

# 台灣經濟四百年

## 第 11 章

### 縱貫鐵路

---

吳聰敏 (台大經濟系)

2023/04/13

1. 縱貫鐵路

2. 港口與國際貿易

3. 現代化的交通系統

# 從大員經由陸路到淡水

- 1650年: 10天半
- 1885年: 10天
- 清末建鐵路, 是為了國防, 而不是經濟發展
- 基隆到新竹 (1887-1993年): 設計與施工品質不佳, 日治初期拆掉重建

# 縱貫鐵路

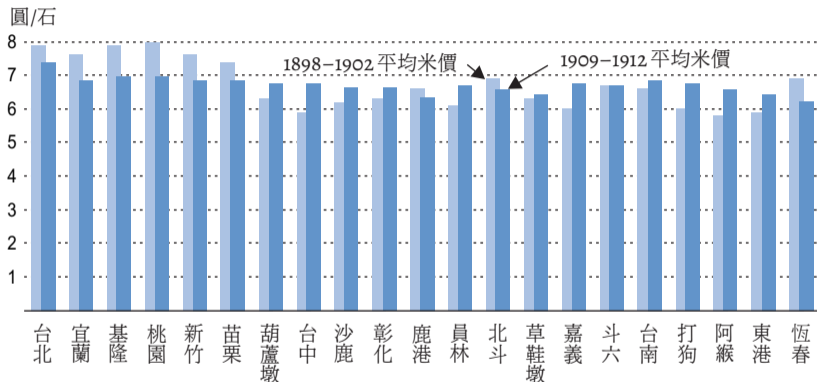
---

- 1899–1908年: 基隆到九曲堂
- 1913年: 延伸到屏東
- 2007年底: 高鐵通車
- 「十大建設啓動高成長」?
  - 交通建設: 高速公路 (1974–1978), 桃園機場
  - 背景: 石油危機

# 日治初期的牛車

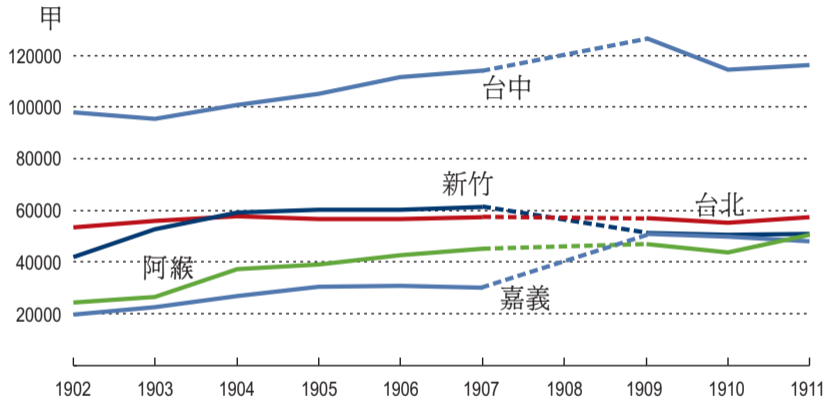


# 縱貫鐵路通車前後的米價



- 清治末期, 台北的稻米無法自給自足, 由宜蘭與南洋輸入
- 鐵路通車後, 改由中部運來; 台中一帶的米價上升, 台北的米價下跌

# 鐵路通車前後的稻米種植面積



- 鐵路通車後, 台北的稻作面積大約不變, 台中的稻作面積增加
- 台中與嘉義的稻作面積在 1910 年下降, 原因可能是蔗作興起



# 港口與國際貿易

---

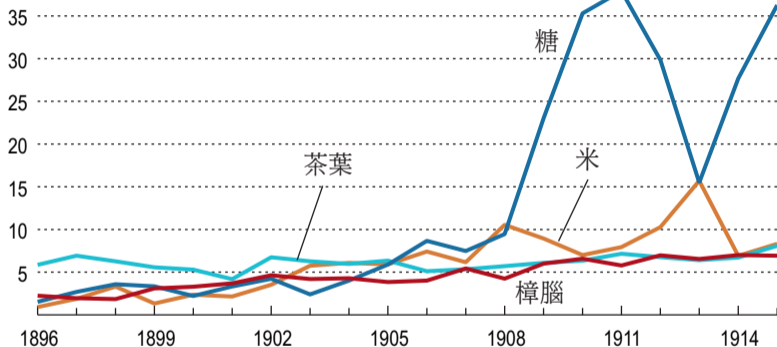
- 縱貫鐵路提升島內貿易
- 國際貿易需要良港

## 各港出口額比率 (%)

	基隆	淡水	安平	高雄	其他
1896	0.14	67.52	20.63	2.24	9.46
1905	31.68	21.10	18.16	26.08	2.98
1915	38.66	10.38	2.61	46.13	2.23

- 鐵路通車與港口疏浚後, 基隆港與高雄港興起, 淡水與安平沒落
- 1915年, 高雄港變成第一, 反映產業型態之改變: 清治末期主要出口產品為茶與糖, 1900年代晚期開始, 糖最重要

# 台灣主要的出口品: 1896-1915年



- 單位: 百萬圓
- 糖在1912與1913年劇減, 原因是兩次暴風影響甘蔗收成

# 現代化的交通系統

---

# 現代化的交通系統

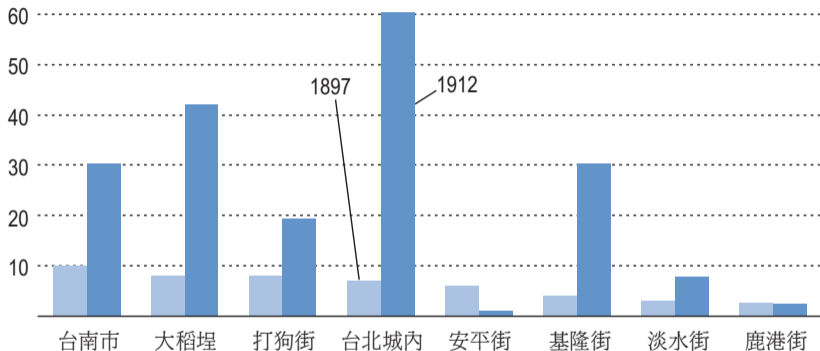


- 縱貫鐵路
- 人力輕便鐵道
- 糖廠鐵道
- 公路

Donaldson (2018):

- 1853 到 1930 年, 印度所興建的鐵路長達 67,247 公里
- 鐵路通車使運輸成本下降, 區域之間的貿易增加, 各地區的商品價格差異縮小
- 鐵路通車到某村莊之後, 該村莊人民的農業所得上升 16%

# 鐵路與房價: 1897與1912年



- 基隆街: 鐵路加港口; 鹿港街: 無鐵路, 港口沒落
- 地價已經平減, 單位: 1897年圓/坪; 1897-1912年, CPI上漲為1.66倍



# 參考文獻

---



Donaldson, Dave (2018), "Railroads of the Raj: Estimating the Impact of Transportation Infrastructure," *American Economic Review*, 108(4-5), 899-934.