

日本殖民初期台灣民間建設活動概況之 研究——台灣建設史之業者活動研究

The General Condition of Private Construction on Taiwan during the Early of Japanese Colonial Period.

陳正哲*

摘要

本文為台灣建設史研究的一環，著重的是日本殖民初期台灣民間建設業者之活動情形，意即針對實質進行建設之民間主體的部份，所做的相關研究。與本文相關的先前研究有〈日本殖民初期官方建設事業之特質 - 台灣建設史之土木建設主體研究〉(2006)，之後預計有〈官民合作之土地建物開發公司的產生 - 台灣建設史之都市經營主體研究〉。透過這三篇研究，可以對於台灣在 20 世紀初期，由官方到民間之執行建設主體的全貌與特質，有體系性的理解。

本研究之第一部份主要是運用統計分析的手法，以具有較詳盡基礎史料之台北市街為例，呈現了百餘年前民間社會之建設業者的相關狀況。就統計現象的背後因素進行推敲，並提出此時期之結構對於後續台灣民間建設業發展之影響。第二部份則以主要鐵道建設為例，解析出殖民初期政府所發展出之民間先行的公共建設導入手法。並就如交通、用電等建設事業之公益性，談論民營公益事業於台灣開展的嘗試情形。

關鍵字：建設活動、建設業者、建設史、土木史、民營公益事業

* 南華大學建築與景觀學系暨環境與藝術研究所助理教授。

Abstract

This paper is one part of studying in Taiwan construction history. The focal point was the activities of construction traders on Taiwan during the Early of Japanese colonial period, especially concerned about the private principal of doing construction. The research correlated with this paper includes “The Specialty of Official Construction Enterprises on Taiwan during the Early of Japanese colonial period.— The Principal of Civil Construction in Taiwan Construction History.” and “Advent of the Land & Building Company, Cooperates between the Officials and Businessmen.— Study on the Urban Management Principal in Taiwan Construction History.” Pass these three researches, we can understand complete that the official and private enterprises of Taiwan’s construction in the early days of twenty century.

The first part of this paper is to use statistical analysis mainly, the street of Taipei city as the example, to present the state of the private construction traders before more than one hundred years. And carry on reasoning, infer with the statistics, put forward the influence on the development of private construction traders.

The second part is built for the example with the railway construction mainly; explain public construction development methods of private preceding on Taiwan during the Japanese Colonial Period. And then on such construction causes as the traffic, electricity, etc., come to talk about the development situation in Taiwan of public benefit of private enterprises.

**Keywords : Construction Activities, Construction Traders,
the history of construction, the history of civil,
public benefit of private enterprises**

一、民間建設相關行業之發展

日本一開始進行台灣之殖民地經營時，便有許多握有官方關係以及欲開創新事業的商工業者隨著政府渡台。由於時處殖民初期，日台人間尚甚少交流，日本人商工業者與台灣人商工業者間，可以說是處於各自獨立的情況。

意即於此時期，殖民政府與渡台之日本民間人士所能仰賴的，就僅有一套在台灣新形成的日本人商工業者系統。本小節，即針對這個於殖民地新形成的日本人商工業界，就其中與土木及建築相關的部分進行考察，以解釋當時民間建設相關業種之發展概況。

殖民時期最初的三年之間，所出現的土木建築相關行業約可分成下述幾種（表 1）。

表 1 土木、建築相關業者之業種及實例（1895（明治 28）-1897（明治 30）年）

業 種	實 例
御用營建業	大倉組台灣支店（賀田金三郎）、大倉土木組台北出張所（金子圭介、高石忠慥）、高進商會（高橋由義）、濱口勇吉、關善次郎等
土木、建築營建業	久米民之助、立石商會、有馬組台灣工事部（澤井市造、古賀三千人）、鐵田組（鐵田米吉）、仲尾組、共伸舍、田村千之助、高橋組（櫻井貞次郎）、木村久太郎、台灣土木合資會社、山川組等
木工業	太田榮次郎、共同商會等
建築材料販賣業	名古屋建築合資會社（柴田彌助）、鮫島商行（鮫島盛、後宮信太郎）、大野商店、日台組、山田海三、石坂新太郎、大藤組等
勞動力提供業	田中藤兵衛等
地所家屋仲介業	村崎長昶等

