

論文六

日治時期 南方澳漁港之興建



陳凱雯

國立嘉義大學應用歷史學系專案助理教授

一、前言

位於宜蘭蘇澳的南方澳漁港，從日治時期起即被稱為臺灣的三大漁港，其對於日本殖民政府的漁業發展以及對東臺灣的開發，有著重要的指標性意義。開創南方澳漁業發展基礎的築港工程，於大正10年(1921)開始施工，至大正12年(1923)完工，日治時期官方所稱之「蘇澳漁港」，即今南方澳第一漁港。¹

學界在論及臺灣漁業的發展，或是從事南方澳歷史研究時，多會簡要介紹南方澳漁港的由來。以專文寫漁港興築的文章，則有簡浴沂的〈南方澳開港八十週年-漁港興修與地理環境的變遷〉²，簡氏利用官方出版品與田野調查，對南方澳的三座漁港作歷史考察與介紹，兼談南方澳的地理變遷。一般研究者也多以南方澳漁港興建後，對地方社會的發展進行論述。令筆者好奇的是，日治初期殖民政府已進行臺灣沿海漁場的調查，為何至1920年代才開始興築南方澳漁港？總督府興建南方澳漁港，是在對蘇澳港灣的整體考量之下的決定，還是另有興建商港的計畫？另外，南方澳漁港工程歷時兩年，施工期間是否曾遭遇困難，築港後是否產生什麼問題？

可惜的是，在主要官方檔案《臺灣總督府公文類纂》中留下有關南方澳漁港的築港資料甚少。不過，仍有一些相關資料，可以幫助筆者了解上述問題。如在日本亞細亞歷史資料中心，存有當時總督府給軍方準備施工報告，附有當時修築漁港的計劃書與計畫圖面等資料。而《臺灣總督府民政事務成績概要》也有各年度工程進度紀錄；《臺灣水產雜誌》在當時南方澳漁港竣工時，也發行專號，除了蒐錄當時重要官員的祝詞之外，並有各界對於南方澳漁港各項建設發展的相關專文。另外，在總督田健治郎的日記中，也提及當時決策興築蘇澳漁港的紀錄。

本文即以上述之檔案與日記等過去研究較少使用的資料，重新爬梳整理當時的築港決策與施工經過，以及完工後的問題，期能更深入了解日治時期南方澳漁港的築港政策與其影響。另外，未免行文混亂，除了史料引文之外，本文行文中的「南方澳漁港」一詞專指日治時期的「蘇澳漁港」；「蘇澳港灣」與「蘇澳港」則指涉整體港灣海域。

1. 南方澳目前共有三座漁港，第二漁港為戰後興建1955年完工的內埤漁港，第三漁港又稱大組仔漁港，原為1965年闢建的小型商港，至1971年十大建設建立蘇澳港後，將此小型漁港再改做漁港使用。陳財發編，《懷舊の圖像：南方澳建港90週年紀念專輯》（宜蘭：宜蘭縣討海文化保育協會，2012），頁58、65。

2. 簡浴沂，〈南方澳開港八十週年—漁港興修與地理環境的變遷〉，《宜蘭文獻雜誌》65（2003.9），頁3-24。

二、蘇澳築港之議

蘇澳港灣位於臺灣東北方，是由北方澳、蘇澳與南方澳包圍的海域。早期蘇澳港灣一帶原為原住民猴猴社的活動區域。³ 據日治初期的官方調查報告記載，此處在明嘉靖年間就有海盜林道乾曾在此盤留數月，但因病歿者眾，遂離開。19世紀以前，蘇澳地區尚未納入清朝行政版圖，嘉慶初年，漢人逐步進入開墾，同時海盜蔡牽、朱潰等海上集團亦曾至此上陸掠奪。⁴ 《淡水廳志》亦載：「馬賽草山之外曰蘇澳，接界生番，東臨大海，可泊大小百艘。昔蔡牽、朱潰二逆，屢泊舟於此，以窺噶瑪蘭。至今南風盛發，土匪小船，時有藏泊；山坑亦有民人私墾」。⁵

1810年清政府設噶瑪蘭廳後，在蘇澳設置營汛，汛兵50名駐守海岸，人煙漸密。隨著光緒初年開山撫蕃政策，羅大春開鑿蘇澳至臺東之間的道路，蘇澳遂漸成市街。⁶ 然而因地理位置的影響，從蘇澳通往南方澳的陸路交通難行。故從蘇澳要至南方澳，多以海路而行。無論是馬偕牧師來蘇澳傳教時，或是外國人來訪時，多是從蘇澳再搭小船前往南方澳。⁷ 在日治初期的調查，南方澳仍是熟番30戶的漁村聚落。⁸

宜蘭沿岸有眾多港灣，在日治初期的調查，宜蘭地區當時貨物進出的主要港口為頭圍、加禮宛（冬山河口）兩港。⁹ 蘇澳港雖然是可以容納大船的深水港灣，僅次於基隆，但因時常浪高影響，又居於僻地，大型船舶出入少，主要仍以北方澳、南方澳的漁業為

3. 據學者李信成推測，猴猴社在1730-40年代因受到太魯閣族壓迫，由立霧溪遷移至和平溪中下游，後又受到南澳泰雅族人威脅而北遷至大南澳、東澳，約於1750-60年代抵達南方澳。後又因泰雅族人壓迫，再次遷徙到武荖坑溪口。然而可能因生活困頓等因素，19世紀初至中葉，又陸續遷移回南方澳。李信成，〈清代宜蘭猴猴人遷徙與社會文化的考察〉，《臺灣史研究》，19卷1期（2012.03），頁40。

