



緒論

近年來，東西方學者的研究中出現許多與東亞經濟發展有關的經營史、經濟史研究，值得注意的是，其中有一些研究在究明臺灣、韓國等殖民地經驗和戰後發展的關係之後，對於殖民地基礎建設紛紛持肯定的看法。例如 David S. Landes, *The Wealth and Poverty of Nations*、¹陳玉璽《臺灣的依附型發展》、²Thomas B. Gold〈殖民地時期臺灣資本主義的根源〉、³Carter J. Eckert, *OFFSPRING OF EMPIRE: The Koch'ang Kims and the Colonial Origins of Korean Capitalism, 1876-1945*、L. D. McNamara, *The Colonial Origins of Korean Enterprise*、D. Steinberg, *The Republic of Korea*、C. Hamilton, *Capitalist Industrialization in Korea*，以及深川博史〈植民地政策とインフラストラクチュア—朝鮮半島の経験〉⁴等均是。當然，也有持全面否定看法的傳統捍衛者，例如高成鳳《植民地鐵道と民眾生活—朝鮮、臺灣、中國東北》⁵一書即是。

殖民地經驗並非是殖民地近代化的先決條件，即使不成爲殖民地，各地也會走向近代化。因此，對於殖民地時期所帶來的「近代化」和「發展」，實有必要考量殖民者施政之本質和殖民地所付出的代價之後，給予適切的評價。近代化是日治時期臺灣史的特徵之一，新式交通的引進和發展更是臺灣近代化過程中重要的一環，可說臺灣的新式交通是奠基於日治時期。交通設施的改善對地區的發展、資源的開發、產業的興起、人口的流動、文化的傳播等社會、經濟、文化各個層面所帶來的發展和變遷，顯示交通史爲不容忽視的一個領域。然而，就向來的研究成果觀之，日治時期交通史仍是一個較受忽視的領域。

就陸運而言，僅鐵路研究稍有成果。日治時期臺灣鐵路的研究，由於研究方向和立場不同，論述的重心有明顯的差異，內容多偏向強調臺灣鐵路的殖民地特性及其在殖民地所扮演的特殊角色。永雄策郎著《植民地鐵道と世界經濟的及世界政策的研究》一書，先釐清各國學者對「殖民地政策學」的定義，再討論「殖民地政策學」下的「殖民地鐵道政策」之理論性定義，從而以「世界經濟」及「世界政策」的觀點切入研究。⁶但由於作者以爲臺灣鐵路只具地方交通性質，並無探討的必要，因此著墨甚少。⁷儘管如此，其將殖民地鐵路研究置於經濟學領域

¹ David S. Landes 著、汪仲譯：《新國富論—人類窮與富的命運》，臺北：時報出版社，1999年1月。

² 陳玉璽：《臺灣的依附型發展》，台北：人間出版社，1995年4月。

³ E.A. Winckler、S. Greenhalgh 編著、張苾蕪譯：〈殖民地時期臺灣資本主義的根源〉，《臺灣政治經濟學諸論辯析》，台北：人間出版社，1999年2月。

⁴ 深川博史：〈植民地政策とインフラストラクチュア—朝鮮半島の経験〉，《社會科學論集》第32集，九州大學教養部，1992年3月。

⁵ 高成鳳：《植民地鐵道と民眾生活—朝鮮、台灣、中國東北》，東京：法政大學出版局，1999年2月。

⁶ 永雄策郎：《植民地鐵道と世界經濟的及世界政策的研究》，日本評論社，昭和5（1930）年12月，頁1-40。

⁷ 同上書，頁146。

來探討，則獲得極高的評價，⁸是值得參考的一個重要視角。

伊澤道雄著《開拓鐵道論》與永雄策郎著《植民地鐵道と世界經濟的及世界政策的研究》兩書同為大架構的作品，但由於彼此定義不同，探討的對象亦有所歧異。伊澤道雄所謂的「開拓鐵道」是指在文化、產業未發達之地所建的鐵路，此種鐵路主要使命在於開墾未開發地區、開發資源、移殖人口。該書雖有殖民者的鮮明立場，甚至有將殖民合理化的意味，但作者盡量避免作抽象的論述，以世界各國「開拓鐵道」的共通事實為基礎，探討「開拓鐵道」的概念、「開拓鐵道」與國家的關係、「開拓鐵道」的經營及其運費政策等問題，⁹對植民地鐵路研究提示了重要的研究方向和切入點。

