

清初與中葉臺灣港口系統的演變：

擴張期與穩定期（一六八三—一八六〇）

林玉茹

清代臺灣全島曾經出現眾多的港口，這些港口在不同時期展現不同的發展形態；加上人文與自然條件之變遷，港口彼此的聯結關係也隨之產生變化，遂形成各種形態的港口系統組合。而且，隨著時間的推展，全臺港口所組成的各類港口系統也歷經了各種演變過程。

本文擬配合清代臺灣人文和自然背景之轉變，首先討論清初擴張期（一六八三—一七三〇）與穩定期（一七三一—一八六〇）港口系統的組成，以理解此兩階段全臺港口的整體發展趨勢。

第一節 清初擴張期（一六八三—一七三〇）的港口系統

清初擴張期，全臺港口主要形成一個鹿耳門主系統，其下聯結數個次級系統。另外，在南北二端及山後地方，則分散著若干個孤立港口。由於在本期短短四十七年之中，臺灣西部進入全面開墾狀態，港口發展迅速，故再分成二個小期依序說明本階段港口系統的發展過程。

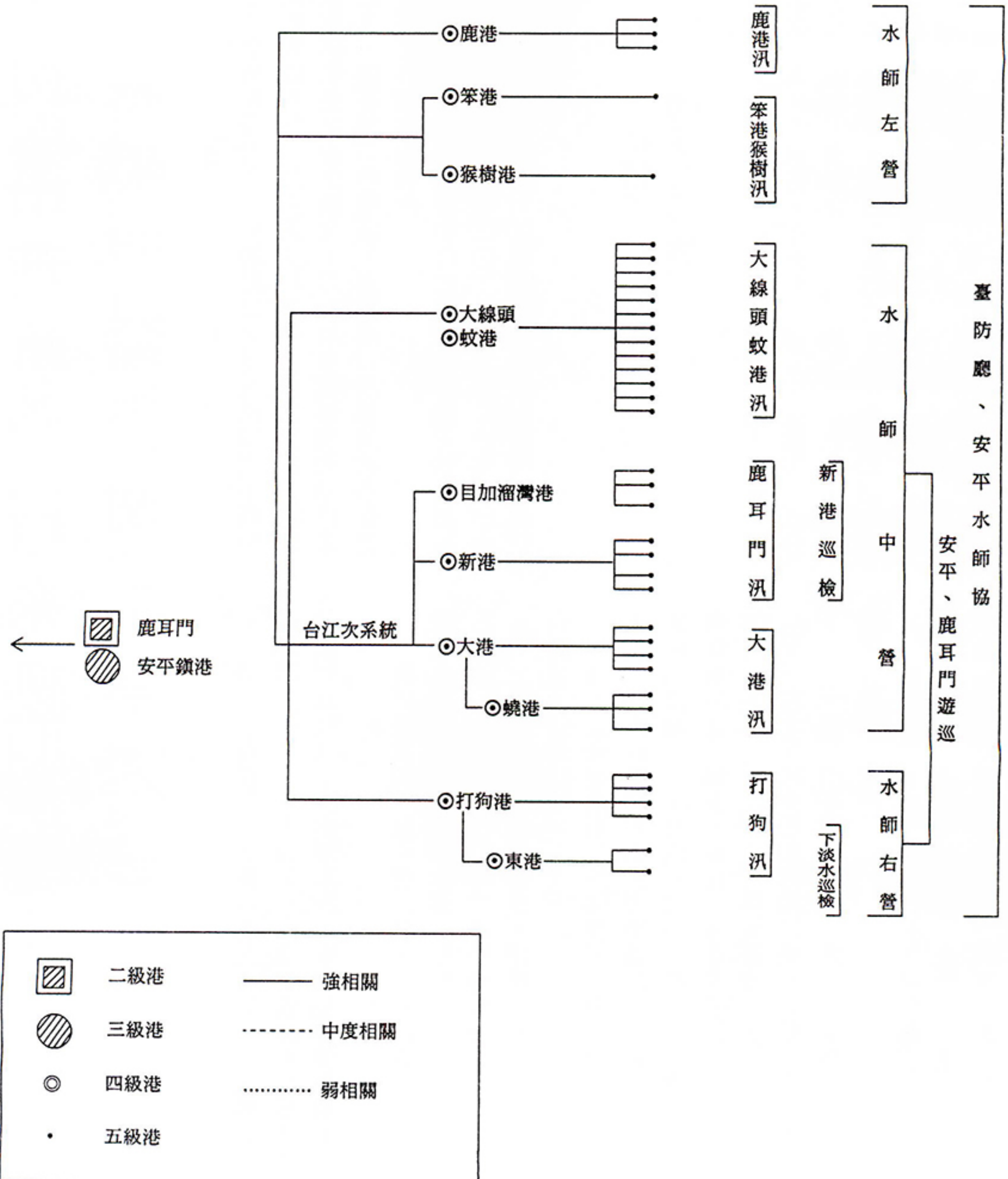
一、第一小期（一六八三—一七三〇）的港口系統（圖一）

第一小期在下淡水溪以北至大肚溪以南地方，形成一個鹿耳門主系統，其下聯結十一個由四級港組成的小系統。大肚溪以北以及下淡水溪以南，則零星分佈著若干個孤立港口。

清領臺之初，設一府三縣，其時郵傳、防汛及漢人村莊最遠北達半線南至下淡水溪；但政令所及，僅止於臺灣縣而已。至於南北二路則「一望盡綠草黃沙，綿渺無際」，（註一）草萊初闢，民少番多，諸羅、鳳山二縣文武職官俱僑居府城，並未歸治。（註二）

府治（今臺南市）的開發，自荷鄭以來素有基礎。從來大陸移民亦以廈門經由澎湖至鹿耳門為渡臺正路，（註三）臺灣西部諸港之中，又以府城外的臺江泊船條件最佳，（註四）臺灣府城遂成為全臺政治、軍事及經濟中心。清廷並以府城的出入門戶鹿耳門，作為全臺唯一正口，與廈門對渡；（註五）南北兩路小船和內地來臺大商船，依例俱需由此出入。（註六）鹿耳門亦設置文武稅館，由臺灣海防同知及安平鎮副將管理。（註七）

然而，事實上，鹿耳門只是臺江瀉湖的主要出入口，故雖然該港「港道狹窄，只容一舟」，（註八）一旦進入門內，即為「水勢寬闊，可泊千艘」的臺江灣。（註九）內地來臺船



圖一 第一小期 (一六八三—一七一〇) 港口系統示意圖

隻並可以直抵府城大井頭，而用牛車將貨物牽挽上岸，

、鳳山二縣的商業集中地。一六九六年來臺的郁永河，曾描述當時府城的繁庶狀況：

(註一〇)或是淀泊於安平鎮港，再以渡船往來於府城。
(註一一)因此安平鎮港與鹿耳門實為府城吞吐口，並分擔部分行政和軍事功能。其時，統轄北自半線南至淡水溪，兼督臺、鳳、諸三縣捕務，並負責稽查掛驗鹿耳門進出船隻的臺灣海防捕盜同知(臺防廳)，於康熙二十二年至雍正七年(一六八四—一七二九)之間即駐紮於鹿耳門。(註一二)另

臺郡獨似富庶，市中百物價倍，購者無吝色，貿易之肆，期約不愆，：茲地自鄭氏割據至今，民間積貯有年矣。：又植蔗為糖，歲產五六十萬，商舶購之，以貿日本、呂宋諸國，又米、穀、麻、豆、鹿皮、鹿脯，運之四方者十餘萬。(註一六)

一方面，臺灣水師協鎮衙門則駐紮安平鎮，下轄中、左、右水師三營，水師副將和三營遊擊衙署概駐紮於安平，駐港戰船與兵弁也最多。其中，水師右營管轄二層行溪以南至淡水溪以北海口、洋面，由鹿耳門千總與右營遊擊統轄；水師左營則管轄八掌溪以北至半線海口、洋面，由安平左營遊擊統轄。(註一三)由此可見，本期下淡水溪至大肚溪之間的港口，俱由臺防廳和安平三營水師統轄，鹿耳門與安平鎮港遂具有最高軍事、行政機能。

臺灣府城既為全臺經濟重心，南北二路又開墾無幾，內地商船幾無往來，船隻遂大多進出鹿耳門、臺江至府城，以便取得日常所需。鳳、諸二縣所出產的鹿皮、鹿脯、麻、豆等各種物產，通常也必須運來府城，再由大商船輸往內地或興販東洋。(註一七)

在商業貿易方面，鹿耳門只是位於岸外沙洲的港口，並未成立市街，所有進出口貨物的集散與分配，大都於府城進行。府城商業規模的大小，也影響鹿耳門進出貨物吞吐量之多寡。根據一六八四年蔣毓英《臺灣府志》記載，領臺之初府城商店街肆最多，而鳳山縣卻是「延袤荒野無市廛」；

是以，無論在行政、軍事或商業貿易方面，府城的鹿耳門皆具有舉足輕重的地位，臺地各港與之互動應該較為密切，遂組成鹿耳門主系統。鹿耳門主系統之下，又聯結數個次系統與小系統。這些次系統與小系統的組成，由於本期商業活動記載無多，主要根據軍事功能聯結而成。再者，各小系統的主要港口，大多是水師大汛所在，軍事機能較高；但因各港腹地開發無幾，皆未出現商業設施，是以除了作為移民偷渡門戶外，與鹿耳門應具有強相關的聯結關係。以下逐一說明之：

(一)臺江次系統

(註一四)諸羅縣雖然已出現目加溜灣街，但是直至一六九六年仍是「縣轄多番鄉，鄉民需物皆市府中」。同時，安平鎮亦因「府中市物轉聚於此」，而具有市街型態。(註一五)據此可知，本期除了臺灣縣之外，南北二縣初闢，幾無市集；而且，此時臺灣對外輸出物產以蔗糖為主，蔗糖產地也以臺灣縣為中心。因此，臺灣府城市鎮規模最大，儼然成為諸羅

臺江潟湖各港與府城形成一組休戚相關的次系統。臺江潟湖的範圍，北自漚汪溪口，南伸至卓加港，復東灣至含西港、竿寮港、直加弄港、目加溜灣港、洲仔尾、柴頭港，歷郡城西邊至七鯤鯓。(註一八)另外，西邊沿海的岸外沙洲，

由南而北，也形成大港、北線尾港、鹿耳門、隙仔港、海翁窟以及加老灣港等六港。(註一九)這些港口，在道光三年(一八二三)臺江陸化之前，與府城互為表裡，有所謂「北線尾、鹿耳門為臺灣門戶，大線頭、海翁窟為臺城外障。」

(註二〇)各港不但與府城互動頻繁，並負擔部分泊船機能。例如，海翁窟「甚深，洋船多泊此候潮」，(註二一)秋後北風凜烈之際，船隻出鹿耳門之後，則必須由隙仔港開洋。

(註二二)安平鎮港西邊的潟湖口大港，荷據時期夾板船猶可出入，是臺江的另一出口。(註二三)但至清初港口已淤淺，惟往南路鳳山縣貿易的小船仍由該港出入，並由新港巡檢和大港把總稽查掛驗；至於往北路船隻則由鹿耳門掛驗，再由青鯤鯓北行。(註二四)此外，臺江各港在軍事方面隸屬於水師中營，分由鹿耳門及大港兩個大汛巡防。

在臺江次系統之下，又聯結由目加溜灣港、新港及大港等四級港帶領鄰近小港所組成的三個小系統。這三個小系統，因鄰近府城，港口發展最速，亦分擔主系統港口的部分功能。其中，目加溜灣已具街肆，並有陸路把總駐防，典司署和學署亦設立於此。(註二五)新港原設巡檢，康熙三十八年(一六九九)移至東安坊，仍稽查臺江出入船隻。(註二六)至於大港小系統，除了包括臺江口的沙洲港外，由於大港汛把總兼轄鯤身、蟻港汛，巡防二層行溪至濁水溪(今阿公店溪)之間洋面，(註二七)加上該地方鄰近府城，鳳山縣又仍處於草創階段，各港與府城聯結應該較為密切，故將蟻港附近小港劃歸大港小系統。

(二)蚊港小系統

本小系統是以蚊港和大線頭兩個四級港為首所組成的小

系統。領臺之初，水師千把原駐防大線頭，康熙四十五年(一七〇四)移駐蚊港。(註二八)蚊港是灣裡溪至八掌溪之間倒風潟湖的總海口，冬港、鹽水港、茅港尾港、鐵線橋港、麻豆港等港，均由蚊港出入；(註二九)蚊港並統隸南鯤鯓、茄藤頭港、威裡港等漁港。(註三〇)蚊港小系統與臺江次系統，因同屬於水師中營，臺江潟湖與倒風潟湖又連成一氣，因而顯然與府城聯結較為密切。

(三)打狗港小系統

濁水溪(阿公店溪)以南至下淡水溪之間，是為水師右營轄區。每年鹿耳門千總與安平水師右營遊擊按季巡防，並於打狗港置大汛，由千把領兵駐防，(註三一)兼轄附近小港，而組成一個小系統。

領臺初期，鳳山縣「創制方始，百廢方興」，直至一六九六年縣治興隆莊才形成市街；(註三二)顯然縣治附近開墾方熟，而位居縣城稍南的打狗港也只具有四級港規模，主要向鹿耳門取得所需。至於鳳山以南至下淡水溪之間，則「水土多瘴，人民易染病」。(註三三)下淡水溪畔的東港，原置下淡水巡檢一員，即因「水土毒惡，歷任皆卒於官，甚至闔家無一生還」，一七一一年遂移置赤山。(註三四)由此可見，東港附近地方尚荒蠻未開，且未置水汛，故從屬於打狗港小系統。

(四)猴樹港、笨港及鹿港等三個小系統

八掌溪以北的猴樹港、笨港及鹿港等四級港，係由水師左營管轄，並分設水汛，派駐千把二員統弁駐防；(註三五)其中，猴樹港與笨港由同一千把分防。本期，清廷郵傳、軍防最遠及於半線，但是「北路土番居多，惟近府治者漢番參

半」，（註三六）地方開闢仍相當有限，諸港亦未見商船往來記載。相形之下，港口的軍事機能顯得較為重要，且與附近小港僅組成因軍事聯結而成的小系統；各港除了移民偷渡來港之外，可能大多直接與鹿耳門往來貿易。然而，鹿港由於距鹿耳門較遠，人民又聚居有限，與鹿耳門的互動頻率可能遠遜於笨港以南各港。

（五）孤立港口

第一小期鹿耳門主系統的空間範圍，北達大肚溪南至下淡水溪。至於大肚溪以北，大致上仍是「無稠密之人居，有生番之異類」，（註三七）直至康熙三十五年（一六九六）吳球事變以前，「崩山、後龍、中港、竹塹、南崁各港，商賈舟楫未通，雖入職方無異化外」。（註三八）稍北的雞籠、淡水地方則自歸版圖後，「從無人蹤」，（註三九）而且「窺隔郡治千有餘里，夏秋水漲，陸路難行；冬春風厲，舟航莫及，兼之其地有番無民，虞輓運之維艱」。（註四〇）由此可見，大甲溪以北地方，既處於草萊未闢階段，軍政設施未及於此，各港貿易亦無幾，故未納入港口系統，只能視作孤立港口。

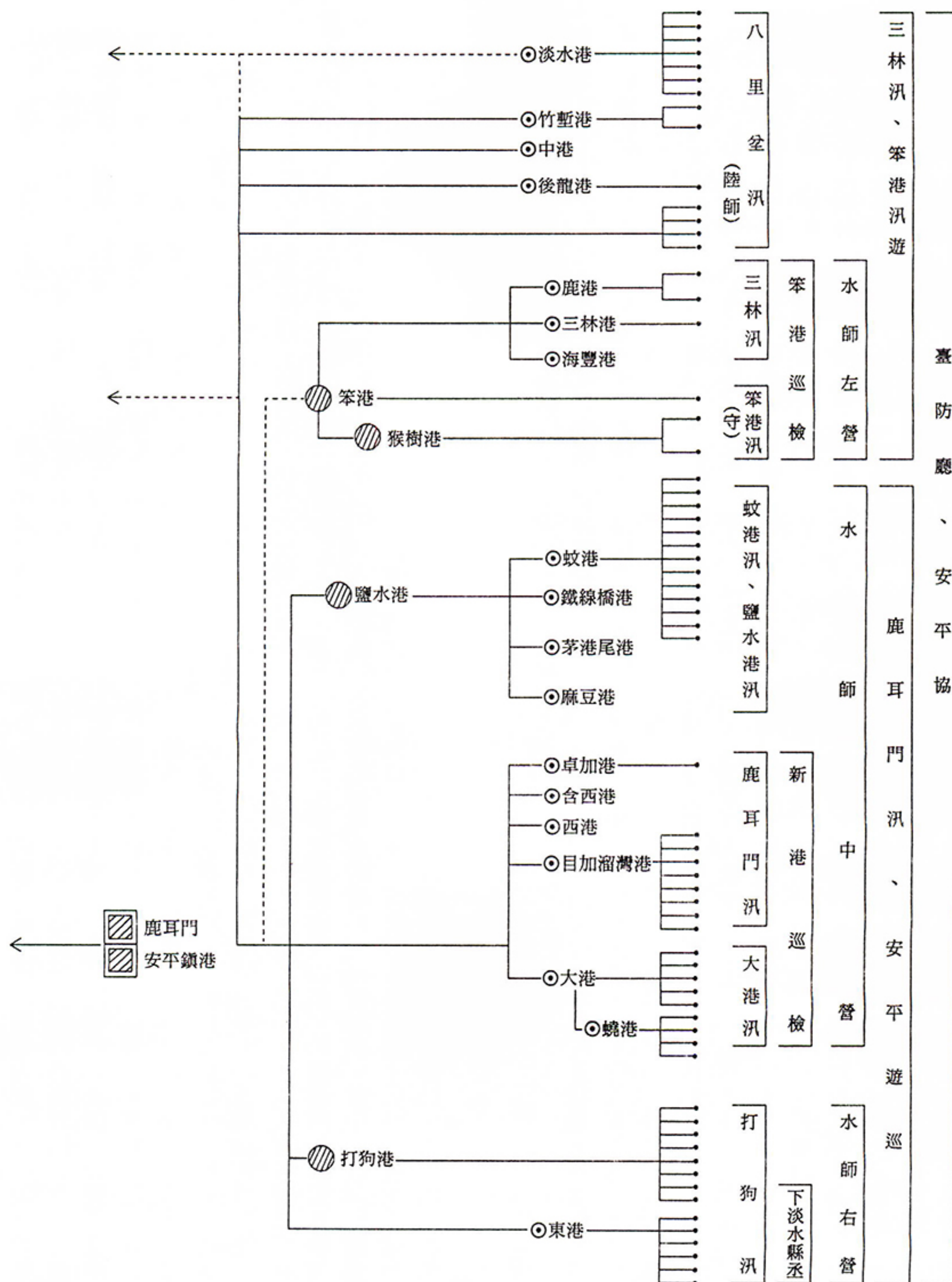
至於下淡水溪以南地方，猶是「八社地，為人跡罕到處」，加以生番為禍甚烈，移民多視為畏途。（註四一）但是仍有中港、茄藤港、鰲興港、琅璫港與沙馬磯頭等五個孤立港口存在，以作為零星的漢番貿易據點。

總之，第一小期，在大肚溪至下淡水溪之間，形成一個以鹿耳門為核心的主系統，其下聯結一個次系統十一個小系統。由於本期的開闢方向仍承續著荷鄭基礎，主要以府城為中心向南北擴展，臺灣府城遂成為全臺政治、軍事及經濟重

心。鳳山、諸羅二縣，則因開墾方興，一切取汲與輸出大都往來於府城。而作為府城出入口的鹿耳門和臺江各港乃成為最重要港口；其中，鹿耳門是唯一正口，與安平鎮港皆具備全臺港口中最高軍事和行政機能。至於臺江以外各港，由於腹地仍處於開墾初期，港口規模也不大，大多未形成市街，更無內地大商船往來。但官方仍於各地要港佈防水汛，而突顯打狗、蚊港、猴樹港、笨港以及鹿港的重要性，形成以軍事機能為主的小系統。其時，各港大概主要作為移民入墾門戶，或是獨自向府城取汲，與鹿耳門的直接互動較為頻繁，而各港彼此的聯結則可能較少。其中，鹿港因距府城較遠，人口又無多，與府城聯結最弱。另外，在主系統範圍之外，南北兩端各自存在著數個孤立港口，偶有漢人往來，與番交易。

二、第二小期（一七一三—一七二二）的港口系統（圖二）

第二小期，值康熙末年至雍正初年，冒險渡臺者日衆，臺灣西部開發也突飛猛進，已漸向嘉義以北及下淡水溪以南推進，（註四二）南北二路逐漸開闢。其時，北至淡水南盡琅璫，漢人趨之若鶩，甚至臺灣山後的噶瑪蘭、崇爻、卑南覓，均出現漢人蹤跡。（註四三）雍正元年（一七二三）清廷乃增設彰化縣和淡水分防廳，於是官方設治佈防範圍最北及於雞籠，最南則止於枋寮。同時，境內新港口也紛紛出現，以作為移民入墾門戶。但是，嘉義以北與下淡水溪以南地區，因為尚屬初墾狀態，漢人聚居相當有限，港口規模不大，更未形成市街；除了移民偷渡之外，幾未有內地商船往來，因此可能大都直接與鹿耳門互動，而猶隸屬於鹿耳門主系統之



圖二 第二小期 (一七一——一七三〇) 港口系統示意圖

下。於是鹿耳門主系統範圍更加擴大，北至雞籠南至枋寮。沿岸港口俱由臺防廳管轄，凡是往來於南北各港貿易的船隻，由船總行保具結填明往來港口，再由各縣照送臺防廳登記，給予印單，訂定往返期限。(註四四)

本期除了北部淡水港有閩浙商船往來之外，(註四五)內地大商船主要至鹿耳門貿易。其時，往來商艘，「上通江浙，下抵閩廣」，「殆數千計」；(註四六)對外輸出品也仍以蔗糖為主，(註四七)並由內地各省商民來臺販買，再運回各省出售。(註四八)其次，臺灣經過康熙一朝的聚養生息，稻米生產益多；至雍正初年，各縣年徵供粟甚至已大有剩餘。(註四九)不過，臺地內附之初，官方即採行糧米管制政策，凡出港船隻只許帶食米六十石。(註五〇)但是，由於閩省漳泉各府，時有米穀欠收、米價騰貴之虞，因此康熙三十二年(一六九三)之後，每遇青黃不接內地米價高昂時，往往有船隻公然挾帶米穀出港。(註五一)雍正元年(一七二三)，浙江地區適逢荒年，福建巡撫黃國材奏准運臺米五千石至浙省平糶，(註五二)是為臺米運內地之濫觴。雍正二年(一七二四)，清廷鑑於福州、興化、漳、泉四府，皆仰給于臺米，遂定例臺灣倉穀每年碾米五萬石，於一月至五月之間運赴漳泉平糶。(註五三)此後，雍正二、三年，又陸續議定臺灣每年額配內地「眷米」、「眷穀」及「兵米」、「兵穀」數萬石，(註五四)統由往來於鹿耳門的大商船，按樑頭尺寸配運內地。(註五五)

