

台灣鐵路發展經緯

——從歷史軌跡看台灣鐵路成長

黃荻昌*

摘要

本文為中國土木工程學會土木史委員會，籌編 97 年年會鐵路縱貫線通車百年工程展之一，『台灣鐵路史—「台鐵瑞龍 風華百年」圖像展』的文案論述與百事紀內容，除供概要從歷史軌跡理解出台灣鐵路發展經緯與成長型態外，更可提供海報展導覽員導覽參考。內容包括諸論（點明台灣鐵路成長脈動型態的動能特質）、英國鐵路的擴散與東土呈現、台灣鐵路發展經緯分期與五個時期概述、鐵道王國新榮景、與結語。其中五個時期包括 1.清領洋務創建時期（1876~1895）、2.日治續築奠基時期（1895~1945）、3.戰後整建擴建時期（1945~1973）、4.鐵路電氣化及環島鐵路建設時期（1973~1991）、5.捷運與高鐵建設時期（1986~2008）；鐵道王國新榮景則提出建設作法的三大願景：一願，藉由高鐵擴伸，促進生活圈的演化與建設、二願，積極進行鐵路瑞龍風華百年來文化資產的保存與產業發展、三願，創造永續東方美學的鐵路寶島，包括創造美麗的鐵路世界，以及有效保育鐵路週邊環境。在目前鐵路部門分立發展下，全文旨在除就台灣文明臍帶傳承的斷裂加以彌補改善外，更期望能對台灣再創第二次金黃文明的「新鐵路王國」，盡份描述整體意象的心力。至於結語乃是整體文章的再反思，強調本文乃以編纂者的眼光進行相關史料的搜集、查証與撰述，初步成果主要在分期與代表各期的圖文，並感謝鐵路歷史專家所完成的史文史料，也針對目前成果的後續精進加以期許，針對部份子題除因尚待更細緻理解，而史料間不一致查證困難，皆為真切描述台灣鐵路發展經緯的待突破點，：諸如針對鐵路發展脈動下各時間點、各個節點與各突破點更細膩的描繪，以及就第三期戰後整建擴建時期（1945~1973），是需再經更進一步探討後呈現更寫實的故事脈動，因此尚請各方予以指正。最後針對產官學環境，強調「台灣土木史學」與其分支「台灣鐵路史學」在台灣尚屬萌芽階段，並期早日在台灣各大學相關系所在地播種與生根為期。

關鍵詞：台灣鐵路、台灣文明臍帶、黃金時代的金黃文明、鐵道王國新榮景、三大願景

*台北市政府捷運工程局簡派正工程司 davidhwa@trts.dorts.gov.tw
中國土木工程學會土木史委員會委員、臺灣土木史專題彙編主編 eleonor@ms25.hinet.net

一、諸論—台鐵瑞龍的近代化維新脈動

台灣鐵路瑞龍，創建於清末移墾下北台灣商務興起後的洋務嘗試、肇基於日治殖墾大肆採集轉化在地資源下的日本技術速成移植。而在 1935 年間台灣呈現「黃金時代」的金黃文明¹，台灣受惠於鐵路業已大體開拓完成而擁有「鐵路王國」的美稱。戰後，台灣鐵路繼續前進，在蔣經國先生推動十大建設前後，台灣鐵路完成初步的技術升級與環島合龍。（如圖 1）

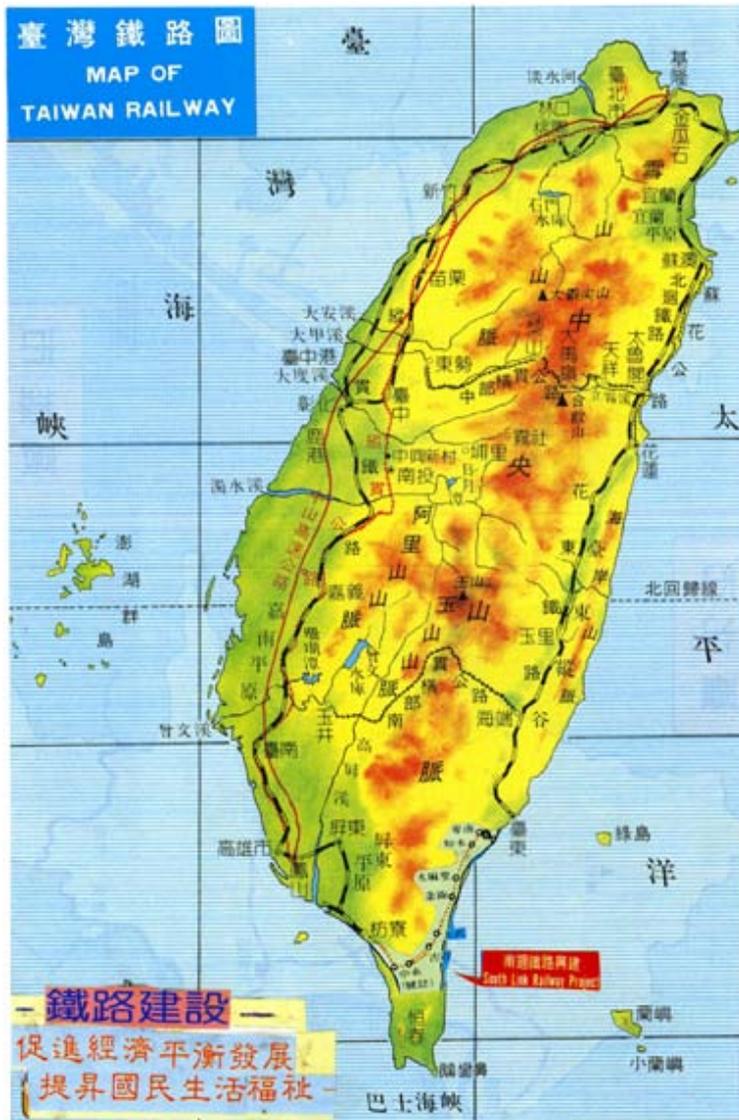


圖 1 台鐵瑞龍 風華百年

近 20 多年來，台灣經歷 1987 年解除長期戒嚴後，在自由民主場域的社會氛圍中，現代鐵路業已孕育出高科技差異化、政府自辦或獎勵民間投資化、鐵路文化資產保存與再利用化等多元活龍活現型態，而呈現出目不暇給的傳承與創新，相信台灣繼過去財富與自由成長後，第二次深具幸福與喜樂成長的金黃文明，將在台灣「新鐵路王國」的新建設中升級呈現。

在史料清理無法週延下，本海報展試圖建構「台鐵瑞龍 風華百年」的圖像與百事紀，藉由呈現鐵路瑞龍百年風華的演化—台灣金黃文明的跡痕與軌道，希望激發出台灣精緻文明的尊榮意識，充實我們創新前進的存有感，除就台灣文明臍帶傳承的斷裂加以彌補改善外，更期望能對台灣再創第二次金黃文明的「新鐵路王國」，盡份心力。

¹郭文亮、葉俊麟，1930 年代的台灣—台灣第一次黃金時代，博揚文化，2005.3；程佳惠，台灣史上第一大博覽會—1935 年魅力台灣 SHOW，遠流出版社，2004.1

二、英國鐵路的擴散與東土呈現

世界第一條載客鐵路，1808年誕生叫做「誰能追上我(Catch—Me—Who—Can)」，由特里維西克(Richard Trevithick)設計。而英國為了曼徹斯特到利物浦的鐵路到底要用馬隻亦或蒸汽動力，很難下決定，於是1829年在雷因斯魯(Rainhill)附近舉行競賽，只要符合條件的車頭就被採用，一共有七輛應徵，結果只有三輛參加，最後由史蒂芬遜(George Stevenson)的火箭號得標，並自1830年運轉。由於成績良好各國相繼建築，英格蘭在不到二十年時間已有超過3200公里鐵路，而北美在1842年已有4600公里。至於日本則經由明治維新進行國家現代化，其鐵路並於1872年東京橫濱間開通，而東海道線鐵道則於1889年開通。至於亞洲首條(街車)地下鐵的導入，則在1927年東京銀座線開通。

而中國出現首條鐵路是1876年英國人在上海興建的淞滬鐵路(吳淞口~上海)，全長14公里，隨後清廷以20萬5000兩的款收購拆除。直到1881年為煤礦運輸建設唐胥(貨運)鐵路(唐山~胥各莊)通車，中國方進入鐵路國家之林。至於台灣鐵道台北至基隆段於1891年(光緒17年)完工，亦是當時清朝首條客運鐵路。

三、台灣鐵路發展經緯分期—多元開創的台灣鐵路與在地創新

台灣鐵路發展的經驗乃源自滿清帝國同治中興洋務運動的初次嘗試、亞洲新興強國日本明治維新下的殖民開拓，加上晚近亞歐美的鐵路技術採購與移轉，故顯現多元開創交錯影響下在地端的傳承與創新，計分5期程：

1. 清領洋務創建時期 (1876~1895)
2. 日治續築奠基時期 (1895~1945)
3. 戰後整建擴建時期 (1945~1973)
4. 鐵路電氣化及環島鐵路建設時期 (1973~1991)
5. 捷運與高鐵建設時期 (1986~2008)

