



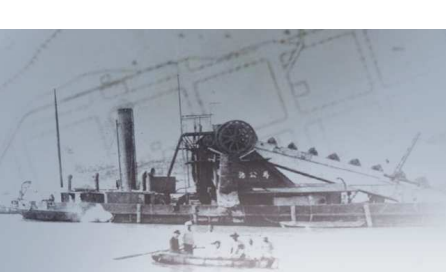
邊陲地區的政商網絡

-東台灣產業界與官方築港政策間的互動關係1920-1940*

蕭明禮**

* 在此感謝兩位匿名審查人對本文提出詳盡而深入的建議及指正，使該篇論文的疏漏之處得以修正，在此致上最誠摯的謝意。

** 蕭明禮 國立台灣大學歷史學研究所博士班研究生。



摘要

台灣東部因先天陸上對外地理環境之阻隔，自古以來仰賴海運作為對外聯繫之交通管道，但因港口條件惡劣，導致當地產業發展長期落後西部地區。自日本領台以來，不論是殖民政府或東台灣在地日人，均有籌建近代化港口設施之芻議，但因日治初期官方的施政重心集中在西部地區，以致築港之議均不了了之。直到1920年代中期後，隨著總督府注意力轉向東台灣，加上相關陸上交通建設完成，作為東部對外交通體系一環的港口建設，其重要性乃日顯迫切。與此同時，東台灣在地日系企業家，亦透過長期在當地所建立的政商關係網絡，藉由花蓮港商工會、東台灣研究會等團體，從1924年後，發起花蓮港、新港築港運動，並對地方官廳、總督府乃至日本中央政界發揮積極遊說的力量。經由東台灣官民的努力，總督府在1928年起正式展開花蓮港與新港的建設計畫。到了1930年代中期後，東台灣築港運動進入另一波高潮，但相較前期，第二次築港運動中，總督府自發性推動的性質較為明顯。這與1930年代中期後，進入戰時統制經濟體制下，總督府將東台灣視為台灣工業化計畫的一環，並積極引進重化工業資本的背景密切相關。此時，東部在地產業界，除了台東廳方面曾在1934年間自行發起加路蘭港築港請願之外，均未能主導築港政策走向。由此也映證近來學界研究指出，1930年代後東台灣在地企業，受日本內地大型財閥資本侵入影響，導致影響力式微的論點。

關鍵字：東台灣、港口建設運動、在地產業界、東部開發計畫

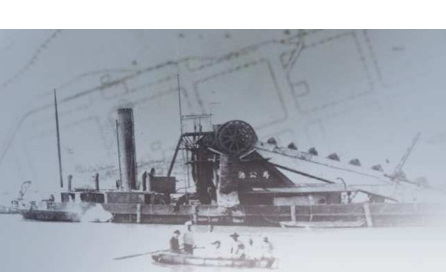
一、前言

台灣四面環海、南北狹長的地理特性，使其開發過程中，無論是島外貿易乃至島內區域間的商品流通，均需仰賴海上運輸做為主要聯絡管道。因受到中央山脈阻隔，自荷據時期開始，台灣東部與西岸間貿易，相當程度上必須藉由海運來進行。到日治時期，隨著台灣總督府對東部的積極開發，並引進以蒸汽船為主的命令航路¹制度後，近代化的定期海運事業才真正在東台灣獲得發展機會。即便如此，在1920年代以前，東台灣海運交通仍然為時人所詬病，特別是港口建設不足，以及指定航線船隻噸位小、班次少等問題。

從1920年代開始，隨著東台灣逐步開發，總督府開始增加指定航線的數量、班次，並使用較大型的船隻。此外，為解決港灣條件不良問題，從1920年代晚期起，總督府開始花蓮港、新港漁港築港工程。其中，新港漁港建設案在1929年正式動工興建，而花蓮米崙港第一期工程，雖然遭逢1930年代初的經濟不景氣，但仍在1939年完工啟用。1939年後，隨著日本進入戰時經濟體制，在總督府東台灣工業化計畫之下，展開了花蓮米崙港第二期工程，同時也重新研擬台東商港建設計畫。

在這20年東台灣港口建設的過程中，一直為後人所忽略的是，東台灣日系在地企業家，曾多次透過報章雜誌向官方呼籲興築港口的重要性。事實上從日治初期以來，東台灣地方人士就一直要求興築港灣、增加定期航線停泊港以改善交通。其中，1920年行經東岸的沿岸甲線增停蘇荖漏（即日後之新

1 所謂「命令航路」日本官方名詞，是指接受日本政府補助而指定開設之航線，與民間自由航線之相對，在本文以下的敘述中為方便讀者理解，則以「指定航線」的名稱加以替代。淺香貞次郎，《台灣海運史》，（台北：台灣海務協會，1941），頁353-357、劉素芬，〈日治初期臺灣的海運政策與對外貿易（1895-1914）〉，《中國海洋發展史論文集》，第七輯（臺北：中央研究院中山人文社會科學研究所，1999），頁638。



港），就是地方產業勢力運作下的一次成功範例，²而1920年代的東部築港計畫，在相當程度上也是官方呼應民間需求的回應，包括興建新港漁港及花蓮米崙港，便是在東部民間積極遊說下推動。但是，東台灣產業界的築港期望，在1930年代初期，終究因主客觀環境影響，以致未能全面實現。直到1930年代晚期，隨著總督府對東台灣工業開發的需求，此時東部築港計畫被提升為官方東部整體建設一環而再度積極展開。

因此，本文所關注的問題即為當時東台灣兩次築港建設風潮中，東部民間在地資本對官方築港建設制訂所發揮的影響力。首先自矢內原忠雄以降，開啓了殖民政府如何以國家權力，透過土地調查、港口建設、海運航線設立、鐵路興建等「基礎建設」，營造適合資本主義進入台灣的环境之研究。³繼之涂照彥等人的研究中，則針對日本內地財閥資本，如何整編日系在台資本與台灣本地資本，進而形成從屬與支配關係的探討。⁴但這些研究已被最近的學者研究指出，存在著將台灣視為一個同質單位，而忽略了日系在台資本乃至台灣本地資本具備獨立性格的理論缺陷，以及未考慮作為後進地區的東台灣與西部區域發展之差異。⁵相對的，在討論日治時期東部築港建設的論著方面，雖然在東部地區的地方志中，已就新港漁港興建過程有詳盡敘述，開

2 〈沿岸甲線火燒島及麻荖漏往復寄港變更ノ件〉，《台灣總督府公文類纂》，十五年保存，1920年，6904-14-27-29。

3 有關殖民地「基礎建設」論述的建構與內容，可參照矢內原忠雄著、周憲文譯，《日本帝國主義下之台灣》（台北：海峽學術出版社，1999），頁35-19；東嘉生著、周憲文譯，《台灣經濟史概說》（台北：海峽學術出版社，2000），頁77-79；涂照彥著、李明峻譯，《日本帝國主義下的台灣》（台北：人間出版社，1999），頁33-47等作品做為代表。

4 涂照彥著、李明峻譯，《日本帝國主義下的台灣》，頁323-407。

5 相關研究可參照黃紹恆，〈日治初期在台日資的生成與積累〉，《台灣社會研究季刊》32（台北：台灣社會研究季刊社，1998），頁165-214、波形昭一，〈殖民地（台灣）財閥〉，《地方財閥の展開と銀行》（東京：日本評論社，1989），頁654-658、林玉茹，〈殖民地邊區的企業—日治時期東台灣的會社及其企業家〉，《台大歷史學報》33（台北：國立台灣大學歷史系，2004），頁318-320。

創了東部港口建設研究基礎。⁶但這些方志對築港的記載，大多偏重單純的事件性描述，而未更深入探究築港運動前後東台灣區域經濟發展，促使港口建設需求日漸迫切化的背景。同時，也忽略了日治時期以日系在台資本為主的東台灣在地企業家，如何在築港計畫推動過程中，透過本身所建構的綿密人際網絡與團體組織，對地方官廳、總督府甚至日本中央政府，進行遊說乃至施壓的關鍵性影響力。總之，目前的日治時期台灣產業史研究中，呈現著過分強調整體模式與極度偏向單一事件二種截然對立的現象。

事實上近年日治時期東台灣企業活動的研究中，大多指出了當地企業家因資本累積小，加以新式企業形成晚，以致活動範圍多僅侷限在東台灣一地。⁷並且自1930年代晚期以後，因日本內地財閥資本大舉侵入，在當地的影響力開始式微。但仍未能更深入探討1920年代中期至1940年代初期之間，地方企業對總督府東部開發政策所發揮的影響力。在此希望以築港運動為探討對象，試圖瞭解上述二次築港建設運動背後同質性與差異性，並以此為例，釐清東部產業開發史上，官方與民間企業間的互動關係。

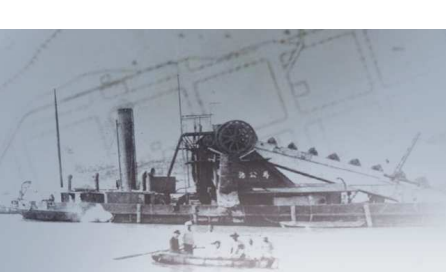
二、日治時期東台灣海上交通與港口環境的關係

自1896年日本正式控制東台灣後，⁸台灣總督府為增進對當地的統治與

6 東部地區方志中，有較為詳盡提及日治時期築港建設者，包括：施添福總編纂，《台東縣史》開拓篇（台東：台東縣政府，1997），頁106；李玉芬等人合撰，《成功鎮志》地理篇（台東：成功鎮公所，2003），頁219-226；孟祥瀚、王河盛合撰，《成功鎮志》歷史篇（台東：成功鎮公所，2003），頁110-117等篇。

7 林玉茹，〈殖民地邊區的企業—日治時期東台灣的會社及其企業家〉，《台大歷史學報》33，頁348。

8 日本政府正式對東台灣具備實質控制權，是在1896年5月25日，由徵用運輸船小樽丸在日本海軍軍艦大和號的護送下，載運台灣守備混成第三旅團，派遣步兵第六聯隊第一大隊的兵力，偕同民政官員登陸卑南，並陸續佔領璞石閣（玉里）、花蓮港等地後方告確立。施添福總編纂，《台東縣史》大事篇（上）（台東：台東縣政府，2001），頁179-184。



開發，便開航了行經東部海岸的指定航線，該航線對日系的資本進入及東台灣物產大量輸出發揮關鍵性作用。本節將藉由官方航線營運的概況，以及港口自然環境對海運的限制，討論1920年代之前港口建設不足，對東岸指定航線營運及當地產業發展之影響。

1．指定航線的建立與東台灣的開發

1895年日本領台時，在施行軍政的背景之下，最初的台灣—日本航線及本島航線，是由陸軍自日本郵船徵用2,300噸級的御用船（以下稱徵用運輸船）⁹負責航行，而無日本民間之航運組織參與。直到1896年3月，頒佈台灣總督府條例正式實施民政後，先出現經營不定期航班的民間海運，¹⁰稍後在當年4月，由總督府民政局開辦命令航路制度，透過官方補助金，命令當時的大阪商船株式會社開設官方認為具有重要性之航線。但此時僅有二條航線，且都是以神戶與基隆為起始港口¹¹，藉以聯繫殖民母國與殖民地間交通，而尚未開航台灣東岸指定航線。

東台灣納入指定航線系統，是1897年4月的事。當年3月底，因前一年度指定航線即將到期，且需要增加船隻下，總督府與陸軍交涉後¹²，決定指定航線與徵用船航線合併。至4月初，總督府依據大阪商船在2月上呈的〈台

9 包括日本郵船的近江丸（2,473噸）、陸軍向外國收購的小倉丸（2,389噸）、小樽丸（2,374噸），1896年12月，小倉丸與小樽丸並移交日本郵船使用。日本郵船株式會社，《日本郵船百年史資料》，頁473、663-664。另外在海軍方面還有福井丸、奈良丸等船隻。

10 淺香貞次郎，《台灣海運史》，頁179。

11 5月5日，須磨丸搭載330名乘客與177噸貨物自神戶啓航，經鹿兒島、大島、那霸、八重山等島嶼，而在5月13日進入基隆港，開創往後半世紀日本海運業在台灣的新頁。淺香貞次郎，《台灣海運史》，頁108。

12 〈台灣沿岸航路定期改正〉，《台灣總督府公文類纂》，十五年保存，1897年，4538-24-1~2。

灣航路意見書》中，將台灣指定航線委由單一海運會社營運之建議¹³，將該航線移交大阪商船會社經營，並將航線分為東沿岸線與西沿岸線，至此東台灣正式成為官方指定航線系統一部份（表1）。

表1 1897年4月台灣沿岸指定航線表

航線	停靠港						船隻	航行 次數	指定 噸數	航速
東沿岸線	基隆	蘇澳	花蓮港	卑南	南灣	車城	勝山丸 (1,770噸)	每月 5次	1,200 總噸	10節
							南越丸 (1,332噸)			

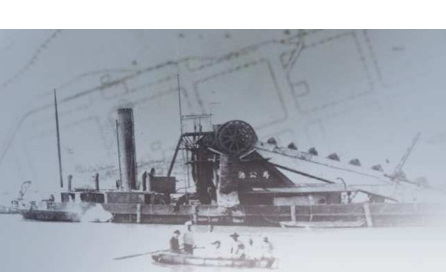
資料來源：依據〈大阪商船會社航路汽船出帆定日ノ件認可〉，《台灣總督府公文類纂》，十五年保存，1897年，4538-19-4-6、淺香貞次郎，《台灣海運史》，頁181、189-190、202整理而成。

