

走出戰爭陰影：政權轉換下的臺灣鐵路接收與復原

撰文／高雄市立歷史博物館研究部代理主任 莊建華

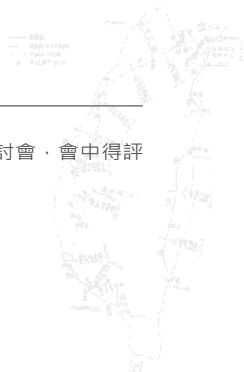
摘要

本文旨在探討 1940 年代臺灣鐵路運輸在政權轉移前後的發展樣貌。日治末期，鐵道已成為臺灣現代化交通網絡的核心，不僅串連南北縱貫線與主要港口，更是戰時物資與人員調度的重要命脈。隨著太平洋戰爭爆發，臺灣被納入日本南進戰略，鐵路運輸全面轉向軍事化，支撐煉油、機場及港灣等軍需設施運作。然而，自 1944 年起，盟軍對高雄、基隆、屏東等地展開大規模空襲，嚴重摧毀鐵路設施。車站、工場、車庫與橋梁多處受創，尤以高雄港站及高雄機廠為重災區，運輸線路時常中斷，車輛與零件短缺，導致效率大幅下降。雖然日人嘗試以臨時修復與繞行維持最低限度營運，整體功能已顯疲態。

1945 年戰爭結束後，國民政府接收鐵道，但此時鐵路網絡早已百孔千瘡。嚴家淦曾引述日人言論指出，若無日籍技術人員協助，臺鐵將在半年內全面癱瘓。此語雖帶有政治修辭，卻突顯戰後鐵路在復原及材料上的困境。本文即從高雄地區所受空襲與接收情形出發，重建並分析戰後臺灣鐵路面臨的困境與挑戰。

關鍵詞：戰時體制、鐵路營運、空襲、高雄港站

本文曾以「戰時準備、準備戰時：1940 年代的臺灣鐵道運輸」為題發表於 2017 年 10 月第七屆戰爭史研討會，會中得評論人陳家豪教授及與會各先進指導，得以修正，再此致謝，文章中如有任何錯誤之處，均為本人之責。本篇為特約邀稿。



Emerging from the Shadow of World War II: The Takeover and Rehabilitation of Taiwan's Railways under Regime Change

Chien-Hua Chuang

Acting Chief, Department of Research, Kaohsiung Museum of History

Abstract

This paper examines the transformation of Taiwan's railway transportation during the political transition of the 1940s. By the final years of Japanese rule, the railway had become the backbone of Taiwan's modern transportation network, linking the north-south trunk line with major ports and serving as a critical artery for wartime logistics and troop mobilization. With the outbreak of the Pacific War, Taiwan was integrated into Japan's southward expansion strategy, and railway operations were fully militarized to support refineries, airfields, and port facilities. Beginning in 1944, however, large-scale Allied air raids on Kaohsiung, Keelung, Pingtung, and other areas inflicted extensive damage on railway infrastructure. Stations, workshops, depots, and bridges suffered repeated destruction, with Kaohsiung Port Station and the Kaohsiung Railway Workshop among the hardest hit. Transport routes were frequently severed, and chronic shortages of rolling stock and spare parts further undermined efficiency. Although the Japanese attempted to sustain minimal operations through temporary repairs and detours, the system was already in decline.

Following Japan's defeat in 1945, the Nationalist government assumed control of Taiwan's railways, but the network was left in a state of near collapse. Contemporary accounts, including a statement by Yen Chia-kan (嚴家淦) citing Japanese sources that the railway would collapse within six months without Japanese technicians, underscored the severe challenges of postwar recovery, even if such remarks carried rhetorical overtones. Drawing on the case of Kaohsiung, which bore the brunt of wartime bombing and postwar takeover, this study reconstructs the conditions of Taiwan's railways in the immediate aftermath of war and highlights the material and institutional obstacles faced in restoring operations.

Keywords: Wartime Mobilization, Railway Operations, Aerial Bombing, Kaohsiung Port Station

- 壹、前言
- 貳、大東亞戰爭下的臺灣鐵道
- 參、恢復秩序：戰後復原工作的展開
- 肆、高雄鐵道的破壞及修復情形
- 伍、結語

壹、前言

1946年3月起，臺灣省行政長官公署（下稱長官公署）在美軍協助下三度辦理大規模日僑遣送。除少數業務暫時徵用部分日籍技術人員外，其餘人員一律遣返。隨著日籍人員撤離，技術與人力斷層立即浮現，復原過程遂面臨嚴峻挑戰，尤其對高度依賴專業技術的鐵路交通更是如此。當時流傳「臺灣鐵路交通將在六個月內陷入黑暗期」之語，直指若無日籍人員協助，鐵路將於半年內全面中斷。此言屢見於戰後行政長官公署出版品中。至於其真偽，或是否用以貶抑日本、彰顯中國官員的接收能力，姑且不論；然而，1940年代臺灣鐵路確因戰爭影響而陷入困境，則是不爭的事實。本文主要目的釐清，二戰下鐵道運輸遭受到的空襲情形，如何影響政權轉換後臺鐵的發展。

基於交通載運的需求，鐵道運輸不會因為政權更替而自然停頓，如何維持其穩定運作，是當權者必須正視的課題。過去研究慣以1945年作為歷史斷限，但社會經濟史往往無法如此一刀切分。本文以戰後鐵道混亂為切入點，回溯其歷史脈絡，探究1940年代鐵道運輸困境的成因。關於戰時鐵路的研究，蔡龍保以鐵道部為核心，探討政策形成與交通整合，對理解戰時統制下的鐵路運輸極具參考價值。此外，鐵路亦為重要軍事設施，經常成為美軍轟炸目標。軍事史專家張維斌的著作中，分享了大量鐵道遭受空襲的紀錄與照片，亦提供關鍵史料。¹ 部分研究也多提及戰後初期的鐵路運輸狀況，但並未針對戰爭空襲下的鐵路狀況有再進一步梳理。²

鐵路不僅攸關民生經濟，更是戰時部隊調度與物資運輸的命脈，掌握鐵道者往往能

1 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》，48（2015），頁197-242。張維斌，〈空襲福爾摩沙：二戰盟軍飛機攻擊台灣紀實〉（臺北：前衛，2015）。

2 莊建華，〈「過渡機關」——臺灣鐵路管理委員會的成立與運作（1945-1948）〉，收於胡春惠、呂紹理主編，《現代化進程中的中國基層社會：兩岸三地歷史學研究生論文選集》（臺北：國立政治大學歷史學系；香港：珠海書院亞洲研究中心，2011），頁407-422。

左右戰局。本文所採史料可分為幾類：其一，日本防衛省《陸軍一般史料》中「沖繩・臺灣篇」相關鐵道資料，特別是臺灣總督府警務局防空課於昭和20年（1945）編纂的《臺灣省空襲集計》，對鐵道運輸狀況有詳盡記錄，另可見臺灣軍交通部署與運用。其二為戰後行政長官公署之檔案，其中鐵路接收的相關資料，均可由國家檔案管理局所藏「交通部臺灣鐵路管理局檔案」及國史館臺灣文獻館藏「臺灣省行政長官公署檔案」。綜合上述史料，本文嘗試重建政權轉移前後，1940年代臺灣鐵路運輸的全貌。