重要期程分界因素，除政權更替外，主要依據如下：

1. 清領洋務創建時期 (1876~1895)：1876乃丁日昌(於11月)以福建巡撫兼台灣學政視察台灣三個月並進行洋務興業之年。1895乃清日甲午戰爭後，將台澎割讓給日本，日本政府領台之年。
2. 日治續築奠基時期 (1895~1945)：1945乃日本投降國民政府接收台灣之年。
3. 戰後整建擴建時期 (1945~1973)：1973年乃故總統蔣經國(是時為行政院院長)(2月16日)提出十大建設，從此台灣走向在地化民主化。
4. 鐵路電氣化及環島鐵路建設時期 (1973~1991)：1991乃南迴線完工，台灣鐵路終於形成環島鐵路網之年。

5. 捷運與高鐵建設時期 (1986~2008): 1986 年乃台灣現代鐵路行動年, 當年 3 月 27 日行政院核定台北都會區大眾捷運系統初期路網。

四、清領洋務創建時期 (1876~1895)

台灣鐵路自 1887 年劉銘傳創辦後, 迄清朝割讓台灣前已完成基隆至新竹約 107 公里之鐵路。清季鐵路因建造品質不佳, 日人治台後大幅度改線與抽換構件, 其殘跡已幾乎無存, 僅有列為三級古蹟的獅球嶺隧道尚可供人憑弔, 直到 2006 年捷運松山線北門站施工時, 在原為日治台北工場的火車維修工廠屋頂鋼構中, 發現清季鋼軌遺構, 也滋生如何保存鐵路文物的問題。

清領洋務創建故事, 包括籌議期與創建期:

(一) 籌議期起自 1876 年至 1887 年:

丁日昌和劉銘傳都是大清帝國洋務運動領袖李鴻章的大將。丁日昌於 1876 年以福建巡撫兼台灣學政視察台灣, 在停留期間先以 3 個月架設台南至高雄電報線路, 同時引進新式機械採煤設備, 開採基隆地區質佳量豐的煤礦。而為方便運輸煤礦, 丁日昌也迅速興建完成基隆礦區至海濱的運煤鐵路, 並倡議興建台灣鐵路, 曾上書籌議云:「輪路宜於台灣而不必宜於內地」; 時沈葆楨奉派來台辦理海防, 亦曾力主開闢陸上交通。²

(二) 創建期起自 1887 年止於 1895 年:

1887(光緒 13) 年 3 月 20 日台灣鐵路創建人劉銘傳上奏〈擬修鐵路創辦商務摺〉, 擬修基隆至台灣府(今台南)鐵路六百餘里。同年 5 月 20 日清廷准許台灣建造鐵路, 劉銘傳即在台北城東三板橋, 設立「台灣鐵路商務總局」推動興建事宜。

台北至基隆鐵路, 同年 6 月 9 日在台北大稻埕舉行開工典禮, 劉銘傳親臨主持。中經獅球嶺開鑿隧道(573.08 公尺), 以當時科技而言甚為艱鉅。光緒 17 年(1891)3 月清廷核派邵友濂為第二任巡撫, 當年 10 月 20 日竣工通車, 全長 28.6 公里, 是台灣鐵路之始。

光緒 14(1888)5 月 10 日台北至新竹間鐵路開工, 路線由台北經新莊南下。光緒 19 年(1893)11 月 30 日台北至新竹間鐵路竣工通車, 全長 78.1 公里。

綜觀基隆至新竹間全長 106.7 公里, 共建大小橋樑 74 座、溝渠 568 處, 總共支付了 1,295,960 兩銀元。

五、日治續築奠基時期 (1895~1945)

1908 年日人建造縱貫線通達高雄, 其後十多年海線、宜蘭線、集集線等支線陸續通車, 台灣東北角的蘇澳可經由鐵路連結至西南角的屏東, 有助於命運共同體意識的逐漸形成; 另為採伐阿里山林木所修建的森林鐵路歷經 13 年之籌劃與施作亦於 1912 年通車, 全長 74 公里,

²慶祝臺灣鐵路百週年籌備會, 「台灣鐵路百週年紀念文集」, 臺灣鐵路管理局, 76.6.9

高低差達 2,300 公尺，現已成為世界著名登山觀光路線。此外值得一提的是 1895 年後引進而鋪設至各地的輕便台車鐵路，因鋪設容易且載客和運貨的便捷性，於 1931 年達到營運最高峰，營業里程計 1,367 公里勝過當時公營鐵路的 883 公里，其重要性不亞於縱貫線鐵路，直到公路年代才被更方便的公路汽車所取代。此外廣泛使用於產業界包括糖廠、鹽場、礦場、林場，由五分仔或三分仔小火車牽引的機車線之輕便鐵路，亦占重要地位。

日治續築奠基故事，依清日銜接改善期、國有路線發展、私營(產業)路線發展、1935 年代一金黃時代時鐵路王國的榮景、輕便台車鐵路的發展、戰事影響期、以及日治鐵路的實與虛來說明。

(一) 清日銜接改善期，自 1895 年至 1899 年：

1895 年 6 月 2 日清日完成交割後，日本政府先改善清季所建臺北至新竹間鐵道。基隆至臺北間鐵道於當年 6 月 10 日、臺北至新竹間鐵道於同年 7 月 10 日開始運轉。

(二) 國有路線發展，自 1899 年至 1945 年：

修築鐵路乃西方列強支撐殖民帝國、擴展勢力範圍的手段，日本自然亦以此模式進行初期的建設；至於後期則受制於日本南進政策與續發太平洋戰爭之影響。

日治鐵路乃深具殖民鐵路的特殊性，經營與建設人才完全由殖民地宗主母國官僚主導。1899 (明治 32) 年台灣總督府成立鐵道部，隸屬交通局，掌管台灣鐵路相關事宜。以下為國有路線的建設概要：

1. 淡水線：本線為日本治台後，第一條建設完成的鐵路，早在縱貫線通車前七年，1901 年 8 月 25 日即已開始營業。
2. 縱貫線：為求速效乃以「速成延伸主義」興建³，建設初期將工程分成北部改良線、北部新線、淡水線、南部線、鳳山支線與中部線等⁴。縱貫線最後於 4 月 20 日全線竣工通車，10 月 24 日在台中公園舉行「縱貫鐵路全通式」；而為慶祝縱貫鐵路通車，早在 5 月 28 日台北商工會舉辦「台灣汽車(火車)博覽會」，沿著全島各地車站巡迴展出，並同時發行宣傳海報、紀念繪葉書⁵。
3. 台東線：本線以比縱貫線 1067 公釐更小的 672 公釐為軌距。自 1909 年動工，於 1917 年 5 月 15 日，從花蓮鋪設至玉里段首段通車，長 91.1 公里；中間 1926 年 1 月 20 日又完成玉里至關山段長 41.1 公里；而關山到臺東這段 41.9 公里的鐵路，則是東臺製糖拓植會社的糖廠鐵道，在 1926 年，鐵道部以 95 萬元收購

³蔡龍保，長谷川謹介與台灣縱貫鐵路，鐵道情報第 181 期 2008 年 1~2 月號

⁴黃俊銘 (2005), “苗栗縣縣定古蹟勝興火車站及魚藤坪斷橋調查研究暨修護計畫”，研究計畫成果

⁵姚春雄，設計本事——日治時期台灣美術設計案內，遠足文化，94.6

後銜接，於同年 3 月 25 日正式通車，本線於焉完成⁶。

4. 宜蘭線：為了連結蘭陽平原，1917 年開始修築宜蘭線。但由於大山屏障，直至 1922 年 1 月 14 日打通「三貂嶺隧道」，以及 1924 年 10 月 1 日底貫通天險「草嶺隧道」，才於 11 月 30 日完工通車。
5. 屏東線：本線於 1907 年開始興建，該年開始從高雄港延伸支線至九曲堂，稱「鳳山支線」。六年後直到 1913 年，跨越下淡水溪(高屏溪)的鐵橋築成，同年 12 月 20 日九曲堂至屏東通車；經過持續建設，終於於 1941 年 12 月 15 日通車。歷經 34 載，從高雄至枋寮終於全線完工。然而好景不常，1944 年日本太平洋戰事吃緊，一方面畏懼美軍從枋寮一帶奇襲登陸，復因戰爭缺乏鋼料，便將林邊至枋寮段拆除，直到戰後才於 1953 年 1 月 16 日重新恢復。
6. 海岸線：1917 年台灣島首度發生嚴重的「滯貨事件」，火車竟然無力運送車站倉庫裡堆積如山的貨品。台灣總督府鐵道部因此決定另建海線，1919 年動工，至 1922 年 10 月 10 日竣工通車。從此貨車改走較平坦的海線，紓解滯貨問題。
7. 國有鐵路支線：依幹線別條列支線及該線完工或通車日期：

(1) 縱貫鐵路：基隆港臨港線；淡水(1901)、新北投線(1916)；新店線；**集集線**(1921 12)；高雄港臨港線；海線(1922)

