

# 三百年來臺南港口之變遷

范勝雄

## 前言

港口是內外交通之門戶，對政治、經濟、文化、軍事等皆有深遠之影響。三百年來大員港盛極而衰，臺灣府由絢爛歸於平淡即為明證。由於現代化之臺南港即將誕生，對臺南市自是重放光彩，否極泰來之契機。歷史啓示我們：臺南港口與臺南市是息息相關的！

臺南海岸地形是屬於沙土堆積性隆起型海岸，據港灣專家之研究，臺南海岸之演進，參考海岸學理及根據歷代諸家文獻，可分為古代海岸期、近代海岸期及現代海岸期等三期。臺南市為臺灣最古老之都市，歷經荷據、明鄭、清代、日據、光復等五個時期凡三百餘年，由於海岸變化是漸進的並無明顯的界限，故海岸演進各期參考歷史之嬗遞再概分為荷據時期（古代海岸期初期）、明鄭及清代康熙時期（古代海岸期中期），以上兩時期海岸期屬幼年期，初期是沙洲及沙丘密布，形成自然港灣（即臺江）形態，至中期自然港灣內已開始淤積，沙洲及沙丘有增無減；清代雍乾嘉時期（古代海岸期末期）海岸期屬屬青年前期，沙洲繼續增大與陸地連接逐漸產生鹹水湖，最後自然港灣消失；清代道光咸同光時期（近代海岸期）海岸期屬屬青年後期，鹹水湖逐漸成長為陸地，沙洲形成新海岸線，再產生沙洲於新海岸線外，新河川出現；日據時期（現代海岸期早期）海岸期屬屬壯年前期，海岸已形成正式陸地；光復後（現代海岸期近期）海岸期屬屬壯年近期，海岸已鞏固定型，海埔新生地甚少且無沙洲。

由於臺南海岸為臺灣地區海岸地形變化最為劇烈之處，故港口之位置亦隨之漂移不定，忽南忽北，一度為全島之門戶，臺灣之咽喉，國際之貿易港，曾幾何時又形如廢口，滄海桑田，物換星移，港口之變遷亦詭異矣！

## 一、大員港（一六〇二年至一六六一年，明末及荷據時期）

明末荷據時期以前，臺南海岸已有大員港的記載，最早當推明神宗萬曆三十年（一六〇二）陳第之「東番記」：「東番夷人，不知所自始，居澎湖外洋海島中；起鯤港、加老灣、歷大員、堯港、打狗嶼、小淡水、雙溪口、加哩林、沙巴里、大幫坑，皆其居也。」其後萬曆四十五年（一六一七）張燮之「東西洋考」鷄籠淡水目：「形勝：璜山、沙巴里、大幫坑、大圓、堯港。」亦指陳大圓（即大員）為臺南海岸之港口。清聖祖康熙三十四年（一六九五）徐懷祖之「臺灣隨軍」謂：明季莆田周嬰著「遠遊編」載「東番記」一篇記有臺員（即大員）一地。可見明末已知有大員港。

明熹宗天啓二年（一六二二）荷蘭到澎湖及臺灣南部尋找貿易根據地。七月十一日登陸澎湖並勘查附近各島嶼，嗣於七月二十七日下午再進入福爾摩沙島臺窩灣港（即臺灣島大員港），隨後一路往南探測，但未見有比臺窩灣港更便利船隻進港之處，各地潮水滿潮時雖見有港，惟退潮時即成乾灘，故於七月三十日上午又折返臺窩灣再行測量。據荷蘭臺澎艦隊司令官古尼李士·雷也山親臨各地港口勘測後於八月一日上午舉行大評議會提出報告，其決議錄記載如下：「一六二二年八月一日，經視察福爾摩沙島之南角及其他場所之司令官報告稱：該場所均於我建城及作居住地不便，我大船均無法進入任何港灣，我船舶向北接近時，由於強烈之潮流及淺灘，尤其南季節風期，易陷於危險。又最為便利之臺窩灣港（即大員港），其周圍僅見有砂丘及砂與極少之灌木而已，但是灣內之深度當便利船舶之泊碇。」由於有這次未雨綢繆之勘查，當荷人於天啓四年（一六二四）被明軍逐出澎湖時，毫不費力地進據臺灣，至明桂王永曆十五年（一六六一）鄭

