

民國九十四年十二月

評介高成鳳《植民地鐵道と民眾生活 ——朝鮮、台灣、中國東北》

蔡 龍 保 *

書 名：植民地鐵道と民眾生活——朝鮮、台灣、中國東北

作 者：高成鳳

出版時間：1999 年 2 月，東京：法政大學出版局

頁 數：238 頁（含 27 幅附圖、18 個表）

一、前 言

本書是作者於 1996 年在法政大學大學院社會科學研究科政治學專攻所提之博士學位論文《植民地鐵道と民眾生活—朝鮮、台灣、中國東北「滿州」の比較》潤飾修改後，於 1999 年由法政大學出版局出版。其主要的問題意識是，殖民地鐵路對日本的意義和重要性究竟為何？日本在殖民地興築的鐵路和當地民眾的生活有何關聯？日本興築的殖民地鐵路只是「軍事」和「搾取」的工具嗎？還是對當地的近代化有實質的貢獻呢？本書重點在於從政策史、社會史的視角探究朝鮮、台灣、中國東北等地鐵路自興築完成迄今之變貌，檢證殖民地鐵路政策的社會性、政治性影響，以及日本與鄰近殖民地的歷史關聯。

近年來關於東亞經濟發展的經營史、經濟史研究當中，從韓國、臺灣等殖民地經驗和戰後發展的脈絡下逐漸出現肯定鐵路等基礎建設的研究。高氏擔心，今後的發展很可能會走向公然肯定殖民統治的方向。其認為雖然我們不該將殖民地社會、經濟各個分野之變化全都視為禍害、妨礙該地「正常」發展。但是，我們

* 本文作者為國立台灣師範大學歷史學系博士候選人、中央研究院台灣史研究所博士候選人培育計畫。

要知道殖民地經驗並非是經濟發展的前提，即使不成爲殖民地，各地也會走向近代化。此外，談及殖民統治遺留下來的「遺產」與今日「發展」的關係時，也要注意到戰後這些「遺產」所造成的混亂和困境。由於以往的研究較少觸及殖民地民眾和鐵路的關係，因此，高氏想藉由探討各殖民地鐵路的普及與使用實況，來檢視日本和東亞「近代化」的意義。

二、內容簡介

本書分爲 4 章 16 節，27 幅附圖、18 個表。第一章〈朝鮮〉，第二章〈台灣〉，第三章〈中國東北（「滿洲」）〉，第四章〈日本的殖民地鐵路〉。前三章的架構相同，各分四節探討日治以前各殖民地鐵路的發展狀況、殖民統治下的鐵路建設、鐵路與「開發」，以及各殖民地鐵路的特殊性。第四章則總結地論述殖民地鐵路的特殊性、殖民地鐵路和「交通近代化」的關係、戰後殖民地鐵路的概況。由上可知，高氏的重心在於論述比較三個殖民地鐵路的興築梗概、鐵路與殖民地開發之關係，以及各殖民地鐵路的特殊性。

第一章〈朝鮮〉，先回溯朝鮮進入殖民統治之前鐵路的發展實況。朝鮮鐵路是世界排名第 47 的創始國，其出現之經緯十分特殊而複雜。1899 年 9 月 18 日開通的京仁鐵路（濟物浦・鷺梁津）是朝鮮鐵路之嚆矢，此一線路是美國人 J. R. Morse 取得朝鮮政府的鐵路鋪設特許後著手進行。然而，由於 Morse 對本國資金的調度失敗，只好將京仁鐵路讓渡給澀澤榮一組成的「京仁鐵路引受組合」。因此，朝鮮最初的鐵路—京仁鐵路—是由日本人完成。高氏認爲，朝鮮交通運輸網的整備與近代化，目的在於作爲侵略的先鋒並強化殖民地支配，是在無視於朝鮮人利益的情況下強制進行。京仁鐵路的完成正代表著日本對朝鮮半島殖民地化過程跨出了決定性的第一步。其後，日本與歐美列強勢力相互較勁下，隨著日俄戰爭的勝利，日本大幅擴張在朝鮮的勢力，逐步排除列強、朝鮮政府和朝鮮民間的民族資本，完成朝鮮鐵路的獨占支配，決定了朝鮮的殖民地化。當 1910 年「日韓合併」時，已經完成京釜（京城・釜山）、京義（京城・新義州）、京元（京城・元山）各線，完成朝鮮半島的縱貫線和橫貫線；貫穿半島南部的湖南線（大田・木浦、群山支線）則正在進行，有部分路段已通車。日本在極短時間內完成貫通朝鮮半島的幹