其中集集線是從縱貫線二水站分出，延伸到車埕，計 29.7 公里。原是台灣電力株式會社興建日月潭水力發電所時為了搬運材料而鋪設，1919 年 12 月開工，1921 年 12 月完工，1922 年 1 月起亦開始客貨之運輸。而當日月潭水力工程告一段落，總督府便將之收購國營，於 1927 年 4 月以 3,738,000 圓購買，將之改稱集集線。

(2) 屏東線(1941)：東港線

(3) 台東線(窄軌)(1926 0325)：花蓮港臨港線、台東海岸線

(4) 宜蘭線(1924)：平溪線(1921)

平溪線自宜蘭線三貂嶺站分出，延伸至菁桐坑僅 12.9 公里，1921 年完工通車。而原基於交通與開發因素，總督府收購官營。收購後鐵道部致力於線路修繕，並改善種種設備，於 1929 年 10 月 1 日開始營運。

(三) **私營(產業)路線發展，自 1902 至 1945 年：**

⁶蔡龍保，推動時代的巨輪：日治中期的台灣國有鐵路（1910~1936），台灣書房出版公司，朝日文化總經銷，2007,7 二版一刷

臺灣私營鐵路包括民營及經濟事業自建鐵路，在日治時期肇始於製糖會社，並以製糖會社展築之路線、區間最長。其次林業、鹽業、礦業等亦隨之而起。至於純為運輸建設之鐵路，則有臺北鐵道株式會社所屬之萬華至新店一線及台灣交通株式會社經營之豐原至土牛(台中石岡)一線。

1. 糖業鐵道：

回顧台灣糖業鐵道起源，則要追溯至明治35年(1902)由「台灣製糖株式會社」於橋仔頭(今高雄橋頭)所設立的「橋仔頭製糖所」(今橋頭糖廠前身)。該製糖所初期即鋪設762公厘輕便軌道，以水牛拉引貨車方式運輸甘蔗。由於成效良好，於是該會社乃有意以蒸氣火車來做為動力，1907年經總督府許可後，購入3輛蒸汽機車及150輛貨車，同年11月，運送甘蔗火車正式上路。至於客運方面，始於明治42年5月20日，由鹽水港製糖株式會社新營製糖所至鹽水的路線拔得頭籌，從此開啟糖業鐵道客貨兼運的歷史。

大正11年(1922)，總督府頒布「台灣私設鐵道補助大法」後，一時之間各糖廠鋪設鐵道如雨後春筍般地向四處延伸。由於任務的不同，兼營客運者為「營業線」，專運甘蔗者稱「專用線」。至日治時期中期，在七家糖廠的經營之下，營業線達20條之多，總長逾500公里。

從日治中期至後期，製糖業興起兼併的風潮，在一陣合縱連橫後，糖廠由「台灣製糖株式會社」、「明治製糖株式會社」、「大日本製糖株式會社」及「鹽水港製糖株式會社」四社所經營，而各糖業鐵道的經營也歸其管理。唯這些以糖業會社為中心的鐵道並未相互連結，更遑論共同營運，以致於造成資源浪費；如雖然僅一溪之隔，但不同糖廠的鐵道卻無橋樑相通，形成運輸的隔絕區段。這問題直到戰後組織合一後才得以大幅改善。⁷

2. 阿里山森林鐵路：

本鐵路為阿里山五大奇觀之一，與瑞士阿爾卑斯山登山鐵道、日本大井川鐵道並稱為世界三大高山鐵路。這條曾大規模採集阿里山森林資源的經濟路線，如今成為載運遊客的觀光鐵道。

阿里山林鐵的興築最早可溯至明治32年(1899)殖產局發現阿里山森林，至明治37年10月後藤新平親自上山勘查後，終於在明治39年(1906)動工造路。當時僅完成鋪設嘉義至竹崎之間的鐵道，大正元年(1912)12月延伸至二萬坪，二年後完成至現今的阿里山舊站，全線總計71.9公里。本林鐵最初的目的是為了採伐山區檜木，後來在大正9年起也開始兼營客運。後因伐木區擴大，於是陸續增築支線，如石山線、塔山線等，至1930年為止，共有108.392公里。⁸

(四) 1935 年代—金黃時代時鐵路王國的榮景：

1935 年日本始政 40 年舉辦了台灣史上第一大的博覽會，謂之「產業躍進，南方的守護島！」台灣博覽會⁹。儘管是殖民體制的成果，但也呈現科技與美質文明近代化的一面。而也

⁷戴震宇，台灣的鐵道，遠足文化，91.7

⁸戴震宇，台灣的老火車站，遠足文化，90.1

⁹程佳惠，台灣史上第一大博覽會—1935 年魅力台灣 SHOW，遠流出版社，2004.1

由於台灣人民在殖民體制下的努力耕耘，社會上總算也綻放了美麗的花朵，可說是台灣的金黃時代。例如：在醫學（杜聰明）、文學（賴和）、藝術（陳植棋、陳澄波、鄧雨賢、楊三朗。。。等）各方面，都蓬勃發展，充分的展現出台灣人民的生命力¹⁰。

而台治鐵路是當時台灣最發達的交通建設，鐵路是時遍及全台，密密麻麻，有如蜘蛛網細緻。至 1935 年代時，鐵路網業已初步就緒，台灣官營鐵路和各大私人會社所經營的私設鐵路，已密佈整個台灣島嶼，說台灣是「鐵路王國」，一點也不為過。

（五）輕便台車鐵路的發展：

輕便台車鐵路乃源自日本登台初期，為了軍事運輸的便利所創設。由於成本低廉鋪設方便，於是民間私設台車鐵路的風氣日盛，直到汽車發達之後，才取代輕便台車鐵路的地位。輕便台車鐵路大都鋪設於山區或偏遠鄉間。行駛於鐵軌上的交通工具被稱為臺車。臺車必須由人力手押推動，如逢上坡道或物品太重時，可利用水牛牽引¹¹。

（六）戰事影響期，自 1937 至 1945 年：

1937 年 7 月 7 日「七七事變」發生後，日軍陷入中國戰場廣大泥淖中，大量軍事支出排擠許多正在進行與規劃中的工程。

1941 年 12 月 8 日日人發動「珍珠港攻擊」後太平洋戰爭期間，日人全力應付作戰，軍需緊急，對於台灣鐵路的正常保養無暇顧及。而當戰爭末期太平洋戰事敗退戰火延燒到台灣後，鐵路更成為盟軍空襲的主要目標，使得陸上交通受到嚴重打擊損失慘重。

（七）日治鐵路的實與虛：

日治的公私營（產業）路線相當可觀，雖然承受戰爭的轟炸破壞，但其存留的架構影響深遠。不管是仍運轉的實體甚或其擬議的計畫作為，不管是大地遺痕或人民記憶，皆值得我們再次參酌再利用。

最大成果乃是環島鐵路，共完成縱貫線、屏東線、台東線（窄軌）及宜蘭線，雖留下蘇澳花蓮以及台東枋寮兩個缺口，但已留給台灣相當規模的基礎設施，此其實也。

唯就鐵路品級而言，日治台灣國鐵由於長期在「速成延長主義」下主導，導致品級相對較低。就當時宗主地日本與各殖民地比較，以表定速度為準，台灣為 51.2 公里/時，而日本 68.5 公里/時、滿州 84.5 公里/時，朝鮮 66.8 公里/時，台灣排名最後，似乎仍有改善空間，此為其虛處¹²。

也因為日治鐵路的基礎與品級問題，也因此留給後繼的戰後建設者有利的根基與再次得以再昇級的改善空間。

¹⁰郭文亮、葉俊麟，1930 年代的台灣—台灣第一次黃金時代，博揚文化，2005.3

¹¹郭文亮、葉俊麟，1930 年代的台灣—台灣第一次黃金時代，博揚文化，2005.3

¹²蔡龍保，日治時期台灣國有鐵路的改良事業，鐵道情報第 182 期 2008 年 3~4 月號

六、戰後整建擴建時期 (1945~1973)

戰後台灣鐵路局除持續在日治的架構與計畫下，進行鐵路復建與新設；另一方面則基於日治鐵道「速成延伸主義」所造成的品質有待提昇，故除初期艱辛守成外，後續則受惠於美國援助，並配合政府第一期至第五期四年經建計畫（1953~1972）的計畫重點¹³，進行鐵路技術昇級，包括既有鐵道之整建與新設鐵道之擴建。

戰後整建擴建故事，包括戰後初期慘澹經營期、美援與鐵路昇級期。

（一）戰後初期慘澹經營期，起自 1945 至 1948 年：

1. 戰後鐵路接收時的慘澹狀態—硬體與營運收支的挑戰

民國 34 年 8 月 15 日，日本天皇御音放送宣佈無條件投降時，台灣鐵路已呈癱瘓狀態，鋼軌磨損長達 150 公里，枕木腐朽過半；橋樑載重不足計 926 孔，銹蝕彈穿者 486 孔，合計 1412 孔，尤以曾文溪橋、濁水溪橋及大肚溪橋最為危險；另站場設備與行車保安設備亦復殘缺不全。損毀停用之機車，佔百分之 48，破陋待修之客貨車輛，約佔百分之 20，有蓬貨車漏雨者達百分之 80。加上當時運量低落路收短絀，且原有設備器材均自日本供應，戰後來源供應困難。而日籍路員整批遣返青黃不接，一切措施僅勉維持通車，足見當時困難¹⁴。