1897年7月以後，為陸軍運輸之需求，將東西沿岸航線更名為東迴線與西迴線，從基隆為起點，以東西向對開的方式繞行本島一周，構成台灣環島航線¹⁴。但因削價競爭，以及陸軍過度干涉，大阪商船在本島指定航線上虧損極大，故同年11月，總督府在大阪商船請求下發佈新的航海命令書。本島東迴線與西迴線航班總數，從每月6班減少為4班。藉著航海命令書改正，總督府得以透過指定航線，建構台灣東西岸交通聯繫¹⁵。而東迴線行經東海

13 〈台灣航路之儀二付御願〉，《台灣總督府公文類纂》，十五年保存，1897年，4538-38-4。劉素芬在〈大阪商船會社與台灣海運發展〉《第9屆中國海洋發展史學術研討會》（臺北：中央研究院中山人文社會科學研究所，2003），頁7中曾引用該意見書，但劉素芬偏重的面向為該意見書提出後，大阪商船與總督府在台日指定航線上之折衝，因而忽略了總督府便是依據該意見書，在2個月後將台灣沿岸航線轉交大阪商船經營的關鍵。

14 淺香貞次郎，《台灣海運史》，頁181-182。

15 劉素芬，〈大阪商船會社與台灣海運發展〉，頁12-16。



岸的停泊港在1905年前主要只有蘇澳、花蓮與卑南（後改稱台東），直到1905年才新增火燒島（綠島）與紅頭嶼（蘭嶼）二處停靠港。¹⁶

到了第一次世界大戰，隨著戰時景氣的到來，台灣本島航線也迎向第一次發展高峰期。原本在1910年代初，台灣沿岸指定航線基本上仍維持沿岸東西迴線型態。但從1911年起，因東台灣交通不便，僅靠每月3班的東西迴線船隻不足以負擔東岸運輸，爲了增進東部海岸的交通聯繫，而另開設每月4班的東沿岸線，從基隆出航，停泊蘇澳、花蓮港、卑南（台東）等港灣。至1914年時，因打狗港第一期築港工程完成，故自當年以後，沿岸東西迴線改以打狗爲終點，東沿岸線則併入沿岸東西迴線，並將航班增加爲每月6班（表2）。與此同時，因大戰爆發後戰爭景氣的激勵，沿岸航線客貨運量也大幅增加，從1914年到1918年，東西迴線的客運與貨運成長率分別爲78%及98%。¹⁷

表2 1915年台灣沿岸指定航線表

航線	停靠港								使用船隻	月航海數	指定噸數	航速
沿岸 東西 迴 線	基 隆	蘇 澳	花 蓮 港	卑 南	火 燒 島	紅 頭 嶼	海 口	打 狗	2艘，每月以撫順丸等4艘船輪流調派	6	1,500	10節

資料來源：淺香貞次郎，《台灣海運史》，頁204、209。

值得注意的是，該時期沿岸東西迴線的客貨運總數遠超過沿岸西迴線，此乃縱貫鐵路通車後，西部地區陸運效率增加，影響到沿岸西迴線經營所致，同時也與東台灣產業迅速開發有關。無論如何，一次大戰時期台灣沿岸海運

¹⁶ 淺香貞次郎，《台灣海運史》，頁183。

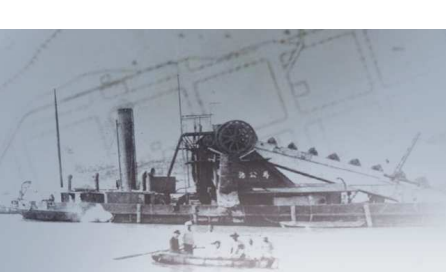
¹⁷ 同上註，頁197、203-204；蕭明禮，〈戰爭與海運—戰時南進政策下台灣拓殖株式會社的海運事業〉（南投：國立暨南國際大學歷史學研究所碩士論文，2004），頁41。

重心，是在交通相對不便、且缺乏陸上交通工具競爭的東岸航線。總計在戰爭期間，沿岸東迴線客運量，為沿岸西迴線的5.04倍到2.39倍，貨運量則為4.25倍到2.09倍，雖然西岸航線呈急起直追之勢，但沿岸東迴線仍居絕對優勢（表3）。總之，在此階段因台灣島內經濟逐步開展，以及東西部區域發展的分化，使經濟因素取代軍事、政治因素，成為影響停靠港增減的主要原因。¹⁸

表3 1898-1920年間台灣東西岸指定航線客貨運量表

年度	客運 人		貨運 噸	
	東迴線	西迴線	東迴線	西迴線
1898	4,712	4,522	7,129	7,381
1899	3,694	4,131	2,773	2,935
1900	5,002	5,078	3,463	5,605
1901	6,018	5,726	10,937	7,869
1902	6,108	4,061	6,091	13,126
1903	4,869	4,329	5,147	8,433
1904	5,184	5,012	10,760	11,602
1905	4,005	3,205	6,258	10,255
1906	8,795	2,151	7,737	3,346
1907	7,736	6,063	5,485	5,496
1908	6,591	6,296	5,673	5,681
1909	8,982	8,240	6,669	8,816
1910	13,426	10,123	10,726	10,229

18 蕭明禮，〈戰爭與海運—戰時南進政策下台灣拓殖株式會社的海運事業〉，頁41。



1911	21,461	8,831	2,3866	8,352
1912	22,746	10,465	27,304	9,017
1913	20,633	8,085	27,027	10,058
1914	21,634	19,382	29,789	11,291
1915	33,714	7,330	45,707	8,300
1916	30,904	10,331	50,386	10,719
1917	32,309	12,849	54,283	18,983
1918	35,911	14,978	42,206	20,194
1919	42,613	14,818	42,274	35,969
1920	40,217	14,185	42,295	34,128

資料來源：1911～1914年間東迴線總客貨運量和東沿岸線合併計算，淺香貞次郎，《台灣海運史》，頁185-186、224-225。台灣總督府官房統計課，《台灣總督府第15-18統計書》。台北：同作者，1913～1916。

1919年指定航線進行改正，沿岸東迴線與西迴線改稱沿岸甲、乙二線（表4）。在東岸航線方面，除了既有的沿岸甲線之外，總督府另以南洋航線補助金結餘的2萬圓增設沿岸丙線，使用1,000噸級商船一艘，從基隆出發停泊蘇澳至花蓮港每年共24班¹⁹，但該航線僅通航一年即因預算問題而終止。

1924年宜蘭線鐵路全線通車，以及台東線鐵路行將完成，台灣東部陸上交通網逐漸成形。但因中央山脈阻隔，以致蘇澳與花蓮間交通聯絡仍相當不便，故爲了聯絡蘇花交通並開發東部，1926年起沿岸甲線開設附屬線，使用航速10節、707噸的別府丸，每日往返蘇澳到花蓮港。從1926年至1931年間，是沿岸東線的顛峰期，客貨運量均大幅成長，1929年時，以貨運爲主的沿岸東線載貨量達61,699噸的高峰。總之，1920年代後因東台灣產業快速成

19 〈航路命令改訂〉，《台灣日日新報》，1919年3月29日。

長，在海運量急速增加的情形下，成為孕育東部築港運動的背景因素。

表4 1923年台灣沿岸航線表

航線	停靠港									使用船隻	月航海數	指定噸數	航速
沿岸甲線	基隆	蘇澳	花蓮港	新港	卑南	火燒島	紅頭嶼	海口	打狗	2艘，每月以撫順丸等4艘船輪流調派	6	1,500	10節

資料來源：〈台灣及び台灣中心の航路〉，《台灣日日新報》，1923年7月16日。淺香貞次郎，《台灣海運史》，頁204、209。

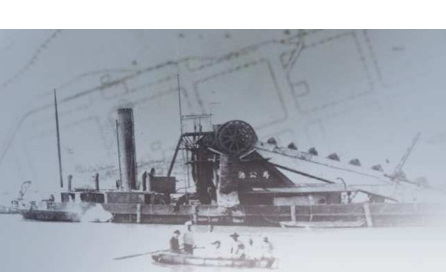
2・地理環境對海運的制約

雖然東台灣被日本殖民者視為未開發的處女地，但也因為隔絕的地理環境限制，以致在交通上僅能依賴海上運輸。但自日治初期以來，東部地區卻一直缺乏適合停泊大型蒸汽船的良好港灣，所有貨物起卸，均需要小型駁船接駁，不但效率低，且易導致貨物遭風浪拍打而損毀。因此，東台灣特殊的地理、氣候條件，對海運經營造成的限制極為明顯。

首先在地理方面，早在日治初期，前往東台灣巡視的總督府官員，就已經發現到當地港口條件不佳的問題。1908年，總督府通信局長鹿子木小五郎在《台東廳管內視察復命書》中便明確指出，東海岸地理環境與氣候條件的特性，是造成船隻停泊不便的主要因素。其主要問題包括了：

（1）、港口地理形勢不良：

當時東台灣可供蒸汽船停泊的主要港口，雖有北邊的花蓮港、南邊的卑南（台東）港二座，但上述二港實際上卻是：「海岸佈滿砂礫，且海底為入千尺深的斷崖倒插海中」，不僅船隻投錨後，船錨難以著底固定船位，當時



技術亦無法構築堅固的防波堤供船隻避風。此外，東台灣僅有的幾處主要海灣，如加禮宛、大港口、加走灣、都巒等，也多面向東北方，正好迎向東北季風之風向，以致風浪強勁時便難以停泊船隻。²⁰

（2）、海岸風浪過大影響海運活動

其次在氣候影響方面，正因為東台灣海岸線平直，缺乏避風港灣，少數條件較佳之港口又正對季風風向，因此船隻停泊時極易受到東北季風或颱風的吹襲，影響船隻載卸作業。據1907年7月至12月間台東測候所呈報的實際測量記錄顯示，因台東附近海岸線呈東北—西南走向，正好與晝間由海上吹來的東北季風風向平行。每到冬季時分的上午9時以後，東北季風風速受海陸比熱增加影響而開始增強，至午後時其風速可高達10m/sec，對船隻停泊造成嚴重妨礙。使得當地船隻貨物裝卸，僅能利用天亮至上午9點這短短的時間，造成當地物資運輸很大的不便。²¹

另外，類似的氣候也出現在花蓮港，依據1927到1929年間花蓮港測候所的觀測記錄，從每年11月到次年3月間，經常受東北季風影響，導致海面波濤洶湧。而浪高達大浪標準的時間，高達每年總時數的45%，若再加上船隻無法裝卸貨物的巨浪狀態，則每年共有約64%的時間是處在海象惡劣狀態。²²由此可見，氣候條件不佳，對東部海運交通與貨物輸出入造成嚴重妨礙。每當天候惡劣船隻無法停靠時，東台灣便如同一座被隔絕的孤島，在此情形之下，自然難以吸引日本內地資本進入當地投資，從而使東部地區開發相對西部落後。

為改善港口自然條件惡劣問題，最重要的方法當然是構築適合船隻停泊，且不受風浪影響的近代化港口。嚴格來說，早在日治初期，總督府中便

20 鹿子木小五郎，《台東廳管內視察復命書》（台北：台灣總督府，1908），頁94-96。

21 同上註，頁75-86。

22 外園正男，〈東海岸の築港工事及其の價值〉，《第二回本島經濟事情調查報告》（台北：台北高等商業學校，1932），頁36-37。

有官員開始倡議此一構想。例如鹿子木小五郎在視察東台灣港口條件時，便已經注意到成廣澳附近的蔴荖漏（即日後之新港）是當時台東地區唯一安全的港灣，²³並建議土木局可開始對當地進行築港測量工作，以為未來港口建設作準備。由此可見，日治初期總督府官方亦非不知蔴荖漏在東部海運所具備的潛力與重要性，但受限當時官方將港口建設焦點著重在台灣西部，以及成廣澳當地產業發展尚不足以形成足夠港口腹地等現實因素下，蔴荖漏築港計畫乃無疾而終。要之，直到1920年代中期為止，總督府官方並未展開更進一步的港口建設，也迫使東台灣產業界與一般民眾，必須繼續在缺乏良好屏障的海岸旁，冒險裝卸貨物或轉乘船隻，其不便的情形，對當地產業發展造成嚴重影響。

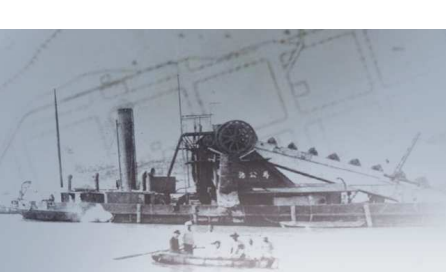
三、1920年代民間的築港呼籲與官方的態度

隨著1920年代中期開始，東台灣開發論的逐漸抬頭，為發展當地經濟、吸引外地資本進入，交通設施的改善，成為當地產業界與官員的重要議題，特別是攸關東部對外聯繫的港口建設。本節將透過東台灣地方團體所發起的築港運動，以及官方在民間輿論呼籲下的實際反應，探討1920年代東台灣地方產業界對築港政策的影響。

