

日治初期港口「郊商」與
「特別輸出入港」之設置

蔡昇璋 *

* 蔡昇璋 國立中央大學歷史研究所碩士班研究生



一、前言

以往關於日治時期臺灣港口之研究，大都著眼於基隆及高雄兩大港口，較少將其研究目光注視於其他地區性之港口，有者僅以簡略之論述帶過，或以單一港口為基礎進行探討，較少將此專為臺灣與中國貿易所特設之「特別輸出入港」作一完整之分析研究¹。從清治到日治時期，臺灣雖面臨政權的更迭，但人民日常生活所需，以及長久以來與清國間所建立之頻繁而緊密的「區域分工」²貿易關係，都迫使日本殖民政府不得不正視此一問題所帶來之統治與管理上之危機。因此，日本在領有臺灣後，隨即於明治二十八年（1895）陸續發佈「清國人入境臺灣條例」、「清國人入境臺灣條例施行細則」³、「清國人入境臺灣者申報要領」⁴、「清國人入境臺灣實施規則」⁵、「清國人上陸條例施行規則」⁶、「清國式船舶管理章程」⁷等規則，清楚明訂從頒佈之日起，臺灣沿岸一帶，不准清國人隨意上陸，唯限所規定之「基隆、淡水、安平、打狗」等四口埠才得以上岸，任其來往懋遷；但若清國人為貿易或私事，擬來航臺灣者，則必須攜帶清國地方官廳所發給之執照或註

1 相關之研究著作有：戴寶村，〈臺灣大陸間戎克交通與貿易〉，《臺灣史研究暨史料發掘研討會論文集》，（1986年11月）；戴寶村，〈近代台灣港口市鎮之發展——清代至日據時期〉，（台北：國立臺灣師範大學歷史研究所博士論文，1988年）；戴寶村，〈梧棲港開發史——清末至日據時期〉（東海大學歷史學報第九期，1987年）；戴寶村，〈臺中港開發史〉（豐原市：台中縣立文化中心，1987）；戴寶村撰，〈鹿港鎮志·交通篇〉（彰化：鹿港鎮公所，2000年）；張炳楠，〈鹿港開港史〉，《臺灣文獻》（19卷1期，1968年、6月）；曾月吟，〈日據時期朝天宮與北港地區之發展〉；張君豪，〈朴子一個近海街市的歷史變遷〉，頁40-41；李若文，〈兩岸經貿交流的地方個案：東石港（1897-1942）〉，（歷史視野中兩岸關係學術研討會，2004.2.28）。

2 林滿紅，〈貿易與清末臺灣經濟社會之變遷〉，《食貨月刊》第九卷四期，頁148。

3 林品桐等編著，《臺灣總督府檔案中譯本》（第二輯），（南投：台灣省文獻會，1993.4.30），頁43-44。

4 《臺灣總督府檔案中譯本》（第二輯），頁44-46。

5 《臺灣總督府檔案中譯本》（第二輯），頁50。

6 《臺灣總督府檔案中譯本》（第四輯），頁6-7。

7 〈府令第三十一號〉《臺灣總督府報》，明治29年9月5日，（臺北縣：臺灣新報社）頁3-4。

明籍貫、姓名、年齡、職業以及來航目的等之護照，方可入臺⁸。此外，更規定進出臺灣之船舶，須先至日官方所規定之四港口報關完稅後，才可以分赴原先預定進出之港口裝卸貨物。但是此舉不僅改變臺灣與清國間長期所建立之貿易互補和航運關係，也使得各地商民深感不便，同時更造成了各地港口人民生理維艱、商況嚴重衰退之情形。於是，各地商民紛紛聯合上書向日殖民政府陳情，懇請就近開港設關通商，以利便商民及復甦地方之商業貿易。

因此，本文希望藉由《總督府公文類纂》中之請願往復文書，以及《臺灣日日新報》中相關之第一手史料，進一步整理歸納、分析探討日治初期臺灣與清國間之貿易關係演變，及其衍生之諸多問題，同時藉以釐清傳統紳商民人與官府、地方之對應關係，並希望清楚的呈現出日治初期為因應臺民所需與長期貿易慣性下，以及因應政權更迭統治管理上之需求，所設置之「特別輸出入港」，究竟對於臺灣沿岸港口市鎮發展之影響為何？以及地方商民如何因應此一變局？而日殖民政府又是如何處理此一複雜之兩岸經貿關係？

二、各地紳商之請願開港活動

臺灣總督府因臺灣內部尚未完全平定，許多政策和施設均無法實行。殆其內部完全平定，各項設施也已稍告就緒後，先前所規畫之戎克船管理，以及研議設置沿岸出張所（辦事處）等事宜，便開始著手執行；同時參照臺灣地圖將應設置出張所之重要口岸列出，認為臺灣全島沿岸需要設置者大約有十六處之多，可是要在一時間將之全部設置，其人員、經費來源皆不允許⁹。故除了一般開港場（條約港）之外，日殖民政府先就重要且一日都不能忽視之要地先行設置，如彰化縣之鹿港，遂於明治二十八年（1895）九月始任命

8 《臺灣總督府檔案中譯本》（第二輯），頁44-46。

9 《臺灣總督府檔案中譯本》（第四輯），頁6-7。



海關關員田路基胤等四名為派駐鹿港出張所之人員，趁便搭乘九月二十一日由基隆港啓航之千鳥號赴該港上任，但因風雨所阻，故改由陸路前往赴任，遲至同年十月十九日方抵達鹿港，開始著手興辦各項設施，最終在同月二十二日時開廳開始辦公處理各項業務，同時針對出入船舶徵收進出口稅及噸稅¹⁰，而此也是針對非條約通商口岸所設置之第一個關稅出張所。

繼鹿港之後，新竹支廳長松村雄之進在向總督報告文書中也提到：「清國人陸續來臺從事商業者有之，惟最感困難者，即因無進出之關門一事也。自從「上陸條例」實施之後，限制登陸地點，如此一來，不僅本國、外國人民之往來均感不便，更對於本支廳轄內之盛衰亦影響不少；例如舊港，自實施「上陸條例」之後，貿易即將杜絕，新竹城民不勝憂慮，商工界亦紛紛哀求開放舊港之關門。¹¹」因為舊港在清治時期，即為本島貨物集散量及船舶出入數屈指可數之要港，但因尚無貨物、船舶管理等相關方法，常常成為走私偷渡之私口，故須設置稅關出張所，以嚴加管理¹²。因之在地方商民聯合陳情及地方官員稟報之下，總督府於明治二十九年（1896）三月四日核准設置舊港稅關出張所，並於淡水稅關選定島田壯介等五人，進行各項之事前準備，並攜帶擅長日語之中國人隨行，於同月二十一日抵達舊港，並以村長事務所之一部分充作稅關出張所，而從二十三日起開始執行稅關之相關業務¹³。

明治二十九年（1896）八月時，總督府另以府令第25號「臺灣總督府稅關官制」第二條，公告將於「蘇澳、舊港、後壠、梧棲、鹿港、東港、媽

10 「十月份關稅課事務成績」，《臺灣總督府檔案中譯本》（第四輯），頁21-23；十月二十二日至三十一日鹿港港稅關出張所收入之金額內容為：出口稅金額三十四圓八十八錢、進口稅金額一百一十圓十六錢、噸稅金額三十二圓六十五錢。

11 《臺灣總督府檔案中譯本》（第四輯），頁704。

12 「關稅事務」，《臺灣總督府檔案中譯本》（第四輯），頁86。

13 「三月中關稅事務成績報告」，《臺灣總督府檔案中譯本》（第四輯），頁145。

宮、布袋嘴等處設立稅關出張所，以利稽查、巡邏諸處之港口。¹⁴」可是事實上，仍是以一般開港場（條約港）之四口為主要對外開放之口岸，以及前述先行設置之鹿港、舊港等稅關出張所為限。後因清國型船舶出入臺灣本島沿岸港口、繫碇場等不勝枚舉，且因沿岸各地均可隨意出入上岸。故地方官員曾為此向督府建議：「自稅關開廳以來，總督府雖曾對一般民眾公告，嚴禁通航之清國型船舶出入稅關或稅關出張所以外之場所。但一張告示原本就無充分之效力，是以為執行「稅關法」及「稅關規則」而漸次增設出張所，欲作有效之取締工作¹⁵。」可見，領臺之初，日殖民政府確實無法有效掌控清國船舶之進出，再加上此等開放之口岸無法滿足臺灣長期以來與清國間區域分工及貿易之需求，也因而導致各地港口人民之生理、商況、貨物運輸等均陷入困境。因此，各地港口商民紛紛聯名上書請願，希望開放口岸或就地開關完稅，以利便商民與促進地方商業之發展。以嘉義東石港為例，明治二十九年九月、十月、十一月，以及明治三十年一月間，分別透過地方士紳及郊商舖號等，聯合具稟地方官廳，再由地方官廳上呈臺灣總督府，希望就地開關驗稅。以下即為陳情文書之實際內容（參見圖1~5）：

1、具稟大槿榔西堡樸雅街保良分局黃連興暨局佐總理等，為開設港場利便商人事。緣樸雅街自歸順帝國以來，地方安靖良民得安堵以營生，現際生理倍興良民加集，其中之所賴者，惟恃東石港船舶運貨流通耳。嘉義閩邑所用之貨物，由東石港而來者三份之中有其二，且東石港離安平港陸路八十五里，離鹿港陸路一百三十里；就二港而論，工資多而行道艱，商人每為此慮，懇就東石港開設場，則商人均感其德，良民共沐其恩。事係樸街理關一邑，不得不瀝情懇乞

