

# 日本營造業最初的海外擴張： 韓國京仁鐵路的興建 ——兼論與臺灣縱貫鐵路發展之異同\*

蔡龍保\*\*

## 摘要

京仁鐵路的發展不僅在韓國近代史、日本近代史上有其重要意涵，也是日本營造業首次的海外擴張。就日本鐵路史而言，也是日本鐵路事業的第一次海外擴張，第一次的廣軌工程。若與幾乎同時進行的臺灣縱貫鐵路一起觀察，將更顯出日本對外擴張時因地制宜的分歧發展。本文係進行臺灣與朝鮮的殖民地經濟史比較研究，韓國京仁鐵路與臺灣的縱貫鐵路有許多比較與對話的空間，發掘其「同中之異」或「異中之同」，以及彼此間的「關係性」，深化殖民史研究之詮釋。釐清共同與歧異並存的重要背景，爬梳美、日兩國角力下京仁鐵路利權的歸屬變化，營造會社鹿島組赴韓推進工程之實況，最後與臺灣縱貫鐵路經驗進行細部比較，具體指出兩者發展之異同與特質。

**關鍵詞：**韓國京仁鐵路、臺灣縱貫鐵路、澀澤榮一、營造業、鹿島組、殖民地

---

\* 本文撰寫期間，獲蔣經國國際學術交流基金會共同研究獎助、日本住友財團「アジア諸国における日本関連研究助成」獎助，赴日蒐集資料獲鹿島建設社史資料センター小田晶子女士、竹中工務店歷史檔案館津倉民哉課長、角谷千彰主任協助，特此致謝。投稿階段，蒙2位匿名審查人、編輯委員惠賜諸多寶貴意見，審查人甚至協助指出許多本人查閱不到的譯名，得以改正諸多誤謬之處，致上最深的謝意。

\*\* 國立臺北大學歷史學系教授兼通識教育中心主任  
來稿日期：2016年10月2日；通過刊登：2017年2月6日。

- 一、前言
  - 二、日本營造業的發展與鹿島組的海外擴張
  - 三、美、日角力下的京仁鐵路利權
  - 四、日方接手與鹿島組推進鐵路工程
  - 五、與臺灣縱貫鐵路經驗之比較
  - 六、結論
- 

## 一、前言

鐵路是出現於資本主義時代的代表性交通設施，做為大規模商品流通和國內市場形成的手段而快速發展。由於鐵路與國民經濟發展直接連結，工業革命的先進國對其採取強力的保護和獎勵政策。隨著先進諸國發展至獨占資本主義階段，殖民地、半殖民地鐵路成為帝國主義國家絕佳的資本輸出對象，做為商品輸出和原料掠奪的路徑，扮演重要的角色。十九世紀中葉到二十世紀初是全世界的鐵路時代，韓國也不例外。開港後三十餘年間，韓國處於開化和保守的對立之中，對國民經濟發展至為重要的鐵路還沒真正開始著手建設之前，英、法、德、義、俄、日等先進諸國已在韓國展開奪取鐵路利權之爭。因此，在淪為殖民地之前，韓國已由日本興建長達 1,000 多公里的朝鮮半島縱貫鐵路。<sup>1</sup> 京城（今首爾）到仁川的京仁鐵路，是日本加入列強競爭之後，為實現對韓國的侵略與支配而興建的第一條海外鐵路。

到中日甲午戰爭之前，日本的營造業完全沒有參與海外工程。海外工程、鐵路利權為歐美的政商所控制，沒有日本業者參與之餘地。<sup>2</sup> 此一狀況在甲午戰後，日本擴張勢力到朝鮮並取得殖民地臺灣，有明顯的改變。姑且不論戰爭時期承包

---

<sup>1</sup> 鄭在貞著、三橋広夫譯，《帝国日本の植民地支配と韓国鉄道：1892-1945》（東京：明石書店，2008），頁 67-68。

<sup>2</sup> 鹿島建設株式会社総務部本社資料センター，《鹿島岩藏小傳》（東京：該資料センター，2011），頁 34。

提供軍夫、軍用輕便鐵路工程，1899年4月日本自美國人 James R. Morse<sup>3</sup> 接手的京仁鐵路是日本營造業首次承包的海外事業，同年5月開始修築的臺灣縱貫鐵路工程則是第一條殖民地鐵路，兩者僅相差1個月。而營造會社鹿島組獨攬京仁鐵路工程的同時，也承包臺灣縱貫鐵路工程。

由上可知，京仁鐵路的發展，不僅在韓國近代史、日本近代史上有其重要意涵，也是日本營造業首次的海外擴張。就日本鐵路史而言，也是日本鐵路事業的第一次海外擴張，第一次的廣軌工程。若與幾乎同時進行的臺灣縱貫鐵路一起觀察，將更突顯出日本對外擴張時因地制宜的分歧發展。就既有的研究觀之，大部分的研究著重探討京釜鐵路（京仁鐵路於1903年10月被併入），<sup>4</sup> 較少單獨談京仁鐵路的論著，且大體偏向興建權的獲得、<sup>5</sup> 鐵路營運、對地區發展的影響等課題。<sup>6</sup>

本文撰寫的初衷是要進行臺灣與朝鮮的殖民地經濟史比較研究，同屬日本殖民地的臺灣與朝鮮，在同樣的事業常常有不同的政策，並帶來不同的發展。韓國京仁鐵路與臺灣的縱貫鐵路有頗多比較與對話的空間，希望能發掘其「同中之異」或「異中之同」，以及彼此間待究明的「關係性」，深化殖民史研究之詮釋。擬先釐清重要背景—日本營造業的發展與海外擴張，再爬梳美、日兩國角力下京仁鐵路利權的歸屬變化，營造業者鹿島組赴韓推進工程之實況，最後再和臺灣縱貫鐵路的發展經驗進行比較。藉此，可理解日本帝國對於同為殖民地的臺灣、朝鮮因地而異之政策，及其帶所來殖民地不同的發展面向。

<sup>3</sup> James R. Morse，美國企業家。除經營朝鮮鐵道外，曾任美國貿易商會會長、橫濱 Morse 商會會長。參見洪沢青淵記念財團竜門社編，《洪沢栄一伝記資料：第二八卷》（東京：洪沢栄一伝記資料刊行會，1959），頁433；洪沢青淵記念財團竜門社編，《洪沢栄一伝記資料：第三九卷》（東京：洪沢栄一伝記資料刊行會，1961），頁40。

<sup>4</sup> 京仁鐵路和京釜鐵路不論從功能上或資本系統上來看皆屬姊妹關係，早晚會歸於同一主體經營。京釜鐵路建設工程進行時，其北部的工程材料要從仁川上陸，利用京仁鐵路運送最為方便，加上永登浦車站的共同使用等問題，使得兩者關係更加密切，也可預想將來永登浦、京城間的線路會共同使用，兩會社的幹部遂進行協議，於1903年11月合併。參見朝鮮總督府鐵道局編，《朝鮮鐵道四十年略史》（京城：該局，1940），頁45。

<sup>5</sup> 鄭在貞，〈日本の對韓 侵略政策과 京仁鐵道 敷設權의獲得〉，《歷史教育》（首爾）77（2001年3月），頁99-130。

<sup>6</sup> 임채성（林采成），〈경인철도의 형성 운영과 그 사회경제적 영향〉（京仁鐵路的形成與運作及其對社會經濟的影響），《仁川文化研究》（仁川）6（2008年），頁27-39；이영민（Lee, Young-min），〈경인선 철도와 인천의 문화지리적 변화〉（京仁鐵路與仁川的地理文化變遷），《인천학연구（仁川學研究）》（仁川）4（2005年2月），頁395-417；裴基完，〈韓國에 있어서의 鐵道設置過程：鐵道創設期 中心으로〉，《商學論叢》（龍山）8（1969年12月），頁129-150。

## 二、日本營造業的發展與鹿島組的海外擴張

本節擬先釐清日本營造業的發展概況，再介紹鹿島組如何於此一脈絡中發展起來，並分析其前往海外發展的原因。

### (一) 土木工程與建築工程

#### 1. 土木工程

整個明治時代，日本的土木承包工程幾乎都是鐵路工程。當然，除了鐵路之外，土木工程也有河川改修、堤防修築、道路建設以及築港，特別是到了大正時代，有許多大規模的灌溉和填埋工程。然而在大正時代以前，除鐵路之外的土木工程中，河川相關工程在數量上居壓倒性多數，但全部是日本內務省以直轄直營的方式施工，其他土木工程或由內務省自行施工，或由承包業者施工，工程數量和金額都很小。「土木承包工程就是鐵路工程」的時代在明治時代持續好一段時間。<sup>7</sup>

1891、1892 年左右到中日甲午戰爭期間，不只日本政府陸續推動鐵路事業，民間也創立日本鐵道、九州鐵道、山陽鐵道、關西鐵道等私設鐵路會社，土木工程邁入非常繁盛的時期。承包商漸漸組織化，有力人士爭相進入此一事業，出自最高學府的人們也從事此一行業，土木承包業變成一門體面的好事業。由於此一行業確實會賺錢，許多承包業者的「番頭」、「手代」獨立營業，<sup>8</sup> 業者在短時間內大增。<sup>9</sup> 直到明治末期，土木承包業者才出現鐵路工程之外的發展空間，其中之一為水力發電工程。1907 年以後的短短數年間，水力發電急速擴張，與鐵路工程並駕齊驅，占很大的比例。到了大正時代，包含高堰堤工程等水力發電相關工程終於取代鐵路工程，成為大正以後土木承包業最重要的工程類別。<sup>10</sup>

#### 2. 建築工程

日本在明治時期之前，大型建築物大概僅限於神社、佛寺，因此，只有政府

---

<sup>7</sup> 土木工業協會、電力建設業協會編，《日本土木建設業史》（東京：技報堂，1971），頁 88。

<sup>8</sup> 「番頭」是指商店職員的首領，統率「手代」以下的職員，代主人處理店裡一切事務的人；「手代」則指居於「番頭」和「丁稚」之間的職員，「丁稚」指在店裡從事雜役的少年。

<sup>9</sup> 鹿島精一追懷錄編纂委員會編，《鹿島精一追懷錄》（東京：三秀舍，1950），頁 371。

<sup>10</sup> 土木工業協會、電力建設業協會編，《日本土木建設業史》，頁 88-89。

的工匠發達。到了明治以後，西洋建築漸次興工，特別是橫濱，由於洋人的商館蓬勃出現，是西洋建築最早發達之地，清水組扮演重要的角色。較之土木事業，建築事業發達得非常晚，在日俄戰爭前稱得上是建築承包業者大概只有 1、2 間，其他是所謂的「大工棟梁」（工匠的首領）。<sup>11</sup>

日俄開戰後，隨著增設師團、鎮守府等，建築承包才稍稍發達。日俄戰後，日本的銀行、會社等漸漸採用西洋建築。此外，隨著各種製造業的興建許多工廠，特別是在大阪，使當地出現許多成功的建築承包業者。而後，隨著第一次世界大戰的爆發，日本變為富裕國家，不論銀行會社或個人商店，都採用洋式建築，繁盛的西洋建築帶來建築業的全盛時代。<sup>12</sup>

## （二）鹿島組赴韓前的發展概況

### 1. 「大名」之工匠

關東比較有歷史的承包商是鹿島組、清水組和大倉組，相較於關東的這三間老店，關西則是大林組、竹中工務店、錢高組等最為有名。鹿島組 1880 年由鹿島岩藏創設，其社史溯及天保年間，岩藏的父親岩吉於天保 11 年（1840）前後就開始承包工程，設店於京橋的鞆町。鹿島家在天保年間最先是出入松平越中守〔按：大名〕的商人，承包宅邸建築，提供其所需的職工、資材。而後，再擴張到土井大炊守、榊原及水戶藩德川家。因此，東京曾經有相當多的地方是豎立著鹿島家的旗幟。<sup>13</sup> 亦即，鹿島家最初是以大名的工匠商之姿發跡。

### 2. 建築工程承包商

明治維新後，鹿島岩吉察覺橫濱將來的發展性，前往發展。在橫濱最初的工程，是 1859 年怡和洋行上海支店經理 William Keswick 設立怡和洋行橫濱支店，委託鹿島岩吉興建，即著名的「英國一番館」，是橫濱第一間洋人商館。外國人居留地當中，橫濱有約 2/3、神戶約有一半的工程是鹿島家承包。因興建外國商館和神奈川縣廳等工程，在當時獲得頗高的評價。<sup>14</sup>

<sup>11</sup> 鹿島精一追懷錄編纂委員會編，《鹿島精一追懷錄》，頁 373。

<sup>12</sup> 鹿島精一追懷錄編纂委員會編，《鹿島精一追懷錄》，頁 373-374。

<sup>13</sup> 鹿島建設創立七十年記念行事委員會編，《鹿島建設七十年小史：1880-1950》（東京：鹿島建設株式會社，1950），頁 1；鹿島專務，〈土木建築に就いて〉，《鹿島組月報》7 月號（1941 年 7 月），頁 49。

<sup>14</sup> 鹿島專務，〈土木建築に就いて〉，頁 49；鹿島建設創立七十年記念行事委員會編，《鹿島建設七十年小史：1880-1950》，頁 1。

1870年曾經參與司法省、蓬萊橋的十五銀行、高輪的毛利公爵宅邸以及京濱間的鐵路工程，負責提供職工或勞力。其中興築高輪的毛利公爵宅邸，成為鹿島家投入鐵路工程的契機。由於毛利家請時任日本鐵道局長井上勝<sup>15</sup>協助監工，井上鑑於舊藩主的請託便抽空幫忙，造就了鹿島岩藏和井上勝的相識。而後，井上識知鹿島之人品、識見以及做為承包業者的能力，向其說明鐵路事業未來的發展性，勸他轉型為「鐵路承包業者」。<sup>16</sup>

### 3. 「鐵道的鹿島」的出現

1880年，井上勝向鹿島岩藏建言：「鹿島為什麼從事建築呢？也應該試試從事鐵路工程。」從承包建築工程到鐵路工程的轉向，是鹿島岩藏最大的決斷，對鹿島組提示了發展方向。雖有井上的勸說，但鹿島岩藏並不是那麼簡單就能轉向。建築工程時有時無且規模不大，當時即使是大型的建築工程也不過數萬圓，鐵路工程即使是一般性的土工工程也會多一位數（例如，敦賀線一個工程區約20萬圓）。但也因此，承包鐵路工程需要高額的保證金，不易找到出資贊助的金主。在神奈川參事山東直砥及松島屋（茶屋）女主人中田お政的中介下，鹿島岩藏與大阪船場的富豪平瀨龜之輔（與當時住友、鴻池兩家齊名）會面，平瀨聽了鹿島解說鐵路工程的發展性，決定出資幫忙。1880年3月，鹿島岩藏成立鹿島組，開始用此一商號承包鐵路工程。<sup>17</sup>