4. 〈明治三十五年本島發達ニ關スル沿革調査（宜蘭廳）〉（1900-12-19），《臺灣總督府檔案·總督府公文類纂》，國史館臺灣文獻館，典藏號：00000781001。

5. 陳培桂，〈淡水廳志〉（臺北：臺灣銀行經濟研究室，1963），頁177-178。

6. 〈明治三十五年本島發達ニ關スル沿革調査（宜蘭廳）〉，典藏號：00000781001。

7. 李信成，〈清代宜蘭猴猴人遷徙與社會文化的考察〉，頁46。

8. 〈基隆及蘇澳出張ノ民政局屬木村松之助外一名〔石川武九郎〕復命書〉，《臺灣總督府檔案·總督府公文類纂》，國史館臺灣文獻館，典藏號：00000071007。不過據簡浴沂的調查訪問，清末光緒年間已有漢人在此寄留。簡浴沂，〈南方澳開港八十週年-漁港興修與地理環境的變遷〉，頁5-6。

9. 〈宜蘭地方へ學事視察ノ為唐澤孝次郎外一名復命書〉（1897-08-01），《臺灣總督府檔案·總督府公文類纂》，國史館臺灣文獻館，典藏號：00004518011。頁222-223。

主。¹⁰日治時期蘇澳港的地位提昇，不僅在此建立沿岸命令航線，成為基隆至花蓮之間重要的停泊港；總督府於明治30年（1897）頒布「特別輸出入港章程」，將蘇澳設為特別輸出入港之一，開放與對岸通商。但又因地處偏遠，在明治32年（1899）3月將蘇澳基隆稅關出張所廢止。雖撤廢稅關出張所，總督府仍於蘇澳設立蘇澳稅關監視署，取締走私等非法行為。¹¹

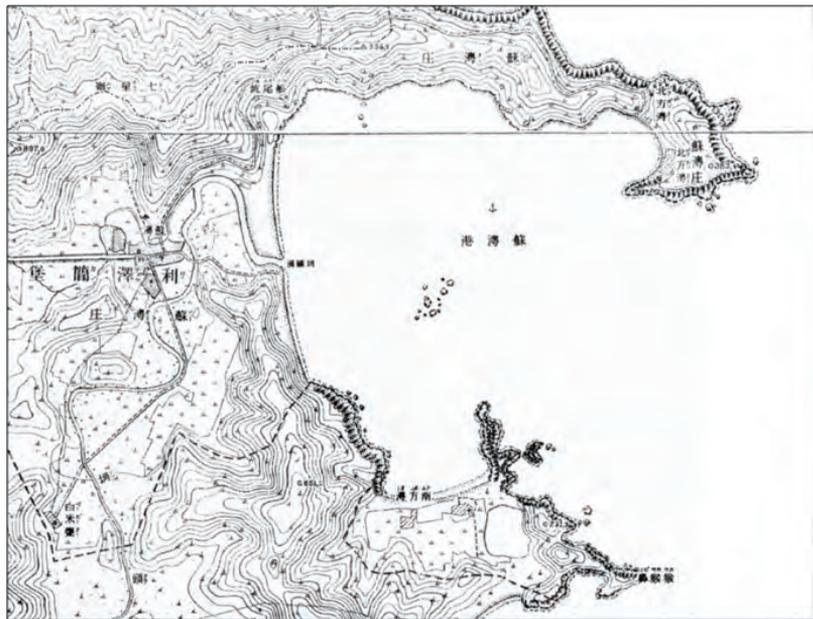


圖1：日治初期蘇澳港灣圖

資料來源：《日治二萬分之一臺灣堡圖》。

臺灣百年歷史地圖資料庫。網址：<http://gissrv4.sinica.edu.tw/gis/twhgis.aspx>

10.〈基隆及蘇澳出張ノ民政局屬木村松之助外一名〔石川武九郎〕復命書〉，《臺灣總督府檔案·總督府公文類纂》，國史館臺灣文獻館，典藏號：0000071007。

11.蔡昇彰，〈日治時期臺灣「特別輸出入港」之研究〉（桃園：國立中央大學歷史研究所碩士論文，2008），頁104-105、129-130。

除了港口的交通條件被殖民政府重視外，蘇澳港灣的漁業資源更被殖民政府所關注。明治29年（1896）臺灣總督府即開始指派民政局技手前往臺灣沿岸進行漁況調查，發現蘇澳外海即有豐富的鯉魚漁場。¹²

在明治末年，為發展地方產業，由地方政府主導計畫推動官營漁業移民，藉由日本漁民來台教導、改良臺灣傳統漁法、漁具等。其中宜蘭廳亦選擇蘇澳港灣，於明治43年（1910）招攬高知縣有經驗漁民來蘇澳，但因移民多罹病等原因，最終失敗收場。¹³雖然初期移民事業失敗，但是總督府也在此時在臺大力推動發動機漁船的捕魚方式。如明治43年以基隆和蘇澳為根據地，以石油發動機和蒸氣機漁船進行鯉釣漁業；大正4年（1915）開始以發動機漁船從事鯛延繩等。¹⁴蘇澳港灣的漁業資源開發越受到殖民政府所重視。