支廳大人愛民如子，恩准開設港場以利便商人，公侯萬代沾感上叩！

14 中國方志叢書臺灣地區第192號，《臺灣省臺灣總督府事務成績提要》第二篇（台北：成文出版，1985年），頁117-118、頁147。

15 《臺灣總督府檔案中譯本》（第二輯），頁323-324。



明治二十九年九月 日叩¹⁶

2、具稟大槓榔西堡樸雅街保良局長、局員、總理等，為追懇就東石港開設稅關，經自前月稟請未蒙諭示，該樸街眾商人每到局中念及，益以樸街開港場設關稅其要有三：嘉義閩邑之貨物，由東石港而來者三份之中有其二，此開港之第一要也；樸街附近之鄉村，出貨入貨均賴東石港之流通，此開港之第二要也；澎湖島一年之米糧、地瓜、穀、各豆，全恃東石港之運去，此開港之第三要也。三大要之所不可缺，是以懇懇叩稟

支廳大人電察，恩准上申就東石港開設稅關，懇速諭示！沾感上叩！

明治二十九年十月 日叩¹⁷

3、具稟大槓榔西堡樸雅街澎湖郊金澎發眾商人，為開設東石港場以利便澎島事。緣澎湖全島各處得足食者，乃東石運去勸米居多，且東石港與澎湖島馬宮對峙，商旅爭趨（趨），良民稱快。自東石港木板船揚帆六時直到澎島，而小船運僦（載）勸米、豆、麥、砂糖往來便捷；以免良民絕根之患，懇請從此東石港開設港場，其利益於澎島者，德大如天恩、深似海，論東石港者是澎島之最要港口也！不得不瀝情叩乞

支廳大仁愛良民如赤子，恩准上申開設東石港場以利澎湖島，且有利於澎人也！公侯萬代沾感上叩！

明治二十九年十一月 日 樸雅街澎湖郊金澎發眾商人全叩
合泰、長發、益興、仁記、福盛、永順、慶源號、榮發、振合、協泰

18

4、具稟大槓榔西堡樸仔腳街南北郊金振順眾商人等，為開設東石港

16 臺灣總督府公文類纂數位化檔案，東石港開港二付取調ノ件（元臺南縣），9765-5，頁22。

17 臺灣總督府公文類纂數位化檔案，東石港開港二付取調ノ件（元臺南縣），9765-5，頁26。

18 臺灣總督府公文類纂數位化檔案，東石港開港二付取調ノ件（元臺南縣），9765-5，頁23。

場以以便商人流通貨物事。緣樸街自歸順帝國以來，生理倍興、良民加集者，惟賴東石一港往來流通，嘉義水堀頭街、塩水港街、南北港街，均用樸街之貨物，而樸街實依賴東石港之運進。東石港不開，樸街之商人困難，各處商人亦困難，且附近鄉村交關（關）貿易者亦困難。懇乞就東石港開設港場，則商人均感其德，良民共沐其恩，不得不瀝情叩乞

支廳大人電察，恩准上申開設東石港場，以以便各處街衢之商人，沾感上叩！

明治二十九年十一月 日 樸街南北郊金振順暨眾商人等仝叩

臺樸新連茂、福安、東寶興、金源合、振合、義源、振利、金福昌、福慶昌；茂順、福裕；樸街協順、順吉¹⁹

5、具稟大糠榔西堡樸雅街糖郊金萬勝眾糖業人，為開設東石港場利便糖商事。緣樸街一帶地方所出砂糖比他港倍多者，因賴東石港搬運，是以耕者樂業播種、製造砂糖及糖商者繁華盛大，農商兩無困難。是以東石港所出砂糖多集，而論湖、布兩港所出口砂糖些小者，因港有風浪，地甚強悍，夫砂糖極畏於水，若風浪拂騰、海水灌溉，運舁（載）砂糖甚難保護，糖業商人大為困憊，不得不從實情懇乞支廳大人愛國保民，恩准上申開設東石港以以便糖業商人，且利益於農人也！沾感上叩！

明治二十九年十一月 日 樸雅街糖郊金萬勝暨眾商人仝具叩

臺樸金源合、金福昌、新連茂、福安、慶順、茂順、振合、東寶興、

19 臺灣總督府公文類纂數位化檔案，東石港開港二付取調ノ件（元臺南縣），9765-5，頁24。



義源、福慶昌、振利；樸街怡裕、順吉、協順；英商味記棧²⁰

由上述請願之文書來看，在清代由各地從事進出口貿易或同業商人所組成的商人團體—「郊」²¹，此時依然扮演著關鍵且重要之角色。清代官方的行政人員配置與管理人口不成比例²²，而國家控制管理之力量有限，許多繁雜的地方事務必須仰賴民間力量分擔，而握有鉅資及強大經濟實力的郊商，成為地方官府所倚重及利用的在地勢力。因此，郊商與官方之關係相當密切，是一種互利關係，除了協助地方政府處理各種商業糾紛、經濟事務外，同時又是官府與民間之中介協調者²³。故對於以商業和土地為經濟基礎的紳商，或是以通商貿易為生計的郊商而言，地方之不靖或流通與運輸管道受阻中斷，都可能造成他們相當大之損害²⁴；此外，又因以郊商為主的上層紳商家族，除積極配合官方參與各種地方公務外，對於影響街庄之事務，也須出面加以處理，其中關係到自身及地方利益者，就須由紳商向地方官府陳情或

20 臺灣總督府公文類纂數位化檔案，東石港開港二付取調ノ件（元臺南縣），9765-5，頁25。

21 蔡淵黎，〈清代台灣行郊的發展與地方權力結構之變遷〉，《臺灣師大歷史學報》，第14期，1986.06，頁141。

22 Franz Michael著，林滿紅譯，〈十九世紀中國的國家與社會〉，食貨3卷6期（1973、9），頁36-37。

23 卓克華，《清代臺灣的商戰集團》，（台北：台原出版，1990年），頁140-196。

24 林玉茹，《清代竹塹地區在商人及其活動網絡》，頁302。

建言²⁵。如由東石港大槺榔西堡樸雅街（樸仔脚街）保良局長²⁶、局員、總理、澎湖郊金澎發眾商人、南北郊金振順眾商人、糖郊金萬勝眾糖業人，以及甚至出現有英商之戳記等，上書地方官廳來看，此等郊商勢力依舊扮演著地方頭人之角色，尤其是聯合帶領商民具稟向日殖民政府陳情，希冀可以開放港埠、利便商民及貨物之流通，同時兼顧地方之安定與良民得以安居營生，並體恤商民之困難、促進地方商貿經濟之發展考量下；具體陳述說明東石港是為嘉義及其附近貨物集散、通商貿易的唯一口岸，同時也是澎湖島米糧之重要供應地，懇請日殖民政府准予開港通商、以疏民困。

此地方之心聲及困境確為地方首長所獲悉，故在明治三十年（1897）一月十五日，由嘉義支廳長永田巖將各方開港之請求與建議匯整，向上稟報臺南縣知事磯貝靜藏。其將東石港開港之意義及其港埠形勢、商況民情等分別加以說明，希望政府可以兼顧殖產興業之政策，同時救濟百姓之貧困。其具稟之文書如下：

呈報大槺榔西堡東石港開港之意義

所轄東石港和支那沿岸在通商上有至為密切之關係，其在鹿港、安平

25 林玉茹，《清代竹塹地區在商人及其活動網絡》，頁312。另外，值得注意的是，林玉茹在其書中所談及行郊之研究，點出了卓克華研究的盲點與太過於武斷的結論，指出只要兩岸貿易繼續存在，「郊」，特別是新竹這種未開放作為通商口岸的郊，並沒有衰退的理由，他們依然操控著這個地域的進出口貿易。即使在清末碑文捐題中，較少見到他們的踪跡，也不能斷言郊已經衰落，而應考慮的是：郊這種組織是否轉以另一種形勢出現或是改變活動型態？或者，在政治、經濟、以及社會等整體條件皆改變之下，郊商不再以集體行動來維護自己利益，而汲汲於建立個人或家族的社會聲望與地位，以致於以個別家族為單位比集體組織更為有利；因此，從日治初期之請願文書中來看，確實清代盛行之郊商，在日治時期依然繼續存在。其演變可由下列之《臺灣日日新報》中獲得印證：「日郊情形：自關稅增徵以來，稻江諸業香港郊者，皆一變其方針，而爭向本邦採辦。蓋由本邦入口，關稅較輕故也。然以香郊而兼日郊者……」、「神戶郊則與香港郊相反，當數年前香港郊衰替之日，正神戶郊繁興之候。昨年來銀價下落，香港郊再振，神戶郊反被壓迫，然神戶將之清算，係在新歷年終，不與舊歷交迫，猶得一番之便……」；《臺灣日日新報》，明治37年7月24日，第1869號、明治43年2月10日，第3535號。

26 本島士紳自發性，為謀官民間上意下達、下情上疏，基於保護良民，所組織之一團體：「保良局」；伊能嘉矩著，江慶林等譯，《臺灣文化志》（下卷中譯本），頁464。



間，是船舶最為輻輳之區，亦是貨物分配集散之要地，而前政府亦設有釐金局。然本島自歸入我版圖以來，該港立刻為之關閉，運輸機關停擺衰退，眾民泣訴其愁苦之情形，而經濟方面將掀起一陣波瀾。在此時應當為之救濟，隨著荏苒月日（時間歲月）的流逝，好像掐住人民之咽喉，為政者應當適時予以救濟之，東石港之港勢和港內深闊不足以停泊大船巨舶，適宜積載千石以下之支那行船舶容易進出港口，且為三面陸地所包圍，港口西向適宜躲避風浪。運輸亦有人運、水運以及車運的道路，各市井暢通。其優於布袋嘴、下湖及新港數等，現在開此之良港將大大有利於殖產興業，而救濟百姓之貧困，殷切盼望至急，向上稟議開港及手續等其梗概，特另立一參考文，將此情形與報告並上呈也。