其時彰化縣係屬新闢，米產無多；臺灣縣則絕少水田，農人主要栽蔗碾糖，因此納糧米穀輒於諸羅、鳳山二縣採買。(註五六)另一方面，由於諸、鳳二縣殷實業戶大都萃

居府城，並就府城建倉交收米粟，供粟遂多收儲于府城。(註五七)由此可知，臺灣府城成為當時全臺米穀集散中心，各縣運穀皆由小船分運至鹿耳門交卸大船，再運至內地。(註五八)

此外，本期府城已是具有二十二條街道的大市鎮，(註五九)安平鎮亦為「近海最大市鎮，商賈輻輳」，(註六〇)內地來臺舟楫大多停泊港內。(註六一)臺灣南北二路物資，也蓋聚於府城。此時，自府城運往北路的貨物，有鹽、糖、煙、布匹、衣線；由北運至府城的物品則是鹿脯、鹿筋、鹿角、鹿皮、芝麻、水藤、紫菜及通草。(註六二)至於南路交換貨物，雖然未有明文詳載，大概仍以米、糖及其他鹿皮製品輸至府城，然後再載運日常用品而回。因此，南北兩地港口與鹿耳門的直接互動也較為密切。

至於軍事配置方面，水師仍延續前期佈署，安平鎮港和鹿耳門的軍事機能最高；不過由於部份港口重要性顯著提高，遂增添了一些水汛或派駐更多兵弁。在陸路方面，則有較大變動，汛界也大為擴張。康熙五十七年(一七一八)南路營於茄藤港、大軍麓置塘，使陸路汛地延展至率芒溪；(註六三)北路大甲溪以北，康熙五十年(一七一二)則派駐千總駐紮於八里坌，下設大甲等七塘，(註六四)惟各塘汛大多位於海口。五十七年(一七一八)，閩浙總督復奏准增設淡水營，由北路參將管轄；(註六五)洋面則歸水師左營巡

總之，全臺港口在軍政、商業貿易方面，仍以鹿耳門、臺江各港為首，組成一個鹿耳門主系統。在主系統之下，則又聯結三個次系統、十八個小系統。以下分別說明之：

(一) 臺江次系統

本期臺江次系統大致上與第一小期類似，改變不大，與鹿耳門主系統屬於強相關聯結。新增的卓加港、含西港、西港等四級港小系統，有小杉板頭船來港，裝載五穀、糖菁、茅草等貨物；（註六六）並新置汎塘，從屬於陸路目加溜灣大汎及水師鹿耳門汎。（註六七）

(二) 鹽水港次系統

八掌溪與灣裡溪之間，由八掌溪和急水溪的分支港以及岸外沙嶼構成倒風瀉湖港口群，並以蚊港為總出入口。此時倒風瀉湖「港面甚闊，大小船俱可停泊」，（註六八）加上腹地開發已趨成熟，又盛產米穀、蔗糖，因此各港發展迅速，可能也有內地商船偶而非法來港貿易。大體上，本期倒風瀉湖各港，以三級港鹽水港為核心，聯結其下蚊港、鐵線橋港、茅港尾港、麻豆港等四級港小系統以及其餘五級港，而組成一個從屬於鹿耳門主系統的次系統。

鹽水港由於位於急水溪與八掌溪所形成之三角洲中心，（註六九）又是府城由海道赴諸羅縣治之門戶，（註七〇）以及府城往笨港之大路，於是乃發展成茅港尾至笨港之間的最大市鎮，商賈輻輳。（註七一）沿岸海道自青峰關東入至此，並可達於四里九莊；因而諸羅縣令周鍾瑄曾經一度議移府倉於此，以輸納縣南之供粟。（註七二）雍正元年（一七二三），清廷更添設水師中營千總一員駐紮於此港。（註七三）由此可見，本期鹽水港實已成為倒風瀉湖各港之商業、軍事中心，而取代原本軍事機能較高的蚊港，變成本地域最主要港口。

鹽水港之下，井水港、茅港尾港、麻豆港俱已成街，（註七四）八掌溪與急水溪的各分支港，也有臺屬商船來港載

運五穀、糖菁等農產品。其中，茅港尾港位於南北大道上，「塵閭鱗次，商旅輻輳」，（註七五）商況較繁盛，僅次於鹽水港。

至於軍事佈署方面，新設北門嶼、青鯤鯓及馬沙溝三個水師塘，（註七六）由蚊港千把及鹽水港千總兼轄，從屬於安平水師中營遊擊。

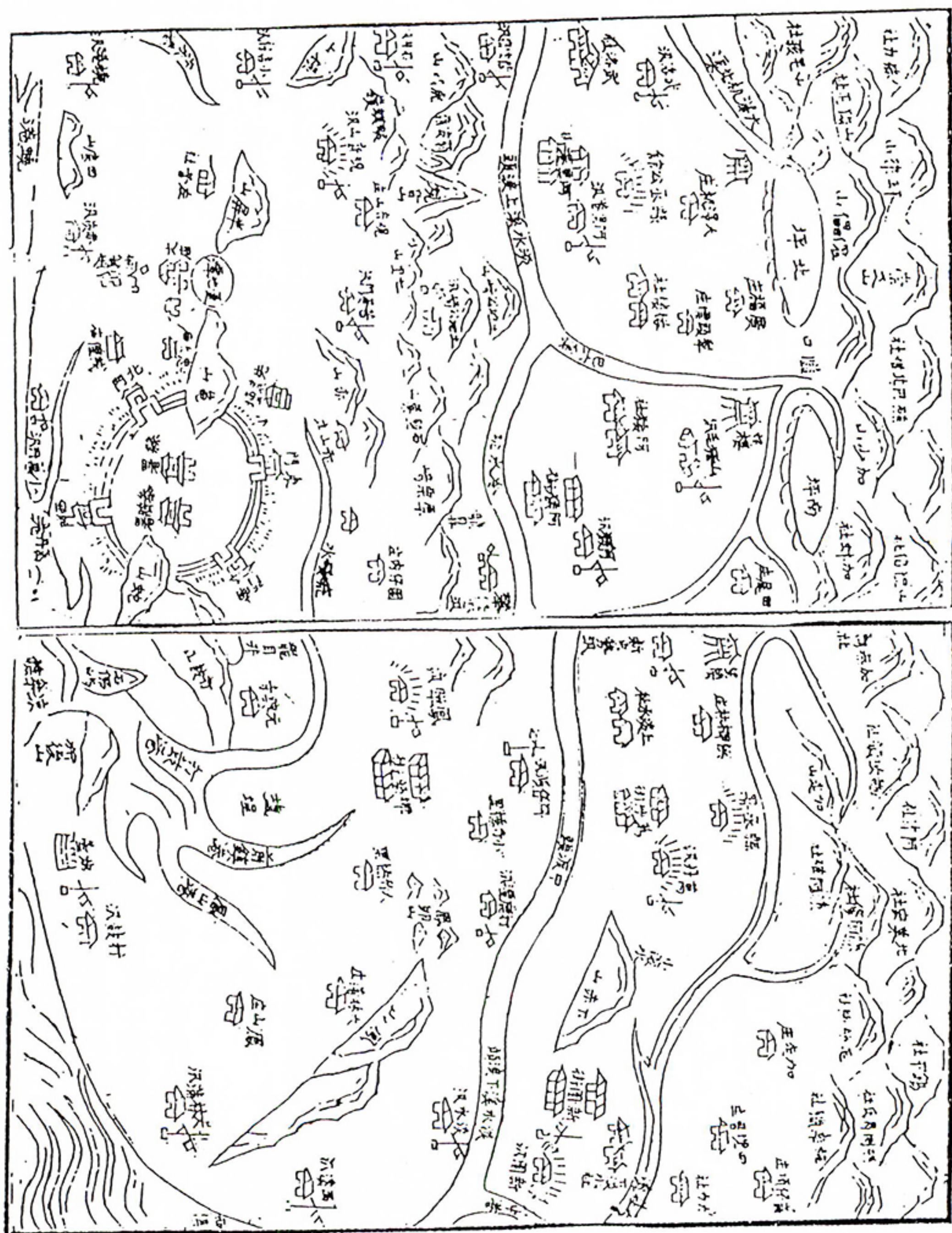
由商業及軍事配置看來，鹽水港次系統各港與鹿耳門各港，應具有強相關的聯結關係。

(三) 打狗港次系統

打狗港次系統範圍，北至濁水溪（今阿公店溪），南至率芒溪。但是，下淡水溪以南地方，主要依據軍事聯結而組成。因此，與打狗港密切相關的腹地事實上乃以下淡水溪為主；下淡水溪以南則以東港為中心，形成一個小系統。

本期，鳳山縣下淡水溪以北地區，因「開疆已久，人居稠密」，境內已新增五個市街，下淡水溪以南亦於一七一九年左右形成新園、萬丹二街。（註七七）顯然漢人開墾已經越過下淡水溪。鳳山縣的進一步拓展，促使該地成為府城米食供應地，南路米亦主要由打狗港販運至府城。（註七八）而且，打狗港因距離鹿耳門最近，北風盛發之際，鹿耳門因港口狹隘，船隻往往改由打狗上岸。（註七九）打狗港與府城港口之互動，應相當密切。

打狗港其實只是前鎮港、鳳山港及琉璜港的總海口（圖三）。一般而言，船隻進入打狗港後，往南入為前鎮港，小船並可以直趨到此；前鎮港再往南入則是鳳山港，港口較小，兩支港皆濱臨下陣頭街。（註八〇）下陣頭街則是鳳邑最大市鎮，「店屋數百間，商賈輻集」。（註八一）另一方面，打狗



資料來源：〈重修鳳山縣志〉，圖，頁五一六

圖三 打狗港及其分支港圖

往北入爲硫磺港，通縣治興隆莊。因此，作爲兩個市街吞吐港的打狗港，雖未成街，卻是鳳邑最大港。港口由安平水師右營把總駐防，其下兼轄新增的歧後、西溪與東港諸水汛。
(註八二)是故，本地域乃以打狗港爲首，組成一個從屬於鹿耳門主系統的次系統。

打狗港次系統之南，形成東港小系統；其範圍北自淡水溪南至率芒溪。由於淡水溪，河幅廣闊，「秋冬水涸，往來可通；春夏漲滿，非舟莫濟」，(註八三)而成爲天然之地域阻隔，清初鳳邑設防最遠即僅達於溪北。此後歷經康熙末年至雍正初年的開墾，東港北方已出現新園街，東港遂成爲該街之吞吐港。至於力力溪(東港溪)以南，仍以番社居多，漢人村莊並不多見。(註八四)東港因腹地開發未臻成熟，僅具四級港規模，主要作爲屏東平原入墾門戶；港口並置水師汛，從屬於打狗大汛。東港與鄰近小港組成一個小系統，主要從事沿岸貿易，可能與打狗港及府城互動較頻繁。但是，由於鳳邑日用貨物主要由府城供給以及淡水溪的阻隔，促使東港可能大都直接與鹿耳門往來，例如一七二二年臺灣縣存倉不敷民食，即由東港直接運載鳳縣倉穀至府城大港。(註八五)港口亦因頗具重要性而歸下淡水縣丞稽查。

(四)笨港半獨立次系統

笨港半獨立次系統範圍，北至大甲溪南至八掌溪。彰化以北地方與笨港的聯結，主要根據軍政功能而成。

康熙四十九年(一七一〇)以後，移民開墾已漸越過斗六門以北，(註八六)笨港以南地方則大致墾熟。笨港由於與澎湖遙對，(註八七)又是三疊溪外的深水河口港，可供泉、廈、福州大船停泊，(註八八)與府城距離又適中，乃成爲八

掌溪至大甲溪之間成長最快的港口。一七一七年笨港已是「臺屬近海最大市鎮，商船輳集」，(註八九)腹地廣而富庶。諸羅縣米穀概由笨港販運至府城，(註九〇)同時因倒風內海與臺江內海連成一氣，笨港可經由馬沙溝小港直接通往鹿耳門，(註九一)與鹿耳門互動遂相當頻繁。其次，由於笨港是諸羅縣北方扼要之地，雍正元年即新置水師左營千總一員，並由安平協水師左營遊擊、守備輪防，下轄猴樹港汛，兼轄三林港汛；南風盛發之際，則偕同三林港汛，分撥兵船巡防大甲溪以北洋面。(註九二)康熙五十六年(一七一七)，清廷復移佳里興巡檢駐紮於此，稽察奸宄，(註九三)八掌溪以北沿岸海口則統歸該巡檢管轄。此外，笨港雖然與鹿耳門主系統聯結密切，惟該港腹地大半墾熟，也有內地小船來港偷運米穀。(註九四)因此，遂形成隸屬於鹿耳門主系統的半獨立次系統。

笨港以外，猴樹港是本地域內唯一形成市街、商賈輻輳的港口。(註九五)該港位於牛稠溪口，東入支分爲龜仔港，可通往諸羅縣治；西南則有專供捕魚的土地公港。(註九六)猴樹港主要從事沿岸貿易，與鹿耳門、笨港互動較密切，惟由於猴樹港汛歸笨港管轄，因此聯結鄰近二港，組成一個從屬於笨港半獨立次系統的小系統。

至於虎尾溪以北的彰化平原，直至康熙中葉才有巨宗豪族入墾。(註九七)康熙四十八年(一七〇九)施世榜興築八堡圳，費時十年竣工，奠定了彰化平原的開墾基礎。(註九八)雍正元年官方乃新設彰化縣，聽民開墾。然而，因縣係新設，距離府治稍遠，直至雍正五年(一七二七)，仍是「閑原寬曠，多未闢之土。」(註九九)因此，本地域米穀

生產相當有限，尚不足以大量對外輸出。境內的海豐港、三林港、鹿港及水裡港等港亦皆未成街，只有臺屬商船來港載脂麻粟豆。(註一〇〇)各港主要從事沿岸貿易，與笨港、鹿耳門聯結也較密切。在軍事佈署方面，本地域原以鹿港汛把總分防；康熙五十六年(一七一七)左右，鹿港因港口沙壅淤淺，遂改移把總至三林港，下轄海豐港、鹿港兩水汛，(註一〇二)並歸笨港汛和笨港巡檢稽查。是以透過軍、政功能的聯結，此地域分別以鹿港、三林港及海豐港為首而組成三個從屬於笨港半獨立次系統的小系統，主要作為移民入墾門戶以及從事沿岸貿易。

(五)大甲溪以北至南坎的諸小系統

康熙中葉以降，彰化、嘉南平原及北部的臺北盆地，業已陸續開墾，漢人入墾遂漸及於本地區(註一〇三)。康熙四十九年(一七一〇)官方並於沿海增設大甲、貓孟、吞霄、後龍、竹塹等北路營七塘，統歸八里坌千總兼轄。自設塘增兵之後，竹塹地區始有較具規模之拓墾活動，但範圍仍局限於竹塹附近一帶。(註一〇三)康熙二十二年(一七二二)左右，崩山八社自大甲西社至南坎社，番民選擇沃土種植芝麻、黍、芋，其餘或仍為鹿場，或放任拋荒，不准漢人耕種；唯有竹塹、後龍附近有漢業戶請墾，其餘地方則猶為草萊，仍未開闢。(註一〇四)即使進入雍正朝以後，整個拓墾條件有了明顯改變，(註一〇五)但是開墾速度仍相當緩慢。因而雍正元年，雖然劃大甲溪以北設立淡水分防廳，置同知一員，該同知卻因「竹塹未墾，無村落民居」，而寄寓於彰化。(註一〇六)直至一七二七—一七三四年繪製的〈雍正臺灣輿圖〉，本地方始首度出現竹塹庄和中港庄。(註一〇七)

由此可知，大甲溪以北地方本期仍屬草創階段，幾無內地商船往來之可能，境內港口主要作為移墾門戶，或是從事沿岸貿易。其中，崩山港、後龍港、中港、竹塹港、南坎港，有臺郡商賈往來裝載脂麻；(註一〇八)境內鹿皮製品亦由沿岸輪載至鹿耳門，再運載日常用品回航，各港與鹿耳門的直接聯結反而較為密切。其次，竹塹、中港、後龍三港，或因位置優越，或是港口泊船條件較佳，(註一〇九)又因置塘設兵，而略具規模，已發展成四級港，乃各自形成一個直接從屬於鹿耳門主系統之小系統。

(六)淡水港半獨立小系統

淡水河口是臺北盆地的主要出入口，常以淡水港為總稱。該港名稱有廣狹義之分，時生混淆。狹義的淡水港，意指滬尾港；廣義則是地域泛稱，指涉整個盆地大多數的河港。(註一一〇)而且隨著地域之開發，淡水河河港興衰變化劇烈，漸代交替現象顯著，卻時常總稱淡水港。另一方面，中、下游的幾個河港，往往也共同分擔著商業、軍事及行政機能。

本期，淡水港半獨立小系統主要範圍是淡水河下游一帶，以及與本地域在軍事上有關聯的雞籠沿海一帶。

漢人入墾臺北盆地甚早，而有組織、有規模的拓墾活動，卻大約於康熙五〇年代才開始。(註一二一)康熙四十八年(一七〇九)，陳賴章墾號首先開墾大加臘一帶。(註一二二)康熙四十九年臺廈道陳璘往淡水搜捕鄭盡心之後，調佳里興分防千總駐八里坌，並增設大甲以上七塘，惟其時兵米無著，尚仰賴諸羅縣四里運給。(註一二三)康熙五十四年(一七一五)，北路營參將阮蔡文北巡，曾有「淡水一汛、七塘

官兵應請咨部撤回之議」，(註二四)直至一七三〇年左右繪製的〈雍正臺灣輿圖〉，仍未見村庄成立。由此可見，本期臺北盆地的開墾相當有限，各港規模尚小，港口幾以軍事機能見重。

然而，由於淡水港自荷鄭以來即有漢人活動，(註二五)加上港口「可泊大船數百」，(註二六)又距離廈門、福州甚近，(註二七)因此儘管腹地開發有限，仍有閩浙船隻來港裝運五穀、鹿脯。康熙末年，清廷因港口離郡窳遠，准設社船四艘，雍正元年再增為六艘，每年自九月至十二月，許來淡一次販賣布匹，再帶米回航；其餘月份仍令赴鹿耳門貿易。(註二八)港口具有半獨立的商業自主功能。

在軍事佈防方面，康熙五十七年(一七一八)增設淡水一營，淡水營守備署建於淡水河口北岸(即滬尾)，南岸的八里坌則由千總駐防。南風盛發之際，並由笨港汛和三林汛遊巡本地洋面。

本期，船隻可能主要在八里坌或內港進行貿易，惟因文獻指涉之淡水港具有泛稱性質，八里坌港又方興未艾，故稱作淡水港半獨立小系統，從屬於鹿耳門主系統。

此外，淡水河的南北兩條支流，則被稱為內港，盡是番社居地，並有番漢交易存在。《諸羅縣志》載：

淡水港海口十里至干豆門，內有大澳，分為二港。西南至擺接社止，東北至蜂仔峙止，番民往來俱用蟒甲。

(註一九)

至於雞籠港，則猶處於荒蠻未開狀態，惟因港口可以出入巨艘，(註二〇)具有戰略價值，由淡水營按季輪防。

(七)孤立港口

本期清廷在臺管轄範圍，僅止於雞籠至率芒溪之間地域。至於南路的琅璦、後山之噶瑪蘭、崇爻(今花蓮)、卑南(今臺東)地區，則屬化外之地，未曾設防。但是這些地方仍出現幾個小港，做為番漢貿易據點，是為孤立港口。

琅璦地方原聽漢人自由貿易，康熙六十年左右，漢人「耕鑿數百人，番黎相安，已成樂土」。(註二二)境內的社寮港、後灣皆「可通杉板船」；加六堂、謝必益、龜壁港、魚房港及大繡房，惟小漁船往來。(註二三)然而，自朱一貴事變之後，官方以該地距郡遙遠，容易藏匿奸匪，遂下令封界，祇准各番輪餉於府治。於是原由漢人耕墾之田畝，悉成荒地。(註二四)不過，仍有少數漢人以珠米、烏青布、鐵鑄與番交換鹿脯、鹿筋、鹿皮和卓戈文。因此，魚房港(琅璦車城)、大繡房港(今南灣)一帶，小船仍有往來。(註二五)事實上，琅璦地區因距府治較近，東北季風時期臺灣小船又可順風而下，因此與府治始終有互動關係。

噶瑪蘭地方，舊有三十六個番社，大多瀕臨海口。臺灣初闢之際，番人已乘艚舢小船，與漢人交易。(註二六)因此，本期已可見烏石港和加禮遠港二港。(註二七)

崇爻、卑南覓地方蓋為番人所居，鮮見漢人足跡。康熙三十二年(一六九三)，因陳文、林侃商船遭風飄至該地，始悉部分港道。大雞籠通事賴科、潘冬並前往，招撫，遂附阿里山輪餉，(註二八)開啓後山賸社貿易之始。漢番貿易，通常於山脚沿海地方進行，漢人以杉板船載布、煙、鹽、糖、鍋、釜、農具，與番交換鹿脯筋皮、鰓皮、鹿及芋藤、通草，(註二九)大都一年往返一次。(註三〇)

綜觀上述，第二小期在雞籠至率芒溪之間，形成一個鹿

耳門主系統，其下聯結數個次級系統。其中，次系統與小系統大都集中於笨港以南至下淡水溪以北，顯然因為該地域大半墾熟，又為臺灣對外輸出大宗米、糖的主要產地，港口成長最速；笨港與鹽水港則是僅次於府城的港口市鎮，笨港並時有內地船隻來港偷越米穀，港口自主功能較高。

笨港以北之彰化平原於本期設縣，惟開闢土仍多，米穀尚不敷出口，諸港規模也不大。除了作為移民偷渡門戶外，各港主要進行沿岸貿易，與笨港、鹿耳門聯結可能較密切。

大甲溪以北地區，惟有臺北盆地、竹塹附近開墾初成，得以出口五穀，淡水港並有內地船隻來港貿易。但是，各港皆未形成市街，軍事機能遠大於商業機能，與鹿耳門仍有密切的依存關係。尤其是大甲、竹塹地區，漢人仍屬零星開墾，與內地交易的經濟效益不高，內地商船不至，港口主要是移民入墾門戶或從事沿岸貿易之所在，亦即轉運鹿脯筋皮和其他土產至府城，再運日常用品而回。

