

第一篇 路政篇

第一章 臺灣總督府之道路政策與近代路政制度之建立

邁向近代化是日治時期臺灣發展的重要特徵之一，日本殖產興業的近代化經驗如何運用在殖民地臺灣，實在是非常值得探討的一個問題。總督府自領有臺灣以來，即不斷地推動鐵路、築港、道路、通信、上下水道、都市計畫等基礎工程(infrastructure)，其中交通建設係極為重要的一環。本章探討自日本領臺以來，隨著時間之推移、環境之變遷，總督府的交通政策中道路政策的地位與角色為何？為了推動道路事業，總督府如何將近代路政制度引進臺灣？其組織與法規的沿革發展概況為何？推行道路事業的中心人物——技術官僚其出身、學歷、經歷、活動、升遷情況為何？透過本章之探討，希望能究明總督府的道路政策之變遷、近代路政制度之導入和發展之歷程，以及推動臺灣道路事業的技術官僚之專業素質和角色，並予以適當地評價。

第一節 總督府之道路事業政策

一、由積極到消極（1895-1925）

（一）軍用色彩時期

日本明治維新以後，以近代國家的姿態邁向新階段的發展。自 1871 年廢藩置縣確立中央集權政府之後，步入「文明開化」時代，積極推行「富國強兵」、「殖產興業」政策。在改革政治、社會制度的同時，也進行經濟制度的改革與產業的近代化。為了串連國內市場、活化經濟活動，最重要的即為交通（鐵路、道路、港灣）、通信等近代化基礎設施的興建。¹

日本這些近代化事業的展開最初是倚靠外國人指導，但自 1870 年成立工部省後逐漸有所改變。工部省可稱為公共事業省，下轄鑛山、鐵路、製鐵、燈塔、傳信機五「掛」，²翌（1871）年組織更為完備，設有工學、勸工、鑛山、鐵路、土木、燈塔、造船、電信、製鐵、製作 10 個「寮」³及測量「司」⁴。不僅責成

¹ 林明德：《日本近代史》，台北：三民書局，1996 年 4 月，頁 78-85；大淀昇一：《技術官僚の政治參與》，東京：中公新書，頁 4。

² 官廳的單位之一，即股之意。

³ 官廳的單位之一，附屬於省之下。

這些業務，更負有培養技術官僚代替外國技術人員之使命。1885年廢工部省，將業務分屬於內務省土木局、農商務省、遞信省、鐵道院，其後日本人技術官僚集團逐漸進入這4個省廳，取代初期雇用的外國技術人員，活躍於治水、鐵路、道路、港灣、農林漁業、治山、電信電話等事業，⁵為日本邁向近代化奠定堅實的基礎。

日本獲得臺灣這塊殖民地後，自然想將明治維新近代化成功經驗運用於臺灣統治。然而，草創時期諸事混沌、反抗激烈，無法立即推行殖產興業的近代化政策。領臺初始運輸、交通十分困難，頗感不便。因此，首任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、敷設縱貫鐵路、修築基隆港等三大事業為本島經綸上之最大急務：⁶

今後臺灣島的經營有許多必須新設的設施，但就軍事而言，現下最緊要的設施為鐵路及道路的築設。蓋本島的道路甚為不良，就算是連絡市府間的道路亦多狹窄且毀損，河川亦多沒有架設橋樑，至於其他的小路實為獸徑樵路。因此，對行軍造成很大的困難，特別是對兵站⁷業務影響更甚。又，本島除基隆港之外，缺乏良港，加以一年當中超過一半的時間有信風吹襲，海上交通實不便利。此外，土民一般仍未脫蠻風，特別是客家種屬性格慍悍，動輒結黨叛亂。即使一度平靖後，若干年間尚必須派遣約二個師團的兵力屯駐於全島，希望在軍隊的監視下能夠使其放棄非分之想。然而，交通不便使得軍隊彼此無法相互支援而有錯失時機之虞；況且屯兵對付外敵、防禦本島時，首要即是交通無礙、軍隊能靈活集結。……清國與本島僅一葦帶水之隔，且英國艦隊的根據地香港與臺灣的距離較我最近的軍港佐世保更近。一旦外國啟釁，臺灣島是置於如何重要的位置實不待言。因此，不論是對內土民的鎮壓或對外的防禦上，開鑿鐵路和道路實刻不容緩。

由上可知，樺山總督來臺後不久，已經感受到興築鐵路與道路對於平定臺人反抗、穩定統治及加強對外防禦急迫性。因此，在報告書文末已具體提出重要線路計畫，⁸並隨即由陸軍省編制成立臺灣鐵道隊，與臺灣陸軍補給廠展開敷設軍用輕便鐵路；⁹近衛師團兵站部和第二師團的工兵隊則負責修築軍用道路。¹⁰基

⁴ 屬於省之官廳，但地位次局、寮。

⁵ 大淀昇一：《技術官僚の政治參與》，東京：中央公論社，1997年10月，頁6-22。

⁶ 藤崎濟之助：《臺灣史山大將》，東京：電新堂，昭和元（1926）年12月，頁855。

⁷ 兵站為後勤機關，主要任務是運送、補給、修理作戰軍所需的車輛、軍需品，確保後方連絡線。

⁸ 臺灣總督府陸軍幕僚：《臺灣總督府陸軍幕僚草案》，臺北：捷幼出版社（據明治36（1903）年5月版影印出版），1991年5月，頁88-90。

⁹ 林淑華：〈日治前期臺灣縱貫鐵路之研究(1895-1920)〉，臺北：國立師範大學歷史研究所碩士論文，1999年6月，頁18-37。

¹⁰ 蔡龍保：〈日治初期臺灣的道路事業 1895-1897〉，《國史館學術集刊》，第7期，臺北縣新店市：國史館，2006年3月，頁85-129。

隆築港在此一報告書中不過只是附帶一提，但翌（9）月樺山總督另向參謀總長彰仁親王提出修築基隆港的意見書：

臺灣位於本邦南方海上，係該地制握海權最為重要的要衝，誠為我國之南門重鎮，帝國前方之防衛地。今後南方一旦有事，必然以此地為作戰根據地，我艦隊之行動亦必然以此地為基點。因此，關於本島的軍備，需要設置軍港、要港，自不待言。於本島獲取和本邦內地各港交通連絡上的良港，更是燃眉之急。……之前已經向您稟告為謀求本島、內地交通之便，敷設鐵路實為最緊急之事業。但鐵路實如本島之血管，港灣則如其咽喉；若依既定計畫敷設鐵路卻沒有伴隨著築港，則會缺乏運用之靈動，使得鐵路這項利器無法完全發揮其功用。這不僅在軍事上有其必要，對於本島這樣土地肥沃、物產豐饒的地方而言，為謀求日後殖產興業之發達，若在運輸上得以便利的話，則本島固有物產將倍蓰於今日，必能見到海外貿易之盛況。由此一目的論之，築港事業誠為當前之最大急務。¹¹

在這份築港意見書中，樺山總督適時地補充說明基隆築港之急迫。值得注意的是，他不僅強調築港在軍事上，以及與日本國內連絡上的重要，更提及築港與鐵路的敷設實為相輔相成，對日後臺灣的殖產興業發展極為重要。其後，基隆築港確實是等到 1899 年兒玉、後藤極力推動殖產興業政策時，才與西部縱貫鐵路工程同時推進。由此也可看出明治時期的官僚大體皆具殖產興業觀，惟此時為過渡時期，仍以興築軍用鐵路和軍用道路作為當務之急。就道路政策而言，係以速成的方式積極趕造軍事上及行政上所必須的道路為最重要之方針。

（二）殖產興業政策下的道路事業

兒玉、後藤時期，臺灣邁向殖產興業、近代化發展的飛躍時期。然而，當時正值日本國內藏相井上馨實施財政緊縮政策，將原來每年 6,000,000 圓的臺灣補助金減為 3,000,000 圓。在這樣困難的情況下，兒玉、後藤之所以還能夠大刀闊斧地經營臺灣，帶來飛躍的發展，主要是拜臺灣事業公債之賜。¹²

後藤新平接任民政長官之後，除了消極性地進行人員的淘汰、勸誘土匪歸順之外，著手自外地募集公債以推動縱貫鐵路之興築、築港、土地調查、衛生工程等大事業。為求臺灣統治之完善，後藤概算需要經費 120,000,000 圓。但是衡量當時日本的財政及臺灣歲入，不得不將公債額減為 60,000,000 圓，並提出所謂的「20 年計畫」。其重要的項目有縱貫鐵路、基隆築港事業、臺北水道工程、土地調查、大租權之收購、官舍之興築等。¹³

¹¹ 石坂莊作：《基隆港》，臺北：臺灣日日新報社，大正 7（1918）年，頁 83-85。

¹² 《臺灣日日新報》，〈臺灣鐵道成功由來（後藤男爵回顧談）〉，明治 41（1908）年 10 月 24 日，3146 號，14 版。

¹³ 最初預定的 6,000 萬圓的公債中，縱貫鐵路敷設費就占了 3,000 萬圓，築港費占 1,000 萬圓、土地調查費占 1,500 萬圓、官衙興築費占 400 萬圓、臺北水道工程費占 100 萬圓。參見《臺灣日日新報》，〈臺灣事業公債の現狀（一）〉，明治 31（1898）年 10 月 25 日，144 號，2 版、〈治

經日本帝國議會審議會，公債總額被刪為 35,000,000 圓始獲通過，原案中的水道工程遭到刪除。1899 年 3 月 22 日正式發布臺灣事業公債法。¹⁴為期 10 年、預算額 35,000,000 圓的事業中，鐵路費占 22,800,000 圓、土地調查費占 3,000,000 圓、築港工程費占 2,000,000 圓、廳舍官舍新築費占 200,000 圓。¹⁵至於道路事業亦是不可缺的工程，但後藤決定先興築鐵路、修築基隆港，日後再興築完備的道路。¹⁶由事業公債之款項分配可知，此時興築鐵路為最重要之事業，大抵受到日本國內「鐵路萬能」觀念之影響，同為交通事業的築港工程分得的款項僅約其 1/11，至於道路事業則完全未被列入，決定日後再著手進行。

值得注意的是，臺灣總督府雖以第 1 期事業公債推動縱貫鐵路、築港、水道工程、土地調查、收購大租權、建築官舍等事業，由於諸事繁多，財政並不寬裕。就交通部門而言，道路事業暫時擱置已如前述，即使獲得款項最多的鐵路事業亦僅能以「速成主義」政策推進；¹⁷基隆的築港不但沒有完成，甚至被稱為「姑息性築港」。對於許多重要事業因預算遭到刪減而無法順利推動，不少有識者開始批評，歸咎帝國議會議員的態度。¹⁸

其實後藤並未放棄道路事業，而是將之置於第 2 期的公債事業中。後藤深知原來預定 60,000,000 圓的事業費被削減成 35,000,000 圓，實無法完成本島整體事業。例如築港費僅有 2,000,000 圓；道路事業則完全無法推動；土地調查事業在進行實地調查之後，發現必須丈量者大幅增加；僅鐵路事業有達成當初預定目標。為了不讓臺灣總督府的三大事業流於虎頭蛇尾而未竟全功，兒玉、後藤擬定第 2 期公債事業，¹⁹包含土地調查、基隆築港、淡水·打狗築港、道路改修、收購大租權等五項，起於 1902 年度，終於 1911 年度，總預算額 36,400,000 圓（參見表 1-1-1）。為謀求島內產業的發達，終於看到 2,900,000 圓的道路改修預算，²⁰然而，孰知該案審案時又起波瀾。

表 1-1-1 第 2 期公債事業計畫年度預算分配表

項別 年度別	土地調查 費（千圓）	基隆築港 費（千圓）	淡水打狗築 港費（千圓）	道路改修 （千圓）	大租權收購 費（千圓）	合計 （千圓）
1902	600	600	-----	-----	-----	1,200

台經費》，明治 31（1898）年 10 月 25 日，144 號，3 版。

¹⁴ 小林道彥著、李文良譯：〈後藤新平與殖民地經營--日本殖民政策的形成與國內政治〉，《臺灣文獻》，第 48 卷 3 期，1997 年 9 月，頁 101-121。

¹⁵ 《臺灣日日新報》，〈臺灣特別事業費の經過及將來〉，明治 35（1902）年 1 月 14 日，1109 號，2 版。

¹⁶ 《臺灣日日新報》，〈後藤長官の臺灣論（承前）〉，明治 34（1901）年 1 月 15 日，809 號，1 版。

¹⁷ 參閱蔡龍保：〈長谷川謹介與日治時期臺灣鐵路的發展〉，《國史館學術集刊》，第 6 期，臺北縣新店市：國史館，2005 年 9 月，頁 61-108。

¹⁸ 《臺灣日日新報》，〈本島の産業と交通〉，明治 40（1907）年 5 月 10 日，2703 號，2 版。

¹⁹ 《臺灣日日新報》，〈總督府第二期事業〉，明治 34（1901）年 12 月 18 日，1090 號，2 版。

²⁰ 《臺灣日日新報》，〈臺灣特別事業の第二期計畫〉，明治 35（1902）年 1 月 15 日，1110 號，2 版。

1903	1,500	600	300	100	-----	2,500
1904	300	1,500	300	100	6,000	8,200
1905	-----	1,750	500	150	6,000	8,400
1906	-----	1,750	1,000	150	-----	2,900
1907	-----	2,250	1,000	250	-----	3,500
1908	-----	2,250	1,000	250	-----	3,500
1909	-----	1,500	1,000	300	-----	2,800
1910	-----	800	500	500	-----	1,800
1911	-----	710	500	390	-----	1,600
計	2,400	13,710	6,100	2,190	12,000	36,400

資料來源：《臺灣日日新報》，〈臺灣特別事業の第二期計畫〉，明治 35（1902）年 1 月 15 日，1110 號，2 版。

此時日本國內政局發生變化，桂內閣取代伊藤內閣，但在議會中政友會的勢力仍是絕對多數。兒玉與後藤為求第 2 期計畫案的通過，運用其特殊的政治地位，處於桂內閣與政友會間居中調停，極力奔走勸說。然而，後來由於政友會總裁伊藤博文態度丕變，使得第 2 期計畫案於 1903 年 5 月的第 18 會議中無法通過，兒玉總督甚至因此掛冠求去。後藤對桂首相進行最後協調之後，臺灣事業公債終勉能繼續，1904 年 4 月改正臺灣事業公債法，第 1 期起債總額由 35,000,000 圓改為 40,000,000 圓，公債支辦事業中加入「整理大租權」。此外，進一步自 1908 年起將起債總額改為 73,500,000 圓，公債支辦事業中加入「水利事業」。²¹道路事業最終還是遭到犧牲，無法以事業公債大幅推動，造成道路事業之發展一直落後於鐵路、築港。

何以造成這樣的差異呢？因為日本取得臺灣之後的一大課題，即是要割斷臺灣與中國大陸的紐帶而使之與日本結合。此一連繫建構起來之後，即完成殖民地與母國的特殊經濟分工關係。²²作為殖民地與母國物資的搬運線，自然是以幹線國有鐵路和港口為首要工程，道路事業的發展遂成次要。1908 年國有鐵路縱貫線開通後，以往利用河川搬運的地方物資轉而利用縱貫鐵路而向南北兩端移動，舊有的河口港失去作為地方物資集散市場之功能，港勢頓形衰頹；反之，基隆、高雄兩港成為臺灣客、貨運出入的門戶，呈現異常繁盛之樣貌。²³

當鐵路由前期的軍用鐵路性質轉變為具殖民地特質的「開拓鐵路」時，²⁴道

²¹ 鶴見祐輔：《正伝後藤新平 3 臺灣時代》，東京：藤原書店，2004-2005 年，頁 238-250。

²² 國有鐵路縱貫線的重要使命，主要是將煤、稻米、砂糖、木材、水泥、香蕉、磚等從臺灣各地向基隆、高雄集中，經由兩港向島外輸出；另一方面則是將肥料、木材、纖維工業品、小麥粉等經由基隆、高雄兩港輸入。值得注意的是，稻米向日本國內輸出的同時，亦輸入外國米；木材則是將本島良材（主要是檜木）輸往日本，而從中國大陸輸入粗材。總之，透過此一交通線的完成，建築出殖民地與母國重要的區域分工。參閱蔡龍保：《推動時代的巨輪：日治中期的臺灣國有鐵路（1910-1936）》，台北：臺灣古籍，2004 年 9 月，頁 113-114。

²³ 森重秋陽：《臺灣交通小史》，臺灣交通協會，昭和 18（1943）年 3 月，214-216。

²⁴ 蔡龍保：〈長谷川謹介與日治時期臺灣鐵路的發展〉，《國史館學術集刊》，第 6 期，臺北縣新

路事業的發展卻遭遇相當大的頓挫。誠如京都帝國大學教授近藤泰夫所言：「自 1898 年到 1910 年為止，實為臺灣道路的苦難時代，因為經濟的主力是置於縱貫鐵路的建設、改良及基隆港築港工程，道路的新築改良不受重視。」²⁵

伴隨臺灣產業、貿易的發展，鐵路與港口的統制益形重要，築港事業往往是伴隨著國有鐵路之擴張而發展，兩者相待配合。國有鐵路縱貫線的興築，先後有基隆、高雄築港事業相配合；國有鐵路宜蘭線之興築，迫使總督府不得不隨之興築蘇澳港；國有鐵路臺東線之興築，亦促進臺東廳的新港、花蓮港廳的花蓮港之興築。²⁶道路事業被置於此一合作體系之外，持續受到冷落，少見以中央國庫費用推動事業，延續道路發展的苦難時代。

由上述發展過程可知，此一時期的交通政策是以發展鐵路為優先，築港事業次之，²⁷道路的發展則幾乎完全被忽略。不僅以中央國費興築的道路事業寥寥無幾，地方也無餘力投入太多經費，²⁸僅能仰賴人民獻地、奉獻勞役的方式築路。道路事業的進行雖屬不振，然而在此一時期，統治漸漸上軌道，道路事業作為「產業促進策」開始進行各種調查。亦即制度面的整備為此一時期道路事業之重心。

二、邁向改良時期（1926-1936）

（一）交通政策之調整

交通建設落後於產業發展，長期以來一直是臺灣施政上的一大問題。陸上與海上交通設施之整備與否，會直接影響產業之發展。交通設施原本應該是產業發展的先驅，若沒有藉由海、陸交通機構的整備、聯絡、運作，產業無法進步發達。無論是歐美各國的產業發達史或是殖民地拓殖史上，皆可清楚看到這兩者的關係。1907 年，縱貫鐵路即將完成之前已有論者指出：「就臺灣的產業和交通設施的關係視之，實呈現交通設施的緩慢發展跟不上產業發達的情況，稍有本末顛

店市：國史館，2005 年 9 月，頁 61-108。

²⁵ 近藤泰夫：《臺灣の道路》，日本ポルトランドセメント同業會，昭和 14（1939）年，頁 1。

²⁶ 土木技師與有識者對於這樣的發展並不滿意，以為築港事業應該在產業開發之前動工，而不是鐵路興築後帶動產業發展才被迫推動。築港落後於產業發展的時間差，會造成許多不良影響。例如土木部次長高橋辰次郎曾於 1910 年時就打狗築港和蘇澳築港提出批評與建議：「現今正在進行的打狗築港工程，其實是落後於產業開發，此一關係造成諸多不便。因此，希望蘇澳築港能盡可能在臺東方面的產業開發之前完成，並預先採取產業開發後物產增加之因應策。築港事業至少需要花費 3、4 年的時間，希望蘇澳築港能自明治 45（1912）年度著手，盡速完成。」沒想到 10 年後三井支店長羽島精一談到臺灣之發展時，亦提出相同的問題：「……臺灣四面環海，與大陸相異。完成鐵路的同時亦必須期待港灣的完成。今日臺灣的港灣無一不處於窘迫的狀態，對於現下之發展造成諸多不利。就連基隆、打狗亦是陷於窘境。……」參閱《臺灣日日新報》，〈蘇澳築港方針〉，明治 43（1910）年 10 月 20 日，3746 號，2 版；《臺灣日日新報》，〈臺灣大發展論（三）〉，大正 9（1920）年 4 月 29 日，7132 號，3 版。

²⁷ 《臺灣日日新報》，〈本島の産業と交通〉，明治 40（1907）年 5 月 10 日，2703 號，2 版。

²⁸ 當時的地方財政支出項目有行政費、警察費、教育費、衛生費、勸業費、土木費，其中警察費總是占支出總額一半以上，因此要用來推動諸項土木事業的土木費實極為有限。參見平井廣一：《日本植民地財政研究》，東京都ミネヴァ書房，1997 年，頁 52-53。

倒之遺憾。」²⁹此一落差隨著殖產興業政策的成功、產業迅速勃興而日益擴大，時時成爲爲政者及有識者關心之課題。³⁰迨至 1920 年代後期，鐵路、築港、道路政策終於到了必須作進一步調整之時機。

1920 年代後期，各地方希望修築漁港、避難港及地方港的聲浪日益高漲，這是產業發展必然之趨勢。³¹道路港灣課決定自 1930 年度起 5 年間對於全島沿岸淡水、舊港、公司寮、大安、布袋、東石、鹿港、安平、大樹房、臺東、花蓮港、蘇澳及馬公等 13 個地方港，就修築港灣的規模及工法等進行詳細的專業調查，樹立修築方法，確立未來臺灣港灣的修築方針。³²以往臺灣的築港事業係採「集中主義」，幾乎是集中全力於基隆、高雄兩港；以國庫事業推動的非商港性質港口只有蘇澳、海口兩港。³³隨著時移勢易，在地方發展的需求及交通體系轉變的情況下，總督府開始著手調查漁港、商港、避難港、地方港等，築港事業由「集中主義」朝向多元發展，以期符合臺灣社會發展之需。

交通政策發展由於受到「鐵路萬能」觀念的影響，持續置重點於鐵路之興築。然而，交通局在興築國有鐵路宜蘭線（1917 年開工、1924 年完工）、臺東線（1909 年開工、1926 年完工）之時，已經開始思考當這兩線完工後，是要繼續進行既定方針—興築東西連絡鐵路（蘇澳、花蓮港間以及屏東、臺東間的鐵路）、著手縱貫線複線工程，還是要重新思考島內全體之交通政策，改藉由修築汽車道路來連絡臺灣東西部，普及交通文化。³⁴1925 年生野團六接任交通局長之後，鐵路政策逐漸走向「改主建從」。³⁵

國有鐵路從 1926 年到 1936 年間並無新線的興築，可謂已過了創業、擴張

²⁹ 《臺灣日日新報》，〈本島の産業と交通〉，明治 40（1907）年 5 月 10 日，2703 號，2 版。

³⁰ 總督田健治郎在 1921 年 4 月舉行地方長官會議時，對交通政策提出了大方向：「關於交通政策，第一以鐵路的改良及新設爲首要。這在本年的預算上而言係一大問題。以往在建設臺灣鐵路方面已下了很大的工夫，但是對於既有線路的改良卻完全尙未著手。特別是自戰爭以來，生產事業極速發展，如此發展勃興的結果，使得既有鐵路傾全力仍無法全運送之功。蓋欲開發生產事業，必須在發展教育的同時，開發臺灣之新領土。著眼於以教育感化人民、啓發智德的同時，亦致力於獎勵生產事業、涵養民力、增進國富，實爲施政的一大要件。對於事業本身除了必須進行個別獎勵之外，就事業全體而言最重要的莫過於交通設施的順暢。著眼於此點，本年度的預算著重於此。總之，擬於 9 年間支出 8,200 萬圓以跨年度事業的方式改良鐵路。……新設方面，花蓮港、臺東方面的鐵路中的玉里、里壠間尙未接續，希望依本年度的預定完成銜接。至於港灣的改善，高雄港正著著進行；基隆港的築港雖已告一段落，但尙不敷使用。因此，於去（1920）年的臨時會議中獲得同意，正在著手進行第二期工程。臺灣的大港灣大體藉由這些工程而達成目的。至於小港灣，在今年的預算中要進行的有南方澳漁港的興築，以舢舨得以方便起卸爲目的；再者，擬於恒春的海口築造小港，使現下於大板埕發著的定期船能以停靠。……」參見《臺灣日日新報》，〈田總督の訓示（五）〉，大正 10（1921）4 月 28 日，7506 號，2 版。

³¹ 《臺灣日日新報》，〈來年度新規事業指定道路助成港灣修築方針確立〉，昭和 5（1930）年 1 月 10 日（夕刊），10680 號，4 版。

³² 池田季苗：〈道路港灣界〉，《臺灣時報》，昭和 6（1931）年 12 月，頁 112-114。

³³ 臺灣總督府：《臨時產業調查會答申書 臺灣產業計畫說明書》，昭和 5（1930）年 12 月，臺北：松浦屋印刷部，頁 105。

³⁴ 《臺灣日日新報》，〈本島交通政策問題〉，大正 11（1922）10 月 19 日，8045 號，5 版。

³⁵ 《臺灣日日新報》，〈本島を去るに臨み所感と抱負を披瀝する丸茂前交通局長〉，昭和 4（1929）9 月 22 日，10572 號，1 版。

時代，進入改良時代。³⁶希望能積極全方位地改良鐵路，解決長年「速成主義」政策下的遺害。³⁷暫時擱置早年的環島鐵路計畫，代之以汽車運輸來完成環島交通；可謂「鐵路萬能」時代已告結束，進入汽車運輸的全盛時期。³⁸也就是說，從此打破以往鐵路、港灣配合體制，亦將道路編入重要交通體系之中。道路的修築除了作為東西連絡鐵路代行線之外，由於產業發達及汽車運輸上之迫切需求，自 1926 年起有一連串的中央國庫改良計畫，道路事業自此始有較為令人矚目的發展。³⁹

（二）於諸臺灣發展計畫中之具現

此一交通政策的轉變，具體呈現在 1930 年臨時產業調查會、1935 年熱帶產業調查會的臺灣發展方策及同年提出的臺灣 10（1936-1945）年事業計畫之中。召開臨時產業調查會，是由於時運之推移，臺灣產業、貿易的範圍逐漸擴大，經營日趨複雜。特別是南支、南洋資源逐年開發，與臺灣的關係日益緊密。臺灣總督府為圖確立臺灣的產業政策，與日本國內的產業政策一起促進國運之發展，乃召開該會。該會檢視臺灣整體產業自改隸後各項設施經營之沿革，闡明其實績，究明各種資源的合理運用和保育，整備產業諸項組織，立定保護獎勵之方針。此外，對於和產業密切相關的各項施講求連絡調和之方法，以謀求產業之穩健發展。與會成員大體可以分成臺灣總督府各部局官吏、日本大藏省·商工省·拓務省官吏、臺灣軍官吏、臺灣人實業家及日本人實業家，可謂是網羅各界之權威來研究臺灣各項產業之發展方向。⁴⁰主要的議題有農業、茶業、糖業、樟腦業、林業、礦業、水產業、商工業、動力、土地、道路、鐵路、港灣、海運及航空、金融等 15 項。⁴¹

相較於 1930 年臨時產業調查會目的係為了究明島內諸產業發展之方向，1935 年召開熱帶產業調查會的目的則在檢討南支、南洋的貿易及其他事項如何與島內產業、交通、文化各方面之進展相互配合，以舉近鄰共榮之實。⁴²亦即係以臨時產業調查會的成果為基礎，再研擬以臺灣為中心之南方發展方策，⁴³具島

³⁶ 蔡龍保：《推動時代的巨輪：日治中期的臺灣國有鐵路（1910-1936）》，台北：臺灣古籍，2004 年 9 月，頁 132。

³⁷ 蔡龍保：〈日治中期臺灣國有鐵路之研究（1910-1936）—以改良事業的考察為中心〉，《兩岸三地歷史學研究生論文發表會論文集》，臺北：國立政治大學歷史學系，2001 年 12 月，頁 655-684。

³⁸ 此一發展過程實為世界性的共通現象，歐美、日本國內皆有此過渡階段，臺灣亦不例外。鐵路與汽車運輸彼此功能與角色的調整，成為此時重要的課題。參見大槻信治：〈交通上より見たる臺灣〉，《泛交通》，昭和 14（1939）年 6 月，第 14 卷第 6 號，頁 35-40。

³⁹ 臺灣總督府道路港灣課：《臺灣の道路》，臺北：江里口商會印刷部，昭和 10（1935）年 8 月 8 日，頁 15-17、61-71。

⁴⁰ 《臺灣總督府公文類纂》：〈富田勇太郎（外四十名）（總督府臨時產業調查會委員ヲ囑託ス）〉，昭和 5（1930）年 7 月 1 日，第 10061 冊，第 8 號。

⁴¹ 臺灣總督府：《臺灣總督府臨時產業調查會會議錄》，臺北：臺灣總督府，昭和 5（1930）年 11 月，頁 3-5。

⁴² 臺灣總督府：《臺灣總督府熱帶產業調查會規程並趣意書》，出版時地不詳，頁 5-6。

⁴³ 臺灣總督府外事部：《臺灣の南方協力に就て》，臺北：臺灣總督府外事部，昭和 18（1943）年 7 月，頁 9。

外發展取向。這是由於 1929 年世界經濟大恐慌後，開始世界性的區域統合，日本卻被排除於東南亞市場之外。1934 年，日本與荷蘭舉行日蘭會商協調在蘭領東印度的貿易摩擦，和平協商失敗後積極走向武力南進。熱帶產業調查會即是以「將臺灣南進據點化」為目標設立。⁴⁴與會成員大體可以分成臺灣總督府官吏、日本外務省官吏、陸海軍軍人、臺灣人實業家及日本人實業家。主要的議題有振興南支、南洋貿易、獎助企業及投資、振興工業、改善金融、改善交通設施及文化設施等 6 項。

1935 年時值日本治臺 40 年，臺灣在文化、產業等已有相當程度的發展。伴隨著時勢進運，必須適當地改良、擴充教育、產業、交通及其他各項文化、經濟設施，而期臺灣的統治能別開生面。除了改正地方制度之外，1935 年 6 月召開臺灣總督府評議會，諮問始政 40 周年臺灣諸項設施應特別考量之事項。同年 10 月再召開熱帶產業調查會，諮詢振興南支、南洋貿易和開發、補助熱帶產業之適切方策。⁴⁵整合上述各方意見之後，提出臺灣 10 年（1936-1945）事業計畫，並具體詳列預算（一半舉債）。此一計畫的項目有：1.振興國民精神，2.振興產業，3.開發山地，4.促進交通治水設施，5.發展南方。⁴⁶

就這 3 次的全島事業調查發展計畫中的交通項觀察可發現（參閱表 1-1-2、1-1-3、1-1-4），1935 年熱帶產業調查會的交通發展方向，大抵係承接 1930 年臨時產業調查會之調查結果略作更動，重點在於更加注意海運、陸運、空運，以及與南支、南洋或其他國際交通路線的連結。10 年發展計畫則是從上述的具體發展方案中擇其重要者編入預算準備推行，或依普通財源，或依公債執行。日後臺灣總督府交通部門之發展方向，大體即依循此一發展計畫，惟隨時局之需而略作彈性調整。在此一計畫中，道路事業終於再度重新被列為中央推動之重要事業，預定使用之公債額達 21,025,000 圓，僅次於鐵路事業。事業的重心在於完成與改良（鋪設）環島汽車道路、開鑿中部橫貫道路及山地開發道路、改良產業道路，道路事業可謂邁向整體性、全面性之發展。

⁴⁴ 小林英夫：〈從熱帶產業調查會到臨時臺灣經濟審議會〉，《臺灣史研究一百年：回顧與研究》，臺北：中央研究院臺灣史研究所籌備處，1997 年，頁 41-42。

⁴⁵ 臺灣總督府：《臺灣事業計畫書》，臺北：臺灣總督府，昭和 10（1935）年，頁 1-3。

⁴⁶ 以始政 50 周年為目標樹立的臺灣事業 10 年計畫，對於臺灣的治理而言十分重要。臺灣總督府有鑑於此，極力排除萬難努力推進。然而，為期 10 年、總預算 220,000,000 圓的經費中，包含鐵路建設改良費、國營汽車業的擴張、道路港灣事業費、治水事業費等，就其事業的性質和沿革視之，財源擬仰賴公債，合計金額達 117,300,000 圓。臺灣總督府鑑於時局的特殊情況，故 1936、1937 年兩年度 11,350,000 圓的經費決定不仰賴公債，而依普通財源來推動事業計畫；1938 年以後的 8 個年度的經費 105,800,000 萬則仰賴公債。至於本計畫之外的事業，例如實施都市計畫事業、執行各種營繕工程等必須儘速推行者不少，這些皆由普通財源來推動。參見臺灣總督府：《臺灣事業計畫書附屬公債支辦事業說明》，臺北：臺灣總督府，昭和 10（1935）年 11 月，頁 1-2。

表 1-1-2 臨時產業調查會計畫中的交通項

項別 類別	旨趣	路線或工程
道路相 關事項	臺灣的道路普及程度極低，且無構成全島道路網之幹線，路體又不適合現下發達之汽車所用，有待新設、改良之處極多。	<ol style="list-style-type: none"> 1. 選定道路網 依循道路法之精神，將道路分為府道、州道、廳地方費道、市街庄道 4 種，以這些道路構成臺灣之道路網。 2. 促進幹線道路之新設、改築 3. 促進產業道路之改善
鐵路相 關事項	臺灣為中央山脈隔成東西兩半，西部鐵路發達，但東部尚屬交通不便。就開發東部臺灣產業視之，建設東西連絡鐵路最為急需。至於其他地方開發上所需敷設之新線不少，應與東西連絡鐵路一同完成。此外，為配合社會進運和產業發展，必須改良既設線、致力改善輸送方法、合理化運費。對於新興汽車業亦必須樹立對策。	<ol style="list-style-type: none"> 1. 普及鐵路 <ol style="list-style-type: none"> (1) 東西鐵路的連絡：潮州·臺東間鐵路，蘇澳·花蓮港間鐵路，改良臺東線。 (2) 建設新線：基隆·淡水間、景尾、菁桐坑間、竹南·南庄間、外車埕·埔里間、臺南·旗山間、溪州·東港間、板橋·紅毛間。 2. 改良鐵路 <ol style="list-style-type: none"> (1) 改良計畫：以 38,330,000 圓新設或改良旅客停車場、貨物停車場、操車場、高架鐵路、臨海線、自動閉塞信號機、軌條改良等。 (2) 複線計畫：竹南·彰化間、彰化·嘉義間、嘉義·臺南間、臺中·彰化間。 (3) 電化計畫：基隆·桃園間、臺中·苗栗間、基隆·頂雙溪間。 3. 改善運輸 <ol style="list-style-type: none"> (1) 改善輸送：充實車輛、設定特種貨物列車、增加速度、擴張連絡運輸 (2) 減輕運送費：整頓鐵路運費、減輕小運送費 (3) 確立汽車對應策
港灣相 關事業	以往臺灣的築港事業幾乎是集中全力於基隆、高雄兩港，非商港性質而以國庫事業推動的只有蘇澳、海口兩港及現正築造中的新港。地方費事業只有安平、臺南間的運河及高雄港內的漁港設備。有待充實者尚多。	<ol style="list-style-type: none"> 1. 充實、改善基隆、高雄兩港設備 <ol style="list-style-type: none"> (1) 基隆港：築造外港防波堤、外港防波堤寄埠頭、除去桶盤嶼暗礁、築造 10,000 噸級修船渠。 (2) 高雄港：築造與湊町相接的碼頭和新設陸上設備、築造高雄川尻右岸埠頭、改良新濱町埠頭設備、增加航路及內外港之水深。 2. 調查、修築地方港、漁港 <ol style="list-style-type: none"> (1) 修築地方商港花蓮港。 (2) 調查全島修築候補港灣，並指定補助修築費

