

日據時期臺灣港口市鎮之發展與變遷

戴寶村

一、前言

清廷領臺之後（西元一六八三年），閩粵移民陸續大量移渡入臺拓墾，改變南島語系先住民的部落社會形態，進而主導臺灣的歷史發展，並使臺灣成為中國大陸之外的傳統漢人社會。（註一）移民的拓墾開發、經濟貿易發展、行政建置設治等歷史背景促使臺灣的空間聚落市鎮形成由沿海平原至近山地區三帶南北縱列的鄉街市鎮群：①沿海港口鄉街市鎮群、②西部臺地平原鄉街市鎮群、③山麓地帶的鄉街市鎮群。（註二）早期臺灣與大陸（主要為福建地區）的人口、物資移動之需求促成港口市鎮發展，沿海港口市鎮體系隨時代的推進由擴散分布而漸集中於南北，一八六〇年代開港通商是醞釀轉變期，日本據臺後的殖民地統治則是決定性的關鍵期，西海岸的舊港口逐漸沒落頹廢。相對地，新港埠基隆與高雄崛起，間亦影響臺灣都市南北雙峯模式的發展至為深鉅。本文重點旨在探討日本殖民統治下港口市鎮的變遷與發展。

二、臺灣港口市鎮的形成與發展

（一）港口市鎮形成與發展的背景

臺灣係一海島，對外交通唯港口出入是賴，漢人移墾開發、航運貿易需求、清廷治臺政策、地理交通條件等因素促成港口市鎮的興起與發展。

◎移民拓墾的背景

臺灣各地之拓墾時間有別，但移民渡海而來，由港口登陸，港口周邊地區常為最早開發之地，而港口市鎮往往具有較佳之向內陸的交通路線（如沿河流），有利於移民登陸入墾以及再次遷徙他地開拓生活天地，墾闢之後農產品的運銷與生活用品物資的流通亦經由港口出入，故移民拓墾為港口興起與發展的首要條件。

◎航運與貿易的需求

臺灣涉入國際貿易甚早，在重商主義之荷據時期（西元一六二四—一六六一年）與海商集團鄭氏的南明政權（西元一六六二—一八三年），臺南的鹿耳門已是著名的國際港口。清領之後，閩粵移民渡臺，尤以漳州、泉州二府為眾，移民在原鄉因人口壓力而生活窘迫，轉而通洋販運，或橫渡重洋來臺，或農或商，移民原鄉的重商、海洋性格取向，促成臺灣的開發與閩臺間航運的發達。

農業拓墾帶動商業的發展，耕地日闢，農產增加，人口成長，生產力消費力提昇，臺灣的農、林產品運銷大陸，而移墾社會所需的手工業產品仰給於大陸，這種區域分工的關係帶動貿易的發展，（註三）貿易興盛導引港口市鎮的發展。

◎地理交通條件

臺灣與福建相對，福建八府有五府瀕臨海洋，海岸線北起福寧府福鼎縣沙埕港，南迄漳州府詔安縣詔安灣，曲折而多港灣，舉其要者如沙埕港、烏崎港、福寧港、三都澳、閩江口、興化灣、小岞港、泉州灣、深滬灣、圍頭灣、廈門灣

、浮頭灣、詔安灣等。(註四)臺灣西海岸大多為平直沙岸，天然條件優良的港灣甚少，舟楫大多利用天然海灣或河口之處泊岸以供人員、貨物裝卸。這些港口大多條件不佳，沖積淤塞或航道更易的紀錄屢見不鮮，但由於早期船隻(戎克、帆船)噸位較小，遇港道淤淺則更改泊岸地點或用轉駁方式登岸，因而各地區均有港口與大陸的港口建立固定的航線對航往來。臺灣海峽寬度在六二—二四五哩，航程尚近，如鹿港至蚶江(晉江)航程一一九哩，距崇武(惠安)一〇〇哩新竹之舊港距福州一五〇哩，如果風候順利，可在一晝夜抵達目的地。(註五)

對島內的交通情況而言，臺灣地形南北狹長，西流入海的大小河川由於比降大，含砂量多，水文季節變化大，旱季如荒溪，雨季則氾濫成災，故少有航行之利，反而形成陸路交通的障礙，河川的阻隔將臺灣西部的平原、丘陵、臺地分割成近乎半孤立的社會經濟地理空間。此外開拓早期先住民的敵意和移民次群團體的分類對立或盜賊等因素均使陸路交通困難而且多危險，交通困難使每一分隔地域的貨物均向海岸的港口市鎮集中，以港口市鎮為據點形成交易圈，其交易圈在機能和空間上往往不重疊或相統屬，各自與對岸的廈門、泉州等從事貿易，甚至南北交通亦仰賴水運。(註六)區域空間的孤立，促成沿海擴散式港口的分布與發展。

④清廷的治臺政策

清廷領臺早期對閩粵移民渡臺禁制甚多，但移民仍然陸續渡海入臺，人民的往來與物資的流通，使臺海航運的需求日殷，清廷乃陸續開放對渡港口。康熙二十三年(西元一六八四年)開放臺灣府內港(鹿耳門)與廈門通航，乾隆四十