總之，本期臺灣府城外的鹿耳門、臺江各港，仍獨佔全臺進出口貿易，並具有最高的港口軍事、行政機能，而組成一個鹿耳門主系統。

三、小 結

擴張期（一六八三—一七三〇）臺灣港口系統的主要特徵是：以鹿耳門為全臺唯一正口與大陸對渡，並由臺防廳稽查出入船隻，掛驗給照；又以臺灣府城作為全臺商業集散中心，府城的臺屬小船則往來於南北二路各港貿易。此外，並由駐防於安平鎮之水師協巡防各港水汛、洋面。因此，全臺港口遂構成一個以鹿耳門、府城為中心的鹿耳門主系統。

這個主系統範圍，在第一小期，僅及於半線至下淡水溪一帶。其時，除了臺灣縣之外，南北兩路尚屬草創階段，各港規模很小，大都作為移民偷渡門戶，港口軍事機能也較顯著。至於貿易方面，由於港口腹地開發無幾，與內地直接貿易之經濟效益不高，內地商船不至，因此可能大多往來於鹿耳門，以當地土產交換內地運來日常用品。

到了第二小期，隨著開墾之拓展及移民之聚居，主系統範圍已擴大，北達雞籠南至率芒溪，鹿耳門、臺灣府城仍為全島貿易、軍政重心，並以臺江各港分擔南北沿岸貿易及島外貿易機能。此時，笨港至打狗一帶逐漸墾熟，又因距離府治最近，陸路交通也尚不方便，港口成長最迅速。於是，本地區三級港、四級港紛紛出現，並形成三個次系統和一個小系統，主要輸出蔗糖、米穀至鹿耳門交換日用品。其中，笨港是全臺第二大港口市鎮，腹地已漸墾熟，又距離府城稍遠，遂有船隻私自偷越內地，與鹿耳門的聯結漸趨鬆弛，而形成一個半獨立次系統。至於處於拓墾初期的中北部地區，除了淡水地方開始以米穀與內地交易之外，其餘地區各港口大都作為移民入墾門戶，或是從事沿岸貿易，運載鹿脯筋皮、脂麻粟豆至鹿耳門再裝載日常用品而回。

此外，那些未納入港口系統的孤立港口，通常是賸社貿易的據點，間或有少數漢人與番人私自交易。

第二節 清中葉穩定期（一七三—一八六〇）的港口系統

穩定期（一七三一—一八六〇）的臺灣港口系統，由擴

張期以鹿耳門為唯一主系統的港口系統形態，逐漸演化成北、中、南三個區域各自發展出主系統之趨勢。以下再分成三個小期討論港口系統之演變。

一、第三小期（一七三〇—一七三三）的港口系統（見圖四）

臺灣西部歷經康熙末年至雍正年間積極而有組織的全面拓墾之後，原來水土毒惡、瘴癘盛行的南北二路，日益成為豐美肥沃、瘴毒漸滌之移墾樂土。雍正九年（一七三一）清廷又大幅降低新墾地田賦，（註一三〇）次年並允許移民搬眷入臺，其後雖然數度變易，（註一三一）卻仍吸引大量移民來臺耕墾，而促使各地開發大有進展。移民大力構築水利設施，改變農業生產技術，乃使得原佔優勢的蔗田粗放農作轉化為以水田為主的深耕細作；（註一三二）乾隆二十年（一七五五）復普遍種植早熟稻，稻作一年二熟，（註一三三）遂大幅提高臺灣米穀生產量，進而成為中國穀倉，每年撥運閩省兵米、平糶米，不下四、五十萬石。（註一三四）

米穀的大量生產，促使臺灣西部各地區的主要港口逐漸具備與大陸直接貿易之條件。笨港、鹿港已屢有船艘，乘南風逕渡廈門、泉州，（註一三五）即使鹿港以北地方亦時有私販偷運米穀至對岸；（註一三六）閩省來臺小船並時常巧借遭風，私裝米穀偷越至內地。（註一三七）因此，官方查禁偷渡、偷運事例，層出不窮。（註一三八）乾隆三十一年（一七六六），官方曾經一度特別允准閩地船隻，前往淡水、彰化，販運米穀回漳泉各府平糶。（註一三九）由此可見，中北部地區因開墾有成，米穀得以對外輸出，而加速各地港口之發展，加上距離臺灣府城較遠，與大陸直接貿易的經濟效益也較

高。於是，各港與鹿耳門之間的貿易依存在，乃日益降低。

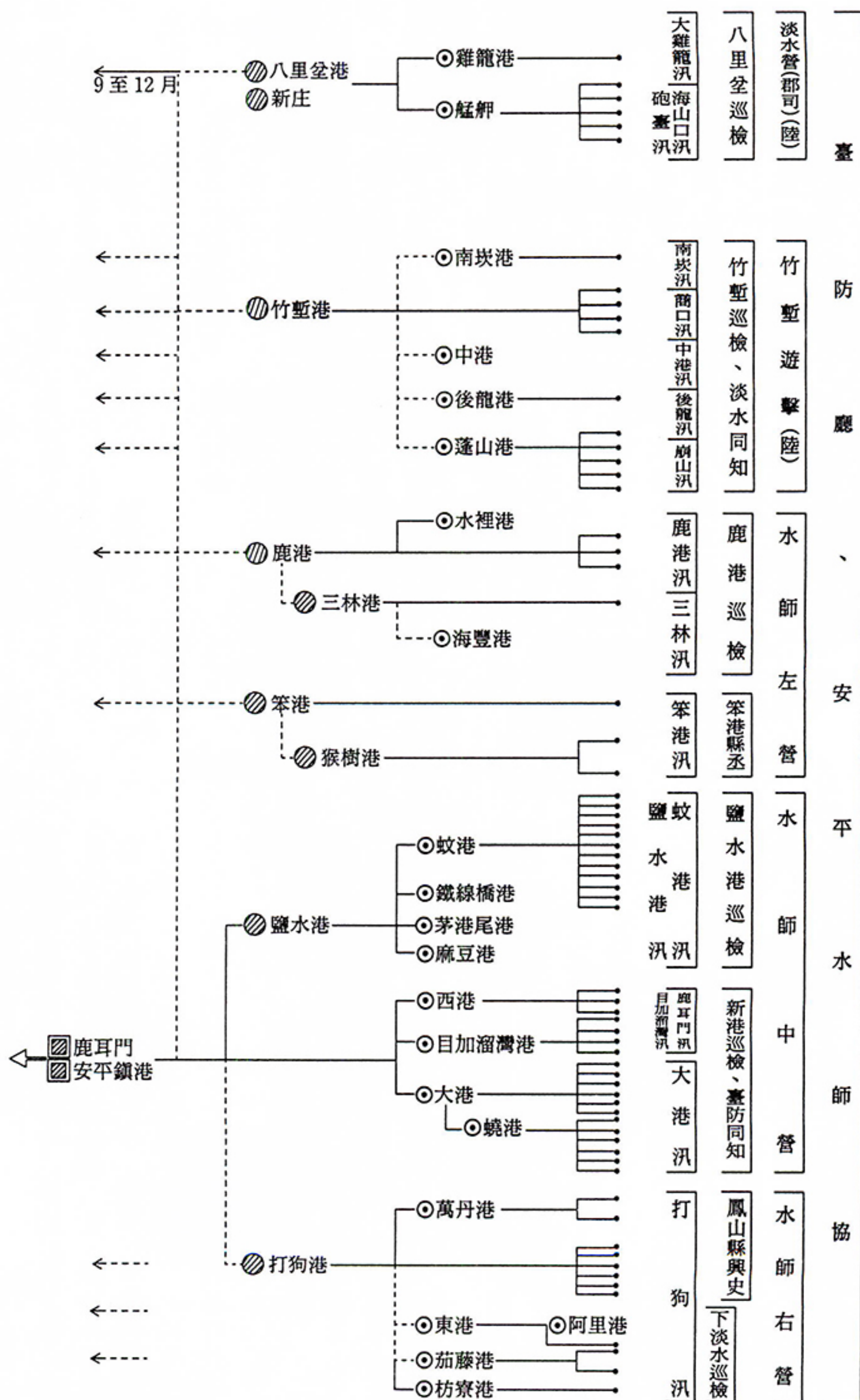
其次，清廷鑑於各地域開發之進展，雍正九年大甲以北地方已正式設官分治，並於各地增添縣丞或巡檢，稽查地方兼管船隻。另一方面，在軍事佈防上，北路也大幅添兵、增設營汛。雍正十一年（一七三三）因北路防地空虛，閩浙總督郝玉麟奏准擴大北路協，統轄中、左、右三營，大甲溪以北雖未置水師營汛，卻分由北路協右營及淡水營駐防，統由淡水同知兼管。（註一四〇）港口行政與軍事的配置，已一改前期集中於府城之型態，漸向南北兩地分散。

然而，儘管第三小期，中北部港口與鹿耳門聯結不如前期緊密，時有船隻逕至內地或內地小船來港私自偷運米穀。但是，本期鹿耳門仍為官方唯一明令開放與廈門對渡的正口，內地大商船大都聚集本港，舉凡官運兵餉、文報傳遞、官兵往來配渡及配運內地米穀，俱由鹿耳門出入。各廳縣所生產的米穀、民間貨物，也必須由城鄉車運或船載至沿海港口，再用小船運至鹿耳門，方能配裝橫洋船轉運至廈門。（註一四一）而且，臺灣府城是全臺首要大市鎮，街市林立，

乾隆十七年（一七五二）已具有四十六條街道；（註一四二）乾隆二十年（一七五五）左右，專事聚貨分售之貿易集團北郊蘇萬利首先出現，其後又陸續成立南郊、糖郊，而合稱三郊。（註一四三）這些行郊商人主要從事大宗買賣，收集南北土貨輸至內地，並轉載日用雜貨或其他農產品回臺，再分配至各地。由此可見，臺灣府城仍為全臺最大商業集散中心，南北各地港口與鹿耳門應有一定的聯結關係。

此時，南北二路重要的沿岸貿易港，由南而北有茄藤港、東港、打鼓港、鹽水港、蚊港、猴樹港、笨港、海豐港、

— 清初與中葉臺灣港口系統的演變 —



圖四 第三小期 (一七三一—一八三) 港口系統示意圖

三林港、鹿港、水裡港、勞施港、蓬山港、後龍港、中港、竹塹港、南坎港以及淡水港。(註一四四)這些港口，一方面皆有臺屬小商船往來貿易，與府城貿易關係也頗為密切，各船艘並由臺防廳查驗給照。另一方面，各港大都有水汛及佐雜官專防，而且可能也是內地小船往來私口。

至於港口的軍事佈署方面，陸路北路營及南路營變化較大，相形之下，水師營汛變化則較小。水師副將、中左右三營遊擊，尚駐紮於安平鎮，按季巡防各地水汛。安平鎮港與鹿耳門仍具有最高的港口軍事、行政機能。

因此，無論在軍事、行政及商業貿易方面，鹿耳門均為全臺港口重心，全臺亦仍維持一個鹿耳門主系統，只是這個主系統卻顯得較前期鬆散。在鹿耳門主系統之下，聯結著臺江、鹽水港、打狗港、笨港、鹿港、竹塹港及八里坌港等七個次系統和二十二個小系統。以下逐一說明之。

(一)臺江次系統

臺江次系統範圍自灣裡溪至鳳山濁水溪(今阿公店溪)，其下包含以西港、目加溜灣港、大港以及蟯港等四級港為首而組成的四個小系統。其中，前三個小系統屬於臺江內海，與府城互動也最頻繁，大致上改變不大。不過，本期由鹿耳門進出之內地船隻，或北路回港之臺屬小船，以及由大港進入的南路船隻，進入臺江內海後，不再由大井頭上岸，因為海岸線的西移，已使得南河港渡頭改移至接官亭前。(註一四五)乾隆年間，三郊又開闢南勢港、佛頭港、新港墘港、安海港以及南河港，合成五條港，以俾府城之通外海。(註一四六)

其次，蟯港小系統，因蟯港內海廣大，自荷鄭時期已有

漢人來港採捕，(註一四七)水汛並由大港把總管轄。本期之間，由於濁水溪改道而由彌陀港出口，原設蟯港水汛乃先改移至彌陀港，又再移徙萬丹港，但仍稱蟯港汛，而原蟯港內海則專稱鯤鯓港。(註一四八)

至於目加溜灣港，不但有陸路把總駐防，又「設立小船三十六隻，受遠近莊民徵募輪載五穀、粃油等物赴郡起卸」。(註一四九)西港則本期成街，復為「濱海民番貿易之所」，(註一五〇)故與其他小港合組成二個小系統。然而，臺江系統內各小港，由於臨近鹿耳門，可能大都直接往來府城貿易。

(二)鹽水港次系統

鹽水港次系統範圍，北自八掌溪南至灣裡溪，以三級港鹽水港為中心，聯結蚊港、鐵線橋港、茅港尾港、麻豆港等四個四級港為首的小系統而組成與鹿耳門主系統有強相關聯結的次系統。

大體上，此時的鹽水港次系統與第二小期類似，變化不大，惟系統內幾個港口規模已擴大。雍正九年(一七三一)官方移佳里興巡檢駐紮鹽水港，以稽查港口船隻兼督本地域沿海港口，是為諸羅縣僅次於笨港之港口市鎮。乾隆四十年(一七七五)該港已興建奎壁書院，(註一五一)四十四年(一七七九)並已出現糖郊趙相泉。(註一五二)由此可見，港口市鎮相當繁榮，鄰近港口與該港的聯結應當更為緊密。

其次，茅港尾港與鐵線橋港因位於南北大道上，又鄰近府治，故除了水路交通發達之外，陸路交通也漸趨發達。在設治之初，兩港俱已築橋，惟「冬春編竹為橋」，「夏秋水漲，漂蕩無存，設渡濟人」直至乾隆二十七年(一七六二)

始建造廣大堅固橋樑。(註一五三) 河川阻隔性的減低，促使本地域範圍漸成爲單一的經濟體系，各港的陸路聯結也日益密切。不過，因倒風潟湖與臺江內海，猶連成一氣，故各港與鹿耳門互動仍較打狗、笨港頻繁。

(三) 打狗港半獨立次系統

打狗港半獨立次系統範圍，仍是指涉濁水溪至率芒溪之間地域，並且以三級港打狗港爲中心，聯結萬丹港、東港、茄藤港以及枋寮港等四個四級港爲首的小系統，組成與鹿耳門具有中度相關聯結的次系統。

本期鳳山縣的開發，可謂是突飛猛進。乾隆中葉，新墾田園已經超出清初一倍有餘，(註一五四) 下淡水溪以南也已是一「水泉甘美，居民輻輳」之地，(註一五五) 漢人街庄更擴展至率芒溪枋寮口，並形成「粟米餘資閩粵，菁糖直達蘇杭」之盛況。(註一五六)

境內港口大都「通行舟楫，利運糖穀」，尤以打狗港爲「縣鎖鑰也」，(註一五七) 是縣城南邊出入口以及下埤頭街之出口。鳳邑沿海小港欲往縣城或下埤頭街，通常經由打狗港。此時，打狗的分支港歧後，只是採捕漁港，「四周無捍蔽，南北風俱不堪停泊」，巨艘商船來港則必入打狗港內，方可停泊。(註一五八) 自打狗港北行可至府治，南行則可通沙馬磯頭；該港與廈門、福州、呂宋、日本等地，俱悉水程，(註一五九) 應有往來，對府城的依存度遂降低。打狗港也因地位重要，而由鳳山縣典史稽查管轄。(註一六〇) 軍事佈防方面，新增茄藤港、放線及大軍麓等水汛，仍由打狗把總兼轄，(註一六一) 鹿耳門千總及安平右營副將則按季巡防。整體而言，打狗港實爲鳳邑第一大港，港口的軍政、貿易機

能也最高，又私自往東洋、南洋貿易，境內小港與之互動應較密切，但與府城的聯結關係則不如前期緊密，故爲半獨立次系統。打狗港半獨立次系統之下，又鬆散地聯結幾個以南北沿岸貿易港爲首的小系統，與鹿耳門、打狗均有互動關係，甚或私自與內地貿易。

萬丹港小系統，是由與萬丹港同一內海的蟯港、北邊轉入的彌陀港與竹仔港所組成。其中，萬丹港不但是縣城西邊的出入口，「南北小舟在此停泊貿易」；(註一六二) 而且從府治渡海及濱海村莊往來，大都經由本港。(註一六三) 由於該港是縣治以北的主要港口，與府城互動也較頻繁。直至乾隆五十三年(一七八八)，縣治移至下埤頭街以後，港口地位方才降低。(註一六四)

東港半獨立小系統，由下淡水溪河港及支流河口港組成。其中，東港泊船條件僅次於打狗港。但是，該港因距離府治、縣治稍遠，又因下淡水溪之阻隔，開發較遲，港口規模較小。本期港口猶未成街，惟「採捕不下千戶」，並有臺屬小商船來港裝載米、豆。(註一六五) 該港由下淡水巡檢及駐箭萬丹的下淡水縣丞稽查船隻，(註一六六) 港口又置水汛，故爲下淡水溪各港之首，可能與內地已私自往來貿易。此外，下淡水溪航路終點的阿里港，(註一六七) 雍正十一年新置陸路小汛，乾隆二十七年(一七六二) 已見市街，並爲「商民往來輻輳交關貿易之所」；(註一六八) 乾隆二十六年至五十年(一七六一—一七八八) 之間下淡水縣丞一度由萬丹移駐阿里港。(註一六九) 據此可見，阿里港已具有四級港規模，與溪口的東港聯結也較緊密。

茄藤港半獨立小系統，是由關帝港、茄藤港及鼈興港(

放線港)等幾個溪流相源之河港、河口港所組成。其中，尤以茄藤港泊船條件最佳，(註一七〇)乾隆年間由於鳳山縣八社地方已成為鳳邑主要產米中心，(註一七一)本地域米穀乃大多由茄藤港直接運至府澳，(註一七二)或可能直接私越米穀至內地貿易。

枋寮小系統，由率芒溪口南北兩側的枋寮與大軍麓二港所組成。雍正九年下淡水巡檢一度駐紮大軍麓，乾隆二十九年(一七六四)始改移至崁頂，(註一七三)港口並有水汛駐防。其後，由於琅璫盛產木材，枋寮則「南近琅璫，東近傀儡山」，以致「商民聚夥、軍匠輻輳」。(註一七四)乾隆二十七年該港已成街市，並由南路營外委領兵駐防。(註一七五)枋寮遂取代大軍麓而興起，與打狗港、府城港口往來較為密切。

(四)笨港半獨立次系統

笨港半獨立次系統範圍，北達虎尾溪南至八掌溪，由三級港笨港、猴樹港及三個五級港所組成。

笨港向來為本地域的核心大港，乾隆中葉以前港口的泊船條件較佳，「巨港大舟可入」。(註一七六)本期該港既是南北沿岸貿易港，又由於腹地開發已趨成熟，米穀生產量大增，配運內地米穀也最多，(註一七七)且為「油糖所出」，是以間或有內地大船來港。(註一七八)諸羅縣粟石和民間貨物，亦主要由本港運至府城交卸。(註一七九)因此，港口市鎮急遽擴大，「舟車輻輳，百貨駢闐，俗稱小臺灣」，(註一八〇)是為本期全臺第二大港。

在軍政佈防方面，雍正九年笨港因居民聚居眾多，改設縣丞一員，以掛驗船隻、緝查匪類，(註一八一)並管轄虎尾溪以南

至八掌溪地區海口。至於水師安排，則與前期大致相同。

笨港半獨立次系統之下，有猴樹港小系統。猴樹港與笨港軍、政聯結較為密切，港口並由笨港縣丞司汛。(註一八二)該港也是南北沿岸貿易港，但乾隆二十七年市街更名為朴仔腳街。(註一八三)此外，其他部分則大致與前期相同。

(五)鹿港半獨立次系統

鹿港半獨立次系統，已由笨港系統析出，其範圍北達大甲溪南至虎尾溪，亦即大概包含整個彰化縣境，自成一個與鹿耳門主系統中度相關的半獨立次系統。

彰化平原在乾隆時期大部分的水利工程已完成，乃促使平原普遍開發，(註一八四)本期之間村莊街市也大幅增加。(註一八五)境內的鹿港、三林港、海豐港以及水裡港，均為南北沿岸小船停泊貿易地，港口規模不斷擴大。其中，鹿港最早開發，是彰化縣治出入門戶，又與漳泉海運便捷，彰化縣米穀、民間貨物也大都由鹿港運抵府澳，(註一八六)港口發展遂最迅速。一七七三年該港已是「煙火數千家，帆檣櫓集，牙儉居奇，竟成通津」，(註一八七)港口市鎮可能僅次於府城、笨港。因此，境內小港，可能主要與鹿港往來貿易。此外，鹿港時有船隻運至內地販賣米穀，乾隆四十九年(一七八四)正式開口之前，廈門白艚船已時常往來該港，採買米穀。(註一八八)港口因而具有半功能自主的商業貿易機能。

在行政配置方面，雍正九年鹿港新設巡檢一員，稽查虎尾溪至大甲溪之間往來海艘。(註一八九)至於軍事佈防，本地域諸港隸屬安平左營，仍由笨港守備兼轄；惟鹿港與三林港已分置把總，下轄海豐港與水裡港二個水汛。因此，本地

域以鹿港爲首，形成一個半獨立次系統，下轄二個小系統。

三林港是彰化縣第二大港，已具有三級港規模，並有臺屬小商船往來收集油糖。(註一九〇)乾隆六年(一七四一)該港已形成市街，乾隆中葉並由南投縣丞司汛，(註一九二)港口又置把總一員，兼轄海豐港水汛。海豐港商業機能則與三林港類似，亦由南投縣丞司汛，但由於僅置小汛，港口規模稍小，劃歸三林港小系統。兩港因腹地漸墾成，可能偶與內地貿易。

鹿港北邊的大肚溪與大甲溪之間，乾隆初年開墾已推進至大肚溪臺地。(註一九二)本期逐漸形成水裡港小系統，以水裡港爲本地域出入口，有南北小船往來停泊，並由駐筭今臺中東大墩的貓霧揀巡檢專防，(註一九三)港口亦置水汛。惟該港規模尙小，可能主要與鹿港往來貿易。

(六)竹塹港半獨立次系統

竹塹港半獨立次系統範圍，北至南崁南至大甲溪，是以三級港竹塹港爲中心，聯結南崁、中港、後龍、蓬山等四個四級港爲首的半獨立小系統所組成與鹿耳門主系統中度相關之次系統。

