

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)

陳家豪

國立政治大學臺灣史研究所博士候選人

* 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，得以改正誤謬之處，特此誌謝。

中文摘要

長期以來，日治時期臺灣史的研究普遍認為，日本作為後進資本主義國乃在未充分準備的情形下殖民統治臺灣，因此大多數研究者思考的是：在既無殖民經驗且本國資本主義尚未完成的前提下，日本殖民政府如何去制定殖民政策，並實施各項措施。本文選擇在日本明治維新過程扮演關鍵角色的鐵道交通作為研究對象，企圖探討1895年以前日本本國已然成熟的民營鐵道發展政策、管理經驗與資本力量是否對其殖民地鐵道鋪設產生影響？透過本文的討論可知，日本領有臺灣後乃沿襲明治維新时期本國鐵道交通發展模式，在官方強力監督與保護之下，由民間資本完成臺灣鐵道鋪設。另外，明治維新以來便被日本政府視為鐵道交通最終理想的「鐵道國有」政策，在鋪設殖民地鐵道時同樣成為考量的重點，乃至於後藤新平將縱貫鐵道收歸官營也可置於此一脈絡之中來加以審視。

關鍵字：臺灣鐵道會社、縱貫鐵道、民營鐵道、後藤新平

壹、前言

矢內原忠雄在《帝國主義下的臺灣》一書開頭論及日本領有臺灣跟其發展帝國主義關係時，指出：「雖使日本殖民地的臺灣得以實現其帝國主義的使命，但在當時日本資本的發展階段還沒有使其實現之內在充分條件。」並進而說出了「日本雖然尚未具備帝國主義的實質，但卻已有帝國主義的形態與意識。」¹

矢內原這樣的論述固然是從馬克思經濟學出發，意指作為後進資本主義國家的日本，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但也提醒了我們，日本是在未充分準備的情形下，殖民統治臺灣。目前為止，這樣的認識已普遍成為研究者分析日治初期臺灣史的出發點；他們開始思考，在既無殖民經驗且本國資本主義尚未完成的前提下，殖民政府如何去制定殖民政策，並實施各項措施，以遂行殖民統治。³

然而，自明治維新以來，民營鐵道業就扮演非常重要的角色。這項交通工具在國家力量不足的前提，不僅先行於市場經濟而成立，而且也肩負起引領資本主義發展的責任；其營運里程在1889年即超過國有鐵路，在1895年達到三倍。⁴同時，1896年時鐵道業的實收資本佔所有股份有限公司的三分之一；至1898年時，證券交易額大半都是鐵道股

- 1 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。
- 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、軍事為支配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。」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 舉例言之，吳密察在〈明治國家體制與臺灣—六三法之政治的展開〉一文，就讓我們看到了領有臺灣之後，日本政府對於統治這個島嶼如何的束手無策，並如何依賴外國顧問的建議，最終確立了以特別統治為主軸的六三法體制；又，蔡龍保在其博士論文則讓我們看到日本在明治維新過程乃以鐵道為陸上交通發展重心，直到領有臺灣之後，才開始思考本國道路發展問題，並連帶展開臺灣道路建設，甚至於鋪裝技術還是在殖民地實驗成功後，才回頭在日本使用。參見：吳密察，〈明治國家體制與臺灣—六三法之政治的展開〉，《臺大歷史學報》37（2006年6月），頁59-143；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）。
- 4 林明德，《日本近代史》（臺北：三民書局，2004年；二版），頁146-149。

票。⁵

如所周知，日本領有臺灣後也將鐵道交通視為首要事業，首任總督樺山資記倡議為統治及防衛臺灣起見應儘速著手進行縱貫鐵道的鋪設。他給日本天皇的報告中就提到：「全島已大致底定，奏請立即開築自基隆起經臺北、臺中、臺南、打狗約二百哩的鐵路及五條道路。」⁶不過，臺灣總督府一開始採行民營方案，迨後藤新平擔任民政長官後，才轉為官營。那麼，日本本國已然發展的鐵道經驗與資本，在領有殖民地後，對於臺灣鐵道的經營是否會產生影響？扮演怎麼樣的角色呢？

最早注意到日治初期臺灣鐵道鋪設問題的研究者為高橋泰隆，他同時是戰後首位臺灣鐵道史研究者，在1978年，即於日本東京大學所出版的《經營史學》這份刊物上，發表〈台灣鉄道の成立〉一文。⁷這篇論文，基本上是綜論臺灣鐵道作為殖民地鐵道的特徵與性質，對於臺灣鐵道從民營轉向官營的過程，高橋只花了約五頁的篇幅來分析。他指出，臺灣總督府本來從軍事立場認為應該官營，但因公債募集不易，又正逢日本企業熱，故採取民營方案。⁸後來，高橋持續研究了日本帝國勢力範圍內其他殖民鐵道的經營情況，並在1995年匯整成《日本植民地鐵道史論－臺灣、朝鮮、滿州、華北、華中鐵道經營史的研究》一書。在該書中，大體包括了〈台灣鉄道の成立〉一文的内容，唯一不同者在於他注意到，同一時間點日本國會正組成「鐵道國有調查會」，並審議「鐵道國有法案」。不過，高橋卻未進一步說明究竟日本鐵道國有風潮跟臺灣鐵道的關係為何。⁹

繼高橋之後，比較重要的研究有林淑樺〈日治前期臺灣縱貫鐵路之研究（1895－1920）〉與鈴木敏弘〈台灣初期統治期の鉄道政策と

5 中西健一，《日本私有鉄道史研究－都市交通の発展とその構造》（京都：ミネルヴァ書房，1979年），頁31－33。

6 藤崎濟之助，《臺灣史山大將》（東京：電新堂，1926年），頁855；轉引自蔡龍保，《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15。

7 高橋泰隆，〈台灣鉄道の成立〉，《經營史學》，13：2（1979年），頁23－50。

8 高橋泰隆，〈台灣鉄道の成立〉，頁25－29。

9 有關高橋泰隆一系列日本殖民地鐵道的發表過程，載於該書後記。高橋泰隆，《日本植民地鐵道史論－臺灣、朝鮮、滿州、華北、華中鐵道經營史的研究》（東京：日本經濟評論社，1995年），頁17、569。

私設鐵道〉兩文。其中，林文雖然注意到，當時尚有其他民營鐵道企業的存在，不過他只簡單地就這些企業的成立概況做介紹，未進行歷史分析，探討的篇幅仍很有限。¹⁰至於鈴木敏弘〈台灣初期統治期の鐵道政策と私設鐵道〉為唯一專論此一課題者。作者以設立於1896年8月12日，由涉谷嘉助為首的「臺北鐵道株式會社」為個案，利用臺灣總督府檔案來建構該企業從成立至解散的過程，並對經營者的身份背景進行分析。作者注意到，在臺北鐵道株式會社的創立請願書中特別強調淡水、新店一帶為茶、煤炭、溫泉產地，同時出資者又多來自實業界與金融界，這正說明了這些日人企業家來臺鋪設鐵道，乃打算藉此涉足臺灣產業經營；可以說是為了「確保（產業）利益，而以鐵道企業的設立為第一步」（括弧為筆者所加，以下同）。作者最後認為，透過臺北鐵道的實證性研究可知，「伴隨日本國內經濟發展的私設鐵道之繁榮與興衰，不會跟臺灣鐵道建設政策無關。」¹¹

基本上，這篇論文已實性地分析了日本鐵道熱跟殖民地鐵道投資的關係，不過，畢竟臺北鐵道只是民營鐵道企業之一，而且所欲鋪設的臺北淡水線、臺北新店線都屬支線性質，究竟能否代表當時整個臺灣民營鐵道業的情況呢？而且恐怕更不能藉此觀察臺灣民營鐵道業跟整體鐵道政策的關係。¹²

綜上所述可知，在臺灣鐵道史已有一定研究累積的當下，針對日治初期臺灣縱貫鐵道如何從民營走向官設此一重要課題，卻未見專論性

10 舉例言之，筆者在下文將指出，在安場保和等人籌組「臺灣鐵道會社」以前，已經有渡邊甚吉等人申請來臺經營鐵道企業，在林文中乃將這些企業視為彼此獨立而無任何關聯性，但是當我們透過這幾間鐵道企業發起人名單暨其身份背景的調查後，就可清楚看出他們乃是以東京商業會議所為中心的同一群企業家，只是先後以不同企業來臺申請縱貫鐵道鋪設而已。林淑華，〈日治前期臺灣縱貫鐵路之研究（1895－1920年）〉（臺北：國立臺灣師範大學歷史研究所碩士論文，1999年），頁42－46。

11 鈴木敏弘，〈台灣初期統治期の鐵道政策と私設鐵道〉，收入於臺灣史研究部會編，《日本統治下台灣的支配と展開》（東京：中京大學社會科學研究所，2004年），頁445－476。

12 以臺灣鐵道從民營收歸官營一點而言，當時討論的焦點完全是臺灣鐵道會社是否要自行解散、官營之後如何處理臺灣鐵道會社，至於包括臺北鐵道株式會社在內的其他小鐵道企業，則不在官方思考之列。進而言之，當臺灣鐵道會社受到日清戰後不景氣所影響，一直無法順利募集股金，而必須向臺灣總督府提出延期申請時，同樣的情況也發生在臺北鐵道株式會社身上，可是因為該企業所鋪設的路線為支線，所以後藤新平是在「臺灣事業公債」已經通過的1899年12月5日，才拒絕了涉谷嘉助等人第六回的延期申請。參見：鈴木敏弘，〈台灣初期統治期の鐵道政策と私設鐵道〉，頁472。

研究；高橋泰隆等人雖然都已注意到殖民地鐵道的鋪設乃受日本本國政經局勢發展所影響，但是他們對於鐵道政策的轉變原因、以鋪設縱貫鐵道為對象的臺灣鐵道會社從籌組到解散的過程，未有足夠充分的認識。更重要的是，他們都忽略了明治維新以來日本的鐵道發展經驗，對殖民地鐵道鋪設可能存在的影響。職是之故，本文將在近代日本鐵道發展的脈絡下，重新審視日治初期臺灣鐵道業的發展，以及鐵道政策轉變的過程。同時，鑑於以鋪設縱貫鐵道為目的臺灣鐵道會社，才是當時規模最大、最主要的鐵道企業，並為殖民地鐵道政策制定時必須面對的對象，故將以該企業為中心進行探討。

貳、近代日本民營鐵道發展與鐵道國有論

一、日本民營鐵道業的成立

明治維新以來，日本作為後進資本主義國，明治政府乃是由上而下的推行產業革命，以「地租改革」與「秩祿處分」為原始積累階段的主要手段。前者將土地商品化，創造出仍舊從屬於國家權力的寄生地主與未完全從土地脫離的兼業型工資勞動者此一「半封建土地所有狀態」；後者則透過1876年公佈「金祿公債證書發行條例」，將華族與士族的資金在政府種種保護下，轉移到海運、鐵道與金融的經營；其中，1877年5月所成立的第十五國立銀行，為代表性產物。¹³

針對鐵道交通，鐵道國有從一開始就是明治政府的主要目標，1869年，在英國公使巴克斯的勸說之下，大隈重信與伊藤博文制定了「鐵道起業方針」，主要從政治理由樹立了聯結東西兩京的鐵道國有原則。¹⁴但是，明治政府一方面因鎮壓國內反動勢力與對外擴張而急於進

13 相較於英國這種先進國係以交通工具的變革作為產業革命的最後總結，日本等其他國家則是交通變革跟產業革命同步，乃至於前者先行於後者的模式進行。參見：石井寬治著、黃紹恆譯，《日本經濟史》，頁177 - 182、278；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》，頁183 - 187。

14 中西健一，《日本私有鐵道史研究－都市交通の發展とその構造》，頁14。

行軍事機構整備，一方面又在殖產興業的口號下強制推行「資本主義的移植創出與原始性積累政策」，還是必須基於財政理由而被迫透過民間力量來發展鐵道交通。¹⁵

日本第一間民營鐵道企業，為1882年以澁澤榮一為首所設立的「日本鐵道會社」，資本額兩千萬，主要投資者即上述的「第十五國立銀行」（股票持有與股票抵押），因此該企業可以說是政商與華族資本的產物。之後，日本民營鐵道業即在國家強力保護與統制的模式之下發展，政府對於鐵道業與海運業等交通部門的補助占產業補助金的大半（見表一），營業里程在1889年超過國有鐵路，更在1895年達到國有鐵道的三倍。也就是說，跟英國等先進國不同的是，日本民營鐵道業並非市場經濟已然成熟下的產物，而是國家致力保護的特權企業，在社會性資本蓄積還未開展的前提之上，彌補國家財政上的不足，速成地進行鐵道敷設，並在資金、用地、稅金、利益補助、建設、運轉與修護等各方面，獲得官方毫無保留的協助。¹⁶

日本交通史學者中西健一就認為：日本民營鐵道業的發展，乃具有明治政府授產華族、士族等舊封建階層政策的意味。從這個角度來說，日本鐵道會社的出現乃意味著後進國日本特殊鐵道資本的誕生，後進性更為深刻的日本乃跳躍股份有限公司制度，並以集中化銀行資本的國債來賦予民營鐵道業生殖力。¹⁷