明治三十年一月十五日 嘉義支廳長永田 臺南縣知事磯貝靜藏殿²⁷

臺灣總督府對此請願開港之訴求也立即有所回應及行動。首先，是針對東石港之沿革及與樸仔腳之關係、嘉義東石間之運輸、東石港港勢及出入船隻數、重要輸出入品及銷路等逐一分析調查；其次，則是對於布袋嘴和東石港港口形勢、布袋嘴與鹽水港街之運輸關係、鹽水港和嘉義間之運輸與樸仔腳等亦作了詳盡的比較調查；再者，針對朴子腳之商況、貨物集散之區域、水陸交通情況與商貿交易之概況，以及沿岸取締之現況，並將鄰近下湖口之情況與北港溪、朴仔腳和東石港之關係及其商貿等²⁸均作一詳實的調查，希冀從實際的調查與比較之中，找出真正適合開放之港埠，以達順應地方真正需求與疏解民困之目的。

另一重要沿海口岸塗葛窟港，同樣由地方郊商連署，在臺中縣大肚堡三

27 臺灣總督府公文類纂數位化檔案，東石港開港二關スル具申（元臺南縣），9765-9，頁3。

28 臺灣總督府公文類纂數位化檔案，東石港開港二付取調ノ件（元臺南縣），9765-5，頁2-14。

郊船商所長張錦上、大肚中堡梧棲港街郊商金萬順、大肚下堡塗角窟港郊商金協順、大肚下堡汴雅頭街郊商金和興，以及臺中縣大肚下堡總理趙壁、陳世光等地方頭人帶領下，聯合百餘家商號（參見圖6~10），在明治二十九年（1896）十二月九日，聯名向臺中縣知事村上義雄陳情，希望可以就地開關驗稅，以免海路之艱辛與危險，其請願之內容如下：

右順等三郊，經商爲業，自造航船，配運米貨，出入塗角窟（塗葛窟）港，或臺南、或臺北、或清國泉州、福州、廈門，往來雖有定向，但航船在港，必候風信，以出入。既在洋面又以風視爲轉移，決不能如輪船之往來，任意也！前蒙俯賜，分設稅關，以免船人跋涉、有關貨財性命之憂，三郊莫不感激！茲蒙諭令，往來清國之船，必到淡水驗稅，方可轉回本港陸揚，是有關之名、無關之實。順等以爲海道艱難危險，船貨不能流通者有六，焉合丞詳明附後呈覽。不蒙 恩准體恤，商人就地開關驗稅，以安職業，情何以堪，勢亟不以瀝情，懇乞

電察恩准體恤詳情就地開關驗稅，戴德千秋切叩

- 一、臺中土產甲於全臺，大約到泉州、廈門販賣貿易者居多，若令回臺之船，必到淡水驗稅，則由西南以上東北，必候晴天駛上福州，方得放洋轉到淡水，而南風、北風兩非所便，此所謂難通者一也。
- 二、泉州、廈門與臺中相對，船人習慣往來，海道熟悉。若令往淡水驗稅，則風勢有拂逆之苦，加之海道生疎，不免破壞覆沈之慮，此所謂難通者二也。
- 三、各船由清國往淡水水程遙遠，由淡水回本港，則愈遠而兼曲折矣！工本既重，物品必貴，不能與臺南、臺北均平其價，則土產



不能與各處流通貿易，而商會必廢，此所謂難通者三也。

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

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

六、塗角堀港場大可容二百餘，航深可三丈餘，有溪路、鐵路可通臺中等處，近日小輪船時常往來停泊，是此港比鹿港尤為盡善，而商會亦不下於鹿港。前海關未設，船人行戶，百般艱難。茲幸設關又無征稅，則往鹿港為難，往淡水更難，何以興商會而柔遠人，此所謂難通者六也。²⁹

由此可知，除前述沿海所設置之稅關及稅關出張所外，不論其由臺灣港口出航至清國，或是由清國沿海口岸出航至臺灣者，都必須先至淡水報關完納稅金後，才可以駛赴所欲前往之港口進行裝卸貨。但因臺灣沿海之風信與航運習慣，再加上路程遙遠之故，不僅費時危險外，同時也增加了貨物之運費及成本的支出。因此，各地口岸均希望政府可以體恤商情之困難，免去人船之長途顛波及有關財貨性命之憂慮，同時也為降低成本、促進貿易之流通，懇請總督府就地設關驗稅，以利便商民商貿之往來。

同年（1896）十二月十七日，大安港也由苗栗三堡溫寮村第三十三番戶黃本，會同台中縣苗栗管下三堡大甲街郊戶金萬泰暨眾舖等聯合具稟上書，向苗栗支廳長橫堀三子請願，其請願之文書如下：

²⁹ 臺灣總督府公文類纂數位化檔案，塗葛窟二稅關出張所開設方張錦上等願書添へ臺中縣稟申，4536-21，頁7-9；請願書名為「訴為海道艱險貨難通僉懇恩准體恤詳請就地開關驗稅之願」。

竊惟王政必重人情，靖疆宜恤民便。現臺灣歸入帝國版圖，萬民正沾與露之恩，大振商業之秋也！然大甲海口原為帆檣懋集之區，自去年蒙禁至今，船楫不得來往、物品不能通商，實因苦之！極最慘者，物價騰貴，鄉村人民難以買賣，皆因舖商置貨必赴新竹或到鹿港，挑運維艱、物價加倍而然也！至有帆船欲來大安港，須先到鹿港海關完納稅金，方可轉入大安港。碍時際隆冬朔風凜冽、海浪洶湧，難免於危險，萬一不虞竟有吃虧之甚。惟想我帝國深痛民瘼、愛惜黎庶，必能俯体下情。伏乞支廳長大人憐憫商艱，將情轉詳總督府，准如所請，俾得開設海關出張所，所以為利國便民之舉，萬民謳頌沾恩切叩。

明治二十九年十二月十七日 黃本

苗栗支廳長橫堀三子殿

右

金萬泰暨眾舖戶

大甲

大安

黃海即金勝吉號

柯用

黃葱

吳朝宗即萬源號

吳俊

黃培璽

朱永三即長益號

黃為

洪要

林水枝即益美號

陳鳳

洪深

黃寶即勝裕號

李金

黃清

許推即謙記號

黃賞³⁰

大安港同樣面臨入境、上陸等管理條例頒佈後，致使原本船舶貿易興盛之狀，頓時陷入船舶貿易禁絕、物品不能流通之慘況；大安港與其他非開放口岸一樣，凡欲進入大安港之船舶，必須先至鹿港完成報關完稅之手續，才

30 臺灣總督府公文類纂數位化檔案，大安港ヲ特別輸出入港トナシ難キ旨臺中縣ヘ回答，4536-22，頁4-5；請願書名為「請求轉詳開關興利便民訴書」。



能進入大安港起卸物品；此外，也因而造成在地商人進出口貨品，必須先至舊港或鹿港採辦之情形產生，如此不僅造成運輸上之不便，同時也增加航海風濤之危險性，其中額外增加之成本支出，勢必轉嫁於街庄人民之上，進而造成物價上漲、地方百姓難以買賣等情形；換言之，此舉造成大安港商民之運輸成本不斷增加與貨物流通上的不便。對此苗栗支廳長所作之回應是，先將大甲街所在位置與苗栗、鹿港、梧棲等之距離，以及貿易、輸出入物品、進出船舶數、戶口數、職業別等作一調查；其次，再針對上述禁航後，大安港須至鹿港或梧棲等地轉運採辦貨物，及其所需雇用之人力挑夫、牛車的費用，與隨買賣日趨艱難導致營業的人數和數量銳減等問題，予以調查並製表加以分析³¹；再者，更進一步分析大安港之港口優勢，如其位置適中、港灣情況良好，以及附近海面可供十餘艘千噸左右之船隻碇泊，或載運量十萬石之戎克船出入裝載、卸貨之用，相較於梧棲港而言，至為利便，若在順風之情況下，一日之內即可到達清國之泉州灣。另外，也對於清治時期淡水船舶來航至梧棲、後龍等地轉運樟腦之問題亦提出：「今後隨著海運事業之進步及淡水之寄港，樟腦和腦油之前景大為有望，近因大安港附近鴉片走私輸入甚多，而新竹、鹿港、安平等地轉運需用。³²」等理由，懇請總督府慎重考量、體恤民情，開放大安港通商貿易並就地開設海關出張所，以利商民之運輸買賣需求。

至於，澎湖島方面在明治二十九年（1896）十一月十二日，由安平稅關長渡邊豐發佈訓令：「諭告事照得所有爾等，係清國固有之從事於外國走航船舶者，自今除臺灣全島打狗、安平、淡水、基隆之四開港場外，不准別地

31 臺灣總督府公文類纂數位化檔案，大安港ヲ特別輸出入港トナシ難キ旨臺中縣ヘ回答4536-22，頁8-12。

32 臺灣總督府公文類纂數位化檔案，大安港ヲ特別輸出入港トナシ難キ旨臺中縣ヘ回答4536-22，頁6-7。

方等處進出，特以諭告勿違，切切以諭³³。」但實因影響澎湖島民之生計甚鉅，故島民再三向所屬長官請願，在同年十一月十九日，由澎湖島司伊集院兼良上報安平稅關長，就媽宮（馬公）和清國地方通航之清國形船舶出入被禁止一事提出陳情：

本年十月一日當媽宮城安平稅關出張所開設以來，輸出入品就該地直接課稅上，先前准許與該地方往來直接交通，突然本月十二日於安平稅關方面，往來隨附之公文書發佈告示以來，忽然往來交通不便、妨礙商業之發達，島民之困難不一，原來列島物產缺乏，即便是日用品皆不得不仰賴南清地方之供應，而且列島每年從九、十月之間到翌年四月為止北風強烈，每逢與南清各港交通之際，於安平停泊實有其困難，若在海上耗費時日，則勢必造成物價之騰貴，原本貧困之土民益加飢困，已到目不忍睹之情況，因為島民再三請願，希望就當局特別之限制再議，對於先前往來該稅關出張所徵稅之問題，准允與清國各地直接交通，希望就此事向您拜託及報告，並候裁示³⁴。