蘇澳港灣身兼交通與漁業的重要性，總督府在蘇澳築港也早有規劃。明治44年（1911）總督府因要進行基隆港西岸球仔山地區（今基隆市中山區仙洞地區）的築港工程，此地當時為海軍用地，故總督府欲以蘇澳與打狗的土地與海軍交換。在交換的來往公文中，其中提到了蘇澳將來築港的計畫。¹⁵從公文所附蘇澳港灣平面圖（參看圖2）的規劃，當時殖民政府仍以蘇澳港灣西側的浚渫與填埋設計為主，並且將南方澳區域以北海域，預計規劃為寬200間（約363.6公尺）的筆直港灣碼頭。另外，南方澳陸連島北端延伸至蘇澳港中心礁（又稱中心頭）處形成陸地，更在陸連島西岸設計多道深入海域的防波堤，似乎未來要將此海域變成停靠漁船的位置。

總督府原欲以將來蘇澳港填埋處的土地與海軍交換，但海軍卻認為築港計畫可能有變，應另選適當交換土地，故由宜蘭廳做了蘇澳港灣沿岸土地調查，最後軍方改由蘇澳港灣西岸土地約六甲作為交換。（今砲台山往南一帶）¹⁶

12. 〈基隆蘇澳近海ニ於ケル鯉魚調査報告〉（1896-10-01），《臺灣總督府檔案·總督府公文類纂》，國史館臺灣文獻館，典藏號：00004509006。

13. 林玉茹，〈殖民地的產業治理與摸索－明治末年臺灣的官營日本人漁業移民〉，《新史學》，24卷3期（2019.09），頁110-112。

14. 林玉茹，〈殖民地的產業治理與摸索－明治末年臺灣的官營日本人漁業移民〉，頁123。

15. 〈交換（5）〉，「大正3年 公文備考 卷69 土木1（防衛省防衛研究所）」，JACAR（アジア歴史資料センター），Ref.C08020476700。

16. 〈海軍用地ト保管轉換ノ件〉（1914-01-01），《臺灣總督府檔案·總督府公文類纂》，國史館臺灣文獻館，典藏號：00002250001。



圖2：1914年蘇澳港灣平面圖

說明：圖中黑色區域為原先欲與海軍更換約一千六百坪的土地位置，後來是以圖中左處標示「六甲步」區域的土地交換。

資料來源：〈交換(5)〉，「大正3年 公文備考 卷69 土木1 (防衛省防衛研究所)」，JACAR (アジア歴史資料センター)，Ref.C08020476700。

不過，此築港計畫並未實施，反而是港灣南邊的南方澳漁港修築率先啟動。在漁港動工前一年的大正9年（1920），正好是首任文官總督田健治郎（1855-1930）上任之時。他方來臺灣任職時，曾視察臺灣東、南部地區，由地方官帶領來宜蘭、花蓮、高雄等地視察。在他4月19日的日記中，曾記載在蘇澳視察的狀況，並寫下蘇澳築港之必要：

午後零時二十分，發二結驛。一時九分，着蘇澳驛，此線路之終點也。觀炭酸泉湧出地及瓶詰(按:容器)工場，更聯轡登通花蓮港新道高地，觀蘇澳港之大勢。蘇澳港三面環山，唯東方面太平洋而開，實為本島東海岸唯一之良港，地形酷類似高知縣須崎港。然東風一起，港內波濤洶湧，船舶若碇繫及貨物揚卸，感築港之急要也久矣。山形技師¹⁷按設計圖與實地對照，說明計畫之大要，其屬急務無論也，唯顧財源如何耳。¹⁸

田健治郎在登上通往花蓮的道路高地，俯瞰蘇澳港灣，聽取技師山形要助的簡報。從他的日記內容看來，蘇澳港的商貨運輸與交通停泊仍是當時築港重點，並未提及漁港的興築。

在總督視察完蘇澳後，一路往南考察東臺灣，再從南部回到臺北不久，宜蘭廳長荒卷鐵之助即於5月6日前來總督府拜訪，向他陳情「蘇澳港築港之希望」，而田健治郎即「內示敷地購入決行之事」。¹⁹所謂敷地，即指建物基地之意。在同年6月2日，擔任臺南製糖會社的土木技師田中武雄也曾拜訪總督，除了陳述宜蘭電力工事建築的進度外，並也「述蘇澳築港之希望」。²⁰

17.山形要助（1873-1934），東京人，1898年東大土木科畢業後任長野縣技師，1901年來臺擔任總督府技師兼臨時基隆築港局技師，1910年任工部打狗出張所所長，1913至1914年至歐美各國考察，回臺後任土木局土木課課長，並兼任各種調查委員。1920年擔任土木局長兼基隆出張所所長，並以修築打狗港相關論文獲工學博士學位。曾兼任臺灣電力株式會社監理官、官設埤圳補償審查委員會委員、河川調查委員會委員兼幹事、市區計畫委員會委員、河川調查委員會委員、臺灣中央衛生會等職。1921年因病為由依願退職，返日後擔任天龍川電力、矢作水利電氣等之常務。陳凱雯，《日治時期基隆築港之政策、推行與開展(1895-1945)》（臺北：國史館，2018），頁396。

18.田健治郎作，吳文星、廣瀨順皓、黃紹恆、鍾淑敏、邱純惠主編，《臺灣總督田健治郎日記（上）》，1920.4.19，（臺北：中央研究院臺灣史研究所籌備處，2001），頁265。