九年(西元一七八四年)再開放中路的鹿港與蚶江通航，乾隆五十九年(西元一七九四年)又開放八里坌與蚶江、五虎門通航，道光四年(西元一八二四年)開放五條港(海豐港)和噶瑪蘭的烏石港。(註七)同時為顧及本島南北陸路交通不便，乃於雍正九年(西元一七三一年)開放鹿仔港(鹿港)、海防(海豐港)、三林港(鹿港附近的番仔挖)、勞施港(大安港)、蓬山港(苑里港)、後壠、中港、竹塹港(舊港)、南崁港等九口以供沿岸貿易。(註八)

(二)港口市鎮的分布與機能體系

①港口市鎮的分布

臺灣的港口市鎮呈擴散式分布，與地理學者 Edward J. Taaffe、Richard L. Morrill、Petete R. Gould 等人所提出之「交通發展模式」(Ideal Typical Sequence of Development)相似。(註九)臺灣南北長385公里，西海岸在十九世紀末期有十一個主要港口，(註十)即平均三十五公里有一個港口，兩港口間的貿易區劃分點距離不到二十公里，合乎傳統市場圈的步程活動範圍。臺灣早期港口列表如下：

地區	港口名稱	現在位置
臺北	基隆 淡水	基隆 淡水鎮
桃園	南崁港 許厝港	大園鄉竹圍村 大園鄉北港、南港村
新竹	竹塹港	竹北鄉新港村

臺南縣市	嘉義	雲林	彰化	臺中	苗栗	
鹽水港 鹿耳門 安平港 大港 四草湖	東石港 (土地公港)	海豐港 (海口港) 五條港 笨港 (下湖口)	塗葛堀港 鹿港	大安 梧棲	中港 後龍港 通霄港 苑里港 (蓬山港)	紅毛港 香山港
鹽水鎮	東石鄉港墘村	麥寮鄉海豐村 口湖鄉	龍井鄉麗水村 鹿港鎮	大安鄉海墘村 梧棲鎮	竹南鎮中港里 後龍鎮南龍、中龍、北龍里 通霄鎮通東、通西里 苑里鎮苑港里	新豐鄉新豐村 香山鄉鹽水村

高雄	打狗港	高雄市
屏東	東港	東港鎮

① 港口的貿易機能體系

港口市鎮的發展與腹地的開發息息相關，港口的貿易機能增強，其機能與港口本身條件和腹地產業，交通之差異而有層級 (hierarchy) 之別，分別為(1)與大陸直接通航貿易，腹地廣大；(2)臺灣沿岸與內陸腹地之貿易機能；(3)市鎮本身與四周鄉間的地區性市場，(註十一) 越大的港口市鎮其層級特徵越明顯。

(1) 與大陸直接通航貿易

臺灣的港口基於潮流、風候、航線距離、貿易習慣等因素，大多與福建的港口建立固定航線，如鹿港固定對渡的港口為晉江縣的蚶江、深滬、梅林、獺窟、安海、祥芝，惠安縣的崇武以及廈門、福州等港。(註十二) 經營臺海貿易者大多成立行郊組織，外郊(船頭行)專營對大陸各港埠貿易。(註十三) 安平、鹿港、艋舺分居南、中、北三地，相對位置優異，充分發揮第一層級的港口機能，十九世紀初期之一「府二鹿三艋舺」俗諺，正是早期港口市鎮繁興的寫照。

(2) 臺灣沿岸與內陸腹地的貿易機能

臺灣的港口間形成沿岸交通航線，較小的港口常扮演中繼轉運港角色，如開港通商之後，中部的梧棲港將山區運來的樟腦集運至淡水出口。港口自然亦是周地內陸的集散市場，貿易動向為東西向，形成「樹枝狀中地體系」(A Dendritic Central-Place System)。(註十四)

(3) 市鎮本身與四隣鄉間的區域市場

第三層級的市場機能是供應市鎮本身之居民與周圍四隣鄉民的交易中心，市鎮須有相當程度的商業交易以應居民之需，並作為隣近鄉村產品的集散與日用品之供應中心。一八九七年臺灣的市街人口在五千人以上者有二十一個，其中有九個係因港口而興起，（註十五）這些市鎮均成為地區性的交通，產業中心。

三、臺灣與大陸間的帆船（Junk）貿易

(一) 帆船貿易的發達

臺灣與大陸間商業活動頻繁，帆船航運的興盛，帶動沿海港口市鎮的繁興。臺灣各地港口有船隻往來貿易者皆有行郊之組織，較大的行商大多擁有自己的船隻，自營自運，即所謂「船頭行」，如艋舺的三邑人以經營船頭行執各界之牛耳，集中社會財富，蔚為商界重鎮。（註十六）鹿港之行郊大多是船頭行，「日茂行」可為代表，日據之初鹿港家資在二十萬以上者有八人，其中有五人係船商郊。（註十七）臺南的行郊也是與販置船，向島外貿易，商況大盛，出入港貨物，皆經船郊辦理。（註十八）

