

日治時期旗山香蕉的物流網絡

李文環

國立高雄師範大學臺灣歷史文化及語言研究所教授

陳欣宜

國立高雄師範大學臺灣歷史文化及語言研究所碩士

摘要

旗山素有蕉城之稱。1930-1970 年代，旗山發展出高密度的植蕉產業，某種程度表徵了臺灣做為香蕉王國的美譽。學界不乏對於旗山香蕉之研究，多數強調其在「生產」上的貢獻。但是，商品之所以能被跨域銷售，除了具備優異的生產端，勢必還要有消費和流通的兩大面向，才得以達成商品的經濟效益。有鑑於此，本文把討論焦點放在物流網絡，擬以下幾個面向來討論。

首先是香蕉消費市場的形成與形塑。眾所皆知，日治以後，臺灣香蕉主要外銷市場是日本。自明治維新以來，日本風行西方飲食文化，香蕉作為經典洋食之一，日本人趨之若鶩。隨著日本食蕉需求量增大，造就臺蕉銷日的市場需求，從生產端到消費端有怎樣的現象呢？其次，探討以糖鐵旗尾線為主的「蕉流」網絡。臺灣香蕉商品化之後，究竟如何從產地集結到港埠，再漂洋過海到日本，而物流過程涉及臺灣內陸集結、運送和港口海運的諸多環節，以及如何在生產者和消費市場之間，建置有效且穩定地的商品流通機制。除此之外，「蕉流」另一面向還有品質分類、集運包裝和打印，以及如何達成與海外市場的接洽等，這些涉及商品分級、品質管理和商場接洽的事務，乃是「蕉流」的軟體工程，部份涉及產銷制度，以及支撐起「蕉流」貿易的上下游產業鏈。

關鍵字：旗山、糖業鐵路、香蕉、物流

壹、前言

香蕉作為臺灣重要的經濟作物始於日治時期，主要外銷日本。陳慈玉指出，除 1941-1945 年外，自 1910 年臺灣香蕉外銷日本佔香蕉總生產量的 60% 以上。¹ 松浦章的〈日本統治時代台灣産バナナの海外搬出〉對於日治時期臺灣香蕉外銷情形做了詳細分析，1927 年間移出日本的臺灣水果中，香蕉竟然佔 99.3%。² 筆者整理 1907-1943 年間臺蕉輸出、移出金額和比例（如附件一）發現，除 1941 和 1942 年移出日本佔香蕉外銷比例分別為 77.871% 和 82.983% 之外，其餘各年比例皆在 90% 以上，許多年度竟高達 99%。九成的消費市佔率告訴我們，日本之於臺灣香蕉的關係非比尋常。如此緊密的產／消關係，除了眾所皆知的殖民經濟之外，是否另有其他文化因素？

從無到鉅額外銷，可以想見，日本對於香蕉消費的需求創造了臺灣相對穩定的生產市場。臺灣香蕉種植面積從 1909 年的 543 公頃，至 1936 年最高達 21,850 公頃，足足增長 40.2 倍；產量方面，從 6,322 公噸提升為 32,153 公噸（均量），增加 5.09 倍，其中以 1937 年的產量最高，計達 218,589 公噸。³ 在種植區域分佈上，日治初期以中部地區產量最高，1920 年臺中地區香蕉栽培面積獨佔全台 88%，高雄地區⁴ 僅佔 1%。⁵ 高雄州自 1920 年代才積極鼓勵種植香蕉，產量在 1930 年代中期以後，已和臺中州伯仲，1940 年躍

1 陳慈玉，〈台灣バナナ産業と対日貿易：1912~1972 年〉，《立命館經濟學》59：2（2010 年 7 月），頁 158-178。

2 松浦章，〈日本統治時代台灣産バナナの海外搬出〉，《關西大學文學論集》66：1（2016 年 7 月），頁 25-61。

3 臺灣省行政長官公署統計室編印，《臺灣省五十一年來統計提要》（臺北：臺灣省政府主計處，1994 年重印本），頁 561。

4 1920 年打狗更名為高雄，設高雄州，下轄今日高屏地區。本文所提及高雄地區係指日本時代的高雄州，亦即今日的高屏地區。

5 黃永博、陳正祥，《臺灣之香蕉》（臺北：臺灣銀行經濟研究室，1949 年 9 月），頁 52-73。

升為全台之冠，佔全臺產量之 61.4（參閱附表 2）。旗山郡為高雄州四大香蕉產地之一，1940 年植蕉面積全州最廣，產量僅次於東港郡和鳳山郡。⁶可見有關日治時期香蕉產業之探討，旗山具代表性。

依據 1933 年的資料顯示，旗山郡香蕉種植的區域當相當集中，約九成左右的香蕉是種植在「旗山街」，⁷「旗山街」轄境包括：旗山本街、北勢庄、圓潭子、溪州、磠磠坑、旗尾庄、手巾寮等。⁸然而，旗尾、手巾寮、圓潭子都有旗尾製糖所的自作甘蔗農場，因此，旗山本街、北勢、溪州、磠磠坑才是「旗山香蕉」的主要產地，甚至可說，香蕉是旗山街 1930 年代以後最重要的經濟作物。換言之，旗山郡所產香蕉，絕大多數集中在「旗山本街」及南邊腹地一帶，植蕉區域相當集中。因此，「旗山本街」及南邊腹地一帶可說是推動旗山香蕉產業的始源地，不僅如此，旗山本街人口於 1931 年以後超越溪州和美濃，成為旗山郡下名符其實的最大城鎮。⁹

最早研究香蕉與旗山的學者應該是莊淑姿，他的碩士論文〈香蕉產業與鄉村發展之研究〉從香蕉產業著手，探討各個階段香蕉產業對於地方的影響。他認為香蕉產業屬勞力密集，初期吸引大量勞工來到旗山鎮，為地方帶來繁榮，也奠定初級的工業型態。在三級產業方面，商業也是以供應地方居民的基本需求為主，服務業也是以服務農業人口為主的行業。自 1970 年香蕉產業萎縮，旗山失去有力的經濟來源，使得旗山的發展呈現僵化、停滯的情況。¹⁰在這些成果上，2011 年間莊淑姿發表〈香蕉產業與旗山經濟發展〉，¹¹

6 臺灣總督府殖產局農務課，《昭和十六年 主要青果物統計》（臺北：臺灣總督府殖產局，1943 年），頁 5。

7 旗山郡役所，《旗山郡要覽》（昭和九年版）（臺北：成文，1985 年），頁 12。

8 臺灣總督府官房調查課，《臺灣常住戶口統計（昭和九年）》（臺北：臺灣總督府官房調查課，1935 年），頁 269。

9 臺灣總督府官房調查課，《臺灣常住戶口統計》，歷年人口統計資料。

10 莊淑姿，〈香蕉產業與鄉村發展之研究——以旗山鎮為例〉（臺北：國立臺灣大學農業推廣教育研究所碩士論文，1996 年）。

11 莊淑姿，〈香蕉產業與旗山經濟發展〉，《高雄文獻》1：2（2011 年），頁 28-61。

進一步聚焦香蕉產業對於旗山經濟的影響。不過，她主要聚焦香蕉生產和外來人口，但對於空間和文化的界定並不嚴謹，也不怎麼討論區域間的物流和產業鏈現象。倒是李文環的《空間與歷史：旗山文化資產之歷史論述》和《糖鐵旗尾線的歷史變遷與遺產》兩作品，¹² 歷時性勾勒清代蕃薯寮街庄轉向旗山聚落市街演變過程，同時探討現代化製糖、香蕉產業和交通運輸導入旗山地區後，對於旗山本街及週邊聚落帶來各個層面影響；尤其後者，分析糖鐵旗尾線在物流和人流對於旗美地區的影響。李文環的研究成果是本文重要參酌和論述基礎。

從消費到生產、銷售，本文以旗山香蕉做為探討對象，試圖釐清香蕉的物流網絡。在這方面，陳慈玉曾就香蕉生產銷售方式提出三階段說：自由競爭期（1908-1914年）、同業組合期（1914-1924年）、獨佔輸出期（1925-1945年）。¹³ 在此通路組織運作的基礎上，本文進一步要討論，香蕉從產地到市場過程中，從選品、包裝、運輸、銷售的產業流程，「蕉流」究竟如何形成？本文試圖釐清構成「蕉流」產業鏈的細節。

貳、臺灣香蕉產業之確立

香蕉，清代方志稱「荊蕉」亦稱即「甘蕉」，俗呼「牙蕉」。如王瑛曾《重修鳳山縣志》、陳淑均《噶瑪蘭廳志》和林豪《澎湖廳志》等記載。¹⁴ 臺灣氣候使然，香蕉很早就出現在文獻紀錄上，如 17 世紀末郁永河《裨海紀遊》

12 李文環，《空間與歷史：旗山文化資產之歷史論述》（高雄：麗文文化 2012 年）；李文環，《糖鐵旗尾線的歷史變遷與遺產》（高雄：高雄市文化局，2018 年）。

13 陳慈玉，〈台灣バナナ産業と対日貿易：1912~1972 年〉，頁 166-171。

14 王瑛曾，《重修鳳山縣志》（臺北：臺灣銀行經濟研究室，1962 年），頁 289；陳淑均，《噶瑪蘭廳志》（臺北：臺灣銀行經濟研究室，1964 年），頁 262；林豪，《澎湖廳志》（臺北：臺灣銀行經濟研究室，1964 年），頁 335。

就記載：

蕉實形似肥皂，排偶而生，一枝滿百，可重十觔；性極寒。凡蒔蕉園林，綠陰深沉，蔭蔽數畝。¹⁵

「凡蒔蕉園林，綠陰深沉，蔭蔽數畝」刻畫了一幅香蕉園的景觀。只是，這是描述漢人抑或是原住民的香蕉園呢？而且，點出香蕉「性極寒」的特性。

一、漢人食療認知下的香蕉

清代方志也有諸多有關香蕉的記載。周元文《重修臺灣府志》之「菓之屬」記有芭蕉；¹⁶ 范咸《重修臺灣府志》和王瑛曾《重修鳳山縣志》則有「果則蕉實」¹⁷之記載。陳文達《鳳山縣志》之「果之屬」進一步說：「甘蕉：俗呼為荊蕉；又曰牙焦。花色紅如蓮，子隨花闔；一闔有十餘子，闔落而子現，味甚甘美。」¹⁸毫無疑問，清代方志將香蕉分類為「果」，不過都言簡意賅。乾隆初期勘刻的董天工《臺海見聞錄》描述較為詳細，他說：

牙蕉一名甘蕉，即芭蕉中之一種，不甚高，約六、七尺，結子名蕉果，一枝五、六層，每層數十枚，排比而生，始綠，熟則黃，味極甘美。異物志載，羊角蕉子大如手拇指，長而銳，有似羊角者此也。臺地村舍後每廣植之，四時皆生，藉以獲利。性寒，婦人產後，每以蕉果少許置兒口中，謂能消熱。¹⁹

董天工對於香蕉描述頗為寫實，而且指出香蕉普遍栽種於村舍後，村民

15 郁永河，《裨海紀遊》（臺北：臺灣銀行經濟研究室，1959年），頁15。

16 周元文，《重修臺灣府志》（臺北：臺灣銀行經濟研究室，1960年），頁252。

17 范咸，《重修臺灣府志》（臺北：臺灣銀行經濟研究室，1961年），頁428；王瑛曾《重修鳳山縣志》，頁75。

18 陳文達，《鳳山縣志》（臺北：臺灣銀行經濟研究室，1961年），頁99。

19 董天工，《臺海見聞錄》（臺北：臺灣銀行經濟研究室，1961年），頁53。

以此獲利。類似的說法，陳淑均《噶瑪蘭廳志》：「臺地邨舍後，每廣植之；四時皆生，性寒。」²⁰，但是並無「獲利」說法，倒是「性寒」是清代方志對於香蕉記載的普遍說法。如前述《臺海見聞錄》，另《恒春縣志》也寫道：「性涼，治喉症、熱症最良」，而且說香蕉的「香味如湖雅所載之熟瓜」。²¹。「湖雅」應指《湖雅》一書，這是 1877 年汪曰楨所撰，書中將湖州（今浙江省吳興縣一帶）的物產分為谷、蔬、瓜、果、茶（附泉水）、禽、魚、介、釀造、餅餌（附粥飯）、烹飪等二十六類，分別作了記述。²²《恒春縣志》將香蕉味道比喻為《湖雅》所記「熟瓜」，並強調「性寒」或「性涼」，已把香蕉從「果之屬」解讀為「熟瓜」。無論如何，香蕉在漢人傳統上被界定為食療處方，更甚於今人所熟悉的水果。又如《淡水廳志》評論香蕉：「味同瓜瓢，而膩過之。」²³瓜瓢，這可能出自李時珍《本草綱目》所載：「瓜瓢，甘，寒滑，有小毒。」從「果之屬」到「熟瓜」，香蕉在漢人食療認知中顯然偏向甜而寒，且有小毒，顯然並非重要或值得推廣的「瓜果」。