1945 年前後迄 1948 年這一段時間，可說是台鐵最慘澹經營的日子，當時經山線的列車一天只有不到十個車次往返，全路客運量一天僅五萬餘人次，比起戰前每日達 17 萬人次，只剩三成。

2. 打破戰後只能運作三個月的命運—台鐵精神的戰後展現

隨著二戰結束，在台灣日本人包含軍人，約有 48 萬 8 千餘人陸續返回日本，據台鐵老一輩口耳相傳，當時流傳的說法是：日本人走後，鐵路最多只能運轉三個月。結果是不但三個月後沒有停擺，還能一路苦撐，甚至浴火重生創造出一段台鐵昇級風光運輸歷史，成為台灣戰後重建及經濟再發展時交通運輸的基石。其成功的要素有四¹⁵：

- （1）日本技術人員深具敬業精神：日籍技術人員長期在台鐵工作，對台灣鐵路亦存有認同與感情，並不願見到台鐵走向崩潰。所以，幾乎所有的技術資料、零件備品都得以良好的保存直到移交完成。
- （2）台灣技工的韌性與努力。
- （3）自大陸調來鐵道技術人才投入台灣鐵路重建工作。

¹³吳進喜，台灣地理，策劃：台灣群策會、玉山社，2004.7

¹⁴台灣省文獻委員會編印，重修台灣省通志資料第四輯卷四經濟志交通篇第三章鐵路，74.3.31

¹⁵張荻薇主編，黃民仁、陳鴻麟、王炤烈、陳輝執筆，第 3 章鐵路橋梁建設史，橋梁工程，交通工程誌，台灣土木史叢書，中國土木水利工程學會 2008.1

- (4) 外來資源挹注：主要係美援，包括資金、材料與技術等。由早期的台鐵，枕木、鋼軌等重要物資都打有美援的標記，可見一般。

(二) 美援與鐵路昇級期，自 1949 至 1973：

戰後來源斷絕鐵路備品供應中斷，以致東拚西湊勉強支持，1949 年前後運量，旅客每日僅 10 萬餘人，貨物 7,000 噸，較戰前旅客每日 17 萬人，貨物 23,000 噸，確實相形見絀，所幸迭經積極整理，業務日趨改進。

1949 年國民政府播遷來台，一方面接受美國援助 (1949~1964)，同時力行經濟建設，自 1953 年至 1972 年四年共進行五期經建計畫，整體經建計畫，對台灣產業發展、國民所得提升、對外貿易推展及重大公共工程進行等影響深遠，且為台灣在 70 年代後造就世界經濟奇蹟打下基礎，但亦直接間接對國土與城鄉發展有若干衝擊，造成爾後諸多問題。其中第一期至第三期計畫基本上係配合美援運用，著重個別建設計畫。而鐵路以供應運輸為任務，一切力謀改良提高運輸能量，包括現有線路改良與新線擴充增設，另外美援亦提供當時相當高科技的建設材料，西螺大橋即為一鐵公路橋樑美援實例。

1. 現有線路改良：

改良首在將西線縱貫幹線鋼軌，一律改為 37 公斤以上，橋樑載重一般皆提高至 KS-15 級、僅部份支線為 KS-12 級，且將問題最嚴重之濁水溪、曾文溪兩大橋重建，以利大型機車能貫通全線直達行駛。加上配合站場股道之延伸與沿線坡度彎道之修整，促使機車牽引噸數得以增加，列車平均速度可以提高，以超越日治時期紀錄為目標¹⁶。

2. 支線與專用側線之擴充增設：

民國 38 年向臺北鐵道公司收購由萬華至新店之新店支線。新建內灣支線自新竹至竹東一段於民國 36 年完成，竹東至合興一段於民國 39 年完成，合興至內灣一段於民國 40 年完成。屏東線自林邊至枋寮一段修復工程，於民國 42 年完成。東勢支線自豐原至東勢及神岡支線自潭子至神岡兩新建工程，均於民國 47 年完成。民國 50 年，瑞芳至蘇澳之深澳支線竣工通車。另各特區之專用側線亦有成效。

3. 西螺大橋—美援下公鐵路建設：

西螺大橋橋墩建於日治時期，戰後 1950 年在美援資助鋼料下興建上部結構，1952 年 5 月 8 日動工，同年 12 月 23 日完竣，共 31 孔，每孔 62.4M，全長 2 公里，為台灣戰後首座大橋，亦為遠東地區戰後完工的第一座長橋。橋面淨寬 24 尺，橋面左側建有小鐵路，以供台灣糖業運輸之用。

七、鐵路電氣化及環島鐵路建設時期 (1973~1991)

民國 68 (1979) 年西線鐵路電氣化，加上 1979 年北迴線與民國 80 (1991) 年南迴線完工，

¹⁶台灣省文獻委員會編印，重修台灣省通志資料第四輯卷四經濟志交通篇第三章鐵路，74.3.31

終於形成環島鐵路網，整個路網包含 200 餘座車站及 1,100 公里之軌道路工(含隧道與橋梁)。加上鐵路持續改善，如市區鐵路地下化、西部山線雙軌與截彎取直改善工程、電訊自動化及號誌電氣化、更新軌道結構計畫、宜蘭擴建雙軌工程、高屏雙軌電化工程、東部鐵路拓寬改善計畫，共同朝向提高車速且兼顧舒適安全的目標努力。而在這更新的過程中許多支線停駛，若干老舊場站設施與橋隧在停用後亦陷入拆毀與保留再生的拉鋸戰。另外，在這期間 1987 年適逢台灣鐵路百年紀念，留下供作紀念的史料，也算歷史與文化資產之佳話。

- (一) **鐵路電氣化**：64 年 7 月「鐵路電化工程」正式施工，台鐵於同一時空肩負施工與運輸，工期四年歷盡艱辛，於 68 年 6 月底完工。
- (二) **北迴鐵路**：自 62 年 12 月 25 日開工，在全長 82 公里路線中，隧道總長達 31 公里，且所經地質狀況難測，施工遭遇甚多困難，幸賴工程人員不畏艱難，始得在 68 年 12 月 25 日竣工，69 年 2 月通車。6 年中殉職人員共達 25 人。
- (三) **東線鐵路拓寬**：本線當年以窄軌 762 公厘軌距修築，但因後期運能不足，故在民國 67 年 7 月開工進行拓寬，71 年 6 月 27 日切換通車，和西線 1067 公厘相同可以接軌從台北直達台東。
- (四) **南迴鐵路**：民國 69 年 7 月 1 日正式開工。西部由枋寮往下延伸，東部自卑南往南同時興築，全線共有 11 座長隧道，長度皆在一千公尺以上，其中工程最困難也最可歌可泣的一段，就是打穿中央山脈的「中央隧道」。歷時十二載，耗資 211 億 7 千多萬元，終於於民國 80 年 12 月 16 日通車，台灣的環島鐵路瑞龍網也於此刻合龍，而台灣多年來完整環島鐵路網，也終於完成。
- (五) **高速公路通車的旅客流失與返轉**：民國 67(1978)年 10 月南北高速公路全線通車，國光號通行於台北高雄之間，加上鐵路電氣化工程降低旅運服務水準的影響，產生旅客的推拉效應，導之高速公路的通車人口與車輛持續提高，造成鐵路運輸式微。在公路與小汽車魅力下，鐵路市場佔有率漸漸轉移到公路客運、小汽車與國內空運，如圖 2 變化實線所示，此一流失情勢至民國 70 年到最低點 28%。

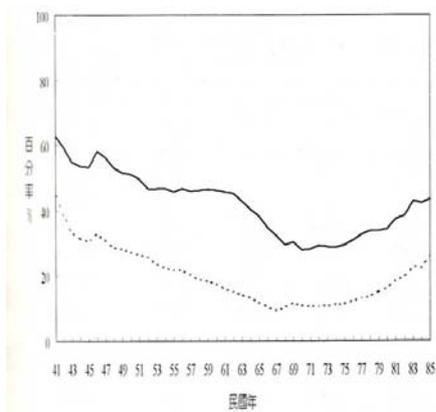


圖 2 台鐵客運（實線）在內陸運輸佔有率之變化

近年來，拜鐵路科技突飛猛進所賜，城市捷運、高速鐵路與鐵路提速與舒適技術，都有長足進步，因此原鐵路旅客又開始返轉回來，台灣的鐵路運輸將有新的提昇與氣象。

八、捷運與高鐵建設時期 (1986~2008)