貳、大東亞戰爭下的臺灣鐵道

1931年「滿洲事變」後至1937年中日戰爭爆發前，日本國內逐步加強戰爭準備。為提升軍事運輸能力，當局遂對日本內地、滿鐵、樺太、朝鮮與臺灣等地鐵道進行調查。大本營並提出強化鐵道網、補充鐵道資材、設置鐵道軍事機關與成立鐵道大隊等措施。然而，當時臺灣並非戰爭前線，加以島內鐵道系統因地理位置孤立，未與其他地區鐵道銜接，在大東亞戰爭初期，其軍事價值遠不及樺太、朝鮮或滿洲等地，因而未受到軍部高度重視。

大東亞戰爭爆發後，隨著戰局發展，大本營持續調整帝國所控制鐵道的任務，以因應軍事運輸需求。其中以日本本土、朝鮮、滿洲、大陸及南方鐵道（涵蓋泰國、緬甸等地）為主要對象。³1944年隨著日本在大太平洋戰事逐漸失利，大本營調整作戰計劃，將原定與美軍在菲律賓決戰的構想，改為著重於日本本土的保衛戰。此時期的大本營鐵道戰略可歸納為兩點：其一，加強滿洲、朝鮮與中國大陸等四大鐵道系統的運輸能力；其二，確保日本本土鐵道足以支撐未來的本土防衛戰。同時，隨著日本海上運輸能力逐漸受到美軍控制，大陸鐵道系統遂承擔起分擔海運的功能。

隨著大東亞戰爭的爆發與戰局推進，臺灣逐漸走向「要塞化」，鐵道運輸能力面臨更嚴峻的考驗。當時甚至出現「鐵道即兵器」的口號，以凸顯其在戰時戰略中的重要地

3 〈4・大東亞戰爭 / 1・大東亞戰爭間に於ける大本營の軍事鐵道施策の概要 / ②大東亞戰爭間に於ける軍事鐵道記錄 其の1(2)〉，《軍事鐵道記錄 第3卷 4・大東亞戰爭 大東亞戰爭間に於ける大本營の軍事鐵道施策の概要内地鐵道、樺太、台灣鐵道、朝鮮鐵道を含む 5滿洲鐵道の④まで》（防衛省防衛研究所），JACAR（アジア歴史資料センター），典藏號：C14020314100。

位。⁴足見在現代戰爭中，鐵道兼負軍事運輸能力的重要性。由於平時與戰時所承擔的運輸任務不同，鐵道管理機構亦須隨之調整。為因應大東亞戰爭態勢，大本營持續修訂鐵道政策。然而，從前述情況可知，臺灣鐵道與樺太鐵道並未被納入大東亞共榮圈的鐵道戰略核心。

隨著戰爭爆發，兵員與武器的輸送頻率大幅增加，加之戰局發展所帶來的龐大消耗，使零件需求急遽上升。然而，戰時臺灣島內資材取得本已不易，在機關車高頻率運用之下，更面臨無零件可供更換的窘境。⁵此外，自戰爭爆發以來，第一線的檢修車員多被徵召入伍。檢修工作原需技術嫺熟人員，但隨著人員新陳代謝加劇，致使車輛檢修作業量與故障排除能力雙雙下滑。⁶

隨著太平洋戰爭情勢日漸逆轉，鐵道部開始強化戰爭體制，將軍事運輸列為最優先目標，其次為軍需品與生活必需品；至於一般貨物，除非必要則盡量減少。客運方面，自 1943 年起加徵戰時特別運費（每人每公里加收 5 厘），而臺灣地區則額外加收 2 厘，使原本已高昂的運費更加沉重。鐵道部此舉的主要目的，即在以高額票價抑制非必要的旅客運輸。

此外，為提高輸送能力，鐵道部亦著手提升機關車牽引力，採取的方式是引進大型機關車。然而，機關車的大型化不僅對維修能力提出挑戰，更嚴苛地考驗鐵道軌條與橋梁的負載極限。過去臺灣縱貫鐵路多屬改良修築，其中山線因早期為軍事輕便軌道，致使運輸效能難以充分發揮；而海線則需定期抽換鋼軌。然而，在戰爭初期，軌道更換作業並未如期進行。為發揮運輸效能，鐵道部遂將原鋪設於鳳山九曲堂的重軌，於 1944 年 3 月底起移用至海線，以期增強其運輸能力。

為配合輸送能力的提升，鐵道部於當年 6 月 15 日調整臺鐵運行時刻表，其核心目的在於增加貨物運輸，特別是以煤炭為優先。調整後，自基隆南下出發的煤炭列車至高雄僅需 20 小時內即可抵達，並能以最快速度完成港邊作業。同時，急行列車改經海線運行，以釋放山線的大型機關車，投入更多貨運任務，以支援運輸能量的提升。整體而言，鐵道部的戰時政策基本原則，乃是壓縮非必要的旅客運輸，將運能集中於軍事與戰

4 安田墩・〈鐵道と共に〉・《いしずゑ》・昭和 19 年 7 月號（1944）・頁 46。

5 新郷喬・〈戰時的措置と機關車檢修にその動向〉・《いしずゑ》・昭和 19 年 7 月號（1944）・頁 17。

6 同上註・頁 18。



略物資的調度上。⁷

自 1944 年 10 月 12 日起，盟軍開始對臺灣展開大規模空襲，目標涵蓋主要機場、軍事設施、船舶、港灣，以及各大都市與交通設施等重要據點。此次空襲共造成 711 人死亡、49 人失蹤、366 人重傷及 749 人輕傷。⁸ 戰爭期間的空襲不僅深刻影響臺灣人的日常生活，也對各類設施造成嚴重破壞，尤以承擔連結功能的交通設施受創最為嚴重，鐵路與通信系統更難以倖免。

自 12 日起，基隆、新竹、岡山、高雄港、屏東、東花蓮港、花蓮港及淡水車站相繼遭受空襲，倉庫、站體、線路、橋梁、車輛與官舍多半毀、崩塌或起火燃燒。其中以花蓮港鐵道事務所廳舍遭落彈直擊而全毀最為嚴重；其他如竹南、新營、東港、水裡坑、外車埕等地雖亦受損，但多屬輕微，尚不足以影響交通運輸。相較之下，新竹、臺中、嘉義、岡山、高雄舊城、屏東及東港等機場的軍用支線與留置車輛則遭到重大破壞，損害最為嚴重。⁹ 由於通訊線路多與鐵路併行，當鐵路遭受攻擊時，通訊設施亦難以倖免，例如汐止至南港、板橋至樹林、鶯歌至桃園及臺南車路墘（今仁德地區）等路段皆受影響。不過，在遭受空襲的部分，線路大多能於一週內完成修復；相對而言，硬體設施則多無力修復。戰時的鐵路運輸以維持基本運能、確保運輸不中斷為首要目標，因此線路多能迅速修復，而站體則常因嚴重損毀而無法復原。

表 1 因戰爭而所損的車站站體破壞調查表

毀損程度 線路	全毀	半毀	輕微損毀	須拆除	合計
縱貫線	20	32	35	21	108
臺中線	3	2	6	0	11
宜蘭線	1	10	1	0	12
屏東線	0	0	4	0	4
臺東線	7	4	5	0	16
淡水線	0	0	2	4	6
合計	31	48	53	25	157

