

清代臺米供輸中國大陸與兩岸財經關係 (1725 - 1867) *

高銘鈴

開南大學運輸觀光學院專任助理教授

* 本文承蒙兩位匿名審查者的寶貴意見及長榮大學廖淑秋老師幫忙翻譯英文摘要，使得本文更臻周詳，筆者在此一併致謝。

摘要

十八世紀清朝盛世，經過康熙後期的休養生息，於雍正帝時進行財經改革，使得財政逐漸豐盈的清政府，得透過平糶、倉儲、採買等食糧政策穩定各地米價，維持社會秩序。此一背景下，清政府開始實施橫越臺灣海峽官方米穀恒常性運輸的臺運，以臺灣多餘稅收米穀來維持大陸米價的穩定，也使得兩岸財經互相結合連動。但是乾隆期以後，依定額採買過多等因素使得官穀出口重心的臺灣南部米價逐步上揚，逐漸無法貫徹實施雍正時制定的定額平糶米運輸，於是官運量減少，轉而仰賴民間的力量，改採招商採買、提高商船販運量及捐納等措施並開放對臺灣中、北部的採買，此一轉變使得臺灣中、北部逐漸開發，民間販運量增加，成為兩岸間米穀運輸主力。十八世紀臺運的開始，形成福建援助臺灣財政而臺灣供輸福建米穀的兩岸間財政區域分工體制，十九世紀以後，因正口入港商船減少等因素，使得清政府不得不再縮減官運量，最後乃至臺灣稅收完全存留，兩岸間財政區域分工體制衰退。

另一方面，十八世紀中期為止，兩岸民間米穀販運原以南部鹿耳門對廈門的一對一正口貿易為主，但是後期以後臺閩私口間貿易逐漸盛行，於是清政府陸續設置中部鹿港、北部八里坌二正口對渡泉州蚶江口、福州五虎門，十九世紀以後再開五條港、烏石港，形成五正口對渡態勢，但因蔡牽、鴉片戰爭等反亂、戰事的發生，削弱清政府掌控海運商船的能力，兩岸間私口貿易更形猖獗，且政府多次實施招商採買、捐納臺米販運至外省，使得商人逐漸突破米禁的限制，販運臺米範圍擴及江浙、天津等地。換言之，兩岸財政上橫越臺灣海峽的銀、米交換量雖然減少，但是民間主導的銀、米交易却更為興盛。此外，十九世紀以後臺灣南部米穀出口雖然減少，但卻出現以糖貿易為主直航天津、江浙的貿易形態，而在1860年臺灣對外開港以前在地資本仍未深化的中、北部仍是以米出口福建為主，但交易範圍已擴及廣東、浙江。

關鍵詞：平糶、倉儲、臺運、招商採買、捐納、正口、私口、米禁

壹、前言

康熙23年（1684）清政府領有臺灣後，隨著閩粵籍大陸移民的增加，田園面積的增長，使得臺灣逐漸成為中國大陸東南沿海各省的穀倉之一。臺灣隸屬福建省管轄，大陸移民及商人將資本、日常手工製品等販運來臺，提供移民開發所需，再將臺灣生產的農產品如米、糖等販運至大陸，形成臺灣海峽兩岸間區域分工的經濟形態（以下依據現代說法，稱臺灣與中國大陸間為兩岸）¹。其中，臺米的生產及出口可說佔了一個非常重要的地位，臺米供輸大陸之經濟體系的形成，使得中國大陸的米價變動波及臺灣，而臺灣的米價也同樣會影響到大陸市場的穩定。

與歷代中國政府一樣，清政府為穩定國家社會秩序，對於攸關民生的食糧供需問題上，係利用賦稅所得的銀、錢貨幣或米穀，在所轄的各區域間實施平糶（賣出米穀平抑米價）、採買（平衡物價的米穀採購）、倉儲（平常米穀備儲，一般稱為常平倉）等政策及措施，藉以穩定米價及食糧供給。²例如，制定各地方的常平倉米穀儲存定額，每年根據定額來進行採買及倉儲，一般為「存七糶三」，即維持三成銀錢的庫儲量及七成的米穀倉儲量，依據地方米價見高賣出、見低買入的原則，藉以調節穩定米價，活絡民間經濟。³換言之，清政府以國家機關的人力、財力來控制、管理各區域間米穀流通，如此的財經政策與當時

- 1 可見王業鍵，〈清代經濟芻論〉（《食貨月刊》復刊2-22，1973年）、王業鍵·黃國樞，〈十八世紀中國糧食供需的考察〉（《近代中國農村經濟史論文集》，臺北：中央研究院，1989年）、林滿紅，〈清末大陸來臺郊商的興衰—臺灣史、中國史、世界史之一結合思考〉（《國家科學委員會研究彙刊：人文及社會科學》4-2，1994年）、陳國棟，〈清代中葉臺灣與大陸之間的帆船貿易〉（《臺灣史研究》1-1，1994年）、王業鍵·黃瑩珪，〈清代中葉東南沿海的糧食作物分布糧食供需及糧價分析〉（《中央研究院歷史語言研究所集刊》70-2，1999年）、山本進，〈清代的市場構造と經濟政策〉（名古屋：名古屋大學出版社，2002年）等。
- 2 清朝透過採買、倉儲方式直接干預民間米價市場，官方平時預留銀錢、米穀，米價高昂，則進行拋售存糧，米價低賤，則著手收購，藉以平衡各區域間米價。陳秋坤，〈清初臺灣地區的開發—由米價的變動趨勢做若干觀察〉（《食貨月刊》復刊8-5，1978年），頁39。
- 3 張岩，〈試論清代的常平倉制度〉（《清史研究》1993-4，1993年），頁31、康沛竹，〈清代倉儲制度的衰敗與饑荒〉（《社會科學戰線》1996-3，1996年），頁186、張惠珠，〈清代常平倉發展初探〉（《國史館館刊》復刊20，1996年），頁54。

臺米供輸大陸的經濟體系之形成有何關聯呢？一般來說，清代臺米對大陸的供輸大致可分為官運的所謂「臺運」及民間商人的「民間販運」兩種。延續歷代中國皇朝的清政府對於新殖民領地的臺灣，並未編制海上運米糧船，故官運的臺運須附隨於民間販運之中，委託於往來兩岸商船運輸，由臺灣的正口（政府指定的兩岸直航對渡港）官廳恒常性地將官方米穀配運於入港商船，並支給運費，使其運送到福建正口再轉運至各地平糶或者是儲存於沿海地區官倉，以提供福建的平糶米、兵米（兵糧）、眷米（駐臺戍兵在福建眷屬的津貼米）。臺灣入清以後，清政府派遣福建綠營輪番駐防臺灣，維持地方治安，其眷屬未經許可不可一同赴臺，雍正期以後，雍正帝開始進行全國性財經稅制的改革，因見臺灣倉儲有所剩餘，於是為了體恤戍兵遠渡重洋的辛勞，於是將臺灣徵稅多餘的米穀運送至福建分發給其眷屬，藉以穩定軍心。

以目前為止的研究來看，對於清代臺米供輸中國大陸的問題，大多從臺灣開發史及經濟史的觀點來加以論述，或者是闡述米穀貿易與商人間的關係，⁴但是大都未能釐清官方所進行的「臺運」與「民間販運」間之差異，及各自的運送量，也就是說對於「臺運」的認識不足，且忽視內含在臺運體制中的兩岸財經關係。例如，臺運米穀的來源大都為臺灣正供（田賦〔土地稅〕，與大陸不同，係採用徵穀制），換言之，臺

4 伊能嘉矩，《臺灣文化誌》（東京：刀江書院，1928年）、陳香，〈清代臺灣供輸福建的兵糧與眷穀〉（《食貨月刊》復刊1-6，1971年）、洪美齡，〈清代臺灣對福建供輸米穀關係之研究〉（臺北：國立臺灣大學歷史研究所碩士論文，1978年）、王世慶，〈清代臺灣的米穀與外銷〉（《清代臺灣社會經濟》，臺北：聯經出版社，1994年）、栗原純，〈清代台湾における米穀移出と郊商人〉（《台湾近現代史研究》5，1984年）、林秀鳳，〈清代臺灣供輸福建的兵糧與眷穀〉（《反攻》453，1987年）、楊彥杰，〈清代臺灣大米對福建的輸入—以兵眷米穀為中心〉（《中國社會經濟史研究》1988-1，1988年）、馬波，〈清代閩臺地區的農產品流通〉（《中國歷史地理論叢》1994-4，1994年）、泉澤俊一，〈清代東南沿海の米穀流通について〉（《歴史》86，1996年）、山本進，〈清代福建の商品生産と台湾米流通〉（《清代の市場構造と經濟政策》，名古屋：名古屋大學出版社，2002年）、堤和幸，〈清代台湾北部における米穀流通と驛戸〉（《現代台湾研究》23，2002年）、邱欣怡，〈清領時期臺閩地區米穀貿易與商人(1685-1850)〉（桃園：中央大學歷史研究所碩士論文，2002年）等。有關清代臺灣米穀供需研究史整理可參考堤和幸，〈清代閩台間における米穀流通研究の現状と課題〉（《現代台湾研究》21，2001年）。此外，在清代臺灣財政史研究方面，有楊書濠，〈清代臺灣財政制度之研究〉（臺中：中興大學歷史學系碩士論文，2000年）及吳玲青，〈清代中葉台灣における米と銀——「台運」と「台餉」を中心として〉（東京：東京大學博士論文，2008年），楊氏文中多論述銀、錢的庫儲財政，缺乏對臺運的整體認識；吳氏文中主要說明臺運變化過程和米價變動的影響，十九世紀以後臺餉銀與臺運運輸量減少的過程以及臺灣財政對福建依存度的情況。