近年台北都會區捷運雙十路網、高雄捷運十字路網已陸續通車，各主要城市亦紛紛規劃捷運，高速鐵路以 BOT 方式建造於 2007 年通車，台灣西部各大城市已納入「一日生活圈」中，鐵路運輸正進入一新紀元。而老舊蒸氣火車頭的復駛及彰化扇形車庫登錄為歷史建築等，均透露人們依然懷念過去百年鐵路所留存的足痕意象。

捷運與高鐵建設故事，包括現代鐵路多元建設期、高速鐵路帶動建設與創新期。

(一) 現代鐵路多元建設期，自 1986.3.27 至今：

台灣鐵路多元的發展，則以距劉銘傳任台灣巡撫（1885）滿百年後，1986 年 3 月 27 日行政院核定台北都會區大眾捷運系統初期路網，為一分水嶺。鐵路自此後啟動了二元發展（傳統鐵路、城市捷運）、三元發展（加上高速鐵路），至多元發展（加上機場快線、現代輕軌等）的局面。鐵路從此再次有了全新視野，開啟了傳統鐵路、公路與先進鐵路（捷運鐵、高速鐵）三者競合的時代。¹⁷

1. **捷運鐵路**：台灣捷運啟自台北捷運採政府自辦方式建設，繼之高雄捷運則採民間參與投資方式建設，而各大都市亦皆依大眾捷運法機制推行。

- (1) **台北捷運**：民國 85 年木柵線通車，接著淡水、中和、新店、南港、板橋及土城線通車，至目前為止總計通車 76.6 公里，有 69 個車站加入營運，每日營運量超過百萬人次。而正興建中的第二階段路線，為南港線東延段、內湖線、新莊蘆州線、信義線、松山線、環狀線第一階段，土城線延伸頂埔段，預計將於 98 年至 103 年間完工通車，後續再加上大台北都會區捷運完整路網的持續興建，預期全路網總長約有 270 公里，日運量可達 360 萬人次。
- (2) **高雄捷運**：高雄捷運紅橋路網於 90 年 10 月開工，路網長約 42.7 公里、38 座車站，其中紅線於 97 年 3 月 9 日，橘線於 9 月 21 日通車。而高雄臨港輕軌捷運為一環狀路網，路線長 19.6 公里，預計設有 32 車站，正推動中。
- (3) **其他都市之捷運**：桃園國際機場捷運與台中捷運刻正興建中，而桃園捷運、基隆輕軌、新竹與台南捷運刻正規劃中。

2. **台灣鐵路的創新**：諸如鐵路都會捷運化（通勤電聯車、加站、…）、提速計畫（如傾斜搖擺式(Tilting)列車）、截彎取直計畫等等。其中太魯閣號於 2007 年 5 月 8 日正式加入營運。

3. **台鐵舊山線的文化保存創新計畫**：台鐵早在民國 77 年便成立「山線雙軌工程處」負責施工。民國 87（1998）年 9 月 23 日 21：33 三義后里間舊山線最後一班列車通過，9 月 24 日切換新線，新山線於是正式通車，舊山線自此停止營運。唯她受惠於沿線鐵路文化資產與遊憩氛圍的豐富寶貴，如龍籐斷橋、鯉魚潭舊橋等等，目前的舊山線刻正步入文化保存、文化產業的新旅程。

(二) 高速鐵路帶動建設與創新期，自 2007.2.1 至今：台灣高鐵自 89 年 3 月開始施工，2007 年 2 月 1 日高鐵正式營運（左營站至板橋站），3 月 2 日營運至台北站，

¹⁷中國土木工程學會，我國公共工程建設之發展，行政院公共工程委員會委託，96 年 7 月

全長 345 公里，左營至台北最短時間為 1.5 小時。台灣西部走廊自此進入一日生活圈，而公路客運、小汽車、國內空運的佔有率將漸漸轉移至鐵路市場！繼 1930 年代台灣第一次金黃時代鐵道王國的榮景後，高鐵已成為台灣發展的新動脈，亦為台灣鐵路網擴伸的新引擎。她將帶動台灣新一波的建設潮，台灣重現鐵道王國將是可期的新榮景。

九、鐵道王國新榮景—百年風華 瑞龍活現

在此高鐵、太魯閣號促動鐵路再發展的時代裏，「如何再生鐵路文明紋理」為回顧縱貫線通車百年的前瞻課題。

百年來，縱貫線藉由營運將西部走廊連成一體，而發展出 1935 年代台灣第一次金黃時代時鐵道王國的榮景。隨後她再透過南迴鐵路合龍成環島鐵路，而將台灣給繞圈起來；如今在高速鐵路與台鐵太魯閣號高速繞行下，台灣迴廊也就更通暢了。

展望未來，廿一世紀將是鐵路重振雄風為人類社會作一貢獻的新世紀。面對此一世界趨勢潮流，台灣鐵路將繼續向前發展。鐵路產業在高鐵、台鐵、捷運鐵三鐵三贏中，將為人民呈現更現代化更有尊嚴的服務。台灣人民如今在擁有財富與自由後，讓我們繼續呈現幸福感、喜樂感的鐵路新風貌，此其時也！

台灣在擁有「鐵路瑞龍 風華百年」的幸福資產下，就如何再生鐵路幸福喜樂文明紋理新榮景的作法，提出建設新鐵道王國的三大願景：

一願，藉由高鐵擴伸，促進生活圈的演化與建設

二願，積極進行鐵路瑞龍風華百年來文化資產的保存與產業發展

三願，創造永續東方美學的鐵路寶島，包括創造美麗的鐵路世界，以及有效保育鐵路週邊環境。

三大願景乃鐵路建設者共修的功課，也正是全體鐵路人的第二條成長學習曲線，更是鐵路史挖掘前人智慧提供今人參考的重心。

而此第二條成長學習曲線，實緣起於台灣鐵路，發端於台北捷運、擴張於台灣高鐵、高雄捷運與台鐵太魯閣號的建設營運。鐵道王國的新榮景，仍有待人民與鐵路人共同創造，讓台灣的鐵路再次與在地的社區共生接軌，再創幸福鐵路的新沃土。

十、結語

建構台灣鐵路史是一持續的旅程，本文乃土木界鐵路工程師自發性的初步建構，自有鐵路界回顧與前瞻的作用，感謝鐵路歷史專家提供的史文史料。

本文乃以編纂者的眼光進行相關史料的搜集、查証與撰述的探索文章，台灣鐵路史軌跡若干不明處仍待我們持續自覺與發現，目前階段成果乃在分期初步架構的呈現與各分期下建設里程碑的概述，另在海報展中則有具體圖像的紀載。唯後續尚待研修的子題仍多，諸如整體自 1876 年丁日昌巡視台灣至今 2008 年計 133 年鐵路發展脈動下各時間點、各個節點與各突破點更細膩的描繪。另，特別就第三期戰後整建擴建時期 (1945~1973)，台鐵百年紀念文集官書¹⁸乃以「戰後復舊階段」(文集P13)、「復興時期」(文集P344)與「建設時期」(文集P345)描述 1945 至 1987 年的發展。未來針對戰後到十大建設前的鐵路史，是否能以宏觀的人民與土地開發保育觀點探討，以呈現更寫實的故事脈動節點分期，實在令人期待。

有鑑數百年來的台灣人民、工程師向為歷史的瘖啞者的認識，在中國土木水利工程學會土木史委員會培育下，「台灣土木史學」與其分支「台灣鐵路工程史學」業已萌芽。然而目前因缺乏學界研究與教學的參與，加上「大家寫歷史、大家查證歷史」的風氣尚待鼓舞激勵，導至史料未及消化、史文不一致者眾。

本文針對台灣鐵路歷史進行初步理解與探索，不足與誤差之處尚請指正。並希望「台灣土木史學」與其分支「台灣鐵路史學」早日得以在台灣諸大學相關系所在地播種與生根，是為期。