資料來源：該統計數字為作者統計於臺灣新生報社，《臺灣年鑑》（臺北：臺灣新生報社，1947；海峽出版，2001），頁813-821。

7 滿尾君亮，〈臺灣陸運非常體制（一）〉，《いしずゑ》，昭和 19 年 6 月號（1944），頁 3-6。

8 臺灣總督府防衛本部防空部，《本島空襲狀況》（臺北：臺灣總督府防衛本部防空部，1945），頁 1。

9 同上註，頁 10-12。

大本營預期盟軍將登陸臺灣時，才將臺灣鐵道納入整體作戰計畫。¹⁰戰前，臺灣鐵路由臺灣總督府交通局鐵道部管理，其主幹為基隆至高雄的南北縱貫鐵路，另有花蓮港廳至臺東的東部線、蘇澳至基隆的宜蘭線，以及部分私營鐵道與糖廠會社附屬的輕便鐵路。1945 年大戰將近之際，負責臺灣防務的第 10 軍曾對臺灣鐵路進行軍事性調查，並指出數項問題：其一，南北縱貫線橋梁眾多，且部分路段為單線，一旦遭敵軍轟炸，極易導致全線中斷；其二，沿線缺乏可作防空用途的空地；其三，接戰後鐵道工廠的維修能力能否維持亦成疑慮。以上均為第 10 軍特別關注之重點。¹¹

為加強船舶與鐵路的協調運用，1945 年 1 月成立「鐵道司令部」，其下設有「鐵道運輸司令部」，並於臺北、新竹、基隆、臺南等重要車站設立分部。其主要任務在於統合私有鐵道與鐵道部所管各線，加強貨物運輸能力，維持鐵道線路，準備復舊資材，以及推動重要設施之疏散。¹²為負責修復遭轟炸破壞的臺灣鐵道，日本大本營將駐千葉市的鐵道第十六連隊改編為鐵道大隊，並派遣其進駐臺灣。該部隊約 800 人，於 1945 年 1 月自門司港出發前往臺灣，途中在鹿兒島近海遭美軍潛艇襲擊，約三分之一兵力損失。部隊抵臺後隨即補足人力，並於同年 2 月 15 日編成獨立鐵道第九大隊，隸屬臺灣鐵道司令部，專責維持鐵路運輸暢通，且強調行動機動性。

部隊自基隆登陸後，即刻鋪設基隆港臨港鐵道；其後依據各地鐵道受空襲損害情況進行部署。本部設於臺中州員林郡田中街（今彰化縣田中鎮），並在新竹、鳳山各設置一個中隊，以便於空襲發生後能迅速展開鐵道復舊作業。此外，部隊亦在松山鐵道工廠內實施各項技術教育。由此可見，其主要任務即在確保戰時鐵道輸送之暢通。¹³

然而，自 1945 年 1 月起，盟軍持續轟炸臺灣各城市及設施，鐵道作為軍事運輸的重要基礎，自然成為主要攻擊目標。根據臺灣總督府警務局防空課的紀錄，鐵道路線多處遭到轟炸。列車若停留於車站，亦常淪為襲擊對象。僅在一個月的空襲中，鐵路運輸

10 《鐵道作戰記錄 昭和 26.3》（防衛省防衛研究所）·JACAR（アジア歴史資料センター）·典藏號：C14020376100。

11 《第 10 方面軍作戰準備並に作戰記錄（案） 昭和 21 年 8 月》（防衛省防衛研究所）·JACAR（アジア歴史資料センター）·典藏號：C11110378600·頁 171。

12 〈第 9 章 交通 / 其の 2 鐵道〉·《第 10 方面軍作戰記錄》（防衛省防衛研究所）·JACAR（アジア歴史資料センター）·典藏號：C11110393200。

13 〈台灣方面部隊略歴（1）〉·《南方・台灣方面陸上部隊略歴（航空・船舶部隊を除く） 第 1 回追録》（防衛省防衛研究所）·JACAR（アジア歴史資料センター）·典藏號：C12122492800·頁 374-375。

即有機關車大破 4 輛、中破 2 輛、輕損達 31 輛。除線路與列車外，場站設施亦為攻擊重點，各地車站幾乎無一倖免。盟軍在 1 月 9 日及 21 日兩度轟炸臺北車站，致使事務所、車庫、天橋等設施幾近全毀；而臺南車站受創更為嚴重，站房非傾倒即半毀，貨運收發處與月臺亦悉數受損。¹⁴



圖 1 盟軍空襲高雄市區

說明：當時高雄港站為重要的海陸聯運節點，遂成為盟軍攻擊的重點，此圖顯示高雄港站已遭受到破壞，其中包含機關車庫、月臺及鄰近的鐵道工場等鐵道設施均遭炸毀。

圖片來源：〈美軍高雄港轟炸圖-6〉（1945），高雄市立歷史博物館典藏資料，登錄號：KH2015.001.022。

¹⁴ 〈昭和 20 年 1 月中 台灣空襲狀況集計〉，《台灣空襲狀況集計 昭和 20 年 1 月～8 月》（防衛省防衛研究所），JACAR（アジア歴史資料センター），典藏號：C11110408500。

1945 年 2 月，盟軍空襲除持續針對站體設施與線路外，行駛中的列車亦成為攻擊重點。當月即損失車輛 215 輛，其中包括 57 輛機關車，影響尤為嚴重。¹⁵ 此種狀況一直延續至戰爭結束方才停止。從臺灣總督府警務局防空課編纂的《臺灣省空襲狀況集計》可見，臺灣鐵路始終是盟軍重要的攻擊目標。

參、恢復秩序：戰後復原工作的展開

一、權力交接的開始——先過渡再管理

1945 年 8 月 15 日，日本宣布無條件投降後，國民政府即著手準備接收臺灣。同年 9 月，臺灣省行政長官公署於重慶正式成立，並由陳儀出任首任行政長官，負責籌劃各項接收事宜。其時，陳儀任命原福建省政府部屬徐學禹為交通處長，並規劃設置鐵路管理局、公路管理局、郵電管理局、港務局、航務局及交通工程局等機構。¹⁶ 然而，由於徐學禹仍兼任國營招商局職務，遂改由嚴家淦出任行政長官公署交通處長，並兼任交通部特派員，¹⁷ 負責臺灣地區各項交通業務的接管工作。1945 年 10 月 25 日，陳儀於臺北正式接受日本臺灣總督安藤利吉的投降文件，象徵臺灣結束長達五十年的日本統治。同年 11 月 1 日，行政長官公署正式辦理移交事宜，並於其下設立交通處，專責接收日治時期各項交通機關及附屬設施。

「移交工作」係指將戰前日本人在臺灣所擁有之資產與其背後的治理權限，一併納入國民政府之管理。¹⁸ 據長官公署接收委員會編纂之〈接收詳報〉，接收分作兩類：第一，「權力接收」，旨在完成機關管理權之移交；第二，「資產接收」，負責辦理各機關名下之財產與土地等項目。其中特別是「權力接收」，尚細分為組織機構、印信、原機關

15 〈昭和 20 年 2 月中 台灣空襲狀況集計〉，《台灣空襲狀況集計 昭和 20 年 1 月～8 月》（防衛省防衛研究所），JACAR（アジア歴史資料センター），典藏號：C11110408600。

16 〈交通處組織規程〉（1945 年 12 月 12 日），《臺灣省行政長官公署》，國史館臺灣文獻館，典藏號：003-0051。

17 「改派嚴家淦為本部台灣區特派員請查照由」（1945 年 11 月），〈交通部派駐本省人員任免〉，《臺灣省行政長官公署檔案》，國史館臺灣文獻館藏，掃描號：058600350005。

