

從檔案資料看臺鐵淡水線之側線沿革與發展

The Branch Lines of the Taiwan Railway Tamsui Line in Archives:
Evolution and Development

王星洧 Wang, Hsing-Yu

國立臺灣師範大學地理學系研究生

Graduate Student, Department of Geography, National Taiwan Normal University

洪致文 Hung, Chih-Wen

國立臺灣師範大學地理學系教授

Professor, Department of Geography, National Taiwan Normal University

摘要

捷運淡水線前身是廣為人知的臺鐵淡水線，於 1901 年 8 月 25 日通車啟用，從最初以運輸縱貫鐵路建設所需資材為目的，逐漸轉為大臺北重要的客運要道，且一路營運至 1988 年，並在 1997 年繼續以捷運的形式存在。臺鐵淡水線的沿線曾出現幾條側線，雖知名度較低，但卻是這條路線演進過程的一部份。因此，本文透過臺鐵的相關公文及檔案，以及比對各類古地圖與航照圖，將臺鐵淡水線曾出現之 5 條側線進行討論與探究，補足過去研究缺漏的一塊拼圖。

Abstract

The predecessor of the MRT Tamsui Line was the well-known Taiwan Railway Tamsui Line, which commenced service on August 25, 1901. It was built for transporting building materials of the Western Trunk Line construction, and evolved into a significant passenger transportation route in Taipei area. It remained in operation until 1988 and was transformed into a MRT Line in 1997.

There were several branch lines contributing to the evolution of the Taiwan Railway Tamsui Line, even with less public attention. This article examines five branch lines based on documents and records from the Taiwan Railway, historical maps, and aerial photographs. The objective of this research is to fill a vacancy of the previous studies.

關 鍵 字 | 淡水線、側線、臺灣鐵路

Keywords | Tamsui Line, branch lines, Taiwan Railways.

壹、前言

捷運淡水線前身是廣為人知的臺鐵淡水線，在過去臺鐵的支線當中，屬於相當具有知名度且年代非常久遠的一條。該線於 1901 年 8 月 25 日通車啟用，從最初以運材為建設目的，逐漸轉為大臺北重要的客運要道，且一路營運至 1988 年，並在 1997 年繼續以捷運的形式存在。時至今日淡水線仍是淡水與北投地區通勤最主要工具之一，對於沿線地區的影響力不言而喻。其中，有別於淡水線較常被提及的客運運輸，關於其側線的討論過去較少著墨。臺鐵淡水線的沿線曾出現幾條側線，雖知名度較低，但亦是這條路線演進過程中一部份。因此本文將對於淡水線曾出現之不同側線進行討論與探究。

根據《鐵路修建養護規則》第 2 條第 3 項，側線為「正線以外之路線。本規則側線部分未規定者，由鐵路機構擬訂，報請主管機關同意後施行之。」根據同一法條第 2 項，正線為「提供旅客運送服務使用之路線或其他列車運轉經常使用之路線。」

換言之，不論是主線或支線，皆有其列車運轉主要使用的正線，從主線或支線的正線分歧出去者即為側線。側線有許多種類與功能，例如：自月台處與正線分歧，供待避或交會用之側線；專供特定事業團體所用之專用側線（註 1）；防止列車未經授權而駛入正線所設置之安全側線等（張家端，2021）。它與支線最主要不同在於側線並沒有營運功能，也未設站。

依此，臺鐵時期之新北投支線及淡水線都屬於支線，而過去淡水線沿線曾出現 5 條較主要的專用側線，分別為圓山站的大同公司線、關渡站的種德實業公司（以下簡稱種德玻璃廠）與嘉新麵粉公司關渡廠（以下簡稱嘉新關渡廠）專用線、淡水站由殼牌公司（Shell）設立的殼牌側線及施合發商行使用的施合發側線（註 2）。對於

