

# 清末臺灣港口系統的演變：

## 巔峰期的轉型（一八六一—一九五）

林 玉 茹

### 一、前言

清代臺灣港口系統的發展，大概可以區分成三大期，亦即：清初擴張期（一六八三—一七三〇）、清中葉穩定期（一七三一—一八六〇）以及清末巔峰期（一八六一—一八九五）。三大期又再分成七個小期。然而，由於篇幅之限制，本文主要探討清末巔峰期港口系統的形態。

一八六〇年以後，臺灣的淡水、基隆、安平及打狗四港先後開作對外通商港，洋船洋商得以至四港停泊貿易。臺灣對外貿易對象，由以大陸為主，日本、南洋為輔，轉而遍及世界各地，外貿結構大幅改變，並被納入世界經濟體系中運作。（註一）臺灣港口系統也逐漸形成以南北兩地通商港為主體的兩大主系統。

其次，自道光、咸豐朝以降，中國屢遭外侮，國勢衰頹，原先在臺嚴格實施的港口軍事、行政配置，漸趨寬弛。尤其哨船業已蕩然無存，港口巡哨一事，形同廢除。（註二）同時，綠營日益疲弱，同治八年（一八六九）以後，一再裁汰，綠營兵所剩無幾，光緒十三年（一八八七）一度有將水師改為陸路之議。綠營沒落之後，轉為勇營取代，但勇營對於港口的佈防，則不如往昔。

另一方面，自從道光二十一年（一八四一）臺灣配運內地米穀，大幅改為折色之後，未再恢復全運。（註三）此後，臺灣人口滋生眾多，駐臺軍隊大量增加，米產剩餘更加有限，同、光朝文獻上幾已不見兵米配運的記錄，惟仍時而採辦米穀至內地平糶。（註四）因此，官方對於內地來臺船隻，非但不再嚴格押歸正口配穀；而且同、光年間，清廷似乎也不復拘泥於鹿耳門等五口通行政策，而於各地域主要港口設立小口，並置口書澳甲，稽查徵稅。（註五）各港乃具有與大陸獨立自主的交通與貿易關係。此外，部分小港，也逕行與內地貿易往來，或成為官方專賣商品的走私據點。因此開港以前較緊密的正口與非正口功能從屬及依存關係，更加勢微，主系統的結構也顯得相當鬆弛。

整體而言，巔峰期港口系統的組成轉以商業聯結為主，明顯展現轉型特色。但是，港口系統的發展，是一種漸變的過程。本期再分成前後二小期，探討港口系統的變遷。

### 二、第六小期（一八六一—一七〇）的港口系統（見圖二）

第六小期，臺灣雖然已對外開放四個通商口岸，但運作並未完全上軌道，島外貿易猶以大陸為主，國際市場尚未擴大。而且一八七〇年以前，北部的茶、樟腦生產及輸出處於



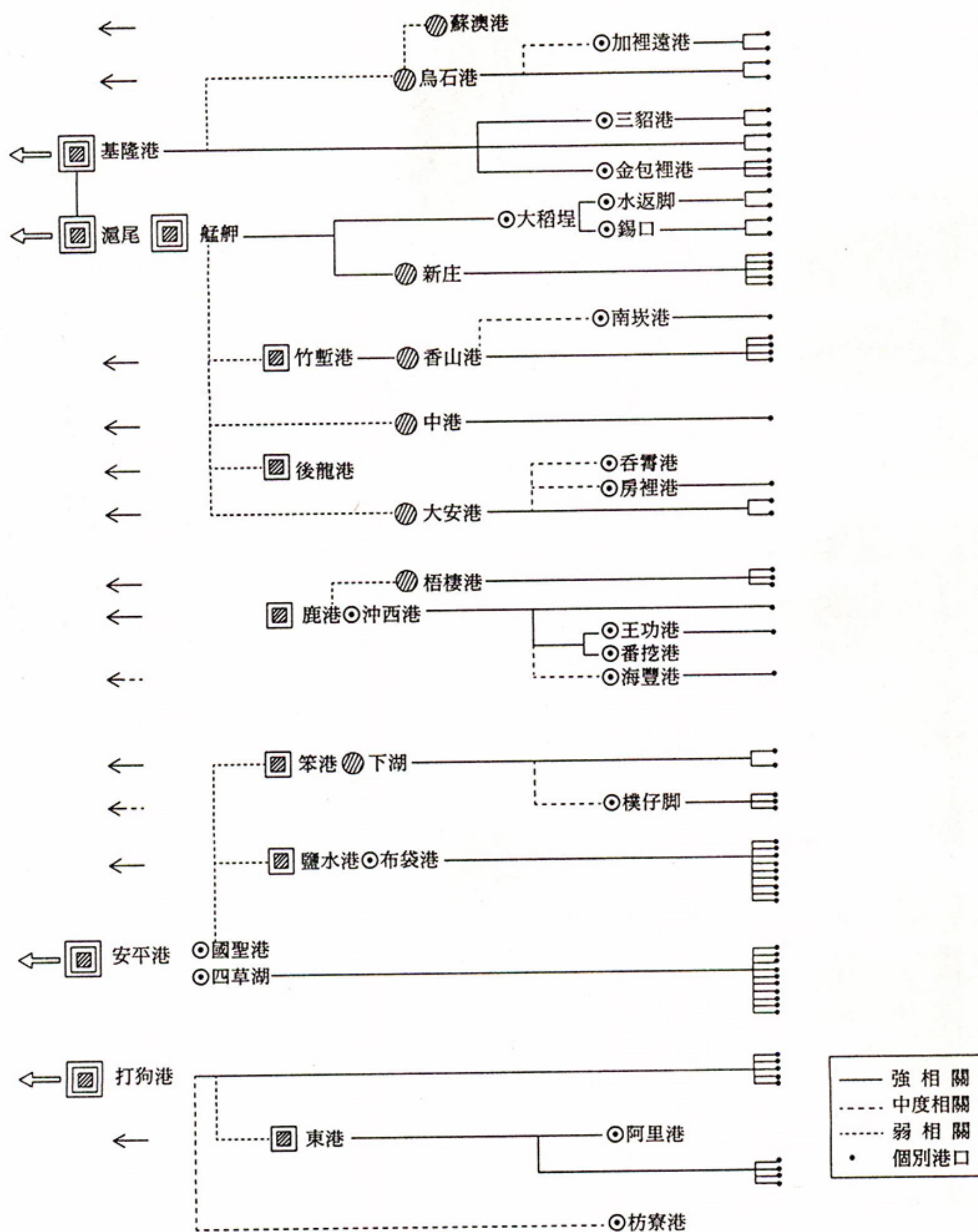


圖 1 第六小期 (1861—70) 港口系統示意圖



肇始之際，中部仍未加入大量生產，與通商港口的轉運聯結，較不熟絡；同時，輪船運輸方興，帆船仍是航運的主要交通工具。因此，本期港口系統，雖然已經形成以通商港為首，而組成南北雙核心主系統的港口形態，卻仍然存在北、中、南三個區域主系統的運作痕跡。<sup>（註六）</sup>但是，鹿港主系統由於未關作通商口，禁止洋船來港貿易，故難以與通商港埠相頡頏，港口地位降低，漸淪為次級港埠。惟本期該港與通商口的中介轉運現象尚不明顯，鹿港對外貿易機能及軍政配置也幾近完全功能自主，故仍視作一個主系統。

此外，官方採取更開放的港口政策，臺灣由南而北，除了通商港之外，沿岸分佈幾個重要的戎克船貿易中心，經營各地域與對岸之貿易。<sup>（註七）</sup>各港與內地的交通具有正式而自主的功能，地域民生日用貨物的取得或物產的輸出毋須完全透過正口分配轉運，遂形成與主系統港口僅具有弱相關聯結的獨立次系統。以下分別敘述各個主系統的結構。

#### （一）安平—打狗雙核心主系統

安平—打狗雙核心主系統範圍，北自北港溪南至枋寮。以安平港和打狗港兩個一級港為首，其下聯結笨港、東港及鹽水港三個獨立次系統。

臺灣南部開港之初，原以臺灣府（安平）為正口，打狗為子口。<sup>（註八）</sup>惟在開港之前，已有洋行在港販買蔗糖、樟腦及出售鴉片；<sup>（註九）</sup>同治三年（一八六四）打狗海關又先行開關，臺灣關則於次年方始成立。<sup>（註十）</sup>此外，打狗領事館也最先興建，領事並駐打狗，安平卻僅有領事助理駐港辦公。<sup>（註一一）</sup>兩港在港務管理上，息息相關，統計資料報告

往往視為同一單位。

另一方面，自從臺江陸化，進出府城洋船或內地大商船俱停泊於國賽港或四草湖，再以小船由安平港盤運至府城。安平港雖然是主要出入門戶，並關作通商口岸，但該港在光緒元年（一八七五）以前卻只是一個敞開的碇泊地，噸位較大的船隻不易停泊。<sup>（註一二）</sup>而且，每年六月至十月西南風季節，安平湧巨浪滔天，輪船幾乎無法出入，即使戎克船也難以碇泊，<sup>（註一三）</sup>港口貿易銳減。此時，南臺灣的進出口貿易則大都在打狗進行。<sup>（註一四）</sup>由此可見，安平港泊船條件惡化，促使與府城貨運方便、又居於糖產區的打狗，「異軍突起」。<sup>（註一五）</sup>本期，打狗港洋行、行郊陸續建立，而具有一級港規模，洋人也主要在打狗港通商貿易。<sup>（註一六）</sup>打狗與安平二港之間，既存在著相當密切的互補關係，常被視為同一貿易單位；又各自擁有較緊密聯結的腹地，獨自進行進出口貿易，遂稱作安平—打狗雙核心主系統。

兩港主要以蔗糖為出口大宗，本期之間糖不但是全臺出口商品首位，<sup>（見表一）</sup>而且自笨港以南至屏東平原的大部分蔗糖，主要透過打狗、安平二港輸出。<sup>（註一七）</sup>此外，兩港規模又最大，洋船及內地商船來港最多，集散範圍最廣，故為主系統的核心港口。其下鬆散地聯結幾個獨立次系統。

##### 1. 東港獨立次系統

東港是屏東平原主要吞吐口，也是鳳山縣第二大港，該港「南艇、白底艇群聚」，<sup>（註一八）</sup>為戎克船貿易中心，主要輸出米、糖二種農產品。<sup>（註一九）</sup>粵莊人民每年省親或鄉試，大多由打狗或東港直接配船至閩省。<sup>（註二〇）</sup>該港與對岸的交通具有獨立自主功能。



表一 茶、糖、樟腦、煤出口值佔臺灣總出口值之百分比

單位：海關兩

| 年代        | 出口總值      | 糖       |           |            |       | 茶         |       |           |         | 樟腦        |       |           |      | 煤 |  |
|-----------|-----------|---------|-----------|------------|-------|-----------|-------|-----------|---------|-----------|-------|-----------|------|---|--|
|           |           | 淡水      | 打狗        | 總計         | 百分比   | 淡水        | 百分比   | 淡水        | 打狗      | 總計        | 百分比   | 出口值       | 百分比  |   |  |
| 一八六八      | 八八二、七五三   | 八、三五五   | 五〇六、〇七五   | 五一四、四三〇    | 五八・二七 | 六四、七三三    | 七・三三  | 九四、三八五    | 六、三七六   | 一〇〇、七六一   | 一一・四二 | 三九、三〇四    | 四・四三 |   |  |
| 一八六九      | 九七六、〇〇四   | 一〇、九一六  | 四八三、八二八   | 四九四、七四四    | 五〇・六九 | 八九、三六七    | 九・一六  | 八一、一五九    | 一〇、一五三  | 九一、三一二    | 九・三六  | 一九、四一〇    | 一・九八 |   |  |
| 一八七〇      | 一、六五五、三九〇 | 三、〇〇一   | 一、〇七八、三三八 | 一、〇八一、三三九  | 六三・三三 | 一七、四〇三    | 一・〇七三 | 八七、七四六    | 一五、四四三  | 一〇三、一八九   | 六・三三  | 一〇、二五八    | 〇・六二 |   |  |
| 一八七一      | 一、六九三、九三五 | 一〇四、九一七 | 一、〇七〇、八九六 | 一、一七五、八一二  | 六九・四一 | 三〇一、一一八   | 一七・七八 | 四七、六七四    | —       | 四七、六七四    | 二・八一  | 三一、七四五    | 一・八七 |   |  |
| 一八七二      | 一、九六五、二一〇 | 一二七     | 一、一三五、〇六三 | 一、一三五、一八〇  | 五七・七六 | 五八二、八七三   | 二九・六六 | 六三、六四五    | 九六七     | 六四、六二二    | 三・二九  | 七一、五六六    | 三・六四 |   |  |
| 一八七三      | 一、四七四、四八二 | 九、七五八   | 八八一、八八一   | 八九一、六三九    | 六〇・五九 | 三五三、四四五   | 三三・九七 | 七一、七二八    | —       | 七一、七二八    | 四・八六  | 九四、二六〇    | 六・三九 |   |  |
| 一八七四      | 一、八二一、一八一 | 二〇二     | 一、一六八、七六〇 | 一、一六八、七六〇  | 六四・五一 | 四七七、三三九   | 二六・三四 | 七六、四四九    | —       | 七六、四四九    | 四・三三  | 三三、七六四    | 一・八一 |   |  |
| 一八七五      | 一、八五五、二五五 | 三、一八五   | 一、〇三七、七七七 | 一、〇四〇、九六二  | 五七・三四 | 六二〇、〇六七   | 三四・一六 | 三三、九四九    | —       | 三三、九四九    | 一・八七  | 三三、〇〇九    | 二・八七 |   |  |
| 一八七六      | 二、六八八、九八二 | 四、二二七   | 一、三六六、九八七 | 一、三七七、二一四  | 五三・一六 | 一、〇六〇、二〇九 | 四八・三三 | 五一、一七九    | —       | 五一、一七九    | 一・九五  | 六二、九四三    | 二・三九 |   |  |
| 一八七七      | 二、七五七、七七七 | 一九、九五四  | 一、二六二、九九〇 | 一、二八三、九四四  | 四六・五三 | 一、二五三、三三三 | 四四・四五 | 七九、〇五八    | —       | 七九、〇五八    | 二・八七  | 六五、四三六    | 二・三七 |   |  |
| 一八七八      | 二、七八八、六七三 | —       | 一、〇一〇、八五三 | 一、〇一〇、八五三  | 三六・六一 | 一、五〇二、六八五 | 五三・八九 | 八一、三五六    | 二、四六二   | 八三、八二七    | 三・〇一  | 六九、二二三    | 二・四八 |   |  |
| 一八七九      | 四、二二五、一二六 | 三〇五     | 一、九二二、三七七 | 一、九二二、六八二  | 四六・三七 | 一、九四七、三八一 | 四七・二二 | 七一、八五五    | 五一九     | 七三、三七四    | 一・七五  | 五三、三〇三    | 一・二七 |   |  |
| 一八八〇      | 四、八七四、三五五 | —       | 二、一五五、〇五八 | 二、一五五、〇五八  | 四四・二二 | 二、一五六、三七三 | 四四・二四 | 一〇〇、七四五   | —       | 一〇〇、七四五   | 二・〇七  | 四四、一〇三    | 〇・九三 |   |  |
| 一八八一      | 四、一六〇、九六〇 | 五三七     | 一、六七五、六八九 | 一、六七六、一四六  | 四〇・二八 | 二、三三一、八九六 | 五三・六四 | 七九、六三五    | —       | 七九、六三五    | 一・九一  | 八四、二八九    | 二・〇三 |   |  |
| 一八八二      | 四、〇五〇、一五四 | —       | 一、四二二、二二三 | 一、四二二、二二三  | 三五・〇九 | 二、四〇三、四三八 | 五九・三三 | 九九、九四五    | 二、九一八   | 四三、八六三    | 一・〇六  | 七九、〇一五    | 一・九五 |   |  |
| 一八八三      | 四、一三三、八三三 | 一、七三二   | 一、六五〇、三七四 | 一、六五二、一〇六  | 四〇・一六 | 二、三三五、一七九 | 五四・三三 | 三六、三三九    | 一九四     | 三六、四三三    | 〇・八九  | 六〇、一〇八    | 一・四六 |   |  |
| 一八八四      | 四、一六五、三三四 | 二五五     | 一、六二九、一四〇 | 一、六二九、三九五  | 四〇・三三 | 二、三三〇、九三〇 | 五五・九六 | 三、四八二     | —       | 三、四八二     | 〇・〇八  | 五五、〇一五    | 一・三四 |   |  |
| 一八八五      | 三、八一九、七六三 | —       | 九五五、九八七   | 九五五、九八七    | 二五・〇三 | 二、三二一、八〇三 | 七〇・九九 | —         | —       | —         | 〇・〇〇  | 一三、九六一    | 〇・三七 |   |  |
| 一八八六      | 四、四四九、八二五 | 一五四     | 九三〇、二二三   | 九三〇、三三七    | 二〇・九一 | 三、三三三、〇五三 | 七四・九〇 | 一〇、五六九    | 四、四四五   | 一五、〇一四    | 〇・三四  | 四一、五三三    | 〇・九三 |   |  |
| 一八八七      | 四、五五三、四〇六 | 八二      | 一、〇七六、二二一 | 一、〇七六、一八三  | 二二・五九 | 三、二八六、九七三 | 七二・〇四 | 二二、三九七    | 二、五二九   | 二四、九二六    | 〇・五五  | 三三、三七五    | 〇・七五 |   |  |
| 一八八八      | 四、四二一、〇六九 | 四、三三三   | 一、三二二、六七六 | 一、三二六、八九八  | 二八・九八 | 二、九二四、九三二 | 六四・一六 | 二四、〇六五    | —       | 二四、〇六五    | 〇・五三  | 七六、三五五    | 一・六八 |   |  |
| 一八八九      | 四、四一〇、〇六九 | 一八七     | 一、二〇八、九八三 | 一、二〇九、一七〇  | 二七・四二 | 二、八七三、〇七五 | 六五・一三 | 三一、三九四    | 五、七八九   | 三七、一八三    | 〇・八四  | 一四、九八八    | 三・〇六 |   |  |
| 一八九〇      | 五、二五五、八八〇 | 一、二五三   | 一、七五三、三八六 | 一、七五四、六三八  | 三三・三八 | 三、〇八三、八七九 | 五八・六七 | 一〇〇、八三八   | 七、八七五   | 一〇八、七三三   | 二・〇七  | 八〇、〇三六    | 一・五三 |   |  |
| 一八九一      | 四、七三三、六二八 | 三三九     | 一、四六二、九一五 | 一、四六三、一四四  | 三〇・九〇 | 二、七二二、七七六 | 五七・二八 | 二五九、八七一   | 二五、四〇九  | 二八五、二八〇   | 六・〇三  | 八〇、三六九    | 一・七〇 |   |  |
| 一八九二      | 四、九三六、八三〇 | —       | 一、二七三、七五七 | 一、二七三、七五七  | 二〇・〇九 | 四、〇五〇、九八〇 | 六三・九三 | 二三八、三三六   | 七三、三三九  | 三〇〇、五四五   | 六・〇六  | 四〇、七九三    | 〇・八三 |   |  |
| 一八九三      | 六、三三六、五八〇 | —       | 一、二七三、七五七 | 一、二七三、七五七  | 二〇・〇九 | 四、〇五〇、九八〇 | 六三・九三 | 五九六、六〇八   | 一三〇、三三〇 | 七二六、九三八   | 一一・四七 | 六、八〇六     | 〇・九八 |   |  |
| 一八九四      | 七、二四五、〇三三 | —       | 一、八九七、九六八 | 一、八九七、九六八  | 二六・三〇 | 四、〇八三、二六五 | 五六・三六 | 五九六、六〇八   | 二六三、八七八 | 八三三、二四三   | 一一・五〇 | 六、八〇六     | 〇・九八 |   |  |
| 一八九五      | 三、四三三、七九三 | —       | 一、三四四、六〇七 | 一、三四四、六〇八  | 三六・三五 | 一、五五三、七九六 | 四四・三三 | 二四三、六五四   | 一七六、〇三九 | 四一八、六八三   | 一二・三三 | 一、三六一     | 〇・〇四 |   |  |
| 一八六八—一八九五 | 九、六八三、五九〇 | 一七三、五七七 | 三、五九二、九四五 | 三六、一〇三、九九三 | 三六・三三 | 三、三二九、六九三 | 五三・四九 | 三、一八六、二四四 | 七二七、六三四 | 三、九一三、八三八 | 三・九二  | 一、五七一、七二三 | 一・五八 |   |  |