1．東台灣產業界港口建設論的形成與築港運動之初步嘗試

既如上述，東台灣築港的雛議可追溯自日治之初，而1920年代當地產業界的築港呼籲進入高峰，這和東部在地日系資本的推動有密切關係。因台灣漢人進入東部時間較晚，再加上日本內地財閥資本最初對東台灣缺乏投資興趣，使得從明治末期到大正年間，許多前往東台灣發展的日本中小企業得

23 鹿子木小五郎，《台東廳管內視察復命書》，頁96-97。



以累積資本，並在當地形成綿密的企業網絡，²⁴影響地方產業與行政發展的動向。從1920年代民間築港的呼籲中，我們可以發現在花蓮港廳與台東廳之內，擁有大量投資以及街庄長身份的在地日系企業家，如出身自賀田組，²⁵號稱「東台灣總督」的梅野清太，更利用其所創辦的〈東台灣新報〉與東台灣研究會，發行大量報紙與刊物，和地方廳聯手操控產業發展方向，並向總督府傳達其東部開發理念。²⁶

而以花蓮港商工會等地方企業人士為核心，²⁷並擁有數位日本官員加入的東台灣研究會，可說是引導官方東部開發政策走向最重要的團體。該會發行的一系列《東台灣研究叢書》，不僅是東台灣日本官民的喉舌，更擔負起傳達總督府東部開發政策之理念，以作為在台日本官民溝通之刊物。²⁸因此，從1924年《東台灣研究叢書》創刊後，在地日系企業家即透過發行該刊物，開始向官方鼓吹東部港口建設的重要性。²⁹藉由媒體傳播，東台灣在地企業得以將本身築港的要求、主張向總督府傳達。同時也顯現了築港建設背

24 林玉茹，〈殖民地邊區的企業—日治時期東台灣的會社及其企業家〉，《台大歷史學報》33，頁340、348。

25 賀田組創始人即賀田金三郎，他在1899年成為首位在官方許可下進入東台灣經營事業的日系企業家，並藉由有力的政商人脈關係，以及官方「殖產興業」政策的配合，使賀田組在1920年代之前成為東台灣最重要的企業，但最後仍因拓墾事業經營不善而失敗。鍾淑敏，〈政商關係與日治時期的東台灣：以賀田金三郎為中心的考察〉「國家與東台灣區域發展史研討會論文」（2001），頁16-21。

26 林玉茹，〈殖民地邊區的企業—日治時期東台灣的會社及其企業家〉，《台大歷史學報》33，頁352。

27 梅野清太，〈東部台灣發展の根本策樹立に就て〉，《東台灣研究叢書》4（台北：東台灣研究會，1924），頁32。

28 東台灣研究會創立時間為1923年，其創立的關鍵人物在上述的梅野清太之外，還包括頗為關心東部發展的記者橋本白水，以及時任花蓮港廳長的江口良三郎，而梅野具有花蓮港街長的身份，加上江口在該會創立初期的大力支持，使得該會與官方建立了緊密而良好的關係。李玉芬，〈日治時代的東台灣研究會及其叢書—兼述一個在台日人的地方團體〉，《東台灣研究》1（台東：東台灣研究會，1996），頁9-25。

29 東台灣研究會，〈東部の開發は新港の築港にあり〉，《東台灣研究叢書》16（台北：東台灣研究會，1924），頁1-6。

後，對在地企業經營所代表的重要性。

實際上，早在東台灣研究會成立前，東部產業界與地方官廳，便已開始向總督府中央提出擴充海上交通的請願。1920年4月時，因火燒島的浮浪者收容所關閉，大阪商船遂向總督府提出請求，將原本沿岸甲線每月停靠該島2班的航次減少為1班。遞信局海事課將該案告知台東廳時，時任廳長的市來半次郎建議，將減少的火燒島航次，轉用在停泊該廳所屬的成廣澳支廳。³⁰在此同時，以成廣澳支廳當地的在台日人與本島人士，透過台東廳向總督提出請願書，指出成廣澳當地近年來產業開發迅速，稻米、葛藤、樟腦、木炭、紅糖等物產輸出日漸增加。但因為海上交通不便：「僅依賴戎克與小型石油發動機船運輸貨物，導致貨物運輸遭到滯礙的事件屢次發生，引起當地事業經營者甚大的痛苦」。³¹另一方面，陸上電信通訊與郵件傳遞，也常受到颱風季節時，卑南大溪暴漲等因素而告中斷。再加上缺乏指定航線的定期輪船停泊，使當地對外交通經常處在斷絕狀態。因此，當地產業人士為了發展製紙、製糖及製腦的計畫，³²藉以促進產業發展，同時增加該地居民購買力，以及招攬勞動移民。故上書總督府，希望能將指定航線增停成廣澳灣。

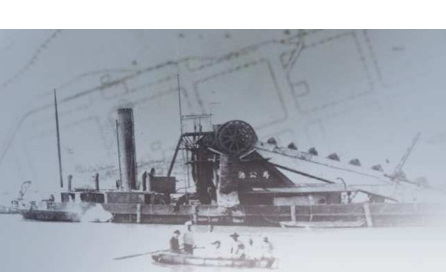
成廣澳居民的請願在當年4月底獲得總督府正面回應，官方接受了增停指定航線的請求，並準備著手當地停泊有關的調查事項。³³為此遞信局開始與大阪商船商討增停事宜，並在5月時下令大阪商船以沿岸甲線的長春丸臨時停泊成廣澳，以進行勘查港灣環境的試航，6月初長春丸的試航結果呈交總督府，指出廣澳灣本身停泊條件不佳，但附近的蘆荖漏則可作為停泊港

30 〈沿岸甲線火燒島及蘆荖漏往復寄港變更ノ件〉，《台灣總督府公文類纂》，十五年保存，1920年，6904-14-32～34。

31 〈沿岸甲線火燒島及蘆荖漏往復寄港變更ノ件〉，《台灣總督府公文類纂》，十五年保存，1920年，6904-14-27-29。

32 同上註，6904-14-29。

33 同上註，6904-14-23。



灣。因此自當年7月起，沿岸甲線停靠港增停蔴荖漏³⁴，使東部地區開發與交通有更緊密之聯繫。

表面上，1920年代東部築港的呼聲是由在地人士所發起，但從公開在報章雜誌上發表的言論來看，當時總督府官員並非不知東台灣開發的首要問題在交通建設，甚至在這些官員之中，也不乏贊同東台灣築港確實有其必要者。總督府內務局兼土木局長相賀照卿1924年在《東台灣研究叢書》上發表的文章，即可作為官方對東部築港問題的態度。他在該文開頭便承認，因為東部地區平直的海岸線，以致：「缺乏作為讓船舶安全停泊場所的港灣，是東海岸地方迄今進步遲緩的最大原因」。³⁵而東岸指定航線的停泊港，雖然號稱是「港灣」，實際上也僅是停泊條件甚差的天然海岸。在這樣不利的港口條件下，海運卻是當時往來東西岸最迅速的交通工具，因此東西部之間的物資運輸仍必須仰賴海運。故1920年代後，在指定航線定期航班外，東岸航線上還出現許多不定期的民間小型輪船，其運輸量甚至可與指定航線相伯仲。正因為東台灣海運業蓬勃發展，使得港口建設的迫切性更加明顯，故該文更坦率的指出「東部地方交通發展之計，為港灣設備與道路的修改、河川整理等三大事項」。³⁶甚至內田總督在獲悉東台灣現有港灣條件之惡劣後，也認為必須在新港進行築港建設，以改善當地交通。³⁷

雖由某些總督府官員的言論中似可看出，東台灣需要建設適合現代化船隻停靠的港口，已為當時官方與民間取得一定程度之共識。但總督府方面在築港實際行動上，仍舊是抱持著消極的態度。例如前述土木局長的撰文，在文末結語中仍然以「然此非可以等閒之事」的理由，而主張「先就各方面充

34 同上註，6904-14-1-14。

35 相賀照卿，〈東部台灣の交通に就て〉，《東台灣研究叢書》2（台北：東台灣研究會，1924），頁6。

36 同上註，頁7-8。

37 東台灣研究會，〈東部百年の大計樹立〉，《東台灣研究叢書》16，頁14。

分的調查研究之後，再決定工程施工的緩急順序」。³⁸實際上，如從日治時期台灣本島區域發展的鉅觀角度來看，總督府會有這樣態度並不意外。因為在1926年以前，總督府建設重心仍放在西部地區，以鞏固對西部控制。³⁹在東台灣方面，則因日治初期官方有鑑於當地與西部自然、人文條件的差異性，而採取特殊化區域政策，其施政重心僅放在林野調查、理番政策等基礎工程層面，實際產業開發則委由私人會社經營。故此階段東部產業開發，基本上是由民間企業所主導進行，⁴⁰在這種背景下，也就不難瞭解總督府對築港一事興意闌珊的真正原因。

相較總督府的消極態度，1920年代初地方官廳對爭取築港則顯得積極許多，其中又以1920年就任花蓮港廳廳長的江口良三郎最為重要。自江口到任後，便針對當時船隻停泊的花蓮港南濱條件不佳問題，以及東部未來發展考量，多次向總督府提出在米崙灣築港的主張。⁴¹不僅如此，江口廳長甚至經常親自赴米崙灣測量港灣地形與水文條件，並參與港口設施規劃。在江口向總督府不間斷的極力爭取之下，交通局港灣課才在1922年時勉強撥出3萬圓經費，⁴²在米崙灣的一角，試驗性地興建二條圍繞成馬蹄型的突堤，以作為風浪強勁時遮檔海浪之用。米崙突堤的興建，可說是日後花蓮港築港建設的

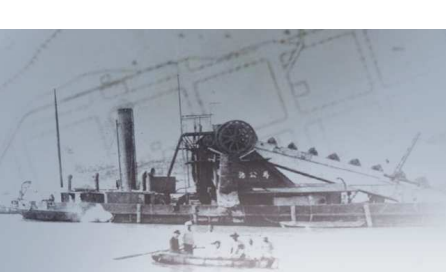
38 相賀照卿，〈東部台灣の交通に就て〉，頁9-10。

39 阿部熊男，〈花蓮港廳下產業開發の諸問題〉，《台灣時報》10：9（台北：台灣總督府，1935），頁58-59。

40 夏黎明，〈國家在東台灣歷史上的角色〉，《東台灣研究》5（台東：東台灣研究會，2000），頁164-165。

41 東台灣研究會，〈東部台灣開發と新港築港〉，《東台灣研究叢書》16，頁6-7。

42 I.A生，〈花蓮港の今昔〉，《台灣海務協會報》第3期（台北：台灣海務協會，1938），頁67。另外，當1927年江口因病過世後，為紀念江口爭取興建該條堤防的辛勞，因而該堤防又被稱為江口突堤。橋本白水，〈新港と米崙〉，《東台灣研究叢書》40（台北：東台灣研究會，1927），頁1。



基礎，⁴³而該突堤之所以能夠興建，不僅僅是地方官廳努力奔走的結果，當時東台灣在地企業家的請願力量，亦不可輕易忽視。在日後的花蓮港與新港築港運動中，在地產業勢力發揮的輿論力量，即為築港計畫得以實現的重要助力之一。

2·築港促進運動的實際展開與運作過程

如前所述，東台灣研究會為調查與提倡東部產業經濟發展之團體。因此，自該會在1924年成立後，為了順應東部開發大勢，並尋求花蓮港廳乃至東台灣的產業發展良策。以花蓮港商工會為中心，加上東部地方官廳官員，以分組調查方式自力進行了一連串東部產業開發調查事項。當年7月20日在花蓮港公會堂舉辦的會議中，各組將其調查結果整理成11項攸關東台灣未來開發的建議事項。⁴⁴其中第一項建議，就是希望將蘇澳—花蓮聯絡船通航時間提前，並希望使用至少800噸以上的快速輪船。而另一件與海運相關的事項，就是有關船隻停泊地點以及漁港設置之建議。在該事項中，不僅希望官方修改指定航線船隻在花蓮的停泊地點，並能對花蓮米崙灣設置港口的條件加以進一步研究，其次，則是建議官方對東台灣漁港設置問題加以重視，並藉此為契機進行築港建設。此外，漁港的設置，更是開發東部沿海豐富漁業資源的必要條件。故在該組委員的調查結果中，停泊地點的更改、漁港設置、築港問題，成為東台灣未來發展性命攸關的重要問題，並極力呼籲官方從事後續調查研究。⁴⁵

在該次調查會之後，東台灣在地企業家對建設港口的呼籲乃更加積極，不僅米崙、台東港的築港聲浪鵲起，甚至花蓮港廳轄下的大港口及台東廳的

43 泊武浩，〈交通上より見たる花蓮港築港の割役〉，《台灣時報》238（台北：台灣總督府，1939），頁182-183、橋本博光，〈東台灣回顧漫談〉《東台灣研究叢書》93（台北：東台灣研究會，1932），頁14。

44 梅野清太，〈東部台灣發展の根本策樹立に就て〉，《東台灣研究叢書》4頁33-34。

45 同上註，頁34、38。

都鑾灣，亦因為部分地理條件較新港更佳，而被某些地方人士視為築港的有力候選地點之一。⁴⁶但這幾處較有價值的築港場所中，真正在1920年代期間引起官民之間熱烈迴響者，還是花蓮港與台東廳下的新港，特別是新港築港請願運動，更在1925至1928年間，主導了東部築港運動發展方向。