1880年鹿島組接受政府「特命」（指定承包，不用競標）施工的第一個工程，是敦賀線鐵路的中之鄉・柳瀨間和匹田・刀根間的土工工程。鹿島組在此一工程上是虧損的，但因誠實從業，政府給予2萬圓的補助金。<sup>18</sup>對於鹿島岩藏來說，

<sup>15</sup> 井上勝（1843-1910），被稱為日本的「鐵道之父」。與大島高任同為明治初期最重要的日本人技術官僚，擔任最高責任者鐵道頭（兼任鑛山頭）。井上是長州藩士之子，較大島小17歲，同在長崎學習荷蘭兵學，此外，也在江戶習得砲術，是初期軍事型的技術人員。21歲時和伊藤博文、井上馨、山尾庸三、遠藤謹助等人一起脫藩偷渡到英國，在倫敦大學花了5年的時間學習鑛山、鐵路技術。1868年回國，1872年專任鐵道頭，致力於日本鐵路建設技術的自立，歷任工部省鐵道局長、內閣鐵道局長官。參見大淀昇一，《技術官僚政治參画：日本の科学技術行政の幕開き》（東京：中央公論社，1997），頁8-9。

<sup>16</sup> 鹿島建設株式会社総務部本社資料センター，《鹿島岩藏小傳》，頁15-16；鹿島專務，〈土木建築に就いて〉，頁49。

<sup>17</sup> 鹿島專務，〈土木建築に就いて〉，頁49-50；鹿島組編，《鹿島組五十年小史》（東京：栗原文秀堂，1929），頁1-4；鹿島建設株式会社総務部本社資料センター，《鹿島岩藏小傳》，頁17-19。

<sup>18</sup> 鹿島組編，《鹿島組五十年小史》，頁8。

除了補助金之外，更大的收穫是得到了長谷川謹介、本間英一郎、長江種同、千草基、木村懋等日後在鐵道史上留名的年輕技師之信任。隨著他們日漸成為鐵路事業的中心人物，鹿島組在鐵路業界日趨重要，<sup>19</sup> 鐵路工程成為其主要事業，因而被稱為「鐵道の鹿島」，為當時最具代表性的土木承包商之一。

### （三）推力的出現與鹿島組的海外擴張

#### 1. 日本國內景氣的變化

到了明治 30 年代（1897-1907），日本國內因甲午戰爭帶來的繁榮景氣告一段落，不景氣的傾向日趨濃厚。此時日本全國幹線鐵路網大體接近完成，土木承包業遭遇鐵路工程大量減少的窘境。除了 1896 年開工的中央線和東海道複線工程、1899 年鹿兒島線、1900 年山陰線工程之外，只有小規模的地方工程，業者間開始惡性競爭，因不景氣而倒閉者甚多。鹿島組算是少數能維持工程數量者，除了有中央東線與瀨・龍王・青柳以及奧羽線湯澤附近等工程施工外，還承包北海道鐵路小樽附近、橫濱電氣鐵路神奈川・櫻木町間、橫須賀鎮守府的雜項工程等，但工程不大。<sup>20</sup>

相較於日本國內工程不振，朝鮮、臺灣等外地的鐵路工程十分興盛。日本營造業者在國外承包工程始於韓國京仁鐵路工程，也是日本首次施工的廣軌鐵路。由京仁鐵道合資會社社長澀澤榮一特命鹿島組承包，於 1899 年 4 月開工、1900 年 7 月完工。<sup>21</sup> 與京仁鐵路幾乎同時開工者為臺灣的縱貫鐵路。臺灣成為日本領土之前，已興建基隆・新竹間鐵路，設計、施工狀況甚為不良，加上戰爭破壞，已無法使用。日本領臺後，陸軍的鐵道隊隨即進行改建，主要由杉井組、有馬組、大倉組承包，1898 年 3 月完工。此一改建工程不過是應急性的建設，同年 3 月，臺灣總督府民政局長後藤新平，從軍事上、民政上之觀點力陳興築貫通南北的縱貫鐵路之必要，得帝國議會之認可，通過 1899-1908 年十個年度、總工程費 2,880 萬圓的龐大工程，<sup>22</sup> 臺灣也開始興築鐵路的熱潮。

<sup>19</sup> 鹿島建設株式会社総務部本社資料センター，《鹿島岩藏小傳》，頁 20。

<sup>20</sup> 土木工業協會、電力建設業協會編，《日本土木建設業史》，頁 87-88；鹿島建設社史編纂委員會編，《鹿島建設百三十年史》（東京：鹿島研究所出版會，1971），頁 73。

<sup>21</sup> 土木工業協會、電力建設業協會編，《日本土木建設業史》，頁 88。

<sup>22</sup> 土木工業協會、電力建設業協會編，《日本土木建設業史》，頁 88。

## 2.會計法的實施與競標制度的採用

活躍於明治 10 年代(1877-1886)的業者有鹿島組、藤田組、杉井組、吉田組、新松組、稻葉組等，明治 20 年代(1887-1896)業者大增，新增久米組、太田組、志岐組、橋本組、小松組、間組、西松組等。這些業者大多有各自的地盤，彼此不太競爭就能依「特命」方式承包工程。口頭上說是「承包」，但如果業者損失，政府會增列補償經費，彼此間存在「政商間的恩庇關係」。而且，鐵路工程金額龐大，利潤相當大，是十分不錯的工作。<sup>23</sup> 較具規模的工程區，承包金額達 10 萬圓是常有的事。能運用這麼龐大的金額，是營造業非常具魅力的原因之一。<sup>24</sup>

鹿島組第二代組長鹿島精一曾回憶道：「……吾家族開始從事鐵路工程是在明治 13 年，在那之後就好像有進行承包。然而，雖然用所謂承包的方式，但如果虧損的話事後還能再增加費用，且並不是採競標的方式，全都以特命方式任命工作。當時的井上鐵道頭如果知道我們在完工後是虧損的，會再增加費用給我們。當時也就是明治 18、19 年前後到中日甲午戰爭為止的這段時間，不太有競標而以是特命的方式獲得工作……。」<sup>25</sup> 從其回憶可知，此時的承包業者十分幸福，如果能得到官方「特命」，就幾乎是穩賺不賠的生意，不會因競標而過分壓低利潤。

在 1889 年會計法公布之前，工程的發包是由負責官吏裁量後，任意與營造業者締結承包契約。工程的進行或由業者自身直接僱傭勞務者、直接購入材料施工，或將工程轉包給他人。這些方式基於什麼法規來實施並不清楚，要到 1889 年會計法和會計規則公布後才明確。會計法規定的營造工程承包契約之相關規定，成為今日投標承包制度的基礎。<sup>26</sup>

由會計法和會計規則可知，選定承包契約的對象之方法有競爭契約和隨意契約兩種方式，原則上採用競標方式，特例則以法律或敕令定之。特別制定投標方法的同時，投標以達預定價格底線以上之最低價者得標，與之締結契約。於契約書上記載履行之必要條件，最後在相關官吏署名捺印後確定契約。隨著 1889 年會計法和會計規則的公布，確定競標承包制度，營造工程以此為據實施。<sup>27</sup>

<sup>23</sup> 東京建設業協會編，《建設業の五十年》（東京：楨書店，1953），頁 250-251。

<sup>24</sup> 土木工業協會、電力建設業協會編，《日本土木建設業史》，頁 86。

<sup>25</sup> 鹿島精一、宮長平作、島田藤，《日本の土木建築を語る》（東京：山水社，1942），頁 151-152。

<sup>26</sup> 土木工業協會、電力建設業協會編，《日本土木建設業史》，頁 113。

<sup>27</sup> 土木工業協會、電力建設業協會編，《日本土木建設業史》，頁 117。



會計法公布、採行競標制度後，營造業界的情況完全改變。1896 年第一次採競標方式，時逢私鐵勃興，工程很多，但業者在競標制度下以過低的價格承包工程，以致許多業者處於困境。除了少數例外，初期活躍於鐵路工程的業者大部分就此消失。<sup>28</sup> 1897 年前後到明治末期的十五年間，是土木承包業普及和淘汰的時期，很多業者在此期間創業，但同一期間消失的業者也不少。能渡過此一時期並將營造業調整為企業型態者，往後較能安泰地長期發展下去。<sup>29</sup>

亦即，日本國內不景氣加上工程數減少產生的推力，又碰上會計法公布、採用競標制度後，營造業的利潤與遠景大不如前，使有能力的業者紛紛「雄飛海外」，前往鐵路事業剛起步且具法律異域性質的海外，甚至可依國內已不允許的「特命」方式來承包海外工程，<sup>30</sup> 渡過難關。鹿島組承包韓國的京仁鐵路為第一個工程。就土木工業協會、電力建設協會所編《日本土木建設業史》整理的工程年表可概觀鹿島組較其他會社相對活躍於海外的狀況（參見表一）。<sup>31</sup>

表一 明治後期（1898-1912 年）日本外地土木工程概況表 單位：件

業者別 \ 地區別	朝鮮	滿州	臺灣	合計
鹿島組	5	3	5	13
間組	6	2	0	8
佐藤工業	2	0	0	2
森本組	2	0	0	2
西本組	0	1	0	1
水野組	2	0	0	2
合計	17	6	5	28

資料來源：土木工業協會、電力建設業協會編，《日本土木建設業史》，頁 104。

### 三、美、日角力下的京仁鐵路利權

除上述的推力之外，日本政府也動員國家的力量製造良好的投資機會，對業

<sup>28</sup> 東京建設業協會編，《建設業の五十年》，頁 250-253。

<sup>29</sup> 土木工業協會、電力建設業協會編，《日本土木建設業史》，頁 86。

<sup>30</sup> 蔡龍保，〈產、官合作下的殖民地經營：以日治前期鹿島組的在臺活動為例（1899-1926）〉，《中央研究院近代史研究所集刊》（臺北）80（2013 年 6 月），頁 89-96。

<sup>31</sup> 土木工業協會、電力建設業協會編，《日本土木建設業史》，頁 100。

者產生拉力。特別是在列強環視的韓國，企業的進場有無國家力量在背後強力支持，往往為成敗之關鍵，美、日對京仁鐵路利權的角力即為一例。

### （一）日方興建構想的出現與具體化

京仁鐵路是日本為了實現對韓國的侵略與支配而興建的第一條海外鐵路。日本開始構想興建京仁、京釜鐵路是在征韓論高漲的 1880 年代。日本軍參謀本部於 1876 年 2 月締結日朝友好條約後，派遣軍事密探前往韓國就地形、交通、經濟、民政等進行極機密的調查。京釜鐵路興建論到了 1890 年代有更具體的討論，日本軍參謀次長川上操六有如下之主張：「一旦發生事情之時，必須知道因海權等緣故要靠船運來運送軍隊、軍需品會十分困難。因此，無論如何必須從釜山運送往京城方面，而這一定要由日本之手興建京釜間鐵路。」川上提出此一主張的同時，透過日本外務省命駐釜山總領事室田義文視察京釜鐵路路線預定地。因川上之命令，以參謀本部委員和鐵路局技師為中心，於 1892 年實施京釜鐵路路線預定地秘密測量。<sup>32</sup>

時間上微妙一致的是，此時帝國主義列強在東北亞展開鐵路支配競爭。1891 年，俄國西伯利亞鐵路開工之後，英國為與之對抗，在中國興建京奉鐵路，兩國在東北亞勢力的對立以鐵路為媒介更形尖銳。日本軍部和政治家看到了這樣的國際情勢，企圖策畫掌握京釜鐵路，將日本的勢力範圍擴大到朝鮮半島。因此，京釜鐵路的構想很早就帝國主義列強的勢力角逐下萌芽。<sup>33</sup>

以甲午戰爭為契機，日本確立興建京釜鐵路為對韓外交最優先順位的政策，開始奪取京釜鐵路興建權。日本公使大鳥圭介，於 1894 年 6 月要求許可京城和主要港口連結的鐵路興建權。同年 7 月，竹內綱受外相陸奧宗光之命前往朝鮮視察，深感京仁、京釜兩鐵路對日本之急迫性，向政府報告其想法。7 月 23 日，日本動員軍隊占領景福宮，發動政變，以親日派人馬取代韓國政府要人，以軍事力量掌握漢城一帶，8 月 20 日強迫親日政府締結〈日朝暫定合同〉。1895 年 2 月，竹內綱與五八銀行總裁大三輪長兵衛、法制局長官尾崎三良商議後，向總理伊藤博文提出創立京釜京仁鐵道株式會社計畫。日方這樣的嘗試，因韓國政府拒絕而

<sup>32</sup> 鄭在貞著、三橋広夫譯，《帝國日本の植民地支配と韓国鉄道：1892-1945》，頁 69-70。

<sup>33</sup> 鄭在貞著、三橋広夫譯，《帝國日本の植民地支配と韓国鉄道：1892-1945》，頁 70-71。

無法實現。<sup>34</sup>

依據〈日朝暫定合同〉，日本主張獲得京仁、京釜鐵路興建權，內容如下：「時值內政改革之際，京釜兩地及京仁兩地間興建鐵路一事，朝鮮政府因考量其財政未裕，希望與日本政府或日本會社訂約，尋覓時機開工，但當下情況複雜，難以成事。因此，應思考出好方法，盡快訂約開工。」此條約不過暫時保證給予日本政府和會社興建京仁、京釜鐵路的優先權，就日本先於其他列強確保韓國鐵路的利權這點來說是有意義的，但要確定由日本掌握鐵路興建權或開始進行鐵路興建，必須另外締結條約。<sup>35</sup>