18 劉進慶，《台灣戰後經濟分析》（臺北：人間出版社，1991）。

人員、文書簿冊、法令以及既有業務之接收，顯示其核心在於管理權與機關組織的移轉。

¹⁹ 相較之下，此類移交通常較易推進，故被列為接收工作的優先項目。

1945 年 10 月 25 日受降典禮，確立了管理權力的過渡（日軍向盟軍投降，並移交原有管理權）。其後，臺鐵也於 11 月 1 日辦理正式移交；交接儀式由長官公署交通處處長嚴家淦在該處辦公室主持，上午 9 點首先進行簿冊等文件之交接，繼由臺灣總督府交通局長將機關印信呈遞嚴家淦，復由鐵道部、遞信部等官員將所屬印信交付各接收官員。儀式告終，交通處隨即設置「鐵路管理委員會」以替代總督府鐵道部之職能，並當場對媒體宣告鐵路機構接收已經完竣。²⁰

此外，除管理權力之移交外，依臺灣鐵路管理委員會呈報《鐵路接收概況》，1945 年辦理接收時，鐵路路網涵蓋：縱貫線 408.5 公里、宜蘭線 98.7 公里、竹南至彰化之海線 91.4 公里、屏東線（高雄至林邊）62.9 公里、東部幹線 175.9 公里，並包括平溪、淡水、集集等支線在內，總里程共計 1,372.1 公里。除線路本體外，資產接收亦同步進行，項目包括：證券與現金、土地與建物、工作器物與機械設備、各式設施與車輛，以及相關物資器材等。²¹ 據鐵路管理委員會統計，共接收的臺灣總督府鐵道部財產約為二億三千六百九十餘萬圓（見下表）。

表 2 鐵路管理委員會接收資產一覽表

項名	單位	價值（臺幣元）
用地	3349.14997 甲	47,659,767.75
建築物		15,218,449.04
軌道橋梁、隧道整信等設備		118,427,825.37
器具機械		54,912,212.54
船舶	汽船二隻	11,054.93
礦業權	91.0345 甲	731,036.40
合計		236,960,346

資料來源：臺灣省行政長官公署交通處編，《臺灣交通第一輯》（臺北：臺灣省行政長官公署交通處，1947），頁18。

¹⁹ 「臺灣省接收詳報及簡報表呈送案」（1946 年 3 月 9 日），〈臺灣省接收詳報及簡報〉，《臺灣省行政長官公署》，國史館臺灣文獻館，典藏號：00302100044001。

²⁰ 〈鐵道部接收亦經告畢〉，《民報》第 24 號（1945 年 11 月 2 日），第 1 版。

²¹ 〈鐵路管理委員會接收臺灣鐵路財產清冊〉（1945 年 10 月 31 日），《臺灣省行政長官公署》，國史館臺灣文獻館，典藏號：003-4211。

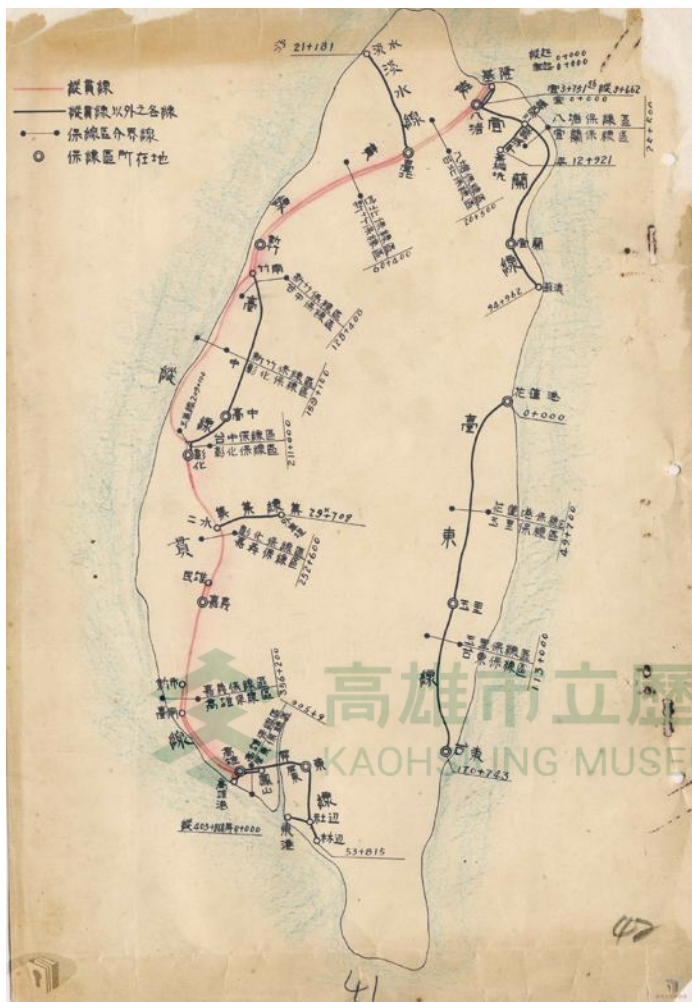


圖2 1945年接收時臺灣鐵路路線圖

資料來源：臺灣鐵路管理局，「台省鐵路接收情形報告案」（1946年8月29日），《交通部臺灣鐵路管理局》，國家發展委員會檔案管理局，典藏號：A315180000M/0035/017.2/07/01/001。

另有一項細節，在接收作業進行前，行政長官公署在重慶時提出的規劃是比照中國各區鐵路管理模式，於臺灣設置「鐵路管理局」。然而，至1945年11月1日長官公署辦理正式移交之際，接收專員迅即察覺現實的差異與制度落差，且受戰時編制變動所影響，使臺灣既有體制與原擬接收架構難以無縫銜接。其中如公路運輸於戰時一度併入鐵道部門、港務局與海關對港口管理權責交疊等，尚待釐清。故原先的接收程序與組織設計不得不全面檢討與調整。交通處長嚴家淦即呈請重訂《交通處組織規程》。修訂後之組織，增設許多任務機關，如「航務管理局」與「航運恢復委員會」，其中還包括了「鐵路管理委員會」。

然而，受限於接收人員的不足及制度差異，1946 年 1 月 8 日，被指定為鐵路局長的陳清文向交通處提出「鐵路管理委員」組織規程案時，即規定該會的任務為有二：第一為「接收」臺灣鐵路及其附屬機構，第二採行維持原機構原有機能的「監理制度」，所有相關的營業事業仍委由原機關人員負責。其中「監理制度」就是因應接收人員不足而產生的特殊的接收方式。

這裡所指的「監理」，乃於各待接收單位指派接收人員入駐，在不影響既有作業的前提下，所有業務與處置改由監理委員指揮、監督。²²此一制度其目的在讓接收／監理人員先行掌握流程與權責，俟辦理移交時，能繼續維持業務。²³鐵路管理委員會首先就管理委員會本部施行監理，並推及所屬各辦事處、車站與臺北鐵道工廠等；對於重要車站與調度所亦一體派員監理。惟因初期人手匱乏，監理人員往往需負責廣泛區域；以臺北鐵道工廠為例，當時員工約 1,200 人，實際僅配 1 名官員與 1 名助理承辦接收與監理事宜。²⁴

鐵路管理委員會既以「監理」為核心職掌，其組織規程第三條並規定：除本身業務外，尚須派員監理公、民營鐵道與公路運輸事業，包含民間經營之鐵道、公路與運輸公司，及各縣市政府所辦理之公共汽車運輸等。²⁵其監理範圍幾乎涵蓋當時全臺陸上交通產業。是以，該會設立之初，並非如「鐵路管理局」專以鐵路營運為目的，而係兼負其他陸上運輸業之監理與接收。