資料來源：同註一七，頁二—三。



由於洋船不能進入東港，只有戎克船可以安全碇泊。（註二）因此，東港除了直接與對岸貿易之外，大宗物產大都轉運至打狗或安平，再對外輸出；並由通商港供應洋貨及部分華貨。港口的軍政配置，改變也不大，故為從屬於主系統的獨立次系統。

## 2. 枋寮半獨立小系統

同治六年（一八六七），琅璦地方發生美國羅佛（Rover）號商船遇難事件。（註三）在東港南方的枋寮港，因與琅璦距離較近，地位漸重要。同年官方移興隆巡檢於此，（註三）同治八年（一八六九）復移道標千總駐防。（註二）其時枋寮居民，主要以捕魚為生，境內生產的米穀、鹿角、牛革、火柴及各種皮毛，大都運往府城脫售。（註二五）該港與府城、打狗依存度較高，為半獨立小系統。

## 3. 鹽水港獨立次系統

鹽水港仍是八掌溪至曾文溪之間的主要港口，其商業、軍事及行政機能最高，為「西南要地」。（註二七）而八掌溪口外的布袋港則形同鹽水港外口。

布袋港在多港淤塞之後，代之為八掌溪口港埠。（註二八）由於沿岸一帶產鹽，大商船大都停泊口外，改以小漁船接駁裝運，再轉運至安平港，（註二九）並由安平港統籌分配至各地。但是，直至一八六五年，該港仍係「偏僻小口」。（註三〇）一八六九年布袋港猶是海盜和劫掠難船者的出沒場所，（註三一）也是南澳船隻走私鴉片的據點之一。（註三二）布袋港的主要功能作為鹽水港外口以及大陸內地船隻碇泊地，與安平港互動頗為頻繁。

## 4. 笨港獨立次系統

本期有關笨港資料鮮少。該港仍係「海口要地」，「商旅輻輳」，並以下湖為外口，商船大多碇泊於下湖。（註三三）笨港原從屬於鹿港主系統，港口設司事一人和文武口，以掛驗內地出入船隻，並歸鹿港廳管轄。（註三四）惟自從安平港開作通商港之後，笨港蔗糖主要集中至安平，因此該港雖與鹿港也有貿易關係，與府城中介轉運現象卻較明顯，故視為從屬於安平—打狗雙核心主系統的獨立次系統。

## （二）鹿港主系統

本期，鹿港雖然仍是中部首要大港，與對岸往來最頻繁，惟因未開作通商港，港口僅具有二級港規模，並與淡水港和安平港，漸有中介轉運關係，港口地位已不如往昔。另一方面，一八六〇年以後，鹿港已經改以鹿港街西四公里的沖西港為外口，外來商船大都停泊於此。（註三五）嚴格說來，鹿港主系統大遜於南北二個主系統，已有逐漸轉變成為從屬於二個主系統的獨立次系統之趨勢。不過，由於一八七〇年以前，國際市場尚未擴大，樟腦產地之開發仍以大甲溪以北地區為主。鹿港透過淡水港轉運的商品有限，轉運量也不大，鹿港與大陸貿易聯結仍較強，並有獨立運作的港口軍政及行政機能，而具有主系統形態。

在鹿港主系統之下，聯結王功、番挖、海豐三個小系統以及梧棲港獨立次系統。其中，王功、番挖僅容漁船出入，（註三六）與鹿港緊密聯結。至於梧棲港則是戎克船貿易中心，內地商船時常往來。（註三七）同治元年（一八六一），戴潮春之役，一度成為戴黨接濟洋煙鉛藥之地。（註三八）本期港口已成立行郊，並設司事一人，置文武口掛驗船隻。（註



三九) 該港也是鴉片走私要口之一。(註四〇) 梧棲港因可以與內地交通和貿易，具有獨立自主功能，對鹿港的依存度降低，遂與鄰近小港組成一個獨立次系統。

### (三) 淡水—基隆雙核心主系統

臺灣開港之初，最先議定以淡水為通商正口，基隆為子口。(註四一) 但淡水港實為泛稱，實包括滬尾及艋舺二港。其中，滬尾雖是「淡屬第一大海口」，口門較深廣，惟五、六百石以上大船需乘潮進港，而且口外沙線綿亙，船隻頗易擱淺。(註四二) 基隆港則為島內最優良海港，(註四三)「船隻出入不待潮漲」，因此洋船通商偶有收泊於雞籠，再赴滬尾完稅。(註四四) 二港在商船碇泊上，具有互補作用，但也有各自緊密相連的腹地。

作為通商口的基隆港，可以直接對外貿易，毋須透過滬尾轉運。金包裡至噶瑪蘭地方，與該港互動較為頻繁，是為基隆港腹地。惟該地主要是一個煤港，(註四五) 貿易幾乎完全依賴煤的出口，其他物品的進出口則較少。(註四六) 北部大宗貨物，大都經由淡水港進出口。(註四七)

開港之初，滬尾已是「行舖眾多，居民利密」，並與「艋舺各郊行聲氣相通」。(註四八) 但是，事實上，滬尾主要作為商船碇泊所，所有進出口貨物在滬尾完稅之後，立即運往號稱北部商業首都的艋舺，以供臺北盆地消費，或沿著本島北邊和西邊海岸轉運到各地重要市鎮。(註四九) 該港三、四百石商船可以直接泊岸，大商船半載也可乘潮進出。(註五〇) 臺北盆地的藍靛、木材、通草、樟腦也均以艋舺為集散中心。(註五一) 因此，臺北盆地實為淡水港的主要腹地。

本期，北部地區出口貨物，最大「莫如油米，次麻豆，次糖菁」，(註五二) 樟腦及茶葉生產尚處於肇興階段。一八七二年以前，樟腦生產地僅限於大甲溪以北的大料炭溪、鳳山溪、後龍溪及大甲溪。(註五三) 茶葉雖然在開港以前，已不斷輸往大陸，(註五四) 惟至同治四年(一八六五)經英人 John Dodd 引進安溪茶種，在三角湧(三峽)獎勵栽植，始漸成風氣。同治八年(一八六九)Dodd 輸運烏龍茶至紐約，臺灣茶葉方才進入國際市場。(註五五) 因此儘管一八六四年進出淡水港的汽船數及總噸位數已超越安平港(註五六)，且淡水港也是臺灣西部最佳港灣，但是由於出口貨物市場尚未大為開展，鄰近市鎮財富資金不多，位置又偏離臺灣府城，發展稍慢。(註五七) 港口進出口貿易額僅為南部一半。(註五八)

淡水—基隆港雙核心主系統之下，除了淡水河河系次系統之外，又相當鬆散地聯結幾個獨立次系統。

#### 1. 淡水河系次系統

臺北盆地向來以淡水河及其三大支流為交通動脈。本期，三條支流，皆暢通無阻，航運大興。北邊的基隆河為淡水至雞籠、噶瑪蘭要道，由於陸路貨運較不方便，水運顯得較有利。(註五九) 自暖暖、八堵至關渡、滬尾之間，時常有小駁船往來，(註六〇) 暖暖與錫口往往沿河運煤至滬尾出口。(註六一) 其中，錫口於同治年間最為發達，由滬尾或艋舺運貨到基隆的船舶，以該港為轉載中心點，(註六二) 行人或可陸行抑可水運，(註六四) 因此錫口為基隆河較重要河港。

淡水河的第二條支流新店溪，自擺接保枋寮(中和)至艋舺之間，有小駁船往來；南面的大料炭溪，自新庄至艋舺之間，也有小駁船往返運貨。(註六五) 其中，新庄自從嘉慶



末年港務轉移至艋舺之後沒落，惟該港仍位於竹塹往淡水大路，又因大料坎溪樟腦及茶葉栽植漸興，遂以河港形態繼續存在。內地來臺貿易，或由郡來北皆至新庄，故「商賈雲集，煙戶甚衆」。（註六六）此外，大料坎、三角湧兩港，因是樟腦及茶葉產地，亦漸嶄露頭角。

## 2. 竹塹、後龍、中港及大安港四個獨立次系統與小系統

大甲溪以北至淡水河口之間，大甲、苑裡、吞霄、紅毛港、南坎港，因口外沙線橫隔，外來船隻難以入港；惟大安港、後龍港、中港、香山港及竹塹等港，內地船隻可以出入。（註六七）大安各港置汛兵、口書及澳甲，稽查掛驗出入船隻，後龍文館並兼辦中港。（註六八）其中，竹塹港因僅容納載重二百石船隻碇泊，（註六九）竹塹郊商遂改由香山港進出貨物。（註七〇）香山港雖然也有郊行市街，但主要作為竹塹外口，與竹塹港具有強相關的聯結關係；竹塹港北方的南坎港，並由香山港兼司稽查。（註七一）

其次，本期後龍、大甲及竹塹俱為樟腦集散地，淡水以南也主要形成以竹塹港、後龍港、中港及大安港為中心的四個獨立次系統與小系統，四港來港的內地船艘最多。其中，香山港、後龍港及中港大都只容納三、五百石小船乘潮出入，間或有七、八百石大商船遭風收泊於口外。（註七二）後龍港並已出現行郊組織，而具有二級港規模。大安港則是大甲保及苑裡保主要出入口，春夏之際可泊二、三百船隻，但無大商船停泊，（註七三）港口規模較小，僅形成小系統。

由於各港罕見大商船、洋船來港貿易，故仍「必以滬尾、雞籠通互易」。（註七四）特別是竹塹港與淡水港距離最近，該港與淡水—基隆主系統聯結也最密切。由淡水至竹塹的

交通，水陸路皆可通行，水路沿海岸向南航行費時五小時，陸路則需三十六小時；艋舺並有客船航運至竹塹。（註七五）中港保以北至桃澗保地區，主要以竹塹港作為吞吐口，但竹塹以北的鄰近小港除至此港之外，也到淡水港取汲。

## 3. 噶瑪蘭的烏石港、蘇澳港二個獨立小系統

山後噶瑪蘭地方，除了原烏石港獨立小系統之外，蘇澳港已興起，而形成獨立小系統。

烏石港是噶瑪蘭主要出入門戶，馬賽港及加禮遠港俱歸其掛驗。（註七六）惟因港口口窄多礁，沙汕遷徙無常，僅容三、四百石小船進出。（註七七）因此，除了內地小商船及漁船來港貿易之外，也運米至基隆，再轉運至內地。（註七八）烏石港與基隆、艋舺之互動，向來也較為頻繁。

蘇澳港，具有南風澳、北風澳，可以避南風和北風，而且口門深廣，「四、五千石巨艦可容出入」；惟港底「皆板礁石，拋碇入水，往往鉤掛不住」，石礁險惡，船來較少。（註七九）直至同治二年（一八六三）以後，因腹地樟木遍布

，熟番和善，漸成木材輸出港。（註八〇）同治六年（一八六七）為供應福州船廠木料，遂興建鋸木廠，蘇澳地位遽升，偶有外國船隻進港。（註八一）一八五八年至一八六六年之間，美、德二國商人更佔壟該港南方的大南澳，時常由滬尾、基隆運載食物、火藥往來於蘇澳。（註八二）

大體上，烏石港及蘇澳港僅具三級港規模與基隆、滬尾、內地互動較頻繁，而各自組成獨立小系統，從屬於淡水—基隆雙核心主系統。

## （四）不同主系統間港口的往來



本期不同主系統間港口的往來，舉例而言，一八六九至七二年間，打狗、鹿港及竹塹港三港，曾以戎克船運糖、鹽、米、煙葉、水果及雜貨至淡水，回棹載運米、茶、煤、菁、麻、紙、檳榔及椰子。(註八三) 一八六九年，後龍港有六艘民船，載五百石樟腦至安平。(註八四) 再者，安平港與淡水港之間也有往來，水運航程大約十天左右，但並沒有定期航線。(註八五)

