臺大歷史學報第 66 期
2020 年 12 月，頁 237-259

BIBLID1012-8514(2020)66pp.237-259
2020.1.3 收稿，2020.7.28 通過刊登
DOI: 10.6253/ntuhistory.202012_(66).0006

§書評§

帝國大陸生命線的興亡史——評林采成，《華北交通の日中戦争史：中国華北における日本帝国の輸送戦とその歴史的意義》

東京：日本經濟評論社，2016，277 頁。

蕭　明　禮*

前　言

中日戰爭對近代東北亞歷史發展造成的衝擊與影響極其深遠，在長達八年的戰爭中，除了軍事上的拉鋸之外，日本在中國佔領區的資源開發活動，不僅與其戰時生產、動員體系的動向息息相關，更成為左右戰爭勝負的經濟性因素之一。其中，作為佔領區資源開發、物流體系一環的鐵路交通所扮演的作用，仍有許多尚待解明之處。2016 年底出版的《華北交通の日中戦争史：中国華北における日本帝国の輸送戦とその歴史的意義》，是日文學術界為釐清此一問題的最新嘗試。該書出版後，次年即獲選為鐵道史學會第八回住田奨勵賞圖書部門之得獎書籍，該學會乃日本鐵路史研究權威。[1]在不到兩年之內，亦有至少三篇日文書評的介

* 武藏野大學全球研究學部兼任講師
202-8585 日本國東京都西東京市新町一丁目 1 番 20 號；
E-mail: h022611@ptf.musashino-u.ac.jp.

1 參見日本鐵道史學會官網之「鉄道史学会住田奨励賞」網頁：http://www.nikkeihyo.co.jp/tetudousigaku/sumita_award.html#a2017（2020 年 11 月 17 日檢索）。

臺灣大學學術期刊資料庫

紹，[2]顯見該書在日本學術界引起之話題性。不過，截至 2019 年年底，中文學術界卻尚無相關書評發表。在歷史學敘事逐漸跨越傳統以民族國家疆界劃分的今天，包含鐵路史在內的交通史，以及日本殖民體制、戰時經濟與動員，乃至於日本對中國佔領區／淪陷區開發問題與中文歷史學界的研究交集日見顯明，筆者期盼透過本書評的初步引介，激起中文歷史學界對此議題的重視與對話。

本書作者林采成為韓國出身，在東京大學大學院經濟學研究科取得博士學位，現為日本立教大學經濟學部教授。該書為林氏繼 2005 年《戦時経済と鉄道運営：「植民地」朝鮮から「分断」韓国への歴史的経路を探る》之後，又一本關於戰時日本經濟體制與殖民地／佔領地鐵路交通經營的力作。林氏在《戦時経済と鉄道運営》一書中，就已從國家在戰爭此一非常狀態下對運輸、物流系統的動員、改造與控制的面向切入，探討朝鮮國鐵原本為承平時期殖民地鐵道，如何因中日戰爭爆發而重新整編為日本戰時鐵路運輸系統的一環，進而論及太平洋戰爭結束後南北韓分裂，大戰時期的運輸體制在南韓的再造與延續，及其在韓戰期間發揮的影響。其中，關於 1937 至 1945 年間日本如何動員朝鮮半島鐵路系統的部分，書中分別分析朝鮮國鐵透過改良路線、改進維修體制、強化人員訓練與配置、實施計劃運輸，乃至太平洋戰爭晚期施行中國大陸物資經朝鮮半島南部、日本本土車船聯運（日文作「南鮮中継海上輸送」）等手段，試圖增進運輸效率的經過及其結果。[3]其研究架構與分析

2 這三篇書評為：作者不詳，〈林采成着『華北交通の日中戦争史：中国華北における日本帝国の輸送戦とその歴史的意義』〉，《鉄道史学》第 35 期（2017 年 10 月，東京），頁 83-85；山崎志朗，〈林采成着『華北交通の日中戦争史：中国華北における日本帝国の輸送戦とその歴史的意義』〉，《社会経済史学》第 84 巻第 1 号（2018 年 5 月，東京），頁 129-131；松本俊郎，〈林采成着『華北交通の日中戦争史：中国華北における日本帝国の輸送戦とその歴史的意義』〉，《经济と歴史》第 60 巻第 3 号（2018 年 4 月，東京），頁 54-56。

3 林采成，《戦時経済と鉄道運営：「植民地」朝鮮から「分断」韓国への歴史的経路を探る》（東京：東京大學出版會，2005）。

臺灣大學學術期刊資料庫

手法，為 2016 年《華北交通の日中戦争史》所繼承（詳後述），從朝鮮半島擴大到中國大陸，呈現其學思脈絡上的連續性。

一、內容簡介

《華北交通の日中戦争史》全書內容分為前言、第一至第六章正文、結論、後記、參考文獻與索引六大部分。首先在〈前言（はじめに）〉中，作者開宗明義地指出，該書的宗旨在於探討戰時華北交通株式會社的設立，與日本對華北內部資源動員的實態，並進一步擴大歷史的縱深，追溯戰前中華民國國民政府鐵路建設，以及下探 1949 年中共建政後鐵路系統的延續與斷裂。

第一章〈戦前華北鐵路經營與中日兩國的相持（戦前における華北鉄道の運営と日中両国の確執）〉可視為華北交通會社成立的前史。藉由概述晚清至中日戰爭前夕華北鐵路的經營情況，以及在九一八事變後中日關係日益惡化的大環境下，雙方試圖擴大對華北鐵路影響力的對峙為破題，點出了本書的兩股脈絡：其一以戰前日本帝國經濟圈對外擴張的進程為主軸——亦即本章所述日本華北分離工作下關東軍與南滿州鐵道株式會社（即滿鐵）介入華北鐵路經營；其二以中國近代化自主動能展現為支線——此處著重於對國府鐵路管理統一政策、收回鐵路利權與改善華北鐵路經營等近代化嘗試的概述與再評價。藉由這兩股脈絡背後的中日對立格局，鋪陳出中日戰爭時期日本控制華北鐵路、設立華北交通株式會社的歷史背景。

第二章〈中日全面戰爭的爆發與華北交通的設立（日中全面戦争の勃発と華北交通の設立）〉，分析抗戰爆發後日本如何迅速佔領華北，接收、重建華北鐵路的經過。依作者所述，日本在戰前即有規劃，一旦中日爆發衝突，就立即動員鐵路部隊以及滿鐵支援中國駐屯軍（支那駐

臺灣大學學術期刊資料庫

屯軍）華北作戰鐵路運輸。[4] 1937 年七七事變發生後，隨著日本挾地緣與軍力優勢迅速攻佔華北各地，為配合戰局擴大的前線軍運需求，新佔領的華北地區各鐵路線便大致依循上述方針，交由滿鐵華北事務局接收、經營，形成由該局一元化管理的體制。

