

小山保政

是陌生的名字，但卻是日治時期第一位對臺灣鐵道展開調查的鐵道技師，也是歷經甲午戰後，使臺灣鐵道再動起來的關鍵人物，有其不可抹滅的重要性。依此例來思考，「記憶保存」在文化資產的保存、活用中的重要性。



## 時代轉換期的臺灣鐵道關鍵人物—— 鐵道技師小山保政及其團隊

The Key Figure of Taiwan Railways in the Era of Change:  
Railway Technician Koyama Yasumasa and His Team

蔡龍保

Tsai, Lung-Pao

國立臺北大學歷史學系

Department of History, National Taipei University

在臺灣的文化資產保存與活用有其長足的進步，不斷地累積成果、發光發熱的同時，國立臺灣博物館—北門館預定於今年正式對外開放，無疑又是注入一股源頭活水。其建築包含清末臺北機器局、日治時期臺灣總督府鐵道部、戰後臺灣鐵路管理局，這些轉變歷程不僅蘊含「臺灣現代化」的脈絡，更與臺灣鐵道發展史息息相關，見證了臺灣鐵道技術發展之歷程。因此，如何透過鐵道歷史文化的發掘與應用，不斷地深化、豐富文化資產的血肉與靈魂，為今後重要的課題之一。

從清領時期、日治時期、戰後以迄今，各階段的臺灣鐵道發展歷程中，爬梳重要的人物與歷史事件實為基礎工作中的基礎。但提及各個時代的鐵道史代表性人物，除劉銘傳、長谷川謹介、莫衡等人之外，為人所知者十分有限。本文擬透過史料及訪談，挖掘、還原時代轉換期的臺灣鐵道關鍵人物——鐵道技師小山保政，及其團隊的來臺經緯、活動足跡及歷史意涵。小山保政，是日治時期第一位對臺灣鐵道展開調查的鐵道技師，也是歷經甲午戰後，使臺灣鐵道再動起來的關鍵人物，有其不可抹滅的重要性。文末，也依此例來思考，「記憶保存」在文化資產保存、活用中的重要性。



戰前臺灣總督府鐵道部

## 日治初期日本鐵道技術人員來臺

日本的鐵道自 1872 年新橋—橫濱正式開通後，到 1880 年代中葉為止，以官營鐵道為中心持續發展。1880 年代後期，日本國內出現第一次私鐵敷設熱潮，任職於官廳的技術人材紛紛轉往民間土木會社和鐵道會社。中日甲午戰後再現第二次私鐵敷設熱潮，鐵道事業進入民營鐵道為中心的發展時代，也加速推進官廳土木技術人才者轉往民間會社。到了明治 30 年代（1897-1906），因甲午戰爭帶來的好景氣告一段落。相較於日本國內工程不振，朝鮮、臺灣等外地的鐵道工程十分興盛。

1891 年，日本駐廈門領事上野專一曾來臺視察，並與當時的臺灣巡撫劉銘傳以及首富林維源對談。當上野聽聞林維源提及，興築鐵道用高薪聘用洋人工程師，但其工程技術低劣而成效不彰的狀況時，企圖說服其聘用薪資較廉但技術不比洋人差的日本人工程師。<sup>1</sup>沒想到時隔不過 4 年，因乙未割臺，臺灣鐵道的興築真的變成完全由日人主導。日本領臺後，陸軍所屬的鐵道隊隨即應急性地修護基隆到新竹這段鐵道，主要由杉井組、有馬組、大倉組承包，1898 年 3 月完工。同月，臺灣總督府民政局長後藤新平，從軍事上、

民政上之觀點力陳興築貫通南北的縱貫鐵道之必要，於帝國議會通過總工程費 2,880 萬圓的龐大工程，開啟臺灣興築鐵道的熱潮。日本官廳的技術官僚和民間土木建設會社的技術人員，也配合官方政策或會社經營方針，前來臺灣。<sup>2</sup>

日本領臺以迄 1897 年 3 月，鐵道事務移交總督府民政局之前的 1 年 9 個月，是臺灣的軍用鐵道時代。臨時鐵道隊、臨時臺灣鐵道隊的成員主要為日本陸軍省和遞信省派員支援，扮演關鍵性角色的上層技術官僚，都是遞信省鐵道技師，小山保政、長江種同、斯波權太郎、崛三之助等均是。在崛三之助之後擔任民政局通信部臨時鐵道掛技術監督的新元鹿之助，亦是以遞信省鐵道技師身份轉任。若再加上鐵道技手、鐵道書記等成員，遞信省可說是出動了一整個團隊協助臺灣軍用鐵道的興築。<sup>3</sup>

