

南進計畫下舊城驛周邊鐵道用地徵收秘史

謝明勳

2019 年高雄市立歷史博物館取得一批來自鳳山地政事務所，塵封八十年的鐵道用地徵收檔案。

這批檔案實為「高雄州」用地卷宗，戰後移交鳳山地政事務所保管。經過逐一檢視內容及篩選，與左營「舊城驛」及相關鐵道計畫用地徵收卷宗有關者，共計 15 卷，727 頁，依高雄市立歷史博物館典藏號排序如下：

卷宗名稱	年代	典藏號	頁數
《鐵道部機關車防護用施設用地》	1945	KH2019.001.0004	27
《鐵道部買收綴》	1944	KH2019.001.0006	41
《鐵道部買收綴》	1944	KH2019.001.0007	95
《鐵道用地買收雜件》	1942	KH2019.001.0050	95
《鐵道部買收關係書類—臨港線用地》	1941	KH2019.001.0053	128
《D 線用地買收—昭和十六年十二月》	1941	KH2019.001.0073	70
《D 線用地》	1943	KH2019.001.0083	23
《操車場用地追加買收綴—昭和十五年度》	1940	KH2019.001.0084	73
《鐵道部—舊城驛構內擴張買收—昭和十四年十二月》	1939	KH2019.001.0086	104
《D 線用地—追加》	1942	KH2019.001.0212	2
《D 線用地》	1942	KH2019.001.0213	3
《D 線用地買收—馬公海軍建築部》	1941	KH2019.001.0306	4
《保證責任舊城信用購買販賣利用組合》	1939	KH2019.001.0491	38
《D 線用地調書》	1942	KH2019.001.0290	18
《D 線用地追加買收調書》	1942	KH2019.001.0291	8

卷宗名稱為各該檔案封面原始題名，其中，「鐵道部」指台灣總督府交通局鐵道部；「機關車防護用施設」為蒸汽車頭因應空襲之偽裝防護設施；「買收綴」為用地徵收文件輯；「買收雜件」為用地徵收作業相關雜件，例如差旅費報支等；「買收關係書類」為用地徵收相關文書；「臨港線」為高雄港臨港線，此批檔案專指臨港線東段；「D 線」為舊城驛與海軍燃料廠之連絡路線；「操車場」為鐵路調車場，專供貨物列車編組、停留使用；「舊城驛構內擴張」指左營車站站場範圍擴張；「馬公海軍建築部」為當時負責左營軍港及燃料廠之建設單位；「保證責任舊城信用購買販賣利用組合」為設於左營辦理信用貸款及代辦買賣之機構；「調書」則為地主、地價之調查清冊。

檔案歷史價值

原始檔案雖然分為 15 卷，但內容依主題，大致可分為「臨港線用地」、「舊城驛站場擴張及海軍軍港連絡線用地」、「D 線用地」、「南部調車場用地」、「機關車防護設施用地」等 5 大項，及「交通局自動車用地」、「高雄鐵道官舍建設及高雄鐵道工場通路用地」等 2 小項，合計 7 案。原有頁數 727 頁，當時高雄州管轄範圍也包含現在的屏東，扣除若干夾雜其中，非屬現今高雄市轄區的文件，無關聯的及重複內容的謄本，最終整理成果為 592 頁。

卷宗集成歸檔時間如表列所示，大略介於 1939 年到 1945 年之間，其中 1939(昭和 14)年 2 件，1940(昭和 15)年 1 件，1941(昭和 16)年 3 件，1942(昭和 17)年 5 件，1943(昭和 18)年 1 件，1944(昭和 19)年 2 件，1945(昭和 20)年 1 件。目前保存並開放查閱之二戰時期檔案，以 1943~1945 年間較為少見，本批鳳山地政檔案大部分落於此一時間帶內，的確有相當的歷史參考價值。

1937 年中日戰爭開始後，作為大日本帝國殖民地的台灣，也進入了戰時體制，並實施物資統制。這段期間，作為「帝國南進の要港都市」的高雄市，積極展開新的都市計畫、新高雄驛及高雄港臨港線、海軍左營軍港、海軍台灣燃料廠、鐵道部南部操車場等重大建設計畫。

鳳山地政檔案之各項主題，若以時間序排列，第一件是 1939 年配合海軍左營軍港建設，鋪設連絡鐵道銜接桃子園及舊城驛，同時舊城驛也配合擴充站場規模。接下來是 1940 年的臨港線建設，這與高雄市擴張，作為南進基地的新都市計劃息息相關，尤其是臨港線經過的籬子內、戲獅甲一帶，日本鋁高雄工場、台灣鐵工所東工場、台灣特殊窯業工場、船埠工場、旭電化工場、南日本化學工場、台灣肥料會社、台灣製鐵會社、台灣畜產興業高雄加工工場、陸軍倉庫等軍需工業相關設施，陸續沿著臨港線設立，因此臨港線具有重要的戰略價值。然後是 1941 年的海軍台灣燃料廠(後來稱海軍第六燃料廠)建設計畫，意欲確保日本軍事勢力往南洋推進時，有足夠的航空燃料及船艦用油補給。為了建廠運輸工程材料，緊急鋪設一條從舊城驛往北方的「D 線」，並且也在半屏山東麓，配合闢建廣大的「南部操車場」(南部調車場)，以利列車集中調度。

這些建設計畫，和一般的民生工事不同，上位計畫由日本本土高層核定，直接下達指令，交海軍省、或台灣總督府交通局鐵道部執行，高雄州則是配合用地徵收作業。

解開戰爭時期機密建設的謎團

這些建設成果，大部分在戰爭末期 1944~1945 年間，受到美軍密集空襲，損害相當嚴重，幾乎無法使用。不過，戰後藉助美援復興重建，很快的陸續恢復原有功能，並成為戰後七十年間，不僅高雄市，乃至整個台灣經濟發展與軍事防衛的重

要基礎。

然而，此一時期的建設計畫均帶有濃厚的軍事色彩，有些甚至是由海軍直接辦理，因此檔案幾乎都以密件，或是「軍事極密」處理。許多檔案在戰爭末期的空襲中慘遭焚燬，空襲後倖存的相關檔案圖說，也多於 1945 年 8 月戰爭結束後，國民政府來台接收之前，奉命就地銷燬，幾乎沒有留存下來。經過八十年仍留存在世者，極為稀有，使得相關研究困難重重。近年來，美國國家檔案局及德州大學圖書館等機構，陸續解密 1944~1945 年間美軍對台灣重要設施，尤其是高雄、左營等軍事要地之航照及測繪地形圖，日本公文書館也有部分檔案存世可供查閱。不過，長期以來，對於戰爭時期的機敏建設計畫的規劃過程，仍因欠缺第一手史料，整幅拼圖少了上面那幾塊，一直難以一窺全貌。