線鐵路，建立「日韓合併」的基礎，終使俄國不得不承認日本對朝鮮的支配。

日本將朝鮮納入殖民地後，將朝鮮視為入侵中國大陸的跳板。1911年11月，完成中、朝國境的鴨綠江架橋工程，同時，開始營運釜山・奉天間路段，確立日本・朝鮮・滿洲間鐵路連絡運輸體系。同月，亦完成安奉、京義、京釜、馬山、京仁等各線的改良工程。¹1914年開通湖南線（大田・木浦）、京元線（京城・元山），完成半島X字型交差幹線鐵路網，加強日本支配朝鮮的基礎，加速朝鮮的「日本化」。1917年，鐵路管理權由朝鮮總督府鐵道局手中轉交南滿鐵道株式會社。這是由於陸軍考量到在北滿有與俄國軍事衝突的可能，希望進一步強化輸送能力；另一方面，則是在經濟面的考量下欲將南滿編入日本資本主義再造的一環，在輸出綿・絲・布・雜貨、輸入大豆的貿易構造上發揮很大的效果。

直到1925年，朝鮮總督府鐵道部才以開發產業、監督私設鐵路、緊縮經費、精簡事務等為由將鐵路收回管理。相較於滿鐵管理時期並無積極將鐵路活用於朝鮮的「開發」和日本、中國大陸間的運送，朝鮮總督府鐵道部自1925年取回管理權後到1935年間，致力於兵站基地朝鮮的「工業化」、整備日本和中國大陸間最迅捷的鐵路，以「開發」朝鮮半島為名在質、量上極力擴張鐵路，以達其掠奪資源的目的。自1927年起進行「鐵路12年計畫」，以達成統治、國防、殖產興業等重要國策。強化滿、鮮連絡路線，並使得滿、鮮鐵路進入高速與大量輸送的新時代。1936年到1945年日本戰敗，更是加重朝鮮鐵路連絡日本和中國大陸的角色，鐵路的軍事性格極為強烈。

高氏對於鐵路與朝鮮的「開發」提出獨特的見解，認為日治時期朝鮮的都市化較日本和台灣緩慢，但以鐵路為中心的近代交通機關之發達，確實對日後國土發展有深遠的影響。鐵路建設是配合居住在朝鮮的日本人形成的城鎮而發展，一方面便利日本人移入都市，一方面也便於朝鮮總督府統治都市的朝鮮人。強調鐵路的機能在於協助軍隊移動、以「產業開發」為名進行資源掠奪。以稻米為例，鐵路的普及整備了稻米運送體系，將稻米與「市場」相連結的結果，使得農民生活日趨窮困，此亦是朝鮮人民離農移向滿洲的要因之一。鐵路能促進沿線地區的開發是各地皆然，但朝鮮的情況則是日本人進入朝鮮人的居住地區後剝奪了朝鮮