<sup>1</sup> 上野專一（1996）。臺灣視察復命書。收入楊南郡譯註《臺灣百年花火》。臺北：玉山社出版事業公司，頁 62-63。

<sup>2</sup> 蔡龍保（2013 年 6 月）。產、官合作下的殖民地經營—以日治前期鹿島組的在臺活動為例（1899-1926）。中央研究院近代史研究所集刊。80 期，頁 88-89。

<sup>3</sup> 蔡龍保（2020）。明治時期日本鐵道技術集團的海外發展—以臺灣鐵道官廳為例的觀察。《臺北州檔案》與文書運用國際學術研討會論文集。新北市：臺北大學人文學院。

此一時期來臺支援的7位技師，除了伊地知壯熊為留美出身之外，皆為日本自己培養的人才，2位鐵道工技生養成所出身，東京帝國大學（簡稱東京帝大）工學部（土木、機械、電氣）出身，幾乎完全是以本國養成的人才來推進殖民地鐵道事業。一方面看到鐵道工技生養成所出身者在日本國內取代御雇外國人之後，繼續在殖民地臺灣扮演重要角色。另一方面，可看到東京帝大出身者已占多數，支援殖民地官廳所需的鐵道技術人才。就經歷、工作經驗觀之，除電氣科出身的岩田武夫之外，其餘6名都來臺前已具鐵道建設經驗。因此，臺灣鐵道的技術團隊皆為日本國內官廳出身且具實際經驗者，為此一時期的重要特徵。<sup>4</sup>

再就任職時間觀之，除小山保政、新元鹿之助與後期鐵道技術人才有延續性關係外，呈現短期在臺的狀況，平均不到2年，與後期人才斷裂。此一時期偏「任務型」短期來臺支援性質，亦為另一重要特徵。呈現人力折損率高、不穩定的短期人力交替之實況。上述情況，一方面說明日治初期日本遞信省要兼顧臺灣鐵道事業之不易，也突顯日本領有臺灣後在治理上的一大問題。<sup>5</sup>

<sup>4</sup> 蔡龍保（2020）。明治時期日本鐵道技術集團的海外發展—以臺灣鐵道官廳為例的觀察。《臺北州檔案》與文書運用國際學術研討會論文集。新北市：臺北大學人文學院，頁8。

<sup>5</sup> 蔡龍保（2020）。明治時期日本鐵道技術集團的海外發展—以臺灣鐵道官廳為例的觀察。《臺北州檔案》與文書運用國際學術研討會論文集。新北市：臺北大學人文學院，頁8-9。

## 小山保政及其在臺鐵道事業

### 非學院派的學習經驗

小山保政是近江國（滋賀縣）伊香郡小山村人，1852年10月10日生，幼名五郎。13歲前往京都學習漢學及劍道，而後因應時局，學習泰西之學為其志。1871年6月，以工部省鐵道寮技術見習的身份，跟隨當時的御雇建築師長Edmund Morel、副建築師長John England及助手シャベルツト等人，學習英學、數學、測量、製圖、物理、工學等。9月，被命為鐵道寮技術二等見習，1873年2月，為了實習建築技術，跟隨英國籍御雇建築師キンドル、ロジルス、レヤン等人，從事京濱鐵道線路中六鄉川鐵橋的橋梁建築工程。1877年2月，升任工部省技手。<sup>6</sup>



遞信省鐵道技師 小山保政



御雇建築師長 Edmund Morel

東京、高崎間的內川口熊谷間線路建築工程，落成後負責熊谷、新橋間保線事務。而後，負責信越線直江津、關山間，及盛岡線中山、福岡間等橋梁隧道工程。1891年濃尾發生震災後，從事長良川、揖斐川等鐵道改築修繕工程，頗有功績。1892年10月，敘勳從七位，獲頒瑞寶章。1894年負責阪神間雙軌工程，7月升任遞信省鐵道技師，敘高官七等，被命為名古屋及靜岡等保線事務所長。<sup>7</sup>