首先，在花蓮港築港運動方面。事實上，1920年代中的築港呼聲並非突然出現，當地產業界對築港的呼籲早有脈絡可尋。例如，1921年時花蓮港商工會會長便曾向花蓮港廳請願，希望該廳能改善花蓮港的港灣條件，興建漁港與避難港等設施。⁴⁷或許正因為在地企業家的請求，加上江口廳長本身對地方建設的重視，促使江口氏爭取米崙突堤的興建。但對花蓮港廳的官民來說，米崙突堤的構築仍不敷所需，在具體的計畫案遲遲未得到總督府明確回應下，⁴⁸花蓮港更進一步的港口建設，在1920年代中期以前可說是進展遲緩。

到了1925年時，因前述各項背景條件的成熟，花蓮港廳產業界對築港的請願更加積極。特別是宜蘭線鐵路完工，蘇澳—花蓮港間定期聯絡船開航後，隨著東部海運交通的日趨頻繁，花蓮港港灣設施的缺乏，勢必將對當地產業發展造成更嚴重的妨礙。從當年度起，藉由東台灣研究會成立的契機，花蓮港商工會開始積極發起築港速成請願運動，⁴⁹向官方傳達希望儘速築港的訴求。

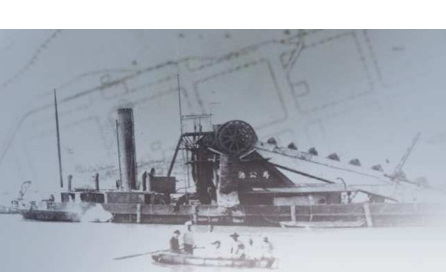
新港築港促進運動方面，如前述，1920年間在當地官民請願下，總督

46 當時支持大港口築港者認為，大港口擁有良好天然港灣可遮蔽從東南方吹來的風浪，該優點為新港所缺乏，而都鑾灣亦被部分人士認為具有遮蔽南風且交通較為方便等優點，而提倡作為築港預定地。不過即便是大港口或都鑾灣，卻分別因鄰近河口以致港灣易受漂沙淤積影響，以及遮蔽風浪的條件不如想像中良好等因素，終究難以與新港競爭。太田丈太夫，〈東部台灣築港案〉，《東台灣研究叢書》10（台北：東台灣研究會，1924），頁15-18、一會員役，〈南日本新報の都鑾灣築港説を駁す〉，《東台灣研究叢書》35（台北：東台灣研究會，1927），頁13-14。

47 花蓮港廳，《大正十三年花蓮港廳管內概況及事務提要》（花蓮：同作者，1926），頁222。

48 同上註，頁222。

49 花蓮港廳，《昭和三年花蓮港廳管內概況及事務概要》（花蓮：同作者，1930），頁183。



府同意將指定航線增停新港。至1924年前後，隨著新港成為附近沿海地帶，以及一山之隔的花蓮港廳玉里庄地區之物產出口港，玉里地方產業界乃呼籲開鑿新港與玉里之間，橫越海岸山脈的聯絡道路，藉以縮短當地物資運輸時間。⁵⁰藉此契機，自1926年初起，新港地方要求築港的時論趨於熱絡並在東台灣形成強大輿論聲浪。這些在地產業人士請求新港築港所抱持的論點，基本上包括了：1、既有的花蓮、台東二港的港口條件不佳，影響客貨運的裝卸；2、新港港口條件優越，為東海岸所僅有；3、位居東海岸的中心點，可做為台東與花蓮二港的貨物集散地。⁵¹再加上與玉里之間聯絡道路的闢建，更使新港的腹地空間可延伸至花東縱谷平原。

另一方面，東台灣漁業發展對新港的闢建，也有著關鍵性的影響作用。大約在新港築港運動發起同時，台東廳也為了積極發展地方漁業，而引進使用汽油發動機的小型動力漁船。雖然從1924到1925年間，台東廳的水產品產值從185,727圓激增為271,306圓，但相較島內其他漁場的水產品總產值，則仍顯得落後甚多。⁵²台東廳歸結漁業經營不佳的原因，主要還是在缺乏適合停泊漁船的良港，在1924年間，該廳所屬的沿岸漁船中，就有7艘動力漁船與1艘中式漁船發生船難。⁵³缺乏良港的問題，更為1926年間前往東部視察的總督府殖產局水產技師森協，直指為當地漁業難以發展的主因。⁵⁴為此，當地居民也極其盼望儘早展開漁港建設工程，藉以發展水產事業。⁵⁵由此可知，因為新港本身港口條件、農林水產業的優勢，以及擁有花東縱谷腹地之潛力，使得新港築港運動得以結合附近各地官民團體力量，向總督府強

50 入澤片村，〈玉里と新港の聯絡問題〉，《東台灣研究叢書》10，頁7-15。

51 東台灣研究會，〈東部の開發は新港の築港にあり〉，《東台灣研究叢書》16，頁2-3。

52 林田軍五郎，〈有望なる台東廳下的水産業〉，《東台灣研究叢書》21（台北：東台灣研究會，1924），頁16-18。

53 台灣水產協會，《台灣水產雜誌》135（台北：同作者，1927），頁56。

54 林田軍五郎，〈有望なる台東廳下的水産業〉，《東台灣研究叢書》21，頁16-18。

55 台灣水產協會，《台灣水產雜誌》135，頁56。

而有力的表達築港願望。

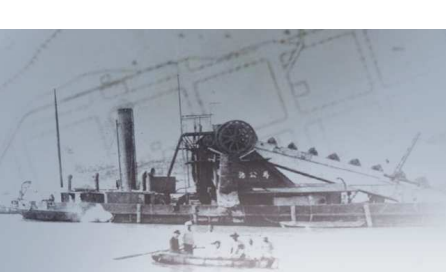
在新港築港運動熱潮的急速竄起之下，自然與花蓮港築港運動發生競爭關係。為平息二地之間的爭論，身為東台灣研究會核心人物之一的橋本白水，便曾撰文比較米崙港與新港間築港情勢的優劣，其中在米崙港方面，橋本認為已經有江口突堤的基礎存在，可作為往後港口建設根基。而新港方面，雖然港口條件為東海岸最優越者，但陸路交通聯繫的不便卻成為影響該港發展之嚴重缺陷。特別是新港支廳在1920年代初將總督府撥給的交通改善經費，運用在新港與台東之間海岸道路的建築上，而忽略了港口設施的興建，被認為是「缺乏先見之明」的錯誤。此外，新港民間推動的玉里—新港間道路修築案，因受限地理、技術的限制，以致到1927年時仍未實際完工。最後橋本認為，雖然新港在地民眾對築港運動投下了莫大的心力，但為了東台灣開發的福祉，以及二地官民對建設東部港口的共同目標之下，暗示雙方的築港建設，可依照其港口與地理特性，將築港建設的型態加以區隔，以達成地方產業分工的目標。⁵⁶

就在東台灣地方官廳與產業界積極爭取築港的同時，總督府方面對東部開發的態度也開始出現轉變。自1926年後，因南進政策的轉趨停滯，同時總督府對本島西部的統治日趨穩定下，開發東台灣成為總督府所重視的方向。再加上日本內地移民需求、東部資源的開發，以及台東線鐵路的完工等因素，⁵⁷使得總督府開始進行與東部相關的資源調查及開發事業。為了取得東部資源，吸引日系資本前往投資，總督府勢必進行一連串的基礎建設，⁵⁸以改善東部投資環境。其中，當年3月台東線鐵路的全線通車，是東部開發政策轉變的重要關鍵點，在陸上交通的問題獲得初步解決之下，東部的產業開

56 橋本白水，《東台灣研究叢書》40，頁2-4。

57 林玉茹，〈國策會社的邊區開發機制：戰時台灣拓殖會社在東台灣的經營管理系統〉，《台灣史研究》9：1（台北：中央研究院台灣史研究所籌備處，2002），頁9。

58 夏黎明，〈國家在東台灣歷史上的角色〉，《東台灣研究》5，頁165。



發已成為可能，故港口的興築，自然成為繼鐵路建設後，東台灣基礎建設的新一波重點。

首先，在花蓮港的建設方面，當初興築花蓮港最重要之目的，是作為東台灣對外聯絡的重要出入口。如前所述，隨著1924年宜蘭線與1926年台東線鐵路的陸續完工，東部陸上對外交通最後的障礙，僅剩蘇澳與花蓮港之間的斷崖。此時聯繫二地間的臨海道路，⁵⁹受自動車道拓寬工程尚未完工影響，因鐵路完工之便而增加的東台灣客貨運，勢必得仰賴蘇澳—花蓮港間海運以彌補陸路運輸之最後一段缺口。為此，總督府在既有的沿岸甲線中增設附屬航線，即前述之蘇花聯絡船，作為二地間海陸聯運制度的一環。⁶⁰所以，花蓮港的海運乘客量從1924年起開始迅速增加（表5），特別是1925年後到1930年間，幾乎每年的進港與出港人數，都超過1萬人以上。

另一方面，雖然花蓮港的貨物吞吐量在1924年之前受到戰後經濟不景氣影響，以致呈現下滑趨勢。但自1924年之後，受宜蘭線、台東線鐵路先後完工通車，蘇花聯絡船通航的影響，貨物進出口數量又開始從谷底攀升，特別是貨物進口量成長的情形更為明顯（圖1）。因此，在蘇花航線成為聯繫東西岸的交通動脈，以及當地物產主要輸出管道下，花蓮港建設亦成為當時東部開發重要的項目之一。

實際上，在1926年底總督府規劃次年度東部交通事業的預算中，一開始仍計畫繼續進行花蓮—宜蘭間道路改良工程。總督府之所以仍對花蓮港築港抱持猶豫的態度，可能與當地港口工程難度頗高有關。據當時築港技師的估計，若將上述道路改良的經費挪用興築港口，就算僅構築停泊1,000噸級輪船的小型港灣亦力有未逮。但對花蓮港廳產業界來說，將道路修改預算移作米崙灣築港，毋寧是更好的選擇。因此在1927年初，以花蓮港商工會為核

59 即戰後之蘇花公路。

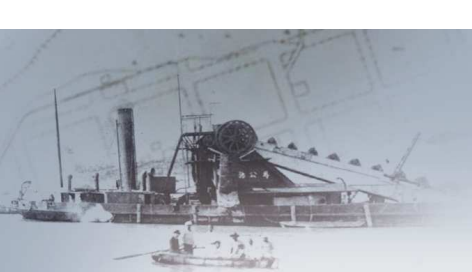
60 淺香貞次郎，《台灣海運史》，頁206。

心，發起了盛大的請願集會，在會議中全場一致通過決議，要求總督府變更交通建設項目，以謀求當地海運交通之改善。⁶¹

表5 1914-1933年間花蓮港客貨運量與船隻進出港數量統計表

年度	乘客 人		貨物 噸		船隻數量 艘			
	進港	出港	進港	出港	進港		出港	
					汽船	帆船	汽船	帆船
1914	10,195	8,647	19,293	3,220	243	35	243	35
1915	10,124	8,596	23,705	4,081	192	41	192	41
1916	6,704	6,948	19,436	9,205	255	101	255	98
1917	7,980	8,775	22,269	14,792	249	125	249	125
1918	8,498	9,142	17,234	9,235	178	251	178	246
1919	11,484	9,525	14,670	4,234	212	173	212	171
1920	12,041	9,088	11,134	3,418	220	62	220	62
1921	9,026	8,088	14,175	3,164	240	89	239	89
1922	6,946	6,357	9,453	3,224	235	160	235	159
1923	5,805	5,065	11,491	9,293	268	143	269	143
1924	7,322	4,365	12,918	8,830	419	-	419	-
1925	14,035	11,413	17,830	6,678	547	10	547	10
1926	15,486	13,877	14,250	6,385	527	17	527	17
1927	14,069	12,640	17,290	4,258	537	0	537	0
1928	14,709	13,071	13,911	3,797	637	17	637	17

61 總督府規劃的道路改良工程經費，為三年147萬圓。台灣水產協會，《台灣水產雜誌》132（台北：同作者，1927），頁55。



1929	15,979	13,499	21,319	3,039	648	3	648	3
1930	16,929	13,545	14,645	1,417	767	130	767	130
1931	12,450	7,746	16,284	2,690	687	57	687	57
1932	9,170	4,839	36,323	7,963	677	98	677	98
1933	6,278	4,042	36,572	9,548	683	440	683	440

資料來源：淺香貞次郎，《台灣海運史》，頁218-219；花蓮港廳，《花蓮港廳第1-19統計書》。花蓮：同作者，1917-1936。台灣總督府官房統計課，《台灣總督府第18-29統計書》。