（緒方武歲，1995，《始政五十年台灣草創史》、《台灣新報》1895-1897、大園市藏，1916，《台灣人物誌》，筆者製表）

表中，御用營建業乃複合了土木建築營造以及建材販賣的行業，基於

其共通具有軍方關係之特質，而特將其獨立出來。例如大倉（土木）組即憑藉其政商關係，在一開時便隨著日軍入台，進行軍用道路、軍用電信系統的工程，以及軍需物資的搬運等工作（註1）。高橋由義、濱口勇吉、關善次郎等人則一開始皆為陸軍特定的承辦商，在台灣全島的戰事平定之後，則成為各官衙的承辦商。其所承接的工事亦反映出其特質，例如關善次郎承建守備隊的兵營以及神社等，濱口勇吉則承建監獄以及醫院等等（註2）。

由於時處殖民初期，各業種之間的分工尚未發展成熟，因而也常常出現兼營他業的現象。例如，主要為材料販賣業但也兼營土木建築營造，或是主要為土木建築營建業但同時也兼營材料、雜貨之販賣等等（註3）。甚至例如主要為御用雜貨商的共同商會，也從事購買台灣人房舍，並由日本內地僱用木工，以整修台灣式建築物之內部成為日本式內裝的行業（註4）。又如地所家屋仲介業的村崎長昶，當初為退職的土木部職員，由於通漢文而能與台灣人締結土地家屋的借貸契約，因而開始從事日台人間之土地家屋介紹與斡旋的行業（註5），然而其後來乃轉為以書籍商為本業。

至 1900（明治 32）年，上述相關業種之發展更為細膩，由當時台北市街內日本人營業商家之業種構成，可以看出當時民間之建設相關行業的發展概況。

表 2 台北市街之土木、建築相關行業之業種及其數量（1901（明治 33）年）

形態	業種（商店數）	商店數 / 總數（%）
御用關係	御用及土木建築承攬（1）、諸官衙用務及土木建築承攬（3）、榻榻米和門櫃類之諸官衙用務（1）	5 / 81（6.2%）
統包	土木承攬（17）、土木建築承攬（10）、建築承攬（3）	30 / 81（30.7%）
部分承包	大工（5）、油漆塗裝承攬（2）、石工（2）、屋頂承攬（1）	10 / 81（12.3%）
建材、單 元製造販賣	榻榻米商（7）、硝子商（6）、木材商（6）、門櫃製造販賣（4）、油漆商（2）、紅磚及土管製造販賣（2）、紅磚及水泥製造販賣（1）、建築材料供給（2）、壁體材料商（1）、水管商（1）、建築五金製造（1）	33 / 81（40.7%）
不動產關係	家屋土地買賣（1）、火災保險（2）	3 / 81（3.7%）

（上田元胤、湊靈雄，1901，《台灣土商名鑑》，筆者統計）

首先必須說明的是，如前所述，同時兼具兩種以上型態特性的商家仍然不少，在此僅以其最主要之營業內容，來作為型態劃分的依據。

由表中可知，具有獨立承包全體工程能力的「統包」業者，為主要型態之一。此與當時官方傾全力整頓土木設施以及大量興建公有建物有密切的關係。由當時報紙上各官方單位所頻頻刊登的下水道、道路、鐵道、廳舍、官舍等等的招標公告可以看出（圖1），殖民初期官方主導之龐大的都市建設工程，促成了此類業者的發達（註6）。