		之港灣。
海運及 航空相 關事項	海運：漸次增加、改良本島在籍船舶，並謀求改善內地船舶來往臺灣、改善往南支南洋之命令航路、使日本國內船舶停泊臺灣，使臺灣進入世界航道。合理化臺灣重要產物之運費，樹立臺灣海運政策之基礎。	<ol style="list-style-type: none"> 1. 改善擴張航路 <ol style="list-style-type: none"> (1) 改善內臺航路：改善船隻、增加班次、力圖時間的縮短與正確。 (2) 改善沿岸航路：改善沿岸東線、沿岸連絡線、沿岸西線；並於澎湖·離島間、高雄·安平·馬公間、安平·高雄·東港·海口間、基隆·煥仔寮·鼻頭角間、基隆·金山·淡水間、高雄·海口·紅頭嶼·火燒島·臺東·新港間設置補助航路。 (3) 改善中國航路：基隆、廣東間直通航路。 (4) 整備南洋航路：新設臺北·菲律賓間命令航路、改善基隆·爪哇線、新設基隆·新加坡線命令航路。 (5) 歐美航路停泊臺灣 (6) 整備航路標幟 2. 改善運費制度 3. 設置海難救助船
	先精查和臺灣有關的空路實況，儘速完成日本國內·臺灣間、臺灣各地間、臺灣·中國間的飛機連絡。	<ol style="list-style-type: none"> 1. 設置機場、無線電信及其他設備。於臺北附近設飛機場，並於全島各地設置航空用無線電信及其他航空標幟。

資料來源：臺灣總督府：《臨時產業調查會答申書 臺灣產業計畫說明書》，昭和 5（1930）年 12 月，臺北：松浦屋印刷部，頁 89-113。

表 1-1-3 熱帶產業調查計畫中的交通項

項別 類別	旨趣	路線或工程
陸運相 關事項	鑑於臺灣的地理、經濟上之實況，爲了在南支、南洋貿易上有所發展，必須改善各種交通設施。	<ol style="list-style-type: none"> 1. 鐵路的建設、改良 <ol style="list-style-type: none"> (1) 完成縱貫鐵路及其他路線的複線工程。 (2) 敷設經濟上、國防上必要的新線。 2. 運輸的改善 <ol style="list-style-type: none"> (1) 因應時勢發展，改善諸項輸送設備。 (2) 致力於運費的合理，講求減輕運費的方策。 (3) 擴張國際聯運業務，使及於南支、南洋。 3. 道路的新設、改築 <ol style="list-style-type: none"> (1) 促進新設、改修臺灣環島道路、中部橫貫道路以及山地開發道路。

		(2) 於環島道路主要區間進行鋪設工程。
航路與航空	鑑於臺灣的地理上、經濟上的地位，為期貿易的發展與國際交通的發達，必須擴充、改善航路及航空諸項設施。	<ol style="list-style-type: none"> 1. 航路相關事項 (3) 整備南支、南洋航路以促進商工業的發展、振興貿易。 (4) 充實臺、日航路，並將臺灣置於國際交通幹線上。 (5) 合理化臺灣的重要物產及轉口商品的運費。 2. 航空相關事項 (4) 整備島內各種航空設施。 (5) 充實島內及臺日定期航空運送事業。 (6) 開設國際航空路線。
港灣相關事業	港灣的整備與鐵路、航路等設施同是產業、貿易發展上不可或缺之要件，必須進一步改善充實。	<ol style="list-style-type: none"> 1. 港灣的改善 改善基隆、高雄兩港的設備，以助於臺灣進入國際幹線航路及南支、南洋貿易的發展。 2. 改善和南支、南洋各港的海陸連絡 日本的相關會社於南支、南洋各港的海陸連絡設備極為不足，必須適當地設置棧橋、倉庫等設施以助貿易之進展。
通信相關事項	鑑於臺灣和南支、南洋間的特殊關係，必須改善郵便、電信、電話等設施，並減輕費用、簡化處理手續，以圖文化、產業的發展。	<ol style="list-style-type: none"> 1. 郵便 盡快締結臺灣和香港、澳門、南洋各地間的特惠約定，以減輕費用、簡化處理手續。 2. 電信 臺灣和南支、南洋間的通信上有許多不足之處，必須於相關各地開設直通無線回路，並改善對船舶的通信。 3. 電話 隨著將來臺灣和南支、南洋間的通信量增加，必須考慮各項設施計畫。

資料來源：臺灣總督府：《熱帶產業計畫要綱》，臺北：松浦屋印刷部，昭和 12（1937）年 3 月，頁 14-17。

表 1-1-4 臺灣 10 年（1936-1945）事業計畫

項別 類別	旨趣	路線或工程／公債預算額（圓）
道路	<ol style="list-style-type: none"> 1. 完成環島汽車道路：臺灣有險峻的中央山脈縱貫其間，加以河川亂流，因此道路的發達十分遲緩。治臺已達 40 年，各項設施逐漸齊備，因此，必須儘速完成環島道路以助於本島文化、產業及國防，此誠為急務。 2. 開鑿中部橫貫道路：本道路係貫通日本最高峰新高山之路線，與環島道路同為臺灣交通上之大幹線。此一路線的開鑿在理蕃、警備 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 環島汽車道路 <ol style="list-style-type: none"> (1) 架設濁水溪橋 (2) 開設新店、礁溪間道路 (3) 改修臺東、花蓮港道路 (4) 改良縱貫道路 2. 開鑿中部橫貫道路 預算總額：21,025,000

	及國防上的意義甚大，且有助於開發山地、增進國立公園之利用價值。	
港灣	近時隨著臺灣產業的振興、內外貿易顯著發展，基隆、高雄、花蓮港出入的客貨數逐年增大，現下應盡速樹立擴張計畫，擴充碼頭容受力及停泊汽船的能力。	<ol style="list-style-type: none"> 1. 擴張基隆、高雄、花蓮港等港口。 2. 築造 10,000 噸級的船渠，以提高基隆港的利用價值。 <p>預算總額：17,000,000</p>
鐵路	臺灣鐵路網的幹線—國有鐵路已約略完成，但許多方面仍不完備，內部設備等必須改良的地方不少。因此，將主力置於改良既設路線，以充分發揮鐵路機能。同時，亦建設一部分必要之路線。此外，隨著道路日漸整備，漸次擴張局營汽車業。	<ol style="list-style-type: none"> 1. 敷設溪州、枋寮間鐵路。 2. 改良既設路線。 3. 擴張局營汽車事業。 <p>預算總額：48,931,455</p>
航路	臺灣與南支南洋為一衣帶水之隔，改善與這些地方的航路時，也促使國際航路船能中途停靠，使臺灣與南支南洋間、臺灣與歐洲間及其他地方的交通更為方便。這就謀求振興貿易、提升文化而言，實為當務之急。	<ol style="list-style-type: none"> 1. 歐洲線 2. 南支線 3. 南洋線 <p>未列入公債</p>
航空	將來國力的發展仰賴飛機航線之處甚多。歐美各國競相致力擴大航空網，漸次欲於東洋扶植其勢力。臺灣在交通上有其重大使命，但航空線僅明（1936）年 1 月開始福岡、臺北間一路線。因此，整備島內飛機場及各航空設施時，也計畫以臺灣為基點開設與上海、福州、香港、馬尼拉等地連絡的航線，使成為國際航路的幹線，更進一步加深臺灣與南支南洋的經濟關係。	<ol style="list-style-type: none"> 1. 島內線 2. 南支線 3. 南洋線 4. 整備飛機場（新設、擴張或整備臺北、高雄、花蓮港、臺中、臺東、臺南、宜蘭各機場。） 5. 航路設施（夜間照明、航路標識、航空無線局、航空標識局等） <p>未列入公債</p>
通信	隨著文化的發展、產業的興隆，通信設施的改善極為重要。	<ol style="list-style-type: none"> 1. 為增設、改善一般電話，於馬公、臺南間新設電話的同時，亦擴充放送設備，並設置使用強力電波的二重放送設備。 2. 時時以中文和英文放送，向廣大的南支南洋住民提供正確的新聞，並給予其接觸日本文化的機會。

		未列入公債
--	--	-------

資料來源：臺灣總督府：《臺灣事業計畫書》，臺北：臺灣總督府，昭和 10（1935）年，頁 1-31；臺灣總督府：《臺灣事業計畫書附屬公債支辨事業說明》，臺北：臺灣總督府，昭和 10（1935）年 11 月，頁 1-11。

三、戰爭時期之發展（1937-1945）

1937 年 7 月蘆溝橋事件爆發以來，日本積極入侵華南，攻略廈門、廣東、海南島等地，併吞新南群島（南沙群島），置於臺灣總督的管轄下。此時，臺灣已經不是日本在南方的終點，而是日本南方政策的起點。從交通的觀點視之，臺灣從日本國內支線終點站一躍成為國際交通幹線之要站。建設以臺灣為中心的國際通路，成為日本重要國策之一，臺灣也變成「貫徹國策的最前線」，⁴⁷交通與戰略地位大為提升。

隨著時局的發展，為了快速完成建設東亞新秩序所需的國防國家體制，必須全面檢討臺灣的所有施政，確立應變方策。臺灣總督府府政調查會於 1940 年提出 5 大方針：1.擴充統治機構，2.確立文教新體制，3.確立經濟新體制，4.確立國土計畫，5.擴充南方政策。其中，確立經濟新體制中即具體提出擴充交通、通信設施之主張。臺灣為大東亞南方圈的前進基地，必須擴充交通、通信設施以期能完成使命。為了國防上的需求，也為了強化臺灣總督府南方政策的根基—文化經濟設施，擴充整備鐵路、道路、港灣、航空、通信等設施極為重要，具體提出以下 6 點措施：1.促進完成縱貫鐵路複線工程，強化路線；擴充鐵道工場製造車輛的能力。2.促進完成西部縱貫道路，開設中部橫貫道路，擴充北迴及南迴東西連絡道路。3.充實基隆、高雄兩港的設施，促進完成新高港，考慮擴充淡水港以因應臺北市發展之需。4.擴充南日本汽船會社的業務，取得以臺灣為中心的配船自主權，擴充臺灣的造船設施。5.為促進擴充通信設施，考慮以民間會社來負責其建設和維持。6.整備南方航空基地所需的航空標幟、航空無線等保安設施；設置飛機製造工廠、飛機駕駛員養成機關及航空研究所。⁴⁸

進入戰爭時期之後，鐵路雖然在 1937 年延伸潮州線（溪州·枋寮間 24 公里）、興築高雄港臨港線和新高港臨港線，但鐵路事業的重心則在於實施複線工程、改良擴張主要車站、強化既設路線、改善通信設備等改良事業。⁴⁹港灣事業除了充實基隆、高雄兩港的設施之外，以興築新高港（梧棲港）最為重要。不僅可彌補港灣分布不良（集中基隆、高雄）、港灣不足的缺陷，且可開展當時陷於

⁴⁷ 大槻信治：〈交通上より見たる臺灣〉，《泛交通》，昭和 14（1939）年 6 月，第 40 卷第 6 號，頁 39-40；鈴木善八：〈臺灣視察感想集〉，《泛交通》，昭和 14（1939）年 7 月，第 40 卷第 7 號，頁 121。

⁴⁸ 府政調查會：《國防國家體制二即應スベキ重要方策》，臺北：府政調查會，昭和 15（1940）年 11 月，頁 1-2、50-51。

⁴⁹ 臺灣總督府交通局鐵道部：《昭和十六年度年報》，臺北：臺北印刷株式會社，昭和 17（1942）年 12 月，頁 100-105。

瓶頸的鐵路運輸，因應產業發展之需。⁵⁰道路事業之重點在於完成環島幹線與中部橫貫道路。亦即是交通各個部門除了自行整備、強化既有設施之外，各部門間的相互配合、連繫、整合運用實為最大之目的。

由本節的探討可了解總督府交通政策下道路事業之階段性發展及其所採之道路事業政策。日治之初，首任總督樺山資紀於 1895 年 8 月向臺灣事務局總裁伊藤博文建議開鑿道路、敷設縱貫鐵路、修築基隆港等三大事業為治理臺灣之最大急務。其重要性與鐵路事業並列，超過築港事業之地位。此時的道路事業，係以速成的方式積極趕造軍事及行政上所必須的道路。到了兒玉、後藤時期，臺灣藉著事業公債邁向近代化。然而，由於總督府著重鐵路與築港事業，使得道路事業遂走向消極。而後伴隨臺灣產業、貿易的發展，鐵路與港口的統制體制成形，道路事業被置於此一合作體系外而持續受到冷落，造成道路事業之發展一直落後鐵路、築港。

1925 年生野團六接任交通局長之後，鐵路政策走向「改主建從」。國有鐵路從 1926 年到 1936 年間並無新線的興築，可謂已過了創業、擴張時代，而進入改良時代。暫時擱置早年的環島鐵路計畫，代之以汽車運輸來完成環島交通；「鐵路萬能」時代已告結束，進入汽車運輸的全盛時期。自此打破以往鐵路、港灣配合體制，道路亦被編入重要交通體系之中。此一轉變具體地呈現在「臨時產業調查會」、「熱帶產業調查會」、「臺灣十年事業計畫」之中，道路事業終於再度重新被列臺灣開發之重要事業，與鐵路、港灣的發展攜手並進。

進入戰爭時期，交通部門亦為配合戰時體制之重要一環。交通各部門除了整備、強化既有設施之外，彼此間的相互配合、整合運用實最為重要。道路（運輸）發展策附屬於陸運交通體系之中，配合戰爭時局作整體性的發展考量。

⁵⁰ 松本虎太：〈臺灣中部港築港計畫の將來とその役割〉，《臺灣時報》，6 月號，昭和 14（1939）年 6 月，頁 53-55；《臺灣日日新報》〈海・陸交通に革命臺灣第一の大商港計畫（梧棲）（上）〉，昭和 13（1938）年 3 月 10 日，13638 號，2 版；《臺灣日日新報》〈海・陸交通に革命臺灣第一の大商港計畫（梧棲）（中）〉，昭和 13（1938）年 3 月 11 日，13639 號，2 版；《臺灣日日新報》〈海・陸交通に革命臺灣第一の大商港計畫（梧棲）（下）〉，昭和 13（1938）年 3 月 12 日，13640 號，2 版。

第二節 近代路政制度之建立

日治時期的道路在邁向近代鋪設道路之前，許多道路不過稍優於傳統道路而已。惟值得注意的是，總督府在沒有充裕財政推動道路修築、改良事業時，就先逐步建立近代路政制度，使得道路的監督、管理體系不同以往，此亦是不同於傳統時代之進步。本節將分別探討道路事業主管機關的組織沿革、相關制度和法規的建立，究明總督府如何選擇性地運用日本國內經驗，在臺灣建立近代路政制度。

一、管理組織之變遷

(一) 中央機關

日本國內是由地方廳直接管理道路事務者，中央官廳則是負責指揮監督地方廳之事務，若該事業被認為不適合由地方廳所管轄則交由中央官廳處理，此為道路行政事務處理上的共識。臺灣亦依循此一原則，道路事業主要是由地方廳處理，總督府道路事業的主管部局則隨時局發展而有數次變遷。⁵¹

1. 土木行政部門中之道路管理組織

日本國內的道路行政主管機關長期並沒有太大的轉變。自 1877 年 1 月內務省土木寮改稱土木局之後，該局下設之道路課一直到 1941 年設置國土局之前長期為道路行政的主管機關。⁵²相對的，臺灣的道路行政主管機關於 1924 年設置交通局道路港灣課之前，則時有變動。

1895 年 5 月，依臺灣總督府臨時條例，設民政、陸軍、海軍 3 局，民政局依據事務分設內務、外務、殖產、財務、學務、遞信、司法 7 部。內務部下庶務課、警保課、土木課分掌有關地方行政、警察監獄、土木、地政戶籍之事務及不屬上述各部之事務。⁵³因此，日治之初，係由民政局內務部土木課管轄道路事業。

1895 年 8 月，實施臺灣總督府條例以來，進入軍政時期，土木、建築修繕事項屬於幕僚副官部第三課所管轄。然而，民政局內務部仍然設有土木課，負責列舉、設計將來實施的重要要綱。如樞要道路的開築、水道工程、排水工程、總督府及各縣支廳舍與官舍的新築等。為了進行這些道路工程，派遣該部人員至各

⁵¹ 臺灣總督府道路港灣課：《臺灣の道路》，臺北：江里口商會印刷部，昭和 10（1935）年，頁 12。

⁵² 日本道路協會：《日本道路史》，東京：日本道路協會，1977 年，頁 214。

⁵³ 謝鴻崑、林品桐、陳文添編譯：〈一 臺灣總督府臨時條例〉，《臺灣總督府檔案中譯本》，第 1 輯，明治 28 年甲種永久，第 1 卷，南投市：臺灣省文獻委員會，1992 年 7 月，頁 183-185。

地進行調查。⁵⁴亦即是此一時期的道路事業係在幕僚副官部與民政局內務部土木課相互協力下推動的。

表 1-2-1 總督府道路事務主管部局沿革表

期間	道路事務主管部局課	同上的官制上之關係	主管事務
1895.5-1895.7	民政局內務部土木課	臺灣總督府臨時條例	列舉、設計、調查將來要實施的重要要綱
1895.8-1896.4	幕僚副官部第三課	臺灣總督府條例	土木、建築修繕之事項
	民政局內務部土木課	同上	列舉、設計、調查將來要實施的重要要綱
1896.5-1897.10	民政局臨時土木部	臺灣總督府民政局臨時土木部官制	1.實施直轄臨時土木工程 的相關事項 2.監督地方廳土木工程
1897.11-1898.6	財務局土木課	臺灣總督府官制、府行政事務規程	1.直轄工程的相關事項 2.監督各官廳土木工程的 相關事項
1898.7-1901.11	民政部土木課	臺灣總督府官制、府官房及民政部分課規程	1.直轄工程的相關事項 2.監督各官廳其他公共土 木工程的相關事項
1901.11-1909.10	民政部土木局土木課	同上	1.土木工程計畫實施的相 關事項 2.屬於土木技術的相關事 項
	民政部土木局經理課	同上	1.屬事業會計的相關事項 2.渡船相關事項 3.土木營繕行政相關事項
1909.10-1911.10	土木部庶務課	臺灣總督府土木部官制、同部分課規程	1.土木營繕事業的會計相 關事項 2.土木營繕的庶務相關事 項

⁵⁴ 謝鴻疑、林品桐、陳文添編譯：〈一五 辦公廳祕書課掌管之事務〉，《臺灣總督府檔案中譯本》，第1輯，28年甲種永久，第3卷，南投市：臺灣省文獻委員會，1992年7月，頁218；臺灣總督府民政部文書課：《臺灣總督府事務成績提要（二）》，明治31（1898）年11月，台北：臺灣日日新報社，頁190；謝鴻疑、林品桐、陳文添編譯：〈一 臺灣總督府臨時條例〉，《臺灣總督府檔案中譯本》，第1輯，明治28年甲種永久，第1卷，南投市：臺灣省文獻委員會，1992年7月，頁183-185。

	土木部工務課	同上	1.道路、上水、下水、港灣、河川、運河及埤圳及其他土木工程相關事項 2.屬土木技術的相關事項
1911.10-1919.8	民政部土木局庶務課 民政部土木局土木課	臺灣總督府官制、府官房及民政部各局署部分課規程	同土木部庶務課 同土木部工務課
1919.8-1924.12	土木局庶務課 土木局土木課	臺灣總督府官制、府官房及各局部事務分掌規程	同民政部土木局庶務課 同民政部土木局土木課
1924.12-1942.10	交通局道路港灣課	臺灣總督府交通局官制、同局事務分掌規程	1.道路、橋樑相關事項 2.港灣工程相關事項 3.港灣計畫及設備調查相關事項 4.運河的相關事項
1942.11-1943.11	國土局道路課		主管道路、橋樑相關事項
1943.11-	鑛工局土木課		掌管道路橋樑、河川、都市計畫、地下水及工業用水、國立公園、大甲溪開發、水害預防組合等事項

資料來源：臺灣總督府道路港灣課：《臺灣の道路》，臺北：江里口商會印刷部，昭和 10（1935）年，頁 13-14；謝鴻嶷、林品桐、陳文添編譯：〈一 臺灣總督府臨時條例〉，《臺灣總督府檔案中譯本》，第一輯，明治 28 年甲種永久，第 1 卷，南投市：臺灣省文獻委員會，1992 年 7 月，頁 183-185；謝鴻嶷、林品桐、陳文添編譯：〈一五 辦公廳祕書課掌管之事務〉，《臺灣總督府檔案中譯本》，第一輯，28 年甲種永久，第 3 卷，南投市：臺灣省文獻委員會，1992 年 7 月，頁 218；臺灣總督府民政部文書課：《臺灣總督府事務成績提要（二）》，明治 31（1898）年 11 月，台北：臺灣日日新報社，頁 190；三浦馨雄：〈臺灣の道路（其の一）〉，《道路の改良》，第 18 卷，第 4 號，東京：道路改良會，昭和 11（1936）年 4 月，頁 104-105；臺灣總督府國土局土木課：《臺灣總督府國土局主管土木事業概要》，臺北：光明社商會印刷所，昭和 18（1943）年 12 月，頁 3；《臺灣日日新報》，〈督府決戰機構本決り〉，昭和 18（1943）年 12 月 1 日，第 15716 號，1 版。

1896 年 4 月廢止軍政改行民政，5 月依勅令第 169 號設置臨時土木部推動土木事業。臨時土木部設土木課、建築課、庶務課，各課置課長 1 人，以事務官或技師任之。以臨時土木部的 1 位技師為技術監督，得於土木及建築技術上之相關事項，指揮課長及其他技師。這 3 課中與道路事業直接相關者為土木課，掌理

道路橋樑、河川事項，港灣調查及築港事項，水道、排水及水面填埋等事項。⁵⁵其中，主要負責的道路事業有預算、路線的調查、原有道路橋樑的修繕、臺北市內及其他市街地附近道路的改革築工程；其他的工程則委任混成旅團，以軍用道路為優先，一般道路次之，命工兵隊漸次進行。⁵⁶也就是說，進入民政時期之後，軍方退居輔助的角色，道路事業轉由臨時土木部主導，開始以承包工程的方式進行道路的修築，經費改由民政局支出。同時，亦負責調查線路、監督地方進行道路的修繕工程。很明顯的，臨時土木部主管道路的相關事項係接續幕僚副官部第三課、民政局內務部土木課之事務，一為執行直轄臨時土木工程之相關事項，二為監督地方廳土木工程。⁵⁷

1897年10月廢止臨時土木部，道路事業移交財務局土木課掌管。不僅執掌的道路事務沒有改變，職員亦相當多是臨時土木部的人員。⁵⁸而後的幾次改制係跟隨總督府官制改正，掌管道路事業的土木課所屬上級機關雖然有所變化，但實際上土木課的執掌事項與性質並無太大的改變。⁵⁹

1909年10月的官制改正，號稱是領先日本國內的行政整頓之先聲，論者給予高度的肯定。因為日本國內早有行政整頓之聲浪，但總是礙於情面或拘於形式，無法斷然執行。⁶⁰此時日本國內盛行「行政整頓說」，⁶¹臺灣總督佐久間左馬太於1909年10月推動官制改正即是整頓總督府中央與地方行政，中央和地方行政組織皆走向整併。⁶²其中，土木部門的變革，係合併土木局和工事部另置土木部。此舉將土木行政自民政部分離，似有不當之處，但正如臺灣總督府上呈內閣的理由書所言：「土木行政與技術是密切不可分的，臺灣的土木事業將來會有更進一步之發展，因此，有必要合併同樣是掌理土木事項的土木局和臨時臺灣工事部，設立臺灣總督府土木部。」⁶³行政與技術實亦有必要緊密連繫，且由於水利、築港事業等跨年度事業十分耗費時日，不宜以臨時臺灣工事部這樣的臨時性組織處理，加上這些土木事業實為殖產興業之先驅，關係著將來的發展；因此，考量實際執行的方便，遂將行政與事業合併成一獨立部局。⁶⁴

⁵⁵ 林品桐、陳文添編譯：〈十 民政局臨時土木部分課章程制定案〉，《臺灣總督府公文類纂中譯本》，第10輯，明治28年永久追加第4卷，明治29年甲種永久第二卷，頁612。

⁵⁶ 臺灣總督府道路港灣課：《臺灣の道路》，臺北：江里口商會印刷部，昭和10（1935）年，頁4-6。

⁵⁷ 高野義夫：《旧植民地人事総覧》台灣編1，日本：東京都，日本図書センター，1997年2月，頁17。

⁵⁸ 同上註，頁17、64。

⁵⁹ 臺灣總督府道路港灣課：《臺灣の道路》，臺北：江里口商會印刷部，昭和10（1935）年，頁4-6。

⁶⁰ 《臺灣日日新報》，〈行政整理の先驅〉，明治42（1909）年10月26日，第3450號，第1版。

⁶¹ 《臺灣日日新報》，〈臨時臺灣工事部〉，明治41（1908）年6月16日，第3037號，第2版；〈臨時臺灣工事部〉，明治41（1908）年7月31日，第3075號，第2版。

⁶² 臺灣總督府：《詔敕・令旨・諭告・訓達類纂》，（據臺灣總督府編昭和16（1941）年刊本），臺北：成文，1999年，頁120-122。

⁶³ 《公文類聚》，〈臺灣總督府土木部官制ヲ定ム〉，第33篇，明治42（1909）年，第3卷，官職2，官制2（內務省）。

⁶⁴ 《臺灣日日新報》，〈官制改正及街庄制度改正に就て〉，明治42（1909）年10月25日，第

臺灣總督府土木部官制於 1909 年 10 月公布實施的同時，臨時臺灣工事部官制隨之廢止。臨時臺灣工事部的職員，除了辭職者外，該部的技師、書記、技手、通譯以同等的官階俸給轉任土木部。土木部下設庶務、工務、營繕 3 課，3 課之下再分設文書、埤圳、主計、經理（此 4 係屬庶務課）、土木、電氣、衛生工事、營業（此 4 係屬工務課）、工事、監查（此 2 係屬營繕課）等 10 係，並設置基隆、打狗 2 出張所，形成一個龐大的土木部門。

其中與土木相關者為出張所、營繕課及工務課。出張所負責掌理築港及電氣相關事業。營繕課下設工事係管轄營繕工程計畫的實施、營繕技術的相關事項；監查係管轄營繕工程監督及行政相關事項。工務課下設土木係管轄道路、港灣、河川、運河、水利、電氣等土木工程及其行政事務；電氣係管轄電氣工程計畫的實施、電氣相關設施的維持保存、監督私營電氣事業；衛生工事係管轄市區改正計畫、上下水道工程計畫的實施；營業係管轄電氣營業的相關事項、水道使用的相關事項。⁶⁵道路行政由原本已屬低階的土木課層級再下降至工務課下設之土木係，就道路事業之發展而言，實更為不利。

此外，土木局和臨時臺灣工事部之合併亦不合理，實妨礙原土木部門欲走向專業分工的方向。其實，1908 年臨時臺灣工事部的設置已引起臺灣總督府官員的反彈。原來臺灣總督府提出設立水利、築港兩局的官制案，但是在內閣的法制局並沒有順利通過，議論的結果是要將兩局合併成臨時臺灣工事部。主要是當時法制局受到「行政整頓說」之影響，傾向反對新設獨立官廳。總督府官員們對此一結果皆深表遺憾，以為：

雖然日本國內近時傾向採消極性方針，排斥設置新機關，但是本島與日本國內的情況大異其趣，今日是要走向「產業的臺灣」、「工業的臺灣」，從現在起在開發利源、發展島政上必須採積極主義。因此，提出大規模的事業公債法改正案時，中央政府與貴、眾兩院議員也體諒本島特殊情況、同意該改正案，必然會認同水利、築港兩局的設置。卻以有礙行政整頓為由，不認可兩局分立而設置曖昧不明的工事部，我輩實大感遺憾。

將事業性質、經營年度不同的機關強行合併，對事業的經營自然會造成不良的影響。⁶⁶然而，此一方向錯誤之合併案才剛在抗議聲下通過，翌年竟然再合併土木局和臨時臺灣工事部，對於土木行政而言，實非良好的發展。⁶⁷

1911 年 10 月，官制再度改正，廢止臺灣總督府土木部官制，其原掌管的事務中，築港工程及其事業費支辦的灌溉、排水工程設置臨時臺灣總督府工事部掌理之；電氣及水道作業設臺灣總督府作業所掌理之；其餘的土木行政事務在民政

3449 號，第 1 版。

⁶⁵ 臺灣總督府土木部：《臺灣總督府土木部第三年報》，臺北：臺灣日日新報社，大正元（1912）年 9 月，頁 1-4。

⁶⁶ 《臺灣日日新報》，〈臨時臺灣工事部〉，明治 41（1908）年 6 月 16 日，第 3037 號，第 2 版；〈臨時臺灣工事部〉，明治 41（1908）年 7 月 31 日，第 3075 號，第 2 版。

⁶⁷ 《臺灣日日新報》，〈臨時臺灣工事部〉，明治 41（1908）年 6 月 16 日，第 3037 號，第 2 版；〈臨時臺灣工事部〉，明治 41（1908）年 7 月 31 日，第 3075 號，第 2 版。

部之下設置土木局掌理之（下設庶務課、土木課、營繕課），職掌包含：1.道路、上水、下水、港灣、河川、運河、埤圳及其他土木工程相關事項；2.土木技術相關事項；3.營繕工程相關事項；4.營繕技術相關事項；5.埤圳行政監督相關事項；6.電氣事業取締相關事項）。⁶⁸此次的改制，土木部門再度走向專業分工，掌管道路行政的機構由「土木係」恢復為「土木課」。

1919年8月起廢民政部，但土木局的主管事項不變，惟同年廢止臨時臺灣總督府工事部後，土木局設置基隆出張所、打狗出張所（後併成港灣課），掌理該部水利及港灣相關事項。⁶⁹

此一時期臺灣的道路行政變動頻繁，但多為，配合總督府官制的變動而彈性調整，或因臨時工事部、臨時築港局等臨時性單位的成立及廢止的影響而分支或合併，並非考量土木事業發展之合理性與否。此外，就層級視之，道路事業長期以來不過是土木課或工務課土木係的業務之一而已，相較於日本國內依1913年6月內務省分課規程，於內務省土木局下設道路課、技術課、直轄工事課、調查課，道路行政職掌的專門與分工之細實遠遠不及。

此外，值得注意的是，相對於臺灣的官制組織中並沒有設置道路相關的研究機構，日本國內則設有土木試驗所。1920年日本國內實施道路法，開始擬定許多道路改修計畫；然而，鑑於當時並無道路築造材料等試驗設備，遂於翌年9月以內務省土木局分部的形式設置道路材料試驗所，1922年改為土木試驗所，進行道路材料的試驗、調查及道路維護之試驗。⁷⁰因此，日本道路專業遂有長足的進步。

2.由土木行政到交通行政

統一交通行政組織對於發達產業、簡捷事務、節約經費及國防關係等，是極為重要的事。雖然在官、民間已經持續提唱了一段時間，但是實施極為困難，日本國內及各殖民地皆尚未實現。臺灣總督府在1924年以前，是由鐵道部管理國有鐵路及其附屬事業的相關事務，並負責監督私設鐵路及軌道事務；由土木局掌理道路、橋樑、港灣相關事務，並監督電氣事業相關事務；由遞信局負責通信及航路標幟的事務及航路、船舶、海員及陸運事業的監督等相關事務；臺灣總督府港務所掌管開港港則、港則施行區域內的行政警察及衛生、檢疫及輸移入獸畜檢查等相關事務；水運及航空事業的監督事務則由一般地方廳及總督府警務區司掌。交通行政呈現不統一的狀態。⁷¹

⁶⁸ 《樞密院審查報告》，〈臺灣總督府官制中改正ノ件〉，明治44（1911）-明治45（1912）年；《樞密院會議筆記》，〈臺灣總督府官制中改正ノ件〉。

⁶⁹ 臺灣總督府國土局土木課：《臺灣總督府國土局主管土木事業概要》，臺北：光明社商會印刷所，頁3-4；高野義夫：《旧殖民地人事總覽》台灣編4，日本：東京都，日本図書センター，1997年2月，頁278-279、363。

⁷⁰ 1920年從事道路改良及道路試驗相關事務的有內務事務官1人、技師9人、屬7人、技手9人，到了1937年則增為行政事務官1人、土木事務官2人、技師40人、屬63人、技手74人，陣容十分龐大。參見日本道路協會：《日本道路史》，東京：日本道路協會，1977年，頁211-212。

⁷¹ 木下信：〈臺灣交通機關〉，《港灣》，第6卷第7號，東京：港灣協會，昭和3（1928）年7月，

1924 年臺灣總督府官制改正，係配合日本國內加藤內閣的緊縮方針所進行的行政整頓，將原 6 局（內務局、財務局、遞信局、殖產局、土木局、醫務局）、1 部（法務部）改為 4 局（內務局、財務局、交通局、專賣局），並罷免不少官吏。⁷² 交通局之下置鐵道部、遞信部、道路港灣課、總務課及花蓮港鐵道出張所、鐵道工場、基隆築港出張所、高雄築港出張所、基隆海事出張所、高雄海事出張所。道路港灣課下置庶務係、經理係、道路係、港灣係、第一工事係、第二工事係，負責：1. 道路橋樑相關事項，2. 港灣工程相關事項，3. 港灣計畫及設備調查相關事項，4. 運河相關事項。⁷³

此一時期土木部門的分工明顯已更臻細緻，道路行政雖然與港灣合置一課，但已不同於以往多種土木事業紛雜的情況。此外，就時局而言，交通機關的統一實有其必要。此一改制雖難言徹底統一交通諸事務，但交通局的出現實已跨出重要的第一步。日本國內雖然亦屢有論著疾呼交通行政統一之重要，⁷⁴ 但要到 1943 年才有運輸通信省的出現。就此點而言，臺灣的交通行政是領先日本國內的。

3. 戰爭時期之改制——由國土局國土課到鑛工局土木課

日本帝國為達成東亞共榮圈的歷史使命，動員、編制國民組織執行東亞協同體制和高度國防國家體制。建設高度國防國家體制之時，必須分別整備人員和物資，以及靜態和動態之體制，並以國民總動員體制貫徹之。在此特殊時局下的土木建設之國家使命為：1. 有機性地結合東亞協同體。要確立物資自給自足體制之時，必須擴充和大陸門戶相對應的港灣設施，與其動脈幹線連絡。2. 完備國土的武裝性體制：(1) 為了確保國土的有機性結合，必須擴充、整備鐵路和道路的幹線動脈之交通能力；(2) 都市的防衛性改造、基地的防衛及防空之相關設施。3. 完備擴充生產之動力：(1) 高度利用土地，進行治水、治山工程以期防災、減輕災害；(2) 提高土地利用之能率；(3) 擴充生產工業用水；(4) 設置能高度利用水力之設施，以期擴充動力；(5) 設置國民衛生上需要的基本水道設施。從防空、交通、土地改良、資源開發的角度視之，應對河川、港灣、道路、鐵路、水力及都市樹立基本方針，綜合性地、企畫性地立定國土防衛、生產的相關計畫，考量其先後緩急依次實施。為達成這些目的，必須高度利用物資、民力，並盡可能使用容易取得且廉價之地方資材，以達成國土之健全和能率化。⁷⁵