¹ 改良工程係指降低坡度、汰換軌條、改築橋樑、部分區間複線化等工程。

人的生活場域，甚至迫使朝鮮人必須移民滿洲。因此，到底是誰享受到殖民地「開發」所帶來的「恩惠」，高氏認為值得再做深思。

最後，作者對於朝鮮鐵路歸納了幾點特殊性：1.自伊藤博文任統監時，鐵路的支配與擴張即是日本侵略朝鮮的第一步。2.鐵路分布不均，偏重在人口稠密的南部和西部，北部則僅有一些爲了開發煤礦、鑛山、水壩的支線。加上鐵路的班次少，整體觀之，對半島內部的朝鮮住民而言是難以利用的。3.鐵路計畫重心在於原料產地、市場、港灣之間，幹線鐵路的使命是作為中國東北（即滿洲）和日本的中繼站，並配合航運加強與日本的連繫。4.在軍事目的下速成的幹線鐵路，又延遲改良工程，使得鐵路設施體質不佳。5.分析車輛的製造廠商可知，鐵路帶來的需求促進日本國內的生產，但對戰後朝鮮鐵路部門的工業化和機械產業的培育，貢獻有限。

第二章〈台灣〉，首先回顧台灣成為日本殖民地前鐵路的發展概況。劉銘傳主政後積極經營台灣，推進諸項行政改革。劉氏認識到興築鐵路對台灣的開發和防衛上重要性，至 1893 年 12 月以 129 萬兩經費完成基隆・新竹間 107 公里的鐵路。鐵路開通後清廷正要積極著手開發台灣，卻於 1895 年因甲午戰爭失敗，將台灣割讓給日本。日治之初在台修築的鐵路是軍用鐵路，待治安日漸平穩，台灣總督樺山資紀於 1897 年 3 月上奏興築縱貫鐵路、基隆築港、開鑿道路等事項。縱貫鐵路工程是採「速成主義」，以線路的延長為優先，線路以外的設施則「偷工」虛應故事。縱貫鐵路是以軍事考量為出發點，付出龐大犧牲的情況下在短時間完成，對日後日本統治台灣有決定性的影響。日後，又有許多礦業、糖業支線鐵路及東部花蓮、臺東間狹軌輕便鐵路的興築。作者認為，台東線和縱貫線兩幹線孤立於台灣東、西部，軌距無法連結，正顯示出為政者對於殖民地鐵路地域交通極端輕視。而在軍事上、經濟上缺乏重要性的台灣一周線和橫斷線則置之度外，全然沒有意願嘗試實施。

至於台灣鐵路與「開發」，作者著重強調鐵路在殖民地和母國經濟連結中所扮演的角色。台灣產業在整個日治時期都是以擴大農產品等第一級產業的生產、輸出為發展重心，提供日本國內的需求為殖民地台灣經濟的特色。台灣鐵路忠實地發揮典型殖民地鐵路的機能：吸納沿線農產品運送到基隆、高雄輸出日本，輸入以日本產品為中心的工業製品和肥料。透過鐵路運送貨物，將台灣經濟納入日本

資本主義的產業循環當中，完成台灣的殖民地化。此外，作者還強調在討論到殖民統治政策的影響時，不可只注意近代交通媒介和物資流動變化帶來傳統港市的衰退，還必須觸及被殖民者的經濟活動機會受到結構性制約之面向。

最後，作者對於台灣鐵路歸納了幾點特殊性：1.對於當初「速成主義」工程所產生的弊端有所反省，所以日後的改良事業進行地較為順遂。縱貫線大部分的路段完成雙軌化，台鐵可說是很早就進行改良工程。作者認為，台鐵這麼早進行雙軌工程，不過是藉產業開發之名，實際上是為了掠奪物資。2.很早就發展成以貨運為營運中心，但令人意外的是客車數量也很多，對短距離旅客運送也頗花心思。不但採用輕便汽油車加強旅送運送，在旅客運費上採不同於日本和朝鮮（遠距離遞減法）的距離比例法。因為台灣較多短程旅客，另一方面是為了與汽車和私鐵競爭。3.台灣鐵路在初期與鮮鐵和滿鐵一樣具軍事色彩，但後來並沒有像滿鐵和鮮鐵那樣直接受到軍事行動影響，而能對地區交通有所貢獻，有某個程度的「正常發展」。