甲午開戰後，由於軍事作戰上的實際經驗，軍方將領的主張更力。日本軍野戰司令官們率軍隊於韓國展開登陸作戰，體驗到從釜山到義州兵站輸送和部隊移動的時間過長造成阻礙，向日本軍司令官山縣有朋建議，乘戰時永久掌握韓國的貨幣發行權和京釜鐵路興建權。山縣接受其建議，1894年9月向首相伊藤博文提出〈韓國方策〉。以山縣為首的日本軍部韓國鐵路觀，特別是對於縱貫朝鮮半島南北、與滿洲連結的京釜鐵路、京義鐵路之認識，完全是軍事上的邏輯。為了讓日本在韓國和亞洲大陸擴大勢力，主張一定要由日本興建朝鮮半島縱貫鐵路，日軍的主張而後成為日本韓國鐵路政策最重要的內涵。<sup>36</sup>

原本計畫由大本營支出臨時軍事費 200 萬圓，將京仁、京釜兩鐵路視為軍用鐵路興建之。然而，以國庫興建他國鐵路並不妥當，加以清、日兩國戰爭方酣，軍費運用狀況難以預料，輕率地從國庫支出巨額經費十分危險。就連當時政府內部主張朝鮮鐵路論者，也認為不應由國庫支出。因此，日本政府轉而期待民間豪商企業的力量。然而，民間豪商企業猶豫遲疑，或向日本政府要求損害補償之保證，或希望在資金上有特別補助。政府不直接或間接以國庫負擔，民間亦呈現退縮狀況，使外交上的既得利益成為空中樓閣。竹內綱、大三輪長兵衛、增田信之等雖計畫組成京釜、京仁鐵道會社，但並未成功。<sup>37</sup>

<sup>34</sup> 〈竹內綱自叙傳〉，收於吉野作造主編，《明治文化全集·第二十二卷：軍事篇》（東京：日本評論社，1929），頁 448；鄭在貞著、三橋広夫譯，《帝国日本の植民地支配と韓国鉄道：1892-1945》，頁 71。

<sup>35</sup> 鄭在貞著、三橋広夫譯，《帝国日本の植民地支配と韓国鉄道：1892-1945》，頁 74-75。

<sup>36</sup> 鄭在貞著、三橋広夫譯，《帝国日本の植民地支配と韓国鉄道：1892-1945》，頁 72-73。

<sup>37</sup> 石井常雄，〈「京仁鐵道創設史」に關する一覽書：朝鮮鐵道創始期の一節〉，《明大商學論叢》（東京）37: 2（1953年12月），頁 220-221。

日本政界元老大隈重信與澀澤榮一等政商資本家關係密切，他在支持軍部韓國鐵路興建構想的同時，也重視韓國鐵路的經濟性。大隈主張，如果遭遇韓國政府抵抗、不易奪取鐵路興建權的話，可以透過設立銀行、提供借款的方式來掌握韓國鐵路。大隈的主張不僅止於京釜鐵路，亦主張興建京義鐵路、京元鐵路、咸鏡鐵路等。再者，進一步將韓國鐵路與西伯利亞鐵路、日本鐵路相連結，做為世界的幹線鐵路，確保收入。若韓國妨害鐵路興建，即使廢掉大院君及國王也要達成目的。<sup>38</sup>

駐韓日本公使井上馨為取得京釜鐵路和京仁鐵路的興建權，於1894年11月，將前任公使大鳥圭介起草的〈關於京仁鐵路及京釜鐵路興建的約定案概要〉提交日本政府，要求如約定案與韓國政府交涉。此一約定案後來沒有實現，但成為日本掌握京釜鐵路興建權〈京釜鐵道合同〉（1898年9月）的基礎。井上提出〈約定案概要〉的要點：1.由日本政府和日本的會社興築京仁鐵路和京釜鐵路。2.收購鐵路用地所需費用由日方以債權方式提供韓國政府。3.韓國政府和韓國會社償還所有負債前，京仁鐵路和京釜鐵路的經營權由日本政府和日本會社無限期掌握。另一方面，日本政府為了將〈日朝暫定合同〉變成確定條約，於甲午戰爭時計畫締結秘密條約〈日韓條約草案〉。此條約與鐵路相關的主要內容，是京仁鐵路和京釜鐵路以日本的資本興築，在韓國政府償還所有建設費之前，由日本掌握運輸營業相關的一切權利。但文中規定，全線開通後未經50年，大朝鮮國政府不得償還建設費。亦即，日本策劃支配京仁鐵路和京釜鐵路至少50年。<sup>39</sup>

1895年1月15日向韓國提出〈京釜、京仁鐵路細目協定交涉案〉，該案以井上公使〈約定案概要〉為基礎，折衷日本政府〈條約草案〉而成。其主要重點在於，鐵路的形式上所有權屬於韓國政府，但償還所有建設費用之前最少50年間由日本掌握運輸營業的權利。日本要求締結〈細目協定案〉，不久即遭韓國政府和民眾抵抗，以及列強共同干涉。1894年11月實施第二次京釜鐵路路線踏查時，因沿線居民激烈抵抗而失敗。隔年5月4日，英、美、俄、德四國公使向韓國政府提出共同抗議書，要求不可獨占性地讓渡鐵路利權給日本。在這樣的氛圍中，韓國政府以鐵路興建權的讓渡激化三南地方抗日義兵鬥爭為由，拒絕締結〈細目協定〉，主張〈暫定合同〉是軍事威嚇下締結的暫時性條約，日本以此要求鐵路

<sup>38</sup> 鄭在貞著、三橋広夫譯，《帝國日本の植民地支配と韓国鉄道：1892-1945》，頁73。

<sup>39</sup> 鄭在貞著、三橋広夫譯，《帝國日本の植民地支配と韓国鉄道：1892-1945》，頁75-76。

興建權一事本身就是錯誤的。<sup>40</sup> 日本與韓國政府交涉不得要領，遷延日久，原本主張興建鐵路為急務的日本朝野有力人士也感到疲累，漸失其意志，轉向採取借款給韓國建設京仁線的消極方策。<sup>41</sup> 沒想到後來興建權竟為美國人 Morse 取得。

## （二）美日間的競爭與「合作」

### 1. James R. Morse 取得利權

美國在經濟利權的處理上，不會像日本和俄國以軍事力爭奪，而是讓韓國民眾感覺如同自由主義經濟的企業投資一般。此外，美國在政治上支援朝鮮獨立，援助「獨立俱樂部」。因此，美國的韓國政策在政治上、經濟上都比較獲得好感。另外，Morse 個人也做了一些努力。例如，1896 年曾提供 20 萬元的臨時借款給韓國政府，不僅有助於取得京仁鐵路的興建權，美國也獲得不少利益。京仁鐵路特許給 Morse 之前，大三輪長兵衛與農商工部大臣趙秉式會面時，韓國政府提及希望自行興建鐵路，但沒有資金，如果能從日本借得 100 萬元借款，就能拒絕特許京仁鐵路給美國，並表現日本的日、韓親善之誠意，緩和韓國的排日情感。但當時日本資本體制尚未整備，沒有即時給予借款，Morse 再獻納 10 萬美元給宮廷及高官奏效，獲得特許。值得注意的是，Morse 獲得特許之後，帝國主義各國競相爭奪利權，陸續獲得特許（參見表二）。<sup>42</sup>

表二 1896-1900 年列強取得韓國利權概況表

項別 時間	資源或利權內容	國籍別	獲得者
1896.3	京城・仁川間的鐵路興建權	美	Morse
1896.4	咸鏡北道、慶源、鍾城的礦山開採權	俄	Nisichensky
1896.4	平安北道雲山的金礦開採權	美	Morse
1896.7	京城・義州間鐵路興建權	法	Grille
1896.9	茂山、鴨綠江流域及鬱陸島的木材採伐權	俄	Brynner
1897.3	江原道、金城郡堂峴的金礦開採權	德	Carl A. Wolter
1898.1	京城電車興建權	英	Collbran
1898.9	京城・釜山間鐵路興建權	日	佐佐木清麿
1900.5	平安南道殷山金礦開採權	英	W. Pritchard Morgan
1900.8	忠清北道稷山金礦開採權	日	澀澤榮一

資料來源：石井常雄，〈「京仁鐵道創設史」に關する一覺書：朝鮮鐵道創始期の一節〉，頁 226。

<sup>40</sup> 鄭在貞著、三橋広夫譯，《帝國日本の植民地支配と韓国鐵道：1892-1945》，頁 77-78。

<sup>41</sup> 菅野忠五郎編，《鹿島組史料》（東京：鹿島建設株式会社，1963），頁 60。

<sup>42</sup> 〈竹內綱自叙傳〉，頁 448-449；石井常雄，〈「京仁鐵道創設史」に關する一覺書：朝鮮鐵道創始期の一節〉，頁 224-226。

其實，Morse 在〈暫定合同條款〉成立之前，曾透過美國公使向韓國政府交涉要承包半島全部的幹線鐵路，在日、韓締結〈暫定合同條款〉後一時放棄其希望。之後，Morse 看到歐美各國表態杯葛日本已獲得的鐵路興建權，井上馨公使的外交交涉也告失敗，三浦梧樓公使主導的閔妃暗殺事件造成韓國人反感，鐵路興建細目交涉沒有進展，順勢以賄賂方式攏絡韓國宮廷，得到興建京仁鐵路的特許，也取得朝鮮半島唯一的金礦—雲山礦業權。<sup>43</sup>

日本駐韓公使小村壽太郎提醒〈暫定合同條款〉的存在，聲明與此條款有關的處置必須得到日本政府承諾，向韓表達抗議。韓方的回應是：「敝國政府於去年即使在四國公使的關注下，仍顧念對貴國政府之情誼，特依暫定條款之主旨，於本年 1 月向貴國要求 500 萬元的借款，其中 200 萬元要充當鐵路建設之用。然而，之後經過數個月未獲回應，如此敝國政府反而無法知道日本政府之意向所在。且與 Morse 的交涉是在暫定條款之前就存在，依要求之先後處理不過是遵守世界之通義。」小村公使及其後任的原公使，在任期間屢次交涉。然而，一旦特許給外國人就很難取消。另一方面，日本也在推進交涉京釜鐵路，遂以形式上的謝罪書解決此一爭端。<sup>44</sup>

## 2. 「京仁鐵道引受組合」<sup>45</sup> 的設立及其運作

韓方與 Morse 簽定的契約規定，京仁鐵路開工期定於特許之日起 12 個月內，開工後 3 年間竣工，如有違背，此契約將失其效力。Morse 立即組織會社著手測量，結果全線長 26 哩餘，預估線路約需 1 年、漢江橋梁約需 2 年的時間完成，由仁川、京城兩方面同時著手工程。然而，Morse 向美國尋求資本並不順遂，北美資本家們擔心此鐵路前途未卜，投資者甚少，Morse 因而考慮將興建權讓渡給日本資本家。而後，從美國陸續取得若干資金，於 1897 年 3 月 22 日開工。同年 5 月，與京仁鐵道引受組合締結契約，約定將於鐵路完工後讓渡其權利。<sup>46</sup>

京仁鐵道引受組合是因京釜鐵路計畫遭遇困難轉而組成。發起委員大三輪長兵衛、尾崎三郎於 1896 年 6、7 月開始籌備京釜鐵路計畫，前往韓國展開交涉，

<sup>43</sup> 菅野忠五郎編，《鹿島組史料》，頁 61。

<sup>44</sup> 朝鮮總督府鐵道局編，《朝鮮鐵道史（全）》（京城：該局，1915），頁 10-11。

<sup>45</sup> 應譯為「京仁鐵道接收企業聯合組織」，本文中做為組織名稱，不加以改名使用。

<sup>46</sup> 朝鮮總督府鐵道局編，《朝鮮鐵道史（全）》，頁 20-21。

但並沒有具體收穫。此時 Morse 回美國調度資金並不順遂，透過大川平三郎向委員澀澤榮一表達希望讓渡興建權。澀澤以為，與其只是致力於京釜鐵路計畫徒費時間，不如收購京仁鐵路，投注資金，再慢慢將腳步伸向京釜，方為得策。透過小村外務次官之斡旋，外務省雇員 Denison 中介，與 Morse 展開交涉。1897 年 2 月，Morse 自美國歸來，委員竹內綱直接到橫濱拜訪 Morse，聽取其希望之概要後，立即召開委員會展開協議。而後，數名委員於 4 月 1 日訪問外務大臣大隈重信，陳述京釜鐵路發起以來的經過，及接手京仁鐵路之希望，獲其贊同。<sup>47</sup> 澀澤榮一曾於《青淵回顧錄》有如下之記載：

希望大隈伯盡快召集京濱或大阪的重要資本家商議。原因是此一鐵路無論如何是必要的。雖然另一方面有人會談及京釜鐵路，但難以期待其成立。現今，京仁鐵路將由美國人之手成立，實在是十分遺憾。我想政府也會給予相當的援助，當然都必須經過議會的通過。無論如何必須由日本人之手進行，要各方傾注全力，並就其補助好好地進行商議。總之，要盡力建構起來。再者，關於此事，與京釜鐵路有關且盡力投入的人，也要好好跟他們談，勸誘京濱、大阪的有力者。<sup>48</sup>

4 月 2 日，澀澤榮一正式邀請 Morse 展開正式交涉。Morse 所提條件並無不妥，澀澤對讓渡事業一事也無異議。因此，澀澤榮一、前島密等數名委員即日拜訪外務大臣，報告與 Morse 會見始末，討論讓受方法。4 月 6 日，大隈外務大臣邀請京濱及大阪地方的有力人士到官邸，諮詢京仁鐵路接手計畫，順利產生共識。當日出席的 16 人為岩崎彌之助、原善三郎、大谷嘉兵衛、大倉喜八郎、大江卓、尾崎三良、竹內綱、中野武營、中上川彥次郎、安田善次郎、前島密、益田孝、三井高保、莊田平五郎、澀澤榮一、森村市左衛門。<sup>49</sup> 而後，16 人在帝國飯店召開第二次會議，決定成立一個企業聯合組織（syndicate），由澀澤負責相關契約案，起草與 Morse 的讓受契約案。5 月 4 日成立京仁鐵道引受組合，由岩崎彌之助、今村清之助、原六郎、原善三郎、大倉喜八郎、大谷嘉兵衛、中上川彥次郎、

<sup>47</sup> 朝鮮總督府鐵道局編，《朝鮮鐵道史（全）》，頁 24。

<sup>48</sup> 洪沢榮一述，高橋重治、小貫修一郎編著，《青淵回顧錄》（東京：青淵回顧錄刊行會，1927），上卷，頁 737-738。

<sup>49</sup> 朝鮮總督府鐵道局編，《朝鮮鐵道史（全）》，頁 24。

瓜生震、安田善次郎、松本重太郎、前島密、益田孝、三井高保、莊田平五郎、澀澤榮一、James R. Morse 等 16 名擔任組合員，<sup>50</sup> Morse 也是其中之一。<sup>51</sup>