這時，繼支援前線軍運、重建破壞路網等迫切的需求之外，如何配合日本對新佔領的華北地區產業開發，以強化既有的鐵路運輸能量，也成為華北鐵路需配合的重要目標之一。因此，在 1937 年 9 月底日方制定的〈北支經濟開發基本要綱〉及〈北支開發國策會社要綱〉兩草案中，延續戰前制定的計畫基礎，準備成立新的鐵路交通會社，這就成了華北交通會社的雛形。經歷一年半的折衝與準備後，1939 年 4 月 17 日，華北交通會社在繼承滿鐵華北事務局所有經營設備的基礎上，於北京正式成立。

第三章〈華北交通的運輸力增強與運輸效率化（華北交通の輸送力増強と輸送効率化）〉，著重於分析華北交通會社成立後強化鐵路運輸效率，以配合日軍佔領區經濟開發的過程。本章從總體營運的層面指出，1938 至 1941 年間華北地區鐵路運輸量隨著日本對當地控制的逐步強化而增加，並呈現軍需物資佔總運輸量的比重減少、非軍需物資比重增加的傾向。伴隨軍民需物資運輸比例的變化，日本戰時生產所需煤炭運輸在整體貨物運輸地位的上升，引人矚目，其比重從 1938 年的 39%，上升到 1942 年的 52%，顯示當時華北鐵路作為「礦山鐵道」、「運炭鐵道」的特徵較戰前更為明顯，[5]同時也肩負佔領區與日本本土間煤炭運輸、物流體系一環的角色。

---

4 此即為 1936 年夏天制定的北寧鐵路管理運用計畫。林采成，《華北交通の日中戦争史：中国華北における日本帝国の輸送戦とその歴史的意義》（東京：日本經濟評論社，2016），頁 18、21。

5 此處之煤炭運量除一般民需、工業生產用之外，亦含軍運與華北交通會社內部所需煤炭。但從原書表 3-1-2 中軍需品對比總貨物運輸量以及煤炭類運輸量之比重從 1938 年後逐步下降，煤炭佔總貨物運輸量的比重卻節節上升來看，煤炭運量及所佔比重的增加應可視為受民需牽引為主。林采成，《華北交通の日中戦争史》，頁 68、69。

臺灣人文與社會科學研究圖書館

佔領區資源運輸需求激增，既有的鐵路設備不足以消化運量。即便在華北交通會社成立初期，已擬定相關的鐵路運輸能力增強計畫，卻仍受限於短缺經濟（不足の経済，應來自英文的 “shortage economy”）的制約，而無法落實。承此，如何重整調度體系與追求經營效率最佳化，成為該會社的首要目標。華北交通會社分別透過確保穩定取得鐵路車輛設備，擴大招募中國籍員工，與採取將日籍員工集中於經營管理部門的「日本人中心主義」，[6]以及改良維修制度、強化統制運輸等手段，提升車輛運輸效率。整體來說，華北交通會社的貨車運轉率由 1938 年上半季的 82%，到 1941 年下半季提升為 87%，頗見成效。

第四章〈美日開戰與戰時陸運非常體制（日米開戦と戦時陸運非常体制）〉論述 1941 年底太平洋戰爭爆發後，華北交通會社的運輸體制之變化。珍珠港事變後，隨著日本的軍事行動擴大到整個東南亞與太平洋地區，華北不只是日本本土戰略資源的供應地，亦為支援太平洋戰場的重要兵站基地。特別是自 1942 年下半年盟軍展開反攻後，日本海上運輸的風險逐步升高，迫使日方在當年 10 月初決定盡可能將華北、滿洲的物資運輸改由朝鮮半島陸運中繼，節餘的船隻艙位則轉用於華中、華南、東南亞對日運輸。依此決定，華北鐵路的重要性進一步提升。華北交通會社為提升運輸效率，採取稱為「貨物超重點主義」的手段，[7]卻導致列車行駛距離過長，運輸、調度效率下降，[8]車輛更新、

6 這種中日民族分工的形態，有意無意地形成了一種以民族為區別的等級制度。同時，華北交通會社仍面臨人力缺乏、經驗不足，以及中國籍員工語言不通、教育程度低落、待遇偏低等差別待遇的窘境。此外，這種將日籍人員集中於管理階層的「日本人中心主義」，亦可見於朝鮮國鐵。林采成，《華北交通の日中戰爭史》，頁 95；林采成，《戰時经济と鉄道運営》，頁 74、133。

7 「貨物超重點主義」是指華北交通會社將運輸業務的重心集中於煤炭等在戰時工業生產上具有重要地位的戰略物資。此外，華北交通會社還推動海路運輸一貫作業體制、強化列車運用、調整業務組織，並在機務與運務部分採取節約物資，利用回收品、代用品等配套措施。林采成，《華北交通の日中戰爭史》，頁 132-145。

8 每噸貨物的平均運輸距離，從 1941 年的 211 公里增加到 1943 年的 292 公里。林采成，

臺灣大學圖書館期刊資料庫

維修不足的問題更形嚴重；鐵路運輸效率從 1942 年的 32.8%，下跌到 1943 年的 29.0%。雪上加霜的是，因「貨物超重點主義」大幅壓低煤炭運費，以減少運輸成本，嚴重扭曲了該社貨運收支結構，影響其財務平衡。該社於 1942 年度（1942 年 4 月至次年 3 月）達到純盈餘 1,596 萬圓的高峰後，次年即出現 489 萬圓虧損。不過整體來說，諸如延噸公里的運輸量、延人公里的客運量，[9]以及鐵路員工單位生產效率等指標，均於 1943 年達到最高點。然而，進入 1944 年，面臨明顯的運輸危機，華北交通會社即喪失了應對危局的能力。

第五章〈運輸危機與「自活自戰」態勢（輸送危機と自活自戦態勢）〉論述太平洋戰爭末期華北交通會社經營崩潰的原因及其應對的嘗試。1944 年夏天，華北交通會社的經營出現重大危機——鐵路運輸達成率（運輸實績率）由之前的 90%，快速下跌到 1945 年 3 月的 50%。其原因歸納為：（1）可用資源的流失與運用能力下降、（2）游擊隊的襲擾、（3）「美軍」空襲。其中，第三點是中文及日文學術界少有的新視點。作者認為美軍第 20 轟炸機司令部（XX Bomber Command，日文譯為 20 爆撃機軍団）從 1944 年起空襲中國淪陷區各重要車站、調車場及相關鐵路線，削弱了日方運輸能量，也阻絕了戰略物資的運輸。在物資缺乏、空襲以及游擊隊襲擾等不利因素的威脅下，1944 年底華北交通會社的經營「呈現前所未有的運輸混亂狀態」（頁 198-200），貨物運輸量從 1944 年度前半的每月平均 286.3 萬噸，至 12 月銳減為 172.2 萬噸，1944 年第四季（1945 年 1 至 3 月）的實際運輸量亦僅有計畫值 1,022 萬噸的 58%。（頁 202-203）