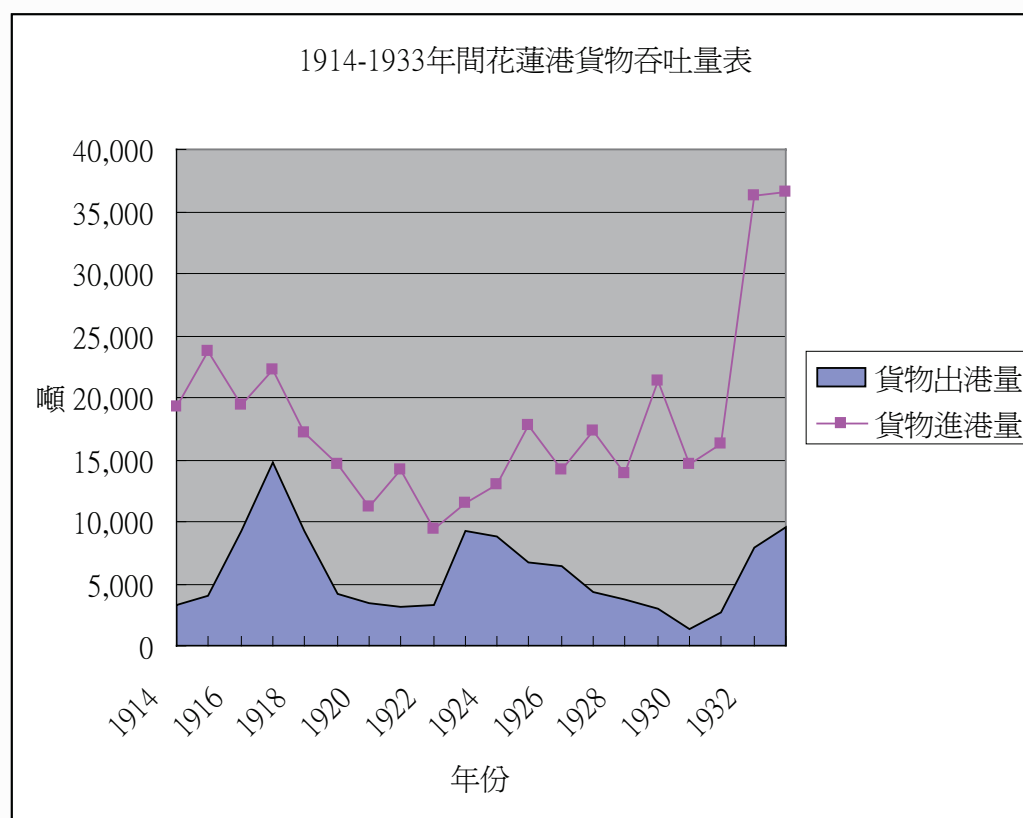


圖1 1914-1933年間花蓮港貨物吞吐量成長趨勢圖

其次，在新港築港的請願上，**1926年**台灣總督伊澤多喜男巡視東台灣，藉此契機，東台灣官民向總督表達東部建港的熱切盼望，並上呈總督希望

能批准建港計畫的請願書。⁶²稍後總督府總務長官與殖產局長巡視東台灣之際，當地人士更向隨行的道路港灣課長池田提出各類港口興築建議案。⁶³伊澤總督在巡視東部後指出當地的開發是「百年的大計」，因而總督府從當年起，以17萬圓的經費，展開為期三年的東部開發計畫調查。相關調查之中包括了：灌溉系統的測量、河川測量、道路開鑿調查，以及港灣調查等。透過調查結果，再次確認了建立海上交通設施，是東部開發的優先事項之一。⁶⁴因為總督的態度，以及調查計畫的實施，讓東台灣產業界認為築港運動獲得極大的進展，並解讀為總督府贊同築港的態度，隨著府內重要官員的多次出訪，而愈加明朗化。⁶⁵

繼伊澤總督巡視東部，開啓官方對新港築港的調查工作之後，1928年10月台灣總督川村竹治的東台灣視察之行，使新港築港促進運動達到最高潮。10月12日，川村總督的巡視行程抵達新港，藉此機會，新港支廳官員⁶⁶與地方人士再一次向總督請願興築港口。川村總督在聽取完各方意見後，認為新港的地理條件優越，以及水產業的發展與東部開發之必要，因此決定以50萬圓左右的經費，正式展開新港漁港的建築工程。⁶⁷此外，川村總督也同意進行米崙港築港計畫，並開始港口相關的設計規劃。⁶⁸

至此，經過3年東台灣官民的不懈努力，東部築港運動總算達成初步的目標。但新港築港案之所以獲得總督府的接納，不僅僅是東台灣地方官民共

62 東台灣研究會，〈東部台灣百年の大計樹立〉，《東台灣研究叢書》16，頁16。

63 東台灣研究會，〈新港築港の曙光見ゆ〉，《東台灣研究叢書》16，頁24。

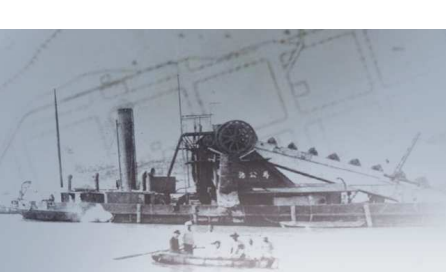
64 林玉茹，〈國策會社の邊區開發機制：戰時台灣拓殖會社在東台灣的經營管理系統〉，《台灣史研究》9：1，頁7-9。

65 東台灣研究會，〈東部台灣百年の大計樹立〉，《東台灣研究叢書》16，頁17。

66 原成廣澳支廳在1920年9月改稱為新港支廳。施添福總編纂，《台東縣史》大事篇（上），頁348。

67 台灣總督府交通局高雄築港出張所，《新港漁港》（台北：台灣日日新報社，1932），頁2。

68 東台灣研究會，〈政變と東台灣〉，《東台灣研究叢書》59（台北：東台灣研究會，1929），頁2。



同爭取的結果。更重要的原因，還是當時總督府東台灣政策的改變，在這些周遭背景相互影響下，造就了上述築港訴求獲得通過的結果。

3．作為東部開發計畫一環的築港建設之推動與挫折

（一）新港築港的波折

1920年代中葉東台灣築港運動雖然獲得初步的成功，但隨之而來的世界經濟不景氣，卻使得總督府的築港建設遭遇空前阻力。當1929年4月，東台灣各界殷切期盼的新港漁港，以國庫預算49萬8,960圓的經費正式動工時，東台灣官民的雀躍自當不在話下。但新港漁港動工後不到三個月，便受到日本內閣改組，新上台的民政黨內閣決意採取財政緊縮政策下，而在7月15日下令終止新港建築工程。當築港終止命令傳回東台灣時，引起當地官民的極大震撼，⁶⁹在眼見多年辛苦爭取的建設行將落空，而總督府對內閣命令亦未明顯反對之下，東台灣產業界決定再採取多年來的請願路線，並直接前往日本內地，向中央政府表達對終止築港的強烈不滿。不僅當時人在東京的東台灣研究會會長梅野清太，積極拜訪日本中央政界的有力人士，同時身兼該會副會長的橋本白水，亦在8月25日搭乘大和丸前往東京與梅野會合，以尋求新港築港復工的支持。⁷⁰

在東京期間，梅野與橋本等人分別拜謁了新就任的台灣總督石塚英藏，以及擔任民政黨內要角的原脩次郎。⁷¹基本上尋求上述二人的支持是相當合理的作法，特別是原脩次郎是當時日本政界中，少數出身東台灣的人士之一，憑藉著對東台灣的感情，以及長年和梅野氏在東台灣產業經營上所建立

69 同上註，頁1、東台灣研究會，〈新港漁港復活に對する東部民の叫び〉，《東台灣研究叢書》62（台北：東台灣研究會，1929），頁28。

70 東台灣研究會，《東台灣研究叢書》59，頁23。

71 白水生，〈新港問題で石塚總督と語る〉《東台灣研究叢書》61（台北：東台灣研究會，1929），頁1-6。

的密切關係，⁷²原氏實為代表東部官民在中央替復工案發言的不二人選。在經過梅野與橋本的遊說之後，石塚與原氏等人均對新港復工案傾向支持的態度，同時原氏並在《東台灣研究叢書》上，公開表達他對新港築港案的贊同。⁷³原氏的公開表態，對民政黨築港政策有重要影響力，使得日本內閣在築港復工議題上有鬆動跡象。另一方面，東台灣的地方產業界也積極向總督府呈上請願書，希望能夠恢復新港築港工程。⁷⁴

總之，因東台灣官民強烈表達反對終止築港的意見下，1929年10月底，石塚總督偕同新任台東廳長、港灣課長前往台東視察。28日總督抵達新港當地，在勘查完港口形勢，並接受港灣課與新港支廳官員的簡報後，石塚總督發表重要談話，宣示新港的築港工程「非作不可」。此語一出，新港當地乃至東台灣產業界數月來最掛念的問題獲得解決，⁷⁵而石塚總督恢復築港的宣示，也代表東台灣產業界對總督府甚至日本中央政界的遊說力量，在新港築港問題上發揮的實際作用。

為挽回新港築港案，1930年日本議會審訂當年度預算時，透過計畫變更的方式，使得該港工程得以在6月復工。⁷⁶此時實際動工的新港漁港規模，和1929年之前制訂的築港計畫已略有差異。不僅總督府編列的預算增加為75萬日圓，⁷⁷所興建的設施則包括了港口東側200公尺、西南側254.5公尺的

72 原脩次郎與梅野清太均曾先後擔任賀田組及花蓮港製紙會社支配人與社長，並分別在朝日組、櫻組中擔任社長與專董，從中建立了深厚的人脈關係。林玉茹，〈殖民地邊區的企業一日治時期東台灣的會社及其企業家〉，《台大歷史學報》33，頁342-343。

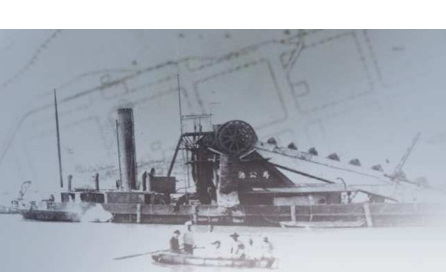
73 原脩次郎，〈新港と花蓮港の築港問題〉，《東台灣研究叢書》61，頁16-17。

74 東台灣研究會，〈新港漁港復活に對する東部民の叫び〉，《東台灣研究叢書》62，頁27-31。

75 戦ひ疲れ郎，〈石塚總督東巡雜記〉，《東台灣研究叢書》61，頁14-16。

76 台灣總督府交通局，《台灣の港灣》昭和五年版（台北：同作者，1930），頁144。

77 外園正男，〈東海岸の築港工事及其の價值〉，《第二回本島經濟事情調查報告》，頁56、水路部，《台灣南西諸島沿岸水路誌》（東京：同作者，1932），頁213。



防波堤，以阻擋太平洋的波浪。⁷⁸在漁港港區的前方，則興建乾潮線以下水深1.8與2.7公尺的碼頭621.8公尺，以及103.6公尺的護堤。⁷⁹此外，並將挖掘低潮線以上3.6公尺、面積5,900坪的海岸，將之浚深為水深13尺（約4公尺）的漁船泊地，加上既有的港口面積可達16,500坪，可供40匹馬力發動機的小型漁船50艘停泊。⁸⁰同時，官方徵用了大量原住民並從西部調動重型機具，以增進築港效率。⁸¹而從當時的工程計畫圖來看，二座防波堤的構築位置，大致上分別面對東北與西南季風的方向，而二堤端間的航道口面向西南方，⁸²寬度為54.5公尺，可避免船隻進出港口時遭東北季風吹襲。這樣的設計，基本上是在新港本身地理環境優勢之基礎上再加以改善，使其停泊條件更能符合當地漁業開發計畫，以及東部海運之需求。

在歷經2年4個月的工期之後，1932年10月9日，東台灣各界爭取多年的新港漁港正式竣工啓用。築港工程的完工，不僅帶動當地漁業技術更新、漁獲量增加，以及漁業移民的進入，⁸³更重要的則是新港當地進出口貨物量的成長。據總督府交通局統計，從1925至1929年間，新港的輸出貿易總額平均為219,568.4圓，但新港完工後的1933-1937年間，其輸出入總額平均竟達到467,688圓，成長率高達113%（參見表6、7）。由此可見當初新港與東台灣在地產業界對興築該港的堅持，就促進當地產業發展的考量來說，確實是

78 值得一提的是防波堤的構築方式，是在海底堆置的石塊基礎上，再加上每個約17噸重的預鑄混凝土塊所構成，其使用量達1,600個之多，而使用的混凝土塊，是從高雄的船塢中製造完成，再用拖船拖曳至新港當地。筒井太郎，《東部台灣案內》（台東：東部台灣協會，1932），頁186。

79 台灣總督府交通局，《台灣的港灣》昭和五年版，頁145、水路部，《台灣南西諸島沿岸水路誌》，頁213。

80 外園正男，〈東海岸的築港工事及其價值〉，頁56。

81 在築港計畫中，預計徵用每年最多16萬人次的原住民擔任築港工作，交通局道路港灣課並從高雄調來挖泥船馬公號，藉以增加港口疏浚的速度。筒井太郎，《東部台灣案內》，頁186-187。

82 台灣總督府交通局，《台灣的港灣》昭和五年版，頁147。

83 林玉茹，〈殖民與產業改造—日治時期東台灣的官營漁業移民〉，《台灣史研究》7：2（台北：中央研究院台灣史研究所籌備處，2001），頁66、85-86。

具有遠見的投資。

表6 新港漁港竣工前輸出入貨物統計表

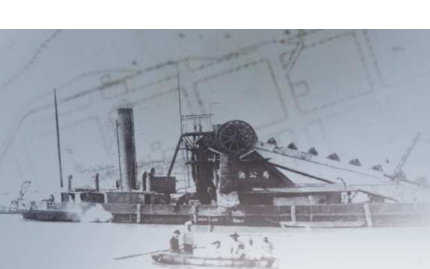
年份	輸出		輸入		總計	
	重量 噸	價格 圓	重量 噸	價格 圓	重量 噸	價格 圓
1925	859	145,100	1,326	157,858	2,185	302,958
1926	450	52,664	1,510	184,442	1,960	237,106
1927	599	67,276	1,034	97,170	1,633	164,446
1928	550	69,513	1,107	108,756	1,657	178,269
1929	623	72,136	1,084	142,927	1,707	215,063