此外，琅璫及後山仍未納入港口系統，而零星分散著幾個孤立港口。綜合上述，全臺港口以對外開放的南北四個通商口岸為主，形成淡水—基隆、安平—打狗兩個雙核心主系統以及中部的鹿港主系統。但是，由於一八七〇年以前對外貿易對象，猶以大陸為主；北部的茶葉、樟腦生產尚在起步階段，外貿結構變化較小，帆船仍是水運的主要交通工具，通商港與大陸之間也並未建立定期航線。(註八六) 整體而言，港口系統的運作仍存在穩定期三個主系統遺緒，中部鹿港主系統雖然已日趨崩解，腹地漸為南北通商港口瓜分，惟本期猶大體上維持獨立運作形態，而與通商港的中介轉運關係尚不明顯。因此，第六小期顯然是全臺港口系統由三核心演化為二核心的過渡階段。

其次，本期全臺出口大宗以糖為首位，南部二港貿易額是北部二港二倍，自一八七〇年之後南北貿易比重才呈南部遞減狀態。(表二) 因此，本期南部港口仍是全臺進出口貿易重心。

再者，除了四個通商港之外，本期各地域的重要海口紛設小口，置文武館，掛驗內地來臺船隻，各港與對岸有獨立的交通及貿易關係，各地域自主性的經濟體系已告確立；反

之，與主系統核心港口的功能依存度大為減低，而各自形成獨立的次級系統。但是，雖然官方對於大陸來臺船隻的管制趨於寬弛，卻嚴格限制來臺洋船由通商口出入，按例繳稅。惟洋船違例至非通商口走私貿易，或是非通商口私自偷越專賣貨品，仍時有所聞。此外，本期港口間的軍事與行政聯結大幅降低，港口系統的構成，逐漸轉由彼此的商業活動決定。

### 三、第七小期（一八七一—一九五）的港口系統（見圖二）

第七小期港口系統範圍，已擴及全島，港口系統的組成也展現新的面貌。

在港口商業貿易方面，一八七〇年之後，臺灣出口大宗物品的國際市場大為擴展，南北通商港的腹地隨之擴大，並以中部鹿港為界限，瓜分全島為二。臺灣出口大宗茶、糖、樟腦分別向南北方向集中輸出，而通商港輸入的華貨和洋貨，除了供應本地消費外，也由南北方向分配到各地。特別是洋貨及官方專賣的鹽、樟腦，俱歸通商港統籌運作。(註八七) 同治九年（一八七〇）官方設通商總局於安平，並於打狗、滬尾及基隆置分局，(註八八) 即確立四口執全島貿易之牛耳的地位。而且，輪船已被大量使用，並逐漸取代帆船，成為主要航運工具；(註八九) 無法容納輪船出入的港口，地位頓降，南北四口的中心性機能更為加強。

另一方面，港口的商業活動，除了在某些方面產生南北集中化傾向外，弔詭的是，由於本島沿岸航行風信靡定，各地域又已充分開發，與內地也有貿易分工的迫切需要，而且各港與大陸交通尚稱便捷以及與通商口距離遠近等因素的影響



— 清末臺灣港口系統的演變：巔峰期的轉型（一八六一—一九五） —

表2 臺灣進出口淨值比較（1868—1895）

單位：萬海關兩

| 淨值<br>年代 | 進口 |       |   |     | 出口    |   |       |   | 出口—進口 |       |                                   |
|----------|----|-------|---|-----|-------|---|-------|---|-------|-------|-----------------------------------|
|          | 淡  | 水     | 打 | 狗   | 總計    | 淡 | 水     | 打 |       | 狗     | 總計                                |
| 1868     |    | 51    |   | 64  | 115   |   | 27    |   | 61    | 88    | — 27                              |
| 1869     |    | 49    |   | 85  | 134   |   | 25    |   | 73    | 98    | — 36                              |
| 1870     |    | 56    |   | 89  | 145   |   | 40    |   | 125   | 166   | 21                                |
| 1871     |    | 70    |   | 109 | 179   |   | 51    |   | 119   | 170   | — 9                               |
| 1872     |    | 72    |   | 96  | 168   |   | 77    |   | 119   | 197   | 28                                |
| 1873     |    | 89    |   | 90  | 179   |   | 55    |   | 93    | 148   | — 23                              |
| 1874     |    | 91    |   | 110 | 201   |   | 61    |   | 120   | 181   | — 20                              |
| 1875     |    | 102   |   | 120 | 222   |   | 73    |   | 108   | 182   | — 40                              |
| 1876     |    | 119   |   | 128 | 247   |   | 121   |   | 142   | 263   | 15                                |
| 1877     |    | 132   |   | 151 | 283   |   | 143   |   | 133   | 276   | — 7                               |
| 1878     |    | 130   |   | 137 | 275   |   | 167   |   | 112   | 279   | 4                                 |
| 1879     |    | 155   |   | 178 | 333   |   | 209   |   | 204   | 413   | 80                                |
| 1880     |    | 160   |   | 199 | 359   |   | 231   |   | 356   | 487   | 128                               |
| 1881     |    | 173   |   | 237 | 410   |   | 241   |   | 175   | 416   | 6                                 |
| 1882     |    | 145   |   | 165 | 310   |   | 253   |   | 152   | 405   | 95                                |
| 1883     |    | 120   |   | 140 | 260   |   | 234   |   | 177   | 411   | 152                               |
| 1884     |    | 123   |   | 132 | 255   |   | 240   |   | 177   | 417   | 162                               |
| 1885     |    | 176   |   | 140 | 316   |   | 274   |   | 108   | 382   | 66                                |
| 1886     |    | 203   |   | 151 | 354   |   | 338   |   | 107   | 445   | 92                                |
| 1887     |    | 223   |   | 157 | 380   |   | 337   |   | 119   | 456   | 76                                |
| 1888     |    | 261   |   | 138 | 399   |   | 306   |   | 148   | 454   | 59                                |
| 1889     |    | 218   |   | 142 | 360   |   | 309   |   | 133   | 441   | 81                                |
| 1890     |    | 222   |   | 162 | 384   |   | 330   |   | 195   | 426   | 141                               |
| 1891     |    | 220   |   | 150 | 370   |   | 310   |   | 163   | 474   | 104                               |
| 1892     |    | 235   |   | 140 | 375   |   | 343   |   | 153   | 496   | 121                               |
| 1893     |    | 309   |   | 172 | 481   |   | 477   |   | 157   | 634   | 153                               |
| 1894     |    | 342   |   | 203 | 545   |   | 488   |   | 236   | 725   | 189                               |
| 1895     |    | 190   |   | 918 | 281   |   | 188   |   | 154   | 342   | 61                                |
| 合計       |    | 4,439 |   | 387 | 8,317 |   | 5,948 |   | 4,021 | 9,969 | $\frac{\text{出口}}{\text{進口}}=120$ |

資料來源：同註17，頁74。



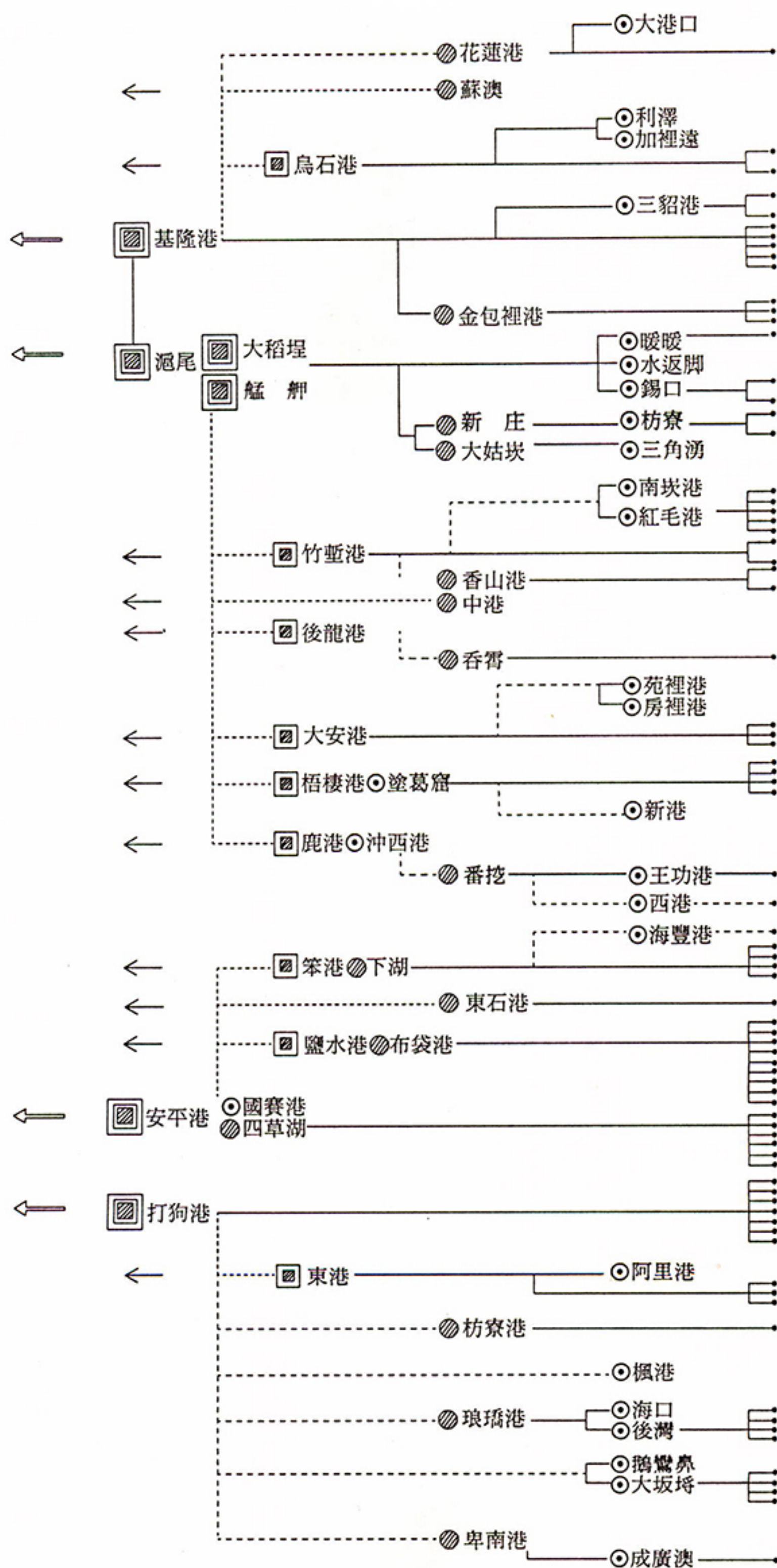


圖 2 第七小期 (1871—95) 港口系統示意圖



響，使得各地域港口或多或少逕至內地貿易。尤其是光緒十二年（一八八六）以後，由於清廷厲行釐金制的催化，原先遭受輪船、西式帆船競爭打擊的中國戎克船，因可以逃避課稅和釐金支出，導致非通商口與大陸之間，戎克船貿易的盛行。（註九〇）戎克船猶承擔大陸手工商品、臺灣出口大宗以外物品以及少許大宗物品的載運。（註九一）不過，由於戎克船運載量較少，速度又慢，費時長，（註九二）各港吞吐量遠不如南北四口，腹地也僅止於鄰近地域。各港與主系統核心港口，仍有一定的聯結關係。

在港口行政配置方面，同治十三年（一八七四）日本侵臺事件的發生，促使近代臺灣地位轉變，清廷一改「為防臺而治臺」的態度，採取更積極的經營政策。（註九三）光緒元年（一八七五）和十三年（一八八七）經過二次行政區域調整，臺灣已由一府四縣三廳，變成二府八縣四廳，再變成三府十一縣三廳一州。（參見表三）原由臺防廳、鹿港廳及淡防廳分轄沿岸海口的配置方式，產生變化。光緒元年，臺灣海防兼南路理番同知改駐卑南，臺防廳各口出入船隻轉由各縣查驗。（註九四）同時，鹿港同知一度議定移紮水沙連，改駐南投縣丞，（註九五）然卻未立刻移撤，而直至光緒十三年始被裁撤，沿海港口乃轉由彰化縣典史專管。（註九六）至於北部的淡防廳，也於光緒元年析成一府二縣，各有專管。總之，原先港口之間嚴密的三廳行政管轄從屬關係至此瓦解，但原設於港口的縣丞或巡檢管轄範圍及權責變化不大。其後，港口的給照掛驗皆責成各縣，並於縣境內地商船出入口，設置文武口。但是，在全臺各港中，仍主要以南北四方口分擔官方文報、運餉、官兵配渡等任務。（註九七）

在港口軍事配置方面，臺灣綠營除了光緒五年（一八七九）於琅璫地方新置恆春營之外，（註九八）水師營汛之配置改變不大，只是兵力已大幅減削，（見表二）又無兵船，難以發揮作用。港口營汛之間的聯結關係，已大不如往昔。而且綠營實已疲弱，全臺防務主要責成勇營承擔。光緒七年（一八八一）福建巡撫勒方琦「查勘臺灣各海口及營務民番大略情形摺」，大概說明當時勇營配置情況：

基隆特駐三營，臺北府城駐一營，滬尾一營，彰化、嘉義近外諸處，分駐一營。：臺灣府城分駐兩營，府城西門外駐一營，安平地方駐一營，：旗後擬添撥一營，：鳳山、恆春要隘諸處分駐二營，：蘇澳地方，駐一營。：自花蓮港至象鼻嘴諸處，分駐一營，又往南自中溪州至大港諸處，分駐一營，又往南自璞石閣成廣澳諸處分駐一營，：自卑南至牡丹灣，分駐一營。（註九九）

根據上述，南北四港兵力配置最重，惟勇營配置不如水師營汛與港口關連之緊密，已經無法充分影響港口系統的組成或反映港口系統的範圍和變化。

總之，本期全臺港口之間的聯結是以商業貿易活動為主，行政及軍事配置對港口系統之影響則微乎其微。但是在港口的商業、軍事及行政管理上，南北四口機能仍最高。全臺港口系統，也以南北四個通商口為首，形成淡水—基隆港及安平—打狗港兩個雙核心主系統，其下各自聯結若干個與主系統弱相關的獨立次系統，主系統的結構已相當鬆散。以下說明兩個主系統的結構。



表 3 明鄭至清代臺灣行政區域沿革表

|           |               |          |     |     |     |       |          |      |     |     |                   |           |         |          |     |     |     |
|-----------|---------------|----------|-----|-----|-----|-------|----------|------|-----|-----|-------------------|-----------|---------|----------|-----|-----|-----|
| 一府二縣      | 府 天 承 都 東     |          |     |     |     |       |          |      |     |     | 西元一六六六年<br>永曆十五年  | 明 鄭 時 期   |         |          |     |     |     |
|           | 萬年縣           |          |     |     |     | 天興縣   |          |      |     |     |                   |           |         |          |     |     |     |
| 一府二州      | 府 天 承 寧 東     |          |     |     |     |       |          |      |     |     | 西元一六六六年<br>永曆十八年  | 時 期       |         |          |     |     |     |
|           | 萬年州           |          |     |     |     | 天興州   |          |      |     |     |                   |           |         |          |     |     |     |
| 一府三縣      | 部 一 之 省 建 福 隸 |          |     |     |     |       |          |      |     |     | 西元一六八四年<br>康熙二十三年 | 第 一 次 改 革 | 清 代 時 期 |          |     |     |     |
|           | 府 灣 臺         |          |     |     |     |       |          |      |     |     |                   |           |         |          |     |     |     |
|           | 臺灣縣           |          | 鳳山縣 |     | 諸羅縣 |       |          |      |     |     |                   |           |         |          |     |     |     |
| 一府四縣二廳    | 部 之 省 建 福 隸   |          |     |     |     |       |          |      |     |     | 西元一七二三年<br>雍正元年   | 改 革       | 時 期     |          |     |     |     |
|           | 府 灣 臺         |          |     |     |     |       |          |      |     |     |                   |           |         |          |     |     |     |
|           | 臺灣縣           | 澎湖廳      |     | 鳳山縣 |     | 諸羅縣   |          | 彰化縣  |     | 淡水廳 |                   |           |         |          |     |     |     |
| 一府四縣三廳    | 部 一 之 省 建 福 隸 |          |     |     |     |       |          |      |     |     | 西元一八二七年<br>嘉慶十七年  | 改 革       | 時 期     |          |     |     |     |
|           | 府 灣 臺         |          |     |     |     |       |          |      |     |     |                   |           |         |          |     |     |     |
|           | 臺灣縣           | 澎湖廳      |     | 鳳山縣 |     | 嘉義縣   |          | 彰化縣  |     | 淡水廳 |                   |           |         | 噶瑪蘭廳     |     |     |     |
| 一府八縣四廳    | 部 一 之 省 建 福 隸 |          |     |     |     |       |          |      |     |     | 西元一八七五年<br>光緒元年   | 第 二 次 改 革 | 時 期     |          |     |     |     |
|           | 府 灣 臺         |          |     |     |     | 府 北 臺 |          |      |     |     |                   |           |         |          |     |     |     |
|           | 卑南廳           | 臺灣縣      | 澎湖廳 | 恆春縣 | 鳳山縣 | 嘉義縣   | 埔里社廳     | 彰化縣  | 新竹縣 | 淡水縣 |                   |           |         | 基隆廳      | 宜蘭縣 |     |     |
| 四三府一十一直隸州 | 省 灣 臺         |          |     |     |     |       |          |      |     |     | 西元一八八七年<br>光緒十三年  | 第 三 次 改 革 | 時 期     |          |     |     |     |
|           | 臺東直隸州         | (南路) 府南臺 |     |     |     |       | (中路) 府灣臺 |      |     |     |                   |           |         | (北路) 府北臺 |     |     |     |
|           |               | 安平縣      | 澎湖廳 | 恆春縣 | 鳳山縣 | 嘉義縣   | 雲林縣      | 埔里社廳 | 彰化縣 | 臺灣縣 |                   |           |         | 苗栗縣      | 新竹縣 | 南雅廳 | 淡水廳 |