京仁鐵道引受組合在眾人的集資下成立，岩崎、三井各 50,000 圓，澀澤、大倉、安田各 25,000 圓，京釜鐵道委員竹內綱、前島密等 6 人合資 25,000 圓，共計 20 萬圓。<sup>52</sup> 5 月 6 日，組合派遣法學博士岡村輝彥及大川平三郎前往橫濱，就契約書案與 Morse 完成協議後，8 日，由上述 3 名委員會見 Morse，並在岡村輝彥及外務省雇員 H. W. Denison 的陪同下簽署讓受契約書。<sup>53</sup>

日本獲得京仁鐵路利權，是因為 Morse 資金籌措困難才將其特許權讓渡給日本，實在十分諷刺。契約內容只有 3 條，主要內容為以下四點：一、所有的京仁鐵路興建權由 Morse 興建、完成運輸營業設備後，屬該鐵路的所有財產讓渡給組合。二、完工期間自簽訂契約之日起 1 年內，但特許人認為必要時有權延長 6 個月。若因天災等難以抗拒的原因而產生無法避免的延宕，得於前記 18 個月之外再延長 12 個月。三、讓渡總價格定為 100 萬美元〔按：當時 1 美元=2 日圓〕，組合簽約的同時給予 Morse 保證金 5 萬美元，餘款隨工程進行依次交付 95 萬美元。若違反契約，必須以前金的雙倍賠償。四、建設事務由日方監督，組合囑託工學博士仙石貢為監督技師長，另聘吉川三次郎為監督技師，負責工程現場監督之責。<sup>54</sup>

7 月 13 日，Morse 突然向組合要求將保證金改為 30 萬美元，若無法接受其要求，則將於保證金之外再支付相當的賠償金解除契約。Morse 與組合締結契約後返美募集資金並不順利，加上擔心日後契約可能無法履行，前記保證金之金額不足，若沒有增加 20 萬以上的金額，無法因應資金之供給。然而，組合對於已締結契約之條項並無變更之意，擬斷然拒絕、廢棄整體契約，但依慣例徵詢外務大臣的意見。大隈外務大臣要組合暫緩答覆的同時，也向 Morse 說明，除了增加保證金之外，也要講求完成工程的方法。Morse 提出用鐵路及其附屬材料、物件

<sup>50</sup> 朝鮮總督府鐵道局編，《朝鮮鐵道史（全）》，頁 21-25。

<sup>51</sup> 朝鮮總督府鐵道局編，《朝鮮鐵道史（全）》，頁 26。

<sup>52</sup> 石井常雄，〈「京仁鐵道創設史」に關する一覺書（承前）：朝鮮鐵道創始期の一節〉，《明大高学論叢》（東京）37: 4-6（1954 年 5 月），頁 800-827。

<sup>53</sup> 朝鮮總督府鐵道局編，《朝鮮鐵道史（全）》，頁 30。

<sup>54</sup> 石井常雄，〈「京仁鐵道創設史」に關する一覺書（承前）：朝鮮鐵道創始期の一節〉，頁 806-807；朝鮮總督府鐵道局編，《朝鮮鐵道史（全）》，頁 32-40。



等作抵押，貸款 50 萬美元來完成此一事業，並依契約讓渡給組合。因此，日本政府決定由橫濱正金銀行貸款，與 Morse 之間締結 100 萬圓的借款契約。Morse 獲得資金後，於 9 月 7 日撤回增加保證金的要求。<sup>55</sup>

日本政府的處置，使京仁鐵路暫時留於日本之手，但之後雙方仍紛爭不斷，且不僅止於金錢關係，也擴及工程技術上的問題。爭議的出現，始於 1897 年 8 月 7 日，組合對於 Morse 的設計，提出減緩線路坡度及曲度、變更仁川車站位置等要求。組合與 Morse 的契約是總價契約，並沒有明定出單價的規格書或設計書等。組合提出變更規格書，Morse 勢必會要求增加額外的經費。因此，除了急切必須及費用調查標準極明確的變更之外，組合盡可能不要求變更。1898 年 1 月 28 日，對 Morse 發出通牒，告知除前兩點之外，其他要求全部撤回，而漢江橋梁築堤的增高及車站設備改良等是 Morse 的義務。Morse 無異議接受，與組合之間一時得以平靜。<sup>56</sup>

同年 3 月 5 日，Morse 前往澀澤事務所拜訪，告知法國企業聯合組織(syndicate)代表 Grille 以 300 萬圓要求讓受京仁鐵路。相較於組合契約金 200 萬圓加上工程改良費 40 萬圓中必須負擔一半，尚有 80 萬圓的利益。因此，若組合同意的話，可以即時返還保證金，賠償組合之前花費的一切，並分予利益。<sup>57</sup> 在組合決定做法之前，也先詢問政府意向。8 日澀澤委員前去拜訪總理大臣伊藤博文，請政府指示如何處置。雖然日本政府不認為京仁線是對韓政策上唯一緊要之物，但既然已經獲得，就國家的顏面觀之不可失，諭示組合勸 Morse 中止賣卻權利。但阻撓 Morse 賣卻權利，對他來說會失去數十萬圓的利益，因此，一定不願負擔原本已經承諾的工程改良費。針對這點，組合無法避免要負擔改良工程費 40 萬圓；另一方面，組合員出現希望退出者，一時之間內外皆困。因此，組合希望政府支付改良工程費，除原先與大隈內閣約定的 100 萬圓之外，希望增貸 80 萬圓。此案經外務、大藏、遞信三大臣連署提交閣議，經數次交涉後通過。3 月 12 日，組合對 Morse 發出不同意轉賣的通告。<sup>58</sup>

<sup>55</sup> 朝鮮總督府鐵道局編，《朝鮮鐵道史(全)》，頁 40-42。

<sup>56</sup> 朝鮮總督府鐵道局編，《朝鮮鐵道史(全)》，頁 43-44。

<sup>57</sup> 朝鮮總督府鐵道局編，《朝鮮鐵道史(全)》，頁 44。

<sup>58</sup> 〈京城仁川間鐵道敷設一件 第二卷 分割 1〉(1899 年 1 月 9 日)，《外務省記錄》(東京：外務省外交史料館藏)，檔號：B04010923000；朝鮮總督府鐵道局編，《朝鮮鐵道史(全)》，頁 45-46。

另一方面，Morse 的工程不完備之處甚多，澀澤於 4-5 月間，前往韓國視察，深感必須盡快收歸組合經營。因此，任命足立太郎為總經理，使之視察韓國工程實況。Morse 代表人與組合之間關於工程設計的歧見頻頻出現，經數次交涉無效，交付仲裁。Morse 對與承包人的關係乃至與組合的交涉感到不勝其擾，10 月 1 日決定進行買賣交易，了結與組合的關係。10 月 31 日，京仁鐵道引受組合三位代表澀澤榮一、益田孝、瓜生震上書外務、大藏兩大臣：

……當初與 Morse 締結契約之際，情況十分迫切，無暇確認鐵路工程設計明細書，不得已大體保留其設計，細目再依據技術上當然之理論建設之。爾後，本組合派遣之監督技師與 Morse 氏承包人間就設計上時有見解之歧異，進而本組合與 Morse 氏之間紛議頻傳而無止境。若要貫徹本組合之主旨進行改良，所需之增額經費終非本組合所堪負荷，若退而屈從於其意見，不只本組合的損失堪慮，不完備的鐵路更難期運輸之安全。……若要應 Morse 之提議，必須支付鐵路費用 180 萬圓，以本組合當下的情況無法籌得上述金額，對於 Morse 的提案無法進行交涉，結果會不得不放棄已辛苦經營的國家事業。<sup>59</sup>

而後，Morse 將鐵路抵押給日本政府，獲貸 180 萬日圓，應其提議，經數次交涉價格後，於 12 月 17 日確定交易契約。12 月 31 日經外務省與韓國政府交涉，1899 年 1 月 9 日獲其承認。同月 31 日，澀澤委員、足立總經理帶著八十島書記前往橫濱，於正金銀行本店與 Morse 會面，在外務省雇員 Denison、正金銀行副頭取高橋是清的見證下，支付鐵路讓受款項，領受正式的鐵路讓渡證書，京仁鐵路完全歸組合所有。<sup>60</sup> 1 月 9 日，由大韓外部大臣朴齊純回覆美國辦理公使安連（Horace N. Allen）的文書可知，韓國政府對日方工程較 Morse 用心，頗為肯定：

……因其（指 Morse）始役期限之所關，未能調辦鐵路應需之錢額，且於開役後未幾，因韓政府騷擾之事故，該鐵路錢主等不肯供辦錢事，則本合

<sup>59</sup> 〈京城仁川間鐵道敷設一件 第二卷 分割 1〉（1899 年 1 月 9 日）。

<sup>60</sup> 1899 年 5 月 10 日，認可 Morse 退出組合，還付其出資。至此，組合與 Morse 的關係完全終結。參見朝鮮總督府鐵道局編，《朝鮮鐵道史（全）》，頁 46-48。

同人謨時（指 Morse）實難獨為擔辦。然該役不可廢故，將該鐵路抵當於日本銀行以為供辦工役，而此事已於上年春間以讓交該鐵路之業於日本代理人之意相約也。嗣後，本合同人因其工役之遲緩及幾多難便之端，甚難竣工，而且代理人之擬行建築比本合同人原擬之建築更好也。本合同人原以節儉之費築成商務上堪用之路也，今此代理人建築之圖乃係上等之路，可為後日利用且為實施容易也……。<sup>61</sup>

1899年1月，澀澤榮一曾透過特命全權公使加藤增雄向大韓外部大臣朴齊純表達，希望邀請韓國政府入股參與京仁鐵路之事業。7月28日，股東前島密更提出要將自己出資額20,000圓讓渡給韓國皇帝陛下。而後，更積極地以極低利15年的方式延期韓國政府的百萬借款，邀請出支80萬圓加入京仁鐵路的經營，待株式會社成立，將相當於80萬圓的股票交付韓國政府。然而，韓方以下述理由回絕：1.自日本銀行的借款，剩餘款項償還之資金已大體準備完善，並無延期之必要。2.若以此資金投入京仁鐵路之經營，並無法獲得相對之監督權。因此，借款還是以借款應有的方式償還。對此，加藤增雄言：「就韓國政府的立場來話，此一回應十分得當，我方也找不出強邀韓方之好理由。」<sup>62</sup>這是在1896年6月9日，日俄簽定〈羅拔諾夫·山縣議定書〉，俄國主導韓國內政、確立其在韓優勢地位後，<sup>63</sup>日方急於確保在韓勢力的舉措之一。如大藏大臣松方正所言：「時值日俄協商成立，韓國形勢頓然一變。若以此為契機，使韓國政府出資80萬圓，鐵路的完成變成是日韓兩國之共同事業，將使兩國交情更加親密。」<sup>64</sup>日方不僅出於資金考量，也在外交考量下，想盡辦法邀請韓國政府參與京仁鐵路之經營，但韓國政府對日頗具戒心，予以回拒。

<sup>61</sup> 〈京城仁川間鐵道敷設一件 第二卷 分割1〉(1899年1月9日)。

<sup>62</sup> 〈京城仁川間鐵道敷設一件 第二卷 分割2〉(1899年6月9日)，《外務省記錄》，檔號：B04010923100。

<sup>63</sup> 該議定書是以「日俄共管」韓國為基本精神，議定在軍事、財政、政治上共同援助韓國。日本對該議定書的評價甚低，且日、俄兩國對於議定內容的解釋也甚多分歧。俄國在歷經兩次與日本的協商之後（前次為5月14日《韋貝·小村覺書》），不僅擴大在韓國的利權，更確立其在韓國的優越地位。參見林亨芬，《從封貢到平行：甲午戰爭前後的中韓關係（1894-1898）》（臺北：致知學術出版社，2014），頁79-82。

<sup>64</sup> 〈韓國政府へ貸付セシ金三百万円ノ内未償還額百万円ヲ京仁鐵道資金充ツル為償還期間延期等ノ件〉(1886年1月1日-1898年12月31日)，《公文別錄》（東京：国立公文書館藏），檔號：A03023070900。

## 四、日方接手與鹿島組推進鐵路工程

京仁鐵道引受組合在 Morse 工程未完成之際接手，進行剩餘工程。獲得韓國政府承認之後，組合組織改為合資會社。1899年5月15日，制定會社規則，選舉組合委員澀澤榮一為取締役社長，益田孝（三井）及瓜生震（三菱）為取締役，17日登記會社設立，資本金72.5萬圓，社員為原來的15名組合員。先前澀澤社長赴韓視察 Morse 的工程狀況時，發現其經營方針有許多缺陷，特別是過度使役韓國勞工，不僅影響會社將來之信譽，亦違背日本標榜「扶植半島」之大義，深感由會社推進工程時，必須廢絕此一弊害。澀澤任命足立太郎為總經理時，首先即確認其是否有決心在使役韓國勞工時能使其感受到恩澤，進而安於其業。足立體解其旨，致力使從事員心悅臣服、致力於職，一掃弊風。<sup>65</sup>亦即，就日本官方說詞觀之，不斷在提高其經營之正當性、強調優於 Morse 之經營。

1899年4月，京仁鐵道合資會社開始進行工程，會社總經理為前日本鐵道會社運輸課長足立太郎，全線分成4個工程區，以「特命」方式由日本業界的霸者鹿島組承包。<sup>66</sup>鹿島組之所以能承包京仁鐵路，足立太郎的推薦是重要關鍵，<sup>67</sup>鹿島組與澀澤榮一長年的知交與信任也有很大的關係。澀澤曾就鐵路工程承包事宜，與鹿島岩藏會面商議。<sup>68</sup>

1880年，鹿島岩藏成立鹿島組後，隨即投入鐵路事業。時值「鹿鳴館時代」，<sup>69</sup>鹿島組也積極進入此一高級社交界，與華族、名士或洋人交往，得到許多至交好友，獲得不少人的知遇，帶來組合發展。其交往名士當中，就政治家而言，有井上馨、陸奧宗光、金子堅太郎、星亨、原敬、岡崎邦輔等人；就實業家而言，有澁澤榮一、藤田傳三郎、古河市兵衛、安田善次郎、安川敬一郎、淺野總一郎、團琢磨、佐佐木勇之助、星野錫等人。<sup>70</sup>