經營帆船貿易者大多結合運輸與貿易，開設商號或整船販運者，很多係漳泉富商，才有足夠財力支應，有些商賈往來臺閩，宛如客商，亦有人在內地，商號在臺，業者招股置船運貨，可增加利潤，減少風險損失，航運、貿易業發達，港口市鎮自然隨之繁興。

(二) 帆船貿易概況

清代臺灣與大陸間帆船往來頻繁，但詳確數字不得而知

，開港通商之後，海關並未詳細登錄中國式帆船的出入數字，而且帆船進出的港口不限於南北四口，故海關人員或領事人員無法知悉船隻數。一八九〇年進出安平港的戎克帆船有一八五艘，打狗港有二〇〇艘，北部的淡水則有四〇〇艘，基隆和其他小港口總數約七〇〇艘，（註一九）由此可知南北四港口每年至少有上升艘帆船進出。日據初期（西元一八九六—一九〇八年）出入港的帆船數在四千艘左右，（註二〇）依此推估則清末往來臺灣和大陸的帆船數當與此相近，其中有四分之一由基隆、淡水、安平、打狗進出，其他四分之三則分散於沿岸各大小港口。

臺灣的輸出品為農產及農產加工品、山產、林產、水產、礦產等，輸入品為紡織品、食品、建材、日用品、祭祀用品、嗜好品等，如自鹿港出口者有米、糖、粟、油、油糖、苧麻、龍眼、胡麻、籐、豆、麥、通草等，入口的有石材、木材、布帛、藥材、鹹魚、雜貨、棉布、苧布、金銀紙箔、陶瓷、靴等。（註二一）臺灣輸出者大多為初級產品，輸入者為手工業產品居多，如苧麻、黃麻均係出口貨品，而麻布、麻袋卻由大陸進口即為一例。臺灣割讓成為日本殖民地之後，臺灣與大陸的帆船貿易沒落，導致沿海港口市鎮之發展隨之停滯不前，逐漸沒落或轉化其機能而維持某種程度的繁榮。

四、臺灣割讓與「特別輸出入港」之設置

(一) 「特別輸出入港」之設置

日本取得臺灣為殖民地之後，將基隆、淡水、安平、打狗定為「條約港」，供各國貿易通商，中國的船隻亦限定由

四港報關納稅，再赴原先固定出入的港口起卸貨物，此一措施改變臺灣沿岸港口與大陸所建立的長期貿易、航運習慣，各地商民深感不便，梧棲、大甲、中港等地之紳商陸續向日本當局上書，請求開港。（註二）

日人治臺策略之一為斷絕臺灣與中國大陸的政治、社會、經濟、文化等關係，使臺灣與日本本土結合，將中國視同外國，只准由條約港出入即是限制中臺往來措施之一；但此一措施徒增人民不便，又有違爭取臺人民心歸向之處，臺灣與大陸各港口間的交通頻繁，人民生活所需日用品與對岸有密不可分關係，各地商民又請求開港，於是日本政府在一八九七年制訂「特別輸出入港」辦法，一八九九年開設舊港、後龍、梧棲、鹿港、下湖口、東石、馬公、東港等八港為特別輸出入港，專供中國型船隻進出。

（二）特別輸出入港之貿易概況

日本據臺之後，臺灣與大陸間的貿易急速衰退，進出港的帆船數在一八九六—九九年之間均在四千艘左右，自一九〇一年起即急遽減少，只有在一九二〇—二一年間因歐戰關係列強對華貿易衰退，臺灣對華貿易隨之成長。貿易額方面亦呈現明顯的衰退，一九一六—一九年間有復甦現象，一九二一年之後又下跌，臺灣與日本本土的貿易關係日益密切，帆船貿易日漸萎縮，其輸出入總額在臺灣總貿易額所佔比例亦漸減少。

帆船貿易占全島貿易額比例表

（單位：圓）

期	別	我克貿易總額	總貿易額	%
一八九七—一九〇一		八、一二九、四九四	二五、一二三、八二〇	三·二四

一九〇二—一九〇六	五、五二二、八九三	二二、九六一、七二七	二·四一
一九〇七—一九一〇	三、一九五、〇六八	二七、二三六、六二四	一·一七
一九一一—一九一六	三、一六三、七二四	三三、三〇四、八六八	〇·九五
一九一七—一九二一	八、二八四、四一八	七七、五〇六、六六五	一·〇七
一九二二—一九二六	五、五五四、五七五	八八、一〇五、四四二	〇·六三
一九二七—一九三一	四、三三三、六七〇	八三、七二九、〇四八	〇·五二

臺灣總督府財務局稅務課《臺灣の貿易》（一九三五年）頁一三九—一四〇。

由於帆船貿易衰退、貿易地區改變，臺灣南北陸路交通、新港口的建設，使原先的港口市鎮漸喪失航運、貿易功能而漸沒落，「特別輸出入港」亦陸續關閉，如下湖口（北港，西元一九〇七年）、東港、舊港、梧棲（西元一九三二年）、鹿港、後龍、東石（西元一九四二年），撤除稅關支署，這些港口日趨沒落，或是轉換市鎮機能而得以維持為地區性市鎮之地位，如北港成為宗教信仰中心。