臺灣總督府政調查會於 1940 年提出的因應國防國家體制之重要方策中即提

頁 1-2。

⁷² 《公文類聚》，〈臺灣總督府土木部官制中ヲ改正ス〉，第 48 編，大正 13（1924）年，第 9 卷，官職 8，官制 8（臺灣總督府）；臺灣總督府：《詔敕・令旨・諭告・訓達類纂》，（據臺灣總督府編昭和 16（1941）年刊本），臺北：成文，1999 年，頁 495-496。

⁷³ 臺灣總督府道路港灣課：《臺灣の道路》，臺北：江里口商會印刷部，昭和 10（1935）年，頁 13-14。

⁷⁴ 《中外商業新報》，〈交通行政の統一と小運送改善急務〉，大正 15（1926）年 1 月 12 日。

⁷⁵ 藤井真透：〈國土局の使命〉，《水利と土木》，昭和 16（1941）年 10 月，頁 2-5。

及實施國土計畫之重要。基於國家之立場綜合開發利用國土，順應內外各地之特性，將產業、文化、交通設施及人口做適當地分配。就交通而言，為使之能負荷軍事及經濟上的需求，必須將交通、通信設施適當地分配於臺灣。也就是說，必須充實：1.作為南方航路、航空中心的港灣設施、機場和航空保安設施；2.作為南方通信基地的有線、無線電信、電話設施；3.軍事設施；4.作為產業發展之本的鐵路、道路設施。⁷⁶

為配合時局之轉變，1941年日本國內改制內務省機構，將土木局和計畫局統合為國土局，原為內務省土木局所轄的道路行政轉為國土局道路課掌管。⁷⁷1942年11月，隨著大東亞省官制的制定，為求行政簡素化及內外地行政一元化，臺灣總督府官制也依日本國內之經驗進行改正。⁷⁸同月，新設總務局、國土局，將土木行政交給國土局分掌。國土局土木課主管河川、水利、都市計畫、大甲溪開發事業；電力課主管電氣、瓦斯相關事項；道路課主管道路、橋樑相關事項。⁷⁹

呼應戰局之演變和社會情勢，日本國內於1943年11月1日廢止企畫院及其他機構，新設軍需省、農商省、運輸通信省等機構。臺灣為了因應時局發展之需，為求增強直接戰力、強化運輸行政、一元化糧食行政之生產與配給、擴充強化地方廳的勞務行政，廢除去年剛設的總務局、國土局、殖產局、糧食局，新設類似日本國內軍需省性質的鑛工局和農商局。鑛工局下設物資動員課、國民動員課、工業課、鑛務課、電力課、土木課等6課，土木課是由國土局土木課、道路課、電力課合併，掌管道路橋樑、河川、都市計畫、水下水及工業用水、國立公園、大甲溪開發、水害預防組合等事項。⁸⁰配合時局土木機構不斷走向整併，乃是此一時期的最大特徵。道路行政雖然再由「道路課」轉為博雜的「土木課」掌理，但人員的專業分化則不變。

（二）地方機關

1.中央集權時期之地方土木機構

總督府於1895年6月6日開設基隆支廳、9日開設臺北廳，但此時都無事務處理規則可循，直到28日制定地方官暫行官制，設臺北、臺灣（臺中）、臺南3縣，澎湖島設島廳，又縣、廳之下設支廳。由於尚未開廳，因此依附件丙號制

⁷⁶ 同上註，頁1-2、52-55。

⁷⁷ 日本道路協會：《日本道路史》，東京：日本道路協會，1977年，頁214。

⁷⁸ 〈大東亞省官制ヲ定メ各省官制通則中○行政簡素化實施及大東亞省設置ノ爲ニスル外務省官制中○行政簡素化及內外地行政一元化ノ實施ノ爲ニ〉，《公文類聚》，第66編，昭和17（1942）年，第34卷，官職30・官制30（大東亞省一）

⁷⁹ 臺灣總督府國土局土木課：《臺灣總督府國土局主管土木事業概要》，臺北：光明社商會印刷所，昭和18（1943）年12月，頁3。

⁸⁰ 《臺灣日日新報》，〈督府決戰機構本決り〉，昭和18（1943）年12月1日，第15716號，1版。

定民政支部及出張所規程，預定隨軍隊前進於平定之地設民政支部及出張所。⁸¹蓋因兵馬倥傯之際，地方行政事務以簡化為主，因此地方官暫行官制決定以縣直接統轄鄉鎮，於縣下必要之地點設置支廳。例如臺北縣之下設宜蘭、基隆、新竹 3 支廳，原淡水縣則由臺北縣直轄，於滬尾設事務所辦理業務，其他則以日本國內之制度為準。此時各縣的組織當中設有內務、警察 2 部，土木事業為內務部的事業之一。⁸²

1895 年 8 月，內閣發布實施臺灣總督府條例，總督府及各地方廳均改為軍制組織，隸屬內閣之陸軍省，開始實施軍事統治。⁸³同月，依民政支部及出張所規程，將臺灣（臺中）及臺南兩縣改為民政支部，並於轄區內設民政支部出張所。臺灣民政支部下設嘉義、彰化、雲林、苗栗、埔里出張所，臺南民政支部下設鳳山、恒春、臺東、安平出張所。⁸⁴值得注意的是，臺灣民政支部設有 3 課，有關道路、橋樑及其他土木事業為第 2 課的業務之一。⁸⁵至於各出張所亦設有土木相關單位，如雲林、嘉義出張所設有土木股，鳳山出張所內務股下設有第 3 主管責成土木事務（後亦改設土木股）。⁸⁶因此，日治之初不僅中央有設有道路事業的專責機構，地方也在初始之時即設有土木相關單位進行土木事業。

領臺之初由於軍事上的必要，以國費開鑿應急的軍事道路。1896 年設置臨時土木部，並開始制定相關的各項處理規則。例如承包各種工程及購買物品，需要簽訂諸項契約。規定諸項承包工程及購買物品的投標手續及買賣契約的注意事項等，並且委任臨時土木部部長擔任簽訂契約的責任者。道路橋樑的修繕工程費由臨時土木部主管，由營繕及土木費支出。道路修繕工程的進行方式，是將預算分配給各地方，派遣技術者監督執行。⁸⁷1896 年 9 月，臺灣總督府發布勅令第 310 號：凡金額未滿 1,500 圓的工程或是物品的採購，能依隨意契約行之。同月，臺灣總督府發布訓令 21 號：道路工程若是未滿 500 圓的修繕工程，橋樑若是未滿 1,500 圓的修繕工程，委任各地方長官行之。⁸⁸此一規定確定中央、地方的審查監督和執行事業之關係，其後大體遂成定制，土木行政之發展漸上軌道。

⁸¹ 謝鴻嶷、林品桐等編譯：〈二 軍政組織後民政事務報告〉，《臺灣總督府檔案中譯本》，第 3 輯，明治 28 年乙種永久，第 7 卷，南投市：臺灣省文獻委員會，1994 年 3 月，頁 706。

⁸² 謝鴻嶷、林品桐等編譯：〈十三 制定地方官暫行官制〉，《臺灣總督府檔案中譯本》，第 2 輯，明治 28 年甲種永久官房，第 1 卷，南投市：臺灣省文獻委員會，1993 年 4 月，頁 357-362。

⁸³ 謝鴻嶷、林品桐等編譯：《臺灣總督府檔案中譯本》，第 4 輯，序，南投市：臺灣省文獻委員會，1994 年 7 月，頁 2。

⁸⁴ 謝鴻嶷、林品桐、陳文添編譯：〈三 民政支部及出張所之組織章程〉，《臺灣總督府檔案中譯本》，第 1 輯，28 年甲種永久，第 3 卷，南投市：臺灣省文獻委員會，1992 年 7 月，頁 190-191。

⁸⁵ 謝鴻嶷、林品桐、陳文添編譯：〈一九 臺灣民政支部辦事細則〉，《臺灣總督府檔案中譯本》，第 1 輯，28 年甲種永久，第 3 卷，南投市：臺灣省文獻委員會，1992 年 7 月，頁 225。

⁸⁶ 謝鴻嶷、林品桐、陳文添編譯：〈二二 雲林出張所辦事細則〉、〈二八 嘉義出張所辦事〉、〈三〇 鳳山出張所事務規程〉，《臺灣總督府檔案中譯本》，第 1 輯，28 年甲種永久，第 3 卷，南投市：臺灣省文獻委員會，1992 年 7 月，頁 236-267；謝鴻嶷、林品桐、陳文添編譯：〈十一 鳳山出張所事務規程〉，《臺灣總督府檔案中譯本》，第 5 輯，明治 28 年乙種永久，第 16 卷，1995 年 12 月，頁 424-428。

⁸⁷ 臺灣總督府民政部文書課：《臺灣總督府事務成績提要（二）》，頁 190-191。

⁸⁸ 同上註，頁 191。

正當臨時土木部逐漸走向振興土木行政之際，1897年官制改正的結果，廢止臨時土木部，於財務局置土木課，直轄事業有漸次縮小的傾向。特別是1897年10月設置地方稅，地方廳擴張其權限，使得地方工程相對膨脹，積極著手調查道路，訓諭、勸誘管內人民捐獻土地及勞力、材料修築道路。⁸⁹然而，1901年11月總督府官制改正，廢止三縣及辨務署，帶來各地方官吏的大變動，道路事業又遭致頓挫。⁹⁰許多原本縣負責施行中的工程暫由總督府接手，總督府再依工程種類分配預算給各廳實施。1901年度總督府直轄的土木、營繕工程有94件，各廳施行的委任工程不過153件。⁹¹

1904年6月8日，府報發布營繕及土木工事施行規程，其要項有：除鐵道部及臨時土木調查局、基隆築港局等，其餘民政部各官廳長官在獲得營繕及土木工程之預算時，必須調查製作設計書、款樣書、圖面等，獲得臺灣總督之認可後方得施工。又，工程費在1,000圓以內者，得由各官廳長官專斷實施。若有新築、增築、改築、移轉、換樣等情況，則在動工之前就必須附上設計書、款樣書、圖面向臺灣總督報告；總督認為有必要之時，則交付設計書、款樣書、圖面等，或指示計畫之標準。各官廳長官若接到計畫標準指示時，亦必須再調查製作設書、款樣書、圖面，在開工之前報告臺灣總督後決定之。⁹²

也就是說，爲了工程的順遂與公共利益、公共安全，規定委任工程給廳長之前必須事先獲得總督的認可，且事前必須進行慎重的調查和監督。總督府將各官廳施行的土木營繕工程分依事業之大小、重要性進行分類，可促進事業的靈活性。1904年度地方的委任工程大幅增加，總督府直轄者不過84件，委任各廳的工程達1,052件；⁹³到了1906年，直轄工程70件，委任各廳的工程達2,202件。⁹⁴

2. 中央集權到地方分權

在所謂的「大正民主」風潮下，臺灣也配合推行地方自治，將原由總督府直轄、有「中央集權」意味的廳制改爲州、市、街庄制，賦予地方自治的新精神。1920年10月，發布改革地方制度，制定州、市、街庄制度。⁹⁵臺灣的土木行政

⁸⁹ 木土局：《臺灣總督府土木事業概要》，大正13（1924）年12月，頁46-47；臺灣總督府道路港灣課：《臺灣の道路》，臺北：江里口商會印刷部，昭和10（1935）年，頁6。

⁹⁰ 《臺灣日日新報》，〈本島の最近進歩（十七）〉，明治36（1903）年12月19日，第1691號，第1版。

⁹¹ 臺灣總督府官房文書課：《臺灣總督府事務成績提要》，明治34（1901）年度，台北：臺灣日日新報社，明治37（1904）年8月，頁219。

⁹² 《臺灣日日新報》，〈營繕及土木工事施行規程〉，明治37（1904）年5月26日，1820號，2版。

⁹³ 臺灣總督府官房文書課：《臺灣總督府事務成績提要》，明治37（1904）年度，台北：臺灣日日新報社，明治40（1907）年8月，頁453-469。

⁹⁴ 臺灣總督府官房文書課：《臺灣總督府事務成績提要》，第12篇下，台北：成文出版社（據明治39（1906）年度影印），1985年3月，頁487、499。

⁹⁵ 臺灣總督府：《臺灣法令輯覽》，東京：帝國地方行政學會發行，大正12（1923）年8月，頁2-175。

在地方制度改正之前，主要係以總督府土木部（局）為中心，放射性地向全島下達命令和指導，僅小規模的土木設施才委任地方廳。中央的土木部（局）會就橫互全島的事業中選其緊要者漸次執行，或時有偏重一地方之嫌，但實為制度上不得已之結果。

1920年隨著地方制度改正、自治制的實施，一地方的事業由該地經濟負擔之方針確立。由中央集權轉為地方分權的結果，土木、港灣、道路、橋樑等之維護、保管、監督等相關事項，在總督府和地方廳或地方廳和鄰接他廳間的權限區畫等必須截然區分清楚。⁹⁶從此，總督府主管事業僅止於：1.具全島性質之土木事業；2.跨數州關係之土木事業；3.雖為一州內之事業，但對於全島發展有影響，且需特殊技術經驗之事業。除上述事業之外，全部移管為地方廳之權限。如此一來，各地方廳獨立性的土木行政於焉形成，地方長官對於其管轄區域內土木行政上的設施經營必須負全部的責任。總督府對於地方僅止於一定程度的指導和監督，並擔任各州間事業的統一連絡和意志疏通之角色。為達成此一目標，固定召開全島土木課長會議，由主務局長訓示土木行政之一般性方針，主任官說明、指示諮問事項，並回應列席土木課長之答辯質疑等，以謀求在技術、事務兩面皆能有截長補短、糾集眾智之效。⁹⁷

州的道路事業是由內務部土木課負責，由土木技師和土木技手處理相關業務，在歲出經常部和臨時部都有土木費配合進行道路事業。土木課掌管事項有：1.道路、河川、橋樑、下水、運河、港灣、水利及其他土木相關事項；2.軌道、索道相關事項；3.電氣事業（電信、電話除外）及瓦斯事業的相關事項；4.工程的承包、勞力雇傭、物件的採購及其他工程契約相關事項；5.營繕工程相關事項；6.水道相關事項。至於廳、郡、市的道路事業則是由庶務課負責。⁹⁸至此地方道路事業主管機關的發展，可謂已趨成熟，日後不過進行小幅改正。

值得注意的是，真正在執行事業時有時是無法完全區分中央、地方之權責的，有時亦會依工程的需求中央和地方彼此協調，彈性處理。誠如土木局長相賀照鄉所言：「例如河川事業，雖然以國庫為之，但若地方廳欲早日完成工程時，會有總督府和地方廳協力執行工程的情況。又如縱貫道路，係以地方民力和總督府為之，地方廳不過進行監督而已。其他如港灣等大小問題數之不盡。這些事業原則上法規有明確區分，但實際處理上往往很難判然區別。」⁹⁹

⁹⁶ 《臺灣日日新報》，〈土木課長會議〉，大正12（1923）年6月2日，8271號，2版。

⁹⁷ 《臺灣日日新報》，〈全島土木課長會議に就て〉，大正12（1923）年6月12日，8281號，2版；《臺灣日日新報》，〈土木課長會議地方廳の大奮勵を望む〉，大正12（1923）年6月16日，8285號，3版。

⁹⁸ 臺灣總督府：《臺灣法令輯覽》，東京：帝國地方行政學會發行，大正12（1923）年8月，頁2-175。

⁹⁹ 《臺灣日日新報》，〈全島土木課長會議に就て〉，大正12（1923）年6月12日，8281號，2版。

二、道路法規之演進

(一) 修繕、掃除、維護、使用之相關規定

臺灣總督府爲了在道路管理上於法有據，各地方以及中央陸續發布許多有關修繕、掃除、維護、使用之規定。日治之初臺灣衛生環境惡劣，故最初的道路相關規定係著重於衛生上。例如 1896 年 7 月頒布道路及其他掃除規則施行注意事項，旨在諭使人民維護道路的清潔，明確清潔法，並由巡查每日巡視，監督人民的打掃實況（參見附錄 1）。¹⁰⁰1902 年 8 月 13 日，臺北廳長菊池末太郎發出訓令第 33 號「臺北廳道路掃除規則」，主要亦是著眼於此（參見附錄 2）。¹⁰¹

除了道路衛生整潔之外，維護、修繕道路亦是基本的要求。尤其是初期日軍在臺灣各地開鑿的道路、橋樑，如果不講求修繕之法任其損壞，勢將至於不可恢復的地步。一時之間要使得大小修繕工程完善，國庫經費實無法負擔，因此，權衡輕重緩急，先就損毀較嚴重之處進行修繕。至於小幅度的修繕，就性質上來說大多是只要役使人夫即可完成的修繕工程，因此，總督府決定命知事、廳長設立適宜之法進行修繕打掃。總督府於 1897 年 10 月 2 日參酌臺灣之舊慣制定新開道路修繕及掃除標準，再由各知事、廳長制定權宜之法，說諭人民，以謀求保全道路橋樑（參見附錄 3）。¹⁰²

再者，即是道路使用的規定，也就是「街路取締規則」的頒布。日本國內於 1878 年 1 月 16 日制定「街路取締規則」17 條，對道路使用及現行法規體系中可能成爲道路交通法取締對象的行爲做出規範，可視爲是近代道路使用準則，就制度面而言已相當進步。¹⁰³日本領臺翌年 9 月，臺北縣知事橋口文藏以臺北縣令甲第 17 號頒布「街路取締規則」，同年 10 月 20 日起實施。此一規則可謂是臺灣街路管理規則之嚆矢，不論性質和內容皆與上述日本國內的「街路取締規則」十分相似，但規定已更爲嚴密、細緻，十分進步。內容共分 5 章、42 條：第 1 章通則（第 1-2 條）；第 2 章街路的安寧與維持（第 3-18 條）；第 3 章街路的清潔（第 19-27 條）；第 4 章街路的通行（第 28-41 條）；第 5 章罰則（第 42 條）。¹⁰⁴

雖然時人認爲，此一街路取締規則有不適合遽然施行於臺民，然而，以當時的實況視之，不僅在地方行政上有此必要，防疫衛生上更有監督取締街路清潔之必要。10 月 2 日起警部檢疫委員出差各地，進行嚴格的取締。¹⁰⁵實施此一街

¹⁰⁰ 《臺灣總督府公文類纂》，〈第四號道路其他掃除規則施行心得〉，明治 29（1896）年 7 月 9 日，乙種永久保存，第 83 冊，第 63 號。

¹⁰¹ 臺北廳：〈臺北廳訓令第三十三號〉，《廳報》，第 90 號，明治 35（1902）年 8 月 13 日。

¹⁰² 《臺灣總督府公文類纂》，〈新開道路ノ修繕及掃除標準〉，明治 30（1897）年 10 月 5 日，第 145 冊，第 25 號，甲種永久保存。

¹⁰³ 日本道路協會：《日本道路史》，東京：日本道路協會，1977 年，頁 39-42。

¹⁰⁴ 《臺灣總督府公文類纂》，〈甲第十七號街路取締規則〉，明治 29（1896）年 9 月 30 日，乙種永久保存，第 88 冊，第 10 號。

¹⁰⁵ 《臺灣新報》，〈街路取締規則の勵行〉，明 29（1896）年 10 月 3 日，第 30 號，第 1 版。

路取締規則，也確實使得鼠疫疫情趨緩。然而，令人非議的是，值此收效之際，卻不見當局進一步進入大稻埕臺灣人的街路進行取締，勵行清潔法，以致時人認為「難保今天緩和之疫情他日不會再度暴發」。¹⁰⁶

臺北縣的「街路取締規則」是日治初期最早且最為完備的「街路取締規則」。然而，當時並非各地方官廳皆有具體的相關規定，即使部分地方廳有相關規定亦頗多不完備之處；況且各廳規則缺乏統一，實有必要制定全島一致之標準，以利各廳依此一標準發布廳令制度取締規則，進行街路的管理取締。亦即隨著臺灣總督府統治深入全島，有必要進一步制定全島性規程。因此，於 1903 年 6 月 11 日以訓令頒布全島性的「街路取締規則標準」，計 5 章 39 條：第 1 章通則（第 1-2 條），第 2 章街路的修理及使用（第 3-6 條），第 3 章保持街路的清潔（第 7-10 條），第 4 章街路的保安（第 11-23 條），第 5 章街路的通行（第 24-35 條），附則（第 36-39 條）。¹⁰⁷逐一分條規定街路之修理、使用、清潔、保安、通行等事項，並附有罰則，¹⁰⁸臺灣全島的道路監督管理至此有一個統一而完備的標準。

（二）製作道路臺帳列冊管理

1899 年 1 月長尾半平任臺灣總督府民政局土木課技師後，一直到 1910 年 9 月返日以前，持續擔任臺灣總督府土木相關機構的領導人。臺灣的土木事業，特別是道路制度的整備頓時面目一新。¹⁰⁹其中，發布道路設備準則、建立臺帳制度、指定重要道路即為其中之要項。

1898 年度以後的道路事業的進行雖然不振，然而此一時期統治漸漸上軌道，道路事業開始作為「產業促進策」，進行各種調查。1900 年 10 月制定發布道路設備準則，訂立道路的種類、頒布道路築造規則、指示道路選定之調查標準，命地方官廳於翌（1901）年初依該準則完成管內的調查，經地方廳提報的路線、等級，經總督府派土木課人員實地踏查之後，再行取捨；另一方面，命各縣、廳施行概測，確定築路用地。¹¹⁰

1900 年代初期以來，各廳致力開鑿地方道路，頗有顯著的進步。為了有助於當時及未來道路事業的發展，調查新築道路或是舊有道路改築後之幅員、坡度、橋樑暗渠的位置和構造，及其他道路相關資訊，製作道路臺帳是必要的。1904 年，特地從地方費支出調查費 1,988 圓，分配給各廳（除臺東、澎湖及恆春廳）

¹⁰⁶ 《臺灣新報》，〈街路の取締に就いて〉，明治 29（1896）年 10 月 20 日，第 66 號，第 3 版。

¹⁰⁷ 《臺灣總督府公文類纂》，〈街路取締規則標準發布ノ件〉，明治 36（1903）年 6 月 10 日，永久保存，第 879 冊，第 13 號。

¹⁰⁸ 《臺灣日日新報》，〈街道取締規則標準〉，明治 36（1903）年 6 月 13 日，1535 號，3 版。

¹⁰⁹ 《臺灣日日新報》，〈本島の最近進歩（十七）〉，明治 36（1903）年 12 月 19 日，第 1691 號，第 1 版。

¹¹⁰ 臺灣總督府：《臺灣總督府事務成績提要（六）》，台北：成文（據明治 33 年度本印），1985 年 3 月，頁 81-82；臺灣總督府道路港灣課：《臺灣の道路》，臺北：江里口商會印刷部，昭和 10（1935）年，頁 18-19；《臺灣總督府公文類纂》，〈道路等級決定ノ儀ニ付伺指令（恆春）〉，明治 37（1904）年 5 月 1 日，第 108 卷，4300 冊，4 號。

進行調查，製作道路臺帳。¹¹¹1904 年度更進而樹立「圖式道路臺帳調製計畫」，指定約 2,750 公里的調查線路，通告各廳（澎湖廳與臺東廳除外）道路調查方法，命地方廳進行調查，再依規定製成詳細的道路臺帳。收入道路臺帳的道路即是所謂的指定道路，¹¹²相當於日本國內的國道、府縣道。道路臺帳制度的建立，意味著臺灣的道路邁向近代化、制度化的管理。

1900 年 10 月發布道路設備準則，訂立道路的種類、築造標準等；1904 年樹立「圖式道路臺帳調製計畫」，指定重要道路。然而，形塑道路行政的根本法規並不存在，1920 年地方制度改正，州市街庄等公共團體的經濟獨立之後，與道路相關的各種事務漸增，加上道路事業有待將來計畫之處甚多，制定根本法規實在是十分迫切的問題。¹¹³

（三）道路法之缺席

1、日本國內道路法之制定及其意義

（1）道路法之制定

日本國內隨著交通的進步與經濟發展，爲了確立各地道路改良計畫，制定統一的道路根本法規之需要日益迫切。舊有的道路法規僅有太政官達等二、三條片斷式的規定，內容過於簡單，不符時勢發展需求。不僅沒有確保權利、強制義務的規定，道路管理的各種關係亦不明確，在推動道路事業上十分不便。與道路相關的電信線電話線建設條例（第 1、4、5 條）、水路測量標條例（第 2 條）、陸地測量標條例（第 2 條）、軍用電信法（第 4 條第 2 項）各種特別法令漸次制定，明顯侵犯到一般性道路法規的範疇，對道路行政造成很大的障礙。日本國內雖然很早就開始鋪設道路，但因中央集權的政治組織未確立，阻礙道路的發達。特別是德川時代交通政策的根本方針考量到交通運輸便於戰時不利於防禦，因此，從作戰上來考量寧可抑制道路的發展，僅致力改善驛傳、驛馬的運輸組織。此一方針使得道路的改良受到極大的障礙。

明治維新之際，爲了促進交通運輸之便，放棄此一消極的交通政策，欲致力於設立道路法規，實質改善道路。但隨著鐵路的開通，一時之間出現所謂「鐵路萬能時代」，道路完全被棄之不顧。其後，隨著民用汽車的普及發達，世人才漸從鐵路萬能的迷思中醒來。不僅開始有人主張，鐵路和道路應相互配合發揮各自的效能，鐵路和道路同屬必要；亦有不少懷抱著「道路萬能思想」的人認爲，在一定的距離之內，行駛於道路的汽車是較鐵路有利的。1910 年代美國的交通界已經從「鐵路萬能時代」轉向「道路萬能時代」，日本國內在 1920 年前後主張

¹¹¹ 臺灣總督府官房文書課：《臺灣總督府事務成績提要》，明治 37（1904）年度，台北：臺灣日日新報社，明治 40（1907）年 8 月，頁 472。

¹¹² 《臺灣總督府公文類纂》〈道路調查方法各廳へ通達〉，明治 38 年（1905）年 2 月 21 日，1115 冊，23 號。林肇：《伸び行く臺灣》，東京：經政春秋社，昭和 11（1936）年 3 月，頁 59。

¹¹³ 木土局：《臺灣總督府土木事業概要》，大正 13（1924）年 12 月，頁 63。

必須進行道路改良者亦漸次增加。然而，改良道路不僅需要鉅額的費用，道路管理權限必須明確化，道路費用負擔歸屬亦需確定。為達成此一目標，自然必須刷新各地方道路行政，確立道路改良計畫。而這些施政，都必須在道路法成立後才可能實現。¹¹⁴

隨著時勢的發展，制定統一的道路法規之需求日益迫切。1888 年提出公共道路條例和街路新設條例二案，然而，於閣議審理未有結果。1890 年將兩案合併起草道路法案，但亦未能及時提交於帝國議會。直到 1896 年始交付眾議院審議，卻不幸遭到否決。1899 年再將道路法案提交帝國議會，然而於貴族院無法達成共識。其後，政府進一步修議審議，與相關機構協商，道路法終於在 1918 年的帝國會議獲得通過，1919 年 4 月以法律第 58 號公布，1920 年開始實施。從 1888 年公共道路條例的起案算起到道路法制定、公布、實施，竟花費 32 年的時間。¹¹⁵1922 年 3 月，道路法因廢止郡制、推行國道改良事業，而有一次改正；迨至戰後 1952 年 6 月制定公布新道路法之前的 33 年間，一直在日本道路行政上發揮重要角色，¹¹⁶其特殊意義與重要性也就不言而論。

(2) 道路法之內容及其特質

此一道路法是當時日本國內道路相關的根本性統一法規，國道、府縣道、郡道、市町村道都被納入其支配之下。制定該法時，參酌歐美先進國家的立法新例，衡量舊慣行的利弊，並對本身道路實況展開調查；考量過去的經驗和將來的需要，制定出此一法規。一方面統一原來舊有片斷的規則，一方面補其不足之處，達成立法上的革新。道路法共計 8 章 68 條：第一章總則明定該法適用的範圍；第二章規定道路的種類、等級、路線的認定等；第三章規定道路管理；第四章規定道路相關費用及義務；第五章規定道路監督及罰則；第六章是訴願及訴訟的相關規定；第七章為雜則；第八章為附則。從此，日本國內終於有統一且具法律效力的道路法，明定道路分類管理辦法、確認道路監督管理權責、法定化道路費用負擔歸屬，為道路事業的進一步發展奠定堅實之基礎。

隨著道路法的制定，必然伴隨著道路的修築改造計畫。內務省對此十分用心，召集地方道路行政的中心機關——府縣土木主任官，屢屢開會商議，以謀求了解全國各地方道路之實況，並設置道路會議，作為內務大臣的道路行政諮詢機關，並對重要事項進行調查、審議。道路法實施的效果大抵可歸納為以下幾點：1. 認定國道、府縣道、市道、町村道，形成道路網；2. 隨著 1919 年道路法的制定，再訂立道路構造令、街路構造令、道路公債法案、道路管理職員制、道路維持修繕令、道路工事執行令、道路費國庫補助規程等相關配套法案，以利推動道路事

¹¹⁴ 佐上信一：〈新道路法ノ特色〉，《法學協會雜誌》，第 38 卷，第 10 號，大正 9（1920）年 10 月，45-49。

¹¹⁵ 野村和正：《道路と交通—歩みと展望—》，東京：成山堂書店，平成 13（2001）年 1 月，頁 21-28；武井群嗣：《土木行政要義第一編 道路及道路交通》，東京：良書普及會，昭和 3（1928）年 4 月，頁 1-3。

¹¹⁶ 日本道路協會：《日本道路史》，東京：日本道路協會，1977 年，頁 56。

業；3.制定大規模的道路改良計畫，例如「第一次道路改良計畫」即是自 1920 年起為期 30 年的計畫。¹¹⁷即使許多計畫巧遇天災或不景氣，但自此以後，日本的道路發展漸上軌道，而有較為明顯的改善。

2、臺灣道路法之制定及其中挫

(1) 道路案之提出

日本國內實施道路法，對於道路長期發展處於窘況的臺灣而言，實為一大刺激。為了解決道路發展緩慢的問題，臺灣總督府土木局擬確立道路方針，於 1921 年提出道路案諮詢總督府評議會。此一法案是為徹底開發臺灣的國家百年大計，其旨趣與日本國內於 1919 年公布的道路法幾乎是完全相同的。惟日本國內的國道、縣道、郡道在本案稱為 1 等、2 等、3 等道路；日本國內的町村道則稱為 4 等道路。道路分等的認定標準和築造標準大體與日本國內相同（參見表 1-2-2、1-2-3）。希望將 1 等、2 等、3 等道路改築為汽車通行道路，完成汽車道路網。此一計畫具體列出各道路的路線及預算，編入的 1 等道路長 478 公里，2 等道路長 598 公里，3 等道路長 632 公里，1、2、3 等道路總里程達 1,708 公里；預算十分高昂，1 等道路為 33,497,000 圓，2 等道路為 33,610,000 圓，3 等道路為 10,163,000 圓；總計高達 77,270,000 餘圓。若將一些工程實施的事務費計入（約需 7,100,000 餘圓），則 1、2、3 等道路的總預算高達 84,370,000 圓。再加入原委諸地方的 4 等道路的話，無疑需要 100,000,000 圓。¹¹⁸

表 1-2-2 1921 年臺灣總督府評議會中道路案之相關規定

等級別 項別	1 等道路	2 等道路	3 等道路	4 等道路
路線選定者	臺灣總督	州知事	州知事	市尹或街庄長
道路管理者	州知事	州知事	州知事	市尹或街庄長
新設費	以國庫負擔。	以州費負擔，但必要時得由國庫補助。	以州費負擔，但必要時得由國庫補助。	以市街庄費負擔，但必要時得由國庫或州費補助。
維持修繕	以州費或依慣行由關係地方人民負擔，但必要時得由國庫補助。	同一等道路。	同一等道路。	以市街庄費或依慣行由關係地方人民負擔。
幅員	平地 8 間以上 山地 3.5 間以內	6 間以上 3 間以內	5.5 間以上 2.5 間以內	2 間以上 2 間以內

¹¹⁷ 日本道路協會：《日本道路史》，東京：日本道路協會，1977 年，頁 68-69。

¹¹⁸ 〈評議會に諮問せる道路案〉，《臺灣時報》，7 月號，大正 10（1921）年 7 月，頁 85-92；臺灣總督府評議會：《第壹回臺灣總督府評議會會議錄》，臺北：臺灣總督府評議會，大正 10（1921）年 6 月，頁 17-21、24。

坡度	1/30 以上	1/25 以上	1/20 以上	1/20 以上
橋樑幅員	長 30 間以上 3 間	同左	—	—
	長 30 間以下 2.5 間	同左	—	—

資料來源：木土局：《臺灣總督府土木事業概要》，大正 13（1924）年 12 月，頁 60-61；臺灣總督府評議會：《第貳回臺灣總督府評議會會議錄》，臺北：臺灣總督府評議會，大正 10（1921）年 10 月，頁 33-34。

註：1 間=1.818 公尺。

表 1-2-3 1920 年日本國內道路法實施之相關規定

等級別 項別	國道	府縣道	市道	町村道
路線選定者	內務大臣	府縣知事	市長	町村長
道路管理者	府縣知事	府縣知事	市長	町村長
新設改築費	軍事國道與指定國道的新設、改築費全部由國庫負擔。其他國道的新設、改築費用，主要由府縣或六大都市負擔，國庫助補部分經費。	由府縣費負擔，但必要時得由國庫補助。	由市費負擔，但必要時得由國庫補助。	由町村費負擔，但必要時得由國庫或州費補助。
維持修繕	府縣負擔。	由府縣費負擔。	由市費負擔。	由町村費負擔。
幅員	平地 4 間以上 山地 1 間以內	3 間以上 0.5 間以內	3 間以上 1 間以內	2 間以上 0.5 間以內
坡度	1/30 以上	1/25 以上	—	—
橋樑幅員	長 4 間以上 3 間以上 長 4 間以下 同道路幅員	同左 同左	— —	— —

資料來源：日本道路協會：《日本道路史》，東京：日本道路協會，1977 年，頁 55-67、1382-1383。

出席的各評議員之意見皆頗有見地，其中，不乏一針見血的批判。大家皆認為此時決定道路方針是良好的時機，主要的爭議點是在費用負擔及該道路案之效力。誠如評議員顏雲年所言：「對於總督府所定修路之方針，雖應樂見其施行，唯對 1、2、3 等道路全部預算 8,000 萬中，除去國庫負擔之 4,000 萬之外，其餘 4,000 萬皆由地方負擔，金額實過於龐大，非地方所能負擔。因而期限應採漸進，並視人民經濟之堪當與否，不應採取強制手段。至於 1、2、3 等道路之修築及維持，時下雖可由州費負擔，唯 4 等道路實不可一味依賴慣例歸保甲負責，應作公平之處理。」¹¹⁹