第三章〈中國東北〉，先概述日本取得滿鐵經營權之前該地鐵路的發展。漢民族向滿洲大規模移動，是 1920 年代到 1930 年代。在這之前，滿洲被當成清朝祖宗發祥地而屢頒封禁令，但私自潛入者絡繹不絕，尤其是鴉片戰爭後，清廷威望盡失、內亂不斷，使得許多難民移居滿洲。20 世紀後，由於東清鐵路和京奉鐵路開通，移民進入滿洲更為容易。1899 年開工、1903 年完工的東清鐵路是俄資興築，俄國之所以急於完成東清鐵路，在經濟上是為了取得滿洲豐富的農、林、礦藏，在戰略上欲取得旅順和大連等良港，排除日本和西歐列強勢力，鞏固自身地位。東清鐵路為滿洲社會帶來經濟發展的契機，促進滿洲的開發。然而，此一期間的繁榮是軍需帶來景氣，十分短暫。日俄戰後，大部分俄軍撤退，北滿工業陷入恐慌，俄國殘存的事業僅剩鐵路、機械製粉業、伐木等。南滿支線奉天以南的部分作為戰爭賠償讓渡給日本，成為日後南滿洲鐵道株式會社的基礎。

滿洲經濟開發的重心為農業和煤、鐵為中心的工礦業，以及以工礦業為基礎的重化工業。昭和初期滿鐵收入的 90% 是來自貨運，其中，90% 的貨物是大豆和煤。因此，作者以大豆生產和撫順煤礦為例，探討鐵路和經濟開發的關係。大豆除了作為飼料與肥料輸往日本之外，也作為植物油的原料而輸往歐洲。日俄戰後，日本商社和俄國商人開始向歐洲輸出大豆，滿洲大豆漸成為世界商品，並促進滿

洲農業的單一生產化。1930 年經濟恐慌之前，滿洲大豆約有 61% 輸往歐洲、21% 輸往日本、14% 輸往中國。爲了擴大、安定滿鐵經營，貨物運送採大連中心主義，強制經大連出貨。其結果，使得北滿農民負擔龐大的運費（原採經海參崴），降低農民的所得與消費能力，農村仍然是維持貧困的舊態。作者認爲，日本與滿洲的關係主要是一種商業資本的作用，亦即藉由滿鐵這個大型組織將滿洲農業推向商品生產化。

高氏認爲，滿洲對日本資本主義的發展有三項重要的任務：一是作爲日本工業市場，解決國內市場狹小的問題；二是作爲重要原料煤、鐵的供應地；三是必須爲日本投下的資本提供利潤。從南滿鐵道株式會社以鐵路經營爲主體，同時經營撫順煤礦和鞍山製鐵所即可看出上述使命。爲了提供日本所需的煤、鐵，在滿洲經營重工業有二個條件：一是必須有財源填補鞍山製鐵所的赤字，二是必須利用殖民地低廉工資來降低成本。作者指出滿洲農業的停滯性，反而促成工礦業的發展。農民爲維持生計，多前往都市擔任勞工。日本在滿洲重工業所僱用的中國勞工，僅有 20%-30% 是真正的勞工。趁農閒前來都市工作的農民所領的低廉工資，壓低勞工的工資，使滿洲工礦業得以節省工資的支出而有所發展。

至於滿鐵與都市化的關係，作者則指出和鐵路直接連結的新市街呈現將舊有市街納入、吸收的情況；離鐵路較遠的舊有市街如開原、四平街、昌圖、蓋平、海城等，皆呈現衰退的現象，此爲滿鐵沿線各站的特徵。1931 年九一八事變後，隨著新線的興築，發展出許多以車站爲中心的近代都市。

作者歸結出幾點滿鐵發展的特殊性：1. 滿鐵本身具備的技術，非台鐵、鮮鐵所能比擬。本身有能力設計、製作車輛、機關車，高速運行於廣軌之上，甚至對日後日本新幹線的實現有所影響。2. 雖然滿鐵標榜技術先進、有自製車輛能力，但事實上自製車輛不過是少數，主要還是由日本國內三大製造商提供。也就是說，滿鐵是日本鐵路工業的重要市場。3. 對培養中國人技術人才之態度十分消極，因此，對殖民地所產生技術轉移的功能很有限。