運也就是將臺灣的賦稅所得米穀運送至大陸，但現有研究卻大多未針對其中所牽涉的財政結構加以釐清說明，其實如果從財政收支項目中，應可得到臺運年額，也就是年間運送量。此外，也未深入探討臺運與清政府所實施的平糶、倉儲、採買等財經政策間的關聯、與民間販運的關聯等等。至於清政府對民間販運的政策轉變、臺灣北、中、南各區域間米穀供輸大陸的差異及兩岸間區域分工的變遷等問題，也大都未能釐清。為此，筆者曾於日本發表三篇論文，針對清代臺米對大陸的供需及政策轉換，做一釐清與說明，⁵本文將根據上述的幾個問題點及過往的研究，以官運的臺運為主，民間販運為輔，整體性論述從臺運開始的雍正3年（1725）至停止定額運輸的同治6年（1867）為止臺米供輸大陸所包含的兩岸財經關係及區域分工情況的變遷。

貳、臺運與兩岸財經關係

清政府領臺後，與福建內地不同，為方便百姓繳稅，及穩定駐臺戍兵的軍心，所以仍然延續鄭氏政權的正供徵穀制，以提供軍糧。起初，臺灣正供年額約穀十四萬石，其中支出臺灣、澎湖兵米約穀七萬二千石，所以每年約一半的正供米穀儲存於官倉，其間偶有天災人禍，正供時有豁免，倉儲量有所增減。至十八世紀雍正初，雍正帝開始進行全國性的財經改革，整理各地倉儲，因見臺灣正供徵收所累積的倉儲量增加，約有三十幾萬石，⁶於是開始每年恒常性地從臺灣官倉碾米平糶時有缺糧的福建，此一措施的制定即為臺運的開始。雍正3年（1725）起陸續將平糶米、福建眷米、福建兵米（以下合稱兵眷米）三項納入臺運，由臺灣正供及官倉來供應。平糶米也就是清政府將臺灣的官方米穀

5 高銘鈴，〈雍正乾隆期における福建台湾間の米穀流通〉（《九州大学東洋史論集》27，福岡：九州大学東洋史研究会，1999年）、同前，〈清代中期における台運体制の実態についての一考察〉（《九州大学東洋史論集》29，2001年）、同前，〈十九世紀前中期における台湾米穀流通に関する一考察〉（《東洋学報》85，東京：東洋文庫，2003年）。

6 《宮中檔雍正朝奏摺》（臺北：國立故宮博物院，1977-1980年），第8輯，頁478，雍正五年七月八日福建總督高其倬奏。

販運於福建，以平衡福建米價，並取得銀錢貨幣盈餘來作為臺運運費，當時福建的米價遠高於臺灣，簡單地說，政府將財政賦稅的米穀販賣至福建米價高漲地區，既可平抑物價，並可充實財政庫儲，可謂一舉數得。而供輸福建兵眷米可說是福建、臺灣間財政營運項目之一，可減少福建財政支出米穀的壓力，並降低民間食糧的需求。

〈表1〉為清代臺灣正供米穀年額及支出項目數量變動表，依此說明幾點比較重要的兩岸財經變動情形。

表1、清代臺灣正供米穀年額及支出項目數量變動表

年代	正供額	臺灣澎湖兵米	福建眷米	福建兵米	平糶米
1725年	穀140,261石	穀67,000石	米10,650石		米50,000石
1726年	穀76,573石				
1728年	穀140,261石			米12,243石	
1729年			米12,000石	米21,000石	
1730年	穀169,266石	穀89,730石	穀24,000石	穀42,000石	穀100,000石
1731年		穀98,730石	穀22,260石		穀120,287石
1732年					
1735年			穀28,280石		
1741年					穀70,287石
1745年	穀169,500石				
1746年					年額取消
1755年	穀172,000石				
1764年	穀180,000石			穀59,000石	
1773年	穀189,943石	穀77,422石	穀94,488石		
1781年			穀20,000石	穀59,000石	
1789年			穀21,933石		
1796年	穀190,933石	穀96,422石	穀84,689石		
1820年	穀188,484石	穀102,097石	穀22,398石	穀63,988石	
1828年			折色支給		
1838年				穀64,451石	
1841年				約穀32,000石	
1843年	折色徵收				
1867年				折色支給	

註：為便於論述，石以下省略。

資料來源：高銘鈴，〈雍正乾隆期における福建台湾間の米穀流通〉，頁30、〔清〕周凱，《廈門志》（臺灣文獻叢刊第95種〔以下簡稱臺文叢〕，臺北：臺灣銀行，1961年），卷六臺運略，頁186 - 188、洪安全總編輯，《清宮諭旨檔臺灣史料》（臺北：國立故宮博物院，1996年），第4冊，頁3479、〔清〕姚瑩，《中復堂選集》（臺文叢第83種，臺北：臺灣銀行，1960年），東溟文後集卷三，頁38 - 39、洪安全總編輯，《清宮月摺檔臺灣史料》（臺北：國立故宮博物院，1994 - 1995年），第2冊，頁963。

第一，臺灣正供額在雍正4年（1726）時減到穀七萬多石，是因為當時臺灣倉儲過多，清政府將一半正供轉為徵銀，做為臺灣的兵餉銀（駐臺戍兵薪俸）。但至雍正6年（1728）時，因臺運供輸過多，倉儲減少，不足以支應臺、澎兵米所需，所以又轉回來徵穀。由此可知臺灣正供的徵穀制與臺運的供輸有非常密切的關聯，正供徵穀制確保臺運米穀來源不致匱乏。

第二，十九世紀中葉以前臺灣正供增加緩慢，一直維持在穀十九萬石左右。臺灣正供徵收與大陸不同，分為「田」和「園」二種，田為稻作的水田，園為甘蔗園等的旱園，一律徵收米穀。雍正初期，清政府因臺灣中、北部逐漸開發有成，於是增設彰化縣及淡防廳，以拓展稅基。然而臺灣正供卻未因而快速增加，除了未向清政府申報的隱田過多之外，最主要的原因在於雍正7年（1729）起，清政府對於之後申報的新墾田園，皆採用福建同安則例之稅率，而其稅率卻只有舊墾田園稅率的三分之一左右⁷（請參考〈表2〉及〈表3〉）。因此其後擁有新墾田園較多的臺灣中、北部正供額增加緩慢，且兩種稅率同時存在，造成南北正供額的不均衡狀態，甚至至十九世紀後期南部臺灣、鳳山、嘉義三縣的正供額數，仍為北部彰化、淡水、噶瑪蘭三縣廳的二倍以上，⁸一直到清末首任臺灣巡撫劉銘傳為增加財源實施清賦，重南輕北的情況才有所改變。

7 如〈表2〉上則田每甲徵穀8石8斗，〈表3〉上則田徵穀2石7斗4升，故約3：1。

8 十九世紀後期光緒初期，南部的臺灣、鳳山、嘉義三縣正供額為穀十三萬多石，而北部的彰化、淡水、噶瑪蘭卻只有五萬六千餘石。東嘉生，《臺灣經濟史研究》（臺北：南天書局，1995年〔原1944年東京初版〕），頁204及華松年，《臺灣糧政史》（臺北：臺灣商務印書館，1984年），上冊，頁62。

表2、1729年以前臺灣舊額田園正供徵收額

每 甲	上則田	中則田	下則田	上則園	中則園	下則園
穀(粟)石	8石8斗	7石4斗	5石5斗	5石	4石	2石4斗

資料來源：〔清〕范咸，《重修臺灣府志》（臺灣文獻叢刊第105種〔以下簡稱臺文叢〕，臺北：臺灣銀行，1961年），頁167。

表3、1729年以後臺灣新增田園正供徵收額

每 甲	上則田	中則田	下則田	上則園	中則園	下則園
穀(粟)石	2石7斗4升	2石8升	1石7斗5升	2石8升	1石7斗5升	1石7斗1升

資料來源：前揭〔清〕范咸，《重修臺灣府志》，頁183。

第三，臺運起初大都在臺灣碾米後，運至福建以平抑米價或支出兵眷米，雍正8年（1730）清政府因福建倉儲汰舊換新的緣故，才將運米轉換成運穀，當米價高漲時才碾米平糶。⁹換言之，清政府起初採用平糶政策，雍正8年以後轉換成需要人力、物力管理且不經濟的倉儲政策，因未脫殼的穀較易儲存，故運送臺灣正供米穀儲存於福建官倉。當時的折算方式，米和穀的比例為1：2，所以雍正8年以後臺運年額達穀十六萬六千石左右，這也是臺運年額最多的時刻。此時的臺運年額，再加上臺、澎的兵米數量，已超出臺灣正供年額，所以此時開始，必須由政府每年將平糶盈餘分給臺灣四縣進行採買，以補其差額。¹⁰而清政府徵收的臺灣正供米穀除供輸福建之外，也經由福建倉儲供輸其他省分。例如，乾隆16（1751）、24（1759）、43（1778）、50（1785）年等，浙江米價高漲時，福建倉儲開倉援助浙江平糶，再由臺灣倉儲填補福建倉儲。¹¹也就是此一政策轉換意味著兩岸間官方倉儲、採買政策的一體化，而政府糧食政策逐漸著眼於倉儲制度。

第四，乾隆初期因臺運供輸量及政府採買量的增加等因素，造成當

9 《宮中檔雍正朝奏摺》，第14輯，頁74，雍正七年八月初二日福建總督史貽直奏。

10 〔清〕范咸，《重修臺灣府志》，卷四租賦，頁183。「計臺郡徵收不敷起運，每年將運糶四府粟價發臺，分給四縣糶補足額。」

11 高銘鈴，〈雍正乾隆期における福建台湾間の米穀流通〉，頁33。

時臺灣南部米價的高漲，無法順利地依過去的採買定價來進行採買及配運，¹²於是清政府不得不逐漸減少官穀運輸量，如〈表1〉所示，乾隆6年（1741）平糶米定額從十二萬石減至七萬石，¹³乾隆11年（1746）以後，進而取消平糶米的定額運送。¹⁴乾隆20年（1755）以後，臺運運費也逐漸由平糶盈餘，轉由福建地丁銀等來支出。¹⁵由此可以推測雍正期，臺灣南部米價比福建內地低廉，採買平糶尚有利潤，但是乾隆初期以後，因採買過多，使得臺灣南部米價高漲，造成臺運平糶功能逐漸減弱，於是清政府不得不取消定額，採取彈性、浮動的採買、平糶政策，並改用招商採買的方式，發給商人米照並訂定期限，允許其從臺灣採買臺米販運至福建，¹⁶另採用先充實臺倉的政策，提高臺灣倉儲定額至穀四十萬石。¹⁷乾隆中期以後，招商採買的採買地多改為臺灣中、北部的

