

從軍用到民營：
日治初期臺灣輕便鐵道的發展（1895—1909）

陳家豪

國立政治大學臺灣史研究所博士候選人

摘要

過去關於日本殖民統治臺灣初期如何從軍政過渡到民政，特別是殖產興業如何在全面武力鎮壓的脈絡下逐步推動，既有研究成果多未能詳加討論，反而多主張自「兒玉—後藤」體制構築後，所有殖民政策的擬定，在事前都有完善而詳盡的規畫，並能從臺灣總督府到各街庄一條鞭的被執行，毋寧帶有「殖民萬能」色彩。

然而，日本作為後進資本主義國，乃是在本國資本主義發展尚未確立的情形下領有臺灣。因此，臺灣總督府在缺乏殖民經驗跟本國資本積累並不充分的前提下，尚須應付風起雲湧的武裝抗日團體，並基於財政考量發展各項產業，這中間不僅必須經歷一摸索過程，我們亦可從此過程找到日本殖民體系的破綻。本文指出，輕便鐵道這個曾經是臺灣最主要的地方交通工具，儘管日本本國已有一定程度的發展經驗，但其從軍用轉為民營過程，臺灣總督府與軍部卻存在步調不一的現象，遲至1909年才完成，且於1912年才制定了管理法規。

關鍵詞：殖產興業、輕便鐵道、民營化、地方官廳

從軍用到民營：日治初期臺灣輕便鐵道的發展（1895-1909）

壹、前言

過去有關日本殖民統治臺灣初期如何從軍政過渡到民政，特別是殖產興業如何在全面武力鎮壓的脈絡下逐步推動，既有研究成果多未能詳加討論，反而多主張從後藤新平擔任民政長官後，以臺灣總督府為中心所構築的在臺殖民統治體系，便脫離了統治初期的混亂局面，轉變成非常有效率與執行力的統治機構；在中央集權與專制主義的運作下，各項殖民政策能夠迅速且徹底的貫徹到每個角落，毋寧帶有「殖民萬能」色彩。¹

然而，日本作為後進資本主義國，誠如矢內原忠雄所述，乃是在還未達到獨佔資本階段此發展帝國主義的前提條件，就已向外擴張。²黃紹恆進一步指出：日本殖民統治臺灣之本質，實為缺乏經濟動因的殖民地領有。³因此，殖民政府在缺乏殖民經驗跟本國資本積累並未充分的前提下，能否順利在應付風起雲湧的武裝抗日勢力之餘，並基於財政考量發展各項產業？恐怕不無疑問。

有鑑於此，本文擬透過日治初期臺灣輕便鐵道經營權轉移為例，就以上課題展開論述。所謂輕便鐵道即是「台車」，由人在後方推押前行，軌距以

* 本文撰寫期間承蒙薛化元與李為楨兩位指導教授悉心指導，以及蔡龍保教授提供協助；又，承蒙兩位匿名審查人惠賜諸多寶貴意見，得以改正誤繆之處，特此誌謝。

1 Chang Han-Yu, and Ramon H. Myers, "Japanese Colonial Development Policy in Taiwan, 1895—1906: A Case of Bureaucratic Entrepreneurship," *The Journal of Asian Studies* 22: 4 (Aug 1963), pp. 437—438.

2 根據馬克思經濟學的假設，當資本主義完成後，就會因生產過剩而展開一連串的經濟不景氣，以金融資本為頂點的國內獨占也就在景氣良好與蕭條的循環之中形成。於是，過剩資本便往落後地區移動，尋求廉價的原料與勞動力，伴隨而來的便是以政治、軍事支配為型態的領土分割與殖民地領有。換言之，「由國內獨占/金融資本的支配與國外殖民地支配/對其他民族壓迫所構成的體制—帝國主義便形成。」矢內原忠雄著、周憲文譯，《日本帝國主義下之臺灣》（臺北：海峽學術出版社，2002年；二版），頁10；鹽澤君夫、近藤哲生著，黃紹恆譯，《經濟史入門—馬克思經濟學歷史理論基礎》（臺北：麥田出版社，2001年），頁231。

3 黃紹恆，《臺灣經濟史中的臺灣總督府》（臺北：遠流出版社，2010年），頁23—24。

1呎7吋半為主。⁴在1908年南北縱貫鐵道正式通車前，輕便鐵道為臺灣陸上交通主要的近代式運輸工具。⁵即便縱貫鐵道通車後，其仍舊是地方交通主力；根據統計，1930年為臺灣輕便鐵道營運高峰，該年有相關企業66家、里程超過1,300公里（縱貫鐵道不過超過400公里），客運量超過500萬人次，貨運量接近70萬公噸。⁶

雖然臺灣輕便鐵道在陸上交通系統曾扮演如此重要角色，但是相關研究卻相對缺乏，跟本文題旨有關的論著有王珊珊〈日治時期臺灣的軍用軌道與私營軌道〉與蔡龍保〈日本殖民地下的臺灣人企業：以桃坎輕便鐵道會社為例〉二文。

其中，王文概略說明臺灣輕便鐵道最初是以軍事用途姿態出現於臺灣之事實，以及其管理機關與法規沿革。⁷不過，由於該文的資料基礎並不充足，即便單就史實鋪陳的角度予以檢討，亦有失之簡略之嫌，更遑論對這項交通工具出現於臺灣的歷史意義進行論述。相較於此，蔡文則以扎實的公私檔案，透過個案研究論述臺人地主資產階層如何在官方獎勵下取得輕便鐵道，並進一步說明臺人經營者的身分特徵，以及所採取的經營手段。⁸

基於研究主題的限制，蔡文對於輕便鐵道從軍用到開放民間經營過程的考察自然不能算充分。不過，該文仍舊激發了筆者重新思考：若以官方站在獎勵立場鼓勵民間經營作為整件事情的結果，究竟臺灣總督府及其所屬之各

4 車速最快為下坡路段之每小時16公里左右，平均時速只有10公里。行駛於其上的客車最多載4人（未包括操作者，最多1至2人），貨車載重量在平地路線以375公斤（600台斤）為限、山地路線以313公斤（500台斤）為限。拙著，〈日治時期桃園輕鐵的經營與發展，1903 - 1945〉（桃園：國立中央大學歷史研究所碩士論文，2006年），頁20 - 21。

5 在清代，臺灣陸上交通工具主要是牛車與轎子，行駛速度相當緩慢，所以從臺南到新竹需費時19天，但是輕便鐵道鋪設完畢後，便縮減為2天。Ronald G. Knapp, "Push Car Railways and Taiwan's Development," *China's Island Frontier: Studies in the Historical Geography of Taiwan* ed. Ronald G. Knapp (Honolulu: University of Hawaii Press, 1980), pp. 206 - 207, 210.