鳳山地政檔案，或許保存地點並非直接執行建設計畫的機關，用地買收文書也較不敏感，而在終戰當時逃過一劫。此外，一般來講，公部門存檔之土地買收文書，保存年限為「永久」，所以也就有幸塵封八十年後，再度公開呈現。

這批檔案內容主要為建設計畫一開始的用地取得作業，意外得以大量留存包括高雄州、鐵道部、海軍之間往來的公文原稿及相關附件圖面，甚至也有官員連絡的非正式私信類。藉由高雄市政府地政局與高雄市立歷史博物館合作，陸續發掘、整飭、並公開出版，相信對於台灣戰爭時期南進基地化相關研究，乃至國家政策與地方配合執行之間的互動關係研究，都能夠帶來多樣可能性的貢獻。

檔案與戰爭進程

為了讓讀者更容易理解本批地政檔案與南進計畫，乃至二戰期間，整個東亞區域情勢之背景脈絡關係，這篇導讀先對 1937 年七七事變起，到 1945 年終戰期間的戰爭進程做簡要敘述。

日清甲午戰爭後，大日本帝國從大清國取得台灣澎湖，成為第一個海外殖民地。日俄戰爭獲勝後，更積極把手伸進朝鮮、滿州、甚至整個中國。1937 年 7 月 7 日，中日兩國正式宣戰，台灣軍司令長官也於 8 月宣布全島進入戰時體制，開始物資統制。《保證責任舊城信用購買販賣利用組合》檔案中，有關桃子園遷村改建房屋需要申請水泥建材，即是基於此一戰時體制下的規定。

中日戰爭一開始，日本陸軍順利往大陸推進，不久就佔領華中、華北等地區，國民政府只能以空間換取時間，退至重慶大後方，拉長日軍戰線及後勤補給，與美國一起對抗日軍的侵略。

1940 年 5 月納粹德國併吞荷蘭，6 月法國也向德國投降，遠在東南亞的荷屬印尼殖民政府及法屬安南殖民政府，頓時不知何去何從，卻也鼓舞了日本南進的意向。同年 9 月，法屬安南殖民政府就與日軍達成協議，可將部隊開進北越，切斷從海防經由雲南，供應中國大後方的補給命脈。美國見此事態嚴重，隨即宣布限制對日本輸出航空燃油及廢鐵等管制品，並準備進一步實施全面禁運。

當時日本估算戰備燃油存量，大約可以撐上九個月，但若沒有盡速取得穩定的油源，海軍和陸軍將很快就無法動彈，於是積極向蘭印殖民政府交涉購買原油。不

過，6月雙方談判破裂，7月日軍乾脆進佔法屬印支半島的西貢和金蘭灣。此舉逼迫美國宣布凍結所有的日本海外資產，並於8月實施全面石油禁運。日本為了確保東南亞油源供應無虞，8月底決定借道台灣澎湖，兵分兩路，進攻呂宋島和英屬馬來半島，為南進戰事揭開序幕。這也是海軍急於在左營建設「台灣燃料廠」(第六燃料廠)之背景。

1941年11月日本陸軍確立了「南方作戰體制」，正式展開南進戰事，以海、空兩條進攻軸線，向呂宋島及馬來半島前進。12月8日日本海軍突襲美軍珍珠港，並同步登陸馬來半島，轟炸菲律賓呂宋島，「太平洋戰爭」正式爆發。日本海軍搭配航空部隊，勢如破竹，情勢一片大好，才半年的時間，就已經往南推進到新不列顛群島，菲律賓、婆羅洲、馬來亞、印尼群島等地更已是完全鞏固。航空部隊，也由台灣澎湖，推進至南太平洋新幾內亞和所羅門群島。

不過，1942年6月發生在中途島的海戰，日本海軍卻敗給美軍，從此攻守易位，情勢開始逆轉。1943年6月，台灣周邊海域已經布滿了美軍潛艦，伺機對往來南洋=台灣=日本內地的日本船艦進行攻擊，希望徹底切斷日軍運送原油、木材、橡膠、鋁土、鐵礦砂等戰略資源的生命線。

隨著日軍在南洋的節節敗退，1944年1月，B-24轟炸機開始對高雄進行空襲。3月台灣總督府公告「台灣決戰非常措置實施要綱」，加強軍事構工，全島要塞化。10月台灣沖航空戰，日軍航空隊大敗，失去台灣制空權，幾乎已無力升空反擊美軍攻擊。為了保存鐵道運輸機力，指定幾個地點疏散蒸汽機關車，並建造偽裝防護設施。1945年4月起，高雄幾乎每天受到無差別轟炸，《鐵道部機關車防護用施設用地》檔案，就是有關鐵道部在左營南邊的內惟租地設置防護設施一事。8月15日日本承認敗戰投降，二次世界大戰結束，10月25日中華民國正式接收治理台灣。

表一 戰爭進程與鳳山地政檔案立案時間對照表

戰爭進程	時間	用地徵收立案時間
7月，七七事變，中日戰爭開始 9月，高雄新都市計畫開始實施	1937	
4月，國家總動員法開始實施 6月，配合興建海軍左營港，桃子園集體遷村	1939	12月，海軍左營軍港鐵道連絡線用地徵收
6月，荷屬印尼群島、法屬安南孤懸海外，鼓勵日本南進 9月，南支方面軍出兵北越，南進具體化。美國限制對日輸出航空燃油	1940	1月，海軍委託鐵道連絡線施設工事 10月，高雄臨港線東段用地徵收
6月，高雄新驛啟用	1941	2月，南部操車場追加徵收、海

7 月，日本進佔法屬西貢、金蘭灣 8 月，美國對日本全面石油禁運，日本準備南進呂宋島及馬來半島 12 月，日軍突襲珍珠港，轟炸，呂宋島，登陸馬來半島，太平洋戰爭爆發		軍線路用地徵收 8 月，台灣總督府交通局營自動車創業用地徵收 12 月，(海軍第六燃料廠)D 線用地徵收
4 月，海軍台灣燃料廠開始建設 6 月，日軍奪得菲律賓、婆羅洲、馬來亞、印尼群島、新不列顛群島後，在中途島大敗，攻守易位	1942	
4 月，海軍馬公警備府改稱高雄警備府 6 月，美軍潛艦攻擊台灣海域日本船艦 12 月，日軍節節敗退，美軍規劃奪台	1943	
1 月，B-24 開始轟炸高雄 3 月，「台灣決戰非常措施要綱」，加強軍事構工，全島要塞化 5 月，海軍燃料廠建成，開工投產 7 月，美軍奪取塞班島，佈署 B-29 轟炸日本本島 10 月，海軍燃料廠持續遭受轟炸。台灣沖航空戰後，日軍失去制空權	1944	2 月，高雄鐵道官舍建設伴通路用地購買 5 月，南部操車場建設伴水路付替用地徵收
1 月，美軍開始密集轟炸台灣 3 月，美軍放棄奪台，改登陸沖繩 4 月起，每天轟炸高雄 8 月，日本敗戰投降 10 月，中華民國接收治理台灣	1945	4 月，鐵道部機關車防護用地租用 (9 月立案)