表一 1886 - 1910年日本政府產業補助金支出明細

年別	鐵道	海運	造船	其他	總計
1886 - 1890	2,222	5,671	-	8,676	16,569
1891 - 1895	3,072	4,804	-	13,353	21,229
1896 - 1900	617	19,524	568	3,316	24,025
1901 - 1905	4,496	24,016	2,207	7,287	38,006
1906 - 1910	750	43,667	4,071	29,558	78,046

資料來源：石井寬治著、黃紹恆譯，《日本經濟史》（臺北：五南出版社，2008年），頁238。

15 中西健一，《日本私有鐵道史研究－都市交通の發展とその構造》，頁13。

16 中西健一，《日本私有鐵道史研究－都市交通の發展とその構造》，頁13 - 14、17、64；林明德，《日本近代史》，頁146 - 149；石井寬治著、黃紹恆譯，《日本經濟史》，頁237。

17 中西健一，《日本私有鐵道史研究－都市交通の發展とその構造》，頁13。

日本民營鐵道業興起後，乃跟金融業一起引領了日本資本主義發展，並伴隨著中日甲午戰爭前後的兩次企業熱，興起了兩波鐵道熱。一般而言，所謂企業總資本額大致代表社會的總資金能量，在整個明治維新时期，投資到日本民營鐵道業的資金約佔總資本額的四分之一；其中，在1885至1892年間，日本民營鐵道的設立申請有50件之多；1896至1897年間，提出鐵道鋪設申請的企業則達到47家。¹⁸另外，1896年日本股份有限公司總數是2,577家，實收資本總額為357,479,000圓；其中鐵道企業共27家，實收資本為120,015,000圓，佔三分之一。¹⁹到了甲午戰爭後的勃興期，鐵道業實收資本增加速度則僅次於金融業的6,482萬圓，達到2,413萬圓，而領先了紡績的1,443萬圓、煤礦採掘的853萬圓、肥料的640萬圓。²⁰1898年時，日本證券交易市場大半都是鐵道股票。²¹和久田康雄即指出：日本民營鐵道在日本資本主義化過程，乃扮演了資本積累、帶動基礎交通建設的角色。²²

二、鐵道國有的主張及其實踐

民營鐵道業雖然帶動了日本鐵道的發展，不過一如本節開頭所提到，鐵道國有仍然是明治政府追求的目標，特別是追尋德國「俾斯麥國有」的鐵道官僚長期的主張，中川正左在《帝國鐵道論》中開宗明義提到：「要之，鐵道國有策是仿效鐵血宰相在30餘年前，因為軍事理由、差別運費廢止、以及德國國民的產業性與社會性福利增進所決定的政策……」。²³作為明治初期鐵道行政的代表性官僚井上勝，更在日本鐵道會社成立之際，提出以下八點理由予以反對，包括：1、民營企業因為以追求利潤為目的，所以當收支不相償時便不會敷設國家政策上認為是必要的路線。2、存在獨占的弊害。3、恐懼資本膨脹而不圖謀設備改良。4、敷設重複路線導致過度競爭。5、以地方利益為目的的民營鐵道

18 和久田康雄著，《日本の私鉄》，頁25、28 - 29。

19 中西健一，《日本私有鐵道史研究—都市交通の發展とその構造》，頁31 - 33、53 - 54。

20 石井寛治，《日本の産業革命：日清・日露戦争から考える》（東京：朝日新聞社，1997年），頁131。

21 中西健一，《日本私有鐵道史研究—都市交通の發展とその構造》，頁31 - 33。

22 和久田康雄著，《日本の私鉄》（東京：岩波新書，1987年），頁80。

23 中西健一，《日本私有鐵道史研究—都市交通の發展とその構造》，頁75

跟未來全國性系統的建構會有衝突。6、多數民營鐵道企業的併存需要很多經費，利益衝突時便生紛爭。7、獨占地方運輸網路的民營鐵道會以運送的拒絕與否來威嚇人民。8、戰爭發生時會企圖提高運費。²⁴

另外，軍部從國防考量出發，成為明治政府另一鐵道國有論的支持者，並從1888年開始主張廣軌化與幹線複線化。雖然，軍部跟鐵道官僚同樣支持鐵道國有，但是針對路線的敷設、軌距、設備等看法卻不同，鐵道官僚反對鐵道專為軍事服務。²⁵

在這樣鐵道國有的思考脈絡下，民營鐵道被明治政府認為是一時的、便宜性措施，用來補國鐵之不足，所以官方雖然給予諸多保護與特權，也施加了強大的監督與管制；從1887年5月所公佈的「私設鐵道條例」可知，民營鐵道的發起、建設、運輸全部都受到鐵道局嚴厲地統制，跟官設鐵道一樣，被規定軍事性與警察性為目的的運輸都必須被優先進行。²⁶論者指出，在此一鐵道國有主義之下，民營鐵道還能如此發達，在國外是找不到其他例子。²⁷

明治政府首次實踐鐵道國有的理想是在1891年7月，鐵道局局長井上勝向內務大臣提出「關於鐵道政略之議」（鐵道政略に関する議），在這份建議案中，井上明確國家經營至上的策略。由於此時正值1886至1889年間第一波鐵道熱後接踵而來的不景氣，虧損累累的鐵道資本家遂順著井上勝的法案，由東京商業會議所向貴眾兩院提出官方收購民營鐵道的請願，期盼政府來解救他們的危機。²⁸在井上勝法案與鐵道資本的請願下，松方正義內閣向第二議會提出鐵道公債法案與「私設鐵道買收法案」（私設鐵道即民營鐵道，下文同）；前者因議會流會而無法成立，後者則因費用過於巨大而被眾議院否決。松方再向第三議會提出這兩案，但結果只制定了「鐵道敷設法」；而且，根據松下孝昭的研究可知，鐵道敷設法也在大藏省、軍部、議會三方角力之下，變成單純日後日本鐵道敷設的藍圖，實際鋪設者大多還是民營鐵道業者，完全背離

24 中西健一，《日本私有鐵道史研究－都市交通の発展とその構造》，頁17。

25 中西健一，《日本私有鐵道史研究－都市交通の発展とその構造》，頁96－98。

26 中西健一，《日本私有鐵道史研究－都市交通の発展とその構造》，頁38。

27 和久田康雄著，《日本の私鉄》，頁5。

28 松下孝昭，《近代日本の鐵道政策》（東京：日本經濟評論社，2004年）。

井上原本的想法。²⁹

到了1899年2月，日清戰後興起之鐵道熱接踵而來的不景氣來臨。於是如同第一次鐵道國有風潮的翻版，在鐵道資本的鼓動下，第十三回帝國議會眾議院以院議向政府建議收購民營鐵道，政府乃設立鐵道國有調查會加以審議；該調查會並在1900年向第十四議會提出鐵道國有法與「私設鐵道買收法」兩案，但沒有通過。³⁰雖然這波鐵道國有風潮在景氣恢復後，就逐漸淡去，但是到了1901年，原已中止的恐慌又再度爆發，股票市場崩落，增強了鐵道國有論的勢力，即便是反對論也必須認同收購民營鐵道為拯救財界的政策，而在1902年12月，由東京商業會議所向桂太郎內閣與貴眾兩院提出請願。雖然，最後還是以公債募集困難而未能成案。³¹

基本上，直到1906年鐵道國有正式確立為止，鐵道國有成為民間、特別是鐵道資本家面對不景氣的救濟之策，期望政府收購他們正虧損連連的鐵道路線。不過，澁澤為首的三井與三菱等財界主流，本質上還是反對國有，所以每當景氣恢復後，他們就會回到原本的立場，從而造成鐵道熱與鐵道國有風潮交替循環的現象。³²

參、臺灣鐵道會社的成立

一、臺灣鐵道民營化

在鐵道熱與鐵道國有風潮循環交替之下，日本領有臺灣這塊殖民地，首任總督樺山資紀一開始就意識到交通建設是統治上的一大要務，積極推動由官方力量興建縱貫鐵道；這樣的看法，也獲得參謀總長與陸軍大臣的支持。³³

29 松下孝昭，《近代日本の鐵道政策》，頁53 - 54。

30 支設編輯部，〈鐵道が國有國營になる其の前後〉，《交通時代》，7：10（1936年10月），頁22。

31 中西健一，《日本私有鐵道史研究－都市交通の發展とその構造》，頁108 - 109

32 中西健一，《日本私有鐵道史研究－都市交通の發展とその構造》，頁94 - 95。

33 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15。

若從明治維新以來鐵道國有向來是軍部的主張此一脈絡來看，包括樺山在內等陸軍省官員希望由官方力量興建臺灣縱貫鐵道是很容易理解。可是，我們都知道，很快的樺山等武官總督就決定改行民營方案，而其理由主要是財政。³⁴事實上，改變想法的還包括代表軍部的參謀本部，他們發現到：日清戰後，日本政府必須立刻投入對俄戰爭的準備，根本沒有足夠的財源來殖民地鋪設鐵道；然而，當時民間資本充沛，所以若希望臺灣鐵道能盡速完工，毋寧由民間經營較為適合。除此之外，1895年正值日本本國鐵道熱，鐵道局技術人員相當缺乏，還被民營鐵道業者以三倍至五倍的高薪挖角，若臺灣鐵道也收歸官營，恐怕沒有足夠技術人員可派任。³⁵

當時民間輿論提出了跟參謀本部同樣的看法。東京地區的媒體認為，若要由官方力量建設，就必須仰賴公債募集（亦如鐵道敷設法之翻版），然當下要募集新公債恐有困難。同時，若採行民營方案，還可以吸收臺灣人資本。³⁶作為臺灣輿論界代表的《臺灣新報》，也在1896年7月發表社論支持由民間力量來建設臺灣縱貫鐵道，其理由包括原鋪設鐵道的經費可轉用於港口興建等其他事業，並可向世界列強誇讚日本國民投資能力，而日本本國資本來臺投資，亦可增「內臺」親善。另外，1896年10月，來臺訪問的沖繩縣知事奈良原繁也指出，臺灣鐵道工程的進行需要不少專門熟練的技師，而鐵道局技師人數不僅有限，又多另兼其他事務，故臺灣縱貫鐵道若採官營，恐怕耗費較多時日，不如由民營鐵道業的力量來興建較為有利。³⁷

二、臺灣鐵道會社的成立

就在臺灣鐵道還未確定明營化之前，臺灣工業會成員真中忠直、

34 〈臺灣鐵道〉，《臺灣新報》，1896年11月3日，52號，2版。

35 當時屬於國有鐵道的中央線、奧羽線已興工，而原本由民間經營的中央停車場與東京高架鐵道則收歸官營，因此鐵道局技術人員人力相當吃緊。參見：〈台湾鐵道、参謀本部は速やかな敷設希望 鐵道局は余裕無く私設やむなしと判断〉，《讀賣新聞》，1896年6月13日，6783號，2版。

36 高橋泰隆，《日本殖民地鐵道史論－臺灣、朝鮮、滿州、華北、華中鐵道經營史的研究》，頁17。

37 林淑華，〈日治前期臺灣縱貫鐵路之研究（1895－1920）〉，頁41。

小野金六、森崗昌純、田中平八、橫山孫一郎等人，在1895年12月14日，計畫集資提出敷設臺灣西部鐵道的申請。³⁸但是，真中忠直等人可能中途作罷，現今史料幾乎未見任何關於他們申請案的說明。然而，過去研究多將下文將提到的渡邊甚吉等人視為首位打算來臺鋪設鐵道的日資企業家，恐怕不見得完全正確，渡邊甚吉等人或許只能算是首位正式提出申請者。

為了前進殖民地，澁澤榮一為首的東京地區企業家籌組了「臺灣興業會」，在1895年年底，派橫山孫一郎、大倉文等二人，前往臺灣調查鐵道敷設事宜，並在同年12月14日舉行於帝國鐵道飯店的報告會上，跟小野金六、真中忠直等人交換意見。³⁹之後，渡邊甚吉、大倉喜八郎、橫山孫一郎等數十名臺灣興業會成員，便在1896年4月，計畫以800萬圓資本籌組「臺灣鐵道會社」，以迅速完工為目標，並希望政府給予保護，包括基隆香山間既有路線與設備能無償撥付、沿線官有地能無償撥付、民有地可廉價取得。⁴⁰

針對渡邊甚吉等人的申請，臺灣總督府臨時鐵道掛一方面要求民政局通信部調查，一方面徵求山根武亮的意見，於是山根向臺灣總督府表達出他的看法。山根一開頭就認為800萬的資本額離增田禮作工學博士所預估的24,156,176圓工程費太過遙遠，同時他認為既然增田等人已調查完畢，離向議會提出預算不遠，而且臺灣鐵道官營也是參謀總長與陸軍大臣向來的主張，何以臺灣總督不等議會或內閣審議有了結果再決定，而急著要交由民間經營呢。接著山根強調，根據前文提過的日本「私設鐵道條例」（1887年制定），民營鐵道設立需一番複雜的申請程序，「現臺灣在特別法令之下，雖不知要不要經一般成規之手續，然慎重之行政者用意有必要類似此種慎重之手續固也。」換句話說，在日本本國法律暫時不在臺灣適用的前提下，日人在臺灣設立民營鐵道企業