<sup>65</sup> 朝鮮總督府鐵道局編，《朝鮮鐵道史（全）》，頁49-50。

<sup>66</sup> 鐵道建設業協會，《日本鐵道請負業史：明治篇》（東京：三秀舍，1967），頁369。

<sup>67</sup> 西谷弥兵衛，《鹿島守之助傳》（東京：東洋書館，1956），頁185-186。

<sup>68</sup> 洪沢青淵記念財團竜門社編，《洪沢榮一伝記資料：第十六卷》（東京：洪沢榮一伝記資料刊行會，1957），頁452。

<sup>69</sup> 所謂鹿鳴館時代，是指從該館落成的1883-1890年七年間。鹿鳴館由明治政府興建，用來接待外賓、外交官的社交場地，時常在此舉辦宴會、舞會。其存在，也象徵著當時邁向極端的歐化政策。

<sup>70</sup> 蔡龍保，〈產、官合作下的殖民地經營：以日治前期鹿島組的在臺活動為例（1899-1926）〉，頁91。

這個讓 Morse 團隊感到困擾而放棄的工程，因人脈關係與鹿島組在鐵路工程上的專業，轉由鹿島組接手，1899 年 4 月 4 日在仁川開設事務所。接收之時，各地的土工已完成一半，漢江橋梁工程正在築造 2 橋臺及 3 橋腳。工程大體十分粗雜，不符設計之處甚多。需要重新釘置線路中心木樁、坡度減緩之處遍布全線，築堤切取的幅員不足以做為必要的線路幅度；漢江橋梁基礎工程不完備，無法繼續工程。會社著手修補工程的同時，將剩餘工程分區如下表三：<sup>71</sup>

表三 京仁鐵路工程分區表

區別	項別	範圍	工程內容
第一工程區		仁川起點 0-5 哩	築堤 1,005 坪、切取 403 坪
第二工程區		5-15 哩	築堤 9,378 坪、切取 8,138 坪
第三工程區		15-21.6 哩	築堤 5,559 坪、切取 3,222 坪 橋梁（木橋）15 處，總長 1,096 呎
第四工程區		21.6 哩-終點	築堤 1,512 坪 漢江橋梁長 2,062 呎，漢江橋之避洪橋長 675 呎

資料來源：朝鮮總督府鐵道局編，《朝鮮鐵道史（全）》，頁 51-52。

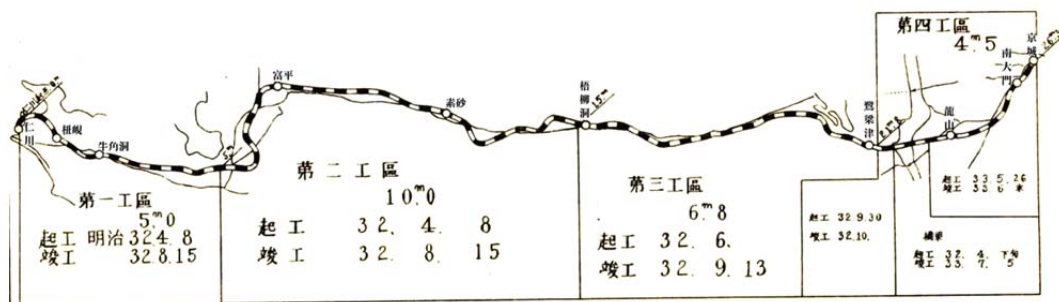
第一、第二工程區於 1899 年 4 月 8 日著手土工，接著開始撤除漢江橋梁、橋腳、井筒的磚塊及混凝土等。4 月 23 日，會社於仁川舉行開工典禮，爾後持續推進工程，6 月著手第三工程區工程以迄 10 月，完成仁川、漢江間的土工。第四工程區的土工及避洪橋沒有必要在漢江橋梁竣工前完成，因此過了雨季之後再著手工程，於 10 月完成土工，避洪橋於 1899 年內完工。<sup>72</sup> 漢江橋梁工程出乎意料需要更長的時日，難於特許期限內全線竣工，澀澤透過外務省與韓國政府交涉：「本鐵路於本年 1 月 1 日在半完成的狀態下由本會社接手，而後開始實地施工。然而，之前 Morse 施工緩慢且設計不完備、必須改良之處不少，今後的剩餘工程意外地多。特別是如漢江橋，其洪水點之設定以往並無適當之標準，必須待本年雨季實測後才能確定其設計，進而確保完工後運輸之安全。由於這些情況，實難在期限內竣工。」<sup>73</sup> 而後，獲得 6 個月的延期，最後以 2 個半月完成工程。<sup>74</sup> 此

<sup>71</sup> 朝鮮總督府鐵道局編，《朝鮮鐵道史（全）》，頁 50-51。

<sup>72</sup> 朝鮮總督府鐵道局編，《朝鮮鐵道史（全）》，頁 51-52。

<sup>73</sup> 〈京城仁川間鐵道敷設一件 第二卷 分割 1〉（1899 年 1 月 9 日）。

<sup>74</sup> 朝鮮總督府鐵道局編，《朝鮮鐵道史（全）》，頁 52-54。



圖一 京仁鐵路建設工區略圖

資料來源：朝鮮總督府鐵道局編，《朝鮮鐵道史：第一卷》（朝鮮：該局，1929），頁234後之附圖。

一鐵路的軌距依特許條件，使用4呎8吋半的寬軌。Morse當初的設計，線路最陡坡度是1/50，最小曲線10度；會社則將之改為最陡坡度1/100，最小曲線6度，軌條全部使用56磅，枕木厚6吋、寬9吋、長8呎，每哩約使用2,600條。<sup>75</sup>

由各項改良設計和最困難的漢江架橋工程，可看出鹿島組確實較Morse團隊更用心，不論在工法或材料上。漢江是位於仁川起點22哩到23哩間的大河，有舟楫之便。滿潮時架橋點的水面幅度約1,400呎，最深16呎。以往最大洪水面達平水面上方36呎，因此橋腳的構造必須堅固且具高度，定為桁下41呎，最高橋腳自河底算起52呎。漢江橋以10個美國製200呎單線鋼鐵構造架起，桁幅中心之間16呎6吋、高37呎，兩橋臺間總長2,062呎10吋。根據特許條件，原本在右側要設置一個幅員4呎的人行道，與韓國政府交涉後決定撤除。下部構造由2個橋臺及9個橋腳構成，兩橋臺全部以花崗石疊築而成，基礎部分仁川方面是在天然岩盤上施加混凝土，京城方面則是在砂利層上施加混凝土。橋腳在水切部分使用花崗岩，其他地方則用磚塊；基礎部分，第1-4號使用長徑30呎、短徑15呎的橢圓形井筒，第5-8號水深不能用一般井筒，因而使用同樣寸法的鐵製函，第9號以矢板工使達於堅固的砂礫層，施以基礎混凝土。橋腳軀體上方是附有劍尖的長方形，底部寸法長27呎、寬7呎4吋，頂部寸法長25呎8吋、寬6呎，高則如前述，平水面上37呎10吋；沒於水面下部分，以第9號12呎為最短，最長為第5號42呎，其他概為20-30呎之間。因此，橋腳的總高度為59呎以上

<sup>75</sup> 朝鮮總督府鐵道局編，《朝鮮鐵道史（全）》，頁54。

到 80 呎；使用材料有鋼鐵 1,200 餘噸，磚 10 萬塊，石材 5 萬個，水泥 5,000 樽，足代原木 3,000 根，木材 6,000 根等。橋梁總經費合工錢、材料費約 40 萬圓。<sup>76</sup>

橋梁工程於 Morse 之手完成 2 橋臺，第 1、2、9 等三個橋腳則是部分完工。會社接手後繼續架設橋梁，1899 年 4 月 26 日起檢查已完成的部分，除了 2 橋臺之外其餘全都是粗工，有危險之虞。特別是第 9 橋腳，其基礎混凝土施工相當於河底地盤之處，非完備工程，鹿島組只好破壞已完成的橋腳，重新築造。另一方面，為了讓工程能快速完成及搬運工程用具和材料之便，架設長達 287 間（1 間=1.818 公尺）的架橋用暫時橋。<sup>77</sup>

此橋梁工程於 4 月下旬開工，6 月底因降雨，7 月上旬大洪水侵襲，暫用橋流失，而後立即修復此一損害。其後，再遭遇二次同樣的災害，終於進入 10 月；入冬之後，為稀有的寒流所害，工程不得已中止。在遭遇種種災厄之下，1899 年的施工時間不到 150 日，到了隔年，寒威尚未離去，3 月上旬才逐漸恢復工程。而後，幸而降雨甚少，終於在 7 月竣工，施工日數達 270 日。<sup>78</sup> 9 月 18 日，邀集仁川港日本官民、韓國內閣大臣及各部高等官、各國公使、領事、紳商等數百名，在仁川車站舉行盛大的開通典禮。<sup>79</sup>

菅野忠五郎在《鹿島組史料》寫道：「韓國人笑說，先前美國技師進行工程時，也數次遭遇洪水的阻礙而十分困擾，新接手的日本技術者繼續進行此一工程的話，連美國人都感到困難的工程日本人做得來嗎？與其所預想相反，完成良好的工程，驚嘆日本技術的進步。」日本在列強環視之下建設外國的鐵路時，特別拔擢鹿島組承包工程，是其企業信用深厚之明證，對其亦是極大的榮譽。<sup>80</sup>

澀澤榮一也出席了京仁鐵路的開業典禮，在《青淵回顧錄》提及其滿心喜悅的心情：「即使其里程只有 26 哩，工程費僅 250 萬圓，幾乎等於是內地的一條小鐵路而已，2 年來國人的經營，特別是從頭到尾只靠本國人之手，絲毫不假手外人之力的情況下，能在外國興建鐵路，給與韓國交通極大的便益，對於彼等之貿易也非常方便，載著外國的人們自由往來，吾等日本人也乘之往來。看著這樣

<sup>76</sup> 朝鮮總督府鐵道局編，《朝鮮鐵道史（全）》，頁 54-55。

<sup>77</sup> 朝鮮總督府鐵道局編，《朝鮮鐵道史（全）》，頁 56；菅野忠五郎編，《鹿島組史料》，頁 63。

<sup>78</sup> 朝鮮總督府鐵道局編，《朝鮮鐵道史（全）》，頁 56。

<sup>79</sup> 〈京城仁川間鐵道敷設一件 第二卷 分割 2〉（1899 年 6 月 9 日）。

<sup>80</sup> 菅野忠五郎編，《鹿島組史料》，頁 63。

的情景，除了感到物質上的成功便益等之外，不由得產生一種偉大的快感在腦中澎湃著」。<sup>81</sup>

但其所謂的「絲毫不假手外人之力」倒是言過其實，開通典禮上使用的車輛全都是美國製造，京仁鐵路使用所有車輛的材料都是從 Morse 接收過來，完全沒有使用日本製品。總經理足立太郎向澀澤社長提出的報告書中也提及：「內地製造車輛比當地現在的車輛弱點來得多，要有完善的車輛並不容易。」雖然想要使用日本製材料，但日本的製作技術尚不充分，不得不採「輸入品組裝主義」。當時日本國內要生產高技術的機關車尚有困難，1893年神戶鐵道工場製造出第一臺水櫃式機關車（Tank locomotive），但到了1897年日本國內的自給率僅有1.3%，國外依存度非常大。<sup>82</sup>日本是在獲取國外技術援助的同時，強行對外輸出资本，就京仁鐵路的案例觀之，即技術、資金皆未充分之時強行對外擴張。

另一個值得注意的面向是，韓國政府對於帝國主義列強的利權爭奪給予許多方便，被批評是「得到一些剩飯以自肥，向國外開啟賣國滅族之路。」韓國政府在京仁鐵路竣工之時，向日方提出三項條件：一、京仁鐵路的股份若干讓渡為韓國皇帝所有。二、皇室用的宮廷列車以朝鮮的費用常備之。三、開業典禮當天要插上日韓兩國的國旗。上述內容，沒有一個是和韓國民眾有關的提案。第二個提案，則由澀澤、益田、平岡等所經營的東京平岡工場生產，製作費15,000圓，為當時三等客車製作費的2倍。正當朝鮮鐵路從屬於日本支配之下時，沒有顧及民眾真正的利益，只是汲汲於支配者的利益與地位的保全。<sup>83</sup>韓國上層不恤民命的腐敗政治，正是日本帝國易於推進殖民地化的一大條件。<sup>84</sup>此一狀況，與1900年代日本在清國廣東築造潮汕鐵路的過程如出一轍，下層民眾極力反外資，但鐵路利權卻被商部大臣載振交給日本。<sup>85</sup>

<sup>81</sup> 洪沢榮一述，高橋重治、小貫修一郎編著，《青淵回顧錄》，下卷，頁740-741。

<sup>82</sup> 石井常雄，〈「京仁鐵道創設史」に關する一覺書（承前）：朝鮮鐵道創始期の一節〉，頁813。

<sup>83</sup> 具體例子如李完用，為負責鐵路利權交涉的朝鮮代表，參見金子賢太郎述、平塚篤編，《伊藤公を語る》（東京：興文社，1939），頁35，卷末座談會中林權助（1899年6月-1905年1月為駐鮮公使）的發言。關於李完用，參見金明秀編、和田一郎監修，《一堂紀事》（京城：一堂紀事出版所，1927），頁1-815。

<sup>84</sup> 石井常雄，〈「京仁鐵道創設史」に關する一覺書（承前）：朝鮮鐵道創始期の一節〉，頁814。

<sup>85</sup> 蔡龍保，〈日治時期臺灣總督府鐵道部的南進支援：以潮汕鐵路的興築為例〉，《輔仁歷史學報》（新北），28（2012年3月），頁233-269。



## 五、與臺灣縱貫鐵路經驗之比較

日本營造業界首次承包的海外事業，是 1899 年 4 月自美國人 Morse 接手的京仁鐵路，與同年 5 月開工的日本第一條殖民地鐵路臺灣縱貫鐵路，兩者僅相差 1 個月。日本對這兩條鐵路不同的處理方針，正說明了其對淪為殖民地之前的韓國與已淪為殖民地的臺灣，因定位不同而有政策上微妙的差異。以下，就興築背景，推進方式，鐵路性質、目的、體質進行比較分析。