檔案分類解說

接下來，將 15 卷鳳山地政檔案，依各項建設計畫的性質分類，整合為 7 案，逐一說明其背景、計畫內容、用地買收程序、值得注意的史料特點，以及八十年後的今天，變成什麼樣貌。

「臨港線用地買收」

《鐵道部買收關係書類—臨港線用地》，KH2019.001.0053

《鐵道用地買收雜件》，KH2019.001.0050

1936 年間，高雄港第二期築港工事大致完成，位於高雄川(今愛河)西側的新濱町(今高雄港站及蓬萊碼頭一帶)、湊町(今哈瑪星)、鹽埕、及高雄驛(今高雄港站)週邊地帶已趨飽和，發展上受到很大的限制。這時日本帝國正積極擴張東亞勢力範圍，將台灣最重要的港市—高雄，定位為更大格局的現代綜合都市。在此一背景下被提出的，就是 1936 年 8 月高雄州公布的「高雄市區計畫變更」擴張計畫。此外，配合 1937 年公布實施的「台灣都市計畫令」，6 月訂定高雄都市計畫土地區劃整理區域，8 月公布「高雄都市計畫變更」，9 月公布認可高雄都市計畫事業實施計畫項目，預定期程自 1937 年 9 月 28 日至 1938 年 3 月 31 日。

計畫範圍北至灣子內，東至五塊厝、籬仔內，南抵前鎮、戲獅甲，計畫面積達到 4,623 公頃，以 1965 年為目標年，計畫目標人口 40 萬人。

這份影響後來八十餘年高雄市格局及發展的都市計畫，有幾項特色：

1. 總督府將高雄市的都市發展主軸，定位在重工業都市，並以軍需工業為重點發展方向，整備為「南進基地」。
2. 都市中心由哈瑪星/鹽埕地區，越過高雄川，全面往東移動，新的市區範圍南北長 27 公里，東西寬 12 公里，在新市區版圖的中央，建設「高雄新駅」。
3. 都市計畫的佈局，以高雄新駅為中心，核心區域為商業區、第二圈為住宅區、外圍為工業地帶，以環狀鐵道「臨港線」服務沿線軍需工場，並作為新高雄市的都市界線。

配合新高雄都市計畫，台灣總督府鐵道部也著手編列「高雄旅客停車場新設工事」預算 238 萬圓，「高雄操車場新設工事」預算 213 萬圓，「高雄臨港線新設工事」預算 90 萬圓，以及「高雄鐵道工場新設工事」197 萬圓。

鳳山地政檔案中，臨港線用地買收，是依據台灣總督府交通局鐵道部 1940 年 10 月 29 日交鐵第 247 號委託，包含臨港線路基本身需用的土地，和土砂採取地，預計 1941 年 3 月 31 日前完成用地移轉。為了工程上的便利，土砂採取地通常就位於路線的兩旁，往下挖約 3 尺(約 1 公尺)深，取土填築一旁的臨港線路基。

用地買收範圍，從現在的高雄火車站(當時稱「高雄新駅」)東側，起點里程 0K+000，經過大港、五塊厝、林德官、新甲、籬子內字岡山子、前鎮、戲獅甲，到過田子。終點里程 10K+100，正好是日本鋁株式會社高雄工場(今高雄展覽館)的北邊大排。這一段臨港線，依據 1944 年 7 月鐵道部高雄工事區《高雄港臨港線建設工事線路監查圖》，為 8.8 公里「第一回軌道敷設路段」及 1.3 公里「第二回軌道敷設路段」。至於再過去，從苓雅寮經高雄川通往高雄港駅的臨港線西段，屬於第二期築港工程，於 1943 年完成，並不在本項鳳山地政臨港線用地買收檔案的範圍之內。

在鳳山地政檔案中，說明臨港線是沿著「外側道路」鋪設，這條外側道路，就是現在的凱旋一、二、三、四路，和臨港線一起圈出新高雄市的外圍界線；此外，檔案中也提及里程 5K+057 處設置「貨物停車場」的計畫，此一地點，直到 1967 年，才因高雄港擴建中島加工出口區及第二臨港線，設置「前鎮車場」，1975 年高雄鐵路機廠也由鹽埕山下町遷建於此。2016 年前鎮車場改建為環狀輕軌的總機廠。

臨港線用地面積達 14 甲 6 分，用地費 231,000 圓，包含土砂補償金、土地使用費、建物移轉補償費等。值得注意的是，我們可以從「建物移轉補償費調書」(建物移轉補償費調查清冊)中，一窺 1940 年當時，臨港線行經之處沿線地貌及產業。用地買收作業是由總督府鐵道部編列預算，委託高雄州總務課辦理，製作詳列所有地主姓名的「呼出名簿」(傳喚名冊)，並在幾處鄰近地點「分區召喚」(分區傳喚)，向地主說明買收事項。地主或利害關係人若有意見，則提出「聽取書」(意見書)反映。

土地之估價，並非依據公告地價，而是邀請若干地方公正或專業人士估價，再決定買收價格。在臨港線用地買收例中，特別提到土砂買賣價格為土地買收價之一半；土砂採取用地價格計算，必須考慮取土之後地整地、施肥成本，並以 5 年後達成復原為原則。

「舊城驛構內擴張買收」

《鐵道部一舊城驛構內擴張買收一昭和十四年十二月》，KH2019.001.0086

《保證責任舊城信用購買販賣利用組合》，KH2019.001.0491

清代左營海岸即有一處「萬丹港」，本為小型貿易口岸，後來因沿岸泥沙淤積，漸成地方小漁港。

1937 年日本與中國開戰後，積極將台灣整備為大東亞戰爭的南進基地，其中最重要的是，選擇在左營萬丹港，興建一座與佐世保、橫須賀、吳港，並列四大海軍港的全新海軍基地。1939 年著手將築港範圍周邊的桃子園庄、頂頭子、港口、竹子腳、白沙、風崎頭、廊後一半、及舊城北門內各部落居民，集體遷村至新庄子及內惟，預計於 6 月完成遷出。