38 〈台灣西部に鐵道敷設、台灣工業界が出願〉，《讀賣新聞》，1895年12月18日，6605號，二版。

39 〈台灣興業会の報告会 实地調査して帰国の横山孫一郎會員が調査結果を報告〉，《讀賣新聞》，1895年12月15日，6602號，五版。

40 高橋泰隆，《日本植民地鐵道史論—臺灣、朝鮮、滿州、華北、華中鐵道經營史的研究》，頁17；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224。

是否仍舊可准用相關規定便成為問題。尤其，渡邊甚吉等人目前幾乎都還未繳交任何書類，故要求他們提出相關文件。

另外，針對渡邊甚吉等人打算利用清代遺留舊設備再往南延伸的構想，山根也批評說，他們完全忽略掉舊設備幾乎都不堪用之事實。山根甚至認為在基隆、高雄兩港完工以前，臺灣交通基本上仍必須依賴散落於沿海的各口岸，未必會充分利用縱貫鐵道，而臺灣住民除了少數富豪，多為貧民，縱貫鐵道完工後收支上恐怕不樂觀。山根還提醒說，如果真將既有鐵道與設備撥交給渡邊甚吉等人的公司，他們卻遲遲無法進行改築，那麼臺灣總督府有何對策嗎，或許有皇室或政府可入股，但到時就這樣等下去嗎。⁴¹

後來，臺灣總督府否決了渡邊甚吉等人的申請案，於是同屬臺灣興業會等安場保和等人，於1896年5月5日，以資本額1,500萬圓組織「臺灣鐵道會社」，向臺灣總督府提出申請，除提出創業申請書外，還附上臨時公司章程、設計書與路線圖。該企業的創業申請書提到：

不過此一事業，不只是以營利為目的之事業。當然軍事上亦有其必要，殖產興業之發展上亦有不少影響，且全島百般之整理亦因運輸交通之道開始就其緒之狀況，鐵道鋪設在今日為刻不容緩之最大急務，然在臺灣之事業與內地異，不但需要頗為巨額之經費，種種危險亦伴之；且如其收入不詳，從而收支之計算不立之今日著手鋪設之情事完全不能依內地（指日本）同樣之方法完成此大事業至為明白之道理，縱令他日得有相當之利益之希望甚明，今日因無預先表示調查結果之標準，使內地資本家對之投資實不免為至難事業之狀況，故對於本鐵道事業以特別之審議懇請保護作記之各件。⁴²

至於，安場保和等人的要求包括無償提供官有地、所須使用煤礦免稅、舊有鐵道線路與設備無償撥交、石材林木無償提供、所需進口材料免

41 臺灣總督府鐵道部編、江慶林譯，《臺灣鐵道史（上）》中譯本，頁224。

42 臺灣總督府鐵道部編、江慶林譯，《臺灣鐵道史（上）》中譯本，頁228。

稅，以及必須時可請軍隊保護。另外，這份創業申請書還有一但書，即爾後如要鋪設臺灣其他路線時，政府亦需給予同樣保護，不過，如果有政府認為其他急需鋪設之路線而臺灣鐵道會社未能即時興工，可由官方或其他鐵道企業直接鋪設。⁴³

1,500萬在當時是怎麼樣規模的企業呢？讀賣新聞在1896年7月7日的新聞中即提到；於第二次企業熱，有不少1,000萬圓以上的鐵道企業提出申請，如1,200萬圓的函館鐵道、850萬圓的北信鐵道、1,000萬圓的信尾鐵道，並特別點出京釜鐵道與臺灣鐵道都是1,000萬圓以上的大資本。⁴⁴雖然，從後來後藤新平係以2,880萬才完成臺灣縱貫鐵道的鋪設可知，1,500萬或許仍然不足，但這則報導已透露出，安場保和等人考慮到「然在臺灣之事業與內地異，不但需要頗為巨額之經費」，因此從一開始就以大企業的規模來鋪設臺灣鐵道。

從臺灣鐵道會社申請的過程來看，基本上已按照日本相關法律的要求來辦理，甚至在1897年7月，臺灣總督府發佈「臺灣私設鐵道用地地租免除規則」時，在立法理由書中就提到：私設鐵道用地地租免除在日本本國是保護民營鐵道的重要方式，也是獎勵臺灣民營鐵道業者最須要的一項，但是臺灣的地租依用舊慣，而且舊慣中並未有任何地租免除的規定，如果民營鐵道用地依現行地租規則不能免除，故有準用日本本國鐵道用地地租免除規則第十三條（規定鐵道用地）與第八條（規定鐵道用地之內涵四款，並完全移用於臺灣）的必要。⁴⁵

雖然，這不代表臺灣總督府乃直接根據日本本國鐵道法規，來管理殖民地鐵道企業，因為至少臺灣總督府還是必須再發一道律令，才能讓臺灣鐵道會社的用地地租免除；甚至於臺灣鐵道會社的企業型態為股份有限公司（即日文的株式會社），所以在1898年8月16日「民事、商事及刑事之律令」發佈前，總督府也以緊急命令發佈律令十二號，令其在不能適用日本商法第六章第三節的前提下，改由總督府以命令規範

43 臺灣總督府鐵道部編、江慶林譯，《臺灣鐵道史（上）》中譯本，頁228。

44 〈大資本鐵道の出願が続々〉，《讀賣新聞》，1896年7月7日，6807號，二版。

45 〈台湾私設鐵道用地地租免除規則ヲ定ム〉，《公文類聚》，亞細亞資料中心下載，明治30年（1897年）5月。

之。⁴⁶不過，我們卻可以很清楚的看到，殖民政府基本上是依照明治維新期所累積的鐵道管理方式，來處理臺灣鐵道會社的設立。

三、臺灣鐵道會社的保護與統制

針對前述安場保和等人提出的諸多保護要求，從既有研究可知，總督府幾乎照單全收，接連在1897年發佈「臺灣鐵道會社保護敕令案」、「臺灣鐵道會社鐵道鋪設用材料輸入稅免除規則」、「對於臺灣鐵道起業所需土石竹類無償交付之案」等。⁴⁷另外，臺灣鐵道會社在1897年2月，還向政府提出資本額7%的利息補助，⁴⁸不過政府認定補助金額太高，於是將補助金額調降為實繳資本額的6%，補助十年，經議會審議通過後，核定金額為176,250。⁴⁹

就在官方答應了臺灣鐵道會社利息補助的請求後，在1897年5月給予臺灣鐵道會社一份共三章六十二條的命令書，其中除了要求安場保和等人必須在6個月內成立企業，並送公司章程給臺灣總督府；同時，從隔年1月1日起，6個月內必須施工，5年內必須完工。還要求其爾後須受臺灣總督如下節制，包括：

- 1、如有軍事需要時，臺灣總督可變更其設備規格。（同私設鐵道條例第二十四條）。
- 2、臺灣總督府認為有必要時，可要求其實施跟日本本國官設鐵道相同的事物。（同私設鐵道條例第二十五條）。
- 3、沿線路線、橋樑、溝渠之設計均受總督府節制。（同私設鐵道條例第十二、十三條）。
- 4、總督府可於其沿線架設電線。（同私設鐵道條例第十七條）。
- 5、開業後如果違背本命令，或不正當營業時，總督可更換其董監事會成員，並由民政局繼續營業，惟盈虧仍有業者自負。（同私設鐵道條例第四十條）。

46 《臺灣總督府公文類纂》，〈私設鐵道ハ當分商法ノ規定ニラス律令一二號〉，明治31年（1898年）7月，第259冊，第8號，甲種永久保存。

47 林淑華，〈日治前期臺灣縱貫鐵路之研究（1895－1920）〉，頁45。

48 〈台灣鐵道の利子補給の請願〉，《讀賣新聞》，1897年2月19日，7033號，五版

49 〈台灣鐵道の利子補給案〉《讀賣新聞》，1897年3月20日，7062號，二版

- 6、營業滿五十年後，總督府可購買該企業鐵道與附屬設備，業者不得拒絕，並以前五年的股票平均價格為買受價格。（近似於同私設鐵道條例第三十五、三十六條）。
- 7、如果違反本命令，將追繳補助金。
- 8、下等旅客20人座，平均一哩2錢以內。四噸一哩6錢以內。（近似於私設鐵道條例第二十九條）。
- 9、跟鐵道事務有關的官員乘車、移住民使用時，均可免費乘車。陸海軍及其軍屬乘車半價。（同私設鐵道條例第二十條與第二十一條）。
- 10、囚犯及其護送官半價。（同私設鐵道條例第二十二條）。⁵⁰

在這些規範中可清楚看到強烈官制色彩，包括軍事需要優先、官員乘車優待、設備與路線設計官方擁有修改權、運費有上限等，尤以政府可更換董事會成員與50年後收歸國有兩點，最可看出日本民營鐵道業的經營完全跟英國式自由放任不同。更重要的是，這些規範大多均屬明載於私設鐵道條例者，其中有若干不同的是政府可收歸國有的年限與運費上限。在私設鐵道條例規定滿25年政府即可收購，同時客運運費也規定不可超過一哩1.5錢。⁵¹

高橋泰隆在說明臺灣鐵道會社受到來自官方各種保護時認為，該企業受到如此之保護乃是「臺灣經營方針自體實際上所擁有的民間資本保護性格」，屬前所未有的恩典。⁵²林淑華則認為：「由於總督府確有民營之傾向，乃陸續頒佈對臺灣鐵道會社優惠的法令……」。⁵³不過，從上文討論可知，殖民當局在處理臺灣民營鐵道業時，基本上乃延續明治維新以來的管理經驗；亦即，在政府財政力量不足的前提下，給予民營鐵道業者保護，以補官線鐵道不足，但同時也要求其必須受官方統制，

50 跟私設條例對應部份為筆者所加，非檔案原文即已存在。《壹大日記》，〈台灣鐵道布設に関する件〉，明治30年（1897年）5月。

51 《御署名原本》，〈御署名原本・明治二十年・勅令第十二号・私設鐵道条例〉，明治20年（1887年）5月17日。

52 他援引1896年8月1日，東京商業會議所會員及有志者向伊藤博文首相與桂太郎臺灣總督詢問臺灣經營方針時，伊藤向他們強調，無論如何必須仰賴事業家與資本家幫忙所以必須會給予強大保護，從而認為臺灣鐵道的情況適用於明治政府此一方針。參見：高橋泰隆，〈日本殖民地鐵道史論－臺灣、朝鮮、滿州、華北、華中鐵道經營史的研究〉，頁18。

53 林淑華，〈日治前期臺灣縱貫鐵路之研究（1895－1920）〉，頁45。

因此這或許不能完全從明治政府仰賴日本民間資本或總督府有民營傾向等面向進行解釋。

當然，臺灣作為殖民地，自有其特殊性，諸如官方將臺灣鐵道會社的收購年限從25年延長為50年、訂定較日本本國寬鬆收費標準等，這不僅相當程度地回應了安場保和等人在創業申請書中所提出的要求，並意味著臺灣民營鐵道業企業成本回收的時間需要比較久，同時營運情況也不容易預測。

四、臺灣鐵道會社的資本來源

那些人參與臺灣民營鐵道業呢？附錄一為筆者所整理日治初期來臺投資鐵道業的股東或發起人身份背景與經歷一欄表，並據此製作成簡表（見表二）。我們總共可掌握到87位，但有22位暫時無法找到任何個人身份背景或經歷，故可進行分析者剩下65位。

從表二與附錄一可知，臺灣工業會、渡邊甚吉為首的臺灣鐵道會社與安場保和為首的臺灣鐵道會社等三間企業在人事上存在相當重疊性，這不僅如小野金六或真中忠直同時以臺灣工業會名義發起臺灣縱貫鐵道鋪設，並在之後成為安場保和為首的臺灣鐵道會社發起人；更重要的是，他們部分為「臺灣興業會」成員，也多為東京商業會議所與東京商工相談會的議員，還共同參與了相當多企業的經營。⁵⁴

當我們將這三間企業發起人視為一個整體時，將會看到他們都是長年跟政府關係良好之政商；除了知名的澁澤榮一之外，堀田正養、岡部長職、安場保和等三人皆擁有爵位，並有若干位擔任過貴族院或眾議院議員。至於森岡昌純為日本郵船株式會社創辦人、大倉喜八郎與松

54 如帝國飯店即有橫山孫一郎、原六郎、大倉喜八郎、澁澤榮一等四位；東京石油株式會社有小野金六跟真中忠直；株式會社橫濱正金銀行則有渡邊福三郎、原六郎；株式會社臺灣銀行則有大谷嘉兵衛、大倉喜八郎；株式會社東京貯蓄銀行則有澁澤榮一、原六郎；株式會社二十七銀行則有渡邊福三郎、渡邊治右衛門；常總鐵道株式會社則有真中忠直、渡邊治右衛門、川崎八右衛門；北海道炭礦鐵道株式會社則有田中平八、渡邊甚吉；北越鐵道株式會社則有今村清之助、原六郎、澁澤榮一、大倉喜八郎；日本鐵道株式會社則有澁澤榮一、渡邊福三郎；山陽鐵道株式會社則有松本重太郎、原六郎；日本郵船株式會社則有森岡昌純、澁澤榮一；橫濱電線製造株式會社則有渡邊福三郎、大谷嘉兵衛；大阪紡績則有松本重太郎、澁澤榮一；橫山孫一郎跟大倉喜八郎還共同創立了知名的「大倉組」；另外，大倉喜八郎、澁澤榮一則分別在十勝開墾合資會社、郡山絹絲紡績株式會社、函館船渠株式會社、株式會社成田銀行、札幌麥酒株式會社、東京水力電氣株式會社等合作。