換言之，監理制度即由鐵路管理委員會先行派員監管一切列入接收範圍之組織與資產；俟財產清點與權力移交告成，再逐步進行制度管理與業務。以高雄辦事處楊衍為例，其先兼任高雄鐵道工場監理，至 1946 年 7 月完成高雄機廠之接收後，始改派出任該廠廠長。由於戰後接收（其中多涉及民間交通公司與鐵道部資產清點）歷時甚久，加以制度調整與人員補充，鐵路管理委員會至 1948 年 3 月才改制為鐵路管理局。

22 「臺北州自動車運輸株式會社監理劉德蔡孝肅等 2 員請改派他人案」（1945 年 12 月 6 日），〈交通處各監理委員會任免〉，《臺灣省行政長官公署》，國史館臺灣文獻館，典藏號：00303234473002，頁 6。

23 台灣糖業股份有限公司編印，《台糖三十年發展史》（臺北：台灣糖業公司，1976），頁 18-19。

24 壽俊仁，〈光復初期台鐵機務憶談〉，收於陳延厚總編，《中國鐵路創建百年史》（臺北：臺灣鐵路管理局，1981 年），頁 222-223。

25 「交通處鐵路管理委員會組織規程」（1947 年 1 月 8 日），〈交通處鐵路委員會組織規程案〉，《臺灣省行政長官公署檔案》，國史館臺灣文獻館藏，檔案號：012.4/70。

二、復原工作的開展

1945 年 11 月，完成交接後的長官公署，鐵路當局隨即面臨復原工作的挑戰。復原工作之所以迫切，主要源於戰爭破壞與天然災害的影響。在戰爭損害方面，盟軍自 1944 年 10 月以來不斷轟炸重要交通設施。戰後，根據總督府警務局與鐵路管理委員會的統計，主要車站站體幾近毀壞殆盡，票房、倉庫及車站建築物損壞累計逾千棟，其中以高雄與基隆兩地受損最為嚴重，尚不包括沿線其他車站。

除空襲造成的破壞外，另一項嚴重問題則來自戰末鐵道維護工作的停滯。以枕木為例，臺鐵每年例行需抽換約三十萬根，但因戰爭影響，每年僅能完成約兩成。至戰後統計，鐵路沿線約有五成枕木出現腐朽情形，其中完全無法負重者達 65 萬根，雖已腐朽但仍勉強可用者約 40 萬根，全線急需抽換者合計達 105 萬根。²⁶

枕木腐朽問題已嚴重威脅行車安全，亦是戰後初期臺鐵交通事故頻仍的主因之一。再加上臺鐵維修器材多仰賴自日本輸入，戰時因生產減少、運輸受阻，導致各類機料極度短缺，致使機車與車輛長期失修。²⁷ 從 1945 年 11 月移交時所保存的一份接收客貨車輛妥善率報告中可見，負責牽引列車的機車車輛可用率極低，幾乎僅剩一半能夠正常運用。²⁸ 其原因在於機關動力車多因缺乏零件而損壞且無法修復。其中以機車煙管故障比例最高，達 56.29%；其次為鍋爐損壞，占 9.27%；氣軔問題則占 5.9%。²⁹

1946 年 5 月，時任交通處長的嚴家淦在臺灣首屆省參議會報告中指出由於戰時疏於保養，鐵路短期內難以恢復至戰前水準；再加上戰爭空襲影響，內外交通逐漸癱瘓難以維持，各類鐵路設施亦遭受嚴重損毀。³⁰ 姑且不論這是否將戰後鐵路運輸秩序混亂歸於日本的託辭，但不可諱言，戰後接收時鐵路運輸的困境，很大一部分確實源自於戰爭空襲所造成的破壞。另一項損害因素則來自颱風與水災。由於臺灣氣候特性，夏季多暴雨與颱風，鐵路運輸經常因天災導致路線受損，致使行車中斷。³¹ 如，1945 年 8、9 月間

26 齊魯道，〈台鐵重光四週年〉，《路工月刊》，2（4）（1949），頁 6-7。

27 收於陳鳴鐘、陳興唐主編，《台灣光復和光復後五年省情（下）》（南京：南京出版社，1989），頁 318。

28 陳清文，〈台灣鐵路概況〉，收於中國第二歷史檔案館、海峽兩岸出版交通中心編，《館藏民國檔案彙編》，第 250 冊（北京：九州出版社，2006），頁 1-42。

29 臺灣省行政長官公署交通處編，《臺灣交通第一輯》，頁 18-19。

30 嚴家淦，〈本省交通工作概況〉，《台灣新生報》（1946 年 5 月 11 日），第 5 版。

31 不撰著者，〈介紹台灣鐵路〉，收於中國第二歷史檔案館、海峽兩岸出版交通中心編，《館藏民國檔案彙編》，第 270 冊（北京：九州出版社，2007），頁 140-159。

因風災致使臺東線與集集線路基沖毀，至鐵路管理委員會接收時仍未恢復通車，經搶修後方於同年 11 月與 12 月先後復駛。然 1946 年與 1947 年夏季又先後遭大雨破壞，雖多能於短時間內修復，但臺鐵仍因天災影響而使運輸工作屢屢中斷。

面對此一狀況，時任鐵路管理委員會主任委員陳清文回憶，臺鐵接收時情況極為嚴峻，枕木大多腐朽，鋼軌磨損達二萬五千餘噸，橋梁狀況亦不理想，損壞或載重不足者共計 1,412 孔，另有路基坍塌、涵洞堵塞等問題。全線機車超齡或損壞者約占半數，貨車不堪使用者達 20%。因此，最怕受潮的糖、肥料、米等貨物幾乎無法正常裝運。³²

臺灣的鐵路復舊工作在戰爭結束後隨即展開。依據《臺灣佔領計畫》第 15 條之規定，行政長官公署於 1945 年 10 月 31 日致函日本官兵善後聯絡部長安藤利吉（即前任臺灣總督），依「軍字第一號命令」第二項第 18 條規定，要求日軍繳械後在遣返回國前，須令日籍人員參與復舊工作，以補償中國在戰爭中所受損失。據此，鐵道復員工作自 11 月 7 日起由臺灣省警備總司令部召集省署各處及海空軍相關主管共同決議，並將鐵路復舊任務交由戰前即負責鐵路修復的獨立鐵道第九大隊執行，工作重點則在保線與輪轉器材之修復。³³ 從表 3 可見鐵道第九大隊的工作日程。就其內容而言，這僅屬於線路與場站建築中小規模復舊工作的開端而已。

表 3 鐵道第九大隊工作項目表

月分	工作地點	工事名稱	施工程度	工作人數
10 月分	高雄車站站內 基隆車站	復舊工作	繼續	1,396 (607 名 23 日) 225 (511 名 22 日)
11 月分	高雄港驛站內 基隆車站	復舊工作	第一次 100% 第二次 100%	525 名 (75 名 7 日) 453 名 (95 名 5 日) 450 名 (30 名 15 日)
12 月分	基隆驛	操車場	180%	700 名 (50 名 14 日)
		煤炭車庫	80%	125 名 (25 名 5 日)
		機關車線 復舊工作	180%	1,316 名 (94 名 14 日)
	松山鐵道工廠 高雄 - 鳳山 高雄驛 基隆市旭川橋	一般工作 鐵道整備 構內整理 橋梁復舊	10% 10% 60% 80%	1,250 名 (70 名 5 日) 1,359 名 (45 名 3 日) 1,699 名 (77 名 22 日) 1,316 名 (94 名 14 日)