日本學界重要的作品則屬高橋泰隆著《日本植民地鐵道史論－臺灣、朝鮮、滿州、華北、華中鐵道の經營史的研究》一書。該書以二次大戰前日本所支配的海外鐵路作為研究對象，分別從以下三個角度進行分析：一、以鐵路作為支配、開發殖民地的基礎條件之一；二、重視中國鐵路作為帝國主義支配工具之面向；三、將殖民地鐵路視為殖民地或占領地最大的商業組織。作者嘗試以「經營史」的新視角重新整理殖民地「掠奪與成長」體系。¹⁰該書的重心在探討臺灣鐵路的興築和營運，具參考價值，可惜的是對於鐵路政策之變遷、鐵路從業人員培訓及其素質、運費制度、鐵路體質、鐵路改良事業等直接影響鐵路營運的內部因素之探討較為欠缺，較無法從各個面向解析其著重之營運問題。高成鳳《植民地鐵道と民眾生活－朝鮮、臺灣、中國東北》一書，內容架構是以朝鮮、臺灣、中國東北（滿州）鐵路的興築和營運為中心，並透過比較呈現各地鐵路之特殊性。¹¹然而，此書由於第一手資料使用嚴重不足，加上以小篇幅論述各個殖民地鐵路，不僅相較於前書突破不多，部分觀點與論點有待商榷。¹²

近年來，臺灣學術界亦開始展開日治時期臺灣鐵路史的研究。張慶隆著《臺灣縱貫鐵路經營之研究－以「滯貨事件」為中心（1895-1924）》是第一本以日治時期臺灣鐵路為主題之論文。該書是以縱貫鐵路營運後的「滯貨」問題作為探討中心，先論述修築縱貫鐵路的背景、鐵道部的成立與發展，再探究貨物滯運事件之發生與鐵道部之因應、修建海線和人民的反對等課題，¹³系統論述臺灣鐵路的發展，詳細探討「滯貨事件」。然而，關於滯貨事件發生後對於鐵路營運發展之影響、與滯貨互為因果的鐵路改良問題等未能深入探討，甚為可惜。就主題滯貨

⁸ 高橋泰隆：《日本植民地鐵道史論－臺灣、朝鮮、滿州、華北、華中鐵道經營史的研究》，東京：日本經濟評論社，1995年，頁5。

⁹ 伊澤道雄：《開拓鐵道論》，（上），東京：春秋社，昭和12（1937）年，頁4-5。

¹⁰ 高橋泰隆：前引書，頁6-8。

¹¹ 高成鳳：《植民地鐵道と民眾生活－朝鮮、台灣、中國東北》，東京：法政大學出版局，1999年2月。

¹² 參閱蔡龍保：〈評介高成鳳著《植民地鐵道と民眾生活－朝鮮、台灣、中國東北》〉，《臺灣師大歷史學報》，第33期，臺北市：國立臺灣師範大學歷史學系，2005年12月，頁223-234。

¹³ 張慶隆：〈臺灣縱貫鐵路經營之研究——以「滯貨事件」為中心（1895-1924年）〉，臺北：國立政治大學歷史研究所碩士論文，1996年3月，頁11-13。

問題觀之，作者似乎忽略該問題早在縱貫鐵路通車之初即已出現，¹⁴甚至於海岸線完成後，亦因臺灣鐵路體質不良、改良工程虛應故事，以致滯貨問題一再發生。此外，該書僅以《臺灣日日新報》為主要史料，官方檔案等史料利用稍嫌不足。