- 12 乾隆初期因米價上漲採買不順情況可見〔清〕王必昌，《重修臺灣縣志》（臺文叢第113種，臺北：臺灣銀行，1961年），卷四賦役志，乾隆七年巡臺御史書山、張涓奏請採買米穀按豐歉酌量價值疏，頁117。「內地發買穀價，僅三錢六分，或三錢不等，裝運腳費俱從此出。在從前穀賤之年，原足敷用，今即不免賠累。嗣後必依時價運費發買為得。該督撫亦議請以後按年歲豐歉，酌量增減，所見相同。而部臣拘於成例，謂從前並無以年歲不齊，稍議加增。又臺灣素稱產米，迥與內地不同，倏增倏減，恐啟浮冒捏飾之端，宜仍循舊例。是猶以從前之臺灣，視今日之臺灣也。臣等查上年臺灣於收成之際，米價每石尚至一兩五錢不等，則穀價亦在七錢上下。續又准閩省水陸提督及金門鎮等，各移咨督撫赴臺採買兵米，俱不下數千餘石。目下各屬米價，自一兩七、八錢至二兩不等，則與從前大相懸殊，可知原議之穀價，即不論裝運腳費，已不抵時值之半，倘仍不議增，必致因循歲月，互相觀望，採買無期。」另，乾隆元年至10年，臺運共壓欠運穀99萬9千餘石，其中平糶米穀65萬，兵眷米穀34萬9千餘石。見楊彥杰，〈清代臺灣大米對福建的輸入〉，頁73。
- 13 前揭〔清〕范咸，《重修臺灣府志》，頁184。
- 14 《清高宗實錄選輯》（臺文叢第186種，臺北：臺灣銀行，1964年），乾隆十一年三月五日辛未，頁49。「內地兵食，嗣後倘有應在臺購買運補內地平糶之處，隨時酌辦，毋庸定額撥運。」
- 15 乾隆初期為止，臺運運費由平糶福建所得盈餘支出，可見《宮中檔雍正朝奏摺》，第14輯，頁75，雍正七年八月初二日福建總督史貽直奏及《福建省例》（臺文叢第199種，臺北：臺灣銀行，1964年），倉庫例，頁35。乾隆20年以後，因定額平糶米停運，運費改由福建地丁銀支出，可見《宮中檔乾隆朝奏摺》（臺北：國立故宮博物院，1982年），第11輯，頁79-82，乾隆二十年三月二十六日閩浙總督喀爾吉善福建巡撫鍾音奏。
- 16 前揭《清高宗實錄選輯》，乾隆十二年正月十三日癸卯，頁56。「嗣後如遇臺郡豐稔之年，應聽漳、泉二府商賈及在臺之漳、泉二府民人自十月起、至次年二月止，於地方官處請照買運。倘買運過多，臺郡米穀昂貴，與臺郡並非豐稔之年，仍令該道、府等詳報停止。」
- 17 《福建通志臺灣府》（臺文叢第84種，臺北：臺灣銀行，1960年），頁175-176。「（乾隆）十一年，令臺灣買穀備貯以福、興、漳、泉四府民食不能不藉臺灣運濟，議定臺屬各廳縣於本年二月內買足四十萬石之穀，永為定額，遇有內地要需，即於此內動撥，仍發藩庫銀交臺隨時買補。」清代臺灣倉儲定額為：臺灣府20萬石、臺灣縣3萬石、鳳山縣5萬石、諸羅縣（乾隆52年改名嘉義）5萬石、彰化縣5萬石、淡防廳2萬石、澎湖廳2萬石。

彰化、淡水等地，¹⁸此一政策轉換，促使臺灣中、北部的水田開發，及民間商人販運量逐漸增加。至十八世紀後期，民間商人的販運量至少已達臺運量的四倍以上。¹⁹

第五，進入十九世紀以後，正口渡航制度的有名無實及正口商船的減少等因素，臺運逐漸邁向衰退之路，臺運的衰退不只意味著兩岸倉儲制度的衰退，也使得兩岸間平常財政上銀、米互換供輸的減少，也就是清代臺灣財政並未曾獨立自主，銀錢徵收的財政項目入不敷出，須由福建協餉援助，尤其是龐大的臺、澎戍兵的兵餉銀，必須每年由福建運送銀、錢來因應。²⁰道光8年（1828）以後，清政府因商船配運無法照年額進行，於是將屬於津貼性質的眷穀改為折色（銀錢貨幣）支給，以減少運費支出，故減少臺運額約穀二萬二千多石（見〈表1〉），當時的換算為穀一石折算一兩，而從福建援助臺、澎的兵餉銀中扣除約二萬二千多兩。²¹道光20年以後，因鴉片戰爭的爆發，使得兩岸商船貿易受到極大的影響，清政府於是也將兵穀配運額減至穀約三萬二千多石，再扣除相對的臺、澎兵餉銀。²²同治6年（1867）以後，清政府再將剩餘的福建兵穀三萬二千八十一石改為折色支出，相對地也減少福建對臺、澎兵餉銀的援助。²³換言之，十九世紀後期臺灣的稅收全部存留於臺灣，但仍接受福建的財政援助，此意味著兩岸間平常財政的銀、米交換減少，財政上的區域分工情況衰退。

18 乾隆31年的實例，見《福建省例》，倉庫例，給照買米，40－42頁。「如遇內地漳、泉一帶米價過昂，令地方官據實詳報，准其出示曉諭，給照艤船，前往淡水、彰化販運，一值臺地過昂，移明內地停止給照。」

19 根據《宮中檔嘉慶朝奏摺》（臺北故宮博物院所藏，未刊），第2輯，頁846。嘉慶元年十月十三日閩浙總督姚瑩奏所提，嘉慶元年一至九月福建廈門、蚶江口兩港進口臺米約42萬5千餘石，當時臺運官穀年額卻只8萬多石。

20 可見《明清史料戊編》（臺北：國立中央研究院歷史語言研究所，1953年），第10本，頁953、959、961、984、987、992、997、998等。道光期以兵餉銀為主的福建對臺灣、澎湖的財政援助年額約9至15萬兩。

21 《清宮諭旨檔臺灣史料》，第4冊，頁3479－3481及《清宣宗實錄選輯》（臺文叢第188種，臺北：臺灣銀行，1964年），道光八年五月乙卯，頁61。

22 《宮中檔道光朝奏摺》（臺北故宮博物院所藏，未刊），第10輯，頁355，道光二十二年二月二十二日閩浙總督怡良福建巡撫劉鴻翱奏及〔清〕丁紹儀，《東瀛識略》（臺文叢第2種，臺北：臺灣銀行，1957年），卷二糧課，頁15。

23 見《清宮月摺檔臺灣史料》，第2冊，頁963，同治六年二月初十日福州將軍兼署閩浙總督英桂福建巡撫周開錫奏、《福建省例》，兵餉例，整頓臺灣餉項，頁557－558、〔清〕陳培桂，《淡水廳志》（臺文叢第172種，臺北：臺灣銀行，1963年），卷四志三賦役志，餉帑解運存留，頁105。同治九年（1869），淡水廳仍有運送本色（米穀）至福州的情形。

以上為臺運與兩岸財經關係及變遷情況，臺運米穀來源大致為臺灣正供，因天災或反亂而減免或豁免正供時，清政府可用常平倉來支出，換句話說，米穀來源並非造成臺運衰退的主要原因所在，問題在於如何運輸米穀橫越臺灣海峽至對岸，況且又只有正口才能進行配運商船的工作，下節將說明臺運與民間商船販運的關係，及臺運衰退的情況。

參、臺運與民間販運的關係

臺運不只具有財經方面的意義，也有其政治動機，亦即清政府可利用官穀運輸，強化兩岸間商船管理，並透過「行保」來掌控商船行踪及活動範圍，換言之就是透過官穀運送使得商船必須經由指定正口來進行對渡。行保為商船船戶的保證人，一般大都為擁有店舖不動產的港口在地行商（又稱行戶、舖戶、牙行等）。²⁴如果具保商船運送之官穀流失或行踪不明時，行保須負賠償責任，但遭風遇難流失官穀時，可以檢附當地官員證明，提報請求豁免。²⁵從清政府對商船遭難時的應對中，可以看出商船的活動範圍及貿易形態，如果沒有運送官穀的話，也就比較沒有辦法追蹤商船的行蹤。

乾隆11年（1746）以前，臺運配運商船並未明文義務化，每隻商船約配運一百石至三百石，商船遭風流失臺運米穀時，經調查確認並得到失事地方官員、澳甲（港口管理員）的切結保證後，清政府即根據「漕運定例」（利用大運河將江南米糧運至北京的官運條例），豁免船

24 陳國棟，〈清代中葉廈門的海上貿易〉（《中國海洋發展史論文集》4，臺北：中央研究院，1991年），頁88及林玉茹，〈清末新竹縣文口的經營——一個港口管理活動中人際脈絡的探討〉（《臺灣風物》45-1，1995年），頁96。

25 見《明清史料》（臺北：國立中央研究院歷史語言研究所，1957年），庚編，第8本，頁705，乾隆五年七月七日兵部為內閣抄出閩浙總督德奏移會。乾隆元年晉江縣船戶陳吳勝船隻在臺灣配運兵米出口，遭風飄越呂宋時盜賣所載官米，清政府最後裁定由船戶及船員賠償，無法償還時，由廈門行保吳南珍、臺灣行保郭萬盈名下各半分賠。

