

國立台東大學社會科教學碩士班
碩士論文

指導教授：李玉芬 先生

日治時代安平港口機能的變遷



研究生：王信智 撰

中華民國九十五年八月

國立台東大學
學位論文口試委員審定書

系所別：社會科教育學系

本班 王信智 君

所提之論文 日治時代安平港口機能的變遷

業經本委員會通過合於 * 碩士學位論文 條件

論文口試委員會：

吳育璋

(口試委員會主席)

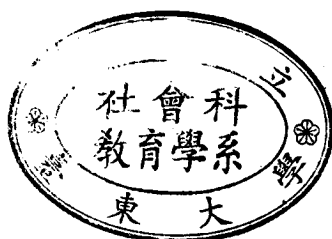
廖秋妹

李石芳

(指導教授)

論文口試日期：95 年 8 月 25 日

國立台東大學



博碩士論文授權書

本授權書所授權之論文為本人在 國立嘉東大學 社會科教育學系(所)
組 94 學年度第 2 學期取得 碩 士學位之論文。
論文名稱：另論時代罕見港口機能之變遷

本人具有著作財產權之論文全文資料，授予下列單位：

同意	不同意	單 位
☒	☐	國家圖書館
☒	☐	本人畢業學校圖書館

得不限地域、時間與次數以微縮、光碟或其他各種數位化方式重製後散布發行或上載網站，藉由網路傳輸、提供讀者基於個人非營利性質之線上檢索、閱覽、下載或列印。

本論文為本人向經濟部智慧財產局申請專利(未申請者本條款請不予理會)的附件之一，申請文號為：_____，請將全文資料延後半年再公開。

公開時程

立即公開	一年後公開	二年後公開	三年後公開
☒	☐	☐	☐

上述授權內容均無須訂立讓與及授權契約書。依本授權之發行權為非專屬性發行權利。依本授權所為之收錄、重製、發行及學術研發利用均為無償。上述同意與不同意之欄位若未勾選，本人同意視同授權。

指導教授姓名：李永春 (親筆簽名)

研究生簽名：王信賢 (親筆正楷)

學 號：1391006 (務必填寫)

日 期：中華民國 95 年 8 月 30 日

1. 本授權書 (得自 <http://www.lib.ntlu.edu.tw/theses/> 下載) 請以黑筆填寫並影印裝訂於書名頁之次頁。

2. 依據 91 學年度第一學期一次教務會議決議：研究生畢業論文「至少需授權學校圖書館數位化，並至遲於三年後上載網路供各界使用及校內瀏覽。」

誌謝

「在酷熱的陽光下，呼吸著略帶海洋氣味的微風，放眼望去盡是一片蔚藍。」這是台東夏天的最佳寫照。在這裡雖然令人感覺輕鬆愜意，但事實上，心裡惦掛著論文、小孩與工作的我，只感到一陣陣煩燥。如今，完成了心中一份重擔，再看看台東的大海，忽然發現一切是如此美好。

能夠順利完成這篇論文，首先要感謝的是指導老師——李玉芬老師，李老師指導學生的態度隨和，減輕學生的心理壓力與負擔，重視論文中的邏輯關係與事證的呈現方式，能讓讀者清楚研究者所要表達的意見。在老師的鼓勵與指導下，我方能順利完成論文，在此向老師致上最深的謝意。

其次，感謝「牽手」——雅雯對我的照顧與協助，將家裡整理得井井有條，肩負教養小女兒的重責，讓我能在沒有後顧之憂的環境中寫作。

感謝屏東縣水利國小校長國民兄，在您的指導、陪伴、支持與共同勉勵下，我們才能克服困難，完成論文。

最後感謝地方上熱心提供資料與意見的人士，及周遭關心我的朋友與同事，謝謝您的鼓勵與協助。

完成這篇論文，也完成人生中的一份夢想，使我更加肯定自己，然而更肯定的是，沒有這麼多為我貢獻與付出的人，就不可能會有現在的我。在此，對這些與我生命互相交集的有緣人，再次獻上最誠摯的感謝，謝謝您與我共同刻畫出生命中最美麗的烙印。

日治時代安平港口機能的變遷

作者：王信智

國立台東大學教育研究所

摘 要

安平於 17 世紀時，荷蘭人發現安平具備優良港口的條件，並將安平港口建設為貿易港口市鎮。明鄭時期與清領時期，安平仍為台灣對外貿易的重鎮，但因為安平港口附近有多條溪流水系，河水沖刷大量泥沙入海，並在出海口附近海岸與港口堆積，使得原本優良的港口條件逐漸惡化，並影響安平港口貿易運輸功能。

日治時代安平港口的貿易活動，除受到港口本身條件的直接影響外，為發展台灣而制定的經濟政策也影響甚鉅。日本政府為取得台灣經濟的主控權，著手制訂一系列的經濟政策，包括實施專賣制度與製糖工業化等，並積極培養扶植日本企業，接收外商洋行經營已久的產業與貿易運輸。再加上台灣總督府對高雄港的大力興建，使高雄港具備許多安平港缺乏的優點，因而大量南台灣產品由高雄港對外輸出，使安平港口貿易量逐漸縮減。安平港口在自然條件不足與政府政策的雙重壓力下，轉為高雄港的附屬港，原本的貿易地位也蕩然無存。

安平港口雖然失去貿易上的優勢，但在台灣總督府對漁業所制訂的制度組織、漁業改良與獎勵政策之下，安平港口的漁業活動日益發展，尤其以獎勵興建動力漁船所造成的影響最大。動力漁船的進步，突破以往竹筏與木造帆船作業範圍僅達沿海與近海的限制，探索遠洋地區豐富的漁場，造就安平港口於日治後期遠洋漁業的發達。

日治時代安平港口的機能，在上述自然環境變化導致港口條件不足，及政府經濟政策引導貿易運輸與漁業活動等交互作用下，產生港口貿易運輸由盛轉衰，而漁業活動卻逐漸強盛的變遷，促使日治時代安平港口由初期的貿易港，至後期轉為以遠洋漁業為主的漁港。

本研究透過日治時代安平港口發展與變遷過程的重建，試圖描述日治時代安平港口區域自然因素與人文因素交互作用，及政府的政策作為，促使港口機能變遷的過程及其關鍵因素。

關鍵詞：日治時代 安平港 港口機能 貿易 漁業

The Change of Anping Harbor's Port Function in Japanese Ruling Period

Wang, Shin Ji

Abstract

In the 17th century, the Dutchman thought that Anping processed ideal conditions for a harbor, and built it as a seaport for trade. Till the Period of Koxinga and Period of Cing Reign, Anping was still one of the most important harbors; however, the very situation that many rivers from different water systems converged nearby Anping, leading to the sand's accumulation at the nearby shore and port, deteriorated the good conditions and affected Anping's trade and transporting function.

Besides it's own conditions, the economical policies made for developing Taiwan also played an important role in Anping's trade activities in Period of Japanese Rule. To acquire the total control over Taiwan's economics, the Japanese government made a series of economical policies, including monopoly system, sugar industry. The government also actively helped advance Japanese Business in Taiwan, and took over merchants' industry and business transportation. Moreover, because of the Taiwan Presidential Office's great efforts on Kaohsiung Harbor's construction, the Kaohsiung Harbor processed benefits that Anping don't, the amount of trade in Anping gradually reduced. In this dual pressure of lack of nature benefits and political support, Anping lost it's position in trade, and then became Kaohsiung Harbor's accidental port.

Although losing the it's advantage on trade, the Taiwan Presidential Office's making laws of organization system, fishery improvement, and reward policies, Anping's fishery had an opportunity to grow gradually. Encouraging building power fishing vehicles was the most crucial. Power fishing vehicles made offshore exploring and fishing possible, which prospered Anping's offshore fishery in Japanese Ruling Period

Under these nature and human influence, Anping Harbor's gradually became less trade tended, turning to more offshore fishing piscatorial in the evening in Period of Japanese- Rule.

This study tries to describe the progress and key factors of the change of Anping Harbor in Japanese Ruling Period, through examining the correlation among natural, cultural factors and policies in the rebuild progress of development of Anping Harbor.

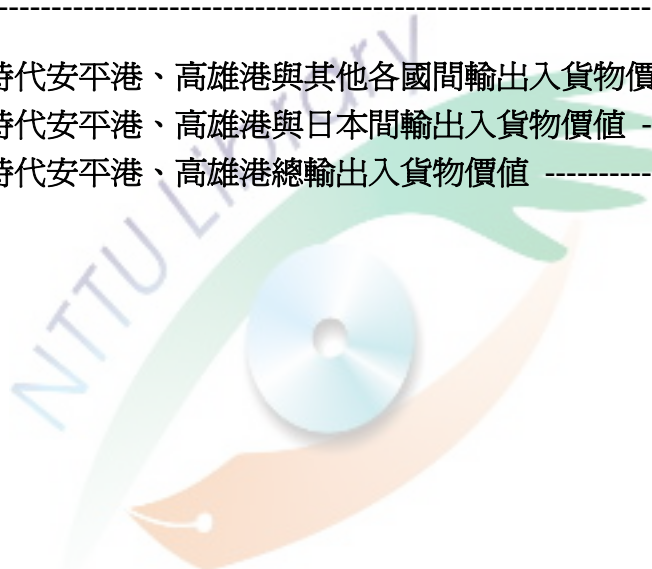
Key Words: Japanese Ruling Period, Anping Harbor, Port Function, Trade, Fishery

日治時代安平港口機能的變遷

目錄

第一章、緒論	1
第一節、研究動機與目的	1
第二節、文獻回顧	4
第三節、研究區之位置與範圍	8
第四節、研究架構與方法	10
第二章、安平地區的自然與人文環境	13
第一節、自然環境	13
一、氣候與水文條件	13
二、海岸地形的變化	17
第二節、人文環境	22
一、人口籍別	22
二、職業類別	25
第三章、港口之貿易變遷	27
第一節、港口條件變遷	27
一、日治之前的港口變遷	27
二、日治時代的港口變遷	29
第二節、經濟政策的影響	31
一、日治以前的經濟政策	31
二、日治時代的經濟政策	32
第三節、港口貿易變化	47
第四節、小結	51
第四章、漁業之發展變遷	53
第一節、日治以前的漁業發展	54
一、荷蘭時期的漁業發展	54

二、明鄭、清領時期的漁業發展-----	57
第二節、日治時代之漁業制度與水產試驗調查-----	58
一、設立漁業制度與組織-----	58
二、水產試驗調查-----	60
第三節、日治時代之獎勵與改良動力漁船-----	62
一、安平港口漁船使用情況-----	62
二、遠洋漁業的發展-----	69
第四節、小結-----	73
 第五章、結論 -----	 76
 參考文獻 -----	 81
附錄一、日治時代安平港、高雄港與其他各國間輸出入貨物價值表 -----	85
附錄二、日治時代安平港、高雄港與日本間輸出入貨物價值 -----	87
附錄三、日治時代安平港、高雄港總輸出入貨物價值 -----	89



表次

表 1-1、明治 32 年（1899）安平地區漁業人口統計資料-----	2
表 1-2、日治時代安平港口漁獲量比較表 -----	3
表 1-3、有關日治時代安平地區調查與研究之主要文獻簡表 -----	6
表 2-1、台南地區月均溫與年均溫（1897—1970） -----	14
表 2-2、侵襲臺灣颱風途徑及出現月份統計表（1897-1979） -----	15
表 2-3、台南平均日照總時數（1897-1970） -----	17
表 2-4、日治時代安平地區人口數統計表（1906-1939） -----	24
表 2-5、日治時代安平六角頭傳統產業類型與分佈表 -----	25
表 2-6、日治時代安平市仔街登記職業類別 -----	26
表 3-1、清光緒年間安平地區五大洋行概況表 -----	29
表 3-2、臺灣各類專賣事業歷年收入比較表（1897-1944） -----	33
表 3-3、歷年臺灣鴉片輸入額表 -----	34
表 3-4、明治 28 年（1895）台灣樟腦輸出額與世界佔有率-----	35
表 3-5、明治 28 年（1895）台灣樟腦輸出表-----	36
表 3-6、中國大陸與外國進口臺糖量之比較表（1868-1895） -----	37
表 3-7、日本進口臺灣砂糖之比例（1868-1895） -----	38
表 3-8、日治時代歷年砂糖生產及對日輸出量 -----	40
表 4-1、台南虱目魚養殖生產表（1935-1945） -----	61
表 4-2、竹筏的大小 -----	64
表 4-3、日治時代安平港口漁船統計 -----	65
表 4-4、安平港口動力漁船建造補助表（1922-1930） -----	68
表 4-5、日治時代安平港口漁獲數量價格表 -----	70

圖次

圖 1-1、台南市區地質地形分區圖	8
圖 2-1、台南地區月均溫（1897—1970）圖	14
圖 2-2、侵台颱風路徑分類統計（1897-1979）	16
圖 2-3、臺江灣初期（1624—1662）臺南區海岸沙洲及海埔地狀況圖	18
圖 2-4、近代海岸期（1822—1894）臺南區海岸沙洲及海埔地狀況圖	19
圖 2-5、1926 年與 1990 年台南安平港口與海岸狀況圖	20
圖 2-6、日治時代安平市街圖	22
圖 3-1、昭和 3 年（1928）安平港平面圖	30
圖 3-2、打狗築港圖（1908）	43
圖 3-3、日治時代安平港、高雄港與其他各國間輸出入貨物價值圖	47
圖 3-4、日治時代安平港、高雄港與日本間輸出入貨物價值圖	48
圖 3-5、日治時代安平港、高雄港總輸出入貨物價值圖	49
圖 4-1、日治時代安平港口漁船統計圖	66
圖 4-2、日治時代安平港口漁獲數量圖	71

第一章、緒論

第一節 研究動機與目的

安平，又稱爲大員、台員或台窩灣¹。17 世紀時，安平與二至七鯤鯓列島、北線尾島、加老灣島所包圍之水域名爲「台江內海」。荷蘭人爲擴張貿易範圍，派人來臺勘查地形，認爲一鯤鯓島（安平）及台江內海的港灣條件適合停泊船隻，進行貿易活動。西元 1624 年，荷蘭自澎湖撤退，轉往台灣安平，在此建立熱蘭遮城與熱蘭遮街，並以此作爲統治台灣的中心，將安平發展成重要貿易港口市鎮。

西元 1662 年，鄭成功驅逐荷蘭人後，台灣正式進入明鄭時期。鄭成功以台南爲其政治中心，積極進行台灣內部的開拓，此時安平港口貿易因滿清政府實施海禁，以及鄭氏在大陸東南沿海的貿易基地全失，而呈現嚴重衰退。直至鄭經繼位後，進行與東亞大陸間的走私貿易，並與英國、日本及南洋各地貿易通商，安平的貿易情況才逐漸好轉。西元 1683 年，清領台灣，安平成爲台灣樞要之地，如水師協鎮署、中營游擊署、左營游擊署、右營游擊署、守備署、協鎮台灣水師營、台協水師三營、教場、軍裝局、砲台、煙墩、烽火節、提標館、海山館、閔安館、金門館……等之營署公所，均位於安平。清道光年間（1820～1850）因爲多次大風雨侵襲，使多條溪流夾帶大量泥沙沖入台江內海，加速台江內海的陸地化，原來可從鹿耳門入港的大船，也因而必須改轉至安平港出入。此時安平已由荷蘭時期、明鄭時期對外貿易的特性，轉爲台海兩岸間貿易與人口移動的功能，直至清咸豐 8 年

（1858），清朝因與英國簽訂天津條約而開放台灣安平與淡水二港口對外通商，安平的外商貿易才開始蓬勃發展，外商在此相繼成立商行作爲通商貿易之所，並設置許多機關處理相關事務，如：各國領事館、

¹ 臺窩灣（Tayowan）社的漢字譯音。花松村編纂，1996，《台灣鄉土全誌》第七冊（台南市、台南縣），第 6 頁。

海關、稅務司公館、電報局等等²。

明治 28 年（1895），清朝割讓台灣島及澎湖島嶼給予日本。日治初期，安平港灣情形良好，外商洋行貨物貿易沒有間斷，且有許多日本大型會社（公司）設置營業所於安平，進行貨運、載客、製鹽等活動。但在日治中期以後，因安平港遭遇多次暴風雨與洪水侵襲，使港口淤塞嚴重，必須時常疏浚才能通行舟船，日本當局為謀求改善，於昭和 10 年（1935）進行新港興建工程，昭和 13 年（1938）完工啓用。另外，為了發展台南地區，日本當局在大正 11 年（1922）開始動工興建運河，以便安平港口貨物能運輸至市區³。雖然在安平進行多項建設與港口改善工程，但自日治中期後，安平港口的商業活動、貨物運輸就每況愈下，直到光復前，已幾近為普通小漁港。

日治時代安平港口的經濟活動，除了港口貿易之外，漁業活動也十分發達，根據漁業人口統計資料顯示，明治 32 年（1899）安平從事漁業人口數佔地區總人口數的 34%（表 1-1），即超過三分之一的人口以漁業捕撈或養殖謀生，雖然其中部分為兼職漁業人口，但相對於其它產業活動，漁業活動尚稱繁盛。

表 1-1、明治 32 年（1899）安平地區漁業人口統計資料

	戶數	百分比		人口數	百分比
漁業戶數	486	36%	漁業人口數	2,271	34%
總戶數	1,361	100%	現住人口數	6,636	100%

資料來源：祝平一等，1998，《台灣漁業史資料選編：統計篇》，第 46 頁、53 頁，台灣省漁業局。

安平港口的漁業活動於日治初期，漁業發展上並不明顯，但自日治中期後，漁業漁獲量有明顯的增加，由明治 38 年（1905）與大正 1 年（1912）的漁獲量來比較，顯示安平港口漁業活動在 7 年間，漁獲量即成長約 1.32 倍（表 1-2）。

² 鄭道聰，1995，《安平文化資源巡禮》，第 122 頁，台南市立文化中心。

³ 陳正美等，1979，《台南市志》卷四經濟志，第 208 頁，台南市政府。

表 1-2、日治時代安平港口漁獲量比較表

單位：斤

	明治 38 年	大正 1 年	成長率		明治 38 年	大正 1 年	成長率
鯪仔	500	7500	1400%	鮑魚	16000	8710	-46%
魷仔		3300		白帶魚	2800	20200	621%
鰓仔	17500	186200	964%	目賊	350	470	34%
白腹魚	1200	2300	92%	蝦	18300	12000	-34%
烏魚		7500		鐵甲	300	8000	2567%
沙仔魚	25350	31300	23%	雜魚	61200	95900	57%
打頭	26450			介螺類		2650	
塗托	1900	14850	682%				
魴魚	1800	2700	50%	合 計	173650	403580	132%

資料來源：祝平一等，1998，《台灣漁業史資料選編：統計篇》，第 46 頁、53 頁，台灣省漁業局。

在上述安平港口的發展過程中，針對日治時代安平港口的機能發展與變遷，本研究所要提出的問題有二：

1. 為何自荷蘭時期歷經 260 多年的時間，安平港口一直是個重要的對外貿易港口，但在日治初期至中期，貿易活動卻大幅衰退，其轉變之因素為何？

2. 日治中期後，安平港口的漁業活動由沿海與近海漁業向外拓展，且漁獲量逐年成長，其發展的關鍵因素為何？

根據以上的研究問題，本研究的目的是在於透過了解日治時代安平地區自然與人文環境改變過程，以及日本政府之政策作為，對安平港口機能的發展與變化所造成的影響，來回答上述相關問題，以期能描述與解釋安平港口在日治時代，受到人文與自然交互影響之下，港口機能的變遷與特色。

第二節 文獻回顧

關於日治時代台南安平港口的調查與研究之文獻，主要可分為統計資料、全面性描述、宗教民俗調查的人類學研究及地理學研究等四項（表 1-3）。

1. 統計資料：日治時代官方的統計資料與調查報告，以及戰後的研究資料。日治時代的官方調查統計報告與資料，如日治初期《臺灣總督府統計書》中的台南安平地區人口統計資料；日治中期由臺南廳所調查之《臺南廳統計書》，臺灣總督府官房統計課所調查之

《臺灣常住戶口統計》等；日治後期臺南州所調查之《臺南州統計書》中安平港口漁業活動統計資料，以及臺南市役所編著之《臺南市產業要覽》等。

2. 全面性描述或研究：全面性的研究資料有台南市安平區公所之《安平區誌》、花松村編纂的《台灣鄉土全誌》、台南市文化中心之《安平文化資源巡禮》、魏英滿之《安平映象》等。這些調查與研究資料內容多包含歷史、地理、人口、土地、經濟產業、交通設施等項目，經由比對相關資料內容，可以由此對日治時代的安平地區發展與社會經濟概況有初步的認識，並了解安平港口的發展情況。

3. 宗教民俗調查研究：包含張巧芳的〈地方文化的形成及其意義—安平地區的個案研究〉、李清山的〈安平民俗〉、黃文博的〈安平地區的王船信仰〉、陳宏田的〈淺談安平舊聚落的王爺信仰〉等。這些研究針對安平地區的社會文化、宗教信仰、民俗傳統等項目，進行探討、訪談與田野調查，其研究結果可用以佐證安平港口與地區產業活動的變化。

4. 港口市鎮變遷研究：與日治時代安平相關之地理學研究十分豐富，包括王志明的〈台南海岸地形變遷—人地關係之研究〉、王興啓的〈台灣主要商港的地理演變〉、石再添的〈台灣西南部雲嘉南洲海岸的地形及其演變〉與〈台灣西部海岸線的演變及海埔地的開發〉、林勇的《台灣安平調查》、范勝雄的〈三百年來台南港口之變遷〉與〈大員隨筆〉、楊一志的〈從大員市鎮到台灣街仔：安平舊街區的空間變遷〉、

戴寶村的〈日治時代台灣港口市鎮之發展與變遷〉、方淑吟的〈台南市安平區聚落發展之研究〉、郭榮毅的〈戰後台南安平聚落社會發展之研究〉等。

其中，王興啓的〈台灣主要商港的地理演變〉中，簡略描述安平港口於明末清初的榮盛景象。范勝雄於〈三百年來台南港口之變遷〉一文中，對安平港口的地理變遷、貿易興衰與港口條件，將港口分爲五期：大員港、鹿耳門、草湖及臺灣港、安平港、鯤鯓港，探討臺南港口的變遷過程，研究指出港口的變遷均與泥沙淤積致使港口淤淺有關，因為台灣南部每到夏季常有暴風雨，大量雨水沖刷泥沙入河，堆積在出海口，不僅使港口淤塞，也造成海岸向外擴展。戴寶村於〈日治時代台灣港口市鎮之發展與變遷〉一文中，以市鎮發展型態中之港口市鎮爲研究核心，並以日治時代爲其背景，探討台灣港口市鎮的形成發展、貿易機能以及沒落因素等，他認為臺灣西海岸的港口大多利用天然海灣或近河口之地作爲船隻泊碇卸貨物，港口完全受大自然力量之支配⁴。在以上學者的研究結果中，自然環境因素是導致安平港口貿易經濟沒落的主因，而其它因素的影響則少有探討。

本研究即以港口自然環境變遷因素爲基礎，進而分析日治時代安平港口貿易統計資料與探討日治時代經濟政策，以了解安平港口貿易活動變遷之關鍵因素。

⁴ 戴寶村，1989，〈日據時期台灣港口市鎮之發展與變遷〉，《台灣文獻》40 卷第三期：第 35 頁。

表 1-3、有關日治時代安平地區調查與研究之主要文獻簡表

	作者	年	篇名或書名	內容摘要
1 統計資料	臺南廳	1904-1918	《臺南廳統計書》	日治初期至中期，臺南廳管轄區域之各式統計資料。
	臺灣總督官房統計課	1906-1919	《臺灣總督府統計書》	日治初期至中期，臺灣地方行政各式統計資料與人口資料。
		1922-1938	《臺灣常住戶口統計》	
	臺南州	1923-1938	《臺南州統計書》	日治中期至後期，臺南州管轄區域之各式統計資料。
	臺南市役所	1937	《臺南市產業要覽》	臺南市產業活動概略調查與統計資料。
2 全面性描述或研究	鄭道聰	1995	《安平文化資源巡禮》	安平地區的歷史沿革、地理環境、政教遺蹟、宗教信仰、產業沿革等。
	花松村編纂	1996	《台灣鄉土全誌》第七冊	台南縣市歷史、經濟、交通、景觀等。
	台南市安平區公所	1998	《安平區誌》	安平沿革、土地人口、政事、社會、交通、經濟、文學、藝術等綜合記錄。
	魏英滿	2001	《安平映象》	安平的歷史背景、古蹟介紹、宗教信仰、交通產業。
3 宗教民俗調查研究	李清山	1995	〈安平的民俗〉	安平各項民俗、宗教、地方文化的人類學研究。
	黃文博	1997	〈安平地區的王船信仰〉	
	陳宏田	2001	〈淺談安平舊聚落的王爺信仰〉	
	張巧芳	2002	〈地方文化的形成及其意義—安平地區的個案研究〉	

4 港口市鎮變遷研究	王興啓	1974	〈臺灣主要商港的地理演變〉	探討臺灣各時期的主要商港，與其地理變化。
	范勝雄	1978	〈三百年來臺南港口之變遷〉	探討安平之歷史與港口變遷。
			〈大員隨筆〉	
	石再添	1979	〈臺灣西南部洲潟海岸的地形及其演變〉	臺灣西南部海岸地形變化與其利用。
		1980	〈臺灣西部海岸線的演變及海埔地的開發〉	
	王志明	1995	〈臺南海岸變遷—人地關係之研究〉	探討臺南海岸地形變遷與人文活動之關係。
	楊一志	2000	〈從大員市鎮到台灣街仔：安平舊街區的空間變遷〉	探討荷蘭時期至清朝時期，安平街區的空間變遷。
	方淑吟	2003	〈台南市安平區聚落發展之研究〉	探討安平自荷蘭時期至現代，安平整體聚落的發展與變化。
	郭榮毅	2004	〈戰後臺南市安平聚落社會發展之研究〉	研究戰後安平地區社會、文化與宗教之發展。