### （一）興築背景之差異

兩鐵路發展的一大共同背景即是甲午戰爭，日本戰勝之後，取得殖民地臺灣，並積極擴大在韓國的勢力。京仁鐵路的興築背景較為複雜，因當時韓國並非殖民地，呈現列強競逐利權的狀況，是一場經濟、政治、外交上的競爭。而韓國政府明顯對外資有很高的期待，並巧妙地利用各國競爭之局面，讓〈日朝暫定合同〉化為白紙，拖延日本透過鐵路入侵的時程。日本獲得京仁鐵路利權，是因 Morse 資金籌措困難才將特許權讓渡，Morse 實敗於沒有國家力量的全面支援，是一個值得注意的現象。此一狀況，與 1900 年代日本在清國廣東爭取潮汕鐵路的利權類似，英商怡和洋行沒有英國政府在背後支持、運作，僅以民間力量爭取，即使價廉亦無法取得承包等利權。反之，三五公司在日本政府的全面後援下，因檯面下的外交取得工程。<sup>86</sup>

至於臺灣，甲午戰後已淪為殖民地，自然排除清帝國或外國涉入縱貫鐵路事業的可能。領臺初始，運輸、交通十分困難，因此，首任臺灣總督樺山資紀深感開運輸、交通之便實為開發臺灣的當務之急。到任兩個月後（1895 年 8 月），向臺灣事務局總裁伊藤博文力言，開鑿道路、興建縱貫鐵路、修築基隆港等三大事業為本島經綸上之最大急務。<sup>87</sup> 經過 1895-1898 年的軍用輕便鐵路時期之後，臺灣總督府民政局長兼鐵道部長後藤新平將縱貫鐵道、基隆築港、土地調查視為三大事業，1899 年 4 月敦聘長谷川謹介來臺擔任臺灣總督府鐵道部技師長，由其領

<sup>86</sup> 蔡龍保，〈日治時期臺灣總督府鐵道部的南進支援：以潮汕鐵路的興築為例〉，頁 233-270。

<sup>87</sup> 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：國立臺灣師範大學歷史學系，2008），頁 22-23。

導的技術團隊展開縱貫鐵路事業。亦即，縱貫鐵路事業相較於京仁鐵路，是一個沒有外力干擾、完全由日本主導的事業。<sup>88</sup>

## （二）推進方式之異同

由於當時韓國尚未是日本殖民地，京仁鐵路的利權必須合法取得。雖然以軍事力強迫韓國締結〈日朝暫定合同〉，而後韓方技巧性地利用列強爭奪的背景，特許給美國人 Morse，對日本而言為一大挫敗。不論是初期的鐵路線路踏查，Morse 集資失敗後讓渡日本的處理，以及而後 Morse 要求增資及毀約賣渡給法國等問題，都可看到軍方、外務省、總理大臣扮演實質上的指導角色，遞信省鐵路技師的技術協助以及民間資本和橫濱正金銀行的出資亦不可或缺。

另，值得注意的是用地之取得。依特許約定書第三條、第五條，明文規定車站及線路用地由韓國政府供給使用，對於這些土地有免除稅金之特權。<sup>89</sup> 京仁鐵路所需用地，當時是做為特許的條件，算出鐵路建設及運轉上所需的面積，由韓國政府以無償方式貸與土地。因此，與韓國政府之間並沒有因土地發生衝突，反而是徵用仁川近郊的日本人土地時，發生爭議。線路通過仁川的南濱進入該市街，於日後設置的稅關官舍附近設置車站，但因和該地日本人發生爭議而不得不變更線路。<sup>90</sup> 此一工程由京仁鐵道合資會社社長澀澤榮一特許給當時日本國內以鐵路工程的著名業者—鹿島組，成為鹿島組以及日本營造業首次的海外工程。

至於殖民地臺灣的情況，則明顯單純。在沒有與列強競爭利權的情況下，單純由臺灣總督府鐵道部處理縱貫鐵路工程。自軍用鐵路到縱貫鐵路時期，有增田禮作、小山保政、新元鹿之助等遞信省鐵道技師來臺短期協助或轉任臺灣總督府。技師長長谷川謹介領導縱貫鐵路事業後，則大量任用東京帝大、京都帝大土木科的畢業生組成新技術團隊，進行線路調查，監督、推進工程。

縱貫鐵路在臺灣曾引發官營或民營之爭議。初期臺灣鐵路歸軍方管理，部分軍人不贊同鐵路民營，但臺灣總督府一開始傾向以民間資本興建鐵路。主要原因

<sup>88</sup> 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》（臺北）6（2005年9月），頁61-108。

<sup>89</sup> 〈京城仁川間鐵道敷設一件 第二卷 分割3〉（1900年6月9日），《外務省記錄》，檔號：B04010923200；〈京仁鐵道敷設特許契約〉（1896年3月29日），《外務省記錄》，檔號：B07080194000。

<sup>90</sup> 朝鮮鐵道史編纂委員會編，《朝鮮鐵道史·第一卷：創始時代》（京城：朝鮮總督府鐵道局，1937），頁242。

是臺灣各項建設經費甚鉅，一時難以籌措足夠的經費支應，希望結合日本工商業者募集資金，建設鐵路。<sup>91</sup> 公爵近衛篤磨、男爵安場保和、子爵堀田正養、岡部長職，及經濟界有力者澀澤榮一、今村清之助、大倉喜八郎等 266 人，於 1896 年 5 月 5 日向總督府提出申請書，欲以資本金 1,500 萬圓創立臺灣鐵道會社，同年 10 月 27 日獲總督乃木希典認可通過。<sup>92</sup> 1898 年，兒玉源太郎繼任總督時談到：「臺灣鐵路為本島經營開發上最急需的事務之一，首先期待能成於臺灣鐵道會社之手。即使由總督府來興建，最後還是得倚賴外資，經議會通過後著手實施工程之前，會空轉一、兩年。如果臺鐵會社的外資輸入計畫有幸成立，明年就可以開始工程。因此，為期臺鐵會社之成立，要給與該會社諸多方便」。<sup>93</sup>

然而，日本國內戰爭景氣過後轉為不景氣，資金募集日益困難。日本中央欲募集的 1 億 6,000 萬圓外債並不順利，中央政府和臺灣總督府期待由臺灣鐵道會社來完成縱貫鐵路。<sup>94</sup> 然而，該會社陸續與英國 Beyer, Peacock & Co. Ltd、法國ふひ一ぷりる會社及其他美國、德國資本家商談合作均歸失敗。此時，已有人開始鼓吹臺灣鐵路應放棄民營，改為官營。<sup>95</sup> 臺灣鐵道會社因集資困難，結果逾三年仍未順利設立。因縱貫鐵路係屬急需工程，臺灣總督府強行改為官營。1899 年 3 月 22 日，民政長官後藤新平所提的臺灣事業公債經日本帝國議會通過，為期 10 年、3,500 萬圓的事業公債中，鐵路費占 2,880 萬圓，<sup>96</sup> 是日治初期最重要的工程。

另，用地的取得方式與京仁鐵路不同。日治之初進行鐵路、道路工程時，徵收土地設有補償方法，惟分為臺灣人、日本人和外國人兩種。1. 用地關係人為臺灣人時：(1)係由官員諭示關係人民捐獻土地、辦理免租手續，但若是含有建築物（宅地）的土地給予補償。(2)給予遷移費，使其拆除遷移用地內之建築物。(3)用地內的農作物，斟酌其性質給予補償。(4)做為砂石場的用地可辦理免租，並儘

<sup>91</sup> 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），頁 40。

<sup>92</sup> 臺灣總督府鐵道部編，《臺灣鐵道史》（臺北：近藤商店活版部，1910），上卷，頁 407-446。

<sup>93</sup> 〈兒玉總督の時務談 臺灣鐵道〉，《臺灣日日新報》，1898 年 7 月 29 日，第 2 版。

<sup>94</sup> 〈臺鐵會社の運命〉，《臺灣日日新報》，1898 年 10 月 13 日，第 2 版。

<sup>95</sup> 〈臺灣鐵道會社の外資借入〉，《臺灣日日新報》，1898 年 5 月 13 日，第 2 版；〈臺灣鐵道創立委員諸君に呈し同私設事業の解散を勧むる書〉，《臺灣日日新報》，1899 年 1 月 19 日，第 4 版；臺灣總督府鐵道部編，《臺灣鐵道史》，上卷，頁 475-476。

<sup>96</sup> 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 17-18。

表四 土地、建築物、農作物、墓地遷移補償標準表

土地種別		每坪補償金額
車站用地		20 錢
農作物	茶園	6 錢
	甘蔗田	3 錢
	田地	5 錢
	菜園	2 錢
	竹林	30 錢
有完整的臺人構造家屋		5 圓
墓地遷移費	大	5 圓以下
	中	3 圓以下
	小	2 圓以下
備註	若地主不明者，由所在地之街庄長進行遷移工作。	

資料來源：臺灣總督府鐵道部編，《臺灣鐵道史》（臺北：近藤商店活版部，1910），中卷，頁433-440。

量避免造成永久性損害。若屬永久損害則給予補償。(5)做為車站用地者，給予補償。2.用地關係人民為日本人或外國人時，日本人準用前項各例，不服無償捐獻或對補償金額有異議時，調查其原價並加入興築費，在不致使其產生損失的前提下給予補償。此外，亦得依換地之法進行換地。若外國人持有永久承租權之土地，則給予補償，或依換地方式補償之，儘可能避免紛擾。其後，又制定土地、建築物、農作物、墓地遷移的補償標準（參見表四）。

由上述規定可看出明顯的差別待遇，日本人對於補償金額不服者可以上訴，甚至明言補償原則為「不致使其產生損失」；反之，臺灣人僅能默默接受極有限的補償金，且不能採換地之法。其後，官方認為若對線路上有建築物的土地及屬永久損害的砂石場用地給予補償金，對無償捐獻土地的人民不公平，亦造成地方官在勸導捐地之不便，決定停止實施。<sup>97</sup> 後來，總督府發現臺灣的舊慣之中有可援用之處，進而改採全面無償徵用：

軍隊進行新設道路或擴張路幅之時，道路用地有分屬官、民有田園，屬官有者有佃戶耕作，每年繳納一定官租，因此做為道路用地後免其官租實為至當。至於屬民有地者，自然應當賠償相當的土地費。然而，徵於本島從來慣行之收用法，當土地被徵收為道路用地時僅免其租稅，並無賠償土地

<sup>97</sup> 臺灣總督府鐵道部編，《臺灣鐵道史》，中卷，頁433-440。

費。因此，暫時依從舊慣，僅免其租而不賠償土地費。<sup>98</sup>

改採無償徵用之後，連原本對臺灣人的些微補償亦被取消。亦即，原本對臺灣人與日本人、外國人間補償方式的差別待遇變得更加不公平。<sup>99</sup>

若將朝鮮、臺灣、日本興築鐵路的用地費於建設、改良費中所占的比例做一比較，臺灣鐵路占 1.3%(29 萬 1,000 圓，1906 年為止)，朝鮮占 1.5%(119 萬 5,000 圓，1907 年為止)，日本占 6.4%(1,079 萬 7,000 圓，1904 年為止)，<sup>100</sup> 日本約為臺灣、朝鮮的 5 倍之多。此一搾取、掠奪的面向，殖民地臺灣固由殖民母國宰制，韓國則是有政府上層不合理讓利之問題。

相較於鹿島組能以「特命」方式取得京仁鐵路工程的關鍵性人脈為澀澤榮一與足立太郎，以「特命」方式參與臺灣縱貫鐵路工程的關鍵性人脈是長谷川謹介。早在鹿島組來臺前 19 年的 1880 年，第一次承包鐵路工程就和長谷川謹介有合作經驗，而後不論長谷川在政府或業界任職，彼此在工程上是長期合作的關係，鹿島組的工作態度與技術深獲長谷川信任。1899 年 4 月，長谷川謹介應民政長官後藤新平之招聘，來臺擔任臺灣總督府臨時臺灣鐵道興建部技師長，指定鹿島組、大倉組、久米組、吉田組、澤井組、志岐組、佐藤組等 7 個當時鐵路建設業中第一流業者，來臺參與縱貫鐵路工程。<sup>101</sup> 呈現一幅日本企業跟隨日本帝國的海外擴張，開拓企業版圖的圖像。

接著，再就「本地資本」的觀點來觀察、比較臺灣人或韓國人下游承包商的角色。清代劉銘傳在臺興建鐵路時，多由地方有名望、財產或對國事有功勞者擔

<sup>98</sup> 〈軍政中開設シタル道路敷地免租ノ儀ニ付臺中縣知事ノ稟議民政局長ヨリ通牒ノ件〉(1896 年 10 月 1 日)，《臺灣總督府公文類纂》(南投：國史館臺灣文獻館藏)，冊文號：9696-21。

<sup>99</sup> 蔡龍保，〈日治時期臺灣道路事業的推進：民力之徵用與臺灣人之拒適〉，《國史館學術集刊》(臺北) 15 (2008 年 3 月)，頁 1-34。

<sup>100</sup> 高橋泰隆，〈日本植民地鐵道史論：台灣、朝鮮、滿州、華北、華中鐵道の經營史の研究〉(東京：日本經濟評論社，1995)，頁 25。

<sup>101</sup> 鹿島組創立時的大恩人有二位，一是建議其跨足鐵路承包業的鐵道頭井上勝，資金上援助的恩人則是平瀨龜之輔。鹿島組在最初承包的工程—敦賀線柳瀨隧道的建設中，其誠實從事工程的態度，深獲長谷川謹介、本間英一郎這兩名優秀的鐵路技師欣賞。而後，隨著日本鐵路建設延伸到各地，鹿島組時常受到這兩位技師及其下有力成員的照顧，對鹿島組的發展助益甚大。1899 年鹿島組之所以會來臺發展，實由於長谷川謹介的提拔與賞識，謂是人脈關係使然。參見蔡龍保，〈產、官合作下的殖民地經營：以日治前期鹿島組的在臺活動為例 (1899-1926)〉，頁 77-120；蔡龍保，〈長谷川謹介與日治時期臺灣鐵路的發展〉，頁 61-108。