王珊珊著《近代臺灣縱貫鐵路與貨物運輸之研究(1887-1935)》一文，探討清領時期臺灣鐵路的建設與營運狀況，以及日治時期鐵道部的組織沿革、縱貫鐵路的延伸與擴展，以及新竹州的縱貫鐵路及地方輕便軌道的貨物運輸功能。¹⁵該文對於1908-1935年間臺灣鐵路路線擴張敘述失之簡略，對日治時期鐵路的營運狀況、重大的改良工程、鐵路和汽車運輸之競爭、鐵路貨運政策等問題之探討亦付之闕如。末兩章對新竹州的貨物運輸析論稍嫌龐雜，分析、解釋稍有不足。史料利用方面則較缺乏官方檔案與報紙雜誌資料的動態報導。

林淑華著《日治前期臺灣縱貫鐵路之研究(1895-1920)》一文，詳細探討縱貫鐵路建造之經緯、縱貫鐵路之經營及其人事分析，並論述縱貫鐵路與臺灣社會經濟發展。¹⁶該書除《鐵道部年報》外，大量使用《臺灣史料稿本》、《臺灣總督府公文類纂》、《臺灣總督府陸軍幕僚草案》等官方檔案，以及《臺灣鐵道》、《臺灣日日新報》等報章雜誌，史料運用較為周延，極富參考價值。惟若能與日本國內鐵路發展作一對照比較，將有助於了解臺灣鐵路發展狀況之特殊性，而能呈現更為客觀之評價。此外，鐵路對臺灣產業影響的探討和分析有所不足。

拙著《推動時代的巨輪：日治中期的臺灣國有鐵路(1910-1936)》一書，主要探討日治中期國有鐵路的發展及其對臺灣社會經濟之影響。從政策面切入探討國有鐵路內部營運、外部硬體設施質和量的長期發展與擴張、汽車運輸興起後鐵路在島內陸運發展的角色、聯運交通網的形成，以及鐵路與臺灣社會經濟之互動關係。臺鐵的發展在許多方面是殖民地母國日本國鐵經驗的移植，用是拙文盡可能與日鐵作比較探討，以究明臺鐵發展的定位和評價。仔細爬梳《臺灣總督府公文類纂》、《臺灣史料稿本》、《臺灣總督府鐵道部年報》、等官方檔案，以及《臺灣鐵道》、《交通時代》、《運輸通報》、《臺灣時報》、《臺灣日日新報》、《漢文臺灣日日新報》等報章雜誌之動態資料，兼採口述資料，以期能客觀地呈現日治中期臺灣國有鐵路發展之諸面向。¹⁷

吳仁傑著《阿里山森林鐵道經營之研究(1896-1916)》一文，是森林鐵路個案研究。¹⁸該書闡述阿里山森林鐵路的興建過程及其經營，尤其著眼於藤田組時期到總督府接收經營的過程，以及其間官營、民營的爭議。可惜該書對於總督府

¹⁴ 如縱貫鐵路通車是年即出現「沿各線各站，貨物恒見堆垛，商家俱失商機」的情形。《臺灣日日新報》，明治41(1908)年2月14日，2934號，2版，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5。