資料來源：洪敏麟，《臺灣舊地名之沿革》第一冊，頁30。



### （一）安平—打狗港雙核心主系統

安平—打狗港主系統範圍，大概北至西螺溪南至後山卑南。安平、打狗兩個通商港的主要集散範圍，遠達半個臺灣以上，最北至鹿港、彰化；但是除了鴉片之外，南部進口的外國貨很少運銷到嘉義以北地區，鹿港以北地方大都由淡水港取得所需，（註一〇〇）鹿港也只於東北季風時，運樟腦來安平。（註一〇二）大體上，鹿港以南沿岸各港與安平關係較密切，（註一〇三）大宗出口產品大都集中至安平港。至於南邊範圍，最遠及於後山。自光緒元年沈葆楨奏准琅璫和卑南設治，兩地得以進一步拓墾，惟開墾方興，主要於安平、打狗兩港取汲所需，故從屬於安平—打狗雙核心主系統。

安平—打狗雙核心主系統，乃以安平港及打狗港為核心，兩港之間具有互補和相互消長的關係。在互補關係方面，兩港互動頻繁，一八七三年已有拖曳輪船往來兩港，（註一〇三）一八九五年，也有小輪船二日一次在兩港間行駛。（註一〇四）

另一方面，兩港也存在勢力消長的關係。在第六小期，洋船貿易主要於打狗港進行。一八七四年左右打狗港仍是貿易集聚中心，洋商偶而才至府城。（註一〇五）但是，一八七四年的一場風雨，清除了安平口外沙汕，港口泊船條件稍見改善。（註一〇六）反之，打狗在一八七六年之後，由於沙嘴擴張，大船只能泊於口外，嚴重影響商船貿易。（註一〇七）一八八一年商人一度提議挖濬港道，未獲結果，（註一〇八）直至一八八四年該港仍只容小輪船碇泊。（註一〇九）其次，由於臺南為南部地區農產品集散中心及最大消費區域，（

註一一〇）又是行政中心，利於外商交涉。一八七七年輪船即已轉至安平卸貨，（註一一一）南臺灣與香港、汕頭及廈門的定期輪船也以安平為終點。（註一二二）洋商遂改以安平為大本營，僅於糖季至打狗，抵達打狗的輪船大都將貨物轉運至安平。（註一二三）安平港乃成為洋商首要居住地。（註一二四）直至一八九五年安平仍居於主要貿易地位，大多數的船隻碇泊於此。（註一二五）

不過，安平港只有在東北季風時，才能安全碇泊，此時貿易量也最大。（註一二六）夏季西南風季節，貨物裝卸大都停頓，船隻只能避往澎湖或回廈門，或轉往打狗。（註一二七）儘管如此，由於蔗糖是南部輸出大宗，在打狗、安平「桅檣林立者，大抵為糖船」，（註一二八）糖季則正值東北風季節。（註一二九）因此，安平港仍持續擴展，佔有進出口貿易的絕大部分；打狗港除了作為鳳山、恆春二縣製糖出港之外，（註一三〇）其進口貿易也幾乎在安平進行。（註一三一）打狗港商勢的轉移，促使該港直至一八九二年，仍是一年比一年衰頹。（註一三二）

安平、打狗二港雖然聯結相當緊密，但也各自擁有強相關的腹地。安平港最密切相關的腹地大致以臺南府城為中心，北至曾文溪南至阿公店溪，與鹽水港及打狗港腹地相連接。惟該港腹地內港口已消失大半，僅四草湖及國賽港仍分擔部分外來商船碇泊功能，再轉運至府城。

打狗港的沿岸戎克船貿易範圍，南至琅璫、後山，北至布袋。（註一三三）惟該港主要作為楠梓以南至下淡水溪以北之鳳山平原的集散吞吐口。（註一三四）不過，必須另行說明的是，打狗港其實只是丹鳳內海的總海口，內海的分支港



有鹽埕港、三塊厝港、前金港、前鎮港、竹仔港、鳳山港、紅毛港、硫磺港、田尾港、船仔頭港等港，（註二二五）而總以苓雅寮為貨物運至內陸之起點，腹地農產品也由苓雅寮橫越內海至打狗。（註二二六）本期，打狗並已形成歧後、哨船頭二街，（註二二七）洋行、領事館、稅關皆設於打狗。

在安平—打狗雙核心主系統下，又鬆散地聯結幾個獨立的次級系統，以下分別說明之。

### 1. 鹽水港獨立次系統

嘉義縣大概分成以鹽水港、猴樹港及笨港為主要出入口的三個地域經濟空間。八掌溪以南至曾文溪之間，主要以鹽水港作為吞吐口，沿海港口並由鹽水港巡檢及把總巡防。但是，由於鹽水港已成為八掌溪支流鹽水港溪的河港，乃以布袋港為外口，內地大商船大都停泊於布袋港，而商業貿易活動則於鹽水港進行。

布袋港是此時笨港與安平港之間，泊船條件最佳的港口，與安平之四草湖，有小輪船往來。（註二二八）該港於一八七六年左右，因安平、打狗二港外國船隻增加，戎克船在無法競爭之下，轉往布袋活動；而且由於港口派駐軍隊，貿易較安全，（註二二九）布袋遂成為戎克船貿易中心。

布袋港與鹽水港結合，成為八掌溪以南主要吞吐口，既與內地直接貿易，而且因港口距離府城較近，與安平港互動關係遂較北方的猴樹港、笨港密切。本地域所盛產的糖、鹽，大都由布袋港轉運至安平港，並由臺南供應外國貨品及其他雜貨。（註二三〇）

### 2. 東石港（猴樹港）獨立小系統

東石港獨立小系統範圍，是八掌溪至牛稠溪地域。該地

域原以朴仔腳為吞吐口，朴子腳變成河港之後，轉以東石港為外口，仍稱猴樹港。咸、同年間，牛稠溪改道，朴子腳幾失河港機能，（註二三一）東石港成為八掌溪以北主要吞吐港，（註二三二）與島內的安平、鹿港、下湖、基隆、淡水等港皆有往來。（註二三三）嘉義縣城、朴仔腳街及店仔口三大市場，與之也有密切關係。（註二三四）本地域的砂糖、米、麻及龍眼等物產，大都由東石港直接以戎克船輪至對岸，（註二三五）少部分轉運至安平港出口。但是洋貨主要由安平港供應，砂糖也大都轉運至安平。由於該港僅具三級港規模，為從屬於安平主系統的獨立小系統。

### 3. 北港（笨港）獨立次系統

北港獨立次系統範圍大致上北至西螺溪南至牛稠溪，部分集散市場與東石港相交錯。（註二三六）光緒十三年本地域由嘉義縣析出，新置雲林縣。境內只有海豐港及笨港有內地商船寄碇，海豐港主要作為避風港，交易則需赴北港。（註二三七）

北港雖然是本地域主要大港，但是「潮至水深方可泊商船」，（註二三八）故以下湖為外港，「貨物則歸北港行棧」（註二三九）有關港口街市及貿易狀況，《雲林采訪冊》記載如下：

（北港街）東西南北共分八街，煙戶七千餘家。郊行林立，塵市毘連。金、廈、南澳、安邊、澎湖商船常由內地載運布疋、洋油、雜貨、花金等項來港銷售，轉販米石、芝麻、青糖、白豆出口；又有竹筏為洋商載運樟腦前赴安平轉載輪船運往香港等處。百貨駢集，六時成市，貿易之盛，為雲邑之冠。（註二四〇）



由此可見北港既與內地獨立往來，與安平港也有中介轉運關係。雲林、塗庫、雙溪、他里霧（斗南）、大埔林（大林）之砂糖均集中至北港，經下湖轉運至安平。（註一四二）竹山丘陵及斗六丘陵山區所產樟腦及林產，也由北港經下湖，運往安平。（註一四三）沿海居民並以大竹筏載貨至安平、鹿港販賣。（註一四三）

大體上，北港既與大陸直接貿易，供應腹地所需，毋須完全依存於安平主系統，又與安平港有一定的中介貿易聯結，故為從屬於主系統的獨立次系統。

#### 4. 東港獨立次系統

東港獨立次系統範圍主要是下淡水溪以南至枋寮一帶。本期，由於鳳山縣沿海各港多壅塞，惟東港口岸較深，（註一四四）內地商船時常往來貿易。（註一四五）其次，琅璫與後山的開闢，也促使作為轉運中繼站的東港，（註一四六）更加繁榮。該港是戎克船貿易中心，平均每年大約有二〇〇艘戎克船出入，（註一四七）主要輸入瓷器、日常用品，出口米、油。（註一四八）

東港的集散市場，包括阿里港街、阿猴街、萬丹街、潮州庄、林邊街及枋寮街；而且，與島內的安平、打狗、淡水、基隆、南灣、卑南各港均有往來。（註一四九）其中，與安平、打狗二港關係最密切。屏東地區的砂糖大都集中於東港，再轉運至打狗；東港大規模商號亦主要從事砂糖貿易。（註一五〇）清末東港與打狗之間，並有蒸汽船往來。（註一五一）東港既獨立與內地往來，又與打狗有中介轉運關係，故為獨立次系統。

此外，稍南的枋寮港，也以戎克船運木材至安平、打狗

兩港，（註一五二）為直接從屬於主系統的半獨立小系統。

#### 5. 恒春縣的三個半獨立系統

光緒元年（一八七五）琅璫地方，新置恒春縣，漢人得以進行積極墾拓。惟該地理位置偏僻，又無貴重物產，直至光緒十八年（一八九二）仍是「商賈罕至，往來僅營勇、墾民、小本商販而已」，（註一五三）故對府城及打狗依存度較高。

境內重要港口有大坂埕、後壁湖、鵝鑾鼻、蟬廣嘴、後灣、車城（琅璫灣）、楓港，雖皆可停輪登岸，（註一五四）卻是「夏秋湧浪滔天，冬春落山風司令」，「維繫亦不穩妥」，因此輪船需視天色平穩，方可寄碇。（註一五五）夏秋之際，恒春海道則人皆視為畏途。（註一五六）

大體上，恒春縣港口可以約略分成楓港、車城、南灣三個小系統，各港規模不大，與內地可能偶有船艘往來。其中，車城琅璫港因開禁前，已略有開墾，牡丹社事件及中法之役，時復因外國輪船登岸寇擾，（註一五七）地位漸顯著，又為琅璫主要門戶，具有三級港規模，乃與鄰近小港組成一個半獨立小系統。

#### 6. 卑南半獨立小系統

由於地形阻礙及原住民的抵抗激烈，漢人遲遲才進入東臺灣拓墾。（註一六〇）光緒元年移臺灣海防兼南路理番同知至卑南，並積極進行開山撫番，採軍屯形式，以花蓮璞石閣及卑南寶桑庄為中心，形成點狀開墾，（註一六一）但開墾成效不大。光緒十三年臺灣建省，又改置臺東直隸州。

臺東直隸州轄境，北至東澳南至八瑤灣。境內大港口以北各港，與北部港口聯結較緊密，劃歸北部主系統。成廣澳



及卑南港則與南部港口聯結較密切。其中，成廣澳於西南風時可泊大船，（註一六二）泊船條件較佳。但是卑南因最早開墾，雖幾無港灣形態，（註一六三）卻是主要出入門戶，卑南同知及其後的直隸州州判均駐於卑南。中法之役，由於大量軍隊及財貨補給皆由卑南登陸，更突顯該港重要性。（註一六四）

清末經常碇泊於卑南的戎船大約有三、四艘，其與內地南澳、金門及廈門均有往來，冬季東北風司令時則亦往安平貿易。（註一六五）卑南的官兵換防、採運糧米及軍火，率由輪船運送，（註一六六）大概皆歸安平及打狗兩港供輸。卑南至安平港，輪船六小時可到，（註一六七）卑南、成廣澳食鹽則由安平港運至。（註一六八）此外，打狗港的戎克船，也繞至東岸，以布、水果、刀子及其他物品與原住民交換柴薪、藤、麥。（註一六九）總之，卑南因地方初闢，商民聚集不多，與內地貿易有限，而與安平、打狗互動較頻繁，遂以卑南港為首，組成一個半獨立小系統。

#### （一）淡水—基隆港雙核心主系統

一八七〇年以後，北部的出口大宗茶和樟腦，在國際市場上大放異彩。淡水和基隆二港規模更加龐大，腹地也大為擴張。一八七〇至一八七二年之間，淡水港先後成立寶順、德記、怡記、水陸及和記等洋行。（註一七〇）洋行大量收購各地物產，更加強調商港的中心集散與分配機能。由一八九一、一八九三兩年海關報告有關運銷至北部沿岸各港的外國貨品之記載，可以發現主系統核心港口的供貨範圍，北至宜蘭南至鹿港。（見表四和表五）同時，大料炭、三角湧、竹

塹、後龍、梧棲及鹿港各港，也將腹地的樟腦、油，轉運至淡水港出口。（註一七一）至於後山奇萊（花蓮），由於地方初闢，與北部港口聯結較為密切。故淡水—基隆港雙核心主系統範圍，東至後山奇萊，西至鹿港。

淡水—基隆港雙核心主系統主要以淡水港和基隆港二個通商口為核心港。兩港之間，既具有功能互補關係，又各自獨立運作、相互消長，是為雙核心主系統結合型態。

在功能互補方面，開港之初，基隆港即以淡水港附口形態存在，噸位較大的洋船往往碇泊於基隆。光緒六年（一八八〇）官方規定供應臺灣北路的內地唐鹽，俱歸基隆港盤收，艋舺、竹塹地區則不得私收。（註一七二）因此，淡水、竹塹地方食鹽，除由臺南供應外，也由基隆配銷。光緒七年（一八八一），基隆復設文報局，北路文報改由基隆港轉遞到省。（註一七三）再者，基隆、淡水二港之間互動頻繁，一八七七年已置飛龍號定輪，往返於兩港。（註一七四）一般而言，淡水運往基隆的物品有米、棉布、瓊旨、菁及其他雜貨，基隆運往淡水貨物以鹽、煤為主。（註一七五）

在相互消長方面，基隆港自同治九年（一八七〇）官方核准臺煤解禁開採之後，輸出量大增，（註一七六）光緒元年（一八七五）該港已是「舟楫尤多，年來夾板、輪船，帆檣林立，洋樓客棧，閭閻喧囂」。（註一七七）光緒十三年（一八七七）臺灣建省，基隆因是「通商建埠，交涉紛繁」，又值「開採煤礦、修造鐵路，商民麇集」，遂設基隆廳，（註一七八）「興盛之驟為全臺最」。（註一七九）但是，該港因腹地較小，與樟腦、茶的主要產地又有山嶺阻隔，淡水港反而具有較有利的發展條件。一八七一年，淡水港已有與內地定