資料來源：台灣總督府交通局，《台灣の港灣》昭和五年版，頁146。

表7 新港漁港竣工後輸出入貨物統計表

年份	輸出		輸入		總計	
	重量 噸	價格 圓	重量 噸	價格 圓	重量 噸	價格 圓
1933	1,319	125,443	1,234	105,700	2,553	231,143
1934	1,239	145,513	2,479	177,584	3,718	323,097
1935	1,801	268,992	3,781	287,102	5,582	556,094
1936	1,857	339,746	3,190	258,550	5,047	598,296
1937	1,957	393,954	4,182	235,856	6,139	629,810

資料來源：台灣總督府交通局，《台灣の港灣》昭和十三年版，頁140-141。



（二）花蓮港的規劃與築港之阻礙

在花蓮港的建築工程方面，亦遭受經濟情勢的影響而有所延誤。雖然該港的動工時間較新港為遲，但工程遠較新港浩大甚多，這點可以從港口設施規劃中清楚的瞭解。依據一份應為總督府交通局在1930年所擬定的《花蓮港築港工事說明書》顯示，當初官方設計的築港計畫內容，為因應當地氣候、水文的特性，以及符合輪船停泊條件。在這份說明書中，認為如果要有效減緩颱風或季風時，從太平洋向海岸吹打的風浪，則必須興建長度頗長的防波堤，使大浪打進港灣時，有足夠緩衝空間以降低波浪的能量並維持港內水面之平靜。若以抵擋花蓮港附近在颱風季節時所出現最高8公尺的大浪為標準，則防波堤至少需向外海延伸800公尺至水深18-35公尺之處，方能將整個港區涵蓋在內。但如果要構築800公尺的長堤，以當時的技術來說，將會大幅增加興建成本。在財政條件的現實限制下，該計畫的擬定者亦只能坦承：

「耗費鉅資的防波堤工程費用，在作為後方地區的東部台灣，要求築港經濟的原則之下，是不被允許的」。⁸⁴因此，該說明書提出了折衷方案，就是將防波堤的興建範圍縮減至水深10-12公尺之處，並挑選在海岸漂沙淤積較不嚴重、相對施工較為簡易的米崙岬附近另挖掘一座船塢，當大浪來襲時，船塢可充當內港，讓輪船進入其內避風。⁸⁵另外，為減少築港成本，在說明書中建議，防波堤每立方公尺的單位成本需維持在10,000圓左右，船塢的挖掘則需限制在1立方公尺1圓40錢的水準。⁸⁶

在花蓮港築港的設施與規模上，《花蓮港築港工事說明書》中擬定了詳盡的設施規劃，在說明書中預計港口設施為可處理每年20萬噸貨物的標準。其中船塢長410公尺、寬280公尺，內可同時停泊3,000噸級輪船3艘，而船塢內分別設有沿岸定期航線專用碼頭一座、砂糖與木材專用碼頭二座、

⁸⁴ 作者不詳，《花蓮港築港工事說明書》（未刊行，1930），頁6。

⁸⁵ 同上註，頁7。

⁸⁶ 同上註，頁9-11。

並有另外供200噸級小型輪船停泊的碼頭一座。同時在碼頭周遭亦將興建面積2,310平方公尺的大型倉庫2棟，以及鐵路場站設施，以供貨物起卸、倉儲與運輸之用。另外，在船塢靠海岸的石壁部分，也可充當漁船碼頭，同時可供50艘大型漁船停泊。顯示該港所具備的漁港、商港之多元功能。在防波堤方面，則預計在面向太平洋的位置興建一條長1,330公尺、高出低潮線以上10公尺的東防波堤，另在港口西側構築一條長200公尺的西防波堤。⁸⁷在港灣航道方面，港灣入口的航道寬度為50公尺，通過防波堤時則縮減為30公尺。⁸⁸

從上述碼頭配置中，不僅顯示了港灣建設與花蓮港廳產業發展的特性，為配合當地漁業、林業與糖業的發展，因而特別設置其專用碼頭。另一方面，在港口設計中，還特別設置了專供小型輪船停泊的碼頭，事實上這正好呼應了東台灣海運航線上，小型輪船特別活躍的特徵。⁸⁹從中也可以推斷，小型輪船專用碼頭的設置，很可能也是受東台灣在地海運業者的影響所致。總之，依據上述計畫的基礎，1930年度日本第59議會通過花蓮港築港預算742萬9,758圓，計畫從1931年度開始，以連續7年的時間進行築港工程。⁹⁰1931年10月27日，花蓮港築港工程正式開工，為花蓮港廳港口建設邁入新的時代。

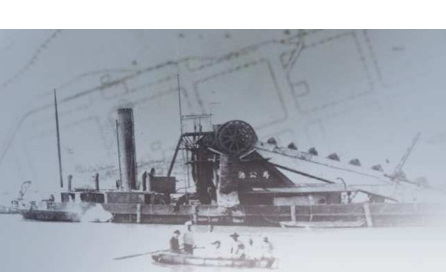
雖說1931年花蓮港的動工興建，對當地海運交通、產業發展將產生莫大的助益，但受到1930年代初經濟不景氣的影響，花蓮港築港計畫不僅被迫有所修正，其工程進度更因此被迫延遲。就在1931年花蓮港正式開工後不久，日本議會即以財政因素，將當年度的築港預算削減100多萬圓，使得該

87 其中，東防波堤主要沿著低潮線與海岸平行，藉以保護船塢不受海浪直接侵襲，同時防波堤外側並計畫堆置大量礫石充當消波塊，以削減海浪能量達到保護防波堤主體結構的功用。作者不詳，《花蓮港築港工事說明書》，頁12-18。

88 同上註，頁23。

89 淺香貞次郎，《台灣海運史》，頁218、234-236。

90 I.A生，〈花蓮港の今昔〉，《台灣海務協會報》第3期，頁67。



港的竣工日期被迫延後一年的時間，從原訂的1938年改為1939年。⁹¹雖然建設內容方面，其船隻停泊數量、碼頭、防波堤長度均維持原計畫，但在貨物吞吐量方面則從計畫中的每年20萬噸縮減為15萬噸。⁹²總之，自1920年代末期開始的經濟不景氣，對東部港口建設造成直接衝擊，雖然新港在當地官民積極運作下得以重新復工，但規模較大的花蓮港，則仍難敵官方財政困難的現實，而被迫延長工期。隨著花蓮港築港建設的頓挫，東台灣港口建設乃陷入暫時的停滯期，必須要到1930年代中期之後，新一波港口建設方能再度興起，但此時港口建設主導力量卻已與1920年代出現微妙的差異。

四、1930年代中葉官方築港計畫與東部產業開發之關係

進入1930年代中期以後，因台灣工業化政策的實施，東部地區的產業型態也在官方強力主導下產生巨變。以下將探討當時港口建設與總督府東部產業政策間的互動關係，並以1930年代末東部的二個主要港口建設計畫：花蓮港第二期工程、台東商港興築運動為例，分析總督府與東部產業界在當時對築港主導權的轉變情形。

1. 台灣產業型態重組下的東部開發計畫

到1930年代中晚期，隨著日本逐步轉變為戰時經濟體制，台灣島內為配合日本經濟型態的轉型，也開始推動本島工業化政策。在此之下，相對西部發展遲緩，且擁有豐富的水力、礦藏等資源可供開發的東台灣，⁹³便成為島內工業化的重要一環。所以官方東台灣產業開發的態度，從1930年代初期以前之放任心態，轉變為積極開發與引進財閥工業資本的政策。東台灣產業發

91 同上註，頁67。

92 台灣總督府交通局，《台灣の港灣》昭和十三年版（台北：同作者，1938），頁134-135。

93 高原逸人，〈開港と東台灣産業の躍進〉，《台灣時報》238（台北：台灣總督府，1939），頁192、194-196。

展也在官方主導下進行決定性的重組，連帶促使日治時期第二波東部開發的高潮。在此氛圍之下，1935年總督府藉著熱帶產業調查會的召開，邀請日本企業家來東部視察，也使日本產業界開始重視東台灣的發展潛力，進而提出開發東台灣的建議。⁹⁴

1936年，總督府成立東部開發調查委員會，該委員會由總督府交通局在內的各局首長、官員、花蓮港和台東廳廳長組成。⁹⁵依據成員組成可知，總督府有意識準備以國家力量來主導東台灣發展方針。當東部開發調查委員會成立後，做出了多項決議案，包括吸引企業投資、招攬移民、水利設施的興築，以及交通建設等。雖然該委員會的建議仍受到經費不足影響而未能全面實施，但以國家力量主導東台灣開發已是必然的趨勢。因此從1936年起，總督府正式推行為期4年的「山地開發計畫」，藉以發展東台灣的熱帶產業。在計畫中，官方著眼台東廳優良氣候條件、擁有廣大未墾荒地、以及1920年代晚期以來農業試驗成果的優越性等因素，將台東廳規劃為熱帶栽培業生產地。⁹⁶在總督府規劃下，東台灣將藉由國策會社台灣拓殖株式會社帶領，吸引日系財閥資本進入當地開發，使台東廳成為熱帶栽培業的重鎮。⁹⁷

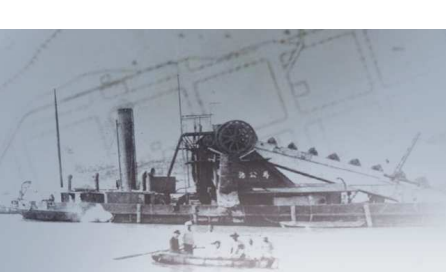
到1938年以後，隨著軍需重化工業的日趨重要，擁有豐沛電力與礦產的花蓮港廳，吸引了日本重化工業資本前往投資。在這段時間，包括日本アルミ（鋁業）、東邦金屬、東洋電化與新興窒素（氮肥）等重化工業，陸續進入花蓮港投資或設廠，促使鄰近花蓮港的米崙地方成為東台灣唯一的工業

94 林玉茹，〈國策會社的邊區開發機制：戰時台灣拓殖會社在東台灣的經營管理系統〉，《台灣史研究》9：1，頁10。

95 《台灣總督府府報》，2585號，1936年1月14日。

96 林玉茹，〈國策會社的邊區開發機制：戰時台灣拓殖會社在東台灣的經營管理系統〉，《台灣史研究》9：1，頁10、林玉茹，〈國家與企業同構下的殖民地邊區開發：戰時「台拓」在東台灣的農林栽培業〉，《台灣史研究》10：1（台北：中央研究院台灣史研究所籌備處，2003），頁96-100。

97 林玉茹，〈邊陲、戰爭與殖民產業：戰時台灣拓殖株式會社在東台灣投資事業的布局〉，《中央研究院近代史研究所集刊》（台北：中央研究院近代史研究所，2003），頁125-129。



區。⁹⁸因此，在總督府的刻意安排下，花蓮港廳與台東廳產業型態開始出現不同的發展途徑，台東廳偏向農業拓墾企業，而花蓮港廳則出現工業會社大幅增加的現象。⁹⁹

至1941年10月底，隨著中日戰爭之泥沼化與日美關係的惡化，爲了要強化台灣之工業建設，以支援日後作戰所需，¹⁰⁰台灣總督府召開臨時台灣經濟審議會。該會議召開目的，是爲了發展台灣工業，並利用台灣地理位置優勢，增進與華南、南洋關係，以及整備台灣交通、通信設施。所以該審議會分爲第一與第二特別委員會，分別討論工業振興方策與交通設施整備方策。

101

2．築港建設在東部產業重組中所扮演的角色

（1）花蓮港第一期的完工與第二期擴建計畫之擬定

在上述東部產業重組的過程中，港口建設勢必成爲產業轉型成敗與否的關鍵。其中，在1936年初東部開發調查委員會的建議案中，便已提出了調整海運運費與港口建設等事項。¹⁰²顯見在1930年代中期以後，總督府已一改早年對東台灣港口建設消極而被動的態度，開始積極主動的對東部港口建設方向預作規劃。另一個官方開始關注東部港口建設的例證，就是米崙港預算追加一事。1936年時，原本因預算不足導致工期延宕的米崙港建築工程，在當年度的日本第69議會中，獲得80萬圓追加預算，不僅使得該港得以在

98 林玉茹，〈殖民地邊區的企業一日治時期東台灣的會社及其企業家〉，《台大歷史學報》33，頁356、林玉茹，〈國策會社的邊區開發機制：戰時台灣拓殖會社在東台灣的經營管理系統〉，《台灣史研究》9：1，頁11-13、林玉茹，〈殖民地邊區的企業一日治時期東台灣的會社及其企業家〉，《台大歷史學報》33，頁354-355。

99 林玉茹，〈邊陲、戰爭與殖民產業：戰時台灣拓殖株式會社在東台灣投資事業的佈局〉，《中央研究院近代史研究所集刊》43（台北：中央研究院近代史研究所，2003），頁156-157。