此外，在口感上《臺灣府志》則描述：「芭蕉菓芭心開花結實，味甘膩，不佳。」²⁴另外〈閩遊偶記〉也提及：「蕉子（生芭蕉葉底，形似木梳。味雖甜而不佳，土人喜食）。²⁵」在漢人筆下，香蕉果實雖甘甜，然其濃郁的口感被認為過膩，並不符合清代漢人飲食口感，但是「土人喜食」卻隱約呼應郁永河《裨海紀遊》所刻劃「凡蒔蕉園林，綠陰深沉，蔭蔽數畝」，應該是指原住民的香蕉園景觀。

20 陳淑均，《噶瑪蘭廳志》（1852）。臺北：臺灣銀行經濟研究室，1963 年），頁 263。

21 屠繼善，《恒春縣志》（1894）。臺北：臺灣銀行經濟研究室，1960 年），頁 154。

22 「湖雅」，《百度百科》，網址：<https://baike.baidu.hk/item/%E6%B9%96%E9%9B%85/2018820>（2024/6/1 點閱）。

23 陳培桂，《淡水廳志》（臺北：臺灣銀行經濟研究室，1963 年），頁 318。

24 蔣毓英，《臺灣府志》（1685）（臺北：臺灣銀行經濟研究室，1965 年），頁 131。

25 吳振臣，〈閩遊偶記〉，《臺灣輿地彙鈔》（1713）（臺北：臺灣銀行經濟研究室，1965 年），頁 27。

歸納上述，香蕉早在 17 世紀就已經在臺灣出現，但是，並未隨著清代漢人來臺而被積極推廣開來，主要是香蕉在漢人飲食上被視為瓜果，性寒且甜而不佳，不被重視，通常只是在村舍前後種植，僅供自家或地方食用。這種現象直至日治時期才有所改變。

二、「蕉情」看漲的日本市場

由於天然條件的限制，日本領土香蕉並不多見，僅限於沖繩、奄美大島等區域使用特殊農法可栽培。日本本土雖有種植，其花果皆十分貧乏，僅以庭園觀賞用途為主。²⁶ 依據 1900 年間田中芳男《農業館列品目錄》記載，日本國內「芭蕉」物品有「芭蕉纖維」和「蕉布」，產地是琉球和小笠原島，後者則是 1890 年由琉球移植。²⁷ 可見直到 1900 年間，日本國內只有琉球和小笠原島種植香蕉，卻是用來製纖維布。

1909 年 11 月 3 日《臺灣日日新報》曾刊登一篇名為〈聖上の御日常〉的報導，文中介紹明治天皇喜好的「洋食」，水果第一名即是「バナナ」即香蕉。²⁸ 雖然這批天皇喜愛的香蕉是種植在新宿御苑而非臺灣，但由此可見，香蕉在日本飲食文化意義大大不同於清代漢人，其背後反映的是日人追求西化之下食蕉文化的興盛。藍適齊認為，香蕉被賦予「西洋」意象和「抽象價值」，此乃自明治維新以來，日本重視「洋風」以及將西洋文化和飲食習慣表徵為「文明性」有關。²⁹ 古関喜之指出，香蕉被日本人視為「黃色鑽石」的貴重物品。³⁰ 明治維新日本由上至下湧現食蕉浪潮，主要依靠國外輸入填

26 本田幸介，《特用作物論》（東京：大野正道，1892 年），頁 333。

27 田中芳男，《農業館列品目錄》（出版地不詳：神苑會，1911 年），頁 137。

28 〈聖上の御日常 御食物〉，《臺灣日日新報》，1909 年 11 月 03 日，第 1 版。

29 藍適齊，〈帝国の食物：日本のバナナ消費と殖民時代の台湾社会：1910~1945〉，《現代台湾研究》第 47 号（2017 年），頁 82-84。

30 古関喜之，〈台湾バナナと日本一繁栄したバナナ産業の記憶〉，《国際観光学研究》1（2021 年），頁 74-82。

補市場需求；日本東部及中部區域由西印度群島、中美及南美供應，而西部地區則由夏威夷、墨西哥及中美供應。³¹

1895 年日本領臺不久後，臺灣總督府公文檔案中便出現將臺灣特產香蕉與鳳梨，獻給皇后、皇太后及皇太子等宮內權貴的紀錄。³² 在飲食文化意義上，臺灣香蕉之於殖民母國，蘊含著外來 / 洋風的象徵；在物質實際面向上，依據《臺灣日日新報》報導指出，初期，臺蕉價廉，一圓可買五十斤，內地人相當喜歡，然至 1898 年間，一圓只能買二十斤。³³ 顯然，消費需求抬高香蕉物價相當明顯。1906 年 10 月間，在臺灣移出日本的水果中，約八九成是香蕉。³⁴ 可見，臺灣香蕉在日本消費市場需求，與日俱增。

隨著日本的食蕉需求量增大，各種輸入的香蕉也被劃分等級，夏威夷產的香蕉最受市場青睞，而日本南方島嶼所產小笠原種較不受歡迎；到了大正初期，臺灣出產的香蕉等級僅次於夏威夷種。1915 年間，在東京流行的童謠中，便把香蕉隱喻為高價物，堪稱水果之王，影射一般兒童難以取得的實情。³⁵ 據報導，同年間東京兩百萬人口一人一年平均吃掉 14 根香蕉，然而真正消費得起的人僅占不到十分之一。³⁶ 可知日治之後二十年間，香蕉在日本消費市場是依然是屬於高價位商品，需求強勁。東京如此，其他地區日本人對於香蕉需求，也可想而知。

31 台灣總督府殖產局，《世界果實調查資料》（臺北：台灣總督府殖產局，1915 年），頁 25-26。

32 國史館臺灣文獻館，「パイナップル及バナナ献上」，《臺灣總督府公文類纂》，1895-07-16，典藏號：00000011007。

33 〈盛種蕉實〉，《臺灣日日新報》，1898 年 03 月 11 日，第 1 版。

34 直到 1908 年的《臺灣貿易年表》，香蕉才出現獨自的統計數字。因此，在此之前只能參考報紙的說法。〈實の輸出高〉，《臺灣日日新報》，1906 年 11 月 28 日，第 4 版。

35 參考自〈臺灣バナナ〉，《臺灣日日新報》，1915 年 6 月 24 日，第 7 版。原文為「くさいのはウンコ、ウンコは黄色いよ、黄色いのはバナナ、バナナはたアかいよ、たアかいのは十二階十二階はこーはいよこーはいよはお化け」

36 〈臺灣バナナ〉，《臺灣日日新報》，1915 年 6 月 24 日，第 7 版。

依據宮川次郎的觀察，日本內地水果店都會用香蕉裝飾門面，並且比起日文「バナナ」更偏好以漢字「香蕉」書寫，正是為了強調其濃郁香味。雖然南島諸國都能產香蕉，然而綜合香氣、口感、數量及外觀而言，又以臺灣香蕉最好。他甚至認為，若能精準把握熟度以供市場，臺灣香蕉「絕對能被認可為天下絕品」。³⁷

除了生食香蕉，日本人也興起香蕉再製點心，臺灣許多菓子鋪以香蕉入菓，製作香蕉點心。例如臺灣糕點便有香蕉煎餅，日式菓子則有香蕉飴、香蕉奶糖等等，另外當時准許進奉皇室的臺北三日月堂，甚至還兼售香蕉，可見其地位與熱銷的程度。³⁸ 1906 年 5 月間，在東京市山下町所舉行「凱旋紀念五二共進會」，臺灣以烏龍茶等產物參展，其中，芭蕉飴、芭蕉煎餅及蘆草紙等，大受好評，購買者接踵而至。³⁹ 無論做為水果或點心，香蕉顯然受到日本人的歡迎。香蕉吃法多樣化，同時也擴大日本內地的香蕉消費市場。

三、政府對香蕉培育與改良

因應香蕉經濟，臺灣總督府也適時推廣香蕉種植。1898 年殖產課在調查臺灣物產時，在臺中東勢角附近發現野生香蕉，是日本本土想像不出的茂密，尤以南湖四份之間特別密集。⁴⁰ 或許基於這項天然條件，促成了日治中期以前臺中香蕉的一枝獨秀。

傳統上，臺灣人對於香蕉種植是採取粗放栽培、缺乏管理。為了提高收益，符合市場需求，總督府便展開各種研究、改良。根據日人調查，要使香蕉的果實能發育完全，每株的距離、防風的地形、陽光與空氣的流通等等都

37 宮川次郎，《趣味の臺灣》（臺北：日本旅行協會臺灣支部，1941 年），頁 38-39。

38 李文環，《高雄第一盛場鹽埕風》（臺北：捷徑文化，2021 年），頁 152。

39 〈五二會及本島產物〉，《臺灣日日新報》，1906 年 9 月 13 日，第 4 版。

40 〈東勢角附近の植物〉，《臺灣日日新報》，1898 年 02 月 05 日，第 2 版。

需講究，並且秋季種植最佳，夏季則要避開雨季。此外第二年香蕉的結實是最好的，之後隨著地力下降而收成漸減。

臺灣本土香蕉以粉蕉（低腳種）與北蕉（高腳種）兩種類最重要。粉蕉別名米蕉，果株及果實都偏小，然果株一串可達四五十斤，而果實長約六七吋，是皮薄味香的優良種。北蕉，枝葉果實都壯碩許多，皮厚也收成量大，然而品質卻不佳。⁴¹經由官方與民間努力之下，到了大正年間，臺灣的香蕉種類總計約有 50 餘種，而在總督府試驗場裡進行改良的，一為能在野地種植的原生種及引入種，合稱為在來種，以及從其他熱帶區域引進的外國種。除了前述北蕉（高腳種）與粉蕉（低腳種）之外，還有原生種如木瓜芎蕉、紅黃種，亦有外來種如香港種、小笠原實芭蕉、大島芭蕉等等，其風味、外觀、習性皆有所不同。⁴²大正年間，總督府試驗場致力引進外國種並已來到一定規模，包含新加坡種、印度種、夏威夷種、印尼種與菲律賓種等等。⁴³總督府試驗場針對上述實驗種進行詳細品評，包含果實大小、重量、果皮所佔比例、廢棄部分比例等等。其中夏威夷有三種香蕉雖然香味及甜味稍遜，然而成熟迅速且外觀碩美，被認為是最值得推廣的品種。⁴⁴至此，臺灣香蕉農業已達一定水準，為外銷日本奠下基礎。

叁、後來居上的高雄香蕉

臺蕉外銷日本始於 1903 年 4 月，在大阪商船基隆支店店員都島金次郎的勸誘之下，基隆水果商賴成發向神戶移出 87 籠是為香蕉外銷日本的濫觴。

41 多田喜造，《台灣熱帶果樹論》（不詳：日本柑橘會，1915 年），頁 163-172。

42 芳賀楸五郎，《台灣に於ける芎蕉》（臺北：台灣總督府殖產局，1916 年），頁 25-29。

43 芳賀楸五郎，《台灣に於ける芎蕉》，頁 29-38。

44 芳賀楸五郎，《台灣に於ける芎蕉》，頁 29-38。

當時移出的香蕉出自臺北近郊和北投、松山方面，數量有限、品質並不優質，包裝也極為粗陋，甚至混入雜品，不過卻引起基隆移出業者相繼仿效。1908 年間，臺中的梅谷直吉、員林的櫻井芳之助和謝溪荷、邱頭、朱允、曾壽等人，相繼嘗試移出不少數量的香蕉，投內地人士之所好而博得好評，移出日本數量逐漸擴大，1912 年移出數量已達 28 萬籠。⁴⁵ 打開日本市場之後，中部香蕉因投日人所好而大受好評，在種植面積、收成與外銷量皆有明顯成長。⁴⁶ 因此，臺灣香蕉外銷始於中部地區，日本領台之後香蕉多由中部出產，並運往基隆港輸出。