嗣因先前安平稅關長在同年十一月五日，以安稅第三三九號發佈諭示，對於以往由清國往返本島之船舶，依明治二十九年（1896）二月所頒佈之訓令第十一號管理。但隨著「清國支那形船舶取締規則」的發佈，該訓令之效力如同廢止，致使澎湖島司對此訓令存廢有所疑義，故在管理及稽查上遭遇困難。現因澎湖與清國之貿易往來禁絕切斷，使得澎湖商民生計頗有困難之情狀，但對於稅關法施行之結果，規定清國所屬之船舶不得出入於非開放之

33 臺灣總督府公文類纂數位化檔案，媽宮安平稅關出張所二於テ清國地方ト航通スル船舶出入許可方澎湖島司上申，4510-30，頁7。

34 臺灣總督府公文類纂數位化檔案，媽宮安平稅關出張所二於テ清國地方ト航通スル船舶出入許可方澎湖島司上申，4510-30，頁6。



港埠。是以臺灣住民所屬之船舶雖通航清國，仍不得出入於四開港及舊港、鹿港之外，且應當慎重斟酌商議。所以澎湖主管長官上呈懇請照會及針對現今出張所增減管理之程序，以及修正情事和目前正在稟議中之「特別輸出入港」律令，希望可以馬上發佈「特別輸出入港」之命令³⁵，以解決因此而造成之交通不便與妨礙商業進行之情況，希冀藉此疏解民困、振興之商貿。

三、「特別輸出入港」之設置

誠如上述各重要港口皆因明治二十九年（1896）二月二十三日訓令第十一號之發佈，對於清國所屬支那形船舶獲許可出入各稅關出張所之事，並以同年九月五日府令第三十二號『支那形船舶取締規則』加以規範限制；亦即所有清國形船隻均須就此規則手續辦理，否則均不得出入於不開港之沿海口岸。但本島住民所屬之船舶，往返於清國的支那形船舶，也依此訓令納入管理³⁶。就在各地商民生計、買賣、運輸與貿易等，皆因此而陷入困境時，又因先前稅關出張所之設置地點，大致上是以獲得出入貿易許可之地方為主，但對於本島所屬之船舶亦有所限制；不過，對清國所屬船舶並未完全禁絕，只在規定開港之外禁止其自由出入³⁷；再加上各地紳商民及地方首長陸續上書請願下，總督府確實注意到此臺灣與清國間通商貿易與各地需求之問題。於是，在明治二十九年七月二十七日草擬之「特別輸出入港」案件，送交總督府評議會議決；同時考量臺灣諸港灣之海岸線綿長，又為島內外各地輸出入品之吞吐口，又因本島與清國間之貿易往來交通至為頻繁，且本島之島民

35 臺灣總督府公文類纂數位化檔案，媽宮安平稅關出張所ニ於テ清國地方ト航通スル船舶出入許可方澎湖島司上申，4510-30，頁1-4。

36 臺灣總督府公文類纂數位化檔案，清國所屬支那形船舶各關港へ出入禁止ノ件安平稅關長へ指令，4513-47，頁1-5。

37 臺灣總督府公文類纂數位化檔案，清國所屬支那形船舶各關港へ出入禁止ノ件安平稅關長へ指令，4513-47，頁6-7。

皆為清國人，其風俗習慣、日常用品供應與之密切相關之故，以此一般開港場（條約港）之四個港口，實不足以供應臺民之所需與貿易需求。因此，總督府在明治三十年（1897）一月，以律令第一號制定公布「特別輸出入港章程」：

第一條 在開港之外，由於外國貿易應將帝國臣民及臺灣住民所有船舶之出入，及輸出入貨物之港口以府令規定之。

第二條 關於前條船舶之出入及貨物輸出入是用稅關法及稅關規則，但日本型船舶及清國型應繳納之出港手續費則另以府令訂定之。

第三條 臺灣總督府認為有必要之情況時，得依照第一條之規定，隨時得以將特別輸出入港予以關閉。

同時依據此律令，以府令第四號暫時指定「蘇澳、舊港、後壠、梧棲、鹿港、東石港、東港、媽宮等八港口為特別輸出入港」³⁸；另再以府令第七十八號規定發佈告示，「以往開港之外所開放之港口，暫時限定支那形船得以出入」³⁹。至此，配合上述之「特別輸出入港章程」規定與此府令，暫時確立了臺灣與清國間通商貿易之規範，限定唯有清國型船舶得以出入此等特別指定之港口。其中，蘇澳港因領台初期，抗日運動迭起，局勢尚未穩定，常有走私偷渡上岸者，為便於管理及加強取締，故暫時指定為「特別輸出入港」並設置出張所將其納入管理規範⁴⁰；其後嗣因地處偏僻，其貿易之關係

38 臨時臺灣舊慣調查會，《調查經濟資料報告》（下），（東京：臨時台灣舊慣調查會，明治38年5月，台北：文岡圖書公司影印版，民國68年8月），頁94。

39 〈府令第七十八號〉《臺灣總督府報》第574號，明治32年8月3日，頁5。

40 許世融，《關稅與兩岸貿易（1895-1945）》，（臺北：師大歷史學系博士論文，2005年），頁53。



及其港口價值⁴¹，不若西部港口與之清國依存關係及便利性來得重要。故最終在明治三十二年（1899）三月三十一日以府令第二十四號，將蘇澳基隆稅關出張所予以廢止⁴²，改設稅關監視署繼續納入管制規範之中。

與此同時，臺灣西部北港溪流域之下湖口⁴³也積極上書請願，希望可以就地設關通商貿易，以疏民困。例如《臺灣日日新報》中有此相關之請願報導如下：

聞下湖港自禁口以來，船舶絕蹟，土貨滯積，外國品物轉運為難，農人受困、商家廢業，苦力、工人無處覓生，困苦百端，莫可言狀！竊以嘉義、雲林之民，皆賴此港為生機，倘如永禁不許設關通商，則兩邑之民，困難可知也！希有司曲察下情，設關通商以振民困⁴⁴。

下湖口港同樣面臨與其他港口一樣，因遭逢口岸禁閉而衰頹之命運。不過，總督府先於明治三十二年（1899）一月二十六日以府令第八號，在臺中縣管轄內之下湖口（今雲林縣口湖鄉）所屬鹿港稅關出張所之下，追加下湖口安平稅關出張所；另再以府令第九號，依據府令第四號之特別輸出入港制度，指定臺中縣管轄內之下湖口港為「特別輸出入港」，並從同年二月十五日開始實施⁴⁵，開放其為通商之口岸。同年《臺灣日日新報》中，即有報導說明了開港後之盛況：

41 臨時臺灣舊慣調查會，《調查經濟資料報告》（下），頁200。

42 〈府令第二十四號〉《臺灣總督府報》第490號，明治32年3月30日，頁77。

43 臺灣總督府公文類纂數位化檔案中，有「雲林支廳管內下湖港輸出入許可請願：關スル臺中縣知事稟申」之件，但因文件破損未能看到。

44 「下湖近情」，《臺灣日日新報》，第302號，明治30年9月10日，頁530。

45 〈府令第八號〉、〈府令第九號〉《臺灣總督府報》，第450號，明治32年1月26日，頁43。

頃聞臺中通信云：下湖口地方自二月十五日開港以後，北港街市久爲空地之所，今則人民漸次移住，日新月盛殊形熱鬧，如辦務署附近之空地，今亦多築家屋，○○○○之隆盛也，又不僅北港街止焉，南自嘉義朴仔腳至斗六及北斗，其間數十里人口頻增云。頃聞自北港街經土庫透他里霧擬將築造一線新道路，又四月以後，西海岸波濤平穩，有幾百船舶入津往來不絕，實通商交易最便宜耳！由今日之氣勢推知，何難預測他日之興旺哉⁴⁶！

可見，開放通商後之下湖口不僅扮演運輸、轉運之要務，同時也促進北港、土庫、西螺、他里霧（斗南）、林圯埔（南投）等地鄉街之繁盛，此等地方之產物如北港街之砂糖、樟腦、龍眼肉、米、油等，均經下湖口港輸出；而北港街除是貨物集散之要地外，其往臺北或臺南之物品進出，也均須仰賴下湖口港之運輸機能。因此，對於中部地方而言，下湖口之開港是百利而無一害，同時也是中部人民之期望⁴⁷。1899年總督府撤廢蘇澳港，代之以下湖口港，而此特別輸出入港即改定爲：「舊港、後壠、梧棲、鹿港、下湖口、東石港、東港、媽宮」等八港⁴⁸。

四、其他沿岸港口之請願開港活動

總督府制訂並公布此「特別輸出入港」規則之後，雖幾經調整修訂，確認上述之貿易口岸。不過，隨著兩岸通商貿易逐漸回復，在規定口岸之外，臺灣沿岸尚有眾多傳統長久以來與清國航運貿易關係密切之港口，也同樣面

46 「臺中開港」，《臺灣日日新報》，第258號，明治32年3月15日，頁379。

47 「下湖口開港の必要」，《臺灣日日新報》，第87號，明治31年12月16日。

48 臨時台灣舊慣調查會，《調查經濟資料報告》（下），頁94、95。



臨著港口禁閉、商民生計維艱、地方商貿經濟、交易買賣陷入衰退之窘境。於是，各地港口紳商民人聯合上書請願，懇請總督府能夠體恤各地商民生理維艱、商況衰微之事實，重新開放此等請願之口岸，以利便民人及通商貿易，並圖藉此振興地方之商業經濟。以下即為其他港口再度上書請願之主要內容（參見圖11~15）：

1、中港

貿易品直出數入請願書 陳汝厚外四拾六人

具僉稟人臺北縣竹南一堡縣叅（參）事陳汝厚暨街庄長等，為港門禁閉生理維艱，僉請重開港禁以便通商，而收利益事。蓋（蓋）以中港之有溫仔頭港也，向為舟楫往（往）來之地，百貨聚集之所。故內而南庄、獅潭、南埔、三灣，外而中港、頭份，其市中所鬻之物，皆由此港而入；即有本地土產等件，亦由斯港而出。自明治貳拾八年以後，政府於臺灣全島只准基隆、滬尾、安平、打狗四大口為通商之地，其餘小口不許船舶停留。此中港、頭份等處之商況，所以日降而日下也！茲聞政府大開商政之門，廣收四海之利，爰敢聯名僉請總督府大人閣下，為商務之主司啓，人民之利便於塹仔頭港之地，仍舊准其舟楫往來，俾商民得普通之政，則沾感靡涯矣！