— 清末臺灣港口系統的演變：巔峰期的轉型（一八六一—九五） —

表 4 1891年基隆和淡水二港外國貨供應範圍

Table showing the Destinations, Quantity, and Value of Foreign Goods sent Inland under Transit Passes during the Year 1891.

| DESTINATION            |                       |       |                           | Bones, Cow. | Cuttle fish. | Flour.  | Fungus. | Gambier. | Lily Flowers, Dried. | Mangrove Bark | Matches, Wood, Japan. |
|------------------------|-----------------------|-------|---------------------------|-------------|--------------|---------|---------|----------|----------------------|---------------|-----------------------|
| District.              |                       | Place |                           |             |              |         |         |          |                      |               |                       |
| 彰化縣                    | Chang-hua-hsien ..... | 鹿港    | Lu-chiang (Lukong).....   | Piculs.     | Piculs.      | Piculs. | Piculs. | Piculs.  | Piculs.              | Piculs.       | Gross                 |
| 臺灣縣                    | Taiwan-hsien .....    | 梧棲    | Wu-chi (Gohchay) .....    | ...         | 6            | ...     | 21      | 5        | 4                    | ...           | ...                   |
| 苗栗縣                    | Miao-li-hsien.....    | 大甲    | Ta-chia (Taika) .....     | ...         | ...          | ...     | ...     | ...      | ...                  | ...           | ...                   |
|                        |                       | 香霄    | Tun-hsiao .....           | ...         | ...          | ...     | ...     | ...      | ...                  | ...           | ...                   |
|                        |                       | 后壠    | Hou-lung (Oulung) .....   | ...         | 6            | 75      | ...     | ...      | ...                  | ...           | 800                   |
| 新竹縣                    | Hsin-chu-hsien .....  | 竹塹    | Chu-chan (Teokcham) ..... | ...         | 31           | 571     | ...     | ...      | 3                    | 150           | 7,400                 |
|                        |                       | 南崁    | Nan-kan (Lamkam).....     | 661         | ...          | ...     | ...     | ...      | ...                  | ...           | ...                   |
| 宜蘭縣                    | I-lan-hsien .....     | 三貂    | San-tiao (Samtiao) .....  | ...         | ...          | ...     | ...     | ...      | ...                  | ...           | ...                   |
|                        |                       | 宜蘭    | I-lan .....               | ...         | ...          | 58      | ...     | ...      | ...                  | ...           | 100                   |
| Total Quantitt .....   |                       |       |                           | 661         | 43           | 704     | 21      | 5        | 7                    | 150           | 8,300                 |
| Total Value.....Hk. Tu |                       |       |                           | 739         | 599          | 1,863   | 491     | 40       | 49                   | 165           | 1,622                 |

| DESTINATION            |                       |       |                           | Oil, Kerosene, American. | Oil, Kerosene, Russian. | Paper, 1st Quality. | Prawns and Shrimps, Dried. | Seoamnm Seed. | Vermioelli. | Wax, White | Value  |
|------------------------|-----------------------|-------|---------------------------|--------------------------|-------------------------|---------------------|----------------------------|---------------|-------------|------------|--------|
| District.              |                       | Place |                           |                          |                         |                     |                            |               |             |            |        |
| 彰化縣                    | Chang-hua-hsien ..... | 鹿港    | Lu-chiang (Lukong).....   | Gallons.                 | Gallons.                | Piculs.             | Piculs.                    | Piculs.       | Piculs.     | Piculs.    | He. Ta |
| 臺灣縣                    | Taiwan-hsien .....    | 梧棲    | Wu-chi (Gohchay) .....    | 52,900                   | ...                     | 11                  | 93                         | ...           | ...         | 2          | 8,853  |
| 苗栗縣                    | Miao-li-hsien.....    | 大甲    | Ta-chia (Taika) .....     | 10,600                   | ...                     | ...                 | ...                        | ...           | ...         | ...        | 1,378  |
|                        |                       | 香霄    | Tun-hsiao .....           | 600                      | ...                     | ...                 | ...                        | ...           | ...         | ...        | 84     |
|                        |                       | 后壠    | Hou-lung (Oulung) .....   | 1,200                    | ...                     | ...                 | ...                        | ...           | ...         | ...        | 156    |
| 新竹縣                    | Hsin-chu-hsien .....  | 竹塹    | Chu-chan (Teokcham) ..... | 30,500                   | 1,800                   | ...                 | 3                          | ...           | ...         | ...        | 4,674  |
|                        |                       | 南崁    | Nan-kan (Lamkam).....     | 56,520                   | 1,500                   | 3                   | 32                         | 10            | 13          | ...        | 11,809 |
| 宜蘭縣                    | I-lan-hsien .....     | 三貂    | San-tiao (Samtiao) .....  | ...                      | ...                     | ...                 | ...                        | ...           | ...         | ...        | 739    |
|                        |                       | 宜蘭    | I-lan .....               | 1,500                    | ...                     | ...                 | ...                        | ...           | ...         | ...        | 176    |
| Total Quantitt .....   |                       |       |                           | 6,660                    | ...                     | ...                 | ...                        | ...           | ...         | ...        | 933    |
| Total Value.....Hk. Tu |                       |       |                           | 160,480                  | 3,300                   | 14                  | 128                        | 10            | 13          | 2          |        |
| Total Value.....Hk. Tu |                       |       |                           | 20,960                   | 429                     | 155                 | 1,471                      | 52            | 75          | 92         | 28,802 |

|                                         |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|-----------------------------------------|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|
| Number of Transit Passes Issued.....204 |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|-----------------------------------------|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|

資料來源：C. M. C. P., "Trade reports and Returns," Tamsui, 1891.



表 5 1893年北部二港外國貨供應範圍

α—Table showing the Destinations, Quantity, and Value of Foreign Goods sent Inland under Transit Passes during the Year 1893.

| DESTINATION                            |                 |       |                             | Woollen<br>Ththead.     | Bichode<br>Mar, White. | Bones, Cow. | Cuttle -fish.             | Flour.                           | Fungus.                                 | Isinglass. |
|----------------------------------------|-----------------|-------|-----------------------------|-------------------------|------------------------|-------------|---------------------------|----------------------------------|-----------------------------------------|------------|
| District.                              |                 | Place |                             | Piculs.                 | Piculs.                | Piculs.     | Piculs.                   | Piculs.                          | Piculs.                                 | Piculs.    |
| 彰化縣                                    | Chang-hua-hsien | 鹿港    | Lu-chiang (Lukong)          | 1                       | 3                      | ...         | 76                        | ...                              | 11                                      | 3          |
| 苗栗縣                                    | Miao-li-hsien   | 后壠    | Hou-lung (Oulung)           | ...                     | ...                    | ...         | 5                         | ...                              | ...                                     | ...        |
| 新竹縣                                    | Hsin-chu-hsien  | 竹塹    | Chu-chan (Teckcham)         | ...                     | ...                    | ...         | 6                         | 38                               | ...                                     | ...        |
|                                        |                 | 許厝港   | Hsu-ts o-chiang (Kotsokang) | ...                     | ...                    | 163         | ...                       | ...                              | ...                                     | ...        |
|                                        |                 | 炭頭厝   | Kan-tou-teo (Kamtoutso)     | ...                     | ...                    | 206         | ...                       | ...                              | ...                                     | ...        |
| 宜蘭縣                                    | I-lan-hsien     | 宜蘭    | I-lan (Kapsulan)            | ...                     | ...                    | ...         | 3                         | ...                              | ...                                     | ...        |
| Total Quantitt                         |                 |       |                             | 1                       | 3                      | 369         | 90                        | 38                               | 11                                      | 3          |
| Total Value                            |                 |       |                             | 37                      | 72                     | 501         | 1,346                     | 111                              | 215                                     | 55         |
| DESTINATION                            |                 |       |                             | Lily Flowers,<br>Dried. | Mangrove<br>Bark       | Minhrooms.  | Oil Korosene,<br>Russian. | Prawns<br>and Shrimps,<br>Dried. | Seed, Lily<br>Flower, or<br>Lotus-nuts. | Value      |
| District.                              |                 | Place |                             | Piculs.                 | Piculs.                | Piculs.     | Piculs.                   | Piculs.                          | Piculs.                                 | Hk. Tu     |
| 彰化縣                                    | Chang-hua-hsien | 鹿港    | Lu-chiang (Lukong)          | 11                      | ...                    | 1           | 2,000                     | 74                               | 1                                       | 2,866      |
| 苗栗縣                                    | Miao-li-hsien   | 后壠    | Hou-lung (Oulung)           | ...                     | ...                    | ...         | ...                       | ...                              | ...                                     | 76         |
| 新竹縣                                    | Hsin-chu-hsien  | 竹塹    | Chu-chan (Teckcham)         | ...                     | 107                    | ...         | 2,000                     | ...                              | ...                                     | 518        |
|                                        |                 | 許厝港   | Hsu-ts o-chiang (Kotsokang) | ...                     | ...                    | ...         | ...                       | ...                              | ...                                     | 233        |
|                                        |                 | 炭頭厝   | Kan-tou-teo (Kamtoutso)     | ...                     | ...                    | ...         | ...                       | ...                              | ...                                     | 268        |
| 宜蘭縣                                    | I-lan-hsien     | 宜蘭    | I-lan (Kapsulan)            | 3                       | ...                    | ...         | ...                       | ...                              | ...                                     | 66         |
| Total Quantitt                         |                 |       |                             | 14                      | 107                    | 1           | 4,000                     | 74                               | 1                                       |            |
| Total Value                            |                 |       |                             | 79                      | 113                    | 46          | 393                       | 1,036                            | 19                                      | 4,027      |
| Number of Transit Passes Issued.....38 |                 |       |                             |                         |                        |             |                           |                                  |                                         |            |

資料來源：C. M. C. P., "Trade reports and Returns," Tamsui, 1891. P367.



期輪船航線，基隆港卻未產生。（註一八〇）北部的大宗進出口貨物也大都運往淡水港，（註一八一）基隆港貿易則幾乎完全依賴煤；然而煤礦的開採，因官方政策搖擺不定，（註一八二）該港發展始終受到限制。臺灣建省之際，由於淡水港泊船條件日益惡化，劉銘傳一度欲以基隆港取代滬尾，光緒十三年遂修築基隆往臺北鐵路，光緒十五年（一八八九）並奏准基隆港築港。（註一八三）但是，光緒十七年（一八九一）完工的基隆—臺北線鐵路，並不穩定，商人大多不願托運茶葉、樟腦等貴重貨物；（註一八四）清廷又始終因基隆港位居要衝，恐建碼頭、倉庫，易為外強覬覦，築港計劃終告失敗。（註一八五）基隆港因聚貨較少，貿易不大，官商輪船往來較少，（註一八六）中外商人大都往來滬尾交易。（註一八七）因此，在兩港消長過程中，淡水港始終處於優勢狀態，基隆港則因煤務不振，漸趨衰落。

儘管基隆、淡水兩港聯結密切，兩港也各自擁有緊密相連的腹地，並獨自運作與島外往來。

淡水港最直接相關的腹地是臺北盆地。但是，在條約上，淡水港只是泛稱，而包含滬尾、艋舺及大稻埕三個港口，分別承擔通商口岸的各項機能。本期，滬尾更加繁榮，「居民數千家，皆上、中、下三層街，中、下市肆稠密，行道者趾錯肩摩」。（註一八八）但是滬尾其實只是大船碇泊所及驗關收稅所在，大部分的政治、經濟活動是在內港的艋舺或大稻埕進行。

艋舺與大稻埕之間，也有分工及消長關係存在。在一八六九年以前，淡水港所有的進出口貨物，幾乎都在艋舺集散。（註一八九）一八七二年五家洋行先後開設於大稻埕，大稻

埕遂成為茶的集散、加工中心，茶莊紛立，稍奪艋舺商業集散地位。但是，其時艋舺仍是臺北盆地最大商業市鎮，大戎克船可停泊於此港，（註一九〇）而且「巨商富戶，悉輾於此」。（註一九一）光緒元年並於艋舺設臺北府府治，彰化以北至後山奇萊胥歸控制。（註一九二）一八八一年艋舺與滬尾之間，已有定輪往來，（註一九三）所有在滬尾繳稅後的進口品，皆被運往艋舺消費或分配。（註一九四）此後，因艋舺、新庄之間未設火車橋樑，又因淡水河淤淺，（註一九五）商船改停泊於大稻埕，以致商勢漸移大稻埕。一八八六年滬尾與大稻埕之間定輪的航行，（註一九六）似已明白宣告大稻埕取代艋舺成為臺北盆地商業集散中心。一八九〇年淡水港的所有商業活動，大都在大稻埕進行。（註一九七）一八九二年左右，大稻埕人口已超過艋舺，成為北部第一大市鎮。（註一九八）

雖然艋舺與大稻埕互為消長，但兩港始終是臺北盆地商業集散中心，並透過淡水河三大支流向各地分配進口貨物或收集農產品。本期新店溪及大料坎航線，更深入內山丘陵，沿河的三級港、四級港紛立。新店溪的新店是二十石小船航行終點，七石小船甚至可達屈尺；支流的景美溪，十石小船可以航行至楓子林。（註一九九）大料坎溪則航運特別興盛，河港規模較大，戎克船可航行至新庄；而沿溪的三角湧和大料坎是附近地區的茶葉、樟腦、通草集散地，然後再船運至艋舺或大稻埕出口。（註二〇〇）尤其是大料坎由於是大料坎溪航運終點，一八六七年官方征服番社，開墾番地，製腦業勃興，米、茶產額逐年增加，（註二〇一）並以帆船往返於三角湧、新庄、枋橋、艋舺、大稻埕等港，（註二〇二）該港遂成



為淡水河中游沿岸地方的中心市鎮。(註二〇三) 光緒十二年(一八八六)大料坎並設撫墾總局，遣兵駐屯，諸產業更加昌盛；光緒二十年(一八九四)因「茶葉、樟腦萃集於此，商賈輻輳，生業日繁」，又「地逼隘防」，遂設「臺北府分防南雅理番捕盜同知」管轄新竹、淡水沿山地界。(註二〇四)大料坎實為大料坎溪最大河港。

其次，與基隆港聯結最緊密的腹地，主要是金包里至三貂角地區。瑞芳、暖暖、水返脚及金包里各街，均是基隆港集散市場。(註二〇五) 金包里以北沿岸各港與基隆港互動也較為頻繁。基隆廳並管轄基隆、石碇、金包里及三貂保四保。(註二〇六) 不過，金包里、水返脚及暖暖等四級港與淡水港聯結也頗密切。其中，金包里港已具有三級港規模，成為金包里保的主要出入門戶，並與鄰近港組成一個從屬於主系統的小系統。

淡水—基隆港雙核心主系統，除了與核心港口具有強相關聯結的港口之外，在鹿港以北至奇萊之間，也形成幾個與主系統聯結相當鬆散的獨立或半獨立次系統。這些次系統的主要港口已具有二級港規模，對外交通功能獨立；同時由於非通商口稅率為通商口之一半，鴉片及部分洋貨經常以戎克船直接輸至各港。(註二〇七) 一八九二年淡水海關報告即宣稱鹿港及北部的三、四個小港，戎克船進口貿易幾乎佔北部一半。(註二〇八) 顯然，各港對主系統核心港的依存度較低，惟因各港無法容納大船出入，故「必以滬尾、雞籠互易」，(註二〇九) 而從屬於主系統。以下分別說明各次級系統。

#### 1. 竹塹港獨立次系統

竹塹港獨立次系統範圍主要是中港以北至南坎港之間地

域。竹塹港為本地域主要港口，鄰近小港與之互動較頻繁。該港是戎克船貿易中心，(註二一〇) 與內地時相往來；輸入品大都由竹塹港集中至竹塹城，再分配至大湖、苗栗、南庄、三灣、月眉、北埔、樹圯林、九芎林及新埔等市場。(註二一一) 該港戎克船的沿岸貿易範圍，北至基隆、淡水，南至鹿港，與淡水、基隆、許厝港、笨仔港、紅毛港、香山、中港、後龍、吞霄、大安、梧棲、塗葛窟、鹿港等港均有往來。(註二一二) 其中，與淡水、鹿港貿易極為重要，竹塹商人並常自艋舺取得鴉片，再供輸鹿港。(註二一三) 淡水港輸入貨物，也大都由沿岸迴航本港。再分配至各集散市場。竹塹港並收集鄰近地區樟腦運往淡水出口。因此二級港竹塹港與地域內各小港，形成一個獨立次系統。其下並包含香山港半獨立小系統。