6 臺灣省行政長官公署，《臺灣省五十一年來統計提要》（南投：臺灣省政府主計處，1994年重印本），頁1153。

7 王珊珊，〈日治時期臺灣的軍用軌道與私營軌道〉，《臺灣歷史學會會訊》，13 / 14（2002年5月），頁1 - 9。

8 蔡龍保，〈日本殖民地下的臺灣人企業：以桃坎輕便鐵道會社為例〉，《國史館學術集刊》，11（2007年3月），頁1 - 46。

從軍用到民營：日治初期臺灣輕便鐵道的發展（1895-1909）

地方廳，如何從軍部手上取得該項交通工具？其過程是否如過去研究所假設般順利與理所當然？不同單位如何就所有權取得進行交涉乃至於競爭？全面發放給民間經營的背景與考量為何？明治期日本本國的發展經驗是否派上用場？特別是作為一項地方交通工具，地方官廳扮演什麼角色？

貳、軍用輕便鐵道在臺鋪設

人類很早會運用軌道（rail）來運輸貨物，7世紀英國諾丁安（Nottinghamshire）的沃勒頓（Wollaton）地區，即有商人為了開發煤礦而鋪設木製軌道。18世紀，隨著英國煤礦工業擴展，為了提高運輸力，動物力漸取代人力；同時鑒於木製軌道損壞率太高，平均壽命不超過三年，故而從1767年開始，人們乃以鐵製軌道替代木製軌道。到了1790年代，馬車與鐵制軌道的結合在英國逐漸盛行，並成為蒸氣機關車普及前城市交通的主要手段。至1860年代，歐美主要城市均可見到馬車鐵道的身影。⁹

明治維新以來，日本雖在1870年於東京與橫濱間建造了第一條鐵道，但直至1882年「日本鐵道會社」成立後，鐵道交通才在民間力量帶動下全面發展。在鐵道交通普及前，以橫濱地區外國人為媒介，馬車鐵道被引進到日本。1873年，橫濱的高島嘉右衛門首次提出馬車鐵道鋪設申請，未果。1880年，在政商五代友厚的支持下，鹿兒島士族種田誠一、谷元道之、河村傳衛等人，從國立第三十三銀行借得30萬圓作為資本金，設立「東京馬車鐵道會社」。¹⁰

伴隨馬車鐵道的發達，1889年人車鐵道也在東海道的藤枝與燒津（為

9 此一風潮也吹到了大西洋彼岸，美國紐約市率先於1836年引入馬車鐵道，並從1845年開始在美國各大城市普及開來。Maurice W Kirby, *The origins of railway enterprise: the Stockton and Darlington Railway, 1821-1863* (London: Cambridge university, 1993), pp.9-12.

10 有關日本近代馬車鐵道的發展，參見：篠原宏，《明治の郵便・鉄道馬車》（東京：雄松堂出版，1987年）。

今靜岡縣兩個市鎮）問世。所謂人車鐵道就是以人作為鐵道的動力，一等車可以搭四個人，主要是作為郊區、鄉間輔助性交通手段，全盛期在明治末期；根據統計，1911年時全日本共有13間人車鐵道公司，里程113.3公里，其軌距平均在二呎左右，但亦有二呎六吋與三呎六吋者，車輛數有客車153台、貨車394台，搭乘人數為377,107人、貨物298,531公噸，客運收入28,097圓、貨運收入149,408圓。¹¹

為了管理人車鐵道與馬車鐵道，日本政府在1890年8月23日以法律七十一號制定了「軌道條例」，全文共三條，內容規定：發起人受內務大臣的特許，得在公共道路上鋪設供一般交通運輸之用的馬車鐵道及其他軌道。另外，發起人經內閣認定可根據土地收用法收用土地，作為鋪設軌條之道路，而此類道路都要附上編號。¹²

1894年，中日甲午戰爭爆發，日本首次利用鐵道來運輸軍隊，¹³並於3月於大本營設置臨時輕便鐵道隊。¹⁴同年11月陸軍省更計畫在朝鮮鋪設400公里的輕便鐵道。¹⁵日清戰爭結束後，臺灣割讓給日本，陸軍先於1895年6月10日成立「臺灣鐵道線區司令部」，同年8月26日改設「臨時臺灣鐵道隊」，隸屬於臺灣總督府陸軍局長，在臨時臺灣鐵道隊中設有輕便鐵道班。¹⁶

1897年3月17日臨時臺灣鐵道隊解散，縱貫鐵道業務直接歸臺灣總督府管轄，輕便鐵道部分則由隸屬大本營的臨時陸軍運輸通信部基隆支部負

11 鐵道省編，《日本鐵道史・下編》（東京：鐵道省，1921年），頁701 - 706。

12 1907年7月6日的《臺灣日日新報》即報導，中泉人車軌道、若柳馬車軌道與南勢輕便鐵道，乃根據「軌道條例」而設立。〈軌道條例〉，《御署名原本》，國立公文書館藏，1890年8月；〈軌道敷設許可〉，《臺灣日日新報》，1907年7月6日，2751號，1版。

13 野田正穗等編著，《日本の鉄道：成立と展開》（東京：經濟評論社，1986年），頁129。

14 〈大本營より臨時輕便鉄道隊編制表の件〉，《陸軍省戦役日記》，防衛省防衛研究所藏，1895年4月。

15 〈大本營より輕便鉄道經費の件〉，《陸軍省戦役日記》，防衛省防衛研究所藏，1895年2月。

16 該班班長受隊長指揮掌管輕便鐵道的敷設與輸送，並對其保管與整理負責任，而且跟大隊長一同擁有懲罰權。〈臨時臺灣鐵道隊勤務令〉，《陸軍省達書》，防衛省防衛研究所藏，1895年9月。

從軍用到民營：日治初期臺灣輕便鐵道的發展（1895-1909）

責。¹⁷同年9月9日，臺灣陸軍補給廠成立（設於臺北），由陸軍大臣監督，殖民政府公佈「臺灣陸軍補給廠條例」，該條例第一條規定：陸軍補給廠的任務為負責供給在臺陸軍軍需品，以及管理臺日、臺灣沿海的海運與臺灣地區輕便鐵道。¹⁸隨著臺灣陸軍補給廠成立，殖民政府於同月17日，廢止臨時陸軍通信部。¹⁹另於同年10月16日，陸軍大臣命令臺灣陸軍補給本廠與運輸部，接管臨時陸軍通信部原有業務。²⁰

1903年殖民政府制定「陸軍運輸部條例」，成立陸軍運輸部，隸屬於陸軍大臣，廢除原臺灣陸軍補給廠。陸軍運輸部條例第一條規定，陸軍運輸部掌理臺灣守備、在外陸軍部隊及其相關人馬物件的海上輸送與臺灣輕便鐵道業務，並整備保管戰時軍隊輸送用補助物品。²¹陸軍運輸部自此成為臺灣輕便鐵道新任主管機關，直到該項交通工具民營化為止。

在上述背景下，日本軍方在臺灣鋪設大量輕便鐵道，²²第一條輕便鐵道為1895年日軍進軍臺灣之初，鋪設在臺南安平到高雄間，於該年12月完工。到了1898年2月時，再將這條軌道延長到新竹，以彌補新竹以南無鐵道的問題。總計，此一階段臺灣陸軍所鋪設的軍用輕便鐵道里程超過385公里，幾乎主要市鎮都有輕便鐵道通過。²³（見表一）

17 〈臺北本鐵道及臺南、臺中ノ輕便鐵道引繼ノ件〉，《臺灣總督府公文類纂》，國史館臺灣文獻館藏，1897年3月，第9716冊，第8號，永久保存。

18 〈明治30年・勅令第三百七号・台湾陸軍補給廠條例制定台湾陸軍糧餉部條例廢止〉，《御署名原本》，國立公文書館藏，1897年9月。

19 〈明治30年・勅令第三百十五号・臨時陸軍運輸通信部官制廢止〉，《御署名原本》，國立公文書館藏，1897年9月。

20 臺灣總督府陸軍幕僚編著，《臺灣總督府陸軍幕僚草案（上）》（臺北：捷幼出版社，1991年），頁603。

21 〈明治36年・勅令第二百号・陸軍運輸部條例制定台湾陸軍補給廠條例廢止〉，《御署名原本》，國立公文書館藏，1893年11月。

22 臺灣總督府鐵道部編、江慶林譯，《臺灣鐵道史（上）》（南投：臺灣省文獻會，1990年），頁205。

23 臺灣總督府鐵道部編、江慶林譯，《臺灣鐵道史（上）》，頁206 - 216。

表一：日治初期軍用輕便鐵道鋪設狀況

區間	完工時間	區間	完工時間
臺南－高雄	1895.12	基隆線	
嘉義－臺南	1896.2	頭湖－烏日	1898.2
臺北線	1896.4	新竹－苗栗	1898.2
湖日－頭湖	1896.9	苗栗－豐原	1898.3
臺中－湖日	1896.9	豐原－臺中	1898.3
臺南－安平	1896.12	湖日北－北斗溪右岸	1898.3
高雄－鳳山	1896.12	潮洋橋北端－嘉義	1898.3
斗南－雲林	不詳		