切稟

明治三十二年 月 日

陳汝厚

第一區頭份街長黃錫璋第五區中港街長 黃克昌

第六區海口庄長 李呈材

第七區營盤邊庄長 陳安瀾

第八區中大埔庄長 陳雨亭⁴⁹

具稟人臺北縣竹南一堡縣叅（參）事陳汝厚暨街庄長等，爲請開港未蒙憲示，亟爲陳請以請電奪事切。竹南一堡之有塹仔頭港也，向來爲船舶往來通商之地外，而中港、頭份內，而南庄、獅潭、北埔等處，其貨物之出入皆藉斯港爲流通。自臺灣歸我帝國版圖，政府禁閉港門，由是外國船舶不敢停泊斯港，商情困難。汝厚等於本年五月間，曾經稟請重開港禁在案，現既數月未見判決，竹南一堡等處人民，不時懸望憲裁。汝厚等因再出願陳情，以堅憲倍切思，塹仔頭港之港門極闊，可停泊船舶數百號，比之舊港、後龍尤甚。故自明治貳拾八年以前，船舶往來者，每月有參拾餘後號，斯時竹南一堡之生理尚有可觀，至明治貳拾九年比前更盛，每月約計出入者有四、伍拾號。迨及明治貳拾八年以後，港門禁閉，逐年一堡之生理乃以不振，生理之盛衰，由於港門之開閉如此，現在百物加稅，未知以後之商況如何？倘若港禁重開，則竹南一堡之生理尚有望，昔日之盛也不已，合亟將情懇請縣知事憲大人閣下察奪施行萬民沾感。

切稟

明治三十二年 月 日

臺北縣叅（參）事 陳汝厚

竹南一堡第五區莊長 黃克昌

同 上第六區莊長 李呈材

同 上第七區莊長 陳安瀾

同 上第八區莊長 陳雨亭⁵⁰

49 臺灣總督府公文類纂數位化檔案，中港ヲ開港場トナスハ詮議ニ及難シ，4613-15，頁4-7。

50 臺灣總督府公文類纂數位化檔案，中港ヲ開港場トナスハ詮議ニ及難シ，4613-15，頁27。



2. 香山港

具僉稟人第三、四區眾總（總）代暨紳商等，為香山港深出入快便，懇恩轉詳開港分關，以利船商事。切我香山港門在清國時，船籍出入有數百戶，并作船商者有百餘戶，生理勝於雲集，縱使作風大水，幸有港門稠密可靠，船隻無虞損害，較諸舊港有幾倍之大，亦有幾倍之便；而且舊港之港門淺狹石底難靠，所有塘（唐）船到港口，遇風信不順難以收入施出外洋，傷害者實難指數因而傷。香山無開港已有五年之久矣！不惟作船生理者離散，即人民經營者亦貧苦揆厥。由來皆為求利無門，開費難免，乃至如斯。倘使此港得開，上則國家增其稅釐，下則子民獲其利，亦裕國裕民之妙策也！茲我等籌及開港再三會議，適宜合亟瀝情伏乞

民政局長大人體恤輿情重整風化懇恩，轉詳開港分關（關）以利船商出入奚，膏德載二天矣！沾恩切叩！

明治三十二年四月 日 右

第三區庄長 莊樹芬

第四區庄長 林坤山

下寮街總代 林紅毛

全 商 翁賜吉

全 商 林 花

全 商 李成貞

全 商 王茂林

全 商 王來好

頂寮庄總代 李德于

全（同）商 王 六

香山塘總代 吳 邦

吳厝圍總代 吳 火

下厝角總代 蔡長益

北寮角總代 張金和

頂竹圍總代 張百嘉

鹿仔港總代 林秀春

泔水港總代 孫 艷

海山罟總代 朱烟車

內湖庄總代 蔡添水

海口庄總代 林大目

草厝庄總代 王好生

塩水港庄總代 王心艷

全總（總）代 王 捷

大湖庄總代 蔡 淦

香山大庄總代 李 岩

下寮街商 林 艷⁵¹

對此臺灣總督府之對應則是，先將清治時期中港溪附近船舶之出入情形、港勢、稅關之有無、船舶之出入數、輸出入貨物、貿易目的地以及港灣有無疏浚等情形；其次，針對日本領台後，中港溪附近各庄以及中港街現狀、船舶出入數等⁵²作一詳實之調查分析，以為總督府評量、考慮是否開放之依據。期間中港之開港請願，並未因總督府遲遲未決定而放棄，明治三十三年（1900）一月再度上書稟請開放通商：

茲者臺中縣轄中港街商民，屢向當道稟請准開中港為特別輸出入港，稟經呈出目下當道正在詮議中，○初中港未閉鎖時，臨溪下流一帶住民有八百餘戶，多屬贏（營）商賈業者，附近物貨運至該處街市為聚散場，市況頗見繁盛。迨明治三十一年一月特別輸出入港所關律令發佈於西海岸○指舊港、後壠、梧棲、鹿港、東石港、東石為通船舶港門，而中港不與，自是該閉鎖，所有貿易事業多移之於後壠，中港商務年年衰頹然，雖當衰頹之候比之於後壠猶繁盛，後壠商況概係中港商人為之支撐。故今日中港較昔時中港固衰頹之足驚，而以今日中港較今日後壠則繁盛不必讓之，蓋船舶碇繫場，中港有塹仔頭及河口兩處得通舟筏，其場所之寬大約有十八町○位，而後壠為公司寮一所○繫船舶，此航運之形勢中港實優，雖就陸路以觀，後壠亦有優處，顧後壠賴陸軍之便，既曾定為輸出入港，中港賴航運之便，何不為輸出入港乎！且本島海岸商人與對岸通貿易者，貨物運輸惟藉百石米帆

51 臺灣總督府公文類纂數位化檔案，中港ヲ開港場トナスハ詮議ニ及難シ，4613-15，頁15-16。

52 臺灣總督府公文類纂數位化檔案，中港ヲ開港場トナスハ詮議ニ及難シ，4613-15，頁20-21。



船，利其船小，隨處可達，自特別輸出入港設定以來，不蒙准開之港，商民甚是不便，為此僉稟請准增開中港為特別輸出入港以維商務云⁵³。

可見港灣之開放與否對於一地港口市鎮之發展與商業興衰，具有牽一髮而動全身之重要性。此等地區性之港口不僅是進出門戶，也是因應臺灣特殊之地理環境與移民需求的重要節點。除了維繫地方的持續繁榮外，貨物集散、貿易交通、人口移動、商業興衰等，都與港口的開放與否密切相關。中港雖有較其他開放口岸優越之港灣條件，可是總督府仍舊未為所動，其對此沿海口岸之開港請願的處置態度，可就臺中縣知事以「特別輸出入港」開放，上呈函詢淡水稅關長往復之公文做一清楚的說明：「希望對於前述大安港入港船舶，是否允許其直接輸入貨物或就地開關驗稅一事，有所裁示。但因大安港不僅間隔數里既有梧棲稅關出張所，同時又有塗葛窟港可供出入，而先前本島之特別輸出入港開港處與港灣之情形，大致上是以船舶輻輳地區為主，依照其自然區域作為區劃之考量。」對此淡水稅關長其裁示為：「關於該出張所直接輸入貨物允許卸貨如果屬實，又貴關監視部巡視該地方，亦即大甲辦務署長對於上述之違法事件，為了方便起見希望此管理能符合總督之主要目的，關於此事件之實際情形，希望你可以這麼做同時希望你予以調查也！⁵⁴」

換言之，大安港位於後壠、梧棲間十數里處，且為沿岸中唯一之避難港，沿海遭難之外國航行船舶，出入該港之船舶數經常不少，故對於上述之船舶等情事，稅關向來命令依其當時之情況務必開往最近之特別輸出入港，而得於該港直接裝載貨物並允許其卸貨，同時依稅關規則第十條施行特別之

53 《臺灣日日新報》，第506號，明治33年1月11日。

54 臺灣總督府公文類纂數位化檔案，大安港ニ於テ外航船出入及貨物積卸ニ關シ臺中縣照會ニ付淡水稅關ヘ規則ヲ厲行スヘキ旨通達，4583-19，頁2-3。

管理。亦即，外國之船舶因不得已之情況，基於人道立場考量，其船舶貨物允許出入於不開港之口岸進行卸載⁵⁵，但當依照清國形船舶取締規則辦理，船舶往返於清國和四開港場及規定港口之外，其他口岸一概不得出入；同時命令所屬管轄區域內之地方官廳、警察官吏、憲兵出張所、稅關出張所等，嚴加查察與執行取締之工作。

另外，原先總督府規劃設置稅關出張所之一的嘉義布袋港，因其稅關及港口地位，為東石港所取代，但地方商民仍舊希望稟請總督府開港通商，以維地方之繁盛，誠如《臺灣日日新報》中有如下幾則之記載可供說明之：

1. 稟請開港

布袋嘴一帶本島有數之港灣，當清國時代與對岸交通頻繁，及歸帝國版圖，禁止在同地輸出入，不意鹽水港及同地之商禁一概衰頹，今鹽水港德昌棧之郭如升，主唱以布袋嘴為特別輸出入港，不日申稟督府云⁵⁶。

2. 布袋開港

茲聞督府內議大開本島商務，必頻海港碇泊巨艦以期起卸轉輸，但本島臺南布袋嘴海港灣內水深足資碇泊巨艦，如能培以工程與基隆、淡水、打狗三港，並可稱本島之良港也！若百噸小輪船轉運上陸頗稱便捷，臺南貨物由此起卸最為適當。若此港一開臺南商務必盛，大輪船又有避險之所，豈不稱便乎⁵⁷！