本重太郎在西南戰爭協助過日軍、原善三郎擔任過明治政府的「為替方」（辦理政府所委託的金融業務）；而根據石井寬治對於1897年至1898年間高額所得者的整理，我們尚可找到排第8位的大倉喜八郎、排第14位的松本重太郎、排第20位的原善三郎、排第26的渡邊福太郎。⁵⁵同時，雖然我們無法看到所有的股東名單，但據當時新聞媒體報導可了解，這間企業150餘位所謂有力者參與，包括70餘名華族，不過這70餘名的華族是那些人，礙於資料限制無法窺得。⁵⁶

另外，表二與附錄一還透露出，安場保和等人都擁有豐富的本國鐵道經營經驗，並有為數不少是鐵道企業創辦人，可見他們乃是在日本民營鐵道已然蓬勃發展的基礎上投資殖民地鐵道；同時，他們有相當比例屬金融資本，乃至於擔任了銀行或保險公司的總裁。也就是說，臺灣鐵道會社的組成方式，基本上延續了日本鐵道會社以來的模式，即以政商、華族資本為主，並以金融業為投資媒介。⁵⁷

尤有甚者，如附錄一所示，澁澤榮一等人從明治維新以來，即有豐富參與海外活動的經驗；如橫山孫一郎精通英文並曾在1872年到外國遊歷、岡部長職曾到英國留學並在當地日本駐外單位任官、大倉喜八郎曾在英國留學並在牡丹社事件時協助軍運、澁澤榮一以參加萬國博覽會使節團之身分遊歷法國、大谷嘉兵衛同樣前往參觀萬國博覽會，乃至於小室信夫曾前往英國調查當地鐵道發展情況，安場保和則跟北海道開拓關係密切。至於澁澤榮一、大谷嘉兵衛、今村清之助、原六郎、松本重太郎等人，更在投資臺灣鐵道會社的同時，於1897年前往朝鮮鋪設鐵道，籌組「京仁鐵道會社」。⁵⁸由此可見，他們來臺投資鐵道業，應該

55 石井寬治著、黃紹恆譯，《日本經濟史》，頁178。

56 〈台灣鐵道の官設移行 民設発起人の躊躇逡巡見て乃木総督が決断〉，《讀賣新聞》，1897年8月3日，7198，二版。

57 比方澁澤榮一即是日本鐵道會社的創辦人並為京阪鐵道株式會社創立委員長、東京瓦斯鐵道株式會社創立委員長、陸羽電氣鐵道株式會社創立委員、京釜鐵道株式會社社長、京仁鐵道合資會社社長，而渡邊福三郎與菊池長四郎為日本鐵道會社的理事。至於小野金六為甲信鐵道株式會社創立委員、橫山孫一郎為豐川鐵道株式會社社長、小室信夫為大日本共同運輸株式會社創立人，以及松本重太郎為山陽鐵道株式會社社長、阪鶴鐵道監察人、南海鐵道株式會社社長。

58 高橋泰隆，《日本殖民地鐵道史論－臺灣、朝鮮、滿州、華北、華中鐵道經營史的研究》，頁59。

也帶有「雄飛海外」的企圖心。

高橋泰隆在說明澁澤榮一人來臺投資的動機時，認為他們是被動員而來，透過上述討論，我們應該必須更正視他們對於來臺投資積極的一面。

表二 日治初期臺灣鐵道業發起人暨股東經歷一欄表

	發起人/ 股東人數	商業組織 參與	政治經歷（眾議員 或貴族院議員人 數）	金融 相關經歷	鐵道 相關經驗	領導企業	海運相關
臺灣工業	5	2	1（1）	2	4	3	1
臺灣鐵道 （渡邊）	3	2	2（1）	1	3	1	0
臺灣鐵道 （安場）	24	12	10（6）	17	17	15	5

資料來源：附錄一。

資料說明：表中之人數為重複統計的結果，亦即若同時參與兩間以上（如同時參與渡邊甚吉為首的臺灣鐵道會社與安場保和為首的臺灣鐵道會社），則其相關經歷在個別企業中均會各自統計一次。

過去，我們在檢討日治臺灣經濟史時，總以1905年日俄戰爭為分界，認為在此之前日人多視前往臺灣為畏途，不願冒險來臺投資；至1905年之後，受日本國內企業勃興所影響，才有最初的臺灣企業投資熱潮。⁵⁹從結果論來看，這樣的觀察基本上是正確的，不過我們也不能忽略早在甲午戰後，日資企業家就伴隨著第二波鐵道熱，先有一波殖民地投資熱潮。儘管這一階段的臺灣民營鐵道業最後以失敗告終，不過非常重要的是，這些參與者許許多多都延續了跟臺灣的關係。針對這點，矢內原忠雄論及日人企業在臺灣發展過程時即指出：「有些企業，民間資本正在著手或正想著手而未果的，也由國家資本予以實現，例如鐵路及阿里山林業等」。這段文字的註釋中，矢內原特別強調所謂鐵路指得正是臺灣鐵道株式會社。⁶⁰

59 黃紹恆，〈日治初期在臺日資的生成與積累〉，《臺灣社會研究季刊》32（1998年12月），頁169-171。

60 矢內原忠雄著、周憲文譯，《日本帝國主義下之臺灣》，頁49。

肆、國有化風潮下臺灣鐵道會社的爭議

一、臺灣鐵道會社的解散

既然，臺灣鐵道發展未脫離明治維新以來的鐵道發展經驗，而如上所述，鐵道國有不僅始終為明治政府的理想，這段時間亦逢兩波鐵道國有風潮。因此儘管臺灣鐵道民營之議已成，終其國有化為止，主張臺灣縱貫鐵道應該官設的呼聲從未間斷，甚至在軌距、設備、管理上，都有輿論認為應該跟日本國有鐵道同步。

臺灣鐵道會社成立之初，股份應募者相當踴躍，多達70餘萬股，這自然給予殖民政府帶來信心，認為民營方案應該可以成功。但至1897年1月繳交股金時，僅有7萬多股，經過二次招募，也只有155,485股，迫使臺灣總督府在同年7月9日，必須同意安場保和等將原定30萬股減資為20萬股的請求，以順利召開創立總會於東京。⁶¹

然而，即便減資為20萬股，仍舊有約4萬股無人承受，於是創立委員跟外相一起拜訪主務省，希望政府能承受殘餘股份。⁶²同年10月16日，臺灣鐵道會社在帝國飯店召開招待會，出席者包括三井等政商要人共四十餘名，大隈重信替代松方正義總理大臣發表演說，勸誘在場資本家投資臺灣鐵道。⁶³這場招待會完全沒有效果，一位響應者都沒有，⁶⁴此時六個月內必須成立企業的期限已到（命令書為同年5月），故臺灣鐵道會社向臺灣總督府請求延期60天，並且由第二任社長澁澤尋求外資的援助。⁶⁵

61 《臺灣鐵道會社株數減少ニ關スル聞置》，臺灣總督府公文類纂》，國史館臺灣文獻館藏，1897年8月，第186冊，第27號，乙種永久保存。

62 〈台湾鉄道委員が外相を訪問〉，《讀賣新聞》，1897年8月21日，7216號，2版。

63 〈台湾鉄道招待會 大隈外相の演説ニ続く〉，《讀賣新聞》，1897年10月18日，7264號，2版。

64 三枝光太郎，〈臺灣鐵道創立委員諸君に呈し同私設事業解散の勧むる書〉，《臺灣協會會報》1：4（1899年），頁348。

65 〈台湾鉄道 残り株の応募望めず着工を60日間延期〉，《讀賣新聞》，1897年11月13日，7300號，五版；臺灣總督府鐵道部編、江慶林譯，《臺灣鐵道史（上）》中譯本，頁246。

澁澤向一位名為丹（Dan）的美國人交涉，但對方並不同意。⁶⁶於是，至1898年1月8日，臺灣鐵道會社再向總督府申請企業成立延期，並計畫以既有15萬5,000股開設創立總會，卻未獲得同意，故自同年2月8日，再次申請延期。從此之後，臺灣鐵道會社的延期申請即一再提出，直至企業解散為止。⁶⁷

期間，臺灣鐵道會社始終冀望外資的援助，於是又商請當時日本民營鐵道業另一要人藤田傳三郎，⁶⁸引介美國銀行，但是同樣沒有結果。於是同年3月24日，臺灣鐵道會社開始商討第三次尋求外資支援的可能性，將尋求對象轉向英商皮克思公司，希望向其商借150萬英鎊，並計畫將這筆錢匯到日本銀行，同時給予年利率5%的存款利息。⁶⁹

1898年5月6日，臺灣鐵道會社創立委員會進一步討論了還款條件；包括從第16年開始，三年內必須還清款項，還要向皮克思公司購買機關車，但其價格以日本政府或日本鐵道業當下買入價格為準，同時在政府的嚴格監督下，借款必須存入日本銀行。由於這次的外資合作案看起來頗有希望，所以臺灣總督府除再次許可臺灣鐵道會社的延期申請外，還將命令書中借款不得高於資本額五成的條項拿掉，免除其後顧之憂。⁷⁰

到了1898年6月，臺灣鐵道會社提出了一份契約書草案，打算跟皮克思簽約，該契約書共十八條，內容如下：

- 1、臺灣鐵道為充實事業資金可發行不超過150英鎊的公債，皮克思公司應該承受。

66 〈台湾鐵道会社が三度目の外資導入を計画〉《讀賣新聞》，1898年3月25日，7431號，5版。

67 臺灣總督府鐵道部編、江慶林譯，《臺灣鐵道史（上）》中譯本，頁246。

68 藤田傳三郎為日本西部創始民營鐵道會社－「坂堺鐵道會社」的創辦人。該企業在1882年提出申請，並在1885年12月14日設立。不同於日本鐵道會社，該企業被視為純粹民間資本設立的第一間鐵道公司，儘管如此，在經營過程仍無償得到工部省釜石礦山局的機關車、軌條與相關設備，官方尚協助其在大阪地區購買鐵道用地。中西健一，《日本私有鐵道史研究－都市交通の發展とその構造》，頁22－23。

69 〈台湾鐵道会社が三度目の外資導入を計画〉，《讀賣新聞》，1898年3月25日，7431號，5版；〈台湾鐵道借入金の始末　ピーコック商会から150万ポンド　預入先に議論百出〉，《讀賣新聞》，1898年5月16日，7483號，2版。

70 〈臺灣鐵道の外資借入と政府の處分〉，《臺灣日日新報》，1898年5月25日，17號，2版。

- 2、當鐵道工程完工後，應該停止債券發行。
- 3、債券10年不能動用，第11年至25年根據企業的狀況償還。
- 4、債券買賣價格為面額96%至98%的範圍，利息每半年支付一次，為年息的4.5%至5%，契約承認的同時應該辦理。
- 5、根據債券借入的金額只能用於鐵道工事進行、機器設備與車輛購買、線路保養與營業之用，以及員工薪資。
- 6、鐵道工事必須快速進行，期能於五年內完工，並為一設備完善的優良鐵道。
- 7、債券未發行前臺灣鐵道會社應該根據法律辦理既有鐵道及其附屬設備交付、補助金交付等手續。
- 8、根據債券發行所獲得的相當於150萬鎊金額，仍可取得每年6%的補助金。
- 9、皮克思公司擁有提供臺灣鐵道會社相關車輛、設備壟斷權，但在日本本國生產者不再此限。
- 10、皮克思公司所提供的車輛、設備必須皆為英國製。
- 11、皮克思公司所提供的車輛、設備必須是最優等的物件，並且其價格不可高於同時段賣給日本政府鐵道局與其他民營鐵道業的價格。
- 12、向皮克思公司購買物品時，若其在價格、交貨期限、交貨地等產生延遲時，可要求賠償。
- 13、臺灣鐵道會社在交易地檢查所訂購物品並提領時，其貨款必須全額繳納。
- 14、臺灣鐵道會社下訂單後，在製作過程中可派技師前往監視。
- 15、皮克思公司可派技師常駐臺灣監督是否損及該公司利益，但不得干涉合理的工事業務，以及日本政府與臺灣總督的命令。
- 16、前項技師的薪水未超過一定額度時由臺灣鐵道支付。
- 17、本契約為英日文雙方各執一份。
- 18、經臺灣鐵道會社股東大會同意、皮克思公司認可，並經雙方全權代表簽訂後，始可生效。
- 19、為使本契約迅速生效，臺灣鐵道會社可委任駐倫敦日本大使或領事