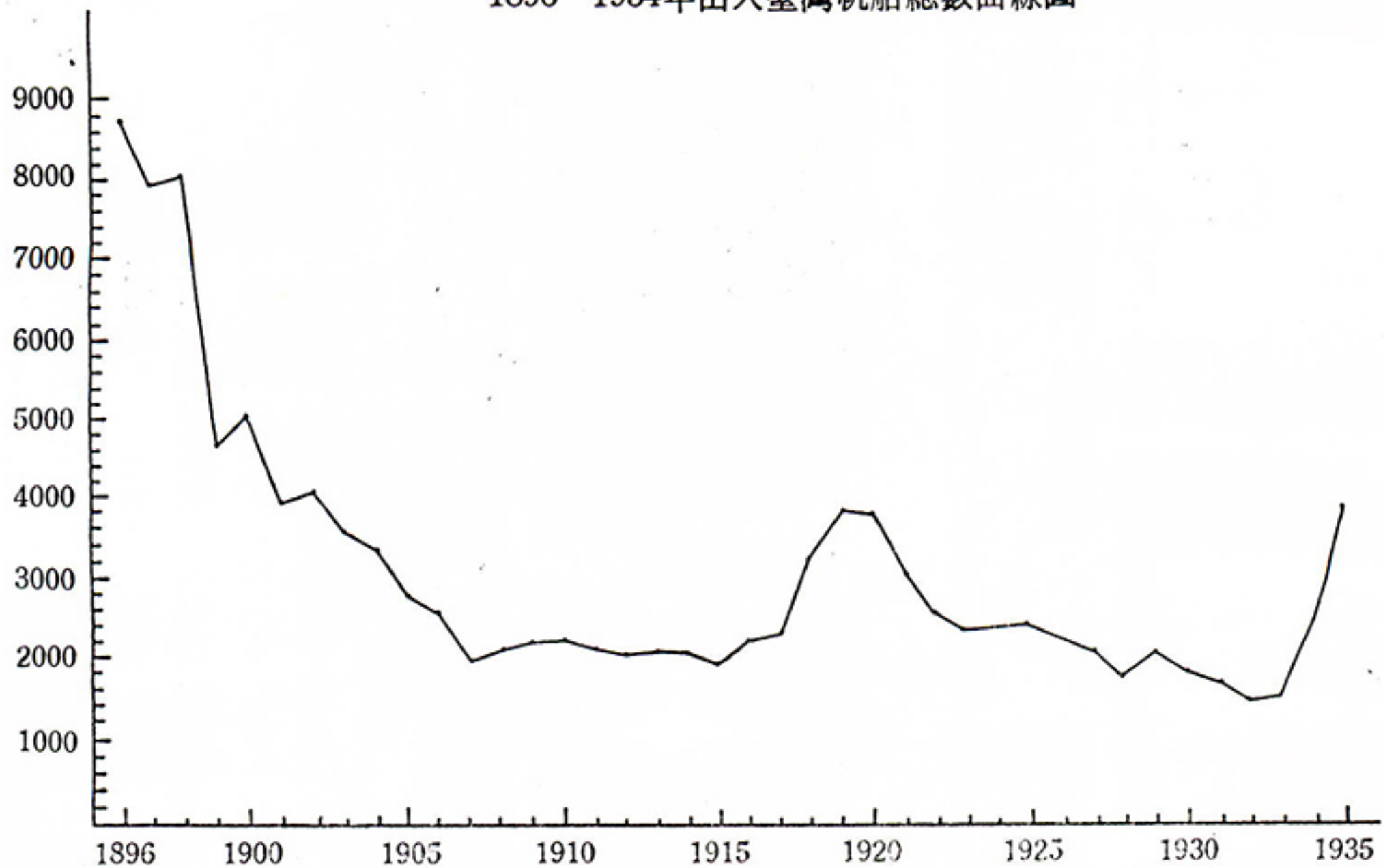
五、舊港口的沒落與變遷

（一）港口沒落的因素

港灣本身的地理條件與外在因素導致港口的沒落，清末臺灣開放南北四口通商之後，由於糖、茶、樟腦等物產外銷蓬勃發展，使南北四港的中央市場機能增強，非通商港口仍只依賴與大陸之帆船貿易或轉運物產至南北四港，港口機能、地位無法與通商港口相比擬，港口市鎮發展模式漸由分散型態導向集中南北，日據之後，基隆、高雄更分別取代淡水、安平成為本島南北最大港埠都市。