評議員赤石定藏亦言：「除 1 等道路之外皆由州市街庄執行，實非地方所能負擔。雖然法案上提到必要時國庫會補助，但大體仍必須由州市街庄負擔。究竟

¹¹⁹ 唐羽：《基隆顏家發展史》，南投：國史館臺灣文獻館，2003 年 7 月，頁 403-404。

國庫能給與多少的補助呢？」赤石氏除了呼應顏雲年之看法外，同時亦指出其對該道路案效力之疑問。正如評議員谷野格所質疑：「關於本道路案，實與法律毫無關係。但其中路線的選定標準、構築標準等事項，如果經評議會決定、總督閣下採用，是要作為道路令在臺灣公布嗎？或者僅是當局的一種希望，只是內定式的下達命令？」¹²⁰日本國內的道路法除了使道路分類標準和費用負擔區分明確化之外，更重要的是道路法對於國家及公共團體有其約束力。¹²¹道路案在沒有法律效力的情況下，國庫補助實流於空言，¹²²地方民眾的負擔將更為加重。

可惜的是，該道路案最後無疾而終。雖然該案所提的道路發展計畫及其他相關規定成為日後臺灣道路事業發展的重要參考，但日治時期道路法始終未在臺灣實施，造成臺灣道路事業發展的嚴重遲緩。一直要到 1930 年，總督府才訂出明確的「道路費國庫補助規程」和「道路構造規程」，自此道路法才「選擇性」地在臺灣實施，臺灣的道路事業才有更進一步的發展。¹²³

由本節之探討可知，臺灣的路政制度之發展與建立，不論是道路行政組織之設立、道路相關法規之制定、「鐵路萬能」思想，明顯受日本國內經驗之影響。臺灣的道路中央行政部門係參照日本國內制度設立，但組織職掌變動十分頻繁。多隨著總督府官制的變動而彈性調整，或因臨時工事部、臨時築港局這種臨時性組織的成立及廢止的影響而分支或合併，並非考量土木事業發展之合理與否。道路事業長期以來不過是土木課或甚至是工務課土木系的業務之一而已，道路行政職掌的專門與分工之細實遠不及日本國內。此外，臺灣的官制組織中並沒有如同日本中央設有道路相關的研究機構。1924 年臺灣總督府官制改正，設置交通局道路港灣課，使得道路行政由土木行政性質轉為交通行政，土木部門分工更臻細緻，已不同於以往多種土木事業紛雜的情況，道路行政趨於成熟。地方道路行政部門的發展，以 1920 年 10 月地方制度改革為界分為「中央集權時期」和「地方分權時期」。1920 年 10 月地方制度改革後，各地方廳獨立性的土木行政於焉形成。中央和地方道路行政組織皆於 1920 年代漸至成熟、完備。

至於法規的整備亦是近代路政發展中重要的一環。道路之修繕、掃除、維護、使用等相關規定日益齊備，1903 年頒布「街路取締規則標準」，臺灣全島的道路遂有一個統一的近代使用監督管理標準。1904 年樹立「圖式道路臺帳調製計畫」，意味著臺灣的道路邁向近代化、制度化的管理。然而，即使如此，形塑臺灣道路行政的根本法規並不存在。臺灣總督府土木局雖然在日本國內實施道路

¹²⁰ 臺灣總督府評議會：《第壹回臺灣總督府評議會會議錄》，臺北：臺灣總督府評議會，大正 10（1921）年 6 月，頁 6-52；臺灣總督府評議會：《第貳回臺灣總督府評議會會議錄》，臺北：臺灣總督府評議會，大正 10（1921）年 10 月，頁 2-34。

¹²¹ 佐上信一：〈新道路法ノ特色〉，《法學協會雜誌》，第 38 卷，第 10 號，大正 9（1920）年 10 月，頁 40-41。

¹²² 日本國內依據道路法第 35 條規定，於 1921 年 1 月 29 日以內務省令第 1 號頒布「道路費國庫補助規程」，明確規定國庫補助國道的新設、改築（軍事國道與指定國道的新設、改築費全部由國庫負擔）所需費用的 1/2，補助府縣道以下道路的新設、改築所需費用的 1/3。武井群嗣：《道路及道路交通》，東京：良書普及會，昭和 3（1928）年 4 月，頁 74-75。

¹²³ 參見本文第三章〈道路改良事業之展開（1926-1936）〉。

法後不久提出道路案諮詢總督府評議會，可惜的是該道路案最後無疾而終，誠為路政制度之一大缺憾，亦為臺灣道路事業長期不振之一大要因。

第三節 技術官僚之人事分析

前二節已經論述日治時期道路政策之發展脈絡，以及近代路政制度如何導入、落實在臺灣。本節接著要探討道路事業發展的中心人物，亦即重要的推手—技術官僚之角色。總督府官制是比照日本國內制定的，將文官分為高等官和判任官兩種。高等官除了親任官之外又分為 8 等，親任官及 1、2 等的高等官是勅任官，3-8 等的高等官是奏任官。¹²⁴本文擬分析的對象，主要是奏任官以上的技師。以這些技師團隊為中心，分析其出身、學歷、經歷、升遷情況，以了解推動臺灣道路事業者之專業、素質、角色之階段性變化，並予以適當的評價。

表 1-3-1 總督府道路事務主管部局人員、職掌沿革表

項別 部門別	領導人	技師	職掌
民政局 內務部 土木課 1895.5- 1896.4	課長竹下康之 (事務官)	杉山輯吉、牧野實、磯田勇治、瀧山勉等人以陸軍省或臺灣總督府雇員身份來臺	列舉、設計、調查道路、水道、排水、總督府及各縣官舍等將來要實施的重要要綱
民政局 臨時土 木部 1896.5- 1897.10	代理部長山口宗義(事務官) 部長高津慎(事務官) 課長山下三次(事務官)	杉山輯吉、牧野實、磯田勇治、秋吉金德、堀池好之助、瀧山勉、十川嘉太郎	1.實施道路橋樑、河川、港灣調查、築港、水道、排水及水面之填埋等直轄土木工程之相關事項 2.監督地方廳土木工程
財務局 土木課 1897.11- 1898.6	課長高津慎(事務官)	澁谷競多、高津慎、小原益知、磯田勇治、堀池好之助	1.直轄工程之相關事項 2.監督各官廳土木工程之相關事項
民政部 土木課 1898.7- 1901.11	課長長尾半平	高津慎、高橋辰次郎、濱野彌四郎、福田東吾、田島齊造、川上浩二郎、十川嘉太郎、野村一郎、青山重遠、片岡淺次郎、大澤正業	1.直轄工程之相關事項 2.監督各官廳其他公共土木工程之相關事項
民政部 土木局	土木局代理局長 長尾半平	高橋辰次郎、濱野彌四郎、川上浩二郎、十川嘉太郎、清水一德、山	1.土木工程計畫實施之相關事項

¹²⁴ 臺灣總督府：《臺灣總督府及所屬官署職員錄》，臺北：臺灣日日新報社，明治 36（1903）年，頁 1-6。

土木課 1901.11- 1909.10	土木課長高橋辰次郎	形要助、山路魁太郎、青山重遠	2.屬於土木技術的相關事項
土木部 工務課 1909.10- 1911.10	土木部部長大島久滿次 土木部次長長尾半平 工務課長高橋辰次郎 土木部部長內田嘉吉 土木部次長高橋辰次郎 工務課德見常雄長	高橋辰次郎、濱野彌四郎、德見常雄、川上浩二郎、十川嘉太郎、清水一德、張令紀、大越大藏、堀內廣助、田上鄉吉、庄野卷治、三浦慶次、堀見末子、三木鹿三郎、小川亮吉、中西義榮、國弘常重	1.土木相關事項 2.築港相關事項 3.灌溉及排水相關事項 4.營繕相關事項 5.電氣事業相關事項，但不含電信、電話 6.水力的利用相關事項
民政部 土木局 土木課 1911.10- 1919.8	土木部代理局長高橋辰次郎 土木課長德見常雄（後由參事官賀來佐賀太郎） 土木局長角源泉（事務官） 土木局技師高橋辰次郎 土木課長山形要助	德見常雄、濱野彌四郎、庄野卷治、池田季苗、三木鹿三郎、大越大藏、十川嘉太郎、堀見末子、山形要助、八田與一、白石誠夫、前田兼雄、藏成信一、渡部英太郎、高山繁節、高橋甚也、關野謙三、納富耕介、久布白兼治	1.道路、上水、下水、港灣、河川、運河、埤圳及其他土木工程相關事項 2.土木技術相關事項 3.埤圳行政監督相關事項 4.電氣事業取締相關事項
土木局 土木課 1919.8-1 924.12	局長相賀照鄉（事務官） 土木課長山形要助 局長山形要助 土木課長池田季苗 代理局長相賀照鄉 土木課長田賀奈良吉	山形要助、渡部英太郎、張令紀、池田季苗、松本虎太、八田與一、高橋甚也、關野謙三、白石誠夫、前田兼雄、藏成信一、納富耕介、宇都宮無垢介、山下繁造、白木原民次、岩淵恕、筒井丑太郎、市川純一郎、狩野三郎、磯田謙雄、圖子武八、五十嵐大輔、北川幸三郎、若杉直、白石方亮	1919年8月起廢民政部，但土木局土木課的主管事項同前，唯同年廢止臨時臺灣總督府工事部後，該部水利及港灣相關事項由土木局設置基隆出張所、打狗出張所（後併成港灣課）掌理之

交通局 道路港 灣課 1924.12- 1942.10	課長池田季苗 課長松本虎太 課長山下繁造	池田季苗、北川幸三郎、市川純一郎、篠原國憲、永田年、山田北男、藤村孜郎、吉村善臣、齋藤四郎鈴置良一、諸岡明七、上原惠迪、園田省吾、小山三郎、森元一、村上義彥、若槻章一、鳥山貞雄、赤津德、永淵光次、福田義信、松井時治、上原榮人、今野覺治	1.道路橋樑相關事項 2.港灣工程相關事項 3.港灣計畫及設備調查相關事項 4.運河相關事項 該課以下分爲庶務係、經理係、道路係、港灣係、第一工事係、第二工事係
國土局 道路課 1942.11- 1943.11	課長北川幸三郎	北川幸三郎、鈴木進一郎、白木原民次、山田北男、諸岡明七、森元一	主管道路、橋樑相關事項
鑛工局 土木課 1943.11-	課長大田周夫 (書記官)	濱田正彥、磯田謙雄、北川幸三郎、白木原民次、山田北男、森志計理、早川透、松下寬、諸岡明七、水尻倉太郎、川上謙太郎、中村綱、大江二郎、四十萬小祐、藤井隆、牧野八郎、出口一重、若槻章一、向井治吉、鳥山貞雄、鹽隆義、上原榮人、今野覺治、久原中吾、梅澤友二郎、大橋清人	掌管道路橋樑、河川、都市計畫、地下水及工業用水、國立公園、大甲溪開發、水害預防組合等事項

資料來源：資料來源：臺灣總督府道路港灣課：《臺灣の道路》，臺北：江里口商會印刷部，昭和10（1935）年，頁13-14；謝鴻嶷、林品桐、陳文添編譯：〈一 臺灣總督府臨時條例〉，《臺灣總督府檔案中譯本》，第1輯，明治28年甲種永久，第1卷，南投市：臺灣省文獻委員會，1992年7月，頁183-185；謝鴻嶷、林品桐、陳文添編譯：〈一五 辦公廳祕書課掌管之事務〉，《臺灣總督府檔案中譯本》，第1輯，28年甲種永久，第3卷，南投市：臺灣省文獻委員會，1992年7月，頁218；臺灣總督府民政部文書課：《臺灣總督府事務成績提要（二）》，明治31（1898）年11月，台北：臺灣日日新報社，頁190；三浦磐雄：〈臺灣の道路（其の一）〉，《道路の改良》，第18卷，第4號，東京：道路改良會，昭和11（1936）年4月，頁104-105；臺灣總督府國土局土木課：《臺灣總督府國土局主管土木事業概要》，臺北：光明社商會印刷所，昭和18（1943）年12月，頁3；《臺灣日日新報》，〈督府決戰機構本決り〉，昭和18（1943）年12月1日，第15716號，1版；《臺灣日日新報》，〈本島の最近進歩（十七）〉，明治36（1903）年12月19日，第1691號，1版。

一、第一階段（1895.5-1898.6）

此一時期係屬總督府統治由民政轉向軍政再回歸民政的過渡發展期，道路事業先後隸屬民政局內務部土木課、民政局臨時土木部、財務局土木課管轄。道

路事業尙未有獨立部門專掌，而是和橋樑、河川、港灣調查、築港、水道、排水及水面填埋等工程一同被置於土木部門，技師常常必須負責多種工作。值得注意的是，此一時期土木部門領導者如竹下康之、山口宗義、高津慎、山下三次等人皆非土木專長出身的門外漢，¹²⁵而係屬行政組織中的事務官。土木部門尙未確立以技術人員領導，可謂是此一時期的特色之一。以下再就此一時期的技師群像，歸納特點如下（詳見表 1-3-2）：

1.就學歷觀之，可明顯看到日本土木技術邁向自立之痕跡。日本國內土木技術人才，最初係仰賴外國人的指導。日本國內工部省（1870-1885）所雇用的 580 名外國技術人員中，英國人甚至占了 80%。日本爲了培養本國人才接替這批英國技術人員，1871 年接受英國技師 Edmund Morel 的建議，於工部省設立工學寮（包含「鐵道」、「鑛山」、「電信」、「燈塔」、「工作」等學寮），同時於虎之門舊延岡藩邸內設置工學校。1877 年 1 月，廢工學寮，並將工學校改爲稱工部大學校。1886 年 3 月，工部大學校與東京大學工藝學部合併，成爲東京帝國大學工科大学。¹²⁶

此一時期來臺的土木技師群當中，出身工部省電信寮者有瀧山勉，出身工部大學校土木科者有杉山輯吉（第 1 期生）、澁谷競多（第 2 期生）、牧野實（第 7 期生）。顯示日本自己培養的第一代土木技術人員已開始從日本國內轉而活躍於殖民地臺灣。

2.此一時期的技師與軍方關係深厚。1895 年 5 月，依臺灣總督府臨時條例設立的民政機關，除了臺北地區外皆無法運作，因此，於 1895 年 8 月實施臺灣總督府條例，實行軍政。¹²⁷總督府官僚體系中除了充當文官的 1、2 人之外，皆爲陸軍省雇員，由大本營任命。當時，總督府要任用事務員時必須向陸軍省稟議，急需任用者則以事務囑託的名義任命。7 月 23 日，依據臺灣事務局之決議，將派遣到臺灣的陸軍省雇員任命爲總督府雇員，新任用者則由總督府給與委任狀。9 月 8 日，職員就職以來滿 2 個月，繼續任職且成績優等者，給與增俸或將之由囑託改聘爲雇員。¹²⁸因此，此一時期的技師或以陸軍省雇員的身分來臺，如杉山輯吉、牧野實；或以臺灣總督府雇員的身分任職，如磯田勇治、瀧山勉。此外，亦有海軍技師前來支援者，如堀池好之助、澁谷競多、小原益知等。

3.來臺前大多已具有多年中央官廳、地方官廳或業界的土木相關經驗。例如杉山輯吉曾任職於鑛山局、長野縣、農商務省；牧野實曾任高知縣、山形縣技師；磯田勇治曾任職於勸農局、內務省、農商務省、長野縣、茨城縣、鹿兒島縣、大分縣，多年從事道路開鑿事業；秋吉金德曾任兵庫縣技師；瀧山勉曾先後任職於工部省、遞信省各局；澁谷競多曾任沖繩縣技師；十川嘉太郎曾北海道廳土木課

¹²⁵ 《臺灣日日新報》，〈本島の最近進歩（十七）〉，明治 36（1903）年 12 月 19 日，第 1691 號，1 版。

¹²⁶ 工學會：《明治工業史土木篇》，東京：工學會明治工業史發行所，昭和 4（1929）年 7 月，1105-1106。

¹²⁷ 王泰升：《臺灣日治時期的法律改革》，臺北市：聯經，1999 年 4 月，頁 66-67。

¹²⁸ 臺灣總督府民政局：《臺灣總督府事務成績提要（一）》，明治 30（1897）年 4 月，東京：秀英舍，頁 7-8。

技手、函館區役所水道係職員、大社兩山鐵道會社創立事務所技師；小原益知曾任滋賀縣技師。其中，尤以杉山輯吉和磯田勇治的經歷最為亮眼，兩人也成為日治初期臺灣道路事業的中心人物。

4.此一時期風氣不良，技術人員的專業和操守不佳，屢遭懲戒。根據當時報章雜誌與時人評論，一致認為日治初期來臺的日本人素質不良。《臺灣協會會報》上曾載：「渡臺的宗教家、民間人士、官吏等素質之差，對統治而言實為第一號毒瘤。渡臺的日本人儀表不端、品性惡劣、生活態度低劣，較之臺灣人，絕不較為優秀。」¹²⁹甚至有人直言：「臺灣有如日本人的垃圾場，臺日間的定期船有如載糞船，在瓦礫中是很難得會混入名玉的，原在日本國內有如塵埃般的便宜貨，也因為他是日本人而水漲船高。總督府是一大廢物利用場，將日本國內每年淘汰的冗員，有如垃圾般地送到臺灣。他們在臺灣得到在日本國內無法獲取的收入與地位，於是沈淪於酒色，傷風敗俗。」¹³⁰

1896年民政局臨時土木部技師杉山輯吉、牧野實和技手田口伊平、增田又七、堀江長八等5人負責的城內、外排水工程，於1897年發生北門外工程崩壞事件，原因是由於設計不良與監督不周，杉山輯吉和牧野實遭受懲戒。¹³¹後來兩人所擔任的基隆築港調查委員之職亦被免除，同年10月委員長角田秀松趕緊再任命臨時土木部技師澁谷競多和臺北測候所技手近藤久次郎補之。¹³²1897年5月10日，民政局臨時土木部技師牧野實和技手小林克衛因詐欺取財被臺北地方法院收押；¹³³同月15日，同部技師杉山輯吉、事務囑託宮口次郎亦因詐欺取財事件被臺北地方法院收押。¹³⁴1898年8月，民政局技師瀧山勉因收賄之嫌疑被收押入監。¹³⁵此一時期的8位技師當中至少有3位曾經涉案，比例不可不謂甚高。

5.技師的傳承由接續到斷裂。若對照軍政時期民政局內務部土木課人員與民政時期臨時土木部的技師、囑託、技手可發現，臨時土木部的6名技師當中，杉山輯吉、牧野實、磯田勇治、瀧山勉等人是在軍政時期就是雇員、囑託、課員的身分來臺；11名囑託當中有8名是軍政時期留任下來；32名技手當中有27名是軍政時期留任下來。¹³⁶亦即在軍政時期，日本方面即積極派員展開各項土木事

¹²⁹ 《臺灣協會會報》，第2號，1898年11月，轉引自竹中信子：《植民地台湾の日本女性生活史》，明治篇，東京：田畑書店，1995年，頁49。

¹³⁰ 竹中信子：前引書，頁120。

¹³¹ 《臺灣總督府公文類纂》，〈杉山輯吉外一名(牧野實)非職ニ付懲戒留置〉，明治30(1897)年7月2日，第146冊，第19號，乙種永久保存。

¹³² 《臺灣總督府公文類纂》，〈技師澁谷競多基隆築港調查委員ヲ命ス〉，明治31(1898)年10月9日，第231冊，第11號，甲種永久保存(進退追加)。

¹³³ 《臺灣總督府公文類纂》，〈有信著牧野實外一名(小林克衛)拘留報告〉，明治30(1897)年5月17日，第125冊，第32號，甲種永久保存。

¹³⁴ 《臺灣總督府公文類纂》，〈〔臨時土木部〕技師杉山輯吉非職ヲ命ス〉，明治30(1897)年5月18日，第225冊，第16號，甲種永久保存(進退追加)。

¹³⁵ 《臺灣總督府公文類纂》，〈元技師瀧山勉在職中不都合ノ有無問合ニ對シ遞信大臣秘書官ニ回答〉，明治32(1899)年6月14日，第459冊，第33件，進退追加。

¹³⁶ 高野義夫：《旧植民地人事總覽》台灣編1，日本：東京都，日本図書センター，1997年2月，頁17；謝鴻崑、林品桐等編譯：《臺灣總督府檔案中譯本》，第4輯，南投市：臺灣省文獻

業，這些人才大都留任於爾後成立的臨時土木部。¹³⁷

財務局土木課時期，不但其所執掌的道路事務沒有改變，職員亦相當多是臨時土木部的人員。5名技師中有3名、15名囑託中有8名、30名技手中有15名是臨時土木部的職員。¹³⁸也就是說，從軍政時期到財務局土木課時期，人事上很明顯可以看出是承續著的。然而，此一情況到了後藤新平就任民政長官、長尾半平任民政部土木課課長之後大為改觀，人事完全不銜接而呈現斷裂的現象。

二、第二階段（1898.7-1924.12）

日治初期，臺灣總督歷經樺山資紀、桂太郎、乃木希典三任總督，仍無法解決各地的抗日運動，也因而無法進一步進行建設活動。後藤新平主張中止高壓統治政策，改以尊重舊慣、「生物學原理」來進行殖民統治，受到第四任總督兒玉源太郎的賞識，就任臺灣總督府民政長官。後藤新平為了致力經營臺灣這塊日本帝國最初的殖民地，運用其獨特的政治手腕，從日本國內網羅了一批能力本位的技術官僚：例如岡松參太郎負責舊慣調查，中村是公負責土地調查，新渡戶稻造負責產業，高木友枝負責衛生，長谷川謹介負責鐵路網，土木建築營繕事業則是由長尾半平擔任。¹³⁹

後藤新平任民政長官之後，確立各部門由技術官僚領政之習慣，為此一階段發展之重要背景。人事不論就制度面、任用的選擇、技術官僚之活動等，皆呈現其階段性特色。就土木部門的領導者觀之，自長尾半平擔任民政部土木課課長之後，大體土木部門皆由專業技術官僚領導，即使土木部時期係由民政長官掛名部長，但實際運作者是擔任次長的技師。此一時期道路事業仍尚未有較專門或獨立部門專掌，同前期一樣是和橋樑、河川、港灣調查、築港、水道、電氣、水力、排水及水面之填埋等工程責成於同一土木部門，唯有時隨著臨時臺灣基隆築港局、電氣作業所、臨時臺灣工事部等暫時性組織的出現，而暫時分出相關業務與人員罷了。要到下一個階段，也就是道路港灣課的出現（下設道路係），道路事業才又邁向另一階段之發展。此一時期技師群之特色歸納、分析如下（詳見表1-3-2）：

1.新舊人員的全面汰換：前一時期的技師群，進入兒玉·後藤時代、長尾半平任民政部土木課課長之後，幾乎全部皆汰換掉了，技師僅留下高津慎一人。待高津氏於1900年退官之後，民政部土木課從領導人到技師群與上一階段之人事可謂完全斷裂。

2.新血的注入與學閥的形成：民政部土木課時期，很明顯地，課長長尾半平一方面就總督府其他相關部門中尋找人選，例如臨時陸軍建築部的福田東吾、片

委員會，1994年7月，頁421-467。

¹³⁷ 高野義夫：前引書，頁17。

¹³⁸ 同上註，頁17、64。

¹³⁹ 黃俊銘：〈長尾半平與日據初期的營繕組織〉，《建築學報》，第1期，中華民國建築學會，1990年3月，頁153-154。

岡淺次郎、田島穉造、野村一郎以及民政局衛生課的濱野彌四郎等人；另一方面則開始提攜同為東大土木科出身的學長川上浩二郎和同學高橋辰次郎。到了民政部土木局土木課時期，土木局代理局長長尾半平除了拔擢高橋辰次郎擔任土木課長之外，再新聘東大土木科的三位學長清水一德、山形要助、山路魁太郎加入該課陣容，此時土木課 8 名技師當中，至少有 6 位是東大土木科出身，學閥關係已然成形。至於該部門領導人也持續由東大土木出身者獨占，從長尾半平、高橋辰次郎、德見常雄以至山形要助。直到 1920 年 7 月才首次出現由京大土木科出身的池田季苗擔任民政部土木局土木課課長。

若就此一階段（1898.7-1924.12，歷經民政部土木課、民政部土木局土木課、土木部工務課、民政部土木局土木課、土木局土木課）的 54 名技師的學歷出身做一比較觀察，東大出身者 24 名（19 名係土木科出身）、京大出身者 9 名（7 名係土木科出身）、九大出身者 1 名、高等工業學校出身者 4 名、其他 4 名，不詳者 11 名。若扣除不詳者，則東大出身者占了 56%、京大出身者占了 21%，九大出身者占 2%，亦即東大、京大、九大等帝國大學出身者合占 79%。由此可見土木部門自長尾半平執政後全面汰換人才，而漸成爲一支以東大爲首的菁英技術團隊。

3.此一時期的人事與前期軍事時期不同，明顯具有久任與傳承的關係。就知道明確來臺年與退職年的 49 位技師在職時間觀之，平均在職年數達 19 年，其中庄野卷治、八田與一、渡部英太郎、前田兼雄、久布白兼治、松本虎太、山下繁造、白木原民次、磯田謙雄、市川純一郎、圖子武八、北川幸三郎等人在職年數更達 25 年以上。這批長期在臺的技師，後來皆成爲臺灣總督府土木部門重要的中心人物。

4.相較於前一期技師多屬於工部省工學寮或工部大學校土木科出身者，此一時期約有 79%的技師係帝國大學出身，日本土木技術可謂已邁入自立階段，帝國大學成爲培養經營殖民地人才之主要養成機構。此外，前一期技師大多是來臺前就有在中央或地方任職經驗，此一時期則有許多才剛畢業就來臺任職。除了張令紀是夫畢業就以技師起聘之外，其他人皆由技手做起。如果是頂著東大、京大等漂亮學歷者，例如，國弘長重（2 年）、山下繁造（2 年）、磯田謙雄（2 年）、圖子武八（2 年）、五十嵐大輔（2 年）、北川幸三郎（2 年）、納富耕介（3 年）、松本虎太（3 年）、八田與一（4 年）、高橋甚也（4 年）、前田兼雄（5 年）等人，大多只要兩年時間就可由技手升任技師，亦有少數經過 3-5 年才升任技師者。至於一般高工畢業者，例如，三浦慶次（8 年）、三木鹿三郎（8 年）、久布白兼治（10 年）、市川純一郎（10 年）等人，則必須以經驗補其專業學歷之不足，要經過 8-10 年才能由技手升任技師。

對畢業生的立即聘用，顯示日本對於國內帝國大學等機構所培育之人才已深具信心，而這些畢業生也期待在臺灣這塊殖民地發揮長才。此一現象正如東京帝大法科教授戶水寬水於 1902 年所言：「培養各方面的人才爲當務之急，他們的出路多得數不完。以國內的情形來說，培養出這麼多的畢業生，雇用的地方絕不

僅限於國內。如果要送出幾千幾百個工學士，可將他們送到東亞各地，即使單就中國而言，就不愁沒有創業之機吧！」¹⁴⁰

5. 疲於奔命的技術人員：此一時期適逢兒玉、後藤開始展開諸項事業，在技術人員不足的情況下，造成技師、技手們往往是身兼數職，疲於奔命。其主要原因為：(1) 中央土木相關部門間的相互支援：例如 1901 年當鐵道部推進事業時欲調查河川，然該部人員缺乏此一專門人才，遂向土木課求助。後遂由當時任土木課技師兼臨時臺灣基隆築港局技師高橋辰次郎兼任之。¹⁴¹ 1919 年 4 月，臺灣總督府作業所因該所事務上之需要，作業所長國弘長重遂向工事部長、土木局長商議，希望當時任臨時臺灣總督府工事部技師兼臺灣總督府民政部土木局技師高橋甚也能再兼任臺灣總督府作業所技師，亦獲得同意。¹⁴²

再就組織、部門整體觀之，1900 年成立臨時臺灣基隆築港局，依臨時臺灣基隆築港局官制原本應置局長 1 人、專任事務官 1 人、專任技師 6 人、專任書記 15 人、專任技手 20 人、專任通譯 3 人。事實上最初技師只有 4 人，且其中 2 人為兼任技師；技手僅 8 人，其中 1 人為兼任；書記僅 4 人，其中 1 人為兼任。¹⁴³ 與官制規定之編制員額相差甚遠，由此可知當時土木人才之缺乏。值得注意的是，4 名技師皆是由土木課轉往支援，8 名技手當中有 7 名、4 名書記中有 1 名是土木課轉往支援，部分人員雖然轉往臨時臺灣基隆築港局，但都還兼任原土木課之職務。¹⁴⁴ 又如 1919 年土木局土木課的 19 位技師中，有 13 位兼有鐵道部、工事部、營繕課、作業所、殖產局等總督府其他土木部門的職務，兼職比例高達 68%。¹⁴⁵

(2) 土木相關委員會的參與：此一時期有許多具特殊任務的委員會，而土木時常是整體規畫中重要的一環，自然亦需要專業技師們的參與。例如中央衛生委員會、市區計畫委員會、水利委員會、衛生及土木調查委員會、河川調查委員會、官設埤圳補償審查委員會等。

(3) 支援地方事業：此一時期各地方計畫推動的道路、埤圳、建築及其他公共土木事業頗多，為使該工程計畫進行順遂，在總督府技師及其他技術人員時間許可的情況下，地方時常請求派遣技術人員前往支援。若是以營繕土木費執行的事業，本身即配有技術人員，但其他以地方稅、公共團體之費用或協議費等支辦的土木事業計畫，在技術人員的指揮下可較順遂執行。¹⁴⁶ 此外，技術人員有餘

¹⁴⁰ 又吉盛清著、魏廷朝譯：《日本殖民下的臺灣與沖繩》，臺北市：前衛出版社，1997 年 12 月，頁 231；轉引自林淑華：《日治前期臺灣縱貫鐵路之研究(1895-1920)》，臺北：國立師範大學歷史研究所碩士論文，1999 年 6 月，頁 72。

¹⁴¹ 《臺灣總督府公文類纂》，〈總督府技師兼臨時臺灣基隆築港局技師正大位高橋辰次郎兼臺灣總督府鐵道部技師〉，明治 34 (1901) 年 4 月 27 日，第 687 冊，第 23 件，進退追加。

¹⁴² 《臺灣總督府公文類纂》，〈〔工事部技師兼府技師〕高橋甚也(兼任府作業所技師)〉，大正 8 (1919) 年 5 月 1 日，第 2974 冊，第 7 件，永久進退。

¹⁴³ 高野義夫：《旧植民政人事總覽》臺灣編 1，東京：日本図書センター，1997 年 2 月，頁 259-296。

¹⁴⁴ 《臺灣總督府公文類纂》，〈技師長尾半平外三名基隆築港局技師兼任ニ今井周三郎基隆築港事務官ニ兼任〉，明治 33 (1900) 年 12 月 25 日，第 579 冊，第 17 件，進退追加。

¹⁴⁵ 高野義夫：《旧植民政人事總覽》，臺灣編 4 東京：日本図書センター，1997 年 2 月，頁 205。

¹⁴⁶ 《臺灣日日新報》，〈土木事業術員の派遣〉，明治 37 (1904) 年 5 月 5 日，第 1802 號，第 2

暇時，亦支援地方業界。例如 1899 年株式會社臺灣銀行在進行事務所、舍宅等相關新設工程時，在民間找不到適合的技術人員，遂向臺灣總督府求助，希望能以一個月 100 圓的報酬聘請總督府民政部土木課技師福田東吾於公務閒暇之際，協助相關建築工程。土木課長長尾半平經總督告知此一訊息，衡量之後認為不影響該課之業務，總督府遂立即同意。¹⁴⁷此外，福田技師亦曾擔任囑託，支援臺北監獄新建工程。¹⁴⁸

(4) 支援軍方特殊任務：1899 年臺灣總督府海軍參謀長里岡帶刀考量到面臨戰時或事變之秋，本島防禦需好好規畫設計。此一事業需要技師、技手支援，遂於同年 4 月，向總督府民政部長官後藤新平求援，希望能派出該部土木課技師 1 名、技手 5 名作為海軍幕僚戰時補充人員。民政部土木課隨即於翌月派出技師濱野彌四郎、技手小出周太郎、小島敬三郎、松村茂、中本寅藏、井上賢二前往支援。¹⁴⁹

此一時期適逢同時推動許多土木事業，加上土木部門並未細部分化，技術人員時常必須同時參與港灣、道路、河川、上下水道、埤圳等相關工程。在人數不足的情況下，技術人員不僅在中央土木機構及相關委員會中身兼多職，有餘暇尚得支援地方土木事業之推動，若有時再配合軍方等特殊任務，土木技術人員常常是分身乏術而疲於奔命。概因如此，土木技術人員因病辭官者甚多，例如腦神經衰弱症、慢性腸炎、瘧疾、阿米巴痢疾、肺尖浸潤、腦溢血、腎臟萎縮、血壓亢進症等。其中，概以罹患腦神經衰弱者最多，約占 76%，概為土木技術人員之職業病。

6. 頻繁的海外調查活動：考其原因概有：(1) 解決工程問題或作為日後推動土木工程之參考：日本國內的土木技術雖已邁向自立，但在臺灣特殊自然環境進行土木事業，仍必須有與之相應的特殊技術，如果將日本國內或外國的經驗技術直接用於臺灣的土木工程，時常在技術上遭遇失敗。¹⁵⁰單就島內的調查無法適時解決工程所遇到的問題時，技師們常常奉派前往海外考察，或回日本國內吸取相關之工程經驗，或前往歐美先進國家取經。此外，為學習經營殖民地之經驗，亦時常前往英領印度、埃及、法領阿爾及利亞、蘭領爪哇等列強殖民地考察。

就考察之業務觀之，有港灣、上下水道、水利、埤圳、灌溉排水、道路河川、衛生等個別性質的調查，也有範圍較廣的整體土木相關之調查。其中，關於港灣事業的調查最多，關於道路的調查則僅屬少數。此固然由於築港事業係眾多土木工程中較為艱鉅者，自然時時必須師法先進國家之經驗；反觀此一時期道路事業尚未積極推廣，築路僅屬傳統道路性質，較無技術上之困難。

版。

¹⁴⁷ 《臺灣總督府公文類纂》，〈技師福田東吾ニ建築事務囑託ノ儀出願差支ナキ旨通達ノ件〉，明治 32 (1899) 年 12 月 25 日，第 448 冊，第 14 件，永久追加。

¹⁴⁸ 《臺灣總督府公文類纂》，〈臺北監獄新營工事監督囑託福田東吾御用濟ニ付キ監督囑託ヲ解ク〉，明治 35 (1902) 年 5 月 14 日，第 790 冊，第 25 件，進退追加。

¹⁴⁹ 《臺灣總督府公文類纂》，〈技師濱野彌四郎外五人海軍幕僚戰時充員ニ充ク〉，明治 32 (1899) 年 5 月 22 日，第 458 冊，第 15 件，進退追加。