圖1 政府各部門於新聞上所刊登之工程或材料之招標公告
（〈廣告〉《台灣新報》4版，1896.09.27）

官方的都市建設事業以及民間住宅和店家之新築與改修，也使得「建材、單元品製造販賣」型業者大量崛起。尤其是官方主導的大型建設工程，更提供了材料商絕好的發展機會。當時從事紅磚生產的鮫島盛之回憶：「鐵道為改良工程之始。不只是基隆、台北之間，台北、新竹間也開始著手，順次南下至高雄為止都開始進行縱貫鐵道之敷設工程。無論是隧道、橋樑、車站等，紅磚於此時起絕對成為必須品」（筆者譯）（註7），更具體說明了當時的狀況。此外，日本式生活的導入，也使得台灣開始出現榻榻米商的業種，其數量並高居「建材、單元品製造販賣」型業者的首位。

表中業者數最少的是「不動產關係」型，然而此型行業卻與渡台日本民間人士之住居問題密切相關。

殖民初期來到台北的日本人，基於安全上的考量，最初多與殖民政府共同居住於城牆之內。當時台北城內的清代官有建物與土地，皆由殖民政

府繼承。而民有建物與土地，則基於兩個原因大多出售或出租予日本人。一個是因為台灣人對於殖民政府入城心存畏懼，而紛紛躲避城外，使得日本人能輕易地購入或租得建物與土地（註8）。另外是因為當時台灣人之間謠傳，若將房屋貸與日本人，則可免去被陸軍徵收之禍（註9）。

而日本人向台灣人購屋或租屋後，可再請工匠改建成日本式家屋或店舖，或部分地改修磚造或土角造建物之內部，使其能合於日本人的生活習慣。由於日本人習慣木造的空間形式，伴隨建築物上大量使用木材的結果，使得建築物之火災保險也開始被需要。

或許正因為日本人對土地家屋的取得相當容易，因而當時從事不動產關係的業者甚為少數，同時其營業內容也僅單純的為仲介、保險，而尚未出現積極地開發土地之事業型態。然而等到市街發展逐漸稠密，再加上市區改正發布後所引發的住宅遷移等問題之後，不動產之開發與經營的相關行業才開始紛紛出現，甚至成為民間之都市建設相關行業的主要型態之一。

由於上表中的統計是以市街單位為基礎，因而並未探討到進行全島性大型建設事業時的情況。由於殖民初期政府基於產業開發的考量，而首重鐵道建設。為了確實且迅速地完成台灣由北至南的縱貫鐵路建設事業，殖民政府特別頒布敕令（註10），使得於台灣進行工程時，得以免除會計法中關於「競標」的規定，而改以採用「指定招標」的方式。因而台灣總督府便得以由日本內地選出較為優良的業者，與其訂定契約（註10），以利工程如期進行並確保工程品質。在此背景下，當時赴台之優秀鐵道建設業者有佐藤組、鹿島組、志岐組等等（註12）。此類型的業者可以單純地說，就是專門負責鐵道建設。

簡言之，以台北為例，殖民初期民間的建設相關行業之發展，主要還是以土木建築營建和材料生產販賣兩種型態為主。同時，土木建築營建業中，土木營建又遠超過建築營建。此點應該是因為，剛來到台北的日本人一開始多居住於清代的台灣人房舍中，而較無大量興建住宅建築的需要。然而不管是土木營建或是建築營建，其最大的工程來源即為官方所積極進行的基礎建設。此時期官方所推動的各項大型建設，除了在台灣當地培養出大量的鐵工、磚工、木工、攪拌混凝土工等職工之外，更具有使當時來

台發展之建設相關業者，得以於台灣累積資金、建立關係，以紮根於台灣的意義。

二、實業家主導之建設活動

除了上小節所述之各行業的商工業者以外，另一股重大的民間建設力量為，由實業家透過株式會社（股份有限公司）的方式集資，以從事大型的建設活動。例如鐵道會社、電燈會社等。