負責，若不獲得承認時，可派遣代理全權一名至倫敦。⁷¹

基本上，這份契約可以說是以1898年5月6日臺灣鐵道會社創立委員會的決議為基礎而制定，並獲得英國方面的同意。理論上，這次合作案到這個階段應該已經水到渠成，可是臺灣鐵道會社終究無法取得日本政府擔保，而不得不走向解散的命運。⁷²就在1899年3月22日臺灣事業公債法發布之際，同月25日，澁澤榮一向臺灣總督府提出申請，要求其向臺灣鐵道會社購買該公司已訂購的機關車、客貨車廂及附屬設備，另外臺灣鐵道會社籌組過程所支出的行政費、人事費及線路測量費，也要求臺灣總督府補償，並獲得官方同意。⁷³

其實，從1897年以來，外資輸入說就已開始流行。不過，明治政府在1872年以外債方式鋪設新橋至橫濱、大阪至神戶兩條鐵道後，即拒絕外資持有本國鐵道股票，尤其陸軍省總是認為外資經營本國鐵道業是相當危險。同時，這些外資始終對當時的日本企業抱有不信任感，因此皆以日本政府必須擔保為前提條件，所以只要日本政府不允諾，向外資借款一事可以說毫無機會。就在臺灣鐵道會社商借外資的當下，京都、阪鶴、房總、甲武、豐川、尾西、豆相等其他民營鐵道業，也在不景氣的衝擊下打算引進外資，而且至少都2,000萬以上，不過沒有一間企業達到目的。⁷⁴

二、臺灣鐵道國有化風潮

鑒於臺灣民營鐵道運作並不順利，所以從1897年年初開始，就有輿論認為，相較於給臺灣鐵道會社如此多的保護，由政府自己來建設恐怕比較有利的論調。⁷⁵同年三月份，屬於眾議院的鐵道同志會成員，在同月20日的議會中，即表示對於政府提出的臺灣私設鐵道補助法案尚有許多質疑，於是選派重野謙次郎等七名委員急速調查。⁷⁶鐵道同志會的

71 〈臺灣鐵道外資借入の契約條件〉，《臺灣日日新報》，1898年6月26日，44號，1版。

72 〈外資と債金〉，《讀賣新聞》，1898年8月5日，7564號，2版。

73 臺灣總督府鐵道部編、江慶林譯，《臺灣鐵道史（上）》中譯本，頁253。

74 〈臺灣鐵道と外資移入〉，《臺灣日日新報》，1898年5月24日，16號，2版。

75 〈台湾鉄道の建設は官営で〉，《讀賣新聞》，1897年3月9日，7051號，二版。

76 〈鉄道同志会が台湾私設鉄道補助法案に関し調査〉，《讀賣新聞》，1897年3月21日，7063號，二版。

調查結果很快出爐，他們在同月23日召開的評議會中向其他委員報告，一致決議臺灣鐵道應該採行官營方案。⁷⁷

鐵道同志會為一超黨派組織，其組成的原因係因井上勝提出「鐵道敷設法」後，由長野縣伊那地方選出的伊藤大八，因聽聞在第三議會中反對敷設法的議員擬趁機提出異議，阻礙鐵道敷設的進行，所以他們在眾議院內成立這個組織，高唱統合院內外有志之士，擁護鐵道建設的進行。⁷⁸如前所述，井上勝的「鐵道敷設法」乃為實踐其多年鐵道國有的理想而提出，因此鐵道同志會如此擁護該法，自可視為同樣帶有鐵道國有色彩的組織，所以他們主張臺灣鐵道官設，可說是跟1890年代以來的鐵道國有風潮暗合。

反對臺灣鐵道民營化的第一波高潮，應該是在1897年7月30日的臺灣鐵道會社創立總會上，臺灣總督府副官山本正勝大尉應邀演講時，痛斥臺灣鐵道現況就如廢疾的患者，臺灣鐵道的籌組者亦是此肺病患者的份子。要治療這個疾病，就應該自行解散，並在本年議會提出臺灣鐵道公債法案，經由議會協贊，借國家之力來敷設臺灣鐵道。⁷⁹

山本的發言一出，立即獲得當時輿論媒體的呼應，有人建議當時總督乃木希典，如果臺灣鐵道會社遲遲未能動工，就應該要官設。⁸⁰《讀賣新聞》的社論進一步提到：臺灣鐵道本來應該是官設事業，因財政不許可而採用民營方案，而且這段期間政府已給予的種種保護與特權，同時臺灣鐵道也歷經減資與換社長風波，仍舊無以為繼，如果民營並無法達成速成之旨，那麼應儘速官設。但是在財政膨脹的當下，若斷然進行官設，恐怕政府不堪承受。但政府實在不能以此為藉口。本來政府的預算與執行就是兩回事，如果真的有困難還可以募集事業公債。雖然有人會認為這樣會更增添政府的財政困難，可是即使民營，相對於1,500萬圓的資本額，政府每年也必須支出6%的補助金，也就是90萬圓。另

77 〈鐵道同志会と台湾鐵道問〉，《讀賣新聞》，1897年3月24日，7066，二版。

78 松下孝昭，《近代日本の鐵道政策》，頁73 - 74

79 〈台湾鐵道、もはや放置できぬ 山本總督府副官が創立委員の猛省促す〉，《讀賣新聞》，1897年8月3日，7198號，2版。

80 〈台湾鐵道の官設移行 民設発起人の躊躇逡巡見て乃木總督が決断〉，《讀賣新聞》，1897年8月3日，7198號，2版。

外，也許有人認為，在當時經濟如此不景氣的情況下，不易募集公債，但是這個公債不一定要在國內募集，可跟其他事業同時發行，賣給國外，以利用外資。總之，可於第十一議會就提出臺灣鐵道敷設的事業公債。⁸¹更有人主張，既然臺灣鐵道會社還沒有繳納資本金，不如廢除私設鐵道保護斷然實行官設，並歸遞信省經營，如此一來，該鐵道經營上若生損失，亦可以日本本國鐵道的利潤填補，不需要再支付民營鐵道的利息補助。⁸²

至於向來支持鐵道國有最力的陸軍部，更立刻發言支持山本尉官的看法。他們認為由民間力量來經營臺灣鐵道就是第一大失策，而且日清戰後以來，既然在陸軍成立了鐵道隊，就應該由該鐵道隊來完成工事。尤其，由軍人來鋪設鐵道，尚不需支付額外的薪水，這不僅是一大利多，而且也可增進鐵道隊的經驗。期望今日之方針能斷然一變而絕對要作為國家事務。⁸³

就在臺灣鐵道會社興工之日遙遙無期的情況下，從1898年年初開始，輿論界主張臺灣鐵道應該官營的想法更為強烈，有日本商人團體開始募集資金，希望作為推動臺灣鐵道官設的運動費。⁸⁴輿論媒體也持續發表社論建議臺灣鐵道會社能自行解散，改由官營。⁸⁵眾議員野間五造在第十三回眾議院帝國議會質詢臺灣施政方針時指出，當初臺灣總督府說因為縱貫鐵道為急要事務，因政府財政困難故由民間辦理，才能盡速完成，如今臺灣鐵道會社遲遲無法動工，此一理由已消失，應該立刻官營。⁸⁶值得注意的是，前面說過，第十三回眾議院帝國會議正在審查鐵道國有法案，雖然說臺灣鐵道跟該案完全無關，不過野間是否因此而關注到臺灣鐵道問題並作出如上發言呢？頗令人好奇。

81 〈〔社説〕台湾鐵道を官設せよ〉，《讀賣新聞》，1897年8月3日，7198號，2版。

82 〈台湾鐵道の将来〉，《讀賣新聞》，1897年8月16日，7211號，2版。

83 〈台湾鐵道に対する陸軍部内の意見〉，《讀賣新聞》，1897年8月10日，7205號，2版。

84 〈台湾鐵道官設の動き〉，《讀賣新聞》，1898年1月1日，7343，2版。

85 〈〔社説〕台湾鐵道会社に解散を望む〉，《讀賣新聞》，1898年2月11日，7389，2版。

86 眾議院，《眾議院委員會會議錄 附・兩院協議會會議錄 第13回》（東京：眾議院事務局，1899年1月18日），頁196。

有趣的是，連臺灣鐵道會社投資者本身，也有人開始主張鐵道國有；大倉喜八郎於1898年年初，在「臺灣協會」的機關刊物上，公開反對臺灣鐵道會社繼續存在。⁸⁷何以如此呢？筆者認為，這正好顯露出日本民營鐵道業者面對不景氣時，經常會將國有化作為自保手段而期待臺灣總督府來收購他們的企業。同屬該會的記者三枝光太郎⁸⁸，不僅同樣大聲疾呼臺灣鐵道會社應主動放棄民營，改由官方接手，他還如此描述創立委員們在這個時間點的心態，他提到：在創立委員與股東間，其實絕大多數都認為應該要趁早解散，只有兩三位仍舊堅持，但只有這麼少人真心認為要繼續經營下去，能夠支撐住這將頃的大廈嗎？而且聽說僅剩那兩三位堅持者，也不是不知道臺灣鐵道會社最終會結束，之所以不敢斷然解散，乃是擔心募集股東時所收到38萬5,000餘圓證據保管金與1萬5,000餘圓創業總費必須償還。⁸⁹

討論至此，我們可以更清楚發現，臺灣民營鐵道業的步調幾乎跟隨日本本國情況而發展，並且在有關臺灣鐵道國有化的主張裡面，尚可窺見若干論者乃將臺灣鐵道置於日本本國鐵道管理的脈絡之下，未將其視為殖民地鐵道；諸如剛剛提過的，有人認為臺灣鐵道應在收歸官營後，可以直接歸遞信省管轄即是例；又，1899年1月13日《橫濱貿易新聞》的社論評論到：世間一直有鐵道國有論者，他們向來認為正在被民間經營的鐵道應歸於國有，何以對於還未完成鋪設的臺灣與函樽不說一句話

87 大倉喜八郎，〈臺灣の前途に就きて〉，《臺灣協會會報》1：1（1898年），頁46－47。

88 三枝光太郎，東京人士，1860年8月25日生，日清甲午戰爭時任名古屋新聞社社員，前往中國報導戰況；八國聯軍攻打北京時，擔任日本通信社員，隨軍赴戰地觀察，1902年1月起，改任中外商業新報記者，擁有豐富海外經驗，同時是臺灣協會的評議員。〈從軍願の件〉，《陸滿普大日記》，防衛省防衛研究所藏，亞細亞資料中心下載，1905年7月。

89 三枝光太郎，〈臺灣鐵道創立委員諸君に呈し同私設事業解散の勧むる書〉，《臺灣協會會報》1：4（1899年），頁347－350。

呢？⁹⁰至於市島謙吉⁹¹這位政治家與文化事業家在擔任《讀賣新聞》主筆期間，圍繞鐵道廣軌化問題曾在1896年3月份至4月份間發表社論。針對當時有工程專家在1896年主張將日本鐵道廣軌化，然後將代換下來的鐵軌與相關設備拿到臺灣與北海道使用一事。⁹²市島對此表達反對意見，並作出如下論述，他認為：四國、臺灣都要採行廣軌制，因為像四國距離日本本島與九州很近，將來若爆發戰爭才方便東西連絡；臺灣雖東部地區仍居住大量蠻荒未開的「蕃族」，西部則正處於兵馬倥傯之際，但說到土地肥沃的話，臺灣本來為天府之樂土，說到人民的話既已人口眾多，如果得到足以施政的便利交通，應該會跟日本本國發展到同一境界，因此相信在這個地方敷設鐵道斷然不可不採用廣軌制。反觀北海道，雖比臺灣更早納入版圖，沐浴於王化，土地也相當廣大，奈何拓殖至今已30餘年，仍無甚績效，能在今後幾年就達成屋瓦相接、雞犬聲和的地步嗎，實屬一大疑問。所以對於北海道應該採取怎麼樣的鐵道敷設策略還不容易下斷言，而且目前為止拓殖方針也未定，只能暫時採用狹軌。⁹³

透過市島的發言可以很清楚看出，他意識到臺灣鐵道為殖民地鐵道，但卻主張優先於北海道而跟日本本國同步廣軌化。更重要的是，前文已指出，廣軌化乃是鐵道國有脈絡下的產物，那麼市島的言論或許正透露出臺灣鐵道應該跟日本鐵道同步國有化的意涵。

90 該篇社論轉載於《臺灣協會會報》第四號。〈雜報〉，《臺灣協會會報》1：4（1899年），頁76。

91 市島謙吉（春城），為市島春城（1860 - 1944年），明治至昭和前期的政治家、文化事業家。新潟縣人。本名謙吉，幼名雄之助。就讀東京大學時，曾退學加入大隈重信（1838 - 1922年）創立的立憲改進黨。之後，擔任《讀賣新聞》等主筆職務，也曾當選三次眾議院議員。從政壇引退後，先後出任早稻田大學的理事、監事、圖書館長，跟早大和大隈重信、高田早苗（1860 - 1938年）關係密切，並為國書刊行會的設立等文化事業奉獻心力。此外，市島還是知名的隨筆作家，留下大量的隨筆作品，東京のクレス出版社曾於1996年出版《市島春城隨筆集》共十一卷。

