

戰時體制下臺灣總督府鐵道部運輸政策之研究 (1937-1945)

蔡 龍 保*

摘 要

1937-1945年間，臺灣總督府鐵道部面臨戰爭，隨著戰局的擴大與變化，依循日本帝國與臺灣總督府之需求，積極研擬因應方策，配合島內的需求與各項戰時國策。「工業化」、「生產力擴充」、「大東亞共榮圈」為此一時期的重要國策，而「交通運輸的整備」是執行這些戰時國策的重要先決條件之一。「熱帶產業調查會」、「臺灣10年事業計畫」、「臨時臺灣經濟審議會」將鐵路政策置重於改良事業、強化運輸力，特別是貨運。臺灣總督府藉由「陸運統制令」的實施以及「經濟動員本部」的成立，塑造以鐵道部為中心的陸運統制，並於戰時艱困的環境中靈活調整客貨運政策、建構島內外交通運輸網絡來苦撐時局。各項施策順利展現其「功能性」的同時，也呈顯出其「侷限性」，終難挽頹勢。

關鍵詞：鐵道部、運輸政策、生產力擴充、工業化、大東亞共榮圈

* 國立臺北大學歷史學系副教授

本研究為蔣經國國際學術交流基金會獎助「近代東亞史研究的新嘗試－經濟・政治・外交史觀點的對話」共同研究計畫（2014.8-2017.7）的成果之一，特此誌謝。

投稿日期：2014.02.13；接受刊登日期：2014.09.30；最後修訂日期：2015.06.30

A Study of the Transportation Policy of the Railway Department of the Taiwan Governor-General's Office under the Wartime Regime (1937-1945)

Tsai, Lung-pao^{*}

Abstract

In the period 1937-1945, the Railway Department of the Taiwan Governor-General's Office employed measures in response to the expansion of war for the needs of both of Japanese empire and the Taiwan Governor-General's Office. Industrialization, the expansion of production, and the Greater East Asia Co-Prosperity Sphere were important national policies in this period. The maintenance of transportation was one of the most important pre-conditions for all three policies. The Investigation Committee on Tropical Industry, the Ten-Year Plan for Taiwan, and the Provisional Conference on Taiwan's Economy emphasized the improvement of facilities and the increase of transportation capacity as important railway policies, especially for cargo transportation. By implementing the Order on Land Transportation and by establishing the Headquarters of Economic Mobilization, the Taiwan Governor-General's Office constructed a control system of land transportation centering on the Railway Department, skillfully adjusted the policies on passenger and cargo transportation during the difficulties of wartime, and built a

^{*} Associate Professor, Department of History, National Taipei University
Received February 13, 2014; accepted September 30, 2014; last revised June 30, 2015.

transportation network inside and outside Taiwan to survive the war. Although all kinds of transportation policies successfully demonstrated their functions, they also showed their limitations and eventually were unable to reverse the course of history.

Keywords: Railway Department; Transportation Policy; Expansion of Production; Industrialization; Greater East Asia Co-Prosperity Sphere

壹、前言

1937年7月7日，中日戰爭爆發，日本帝國進入戰時動員體制，各官廳部門的組織、政策上有諸多因應，其中，對於遂行戰爭而言極為重要的一環－鐵路運輸亦有相當大的改變。關於戰爭時期日本帝國境內鐵路發展的課題，已有相關研究成果。例如，原田正勝《日本の鐵道》中論及在戰爭時期，日鐵積極推進東亞鐵路網的支配、交通統制政策、企業合併・國有化以及總體戰體制下的各項因應之道，發揮其協力戰爭之角色。¹小林英夫編《近代日本と滿鐵》中論及在中日戰爭爆發後以迄二戰結束，滿鐵於華北分離工作的角色、滿鐵調查部活動的實況、致力尋求日、滿、鮮交通行政一元化以因應決戰時期的輸送需求，並分析其侷限。²林采成《戰時經濟と鐵道運營 植民地朝鮮から分断韓国への歴史的経路を探る》亦是從戰時動員的角度，觀察朝鮮鐵路在戰時實施的陸運統制、增強輸送力等政策與戰爭推移之關係。³至於戰爭時期臺灣鐵路的發展，目前僅蔡龍保〈戰時體制下臺灣總督府交通局鐵道部的官制改革（1937-1945）〉分析鐵道部如何透過短時間內的頻繁改革，改善、修正臺鐵長期以來在組織、人事上的諸多問題，以因應戰爭需求。然而，經過頻繁的官制改革後，鐵道部是否於戰時體制下成功扮演支援戰爭的各項角色，尚需考量同時期客貨運政策的變革、鐵路職員的積極培訓、建設和改良工程、與其他交通部門有機統合等。⁴本文擬在前人研究的基礎之上，分析戰時臺灣總督府鐵道部的運輸政策的形成與發展，如何因應時局之需求，與戰時國策的實質關係為何，是否真如官方宣傳般在帝國南進政策上扮演重要角色。

¹ 原田正勝，《日本の鐵道》（東京：吉川弘文館，1996），頁95-131。

² 小林英夫編，《近代日本と滿鐵》（東京：吉川弘文館，2000），頁219-296。

³ 林采成，《戰時經濟と鐵道運營 植民地朝鮮から分断韓国への歴史的経路を探る》（東京：東京大學出版會，2005），頁21-184。

⁴ 蔡龍保，〈戰時體制下臺灣總督府交通局鐵道部的官制改革（1937-1945）〉，《臺灣師大歷史學報》，第42期（臺北：臺灣師範大學歷史學系，2009.12），頁297-326。

臺灣總督府鐵道部面臨戰爭，隨著戰局的擴大與變化，依循日本帝國與臺灣總督府之需求，積極研擬因應方策，配合島內需求與戰時國策。因此，這段時間鐵道部不僅內部有諸多的變化與新舉措，更重要的是強化與外部其他交通部門的有機聯繫。隨著戰況日趨熾烈，日本帝國必須確立自給自足經濟，完成高度國防國家體制。「工業化」、「生產力擴充」為此時的重要國策，而「交通運輸的整備」與「電力的開發」是執行戰時國策的重要先決條件。因此，本文重點在探討鐵道部的戰時運輸政策如何形成，如何在戰時資源日趨短缺的情況下達成戰時需求，配合「工業化」、「生產力擴充」、「大東亞共榮圈」等國策。擬先探討「熱帶產業調查會」、「臺灣 10 年事業計畫」、「臨時臺灣經濟審議會」等會議或計畫對鐵路的角色定位與期待，再檢視臺灣總督府如何藉由「陸運統制令」的實施以及「經濟動員本部」的成立，塑造以鐵道部為中心的陸運統制。最後，觀察鐵道部如何在戰時艱困的環境中靈活調整客貨運政策、建構島內外交通運輸網絡來苦撐時局，並就重要的客貨營運狀況檢視各項政策的實施成效。

貳、從「熱帶產業調查會」到「臨時臺灣經濟審議會」

臺灣總督府在面臨新的發展階段時，會召集各部門的官僚召開大規模的會議，尋求發展方向與因應對策，作為施政之參考。以下就 1935 年 6 月的「熱帶產業調查會」、會後提出的「臺灣 10 年事業計畫」，以及 1941 年 10 月的「臨時臺灣經濟審議會」等重要會議或計畫，觀察時局下官方期待的鐵路發展方向及賦予之任務。

一、熱帶產業調查會與臺灣十年事業計畫

（一）熱帶產業調查會

1935 年時值日本治臺 40 年，臺灣在文化、產業等已有相當程度的發展。臺灣總督府以為，必須適當地改良或擴充教育、產業、交通、文化、經濟等設施，臺灣統治才能別開生面。除了改正地方制度之外，1935 年 6 月召開臺灣總督府評議會，諮詢始政 40 周年臺灣諸項設施應特別考量之事項。同年 10 月，召開熱帶產業調查會，與會成員有臺灣總督府官吏、日本外務省官吏、陸海軍軍人、臺灣人實業家及日本人實業家，主要的議題有振興華南、南洋貿易、獎助企業及投資、振興工業、改善金融、改善交通設施及文化設施等 6 項，諮詢振興華南、南洋貿易和開發、補助熱帶產業之適切方策。⁵

關於交通設施，主要考量到以臺灣為中心的華南、南洋交通設施，對於彼此連絡、貿易推進及企業振興而言皆不充分。因此，必須建設、改良島內鐵路，改善運輸，新設、改築道路，充實華南、南洋航路及內外航空路線，擴充高雄、基隆兩港，充實華南、南洋各港口的港灣設施，整備通信機關。其中，鐵路相關事項分兩方面：

一，就鐵路的建設、改良而言，考究臺灣與華南、南洋的相對位置，敷設產業發展及軍事上必要的鐵路網。除了逐步實現縱貫鐵路複線計畫及其他改良工程外，為因應客貨量的激增，改築車站、分離客貨站、⁶新設配車場、增加軌條載重力、減緩坡度和曲度，發揮鐵路快捷且大量的運送功能。

二，就改善運輸而言，為圖安全、迅速地輸送，增加運送一般貨物的普通貨

⁵ 臺灣總督府，《臺灣事業計畫書》（臺北：臺灣總督府，1935），頁 1-3。

⁶ 臺北站與高雄站皆實施客貨分離，圖提高效能。1936 年度起 3 年計畫，以 210 萬圓新設臺北貨物處理站並將原臺北站改建臺北旅客站，以 250 萬圓新設高雄旅客站並將原高雄站改建為貨物站。而後，臺北站預算追加到 245 萬圓，貨物站於 1937 年度開始營業，旅客站於 1940 年 6 月 22 日開始分流營運；高雄站預算追加到 305 萬圓，於 1941 年 6 月 22 日開始分流營運。參見臺灣總督府交通局鐵道部，《昭和十四年度年報》（臺北：該部，昭和 15(1940)年），頁 103-104；〈新臺北驛店開き けさの一番列車乗客から〉，《臺灣日日新報》（臺北），1940.6.23，14446 號，2 版；蔡龍保，〈戰時體制下臺灣總督府交通局鐵道部的官制改革(1937-1945)〉，《臺灣師大歷史學報》，頁 305。

車，並充實運送特定貨物的冷藏車、家畜車、通風車、運煤車等特種貨車，並針對大量特種貨物運行專用列車。對於臺灣和華南、南洋間的輸出入貨物，盡可能優惠運費、設定特定運費，並漸次減低「小運送」⁷費、車船接駁等其他附帶費用。再者，臺灣已經與日本、滿洲、朝鮮實施旅客、行李及貨物的聯絡運輸，使用者逐年增加。臺灣與華南、南洋間的經濟關係日益密切，必須展開與華南、南洋間的客貨聯絡運輸制度，使運送簡易化，節省中間費。先開始臺灣鐵路與基隆·廈門·汕頭·香港航路和基隆·福州·廈門航路的聯運，再加入華南、南洋的陸運機關，進而實現與基隆·高雄·馬尼拉·達沃（Davao）·宿霧（Cebu）航路、基隆·高雄·達沃（Davao）·蘇臘巴亞（Surabaya）·三寶壟（Semarang）·雀瑞邦（Cheribon）·巴達維雅（今雅加達）航路、高雄·廈門·汕頭·香港·廣東航路的聯運。⁸

（二）臺灣十年事業計畫

臺灣總督府整合臺灣總督府評議會、熱帶產業調查會等各方意見後，提出臺灣十年（1936-1945）事業計畫，計畫項目有：1.振興國民精神，2.振興產業，3.開發山地，4.促進交通治水設施，5.發展南方。交通治水設施中鐵路所占預算最多（48,931,455 圓），並明確指出發展方向：

臺灣鐵路網的幹線一國有鐵路已約略完成，但許多方面仍不完備，內部設備等必須改良的地方不少。因此，將主力置於改良既設路線，以充分發揮鐵路機能。同時，亦建設一部分必要之路線。此外，隨著道路日漸整備，漸次擴張局營汽車業（按：指臺灣總督府交通局鐵道部營汽車運輸）。⁹

具體計畫有三：1.敷設枋寮線：1938 年度以後 3 年度，預算 2,574,000 圓，延長潮州線，敷設溪州、枋寮間鐵路；2.改良既設路線：1936 年度以後 10 年度，預

⁷ 小運送是指小運送業，以小規模集配、運送物品為業的運送公司，在當時扮演從車站轉運的重要功能。

⁸ 臺灣總督府，《熱帶產業調查會答申書》（臺北：臺灣總督府，1937），頁 57-59。

⁹ 臺灣總督府，《臺灣事業計畫書》（臺北：臺灣總督府，1935），頁 1-35。

算 42,128,100 圓，包含改良線路、軌條、車站、鐵道工場、橋樑、橋桁、通信設備，增築鐵道部官舍，¹⁰新設嘉義・臺南間複線；¹¹3.擴張局營汽車事業：1936 年度以後 10 年度，預算 4,229,355 圓。¹²明確揭櫫，鐵路事業的主力置於改良事業，並藉由擴張局營汽車運輸作為鐵路的代替線，完成官方掌控的環島交通。¹³

由上可知，不論是「熱帶產業調查會」的討論結果，或是「臺灣十年事業計畫」中的規劃，鐵路政策明顯偏重於全方位的改良事業，特別是運輸力的強化。鐵路的建設工程雖有提及，1937 年之後實際敷設的線路少且皆具特殊性質。例如，枋寮線是國防上及產業開發上的重要路線，高雄港臨港線、新高港臨港線、花蓮港臨港線則是有助於陸海聯運的鐵路臨港線。¹⁴鐵路發展階段由「改良時期」轉為「改主建從」時期。再者，此時交通政策更加重視海運、陸運、空運的有機連結，以及與華南、南洋或其他國際交通路線的國際聯運。而後，臺鐵的發展方向，大體依循此一發展計畫，惟隨時局變化略做彈性調整。