— 獻 文 灣 臺 —

1896—1934年出入臺灣帆船總數曲線圖

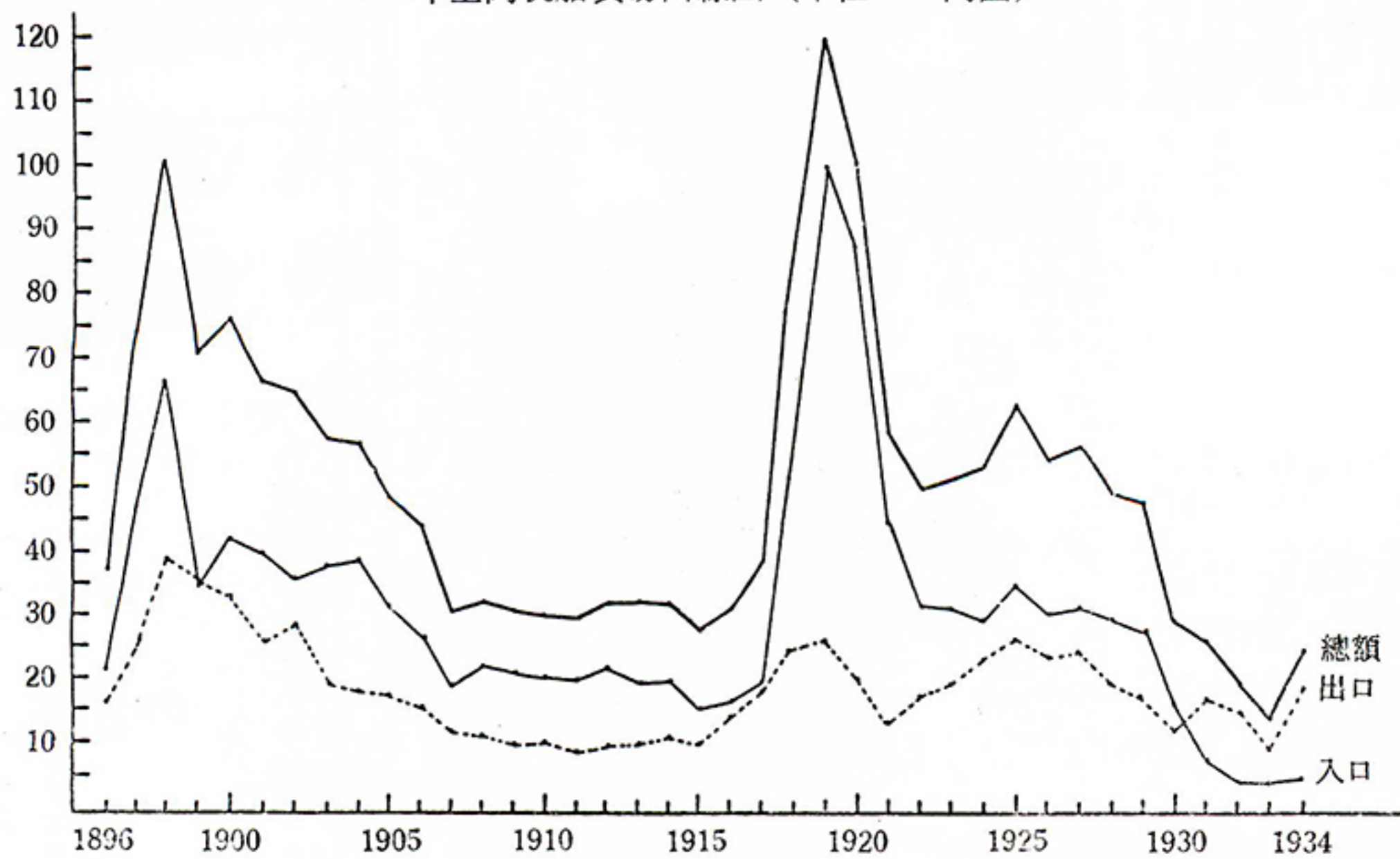


臺灣總督府財務局：《臺灣貿易四十年表》

(昭和十一年九月)

頁三六四~六、三七四~六、整理而成

1896—1934年臺灣帆船貿易曲線圖 (單位：10萬圓)



臺灣總督府交通局道路港灣課：《臺灣の港灣》

(昭和十年九月)

頁一八~二〇整理而成

臺灣割讓爲日本殖民地之後，對中國而言視同外國，原先的貿易成爲國際貿易，須依通商口岸章程抽稅。而殖民國的日本在一八九九年獲得關稅自主權，進口稅由百分之五大幅提高爲百分之十五，臺灣亦採用同樣進口稅率，中國之輸入品倍受打擊，進口稅提高，使平常慣用之生活用品負擔增加，轉而採購日本入口之商品，臺灣與中國和對日本的貿易乃呈現明顯的消長態勢。

日人領臺之初深以臺灣之道路交通窳劣爲苦，（註二三）故以交通建設爲殖民地統治與開發經濟的首要之務。交通建設最主要者爲縱貫南北的鐵路建設和與島外聯繫的港口建設，縱貫鐵路在一八九八年五月動工，分北、中、南三段進行，一九〇八年四月，全線四〇六公里完工通車。一九一二—一九一三年基隆與臺北間鋪設雙軌，一九二二年完成竹南至追分的海線鐵路，一九二七—三六年完成臺南至高雄間的雙軌線。縱貫鐵路線大多通過原先的行政中心市鎮居多，既無法裨益原先的港口市鎮，更因交通路線的改變而加速其沒落。