本地域原爲熟番埔地或鹿場，雍正末年至乾隆年間因漢人大批入墾，熟番被迫讓出耕地，乾隆初年臨海地區幾已大半杜賣予漢墾戶；(註一九四)漢人村莊也由乾隆六年(一七四一)的一街十五莊，變成乾隆二十七年(一七六二)之四街六十四莊左右。(註一九五)由於地域開墾進展神速，乃促進港口的發展。境內的南崁港、竹塹港、中港、後龍港、蓬山港和勞施港(大安港)，俱有臺屬小商船往來。其中，除了勞施港之外，各港皆駐防陸路把總以上武弁，(註一九六)

並由淡水同知司汛；而且，竹塹、中港、後龍港三港於乾隆中葉均已成市街。因此，儘管各港腹地之開發直至嘉慶年間始告完成，(註一九七)但是各港除了主要與鹿耳門貿易之外，已時有私販偷越米穀至內地，而形成中港、後龍、南崁、蓬山四個半獨立小系統。尤其是竹塹港，因是本地域最早開發地區，竹塹城又是淡水廳治所在，雖然乾隆二十一年(一七五六)淡水同知方才歸治竹塹，(註一九八)但是雍正九年已置竹塹巡檢一員管轄大甲溪以北地域。雍正十一年北路協右營遊擊復駐於竹塹，並常川巡防竹塹港。(註一九九)乾隆六年(一七四一)竹塹城是本地域唯一市街，因此作爲竹塹城對外出入口的竹塹港規模最大，並負責轉運本地域民間貨物和米穀至府澳。(註二〇〇)大體而言，大甲溪以北地區已以竹塹港爲首，組成一個半獨立次系統。不過，其下的四個半獨立小系統，與竹塹港的軍政功能聯結較高，但在商業活動上，除了與竹塹港互通有無之外，可能也直接與臺灣府城或沿岸大港貿易，或逕自與內地往來。

(七)八里坌半獨立次系統

本期臺北盆地之開發大有進展，乾隆初年本境已出現一街二十莊。(註二〇一)乾隆中葉，萬安圳等水圳又相繼竣工，臺北平原水田化已完成，乃成爲全臺重要產米區之一。(註二〇二)一七六二年本地域已出現四街六十八莊左右，(註二〇三)幾乎是乾隆初年的三倍有餘。

本地域本期主要形成一個半獨立次系統，雞籠港則因方興未艾，與淡水港聯結較密切，是爲從屬於淡水港的一個小系統。但是，由於港口淤淺不定及地域開發方向的轉變，次系統的核心港口遂產生由八里坌轉至新莊的交替更迭現象。

由於漢人最初大多自中南部北移或來自福建，水陸路既皆循西海岸而上，乃最先到達八里坌，^(註二〇四)八里坌遂成為臺北盆地最早興起之港口。雍正八年（一七二九）淡水營守備由北岸改駐八里坌^(註二〇五)，已顯現八里坌港地位之重要。次年，並新置巡檢一員，稽查「干豆門內北港、內投莊、南港、武勝灣、搭搭悠等處，直挺雞籠、淡水」。

^(註二〇六)乾隆初年，八里坌為臺北盆地唯一市街，原設社船於乾隆十年（一七三六）再度增為十隻，每年九至十二月由「淡水莊民僉舉殷實之人」，「在廈販買布帛、煙、茶、器具等來淡發賣，即在淡買糶米栗回棹」；三月至八月則仍須赴鹿耳門貿易。^(註二〇七)而且，因本港猶屬禁港，淡水地方米穀和民間貨物，率由八里坌運至府澳。^(註二〇八)因此，乾隆中葉以前，八里坌港實為臺北盆地的商業、軍事、政治重心。境內小港與之互動，也最為頻繁。

不過，乾隆中葉以降，由於臺北盆地開發已逐漸往南進展，新庄又位於開發區中央；^(註二〇九)而且，自從雍正十一年龜崙嶺山道開通之後，可以由澗仔墘（中壢），經桃子園，直達新庄，^(註二一〇)新庄的交通地位日益重要。再者，該港又位於淡水河西岸，受番族襲擊機會較少，^(註二一一)港口並方便繫泊大船，遂漸成為物資集散地。

^(註二一二)乾隆十一年至五十五年（一七四六—一七九〇）新庄達於極盛，^(註二一三)成為臺北盆地行政及商業中心。乾隆十一年八里坌巡檢並已改駐新庄。^(註二一四)乾隆中葉新庄不但進一步形成市街，而且「商販雲集，煙戶甚衆，凡內地人民赴臺貿易，由郡來北路，必至於此。」^(註二一五)

其時，淡水河系各港與新庄互動頻仍，外來貨物大多由

八里坌沿淡水河至新庄卸貨，再運往各渡頭，復分配至附近村庄。^(註二一六)根據乾隆二十九年（一七六四）新庄慈佑宮碑文記載，淡水河各渡頭有擺接上渡頭（鶯歌、三峽）及下渡頭（枋橋）、大加臘（雙園）、奇母子（大稻埕）、牛浦渡頭（中和）、大坪林（新店）、秀朗、溪口高江渡（景美）等。^(註二一七)可見，當時新店溪可上溯至新店，大料坎溪則至三峽，至於基隆河最遠則可達錫口。^(註二一八)但因本期市街皆集中於三條支流會流點附近，下游河港乃最為發達。

除了商業、行政由八里坌轉至新庄之外，軍事重心亦由八里坌轉移至艋舺。乾隆二十四年（一七五九）八里坌都司已移駐艋舺，下轄的港口汛塘有新庄的海山口汛、滬尾之砲臺汛、大雞籠汛，皆各由把總駐防。^(註二一九)艋舺軍事地位的提昇，是該港興起之契機，乾隆二十七年（一七六二）該港並已成街。

（八）孤立港口

本分期，琅璫、噶瑪蘭、後山地區仍零星分散著幾個孤立港口，是進行賸社貿易及漢番私下交易之據點。

其中，噶瑪蘭與淡水有賸社貿易存在，每年四、五月南風盛發之際，淡水通事常率番眾買置貨物，舟載至該地貿易。^(註二二〇)

後山的崇爻、卑南覓，乾隆十三年（一七四八）官方一度開禁准其輸納番餉；^(註二二一)但是乾隆二十年（一七五五）又再度示禁，不准商漁船往該地販買番貨，其應納番餉則概「責成通事由陸路輸納」，^(註二二二)水運遂絕。惟仍偶有偷越之事發生，乾隆二十八年（一七六三）朱仕玠《小琉球漫誌》即載：

……近有人挈船由瑯瑤山下放洋，轉折而東，載棉布、苧線、器用之物，向山後番易鹿脯、筋角。

(註二二三)

由此可見，西部鹿場盡闢良田之後，無法再提供大量鹿脯筋皮對外輸出或供本地消費，(註二三四)少數漢人乃不顧禁令，挺而走險往山後交易。

綜合上述，第三小期雖然全臺仍然維持一個鹿耳門主系統，但是由於本期臺灣西部進入全面性積極墾拓，米穀生產也逐漸取代蔗糖為輸出大宗，各地域半自給性的經濟體系遂已逐漸形成。而那些泊船條件最佳且最有利於與大陸聯結的港口，一方面仍與府城往來，另一方面則逕至大陸貿易，或有內地船隻來港運載米穀，乃促使各地域主要港口的貿易自主功能提高，港口規模隨之更加擴大，與鹿耳門的聯結也不如前期緊密，而形成打狗、笨港、鹿港、竹塹港以及八里坌等半獨立次系統。因此，本期顯然有異於擴張期(一六八三—一七三〇)幾乎由鹿耳門獨佔的閩、臺貿易互動關係，並漸呈現北、中、南三個區域各自發展之趨勢，鹿耳門主系統的結構也相當鬆散，應可視作下一階段三個主系統的過渡形態。

不過，米穀生產的盛行，雖然有利於中北部港口的進一步發展，但是整體而言，本期中北部地區尚屬於拓墾階段，市街規模猶小；笨港以南港口市鎮規模仍較大，貿易也最興盛。再者，臺灣府城仍是全臺最大市鎮，大宗進出口貿易俱在此地進行；鹿耳門則是渡臺唯一正口，內地大商船主要來此港貿易，各地米穀、民間貨物依例集中於此港出口。此外，各廳縣船隻俱由臺防廳兼督，掛驗給照，安平鎮港則統轄

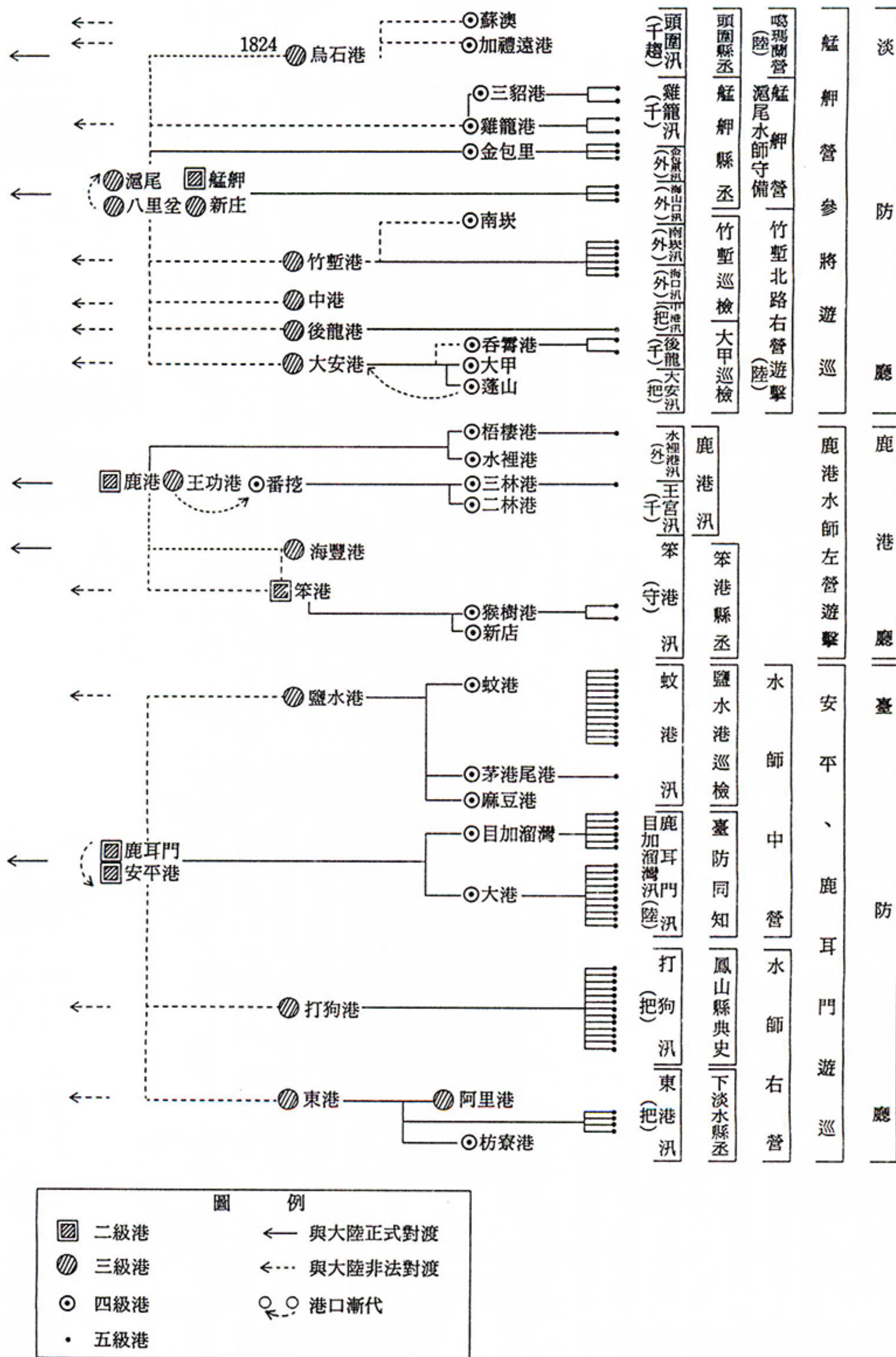
水師三營。是故在港口的行政、軍事配置及商業貿易上，全臺構成一個單核心的鹿耳門主系統，其範圍北達雞籠南至枋寮。至於琅瑤及山後地方，猶是化外之地，只零星分布著幾個孤立港口。

二、第四小期(一七四一—一八三〇)的港口系統(圖五)

乾、嘉時期，閩粵移民來臺，達到高峰。臺灣西部地區已是「地利盡闢，野無曠土」，(註二三五)農產品生產量日豐，移民聚居愈多，日常用品之需求也愈大，遂有直接與大陸地區貿易分工的迫切需要，而遠向府城取汲則愈感不便。於是，各地域半自給性的經濟體系大概形成，地域內主要港口與內地的私相往來亦更加頻繁。原來官設鹿耳門與廈門一口對渡的政策，顯然已不敷實際需求。自上一小期起，各地偷渡、偷運事件，即已層出不窮。乾隆五十四年(一七八九)清廷只好牽就事實，公佈明設官渡章程，不再嚴格執行限制渡臺政策。(註二三六)

另一方面，官方為了杜絕私販以及配運內地米穀的需要，於乾隆四十九年(一七八四)覆准鹿仔港對渡泉州蚶江，乾隆五十三年(一七八八)又奏開八里坌對渡福州五虎門，(註二三七)與鹿耳門之對渡廈門，合成三正口。最初，政策限制頗嚴，三口對渡各有指定口岸，不容混淆偷越。直至嘉慶十五年(一八一〇)，因指定口岸，弊竇叢生，商船往往藉口遭風，任意對渡，避配官穀，以致未運官穀積累甚多，遂准由三口通行，不拘對渡。(註二三八)

乾隆末年三正口的成立，改變了原由鹿耳門主導的閩臺交通與貿易形態。而且，舉凡文報傳遞、運餉、官兵配渡以



圖五 第四小期 (一七八四—一八三〇) 港口系統示意圖

及米穀配運，也逐漸改由三口運送。首先，在文報傳遞上，乾隆五十二年（一七八七）起，轉由鹿耳門、鹿港二口配送；（註二三九）惟鹿耳門與廈門仍為正站，緊要文件則另用副件，由蚶江至鹿港並行。（註二三〇）其次，閩臺運餉向經鹿耳門至廈門領運，（註三三一）乾隆五十六年（一七九一）因剿捕匪徒，一度分由三口領運。（註三三二）再者，戍臺班兵遣返內地，亦向由鹿耳門配渡，嘉慶十五年為了縮短程途，減少班兵海上遭難事故，嘉義以北班兵回程改由鹿港直配蚶江，來時則仍由鹿耳門登岸。（註三三三）道光三年（一八二

三），鹿港行商又請求與八里坌分船配載，次年議定艋舺、滬尾、噶瑪蘭及北路右協等四營上府兵，自八里坌逕渡五虎門，下府兵則仍由鹿港配渡蚶江，（註三四）其後循為定例。至於兵眷米穀原由鹿耳門配運至廈門，乾隆五十三年（一七八八）福康安奏准由鹿港配運彰化縣應運內地米穀；嘉慶十六年（一八一—）將軍賽冲阿復奏請將彰化縣部分倉穀改由八里坌分運至內地。（註三五）道光八年（一八二八）原運內地眷穀改為折色，毋庸配運；道光十年（一八三〇）因鹿耳門坐配臺、鳳、嘉三縣倉穀，勢有偏重，遂將嘉義縣穀分由鹿港及道光六年（一八二六）新開的五條港配運，（註三六）而形成四口配運局面。

由上述文報、運餉、運兵及運穀皆由一口而變成主要是三口配運的情形，足以顯現臺灣港口系統已由單核心轉為三核心主系統之形成。另一方面，由三口運輸分配之轉變，大概可以看出三口的盛衰趨勢。在嘉慶十五年（一八一〇）之前，鹿耳門實為全臺最大港，商船來港最多，配運也最重；鹿港則形同副港，稍分鹿耳門配運量。一八一〇年之後，三

口通行以及諸項運輸之分工，逐漸呈現「一府二鹿三艋舺」的港口運作形態。鹿耳門往來商船仍最多，卻呈現由盛而衰現象；八里坌雖然來港商船最少，惟相形之下，似處於逐漸興起之過程中。

其次，在行政佈署方面，由於北、中、南三口之形成，全臺亦以大甲溪、八掌溪為界，分由淡防廳、鹿港廳以及臺防廳負責管轄境內各海口，稽查出入船隻並掛驗給照。

在軍事佈防上，也有了重大調整。八掌溪以南海口、洋面，由安平水師中、右二營管轄；八掌溪以北至大甲溪的海口、水汛由移駐鹿港的安平水師左營管轄；大甲溪至蘇澳的洋面、海口，則由艋舺營遊擊管轄。

由此可見，在商業貿易與閩臺交通、軍事佈防以及行政配置上，本期已形成鹿耳門、鹿港及八里坌三足鼎立的三個主系統。另一方面，由於西部地區大半墾熟，各地域主要港口往往直接與內地私相貿易，與主系統核心港口的聯結也較不緊密。三個主系統結構乃顯得相當鬆散。以下再分別說明各個主系統的結構、不同主系統間港口的往來：

（一）鹿耳門主系統

鹿耳門主系統範圍，北自八掌溪南至率芒溪，主要包括臺、鳳二縣以及嘉義縣以南港口。

本期，臺灣府城仍是全島最大市鎮，大概已發展出八十六條街道；（註三七）而且，新設行郊又陸續出現，行郊數大為增加，（註三八）市鎮規模應已相當巨大。此時，臺郡「商船賈販，以油糖為重利」，（註三九）米穀則仰賴臺、嘉、鳳三縣供應。三縣米穀並經由鹿耳門輸出至內地，民生日用貨物也大都往來鹿耳門取汲。（註四〇）

在行政佈署方面，嘉義以南海口胥歸臺防廳管轄；水師營汛則由水師中、右營管轄，安平遊擊、鹿耳門千總按季巡。因此，嘉義以南港口仍以鹿耳門為核心，構成鹿耳門主系統，其下聯結臺江、鹽水、打狗以及東港幾個次系統和半獨立次系統，以下分別說明之。

1. 臺江次系統

乾、嘉年間，臺江依然是「汪洋渟滯，可泊千艘」，^(註二四二)並以鹿耳門為主要出入門戶，臺江次系統變化實不大。但是道光三年（一八二三）經過一場大風雨之後，臺江內海濱沙淤塞，漲成陸埔，鹿耳門逐年淤淺，而開啓鹿耳門主系統由盛轉衰之肇因。

2. 鹽水港半獨立次系統

本期鹽水港次系統範圍不變，地域內港口也以倒風潟湖河港、河口港為主體。但是，乾隆年間潟湖已逐漸縮小，海岸線亦西移，鹽水港、麻豆港、鐵線橋港、茅港尾港等港，均由海港、河口港變成河港，與鹿耳門的往來可能較不如前期安全、便捷。而且，隨著陸路交通的改善，部分港口地位大為消褪，甚至失去港灣機能，改以鄉村集散中心型態存在。

鹽水港仍為本地域主要港口，亦是嘉義以南運糧要路，

^(註二四二)並集散六甲、店仔口、鐵線橋、新營、柳營等地農產品。^(註二四三)該港與鹿耳門聯結相當密切，民生用品大都向府城取汲，惟也私自以帆船逕赴內地貿易，而具有半獨立的商業貿易機能。至於軍政方面，大體上變化不大，乾隆五十三年（一七八八）新增麻豆汛外委和南鯤鯓塘，^(註二四四)而整個軍事系統佈防大概在本期完成。總之，本地域主要以鹽水港為首，組成一個半獨立次系統。

在該次系統之下，又包含茅港尾港、蚊港及麻豆港三個小系統。其中，茅港尾港「民居街市頗盛」^(註二四五)又是「沿海各莊要路」，^(註二四六)是第二大港口市鎮。

3. 打狗港半獨立次系統

本期，鳳山縣港口的發展有集中化趨勢，打狗港和東港分別成為淡水溪南北二地的二個大港。其他的四級港則或淤塞，或成為採捕漁港，而總以兩港為集散中心。其次，水師右營亦分成打狗、東港兩個大汛，^(註二四七)有別於前期由打狗大汛專防的配置型態，也顯現東港地位的提高。

自從乾隆五十三年，鳳山縣縣城由舊城興隆莊遷至下埤頭街之後，打狗港成為縣城主要出入口，「商艘絡繹」，並已出現糖郊、鸚鵡郊在港活動。^(註二四八)該港與鹿耳門聯結密切，時有艍船運米至郡城，^(註二四九)民生日用品則大都仰資於府城。此外，並私自與內地貿易，乃具有半獨立商業貿易機能。

軍事的佈防，也略有變動。由於原鯤鯓頭汛已改移至大港，蟯港汛又歸打狗把總兼轄，水師右營打狗汛的轄區乃擴大至竹仔港、茄藤港，而以二層行溪與臺灣縣為界，下轄蟯港、萬丹、岐後及四溪各汛塘。^(註二五〇)

4. 東港半獨立次系統

東港在本期已是屏東平原的主要吞吐港。港口由淡水縣丞及安平右營水師把總專防，下轄放線、茄藤港、大崑麓諸汛塘。

東港是「南路商舶出入要口」，^(註二五一)與府城聯結相當密切。粵莊運米至郡，或是人民有事往郡城，皆經由東港出入。^(註二五二)而內地有商船遭風到此港，亦立即押歸

鹿耳門正口。(註二五三)但因港口仍有船艘私自運米至內地，故為從屬於鹿耳門主系統的半獨立次系統。

東港次系統，又包含阿里港和枋寮港二個小系統。本期阿里港更為繁榮，已出現行郊，(註二五四)並改置陸路外委一員，(註二五五)與東港因內河航運而具有強相關的聯結關係。枋寮港則由下淡水縣丞及陸路外委專防，(註二五六)為臺灣南端集散地，(註二五七)與府城和打狗港均有往來。

(二)鹿港主系統

鹿港主系統範圍，北自大甲溪南至八掌溪。鹿港是此主系統的首要港口，其下聯結海豐港、笨港及水裡港等三個次級系統。

乾隆末年，由於三林港、海豐港俱淤淺，獨鹿港港大水深，(註二五八)乾隆四十八年(一七八三)福州將軍永德遂奏開鹿港與蚶江對渡，次年即正式開口。原設於彰化縣城的北路理番同知，隨之移駐鹿港，仍舊辦理民番事務及稽查鹿港出入船隻、掛驗放行，(註二五九)又稱鹿港廳，本地域港口則統歸其管轄。

鹿港開口後，內地商船雲集，行郊亦紛紛成立，嘉慶二十一年(一八一六)以前已設有八郊；(註二六〇)而且，又大興土木，重要建築俱於本期興建，(註二六一)市鎮規模擴展迅速。因此，乾隆末年至道光初年，實為鹿港黃金時代。(註二六二)此外，鹿港並配運彰化、嘉義二縣米穀，境內港口主要與鹿港往來貿易。