戶及行保的賠償責任。²⁶

乾隆11年時，因為臺運累積未配運米穀的數量太多，且海運比內河航行的漕運更容易遭風失事，清政府於是制定臺運適用的海上遭風賠償豁免條例，²⁷並開始依據樑頭（船寬橫木）大小來配穀，藉以穩定臺運營運，豁免賠償時由平糶盈餘、捐監穀等來填補，一般來說必須出現溺斃者，並須檢具行保及遭風當地官員的切結保證，才能提報戶部豁免賠償。²⁸乾隆四十年代以後，因造船申報時即未統一樑頭丈量標準，²⁹依樑頭配運較為不公，於是清政府改分糖船、橫洋船來配穀。嘉慶14年（1809）以後，因臺運積壓未運米穀過多，除固定大型船的糖船及橫洋船配運額外，清政府也針對其他商船及漁船，依樑頭大小配穀，以增加搬運船數。至道光7年（1827），取消依樑頭配運的方式，改分糖船、廈門船（再分大、中型）、蚶江船（再分大、中型）三種來配運。清代商船臺運配穀數變動情形見〈表4〉，由其變動中可以推測十九世紀以後配運困難，就連樑頭五、六尺的商、漁船，也都必須配穀。

26 見張偉仁主編，《明清檔案》（臺北：國立中央研究院歷史語言研究所，1987年），第96冊，頁A96-3，乾隆五年八月二十九日之六閩浙總督德沛揭明缸戶載運督標四營兵米沈失一案未曾按年彙報緣由。「載運官物，卒遇風浪，飄沒無存，例得免追。……查漕運定例，在江洋黃河漂沒者，該督撫核明確寔具題，准予豁免。」缸戶陳林發、李玉興、李逢春、林玉興、周隆興、葉長盛等分運送雍正十三年至乾隆二年分督標四營兵米，於海上遭風共沈失米一千三百五石一斗，乾隆四年十一月由閩浙總督德沛呈報戶部議准豁免。

27 《清高宗實錄選輯》，乾隆十一年三月初五日辛未，頁48。「在洋遭風，宜覆實題豁。查船商已至內港，因駕駛不慎，漂失穀石，及雖在外洋，而擊碎船隻，無實在形跡可驗者，仍着落行保船戶，照時價賠補外，其有在外洋遭風船隻，舵、水漂失無跡，及在外洋衝礁擊碎，有實在形跡可驗者，俱切結報部，俟歲底彙案題豁。」

28 高銘鈴，〈清代中期における台運体制の実態についての一考察〉，頁96-97。

29 《福建省例》，船政例，洋政條款，頁707。「梁頭丈尺，不必過於拘泥，以免紛擾也。查海船報科，原有折算之法，海關據之以輸課，臺灣據以配穀，皆用折算尺寸，並不以實在尺寸為憑，即其置造之時，類多以大報小。既成之後，乃據實在尺寸丈量，毋怪乎抵牾不合也。且丈量亦有分別。」

表4、清代商船臺運配穀數變動表

年代	樑 頭	船 種	配運穀額	資 料 來 源
1746年	1丈7尺6寸~1丈8尺 1丈7尺1寸~1丈7尺5寸 1丈6尺~1丈7尺 1丈5尺6寸~1丈6尺 1丈4尺5寸~1丈5尺5寸		300 250 200 150 100	〔清〕范咸，《重修臺灣府志》，頁90 - 91。
1773年	1丈6尺以上 1丈4尺以上 1丈2尺以上 1丈4尺以上 1丈2尺以上 1丈以上	糖船 糖船 糖船 橫洋船 橫洋船 橫洋船	260(原320) 220(原260) 200(原240) 160(原200) 120(原160) 80(原120)	〔清〕朱景英，《海東札記》（臺文叢第19種，臺北：臺灣銀行，1958年），卷二記政紀，頁18 - 19。
1783年		糖船 橫洋船	240 120	《明清史料戊編》，第2本，頁130。
1784年		糖船 橫洋船	320 160	〔清〕周凱《廈門志》，頁188。
1788年		糖船 橫洋船 廈門船 蚶江船	360 180 180 140	〔清〕周凱，《廈門志》，頁188。
1809年	1丈以下 1丈~2丈 2丈以上 5尺以上 6尺以上	糖船 橫洋船 商船 商船 商船 漁船 漁船	360 180 90 130 180 30 40 - 60	〔清〕陳淑均，《噶瑪蘭廳志》（臺文叢第160種，臺北：臺灣銀行，1963年），卷七雜識，頁353。
1812年	2丈以下 1丈以下	廈門船	130 90	〔清〕周凱，《廈門志》，頁188。

	8尺以上	蚶江船	70	
		蚶江船	35	
1814年	5尺~6尺	糖船	360	〔清〕周凱，《廈門志》，頁188。
	6尺~7尺	橫洋船	180	
	7尺~1丈		30	
	1丈~1丈5尺		40	
	1丈5尺~2丈		70	
			100	
1827年	依樑頭配穀取消		30	《明清史料戊編》，第2本，頁190。
		糖船	360	
		廈門船(大)	180	
		廈門船(中)	150	
		蚶江船(大)	100	
		蚶江船(中)	80	

乾隆中期以後清政府無法完全掌控正口以外的港口，禁止不了各港官吏及戍兵的陋規徵收，使得兩岸間私運米穀情況層出不窮，也就是說不入正口迴避官穀運送的商船增加，造成臺灣正口配運米穀業務的惡化。³⁰當時的陋規包含賄賂、入港檢查的手續費及福建官倉接收臺運官穀時的管理費等。³¹清領臺以後只有南部鹿耳門為唯一可以直航大陸的正口，對渡福建正口廈門，臺運開辦之初即為配運官穀的指定港口，遲至乾隆49年（1784）清政府才又開了彰化縣鹿港為正口對渡泉州蚶江口並配運官穀，55年（1790）則又開了淡水廳的八里坌為正口對渡福州五虎門，³²但因臺運官穀來源為中南部四縣正供而未配穀，³³遲至嘉

30 當時不入正口進行兩岸私口貿易盛行，其情形可見〔清〕周凱，《廈門志》，卷六臺運略，頁191 - 192。商船迴避陋規徵收及配穀不入正口情形可見《福建省例》，倉庫例，配運臺穀條款章程，頁71。「商船往來貿易，貨本萬金，而所配官穀，少只數十石，多至數百石為止，如果臺屬各口廳員秉公撥配，內地各處照數盤收，嚴杜丁胥勒索擾累之弊，則商船何致多方規避，甘於冒險而罹刑章？」。

31 陋規研究可見林玉茹，〈清末新竹縣文口的經營——一個港口管理活動中人際脈絡的探討〉，頁82 - 87及前揭楊書濤，〈清代臺灣財政制度之研究〉，頁130 - 133。

32 根據林玉茹的研究，八里坌港於乾隆53年已奏開，並開始運作，55年再經覆准。見林玉茹，〈清代臺灣港口的空間結構〉（臺北：知書房，1996年），頁232。

33 根據《廈門志》卷六臺運略的資料來計算，道光初期為止，臺灣四縣提供配運官穀的比例各為：臺灣縣9%、鳳山縣20%、嘉義縣41%、彰化縣30%。高銘鈴，〈十九世紀前中期における台湾米穀流通に関する一考察〉，頁92。

慶14年（1809）八里坌才有配運，³⁴但出口官穀由彰化縣來提供。³⁵換言之，淡防廳所徵收的正供並無多餘可以配運出口。道光6年（1826）又增設五條港（海豐港）及噶瑪蘭廳的烏石港為正口，五條港為鹿港的輔助港配運官穀，烏石港則因噶瑪蘭廳為新設官廳，離中南部較遠，故未配運。道光18年（1838）又增開樹苓湖為鹿港的輔助港，配運官穀，³⁶但未明定為正口。增設正口的原因，除了臺灣中、北部持續開發有成之外，應該也是為了管理掌控商船及配運官穀之便。³⁷

海禁之中，有所謂的米禁，清政府因商船運米出海恐會資助外國或海盜，所以對於省與省間的海上運米活動有其限制，而臺灣為福建省管轄，如一特區，商船運米數量也有限制，一般規定臺灣商船可運米60石，³⁸前往浙江、廣東者亦不可超過此數，³⁹乾隆24年（1759）以後准許橫洋船可以販運米200石（穀則為400石），⁴⁰乾隆52年（1787）以後准許橫洋船可運米400石，安邊船准載米300石，⁴¹換言之，官運的臺運量逐漸減少，而依賴民間販運及招商採買的情形增加。福建招商採買臺米實例可見乾隆31年（1766）福建惠安縣，係由福建內地地方官在米價高漲時，出示曉諭，將願赴臺灣淡水、彰化買米者姓名及數量造

34 〔清〕丁曰健，《治臺必告錄》（臺文叢第17種，臺北：臺灣銀行，1959年），卷二東溟文集，籌議商運臺穀，頁170。「嘉慶十四年，總督方公維甸以臺穀積滯，奏開八里坌口與鹿耳門、鹿仔港一律配運。凡渡海漁船，樑頭寬五尺以上至一丈二尺者，皆令配運三十石至八十餘石。」

35 林玉茹，《清代臺灣港口的空間結構》，頁167、221、239、257。

36 〔清〕姚瑩，《中復堂選集》，東溟文後集卷三，樹苓湖歸鹿港分運臺穀狀，頁38-39。

37 見乾隆49年時增設蚶江為正口之記述，《明清史料戊編》，第2本，頁130，閩浙總督富勒渾奏摺。「查臺灣府屬撥運內地兵粟，歲共八萬餘石，均從鹿耳門配船載運。今蚶江既准經渡，則商販自多，亦應酌分輓運，以均勞逸。且船隻往來，有此官運兵粟，亦易稽查。」