任大工頭，大工頭再分包給小工頭。最困難的淡水河架橋工程由廣東人張家得承包，鳳山溪架橋可能也是張家得承包。<sup>102</sup> 然而，日治之初，臺人激烈抗日，日本營造業者知道要在臺灣找到合作的下游承包商較為困難，時常與信任的下包業者一起渡臺，或與之前即在臺發展的日本人業者合作。例如鹿島組與住吉組，大倉組與新見組，澤井組與太田組、神戶組的關係即是如此。<sup>103</sup> 臺灣人業者大概只有 1899 年辜顯榮創設的臺灣商工公司，做為日本業者的下游承包商與其合作。<sup>104</sup> 營造業界裡，臺灣人的發展空間明顯被壓縮，要到日治中、後期才抬頭，且大多是小資本的下包業者，嶄露頭角者並不多，林焜灶的「協志商會」、陳海沙的「光智商會」為箇中翹楚。這是由於殖民地教育弱化工業學門的結果。<sup>105</sup>

至於此時的韓國，則呈顯出微妙的差異。最值得注意的是 1899 年 3 月大韓國內鐵道用達會社經農商工部的認可而成立，與京仁鐵道合資會社締約，負責物資材料、人夫供給，之後甚至取得京元鐵路的興建權，但後來因資本不足而回歸原本供給資材、人夫的角色。其實，該會社可說是代表韓國高宗皇帝，曾任宮內府大臣的閔泳喆擔任社長，政府和宮內有力者十幾人擔任理事。透過竹內綱的推薦，任用 2 名日本人技師，參與京釜鐵路部分工程。韓國營造會社參與京釜鐵路工程者超過 10 間會社，韓日工業組更是日、韓兩個人合資的會社。總之，韓國的營造會社也在官廳支持下承包鐵路工程，到日俄戰爭爆發後才被壓制、排除在外，形成日本營造會社獨占的局面。<sup>106</sup>

亦即，就營造業而言，在臺灣與朝鮮的本地資本／本地企業與日資／日企間關係十分複雜。日資／日企在臺灣並沒有受到本地資本／本地企業的抵抗，迅速發展；一方面清代在臺發展的業者因政權轉換而中斷，加上當時尚處於武裝抗日時期，前述地方大工頭中願意與日本合作者大抵只有辜顯榮之流。韓國則明顯有

<sup>102</sup> 臺灣總督府鐵道部編，《臺灣鐵道史》，上卷，頁 49-50。

<sup>103</sup> 蔡龍保，〈產、官合作下的殖民地經營：以日治前期鹿島組的在臺活動為例（1899-1926）〉，頁 77-120。

<sup>104</sup> 1899 年，辜顯榮與陳志誠、陳洛、李秉鈞、王慶忠、黃建勳等人合組「臺灣商工公司」，資本 30 萬圓，公司長為陳志誠，顧問為白井新太郎，聘請日人技師，並雇用日人員工七人，從事土木建築包工及材料供給業務。參見〈臺灣商工公司〉，《臺灣日日新報》，1899 年 12 月 10 日，第 2 版。

<sup>105</sup> 蔡龍保，〈在臺日本人的土建會社經營之研究：以太田組為例（1896-1945）〉，發表於中央研究院近代史研究所主辦，「近代中日關係的多重面向（1850-1949）」國際學術研討會（臺北：中央研究院近代史研究所檔案館中型會議室，2015 年 8 月 19-21 日），頁 40。

<sup>106</sup> 鄭在貞著、三橋広夫譯，《帝國日本の植民地支配と韓国鐵道：1892-1945》，頁 198-253。

競爭、衝突的過程，曾一度多數參與京釜鐵路工程，但資本及技術上終究不敵日資／日企，抵抗終歸失敗，淪為從屬。

### （三）鐵路性質、目的、體質之異同

京仁鐵路無疑的，是日本為了實現對韓國的侵略與支配，傾注政治力、軍事力、經濟力而興建的第一條海外鐵路。1880年代不斷膨脹的征韓論，日本國內開始構想興建京釜鐵路（含京仁鐵路），尤以軍方主張最力。甲午開戰後，由於軍事作戰上的實際經驗，使軍方的武官們主張更力。京仁鐵道引受組合的成立，是因當時京釜鐵路計畫的前途難測，因而先著手京仁鐵路，以穩固日本在朝鮮半島的經濟經營基礎。亦即，京仁鐵路對當時的日本而言是唯一的利權，做為在韓國「擴張」的一個重要「基礎」與「突破點」，意義十分重大。另一層面的目的，則是軍方要實踐韓國侵略、或言推進大陸政策的第一步。為了能讓日本在韓國和亞洲大陸擴大其勢力，一定要由其興建朝鮮半島的鐵路。

1906年朝鮮鐵路國有化時期前的朝鮮鐵路，有三種不同經營形態之下的發展。例如，京仁鐵路在形式上是純民間的營利企業；京釜鐵路則是具有特許會社性格，是半官、半民、半軍用的經營方式；京義線則是日俄戰爭時，為了軍事目的，在軍用鐵道監部的指揮下所興建。但不論是京仁鐵路或京釜鐵路，都是在國家積極財政援助的背景推下推進，其本質同樣是日本為了侵略朝鮮的鐵路資本輸出。至於軍用鐵路，在甲午戰爭時期已決定興建。亦即，1894年8月，因為軍事行動上之必要，內定要興建軍事鐵路，但因戰局之推進而中止。因此，興建朝鮮鐵路的目的

表五 1906年鐵路國有化前的朝鮮鐵路概況

管理別 項別	統監府鐵道管理局		臨時軍用鐵道監部		
目的	營業線		軍用線		
線名	京仁	京釜	京義	兼二浦支線	馬山
區間	冰登浦・仁川	草梁・西大門	龍山・新義州	黃州・兼二浦	三浪津・馬山
完工年月	1900.7	1904.11	1906.4	1905	1905.5
長度（哩）	19.4	274.2	310.6	8.7	25.0
總計（哩）	293.6		344.3		

資料來源：石井常雄，〈「京仁鐵道創設史」に關する一覺書：朝鮮道創始期の一節〉，頁212。

的，從一開始就和作戰計畫表裏一致，鐵路興建是「配合作戰」的手段之一。<sup>107</sup>

於臺灣的縱貫鐵路，是日治時期臺灣總督府鐵道部完成的第一條國有鐵路。1895年8月，第一任臺灣總督樺山資紀在國防與統治的考量上，向日本政府表達縱貫鐵路的興築為一大急務，參謀本部亦向陸軍省表達同樣的希望。日本政府於隔年3月，以經費7萬7,000餘圓命臺灣總督府進行縱貫線的調查，委託遞信省鐵路技師增田禮作工學博士進行。然而，增田的調查是以軍事需求為重，線路多採近山之線路，往往與經濟上的考量背道而馳。1899年4月，後藤新平敦聘的技師長谷川謹介認為，舊有路線缺乏產業開發上的考量，為符合鐵路本來之使命，決定從經濟上的角度重新檢討，再次進行精細的測量。因而當機立斷、果決地對縱貫鐵路重新展開調查，大幅修正路線，將「軍用鐵路」轉為具殖民地特質的「開拓鐵路」。<sup>108</sup> 而這也是縱貫鐵路開通後能為臺灣西部帶來躍進發展的要因。<sup>109</sup> 因此，「統治」、「經營」、「開發」可謂興建縱貫鐵路的重要目的。

再者，由鐵路的軌距選擇，也可看出日本對這兩條鐵路的目的性之不同。京仁鐵路是使用4呎8吋半（1.435公尺）的廣軌，這固然是Morse依特許條件採美國常用的廣軌，這連帶影響之後機關車及客、貨車的使用，對美國相當倚賴。日本接手後亦繼續此一方針，後來的京釜鐵路也是如此。由於日本國內是採用3呎6吋（1.067公尺）的窄軌，旅客、貨物量不多的朝鮮實沒有必要使用廣軌，且就京釜鐵路的資本而言，連採用窄軌式設施亦感到不足，遑論需要更多興建費

<sup>107</sup> 日俄戰爭爆發後，日本完全無視於朝鮮政權，完成軍用鐵路。從表五來看1906年鐵路國有化時期前的朝鮮鐵路，可發現軍事鐵路較京仁、京釜兩營業鐵路總長多出50哩餘，總長度觀之軍事鐵路占63.9%。另，值得注意的是，軍用鐵路全部都是在日俄戰爭期完成。監督系統也不同，營業路線由統監府鐵道管理局、軍鐵線由臨時軍用鐵道監部管理。特別是軍用線仰賴軍事費支出，其數設作業係由工兵隊強行推進，現業員是由遞信省派遣的作業局雇員和軍屬構成監部雇員。軍用鐵路係由大本營依獨自之意志建設、營運。參見石井常雄，〈京仁鐵道創設史〉に關する一覽書：朝鮮鐵道創始期の一節，頁212-213。

<sup>108</sup> 這裡所謂的殖民地特質是指殖民地鐵路的特殊性，有這些理解才不會落入肯定殖民主義之偏見。例如：1.推進鐵路事業的過程頗多壓榨、剝削，例如，徵用土地時強迫臺灣人以「無償上納」的方式供獻土地。2.臺鐵的鐵路財政並不像日本國內有獨立的鐵路會計，使臺鐵盈餘無法做為本身的資本，影響改良事業與運費正常化。3.經營人才完全由殖民地母國官僚主導，沒有積極培訓本地職員的機構，使戰後臺鐵的營運產生諸多問題。4.總督府官廳有排擠、歧視臺灣人之傾向，鐵道部亦然。不僅經營幹部排斥任用臺灣人，鐵道部的福利機構—「鐵道職員共濟組合」，在1925年以前甚至不准臺灣人加入。5.鐵道部為了維持營運，畸型的高運費制度對產業發展帶來侷限性。

<sup>109</sup> 蔡龍保，〈長谷川謹介與日治時期臺灣鐵路的發展〉，頁77-78。



及營業費的廣軌式設施。日本鐵道作業局及軍部都主張興建同日本國內 3 呎 6 吋（1.067 公尺）的窄軌，這樣一來，日本舊有的軌條、車輛等立刻可以轉為朝鮮所用。然而，京釜鐵路技師長笠井愛次郎技師長主張：

當時支那大陸的鐵路軌距是 4 呎 8 吋半（1.435 公尺），西伯利亞鐵路的軌距是 5 呎（1.524 公尺），本鐵路（指京釜鐵路）將來具有和大陸鐵路連結，成為世界交通的幹線之使命，不應只單單視為殖民地鐵路，應排除萬難，採用標準軌距。

雖然當時京釜鐵道會社內部有不同看法，但澀澤取締役會社為笠井所感動，確立為會社方針，親自負責對外交涉事宜，極力再三折衝之下，也獲得陸軍和鐵道作業局的認同，決定採 4 呎 8 吋半的標準軌距。<sup>110</sup>

至於臺灣的縱貫鐵路，採用 3 呎 6 吋窄軌則不令人意外。一方面是清代劉銘傳所興築的鐵路即是採窄軌，機關車、客貨車輛亦是窄軌體系。日本國內亦是採窄軌，彼此車輛流用上或做為日本國內車輛工場的市場，有其便利之處。以機關車而言，除清代留下來的 8 輛之外，還有日本鐵道作業局移交者，命大阪汽車製造合資會社〔按：日文汽車即火車之意〕<sup>111</sup> 製造者，也有向國外購買者。客車和貨車的製作技術較低，新車都是由鐵道部臺北工場製造或向大阪汽車製造合資會社購買。<sup>112</sup> 亦即，從臺灣的縱貫鐵路，可以看到日本鐵道人才、資本、資材的整套輸出，臺灣成為「技術未成熟」時期的大阪汽車會社之重要市場。甚至在鐵道部的協助下，借與一部分鐵道部工場及若干機械，於 1901 年 1 月 15 日設置大阪汽車會社臺北工場，以橋桁製作、修繕為主要工作，隔年改為支店。<sup>113</sup>

<sup>110</sup> 朝鮮總督府鐵道局編，《朝鮮鐵道四十年略史》，頁 47-48。

<sup>111</sup> 該社社長為日本鐵道之父井上勝，也是長谷川謹介視之為師的恩人。出資社員有毛利五郎、岩崎久彌、前田利為、住友吉左衛門、澀澤榮一、蜂須賀正韶、今村清之助、大倉喜八郎、高田慎藏、原六郎、藤田傳三郎、田邊貞吉、井上勝、田島信夫、平岡熙、安田善次郎、松本重太郎、森村市左衛門、藤堂量子、田中市兵衛、羽野知顯等人。參見老川慶喜，《井上勝：職掌は唯クロカネの道作に候》（東京：ミネルヴァ書房，2013），頁 239。

<sup>112</sup> 貨車也有從陸軍省、南滿洲鐵道株式會社移交而來的。參見臺灣總督府鐵道部編，《臺灣鐵道史》（臺北：近藤商店活版部，1911），下卷，頁 107-117。

<sup>113</sup> 臺灣總督府鐵道部編，《臺灣鐵道史》，下卷，頁 182。

再就兩鐵路的體質觀之，在日本政府財政困難的情況下，京仁鐵路、縱貫鐵路的興築採「速成主義」方針，橋梁及部分設施皆採暫時性構造，部分路段有曲度過小、坡度過大等問題，兩者體質皆屬不甚佳，打算待日後財政情況好轉，再以改良工程補救。相較於日鐵每公里的營建費 23 萬圓，臺鐵僅 13 萬圓，京仁鐵路更只有 6 萬圓，<sup>114</sup> 經費過度節省、或言在地剝削，可見一斑。

## 六、結論

日本營造業首次承包的海外事業，是 1899 年 4 月自美國人 Morse 接手的京仁鐵路。相較於同年 5 月開工的日本第一條殖民地鐵路臺灣縱貫鐵路，兩者僅相差 1 個月。兩鐵路發展的共同大背景即是甲午戰爭，日本開始支配臺灣，並擴大在韓國的勢力。當時韓國並非殖民地，呈現列強競逐京仁鐵路利權的複雜狀況。韓國政府期待外資的協助，且巧妙運用各國之競爭，拖延日本透過鐵路入侵的時程。日本能獲得京仁鐵路利權，是因澀澤榮一等官商有國家力量做為強力後盾，為日本帝國主義擴張的一大特色。至於臺灣，甲午戰後淪為殖民地，排除清帝國或外國涉入縱貫鐵路事業的可能，相較於京仁鐵路，是一個沒有外力干擾、完全由日本主導的事業，但此時面臨韓國所沒有的臺人武裝抗日，難以取得各種在地資源的協助。