《華北交通の日中戦争史》，頁 129-130。

9 依據我國交通部定義，延噸公里（Ton-kilometers）為某一特定期間內，鐵路貨運列車所運輸貨物重量與其運輸里程乘積之和，以噸公里為單位。延人公里（Passenger-kilometers）為某一特定期間內，鐵路客運列車運送旅客之運輸里程總和；即旅客人數與其運送里程乘積之和，以人公里為單位。見中華民國交通部統計處編印，《交通統計名詞定義》（臺北：交通部，2008），頁 35、38。

臺灣大學學術期刊資料庫

面對佔領區鐵路交通日益困難的局勢，華北交通會社於 1945 年 3 月正式納入日軍軍管，依據「自活自戰」的自給自足原則，盡可能地仰賴華北當地物資維持運作。然而，由於物資不足、人力缺乏，在日本投降前夕的 1945 年 6 月，華北交通會社的每月平均客運人數已衰退至 1942 年的水準，貨運則可能跌落至 1938 年的水準。因此，當蘇聯於同年 8 月 8 日對日宣戰時，包括華北交通在內，日本控制的中國鐵路網已陷入柔腸寸斷的境地。

第六章〈戰後鐵路經營與國共內戰（戰後における鉄道経営と国共内戦）〉除概述戰後國共雙方接收華北交通會社的經過及衝突之外，也重新接回第一章提綱挈領的中國近代化脈絡，強調國府與 1949 年中共建政後的鐵路建設，以及戰時日本留下之有形、無形遺產的多重影響。

基本上，戰後國共鐵路建設強烈反映了冷戰初期美蘇在中國角力的色彩。首先，戰後國府的鐵路重建，與以美國為中心的對華援助有密切關係，不僅聯合國善後救濟總署（United Nations Relief and Rehabilitation Administration, UNRRA）、美國經濟合作總署（Economic Cooperation Administration, ECA）等機構提供資金及實物援助，[10]國府亦曾聘請 Morrison Knudsen Consulting Group 顧問公司調查關內主要鐵路，以為重建之依據。相較之下，日本人員對戰後國府鐵路技術、經營的影響較淺。例如留用之原華北交通會社日籍員工，絕大多數皆於 1946 年春天陸續遣返日本。整體來說，國府的鐵路重建儘管略有所成，但 1948 年底國共戰局逆轉之後，國府也就喪失對全國鐵路的控制。[11]

另一方面，中共控制區的鐵路經營受日本留用人員與技術的影響較為明顯，遭蘇聯扣留的前滿鐵日籍員工，為中共擔負鐵路管理及機械、

10 美國經濟合作總署原書日譯為「アメリカ経済協力総局」。

11 國府控制區（山海關以西）的鐵路經營情況，在 1946 年時為旅客 1 億 300 萬人、95 億 3,800 萬人／公里，貨物運輸量 1,067 萬噸、17 億噸／公里；到了 1947 年時，客貨運量則分別增加為 1 億 500 萬人、115 億 3,200 萬人／公里，1,661 萬噸、31 億 9,600 萬噸／公里。林采成，《華北交通の日中戰爭史》，頁 225-228。

臺灣大學圖書館

土建設計等工作，華北交通會社的一元化組織管理、物資調度等模式亦為中共所繼承。事實上，至少到中共建政後的 1953 年，在土建、號誌電氣、工程機具維修等層面，仍相當程度仰賴留用日籍技術人員。不過，蘇聯式鐵路制度的影響力也與日俱增。早在內戰期間，蘇聯即透過中蘇合辦之中長鐵路管理局等形式，暗助中共在東北控制區的鐵路經營。1949 年後，中國大陸鐵路體系大舉引進俄系鐵路管理制度與運作方式，轉型成為與戰前完全不同的系統。與此同時，因韓戰爆發、中共參戰，以東北為首的中國鐵路，再次肩負起軍事運輸的任務，重回戰時動員體制。

二、研究觀點的特色

《華北交通の日中戰爭史》一書，是近年日本學界深入剖析中日戰爭時期中國佔領區鐵路交通與戰時動員體系關聯性之大作，其學術意義不可小覷。茲舉該書研究觀點的特色數例如下。

（一）揭開華北交通株式會社的經營實況

一如作者在〈前言〉中所稱，華北交通會社作為戰時日本在中國佔領區重要的物流體系一環，相關研究仍相當缺乏。除了 1980 年代該會社前員工出版之《華北の交通史：華北交通株式会社創立史小史》與《華北交通株式会社社史》兩本半史料性質的著作，[12]其後亦僅有 1995 年高

12 福田英雄，《華北の交通史：華北交通株式会社創立史小史》（東京：TBS ブリタニカ，1983）；華北交通編輯委員會改編，《華北交通株式会社社史》（東京：華交援助會，1984）。其中，福田英雄的《華北の交通史》是依據 1941 年的《華北交通株式会社創立史》內容加以簡化後出版。至於 1984 年華交援助會出版的《華北交通株式会社社史》則是除了前述《華北交通株式会社創立史》之外，加入戰後初期華北交通會社為國民政府接收時呈報的《華北交通の運営と将来》之內容編纂而成。林采成，《華北交通の日中戰爭史》，頁 viii。

臺灣大學學術期刊資料庫

橋泰隆《日本植民地鉄道史論：台湾、朝鮮、満州、華北、華中鉄道の経営史的研究》第六章〈日中戦争下の中国鉄道支配〉一文，有較為深入的探討。[13]但高橋一文著重於經營史的角度，分析滿鐵介入華北地區鐵路經營，以及華北交通會社成立後的經營概況，缺乏華北交通會社如何對應戰爭的衝擊，或是戰況變化對其經營的影響。而既有的少數學術研究，亦未能詳盡剖析華北交通會社在日本戰時物資動員計畫中所扮演的角色，以及戰爭末期遭遇經營困境的根本原因，因此無法進一步闡明其背後所隱含的日本佔領地動員、開發與物流體系崩潰的內生性與外部性因素。[14]林氏一書的出現，彌補了此一缺憾，讓吾人得以理解中日戰爭時期華北淪陷區的鐵路交通營運情形，以及日本將華北佔領區的鐵路網整編進入戰時統制經濟體制一環的效果與限制。

基本上，作者分別從鐵路營運所必需的相關物資取得、車輛運輸效率提升及人力資源確保三大面向切入，分析華北交通會社在戰爭期間為遂行日本戰時經濟體制賦予的物資運輸任務，所採取的手段與成效。