成功復臺止，大員港一直是臺灣首要港口，其港口位置約在今鹽水溪口附近。

## 二、鹿耳門（一六六一年至一八二三年，明鄭及清代康熙乾隆嘉慶時期）

荷蘭據臺前後測繪之澎湖至大員及鯤港、堯港等附近地勢海圖，及一六二七年荷人范倫泰之「新舊東印度誌」所載之「臺灣島及澎湖島圖」，雖有鹿耳門海口位置，並未有鹿耳門地名。一六四〇年鯤身島上熱蘭遮城內外城全部竣工後，荷人繪有臺灣附近地圖，才註記有鹿耳門水道及鹿耳門村等地名，當為鹿耳門一名記載於地圖上之最早史料，推計鹿耳門得名在一六二七至四〇年間，因有漁民移居該地，以形如鹿耳而命名，此後漸成聚落。

明延平王戶官楊英之「從征實錄」：「永曆十五年四月初一日黎明，藩坐駕船即至臺灣外沙線，各船魚貫絡繹亦至。辰時天亮即到鹿耳門線外，本藩隨下小哨繇鹿耳門，先登岸踏勘營地，午後大鯨船齊進鹿耳門，先時此港頗淺，大船俱無出入，是日水漲數尺，我舟極大者亦無□□□意默助也。」由於明桂王永曆十五年（一六六一）鄭成功登陸鹿耳門驚天動地之一腳，使籍籍無名之鹿耳門，頓時名耀史冊，而鹿耳門水道之通航成功，適時取代日趨沒落之大員港之地位！原來大員港自荷據時期已發現日漸淤塞現象，據荷蘭印度總督府「巴城日記」一六三一年四月二日記載：「臺灣港口（即大員港）日見淺狹，在稍前尚有十三呎，而今則發見最深不過十一呎。」所以鄭成功大鯨船齊進鹿耳門時之大員港當更為淺狹，以後逐漸為漂沙淤塞，而以鹿耳門為臺灣第一港口。

清聖祖康熙三十五年（一六九六）高拱乾之「臺灣府志」封域志山川目：「縣治西至於海，曰鹿耳門（在臺灣港口。形如鹿耳，分列兩旁，中有港門，鎮銷水口。凡來臺灣之舟，皆從此入，泊舟港內。……），曰北線尾（在鹿耳門南，與鹿耳門接壤。其南，即安平鎮也。離安平鎮未上里許，中有一港，名大港，紅毛時甚深，夾板船從

此出入，今淺。……」又同志海道目：「而鹿耳門又臺灣之咽喉也。」，同時說明大員港今已淤淺，而鹿耳門取而代之為臺灣首要港口。另據康熙三十六年（一六九七）郁永河之「裨海紀遊」：「大港在鹿耳門之南，今已久淤，不通舟楫。」亦說明大員港早已失去首要港口之地位。