資料來源：臺灣總督府鐵道部編、江慶林譯，《臺灣鐵道史（上）》中譯本（南投：臺灣省文獻會，1990年），頁206。

參、地方廳所發動的保管權轉化風潮

1899年，臺灣縱貫鐵道分南北兩端同時動工。之後，隨各區間陸續通車後，除跟縱貫鐵道相隔甚遠或緊臨軍隊屯駐地的軍用輕便鐵道繼續保留外，其他路線均陸續拆除。軍方如何處理撤廢的輕便鐵道？1900年10月24日臺灣陸軍補給廠廠長山本信行提交給陸軍大臣桂太郎的報告書中提到：

隨著縱貫鐵道興工且打狗臺南間已竣工，既有輕便鐵道現在主要用來連絡縱貫鐵道兩個車站之間，並將軍需品透過輕便鐵道運往縱貫鐵道。不用的輕便鐵道則撤除，適合用軍用者作為軍需品由陸軍補給廠保管。若有必要時，也可轉給其他官廳保管或直接出售。總之，不僅應該削減運搬費與輕便鐵道修繕費，同時陸軍補給廠的職員也會陸續裁撤。²⁴

亦即，以減輕在臺陸軍管理輕便鐵道的負擔作為前提，將撤廢軌條轉移給其他官廳使用乃被軍方納入考量。

24 〈輕便鐵道に関する件〉，《參大日記》，防衛省防衛研究所藏，1900年11月。

從軍用到民營：日治初期臺灣輕便鐵道的發展（1895-1909）

軍方似乎將此想法轉告臺灣總督府，再由臺灣總督府通知地方官廳。故而，宜蘭廳便以修築堤防為目的率先提出申請。²⁵明治維新功臣西鄉隆盛之子、首任宜蘭廳長西鄉菊次郎，在1900年12月7日行文民政長官後藤新平，請其向軍方交涉，內容謂：為進行堤防工程，有搬運石材與其他沉床材料的需求，所以希望總督府能跟陸軍補給廠協議，將10.4公里輕便鐵道撥交給宜蘭廳。西鄉同時強調，如此一來對地方交通亦有便利。²⁶

收到西鄉的請求後，臺灣總督府即循公文程序跟軍方展開一場曠日費時的交涉。從表二可知，當地方官廳提出請求後，臺灣總督府必須先向其內閣主管機關內務省報告，並請內務省跟陸軍省交涉。陸軍省同意後，再分別由陸軍省與內務省知會其在台下屬單位－臺灣總督府與臺灣陸軍補給廠。

筆者認為，透過公文呈遞過程，似可窺見臺灣總督府在日本帝國體系中相對受到限制的一面，以及當時日本內閣與軍部潛藏的內在矛盾，使得僅僅10.4公里的軌條卻花費了近三個月才完成撥交作業。

25 如所周知，這個堤防是西鄉在宜蘭廳長任內重要的政蹟，在1900年4月興工，隔年9月完工，花費3萬9千餘圓，人稱「西鄉堤」。小山權太郎，《蘭陽大觀》（臺北：南國寫真大觀社，1933年），頁5。〈宜蘭の輕便鐵道〉，《臺灣日日新報》，1900年12月20日，794號，3版。

26 〈輕便方軌鉄、台車管理替の件〉，《壹大日記》，防衛省防衛研究所藏，1901年12月。

表二：日治初期宜蘭廳輕便鐵道保管轉換過程

時間	內容
1900.12.7	宜蘭廳長西鄉菊次郎以宜內第一四三號向民政長官後藤新平提出請求。
1900.12.21	民政長官將此事照會陸軍幕僚，並強調此事「至急」。
1900.12.27	臺灣總督向內務大臣報告此事，除了說明事情原委外，也告知已先將此事照會陸軍幕僚，並強調此事「至急」。
1901.1.18	陸軍大臣通知臺灣陸軍補給廠，可將該廠所保管的10.4公里輕便鐵道所有權轉移給臺灣總督府，但陸軍補給廠必須回報移交的種類與數量。
1901.1.22	內務總務長官通知臺灣總督兒玉源太郎，之前所請求的事情已跟陸軍省交涉，並獲得同意。
1901.2.12	臺灣陸軍補給廠行文給臺灣總督府，告知受陸軍大臣之命，可將所保管的輕便鐵道轉移給臺灣總督府，但現在這批軌條在臺南支廠，故想請求臺灣總督府回覆以下兩問題：可否在蘇澳登陸？要分幾回運送呢？並列出將轉換保管權物品清單一份。
1901.2.13	臺灣總督府告知宜蘭廳，他們所請求的事情已獲得陸軍省同意，要他們遵守五點受領手續跟臺灣陸軍補給廠辦理交接，包括：第一次交付的2.4公里軌條將由臺南支廠以海運運到蘇澳，海運部份由臺灣陸軍補給廠負責，到港口後的卸貨工作由宜蘭廳承辦；全部軌條原則上分三回交付，但如果宜蘭廳希望一次就交付完畢可跟補給廠協調；宜蘭廳每次收取貨物時，必須提供臨時領收證等等。
1901.2.16	民政部回答了臺灣陸軍補給廠的提問，希望臺灣陸軍補給廠可根據宜蘭廳需求分一次或數次交付，並從蘇澳登陸即可，宜蘭廳已經準備好卸貨的前置作業。
1901.2.19	臺灣陸軍補給廠告知臺灣總督府，已經收到了2月16日的回答，同月26日會利用高雄發出的「西迴沿岸船」分兩次輸送。
1901.2.23	臺灣陸軍補給廠給了臺灣總督府一份清單，詳載即將保管轉換的物品種類與數量。
1901.2.27	宜蘭廳長西鄉菊次郎告知民政長官後藤新平，已收到陸軍補給廠送來的10.4公里軌條，並進一步指出，隨著縱貫鐵道工事的進行，原鋪設於臺南地區的軍用輕便鐵道已漸不用，既然如此，希望該廠再將24公里軌條轉換給宜蘭廳，更便益於地方交通，故請臺灣總督再向有關方面提出申請。

資料來源：〈宜蘭廳下ニ輕便鐵道敷設ノ為メ補給廠保管鐵軌保管轉換ニ關スル件〉，《臺灣總督府公文類纂》，國史館臺灣文獻館藏，1901年7月，第659冊，第34號，乙種永久保存。

資料說明：本表所提的輕便鐵道保管轉換內容，除軌條外，尚包括附屬相關設備。

西鄉獲得10.4公里的輕便鐵道後，馬上再向臺灣總督府提出請求，希望能再將原鋪設於臺南的24公里軍用輕便鐵道移交給宜蘭廳。民政部收到西鄉的公文後，再循上述複雜公文程序跟軍方交涉。這次軍方很快就意識到，如此一來將會非常沒有效率，故而在1901年4月5日，陸軍大臣告知內務大

從軍用到民營：日治初期臺灣輕便鐵道的發展（1895-1909）

臣同意其所提出的請求時，並請其直接跟臺灣陸軍補給廠交涉即可。²⁷

當宜蘭廳第二階段所提出的24公里輕便鐵道保管轉換即將完成之際，臺灣總督府民政長官後藤新平立即在1903年兩次向陸軍省提出照會。第一次為該年2月6日，後藤指出：為了軍輸品輸送，陸軍省在臺灣鋪設了輕便鐵道，伴隨縱貫鐵道開通，臺南打狗間已在數年前撤廢，1902年，臺南嘉義間與新竹中港間也撤廢，未來各線應該都會全部撤廢。既然如此，將其轉移給總督府其及所屬各廳將會帶來便利，總督府土木局長去東京時已經口頭告知，現進一步以書面請求。²⁸