55 臺灣總督府公文類纂數位化檔案，大安港ニ於テ外航船出入及貨物積卸ニ關シ臺中縣照會ニ付淡水稅關ヘ規則ヲ履行スヘキ旨通達，4583-19，頁4。

56 《臺灣日日新報》，第613號，明治33年5月20日，頁114。

57 《臺灣日日新報》，第910號，明治34年5月17日，頁93。



總之，長久以來臺灣與中國大陸間高度區域分工之貿易模式、日常生活所需及航運習慣等⁵⁸，都對臺灣經濟、社會、區域整體產生極大之影響性；兩岸間頻繁的貿易互補與交通需求，不僅對於往來之人民、貨物至為重要，同時更因此發展出一定的商業組織、規模與交易網絡。因此，不論是布袋港、大安港、中港、香山港或是「特別輸出入港」等，其口門開閉、通航與否，對於各地方港口而言，確實影響著地方貨物之流通、交易買賣、人民生計與港口競爭等整體之發展。然而隨著日本統治權的逐漸確立，各地方陸續納入殖民統治之下，各項施設、制度、管理規則之頒佈等漸入軌道，各地穩定之發展，促使其請求開放港口之聲音未曾間斷，其中如鹽水港⁵⁹，就因其製糖產業之發展與港口地理條件足堪輪船之停泊，而一再稟請總督府開放其為特別輸出入港，不過依然未能成功。總督府仍舊以上述「特別輸出入港」與「一般開港場」為主要之對外貿易窗口，雖因其後各港口門有陸續淤淺之情況產生，或者因縱貫鐵路通車後，所帶來的運輸上重大之衝擊，以致於造成其港口貿易地位與機能不若以往，遂有漸趨衰微之勢，甚至廢除稅關支署，而改設稅關監視署，以利繼續納入其管制規範之中；雖然部分口岸未能如願開港通商，但基本上，此等沿海口埠仍舊繼續肩負著地方上一定之功能角色。

58 林滿紅，《茶、糖、樟腦業與臺灣之社會經濟變遷》，（台北，聯經出版社，1997年），頁174-175。

59 請設輸出港：鹽水港自村上前廳長時，即有設置特別輸出港之議，迨一月中浣，遂有該地街庄及有志者百五十名，聯名具稟於當道，請指定為特別輸出港者，其大旨謂該港流注於海之八掌溪，因往昔水出蚊港，港口常被埋沒，致蚊港與虎尾寮相接，使該港年年流出砂土，填塞港內。然退潮之時，深者旋有二十一尺餘，淺者亦有三尺六寸，較東石港之淺者一尺五寸，尚差二尺餘。現如基隆九七八十噸之汽船出入皆得自由，若於近頃使八掌溪水路復舊，（約七八町）道建造鹽田，則一面可防砂土之流出，一面可振興產業，實一舉而兩得也。又該地製糖會社之專用鐵道，自新營庄約十三里之間，亦將依乘客物資之有無，定期運載，現因製糖告訖。擬於每日試行一二次，若不遠實行，將來實為有望之地，又該港客車貿易，輸出品二十五萬九千五百八十圓，輸入品五萬五千四百十圓，其輸出者鹽居其九，而輸入則木材、磁器、豆粕等云；《臺灣日日新報》，第3307號，明治42年5月11日，頁213。

五、結語

綜合上述之探討分析，清代統治臺灣長達212年，雖因為「防臺而治臺」的消極政策使然，僅限鹿耳門一口為臺灣與清國間之對渡通商口岸；嗣因地方商民反應請願，加以地方官吏之實際探查與稟奏，清廷才又陸續開放了鹿港、八里坌、五條港、烏石港等港灣，定點對渡於清國沿岸之港口。但隨著臺灣與中國大陸間之關係日趨緊密，人口移動及貨物運輸均須仰賴海運，而長久以來所建立的航運習慣與貿易互補關係，雖因政權之更迭，受到不小之影響，但臺灣人民日常生活所需仍舊須仰給於大陸對岸。清治末期時，臺灣沿海口岸與大陸間之貿易盛行，上述請願諸港皆與大陸有著頻繁之貿易往來關係。故當日本領有臺灣後，在全島尚未完全平定，抗日勢力仍盛之時，也為兼顧各列強在臺之既有利權與所簽訂之條約，日殖民政府對外宣布遵循清國所簽訂之條約，開放淡水、基隆、安平、打狗四口為對外通商口岸，以及清國人入境、商貿之港口。不過，對於此四口所架構之航運貿易與商貿互補關係，不僅無法滿足兩岸頻繁之交通貿易需求，更對於各地口岸人民生計、商貿之進行產生重大之影響與改變。

其次，日本領有臺灣以後，除條約港（一般開港場）外，其他沿海口岸一律禁止船舶任意進出，口門禁閉，對於賴此航運貿易為生之商民而言，無異是一巨大之打擊，各地之商況衰微、人民生計艱難、運輸成本增加、交易買賣頓時陷入困境。因此，各地商民聯合具稟上書請願，希冀總督府可以體恤商民之困境，開放港口通商並就地設關驗稅，以利便商民及促進地方商貿之發展。其後總督府因應實際之情況而加以調查分析，根據以往商貿往來之狀況與自然區域劃分之考量，同時兼顧各地實際需求，分別指定一適當、適中之口埠，指定設置「特別輸出入港」，以專供清國型船舶貿易之強烈需求，連帶將其納入日殖民政府之掌控管理之下。不過，此舉仍舊無法完全滿



足臺灣各地之開港實際需求。迨至縱貫鐵路通車後，更對於臺灣整體運輸空間結構產生重大之改變，原本因臺灣南北交通不便，擔負區域運輸重任之沿海港灣，又再一次遭逢巨大之衝擊。南北兩大港埠的建置完成，配合南北縱貫鐵道與輕便鐵道之運輸網絡，成功將臺灣南北連結，遂使臺灣發展逐步呈現「兩極化」之發展趨勢。

再者，藉由上述請願往復之文書來看，清代盛行之郊商，確實在日治時期繼續延續其商業組織，並且仍舊扮演著地方頭人及延續清代士紳化之紳商角色，雖因政權之更替，但為維護自身及地方之利益，逕向地方官廳提出請願陳情或建言⁶⁰，希望可以獲得殖民政府之重視與許可，俾益地方之繁榮與自身之利益。不過，港道出入通暢與否，的確直接影響港口所在郊商之商貿順暢與否！也關係著郊商之生存興衰與人民之生計，更牽動著地方整體之發展；因此，政權的更迭、口門之閉鎖才是日治初期臺灣各地郊商衰微、轉型的關鍵要素。

總而言之，「特別輸出入港」的指定設置，除了延續清治時期臺灣與中國大陸間之慣性航運貿易外，也適當平撫因政權更迭所帶來之人心浮動與統治危機，此舉不僅可以將沿海港灣有效納入日本殖民政府統治管理之下，同時也順應地方之需求與兼顧商民之生計。至於，傳統之地方勢力－紳商，雖經改朝換代，但其所扮演之地方頭人與中介橋樑之角色，似乎仍舊不變，唯一不同的是存在經營方式與新統治者間之關係差異。故藉此日治時期之請願公文書與半官方之報紙刊載，應可更清楚的了解與釐清此一特殊背景時代下，所施行之特別措施與制度之概況。