二、臨時臺灣經濟審議會

1941 年，時值日本全力推進中日戰爭與「大東亞共榮圈」的建設，經濟方面，

¹⁰ 以 1936 年度為例，改良線路方面，以預算 13.5 萬圓進行臺東線之線路改良，以預算 20 萬圓將後龍・白沙屯間及彰化・社頭間 30 公斤的軌條置換為 37 公斤的軌條。車站改良方面，以預算 460 萬圓改良臺北及高雄站。橋樑方面，以預算 13 萬圓進行大甲溪及大安溪的下游河床保護工程，改建宜蘭線鐵路大里・蘇澳間的橋樑的橋墩。通信方面，以預算 5 萬圓改良員林・社頭間、新市・臺南間約 10 公里的電線不良部分；此外，增設臺北・嘉義間的電話中繼線。再者，鐵道部官舍工程，以 1936 年度為例，進行林內、高雄、烏日、後庄各站官舍新築或改築工程。參見臺灣總督府交通局鐵道部，《昭和十一年度年報》（臺北：該部，昭和 12(1937)年），頁 72-74。

¹¹ 複線工程要到 1938 年度，以 9 年事業、工程預算 1,416 萬圓推進彰化・臺南間及高雄・屏東間的複線工程。參見臺灣總督府交通局鐵道部，《昭和十三年度年報》（臺北：該部，昭和 14(1939)年），頁 94。

¹² 臺灣總督府，《臺灣事業計畫書附屬公債支辨事業說明》（臺北：臺灣總督府，1935），頁 7-10。

¹³ 鐵道部自 1933 年起收購、營運與西部縱貫鐵路平行的巴士業是成功的，下一步就是要掌握鐵路代替線，連接國有鐵路臺東線，實現以國營交通設施達成環島一周之目標。1941 年新設局營汽車南迴線、1943 年新設局營汽車東迴線，以巴士替代日治時期未完成的南迴鐵路與北迴鐵路，完成環島一周。參見蔡龍保，《殖民統治之基礎工程：日治時期臺灣道路事業之研究》（臺北：臺灣師範大學，2008），頁 550-553。

¹⁴ 蔡龍保，〈戰時體制下臺灣總督府交通局鐵道部的官制改革(1937-1945)〉，《臺灣師大歷史學報》，頁 317-319。

企圖以日滿支為根幹，加入南方諸地方，確立強有力的自給自足經濟，完成高度國防國家體制。因此，日本帝國必須推進南進政策，而臺灣的工業化是不可或缺的要件。臺灣在經濟上、國防上處於南方之中心，為達成南進國策之使命，整備、擴充交通和通信設施是必要條件，必須讓緊密的陸海空交通網更加完備。職是之故，總督府著眼於臺灣工業化和交通設施的整備擴充，進行周密的調查，樹立綜合性計畫。1941年10月27-31日，召開「臨時臺灣經濟審議會」，樹立振興工業、整備擴張交通設施的緊急對策。

審議會的委員包括臺灣有力會社的代表，即將來臺的各重要工業部門及交通業的日本國內有力會社代表，日本中央陸海兩軍部、大藏、商工、農林、拓務、外務、遞信、鐵道各省以及企畫院的代表。委員會分為討論「工業振興方策」的第一特別委員會，和討論「交通設施整備擴充方策」的第二特別委員會。¹⁵「交通設施整備擴充方策」明確指出，相較於產業快速發展的基礎與其他良好的生產條件，交通設施的發展可謂遲緩。審議會決議擴充交通設施的基本方針，以基本方針為基礎研擬「各部門別整備擴充方策」。

基本方針為以下五點：一、鑑於交通的綜合一貫性，為確保各交通機關的有機連結、增強海陸輸送能力，期統合性地整備、擴充交通設施。二、擴充、改善、強化日本、臺灣間的交通設施，強化經濟上、文化上的關係。三、臺灣作為南方圈交通通路的一環，應擴充相應的必要設施。四、使臺灣各項交通設施的能力，在人力、物力、技術面保持彈性，以協助南方圈的交通建設工作。五、上述施策所需的人力、物力資源的供給，由中央統制，進行合理的分配計畫。¹⁶

據上述的「基本方針」，臨時臺灣經濟審議會研擬出具體的「整備擴充方策」，鐵路方面的具體的增備計畫如下：

- 1.盡速完成複線工程：臺鐵已完成基隆·竹南間、高雄·臺南間的複線工程，

¹⁵ 臺灣經濟年報刊行會，《臺灣經濟年報》第2輯（東京：國際日本協會，1942），頁8-10。

¹⁶ 臺灣經濟年報刊行會，《臺灣經濟年報》第2輯，頁10-12。

正著手進行的是 1938-1944 年度總預算 1,500 萬圓的 7 年事業，彰化·臺南間 143 公里，高雄·屏東間 21 公里的工程。就輸送狀態觀之，上述兩區間的輸送量大幅超過全線輸送量的半數，列車行駛次數達 1 日 28-30 次，超過單線行駛的限度。伴隨島內生產力擴充、國防及南方發展造成客貨移動激增，加上緊急的軍事輸送，鐵道部已難樹立順暢的列車行駛計畫。應優先配給資材，以期於預定期間內完成複線工程。

2.促進改良工程：線路的強度與構造不完備，必須限制列車的行駛次數、速度、牽引車輛數等，對輸送力造成妨礙，新型機關車無法發揮效能。因此，除了在主要區間更換軌條、改良橋桁之外，必須改善站內設施、保安設備，以強化輸送力。再者，各線的車站設備長年只有局部改善，難以因應產業的快速發展，無法順暢處理激增的客貨。伴隨各種產業勃興、軍事設施急速擴充、電力資源之開發，基隆、高雄等海陸連絡更為緊要，必須盡快改良主要車站，擴大輸送力，並於中部、南部的配車場之外新設北部配車場，提升配車能力。改良通信設備方面，擬新設司令電話或貨車解結專用電話回線，使列車正確行駛、配車業務快速靈活，增強輸送力。

3.整備車輛：受到 1930 年度以後經濟不景氣的影響，客貨車移動減少，增備車輛多所顧慮。中日戰爭爆發後，鐵路客貨輸送量激增，與車輛設備嚴重失衡，¹⁷客車、貨車增加數量明顯趕不上客、貨運量增加之速度。1940 年客運量增為 1930 年的 2.2 倍，客車數僅增為 1930 年的 1.02 倍；1940 年貨運量增為 1930 年的 1.7 倍，客車數僅增為 1930 年的 1.25 倍；在客、貨運量大增的情況下，機關車甚至呈現減少的狀況（參見表 1）。鐵道部只能過度使用現有車輛，局部補修後繼續使用。

¹⁷ 自縱貫線開通以來即因車輛增備不足，不斷發生滯貨事件，在一次大戰接近尾聲的 1917 年更形嚴重。應急的方式，即是過度使用車輛。新元鹿之助任鐵道部長後，提出 1921-1929 年 9 個年度的車輛改良計畫，實際上機關車的增備僅達計畫的 80%、客車僅達 39%、貨車僅達 80%，無法因應增加的客貨運輸，仍不斷發生嚴重的滯貨。此一狀況，進入戰爭時期之後更是雪上加霜。參見蔡龍保，〈日治中期臺灣國有鐵路之研究（1910-1936）－以改良事業的考察為中心〉，《兩岸三地歷史學研究生論文發表會論文集》（臺北：國立政治大學歷史學系，2001.12），頁 666-674。

隨著臺灣產業的躍進和軍事重要性日增，車輛增備計畫必須與輸送力擴充計畫相互配合，補充機關車、客貨車。鐵道工場設於臺北、高雄、花蓮港，負責修繕車輛。然而，除臺北工場係於 1935 年度新設之外，其他都是舊工場，機械設備老舊，效率低落，工場能力已飽和。因此，除了增備車輛外，也必須整備、擴充鐵道工場。

表 1 車輛與運輸成績比較表

項別 年度	客車	旅客	貨車	貨物	機關車
1930	100	100	100	100	100
1935	101	112	100	124	97
1936	102	117	108	142	98
1937	102	125	114	144	98
1938	102	147	116	166	95
1939	102	178	119	173	97
1940	102	220	125	170	98

註：以 1930 年的客車數、客運量、貨車數、貨運量、機關車數為基數設為 100，來觀察歷年變化情形，可直接看出客運量增加與客車量增備之比例關係，貨運量增加與貨車量增備之比例關係，以及客貨運量增加的狀況下機關車增備的狀況。

資料來源：臺灣總督府，《臨時臺灣經濟審議會議事速記錄》（臺北：臺灣總督府，1941），頁 289-293。

4.增強裝卸貨能力：站內裝卸作業全靠人力擔送，且小運送設施不完善。必須新設起重機、移動搬運機、輸送貨車移動機等，機械化站內裝卸貨物作業。此外，必須充實倉庫及小搬運工具，改善、強化小運送，確保小運送的勞力。

5.強化輸送之統制：中日戰爭爆發後客貨移動激增，軍事上、經濟上必須優

先運送的物資也日益增加。為了確保軍需品、生產力擴充物資及生活必需品等總動員物資之運送，限制、禁止團體旅客搭乘，廢除客貨運費折扣，停止受託不必要、不緊急的物品，集中運送貨物，設定特定貨物集結列車及其他相關的輸送統制，有效分配輸送力。制定貨物輸送順位、強化輸送限制的同時，輸送轉而具高度計畫性，重點化列車運行、確立貨車分配制度。¹⁸

此外，臨時臺灣經濟審議會十分重視各交通機關間的連絡、統制。臺灣的陸上運送以國有鐵路為主幹，但未完全普及的情況下不少地方需仰賴私設鐵路、汽車事業及其他陸上運輸機關。要全面完成國有鐵路網有困難，只能著重擴充主要幹線的輸送力，支線或地方交通則委諸私設鐵路等其他民營機關。就私鐵、汽車運輸業及其他陸上運輸業的現況觀之，除貨車運送業稍有企業統制之外，其他並未完備。臺灣總督府決定以國鐵為根幹，與私鐵、汽車運輸業等各事業間維持有機的連結，合理化營運，增強陸運輸送力。¹⁹

綜上可知，因應時代需求而出現的熱帶產業調查會、臺灣十年事業計畫到臨時臺灣經濟審議會，對於鐵路發展之規劃有其承續性，重點政策基本上差異不大，惟臨時臺灣經濟審議會因應時局，更加強調「統制」與「貨運優先」。大體可歸納出三大方針：一、鐵路發展進入「改主建從」（改良為主建設為輔），擬以全方位的改良事業來強化運輸力。二、以鐵道部為中心統合陸運，重視各交通機關間的連絡、統制，同時強化陸、海、空運的有機連結。三、強化輸送統制，以貨物運送優先，必要時抑制客運。而此三大方針的重點或最終目的，都在「強化輸送力」。

強化輸送力有積極的擴充方法與消極的擴充方法。日本鐵道省採取的積極擴充方法，是樹立輸送力 4 年計畫以因應國家的生產力擴充計畫，1939 年度編列 1 億 2 千萬的車輛增備預算，8 千萬的線路及其他改良費。至於消極的擴充方法，諸如廢除運費折扣制度，貨物方面獎勵共同裝貨、勵行貨車的積載量管理，講求各

¹⁸ 臺灣總督府，《臨時臺灣經濟審議會議事速記錄》（臺北：臺灣總督府，1941），頁 289-293。

¹⁹ 臺灣總督府，《臨時臺灣經濟審議會議事速記錄》，頁 294-295。

種縮短時間的方法，盡可能多載運旅客、貨物，以臨時班次增加輸送力。²⁰臺鐵的戰時政策，基本上是承襲日鐵的經驗，上述的時局政策陸續在臺實施。

就時局需求的緊迫性觀之，積極的增備計畫曠日費時，且隨著戰爭激化、膠著，物資取得日益困難，難以如實執行。以最基礎的軌條汰換為例，臺鐵從基隆經由山線到彰化的線路已更換成重軌條，但是能發揮山線 3 倍輸送力的海岸線還有 10 餘公里是輕軌條。面臨戰爭時局，好不容易編列改良費及維護費，卻因難以購得資材使得經費無法善用。²¹最後，拆除高雄九曲堂間的重軌條轉為海岸線之用，基隆、彰化間才能運行 D51 型機關車，增強輸送力。²²

參、以鐵路為中心的陸運統制

當積極的擴充方法愈來愈難以執行，消極性的擴充方法變得十分重要。亦即，臺鐵和日鐵一樣，進入輸送統制的時代。必須透過陸運統制整合各種不同的交通機關，擴大島內外運輸網。以下檢視臺灣總督府如何藉由「陸運統制令」的實施以及「經濟動員本部」的成立，塑造以鐵道部為中心的陸運統制，整合島內陸運系統。

一、從陸運統制令的實施到經濟動員本部的成立

(一)陸運統制令的實施

1937 年 7 月中日戰爭爆發，日本為了確保運送必要物資的能力，統制交通設施。或如臨時船舶管理法依特別立法展開戰時統制，或以自動車事業法、小運送業法、陸上交通事業調整法等平時統制法規來確保戰時輸送力。而後，隨著事變