然而，乾隆末年至嘉慶中葉，一、二千石大商船尚可以直入鹿港港岸。(註二六三)嘉慶中葉以後，鹿港則為泥沙淤塞，大船已無法淀泊，惟因港口設施和功能最為完備，只好

以南邊「港口寬，可泊巨艦數十」的王功港為外口。(註二六四)內地大商船遂改由王功出入，再以小船接駁貨物至鹿港，所有進出口貿易俱於鹿港進行。王功港實與鹿港具有強相關的聯結關係，港口並駐筭千總一員，形容鹿港替身。

到了道光初年，王功港又淤淺，稍南的番挖港乃代之而興，內地商船轉由此港出入。(註二六五)但因該港方興未艾，僅具四級港規模，在成為鹿港外口之前，可能大都以小船往來鹿港取汲。

在軍事佈防上，鹿港開港之初一度移笨港守備於此，惟林爽文事變之後，鹿港軍事地位大為提昇，成為「臺地最要門戶」。(註二六六)乾隆五十三年，福康安又奏請移水師左營遊擊於鹿港，原駐守備則仍撤回笨港。(註二六七)該遊擊下轄笨港、王功、新店、三林及海豐等水汛。(註二六八)

由此可見，鹿港是中部地區港口的商業貿易和軍政中心，故稱作鹿港主系統，其下則略為鬆散地聯結幾個次級系統。

1. 三林港和二林港二個小系統

介於番挖港與王功港之間的三林港，在第二、三小期達於極盛，乾隆末年尚為沿岸貿易港之一。(註二六九)其後漸趨沒落，而由王功、番挖取而代之。該港雖是「船隻灣泊取汲之所」，(註二七〇)惟原把總已改駐外委，(註二七一)僅具四級港規模，可能大都直接往來於鹿港貿易。

至於二林港則是二林堡集散市場，(註二七二)原以三林港為外港，三林港衰落之後，又改以番挖為外港。(註二七三)嘉慶二十年(一八一五)港口並已形成市街，

(註二七四)亦為一個四級港小系統。

2. 海豐港獨立次系統

海豐港又稱五條港，(註二七五)是西螺溪與虎尾溪之間的主要港口。一八二〇年代左右才形成一個獨立次系統。

該港在二、三小期只是一個沿岸貿易港，乾隆末年至嘉慶初年，港口一度狹隘，而與鹿港有較高的依存關係，僅形成四級港小系統。其後，因「溪水匯注衝刷，甚為深廣」，(註二七六)道光四年(一八二四)適值鹿港口門淤淺，臺灣府知府方傳綏乃請開海豐港，以利商船往來，同年並運米十四萬石至天津平糶。(註二七七)但直至道光六年(一八二六)始奏准開為正口，(註二七八)一切配運事宜仍歸鹿港同知管理，並責成笨港縣丞往來稽查彈壓，港口水汛改置把總一員，歸鹿港遊擊兼轄。(註二七九)

海豐港因甫經開口，商船進出多寡不定，未即行配運，僅分運部分鹿港應運內地米穀至閩省交倉，(註二八〇)直至道光十年(一八三〇)，方才負責配運嘉義縣米谷八千石至閩省。因此，本期海豐港與笨港、鹿港關係仍相當密切，並從屬於鹿港主系統。但因該港已闢作正口，依例內地大船可以來港貿易，具有獨立的商業貿易機能，而與鹿港僅具有弱相關的聯結關係，故可視為一個獨立次系統。

3. 笨港半獨立次系統

笨港半獨立次系統範圍，北自虎尾溪南至八掌溪；下轄猴樹港、新店二個小系統。

笨港為嘉義以北運糧要路，(註二八一)嘉義縣米穀在道光初年以前，向由笨港運到鹿耳門正口交卸，鹿耳門貨物最遠也分配至此港；之後，則轉由鹿港或海豐港配運。乾隆末

年，該港已出現行郊組織，(註二八二)並由笨港縣丞、水師左營守備專防，而具有二級港規模。但是，由於本期笨港只容小船出入，(註二八三)無法停泊大船，乃未被官方闢作正口，港口地位遂為鹿港超越。然而因為腹地的擴展，使它得以克服港灣缺陷，猶為繁榮商港，(註二八四)一方面從事沿岸貿易，與鹿港、鹿耳門聯結最為密切。另一方面，笨港亦私自與大陸貿易往來。由於該港水汛、船隻統歸鹿港同知及遊擊管轄，故視作從屬於鹿港主系統的半獨立次系統。

笨港下轄之猴樹港小系統，可能與鹿耳門互動較頻繁。本期由於海岸線西移，該港已變成牛稠溪河港，只容小船進出，(註二八五)營汛則由笨港守備兼轄，與笨港聯結亦較密切。

新店小系統，實際上是林爽文事變之後，因作為運軍火、糧餉之登岸港口，(註二八六)地位提高，遂移笨港水師把總駐紮該港。(註二八七)該港並歸笨港守備管轄，軍事機能較高。

4. 梧棲港半獨立小系統

梧棲港半獨立小系統範圍，北至大甲溪南至大肚溪。乾嘉時期，本地域以水裡港為主要出入口，與鹿港互動頻繁。乾隆末年左右，稍北的梧棲港(原五叉港)出現，至道光初年則已漸代水裡港，往來船艘絡繹，並為運米私口，間或有船隻逕赴內地貿易。(註二八八)惟該港仍主要以竹筏向鹿港取汲(註二八九)，並有艍船運柴炭至鹿港，水裡港則僅有小漁船出入，兩港均由左營外委及貓霧揀巡檢專防，(註二九〇)故是為從屬於鹿港主系統的半獨立小系統。

(三)八里坌主系統

八里坌主系統範圍，以淡水為中心，東至蘇澳西至大甲。其下聯結烏石港、竹塹港、中港、後龍港以及大安港等五個次級系統。本主系統，在軍事上是由艋舺參將（一八二四年以前為遊擊）、滬尾水師守備統轄；在行政上則歸淡防廳管理，以淡水河口港八里坌為主要正口，與大陸對渡。但是八里坌港雖是大商船淀泊地，港口的一切政治、軍事及商業貿易，大都集中在內河大河港進行。在本期中，八里坌由極盛而漸轉移港勢至對岸的滬尾，內河首港亦由新庄轉移至艋舺。

八里坌港在開作正口之前，定例已有社船數艘載運米石至漳泉耀賣。乾隆五十三年（一七八八）福康安以該港「距五虎門水程約六、七百里，港道寬闊，可容大船載運」，乃奏請開港，以便商民。（註二九一）五十五年（一七九〇）覆准八里坌對渡五虎門，（註二九二）並由淡水同知、淡水營都司稽查掛驗。（註二九三）但是淡水廳年徵供粟，除了支放兵米外，向係留倉使用，（註二九四）並未配運至內地。因此，主系統內各港與八里坌之米穀配運聯結關係，較之鹿耳門、鹿港的配運功能微弱，可能大多直接偷越至內地貿易，與主系統核心港口的依存度也較低。然而，淡水商販運至漳泉平糶米，仍主要由八里坌出口，（註二九五）八里坌也是北部地區的唯一正口、內地大商船的主要淀泊所，與系統內各港應有一定的貿易關係。

乾、嘉時期，八里坌港是淡水河口大船淀泊所，嘉慶中葉以降，港務漸移至對岸的滬尾。（註二九六）嘉慶元年（一七九六）滬尾泊船功能已相當發達，並已興建淡水福祐宮，具備市街形態；（註二九七）十三年（一八〇九）興化協左營守備由八里坌移駐滬尾，（註二九八）是為滬尾漸代八里坌而

興之先兆。道光三年（一八二三）守防關驗及船隻出入已大移於滬尾進行。（註二九九）一八三〇年以後文獻雖仍稱八里坌口，實即指滬尾。（註三〇〇）

另一方面，新庄與艋舺之間，也有類似的消長情形。新庄在乾隆朝一直是臺北盆地的中心市鎮和繁榮河港，乾隆五十四年（一七八九）並改新庄巡檢為縣丞。（註三〇一）嘉慶以降，街區屢遭淡水河削縮，又因泥沙淤塞，港務漸趨衰頹。（註三〇二）其時，臺北盆地已普遍開發，位於淡水河、新店溪匯流點的艋舺，因與盆地各村庄交通便利，又居凸岸無河水侵削之虞，大船並可以入泊，（註三〇三）遂漸代新庄而興。嘉慶十三年（一八〇九）官方新設艋舺遊擊，統轄艋舺陸路、滬尾水師官兵，兼轄噶瑪蘭營，（註三〇四）並一度欲改移新庄縣丞於此。（註三〇五）而且，該港在嘉慶十七年（一八一三）已出現泉廈郊，（註三〇六）道光元年（一八二一）則是「居民舖戶四、五千家」，「商船聚集、閭閻最盛」，淡水同知每半年駐節於此；反觀新庄，則僅是「大村市，居民近千家」。（註三〇七）由此可見，嘉慶中葉以後，艋舺實已成為臺北盆地的政治、經濟、軍事重心。

總之，由於淡水河口的八里坌正口與內河河港共同分擔北臺港口最高的行政、軍事和商業功能，遂稱作八里坌主系統。其下則較為鬆弛地聯結幾個次級系統。

1. 淡水河系次系統

本期淡水河系次系統範圍，以臺北盆地為主。並以上述淡水河下游的三個河口港、河港為核心，聯結淡水河三大支流的河港而組成。其中，基隆河河港發展最迅速。嘉慶十五年，噶瑪蘭之開闢和設治，促使淡水至噶瑪蘭的要道——基隆

河航運大興。(註三〇八)基隆河上游的暖暖，時有土人伐木製炭，運往艋舺；而位於水陸轉運站的錫口，一八二一年左右已形成市街，(註三〇九)凡運往基隆和噶瑪蘭的貨物，則概於此轉運。(註三一〇)

2. 雞籠港、金包裡及三貂港等三個小系統

淡北的金包裡(金山)、雞籠和三貂港，是「滬尾至噶瑪蘭必經海口」，(註三一)分駐千總或把總，而成為軍事機能較顯著的三個四級港小系統。三貂港把總並由大雞籠千總兼轄。(註三一二)其中，雞籠港為滬尾和噶瑪蘭的中繼轉運站，時有坡邊小船往噶瑪蘭載米；而且，一旦有內地商船遭風駛至，必由水汛押歸正口，港口並由艋舺縣丞及守備專防。(註三二三)

3. 竹塹、中港、後龍、大安等四個半獨立次系統

竹塹港、中港、後龍港及大安港是大甲溪以北至淡水河口間的四個三級港。四港因俱未開口，可能主要從事沿岸貿易，與八里坌港及鹿港均有往來，彼此之間互動亦頗頻繁。但是，由於腹地開發已大半完成，也私越米穀至內地，而具有半獨立的商業貿易機能。在軍事佈防上，變化不大，統由駐筭竹塹城的北路右營遊擊統轄，洋面則歸艋舺遊擊(其後為參將)遊巡；港口行政胥歸淡防廳管理。故視為從屬於八里坌主系統的半獨立次系統。

其中，竹塹港規模最大，是北部第二大港，其腹地竹塹城在一八二一年已有「居民約二千家」，淡水同知每半年居此，(註三二四)而成為北部「小而重要的商業及文化中心」。(註三二五)竹塹港進出口貿易量，高於其他三港，嘉慶中葉並已出現塹郊在港活動，各港與之互動應較頻繁。

至於大安港，本期已取代蓬山港成為後龍港以南主要港口。嘉慶十四年(一八〇八)蓬山汛把總改移至此，其下管帶貓孟、吞霄、大甲三塘，即為明顯徵兆。(註三一六)本港的集散市場在大甲街，(註三二七)港口並由大甲巡檢及守備專防；而且因距離鹿港較近，與鹿港貿易往來較密切，港口並有杉板小船運柴炭至鹿港。(註三二八)

4. 烏石港獨立次系統

乾隆末年臺灣西部平原、臺地大半開墾已盡，移民遂轉向山後的噶瑪蘭地區拓墾。嘉慶元年(一七九六)吳沙率眾入墾頭圍，(註三二九)至嘉慶十四年之間，今蘭陽溪以北地方已盡為漢人開墾，並已聚居六萬餘人。(註三三〇)嘉慶十五年(一八一〇)官正式設噶瑪蘭廳，置縣治於五圍。文官設通判、縣丞各一，由淡水同知管轄；武官則設守備、千總各一，由艋舺遊擊兼轄。(註三三一)

噶瑪蘭設治之後，境內港口紛紛崛起，並歷經漸變的過程。最初，港口規模尚小，惟因境內「但產米穀，一切器用皆資於外販。」(註三三二)故與淡水地方依存性較強。境內港口之中，烏石港因是蘭境最早開發地區頭圍的出入門戶，也是船隻來蘭沿海岸而下的第一個港口，該港並可循奇武蘭溪接宜蘭川至縣城，因此是噶瑪蘭首要港口。在道光六年(一八二六)，開為正口之前，內地商民往往於春末夏初南風司令時，運載日用貨物至烏石港及加禮遠港，易米而歸。(註三三三)臺地的鹿港、大安、八里坌等港也載百貨進港貿易(註三三四)，此時為從屬於八里坌主系統的半獨立小系統。

道光六年，開烏石港為正口，責成頭圍縣丞會同頭圍千總稽查掛驗，並由興化、泉州等地額編小船三十隻，往來貿

易。(註三三五)但因港道窄小，不能安設水師營哨，遂責成艋舺營水師於春夏二季常川巡哨。(註三三六)

烏石港設為正口之後，內地、雞籠及艋舺各港與之互動更形頻繁，每於南風順時載百貨進港，載米而回。

(註三三七)此外，嘉慶中葉以降，淡防廳每年雇船至烏石港運米，以供應艋舺營兵米。(註三三八)由此可見，烏石港開為正口之後，雖然內地船隻往來更多，惟因無大商船來港，港口僅具有三級港規模，而且在軍政、商業貿易上，與八里坌主系統仍有相當的聯結關係。因此，在性質上烏石港為一個獨立次系統，下轄二個半獨立小系統。

加禮遠港是位於蘭陽溪南之河口港。蘭境設治之初，其腹地羅東地方猶是荒埔，大多未開墾，又無民居，幾無小船出入。(註三三九)設治之後，與烏石港均有內地及鹿港以北的中、大型港口來港貿易。但是道光六年議開噶瑪蘭正口時，因與烏石港相距不遠，來港船隻必經烏石港，故未設口岸；(註三四〇)並改歸頭圍縣丞稽查，(註三四一)駐港外委亦由頭圍千總兼轄。(註三四二)該港依例向烏石港取汲，惟仍有內地船隻來港販售，(註三四三)故視為從屬於烏石港的半獨立次系統。

蘇澳港位於噶瑪蘭最南，因地近生番界，開墾無幾。但是，該港「港門寬廣，可容大舟」，(註三四四)每年三月至六月時有匪船遊奕。(註三四五)故道光四年(一八二四)港口添設把總一員，(註三四六)港口軍事機能較高。偶有收泊於此港之船隻，則俱需押歸正口。(註三四七)

(四)不同主系統間港口的往來

本期在噶瑪蘭至鳳山縣枋寮之間的港口，主要形成鹿耳

門、鹿港及八里坌港三個主系統。主系統內的大小港口，彼此互動應較為密切。但是，事實上主系統並非完全封閉，部分不同主系統的中、大型港口之間，也有互動關係。例如竹塹港、大安港與鹿港有艍船往返貿易；嘉慶十六年(一八一)鹿港配運內地兵米，勻撥八里坌港配運，係由鹿港轉運至八里坌。(註三四八)其次，西南風司令之際，沿岸貿易小船，輒往來於島內的中、大型港口採買貿易。

再者，嘉慶十三年艋舺營成立，淡防廳年供正穀不敷供食，遂由臺、鳳、嘉及噶瑪蘭各廳縣撥補，海路運穀則責成三縣運至鹿耳門，再由往淡艍船配載至淡水；道光初年，因南北往來船隻不多而重新改定辦法。(註三四九)此外，由於全臺各廳縣用鹽係由臺灣縣、鳳山縣各鹽場供應，噶瑪蘭廳亦以臺灣府往淡艍船，一年一度轉運鹽至烏石港交卸。(註四五〇)大體而言，由於本期島內各地區物產同質化仍較高，各區域又已產生與內地對渡的正口，跨區域較長距離的沿岸航行，遂顯得較不經濟也較少。

綜合上述，第四小期，山後噶瑪蘭地方新近納入北部港口系統，而於蘇澳至枋寮之間，在港口軍政、商貿活動上，分別組成以八里坌港、鹿港及鹿耳門為核心，北、中、南三個功能完全自主且獨立運作的主系統。顯然區域獨自發展局面已然形成，三個主系統也呈現「一府、二鹿、三艋舺」的強弱形態。但是，事實上，鹿耳門主系統已漸出現由盛轉衰之趨勢，鹿港主系統則達於鼎盛狀態。末期，三個主系統的首要港口，或尋找外口，或由附近大港替代，漸呈衰象。

其次，本期自乾隆末年至道光初年之間，官方陸續設立鹿港、八里坌、海豐港以及烏石港四個正口，閩、臺之間形

成五口通行狀態，也展現明顯的正口紛立特色。而且，由於配運需要，清廷控制力尚強，也較嚴格地執行正口對渡內地政策，內地大商船仍主要淀泊於西部四個正口。

再者，在各個主系統內，各地域的主要港口因腹地開發的完成，逐漸有與內地貿易分工的迫切需要，是以除了依例赴正口取汲之外，也私自與內地港口往來貿易，與正口港的聯結並不如往昔緊密。各地域半自給性的經濟體系大概形成，三個主系統結構乃顯得相當鬆散。

此外，在琅璫、崇爻及卑南覓仍然存在著幾個孤立港口，作為零星的番漢貿易據點。

三、第五小期（一八三一—一八四〇）的港口系統（圖六）

道光至咸豐時期，清廷對海口之稽查漸趨廢弛，船隻私航極多，甚至於道光十八年（一八三八）已有歐洲商船企圖偷運鴉片來臺；咸豐元年（一八五一），外船更公然進入未開港之滬尾、雞籠與商民貿易。（註三四二）另一方面，由於西洋船艘東來以及道光二十年（一八四〇）鴉片戰爭之爆發，也促使臺灣海防漸受重視，深水良港乃逐漸崛起。

其次，雍正朝以降臺灣向以米糖為輸出大宗。但至本期，糖有粵省蔗糖競爭，米則有洋米競銷；加以臺地生齒日繁，存積漸少，米價不復往日低廉，導致來臺內地商船日益減少，（註三四三）加上商船為避配運之累，也往往至已具規模的私口貿易，而不由正口掛驗。（註三四三）尤其是道光二十一年（一八四一）以後，臺運內地米穀，大都改為一半折色（註三四四）正口配穀的減少，使得原先凡內地來臺船隻俱押歸正口的限制政策，已不再嚴格執行，而促使各地域主要港

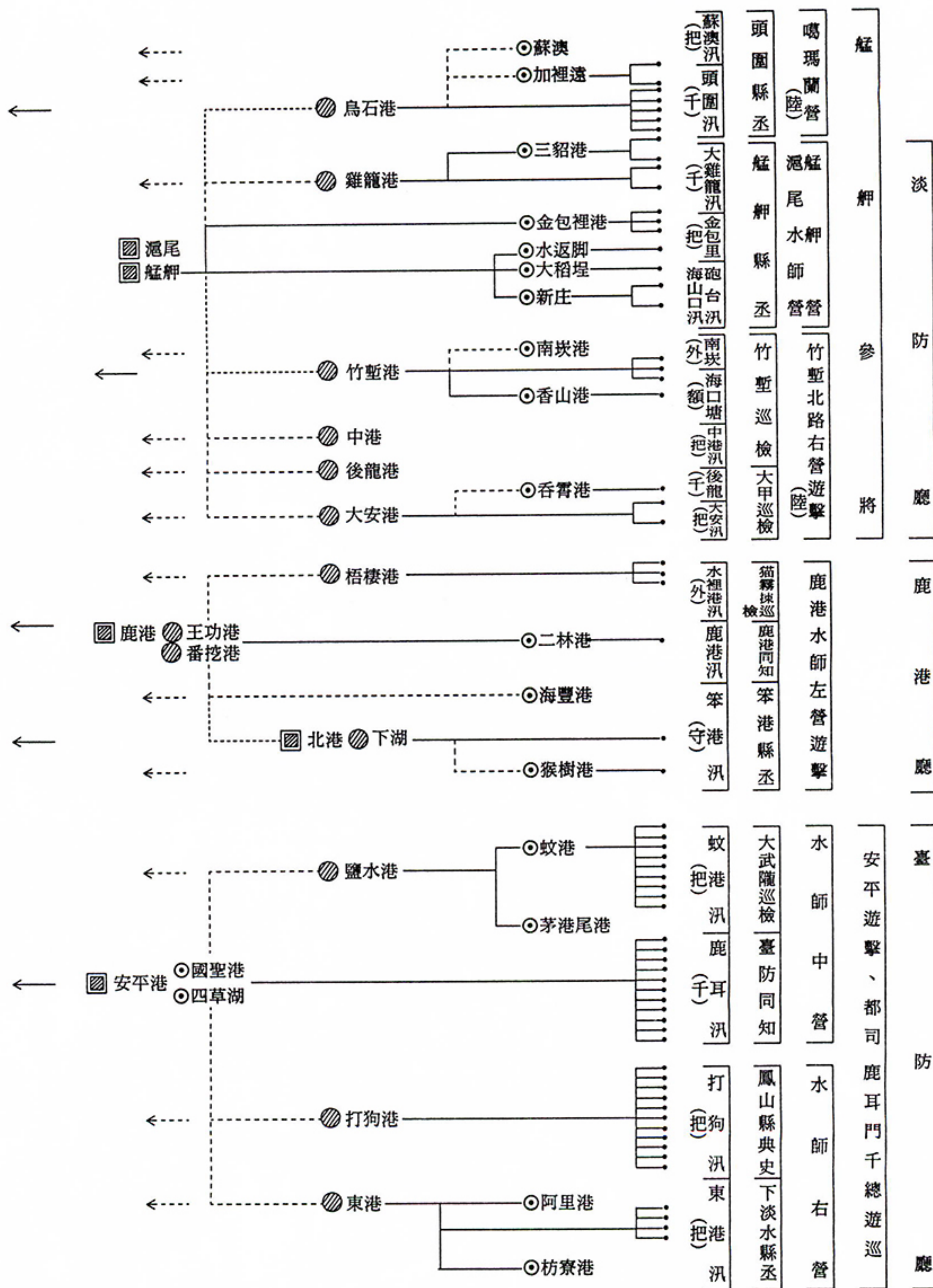
口與內地的直接販運，更為興盛。不過，雖然主系統正口出現由盛而衰現象，卻仍是區域內最大港口，佔有大部分的進出口貿易，內地商船淀泊較多，而且港口軍政配置變化不大，港口的軍政機能也最高。因此，本期仍延續前期，形成北、中、南三個主系統型態，惟下轄著若干個與之聯結更形鬆弛的獨立或半次立系統。以下分別說明各個主系統結構的演變概況。