100 楠井隆三，《戰時台灣經濟論》（臺北：南方人文研究所，1944），頁329。

101 台灣總督府，《臨時台灣經濟審議會議事速記錄》（台北：同作者，1941），頁38-40。

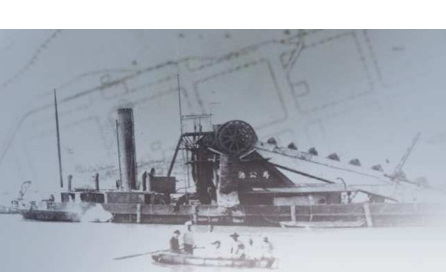
102 西村高就，〈東部台灣的開發に就て〉，《台灣地方行政》10：3（台北：台灣地方自治協會，1937），頁9。

1939年10月2日順利竣工啓用，更重要的是這筆追加預算，讓米崙港可以恢復原先計畫中每年20萬噸吞吐量的設計規模。

花蓮港的完工，是東台灣產業發展重要轉捩點，隨著港口第一期建設完成，不論是總督府或地方廳，都殷切期待花蓮港啓用後所帶動的產業發展，進而達到最大的經濟效益。例如花蓮港廳長高原逸人曾提出，當花蓮港正式啓用後，因原料、產品輸出入的障礙解消，再配合東部重工業發展上既有廉價的電力、土地、人力，以及資源與水源優勢，更可促使工業資本前往當地投資，從而實現東部工業化的計畫。同時，在農業方面，伴隨著港口建設完成，以及水利建設的實施，花蓮港廳的稻米、甘蔗、甘薯等農產品將可大量銷往西部乃至島外地區。此外，港口的啓用也有利農業移民之招攬與移入。在漁業方面，不僅獲得了安全的漁船停泊場所，更因為東台灣水產會社漁產加工廠設立的配合，使得沿岸漁業產量大增，產值預計從1938年時僅19萬圓，增加到1941年突破百萬圓的佳績。甚至東台灣的水產業，可以此為基礎向南洋漁場拓展勢力。而對林業的效益方面，木瓜山林區蘊藏的大量森林資源，將可藉由花蓮港輸出，以提供原料給當時台灣重要新興產業之一的纖維工業。¹⁰³總之，花蓮港的完工，在當時總督府的台灣工業化政策中具有重要的意義。

正因為花蓮港的完工在總督府東部工業化計畫中具有重要地位，加上1930年代中期後，東部航線貨運量逐年激增，使得原有年吞吐量20萬噸規模很快的便不敷所需。事實上在花蓮港正式竣工前的1938年，輸出入量便已逼近處理上限的19萬噸。當花蓮港完工後，1940年間，該港的輸出入貨物數量更一舉超越20萬噸大關，達到251,054噸的紀錄。（表8）因此，在東部工業化建設積極展開，加上日本戰時統制經濟日漸深化，為配合軍需的生產

103 高原逸人，〈開港と東台灣産業の躍進〉，《台灣時報》238（台北：台灣總督府，1939），頁199-204。



力擴充計畫之下，花蓮港第二期的擴建實乃大勢所趨。

表8 1934-1940年間花蓮港進出船隻與貨物統計表

年份	乘客		貨物		船隻數量			
	進港	出港	進港	出港	進港		出港	
					汽船	帆船	汽船	帆船
1934	3,156	1,990	56,773	52,112	747	237	747	237
1935	1,834	2,154	71,674	67,054	437	233	437	233
1936	1,499	1,126	90,506	245,814	600	78	600	78
1937	1,239	656	91,836	73,442	545	316	545	316
1938	1,586	1,137	83,201	76,019	563	59	563	59
1940	41,744	36,681	174,117	76,937	1,331	73	1,329	71

資料來源：花蓮港廳，《花蓮港廳第19-23統計書》。花蓮：同作者，1936-1940；花蓮港廳，《花蓮港廳管內概況及事務概要》（花蓮：同作者，1941），頁217-220；台灣總督府交通局，《台灣の港灣》昭和十三年版，頁137。¹⁰⁴

在此背景下，從1940年起交通局道路港灣課，正式展開為期四年的花蓮港第二期擴張工程。事實上，花蓮港第一期完工之後，東部地區的重化產業資本與地方官廳，便已經提出擴建花蓮港的呼籲。例如，時任花蓮港廳勸業課長的石渡達夫，便希望在第一期港口建設完成後，能再進一步往國際港的方向邁進。¹⁰⁵故花蓮港第二期擴建，基本上是配合已進入東台灣的日本重化工業資本，以及戰時統制經濟的需求而實行。

在總督府1941年擬定的花蓮港第二期擴建計畫中，預計以441萬圓預

¹⁰⁴ 1934年之前的統計資料未統計輸出入貨物資料，除了1938、1935年之外，各年份的船隻與貨物統計數據均包括花蓮港廳轄下所有港灣，而未將米崙港與其他該廳轄下各港口的統計數據分別計算。

¹⁰⁵ 石渡達夫，〈築港完成後に於ける花蓮港産業の躍進〉，《台灣經濟叢書》（台北：台灣經濟研究會，1940），頁179。

算擴建花蓮港港口設施。其主要工程項目包括了：將港區水域面積從既有的286,870平方公尺擴充至394,470平方公尺，碼頭總長度從410公尺增加至1,045公尺，並新增4座繫船浮筒，使港內輪船容量從3艘增加為9艘，船隻最大停泊噸位也增加至6,000噸級，同時，碼頭倉儲面積也從2,880平方公尺，增加為6,336平方公尺。若第二期建設得以完成，據道路港灣課估計，花蓮港年度貨物起卸能力將從每年20萬噸增加至100萬噸。¹⁰⁶

雖然花蓮港第二期計畫頗具企圖，但隨著太平洋戰爭爆發，在物資不足的情況下，築港進度一直受到拖延。至1944年時，原訂100萬噸貨物裝卸量的目標僅達成45萬噸，且新建中的碼頭、繫船浮筒、船席等均未完工。至1944年底時，又因為盟軍空襲，導致部分已完成的港口設施遭到炸毀。以致當1945年戰爭結束時，花蓮港貨物裝卸量僅剩下15萬噸，甚至不如1939年第一期工程完工時的標準。¹⁰⁷

（2）東部民間築港運動的尾聲：台東商港築港請願

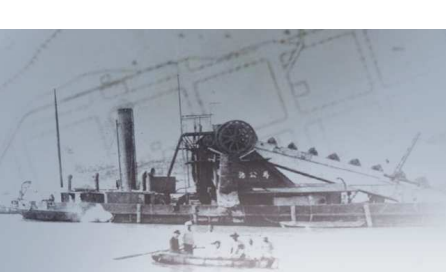
有鑑新港、花蓮港築港運動成功，及其港口建設的順利進行，自1934年初開始，台東街在地產業界人士，亦開始醞釀向總督府請願，在台東街北方的加路蘭灣（今富岡漁港）推動築港建設。之所以選定加路蘭灣作為築港預定地的原因，是因為原本供船隻停泊的台東港海岸平直不適合建港，而加路蘭灣北方有丘陵遮蔽阻擋東北季風，加上當地亦為台東街新市區預定地所在，又有台東大橋等陸上交通建設等因素而受到重視。¹⁰⁸

為了傳達築港訴求，台東街官民對加路蘭築港的推動模式，仍沿襲新港、米崙港的一貫方法，亦即藉由地方官員與在地產業界結合，透過輿論呼籲，以及向官方不斷遊說、請願，以爭取築港工程的實施。1934年2月，當

106 總督府交通局道路港灣課，《台灣築港計畫書》（台北：未刊行，1941），頁238-240。

107 台灣總督府著、山本壽賀子、曾培堂譯，《台灣統治概要》（台中：大社會文化事業，1999），頁241-242。

108 鐘石若，《躍進東台灣》（台東：台灣公論社東部支社，1938），頁79-80。



地官民向總督府呈上了希望進行台東商港設置調查的申請書。在該申請書內所提出的築港理由中，首要者還是因台東港口條件不良，以致在台東港裝卸的貨物常為海浪所損毀。在申請書中並提到，到1933年為止，台東港每年平均輸出入貨物金額達3,506,972圓，但裝卸時毀損的貨物金額就達到175,348圓¹⁰⁹，約佔總額5%左右。

此外，依據當地人士統計，受氣候與風浪影響，台東海岸每年適合船隻裝卸貨物的時間中，僅有47.2%的貨物未受到天候影響拖延裝卸進度。另外，在客運方面，每年也至少有20次以上的航班，會因為氣候影響而造成乘客無法上下船隻。¹¹⁰另一個更重要的理由則是在台東當時產業急遽發展，帶動海運交通快速成長下，興築現代化港口也有實際需要。據台東廳統計，從1931到1935年短短四年間，作為台東廳最重要港口的台東港，其船舶進出港數量成長高達約64%（見表9），另外每年進出貨物吞吐量，也從1930年的15,508噸，激增至1933年的28,613噸，成長亦高達84.5%。¹¹¹同時，台東地方官員也注意到當地產業急速成長，促使築港迫切性大為提高。例如1939年時，台東街長向上級提出的答申書中，便認為隨著各項產業的興起，台東港輸出入成長將更為快速，因此港灣的建築成為促進台東廳開發之最先決條件，另一方面，也可配合總督府南進政策下，往華南、南洋與太平洋地區發展的基地。¹¹²由此可見在當時台東廳產業的快速成長之下，為促進地方經濟發展，現代化港口建設乃是改善當地交通的過程中，勢在必行的重要步驟。

109 台灣總督府交通局道路港灣課，《台東商港築設調查方申請書ニ對スル私見》（台北：未刊行，1934），頁4。

110 鐘石若，《躍進東台灣》，頁36-37。

111 同上註，頁37。

112 大塚清賢，《躍進台灣大觀：奉視紀元二千六百年台灣特輯紀念號》（東京：中外每日新聞社，1940），頁389。

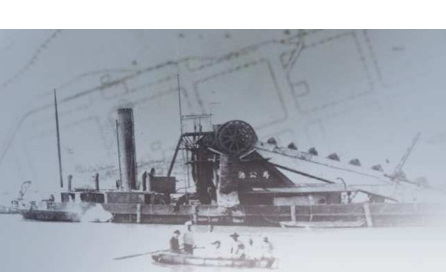
表9 1924-1935年間台東港船隻出入數量與噸位統計表

年份	出港		入港	
	數量	艘	噸位	噸
1924	156		242,737	
1925	251		213,247	
1926	262		249,802	
1927	783		463617	
1928	266		230,033	
1929	228		254622	
1930	694		247,704	
1931	279		392,951	
1932	336		146,690	
1933	407		337,463	
1934	394		328,198	
1935	459		206,150	

資料來源：台東廳，《台東廳第8-17統計書》。台東：同作者，1932-1935，台灣總督府官房調查課，《台灣總督府第31-33統計書》。¹¹³

雖然在台東街官民的申請書中，列舉了多項築港理由，但交通局道路港灣課的評估卻認為短期間內沒有興築台東商港之必要性。首先，因為台東港的自然條件與花蓮港相當類似，所以築港經費預計將與花蓮港大致相當，在總督府預算有限的情形下，是否有必要重複建設實有疑問。其次，又因為在申請書中，提出希望能另外興建駁船專用碼頭，而光是構築駁船碼頭的費用，即相當新港漁港的築港預算總額。最後，有關台東港貨物裝卸時遭受海浪、碰撞損毀等問題，道路港灣課認為可透過台東線鐵路將貨物運往花蓮港

113 1927、1930年之統計數據為台東廳轄下所有港灣之總計。



裝卸加以解決，不需要再建造另一座在腹地上具有競爭性的港口。¹¹⁴總之，台東街官民申請建築商港的請求，遭到交通局的駁回。

雖然築港申請受挫，但台東街在地產業界對築港的期望並未停歇，事實上，要求築港的聲浪，自1935年後有更加活躍的趨勢。此時正逢1930年代中期後，總督府東部工業化計畫開始實施。因此，當1935年底在台北舉行全島實業大會時，台東地方產業界的代表，在會議中陳述了台東地區港口條件惡劣的處境，並提出加路蘭築港之建議。希望由此達到降低客貨運轉乘的不便、減少貨物毀損的問題、減低運輸成本與運費、開發東部漁業等目標。¹¹⁵該建議案的提出，在會中引起一定程度的迴響，而台東產業界也期望藉著該議題帶動的相關輿論，喚起總督府對台東築港的重視。另外，在台東當地，則以台東商業協會為中心，再次上呈總督府促進加路蘭築港的建議書，希望官方能正視台東缺乏港口設施對當地產業發展的阻礙，並強調台東築港對東部乃至全島經濟發展的正面作用。在產業界的努力之外，台東街人士並透過當時新選出之街庄議員，向官方表達要求築港立場，以及引起當地大眾對築港運動之重視。¹¹⁶

就在台東街官民爭取築港的同時，總督府方面對台東廳的產業開發政策也有所轉變。首先，在前述總督府制訂的山地開發計畫中，台東廳被官方規劃為熱帶農產品的生產地，故為了配合台東地方產業型態的改編，相關交通建設擴充當然是其中的重要部份。在1941年底臨時台灣經濟審議會中，總督府提出交通設施整備擴充方案要綱，並提交第二特別委員會審查，在要綱中有關港口建設的部分包括港口設施整備擴充，以及增強港口貨物裝卸能力。其中在東部港口建設方面，就是希望能強化東台灣港口運輸能力。在此計畫之下，不但花蓮港擴建計畫將予以擴大，台東港的興築也首度為官方所同