²⁰ 大山秀雄，〈時局下に於ける交通問題〉，《臺灣鐵道》，324 號（臺北：臺灣鐵道協會，1939.6），頁 13-14。

²¹ 滿尾君亮，〈風塵問語(六)臺灣陸運非常體制(一)〉，《いしずゑ》，第 6 號（臺北：臺灣鐵道協會，1944.7），頁 4。

²² 滿尾君亮，〈風塵問語(六)臺灣陸運非常體制(一)〉，《いしずゑ》，第 6 號（臺北：臺灣鐵道協會，1944.7），頁 4-5。

擴大邁入長期戰爭，統制方法漸由間接統制轉為直接統制，由地方自治性統制轉為中央當局統制，統制的範圍與強度漸次擴大。

1940 年前後，物資移動量大增，鐵路運輸負荷備感吃力。總督府體認到除國鐵外，亦必須讓其他陸上交通運輸業者和利用運輸設施的貨主體認在時局下「運輸」係為「公器」，協助運輸係貫徹奉公之義務。職是之故，實施陸運統制令，規範民營運輸業者和一般貨主，確保戰時運輸。

1940 年 2 月 25 日，日本國內同時實施陸運統制令及海運統制令。這兩項法令係本於國家總動員法，²³臺灣亦一體適用。²⁴1941 年 3 月，陸運統制令在臺實施，重要規定如下：臺灣總督為了能優先運送動員物資：1.得向陸上運送業者下達貨運的承接、貨運的順序、貨物的領收、貨物的引渡等命令。2.對於已承接貨物的收貨人或於應領取期間內沒有領取的收貨人，得指定日期、期間、數量等，命其領取收物。3.得對陸上運送業者下令設定、變更或取消設備之共用、聯運、直運、運費及其他事項的統制協定。²⁵

亦即，根據陸運統制令，總督若認為有特別需要，對於米、砂糖、鹽、砂礫、水泥、木材、煤、揮發油、重油、酒精、肥料及其他生產力擴充物資、生活必需品等重要物資，得發出告示以確保該貨物之運送，²⁶所有陸上運送業者必須配合。

(二)陸運統制令的改正

隨著情勢發展，陸運的需求激增，資材的供給卻日益不足，積極擴充輸送力日益困難，國鐵、私鐵、軌道、汽車等交通設施的增備速度與輸送需求產生明顯的落差。1941 年 9 月以降，徹底強化汽油消費管制，使得汽車與小運送業的運輸

²³ 1938 年 5 月臺灣與日本國內同時實施國家總動員法。目的主要是希望能統籌運用所有的人與物之資源。〈國家總動員法の一部實施〉，《臺灣日日新報》（臺北）1938.5.5，第 13693 號，1 版；〈國家總動員法は五日頃施行〉，《臺灣日日新報》（臺北）1938.5.1，第 13689 號，3 版。

²⁴ 臺灣交通問題調查研究會，《陸運統制令及海運統制令解說》（臺北：臺灣新民報社，1940），頁 1-45。

²⁵ 臺灣總督府交通局鐵道部編，《臺灣鐵道法規》第五編「運輸通則」（臺北：臺灣鐵道協會，出版年不詳），頁 294-294 之 1。

²⁶ 〈陸運統制令の改正強化〉，《臺灣日日新報》（臺北）1941.12.8，14997 號，2 版；貨物係，〈陸運統制令同施行規則の改正に就て〉，《臺灣鐵道》，第 355 號（臺北：臺灣鐵道協會，1942.1），頁 14-16。

力下降，無法消化的運送轉嫁到鐵路等其他陸運設施，陸運日益窘迫。在此一情況下，以國鐵為根幹的陸運設施除強化輸送計畫、輸送統制之外，必須進一步讓整體陸運能穩固面對難以預測之國際情勢。日本國內於 1941 年 11 月 15 日以勅令第 970 號全面修正陸運統制令，11 月 20 日實施，臺灣等外地自同年 12 月 5 日實施。改正要旨有三：

一、實施旅客貨物的計畫性運送，有效發揮輸送之全力。為使國鐵與國營汽車運輸能順遂完成計畫性運輸，首先確保優先運送有重要任務的旅客、擴充生產力所需之物資、生活必需品，其他的客貨運輸在有餘力的範圍內行之。私鐵、民營汽車運輸業、小運送業等陸上運送業者亦同。

二、資材不足，擴充設備日益困難，必須有效活用既有的運送設備、輸送用物資，集中於重要輸送。鐵道部的權力甚大，得使用、徵用私設鐵路、貨物汽車運送業、小運送業等屬陸上運送事業設備（含自用汽車），發揮綜合運送力，並得禁止陸上運送業者運送某些物品（非緊急之物），自用汽車亦同。資材不足的情況下盡可能活用既有設備、物資以增強運送力，為了擴充重要運送事業，得命業者讓渡或借貸運送設備和輸送用物資。²⁷貨車不足之際，得使原本只運送旅客的私鐵、軌道利用既有之設備運送貨物。此外，得使專供自用之專用鐵路的所有者（工場或會社）有效利用既有設備進行一般運送營業。再者，鐵道部亦得禁止、限制今後設備的新設、擴張或改良，甚至盱衡情勢後得命已經許可施工者停工，將資材轉用於擴充重要運輸設備。

三、統合陸上運事業、排除弱小事業之分立，以圖發揮綜合輸送力。由於擴充陸上輸送能力為時下之要務，必須統合陸上運送事業、綜合運用其搬運工具、勞務員，將有限的輸送力發揮到最大的程度。鐵道部因應需要，得命業者進行事業的讓渡、委託、合併。對於如遊覽巴士這種非緊急之運送事業，得命其休止或

²⁷ 例如，1941 年 9 月實施汽油消費管制後，以巴士為唯一交通設施的地方因代燃車輛少，導致運行班次減少或終止運行時，得下令將使用於非緊急事業的代燃車讓渡或借貸給地方事業者，以防交通斷絕。

廢止，將資材轉用於重要運送事業。²⁸

由陸運統制令的頒行與改正可知臺灣已進入緊急狀況，透過陸運統制確保生產力擴充物資、生活必需品等重要物資，改正陸運統制令更確立由官方主導一切陸運設施。總督府採取由鐵道部總理一切陸運交通，以國鐵作為運輸主幹，視實際需要得以強力支配私鐵、軌道、汽車等其他陸上交通設施，發揮綜合性運輸能力，執行日益嚴峻的計畫性運送。「禁止、限制設備的新設、擴張或改良」以及「休止、廢止運送事業」，呈顯出資材窘迫已達極點，此後消極性的統制更形重要。

（三）經濟動員本部的成立

塞班島失陷後，新內閣首相小磯國昭於 1944 年 8 月 5 日最高戰爭指導會議致辭時提及：「組織最高戰爭指導會議，力求渾然一體，期戰爭指導最高方針之策定與政治、作戰兩策略的調整之完備，完成大東亞戰爭。」同日，發表「臺灣戰場態勢整備要綱」及「措置概要」，明揭臺灣官民應以「呼應軍事作戰強化防衛力」、「整備戰場產業經濟態勢」兩點為指標。臺灣總督長谷川清以為：「塞班島失陷後，敵人的作戰方向是以南洋群島為踏板向本土猛烈襲擊，不然就是突破臺灣和沖繩後與大陸相連結，採取夾擊作戰。為了讓本土攻擊更具效果，敵人必然以菲律賓為戰力跳板，在攻擊日本本土和菲律賓之前，必先取得臺灣做為前導。因此，為準備迎擊敵人，必須先整備臺灣戰場態勢。斷行總督行政之改革以協助軍事作戰，並舉臺灣之人力、物力、資材投入戰爭。」²⁹

為呼應「強化防衛力」、「整備戰場產業經濟態勢」兩點指標，於 1944 年 8 月 6 日於臺灣總督府設置防衛本部、³⁰經濟動員本部。經濟動員本部與陸海軍作戰

²⁸ 貨物係，〈陸運統制令同施行規則の改正に就て〉，《臺灣鐵道》，第 356 號（臺北：臺灣鐵道協會，1942.2），頁 14-16。

²⁹ 篠崎一男，〈臺灣戰場態勢整備の進行〉，《臺灣經濟年報》第 4 輯（臺北：臺灣出版文化株式會社，1945.4），頁 56-59。

³⁰ 防衛本部掌管警備、防空、救護及其他與國民防衛相關的一切計畫之設置、實施，將原本警務局、文教局事務切換為警備、防空、救護 3 部分，並將皇民奉公會、帝大醫學部、帝大醫學專門部及適合的民間團體納入。由總務長官任本部長，警務局長任次長，鑑於本部之性格係以國民防衛為基幹，亦尋求陸海軍之加入。整備能立即投入作戰的軍、官、民一體之態勢，為期快速執行業務，依事項別於本

相呼應，負責做出具體規劃，將臺灣的人力、物力化為戰力。除陸海軍之外，民間各界亦得參加，圖軍、官、民一體之運作。由總務長官擔任本部長，以下由理事及部員組成，本部之下設置資材部、³¹技術部、³²國民動員部、³³金融部、³⁴運輸部及生活物資部³⁵等 6 部，將總督府內相關事務全部移交各部，目的在於將技術、勞務及設備資材轉為戰爭之用，增強戰場必需物資的自給能力，維持經濟秩序。為求業務實施之快速，依事項別設置協議會，軍事需要、行政管理與實際業者/生產者連成一體，對全島的工場、事業現場發布戰鬥指令。其中，運輸部係以鐵道部、海務部為中心，加入臺灣軌道會社、臺灣運輸業組合、臺灣自動車運送事業組合、船舶運營會、南日本汽船株式會社、港灣運送業會等，負責運輸設施及機能強化等相關業務，³⁶統制臺灣的陸運、海運相關資源，有效率地投入戰爭。

二、鐵道部整合島內陸運系統

臺灣以貨物輸送系統為基準，大體以濁水溪為界分為南北兩部分，北部以基隆港為主要吞吐港形成北部輸送體系，南部則以高雄港為中心形成南部輸送體系。南部地方私設鐵路向來發達，以之為中心有軌道乃至汽車運輸業的普及延伸；相對的，北部地方則以汽車運輸業占大部分，伴之以少數的私鐵和軌道。³⁷因此，

部設置協議會。

³¹ 以物資動員課、企業整備課、工業課、鑛務課、電力課、用品課山林課、船舶建造本部、燃料課、鹽腦課為中心，加入重要物資營團、鐵工業統制會、金屬回收統制會社、煤統制會社、臺灣拓殖株式會社、臺灣電力株式會社、木材統制會社、糖業聯合會等，負責轉化、活用設備資材，確立戰場物資自給等相關業務。

³² 集結臺灣技術協會、工業研究所、天然瓦斯研究所、糖業試驗所、農業試驗所、林業試驗所、南方資源科學研究所、帝國大學工學部、理學部、農學部等技術部門，因應戰場需求交流、動員科學技術。

³³ 以國民動員課為中心，結合產業奉公會的業務，負責勞務動員的相關業務。

³⁴ 以金融課為中心，加入金融協議會、臺灣銀行、產業金庫等，負責增強國民儲蓄、效率化資金運用等與維持經濟秩序相關的業務。

³⁵ 以農商局（除山林課之外）為中心，加入臺灣農業會、臺灣商工經濟會、食糧營團、南日本漁業株式會社、纖維製品配給統制會社、糖業聯合會等，負責確保國民最基本的生活之相關業務。

³⁶ 篠崎一男，〈臺灣戰場態勢整備の進行〉，《臺灣經濟年報》第 4 輯（臺北：臺灣出版文化株式會社，1945.4），頁 64-67、139。

³⁷ 森重秋陽：〈交通の一元的統制を慫慂す〉，《臺灣鐵道》，第 361 號（臺北：臺灣鐵道協會，1941.8），頁 2-6。

要調整交通事業首先必須統制全臺的私鐵、軌道、汽車運輸業及小運送業。因此，進入戰爭時期的明顯動向，是私鐵、軌道、民營汽車業、運送業等所有陸運事業以國鐵（鐵道部）為中心進行整合，以期發揮最大的綜合運送能力。掌控鐵路貨運兩端的運送業，也必須隨著戰時鐵路貨物運輸力的提高加以擴充、整備。³⁸以下茲分述其整合之概況。

（一）私設鐵路與輕便軌道

臺灣的私鐵大部分是製糖會社線，支配地方交通，長度大概是國鐵的 3 倍。³⁹因此，面臨戰爭如何高度活用現有設施、提升其輸送力，對於增加輸送力影響甚大。以往私鐵彼此設施的規格不一、經營組織不一，為整體綜合運輸之障礙。如同日本國內的地方鐵路走向統合，1942 年 4 月，在鐵道部監督課的斡旋下，私鐵會社進一步合併私設鐵道研究會和資材協議會，9 月 3 日成立臺灣私設鐵道協會。鐵道部督監課長木原四郎指名臺灣、明治、大日本各製糖會社及臺北鐵道等 4 社擔任理事，再由理事互選由大日本製糖臺灣支社社長藤山勝彥擔任會長，設置由營運、資材、技術三部門構成的專門委員會，在官方監督下圖彼此的協調與經營之順遂。⁴⁰該會研究戰時私鐵的因應方策，得出三大發展方向：1. 拆除私鐵間重複的線路，透過共用來提高效率。2. 統一私鐵車輛的規格，以利共同訂購車輛及相關資材。3. 確立、改善私鐵管理組織，合理化經營。⁴¹此三大方針其實承續自 1937 年中日戰爭爆發以來，各交通部門漸次整頓舊體制以因應時局之需求，走向強化