第三節 研究區之位置與範圍

自 17 世紀後，由於台江內海周圍的河川攜帶泥沙淤積，影響台南海岸線的西移，使得台江內海逐漸陸地化，而台江外的沙洲面積也逐漸擴大，最終與台南陸地相連接，形成台南廣大的海岸平原----安平平原，安平平原為最新期隆起的海岸平原，北起曾文溪南岸，南至二仁溪口，東與台南台地及櫻丘沙丘群相接⁵，是現今台南市的主要地形（圖 1-1）。本文所研究的安平港口範圍，因港口活動與周圍地區有密切相關，因而除了港區位置外，還包括日治時代（1895-1945）的安平舊聚落，即今台南市安平區石門里、平安里、海頭里、港仔里與金城里的，於地形上是屬於安平平原的一部分。

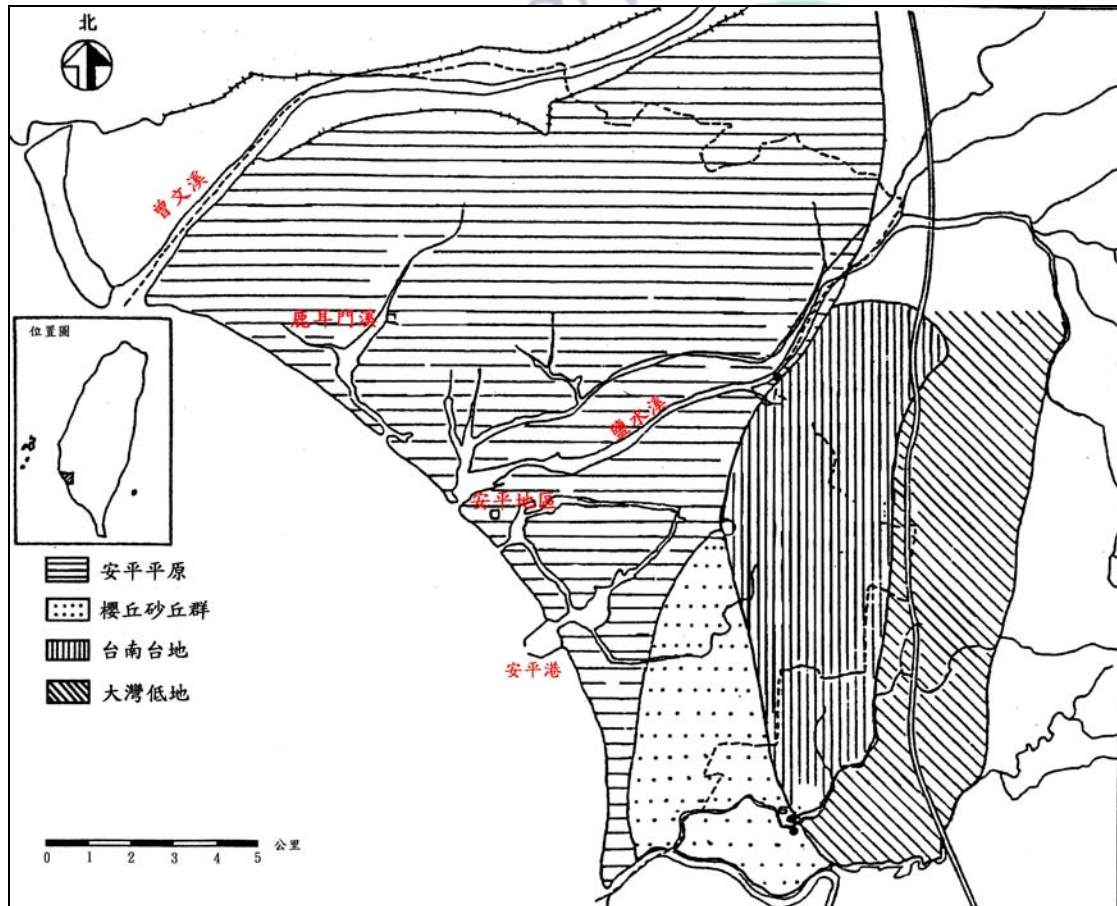


圖 1-1、台南市區地質地形分區圖

資料來源：林朝成等，1998，《安平區誌》，第 8 頁，台南市安平區公所。

⁵ 林朝成等，1998，《安平區誌》，第 13 頁，台南市安平區公所。

海岸地形的變化對港口條件有一定影響，而根據學者研究指出，安平海岸地形演變可分為臺江灣⁶期、近代海岸期與現代海岸期等三個時期⁷。臺江灣期時間為最長，將近 200 年，自西元 1624 年至 1822 年；近代海岸期時間較短，由西元 1822 年至 1894 年，僅 72 年；現代海岸期內分為早期與近期，早期的時間從西元 1895 年到 1945 年，近期則由西元 1945 年至今。日治時代之安平區為現代海岸期早期，此時期海岸在歷經日本設置水利工程、建立海港之後，海岸變化已受到人為因素的影響⁸。



⁶ 臺江灣即台江內海。

⁷ 林朝成等，1998，《安平區誌》，第 13 頁，台南市安平區公所。

⁸ 林朝成等，1998，《安平區誌》，第 23 頁，台南市安平區公所。

第四節 研究架構與方法

本研究探討日治時代安平港口的機能變遷，及造成變遷的內部與外部因素。在安平地區產業結構的組成上，因安平自古為軍事聚落、貿易商港與漁港合一的港口市鎮，因而安平港口機能不僅具有貿易運輸功能，也具備漁業活動機能與軍事攻防能力。所以安平港口機能的變化對整體安平地區經濟有著極大的影響力。

本研究為了釐清日治時代安平港口機能變遷的過程與影響因素，首先整理安平地區自荷蘭時期以來的海岸地形變化、港口位置與條件變遷，及日治時代安平地區的人口組成與相關產業型態，以作為全文論述的背景基礎。

接著，本研究探討日治時代安平地區的港口貿易發展與變遷，除了環境因素之外，並指出臺灣於日本殖民時代整個經濟發展政策，尤其是專賣事業、製糖工業及高雄港興建等，對安平地區港口貿易發展造成的關鍵性影響。

此外，依附於安平港口貿易經濟環境下的漁業發展，是日治時代安平地區的重要產業項目，在港口機能變遷的大環境下，漁業活動有何變化，及其變遷的過程與因素，都是本研究探討的重點。據此，本研究的章節安排如下：

第一章、緒論

第一節、研究動機與目的

第二節、文獻回顧

第三節、研究區之位置與範圍

第四節、研究架構與方法

第二章、安平地區的自然與人文環境

第一節、自然環境

第二節、人文環境

第三章、港口貿易變遷

第一節、港口條件變遷

第二節、經濟政策的影響

第三節、港口貿易變化

第四節、小結

第四章、漁業之發展變遷

第一節、日治以前的漁業發展

第二節、日治時代之漁業制度與水產試驗調查

第三節、日治時代之獎勵與改良動力漁船

第四節、小結

第五章、結論

參考文獻

附錄

爲了達成以上的目的，本研究的研究方法爲歷史研究法與田野調查，而研究之資料來源，除了現有關於安平港口的各種研究成果之外，主要包括：

（一）歷史研究法

1. 《臺南廳統計書》與《臺南州統計書》：其中包含臺南廳與臺南州對安平地區與港口進行的各種調查、統計資料，這些第一手資料提供許多港口貿易活動與漁業活動變化的數據，可用以分析安平港口使用情形與自然環境狀況之相關。

2. 《臺灣總督府統計書》與《臺灣常住戶口統計》：根據台灣總督府統計書於日治時代之人口統計資料與產業調查等，可取得人口數量、職業人數與產業活動產值等數據，對於安平地區產業與經濟活動的分析提供有力的基礎。

3. 方志：如《台南市志》、《續修台南市志》、《安平區志》、《台南文化》等，也提供許多可供參考之依據。

（二）田野調查

訪問安平地區耆老與漁民，以尋求日治時代地方經濟情況與漁業活動發展之口述資料，了解安平港口機能在貿易與漁業之間的變遷情況，並藉此比對文字紀錄與統計資料的可靠性。



第二章、安平地區的自然與人文環境

第一節、自然環境

荷蘭時期，荷蘭人將安平地區的港口視為貿易出入口，並以此為台灣的行政中心，但至明鄭時期，安平港口卻因泥沙淤積而無法通航大船，於是港口位置移至較北的鹿耳門。清領時期，鹿耳門港逐漸淤積，而原安平港口因大水沖刷而濬深，因此港口位置又移回安平地區西面的港口。由此可知，安平港口的條件與安平地區自然環境有極密切的關係。

安平地區在地形區分上，居於安平平原。安平平原北寬南窄，為最新期隆起的海岸平原，北起曾文溪南岸，約寬 20 公里以上，南至二仁溪口，僅寬 500 公尺左右，東與台南台地及櫻丘沙丘群相接⁹，其平均地形高度為海拔 2 至 3 公尺，是現今台南市的主要地形(圖 1-1)；而在地質方面，安平地區海岸屬於長期隆起型之砂質沖積層之砂質海岸，且臨近安平地區的河流水系十分發達，每遇風雨常形成水患，故安平地區的海岸地形經常因河流漂沙及堆積作用而產生改變。

一、氣候與水文條件

(一) 氣候

台南地區因位於北回歸線以南，故氣候上屬於熱帶氣候，氣溫全年平均為攝氏 23.4 度左右(表 2-1)，自 3 月到 11 月，月均溫均在攝氏 20 度以上，其中以 7 月月均溫最高(圖 2-1)。年平均雨量為 1771.3 公厘(1897-1970)，大部集中於 7、8、9 等 3 個月，屬夏雨型¹⁰，佔全年降雨量的 90% 以上，冬天因東北季風關係而雨量稀少。

⁹ 林朝成等，1998，《安平區誌》，第 13 頁，台南市安平區公所。

¹⁰ 花松村，1996，《台灣鄉土全誌》第七冊，第 4 頁，台北：中一。

表 2-1、台南地區月均溫與年均溫（1897—1970）

單位：℃

月份	一	二	三	四	五	六	七	八	九	十	十一	十二	年平均溫
平均溫度	17.0	17.4	20.1	23.6	26.6	27.6	28.1	27.8	27.4	25.0	21.9	18.6	23.4

資料來源：中央氣象局，1974，《氣象報告彙編》。測站：台南氣象站。

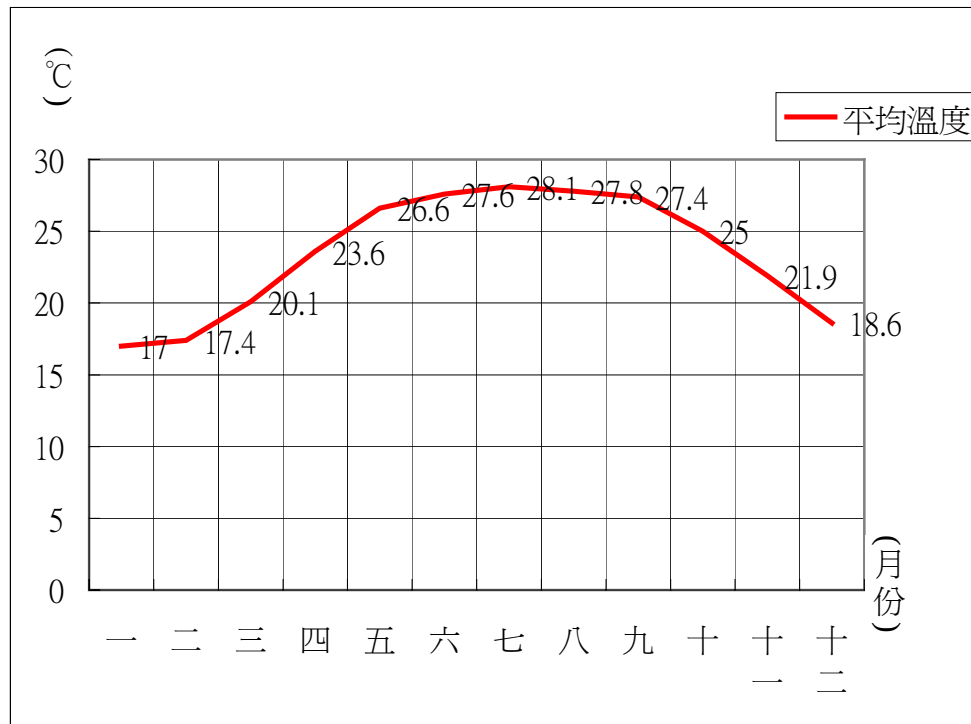


圖 2-1、台南地區月均溫圖（1897—1970）

資料來源：中央氣象局，1974，《氣象報告彙編》。

雨量的來源主要為對流雨、鋒面雨與颱風雨，而其中以對流雨與颱風雨所帶來雨量較大。對流雨以 6、7、8 三個月居多，大多降於午後，主因為夏季輻射旺盛，蒸發作用強烈，形成氣流不穩定而降雨，其特色為降雨區域小、時間短，且常伴隨雷電發生¹¹，因而又稱雷陣雨；颱風雨發生於 7、8、9 月颱風季節中，其帶來巨大雨量往往造成溪水暴漲與土石流等災害。

颱風為熱帶氣旋，通常產生於緯度 5 至 10 度之間的熱帶海面上，且依其強度不同而有所分類，然而颱風常於行經溫暖海面後，吸收大

¹¹ 黃世祝等，1997，《續修臺南市志》卷一土地志氣候篇，第 33 頁，台南市政府。

量水氣而不斷增強，以致於接近臺灣時已發展相當強盛，對臺灣所造成的破壞亦大增¹²。在颱風侵襲臺灣的路徑中（表 2-2），以通過南部向西或西北、通過西部向北與通過中南部向東北這三種方向之颱風，對台南地區所造成的影響與破壞最大（圖 2-2），因安平港口附近河川長度短，大量雨水造成短時間內河流流速急促，流量驟增¹³，使得溪流夾帶大量泥沙沖刷入海，不僅逐漸改變海岸地形，且常致使安平地區港口淤塞，船隻難以通行。

表 2-2、侵襲臺灣颱風途徑及出現月份統計表（1897-1979） 單位：次

襲 途	臺 徑	月 份								合 計
		4 月	5 月	6 月	7 月	8 月	9 月	10 月	11 月	
通過北部海上 向西或西北進 行者				2	22	36	19	1		80
橫貫中部向西 或西北進行者				1	11	9	15	1	1	38
通過南部或南 部海上向西或 西北進行者	1	1	6	24	31	16	9	2		90
經過臺灣東部 或東部海上向 北進行者		1	5	7	5	8	5	2		33
通過西部或臺 灣海峽向北進 行者		3	1	5	3	3	2	2		19
通過臺灣中南 部或南部海上 向東北進行者	1	6	3	1	4	2	5			22
由上述路線複 合而成或異常 行徑者			2	1	3	2	1			9
合 計		2	11	20	71	91	65	24	7	291

資料來源：陳國彥，1981，〈侵臺颱風之路徑與強度〉，《地理研究報告》第七期，第 66 頁，國立臺灣師範大學地理研究所。

¹² 黃世祝等，1997，《續修臺南市志》卷一土地志氣候篇，第 50-51 頁，台南市政府。

¹³ 黃世祝等，1997，《續修臺南市志》卷一土地志氣候篇，第 40 頁，台南市政府。

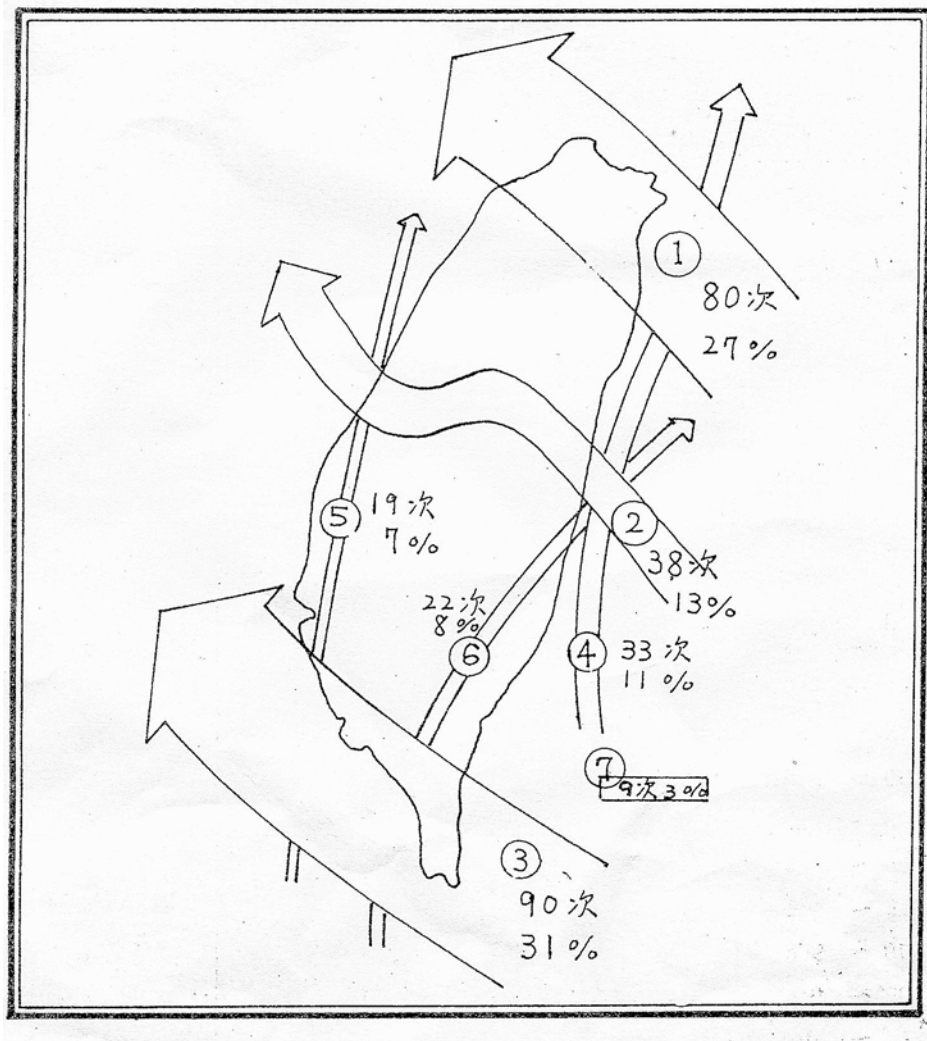


圖 2-2、侵台颱風路徑分類統計圖（1897-1979）

資料來源：直接引自陳國彥，1981，〈侵臺颱風之路徑與強度〉，《地理研究報告》第七期，第 67 頁，國立臺灣師範大學地理研究所。

蒸發量與降雨量是相反的二種氣候要素，而蒸發量的多寡與地區的日照及雲量有關。台南地區的平均全年日照時數 2619.6 小時¹⁴，夏、秋二季平均日照時數多於冬季（表 2-3），為台灣日照時數最多的地帶之一，因而蒸發量相對旺盛。根據氣象統計資料，台南地區蒸發量大於降雨量的月份有 1 月至 4 月，以及 10 月至 12 月共計 7 個月份，可見春、秋、冬三季均屬乾燥期較長之氣候¹⁵，非常適合以日曬製法的鹽業發展。

¹⁴ 鍾廣吉等，1979，《臺南市志》卷一土地志地理氣候篇，第 100 頁，台南市政府。

¹⁵ 黃世祝等，1997，《續修臺南市志》卷一土地志氣候篇，第 28 頁，台南市政府。

表 2-3、台南平均日照總時數（1897-1970）

單位：小時

月份	一	二	三	四	五	六	七	八	九	十	十一	十二	合計
時數	198.5	184.9	204	211.9	237.3	221.2	243.6	226.2	236.1	246.4	211.1	198.4	2619.6

資料來源：中央氣象局，1974，《氣象報告彙編》。測站：台南氣象站。

（二）水文

因台南安平地區之夏季降雨量有時相當龐大，因而造成鄰近水系水位暴漲，並夾帶大量泥沙出海，其不僅造成海岸地形逐漸向外擴展，亦直接影響安平港口條件變化。而安平地區鄰近之重要水系有¹⁶：

1. 曾文溪：曾文溪發源於阿里山山脈西南坡，流經新化丘陵後即進入嘉南平原，其間因地形影響並未形成沖積扇或分出支流。此溪全長約 130 公里，流繞台南地區北界約 15 公里，其下游部份因安平平原隆起而形成延長河段，河口附近因漂沙堆積形成許多砂丘，且砂丘形狀及分佈經常變化。

2. 鹽水溪：鹽水溪發源於新化丘陵，於流經台南縣永康鹽行後，進入台南地區，河口位置位於安平與四草之間，為清領時期之安平大港，至日治時代，因此溪河床淤積、洪水流沙嚴重，而規畫興建新運河及新港口。

3. 鹿耳門溪：此溪本為曾文溪舊出海口，明鄭時期因鄭成功由此河道登陸，且當時台江內海安平大員港已淤淺難行，故此溪口取代大員港成為鹿耳門港口。但曾文溪改道後，鹿耳門溪成為斷源河流，流路短且淤積嚴重。

二、海岸地形的變化

海岸地形變遷與安平港口發展有十分密切的關係，根據學者研究之安平海岸地形變遷分期，將安平海岸地形演變分為臺江灣期、近代海岸期與現代海岸期等三個時期¹⁷。臺江灣期時間為最長，將近二百

¹⁶ 鍾廣吉等，1979，《台南市志》卷一土地志地理氣候篇，第 4-5 頁，台南市政府。

¹⁷ 林朝成等，1998，《安平區志》，第 17 頁，台南市安平區公所。

年，自西元 1624 年至 1822 年；近代海岸期時間較短，由西元 1822 年至 1894 年，僅 72 年；現代海岸期內分為早期與近期，早期的時間從西元 1895 年到 1945 年，近期則由西元 1945 年至今。安平地區的海岸地形變化如下：

（一）日治之前安平地區海岸地形變化

安平於臺江灣初期（1624—1662），位置在台江內海外的沙洲上，沙洲以北為北線尾及鹿耳門，以東則為台江內海內岸，其名稱爲「臺灣島」，又稱一鯤鯓（圖 2-3 中圈選處）。及至中期（1662—1772），台江內海外圍沙洲已部分相互連接，並銜接至陸地上，形成陸連沙洲。臺江灣末期（1772—1822），此時台江內海因附近河川大量且持續輸沙，而使沙洲不斷擴大，逐漸淤積成爲海埔地，原本台江內海所形成自然港灣環境也因而失去船隻停泊避風的功能。

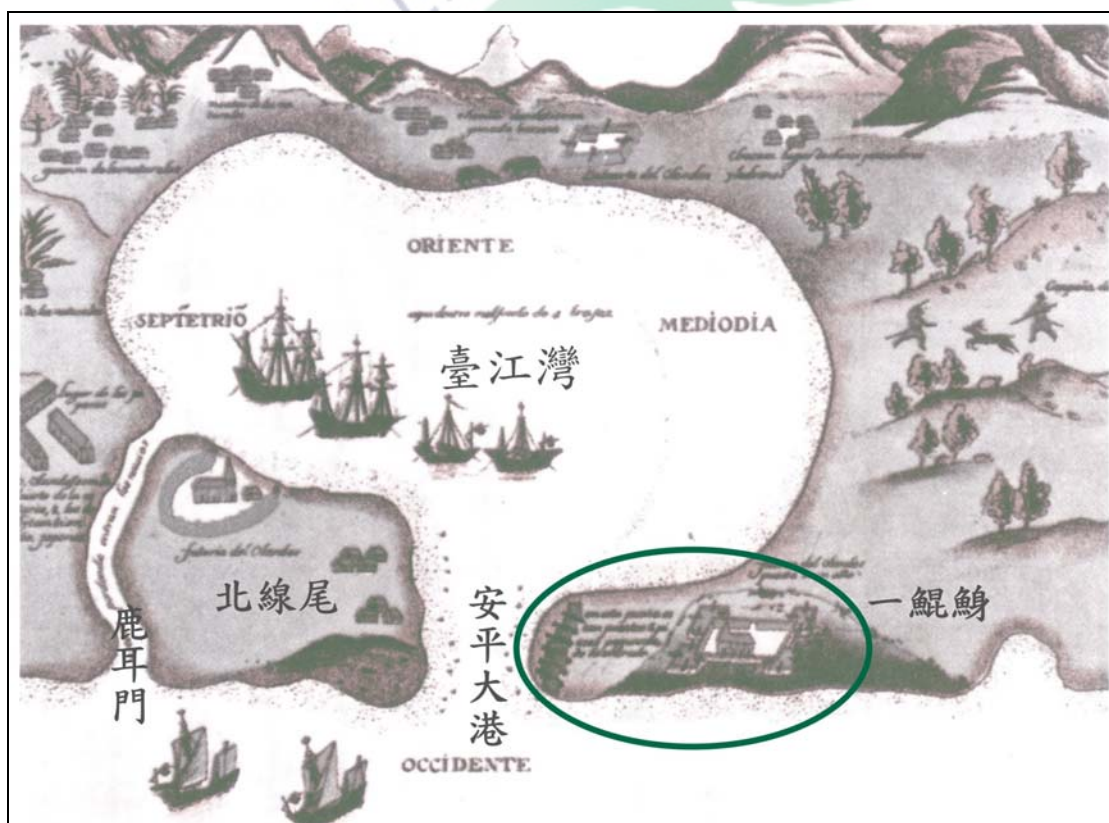


圖 2-3、臺江灣初期（1624—1662）臺南區海岸沙洲及海埔地狀況圖

資料來源：直接引自吳文星等，1992，《尋根探源：臺灣開發史蹟展專集》，第 28 頁，國立中央圖書館臺灣分館。

註：本圖為西班牙人於 1627 年偵察或根據中國人所提供情報，所繪荷蘭人據領臺江港口的形勢圖，圖面右側為一至七鯤鯓（沙洲）。

進入近代海岸期（1822—1894），於清道光 2 年（1822）一場暴風雨使漚汪溪（古曾文溪）潰堤改道，並挾帶大量泥沙經由鹿耳門出海，泥沙淤積於台江內海中，加快台江內海陸化成海埔地的速度（圖 2-4），新形成之海埔地上，開墾事業逐漸增加，而整個海岸地形因河流輸沙作用的持續影響，在海岸線外形成新沙洲，於是海岸不斷向外堆積。從臺江灣期到近代海岸期的海岸地形變化來看，整個海岸因河川輸沙與泥沙淤積作用下，海岸線持續向外推展，形成面積廣大之海埔地可供開發使用。