香山港是位於竹塹港與中港中央的避風港。(註二一四) 商船進口必須循南邊鹽水港進入，(註二一五) 港口亦置文武口，掛驗內地出入船隻。(註二一六) 該港原作為竹塹港外口，集散市場大致上與竹塹港重疊。(註二一七) 本期，竹塹港又能容納商船出入，(註二一八) 香山港作為竹塹港外口地位頓減，規模較小，為從屬於竹塹港的半獨立小系統。

後龍港獨立次系統範圍主要是中港至吞霄一帶，大概包含後龍保、中港保及吞霄保，與大安港腹地部分重疊。該港為苗栗地方主要吞吐口，歸苗栗捕廳稽查，(註二一九) 與對岸交通獨立。苗栗地方的樟腦，大都由後龍港運往淡水，淡水港也供應日常雜貨至此港。(註二二〇) 港口的集散市場包括銅鑼灣、苗栗、公館、大湖、鴨母坑等地，沿岸的中港、白沙墩、通宵、房裡及大安等港，皆是其集散勢力範圍。(



註三二）基本上，後龍港與淡水港距離較遠，故與淡水的聯結強度遠不如竹塹港。其下聯結中港及通宵港兩個獨立和半獨立小系統。

中港主要作為中港保出入門戶，又因三面丘陵圍繞，進港避風的船舶較多。（註三三）該港利用中港溪的二條支流行舟，港市亦設於支流中間，西邊的塢仔頭甚至可容大型帆船碇泊。（註三四）日本領臺以前，每月約有三十餘艘船隻往來貿易，中港、頭份、南庄、獅潭、北埔等地皆仰資流通。（註三五）中港保大致上即以中港為據點，形成一個獨立的市場圈，直接與大陸或島內大港貿易，而形成中港獨立小系統。但是，該港也屬於後龍港集散範圍，且光緒十五年新苗分界之前，文館又歸後龍港兼辦，與後龍港互動應較頻繁，而且亦直接與竹塹港、基隆港、淡水港互易。

通宵港是苑裡保三出入口之一，（註三六）潮漲時三、四百石船隻可入，大船則停泊口外。（註三七）該港與後龍有貨物集散關係，（註三八）與大安港互動也相當頻繁，並直接與滬尾、基隆互易。

### 3. 大安港獨立次系統

大安港獨立次系統範圍，北至苗栗南至大甲溪，與後龍港腹地稍有重疊。大安港是後龍港至鹿港間之良港，（註三九）也是苗栗僅次於後龍港的二級港，該港五、六百石商船可以出入，（註四〇）港口並置文武口，而得以直接與對岸貿易。該港集散區，包括苗栗二保與三保、棟東上保、葫蘆墩、罩蘭、東勢角附近地方。（註四一）淡水、基隆等通商口岸進口貨物，亦沿海岸分配至此，惟數量不多；大甲地區的樟腦，則大都由大安港運往淡水。該港與淡水港的聯結，因

距離較遠，不如竹塹港、後龍遠甚，可能大多直接由內地取得所需，與鹿港往來也較密切。

### 4. 梧棲港獨立次系統

梧棲港獨立次系統範圍，仍是大甲溪至大肚溪一帶。光緒十三年該地域由彰化縣析出，另置臺灣縣。梧棲港成為主要出入門戶，雖然該港口外「沙痕盤曲，巨舟難攏，洋船罕到」，（註四二）仍有內地商船往來。（註四三）港口並置文武口掛驗船隻，起初原隸鹿港廳管轄，改制後歸臺灣縣（今臺中）稽查。（註四四）

一八八七年梧棲港因流砂埋沒港道，船隻出入困難，商船改由南邊的塗葛窟進出，該港乃成為梧棲外口；其時五十噸以上船隻停泊於此港，五十噸以下則仍由梧棲港出入。（註四五）然而，由於商業設施大都設於梧棲港，而且直至一八九五年塗葛窟只有十四戶人家，（註四六）故大部分商業活動皆在梧棲港進行。

二港的集散市場，北自大甲、三叉河，南至彰化、烏日，東至東勢角、阿罩霧。（註四七）輸出品以米、樟腦為主，稻米並佔輸出首位，（註四八）大多直接輸往內地，交換日常雜貨。樟腦則因梧棲為官設樟腦集散中心之一，（註四九）東勢角地方的樟腦主要由梧棲港、塗葛窟運往淡水港出口；（註五〇）淡水港進口貨物，也分配至本港。但是，梧棲港因距鹿港不遠，與鹿港關係極為密切，日常雜貨雖也仰賴臺北供應，惟大部分經由鹿港商人自對岸取得。（註五一）此外，本港與大安港、後龍港、安平港也有貿易往來。（註五二）

### 5. 鹿港獨立次系統



鹿港是「中路最要口岸」，（註二四二）中部文報傳遞口，（註二四三）港口規模僅次於南北四個通商口。但是，由於該港未開作通商口，洋船不來，貨物吞吐量遠遜於南北四口，僅具二級港規模，並與安平港、淡水港具有中介轉運關係，未臻功能完全獨立自主；而且，集散勢力範圍大削，只具有獨立次系統的規模。

鹿港獨立次系統範圍，主要是大肚溪至西螺溪之間地域。境內的王功、番挖、西港雖與泉州也有往來，惟往返船隻每年約僅百回，遠不及及鹿港。（註二三四）而且，各港文武口概歸鹿港廳管轄，（註二四五）與鹿港仍有相當高的依存關係。鹿港的集散地，包括彰化、員林、北投、溪湖、番挖、北斗、永靖、南投、斗六、麥寮、林圯埔等地，（註二四六）雲林縣及臺灣縣部分雜貨也由鹿港輸入。（註二四七）該港與塗葛窟、梧棲港、北港、東石、大安、後龍、竹塹、淡水、基隆、布袋及安平港等，均有往來。（註二四八）

鹿港向來直接與大陸貿易。米為該港最重要輸出品，每年出口不下八、九十萬石，（註二四九）大都直接輸至對岸。但是，淡水港出口的糖，大部分也由鹿港供應，（註二五〇）惟由鹿港直接輸至對岸者，約佔七成。（註二五一）其次，集中至鹿港的茶，則主要透過淡水港茶商出口。（註二五二）埔里、集集地區的樟腦，也大部分由鹿港輸至淡水港，（註二五三）東北風季節方由安平港出口。再者，該港進口洋貨、鴉片，主要由淡水港或安平港取得，一八九三年由淡水港運往鹿港的外國貨品價值，更為北部各港之冠；（見表四）。在一八八六年以前，鹿港外國棉布幾乎完全由臺南供應，但是新釐金稅實行後，促使戎克船運輸量大增；外國棉布、煤油

、鴉片等物品，也以戎克船直接運往鹿港。（註二五四）因此，鹿港與安平、淡水港雖有相當的貿易依存關係，但是鹿港大部分貨物，大都直接自對岸取得；（註二五六）除了樟腦、茶之外，本地物產主要經由鹿港輸至對岸。該港對於通商口的依存度甚低，但因仍具有中介轉運功能，故僅能視作獨立次系統。

#### 6. 烏石港獨立次系統和蘇澳獨立小系統

烏石港獨立次系統範圍，相當於宜蘭縣境。但是，馬賽港溪以南的蘇澳港獨自形成一個獨立小系統，並不從屬於烏石港獨立次系統。

烏石港是宜蘭縣主要出入門戶。春夏之際，內地船隻時相往來，（註二五六）並偶有外國船隻裝運布匹、鴉片來港交換米、麻、樟腦、煤及木材。（註二五七）宜蘭與臺北的商業貿易關係也相當密切，經常運米、樟腦至淡水港或雞籠港，裝載日用雜貨而回。（註二五八）二個通商口進口的外國貨物，最遠即分配至宜蘭。

宜蘭南境的蘇澳港，本期大放異彩，一八七五年更有突破性發展。（註二五九）該港原是「水勢險急，風湧奔騰，向難停泊船隻」，（註二六〇）一八七五年口外沙洲突起，隔成內港，輪船遂可碇泊。（註二六一）而且由於清廷積極進行開山撫番，蘇澳既是「民番關鍵之區」，（註二六二）又是東北部唯一可以停泊輪船的良港，（註二六三）重要性大增，成為東部海岸指揮中心，（註二六四）並是「基隆北至後山通運之所」。（註二六五）基隆港定期運軍米來蘇澳，以供應駐紮於後山的軍隊食用，（註二六六）蘇澳港變成基隆港與花蓮港的轉運中繼站，與二港互動較為頻繁。



### 7. 花蓮港半獨立小系統

後山奇萊（花蓮）地方與北部聯結向來較密切。而由於「境內沿山、沿海所有溪河，夏秋雨多，水漲阻隔，而不能通往來者，歲必有一、二月之久」，（註二六六）而且陸路又為原住民隔絕，故凡「換防及採運糧米、軍火，皆需輪船渡送」。（註二六八）因此，水運尤為重要，擁有良港的地點也最先開發。卑南以北地方，只有秀姑巒大港口和花蓮港可泊輪船。

大港口是後山最早出現的港口，同治三年（一八七四）清廷武裝開山，大港口遂被重視。（註二六九）光緒三年（一八七七）港口的情况是：

巨石蔽塞，港口狹，水急船隻更難出入，至輪船交夏後，罕能駛至，惟冬春雨季風色微和可以暫就海面停船，裝卸人貨，亦不宜久。（註二七〇）

光緒十四年（一八八八）以前，大港口是秀姑巒溪地方的出入門戶，日用飲食全由蘇澳接濟。百石小船並可沿秀姑巒溪至水尾，惟光緒十四年發生番亂，水尾營房民居，盡付一炬，大港口亦淤塞。（註二七一）

花蓮港是奇萊地方出入門戶，西南風順時，方可停泊輪船。（註二七二）一八七五年港口附近，已聚居六百至七百個漢人。（註二七三）一八八七年已墾熟田約數千畝，又因海口寬深，議置州判於此港，稽查商舶，彈壓民番。（註二七四）一八九〇年該港已具有二〇〇呎寬的街道，居民大多是漢人，主要從事番漢貿易。（註二七五）

花蓮港因距離北部較近，輪船自基隆放洋六小時即達該港，（註二七六）與北部港口互動頻繁。光緒三年（一八七七

）以後，臺北常駐輪船一艘，固定每月運餉銀、軍米至花蓮港一、二次。（註二七七）大體上，花蓮港與艋舺、基隆、蘇澳各港，互動最為頻繁。而且因腹地初闢，消費不大，罕見內地船隻來港，本地軍隊糧米主要由基隆、艋舺供應，（註二七八）花蓮港亦運本地的染料、麻等物產至基隆。（註二七九）該港與主系統依存度極高，故為半獨立小系統。

#### （三）不同主系統間港口的往來

本期，由於輪船的使用，使得長距離航運更形便利，水運優於陸運。清末來臺的胡傳即曰：

臺北至臺南，陸程九日，中隔大甲溪之險，夏秋山水橫阻，文報十數日不通；而輪船由海行一日夜可達。

臺北至後山，非二十日不達，臺南至後山非十日不達，路險而遠，輪路則一日夜可達。（註二八〇）

因此，官方運輸軍隊、米糧、官員巡防，轉以輪船運載為主，（註二八一）長距離的沿岸航行，較之往昔頻繁。

同時，本期南北通商口的物產交換略顯活絡。一八七〇年以後，北部由於部分田畝改種茶樹，又因開山撫番，軍隊雲集，米糧需求量更大；（註二八二）不但幾無米穀出口，而且稻米大量由內地進口，或自臺南運來。（註二八三）淡水地方的蔗糖，亦往往不足供應地方需要，而由南臺灣或內地進口。（註二八四）此外，北部二港也有十一、十二%的鹽，是由安平港運來。（註二八五）同樣地，淡水、基隆二港，則運本地盛產的茶、藤、樟腦、煤、木頭、厚板至南部港口。（註二八六）因此，南北二地通商口，仍有某種程度的互動關係，惟各港與對岸的聯結高於島內聯結。（註二八七）

此外，臺灣西部沿岸中、大型港口之間，零星的貿易關



係由來已久，而且各港也視距離遠近、風信、釐金稅輕重及出口市場差別，而選擇轉運的通商口。舉例而言，鹿港樟腦依風信的不同，分別運往安平或淡水港。其次，由於南部洋藥釐金低於北部，大甲地方鴉片一度由安平港取得。(註二八八)再者，鹿港的茶葉，因安平無茶葉出口市場，只能轉運至淡水港。(註二八九)臺南的糖郊，也曾遠至中港採買蔗糖。(註二九〇)由此可見，南北二個主系統並非是封閉系統，部分中、大型港口仍然互有往來。

綜合上述，第七小期全島港口，大體上以安平與打狗港、基隆與淡水港二組通商口為首，形成二個主系統。西螺溪以南至東部成廣澳各港，從屬於安平—打狗港雙核心主系統；西螺溪以北至後山大港口，從屬於淡水—基隆港雙核心主系統。港口系統範圍已擴及全島，並無孤立港口存在。南北四口分別對主系統內各港，提供中心性集散機能，各地對外出口大宗物產也大都由各地域較大港口轉運至通商口，通商口亦分配進口貨物至各地。但是，各地規模較大港口，除了與通商口岸具有中介轉運功能外，也具備與內地獨立的交通貿易功能，對主系統核心港口的依存度則大為降低，遂形成獨立次級系統。在一八八〇年之後，更由於稅負改易，各地域主要港口與大陸港口的戎克船貿易，乃相當興盛。因此，臺灣港口系統的組成，呈現各地港口既向南北通商口集中，又各自分散與內地貿易之空間結構。

其次，臺灣南北港口地位的比重，在本期也有重大轉變。前期，米、糖二種產品仍佔對外輸出相當大比例，北部的樟腦及茶則方興未艾，南部港口仍為全臺貿易重心。但是，到了本期全臺大宗出口貨物的出口額，分別是茶五十四%、

糖三十六%、樟腦四%及煤二%，(註二九一)北部茶的出口已凌駕南部的糖，北部港口貿易額亦逐漸超越南部。一八八〇年以後，北部二港漸佔優勢，(註二九二)淡水港並成為本島最大貿易港。(註二九三)一八八五年至一八九五年之間，北部貿易總額更為南部二倍，(見表一)，北部港口躍昇為全臺貿易重心。

在港口海防地位上，也產生同樣的現象。光緒七年(一八八一)福建巡撫岑毓英奏准，閩、臺官輪改以五虎口逕渡基隆為正道，原由五虎口經澎湖至安平航路為副道。(註二九四)凡是來往官兵及省臺文報，俱派撥琛航、永保二艘輪船輪流渡送。(註二九五)官方渡臺正道由南部轉移至北部，顯見北部港口重要性已經凌駕南部。

再者，由於輪船的大量使用、南北地域物產的生產專業化，促使島內長距離航行和不同主系統間港口的往來，較之前述各期，來得頻繁。

最後，原由淡防廳、鹿港廳及臺防廳等三廳之港口行政管理轄配置，已於本期瓦解；各地區的重要港口轉歸各縣兼督，稽查掛驗內地出入船艘。另一方面，綠營已趨疲弱，全臺防務主要責成勇營承擔，港口營汛之間的聯結已廢除。因此，本期港口系統的組成，主要由港口彼此之間的商業活動所決定，港口的軍事和行政配置已非港口系統組成之要因。

#### 四、結 論

巔峰期(一八六一—一八九五)臺灣港口系統的發展有以下幾項特色。



首先，本期港口數量最多，為各期之冠。本島所有港口皆納入港口系統中，不再有孤立港口存在。輪船的出現及其逐漸取代帆船成為航運主要交通工具，促使水運更為有利，長距離之沿岸航行較陸運經濟、迅速。加上，本島各地區生產已趨專業化：北部盛產茶、樟腦，中部盛產米，南部則以糖、米為主，各地區物產的交換較有需要，因而不同主系統間港口的來往，較之前述各期頻繁，惟仍比不上各港直接與對岸聯結之頻率。

