

# 海線鐵路與區域發展

文 · 圖片提供／郭婷玉（國立臺灣大學歷史學研究所博士候選人）

臺灣的鐵路建設最早在清末由巡撫劉銘傳引進，但一直要到日本殖民時期，才普遍建造、完成串連全臺的鐵路交通網絡。

日本時代一開始建造臺灣鐵路是著眼於鎮壓抗日勢力、奠定統治臺灣基礎。當時考量到山區出產物品多、沿海多為河川出海口，使得工程難度高，便決定採用「山線」建設方案。實際建造過程中又因經費、時限要求等考量，奉行「速成延長主義」，以儘早讓鐵道通車為首務，施工越快越好、經費能省則省，設施品質在興築時大多維持在堪用程度，使用時日一長，便開始出現貨物不能及時轉運的「滯貨現象」。

鐵路本身的使用限制也影響了縱貫線整體運輸能力。例如中部路段因有急坡，必須減掛車廂，否則列車無法爬坡。當這些鐵路本身的使用問題、滯貨現象，面臨縱貫線連結全臺市場圈而刺激產業發展，以及一次大戰帶來發展機會，鐵路運輸需求大增，縱貫線無力應付，終於在1917年演變成大規模的「滯貨事件」。為解決這個問題，鐵道部遂添



▲ 1934年竹南至彰化海線鐵路網。

購車輛，並著手進行海岸線鐵路（俗稱海線）的建設。

海岸線的興建，選在前述因有急坡而令列車難以越過的中部路段，並在衡量過臺中、彰化各路線及節點建設可行性後，1919年決定在竹南與彰化間興建，從竹南途經後龍、大甲、清水、沙鹿等地，最後再到彰化。同年動工後，首段路線王田支線從臺中線王田站（今成功車站）至清水站，1920年12月15日通車。此後，海線全線於1922年竣工。總計建設經費1,100多萬元，自竹南至彰化全長約91.7公里，相較於臺中線89.3公里雖然略長，但少了山線彎道與爬坡、交通便利性大增，使得海線通車後一度取代山線成為縱貫鐵路的主線。

海線的建造，一定程度的改變了中部地區地方發展之趨勢。以下主要舉苗栗、臺中、彰化三地區的事例說明。

海線建造的主因之一，即是前文提及中部路段的急坡造成列車爬升困難，急坡的確切路段即是位於現今苗栗縣的山線勝興段。勝興段是縱貫線鐵路海拔最高、最為陡峭處，列車至此均需減掛車廂



▲ 1922年10月海線鐵路開通典禮於苗栗通霄舉行。

以減輕重量，補掛動力機車車廂以加強爬坡能力。即使如此，列車仍然多有爬坡問題，遂促成海線興建。

海線通車後，影響了苗栗地區市街發展，例如苑裡原先最繁榮的房裡街、貓孟街在清末械鬥和林爽文之亂中遭燒毀，海線鐵路開通後則改由天下街成為當地重要商業、政治核心；位處該市街的「城外媽祖」的慈和宮，也變得較「城內媽祖」房裡街順天宮香火鼎盛。另外，海線從彰化通至竹南，大部分線路在今日的苗栗縣境內，不只影響鐵路交通一分为二，亦令境內人文、政治版圖出現山線、海線之分。例如戰後苗栗縣地方政治長期有「山海共治」的潛規則，像1968年第七屆苗栗縣議會議長陳國樑出身海線、副議長羅黃小蘭則出身山線。

臺中方面，海線規畫之初曾經有方案計畫通過臺中，後來卻未實現，市民擔心臺中地區自此遭致邊緣化，於1918年12月21日召開市民大會，聚集兩千五百多人討論海線建設影響。雖然海線興建後來在明石元二郎總督堅持下維持原案，可看出當時民眾已然清楚認知到鐵路在交通、經濟上的效益，對地方發展帶來

莫大影響，才發動大規模集會。

1922年海線竣工之後，造成臺中地區交通、經濟衰退，亦促使地方人士組成「縱貫線變更期成同盟會」，多次向政府提出請願、抗議，要求將海線建成後改稱臺中線，原縱貫線路段重新當作幹線、予其發車班次優勢，反映出地方上對鐵路與地區產業發展的迫切需求。

彰化方面，清末彰化人口繁盛，加上鹿港的商業發達，到光緒年間設置鹿港廳、後改為臺灣縣（約今臺中市範圍），蔚為中部臺灣政經中心。進入日本時代，由於鹿港的港口功能逐漸衰微、官治中心移往臺中，彰化一時失卻往日輝煌。直至1922年海線鐵路開通，彰化重新成為臺灣南北交通中心點，產業經濟再度繁榮，終於在1933年實施市制、成立彰化市。海線鐵路在彰化也留下另一個歷史遺跡——扇形車庫。1922年海線鐵路開通後，彰化成為山、海線鐵路運輸樞紐，火車維修需求大增，遂於同年在此設立維修用的扇形車庫，經數次增建達400多坪。於今，彰化扇形車庫是臺灣現存唯一、世界現存唯二的扇形車庫（另一個位於日本京都），目前已不再實際使用，轉為參觀景點。



▲ 建於1922年的彰化扇形車庫現存樣貌。