圖 2-4、近代海岸期（1822—1894）臺南區海岸沙洲及海埔地狀況圖
資料來源：重繪自林朝成等，1998，《安平區誌》，第 42 頁，台南市安平區公所。
註：圖中圈選處為近代海岸期中，台江內海因曾文溪而逐近陸化。

（二）日治時代安平地區海岸地形變化

西元 1894 年後，臺南海岸進入現代海岸期早期（1895—1945），安平地區的海岸線已與現狀相去不遠（如圖 2-5），但因為日治時代治理河川為求能早日獲利，多在溪流中興工，反而促進漂沙沖至河口淤積的機會¹⁸，因而此時期的海岸線與河口沙洲仍持續堆積，如此海埔地的發展，正好提供日本人進行沿海鹽田與魚塭的開發。安平港口於

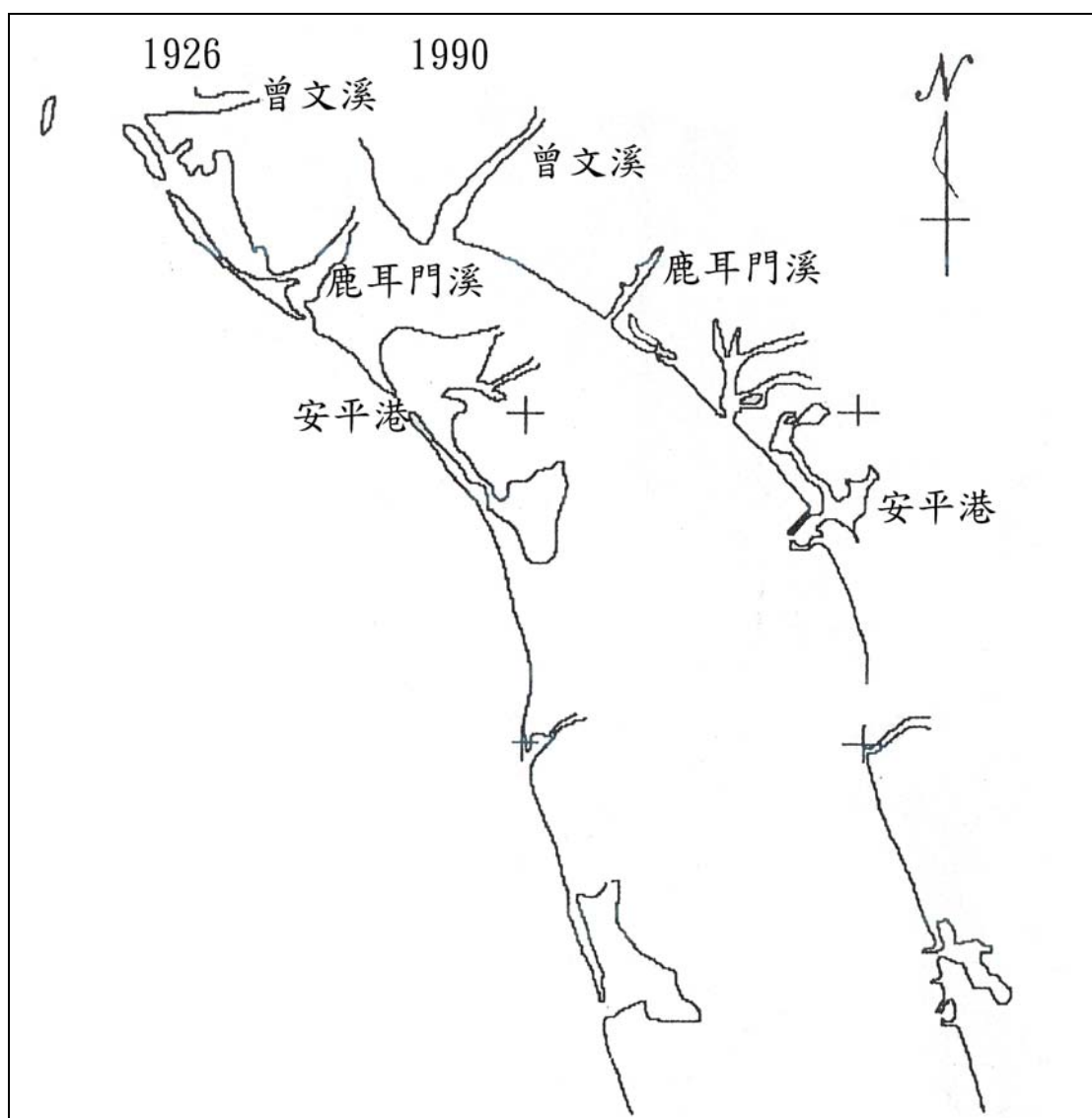


圖 2-5、1926 年與 1990 年台南安平港口與海岸狀況圖

資料來源：張瑞津等，1996，〈台灣西南部台南海岸平原地形變遷之研究〉，《國立臺灣師範大學地理研究報告》，第 29 頁，國立臺灣師範大學地理學系。

¹⁸ 林朝成等，1998，《安平區誌》上冊，第 13 頁，台南市安平區公所。

此時期，位於鹽水溪口（四草湖外海），在明治 36 年（1903）時，暴風雨侵襲造成曾文溪氾濫，河水挾帶大量泥沙沖入並淤沒安平港口；又於明治 39 年（1906），安平港口因暴風雨而再次淤積，此後雖經疏通，但只能通行小船。爲了貨物運輸與漁業發展，日本當局計畫興建新運河與新港口。大正 11 年（1922），日人開闢新運河，歷時三年完工，新運河完工後通航十分便利，但因港口水道常起變化，船隻航行容易受阻，於是決定興建新港口，並於昭和 6 年（1931）勘查施工位置，昭和 10 年（1935）開工興建，歷時 3 年 5 個月完工。

漁塭、鹽田的開墾，與大量人爲水利工程、海港建設，對安平地區海岸地形造成相當的影響，打破純自然演進時代，且邁向海岸之大量開發利用¹⁹，因此現代海岸期之海岸地形變化與前海岸地形變遷分期最大的不同，在於本期海岸地形改變因素，必須先改慮人爲力量的影響程度，而非純以自然因素來解釋。

¹⁹ 張劭曾，1980，〈臺南海岸自然環境的演變與經濟建設之關係〉，《臺灣銀行季刊》三十一卷第一期，第 160-207 頁。

第二節、人文環境

台南安平地區因安平港口關係而形成港口市鎮。荷蘭時期在荷蘭人的建設下，安平地區成為商業貿易中心；清領時期則因安平港為台灣與大陸間的渡口，並駐防台灣水師，促使安平地區形成台灣對外的軍事重鎮，隨後開放五口通商，吸引大批外商進駐，原先已沒落的貿易活動又逐漸熱絡。安平地區因政策因素與港口條件，而使人口結構與產業型態較為複雜且多變化。

一、人口籍別

安平地區進入清領時期後，附近的聚落逐漸形成以廟宇為中心的社區，分別為王城西、海頭、十二宮、妙壽宮、灰窯尾與港仔尾等六角頭，而安平中心位置的街道則為「市仔街」（今延平街）（圖 2-6）。



圖 2-6、日治時代安平市街圖

資料來源：財藤勝藏，1897，《臺南市街圖》，安平市街圖，大阪。

清領初期的安平爲台灣水師的駐地，因此軍人爲安平地區的主要常住人口，會館、伙房與軍人住家則爲各聚落角頭的主要房舍。清乾隆年間開放移民可攜帶眷屬後，安平漢人人口逐漸增加，再加上五口通商後，來往進行貿易的商旅大增，更加速漢人移民的情況，因而於清領末期至日治初期時，漢人移民已成爲安平人口的主體，根據安平墓園碑記所整理的姓名與祖籍，可發現安平地區人口籍貫以金門及晉江爲最多²⁰。

日治時代，日本政府爲順利推行殖民政策，對戶口與人口的調查十分詳盡，並建立嚴密的戶籍系統，此外還進行七次的人口普查，將戶籍分類爲本籍、除戶與寄留三類，明治 39 年（1906）以前常住居民（漢人）登記爲本籍，明治 39 年（1906）以後遷入者（含外國人、清國人、日本人、外地人）爲寄留，而明治 39 年（1906）以後遷外地及死亡、失蹤者列爲除戶²¹，自此以後，常住於安平地區的人口即以安平爲其本籍。

根據日本政府在戶口與人口的調查資料，可發現安平地區因爲安平港口的關係，在人口組成上包含內地人（日本人）、本島人（本籍）與外國人，而其比例在日治時代各年之間也有所不同。以明治 39 年至昭和 14 年（1906-1939）爲例（表 2-4），內地人的人口數在明治 40 年（1907）後，即呈現徐緩下降的趨勢，而安平地區主要人口仍以安本籍爲主，人數大約維持在七千人左右，佔安平總人口數的 91% 以上。值得注意的是，外國人口數在明治 39 年至大正 3 年（1906-1914）間，尙在一百人以上，但從大正 3 年（1914）之後，人數逐年下滑，至大正 9 年（1920）時人數已低達 20 人，如此明顯的變動，其主因爲外商洋行於大正元年（1912）後完全撤離安平，導致安平港口的外商貿易停止，促使居住於安平地區的外國人逐漸遷離。

²⁰ 林朝成等，1998，《安平區誌》，第 126 頁，台南市安平區公所。

²¹ 林朝成等，1998，《安平區誌》上冊，第 131 頁，台南市安平區公所。

表 2-4、日治時代安平地區人口數統計表（1906-1939）

單位：人

年代	內地人數	本島人數	外國人數		人數總計
明治 39 年	490	7,101	111		7,702
明治 40 年	520	7,043	111		7,674
明治 41 年	505	6,940	112		7,557
明治 42 年	338	6,975	113		7,426
明治 43 年	337	6,942	122		7,401
明治 44 年	347	7,066	132		7,545
大正 1 年	397	7,063	124		7,584
大正 2 年	372	7,037	107		7,516
大正 3 年	369	7,110	93		7,572
大正 4 年	362	7,080	46		7,488
大正 5 年	365	7,144	39		7,548
大正 6 年	344	7,299	28		7,671
大正 7 年	296	7,184	30		7,510
大正 8 年	245	7,085	24		7,354
大正 9 年	271	4,976	20		5,267
昭和 7 年	280	5,715	中華民國籍	31	6,026
			其他外國籍	0	
昭和 8 年	279	6,008	中華民國籍	27	6,312
			其他外國籍	0	
昭和 9 年	277	5,937	中華民國籍	35	6,249
			其他外國籍	0	
昭和 10 年	383	6,006	中華民國籍	36	6,425
			其他外國籍	0	
昭和 11 年	382	5,915	中華民國籍	56	6,353
			其他外國籍	0	
昭和 12 年	406	6,265	中華民國籍	46	6,717
			其他外國籍	0	
昭和 13 年	357	6,308	中華民國籍	48	6,714
			其他外國籍	0	
昭和 14 年	394	6,486	中華民國籍	50	6,931
			其他外國籍	0	

資料來源：臺灣總督官房統計課，明治 39 年-大正 8 年（1906-1919），《臺灣總督府統計書》。

臺灣總督官房統計課，大正 11 年-昭和 13 年（1922-1938），《臺灣常住戶口統計》。
 臺灣總督官房企畫部，昭和 14 年-昭和 15 年（1939-1940），《臺灣常住戶口統計》。
 註 1：大正 8 年（1919）至大正 9 年（1920）間人口總數劇減 2087 人，原因為大正 9 年（1920）地方官制改制，廢臺南廳，改為臺南州。因此安平地區中，部份原臺南廳效忠里被改制為臺南州新豐郡。游醒民等，1978，《臺南市志》卷首，第 59-84 頁，台南市政府。

二、職業類別

安平地區因港口市鎮的關係，來往的商人與船隻相當頻繁，因此工商業與服務性產業十分發達。由於空間分佈的差異，安平地區發展分成二大部份，一是以市仔街（今延平街）為主的安平中心街道，一是環繞市仔街發展的六角頭。根據日治時代戶籍資料，安平六角頭的傳統產業類型與分佈（表 2-5），因靠海與否及距港口、運河遠近等之地理位置不同，而有所差異。

根據表 2-5，安平六角頭的傳統產業大致可分為漁業生產、運輸交通業與提供居民生活所需的工商業等三大類，工商業所包含的種類最多，且分佈區域平均，其中包含有許多傳統技術性工藝匠師，有修造船隻的船大工（或稱舟大工）、棺木製作的棺木大工、製作飾品的金銀細工、傢俱製作的指物大工、鐵工，以及建築泥水匠的左官等等。

表 2-5、日治時代安平六角頭傳統產業類型與分佈表

角頭	漁業生產	運輸交通業	工商業
港仔尾社	漁業	舢舨、船夫、運送業	木材販賣業、指物大工、棺木大工、料理、洗濯、豚肉販賣業、菓子販賣業、飲食物行商、左官
妙壽宮社	養魚業	桶輪、渡船營業、船夫	畑作、指物大工、棺木大工、洗濯業、魚販賣業、精米商、糞便請負業
十二宮社	養魚業、漁業、	舢舨營業、船夫、舢舨	賣藥行商、木材商、棺木製造販賣業、棺木大工、左官、苦力、藥種商、豆腐製造販賣、蠣灰製造、裁縫、按摩、鍛冶、木挽
灰窯尾社	漁業、養魚業	船大工	畑作、苦力
王城西社		舢舨營業、船夫	米販、菜販、肉販、棺木大工、裁縫業、製糖、雜貨商、砂糖業、苦力、醫師
海頭社	養魚業、漁業、	舢舨業、船夫、	棺木大工、金銀細工、木材業、飲食物行商、雜貨商、鐵工場、菜商、米商雇人、藥商、苦力、洗衣業

資料來源：林朝成等，1998，《安平區志》下冊，第 680-681 頁，台南市安平區公所。

運輸交通業包括舢舨業、苦力、船夫、渡船業、運送業等，與安平港口、運河貨物運輸息息相關。其中，安平地區位於港仔尾的何家

與王城西的王雞屎家等，都是經營碼頭搬運的工作，搬運工人利用時稱為「手稱仔」、「舶艚仔」、「竹筏」，接駁搬運停靠在外海大型商船的貨物。後來因高雄港的興起，安平港口貿易與貨物運輸業務轉移至高雄港，促使大量安平苦力轉赴高雄哈瑪星，仍聚為小安平、安平巷聚落，以碼頭苦力為生，形成高雄港碼頭苦力主力²²。

安平地區中心地帶的市仔街（今延平街），在日治時代登記職業類別資料中（表 2-6），可發現日治時代安平市仔街產業多為商業與技術工匠，且大多與港口活動有直接或間接關係，另外因市仔街為安平中心位置，所以與日本政府相關人士也多居於此。

表 2-6、日治時代安平市仔街登記職業類別

商業	金銀細工業、野菜行商、金物商、飲食物行商、藥種商、雜貨商、魚類販賣業、獸肉販賣業、殖產商雇、精米業、飲食店、菓子製造業、果子販賣業、蠣灰販賣、竹細工販賣業、白米商、豚肉行商、冰販賣業、賣卜、豆腐製造販賣業、洗濯業、仲仕業、阿片請負業
技術工匠	左官職、家作大工職、指物大工、舟大工、鍛冶職、棺木大工
交通運輸業	舢船業、轎營業、苦力
漁業	養魚業
公營事業	公學校教師、鐵道、稅關、郵差、製鹽
服務業	書記、日傭、藝妓
傳播業	法律新報

資料來源：林朝成等，1998，《安平區志》，第 678 頁，台南市安平區公所。

²² 林朝成等，1998，《安平區志》，第 687 頁，台南市安平區公所。

第三章、港口貿易變遷

第一節 港口條件變遷

安平港口於荷蘭時期，開啓了港口貿易的盛況，當時港口條件十分優良，不僅港深易於停泊船隻，且位於港灣內側尚有台江內海可供大量船隻避風停泊。但因台南地區多為砂質地地形，所以每遇大雨常導致大量泥沙隨河水沖入台江內海與沿海，造成台江內海逐漸淤積與海岸向外擴展，並進一步促使港口條件惡化，而一再改變港口位置。

在日治時代之前，安平港口位置移回原大員港附近，並改稱為「安平大港」，又因五口通商而開放港口與外商進行貿易，使安平港口恢復繁盛景象。

一、日治之前的港口變遷

安平地區海岸地形在自然或人為力量的作用下，隨著時間而呈現不同程度的變化，並直接影響安平港口功能，自荷蘭時期至清領時期，安平港口因應海岸地形而歷經多次變遷，由大員港轉移位置至鹿耳門港，再由鹿耳門港移回安平大港，以下探討導致港口發生變遷的因素。

西元 17 世紀，荷蘭人於明天啓 2 年（1622）到澎湖及臺灣南部尋找良好港灣，以進行貿易活動，發現台江內海外大員港²³深度相當適合船隻停泊，遂於明天啓 4 年（1624）進據臺灣，並以大員為其貿易發展中心，使大員港成為當時臺灣首要港口。

但在台江內海的淤積作用持續影響下，台江內海的深度逐漸減少，大員港也深受影響。根據荷蘭印度總督府「巴城日記」西元 1631 年 4 月 2 日記載：「臺窩港口（即大員港）日見淺狹，在稍前尚有 13

²³ 明神宗萬曆三十年（1602）陳第之「東番記」：「東番夷人，不知所自始，居澎湖外洋海島中；起魷港、加老灣、歷大員、堯港、打狗嶼、小淡水、雙溪口、加哩林、沙巴里、大幫坑，皆其居也。」文中所言「大員」即為最早關於大員港之記載。范勝雄，1978，〈三百年來臺南港口之變遷〉，《臺灣文獻》二十九卷第一期，43-48 頁。

呎，而今則發見最深不過 11 呎。」²⁴，明永曆 15 年（1661），鄭成功自鹿耳門水道登陸，發現鹿耳門具備成為港口的條件，至清朝時期，安平大員港終因淤淺而無法通行船隻，於是改以鹿耳門港口為臺灣主要的出入門戶。

清道光 2 年（1822）7 月，一場暴風雨使曾文溪挾帶大量泥沙，自鹿耳門出海，造成鹿耳門港口受泥沙淤積而荒廢，同時台江內海也因此影響而逐漸陸化，原本自然港灣環境完全喪失。不同的是，台江內海外安平港口在風雨過後，大水沖刷使原本淤淺的港道反而濬深，且台江內海內新形成的四草湖水勢深廣，適合停泊大型船隻，因此，安平大港與四草湖完全取代鹿耳門港口原有地位。

根據清道光 20 年（1840）8 月臺灣道姚瑩與王提督書：「臺灣口岸甚多，最要者郡城之安平大港，即四草大郡之咽喉。四草難守，不如大港扼要，故守四草，尤以大港為重。」²⁵可知安平大港與四草湖在海防安全上的地位相當重要，而安平大港的軍事重要性更甚於四草湖，因此安平大港與四草湖成為歷經清代道光、咸豐、同治與光緒四代近百年的時間中，臺灣南部海岸的首要港口。清咸豐 8 年（1858），英法聯軍迫使清朝政府與英法美俄四國簽訂天津條約，條約中要求開放沿岸港口進行通商，是時臺灣的三大港中，鹿耳門港因臺江已浮覆的關係，早已成為廢港，鹿港則以港道狹窄，不適用於外國船隻通行，只有淡水和重新沖深的安平勉強適合，遂以淡水、安平二港為通商口岸²⁶，隨後又於清同治元年（1862），開放打狗港（今高雄）、雞籠港（今基隆）為附屬口岸。

安平大港於清同治 3 年（1864）安平海關建造完成後，正式開放通商，吸引各國爭相進入安平設立洋行，據日人中村孝志之「領臺前的安平港」云：「南部臺灣之外國商行於光緒 8 年（1882）計有：美 4、德 1、伊朗 1，為數 6；光緒 17 年（1891）計有：英 3、美 1、德 2、

²⁴ 范勝雄，1978，〈三百年來臺南港口之變遷〉，《臺灣文獻》二十九卷第一期，第 44 頁。

²⁵ 范勝雄，1978，〈大員隨筆〉，《臺灣文獻》二十九卷第二期，第 119 頁。

²⁶ 石萬壽，1981，〈臺南市史略一私修臺南市志卷首〉，《臺灣文獻》三十二卷第一期，125-135 頁。

伊朗 1、西班牙 1，為數 8；光緒 19 年（1893）計有 9。」²⁷至清光緒年間達到全盛時期，其中較著名者為英商怡記、英商和記、英商德記、美商唻記與德商東興等五大洋行（表 3-1）。

表 3-1、清光緒年間安平地區五大洋行概況表

行名	國別	創設時間
怡記洋行（Bain & Co.）	英國	同治年間
和記洋行（Boyd & Co.）	英國	同治六年
德記洋行（Tait & Co.）	英國	同治六年
唻記行（D. M. Wright）	美國	光緒年間
東興洋行（Mannich & Co.）	德國	光緒年間

資料來源：范勝雄，1978，〈大員隨筆〉，《臺灣文獻》二十九卷第二期，第 127 頁。

二、日治時代的港口變遷

日本統治臺灣後，臺南地區仍以安平大港作為貿易進出的門戶，然而安平港口在自然環境的影響下時常淤積，促使日本政府進行新運河與新港口的建設。

日本政府為充裕台灣財政收入，惟有發展專賣制度²⁸，將鴉片、樟腦、煙、酒等共計 10 類物品收歸專賣，以致於外商洋行貿易極度萎縮而關閉。明治 36 年（1903），暴風雨使曾文溪氾濫，古運河河岸崩塌，阻礙船隻航行，日本當局遂規劃挖掘新運河，但因經費問題而延遲至大正 11 年（1922）才正式開工，並於大正 14 年（1925）完工通航。新運河由臺南至安平共長 3782 公尺，河寬 37.3 公尺，底闊 27 公尺，水深低潮時為 1.8 公尺²⁹，船隻航行通暢便利（圖 3-1），但因安平大港水道常淤積難行，為解決此航行問題，日人決定另外闢建新港口。新港口於昭和 6 年（1931）進行勘查，並選定安平大港南方 1 公

²⁷ 范勝雄，1978，〈大員隨筆〉，《臺灣文獻》二十九卷第二期，第 127 頁。

²⁸ 黃通等，1987，《日據時代之臺灣財政》，第 33 頁，台北：聯經。

²⁹ 安平開臺天后宮編輯委員會，1996，《安平開台天后宮誌》，第 89 頁，安平開臺天后宮。

里處爲新港口位置，並在昭和 10 年（1935）開工興建，歷時 3 年 5 個月完工。完工後的新港口寬約 100 公尺，低潮時水深爲 2 公尺，可容納 80 噸以下船隻通航，此即俗稱之「安平港」，而「安平大港」之名，亦因新港口的啓用而消失³⁰。

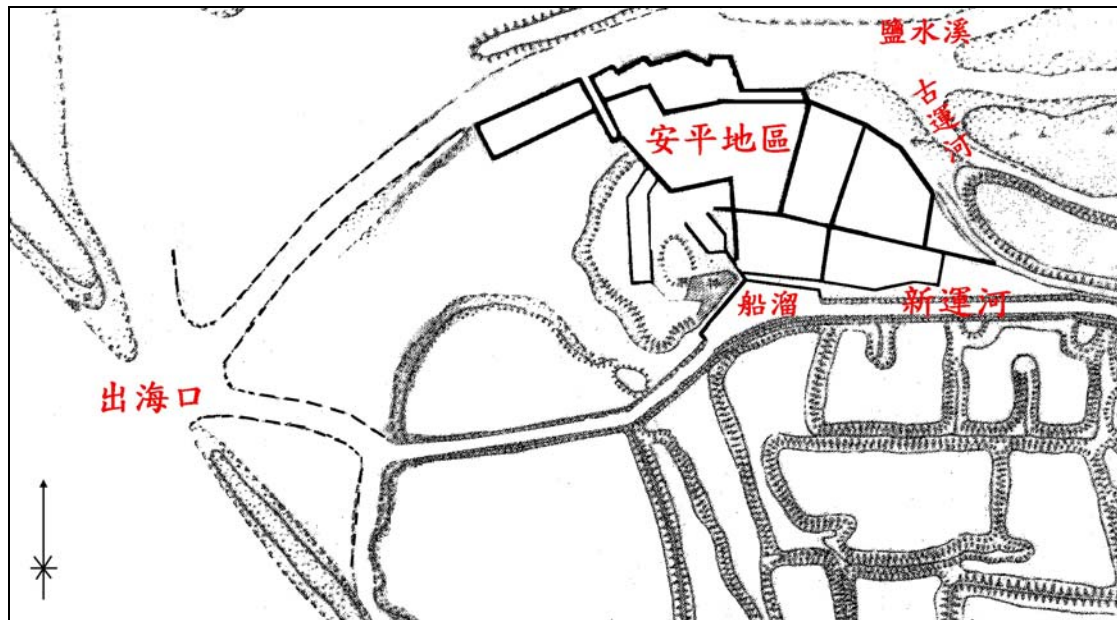


圖 3-1、昭和 3 年（1928）安平港平面圖

資料來源：臺南州，1928，《臺南州管內概況及事務概要》，安平港平面圖。

然而河川漂沙仍在臺南沿岸不斷堆積，鹽水溪的高排沙量常於大風雨過後，致使新港口淤塞，及至臺灣光復（民國 34 年，1945），日本疲於侵略戰爭，無力大修安平港³¹，安平港在自然環境影響與缺乏經費整修的不利狀況中，無法維持大型船隻停泊所需空間，因而逐漸沒落成小漁港。