¹⁸慶祝臺灣鐵路百週年籌備會，「台灣鐵路百週年紀念文集」，臺灣鐵路管理局，76.6.9

參考史料與文獻

1. 慶祝臺灣鐵路百週年籌備會，「臺灣鐵路百週年紀念文集」，臺灣鐵路管理局，76.6.9
2. 江慶林譯，臺灣鐵路史上卷，台灣省文獻委員會編印，79.6
3. 臺灣鐵道史稿未定稿（上、中、下卷）（日文），總督府鐵道部，明治44年3月25日發行
4. 臺灣鐵道管理局鐵道博物館網（<http://www.railway.gov.tw/museum/>）
5. 台灣省文獻委員會編印，重修台灣省通志資料第四輯卷四經濟志交通篇第三章鐵路，74.3.31
6. 蔡龍保，推動時代的巨輪：日治中期的台灣國有鐵路（1910~1936），台灣書房出版公司，朝日文化總經銷，2007.7 二版一刷
7. 蔡龍保，日治時期台灣國有鐵路的改良事業，鐵道情報第182期2008年3~4月號
8. 劉文駿，王威傑，楊森豪著，台灣百年鐵道，果實出版社，2003.9月
9. 台灣鐵路發展紀要，台灣軌道工程學會，民96.6
10. 姚春雄，設計本事——日治時期台灣美術設計案內，遠足文化，94.6月
11. 中國土木工程學會，我國公共工程建設之發展，行政院公共工程委員會委託，96年7月
12. 黃俊銘、簡佑丞、李國玄，臺灣日治時期土木建設，台灣土木史專題彙編1，中國土木工程學會土木史委員會，2007.12
13. 第十五章 鐵道工程的發展，第V卷 19世紀下半葉（約1850年至約1900年），技術史（A History of Technology），牛津大學出版社授權出版，上海科技教育出版社，2004年12月第一版
14. Kenneth Frampton，現代建築史 Modern Architecture —A critical history，地景企業公司，2000.3
15. 張荻薇主編，黃民仁、陳鴻麟、王炤烈、陳輝執筆，第3章鐵路橋梁建設史，橋梁工程，交通工程誌，台灣土木史叢書，中國土木工程學會 2008.1
16. 黃民仁主編，鐵路工程，交通工程誌，台灣土木史叢書，中國土木工程學會 2008.1
17. 公共電視文化事業基金會策劃，打拼—台灣人民的歷史，玉山社，2007.2
18. 許介麟，台灣史記：日本殖民統治篇1、第11章殖民地整編之三：交通網支配，文英堂出版社發行，問津堂書局總經銷，2007.7
19. 陳阮雄，交通的理論與實際，台灣商務印書館，66.7
20. 蘇昭旭，台灣鐵路環島風情：西部幹線篇，人人出版公司，2006.5.1
21. 蘇昭旭，台灣鐵路環島風情：東線支線篇，人人出版公司，2006.5.1
22. 蘇昭旭，台灣鐵路環島風情：特殊路線篇，人人出版公司，2004.6.1
23. 蘇昭旭，高速鐵路新時代，人人出版公司，2007.11
24. 戴震宇，台灣的鐵道，遠足文化，91.7

25. 戴震宇著，金炫辰繪，台灣的老火車站，遠足文化，90.10
26. 陳國棟，台灣的山海經驗，遠流出版社，2005.11.15
27. 蔡龍保，長谷川謹介與台灣縱貫鐵路，鐵道情報第 181 期 2008 年 1~2 月號
28. 黃智偉，清代台鐵坎坷路，鐵道情報第 182 期 2008 年 3~4 月號
29. 黃智偉，以土木工程的角度看清代台鐵，鐵道情報第 183 期 2008 年 5~6 月號
30. 交通博物館，圖說駛的歷史—東京，河出書房新社，2006.0228
31. 雲明，好台灣，凡異出版社，95.7 月
32. 大國崛起叢書編輯出版委員會，百年維新日本，青林國際出版公司，2007.7
33. 天地文字工作室，穿越台灣鐵路時光隧道——從劉銘傳到殷琪，皮球出版社，2006.12.1
34. 林文雄、楊漢生，台灣土木使叢書交通工程誌鐵路工程篇，中國土木水利學會，2008.1
35. 凌鴻勛，中華鐵路史，台灣商務印書館，民 70.7
36. 黃民仁，21 世紀的軌道運輸系統事業，跨世紀的台灣土木——回顧與展望論述集，台灣土木文教基金會發行，92.3
37. 吳小虹，重回清代台北車站—古鐵道和一座謎樣的火車站，博揚文化事業公司，2006.4
38. 台灣鐵路發展紀要，台灣軌道工程學會，民 96.6
39. 許雪姬總策劃，台灣歷史辭典(含附錄)，遠流出版社
40. 郭文亮、葉俊麟，1930 年代的台灣—台灣第一次黃金時代，博揚文化，2005.3
41. 程佳惠，台灣史上第一大博覽會—1935 年魅力台灣 SHOW，遠流出版社，2004.1
42. 黃俊銘 (2005), “苗栗縣縣定古蹟勝興火車站及魚藤坪斷橋調查研究暨修護計畫”，研究計畫成果
43. 吳進喜，台灣的地理，策劃：台灣群策會、玉山社，2004.7
44. 交通史編纂執行小組，中華民國交通史（上、下冊），交通部，80.12
45. 籌備委員會，中國鐵路創建百年史，台灣鐵路局，70.6.9
46. 籌備委員會，中國鐵路創建百年紀念文集，台灣鐵路局，70.6.9
47. 編輯委員會，臺灣交通回顧與展望，台灣省政府交通處，87.1030
48. 中華民國交通建設遠景，交通部，78.9
49. 洪致文，台灣鐵路印象（上）—鐵道歷史、鐵道車輛，南天書局，87.5
50. 洪致文，台灣鐵路印象（下）—專用鐵道、鐵道建築，南天書局，87.5
51. 日本殖民地史，昭和史，別卷 I，滿州、朝鮮、台灣，每日新聞社，84.7
52. 莊永明，台灣鳥瞰圖，遠流出版公司，91.3
53. 國立歷史博物館，美麗之島，臺灣古地圖與生活風貌展，92.8
54. 國立臺灣博物館，地圖臺灣，四百年來相關臺灣地圖，南天書局有限公司，96.11
55. 台中縣文化局，臺中縣縣定古蹟「內埔庄役場」調查研究暨修復計畫，國立成功大學建築系，財團法人成大研究發展基金會，92.12
56. 黃淑鈴、高永謀，台灣通史，國際漢宇，95.8
57. 蘭伯特·凡·德·歐斯弗特，福爾摩沙見聞錄，風中之葉，經典雜誌，92.2
58. 渡邊慶之進，臺灣鐵道讀本，國史館臺灣文獻館，95.12
59. 蘇昭旭，臺灣鐵路蒸汽火車，人人出版，91.11

60. 榮民工程股份有限公司，榮民工程事業 50 年，95.6
61. 赤日炎炎，台灣一八九五～一九四五，經典雜誌，94.7
62. 魏德文主編、高傳棋編著，穿越時空看臺北，臺北建城 120 週年，古地圖、舊影像、文獻、文物展，臺北市政府文化局出版，94.12
63. 林炳炎，保衛大台灣的美援（1949~1957），台灣電力株式會社資料中心出版，93.8
64. 李懷、張嘉驊，台灣放輕鬆 1，正港台灣人，遠流出版，89
65. 戴震宇等，台灣歷史全紀錄，遠足文化，94.1
66. 亞洲高速鐵路研討會，台灣高鐵，96.10
67. Railway 軌道車輛工業資料，經濟部，89.1
68. 20 世紀台灣 1900.09，啟動歷史記憶的巨輪【民前 12 年-民前 3 年】，大地地理
69. 20 世紀台灣 1920.29，啟動歷史記憶的巨輪【民前 9-18 年】，大地地理
70. 20 世紀台灣 1946，啟動歷史記憶的巨輪【民國 35 年】，大地地理
71. 20 世紀台灣 1947，啟動歷史記憶的巨輪【民國 36 年】，大地地理
72. 20 世紀台灣 1951，啟動歷史記憶的巨輪【民國 40 年】，大地地理
73. 20 世紀台灣 1952，啟動歷史記憶的巨輪【民國 41 年】，大地地理
74. 20 世紀台灣 1953，啟動歷史記憶的巨輪【民國 42 年】，大地地理
75. 20 世紀台灣 1957，啟動歷史記憶的巨輪【民國 46 年】，大地地理
76. 20 世紀台灣 1959，啟動歷史記憶的巨輪【民國 48 年】，大地地理
77. 20TH CENTURY DAY by DAY, DORLING KINDERSLEY PUBLISHING, ING.

西元年	在地紀年	工程大事
1. 清領洋務創建時期 (1876~1895)		
1876	光緒 2 年	1. 福建巡撫丁日昌創建基隆煤礦鐵路 (非機車動力)
1885	光緒 11 年	2. 6 月興建機械局，次年 2 月落成，亦為清季鐵路等設施維修場所，假此辦理公務；日人治台後，改稱鐵道部，並拓建為二層大樓，1905 年 3 月竣工。
1887	光緒 13 年	3. 台灣鐵路創建於今年，3 月 20 日劉銘傳上奏〈擬修鐵路創辦商務摺〉，同年 5 月 20 日清廷准許台灣建造鐵路，劉銘傳即設立「台灣鐵路商務總局」推動建設，並於 6 月 9 日在台北大稻埕舉行台北至基隆鐵道破土典禮，劉銘傳親臨主持。
1888	光緒 14 年	4. 獅球嶺隧道年初動工，1890 年 8 月竣工 5. 台北至新竹之路線，五月開始興築
1889	光緒 15 年	6. 從台北大稻埕到松山的鐵路完工通車 7. 第一代的台北橋(木鐵混合構造的鐵路橋梁)建造完成
1890	光緒 16 年	8. 台北至基隆段鐵道完成 (軌距 1067 公釐)，由「機械局」負責鐵道設施的維修
1891	光緒 17 年	9. 台北至基隆段鐵路於 10 月 20 日竣工通車 (28.6 公里)
1893	光緒 19 年	10. 台北至新竹段鐵路於 11 月 30 日竣工通車 (78.1 公里)。邵友濂巡撫奏請清廷停止興工，路線遂至新竹為止
2. 日治續築奠基時期 (1895~1945)		
1895	光緒 21 年 明治 28 年	1. 清日甲午戰爭後，將台澎割讓給日本，日本政府領台後先改善清末所建臺北至新竹鐵道，基隆至臺北間鐵道於 6 月 10 日、臺北至新竹間鐵道於 7 月 10 日開始運轉。
1899	明治 32 年	2. 臺灣總督府於 11 月 8 日成立「臺灣總督府鐵道部」，自南北兩端繼續興建鐵路，採用與日本國內線相同的 1067 公釐軌距
1900	明治 33 年	3. 清國「機械局」本年底正式改稱為鐵道部臺北工場 4. 台南至高雄鐵路通車
1901	明治 34 年	5. 鐵道部因運材載料需要，緊急興築淡水線鐵路 (21.2 公里)，於 1900 年 5 月 10 日興工，8 月 25 日營業
1902	明治 35 年	6. 日人建立橋仔頭糖廠，鋪設軌距 762 公釐的輕便鐵路，以牛隻拖曳車廂載運甘蔗原料及製糖成品
1906	明治 39 年	7. 2 月阿里山森林開發案通過，委由大阪「藤田組」負責開發，嘉義至竹崎路段 2 月 26 日開始動工，軌距 762 公釐
1907	明治 40 年	8. 屏東線 1907 年動工，逐段完工通車 9. 台灣製糖株式會社購入 3 輛蒸汽機車及 150 輛貨車，展開「五分仔車」的歷史 10. 6 月 15 日台灣第一座大鐵橋「濁水溪鐵橋」落成通車
1908	明治 41 年	11. 阿里山森林開發者「藤田組」，因為財力不足，2 月宣布終止阿里山