可是，遷村新建房舍所需建築用資材，例如水泥，受到實施「物資統制」影響，早已列為管制品，難以取得，也延宕了整體遷村時程。鳳山地政《保證責任舊城信用購買販賣利用組合》，就是當時為了桃子園遷村，新建房舍需要專案申請水泥的關係檔案。

1939 年 7 月 31 日，「保證責任舊城信用購買販賣利用組合」組合長林建論致函(舊信組第 85 號)「佐世保海軍建築部馬公出張所首席職員」海軍技師鈴木只重，報告因海軍用地內(即左營軍港)部落移轉，遷建一千餘戶房舍，需要申請水泥十萬袋以供建築之需。

這十萬袋是怎麼算出來的？根據舊城信用組合的統計，桃子園遷村案，範圍包含 7 個「大字」：高雄市桃子園 308 戶、高雄市前峰尾 15 戶、岡山郡左營庄埤子頭 11 戶、廊後 224 戶、援中港 329 戶、下蚵子寮 48 戶、竹子腳 81 戶，合計 1,016 戶。新建社區房舍為煉瓦(磚)造，屋頂覆以「內地瓦」，每戶以 12 建坪計算，總共 12,192 建坪，每建坪需要 7 袋水泥，則共需 85,344 袋水泥。此外，新社區(亦即「新庄子」)區劃整理範圍興建下水溝等公共設施，約需水泥 16,000 袋，合計 10 萬袋以上。這批水泥申請，奉核准後，將就近由「淺野水泥株式會社臺灣支店高雄出張所」供應。

本件申請由左營庄轉陳岡山郡，8 月 5 日岡山郡守五野靜輝，函報高雄州知事赤崛鐵吉；8 月 9 日再以高雄州高地第 2626 號，函送「佐世保海軍建築部馬公出張所」首席職員辦理。

遷村問題解決後，該年年底開始進行左營軍港的聯外運輸「海軍委託鐵道引込線施設工事」及舊城車站擴大用地徵收作業。

距離左營軍港最近的火車站，是 1900 年底，縱貫鐵道南部線打狗—台南間通車時，即設置的「舊城驛」(1949 年易名「左營車站」)。只是舊城驛主要是便利左營居民出入，並沒有什麼重要產業，因此不論是旅運人次，還是貨運量均不突出，因此站場規模也不需太大，只有月台及兩股道可供旅客上下，及偶有列車在此交會避讓。

不過，1939 年海軍開始興建左營港後，需要新建一條連通港口和縱貫鐵道的築港支線，加上 1942 年起，連絡半屏山西麓的海軍第六燃料廠支線，南北各一條支線，均以舊城驛作為轉運站，其重要性突然大幅提升，站場規模的擴建遂成為必要工作。

「舊城驛構內擴張買收」，是依據 1939 年 12 月 7 日佐世保海軍建築部馬公出張所「鐵道引込線用地買收」，及 1940 年 1 月 13 日台灣總督府交通局鐵道部交鐵建第 8 號「海軍委託鐵道引込線施設工事」，交由高雄州辦理。

所謂「引込線」，即為「專用側線」，專供進出左營軍港的貨物列車行駛，不開放其他營業使用。為了方便貨物列車進出、調度、轉線的需要，必須在舊城驛東側新建停留線，所以要買長條帶狀的土地；西側南邊出岔處附近，要增購一塊地；西側北邊為了調車轉線的需要，也要增購一長條帶狀地，和一塊旁邊的設施用地。

徵收用地範圍包括岡山郡左營庄覆鼎金字新庄子、高雄市内惟字凹子底、岡山郡左營區埤子頭、高雄市前鋒尾，傳喚地主 25 人。

鳳山地政檔案中，可以看到不同的地方仕紳估算用地買收價格，及主要農作物平均價格調查。補償費的估算，則包含耕地費、種子費、肥料費，有趣的是，當時的肥料費計算標準是人糞尿五車。

海軍引込線應該是 1941 年 10 月竣工啟用。因為鐵道部在這個時候，將其定名為「舊城南方支線」，並訂定「舊城支線車輛入換手續」(舊城支線調車辦法)。從鐵道部的規章內容看來，舊城支線並非單獨一條的存在，而是由不同路線組成的支

線群。這些支線以舊城驛為中心，從南端分歧的是舊城第一支線、舊城第二支線、壽山線、砂利棧橋線，稱為「南方支線」。

「舊城第一支線」，戰後稱「桃子園線」，由舊城驛南端「前峰尾」(現在的翠華路/翠峰路附近)出岔，轉向西南行進，經過現今果貿國宅，在南門旁邊的中油加油站穿越中華一路，沿著桃子園路進入海軍左營港，終點止於西碼頭。

根據 1944 年美軍測繪桃子園地形圖，舊城第一支線過了桃子園停車場後，路線分為四條，比較短的一條往西到倉庫；一條繼續西行再轉北通往西碼頭；另一條從桃子園停車場直接轉北通往東碼頭，終點在飛行場跑道南端，現在的小港碼頭旁高爾夫球場；最後一條往南，到壽山山腳下的燃料庫。可能分別為舊城第二支線、砂利棧橋線、和壽山線。

不過在此要提醒的是，美軍依據航照圖測繪的地形圖，在轉譯的時候，經常有誤，不可盡信，仍需參考其他文獻資料研判。根據海軍高雄軍艦艦長鄧志忠的研究調查，美軍圖上的往北通往小港碼頭的路線應屬築港時期的路線，戰後的桃子園支線只有通往西碼頭這一條。

此一路線，起初用途為運送築港工事相關資材，軍港啟用後，也作為運補軍需物資，從舊城驛進出左營軍港的路徑，甚至一桶一桶的航空燃油，也從第六燃料廠裝桶裝車，沿著 4.8 公里長的六燃支線拖往舊城驛。在舊城驛構內，運油列車繼續往南，轉向桃子園線，直抵左營軍港碼頭，直接搬上油品輸送船，秘密開往南洋。船隻抵達設有飛行場(機場)的南洋島礁後，將航空油桶拋下船，於近岸海面漂浮，這時島上駐軍以舢舨收集，再以人力滾推至飛行場油庫儲藏。

二戰結束後，國軍接收左營軍港，成為海軍司令部，並成立海軍左營運輸站，1953 年增建月台，方便貨物裝卸轉運，也就是習稱「桃子園車站」。一直到 1980 年代初期，仍可見一長串油罐列車，從左營站開出，緩緩通過中華一路平交道，進入海軍桃子園車站。1981 年海軍決定與高雄市政府合作，將果貿三村改建為 2,200 多戶的國民住宅及軍眷大型社區，桃子園支線也就停止營運，並於 1989 年將銜接左營車站的路線軌道全數拆除。