¹⁵⁰ 木土局：《臺灣總督府土木事業概要》，大正 13 (1924) 年 12 月，頁 4-5。

(2) 協助帝國擴張計畫：第二任總督桂太郎認以為臺灣統治與對岸（華南）經營是一體兩面，領有臺灣並非是殖民政策的終點，而是帝國南進政策的起點。第四任總督兒玉源太郎進一步延伸桂太郎之構想而使之具體化，於 1899 年 6 月提出「臺灣統治ノ既往及將來ニ關スル覺書」。¹⁵¹該備忘錄中可以看到土木、公共工程的擴張，亦為厚植帝國影響力的方策之一，其後也確實如計畫積極推進。除了由臺灣總督府鐵道部計畫、構築潮汕鐵路之外，¹⁵²亦以祕密行動的方式派遣技術人員前往華南進行其他調查。1913 年派遣民政部土木局土木課技師十川嘉太郎前往中國福建省調查龍巖煤田，1917 年派遣民政部土木局土木課技師松本圓次郎前往中國廣東省調查、實測、設計河南水道，1919 年民政部土木局土木課技師堀見末子前往中國雲南省探查油田（參見表 1-3-2）。堀見技師曾回憶道：「我們的出差命令係奉命前往中國福建省、廣東（廣州）、英領香港、法領印度、雲南省。命令係總督之特別命令，盡可能地保密，連民政長官及其他高官亦不知詳情。」¹⁵³

三、第三階段（1924.12-1945）

迨至 1920 年代後期，臺灣總督府對於鐵路、築港、道路政策作了調整。就陸運而言，可謂「鐵路萬能」時代已告結束，進入汽車運輸的全盛時期。¹⁵⁴打破以往鐵路、港灣配合體制，將道路編入重要交通體系之中。交通局之下設道路港灣課，即是一個明顯的指標。道路港灣課下置庶務係、經理係、道路係、港灣係、第一工事係、第二工事係，負責道路橋樑、港灣、運河等相關事項，土木部門的分工已更臻細緻。隨時局的發展、國土計畫觀念的加強，1942 年設置國土局時更於其下置道路課，專司道路事業的部門於焉出現。面對此一時代新局，技術人員的出身、組成結構、任務、各項活動是否有所變化，亦值得進一步分析、探討（詳見表 1-3-2）。

1、技師出身結構的改變：相較於前期領導者幾為東大土木出身者獨占，此一時期的領導者則有出現池田季苗、松本虎太等兩位京大土木出身者。若觀察此一時期與與前一時期技師的承接關係，可發現道路港灣課時期的 26 位技師當中只有池田季苗、松本虎太、山下繁造、北川幸三郎、市川純一郎等 5 位是老面孔，顯示在此之前產生大幅的人事異動。由於前一期技師於 1920-1924 年間出現退休、離職風潮，計有 13 位技師於道路港灣課成立之前離開，因此如何填補這些技師的缺實為一大問題。

¹⁵¹ 鶴見祐輔：《正傳後藤新平》3 臺灣時代，東京：藤原書店，2004 年 2 月，頁 491-643。

¹⁵² 蔡龍保：〈長谷川謹介與日治時期臺灣鐵路的發展〉，《國史館學術集刊》，第 6 期，臺北縣新店市：國史館，2005 年 9 月，頁 75-76。

¹⁵³ 堀見末子：《堀見末子技師—臺灣土木の功勞者—》，東京：三秀舍，1990 年 7 月，頁 363-365。

¹⁵⁴ 此一發展過程實為世界性的共通現象，歐美、日本國內皆有此過渡階段，臺灣亦不例外。鐵路與汽車運輸彼此功能與角色的調整，成為此時重要的課題。參見大槻信治：〈交通上より見たる臺灣〉，《泛交通》，昭和 14（1939）年 6 月，第 14 卷第 6 號，頁 35-40。

除了從臺電、埤圳組合土木課、鐵道部等土木相關單位尋求協助之外，再自日本國內新聘山田北男（名古屋高工）、鈴置良一（名古屋高工）、齋藤四郎（東大土木）3位技師，但員額仍極為不足。由於1923年9月發生關東大地震，其後數年日本國內致力於帝都復興事業，土木相關領域的專門技術人員招募困難，¹⁵⁵總督府所採的方策是陸續晉升有多年經驗之技師為技師。在整個道路港灣課時期，陸續有14位技師升任技師，以補足懸缺之技師職。由於獲得升遷的14位技師當中，只有吉村善臣、藤村孜郎、永田年3位係帝大出身，其餘皆為高工出身，遂使得以往以東大為首的帝大技師團隊有了體質上的改變。道路港灣課時期的26位技師中只有10位係帝大出身，5位東大、4位京大、1位九大，其餘的學歷皆為高工。相較於前一時期帝大出身的技師高達79%（東大56%、京大21%、九大2%），此一時期帝大出身者僅占38%，高工出身者居絕對多數。

2、積極敦聘專業道路技師：由土木課經道路港灣課以迄國土局道路課的演進，象徵著道路事業走向專業，傳統道路邁向近代道路。因此，此一階段道路事業已非傳統道路土木相關人才皆可兼任之，必須敦聘有近代道路裝舖專才的技師。篠原國憲、¹⁵⁶永田年、藤村孜郎、¹⁵⁷山田北男、¹⁵⁸吉村善臣、¹⁵⁹諸岡明七、¹⁶⁰園田省吾、¹⁶¹森元一、¹⁶²赤德津、¹⁶³鳥山貞雄、¹⁶⁴今野覺治等人的任用或晉升，¹⁶⁵即是為了積極推動此一時期新規道路事業的發展。以篠原國憲為例，1926年8月自臺灣電力株式會社技師之職轉任臺灣總督府交通局道路港灣課技師後，陸續擔任縱貫道路測量主任、道路港灣課調查係長兼監查係技師、裝舖試驗工事主任、道路材料試驗調查主任等職，致力推動新規道路事業。

3、戰爭時期的支援：隨著時局的發展，臺灣在南進的地位上日趨重要，總督府各部門從上到下全面配合國策，經常有南支、南洋派遣員前往執行特殊任

¹⁵⁵ 《臺灣總督府公文類纂》，〈篠原國憲（任府交通局技師、俸給）〉，大正15（1926）年8月1日，第3卷甲，第4048冊，第30件。

¹⁵⁶ 《臺灣總督府公文類纂》，〈篠原國憲（任府交通局技師、俸給）〉，大正15（1926）年8月1日，第3卷甲，第4048冊，第30件。

¹⁵⁷ 《臺灣總督府公文類纂》，〈〔交通局技師兼台北市技師〕藤村孜郎（任府交通局技師、俸給）〉，大正15（1926）年10月1日，第4卷甲，第4050冊，第18件。

¹⁵⁸ 《臺灣總督府公文類纂》，〈山田北男（任府交通局技師；俸給）〉，昭和2（1927）年2月1日，第10046冊，第42件。

¹⁵⁹ 《臺灣總督府公文類纂》，〈吉村善臣（任交通局技師、俸給）〉，昭和4（1929）年5月1日，第10056冊，第90件。

¹⁶⁰ 《臺灣總督府公文類纂》，〈美濃部良晴、木原齊次郎、鈴置良一、諸岡明七（任交通局技師、俸給）〉，昭和4（1929）年12月1日，第10058冊，第76件。

¹⁶¹ 《臺灣總督府公文類纂》，〈園田省吾（任交通局技師；七ノ八）〉，昭和10（1935）年10月1日，第10084冊，第44件。

¹⁶² 《臺灣總督府公文類纂》，〈森元一（任臺灣總督府交通局技師；敘高等官六等；八級俸下賜）〉，昭和12（1937）年2月1日，第10089冊，第50件。

¹⁶³ 《臺灣總督府公文類纂》，〈福田義信、赤津德、永淵光次、長谷川榮（任臺灣總督府交通局技師；七等）〉，昭和15（1940）年5月1日，第10104冊，第52件。

¹⁶⁴ 《臺灣總督府公文類纂》，〈鳥山貞雄（任臺灣總督府交通局技師；敘高等官七等；九級俸下賜）〉，昭和14（1939）年9月1日，第10099冊，第50件。

¹⁶⁵ 《臺灣總督府公文類纂》，〈今野覺治（任府交通局技師；七ノ九）〉，昭和16（1941）年9月1日，第10114冊，第48件。

務。其中，技術人員的南進支援實為非常重要的一環。就交通部門而言，臺灣總督府交通局下之遞信部、鐵道部、道路港灣課皆在軍方的要求下，派出為數眾多的人員前往進行各項調查與支援。戰時支援活動，將於第四章《戰爭時期之特殊發展（1937-1945）》第一節〈土木技術人員之結合與動員〉作進一步的闡述。

日治時期陸續設有工業講習所、工業相關職業學校、官廳附設的教習所等培養初級技術人才之設施，¹⁶⁶但長期缺乏培養高級土木技術人員的高等教育機關，高等工業教育相關的學校只有兩所，且出現時間很晚。專科學校為 1931 年設立的臺南高等工業學校，大學為 1943 年設置的臺北帝國大學工學部。由於臺南高等工業學校成立時間尚短、臺北帝大工學部到日本戰敗為止仍沒有畢業生，因此，在整個日治時期並未在土木部門看到臺南高工和臺北帝大出身的技師，全都是日本國內高等教育機構所培育的日本人才。這也造成戰後國民政府接收的困難，不得不留用許多日籍技師、技手，才能熬過艱苦的過渡時期。職掌道路事業的總督府鑛工局有 11 名技師、10 名技手、1 名囑託於戰後被留用於臺灣省行政長官公署工礦處，北川幸三郎、今野覺治、上原榮人、鳥山貞雄技師擔任工鑛處公共工程局工程師或副工程師；磯田謙雄被留用於農林處農田水利局擔任技正。¹⁶⁷亦即總督府當局並不用心於本地人才之培育，戰後呈顯出殖民地技術轉移上的跛行性。¹⁶⁸

就日治 50 年土木技術人員在日本帝國內的流動觀之，由於自進入第二階段起土木技術人員有長期在臺服務的傾向，來臺之後轉往朝鮮、滿洲、南洋廳等其他殖民地者甚少，僅牧野實轉往朝鮮擔任朝鮮公立實業學校校長、山路魁太郎轉往滿洲任關東州民政署技師。反之，自臺灣總督府退職後返日覓職者不少。就資料可及的 22 位中，有 8 位是在縣市水道局、電氣局、營繕課等地方土木部門或鐵道院、商工省、內務省等中央土木部門擔任官職，占 36%；有 10 位是在杉山土木工務所、大湊興業株式會社、大倉組土木部、日本通運、真柄組、電源開發株式會社、東京渡邊製鋼所、葵建設研究所、東京灣土地株式會社等土木交通業界服務，占 46%；有 2 位在教育界服務（堀池好之助任京都工藝學校教授、北川幸三郎任立命館大學工學部教授），占 9%；有 2 位轉任陸軍技師、海軍技師，占 9%。此外，亦有辭官後留在臺灣業界發展者。其中大越大藏、庄野卷治、國弘長重、高山繁節、松本虎太、田賀奈良吉等人進入臺電服務；池田季苗轉任日本石油臺灣販賣店長；其他則自行創業，例如岩淵恕辭官後曾任自動車學校校長，經營土木承包業，經營岩淵金網工業。

此外，日本人士族與平民於殖民地的活動態勢，亦值得觀察。據日本維新

¹⁶⁶ 黃秀政、張勝彥、吳文星著：《臺灣史》，臺北市：五南出版社，2002 年 2 月，頁 214-215；蔡龍保：〈日治時期鐵路職員培訓制度之研究〉，《台灣人文》，第 9 號，台北：國立台灣師範大學人文中心，2004 年 12 月，頁 31-41。

¹⁶⁷ 河原功：《台灣引揚留用・記錄》，第 8 卷，東京：ゆまに書房，1998 年 1 月，頁 208-209、239。

¹⁶⁸ 蔡龍保：〈日治時期鐵路職員培訓制度之研究〉，《台灣人文》，第 9 號，台北：國立台灣師範大學人文中心，2004 年 12 月，頁 31-41。

政府的「百官履歷」，498名高級官吏之中，皇族8名、華族83名、士族399名、平民3名，近代日本可謂是士族支配的時代。¹⁶⁹此一現象就戰前臺灣的土木技術人員出身觀之，約有51%是士族，49%為平民，約各占一半。¹⁷⁰可謂明治維新後迄1945年，不僅日本士族透過接受新式教育維持其社會地位，一般平民亦可藉由新式教育提升其社會地位，且兩者皆在雄飛海外的風氣下轉而活躍於海外殖民地。

由本節之分析可知，第一階段（1895.5-1898.6）草創時期的土木技師們的出身為工部省工學寮、工部大學等由日本本國培養的第一批技術人員，日治之初以陸軍省雇員、臺灣總督府雇員、海軍技師等身份渡臺。就經歷觀之，這批技師大多來臺前已有多年中央官廳、地方官廳或業界的土木經驗。然而，此一時期風氣不良，技術人員的專業和操守不佳，屢有貪汙事件傳出。

或因如此，進入第二階段（1898.7-1924.12）長尾半平以技術官僚之姿領政時，將前期的技師群幾乎全員汰換，造成這兩個時期人事上明顯的斷裂。土木課長長尾半平一方面就總督府其他相關部門中尋找人選，更重要的是開始提攜同為東大土木科出身的學長、學弟們，學閥關係逐漸形成。就此一階段技師的學歷出身觀之，東大出身者占56%、京大出身者占21%，九大出身者占2%，亦即東大、京大、九大等帝國大學出身者合占79%。土木部門自長尾半平執政後全面汰換人才，變身為一支以東大為首的菁英技術團隊。此外，由於此一時期同時推動各項土木事業，加上土木部門並未細部分化，技術人員時常必須同時參與港灣、道路、河川、上下水道、埤圳等相關工程。在人數不足的情況下，技術人員不僅在中央土木機構、相關組織、委員會中身兼多職，有餘暇尚得支援地方土木事業之推進，有時又需配合軍方等特殊任務或配合官方政策進行不少海外考察活動。概因事務繁重，土木技術人員因病辭官者甚多，其中，尤以罹患腦神經衰弱者最多，約占76%。概為土木技術人員之職業病。

進入第三階段（1924.12-1945）後，可謂「鐵路萬能」時代已告結束，道路事業邁入積極發展期。執掌道路的機構由土木課經道路港灣課以迄國土局道路課的演進，象徵著道路事業走向專業。為了推進此一時期新規道路事業，積極敦聘有近代鋪設道路專才的技師。然而，由於關東大地震之後數年間，日本國內致力於帝都復興事業，土木相關領域的專門技術人員招募困難，¹⁷¹聘用新人的同時，總督府陸續晉升有多年經驗之技師為技師，使得以往以東大為首的帝大技師團隊有了體質上的改變，道路港灣課時期的技師帝大出身者僅占38%，反以高工出身者居絕對多數。此外，為因應戰爭時局，土木技術人員的南進支援活動亦值得注意。

¹⁶⁹ 林明德：《日本近代史》，台北：三民書局，1996年4月，頁308-309。

¹⁷⁰ 本人分析日治初期以迄中期鐵道部技師的士族、平民出身比例為57%、43%，此一數字與之相去不遠。參見蔡龍保：〈長谷川謹介與日治時期臺灣鐵路的發展〉，《國史館學術集刊》，第6期，臺北縣新店市：國史館，2005年9月，頁74。

¹⁷¹ 《臺灣總督府公文類纂》，〈篠原國憲（任府交通局技師、俸給）〉，大正15（1926）年8月1日，第3卷甲，第4048冊，第30件。

日治時期培養土木技術人員的高等教育機關出現甚遲，因此，總督府土木部門並無臺灣本地培養的技師。總督府當局不用心於本地高級土木技術人才之培育，戰後明顯呈顯出殖民地技術轉移上的跛行性。就日治 50 年土木技術人員於日本帝國內的流動觀之，由於進入第二階段起土木技術人員有長期在臺服務的傾向，轉往朝鮮、滿洲、南洋廳等其他殖民地者甚少。反之，自臺灣總督府退職後返日覓職者不少，任職中央、地方官廳土木部門者最多，占 36%；任職於土木交通相關業者次之，占 46%；亦有在教育界服務或轉任陸海軍技師者，各占 9%。此外，亦有辭官後留在臺灣業界發展者。土木技術人員活用其在臺任官時期所累積的專業成績及其在官場和業界的人脈關係，或繼續活躍於官場，或步入業界發揮其長才。就其出身視之，得一窺明治維新後迄 1945 年，日本士族透過新式教育維持其社會地位，一般平民亦藉由新式教育提升其社會地位，兩者皆在雄飛海外的風氣下活躍於海外殖民地。

表 1-3-2 土木技術官僚人事概況表

項別 姓名	籍貫	學歷	經歷	在臺 (職) 期間
高津慎 (1840.11.2 2-?)	山口縣 士族		1872 年 2 月任兵部省九等官 1872 年 3 月任陸軍省九等官 1873 年 7 月補陸軍省八等官 1874 年 9 月任太政官陸軍會計軍吏 1876 年 10 月免本官 1877 年 9 月任熊本縣三等警部 1881 年 11 月任熊本縣一等屬 1884 年 1 月任和歌山縣一等屬 1886 年 8 月任和歌山縣屬、書記官 1890 年 1 月任三重縣書記官，10 月任三重縣參事官，12 月升任奏任官三等 1891 年 11 月升任高等官七等，同月 29 日敘勳六等賜瑞寶章 1894 年 3 月依願免本官 1896 年 8 月任臺灣總督府民政局臨時土木部長 1897 年 6 月任臺灣總督府民政局臨時土木部技師兼部長，敘高等官六等 1897 年 10 月任臺灣總督府事務官 1899 年 2 月任澎湖廳長、敘高等官五等 1900 年 12 月依願免官	1896- 1900 在職 5 年
杉山輯吉 (1855.8.25)	沼津藩 士族	工部大學 校	1877 年工部大學校土工學科 6 年級，參與信越本線碓氷線「逢坂山隧道」工程	1896- 1897

第一章 臺灣總督府之道路政策與近代路政制度之建立

-1933.9.26)		<p>土木科 第 1 期生</p>	<p>1879 年 11 月自工部大學畢，任鑛山局 8 等技手 1882-1884 年任長野縣道路開削委員 而後任職農商務省御用掛 轉任藤田組從事大阪站改築工程、吳軍港興築工程 1887 年 4 月任職日本土木會社 1888 年於東京開立設計事務所 1892 年為視察工業前往俄國、朝鮮、中國 1896 年 2 月以陸軍省雇員身分來臺，任民政局臨時土木部技師兼基隆築港調查委員 臺北市區計畫委員 1897 年因貪汙案停職返日 1888 年著《川河改修要件、碎石道路築造法》 1901 年開設「杉山土木工務所」，從事土木工程的设计、監督</p>	<p>在臺 2 年</p>
牧野實		<p>工部大學 校 土木科 第 7 期生</p>	<p>1886 年 5 月自工部大學畢 高知縣技師 1893-1896 年任山形縣技師 1896 年 2 月以陸軍省雇員身份來臺 同年任民政局臨時土木部技師兼基隆築港調查委員 1897 年發生北門外工程崩壞事件遭受懲戒 1897 年 5 月因詐欺取財被臺北地方法院收押處分 1942 年任朝鮮公立實業學校校長兼教諭</p>	<p>1896- 1897 在職 2 年</p>
磯田勇治 (1852.12.4 -?)	<p>大分縣 士族</p>		<p>1880 年 5 月 4 日任內務省九等屬，負責勸農局事務，出差福島縣 1881 年 2 月 12 日轉任內務省安積疏水掛，升任內務省八等屬，4 月 13 日任農商務省八等屬，負責書記局事務，出差福島縣，7 月 22 日因負責福島縣豬苗代湖疏水事業獲得特別勳勵 1882 年 10 月 3 日出差福島縣執行豬苗代湖通水典禮，並出差宮城縣野蒜港；11 月 30 日升任農商務省七等屬 1883 年任職於農商務省記錄課庶務掛；6 月轉職到長野縣擔任五等屬，任職於土木課整理掛兼治水修路掛；7 月 30 日任道路開鑿委員；12 月 13 日任官報報告事務；12 月 22 日任代理土木課長 1885 年 11 月 2 日轉任茨城縣五等屬，任職土木治水掛及道路掛；11 月 14 日任職檢查掛及設計係、工事係 1886 年 4 月 5 日任三尾運河開鑿調查委員；23 日任廳中會會員、土木課副課長；5 月 10 日任四等屬；7 月 23 日敘判</p>	<p>1895- 1898 在職 4 年</p>

			<p>任官四等；8月4日轉職鹿兒島縣，31日起任縣屬在土木課；11月10日任升第二部土木課長</p> <p>1887年5月5日任職第二部道路開鑿掛並兼任第二部土木課長；11月13日任鹿兒島縣四等技手</p> <p>1888年5月13日再兼道路開鑿掛工事主任；12月28日因道路開鑿創業以來親臨實地從事工程，獲頒特別勉勵金20圓</p> <p>1889年10月20日任第二部道路開鑿掛首席員；12月27日獲頒道路開鑿事業特別勉勵金35圓</p> <p>1890年5月1日升任鹿兒島縣三等技手；10月14日任鹿兒島縣五等技師，敘奏任官五等</p> <p>1891年5月24日兼任鹿兒島縣屬，兼任內務第二課長；11月28日兼任臨時博覽會事務委員</p> <p>1892年3月28日為因1887年起鹿兒島縣國道、縣道開鑿以來，5年間擔任工程監督，日夜匪懈，獲賞金250圓</p> <p>1894年3月25日轉任大分縣擔任吏員</p> <p>1895年2月28日因致力於水害工程獲賞慰勞金120圓；8月1日任臺灣總督府內務部雇員；9月16日出差宜蘭地區</p> <p>1896年4月21日任臺灣總督府民政局技師；5月23日任臨時土木部技師心得；6月26日任臺灣總督府民政局臨時土木部技師</p> <p>1897年4月19日任該年度開鑿道路設計主任；11月1日任臺灣總督府財務局土木課技師，敘高等官六等</p> <p>1898年1月26日任土木課長代理課長，11月21日，依願免官，敘高等官五等</p>	
秋吉金德			<p>來臺前任兵庫縣技師</p> <p>1897年任民政局臨時土木部技師</p>	1897- ?
堀池好之助	京都	東京帝大 建築科	<p>1896年自東京帝國大學工學部建築學科畢業</p> <p>1897年任臺灣總督府民政局臨時土木部技師</p> <p>1898年任臺灣總督府財務局土木課技師</p> <p>1899年橫須賀海軍經理部建築科科員海軍技師</p> <p>1902年自預備陸軍步兵少尉除役，任京都高等工藝學校教授</p>	1896- 1898 在臺 3年
瀧山勉 (1857.4.8- ?)	東京府 士族	工部省電 信寮技術 見習 電信局電 氣試驗專	<p>1873年4月8日任工部省電信寮技術等外¹⁷²見習下級，5月1日出差橫濱局，7月1日任職小倉局，11月18日升任電信寮技術等外見習中級</p> <p>1874年4月11日辭小倉局職務出差長崎局，4月30日升任電信寮技術等外見習上級，7月7日起任職長崎局，12月12</p>	1895- ?

¹⁷² 等外是指等外官，依明治初期官制，將判任官以下的官位稱為等外。

		門生徒	<p>日補電信寮技術二等見習下級</p> <p>1875年7月23日補電信寮技術二等見習中級，24日任職赤羽局，8月出差神戶局，12月8日轉任神戶局</p> <p>1876年7月2日補電信寮技術二等見習上級</p> <p>1877年2月7日任工部省十等技手三級，6月任工部省十等技手二級，7月14日出差熊本分局，8月6日出差鹿兒島分局，9月25日出差加治水分局</p> <p>1878年2月18日歸校，23日任職中央局，7月11日升任工部九等技手三級</p> <p>1879年2月8日電信局電氣試驗專門生徒，3月15日任工部省九等技手，9月19日任職電信局建築掛</p> <p>1880年10月19日爲了測量東京、松山間經度，出差前往觀象臺</p> <p>1882年10月轉職赤羽觀象臺</p> <p>1883年2月27日任職神戶局，11月20日任職西部中央局，12月6日任工部省八等技手</p> <p>1885年12月4日任工部省七等技手，22日廢工部省置遞信省，任電報相關事務</p> <p>1886年5月27日任遞信省敘判任官七等技手，7月19日任職大坂電信分局試驗掛兼送受掛</p> <p>1888年1月12日任大坂電信分局主事</p> <p>1888年4月4日任金澤遞信管理局電信建築手</p> <p>1889年5月10日任代理建築長</p> <p>1890年7月1日任職電務局，8月16日任遞信省名古屋電信建築署技手</p> <p>1895年6月21日獲賞勳局下賜敘勳八等瑞寶章，8月任臺灣總督府雇員，9月任職臨時臺灣兵站電信部，12日任該部建築部部长</p> <p>1896年4月依臺灣總督府條例任臺灣總督府民政局臨時土木部技師，6月25日因明治日俄戰爭之戰功獲頒勳七等青色桐葉章柔金百圓，7月任通信部電信建築監督</p> <p>1897年11月1日因官制改革廢官</p> <p>1898年8月因收賄之嫌被收押入監，同年12月獲不起訴</p> <p>1899年6月任打狗郵便電信建築主任臨時取扱</p>	
澁谷競多	群馬縣	工部大學 校土木科 第2期生	<p>1880年自東大土木科畢</p> <p>任海軍技師（1890年）</p> <p>任沖繩縣技師（1893年）</p> <p>1897年任臺灣總督府民政局臨時土木部技師</p>	1897- 1898 在臺 2年

第一章 臺灣總督府之道路政策與近代路政制度之建立

			<p>1897年10月升任臨時土木部土木課課長，兼任基隆築港委員</p> <p>1897年11月任臺灣總督府財務局土木課技師</p> <p>1898年返日任沖繩縣技師</p> <p>1909年辭職</p>	
十川嘉太郎 (1868.7.15-1938.1.5)	山口縣 土族	札幌農學校 工學科	<p>1892年自札幌農學校工學科畢業</p> <p>1893年3月任北海道廳土木課見習技手，5月任北海道廳土木課技手</p> <p>1894年7月任函館區役所水道係職員</p> <p>1896年12月任大社兩山鐵道會社創立事務所技師</p> <p>1897年任臺灣總督府民政局臨時土木部技師</p> <p>1899年任民政部土木課技師，同年受臺北縣之委託維護滬尾水道</p> <p>1900年任臨時臺灣基隆築港局技師兼民政部土木課技師</p> <p>1907年1月受臨時臺灣糖務局之囑託，辦理灌溉及排水設施相關事宜，並前往北美考察。</p> <p>1908年任臨時臺灣工事部水利課技師兼民政部土木局臨時水道課技師</p> <p>1912年任河川調查會委員，同年出差福建省調查</p> <p>1913年前往中國福建省調查龍巖煤田，返臺撰寫調查復命書</p> <p>1914年任臨時臺灣總督府工事部技師，兼任民政部土木局土木課技師</p> <p>1916年退職返日過著晴耕雨讀的生活，擔任顧問技師</p> <p>1936年撰《顧臺》</p>	1897-1916 在臺 20年
小原益知	東京	東京帝大 造家學科	<p>1881年自東大造家學科畢業</p> <p>任滋賀縣一等技手</p> <p>1887年升任滋賀縣技師</p> <p>任海軍技師（1896年免除職務）</p> <p>1897年任臺灣總督府財務局土木課技師</p> <p>1898年免職</p>	1897-1898 在職 2年
長尾半平 (1865.7-1936.6)	新潟縣	東京帝大 土木科	<p>1891年7月自東京帝大工科大學土木科畢業，任內務省土木監督署技師試補</p> <p>1893年11月任土木監督技師</p> <p>1895年9月任山形縣技師、土木課長</p> <p>同年11月出差宮城縣</p> <p>1896年2月出差東京、京都</p> <p>1896年6月出差神奈川縣</p> <p>1897年7月出差東京府、福島縣、宮城縣、秋田縣</p>	1898-1910 在臺 13年

第一章 臺灣總督府之道路政策與近代路政制度之建立

		<p>1897年8月轉任埼玉縣土木課長 1898年1月任官舍管理事務委員、河川法施行委員長 同年2月任道路調查委員長，4月任土木吏員銓衡委員、埼玉地方森林會議員 1898年11月轉任臺灣總督府民政局土木課技師 1899年1月任臺灣總督府民政部土木課課長 1900年兼任臺灣中央衛生會委員 1900年奉派至蘭領爪哇、英領印度、埃及、法領阿爾吉利亞及歐美考察各地的港灣，以資臺灣築港事業之參考 1900年8月兼任臨時臺灣基隆築港局技師 1902年任臺灣總督府民政部土木局代理局長兼臨時臺灣基隆築港局技師、臺灣中央衛生會委員 1903年兼任臺北基隆市區計畫委員 1904年兼任臺北電氣作業所技術長 1906年兼任臺北市街給水調查委員、臺北電氣作業所所長 1907年兼任律令審議會會員、臺灣總督府廳舍建築設計審查委員 1908年兼任臨時防疫委員、臺灣總督府民政部土木局水利課課長、水利委員會幹事 1909年10月任土木局代理局長 1910年任臺灣總督府土木部次長 1910年9月返日任鐵道院技師 1910年任鐵道院總裁官房監查課勤務 1911年兼任鐵道博物館掛長 1911年任港灣調查會臨時委員 1913年1月任鐵道管理部部长、鐵道會議議員及幹事 1913年5月任九州管理局長 1918、1919年任鐵道省理事時奉派西伯利亞、北滿 1921年年9月任東京市電氣局長 1930年5月任眾議院議員 1932年7月任日本水道株式會社社長 1934年任株式會社教文館取締役會長、和光學園園長 1936年6月於京城朝鮮總督府去逝</p>	
<p>福田東吾</p>		<p>1889年任文部技師補 1893年任文部技師 1897年任臨時陸軍建築部技師 1899年任臺灣總督府民政部土木課技師 1900年1月任中央衛生會臨時委員</p>	<p>1899- 1906 在臺 8年</p>

第一章 臺灣總督府之道路政策與近代路政制度之建立

			<p>1902年5月任陸軍技師兼臺灣總督府民政部土木局土木課技師</p> <p>1900年受株式會社臺灣銀行之託進行建築工程</p> <p>1902年受臺北監獄之託進行新建工程</p> <p>1906年免兼官轉任陸軍技師</p>	
濱野彌四郎 (1869.9.9- 1932.12.30)	千葉縣 平民	東京帝大 土木科	<p>1896年自東大土木科畢，8月1日渡台，9月3日任臺灣總督府民政局衛生課技師，敘高等官六等</p> <p>1899年兼任臺灣總督府民政局土木課事務官、臺灣中央衛生會委員</p> <p>1900年6月任臺北縣土木課長，敘高等官五等，兼任臺灣總督府民政部土木課技師、臺灣中央衛生會委員</p> <p>1901兼任臺灣總督府民政局土木課事務官、臺灣中央衛生會委員、臺北基隆市區計畫委員</p> <p>1902年任臺灣總督府民政部土木課技師兼任臺灣中央衛生會委員、臺北基隆市區計畫委員，9月敘高等官四等</p> <p>1903年任臺北廳衛生及土木調查委員會顧問</p> <p>1904年兼任臺北市街給水調查委員</p> <p>1906年任臺灣總督府民政部土木局臨時水道課技師，敘高等官三等</p> <p>1907年奉派歐美各國考察</p> <p>1909年兼任臨時臺灣總督府工事部技師</p> <p>1910年任臺灣總督府土木部工務課技師兼任臺北基隆市區計畫委員</p> <p>1911年10月16日任臺灣總督府技師兼臺灣總督府作業所技師，敘高等官三等</p> <p>1912年任民政部土木局土木課技師兼作業所水道課課長</p> <p>1913年兼任臺灣總督府通信局工務課技師</p> <p>1918年兼任臺灣總督府作業所水道課技師，10月兼任臨時臺灣總督府工事部技師，敘高等官二等</p> <p>1919年3月30日以瘡疾後神經衰弱症為由辭官離臺返日任職神戶市等地的水道局</p> <p>1932年病逝</p>	1896- 1919 在臺 24年
高橋辰次郎 (1868.8.1- 1937.12)	岐阜縣 士族	東京帝大 土木科	<p>1891年7月自東京帝大工科大學畢，9月28日任內務省土木監督署技師試補</p> <p>1893年11月10日任內務省土木監督署技師，敘高等官七等</p> <p>1896年敘高等官六等</p> <p>1897年兼任工事部事務</p> <p>1898年敘高等官五等</p> <p>協助石黑博士進行河川調查</p>	1899- 1919 在臺 21年

			<p>負責後富士川改修工程</p> <p>曾任囑託擔任樺木、山梨兩縣的土木工程</p> <p>1899年8月7日任臺灣總督府民政部土木課技師，9月22日渡臺</p> <p>1900年8月27日兼任臨時臺灣基隆築港局技師，擔任掛長</p> <p>1901年兼任臨時臺灣基隆築港局技師、臨時臺灣基隆築港局工務課課長、鐵道部技師</p> <p>1902年任臺灣總督府民政部土木局土木課技師兼任臺北基隆市區計畫委員、臺灣關稅及出港稅訴願審查委員、鐵道部打狗出張所技師、臨時臺灣基隆築港局技師</p> <p>1903年兼任臺灣關稅及出港稅訴願審查委員、臨時臺灣基隆築港局工務課技師</p> <p>1904年兼任臺灣中央衛生會委員、總督府鐵道部技師</p> <p>1905年兼任臨時臺灣基隆築港局工務課技師</p> <p>1905年遊歷歐美進行土木相關調查</p> <p>1906年任臺灣總督府民政部土木局土木課課長兼任臨時臺灣基隆築港局工務課課長、臺北基隆市區計畫委員、臺灣關稅及出港稅訴願審查委員、臺北市街給水調查委員</p> <p>1907年兼任臺灣總督府民政部土木局臨時水道課技師</p> <p>1908年兼任水利課水利委員、臺灣總督府民政部土木局臨時水道課課長、臨時臺灣工事部技師</p> <p>1909年任臺北水道事務所所長、臨時臺灣工事部築港課課長兼任臺灣總督府民政部土木局土木課課長、臺灣總督府民政部土木局臨時水道課課長、臺北基隆市區計畫委員、臺灣關稅及出港稅訴願審查委員、水利課水利委員</p> <p>1910年任臺灣總督府土木部工程課課長兼任臺北基隆市區計畫委員、臺灣關稅及出港稅訴願審查委員</p> <p>1911年任臺灣總督府土木部次長兼任市區計畫委員、移民事務所委員、水利委員</p> <p>1912年任臺灣總督府土木局代理局長兼任律令審議會員、臨時臺灣總督府工事部部長、市區計畫委員會委員、官設埤圳補償審查委員會委員</p> <p>1913年兼任河川調查委員會委員</p> <p>1914年奉派出差美國及英領加拿大</p> <p>1914年兼任蕃地生產調查會委員</p> <p>1915年任臨時臺灣總督府工事部長兼任臺灣中央衛生會委員、市區計畫委員會委員、官設埤圳補償審查委員會委員、河川調查委員會委員</p>	
--	--	--	---	--