小山保政可謂是日本鐵道技術獨立的第一代人物，其與西洋技術人員學習的經歷及豐富的現場經驗，塑造其成為日本帝國對外擴張時的重要鐵道技術人才。1894年中日戰爭爆發，日軍在連戰連勝的

1879年3月，跟隨英國籍御雇工程師ホル・サム、チャンパ等人，學習實地工學，其後，負責橫濱六鄉間保線事務。1883年5月，從事

氣勢之下企圖一舉攻入北京，命原口要為技監，組織臨時鐵道隊前往華北，修築軍用鐵道，加強輸送軍隊及物資至關內。1895年5月，首任臺

灣總督樺山資紀（簡稱樺山總督）率領文武官員一行搭乘橫濱丸出發，準備接收臺灣。來臺之前，總督府與陸軍省協議，調派臨時鐵道隊員進行臺灣鐵道之勘查和整修。第一位隨樺山總督來臺的技師為臨時鐵道隊附技師小山保政，樺山總督命其立即進行基隆、臺北間的鐵道調查。<sup>8</sup>

據第 11 任鐵道部長渡部慶之進所著之《臺灣鐵道讀本》：「小山（保政）技師上陸的同時隨即展開調查，是在踏過敵人屍體的狀況下持續南下視察線路狀況」。迄至 1904 年，臺灣人的武裝抗日十分激烈，鐵道的路線調查和敷設，都必須和軍方配合。6 月 7 日中午，小山技師抵達



臨時臺灣鐵道隊長 山根武亮

1895 年 6 月 10 日，基隆、臺北間鐵道通車後（每日一列車往返），在總督府內設置臺灣鐵道線區司令部，以軍用鐵道組織

型態進行管理。總督府陸軍局工兵部長陸軍工兵大佐兒玉德太郎任司令官，在基隆、臺北車站內設置停車場司令部，陸軍步兵中尉倉田房吉擔任臺北停車場司令官，陸軍步兵少尉內藤政任擔任基隆停車場司令官，臨時鐵道隊附、遞信省鐵道技師小山保政擔任「運輸擔當」。<sup>10</sup>

而後，樺山總督認為，即使鐵道建設費暫時以軍事費支出，鐵道的維修及其運轉，應作為一般行政業務置於總督府官制中較為妥當。<sup>11</sup>同月，於總督府民政局遞信部下設置鐵道課，鐵道課下設經理、運輸、建築、汽車、測量、庶務 6 掛（按：股），由小山技師擔任課長，臨時鐵道隊附、遞信省鐵道技師伊地知壯熊協助處理課務。其中，建築掛掌管鐵道之修築，負責延伸新竹以南至香山、中港（今竹南）之鐵道。<sup>12</sup>

臺北車站，發現三輛機關車遭遺棄在車站內，其中一輛有修繕之可能，經小山技師徹夜修理後，勉能自力運輸駛出該站，行駛途中持續修補遭破壞的軌條和枕木，9 日首次成功以空車運轉的方式回到基隆站。然而，機關車蒸汽漏洩十分嚴重，加以線路的曲度、坡度甚大，從御用船西京丸借用修繕器具於基隆車站修繕，10 日起開始基隆、臺北間的列車運輸，此為日本據臺後首次正式的鐵道運轉。接著，臺北、新竹間的線路也隨著軍隊向南挺進，由工兵隊進行修理。7 月 10 日，首次於該區間成功運行列車，因此，基隆、新竹間的舊有鐵道在小山技師的主導下修繕完成。<sup>9</sup>

而後，編成陸軍省臨時臺灣鐵道隊，隸屬於臺灣總督府陸軍局長，下設本部、鐵道班、輕便鐵道班，職掌總督府轄區內鐵道及輕便鐵道之工程及其運送業務。1895 年 9 月，隊長陸軍工兵中佐山根武亮抵達臺北，下令原鐵道職員及職工所掌業務，由小山技師指揮。臨時臺灣鐵道隊推進軍用輸送業務，基隆、臺北間的改築，新竹以南的延伸工程，以及縱貫鐵道線路調查。<sup>13</sup>

1896 年 6 月，總督府在民政局通信部設置臨時鐵道掛，作為臺灣鐵道隊解散後之準備。1897 年，臨時臺灣鐵道隊已完成預定的調查工作，臺北—基隆間的改築工程接近完工，該隊業務於 3 月終止。鐵道隊員中為遞信省官吏、陸軍