³⁰ 范勝雄，1978，〈大員隨筆〉，《臺灣文獻》二十九卷第二期，第 120 頁。

³¹ 范勝雄，1978，〈三百年來臺南港口之變遷〉，《臺灣文獻》二十九卷第一期，第 47 頁。

第二節 經濟政策的影響

一、日治以前的經濟政策

（一）荷蘭時期：利用港口位置優勢進行轉出口貿易

荷蘭人佔據台灣後，隨即成立大員商館，對外進行轉口貿易，並於荷蘭中、後期時進行出口貿易。其中，轉口貿易商品與路線，主要為從中國輸入生絲、犀角、藥材等轉口到日本，綢緞、陶瓷、黃金則轉往巴達維亞、波斯或荷蘭。從巴達維亞輸入台灣為香料、胡椒、琥珀、錫鉛、麻布、木綿、鴉片等，再轉口到中國。而出口貿易部份，出口到中國為糖、米、鹿肉、籐；到日本為糖、鹿皮、牛角、牡牛皮等³²。

（二）明鄭時期：發展轉出口貿易，支持軍事力量

明鄭時期的經濟政策與荷蘭時期不同的是，荷蘭人的軍事力量主要用於支持貿易經濟活動，但明鄭時期卻是屬於商戰合一體系，亦即經濟上的獲利主要用於維持軍事用途。而在貿易活動方面，二時期最大的不同點在於，荷蘭人貿易網遍佈全球，而鄭氏限於亞洲地區。在明鄭時期的港口貿易中，安平港市始終為主要轉、出口港市，其外貿主要項目為糖業與鹿皮業³³。

（三）清領時期：開放通商口岸，發展進出口貿易

清朝初期臺灣的對外貿易以大陸為主，鹿耳門港為臺灣對大陸貿易的唯一港口，至清雍正 3 年（1725），府城三郊³⁴興起後，安平成為米、糖等貨物出口大陸的轉口港。清咸豐 8 年（1858）英法聯軍迫使清朝政府開放五口通商，安平大港因地理位置與港口條件適合，而開放成為通商口岸之一，並吸引外商進駐安平設立洋行，壟斷安平相關

³² 林朝成等，1998，《安平區志》下冊，第 522 頁，台南市安平區公所。

³³ 林朝成等，1998，《安平區志》下冊，第 594 頁，台南市安平區公所。

³⁴ 三郊者，南郊蘇萬利、北郊李勝興、糖郊金永順也，各擁巨資，以操勝算。連橫，1979，《臺灣通史》，第 627 頁，台北：眾文。

航運及進出口貿易，根據日人中村孝志的「領臺前之安平港」：「……這些洋行貿易相關可觀，據查安平進口貨品有：鴉片、綿毛織物、金屬類、什貨類、麻袋、藥品、絹類、煙草、木材等；出口貨品有：砂糖、樟腦、麻、龍眼、米、鹽、薑黃等。概言之，外國商人的進口，主要為鴉片；出口以砂糖、樟腦為主。……」³⁵，可知在日治時代前，安平地區洋行貿易相當繁盛，進出口貨品以鴉片、砂糖與樟腦為主。

二、日治時代的經濟政策

日本統治臺灣後，其殖民目的在於獲取臺灣大量資源，以提供日本國內所需，因此日人必須先掌控臺灣經濟活動。當時臺灣的經濟活動以對外貿易為主，主要貿易貨物為鴉片、砂糖與樟腦，且多數為外商所把持，日本政府為取回經濟控制權，因而實施專賣事業與進行製糖工業化之經濟政策。以下本研究分別就日治時代台灣總督府，對於專賣事業、製糖工業及高雄港建設等三方面的經濟政策，探討對安平港口貿易發展的重要影響。

（一）實施專賣事業，控制貿易經濟

自清末以來，外商洋行貿易即以鴉片、砂糖與樟腦為大宗，其中又以砂糖與樟腦為主要輸出之貨品，而其來源是利用買辦制度由安平、打狗深入南臺灣，給予生產者貸款，再以較低價格包購生產物，從中獲取大量利潤。進入日治時代後，日人注意到臺灣的直接稅收，不足以提供建設所需的財政支出，為了充裕政府財政收入，日本當局決定發展專賣制度，並從一般消費用品著手。

臺灣的專賣事業，是從明治 30 年（1897）鴉片專賣開始的，其後對象漸次擴充，計有鴉片、食鹽、苦汁、樟腦、煙、酒、酒精、石油、火柴及度量衡器十類為臺灣重要財源³⁶。自明治 30 年至大正 11 年（1897-1922），專賣事業中以鴉片與樟腦的收入為主，尤其以明治 35 年（1902）為最，占專賣總收入的 89.2%（表 3-2），除了以專賣事業

³⁵ 范勝雄，1978，〈大員隨筆〉，《臺灣文獻》二十九卷第二期，第 127 頁。

³⁶ 黃通等，1987，《日據時代之臺灣財政》，第 33 頁，台北：聯經。

來充裕不足的財政之外，日人也利用專賣事業的獨占性，規畫進行專賣事業的擴充，一方面驅逐外商在臺灣勢力，一方面積極培植日本資本家企業，此經濟政策並直接影響外商洋行在臺灣的商業活動，而安平地區的眾多外商洋行，也因此被迫撤離而關閉。

表 3-2、臺灣各類專賣事業歷年收入比較表（1897-1944）

單位：臺圓千元

年度	食鹽收入	百分比	樟腦收入	百分比	鴉片收入	百分比	煙收入	百分比	酒及酒精收入	百分比	度量衡器及火柴收入	百分比	合計
1897					1640	100							1640
1902	672	10.8	2528	40.7	3008	48.5							6208
1905	667	6.3	4235	39.9	4205	39.7	1496	14.1					10603
1907	754	4.7	7221	45.1	4468	27.9	3500	21.9			74	0.5	16017
1912	759	4.6	5814	35.2	5262	31.9	4513	27.4			146	0.9	16494
1916	957	4.7	6740	33.3	7132	35.2	5316	26.2			121	0.6	20266
1922	2272	6.1	10845	29.0	6440	17.2	11137	29.8	6482	17.3	239	0.6	37415
1926	2295	5.3	8222	19.1	4252	9.9	13908	32.3	14009	32.5	353	0.8	43039
1930	2205	5.0	6197	14.2	4349	10.0	16241	37.2	14379	32.9	336	0.8	43707
1935	3076	5.9	7680	14.9	2567	5.0	17846	34.5	19833	38.4	697	1.3	51699
1938	4012	5.8	9422	13.6	2613	3.8	24516	35.4	27623	39.9	1068	1.5	69254
1940	3190	3.5	10480	11.5	2278	2.5	35530	38.8	38814	42.4	1192	1.3	91484
1942	4084	3.5	2999	2.6	1493	1.3	51001	43.4	54754	46.6	3241	2.8	117572
1944	7357	3.6	2612	1.3	1218	0.6	86977	42.5	102716	50.2	3839	1.9	204719

資料來源：黃通等，1987，《日據時代之臺灣財政》，第 34 頁，台北：聯經。

1. 鴉片

在清朝時期，臺灣吸食鴉片的人數眾多，每日消耗大量資金於購買鴉片，將明鄭時期進行生絲貿易所累聚資產揮霍一空，形成龐大貿易逆差，然而不只是金錢上的損失，吸食鴉片對於民眾身體健康的殘害非常嚴重，影響所及，連軍隊中的士兵也因吸食上癮而喪失戰鬥能力。清同治以後（1861～），臺灣鴉片歷年輸入量便呈現快速上升的趨勢（表 3-3），每年若以平均每公斤 400 兩計算，即達 160 萬兩以上³⁷，巨大利益促使外商洋行大量輸入鴉片，以獲取最大利潤。

³⁷ 林朝成等，1998，《安平區誌》下冊，第 765 頁，台南市安平區公所。

表 3-3、歷年臺灣鴉片輸入額表 單位：斤

年次	純輸入	年次	純輸入
1864	99,700	1880	579,600
1865	228,800	1881	588,072
1866	254,200	1882	459,648
1867	258,600	1883	401,833
1868	203,300	1884	357,772
1869	257,100	1885	377,506
1870	289,700	1886	454,567
1871	328,000	1887	424,794
1872	334,100	1888	464,293
1873	359,300	1889	473,487
1874	416,900	1890	504,276
1875	415,900	1891	558,200
1876	451,800	1892	514,100
1877	508,200	1893	468,700
1878	470,100	1894	390,900
1879	555,200		

資料來源：林朝成等，1998，《安平區誌》下冊，第 704 頁，台南市安平區公所。

日本統治臺灣後，對於民眾吸食鴉片成癮現象，進行慎重討論。內務省衛生局長後藤新平認為：「定時嚴禁，勢不可能」，條陳採取「漸禁主義」³⁸，臺灣總督府經過詳細討論後，於明治 30 年（1897）發布鴉片令，並於同年 4 月實施。鴉片制度中明文規定嚴禁直接進口鴉片販賣，因其屬於政府之專賣事業，另外也說明鴉片作為藥物使用，僅提供已成癮者吸食，預防新成癮者，以期能完全消除吸食鴉片之惡習，避免將此惡習傳回日本國內³⁹。

日本當局為進一步獲得更大利益與專賣控制權，臺灣總督府早於明治 29 年 3 月（1896），在臺北設一製藥所⁴⁰，進行鴉片製造，並於鴉片令發布同年即產製約 147,000 公斤，由販賣商售與吸煙者約 87,000 公斤，銷售價值約 1,630,000 圓⁴¹，與日治之前相比，清光緒 20 年（1894）台灣鴉片輸入 390,900 斤（表 3-3），相當於 234,540 公斤，而日本政府製藥所首年製造之鴉片，即佔有超過 60% 的比例。因此外

³⁸ 周憲文，1958，《日據時代臺灣經濟史》第一冊，臺灣研究叢刊第五九種，第 108 頁，臺灣銀行。

³⁹ 根據台南市安平區公所著之安平區誌下冊，第 745-759 頁中附錄「台灣總督府檔案：鴉片制度之意見等」相關內容。

⁴⁰ 周憲文，1958，《日據時代臺灣經濟史》第一冊，臺灣研究叢刊第五九種，第 109 頁，臺灣銀行。

⁴¹ 林衡道等，1988，《臺灣史》，第 544 頁，臺灣省文獻委員會。

商洋行在失去鴉片的龐大市場後，其貿易輸入量頓時大減，原本貿易逆差的情況也不復見，而部分以鴉片貿易為主的外商洋行更因此被迫撤出臺灣，對於當時安平洋行也造成極大的影響。

2. 樟腦

在外商洋行的進出口貨物中，出口物品以砂糖和樟腦為主。清朝咸豐年間臺灣開港通商，而後清朝政府設局官辦樟腦專賣，不准外商私自買賣，外商要求開放自由買賣遭拒，又逢臺灣各地多起洋行、傳教士與民眾衝突事件，遂藉口保護外商，派兵船停泊於打狗與安平。清同治 7 年（1868），清朝政府與外商談判毫無進展之時，英國軍艦向安平開炮，且率兵登岸，擊毀軍裝局，占領營署，副將江國珍受傷後自殺，並迫使郊商黃應清等人賠償軍費後才撤軍。事後雙方簽訂樟腦協定，協定內容同意廢止樟腦官辦，外商可領取通行證自由進出內地購買樟腦，於是臺灣的樟腦買賣為外商所控制。

日治之前，因樟腦戰爭而簽訂的樟腦協定中，使外商獲得進入內地收買樟腦極大的便利，外商以其雄厚資本壟斷台灣樟腦的輸出。日治初年，台灣樟腦的輸出已佔有當時全世界樟腦生產額約 70%（表 3-4），而從安平與打狗二港口所輸出的樟腦，也佔有台灣總輸出量將近 20%（表 3-5）。

表 3-4、明治 28 年（1895）台灣樟腦輸出額與世界佔有率 單位：磅

台灣輸出額(磅)	世界總輸出額(磅)	世界佔有率
6,935,285	9,912,224	69.96%

資料來源：Davidson, J.W., 1988, 《The island of Formosa, past and present》, p.443, Taipei: Southern Materials Center。

表 3-5、明治 28 年（1895）台灣樟腦輸出表

單位：磅

淡水輸出量(磅)	安平及打狗輸出量(磅)	總輸出量(磅)
5,586,000	1,349,285	6,935,285
80.5%	19.5%	100%

資料來源：Davidson, J.W., 1988, 《The island of Formosa, past and present》, p.442, Taipei: Southern Materials Center。

明治 28 年（1895）日本統治臺灣，即於同年 10 月 31 日公佈「官有林野及樟腦業取締規則」，當時對於樟腦的生產，仍由地方政府實行課稅⁴²，外商對此與日本政府產生衝突。臺灣與日本既是世界僅有的兩個天然樟腦供應地⁴³，日本當局為控制樟腦的製造與販賣，於明治 32 年（1899）設置樟腦局，實施樟腦專賣，此舉壟斷整個樟腦買賣市場，造成外商勢力再度縮減。

（二）發展製糖工業，驅逐外商勢力

臺灣自荷蘭時期即引進製糖產業，荷蘭人獎勵漢人來臺大量耕作甘蔗，所得蔗糖則外銷日本、波斯等地，為台灣荷蘭當局增加一大筆農業收入⁴⁴。明鄭以後，蔗糖產量隨著勞動力與拓墾區域的增加而上升，其貿易對象除了日本與外商之外，尚遠及南洋，是重要的外銷貨品。但在清領初期，對外貿易市場縮小，臺灣的蔗糖主要出口地區為大陸與日本⁴⁵，清咸豐 8 年（1858）開港通商後，外商將臺灣蔗糖外銷區域擴大到澳洲、西歐、北美與南美等地，臺灣逐漸成為重要的蔗糖產地。從清同治 7 年到清光緒 21 年（1868-1895），就打狗港與安平大港的海關報告資料（表 3-6），可發現蔗糖輸出外國數量平均佔了總輸出量的 52.65%，成為臺灣主要出口貨物中，輸出量最多的貨品。

⁴² 周憲文，1958，《日據時代臺灣經濟史》第一冊，臺灣研究叢刊第五九種，第 116 頁，臺灣銀行。

⁴³ 林滿紅，1997，《茶、糖、樟腦業與臺灣之社會經濟變遷》，第 34 頁，台北聯經。

⁴⁴ 張勝彥等，1996，《台灣開發史》，第 53 頁，空大。

⁴⁵ 林滿紅，1997，《茶、糖、樟腦業與臺灣之社會經濟變遷》，第 23 頁，台北：聯經。

表 3-6、中國大陸與外國進口臺糖量之比較表(1868-1895)

單位：擔

年代		輸出總額	外 國	百分比	中國大陸	百分比
清同治 7 年	1868	255,927	17,150	6.70	238,777	93.30
清同治 8 年	1869	257,683	17,212	6.68	240,471	93.32
清同治 9 年	1870	552,800	217,372	39.32	335,428	60.68
清同治 10 年	1871	557,350	228,998	41.09	328,352	58.91
清同治 11 年	1872	611,007	303,092	49.61	307,915	50.39
清同治 12 年	1873	490,324	241,427	49.24	248,897	50.76
清同治 13 年	1874	672,677	373,762	55.56	298,915	44.44
清光緒元年	1875	491,944	334,427	67.98	157,517	32.02
清光緒 2 年	1876	851,488	489,457	57.48	362,031	42.52
清光緒 3 年	1877	567,582	423,481	74.61	144,101	25.39
清光緒 4 年	1878	391,854	232,838	59.42	159,016	40.58
清光緒 5 年	1879	701,684	431,269	61.46	270,415	38.54
清光緒 6 年	1880	977,625	752,630	76.99	244,995	25.06
清光緒 7 年	1881	718,585	460,851	64.13	257,734	35.87
清光緒 8 年	1882	573,145	413,992	72.23	159,153	27.77
清光緒 9 年	1883	734,647	531,995	72.42	202,652	27.58
清光緒 10 年	1884	593,291	324,427	54.68	268,864	45.32
清光緒 11 年	1885	500,876	295,241	58.94	205,635	41.06
清光緒 12 年	1886	362,826	223,338	61.56	139,488	38.44
清光緒 13 年	1887	522,290	267,640	51.24	254,650	48.76
清光緒 14 年	1888	615,830	352,797	57.29	263,033	42.71
清光緒 15 年	1889	544,255	315,153	57.91	229,072	42.09
清光緒 16 年	1890	676,773	347,285	51.31	329,488	48.69
清光緒 17 年	1891	545,347	280,524	51.44	264,823	48.56
清光緒 18 年	1892	558,630	265,675	47.56	292,955	52.44
清光緒 19 年	1893	480,529	182,971	38.08	297,558	61.92
清光緒 20 年	1894	671,974	320,548	47.70	351,426	52.30
清光緒 21 年	1895	570,996	249,098	43.63	321,898	56.37

資料來源：林滿紅，1997，《茶、糖、樟腦業與臺灣之社會經濟變遷》，第 25 頁，台北：聯經。

日本產糖量不足以供應本身需求，必須自外地進口砂糖，臺灣與日本距離相近，且生產大量蔗糖，因而自荷蘭時期起，便成為日本進口砂糖的來源。清咸豐 8 年（1858）開放臺灣通商後，日本進口臺灣蔗糖總量由西元 1868 年的 3,936 擔持續增加，明治 28 年（1895）統治臺灣前已達 243,719 擔，而佔臺灣砂糖輸出外國總額百分比，也由 22.95% 上升至 97.84%（表 3-7），因此當日本統治臺灣後，即注意臺灣製糖產業的情況，但因統治初期政經社會情勢並不穩定，並未積極振興各項產業。

表 3-7、日本進口臺灣砂糖之比例(1868-1895)

單位：擔

年代		輸出總額	日 本	%
清同治 7 年	1868	17,150	3,936	22.95
清同治 8 年	1869	17,212	13,756	79.92
清同治 9 年	1870	217,372	157,952	72.66
清同治 10 年	1871	228,998	179,932	78.57
清同治 11 年	1872	303,092	162,355	53.57
清同治 12 年	1873	241,427	148,077	61.33
清同治 13 年	1874	373,762	218,577	58.48
清光緒元年	1875	334,427	233,946	69.95
清光緒 2 年	1876	489,457	275,685	56.32
清光緒 3 年	1877	423,481	242,421	57.24
清光緒 4 年	1878	232,838	165,967	71.28
清光緒 5 年	1879	431,269	284,663	66.01
清光緒 6 年	1880	752,630	331,894	44.10
清光緒 7 年	1881	460,851	283,998	61.62
清光緒 8 年	1882	413,992	198,696	48.00
清光緒 9 年	1883	531,995	245,550	46.16
清光緒 10 年	1884	324,427	118,605	36.56
清光緒 11 年	1885	295,241	267,312	90.54
清光緒 12 年	1886	223,338	138,160	61.86
清光緒 13 年	1887	267,640	257,122	96.07
清光緒 14 年	1888	352,797	332,391	94.22
清光緒 15 年	1889	315,153	309,526	98.21
清光緒 16 年	1890	347,285	344,945	99.33
清光緒 17 年	1891	280,524	273,378	97.45
清光緒 18 年	1892	265,675	262,892	98.95
清光緒 19 年	1893	182,971	180,934	98.89
清光緒 20 年	1894	320,548	309,757	96.63
清光緒 21 年	1895	249,098	243,719	97.84
合 計		8,894,650	6,186,146	69.55
百分比		100		69.55

資料來源：林滿紅，1997，《茶、糖、樟腦業與臺灣之社會經濟變遷》，第 30 頁，台北：聯經。

明治 31 年（1898）兒玉源太郎出任臺灣總督，後藤新平出任民政長官，就以振興產業為臺灣殖民政策的重心，再以獎勵糖業為振興產業的要務⁴⁶，發展製糖工業。明治 33 年（1900）日人在臺灣南部橋仔頭⁴⁷成立臺灣製糖會社，引進新式製糖機械器具，但當時甘蔗產量減少，造成蔗糖產量下滑，為解決甘蔗種植問題，日本當局於明治 34 年（1901）聘請農學博士新渡戶稻造為總督府殖產局長，同年新渡戶博士提出「臺灣糖業改良意見書」，書中陳述蔗糖產量減少之主因為日人統治初期，對臺灣採取強力軍事行動，造成政治、社會與經濟的不安定。針對臺灣製糖產業，博士也提出七點改良辦法，包括改良甘蔗品種、培植方法、水利灌溉與壓搾方式，並改不利稻作之農田為蔗園、獎勵新開墾蔗園等方法。臺灣總督府根據新渡戶博士的意見書，於明治 35 年（1902）公佈糖業獎勵規則，成立臨時臺灣糖務局，盡力推行糖業獎勵政策。製糖產業在獲得日本當局的補助獎勵後，砂糖產量逐年上升，於昭和 13 年（1938）達到最高產量 1,418,730 公噸，其增加比例為明治 35 年（1902）產量的 46.65 倍，且自明治 34 年至昭和 20 年（1901-1945）的 45 年間，台灣砂糖每年平均約 94% 的產量均輸往日本（表 3-8），可見得日本完全依其需要而進行臺灣製糖產業的改良與獎勵。

臺灣所產製的糖分為白糖與赤糖兩種，在清朝開港通商後，直到日治時代初期，砂糖的運銷均為外商所把持。首先，外商成功的利用臺灣買辦，一方面向製糖業者放款，另方面則包購糖產⁴⁸，形成特約關係，建立取得低價砂糖的管道；而在砂糖的運輸方面，外商則倚賴英商 Douglas 汽船公司，以輪船海運為主要運輸方式。日本資本家企業為更易取得砂糖，於明治 31 年（1898）由日本企業三井物產來臺灣成立支店，店址設於台北，明治 36 年（1903）三井物產開始收購赤糖時，因外商洋行、製糖業者與汽船公司三者之間長期合作關係，導

⁴⁶ 周憲文譯（矢內原忠雄著），1985，《日本帝國主義下之臺灣》：第 199-200 頁，台北：帕米爾。

⁴⁷ 即今高雄縣橋頭鄉。

⁴⁸ 林衡道等，1988，《臺灣史》，第 32 頁，臺灣省文獻委員會。

致日本企業在收購與運輸方面並不順利，不過在大量資金挹注之下，逐漸吸收外商洋行所屬的買辦，解決砂糖不易採購的問題；又於明治38年（1905），日本企業橫濱增田屋商店著手經營砂糖貿易，打破過去在打狗、安平交貨的習慣，初改車站交貨，後來進而採用產地交貨，以謀製造業者的方便⁴⁹，使得運輸問題獲得初步的解決。

表 3-8、日治時代歷年砂糖生產及對日輸出量 單位：公噸

年 期	生產量(a)	指數	對日輸出量 (b)	指數	b/a (%)	對日輸出佔總輸出之百分比
1894~95	55,253	100	—	—	—	—
1895~96	49,736	90	—	—	—	—
1896~97	46,796	85	—	—	—	—
1897~98	41,009	74	—	—	—	—
1898~99	48,906	89	—	—	—	—
1899~1900	26,716	48	—	—	—	—
1900~01	35,108	64	—	—	—	—
1901~02	54,522	99	25,927	100	48	71
1902~03	30,408	55	34,842	134	115	76
1903~04	45,500	82	22,524	87	50	92
1904~05	49,579	90	34,384	133	69	95
1905~06	76,433	138	42,463	164	56	99
1906~07	63,876	116	65,405	252	102	98
1907~08	65,520	119	56,537	218	86	99
1908~09	122,327	221	62,121	240	51	99
1909~10	204,241	370	125,848	485	62	99
1910~11	270,338	489	184,043	710	68	99
1911~12	175,587	318	237,492	916	135	97
1912~13	71,489	129	148,299	572	207	90
1913~14	150,767	273	61,632	238	41	100
1914~15	208,467	377	136,411	526	65	100
1915~16	321,064	581	209,167	807	65	99
1916~17	458,094	829	254,915	983	56	79
1917~18	344,122	623	334,492	1290	97	80
1918~19	291,814	528	272,139	1050	93	89
1919~20	223,210	404	290,950	1122	130	93
1920~21	252,734	457	219,609	847	87	95

⁴⁹ 周憲文，1958，《日據時代臺灣經濟史》第一冊，臺灣研究叢刊第五九種，第9頁，臺灣銀行。

1921~22	352,654	638	254,549	982	72	98
1922~23	355,392	643	354,796	1368	100	97
1923~24	452,209	818	376,212	1451	83	97
1924~25	479,539	868	428,440	1652	89	94
1925~26	499,925	905	430,211	1659	86	95
1926~27	411,140	744	449,275	1733	109	97
1927~28	580,116	1050	415,703	1603	72	97
1928~29	789,328	1429	586,083	2261	74	99
1929~30	810,483	1467	743,151	2866	92	100
1930~31	797,279	1443	747,454	2883	94	100
1931~32	989,049	1790	792,004	3055	80	98
1932~33	633,724	1147	838,451	3234	132	95
1933~34	647,043	1171	589,842	2275	91	99
1934~35	965,652	1748	661,355	2551	68	100
1935~36	901,678	1632	854,961	3298	95	94
1936~37	1,007,352	1823	856,468	3303	85	97
1937~38	990,160	1792	894,083	3448	90	98
1938~39	1,418,730	2568	915,430	3531	65	92
1939~40	1,132,768	2050	1,153,920	4451	102	88
1940~41	814,630	1474	901,463	3477	111	90
1941~42	1,101,751	1994	686,292	2647	62	89
1942~43	1,041,449	1885	928,973	3583	89	89
1943~44	892,290	1615	400,394	1544	45	84
1944~45	327,199	592	243,650	940	74	88

資料來源：周憲文，1958，《日據時代臺灣經濟史》第一冊，臺灣研究叢刊第五九種，第 79 頁，臺灣銀行。

註記：資料內有多年輸出量大於生產量，其因為每年生產之砂糖並非全數輸出，商人有屯積的行為，因而導致某些年度的砂糖輸出量大於生產量之情況。

由於外商洋行的買辦制度優勢為日資企業所奪，而英商 Douglas 汽船公司輪船運輸勢力，也在日本當局刻意扶植大阪商船會社後，在明治 38 年（1905）前後退出臺灣海運界⁵⁰。日本政府配合其國內企業會社，有計畫的控制臺灣糖業，驅逐外商洋行在臺灣的勢力，再加上專賣事業的影響，促使外商貿易額在數年之間銳減，位於安平洋行也在如此惡劣的環境中沒落，僅英商德記洋行勉強維持至明治 44 年（1911）方撤離安平⁵¹。