鹿耳門之全盛時代，歷經清代康熙乾隆四朝，我們從歷朝諸家文獻之描述可窺見一斑：如清聖祖康熙三十四年（一六九五）徐懷祖之「臺灣隨軍」：「甘吉祥在澎湖之東，鷄籠山在臺灣北，鹿耳門在臺灣西，皆險要也。……鹿耳門為臺灣門戶，其水中沙石疊疊環濤，出入危險，舟行畏之。」，康熙五十九年（一七二〇）陳文達之「臺灣縣志」建置志扼塞目：「鹿耳門港道窄狹，僅容一舟，外則有鐵板沙線，隱伏於南北波濤之中，舟觸之，無不立碎，實為臺灣之咽喉。」，清世宗雍正二年（一七二四）黃叔瓚之「臺海使槎錄」亦嵌筆談形勢目理臺末議：「港名鹿耳門，出入僅容三舟，左右皆沙石淺淤焉，臺灣之內門戶也。……總之，臺灣三路俱可登岸，而惟鹿耳門為用武必爭之地者，以入港即可以奪安平而抗府治也。……故一入鹿耳門，而臺灣之全勢舉矣！……是故覘臺灣之形勢，而必講明於得入鹿耳門之要為最急。」，雍正八年（一七三〇）陳倫炯之「海國聞見錄」天下沿海形勢錄：「郡治南抱七鯤身而至安平鎮大港，隔港沙洲北至耳鹿門，……而港之可以出入巨艘，惟鹿耳門……」，清高宗乾隆三十八年（一七七三）朱景英之「海東札記」記詳澳目：「鹿耳門，全郡之門戶也，四周皆海，海底鐵板沙線，排列如鑄，……兩岸沙脚環抱，中通一徑，狀如鹿耳，故名鹿耳門。……凡由內地東渡及自此西旋者，舍此末由取道，目為天險，諒哉！」，清仁宗嘉慶十二年（一八〇七）謝金鑾之「續修臺灣縣志」地志山水目：「鹿耳門港亦名隙仔港，在南北二汕之間，水底皆沙，縱橫布列，舟不可犯，就其稍深處覓港出入，港路窄狹，僅容兩艘。……安平鎮大港在臺江西南，赤嵌城之西，紅毛時，巨舟悉從此入泊于臺江，自鄭成功由鹿耳門入臺後遂淤淺，今惟南路貿易之船經此，巨舟不得入

矣！」又同志海道目：「凡往內地之舟，皆於黎明時出鹿耳門放洋，清明後南風始發，從鹿耳門外徑去。」

然天有不測風雲，清宣宗道光三年（一八二三）七月，臺灣大風雨，鹿耳門內，海沙驟長，變為陸地，往昔號稱天險之臺灣咽喉，一夕之間頓成廢口。據道光九年（一八二九）姚瑩之「東槎紀略」議建鹿耳門砲台目，引用道光四年（一八二四）三月總兵觀喜等奏議略：「臺灣孤懸海外，屏幃四省，郡城根本重地，設險預防，尤為緊要。鹿耳門一口，百餘年來號稱天險者，蓋外洋至此，波濤浩瀚，不見口門，水底沙線橫亘，舟行一經攔淺，立時破碎。……今則海道變遷，鹿耳門內形勢大異。上年七月風雨，海沙驟長，當時但覺軍工廠一帶沙淤，廠中戰艦不能出入，乃十月以後，北自嘉義之曾文，南至郡城之小北門外四十餘里，東自洲仔尾海岸，西至鹿耳門內十五·六里，瀾漫浩瀚之區，忽已水涸沙高，變為陸埔，漸有民人搭蓋草寮，居然魚市，自埔上西望鹿耳門，不過咫尺。……昔時郡內三郊商貨，皆用小船由內海驟運至鹿耳門，今則轉由安平大港外始能出入，目前如此，更數十年，繼長增高，恐鹿耳門即可登岸，則向之所謂內險，已無所據依。」又道光十年（一八三〇）曾敦仁之「臺灣采訪冊」鹿耳門港目：「鹿耳門港，郡龍關鎖之水口，昔年可泊千艘，志所謂連帆是也，今北畔沖漲，港內浮淺，往來船隻俱泊港外矣！」總之，鹿耳門之盛極驟衰，令人大費思量，吁唏不已。而其為臺灣門戶之位置約在今鹿耳門溪中游附近。

### 三、草湖及臺灣港（一八二三年至一九三八年，

#### 清代道光同光及日據時期）

臺江灣因道光三年七月大風雨，造成山洪暴發，淤沙成陸，致海岸地形劇變，形成非陸非海之新生地。由於溫汪溪改道，鹿耳門首當其衝，一夕之間頓成廢口，而四草、安平間之內海因在強弩之末，倖未波及，免遭滅口。此時新河流如鹽水溪（即新港溪）、鹿耳門溪、曾文溪（即改道之溫汪溪）等及新內湖如四草湖、鯤身湖等同時出現