第四章〈日本的殖民地鐵路〉，除了概述各殖民地鐵路於戰後的發展之外，大抵就上述三章作總結式的歸納與整理，提出幾點特色與思考：1. 各殖民地鐵路在建設初期是軍事考量爲優先，後來雖然有傾向產業考量，但到底是以強化殖民地支配、軍事目的爲重。2. 日本殖民地鐵路的經營，連最基層的業務人員都是以日本人

為主，此與日本殖民之重點－解決日本國內過剩人口和糧食問題－有關。3.殖民地的「交通近代化」及其影響只不過是地區性的，且層次上有其界限。因為殖民地的鐵路及都市整備、產業開發首要考量都是為了日本人，因此，「近代化」的「普遍性」在殖民地是有界限的。此外，「近代化」、「發展」、「開發」必須重新定義。4.鐵路組織內部雖具「近代性」，但是也存在著鐵路人員對被殖民者旅客的惡劣態度或鐵路組織對沿線人民的強迫勞役等「非近代性」特徵。

三、綜合評論

綜觀全書，有一些地方值得肯定。一、本書為一比較研究，在各殖民地鐵路研究成果尚缺乏的情況下，作者即大膽嘗試各殖民地與母國日本的鐵路比較研究，解決、釐清問題的勇氣與企圖心令人欽佩。二、作者在釐清「近代化」一詞有其貢獻。主張不可含糊運用「近代化」這個詞彙，應該檢視殖民地「近代化」的「普遍性」，對於進一步評價殖民統治實為重要的觀念。三、作者強調討論殖民統治的影響時，不可只注意到近代交通媒介和物資流動變化帶來的發展，還必須觸及被殖民者的經濟活動機會受到結構性制約的實況。

然而，或許由於作者是政治學出身，以歷史研究的標準視之，其在建構本文之論點時所掌握的資料十分不足，時有令人感到論點薄弱、流於作者主觀推斷之傾向，甚至部分內容明顯的有違史實。茲列舉如下：

一、部分篇章的史料掌握十分不足。例如，台灣部分多屬二手，沒有進一步使用戰前的《臺灣總督府公文類纂》、《臺灣鐵道》、《臺灣日日新報》等重要檔案、雜誌、報紙，受限於資料，以致無法作深入、有說服力的分析。朝鮮、滿洲部分亦是如此，文中論述多引據《朝鮮交通史》、《滿洲開發四十年史》等戰後出版品，沒有進一步運用原始史料。

二、文中提到朝鮮的棧橋站和釜山站距離遠，從棧橋站出發或抵達的列車，並沒有在釜山站停車。作者認為這是由於日本為了透過朝鮮半島強化與中國的連

結，而忽視朝鮮半島內部的鐵路交通。²作者所作的結論前者固然無誤，然而後者卻與事實不符。因為這兩個站相距不過 300 公尺，是否要視為機能分化的兩站實見仁見智，而棧橋站是釜山站的五條線路之一，客車每日從棧橋站發車的有 2 班、從釜山站發車的有 8 班。此外，文中提到 1932 年 3 月滿洲國獨立後，東北地方所有的鐵路收為滿洲國所有。³然事實上並非是全部，最重要的滿鐵社線即無。⁴

三、以軍用鐵路概括殖民地鐵路特質實待商榷。作者反對鄭在貞主張鮮鐵亦具有產業性格，評其主張尚待實證。然而，其本身強調殖民地鐵路一貫的軍事色彩，亦缺乏實證性研究。對日本而言，滿鐵與鮮鐵因近俄國、中國等外敵，加上為了建構與母國日本的強力連繫，所以軍事色彩濃。然而，這並非意指可以用軍用鐵路來概括滿洲、朝鮮的鐵路。例如，1927 年鮮鐵推動「鐵道十二年計畫」時，當時的朝鮮鐵道局長大村卓一曾清楚說明選擇線路之原則：「不論是從鐵路自身營運上來說，或是就開發富源的觀點上來說，皆必須先就經濟價值大的地區進行鐵路的建設與普及。」也就是說，這些新線主要是具有產業開發、地區開發性質的鐵路。⁵