92 〈全国既設鉄道の広軌化 京浜間は複線同時に現在狭軌の車両は台湾、北海道に〉，《讀賣新聞》，1896年2月8日，6657號，2版。

93 〈再び広軌鉄道を論ず（7）九州四国台湾北海道の軌道制（連載）〉，《讀賣新聞》，1896年4月1日，6710號，1版。

伍、後藤新平「鐵道國有」理想的實踐

如所周知，臺灣鐵道國有化是在後藤新平任內完成，過去我們將此事視為其生物政治學的一部份。⁹⁴不過，若對後藤鐵道國有思想進一步考察，我們將會理解到，他之所以積極推動縱貫鐵道官設，也可視為近代日本鐵道國有論在殖民地的實踐，並未完全是為了殖民地統治而因地制宜的「殖民裝置」。

早在1898年1月25日，當後藤新平還在衛生局長任內，就已展現出臺灣鐵道應該國有的想法，他在呈給井上馨財政大臣的〈臺灣統治救急案〉中提到：「然而，臺灣的財政大概沒有比依賴公債更好的方式，也就是以1億至1億5,000萬圓，由日本政府保證一定利息，來募集外債，一開始先進行鐵道、築港、水道、兵舍、砲台的建設，繼而開拓中國沿岸的航路，以圖進出口之便利，並獲得低廉的必要商品……」至於公債償還的方式，後藤認為：「隨著臺灣文化漸進發展而使交通事業發達，在以郵便、電信、鐵道等收入為首，其他海關收入也會次第增加，（利用這些收入）來償還外債利息，而且設計本金償還的方式，相信不會是難事。」⁹⁵

這些想法，在後藤擔任民政長官後乃以「臺灣事業公債案」來實踐。而且，在1898年10月，當臺灣鐵道會社仍舊在為了引進外資而做最後努力時，後藤即前往東京積極遊說，希望讓「臺灣事業公債案」通過；可見，後藤根本否定了臺灣鐵道民營化的可能性。雖然，後藤在「臺灣事業公債案」裡面，還包括了築港、土地調查事業、給水事業、監獄改建、官廳建設等其他事業，⁹⁶但是鐵道敷設費即高達3,000萬圓，

94 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. 438, 442.

95 鶴見祐輔著、一海知義校訂，《〈決定版〉正伝・後藤新平（三）》（東京：藤原書店，2004年），頁210。

96 鶴見祐輔著、一海知義校訂，《〈決定版〉正伝・後藤新平（三）》，頁211。

顯而易見，鐵道乃被後藤視為最主要的事業。⁹⁷

後來，臺灣事業公債以3,500萬圓通過，其中鐵道敷設費用即佔了2,880萬，其餘築港費為200萬、土地整理費為300萬、監獄新建費為80萬、官廳建設費為40萬，臺灣事業公債已近似於「臺灣鐵道公債」。⁹⁸ 儘管，之所以產生這樣的結果乃是議會刪除的結果，可是鐵道費用幾乎全數通過，亦非理所當然；當時作為縱貫鐵道工事另一主要技師的新元鹿之助，就回憶到：當初因為臺灣鐵道會社的資本額不過1,500萬圓，甚至減少為1,000萬圓，因此後藤向第十三議會提出超過臺灣鐵道會社資本額兩倍乃至三倍的金額時，乃引起內閣與議會的驚訝，所以後藤費了好大的工夫才使鐵道費用不至於被刪減太多。⁹⁹

前面已經提過，雖然軍部為近代日本鐵道國有論的支持者，可是自樺山資紀以來的臺灣武官總督，並未真正遂行這樣的想法，包括像當山本正勝提出如前節所述的發言時，乃木希典除以口頭方式外，更發表書面聲明山本副官的發言非其本意，來避免社會輿論以為臺灣總督府將改行官營。¹⁰⁰ 至於後來跟後藤新平構築「兒玉－後藤」體制的兒玉源太郎，在1898年2月出任臺灣總督後，繼續宣示臺灣鐵道民營方案不變。他提到：以民間企業方式來完成鐵道事業並非沒有希望，所以應該暫時擱置理論性爭議。¹⁰¹

筆者認為，除了兒玉之外，其他三任武官總督之所以不敢斷然將縱貫鐵道收歸官營，應該還是考量到領有臺灣之初，為平定各地的抗日武力，臺灣總督府已經沒有力量去進行如此大規模的事業；亦即，基於殖民地現地統治考量，促使他們始終維持民營方案。至於兒玉恐怕到1901年為止，都未必展現出對鐵道國有已有充分理解。松下孝昭就發現，當1901年6月曾經擔任過第二任臺灣總督的桂太郎組閣時，面對

97 其餘築港費為1,000萬圓、土地整理費為1,500萬圓、官廳建設費為400萬圓、臺北水道工程費為100萬圓。參見：〈臺灣事業公債案の現狀（其一）〉，《臺灣日日新報》，1898年10月25日，144號，2版。

98 鶴見祐輔著、一海知義校訂，《〈決定版〉正伝・後藤新平（三）》，頁228 - 229。

99 鶴見祐輔著、一海知義校訂，《〈決定版〉正伝・後藤新平（三）》，頁284。

100 〈山本副官の演説は余の意思に非ず 乃木総督が台湾鉄道発起人に書面で弁明〉，《讀賣新聞》，1897年8月12日，7207號，2版。

101 〈兒玉台湾総督の訓示〉，《讀賣新聞》，1898年6月18日，7516號，2版。

1890年以來的國有化風潮，由阪谷芳郎大藏次官，在1902年3月發表名為「日本鐵道合同株式會社法案要領」的演說於經濟協會，主張以資本額五億圓籌組半官半民的鐵道企業。後來，在第十八議會上，遞信省提出官設鐵道特別會計法案後，曾禰大藏省大臣即根據阪谷演說的內容，提出創設官民合同株式會社的想法，打算將現有官私鐵道均統歸於這間官民合同的鐵道企業。曾禰認為，如此一來，不僅鐵道財政可以獨立，全日本鐵道也將歸於統一，更重要的是將可大大節省政府的財政支出。¹⁰²

大藏省議案一出，立刻在內閣引起爭論，並獲得通過。雖然，向來主張鐵道國有、時任遞信省總務長官，並在後來擔任首位臺灣文官總督的田健次郎立刻提出反對。但是，兒玉卻在鐵道合同最終獲得閣議支持時，說出了「閣議既已決定的今日，民營統一方案也是不得已」的話。¹⁰³

相較於此，同樣針對這次鐵道合同案，後藤也明確表達出反對之意，他認為：現在正在營業與施工的各鐵道企業，都有各自的利益，要找一位調和彼此間利害關係的人應該是沒有，政府也沒有足夠的權力來完成這件事。所謂資本額五億圓的估算標準絲毫不得要領，而且因為缺乏足以使如此大企業經營有所成效的人物，在資金的調度上就更加困難。假如這些工作都可以完成，從經濟學的角度來看，立刻成為一種民營企業的壟斷，專橫而致使貨物運輸發生不便。尤其，從軍事需求的角度來看，與其讓單一民營企業壟斷，國有化才比較恰當。¹⁰⁴

稍後，後藤還以臺灣民政長官身份，向桂太郎提出了兩次建議書。在第二次名為「戰時財政策」的建議書中，後藤更為具體地呈現其有關

102 松下孝昭，《近代日本の鐵道政策》，頁199 - 204。

103 松下孝昭，《近代日本の鐵道政策》，頁199 - 204。

104 鶴見祐輔認為後藤第一次提出鐵道國有的主張是1902年桂太郎內閣時期，顯然他忽略了後藤針對鐵道合同問題，就已表露出其個人的鐵道認識論。鶴見祐輔著、一海知義校訂，《〈決定版〉正伝・後藤新平（五）》，頁172；〈鐵道合同問題〉，《讀賣新聞》，1902年3月19日，8885號，二版。

鐵道國有論的想法。¹⁰⁵所謂「戰時財政策」提出於1904年12月17日，當時正值日俄戰爭進行之際，且因日軍皆連擊敗俄軍而舉國沉醉在「勝戰」的氛圍之中。因此，後藤首先提醒全日本，不可據此以為俄國必然戰敗，他擔心日本的弱點如果被發現，那將甚為令人擔憂。接著他話鋒一轉提到，為了繼續打這場戰爭，日俄兩國可說同感困難，可是日本在軍事力的供給上已有見底之感，俄國雖然也覺得很窘迫了，但還沒到達極限，現戰鬥力仍持續增強中。根據這樣的認識，後藤認為立刻召開臨時議會，來商討這場戰爭持續下去時，日本應該要有何相應之財政計畫，後藤稱之為「帝國的一大長策」。¹⁰⁶

「帝國的一大長策」的內容為何呢？後藤的想法即是「鐵道國有」與「砂糖專賣」。就鐵道國有而言，他認為現今日本鐵道的收益除官線以外有1,500萬以上，若以每年5%的利息來看，大約可負擔3億圓的外債，如果跟既有官線合併來看，將可得到更多收入。因此，斷行鐵道國有而獲得其他一、二大收入，並以此為擔保的話，就可以募得巨額外債。¹⁰⁷接著，後藤提到：有關鐵道國有向來有很多討論，要之，反對論者妄執舊時英美自由競爭主義的偏見，而不察國土大小而統一或競爭的利害並非單一，像日本這樣的土地、資本、人民、經濟以及交通機關政策來看，鐵道國有不外乎是早晚必將實行，這點是很明白的，然而利用外患壓迫來實施正提供了最好的時機。¹⁰⁸

上述的建議案似乎受到了桂太郎的注意，並促成後藤於第二次桂太郎組閣時，入閣之動機。在後藤於1908年所寫的〈入閣記〉中就特別提到，他在前次桂太郎內閣時，提出財政政策上鐵道國有斷行之說，所以桂太郎就慫恿他入閣。後藤接著提到，鐵道國有在西園寺內閣期間斷行之後，未蒙其利先享其害，所以第二次桂內閣自應負整理之責，而他

105 在鶴見祐輔所編輯的傳記資料中並未言明第二次向桂太郎建言書的標題，不過在後藤新平文書資料庫不僅保留了該建言書的全文，而且不僅可看到以「戰時財政策」作為標題的封面，內文開頭尚有「戰時財政策 後藤新平立案 明治三十七年十二月十日」等字樣。

106 鶴見祐輔著、一海知義校訂，《〈決定版〉正伝・後藤新平（三）》，頁764、766、770-771。

107 鶴見祐輔著、一海知義校訂，《〈決定版〉正伝・後藤新平（三）》，頁773。

108 鶴見祐輔著、一海知義校訂，《〈決定版〉正伝・後藤新平（三）》，頁774。

也很難推辭桂太郎請求他入閣的請托。¹⁰⁹

這邊所謂「鐵道國有在西園寺內閣期間斷行之後，未蒙其利先享其害」，正是指1906年，西園寺公望在第二十二議會期間，乘著即將閉會之際，提出鐵道國有案，實現了17間民營鐵道企業的收購。¹¹⁰不過，鐵道國有實現後，鐵道機關官僚化、鐵道事業成為政爭的犧牲品、既有民營鐵道當全部統一到國家之下時如何整併，以及鐵道改良等問題立刻浮現。¹¹¹因此，後藤在離開滿鐵總裁後，就出任鐵道院總裁，大力改革日本國有鐵道的組織架構、管理、營業、線路、車輛，並在1910年，企圖進一步實現他鐵道國有之後的另一理想，即日本鐵道廣軌化。（從前文可知，廣軌化乃是鐵道國有脈絡下的產物）¹¹²雖然，廣軌化並未成功，但我們已可清楚看到後藤除了作為殖民官僚，跟鐵道國有關係之深。

後藤新平的女婿鶴見祐輔，在為其岳父所編輯的傳記資料裡面，針對後藤與日本鐵道發展的關係時，一開頭就提到：「對日本社會而言，伯（指後藤新平）遺留的一大足跡之一是國有鐵道的經營。」鶴見祐輔且稱，後藤不僅在朝在野，他所關心的對象始終不離鐵道。¹¹³

至於後藤新平鐵道國有的思想究竟何時確立，在鶴見祐輔所編的傳記資料中並未說明；但從上述可知，在1900年代初期，也就是日本第二次出現鐵道國有風潮期間，他就已存在這樣的想法，因此應該在1890年以前就已開始蘊釀，並可能形成於德國留學時期。

如上所述，日本鐵道國有論者均以「俾斯麥國有」為理想，後藤在1883年進入內務省衛生局任職並完成《國家衛生原理》此重要著作後，即在1890年4月5日自費赴德國留學。¹¹⁴他這次赴德國主要當然是習醫，並同時考察德國國情。期間，他似乎有跟俾斯麥碰面，並贈送俾斯麥《衛生制度論》，但此事連鶴見祐輔也無法確定。不過，後藤新平