，臺江灣已完全失去自然港灣之功能，而環海沙洲也與新生地連成一體，臺南海岸又產生新的港口。

據道光四年三月總兵觀喜等之奏議：「昔時郡內三郊商貨，皆用小船由內海驟運至鹿耳門，今則轉由安平大港外始能出入。」已表明新港口另有所指，再據道光二十年（一八四〇）八月臺灣道姚瑩與王提督書：「臺灣口岸甚多，最要者郡城之安平大港，即四草入郡之咽喉，四草難守，不如大港扼要，故守四草尤以大港為重。」一語道出臺南之新門戶為四草湖。同年九月姚瑩之臺灣十七口設防圖說狀府域目：「安平大港口。臺灣府西域外，即係內海，外有南北沙汕二道，橫亘百餘里，攔截大洋，為郡城外護。安平即南汕之首也，……此汕迤南，連接七鯤身，至鳳山之打鼓港而止。安平舊有紅毛城，已傾圮。其下足臨大港，水深不過一丈。港外稍西即四草，商貨入口仍易。小船、南北兩路六、七百石貨船，亦由大港出入。……四草海口。四草與安平斜隔大港，即北汕之首也。其外水勢寬深，臺灣大商船自內地來，皆停泊於此，俗名四草湖。……鹿耳門。鹿耳門距四草不及五里，在昔號稱天險，自道光三年淤塞，今口已廢，水深不過數尺，小船亦難出入。……」可知鹿耳門、安平大港、四草湖當時之現況：鹿耳門水深不過數尺，小船亦難出入，港口已廢；安平大港水深不通一丈，僅小船及六、七百石貨船可以出入，而四草湖其外水勢寬深，商貨入口仍易，臺灣大商船自內地來，皆停泊於此。故四草湖為臺南海岸之首要港口。惟以國防價值而言，安平大港自較四草湖險要，故有四草難守，守四草尤以大港為重之語，一面力稱安平大港之重要，一面亦不否定四草湖為重要港口之地位。

清穆宗同治初年之「臺灣輿圖纂要」臺灣府輿圖冊山水目：「鹿耳門嶼……浮沙橫亘，形如鹿耳。北為北汕尾，亦沙嶼橫亘，與鹿耳門南北遙接。中一港頗寬，而港道紆迴，須小舟以導，從前正口由此，今時潮漲水二、三尺。四草嶼：在鹿耳門嶼之末，迤南與安平對峙，出安平大港，即四草湖，冬春可以繫舟。南為公界仔，洋船泊此通商。……安平大港……港以內為臺江，匯聚各山溪之水，皆極宏深

。今臺江變成陸地，港亦淤淺，小潮水深五六尺、大潮水深八九尺。『又臺灣縣與圖冊山水目：「鹿耳門（舊港淤淺）……舊為臺灣正口，今則淤淺，潮漲時水深僅二三尺，容竹筏往來而已。……安平鎮大港……在昔港口深時，紅毛夷船隻從此港入。自鄭成功由鹿耳門入臺後，此港遂淺淤，僅容小船出入。近年略深，逢小潮深五六尺，大潮深七八尺，舟載數百石者，漸可入矣。」

清德宗光緒五年（一八七九）夏獻綸之「臺灣輿圖」臺灣縣輿圖說略：「縣西十里，濱臨大海，有市鎮曰安平。前阻汪洋，非船莫渡，今已積沙成地，建造輿梁。……郡港無內澳，鹿耳門昔可容巨舟出入，今已淤淺，改泊四草湖。安平巨浪滔天，夏秋尤劇，俗名曰湧，不風而波，排擊掀翻，響聞數十里。……此郡城之天險也。」又光緒十三年（一八八七）臺灣另建行省級之「臺灣地輿全圖」安平縣輿圖說略：「鹿耳門昔容巨舟，今已沙積，船隻改泊四草湖。安平巨浪滔天，夏秋尤劇，俗名曰湧，不風而波，排擊鼓盪，聲聞數十里，誠郡城之天險也。」