38 〔清〕周凱，《廈門志》，卷五船政略，頁172。「沿海地方內商出洋及洋商入市，核計人口多寡、往返程期，每人每日准帶食米一升五合，臺灣商船准帶食米六十石；違禁多帶，分別究治。」

39 《明清史料戊編》，第4本，禮部移會，頁318。「其駕往浙粵等省船隻，仍照舊例，止准其備帶食米六十石，毋許稍有浮溢。」

40 《清高宗實錄選輯》（臺文叢第186種，臺北：臺灣銀行，1964年），乾隆二十四年十一月，頁125。「臺、廈商船，米禁甚嚴。臺灣米多，患穀賤妨農；漳、泉產少，患穀貴病民；既利奸囤，兼滋偷漏。請酌弛米禁，專准橫洋船每船帶米二百石，穀倍之；定口出入，責令文武官嚴查，無得偷運外番及資島匪。違者拏究。」

41 《明清史料戊編》，第4本，禮部移會，頁317。「嗣後橫洋船一隻應請准其載米四百石，安邊船一隻准載米三百石，於印照上註明實數，內地收口照數查驗。如再有例外多帶，立予重究，米石入官，將臺灣管口弁查參議處。」

冊，給與印照，每照以五百石為率，可一人領兩照，或兩人合領一照，各從其便，運回泉州依時價賣出，並繳銷印照。⁴²由此推測福建地方官可依情況發照給商，使其至臺灣各地買米回閩販賣，實施情況應不在少數，也間接造成中北部的開發及繁榮。

乾隆末期至嘉慶中期，兩岸間蔡牽等海盜事件頻繁，臺運延遲的情況更形嚴重。在此情況下，福建籍商船藉口遇盜，不歸福建正口，從臺灣直航江浙、天津等地的情況增加，但清政府却允許其所帶的臺運米穀於當地賣出，而由福建行保先行賠償。⁴³其中，尤以販運糖的糖船為主，所以清政府以其違反應先歸收福建正口的規定，罰令加倍配穀（見表4）。⁴⁴蔡牽等海盜事件告一段落後，嘉慶21年（1816），年間已有五、六十隻商船雖在臺配運官穀卻以遭風為名，直接漂收上海、天津、遼東半島等地貿易，清政府卻無法阻止，只好聲明轉運明白並無貽誤者，即不深究，⁴⁵如此的處理方式代表沿海米禁的和緩，臺運官穀也可

42 《福建省例》，倉庫例，給照買米，頁40 - 42。「查得惠安縣具稟臺運等情，……查臺灣淡、彰地方，中米價值據報一兩三錢五分，實屬平減，似為充裕可知。農民蓋藏，正宜糶賣資用。如果臺地價昂，該商販運無利，亦可不禁自止，於彼地民食並無妨礙。似應如該縣所請，飭令出示曉諭，如有本地民人實係身家殷實，情願自備資本，領照赴淡、彰買運米穀者，該縣即將商人姓名並買米數目造冊詳報，給以印照，每照以五百石為率。或兩人合領一照，或一人自領兩照，各從其便。徑至臺屬淡、彰地方，不拘何處，聽其買運回泉，照依時價糶買。所給印照，回日繳銷。」

43 其案例可見《宮中檔嘉慶朝奏摺》（臺北故宮博物院所藏，未刊），第2輯，頁268，嘉慶元年七月初八日方維甸奏，當時共有七隻配運臺運官穀商船從臺灣直赴天津。「據閩省船戶黃振等稟報，閩省商船七隻至津，各帶有臺灣運送廈門等處兵米穀石，……向來商船到臺灣裝貨，每船例帶官穀到廈門廳等處交卸，今年照例各帶官穀，領有臺灣廳縣印照，……猝遇盜匪多船，……因此一直來津，不能到廈門收口交穀，情願寄信廈門牙行，即行照數買補交倉，……應准照該船戶所請，……所有帶來穀石，仍應給領，但米穀例禁出洋，未便復令帶回，……一俟閩省咨覆到日，准其在津售賣，如有續到船隻，均即照此辦理。」另嘉慶五年、六年實例可見《清宮廷寄檔臺灣史料》（臺北：國立故宮博物院，1998年），第1冊，頁467，嘉慶五年六月二十五日上諭及《清宮諭旨檔臺灣史料》，第2冊，頁1708，嘉慶六年九月二十二日長本上諭檔。嘉慶五年有黃豐勝等二船，嘉慶六年有賀元年等六船直抵天津。

44 如〔清〕周凱，《廈門志》，卷五船政略，頁167。「橫洋船亦有自臺灣載糖至天津貿易者，其船較大，謂之糖船；統謂之透北船。以其違例，加倍配穀。」其定例見同書卷六臺運略，頁191。「定例：廈門為往來臺、澎、南北掛驗出入之正口，船戶不准託故他往，先宜歸收正口。故由臺透北者，罰令加倍配穀。」

45 《福建省例》，倉庫例，配運臺穀條款章程，頁76。「上年(嘉慶21年)廈防廳摺報，金大興等五、六十船，均係上年三、四、五、六等月配運出口，在洋遭風，漂收上海、天津等處。遲至半年及七、八月，始行到廈。……歷年廈船由臺配穀漂收寧波、上海、天津、錦、蓋等處，多係糖船，加倍配穀，其中實在遭風者固屬不少，而乘風經商遠去者難保必無。上年金大興等五、六十船，類多如此。……且事在未經議定以前，似可分別查明各該船如於進口業將官穀轉運明白，並無貽誤者，姑寬既往，免予深究；倘有積壓遲運者，即拿懲儆。」

販賣於天津等地，如天津、上海等外省地方米價與福建相差無幾的話，並不會對行保、船戶帶來損失，但卻也使得臺運延遲的情況更形嚴重。

十八世紀後期以後，為了維持兩岸財政項目臺運供輸的順暢，清政府不得不增加新正口等措施，以增加商船運送官穀，同時也開始利用解餉兵船來運送，⁴⁶仍然不足時，則強制徵收商船來進行專運。⁴⁷專運時由官廳徵雇大型商船，派遣丞、倅、遊擊、守備等文武官員負責，⁴⁸但是專運所伴隨的文武官員的供應犒賞費用過重及運費太低，造成臺灣地方官員及船戶的不滿。⁴⁹因臺運米穀運送至福建官倉時，陋規一般由船戶負擔，⁵⁰但專運時則必須由相關官員來負擔，⁵¹因此如前節所述，道光期以後因無法順利依定額運穀，清政府不得不逐漸減少運送量，福建內地改用折色銀兩支出兵眷米，以減少運送米穀的費用，由士兵自行買米，不由政府來主導。由此可知當時財政的困窘情況，倉儲管理的人力、物力已不如十八世紀時充裕。

十八世紀雍正7年，清政府對於臺灣的新墾田園正供，採用福建的同安則例之後，促使民間田園開發逐漸由南部擴展至中北部，但中北部正供增加緩慢，乾隆期以後清政府又未能適時修正正供稅制，增加中北

46 解餉兵船運穀實例有嘉慶23-25年及道光12、13年，見《明清史料戊編》，第10本，頁965及第7本，頁696。

47 實施專運有嘉慶16、23、25年、道光5、10、11年等。見〔清〕周凱，《廈門志》，卷六臺運略，頁190。

48 〔清〕周凱，《廈門志》，卷六臺運略，頁190。「嘉慶十六年，總督汪志伊以臺灣應運內地兵米，眷穀積壓過多，奏明委員專運，廈防廳封雇大號商船十隻，每船約裝穀二千石；蚶江廳封雇大船十隻，每船約裝穀一千石，派委丞、倅、遊、守各一員。腳價由例價之外，每石加給銀二分，分作三次，運回穀十萬石。」

49 〔清〕姚瑩，《東槎紀略》（臺文叢第7種，臺北：臺灣銀行，1957年），卷二籌議商運臺穀，頁26。「積穀十三萬，用商船六、七十艘，廈、蚶二廳雇撥，當為四起或五、六起，每起必有文武正副委員及護送弁兵，供應犒賞，皆取諸（臺灣）四縣，賠累已甚。而內地各倉既失商運之利，則必多所挑駁，非云穀雜糠沙，則云斗斛不足，紛紛檄行（臺灣）四縣補運。此累之在官者也。官穀運腳每石六分六厘，較民貨水腳僅十分之二，每船以二千石為率，船戶僅得運腳銀一百餘兩，不敷舵水飯食工資。其船本及修整篷索桅樅之需，皆於何出？每逢雇運，眾行商及通港之船皆科派津貼，而船戶仍不免賠。此累之在商者也。」

50 見〔清〕陳盛韶，《問俗錄》（臺灣歷史文獻叢刊，南投：臺灣省文獻委員會，1997年），卷六鹿港廳，頁62-63。「商船配穀海口，兵差用費不過銀拾餘圓。灣倉領取米穀，非攬和穀批，即短價勒折。蚶、廈交倉為費尤巨，受累更重。……商船如配運百石，三次即須賠銀四五百圓。巨富之家本大利大，猶堪勝任，中下戶勢必累至傾盡家資，逃散流離。」

51 連橫，《臺灣通史》，（臺文叢第128種，臺北：臺灣銀行，1962年），卷二十糧運志，頁543。「廈、蚶二廳雇撥，當為四起，或五、六起。每起必有文武正副委員護送，弁兵供應犒賞，取諸四縣，賠累已甚；而內地各倉，既失商運之利，則必多所挑駁。此累之在官也。」

部正供量，使得臺運米穀來源一直集中於中南部，兩岸私口貿易逐漸盛行，十九世紀以後隨著泥砂淤積、陋規徵收等因素造成入港商船減少的鹿耳門、鹿港兩正口逐漸衰退的情況下，臺運也不得不逐步停運，改用折色支出，但兩岸間民間販運的比重卻是更為增加。下節將說明清政府對民間販運的政策轉變及兩岸間分工體制的變遷情況。