114 台灣總督府交通局道路港灣課，《台東商港築設調查方申請書二對スル私見》，頁1-3。

115 鐘石若，《躍進東台灣》，頁97-100。

116 同上註，頁43-44、100-101。

意。¹¹⁷

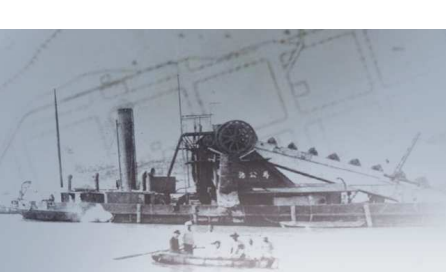
在臨時台灣經濟審議會結束後，交通局道路港灣課的《台灣築港計畫書》中，呼應了該會議中，在加路蘭進行築港工程的決議。該課並指出，爲了提升當地駁船的運輸效率，可以在加路蘭設置某些駁船停泊設施，同時該課也針對該方案展開可行性的研究。¹¹⁸顯見總督府的港口建設，是有計畫的作爲東台灣工業化一環而加以規劃。但不論如何，上述充滿企圖的築港計畫，終究不敵太平洋戰爭爆發後，日本戰時經濟的逐步崩潰，因而未能付諸實行。

五、結論

總結1920年代中期以後，東台灣築港運動的興起過程，將可發現在地產業界與地方官員扮演著主導者的作用。這種現象的發生，一開始和東部地理環境的特殊性，必須仰賴海上輸運作爲當地對外聯絡的主要媒介，並需要良好港口設施的配合有關。但在另一方面，因爲日治中期以前，總督府對東部開發的相對消極，致使東部的港口建設遲遲未有進展。在此同時，自日治初期以來，已有一批日本中小企業家進入東部，並在當地發展多年，因而與地方官廳建立起良好人脈關係，形成了在地化的商業網絡。再加上1920年代後，東部產業開發已初具雛形，然而不良的交通條件，卻成爲影響地方產業進一步發展的主要因素。所以，對這些在地企業家來說，爭取總督府對港口建設的重視，實乃攸關地方發展榮枯的大事。因此從1920年起，藉由爭取指定航線停泊蔴荖漏爲契機，東部的在地產業界結合地方官廳的力量，開始了一連串對東部海上交通改善的請願運動。這些運動的主導力量，即是由東

117 台灣總督府，《臨時台灣經濟審議會議事速記錄》，頁24-25。

118 總督府交通局道路港灣課，《台灣築港計畫書》，頁258。



部在地企業家與地方官員所組成的東台灣研究會所領導。該會利用媒體的傳播，加上與地方官廳的密切關係，甚至在地企業家與日本政界累積的人脈基礎，在經過多年的爭取之後，又正逢1920年代中期以後總督府東部開發政策的轉變，使得新港漁港與花蓮港的築港訴求得以先後實現。

但進入1930年代之後，東台灣築港運動卻因各種因素的影響而出現轉折，首先遭逢1930年代初的世界經濟不景氣，使得新港與花蓮港的築港工程受到阻礙。但對當地產業發展來說，最重要的變化還是1930年代中期以後，在台灣工業化政策之下，總督府對東部產業型態的重編。在總督府的東部工業化方案下，花蓮港廳因其豐富的動力、礦產資源，被規劃為工業生產區，並引進日本內地重化工業資本前往投資。所以，花蓮港的建設勢必要進一步的擴充，這也造就了1940年花蓮港第二期工程的背景。而相較之下，台東廳則被視為熱帶栽培業的根據地，因此在港口建設上不若花蓮港來得積極，但到了太平洋戰爭爆發前夕，在戰時統制經濟的需求下，總督府也開始認真研擬台東商港的構築。其中，值得注意的是，隨著花蓮與台東二地產業發展的分化，二廳的在地產業勢力對築港政策影響力也出現差異，此時花蓮港第二期計畫的內容，基本上是配合新進之重化工業資本所制訂，當地產業界似已不能加以置喙。或許正因為這種產業分化現象，使得日治時期東台灣最後的築港促進運動，是發生在以農林產業為主軸的台東街地方，並且保留了築港運動早期由在地產業界主導的特徵。

總之，從日治中晚期東部築港運動的過程中，我們將可發現東部地區以中小企業為主的地方產業勢力，如何透過各種管道影響總督府的施政方針。這種現象有別於歷來台灣經濟史研究中所廣泛提及，西部地區由財閥資本主導產業發展的情形，但在此必須指出，東部在地中小企業的活躍，是建立在西部財閥資本未能大規模進入當地投資的前提上。以花蓮港築港為範例，當重化工業資本引進後，在地產業界的築港意見，便逐漸為官方所忽略。從這

樣的現象來看，似乎也可對近年來日治時期東部產業史的研究中，認為東台灣在地企業家對當地產業發展的支配力，一直維持到1940年代初期的論述，做更為細緻的修正以及補充。

附圖一 1935年台灣沿岸指定航線與停靠港口圖



資料來源：改繪自台灣總督府交通局遞信部，《台灣の海運》。



附圖二 花蓮港築港設計圖



黃色部分為海岸線，紅色部分為防波堤，淺藍色部分左側為港口航道，右側為泊地。

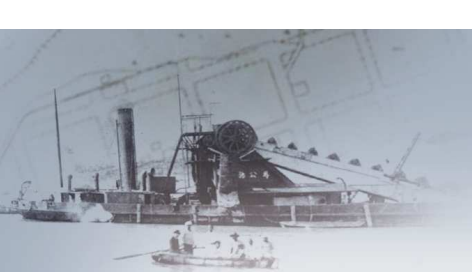
資料來源：作者不詳，《花蓮港築港工事說明書》。未刊行，1930。

附圖三 新港漁港平面圖



從地圖中可知，新港所在的海岸走向正好背對東北季風風向，而新港漁港的泊地則是挖掘海岸的大量礁石與土方後所開鑿而成，另外圖中可見港口遮蔽風浪的防波堤，其上則為規劃整齊的新港市街。

資料來源：台灣總督府交通局，《台灣の港灣》昭和五年版（台北：同作者，1930），頁147。



附圖四 築港前的米崙灣



從照片中可見佈滿礫石的海灘，另外在照片右方可見到數艘小型駁船，當時輪船停泊花蓮港時，都需要仰賴駁船接駁貨物與乘客。

資料來源：山本三生等編輯，《日本地理大系》11台灣篇（東京：改造社，1930），頁196。

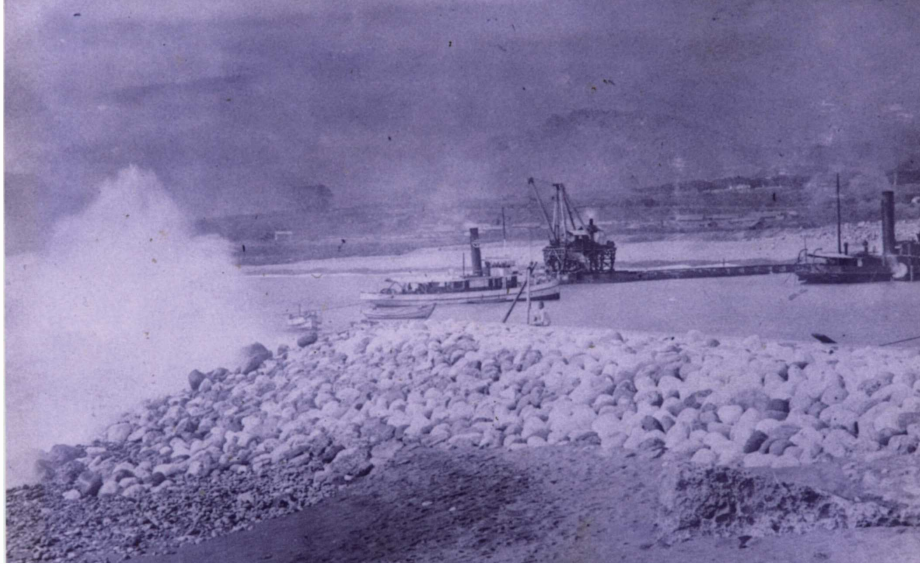
附圖五 花蓮港南濱海岸



拍攝時間約為1920年代晚期，在米崙港完工之前，輪船主要的花蓮港的停泊地點是在南濱，圖中可見二艘輪船以及數艘進行接駁中的駁船。

資料來源：山本三生等編輯，《日本地理大系》11台灣篇，頁194。

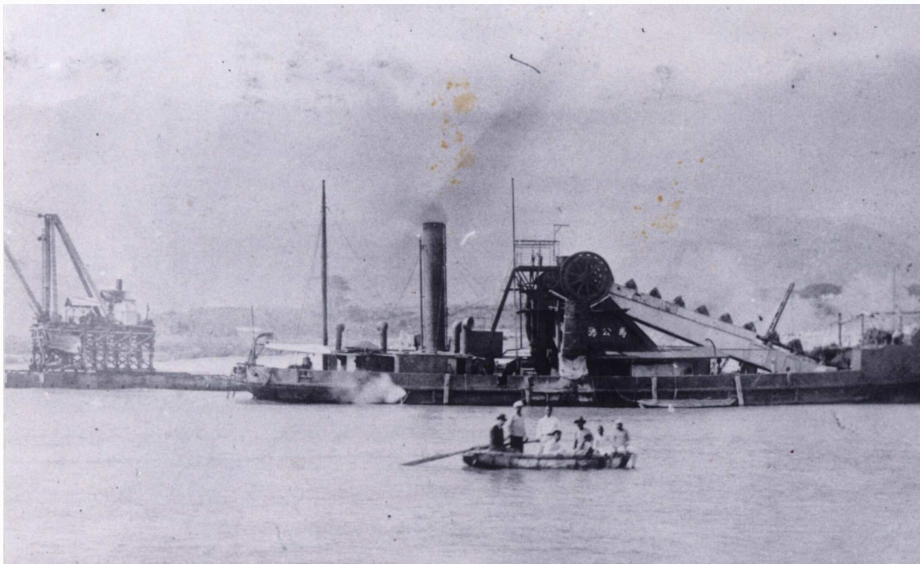
附圖七 1930年新港漁港築港工程照



拍攝位置應為東防波堤口，照片中可見一艘小型輪船正駛進港內，照片右側者即為挖泥船馬公號。

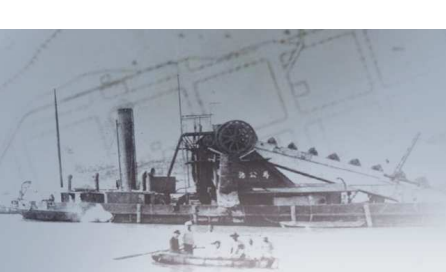
資料來源：前新港鎮公所秘書王河盛、宋明英先生提供。

附圖八 新港漁港築港施工情形



這張照片清楚的呈現了挖泥船馬公號的樣貌，該船是為了支援新港築港工程，而從高雄港借調至當地，以疏浚港口內的淤泥提高築港進度。

資料來源：王河盛、宋明英先生提供。



附圖九 石塚總督視察停工中的新港漁港



1929年10月28日，台灣總督石塚英藏抵達新港視察，並在當地公開宣示新港築港應有繼續進行之必要，為原本因預算不足而被迫停工的築港工程開啟重生之契機。

資料來源：王河盛、宋明英先生提供。

附圖十 完工後的新港漁港



該照片為1932年新港漁港完工後所攝，可見到井然有序地停泊漁船的碼頭、以及沿著漁港外側興築的海堤，新港漁港完工後，對當地漁業發展乃至貨物輸出入都發揮極大的正面功用。

資料來源：前成功鎮公所秘書王河盛先生提供。

附圖十一 新港築港事務所現址



該事務所位在今天成功鎮中華路97號，為新港築港期間的主要行政中樞，當1932年築港完成後，該事務所轉讓為新港運輸組所有，成為該組在當地之事務所。

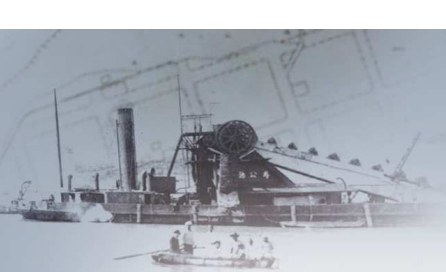
資料來源：前成功鎮公所秘書王河盛先生提供。

附圖十二 新港製冰工廠



當1932年新港漁港竣工後，為配合當地漁業發展，因而在漁港碼頭旁興建了一座製冰工廠，以提供保存漁貨所需的冰塊，據當地耆老所稱，製冰工廠內的發電機，也成為早期新港當地電力供應的唯一來源，而該製冰工廠從竣工迄今仍維持完整的狀態。

資料來源：前成功鎮公所秘書王河盛先生提供。



附圖十三 新港漁港現貌



到了戰後在發展東部漁業的規劃下，政府更多次擴建新港漁港，以增加其水域面積與港口設施，使其在東海岸漁業所扮演的角色更形重要。本照片為作者2005年夏天前往當地進行田野調查時所攝，前方的泊地為日治時期所遺留者，但碼頭設施均重新更新過，後方則可見到行政院農委會水產試驗所台東分所近年興建的現代化大樓，以及以船隻為造型的水產試驗所生態展示館建築。