「D 線用地買收」

《D 線用地買收—昭和十六年十二月》，KH2019.001.0073

《D 線用地》，KH2019.001.0083

《D 線用地—追加》，KH2019.001.0212

《D 線用地》，KH2019.001.0213

《D 線用地買收—馬公海軍建築部》，KH2019.001.0306

《D 線用地調書》，KH2019.001.0290

《D 線用地追加買收調書》，KH2019.001.0291

在鳳山地政檔案中，只有「D 線用地買收」相關資料，是使用英文代號，而不是

以常用的地名或用途稱呼，可見是非常機密的案件。事實上也是如此，在這批出土的鳳山地政檔案中，就屬「D 線用地」機密等級最高，而且是特別註明「可急的速力ニ」之急要案件。

「D 線用地買收」是依據馬公海軍建築部 1941 年 12 月 10 日馬建機密第 1123 號文件，委託高雄州辦理用地徵收作業。檔案最後，附有一張馬公海軍建築部在 1942 年 11 月 7 日發行的神祕地圖，D 線由舊城驛出發，沿著縱貫鐵道西側平行向北行進，到了蓮池潭和半屏山交界處，分歧而出，轉向西北方向。為了保密的緣故，地圖上沒有明說 D 線終點是什麼地方，但我們知道，半屏山的西麓，就是高雄煉油廠的前身—日本海軍台灣燃料廠，後來也稱為海軍第六燃料廠高雄施設，簡稱「六燃」。另外，值得注意的是，這張地圖上的 D 線終點，是今天的屏山國小西側，尚未抵達海軍燃料廠內。

海軍台灣燃料廠鄰近左營軍港，主要作為東南亞原油的處理工場，產品為艦艇用重油、航空原料汽油、航空 87 原料汽油、異辛烷、和航空潤滑油。

1942 年 3 月批准了五億圓建設經費，4 月派任台灣海軍燃料廠建設委員，正式展開建廠作業。燃料廠用地約 200 萬坪，大部分是「台灣製糖株式會社」擁有的甘蔗田，於 1942 年夏季完成用地取得。進入 1943 年，燃料廠也達到建設工事的最高峰，各項建廠設備陸續由 4.8 公里長的「D 線」，進入廠區。

不過，根據鐵道部「舊城支線車輛入換手續」，原來海軍所稱的「D 線」，鐵道部稱為舊城第三支線和半屏山線，因位於舊城驛北方，也統稱為「北方支線」。由於北方支線啟用的時間早於第六燃料廠開始運作的時間，因此舊城第三支線和半屏山線主要用途，應是建廠工事搬運材料設備。根據當年建廠的工員回憶表示，為了將巨大的異辛烷合成塔從基隆運送到舊城燃料廠，還特別先製作一比一的全尺寸模型，花了十天，從基隆裝載上車，一路測試到高雄，看看是否合於沿線建築淨空。1944 年當時，一天約有 40~60 輛貨車進出，換算大約運送 300~400 噸的建廠機器和設備。

「D 線」是 1942 年由「海軍台灣燃料廠高雄建設事務所」第一企劃科設計係著手設計，用地買收範圍計埤子頭、左營共計 21 件，35 筆，傳喚地主 63 位，價金 25,600 圓。這些土地本來已經種有在來米、蓬萊米和甘藷，為了盡早完成用地收購，海軍開出來的條件，主要依據 1942 年 1 月 19 日公告的「臨時農地價格統制令」，這是進入戰爭後期，直接由國家介入制定統一買收價格的強制政策。鳳山地政檔案中，還有「D 線追加」，主要是追加買收今屏山國小往北進入燃料廠內的尾端路線用地，共計 5 件，7 筆，土地位於高雄市左營。這些 D 線用地，總共有 56,500 平方公尺，由海軍臨時軍事費支應。

戰後，海軍第六燃料廠迅速修復，成為中國石油公司高雄煉油廠，D 線也就成了「煉油廠線」、「中油線」，1951 年編入台鐵局的專用側線，運送中油營業處駐廠接運站之汽油、柴油、煤油，及苯、甲苯、二甲苯等石化學產品。

1991 年中油公司組織調整，將煉製部門與儲運部門分開，油料改以管線方式運送。加上當時煉油廠外的翠華路(台 17 線)開通，衍生平交道安全問題，遂於 10

月起停止使用鐵路罐車裝運油料。中油支線拆除後，南段現為洲仔濕地公園東側的翠華路，然後向左彎，經過蓮池潭公園、穿越明潭路後，走在菜公路 120 巷上。繼續往北，穿越海功東路後，沿著屏山國小西側，左營大路旁邊的屏和街，再次穿越翠華路後，進入高雄煉油廠，廠區內還留有約 150 公尺長的鐵路遺跡，兩旁綠樹成蔭，據說是考慮遮蔽路線、加強防空偽裝，而特別種植。

「南部操車場用地徵收」

《鐵道用地買收雜件》，KH2019.001.0050

《操車場用地追加買收綴一昭和十五年度》，KH2019.001.0084

《鐵道部買收綴》，KH2019.001.0007

前文提到，1939 年 12 月「佐世保海軍建築部馬公出張所」開始委託高雄州進行左營軍港海軍線路用地買收，1940 年鐵道部開始進行舊城驛北方，半屏山東麓的「南部操車場」計畫，作為南部地區縱貫線貨物列車編組、停留的主要場站，一來疏散過於擁擠的高雄港驛列車編組，二來也因增設海軍左營港連絡線及海軍燃料廠 D 線運量後，運量即將大爆發的舊城驛，有足夠空間讓貨物列車停留、編組。也可以說，南部操車場是因應海軍左營港、及海軍燃料廠進出列車，集中調度上的需求而設立。

目前所發現的鳳山地政檔案中，並沒有看到 1940 年開始建設南部操車場時，明確的立案公文資料。不過，仔細爬梳所有的檔案後，夾雜多項案件的《鐵道用地買收雜件》(KH2019.001.0050)後半部，寫在「高雄州」、「交通局鐵道部」、「臺灣總督府交通局鐵道部」、和「高雄州土地利用協會」稿紙上的資訊，地緣關係上與南部操車場接近，而在其中一頁「土地買收關係之件」手稿上，出現「昭和十五年八月十二日附交鐵建第二一二號.....南部操車場及附屬用地別紙調查.....」，應該就是南部操車場用地買收最早的立案依據。