³⁸ 澁澤誠次，〈臺灣と戰時陸運の非常體制〉，《臺灣鐵道》，第 374 號（臺北：臺灣鐵道協會，1943.8），頁 10。

³⁹ 日治時期的私有鐵路大致可分為三類：一是以營運一般客貨運輸為目的的私鐵，例如臺北鐵道會社線、臺灣交通會社線。二是搬運木材的專用鐵路，部分線路亦營運一般運輸。專用鐵路如臺東部的臺灣興業會社線、花蓮港木材會社線，有兼營一般營業者如阿里山鐵路、太平山鐵路。三是製糖會社的專用鐵路及其一般營業線。參見滿尾君亮，〈風塵問語(七) 臺灣陸運非常體制(二)〉，《いしずゑ》，第 7 號（臺北：臺灣鐵道協會，1944.8），頁 2。

⁴⁰ 〈私鐵業務遂行へ 臺灣私設鐵道協會結成〉，《臺灣日日新報》（臺北）1942.9.4，15266 號，2 版；〈私設鐵道協議會 糖聯の一機關として設立〉，《臺灣日日新報》（臺北），1942.4.18，15127 號，2 版。

⁴¹ 編輯部，〈島内陸運強化の綜合的方策二つ〉，《臺灣鐵道》，第 369 號（臺北：臺灣鐵道協會，1943.3），頁 9。

統合與合理經營之機運。在官方力量的催促下，不斷透過組織的新設或整合，強化其力度。私鐵所需的客車、貨車、機關車在這之前就透過協調會共同訂購。⁴²年度的物資動員計畫，在臺灣私設鐵道協會成立後會在該會進行商議，鐵道部和企畫部的官員則與會指導。⁴³

至於臺灣獨特的交通機關—輕便軌道，由於設備簡單，容易敷設於汽車所不及的山間僻地，因此普及全島，對地方發展貢獻良多。原本屬於臺灣私設營業軌道組合的有 17 個會社，分布在不同地區，彼此缺乏連絡、統一，1943 年 1 月，在鐵道部的指導之下，其中 14 個軌道會社合併成臺灣軌道運輸株式會社。⁴⁴鐵道部監督課下設評價委員會，調查、審定各會社的財產價值，進行合併。同年 4 月，合併會社開始營運，作為鐵路、汽車貨運的培養線，協助國策輸送。⁴⁵此會社之營運，與私鐵協議會的運作一樣，強化島內的綜合運送力。

(二)汽車運輸業

1.全臺貨物自動車同業組合

1933 年 4 月成立的臺灣自動車聯合會是汽車運輸業界的全島性自治機構，隨著局勢之發展，必須進一步統制貨運。1941 年 4 月 7 日，在鐵道部指導下召開全島貨物自動車業研究會，就運費、車資、聯運、組合事業、代燃車，以及共同購買、配給燃料、輪胎、車輪等材料之問題進行溝通，⁴⁶決定創設全臺貨物自動車同業組合。1941 年 5 月 11 日，在高雄商工獎勵館召開第 3 回全島貨物自動車業研究會的同時，舉行全臺貨物自動車事業組合創立總會。鐵道部監督課長宮崎直勝、

⁴² 〈私鐵車輛製會連絡打合會〉，《臺灣鐵工業統制會會報》（臺北）1942.6.14，頁 20-21。

⁴³ 〈明年度物動計畫 私設鐵道協議會で協議〉，《臺灣日日新報》（臺北）1942.10.13，15304 號，2 版。

⁴⁴ 除明治製糖的專用軌道—南投輕鐵，東京帝大的財產—溪頭軌道，以及預定拆除的臺灣合同鳳梨會社的軌道

⁴⁵ 〈軌道輸送力を活用 臺灣軌道運輸株式會社〉，《臺灣日日新報》（臺北）1943.1.30，15412 號，2 版；編輯部，〈島內陸運強化の綜合的方策二つ〉，《臺灣鐵道》，第 369 號（臺北：臺灣鐵道協會，1943.3），頁 9-10。

⁴⁶ 〈全島貨物自動車業研究會七日新竹で開く〉，《臺灣日日新報》（臺北），1941.4.5，14751 號，3 版；〈全島貨物自動車事業の研究會〉，《臺灣日日新報》（臺北），1941.4.8，14754 號，2 版。

技師松本虎太致詞激勵業者「運輸報國」。由竹內虎雄擔任理事長，片山武擔任常務理事，仁科寅彥、赤嶺茂樹、中州一造擔任理事，鐵道部監督課長宮崎直勝擔任監事。⁴⁷隨著工業化政策的確立，貨車在物資輸送上占有的區塊漸次擴大，該組合在因應時局調整貨車運用上扮演重要角色。⁴⁸

2. 臺灣自動車運送事業組合

隨著 1941 年 7 月改正交通事業法，為達「輸送報國」之目標，成立臺灣自動車事業組合聯合會，將全臺公車、貨車結合為一。先從公車、貨車兩事業組合中選出白勢黎吉、加賀山生光、近藤恒吉（以上為公車組合）、竹內虎雄、片山武、宮崎直勝（以上為貨車組合）擔任創立委員，與監督官廳—鐵道部合力籌劃，9 月 3 日在鐵道飯店舉行創立委員會。⁴⁹當日除創立委員外，警務局技師松木次郎、州保安課長金丸繁治、交通局監督課自動車監理係長甲斐恒雄以下各係員及警務局、企畫部、殖產局鑛務課等相關的官員與會，⁵⁰全臺的巴士、貨車業者代表出席旁聽。會上議決組合規則 10 章、56 條，竹內虎雄、白勢黎吉兩組合理事長和鐵道部監督課長宮崎直勝擔任預算委員，議長宮崎直勝指定白勢黎吉、竹內虎雄、片山武擔任理事，加賀山生光擔任監事。該會的事業中最緊急者為召開技術性研究會以結合巴士與貨車，並就燃料對策等舉行懇談會。藉由聯合會的誕生，在官民緊密聯繫下，希望確保時局下的汽車輸送力。⁵¹

1943 年 8 月 15 日，再度改正自動車交通事業法，目的在於強化汽車運送業組合，藉其力量進行計畫性統制運輸，確保戰時「國策運送」。以往的組合以達成各地事業之健全發達為目的，不過是業者的自衛團體。新事業法則是為了有效發

⁴⁷ 〈全島貨物自動車事業同業組合創設成る〉，《臺灣日日新報》（臺北），1941.5.12，14788 號，4 版。

⁴⁸ 〈大東亞戰完遂へ貨物自動車の持つ使命〉，《臺灣日日新報》（臺北），1942.10.12，15303 號，4 版。

⁴⁹ 〈臺灣自動車聯合會發展的解消へ〉，《臺灣日日新報》（臺北），1941.9.4，14903 號，2 版。

⁵⁰ 〈臺灣自動車事組聯合會九月三日愈々創立委員會〉，《臺灣日日新報》（臺北），1941.8.30，14898 號，2 版。

⁵¹ 〈自動車事組聯合會誕生きのふ創立委員會開催〉，《臺灣日日新報》（臺北），1941.9.4，14903 號，2 版。

揮事業的總體力量，統制、指導甚或經營該事業，以達成汽車運送事業之國策。因此，鐵道部再新設臺灣自動車運送事業組合。9月7日，命巴士、貨車、計程車成立組合，任命竹內虎雄（臺北州自動車運輸專務取締役）、松尾繁治（高雄州自動車運輸取締役社長）、佐藤續（臺灣交通株式會社社長）、高樹發（臺北近郊乘合自動車專務）、館野松十（臺北交通專務取締役）、朝倉良妥（臺北市自動車課長）等6人為設立委員。23日在臺北鐵路飯店召開創立總會，組合長即理事長，由總督任命，在執行事業上有自行決裁之特權。⁵²鐵道部運轉課長速水和彥受命擔任首任理事長，⁵³推進各項統制事業。⁵⁴

由上可知，汽車運輸業的統制機構由自主轉為官方強烈涉入管控；為因應隨時局之發展，統制機構的目的由健全、發達地方事業轉為支援國策運輸，由客、貨運分別統制轉為客、貨運一體化統制。1943年9月成立的「臺灣自動車運送事業組合」是直接向臺灣總督負責的全島性汽車運送組織，由鐵道部官僚擔任組合長，統合客運、貨運、計程車之運送力，進行計畫運輸，確保「國策運送」。

(三)小運送業

小運送業是指相對於鐵路輸送之大運送，係運送過程中的一個部門，就距離來看是小運送，就運送量來看卻比鐵路輸送量大得多。國鐵的貨物輸送力受小運送能力的良窳影響甚大。鐵路的運送力再強，其兩端的貨主的集貨、配貨如果無

⁵² 〈臺灣自動車運送事業組合設立命令發す〉，《臺灣日日新報》（臺北），1943.9.8，15632號，2版。

⁵³ 滿尾君亮，〈風塵問語（七）臺灣陸運非常體制（二）〉，《いしずゑ》，第7號（臺北：臺灣鐵道協會，1944.8），頁4。

⁵⁴ 主要的統制事業如下：1.運費：為了各州廳下之貨車運費盡可能平均，制定組合統制運費。巴士與計程車則參酌地方實況，制定以公里單位的運費。2.為了順應增強戰力之國策，樹立貨車全島性輸送計畫；整頓非急需的巴士線路；計程車若屬奢侈使用，則實施共同配車。3.人事方面，培養駕駛和技工，實施從業人員共濟制度以增進福利。4.在汽車零件、燃料、潤滑油等資材日益困難的情況下，極力和關係當局折衝，合理化物資配給事務。為確保潤滑油用量無虞，組合決定栽培落花生作為汽車用潤滑油補給策。5.不僅止於代燃、運行等技術，對整體事業進行研究、指導。6.為強化全島汽車運送事業一元化統制，決定吸收、統合各州廳下的自動車協會改為組合的地方支部。參見〈國策輸送に完璧 全島單一の統制團體 自動車運送事業組合發足〉，《臺灣日日新報》（臺北），1943.9.25，15649號，2版；〈組合統制規定決る〉，《臺灣日日新報》（臺北），1944.3.26，15831號，2版；〈自動車資材確保へ輸送力確保連絡打合會〉，《臺灣日日新報》（臺北），1944.12.9，15774號，2版。

法配合，則無法達成輸送使命，並波及國民生活及重要生產。⁵⁵

1939 年 2 月，在臺灣實施小運送業法。以往小運送業係自由營業，業者為數眾多，雖然有日本通運、臺灣倉庫、日東商船、臺灣運輸、丸一組等五大會社，但業界呈現「小業濫立」的狀況。1939 年臺鐵沿線（不含臺東線）各站的運送店多達 656 家，加盟組合者 486 家，沒有加入者 170 家。同業間惡性競爭阻礙業界發達，影響鐵路貨運，對貨主與一般大眾造成困擾。小業送業法的實施，可消除不當競爭，節省無謂之經費，統制業界，使業務的聯繫更順暢。鐵道部對於合同運送株式會社，扮演指導、監督之責。交通局總長泊武志甚至召集 5 大會社代表面授機宜，期其作為表率，順應當局之方針。⁵⁶

發其先聲的是臺北合同運送株式會社，由小運送業界的元老岡今吉發起創立委員會，糾集樺山站的運送業之有志者成立。1939 年 5 月 4 日召開創立總會，6 月 1 日開始營業，作為全島業者之模範。委員長為岡今吉，委員有原川繁治、本庄幸一、野田新作、羽中田虎之助、柳田吉熊、片正叶、政岡幸兵衛、中尾彥次等人。會社的資本金 15 萬圓（股票總數 3000 股、每股面額 50 圓），9 位發起人持 500 股，剩餘股票由參加的運送店收購。參加的商店及會社有岡田組本店、原川運送店、羽中田運送店、基隆館運送店、野田運送店、本庄運送店、政岡運送店、中田運送店、國際運輸組、片岡廻漕店、柳田運送店、太田運送店、中尾運送店、持永運送店、山本運送店、浦川組等。⁵⁷

總之，1937 年中日戰爭爆發後，隨著臺灣島內運送的激增，各交通部門漸次整頓以因應時局，走向強化統合。隨著小運送業法（1939）、改正交通事業法（1941）、改正自動車交通事業法（1943）等統制法規的實施，在監督機關鐵道部

⁵⁵ 羽生南峰，〈鐵道貨物輸送と小運送に就て〉，《臺灣運輸月報》，第 84 號（臺北：臺灣交通協會，1941.6），頁 8-9。

⁵⁶ 〈小運送界合同促進に就て〉，《旅と運輸》，第 40 號（臺北：臺灣交通問題調查研究會，1939.6），頁 3-6。

⁵⁷ 〈臺北合同運送株式會社愈々營業を開始す〉，《旅と運輸》，第 40 號（臺北：臺灣交通問題調查研究會，1939.6），頁 7。

的輔導、斡旋、指導之下，1939年5月成立臺北合同運送株式會社、1942年4月組織臺灣私鐵協議會、1943年4月成立臺灣軌道運輸株式會社、1941年9月成立臺灣自動車運送事業組合聯合會、1943年9月成立臺灣自動車運送事業組合，陸運交通的各個部門被迫走向整併，官方的涉入與控制日深。又，此時的整併不只是企業統制（確保經營事業所需的燃料、資材及勞務），在兩次陸運統制令實施的影響下，塑造鐵道部為中心，私鐵、軌道、汽車、小運送為輔的跨部門統制交通體系，鐵道部具實際控制權與主導權，邁向中央直接控制陸運體系、執行計畫運送的時代。