光緒十七年（一八九一）唐贊襄之「臺灣見聞錄」山水海口目：「（一）安平大港口，在郡治西城外。外有南北沙汕二道，橫亙百餘里，攔截大洋為郡城外護。安平，即南汕之首也。（二）四草海口，與安平斜隔大港，即北汕之首也。其外水勢寬深，臺灣大商船自內地來，皆停泊於此。俗名四草湖。（三）鹿耳門，距四草湖不及五里。在昔號稱天險」

由上觀之，唐贊襄之海口見聞當取材自姚瑩之臺灣十七口設防圖說狀，而諸種輿圖對海口之記載，亦多雷同。不管如何，四草湖歷經清代道光同治四朝，其為臺南海岸首要港口是一直不變的。

溯自清文宗咸豐八年（一八五八）英法聯軍之役，清廷戰敗媾和，五月間與英法美俄等四國先後簽訂天津條約，准開通商口岸，除五口（上海、寧波、福州、廈門、廣州）外，英約有牛莊、登州、臺灣、潮州、瓊州等五口及長江三口（鎮江、九江、漢口）；法約有瓊州、潮州、臺灣、淡水、登州、江寧等六口；美約有潮州、臺灣等兩口

；俄約有臺灣、瓊州等兩口。臺灣一地原定臺灣、淡水兩口，後增鷺籠為淡水外口，打狗港為臺灣府外口，變成四口。淡水於清穆宗同治元年（一八六二）首先開埠，同治二年（一八六三）鷺籠繼之，同治三年（一八六四）臺灣（即安平）與打狗又次第開埠。是時之臺南港口應為四草湖，見同治初年之「臺灣府輿圖冊」山水目：「四草嶼：在鹿耳門嶼之末，迤南與安平對峙，出安平大港，即四草湖，冬春可以繫舟。南為公界仔，洋船泊此通商。」有洋船泊四草湖通商之記載（當時之安平大港小潮水深五六尺，大潮八九尺，不適於泊大船），惟安平（原臺灣改名）一地，自明末及荷據時期以來，即以「大員」……「臺灣」享譽國際，故條約指定臺灣（即安平）為通商口岸似無可厚非。為了避免混淆及符合條約口岸名稱，自咸豐八年（一八五八）以後之臺南港口又稱之為臺灣港（包括四草湖及安平大港），以切實際。

臺灣港口（亦即四草湖外海）一帶，因海岸地形變化，時有漂沙淤積，加以位於鹽水溪口，一旦大雨，洪水常挾帶土流泥沙而下，於港口受風浪、海流所阻，常沈積而成細長之沙洲，致使港口波浪時生，航道位置也因之變化移動不定。清德宗光緒三十二年（一九〇六）即日本據臺後十二年，臺灣港於暴風雨中一度淤塞，雖經疏浚得通小船，但港口之價值從此漸失。於是日人積極勘查新港口，先於民國十一年（一九二二）開闢新運河，建造新船渠，歷三年完工，復於民國二十年（一九三一）選定臺灣港口南方兩公里處為新港位置，嗣於民國二十四年（一九三五）十月開工，切開鯤身島，連接新運河，開闢新港口，歷二年半，於民國二十七年（一九三八）三月完工。從此安平港即取代四草湖、臺灣港為臺南海岸新港口。四草湖、臺灣港口的位置與大員港口的位置差不多，約在今鹽水溪口附近，可說是海岸地形變化不定的復現，亦足證明臺南海岸地形之不穩定，漂沙情況嚴重，港口時有淤塞之虞。