資料來源：臺灣警備總司令部編，《臺灣警備總司令部軍事接收總報告書》（臺北：臺灣警備總司令部，1946），頁 327-340。

32 陳清文，〈十年台鐵憶當初〉，收於王開節編，《鐵路電信七十五週年、郵政六十週年紀念刊》附編（臺北：交通部鐵路電信七十五週年、郵政六十週年紀念籌備委員會，1956），頁 18-20。

33 臺灣警備總司令部編，《臺灣警備總司令部軍事接收總報告書》（臺北：臺灣警備總司令部，1946），頁 327。

另一方面，1945年11月鐵路管理委員會成立，該會工務處則規劃既有鐵路設施的復舊工作。復舊重點大體可分為線路軌道、橋梁硬體以及全線建築物修復三部分。

1. 線路軌道方面：一年內共辦理21項工程，其中僅有2項與戰爭空襲造成的破壞直接相關，其餘多因天災或軌道年久失修所致。其中以天災為主，共16項工程係因夏季洪水或連日豪雨引發土石坍塌與軌道損毀。
2. 橋梁方面：因鐵路沿線橋梁在戰時均為盟軍轟炸之重點，戰後接收時為保通車順利，於1946年著手進行搶修工程，其中包含大型橋梁，如大肚溪及曾文溪橋梁的新建工程，共辦理14項復舊工程。
3. 建築物方面：修復項目包含站房、工廠、車庫、倉庫、辦公室、醫院與職員宿舍等。其中以車站修復工程為主，共36件；工廠復舊工程11件（如高雄機廠屋頂及鍋爐室鍋爐）、倉庫9件、鐵路醫院3件，辦公室與宿舍等工程18件。初期復舊的重點，則在全面整修房屋及月臺遮雨棚、天橋、地道、站牌等建築物與附屬設施。總計復舊工程件數高達118件，尚不包括鐵路電話、信號系統等設施的修復。³⁴

復舊工程雖自戰後即由中日雙方合作展開，但仍面臨諸多問題，其中首要的便是材料短缺。尤其是材料來源問題，這也是戰後中國各地鐵路普遍遭遇的現象。由於路材匱乏，復原工作難以推進。雖然美國善後救濟總署（United Nations Relief and Rehabilitation Administration, UNRRA）曾提供中國大量修繕鐵路的器材，以維持最低限度的運轉需求，³⁵但臺灣的情況卻有所不同。

臺灣鐵路維修所需材料原本多仰賴自日本輸入。日本投降後，相關零件已無法繼續進口，造成維修上的重大困難。以列車車輛為例，維修機車所需的鍋爐、煙管、氣軔等零件皆依賴日本供應；惟戰後日本國內物資匱乏，亦無法再提供。再加上戰後初期臺灣對外航運不暢，更使零件與材料的輸送越加困難。

除材料與器材取得不易外，部分物資更遭不肖員工盜竊變賣。戰前，為避免空襲損害，鐵道部曾將重要鐵路器材分散保管於各地。戰爭結束後，當局計畫將分散各地的路材集中至臺北，以利鐵路修復工程。然而，其中一批臺北通信區的號誌與電信器材，在裝載運往臺北的貨車途中遭竊，並被轉售於臺北市中央市場。事後由日本憲兵隊查出，係通信區長野崎英夫等數十人勾結商人堀江等人所為。待案件曝光時，原有器材僅剩五

34 臺灣省行政長官公署交通處編，《臺灣一年來之交通》（臺北：臺灣省行政長官公署宣傳委員會，1946），頁25。

35 Ramon H. Myers (ed.), UNRRA in China, 1945-1947. (Washington, D.C.: UNRRA, 1948), p.316.

分之一，嚴重影響臺北通信區內鐵路電報、電話及電燈等設施的修復。³⁶另外，1946 年 2 月，彰化大肚溪橋旁暫置準備抽換的 1,700 根枕木，於 12 日即遭竊 500 根。鐵路器材的失竊，直接導致復舊工程無法如期進行。³⁷

復舊工程所面臨的第二項困難為財務匱乏。經費不足使臺鐵不得不將復舊工程分期進行，優先修復行車急需的建築物；縱貫線的修復亦被列為首要，支線鐵路則延後辦理，以維持最低限度的通車能力。其餘修復工程則分別於 1947 年與 1948 年兩年度逐步施工。³⁸臺鐵曾設法透過各種管道取得所需鐵路器材。1946 年，鐵路管理委員會一方面對外尋求器材來源，例如直接自中國地區訂購所需物件，³⁹臺鐵曾設法透過各種管道取得所需鐵路器材。1946 年，鐵路管理委員會一方面對外尋求來源，例如自中國地區訂購器材，或向英國採購客貨車及修理用器材；另一方面則由日本補充機車、轉轍器與橋梁材料等物品。⁴⁰而購買鐵路器材所需的費用，則以臺灣的物產作為交換；⁴¹另一方面，臺鐵亦在島內尋找可再利用的器材。例如，戰時日人為運輸軍需物資鋪設了許多輕便軌道，戰後因缺乏保養且不符運輸需求而閒置。交通處或日產處理委員會遂多將其鋼軌拆卸，或將車輛移交鐵路管理委員會運用。⁴²

肆、高雄鐵道的破壞及修復情形

為了解戰爭對於鐵道設施的破壞，筆者將以高雄地區為例，說明戰爭空襲對於鐵路沿線的破壞。其實早於戰前，為因應戰事的發展，保存鐵道運輸的能力，鐵道部於 1940

36 「電請緝拿盜賣鐵路電信器材犯安田元一及堀江由」(1945 年 12 月 20 日)，〈交通器材被竊〉，《臺灣省行政長官公署》，國史館臺灣文獻館，典藏號：00305742003001，頁 6-8。

37 「據台北辦事處呈以彰化監理報稱彰化保線區函報稱大肚溪橋旁推存枕木於十二日被盜竊五百根由」(1946 年 2 月 25 日)，〈交通器材被竊〉，《臺灣省行政長官公署》，國史館臺灣文獻館，典藏號：003-1934，頁 27-28。

38 臺灣省行政長官公署交通處編，《臺灣一年來之交通》，頁 24。

39 〈由滬運入資材修理本島鐵道〉，《民報》第 47 號(1945 年 11 月 25 日)，第 1 版；「鐵路管理委員會委員兼材料處處長夏玄等 2 員任免案」(1946 年 8 月 31 日)，〈交通處鐵路管理會人員任免〉，《臺灣省行政長官公署》，國史館臺灣文獻館，典藏號：00303234147005，頁 17。

40 〈火車擁擠且忍耐些時，正擬購車輛補充〉，《民報》第 177 號(1946 年 4 月 5 日)，第 2 版；臺灣省行政長官公署，《中華民國三十五年度 臺灣省行政長官公署工作報告》(臺北：臺灣省行政長官公署，1947)，頁 109-110。

41 〈臺鹽將大批輸日，交換交通器材等〉，《民報》第 328 號(1946 年 7 月 22 日)，第 2 版。

42 「為派員前往接收臺中築港所之機貨車及各項材料函請查照轉知予以便利由」，〈臺中築港所鐵路器材移接案〉，《交通部臺灣鐵路管理局》，國家發展委員會檔案管理局，檔號：0035/161/3/1。