⁵⁰ 周憲文，1958，《日據時代臺灣經濟史》第一冊，臺灣研究叢刊第五九種，第 9 頁。

⁵¹ 范勝雄，1993，〈從圖片看安平五洋行〉，《臺灣文獻》44 卷第一期：第 100 頁。

（三）建設高雄港，優勢條件取代安平港貿易地位

高雄早期稱為「打狗」，概為原住民社名的譯音。因其地理位置位於台灣南部漁場的中心位置，且附近海域為烏魚迴遊之處，因此自荷蘭時期起，漁業活動即相當興盛。

清領初期的打狗港，因當時台灣與大陸之間的貿易，仍集中於安平，打狗港的貿易並不熟絡，成為供漁民進出，或台屬小型商船從事貿易的港口⁵²。但在中期以後，因安平大員港的淤塞，使部份大型船隻無法入港，遂轉往打狗港貿易，於是打狗港逐漸發展起來，咸豐年間五口通商後，打狗港原先只是外口，並未如安平港口一樣設立海關，而後經外商要求，於清同治 3 年（1864）3 月 30 日才設立打狗港海關。

打狗港在開港之後即有外商進駐貿易，以米與赤糖為輸出貨品，輸入則以鴉片為大宗，對外貿易的逐漸拓展，使原先港口設施不足以應付新式輪船的需求，而清朝政府也迫於內憂外患、資金匱乏，加上地方官員認為防務重於商務，致使港口建設無法進行，因此直至日治時代之前，打狗港仍未能成為大商港。

日治之後，日本政府積極建設台灣，進行各項基礎建設與開發，以便順利實施其殖民政策，其中相當重要的一部份，是台灣內部交通網絡的建設，即以陸上運輸加速台灣內部開發及重要物資的運輸，以海上運輸將重要資源送回日本國內，因此日本政府先行擴建台灣北部的基隆港。明治 32 年（1899）台灣總督府民政長官後藤新平在巡視南台灣之後，發現台灣南部缺乏優良港口，相當不利於南部物資的運輸，有興建港口的必要，並認為打狗港港灣條件優良，所以計畫在打狗築港。

1. 第一次港灣調查

台灣總督府於明治 33 年（1900）派遣技師川上浩二郎與相關技術人員五名，前往打狗進行地質、水深、潮汐、氣象及海底泥沙移動

⁵² 張守真等，1996，《高雄港紀事》，第 23 頁，高雄市立中正文化中心管理處。

等調查。調查結果發現打狗港港口狹隘，大型船隻無法入港，僅能停泊於港外，而內港水深極淺，在低潮時尚有露出水面之處，但愈向外海深度愈增，海底還有不少沙堆存在。雖然打狗港缺點不少，但因港內無巨大河川流入(圖 3-2)，所以泥沙淤積情況不似安平港那麼嚴重，且打狗為縱貫鐵路的終點，上可與台南相連，腹地廣大，新興市街日益擴展，短期內即可成為東西貿易之中心市場⁵³。但當調查結果與築港計畫送至總督府後，卻因基隆港築港工程與縱貫鐵路建設所導致的經費不足，而暫時擱置。

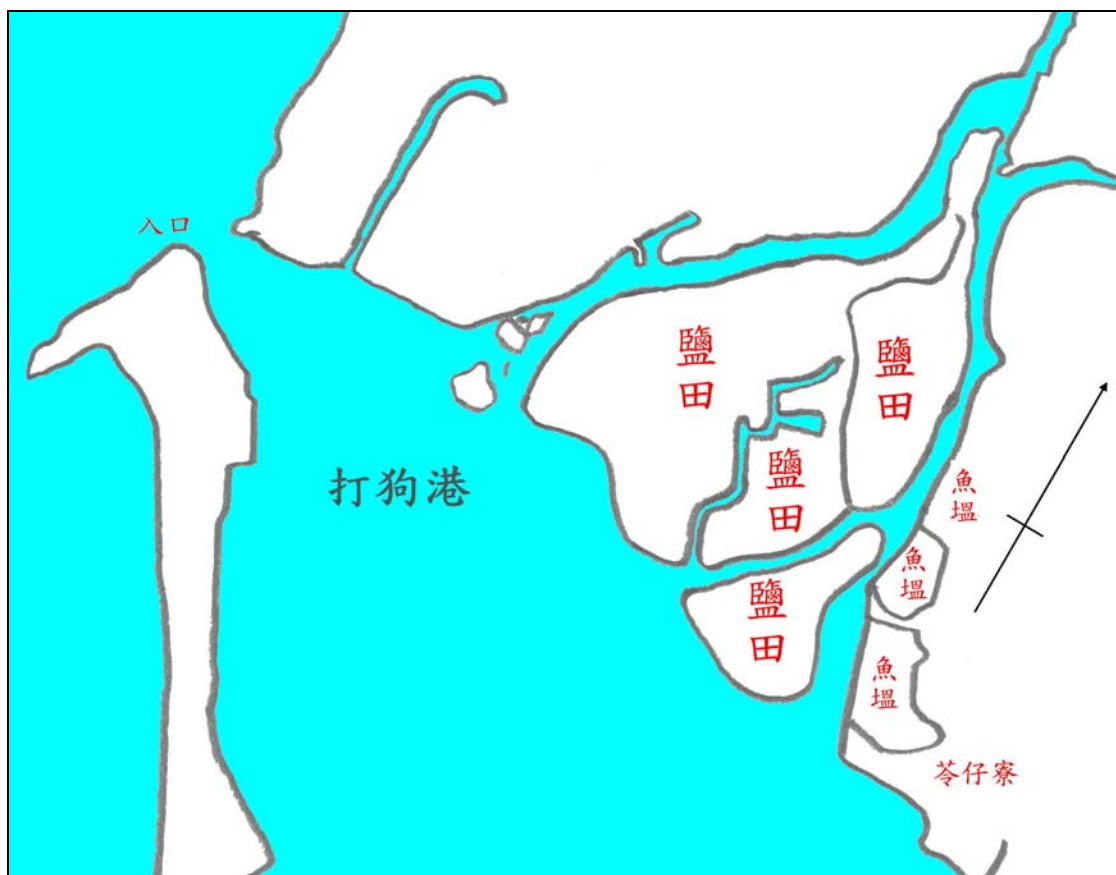


圖 3-2、打狗築港圖（1908）

資料來源：葉振輝，2000，《打狗歷史圖說》，第 27 頁，高雄市立博物館。

⁵³ 趙性源等，1958，《高雄市志》港灣篇，第 24 頁，高雄市文獻委員會。

2. 第二次港灣調查

明治 41 年（1908），西部縱貫鐵路通車，位於終點的打狗站因站內設備與空間不足，決定填築附近海面約 132,000 平方公尺作為擴建車站使用，填築的方法有二：一是自壽山麓採取土石，一是由打狗港底挖取泥沙，經調查後決定挖取打狗港底淤泥，此舉不但工易費省，也可以增加沿岸水深⁵⁴，台灣總督府派遣技師山形要助等 3 名主持濬填設計與施工。

為配合車站用地填築工程，及附屬工程的需要，台灣總督府舉辦內港水深測量，地質地盤試探，及海虫等的調查，並對淡水、塗葛窟、安平、鹿港、萬丹、海口、牡丹灣、大板轆、卑南、蘇老漏、大港口、花蓮、蘇澳等港口進行地形、風向、潮流等調查，於其調查報告書中，強調台灣南部應以打狗港為南部物資的集散中心⁵⁵，後經總督府核定以打狗港為築港預定地。

決定在打狗築港之後，總督府即於明治 38、39 年（1905、1906）針對地形、地勢、水深、潮流、潮汐、氣象與海底泥沙移動狀況等進行精密調查測勘，此即為第二次港灣調查，而其調查結果指出⁵⁶：

(1)打狗港的價值：台灣全島中可泊船舶的港灣，北有基隆、淡水，中有澎湖，南部則商港與避風港均缺乏。北部產品與需要物資可藉基隆與淡水兩港集散進出，中南部產品則只有仰賴鐵路運至基隆淡水，或運至無港灣設備之鹿港、安平或打狗等海岸，冒險以駁船搬運貨物至數哩外的商船，或利用帆船載運，因此南部港灣建築實為燃眉之急。

以上急切的航運需要，加上考慮東南部缺乏優良的避風港，南部台灣可供建港之地僅剩打狗港。

(2)打狗港的地形：從打狗山（今萬壽山）、旗後山沿著沙洲連至東南陸岸，所包圍而成湖狀的海港，其西南端部分水深較深，可泊帆船及小輪船，此即為打狗港。港口位於打狗山與旗後山之間的海峽，其間最狹處僅寬 106 公尺，且有獨立岩礁阻礙航行，而港外則有堤狀沙洲

⁵⁴ 趙性源等，1958，《高雄市志》港灣篇，第 25-26 頁，高雄市文獻委員會。

⁵⁵ 趙性源等，1958，《高雄市志》港灣篇，第 27 頁，高雄市文獻委員會。

⁵⁶ 趙性源等，1958，《高雄市志》港灣篇，第 28-31 頁，高雄市文獻委員會。

橫亙於港口之前。

(3)打狗港潮汐與潮流：打狗港的高低潮因地勢與潮流關係，呈現極複雜現象，但在每月的朔望前後，潮水漲落較有規律。

(4)打狗港海底地質與泥沙移動狀態：內港海底為含多量細沙的黏土，外港則全屬細沙，均為良好錨地。另外根據明治 37 至 39 年（1904-1906）所施行局部疏濬結果，發現內港海底泥沙未發生移動變化。

3.第一期築港工程

第一次築港工程原定於明治 33 年（1900）第一次港灣調查工作完成後進行，但因正逢基隆築港工程，所以資金不足而未實施，延至明治 41 年（1908）第二次港灣調查後才展開。

日本政府以興建台灣南部優良商港為急切之事，築港工程的順序以建設商港為先，以供吞吐南部產品。港內船暫限 1、2 千噸，而第一期施工範圍首重濬港，次築碼頭與充實水陸聯繫設備。施工過程一方面鑿除港口岩礁，另一方面挖除外局部淺洲，開闢寬 109 公尺的港口與航道，以供 2、3 千噸級船隻出入，及供 10 艘船隻停泊碼頭所需⁵⁷。

第一期築港工程以預算 4,733,000 日圓，施工為期六年（明治 41 年至大正 2 年）通過後，即於明治 41 年（1908）4 月開始施工。但在開工後不久，南台灣產業與製糖業迅速的發展，為適應此項情勢，乃決定將築港工程提前完工，但因經費不容增加，只得縮小部分工程，將停泊碼頭由原計畫 10 座，減為 7 座，所餘經費移作加強濬深航道，以縮短施工期一年，於大正元年（1912）完工⁵⁸。

在第一期築港工程即將完工之際，台灣總督府考慮打狗港業務進展快速，為配合港口業務需要，擬定第二期築港工程擴建計畫，以每年吞吐貨物 90 萬噸為目標，且新建碼頭供停泊萬噸以下船隻 10 艘⁵⁹，工程時間自大正元年（1912）開工，於昭和 12 年（1937）全部完工，期間多次因財政困難、變更計畫而延遲。昭和 12 年（1937）7 月 7 日

⁵⁷ 趙性源等，1958，《高雄市志》港灣篇，第 31-32 頁，高雄市文獻委員會。

⁵⁸ 張守真等，1996，《高雄港紀事》，第 31 頁，高雄市立中正文化中心管理處。

⁵⁹ 趙性源等，1958，《高雄市志》港灣篇，第 35 頁，高雄市文獻委員會。

中日正式作戰，高雄港軍運繁忙，吞吐貨物已達 250 萬噸，使原港灣設備有充實擴充的必要，因此日本當局計畫自昭和 12 年（1937）起，以 6 年時間進行第三期築港工程。

於高雄港的三期築港工程中，以第一期築港工程影響安平港口貿易活動較大。高雄港的第一期築港工程，針對內港水淺、港口狹隘、港外淺洲與無暴風屏障等缺點進行改善工程，並增設港口設施，將高雄港建設為南部第一大商港，而同時期的安平港口不僅在港口設備無法比擬高雄港，港內水深也僅能通行大約 1,000 噸的商船⁶⁰，因而大量南台灣產品由高雄港對外輸出，對安平港口所造成的貿易與貨物運輸影響甚大。



⁶⁰ 明治 33 年（1900），大阪商船以一千噸以上商船，於安平與香港之間航行。林朝成等，1998，《安平區誌》上冊，第 476 頁，台南市安平區公所。

第三節 港口貿易變化

前述各項自然環境與濟政策的變遷，促使安平港口的可用性與使用情形轉變，這對於港口輸出入貿易量造成相當程度的影響，本章節將從日治時代港口實際輸出入貨物量進行探討，並以鄰近興起之高雄港輸出入貨物量作為比較對象。

日治初期，將基隆、淡水、安平、打狗定為「條約港」，供各國貿易通商⁶¹，一時之間往來貿易十分繁盛，但自明治 30 年（1897）專賣制度開始實行之後，對外貿易情況即逐漸惡化，接著樟腦等貨物被定為專賣之一，再加上製糖產業逐步為日資企業所掌控，安平諸多洋行因而無法繼續生存。明治 38 年（1905），安平港口對外國輸出入貨物價值已較明治 29 年（1896）下滑約 49%（附錄一），但高雄港因建港而使貨物輸出入價值在大正 5 年（1916）大幅上揚（圖 3-3）。



圖 3-3、日治時代安平港、高雄港與其他各國間輸出入貨物價值圖

資料來源：臺灣省行政長官公署統計室，1946，《臺灣省五十一年來統計提要》，第 929-930 頁。

⁶¹ 戴寶村，1989，〈日據時期臺灣港口市鎮之發展與變遷〉，《臺灣文獻》40 卷第 3 期，第 32 頁。

相反的，安平港口對日本輸出入貨物價值因專賣事業的獨占，以及砂糖運輸的控制，而呈現貿易量大增（圖 3-4），明治 38 年（1905）的總輸出入價值較明治 30 年（1897）增長約 2,272%（附錄二）。



圖 3-4、日治時代安平港、高雄港與日本間輸出入貨物價值圖

資料來源：臺灣省行政長官公署統計室，1946，《臺灣省五十一年來統計提要》，第 927 頁。

在貿易量一消一長的情況下，安平港口貿易維持一定的水準，然而安平港口經常因暴風雨而使港道航行受阻，疏浚必須花費大量經費，這對積極建設臺灣的日本政府來說，是個沈重的負擔。日明治 41 年（1908），日本當局決定建設高雄港，並投注大量資金，而對安平港口的修建經費則相當短缺，以致於貨物進出多轉由高雄港口。同年，高雄港對外國輸出入貨物價值為 5,645,440 元，遠超過安平港的 2,556,263 元（附錄一），顯示高雄港對外國貿易的日益興盛（圖 3-2）；對日本輸出入貨物價值也在明治 39 年（1906）時超越安平港口（附錄二）。

安平港口貿易在明治 29 年至明治 41 年（1896-1908）間雖仍有少許成長，但成長幅度不如高雄港（圖 3-5），在明治 40 年（1907）時，安平港總輸出入貨物價值已被高雄港超越（附錄三），自此開始，安平港口的貿易地位已不復存在，最終成為高雄港的附屬港口。

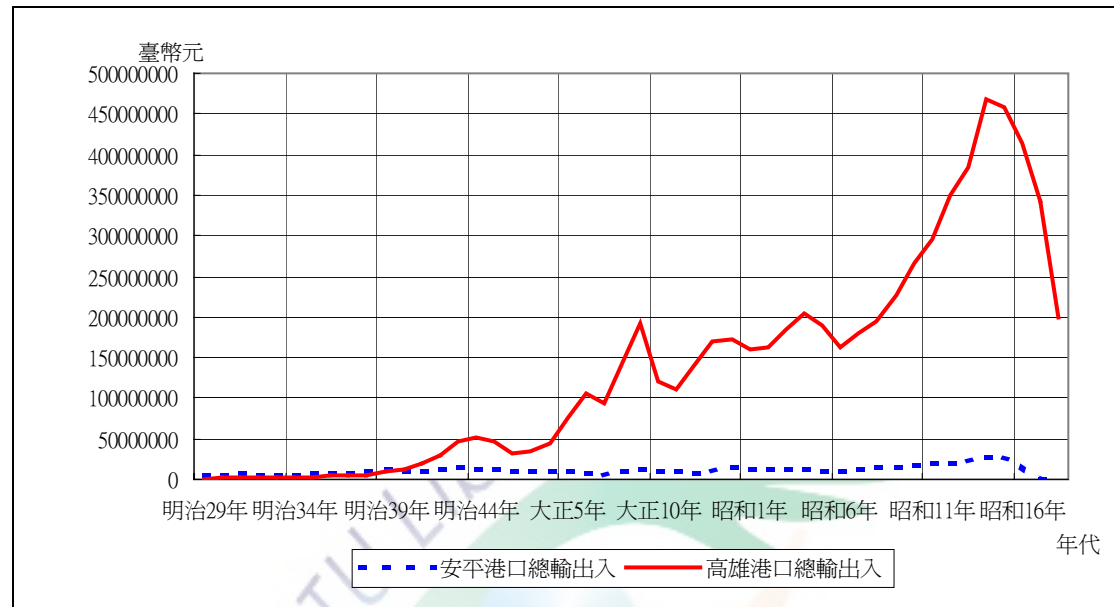


圖 3-5、日治時代安平港、高雄港總輸出入貨物價值圖

資料來源：臺灣省行政長官公署統計室，1946，《臺灣省五十一年來統計提要》，第 927-930 頁。

由以上所述，日治時代的安平港口貿易活動，並沒有延續清朝時期的繁盛，而受到自然環境因素與人為力量的影響，大致可分為三個時期：

1. 明治 28 年—明治 41 年（1895-1908）：

對外國貿易衰退，對日本貿易大增

此時期的安平港口，在日人專賣事業獨占利益與日本企業控制臺灣砂糖產業的經濟政策下，對外國貿易雖然大量縮減，但對日本貿易量卻大增，因而尚可維持以往的繁盛景象。不過歷經多次風雨肆虐的安平港口，航道容易受河流漂沙堆積，對船隻航行造成太多不確定性，又日本政府積極準備建設高雄港，有意使其成為南臺灣的主要港口，因此安平港逐漸被忽略。

2. 明治 41 年—大正 14 年（1908-1925）：

高雄港第一期建設完成，安平港貿易衰退

安平港口在明治 44 年（1911）德記洋行撤離安平後，對外國貿易額即迅速下滑，驗證日本政府驅逐外國勢力的成功。而對日本貿易額在此時期呈現持平狀態，概因高雄港口建築完成後，成為日本對臺灣南部貨物吞吐的主要港口，以及日本政府南進政策的重要踏板，因而大多數的貨物均由高雄港進出。

3. 大正 14 年—昭和 18 年（1925-1943）：

安平新港修建完工，因二次大戰而缺乏適當利用

安平新運河於大正 14 年（1925）完工後，使安平港貨物能直接運輸至市區，增加貨物流通的便利性，因而此時期的貨物輸出入價值較前期高出許多。昭和 13 年（1938）左右，安平新港口修建完工後，對於貨物運輸更加有利，可惜因日治後期戰爭因素，並未妥善維護與利用。

綜觀日治時代的安平港口貿易，可發現外國貿易總額不斷萎縮，雖其主因可歸究於日本政府的經濟政策，然而安平港口本身的自然環境與港口條件，卻是不可忽略的重大缺點，也因這些缺點而促使日本政府決意於高雄興建港口，並進一步加速安平港口的沒落。

第四節 小結

安平港口是台灣早期最重要的貿易出入港。於荷蘭時期憑藉其優良的港灣環境，與荷蘭人以安平為貿易重鎮，成為台灣的首要港口。然而附近河川長期沖刷大量泥沙出海，在港口附近形成堆積，因此在明鄭時期港口位置已轉至鹿耳門，直到清道光 2 年（1822）的一場暴風雨侵襲下，大量河水沖刷堆積造成海岸地形的變化，不僅使安平港口恢復船隻通航功能，也讓台江內海逐漸陸化成海埔地。

清同治 3 年（1864）安平正式開港通商，大量洋行在安平設立，港口貿易活動非常熱絡，直至日治初期，臺灣南部地區仍以安平港口為貨物主要出入口，但因鄰近河川每遇大風雨則氾濫成災，大量泥沙隨河水漫流入港淤積，必須經常疏濬以維持港口航行功能，且大型商船無法入港，僅能利用搬運船隻行接駁。同時，日本當局為台灣南部貨物輸出而興建高雄港，此項重大經濟政策促使貿易商船轉往高雄港裝卸貨物。雖然後來日本政府於安平先後進行新運河及新港口的修建工程，但也僅能維持台南地區附近貨物少量的進出口貿易，而後太平洋戰爭爆發，在缺乏經費維護安平港口的情況下，新運河與新港口的功能逐漸失去。

日治時代，日本政府為發展臺灣經濟以增加財政收入，因而制定專賣事業之政策，將大量物品收歸專賣，尤其是鴉片與樟腦，並藉此控制外商在臺灣的經濟活動，迫使以貿易為主的外商退出臺灣對外貿易。另外，臺灣自荷蘭時期即是蔗糖產地，貿易輸出到中國大陸、日本與其他國家，是臺灣重要的出口貨物，日本當局為振興臺灣產業，於是積極發展製糖工業，引進機械製糖器具，進行糖業改良。當時砂糖運銷多為外商利用買辦所控制，日資企業無法與其競爭，但在日本政府刻意扶植與大量資金挹注下，情況逐漸改變，外商勢力不斷退縮，最終完全退出臺灣。

在上述自然環境變遷與專賣事業、製糖工業、高雄港興建等經濟政策影響下，安平港口貿易活動也隨之起伏。日治初期時，隨著外商勢力退出安平，安平港口對外輸出量逐漸減少，但輸入量卻相對增加，

故貿易量尚維持在一定水準；日治中期後，安平港口貿易量逐漸下滑，其原因為高雄港口已建設完成，不僅港灣條件優良、港口設施完善，且大型運輸船隻出入便利，反觀安平港口易受風雨影響，使航道淤淺，疏濬費用龐大，而後雖進行新運河與新港口的修建，但在缺乏經費的情況下，新港口條件與設備不如高雄港口，因而安平港口貿易活動仍持續沒落，最終成為高雄港的附屬港口。



第四章、漁業之發展變遷

台灣四面環海，而西部海岸多為廣闊海灘所形成之潮間帶，自西部海岸越過澎湖群島，至中國大陸之間海域均為淺海區域，其最深處僅約 80 多公尺，屬於大陸棚地帶。另外，台灣西部海面有「潮暖流」的支流通過，自本島南端七星崖附近高雄海面流出，經由澎湖乃至富貴角海面 30-40 哩北上，同時亦有我國「親潮寒流」沿大陸南岸南下。⁶²在地形的優勢條件與冷暖洋流的交會下，海底生物豐富，適於魚類繁殖棲息，為發展漁業的優良條件。

遠於史前文化時代，台灣的原住民即進行漁業活動，在台灣南部的墾丁文化遺址便出土了網墜、魚鉤等大量漁業相關器具，⁶³根據考古學者的推測，此漁業活動型態應為沿岸漁業。沿岸漁業活動直到漢人發現台灣後，並在此從事漁業活動才有所改變，因漢人使用之漁船較堅固，能航行較遠距離進行捕撈，而使漁業型態進入沿岸漁業與近海漁業時期。荷蘭時期結束後，明、清時期因持續實施海禁政策，且漁船航行技術未有改進，使漁業活動停留在沿岸近海漁業，而遠洋漁業遲至日治時期才有所發展。

安平港口的漁業活動在荷蘭、明鄭與清朝時期，因為港口貿易活動盛行而無明顯發展，但因附近海域漁場資源豐富，所以日治時期後，日本政府開始有系統的推動漁業發展，並實施水產試驗與獎勵制度，使新式動力漁船與漁具、漁法得以順利推廣。

為了解日治時期安平港口漁業機能之發展變遷，本研究首先探討安平港口以往的漁業活動發展，以及日治時期後推行的各種漁業改良措施，以對照日治之前與日治之後的政府相關漁業制度與政策；其次，針對直接影響安平港口漁業產值的漁船進行討論，以釐清新式動力漁船的建造對安平港口漁業活動所造的影響。

⁶² 劉寧顏等，1993，《重修臺灣省通志》卷四經濟志漁業篇，第 14 頁，臺灣省文獻委員會。

⁶³ 胡興華，2003，《台灣的漁業》，第 11 頁，台北：遠足。

第一節、日治以前的漁業發展

安平地區沿海漁業資源發達，其中以烏魚最為重要，因而自明朝年間起，即有福建、廈門地區漁民冒險渡過台灣海峽至此進行漁業活動，並且與原住民交易鹿皮、鹿脯，形成「漢番交易」。荷蘭時期的安平港口稱為「大員港」，不僅港口條件優良，而且港口內側與內陸之間尚有一片廣大水域「台江內海」，可供船隻避風停泊，安平港藉此優勢條件發展成為台灣南部的的主要漁港與商港。

一、荷蘭時期的漁業發展

在台灣早期發展中，因附近漁場眾多，吸引大陸福建、廣東漁民前來捕魚，並漸以台灣、澎湖為漁汛期時的臨時漁業基地。在明朝嘉慶、隆慶、萬曆年間，沿海居民來台灣從事漁業者漸多，而且與原住民建立了極友好的關係，並發生了所謂「漢番交易」⁶⁴，明朝政府為管理往來台灣船隻，在明萬曆 17 年（1589）依福建巡撫周案議規定發給商漁船引：

東西二洋共八十八隻。又有小番，名雞籠淡水，地鄰北港（即今安平）捕魚之處，產無奇貨，水程最近，與廣東、福寧州、浙江，北港船引，一例原無限數，歲有四、五隻或七、八隻不等⁶⁵。