首先，在確保物資取得及提升交通效率方面，本書藉由檔案史料與統計數據的分析，呈現華北交通會社透過各種手段維持鐵路營運所需之

13 高橋泰隆，〈日中戦争下の中国鉄道支配〉，收入氏著，《日本植民地鉄道史論：台湾、朝鮮、満州、華北、華中鉄道の経営史的研究》（東京：日本經濟評論社，1995），頁474-519。

14 按林氏在該書前言所述，過往之相關研究，中文論著方面停留在帝國主義侵略論或掠奪論的立場，且分析的時代斷限多從戰前涵蓋至戰後，專門針對中日戰爭時期日本如何控制、整編華北鐵路運輸的著作可說是鳳毛麟角，也無法詳細分析華北交通會社如何在外部資源受到嚴重制約的環境下動員社內資源，試圖擴大運輸能力，以實現戰前無法企及的高水準生產性的過程及其經營組織的變化。至於日文研究方面，雖然有 1980 年代的半史料性論著及 1990 年代高橋發表的學術論文，但這些論著或學術研究，既忽略了空襲、「匪害」（即游擊隊破壞）等外部因素對華北交通會社經營惡化的影響，又未能說明華北交通會社為配合日本大陸物資轉送運輸而被迫壓低貨物運費，導致運輸成本節節高升之餘，實際營收不斷下滑，促使該會社內部經營浮現破綻的因素。換言之，日文研究對戰時體制下企業為配合物資動員計畫所導致的經營結構扭曲、額外成本增加等因素的認識仍嫌不足。林采成，《華北交通の日中戦争史》，頁 iv-ix。

臺灣大學圖書館

車輛、燃料與維修物資來源穩定，並簡化維修程序、提升車輛運用效率，使得華北交通會社直到 1943 年仍能維持運輸量成長。這點可視為作者在〈前言〉中質疑既有研究欠缺分析華北交通會社「如何實現戰前無法企及的高水準生產性」過程的回應。若與林氏 2005 年《戦時経済と鉄道運営》針對朝鮮國鐵的研究比對，可看出華北交通會社提升運輸效率的手法既有部分與朝鮮國鐵類似，也有獨具特色之處。[15]另一方面，《華北交通の日中戦争史》一書在探討該社如何因應戰時物資不足問題時，別出心裁地援引「短缺經濟學」概念（詳後述），較《戦時経済と鉄道運営》更能系統化地看出戰時日本鐵路體系應付物資缺乏的策略，這也是林氏相隔十一年之後，在方法論上的進步。

其次，關於確保人力資源方面，《華北交通の日中戦争史》亦指出日本在華北佔領區的鐵路經營，出現類似朝鮮殖民地的人員流動率偏高、為確保人員素質而加強內部教育、日本人對異民族（朝鮮、中國人）差別待遇等現象。但相較於日本統治基礎相對穩定的朝鮮，華北佔領區基層鐵路人員的招募與管理，還受到當地局勢不穩與疾病的威脅，這也是華北交通會社處理人力資源問題時比朝鮮國鐵棘手之處。

最後，本書釐清 1942 年底為配合日本政府陸運轉嫁政策而實施的「貨物超重點主義」運輸對華北交通會社經營惡化的影響。雖然《戦時経済と鉄道運営》中也有提到「貨物超重點主義」對朝鮮鐵路經營的影響，但一則缺乏量化分析，二則偏重於外部因素。相較之下，《華北交通の日中戦争史》利用該社營業報告書等統計資料，計算出因貨物超重點主義犧牲客運及民生物資運輸，反而加重營運負擔，並明確指出此為大戰末期華北交通會社經營崩潰的內生性因素。

15 相較朝鮮國鐵藉由改良維修程序、縮短鐵路車輛維修時間以求提升車輛使用效率，華北交通會社透過強化和鐵路相關之政府機構、車輛製造商的協調，乃至設立子公司「華北鐵道車輛株式會社」，專門生產鐵路車輛等方式，確保車輛來源穩定，故其手段較前者多元。林采成，《華北交通の日中戦争史》，頁 79；林采成，《戦時経済と鉄道運営》，頁 57-58。

臺灣大學學術期刊資料庫

要之，從 2005 年的《戰時経済と鉄道運営》到 2016 年的《華北交通の日中戦争史》，作者呈現日本戰時動員體制的生產、物流體系結構在空間上的一致性，從而跨越既有國別史或區域史的分科藩籬，讓吾人可以從更總體性的視角俯瞰日本帝國經濟圈的構造，乃至戰時動員體制編織的廣袤網羅。

（二）中國近代史與日本對外擴張史雙重脈絡的交會與對話

日本學界一直關注對中國近代化、特別是國民政府抗戰前經濟建設的評價。具體而言，即自戰前的「中國統一化論爭」以降，關於國府近代化的成效，與日本在此其中扮演的角色。代表性的論說，可從矢內原忠雄與尾崎秀實、中西功等人的辯難開始，到近年荻原充等人透過研究國府鐵路建設與發展鋼鐵工業，重新評價國府試圖透過經濟建設達成國家統一之過程。（頁 x）而本書基本上亦肯定「中國統一化」論者的觀點，從第一章對北伐結束後國民政府的鐵路管理統一政策給予相對客觀的評價即可看出。作者指出華北鐵路儘管仍存在著管理機關官僚化、業務效率尚待提升、財政管理不充分等問題，但從 1930 年代營收增加、營業係數改善等數據顯示，國府管理下的華北鐵路經營確實日益穩定，其「管理統一」政策也取得一定的成果。（頁 9-13）唯有理解作者反思戰前日本「中國統一化」論爭的前提，才能明瞭為何作者會在第一章與第六章中提及中國自身的鐵路建設的歷史影響力，及其歷史的延續性。

其次，從本書的另一條主線——日本在中國佔領區經濟控制的運作，亦可看出作者試圖由此一主線展開，整合戰前日本帝國經濟圈構造與中國近代化論述的嘗試。既如本書〈前言〉所回顧，戰前日本持否定「中國統一化」論，試圖將中國強制整編進入以「日滿華經濟圈」為名的日本帝國經濟圈之傾向。到了戰後，日本學者對於這種受區域經濟（Bloc Economic）概念影響的對外擴張活動有相當程度的反思。自原朗 1976 年〈『大東亜共栄圏』の経済的実態〉一文以降，包括中村隆英

臺灣大學學術期刊資料庫

在內諸學者，便從戰前日本產業結構與周邊地區經濟分工的角度切入，探討日本經濟為何走向帝國主義擴張之路，以及轉換至戰時經濟體制的過程中，國家介入生產、物流等體系的影響，乃至於戰時經濟體制隱藏的內在弱點與外部威脅導致其崩潰等問題。（頁 x, xii-xiii）事實上，這批筆者名之為「戰時動員體制學派」的學者，[16]對日本從二次大戰前到戰爭期間，在中國大陸、臺灣、朝鮮半島乃至東南亞等地的經濟、資源開發與榨取體制，已經有相當深入的研究。然而，此一體制下的物資運輸與流通系統如何運作，仍有待進一步分析。近年雖有部分論著勉強觸及該議題，[17]但整體來說，以鐵路為中心的中國佔領區陸上物流體系研究，還是要到本書的出版才算得到真正的補充。