其次，一級港在本期首度出現，臺灣西部各地域主要港口也大都具有二級港規模。全臺港口遂以南北四個具有一級港規模的通商口為首，組成二個雙核心主系統，而將穩定期原來北、中、南三個主系統的港口系統形態重新組成。中部鹿港因輪船無法碇泊，未開作通商口岸，以致腹地為南北四口瓜分，該港雖仍保持相當高的功能自主，卻因港口僅具二級港規模，貨物吞吐量遠遜於南北四口，又與通商港具有中介轉運關係，降為獨立次系統。

再者，本期由於官方對於港口軍事及行政佈署更加寬弛，以致於港口之間的軍事及行政聯結，已不足以充分影響或反映港口系統的組成，港口系統的組成由彼此的商業貿易活動所決定。而且，清廷除了對洋商、洋船採取嚴格管制，查禁私越之外，對於閩臺之間的中國戎克船貿易活動，採取較前期放任態度，並於沿海較大港口設置文武口，胥歸各廳縣管轄，打破原來較嚴格的臺防廳、鹿港廳、淡防廳三廳管轄及五正口通行限制。由於腹地開發完成與互通有無之需要，各地域要港除了轉運大宗出口物品至通商口，並獲得通商口岸貨及部分華貨分配之外，也各自獨立與內地往來，輸出腹

地物產，輸入日用雜貨。各港對主系統大港依存度減低，形成以港口市鎮為據點的地域自主經濟體系。而表現在港口上，則是產生許多以二級港或三級港為首之獨立次系統與小系統。

總之，巔峰期的港口系統發展形態，一方面形成南北集中化的二個主系統；另一方面，各地域較大港口也形成以閩臺戎克船貿易為主的獨立次系統或小系統。

#### 註 釋

註 一：張家銘，〈農產品外貿與城鎮繁興——以清末臺灣北部地區的發展為例〉，《東海歷史學報》，七期（民國七十四年十二月），頁一七三。

註 二：許雪姬，〈清代臺灣的綠營〉（南港，中研院近史所，民國七十六年五月），頁三三二。

註 三：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，民國六十七年六月），頁一三三—一三四。

註 四：例如同治九、十一年，分別奏准採辦秬米六萬石和一萬石至上海平糶。（《清會典臺灣事例》，文叢二二六種，頁五十）

註 五：參見拙作：〈清代臺灣港口的發展與等級劃分〉，《臺灣文獻》，四十四卷四期（民國八十二年十二月），註四二。

註 六：《臺灣府輿圖纂要》（成文本五十八號），頁四一八：「淡水與郡之鹿身門、彰化鹿港為全臺三大口」。

註 七：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），頁一〇



二。

- 註八：《籌辦夷務始末》，文叢二〇三種，頁二七九—二八一。  
註九：黃富三，〈清代臺灣外商之研究——美利士洋行（下）〉，《臺灣風物》，三十三卷一期（民國七十二年三月），頁一〇八；林子候，〈清代開港後對外貿易的發展〉，《臺灣文獻》，二十七卷一期（民國六十五年十二月），頁五十七。  
註一〇：葉振輝，〈臺灣海關的設立〉，《臺灣風物》，三十四卷四期（民國七十三年十二月），頁十六—十七。  
註一一：戴寶村，〈近代臺灣港口市鎮之發展——清末至日據時期〉（師大歷史所博士論文，民國七十七年六月）頁七十八。  
註一二：Chinese Imperial Maritime Customs Publications 1860—1984, Shanghai Chinese Maritime Customs. 本文簡稱作：「C. M. C. P. J. Takow, 1865, P68.  
註一三：C. M. C. O., Takow, 1866, P39. 易順鼎，〈魂南記〉，文叢二二二種，頁十。  
註一四：W. A. Pickering, 吳明遠譯，〈老臺灣〉，研叢六十種，頁一八八。  
註一五：J. W. Davidson, 蔡啓恒譯，〈臺灣之過去與現在（The Island of Formosa: Past and Present）〉，研叢一〇七種，頁一二二。  
註一六：《臺灣府與圖纂要》，頁二十九。  
註一七：林滿紅，〈茶、糖、樟腦業與晚清臺灣〉，研叢一一五種，頁五十四。  
註一八：《臺灣府與圖纂要》，頁七十四。  
註一九：《臺灣之過去與現在》，頁八十一。  
註二〇：黃典權，〈臺灣南部碑文集成〉，文叢二二八種，頁四九

五。

- 註二一：《臺灣之過去與現在》，頁八十一。  
註二二：參見：張治賢，〈晚清治臺政策〉（臺北市，臺灣商務印書館，民國六十七年六月），頁十三。  
註二三：《清穆宗實錄選輯》，文叢一九〇種，頁一二一。  
註二四：《清會典臺灣事例》，文叢一九〇種，頁一二一。  
註二五：李讓禮（Charles W. Le Gender），〈臺灣番事物產與商務〉，文叢四十六種，頁十九。  
註二六：《臺灣府與圖纂要》，頁三十一。  
註二七：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），頁十二；《臺灣府與圖纂要》，頁二七〇。  
註二八：盧嘉興，〈嘉義縣屬海岸線考〉，《臺灣文獻》，十卷三期（民國四十八年九月），頁三十二。  
註二九：《臺灣府與圖纂要》，〈嘉義縣圖〉；臺灣總督府交通局道路港灣課，〈臺灣の港灣〉（臺北市，昭和十三年十月），頁一五〇。  
註三〇：丁曰健，〈治臺必告錄〉，文叢十七種，頁四九九。  
註三一：《老臺灣》，頁一九。  
註三二：廈門市志編纂委員會，〈近代廈門社會經濟概況〉（廈門，鷺江出版社，一九九〇年六月），頁五十三。  
註三三：《臺灣府與圖纂要》，頁三十一。  
註三四：〈清末的鹿港〉，收於陳其南，〈臺灣的傳統中國社會〉（臺北市，允晨，民國八十年一月），頁一八九、一九三。  
註三五：《臺灣府與圖纂要》，頁三四二。  
註三六：同上註，頁三十一—三。  
註三七：同上註，頁三四四。



- 註三八：林豪《東瀛紀事》，文叢八種，頁十八。
- 註三九：〈清末的鹿港〉，頁一八九、一九三。
- 註四〇：《近代廈門社會經濟概況》，頁五十三。
- 註四一：《籌辦夷務始末》，二七九—二八一。
- 註四二：《臺灣府與圖纂要》，頁四一八、四二二—四二三。
- 註四三：C. M. C. P., Tamsuy, 1867, P82.
- 註四四：《臺灣府與圖纂要》，頁四一九—四二三。
- 註四五：British Parliamentary Papers: Essays and Consular Commercial Reports. Irish University Press, 1971. Area Studies Series, China. 本文簡稱作：「B. P. P. J., Tamsuy, 1866, P486.
- 註四六：C. M. C. P., Tamsuy, 1869—72, P165.
- 註四七：B. P. P., Tamsuy, 1866, P486.
- 註四八：《臺灣府與圖纂要》，頁四二四。
- 註四九：B. P. P., Tamsuy, 1866, P57.
- 註五〇：《臺灣府與圖纂要》，頁四二三。
- 註五一：《近代臺灣港口市鎮之發展——清末至日據時期》，頁一六—一七；臺灣慣習研究會原著，程大學等譯，《臺灣慣習記事》，第三卷八號（臺中市，臺灣省文獻會，民國七十三年六月），頁八十五；蘇省行，〈艋舺街名考源〉，《臺北文物》，二卷一期（民國四十二年四月），頁十七。
- 註五二：陳培桂，《淡水廳志》（臺中市，臺灣省文獻會，民國十六年二月），頁二八七。
- 註五三：《茶、糖、樟腦業與晚清臺灣》，頁三十。
- 註五四：《臺灣之過去與現在》，頁一二二。
- 註五五：林子候，前引文，頁五十五—五十六。
- 註五六：《近代臺灣港口市鎮之發展——清末至日據時期》，頁八十。
- 九。
- 註五七：B. P. P., Tamsuy, 1864, P224.
- 註五八：《茶、糖、樟腦業與晚清臺灣》，頁八十七。
- 註五九：C. M. C. P., Tamsuy, 1867, P82.
- 註六〇：《臺灣府與圖纂要》，頁四一八。
- 註六一：《淡水廳志》，頁三八五。
- 註六二：C. M. C. P., Tamsuy, 1867, P77.
- 註六三：黃得時，〈松山地區的沿革〉，《臺北文物》，三卷一期（民國四十三年五月），頁三十。
- 註六四：《淡水廳志》，頁五十一。
- 註六五：《臺灣府與圖纂要》，頁四一八。
- 註六六：《臺灣教育碑記》，文叢五十四種，頁六十一。
- 註六七：《臺灣府與圖纂要》，頁四二一。
- 註六八：同上註，頁三十六—三十七。
- 註六九：同上註。
- 註七〇：同上註，頁四一六。
- 註七一：《淡水廳志》，頁一七二。
- 註七二：《臺灣府與圖纂要》，頁四二一—四二二；《淡水廳志》，頁一七一。
- 註七三：同上註，頁四一四。
- 註七四：夏獻綸，《臺灣與圖並說》，成文本六十號，頁五十。
- 註七五：C. M. C. P., Tamsuy, 1867, P83.
- 註七六：《臺灣府與圖纂要》，頁四八五。
- 註七七：同上註，頁三十九。
- 註七八：C. M. C. P., Tamsuy, 1867, P80.
- 註七九：《臺灣府與圖纂要》，頁四八六、三十九。
- 註八〇：B. P. P., Formosa, 1863, P80.
- 註八一：《臺灣之過去與現在》，頁一二一。



- 註八二：Huart C. Imbault 著，黎烈文譯，《臺灣島之歷史與地誌》，研叢五十六種，頁八十九；《籌辦夷務始末》，頁三五三。
- 註八三：C. M. C. P., Tamsuy, 1869—73, P169—170.
- 註八四：《老臺灣》，頁一一九。
- 註八五：C. M. C. P., Tamsuy, 1867, P83.
- 註八六：C. M. C. P., Takow, 1867, P85.
- 註八七：官鹽於滬尾及安平置配運局，其後又新開基隆配運局，管理全臺各縣總館民鹽之供給。（《臺灣總督府檔案》，明治二十八年，乙種永久，八卷四門十二號，文書）
- 註八八：《安平縣雜記》，文叢五十二種，頁五十三。
- 註八九：自一八七二年至一八九三年汽船增長四·六四倍，總噸數增八·三二倍；帆船則為一八七二年之九·七二%，總噸數為一三·五九%。一八八〇年淡水兩港汽船數和總噸位數超過帆船；南部二港汽船數則於一八八八年超過帆船數，總噸位數則一八八四年超過。（《近代臺灣港口市鎮之發展——清末至日據時期》，頁八十八—八十九）。
- 註九〇：B. P. P., Taiwan, 1887, P459; B. P. P., Taiwan, 1891, P456.
- 註九一：《茶、糖、樟腦業與晚清臺灣》，頁六十五。
- 註九二：廈門與臺南之間的戎克船貿易往來，裝載一趙，大約二個月時間。（《老臺灣》，頁二八五）帆船到上海、寧波貿易，每年最多三趙。（黃福才，《臺灣商業史》，南昌，江西人民出版社，一九九〇年八月，頁二〇一）。
- 註九三：謝紀康，《清季臺灣海防經營之研究》（東海大學歷史所碩士論文，民國七十七年一月），頁七十一—七十二；《晚清治臺政策》，頁八十五—一〇九。
- 註九四：《安平縣雜記》，頁三十七。
- 註九五：朱壽明，《光緒朝東華續錄選輯》，文叢二七七種，頁三十七；《清德宗實錄選輯》，文叢一九三種，頁三。
- 註九六：唐贊袞，《臺陽見聞錄》，文叢三十種，頁十九。
- 註九七：例如光緒十年（一八八四），閩省即以「永保、琛航兩船專往臺北，裝煤載貨；萬年青、伏波兩船，專備臺南，調遣往來。」（劉銘傳，〈恭報到臺日期並籌辦臺北防務摺〉，《劉壯肅公奏議》，文叢二十七種，頁一六五）。
- 註九八：蔣師轍、薛紹元，《清光緒臺灣通志》（臺北，臺灣省文獻會，民國四十五年六月），頁三〇七。
- 註九九：月摺檔，光緒七年二月二日；《清光緒朝中日交涉史料》，文叢二一〇種，頁六十三。
- 註一〇〇：P. H. S. Montgomery, 謙祥譯，〈一八八二—一八九一年臺灣臺南海關報告書〉，《臺灣銀行季刊》，九卷一期（民國四十六年六月），頁三六一。
- 註一〇一：《臺灣之過去與現在》，頁二八三。
- 註一〇二：《調查經濟資料報告》（下），頁一三六。
- 註一〇三：C. M. C. P., Takow and Taiwanfoo, 1873, P108.
- 註一〇四：參謀本部，《臺灣誌》（明治二十八年），成文本一〇五號，頁一七五。
- 註一〇五：C. M. C. P., Takow and Taiwanfoo, 1873, P108.
- 註一〇六：B. P. P., Takow and Taiwanfoo, 1874.
- 註一〇七：C. M. C. P., Takow, 1876, P105.
- 註一〇八：〈一八八二—一八九一年臺灣臺南海關報告書〉，頁一七三。
- 註一〇九：Reported by Mr. L. C. Hopkins on the Island of Formosa, B. P. P., 1884, PP. 520—521.
- 註一一〇：《調查經濟資料報告》（上），頁一三六—B. P. P., Tainan, 1889, P590.



- 註一一·C. M. C. P., Taiwan, 1877, P177.
- 註一二·〈一八八二—一八九一年臺灣臺南海關報告書〉，頁一七三。
- 註一三·同上註。
- 註一四·C. M. C. P., Taiwan, 1882, P6.
- 註一五·B. P. P., Tainan, 1895, P606.
- 註一六·C. M. C. P., Taiwan, 1876, P105.
- 註一七·〈一八八二—一八九一年臺灣臺南海關報告書〉，頁一七三；《臺灣島之歷史與地誌》，頁八十一。
- 註一八·佐倉孫三，〈臺風雜記〉，文叢一〇七種，頁四十五。
- 註一九·臺南地區砂糖輸出及製造時節，是每年的一、二月左右至翌年四月約五、六個月的時間。每年十一月左右，上海、寧波、乍浦、牛莊和英國等客商來安平買入製糖，再以戎克船或輪船運至目的地。（《史料稿本》六，〈公文類纂〉，乙二卷，二五，〈樺山總督初メテ臺南ヲ巡視ス〉，明治二十八年，頁二十二。）
- 註二〇·同上註，頁十五。
- 註二一·C. M. C. P., Taiwan, 1883, P277
- 註二二·C. M. C. P., Taiwan, 1892, P301.
- 註二三·C. M. C. P., Taiwan, 1878, P235.
- 註二四·《調查經濟資料報告》（下），頁一四七。
- 註二五·盧德嘉，〈鳳山縣采訪冊〉，文叢七十三種，頁六十二—六十四。
- 註二六·C. M. C. P., Takow and Taiwanfoo, 1873, P108.
- 註二七·《臺灣輿圖並說》，〈鳳山縣圖〉；〈鳳山縣采訪冊〉，頁一。
- 註二八·《臺灣地輿總圖》，成文本六十號，頁三十一。
- 註二九·C. M. C. P., Takow, 1876, P105.
- 註三〇·大藏省理財局，〈臺灣經濟事情視察復命書〉（東京市，忠愛社，明治三十二年八月），頁二〇五、四十五。
- 註三一·富田芳郎，〈臺灣鄉鎮之地理學研究〉，《臺灣風物》，五卷六期（民國四十四年六月），頁二十四。
- 註三二·《調查經濟資料報告》（下），頁一八〇。
- 註三三·同上註，頁一八一。
- 註三四·同上註，頁一八〇—一八一。
- 註三五·《臺灣經濟事業視察復命書》，頁四十三。
- 註三六·《調查經濟資料報告》（下），頁一七九。
- 註三七·倪贊元，〈雲林縣采訪冊〉，文叢三十七種，頁八十七、八十二。
- 註三八·左宗棠，〈左宗襄公奏牘〉，文叢八十八種，頁四十。
- 註三九·《雲林縣采訪冊》，頁一二六。
- 註四〇·同上註，頁四十九。
- 註四一·《近代臺灣港口市鎮之發展—清末至日據時期》，頁一三。
- 註四二·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），頁三十三—三十四。
- 註四三·《雲林縣采訪冊》，頁一四八。
- 註四四·《臺灣輿圖並說》，頁二十七；池志徵，〈全臺遊記〉，《臺灣遊記》，文叢八十九種，頁十二。
- 註四五·《鳳山縣采訪冊》，頁六十四。
- 註四六·臺南郡城至卑南境，向由鳳山之東港沿海南行。（陳文煒，屠繼善，〈恒春縣志〉，文叢七十五種，頁三十九）。
- 註四七·一八七五年以前，每年出人東港之戎克船，大約二〇〇艘左右。（C. M. C. P., Takow, 1876, P104.）其後，戎克船一度減少，但是一八八二年至九一年之間，每年大約有



二五〇艘戎克船至東港，運載大量稻米出口。（同註一〇，頁一九〇）。

註一四八：C. M. C. P., Takow, 1875, P227.