就推進方式觀之，當時韓國尚未是殖民地，京仁鐵路利權的取得與推進必須合法，對日本而言頗費周章。不論是初期的鐵路線路踏查，Morse 集資失敗後讓渡日本的處理，以及而後 Morse 要求增資及欲毀約賣渡給法國等問題，皆可見軍方、外務省、大藏省、遞信省、甚至總理伊藤博文扮演指導角色，加上民間資本和橫濱正金銀行的出資或貸款，可說是傾國力全面支援。另，京仁鐵路所需用地，當時是做為特許的條件，算出鐵路建設及運轉上所需的面積，由韓國政府無償貸與，並沒有因土地與韓國政府發生衝突。工程由京仁鐵道合資會社社長澀澤榮一特許給以鐵路工程聞名的鹿島組，成為日本營造業首次的海外工程。

<sup>114</sup> 京仁鐵路里程只有 26 哩（41.6 公里），營建費 250 萬圓，每公里建設費 6 萬圓。其餘參見朝鮮總督府鐵道局編，《朝鮮鐵道四十年略史》，頁 286；蔡龍保，《推動時代的巨輪：日治中期的臺灣國有鐵路（1910-1936）》（臺北：臺灣古籍出版有限公司，2004），頁 131-187、310。

至於殖民地臺灣，在沒有列強競爭的情況下，單純由臺灣總督府鐵道部處理縱貫鐵路工程。自軍用鐵路到縱貫鐵路時期，先有日本遞信省鐵道技師來臺短期協助或轉任臺灣總督府，長谷川謹介領導縱貫鐵路事業後，任用東大、京大土木科畢業生組成新的技術團隊，推進工程。就資本方面，日本中央及臺灣總督府初始欲以民間資本興建鐵路，但因日本國內轉為不景氣，資金募集困難，改以臺灣事業公債來推動。另，用地的取得方式與京仁鐵路不同，徵收土地設有補償方法，惟有明顯的差別待遇，而後更援用舊慣採無償徵用。若比較朝鮮、臺灣、日本興築鐵路的用地費於建設、改良費中所占比例，搾取、掠奪的面向一覽無遺。臺灣固為殖民母國宰制，韓國則有政府上層讓利之嫌。另，相較於因澀澤榮一與足立太郎得以「特命」取得京仁鐵路工程，鹿島組能參與臺灣縱貫鐵路工程則因長谷川謹介，基於近 20 年的合作經驗，指定鹿島組參與，呈現一幅日本企業跟隨日本帝國的海外擴張，開拓企業版圖的圖像。

再就「本地資本」的觀點比較臺灣人或韓國人下游承包商的角色，可發現日治之初臺人激烈抗日，日本營造業者時常與信任的下包業者一起渡臺，或與之前即來臺發展的日本業者合作。營造業界裡，臺灣人的發展空間被壓縮，要到日治中、後期才抬頭，且多是小資本的下包業者，這是殖民地教育弱化工業學門的結果。韓國則有較大的差異，1899年3月成立大韓國內鐵道用達會社，參與京仁鐵路工程，甚至取得京元鐵路的興建權。韓國有超過 10 間營造會社參與京釜鐵路工程，韓日工業組更是日、韓合資會社。亦即，韓國營造會社在官廳保護下承包工程，日俄戰爭爆發後才被排除在外，資本及技術不敵日本營造業的狀況下淪為從屬。

就「鐵路性質、目的與體質」觀之，京仁鐵路是日本為了侵略與支配韓國而興建的第一條海外鐵路，做為在韓國「擴張」一個重要的「基礎」與「突破點」意義重大。就軍方而言，是侵略韓國、推進大陸政策的第一步，其興建目的和作戰計畫一致。至於臺灣的縱貫鐵路，經長谷川謹介從經濟角度重新檢討舊有路線、大幅修正後，主要目的為「統治」、「經營」、「開發」。再者，由相異的軌距也可看出這兩條鐵路定位不同。日本國內採用窄軌，客、貨量不多的朝鮮反而使用寬軌，是預想到日後要與中國、西伯利亞鐵路連結，勾勒出自朝鮮再向外擴張的藍圖。臺灣的縱貫鐵路採用窄軌始於清代，機關車，客、貨車輛亦是窄軌體系，與日本國內採用相同軌距，在車輛流用上或做為日本國產車輛的市場，頗得其便。

至於兩鐵路之體質，在日本政府財政困難的情況下，興築皆採速成方針，體質皆屬不良，經費過度節省、或言在地剝削，可見一斑。

由韓國京仁鐵路、臺灣縱貫鐵路的比較，可看出以下幾點特質與異同，值得吾人深思。

1.日本帝國主義的亞洲擴張，相較於歐美帝國主義強度更大，是舉國政治、外交、經濟的結構性全面支援。就兩鐵路的案例來看，突顯出日本是在技術、資金皆未充分之時強行對外擴張。鐵路建築技術已成熟，但機關車等硬體設備技術尚屬起步；國家財政及民間企業的資本規模尚未成熟，於大型海外投資仍有障礙，最後必須以官民合力的方式解決，透過企業、銀行協助，或透過公債，才得以與列強競爭。

2.至於殖民地對日本的抵抗，就本地資本／企業的活動觀之，韓國營造業雖處於起步，但以結合官廳的方式企圖維持主體性，甚至也採合作兼對抗的方式，在技術、資金上與日人合作，但競爭意志相當強。然而，失去政權的保護傘之後，很快淪為從屬。臺灣的營造業因政權變動更加弱化，無官廳力量支援抵抗，日資／日企長驅直入。但臺灣淪為殖民地之後的武裝抗日時期，採破壞及不合作手段，使日本營造業者甚至連勞力都必須從日本輸入，呈現出與朝鮮不同方式的抗日。

3.透過了解韓國王室將京仁鐵路利權特許給 Morse 的原因，與京仁鐵道合資會社的協商過程，以及鐵路用地的徵收等過程，可以看到韓國因王室上層腐敗而失去國家權益的面向，此一現象頗類似於清帝國。

4.朝鮮鐵路一貫的明顯特質是做為日本殖民地化朝鮮的工具，京仁鐵路是其第一步，軍事目的、大陸擴張之意義濃厚。臺灣縱貫鐵路的發展則偏向地區鐵路性質，「統治」、「經營」、「開發」為其目的。相較於臺鐵很快脫離軍用色彩，鮮鐵則長期存在此一性質。<sup>115</sup>

5.官僚資本家、政商與官廳的結合，為日本國內發展及對外擴張的主力結構。從京仁鐵路和縱貫鐵路的發展，都可看到盤根錯節的人脈關係／合作團隊／利益集團。但也因參與人員重複性太高，呈現其侷限性。

---

<sup>115</sup> 1940年10月，日本閣議通過〈日滿支經濟建設要綱〉後，交通建設特別置重於日、滿、支的海陸運輸連絡，臺灣僅是配合性角色。為確立「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，不論是經濟上、軍事上，臺鐵於其中的重要性不高，受到的關注也不如鮮鐵。參見蔡龍保，〈戰時體制下臺灣總督府鐵道部運輸政策之研究（1937-1945）〉，《成大歷史學報》（臺南）48（2015年6月），頁234-235。

## 引用書目

《鹿島組月報》

《臺灣日日新報》

《公文別錄》，檔號：A03023070900。東京：国立公文書館藏。

《外務省記錄》，檔號：B04010923000、B04010923100、B04010923200、B07080194000。東京：外務省外交史料館藏。

《臺灣總督府公文類纂》，冊文號：9696-21。南投：國史館臺灣文獻館藏。

이영민 (Lee, Young-min)

2005 〈경인선 철도와 인천의 문화지리적 변화〉(京仁鐵路與仁川的地理文化變遷)，  
《인천학연구 (仁川學研究)》(仁川) 4: 395-417。

임채성 (林采成)

2008 〈경인철도의 형성 운영과 그 사회경제적 영향〉(京仁鐵路的形成與運作及其對社會經濟的影響)，  
《仁川文化研究》(仁川) 6: 27-39。

土木工業協會、電力建設業協會 (編)

1971 《日本土木建設業史》。東京：技報堂。

大淀昇一

1997 《技術官僚政治參画：日本の科学技術行政の幕開き》。東京：中央公論社。

石井常雄

1953 〈「京仁鐵道創設史」に關する一覺書：朝鮮鐵道創始期の一節〉，《明大商學論叢》(東京)  
37(2): 205-230。

1954 〈「京仁鐵道創設史」に關する一覺書 (承前)：朝鮮鐵道創始期の一節〉，《明大商學論叢》  
(東京) 37(4-6): 800-827。

老川慶喜

2013 《井上勝：職掌は唯クロカネの道作に候》。東京：ミネルヴァ書房。

西谷弥兵衛

1956 《鹿島守之助傳》。東京：東洋書館。

吉野作造 (主編)

1929 《明治文化全集・第二十二卷：軍事篇》。東京：日本評論社。

金子賢太郎 (述)、平塚篤 (編)

1939 《伊藤公を語る》。東京：興文社。

金明秀 (編)、和田一郎 (監修)

1927 《一堂紀事》。京城：一堂紀事出版所。

林亨芬

2014 《從封貢到平行：甲午戰爭前後的中韓關係 (1894-1898)》。臺北：致知學術出版社。

林淑華

1999 〈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。

東京建設業協会（編）

1953 《建設業の五十年》。東京：楨書店。

高橋泰隆

1995 《日本植民地鐵道史論：台湾、朝鮮、滿州、華北、華中鐵道の經營史的研究》。東京：日本經濟評論社。

渋沢栄一（述），高橋重治、小貫修一郎（編著）

1927 《青淵回顧録》，上卷。東京：青淵回顧録刊行会。

渋沢青淵記念財団竜門社（編）

1957 《渋沢栄一伝記資料：第十六卷》。東京：渋沢栄一伝記資料刊行会。

1959 《渋沢栄一伝記資料：第二八卷》。東京：渋沢栄一伝記資料刊行会。

1961 《渋沢栄一伝記資料：第三九卷》。東京：渋沢栄一伝記資料刊行会。

鹿島組（編）

1929 《鹿島組五十年小史》。東京：栗原文秀堂。

鹿島精一追懷録編纂委員會（編）

1950 《鹿島精一追懷録》。東京：三秀舎。

鹿島精一、宮長平作、島田藤

1942 《日本の土木建築を語る》。東京：山水社。

鹿島建設社史編纂委員會（編）

1971 《鹿島建設百三十年史》。東京：鹿島研究所出版会。

鹿島建設創立七十年記念行事委員會（編）

1950 《鹿島建設七十年小史：1880-1950》。東京：鹿島建設株式会社。

鹿島建設株式会社総務部本社資料センター

2011 《鹿島岩藏小傳》。東京：鹿島建設株式会社総務部本社資料センター。

菅野忠五郎（編）

1963 《鹿島組史料》。東京：鹿島建設株式会社。

朝鮮總督府鐵道局（編）

1915 《朝鮮鐵道史（全）》。京城：朝鮮總督府鐵道局。

1929 《朝鮮鐵道史：第一卷》。京城：朝鮮總督府鐵道局。

1940 《朝鮮鐵道四十年略史》。京城：朝鮮總督府鐵道局。

朝鮮鐵道史編纂委員會（編）

1937 《朝鮮鐵道史・第一卷：創始時代》。京城：朝鮮總督府鐵道局。

鐵道建設業協会

1967 《日本鐵道請負業史：明治篇》。東京：三秀舎。

臺灣總督府鐵道部（編）

1910 《臺灣鐵道史》，上、中卷。臺北：近藤商店活版部。

1911 《臺灣鐵道史》，下卷。臺北：近藤商店活版部。

裴基完

1969 〈韓國에 있어서의 鐵道設置過程：鐵道創設期 中心으로〉，《商學論叢》（龍山）8：129-150。

鄭在貞

2001 〈日本の對韓 侵略政策と 京仁鐵道 敷設權の獲得〉，《歷史教育》（首爾）77: 99-130。

鄭在貞（著）、三橋広夫（譯）

2008 《帝国日本の植民地支配と韓国鐵道：1892-1945》。東京：明石書店。

蔡龍保

2004 《推動時代的巨輪：日治中期的臺灣國有鐵路（1910-1936）》。臺北：臺灣古籍出版有限公司。

2005 〈長谷川謹介與日治時期臺灣鐵路的發展〉，《國史館學術集刊》（臺北）6: 61-108。

2008 《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：國立臺灣師範大學歷史學系。

2008 〈日治時期臺灣道路事業的推進：民力之徵用與臺灣人之拒適〉，《國史館學術集刊》（臺北）15: 1-34。

2012 〈日治時期臺灣總督府鐵道部的南進支援：以潮汕鐵路的興築為例〉，《輔仁歷史學報》（新北）28: 233-270。

2013 〈產、官合作下的殖民地經營：以日治前期鹿島組的在臺活動為例（1899-1926）〉，《中央研究院近代史研究所集刊》（臺北）80: 77-120。

2015 〈戰時體制下臺灣總督府鐵道部運輸政策之研究（1937-1945）〉，《成大歷史學報》（臺南）48: 197-242。

2015 〈在臺日本人的土建會社經營之研究：以太田組為例（1896-1945）〉，發表於中央研究院近代史研究所主辦，「近代中日關係的多重面向（1850-1949）」國際學術研討會，8月19-21日，頁1-44。臺北：中央研究院近代史研究所檔案館中型會議室。

# **Early Overseas Expansion of Japan's Civil Engineering and Construction Industry: A Case Study of Korea's Gyeongin Railway and Its Comparison with Taiwan's North-south Railway**

Lung-pao Tsai

## **ABSTRACT**

Development of the Gyeongin railway has important implications in modern history not only of Korea but also of Japan. It marks the first overseas expansion of Japan's civil engineering industry and is also the first wide-track railway ever constructed by the Japanese. Built almost at the same time, the Gyeongin Railway and the north-south railway of Taiwan revealed varied paths of Japanese overseas expansion under different local conditions in the two countries.

This research is a comparative study of the economic history between Korea and Taiwan under Japanese colonial rule. Comparison between the Gyeongin railway and the north-south railway of Taiwan would reveal not only their similarities and contrasts but also their relationship. Such analysis in the context of colonial history serves to clarify the background behind the coexisting sameness and difference, examine the fight between United States and Japan over the rightful ownership of the Gyeongin railway, and trace how Kajima Corporation carried out the construction in Korea. Finally, detailed exploration of the two railways sheds light on also the contrasts and characteristics of development between Korea and Taiwan.

**Keywords:** Korea Gyeongin Railway, Taiwan North-south Railway, Shibusawa Eiichi, Civil Engineering and Construction Industry, Kajima Corporation, Colony