再就台灣的縱貫線來說，高氏認為此線是在軍事考量下付出龐大犧牲後興築完成。然而，評者以為，除了領台初期的軍用鐵路之外，自 1899 年興築縱貫線時實可謂已脫離軍用鐵路的色彩。當時縱貫線已經由遞信省鐵路技師增田禮作博士等完成調查，但是當時的鐵道部技師長長谷川謹介，認為舊有路線是以著眼於軍用，缺乏產業開發上的考量，遂率其技師團隊重新展開精細的測量和調查。若從其線路的選定與相較舊有線路的修正，實已難言其為軍用鐵路。可謂已由初期的「軍用鐵路」轉為具殖民地特質的「開拓鐵路」。⁶

² 高成鳳，《殖民地鐵道と民眾生活——朝鮮、台灣、中國東北》（東京：法政大學出版局，1999），頁 50。

³ 高成鳳，前引書，頁 95。

⁴ 高橋泰隆，〈書評：『殖民地鐵道と民眾生活』〉《歴史学研究》，第 745 号（2001），頁 56。

⁵ 高橋泰隆，《日本殖民地鐵道史論——臺灣、朝鮮、滿洲、華北、華中鐵道經營史的研究》（東京：日本經濟評論社，1995），頁 100-101。

⁶ 參閱遠藤剛太郎，〈臺灣鐵道〉，《臺灣協會會報》6 卷 36 號（1901），頁 1-11；臺灣總督府鐵道部，《臺灣鐵道史》中卷（臺北：近藤商店活版部，1911），頁 31-50；蔡龍保，〈長谷川謹介與日治時期臺灣鐵路的發展〉，《國史館學術集刊》，第 6 期（2005），頁 61-108。

四、作者認為，台東線和縱貫線兩幹線孤立於台灣東、西部，軌距無法連結，表現出為政者對於殖民地鐵路、地域交通的極端輕視；環島線和橫斷線在軍事上、經濟上缺乏重要性，所以全然沒有意願嘗試實施。顯然的，有待商榷。前者批評為政者對於殖民地鐵路地域交通的輕視，尚可成立，但所謂將台灣環島線和橫斷線置之度外顯然有違史實。蓋早在 1897 年 1 月，鐵道隊長山根武亮探查東海岸線路的同時，亦派遣兩組（分別由曾根俊虎和深堀安一郎率領）鐵道隊員對東西橫斷線展開調查；此外，1909 年臺東、蕃薯寮兩廳進行橫貫中央山脈計畫（南橫）以及 1910 年蕃務本署踏查南投廳集集到花蓮廳拔仔庄的交通路線（中橫）時，鐵道部也都派遣技術人員隨行，以了解興築橫貫鐵路的可能性。⁷另一方面，台灣總督府鐵道部自縱貫鐵路開通後便致力興築連繫東西臺灣的鐵路，最終是以完成環島鐵路為目標，因此才有臺東線、宜蘭線、潮州線等鐵路幹線的興築。這些線路對鐵道部而言都是環島鐵路的一環。⁸

五、作者所歸納出的台灣鐵路特殊性有違史實：

1. 作者以為鐵道部對於當初「速成主義」工程所產生的弊端有所反省，所以日後的改良事業進行地較為順遂。然而，就評者的實證性研究〈日治中期台灣國有鐵路之研究（1910-1936）——以改良事業的考察為中心〉一文指出，長期以來就軌條的汰換、複線工程的進行、車輛的增備等方面觀之，臺鐵的改良事業仍進行得並不積極，甚至可謂失之敷衍。這是由於鐵道部財政長期受到掣肘，使得改良工程長期荒廢，僅能進行小部分的補足。因此，臺鐵的建設與改良，正是所謂先天不良，後天失調，其後對物資的流通、產業的發展、鐵路的營運等各方皆產生不良的影響。⁹