這幾條側線的詳細描述，將於本文第參章說明。

本文研究方式，首先透過文獻及相關檔案的蒐集與分析，其中包含國家發展委員會檔案管理局（下稱檔管局）典藏的圖片檔案，又以交通部臺灣鐵路局（下稱臺鐵局）所留下之檔案最為重要。該檔案於 2006 年 11 月在石碑工務處倉庫被發現，並於 2008 年 6 月移轉至檔管局保存。當中包含鐵道部時期、臺灣省政府交通處鐵路管理委員會時期及至 1989 年為止的各類公文書和圖面。最終在古物登錄名稱中分別以「臺鐵公文檔案」、「臺鐵技術檔案」稱之，前者涵蓋期間為 1895 年至 1948 年 2 月，後者則為 1895 年至 1989 年（洪致文，2021 年 9 月 11 日）。其中「臺鐵技術檔案」不僅涵蓋時間範圍較長，亦包含清代以來各種鐵路、車站、車輛相關圖面，為解讀過去鐵路相關建設、樣貌之重要參考。透過這些文件及檔管局典藏的其他檔案，得以補足許多原先缺乏之官方資料，如平面圖、工程案、鐵道相關公文等，是本文得知政府內部資訊重要管道。

另一部分則為相關圖片資訊比對，包含不同古地圖與航照圖，典藏最豐者為中央研究院人文社會科學研究中心地理資訊科學研究專題中心所開發的「臺灣百年歷史地圖（<https://gissrv4.sinica.edu.tw/gis/twhgis/>）」此外，臺北市都市發展局之「臺北市歷史圖資展示系統（<https://www.historygis.udd.gov.taipei/urban/>）」也提供非常多歷史圖資與航照圖，其中後者包含部分臺灣百年歷史地圖所缺乏之資料。本文首先以不同文獻回顧淡水線的發展歷史，並結合檔案和圖資進行淡水線沿線之側線考究。

貳、淡水線的歷史發展與車站演變

一、日本時代的發展與變動

淡水線於 1900 年 1 月測量、同年 6 月開

工，並於隔年 8 月 25 日開始營運（臺灣日日新報，1901 年 8 月 28 日；臺灣總督府鐵道部，2022），起初建設目的為協助縱貫線鐵路資材在淡水港與臺北之間的運送。通車時設有臺北、圓山、士林、北投、淡水等 5 站，隔年新設大稻埕站，位於清代臺北站附近（臺灣總督府，1902 年 1 月 28 日）。1903 年 1 月江頭站設立（臺灣日日新報，1903 年 1 月 1 日）（註 3），自此逐漸成為臺北及淡水間重要交通工具。

有感於客運量逐漸上升，1915 年引進蒸汽動車，並增設北門、大正街、雙連、宮ノ下、唎里岸等 5 站（註 4），大稻埕站則轉為純貨運站（臺灣總督府，1915 年 8 月 4 日）。其中北門站的出現即因原先大稻埕站轉為貨運站，在北門附近另設新站。雙連、唎里岸 2 站則因附近聚落而出現，前者為因應大稻埕聚落擴張及馬偕醫院成立而增設，後者則鄰近石牌庄。大正街、宮ノ下 2 站係為配合當時都市計畫及民眾需求，大正街站之名來自此處建立之「大正街」相關都市計畫，為配合日人居住需求開發的高級現代化住宅區（丁致成，2017；陳正哲，2011）；宮ノ下站之設立，則是讓民眾得以更快前往臺灣神社參拜。隨後在 1916 年亦著眼於北投溫泉產業，新建新北投支線及新北投站（臺灣總督府，1916 年 3 月 28 日），此後鐵道部曾因觀光需求提出不同活動與相關建設計畫。至日本時代中後期，1923 年北門站廢止，客運移至「裏台北驛」（臺灣總督府，1923 年 3 月 6 日），即後來的臺北後站，同年 9 月將雙連、唎里岸 2 站改為具有站房的普通車站（臺灣日日新報，1923 年 9 月 22 日）；1930 年 11 月設立竹圍站，同年底將江頭站向西南移至距台北 15.1 公里處，以更接近當地聚落位置（臺灣日日新報，1930 年 12 月 4 日；鐵道省，1937）。此外，為解決臺北貨物運輸及臺北站客貨運混雜問題，樺山貨運站於 1937 年 11 月底啟用，臺北及大稻埕站貨運全數移至於此，大稻埕