¹⁵ 王珊珊：〈近代臺灣縱貫鐵路與貨物運輸之研究(1887-1935)〉，臺南：國立成功大學歷史研究所碩士論文，1999年6月，頁1-2。

¹⁶ 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5-6。

¹⁷ 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：台灣古籍，2004年9月，頁1-327。

¹⁸ 吳仁傑：〈阿里山森林鐵道經營之研究(1896-1916)〉，嘉義縣：國立中正大學歷史研究所碩士論文，1999年6月。

政策面、鐵路營運面欠缺深入分析，第一手史料的使用較為缺乏，官方檔案與報紙、雜誌動態資料十分薄弱。

至於私有鐵路與輕便軌道之專論研究則付之缺如。由於私有鐵路多有其特殊功用和目的，故相關的研究大多是在糖業、礦業、林業及都市計劃為主的專題中探討之。例如吳旭峰著《產業城鎮的發展與變遷：糖業興衰下的虎尾鎮空間形態》、《臺灣礦業史》、黃蘭翔著《從殖民地地方官方刊物看日治下的新竹都市之變化》等書即是，¹⁹以私有鐵路為主題的專論性著作仍付之闕如。輕便軌道的研究亦不多，陳正祥著《臺灣地誌》一書對輕便軌道及其長期發展作概括性介紹。²⁰夏威夷大學的 Ronald G. Knapp 撰“Push Car Railways and Taiwan’s Development”一文，較為深入地探討輕便軌道在地方發展的角色，以新竹州桃園地區輕便軌道為例，說明該地農業發展與輕便軌道之關係。指出日本統治政策的核心與交通體系創設間具密切的關聯性。²¹山田敦〈日本植民地時代における手押軌道の普及とその影響〉一文，則是補上文之不足，探討輕便軌道的普及過程及其影響，勾勒出敷設的目的、資金、經營，以及其與生產、經濟圈的統合、日本商品的流入等之關係，提示日後的研究方向。²²

就海運而言，以往鮮少以交通史為研究中心的論著，大多是在港口和貿易的相關研究中，附帶提及海運的發展概況，例如戴寶村《近代臺灣港口市鎮之發展—清末至日據時期（1860-1924）》、²³王世慶《淡水河流域河港水運史》、²⁴朱德蘭〈日據時期長崎臺北貿易—以長崎華商「泰益號」與三家臺商為例—〉、²⁵蔡采秀〈日本的海上經略與臺灣的對外貿易（1874-1945）〉²⁶、林滿紅〈臺灣與東北間的貿易〉²⁷等均屬之。

最早以海運史、總督府海運政策作為研究主題者為劉素芬〈日治初期臺灣的海運政策與對外貿易（1895-1914）〉一文，²⁸該文是從總督府的海運政策脈絡來分析貿易的發展，對於總督府的海運補助政策、命令航路的規劃與設計、各港

¹⁹ 王珊珊：同上書，1999年6月，頁4。

²⁰ 陳正祥：《臺灣地誌》，臺北，南天，1993年，頁687~690。

²¹ Ronald G. Knapp：“Push Car Railways and Taiwan’s Development”，*China’s Island Frontier: Studies in the Historical Geography of Taiwan*, the university press of Hawaii and the research corporation of the university of Hawaii, 1980, p204~218。

²² 山田敦：〈日本植民地時代における手押軌道の普及とその影響〉，《台灣史研究》第八號，大阪，1990年3月，頁77~81。

²³ 戴寶村：〈近代台灣港口市鎮之發展—清末至日據時期（1860-1924）〉，臺灣師範大學歷史研究所博士論文，1988年6月。

²⁴ 王世慶：《淡水河流域河港水運史》，台北：中央研究院中山人文社會科學研究所，1996年12月。

²⁵ 朱德蘭：〈日據時期長崎臺北貿易—以長崎華商「泰益號」與三家臺商為例—〉，《中國海洋發展史論文集》第四輯，臺北：中央研究院中山人文社會科學研究所，1991年3月，頁215-257。

²⁶ 蔡采秀：〈日本的海上經略與臺灣的對外貿易（1874-1945）〉，發表於中央研究院台灣史研究所籌備處主辦「台灣商業傳統國際學術研討會」，1996年12月。

²⁷ 林滿紅：〈臺灣與東北間的貿易〉，《中央研究院近代史研究所集刊》，第24期，下冊，1995年6月。

²⁸ 劉素芬：〈日治初期台灣的海運政策與對外貿易（1895-1914）〉，《中國海洋發展史論文集》第七輯，臺北：中央研究院中山人文社會科學研究所，1999年3月，頁637-694。

輪船航運勢力變遷與貿易之關係等，進行深入詳實的探討，可謂開日治時期海運史研究之先河。蕭明禮〈戰爭與海運－戰時南進政策下臺灣拓殖株式會社的海運事業〉一文，先承繼劉素芬之研究基礎，將日治時期臺灣海運置於近代日本海運發展背景下作觀察，析論日治時期海運在不同時期的變遷和角色，再置焦於戰時南進政策下臺拓的海運事業。指出臺拓本身及其投資的海運會社係為戰時經濟下軍、官、財複合體之代理機構，對海運進行整編與控制，聯繫日本經濟圈核心與邊陲地區，以維持戰時經濟體制的運作。²⁹