年起便開始籌劃鐵路設施的轉移，隨即委託當地州政府調查鐵路路線用地的徵購情形，如，1941 年鐵道部為籌部南部調車場、海軍路線用地，便委託高雄州調查及買收用地事宜，當時針對覆鼎金、新庄子一帶的地上物及租權進行詳細調查。⁴³ 然而，隨著戰事的發展，自 1945 年 1 月起，盟軍加強對臺灣的轟炸，致使以高雄港為主的哈瑪星、鹽埕、前金、旗津等高雄市區，屢遭盟軍轟炸，重要公共設施與建築多受損毀，包括州廳廳舍、知事官邸、內務長官官舍、高雄中學校、女學校、青年會館、郵便局及高雄港驛等。⁴⁴ 而，鐵道設施更是攻擊的主要目標，根據臺灣總督府警務局防空課統計，自 1945 年 1 月以來，盟軍集中轟炸高雄港站與高雄鐵道工場。1 月 15 日高雄港站首度遭襲，即造成鐵道官舍 5 棟損毀、構內鐵軌 50 條斷裂。2 月再度遭受兩波攻擊，直接摧毀車站房舍、事務所、倉庫、月臺與站內線路。經過多次轟炸，高雄鐵道工場、高雄港驛與岸壁鐵路等設施幾乎全毀。⁴⁵

1945 年 11 月，臺灣鐵路管理委員會成立後，派任楊衍為正工程司，並兼任高雄工場監理，負責接收及主持廠務。日治時期的高雄工場與臺北、花蓮並列為鐵道重要維修基地，主要任務包括敞車、蓬車製造與機關車頭維修。然而因地處高雄港，在戰爭中成為受害最嚴重的設施之一。楊衍到任後親見工場的破壞景象，形容幾乎無一處完整：辦公室、機關車庫、職員宿舍、廠房機械聯動裝置以及對外聯絡線路皆毀於空襲。高雄港站亦同樣因戰火而受重創。

根據鐵路管理委員會高雄區辦事處於 1946 年編製的「工程一覽表」，可大致了解鐵道設施受損情形。高雄工場為此次空襲受損最嚴重地區，自 1946 年 3 月起，委託建榮、共榮等民間營造公司進行修復，包括鍋爐室、鍋爐床工場、鍛冶工場、鑄床工場、車身工場、組立工場、彈簧試驗室，以及電力設備、辦公室與附屬房舍屋頂等。同時，鐵軌復舊與列車轉盤等設施亦在同年展開重建，可見當時受災之嚴重程度。

鄰近的高雄港站亦為盟軍轟炸重點。除站房設備全毀外，線路與機關車庫亦無一倖免。1946 年 1 月，高雄區辦事處開始搶修，包括高雄港臨時站房、信號房及職員宿舍，

43 〈鐵道部買收綴（水路付替用地）〉（1944），高雄市立歷史博物館典藏資料，登錄號：KH2020.019.0007。

44 〈建物臺帳（高雄市—州有官舍）〉（1916-1943），高雄市立歷史博物館典藏資料，登錄號：KH2020.019.0025。

45 「第六表鐵道關係」，〈昭和 20 年 2 月中 台灣空襲狀況集計〉，《台灣空襲狀況集計 昭和 20 年 1 月～8 月》（防衛省防衛研究所），JACAR（アジア歴史資料センター），典藏號：C11110408600。



圖 3 戰後初期高雄港站情形
圖片來源：臺灣港務公司高雄港務分公司提供。

並著手修復站內線路、被炸毀的車庫改建工程、廠區聯絡線路、信號與電器、電話設施、貯水池與給水設備等。這些工程顯示戰後初期鐵道系統亟需全面復舊，以恢復高雄作為南臺灣交通樞紐的功能。⁴⁶

伍、結語

綜上所述，本文說明了自 1930 年代末期起，臺灣鐵道運輸在戰時體制下逐漸受到影響，並於 1944 年 10 月後遭盟軍大規模空襲。鐵路沿線設施、線路與車輛多遭破壞，

⁴⁶ 「臺灣鐵路管理委員會高雄區辦事處民國 35 年實施工程一覽表」（1946 年 1 月 3 日），〈鐵路管理委員會及臺灣鐵路管理局工作報告〉，《交通部臺灣鐵路管理局》，國家發展委員會檔案管理局，檔號：A315180000M/0034/017/001。

加以戰時維修中斷，致使整體運輸體系迅速惡化。以高雄地區為例，高雄鐵道工場等重要設施在空襲中幾乎全毀。多重因素交互作用，使戰後初期鐵路接收時秩序混亂，也成為「臺灣鐵路交通將在六個月內陷入黑暗期」一說的背景。

然而，國民政府接收後，鐵路營運並未立即改善。戰爭遺留的問題長期未解，原料短缺、政策僵化與龐大的維運成本，使得復原工作步履維艱。即便鐵路當局有意推動整頓，在短時間內仍難以撼動結構性困境。直至 1949 年政府遷臺，1950 年代藉由美援支持推動多期經濟建設，鐵路系統方始逐步復甦。一方面透過提高運輸效率以促進經濟發展；另一方面亦基於軍事戰略考量，展開複線化與電氣化等現代化工程，逐步使臺灣鐵路走出戰爭陰影。

總體而言，1940 至 1950 年代是臺灣鐵路發展的重要轉折期。戰爭空襲與政權更迭不僅造成一度的崩壞與混亂，也成為促使鐵路現代化與制度重構的契機，奠定日後臺灣鐵路持續發展的基礎。



高雄市立歷史博物館
KAOHSIUNG MUSEUM OF HISTORY



參考書目／

一、官方史料

(一) アジア歴史資料センター

- 〈4、大東亜戦争 / 1、大東亜戦争間に於ける大本營の軍事鉄道施策の概要 / ②大東亜戦争間に於ける軍事鉄道記録 其の1(2)〉・《軍事鉄道記録 第3巻 4・大東亜戦争 大東亜戦争間に於ける大本營の軍事鉄道施策の概要 内地鉄道、樺太、台湾鉄道、朝鮮鉄道を含む 5満洲鉄道の①まで》(防衛省防衛研究所)・JACAR(アジア歴史資料センター)・典藏號:C14020314100。
- 〈台湾方面部隊略歴(1)〉・《南方・台湾方面陸上部隊略歴(航空・船舶部隊を除く) 第1回追録》(防衛省防衛研究所)・JACAR(アジア歴史資料センター)・典藏號:C12122492800・頁374-375。
- 〈昭和20年1月中 台湾空襲状況集計〉・《台湾空襲状況集計 昭和20年1月~8月》(防衛省防衛研究所)・JACAR(アジア歴史資料センター)・典藏號:C11110408500。
- 〈昭和20年2月中 台湾空襲状況集計〉・《台湾空襲状況集計 昭和20年1月~8月》(防衛省防衛研究所)・JACAR(アジア歴史資料センター)・典藏號:C11110408600。
- 〈第9章 交通 / 其の2 鉄道〉・《第10方面作戦記録》(防衛省防衛研究所)・JACAR(アジア歴史資料センター)・典藏號:C11110393200。
- 〈鐵道部買収綴(水路付替用地)〉(1944)・高雄市立歷史博物館典藏資料・登錄號:KH2020.019.0007。
- 《第10方面軍作戦準備並に作戦記録(案) 昭和21年8月》(防衛省防衛研究所)・JACAR(アジア歴史資料センター)・典藏號:C11110378600。
- 《鐵道作戦記録 昭和26.3》(防衛省防衛研究所)・JACAR(アジア歴史資料センター)・典藏號:C14020376100。
- 「第六表鐵道關係」・〈昭和20年2月中 台湾空襲状況集計〉・《台湾空襲状況集計 昭和20年1月~8月》(防衛省防衛研究所)・JACAR(アジア歴史資料センター)・典藏號:C11110408600。

