

屏東與萬丹水利組合的發展都可以看出日治時代基層經濟體系的展型，透過國家以及現代金融的力量，一方面大幅提高了農業生產力，另一方面地方政治經濟勢力更進一步堪入現代國家與金融體系。

交通建設的建立

日治時期在交通上也可以看到屏東平原劃時代的變革。屏東平原的鐵道建設較西部平原其他地區為晚，主要可分為三個階段。第一個階段是打狗到阿猴間縱貫線的延伸。1907年高雄到九曲堂的鐵道完工，成為縱貫線的鳳山支線。從1911年開始，隨著阿猴糖廠的建立，臺灣製糖株式會社首先建立了打狗到阿猴糖廠的鐵道，並於大正2年（1913年）正式成為縱貫線的一部份，從此屏東和高雄展開緊密的連結。⁶¹1911年到1914年完成九曲堂到屏東段的鐵路。第二階段則是屏東到溪州（今南州）的鐵路。其中屏東竹田段於1919年完成，竹田潮州段於1920年完成，最後到1923年完成潮州到南州段的鐵路。第三階段則是1936年到1939年從南州更進一步延伸鐵路到枋寮，成為今天西部縱貫線的樣貌⁶²。

另一方面，屏東平原也出現了大量輕便鐵道（臺車），創造了較為廉價、大眾的新式交通運輸。明治44年（1911年）阿猴廳第一條輕便鐵道——下淡水輕便鐵道在日本人經營下完工並開始營業，預計一年可載送一千兩百萬金貨物，十萬四千人次，以當時臺灣人口與經濟規模而言是個壯舉。⁶³同年也通過臺灣海陸產經會社所申請、從東港到枋寮的東枋輕便鐵道設置案，⁶⁴以及從六塊厝通到阿猴街的阿猴輕便鐵道案。1912年通過阿猴內埔間輕鐵建設案，⁶⁵再加上縱貫線延伸到枋寮，使得屏東平原的不同區域首次得以以不同型態的大眾運輸連結起來，建立了屏東交通上的一體性。

除了鐵道之外，日治時期也出現了現代化的道路建設。日治時期初期道路規制的目的以軍事行動為主，明治31年（1898年）後逐漸成為產業政策的一環，明治37年（1904年）樹立「圖示道路臺帳調製計畫」，大正末期（1920年代）之後總督府中央及地方道路行政體系日益完備，並建立專業技術官僚及工程師主導的體制。1930年總督府訂定「道路費國庫補助規程」以及「道路構造規程」，更進一步深化道路的發展。其中屏東最龐大的道路建設當屬昭和8年（1933年）到昭和14年（1939年）所修築楓港到呂家溪的便道，也就是今天的南迴公路，建設費共耗費170萬圓，是日治時期築路費用最高的公路之一。此外，包括東港-枋寮道，潮州-恆春道、屏東-東港道、屏東-潮州道、內埔高樹道等五條公路也分別在昭和5年（1930年）到昭和15年（1940年）間受到

⁶¹〈阿猴鐵道開通〉，《臺灣日日新報》，大正2年（1913），11月29日。

⁶²蔡龍保，《推動時代的具論—日本中期的臺灣國有鐵路，1910-1936》，（台北：台灣書房，2004），頁35-42。

⁶³〈下淡水輕軌營業〉，《臺灣日日新報》，明治44年（1911），12月1日。

⁶⁴〈東枋間輕便鐵道許可〉，《臺灣日日新報》，明治44年（1911），12月11日。

⁶⁵〈阿猴內埔間輕鐵〉，《臺灣日日新報》，大正元年（1912），03月05日。