第一章 臺灣總督府之道路政策與近代路政制度之建立

			<p>1916 年任臺灣總督府作業所所長</p> <p>1919 年 5 月臨時臺灣總督府工事部官制廢止，專任臺灣總督府技師，8 月以神經衰弱症兼慢性腸炎為由辭官</p> <p>1919 年離臺返日，以推薦方式獲工學博士學位，轉向實業界發展</p> <p>任青森縣大湊興業株式會社取締役社長（1935 年）</p> <p>任東京灣土地株式會社事務取締役</p> <p>1937 年 12 月因病去世</p>	
大澤正業			<p>來臺前任遞信省航路標識管理所技手</p> <p>1898 年任臺灣總督府民政部通信課技師</p> <p>1899 年任臺灣總督府民政部土木課技師</p> <p>1900 年 12 月依願免官</p>	1898-1900 在職 3 年
川上浩二郎 (1873.6-1933.3.29)	新潟縣	東京帝大 土木科	<p>1898 年 7 月自東大土木科畢，任農商務省福岡鑛山監督署技手</p> <p>1899 年 6 月依願免官</p> <p>1899 年 7 月轉任臺灣總督府臨時臺灣基隆築港局技師</p> <p>1901 年 12 月到 1903 年 11 月間出差英領印度、蘭領爪哇及歐美各國調查港灣工程</p> <p>1908 年 7 月任臨時臺灣總督府工事部技師</p> <p>1909 年 10 月任總督府民政部土木課技師</p> <p>1911 年 6 月獲頒勳六等瑞寶章</p> <p>1912 年 7 月提出論文〈基隆港の岸壁を論ず〉獲工學博士學位</p> <p>1916 年因病（瘧疾惡液質、糖尿病）依願免官</p> <p>返日後因其基隆築港的成績受到肯定，更而參與設計博多灣築港</p>	1899-1916 在職 18 年
野村一郎 (1872-1942)	山口縣 土族	東京帝大 造家學科	<p>1895 年自東京帝大造家學科畢</p> <p>1895 年 12 月以陸軍 1 年志願兵身份進入近衛步兵第二聯隊第四中隊</p> <p>1897 年 12 月任陸軍步兵一等軍曹、臨時陸軍建築部技師</p> <p>1899 年抵臺任總督府民政部土木課技師</p> <p>1900 年設計臺北車站第一次工程、總督府官邸第一次工程</p> <p>1903 年設計臺灣銀行第一次工程</p> <p>1909 年任臺灣總督府土木部技師時奉派歐美</p> <p>1911 年因官制改正任臨時臺灣總督府工事部技師兼任民政部土木局營繕課課長</p> <p>1915 年設計臺北博物館，博物館完成後因病（腳氣病）依願免官，離臺返日</p>	1899-1915 在臺 17 年

第一章 臺灣總督府之道路政策與近代路政制度之建立

			1945 年名古屋帝大授與博士學位	
片岡淺次郎			臨時陸軍建築部技手 臺灣總督府事務囑託 1899 年 6 月任民政部土木課技師	
田島禎造 (1870.2.22 -1917.1.30)	東京	東京帝大 造家學科	1892 年 7 月自東大造家學科畢業 任職日本銀行建築事務所，從事民間建築的設計、監督 1896 年任臨時陸軍省建築委員，陸軍省技師 1898 年任職陸軍省御用掛 1900 年轉任臺灣總督府民政部土木課技師 1902 年 4 月任總督府民政部土木局營繕課長 1904 年 1 月出差海外 1906 年 5 月依願免官 1910 年任東京市營繕課長，從事新大橋、鍛冶橋、吳服橋等 之裝飾 1913 年竣工的四谷見附橋之裝飾設計為其著名作品	1900- 1906 在職 7 年
青山重遠			1901 年任民政部土木課技師 1902 年任臨時臺灣基隆築港局技師兼任民政部土木課技師 1903 年 10 月為擬定燈塔建設位置出差彭佳嶼 1905 年 3 月依願免官	1901- 1905 在職 5 年
清水一德	長野縣	東京帝大 土木科	1897 年自東大土木科畢，任職內務省土木局 1902 年轉任民政部土木局土木課技師 1909 年視察東京府等七縣灌溉用水諸工程 1910 年任工務課技師 1911 年任臺灣總督府土木部技師 1911 年返日任內務省土木局技師負責河川事務 任埼玉縣技師（1922 年） 1960 年獲名古屋大學授與博士學位	1902- 1911 在臺 10 年
山形要助 (1873.2.9- 1934.12.13)	東京府	東京帝大 土木科	1898 年自東大土木科畢，任長野縣技師，敘高等官七等 1900 年 5 月 7 日敘高等官六等 1901 年 11 月 6 日任臺灣總督府技師；11 月 29 日自基隆港 上陸；12 月 7 日任臨時臺灣基隆築港局工務課技師兼任臺灣 總督府民政部土木局土木課技師 1902 年 9 月 30 日敘高等官五等 1904 年 9 月 30 日敘高等官四等 1907 年 9 月 30 日敘高等官三等 1908 年 7 月 30 日因官制改正，改任臨時臺灣工事部技師（打 狗支部長）兼任臺灣總督府民政部土木局土木課技師 1909 年 10 月 25 日依勅令第 271 號官制改正任臺灣總督府土	1901- 1923 在臺 23 年

			<p>木部技師</p> <p>1910年12月26日敘勳六等，授瑞寶章</p> <p>1910年任臺灣總督府土木部打狗出張所所長</p> <p>1912年任臨時臺灣總督府工部打狗出張所所長</p> <p>1913年奉派歐美各國</p> <p>1914年12月23日敘勳五等，授瑞寶章</p> <p>1915年任臨時臺灣總督府工部工務課技師兼任臺灣總督府民政部土木局土木課長</p> <p>1916年9月30日免本官，專任臺灣總督府民政部土木局土木課長，10月25日兼任臨時臺灣總督府工部工務課課長、市區計畫委員會委員、官設埤圳補償審查委員會委員、河川調查委員會委員兼幹事。同年赴歐美各港調查水陸連絡設備，返臺撰寫調查復命書</p> <p>1917年任民政部土木局土木課長兼任官設埤圳補償審查委員會委員兼幹事、河川調查委員會委員、臨時臺灣總督府工部工務課課長；2月27日敘勳四等，授瑞寶章</p> <p>1919年以其築港研究，特別是修築打狗港的相關論文獲工學博士學位</p> <p>1920年9月1日任臺灣總督府土木局局长，敘高等官二等，兼任臺灣電力株式會社監理官、官設埤圳補償審查委員會委員、河川調查委員會委員兼幹事、市區計畫委員會委員、河川調查委員會委員、臺灣中央衛生會</p> <p>1921年3月30日敘勳三等，授瑞寶章；9月30日敘高等官一等；10月8日，以疾病不堪職（腦神經衰弱症）為由依願免本官</p> <p>1924年返日開設合資會社福澤土木事務所，任所長；其間，參與天龍川電力會社創立事宜</p> <p>1925年天龍川電力會社創立，任取締役</p>	
山路魁太郎 (?-1933.9.23)	福岡縣 士族	東京帝大 土木科	<p>1899年自東大土木科畢業，任兵庫縣技師</p> <p>1901年轉任臺中縣技師</p> <p>1902年任民政部土木局土木課技師</p> <p>1905年由臺灣總督府技師轉往滿洲任關東州民政署技師 關東都督府技師（1908年）</p>	1901- 1905 在臺 5年
德見常雄 (1873-1926.9.23)	長崎縣 平民	東京帝大 土木科	<p>1896年7月自東大土木科畢業隨即進入大學院就讀，同月任京都鐵道株式會社技士</p> <p>1897年9月任第三高等學校工學部講師</p> <p>1898年7月大學院研究科修業期滿</p> <p>1899年4月任京都帝國大學理工科大學講師，7月辭任第三</p>	1900- 1913 在臺 14年

			<p>高等學校工學部講師</p> <p>1900 年任臨時臺灣土地調查局測量課技師（課長）兼任臨時臺灣土地調查局技師</p> <p>1901 年奉派前往山口、廣島、岡山、東京府、福岡熊本、佐賀等地募集調查測量所需之技手</p> <p>1901 年 7 月奉命視察高知縣水利事業以助於進行埤圳調查</p> <p>1905 年兼任財務局稅務課技師</p> <p>1902 年奉派印度調查蔗園灌溉工程</p> <p>1905 年任臺灣總督府民政部土木局土木課技師兼任臺灣總督府民政部財務局稅務課技師</p> <p>1908 年兼任水利委員</p> <p>1908 年任臨時臺灣工事部技師時奉派歐美各國及埃及</p> <p>1909 年任臨時臺灣工事部水利課課長</p> <p>1910 年任臺灣總督府土木部工務課技師兼任水利委員</p> <p>1911 年任臺灣總督府土木部工務課課長兼任水利委員、市區計畫委員、臨時防疫委員、官設埤圳補償審查委員會幹事</p> <p>1912 年任臨時臺灣總督府工事部工務課課長兼任民政部土木局土木課長、市區計畫委員、臨時防疫委員、官設埤圳補償審查委員會幹事</p> <p>1912 年 7 月任河川調查員</p> <p>1913 年兼任臺灣總督府技師</p> <p>1913 年因病（腳氣）依願免官，返日後任職大倉組土木部</p>	
大越大藏 (1873.1.16 -1928.8.20)	栃木縣 平民	東京帝大 電氣科	<p>1898 年自東大電氣科畢業，12 月 1 日以一年志願兵的身分進入鐵道大隊</p> <p>1899 年 11 月 30 日期滿除隊，任陸軍工兵軍曹</p> <p>1901 年 3 月 25 日任陸軍工兵少尉</p> <p>1903 年受命加入鐵道大隊補充中隊</p> <p>1904 年 11 月 27 日任陸軍工兵中尉，辭鐵道大隊補充中隊，轉築城部澎湖島支部</p> <p>1906 年 4 月 1 日因日俄戰爭之戰功，敘勳六等，獲頒單光旭日章及 250 圓，4 月 11 日任臺灣總督府民政部土木局土木課技師，敘高等官六等</p> <p>1907 年 5 月 20 日任臺灣總督府電氣作業所技師兼任臺灣總督府民政部土木局土木課技師</p> <p>1908 年 7 月 30 日任臨時臺灣工事部技師兼任臺灣總督府民政部土木局土木課技師、敘高等官六等，9 月 30 日敘高等官五等</p> <p>1909 年 10 月 25 日官制改正，任臺灣總督府土木部技師</p>	1906- 1928 在臺 23 年

第一章 臺灣總督府之道路政策與近代路政制度之建立

			<p>1911年10月16日任臺灣總督府電氣作業所技師兼任臨時臺灣總督府工事部技師，敘高等官四等；12月26日敘勳五等授瑞寶章</p> <p>1911年奉派歐美各國</p> <p>1913年4月10日任臨時臺灣總督府工事部技師兼任臺灣總督府民政部土木局土木課技師、臺灣總督府電氣作業所技師</p> <p>1914年3月31日敘高等官三等</p> <p>1915年11月10日依1915年勅令第154號之旨獲頒大禮紀念章</p> <p>1917年12月24日敘勳四等，授瑞寶章</p> <p>1919年5月27日臨時臺灣總督府工事部官制廢止，專任臺灣總督府民政部土木局土木課技師</p> <p>1919年7月以神經衰弱症不堪任職為由，依願免官，轉任臺灣電力株式會社理事</p> <p>1928年8月腦溢血病逝於臺灣</p>	
張令紀 (1869.2.28-1922.12.25)	山口 土族	京都帝大 土木科	<p>1900年自京大土木科畢</p> <p>1900年任臺灣總督府鐵道部工務課技師</p> <p>1913年任臨時臺灣總督府工事部技師</p> <p>1918年視察歐美各國</p> <p>1920年回臺撰寫關於北美合眾國的灌溉工程及排水工程的視察復命書</p> <p>1920年任民政部土木局土木課技師，7月因肺病辭官</p> <p>1922年12月25日因肺病去世</p>	1900-1920 在職 21年
堀內廣助 (1870.11.9-?)	東京市 平民		<p>1903年9月7日任臺灣總督府技師兼臺灣總督府海事官，敘高等官六等</p> <p>1905年2月28日任臺灣總督府海事官兼臺灣總督府技師</p> <p>1907年3月31日敘高等官五等</p> <p>1909年10月25日任臺灣總督府土木部工務課技師兼臺灣總督府海事官，敘高等官五等</p> <p>1910年10月5日敘高等官四等</p> <p>1914年3月31日敘高等官三等</p> <p>1915年1月23日任臺灣總督府海事官兼臺灣總督府土木部工務課技師，10月18日敘勳六等授瑞寶章，11月10日獲頒大禮紀念章</p> <p>1917年3月31日任臺灣總督府土木部工務課技師兼臺灣總督府海事官</p> <p>1919年10月25日敘勳五等授瑞寶章，12月1日任海軍預備機關中尉</p>	1903-1920 在職 18年

第一章 臺灣總督府之道路政策與近代路政制度之建立

			1920年9月30日以患有阿米巴痢疾不堪任職為由，依願免官	
田上鄉吉 (1874.7.30-?)			1906年10月任臺灣總督府海事官 1910年兼任工務課技師，視察本島沿岸 1912年1月任臺灣總督府工務部技師 1912年2月為了船舶檢查、海員審判及其他事務，出差視察神戶等四地 1917年因病（神經衰弱症及缺乏胃酸症）依願免官	1906-1917 在職 12年
庄野卷治	德島縣 平民	第三高等 學校 工學部	1898年8月1日任農商務省技手 1900年7月5日依願免本官 1901年9月16日任臺灣總督府技手，31日渡臺。 1903年5月31日任臨時臺灣基隆築港局技手兼任臺灣總督府民政局土木課技手 1903年3月31日免兼官，專任臺灣總督府民政部土木局土木課技手 1904年6月30日任臨時臺灣基隆築港局技手兼任臺灣總督府民政部土木局土木課技手 1905年4月7日專任臺灣總督府民政部土木局土木課技手 1907年10月9日任臺灣總督府民政部土木局土木課技師 1908年7月30日任臨時臺灣工務部水利課技師 1909年兼任臺灣總督府技師 1910年任臺灣總督府土木部工務課技師 1911年10月16日官制改正廢土木部，任民政部土木局土木課技師 1912年任河川調查委員 1917年兼任臨時臺灣總督府工務部技師 1919年5月27日廢臨時臺灣總督府工務部官制，7月31日以右肺炎浸潤兼神經衰弱症為由依願免本官 任臺灣電力株式會社土木課長 1925年3月離臺	1901-1925 在臺 25年
三浦慶次 (1873.3.28-?)	山形縣 士族	京都第三 高等學校 工學部 土木工學 科	1899年7月自京都第三高等學校工學部土木工學科畢，8月來臺任臺灣總督府民政部土木局技手 1904年6月任臺南廳技手 1907年6月任臺灣總督府技手 1907年10月任臺灣總督府技師，敘高等官7等，下賜10級俸；12月敘從7位，下賜9級俸 1909年10月任臺灣總督府土木部技師兼任臺北廳技師，敘高等官7等，下賜9級俸	1899-1916 在職 18年

第一章 臺灣總督府之道路政策與近代路政制度之建立

			<p>1910年6月敘正7位</p> <p>1911年3月下賜6級俸</p> <p>1911年10月免本官，專任臺北廳技師，下賜3級俸</p> <p>1913年3月下賜2級俸，升敘高等官5等</p> <p>1913年5月敘從6位</p> <p>1916年3月升敘高等官4等，下賜1級俸，敘正6位</p> <p>1916年6月敘勳6等，授瑞寶章</p> <p>1916年10月因病（肺尖結核兼腦神經衰弱症）依願免本官</p>	
堀見末子 (1876-1966)	高知縣	東京帝大 土木科	<p>1902年7月自東大土木科畢業，任東京市區改正委員會囑託</p> <p>1904年8月辭職赴美，6年間從事土木工程的设计與施工</p> <p>1905年2月任職ワデル・ヘドリツク工務所</p> <p>1909年初任臨時臺灣工事部囑託，但仍繼續留在美國從事土木研究調查</p> <p>1909年10月底離開美國，遊歷英國、法國、德國、義大利北部、奧地利、匈牙利等國參觀土木設施</p> <p>1910年3月返日</p> <p>1911年4月渡臺，任臺灣總督府土木部工務課技師兼任臨時臺灣總督府工事部技師</p> <p>1914年兼任民政部土木局土木課技師（本職為工事部技師）</p> <p>1919年3月受明石元二郎總督之命出差中國雲南省探查油田</p> <p>1919年7月休職，任臺灣電力株式會社技師長</p> <p>1920年9月以神經衰弱症為由辭官</p> <p>1921年1月指揮、監督興建日月潭水力發電所</p> <p>1925年3月返日</p> <p>1928年8月曾一度因日月潭水力發電所工程再度開工，受臺電之邀渡臺指導</p> <p>1966年2月去逝，享年91歲</p>	1909-1925 在臺 17年
三木鹿三郎 (1877.12.24-?)	島根縣 平民	東京工業 學校 電氣科 電氣機械 分科	<p>1900年8月自東京工業學校電氣科電氣機械分科畢，任臺灣總督府製藥所囑託，負責電氣事務</p> <p>1901年任臺灣總督府電氣事務囑託，11月1日任臺灣總督府專賣局技手</p> <p>1906年4月16日任臺灣總督府技手</p> <p>1907年5月31日任臺灣總督府電氣作業所技手</p> <p>1908年7月30日任臨時臺灣工事部技手</p> <p>1909年10月25日依勅令第271號官制改正，任臺灣總督府土木部技手，12月23日升任臺灣總督府土木部工務課技師</p> <p>1911年3月31日敘高等官七等；10月16日依勅令第262號官制改正，任工事部技師，兼任臺灣總督府作業所技師</p>	1900-1919 在職 20年

第一章 臺灣總督府之道路政策與近代路政制度之建立

			<p>1912年2月5日兼任臺灣總督府民政部土木局土木課技師</p> <p>1913年4月10日免本官，專任臺灣總督府作業所技師兼任臺灣總督府民政部土木局土木課技師</p> <p>1916年9月30日敘高等官五等</p> <p>1917年2月10日兼任臺灣總督府營林局技師</p> <p>1918年12月27日敘勳六等，獲頒瑞寶章</p> <p>1919年7月31日免兼任臺灣總督府營林局技師專任作業所技師，敘高等官四等；同月，依願免官</p>	
小川亮吉			<p>1910年任工務課技師</p> <p>1911年任臺灣總督府作業所技師</p> <p>1913年病危，獲頒賞金</p>	
中西義榮 (1881.7.29-?)	東京府 平民	東京帝大 船用機關 科	<p>1905年自東大船用機關科畢，任職長崎三菱造船所</p> <p>1910年7月20日來臺擔任臺灣總督府土木部工務課技師，敘高等官七等</p> <p>1911年10月6日敘高等官六等；17日因臺灣總督府土木部官制廢止，轉任臨時臺灣總督府工務部技師</p> <p>1912年2月12日兼任臺灣總督府技師</p> <p>1914年3月31日敘高等官五等</p> <p>1915年11月10日獲頒大禮紀念章</p> <p>1916年任臨時臺灣總督府工務部工務課技師兼任臺灣總督府民政部土木局土木課技師</p> <p>1917年3月31日敘高等官四等</p> <p>1919年5月27日廢止臨時臺灣總督府工務部官制，專任臺灣總督府技師；7月31日敘高等官三等</p> <p>1921年3月8日以患有神經衰弱症及神經性胃弱不堪任官為由，依願免官</p>	1910- 1921 在職 22年
國弘長重 (1881.4.5-?)	山口縣 平民	京都帝大 電氣科	<p>1908年11月自京大電氣科畢，12月以一年志願兵身分進入電信大隊</p> <p>1909年11月任陸軍工兵軍曹預備役</p> <p>1910年11月任臺灣總督府土木部技師（於日本國內任官），敘高等官7等，下賜10級俸</p> <p>1911年4月渡臺，10月任臺灣總督府作業所技師</p> <p>1912年2月任陸軍工兵少尉，7月兼任臨時臺灣總督府工務部技師</p> <p>1919年7月任臺灣總督府技師兼任臺灣總督府作業所技師</p> <p>1918年兼任民政部土木局土木課技師</p> <p>1920年9月以神經衰弱症為由辭官，但實為了進入臺灣電力會社工作而辭職</p>	1910- 1931 在職 22年

第一章 臺灣總督府之道路政策與近代路政制度之建立

			<p>任臺灣電力株式會社技師長 1929-1931 年任臺灣電力株式會社理事 1931 年辭理事之職</p>	
池田季苗 (1881.12-?)	京都府	京都帝大 土木科	<p>1906 年 9 月自京大土木科畢業 任鹿兒島縣農業技師 1911 年任臺灣總督府土木部技師 1912 年民政部土木局土木課兼任技師(本職為工務部技師) 1917 年兼任市區計畫委員 1918 年奉派到英領北婆羅洲、海峽殖民地、馬來半島、蘭領東印度諸島調查道路及河川 1919 年任代理土木課長 1920 年任民政部土木局土木課技師 1920.7 任民政部土木局土木課課長 1922 年任土木局港灣課長 1925 年任臺灣總督府交通局道路港灣課課長、河川調查委員會委員、水利委員會委員 1927 年任臺灣電力株式會社監理官、市區計畫委員會委員 1932 年卸任後轉任日本石油臺灣販賣店長，負責擴張道路鋪設用瀝青</p>	1911-1932 在職 22 年
八田與一 (1886.2-1942.5)	石川縣	東京帝大 土木科	<p>1910 年 7 月自東大土木科畢，8 月任總督府土木部技師 1914 年任民政部土木局土木課技師 1916 年出差前往菲律賓、香港、汕頭及廈門，以及英領婆羅洲、印尼西里伯斯、爪哇、新加坡等地調查衛生工程 1917 年回臺撰寫視察復命書 1920 年 9 月因瘧疾不堪任職而辭官 1921 年 11 月任嘉南大圳組合監督課長兼工務課長，12 月兼任嘉南大圳烏山頭出張所所長 1922 年出差北美、英領加拿大、墨西哥進行研究 1928 年任內務局土木課勤務 兼任水利委員會委員 1941 年任臺灣總督府技師時奉派滿洲、中華民國 1942 年執行南方資源調查任務時，所乘的太平洋丸為美軍擊沈，享年 56 歲</p>	1910-1942 在臺 33 年
渡部英太郎 (1871.4.29-?)	東京市 士族	東京帝大 土木科	<p>1895 年 7 月自東大土木科畢，任職日本鐵道會社 1899 年 4 月任臨時臺灣鐵道敷設部技師，敘高等官七等，下賜七級俸 1899 年 11 月任臺灣總督府鐵道部工務課技師，敘高等官六等，下賜七級俸</p>	1899-1923 在職 25 年

第一章 臺灣總督府之道路政策與近代路政制度之建立

			<p>1902 年任臺北改良線事務所長</p> <p>1904 年兼任鐵道部工務課設計掛長、保線掛長、營繕掛長、臺北保線事務所所長</p> <p>1905 年兼任臺北基隆市區計畫委員</p> <p>1906 年任臺灣總督府鐵道部打狗出張所所長</p> <p>1909 年 2 月 21 日出差廈門、汕頭、潮州、廣東、澳門、香港</p> <p>1913 年任臺灣總督府鐵道部工務課課長</p> <p>1914 年任市區計畫臨時委員</p> <p>1917 年兼任民政部土木局土木課任技師</p> <p>1920 年兼任代理鐵道部長</p> <p>1921 年兼任市區計畫委員會臨時委員</p> <p>1923 年 2 月以因病（神經衰弱症）不堪職為由，依願免官。</p>	
高橋甚也 (1884.7.10-1975)	宮城縣 平民	京都帝大 土木科	<p>1912 年 7 月自京都帝大土木科畢，8 月 24 日任臺灣總督府民政部土木局技手，負責河川行政</p> <p>1913 年 8 月 15 日任臨時臺灣總督府工務課技手</p> <p>1915 年 11 月 10 日依 1915 年勅令第 154 號，獲頒大禮記念章</p> <p>1916 年年 1 月 31 日任臨時臺灣總督府工務課技師；8 月 19 日兼任臺灣總督府民政部土木局土木課技師</p> <p>1920 年出差前往東京、京都、兵庫、宮城等二府二縣</p> <p>1923 年任職東京市役所，負責下水道部門</p> <p>1928 年前往歐美視察下水道</p> <p>1936 年任土木局技術長</p> <p>1937 年任東京市水道局長</p> <p>1942 年任上海水道會社、華中水電會社總經理，從事上水道電氣事業</p> <p>1945 年日本戰敗後返日</p> <p>1946 年受仙台市長岡崎榮松之請，任仙台市助役，並擔任宮城縣建築審查會委員、宮城縣住宅運營委員會委員、宮城縣都市計畫協會等公職。而後，更被推選為日本水道協會名譽會員</p>	1912-1923 在臺 12 年
白石誠夫	愛媛縣 平民	京都帝大 土木科	<p>1912 年自京都帝國大學理工科大學土木工學科畢</p> <p>1916 年任臺灣總督府技師兼臨時臺灣總督府工務部技手</p> <p>1917 年民政部土木局土木課兼任技師（本職為工務部技師）</p> <p>1920 年任民政部土木局土木課技師，10 月轉任海軍技師</p> <p>昭和初年病逝</p>	1916-1920 在職 5 年
前田兼雄	鹿兒島	東京帝大	1912 年自東大土木科畢	1912-

第一章 臺灣總督府之道路政策與近代路政制度之建立

(1884.10-?)	縣	土木科	<p>1912年7月任臨時臺灣總督府工務部工務課技手 1912年8月任總督府民政部土木局技手 1917年任總督府工務部技師兼任民政部土木局土木課技師 1920年任土木局設計係長 1920年任民政部土木局土木課技師 1922年2月任臺北州內務部土木課長兼任民政部土木局土木課技師 1922年5月兼任市區計畫臨時委員 1934年撰《花燈吟稿》 1937年5月任臺灣都市計畫委員會幹事 1940年10月任臺灣都市計畫臺北地方委員會幹事 任臺北州技師迄1945年</p>	1945 在臺 34年
藏成信一 (1881.12.28-?)	山口縣 平民	京都帝大 機械科	<p>1910年7月自京都市國大學理工科大學機械工學科畢業 1911年2月任中央製糖株式會社技術員 1913年3月任臺灣總督府民政部土木局技手，同年12月任臨時臺灣總督府工務部技手、兼任臺灣總督府民政部土木局技手 1914年3月任木材防腐工場工事主任，6月任代理場長 1915年11月依同年勅令第154號獲頒大禮記念章 1916年3月任臺灣勸業共進會事務員 1917年3月任臺灣總督府民政部土木局繕課技師兼任土木課技師 1922年任民政部土木局土木課技師 任嘉南大圳技師 任烏山頭出張所機械係長 1922年出差北美、英領加拿大、墨西哥，11月奉命休職。 1923年因病（瘧疾併發腦神經衰弱症）無法復職，依願免官</p>	1913- 1923 在職 11年
高山節繁 (1875.9.9-?)	東京市 士族	東京帝大 土木科	<p>1902年7月自東大土木科畢業，10月任札幌農學校教授，敘高等官七等，下賜十級俸 1904年11月敘高等官六等 1907年9月任東北帝國大學農科大學土木工學科教授兼任東北帝國大學農科大學助教授，敘高等官五等 1909年4月敘高等官四等 1911年7月敘高等官三等 1912年5月任臺灣總督府阿里山作業所技師，敘高等官五等，下賜六級俸 1915年7月任臺灣總督府營林局嘉義出張所技師 1918年任民政部土木局土木課技師</p>	1912- 1919 在職 8年

第一章 臺灣總督府之道路政策與近代路政制度之建立

			1919年1月兼任臨時臺灣總督府工事部師，7月以腦神經衰弱症為由依願免官 轉任臺灣電力株式會社運輸課長	
關野謙三 (1875.10.16-?)	東京府 士族	東京帝大 農科	1907年7月自東大農科畢，8月任栃木縣立農學校教諭 1908年11月任三重縣立農學校教諭 1910年任福島縣立蠶業學校教諭 1917年7月渡臺 1918年8月任臨時臺灣總督府工事部技手兼任民政部土木局土木課技師 1919年5月任殖產局技師兼任民政部土木局土木課技師 1920年任民政部土木局土木課技師 1924年11月依願免本官，任臺中市產業主事 1925年12月任中部臺灣共進會事務委員 1926年1月任臺中市協議會參與員，9月任臺灣產業技師、臺中州產業技師 1927年8月任第1回臺中州農事講習會講師 1928年5月任第2回臺中州農事講習會講師 1928年8月任花蓮港廳產業技師 1932年3月任臺灣總督府技師，敘高等官3等，因病（腦神經衰弱）依願免官	1917- 1932 在職 16年
納富耕介 (1891-?)	佐賀縣 士族	東京帝大 土木科	1915年7月自東大土木科畢 1915年8月任臨時臺灣總督府工事部技手，11月獲頒大禮紀念章，12月以輜重輸卒加入輜重兵第18大隊 1916年2月除隊，3月復職 1917年7月任八塊厝中壠附近埤圳第四號隊道及暗渠開渠工程監督用物品取扱主任 1918年5月任總督府民政部土木局土木課技師兼任臨時臺灣總督府工事部技師，敘高等官7等，下賜10級俸 1919年9月任民政部土木局土木課技師，10月任臺灣電力株式會社監理官附 1920年4月任八塊厝中壠附近埤圳工事主任，7月敘高等官6等 1922年7月敘高等官5等，下賜5級俸，依願免本官；8月任大同電力株式會社技師 1924年3月轉任天龍川電力株式會社創立事務所技術員 1926年2月依願免技術員，7月任高雄州內務部土木課長 1937年任臺灣總督府地方技師 1937年5月任臺灣都市計畫委員會幹事，6月依願免官	1915- 1937 在職 23年

第一章 臺灣總督府之道路政策與近代路政制度之建立

<p>久布白兼治 (1886.2.8-?)</p>	<p>佐賀縣 土族</p>	<p>熊本第五 高等學校 工業部 土木學科</p>	<p>1908年7月3日自熊本第五高等學校工業部土木學科畢，26日來臺任臨時基隆築港局技手；30日隨著官制改正，任臨時臺灣工務部技手 1909年10月隨官制改正，任臺灣總督府土木部技手 1911年10月隨官制改正任臨時臺灣總督府工務部技手 1915年獲頒大禮紀念章 1918年兼任民政部土木課技師 1919年5月免本官，下賜8級俸；7月敘高等官6等，下賜7級俸，因病（腦出血）依願免官 1919年8月任臺灣電力株式會社技師 1924年6月任新竹州內務部土木課長 1933年任巡查懲戒預備委員 1935年任新竹州震災復興委員會委員、土木部長兼建築部長 1937年5月任臺灣都市計畫委員會幹事 1938年4月任臺南州土木課長 1939年因病（腦出血）辭官後任新竹州購買組合長</p>	<p>1908-1939 在職 32年</p>
<p>宇都宮無垢介 (1868.11.20-?)</p>	<p>愛知縣 土族</p>	<p>第三高等 中學 預科畢業 本科中退</p>	<p>1894年任陸軍省雇員，任測圖手 1895年12月20日因日俄戰爭立有軍功，獲頒賞金40圓 1896年9月1日辭陸軍省雇員，28日任鹿兒島縣廳內務部第二課雇員 1897年3月28日任鹿兒島縣廳技術雇員；4月1日因在臺灣反朝鮮服軍務有功，獲頒賞金25圓；4月13日任職鹿兒島縣廳第五土木監督區事務所，22日依願免雇員之職；5月12日任海軍省技手，任職橫須賀鎮守府建築科 1903年11月10日辭橫須賀鎮守府之職務，轉職橫須賀海軍經理部建築科 1905年辭橫須賀海軍經理部之職務，轉職旅順口海軍主計部 1906年4月1日因日俄戰爭立有戰功，獲頒勳七等青色桐葉章及賞金250圓、軍記章 1911年1月16日任臺中廳公共埤圳聯合會技師，8月5日任工務係長、理事 1912年12月7日-1913年3月21日任臺灣總督府民政部土木局囑託 1913年3月11日任臨時臺灣總督府工務部囑託，任職於工務課，負責水利事業；6月13日任臨時臺灣總督府工務部工務課技手 1914年任衛生委員 1915年獲頒大禮紀念章</p>	<p>1911-1924 在職 14年</p>

第一章 臺灣總督府之道路政策與近代路政制度之建立

			<p>1916年4月12日任臺灣勸業共進會審查部審查係審查員</p> <p>1917年7月31日任臺灣總督府民政部土木局土木課技手</p> <p>1918年任私立臺灣商工學校講師、總督府民政部土木局土木課技師</p> <p>1922年任臺灣總督府州技師、臺南州土木課長</p> <p>1924年依願免官</p>	
<p>松本虎太 (1879.10-1959.7)</p>	<p>香川縣 平民</p>	<p>京都帝大 土木科</p>	<p>1906年3月自京大土木科畢</p> <p>1906年4月任臺灣基隆築港局技手</p> <p>1907年2月起1年6個月留學歐美</p> <p>1908年7月任臨時臺灣總督府工事部技師</p> <p>1909年10月轉任總督府土木部技師</p> <p>1916年12月任基隆築港所所長</p> <p>1917年2月到1919年3月為研究鋼筋混凝土與海水之關係，奉命留學英、美兩國，後取消留學英國而出差至美國</p> <p>1919年6月任民政部土木局土木課技師</p> <p>1920年任民政部土木局基隆出張所所長兼土木課技師</p> <p>1924年12月任臺灣總督府交通局基隆築港出張所所長</p> <p>1925年2月出差中國與英領香港</p> <p>1927年2月任臺灣總督府內務局土木課技師</p> <p>1932年7月任道路港灣課課長兼基隆築港出張所所長</p> <p>1933年5月任高等海員審判所審判官</p> <p>1935年7月任都市計畫法施行準備委員會委員</p> <p>1936年1月任東部開發調查委員會委員</p> <p>1937年1月任山地開發調查會委員</p> <p>1937年5月任臺灣都市計畫委員會委員</p> <p>1941年卸任後於翌年2月任臺灣電力株式會社理事，並任建設局長兼建設局技術部長</p> <p>1943年任臺灣電力株式會社副社長</p> <p>1945年任臺灣電力株式會社社長</p> <p>1945年8月日本戰敗，仍留在臺灣擔任台電顧問</p> <p>1947年返日住在陶村</p> <p>1951年任陶村村長，致力於隣近四村的合併</p> <p>1954年任第一任綾南町長</p> <p>1959年病歿，享年80歲</p>	<p>1906-1947 在臺 42年</p>
<p>山下繁造 (1892.4-?)</p>	<p>石川縣</p>	<p>東京帝大 土木科</p>	<p>1917年7月自東大土木科畢，任臺灣總督府工事部技手</p> <p>1919年9月任民政部土木局土木課技師</p> <p>1924年12月任臺灣總督府交通局技師、基隆築港出張所勤務</p>	<p>1917-1945 在臺 29年</p>