肆、客貨運輸政策的調整

要強化鐵路的客貨運輸能力，除了前述透過陸運統制整合各種不同的交通機關、擴大島內外運輸網之外，必須研擬、執行各種提高輸送力的客貨運輸政策，因應戰時需求。隨著戰爭擴大導致船舶不足，強化汽油消費管制導致汽車及小運送能力下降，鐵路輸送的需求顯著增加。但資材的取得日趨困難，增備車輛、增設路線等積極擴充輸送力之方法在執行上有其限制，增強鐵路輸送力必須置重於消極性方法。亦即，強化輸送的統制，將有限的輸送設備、輸送力發揮到極致。

一、貨運優先於客運

戰爭時期的鐵路，不論是那一個交戰國都以純軍事性輸送為第一，軍需品及生活必需品的生產、配給之輸送為第二，其他一般貨物則盡量抑制。對於旅客輸送，除勞工等特別對象外，抑制到最小限度。亦即，輸送的重點擺在貨物輸送是基本原則。處於戰爭中的臺鐵也不例外，自1941年以後輸送上的各種方策皆依循

此一原則。⁵⁸

1941 年以後，日本企畫院體認到戰時輸送力的重要、資材僅能活用於重點部門，採取集結力量於貨物輸送的方針，禁止製作客車，所有的鐵路都僅能以現有的客車設施來滿足年年增加的旅客需求。1942 年 10 月，日本閣議通過戰時陸運非常體制，國鐵被要求負責龐大的後方輸送，國鐵營運切換為強度的戰時體制，車輛的新製、配車場和車站的改良也是犧牲窘迫的旅客輸送，集中重點於貨物輸送。⁵⁹當時的鐵道部長滿尾君亮言：「臺鐵採同樣之方針，惟臺鐵在比例上擁有更多老朽車輛，形勢更加艱難。在可預見的將來不能擴充設施，只能更有效率地使用車輛來處理激增的旅客輸送。」⁶⁰其實，臺鐵客車數自 1931 年度達於高峰後，不但沒有增加，甚至呈現減少的狀況；貨車數自 1935 年起快速增加，至 1941 年度達於高峰。⁶¹明顯呈現臺鐵在企畫院採此方針之前，已實施重貨運輕客運的方針。

表 2 1931-1941 年度鐵道部客、貨、機關車數量表

車輛別 年度	客車	貨車	機關車
1931	444	3,670	187
1932	440	3,641	187
1933	438	3,607	184
1934	433	3,583	183
1935	442	3,636	188
1936	445	3,951	191

⁵⁸ 滿尾君亮，〈風塵問語(六) 臺灣陸運非常體制(一)〉，《いしずゑ》，第 6 號（臺北：臺灣鐵道協會，1944.7），頁 2。

⁵⁹ 入江征記，〈戰時「ダイヤ」改正について〉，《臺灣鐵道》，第 376 號（臺北：臺灣鐵道協會，1943.10），頁 7。

⁶⁰ 滿尾君亮，〈時務餘言(十一)〉，《臺灣鐵道》，第 376 號（臺北：臺灣鐵道協會，1943.10），頁 3-4。

⁶¹ 臺灣總督府交通局鐵道部：《昭和十六年度年報》（臺北：該部，1942），頁 60-61。頁 534-535。

1937	446	4,150	190
1938	446	4,277	184
1939	446	4,347	186
1940	443	4,534	191
1941	440	4,594	199

資料來源：臺灣總督府交通局鐵道部：《昭和十六年度年報》，臺北：該部，1942 年，頁 535

二、運轉時刻表的修正

設定貨物輸送本位的運轉時刻表，希望在犧牲最少的旅客列車的狀況下發揮最大的貨物列車運行效率。⁶²這種取巧的運轉時刻表有其戰時特殊性。為因應太平洋戰爭爆發後的新局面，捨棄以往依據繁忙期(12 月-5 月)、閒散期(6 月-11 月)為主的時刻表編成方針，改編成全年平均的貨物輸送，自 1942 年 6 月 1 日起實施。⁶³再者，臺鐵的貨物動向以往是以基隆、高雄兩港為中心移動，戰爭爆發以來由於受制於港灣實況（船舶缺乏），必須改變以往以集中兩港的貨物運轉時刻表。修正後的時刻表，增加以往較受輕視的中部線之發車利用，強化島內物資的綜合輸送力。以新銳的 D51 型機關車強化新竹以北的貨物輸送，並將一部分的 D58 型機關車配置於中部線。⁶⁴

同年 12 月 15 日，為圖順利運送砂糖，修改一部分的貨運時刻表，將以後不定期運行的列車改為定期列車。⁶⁵同年 6 月，為增強貨物輸送力，時刻表全面修訂，自 8 月起實施。⁶⁶同年 10 月 1 日，為配合決戰體制，減少旅客列車，編成「貨物本

⁶² 入江征記，〈戰時「ダイヤ」改正について〉，《臺灣鐵道》，第 376 號（臺北：臺灣鐵道協會，1943.10），頁 6。

⁶³ 〈貨物ダイヤを改正 物資の綜合輸送力増強 繁閑二本建を一擲 局鐵六月一日から實施〉，《臺灣日日新報》（臺北），1942.5.2，15141 號，2 版。

⁶⁴ 〈貨物ダイヤの改正〉，《臺灣運輸月報》，第 95 號（臺北：臺灣交通協會，1942.5），頁 38。

⁶⁵ 〈砂糖輸送圓滑へ 局鐵貨物ダイヤ一部改正〉，《臺灣日日新報》（臺北），1942.12.10，15362 號，2 版。

⁶⁶ 〈貨物輸送力を増強 局鐵ダイヤ全面的更改 八月より實施〉，《臺灣日日新報》（臺北），1943.6.19，15551 號，2 版。

位」的時刻表，致力運送戰時物資。⁶⁷同年 12 月 1 日，花蓮港鐵道部出張所修訂實施新的臺東線鐵路時刻表，以圖高度發揮貨物運送能力。⁶⁸

1944 年 6 月 15 日再度改訂時刻表，鐵道部長滿尾君亮以為：「分析修正後的運轉時刻表明顯呈現，列車輸送力的增加是包含單位列車牽引力和列車行駛次數的增加。6 月 15 日實施西部線全線運轉時刻表的大幅改訂，輸送力的增加正好達到 2 成。」⁶⁹

三、旅客運費制度的修正

臺鐵旅客激增的主因有二：一、自九一八事變以來，由於景氣良好、生產力增加；二、海上船舶不足、陸上石油消費限制使船舶和汽車旅客轉嫁到鐵路。特別是原本利用汽車的近距離旅客轉嫁到鐵路者激增，以都市為中心往來於近郊的混亂程度達於頂點，出現所謂「輸送地獄」。⁷⁰要抑止或調整這樣的現象，方法之一即是修正旅客運費制度。1942 年 4 月、1944 年 4 月，兩次修正旅客運費制度，內容大體如下：

1.調漲普通運費：同日本國內，為了完成大東亞戰爭，以吸收浮動購買力為目的，自 1942 年 4 月 1 日起調漲旅客運費，變化如下：(1)廢除等級別運費率，只有三等普通旅客運費設置基本費率，其費率由每公里 1.5 錢改為 1.8 錢。以往臺東線運費率有另一套標準，改正後亦同西部線運費。(2)廢止一、二等運費率後，二等運費訂為三等的 2 倍，一等運費訂為三等的 3 倍。⁷¹

⁶⁷ 〈旅客列車を減少し 貨物本位ダイヤを編成 十月一日から實施 戰時物資飛躍増送〉，《臺灣日日新報》（臺北），1943.9.12，15636 號，2 版。

⁶⁸ 〈臺東線ダイヤ改正〉，《臺灣日日新報》（臺北），1943.11.29，15714 號，2 版。

⁶⁹ 滿尾君亮，〈風塵問語(六) 臺灣陸運非常體制(一)〉，《いしずゑ》，第 6 號（臺北：臺灣鐵道協會，1944.7），頁 2。

⁷⁰ 〈臨戰時態勢を現場に聞く 臺北驛の巻〉，《臺灣鐵道》，356 號（臺北：臺灣鐵道協會，1941.10），頁 18-19。

⁷¹ 運輸課旅客係，〈旅客運賃改正に就て〉，《臺灣鐵道》，第 358 號（臺北：臺灣鐵道協會，1942.4），頁 19。

2.改採遠距離遞減法：1944 年 4 月 1 日，將依距離比例法計算的普通運費改為遠距離遞減法。原本運費依距離比例法計算簡單，就運費設定的理論來說也十分妥當，各外地鐵路多採用之。然而，此時旅客的移動已幾乎看不到以遊覽為目的者，而是帶有公務、商用及其他要事者。這些旅客從較遠的地方旅行到政治、經濟的中心地帶時，必須減輕其負擔。⁷²

3.設置戰時特別費：1944 年 4 月 1 日，設置戰時特別費制度。對三等旅客每公里賦課 5 厘的戰時特別費；對定期旅客賦課每公里 2 厘的戰時特別費；鑑於臺灣的特殊情況，對學生定期旅客不賦課戰時特別費。⁷³

4.優惠定期旅客的運費：調升基本費率、設置戰時特別費使運費上漲不少，對通勤的勞動者等定期乘車券的使用者影響很大。勞動者一直增加，在工作地附近住宅供應不足的情況下，使用定期車券者日增。為防造成過大的負擔，且為了增進使用者之便，大幅擴大折扣率。結果，短程的運費反而顯著下降。⁷⁴

5.調高通行稅：部分或全面地調高普通乘車券、定期乘車券、回收乘車券、團體乘車券、包車乘車券、快車票及臥鋪車票等之通行稅。⁷⁵

由上可知，運費修正的重點在於修正基本運費率、設定戰時特別運費率、調高通行稅，斷行前所未有的大幅調漲，以抑制激增的旅客。另一個角度觀之，有補充歲入之意涵。中日戰爭爆發後，日本公債之發行年年增加，每年達 60、70 億。龐大的軍費不能一直依賴公債財源，經常性財源中最重要的租稅收入已增稅數次，但歲出直線上升仍使公債的發行年年增加。在此一窘境下，官營收入中的鐵路運費也被要求提高，希望增加鐵路收入，並將之流入一般會計及至軍事費。提高鐵路貨物運費與時局下政府的低物價政策背道而馳，因此，提高運費始終僅止

⁷² 田村安一，〈旅客運賃の改正に就て〉，《いしずゑ》，第 3 號（臺北：臺灣鐵道協會，1944.4），頁 11。

⁷³ 田村安一，〈旅客運賃の改正に就て〉，《いしずゑ》，第 3 號（臺北：臺灣鐵道協會，1944.4），頁 11。

⁷⁴ 大人三等 1 個月的定期票運費以每公里 1 錢為普通費率（相對普通運費有 5 折優惠），加上戰時特別運費每公里 2 厘合計每公里 1 錢 2 厘。參見田村安一，〈旅客運賃の改正に就て〉，《いしずゑ》，第 3 號（臺北：臺灣鐵道協會，1944.4），頁 12。

⁷⁵ 田村安一，〈旅客運賃の改正に就て〉，《いしずゑ》，第 3 號（臺北：臺灣鐵道協會，1944.4），頁 12-13。

於旅客運費。⁷⁶亦即，這些運費制度的修正並非出自於鐵路經營之需，而是在強化陸運以增強戰力的同時，吸收浮動購買力，抑制旅客輸送，增加國庫歲入。得到的運費增收，大部分充當軍事費及其他緊急支出之用。⁷⁷

四、貨物運費制度的修正

（一）1940 年的運費修正

1940 年 9 月 1 日，全面修正運費制度。主要著重於增強輸送力，簡化貨物處理，確立戰時運費政策。特別是戰時運費政策之確立，為了呼應政府的低物價政策、生產力擴充政策、振興輸出政策，對於生產力擴充計劃的貨物和原料、輸出貨物給予運費折扣，降低生活必需品及農村相關物資的運費。此次運費修正，有助於振興臺灣產業，增進輸出，安定國民生活。⁷⁸

（二）1942 年的貨物運費修正

隨著戰爭擴大導致船舶不足，強化汽油消費管制導致汽車及小運送能力下降，使得鐵路輸送的需要顯著增加。希望透過運費修正能增強運送力、強化貨物處理能力，調整不緊要的貨物和遠距離貨物之運費來抑制出貨。同時，調降生產力擴充物資、生活必需品及農村用物資之運費（參見表 3、4）。⁷⁹

再者，調整貨物的運費等級來調節貨物運輸，抑制非急需的貨物，優惠生活必需品。提高物品稅屬高級物資的貨物（毛皮、嗜好性飲料、電扇、保險箱、冷箱、草或絹製衣物、化粧品、樂器等）之運費等級，並將庭石、銘鉢、植木、盆栽、花、珠根等列為抑制輸送之物資。反之，降低生活必需品（乾貨、蔬菜、乳類、煉乳、雞蛋、魚蛋類、鰹節類、海藻類、穀粉、澱粉類的一部分、醬油、味