臺灣西海岸的港口大多利用天然海灣或近河口之地作爲船隻泊碇裝卸貨物，港口完全受大自然力量之支配。臺灣的河川短促流急，流量變化大，含沙量高，河口沉積作用發達，加上海岸地形、潮汐海流的影響，在河口沿岸堆積形成海埔地，使港口淤塞，或是海岸線西移，使港口喪失交通機能。如新竹的舊港（竹北鄉新港村）在雍正年間已漸成爲新竹地區的出入港，二十世紀初年由於頭前溪口因洪水挾帶漂沙及飛沙堆積，一九二九年已無法使用，日後興建漁港乃移至溪南岸魚寮附近河道較深之處。（註二四）苗栗的後龍港原在後龍溪北岸，亦因河川土砂及飛沙堆積，兼以洪水冲壞河岸

，碇泊地移至南岸的公司寮（後龍鎮龍津里）。（註二五）

中部地區的梧棲港在一八八七年之後由於港口泊地被漂沙和飛沙淤塞，船隻改泊塗葛堀（龍井鄉麗水村），但至一九一一、一二年間大肚溪洪水埋積塗葛堀，船隻乃再回梧棲港泊地。（註二六）最負盛名的鹿港亦因河口、海岸地理變遷激烈，頻頻更換泊船地點，一八一〇年移至王功（芳苑鄉王功村），一八二〇年之後再移番挖（芳苑鄉芳中村），一八五一年移至冲西，一九〇〇年以福隆港爲泊地，離鹿港街區已達六公里，自一七八七年至一八七五年約百年間，海岸線西移約五公里，鹿港終於難挽頹廢之命運。（註二七）

舊港口本身條件欠佳，加上交通、貿易導向改變，日人爲使臺灣的米、糖等農產能大量供應其本土之需求，一八九九年開始建設基隆港，一九〇六年第一期工程完成已可供三千噸級船隻出入，高雄港則在一九〇八年開始建港，一九一二年亦完成第一期工程，並持續建設至太平洋戰爭末期，成爲全島最重要港埠，取代其他港口的機能。

（二）港口的變遷

臺灣西海岸的港口市鎮由於港口條件劣化和基隆、高雄港埠建設的推進而漸喪失貿易機能，有的機能轉化，有的沒落頹廢，亦有重現生機者，如北港在一九〇七年終止港口貿易機能，但以媽祖信仰中心之朝天宮形成宗教型市鎮，一九二〇年臺灣地方行政改制之際，仍爲雲嘉地區第二大市鎮，人口有八六一〇人，僅次於舊有的行政中心都市——嘉義（二三、〇八五人）。（註二八）一九一七年撤廢的特別輸出入港——東港，轉變爲地方性漁港。

新竹地區的舊港延至一九三二年始閉港，但因只是一船

舶泊地，市街發展不顯著，一八九八年人口只有五三九人，至一九〇四年始突破千人（一、一二〇人），（註二九）因此在行政區分的序階始終是「庄」而非街。最負盛名的古老港口市鎮——鹿港，由於港口淤塞，一再更換泊地，鐵路交通改變貿易動向，一九三七年中日兩國進入戰爭狀態，貿易斷絕，港口機能喪失，市街發展停滯，難有復甦之機。

梧棲港是西部海岸港口中較特殊的例子，清末其港址受漂沙影響而移至塗葛堀，後來又移向梧棲海岸附近，一九三二年撤廢特別輸出入港；但日人基於發展中部地區產業，改善港灣分布之不均，國防軍事之需求等因素，一九三九年九月開工建設新港，命名為「新高港」並計畫建設「新高市」，工程進行至一九四四年七月大戰末期功敗垂成。

六、結 語

臺灣移民拓墾的歷史背景、航運與貿易需求、地理交通條件等因素促成西海岸港口市鎮的形成與發展。臺灣與大陸間早期帆船（Junk）航運交通頻繁，貿易蓬勃發展，是支持港口市鎮繁榮的主要因素，日本據臺之後，重要的治臺原則之一為斷絕「對岸」（中國）關係，並強化臺灣與殖民本國的政治、經濟、文化聯結，對長久以來的經貿慣習，基於順從民情有利統治之考慮而開放若干「特別輸出入港」專供臺灣與大陸出入往來。嗣後由於島內南北縱貫鐵路完成，南北打狗（高雄）、基隆兩港埠的建設，原有東西向的貿易導向轉向南北，加以原先之舊港口地理條件均欠佳，終而頹廢而轉變市鎮機能，至一九三七年所有特別輸出入港均關閉，而基隆、高雄兩港隨港埠建設與都市化進展，早在一九二四