19.田健治郎作，吳文星、廣瀨順皓、黃紹恆、鍾淑敏、邱純惠主編，《臺灣總督田健治郎日記（上）》，1920.5.6，頁294。

20.田健治郎作，吳文星、廣瀨順皓、黃紹恆、鍾淑敏、邱純惠主編，《臺灣總督田健治郎日記（上）》，1920.6.2，頁327。

一個月後，宜蘭廳長荒卷在同年7月公告告示第46號，公佈總督府土木局的通知，主旨為因漁港設置計畫，要進行蘇澳港的土地測量，時間從大正9年（1920）7月10日至8月26日止。²¹這是官方正式對蘇澳港灣內設立漁港的公開指示，或可視為殖民政府對南方澳漁港正式興建的調查之始。

實施調查的翌年4月，即南方澳漁港施工前一個月，總督府向澎湖馬公要港部提出有關漁港修築的實行準備報告。²²此份文書是馬公要港部司令官在大正10年（1921）4月6日上呈給海軍大臣報告之公文，除了列有理由書之外，更有當時南方澳漁港興建的計劃圖（參看圖3），讓我們進一步推測當時興建漁港時殖民政府的規劃與考量。

此計劃圖名為「蘇澳築港計劃圖」，很明顯是根據前述蘇澳築港計畫再直接作修改，故其左下角的凡例除了浚渫、盛土區域之外，都被畫叉取消，沒有施行。透過這張圖，可看到南方澳漁港興建前的計畫與變化。與圖2比較，蘇澳港灣西岸的浚渫區域與埋立地仍存，但本來預計要將南方澳北方海域作為深水碼頭的區域，雖仍存有浚渫區域線，但線以東、以南已非填埋區域；取而代之的是清楚的畫出陸連島北端延伸防波堤，並自北方澳往南的防波堤，形成距離2百間的入港道；另外，原先陸連島以東的防波堤設計也已消失。

我們或可推測，這張計劃圖可能為田健治郎當初在視察蘇澳時，山形技師簡報時的築港規劃底圖。當時田總督在視察日記裡所說「船舶若碇繫及貨物揚卸，感築港之急要也久矣」，尚未提及漁港建設；而「唯顧財源如何耳」，可能是最後將蘇澳商港部份暫時中止，改建為漁港，並兼作為貿易泊地的重要考量。故原本並未進行任何工程的南方澳區域，畫出今南方澳的代表性T字漁港，水深六尺，其南北岸則為盛土區域。

而從此公文收存的理由書中，也可以清楚看到當時總督府興建南方澳漁港，不僅僅只是漁港為目的。茲將其翻譯如下：

21. 《宜蘭廳報》第232號，1920.7.21，頁64。

22. 1914年後，總督府若要在臺灣重要港灣、澎湖全島沿海進行土木工事時，需向在澎湖的馬公要港部司令官諮詢協議。

〈台灣及澎湖島沿岸工事の件〉，「公文備考 土木14 卷114」（防衛省防衛研究所）JACAR(アジア歴史資料センター)，Ref.C07090248200。

蘇澳港是本島水產漁場中最接近的優秀區域，具有漁港重要條件，出漁迅速，為其他所不及。本島重要漁獲物鯉魚場中，如與那國、蘇澳海濱，比起自基隆出漁的距離為短；像是蘇澳海濱，自基隆出漁的情況只能隔日出漁一回，但以蘇澳為根據的情況，得以每日出漁、漁獲物倍增之外，石油消費減半，出漁時的冰塊也可全廢之利。另外，近海中不只有鯉魚，還有旗魚、鮪魚、鱈魚²³等很多重要魚種。在本港內設置漁港的話，可得漁場及市場關係之利，宜蘭近海漁業將顯著發展。蘇澳港的自然狀況，一旦發生颱風之際，港內總是作為安全停泊的地點，漁船的破壞不得免，屢屢有人命以及船體的損失。

另外，宜蘭平原的產業朝向漸次發展的機運，製糖、製紙、林業及利用水力電力的製造工業計畫興起，出入同港的貨物有顯著增加的傾向。如果現在的企業順利進行的話，大正12年的出入貨物將達到24萬噸，15年將上看43萬噸。然而現在海岸的駁船以膠座來進行搬運貨運的狀態，沒有安全駁船裝卸場及泊地，最為不便。

本漁業計畫是開墾南方澳的低濕地，獲得2萬3千坪的漁船及駁船泊地，在沿岸築造漁船用石垣之外，以及一般貨物用的海石垣。竣工之後，不只宜蘭近海發展上得到廣泛利用，對東海岸一般產業發達更有極大助益，要緊要施行。²⁴

引文述及漁港建設最重要的原因，乃比起基隆，此處更接近漁場。這與總督府在民政報告中陳述南方澳漁港興建理由相同，即蘇澳是最為接近臺灣東北方海洋的主要漁場，興建漁港設備，平時可以讓漁船作為根據地，一旦暴風之際，對於一般漁船作為避難場所，對於開發助益甚大。²⁵

除此之外，理由書還特別提及，宜蘭平原日漸發展的產業，強調漁港並負有貿易與交通的使命。在對宜蘭地區的理蕃事業告一段落後，殖民政府大舉對於宜蘭地區的電力設施、木材等產業建設發展推動不遺餘力。貨物運輸的需求，南方澳漁港的計畫，不僅

23. 日文指大型鯊魚類的俗稱。

24. 〈修築（1）〉，「大正10年 公文備考 卷129 土木42(防衛省防衛研究所)」，JACAR(アジア歴史資料センター)，檔案號：C08050332700。