至於就空運觀之，其發展時間較晚，至 1930 年 5 月總督府才在交通局遞信部設置航空調查課，籌備空運發展事宜。1935 年 10 月核准日本航空輸送株式會社飛行臺、日定期航線；翌年 8 月，開始營運島內定期航空；1939 年 10 月開辦國際定期航線。由於空運發展時間較短，加上接近戰爭時期，遺留下來的相關史料較少，至今尚無研究成果出現。

由上可知日治時期交通史已有一些研究成果，但仍不乏值得再作深入研究的課題。就國有鐵路觀之，營林局所轄的森林鐵路，除了上述阿里山鐵路仍能作突破性研究之外，太平山森林鐵路及八仙山森林鐵路亦是深具特色的產業鐵路，值得作專論性研究。此外，戰時動員體制下國鐵所扮演的角色，臺灣鐵路與朝鮮、滿洲等殖民地鐵路的比較史研究等，皆有待進一步開發。私有鐵路、軌道的專論性研究仍十分缺乏，其與地方社會經濟發展密切相關，除了糖業鐵路之外，還有許多持續經營至今的運輸公司十分值得作個案研究。³⁰海運史的研究亦尚屬起步階段，不僅總督府海運政策的階段性發展尚未建構完成，與臺灣各地方發展關係密切的沿岸航路之研究亦尚未出現。此外，海運業者與總督府之政商關係，臺、日海運業者之競合實況等，皆有待進一步究明。

就日治時期各項交通的發展與角色觀之，陸運實為交通發展之主體，其重要性遠大於海運和空運。職是之故，本人就讀碩士班時，決定繼承前人研究成果，以鐵路為主題撰寫碩士論文。撰寫碩士論文時發現，臺灣道路事業的發展雖較鐵路緩慢，但可說是後來居上。然而，道路相關研究仍缺乏深入之研究成果，大多是泛論性質的作品，無法如實反映殖民統治下臺灣道路之發展實況及其意義。例如曾汪洋《臺灣交通史》³¹一書中雖提及日治時期臺灣道路與橋樑建設，但只流水帳式地呈現建設成果和里程數；臺灣銀行出版的《臺灣之交通》³²及《重修臺灣省通志》³³卷四經濟志交通篇的內容亦大抵如是，且有不少謬誤，實有必要進一步研究加以修正。陳俊編著《臺灣道路發展史》³⁴一書大部分是譯自總督府道路港灣課的出版品，對日治時期道路、橋樑的發展有較詳細的著墨，具體記載道

²⁹ 蕭明禮：〈戰爭與海運－戰時南進政策下臺灣拓殖株式會社的海運事業〉，埔里：國立暨南國際大學歷史學研究所碩士論文，2004 年 6 月。

³⁰ 例如今日的桃園客運可以推至 1903 年簡朗山邀集地方人士，集資 10,000 圓，設立桃坎輕便鐵道會社。

³¹ 曾汪洋：《臺灣交通史》，臺北：中華書局，1955 年 10 月。

³² 臺灣銀行經濟研究室：《臺灣之交通》，臺北：中華書局，1958 年 3 月。

³³ 唐富藏：《重修臺灣省通志》，卷四經濟志交通篇，南投：臺灣省文獻委員會，1993 年 1 月。

³⁴ 陳俊：《臺灣道路發展史》，台北：交通部運輸研究所，1987 年。

路之建設和竣工時間及各項公路相關統計。然而，該書為交通部運輸研究所之出版品，缺乏歷史層面的探究，仍有相當大的空間值得再作歷史性研究。

「近代路政制度」、「近代鋪設道路」、「汽車」等新事物的引進會帶來殖民地的進步與發展，自不待言。然而，要適切評價這樣的近代化事物為殖民地帶來的「近代化」與「發展」，實為一大難題。本文暫不深入討論「近代路政制度」、「近代鋪設道路」、「汽車」等新事物必然帶來的「發展」與「變遷」，擬偏重對政策、制度的形成與推進、新事物的引進過程與發展方策作詳細檢視，實證地討論殖民地交通史、土木史之發展。藉由此一面向的研究成果，期能為評價日治時期臺灣的「近代化」和「發展」提供另一視角之參考，並有助於理解日本殖民統治之本質。