可見當時台灣安平、雞籠及淡水三地，已與大陸沿海港口同為漢人漁民作業場所。

明朝天啓 4 年（1624）荷蘭人至大員（安平）建立貿易基地，在「巴達維亞城日誌」1625 年 4 月 9 日中記載：

⁶⁴ 曹永和，1981，《臺灣早期歷史研究》，第 9 頁，台北：聯經。

⁶⁵ 曹永和，1981，《臺灣早期歷史研究》，第 9 頁，台北：聯經。

從中國，每年約有一百艘戎克船進大員灣，從事漁業，並購買鹿脯，運至中國。這戎克船上載有很多要購買鹿皮和鹿肉的中國人進入內地⁶⁶。

據此可知，當時有為數不少的中國漁民在安平港附近海域進行漁業活動，並利用漁船載運商人與原住民進行交易。荷蘭當局為維護並增加其經濟利益，首先積極鼓勵漢人移民台灣以增加勞動人口，而台灣豐富的漁業資源則為吸引移民的條件之一。

學者曹永和根據「大員商館日誌」紀錄估算，每年由大陸來台捕魚的漁船多達 300-400 艘，漁民人數 5,000-10,000 人，最具經濟價值的漁獲物是烏魚和烏魚子⁶⁷，如此龐大的產業活動促使荷蘭人針對漁業，對漁民征收「漁稅」。其抽稅之方式主要的以下二種：

1. **漁業稅**：主要以漁獲量來計稅。在黎斯的《臺灣島史》中有記載：

在本島南部從事鯊魚漁業的漢人，要輸出至中國時，一尾鯊魚，要繳稅金一斯泰法。公司由此獲利一萬盾⁶⁸。

另外在西元 1650 年 5 月，斯托萊士（Struys）至臺灣，其見聞錄中有曰：

在臺灣可捕獲很豐富的魚類，而烏魚（harders）特多。此魚較黑絲鯿（haddock）稍大，當地加鹽醃之如鯿（Cod），送至中國。在中國頗受重視。其卵，帶紅色，外膜厚，以鹽漬之，中國人視為珍品，中國人在沿岸捕魚，要獲公司的准許，而要繳付十分之一的魚稅⁶⁹。

⁶⁶ 曹永和，1981，《臺灣早期歷史研究》，第 168 頁，台北：聯經。

⁶⁷ 胡興華，1996，《拓漁台灣》，第 16 頁，台灣省漁業局。

⁶⁸ 曹永和，1981，《臺灣早期歷史研究》，第 170 頁，台北：聯經。

⁶⁹ 曹永和，1981，《臺灣早期歷史研究》，170 頁，台北：聯經。

由以上二段記載，可發現荷蘭人徵收魚稅之方式由漁獲的種類分別，改變至以漁獲物價值的十分之一計稅，而於往後的官方紀錄中，稱此為「什一稅」。西元 1630 年 7 月 6 日，大員商館的評議會中決議：

中國人在此地的海峽內外，每日用小舢板船（Cleijsne chianpans）從事捕魚，他們要向公司繳納漁獲物的什一稅；但是他們用各種方法企圖逃避，並且也毫無疑問地，時常有在暗夜或其他時候入泊於碼頭（檢查處）的困難發生。故他們對此曾要求繳納月稅金以代什一稅。於是普特曼斯長官及評議會經過詳細考慮以後，允准每一隻舢板船每月可發給一張執照，而每領取一張執照須要繳納一里爾⁷⁰。

此決議說明當時利用小舢板船從事沿岸漁業的漁民，是採取繳納月稅的方式，而其他使用較大型漁船，如戎克船、艚船等之漁民則仍必須繳納什一稅，荷蘭人如此作法在於杜絕逃漏漁稅的發生，並增加稅金的收入。

2. 包稅制：包稅制是一種承包方式，將漁業的承包區域分為沿岸漁業與河川漁業，而後在每年的 4、5 月間進行招標，由出高價者得標。

荷蘭時期的大員（安平）港，在其漁業活動上扮演相當重要的角色，根據西元 1637 年「大員商館日誌」部分紀錄⁷¹，可發現來自大陸的漁船必須先到大員港登記並取得執照許可，才可到附近漁場捕魚，而捕魚作業完畢後，也必須回到大員港，再依漁獲物繳納什一稅。也就是說，大員港是當時台灣漁業活動的中心。

⁷⁰ 曹永和，1981，《臺灣早期歷史研究》，第 236-237 頁，台北：聯經。

⁷¹ 西元 1637 年 2 月 20 日：本日，同時有二艘戎克船自南方來到，檢視結果，知有烏魚二千條、少量的魚卵和鹽，公司的稅務員即按例徵取什一稅。

西元 1637 年 4 月 18 日：漁船二艘，在獲得正當的執照和准許後，一同向南方出發。在該處捕魚後，將捕獲的魚攜歸，其原因是要向公司的稅務員繳納什一稅。曹永和，1981，《臺灣早期歷史研究》，第 219 頁，台北：聯經。

二、明鄭、清領時期的漁業發展

明鄭初期因大量人民隨鄭成功移入台灣而糧食不足，且發現可供開墾之荒地很多，故當時施行之政策主要為開墾荒地、種植作物，對於漁業活動並不重視，於是捕魚僅為墾民的副業而已。清朝為防明鄭，執行「海禁」與「遷海」政策，造成沿海貿易活動衰退，使明鄭政府財政陷入困境，因而增加各種稅捐，其中漁業、船舶之牌餉⁷²即為主要稅源之一，徵稅方式則沿用荷蘭人之包稅制度，「諸羅縣志」卷六：

賸港抽稅於港內捕魚之眾，而總輸於官，謂之港餉。港口瀦水飼魚為塹，大者有征，謂之魚餉。雜稅者為罟、為罾、為罾、為罾、為罾、為罾、為罾、為罾，所以取魚、蝦、牡蠣也⁷³。

由以上漁稅徵收方式，可知荷蘭時期至明鄭時期之漁業活動，主要以沿岸漁業及養殖漁業為主，而所徵得稅收亦為政府的重要經濟來源，及至清朝時期，有鑑於明鄭末期對漁民所徵稅收過於繁重，因此清領台灣以後，對漁稅減征三分之一，清雍正時樑頭⁷⁴再折減至百分之六十以下⁷⁵。

台灣的漁業活動因漁船航行能力之限制，在日治時期之前，均維持在沿岸或近海進行捕撈作業，後來又因人民以農墾為主要生產方式，較少冒險出海捕魚者，所以明鄭與清朝時期的漁業活動，反而不如荷蘭時期的熱絡。

⁷² 依照船隻大小徵收，將印票貼在牌上做為納稅的憑證，也是船舶在大陸、台灣航行的許可證。胡興華，2003，《台灣的漁業》，第46頁，台北：遠足。

⁷³ 劉寧顏等，1993，《重修臺灣省通志》卷四經濟志漁業篇，第64頁，臺灣省文獻委員會。

⁷⁴ 樑頭是船舶大桅處隔艙上的橫樑，大桅都在船腹，這個位置為船身最寬之處，樑頭的長度就是腹的寬度。「樑頭餉」是牌餉的一種，即「船計丈尺納餉，名曰樑頭」。胡興華，2003，《台灣的漁業》，第34頁，台北：遠足。

⁷⁵ 胡興華，2003，《台灣的漁業》，第34頁，台北：遠足。

第二節、日治時代之漁業制度與水產試驗調查

日本統治台灣後，曾對台灣各項產業進行詳細調查，其中在水產業部份，初始以淡水、新竹、鹿港、澎湖之水產事業及台南地區養殖為調查對象，次年擴及基隆、安平、屏東地區的水產業，新竹、鹿港地區的漁業與鹽業、水產品市場等⁷⁶，調查後評估台灣的漁業：

本島洽為黑潮之通路，魚族夥集，常為航海者所共同目擊，然島民之對於漁業之法不甚熟悉，尤其遠洋之作業，全然不知其道，致坐失漁利，所以要用適當之漁船漁具，僱用熟練之技術者及漁夫，作業之探險，依其成果，設獎勵辦法，並將探險所得，予以化製，尋出可以輸出之魚類，沿海之雜魚等，可以不待官方保護獎勵，不久就可以見其發展⁷⁷。

日本當局認為雖然台灣漁業環境優良，但人民漁業活動僅止於沿岸，並未擴及近海及遠洋漁業，而且捕魚船隻、工具及漁法均甚落後，必須加以改善與發展。而安平港口的漁業活動在經過日治時期多項漁業改善措施與新式機具的配合下，漁業產值也不斷成長，為日治中期貿易活動沒落的港口，注入新的活力。

一、設立漁業制度與組織

日治之前，台灣的漁業並沒有任何統一的制度或規則，而荷蘭人、明鄭或清朝政府也未給予漁民相關的輔導或協助。日治之後，日本政府為充分利用台灣優勢的漁業環境，並有利於產業的管理與控制，便於行政組織中成立漁業相關部門。日治初期由總督府民政局農務課掌管漁業業務，而後農務課擴設成為殖產局，並於明治 31 年（1898）配置專人辦理水產業務，水產行政部門正式運作。

⁷⁶ 胡興華，1996，《拓漁台灣》，第 37 頁，台灣省漁業局。

⁷⁷ 胡興華，1996，《拓漁台灣》，第 36 頁，台灣省漁業局。

水產行政部門經過多次行政組織調整，於昭和 4 年（1929）設置水產課，內設漁政及水產二系，其職掌如下：

1. 漁政系：(1)關於漁政處份事項。(2)關於漁業登錄事項。(3)關於漁業取締事項。(4)關於漁業組合事項。(5)關於水產會及其他水產團體事項。(6)關於水產業之經濟調查事項。

2. 水產系：(1)關於水產試驗事務事項。(2)關於水產業之指導獎勵事項。(3)關於干潟利用調查事項。(4)關於漁港事項。(5)關於華南及南洋漁業事項。(6)關於漁業移民事項。(7)關於水產講習事項⁷⁸。

日本政府於統治台灣初期，對漁業採行的規定，除部份根據日本本土所頒布實施之法規外，其餘由台灣總督府制訂。明治 43 年（1910）正式公佈「漁業法」，建立台灣漁業的基本法令，並分別於昭和 8 年（1933）、9 年（1934）及 10 年（1935）進行漁業法的修訂。而管理漁業的相關細則，分別有明治 44 年（1911）頒訂的「台灣漁業規則」、「台灣漁業規則施行細則」、「漁業有關手續費」、「台灣漁業取締規則」，與大正 10 年（1921）公告的「水產會法」，以及大正 13 年（1924）公布的「漁業法施行規則」、「台灣漁業登錄規則」、「台灣漁業組合規則」、「水產會法施行規則」等。

台南地區於昭和 10 年（1935）8 月間以互助的精神，分別組織成立台南、永寧、媽祖宮等三個漁業組合，在台南州廳設立水產會及漁業聯合組合會⁷⁹，以促進漁業發展。昭和 18 年（1944），漁業組合法修正後，將漁業組合改為漁業協同組合，希望能藉由組合間的合作加強漁業的發展，但後來因太平洋戰爭的爆發，日本政府為統制可用物資，於昭和 19 年（1944）公佈「水產業團體法」，將漁業協同組合改為「漁業會」，而在全台灣成立「台灣水產業會」，在各州廳成立「州水產業會」，由上而下對漁業進行整體管理。

⁷⁸ 劉寧顏等，1993，《重修臺灣省通志》卷四經濟志漁業篇，第 493 頁，臺灣省文獻委員會。

⁷⁹ 陳正美等，1979，《台南市志》卷四經濟志上，第 235 頁，台南市政府。

二、水產試驗調查

明治 29 年（1895）日本統治台灣後，隨即對台灣水產進行詳細調查，並於調查後針對部分地區漁業實施改良漁法、漁具與漁船的試驗。明治 35 年（1902）彰化廳由日本大分縣購入漁船及漁具赴台中縣之沿海漁場實地試驗，但成績並不良好；明治 36 年（1903）澎湖廳由總督府撥助經費，試驗鯛延繩釣漁業及鯛魚脯之製造試驗，至明治 40 年（1907）試驗成功；明治 37 年（1904）阿猴廳台灣籍漁夫以竹筏試驗日本佐渡式烏賊釣漁業，並改良烏魚捲網漁具，試驗日本式之烏魚旋網；明治 39 年至 42 年（1906-1909）澎湖廳舉辦試驗鹽鱈製造、素乾鱈、煮乾鱈、鯛乾等試驗，成績良好⁸⁰。

區域性的個別水產試驗調查後，台灣總督府於明治 42 年（1909）統籌編列預算 43,000 日圓，將台灣分為三個海區，依其漁業環境，分別擬訂計畫實施⁸¹：

第一海區自淡水繞經東海岸南回至安平海域。

第二海區是淡水至安平間的西海岸。

第三海區包括澎湖列島及周邊海域。

安平港口周邊地區自明鄭時期即為虱目魚的養殖地，而河口與沿岸地區則為牡蠣養殖之處，因此台灣總督府於大正 7 年（1918）在台南安平設立鹹水養殖試驗場，針對虱目魚、牡蠣、蟳、草蝦等鹹水魚貝類進行養殖試驗。昭和 4 年（1929），台灣總督府更進一步將各地水產試驗所加以整合，合併基隆鯉節試驗所、台南鹹水養殖試驗場、竹北淡水養殖試驗場及凌海號試驗船成立「台灣總督府水產試驗場」，另分設「基隆支場」與「台南支場」，台南支場掌握鹹水與淡水的養殖試驗研究。

就台灣總督府實施之水產試驗調查，可發現安平地區因港口之便，成為養殖漁業試驗的重鎮，而安平的養殖漁業也因此獲益（表 4-1），在昭和 10 年至 14 年（1935-1939）間，養殖面積不變，但產量

⁸⁰ 劉寧顏等，1993，《重修臺灣省通志》卷四經濟志漁業篇，第 559-560 頁，臺灣省文獻委員會。

⁸¹ 胡興華，1996，《拓漁台灣》，第 40 頁，台灣省漁業局。

倍增，從大約 2,300 公噸增為 5,600 公噸以上，不過在昭和 16 年(1941)太平洋戰爭爆發後，雖然養殖面積從 1,517 公頃增為 4,013 公頃，但養殖漁業產量卻已銳減，從將近 5,000 公噸漸至約 1,300 公噸。

表 4-1、台南虱目魚養殖生產表（1935-1945）

項目 年度	養殖面積 (公頃)	生產量 (公斤)
昭和 10 年	1,517	2,316,000
昭和 11 年	1,517	4,292,000
昭和 12 年	1,517	4,866,800
昭和 13 年	1,517	5,687,800
昭和 14 年	1,517	5,411,090
昭和 15 年	2,200	4,518,267
昭和 16 年	4,013	4,996,507
昭和 17 年	4,613	4,201,962
昭和 18 年	4,013	3,108,702
昭和 19 年	4,013	2,657,948
昭和 20 年	4,013	1,345,932

資料來源：陳正美等，1979，《台南市志》卷四經濟志，第 221 頁，台南市政府。

日治時期的安平港口漁業活動，歷經上述漁業制度與組織建立、水產業獎勵與水產試驗調查等多項漁業政策後，使安平港口在貿易活動逐漸衰退的同時，漁業生產機能日益發展。根據日治中期《台南州統計書》大正 12 年（1923）統計資料，安平港口漁獲量有 430,013 斤，比較明治 35 年（1902）漁獲量 170,692 斤⁸²，漁業生產值增加約 2.5 倍，而至日治後期安平港口漁業生產值的成長幅度更大，顯示安平港口於日治時期漁業活動不斷蓬勃發展。

⁸² 臺南州知事官房文書課，1925，《臺南州第五統計書》，第 268-269，臺南州。

第三節、日治時代之獎勵與改良動力漁船

日本統治台灣初期，對台灣的漁業進行調查後，發現有輔導漁業發展的必要，因而於明治 38 年（1905）制定水產獎勵規則，台灣總督府針對動力漁船的推廣與建造、新式漁具的使用、水產品加工製造、養殖漁業開發等項目編列預算實施獎勵。大正 11 年（1922）各地方政府也參與獎勵漁業，並根據地方漁業活動特色與條件進行辦理，而當時台南州即以獎助虱目魚、牡蠣養殖與魚苗放養等養殖事業為主⁸³，但其中以獎勵動力漁船建造影響安平港口漁業活動最為深遠。

一、安平港口漁船使用情況

漁業活動發展的條件，除了良好的地理環境之外，漁業政策的影響力也是不可忽視的，但最直接促使漁業發展優劣的是漁船、漁具與捕撈方法。日治時代之前的荷蘭時期，安平地區因行政中心位於此地，使安平港口漁業發展快速，但至明鄭時期與清領時代，因大量人力致力於台灣的土地開墾拓展，且漁業政策僅重稅收而不重視漁業改良，使漁船、漁具與捕撈方法無法改進。

以上影響漁業發展的因素中，漁船發展是漁業生產的基礎，且與漁民的生命財產關係最為重要⁸⁴。漁船的種類與製造技術，直接影響漁船進行捕撈活動時的速度、距離與漁獲承載量，因此與漁業活動興衰有著密切的關係。

根據學者國分直一於二次世界大戰前對台灣歷史與民俗進行的調查，發現下鯤鯓莊（四鯤鯓）的竹筏、貝輪作為漁船與漁具，可能與早期原住民有關，另外根據西部沿海考古遺址大量出土的貝類與魚骨，以及竹器文化的竹屋及竹筏等器具使用，均顯示早期原住民在漁業活動方面，以竹筏為漁業捕撈工具。

荷蘭人統治台灣後，以安平地區為台灣南部漁業的控制中心，並

⁸³ 胡興華，1996，《拓漁台灣》，第 37 頁，台灣省漁業局。

⁸⁴ 張希達等，1972，《漁撈學》，第 146-147 頁。

利用附近豐富漁業資源吸引中國漁民前來捕撈，荷蘭官方稱中國漁民所使用漁船為「戎克船」，即小帆船⁸⁵。明鄭時期至清領時期因政府並不重視漁業發展，使得漁船的使用維持與荷蘭時期相差無幾的情況，因此小帆船與竹筏成為荷蘭至日治初期安平港口的漁撈作業船隻。

日明治 43 年（1910），台灣開始有第一艘動力漁船⁸⁶，此為台灣漁業船隻重大的進步，促使漁業活動由原本僅達沿海與近海地區，擴展至遠洋漁業。

（一）舊式漁船的使用：竹筏與小帆船

從明鄭時期至清領時期之間，從中國來的墾民日漸增多，漁業活動成為墾民副業，使從事漁業人數於無形中增加。然而政府並不重視漁業捕撈，因此缺乏官廳的管理與輔導，也無漁民間的合作組織，漁民完全循用大陸古老捕魚方法，以小帆船及竹筏、簡略的漁具、原始的技術，多在距岸不遠之海面，以毫無規模之方式進行漁業捕撈⁸⁷。

安平地區竹筏的使用在清領時期已極為廣泛，清光緒 18 年（1892）唐贊袞任台南知府時，有「詠鹿耳門竹筏」詩一首：

毛竹粗於臂，勻裁四五竿，
刮膜經樣水，編眼任翻瀾；
渡比深杯穩，天疑坐井看，
鷗鷺浮鹿耳，同此一篙安。

詩中說明當時竹筏作為水上交通工具十分普遍，而之所以普遍使用竹筏的原因，為安平地區海岸為沙質海岸而非岩岸。竹筏航行時沒入水中的部份很少，具有在淺海自由航行的特色，使用後為了保存船

⁸⁵ 根據巴達維亞城日誌 1625 年 4 月 9 日：「……從中國，每年約有一百艘戎克船進大員灣，從事漁業，並購買鹿脯，運至中國。……」此稱中國漁民使用之漁船為戎克船，又據巴達維亞城日誌 1631 年 4 月 2 日條曰：「……在季風期間，有小帆船七十～八十艘來大員，獲魚不多。……」，可知戎克船即為小帆船。曹永和，1981，《臺灣早期歷史研究》，第 168-169 頁，台北：聯經。

⁸⁶ 胡興華，1996，《拓漁台灣》，第 17 頁，台灣省漁業局。

⁸⁷ 劉寧顏等，1993，《重修臺灣省通志》卷四經濟志漁業篇，第 66 頁，臺灣省文獻委員會。

材，必須拖到沙灘上將水瀝乾⁸⁸，因此使用竹筏的條件是用於沙灘海岸。

根據學者國分直一針對竹筏種類、製作、維護保存與捕魚的田野調查，其範圍涵蓋青鯤鯓、安平、下鯤鯓、二層行溪口的聚落、頂茄定等處。調查結果發現竹筏分為海洋用和河川用⁸⁹，河川用竹筏靠竹竿撐著前進，主要用於乘載人貨；而海洋用竹筏靠櫓和帆航行，多用於漁業捕撈⁹⁰。學者國分直一對海洋用竹筏的調查結果：

1. 竹筏的製作：使用苦竹與刺竹，剝去表皮後，加熱使竹子彎曲，並填補弄彎竹子時造成的龜裂，接著塗上防腐與防水的塗料⁹¹，最後排列竹子加以裝配。

2. 竹筏的種類與規格：竹筏大致上可分為 1 人划的蝦網仔筏、2 人划的三牙仔筏與 3 人划的大筏等三種，另外尚有專門堆放曳網的大筏，依使用人數與狀況不同，竹筏的大小也有所差異（表 4-2）。

表 4-2、竹筏的大小

單位：m

	一枝櫓 (5 根)	二枝櫓 (8 根)	三枝櫓 (10-12 根)	大筏 (16 根)
筏頭寬	0.63	1.04	1.60	2.11
筏尾寬	0.75	1.44	2.09	3.08
全 長	5.90	6.60	6.88	6.93

資料來源：國分直一，1998，《台灣的歷史與民俗》，第 231 頁，台北：武陵。

3. 捕魚狀況：於黃昏或夜晚揚帆出海，來到漁群聚集場所，先把燈放下去，藉著燈火的照明，把附有釣鉤的纜線放下，主纜線的長度約 300 尋，每隔 1 公尺綁長約 1 至 1.5 公尺的支纜線，前端裝釣鉤，釣

⁸⁸ 國分直一，1998，《台灣的歷史與民俗》，第 226 頁，台北：武陵。

⁸⁹ 國分直一，1998，《台灣的歷史與民俗》，第 227 頁，台北：武陵。

⁹⁰ 國分直一，1998，《台灣的歷史與民俗》，第 236 頁，台北：武陵。

⁹¹ 防腐塗料為薯榔的汁液，再塗上防水桐油，反覆多次。也可塗上瀝青，但此法僅見於安平地區。國分直一，1998，《台灣的歷史與民俗》，第 229 頁，台北：武陵。

鉤數目約 20-30 個，以小魚為餌。一艘竹筏通常準備兩組釣魚工具，並每隔約 2 個小時，換另一組裝新餌的釣具捕魚⁹²。

根據學者國分直一對竹筏的調查結果，可知竹筏適用於沿海與近海漁業捕撈，且竹筏上空間有限使漁獲無法長期保存，因此捕撈工作間不長，於黃昏或夜晚時出海捕撈，凌晨或早上即返航。雖然捕撈作業時間無法持續很久，漁獲量亦不大，但因竹筏製作與操作容易，且不須倚賴港口即可出海捕魚，所以在日治時期中期引進動力漁船後，竹筏的數量在大正 12 年（1923）至昭和 8 年（1933）10 年間，減少大約 50%（表 4-3），但到日治後期，竹筏數量明顯增加，由此可見安平港口漁業於日治後期日漸發達，且舊式漁船竹筏的使用延續不斷（圖 4-1）。

表 4-3、日治時期安平港口漁船統計 單位：艘

年代		漁船數量			合計
		機關船	木造船	竹筏船	
明治 35 年	1902		29	299	328
明治 40 年	1907		14	305	319
大正 1 年	1912		15	310	325
大正 6 年	1917	2	5	282	289
大正 7 年	1918	1	7	289	297
大正 12 年	1923			319	319
昭和 3 年	1928	11	1	180	192
昭和 8 年	1933	22		147	169
昭和 13 年	1938	65		147	212
昭和 18 年	1943	101		201	302
昭和 19 年	1944	141		436	577
昭和 20 年	1945	101		420	521

資料來源：臺南廳，1904-1918，《臺南廳統計書》，第一、六、七統計書。
臺南州，1923-1938，《臺南州統計書》，第五、十、十五統計書。
台南市政府，1979，《台南市志》卷四經濟志，第 212 頁。
祝平一等，1998，《台灣漁業史資料選編：統計篇》，台灣省漁業局。