第二次為該年11月17日，後藤進一步詳述了目前保管權轉換的進度，以及各地方廳如何殷切期盼：

伴隨臺灣縱貫鐵道的延長，在今年三月中，已針對不用的30哩（48公里）輕便鐵軌保管轉換之事完成交涉，其中已有22哩（35.2公里）完成接收程序，今後應該交付的只有八哩餘（約13公里）……然而，各地方還有很多敷設的期望，陸陸續續會有輕便軌條交付的要求，最近要引渡的八哩餘尚無法滿足這些需求的十分之一；輕便鐵道的便利今天已經不用多做說明了，自貴省（指陸軍省）鋪設全島縱貫道路以來，全島官民均沐浴其澤、感其利便，各地競相敷設的希望不決，此絕非偶然。由於對新領土的開發而言實在是有必要的交通工具，因此今後若縱貫鐵道更進一步延長，屬於不用的輕便鐵軌應該會越來越多，故此後除了即將引渡的八哩外，屬於不用的輕便鐵軌，希望都能保管轉換給臺灣總督府。²⁹

基本上，軍方都會儘可能滿足臺灣總督府的要求，此點迨無疑義。但

27 〈宜蘭廳下ニ輕便鐵道敷設ノ為メ補給廠保管鐵軌保管轉換ニ關スル件〉，《臺灣總督府公文類纂》，國史館臺灣文獻館藏，1901年7月，第659冊，第34號，乙種永久保存。

28 〈輕便鐵軌保管轉換の件〉，《貳大日記》，防衛省防衛研究所藏，1903年2月。

29 〈今後撤去すへき在台灣輕便鐵軌保管替の件〉，《壹大日記》，防衛省防衛研究所藏，1903年12月。

或基於抗日武力未靖並未同意一次將所有軌條轉移出去，軍方仍舊希望保留一定數量的軌條在自己手上，以備不時之需。故而，儘管，軍方正面回應後藤的請求而由陸軍省告知內務省，相關事務由臺灣總督府直接跟駐臺陸軍運輸部本部交涉即可。但是，陸軍省也行文陸軍運輸部，所有交涉必須在以下兩個原則下進行，即：一、軍需品的運送費用以後押苦力費換算，同時如果移交時沒有軍方人員可負責的話，臺灣總督府鐵道部必須擔負起押運之責；二、日後線路撤廢或有移動的必要時，必須先跟陸軍運輸部協議。³⁰尤其，當1905年中部縱貫鐵道完工後，臺灣總督府跟陸軍交涉原鋪設於葫蘆墩二八水間輕便鐵道能否交給鐵道部時，軍方就表示不屬於臺中運輸支部的部分仍舊要保留在陸軍幕僚手中，因「顧慮到本島作戰預定的臺北要塞的防務與本島內兵站業務的話，或多或少都有敷設臨時輕便線的需要」，而「突然有戰事爆發的話，軍部在軍事上必須擁有得隨時隨機應變的特別手段。」³¹因此如表三所示，至1905年為止，軍用輕便鐵道每次移交給臺灣總督府的數量相當有限，從而殊難滿足彼時正如火如荼展開的殖產興業；特別是自1898年臺灣基層行政機構雖已展開，但這些地方廳因未具有法人資格，不是自治團體，無法編列獨自的運算，自然希望能藉由便利的地方交通工具來發展各項事業。³²

30 〈輕便軌鐵保管轉換の件〉，《貳大日記》，防衛省防衛研究所藏，1903年2月。

31 〈輕便鐵道軌鐵を陸軍幕僚に保管替の件〉，《貳大日記》，防衛省防衛研究所藏，1905年3月。

32 山田敦，〈殖民地臺灣的地方行政與土地調查事業—並與朝鮮的比較〉，收入於堀和生、中村哲等編，《日本資本主義與臺灣·朝鮮—帝國主義下的經濟變動》（臺北：博揚文化，2010年），頁30-50。

從軍用到民營：日治初期臺灣輕便鐵道的發展（1895-1909）

表三：日治初期臺灣總督府軍用輕便鐵道保管權取得時間一欄表

時間	軌條長度	時間	軌條長度
1901.7	6哩40鎖	1903.10	12哩
1902.2	1哩40鎖	1903.11	1哩
1902.2	6哩	1904.1	2哩76鎖
1902.8	2哩40鎖	1905.1	5哩73鎖
1902.8	2哩	1905.1 - 1905.6	6哩67鎖33輪
1902.9	18鎖9輪	1905.1 - 1905.6	70哩54鎖88輪
1903.3	15哩	1905.2 - 1905.3	4哩2鎖58輪
1903.3	3哩	1905.6	2哩46鎖74輪
1903.5	9哩30鎖	總計	154哩8鎖62輪

資料來源：〈輕便軌條を台湾總督府へ保管替の件〉，《壹大日記》，防衛省防衛研究所藏，亞細亞資料中心下載，1907年2月。

肆、輕便鐵道發放民營

一般而言，地方官廳取得軍用輕便軌條後，一部分如上述宜蘭廳的情況，由官方親自主持輕便鐵道的營運，以資各項建設或行政工作的進行，並補地方交通不足。³³不過，主要還是交由民間去經營；1903年3月，宜蘭地區的臺人陳掄元與日人小松楠彌等人合資25,000圓，籌組「宜蘭輕便鐵道組合」，鋪設頭圍蘇澳間11公里的軌道，無償獲民政局轉交軌條15,000條及車台、台車車箱各50座。³⁴1903年5月25日簡朗山等桃園、大溪一帶的臺籍地方菁英，以資本額一萬圓（已繳資本8,400圓）組織「桃崁輕便鐵道

33 舉例言之，阿猴廳在1903年年初，為了因應車城地區風浪過大，船隻停泊困難，水運無法負擔龐大的運輸需求，所以在恆春大阪轆間鋪設4公里的輕便鐵道。蔡龍保，《殖民統治之基礎工程－日治時期臺灣道路事業之研究1895 - 1945》（臺北：國立臺灣師範大學，2008年），頁377。

34 蔡龍保，《殖民統治之基礎工程－日治時期臺灣道路事業之研究1895 - 1945》，頁377。

會社」，由官方免費提供軌條，鋪設桃園大溪間12.6公里軌道。³⁵1903年10月，鹿港地方菁英施範其與楊吉臣創辦臺灣中部運輸公司，資本額兩萬，打算以縱貫鐵道通車後所撤廢的三叉河段軍用輕便鐵道作為設備，鋪設於彰化鹿港間。³⁶

如果還無法取得軍用輕便軌條的地方官廳，其權宜之計即是先自行跟陸軍接洽，讓軍用輕便鐵道延伸到自己管內。諸如臺南地區地方菁英數十人便在1902年共同聯署，希望臺南廳跟陸軍補給廠交涉，將臺南安平間軍用輕便鐵道複線化。因為安平港作為南部主要港口，外國品乃至日本產品全部經由該港進出，主要依賴運河、軍用輕便鐵道、馬車與人力挑運，但是運河退潮時船隻即無法航行，馬車在下雨時也因道路泥濘不堪而使車輪陷於泥沙之中，對於貨物運輸甚為不便。惟有強化輕便鐵道的運輸能力，才能根本解決問題。³⁷