本論文分「路政篇」與「汽車營運篇」兩部分探討日治時期臺灣道路事業及日治中後期汽車運輸業的發展。「路政篇」先釐清日治 50 年間道路事業在臺灣總督府交通政策或言基礎工程（infrastructure）政策中的地位與角色，探討近代路政制度的引進，分析掌管道路事業的技術官僚群，進而分期觀察道路事業各個階段之推進、發展成果及其特色。此外，比較探討臺灣總督府與日本國內的道路事業，考察其政策上、方法上、成果上之異同，以了解日治時期臺灣道路的發展特色，並略窺殖民統治本質之一端。

汽車運輸業伴隨著道路事業的展開，於 1910 年代後期勃興；到了 1931 年 6 月，汽車運輸業的里程數已達國有鐵路、私有鐵總和之 3 倍，1930 年代中期，民營汽車載客量更凌駕鐵路運輸。由道路分布的普及性和利用率可知，汽車運輸對臺灣各方面發展之影響自然不容忽視。「汽車營運編」先探討汽車運輸業之發展以及總督府管理方策之變遷。分析汽車運輸業由混沌時期到發展高峰期之過程，及總督府如何依各個時期之實況擬定相應的管理政策。在與國有鐵路的競爭中，國營汽車運輸業如何嶄露頭角？其出現之意義及其角色為何？此外，戰爭期間，汽車運輸業如何肆應？如何支援戰爭？以上均是本文探究的課題。

第一章「臺灣總督府之道路政策與近代路政制度之建立」，第一節「總督府之道路事業政策」，觀察道路事業在總督府交通政策下之地位與角色，闡明道路事業的階段性發展方策。第二節「近代路政制度之建立」，分別探討道路事業主管機關的組織沿革、相關法規的制定，究明總督府如何在臺灣實施近代路政制度。第三節「技術官僚之人事分析」，係以推行道路事業的中心人物—技術官僚為中心，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，並予以適當地評價。

第二章「由積極到消極之築路事業（1895-1925）」，第一節「修築道路之背景」，先了解清領時期官方道路政策及道路發展的實況，以理解日治之初何以軍方、總督府皆急於推進道路事業。第二節「路線之調查與事業之監督」，主要係探討推動道路事業時的官方角色，一為派技術人員就路線進行專業調查，二為監督計畫事業之推動。第三節「民力之徵用與臺灣人之拒適」，究明總督府推動道路事業時如何徵用民力，築路過程中臺灣人的角色及其肆應為何。第四節「築路

之推進與成果」，總結此一時期道路發展的成果，並予以適當的評價。

第三章「道路改良事業之展開（1926-1936）」，第一節「道路改良之背景」，論述日本以及臺灣道路發展之「後進性」，析論當時道路改良之迫切性及道路改良的要點，以究明總督府推進改良事業之要因。第二節「道路改良計畫之推動」，檢視總督府積極推動之「國費事業」、「地方費事業」（含國庫補助）道路改良計畫，並分析此一時期的改良成果，與日本國內做比較評析。第三節「邁向近代鋪設道路」，整理臺灣近代鋪設道路發展史，了解鋪設道路由傳統鋪面到近代鋪設的發展沿革，檢視鋪設道路的發展與革新，最後再檢視此一時期鋪設道路發展的成果。