		<p>森林鐵路興建計畫。後續則以官營方式推動阿里山森林開發。</p> <p>12. 台北車站原設於大道埕之河溝頭，四月遷建於此，為第二代台北車站</p> <p>13. 縱貫鐵路於 4 月 20 日全線竣工通車，10 月在台中公園舉行「縱貫鐵路全通式」典禮</p> <p>14. 5 月 28 日為慶祝縱貫鐵路通車，台北商工會舉辦「台灣汽車(火車)博覽會」，沿著全島各地車站巡迴展出，並同時發行宣傳海報、紀念繪葉書</p> <p>15. 9 月 15 日打狗地名更改「高雄」，並遷建火車站於今哈瑪星附近</p> <p>16. 11 月 1 日「鐵道飯店」開幕，為台灣首座西式旅館</p>
1909	明治 42 年	<p>17. 為了應付增加的車輛維修工作，5 月增建六跨距六股道磚造廠房，即為日治臺北工場維修廠</p> <p>18. 鹽水港製糖株式會社首先在新營—鹽水線兼營客運，開啟糖鐵客運時代</p>
1910	明治 43 年	19. 日本國會通過阿里山森林開發官營案，決議以五年完成鐵道興建。殖產局阿里山作業所成立，全線分十個工區依序施工。10 月嘉義至竹崎段通車營運。11 月購入 18 頓 Shay 蒸汽火車
1910	明治 43 年	20. 花東線動工
1911	明治 44 年	21. 萬新線(萬華至新店間)鐵道通車
1912	明治 45 年 大正元年	<p>22. 12 月 25 日阿里山鐵路嘉義至二萬坪段正式通車</p> <p>23. 基隆車站落成</p>
1913	大正二年	<p>24. 3 月 31 日新竹車站新建築落成</p> <p>25. 4 月阿里山鐵路延伸至沼平，全長 71.9 公里</p>
1914	大正 3 年	26. 高屏鐵橋(又名下淡水溪橋)完成，為當時東亞第一長橋，2 月 15 日屏東線通車至屏東
1916	大正 5 年	27. 4 月 1 日淡水線 1.22km 風景區路線新北投支線與新北投站開始營業
1917	大正 6 年	<p>28. 11 月 6 日台中火車站新建築落成</p> <p>29. 宜蘭線開工</p>
1919	大正 8 年	<p>30. 完成基隆台北間雙軌化工程。</p> <p>31. 海線鐵路動工，</p> <p>32. 集集線 12 月動工</p>
1920	大正 9 年	33. 平溪線 1 月動工，1921 年 6 月完工，初期作為煤礦專用鐵路
1921	大正 10 年	34. 集集線年底完工，翌年初通車營運
1922	大正 11 年	<p>35. 10 月縱貫海線鐵路自竹南至彰化段完工通車(彰化扇形車庫完工啟用)</p> <p>36. 台灣台東拓殖公司興建完成東線鐵路台東至關山段，軌距 762 公釐</p>
1924	大正 13 年	37. 11 月 30 日宜蘭線鐵路完工通車
1926	大正 15 年 昭和元年	<p>38. 3 月 25 日花東鐵路全線通車</p> <p>39. 總督府交通局鐵道部發行〈東台灣鐵道沿線案內〉，由金子常光繪製封面設計</p>
1927	昭和 2 年	<p>40. 總督府交通局鐵道部發行〈台東線案內〉</p> <p>41. 鐵道部收購集集線為官營，</p> <p>42. 屏東線通車至溪州(南州)</p>

1929	昭和 4 年	43. 平溪線收購為官營
1933	昭和 8 年	44. 嘉義車站新建築落成 (6 月 20 日)
1935	昭和 10 年	45. 4 月 21 日關刀山台中大地震，山線鐵路中斷 3 年，至 1938 年 7 月 14 日台中線恢復通車 46. 完成台北竹南間及高雄港台南間雙軌化工程
1936	昭和 11 年	47. 3 月 15 日台南車站新建築落成
1937	昭和 12 年	48. 1 月 1 日台灣鐵道部刊登「台灣旅遊」宣傳廣告
1938	昭和 13 年	49. 1 月 13 日台灣鐵道部發行「台灣旅遊」宣傳廣告 50. 於縱貫線大安站(泰安站)建「台中線震災復興紀念碑」 51. 7 月 14 日縱貫鐵道中山線恢復通車 52. 改建台北車站為鋼筋水泥建築，為第三代車站，於 1986 年 1 月鐵路地下化工程拆除
1943	昭和 18 年	53. 完成高雄鼓山間、台南新市間、民雄嘉義間及高雄九曲堂間雙軌工程
1941	昭和 16 年	54. 6 月 20 日高雄車站新建築落成 55. 12 月 15 日屏東線歷經 34 載，從高雄至枋寮全線完工通車。
1944	昭和 19 年	56. 拆除屏東線林邊至枋寮間之路線
3 戰後整建擴建時期 (1945~1973)		
1945	昭和 20 年 民國 34 年	1. 日本投降，國民政府接收台灣
1946	民國 35 年	2. 戰後政府接收日治時期「台灣」、「明治」、「日糖興業」及「鹽水港」四大製糖株式會社所轄糖廠 42 所，成立國營台灣糖業公司，接收糖業鐵路全長 2964.6 公里 3. 新竹至竹東的支線鐵路完工，隔年初通車
1947	民國 36 年	4. 爆發 228 事件，造成鐵路運輸首次中斷 5. 內灣支線新建工程先通車至新竹竹東(16.6 公里)
1949	民國 38 年	6. 台鐵接收後經積極整理，各項設備日趨改進，業務逐漸開展 7. 台鐵向臺北鐵道公司收購由萬華至新店之新店支線
1950	民國 39 年	8. 內灣支線新建工程自竹東至合興段完成 9. 為戰備需要，台糖公司奉命修築南北平行預備線，成為台鐵縱貫線之輔助線。
1951	民國 40 年	10. 新建內灣支線延展至內灣(11.1 公里)
1952	民國 41 年	11. 台糖推行換軌計畫，分七年完成，原料線一律改用每公尺 12 公斤鋼軌，營業線、南北線及重要廠際聯絡線則採用 15 公斤鋼軌。 12. 西螺大橋全部完竣，全長 2 公里，橋面左側建有小鐵路，以供台灣糖業公司運輸之用。
1953	民國 42 年	13. 台糖鐵道自台中至屏東全程試車，全長 275 公里 14. 屏東線林邊至枋寮間前經拆除之路段於 1 月 16 日完成復軌通車
1954	民國 43 年	15. 台糖鐵道營業路線擴充到 41 線，多以各地糖廠為中心成放射狀分布，營業線里程 675 公里，鐵路網密麻且深入各鄉鎮
1956	民國 45 年	16. 5 月 6 日神岡支線(潭子至神岡) 8.7 公里開工