（一）安平港主系統

道光三年，臺江內海浮復，鹿耳門日益淤淺，一八三〇年往來船隻只能停泊港外，（註三四五）一八四〇年左右則已變成廢港。（註三四六）此時，鹿耳門南邊的安平大港（註三四七）原只供南路小船出入，其後港口略深，南北二路載重六、七百石船隻可以出入，（註三四八）郡城三郊船貨並轉由該港進出。（註三四九）安平港遂取代鹿耳門，成為府城對外門戶。道光二十年（一八四〇）安平已有居民千餘家，惟大部分商業貿易仍於府城進行，港口並駐副將、中營遊擊及右營都司，防守府城及鳳山縣各口。（註三五〇）

不過，其時自內地來臺大商船，皆改泊於鹿耳門迤南的四草湖，或是北邊被曾文溪沖成港的國賽港，該港並設文武館稽查商船。（註三五二）國賽港與鹿耳門之間，並經郊商挖濬竹筏河道，鹿耳門與四草之間也開鑿小運河。（註三五二）商船自國賽港登岸，須另易小船，盤運至四草，再沿安平港進入郡城，（註三五三）三港之間乃具有強相關的聯結關係。另外，三鯤鯓亦因水衝成港，小船可登岸，又「左右輔翼大港」而成為「郡城門戶」之一。（註三五四）府城外原來汪洋浩瀚的臺江內海，至此轉由國賽港、四草湖、三鯤鯓及安平

— 清初與中葉臺灣港口系統的演變 —



圖六 第五小期 (一八三一—六〇) 港口系統示意圖

港分擔商船駁載機能，其中安平港機能最顯著，故稱安平港主系統。

本期，臺灣府城雖是全臺最大市鎮，惟道光中葉以降漸呈衰象。《廈門志》記載：

按廈門商船對渡臺灣鹿耳門，向來千餘號。配運兵穀、臺廠木料……，然皆踴躍從事，近因臺地物產漸昂，又因五口並行，並以鹿耳門沙線改易，往往商船失利，日漸稀少，至通年渡臺商船僅四、五十餘號矣。

（註三五五）

由此可知，安平港主系統已不復往日鹿耳門之興盛。尤其是府城各港每逢夏秋之際安平湧大，即使國賽港亦不能泊船，（註三五六）導致「郡城商貨不行」，「郊行衰敗，商船日少」。（註三五七）安平港主系統之衰落，顯然已是勢之所趨。

儘管如此，八掌溪以南至率芒溪之間，仍以府城為商業集散地，港口的軍事、行政亦總歸安平水師及臺防廳管轄，而組成一個安平港主系統，其下聯結鹽水港、打狗港及東港三個半獨立次系統。

1. 鹽水港半獨立次系統

本次系統範圍、與府城聯結關係，較之前期，變化並不大。惟因倒風瀉湖幾近陸化，部分港口業已消失，陸路交通又較方便，原來紛立的四級港乃只剩下蚊港，茅港尾港兩港。

至於鹽水港，則港道深淺不定，一八四〇年左右「港道淺狹，惟本地小船出入」，（註三五八）至一八五〇年左右則「一千餘石大船亦可駛進」，（註三五九）應有內地商船來港貿易。其時該港「人煙稠密，舟車輻輳，四處村民交易其間

」，（註三六〇）直至一八六〇年猶是「富戶甚多」，（註三六一）故仍是本地域主要港口。

2. 打狗港半獨立次系統

本期之間，此次系統變化較小。主要港口打狗港不但已與歧後港合稱，（註三六二）而且自從臺江浮復之後，打狗港沙去水深，一八五〇年左右港口可泊大船百餘隻，以致於「海舶往來遂不赴鹿耳，而趨打狗」。（註三六三）換言之，鹿耳門的淤淺促使打狗港興起，兩港之間直至清末一直存在著功能互補及勢力相互消長的關係，兩港聯結也相當緊密。

不過，在開港之前，打狗港貿易狀況仍很蕭條。（註三六四）商業貿易主要在鳳山縣城或臺灣府城進行，港口既未形成市街，也不及府城北邊的鹽水港繁榮。

3. 東港半獨立次系統

東港半獨立次系統，其下仍聯結阿里港與枋寮港兩個小系統。本期變化不大。一八四〇年左右，東港港道淺狹，無法容納大船出入，而且口外又有沙汕，船隻必須「由打狗外洋避汕而行，繞琉球嶼，方能入港」。（註三六五）由於港口泊船條件不佳，內地船隻可能往來不多，與安平、打狗聯結應較密切。

（二）鹿港主系統

本期鹿港主系統的範圍及軍政配置，幾未變動。

鹿港仍是中部地區的首要大港，大小商船大多停泊於此，惟港口深淺變化莫定，「深則大船可入，淺惟小船得到」。（註三六六）本期鹿港以番挖為外口，王功為內口，兩港與鹿港緊密聯結，只作為商船淀泊所，商業貿易活動則大都在鹿港進行。鹿港市鎮也更為擴大，一八三五年左右已是：

街衢縱橫皆有，大街長三里許，泉廈郊商居多，舟車輻輳，百貨充盈，臺自郡城而外，各處貨市，當以鹿港為最。（註三六七）

同時，鹿港除了主要與廈門、泉州各澳往來之外，也漸多船艘販糖至天津及錦、蓋諸州，只是販運仍不如府城北郊多，另外與廣東、澳門、蕉林等地也有來往。（註三六八）由此可見，鹿港市鎮規模僅次於府城，貿易地區又遍及大陸沿海，鹿港作為中部首要港口之地位，屹立不搖。

儘管如此，由於出入鹿港商船，依例必須配運，配運卻是「兌收則有守候之苦，重濤則有風濤之患，抵倉交卸，如倉書斗級等存在需要。」（註三六九）是故，商船大都趨避取巧改由鄰近其他私口偷越，導致道光中葉以後「鹿港商船數百，今止五十餘號」的局面。（註三七〇）至於各個私口，雖然與鹿港仍時相往來，與內地的貿易關係卻較前期密切，港口規模也更為擴大。因此鹿港主系統之下的幾個次系統，已逐漸形成與鹿港聯結愈形鬆弛的獨立或半獨立次系統和小系統。

1. 海豐港（五條港）半獨立小系統

海豐港自道光六年（一八二六）設立正口之後，至道光十五年（一八三五）左右港口淤淺，汛防一度議移至南邊可泊小船的宗元港（狀元澳）。（註三七二）道光十八年（一八三八）臺灣道姚瑩，以該港淤塞，商船不來，原額配嘉穀八千石，無船可配，遂議以五條港應配米穀改歸下湖口配運。

（註三七三）直至道光二十八年（一八四八）《東瀛識略》一書中，仍稱該港「近已淤塞」。（註三七三）由此可見，本期海豐港已淤淺，可能只供小船停泊，與鹿港、笨港聯

結較為密切，內地大商船則轉泊下湖，遂只形成四級港小系統。

2. 笨港獨立次系統

下湖與五條港同一內海，五條港在樹苓湖內海之北，稱上湖。（註三七四）一八三五年左右，上湖淤塞，下湖因地當樹苓湖之南鉤狀沙嘴內側，便於大船停泊避風，（註三七五）五條港商船遂轉泊於下湖。下湖成為五條港附口之後，可以直接與內地往來貿易，以致「街市行店頗盛」。（註三七六）但是，因為下湖位於北港溪口，上溯該溪可以直達笨港，下湖乃成為笨港外口，商業活動主要在笨港進行，並由笨港縣丞稽查下湖出入船隻，（註三七七）港口亦歸笨港守備巡防，而有「下湖口即笨港口」之稱。（註三七八）

至於笨港雖然一八四〇年代港道一度淺窄，只容臺屬小船出入。（註三七九）但是，至一八五〇年代則「一千餘石大舟亦可駛進」，（註三八〇）而且本期港口已出現廈郊，泉郊，（註三八二）顯然該港與泉州、廈門已有密切的貿易關係。

由於笨港具有二級港規模，又透過下湖與內地往來貿易，毋須依賴鹿港或鹿耳門轉運，而具有自主的商業貿易功能，故視為一個獨立次系統。惟笨港與下湖仍歸鹿港廳及鹿港遊擊管轄，與鹿港也有貿易往來；內地來鹿港船隻往往因風汎避至下湖，再北航至鹿港。（註三八三）因此，笨港獨立次系統，雖然與鹿港只有弱相關的聯結關係，猶從屬於鹿港主系統。

笨港之下包含猴樹港半獨立小系統，但猴樹港本期記載並不多。但該港也是內地船隻運米私口之一，（註三八三）故為半獨立小系統。道光十四年（一八三四）港口並增添外委

一員，(註三八四)港口重要性昇高。

3. 梧棲港半獨立次系統

本期梧棲港已由四級港變成三級港，並完全取代水裡港成為大肚溪至大甲溪之間的主要港口。水裡港水汛也移駐此港，一八三五年沿岸小船常停泊於梧棲，惟配運大船仍無法進港。(註三八五)一八四〇年左右，一、三千石商船難以進泊水裡港，卻猶可以駛進梧棲港。(註三八六)該港遂時常有內地商、漁船，來港偷越米穀，(註三八七)港口商業貿易自主功能乃大為提高，但與鹿港仍有部分配運、貿易關係，軍政配置也從屬於鹿港。

(三) 滬尾主系統

第五小期之間，滬尾不但完全取代八里坌港，而且已是北部最大港；又因距離閩省省會福州最近，「風利則朝發夕至，信息易通」，(註三八八)與雞籠港俱為淡水廳最要海口。(註三八九)一八四〇年左右該港已是「商貨雲集之所」，

(註三九〇)但是居民舖戶僅有二、三百家。(註三九一)可見，滬尾的主要功能只是作為商船停泊所，淡水地方的軍事、政治及經濟中心仍在艋舺。艋舺則是「淡水最大村鎮，巨商富戶皆萃於此。」(註三九二)北部地區各港與滬尾、艋舺皆有一定的商業貿易關係，然而由於私口與內地貿易日益盛行，與主系統核心港口的聯結乃更加降低。

在軍事行政配置方面，本期大抵上已告確立。亦即大甲溪至蘇澳海口、洋面，俱歸艋舺參將統轄。(註三九三)其下又分成三個轄區：大甲至南崁之間各海口屬北路右營遊擊稽查，其中，中港以南至大甲海口歸大甲巡檢會同各汛稽查，中港以北至許厝港則歸竹塹巡檢稽查；其二，南崁至三貂各

海口由艋舺縣丞會同滬尾守備稽查，(註三九四)至於三貂至蘇澳海口，則由頭圍縣丞會同頭圍千總稽查。

總之，北部地區自大甲至蘇澳，大致上仍以滬尾、艋舺為中心，組成一個相當鬆弛的主系統，除了淡水河系次系統之外，其下聯結五個更形獨立的半獨立次系統。以下分別逐一說明之：

1. 淡水河系次系統

淡水河三條支流之河港，續有發展，並以滬尾、艋舺二港為核心，緊密互動。一八五〇年代，新興大稻埕及水返脚二個四級港小系統。不過，整個淡水河系港口直至開港之後，方才進入鼎盛時代。

2. 雞籠港半獨立次系統

道光中葉以降，西人挾其船堅砲利，打開中國口岸，清廷始漸認識海防之重要，臺地的深水良港因而地位日益顯著。

在上一期中，雞籠港因噶瑪蘭的開闢設治，成為轉運中繼站，已漸發軔；本期，復因港口「可泊大船數百」，而成為「防夷要口」及「通臺最要之處」。(註三九五)而且，該港也時有沿岸小船收泊，(註三九六)內地商船亦常藉口遭風來港販運。咸豐元年(一八五一)，外國商船更在官方默許之下來港貿易。(註三九七)因此，本期之間，雞籠港發展迅速，由四級港變成三級港，一八四〇年左右居民舖戶已達七百餘家，(註三九八)成為三貂至淡水河口一帶的主要港口，鄰近各港率由大雞籠汛兼轄，而且可能大多來該港取汲。但是，由於雞籠港只是私口，與艋舺、滬尾的貿易及軍政關係也較為密切，故仍從屬於滬尾主系統。

3. 竹塹港獨立次系統

竹塹港獨立次系統範圍，北自南崁港南至中港。本地域以竹塹港為主要港口。乾隆末年至咸豐年間，是竹塹港極盛時期。(註三九九)本期該港「居民舖戶頗稠」，並有文武汛館於此稽查，(註四〇〇)亦即官方應已開放內地商船來港貿易，而具有自主的商業貿易機能。換言之，本地域業已形成一個獨立的地域經濟體系。但是，本港與北邊的滬尾、艋舺，南方的中港、後龍港及大安港各港，不但仍有貿易往來，而且有港口軍政管轄從屬關係。因此，乃形成一個從屬於滬尾主系統的獨立次系統。

此外，竹塹港稍南的香山港也在道光中葉首度出現，並偶有內地商船遭風寄泊於此；該港並設香山塘，由額外駐防。(註四〇二)惟港口去岸極遠，「居民寥寥」，(註四〇二)只是一個與竹塹港緊密聯結的四級港小系統。

4. 中港、後龍港、大安港等三個半獨立次系統

中港、後龍港、大安港三港，是淡水廳次要口之一，(註四〇三)統歸大甲巡檢會同各汛稽查。各港大都無法容納內地大商船停泊，只有臺屬小船出入；(註四〇四)因此，主要從事沿岸貿易，與竹塹港及鹿港互動應較頻繁。然而由於各港仍時有內地小船偷越來港貿易，又是竹塹港以南的臺穀私口，(註四〇五)具有半獨立的商業貿易機能，而各自成為腹地的出入要口，遂個別形成半獨立次系統。

5. 烏石港獨立次系統

一八五〇年左右，漢人已掌握噶瑪蘭平原中央大部分沃野，(註四〇六)促使內陸河港大量興起。而濁水溪(今蘭陽溪)以北河港，主要集聚農產品至烏石港；溪南則囤寄於加

禮遠港。(註四〇七)噶瑪蘭廳治也以二港為東西二個出入門戶。(註四〇八)但是，因烏石港是正口，內地商船及鹿港以北中、大型港口主要來此港貿易，蘭境農產品的輸出也大都經由此港。

其次，蘭境農產品，以稻米為主而白苧為副，其他百貨食物大都取資漳泉，絲羅綢緞則購於江浙。但是，噶瑪蘭對外貿易地區仍以漳泉為主，且「必先探望價值」，「方肯西渡」。(註四〇九)然而由於境內港口大都秋塞春開，春夏之際「內地及雞籠、艋舺、郡中艍仔船陸續進口以通百貨」。(註四一〇)一旦入秋，內地船隻皆已西渡，隆冬時期蘭船猶可以寄棧雞籠，並以坡邊船駁載，回棹卻只能至烏石港，至於加禮遠港及蘇澳港則皆「冬風不入」。(註四一一)事實上，往昔秋冬時期噶瑪蘭境內幾無船隻往來，一八三〇年以後才「船載四季皆可以漸通」。(註四一二)不過，整體而言仍以烏石港為首要港口，噶瑪蘭米郊也於此港活動。(註四一三)

烏石港在港口的軍政系統上，相當獨立，僅洋面歸艍舺參將遊巡，與艍舺主系統聯結較微弱。然而，因該港僅具三級港規模，與雞籠、艍舺也有一定之商業貿易依存關係，故仍視為從屬於艍舺主系統的獨立次系統。其下又聯結二個小系統。

加禮遠港半獨立小系統範圍，大致上北至濁水溪南至馬賽港溪，與蘇澳為界。本期該港腹地羅東地方業已開墾有成，成立市街，加禮遠港不但為該街出入咽喉，而且「內通蘇澳，外達頭圍」。(註四一四)港口雖未成街，但船艘出入鼎盛。春夏之際，偶有內地及鹿港以北地區小船往來，不過仍

以「本地小駁載」為主。(註四一五)該港主要往來烏石港貿易，間或運米至雞籠，再轉運鹽而回。(註四一六)港口並歸駐防於烏石港的頭圍縣丞、千總管轄，是為半獨立小系統。

蘇澳港泊船條件最優，春夏之間內地小船偶有收泊，(註四一七)是噶瑪蘭米穀私口。(註四一八)但因港口位置偏僻，雖然一八三〇年代早已成街，卻始終是「人煙未能稠密，諸船亦不甚往來」。(註四一九)直至一八五〇年代，猶是「貿易無幾」，尚無大商船來港；(註四二〇)顯然該港走私較多，商業貿易則無法與烏石港、加禮遠港相埒，亦為一個半獨立小系統。

(四)不同主系統間港口的往來

本期不同主系統的中、大型港口之間仍有往來，尤其是春夏之際西南風盛發時，南北沿岸貿易較為活絡。但是，因為各地港口與內地偷越相當盛行，南北交換的貨物有限，以致長距離沿岸航行，應更不如往昔。

本期不同主系統間港口的往來，以淡水地方為例，每年需額辦大樟料三十二船，由臺灣府撥艚船往淡水裝載。

(註四二一)又如咸豐七年(一八五七)竹塹地區米荒，官方即諭令紳戶至笨港，採買米穀一千餘石。(註四二二)

就孤立港口而言，未納入系統的琅璦地方，已是「民雜閩粵，番禺歸化有司」，(註四二三)而且「粵人來臺，常自駕小船由琅璦灣登岸，或有船隻偷販鴉片」。(註四二四)一八五〇年代，蘇澳南方後山地區，也有東澳、大南澳、花蓮港、大港口等孤立港口存在；大港口並有坡邊小船運貨往售。(註四二五)總之，琅璦至後山之化外之地的各港口仍有船

隻違禁往來。

綜合上述，第五小期延續上一期北、中、南三個主系統之港口發展形態，各自以安平、鹿港及滬尾三大正口為核心港，三港具有最高階的港口商業、軍事及行政機能。

其次，本期臺灣人口已達飽和，米穀剩餘有限，米價不復往日低廉，又遭洋米競銷，加上配運避累，使得來臺商船日益減少。尤其是南部地區，臺江灣及倒風瀉湖陸化，港口大量消失，鹿耳門淤淺且為安平港所取代，大商船已不能直接入泊府城，以及其他因素的影響，致使安平主系統不復往日鹿耳門主系統時之興盛。中部的鹿港主系統也面臨同樣的命運，處於低靡狀態。至於北部港口，則因口門較大，海防地位日益顯著，乃新增若干港口；而且，臺地配運內地米穀，主要由臺、鳳、嘉、彰四縣供輸，淡水廳始終未配穀，八里坌口也只勻配部分彰化縣穀至內地交倉，因此北部正口受配運之累較輕。(註四二六)另一方面，竹塹港、中港、後龍港及大安港等小口或私口，也經常與內地往來貿易。總之，相形之下，中南部港口已漸呈衰態，北部港口則蓄勢待發，產生明顯的南消北長現象。

再者，由於內地來臺商、漁船為規避配運，往往偷越至各地域主要港口，而不由正口掛驗。內地船隻往來私口較前期盛行，更突顯正口的衰微。而且，道光末年以降，海口稽查漸弛，臺灣西部各地域開發又大半完成，促使各地較具規模的港口大多直接與內地往來，半自主性或自主性的地域化經濟體系，遂逐漸形成。原來各地域主要港口與主系統核心港口之聯結，乃顯得較過去幾期鬆散，北、中、南三個主系統結構也更加鬆垮。各地域主要港口的地位，遂大為提高。

四、小 結

穩定期（一七三一—一八六〇）臺灣港口系統的發展，產生下列幾種現象。

首先，全臺被納入港口系統的範圍已大為擴大。嘉慶年間，東北部噶瑪蘭的開闢設治，促使該地區港口迅速發展，成為與北部八里坌主系統較密切聯結的次級系統。

其次，本階段港口的軍事佈署及行政配置已大體完成，其後變化不大。道光末年以後，國勢衰頹，港口稽查制度漸寬，彼此之間的軍事功能聯結也日益鬆弛，港口系統的聯結遂日趨以商業活動為主。

又次，整個港口系統的發展，由以南部為重心的一個鹿耳門主系統形態，轉變成北、中、南三個區域主系統的發展趨勢。在港口的軍事、行政及商業貿易上，各區域內港口各自結合成一個完全功能自主的港口主系統，其下聯結若干個次級系統，這些次系統與主系統的聯結程度，大致上與距離成反比。不過，不同主系統的中、大型港口之間，仍有往來；惟相形之下，較長距離港口之間的互動，因貨物交換有限，經濟效益又不高，而顯得零星稀少，較微不足道。

再者，乾隆末年官方順應臺灣西部全面開墾趨勢，陸續開闢鹿港、八里坌二個正口，加上原鹿耳門正口共三個正口，成為主系統的核心港口，主導閩臺交通與貿易，並於乾隆末年至嘉慶年間達於鼎盛狀態。道光初年復新開海豐港與烏石港二口，惟兩港規模較小，只是從屬於主系統的獨立次系統。另一方面，各地域的主要港口，雖然從屬於區域主系統的核心港口，卻因腹地發展之需要，與對岸互動日益密切，

對主系統核心港口的功能依存遂降低，主系統的結構實際上已相當鬆弛。而且，到了第五小期，正口港因配運避累、港口淤淺或其他因素的影響，港口貿易壟斷力更加勢微，各地域私口成為偏港船往來偷越米穀據點，以私口為中心的半自給或自主性的經濟體系逐漸形成，各港的地位大增。但是，由於主系統核心港口，內地大商船淀泊最多，與內地貿易範圍較廣，聚貨最豐富也最齊全，加上核心港行郊商人的採集各地物產以便對外出口，促使各港與主系統港口應有一定程度的貿易往來，而且港口的軍事與行政配置，亦從屬於主系統核心港口。