到了 1941 年 1 月 27 日，再度由臺灣總督府鐵道部建設改良課，以交鐵建第 49 號，委託高雄州辦理「南部操車場追加買收并海軍線路用地買收」。

此次南部操車場追加買收部分，主要是擴張操車場東側路線，追加買收帶狀用地，西側也追加細長條狀土地，地主傳呼人數 65 名，件數 42 件；至於海軍線路用地買收部分，指的是舊城驛南端通往海軍用地的引込線，地主傳呼人數 17 名，件數 13 件。

由於操車場地勢要比鄰近田地稍高，才不至於淹水，妨害鐵道列車調車作業，因此必須從其他地方取土，填築操車場大面積基地。經過調查後，選定岡山郡路竹庄營後的甘蔗田和陸稻田，作為南部操車場的土砂採取地。

鳳山地政檔案另有一件「南部操車場建設二伴水路付替用地」，為 1944 年 5 月 22 日總督府交通局高雄鐵道工事事務所，以鐵高工庶第 79 號公文，追加買收舊城驛北方東側「高雄市覆鼎金字新庄子」曹公圳水路用地，作為操車場銜接區域

排水路之用。

1945 年美軍轟炸桃子園及海軍燃料廠時，拍攝有鳥瞰照片，照片顯示，半屏山東麓的南部操車場已經完成路基填築，但是尚未鋪設軌條，顯示工程並未完成。這應該是受到 1944 年預算凍結，加以美軍取得制空權所致，使得這項工程受到延宕。

不過，五十年之後，當初的南部調車場用地，在靠高楠公路的東半邊部分，2001 年開始興建為台灣高速鐵路的左營基地，2007 年啟用；靠半屏山的西半邊，則是配合高雄市區鐵路地下化，2005 年興建為台鐵新左營調車場，2009 年再擴建左營機務分段，2010 年起成為南迴鐵路柴油列車始發整備基地。

最終，夢幻的「南部操車場」還是實現了。

「鐵道部機關車防護用施設用地」

《鐵道部機關車防護用施設用地》，KH2019.001.0004

這批鳳山地政檔案中，「鐵道部機關車防護用施設用地」可說是非常特別的存在。為什麼這樣說呢？首先，這卷文檔的立案時間，是 1945(昭和 20)年 9 月 20 日，可是同年的 8 月 15 日，裕仁天皇就已經玉音放送宣布無條件投降，終結第二次世界大戰，接下來 10 月 25 日國民政府正式接管台灣，「昭和 20 年 9 月」是短暫的過渡期，這個時間點的官方文書是相當罕見的。接下來，翻開標記有「鐵道部十八之十八」的封面，交通局鐵道部 9 月 20 日交鐵施第 208 號公文清楚寫著，機關車防護用施設用地使用期間，自昭和 20 年 4 月至昭和 21 年 3 月，為期一年，必要時可再延長。為什麼要回溯到 4 月呢？當時應該還無法預知，昭和 21 年在台灣是不存在的吧！

檢證美軍對台灣的空襲紀錄，1944 年 1 月起開始展開對高雄的轟炸，接下來的 6 月、8 月，都有大規模轟炸的紀錄。1944 年 10 月台灣沖航空戰日軍失利後，喪失台灣的制空權，美軍轟炸機飛臨台灣上空，日機幾乎不能升空戰鬥，如入無人之境。1945 年 1 月起，美軍對台灣的轟炸，更是無差別攻擊，不僅港口、橋梁、鐵路、車站、糖廠、煉油廠受到摧殘，連一般民家、醫院也難以倖免。4 月之後，美軍轟炸機及戰鬥機，更是天天飛來高雄報到，繼續摧毀已經面目全非的市區、港口和交通設施。

鐵道部為了盡可能保存「火車母」(蒸汽機關車)的機力，於是在一些車站周邊，建造木竹材質覆蓋的欺敵偽裝設施，敵機從空中不易發現，供蒸氣機關車疏散躲藏，保留運輸能力。

由於機關車防護設施，算是戰爭時期的機敏議題，一般均視同軍事機密，留下來的資料極少。目前只有臺灣鐵路管理局高雄工務段收藏 1944 年 9 月間設計的枋寮驛、屏東驛「構內防空用機關車掩體新設工事」圖說，至於鳳山地政所收藏的鐵道部機關車防護用施設檔案，則是 1945 年 4 月借用土地施工，位於高雄市内

惟，及林邊驛兩處。是否台灣其他地方也規劃有機關車防護設施？有待進一步發掘。

高雄市内惟這處機關車防護用設施，位於縱貫道路(今鼓山三路)西側，連同引込線路權所需用地，計畫借用 24 筆土地。租借一年的租金，依據地上物使用狀況查定，每一甲相當 620 圓(有 15 筆)或 700 圓(有 5 筆)，另有復舊補償費，也是和租金一樣。價格的估算基礎，原則依據在地的「內惟實行農事組合」理事林章宝於「聽取書」中的主張。不過，其中 4 筆「淺野水泥株式會社」(今台灣水泥公司鼓山廠)擁有的土地，則是無償提供鐵道部使用。

檔案的最後，附有兩張地籍套繪圖。

高雄市内惟這張，比例尺為 1/1200，但一般鐵道定線圖，常用的比例是 1/600。圖面上的紅色線條，代表機關車防護設施用地及引込線路權範圍，中間線條代表軌道中心線，兩側紅線各為路權線。從圖面上可以看出來，內惟這處機關車防護用設施，頗具規模，大約從舊城驛南方，海軍鐵道引込線再往南，過了現在的青海路之後，岔出一條側線，往柴山山麓行進，穿越今鼓山三路後，靠近山邊，分作三條股道，分別架設防護設施。

根據在地文史工作者陳坤毅比對內惟地籍分割特徵，指出圖面左下角 793 番地，之前為崎腳禮拜堂(今天主教露德聖母堂)舊址，現在為柴山滯洪池的 A 滯洪池，以此為參考座標，大致可以套出，連絡線鐵道由青海路南邊，金川街附近，自縱貫鐵道分歧出去，圖面最右的直線段，為鐵道用地。路線經過現今銀川街、民強郵局附近，在中油加油站穿越鼓山三路，然後分散成三股路線，進入淺野水泥株式會社(今台灣水泥公司鼓山廠)土地範圍，建造機關車掩護偽裝設施。這裡目前是柴山滯洪池，正德路以西、青泉街以南，以迄山腳下，再過去就要碰到山壁了。機關車防護設施躲在這裡，是一個不可多得的好地方，從台灣海峽過來的轟炸機不容易看到，就算投彈也打不到，而且沿途的偽裝做得很好，從當時美軍的航照圖，看不出來有什麼特別的設施。