⁷⁶ 森重秋陽，〈鐵道運賃率政策の諸問題〉，《臺灣鐵道》，354 號（臺北：臺灣鐵道協會，1941.10），頁 11-12。

⁷⁷ 澁澤誠次，〈局鐵運費の改正に就て〉，《いしずる》，第 6 號（臺北：臺灣鐵道協會，1944.7），頁 10-13。

⁷⁸ 森重秋陽，〈鐵道運賃率政策の諸問題〉，《臺灣鐵道》，354 號（臺北：臺灣鐵道協會，1941.10），頁 13。

⁷⁹ 運輸課貨物係，〈貨物關係諸規定の改正に就て〉，《臺灣鐵道》，第 359 號（臺北：臺灣鐵道協會，1942.5），頁 32。

噌、醋等）以及代用物資（檜油、橡膠代用品等）的運費等級。⁸⁰

表 3 1942 年生產力擴充物資之運費優惠

項別	石灰石	銑鐵	金屬屑			紙漿 原木	枕木	蓖麻子	切乾甘藷	甘蔗粕	紙漿
處理	整車	整車	整車	小宗	整車	整車	整車	整車	整車	整車	整車
優惠	7 折 9 折	7 折	7 折	7 折	5 折	7 折	7 折	7 折	7 折	7 折	8 折
條件	7 折石灰石：限製造金屬用，運費計算里程 250 公里以下。 9 折石灰石：限非製造金屬用，運費計算里程 250 公里以下。 7 折銑鐵：限製造金屬用。 7 折整車處理金屬屑：限製造金屬用。 7 折小宗處理金屬屑、5 折整車處理金屬屑：必須附上是金屬類特別回收品的證明書。 7 折紙漿用原木：限作為紙漿原料用。 7 折枕木：限運費計算里程 100 公里以下。 7 折切乾甘藷：限作為無水酒精原料用。 7 折甘蔗粕：限作為紙漿原料用，運費計算里程 200 公里以下。										

資料來原：運輸課貨物係，〈貨物關係諸規定の改正に就て〉，《臺灣鐵道》，第 359 號（臺北：臺灣鐵道協會，1942.5），頁 33。

⁸⁰ 運輸課貨物係，〈貨物關係諸規定の改正に就て〉，《臺灣鐵道》，第 359 號（臺北：臺灣鐵道協會，1942.5），頁 32。

表 4 1942 年生活必需品及農村用物資之運費優惠

項別 品目	出發站	到達站	處理 種別	優惠折扣
煤	局線及島 內連絡線 各站	局線及島 內連絡線 各站	整車	88 折(35 公里以 下)
				94 折(超過 35 公 里)
玉石、栗石、碎栗石、碎石、 砂礫、砂	同上	同上	整車	7 折
薪、木、炭	同上	同上	整車	9 折
米、粳	同上	同上	整車	9 折
大麥、小麥、玉蜀黍	同上	同上	整車	9 折
豆類	同上	同上	整車	9 折
牧草種子、綠肥用種子、蔬 菜種子	同上	同上	整車	9 折
甘藷、馬鈴薯、生茄、乾蔬 菜	同上	同上	整車	9 折
牧草	同上	同上	整車	9 折
混合飼料	同上	同上	整車	9 折
麩、穀物之糠	同上	同上	整車	9 折
豬	同上	同上	整車	9 折
鮮魚、冷凍魚、鹽魚乾魚、 蒸魚	同上	同上	整車	9 折

鹽	同上	同上	整車	9 折
冰	同上	同上	整車	9 折
肥料	同上	同上	整車	9 折
小麥粉、高粱粉、玉蜀黍粉、 其他之穀粉、澱粉類	同上	同上	整車	9 折
醬油、味噌、醋	同上	同上	整車	9 折

資料來源：運輸課貨物係，〈貨物關係諸規定の改正に就て〉，《臺灣鐵道》，第 359 號（臺北：臺灣鐵道協會，1942.5），頁 33-34。

（三）1944 年的貨物運費修正

1944 年 4 月 1 日，鐵道部再次修正貨物運費，主要內容如下：1.伴隨汽車運輸的近距離貨物轉嫁鐵路，阻礙鐵路輸送遠距離貨物。因此，調高最低運費以抑制此一狀況。⁸¹2.為應對發著各項費用的膨脹，調漲貨物的發著手續費，⁸²確保所需費用。3.擴大生產擴充物資、生活必需物資等特殊貨物的折扣及範圍。就生產擴充物資來說，對煤礦的折扣由 6%調整為 12%，同時，將石膏、硅砂、耐火磚等加入品目。至於生活必需物資，對肥料、薪炭的折扣由 10%調整為 15%，其他品目調為 12%。⁸³

這三次修正貨物運費制度，是為了順應戰時的擴充生產力、安定國民生活、增強輸送力等政策。以運費政策來抑制非急需的貨物、小宗貨物、遠距離輸送貨物，以提升輸送效率，剩餘的輸送力用於軍事貨物、生產擴充物資、生活必需品及農村用物資。調升部分貨物的運費及最低運費並非為了增加營運收入，增加的收入立即用來調降生產力擴充物資、生活必須品及農村用物資的運費。⁸⁴

⁸¹ 整車處理貨物的最低運費由 6 圓調漲為 10 圓。

⁸² 所謂發著費是泛指在發著兩站產生的貨物保管、受授及其他處理、貨車的置換、清掃等所需的費用。將整車處理貨物的發著手續費由每噸平均 17 錢調漲 28 錢，小宗處理貨物亦大體調漲同費率。

⁸³ 澁澤誠次，〈局鐵運費の改正に就て〉，《いしずる》，第 6 號（臺北：臺灣鐵道協會，1944.7），頁 12-13。

⁸⁴ 運輸課貨物係，〈貨物關係諸規定の改正に就て〉，《臺灣鐵道》（臺北：臺灣鐵道協會，1942.5），頁 36；

五、其他各項增強輸送力之方策

以 1942 年為例，鐵道部進行二個關於增強貨物輸送力的訓練，一是 2 月中旬的「貨車停留時間短縮旬間」，一是 3 月下旬的「貨物輸送總力旬間」，可謂是消極性增強輸送力方策之極致。其重要的訓練目的有三。

（一）縮短貨車停留時間

從貨車到站到發送之間，換車作業會因為機關車或勞力之狀況受影響，裝卸作業會因勞力狀況受到制約。然而，從發送整備完成到連結到列車之前，可謂是時間的浪費。如果能事先快速地申請連結，且是在列車輸送力的範圍內的話，就能避免時間浪費。因此，組立站勵行解結（連結與解除連結）通知，事先進行裝卸貨之準備，實施適當的貨車計畫，指導、監督車輛的換車作業和貨物的裝卸作業，預知發送整備完成的時間，這樣就能事先快速地完成連結申請。另一方面，組立站不斷地整頓站內，透過正確的組成通知及迅速的連結申請使貨車連結準備更加快速。⁸⁵

（二）勵行貨車的臨時連結

如果中間站申請連結夠快，組立站處理列車編成也迅速的話，漸漸就不需要臨時連結。然而，就當時的通信設施而言，某種程度上還是要有臨時性的連結。以往也獎勵實施臨時連結，但乘務員大多不與理會。實施「貨車停留時間短縮旬間」一掃上述之弊，尤有甚者，即使站方怠忽於臨時連結，乘務員也會由發車整備發現，主動完成臨時連結。⁸⁶

（三）空車的排出與利用

橫田廉，〈戰時下重點主義に貨物運賃の改正〉，《臺灣運輸月報》，第 94 號（臺北：臺灣鐵道協會，1942.4），頁 28。

⁸⁵ 運輸課配車係，〈貨物輸送總力旬間に就て〉，《臺灣鐵道》，第 359 號（臺北：臺灣鐵道協會，1942.5），頁 25-26。

⁸⁶ 運輸課配車係，〈輝かしい實績を挙げた貨車停留時間短縮旬間の成果〉，《臺灣鐵道》，第 357 號（臺北：臺灣鐵道協會，1942.3），頁 11。

隨著「貨車停留時間縮短旬間」的實施，排出空車日多，各列車都得連結多數的空車。煤礦搬運站固不待言，其他各站對於車輛的需求出現近十成的派車率。⁸⁷以往抵達車輛的卸貨會放到隔天才處理，此時則是快速進行，當天就將車輛排出、利用。因此，島內消費煤的輸送創下鐵路創始以來的最高記錄。⁸⁸

「貨車停留時間短縮旬間」、「貨物輸送總力旬間」等訓練的成績不俗，貨車停留時間 1 車平均縮短 1.5 小時，每日約空出 230、240 車的车辆，輸送量每日平均增加 700 噸。⁸⁹

(四)強化運輸關係者之聯繫

對內方面，鐵道部必須使貨運相關的職員由彼此易起爭端變成團結一致、互助協力。對外方面，要求貨主、小運送業者、作業所等積極協助、配合鐵路運輸，協助促進貨物的搬入搬出、加快貨車換車和裝卸、抑制貨主選擇貨車車種等。⁹⁰因此，時常舉行地方性⁹¹或全島性⁹²的貨主懇談會，官廳與業者直接面對面討論問題，收上意下達、下意上達之效，有利擬定、推動計畫運送及適當政策，因應戰時變

⁸⁷ 意指因應需求而派出貨車支援的達成率，此時近十成（即 100%）都能派出車輛滿足需求。

⁸⁸ 運輸課配車係，〈輝かしい實績を挙げた貨車停留時間短縮旬間の成果〉，《臺灣鐵道》，第 357 號（臺北：臺灣鐵道協會，1942.3），頁 11。

⁸⁹ 運輸課配車係，〈貨物輸送總力旬間に就て〉，《臺灣鐵道》，第 359 號（臺北：臺灣鐵道協會，1942.5），頁 25。

⁹⁰ 運輸課配車係，〈貨物輸送總力旬間に就て〉，《臺灣鐵道》，第 359 號（臺北：臺灣鐵道協會，1942.5），頁 25。

⁹¹ 例如，1941 年 2 月，由基隆站長主辦第 3 回地方貨主懇談會。透過此一懇談會，與運輸業者討論如何順利輸送重要物資、因生產擴充而增加的物資、特殊貨物等，以及如何因應繁忙期的輸送。參見九岡運輸課長，〈基隆荷主懇談會に於ける九岡運輸課長の挨拶〉，《臺灣運輸月報》，第 79、80 號（臺北：臺灣交通協會，1941.3），頁 4-5。

⁹² 例如，1937 年 9 月於鐵道飯店舉行第四次貨主懇談會。出席盛會者共 47 名，交通業界有商船、大汽、辰馬、糖聯、臺灣、明治、大日本、鹽水港、帝國、昭和、新興、三井、三菱、杉原、加藤、臺運、臺庫、日通、日東、九一等會社的代表；官廳則有道路港灣課、遞信部、殖產局、勞務部、財務局、基隆和高雄兩稅關之代表；主辦單位則有交通局總長泊武志，小川、松浦兩課長，藏元係長，基隆、高雄、臺北三站站長及相關人員。會中，細部談論鐵道部的運送計畫，船舶運送的問題，芭蕉、米穀、煤礦、砂糖等貨物的問題，倉儲及勞力等問題，繁忙期的具體對策等。參見〈輸送繁忙期に備へ 第四回荷主懇談會開催〉，《旅と運輸》，第 3 號（臺北：臺灣交通問題調查研究會，1937.12），頁 15-17、〈輸送繁忙期に備へ 第四回荷主懇談會開催〉，《旅と運輸》，第 4 號（臺北：臺灣交通問題調查研究會，1937.12），頁 22-23。

化。

伍、島內外交通運輸網絡的建構

此時鐵道部積極強化鐵路的客貨運輸能力不只是為了島內需求，更重要的是必須積極擴張島內外聯運網絡，因應建設「大東亞共榮圈」之需求。以下就各種跨地區的研究會、協議會之運作，謀求各地鐵路規格之統一，強化與擴張島內外交通聯運等三方面來觀察。

（一）各種跨地區的研究會、協議會之運作

進入戰爭時期，鐵道部各部門致力研究因應政策方針，內部有運輸研究會⁹³等組織；⁹⁴對外，為配合日本帝國建構大東亞交通網絡，有「東亞鐵道電氣技術協議會」、「日滿支鐵道運轉關係規程協議會」、「鐵道車輛技術協議會」、「日滿支自動車協議會」等跨地區的協調會議。「東亞鐵道電氣技術協議會」和「日滿支鐵道運轉關係規程協議會」的成員有日本鐵道省、鮮鐵、滿鐵、臺鐵、樺鐵、華北鐵道、華中鐵道等 7 個鐵道機關，「鐵道車輛技術協議會」則是此 7 個鐵道機關再加上車輛統制會、各製造業者，「日滿支自動車協議會」的成員有日本鐵道省、鮮鐵、滿鐵、臺鐵、華北鐵道、華中鐵道、蒙疆汽車公司等 7 個汽車運輸機關，顯示出戰爭時期各地區鐵路連絡交流之重要。⁹⁵

然而，只有跨地區的鐵路間的連絡交流是不夠的。要符合建構「大東亞共榮圈

⁹³ 由鐵道部運輸課長、各站站長、車當、所長、運輸巡視員及運輸課內相關人員出席，旨在討論、研究非常時局下的緊急輸送對策。

⁹⁴ 〈鐵道通信〉，《臺灣鐵道》，第 362 號（臺北：臺灣鐵道協會，1942.8），頁 18。

⁹⁵ 〈第三回東亞鐵道電氣技術協議會に列して〉，《臺灣鐵道》，第 361 號（臺北：臺灣鐵道協會，1942.7），頁 13-15；入江征記，〈日滿支鐵道運轉關係程協議會に就いて〉，《臺灣鐵道》，第 362 號（臺北：臺灣鐵道協會，1942.8），頁 12；自動車課，〈第二回日滿支自動車協議會〉，《臺灣鐵道》，第 364 號（臺北：臺灣鐵道協會，1942.10），頁 6。