鐵道建設之民營計劃構想，最早是由渡邊甚吉等人提出，其向台灣總督府請願成立鐵道會社時提及：「一、台灣鐵道之敷設有急速竣工之必要。二、香山打狗間約一百九十哩之新設費用為八百萬日圓。三、基隆香山間之既設路線請求無償下付撥用」^(註 13)。也就是說該會社為了早日完成台灣由北至南的縱貫鐵路，擬投入 800 萬資金來建設台灣南半部的鐵道（香山——打狗間），而北半部之清代完成的鐵道（基隆——香山間），則希望台灣總督府能無償撥予會社使用。

針對此事總督府一方面於通信部內設置臨時鐵道課以利進行調查，一方面則徵詢鐵道隊長山根武亮之意見。山根鐵道隊長依據與遞信省技師增田工學博士，以及其他技術官員之調查，否定了該會社的計劃。其指出，該會社所提出的鐵道里程數以及建設經費皆不符合實際情形^(註 14)，尤其是照舊沿用清代的既設線來加以延長，更是一大錯誤。

原因是清代所敷設之鐵道其規格與日本內地之普通鐵道不同，約僅相當於內地之輕便鐵道，因而在牽引力上十分微弱。因此山根武亮認為，當時首要之事應該是依據新的規格改修清代的既有鐵道，而非盲目地投入鐵道延長的工作^(註 15)。

鑑於渡邊甚吉等人所提出的鐵道民營計劃並無被獲准，另一組有志之士則於 1896 年 5 月提出更完備的「台灣鐵道會社」請願計劃。此計畫的發起人為公爵近衛篤磨，子爵堀田正養、岡部長職，男爵安場保和、澀澤榮一、大倉喜八郎等 266 人。預計發行股份 30 萬股，以成立基本金 1500 萬日圓的台灣鐵道會社，來進行台灣由北而南之縱貫鐵道及其支線之建設，共計 228 哩。該會社除了針對用地、建物、設備、材料、課稅、物資

搬運、線路實測等請求總督府予以援助外，並提出詳細的鐵道敷設計畫書以及公司臨時章程以供審查。(註¹⁶)

台灣總督府於 1896 (明治 29) 年 10 月 27 日許可該會社成立，並開始予以多項協助。首先是經由與拓殖務大臣、遞信大臣協商的結果，選派工學博士原口要擔任台灣鐵道會社技師長，再加上之後由會社暫時向總督府民政部借調之技術官員，開始展開各項實測工作。然而至 1897 (明治 30) 年 1 月止，該會社所募集的資金僅達 7 萬餘股，為了讓更多的股東能安心出資，該會社繼而尋求政府資金的補助。政府之補助金一案，後來經由拓殖務省向帝國議會提出，而獲得通過。(註¹⁷)

總督府於 1897 (明治 30) 年 5 月 15 日正式對該會社頒布命令書，並訂定「補助金為每年相對於興業資本繳納額之 6%，於繳納月之翌月起，以一工區為單元，至該工區全部運輸營業後滿十二年間支給」(筆者譯)(註¹⁸)。同時規定自命令書交付起 6 個月以內，需正式組織會社、訂定公司章程，其內容並且要受到總督的許可。而受總督許可後的次月 1 日起算，6 個月內需開始著手進行鐵道工事，且需於 5 年以內竣工(註¹⁹)。

緊接著於 1897 (明治 30) 年 6 月，拓殖務大臣以敕令公佈《台灣鐵道會社保護二關又儿件》(註²⁰)，規定：

- 第一條 台灣總督於必要時得將官有地無償提供台灣鐵道會社之鐵道用地使用
- 第二條—第三條 略
- 第四條 鐵道用地係民有土地之場合則得以等值之官有地交換之
- 第五條 台灣總督鑒於公益上之需要得將既設官有鐵道及其附屬建物器具等無代價供予台灣鐵道會社使用
- 第六條 略
(筆者譯)