站因而廢止（臺灣日日新報，1935 年 9 月 22 日；臺灣總督府，1937 年 10 月 23 日）。

整體來說，淡水線發展初期以貨運為主，但隨著縱貫線完工、淡水港沒落、臺北市逐漸發展，客運漸漸取而代之成為此線主要功能。

二、戰後的變動與捷運規劃

戰後對於淡水線所做的改變，首先為 1946 年 5 月因戰爭而停擺、拆除的新北投支線，於隔年 8 月重啟（楊鵬飛，1999；溫文佑，2009）。另外也於 1953 年 12 月 1 日重啟戰時停擺的大正街及宮ノ下 2 站，但名稱分別改為長安與劍潭（交通部臺灣鐵路管理局，1953 年 11 月 30 日）。這 2 站是辦理客運、停靠汽油車的招呼站，但存在時間並沒有太久即於改朝換代後因失去服務大正街居民及方便民眾參拜神社等設站理由而再度廢止。

整體而言，淡水線於戰後的改變主要為部分車站新增及改建。車站新增部分，除 1954 年 10 月曾因應省運會於復興崗設立為期一週的省運會站外（聯合報，1954 年 10 月 24 日），另新增王家廟、忠義 2 站。前者於 1958 年 6 月增設，主要為了居民和當地工廠員工通勤（聯合報，1958 年 5 月 29 日）；後者是 1960 年臺鐵為便利香客前往行天宮北投分宮而設（楊鵬飛，1999）。至此淡水線擴增為 11 個車站，並一路延續至 1988 年停駛前。期間曾歷經是否廢除淡水線之討論，並經過交通部運輸計劃委員會、英國大眾捷運顧問工程司、臺北捷運顧問工程司等單位進行捷運規劃，最終臺鐵淡水線於 1988 年停駛，捷運淡水線則於 1998 年通車。梳理此線這 88 年間的發展歷程，得以將不同時期存在之車站站點及各站營業沿革整理如圖 1、2 所示。

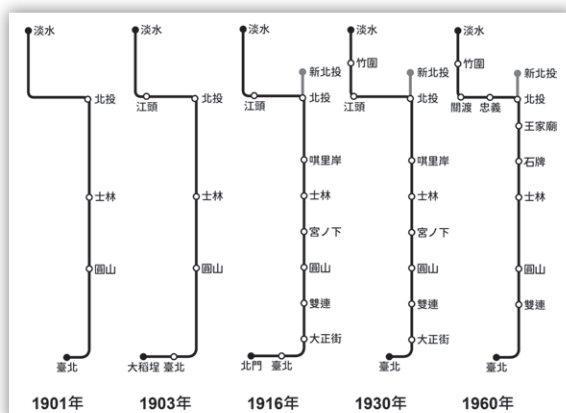


圖 1 臺鐵淡水線於不同時期存在之站點變化

資料來源：作者繪製

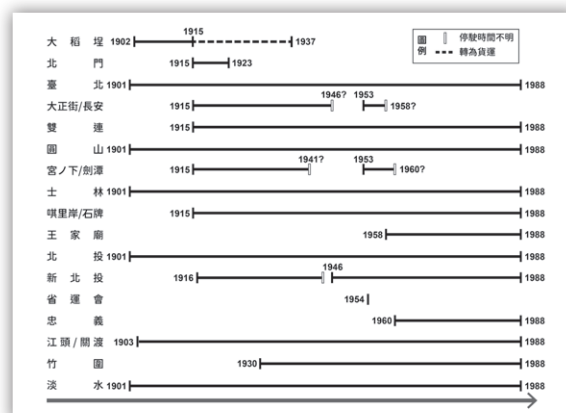


圖 2 臺鐵淡水線各站存在時間

資料來源：作者繪製

參、側線的沿革與考證

過去臺鐵淡水線除了以大臺北地區之客運作為主要功能外，尚包括部分貨運。其中由於此路線在臺北地區的便利性，因此不論是日本時代或戰後，皆有不同公司於淡水線沿線區域設立工廠，並為了貨物運輸而開闢由淡水線延伸的側線。這些側線過去主要有 5 條，由南至北分別為圓山站附近的大同公司線、關渡站的種德玻璃廠與嘉新關渡廠專用線、淡水站的殼牌側線及施合發側線（如表 1），以下分別按照不同路線設置順序，探討其出現時間、位置與由來。

表 1 臺鐵淡水線各側線之使用年度

	設置時間	停用時間
殼牌側線	1901 年前後	1971 年
施合發側線	1910 年前後	1950 年前後
大同公司線	1946 年	1978 年
種德玻璃廠專用線	1962 年	1978 年
嘉新關渡廠專用線	1967 年	1988 年