是故，本書作者試圖將上述兩條脈絡整合進更廣闊的時空背景，先以國府推動華北鐵路經營現代化為引，再牽出 1930 年代前半日本對華北經濟滲透，以及試圖介入當地鐵路經營的第二條主線。其次，透過華北交通會社的成立與經營，論證華北在日本帝國經濟圈的重要地位，以及以華北交通會社為核心的鐵路運輸，在此經濟圈物流體系中扮演的角色。最後，則從戰後國共接收華北鐵路的經緯，重回最初的中國近代化脈絡，並將戰時日本遺留的鐵路設備、制度、留用人員等技術遺產，與美蘇冷戰體制對國共鐵路重建、經營的影響融合為一，反映 19 世紀中

16 中村隆英、原朗這批主要出身於東京大學經濟學部、專門以研究近代（尤其是 20 世紀中葉）東亞經濟史為職志的學者，其學術脈絡似乎可上溯至矢內原忠雄乃至中西功等人，對戰前日本經濟體制背後隱藏的侵略性與排他性，以及國家暴力動員下的戰時經濟體制之本質有深刻反思。中文學界固然對其並不陌生，但似乎未能將之視為一獨立的研究群體，在此筆者姑且以「戰時動員體制學派」命名之，以強調彼等研究上的特殊性與貢獻。繼中村、原氏之後，該學派近年最活躍的學者以山崎志朗為代表；不過從學術傳承的脈絡來看，東大經濟學博士的林采成應亦可歸入此一學派。

17 例如山崎志朗 2011 年的巨作《戰時経済総動員体制の研究》第五章〈計画造船と輸送力の推移〉中，藉著分析戰時造船體制的變化，稍微觸及到戰時日本海上物流體系的運作。山崎志朗，《戰時経済総動員体制の研究》（東京：日本經濟評論社，2011），頁 212-302。

臺灣大學學術期刊資料庫

葉東亞地區受外力衝擊邁入工業化以來，中日之間看似走向不同的發展歷程，其實仍不能脫離資本主義全球化的格局，而呈現出互補與競爭、從屬與對立曲折交錯的複雜面貌。

（三）超越古典「戰時體制」論述
——借鏡東歐計畫經濟批判理論的嘗試

關於戰時日本經濟體制之論述，自前述原朗以降，至近年山崎志朗等人的不斷深化，其理論架構已臻成熟。承此，如何從既有理論框架中尋求突破，也是「戰時動員體制學派」學者必須面對的嚴肅問題。本書的第三個特長就是嘗試縱向比對，援引針對東歐計畫經濟模式分析批判的理論，解析同樣具有計畫經濟特徵的戰時日本統制經濟之運作本質。[18]

本書借用匈牙利經濟學者柯爾奈（János Kornai）的短缺經濟概念，[19]並將柯氏在內諸多分析冷戰結束前後東歐社會主義國家從計畫經

18 固然，戰時日本統制經濟與冷戰時期前蘇聯、東歐計畫經濟同樣具有國家強烈控制、分配經濟活動的特徵，但兩者之間至少有兩點決定性的不同：（1）日本戰時體制至少在形式上仍保留企業私有制，而前蘇聯計畫經濟體制則不允許企業或個人財產私有，就算略有放鬆，也嚴格限制私有財產規模。（2）日本戰時體制儘管對市場活動多所限制，但仍維持形式上的市場機制。此外，東歐國家國內的資源短缺與日本本土、海外佔領區資源短缺的因素是否相同，亦有值得探討的空間。是故，作者只是援引柯爾奈的短缺經濟概念作為分析工具，以釐清戰時華北鐵路如何應付資源不足的情況。這也是吾人在閱讀本書時所應注意者。關於日本戰時統制經濟體制與前蘇聯計畫經濟體制差異之處，可參見中村隆英，〈概説 1937-54 年〉，收入氏編，《日本経済史 7 「計画化」と「民主化」》（東京：岩波書店，1989），頁 14-17。

19 依據柯爾奈的理論，在社會主義國家中，是由國家主導經濟活動的運作以及物資的分配，然而由於資源的稀缺性，使得經濟資源或物資的分配不可能百分之百符合計畫經濟的目標，作為計畫經濟體制下的各個經濟部門，只能透過各種手段來取得有限的物資。此處轉引自楊穎超，〈（後）社會主義國家經改策略的政治選擇——以匈牙利、中國大陸、波蘭為例〉，《國家發展研究》第 3 卷第 1 期（2003 年 12 月，臺北），頁 79-80。另外，關於柯爾奈思想的介紹，可參考柯氏自傳：柯爾奈著，刁琳琳譯，《思想的力量：

臺灣人博學術網 tpdk.tw 試讀

濟向自由經濟轉型的學者理論逆向運用，作為解析戰時日本如何從平時經濟向戰時經濟／計畫經濟過渡，及其過程對華北交通會社經營的影響；尤其是在該書的第二至四章中，最能見到柯爾奈短缺經濟學概念的影子。短缺經濟學成為作者試圖闡述華北交通會社如何一面在具有計畫經濟色彩的戰時體制下因應物資不足的困境，一面盡可能取得足夠資源，以達成日本官方物資動員計畫所賦予之任務目標的理論工具。是故，儘管柯氏的理論是從批判二次大戰後東歐社會主義集團國家計畫經濟體制的缺陷出發，但在作者擷取其短缺經濟運作特徵的應用時，卻為日本戰時經濟以及佔領地支配史研究另闢蹊徑，從重新配置有限資源以求經營效率最佳化的目標出發，點出了另一種解釋中日戰爭期間佔領區物流體系運作的內在邏輯。此一觀點為戰時動員體制學派的論述提供新的要素，為中文學界（尤其是中國大陸）所少見。

（四）為戰時日本經濟崩潰的外部因素提出新觀點
——空襲對華北鐵路交通的破壞

本書另一項具開創性的主張，就是重新評價以往經濟史或軍事史研究所忽略的，空襲對瓦解中日戰爭末期日本佔領區鐵路交通系統的實際作用。中文的抗戰史領域，以往針對戰時華北淪陷區鐵路破壞的研究，多將焦點放置於 1938 年後敵後武裝勢力的活動上；特別是中共方面的研究，往往強調共黨游擊隊在其中扮演的角色，[20]由此而起兩岸之間對於