一、臺蕉外銷日本的轉變

日治中期以前台蕉主要從基隆港出口，雖臺北地區占有鄰近基隆港之便也嘗試植蕉，但其口感評價遜色於中部地區，因此促成 1925 年之前中部香蕉產業的發達，甚至在 1925 年之前獨佔島內產量 80% 以上。換言之，這是日本市場選擇的結果。臺中種植香蕉面積從 1909 年未滿 560 甲，至 1913 年成長三倍至 1635.5 甲，產量也從 3,838,051 斤，提升到 11,812,465 斤，遠遠超過第二名臺南州的 3,094,938 斤。⁴⁷

1920 年代之前台蕉產區集中在中部的大屯、員林、豐原等近郊區，隨著市區發展而地價上漲，並且水稻及蓬萊米栽培更加容易，大正末年中部香蕉開始轉往山區種植。由於採取粗放式栽培的方式容易導致水土不穩且地力流失，在消耗完山區可用地後，其產量大幅下滑。⁴⁸ 然而，氣候條件更利於栽種香蕉的高雄，卻直到 1920 年開始推廣種植香蕉，其關鍵在於運輸。

45 郡茂德，《臺灣青果同業組合聯合會創立十年史》（臺中市：郡茂德，1937 年），頁 7。

46 台灣總督府殖產局，《臺灣の芭蕉産業》（臺北：台灣總督府殖產局，1934 年），頁 1。

47 臺灣總督府殖產局，《世界果実調査資料》，頁 81。

48 莊淑姿，《山城包娜娜：旗山香蕉產業與地區發展》（高雄：高雄市政府文化局，2013 年），頁 22。

日本領臺之後，總督府以保護航運為補貼日本航商發展以日臺為主的航運路線，補助航線的建立相當重要。1896年4月總督府開始補助大阪商船株式會社六萬圓，開通臺灣和日本內地之間的定期航線，1897年再補貼日本郵船株式會社，不過航線上主要港口是基隆和神戶。1902年打狗橫濱線開通，然而中途仍須經由基隆才能到達神戶。⁴⁹換言之，打狗港在內臺航線上尚未直航。也因為高雄產香蕉送往日本仍需經過基隆轉運，輸送線並不便捷，及至1910年高雄港香蕉出口貿易額僅350圓、8076斤。⁵⁰

1908年打狗港第一期築港計畫展開，1911年大體完成今日高雄港第一至七號碼頭和相關設施。⁵¹總督府也逐步調整臺灣的補助航線，同年打狗橫濱直航正式開通。⁵²此時，日本內地共有40多個港口與臺灣通商，依次為橫濱、大阪、神戶及東京為最大貿易口岸，不過香蕉列為特殊外銷產品，外銷日本時仍由基隆獨佔輸出，主要對口港為神戶港，大阪港、橫濱港為次。⁵³毫無疑問，基隆是最大宗的香蕉輸出港。

1914年第一次世界大戰爆發之後，高雄商工會長古賀三千人向總督府提出請願，希望開發四條對日主要航線，其中兩條的船隻能延駛至高雄，隨後得到客船無法配合但貨船可以商討的回覆。長期以來受限於無法直航日本，對於高雄的水產或水果十分不便，也因此高雄商人主動向臺中青果同業組合進行交涉。然而臺中青果同業組合提出香蕉僅能出口一千籠的限制條件，致使高雄同業放棄利用原有航線。⁵⁴至1922年間，日臺貿易中，香蕉已

49 臺灣總督府交通局遞信部，《臺灣の海運》（臺北：臺灣總督府交通局遞信部，1935年），頁3-7。

50 「臺灣外國貿易年表（臺灣總督府編纂）」（1910-01-01），《臺灣總督府檔案》，國史館臺灣文獻館藏，典藏號：00005405001，頁7。

51 臨時臺灣總督府工事部，《打狗港勢》（臺北：臨時臺灣總督府工事部，1916年），頁34。

52 淺香貞次郎，《臺灣海運史》（臺北州：社團法人臺灣海運協會，1941年），頁3-4。

53 臺灣總督府稅關，《台灣貿易概覽·明治42—43年》（臺北：臺灣總督府稅關，1912），頁246-263。

54 中山馨、片山清夫，《躍進高雄の全貌》（1940）。臺北：成文出版，1985年），頁15-17。

經是僅次於砂糖和稻米的第三重要商品，而中部約佔七成。⁵⁵ 但高雄港仍無法直航日本，香蕉貿易難以打開，直到 1923 年的熊本丸事件之後。

1923 年 8 月，高雄州勸業課長石井龍猪招集民間有力人士計劃成立青果物同業組合，恰巧高雄－橫濱的定期航路剛實施，山下汽船的熊本丸於 8 月 31 日航抵高雄港。不幸 9 月 1 日鳳山海軍通訊所傳來關東大地震的災情，高雄州官民決定以香蕉充當慰問品送至橫濱；9 月 5 日熊本丸載運臺中產香蕉一千籠由高雄港航向橫濱，然而卻中途被電告禁止進入橫濱港，不得已的情形下進入神戶港，卻意外受到當地商人的歡迎。⁵⁶ 此為熊本丸事件。此事件讓高雄地方人士對於高雄外銷香蕉滿懷信心。山下汽船由高雄直航橫濱的定期航線從此展開。

航線通了，地方政府也積極推動配合事務。在高雄州知事富島元治的充分支持下，由內務部長飯田盛敏著手發起產業組合。1924 年 5 月正式設立高雄州青果同業組合，組長飯田盛敏，副組長柏尾具包與韓哲卿，評議員 10 名、搬出業者代議員 15 名、生產業者代議員 15 名。因為受到生產獎勵的激勵，1925 年高雄州的香蕉生產激增。⁵⁷

高雄對橫濱的直航運轉順利之後，1923 年起許多中部業者南下潮州購地計畫栽培香蕉，而旗山區的香蕉樹苗也立刻騰貴 50-60% 左右，掀起高雄州內的香蕉種植熱。⁵⁸ 總而言之，在運輸與生產的條件逐步到位之後，高雄香蕉產業開始發展，過去台日「蕉流」由臺中生產、基隆輸出的壟斷現象為之一變。

1924 年 5 月 6 日，山下汽船的豐富丸在橫濱卸下第一批自高雄港運出

55 〈本島を代表する 基隆港の貿易 内地貿易と對岸貿易〉，《臺灣日日新報》，1922 年 07 月 10 日，第 4 版。

56 高雄州青果同業組合，《高雄州青果同業組合創立十年誌》（高雄：高雄州青果同業組合，1934 年），頁 1-2。

57 高雄州青果同業組合，《高雄州青果同業組合創立十年誌》，頁 3-6。

58 〈芭蕉栽培熱熾〉，《臺灣日日新報》，1923 年 8 月 22 日，02 版。

的香蕉，一籠最高以 14 圓出售，這是近年罕見的高價。⁵⁹ 而後至 9 月間累計八船八航次高雄直航橫濱，外銷香蕉達 15.8 萬籠。⁶⁰ 因此可說，1924 年是高雄港外銷香蕉元年，亦可說高雄香蕉元年。這一年，從高雄港輸出的香蕉約佔全部的 14%。十年後，1934 年高雄港香蕉出口數量和金額超越基隆港成為臺蕉外銷日本的主要輸出港。

表 1 1923-1935 年間高雄港與基隆港香蕉移出情形

年代	高雄港 (數量)	基隆港 (數量)	年代	高雄港 (金額)	基隆港 (金額)
1923	--	123821655 (斤)	1923	6001 (圓)	8231524 (圓)
1924	22739493 (斤)	160077424 (斤)	1924	948522 (圓)	10867781 (圓)
1925	41770842 (斤)	106565278 (斤)	1925	2721259 (圓)	6375099 (圓)
1926	69616886 (斤)	116959960 (斤)	1926	3723693 (圓)	7176684 (圓)
1927	53212939 (斤)	98039489 (斤)	1927	2946209 (圓)	6570255 (圓)
1928	2050 (斤)	104961295 (斤)	1928	242 (圓)	6223085 (圓)
1929	45899380 (斤)	82300495 (斤)	1929	3257049 (圓)	5162051 (圓)
1930	53930170 (斤)	104759030 (斤)	1930	2904155 (圓)	5465695 (圓)
1931	71957145 (斤)	117714815 (斤)	1931	3517844 (圓)	4811308 (圓)
1932	67670025 (斤)	87078045 (斤)	1932	3343364 (圓)	3639389 (圓)
1933	1204592 (籠)	1384119 (籠)	1933	3734381 (圓)	4164807 (圓)
1934	1293706 (籠)	1040792 (籠)	1934	4187775 (圓)	3930164 (圓)
1935	1340829 (籠)	1265971 (籠)	1935	5314198 (圓)	4161353 (圓)

資料來源：臺灣總督府稅關，《臺灣貿易年表》（臺北：臺灣總督府稅關，各年）。

59 〈芭蕉在橫濱市價〉，《臺灣日日新報》，1924 年 06 月 14 日，第 4 版。

60 〈高濱直航船と芭蕉 積取高累計十五萬八千籠〉，《臺灣日日新報》，1924 年 09 月 16 日，第 3 版。

二、高雄香蕉的消費地

高雄州自 1920 年代才積極鼓勵種植香蕉，產量在 1930 年代中期以後，已和臺中州伯仲，1940 年躍升為全台之冠，佔全臺產量之 61.4%（參閱附表 2）。高雄州香蕉種植地主要以旱地及水田為主，並且幾乎都是集約栽培，故能搶在價高的早春時期一次收穫完成，產量快速增長。⁶¹ 1928 年，高雄州香蕉共植 2,114,724 株，在數量上僅臺中州 1/6，種植面積 1,710.8 甲約占全台近 11%，不過產量卻有 46,643,186 斤，占全台比例將近 20%。仔細比較，臺灣香蕉一株平均收成 14 斤，然而高雄州的香蕉一株平均收成可達 22 斤。⁶² 到了 1931 年，高雄州下香蕉種植面積為 3,439.43 甲，相較於臺中州的 8,649.39 甲近一半，收穫則為 98,795,626 斤，約為臺中州的 133,967,407 斤的 3/4，然所得總額 2,162,555 圓已是勝過臺中州的 1,947,994 圓，為全台最高。⁶³ 至 1941 年，高雄州香蕉共植 9,801,771 株，數量全台第一，種植面積 5,417.57 甲約占全台近 28%，產量 173,318,224 斤；臺中州香蕉共植 9,362,280 株，種植面積 10,299.19 甲約占全台近 54%，產量卻少於高雄州僅有 86,112,784 斤。⁶⁴ 可見高雄州香蕉種植有其傑出之處。

1920 年高雄州成立之後，下設旗山郡管轄今日的旗山地區與美濃地區。1931 年高雄州香蕉種植面積 3481.6 甲，在旗山郡計 538.35 甲佔 15.4%，翌年州下栽培總面積來到 4209.28 甲，而旗山郡計 676.71 甲佔 16%，略有提升。值得一提的是同年高雄州下計有 23.7 甲為山地種植面積，旗山獨佔 11.7 甲，並且每株香蕉平均產量高達 21.71 斤，甚至優於大部分地區水田的數值。⁶⁵

61 臺灣總督府殖產局，《臺灣のバナナ産業》（臺北：臺灣總督府殖產局，1935 年），頁 10-11。

62 臺灣總督府殖產局，《臺灣農業年報》（昭和 3 年）。臺北：臺灣總督府殖產局，1929 年），頁 66。

63 臺灣總督府殖產局，《臺灣農業年報》（昭和 7 年）。臺北：臺灣總督府殖產局，1932 年），頁 54。

64 臺灣總督府殖產局，《臺灣農業年報》（昭和 16 年）。臺北：臺灣總督府殖產局，1942 年），頁 62。

65 臺灣總督府殖產局特產課，《主要青果物統計》（昭和 7、8 年）。臺北：臺灣總督府殖產局，1934-1935，頁 6-13。

由於高雄州十分認可山林地拓植香蕉的方針，考量到臺灣 7、8 月多雨而果實容易腐敗，由於山地水分較平地稀薄適合培育以保供貨穩定，便參考了臺中州的做法乃在旗山月眉甲仙、屏東六龜等地進行山區栽培計畫。⁶⁶