並於 7 月由台灣總督府以律令公佈，經過台灣總督府評議會議決的《台灣私設鐵道用地地租免除規則》(註²¹)，以及《台灣鐵道會社鐵道敷設用材料輸入稅免除規則》(註²²)。

當初政府雖然有感於台灣鐵道建設的迫切需要，然礙於財源的限制而

無法全力進行，如今民間資本願意投入，政府當然樂觀其成而盡量予以協助。上述一連串的保護規定，從技術者援助、補助金下付、官民有用地之取得、地租免除、既設官有鐵道及其設施的繼承，到輸入材料的免稅等，使得該會社得以募集到的股份倍增，而達到 15 萬 5 千餘股（註²³）。但是即使如此，這樣的股份也不過只達到，該會社所訂定的 30 萬股標準之半而已。

鑑於會社礙於資金問題遲遲無法成立，該會社乃向台灣總督府再度請願，希望能在募集到 20 萬股時就招開創立總會，其餘股份於日後再逐漸補足（註²⁴）。同時，該會社察覺到資金來源無法依靠日本內地的經濟界，而台灣之經濟界在當時又可以說尚未發達，因而轉而尋求外國資本的協助。歷經與英、法、美、德等國之會社與資本家交涉的歷程，最後由於外國資本對於放資於日本之民間企業仍存疑慮，而無法成功（註²⁵）。

上述會社成立基準股份減少為 20 萬股一案，後來雖然通過，然而該會社之成立時間卻一延再延。由總督府規定的期限由 1897（明治 30）年 11 月 15 日，延至次年 1 月 15 日，之後又多次地申請延長。見此情勢，開始有三枝光太郎等人建議會社解散。而至 1898（明治 31）年 10 月，政府眼見該會社於國內外之資金募集皆告失敗，會社之成立遙遙無期，也開始著手將鐵道建設收歸官營（註²⁶）。1899（明治 32）年 3 月 22 日帝國議會首度通過台灣事業公債法，4000 萬的預算中有 3000 萬編列於鐵道建設，並預計 10 年間完工（註²⁷）。該會社見政府獲得財源，乃立即於 25 日向總督府提出收購會社以順利解散會社之請。8 月，「台灣鐵道部」部長後藤新平與該會代表澀澤榮一訂定契約，收購該會社所投資購買之機關車、各級客車、貨車，以及諸機械、器具、圖書等（註²⁸）。10 月 26 日該社向台灣總督提出會社解散報告書，歷經 3 年的台灣鐵道會社成立運動至此正式休止（註²⁹）。

相較於台灣鐵道會社由內地的日本人發起，仰賴內地之資金的做法，「台灣電燈株式會社」則是由在台灣日本人所發起，同時擬依靠台灣本身的民間資金之不同例子（註³⁰）。然而不論是鐵道會社或是電燈會社，其成立失敗的致命傷都是資金募集的問題。同時台灣的建設事業若一直要依靠內地資金的投入，其實是非常不容易的事。因而除了台灣本身的經濟界逐漸成長、民間資本逐步發達之外，似乎無法克服集資成立大型會社的資本面問題。

台灣這樣的社會情勢，在步入 20 世紀之初隨即獲得改善。歷經兒玉總督與後藤民政長官的基礎建設期（1898-1906 年）後的台灣，不僅總督府之財政獨立，不需再仰賴日本內地之國庫補助，民間之金融機構也逐漸充實發達。尤其是政府所主導的各項大型建設，更大舉發掘出台灣潛藏的產能，並同時帶動了商工界的發達，使得許多台灣人和日本人資本家於此時期悄然形成，而鞏固了台灣民間的經濟基礎。