學術探索之旅的另類自傳》（香港：香港中文大學出版社，2009）。至於柯氏最負盛名、首度將短缺經濟學予以系統化論證之 *Economics of Shortage* 一書，中譯本可見：柯爾奈著，張曉光等譯，《短缺經濟學》（北京：經濟科學出版社，1986）；日文譯本則可見盛田常夫譯，《不足の政治経済学》（東京：岩波書店，1984）。盛田於 2009 年另有撰寫相關文章：盛田常夫，〈コルナイ経済学をどう理解するか〉，《比較経済研究》第 46 卷第 2 期（2009 年 6 月，富山），頁 1-10。

20 如成書於 1970 年代，馬列主義意識形態極重、充滿中共教條主義敘事的宓汝成《帝國主義與中國鐵路（1847-1949）》一書，就只一味吹捧中日戰爭時期華北淪陷區鐵路工人

臺灣大學圖書館期刊資料庫

國共雙方「抗戰貢獻」的論爭，自是毋庸贅言。然而，這類論爭不僅多流於意識形態的對抗，且僅專注於鐵路破壞行動的軍事性質，未能真正深入觸及這類襲擾行動對日本戰時生產、淪陷區社會生活等經濟層面的影響。本書透過重新爬梳、分析華北交通會社與日本戰時計畫經濟機關乃至於日軍相關檔案文書，破除既有論述（特別是中文）的盲點。事實是在日方的各種手段壓制下，華北游擊隊對鐵路的襲擾至少在 1941 至 1943 年間曾一度沉寂，直到 1944 年駐華美國陸軍航空隊的空襲行動，才真正癱瘓華北淪陷區的鐵路運輸，進而成為引發日本戰時經濟崩潰連鎖反應的原因之一。是故，本書雖然屬於經濟史研究類別，但因其主題為日本戰時動員體制下的中國華北淪陷區鐵路交通，得以從戰時交通與物流系統經營、運作的面向切入，探討傳統偏重政治、軍事領域的中文抗戰史研究未能注意的議題，從而開啟經濟史與軍事史研究對話的空間，也開展了抗戰史研究進一步的可能性。

三、內容商榷與未來的展開方向

《華北交通の日中戰爭史》對釐清中日戰爭時期日本華北佔領區鐵路交通系統的運作，及其在戰時經濟、物流體系中扮演的作用等問題頗有啟發，極具開創性，然大醇之中難免有所小疵，在此茲舉數點值得商榷之處：

（一）盟軍空襲淪陷區鐵路交通之主力部隊再考
——「飛虎隊」與 B-29 之辨析

該書的第五章第一節，以相當篇幅論述 1944 年之後駐華「美國空

受中共影響，組織游擊隊破壞日方鐵路運作的經過。宓汝成，《帝國主義與中國鐵路（1847-1949）》（北京：經濟管理出版社，2007 年版），頁 458-459。

臺灣人學學術期刊資料庫

軍」對華北淪陷區鐵路空襲的概況（頁 194-198），然行文之中有多處舛誤。首先，作者稱 1944 年度對華北鐵路運輸力衰退造成決定性影響者為「美國空軍的空襲」（アメリカ空軍の空襲），但二次大戰期間美國並無獨立的空軍軍種，而是分別附屬於陸海軍之下的陸軍航空隊（United States Army Air Forces, USAAF）與海軍航空隊，前者直到戰後 1947 年才脫離陸軍，獨立為正式的美國空軍（United States Air Force, USAF）。是故，真正擔負空襲華北鐵路網重任者，實為美國陸軍航空隊，而非其後身的「美國空軍」。

其次，作者對負責空襲華北鐵路的美軍單位的陳述也有誤。雖然作者參考戰後美方戰略轟炸調查團（United States Strategic Bombing Survey, USSBS）報告書，但似乎將大戰末期空襲華北鐵路網的美軍陸軍航空隊單位誤讀為第 20 轟炸機司令部，[21]真正負責鐵路空襲者，實為由著名的飛虎隊（Flying Tigers，正式名稱為美籍志願大隊 American Volunteer Group, AVG）改編而來的美國陸軍航空隊第 14 航空軍（14th Air Force），以及中華民國空軍所屬第一轟炸機大隊及第三、第五戰鬥機大隊（隸屬第 14 航空軍轄下的中美空軍混合團 Chinese-American Composite Wing, CACW）。第 20 轟炸機司令部乃是第 20 航空軍（20th Air Force）轄下單位，從 1944 年 6 月至次年初以成都為基地，執行對日本本土戰略轟炸任務。

再者，關於轟炸戰術方面，在文中稱美軍改良 B-29 重轟炸機編隊戰術、提升機組員訓練水準等方式，使得美軍在進入 1945 年後對華北鐵路的空襲頻率更為增加之說亦為不確。應為 14 航空軍及中華民國空軍所屬的 B-25 中型轟炸機或各式戰鬥機，以機槍掃射、炸彈轟炸甚至火箭攻擊

21 林氏 2005 年的《戦時経済と鉄道運営》，在討論 1944 年華北鐵路運輸效率下降對朝鮮半島南部車船聯運的影響時，亦將盟軍空襲的單位誤認為第 20 轟炸機司令部。林采成，《戦時経済と鉄道運営》，頁 151。

臺灣人學學術期刊資料庫

的方式擔綱。[22]

（二）中文研究與史料參考之補充

既如前述，本書的兩條脈絡之一，是繼承戰前的中國統一化論爭而來的中國近代化發展問題，故書中對於戰前中方鐵路近代化經營的努力有一定篇幅的論述。事實上，本書亦參考不少中文史料與檔案，特別是目前收藏於北京市檔案館之華北交通會社檔案文書，不僅彌補以往相關研究多只運用日本本土的政府機關或企業本社之檔案文獻，缺乏在地視角可供參照的缺憾，也為日本學界引介新史料、新觀點，促進跨國界的學術交流。

不過，作者對相關中文研究的參考似有遺珠之憾，特別是臺灣收藏之國民政府鐵路檔案，以及臺港等地之民國時期華北鐵路相關研究中，頗多可資參考者未能收錄。在此僅列舉數例如下：

首先，關於戰前華北鐵路建設源起的部分，繼李國祁 1961 年的開創性著作《中國早期的鐵路經營》之後，[23]在美國 1950 年代興起的現代化理論影響下，臺港學界陸續有多部戰前華北鐵路相關研究著作問世。其中，何漢威《京漢鐵路初期史略》深入分析京漢鐵路（即日後之平漢線）從 19 世紀末動工興建至 1930 年代初期，外資借款背後的各國勢力角逐

22 關於中美空軍在大戰末期空襲阻絕中國淪陷區鐵路交通的經過，除戰略轟炸調查團報告之外，美國空軍於 1956 年出版之 *Air Interdiction in China in World War II* 第五章 “Interdiction of Chinese Railroads” 有詳盡的分析，足以彌補本書在此方面論述之缺憾。在該報告結論中，明確提及盟軍的鐵路空襲，讓每年運往日本的天然資源減少數百萬噸之多，故 14 航空軍對中國淪陷區鐵路的空襲達成目標，取得了「引人矚目的成功（remarkably successful）」，正可為本書論點之佐證。J. G. Taylor, *Air Interdiction in China in World War II* (Maxwell Air Force Base, AL: USAF Historical Division Research Studies Institute, 1956), pp. 68-105.