6 故小山保政氏の閱歷。臺灣日日新報。第 395 號，1899.8.25，2 版。

7 故小山保政氏の閱歷。臺灣日日新報。第 395 號，1899.8.25，2 版。

8 故小山保政氏の閱歷。臺灣日日新報。第 395 號，1899.8.25，2 版。

9 渡部慶之進（1939）。臺灣鐵道讀本。東京：春秋社，頁 45—47。

10 臺北、基隆間鐵道開始。臺灣總督府公文類纂，第 2 卷，41 冊，39 號，1895.6.20。

11 官制及法律案二付局長へ内訓。臺灣總督府公文類纂，第 2 卷，2 冊，1 號，1896.1.18。

12 臺灣總督府鐵道部（1910）。臺灣鐵道史上卷。東京：近藤商店活版部，頁 198。

13 參謀本部より臨時臺灣鐵道隊勤務令制定の件。《陸軍省大日記》日清戰役日清戰役陸軍省戰役日記，明治 28 年 8 月〈278 年戰役日記〉；陳錦榮編譯（1978）。日本據臺初期重要檔案。南投：臺灣省文獻委員會，頁 28—31；臺灣總督府鐵道部。臺灣鐵道史上卷，頁 198—202。

省雇員而從事鐵道隊工作者，自 4 月起改隸民政局臨時鐵道掛；從事輕便鐵道工作者，移交臨時陸軍運輸通信部基隆支部。當時，遞信省鐵道技師小山保政、新元鹿之助已轉任民政局技師，6 月 10 日由小山接任臨時鐵道掛長，新元鹿之助接任技術監督。<sup>14</sup>

小山保政和新元鹿之助這對工作上的搭檔，其實可溯源於在日本國內工作時期。2019 年 12 月 21 日，原本爲了蒐集關於戰前臺北鐵道旅館的回憶，於日本東急澀谷卓越大飯店訪談新元鹿之助孫新元久，席間也提及小山技師：「祖父（指新元鹿之助）在靜岡支局（按：應爲靜岡保線事務所）工作時，上司就是小山保政技師。祖父非常信任小山技師，也因此就在小山技師的推薦下一同到臺灣任職。」<sup>15</sup> 兩人的上司下屬緣份，就因信任而延續到臺灣來。誠如前述，此時技術官僚來臺多屬「任務型」短期來臺，只有二位參與到「兒玉・後藤時期」的鐵道事業，就是小山技師和新元技師。



第七任鐵道部長 新元鹿之助（新元久先生提供）

## 兒玉・後藤時期

日治初期，臺灣歷經樺山資紀、桂太郎、乃木希典三任總督，仍無法解決各地的抗日運動。乃木希典治理下的臺灣，政治紊亂，人才欠缺，1896 年底，桂太郎、伊藤博文、陸奧宗光、西鄉從道等決定把後藤新平配給乃木希典。後因乃木希典辭職，後藤新平變成在兒玉源太郎總督手下擔任民政局長，<sup>16</sup> 採無方針主義、生物學原理、尊重舊慣等方策進行殖民統治，<sup>17</sup> 從日本國內網羅了一批能力本位的技術官僚。例如，岡松參太郎負責舊慣調查，中村是公負責土地調查，新渡戶稻造負責產業，高木友枝負責衛生，長尾半平負責土木建築營繕事業，鐵道事業則是由長谷川謹介負責。

其實，原本預定在 1897 年 11 月中旬臺灣鐵道會社成立後（後藤新平岳父安場保和被推爲社長），將鐵道掛的業務移交給該會社，但而後因經濟不景氣、集資困難，延期十數次仍無法開工。總督府認爲必須趕快完成縱貫鐵道，斷然改爲官營計畫，解散該會社。1899 年 3 月，發布臺灣事業公債法，爲期 10 年、預算額 3,500 萬圓的公債當中，鐵道建設費占 2,880 萬圓。4 月成立臨時臺灣鐵道敷設部，由後藤新平兼任部長，長谷川謹介任技師長。<sup>18</sup>