最經典的個案莫過於臺中林圯埔（今竹山）間輕便鐵道鋪設問題。1902年5月17日，臺灣陸軍補給廠以埔里守備隊軍需品輸送需要，故打算將因原鋪設於臺中至萬斗六間（今霧峰）軌道延申至草鞋墩（今草屯）。³⁸聽到這個消息後，同年10月8日，南投廳長小柳康道以南總第2143號向臺灣總督府民政長官陳情，希望該軌道能經濁水庄（今名間）延長至林圯埔間。小柳康道提到：如果輕便鐵道往南投延長的話，將有利於該地物產包括樟腦、陶器、石材、砂糖、苧麻、茶等輸出。另外，集集地區的林業資材，也可解決長期因交通不便而不易輸出的窘境。³⁹

為了說服軍方，小柳氏還特別強調此舉對於軍事行動可能帶來的便利，

35 〈桃坎輕便鐵道〉，《臺灣日日新報》，1903年5月27日，1520號，3版。〈草鞋の塵 桃園廳（五）〉，《臺灣日日新報》，1905年5月31日，2122號，5版。

36 〈彰鹿間輕便軌道著手〉，《臺灣日日新報》1903年10月7日，1505號，3版；〈員林之輕便鐵道〉，《臺灣日日新報》1905年5月28日，2120號，6版。

37 〈臺南安平間輕鐵複線計畫〉，《臺灣日日新報》，1902年10月15日，1338號，2版。

38 〈台灣斗六林圯埔間輕便鐵道付設の件〉，《參大日記》，防衛省防衛研究所藏，1902年6月。

39 〈臺中林圯埔間輕便鐵道敷設ノ件ニ付南投廳長へ通牒ノ件〉，《臺灣總督府公文類纂》，國史館臺灣文獻館，1903年11月，第4475冊，第19號，十五年保存。

從軍用到民營：日治初期臺灣輕便鐵道的發展（1895-1909）

他指出：現南投地區雖大匪首已被誅滅，但其餘眾尚存，尤以南投與太平頂一帶為甚，若交通不便在軍事行動上將無法制敵機先。現今，臺中萬斗六間已決定鋪設輕便鐵道，若能延長到南投、集集、林圯埔一帶，則不論是警察力的運用，或對當地守備隊與臺中旅團而言，都更為方便。現在要到林圯埔，必須從彰化繞道，多出25里路程，但若從南投只要13里。⁴⁰

實則在同一時間點，臺中與彰化兩地商民，也早就看上了南投地區豐富的山林資源，而圖謀鋪設跟南投相連結的輕便鐵道，從而展開競爭。⁴¹對於此事，「臺灣日日新報」曾有如下報導：向來，臺中與彰化間為了爭取鋪設跟南投、埔里社間輕便鐵道連結而呈現對抗之姿，但是購買輕便鐵道需要投入巨額資金，作為民間事業恐怕收支不能相償，只能等待縱貫鐵道全通後將不用的輕便鐵道的保管權轉換而來。不過，卻有傳聞顯示，臺中附近輕便鐵道撤廢之際，有關方面曾詢問臺中廳，是否有輕便鐵道線路保管權轉換的必要，臺中廳卻回答沒有必要，於是民間人士乃向臺中廳質問此事，臺中廳表示這不是事實。姑且不論這件事是不是事實，臺中市民卻早已對臺中官廳不滿，軍方很早就讓售軌條給彰化廳以鋪設彰化鹿港間的輕鐵（指前述施範其之事業），這條輕鐵且作為本島人間事業已經開始運轉。不僅如此，臺中烏日間輕便鐵道很早就撤去，不僅帶來塗葛堀港（即今烏日港）的衰退，對臺中地方的發展也有不少影響，這乃是因為臺中官廳的「迂闊」與「不熱誠」所致，而且臺中南投間輕便軌條取得的機會已經有很多次，卻都失去，這乃是地方廳甚為失職之處。⁴²

臺中廳是否真如這則報導所批評的失職呢？我們無從判斷，不過臺中地區的臺日菁英確實在1905年向陸軍運輸部臺中支部商議讓受軌條，臺中廳長也進一步招集廳內有志者，協議敷設方法，選出委員13名，並在1906年

40 〈臺中林圯埔間輕便鐵道敷設ノ件ニ付南投廳長へ通牒ノ件〉，《臺灣總督府公文類纂》，國史館臺灣文獻館，1903年11月，第4475冊，第19號，十五年保存。

41 〈南投輕便鐵道〉，《臺灣日日新報》，1905年5月5日，2100號，3版。

42 〈中部の輕鐵問題（中）臺中の運動〉，《臺灣日日新報》，1905年7月12日，2517號，4版。

1月18日開會，決議以一萬八千圓來鋪設。⁴³同年3月5日，以有田喜一郎為首，共22位發起人，同時向臺中廳與南投廳遞交創立申請書，其內容即提到：臺中南投間鐵道鋪設是中部官民長年的希望，南投埔里社一帶的對外交通，僅有經草鞋墩、萬斗六、阿罩霧至臺中一條路線，對外交通非常不便，而產物的運出或日常生活用品的運入，則全仰賴人力挑送；因此臺中南投間交通是否便利，對於地方發展影響頗大。現縱貫鐵道已經完成，所以更有必要在兩地間鋪設輕便鐵道以銜接之，如此一來，「不僅可資地方產業發達、人文隆盛，對於埔里社守備隊軍需品的運送亦有不少便利。」⁴⁴同月9日，上述兩廳廳長聯名向後藤新平報告「臺中輕便鐵道株式會社」成立一事，並強調此為「當地多年的宿望」。⁴⁵

值得注意的是，跟陸軍借用輕便鐵道的不只有地方廳，總督府自身為了補縱貫鐵道之不足，也自1899年起長期借用了軍方高雄鳳山間的輕便鐵道作為延伸線，使高雄港得以跟南部最主要的市街－鳳山銜接。⁴⁶

不過，不論是請軍方將軍事輕便鐵道延伸到所屬行政區域或借用，其軌條所有權仍就掌握在軍方手上，臺灣總督府與各地方官廳在運用上將遭遇諸多不便。實際上，臺灣總督府作為治臺最高單位，從1895年以來便對輕便鐵道的管理握有若干權限；諸如臺灣陸軍補給廠與陸軍運輸部的組織章程中即要求他們在事變發生之時，必須接受臺灣總督的命令，並不可跟臺灣總督發生衝突；乃至於1896年7月臺灣總督府以告示第二號公告「鐵道規則」（包含輕便鐵道），並在第十條規定客貨運費與班車時刻由民政局長定

43 〈臺中南投間之輕鐵問題〉，《臺灣日日新報》，1906年1月24日，2317號，2版。

44 道敷設認可等ノ〈臺中南投間輕便鐵件〉，《臺灣總督府公文類纂》，國史館臺灣文獻館，1906年12月，第4963冊，第35號，十五年特殊。

45 〈臺中南投間輕便鐵道敷設認可等ノ件〉，《臺灣總督府公文類纂》，國史館臺灣文獻館，1906年12月，第4963冊，第35號，十五年特殊。

46 〈輕便鐵道中打狗線を台湾鐵道布設部へ貸与の件〉，《參大日記》，防衛省防衛研究所藏，1899年9月。

從軍用到民營：日治初期臺灣輕便鐵道的發展（1895-1909）

之。⁴⁷

但或基於軍事優先為考量，軍方經常將臺灣總督府排除在外，諸如1898年4月22日，當新竹至臺中輕便鐵道時刻表改正時，卻還是由陸軍運輸部臺中支部直接行文通知嘉義縣，再由嘉義縣通知臺灣總督府內務部。⁴⁸1899年4月28日，參謀長給混成第二、第三旅團的訓示之中，更清楚表達了軍方的態度；參謀長告知他們現各地輕便鐵道已陸續完工，要求他們負擔起沿線安全，一般情況時必須接受臺灣總督的訓示，但緊急情況時，則直接跟臺灣陸軍補給廠各地運輸支部長接洽。⁴⁹