肆、民間販運與兩岸間分工體制的變遷

如前所述，乾隆期以後，清政府限期給照允許福建商民可赴臺灣中、北部買米，民間販運逐漸轉往中、北部，並且逐步提高臺閩間商船販運米石的上限，而由臺灣私口偷運米穀至移民原鄉的漳州、泉州、廣東東部的情形增多。⁵²十九世紀道光期以後，臺灣中部鹿港廳所屬各港（包含鹿港、五條港、樹苓湖）的官方米穀出口量，已超越南部鹿耳門，⁵³這意味著當時臺米的出口中心，已由十八世紀時的南部轉換成中部，鹿耳門對渡廈門的米穀貿易衰退。臺灣南部出口米穀雖然減少，但正口歷史較久的鹿耳門商人卻以糖船貿易為中心，直航江浙、天津、遼東半島等地貿易⁵⁴，也就是說十九世紀以後南部商人的貿易形態已由原來的臺灣—福建—江浙、天津等地的L字型轉換出現臺灣—江浙、天津—福建的三角型，此一貿易形態則以糖交易為主，較不受米禁的限制，而部分的臺運官穀附隨其中供應於江浙、天津等地。

但是十九世紀對外開港前仍處於水田開發期的臺灣中、北部，仍需仰賴福建資本，出口米穀仍為大宗，且正口以外的各私口的出口量，仍

52 乾隆期走私臺米至福建南部及廣東東部的情況可見《清高宗實錄選輯》，乾隆十一年十二月，頁55。「臺郡遠隔重洋，民番雜處。近有小船，私由小港偷運米穀至漳、泉、粵東等處；內地奸民乘其回棹，暗行過臺。」

53 由此開始臺灣中部鹿港廳所屬的鹿港、五條港、樹苓湖三港配運穀數調整為三萬三千石，而南部鹿耳門降至三萬一千多石，顯示臺灣官方米穀出口中心已由南部轉至中部地區。前揭〔清〕姚瑩《中復堂選集》，東溟文後集卷三，樹苓湖歸鹿港分運臺穀狀，頁38 - 39。

54 陳國棟，〈清代中葉臺灣與大陸之間的帆船貿易〉，頁91。

是呈現增加的趨勢。⁵⁵中部鹿港郊商是以廈門、泉州為基盤的商人，前往江浙、天津的糖船貿易不如南部鹿耳門多，且也出現較為土著化的米商，⁵⁶而鹿港的米大都出口至福建南部及廣東。⁵⁷而對外開港前北部的淡水廳仍出口大量的剩餘米，⁵⁸其郊商販運臺米出口實例雖然少見，但卻能見到美國商人販運臺米出口的實例。即，咸豐7年（1857）5月，以廣州為據點的美商琮記洋行（Augustine Heard&Co），見淡水米價每擔（140斤）洋銀二元二角，福州每擔（130斤）為洋銀三元八角，於是透過福州分行販賣鴉片等至淡水，並在淡水收購食米、樟腦等販運至福州、上海、香港等地，前後約米五千擔。⁵⁹由此可知北部當時米價比大陸低，販運利潤仍高，單一洋行販運出口即達此數，也可推測本土郊商的販運量應也不少。

此外，十九世紀新設置的東北部噶瑪蘭廳的主要出口商品也為米，商船從福建內地至烏石港、蘇澳、雞籠頭載貨後必定先回福建，淡水廳

- 55 此一見解可見楊彥杰，〈清代臺灣大米對福建的輸入〉，頁77。楊氏認為道光以後正口渡航制度的廢弛對官穀運輸的臺運帶來重大打擊，但也改變臺灣對大陸的貿易形態，私口貿易為臺灣經濟帶來另類的繁榮。其私口貿易情況可見《福建省例》，倉庫例，配運臺穀條款章程，頁78。「如廈門內通同安、汭洲、石碼、施場、劉五店等處，多有販舩船隻，由劉五店出口，藉稱往北，實則私販臺灣之大坂、中港、後壠、竹塹、大南澳、哈仔蘭等處偷運米穀，避配官穀，攬客偷渡。」另，〔清〕周凱，《廈門志》，卷六臺運略，頁190。「各船不歸正口，私口偷越者多。如臺灣淡水之大坂、後壠、中港、竹塹、南嵌、大雞籠、彰化之水裏、嘉義之笨港、猴樹、鹽水港、臺邑之大港、鳳山之東港、茄籐、打鼓、蟯港，俱為私口，例禁船隻出入。內地晉江之祥芝、永寧、圍頭、古浮、深滬各澳、惠安之獺窟、崇武、臭塗各澳，矇領漁船小照置造船隻，潛赴臺地各私口裝載貨物，俱不由正口掛驗，無從稽查、無從配穀，俗謂之偏港船。」
- 56 〔清〕周璽，《彰化縣志》（臺文叢第156種，臺北：臺灣銀行，1962年），頁291。「遠賈以舟楫運載米粟糖油，行郊商皆內地殷戶之人，出賃遣夥來鹿港，正對渡於蚶江、深滬、獺窟、崇武者曰泉郊，斜對渡於廈門曰廈郊。間有糖船直透天津、上海等處者，未及郡治北郊之多。若澎湖船則來載醃鹹海味，往運米油地瓜而已。其在本本地囤積五穀者，半屬土著殷戶。」
- 57 〔清〕周璽，《彰化縣志》，頁25。「鹿港，泉、廈商船向止運米、糖、粬油、雜子，到蚶江、廈門而已。近有深滬、獺窟小船來鹿者，即就鹿港販買米、麥、牛骨等物，載往廣東、澳門、蔗林等處。回時採買廣東雜貨、鯪、草魚苗來鹿者，名曰南船。」
- 58 王世慶，〈清代臺灣的米產與外銷〉，頁115，引用1882-1891年〈臺灣淡水海關報告書〉。「三十年前臺灣北部的可耕地大抵都用於種植稻米，因此總有大量剩餘的米可供出口之用。」
- 59 黃嘉謨，《美國與臺灣》（臺北：國立中央研究院近代史研究所，專刊14，1966年），頁100-103。

及噶瑪蘭廳郊商往北貿易範圍只到江浙，往廣東交易的情況也有。⁶⁰換言之，與南部郊商的糖貿易形態不同，臺灣中、北部郊商仍是以對福建的臺米販運為中心貿易，大陸各省的特產日用品，仍是經由福建商人販運至臺灣各地，而當時豐收時，臺灣約可販運二百餘萬石出口。⁶¹

另，如前述，十九世紀以後部分臺運官穀附隨糖船貿易亦供應天津等地，清政府逐漸了解可從海道將臺米販運至天津，於是到了道光4年（1824），天津米價高漲時，清政府測試性的利用招商採買的方式，從臺灣運米至天津達十四萬石，⁶²對於運米商船所帶貨物給予免稅的待遇，參加運米者，分別生員、監生、民人，給予頂帶、職銜及酌量獎賞。⁶³此次臺米運津的成功使得清政府體認臺米經海道也可供應華北、華中地區，造成此後外省地區一有缺糧情形，便欲利用此一模式由臺灣來供應，⁶⁴但此一米禁的開放，卻也造成其後臺米販運浙江的情形增加。⁶⁵

鴉片戰爭以後，在1850年前後，商船減少及東南亞各國「洋米」大量輸入福建南部，造成臺米對福建供輸量的減少。⁶⁶但是咸豐期以

60 〔清〕陳淑均，《噶瑪蘭廳志》（臺文叢第160種，臺北：臺灣銀行，1963年），頁218－220。「蘭地郊商船戶，年遇五、六月南風盛發之時，欲往江、浙販賣米石，名曰上北。其船來自內地，由烏石港、蘇澳或雞籠頭，搬運聚攸，必仍回內地各澳；然後沿海而上，……蘭與淡、艋郊戶，其所云北船，惟至江、浙而已。蘭船向止運攸米石、油粿、麻苧、襍子到崇武、獺窟而已。近有蚶江祥芝、古浮小船來港，即就港內販載米石、樟腦，運到廣東、澳門、柘林諸處。回時採買廣貨鱸草魚苗來港者，名曰南船。然歲亦僅一至而已。」

61 〔清〕陳盛韶，《問俗錄》，頁70。「其他私口，小船附載不少，如噶瑪蘭有蘇澳、竹塹有大安、彰化有鰲溪是也。豐年，臺灣大率販運二百餘萬石。」

62 洪美齡，〈清代臺灣對福建供輸米穀關係之研究〉，頁142。

63 《清宣宗實錄選輯》，道光四年八月初四日（甲子），頁28。「在臺灣招募商民，運米十四萬石陸續抵津；……此次運米原船帶回貨物，官給印照；所過關津，加恩一律免其納稅。其臺灣商人急公應募、遠歷海洋，運米至十四萬石之多，著該撫孫爾準秉公查明，擇其率領辦運、資本最多尤為出力者，分別生、監、民人，給予頂帶、職銜及酌量獎賞，以示鼓勵。」

64 如道光11年，清政府因浙江米貴招販臺米。《清宣宗實錄選輯》，道光十一年八月二十九日（戊申），頁74。「以浙江米價昂貴，命暫停海禁，招販臺米；從總督孫爾準請也。」

65 《清宣宗實錄選輯》，道光十五年五月，頁189。「福建省城，地狹人稠，產米不敷民食，全賴臺米接濟。向例臺灣客米，不准販運浙江、廣東各省，原所以籌備民食；自道光四年前任總督孫爾準招商採買臺米販運天津，海禁一開，雖奏明事竣仍照舊停止，而數年以來臺米散出，犯禁圖利，來省甚少，閩中深受其害。」

66 鴉片戰爭以後，商船已較二十年前減少三分之二，臺灣年運福建米石只十餘萬石。見《宮中檔道光朝奏摺》（臺北故宮博物院所藏，未刊），第16輯，頁505，道光二十五年十二月十八日閩浙總督劉韻珂福建巡撫徐繼畲奏。另見王世慶，〈清代臺灣的米產與外銷〉，頁114。