此時，鐵道運輸營業事務仍由民政部通信課鐵道掛掌理，臨時臺灣鐵道敷設部僅掌理鐵道建設、改良工程，呈現雙頭馬車的狀態。在技術人力不足的情況下，鐵道掛長小山保政轉任鐵道敷設部技師，新元鹿之助繼任鐵道掛長兼鐵道敷設部技師。<sup>19</sup> 小山技師扮演輔佐長谷川技師長的角色，並擔任打狗（高雄）出張所長，負責南部線工程。8 月，爲了協議日後之設計，帶著測量的結果前往總督府的途中，不幸從臺車上墜落，引發肺炎，23 日於打狗官舍病歿，得年 48 歲。<sup>20</sup>

## 逝去・傳承

小山保政堪稱日治初期臺灣鐵道界第一號人物，其葬禮由其最親近下屬新元鹿之助負責，1899年8月26日下午3時，在北門外本派本願寺布教師駐在所舉行。出席葬禮者有兒玉總督、後藤長官、長谷川技師長、臺北縣知事村上義雄、陸軍幕僚參謀長木越安綱少將、文武高等官、屬官，及民間紳士如山下秀實、山田海三、賀田金三郎等500餘人，由後藤長官誦讀弔辭。<sup>21</sup> 30日，小山技師的遺骸由親戚藤井策郎（鐵道部打狗出張所技手），搭乘近江丸帶回故鄉江洲。<sup>22</sup> 小山技師去逝後一年，衆人在打狗山（今高雄壽山）爲其樹立記念碑，該地是風光明媚且能向下俯視車站的地方。

1907年6月8日，與小山保政淵源最深的技師新元鹿之助，在臺北西本願寺別院舉行追悼會，悼念小山技師等獻身於鐵道工程的同僚：

「（略）小山技師是在明治28年6月，以鐵道隊班長的身分隨我征臺軍渡臺，致力經營本島之鐵道，成其偉業，因功敘勳五等。雖曾因病暫時回國，但當時在高島將軍（按：高島鞆之助）不斷地勸說之下，再次渡臺。君曾以此事與我商談，吾雖無才且不合適，但尚知報國為何物。何況平素即敬慕君之資性溫厚，如沐春風之快，如海之雅量，遂應君之知遇，誓言共同成就畢生之事業，也因此得以募集各單位之有志者130名。（略）」<sup>23</sup>



小山技師和新元技師間肝膽相照之豪情，一覽無疑。由此也得知，即使小山技師因身體狀況不佳返日，仍因大義名分之志向，感召新元等人，再度來臺從事鐵道事業，並視爲其畢生之事業。其志未竟而逝，幸有新元力承其志向，繼續完成其事業。

<sup>14</sup> 臺灣總督府鐵道部。臺灣鐵道史上卷，頁203、207-209；臺灣總督府陸軍幕僚（1906）。臺灣總督府陸軍幕僚歷史草案。明治三十年之部，第三卷，出版地不詳：臺灣總督府陸軍幕僚，頁23；民政局技師岩田武夫外一名〔松岡長秋〕臨時鐵道掛員任命ノ件。臺灣總督府公文類纂（1896年6月23日），第106冊，第45号，第4卷；技師新元鹿之助外五名鐵道掛技術監督任命。臺灣總督府公文類纂（1897年6月1日），第225冊，第28号，第2卷甲。

<sup>15</sup> 蔡龍保（2019年12月21日）。新元久先生訪談記錄。地點：渋谷エクセルホテル東急25階フレンチレストラン。

<sup>16</sup> 黃昭堂著、黃英哲譯（1994）。臺灣總督府。臺北：前衛，頁83。

<sup>17</sup> 鶴見祐輔（1943）。後藤新平傳臺灣統治篇上。東京：太平洋協會出版部，頁25-32。

<sup>18</sup> 蔡龍保（2008）。殖民統治之基礎工程—日治時期臺灣道路事業之研究1895-1945。臺北：國立臺灣師範大學歷史系，頁17-18。

<sup>19</sup> 臺灣總督府鐵道部（1899年1月7日）。臺灣鐵道史上卷，頁210-213；鐵道部官制及鐵道部事務官特別任用令ヲ公布ス，臺灣史料稿本。

<sup>20</sup> 故小山保政氏の閱歷。臺灣日日新報，第395號，1899.8.25，2版；小山技師の罹病。臺灣日日新報，第382號，1899.8.10，2版。