第一章 臺灣總督府之道路政策與近代路政制度之建立

			<p>1930 年 1 月出差歐美各地視察港灣</p> <p>1931 年 1 月任高雄築港出張所長，致力整備、擴張高雄港</p> <p>1940 年 10 月任臺灣都市計畫高雄地方委員會委員</p> <p>1941 年任交通局道路港灣課課長</p> <p>1942-1945 年任交通局港灣課課長</p> <p>1945 年戰後返日任職於日本通運</p>	
白木原民次 (1892.8-?)	大分縣	九州帝大 土木科	<p>1913 年 7 月自九大土木科畢</p> <p>1917 年 8 月任臺灣總督府民政部土木課技手</p> <p>1919 年 9 月任民政部土木局土木課技師</p> <p>1922 年 3 月轉任同課監督係長兼任幹線係長</p> <p>1923 年 7 月任職嘉南大圳組合技師，出差美國、英領加拿大、墨西哥</p> <p>1929 年 5 月任臺灣總督府內務局土木課技師</p> <p>任屏東治水事務主事</p> <p>任屏東治水事務所長</p> <p>1942 年任臺灣總督府國土局道路課技師</p> <p>1943 年-1945 年任臺灣總督府鑛工局土木課技師</p>	1917- 1945 在臺 29 年
岩淵恕 (1875-?)	岩手縣		<p>1903 年 2 月任宜蘭廳技手，後任土木係主任</p> <p>1907 年 5 月任土木係長</p> <p>1910 年 6 月任阿里山作業所技手</p> <p>1919 年 9 月任總督府土木局土木課勤務，10 月任臺灣電力株式會社監理官</p> <p>1920 年任民政部土木局土木課技師</p> <p>1921 年 1 月升任州技師，擔任臺中州土木課長</p> <p>1924 年辭官後曾任自動車學校校長，土木承包業測量、設計土木技師，經營岩淵金網工業、販賣圖紙機械、供給工程材料</p>	1903- 1924 在職 22 年
磯田謙雄 (1882.5-?)	石川縣 土族	東京帝大 土木科	<p>1918 年 7 月自東大土木科畢</p> <p>1918 年 8 月任臺灣總督府民政部土木局土木課技手</p> <p>1920 年 9 月任臺灣總督府民政部土木局土木課技師，敘高等官 7 等，下賜 9 級俸</p> <p>1922 年 4 月任八塊厝中壠附近埤圳導水路工事主任</p> <p>1923 年 1 月任八塊厝中壠附近埤圳第 3 號隧道及第 4 號隧道災害復舊工事主任，5 月任大料崁溪流量調查主任，6 月任大料崁流域埤圳用水量調查主任</p> <p>1924 年 12 月任臺南州內務部土木課長</p> <p>1925 年 12 月參與州通常協議會之議事</p> <p>1936 年 7 月任內務局頭前溪治水工程主任技師</p>	1918- 1947 在臺 30 年

第一章 臺灣總督府之道路政策與近代路政制度之建立

			<p>1939 年任興亞院技師</p> <p>任第二遣支艦隊事務解囑及海南警備府事務（1941 年）</p> <p>1942 年任臺灣總督府國土局技師</p> <p>1943 年-1945 年任臺灣總督府鑛工局土木課技師</p> <p>1945-1947 年留任臺灣省行政長官公署農林處農田水利局技正</p> <p>返日後任真柄組相談役土木部長</p>	
狩野三郎 (1885.8.26 -?)	山形縣 士族		<p>1906 年 12 月 1 日以陸軍一年志願兵身分進入工兵第八大隊</p> <p>1907 年 8 月 14 日升任陸軍工兵伍長、11 月 30 日以陸軍工兵軍曹身分除役</p> <p>1908 年 11 月 28 日渡臺，12 月 1 日任臨時臺灣工事部技手，下賜 8 級俸</p> <p>1909 年 10 月 25 日依勅令第 271 號官制改正，任臺灣總督府土木部技手；同年 12 月 28 日任陸軍工兵少尉</p> <p>1910 年 3 月 31 日敘正 8 位</p> <p>1911 年 10 月 16 日依勅令第 262 號官制改正，任臨時臺灣總督府工事部技手，下賜 7 級俸</p> <p>1913 年 3 月 31 日下賜 6 級俸，7 月 18 日兼任臺北廳技手</p> <p>1915 年 3 月 20 日免兼官，3 月 31 日下賜 5 級俸</p> <p>1918 年 3 月 31 日下賜 4 級俸</p> <p>1919 年臨時臺灣總督府工事部廢止，獲臺灣總督府技手同等俸給</p> <p>1920 年 3 月 31 日下賜 3 級俸，9 月 30 日任臺灣總督府民政部土木局土木課技師，敘高等官 7 等，下賜 10 級俸，敘從七位</p> <p>1921 年 9 月 30 日下賜 9 級俸；因其 13 年間致力於水利事業，12 月 24 日升任高等官 6 等，敘正 7 位，12 月 26 日下賜 8 級俸，同日以疾病（神經衰弱症）為由，依願免本官</p>	1908- 1921 在職 14 年
松本圓次郎 (1879.7.18 -?)	三重縣 平民	三重縣私 立愛志社	<p>1897 年 1 月進入三重縣私立愛志社研究實地測量及製圖學</p> <p>1899 年 7 月獲頒修業證書</p> <p>1899 年 7 月任三重縣雇員，製作木曾川河川臺帳</p> <p>1900 年 8 月任三重縣工手補，測量及設計國縣道路</p> <p>1901 年 6 月任三重縣工手，測量和設計國縣道路設計及宇治山田町兩宮街道</p> <p>1902 年 1 月測量縣管內各河川，10 月任內務省雇員，調查製作河川臺帳</p> <p>1903 年 1 月為止，於直轄工事課從事技術上的事務</p> <p>1904 年起至 1906 年 3 月為止，調查各府縣呈送的河川臺帳</p>	1909- 1926 在職 18 年

		<p>1906年3月任清帝國營口大日本軍政署雇員，從事遼河護岸工程及新市街市區改正、道路下水工程</p> <p>1906年11月應清國政府之聘，從事營口市街道路及下水工程（1908年5月31日期滿）</p> <p>1909年3月任臨時臺灣工部局水利課技手，5月兼臺北水道事務所技術員；5月從事臺北水道給水工程設計；8月爲了調查日本國內耕地整理狀況奉命出差東京市及三重縣，前往東京農商務省耕地整理課，並調查日本各地的一般性設施和方針，再前往三重縣實地視察耕地整理施行地。</p> <p>1910年任臺北市區改正事務所主任</p> <p>1911年兼任通信局職務，從事電話地下線工程</p> <p>1911年從事臺北幹線暗渠工程及道路下水工程，10月任臺灣總督府作業所水道課技手兼任土木局土木課技手</p> <p>1912年從事臺北南幹線暗渠及市街道路下水及水道鐵管敷設工程</p> <p>1913年從事臺北護岸工程及下水工程</p> <p>1914年3月任臺灣總督府土木局土木課技手兼任臺灣總督府作業所技手，從事臺北市街道路及水道鐵管敷設工程及陸軍委託簡易水道計畫設計</p> <p>1915年召開臺灣勸業共進會被命爲事務員，從事電氣、水道設備</p> <p>1916年從事臺北水道鐵管敷設工程，且受愛國婦人會臺灣支部之委託，進行溫泉引用的實地測量及其設計</p> <p>1917年奉命出差中國廣東省，進行河南水道調查的實測和設計</p> <p>1918年從事臺北水道維持鐵管敷設工程，8月任臺北廳臺北水道事務所水道係長</p> <p>1919年負責臺北水道水源地維持工程及市街鐵管敷設工程，10月出差福島縣</p> <p>1920年7月任民政部土木局土木課技師</p> <p>1920年10月因病（神經衰弱症）依願免官</p> <p>1922年3月任臺中市庶務課土木係長兼水道係長</p> <p>1923年1月被命爲市協議會參與委員</p> <p>1926年依願免官</p>	
中村武夫 (1873.10.1 -?)	靜岡縣 平民	<p>1902年3月至1904年5月任臨時臺灣基隆築港局技手，先後從事內地浚渫工程、仙洞鼻海灘暗礁（石花灘）之調查、球仔庄宗上船臺工程監督、小基隆填埋和防塌石垣工程、車站前給水棧橋工程</p>	1902- 1921 在職 20年

第一章 臺灣總督府之道路政策與近代路政制度之建立

			<p>1904 年 6 月起兼任鐵道路技手，受命設計打狗停車場擴張工程</p> <p>1908 年發布臨時臺灣工部局官制，打狗築港歸工部局所管，11 月任工部局技手</p> <p>1909 年 6 月任浚渫工程主任，參與打狗築港第一期工程計畫</p> <p>1919 年 12 月升任臺灣總督府民政部土木局土木課技師，敘高等官 6 等</p> <p>1921 年 2 月因病（瘧疾惡液質兼腦神經衰弱）依願免官</p> <p>返日任商工省工務官（1941 年）</p> <p>1955 年德島大學授與學位</p> <p>1961 年慶應義塾大學授與學位</p> <p>1962 年九州大學授與學位</p>	
筒井丑太郎 (1876.3.6-?)	高知縣 平民		<p>1899 年 9 月渡臺任臺灣總督府民政部土木課技手，5 級俸</p> <p>1900 年 8 月任臨時臺灣基隆築港局技手</p> <p>1904 年兼任臺灣總督府土木局土木課技手</p> <p>1907 年任臨時臺灣基隆築港局技師</p> <p>1908 年 7 月官制改正，任臨時臺灣工部局技師</p> <p>1909 年 10 月官制改正，任臺灣總督府土木部技師</p> <p>1911 年 10 月官制改正，任臨時臺灣總督府工部局技師</p> <p>1919 年任臨時臺灣總督府工部局技師時奉派歐美各國，1919 年 5 月廢止臨時臺灣總督府工部局官制，回國後任土木局土木課長</p> <p>1922 年因慢性瘧疾依願免官</p>	1899-1922 在職 24 年
市川純一郎 (1886.6.17-?)	秋田縣 平民	仙臺高等 工業學校 土木學 科	<p>1907 年 4 月入學仙臺高等工業學校土木學科，7 月實習 40 日期間進行宮城縣耕地整理基本調查</p> <p>1908 年 7 月實習 40 日期間於青森市役所臨時水道部學習</p> <p>1909 年 7 月實習 40 日期間調查宮城縣迫川河川</p> <p>1910 年 3 月自仙臺高等工業學校土木學科畢業，9 月任總督府土木部工務課雇員</p> <p>1911 年 3 月任臺灣總督府土木部技手，10 月臺灣總督府土木局土木課技手兼任臨時臺灣總督府工部局工務課技手</p> <p>1912 年 6 月被市川直助收為養子，改姓名為市川純一郎</p> <p>1913 年 8 月任臨時臺灣總督府工部局工務課技手</p> <p>1915 年 11 月獲頒大禮紀念章</p> <p>1917 年 7 月任八塊厝中壩附近埤圳第三號隧道工事監督用物品取扱主任，10 月任八塊厝中壩附近埤圳第三號隧道工事用物品取扱主任，12 月任八塊厝中壩附近埤圳第二號、第三號隧道間水橋架設工事用物品取扱主任（1918 年 4 月免）</p>	1910-1937 在職 28 年

第一章 臺灣總督府之道路政策與近代路政制度之建立

			<p>1919 年 1 月兼任臺灣總督府民政部土木局土木課技手</p> <p>1919 年 5 月臨時臺灣總督府工事部廢止，獲頒事務勉勵金 33 圓</p> <p>1920 年 9 月任臺灣總督府臺北市庶務課技師</p> <p>1921 年 6 月兼任民政部土木局土木課技師，10 月任市區計畫時委員</p> <p>1922 年 8 月奉命出差東京、大阪、新潟、秋田、愛知、福岡等二府四縣</p> <p>1924 年 12 月任臺灣總督府臺中州技師</p> <p>1925 年 3 月因貢獻水利事業有功，獲賞金 400 圓</p> <p>1927 年 3 月任臺灣總督府交通局道路港灣課港灣係長兼道路係技師，31 日任基隆、七堵間縱貫道路改修工事主任、臺灣北管內災害復舊工事主任，8 月任頭前溪架橋工事主任，13 日任紅毛田溪架橋工事主任，12 月敘高等官四等</p> <p>1928 年 7 月任草濫橋附近路面輾壓工事主任；8 月任鳳山溪架橋工事主任，29 日敘勳六等獲頒瑞寶章；10 月代理道路港灣課長；11 月獲頒大禮紀念章</p> <p>1929 年 4 月奉命出差東京、兵庫、靜岡、宮城、秋田、香川、高知、愛媛、大分、福岡各府縣，6 月任縱貫道路桃園·新竹間改修工事主任，12 月任道路港灣課第二工事係長</p> <p>1930 年 10 月代理道路港灣課長，6 月代理道路港灣課第一工事係長</p> <p>1934 年奉命出差東京、京都、大阪、神奈川、兵庫、千葉、靜岡、宮城、秋田、岡山、廣島、山口等各府縣</p> <p>1935 年 6 月因服務公職 20 年以上，獲頒花瓶一個以資表彰；7 月代理道路港灣課道路係長；10 月因致力震災復興事務獲頒慰勞金 50 圓</p> <p>1936 年 9 月奉命出差中華民國、葡領澳門、法領印度支那、暹羅、英領馬來、蘭領印度、領婆羅洲、美領菲律賓、英領香港</p> <p>1937 年 2 月代理道路港灣課長</p> <p>1937 年 11 月因病（腎臟萎縮）依願免官，賞金 5,300 圓。</p>	
<p>田賀奈良吉 (1871.12.13-1935.12.26)</p>	<p>東京府 士族</p>	<p>東大工科 大學 工學科</p>	<p>1898 年 7 月自東東大工科大学畢，任內務省土木監督署技手</p> <p>1900 年 4 月任內務省第五區土木監督署技師</p> <p>1900 年 9 月轉任德島縣技師</p> <p>1907 年 7 月轉任內務省大阪出張所技師</p> <p>1918 年 5 月任內務省土木局技術課技師</p> <p>1918 年 7 月任埼玉縣內務部土木課長</p>	<p>1922- 1926 在職 5 年</p>

第一章 臺灣總督府之道路政策與近代路政制度之建立

			<p>1922 年 1 月任臺灣總督府土木局技師，赴任途中奉命出差門司視察築港</p> <p>1922 年 2 月任臺灣總督府土木局土木課課長、市區計畫委員、臺灣電力株式會社監理官</p> <p>1924 年 7 月奉派出差美國</p> <p>1925 年 9 月兼任臺灣總督府交通局遞信部技師、河川調查委員會委員</p> <p>1926 年 4 月敘勳三等授瑞寶章</p> <p>1926 年 11 月因病辭官</p> <p>辭官後任臺灣電力株式會社顧問</p>	
圖子武八 (1893.10.31-?)	香川縣	東京帝大 土木科	<p>1907 年自香川縣尋常高等小學校畢業</p> <p>1913 年自臺灣總督府中學校畢業</p> <p>1920 年自東大土木科畢，任臺灣總督府土木局土木課技師</p> <p>1922 年 4 月任民政部土木局土木課兼基隆出張所技師</p> <p>1924 年 12 月任交通局高雄築港出張所技師</p> <p>1931 年 7 月轉任交通局基隆出張所技師</p> <p>曾任高雄、花蓮港各出張所工事主任</p> <p>1933 年 8 月出差歐美各國、埃及視查土木事業</p> <p>1935 年 4 月回臺後任基隆港出張所所長</p> <p>1940 年 10 月任臺灣都市計畫臺中地方委員會委員</p> <p>撰有《花蓮港築港計畫の水深に就いて》</p> <p>1940-1945 年轉任交通局新高築港出張所所長，致力於國際商港—新高港之設計</p>	1920-1945 在職 26 年
五十嵐大輔 (1894.3.20-)	山形縣 平民	東京帝大 土木科	<p>1916 年 7 月自官立第二高等學校畢</p> <p>1920 年 7 月自東大土木科畢，任臺灣總督府民政部土木局土木課技師</p> <p>1922 年任民政部土木局土木課技師</p> <p>1925 年任河川調查委員會委員、臺灣電力株式會社監理官</p> <p>1927 因其家中有變故，依願免官</p>	1920-1927 在職 8 年
北川幸三郎 (1895.9.11-?)	京都府	京都帝大 土木科	<p>1913 年 2 月 15 日自臺灣總督府臺北中學校畢</p> <p>1917 年 7 月 3 日自第三高等學校第二部甲類畢</p> <p>1920 年 7 月自京大土木科畢，8 月任總督府民政部土木局土木課技師</p> <p>1921 年 2 月任私立臺灣商工學校教務囑託</p> <p>1922 年 4 月任民政部土木局土木課技師</p> <p>1923 年 6 月任臺灣電力株式會社監理官</p> <p>1924 年 12 月任交通局道路港灣課技師</p> <p>1931 年 6 月出差歐美各國</p>	1920-1947 在職 28 年

第一章 臺灣總督府之道路政策與近代路政制度之建立

			<p>1942 年 10 月任總督府國土局道路課課長</p> <p>1943 年-1945 年任臺灣總督府鑛工局土木課技師</p> <p>1945-1947 年留任臺灣省行政長官公署工鑛處公共工程局正工程師</p> <p>返日任立命館大學工學部教授</p>	
若杉直	新潟縣	京都帝大 土木科	<p>1918 年自京大土木科畢</p> <p>任埼玉縣產業技師</p> <p>1923 年任任臺灣總督府民政部土木局土木課技師</p> <p>1924 年 11 月依願免官</p>	1923- 1924 在職 2 年
白石方亮			<p>1924 年 4 月任民政部土木局營繕課技師兼土木課技師</p> <p>1924 年 7 月任電力會社監理官</p> <p>1924 年 11 月依願免官</p>	
篠原國憲 (1894.10.1 8-)	鹿兒島 縣 士族	東京帝大 土木科	<p>1912 年 3 月自臺灣總督府中學校畢</p> <p>1915 年 7 月自鹿兒島第七高等學校畢</p> <p>1918 年 12 月自東大土木科畢</p> <p>1919 年 4 月任淺野同族株式會社技師，8 月辭職</p> <p>1919 年 9 月渡臺，任臺灣電力株式會社建設部技手</p> <p>1920 年 3 月任臺灣電力株式會社建設部技師</p> <p>1924 年 7 月兼庶務課技師</p> <p>1926 年 8 月依願免臺灣電力株式會社技師之職，轉任臺灣總督府交通局道路港灣課技師</p> <p>1926 年 9 月任縱貫道路測量主任</p> <p>1926 年 10 月任臺灣總督府交通局道路港灣課調查係長兼任監查係技師</p> <p>1928 年 8 月奉命出差東京、大阪、千葉、神奈川、靜岡、岐簞、富山、兵庫、山口、福岡、鹿兒島等 2 府 9 縣</p> <p>1928 年 11 月獲頒大禮記念章</p> <p>1929 年任臺灣總督府交通局鋪裝試驗工事主任</p> <p>1929 年 4 月任臺灣總督府交通局道路材料試驗調查主任</p> <p>1929 年 5 月任明治橋架設工事主任</p> <p>1929 年 12 月任臺灣總督府交通局道路港灣課道路係長兼任港灣係長</p> <p>1930 年 2 月兼任遞信部電氣課技師</p> <p>1932 年 8 月任理蕃講習會講師，擔任科目為「道路架橋」</p> <p>1935 年 6 月出差歐美各國及埃及</p> <p>1936 年 3 月回國途中奉命出差東京、京都、大阪、神奈川、兵庫、愛知、靜岡、福岡、熊本各府縣</p> <p>1937 年 11 月代理臺灣總督府交通局道路港灣課第二工事係</p>	1919- 1945 在臺 27 年

第一章 臺灣總督府之道路政策與近代路政制度之建立

			<p>長</p> <p>1938年7月奉命兼任臺灣神社臨時造營事務局技師</p> <p>1939年1月任臺灣總督府山地開發調查委員會交通專門調查員</p> <p>1940年10月任臺灣都市計畫委員會幹事，臺灣都市計畫委員會臺北、新竹、臺中、臺南、高雄、臺東、花蓮地方委員會委員</p> <p>1941-1943年任交通局高雄築港出張所所長</p> <p>1944-1945年任臺灣總督府高雄港務局築港部部長、工事課課長</p>	
永田年	福岡縣	東京帝大 土木科	<p>1922年3月自東大土木科畢，任臺灣總督府土木局高雄出張所技手</p> <p>1924年12月任臺灣總督府交通局道路港灣課技手</p> <p>1926年8月任臺灣總督府交通局道路港灣課技師</p> <p>1927年3月返日轉任內務省技師，負責研究混凝土構造物</p> <p>1936年任京都鴨川改修事務所首任所長</p> <p>1939年轉任滿洲國交通部技正兼任遼河治水調查處長，然因意見乖離，僅1年即返國</p> <p>1940年任職東北振興電力會社</p> <p>1941年轉職日本送電會社</p> <p>1951年任北海道電力副社長</p> <p>1952年任電源開發會社理事</p> <p>1953年任電源開發會社佐久間建設所所長，導入日本最初的大型機械化施工法，僅3年時間完成佐久間水壩工程</p> <p>而後歷任電源開發顧問、國際大壩會議副總裁、日本大壩會議會社等職</p> <p>1961年任土木學會會長</p> <p>1962年東京大學授與博士學位</p>	1922- 1927 在臺 6年
藤村孜郎 (1896.9.28 -?)	山口縣 土族	京都帝大 機械科	<p>1915年3月自第八高等學校畢業</p> <p>1922年7月自京大機械科畢業，8月任總督府土木局土木課技手</p> <p>1922年任臺灣總督府技手及師範學校教諭</p> <p>1923年3月兼任臺北市技手</p> <p>1924年12月任臺灣總督府交通局遞信部庶務課技手</p> <p>1925年1月兼任道路港灣課技手</p> <p>1926年4月兼任遞信部海事課船舶掛技手</p> <p>1926年10月昇任交通局道路港灣課技師</p> <p>1927年1月任臺電監理官</p>	1922- 1939 在職 18年

第一章 臺灣總督府之道路政策與近代路政制度之建立

			<p>1929年1月兼任內務局土木課技師（1933年5月免兼官）</p> <p>1935年8月任道路港灣課兼基隆築港出張所技師</p> <p>1936年出差歐美</p> <p>1939年依願免本官，下賜三級俸，賞與事務特別勉勵金2,260圓</p> <p>返日任職東京渡邊製鋼所</p>	
山田北男 (1891.5.17-?)	新潟縣 平民	名古屋高工 土木科	<p>1910年3月自兵庫縣立柏原中學校畢</p> <p>1913年3月自名古屋高工土木科畢</p> <p>1913年8月任兵庫縣土木技手</p> <p>1920年9月任兵庫縣道路技手兼土木技手</p> <p>1925年4月任職兵庫縣山崎工營所</p> <p>1925年8月任職兵庫縣土木技師兼道路技師</p> <p>1927年2月任臺灣總督府交通局道路港灣課技師</p> <p>1942年11月任臺灣總督府國土局道路課技師</p> <p>1943年-1945年任臺灣總督府鑛工局土木課技師</p>	1927-1945 在職 19年
吉村善臣 (1902.5.15-?)	福岡縣 士族	九州帝大 土木科	<p>1920年3月自福岡縣立中學畢業</p> <p>1923年3月自佐賀高等學校畢業</p> <p>1926年3月自九州帝大土木科畢業</p> <p>1926年4月臺灣總督府交通局道路港灣課技手</p> <p>同年12月依文官分限令第十一條第一項第四號休職</p> <p>1927年3月復職</p> <p>1929年5月昇任交通局道路港灣課基隆築港出張所技師</p> <p>1940年任，道路港灣課基隆築港出張所所長 10月任臺灣都市計畫臺北地方委員會委員</p> <p>1943年撰《基隆港に於ける港灣荷役力增強對策》</p> <p>1943-1945任臺灣總督府基隆港務局築港部部長、工事課課長</p>	1926-1945 在職 20年
諸岡明七 (1894.4.18-)	佐賀縣 平民	熊本高工 土木科	<p>1912年3月自總督府中學校畢</p> <p>1915年7月自熊本高工土木科畢，12月任臺中廳庶務課雇員</p> <p>1918年3月任臺中廳庶務課技手、臺中廳公共埤圳聯合會技手</p> <p>1918年7月任臺北廳庶務課技手</p> <p>1920年9月因官制改正，被命為內務局土木課台北州技手</p> <p>1922年8月5日因病依願免本官</p> <p>1922年8月12日任公共埤圳嘉南大圳組合土木課技術員</p> <p>1926年3月任公共埤圳嘉南大圳組合土木課技師</p> <p>1929年5月任公共埤圳嘉南大圳組合幹線係長</p>	1915-1945 在職 31年

第一章 臺灣總督府之道路政策與近代路政制度之建立

			<p>1929年12月任臺灣總督府交通局道路港灣第一工事係技師</p> <p>1942年11月臺灣總督府國土局道路課長</p> <p>1943-1945年任臺灣總督府鑛工局土木課技師</p>	
<p>鈴木良一 (1893.5.4-?)</p>	<p>愛知縣 平民</p>	<p>名古屋高工 建築科</p>	<p>1915年3月自名古屋高工建築科畢業</p> <p>1915年4月任遞信省工務課航路標識管理所技手</p> <p>1915年8月任航路標識看守業務傳習所教官</p> <p>1918年9月任淺野造船所建築課建築係</p> <p>1919年7月任淺野同族會社技手</p> <p>1920年3月依願退社</p> <p>1920年4月任職於中榮橋事務所(8月退職)</p> <p>1920年9月任遞信省經理局營繕課課員</p> <p>1920年11月任遞信省經理局營繕課課員及臨時電信電話建設局技手</p> <p>1924年5月任遞信省經理局技手(6月依願免官)</p> <p>1924年6月任職第一土地建物株式會社</p> <p>1925年10月渡臺，任臺灣土地建物株式會社技師</p> <p>1929年8月因營業方針改變而退社</p> <p>1929年8月任臺灣總督府交通局基隆築港出張所以及道路港灣課技師，擔任營繕工程相關事務，設計「基隆港合同廳舍」</p> <p>1929年10月奉命出差東京、神奈川、兵庫、福岡各府縣</p> <p>1930年6月任埠頭廳舍工事主任、營繕工事主任</p> <p>1934年4月兼任遞信部庶務課技師</p> <p>1934年10月任遞信部庶務課技師</p> <p>1936年任臺灣總督府官房營繕課技師兼交通局遞信部庶務課技師，設計臺北電信局、嘉義電信局</p> <p>1937年1月免本官專任臺灣總督府交通局遞信部技師</p> <p>1939年依願免本官</p> <p>1941年轉任臺電</p> <p>1945年返日任職於葵建設研究所</p>	<p>1929-1945 在臺 17年</p>
<p>齋藤四郎 (1893.11.19-?)</p>	<p>樺木縣 士族</p>	<p>東京帝大 土木科</p>	<p>1919年7月自東京帝大土木科畢業，任大藏省大臣官房臨時建築課神戶出張所雇員</p> <p>1921年1月任大藏省技師</p> <p>1923年任神戶出張所土木工場主任</p> <p>1924年5月依願免本官，轉任神戶市港灣部技師</p> <p>1925年2月兼任都市計畫部工務課技師</p> <p>1925年3月任臨時神戶築港陸上設備調查會幹事</p> <p>1931年任臺灣總督府交通局道路港灣課技師</p> <p>1932年撰《安平港調查記》</p>	<p>1931-1935 在職 5年</p>

第一章 臺灣總督府之道路政策與近代路政制度之建立

			1935 年依願免官 1960 年大阪市立大學授與博士學位	
上原惠迪 (1883.10.23-?)	沖繩縣 士族	熊本高等 工業學校 土木科	臺灣總督府鐵道部技手、陸軍工兵軍曹 1921 年 3 月任臺灣總督府鐵道部技師 1922 年任臺東鐵路收購接收官吏 1931 年任交通局道路港灣課技師 1932 年 8 月因病（腦神經衰弱症）依願免官	1921- 1932 在職 12 年
園田省吾 (1896.2.20-?)	東京府 平民	北海道帝 大 附屬土木 專門部	1915 年 3 月自北海道廳立上川中學校畢 1920 年 6 月自北海道帝國大學附屬土木專門部畢，任鐵道省 北海道建設事務所雇員 1921 年 12 月任鐵道省北海道建設事務所技手 1924 年 11 月依願免官 1924 年 12 月轉任復興局東京第二出張所雇員 1925 年 3 月任復興局東京第二出張所技手 1929 年 2 月奉命轉職臺灣總督府交通局，3 月渡臺，任臺灣 總督府交通局道路港灣課技手 1933 年 2 月任縱貫道路改修工程監督費所屬物品取扱主任 1933 年 12 月任縱貫道路大惠橋石牛溪間改修工程主任、大 湖口溪架橋工事主任 1934 年 4 月任職道路港灣課第一工事係 1934 年 5 月任宜蘭濁水溪架橋工事主任 1935 年 7 月任臺北、基隆間道路改良工事主任 1935 年 10 月任臺灣總督府交通局道路港灣課技師 1937 年 4 月因收賄罪嫌遭臺北地方法院起訴，依文官分限令 第 11 條第 1 項第 2 號奉命休職。	1929- 1937 在職 9 年
小山三郎 (1885.3-?)	東京府	東京帝大 土木科	1909 年 7 月自東大土木科畢業，任總督府鐵道部工務課技手 1910 年 4 月任阿里山作業所技手 1911 年 4 月任阿里山作業所技師 1912 年因基隆、臺北間複線工程及縱貫鐵路延長工程之需， 回任鐵道部技師 1919 年任鐵道部宜蘭出張所所長 1919 年 10 月出差歐美 1923 年 2 月任工務課監督課長兼任保線掛長 1924 年 12 月任交通局汽車課長 1926 年 9 月任鐵道部運轉課長、花蓮港鐵道出張所所長 1928 年 12 月任鐵道部改良課長 1929 年 9 月任市區計畫委員會委員 1930 年 11 月任交通局鐵道職員共濟組合審查會審查委員兼	1909- 1938 在臺 30 年

第一章 臺灣總督府之道路政策與近代路政制度之建立

			<p>高雄改良事務所事務取扱 1931 年 12 月兼任工務課長 1935 年 7 月兼任都市計畫法施行準備委員會委員、道路港灣課技師 1937 年 2 月任臺灣防衛委員會幹事 1937 年 5 月任臺灣都市計畫委員會委員 1938 年 5 月，因血壓亢進症需離職轉地返日療養，依願免官，下賜一級俸</p>	
<p>森元一 (1892.2.10 -?)</p>	<p>鹿兒島 平民</p>	<p>工手學校 土木科</p>	<p>1904 年 1 月渡臺，4 月入學私立成淵學校 1908 年 4 月任臺灣總督府民政部備員 1909 年 2 月依願解備員職，入學工手學校 1911 年 7 月自工手學校畢業，8 月渡臺，擔任臺灣總督府土木部工務課雇員 1911 年 10 月任臺灣總督府土木局土木課雇員 1916 年 9 月任臺灣總督府民政部土木局土木課技手 1924 年 12 月任臺灣總督府交通局道路港灣課技手 1925 年 1 月兼任臺灣總督府內務局技手（11 月免兼官） 1925 年 3 月因其在水利事業之貢獻，獲賞與金 170 圓 1926 年 10 月任臺灣總督府交通局道路港灣課道路係技手 1928 年 11 月依昭和 3 年勅令第 188 號，獲頒大禮記念章 1929 年 12 月任臺灣總督府交通局道路港灣課第二工事係技手 1930 年 1 月任頭前溪架橋工事及縱貫道路頭前溪、新竹間改修工事主任 1931 年 4 月任縱貫道路石年溪、斗南間改修工事主任 1931 年 6 月 12 日任過溝橋架設工事主任 1931 年 6 月 26 日任縱貫道路斗南、大林間暗渠改修工事主任 1931 年 11 月任縱貫道路大惠橋石牛溪間改修工事主任 1932 年 9 月任大湖口溪架橋工事主任 1932 年 12 月 5 日辭縱貫道路大惠橋石牛溪間改修工事主任及大湖口溪架橋工事主任，22 日任縱貫道路改修工事監督費所屬物品取扱主任 1933 年 10 月敘勳 8 等，授瑞寶章 1934 年 7 月奉命出差福岡、佐賀、熊本、鹿兒島各縣 1935 年 6 月因從事公務達 20 年以上，於始政 40 周年時授與銀杯一個以資表彰 1935 年 10 月因致力於震災復興事務，勤勞不懈，獲慰勞金</p>	<p>1911- 1943 在職 32 年</p>

第一章 臺灣總督府之道路政策與近代路政制度之建立

			25 圓 1937-1942 年任臺灣總督府交通局道路港灣課技師 1943 年依願免官	
村上義彥	大分縣		1938 年任道路港灣課技師	
若槻章一 (1905.8.29 -?)	德島縣 士族	德島高工 土木科	1926 年 3 月自德島高等工業學校土木工學科畢，4 月渡臺任 臺灣總督府交通局道路港灣課道路係技手 1927 年 12 月任第一工事係技手 1930 年 5 月任第二工事係技手兼第一工事係技手 1933 年 7 月任縱貫道路後龍溪附近改修工事主任 1934 年 4 月任縱貫道路臺南、高雄間橋樑擴張工事細部測量 主任，10 月任縱貫道路路竹、岡山間測量主任，12 月任縱 貫道路臺南州界、高雄間橋樑擴張工事主任 1935 年 10 月任路竹、岡山間改修工事主任 1937 年奉命出差東京、神奈川、兵庫、岐阜、德島、香川各 府縣 1938 年升任臺灣總督府交通局道路港灣課技師 1942 年任臺灣總督府國土局技師 1943-1945 年任臺灣總督府鑛工局土木課技師	1926- 1945 在職 20 年
鳥山貞雄 (1904.3.15 -?)	宮城縣	仙臺高工 土木科	1926 年 3 月自仙臺高等工業學校土木科畢 1926 年 4 月渡臺，任臺灣總督府交通局道路港灣課雇員 1926 年 7 月任臺灣總督府交通局道路港灣課技手，10 月任 道路係技手 1929 年 12 月任第二工事係技手 1930 年 1 月任鳳山溪架橋工事及縱貫道路新大曲驛附近鳳山 溪間改修工事主任 1931 年 4 月任過溝橋架設工事主任 1931 年 11 月任大甲溪架橋工事主任 1932 年 10 月任沙鹿公館間土留、側溝及其他工事主任 1933 年 3 月任大甲、清水間橋樑暗渠及其他工事主任 1933 年 8 月任大安溪架橋工事主任 1933 年 12 月任大安溪附近大甲間改修工事主任 1934 年 4 月任縱貫道路大安溪、新竹州界間細部測量主任 1934 年 10 月任縱貫道路新竹州界、大安間橋樑暗渠工事主 任 1934 年 12 月任縱貫道路大甲、豐原間橋樑擴張工事細部測 量主任 1935 年 10 月任下淡溪架橋工事主任 1939 年 3 月任臺灣總督府交通局道路港灣課港灣係技手兼任	1926- 1947 在職 22 年