此外，台灣鐵道會社的成立雖遭挫敗，但是卻已經開了「民營公益事業」做法的先例。意即，官方受限於財源問題，對於無法即時進行而又迫切需要的公益事業，允許民間資本先行經營，政府則站在保護和監督的立場。此種略帶官方色彩的民間會社欲成功設立，需要的不僅僅是解決資金方面的問題，還有與政府之間的關係也相當重要。台灣鐵道會社的發起人中，不乏抱持權力的貴族以及政商關係良好的實業家，因而不論在帝國議會上或在台灣總督府方面都能得到良好的奧援，即為一例。

三、小結

本研究由民間建設的角度，針對民間建設業者以及民間有力人士之建設事業團體所展開之建設活動進行分析。從中理解了 20 世紀初期，台灣在邁入近代社會又遭逢日本殖民統治時，此種異文化的注入對於民間生活型式以及台灣建築產業發展之影響。

而活躍於其中的民間建設業者，更透過政府之大量公共建設工程的承包，逐步在台灣奠定發展的基礎，之後也成為貢獻台灣建設的重要民間力量。除此之外，在鐵道、電力等大型基礎建設事業中，民間業者也展現了其政商關係與集資能力，雖然受限於整體社會尚未安定成熟的大環境因素而未竟其功，然而正因有其前衛地努力開拓，之後官方才得以順利地接手延續完成建設事業。

本文由建設史的角度出發，希望能開始逐步釐清百餘年前台灣民間進行建築、都市、土木等建設之相關情況，並藉此對於形塑台灣人為空間環境的主要力量，有整體性的理解。同時，這樣的研究方向也希望扭轉過去一直忽略掉的，對於實質進行建設之組織主體的相關歷史研究。

註釋

- 註 1：砂川幸雄，1996，《大倉喜八郎の豪快なる生涯》，pp.112-115。
- 註 2：大園市藏，1916，《台灣人物誌》pp.35-36、136-137。
- 註 3：緒方武歲編，1995 年復刻，《始政五十年台灣草創史》，台北：南天出版社，pp.73-78。
- 註 4：西川滿，1957，《黃金の人》，東京：新小説社，p.64。
- 註 5：村崎長昶，1944，《五十年前の色彩》，《始政五十年台灣草創史》緒方武歲編，1995 年復刻，台北：南天出版社，p.235。
- 註 6：例如鐵田組即專門承建官舍。
- 註 7：西川滿，1957，《黃金の人》，東京：新小説社，p.72。
- 註 8：村崎長昶，1944，《五十年前の色彩》，《始政五十年台灣草創史》緒方武歲編，1995 年復刻，台北：南天出版社，p.237。
- 註 9：台灣實業界社編，1936，《土地の座談會》，《台灣實業界》，p56。
- 註 10：1899，敕令 303 號。1901，敕令 120 號。
- 註 11：此種情形稱為「隨意契約」。
- 註 12：鐵道建設業協會，1967，《日本鐵道請負業史 明治篇》，p.329。
- 註 13：台灣總督府鐵道部，1910，《台灣鐵道史》上卷，p.408。
- 註 14：據其調查結果，尚待興築鐵道應為新竹至打狗間 176 餘哩，所需工費 1888 萬 8840 圓。
- 註 15：台灣總督府鐵道部，1910，《台灣鐵道史》上卷，pp.413-416。
- 註 16：台灣總督府鐵道部，1910，《台灣鐵道史》上卷，pp.421-445。
- 註 17：台灣總督府鐵道部，1910，《台灣鐵道史》上卷，pp.446-449,473。
- 註 18：台灣總督府，1897.04.15，《臺灣鐵道會社補助金二關スル予算表二關スル件》，《台灣總督府公文類纂》，永久保存追加第 54 冊第 65 號。
- 註 19：台灣總督府鐵道部，1910，《台灣鐵道史》上卷，pp.447-448。
- 註 20：台灣總督府，1897.07.02，敕令第七十四號，《台灣總督府報》，p.5。
- 註 21：台灣總督府，1897.07.02，律令第七號，《台灣總督府報》，p.4。
- 註 22：台灣總督府，1897.07.02，《臺灣鐵道會社鐵道敷設用材料輸入稅免除規則律令第八號》，《台灣總督府公文類纂》，甲種永久保存第 145 冊第 10 號。