」的交通條件，簡言之就是所謂的「海陸的綜合運輸」。與世界其他的區域經濟相較，美國、蘇聯、歐洲等區域經濟的交通路徑大多僅靠陸上交通就能完成。即使有海上交通，也不過是輔助性質居多。但在東亞經濟圈，要連結日滿支勢必要結合海陸交通運輸。⁹⁶要圖海陸運輸聯繫順暢，則鐵路、海運以及兩者的接點—港灣必須相互配合。⁹⁷

(二)統一運輸處理制度與硬體規格

1939 年 10 月 18 日到 24 日的 7 日間，在東京召開日滿支聯運統一規定第 2 回討論會，臺灣由鐵道部運輸課長丸岡道夫代表出席。會議的目的是為了因應東亞新情勢，企圖統一日滿支之間各運輸機關的運送條件以及聯絡運輸的處理制度，增進旅客及貨主之便利，使三者間的交通更為順暢。參加此次會議的有日本鐵道省、朝鮮總督府鐵道局、臺灣總督府交通局、滿鐵鐵道總局、華北交通會社、華中鐵道會社，日本郵船、大阪商船、大連汽船、北日本汽船、東亞海運等各船運會社，日本、滿洲、中華等各航空會社，以及陸、海、空等相關運輸機關的代表約 100 餘名。⁹⁸研究出來的統一處理制度，於 1940 年 6 月 1 日實施。⁹⁹

再者，鐵路在日滿支各自劃立區域，各有其運轉、處理及設備規程，對於跨區域的運輸產生不便。九一八事變爆發後，日本為了處理占領地的鐵路輸送，從其他鐵路機關融通資材，或派遣、補充從事員。然而，由於運轉規程相異，轉出或交流的從事員要理解該地的鐵路規程及設施需耗費相當的時日、精力，影響直接作業。1942 年召開的第 4 回日滿支鐵道運轉關係規程協議會決議：「今後隨著占

⁹⁶ 當然，就現代交通機關而言，除了海、陸之外還有空運。當時雖屬於飛機發達階段，但空運還不是以大量輸送為主的交通機關，主要還是扮演特殊性、輔助性的交通機關的角色。

⁹⁷ 長崎惣之助，〈共榮圈運輸の特異性に就いて〉，《臺灣運輸月報》，第 82 號（臺北：臺灣交通協會，1941.4），頁 30-31。

⁹⁸ 會中，就回遊乘車券（跨臺灣、日本、朝鮮、滿洲等地的乘車券）的發售、航路運費回扣、手提行李免費重量、小型行李重量限制、貨物處理種別、貨物保管期間、貨物等級表的種類與品目、小宗處理貨物運費計算的最低重量、發著於臺灣和滿洲間的貨物之限制等，進行討論。

⁹⁹ 丸岡運輸課長，〈日滿支三國間の連絡運輸一元化に就て〉，《旅と運輸》，第 50 號，昭和十四（1939）年 11 月，頁 2。

領地擴大，運轉材料及從事員頻繁地轉出、交流，各地鐵路應推進一致的運轉處理及設備，希望達成交通的一貫性。現下正實施中的日滿支一貫輸送自不待言，將來東京、昭南島（新加坡）間的大東亞幹線鐵路的營運及其培養線的建設營運，應統一車輛製作規格及其他鐵路用品。在希求大東亞鐵路運轉的一貫性之前題下，應設定大東亞鐵路運轉規程，傘下各鐵路逐次實施。」¹⁰⁰

（三）島內外交通聯運的強化與擴張

所謂聯運，是指鐵路、船舶、汽車、飛機等主體各異的交通機關相互間簽訂契約，使乘客、貨主可以一張車票、一張貨物票而利用所有交通機關間的聯合運送業務，是極為便利的制度。

1. 島內交通聯運

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—花蓮間之連絡船。1930 年代隨著汽車運輸的發達，國、私鐵皆受到衝擊，故私鐵開始積極參與與國鐵的聯運。1934 年，參加島內旅客聯運的會社有國鐵、7 家私鐵會社、3 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。¹⁰¹

進入戰爭時期後，鐵道部繼續強化、擴張島內的聯運事業，增加聯運網絡的成員。1937 年 4 月有南雄運輸株式會社、潮恒自動車株式會社線的加入，8 月有臺灣軌道會社汽車線的加入，9 月有明治製糖株式會社蒜頭線的加入。¹⁰²1938 年 10 月，有鹽水港製糖株式會社（經由新營路線）的加入。¹⁰³1939 年 1 月 15 日，有南海自動車株式會社線及臺東自動車運輸株式會社線的加入；同月 20 日，伴隨大

¹⁰⁰ 入江征記，〈日滿支鐵道運轉關係協議會に就いて〉，《臺灣鐵道》，第 362 號（臺北：臺灣鐵道協會，1942.8），頁 12。

¹⁰¹ 蔡龍保，〈日治時期公路運輸之興起與交通體系之變遷（1910-1936）〉，《近代中國》，第 156 期（臺北：近代中國雜誌社，2004.3），頁 120。

¹⁰² 臺灣總督府交通局鐵道部，《昭和十二年度年報》（臺北：該部，昭和 13(1938)年），頁 48-51。

¹⁰³ 臺灣總督府交通局鐵道部，《昭和十三年度年報》（臺北：該部，昭和 14(1939)年），頁 60-63。

阪商船基隆-花蓮港間航路之新設，開始旅客、行李聯運。¹⁰⁴

2. 島外交通聯運

1910 年代的島外聯運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國內鐵道省 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，使聯運業務直達日、滿、鮮之內地。¹⁰⁵

進入戰爭時期，鐵道部繼續強化、擴張島外交通的聯運事業。1937 年 4 月，開始與南滿洲鐵道株式會社間的聯運，以及臺灣和滿洲經由營口港的聯運；9 月，開始臺鐵臺東線、東海自動車線與日鐵間的聯運。1938 年 1 月，開始與大阪商船那基航路間的旅客聯運、高雄航路間的貨物聯運，以及滿洲國國有鐵路間的聯運；¹⁰⁶6 月，開始與中華航空公司間的旅客、行李之聯運；8 月，透過近海郵船株式會社高雄航路，開始臺、滿、日之間的貨物聯運。¹⁰⁷1939 年 5 月，臺鐵團體旅客及行李聯運路線中，再加入大阪商船別府航路。¹⁰⁸

1941 年 11 月，透過南日本汽船株式會社經大阪商船、日本郵船基隆航路，臺鐵臺東線和日鐵間實施一般旅客和行李的聯運，¹⁰⁹同年，也開始與華北鐵路進行聯運。1942 年 5 月，透過東亞海運會社的基隆・上海線，開始臺鐵和華中鐵路的聯運。¹¹⁰1942 年秋，於東京召開日滿支客貨聯絡輸送會議，決定開始大阪商船、日本郵船、東亞海運與大日本航空、香港、廣東、海口諸港間以及各鐵路間的旅客、行李、貨物的聯絡運輸。此外，樺太廳鐵路也正式加入日滿支聯絡運輸機關。

111

¹⁰⁴ 臺灣總督府交通局鐵道部：《昭和十四年度年報》（臺北：該部，昭和十五(1940)年），頁 60-61。

¹⁰⁵ 蔡龍保，〈日治時期公路運輸之興起與交通體系之變遷（1910-1936）〉，頁 120。

¹⁰⁶ 臺灣總督府交通局鐵道部，〈昭和十二年度年報〉，頁 48-51。

¹⁰⁷ 臺灣總督府交通局鐵道部，〈昭和十三年度年報〉，頁 60-63。

¹⁰⁸ 臺灣總督府交通局鐵道部：《昭和十四年度年報》，頁 60-61。

¹⁰⁹ 臺灣總督府交通局鐵道部：《昭和十六年度年報》（臺北：該部，昭和十七(1942)年），頁 60-61。頁 70-71。

¹¹⁰ 〈基隆、上海間連絡〉，《臺灣運輸月報》，第 96 號（臺北：臺灣交通協會，1942.6），頁 39。

¹¹¹ 秋元稔，〈日滿支貨客連絡輸送會議〉，《臺灣運輸月報》，第 98 號（臺北：臺灣交通協會，1942.8），

由上可知，為了建構「大東亞共榮圈」，必須完成「海陸的綜合運輸」。透過各種跨地區的研究會、協議會之運作，強化或建構跨交通機關且跨地區間的有機性聯運網絡。致力統一日滿支之間各運輸機關的運送條件以及聯運的處理制度，甚至想要統一車輛製作規格及其他鐵路用品，期大東亞鐵路運轉的一貫性。再者，鐵道部不斷強化、擴張島內外的聯運事業，增加聯運網絡的成員，由陸、海、空運的結合建構一個日、滿、鮮、臺、華北、華中、樺太等地的戰時聯運網絡。

若反觀日本帝國於中日戰爭後整體的經濟政策、鐵路政策，可發現臺灣僅居於次要的地位。中日戰爭爆發後，由日本鐵道省發起，召開「日滿支交通懇談會」，係圖日滿支經濟合作之強化，並裨益「大東亞共榮圈」之建設。¹¹²1940年10月，日本閣議通過〈日滿支經濟建設要綱〉後，交通建設更是特別置重於日滿支的海陸運輸連絡，¹¹³臺灣僅是配合性的角色。再者，為了確立「大東亞共榮圈」，陸續提出「大陸鐵路」、「大東亞鐵路」、「大東亞縱貫鐵路」等構想與計畫中亦是如是。滿鐵提出的「大陸鐵路建設方案」，是要塑造日本、亞洲大陸、南洋群島、澳洲等地之鐵路網，甚至擴大至要新設與歐洲的連絡幹線，具有軍事、生產、共榮圈內相互結合、歐亞連絡等四大使命。¹¹⁴企畫院於1942年2月〈大東亞交通關係資料〉中提及的「大東亞鐵路」，就其所附之大東亞鐵路網圖觀之，可知其範圍與「大東亞共榮圈」¹¹⁵一致，然而臺灣只有西部縱貫線被劃入。¹¹⁶同年7月滿鐵的極密資料〈大東亞縱貫鐵道に就いて〉，已梳理出相當具體系的計畫，提出第一縱貫鐵路線群（東京到昭南島）、第二縱貫鐵路線群（東京到緬甸）、第三縱貫鐵路線群（歐亞連絡）

頁 34-35。

¹¹² 八田嘉明，〈戰時下の輸送問題〉，《泛交通》，第6號（東京：帝國鐵道協會，1942.6），頁36。

¹¹³ 菅野義丸，〈東亞交通革新私論〉，《泛交通》，第12號（東京：帝國鐵道協會，1941.12），頁39。

¹¹⁴ 南滿洲鐵道株式會社，〈大陸鐵道建設方策〉，《大東亞縱貫鐵道關係書類》（東京：不二，1988年），頁1-6。

¹¹⁵ 大東亞共榮圈之範圍包含大日本帝國（含滿洲國與殖民地臺灣、朝鮮）、中華民國、法屬中南半島、荷屬東印度、英屬印度、英屬馬來亞（包括新加坡）、英屬香港、英屬婆羅洲地區（包括砂撈越與汶萊）及新幾內亞、澳洲、紐西蘭等大洋洲地區，與蘇聯西伯利亞東部。

¹¹⁶ 企畫院，〈大東亞交通關係資料〉，《大東亞縱貫鐵道關係書類》（東京：不二，1988年），頁13-35。

及 40 條補助幹線，臺灣甚至沒有被置入補助幹線中。¹¹⁷亦即，此時在日本帝國的鐵路政策中，臺灣鐵路的重要性不高，受到的關注不如朝鮮，甚至不如東南亞的占領區。對臺鐵的期待僅止於擴大區域間的聯運網絡、提高運輸效能，未有較積極之建設。複線工程也因大東亞鐵路等更重要的計畫而被延遲，彰化·臺南間、高雄·屏東間的複線計畫於 1942 年完成民雄·嘉義間、新化·臺南間後即告中止。¹¹⁸

陸、結論

由本研究可知，戰時臺灣鐵路政策的形成有其發展脈絡。1935 年「熱帶產業調查會」、「臺灣十年事業計畫」，將鐵路政策置重於全方位的改良事業，特別重視強化運輸力。除鐵路內部的改良外，也十分重視海運、陸運、空運的有機連結，以及與華南、南洋或其他地區的國際聯運。而後，國鐵的發展大體依循此一方向，惟隨時局變化進行調整。1941 年「臨時臺灣經濟審議會」承襲此一方向，惟因應時局，更加強調「統制」與「貨運優先」，可歸納出三大方針：一、鐵路發展進入「改主建從時期」，以全方位的改良事業來強化運輸力。二、以鐵道部為中心統合陸運，重視交通機關間的聯絡、統制，強化陸、海、空運的有機連結。三、強化輸送統制，貨物運送優先，必要時抑制客運。此三大方針都是為了強化戰時輸送力。隨戰局擴大、膠著，資材取得困難，積極增備設施愈來愈難，消極性的擴充方法變得十分重要。臺鐵和日鐵一樣，進入輸送統制的時代。逐漸強化陸運統制的同時，實施提高輸送力的客貨運政策，因應戰時需求。

1941 年 3 月實施陸運統制令，確保生產力擴充物資、生活必需品等重要物資

¹¹⁷ 南滿洲鐵道株式會社，〈大東亞縱貫鐵道に就いて〉，《大東亞縱貫鐵道關係書類》（東京：不二，1988 年），頁 76-108。

¹¹⁸ 水野直樹編，〈戰時期 殖民地統治資料〉第六卷（東京：柏書房，2000），頁 135；秦啟文，〈臺灣之鐵路建設〉，《臺灣之交通》（臺北：臺灣銀行，1958），頁 70。