年改制升格為市，港口市鎮體系由擴散而集中之發展模式亦告定型。

附 註

- （註一）臺灣漢人社會的發展可參見陳其南，〈臺灣的傳統中國社會〉，（臺北：允晨文化公司，民國七十六年三月）。
- （註二）謝覺民著，姚國水譯，〈臺灣寶島〉，（臺北：中華學術院中國地理研究所，民國五十九年十月），頁二七〇—二七二。
- （註三）林滿紅，〈貿易與清末臺灣的經濟社縣變遷〉，〈食貨〉，九卷八期（民國六十八年四月），頁一四八。
- （註四）高諸觀，〈臺灣人的根——八閩全鑑〉，（宜蘭：臺灣新聞文化出版社，民國七十年十月），頁六。
- （註五）戴寶村，〈臺灣大陸間的戎克交通與貿易〉，〈臺灣史研究暨史料發掘研討會論文集〉，（高雄：中華民國臺灣史蹟研究中心，民國七十五年十一月），頁四六。帆船的航速約在五·一七節（Knots）至五·七五節之間。
- （註六）戴寶村，〈近代臺灣港口市鎮之發展——清末至日據時期〉，（國立臺灣師範大學歷史研究所博士論文，民國七十七年元月），頁二八。
- （註七）周凱，〈廈門志〉，（臺北：臺灣銀行經濟研究室，民國五十年一月），臺灣文獻叢刊第九十五種，卷四、防海略，頁一六九。
- （註八）臨時臺灣舊慣調查會，〈調查經濟資料報告〉，（東京：臨時臺灣舊慣調查會，明治三十八年五月），頁七一。
- （註九）Edward J. Taaffe, Richard L. Morrill, Peter Gould, "Transport Expansion in Under-developed Countries: A Comparative Analysis", *Geographic Review*, 53 (October, 1963), pp. 503—505.
- （註十）日治初期本島有基隆、打狗、淡水、安平四條約港，另有舊港、後壠、梧棲、鹿港、下湖口、東石、東港等七個特別輸出入港，合計共十一個主要港口。
- （註十一）Donald R. Deglopper, "Lu-Kang... A City and its Trading

System", in Ronald G. Knapp ed. *China's Island Frontier: Studies in the Historical Geography of Taiwan*, (Honolulu: Hawaii, The University Press of Hawaii, 1980), P. 163.

(註十二) 同⑧，頁三四三。

(註十三) 各地之郊參見方豪，〈六十至六十四自選待定稿〉，(臺北：作者發行，民國六十三年四月) 相關之研究及卓克華，「清代臺灣行郊之研究」，(文化大學史學研究所碩士論文，民國七十二年)。

(註十四) Carol A. Smith, "Regional Economic Systems: Linking Geographical Models and Socioeconomic Problems", in Carol A. Smith ed., *Regional Analysis Vol. 1, Economic Systems*. (New York: Academic Press, 1976), pp. 34—36. Klara Bonsack Kelley, "Dendritic Central-Place Systems and the Regional Organization of Navajo Trading Posts", in Carol A. Smith, op. cit. pp. 232—234.

(註十五) 臺灣總督府民政部文書課，〈臺灣總督府第一、二統計表〉，(明治三十二年五月)，頁三五。

(註十六) 吳逸生，「艋舺古行號概述」，〈臺北文物〉，九卷一期(民國四十九年三月)，頁二。

(註十七) 森田明，「清代臺灣における鹿港鎮の交易功能」，〈東洋史論〉，第四期(一九八二年)，頁一一九。

(註十八) 顏興，「臺灣商業的由來與三郊」，〈臺南文化〉，三卷四期(民國四十三年四月)，頁一〇。

(註十九) 「一八八二—一八九一年臺灣臺南海關報告書」，「一八八二—一八九一年臺灣淡水海關報告書」，〈臺灣銀行季刊〉，九卷一期(民國四十六年元月)，頁一九〇、一六七。

(註二十) 臺灣拓殖株式會社調查課，〈臺灣を中心とした我克貿易に就て〉，(昭和十七年八月)，頁一一、一二。

(註二一) 同註八，八頁一七四，另見張炳楠，「鹿港開港史」，〈臺灣文獻〉，十九卷一期(民國五十七年三月)，頁三八、三九。

(註二二) 梧棲、大甲、中港等地紳商向日本當局上書請願要求開港的文書收

於〈臺灣總督府公文類纂〉，第十九號第十四門「雜類」(明治三十年)。茲錄輯於后：

(一) 梧棲

右順等三郊經商為業自造航船配運米貨，出入塗角堀港或臺南或臺北或清國泉州、福州、廈門，往來雖有定向但航船在港必候風信以出入，既在洋面又以風勢為轉移，決不能如輪船之往來任意也。前蒙俯賜分設稅關，以免船人踟躕有關貨財性命之憂，三郊莫不感激。茲蒙諭令往來清國之船必到淡水驗稅方許轉向本港陸揚，是有關之名無關之實，順等以為海道艱難危險，船貨不能流通者有六焉，合亟詳明，附後呈覽，不蒙恩准體恤，商人就地開關驗稅以安職業，情何以堪，勢亟不已，瀝清懇乞雪察恩准體恤，詳請就地開關驗稅，載德之千秋，切叩。