109 〈入閣記〉全文可見於後藤新平文書資料庫。鶴見祐輔著、一海知義校訂，《〈決定版〉正伝・後藤新平（五）》，頁172。

110 中西健一，《日本私有鐵道史研究—都市交通の發展とその構造》，頁111

111 鶴見祐輔著、一海知義校訂，《〈決定版〉正伝・後藤新平（五）》，頁172 - 173。

112 鶴見祐輔著、一海知義校訂，《〈決定版〉正伝・後藤新平（五）》，頁184 - 186。

113 鶴見祐輔著、一海知義校訂，《〈決定版〉正伝・後藤新平（五）》，頁171。

114 鶴見祐輔著、一海知義校訂，《〈決定版〉正伝・後藤新平（一）》，頁554。

自赴德以來即對俾斯麥充滿敬意，並努力了解其他思想與治國方針，這點殆無疑義。因此，很有可能後藤新平是在這段時間注意到俾斯麥的鐵道國有思想，或者說對此一思想有更深入的認識。¹¹⁵

透過上述，我們或可認識到，後藤新平積極推動臺灣縱貫鐵道官設，不僅如過去所認識般單純基於殖民統治順利與否為考量，背後或許有其醞釀多年的鐵道國有理想在支持，這個鐵道國有理想尚可置於明治維新以來鐵道國有風潮的脈絡中加以審視。當然，相較於其他鐵道國有論者，後藤確實提出了相對可行的方式；即先舉債、再透過營運收入償還的方式，來解決總督府財政力量不足的困境，這則展現他作為政治科學家跟具有企業家精神的殖民地官僚的一面。¹¹⁶

陸、結論

長期以來，在思考日本殖民統治臺灣的本質時，我們都會注意到日本作為後進資本主義國，乃是在未充分準備的情形下領有殖民地。那麼在既無殖民經驗且本國資本主義尚未完成的前提下，殖民政府如何去制定殖民政策，並實施各項措施，以遂行殖民統治，乃成為學者們進行日治初期臺灣史研究的基本出發點。然而，明治維新以來，日本本國在若干領域已有所發展，這些領域所累積的經驗與資本，在其領有殖民地後，具有什麼影響性？扮演什麼角色？為了解答這個問題，本文選擇以在明治維新已蓬勃發展的鐵道交通為對象，試圖探討日本民營鐵道發展經驗跟日治初期臺灣鐵道鋪設之間的關係。

透過本文的討論可知，日本作為後進資本主義國，民營鐵道業在產業革命的過程扮演重要角色。在國家力量不足的前提，民營鐵道業不僅先行於市場經濟而成立，而且肩負起引領資本主義發展的責任。日本領

115 鶴見祐輔著、一海知義校訂，《〈決定版〉正伝・後藤新平（一）》，頁601 - 602。

116 美國知名相對主義歷史學者比爾德（Charles A. Beard）認為後藤是世界上一位傑出的政治科學家。張漢裕與馬若孟，則在1965年指出，後藤與兒玉是「很有企業家精神的殖民統治官僚」。參見：Chang Han-Yu, Ramon H. Myers, "Japanese Colonial Development Policy in Taiwan, 1895-1906: A Case of Bureaucratic Entrepreneurship", pp. 433-449. 北岡伸一著、魏建雄譯，《後藤新平傳》（臺北：臺灣商務印書館，2005年）。

有臺灣後，殖民政府雖然一開始希望由官方力量完成被視為殖民統治首要事業的縱貫鐵道，但是在官方財政力量不足的前提下，乃仿造日本鐵道會社以來的模式，由政商與華族資本為中心，成立臺灣鐵道會社，再由官方給予強力監督與保護。不過，從資本來源可知，臺灣鐵道會社的股東主要來自金融業與鐵道業，前者說明了臺灣鐵道會社延續了明治維新以來，以金融資本為頂點進行鐵道投資的特徵；後者則顯示日本本國已然發展的民營鐵道業，擁有投資殖民地的能力。

近代日本雖然由民間力量發展鐵道交通，但作為天皇制絕對主義的國家，從一開始就將鐵道國有視為最終目標，民營方案不過被視為暫時性措施。這樣的想法，即便面對殖民地鐵道時同樣存在；我們會看到，在臺灣總督府給臺灣鐵道會社的命令書中，乃存在諸如50年後政府可收歸國有的規定。同時，自領有臺灣以來，官民輿論間主張臺灣鐵道應該官設的想法始終不間斷，而且這些官設論中都包涵了臺灣鐵道設備、軌距、管理上都應該跟日本同步的論述，並跟1890年代興起的鐵道國有風潮暗合。

隨著臺灣鐵道會社始終無法動工，臺灣鐵道應該官設的想法更加強烈，可是直到兒玉源太郎為止的歷任臺灣總督，都基於財政、技術人員不足與日臺親善而維持民營方案，即便後來這些理由已逐漸消失，也未見其試圖調整政策。然而，就在臺灣鐵道會社仍舊試圖引進外資做最後努力時，當時還是衛生局長的後藤新平就提出臺灣鐵道應該官設，並在其擔任民政長官後，以臺灣事業公債法來實現這個想法。

過去，我們論及後藤新平時，多只注意到他作為衛生官僚與殖民官僚的一面，忽略了他同時跟近代日本鐵道發展關係也很密切。尤其針對後藤斷行執行臺灣縱貫鐵道官設一事，都是從殖民地經營的角度出發來加以理解。當我們進一步考察後藤新平的鐵道觀後，即會發現這件事不僅是後藤基於殖民統治需要所作出的果斷性決策，背後更有其醞釀多年的鐵道國有思想作為支持，這個鐵道國有理想尚可置於明治維新以來鐵道國有風潮的脈絡中加以審視。

總而言之，日本領有殖民地後，殖民母國所累積的民營鐵道發展經驗、管理模式以及資本能量，乃在殖民地鐵道鋪設過程有所運用。

附錄一：日治初期投資臺灣鐵道業之日人企業家經歷一欄表

姓名	地區	所屬企業	身份背景	鐵道相關經驗	領導企業	其他關係企業
小野金六	東京	臺灣工業會 臺灣鐵道 (安場)	生於1892年，卒於1923年，父小野傳吉，為家中次男，山梨縣北巨摩郡河原地區人士。平民出身，一開始經營食鹽、蠶絲失敗，1876年始在生絲市場獲利，並利用西南戰爭米穀交易而獲巨利，後跟第三國立銀行市川三好共謀，在深川經營倉庫業；未幾，成為第十銀行與第九十五銀行的經理，並很快升任總裁，再跟原亮三郎創立「東京割引銀行」（東京票據銀行）。另於1885年參與甲信鐵道的創立，並擔任東京商業會議所特別會員。值得一題的是，小野很早就投入於水力開發事業，為甲州地區重要企業家。	甲信鐵道株式會社創立委員、兩毛鐵道株式會社董事、京釜鐵道株式會社監察人	東洋機械製造株式會社社長、株式會社東京割引銀行總裁、日本煉炭株式會社社長	富士製紙株式會社董事、東洋石油株式會社董事
森岡昌純	東京	臺灣工業會	鹿兒島出身，在寺田屋騷動事件反對攘夷派而聞名，1871年擔任長崎縣參事，隔年轉任兵庫縣參事，1878年任兵庫縣縣令，1885年轉任農商務省少輔。期間，政府將原共同運輸會社與郵便汽船三菱會社合併，在1885年9月改組為日本郵船會社，森岡即出任首任社長。在社長任內，森岡採取較為集權式領導，盡力於促進企業內部融合、經營組織整頓與財務體質改善。另外，1890年選出任貴族院議員。		日本郵船株式會社社長	
田中平八	東京	臺灣工業會		北海道炭鑛鐵道株式會社董事	株式會社第一百十二銀行以及株式會社帝國貯蓄銀行的總裁	

橫山孫一郎	東京	臺灣工業會 臺灣鐵道 (渡邊)	群馬縣鹽谷室之家，幼年繼承母家而改姓橫山，精通英文，曾任英國公使館翻譯，跟矢野次郎共同設立翻譯局。為便於跟外國的交易，1872年到外國遊歷，並認識大倉喜八郎，共同感覺到當時日本商業發展的幼稚，而在隔年籌組商社，此商社即後來的大倉組。商社組成後，橫山為首位前往英國經營日本雜貨買賣的日本企業家。曾任東京商工相談會常議員、東京商業會議所所員。	豐川鐵道株式會社社長		帝國飯店株式會社董事
真中忠直	東京	臺灣工業會 臺灣鐵道 (渡邊)臺灣鐵道(安場)		常總鐵道株式會社董事、大阪汽車製造株式會社董事		東洋石油株式會社董事、岩城炭礦株式會社董事
渡邊甚吉	東京	臺灣鐵道 (渡邊)	1856年出生於岐阜市松屋町，曾任市會議員與市會議長、商業會議所會長、所得稅調查委員與審查委員，亦任土木會委員貨幣制度調查會委員，並擔任眾議院議員與貴族院議員。	北海道炭鐵鐵道株式會社董事	株式會社第十六銀行及株式會社岐阜貯蓄銀行總裁	
今村清之助	東京	臺灣鐵道 (安場)	1898年多額納稅者，納稅額1504圓；商業會議所常議委員。	北越鐵道株式會社董事，東武鐵道株式會社董事	株式會社今村銀行總裁	
原六郎	東京	臺灣鐵道 (安場)	群馬縣平民近藤六右衛門的六男，1844年生，後成為原文右衛門的養子，兵庫縣大地主。1880年跟池田輝、知島津忠亮等共同設立株式會社東京貯蓄銀行，1894年跟大江卓、米倉一平等共同創立帝國商業銀行，投資包括朝鮮京仁鐵道會社等企業，並為東京商工相談會常議員。	山陽鐵道株式會社董事、北越鐵道株式會社董事、總武鐵道株式會社董事、九州鐵道株式會社董事、京仁鐵道會社	株式會社東京貯蓄銀行與帝國商業銀行創辦人	帝國飯店株式會社董事、橫濱船渠株式會社董事、東洋汽船株式會社董事
堀田正養	東京	臺灣鐵道 (安場)	1848年2月28日生，父伊豫守岩城隆喜，家中八男。幕府時代本家即為貴族，擔任過不少地區的城主等，領有俸祿十餘萬擔，1869年任宮川藩知事，後歷任東京	鐵道國有會調查會	日本興業銀行設立委員	

			市多區區長、東京府會副議長、東京十五區會議長，並當選為貴族院議員，受封子爵。			
岡部長職	東京	臺灣鐵道 (安場)	1854年11月16日生，華族，1868年擔任岸和田蕃知事，1875年至英國留學，1882年再至美國留學，1886年任駐英公使館參事，隔年升外務次官，1890年獲選為貴族院議員，1891年任駐英公使，1898年任東京府知事，子爵。			
大倉喜八郎	東京	臺灣鐵道 (安場)	1840年生，大倉七的次子，青年時期即至江戶商店學習商業經營，後自營雜貨商，趁幕末動亂時期從事軍火貿易而發蹟。1872年至海外視察，回國即根據海外視察之心得成立了「大倉組」的前身，從事日本與外國的貿易，在英國倫敦設分店，並在牡丹社事件時，助日本政府從事軍事輸送工作。1887年，始投入土木建築業，並曾任東京府會議員、設立商業學校。如所周知，大倉組而跟臺灣關係密切，大倉喜八郎很早就來臺協助總督府興建各項事業，包括縱貫鐵道、桃園大圳、日月潭水利發電所等重大工程均由其負責。1898年多額納稅者，納稅額3,576圓。	成田鐵道株式會社監察人、北越鐵道株式會社監察人、京釜鐵道株式會社董事	合名會社大倉組總裁	帝國飯店株式會社股東、日本製靴株式會社監察人、札幌麥酒株式會社董事、函館船渠株式會社董事、十勝開墾合資會社代表社員、郡山絹絲紡績株式會社董事、東京電燈株式會社董事、東京水力電氣株式會社董事、
渡邊治右衛門	東京	臺灣鐵道 (安場)	1847年11月27日生，1868年即任東京商社總裁，1877年任東京商法會議所(商工會議所之前身)議員、東京商工會創立委員長、東京府會議員、東京區會議員，1890年任貴族院議員，1898年多額納稅者，納稅額1489圓。	常總鐵道株式會社董事	株式會社第二十七銀行總裁	磐城炭礦株式會社董事、東京灣汽船株式會社評議員、長門無煙炭礦株式會社董事、深川電燈株式會社評議員、東京株式取引所顧問
川崎八右衛門	東京	臺灣鐵道 (安場)	天保五年12月13日生，1880年創立合資會社川崎銀行並擔任監督。	常總鐵道株式會社董事、日本運輸株式會	合資會社川崎銀行創立者兼	東京製絨株式會社顧問