⁹² 國分直一，1998，《台灣的歷史與民俗》，第 233 頁，台北：武陵。

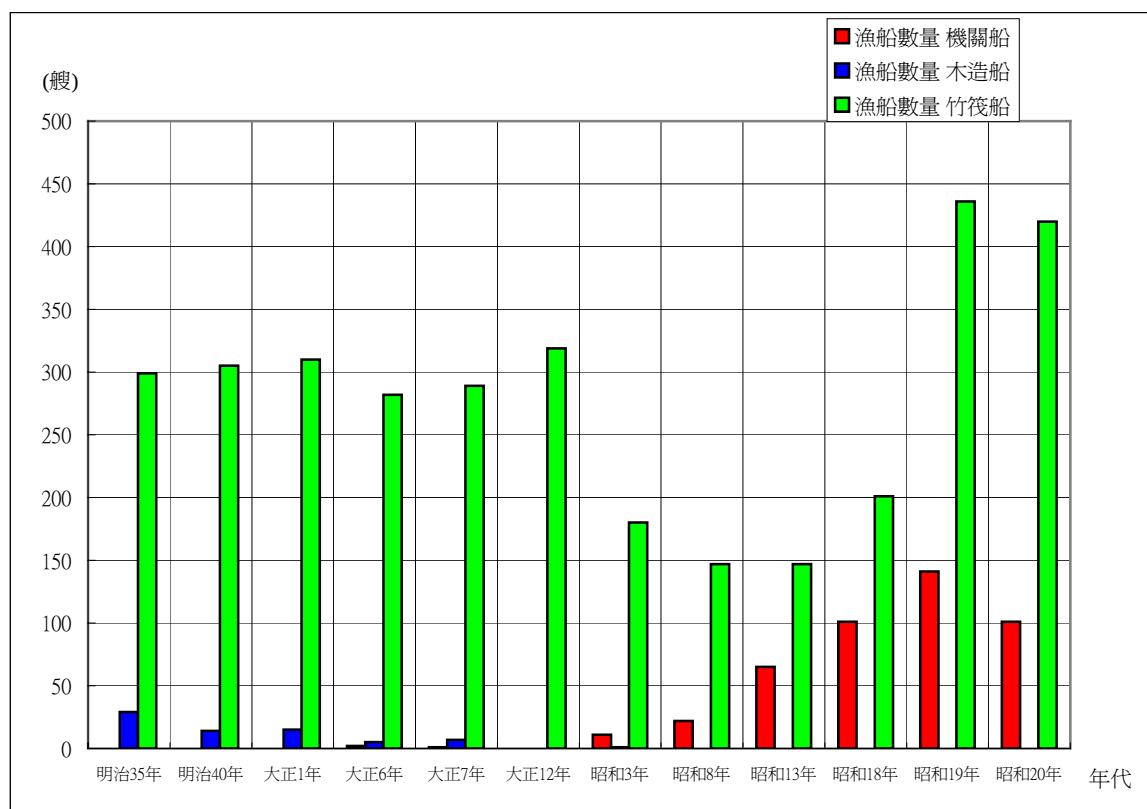


圖 4-1、日治時期安平港口漁船統計圖

資料來源：臺南廳，1904-1918，《臺南廳統計書》，第一、六、七統計書。
臺南州，1923-1938，《臺南州統計書》，第五、十、十五統計書。
台南市政府，1979，《台南市志》卷四經濟志，第 212 頁。
祝平等，1998，《台灣漁業史資料選編：統計篇》，台灣省漁業局。

安平港口漁業於日治時期前期，捕魚用船舶除了竹筏外，另外尚有中國式小帆船，其造船材料以福杉為主，結構上為平首、長寬比為 3 比 1，寬度較日系船隻寬，以風帆為其動力⁹³。而後引進日本漁船與造船技術，其材料以日杉為主，船型為尖首，長寬比例為 5 比 1，船身狹長且呈流線型，吃水較中國式帆船深，速度也較快。二種不同船型漁船在日治時期安平港漁業統計資料中，均以「木造船」為名，於昭和年間進一步區分為支那型與日本型木造船⁹⁴。

在台灣總督府獎勵建造動力漁船之前，竹筏與小帆船（木造船）是安平港口沿海與近海漁業的捕撈用船，根據表 4-3 可發現在動力漁船（機關船）建造使用後，安平港口竹筏與木造船的數量即迅速減少，

⁹³ 林朝成等，《安平區志》，第 912 頁，台南市安平區公所。

⁹⁴ 臺南州，1930，《臺南州統計書》第十統計書，第 231 頁，臺南州知事官房文書課。

但竹筏在日治後期則有大幅度增加。竹筏因製造程序簡單，進行沿海漁業捕撈作業操作容易，且不需投入太多資本建造與使用，因而至日治末期，安平港口的竹筏數量反而呈現上升趨勢；然而木造船因建造需較多時間與資金的投入，且無論在漁船動力及速度、漁獲承載量或捕撈作業範圍上，均無法與動力漁船相比，因此逐漸被淘汰，至昭和 8 年（1933）時，安平港口漁船統計中已無木造船記錄。

（二）獎勵建造新式動力漁船

對安平港口近海與遠洋漁業影響最大的，則是獎勵建造動力漁船。因為早期漁業活動均倚賴竹筏或舊式漁船，所以船隻作業區域僅達沿岸近海之處，而且船隻所能承載之漁獲數量亦不多，在日本政府推廣動力漁船之後，安平港區的漁民在推廣初期並不十分接受，據安平耆老陳拐岸先生所述：

當初安平漁業都是用竹筏費力地划，拖漁網、捕捉蝦子都是靠潮流行走，捕獲量都很少生活很苦；最早有位陳世先生（如果尚活在人間，約有一百多歲），他有發明的才能，他認為用人工非常辛苦，如果用機器船，豈不非常省力又快，尚未實現之前，只是理想而已，當初有很多人都笑他是「瘋子」，大家都認為旋轉的螺旋槳會砸破漁網，那時大夥都沒想到，可以先停車再來捕魚，剛開始成功地嘗試用機器船來捕魚時，他就去世了，以後大夥都發現機器漁船的好處，漁獲量大，下一、兩次網就有一、二百斤可滿載……⁹⁵。

由此可知，動力漁船的使用可令漁獲量大為增加。台灣總督府於漁業政策中積極獎勵建造動力漁船⁹⁶，促使台灣動力漁船數量於昭和 18 年（1943）時多達 1,500 艘，安平港口的動力漁船數也於昭和 19

⁹⁵ 呂順安，1994，《台南市鄉土史料》耆老口述歷史叢書：五，第 161-162 頁，臺灣省文獻委員會。

⁹⁶ 昭和 17、18 年（1942，1943）計撥付獎勵金 694,000 日圓，獎助小型動力漁船。胡興華，1996，《拓漁台灣》，第 38 頁，台灣省漁業局。

年（1944）達到 141 艘之多⁹⁷，奠定台灣現代化漁業的基礎。

大正 11 年（1922）時，安平地區漁民陳樹建造一艘 20 匹馬力動力漁船—「共興丸」，同年台南市役所撥款 75 萬元開鑿新運河，於大正 14 年（1925）完成後積極獎助安平港口漁民建造 2 至 3 噸小馬達漁船⁹⁸，安平地區漁民陳樹、陳織雲接受台南州與水產會的補助，分別建造第一安平丸與東瀛丸二艘漁船。之後台南州不斷積極獎勵動力漁船建造（表 4-4），並於昭和 2 年（1927）4 月針對動力漁船所得漁獲物進行漁業獎勵，將漁獲物於台南魚市所販賣之價格，其中千分之三十作為獎勵金，改善台南市魚市設施⁹⁹，多項獎助措施使安平港口漁業活動大為增強。

表 4-4、安平港口動力漁船建造補助表（1922—1930）

年度	船名	馬力	建造費(円)	補助額(円)	
				州	水產會
大正 14 年	東瀛丸	15	3,350	433	312
	第一安平丸	16	4,295	552	312
昭和 1 年	新進丸	45	18,059	2,626 外總督府 4,200	500
昭和 2 年	三光丸	8	1,610	536	200
	〇吉丸	40	11,620	3,021	500
昭和 3 年	松丸	6	2,700	1,300	
	竹丸	6	2,700	1,300	
	梅丸	6	2,700	1,400	
昭和 4 年	第一八雲丸	20	5,900	督府 2,140	
	第二八雲丸	20	5,400	督府 2,150	
昭和 5 年	榮陽丸	15	3,300	970	

資料來源：臺南市役所，1937，《臺南市產業要覽》，第 42-43 頁，臺南市役所。

⁹⁷ 陳正美等，1979，《台南市志》卷四經濟志，第 212 頁，台南市政府。

⁹⁸ 陳正美等，1979，《台南市志》卷四經濟志，第 206 頁，台南市政府。

⁹⁹ 臺南市役所，1937，《臺南市產業要覽》，第 43 頁，臺南市役所。

二、遠洋漁業的發展

日治初期安平港口之漁業活動，因為漁民所用漁船為竹筏與木造船，因而捕撈作業範圍僅達沿海、近海海域，無法前往遠洋漁場進行作業。此外，台灣季風與颱風時期甚長，風力強烈，根據中央氣象台記錄各海區每年風速每秒 10 公尺以上之暴風日數，平均每年 100 天左右¹⁰⁰，惡劣的天候同時也影響安平港口漁船出海作業的情況。

日治中期之後，台南州積極獎勵安平港口動力漁船的建造，動力漁船利用內燃機推動船舶，於速度上較使用人力划動的竹筏及風力推動的木造船為快，且捕撈作業範圍較廣、漁獲承載量較大，除此之外，在船舶重量上也遠超過竹筏與木造船，海上風浪對漁船作業的影響較小。因此，動力漁船的作業範圍以近海與遠洋漁業為主，而竹筏的作業範圍則僅達沿岸漁業部份。

上述動力漁船的優勢，使安平港口動力漁船數量於昭和 19 年（1944）達到最高 141 艘¹⁰¹。隨著動力漁船建造技術逐漸成熟，較大馬力與噸數的動力漁船建造後，遠洋漁業逐漸發展，在昭和初期年間的漁獲數量與價格記錄上，將漁獲區分為沿岸漁業與遠洋漁業，且年漁獲量逐漸上揚（表 4-5），其中遠洋漁業年漁獲量到昭和 16 年（1941）時，已超越沿岸漁業的年漁獲量（圖 4-2），以上所述說明了安平港口在日治後期遠洋漁業發展的不斷興盛。

¹⁰⁰ 劉寧顏等，1993，《重修臺灣省通志》卷四經濟志漁業篇，第 127 頁，臺灣省文獻委員會。

¹⁰¹ 陳正美等，1979，《台南市志》卷四經濟志，第 212 頁，台南市政府。

表 4-5、日治時期安平港口漁獲數量價格表

年代		數量(斤)		價格	備註
明治 35 年	1902	170,692		14,099	
明治 40 年	1907	411,126		40,538	
大正 1 年	1912	528,804		38,245	
大正 6 年	1917	408,179		44,560	
大正 7 年	1918	458,345		77,975	另有魚苗：641,620 尾 蝦（蟳）苗：1,625 尾
大正 12 年	1923	430,013		159,708	另有魚苗：4,238,115 尾 蝦（蟳）苗：782,500 尾
昭和 3 年	1928	1,150,783		247,640	另有魚苗：13,581,000 尾 蝦（蟳）苗：1,199,000 尾
昭和 8 年	1933	沿岸 976,477	合計 1,076,417	149,290	另有魚苗：12364020 尾 蝦（蟳）苗：3499936 尾
		遠洋 99,940		13,587	
昭和 13 年	1938	沿岸 1,024,636	合計 1,249,896	198,465	另有魚苗：1308900 尾 蝦（蟳）苗：6800000 尾
		遠洋 225,260		34,190	
昭和 16 年	1941	沿岸 758,819	合計 2,545,819	374,643	另有魚苗：933790 尾 蝦（蟳）苗：6804252 尾
		遠洋 1,787,000		648,800	
昭和 20 年	1945	沿岸 73,944	合計 73,944	—	僅記錄台南市漁船
		遠洋 —		—	

資料來源：臺南廳，1904-1918，《臺南廳統計書》，第一、六、七統計書。
臺南州，1923-1938，《臺南州統計書》，第五、十、十五統計書。
祝平一等，1998，《台灣漁業史資料選編：統計篇》，台灣省漁業局。

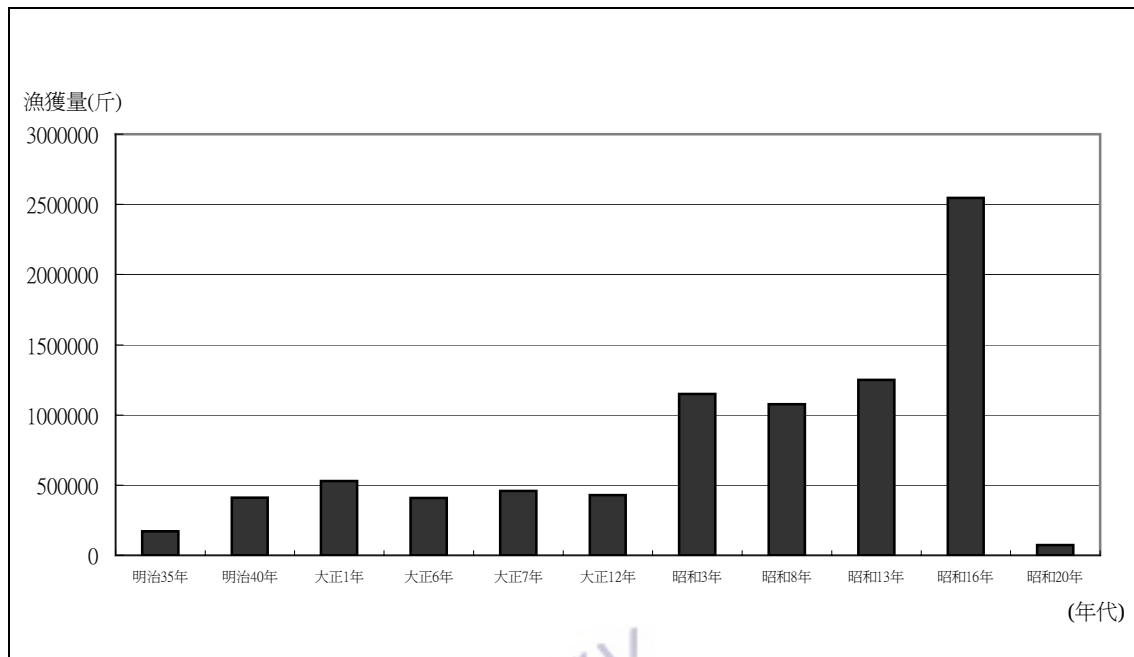


圖 4-2、日治時期安平港口漁獲數量圖

資料來源：臺南廳，1904-1918，《臺南廳統計書》，第一、六、七統計書。
臺南州，1923-1938，《臺南州統計書》，第五、十、十五統計書。
祝平一等，1998，《台灣漁業史資料選編：統計篇》，台灣省漁業局。

根據表 4-5 的安平港口漁獲數量價格統計資料，可知在昭和 3 年（1928）以前，安平港口的漁業發展即呈現緩慢成長，雖然在漁獲量上並非全然正向成長，但長期來看仍有所增加，以大正 12 年（1923）與明治 35 年（1902）作比較，發現 21 年間，安平港口漁業成長約 252%，再輔以比對漁獲價格後，整體漁業發展明顯成長，不過成長的幅度並不大。

然而在昭和 3 年（1928）之後，安平港口漁獲量呈現大幅度上揚，以昭和 16 年（1941）與大正 12 年（1923）的漁獲量進行比較，成長約 592%，18 年間有近 6 倍的成長幅度，遠超過日治時期前期漁業發展的成長情況。另外，對照表 4-3 所呈現安平港口動力漁船統計資料，發現昭和 3 年（1928）之後漁獲量大為增加的時間，正是動力漁船數量增加之時，由此可發現台南州積極獎勵動力漁船建造的漁業政策，與安平港口漁獲量上揚是呈現正比關係。

日治後期，因日本發動太平洋戰爭，大型漁船多被征為運輸補助

船，而餘留漁船與漁具因零件補給困難、油類供應不足¹⁰²，所以昭和20年（1945）時不僅漁船數量減少，漁獲量更是銳減，甚至缺少遠洋漁業的漁獲記錄。由此可知，在戰爭的陰影下，安平港口漁業活動受到極大的影響，且令安平港口漁業生產衰退。



¹⁰² 陳正美等，1979，《台南市志》卷四經濟志，第207頁，台南市政府。

第四節 小結

根據文獻記載，早於明朝萬曆 17 年（1589）時，即有漁船至安平附近海域進行漁業活動。荷蘭人統治時期，荷蘭人在安平建立台灣的統治與貿易基地，並針對各項產業活動征收稅金，其中包括漁業稅。大陸的漁船至台灣沿海捕魚前，必須先到安平港口登記並取得執照許可，捕撈作業結束後，也要回到安平港口依漁獲物類別或數量繳交漁稅，因此安平港口成為台灣南部漁業活動的中心。承上所述，此時期的安平港口不僅貿易活動繁盛，漁業活動也十分蓬勃，呈現貿易與漁業並重的情況。

明鄭初期，因大量人民隨著鄭成功移入台灣，因而此時施行的政策以開墾荒地與種植作物等農業措施為主，對漁業活動並不重視，漁業成為墾民的副業。清朝時期，雖然針對明鄭時期過於繁重的漁稅進行減徵，但因外商洋行的進駐，使安平港口貿易機能十分活絡，而漁業活動在產業不受重視與捕撈技術過於傳統的雙重影響下，成長趨於平緩。綜合以上所述，明鄭與清朝時期的安平港口漁業活動並無明顯發展，其影響因素有二，其一為政策發展產業項目中不包含漁業，使漁業相關輔助措施與漁法漁具無法更新完善；其二為貿易活動日益繁盛，令安平港口附近居民多從事與貿易相關之工商業與交通運輸業，漁業從業人數不多，總而言之，明鄭與清朝時期安平港口的漁業發展呈現停滯狀態。

日本統治台灣後，發現台灣漁業環境十分優良，值得發展，且在其南進與殖民地的政策目的下，制定漁業發展政策，包括建立漁業制度、獎勵水產事業、辦理漁業移民與加強水產試驗研究等措施，之後又引進新式動力漁船，使漁業活動脫離沿岸與近海範圍，進入遠洋區域，也因而增加漁獲量，進入現代化漁業的階段。安平港口的漁業活動在新式動力漁船的使用，與日本政府的積極獎勵之後，漁業生產量因船舶數增加而有明顯提高。安平港口在漁業改良的大環境下，其發展與動力漁船的使用密不可分，可區分為二個時期；

一、沿岸與近海漁業時期（1895-1923）

日本統治初期，安平港口進行漁業捕撈的船舶為竹筏與小帆船，這二種漁船於明鄭與清朝時期已有文獻記載，經歷二百多年延用至日治時代。但因竹筏與小帆船使用須倚靠人力與風力，限制了漁船的大小與移動速度，所以不僅漁船作業範圍無法太遠，僅能在沿岸與近海進行捕撈，且漁獲承載量也無法太多。

根據安平港口漁獲量統計資料，此時期的年平均漁獲量大約在 40 萬斤上下，值得注意的是，此時期的漁船數量統計顯示，小帆船（木造船）的數量逐漸減少，於大正 12 年（1923）時已無小帆船記錄，但竹筏的數量則大約維持在 300 艘左右。雖然在漁船數量上有明顯的變化，不過在統計資料上發現，如此變化並未造成漁獲量上改變，由此可知，此時期的安平港口漁業活動，以使用竹筏作業的沿岸漁業為主，近海漁業為輔。

二、遠洋漁業開發期（1923-1945）

雖然早於明治 38 年（1905）制定，台灣總督府針對動力漁船的推廣與建造、新式漁具的使用、水產品加工製造、養殖漁業開發等項目編列預算實施水產獎勵規則，然而各地方政府在大正 11 年（1922）時，才積極參與獎勵。根據《臺南市產業要覽》對安平港口動力漁船的統計與描述，記錄中顯示大正 11 年（1922）安平漁民陳樹建造一艘動力漁船，而台南市役所也於大正 14 年（1925）起，新運河完工後，開始積極獎勵建造動力漁船，自此安平港口動力漁船數量日益增加。

安平港口年漁獲量統計資料中顯示，漁獲量成長幅度最大時間點在大正 12 年（1923）至昭和 3 年（1928）這短短五年內，由 430,013 斤成長至 1,150,783 斤，差距約 2.5 倍，輔以動力漁船統計資料進行對照，發現這五年正是動力漁船獎勵興建時期，因此動力漁船與此時期漁獲量成長係密切。

昭和 8 年（1933），漁獲記錄已區分沿岸漁業與遠洋漁業，遠洋漁業因動力漁船的加入而逐漸成長，由昭和 8 年（1933）占總漁獲量 9

%，於昭和 13 年（1938）時提高至 18%，而昭和 16 年（1941）時已高達至 70%，可見遠洋漁業在日治後期的安平港口漁業活動中占有相當重要的地位。



第五章、結論

本研究的目的，在於透過日治時代安平港口發展與變遷過程的重建，試圖描述安平港口由清領時期進入日治時代後，區域自然因素與人文因素交互作用，及日本政府對台灣的政策作為，促使港口機能變遷的過程及其關鍵因素。

本研究所提出的問題有二：

1. 為何自荷蘭時期歷經 260 多年的時間，安平港口一直是個重要的對外貿易港口，但在日治初期至中期，貿易活動卻大幅衰退，其轉變之因素為何？

2. 日治中期後，安平港口的漁業活動由沿海與近海漁業向外拓展至遠洋漁業，且漁獲量逐年成長，其發展的關鍵因素為何？

本文的論證如下：

安平於 17 世紀時，與鯤鯓列島、北線尾島及加老灣島包圍於台江內海之外，後因荷蘭人積極尋求建立貿易據點，而發現安平具備優良港口的條件，並將安平港口建設為貿易港口市鎮。明鄭時期與清領時期，安平仍為台灣對外貿易的重鎮，然而此時期的安平港口，因附近河流漂沙的不斷堆積，改變了海岸面貌，使得原本優良的港口條件逐漸惡化。

安平港口條件的變化，曾一度使港口位置變換至鹿耳門溪口，直至清道光 2 年（1822），一場暴風雨造成泥沙大量沖積，不僅造成鹿耳門港口淤積，也同時濬深了原本淤淺的安平港口。恢復船隻航行功能的安平港口，因地理位置而在清朝對台灣軍事佈署上佔有重要地位，更在清咸豐 8 年（1858）天津條約中，成為臺灣對英法美俄四國通商口岸之一。安平港口開放通商後，進駐安平的外商洋行逐漸增加，至清光緒 19 年（1893）時計有 9 間洋行，而洋行所經營之貿易也各有不同，但總括來說，外商洋行進口貨物以鴉片為大宗，而出口貨物則以砂糖與樟腦為主，貿易活動十分繁盛，而貿易量也相當可觀。

日治初期，臺灣南部地區仍以安平港口為主要輸出入口岸，然而此時期因人為開發的影響，使河流漂沙日益嚴重，再加上夏季颱風時

常帶來豪雨，引發土石流，導致港口容易淤積，甚至淤淺至只能通行小船，因此日本政府必須時常花耗大量經費疏濬，以維持港口的航行功能。為徹底解決港口淤沙影響船隻航行的問題，日本當局規畫挖掘新運河與新港口，新運河於大正 14 年（1925）完工通航，而新港口的建造在昭和 10 年（1935）開工，並歷經 3 年 5 個月才完工。完工後的安平港口僅能維持 80 噸以下船隻航行，與同時期高雄港口所能容納的船舶噸數相差極大，因此貿易船隻仍以高雄港的主要輸出入港口。

日治時代安平港口的貿易活動，除受到港口本身條件的直接影響外，為發展台灣而制定的經濟政策也影響甚鉅。日治之前，安平港口的貿易活動因開放通商口岸的關係，而被外商洋行把持控制，因此貿易帶來的鉅大利益也多為外商洋行所有。日治之後，日本政府為取得台灣經濟的主控權，於是著手制訂一系列的經濟政策，包括專賣制度與製糖工業化等，針對外商貿易的大宗貨物—鴉片、糖與樟腦，進行逐步控制，並積極培養扶植日本企業，接收外商洋行經營已久的產業與貿易運輸。

外商洋行因台灣總督府施行專賣制度與製糖工業化的影響，本身獲利情況迅速衰退，因此逐漸退出台灣，安平港口附近的洋行也是如此，英商德記洋行堅持到明治 44 年（1911）才撤離安平。此時期的安平港口對外國貿易已減少許多，雖然對日本本國貿易量大增，但就整體而言，港口貿易活動已不如高雄港。

高雄港早期稱為「打狗港」，清領中期因安平港口淤塞無法通行大船，使部份貿易商船轉往高雄港口卸載貨物，因而逐漸發展港口貿易活動。日治初期，台灣總督府民政長官後藤新平巡視南台灣之後，認為南部缺乏優良港口，不利於南部物資的運輸，並發現高雄港港灣條件十分良好，因此即對高雄港進行二次港灣調查，確實高雄港擁有優良條件，於是在明治 41 年（1908）開始高雄港口的一系列築港工程。與同時期的安平港口相比之下，高雄港具備許多安平港缺乏的優點，如港口設施完善、港灣水深可供 2、3 千噸商船出入、碼頭設備新穎等，因而大量南台灣產品由高雄港對外輸出，使安平港口貿易量逐漸縮減。

綜合以上所述，安平港口自荷蘭時期即是台灣重要的通商口岸，

清領時期，安平港口開放成爲台灣對外通商口岸之一，有多國外商洋行進駐，所以日治之前的安平港口貿易活動非常繁盛。日治時代的安平港口，原本繁盛的貿易活動逐漸減少，在自然環境因素上，港口的不斷淤淺對大型船隻貨物運輸造成困擾；在人文因素上，台灣總督府實施的專賣制度與製糖工業化等經濟政策，令安平的外商洋行無奈撒離，而對高雄港的大力興建，則使安平港口轉爲高雄港的附屬港，原本的貿易地位也蕩然無存。

安平港口在日治時代之前，既然是優良的貿易港埠，當然就具備從事漁業活動的條件，再加上港口附近海域漁業資源豐富，安平港口的漁業活動理論上應當十分活躍。

根據荷蘭期、明鄭時期與清領時期的文獻記載，荷蘭時期的安平是當時台灣的政治中心，因此安平港口自然成爲台灣南部的漁業活動中心，來往登記與繳交漁稅的漁船絡繹不絕。然而明鄭時期與清領時期，政府對漁業活動並不重視，使漁業相關輔助措施與漁法漁具無法更新進步，捕撈方式過於傳統，且清領後期因港口開放通商，貿易活動日益繁盛，使安平港口附近居民大多從事與貿易相關之工商業與交通運輸業，專職從事漁業活動人數並不多。總而言之，日治時代之前的安平港口漁業活動並不熱絡，漁業發展也停滯不前。

日本統治台灣初期，安平港口漁業捕撈仍倚靠竹筏與木造小帆船，此二種漁船以人力與風力爲動力，且船身較小，其優點是不須多人即能輕易操作，但缺點則爲移動速度慢、無法承載大量漁獲，因此，此時期的安平港口漁業活動僅限於沿海與近海漁撈作業。然而在台灣總督府的水產業獎勵制度下，動力漁船的建造、新式漁具的使用、水產品的加工製造與養殖漁業開發等陸續蓬勃發展，安平港口漁業活動在動力漁船的加入後，也產生新的變化。