這與其他屏東驛、枋寮驛、林邊驛的同類設施，仍在車站構內範圍，有很大的不同；內惟防護設施的布置方式，可以停放更多輛機關車，而且遠離車站，具有更好的防空疏散效果。

至於林邊驛的機關車防護設施用地，則是一長條，另外再借用兩塊土地，共有 6 筆，土地租金和復舊補償費，均分別為一年一甲 450 圓，較高雄市内惟低廉。在此附帶一提，原本潮州線鐵道只到溪州(今南州)，1940 年 1 月才往南延長到林邊、枋寮。不過，1944 年底，因應美軍可能在下淡水溪出海口附近登陸，需要鐵道作為反登陸工事資材，緊急拆除林邊—枋寮間鐵軌，林邊驛於是成為暫時的鐵道終點，所以興建機關車防護設施是合理的。

不過，既然 1945 年 8 月 15 日已經終戰，9 月才辦理用地租借，有此必要嗎？這項防護設施真的有完成嗎？從檔案仔細推敲後，更有可能的是，1945 年 4 月兵荒馬亂之際，鐵道部已經先行強制徵用土地，興建機關車防護設施，待終戰後，才補辦用地租借作業，至於最後有沒有撥付租金？也未可知。

這份檔案包含四件公文，1945 年 9 月 20 日鐵道部來函委託後，高雄州隨即趕辦土地買收調查及召開土地所有權人及使用人的協調會，9 月 28 日簽陳高雄州知事裁決，本件公文加蓋「秘」紅色圓形戳記。上開結果，高雄州於 10 月 3 日正式將調查書等協定書類函送總督府交通局鐵道部知照，本件由總務部長代為決行。最後一件是 10 月 18 日，高雄州檢送用地買收職員出張(差旅)費用請求書，給鐵道部台北鐵道工事事務所，辦理核銷撥款作業，此件由總務課地理係長代為決行。七日後，中華民國正式治理台灣。

「交通局營自動車用地」

《鐵道用地買收雜件》，KH2019.001.0050

台灣總督府交通局鐵道部長石川定俊，1941 年 8 月 5 日交鐵工第 540 號函請高雄州知事，辦理「局營自動車創業用地」買收及地上物調查等作業。

1930 年代之後，台灣私營軌道業者開始跨足經營公路客運，因為沒有煤煙，機動性高，頗受社會大眾歡迎，在縱貫鐵道都會區平行路段，對鐵道客運造成壓力。當時鐵道部首度從日本引進汽油車，希望可以在北、中、南都會區，與公路客運業者競爭。

同時，鐵道部也於 1933 年變更官制，設自動車課，兼營地方汽車客運業務，1936 年 9 月開始辦理南部路段地局營自動車業務。大部分的局營自動車直接利用鐵道驛前廣場，作為客運車站，也需要另外購置土地，作為調度車輛停留之用。有關交通局自動車用地買收資料，也見於昭和 16 年 8 月 8 日交鐵建第 288 號、昭和 16 年 8 月 30 日交鐵建第 303 號、昭和 16 年 10 月 2 日交鐵建第 733 號等。

「高雄鐵道官舍建設伴高雄鐵道工場通路用地」

《鐵道部買收綴》，KH2019.001.0006

1944 年總督府交通局鐵道部為了建設高雄鐵道官舍，要在高雄鐵道工場東側，山下陸橋(後來稱大公陸橋)下，向「台灣地所建物會社」購買高雄市鹽埕町一丁目一六 59 坪三角形建地，作為通路使用。

本案是由鐵道部部長滿尾君亮，以 1944 年 2 月 23 日交鐵施第 92 號函，請高雄州協助辦理地價調查、地上物補償費調查、土地分割登記等事項。

接下來，高雄州商請台灣銀行高雄支店、日本勸業銀行高雄支店鑑定地價，台灣銀行評定的價格為每坪 50 圓，勸業銀行評價 65 圓，但因屬畸零地，又位居橋下，狹隘難以利用，因此評價 46 圓。綜合評價結果，以目前租金每月 22 錢計算，評價每坪 53 圓，總價為 3,180 圓。

然而，這塊三角畸零地，並不是一塊素地，地上已有屋齡六年的馬舍和倉庫，倉

庫裡堆置了三萬六千枚煉瓦，必須先把煉瓦搬走，再把房屋拆除，因此，還必須加計一筆地上物補償費。

從高雄州的地上物補償費調查書，可以一窺戰爭末期高雄市內的建築物價及工資水準。27 坪的馬舍，加上 3 坪的倉庫，拆除材料耗損估計五成，工期約 20 天，每天 2 名大工搭配 4 名小工，大工每日工錢 3 圓，小工則是 1 圓 50 錢。佔大部分成本的是混凝土，每坪 28 圓，30 坪合計 840 圓。

至於那些堆置的三萬六千枚煉瓦，則是以牛車運至二十町遠(大約 2.1 公里)處，一台牛車每趟搬運 300 枚，需要 120 趟才搬得完，以一車一天往返四趟計算，要 30 名牛車搬運工，每名工錢 4 圓，這是包含牛隻及牛車的費用。

高雄州將以上各項用地買收查估情形，檢附「土地賣渡承諾書」、「土地賣渡證書」、「登記承諾書」、「委任狀」、「分割請求書」、「地代金請求書」、「土調調書」等，以 1944 年 3 月 4 日高總理親第 155 號，函復交通局鐵道部辦理後續手續。

本案另有三件雜件，分別是 3 月 13 日高總第 626 號，高雄州向鐵道部請求撥付出差旅費；5 月 15 日鐵道部非正式書函、1945 年 1 月 25 日鐵道部施設課庶務係的用地主辦人員三村宏一書函。

檔案最後，附有兩件地籍分割圖，我們從圖上可以知道，這塊三角建地位於建國四路/大公陸橋爬坡處，山水亭斜對角，現在是鹽埕頂堡保安宮前。原來的高雄鐵道工場已於 1970 年代拆除，改建為住宅公寓社區；縱貫線及屏東線鐵道於 2012 年拆除，改建為輕軌捷運；大公陸橋則於 2012 年拆除，改為平面道路。

未來研究的面向及發展的主題

如何讀懂地政檔案

首先，我們要知道，檔案製成的完整流程，先是收到上級指示或是其他機關來文，再由承辦人員彙整相關資料，逐層簽報直屬長官，由機關首長，或其授權主管核決，由文書部門繕打發文，然後歸檔。

時間順序是先收到的文，放在最下層，其上為承辦人員簽辦的文件，包含手寫的函稿為完整的一份；公文發出後，對方可能會再回復一件公文，新的簽辦文件再往上疊。所以判讀檔案的時候，要知道同一案由的公文歸檔順序，一案卷接續一案卷，放在最上面的，是最晚生成的案卷，依序往下，是之前較早的案卷，最下面的，通常是作為該案源頭的來文，我們以它的日期及文號，做為這批檔案的立案依據。