				社協議員	監督、株式會社川崎貯蓄銀行總長	
川村惇	東京	臺灣鐵道(安場)	帝國黨幹事、會社員			
安場保和	東京	臺灣鐵道(安場)	1835年5月14日出生，肥後細川藩出身。從幕府時代開始，家族即為藩內重臣，在明治維新過程有功，1869、1870、1871年先後擔任過膽澤縣、酒田縣與熊本藩的參事。1872年跟隨岩倉具視使節團赴歐美視察，回日本後即任福島縣令，並於1875年轉任愛知縣令。1880年至1885年間，轉任元老院議員，1886年轉任福岡縣令，1892年成為福岡知事，並在同年進入貴族院，擔任國民協會幹事長。1896年受封男爵，1897年擔任北海道廳長官與拓殖務大臣。值得一提的是，在其任官過程，對日本東北與北海道開發過程扮演要角，同時其跟後藤新平熟識甚久，並成為後藤的岳父。1899年5月23日過世，享年64歲。	金邊鐵道事務所		
松木直己	東京	臺灣鐵道(安場)				東京機械製造
菊池長四郎	東京	臺灣鐵道(安場)	生於1852年，1889年創立東海銀行，1898年獲選為貴族院議員，為多額納稅者，1898年納稅額1156圓。	常總鐵道、日本鐵道株式會社理事委員	株式會社東海銀行創立者兼監督、株式會社四十一銀行總裁、	下野製麻株式會社董事、富士製紙株式會社董事
澁澤榮一	東京	臺灣鐵道(安場)	1840年生於埼玉縣富裕農家，1867年時，跟隨德川昭武，以參加萬國博覽會使節團之身分，到巴黎學習歐洲資本主義經濟學。歸國後，為促使日本經濟繁榮及富裕之發達，設立了超過五百家的企業，在近代日本資本主義化過程中	岩越鐵道株式會社監察人、北越鐵道株式會社監察人、日本鐵道株式會社理事委員、京阪鐵道株式會社創立委員長、東京瓦斯鐵道株式	株式會社第一銀行總裁、株式會社東海貯蓄銀行社長、磐城炭礦株式會社社長、日本煉瓦製	郡山絹絲紡績株式會社顧問、京都織物株式會社董事、日本郵船株式會社董事、若松築港株式會社顧問、北海製鐵株式會社監察

			，特別是針對近代企業經營而言，扮演重要的角色。	會社創立委員長、陸羽電氣鐵道株式會社創立委員、京釜鐵道株式會社社長、北海道鐵道株式會社顧問、京仁鐵道合資會社社長	造株式會社社長、東京人造肥料株式會社社長、長門無煙炭礦株式會社社長、東京石川島造船所社長、帝國飯店株式會社社長、東京瓦斯會社社長、札幌麥酒株式會社社長、東京帽子株式會社社長、東京製鋼株式會社社長	人、十勝開墾合資會社代表社員、三重紡績株式會社顧問、日本精製糖株式會社董事、廣島水力電氣株式會社董事、函館船渠株式會社董事、東京水力電氣株式會社顧問、東洋汽船株式會社監察人、大阪紡績株式會社顧問、大阪瓦斯株式會社監察人、汽車製造合資會社監察人
岡橋治助	大阪	臺灣鐵道(安場)	生於1826年，幼年在地方商店見習，以木棉商而獨自立營，曾經是大阪地區首屈一指の木棉商，1878年設立第三十四銀行，擔任總裁，並參與了大阪地區鐵道會社、保險會社與倉庫會社的創立，1887年設立天滿紡績會社，自任社長。	參與了大阪鐵道株式會社、河陽鐵道株式會社的創設	岡橋銀行行主、中立貯蓄銀行總裁、三十四銀行第一代總裁、帝國物產株式會社社長、天滿紡績會社社長	油屋、木棉商，以及參與日本倉庫的創立
松本重太郎	大阪	臺灣鐵道(安場)	京都竹野郡松岡龜右衛門的次男，自幼即在吳服商工作，後自營。自營後先從事中國貨品的進口，1870年創立「丹重商行」。1874年日軍進攻牡丹社時，專門負責軍用毛巾的供應，1877年西南戰爭時，則專門供應軍用羅紗。1878年，以宮津藩、福知山藩士族為中心，創立了第百三十國立銀行，松本即為重要推手，故擔任該行董事兼總經理，並在1880年成	山陽鐵道株式會社社長、阪鶴鐵道監察人、南海鐵道株式會社社長	山陽鐵道株式會社社長、南海鐵道株式會社社長	大阪麥酒株式會社監察人

			為總裁。其後，第百三十國立銀行持續合併地區其他銀行，而逐漸成為地區最重要的銀行。即在銀行業經營有成之際，松本也涉足鐵道業，參與了阪堺鐵道、浪速鐵道、山陽鐵道、阪鶴鐵道、七尾鐵道、豐州鐵道、讚岐鐵道的設立。另外，松本對紡績業的發展也有所貢獻，大阪紡績、大阪織布、堂島紡績、日本紡績、毛斯倫紡績等企業皆可見其身影。同時，松本還參與了大阪麥酒、日本精糖、日本火災保險、日本教育生命保險的創立。			
本山彦一	大阪	臺灣鐵道(安場)				藤田組總經理
原善三郎	橫濱	臺灣鐵道(安場)	原善三郎，生於1827年5月23日出生，自幕末以來即投入生絲貿易，開設「龜屋」，為橫濱地區最重要的五位生絲貿易家，1869年，設立橫濱為替會社，成為明治政府的「為替方」，專門提供甫成立的新政府所需資金，成為橫濱地區最有力的財閥。1873年創立橫濱生絲改會社，並擔任社長；1874年創立第二國立銀行，並擔任總裁；1881年橫濱商法會議所(即商工會議所的前身)設立，出任第一任會長；1886年，橫濱巢絲賣買業組合成立，出任第一任總裁；1889年橫濱市市議會成立，擔任議長；1892年當選為眾議院議員，1895年以多額納稅入選貴族院		橫濱生絲改會社社長、株式會社第二國立銀行總裁、橫濱巢絲賣買業組合總裁	
渡邊福三郎	橫濱	臺灣鐵道(安場)	生於1855年1月18日，家中二男，父渡邊治右衛門，經營海產乾物，為神奈川縣多額納稅者，橫濱商業會議所常務委員。	日本鐵道株式會社理事委員、京濱電氣鐵道株式會社監察人、		橫濱電線製造株式會社董事、橫濱共同電燈株式會社董事、株式會社橫濱蠶絲外

						四品取引所理事、東京瓦斯株式會社董事、浦賀船渠株式會社董事、海產物乾物商
浜岡光哲	京都	臺灣鐵道(安場)	生於1853年5月29日，參了與了京都株式會社取引所、京都商工銀行、京都織物等的經營，擔任過京都商業會議所會長，1890年當選為眾議院議員。	京都鐵道株式會社董事		關西貿易
小室信夫	京都	臺灣鐵道(安場)	生於1839年11月5日，父為縮緬問屋分家小室佐喜藏，家中長男，1868年成為德島藩徵士，1869年成為岩鼻縣權知事，1872年跟蜂須賀茂韶一同前往英國調查當地鐵道發展情況，回國後，參與了坂垣退助民選議院起草的建議書，成為民權運動人士，並跟品川彌二郎一同創立共同運輸會社。	京都鐵道株式會社董事、金邊鐵道事務所、大日本共同運輸株式會社創立人	大日本共同運輸株式會社創立人	
奧田正香	名古屋	臺灣鐵道(安場)	奧田正香，尾張藩士，1868年在大藏省任職，辭官後在名古屋開味噌醬油釀造業之先行，後擔任米商會所總裁、名古屋株式會社取引所理事長、名古屋商業會議所會長，期間亦入選縣會議員，並成為議長	日本車輛製造株式會社社長、關西鐵道株式會社董事	尾張紡績株式會社社長、米商會所總裁、名古屋株式會社取引所理事長	名古屋倉庫株式會社監察人
吉田祿在	名古屋	臺灣鐵道(安場)				名古屋米穀取引所理事長
大谷嘉兵衛	橫濱	臺灣鐵道(安場)臺北鐵道	1844年12月22日生，家中四男，父為大谷市兵衛，長年在橫濱地區從事製茶事業，曾至臺灣與中國等地巡視，並前往美國參觀舉辦於費城的大博覽會。		株式會社橫濱貯蓄銀行總裁、株式會社橫濱七十四銀行總裁、日本製茶株式會社社長	製茶販賣商、橫濱電線製造株式會社董事、東京建物株式會社顧問、株式會社イントル・ナショナル・チイル・コンパニ- 董事

資料來源：

- 1、朝日新聞社編，《朝日日本 史人物事典》（東京：朝日新聞出版，1994年），相關頁碼。
- 2、人事興信所，《人事興信錄（初版）》（東京：人事興信所，1903年），相關頁碼。
- 3、人事興信所，《人事興信錄（二版）》（東京：人事興信所，1908年），相關頁碼。
- 4、交詢社，《日本紳士錄（第六版）》（東京：交詢社，1900年），相關頁碼。
- 5、交詢社，《日本紳士錄（第十六版）》（東京：交詢社，1911年），相關頁碼。
- 6、高橋泰隆，《日本植民地鐵道史論－臺灣、朝鮮、滿州、華北、華中鐵道經營史的研究》（東京：日本經濟評論社，1995年），頁19。

徵引書目

一、檔案

- 《公文類聚》，〈台灣私設鐵道用地地租免除規則ヲ定ム〉，第21編・明治30年・第21卷・財政五・會計五・臨時補給二・官有財產・稅規附手数料一，明治30年（1897年）5月。
- 《壹大日記》，〈台灣鐵道布設に関する件〉，明治30年（1897年）5月。
- 《御署名原本》，〈御署名原本・明治二十年・勅令第十二号・私設鐵道條例〉，明治20年（1887年）5月17日。
- 《臺灣總督府公文類纂》
- 〈私設鐵道ハ當分商法ノ規定ニラス律令一二號〉，明治31年（1898年）7月，第259冊，第8號，甲種永久保存。
- 〈臺灣鐵道會社株數減少ニ關スル聞置〉，明治30年（1897年）8月，第186冊，第27號，乙種永久保存。
- 議院，《衆議院委員會會議錄 附・兩院協議會會議錄 第13回》，東京：衆議院事務局，明治32年01月18日。

二、傳記資料

- 鶴見祐輔著、一海知義校訂，《〈決定版〉正伝・後藤新平》，東京：藤原書店，2004年。
- 北岡伸一著、魏建雄譯，《後藤新平傳》，臺北：臺灣商務印書館，2005年。
- 朝日新聞社編，《朝日日本歷史人物事典》，東京：朝日新聞出版，1994年。
- 人事興信所，《人事興信錄（初版）》，東京：人事興信所，1903年。
- 人事興信所，《人事興信錄（二版）》，東京：人事興信所，1908年。
- 交詢社，《日本紳士錄（第六版）》，東京：交詢社，1900年。

交詢社，《日本紳士錄（第十六版）》，東京：交詢社，1911年。

三、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。

四、專書

林明德，《日本近代史》，臺北：三民書局，2004年；二版。

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。

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。

中西健一，《日本私有鐵道史研究－都市交通の發展とその構造》，京都：ミネルヴァ書房，1979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。

松下孝昭，《近代日本の鐵道政策》，東京：日本經濟評論社，2004年。

石井寬治著、黃紹恆譯，《日本經濟史》，臺北：五南出版社，2008年。

石井寬治，《日本の産業革命：日清・日露戦争から考える》，東京：朝日新聞社，1997年。

高橋泰隆，《日本植民地鐵道史論－臺灣、朝鮮、滿州、華北、華中鐵道經營史的研究》，東京：日本經濟評論社，1995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。

和久田康雄著，《日本の私鉄》，東京：岩波新書，1987年。

五、論文：

吳密察，〈明治國家體制與臺灣－六三法之政治的展開〉，《臺大歷史學報》，37（2006年6月），頁59－143。

支設編輯部，〈鐵道が國有國營になる其の前後〉，《交通時代》，

7：10（1936年10月），頁18 - 24。

高橋泰隆，〈台灣鐵道の成立〉，《經營史學》，13：2（1979年），頁23 - 50。

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。

鈴木敏弘，〈台灣初期統治期の鐵道政策と私設鐵道〉，收入於臺灣史研究部會編，《日本統治下台灣の支配と展開》，東京：中京大學社會科學研究所，2004年，頁445 - 476。

林淑華，〈日治前期臺灣縱貫鐵路之研究（1895 - 1920）〉，臺北：國立臺灣師範大學歷史研究所碩士論文，1999年。

三枝光太郎，〈臺灣鐵道創立委員諸君に呈し同私設事業解散の勸むる書〉，《臺灣協會會報》1：4（1899年），頁347 - 350。

The change of Taiwan Railway Policy in early Japanese colonial period --Focusing on State-Run or Private (1895-1898)

Chia Hao, Chen

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

Abstract

In the past, We argued that Japan as a late developed Capitalist State was colonied Taiwan in very much unprepared. Thus We discussed how did the Japanese government rule Taiwan under the premise that not only no experience of ruling colony but also didn't become a Capitalist State. I selected a study of private railway transportation what play a important role in process of modernization of Japan before 1895. I would like to explore that did the policy, the experience of management and capital of private railway transportation between Meiji Restoration have to exercise influence over the construction of colonial-railway in the early period of Japan colonial Taiwan? Through this article, we could know that Japanese government still manipulated the model of development of domestic railway transportation what was strongly supervised by state to construct Taiwan railway by civil funds. Besides, the policy of "Railway Nationalization" as the ultimately ideal of Japanese government since 1868 was also manipulated for building colonial railway, and We could regard the matter of Taiwan North-south railway was recouped to Taiwan Government-General by Goto Shinpei as the practice of "Railway Nationalization".

Keyword : Taiwan railway company, North-south Railway, Private railway,
Goto Shinpei