⁷ 臺灣總督府鐵道部，《臺灣鐵道史》上卷（臺北：近藤商店活版部，1911年2月），頁177-193；《臺灣日日新報》，〈中央山脈橫斷（一）〉，明治41（1908）年1月24日，第2918號，3版；《臺灣日日新報》，〈中央山脈橫斷〉，明治42（1909）年10月7日，第3433號，2版；〈橫斷隊と鐵道路〉，明治42（1909）年10月9日，第3435號，2版。

⁸ 參閱拙著，《推動時代的巨輪——日治中期臺灣的國有鐵路（1910-1936）》（臺北：臺灣古籍出版社，2004），頁14-52。

⁹ 參閱拙著，〈日治中期台灣國有鐵路之研究（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》（台北：國立政治大學歷史學系，2001），頁655-684。

2. 作者以爲，台鐵縱貫線大部分的路段已完成雙軌化，因而台鐵可說是很早進行改良工程。縱貫線留下未雙軌化的部分，是由於貨物流向基隆、高雄，以單軌仍能充分運送物資。此一論述似完全出自於作者之想像。當時滯貨問題嚴重，絕非如作者所言，未雙軌化的部分以單軌仍能充分運送物資。這也就是爲何 1926 年 12 月生野團六就任交通局長後，一改以往姑息的態度，欲進行整體性的改良計畫，將舊線路的改良、坡度的緩和、暫時橋的改良工程全部含括於全線雙軌計畫中。然而，這項改良工程 10 年計畫不僅被刪減爲以雙軌工程爲主的工程計畫，其後，又因財政因素而遭到刪減、拖延預算，才使得雙軌工程在預定時間內僅完成一半。¹⁰

六、作者主張，日本殖民地鐵路的經營，連最基層的業務人員都是以日本人爲主，此與日本殖民之重點－解決日本國內過剩人口和糧食問題－有關。此一論述亦是一大誤解。以台灣爲例，在日治之初治安未定時，鐵路、道路、築港等工人確實皆需從日本引入。¹¹待統治上軌道之後，最基層的業務工作轉而仰賴當地人員，也就是雇用殖民地民眾爲傭員從事之。鮮鐵的情況亦是如此。¹²

七、本書的書名爲《植民地鐵道と民衆生活－朝鮮、台灣、中國東北》，作者在說明其問題意識時也強調殖民地民眾和鐵路的關係是本書探討的重點，然而在全書各章中皆看不到此一面向的實證性論述，殊爲可惜。

總之，本書實屬難得的比較研究作品，可惜由於史料掌握嚴重不足，加上作者主觀的歷史解釋，使得本書的論述與觀點待商榷之處甚多。作者的論述著重各殖民地對母國發展之功能與地位，忽略殖民地自身的發展實況。評者並不認爲在帝國主義入侵下所帶來的發展可以稱爲「恩惠」，或作爲殖民主義正當化的藉口。

¹⁰ 參閱拙著，《推動時代的巨輪——日治中期臺灣的國有鐵路（1910-1936）》，頁 143、148，149-157。

¹¹ 〈台灣ニ於テ道路改築其他土木工事ニ要スル職工派遣等ニ係ル諸費支出方〉，《公文類聚》，第十九編，明治二十八（1895）年，第二十卷，財政八，會計八，臨時補給四（軍事金支出二）。

¹² 《臺灣日日新報》，〈臺灣の鐵道事業〉，明治 40（1907）年 2 月 2 日，第 2624 號，2 版；高橋泰隆，《日本植民地鐵道史論——臺灣、朝鮮、滿洲、華北、華中鐵道經營史的研究》（東京：日本經濟評論社，1995），頁 43、112、562。

然而，進行實證的歷史研究時，不可完全忽略殖民地依附在母國統治下所帶來的發展，畢竟剝削下的成長也是存在的歷史事實，亦應給予適當的歷史評價。