軍部對於租借給民政單位的輕便鐵道則訂定了嚴格的使用規範；以剛剛言及之高雄鳳山間的輕便鐵道為例，為了這次借用當時兼任臨時臺灣鐵道敷設部部長的後藤新平跟臺灣陸軍補給廠簽訂了一份契約書，主要內容為：第五條規定爾後臺灣陸軍補給廠有軍事運輸之需求時，臨時臺灣鐵道敷設部不得拒絕。第七條規定車資與時刻表臨時臺灣鐵道敷設部不得任意變更。第八條規定若打狗鳳山間縱貫鐵道完工後，根據本契約所借給臨時臺灣鐵道敷設部的軌條與相關設備必須返還給臺灣陸軍補給廠。⁵⁰

由於這份契約實在對臺灣總督府有頗大限制，後藤在1906年7月12日向佐久間左馬泰總督提及：屬於臺中運輸部所管理的打狗鳳山間輕便鐵道，聽說現已經有了「應該提供給私人經營」的內議，但該鐵道尚未轉移給臺灣總督府，進而還未交由鐵道部管理，如此不僅對於仰賴鐵道的客貨運輸上造成

47 所以新竹新車間輕便鐵道在1899年2月1日開通時，我們會看到時刻表乃由臺灣總督府民政部公告。另外，鐵道規則制定的理由本來是「基隆新竹間鐵道現正修理中，尚不完全，只要不妨礙軍事輸送及其他官廳運作，應一般人民請求，可同意其搭乘或貨物輸送的請求，故制定鐵道規則」。也就是說，這份規則只針對基隆新竹間鐵道而言，不過在「臺灣陸軍補給廠輕便鐵道輸送規程」公佈前，臺灣並無輕便鐵道一般營業的管理規章，因此輕便鐵道交通乃準用之。〈告示第一四號、告示第一五號新車新竹間輕便鐵道營業開始、告示第一六號同上發著時刻公告、鐵道規則ヲ新車、新竹間輕便鐵道ニ適用〉，《臺灣總督府公文類纂》，國史館臺灣文獻館藏，1899年1月，第368冊，第12號，甲種永久保存。

48 〈新竹臺中間輕便鐵道發著通知（元台南縣）〉，《臺灣總督府公文類纂》，國史館臺灣文獻館藏，1898年4月，第9828冊，第19號，甲種永久保存。

49 臺灣總督府陸軍幕僚編著，《臺灣總督府陸軍幕僚草案（上）》，頁696。

50 〈輕便鐵道中打狗線を台湾鐵道布設部へ貸与の件〉，《參大日記》，防衛省防衛研究所藏，1899年9月。

困擾，對於計畫中的鐵道路線鋪設而言，材料運搬上亦有不便，所以希望照會軍方將管理權轉換過來。⁵¹

基於上述，臺灣總督府遂多次致書內務省，希望能取得所有軍用輕便軌條，以利殖產興業的展開。⁵²前述佐久間左馬太在1908年11月致書內務省時，就提到：

本次160公里的輕便軌條，本島交通機關中縱貫鐵道雖已完成，可以說是作為此幹線而充分發揮其效用的支線的輕便鐵道，原先使用從陸軍省保管轉換而來之軌條，不過由私人企業敷設數線，對本島開發上甚為不足。然而，從縱貫鐵道完成與蕃地開發來看，輕便鐵道敷設感覺到非常急迫，所以希望現在保管在陸軍省手上的軌條能盡速轉移給總督府，以供農工業、林業、礦業等富源開發之用。⁵³

1909年10月25日，軍用輕便鐵道才完全移轉給總督府民政部。此後，全臺各地輕便鐵道即如雨後春筍般出現，1910年時，計有19家。⁵⁴

然而，必須注意的是，日本本國在明治維新时期已有輕便鐵道發展經驗，此點已如上述。但臺灣輕便鐵道卻因長期在軍方管理之下，直到1910年代才完成管理法規制定工作。

實際上，筆者在先前研究曾經指出，日本本國已然成熟的民營鐵道發展經驗，從領有臺灣之初即試圖運用於縱貫鐵道民營化的計畫之中。只是後來主要由日本鐵道資本所設立的「臺灣鐵道會社」，受到不景氣影響與後藤新

51 〈打狗鳳山間輕便鐵道管理替ノ件通牒（鐵道部）〉，《臺灣總督府公文類纂》，國史館臺灣文獻館，1907年4月，第5041冊，第1號，十五年追加；〈打狗鳳山間輕便鐵道停車場設置並運輸營業開始ノ件鐵道部長上申（告示三十六號）〉，《臺灣總督府公文類纂》，國史館臺灣文獻館，1907年3月，第5009冊，第1號，十五年保存。

52 〈輕便軌條を台湾総督府へ保管替の件〉，《壹大日記》，防衛省防衛研究所藏，1907年2月。

53 〈輕便レール及付属品を台湾総督府へ保管轉換の件〉，《壹大日記》，防衛省防衛研究所藏，1909年10月。

54 臺灣總督府鐵道部編，《臺灣總督府鐵道部第十一年報》（臺北：臺灣總督府鐵道部，1910年），頁188 - 189。

從軍用到民營：日治初期臺灣輕便鐵道的發展（1895-1909）

平斷行官營政策而被迫解散。⁵⁵同樣的現象亦可見於1903年輕便鐵道陸續發放民營後的管理。以臺中輕便鐵道株式會社為例，該企業在1906年3月5日提出設立申請書後，臺中廳長在同意之餘，還交付命令書一份，其內容非常詳盡，主要為：

- 一、敷設許可的範圍、期限（十五年）、動力來源（人力）、取得命令書後十天內要提出受領證明（即「請書」）、六個月內必須成立企業。
- 二、軌距、工事方法必須注意的事項，同時獲得官方的特許後三個月內必須展開軌道工程，一年內必須完工，並製作路線實際工程方法書與工程費用預算書。
- 三、工程部份或全部完成之際，需要臺灣總督報告，同時，運費、運載限制、時刻表等的訂定與變更，均須得到臺灣總督許可。
- 四、臺車必須配備煞車，經常保持良好狀態，並須接受臺中廳檢查合格方得使用，同時，運轉速限在兩側有房屋時為10公里，否則以16公里為限。
- 五、本項特許不可作為擔保之用，臺灣總督與臺中廳長任何時刻均可檢查其營業實況暨相關設備，如官方認為有必要更正之時不可拒絕，否則將停止其營業，另外，企業沒有得到臺灣總督或臺中廳長許可時，不可任意廢止營業。
- 六、為了其他公共利益所需，臺灣總督府可要求業者變更原有設計、暫停營業、撤除路線，以及修改與新增這份命令書中的內容。又，官方認為有必要時，任何時候均可無償使用這條路線，而針對軍需品與郵件運送，官方只需要支付後押人夫的薪資。
- 七、業者每半年必須製作營業報告書提高給臺灣總督；又，根據本命令書，業者提交給臺灣總督的命令書均須透過臺中廳長之手。

55 拙著，〈日治初期臺灣鐵道政策的轉變：以「國營」、「民營」的討論為中心（1895 - 1898）〉，《臺灣文獻》，63：2（2012年6月），頁95 - 140。

八、如果業者違反這份命令書的規定，或未能於規定期限內提出相關書類與完成工事，本路線的特許即失效。特許失效後，業者必須在臺灣總督指定的期限內恢復道路原狀，同時其所架設的橋梁無償歸官方所有。⁵⁶