資料來源：作者彙整

一、殼牌與施合發側線

淡水站於日本時代由於鄰近淡水港又有鐵路特性，吸引不少公司於此設廠，曾出現 2 條專用側線，且日本時代便存在。現今位於淡水站東南方之淡水文化園區—殼牌倉庫，又名英商嘉士洋行倉庫，為過去殼牌公司之油槽、儲油倉庫。1894 年 11 月，當時茶葉外銷的著名英籍商人范嘉士（Francis Cass）向淡水鼻仔頭居民紀化三以 2 千 4 百銀元承租該地約 1 甲土地。2 年後殼牌運輸和貿易公司（Shell Transport and Trading Company）成立，范嘉士隨即成為股東，而成為殼牌公司代理商之一，其在淡水鼻仔頭的租借地開始建造儲油倉庫，對殼牌公司提供淡水及廈門石油業務所需的辦公設備，並代理運送石油至淡水及廈門的業務（謝德錫，2006；鍾淑敏，2018）。而後殼牌為因應日本統治政策，於 1900 年在日本橫濱成立「旭日石油株式會社（下以過去慣稱「迺生產會社」簡稱）」，因此殼牌於淡水的石油相關業務，便由迺生產會社接管，並以「淡水油槽所」名義經營（黃繁光編，2013）。1901 年淡水線通車後不久，廠區內即興建軌道，作為殼牌公司運送油品所需之專用側線（張志源、邱上嘉，2004）。



圖 3 1913 年淡水市街圖，可見殼牌側線及淡水站旁 Y 字型側線（圈畫處）

資料來源：作者繪製

備註：底圖取自臺灣百年歷史地圖之「1913 年淡水市街圖」

藉由 1913 年淡水港市街圖可看出（如圖 3），該線由淡水站岔出，沿著淡水線往南走至鼻仔頭後，向右彎進入廠區。進入廠區後會先經過地磅秤重，再分成 2 條小側線進入倉庫區。由於 1945 年淡水殼牌倉庫遭盟軍轟炸受損嚴重，戰後又歷經各種土地產權糾紛，因此不論是油庫或是側線，功能皆受到相當大的限制，最終於 1971 年廢除該側線（張志源、邱上嘉，2004）。值得一提的是，坊間也多將其稱為「亞細亞線」，原因為 1902 年殼牌與皇家荷蘭公司、羅斯柴爾德（Rothchild）家族為了對抗標準石油（Standard Oil）在亞洲的市場，一同成立「亞細亞石油公司」（鍾淑敏，2018）。

除了較為人知的殼牌公司曾在淡水站附近設置倉庫外，日本時代盛極一時的施合發商行，亦曾在戰前使用專用側線。施合發商行由施坤山於 1907 年創立，起初為獨資經營的木炭公司。1914 年取得日本石油、寶田石油之代理權並包辦木炭等海外事業，同時接手經營位於淡水的木材公司「植松木材屋」，至此一步步成為淡水的大規模木材行，並且在 1926 年轉為股份有限公司，更名為「株式會社施合發商行」（周宗賢，2008）。全盛時期的施合發商行為全台最大木材製造商、



圖 4 淡水站平面圖，可見日本時代末期已無 Y 字型側線

資料來源：交通部臺灣鐵路管理局（1934 至 1944 年）

製造廠之一，廠區設於淡水站旁邊，並有自己的碼頭、商船、鐵路專用線供木材運輸（黃繁光、向登群建築師事務所，2015）。同樣由圖 3 的 1913 年淡水市街圖中，也可看出當時軌道路線，廠區及運送木材所使用之側線位於淡水站南側，呈現 Y 字型。這也代表該側線早在 1913 年前便存在，因此很可能更早之前即鋪設，而施合發商行在落腳淡水站後，將其拿來作為資材運送使用。

然而，從圖 4 的淡水站平面圖可看出，原先的 Y 字型專用側線於日本時代末期已不存在，從 1945 年美軍繪製之臺灣城市地圖及 1945 年 6 月 17 日所攝之淡水航測影像亦可發現（如圖 5、6），二戰末期專用側線樣貌已不同，為淡水線直接拉出 2 條側線進入廠區上方。因此也得知，施合發側線存在 2 不同時期之配置，若結合殼牌側線及施合發側線後期樣貌，本文得以繪製出呈現當時側線對照現今之位置（如圖 7）。戰後不久，施合發負責人邱秀城於 1950 年代捲入八仙山盜林案遭起訴，歷經多年訴訟後雖獲不起訴，但因公司所有基礎全遭扣押、拍賣，最終於 1950 年代走入歷史（謝德錫，1998），該專用側線也未再使用。