23 李國祁，《中國早期的鐵路經營》（臺北：中央研究院近代史研究所，1961）。

臺灣大學學術期刊資料庫

對該線鐵路經營的影響，[24]足以提供作者第一章關於外資在戰前如何介入平漢線在內的華北各鐵路線興建與營運的背景、經過、實際的控制效果等方面的參考。

其次，作者雖然引用張瑞德的《中國近代鐵路事業管理的研究》，[25]卻未參考張氏另一本與本書主題更為貼近的《平漢鐵路與華北的經濟發展（1905-1937）》。[26]張氏平漢鐵路一書中，曾專門分析 1905 至 1937 年間京漢／平漢鐵路的營運收支，正可呼應作者在第一章中分析 1930 年代國府鐵路統一政策對華北各鐵路的實際成效，提供更多值得探討的線索。除專書之外，其他如王業鍵〈甲午戰爭以前的中國鐵路事業〉、姜明清〈近六十年來中國的鐵路經營〉等論文亦多有可觀之處，可作為前史性質的背景介紹。[27]

在史料方面，臺灣收藏之晚清及民國時期華北鐵路相關檔案為數頗豐。中央研究院近代史研究所在 1950 年代中期整理晚清總理衙門及外務部檔案編纂而成的《中國近代史資料彙編》叢書中，便包括專門收錄清季鐵路相關檔案的《海防檔　戊　鐵路》史料集一套。[28]其後，沈雲龍自 1970 年代晚期編纂的一系列《近代中國史料叢刊》中，另有多部與鐵路相關之史料輯。[29]國史館亦曾擇館藏鐵路檔案中之要者，以《鐵路

24 何漢威，《京漢鐵路初期史略》（香港：香港中文大學出版社，1979）。

25 張瑞德，《中國近代鐵路事業管理的研究》（臺北：中央研究院近代史研究所，1991）。

26 張瑞德，《平漢鐵路與華北的經濟發展（1905-1937）》（臺北：中央研究院近代史研究所，1987）。

27 王業鍵，〈甲午戰爭以前的中國鐵路事業〉，《中央研究院歷史語言研究所集刊》第 31 本（1971 年 12 月，臺北），頁 167-189；姜明清，〈近六十年來中國的鐵路經營〉，《國史館館刊》復刊第 15 期（1993 年 12 月，臺北），頁 269-284。

28 中央研究院近代史研究所編，《海防檔　戊　鐵路》（臺北：中央研究院近代史研究所，1957）。

29 茲舉數例如下：王開節、修域、錢其琮編，《鐵路．電信七十五週年紀念刊》（臺北：文海出版社，1982）；粵漢鐵路局、浙贛鐵路局編，《粵漢鐵路廣韶段史略　附廣三段．浙贛鐵路統計年報（民國三十五年）》（臺北：文海出版社，1993；原書影為「廣三線」）。

臺灣大學圖書館期刊資料庫

史料》為名集結出版，[30]包括不少晚清至民國二十年代華北鐵路建設、營運之相關檔案。至於典藏於國史館、中研院近史所等檔案保存機構的未出版史料中，仍有不少尚待進一步解讀、運用之華北鐵路相關檔案，或可為深化中日戰爭時期中國淪陷區鐵路經營研究提供更多的例證。

（三）佔領區鐵路運輸與航運的關係
——兼論佔領區動員與物流體制研究的可能方向

日本戰時經濟體制的特徵，就是從資源取得、運輸、生產到分配等一連串過程，均整編至國家高度統制之下的計畫經濟體系。特別是太平洋戰爭爆發後，國家對經濟活動的控制越發強烈。正因為維繫戰時經濟所需的天然資源多仰賴本土以外地區供應，如何有效控制、運作交通與物流系統，是日本戰時經濟體制的重要課題之一。在此大命題之下，除了鐵路運輸，同樣作為運輸物流體系一環的船舶航運，當然也在統制範圍之內。據此，吾人或可進一步追問：華北交通會社所屬各鐵路線如何配合戰時航運體制，共同肩負軍需物資的運輸重任？

關於此一問題，筆者 2017 年的著作中已有部分解答。就華北交通會社本身來說，1939 年該社成立後，即介入海河、大運河等華北地區的內河航運，以及天津大沽等華北港口的駁船運輸、倉儲裝卸等業務。此外，拙作中亦初步分析 1944 年日本如何強化鐵路運輸與港口裝卸效率，以因應盟軍海上封鎖對華北物資運輸的威脅。[31]儘管如此，戰時日本在中國佔領區的鐵路與航運交通間的互動關係，仍有許多值得進一步探討之處，諸如：（1）戰時物資動員計畫中，華北鐵路運輸與華北—日本本土航運的銜接、運作。（2）鐵路運輸貨物運抵港口後的裝卸，與貨

30 姜明清編，《鐵路史料》（臺北：國史館，1992）。

31 蕭明禮，《「海運興國」與「航運救國」：日本對華之航運競爭（1914-1945）》（臺北：臺大出版中心，2017），頁 267-268、383-384、394-395。

臺灣人文與學術期刊資料庫

輸裝卸的配合、船班與鐵路運輸計畫的銜接。（3）戰爭末期華北鐵路轉運與華北、朝鮮半島航運的分工情形。（4）華北交通會社等兼營水陸運輸相關業務之佔領區開發企業，旗下鐵路運輸與航運企業之業務劃分、合作關係等。

針對上述未盡之處，希望能藉由本書的介紹，激起海內外學界以更廣闊的視野，研究戰時日本在海外佔領區的物流、運輸體系運作的興趣。最後，本書第五章對大戰末期華北鐵路遭盟軍空襲的研究，雖然在細節上略有舛誤之處，但畢竟是開學界之先；而筆者亦曾針對抗戰末期盟軍對華航運空襲始末有所研究，[32]故中日戰爭末期盟軍對中國淪陷區水陸交通的空襲作戰，亦可放入更大範圍內共同加以分析研究。

（四）大戰遺產的繼承與冷戰體制的分裂
——戰後鐵路史研究的新線索

最後，透過《華北交通の日中戰爭史》一書的介紹，也希望能在該書兩大脈絡的思維下，由華北出發，探討戰時日本在華鐵路經營遺留的軟硬體制度在戰後初期可能扮演的角色。特別是在第六章中，作者已初步勾勒出一幅冷戰體制下國共及其背後美蘇角力的圖像。據此，吾人或可進一步追問：