#### 四、安平港（一九三八年至一九七八年，民國二十七年至民國六十七年）

安平港是日人開闢的人工港口，規模不大，低潮水深三公呎，港口寬一〇〇公尺，僅容八〇噸級之船隻自由出入，港口南北兩岸各有一道長一六〇公尺之鋼骨混凝土導流堤乙座，雖暫可取代臺灣港，恢復往年盛勢，但河床不穩，排沙量多之鹽水溪，一直是新港的致命傷，每當雨季，洪水氾濫，港口附近即填成浮陸一片，及至臺灣光復（民國三十四年，一九四五）前，日人疲於侵略戰爭，無力大修安平港，民國三十六年（一九四七）鹽水溪改道南侵，新港口與運河淤成淺溝，大型船隻固無法入港，而小型漁舟亦須於漲潮時進出，民國三十八年（一九四九）安平地方人士舉行座談會，呼籲臺南市參議會力促有關單位疏濬安平港與運河，而獲全省行政會議提案通過，由高雄港務局負責派船挖泥，但效果甚微。此時之安平港已由大小船舶運集之海港，變成小漁船出入之淺水道；而安平亦由臺灣內外港貨吞吐之盛市，變成蕭條冷落之漁村，昔日「一府二鹿三艋舺」居於首邑地位之臺南市，亦隨安平港之沒落而一蹶不振。

安平港之最大問題為漂沙淤塞港口，每年必須挖濬，旋即淤塞，高雄港務局為改善安平港口，於民國四十七年（一九五八）擬定堵塞原有導流堤計畫，但施工後發現嚴重冲刷現象而停辦。乃於民國五十年（一九六一）展開實地調查工作，復於民國五十三年（一九六四）委託國立成功大學臺南水工試驗室進行模型試驗，根據基本試驗之成果，配合實地調查之結論，再進一步進行港口規劃試驗，以吃水三公呎之船隻在任何時間均可進出，並維持航道不致淤塞為目標。至民國五十四年（一九六五）九月全部規劃完成，並在試驗報告書內建議安平港口改善計畫佈置圖，從調查資料及基本試驗結論顯示：在北海岸地形變化非常之港口，欲期其航道維持一定之水深，惟有興建防沙堤及防波堤，並儘量延伸足夠之深水線，俾攔阻泥沙於堤外，並在港口近處之淺水地帶，圍成一比較平靜之水域，以維海床之穩定。

為挽救安平港之命運暨恢復臺南市之繁榮，惟有興建防波堤及防沙堤，方為徹底整治安平港口之道，但據民國五十年（一九六一）及民國六十二年（一九七三）前後十二年間兩次觀察比較安平港口沿岸水深測量結果，發現該處海岸六公尺等深線以內之海床極不穩定，且有向外推移之趨勢，但六公尺等深線以外之海床則較穩定，因此為求一勞永逸，港口防波堤必須延伸至七公尺等深線以外，才免港口淤塞之虞，如此安平港口原先計劃吃水三公呎之構想又無法實現。

剛好位於鯤身湖東岸之安平工業區於民國六十年（一九七一）十月進行開發，為配合鯤身湖四周未來之發展（包括安平工業區、新市區、新港區）有廣大的腹地，避免拆除安平港口之導流堤，並顧及施工期間不妨礙漁船之進出，乃依據海床地形條件，於民國六十二年（一九七三）選定安平港口南方兩公里處之鯤身湖沙洲（介於漁先里三鯤身及龍岡里四鯤身間）上另闢新港口——鯤身港。嗣於民國六十三年（一九七四）元月開工，預定民國六十七年（一九七八）十二月完工，工期五年，至此日人興建之安平港，將因港口被堵塞而留下陳跡。

#### 五、鯤身港（一九七八年……，民國六十七年以後）

鯤身港口計畫水深為七·五公尺，可通航六千噸級貨輪，航道寬一二〇公尺，內外口處有效寬一〇〇公尺，南防波堤一、一五〇公尺，北防波堤九九〇公尺，內口南北護岸一、一〇〇公尺，工程預算六億八千九百萬元。