二、大同公司線

現今為人所知的大同公司，源自 1918 年由林焜灶所創立之「協志商號」，主要從事營造業工程，後於 1939 年設立大同鐵工所，並一步步朝向鋼鐵、機械等工業發展。該公司甚至於戰



圖 5 1945 年淡水站側線地圖，Y 字型側線已不在（圈畫處）

資料來源：作者繪製

備註：底圖取自臺灣百年歷史地圖之「1945 年美軍繪製城市地圖」



圖 6 1945 年淡水站旁側線分布

資料來源：作者繪製

備註：底圖取自臺灣百年歷史地圖之「1945/6/17 淡水舊航照影像」



圖 7 殼牌與施合發側線於今日之相對位置

資料來源：作者繪製

備註：底圖取自臺北市歷史圖資展示系統之「通用正射影像圖」

後初期承接戰時遭炸毀之火車車輛，修復共 577 輛，並提供各生產單位所需之鋼筋、零件等（洪紹洋，2021）。之所以能夠承接戰後火車修復，主要係因大同公司於二戰末期與日本海軍之關係。二戰末期由於臺灣頻遭盟軍轟炸，日本海軍遂將大批鋼材、鐵料等物資置於該公司之土地旁，並於戰後由大同公司保管，該資材包含鋼板、軌條等 5 百噸及其他建築材料（吳智，1955 年 7 月 23 日）。挾帶著物材優勢，大同公司便於戰後進行臺鐵火車修復工作，為滿足相關作業需求，1946 年 10 月 7 日大同公司線啟用，於臺北起 2.415 公里處分岔（楊鵬飛，1999），該分岔處約位於今日捷運淡水線出土段北側，從圖 8 之 1948 年航照圖即可看出當時側線所在位置。

然臺鐵於 1948 年 10 月 11 日下令改建側線分岔位置，最終於 1951 年改由圓山站南方分歧（交通部臺灣鐵路局，1949）。從圖 9 之 1958 年地形圖可看出，大同公司線改為圓山站南方、現今花博爭豔館附近分岔，往南行駛一段路程後，再向外駛至大同公司之工廠內部。日後工廠內部路線曾經部分調整（如圖 10），但就淡水線而言，皆由圓山站南方分歧。這條側線也直至 1978 年因臺北市欲辦理撫順街至民族路打通工程而在隔年拆除（交通部臺灣鐵路局，1978；1979a）。本文亦根據不同時期圖資，比較兩時期相對於現今位置（如圖 11）。之所以調整為如此設置，推測主要原因為方便淡水線雙連至圓山站區間調度使用。較特別的是，大同公司線兩不同時期之設置目的可能並不相同，起初為承接列車修復時所需，但不久之後即被控告侵佔國有資產，過去代為保管的資材亦遭到收回（國防部軍法局，1955），臺鐵亦於 1949 年起自辦修理車輛。大同公司後轉變生產策略，改以生產自家用、公司商品（洪紹洋，2021），因此推測 1951 年起由圓山站南方分歧側線，主要為大同公司自家工廠生產所用。