後，太平天國的戰亂造成中國大陸食糧需求增加，米禁政策於是廢弛，商人可以依市場的需求，自由地販運米穀，而運往江浙的情形更為增加。⁶⁷清政府轉而利用招商採買、官紳仕民捐納等措施，來化解此一缺糧危機。如咸豐3年（1854）因北京倉儲減少，清政府於是進行招商採買臺米三十萬石，由官紳仕民捐輸配運至天津，前後運至天津共十一萬五千六百餘石。⁶⁸咸豐10年，咸豐帝為解決浙江民食危機，令福建、廣東辦理招商採買，買運臺米及洋米至浙江。⁶⁹又，因太平天國之亂，江南漕運阻滯，於是清政府又令福建、廣東辦理捐納，購買臺米及洋米運至天津。⁷⁰捐納也就是官員、仕紳捐銀、錢或米穀給政府，政府即給予官位或生員、監生的資格，而此一對策的實施意味著政府財政困窘，倉儲不足以應付此一危機，必須更加借重民間的力量。由上可知，鴉片戰爭後雖然一時間臺米的供輸地位減弱，但自太平天國戰亂的發生，臺米對外供輸地位更形重要，與洋米一起大量地供輸大陸沿海市場。

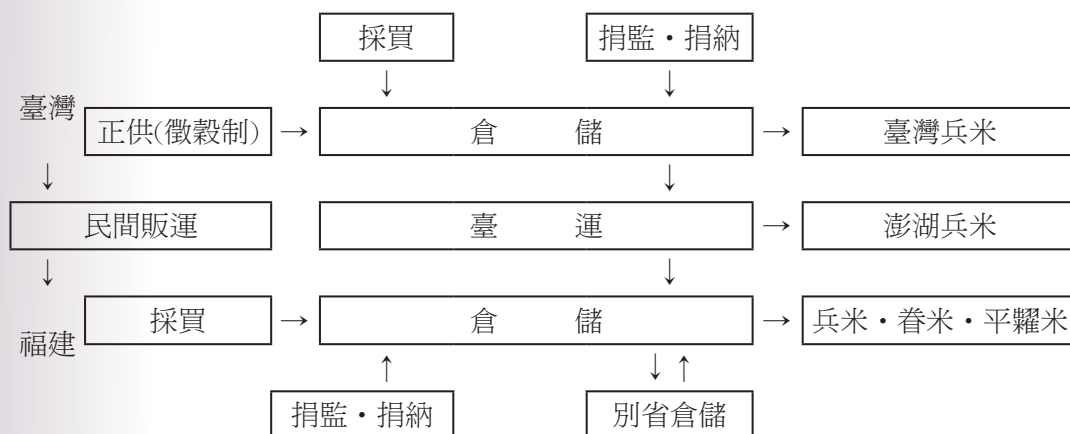
伍、結論

綜上所述，可以得到清代臺灣米穀的供輸結構，如〈圖1〉臺灣米

-
- 67 《宮中檔咸豐朝奏摺》（臺北故宮博物院所藏，未刊），第11輯，頁3，咸豐三年十月二十三日福州將軍有鳳奏。「浙江省連年荒歉，招商海運，所有運米販赴浙省者多而運本省者少。」另，《清宮廷寄檔臺灣史料》，第3冊，頁1377，咸豐七年六月初七日上諭。「本年進倉新漕為數無幾，粳米一項急應寬為籌備，江、浙兩省素稱產米之區，上海、寧波各口又為臺米可通之地，……查照成案，招商認辦粳米二、三十萬石運赴天津。」由上可知，清政府在江浙招商認辦粳米二、三十萬石運赴天津，江浙的食糧不足則欲依靠臺米的供輸。
- 68 《宮中檔咸豐朝奏摺》，第22輯，頁253，咸豐九年六月二十五日閩浙總督慶端署理福建巡撫布政使瑞璜奏。「閩省前於咸豐四年間欽奉上諭，購買臺米三十萬石運送天津等因。當因庫款支絀，採買需時，議照天津捐米章程，奉准勸捐起運。」同書，第28輯，頁42，咸豐十年十一月十八日閩浙總督慶端福建巡撫瑞璜奏。「咸豐四年間因京倉支絀，奉旨籌辦臺米運濟，……當經捐購並行，先後共計配運到津米一十一萬五千六百餘石。」
- 69 《清宮諭旨檔臺灣史料》，第6冊，頁4577，咸豐十年七月二十三日上諭。「浙江軍需民食，需米甚殷，現經該撫出示招商，購買臺米、洋米，並咨閩、廣等省，一體招商運米赴浙，所有經由水路陸各關口，著准其一律免稅，以廣招徠而資接濟。」
- 70 《宮中檔咸豐朝奏摺》，第30輯，頁95，咸豐十一年四月二十六日大學士管理戶部事務周祖培等奏。「上年拾壹月，因江浙軍務未平，南漕不免阻滯，因查福建臺灣府屬本係產米之區，採辦較易，廣東洋米來源甚旺，二省均有海道可以運津。……一面廣為捐買，迅速運津。」

穀供輸示意圖。在官運臺運方面，臺灣倉儲米穀由正供、採買、捐監、捐納等構成，支出臺灣兵米後，經由臺運配運商船，途中再支出澎湖兵米，然後大部分儲存於福建倉儲，再由福建倉儲支出平糶米、兵米、眷米，而福建倉儲來源除臺運米穀之外，尚有採買、捐監、捐納等，並與其他鄰近省分互相支援聯繫。如此，再加上主力的民間販運，主要供應福建所需，次要供應廣東、浙江，構成一個環中國大陸東南沿海的臺米流通網路，十九世紀以後再擴展至天津等地。

圖1、臺灣米穀供輸示意圖



十八世紀為清朝盛世，經過康熙期的休養生息，於雍正帝時進行財經改革，使得財政豐盈的清政府，得透過平糶、採買、倉儲等食糧政策穩定各區域間米價，並維持社會秩序。在此一背景下，清政府開始實施橫越臺灣海峽官方米穀恒常性運輸的臺運制度，將處於水田開發中的臺灣多餘正供米穀，運送至一直處於缺糧狀態的福建，藉以穩定大陸東南沿海地區的米價，此一措施的實施使得兩岸財經互相結合連動。但是乾隆期以後因採買、出口量增加等因素，造成臺運官穀出口重心的臺灣南部米價逐步上揚，採買無法順利進行，逐漸無法依照雍正時制定的定額來運送，於是清政府不得不逐漸縮減臺運量，改採較為經濟省力的招商採買、捐納等政策，並開放民間商人對臺灣中、北部的米穀採買。此舉造成臺灣中、北部的的水田開發，民間商人販運量增加，成為兩岸間販運米穀的主力，且遠超過官穀的數量。換言之，十八世紀雍正期臺運的

開始，形成臺灣、福建兩岸間財政上的區域分工體制，由臺灣供輸以兵眷米為主的福建倉儲，而福建則援助以兵餉銀為主的臺灣財政。但是，十九世紀道光期以後，因鹿耳門、鹿港兩正口入港商船減少等因素，造成臺運配運困難，使得清政府不得不再次縮減臺運量，改以折色支出兵眷米，並相對性地扣除對臺灣兵餉銀的援助。此一對策使得正供稅收完全存留於臺灣，也造成兩岸間財政上區域分工體制的衰退。

民間販運方面，十八世紀中期為止兩岸以南部鹿耳門對廈門的一對一正口貿易為主，但是後期以後臺閩間私口貿易逐漸盛行，於是清政府陸續設置中部鹿港、北部八里坌二正口對渡蚶江口、福州五虎門，十九世紀以後再開五條港、烏石港，形成五正口對渡態勢，但因蔡牽、鴉片戰爭等反亂、戰事的發生，削弱清政府掌控海運商船的能力，兩岸間私口貿易更形猖獗，且政府多次實施招商採買、捐納臺米販運至外省，於是民間商人逐漸突破米禁的限制，販運臺米範圍擴及江浙、天津等地。換言之，兩岸財政上橫越臺灣海峽的銀、米交換量雖然減少，但是民間商人主導的銀、米交易却更為興盛。另，十九世紀以後臺灣南部的米穀出口減少，但卻出現以糖貿易為主的直航天津、江浙的貿易形態，而在1860年臺灣對外開港前中、北部仍是以米出口福建為主，零星販運至廣東，交易範圍也已擴及浙江。

參考書目

一、檔案、志書

- 〔清〕丁紹儀，《東瀛識略》，臺文叢第2種，臺北：臺灣銀行，1957年。
- 〔清〕姚瑩，《東槎紀略》，臺文叢第7種，臺北：臺灣銀行，1957年。
- 〔清〕丁曰健，《治臺必告錄》，臺文叢第17種，臺北：臺灣銀行，1959年。
- 〔清〕朱景英，《海東札記》，臺文叢第19種，臺北：臺灣銀行，1958年。
- 〔清〕姚瑩，《中復堂選集》，臺文叢第83種，臺北：臺灣銀行，1960年。
- 《福建通志臺灣府》，臺文叢第84種，臺北：臺灣銀行，1960年。
- 〔清〕柯培元，《噶瑪蘭志略》，臺文叢第92種，臺北：臺灣銀行，1961年。
- 〔清〕周凱，《廈門志》，臺文叢第95種，臺北：臺灣銀行，1961年。
- 〔清〕范咸，《重修臺灣府志》，臺文叢第105種，臺北：臺灣銀行，1961年。
- 〔清〕王必昌，《重修臺灣縣志》，臺文叢第113種，臺北：臺灣銀行，1961年。
- 連橫，《臺灣通史》，臺文叢第128種，臺北：臺灣銀行，1962年。
- 〔清〕周璽，《彰化縣志》，臺文叢第156種，臺北：臺灣銀行，1962年。
- 〔清〕陳淑均，《噶瑪蘭廳志》，臺文叢第160種，臺北：臺灣銀行，1963年。
- 〔清〕陳培桂，《淡水廳志》，臺文叢第172種，臺北：臺灣銀行，1963年。