(二) 國史館臺灣文獻館

- 〈交通處組織規程〉(1945年12月12日)・《臺灣省行政長官公署》・國史館臺灣文獻館・典藏號:003-0051。
- 〈鐵路管理委員會接收臺灣鐵路財產清冊〉(1945年10月31日)・《臺灣省行政長官公署》・國史館臺灣文獻館・典藏號:003-4211。
- 「交通處鐵路管理委員會組織規程」(1947年1月8日)・〈交通處鐵路委員會組織規程案〉・《臺灣省行政長官公署檔案》・國史館臺灣文獻館藏・檔案號:012.4/70。
- 「改派嚴家淦為本部台灣區特派員請查照由」(1945年11月)・〈交通部派駐本省人員任免〉・《臺灣省行政長官公署檔案》・國史館臺灣文獻館藏・掃瞄號:058600350005。
- 「電請緝拿盜竊鐵路電信器材犯安田元一及堀江由」(1945年12月20日)・〈交通器材被竊〉・《臺灣省行政長官公署》・國史館臺灣文獻館・典藏號:00305742003001。
- 「臺北州自動車運輸株式會社監理劉迪德蔡孝肅等2員請改派他人案」(1945年12月6日)・〈交通處各監理委員會任免〉・《臺灣省行政長官公署》・國史館臺灣文獻館・典藏號:00303234473002。
- 「臺灣省接收詳報及簡報表呈送案」(1946年3月9日)・〈臺灣省接收詳報及簡報〉・《臺灣省行政長官公署》・國史館臺灣文獻館・典藏號:00302100044001。
- 「據台北辦事處呈以彰化監理報稱彰化保線區函報稱大肚溪橋旁推存枕木於十二日被盜竊五百根由」(1946年2月25日)・〈交通器材被竊〉・《臺灣省行政長官公署》・國史館臺灣文獻館・典藏號:003-1934・頁27-28。
- 「鐵路管理委員會委員兼材料處處長夏玄等2員任免案」(1946年8月31日)・〈交通處鐵路管理會人員任免〉・《臺灣省行政長官公署》・國史館臺灣文獻館・典藏號:00303234147005・頁17。

(三) 國家發展委員會檔案管理局

- 「為派員前往接收臺中築港所之機貨車及各項材料函請查照轉知予以便利由」(1945年11月7日)・〈臺中築港所鐵路器材移交案〉・《交通部臺灣鐵路管理局》・國家發展委員會檔案管理局・檔號:A315180000M/0035/161/3/1/001。
- 「臺灣鐵路管理委員會高雄區辦事處民國35年實施工程一覽表」(1946年1月3日)・〈鐵路管理委員會及臺灣鐵路管理局工作報告〉・《交通部臺灣鐵路管理局》・國家發展委員會檔案管理局・檔號:A315180000M/0034/017/001。

臺灣鐵路管理局（1946年8月29日），「台省鐵路接收情形報告案」，《交通部臺灣鐵路管理局》，國家發展委員會檔案管理局，典藏號：A315180000M/0035/017.2/07/01/001。

二、政府出版品

臺灣省行政長官公署（1947），《中華民國三十五年度 臺灣省行政長官公署工作報告》，頁109-110。臺北：臺灣省行政長官公署。

臺灣省行政長官公署交通處編（1946），《臺灣一年來之交通》。臺北：臺灣省行政長官公署宣傳委員會。

臺灣省行政長官公署交通處編（1947），《臺灣交通第一輯》。臺北：臺灣省行政長官公署交通處。

臺灣總督府防衛本部防空部（1945），《本島空襲狀況》。臺北：臺灣總督府防衛本部防空部。

臺灣警備總司令部編（1946），《臺灣警備總司令部軍事接收總報告書》。臺北：臺灣警備總司令部。

三、專書

台灣糖業股份有限公司編印（1976），《台糖三十年發展史》。臺北：台灣糖業公司。

張維斌（2015），《空襲福爾摩沙：二戰盟軍飛機攻擊台灣紀實》。臺北：前衛。

陳鳴鐘、陳興唐主編（1989），《台灣光復和光復後五年省情（下）》。南京：南京出版社。

臺灣新生報社（1947；2001），《臺灣年鑑》。臺北：臺灣新生報社；海峽出版。

劉進慶（1991），《台灣戰後經濟分析》。臺北：人間出版社。

Ramon H. Myers (ed.)(1948), *UNRRA in China, 1945-1947*. Washington, D.C.: UNRRA.

四、專書論文、期刊論文

不撰著者（2007），〈介紹台灣鐵路〉，收於中國第二歷史檔案館、海峽兩岸出版交通中心編，《館藏民國檔案彙編》，第270冊，頁140-159。北京：九州出版社。

安田墩（1944），〈鐵道と共に〉，《いしずゑ》，昭和19年7月號，頁46。

莊建華（2011），〈「過渡機關」——臺灣鐵路管理委員會的成立與運作（1945-1948）〉，收於胡春惠、呂紹理主編，《現代化進程中的中國基層社會：兩岸三地歷史學研究生論文選集》，頁407-422。臺北：國立政治大學歷史學系；香港：珠海書院亞洲研究中心。

陳清文（1956），〈十年台鐵憶當初〉，收於王開節編，《鐵路電信七十五週年、郵政六十週年紀念刊》附編，頁18-20。臺北：交通部鐵路電信七十五週年、郵政六十週年紀念籌備委員會。

陳清文（2006），〈台灣鐵路概況〉，收於中國第二歷史檔案館、海峽兩岸出版交通中心編，《館藏民國檔案彙編》，第250冊，頁1-42。北京：九州出版社。

新鄉喬（1944），〈戰時的措置と機關車檢修にその動向〉，《いしずゑ》，昭和19年7月號，頁17。

壽俊仁（1981），〈光復初期台鐵機務憶談〉，收於陳延厚總編，《中國鐵路創建百年史》，頁222-223。臺北：臺灣鐵路管理局。

滿尾君亮（1944），〈臺灣陸運非常體制（一）〉，《いしずゑ》，昭和19年6月號，頁3-6。

齊魯道（1949），〈台鐵重光四週年〉，《路工月刊》，2（4），頁6-7。

蔡龍保（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》，48，頁197-242。

五、報導

〈火車擁擠且忍耐些時，正擬購車輛補充〉（1946年4月5日），《民報》第177號，第2版。

〈由滬運入資材修理本島鐵道〉（1945年11月25日），《民報》第47號，第1版。

〈臺鹽將大批輸日，交換交通器材等〉（1946年7月22日），《民報》第328號，第2版。

〈鐵道部接收亦經告畢〉（1945年11月2日），《民報》第24號，第1版。

嚴家淦（1946年5月11日），〈本省交通工作概況〉，《台灣新生報》，第5版。

六、其他

〈美軍高雄港轟炸圖-6〉（1945），高雄市立歷史博物館典藏資料，登錄號：KH2015.001.022。

〈建物臺帳（高雄市—州有官舍）〉（1916-1943），高雄市立歷史博物館典藏資料，登錄號：KH2020.019.0025。