圖 8 1948 年大同側線航照圖，可見分岔位置（圈畫處）

資料來源：作者繪製

備註：底圖取自臺北市歷史圖資展示系統之「37 年航測影像」



圖 11 不同時期之大同側線於今日之相對位置

資料來源：作者繪製

備註：底圖取自臺北市歷史圖資展示系統之「109 年航測影像」



圖 9 1958 年大同側線地形圖，此時分岔位置不同（圈畫處）

資料來源：作者繪製

備註：底圖取自臺北市歷史圖資展示系統之「47 年版地形圖」

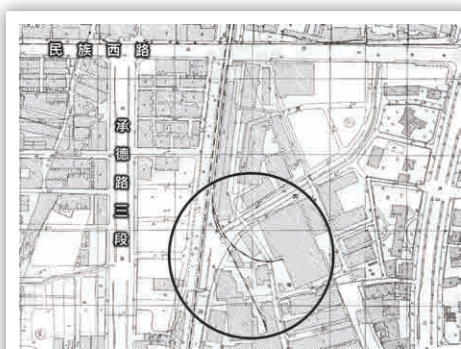


圖 10 1969 年大同側線地形圖，大同廠區內軌道路線稍有改變（圈畫處）

資料來源：作者繪製

備註：底圖取自臺北市歷史圖資展示系統之「58 年版地形圖」

三、種德玻璃廠及嘉新關渡廠專用線

1960 年代，由於 1950 年代進口替代所打下的基礎，我國開始轉為出口導向時期，工業快速發展、工廠大量興建。關渡站一帶便是自 1960 年代起，逐漸聚集為數不少的工廠。其中現今中華機械關渡總公司及好市多（Costco）北投店，過去分別為種德玻璃廠及嘉新關渡廠所在地。1962 年 9 月 1 日，種德玻璃廠開工（聯合報，1962 年 9 月 1 日），當時便設置種德玻璃廠專用線，由淡水線自臺北起 14.430 公里處分岔，以方便廠區相關作業（交通部臺灣鐵路局，1975）。1967 年 6 月 15 日，嘉新關渡廠開工（經濟日報，1967 年 6 月 16 日），該年同樣因應廠區需要，開始與種德玻璃廠共用側線，改由淡水線自臺北起 14.285 公里處分岔，依序進入嘉新關渡廠及種德玻璃廠內部（楊鵬飛，1999）。藉由種德玻璃廠日後將側線售讓給大統夾板工業公司（下稱大統夾板廠）的公文中，可看見當時側線之配置（如圖 12）。從航照圖可判斷該側線從今日中央北路 4 段 404 巷附近岔出，經過嘉新關渡廠及種德玻璃廠後，直至今日大度路 3 段 296 巷北側末端處（如圖 13、14）。

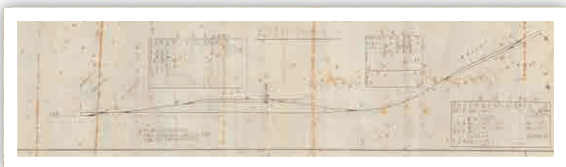


圖 12 嘉新關渡廠與種德玻璃廠專用線配置圖

資料來源：交通部臺灣鐵路局（1975）

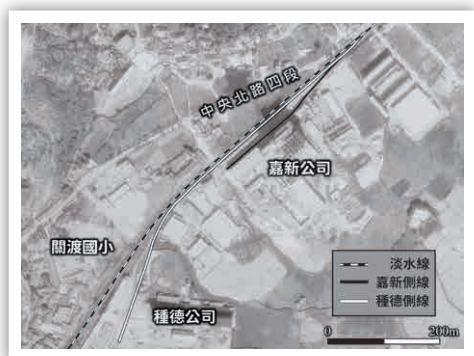


圖 13 1973 年嘉新關渡廠與種德玻璃廠專用線航照圖（圖中僅繪製側線主要股道）

資料來源：作者繪製

備註：底圖取自臺北市歷史圖資展示系統之「62 年航測影像」



圖 14 嘉新關渡廠與種德玻璃廠專用線於今日之相對位置

資料來源：作者繪製

備註：底圖取自臺北市歷史圖資展示系統之「109 年航測影像」

1978 年 12 月，種德玻璃廠停業，隔年 4 月將自家專用側線產權出售，由大統夾板廠承接（交通部臺灣鐵路局，1979b）。分岔點並無改變，但原先延伸至種德玻璃廠的路段已經不復存

在，側線軌道僅止於嘉新麵粉廠附近，盡頭約位於今日立功街 79 巷。1980 年代起，由於臺鐵淡水線將改建為捷運系統，專用側線無法再使用，加上原料運輸等成本因素，嘉新麵粉公司逐步將關渡廠廠區遷至臺中港，並定在 1985 年全部遷廠完畢（聯合報，1982 年 1 月 19 日）。1984 年首度完成第一期遷建（經濟日報，1984 年 10 月 4 日），關渡站之貨運量亦從 1984 年起大幅下滑。遷廠後的嘉新麵粉公司並無馬上拆除其專用側線，推測是直到 1988 年臺鐵淡水線停止營運時，才一併將其拆除。