1934 年，高雄州香蕉種植面積與產量成為臺灣第一之時，旗山郡的香蕉已和米、甘蔗、甘藷並列四大作物。旗山郡下香蕉產量又以旗山街最多，美濃庄次之，再者是內門庄與杉林庄，最後是六龜庄與甲仙庄。⁶⁷ 顯示旗山郡下香蕉雖集中在旗美兩地，但其餘地區也因山區栽培計畫而有遍地開花之勢。

至於台蕉外銷趨勢，表 2 是 1920 年到 1931 年間臺灣各州輸出香蕉的比例變化，1920 年時臺中州輸出的香蕉數量占全島 88%，次之的臺南州佔 8.24% 僅臺中州 1/10 更遑論其他地區，顯現香蕉貿易呈現獨大之勢。然而至 1926 年間，高雄州香蕉輸出額佔全島比例陡升至 21.7%，躍居為臺灣第二香蕉輸出地。

表 2 1920-1931 年間臺灣各州香蕉輸出比例單位：%

年份	臺北州	新竹州	臺中州	臺南州	高雄州	全台
1920	0.9	2.0	88.00	8.24	0.77	100
1921	1.35	2.86	84.87	10.44	0.47	100
1922	0.20	1.30	89.90	7.87	0.71	100
1923	0.17	0.39	89.90	8.35	1.14	100
1924	0.19	0.81	88.40	7.30	3.24	100

66 〈高雄州當局計畫 芭蕉栽培改良 易腐敗原因為低地栽培 旗山郡下發見適作山地〉，《臺灣日日新報》，1929 年 2 月 15 分，n02 版。

67 旗山郡役所，《旗山郡要覽》，頁 12。

1925	0.02	0.58	86.33	6.82	6.15	100
1926	0.09	1.33	72.70	4.84	21.07	100
1927	0.003	1.26	73.93	4.88	19.89	100
1928	0.06	2.16	71.20	2.57	23.98	100
1929	0.03	1.90	51.90	1.29	44.86	100
1930	0.09	1.67	54.30	0.46	43.46	100
1931	0.08	1.29	60.58	1.08	36.95	100

資料來源：鹿討豐雄，〈臺灣バナナの經濟的研究〉，臺北帝國大學理農學部農業經濟學教室編，《農林經濟論考第一輯》（編者印，1933 年），頁 150。

1927 年的臺灣各州青果組合輸出地，可清楚得知彼時各州香蕉選擇基隆港或高雄港出口，是配合日本區域做劃分，而非依照地緣做選擇。關東地區如東京、橫濱，主要由高雄港出口；關西近畿地區如神戶、京都、大阪、名古屋，以及北海道如小樽、函館和其他地區，主要由基隆港負責出口。由此可見，昭和年代高雄港出口的香蕉主要是輸往首都圈，該地區消費水準高於其他次級城市，高雄州產香蕉的單價較高，其重要性不言而喻。

表 3 1927 年臺灣各州組合香蕉輸出港口與出口目的統計量

組合別 裝運港 目的地	臺中			台南			高雄		
	基隆港	高雄港	合計	基隆港	高雄港	合計	基隆港	高雄港	合計
東京	-	277,898	277,898	431	31,634	32,065	-	22,7911	22,7911
橫濱	-	68,976	68,976	52	7,947	8,026	-	74,518	74,518

日治時期旗山香蕉的物流網絡

神戸	429,367	-	429,367	13,879	-	13,879	49,525	-	49,525
大阪	67,281	38,439	105,720	697	390	1,087	29,615	22,810	52,425
京都	41,616	756	42,372	3,217	82	3,299	13,658	976	14,634
名古屋	119,069	2,204	121,264	5,302	257	5,559	14,179	1,155	15,334
門司	217,897	-	217,897	10,550	-	10,550	24,709	-	24,709
函館	26,795	-	26,795	2,860	-	2,860	5,321	-	5,321
小樽	46,682	-	46,682	9,047	273	9,320	10,514	35	105,49
下關	191,333	-	191,333	11,588	-	11,588	25,624	-	25,624
地方行	1,178	27	1,205	1,005	3	1,008	-	-	-
釜山	6,672	-	6,672	1,037	15	1,052	244	-	244
京城	10,812	-	10,812	3,080	-	3,080	964	-	964
大連	1,316	9,923	11,239	1,461	2,226	3,687	5,451	13,386	18,837
天京	30,041	13	30,054	647	-	647	-	-	-
福州	10,723	6,750	17,473	49	-	49	-	292	292
上海	-	2	2	-	-	-	-	-	-
廈門	50	278	328	-	-	-	-	-	-
其他	42	168	210	1,281	35	1,316	7	40	47
合計	1,200,811	405,434	160,6245	66,183	42,839	109,072	17,9811	341,123	520,934

資料來源：臺灣總督府殖產局特產科，《主要青果物統計》昭和二年，頁 8-9。

根據殖產局特產課調查，臺灣的香蕉抵達日本各港之後，神戶、門司、下關各地還會將香蕉再轉運到其他區域販售，而東京與大阪地區的香蕉則是直接投入當地消費為主。⁶⁸ 亦即日治中期高雄港出口之香蕉，確實是供給首都圈之需求；如何將香蕉跨越千里運抵日本，在上個世紀無疑是一大挑戰。

叁、海陸聯運的「蕉流」網絡

1903 年臺灣商人輸出香蕉至神戶港開台日香蕉貿易之濫觴，1920 年代高雄對橫濱直航則造就南部香蕉展業猛進，由此足見臺灣對日本的香蕉貿易之所以能穩定展開，運輸條件的支持功不可沒，這其中包含了鐵道陸運接駁至港口出航的聯運網絡。

一、「小車」串連「大車」的鐵道運送

旗山作為高雄州下主要香蕉產地之一，自然環境當然有其獨厚之處，然而其地處東隅必須跨越重重山川阻隔，也因此解決交通問題成為當務之急。綜觀香蕉檢查所大多設置在毗鄰縱貫線便利樞紐，或者至少是輕便鐵道或私設鐵道可接駁至主線之地帶，對於旗山的香蕉產業而言，糖鐵旗尾線就是相當重要的生命線。

李文環的《空間與歷史：旗山文化資產之歷史論述》提到日治時期的運輸工具中以鐵道最為快速而平穩，對於皮薄易傷且保存不易的香蕉有莫大助益，自糖鐵旗尾線鋪設後，旗山本街擁有一條營業線與六條專用五分車鐵道，並且使得這七條鐵道的中心點旗山火車站成為香蕉集散中心。⁶⁹ 這也說

68 臺灣總督府殖產局特產課，《熱帶產業調查會 パナナ産業ニ關スル調査書》（臺北：臺灣總督府殖產局特產課，1935 年），頁 76。

69 李文環，《空間與歷史：旗山文化資產之歷史論述》，頁 175-176。

明為何旗山郡下農林地如此廣袤，但香蕉集中生產於旗山街，無疑與鐵道網絡有密切關係。

旗尾線創於 1909 年間，原本是旗尾製糖所的糖業鐵路。現代製糖業基於甘蔗原料新鮮度、穩定性的要求，以及對產品、副產品有效運輸的需求等，⁷⁰ 進而構成生產與運輸一貫化的現代作業流程。因此，糖鐵的初始功能是載運甘蔗原料和砂糖成品。總之，糖鐵串連原料產地（農場）和加工廠，進而連結銷售市場，乃是新式糖廠的運輸命脈。這個體系不僅有助資本家改善輸送的效率，其附加價值也帶動區域之間的商品和人員流通。特別像是位處原本交通不便的旗美地區，現代化鐵道的鋪設有其正面的價值和意義。

旗尾線於 1909 年 8 月間開工，九曲堂至旗尾間的鐵道於 1910 年 4 月 1 日完工，⁷¹ 同年 8 月正式核准營業，⁷² 最初性質便定調為「供公眾之用」⁷³。不久，鐵道線從旗尾延伸經瀾濃至竹頭角，1912 年 12 月開始營業。⁷⁴ 從九曲堂至竹頭角的營業線糖鐵總長度共 24.5 哩（39.4 公里）。

1920 年起，臺灣總督府鐵道部歷年年報才有旗尾線貨運的個別紀錄，其統計概分為營業品和社用品，將歷年此二類數據繪製成圖，很明顯，社用品（甘蔗、砂糖和其他）數量震盪極大並不固定，反映的是製糖所的營運狀況；而營業品則是呈現成長趨勢，足見區域對於旗尾線的依賴逐漸加深。不過無論數量或比例，社用品都是整體旗尾製糖所鐵道系統的主要貨運。

下表是旗尾線運送營業品之種類和數量，顯示 1920-1930 年間的旗美地區以傳統聚落為主，日常民生是居民最大宗的需求。值得注意的是，香蕉的

70 李方宸，〈臺灣糖業鐵路經營之研究（1946-1982）〉（臺北：國立政治大學歷史所碩論，2001 年），頁 6。

71 《臺灣日日新報》，1910 年 4 月 2 日，3 版。

72 臺灣總督府鐵道部，《臺灣總督府鐵道部年報（大正 2 年）》，頁 147、第 67 表。

73 《臺灣日日新報漢文報》，1910 年 8 月 21 日，3 版。

74 臺灣總督府鐵道部，《臺灣總督府鐵道部年報（大正 3 年）》，頁 152、第 64 表。

異軍突起。依據《臺灣日日新報》的報導，1926 年旗尾線是運輸旗山地區香蕉唯一的交通工具。⁷⁵ 據此推斷，1920-1930 年間的雜貨應該包含香蕉在內，可能當時數量有限而沒有單獨羅列。

表 4 1920 至 1941 年旗尾線運送營業品之種類和數量 單位：噸

	米雜穀	甘蔗 砂糖	木材	香蕉	薪炭	媒炭	砂礫	鹽	食品	雜貨	合計
1920	3463	117	---	---	869	---	---	---	1728	4989	11166
1921	4158	104	---	---	637	---	---	---	1626	4184	10709
1922	2947	121	---	---	317	---	---	---	1794	4009	9188
1923	4792	238	---	---	250	---	---	---	2303	5315	12898
1925	7379	2134	---	---	309	---	---	---	3861	11959	25642
1927	12028	474	---	---	1719	---	---	---	4777	18879	37878
1928	11611	0	---	---	1579	---	---	---	4556	21785	39529
1929	5608	631	---	---	438	---	---	---	13161	19317	39155
1930	7233	279	---	---	619	---	---	---	6240	19241	33612
1931	3526	132	682	9961	366	325	76	540	---	10766	26373
1932	4092	249	439	10398	30	374	450	613	---	13095	29740
1933	4743	230	285	14678	199	431	961	551	---	15298	37376

75 〈鹽糖旗尾線の芭蕉輸送状態〉《臺灣日日新報》，1926 年 6 月 27 日，3 版。

1934	4841	99	235	19570	45	375	1024	572	---	14279	41040
1935	3177	245	395	20434	22	271	405	482	1361	14818	41611
1936	3716	261	435	20288	109	489	1380	571	2033	18374	47656
1937	2792	313	738	29804	1030	265	3005	476	2105	17192	57721
1938	8153	529	1306	23235	783	361	1920	483	3807	30558	71135
1939	5210	358	1214	20336	1516	210	1370	660	5817	29345	66035
1941	6982	372	3361	12703	196	345	22072	595	8393	27268	82286

資料來源：臺灣總督府鐵道部，《臺灣總督府鐵道部歷年年報》（臺北：臺灣總督府鐵道部，1920-1941年），附表五。（按：為符合版面需求，已將小數位四捨五入）

1931年以後，香蕉首次單獨列入計算，即幾乎與最大宗的雜貨互為伯仲，成為旗尾線主要營業品。顯示出區域從原本滿足基本需求即可的農村，逐漸發展為輸出經濟作物的狀態。也因為香蕉運量大增，1932年高雄州青果同業組合為了改善運輸效能，在重要驛站指定運輸業者以改善輸送效率。