60 林玉茹，《清代竹塹地區的在地商人及其活動網絡》，頁312。

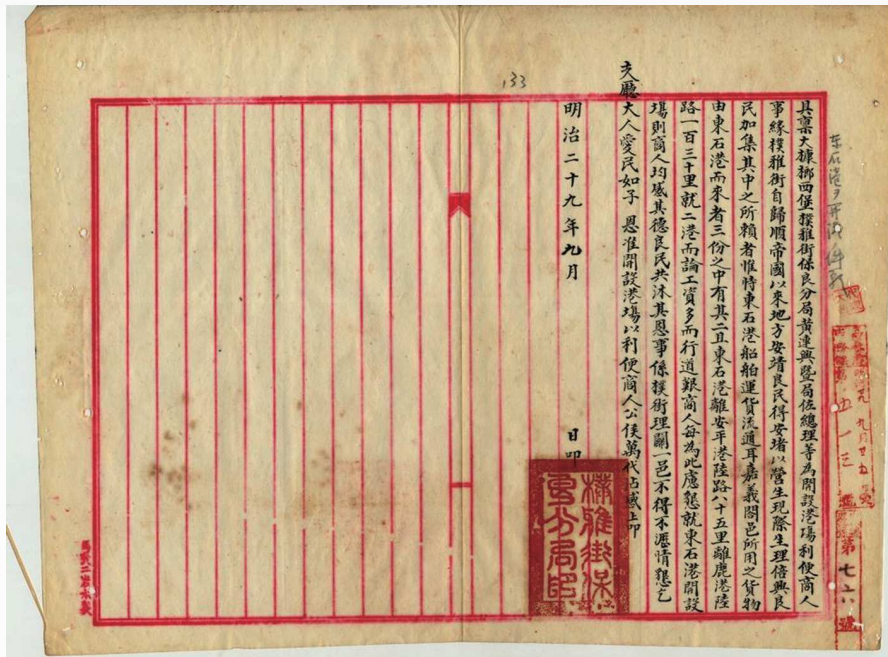


圖1、樸雅街(朴子)保良分局具稟文書

資料來源：臺灣總督府公文類纂數位化檔案，東石港開港二付取調ノ件（元臺南縣），9765-5，頁22。

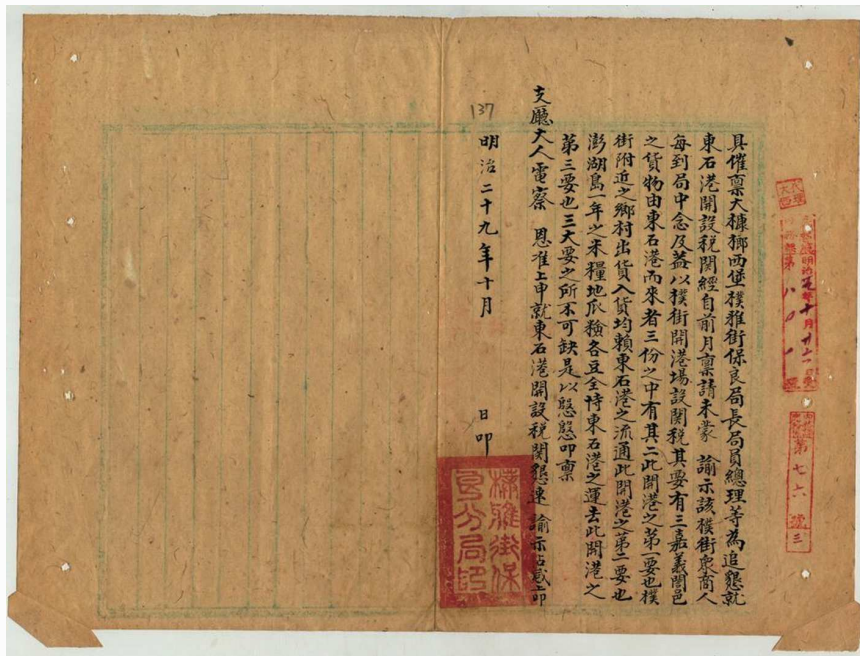


圖2、樸雅街(朴子)保良分局具稟文書

資料來源：臺灣總督府公文類纂數位化檔案，東石港開港二付取調ノ件（元臺南縣），9765-5，頁26。



圖3、東石港郊商聯名簽署文書

資料來源：臺灣總督府公文類纂數位化檔案，東石港開港二付取調ノ件（元臺南縣），9765-5，頁23。

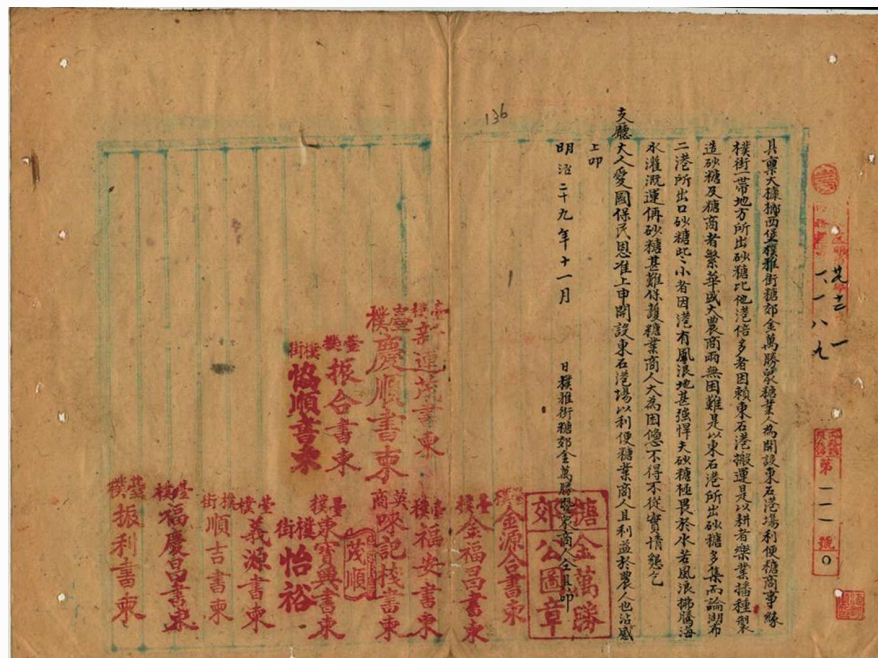


圖4、東石港郊商聯名簽署文書

資料來源：臺灣總督府公文類纂數位化檔案，東石港開港二付取調ノ件（元臺南縣），9765-5，頁24。

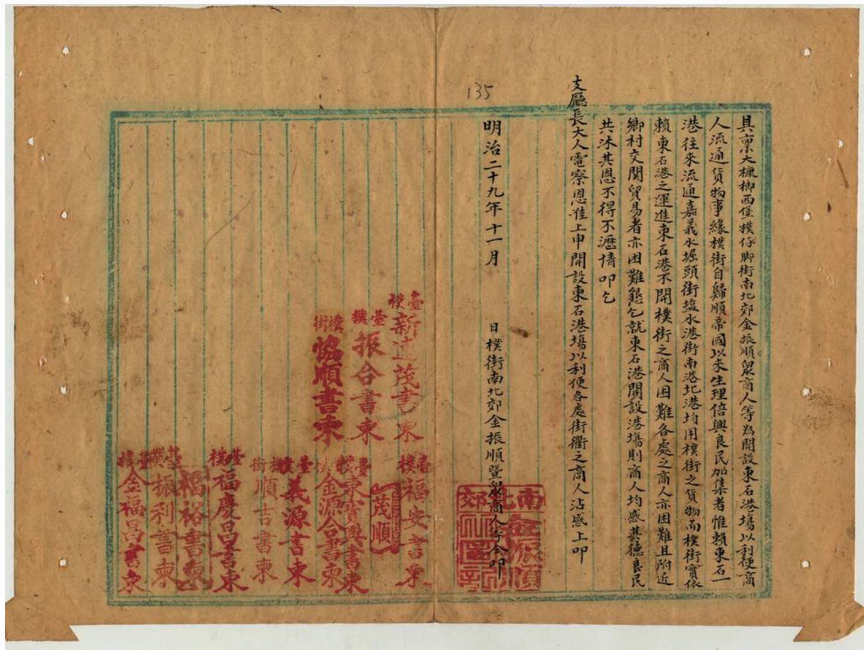


圖5、東石港郊商聯名簽署文書

資料來源：臺灣總督府公文類纂數位化檔案，東石港開港二付取調ノ件（元臺南縣），9765-5，頁25。

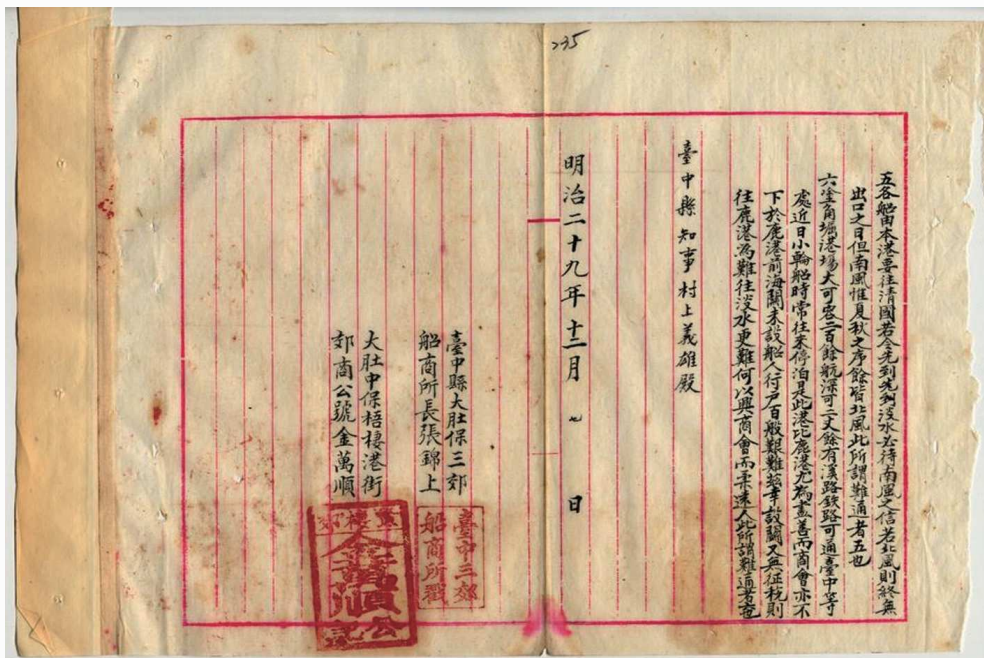


圖6、塗葛窟港郊商聯名簽署文書

資料來源：臺灣總督府公文類纂數位化檔案，塗葛窟二稅關出張所開設方張錦上等願書添へ臺中縣稟申，4536-21，頁8。

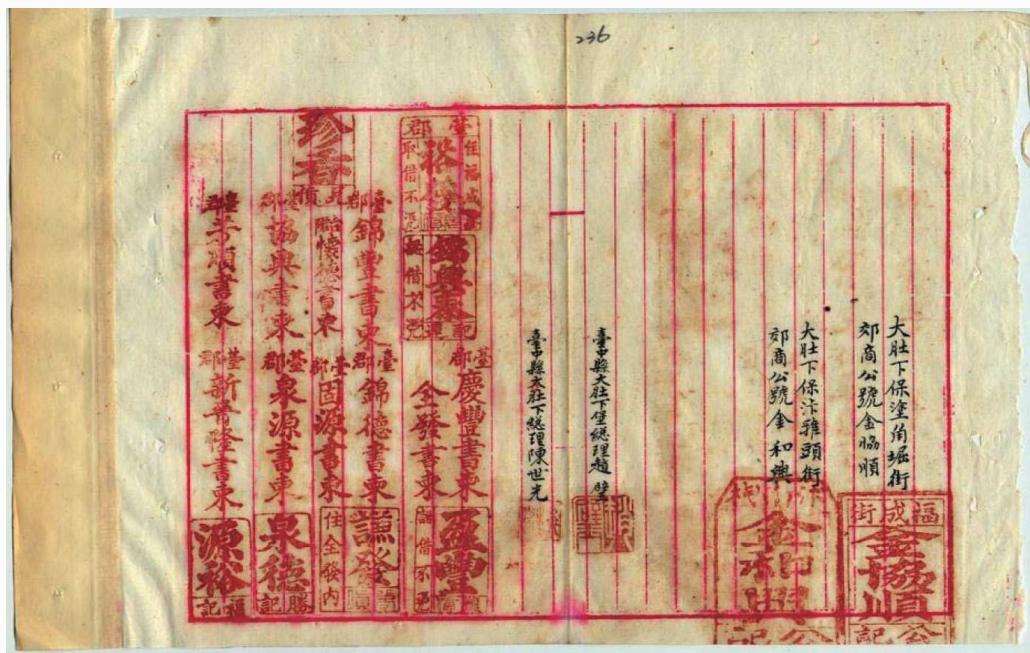


圖7、塗葛窟港郊商聯名簽署文書

資料來源：臺灣總督府公文類纂數位化檔案，塗葛窟二稅關出張所開設方張錦上等願書添
 へ臺中縣稟申，4536-21，頁9。