收到這份命令書後，臺中輕便鐵道會社乃制定企業章程共五章三十條、營業收支預算書、工程費用預算書、工程預算書與圖面等書類。1906年4月25日，臺中廳將這些書類提交給臺灣總督府土木局與財務局；同年6月4日，臺中廳長岡本武輝向上述兩個單位請求，希望盡速發放工程許可給臺中輕便鐵道株式會社。同年12月4日，有田喜一郎向臺灣總督佐久間左馬太提交運費、運載限制、時刻表等營業規章；同月13日，臺中廳以指令第4078號同意之。⁵⁷

臺灣總督府如何能夠設計出一套堪稱完整的設立程序？顯然即是引用日本本國法規，即軌道條例。⁵⁸有關這點，透過臺灣總督府管理法規訂定過程即可有清楚認識。伴隨著輕便鐵道權利移轉的進行，臺灣總督府約從1906年起開始著手制定該項交通工具的管理法規，而於1907年2月完成「臺灣軌道令」草案⁵⁹，全文共四條，其大意为：「長期以來本島在公共道路上敷設軌道的申請很多，但尚未有如內地軌道條例而可管理支配的法規，造成不少不便，因此應該制定相關律令，並制定臺灣軌道令草案。」該令跟日本本國軌道條例的差別僅沒有出現馬車鐵道的字眼，其原因自不外乎臺灣自然環境不利於馬車發展有關。⁶⁰爾後，臺灣總督府且先在1908年12月以律令第二十號制訂「臺灣私設鐵道規則」之際，讓輕便鐵道準用該規則；等到

56 〈臺中南投間輕便鐵道敷設認可等ノ件〉，《臺灣總督府公文類纂》，國史館臺灣文獻館藏，1906年12月，第4963冊，第35號，15年特殊。

57 〈臺中南投間輕便鐵道敷設認可等ノ件〉，《臺灣總督府公文類纂》，國史館臺灣文獻館藏，1906年12月，第4963冊，第35號，15年特殊。

58 〈私設鐵道法制定私設鐵道條例及明治28年法律第四号（私設鐵道株式會社ニ関スル件）廢止〉，《御署名原本》，國立公文書館藏，亞細亞資料中心下載，1900年3月。

59 在鐵道部上呈的公文中，又稱為「臺灣軌道規則」。

60 〈律令第二十號臺灣私設鐵道規則公布ノ件〉，《臺灣總督府公文類纂》，國史館臺灣文獻館藏，1908年12月，第1392冊，第1號，永久保存。

從軍用到民營：日治初期臺灣輕便鐵道的發展（1895-1909）

1912年1月，再以「府令」第九號制定「臺灣私設軌道規程」。⁶¹

伍、結論

檜山幸夫指出：明治憲法制訂後確保了日本軍部的獨立性，伊藤博文且基於應付初期武裝抗日運動所需而在制定臺灣統治方針時，給予軍部相當大的空間，形成了所謂「軍部聖域化」與「排他性軍事優先主義」的現象。直到「兒玉—後藤」體制建立後，才試圖排除掉軍部對民政的介入，並廢除軍務局，改置陸海軍幕僚。⁶²筆者認為，軍用輕便鐵道作為軍部直接管轄的領域，其所有權的轉移便可說體現了上述臺灣統治體制的移行過程。

如上所述，日本領臺之初，其本國已有輕便鐵道發展經驗，因此對於此一交通工具如何交由民間經營以對殖產興業帶來幫助，自不陌生。臺灣總督府也試圖參照殖民母國相關法規來管理臺灣輕便鐵道業。但是由於該項交通工具一開始係以軍用姿態出現，儘管臺灣總督府作為治臺最高單位並非對該項交通工具的管理全無權限，但在軍事優先原則之下，幾乎被排除在外。爾後，隨縱貫鐵道興工，各地軍用輕便鐵道陸續拆除，雖然軍方有意將撤廢軌條移交給其他官廳使用，卻仍基於應付抗日武力而態度保守，致使其移交過程非常緩慢。同時，軍部雖願意暫時以借用名義供臺灣總督府及各地方廳使用，卻訂定了嚴格的規範。

有鑑於此，臺灣總督府約從1903年起便一再向軍部要求，希望能盡速取得軍用輕便軌條所有權，但光是從公文往來過程似可窺見臺灣總督府在日本帝國體系中相對受到限制的一面，以及當時日本內閣與軍部潛藏的內在矛盾。在上述背景下，臺灣總督府直到1909年才完全取得輕便鐵道所有權，

61 臺灣總督府鐵道部，《臺灣私設鐵道並軌道關係法規類纂》（臺北：臺灣總督府鐵道部，1919年），頁121。

62 檜山幸夫，〈台灣統治の構造と台湾總督府文書〉，收入於檜山幸夫編，《台湾總督府文書の史料学的研究：日本近代公文書学研究序説》（東京：ゆまに書房，2003年），頁198-200。

並在1912年制定相關管理法規。

當然，本文並非主張軍部成為臺灣總督府推展殖產興業的阻礙力量，前者基本上站在協助後者的立場迨無疑義。有關這點，不僅可在輕便鐵道的案例可窺得，蔡龍保曾以臺灣土地調查事業為例，說明當時官民所需的技術人才是如何的龐大，殊難在短時間內募集，所以後藤新平在該項事業進行之初，幾乎像是大海撈針一樣的嘗試了所有管道來蒐羅，後在陸軍測量部的協助下才勉強開始進行。⁶³然而，過去關於日本殖民統治臺灣初期如何從軍政過渡到民政，特別是殖產興業如何在全面武力鎮壓的脈絡下逐步推動，既有研究成果多未能詳加討論，反而多主張自「兒玉—後藤」體制構築後，所有殖民政策的擬定，在事前都有完善而詳盡的規畫，並能從臺灣總督府到各街庄一條鞭的被執行，毋寧帶有「殖民萬能」色彩。

故而，筆者想強調的是，殖民政府缺乏殖民經驗跟本國資本積累並不充分的前提下，尚須應付風起雲湧的武裝抗日團體，其從軍政過渡到民政不僅必須經歷一摸索過程，亦凸顯出日本殖民體系的破綻。