日治時期，旗山地區的香蕉就由岡田嘉作的運送店負責，並且在香蕉重要集散驛頭鋪設香蕉裝貨專用線與棚架，⁷⁶以改善貨物裝卸與存放的品質，旗山火車站也是重點改善之一。這些作為很明顯有其效益，1930年代，旗尾線的香蕉運送達到高峰，為往後的香蕉產業打下基礎，也改寫了旗美地區的發展史。

76 高雄州青果同業組合，《高雄州青果同業組合創立十年誌》，頁65。

而利用旗尾線運輸的香蕉，會在九曲堂站轉駁縱貫線上的「大車」。早在 1900 年 11 月 28 日，縱貫鐵路台南—打狗段完工，在打狗濱海處設置臨時停車場，無疑開啟鐵路連結海港的輸運藍圖，1907 年之後九曲堂設有當時縱貫線的最南站，1908 年，打狗停車場搬遷並持續擴建鐵道線路，同時展開打狗港築港工程，鐵路與港埠現代化工程同時並進。

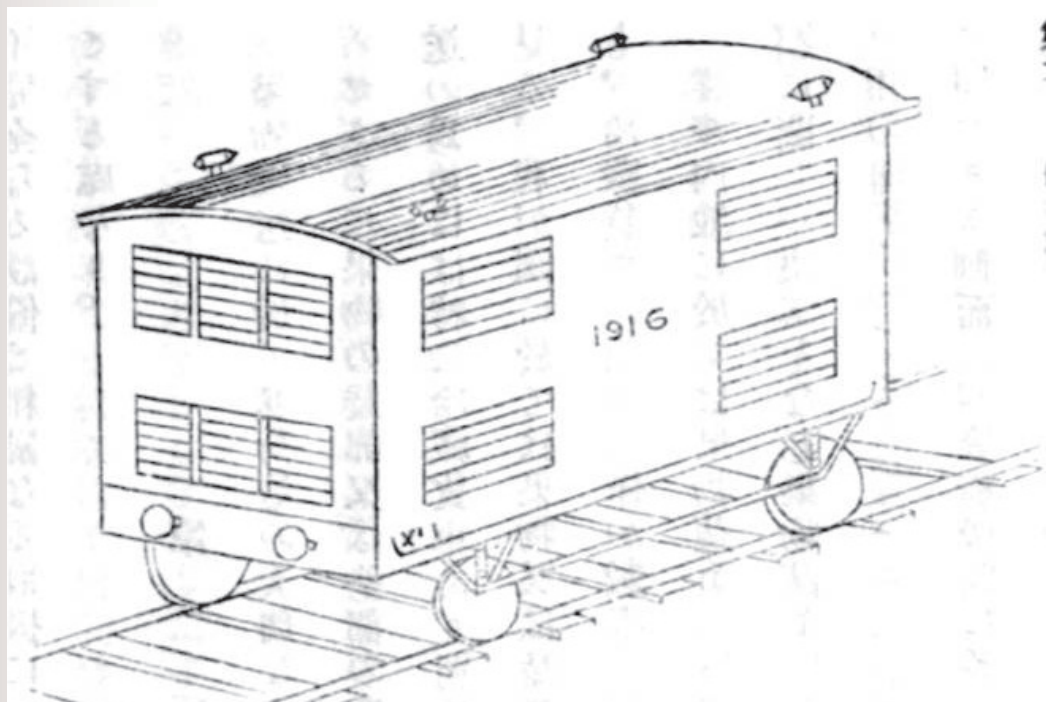


圖 1 日本內地因應香蕉長途運輸而改良的通風貨車

資料來源：芳賀鐵五郎，《台灣に於ける芭蕉》，頁 140。

在築港工程的改造下，1912 年間，鐵路與港埠同時發展，海陸聯運的時代於焉誕生；同一時間旗尾線延至竹頭角，打通下淡水溪中下游西岸主要村落的交通聯繫，深入美濃一帶的客家聚落，並串連縱貫鐵道，自此臺灣最長的客貨兩用的營業線糖業鐵道於焉誕生，向高雄港輸送山林區域豐富的資源。

二、香蕉船的出港到入港

1909 年日本計有 40 多個港口與臺灣通商，依次為橫濱、大阪、神戶及東京為最大貿易口岸，不過香蕉列為特殊外銷產品，由基隆獨佔輸出，主要對口神戶港，大阪港、橫濱港為次。⁷⁷ 在冷凍與運輸技術還未成熟的年代，外銷鮮食十分費工，尤其香蕉是特別嬌嫩又須保鮮的水果。

自台蕉發展之初便是以銷往日本為目的，因此在果實尚未成熟時便要採下，因應北蕉較為高大，採摘時稍微切開香蕉串至樹幹連接點，在任其慢慢脫落倒下。其餘低矮的品種則預留一尺五吋至兩呎的枝幹切下，不僅方便拿取也利於保鮮。而香蕉裝入運輸籠時彎曲面朝下層層堆疊，通常一籠香蕉含容器約 70 斤左右，竹籠、繩子、緩衝物、商標每項都有其開銷，包裝是無法避免的固定成本。⁷⁸

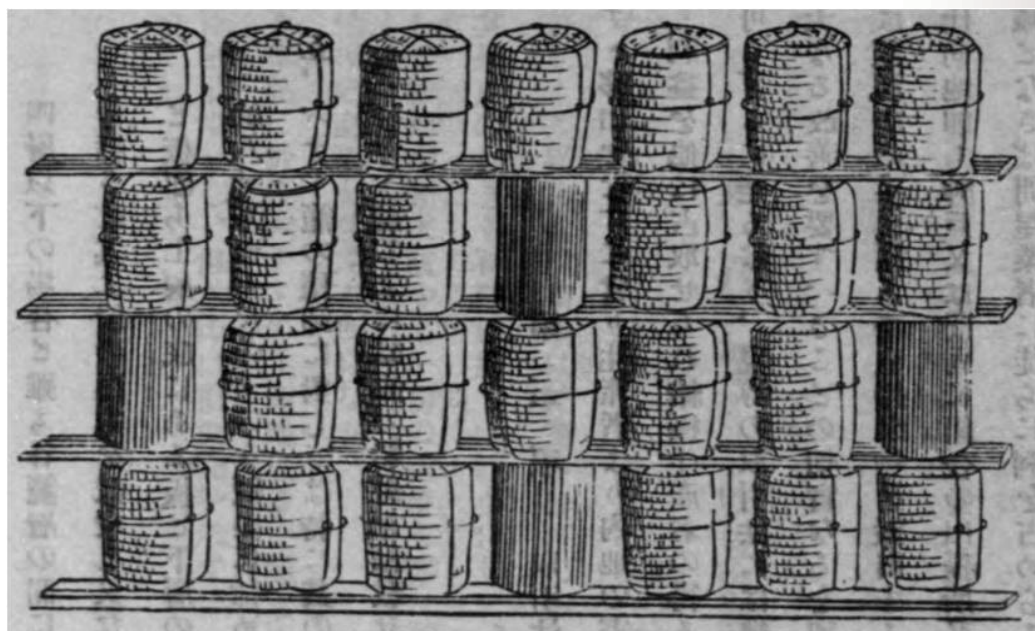


圖 2 船艙內的香蕉籠堆疊方式

資料來源：芳賀鐵五郎，《台灣に於ける芭蕉》，頁 143。

77 臺灣總督府稅關，《台灣貿易概覽·明治 42—43 年》（臺北：臺灣總督府稅關，1912 年），頁 246-263。

78 芳賀鐵五郎，《台灣に於ける芭蕉》，頁 114。

而在貨船出航前一兩日，集散地便開始忙碌進行搬運及包裝，隨後搬運上可承重七噸左右的貨車（約能裝載 170 籠）前往港口。由於船期逐漸縮短，使得貨車到達後不必停留等待，裝船時從小船上一籠一籠由人工搬運入船艙，或者由起重機吊掛繩網一次裝載十籠，過程都可能傷及果實非常不易；此外運送船的溫度、水氣與通風也都很講究，經由園藝試驗場反覆測試才累積相關經驗。⁷⁹

到了日治中期，在高雄與基隆港運送香蕉的有近海郵船、大阪商船以及山下汽船等等船公司，並且對運送船的設備也有相當的要求，例如 1927 年由浦賀船渠建造完成的高雄丸，就是大阪商船公司運行於高濱之間專送台蕉的客貨船。長途運送香蕉的船隻，必須特殊的吊掛機防止因船體搖動而產生損傷，並且裝設抽風機或電風扇避免潮濕腐敗。⁸⁰

香蕉運到日本之後，還要經由臺灣青果株式會社所委託的各地貨物組合業者進主持競價，並且得標的青果批發商並不會直接將香蕉出售，而是搬入直營的熟成室等待香蕉變熟，亦或是運往販售終點再行放置成熟，最後才會販賣給一般顧客。熟成室的構造各異，有些甚至設置在水果店地下室，藉由瓦斯或通電加熱，讓青硬的香蕉軟化至手指可按壓的程度，才算大功告成。⁸¹

以當時基隆最大宗的航線而言，到達神戶港後，香蕉籠再搬上改良的通風貨車運往日本金澤、東京等其他區域。香蕉從產地運往日本要再加上運輸及仲介等諸雜費，合計前述容器成本一籠高達一圓五錢。1937 年臺灣第一次的家計調查中，當時大部分的家庭月薪在 40 圓至 150 圓間，換句話說，昭和年代一籠香蕉的運銷費用，就等於一個普通家庭主要受薪者一日的薪水了。⁸²

79 芳賀楸五郎，《台灣に於ける芭蕉》，頁 119-123。

80 尾崎旦，《臺灣に於けるバナナ沿革史》（東京：私人出版，1929 年），頁 37。

81 佐藤政藏，《芭蕉實界の現状》（臺中：臺中出版協會，1930 年），頁 65-66。

82 林佩欣，〈臺灣總督府統計調查事業之研究〉（國立臺灣師範大學歷史學系博士論文，2012 年），頁 287。

肆、「蕉流」的關聯產業

「蕉流」背後是物流業者運作而成，其歷史來自中部臺灣果物移出仲買商組合，而後推廣開來，並促進香蕉物流產業關聯。做為日治時期具有代表性的經濟作物，香蕉從生產、集貨、包裝、運輸乃至販售都呈現制度化發展，而這當中有不同組織環環相扣。此單元運用有限文獻指出以香蕉產業為核心的關聯產業。

一、中部臺灣青果物移出仲買商組合

外銷必須奠定在良好的物流組織基礎上。早期臺灣的香蕉產業交易是由移出業者直接到產地接洽，或買取果實，或者整株收購，待船期兩三日前便進行採收與包裝，並為了防範宵小而自行打印。⁸³ 因為如此，品質不一。1914 年間，移出業者曾在臺中第三大隊東側路上設置「共同買入所」卻造成交通問題而被告誡撤去，隨之在臺中驛東側倉庫設置臨時市場，開啟香蕉得在特定場所交易之濫觴。⁸⁴ 雖然集市買賣改善某些問題，但是移出業者各自安排香蕉運送仍然還是存在不少問題，例如運送過程腐壞、等候船班以及船艙不足等，皆造成重大損失。

為了增進香蕉移出業者的利益，1914 年 11 月，集結 23 名香蕉輸出中介商成立「中部臺灣果物移出仲買商組合」，⁸⁵ 本部在臺中，分別在員林、豐原和基隆設置出張所，因發揮價格議定和船艙通風設備交涉之功能，香蕉外銷的數量和金額皆有所成長。同年，臺灣總督府公布《重要物產同業組合法》，推動生產業與批發業者透過組合交易，代替過去自由買賣的方式。

83 芳賀楸五郎，《台灣に於ける芭蕉》，頁 129-132。

84 郡茂德，《臺灣青果同業組合聯合會創立十年史》，頁 12。

85 郡茂德，《臺灣青果同業組合聯合會創立十年史》，頁 13。

以此為由，「中部臺灣青果物移出仲買商組合」改組為「中部臺灣青果物移出同業組合」，組長是梅谷直吉、組合員 57 名，主要建立在固定場所進行香蕉檢查的機制，禁止組合員在所規定場所之外進行買賣，以及改善香蕉包裝容器等。但是，組合員加入和脫退頻繁，如 1919 年新加入 42 名、脫退者 151 名。⁸⁶ 其背後隱含著香蕉移出業者之間的紛爭持續不息，特別是 1918-1919 年間，臺灣縱貫線因山洪爆發影響陸運，復以歐戰爆發致使船運量不足等。為了改善，1920 年，臺中廳長加福豐次首先兼任該組合的組合長；1921 年加福豐次退休，改由內務部長本山文平擔任。⁸⁷ 此象徵政府力量正式介入臺蕉產業。