- 註 23：台灣總督府鐵道部，1910，《台灣鐵道史》上卷，p450。
- 註 24：台灣總督府，1897.07.24，〈臺灣鐵道會社株數減少二關スル聞置〉，《台灣總督府公文類纂》，乙種永久保存第 186 冊第 27 號。
- 註 25：台灣總督府鐵道部，1910，《台灣鐵道史》上卷，p476。
- 註 26：台灣總督府鐵道部，1910，《台灣鐵道史》上卷，p.467。
- 註 27：前田英昭，1991，〈第十三議會報告書〉（1899 年之復刻），《帝國議會報告書集成》第 2 卷，柏書房：東京，p.19。
- 註 28：台灣總督府，1899.06.22，〈鐵道用品ヲ鐵道會社ヨリ買上賣渡等二關スル敕令發布ノ件〉，《台灣總督府公文類纂》，永久保存追加第 423 冊第 24 號。
- 註 29：台灣總督府鐵道部，1910，《台灣鐵道史》上卷，p.472。
- 註 30：台灣電燈株式會社於 1896 年 11 月，由當時台灣的實業家山下秀實等人開始籌備，預計成立資本額 15 萬圓的會社，然而由於集資狀況不良，而於 1898 年 2 月之股東會議決定解散。詳見〈松尾寬三外二十名ヨリ臺北二電燈會社設置方願二關スル意見書〉（1896.11，十五年追加）〈臺北電燈株式會社設立申請願〉（1897.03.27，乙種永久保存），《台灣總督府公文類纂》。《台灣新報》『』119 號、210 號、304 號、332 號、378 號、402 號、428 號。

參考文獻

- 1.前田英昭，1991，《帝國議會報告書集成》第 2 卷，東京：柏書房復刻。
- 2.台灣總督府，〈松尾寬三外二十名ヨリ台北二電燈會社設置方願二關スル意見書〉（1896），〈台灣鐵道會社補助金二關スル予算表二關スル件〉、〈台灣鐵道會社鐵道敷設用材料輸入稅免除規則律令第八號〉、〈台灣鐵道會社株數減少二關スル聞置〉、〈臺北電燈株式會社設立申請願〉（1897），〈鐵道用品ヲ鐵道會社ヨリ買上賣渡等二關スル敕令發布ノ件〉（1899），《台灣總督府公文類纂》。
- 3.台灣總督府，「勒令第一百七十四號」、「律令第七號」，《台灣總督府報》，1897。
- 4.台灣實業界社編，1936，《台灣實業界》。
- 5.台灣新報社，《台灣新報》，119 號、210 號、304 號、332 號、378 號、402 號、428 號。
- 6.原房助，1932，《台灣大年表》第 3 版，台灣經世新報社。

7. 日本土木史編集委員會，1965，《日本土木史》，東京：土木學會。
8. 高野義夫，1997，《舊殖民地人事總覽》台灣編 1，東京：(株)日本圖書センター。
9. 鶴見祐輔，1990，《後藤新平》1版2刷，東京：勁草書房。
10. 砂川幸雄，1996，《大倉喜八郎の豪快なる生涯》，草思社。
11. 大園市藏，1916，《台灣人物誌》，谷沢書店。
12. 西川滿，1957，《黄金の人》，東京：新小説社。
13. 村崎長昶，1995，《始政五十年台灣草創史》，緒方武歲編，台北：南天出版社復刻。
14. 台灣總督府鐵道部，1910，《台灣鐵道史》上卷。
15. 鐵道建設業協會，1967，《日本鐵道請負業史 明治篇》，東京：日本鐵道建設業協會。