25. 臺灣總督府民政局編，《臺灣總督府民政事務成績提要》，第27編（大正10年）

三、南方澳漁港工程

南方澳漁港的建設期間，正好是由總督府土木局（1919.6-1924.12）所負責。在此期間，總督府仍同時進行基隆築港第二期追加工程、打狗築港第二期工程，因此在南方澳漁港的建設，除了具有築港經驗的土木局技術人員的參與之外，也可以看到基隆、打狗築港相關設備的支援，如在基隆築港第一期重要的浚渫船新竹號，也在此次南方澳築港運作。²⁸負責南方澳漁港浚渫工程者為土木局技師圖子武八（1893-?），²⁹據他所述，南方澳漁港興建工程原來是規劃由民間投標，但是因超出預算，所以全部由總督府土木局直接進行。工程總額包含土地徵收與工程，共65萬5千5百圓。³⁰

圖子武八更特別指出，地方官廳對於土地徵收其他附帶事務有極大的援助。大正9年（1920）10月擔任蘇澳郡守藤崎濟之助，曾對此留下紀錄。據他所言，當時南方澳因興建漁港，土地被官方買收，僅剩下25戶、68人。政府更計畫將這些居民遷移至東澳，但因南方澳原住民對東澳住民敵視嫌忌，只有4戶、11人轉住，3戶8人遷往原來祖地花蓮港廳研海庄，剩下18戶、49人則遷移至南方澳背面的海岸山麓，即內埤濱海一帶。³¹

28. 〈地方近事 蘇澳 下レツチャ〉，《臺灣日日新報》，1922.4.12，版4。

29. 圖子武八，日本香川縣人，1907年香川縣尋常高等小學校畢業，1913年自臺灣總督府中學校畢業，1920年自東大土木科畢，任臺灣總督府土木局土木課技手，1922年4月任民政部土木局土木課兼基隆出張所技師，1924年12月任交通局高雄築港出張所技師，1931年7月轉任交通局基隆出張所技師，曾任高雄、花蓮港各出張所工事主任。1933年8月出差歐美各國、埃及視查土木事業，1935年4月回臺後任基隆港出張所所長，1940年10月任臺灣都市計畫臺中地方委員會委員，1940-1945年轉任交通局新高築港出張所所長，致力於新高港設計。撰有《花蓮港築港計畫の水深に就いて》。戰後返日任職コンクリート・パイル（混凝土地基）研究所，繼續水下工程研究。陳凱雯，《日治時期基隆築港之政策、推行與開展(1895-1945)》（臺北：國史館，2018），頁248、404。

30. 圖子武八，〈蘇澳漁港工事に就て〉，《臺灣水產雜誌》，第91號，頁13-14。

31. 藤崎濟之助著，林呈蓉譯，《樺山資紀蘇澳行》（臺北：玉山社，2004），頁50。

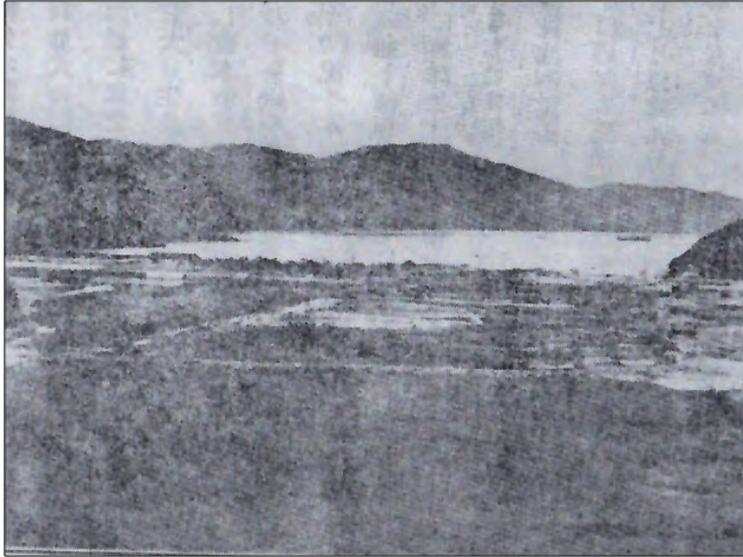


圖5：1923年《臺灣水產雜誌》刊載浚渫前的南方澳圖（一）

說明：本圖視角為南方澳往北岸望向蘇澳港灣。

資料來源：〈蘇澳漁港〉，《臺灣水產雜誌》，第91號，頁7。

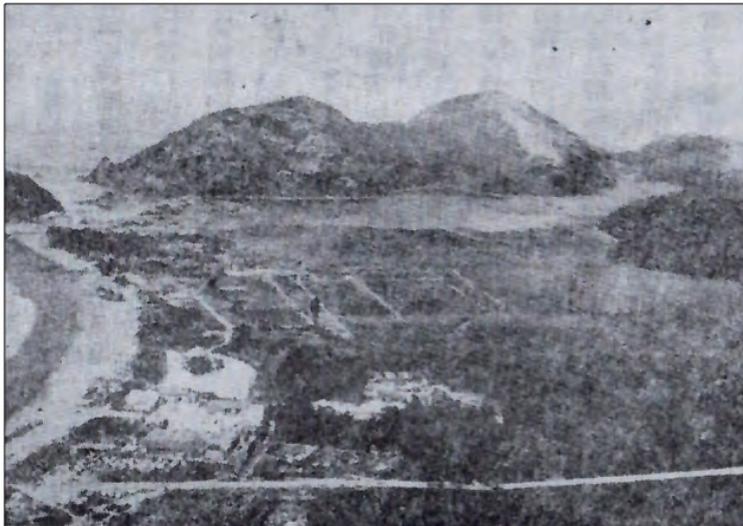


圖5：1923年《臺灣水產雜誌》刊載浚渫前的南方澳圖（二）

說明：南方澳在浚渫前仍是一片沼地，與陸連島中間仍可見大片水池。

資料來源：〈蘇澳漁港〉，《臺灣水產雜誌》，第91號，頁9。

總督府在大正9年（1920）7月開始對蘇澳港灣進行測量調查，大正10年（1921）5月開始動工，工程進度預計2年完成，總預算66萬2千圓。漁港設計大要如下：1.船溜面2萬3千坪，退潮範圍內浚渫6尺深，在其周圍退潮面填埋10尺築造海岸石垣以及護岸石垣。2.裝卸場築造綿延670間（約1,218公尺）的間知積石垣³²，在此每5間（約9公尺）設繫船柱，每2間（約3.6公尺）設繫船環。3.為保護港口兩岸，各築造1百間（約182公尺）的護岸石垣。³³