最後，本階段臺灣對外輸出農產品以米、糖、油為主，（註四二七）因其生產地偏於中、南部，配運內地米穀亦概由臺、鳳、嘉、彰四縣及噶瑪蘭廳撥運，顯見整個經濟重心猶在中、南部。中、南部港口市鎮規模乃比北部各港大，三個主系統也形成「一府、二鹿、三艋舺」的強弱對比狀態。但是，本階段南部港口日益消失，陸路交通又較發達，港口整體發展趨勢是由盛而衰。特別是府城各港，原來幾乎獨佔大部份的島外進出口貿易，並有商船歲入數千艘的盛況；而自從全臺五口通行之後，內地商船分赴全臺各港貿易，府城的港務一落千丈，往來運載民間貨物者僅止於嘉義至鳳山縣各港。相對地，鹿港開口之後，一度達到空前鼎盛，幾與鹿耳門相埒；道光中葉以降，始漸趨衰落。至於北部地區，因開發所及與海岸形態較適合港口發育，港口數量不但呈現遞增狀態，而且三、四級港數量逐漸超越南部，整體發展趨勢展現漸興傾向。因此，整體而言，全臺港口發展趨勢，已經顯露出明顯的南消北長現象。

註釋

- 註一：蔣毓英，《臺灣府志》（北京，中華書局，一九八五年五月），頁九九。
- 註二：施添福，《清代在臺漢人的祖籍分佈和原鄉生活方式》（臺北市，師大地理系，民國七十六年），頁三九。
- 註三：蔣毓英，《臺灣府志》，頁四四。
- 註四：陳倫炯，《海國聞見錄》，文叢二六種，頁四：「港之可以出入巨艘，惟鹿耳門與雞籠、淡水港；其餘港汊雖多，大船不能出入。……」
- 註五：朱景英，《海東札記》，文叢一九種，頁八一—一二。
- 註六：范咸，《重修臺灣府志》（北京，中華書局，一九八五年五月），頁一四五七。
- 註七：朱仕玠，《小琉球漫誌》，文叢三種，頁一三。
- 註八：陳文達，《臺灣縣志》（臺北，臺灣省文獻會，民國四十七年六月），頁三三四。
- 註九：洪亮吉，《臺灣府圖志》，《臺灣輿地彙鈔》，文叢二一六種，頁四二—四三。
- 註一〇：吳振臣，《閩遊偶記》，同上註，頁一五。
- 註一一：蔣毓英，《臺灣府志》，頁五一；郁永河，《裨海紀遊》，文叢四四種，頁一四。
- 註一二：范咸，《重修臺灣府志》，頁一四、七四。
- 註一三：高拱乾，《臺灣府志》（北京，中華書局，一九八五年五月），頁五六—五六七；黃叔瓚，《臺海使槎錄》，文叢四種，頁三一。
- 註一四：蔣毓英，《臺灣府志》，頁一三一。
- 註一五：高拱乾，《臺灣府志》，頁五〇七—五一〇。
- 註一六：郁永河，前引書，頁三一。
- 註一七：蔣毓英府志：「鹿醫獐鹿，鳳諸二縣出，興販東洋用」。（頁八〇）
- 註一八：盧嘉興，《鹿耳門地理演變考》（臺北市，臺灣商務印書館，民國五十四年一月），頁七六。
- 註一九：同上註，頁七七。劉良璧，《重修臺灣府志》（臺中，臺灣省文獻會，民國六十六年二月），頁五九。
- 註二〇：林謙光，《臺灣紀略》，《澎湖臺灣紀略》，文叢一〇四種，頁五三。
- 註二一：金鉉等撰，《康熙福建通志臺灣府》，成文本四一號，頁七一；劉良璧，前引書，頁五九。
- 註二二：《清初海疆圖說》，文叢一五五種，頁一〇二。
- 註二三：Malla，《臺灣訪問記》，《臺灣經濟史五集》，研叢四四種，頁一二六。
- 註二四：范咸，《重修臺灣府志》，頁一四八—一四六〇；王必昌，《重修臺灣縣志》，文叢一一三種，頁二四九。
- 註二五：高拱乾，《臺灣府志》，頁五六〇。
- 註二六：陳文達，《臺灣縣志》，頁二六六。
- 註二七：高拱乾，《臺灣府志》，頁五六三。有關臺灣水師營汛界，可參見《康熙臺灣輿圖》，收於《臺灣三百年》（臺北，戶外生活圖書股份有限公司，民國七十年）。
- 註二八：周鍾瑄，《諸羅縣志》，文叢一四一種，頁一二二。
- 註二九：孫爾準、陳壽祺，《重纂福建通志臺灣府》，文叢八四種，頁三七七。
- 註三〇：周元文，《重修臺灣府志》，文叢六六種，頁五二。
- 註三一：高拱乾，《臺灣府志》，頁五六七。
- 註三二：同上註，頁五一〇。
- 註三三：同上註，頁八六九。
- 註三四：陳文達，《鳳山縣志》，文叢一二四種，頁一二。

- 註三五：高拱乾，《臺灣府志》，頁五六五。
- 註三六：同上註，頁四〇〇。
- 註三七：周元文，《重修臺灣府志》，頁二七。
- 註三八：周鍾瑄，《諸羅縣志》，頁一一〇。
- 註三九：黃叔璥，前引書，頁三二。
- 註四〇：楊文魁，《臺灣紀略碑文》，收於高拱乾，《臺灣府志》，頁一二五。
- 註四一：周元文，《重修臺灣府志》，頁四一七一—四一八。
- 註四二：戴炎輝，《清代臺灣之鄉治》（臺北市，聯經，民國六十八年七月），頁四。
- 註四三：藍鼎元，《平台紀略》，文叢一四種，頁三〇。
- 註四四：王必昌，《重修臺灣縣志》，頁六八。
- 註四五：周鍾瑄，《諸羅縣志》，頁一一。
- 註四六：《清初海疆圖說》，頁九九。
- 註四七：《臺海使槎錄》載：臺、鳳、諸「三縣每歲所出蔗糖約六十餘萬簍」，因此「全臺仰望資生，四方奔驅圖息，莫此為甚。」（頁，二二）
- 註四八：《福建巡撫毛文銓奏聞事摺》，《雍正硃批奏摺選輯》，文叢三〇〇種，頁一一三。
- 註四九：雍正三年以前，臺屬各縣年徵供粟十四萬餘石，每歲支給臺澎兵米七萬餘石，餘並未撥用，至雍正三、四年歲積粟三十餘萬石。〈戶部「為閩督喀爾吉善等奏」移會〉，《臺案彙錄丙集》，文叢一七六種，頁一七三。
- 註五〇：范咸，《重修臺灣府志》，頁一四六〇。
- 註五一：王世慶，《清代臺灣的米產與外銷》，《臺灣文獻》，九卷一期（民國四十七年三月），頁一八。
- 註五二：《雍正硃批奏摺選輯》，頁一八一—一九。
- 註五三：《清世宗實錄選輯》，文叢一六七種，頁一五；同上註，頁七。
- 註五四：有關兵眷米穀配運問題，請參考：王世慶，前引文，頁一八一—一九；洪美齡，《清代臺灣對福建供輸米穀關係之研究》（臺大歷史所碩士論文，六十七年六月）頁四九—六二。
- 註五五：王必昌，《重修臺灣縣志》，頁六八。
- 註五六：黃叔璥，《臺海使槎錄》，文叢四種，頁五三。
- 註五七：〈戶部「為閩督喀爾吉善等奏」移會〉，《臺案彙錄丙集》，文叢一七六種，頁一七三。
- 註五八：六十七，《使署閑情》，文叢一二二種，頁九六。
- 註五九：王必昌，《重修臺灣縣志》，頁九〇—九二。
- 註六〇：陳文達，《鳳山縣志》，頁二七。
- 註六一：黃叔璥，《臺海使槎錄》，頁六。
- 註六二：同上註，頁一三四。
- 註六三：陳文達，《鳳山縣志》，頁五四。
- 註六四：周鍾瑄，《諸羅縣志》，頁一二五。
- 註六五：《清聖祖實錄選輯》，文叢一六五種，頁一六九。
- 註六六：周鍾瑄，《諸羅縣志》，頁一六一—一七。
- 註六七：同上註，頁一一九。
- 註六八：同上註，頁一五；《清初海疆圖說》，頁一〇六。
- 註六九：富田芳郎，《臺灣鄉鎮之地理學研究》，《臺灣風物》，四卷十期（民國四十三年十一月），頁一一。
- 註七〇：《臺案彙錄庚集》，文叢二〇〇種，頁四九九。
- 註七一：周鍾瑄，《諸羅縣志》，頁一五、三二。
- 註七二：同上註，頁九五。
- 註七三：《清世宗實錄選輯》，頁三。
- 註七四：周鍾瑄，《諸羅縣志》，頁三二。
- 註七五：黃典權，《臺灣南部碑文集成》，文叢二一八種，頁一六

- 註七六：周鍾瑄，《諸羅縣志》，頁一二三。
- 註七七：陳文達，《鳳山縣志》，頁二九、二六。
- 註七八：黃叔瓚，《臺海使槎錄》，頁三三、五。
- 註七九：同上註，頁三一；同註三四，頁三三。
- 註八〇：陳文達，《鳳山縣志》，頁八。
- 註八一：同上註，頁二六。
- 註八二：同上註，頁三三—三四、六二；劉良璧，前引書，頁三四八。
- 註八三：陳文達，《鳳山縣志》，頁二八。
- 註八四：同上註，頁二五—二六。
- 註八五：黃叔瓚，《臺海使槎錄》，頁二三。
- 註八六：周鍾瑄，《諸羅縣志》，頁一〇。
- 註八七：同上註，頁一九。
- 註八八：洪敏麟，《從潟湖、曲流地形之發展看笨港之地理變遷》，《臺灣文獻》，二十三卷二期（民國六十一年六月），頁二六。
- 註八九：周鍾瑄，《諸羅縣志》，頁三二。
- 註九〇：黃叔瓚，《臺海使槎錄》，頁二三。
- 註九一：同上註，頁六。
- 註九二：同上註，頁一二—二三；《清世宗實錄選輯》，頁三。
- 註九三：黃叔瓚，《臺海使槎錄》，頁四一。
- 註九四：王必昌，《重修臺灣縣志》，頁六一。
- 註九五：黃叔瓚，《臺海使槎錄》，頁三二、一〇一。
- 註九六：同上註，頁一二。
- 註九七：許嘉明，《彰化平原福佬客的地域組織》，《中研院民族所集刊》，三十六期（民國六十二年），頁一六七。
- 註九八：林仁川，《大陸與臺灣的歷史淵源》（上海市，文匯出版社，一九九一年三月），頁七〇。
- 註九九：《巡臺御史索琳、尹秦訪陳臺郡田糧利弊摺》，同註四八，頁四四。
- 註一〇〇：黃叔瓚，《臺海使槎錄》，頁一二。
- 註一〇一：同上註，頁一二—二三。
- 註一〇二：盛清沂，《新竹、桃園、苗栗三縣地區開闢史》（上），《臺灣文獻》，三十一卷四期（民國六十九年十二月），頁一五八—一六一。
- 註一〇三：施添福，《清代竹塹地區的「墾區莊」：萃豐莊的設立和演變》，《臺灣風物》，三十九卷四期（七十八年十二月），頁三六。
- 註一〇四：黃叔瓚，《臺海使槎錄》，頁三四。
- 註一〇五：同註一〇三，頁三八。
- 註一〇六：《謝郝制府兼論臺灣番變書》，《平臺紀略》，頁六二。
- 註一〇七：夏黎明撰，《臺灣文獻書目解題——（一）》（臺北市，臺灣分館，民國八十一年三月），《雍正臺灣輿圖》，頁九二。
- 註一〇八：周鍾瑄，《諸羅縣志》，頁三一—四、一一。
- 註一〇九：例如一七二〇年代左右，後龍港為淡水港以南，港澳寬深，可容戰艦出入的港口，藍鼎元首議應以千把總輪防。（《臺灣水陸兵防疏》，同註四三，頁七一。）
- 註一一〇：有關淡水港的名稱問題，請參見：盛清沂，《說上淡水之內外港》，《臺北文獻》，直字六十一、六十二期合刊（民國七十二年三月），頁一三五—一五二；陳國棟，《淡水聚落的歷史發展》，《臺大建築與城鄉研究學報》，二卷一期（民國七十二年六月），頁六一—七。
- 註一一一：施添福，《清代在臺漢人的祖籍分佈和原鄉生活方式》，

頁八四。

註一二：尹章義，《臺灣開發史研究》（臺北市，聯經，民國七十八年十二月），頁六二—六八。

註一三：周鍾瑄，《諸羅縣志》，頁一一八。

註一四：同上註，頁一一〇。

註一五：參見：曹永和，《臺灣早期歷史研究》（臺北市，聯經，民國七十四年），頁六四。

註一六：周鍾瑄，《諸羅縣志》，頁一四。

註一七：淡水距離廈門，水程十一更，幾與鹿耳門相等，凡一晝夜即可達；若逕至福州，水程八更，較廈門與鹿耳門對渡更近。（同上註，頁二九八）

註一八：范咸，《重修臺灣府志》，頁一四五八；王必昌，《重修臺灣縣志》，頁六八。

註一九：周鍾瑄，《諸羅縣志》，頁一四。

註二〇：陳倫炯，《海國聞見錄》，頁四。

註二一：藍鼎元，《覆制軍臺疆經理書》，《東征集》，文叢二二種，頁三四。

註二二：黃叔瓚，《臺海使槎錄》，頁三三—三四。

註二三：王瑛，《重修鳳山縣志》，文叢一四六種，頁六五。

註二四：黃叔瓚，《臺海使槎錄》，頁一五八。

註二五：柯培元，《噶瑪蘭志略》，文叢九二種，頁一六〇—一六一。

註二六：一七一七年《諸羅縣志》，首載蛤仔難一港，（諸志，圖，頁二二）；一七二二年《臺灣使槎錄》，記載該港「可通杉板船」。（頁三四）雍正初年成書的《清初海疆圖說》，則已載烏石港及加禮遠二港。（頁一一八）

註二七：藍鼎元，《東征集》，頁九—九二。

註二八：黃叔瓚，《臺海使槎錄》，頁一五九、一二一。

註二九：藍鼎元，《東征集》，頁九—九二。

註三〇：黃富三，〈清代臺灣之移民的耕地取得問題及其對土著的影響〉（上），《食貨》，十一卷一期（民國七十年四月），頁二〇。

註三一：請參見：許瑞浩，《清初限制渡臺政策下的閩南人移民活動》（臺大歷史所碩士論文，民國七十七年六月），頁九六—一〇六。

註三二：洪美齡，前引書，頁二六。

註三三：陳秋坤，〈清初臺灣地區的開發〉，《食貨》，八卷五期（六十七年八月），頁二二七。

註三四：《清高宗實錄選輯》，文叢一八六種，頁二八。

註三五：王必昌，《重修臺灣縣志》，頁六一。

註三六：朱景英，《海東札記》，頁八。

註三七：《清高宗實錄選輯》，頁二八。

註三八：同上註，頁三一。

註三九：《給照買米》，《福建省例》，文叢一九九種，頁四〇—四一。

註四〇：《清世宗實錄選輯》，頁四三—四四。

註四一：〈戶部「爲閩督喀爾吉善等奏」移會〉，《臺案彙錄丙集》，文叢一七六種，頁一七三。

註四二：王必昌，《重修臺灣縣志》，頁二九。

註四三：石萬壽，〈臺南府城的行郊特產點心〉，《臺灣文獻》，三十一卷四期（民國六十九年十二月），頁七六—七九。

註四四：范咸，《重修臺灣府志》，頁一四五八；朱景英，《海東札記》，頁八。

註四五：石萬壽，〈臺南市古蹟志〉，《臺灣文獻》，二十八卷一期（民國六十六年三月），頁七六。

註四六：洪敏麟，《臺南市市區史蹟調查報告書》（臺中，臺灣省

- 文獻會，民國六十八年六月），頁一九—二〇。
- 註一四七：參見：曹永和，《明代臺灣漁業誌略補說》，前引書，頁二二〇—二五二。
- 註一四八：盧嘉興，〈二層行溪與繞港〉，《興地纂要》（新營市，臺南縣政府民政局，民國七十年六月），頁一六四—一七五。
- 註一四九：余文儀，《續修臺灣府志》，文叢一二一種，頁一〇〇。
- 註一五〇：同上註，頁八七。
- 註一五一：盧嘉興，《臺南縣古地名考》，《臺南縣地名研究輯要》（新營市，臺南縣政府民政局，民國七十一年四月），頁四六。
- 註一五二：方豪，《臺南之郊》，《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），頁二七八。
- 註一五三：同註一四九，頁九六。
- 註一五四：劉淑芬，〈清代鳳山城的營建與遷移〉，《高雄文獻》，二十、二十一期合刊（民國七十四年一月），頁五二。
- 註一五五：朱仕玠，《小琉球漫誌》，頁七八。
- 註一五六：王瑛，《重修鳳山縣志》，圖、頁一一。
- 註一五七：同上註，頁二〇一、二一。
- 註一五八：同上註，頁二五。
- 註一五九：同上註，頁二六。
- 註一六〇：朱景英，《海東札記》，頁一八。
- 註一六一：劉良璧，《重修臺灣府志》頁三四八。
- 註一六二：王瑛，《重修鳳山縣志》，頁二〇一—二二。
- 註一六三：同上註，頁四二。
- 註一六四：伊能嘉矩著，江慶林譯，《臺灣文化志》（下）（臺中市，臺灣省文獻會，民國八十年四月），頁一一二。
- 註一六五：王瑛，《重修鳳山縣志》，頁一〇、二二。
- 註一六六：劉良璧，《重修臺灣府志》，頁三七二；范咸，《重修臺灣府志》，頁二四六。
- 註一六七：林衡道，〈里港鄉的古蹟〉，《臺灣文獻》，三十四卷四期（民國六十九年十二月），頁二二。
- 註一六八：黃典權，《臺灣南部碑文集》，頁四一七。
- 註一六九：《清高宗實錄選輯》，頁一二九—一三〇。
- 註一七〇：茄藤港為南北貿易港，有臺屬小商船往來貿易。（范咸，《重修臺灣府志》，頁一四五八）《重修鳳山縣志》亦載該港，「水道深，小舟往來」。（頁二四）
- 註一七一：雍正十一年（一七三三）鳳山縣八社，每年可收貯倉穀二十四萬四千餘石。（《雍正硃批奏摺選輯》，頁二四六）
- 註一七二：朱景英，《海東札記》，頁一八。
- 註一七三：陳文達，《鳳山縣志》，頁一二九—一三〇。
- 註一七四：王瑛，《重修鳳山縣志》，頁三二、六五。
- 註一七五：同上註，頁一九六。
- 註一七六：劉良璧，《重修臺灣府志》，頁五三。
- 註一七七：范咸，《重修臺灣府志》，頁一六六四。
- 註一七八：朱景英，《海東札記》，頁八。
- 註一七九：同上註，頁一八；《臺案彙錄丙集》，頁一七二。
- 註一八〇：余文儀，《續修臺灣府志》，頁八七。
- 註一八一：〈閩浙總督那揚帖〉，《臺案彙錄丙集》，頁三〇五；《清世宗實錄選輯》，頁三六。
- 註一八二：朱景英，《海東札記》，頁二一。
- 註一八三：余文儀，《續修臺灣府志》，頁八七。
- 註一八四：許嘉明，〈彰化平原福佬客的地域組織〉，頁一六七。
- 註一八五：一七四一年有九街一〇保一一〇莊（同註一六一，頁九五）一七六二年則已有一二街一六保一三三莊。（余文儀，《續修臺灣府志》，頁七三。）

- 註一八六：朱景英，《海東札記》，頁一八；《臺案彙錄丙集》，頁一七二。
- 註一八七：朱景英，《海東札記》，頁八。
- 註一八八：〈戶部「爲內閣抄出閩浙總督覺羅伍拉納奏」移會〉，《臺案彙錄丙集》，頁二五七。
- 註一八九：《臺案彙錄丙集》，文叢一七六種，頁三〇五。
- 註一九〇：朱景英，《海東札記》，頁八。
- 註一九一：同上註，頁二一。
- 註一九二：洪麗完，《清代臺中開發之研究（一六八三—一八七四）》，（東海歷史所碩士論文，民國七十四年六月），頁七一。
- 註一九三：朱景英，《海東札記》，頁二一。
- 註一九四：施添福，《清代臺灣竹塹地區的土牛溝和區域發展》，《臺灣風物》，四十卷四期（民國七十九年十二月），頁二四。
- 註一九五：劉良璧，《重修臺灣府志》，頁九五；余文儀，《續修臺灣府志》，頁七四。
- 註一九六：劉良璧，《重修臺灣府志》，頁三四五。
- 註一九七：施添福，《清代在臺漢人的祖籍分佈和原鄉生活方式》，頁八三。
- 註一九八：陳朝龍、鄭鵬雲，《新竹縣採訪冊》，文叢一四五種，頁一〇。
- 註一九九：陳培桂，《淡水廳志》（臺中市，臺灣省文獻會，民國六十六年二月），頁七一。
- 註二〇〇：朱景英，《海東札記》，頁一八；《臺案彙錄丙集》，頁一七二。
- 註二〇一：劉良璧，《重修臺灣府志》，頁九〇。
- 註二〇二：尹章義，《臺北平原拓墾史研究（一六九七—一七七二）》，《臺灣開史研究》，頁一四七—一四八。
- 註二〇三：余文儀，《續修臺灣府志》，頁九〇、七五。
- 註二〇四：姜道章，《淡水之歷史與貿易》，《臺灣銀行季刊》，十四卷三期（民國五十二年九月），頁二六二。
- 註二〇五：陳培桂，《淡水廳志》，頁一九二。
- 註二〇六：《臺案彙錄丙集》，頁三〇五。
- 註二〇七：范咸，《重修臺灣府志》，頁一四六—一六二。
- 註二〇八：朱景英，《海東札記》，頁一八；《臺案彙錄丙集》，頁一七二。
- 註二〇九：溫振華，《清代臺北盆地經濟社會的演變》（師大歷史所碩士論文，民國六十七年七月），頁一二〇；《清高宗實錄選輯》頁一五一亦記載：新庄「北連艋舺、大加臘，民番雜處，南距宵裡汛、大溪墘一帶，曠野平原」。
- 註二一〇：盛清沂，《新竹、桃園、苗栗三縣地區開闢史》（上），頁一六四。
- 註二一一：陳正祥，《臺灣地誌》（下）（臺北，敷明產業地理研究所研究報告第九十四號，民國五十年），頁一〇一八。
- 註二一二：淀川喜代治輯，《板橋街志》，《臺北州街庄志彙編》（一），成文本二二二（1）號（昭和八年，板橋街役場），頁三六。
- 註二一三：尹章義，《新莊發展史》（新莊、新莊市公所，民國六十九年七月），頁一〇、三五。
- 註二一四：有關八里坌巡檢改駐新莊一事，參見：尹章義，《新莊巡檢之設置及其職權與功能》，《臺灣開發史研究》，頁三〇四—三〇六。
- 註二一五：《明志書院案底》，引自尹章義，《新莊發展史》，頁三〇。
- 註二一六：溫振華，《淡水開港與大稻埕中心的形成》，《師大歷史