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」，探究進入戰爭時期之後，總督府如何透過「臺灣技術協會」、「土木學會臺灣支部」結合臺灣的技術人員，支援戰時的諸項需求。此外，特別就土木技術人員之南進支援作一觀察。第二節「戰爭時期之道路發展計畫」，分析總督府於戰爭時期積極擬定之一連串道路計畫，藉以了解戰時道路事業發展之方向，並解析其時代之特殊性。第三節「地方力量之再結合與道路事業之推動」，探究戰爭時期人力、物力緊縮的情況下，官方如何更有效地、全面地動員地方人力、物力、財力從事地方道路事業。

系統性地探討「路政篇」中諸項道路的發展後，「汽車營運篇」進一步討論日漸發達於道路之上的汽車運輸。第五章「汽車運輸業之發展及其特色」，第一節「汽車運輸業興起前之地方交通」，究明總督府的地方交通發展方策，了解伴隨前期道路修築對地方交通發展之影響；藉期了解汽車運輸帶來二次交通革命前的地方交通實況，並系統性的認識地方交通發展脈絡。第二節「汽車運輸業的興起及其發展」，擬先了解汽車的發明及其傳入過程，探究汽車運輸業於總督府未積極管理時期之發展及利用情況。第三節「營運之動向及其特色」，分析民營時期汽車運輸業之營運特色，並闡述其時代意義。由經營權之角逐、營運線之擴張、經營規模之變化、兼併合營之動向、客貨運輸發展之懸隔等面向進行分析，了解此一時期的汽車運輸業的營運特色及其時代意義。

第六章「國營汽車運輸業之出現及其意義」，第一節「國營計畫之發端」，先觀察汽車運輸先後入侵舊有交通及國鐵、私鐵、軌道領域之實況，再分析總督府如何調整交通政策，研擬應對計畫。第二節「收購國營計畫之推進」，先了解日本國內國營計畫之推展概況，比較觀察臺灣於 1933-1936 年間三次的收購國營計畫之經緯，辨明日本國內與殖民地臺灣的國營計畫之政策方針、推展方式、民間業者的肆應有何異同。第三節「經營方針與成果」，探究國營汽車運輸業之方針和目的，檢視其營運實況和成績，闡明殖民地汽車運輸國營的階段性發展之意義。

第七章「戰爭時期汽車運輸業之發展」，第一節「總督府主導下之戰時發展方策」，係探究面臨戰爭時局總督府之因應方策。擬就「自動車交通事業法」和「自動車取締規則」之在臺實施、國策會社—臺灣國產自動車株式會社之成立、

國營路線之擴張等三條脈絡進行探討。第二節「地方汽車運輸業之動向」，探討戰爭期間，在新的官方政策宣示下，地方汽車運輸業加速相互間之整併、頻繁推動臺日業者的交流、積極培育相關人才等動向。第三節「戰時動員體制下之汽車運輸」，相對於上兩節係探討經營政策及其推進動向，本節主要是以戰時運輸為探討重點，究明臺灣總督府在能源問題下之諸項配套措施，以及交通運輸一元化統制下汽車運輸之發展。最後則是本文之結論。

本論文所利用的主要資料有《臺灣總督府公文類纂》、《臺灣總督府陸軍幕僚歷史草案》、《公文類聚》、《太政類典》等官方檔案和《臺灣の道路》、《自動車に關する調査》等官方出版品，以及《自動車業界》、《交通時代》、《汎交通》、《道路》、《道路の改良》、《臺灣鐵道》、《運輸通報》、《臺灣時報》、《臺灣日日新報》、《漢文臺灣日日新報》、《朝日新聞》、《大阪每日新聞》、《国民新聞》等報章雜誌之動態資料。透過廣泛、周延地利用臺灣與日本兩地所藏的官方檔案、出版品、報紙、雜誌、當時人的論著、近人專著及論文等各類資料，仔細地整理、分析、歸納史料文獻，並運用量化和比較之方法，分析其特色，詮釋其意義，藉期能客觀地重建日治時期臺灣道路事業與汽車營運之發展。此外，針對臺、日兩地略作比較，以究明日本國內經驗在臺施行實況及殖民地發展的特殊性。