第一章 臺灣總督府之道路政策與近代路政制度之建立

			<p>第二工事係技手</p> <p>1939年5月任縱貫道路楠梓、高雄間路線變更測量主任，9月升任臺灣總督府交通局道路港灣課技師</p> <p>1942年任臺灣總督府國土局技師</p> <p>1943-1945年任臺灣總督府鑛工局土木課技師</p> <p>1945-1947年留任臺灣省行政長官公署工鑛處公共工程局</p>	
赤津德 (1906.3.20-?)	茨城縣	山梨高工 土木科	<p>1923年自茨城縣立水戶中學校畢業</p> <p>1929年3月自山梨高等工業學校土木科畢，任臺灣總督府交通局道路港灣課道路係技手</p> <p>1929年12月任臺灣總督府交通局道路港灣課道路係第一工事係技手</p> <p>1932年9月兼任臺灣總督府交通局道路港灣課港灣係第一工事係技手</p> <p>1933年8月任臺灣總督府交通局道路港灣課港灣係第一工事係技手</p> <p>1935年5月任軒子崙溪架橋及其他工事主任及大竹高溪架橋工事主任</p> <p>1937年3月任道路港灣課第二工事係技手兼第一工事係技手</p> <p>1938年4月任大武橋左岸取合道工事主任、大竹高橋取合道工事主任、阿塹衛溪架橋工事主任</p> <p>1939年3月任道路港灣課第一工事係技手</p> <p>1939年4月任阿塹衛溪知本溪間道路改修工事主任</p> <p>1939年7月任道路港灣課港灣係技手兼第一工事係技手</p> <p>1940年1月任楓港、臺東道災害復舊工事主任</p> <p>1940年3月任道路港灣課第一工事係技手</p> <p>1940年5月升任道路港灣課技師</p> <p>1942年任臺灣總督府交通局高雄築港出張所技師</p> <p>1943-1945年任臺灣總督府高雄港務局技師</p>	1929-1945 在職 17年
永淵光次	佐賀縣	德島高工 土木科	<p>1924年4月自縣立鹿兒島工業學校機械科畢，任門司鐵道局技術雇員(9月免雇)</p> <p>1929年3月自德島高等工業學校土木科畢，4月任臺灣總督府交通局高雄築港出張所工手</p> <p>1929年11月任臺灣總督府交通局高雄築港出張所技手，輔助監督防波堤及防砂堤工事</p> <p>1940年5月升任臺灣總督府交通局道路港灣課技師兼任基隆築港出張所技師</p> <p>194-1943年任臺灣總督府交通局新高築港出張所技師</p>	1929-1943 在職 15年
福田義信	德島縣	德島高工	<p>1924年3月自德島縣立富岡中學校畢</p>	1927-

第一章 臺灣總督府之道路政策與近代路政制度之建立

(1906.6.16-?)		土木科	<p>1927年3月自德島高等工業學校土木科畢，4月任德島市役所水道部工務課助手</p> <p>1927年8月任今治市技手</p> <p>1927年3月解職，渡臺任臺灣總督府交通局高雄築港出張所工手，監督港口擴張工程</p> <p>1929年4月任臺灣總督府交通局高雄築港出張所技手</p> <p>1932年4月任臺灣總督府交通局基隆築港出張所技手</p> <p>1940年2月任臺灣總督府交通局花蓮港埠頭出張所技手，5月任升臺灣總督府交通局花蓮港埠頭出張所技師</p> <p>1942年任臺灣總督府交通局道路港灣課技師</p>	1942 在職 15年
松井時治 (1902.10.31-?)	京都府	金澤高等工業學校機械科	<p>1925年3月自金澤高等工業學校機械科畢業，5月渡臺任臺灣總督府交通局高雄築港所工手</p> <p>1926年7月任臺灣總督府交通局道路港灣課技手，10月任道路港灣課調查係技手</p> <p>1929年12月任道路港灣課道路係技手兼港灣係技手</p> <p>1930年3月兼任臺北市土木水道課；5月兼任第一工事係、第二工事係技手；6月任港灣係技手兼道路係技手、第一工事係技手、第二工事係技手</p> <p>1932年9月任道路係技手兼任第一工事係技手、第二工事係技手</p> <p>1935年4月任第一工事係技手兼任道路係技手、港灣係技手、第二工事係技手；5月1日任港灣係技手兼任道路係技手、第一工事係技手、第二工事係技手；5月10日任鐵道部工作課技手兼道路港灣課技手；5月16日任道路港灣課港灣係技手兼任道路係技手、第一工事係技手、第二工事係技手；10月31日任第一工事係技手兼任道路係技手、港灣係技手、第二工事係技手</p> <p>1936年3月任港灣係技手兼任道路係技手、第一工事係技手、第二工事係技手</p> <p>1939年8月任基隆築港出張所技手兼鐵道部工作課技手</p> <p>1941年3月任臺灣總督府交通局道路港灣課技師</p> <p>1942年任臺灣總督府交通局基隆築港出張所技師</p> <p>1943-1945年任臺灣總督府基隆港務局工事課技師</p>	1925-1945 在職 21年
上原榮人 (1909.1.5-)	兵庫縣	熊本高工 土木科 東京工業大學 建築學科	<p>1926年3月自山口縣立防府中學校畢</p> <p>1929年3月自熊本高等工業學校土木科畢</p> <p>1929年4月任職九州電氣軌道株式會社</p> <p>1930年1月自該社退職，4月入學東京工業大學建築學科</p> <p>1931年3月退學後渡臺，任臺灣總督府交通局基隆築港出張</p>	1931-1947 在職 17年

第一章 臺灣總督府之道路政策與近代路政制度之建立

			<p>所工務係雇員</p> <p>1932年3月任臺灣總督府交通局基隆築港出張所技手</p> <p>1941年3月任臺灣總督府道路港灣課技師</p> <p>1942年任臺灣總督府國土局技師</p> <p>1943-1945年任臺灣總督府鑛工局土木課技師</p> <p>1945-1947年留任臺灣省行政長官公署工鑛處公共工程局副工程師</p>	
<p>今野覺治 (1905.1.4-?)</p>	<p>宮城縣</p>	<p>仙臺高工 土木科</p>	<p>1924年3月自宮城縣仙臺第二中學校畢</p> <p>1929年4月自仙臺高等工業學校土木科畢，渡臺任臺灣總督府交通局道路港灣課道路係技手</p> <p>1929年12月任臺灣總督府交通局道路港灣課第二工事係技手</p> <p>1931年4月任縱貫道路南港橋附近改修工事主任</p> <p>1932年10月任中港溪、淡文湖間改修工事主任</p> <p>1934年4月任縱貫道路通霄、臺中州界間細部測量主任</p> <p>1934年11月任縱貫道路五里牌附近臺中州界間改修工事主任</p> <p>1935年11月任苑裡附近台中州界間土工工事主任</p> <p>1936年3月任臺中大肚橋間橋樑擴張及其他工事主任</p> <p>1937年7月出差東京、長崎、靜岡、岐阜、宮城各府縣(7月17日出發、8月31日返臺)</p> <p>1938年4月任臺灣總督府交通局道路港灣課道路係技手</p> <p>1939年4月任海軍事務囑託</p> <p>1939年4月出差中華民國廣東省海南島(4月27日出發、6月2日歸臺)</p> <p>1939年8月奉命轉任興亞院廈門連絡部技手</p> <p>1941年9月回任臺灣總督府交通局道路港灣課技師</p> <p>1942年任臺灣總督府國土局技師</p> <p>1943-1945年任臺灣總督府鑛工局土木課技師</p> <p>1945-1947年留任臺灣省行政長官公署工鑛處公共工程局副工程師</p>	<p>1929-1947 在職 19年</p>
<p>鈴木進一郎 (1894.7.20-?)</p>	<p>福井縣 平民</p>	<p>北海道帝 大 農學部農 學科</p>	<p>1912年3月自臺灣總督府中學校第二部畢</p> <p>1912年4月任職東京日本橋區大澤商會</p> <p>1914年4月辭職，9月入學東北帝大農科大學豫科</p> <p>1917年6月自東北帝大農科大學豫科畢</p> <p>1920年7月自北海道帝國大學農學部畢，8月任臺灣總督府殖產局技手</p> <p>1923年7月任臺灣總督府殖產局農務課兼糖務課技師</p>	<p>1920-1945 在職 26年</p>

			1928 年 2 月任第五回地方改良講習會講師 1933 年 8 月兼任殖產局商工課技師 1935 年 3 月兼任臺灣總督府養蠶所所長 1936 年 1 月任東部開發調查委員會幹事，任陸軍少尉時被任命為道路技師兼土木技師，10 月免辭產局商工課技師兼任殖產局米穀課技師 1937 年 1 月兼任農村中堅青年指導講習會講師、農村指導者講習會講師 1938 年 3 月兼任地理課技師，整理官有地；9 月任農業教員講習會講師 1939 年 7 月兼任米穀局米課技師，9 月任臺灣總督府山地開發調查委員會交通專門調查員 1942 年兼任國土局道路課技師 1943 年由地方技師被任命為海軍技師 1943-1945 年任臺灣總督府農商局農務課技師	
--	--	--	---	--

註：1. 「在臺（職）期間」欄原則上取在臺期間，若無離臺年者取其離職年，兩者皆不知者打？號。至於最初受總督府職但人尚未渡臺者，由於已開始工作，記入最初之在臺（職）年。

2. 戰後留用於臺灣省行政長官公署者，若不知其離臺年，則取資料所及之在職年。

資料來源：《臺灣總督府公文類纂》，〈元澎湖廳長高津慎恩給〉，明治 34（1901）年 5 月 17 日，第 605 冊，第 4 件，乙種永久保存；〈長尾半平技師二任敘〉，明治 31（1898）年 10 月 22 日，第 335 冊，第 38 件，甲種永久進退追加；〈片岡淺次郎總督府事務ヲ囑託ス〉，明治 31（1898）年 11 月 21 日，第 335 冊，第 48 件，甲種永久進退追加；〈元技師瀧山勉在職中不都合ノ有無問合ニ對シ遞信大臣秘書官ニ回答〉，明治 32（1899）年 6 月 14 日，第 459 冊，第 33 件，進退追加；〈技師福田東吾ニ建築事務囑託ノ儀出願差支ナキ旨通達ノ件〉，明治 32（1899）年 12 月 25 日，第 448 冊，第 14 件，永久追加；〈技師大澤正業外技手囑託雇等十一名土木課勤務通信課兼務ヲ命ス〉，明治 32（1899）年 4 月 1 日，第 455 冊，第 12 件，進退追加；〈〔工事部技師〕川上浩二郎（免官）〉，大正 5（1916）年 10 月 1 日，第 2575 冊，第 20 件，第 10 卷；〈德見常雄任臨時臺灣土地調查局技師〉，明治 32（1899）年 11 月 4 日，第 469 冊，第 13 件，進退追加；〈田島穉造臺灣總督府技師ニ任用ス〉，明治 33（1900）年 10 月 27 日，第 576 冊，第 41 件，進退追加；〈三木鹿三郎總督府製藥所事務ヲ囑託ス〉，明治 33（1900）年 10 月 5 日，第 575 冊，第 44 件，進退追加；〈製藥所囑託三木鹿三郎電氣事務ヲ囑託ス〉，明治 33（1900）年 10 月 30 日，第 576 冊，第 54 件，進退追加；〈〔作業所技師兼府技師、營林局技師〕三木鹿三郎（賞與、退官、休職、勤勞者）〉，大正 8（1919）年 8 月 1 日，第 2977 冊，第 2 件；〈築港局技師川上浩二郎英領印度蘭領爪哇及歐米各國同上〉，明治 34（1901）年 12 月 26 日，第 681 冊，第 46 件，永久追加；〈兵庫縣技師從七位山路魁太郎臺中縣技師二任ス〉，明治 34（1901）年 7 月 5 日，第 691 冊，第 11 件，進退追加；〈臺北監獄新營工事監督囑託福田東吾御用濟ニ付キ監督囑託ヲ解ク〉，明治 35（1902）年 5 月 14 日，第 790 冊，第 25 件，進退追加；〈臺灣總督府技師濱野

彌四郎外二名臺北廳衛生及土木調查委員會顧問ヲ囑託》，明治 36（1903）年 10 月 19 日，第 923 冊，第 8 件，進退追加；〈庄野卷治外二名臺灣總督府技手ニ任セラレ民政部土木局勤務ヲ命ス〉，明治 36（1903）年 3 月 31 日，第 908 冊，第 42 件，進退追加；〈十川嘉太郎技師ニ任敘〉，明治 30（1897）年 10 月 5 日，第 231 冊，第 7 件，甲種永久；〈恩給証書下附（十川嘉太郎）〉，大正 5（1916）年 6 月 1 日，第 2 卷，第 2477 冊，第 12 件，甲種永久；〈瀧山勉へ恩給証書下付〉，明治 31（1898）年 4 月 10 日，第 265 冊，第 11 件，乙種永久保存；〈磯田勇治へ恩給証書下付〉，明治 31（1898）年 7 月 12 日，第 256 冊，第 16 件，乙種永久保存；〈〔府技師〕張令紀（敘等退官）〉，大正 9（1920）年 9 月 1 日，第 3093 冊，第 15 件，永久進退；〈〔府技師〕國弘長重（免官）〉，大正 9（1920）年 9 月 1 日，第 3093 冊，第 15 件，永久進退；〈〔府技師〕八田與一（退官、賞與）〉，大正 9（1920）年 11 月 1 日，第 3095 冊，第 14 件，永久進退；〈〔休職府技師〕堀見末子（退官）〉，大正 9（1920）年 10 月 1 日，第 3094 冊，第 22 件，永久進退；〈濱野彌四郎恩給上申〉，大正 9（1920）年 9 月 1 日，第 2916 冊，第 10 件，永久保存；〈高橋辰次郎恩給上申〉，大正 9（1920）年 12 月 1 日，第 2917 冊，第 18 件，永久保存；〈〔府技師〕高橋辰次郎（昇級、免官）〉，大正 9（1920）年 8 月 1 日，第 2977 冊，第 1 件，永久保存；〈大越大藏恩給上申〉，大正 9（1920）年 12 月 1 日，第 2919 冊，第 10 件，永久保存；〈庄野卷治恩給上申〉，大正 9（1920）年 12 月 1 日，第 2917 冊，第 19 件，永久保存；〈〔府技師〕高山節繁、庄野卷治（免官、昇級）〉，大正 8（1919）年 7 月 1 日，第 2976 冊，第 46 件，永久進退；〈三木鹿三郎恩給上申〉，大正 9（1920）年 1 月 1 日，第 2919 冊，第 22 件，永久保存；〔工事部技師兼府技師〕高橋甚也（兼任府作業所技師）〉，大正 8（1919）年 5 月 1 日，第 2974 冊，第 7 件，永久進退；〈〔府技手〕宇都宮無垢介（任府技師）〉，大正 8（1919）年 10 月 1 日，第 2879 冊，第 22 件，永久進退；〈〔元府州技師〕宇都宮無垢介普通恩給證書下賜〉，大正 14（1925）年 7 月 1 日，第 3878 冊，第 13 件，第 14 卷；〈恩給證書下付（山形要助）〉，大正 11（1922）年 1 月 1 日，第 3141 冊，第 17 件，永久保存；〈恩給證書下付（堀内廣助）〉，大正 10（1921）年 6 月 1 日，第 3136 冊，第 12 件，永久保存；〈恩給證書下付（中西義榮）〉，大正 10（1921）年 7 月 10 日，第 3137 冊，第 17 件，永久保存；〈阿里山作業所技師小山三郎（任鐵道部技師）〉，大正 1（1912）年 8 月 1 日，第 7 卷，第 2057 冊，第 19 件；〈〔雇〕森元一（任府技手）〉，大正 5（1916）年 9 月 1 日，第 9 卷甲，第 2588 冊，第 81 件；〈臺中廳技手諸岡明七（任臺北廳技手）〉，大正 7（1918）年 7 月 1 日，第 7 卷，第 2889 冊，第 7 件；〈〔府技手〕北川幸三郎、圖子武八、五十嵐大輔（任臺灣總督府技手）〉，大正 9（1920）年 8 月 1 日，第 8 卷 1，第 3107 冊，第 42 件；〈鈴木進一郎任臺灣總督府技手〉，大正 9（1920）年 8 月 1 日，第 8 卷 2，第 3107 冊，第 65 件；〈〔府鐵道部技手〕上原惠迪（任府鐵道部技師）〉，大正 10（1921）年 3 月 1 日，第 2 卷，第 3191 冊，第 13 件；〈〔埼玉縣技師〕田賀奈良吉（〔任府技師〕、土木局勤務）〉，大正 11（1922）年 1 月 1 日，第 1 卷，第 3444 冊，第 2 件；〈〔技師〕田賀奈良吉（市區計畫委員命）〉，大正 11（1922）年 1 月 1 日，第 1 卷，第 3444 冊，第 18 件；〈〔技師〕田賀奈良吉（土木局土木課長命）〉，大正 11（1922）年 2 月 1 日，第 1 卷，第 3444 冊，第 37 件；〈永田年（任總督府技手附俸給認可）〉，大正 11（1922）年 4 月 1 日，第 3 卷，第 3454 冊，第 51 件；〈〔鐵道部技師〕上原惠迪（鐵道買收ニ關スル物件引繼立會官吏）〉，大正 11（1922）年 4 月 1 日，第 3 卷，第 3446 冊，第 27 件；〈若杉直（任府技師）〉，大正 12（1923）年 6 月 1 日，第 3 卷 2，第

3743 冊，第 61 件；〈〔府技手〕鈴木進一郎（任府技師）〉，大正 12（1923）年 7 月 1 日，第 3 卷 2，第 3743 冊，第 61 件；〈〔府技師〕五十嵐大輔外七人（河川調查委員會委員ヲ命ス）〉，大正 14（1925）年 3 月 1 日，第 2 卷，第 4001 冊，第 10 件；〈〔總督府技師〕五十嵐大輔（臺灣電力株式會社監理官附ヲ命ス）〉，大正 14（1925）年 3 月 1 日，第 2 卷，第 4001 冊，第 25 件；〈〔府技師〕五十嵐大輔（免本官）〉，大正 15（1926）年 7 月 1 日，第 3 卷甲，第 4048 冊，第 15 件；〈篠原國憲（任府交通局技師、俸給）〉，大正 15（1926）年 8 月 1 日，第 3 卷甲，第 4048 冊，第 30 件；〈〔交通局技手兼台北市技手〕藤村孜郎（任府交通局技師、俸給）〉，大正 15（1926）年 10 月 1 日，第 4 卷甲，第 4050 冊，第 18 件；〈〔交通局技手〕森元一（兼任府技手）〉，大正 14（1925）年 1 月 1 日，第 1 卷 1，第 4007 冊，第 10 件；〈〔交通局技手兼府技手〕森元一（免兼官）〉，大正 14（1925）年 11 月 1 日，第 5 卷，第 4012 冊，第 29 件；〈田賀奈良吉（陞等；免本官並兼官；俸給）〉，昭和 2（1927）年 1 月 1 日，第 10046 冊，第 11 件；〈篠原國憲（理蕃講習會講師ヲ命ス）〉，昭和 7（1932）年 8 月 1 日，第 10071 冊，第 78 件；〈永田年（賞與）〉，昭和 7（1932）年 3 月 1 日，第 10046 冊，第 105 件；〈永田年（賞與）〉，昭和 8（1933）年 5 月 1 日，第 10074 冊，第 76 件；〈山田北男（任府交通局技師；俸給）〉，昭和 2（1927）年 2 月 1 日，第 10046 冊，第 42 件；〈吉村善臣（任交通局技師、俸給）〉，昭和 4（1929）年 5 月 1 日，第 10056 冊，第 90 件；〈美濃部良晴、木原齊次郎、鈴置良一、諸岡明七（任交通局技師、俸給）〉，昭和 4（1929）年 12 月 1 日，第 10058 冊，第 76 件；〈齋藤四郎（任交通局技師、俸給）〉，昭和 5（1930）年 5 月 1 日，第 10060 冊，第 77 件；〈園田省吾（任交通局技師；七ノ八）〉，昭和 10（1935）年 10 月 1 日，第 10084 冊，第 44 件；〈小山三郎（市區計畫委員會委員ヲ命ス）〉，昭和 4（1929）年 9 月 1 日，第 10057 冊，第 119 件；〈小山三郎（外四名）（交通局鐵道職員共濟組合審查會審查委員ヲ命ス）〉，昭和 5（1930）年 11 月 1 日，第 10062 冊，第 44 件；〈松本虎太、小山三郎、中嶋一郎、山本真平（都市計畫法施行準備委員會委員ヲ命ス）〉，昭和 10（1935）年 7 月 1 日，第 10083 冊，第 30 件；〈東部開發調查委員會委員其他任命ノ件〉，昭和 11（1936）年 1 月 1 日，第 10085 冊，第 16 件；〈臺灣都市計畫地方委員會委員 臨時委員 幹事任命ノ件〉，昭和 15（1940）年 10 月 1 日，第 10107 冊，第 A16 件；〈篠原國憲（兼任臺灣總督府技師；敘高等官三等；臺灣神社臨時造營事務局勤務ヲ命ス）〉，昭和 13（1938）年 7 月 1 日，第 10094 冊，第 49 件；〈篠原國憲（臺灣總督府山地開發調查委員會交通專門調查員ヲ命ス）〉，昭和 14（1939）年 1 月 1 日，第 10096 冊，第 13 件；〈篠原國憲（陞等；四級）〉，昭和 16（1941）年 10 月 1 日，第 10115 冊，第 44 件；〈藤村孜郎（依願免本官；三級俸下賜；賞與）〉，昭和 14（1939）年 9 月 1 日，第 10199 冊，第 35 件；〈鈴置良一（任臺灣總督府技師兼臺灣總督府交通局技師；敘高等官五等）〉，昭和 11（1936）年 12 月 1 日，第 10099 冊，第 135 件；〈鈴置良一（免本官；專任交通局技師；五級俸下賜）〉，昭和 13（1938）年 1 月 1 日，第 10092 冊，第 44 件；〈園田省吾（文官分限令第十一條第一項第二號ニ依リ休職ヲ命ス）〉，昭和 12（1937）年 4 月 1 日，第 10090 冊，第 10 件；〈臺灣防衛委員會委員、幹事、書記ノ任命〉，昭和 12（1937）年 2 月 1 日，第 10089 冊，第 56 件；〈小山三郎（臺灣都市計畫委員會委員ヲ命ス）〉，昭和 12（1937）年 5 月 1 日，第 10090 冊，第 91 件；〈小山三郎（一級俸下賜）〉，昭和 13（1938）年 5 月 1 日，第 10093 冊，第 139 件；〈森元一（任臺灣總督府交通局技師；敘高等官六等；八級俸下賜）〉，昭和 12（1937）年 2 月 1 日，第 10089 冊，第 50 件；〈福田義信、赤津德、永淵光次、長谷川

榮（任臺灣總督府交通局技師；七等），昭和 15（1940）年 5 月 1 日，第 10104 冊，第 52 件；〈鳥山貞雄（任臺灣總督府交通局技師；敘高等官七等；九級俸下賜），昭和 14（1939）年 9 月 1 日，第 10099 冊，第 50 件；〈松井時治（外一名）（任府交通局技師；敘高等官七等；松井時治九級俸、上原榮人十級俸下賜），昭和 16（1941）年 3 月 1 日，第 10110 冊，第 18 件；〈今野覺治（任府交通局技師；七ノ九），昭和 16（1941）年 9 月 1 日，第 10114 冊，第 48 件；〈鈴木進一郎（殖產局米穀課兼務ヲ命ス），昭和 11（1936）年 10 月 1 日，第 10088 冊，第 42 件；〈鈴木進一郎（昭和十二年度農村指導者講習會講師ヲ命ス），昭和 13（1938）年 2 月 1 日，第 10092 冊，第 51 件；〈鈴木進一郎（內務局地理課兼務ヲ命ス），昭和 13（1938）年 2 月 1 日，第 10092 冊，第 69 件；〈鈴木進一郎（昭和十三年度農業教員講習會講師ヲ命ス），昭和 13（1938）年 8 月 1 日，第 10094 冊，第 110 件；〈鈴木進一郎（米穀局米政課兼務ヲ命ス），昭和 14（1939）年 7 月 1 日，第 10098 冊，第 46 件；〈鈴木進一郎（第五回地方改良講習會講師ヲ命ス），昭和 3（1928）年 2 月 1 日，第 10217 冊，第 40 件；〈若杉直外二十一名（昇級；免官），大正 13（1924）年 12 月 1 日，第 10323 冊，第 7 件；〈上原惠迪（陞等；俸給），昭和 7（1932）年 3 月 1 日，第 10336 冊，第 13 件；〈〔府技師〕狩野三郎（陞等、退官），大正 10（1921）年 12 月 1 日，第 9 卷，第 3199 冊，第 18 件；〈恩給證書下付（狩野三郎），大正 11（1922）年 4 月 1 日，第 2 卷，第 3265 冊，第 19 件；〈恩給証書下附（三浦慶次），大正 16（1917）年 1 月 1 日，第 7 卷，第 2482 冊，第 8 件；〈恩給證書下付（筒井丑太郎），大正 11（1922）年 6 月 1 日，第 4 卷，第 3267 冊，第 13 件；〈〔府技師〕筒井丑太郎（免官），大正 11（1922）年 2 月 1 日，第 1 卷，第 3444 冊，第 33 件；〈〔府技手〕中村武夫（任技師、退官、賞與），大正 10（1921）年 2 月 1 日，第 1 卷，第 3190 冊，第 50 件；〈〔府技手〕松本圓次郎（任府技師、退官、賞與），大正 9（1920）年 10 月 1 日，第 8 卷，第 3094 冊，第 18 件；〈松本圓次郎陞六等待遇、願ニ依リ免本職〉，大正 15（1926）年 10 月 1 日，第 4051 冊，第 50 件，第 4 卷乙；〈非職臨時陸軍建築部技手片岡淺治郎任技師〉，明治 32（1899）年 6 月 30 日，進退追加，第 460 冊，第 13 件；〈臨時陸軍建築部技師從七位野村一郎任府技師〉，明治 32（1899）年 10 月 18 日，進退追加，第 467 冊，第 46 件；〈恩給證書下付（野村一郎），大正 3（1914）年 7 月 1 日，第 6 卷，第 2217 冊，第 1 件；〈技師德見常雄山口、廣島、岡山及東京府へ出張命セラル〉，明治 34（1901）年 1 月 1 日，第 164 卷，第 4356 冊，第 62 件；〈技師德見常雄福岡、熊本、佐賀ノ三縣へ出張命セラル〉，明治 34（1901）年 3 月 1 日，第 164 卷，第 4356 冊，第 62 件；〈技師德見常雄高知縣へ出張命セラル〉，明治 34（1901）年 7 月 1 日，第 164 卷，第 4356 冊，第 69 件；〈德見常雄恩給証書送付（兵庫縣），大正 2（1913）年 8 月 1 日，第 9 卷，第 2096 冊，第 5 件；〈田上郷吉總督府海事官ニ任用ノ件〉，明治 39（1906）年 10 月 24 日，第 1237 冊，第 4 件；〈八田與一（任總督府技師、俸給、勤務），昭和 5（1930）年 8 月 1 日，第 10061 冊，第 55 件；〈〔府技師〕藏成信一（任府技師），大正 6（1917）年 3 月 1 日，第 2 卷，第 2744 冊，第 6 件；〈關野謙三（任府技師、敘高等官三等、依願免官），昭和 7（1932）年 3 月 1 日，第 10068 冊，第 69 件；〈關野謙三（囑託；殖產局勤務），昭和 7（1932）年 3 月 1 日，第 10232 冊，第 107 件；〈納富耕介（任府地方技師、俸給、勤務），大正 15（1926）年 7 月 1 日，第 3 卷甲，第 4048 冊，第 17 件；〈久布白兼治（兼任臺灣總督府技師；敘高等官二等；依願免兼官；一級俸下賜；事務格別勉勵ニ付金二千五百三十圓ヲ賞與ス；依願免本官），昭和 14（1939）

年 12 月 1 日，第 10100 冊，第 99 件；〈松本虎太（兼任府技師）〉，昭和 2（1927）年 2 月 1 日，第 10046 冊，第 47 件；〈磯田謙雄（任興亞院技師；敘高等官三等）〉，昭和 14（1939）年 4 月 1 日，第 10097 冊，第 33 件；〈磯田謙雄（任總督府技師；俸給；勤務）〉，昭和 2（1927）年 10 月 1 日，第 10049 冊，第 8 件；〈若槻章一（任臺灣總督府交通局技師；敘高等官七等；九級俸下賜）〉，昭和 12（1937）年 12 月 1 日，第 10091 冊，第 132 件；〈恩給證書下付（國弘長重）〉，大正 10（1921）年 2 月 1 日，第 3012 冊，第 4 件，第 7 卷；〔府技師〕池田季苗（市區計畫委員）〉，大正 6（1917）年 9 月 1 日，第 2748 冊，第 11 件，第 6 卷；〔技師〕池田季苗（土木局港灣課長兼務命）〉，大正 11（1922）年 5 月 1 日，第 3446 冊，第 60 件，第 3 卷；〔府技師〕池田季苗（〔土木局土木課長〕不在中代理）〉，大正 8（1919）年 11 月 1 日，第 2979 冊，第 51 件，第 8 卷；〈池田季苗水利委員會委員ヲ命ス〉，大正 14（1925）年 2 月 1 日，第 4000 冊，第 67 件，第 1 卷；〔交通局技師〕池田季苗（河川調查委員會委員ヲ命ス）〉，大正 14（1925）年 3 月 1 日，第 4001 冊，第 10 件，2 卷；〈池田季苗（電力株式會社監理官ヲ命ス）〉，昭和 2（1927）年 1 月 1 日，第 10046 冊，第 17 件；〈池田季苗（市區計畫委員會委員ヲ命ス）〉，昭和 2（1927）年 9 月 1 日，第 10048 冊，第 105 件；〈池田季苗（依願免本官）〉，昭和 6（1931）年 12 月，第 10336 冊，第 14 件；〈恩給証書下付（渡部英太郎）〉，大正 12（1923）年 10 月 1 日，第 3553 冊，第 27 件，第 4 卷；〔府技師兼中央研究所技師〕藏成信一（休職ヲ命ス）〉，大正 12（1923）年 8 月 1 日，第 3451 冊，第 44 件，第 8 卷；〔休職府技師兼府中央研究所技師〕藏成信一（依願免本官）〉，大正 12（1923）年 8 月 1 日，第 3745 冊，第 22 件，第 4 卷 1；〈恩給證書下付（高山節繁）〉，大正 9（1920）年 4 月 1 日，第 3007 冊，第 20 件，第 2 卷；〈市川純一郎（四級俸下賜；事務格別勲勵ニ付金五三〇〇圓ヲ賞與ス）〉，昭和 12（1937）年 11 月 1 日，第 10091 冊，第 109 件；〈齋藤四郎（休職；賞與；陞等；昇級）〉，昭和 10（1935）年 9 月 1 日，第 10083 冊，第 121 件。《公文雜纂》，〈台灣總督府技師森元一賞与ノ件〉，昭和 18（1943）年，第 26 卷，內閣 26，各庁高等官賞 9（運需省～帝國議會），昭和 18（1943）年 1 月 16 日。《壹大日記》，〈召集免除の件外五件〉，明治 35（1902）年 9 月；〈台灣航路標識建設位置測量員出張の件〉，明治 28（1895）年 6 月。臺灣總督府：《臺灣總督府及所屬官署職員錄》，臺北：臺灣日日新報社，昭和 19（1944）年 1 月；東京帝國大學：《東京帝國大學卒業生名簿》，東京：東京帝國大學，昭和 14（1939）年；京都帝國大學：《京都帝國大學卒業生名簿》，京都：京都帝國大學，昭和 11（1936）年；北海道帝國大學：《北海道帝國大學卒業生名簿》，札幌：北海道帝國大學，昭和 5（1930）年；《木葉會名簿》；大園市藏：《臺灣人物誌》，臺北：谷澤書店，大正 5（1916）年；大澤貞吉：《臺灣關係人名簿》橫濱市：愛光新聞社，昭和 34（1959）年；橋本白水：《臺灣統治と其功勞者》，臺北市：南國出版協會，昭和 5（1930）年；谷元二：《大眾人事錄》，東京都：帝國秘密探偵社，昭和 15（1940）年；太田肥洲：《新臺灣を支配する人物と産業史》，臺北市：臺灣評論社，昭和 15（1940）年；臺灣新民報社調查部：《臺灣人士鑑》：臺北市：臺灣新民報社，昭和 9（1934）年版、昭和 12（1937）年版；興南新聞社：《臺灣人士鑑》，臺北市：興南新聞社，昭和 18（1943）年；新高新報社：《臺灣紳士名鑑》，臺北市：新高新報社，昭和 12（1937）年；臺灣大觀社編：《最近の南部臺灣》，臺南市：臺灣大觀社，大正 12（1923）年；大園市藏：《臺灣人事態勢と事業界》，臺北市：大園市藏，昭和 17（1942）年；大園市藏：《臺灣の中心人物》，臺北市：日本植民地批判社，昭和 10（1935）年；臺灣新聞社：《臺灣實業名鑑》，臺中

市：臺灣新聞社，昭和9（1934）年；安藤元節：《臺灣大觀》，東京：日本合同通信社，昭和7（1932）年；泉風浪：《臺中州大觀》，臺中：出版社不詳，大正11（1922）年；菅武雄：《新竹州の情勢と人物》，出版地、出版者不詳，昭和13（1938）年；臺南新報社編：《南部臺灣紳士錄》，臺南：臺南新報社，明治40（1907）年；顧力仁編：《臺灣歷史人物小傳》，臺北：國家圖書館，2002年；十川嘉太郎：《顧臺》，東京：東京印刷株式會社，昭和11（1936）年4月；京大土木100周年記念事業實行委員會：《京大土木百年人物史》，京都：京都大學大學院工學研究科土木系教室，平成9（1998）年6月；野依秀市：《大正人名辭典Ⅲ》，中卷，東京：天沼印刷所，昭和5（1930）年12月；古林龜治郎：《明治人名辭典》，日本現今人名辭典發行所，1987年10月；河原功：《台灣引揚留用・記錄》，第8卷，東京：ゆまに書房，1998年1月；呂哲奇：〈日治時期臺灣衛生工程顧問技師爸爾登對臺灣城市近代化影響之研究〉，私立中原大學建築學系碩士論文，1999年1月，頁212-220；堀見末子：《堀見末子技師—臺灣土木の功勞者—》，東京：三秀舍，1990年7月；蔡龍保：〈長谷川謹介與日治時期臺灣鐵路的發展〉，《國史館學術集刊》，第6期，臺北縣新店市：國史館，2005年9月，頁61-108；中村尚史：〈鐵道技術集團の形成と工部大學校〉，《工部省とその時代》，東京：山川出版社，2002年11月，頁95-116；藤井肇男：《土木人物事典》，東京：アテネ書房，2004年12月；吳政憲：〈新能源時代：近代臺灣電力發展（1895-1945）〉，臺北：國立臺灣師範大學歷史學系博士論文，2003年6月。《臺灣日日新報》，〈十川技師派赴美國〉，明治40（1907）年1月23日，2616號，2版。