圖8、塗葛窟港郊商聯名簽署文書

資料來源：臺灣總督府公文類纂數位化檔案，塗葛窟二稅關出張所開設方張錦上等願
 書添へ臺中縣稟申，4536-21，頁10。

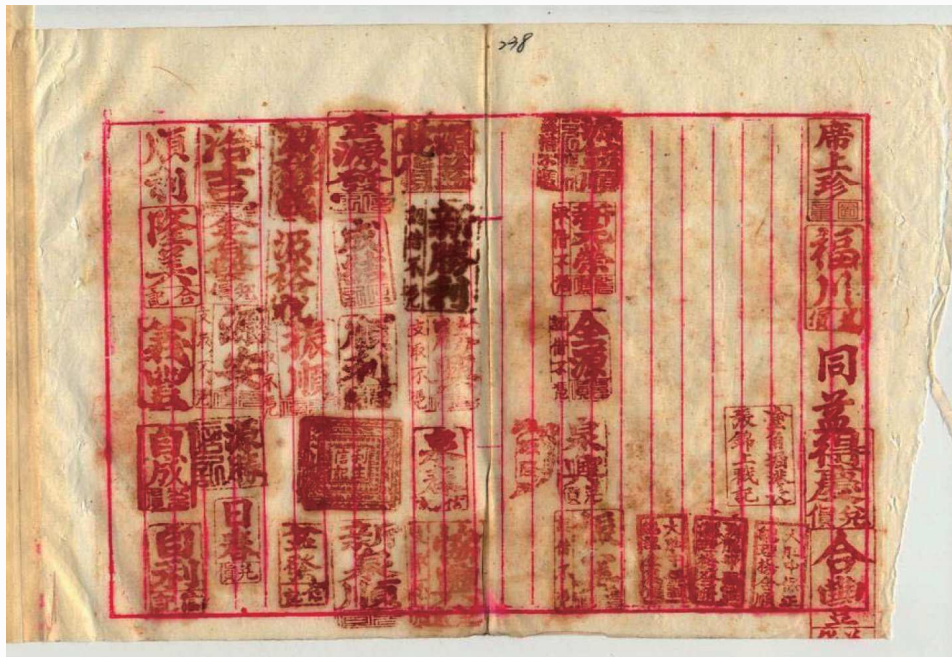


圖9、塗葛窟港郊商聯名簽署文書

資料來源：臺灣總督府公文類纂數位化檔案，塗葛窟二稅關出張所開設方張錦上等願書添へ臺中縣稟申，4536-21，頁11。



圖10、塗葛窟港郊商聯名簽署文書

資料來源：臺灣總督府公文類纂數位化檔案，塗葛窟二稅關出張所開設方張錦上等願書添へ臺中縣稟申，4536-21，頁12。

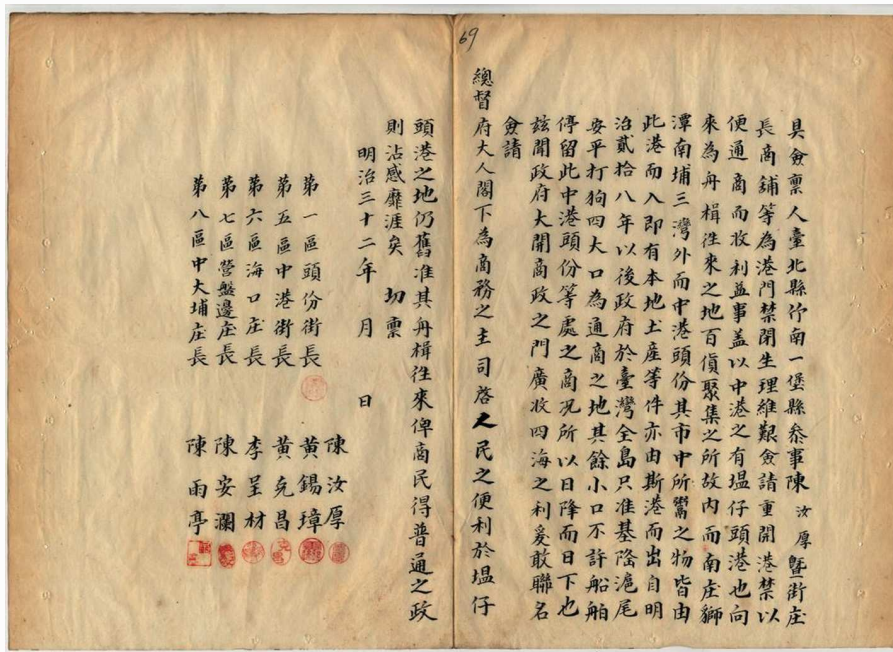


圖11、中港街庄長及紳商聯名簽署文書

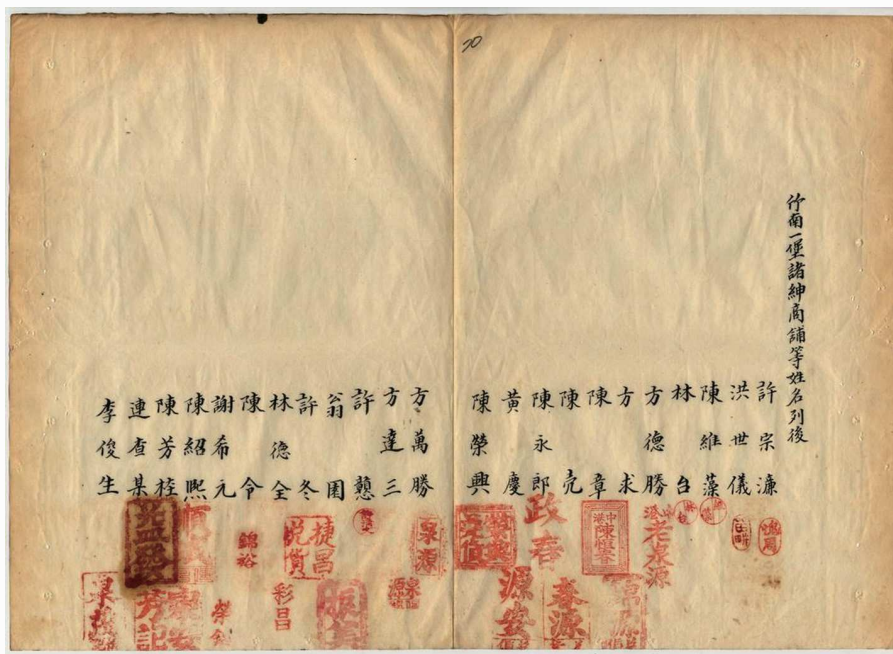


圖12、中港街庄長及紳商聯名簽署文書

資料來源：臺灣總督府公文類纂數位化檔案，中港ヲ開港場トナスハ詮議ニ及難シ，4613-15，頁5-6。

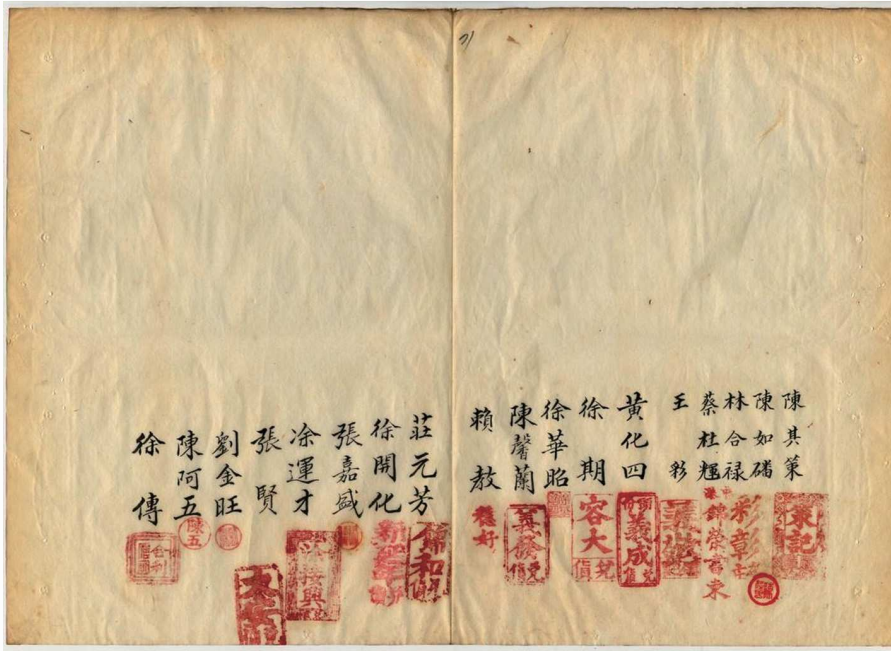


圖13、中港街庄長及紳商聯名簽署文書

資料來源：臺灣總督府公文類纂數位化檔案，中港ヲ開港場トナスハ詮議ニ及難シ，4613-15，頁7。



圖14、香山港街庄長及紳商聯名簽署文書

資料來源：臺灣總督府公文類纂數位化檔案，中港ヲ開港場トナスハ詮議ニ及難シ，4613-15，頁15。



古詩不類

香山總代吳邦
今 總代王捷
香山左總代李岩
吳厓園總代吳大
下厓園總代蔡長益
北厓園總代張金和
頂竹園總代張百壽
廣竹園總代林有春
洪水港總代熊彪
海山左總代朱湘車
內湖左總代蔡添水
海口左總代林大目
草厓左總代王好生
鹽水港左總代王心彪
大湖左總代蔡添
下寮街商林彪