1. 隨著戰後國府引進美援技術，重建華北、華中等收復區域鐵路系統，日本在中國佔領區遺留之鐵路建設又如何為國府所用？亦即戰時日本鐵路建設如何與規劃中的美援技術整合。其中，受日本技術影響更深、更直接的東北、臺灣、海南（為日軍 1939 年佔領海南島後所興建）等鐵路系統，在戰後如何與接受美援的國府鐵路建設計畫整合，更是具有審視戰後東亞經濟圈主導力量轉型的指標性質，值得深入探討。該書第六章雖略有提及國府計劃利用美援改良海南與臺灣鐵路系統，此外亦

32 蕭明禮，《「海運興國」與「航運救國」》，頁 327-431。

臺灣大學學術期刊資料庫

有部分研究注意到美援對戰後臺灣鐵路的影響，[33]但整體來說，學界對於 1945 至 1949 年間，國府如何規劃運用日本在中國大陸、臺灣遺留之鐵路建設，以及這些鐵路系統怎樣與美援技術整合的問題，似仍可以繼續深入開展。此點對於臺灣史研究亦相當重要，畢竟臺灣大部分的鐵路路線、運作架構奠基於日治時期。因此，戰前遺留的殖民遺產如何與戰後移植之制度技術融合、運作，是吾人需要進一步探究的問題，如此方能理解臺灣近代歷史交錯的重層性。

2. 中共接收區的前日本鐵路建設，在中共鞏固華北、東北勢力範圍，以及支援國共內戰的任務上發揮了怎樣的作用，也是可以繼續深入探討的課題。另一方面，戰時日本的佔領區經濟開發對 1949 年後中國大陸工業化的影響，除了現在已多為學界注意的留用日籍技術人員議題之外，戰後遺留於中國大陸的日本鐵路車輛、號誌、機電與場站設備及工廠設施等，是否一如書中對留用人員的分析，隨著俄國系統影響力的逐步擴大，而在 1950 年代中期後逐漸退出舞臺？抑或改頭換面與中共新引進之俄製系統整合，繼續發揮影響？[34]這些問題同樣值得深入考察。

---

33 尤健州〈美援與戰後臺灣鐵路的建設(1950~1965)〉一文，及溫文佑〈戰後台灣鐵路史之研究——以莫衡擔任鐵路局長時期為例（1949-1961）〉的第四章中，均對美援在戰後初期臺灣鐵路建設中發揮的作用有一定的研究。相較上述兩篇論文偏重敘述美援如何運用於戰後臺灣鐵路建設及其效果，蔡龍保 “Innovation in Power Sources for Taiwan’s Railways in the Period of US Aid (1950-1965)” 一文將視野放大到戰後自由陣營在東北亞的互動，由臺鐵動力柴油化政策執行過程中，美援帶來的技術創新為切入點，論證美國在 1950-1965 年美援時期對臺鐵建設的影響大於日本，但各文對於中華民國政府遷臺前美方的鐵路建設規劃與 1949 年遷臺後的關係，仍有進一步探討的空間。溫文佑，〈戰後台灣鐵路史之研究——以莫衡擔任鐵路局長時期為例（1949-1961）（臺北：國立政治大學臺灣史研究所碩士論文，2010），頁 74-106；尤健州，〈美援與戰後臺灣鐵路的建設(1950~1965)〉（臺中：國立中興大學歷史學系碩士論文，2014）；Lung-Pao Tsai (蔡龍保), “Innovation in Power Sources for Taiwan’s Railways in the Period of US Aid (1950-1965),” in *The Development of Railway Technology in East Asia in Comparative Perspective*, ed. Minoru Sawai (Singapore: Springer Nature Singapore Pte. Ltd., 2017), pp. 105-128.

34 關於戰後東北、華北鐵路之車輛設備先後被國府、中共接收的紀錄，前引《鐵路．電信

臺灣大學學術期刊資料庫

結 語

近代戰爭不僅是戰場上的廝殺，更是整體國力動員的對抗。在總體戰（Total war）的概念下，一國所能支配的經濟潛能，不僅上從產業體系尖端的重化工業、下至基礎的農礦產業，乃至擔負起物資運輸、流通的交通運輸業，都必須動員起來為國家服務，就連新征服地區的經濟資源，也必須儘快為我所用，充實自身遂行戰爭的總體實力。因此，如何有效的動員、運用各個部門的資源，轉化為軍事作戰之所需，自然需要一套由國家主導、由上而下的經濟控制系統。是故戰時經濟所具備的強烈計畫經濟色彩，實有其先天上的要因。

《華北交通の日中戰爭史》一書，正是詮釋這種時代思維下華北鐵路系統如何被日人接收、改造，以順應戰時動員體制的少見佳作之一。透過以華北交通會社為案例的深入分析，讓吾人終於得以明瞭中日戰爭八年期間，日本如何透過像華北交通會社這樣的佔領地開發企業，重新整編、控制華北地區的鐵路交通，進而將華北地區的煤、鐵等天然資源運往「滿洲國」、日本本土等日本帝國核心地帶，為戰時動員體制、殖民帝國結構、佔領區基層控制提供更多切入理解的面向。此外，藉由書中兩條脈絡的鋪陳與連結，也讓我們了解影響 20 世紀前半中國近代化的因素，除了外在的日本介入以及各國勢力競逐之外，更不能忽略中國內在的能動性。

要之，華北的鐵路在複雜多變的東北亞近代史中，因中國的近代工業化而生，曾經成為救亡圖存的中原大動脈，也曾扮演本書所描述的帝

七十五週年紀念刊》提及國府交通部接收膠濟線之四方機車製造廠與東北之瀋陽製造廠，並分別向兩廠訂購蒸汽機車 3 輛與 5 輛，這便是戰時日本鐵路工業在戰後初期國府鐵路重建上扮演一定角色的重要線索。然而，中文學界對 1945-1949 年間，乃至 1949 年之後的日本鐵路技術影響問題，缺乏進一步探究。至於日本方面，則多從「滿洲」歷史記憶的面向出發，介紹「亞細亞號」等著名鐵路車輛在戰後的動向，少有從經濟、技術史等學術性角度探討。王開節等編，《鐵路．電信七十五週年紀念刊》，頁 173-174。

臺灣人文與學術期刊資料庫

國大陸生命線，最後又成為國共各自中國現代化想像之下的鬥爭標的。雖然，今天我們所見的華北鐵路網，有相當部分是 1949 年後共產中國大興土木而生的「赤色之子」，但若洗去那層腥紅的胎衣，卻可能看到藍色、白色、黃色各色繽紛的血脈，訴說著近代中國鐵路建設，乃至整體工業化歷程的複雜身世，以及有別於宏大敘事的定於一尊，與令人遐想的無限可能。

（責任編輯：黃方碩　校對：歐陽宣　吳昌峻）

臺灣大學學術期刊資料庫