原定工程期間為大正10年（1921）5月1日至大正12年（1923）5月31日。大正10年度的工程進度，主要為浚渫、埋立建立、徵收土地等。大正11年度的工程進度，主要為浚渫、裝卸場石垣、以及護岸築造等。然而因大正11年（1922）9月連月遭受地震、暴風雨等因素，使得工程延宕，翌年趕工至大正12年（1923）6月14日完成。³⁴ 詳細工程內容整理為表1。

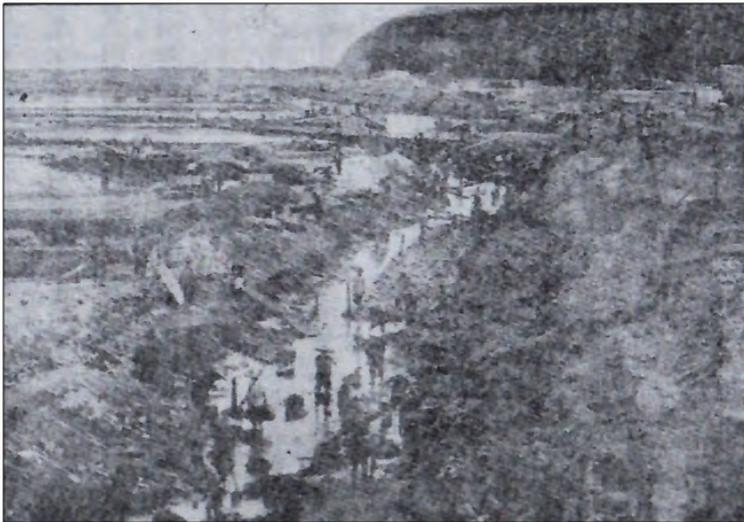


圖6：1923年《臺灣水產雜誌》刊載工程中的南方澳漁港

資料來源：〈蘇澳港の水産の使命〉，《臺灣水産雜誌》，第91號，頁12

32.指以四角錐狀的石材所築造的石垣。

33.臺灣總督府民政局編，《臺灣總督府民政事務成績提要》，第27編（大正10年），頁544-545；

34.圖子武八，〈蘇澳漁港工事に就て〉，《臺灣水産雜誌》，第91號，頁13-14。

表1：南方澳漁港工程一覽表

工程年度	主要工程	預算(圓)	工事費(圓)
大正10年	1.浚渫區域：船溜所區域浚渫，將土砂2萬2千立坪土砂移至船溜所周圍地。 2.填埋最大退潮面以上十尺高作為荷揚場用地。 3.事務所、宿舍建設用地內的土地建物徵收。 4.進行必要之測量及調查。	231,000	226,628.92
大正11年	1.浚渫區域：水面及陸地1萬4千坪，退潮面下浚深9尺，陸掘浚渫土砂一部分作為填埋周圍低地使用，與前年度合計退潮面外10尺的填埋地共獲得4萬9千坪。 2.裝卸場石垣：以混凝土寬三間半，水面10尺，水深退潮面下6尺的部份延長為521間，水深退潮面下9尺部份延長151間。 3.護岸工事：延長港口西側77間，東側100間的一成五以玉石積護岸石垣；在出入水路東側55間、西側77間捨石以防海口閉塞。 4.防波工事：為了保護港口及港口東側護岸石垣背面，利用海岸的岩盤，設立兩處容積36坪的混凝土塊。又在海岸以一百立坪的玉石築造護岸石垣。	431,000	409,907.60
大正12年	接續前年度未完成防波工事、填埋地整理及其他善後工程。	18,866	18,857.51
總計			655,394.03

資料來源：《臺灣總督府民政事務成績提要》，第27編（大正10年），頁544-545、551；《臺灣總督府民政事務成績提要》，第28編（大正11年），頁554-546、563；《臺灣總督府民政事務成績提要》，第29編（大正12年），頁518。