一、臺中土產甲於全臺，大約到泉州、廈門販賣貿易者居多，若令回臺之船必到淡水驗稅，則由西南以上東北必候晴天，駛上福州方得放洋，轉到淡水，而南風北風兩非所便，此所謂難通者一也。

二、泉州、廈門與臺中相對，船人習慣往來海道熟悉，若令往淡水驗稅，則風勢有拂逆之苦，加之海道生疏，不免破壞覆沈之憂，此所謂難通二也。

三、各船由清國往來淡水水程遙遠，由淡水回本港則愈遙遠而兼曲折矣。工本既重物品必貴，不能與臺南、臺北均平其價，則土產不能與各處流通貿易，而商令必廢，此所謂難通者三也。

四、各船由淡水要回本港，必待北風之信，若南風則未知返港於何日。但臺灣冬天北風甚烈，船人亦決不敢回，此所謂難通者四也。

五、各船由本港要往清國，若令先到淡水，必待南風之信，若北風則終無出口之日，但南風惟夏秋之序，餘皆北風，此所謂難通者五也。

六、塗角堀港場大可容二百餘航，深可二丈餘，有溪路、鐵路可通臺中等處，近日小輪船時常往來停泊，是此港比鹿港尤為

盡善而商會亦不下於鹿港。前海關未設，船人行戶百般艱難，茲幸設關又無徵稅，則往鹿港為難，往淡水更難，何以與商會而柔遠人，此所謂難通者六也。

明治二十九年十二月七日

臺中縣知事村上義雄

(一)大甲

竊惟正政必重人情，靖疆首恤民便，現在臺灣歸入帝國版圖，萬民正沾雨露之恩，大振商業之秋也，然大甲海口大安港原為帆船懸集之區，自去年蒙禁至今船楫不得來往，物品不能通商買賣困苦之極，最慘者物價騰貴，鄉村人民難以買賣，皆因舖商置貨必赴新竹或到鹿港挑運維艱，物價加倍而然也，至有帆船欲來大安港，須先到鹿港海關完納稅金方可轉入大安港，礙時際隆冬朔風凜烈海浪洶湧難免於危險。萬一不虞，竟有吃虧之甚，惟想我帝國深痛民瘼愛惜黎庶，必能俯體下情，伏乞支廳長大人憐憫商艱，將情轉詳總督准如所請俾得開設海關出張所，以為利國便民之舉，萬民謳頌，沾恩切叩。

苗栗支廳長 橫堀三子 黃本

明治二十九年十二月十七日

(二)中港

具稟人臺北縣竹南一堡參事陳汝厚暨街莊長等為前請開港未蒙憲示亟為陳情以請電奪事切，竹南一堡之有塹仔頭港也，向來為船舶往來通商之地，外而中港頭份，內而南莊獅潭北埔等處，其貨物之出入皆藉斯港為流通。自臺灣歸我帝國版圖政府禁閉港門，由是外國船舶不敢停泊斯港，商情困難，汝厚等於本年五月間曾續稟請重開港禁在案，現既數月未見判決，竹南一堡等處人民不時懸望憲裁，汝厚等因再出願陳情以堅憲信，切思塹仔頭之港門極闊可停泊船舶數百號，比之舊港後壠尤甚，故自明治二十八年以前船舶往來者每月有叁拾餘號，斯時竹南一堡之生理尚有可觀，至明治二十八年比前更盛，每月約計出入者有四、五拾號，迨

明治二十八年以後港門禁閉，竹南一堡之生理乃以不振，生理之盛衰由於港門之開閉如此，現在百物加稅，未知以後之商況如何，倘若港禁重開，則竹南一堡之生理尚望昔日之盛也。不已合亟將情懇請縣知事憲大人閣下察奪施行萬民沾感，切稟。

(註 二十三) Yosaburo Takekoshi, Japanese Rule in Formosa, (New York: Longmans Green, 1907), P. 253.

(註 二十四) 張邵曾，「臺灣海埔地之地形變遷」，《臺灣銀行季刊》，十三卷二期（民國五十一年六月），頁九五。

(註 二十五) 同註八，八頁一六二，另見淡水稅關，《臺灣稅關要覽》，（臺北：松浦屋活版部，明治四十一年九月），頁二。

(註 二十六) 同註二十四，頁九一、九二、九四。

(註 二十七) 張炳楠，前引文，頁三、四。另見何金鑄，「鹿港興衰的地理研究」，《文藝復興月刊》，六十五期（民國六十四年九月），頁五四、五五。

(註 二十八) 《臺灣總督府第二十三統計書》，（大正八年），頁四七。

(註 二十九) 《臺灣總督府統計書》，（明治三十一年度，四十一年度）。

作者簡介

戴寶村 臺北縣三芝鄉人，師大歷史研究所博士，主要著作有專書《清季淡水開港之研究》（師大歷史研究所專刊，七十三年六月），《臺中港開發史》（臺中縣立文化中心，七十六年五月）。另有臺灣史與歷史教育等論文數篇，博士論文「近代臺灣港口市鎮之發展」（七十七年六月，未出版）。現擔任東海大學歷史系臺灣史課程。