二、高雄青果同業組合與旗山青果物市場的成立

誠如「叁、後來居上的高雄香蕉」所提及，以 1923 年熊本丸事件為契機，在高雄州知事富島元治的充分支持下，由內務部長飯田盛敏著手發起產業組合。1923 年 10 月間，高雄州青果同業組合成立，以飯田盛敏為組長，副組長柏尾具包與韓哲卿等人為組織幹部，成為高雄第一個整合香蕉產業移出業者與生產者的組織。然而卻因為總會招開前夕會員數遽增，甚至出現通知單之外的成員，引發大坪與一為首的 20 名成員質疑資格公平性。不過在州廳當局努力維持下，仍舊朝著組織完備的方向前進。⁸⁸

仔細檢視高雄州青果同業組合的發起，除了有內務部長飯田盛敏及高雄運送屆霸主大坪與一等諸多日人之外，尚有高雄郡人陳光燦、林土城；鳳山郡人洪萬清；旗山郡人黃添元；屏東郡人韓哲清；潮州郡人李捷璋、梁清

86 郡茂德，《臺灣青果同業組合聯合會創立十年史》，頁 13。佐藤政藏，《芭蕉實界的現狀》，頁 26-28。

87 佐藤政藏，《芭蕉實界的現狀》，頁 29；莊淑姿，〈香蕉產業對鄉村大眾運輸業發展的影響——以旗山地區為例〉，《農業推廣學報》第 13 期（1997 年 1 月），頁 35。

88 〈高雄青果同業組合 創立總會的一波瀾 大坪與一氏等二十三名は退席 一但州廳の希望通り創立一〉，《臺灣日日新報》，1923 年 10 月 11 日，02 版。

潭……等臺灣人士參與其中。⁸⁹

作為青果同業組合中的審議委員黃添元出身美濃，以優異成績畢業於美濃公學校後，於台南地方法院任職而能力受到肯定。此後擔任美濃信用組合監事、龍肚區長、美濃公學校學務委員等。到了 1920 年地方制度改正之下，擔任美濃庄協議會員，翌年前往日本考察地方制度，成為政府指定菸草買賣負責人，後又擔任六龜里株式會社取締役，因而在政治及商界都十分活躍。⁹⁰從黃添元的身分來研判，青果組合委員有其一定的地方代表性，這對於蕉農有一定的影響力。

青果同業組合對於香蕉的栽培、獎勵、收購做出各種策略，其下則設有青果市場則是實質管控蕉農所欲販售香蕉的品質與進行分類的地方。

1924 年 5 月，高雄州青果同業組合取得核可後，隨即展開青果市場設置的考察，7 月 4 日組合代議員會議決議，擬在高雄、鳳山、屏東、旗山、潮州、內埔、里港等設置青果市場。⁹¹7 月 19 日，旗山青果市場（旗山香蕉市場）率先開市，⁹²之後又陸續在潮州、內埔、里港、屏東等市場。事實上，彼時香蕉產量以潮州最多，而屏東、旗山次之。旗山雖不是州下香蕉最高產地，但是具備糖鐵轉駁縱貫線的交通網絡，⁹³旗山西南向能往鳳山、高雄港，東南則銜接屏東及潮州，可說是整合高雄州下香蕉產業的適宜地。⁹⁴

旗山青果市場是利用旗山本街舊時練兵場一部分用地建築而成。由於旗

89 〈高雄青果組合〉，《臺灣日日新報》，1923 年 8 月 18 日，06 版。

90 林進發，《臺灣官紳年鑑》（民眾公論社，1934 年），頁 151-152。

91 〈認可された 高雄青果組合〉，《臺灣日日新報》，1924 年 5 月 4 日，03 版；〈高雄青果市場 近く決定せん〉，《臺灣日日新報》，1924 年 7 月 4 日，n01 版。

92 〈旗山芭蕉市場〉，《臺灣日日新報》，1924 年 7 月 19 日，01 版。

93 芝忠一，《新興的高雄》（1930）（臺北：成文出版，1985 年），頁 286。

94 高雄州青菓同業組合，《高雄州青菓同業組合創立十年誌》，頁 3-6。

山街與溪州是旗山郡下香蕉產業最發達的地區，相對於官方性質的青果同業組合，旗山青果市場也催生了蕉農的自治組織。在此背景下，旗山街作為旗山郡內香蕉產業最密集的區域，最先有溪州蕉農呂榮炎發起生產者組織會，尋求與同業組合間的對話。⁹⁵ 但是，後來受到農民運動影響而有所改變。

1924 至 1925 年之間，以彰化二林蔗農採收爭議為起始，引發了長期以來蔗農與製糖會社間的矛盾，進而擴大成全台農民運動。高雄地區因陳中和收回鳳山放租的農地為契機，地方佃農極度反彈下率先成立鳳山農民組合，而後擴展到台南、臺中、臺北，相繼設立支部。⁹⁶ 翌年成立「臺灣農民組合」之後，掀起全臺灣規模的農民運動。

為了避免農民運動延及蕉農，1926 年，總督府先是以整合之名，針對全臺灣香蕉產地的集散運輸業務、各區進行行政指導，新成立「臺灣青果同業組合聯合會」，於 1926 年 1 月開始運作。隨後日本商人，以及臺中、台南、高雄三個同業組合共同組成「臺灣青果會社」，承攬臺灣香蕉運銷至日本的業務。⁹⁷ 同年 7 月，臺中州、臺南州與高雄州等三地青果物同業組合紛紛進行改組。例如高雄州以節約仲買費用、促進蕉農福祉為目的，以補助方式使原本負責香蕉運銷的私人移出業者退出，改成全部以生產者為主的「高雄青果同業組合」。從此開始，蕉農收成之後必須經由同業組合統合一切事務，原有各地青果市場（香蕉市場）或關閉或改為香蕉檢查所。⁹⁸ 至此，旗山香蕉物流最基層是由旗山香蕉檢查所控管，再由高雄青果同業組合和臺灣青果同業組合聯合會，協調海外運送事宜。這是蕉流的管控。

95 〈高雄州芭蕉 生產者會 組織運動〉，《臺灣日日新報》，1928 年 7 月 18 日，05 版。

96 〈本島と左傾的農民運動（上） 注目す可き農民組合の内容〉，《臺灣日日新報》，1926 年 9 月 30 日，第 2 版。

97 美濃鎮誌編纂委員會，《美濃鎮誌（上冊）》（美濃鎮公所，1997 年），頁 318-319；古関喜之，〈台灣香蕉產業發展與日本市場的關係〉，《臺灣文獻》，59（4）（2008 年 12 月），頁 235-262。

98 芝忠一，《新興の高雄》，頁 201-202。

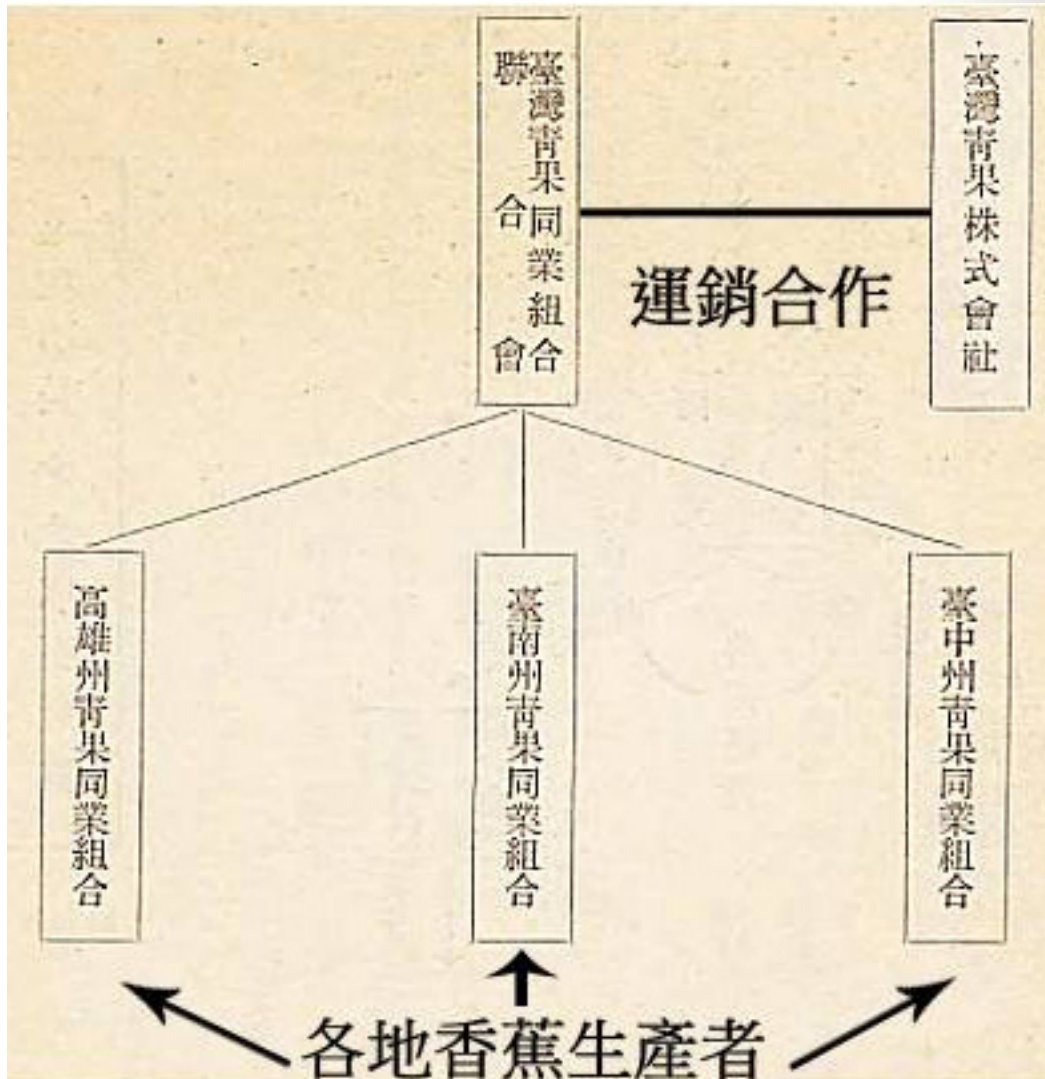


圖3 1926年臺灣香蕉產銷機關（作者加註文字）

資料來源：臺灣總督府殖產局，《臺灣のバナナ産業》，頁44。

三、從選品、包裝與其他工項

旗山街是高雄州下唯一設有兩個香蕉檢查所的地方，主要考量到旗山郡的地理、交通與運輸等等條件，促使旗山本街成為郡內唯一的集散中心。⁹⁹

99 〈旗山芭蕉檢查所三棟を全焼り〉，《臺灣日日新報》，1931年2月10日，第5版。

由於青果同業組合包辦了生產地到運輸出口的一切大小手續，從香蕉運輸到檢查所的選品過程可見一斑。

從最基礎的生產端，配合船期約提前兩日訂為檢驗日，果農當日將香蕉搬入檢查所後，由同業組合派出的檢查員進行特等及一到三等品質分類。待秤重後開立單據給蕉農，合格品則由組合或合作業者進行包裝與打印。而商品賣出會先扣除物流成本，果農便能持有單據向同業組合兌換成現金。在此過程臺灣青果會社便承攬運輸及販售業務，¹⁰⁰ 名義上是為了「公平」，但實則形成壟斷。

農民的香蕉經由同業組合檢查並分級包裝後，接著由臺灣青果株式會社接手海外或母國運銷事務。臺灣青果株式會社接受日本母國許多物產團體委託，並在當地設有所務所，香蕉到貨後各物產團體會派出仲買人參與競價。而在出貨