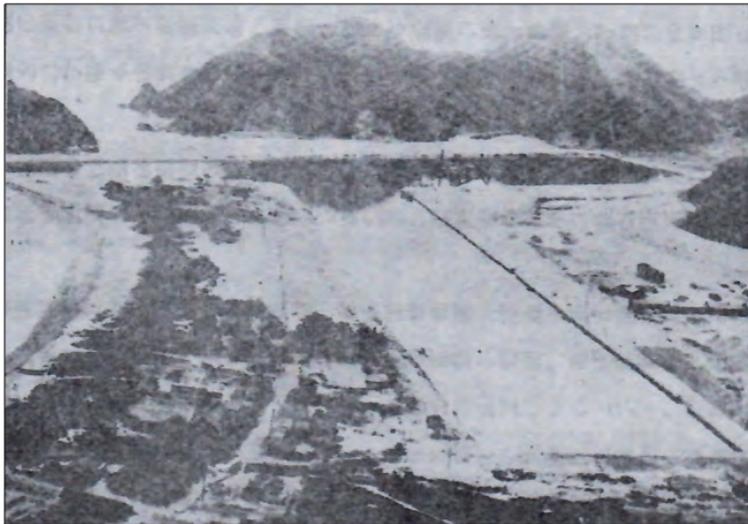


圖7：1923年甫完工的南方澳漁港

資料來源：《臺灣水產雜誌》，第91號，頁15。

南方澳漁港完工成果，船溜所水深6至9尺，水面積2萬3千坪，周圍裝卸場石垣延長676間（約1,229公尺），港口有護岸石垣、防沙、防波設備。可安全繫留日本型漁船80艘，周圍的平地8萬坪可供水產物的加工製造所、製冰、造船修理等工廠設立之基地。³⁵



圖8：完工後的南方澳漁港平面圖

資料來源：〈蘇澳漁港平面圖〉（出版項不詳），國立臺灣圖書館藏。

35. 臺灣總督府民政局編，《臺灣總督府民政事務成績提要》，第28編（大正11年），頁554-546。

四、漁港完工後的問題

為慶祝南方澳漁港的建成，地方於大正12年（1923）6月29日舉行開港式以及祝賀會，有相賀土木局長、喜多殖產局長、臺北州知事高田等官吏前往參加祝賀，基隆郡守、基隆街長、臺灣水產會社專務代表基隆漁業者出席。祝賀會結束後，更在漁港內舉行漁船競賽、藝妓舞蹈、攤販等餘興節目場所，晚間更有內地劇、本島劇、電影等活動，熱鬧空前。除了祝賀會之外，同時由臺北州主辦為期三天的水產展覽會。³⁶



圖9：1923年蘇澳漁港開港式的報導照片。

說明：上圖為蘇澳南方澳漁港完工後漁船停泊於港內，下圖為蘇澳海岸以人力牽引駁船靠岸。資料來源：《臺灣日日新報》，1923.6.29，版7。

36. 〈蘇澳漁港開港式 參列者出發〉、〈蘇澳漁港竣的功祝賀會〉，《臺灣日日新報》，1923.6.30，版2。

搭上南方澳漁港的完工，《臺北水產雜誌》第90期以漁港照片作為封面外，第91期並以「蘇澳漁港」專號，收錄了開港式當天各界的祝賀辭之外，亦刊載了各界對南方澳漁港的設施與未來發展的專論。相較於前半部各長官們對於南方澳漁港工程的溢美之辭，時任殖產局水產課技手的青木起雄³⁷，以〈作為蘇澳漁港的諸事業〉為題，認為南方澳漁港尚未完備，未來須具備的硬體設施：1.與蘇澳車站連接的輕鐵運輸；2.具有冷藏設備的魚市場；3.相當規模的給水設施；4.在灣口適當地點設置航路標識與燈塔；5.可修繕漁船的鐵工所；6.與鯉魚場保有順暢聯繫的共同鯉餌料蓄養池；7.共同網干場；8.郵便局；9.暴風標高柱等。³⁸

簡言之，南方澳漁港雖然建成，但僅具備型態，仍有許多漁港相關設施待健全，而這些漁港相應的設備，在先前國費下進行的工程並未規劃。因此，地方政府如臺北州、蘇澳庄等規劃籌措經費，或與民間團體合作，在漁港興建後一、兩年完成，有些設施甚至至1930年代才陸續完成。以下略述這些漁港相應設施建設：

1.陸路交通：漁港完成同年，鐵道部即計畫以1萬7千圓建設蘇澳至南方澳之間的輕便鐵道，大正13年（1924）鋪設2哩的軌道，並委由蘇澳庄經營。但因運輸能力不足，以及庄役場僱用苦力花費等問題，再加上鮮魚多半仍透過海上運輸，故廢止輕便鐵道，在昭和2年（1927）以2萬餘圓預算，修改為汽車道路。³⁹

2.魚市場：大正14年（1925）12月由臺北州水產會設立經營魚市場的臨時場，翌年6月擴建完成。市場的金融相關業務，是由蘇澳水產株式會社代行。大正15年（1926）蘇澳臺灣水產株式會社也在蘇澳設置20噸能力的製冰工廠，透過陸運提供給漁港碼頭的貯冰場與碎冰場。⁴⁰

37. 青木起雄（1887-?），日本滋賀縣人，1909年水產講習所養殖科畢業，在靜岡縣水產試驗場擔任技手，1915年來臺擔任民政部殖產科勤務，1918年升任技手，兼任漁業監督吏員等職。1928年升任技師，任鹹水養殖試驗場長、水產試驗場臺南支長等職，昭和14年依願退休。「青木起雄（水產試驗二關スル事務ヲ囑託ス；殖產局勤務）」（1939-05-01），〈昭和十四年四月至六月臺灣總督府公文類纂判任官以下進退原議〉，《臺灣總督府檔案·進退原議公文類纂》，國史館臺灣文獻館，典藏號：00010261067。