鯤身港口之開闢即將完成，為免投資浪費，其港口以內鯤身湖水面及周圍陸地，宜速開發建議成為一完整現代化之港埠。鯤身湖可劃入港區範圍內之水陸面積約四、五百公頃，並不十分廣闊，且介乎高雄、臺中兩巨港之間，故以開發為中型港埠為目標。將來光復大陸後，臺灣與大陸沿海及東南亞、本島環島各港航運，皆以不超過六千噸級輪船為主，故鯤身港可開發為大陸沿海、東南亞、香港及環島航線之六千噸級以下中小型輪船停泊之商港。又安平原為臺灣南部重要漁

港，故仍須建設現代化之近海及遠洋漁業港區。此外開發完成之安平工業區，爲應工業區內各工廠原料成品之吞吐貯存，工業區沿岸須設置小型工業港區。除上述之商港、現代化漁港及小型工業港外，高雄港之中小型造船廠亦可遷至鯤身港，故須規劃中小型造船廠區。又臺南市古蹟名勝冠於全省，觀光資源豐富，配合水上遊樂設施，須設置遊艇碼頭區。另保留適當土地，視將來港埠之發展及需要，再作進一步之擴大開發，且在建港初期可暫供廢船解體業興建解體碼頭，以增加港口關建之經濟效益。綜觀鯤身港有臺南市及嘉南平原廣大富庶腹地之有利條件，宜開發建設成一多目標現代化之港埠。

安平港因港口經常淤塞，現僅容三十噸以下船隻通行，漁船進出不便，影響漁業之發展至鉅，爲免漁產中斷及發揮新港口工程之效果，臺灣省漁業局已先積極規劃建設近海及遠洋漁業港區，於民國六十六年（一九七七）開工，預定三年完成，工程預算一億八千萬元。總算鯤身港埠之開發有了良好的開始，希望成功的果實，在有關單位的支持下，早日實現。

## 後 記

臺灣最早之門戶爲大員港，及以後取而代之之鹿耳門，皆爲臺灣首要港口，歷兩百餘年而不衰。自清宣宗道光三年（一八二三）臺灣浮沙成陸以還，繼之而起之四草湖、臺灣港、安平港，歷一百餘年，僅淪爲臺南之門戶而已，蓋北有淡水、雞籠，南有打狗等對外交通

，而臺南之首邑地位亦隨港口之變異而一落千丈。現在，鯤身港又將以新的面目出現，我們樂於看到一番新的氣象。

大員港、鹿耳門、四草湖、臺灣港、安平港，由荷據時期古代海岸期初期演進到日據時期現代海岸期早期，一直受到臺江灣海岸地形變化的影響，由於外海漂沙不定，故港口之位置時生變化。如大員港、四草湖、臺灣港之港口位置約在今鹽水溪口附近，約爲臺南市海岸線（曾文溪至二仁溪）之中點；鹿耳門之港口位置約在今鹿耳門溪中游附近，約在大員港北方四公里處；安平港約在大員港南方兩公里處；鯤身港約在安平港南方兩公里處，即約在大員港南方四公里處。我們約略可以看出，以臺南市海岸線中點之大員港、四草湖、臺灣港爲中心，北方四公里處是鹿耳門，南方兩公里處是安平港，四公里處是鯤身港。現在的鯤身港已在臺江灣海岸地形變化範圍之外，且已演進到現代海岸期近期，海岸已鞏固定型，我們樂於看到鯤身港具有其他各港口所無的優點。

大員港、鹿耳門、四草湖、臺灣港、安平港，皆以安平爲商貨吞吐轉運之所，故安平實爲三百年來臺南之門戶。但今鯤身港不再以安平爲進出口，我們樂於看到不再侷限在一個小的範疇，而有一個更廣大的腹地。

由於鯤身港的規模，已非安平港、臺灣港、四草湖、鹿耳門、大員港各時期可比，我們樂於看到鯤身港命名爲「臺南港」，可乎？