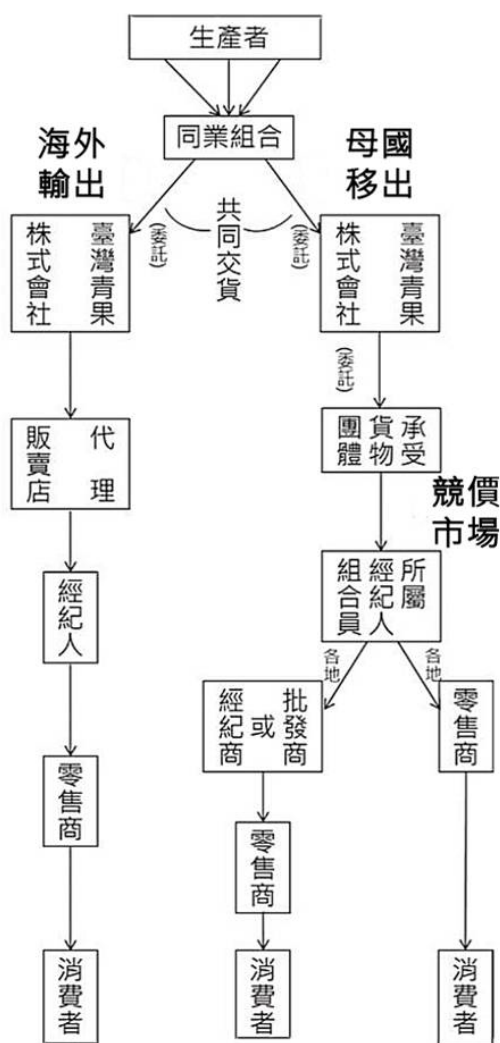


圖 4 同業組合與青果會社共構下的臺灣香蕉產業（筆者繪製）

資料來源：臺灣總督府殖產局，《臺灣のバナナ産業》，頁 43。

100 臺灣總督府殖產局，《臺灣のバナナ産業》，頁 36-38。

前一個月，臺灣青果株式會社與同業組合幹部會召開聯合會議，根據生產、消費及之前的業績制定起標價。而外國銷售的部份，臺灣青果株式會社則轉手於代理販賣店如台鮮物產公司、粵僑香蕉座辦公司等等，並另外設置事務所於朝鮮、滿州及中國等地，進行督導。¹⁰¹

同業組合與青果會社訂有契約，生產物的販賣與運輸，完全委託辦理。因此，青果會社獨佔當時香蕉的販賣與運輸業務，並且成為可觀出口額之下最大獲益者。「不經青果會社，不能從事販賣或運輸」，這是總督府的政策。總之，在官方主導下的同業組合和青果會社乃是臺灣香蕉產銷的制高點。¹⁰²

由於香蕉從產地到市場包裝運輸成本不斐，也因此制定一套標準流程，盡可能篩選出合格產品才能賣得好價錢，最具代表的就是香蕉檢驗所建立的等級分類標準。早期臺灣野蕉除了發育不全或過熟腐爛之外，其餘都算在可食用範圍，就算棄置也不可惜；然而當台蕉變成經濟作物，那麼便需要想辦法將獲益最大化。合格的香蕉必須具有（1）符合季節的恰當熟度；（2）飽滿且色澤無暇的果實；（3）外觀完好且等大的果株。¹⁰³



圖5 日治香蕉合格品戳章

資料來源：資料來源：芳賀鐵五郎，《台灣に於ける芭蕉》，1916年，頁7。

101 臺灣總督府殖產局，《臺灣のバナナ産業》，頁39-40。

102 莊淑姿，〈香蕉產業與旗山經濟發展〉，《高雄文獻》第1卷2期，頁36-37。

103 芳賀鐵五郎，《台灣に於ける芭蕉》，頁130-132。

在檢驗所香蕉根據熟度、大小、品質分級，不僅可以將相同狀態的香蕉歸類，使過熟的香蕉不至於在運輸途中腐敗影響整籠狀態；同時，汰選掉狀態不佳的劣質品又分為上中下三個分級，抬高稀少珍貴的上級品價值。

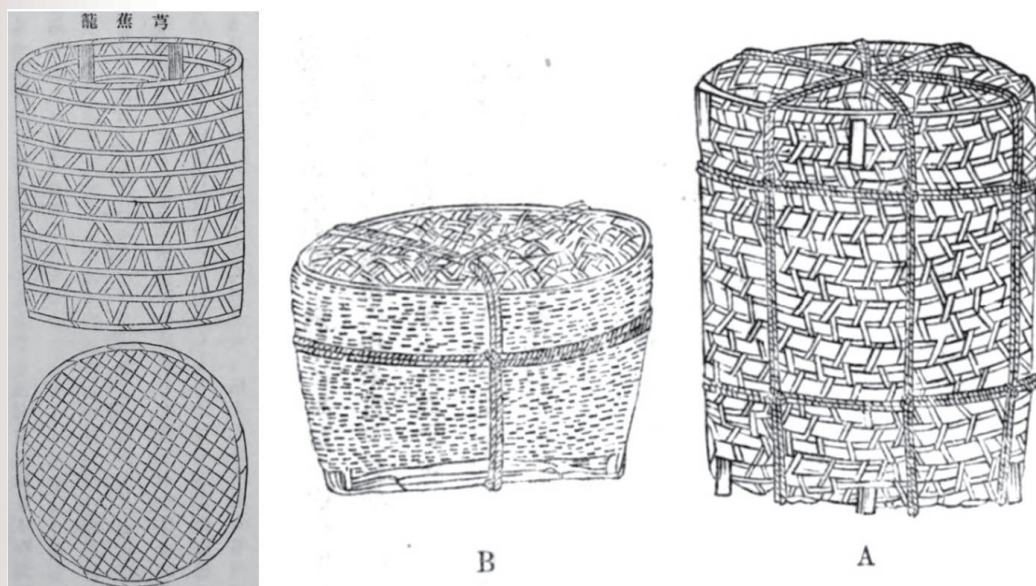


圖 6 早期包裝香蕉的蒸籠

資料來源：多田喜造，《台灣熱帶果樹論》，頁 183；芳賀鋏五郎，《台灣に於ける芎蕉》，頁 116。

經過選品後的香蕉就進入包裝流程。包裝，可說是香蕉產業鏈中最直接相關的產業。為了確保柔嫩的香蕉通過長途跋涉抵達日本，包裝是一重要環節；臺灣香蕉發展初期，所謂的香蕉籠其實直接就地取材，使用臺灣人生活中常見的蒸籠，直徑與縱深大約都為 1 尺 7 吋。¹⁰⁴ 不過，隨著香蕉產業的發達，在包裝也進行改良，進而衍生出芎蕉籠、木炭籠、米籃、狹口籠（蛤籃）、廣口籠以及長籠，除了芎蕉籠之外其餘皆為短程運輸或攜帶用。芎蕉籠材質多以刺竹為基底、桂竹編織加固製作，內部再鋪上桂竹葉或檳榔葉（亦有使

104 多田喜造，《台灣熱帶果樹論》，頁 183。

用舊報紙），如此不僅可做為緩衝，亦能維持低溫。¹⁰⁵

1927 年旗山青果容器會社成立，社長為吳五子，承攬旗山、溪州香蕉包裝事務，將荷造工作進行專業化與系統化，進行效率的管理作業。然而該公司的營運方針太過側重獲利，在承辦方面屢與蕉農發生衝突。¹⁰⁶ 不僅如此，隨後爆發容器會社社長將會社資金挪為私用的醜事打擊了公司的形象，最終 1933 年無預警併入青果會社，並且扣減工資，也引發溪州磅豬坑、鳳山郡溪埔等四工廠員工罷工抗議，情狀十分狼狽。¹⁰⁷ 總之，青果會社收併容器會社，除了該會社內外部的問題交加，也是對香蕉產業的進一步整合。



圖 7 臺灣香蕉輸出包裝情形

資料來源：芳賀鋏五郎，《台灣に於ける芭蕉》。

105 芳賀鋏五郎，《台灣に於ける芭蕉》，頁 116。

106 〈旗山容器會社 大受蕉農不滿 因包辦法不得宜〉，《臺灣日日新報》，1927 年 12 月 1 日，n04 版。

107 〈流用會社金為己資 受役員排斥〉，《臺灣日日新報》，1931 年 10 月 28 日，08 版；〈旗山芭蕉容器會社職工一齊盟休〉，《臺灣日日新報》，1933 年 1 月 11 日，n04 版。

另外香蕉本身的產品也延伸其他副業，1938 年總督府拓殖課看準了香蕉莖的價值，開始與各州青果組合合作拓展香蕉纖維事業，提供採纖機器予蕉農後取得良好成績，有助於發展造紙、織物甚至製鋼。¹⁰⁸

在香蕉產地，收購與運銷雖然都由臺灣青果株式會社與各地青果組合統籌，然而由於香蕉價格浮動較大，充滿了投機性，也因此衍生一批蕉農與青果會社之間的承買包商。這些包商通常會備有一定的資金，先與果農談好價格之後，承攬雇工採收、搬運的事務，再販賣給青果會社賺取差價，這些在果園「喊香蕉」的包商，往往能快速累積財富。例如發展香蕉產業之初旗山街尚為高雄東陞的糖業聚落而人力有限，因此引進周邊聚落的移工，協助割香蕉、挑香蕉、載香蕉、交香蕉，創造許多零工的機會。¹⁰⁹

此外旗山郡下其他與香蕉產業有關草繩編織、竹細工、竹籠業、運送業等等上下游連帶發展，並且出現專業的工廠與組織。也由於蕉農與相關行業的工人收入增加促使消費能力提高，除了基本生活需求外，進一步促成娛樂消費產業的增長，或多或少都旗山區域的繁榮做出貢獻。¹¹⁰至此，香蕉產業與糖業，並列為日治時期旗山最重要的二大經濟體系，也定調了戰後數十年的旗山經濟的發展。

伍、結論

香蕉早在 17 世紀就已經在臺灣出現，但是，並未隨著清代漢人來臺而被積極推廣開來，僅供自家食用。這種現象，因為日本人自明治維新之後重

108 臺灣拓殖調查課，《事業要覽》（臺北：臺灣拓植株事會社，1944 年），頁 12-13。

109 許淑娟，〈國家與地方：旗山鄉街的時空發展過程〉（國立臺灣師範大學地理學系博士論文，2004 年），頁 209-210。

110 整理自莊淑姿，〈香蕉產業與旗山經濟發展〉，頁 51。

視「洋風」以及將西洋文化和飲食習慣表徵為「文明性」，香蕉被日本人視為如同「黃色鑽石」般貴重。因此，日本統治臺灣之後，臺灣成為當時日本國內得以產蕉之地，臺灣香蕉在此時代背景之下，逐漸打開香蕉外銷日本的契機。

臺蕉外銷日本始於 1903 年 4 月，此後至 1925 年之前，中部香蕉獨佔島內產量 80% 以上，關鍵在於運輸，亦即香蕉物流網絡對南臺灣不利。在 1924 年之前，臺灣定期航線並無從高雄港直航日本者，南臺灣香蕉貿易難以打開。熊本丸事件之後，1924 年間山下汽船開啟高雄港香蕉輸出首航，這一年可說是高雄香蕉元年。十年後，1934 年高雄港香蕉出口數量和金額超越基隆港成為臺蕉外銷日本的主要輸出港。而在高雄州的香蕉輸出額佔比上，1926 年間已經來到 21.7%，躍居全臺第二；到了 1931 年，高雄州單位產值已勝過臺中州，為全台最高。這樣的轉變說明了物流對於香蕉產業帶來促進效用。

物流是指貨運、貨物流通，透過一套策畫來控制商品從產地到消費市場的過程。以本文所討論的香蕉而言，是由貿易和運送組織結合適宜交通網絡所構成。

日治時期旗山香蕉產業的物流體系，涵蓋最高統籌者是高雄州青果組合，以及負責集貨、包裝乃至委託的臺灣青果會社，透過此物流組織的「人」的串聯，接洽聯繫起生產與消費的兩端點，並為香蕉商品進行把關。至於「物」的流動則有賴於糖鐵旗尾線接駁九曲堂的縱貫線，使得旗山香蕉能夠直接運抵高雄港，解決了產品運輸的難題。旗美地區也因為有這條鐵道運輸網，香蕉產值不僅快速攀升，種植區域也較為集中，旗山街及其南邊的溪州