《清高宗實錄選輯》，臺文叢第186種，臺北：臺灣銀行，1964年。

《清宣宗實錄選輯》，臺文叢第188種，臺北：臺灣銀行，1964年。

《福建省例》，臺文叢第199種，臺北：臺灣銀行，1964年。

〔清〕陳盛韶，《問俗錄》，臺灣歷史文獻叢刊，南投：臺灣省文獻委員會，1997年。

《明清史料戊編》，臺北：國立中央研究院歷史語言研究所，1953年。

《明清史料》，庚編，臺北：國立中央研究院歷史語言研究所，1957年。

張偉仁主編，《明清檔案》，臺北：國立中央研究院歷史語言研究所，1986年。

《宮中檔雍正朝奏摺》，臺北：國立故宮博物院，1977 - 1980年。

《宮中檔乾隆朝奏摺》，臺北：國立故宮博物院，1982年。

《宮中檔嘉慶朝奏摺》，臺北故宮博物院所藏，未刊。

《宮中檔道光朝奏摺》，臺北故宮博物院所藏，未刊。

《宮中檔咸豐朝奏摺》，臺北故宮博物院所藏，未刊。

洪安全總編輯，《清宮諭旨檔臺灣史料》，臺北：國立故宮博物院，1996年。

洪安全總編輯，《清宮月摺檔臺灣史料》，臺北：國立故宮博物院，1994 - 1995年。

洪安全總編輯，《清宮廷寄檔臺灣史料》，臺北：國立故宮博物院，1998年。

二、專書

伊能嘉矩，《臺灣文化誌》，東京：刀江書院，1928年。

黃嘉謨，《美國與臺灣》，臺北：國立中央研究院近代史研究所專刊14，1966年。

華松年，《臺灣糧政史》，臺北：臺灣商務印書館，1984年。

王世慶，《清代臺灣社會經濟》，臺北：聯經出版社，1994年。

東嘉生，《臺灣經濟史研究》，臺北：南天書局，1995年〔原1944年東京初版〕。

林玉茹，《清代臺灣港口的空間結構》，臺北：知書房，1996年。

山本進，《清代の市場構造と經濟政策》，名古屋：名古屋大學出版社，2002年。

三、期刊論文

王業鍵，〈清代經濟芻論〉，《食貨月刊》復刊2 - 22，1973年。

王業鍵·黃國樞，〈十八世紀中國糧食供需的考察〉，《近代中國農村經濟史論文集》，臺北：中央研究院，1989年。

王業鍵·黃瑩珏，〈清代中葉東南沿海的糧食作物分布糧食供需及糧價分析〉，《中央研究院歷史語言研究所集刊》70 - 2，1999年。

林滿紅，〈清末大陸來臺郊商的興衰—臺灣史、中國史、世界史之一結合思考〉，《國家科學委員會研究彙刊：人文及社會科學》4 - 2，1994年。

陳國棟，〈清代中葉臺灣與大陸之間的帆船貿易〉，《臺灣史研究》1 - 1，1994年。

陳秋坤，〈清初臺灣地區的開發—由米價的變動趨勢做若干觀察〉，《食貨月刊》復刊8 - 5，1978年。

張岩，〈試論清代的常平倉制度〉，《清史研究》1993 - 4，1993年。

康沛竹，〈清代倉儲制度的衰敗與饑荒〉，《社會科學戰線》1996 - 3，1996年。

張惠珠，〈清代常平倉發展初探〉，《國史館館刊》復刊20，1996年。

陳香，〈清代臺灣供輸福建的兵糧與眷穀〉，《食貨月刊》復刊1 - 6，1971年。

栗原純，〈清代台湾における米穀移出と郊商人〉，《台灣近現代史研究》5，1984年。

林秀鳳，〈清代臺灣供輸福建的兵糧與眷穀〉，《反攻》453，1987年。

- 楊彥杰，〈清代臺灣大米對福建的輸入—以兵眷米穀為中心〉，《中國社會經濟史研究》1988 - 1，1988年。
- 陳國棟，〈清代中葉廈門的海上貿易〉，《中國海洋發展史論文集》4，臺北：國立中央研究院，1991年。
- 馬波，〈清代閩臺地區的農產品流通〉，《中國歷史地理論叢》1994 - 4，1994年。
- 林玉茹，〈清末新竹縣文口的經營——一個港口管理活動中人際脈絡的探討〉，《臺灣風物》45 - 1，1995年。
- 泉澤俊一，〈清代東南沿海の米穀流通について〉，《歴史》86，1996年。
- 堤和幸，〈清代台湾北部における米穀流通と驛戸〉，《現代台湾研究》23，2002年。
- 堤和幸，〈清代閩台間における米穀流通研究の現状と課題〉，《現代台湾研究》21，2001年。
- 高銘鈴，〈雍正乾隆期における福建台湾間の米穀流通〉，《九州大学東洋史論集》27，福岡：九州大学東洋史研究会，1999年。
- 高銘鈴，〈清代中期における台運体制の実態についての一考察〉，《九州大学東洋史論集》29，福岡：九州大学東洋史研究，2001年。
- 高銘鈴，〈十九世紀前中期における台湾米穀流通に関する一考察〉，《東洋學報》85，東京：東洋文庫，2003年。

四、學位論文

- 洪美齡，〈清代臺灣對福建供輸米穀關係之研究〉，臺北：國立臺灣大學歷史研究所碩士論文，1978年。
- 楊書濠，〈清代臺灣財政制度之研究〉，臺中：國立中興大學歷史學系碩士論文，2000年。
- 邱欣怡，〈清領時期臺閩地區米穀貿易與商人（1685 - 1850）〉，桃園：國立中央大學歷史研究所碩士論文，2002年。

吳玲青，〈清代中葉台灣における米と銀——「台運」と「台餉」を中心として〉，東京：東京大學博士論文，2008年。

臺灣文獻

第六十一卷第一期

Exporting Rice from Taiwan to the Mainland China and cross-Strait Financial and Economic Relations (1725–1867)

Ming-ling Kao

Abstract

In the 18th century, the Ching Dynasty prospered as a result of peaceful economic growth during the late reign of Emperor Kang-Hsi and a financial and economic reform during the reign of Emperor Yong-Cheng. An ever healthy fiscal income enabled the Ching Dynasty to maintain social orders by stabilizing the rice price through various food and rice policies such as Pingtiao (to sell rice and grain to stabilize the rice price), storage, and procurement. Under such circumstances, the Ching Dynasty began regular shipment of rice and grain across the Taiwan Strait, known as Taiyun. Rice and grain collected as tax in Taiwan was used to stabilize the rice price in the Mainland, which encouraged financial integration and interaction between both sides of the Strait. However, after the reign of Emperor Chien-Lung, the rice price in South Taiwan, a major government rice supply base, rose gradually due to many factors such as excessive procurement with fixed quantity. The policy of shipment for Pingtiao Rice with fixed quantity implemented by Emperor Yong-Cheng was gradually not enforceable. As a result, the amount of official rice shipments decreased, and the government turned to the private sector to match the difference. Several measurements were taken, such as Chao Shang Tsai Mai (licensing merchants to purchase rice at specific places and

清代臺米供輸中國大陸與兩岸財經關係 (1725 - 1867)

ship rice to specific places or places in shortage of rice on behalf of the government. The merchants received monetary reward or commendation after completing the task and returning the license to the government.) , increasing trading of the merchant ships, and Chuan-na (system of sales of degrees and ranks in the Ching period) , etc. The procurement of rice extended to the Center and North of Taiwan. This change enabled gradual development of the regions and turned the private sector the major force of rice and grain shipment across the Strait with an increased shipment capacity. The inception of Taiyun in the 18th century helped form a financial specialization system across the Strait, in which Fu-chien, a province of the Mainland China, provided financial support to Taiwan and the latter supplied and shipped rice and grain to the former. Since the 19th century, the Ching Dynasty had to reduce the quantity of legal shipment again for a number of reasons, including a decline of arrivals of merchant ships at legal ports. Subsequently Taiwan was able to retain all tax revenue and the financial specialization system across the Strait faded out.

On the other hand, by the mid-eighteenth century, the shipment of rice and grain between the private sectors on both sides of the Strait was made mainly for legal port to legal port trade between Southern Taiwan Luermen and the Mainland s Hsiamen (Xiamen) . In late 18th century, with steadily growing trade between illegal ports of Fu-Chien and Taiwan, the Ching Dynasty granted Lugang of Central Taiwan and Paliben of North Taiwan legal port status and allowed ships to sail to Han-chiang Port of Chuan-chou and Wuhumen of Fu-chou in the mainland. By the 19th century, Wutiaogang and Wushigang

in Taiwan became legal ports and there were five legal ports in Taiwan where ships were allowed to sail to Fu-chien. However the rebellion of Tsai Chien and the Opium War in the years to come compromised the Ching government's control of maritime merchant ships, and trade between smuggling ports of both sides of the Strait looked even more rampant. The government implemented Chao Shang Tsai Mai and Chuan-na in a number of occasions to sell Taiwan rice to other provinces causing merchants to ignore the rice embargo and smuggled Taiwan rice to places like Chiang-su, Che-chiang and Tian-chin. In other words, although the exchange of silver and rice across the Strait reduced inside the financial system, the exchange of the goods through private channels increased indeed. In addition, although the export of rice and grain produced in South Taiwan declined since the 19th century, sugar emerged as a major trade commodity and it was shipped along direct routes to Tian-chin, Chiang-su and Che-chiang in the mainland. Before 1860 when Taiwan opened up ports, rice export to Fu-chien was a major trade for the Center and North Taiwan, where local capital was not yet deepening, but trade with the mainland expanded to Kuang-tong and Che-chiang provinces.

Keywords : Pingtiao, Storage, Taiyun, Chao Shang Tsai Mai, Chuan-na, legal port, illegal port, rice embargo

臺灣文獻

第六十一卷第一期