1958	民國 47 年	17. 台糖內燃機車改用汽油 18. 東勢支線（豐原至東勢）長 14.1 公里竣工 19. 神岡支線（潭子至神岡）長 8.6 公里竣工
1960	民國 48 年	20. 台糖鐵道引進柴油機車(200HP)，配置於烏樹林糖廠 21. 11 月台鐵彰化-台南間雙軌工程及中央控制行車調度(CTC)系統完成
1961	民國 50 年	22. 深澳支線(瑞芳—深澳) 6.3 公里竣工通車
1963	民國 52 年	23. 2 月阿里山鐵路正式轉型觀光，「中興號」對號特快車開始營運。
1964	民國 53 年	24. 8 月 11 日中和支線（板橋至中和）6.5 公里開工
1965	民國 54 年	25. 3 月 20 日新店支線拆除，萬新鐵路停駛 26. 4 月 3 日中和支線竣工通車（貨運線）
1966	民國 55 年	27. 1 月 10 日林口支線（桃園至林口）19.2 公里開工
1967	民國 56 年	28. 1 月 1 日林口支線竣工通車 29. 6 月 9 日彰化至台南間雙軌工程分段開工
1970	民國 59 年	30. 台糖實施甘蔗原料擴大機械採收，道路運輸發展迅速，鐵路運輸量則相對減低 31. 2 月 14 日七堵駝峰調車場開工 32. 10 月 24 日彰化至台南間雙軌竣工通車
1971	民國 60 年	33. 6 月 28 日濁水溪雙軌大橋竣工通車
1972	民國 61 年	34. 2 月台鐵七堵駝峰現代化調車場啓用

4. 鐵路電氣化及環島鐵路建設時期 (1973~1991)

1973	民國 62 年	1. 蔣經國院長 12 月 16 日宣佈十大建設，鐵路部門包括西部幹線電氣化與環島鐵路的北迴鐵路 2. 12 月 25 日北迴鐵路開工（南北兩端同日開工）
1974	民國 63 年	3. 4 月 1 日台鐵局開始進行「發展建築超級鐵路專題研究」 4. 7 月 1 日西部幹線電化工程處成立
1975	民國 64 年	5. 7 月「鐵路電化工程」正式施工
1978	民國 67 年	6. 10 月南北高速公路全線通車，傳統軌道運輸逐漸式微 7. 台鐵進行花東線拓寬工程
1979	民國 68 年	8. 6 月底 台鐵西部幹線電氣化工程全部完工 9. 12 月台鐵北迴鐵路完工
1980	民國 69 年	10. 7 月成立南迴鐵路工程處
1981	民國 70 年	11. 8 月台鐵局完成「發展建築超級鐵路專題研究」總結報告
1982	民國 71 年	12. 台糖鐵道最後一條定期客運線（嘉義—北港）停止營業，台糖鐵路客運業務全部結束。 13. 6 月台鐵花東線自花蓮至台東鐵路拓寬（軌距 1067 公釐）完工 14. 10 月阿里山公路通車，森林鐵路運量從此一落千丈
1983	民國 72 年	15. 整修阿里山森林鐵路塔山線，使成為眠月線觀光鐵道，1986 年通車
1984	民國 73 年	16. 6 月台鐵宜蘭線雙軌擴建完工

5. 捷運與高鐵建設時期 (1986~2007)

1986	民國 75 年	1. 3 月 27 日行政院核定台北都會區大眾捷運系統初期路網
1987	民國 76 年	2. 2 月 23 日奉准正式成立「台北市政府捷運工程局」 3. 本年 6 月 9 日適逢台灣鐵路百年紀念，台鐵留下供作紀念的史料，也

		算歷史與文化資產領域之佳話
1988	民國 77 年	4. 7 月『台北捷運系統』北投機廠動工後 5. 淡水線 7 月 25 日最後一班列車駛離後即被拆除了
1989	民國 78 年	6. 9 月台北市華山--萬華間鐵路地下化工程完工，台鐵臺北新站啟用
1990	民國 79 年	7. 3 月 15 日交通部運輸研究所與台灣省政府共同完成「台灣西部走廊高速鐵路可行性研究」報告 8. 10 月 1 日高鐵處與法國 Sofrerail 簽訂「台灣西部走廊高速鐵路綜合規劃顧問服務合約」，並即展開規劃作業
1991	民國 80 年	9. 12 月 16 日台鐵南迴鐵路自太麻里至枋寮段完工，完成環島鐵路網
1994	民國 83 年	10. 5 月 9 日高雄市政府捷運工程局成立 11. 7 月 29 日台北大眾捷運股份有限公司成立 12. 11 月 18 日立法院三讀通過「獎勵民間參與交通建設條例」
1995	民國 84 年	13. 6 月台鐵台北地區通勤電聯車啟用
1996	民國 85 年	14. 3 月 28 日第一條中運量捷運系統木柵線通車 15. 10 月 29 日高鐵處公告徵求民間機構參與興建暨營運高速鐵路 16. 11 月台鐵新型推拉式自強號正式加入營運
1997	民國 86 年	17. 1 月 13 日高速鐵路工程籌備處改制為「交通部高速鐵路工程局」 18. 3 月 28 日台北高運量捷運系統—淡水線（淡水站—中山站）通車 19. 8 月 15 日配合大眾捷運法修正，高鐵局接辦「獎勵民間投資中正國際機場至台北捷運系統建設計畫」業務 20. 9 月 25 日高鐵徵求民間投資案甄審委員會評定台灣高速鐵路企業聯盟為最優申請人，取得興建營運合約優先議約權 21. 12 月 25 日台北捷運淡水線由淡水站至台北車站全線通車。
1998	民國 87 年	22. 5 月 26 日獎勵民間投資中正國際機場至台北捷運案甄審委員會評定長生國際開發公司為最優申請人，取得籌備合約優先議約權
1998	民國 87 年	23. 6 月台鐵 CK101 蒸汽車復駛 24. 9 月台鐵山線雙軌化工程完工與通車，舊山線停駛 25. 12 月 24 日台北捷運中和線及新店線北段通車
1999	民國 88 年	26. 7 月台鐵板橋新站及萬華新站啟用，萬華---板橋間鐵路移入地下行駛 27. 921 大地震重創台鐵集集支線 28. 11 月 11 日台北捷運新店線全線通車 29. 12 月 24 日台北捷運板橋線〔龍山寺—西門〕及南港線〔西門—市政府〕通車
2000	民國 89 年	30. 3 月台灣高鐵開始進行各項工程之施工 31. 5 月台鐵宜蘭線電氣化啟用 32. 8 月 31 日台北捷運板橋線〔龍山寺—新埔〕暨小南門線通車 33. 12 月 28 日高雄捷運公司成立 34. 12 月 30 日台北捷運南港線〔市政府—昆陽〕全線通車

2001	民國 90 年	35.1 月台鐵集集線完成 921 大地震災後重建，列車恢復行駛 36.9 月 17 日納莉颱風致災，台北捷運系統 16 個車站、南港機廠及高運量行控中心、行政中心淹水，部份路線停止運轉。 37.10 月 24 日高雄捷運工程局於 R3（小港站）舉行開工典禮 38.繼阿里山鐵路後，台糖烏樹林車站開出第一班「五分仔列車」，台糖鐵路也轉型向休閒旅遊方向發展
2002	民國 91 年	39.2 月台鐵集集線集集車站復舊竣工啟用 40.12 月 31 日長生公司因為無法於期限內完成中正機場至台北捷運系統興建營運合約之議約程序，喪失本計畫最優申請人資格
2003	民國 92 年	41.6 月台鐵北迴線電氣化啟用 42.6 月 25 日交通部裁示由高鐵局以自辦工程方式辦理中正（後改名桃園）國際機場聯外捷運系統建設
2004	民國 93 年	43.9 月 29 日台北捷運小碧潭支線完工通車（七張站—小碧潭站） 44.10 月 6 日交通部召開中正（後改名桃園）國際機場聯外捷運系統建設台北市轄段興建相關事宜會議，決議以行政契約方式將本計畫三重至台北段土木工程之設計施工委由台北市政府辦理 45.11 月 23 日「台中都會區大眾捷運系統烏日文心北屯線建設計畫」規劃報告書奉行政院原則同意
2005	民國 94 年	46.6 月 7 日台鐵彰化扇形車庫整修完成暨中部鐵路通車百週年，台鐵創建 118 年
2006	民國 95 年	47.5 月 31 日台北捷運板橋土城延伸線（板橋站至永寧站）完工通車 48.6 月 19 日林務局委託宏都阿里山公司辦理阿里山森林鐵道、沼平車站及北門車站的經營 49.12 月 11 日台鐵局與潤泰旭展公司簽訂特許合約，將台鐵南港車站站區委由該公司興建、營運，許可期限共計 50 年 50.12 月 26 日交通部核准台灣高鐵營運通車（板橋站至左營站）
2007	民國 96 年	51.2 月 1 日高速鐵路通車（板橋站至左營站），台灣西部走廊邁入一日生活圈的新時代。 52.3 月 2 日高速鐵路全線通車營運（台北站至左營站） 53.5 月 8 日台鐵太魯閣號傾斜式列車正式加入營運
2008	民國 97 年	54.3 月 9 日高雄捷運紅線通車 55.9 月 20 日隨著台北松山南港鐵路地下化的完成 56.9 月 21 日高雄捷運橘線通車

台灣鐵路百事紀

1. 清領洋務創建時期（1876~1895）	10
2. 日治續築奠基時期（1895~1945）	56
3. 戰後整建擴建時期（1945~1973）	34
4. 鐵路電氣化及環島鐵路建設時期（1973~1991）	16
5. 捷運與高鐵建設時期（1986~2007）	56
大事紀要總數	172