的運送；同年 12 月實施改正陸運統制令，確立由官方主導所有陸運設施與運輸計畫。總督府鐵道部總理一切陸運交通，以國鐵為運輸主幹，視實際需要支配私鐵、軌道、汽車等其他陸上交通設施，發揮綜合性運輸能力來執行日益嚴格的運送計畫。1944 年 8 月設置經濟動員本部，其下的運輸部是以鐵道部和海務部為中心，整合、統制陸、海運資源投入戰爭，展現強大的統制力與強烈的軍用色彩。

再者，隨著小運送業法（1939）、改正交通事業法（1941）、改正自動車交通事業法（1943）等統制相關的法規在臺實施，在監督機關－鐵道部的輔導、斡旋、指導之下，陸續出現臺北合同運送株式會社（1939）、臺灣自動車運送事業組合聯合會（1941）、臺灣私鐵協議會（1942）、臺灣軌道運輸株式會社（1943）等統制組織或合併會社。陸運交通被迫整頓、合併，官方的涉入與控制日深，塑造以鐵道部為中心，私鐵、軌道、汽車、小運送為輔的跨部門陸運統制體系，由中央直接控制。

戰爭擴大導致船舶不足，強化汽油消費管制導致汽車及小運送能力下降，諸多輸送轉嫁鐵路。此時增強輸送力只能置重於消極性方法，強化輸送統制，以有限的設備將輸送力發揮到極致。1941 年後，集結力量於貨物運送。1942 年 6 月，因應太平洋戰爭後的新局面，編成全年平均的貨物輸送、增加中部線之利用，以強化島內物資之輸送。運費制度修正的重點，則是大幅調漲旅客運費來抑制激增的旅客，抑制非急需的貨物、小宗貨物、遠距離輸送貨物，將剩餘輸送力用於軍事貨物、生產擴充物資、生活必需品及農村用物資。再者，勵行縮短貨車停留時間、貨車的臨時連結、有效排出與利用空車、強化運輸關係者之聯繫等增強輸送力方策。藉由提高各個細部環節的率效，來強化輸送力。

另一方面，因應「大東亞共榮圈」之需，鐵道部透過跨地區的研究會、協議會，強化或建構跨交通機關且跨地區的聯運網絡，致力統一日滿支各運輸機關的運送條件及聯運處理制度，規格化車輛及其他鐵路用品，以期大東亞鐵路運轉順暢。不斷強化、擴張島內外聯運事業，結合陸、海、空運建構一個日、滿、鮮、臺、

華北、華中、樺太等地的戰時聯運網絡。

然而，此時臺灣鐵路在日本帝國整體鐵路政策中的重要性並不高，居於次要的地位。「大陸鐵路」、「大東亞鐵路」、「大東亞縱貫鐵路」等構想、計畫中，臺鐵並沒有重要的角色，受到的關注不如朝鮮，甚至不如東南亞占領區的鐵路。僅以擴大聯運網絡、提高運輸效能為目標，未有積極之建設。即使如此，鐵道部在統制經濟、工業化、生產力擴充、戰時動員、「大東亞共榮圈」之建構等國策仍積極扮演其角色。對於原本體質不良的臺鐵來說，¹¹⁹面對瞬息萬變的時局實為一大挑戰，只能不斷調整運輸政策、建立新的機制以符時局之需。然而，上述各項施策順利展現其「功能性」的同時，也呈顯出其「侷限性」。

1938 年度，貨車的請求車數 1,359,392 輛、實際配給車數 729,920 輛，只有 54%，較 1937 年度 72% 下降甚多。輸送 2 期米時，砂糖、煤及其他雜貨加入輸送，屯積在各站的滯貨不下 8 萬公噸。基隆及高雄因船舶不足導致倉庫充滿無法輸出，幾度停止米的發送，鐵路運送處於混亂狀態，¹²⁰這是軍用貨物嚴重壓迫一般貨物運送的結果。往後每年都面臨輸送困難的窘境，只能優先載運重點物資。1941 年度，軍用貨物較中日戰爭爆發前一年增加 99 倍，同年 11 月，軍用貨物占輸送貨物的 29%，強烈壓迫一般貨物之運送。¹²¹

1941 年 12 月太平洋戰爭爆發後，日本喪失船舶噸數持續高於建造噸數，不斷徵用船舶以為軍用，壓迫輸送物資用船舶，終至「大東亞共榮圈」內相互間的運送日益困難。¹²²1942 年之後，臺灣航線的航班及客貨運量持續衰退，部分航線被迫停航，客貨運輸大量減少。此時臺灣的海運體系，開始遭到美軍的攻擊，¹²³「大

¹¹⁹ 關於臺鐵體質不良之論證，請參閱蔡龍保，〈日治中期臺灣國有鐵路之研究（1910-1936）—以改良事業的考察為中心〉，《兩岸三地歷史學研究生論文發表會論文集》（臺北：國立政治大學歷史學系，2001.12），頁 655-684。

¹²⁰ 運輸課貨物係，〈昭和十三年度鐵道貨物輸送的概要〉，《旅と運輸》，第 37 號（臺北：臺灣交通問題調查研究會，1939.5），頁 18。

¹²¹ 臺灣總督府交通局鐵道部，〈昭和十六年度年報〉（臺北：該部，1942），頁 62。

¹²² 小林英夫，〈「大東亞共榮圈」の形成と崩壊〉（東京：御茶の水書房，1977），頁 519。

¹²³ 蕭明禮，〈戰爭與海運——戰時南進政策下臺灣拓殖株式會社的海運事業〉（南投：國立暨南大學歷史學

東亞共榮圈」內海陸整合運輸體系的維持日益困難，自然直接影響鐵道部各項施策對於島內外運輸的成效。

原本臺灣的產業經濟結構，是供應日本國內糧食、工業原料，工業製品、雜貨則仰賴日本國內，對海運的倚賴相當大。以往陸運貨物中有 6 成是港灣出入貨物，太平洋戰爭爆發後，港灣出入貨物和島內移動貨物的比例逆轉為 4:6。海運窘迫使得港灣發生異常嚴重的滯貨，阻礙產地到港灣間的陸上運送，進而在產地出現滯貨，對生產本身造成重大影響。此一現象使得煤、砂糖、青果、木材等輸往日本國內的大宗貨物大減，陸運貨物自然減退。中日戰爭爆發以來逐年增加的貨物，到 1942 年度呈現若干停頓，¹²⁴而後累年下降。¹²⁵

就鐵道部擴張島內外聯運事業、強化「大東亞共榮圈」內的聯運網絡的成效觀之，亦呈現此一態勢。1936-1941 年間臺灣與日本、滿州、華中、華南、法屬印度支那¹²⁶、泰國等地的旅客數呈現增加，特別是華中、華南、法屬印度支那各增加為 1936 年的 18.2 倍、33.1 倍、17.0 倍。貨物往來數觀之，華北、華中、法屬印度支那、泰國、印度等地呈現增加，特別是華北、法屬印度支那、印度增為 1936 年的 10.5 倍、16.5 倍、56.5 倍。¹²⁷然而 1942 年之後，開始走向衰頹。

在此一劣勢之下，鐵道部仍盡力吸收海運轉嫁的沿岸貨物，配合總督府的工業發展方策—以高雄、新高兩港的臨港區、基隆港後方、新竹附近等地為中心，規劃製鐵、肥料、纖維、水泥、玻璃、鐵工、特種燃料等事業，工廠持續興建，

研究所碩士論文，1994），頁 159-161。

¹²⁴ 澁澤誠次，〈臺灣と戰時陸運の非常體制〉，《臺灣鐵道》，第 374 號（臺北：臺灣鐵道協會，1943.8），頁 8；滿尾君亮，〈風塵問語(六) 臺灣陸運非常體制(一)〉，《いしずゑ》，第 6 號（臺北：臺灣鐵道協會，1944.7），頁 3。

¹²⁵ 1942 年度的大貨物運量為 8,676,336 公噸，到 1945 年度僅剩 1,855,304 公噸。參見臺灣省行政長官公署統計室編印，《臺灣省五十一年來統計提要》（臺北：該室，1945），頁 1164。

¹²⁶ 法蘭西在東南亞殖民地的一部分，實行聯邦制，其組成包括今越南、寮國和柬埔寨三國，首都位於河內。

¹²⁷ 日滿支交通懇談會第一調查會事務局編印，《東亞共榮圈內交通二關スル調査》（東京：該局，1942），頁 409-410。

工業原料、燃料、製品等島內移動貨物顯著增加。¹²⁸鐵道部對於重要物資實施優惠運費與優先輸送，使生產力擴充計畫的資材能優先取得，鋁、無水酒精、工業鹽、紙漿、鑄鋼、合金鐵、水泥、石棉等舊有工業在艱困的時局平均還能達到擴充計畫的 74%，¹²⁹鐵道部運輸政策的靈活運用應有其貢獻。然而，這是犧牲客運及一般貨運獲得的成果。

1942 年後，隨著海陸整合運輸體系出現破綻，港灣到產地嚴重滯貨，顯示連島內運輸都受到海運/港口壅塞的影響，已非鐵道部調整各項施策所能因應。海陸整合運輸力的弱化與停滯成為戰時經濟動員體系的一大破綻。臺灣島內外交通的困境，似乎預告著「大東亞共榮圈」將走向崩解。¹³⁰（責任校對：朱芝嫻、張而弛）

¹²⁸ 澁澤誠次，〈臺灣と戰時陸運の非常體制〉，《臺灣鐵道》，第 374 號（臺北：臺灣鐵道協會，1943.8），頁 9。

¹²⁹ 高淑媛，〈臺灣戰時生產擴充政策之實施成效－以工業為中心之分析〉，《成大歷史學報》，第 29 號（臺南：成功大學歷史學系，2009.6），頁 186-193。

參考書目

A. 檔案、史料彙編（依筆劃順序）

日滿支交通懇談會第一調查會事務局，《東亞共榮圈內交通二關スル調査》，東京：

日滿支交通懇談會第一調查會事務局，1942。

水野直樹，《戰時期 植民地統治資料》，東京：柏書房，2000。

臺灣交通問題調查研究會，《陸運統制令及海運統制令解說》，臺北：臺灣新民報社，1940。

臺灣省行政長官公署統計室，《臺灣省五十一年來統計提要》，臺北：臺灣省行政長官公署統計室，1945。

臺灣經濟年報刊行會，《臺灣經濟年報》第2輯，東京：國際日本協會，1942。

臺灣經濟年報刊行會，《臺灣經濟年報》第4輯，東京：國際日本協會，1945。

臺灣總督府，《臺灣事業計畫書》，臺北：臺灣總督府，1935。

臺灣總督府，《臺灣事業計畫書附屬公債支辨事業說明》，臺北：臺灣總督府，1935。

臺灣總督府，《熱帶產業調查會答申書》，臺北：臺灣總督府，1937。

臺灣總督府，《臨時臺灣經濟審議會議事速記錄》，臺北：臺灣總督府，1941。

臺灣總督府交通局鐵道部，《臺灣鐵道法規》第五編「運輸通則」，臺北：臺灣鐵道協會，出版年不詳。

臺灣總督府交通局鐵道部，《昭和十二年度年報》，臺北：臺灣總督府交通局鐵道部，1938。

臺灣總督府交通局鐵道部，《昭和十三年度年報》，臺北：臺灣總督府交通局鐵道部，1939。

臺灣總督府交通局鐵道部，《昭和十六年度年報》，臺北：臺灣總督府交通局鐵道部，1942。

臺灣總督府交通局鐵道部，《昭和十四年度年報》，臺北：臺灣總督府交通局鐵道部，

1940。

原田勝正，《大東亞縱貫鐵道關係書類》，東京：不二，1988。

B. 專書

小林英夫，《「大東亞共榮圈」の形成と崩壊》，東京：御茶の水書房，1977。

小林英夫編，《近代日本と満鐵》，東京：吉川弘文館，2000。

林采成，《戰時經濟と鐵道運營——植民地朝鮮から分断韓国への歴史的経路を探る》，東京：東京大學出版會，2005。

原田正勝，《日本の鐵道》，東京：吉川弘文館，1996。

C. 論文

（一）中文

秦啟文，〈臺灣之鐵路建設〉，《臺灣之交通》，臺北：臺灣銀行，1958，頁 69-80。

高淑媛，〈臺灣戰時生產擴充政策之實施成效—以工業為中心之分析〉，《成大歷史學報》，第 29 期，臺南：成功大學歷史學系，2009，頁 165-214。

蔡龍保，〈日治中期臺灣國有鐵路之研究（1910-1936）—以改良事業的考察為中心〉，《兩岸三地歷史學研究生論文發表會論文集》，臺北：國立政治大學歷史學系，2001，655-684。

蔡龍保，〈日治時期公路運輸之興起與交通體系之變遷（1910-1936）〉，《近代中國》，第 156 期，臺北：近代中國出版社，2004，頁 88-121。

蔡龍保，〈戰時體制下臺灣總督府交通局鐵道部の官制改革(1937-1945)〉，《臺灣師大歷史學報》，第 42 期，臺北：臺師大歷史學系，2009，頁 97-326。

蕭明禮，〈戰爭與海運戰時南進政策下臺灣拓殖株式會社的海運事業〉，南投：國立暨南大學歷史學研究所碩士論文，1994。

D. 報紙

《いしずゑ》

《臺灣日日新報》

《臺灣運輸月報》

《臺灣鐵道》

《泛交通》

《旅と運輸》