63 蔡龍保，〈日治初期臺灣總督府的技術人力之招募〉，《國立政治大學歷史學報》，35（2011年5月），頁75－144。

徵引書目

一、檔案

《公文類聚》

〈軌道条例〉，《御署名原本》，國立公文書館藏，亞細亞資料中心下載，1890年8月

〈輕便レール及付屬品を台湾總督府へ保管轉換の件〉，《壹大日記》，防衛省防衛研究所藏，亞細亞資料中心下載，1909年10月。

〈輕便軌鉄保管轉換の件〉，《貳大日記》，防衛省防衛研究所藏，亞細亞資料中心下載，1903年2月。

〈輕便軌鉄保管轉換の件〉，《貳大日記》，防衛省防衛研究所藏，亞細亞資料中心下載，1903年2月。

〈輕便軌條を台湾總督府へ保管替の件〉，《壹大日記》，防衛省防衛研究所藏，亞細亞資料中心下載，1907年2月。

〈輕便軌條を台湾總督府へ保管替の件〉，《壹大日記》，防衛省防衛研究所藏，亞細亞資料中心下載，1907年2月。

〈輕便鐵道に関する件〉，《參大日記》，防衛省防衛研究所藏，亞細亞資料中心下載，1900年11月。

〈輕便鐵道軌鉄を陸軍幕僚に保管替の件〉，《貳大日記》，防衛省防衛研究所藏，亞細亞資料中心下載，1905年3月。

〈輕便鐵道中打狗線を台湾鐵道布設部へ貸与の件〉，《參大日記》，防衛省防衛研究所藏，亞細亞資料中心下載，1899年9月。

〈輕便方軌鉄、台車管理替の件〉，《壹大日記》，防衛省防衛研究所藏，亞細亞資料中心下載，1901年12月。

〈今後撤去すへき在台湾輕便軌鉄保管替の件〉，《壹大日記》，防衛省防衛研究所藏，亞細亞資料中心下載，1903年12月。

- 〈大本營より輕便鐵道經費の件〉，《陸軍省戰役日記》，防衛省防衛研究所藏，亞細亞資料中心下載，1895年2月。
- 〈大本營より臨時輕便鐵道隊編制表の件〉，《陸軍省戰役日記》，防衛省防衛研究所藏，亞細亞資料中心下載，1895年4月。
- 〈明治三十年・勅令第三百七号・台灣陸軍補給廠條例制定台灣陸軍糧餉部條例廢止〉，《御署名原本》，國立公文書館藏，亞細亞資料中心下載，1897年9月。
- 〈明治三十年・勅令第三百十五号・臨時陸軍運輸通信部官制廢止〉，《御署名原本》，國立公文書館藏，亞細亞資料中心下載，1897年9月。
- 〈明治三十六年・勅令第二百号・陸軍運輸部條例制定台灣陸軍補給廠條例廢止〉，《御署名原本》，國立公文書館藏，亞細亞資料中心下載，1893年11月。
- 〈臨時台灣鐵道隊勤務令〉，《陸軍省達書》，防衛省防衛研究所藏，亞細亞資料中心下載，1895年9月。
- 〈台灣斗六林埤埔間輕便鐵道付設の件〉，《大日記》，防衛省防衛研究所藏，亞細亞資料中心下載，1902年6月。
- 《臺灣總督府公文類纂》
- 〈臺北本鐵道及臺南、臺中ノ輕便鐵道引繼ノ件〉，1897年3月，第9716冊，第8號，永久保存。
- 〈宜蘭廳下ニ輕便鐵道敷設ノ為メ補給廠保管鐵軌保管轉換ニ關スル件〉，1901年7月，第659冊，第34號，乙種永久保存。
- 〈臺中林埤埔間輕便鐵道敷設ノ件ニ付南投廳長へ通牒ノ件〉，1903年11月，第4475冊，第19號，十五年保存。
- 〈臺中南投間輕便鐵道敷設認可等ノ件〉，1906年12月，第4963冊，第35號，十五年特殊。
- 〈告示第一四號、告示第一五號新車新竹間輕便鐵道營業開始、告示第一六號同上發著時刻公告、鐵道規則ヲ新車、新竹間輕便鐵道ニ適用〉，1899年1月，第368冊，第12號，甲種永久保存。

從軍用到民營：日治初期臺灣輕便鐵道的發展（1895-1909）

〈新竹臺中間輕便鐵道發著通知（元臺南縣）〉，1898年4月，第9828冊，第19號，甲種永久保存。

〈打狗鳳山間輕便鐵道管理替ノ件通牒（鐵道部）〉，1907年4月，第5041冊，第1號，十五年追加。

〈打狗鳳山間輕便鐵道停車場設置並運輸營業開始ノ件鐵道部長上申（告示三十六號）〉，1907年3月，第5009冊，第1號，十五年保存。

〈律令二十號臺灣私設鐵道規則公布ノ件〉，1908年12月，第1392冊，第1號，永久保存。

二、報紙

《臺灣新報》（後改臺灣日日新報），臺灣，1895年至1945年。

《讀賣新聞》，東京，1897年迄今。

三、專書

臺灣總督府鐵道部，《臺灣私設鐵道並軌道關係法規類纂》。臺北：臺灣總督府鐵道部，1919年。

臺灣省行政長官公署，《臺灣省五十一年來統計提要》。南投：臺灣省政府主計處，1994年重印本。

臺灣總督府陸軍幕僚編著，《臺灣總督府陸軍幕僚草案（上）》。臺北：捷幼出版社，1991年。

臺灣總督府鐵道部編、江慶林譯，《臺灣鐵道史（上）》中譯本。南投：臺灣省文獻會，1990年。

臺灣總督府鐵道部編，《臺灣總督府鐵道部第十一年報》。臺北：臺灣總督府鐵道部，1910。

黃紹恆，《臺灣經濟史中的臺灣總督府》。臺北：遠流出版社，2010年。

蔡龍保，《殖民統治之基礎工程－日治時期臺灣道路事業之研究1895－1945》。臺北：國立臺灣師範大學，2008年。

Maurice W Kirby, *The origins of railway enterprise: the Stockton and Darlington Railway, 1821-1863*, London: Cambridge university, 1993.

- 小山權太郎，《蘭陽大觀》。臺北：南國寫真大觀社，1933年。
- 矢內原忠雄著、周憲文譯，《日本帝國主義下之臺灣》。臺北：海峽學術出版社，2002年；二版。
- 石井寬治著、黃紹恆譯，《日本經濟史》。臺北：五南出版社，2008年。
- 鹽澤君夫、近藤哲生著、黃紹恆譯，《經濟史入門－馬克思經濟學歷史理論基礎》。臺北：麥田出版社，2001年。
- 野田正穗等編著，《日本の鉄道：成立と展開》。東京：經濟評論社，1986年。
- 檜山幸夫編，《台灣總督府文書の史料学的研究：日本近代公文書学研究序説》。東京：ゆまに書房，2003年。
- 篠原宏，《明治の郵便・鉄道馬車》。東京：雄松堂出版，1987年。
- 鐵道省編，《日本鐵道史・下編》。東京：鐵道省，1921年。
- 四、論文
- 王珊珊，〈日治時期臺灣的軍用軌道與私營軌道〉，《臺灣歷史學會會訊》，13 / 14（2002年5月），頁1 - 9。
- 陳家豪，〈日治時期桃園輕鐵的經營與發展,1903 - 1945〉，國立中央大學歷史研究所碩士論文，2006年。
- 蔡龍保，〈日本殖民地下的臺灣人企業：以桃崁輕便鐵道會社為例〉，《國史館學術集刊》，11（2007年3月），頁1 - 46。
- 蔡龍保，〈日治初期臺灣總督府的技術人力之招募〉，《國立政治大學歷史學報》35（2011年5月），頁75 - 144。
- Chang Han-Yu, Ramon H. Myers, "Japanese Colonial Development Policy in Taiwan, 1895-1906: A Case of Bureaucratic Entrepreneurship" *The Journal of Asian Studies*, 22: 4 (Aug., 1963), pp. 433-449.
- Ronald G. Knapp, "Push Car Railways and Taiwan's Development," in *China's Island Frontier: Studies in the Historical Geography of Taiwan* Ronald G. Knapp, ed. (Honolulu: University of Hawaii Press, 1980)

從軍用到民營：日治初期臺灣輕便鐵道的發展（1895-1909）

山田敦，〈殖民地臺灣的地方行政與土地調查事業－並與朝鮮的比較〉，收入於堀和生、中村哲等編，《日本資本主義與臺灣.朝鮮－帝國主義下的經濟變動》（臺北：博揚文化，2010年），頁30 - 50。

From Military to Private : The change of Managerial Right of Taiwan
Light-Rail in early Japanese colonial period (1895-1909)

Chia Hao, Chen^{*}

Abstract

In the paper, I would like to argue how Japanese colonial regime approached from military system to civil administration by the case study of light-rail in Taiwan. I couldn't agree the Taiwan Governor General would be operated perfectly after the called "Kodama-Goto" system was been built what was strongly stressed before. Since I considered that Japan as a late developed Capitalist State was colonized Taiwan in very much unprepared. Furthermore, Taiwan Governor General need to advanced industrialization for financial purpose within against the armed rebellion by Taiwanese. Therefore, I found that it would be a circuitous process within the change of managerial right of Taiwan light-rail in early Japanese colonial period.

Keyword : industrialization, light-rail, privatization, local government

* Ph.D. Candidate of Graduate Institute of Taiwan History, National Chenchi University