肆、結語

對於大臺北地區而言，淡水線有著不可忽視的地位，不過有別於較常被提及的客運運輸，關於淡水線沿線之側線的討論過去較少著墨，因此本文對此進行討論與探究。

過去淡水線沿線曾出現 5 條較主要的專用側線，為圓山站的大同公司線、關渡站的種德玻璃廠與嘉新關渡廠專用線、淡水站的殼牌側線和施合發側線。雖然這些側線存在時間不長，亦非乘載客運，依舊為淡水線歷史發展過程中重要的一部分。本文藉由不同文獻、檔案、地圖及航照圖的交叉比對，整理其發展歷史並繪製所在位置，以對於過去較少被提及的淡水線側線提供更多認識與理解。

本文重要目的在於透過檔案史料的整理與分析，填補臺鐵淡水線歷史研究的缺漏。藉由分析臺鐵相關公文、檔案、古地圖及航照圖等資料，釐清淡水線發展的脈絡與重要轉變，以及 5 條側線的發展過程。同時，透過檔管局典藏之「臺鐵技術檔案」和鐵路相關圖面，有助於進一步拓展對臺灣鐵路發展歷程的瞭解。

另一方面，本文透過比對多種古地圖、航照圖等圖資，強化研究的多元素材基礎。不僅確認

淡水線及其側線的存在與變遷，也提供更具體的地理資訊，有助於全面瞭解淡水線的地理環境及其與周邊地區的關聯。

臺灣還有相當多鐵路側線，都在不同時代有著不同貢獻。未來研究可以擴展至其他路線的貨

運側線，並分析與瞭解側線造成的影響。此外，有關鐵路建設對當地社會、文化和經濟影響的研究，有了這些貨運側線角色的補足，將有助於更深刻地理解臺灣現代化過程中鐵路所扮演的角色。

參考文獻

- 丁致成（2017）。認識日據時代台北大正町、御成町 丹棠天津街、詔安中山捷運站案街區紋理。《都市更新簡訊》，(75)，19-21。
- 交通部臺灣鐵路管理局（1934 至 1944 年）。臺北保線區淡水、縱貫線各車站平面圖。國家發展委員會檔案管理局，檔號：A315180000M/0022/013/001。
- 交通部臺灣鐵路管理局（1949）。檢車區修建工程。國家發展委員會檔案管理局，檔號：A315180000M/0035/245/004。
- 交通部臺灣鐵路管理局（1953 年 11 月 30 日）。台灣鐵路管理局公告。《民聲日報》，1 版。
- 交通部臺灣鐵路管理局（1975）。種德實業公司專用支線工程案。國家發展委員會檔案管理局，檔號：A315180000M/0064/214/084。
- 交通部臺灣鐵路管理局（1978）。大同公司專用支線案。國家發展委員會檔案管理局，檔號：A315180000M/0067/214/029。
- 交通部臺灣鐵路管理局（1979a）。大同公司專用支線案。國家發展委員會檔案管理局，檔號：A315180000M/0068/214/033。
- 交通部臺灣鐵路管理局（1979b）。種德實業公司專用支線案。國家發展委員會檔案管理局，檔號：A315180000M/0068/214/080。
- 吳智（1955 年 7 月 23 日）。林煜灶林挺生侵佔敵偽物資（隱匿日本軍物資）案經法院各審判決情形。國家發展委員會檔案管理局，檔號：B3750347701/0041/3133061/61/1/002。
- 周宗賢（2008）。淡水企業家施坤山其人其事。《淡江史學》，19，291-304。
- 洪致文（2021 年 9 月 11 日）。從鐵道技術圖面看阿里山林鐵的火車故事。「檔案裡的軌道顯影－阿里山林業暨鐵路圖書文獻主題研討會」發表之論文，嘉義市：嘉義製材所。
- 洪紹洋（2021）。《商人、企業與外資：戰後臺灣經濟史考察（1945-1960）》。臺北市：左岸文化。
- 陳正哲（2011）。鐵道設站與住宅區開發－台灣建設史之規劃思想研究。《環境與藝術學刊》，10，91-106。
- 張志源、邱上嘉（2004）。台灣淡水鼻仔頭穀牌倉庫歷史與空間變遷研究。《設計研究》，4，104-115。
- 張家端（2021）。《台灣糖業鐵道客運營業線之空間變遷 1909-1982》（未出版之碩士論文）。國立臺灣師範大學，臺北市。