動力漁船使用內燃機推動船舶，充足的動力不僅使漁船行駛速度快，也可以擁有更寬大的船身、更重的漁獲承載量，因而進行漁撈的作業範圍可遠至近海與遠洋。根據安平港口的漁船統計資料，自大正 11 年（1922）安平漁民陳樹建造第一艘動力漁船後，隨著台南市役所於大正 14 年（1925）新運河完工後，積極獎勵建造動力漁船，安平港

口的動力漁船數量就持續增加，另外根據安平港口年漁獲數量統計資料顯示，大正 12 年（1923）至昭和 3 年（1928）五年內的漁獲量成長幅度大約 2.5 倍，且遠洋漁業漁獲量逐年增加，在昭和 16 年（1941）時已遠大於近海與沿岸漁業。由此可見，動力漁船數量的增加直接影響安平港口漁業活動的發展。

總而言之，安平港口漁業活動在日治初期仍停留於清領時期的發展程度，漁船、漁具與漁法均無明顯進步。日治中期後，因台灣總督府與地方政府的積極獎勵興建動力漁船與新式漁具漁法的使用，而開發遠洋漁場，使漁獲量大幅增加。遠洋漁業的發展逐年成長，在日治後期安平港口漁業活動佔有極重要地位。

安平港口從清領時期的繁榮貿易港口，轉變為日治時代的漁業活動港口，港口機能的變遷關鍵有二：

一、安平港口自荷蘭時期以來，雖為台灣南部的優良貿易港口，然而因為港口附近有多條溪流水系，河水沖刷大量泥沙入海，並在出海口附近海岸與港口堆積，不僅使海岸線向外擴展，同時也影響港口船隻航行，為使港口航行順暢，只能不斷加以疏濬。此「河流漂沙」現象持續影響安平港口貿易運輸功能，至日治時代仍無徹底解決辦法，之後雖有進行新運河與新港口的規畫與興建，新運河與港口卻依然處於泥沙淤積的隱患之下。日治時代初台灣總督府對台灣南部港口所進行的調查中，發現高雄港有成為優良港口的潛質，其優良條件中即包含「無巨大河川流入」，可見得河流漂沙對港口的巨大影響。

安平港口泥沙淤積的情況無法完全控制的原因，除了因附近多條溪流水系的輸送之外，颱風與降雨所帶來的巨大雨量引發大量土石流入溪流，常導致氾濫成災，淤塞安平港口。在氣候與地形水系的雙重影響下，安平港口必須經常疏濬，方能維持船舶正常航行。

二、日治時代初，台灣總督府為取得台灣經濟上的控制權，對台灣各種物資與產業活動進行詳細調查，並制訂一系列有關產業發展的改進措施與獎勵制度。

上述政策對安平港口機能的影響廣泛。首先是日治初期，為從外商洋行手中奪回貿易運輸利益，台灣總督府實施專賣制度與製糖工業

化，將外商洋行貿易獲利最豐的鴉片與樟腦收歸政府專賣，並且扶植日資企業三井物與橫濱增田屋等逐步控制砂糖的運銷，使外商在貿易與運輸方面均無利可圖，最後不得不撤離台灣。安平港口附近數家洋行也在此經濟政策影響下，陸續撤出安平，明治 44 年（1911）時安平已無洋行貿易。

其次，在高雄港口被規畫為台灣南部的重要輸出入港口後，台灣總督府投入大量人力與資金進行港口調查與建設，在第一期築港工程完工後，高雄港口的貿易運輸機能已遠勝於安平港口，因此多數的貿易與運輸船舶轉往高雄港口卸載貨物，之後再歷經第二期與第三期築港工程，高雄港逐漸成為具備現代化港口設備的貿易港。安平港口的港口自然條件與港口設備均無法與高雄港相比，因此港口貿易活動隨著高雄港的繁榮而漸漸衰退。

最後，安平港口雖然失去貿易上的優勢，但在台灣總督府對漁業所制訂的改良與獎勵政策之下，安平港口的漁業活動日益發展，其中尤其以動力漁船所造成的影響最大。動力漁船的進步，突破以往竹筏與木造帆船作業範圍僅達沿海與近海的限制，探索遠洋地區豐富的漁場，造就安平港口於日治後期遠洋漁業的發達。另外，維持安平港口航行通順也是強化安平港口漁業活動發展的因素，為抵禦河流漂沙所造成的港口淤塞，安平港口在日治後期完成新港口與新運河的興建，雖然此舉對港口貿易運輸機能無太大的助益，然而對港口漁業活動卻是大有幫助。

總而言之，日治時代安平港口的機能，在**自然環境的變化**導致港口條件衰退，及**日本統治台灣經濟政策**引導貿易運輸與漁業活動等交互作用下，產生港口貿易運輸由盛轉衰，而漁業活動卻逐漸強盛的變遷，結果促使日治時代安平港口由初期的貿易港，至後期轉為以遠洋漁業為主的漁港。

參考文獻

一、中文部份：

1.專著：

中央氣象局，1974，《氣象報告彙編》。

安平開臺天后宮編輯委員會，1996，《安平開台天后宮誌》，安平開臺天后宮。

吳文星等，1992，《尋根探源：臺灣開發史蹟展專集》，國立中央圖書館臺灣分館。

呂順安，1994，《台南市鄉土史料》耆老口述歷史叢書：五，臺灣省文獻委員會。

周憲文，1958，《日據時代臺灣經濟史》第一冊，臺灣研究叢刊第五九種，臺灣銀行。

周憲文譯（矢內原忠雄著），1985，《日本帝國主義下之臺灣》，帕米爾書局。

林朝成等，1998，《安平區誌》，台南市安平區公所。

林滿紅，1997，《茶、糖、樟腦業與臺灣之社會經濟變遷》，聯經出版。

林衡道等，1988，《臺灣史》，臺灣省文獻委員會。

花松村編纂，1996，《台灣鄉土全誌》第七冊（台南市、台南縣），中一出版社。

胡興華，1996，《拓漁台灣》，台灣省漁業局。

胡興華，2003，《台灣的漁業》，遠足文化。

祝平一等，1998，《台灣漁業史資料選編：統計篇》，台灣省漁業局。

國分直一，1998，《台灣的歷史與民俗》，武陵出版社。

張守真等，1996，《高雄港紀事》，高雄市立中正文化中心管理處。

張希達等，1972，《漁撈學》，海國書局。

張勝彥等，1996，《台灣開發史》，空大。

曹永和，1981，《臺灣早期歷史研究》，聯經出版事業。

連橫，1979，《臺灣通史》，眾文圖書。

陳正美等，1979，《台南市志》卷四經濟志上，台南市政府。

游醒民等，1978，《臺南市志》卷首，台南市政府。

黃世祝等，1997，《續修臺南市志》卷一土地志氣候篇，台南市政府。

黃通等，1987，《日據時代之臺灣財政》，聯經出版。

葉振輝，2000，《打狗歷史圖說》，高雄市立博物館。

臺灣省行政長官公署統計室，1946，《臺灣省五十一年來統計提要》。

趙性源等，1958，《高雄市志》港灣篇，高雄市文獻委員會。

劉寧顏等，1993，《重修臺灣省通志》卷四經濟志漁業篇，臺灣省文獻委員會。

鄭道聰，1995，《安平文化資源巡禮》，台南市立文化中心。

鍾廣吉等，1979，《臺南市志》卷一土地志地理氣候篇，台南市政府。

魏英滿，2001，《安平映象》，安平鎮文史工作室。

2.期刊論文：

方淑吟，2003，〈台南市安平區聚落發展之研究〉，彰化師範大學地理學系碩論。

王志明，1995，〈臺南海岸變遷—人地關係之研究〉，《臺南師院學報》27，第 259-271 頁。

王興啓，1974，〈臺灣主要商港的地理演變〉，《女師專學報》5 期，第 305-342 頁。

石再添，1979，〈臺灣西南部洲潟海岸的地形及其演變〉，《國立臺灣師範大學地理研究報告》5 期，第 11-48 頁。

石再添，1980，〈臺灣西部海岸線的演變及海埔地的開發〉，《國立臺灣師範大學地理研究報告》6 期，第 1-36 頁。

石萬壽，1981，〈臺南市史略—私修臺南市志卷首〉，《臺灣文獻》三十二卷第一期，125-135 頁。

李清山，1995，〈安平的民俗〉，《臺南市立文化中心季刊》9 期，第 15-28 頁。

- 范勝雄，1978，〈三百年來臺南港口之變遷〉，《臺灣文獻》二十九卷第一期，43-48 頁。
- 范勝雄，1978，〈大員隨筆〉，《臺灣文獻》二十九卷第二期，第 116-139 頁。
- 范勝雄，1993，〈從圖片看安平五洋行〉，《臺灣文獻》44 卷第一期：第 99-111 頁。
- 張巧芳，2002，〈地方文化的形成及其意義—安平地區的個案研究〉，臺南師範學院鄉土文化研究所碩論。
- 張劭曾，1980，〈臺南海岸自然環境的演變與經濟建設之關係〉，《臺灣銀行季刊》三十一卷第一期，第 160-207 頁。
- 張瑞津等，1996，〈台灣西南部台南海岸平原地形變遷之研究〉，《國立臺灣師範大學地理研究報告》，第 19-56 頁。
- 郭榮毅，2004，〈戰後臺南市安平聚落社會發展之研究〉，臺南師範學院台灣文化研究所碩論。
- 陳宏田，2001，〈淺談安平舊聚落的王爺信仰〉，《臺南文化》50 期，第 130-161 頁。
- 陳國彥，1981，〈侵臺颱風之路徑與強度〉，《地理研究報告》七期，第 61-74 頁，國立臺灣師範大學地理研究所。
- 黃文博，1997，〈安平地區的王船信仰〉，《鄉城生活雜誌》42 期，第 29-36 頁。
- 楊一志，2000，〈從大員市鎮到台灣街仔：安平舊街區的空間變遷〉，中原大學建築學系碩論。
- 戴寶村，1989，〈日據時期台灣港口市鎮之發展與變遷〉，《台灣文獻》40 卷第三期，第 29-38 頁。

二、日文部份：

財藤勝藏，1897，《臺南市街圖》，安平市街圖，大阪。

臺南市役所，1937，《臺南市產業要覽》，臺南市役所。

臺南州，1928，《臺南州管內概況及事務概要》，安平港平面圖。

臺南州，1923-1938，《臺南州統計書》，第五、十、十五統計書。

臺南廳，1904-1918，《臺南廳統計書》，第一、六、七統計書。

臺灣總督官房企畫部，昭和 14 年-昭和 15 年(1939-1940)，《臺灣常住戶口統計》。

臺灣總督官房統計課，大正 11 年-昭和 13 年(1922-1938)，《臺灣常住戶口統計》。

臺灣總督官房統計課，明治 39 年-大正 8 年(1906-1919)，《臺灣總督府統計書》。

三、西文部份：

Davidson, J.W., 1988, 《The island of Formosa, past and present》, Taipei: Southern Materials Center. . .

附錄一、日治時代安平港、高雄港與其他各國間輸出入貨物價值表

單位：臺幣元

年 代	安 平			高 雄		
	輸 出	輸 入	共 計	輸 出	輸 入	共 計
明治 29 年	2,315,619	2,357,682	4,673,301	251,643	431,425	683,068
明治 30 年	1,888,050	2,550,813	4,438,863	208,332	346,537	554,869
明治 31 年	2,343,728	3,230,922	5,574,650	281,659	380,411	662,070
明治 32 年	2,015,594	2,236,599	4,252,193	225,327	274,098	499,425
明治 33 年	1,049,838	1,889,191	2,939,029	325,502	530,835	856,337
明治 34 年	1,422,451	1,758,034	3,180,485	147,162	572,899	720,061
明治 35 年	1,321,016	1,644,126	2,965,142	124,935	333,774	458,709
明治 36 年	621,027	1,753,243	2,374,270	50,332	403,206	453,538
明治 37 年	1,012,635	2,017,470	3,030,105	901,708	477,107	1,378,815
明治 38 年	451,744	1,923,194	2,374,938	32,512	484,644	517,156
明治 39 年	757,254	2,137,939	2,895,193	39,678	351,980	391,658
明治 40 年	586,839	1,923,470	2,510,309	69,045	1,174,976	1,244,021
明治 41 年	585,038	1,971,225	2,556,263	59,639	5,585,801	5,645,440
明治 42 年	406,687	2,041,268	2,447,955	35,052	1,549,021	1,584,073
明治 43 年	592,549	2,269,335	2,861,884	566,309	7,254,493	7,820,802
明治 44 年	505,729	1,760,591	2,266,320	973,144	7,861,261	8,834,405
明治 45 年 (大正 1 年)	503,297	1,453,360	1,956,657	1,890,549	4,277,427	6,167,976
大正 2 年	339,825	1,150,169	1,489,994	96,960	2,597,505	2,694,465
大正 3 年	345,814	823,347	1,169,161	110,576	2,206,316	2,316,892
大正 4 年	282,127	767,576	1,049,703	627,407	2,580,452	3,207,859
大正 5 年	429,784	761,738	1,191,522	12,639,514	3,273,850	15,913,364
大正 6 年	386,445	531,537	917,982	16,664,731	7,088,487	23,753,218
大正 7 年	459,153	945,844	1,404,997	7,392,431	10,138,251	17,530,682
大正 8 年	227,018	1,965,044	2,192,062	8,512,762	22,187,085	30,699,847
大正 9 年	80,093	2,304,147	2,384,240	7,716,811	24,475,919	32,192,730
大正 10 年	88,651	1,672,549	1,761,200	3,113,986	15,789,857	18,903,843
大正 11 年	114,545	1,240,161	1,354,706	4,710,550	14,218,349	18,928,899
大正 12 年	33,285	1,222,058	1,255,343	4,895,758	16,806,912	21,702,670
大正 13 年	415,127	1,330,813	1,745,940	8,685,970	20,200,336	28,886,306
大正 14 年	295,553	1,590,068	1,885,621	8,745,165	27,545,096	36,290,261
大正 15 年 (昭和 1 年)	225,376	1,406,549	1,631,925	7,123,115	26,886,244	34,009,359
昭和 2 年	211,282	1,299,490	1,510,772	5,563,373	25,892,722	31,456,095
昭和 3 年	21,383	1,138,357	1,159,740	3,670,472	28,693,861	32,364,333

昭和 4 年	222,856	1,126,448	1,349,304	3,906,411	28,818,357	32,724,768
昭和 5 年	100,615	836,709	937,324	2,912,278	22,987,064	25,899,342
昭和 6 年	113,274	675,596	788,870	3,818,943	14,281,279	18,100,222
昭和 7 年	102,622	714,331	816,953	4,251,591	14,360,503	18,612,094
昭和 8 年	217,882	794,924	1,012,806	2,273,776	17,310,654	19,584,430
昭和 9 年	96,083	707,814	803,897	3,470,440	18,531,529	22,001,969
昭和 10 年	336,541	1,083,948	1,420,489	10,928,708	22,729,469	33,658,177
昭和 11 年	327,140	637,884	965,024	5,264,619	23,982,654	29,247,273
昭和 12 年	320,282	994,930	1,315,212	5,714,192	22,672,799	28,386,991
昭和 13 年	513,784	127,848	641,632	14,648,024	23,620,649	38,268,673
昭和 14 年	169,009	569,509	738,518	31,248,871	31,010,658	62,259,529
昭和 15 年	342,011	929,359	1,271,370	39,173,560	29,322,951	68,496,511
昭和 16 年	447,641	521,157	968,798	48,245,017	23,770,744	72,015,761
昭和 17 年	115,276	128,473	243,749	17,513,163	12,585,103	30,098,266
昭和 18 年	64,460	178	64,638	19,086,690	13,809,297	32,895,987

資料來源：臺灣省行政長官公署統計室，1946，《臺灣省五十一年來統計提要》，第 929-930 頁。



附錄二、日治時代安平港、高雄港與日本間輸出入貨物價值

單位：臺幣元

年 代	安 平			高 雄		
	輸 出	輸 入	共 計	輸 出	輸 入	共 計
明治 30 年	286,894		286,894	907,106		907,106
明治 31 年	739,534	972,677	1,712,211	1,446,809		1,446,809
明治 32 年	679,015	991,355	1,670,370	1,130,336		1,130,336
明治 33 年	653,777	967,070	1,620,847	1,044,028	616,248	1,660,276
明治 34 年	1,016,772	1,514,742	2,531,514	1,490,474	479,972	1,970,446
明治 35 年	1,600,126	1,748,403	3,348,529	1,775,468	389,129	2,164,597
明治 36 年	1,942,999	2,006,770	3,949,769	2,702,324	842,470	3,544,794
明治 37 年	2,891,990	1,864,126	4,756,116	2,632,431	611,050	3,243,481
明治 38 年	3,678,009	2,841,284	6,519,293	4,433,044	802,953	5,235,997
明治 39 年	4,517,828	3,758,230	8,276,058	7,537,116	876,084	8,413,200
明治 40 年	2,684,373	4,430,998	7,115,371	8,248,781	2,311,518	10,560,299
明治 41 年	3,175,636	4,298,170	7,473,806	11,152,844	2,596,419	13,749,263
明治 42 年	3,346,346	6,009,673	9,356,019	23,303,388	3,532,910	26,836,298
明治 43 年	4,070,290	6,755,311	10,825,601	33,502,506	5,247,266	38,749,772
明治 44 年	2,625,685	7,664,186	10,289,871	37,588,547	5,254,770	42,843,317
明治 45 年 (大正 1 年)	724,289	8,447,348	9,171,637	33,130,504	7,781,766	40,912,270
大正 2 年	1,663,085	7,348,158	9,011,243	21,773,340	6,859,453	28,632,793
大正 3 年	1,372,062	6,372,986	7,745,048	26,538,461	5,851,610	32,390,071
大正 4 年	1,715,631	5,903,155	7,618,786	34,745,083	7,000,142	41,745,225
大正 5 年	1,235,499	6,285,393	7,520,892	49,994,720	9,352,831	59,347,551
大正 6 年	1,366,724	4,976,728	6,343,452	65,574,687	15,478,747	81,053,434
大正 7 年	643,566	3,340,550	3,984,116	59,538,813	15,436,777	74,975,590
大正 8 年	239,301	6,266,497	6,505,798	91,487,474	19,967,602	111,455,076
大正 9 年	355,201	8,662,433	9,017,634	129,346,813	30,137,755	159,484,568
大正 10 年	247,045	8,370,559	8,617,604	83,190,483	19,678,526	102,869,009
大正 11 年	590,481	6,898,087	7,488,568	74,946,766	16,050,892	90,997,658
大正 12 年	547,584	6,486,902	7,034,486	103,329,725	14,312,575	117,642,300
大正 13 年	813,215	7,977,936	8,791,151	121,916,735	18,215,616	140,132,351

大正 14 年	632,121	11,287,783	11,919,904	111,908,856	23,817,343	135,726,199
大正 15 年 (昭和 1 年)	576,566	11,110,497	11,687,063	103,852,981	22,330,524	126,183,505
昭和 2 年	468,695	10,724,904	11,193,599	106,911,853	23,027,248	129,939,101
昭和 3 年	494,020	10,353,160	10,847,180	125,224,279	28,191,543	153,415,822
昭和 4 年	401,500	10,840,954	11,242,454	141,696,123	29,320,895	171,017,018
昭和 5 年	469,841	9,599,347	10,069,188	137,318,540	27,586,293	164,904,833
昭和 6 年	543,929	9,356,726	9,900,655	120,674,993	22,559,509	143,234,502
昭和 7 年	635,225	11,966,835	12,602,060	131,733,669	29,387,199	161,120,868
昭和 8 年	922,910	12,523,757	13,446,667	138,880,274	35,411,104	174,291,378
昭和 9 年	1,057,501	12,064,307	13,121,808	160,205,433	43,233,462	203,438,895
昭和 10 年	918,727	14,326,538	15,245,265	177,492,395	56,036,621	233,529,016
昭和 11 年	1,352,765	17,204,605	18,557,370	194,426,000	72,631,604	267,057,604
昭和 12 年	1,833,505	16,693,293	18,526,798	238,469,769	84,036,577	322,506,346
昭和 13 年	1,567,922	19,902,706	21,470,628	235,786,847	110,218,896	346,005,743
昭和 14 年	2,489,279	23,956,522	26,445,801	297,471,030	107,974,376	405,445,406
昭和 15 年	1,739,288	24,160,696	25,899,984	258,293,423	130,471,659	388,765,082
昭和 16 年	586,159	14,840,166	15,426,325	220,113,099	120,843,360	340,956,459
昭和 17 年	306,886		306,886	246,711,705	66,734,727	313,446,432
昭和 18 年	900,043		900,043	132,475,340	35,093,132	167,568,472

資料來源：臺灣省行政長官公署統計室，1946，《臺灣省五十一年來統計提要》，第 927 頁。

附錄三、日治時代安平港、高雄港總輸出入貨物價值

單位：臺幣元

年 代	安平			高雄		
	外國	日本	合計	外國	日本	合計
明治 29 年	4,673,301		4,673,301	683,068		683,068
明治 30 年	4,438,863	286,894	4,725,757	554,869	907,106	1,461,975
明治 31 年	5,574,650	1,712,211	7,286,861	662,070	1,446,809	2,108,879
明治 32 年	4,252,193	1,670,370	5,922,563	499,425	1,130,336	1,629,761
明治 33 年	2,939,029	1,620,847	4,559,876	856,337	1,660,276	2,516,613
明治 34 年	3,180,485	2,531,514	5,711,999	720,061	1,970,446	2,690,507
明治 35 年	2,965,142	3,348,529	6,313,671	458,709	2,164,597	2,623,306
明治 36 年	2,374,270	3,949,769	6,324,039	453,538	3,544,794	3,998,332
明治 37 年	3,030,105	4,756,116	7,786,221	1,378,815	3,243,481	4,622,296
明治 38 年	2,374,938	6,519,293	8,894,231	517,156	5,235,997	5,753,153
明治 39 年	2,895,193	8,276,058	11,171,251	391,658	8,413,200	8,804,858
明治 40 年	2,510,309	7,115,371	9,625,680	1,244,021	10,560,299	11,804,320
明治 41 年	2,556,263	7,473,806	10,030,069	5,645,440	13,749,263	19,394,703
明治 42 年	2,447,955	9,356,019	11,803,974	1,584,073	26,836,298	28,420,371
明治 43 年	2,861,884	10,825,601	13,687,485	7,820,802	38,749,772	46,570,574
明治 44 年	2,266,320	10,289,871	12,556,191	8,834,405	42,843,317	51,677,722
明治 45 年 (大正 1 年)	1,956,657	9,171,637	11,128,294	6,167,976	40,912,270	47,080,246
大正 2 年	1,489,994	9,011,243	10,501,237	2,694,465	28,632,793	31,327,258
大正 3 年	1,169,161	7,745,048	8,914,209	2,316,892	32,390,071	34,706,963
大正 4 年	1,049,703	7,618,786	8,668,489	3,207,859	41,745,225	44,953,084
大正 5 年	1,191,522	7,520,892	8,712,414	15,913,364	59,347,551	75,260,915
大正 6 年	917,982	6,343,452	7,261,434	23,753,218	81,053,434	104,806,652
大正 7 年	1,404,997	3,984,116	5,389,113	17,530,682	74,975,590	92,506,272
大正 8 年	2,192,062	6,505,798	8,697,860	30,699,847	111,455,076	142,154,923

大正 9 年	2,384,240	9,017,634	11,401,874	32,192,730	159,484,568	191,677,298
大正 10 年	1,761,200	8,617,604	10,378,804	18,903,843	102,869,009	121,772,852
大正 11 年	1,354,706	7,488,568	8,843,274	18,928,899	90,997,658	109,926,557
大正 12 年	1,255,343	7,034,486	8,289,829	21,702,670	117,642,300	139,344,970
大正 13 年	1,745,940	8,791,151	10,537,091	28,886,306	140,132,351	169,018,657
大正 14 年	1,885,621	11,919,904	13,805,525	36,290,261	135,726,199	172,016,460
大正 15 年 (昭和 1 年)	1,631,925	11,687,063	13,318,988	34,009,359	126,183,505	160,192,864
昭和 2 年	1,510,772	11,193,599	12,704,371	31,456,095	129,939,101	161,395,196
昭和 3 年	1,159,740	10,847,180	12,006,920	32,364,333	153,415,822	185,780,155
昭和 4 年	1,349,304	11,242,454	12,591,758	32,724,768	171,017,018	203,741,786
昭和 5 年	937,324	10,069,188	11,006,512	25,899,342	164,904,833	190,804,175
昭和 6 年	788,870	9,900,655	10,689,525	18,100,222	143,234,502	161,334,724
昭和 7 年	816,953	12,602,060	13,419,013	18,612,094	161,120,868	179,732,962
昭和 8 年	1,012,806	13,446,667	14,459,473	19,584,430	174,291,378	193,875,808
昭和 9 年	803,897	13,121,808	13,925,705	22,001,969	203,438,895	225,440,864
昭和 10 年	1,420,489	15,245,265	16,665,754	33,658,177	233,529,016	267,187,193
昭和 11 年	965,024	18,557,370	19,522,394	29,247,273	267,057,604	296,304,877
昭和 12 年	1,315,212	18,526,798	19,842,010	28,386,991	322,506,346	350,893,337
昭和 13 年	641,632	21,470,628	22,112,260	38,268,673	346,005,743	384,274,416
昭和 14 年	738,518	26,445,801	27,184,319	62,259,529	405,445,406	467,704,935
昭和 15 年	1,271,370	25,899,984	27,171,354	68,496,511	388,765,082	457,261,593
昭和 16 年	968,798	15,426,325	16,395,123	72,015,761	340,956,459	412,972,220
昭和 17 年	243,749	306,886	550,635	30,098,266	313,446,432	343,544,698
昭和 18 年	64,638	900,043	964,681	32,895,987	167,568,472	200,464,459

資料來源：臺灣省行政長官公署統計室，1946，《臺灣省五十一年來統計提要》，第 927-930 頁。