成為旗山郡下最重要的香蕉產地。也因為蕉產業在旗山生根茁壯，相關上下游產業如仲買商、草繩工、竹簍業、運送組等等，甚至產蕉期的無數零工機會；而且，旗尾線的核心車站在旗山市街，因而為市街帶來蓬勃的發展。

附表一 1907-1943 年間臺蕉輸移出金額和比例

	移出金額	輸出金額	合計（單位：圓）	移出比例
1907	43146	983	44129	97.772%
1908	104515	643	105158	99.389%
1909	155879	460	156339	99.706%
1910	345030	350	345380	99.899%
1911	378005	157	378162	99.958%
1912	336617	801	337418	99.763%
1913	374234	334	374568	99.911%
1914	587017	29	587046	99.995%
1915	684564	223	684787	99.967%
1916	1054056	1883	1055939	99.822%
1917	1600618	10837	1611455	99.328%
1918	2014807	59110	2073917	97.150%
1919	2030343	20085	2050428	99.020%
1920	1805518	1360	1806878	99.925%
1921	4156402	388	4156790	99.991%
1922	6875823	6228	6882051	99.910%
1923	8280418	15564	8295982	99.812%
1924	11816303	175194	11991497	98.539%

1925	9096358	123311	9219669	98.663%
1926	10900377	447211	11347588	96.059%
1927	8616464	173470	8789934	98.026%
1928	8614837	86576	8701413	99.005%
1929	8419100	69439	8488539	99.182%
1930	8369850	200767	8570617	97.657%
1931	8329152	200451	8529603	97.650%
1932	6982753	161526	7144279	97.739%
1933	7899188	356622	8255810	95.680%
1934	8137941	672600	8810541	92.366%
1935	9475551	767368	10242919	92.508%
1936	10586507	578648	11165155	94.817%
1937	11736412	598733	12335145	95.146%
1938	12855634	426433	13282067	96.789%
1939	16519291	487221	17006512	97.135%
1940	25645105	2712573	28357678	90.434%
1941	17766370	5048893	22815263	77.871%
1942	11028542	2261556	13290098	82.983%
1943	5401897	330388	5732285	94.236%

資料來源：依據臺灣省行政長官公署統計室編印，《臺灣省五十一年來統計提要》，頁 945 和 949 的香蕉數據統計而成。

附表二 全臺各行政區香蕉產量比較

單位：斤

	臺北州	新竹州	臺中州	臺南州	高雄州	臺東廳	花蓮港廳	澎湖廳
1925	2603204	4294409	186524195	32988259	50640920	499230	409322	11160
1930	3604253	6881700	114610984	12296188	78458773	444922	469095	13690
1935	3571626	4510742	147952829	21447870	143588883	502979	885600	8247
1940	2994880	3140564	86112784	14667858	173318224	541390	1325898	7027

資料來源：臺灣總督府殖產局農務課，《昭和十六年 主要青果物統計》。臺北：臺灣總督府殖產局農務課，1943，頁 2-3。

參考書目

壹、古籍

王瑛曾《重修鳳山縣志》。臺北：臺灣銀行經濟研究室，1962 年。

吳振臣，〈閩遊偶記〉，《臺灣輿地彙鈔》（1713）。臺北：臺灣銀行經濟研究室，1965 年。

周元文，《重修臺灣府志》。臺北：臺灣銀行經濟研究室，1960 年。

林豪，《澎湖廳志》。臺北：臺灣銀行經濟研究室，1964 年。

范咸，《重修臺灣府志》。臺北：臺灣銀行經濟研究室，1961 年。

郁永河，《裨海紀遊》。臺北：臺灣銀行經濟研究室，1959 年。

郁永河，《裨海紀遊》。臺北：臺灣銀行經濟研究室，1959 年。

屠繼善，《恒春縣志》（1894）。臺北：臺灣銀行經濟研究室，1960 年。

陳文達，《鳳山縣志》。臺北：臺灣銀行經濟研究室，1961 年。

陳培桂，《淡水廳志》（1871）。臺北：臺灣銀行經濟研究室，1963 年。

陳淑均，《噶瑪蘭廳志》（1852）。臺北：臺灣銀行經濟研究室，1963 年。

董天工《臺海見聞錄》。臺北：臺灣銀行經濟研究室，1961 年。

蔣毓英，《臺灣府志》（1685）。臺北：臺灣銀行經濟研究室，1965 年。

貳、檔案史料

《臺灣總督府檔案》（國史館臺灣文獻館藏）

「パイナップル及バナナ献上」（1895-07-16），《臺灣總督府檔案》，
典藏號：00000011007。

「臺灣外國貿易年表（臺灣總督府編纂）」（1910-01-01），《臺灣總督府檔案》，典藏號：00005405001

臺灣總督府殖產局，《世界果實調查資料》。臺北：臺灣總督府殖產局，1915 年。

臺灣省行政長官公署統計室編印，《臺灣省五十一年來統計提要》(1946)。臺北：臺灣省政府主計處，1994 年重印本。

臺灣總督府官房調查課，《臺灣常住戶口統計》。臺北：臺灣總督府官房調查課，1935-1944 年。

臺灣總督府殖產局，《臺灣農業年報》。臺北：臺灣總督府殖產局，1929-1942 年。

臺灣總督府殖產局特產課，《主要青果物統計》昭和 2 年 -17 年。臺北：臺灣總督府殖產局，1927-1943 年。

臺灣總督府稅關，《台灣貿易概覽 明治 42-43 年》。臺北：臺灣總督府稅關，1912 年。

臺灣總督府鐵道部，《臺灣總督府鐵道部年報》。臺北：臺灣總督府鐵道部，1920-1941 年。

參、專書

李文環，《空間與歷史：旗山文化資產之歷史論述》。高雄：麗文文化，2012 年。

李文環，《高雄第一盛場鹽埕風》。臺北：捷徑文化，2021 年。

李文環，《糖鐵旗尾線的歷史變遷與遺產》。高雄：高雄市文化局，2018 年。

美濃鎮誌編纂委員會，《美濃鎮誌（上冊）》。美濃鎮公所，1997 年。

莊淑姿，《山城包娜娜：旗山香蕉產業與地區發展》。高雄：高雄市政府文化局，2013 年。

黃永博、陳正祥，《臺灣之香蕉》。臺北：臺灣銀行，1949 年。

中山馨、片山清夫，《躍進高雄の全貌》（1940）。臺北：成文出版，1985 年。

本田幸介，《特用作物論》。東京：大野正道，1892 年。

田中芳男，《農業館列品目錄》。出版地不詳：神苑會，1911 年。

多田喜造，《台灣熱帶果樹論》。不詳：日本柑橘會，1915 年。

佐藤政藏，《芭蕉實界の現状》。臺中：臺中出版協會，1930 年。

尾崎旦，《臺灣に於けるバナナ沿革史》。東京：私人出版，1929，頁 37 年。

林進發，《臺灣官紳年鑑》。民眾公論社，1934 年。

芝忠一，《新興の高雄》（1930）。臺北：成文出版，1985 年。

芳賀楸五郎，《台灣に於ける芭蕉》。臺北：臺灣總督府殖產局，1916 年。

宮川次郎，《趣味の臺灣》。臺北：日本旅行協會臺灣支部，1914 年。

郡茂德，《臺灣青果同業組合聯合會創立十年史》。臺中市：郡茂德，1937 年。

高雄州青菓同業組合，《高雄州青菓同業組合創立十年誌》，1933 年。

淺香貞次郎，《臺灣海運史》。臺北州：社團法人臺灣海運協會，1941 年。

旗山郡役所，《旗山郡要覽》（昭和 9 年）。臺北：成文出版，1985 年。

福山甚之助，《世界に於けるバナナ業》。臺北：臺灣總督府殖產局，1914 年。

臺北帝國大學理農學部農業經濟學教室編，《農林經濟論考第一輯》。編者印，1933 年。

臺灣拓殖調查課，《事業要覽》。臺北：臺灣拓植株事會社，1944 年。

臺灣總督府交通局遞信部，《臺灣の海運》，臺北：臺灣總督府交通局遞信部，1935 年。

臺灣總督府殖產局特產課，《熱帶產業調查會 バナナ産業ニ關スル調査書》。臺北：臺灣總督府殖產局特產課，1935 年。

臺灣總督府殖產局，《臺灣のバナナ産業》。臺北：臺灣總督府殖產局，1935 年。

臺灣總督府殖產局，《臺灣の芭蕉産業》。臺北：臺灣總督府殖產局，1934 年。

臨時臺灣總督府工事部，《打狗港勢》。臺北：臨時臺灣總督府工事部，1916 年。

肆、期刊論文或學位論文

古関喜之，〈台灣香蕉產業發展與日本市場的關係〉，《臺灣文獻》59（4），2008 年，頁 235-262。

李方宸，〈臺灣糖業鐵路經營之研究（1946-1982）〉，臺北：國立政治大學歷史所碩論，2001 年。

林佩欣，〈臺灣總督府統計調查事業之研究〉，臺北：國立臺灣師範大學歷史學系博士論文，2012 年）

莊淑姿，〈香蕉產業對鄉村大眾運輸業發展的影響——以旗山地區為例〉，《農業推廣學報》第 13 期（1997 年 1 月），頁 83-116。

莊淑姿，〈香蕉產業與鄉村發展之研究——以旗山鎮為例〉，臺北：國立臺灣大學農業推廣教育研究所碩士論文，1996 年。

莊淑姿，〈香蕉產業與旗山經濟發展〉，《高雄文獻》第 1 卷 2 期（2011 年 9 月），頁 28-61。

許淑娟，〈國家與地方：旗山鄉街的時空發展過程〉，臺北：國立臺灣師範大學地理學系博士論文，2004 年。

古関喜之，〈台湾バナナと日本一繁栄したバナナ産業の記憶〉，《国際観光学研究》1（2021 年），頁 74-82。

松浦章，〈日本統治時代台湾産バナナの海外搬出〉，《關西大學文學論集》66：1（2016 年 7 月），頁 25-61。

陳慈玉，〈台湾バナナ産業と対日貿易：1912~1972 年〉，《立命館經濟學》59：2（2010 年 7 月），頁 158-178。

藍適齊，〈帝国の食物：日本のバナナ消費と殖民時期の台湾社会：1910~1945〉，《現代台湾研究》第 47 号（2017 年），頁 82-84。

伍、報紙

《臺灣日日新報》，臺北：1898 年至 1933 年。

陸、網路

「湖雅」，《百度百科》，網址：<https://baike.baidu.hk>（2024/6/1 點閱）。

A Study on Qishan Banana Logistics network during the Japanese Rule Period

Lee Wen-Huan*, Chen Shin-Yi **

Abstract

Qishan is known as the Banana City. In the 1930s-1970s, Qishan developed a high-density banana planting industry, which symbolized Taiwan's reputation as a banana kingdom. Most studies on Qishan banana emphasize its contribution to "production". However, the reason why commodities can be sold across regions is not only to have excellent production capacity, but also to have a consumer market and logistics network, so as to achieve the economic benefits of commodities. So, this paper focuses on the logistics network and attempts to explore the historical and cultural phenomenon of banana logistics. In this article, the following aspects are discussed.

The first is the formation and shaping of the banana consumer market. As everyone knows, after the Japanese era, the main export market for Taiwan's bananas was Japan. Since the Meiji Restoration, Western food culture has become popular in Japan, and bananas have become one of the classic Western foods, and the Japanese have flocked to them, creating a consumer market for Taiwanese bananas. The second is to explore the transportation network dominated by the Qiwei line of the sugar railway. How did Taiwanese bananas be assembled and

* Professor, National Kaohsiung Normal University, Graduate Institute of Taiwan History, Culture and Languages.

** Master Degree, National Kaohsiung Normal University, Graduate Institute of Taiwan History, Culture and Languages.

transported from the production area to the port, and then across the ocean to Japan? In addition, another aspect of "Banana Flow" is quality classification, consolidation, packaging and printing, and how to achieve contact with overseas markets, which involve product grading, quality management and shopping mall contact. And, part of "Banana Flow" involves the production and marketing system, and the upstream and downstream industrial chains.

Keywords : Qishan, Banana ,Sugar Railway, Logistics