- 國防部軍法局（1955）。林煜灶林挺生侵佔敵偽物資（隱匿日本軍物資）案經法院各審判決情形。國家發展委員會檔案管理局，檔號：B3750347701/0041/3133061/61。
- 黃繁光（編）（2013）。淡水鎮志 中冊 經濟志。新北市：淡水區公所。
- 黃繁光、向登群建築師事務所（2015）。新北市立淡水古蹟博物館淡水第一期口述歷史研究調查案期末成果報告書。新北市立淡水古蹟博物館，未出版。
- 溫文佑（2009）。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）（未出版之碩士論文）。國立政治大學，臺北市。
- 楊鵬飛（1999）。台灣區鐵道古今站名辭典（再版）。臺北市：正中書局。
- 經濟日報（1967 年 6 月 16 日）。嘉新麵粉廿日上市日產量十三萬二千公斤。經濟日報，03 版。
- 經濟日報（1984 年 10 月 4 日）。嘉新麵粉積極規劃關渡廠二期遷建。經濟日報，07 版。
- 臺灣日日新報（1901 年 8 月 28 日）。淡水鐵道工事沿革。臺灣日日新報，2 版。
- 臺灣日日新報（1903 年 1 月 1 日）。新停車場。臺灣日日新報，20 版。
- 臺灣日日新報（1923 年 9 月 22 日）。雙嶼兩驛告成。臺灣日日新報，5 版。
- 臺灣日日新報（1930 年 12 月 4 日）。江頭移站新建築落成。臺灣日日新報，04 版。
- 臺灣日日新報（1935 年 9 月 22 日）。台北市內高架線為財源關係展緩唯新設貨物停車場。臺灣日日新報，12 版。
- 臺灣總督府（1902 年 1 月 28 日）。大稻埕乘降場開始ノ件，明治 35 年 1 月台灣總督府報。國史館臺灣文獻館，件典藏號：0071011100a003。
- 臺灣總督府（1915 年 8 月 4 日）。汽動車旅客取扱開始，大正 4 年 8 月台灣總督府報。國史館臺灣文獻館，件典藏號：0071020811a001。
- 臺灣總督府（1916 年 3 月 28 日）。新北投乘降場設置，大正 5 年 3 月台灣總督府報。國史館臺灣文獻館，件典藏號：0071020978a002。
- 臺灣總督府（1923 年 3 月 6 日）。北門停車場廢止ノ件，大正 12 年 3 月台灣總督府報。國史館臺灣文獻館，件典藏號：0071022886a001。
- 臺灣總督府（1937 年 10 月 23 日）。台北停車場及大稻埕停車場ニ於ケル貨物ノ取扱廢止。國史館臺灣文獻館，件典藏號：0071033115a006。
- 臺灣總督府鐵道部（2022）。新編台灣鐵道史全文譯本中卷。臺北市：國家鐵道博物館籌備處。
- 謝德錫（1998）。「施合發」的一頁滄桑～日據淡水最大企業的傳奇事蹟。文化淡水，16，3。
- 謝德錫（2006）。臭油棧傳奇淡水殼牌倉庫歷史解謎。文化淡水，83，2-3。
- 聯合報（1954 年 10 月 24 日）。便利省運會歡眾淡水線行車時間明調整。聯合報，03 版。
- 聯合報（1958 年 5 月 29 日）。大眾生活淡水線增王家廟站。聯合報，03 版。
- 聯合報（1962 年 9 月 1 日）。關渡玻璃器廠今行開工典禮新式機器製瓶子每天可產六十噸。聯合報，05 版。
- 聯合報（1982 年 1 月 19 日）。嘉新麵粉飼料油脂公司在中港關連工業區投資建新廠昨奠基。聯合報，06 版。
- 鍾淑敏（2018）。英商三美路商會（Samuel Samuel & Co., Ltd.）與日治前期臺灣的產業發展。臺灣史研究，25(2)，97-143。
- 鐵道省（1937）。鐵道停車場一覽。昭和 12 年 10 月 1 日現在。岩手縣，日本：川口印刷所出版部。

註釋

- 註 1 根據《鐵路專用側線修建及使用規則》第 2 條，專用側線係指公私營事業機關團體所修建，專供事業本身運輸。
- 註 2 殼牌側線訪問常稱其亞細亞支線，但按照定義來說該線應屬於側線。
- 註 3 江頭站後於戰後改名為關渡站。
- 註 4 嶼里岸後於戰後改名為石牌站。