學報》，六期（民國六十七年五月），頁二五〇。

註二二七：同上註。

註二二八：余文儀，《續修臺灣府志》，頁一〇一。

註二二九：同上註，頁三八六。

註二三〇：范咸，《重修臺灣府志》，頁一六九三。

註二二一：王瑛，《重修鳳山縣志》，頁一一。

註二二二：余文儀，《續修臺灣府志》，頁四五六。

註二三三：朱仕玠，《小琉球漫誌》，頁八四。

註二二四：例如，董天工，《臺海見聞錄》，即稱鹿脯已是「街市求一櫛不得也」。（文叢一二九種，頁六三）

註二二五：姚瑩，《上督撫言》，《中復堂選集》，文叢八三種，頁一一。

註二二六：許瑞浩，前引書，頁一〇七。

註二二七：〈戶部「爲內閣抄出閩浙總督孫爾準奏」移會〉，《臺案彙錄丙集》，頁一八三。

註二二八：《清仁宗實錄選輯》，文叢一八七種，頁一六四—一六五。

註二二九：《臺案彙錄庚集》，頁三一五—三一七。

註二三〇：〈廈門有警臺餉不敷狀〉，同註二二五，頁九九。

註二三一：《清會典臺灣事例》，文叢二二六種，頁一二五。

註二三二：〈閩浙總督覺羅伍拉納題本〉，《臺案彙錄庚集》，頁三六五。

註二三三：《臺灣采訪冊》，文叢五五種，頁一七九；姚瑩，〈改配臺北班兵〉，《東槎紀略》，文叢七種，頁一一。

註二三四：姚瑩，同上註，頁一一—一二。

註二三五：周璽，《彰化縣志》，文叢一五六種，頁一七九。

註二三六：〈戶部爲「內閣抄出閩浙總督程祖洛奏」移會〉，《臺案彙錄丙集》，頁二〇三。

註二三七：《臺灣采訪冊》，頁一六一—一七。

註二三八：除了原三郊之外，又先後出現生藥郊、煙簍郊、絲線郊、草花郊、杉郊、廈鹿郊、錫郊、綢緞郊、布郊。（方豪，前引書，頁二七六—二七八；黃典權，《臺灣南部碑文集》，頁五九三）

註二三九：謝金鑾，《續修臺灣縣志》，文叢一四〇種，頁五二。

註二四〇：《籌給艋舺營兵米》，《東槎紀略》，頁二〇；陳培桂，《淡水廳志》，頁一六八。

註二四一：謝金鑾，《續修臺灣縣志》，頁二三。

註二四二：《清高宗實錄選輯》，頁四一四。

註二四三：蔡清海，《臺南縣鹽水港沿革》，《南瀛文獻》，三十期（民國七十四年六月），頁一八四。

註二四四：《臺灣采訪冊》，頁一六三、一六九。

註二四五：姚瑩，《臺北道里記》，《東槎紀略》，頁八八。

註二四六：孫爾準、陳壽祺，《重纂福建通志臺灣府》，文叢八四種，頁三四三。

註二四七：《臺灣采訪冊》，頁一六四。

註二四八：方豪，〈臺灣行郊研究導言與臺北之郊〉，前引書，頁二八二。

註二四九：〈臺灣海口大小港道總圖〉，收於陳壽祺，《福建通志》（同治十年刊本，華文書局印行）。

註二五〇：《臺灣采訪冊》，頁一六四—一六九。

註二五一：《平臺紀事本末》，文叢一六種，頁五〇。

註二五二：同上註；《乾隆朝宮中檔》，第六十七輯，頁八六八，乾隆五十三年四月十八日。

註二五三：〈臺灣海口大小港道總圖〉。

註二五四：林衡道，〈里港鄉的古蹟〉，《臺灣文獻》，三十四卷四期（民國六十九年十二月），頁二二。

- 註二五五：《臺灣采訪冊》，頁一六四。
- 註二五六：《臺灣海口大小港道總圖》。
- 註二五七：伊能嘉矩，《大日本地名辭書續編》（東京，富山房，明治四十二年二月）頁一六〇。
- 註二五八：周璽，《彰化縣志》，頁二〇二。
- 註二五九：〈戶部「爲本部議覆閩浙總督富等會咨」移會〉同註四九，頁二五〇。
- 註二六〇：卓克華，《清代臺灣的商戰集團》（臺北市，臺原出版社，民國七十九年二月），頁四七。
- 註二六一：本期鹿港的重要建築有：天后宮（一七九〇）、龍山寺（一七八六）、浯江館（一八〇五）、文昌帝君祠、三山國王廟（一八一二）、地藏王廟、大眾廟（一八一五）、鳳山寺（一八二二）、文開書院（一八二四）。（周璽，《彰化縣志》，頁一四三、一五三—一五八；《臺灣中部碑文集成》，文叢一五一種，頁三六、四一—四二）
- 註二六二：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），頁一一。又如道光十年（一八三〇）臺南三郊主辦重興天后宮，鹿港頂郊、布郊及泉郊均參與。頂郊捐獻最多，顯見鹿港與鹿耳門勢力之消長。（方豪，《六十至六十四自選待定稿》，頁二八五）
- 註二六三：丁紹儀，《東瀛識略》，文叢二種，頁三九。
- 註二六四：孫爾準、陳壽祺，《重纂福建通志臺灣府》，頁二八。
- 註二六五：《臺灣海口大小港道總圖》。
- 註二六六：趙翼，《平定臺灣述略》，《海濱大事記》，文叢二二三種，頁七八。
- 註二六七：〈閩浙總督覺羅伍拉納題本〉，《平台紀事本末》，頁四九六。
- 註二六八：丁紹儀，《東瀛識略》，頁五二。
- 註二六九：《清高宗實錄選輯》，頁六二〇。
- 註二七〇：孫爾準、陳壽祺，《重纂福建通志臺灣府》，頁三七七。
- 註二七一：《臺灣采訪冊》，頁一七〇。
- 註二七二：伊能嘉矩，《大日本地名辭書續編》，頁八四。
- 註二七三：洪敏麟，《臺灣舊地名之沿革》第二冊（下），〈臺中，臺灣省文獻委員會，民國七十三年六月〉頁三七九。
- 註二七四：《臺灣中部碑文集成》，頁一二七。
- 註二七五：海豐港與五條港二港於清代一再被混稱。道光六年時所開正口，閩浙總督孫爾準稱「海豐港即五條港」，而且離港十五里，有村名麥仔寮，商民貿易均在此處；（同註四九，頁二八三—二八四）但是《臺灣海口大小港道總圖》，夏獻綸《臺灣輿圖並說》，均分載二港。兩港距離接近，亦可能是同一內海。由於不易完全確定港口所在，故當初開口地點只能暫視作同一港。
- 註二七六：《臺案彙錄丙集》，頁二八三。
- 註二七七：姚瑩，《籌議商運臺穀》，《東槎紀略》，頁二四。
- 註二七八：《清宣宗實錄選輯》，文叢一八八種，頁三八。
- 註二七九：《臺案彙錄丙集》，頁二八四—二八五。
- 註二八〇：同上註。
- 註二八一：《清高宗實錄選輯》，頁四一四。
- 註二八二：乾隆末年，笨港已先後出現布郊、箴郊、杉郊及貨郊。（方豪，《澎湖、北港、新港、宜蘭之郊》，前引書，頁四九）。
- 註二八三：《臺灣采訪冊》，頁七一。
- 註二八四：洪敏麟，《從潟湖、曲流地形之發展看笨港之地理變遷》，頁四一。
- 註二八五：《臺灣采訪冊》，頁七一。
- 註二八六：藍鼎元，《平臺紀略》，文叢一四種，頁一一、九。

- 註二八七：《清高宗實錄選輯》，頁六〇六。
- 註二八八：《東槎紀略》，頁二一。
- 註二八九：臺灣總督府交通局道路港灣課，《臺灣の港灣》（臺北市，作者發行，昭和十三年十月），頁一五〇。
- 註二九〇：《臺灣海口大小港道總圖》。
- 註二九一：《清高宗實錄選輯》，頁六二〇。
- 註二九二：《清會典臺灣事例》，頁五九。一般對於八里坌開口時間，均引用淡水廳志所載，乾隆五十七年（一七九二）的「八里坌開設事宜」條，（頁一七三），而以爲五十七年方才開港。然而該文件全名是「八里坌對渡五虎門開設口岸未盡事宜」，（《福建省例》，頁七〇九）其係閩浙總督覺羅伍拉納與巡撫浦霖檢討開口後未盡事宜之文件。事實上，八里坌港於乾隆五十三年已奏開，並開始運作；五十五年再經覆准。
- 註二九三：〈大學士公阿桂奏摺〉，《臺案彙錄庚集》，頁一六三。
- 註二九四：陳培桂，《淡水廳志》，頁一七三。
- 註二九五：陳盛韶，《問俗錄》（北京，書目文獻出版社，一九八三年十二月），頁一二一。
- 註二九六：八里坌港務漸移滬尾，是由於：1. 八里坌漸淤淺，滬尾則水深。2. 八里坌位於淡水河口南岸，迎東北季風；滬尾則位於背風坡，風速較小，便於帆船停泊。3. 八里坌背腹是觀音山，農田村落較小；滬尾腹地則較大。（姜道章，〈淡水之歷史與貿易〉，《臺灣銀行季刊》，十四卷三期（民國五十二年九月），頁二六二。
- 註二九七：陳國棟，〈淡水聚落的歷史發展〉，頁八。
- 註二九八：陳培桂，《淡水廳志》，頁一九二。
- 註二九九：同上註，頁一七二。
- 註三〇〇：姚瑩，《東溟奏稿》，文叢四九種，頁三一。
- 註三〇一：孫爾準、陳壽祺，《重纂福建通志臺灣府》，頁一〇三。
- 註三〇二：洪敏麟，《臺灣舊地名之沿革》第一冊，（臺中市，臺灣省文獻會，民國七十三年六月，再版），頁三〇四。
- 註三〇三：西村睦男著，余萬居譯，〈臺北市地理學研究：日據時期〉，《思與言》，二十三卷三期（民國七十四年九月），頁七—八。
- 註三〇四：《臺灣采訪冊》，頁一三四。
- 註三〇五：新庄巡檢一度欲移駐至艋舺，並稱艋舺縣丞，但終未改移。（參見：尹章義，〈新莊巡檢之設置及其職權與功能〉，《臺灣開發史研究》，頁三〇四—三〇六。）
- 註三〇六：邱秀堂，《臺灣北部碑文集》（臺北市，臺北市文獻會，民國七十五年六月），頁七六。
- 註三〇七：姚瑩，《東槎紀略》，頁九〇。
- 註三〇八：例如，嘉慶二十年（一八一五）原設淡北至基隆的淡水、雞柔山、金包裡及雞籠等四個郵舖，俱被裁汰；而添設柑仔瀨、燦光寮、三貂角等三舖。因此，循基隆河至噶瑪蘭沿線，共設七個郵舖。（陳培桂，《淡水廳志》，頁三九）。
- 註三〇九：姚瑩，《東槎紀略》，頁九一。
- 註三一〇：溫振華，〈清代臺北盆地經濟社會的演變〉，頁一一六。
- 註三一：柯培元，《噶瑪蘭志略》，頁一二五。
- 註三一二：《臺灣采訪冊》，頁一六七—一六八。
- 註三二三：《臺灣海口大小港道總圖》。
- 註三二四：姚瑩，《東槎紀略》，頁八九。
- 註三二五：Harry J. Lamley, "The Formation of Cities: Initiative and Motivation in Building Three Walled Cities in Taiwan," in G. W. Skinner ed., *The City in Late Imperial China*, (Stanford: University Press, 1977)

• P161.

- 註三二六：《臺灣府與圖纂要》，成文本五十八號，頁四三九—四四〇。
- 註三二七：伊能嘉矩，〈大日本地名辭書續編〉，頁六二。
- 註三二八：〈臺灣海口大小港道總圖〉。
- 註三二九：〈噶瑪蘭原始〉，〈東槎紀略〉，頁七〇。
- 註三三〇：楊廷理，〈議開臺灣後山噶瑪蘭〉，〈噶瑪蘭志略〉，頁一七六—一七七。
- 註三三一：《清仁宗實錄選輯》，頁一六五。
- 註三三二：《臺案彙錄丙集》，頁二八四—二八五。
- 註三三三：同上註，頁二八六。
- 註三三四：姚瑩，〈臺灣班兵議（下）〉，〈東槎紀略〉，頁二〇〇。
- 註三三五：柯培元，〈噶瑪蘭志略〉，頁三一。
- 註三三六：同上註，頁一三四。
- 註三三七：孫爾準、陳壽祺，〈重纂福建通志臺灣府〉，頁九二。
- 註三三八：姚瑩，〈東槎紀略〉，一八一—二二。
- 註三三九：柯培元，〈噶瑪蘭志略〉，頁一三四。
- 註三四〇：同上註，頁三二。
- 註三四一：《臺案彙錄丙集》，頁二八四—二八五。
- 註三四二：〈臺灣海口大小港道總圖〉。
- 註三四三：薩廉、陳叔均，〈臺灣府噶瑪蘭廳志稿〉，成文本二十二號，頁九二。
- 註三四四：孫爾準、陳壽祺，〈重纂福建通志臺灣府〉，頁九二。
- 註三四五：姚瑩，〈臺灣班兵議（下）〉，〈東槎紀略〉，頁二〇〇。
- 註三四六：《改設臺北營制》，〈東槎紀略〉，頁一〇。
- 註三四七：〈臺灣海口大小港道總圖〉。
- 註三三八：淡新檔案第一六二〇二號之七三。
- 註三三九：姚瑩，〈東槎紀略〉，頁二〇。
- 註三四〇：薩廉、陳叔均，〈臺灣府噶瑪蘭廳志〉，文叢一六〇種，頁七七。
- 註三四一：伊能嘉矩著，江慶林譯，〈臺灣文化志〉（下），頁四〇七。
- 註三四二：〈戶部為「內閣抄出閩浙總督程祖洛奏」移會〉，〈臺案彙錄丙集〉，頁二〇三。
- 註三四三：周凱，〈廈門志〉（一八三九年刊本，中國方志叢書八十號，成文出版社，民國五十六年十二月）記載：「私口偷越者多，如臺灣淡水之大安、後龍、中港、竹塹、南崁、大雞籠，彰化之水裡，嘉義之笨港、猴樹、鹽水港，臺邑之大港，鳳山之東港、茄藤港、打鼓、蟻港，俱為私口，例禁船隻出入內地。晉江……惠安……各澳，朦領漁船小照，置造船隻，潛赴臺地各私口，裝載貨物，俱不由正口掛驗，……謂之偏港船。」（頁一二二—一二三。）
- 註三四四：王世慶，前引文，頁二三。
- 註三四五：《臺灣采訪冊》，頁二七一—二八。
- 註三四六：《籌辦夷務始末選輯》，文叢二〇三種，頁六〇。
- 註三四七：以往安平港為臺江內海港口，大港為潟湖口；現則兩港已合稱。
- 註三四八：〈臺灣十七口設防圖說狀〉，〈中復堂選集〉，頁七六；〈臺灣府與圖纂要〉，頁二八。
- 註三四九：〈籌建鹿耳門砲臺〉，〈東槎紀略〉，頁三一。
- 註三五〇：〈中復堂選集〉，頁七六。
- 註三五二：同上註，頁七七—七八。
- 註三五二：盧嘉興，〈曾文溪與國賽港〉，〈南瀛文獻〉，八期（民國五十一年十二月），頁一六。

- 註三五三：《中復堂選集》，頁七六；丁紹儀，《東瀛識略》，頁一六。
- 註三五四：《中復堂選集》，頁七八、一二八、七三。
- 註三五五：周凱，《廈門志》，頁一一一。
- 註三五六：丁紹儀，《東瀛識略》，頁五一。
- 註三五七：《樹苓湖歸鹿港分運臺穀狀》，《中復堂選集》，頁三六、三八。
- 註三五八：《籌辦夷務始末選輯》，頁六七；《臺灣不能堅壁清野狀》，《中復堂選集》，頁一〇四。
- 註三五九：丁紹儀，《東瀛識略》，頁五二。
- 註三六〇：林衡道，《明清臺灣碑碣選集》（臺中市，臺灣省文獻會，民國六十九年一月），頁四八一。
- 註三六一：蔡青筠，《戴案紀略》，文叢二〇六種，頁三七。
- 註三六二：《東瀛識略》：「打鼓與歧後兩山對峙，中環巨澳……，故又名旗後口。」（頁八）
- 註三六三：同上註。
- 註三六四：Robert Swinhoe, 〈一八五八年臺灣記行〉，《臺灣銀行季刊》，十八卷五期（民國五十六年），頁二四八。
- 註三六五：《中復堂選集》，頁一九、三八。
- 註三六六：周璽，《彰化縣志》，頁一五、二五。
- 註三六七：同上註，頁四〇。
- 註三六八：同上註，頁二二四、二九〇。
- 註三六九：《戶部「爲本部議覆內閣抄出巡臺御史李宜青奏」移會》，《臺案彙錄丙集》，頁三一六。
- 註三七〇：陳盛韶，《問俗錄》，頁一一三。
- 註三七一：周璽，《彰化縣志》，頁四一、二〇〇。
- 註三七二：《樹苓湖歸鹿港分運臺穀狀》，《中復堂選集》，頁三五—三八。
- 註三七三：丁紹儀，《東瀛識略》，頁五二。
- 註三七四：《中復堂選集》，頁七九。
- 註三七五：洪敏麟，《從潟湖、曲流地形之發展看笨港之地理變遷》，頁四二。
- 註三七六：姚瑩，《中復堂選集》，頁三七—三八。
- 註三七七：丁曰健，《上劉玉坡制軍論臺灣時事書》，《治台必告錄》，文叢一七種，頁二四五。
- 註三七八：《臺灣地輿總圖》，成文本六十號，《嘉義縣圖》。
- 註三七九：姚瑩，《中復堂選集》，頁一〇四、一二九；徐宗幹，《斯末信齋雜錄》，文叢九三種，頁四七。
- 註三八〇：丁紹儀，《東瀛識略》，頁五二。
- 註三八一：方豪，《澎湖、北港、新港、宜蘭之郊》，前引書，頁四九。
- 註三八二：例如，道光二十七年（一八七四）四月，徐宗幹原由蚶江對渡鹿港，因風汛迅利，不得入泊，收之不及而在笨港之下湖登岸，乃欲再北航至鹿港。〈丁戊隨筆〉，《中復堂選集》，頁四七。
- 註三八三：周凱，《廈門志》，頁一二—一二三。
- 註三八四：《臺灣府輿圖纂要》，頁二八六。
- 註三八五：周璽，《彰化縣志》，頁二〇〇。
- 註三八六：姚瑩，《中復堂選集》，頁八一。
- 註三八七：陳盛韶，《問俗錄》，頁一一一。
- 註三八八：丁紹儀，《東瀛識略》，頁六、五二。
- 註三八九：姚瑩，《東瀛奏稿》，文叢四九種，頁三一。
- 註三九〇：《籌辦夷務始末選輯》，頁六七。
- 註三九一：《臺灣十七口設防圖說狀》，《中復堂選集》，頁八二。
- 註三九二：同上註。
- 註三九三：《道光臺灣輿圖》，中央圖書館臺灣分館典藏。

- 註三九四：〈沿海礁砂形勢〉，同註一九九，頁七一八。
- 註三九五：姚瑩，〈中復堂選集〉，頁八二、六七—六八。
- 註三九六：〈臺灣十七口設防圖說狀〉，〈中復堂選集〉，頁八二。
- 註三九七：陳培桂，〈淡水廳志〉，頁一六二。
- 註三九八：〈臺灣十七口設防圖說狀〉，〈中復堂選集〉，頁八二。
- 註三九九：臨時臺灣舊慣調查會，〈調查經濟資料報告〉（下）（東京，臨時臺灣舊慣調查會，明治三十八年五月），頁一五六。
- 註四〇〇：〈臺灣十七口設防圖說狀〉，〈中復堂選集〉，頁八二。
- 註四〇一：同上註。
- 註四〇二：同上註。
- 註四〇三：同上註，頁八一。
- 註四〇四：丁紹儀，〈東瀛識略〉；姚瑩，〈中復堂選集〉，頁二二九。
- 註四〇五：陳盛韶，〈問俗錄〉，頁二二。
- 註四〇六：陳正祥，〈臺灣地誌〉（下），頁五。
- 註四〇七：柯培元，〈噶瑪蘭志略〉，頁三四。
- 註四〇八：同上註，頁一一六。
- 註四〇九：同上註，頁一一六—一一七。
- 註四一〇：薩廉、陳叔均，〈臺灣府噶瑪蘭廳志〉，頁四八。
- 註四一一：柯培元，〈噶瑪蘭志略〉，頁一一五—一一六。
- 註四一二：同上註，頁一一六—一一七。
- 註四一三：方豪，〈澎湖、北港、新港、宜蘭之郊〉，前引書，頁三三二。
- 註四一四：薩廉、陳叔均，〈臺灣府噶瑪蘭廳志稿〉，頁二五二；柯培元，〈噶瑪蘭志略〉，頁三四。
- 註四一五：薩廉、陳叔均，〈臺灣府噶瑪蘭廳志稿〉，頁二四六；薩廉、陳叔均，〈臺灣府噶瑪蘭廳志〉，頁四二。
- 註四一六：Robert Swinhoe，〈一八五八年臺灣記行〉，頁二五二。
- 註四一七：柯培元，〈噶瑪蘭志略〉，頁三三。
- 註四一八：陳盛韶，〈問俗錄〉，頁二二。
- 註四一九：柯培元，〈噶瑪蘭志略〉，頁三三。
- 註四二〇：丁紹儀，〈東瀛識略〉，頁五三；頁四二。
- 註四二一：淡新檔案第一五二〇一號之四。
- 註四二二：淡新檔案第二四一〇一號之一。
- 註四二三：鄧傳安，〈蠡測彙鈔〉，文叢九種，頁二。
- 註四二四：〈臺灣山後未可開闢議〉，〈中復堂選集〉，頁四八。
- 註四二五：丁紹儀，〈東瀛識略〉，頁五三。
- 註四二六：〈戶部爲「內閣抄出閩浙總督程祖洛奏」移會〉，〈臺案彙錄丙集〉，頁二〇三。
- 註四二七：丁紹儀，〈東瀛識略〉，頁六二。

作者簡介

林玉茹，民國五十五年出生，臺灣省臺南縣人。民國七十五年，臺東師專畢業；八十二年畢業於臺大歷史學研究所碩士班，現為臺大歷史學研究所博士班學生、臺灣大學歷史系兼任講師。著作：《清代臺灣港口的空間結構》。