我們看到有很多官員蓋章的手寫公文，稱為「函稿」。函稿並非正式發送出去的公文，而是承辦人員在函稿紙面上擬稿，先送係長核稿蓋章，再層層送給課長、部長，一般公文可能由部長「代為決行」，重要的公文，則會看到知事親自蓋章核發。如果公文內容涉及其他單位，例如土地徵收擬請警察部門協辦，函稿要先會辦警察單位。

要讀懂日治時期的地政檔案，對於各級政府官制應有基本的認識。台灣總督府通常扮演國家政策的角色，總督府所屬機關，例如交通局鐵道部，其下又轄各業務課、事務所等。又例如帝國海軍及帝國陸軍，並不互相隸屬，而且也不隸屬於台灣總督府。至於「高雄州」則扮演地方政府的角色，主要負責執行台灣總督府所屬機關，及海軍相關單位委託辦理的業務，尤其用地徵收作業，從以前到現在，一直都是地方政府的權責。

通常中央政府建設計畫核定，並著手進行規劃設計，同時劃出用地範圍(在鐵道則是「路權線」)，委託地方政府地價及地上物查估，接著辦理徵收、分割、移轉登記等作業，用地取得之後，才能進行實質施工，並於竣工後營運啟用。所以，地政檔案所能涵括的資料，也只侷限在此一範圍，我們不太可能在用地徵收檔案中，看到建設計畫的一開始的政策過程，與之後實際施工的技術內容，這是用地檔案的侷限性。

不過，從路權圖搭配地籍圖，有時候也可能挖到寶，透露出一些蛛絲馬跡。例如《鐵道部買收關係書類—臨港線用地》(KH2019.001.0053)檔案中，出現「貨物停車場」的預定處所，這是鳳山地政檔案獨有的資料，其他存世的臨港線圖資檔案，包括台灣鐵路管理局收藏檔案，都未曾看到這樣的資訊。

地政檔案裡的資源

本批鳳山地政檔案中，涉及土地買收或租用部分，均附有買收協定調書、聽取書、土地評價書、土地補償調書、地上物補償調書等原始資料，記載該案件相關土地番號、地目、面積、價格、種植作物、地主、小作人、甚至抵押權等明細。

從最上層的地籍番號，可以知道當時行政區域及地政區域劃分。以舊城驛構內擴張用地買收為例，1939年當時，此處正好橫跨高雄市與岡山郡，舊城驛及北側土地分屬岡山郡左營區埤子頭，東側則是岡山郡左營庄覆鼎金字新庄子，南側劃入高雄市，分別為高雄市前峰尾，及高雄市内惟字凹子底。

其中，「郡」、「庄」、「字」都是現在已經消失的行政區單位。1904年因土地調查區域劃分，整併原有的街庄社，舊城内南段屬東門洋外的「大道公庄」與城外的前鋒尾庄，合併為「前鋒尾庄」；舊城内北段與北門外的埤仔頭、菜園仔，合併為「埤仔頭庄」。

1920年10月，全台從「十二廳」改制為「五州二廳」，設高雄州。同時修改地名，其中包含打狗改稱高雄，「仔」也改為「子」。州之下轄市/郡，郡之下轄街/庄（規模約等同於今鄉鎮市）。此外，市的下層，還有「大字」、「小字」，相當於「町」和「丁目」；街/庄的下層，也是「大字」、「小字」。

此時前鋒尾和埤仔頭庄，劃入高雄州高雄郡左營庄，前鋒尾和埤子頭為兩個大字。

1924年高雄郡升格為高雄市，左營庄改劃入高雄州岡山郡。1932年，前鋒尾和埤子頭兩個大字，併入高雄市，舊城的南段先屬高雄市，1940年廢左營庄，各

大字也劃入高雄市。

從各件檔案土地調書中，也可以從地主名冊一窺各姓家族的地緣分布。例如，《鐵道部機關車防護用施設用地》檔案之「高雄市内惟字内惟」三一四番之後的土地，分屬洪、陳、顏、胡、黃等大姓，其中多為桃仔園遷來落戶；又例如《鐵道部買收綴》(KH2019.001.0007)，南部操車場水路付替用地，屬覆鼎金字新庄子，主要地主為謝、黃、薛、蔡、王、羅等姓，其中謝、薛為舊城北門外埤仔頭街大家族，黃姓家族主要來自桃仔園，海軍港建設迫遷後，在新庄子落戶。

除了地主和小作人名冊外，地上物補償調書也有許多值得發掘的第一手資料。通常地上物補償調查，會包含土地上面種了什麼作物？當時比較多的是甘蔗、水稻，也有甘藷、瓜、落花生、水芋、蔥、雍瓦菜、蒿仔菜等等，估算其補償價值時，會依其苗費、種子費、整地、植升、肥培管理、除草、肥料費、小作料、復舊等等成本，分項計算，一點都不馬虎，也可以讓我們得知當時農作的實況。如果我們搭配地籍圖，還可能發展出當地的地理資訊系統，知道這些土地被徵收或租用前，種植那些作物，或是曾經有哪些地上物。

有些用地買收，不只是農作物的補償，更複雜的是既有建築物的拆遷補償。以《鐵道部買收綴》(KH2019.001.0006)內鐵道工場通路用地「地上物移轉補償評價書」為例，就列舉出拆除房屋之大工、雜役的工資，也可看到各種建材費用及材料耗損的估算標準，甚至每台牛車搬運的數量(可以換算為重量)，牛車行走速度，一天可以搬幾趟，人夫內含牛、車的費用計算方式。

至於地價的估算，則是徵求三家銀行在地分行，或三位地方公正人士，依據土地的位置、周邊成交金額、租金、地上物狀態等因素，估算出合理的買收價格，最後再由高雄州核定地價。

未來運用的可能面向

這批鳳山地政檔案，雖然內容偏重 1939~1945 年間，南進政策下在高雄、左營的建設計畫用地徵收與租用過程，然而若能搭配其他相關史料，將對高雄市發展史、地方家族史、軍事史、鐵道史、經濟史、政治史、乃至南進政策的成形與執行等面向的深入研究，提供豐富的背景補充資料。

原件經過掃描、篩選、及編排後，最終以 592 張圖檔呈現在讀者眼前，期待大家一起進入檔案寶山探索，深入發掘檔案中隱藏的蛛絲馬跡，掌握當時最真實的社會實況，相信將會啟發出創新的研究觀點。