註一四九：《調查經濟資料報告》（下），頁一九三。

註一五〇：《近代臺灣港口市鎮之發展——清末至日據時期》，頁二一

三；《臺灣經濟事情視察復命書》，頁二〇四。

註一五一：《調查經濟資料報告》（下），頁三三二、一四七。

註一五二：C. M. C. P., Tainan, 1890, P10.

註一五三：《恒春縣志》，頁一三三。

註一五四：同上註，頁九。

註一五五：《臺灣輿圖並說》頁七十六。

註一五六：《恒春縣志》，頁二六一。

註一五七：楊岳斌，〈恭報抵臺籌辦情形摺〉，《楊勇愨公奏議》，文

叢六十二種，頁三十五。

註一五八：B. P. P., Tainan, 1895, P606.

註一五九：《恒春縣志》，頁二六〇。

註一六〇：陳正祥，〈三百年來臺灣地理之變遷〉，《臺灣文獻》十

二卷一期（民國五十年三月），頁八十二—八十三。

註一六一：李國祁，〈清季臺灣的政治近代化——開山撫番與建省〉

，《中華文化復興月刊》，八卷十二期（民國六十四年十

二月），頁七一—一。

註一六二：《臺灣輿圖並說》，〈後山總圖〉，頁一〇四；蔣師範，

《臺灣日記》，文叢六種，頁一一七。

註一六三：《臺灣の港灣》，頁一四一。

註一六四："Reported by Mr. L. C. Hopkins on the Island of

Formosa", B. P. P., 1884, PP. 520—521, P607.

註一六五：《史料稿本》八，〈公文類纂〉乙二二卷／三一，明治二

十九年四月十五日，〈臺東附近ノ情況談話筆記〉，頁一

〇一。

註一六六：〈到臺籌辦開山撫番等事片〉，《臺灣關係文獻集零》，

文叢三〇九種，頁一二三—一二四；又如一八七八年也自

日本進口麥，由安平、打狗二港以戎克船運至東部，供軍

隊食用。（B. P. P. Taiwan, 1878, P698.）

註一六七：胡傳，〈臺灣日記與稟啓〉，文叢七十一種，頁二四七。

註一六八：《臺灣日記與稟啓》，頁一七八。

註一六九：〈一八八二—一八九一年臺灣臺南海關報告書〉，頁一九

〇。

註一七〇：《臺灣之過去與現在》，頁二五九。

註一七一：C. M. C. P., Tamsui, 1891, P353; 1892, P354; 1893

P368; 1894, P374; 1895, P353.

註一七二：淡新檔案第一四二〇二號之三。

註一七三：《淡新檔案選錄行政編初集》，文叢二九五種，頁三五九

〇。

註一七四：C. M. C. P., Tamsui and Kelung, 1877, P170.

註一七五：B. P. P., Tamsui and Kelung, 1874, PP. 77—78; 1875,

P591; 1876, P99; 1879, P355. C. M. C. P., Tamsui and

Kelung, 1873, P201; 1880, P2.

註一七六：黃嘉謨，〈甲午戰前之臺灣煤務〉（南港，中研究近史所

研究所專刊，民國五十年五月），頁九十五—九十七。

註一七七：沈葆楨，〈臺北擬建一府三縣摺〉，《福建臺灣奏摺》，

文叢二十九種，頁五十六。

註一七八：劉銘傳，〈臺灣郡縣添改撤裁摺〉，《劉壯肅公奏議》，

文叢二十七種，頁二八六。

註一七九：劉錦藻，〈臺灣省輿地考〉，《臺灣輿圖彙抄》，文叢二

一六種，頁一一七。

註一八〇：C. M. C. P., Tamsui, 1882—83, P257.



- 註一八一：基隆港的出口貨物以煤炭為主，花生油、樟腦及樟木只有少量裝運。（《臺灣島之歷史與地誌》，頁八十九）。
- 註一八二：參見：黃嘉謨，前引書，頁二一四—二四七。
- 註一八三：《近代臺灣港口市鎮之發展——清末至日據時期》，頁二七。
- 註一八四：H. B. Morse, 謙祥譯，〈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（民國四十六年六月），頁一六三。
- 註一八五：井出季和太著，郭輝譯，〈臺灣治績志〉（日據下之臺政）（臺中，臺灣省文獻會，民國六十六年四月），頁一一六。
- 註一八六：劉璈，〈巡臺退思錄〉，文叢二十一種，頁三十三。
- 註一八七：《劉壯肅公奏議》，頁二六八。
- 註一八八：《全臺遊記》，《臺灣遊記》，頁六。
- 註一八九：《茶、糖、樟腦業與晚清臺灣》，頁八十三。
- 註一九〇：《臺灣島之歷史與地誌》，頁八十五。
- 註一九一：《臺灣地誌草稿》（明治七年？），成文本，一五七號，頁六十四。
- 註一九二：沈葆楨，〈臺北擬建一府三縣摺〉，《福建臺灣奏摺》，頁五十八。
- 註一九三：C. M. C. P., Tamsui, 1881, P2.
- 註一九四："Reported by Mr. L. C. Hopkins on the Island of Formosa", B. P. P., 1884, PP. 520.
- 註一九五：〈艋舺耆老座談會〉，《臺北文物》，二卷一期（民國四十二年四月），頁五。
- 註一九六：B. P. P., Tamsui, 1886, P623.
- 註一九七：B. P. P., Tamsui, 1890, P273.
- 註一九八：G. L. Mackay, 《臺灣大記》(From Far Formosa)，研叢六十九種，頁六十七。
- 註一九九：戴寶村，〈清季淡水開港之研究〉（臺北，師大歷史研究所專刊（十一），民國七十三年六月），頁十五。
- 註二〇〇：《臺灣慣習紀事》，頁八十五。
- 註二〇一：富永編，〈大溪志〉（大溪郡役所，昭和十九年），成文本二三四號，頁九十四。
- 註二〇二：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），頁九十三。
- 註二〇三：富田芳郎，〈臺灣鄉鎮之地理學研究〉，頁三十九。
- 註二〇四：《光緒朝東華續錄選輯》，頁一八三。
- 註二〇五：《調查經濟資料報告》（下），頁一一一。
- 註二〇六：《臺灣地輿總圖》，頁十五。
- 註二〇七：《老臺灣》，頁五十三。
- 註二〇八：C. M. C. P., Tainan, 1892, P361. 又如一八七七年淡水與基隆領事報告曾估計，由大陸沿岸省分各港，往來於臺灣東部海岸及淡水以南西部海岸各港的戎克船，大約有四二五艘左右。（B. P. P., Tamsui and Kelung, 1877, P141）
- 註二〇九：《臺灣輿圖並說》，頁五十。
- 註二一〇：《臺灣島之歷史與地誌》，頁八十五。
- 註二一一：《調查經濟資料報告》（下），頁一五二。
- 註二一二：同上註，頁一五一—一五三。
- 註二一三：C. M. C. P., Tamsui, 1881, P4.
- 註二一四：《調查經濟資料報告》（下），頁二〇一。
- 註二一五：陳朝龍、鄭鵬雲，〈新竹縣採訪冊〉，文叢一四種，頁四十四。
- 註二一六：淡新檔案，第一五二〇九號之一。
- 註二一七：《調查經濟資料報告》（下），頁二〇〇—二〇一。



- 註二一八：《臺灣地輿總圖》，頁十一。
- 註二一九：沈茂蔭，《苗栗縣志》，文叢一五九種，圖、頁十二—十三。
- 註二二〇：《臺灣經濟事情視察復命書》，頁一六一、六。
- 註二二一：《調查經濟資料報告》（下），頁一五八。
- 註二二二：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），頁五十七。
- 註二二三：富田芳郎，《臺灣鄉鎮之地理學研究》，頁二十七—二十九。
- 註二二四：《公文類纂》，十九號十四門，明治三十年，轉引自戴寶村，頁一九一。
- 註二二五：蔡振豐，《苑裡志》，成文本，二十八號，頁一五六。
- 註二二六：《苗栗縣志》，頁一七四。
- 註二二七：《調查經濟資料報告》（下），頁二〇五。
- 註二二八：同上註，頁五〇二。
- 註二二九：《淡水廳志》，頁四；《苗栗縣志》，頁一七四；《臺灣地輿總圖》，頁二十五。
- 註二三〇：《調查經濟資料報告》（下），頁五〇二—五〇三。
- 註二三一：《臺灣輿圖並說》，頁四十三。
- 註二三二：《臺灣地輿總圖》，頁十九。
- 註二三三：《清末的鹿港》，頁一八九—一九〇、一九三。
- 註二三四：《臺灣の港灣》，頁一五〇。
- 註二三五：《調查經濟資料報告》（下），頁五五三。
- 註二三六：《調查經濟資料報告》（下），頁六十六；《巡臺退思錄》，頁七。
- 註二三七：《調查經濟資料報告》（下），頁一六七；清末臺灣縣每年對外輸出米穀，約有七十餘萬石。（《劉壯肅公奏議》，頁二四五）。
- 註二三八：C. M. C. P., Tamsui, 1891, P339.
- 註二三九：《臺灣經濟事情視察復命書》，頁六；C. M. C. P., Tamsui, 1891, P353.
- 註二四〇：《臺灣經濟事情視察復命書》，頁四十一—四十二。
- 註二四一：《調查經濟資料報告》（下），頁一六七。
- 註二四二：《臺灣見聞錄》，頁十九。
- 註二四三：光緒十年（一八八四），鹿港與泉州設道濟公棧，以通臺灣文報。（《光緒朝東華續錄選輯》，頁九十八；《清德宗實錄選輯》，頁一七〇）。
- 註二四四：《清末的鹿港》，頁二二三。
- 註二四五：同上註，頁一八九。
- 註二四六：《調查經濟資料報告》（下），頁一七〇。
- 註二四七：《臺灣經濟事情視察復命書》，頁六。
- 註二四八：《調查經濟資料報告》（下），頁一七四。
- 註二四九：《臺灣見聞錄》，頁五。
- 註二五〇：B. P. P., Tamsui, 1879, P180.
- 註二五一：《臺灣經濟事情視察復命書》，頁二〇五。
- 註二五二：C. M. C. P., Takow, 1881, P275.
- 註二五三：《臺灣經濟事情視察復命書》，頁一六一。
- 註二五四：B. P. P., Taiwan, 1866, P661—662; C. M. C. P., Tainan, 1893, P374.
- 註二五五：《臺灣經濟事情視察復命書》，頁六。
- 註二五六：《清季申報臺灣紀事輯錄》，文叢二四七，頁四五二。
- 註二五七：《臺灣島之歷史與地誌》，頁八十九。
- 註二五八：《臺灣經濟事情視察復命書》，頁三十六。
- 註二五九：C. M. C. P., Tamsui, 1875, P214.
- 註二六〇：《清季申報臺灣紀事輯錄》，頁五三二。
- 註二六一：《福建臺灣奏摺》，頁三十六。



- 註二六二：《同治甲戌日兵侵臺始末》，文叢三十八種，頁七十。
- 註二六三：同上註，頁六十三。"Reported by Mr. L. C. Hopkins on the Island of Formosa", B. P. P., 1884, P. 521.
- 註二六四：C. M. C. P., Tamsui and Kelung, 1875, P215. 光緒元年，福建提督羅大春奉旨統帥臺北，駐紮於蘇澳。（邱秀堂，《臺灣北部碑文集》，臺北市，臺北市文獻委員會，民國七十五年六月，頁一一〇）。
- 註二六五：《巡臺退思錄》，頁一二七。
- 註二六六：同上註，B. P. P., Tamsui and Kelung, 1878, P722；吳贊誠，《吳光祿使閩奏稿選錄》，文叢二二二種，頁十四。
- 註二六七：胡傳，《臺東州采訪修志冊》，文叢八十一種，頁五。
- 註二六八：《到臺籌辦開山撫番等事片》，《臺灣關係文獻集零》，頁一二三—一二四。
- 註二六九：光緒元年，福建提督羅大春即督率弁勇，沿山伐木開路，直達本港。（《清季申報臺灣紀事輯錄》，頁五五一。）
- 註二七〇：吳贊誠，《吳光祿使閩奏稿選錄》，頁十一。
- 註二七一：《臺灣日記與稟啓》，頁十七。
- 註二七二：《老臺灣》，圖、頁一一〇。花蓮港於東北季風時，不便繫泊大船。（《史料稿本》九，《公文類纂》乙二卷／四，明治二十九年八月五日，頁六七三）。
- 註二七三：C. M. C. P., Tamsui and Kelung, 1875, P215.
- 註二七四：《劉壯肅公奏議》，頁二八六。
- 註二七五：《臺灣六記 (From Far Formosa)》，頁九十五。
- 註二七六：《臺灣輿圖並說》，頁六十。
- 註二七七：吳贊誠，《吳光祿使閩奏稿選錄》，頁二十八。
- 註二七八：B. P. P., Tamsui and Kelung, 1879, P356。《臺案彙錄壬集》，文叢二二七種，頁一〇九。
- 註二八〇：胡傳，《復邵班卿》，《臺灣日記與稟啓》，頁一一八—一一九。
- 註二八一：例如一八七四年，大雅輪船赴東港載運德祥一軍，前往蘇澳。（《同治甲戌日兵侵臺始末》，頁一六九）。
- 註二八二：《光緒朝東華續錄選輯》，頁一六二。C. M. C. P., Tamsui, 1887, P281.
- 註二八三：B. P. P., Tamsui, 1893, P582.
- 註二八四：C. M. C. P., Tamsui, 1886, P233.
- 註二八五：C. M. C. P., Takow, 1878, P233.
- 註二八六：C. M. C. P., Tamsui, 1869—72, P160; 1874, P129; 1876, P93; 1877, P167. B. P. P., Tamsui, 1875, P591—592.
- 註二八七：參見：林滿紅，〈清末臺灣與我國大陸之貿易型態比較，一八六〇—一八九四〉，《師大歷史學報》，六期（民國六十七年五月），頁二一六—二一七。
- 註二八八：B. P. P., Taiwan, 1882, P157.
- 註二八九：C. M. C. P., Takow, 1881, P275.
- 註二九〇：淡新檔案第一四一〇二之一—二號。
- 註二九一：《茶、糖、樟腦業與晚清臺灣》，頁二二七。
- 註二九二：Albrecht Wirth, 〈臺灣之歷史〉，《臺灣經濟史六集》，研叢五十四種，頁六十六。
- 註二九三：《近代臺灣港口市鎮之發展——清末至日據時期》，頁八十八。
- 註二九四：《會商臺灣防務大概情形摺》，《臺灣關係文獻集零》，頁一一〇。
- 註二九五：《請將「琛航」、「永保」輪船二號輪流渡臺片》，同上註，頁一一八。

## 作者簡介

林玉茹，臺灣省臺南縣人，現為國立臺灣大學歷史學研究所博士候選人，臺大歷史系兼任講師。著作：《清代臺灣港口的空間結構》。