<sup>21</sup> 故小山保政氏の葬儀。臺灣日日新報，第397號，1899.8.27，2版。

<sup>22</sup> 小山技師の遺骨。臺灣日日新報，1899.9.3，403號，2版。

<sup>23</sup> 羽生國彦（1937）。臺灣の交通を語る。臺北：臺灣交通問題調查研究会，頁540-541。



打狗金刀比羅神社

1911 年秋，碑石底座為暴風雨所毀，眾人透過捐款展開移築工程，將紀念碑移到打狗的金刀比羅神社（按：即高雄神社）。翌年 12 月 22 日完工，隔日於神社境內舉行落成典禮。此一備極溫馨的落成典禮，也展現出小山保政於臺灣鐵道史中承先啟後的地位。此時，其最信任的舊部屬新元技師已升任鐵道部長，為典禮朗讀紀念文。在飯田豐二技師進行工程報告後，由小山保政之子小山三郎致謝詞。<sup>24</sup> 此時三郎，已是鐵道部技師，保政必甚感欣慰。

小山保政去逝時，小山三郎年僅 14 歲。概受其薰陶，承其遺志，1909 年自東京帝大土木科畢業後，來臺擔任鐵道部工務課技手。配合阿里山森林鐵路的興築，1910 年 4 月任阿里山作業所技手，翌年 4 月升任技師。1912 年，因



鐵道部敕任技師 小山三郎

基隆、臺北間雙軌工程及縱貫鐵路延長工程之需，回任鐵道部技師。曾至人煙罕至的蕃地進行蘇澳、花蓮港間的線路調查；1919 年，因應宜蘭線之興築，任宜蘭出張所長。而後，歷任工

務課長、監督課長、汽車課長、運轉課長、花蓮港鐵道出張所長、改良課長等重要職務，於石塚英藏總督時期榮任勅任技師。而後，更以改良課長兼工務課長來推進縱貫鐵路的雙軌工程，並負責 1935 年震災後的臺中線復原工程。可謂在縱貫線完成後，在臺 30 年期間，幾乎參與了臺鐵所有重大的興建與改良工程。<sup>25</sup> 當小山三郎踏過父親經過的足跡時，會是一個什麼樣的心境呢？也因在文獻看不到，更增添無限的想像。

## 結論

臺灣鐵道史內容之豐富，實非其他國家可以比擬。從清代、日治、戰後以迄今，有其階段性的發展亮點，也充滿跨文化的特質與國際性的色彩，等待我們不斷地去挖掘新元素，持續深化鐵道文化的內涵，藉此拓展更多元的觸角與鏈結，與鐵道文化資產的活化、利用相得益彰。

日治初年，日本遞信省出動了一整個團隊接收清帝國時期的舊鐵道、修築軍用輕便鐵道，並完成重要線路的初步調查工作，有其階段性的重要意義。鐵道技術團隊為日本國內官廳出身且具實際經驗者，且多為任務型短期在臺，為此一時

期的重要特徵。若與 1899 年才正式開始敷設的縱貫鐵道，思考其前後之發展與繼承關係，與其說小山保政等人奠定重要之基礎，不如說是性質相異的兩階段發展，不論在硬體上或是經營人事上皆是如此。

小山保政是日治時期第一位對臺灣鐵道展開調查的鐵道技師，也是使臺灣鐵道再動起來的關鍵人物。若想到他進入臺北，修理清代留下來的機關車及客貨車輛時，不僅善用了機器局工場「完備的機械」，也在附近兩名洋人的指引下，獲得臺灣人鍛冶工的協助，才得以順利，腦海裡不由得呈現一幅微妙且複雜的歷史圖像。其在臺雖短短 4 年，足跡卻遍布基隆到高雄，完成在時代轉換期的關鍵性角色。

據《臺灣日日新報》所載：「（略）小山氏為人溫厚篤實，與人交往一言一語皆出自內心，能不知不覺間感動他人。特別是其愛惜部下之深情，不問地位之高低，若有過失則以赤誠訓戒之，若有寸功則以滿腹之喜悅贊賞之。因此，曾任其部下者自不待言，未曾任其部下者亦皆敬慕小山氏。」<sup>26</sup>小山技師因其為人及其遠大之志向，方能感召新元技師等夥伴，以及其子三郎。小山三郎在鐵道部奉獻 30 年，父子兩人皆對臺灣鐵道有重大影響，亦傳為佳話。

本文還原的「歷史記憶」，涉及機器局、鐵道部、西本願寺、高雄神社等古蹟、歷史建物、歷史遺跡，客觀地連結日本的人物、會社，從人物的系譜更可觀察到鐵道技術從英國、日本以至臺灣的發展脈絡。文化資產對外的「鏈結」十分重要，有「鏈結」才會是令人「有感」的文化資產。而「記憶保存」，是創造「鏈結」的關鍵，亦是衡量「歷史價值」的具體佐證，在文化資產保存、活用的過程中有其重要性與可運用性。

在一般人的觀念中，「文化資產」是過去所遺存下來的老舊事物，是傳統的、過時的。但「文化資產」實相當具有「現代性」的概念。

<sup>24</sup> 故小山技師紀念碑。臺灣日日新報，1912.12.26，5 版。

<sup>25</sup> 蔡龍保（2018 年 9 月）。總督府鐵道部技術團隊（二之二）——特出人物舉隅。臺灣學通訊，107 期，頁 10-11。

<sup>26</sup> 故小山保政氏之閱歷。臺灣日日新報，2 版。

<sup>27</sup> 臺灣建築學會會刊，76 期，頁 88-93。

#### 徵引書目

- 1 《陸軍省大日記》《臺灣日日新報》
- 2 《臺灣史料稿本》《臺灣總督府公文類纂》
- 3 羽生國彦（1937）。臺灣の交通を語る。臺北：臺灣交通問題調查研究会。
- 4 陳錦榮編譯（1978）。日本據臺初期重要檔案。南投：臺灣省文獻委員會。
- 5 黃昭堂著、黃英哲譯（1994）。臺灣總督府。臺北：前衛。
- 6 渡部慶之進（1939）。臺灣鐵道讀本。東京：春秋社。
- 7 楊南郡譯註（1996）。臺灣百年花火。臺北：玉山社出版事業公司。
- 8 臺灣總督府鐵道部（1910）。臺灣鐵道史上卷。東京：近藤商店活版部。
- 9 臺灣總督府陸軍幕僚（1906）。臺灣總督府陸軍幕僚歷史草案。明治三十年之部，第三卷。出版地不詳：臺灣總督府陸軍幕僚。
- 10 蔡明志（2014 年 10 月）。談文化資產保存的創新與未來。臺灣建築學會會刊，76 期，頁 88-93。
- 11 蔡龍保（2008）。殖民統治之基礎工程——日治時期臺灣道路事業之研究 1895-1945。臺北：國立臺灣師範大學歷史系。
- 12 蔡龍保（2013 年 6 月）。產、官合作下的殖民地經營——以日治前期鹿島組的在臺活動為例（1899-1926）。中央研究院近代史研究所集刊，80 期。臺北：中央研究院近代史研究所，頁 77-120。
- 13 蔡龍保（2018 年 9 月）。總督府鐵道部技術團隊（二之二）——特出人物舉隅。臺灣學通訊，107 期，頁 10-11。
- 14 蔡龍保（2019 年 12 月 21 日）。新元久先生訪談記錄。地點：渋谷エクセルホテル東急 25 階フレンチレストラン。
- 15 蔡龍保（2018 年 9 月）。總督府鐵道部技術團隊（二之二）——特出人物舉隅。臺灣學通訊，107 期，頁 10-11。
- 16 蔡龍保（2020）。明治時期日本鐵道技術集團的海外發展——以臺灣鐵道官廳為例的觀察。《臺北州檔案》與文書運用國際學術研討會論文集。新北市：臺北大學人文學院。
- 17 鶴見祐輔（1943）。後藤新平傳臺灣統治篇上。東京：太平洋協會出版部。

Ashworth 以為，「過去」產生了種種的事與物，但並非所有這些被創造出來的事物都能被保存下來，而是經過某種的「選擇」過程，並以三種型態被保存下來：歷史書寫（history）、口傳記憶（memory）與實體遺存（relics）。亦即，歷經時間累積藉由價值判斷進行選擇，再針對歷史、記憶與遺跡的構成加以「詮釋」。<sup>27</sup>今日，臺灣的文化資產保存，明顯偏重實體遺存，而弱化歷史書寫與口傳記憶的重要性，使得原本應該相得益彰的三者，無法緊密合作。未來，如果眾人期待的是一個讓人「有共鳴」、「有溫度」的文化資產，就必須更加重視可能成為其血肉與靈魂的「記憶保存」。