38. 青木起雄，〈作為蘇澳漁港的諸事業〉，《臺灣水產雜誌》，第91號，頁22-23。

39. 〈蘇澳港の現在及將來〉，《臺北州時報》，頁74-75。

40. 〈蘇澳港の現在及將來〉，《臺北州時報》，頁74。

3.給水設施：漁港完工後，大正13年（1924）臺北州即規劃以州費9千圓鋪設自集水槽至漁港的簡易水道，提供住民與漁船用水；翌年增設過濾池、淨水池等給水設備。⁴¹但隨著漁船與住民的增加，機能不敷使用，每到6月至9月水源乾枯，時常面臨斷水危機。昭和8年（1933）蘇澳庄計畫給水5千人（蘇澳街3,100人、南方澳1,900人）使用的蘇澳、南方澳的水道擴張工事，自蘇澳市街南邊的製冰會社附近設置集水井與馬達汲取地下水，沿著臨海道路埋通鐵管至南方澳。此工程因所費浩大，蘇澳庄向臺北州申請補助借款，共6萬7千元工程費（州費33,500圓、庄費33,500圓），至昭和9年（1934）竣工。⁴²

4.航道與燈塔：大正14年度以預算1萬4千5百圓進行去除港內航道的暗礁工程，並設置繫船浮標一個。⁴³大正15年度在北方澳背面的尖山設置燈塔，翌年4月建成，為四等級乙炔瓦斯式燈塔，光達距離18浬。⁴⁴

5.郵便局：昭和5年（1930）由蘇澳郵便局長向總督府申請官有地無料借貸准允，在南方澳漁港建造煉瓦式建物31坪的南方澳出張所。⁴⁵



圖10：1933年蘇澳水道擴張
工事管線示意圖

資料來源：〈蘇澳水道擴張工事（指令第一五九七號）〉（1933-01-01），《臺灣總督府檔案·國庫補助永久保存書類》，國史館臺灣文獻館，典藏號：00010608004。

41. 〈蘇澳港の現在及將來〉，《臺北州時報》，頁74。

42. 〈蘇澳水道擴張工事（指令第一五九七號）〉（1933-01-01），《臺灣總督府檔案·國庫補助永久保存書類》，國史館臺灣文獻館，典藏號：00010608004。

43. 森重秋陽，《臺灣交通小史》（臺北：臺灣交通協會，1943），頁224。

44. 〈蘇澳港の現在及將來〉，《臺北州時報》，頁75。

45. 〈官有地無償貸下ノ件〉（1930-01-01），〈昭和五年臺灣總督府公文類纂十五年保存第五卷警察外事內務〉，《臺灣總督府檔案·總督府公文類纂》，國史館臺灣文獻館，典藏號：00007389021。

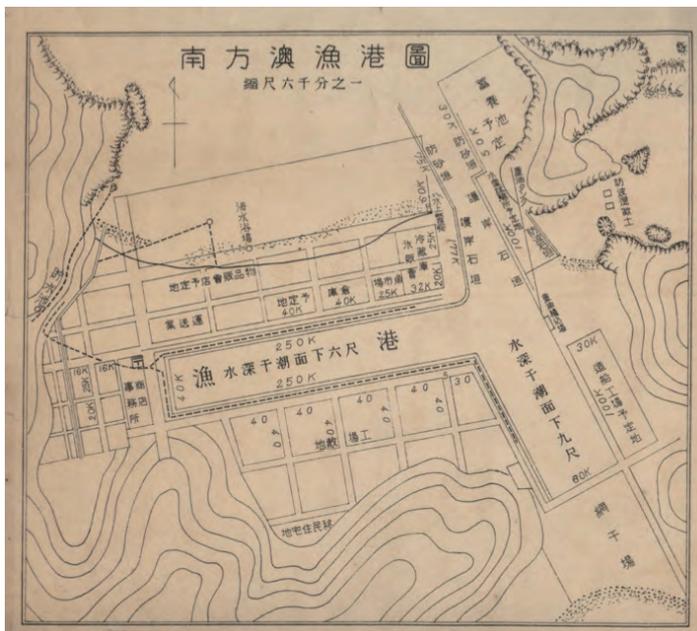


圖11：1930年代南方澳漁港圖

資料來源：蘇澳郡役所編，《蘇澳郡郡勢一覽》(臺北：編者，1931)，置底頁。

隨著地方政府努力完備漁港設施，我們可以從1930年代的檔案與地圖發現，原本漁港建成時只有南岸的街廓，逐步向西岸與北岸擴展。南方澳漁港在建成後翌年的大正13年（1924），僅有65戶，207人居住。在漁港設施逐漸完備後，可以看到人口快速的增長，至昭和7年（1932）達324戶，1,241人，短短期間人口的成長，可見漁港快速繁榮的景象。⁴⁶

據昭和8年（1933）的人口統計，南方澳的日人有338戶、810人，本島人112戶、480人，⁴⁷日本人是臺灣人近2倍之多。這些日人，包括漁業移民，亦有從事製造工廠的雇工。在漁港建立後，為發展南方澳的漁業，官方乃招攬日本漁業移民進入。在大正14年

46. 〈蘇澳水道擴張工事（指令第一五九七號）〉（1933-01-01），《臺灣總督府檔案·國庫補助永久保存書類》，國史館臺灣文獻館，典藏號：00010608004。

47. 蘇澳庄役場編，《蘇澳庄要覽》（臺北：編者，1933），無頁碼。

(1925)以9千餘圓工費填埋水田沼地，作為移民的居住地，興建移民住宅，自大正15年(1926)開始招攬日本高知等縣日人來此定居。⁴⁸又在築港期間，即允准宮崎縣人熊田原氏在漁港南岸建立鯉節(柴魚)工廠，招攬約70名日本男女勞工在此工作。⁴⁹除此之外，有更多島內外自由來此的各地漁民，聚集在殖民政府強力改造之下的南方澳漁港，也讓此地成為東台灣重要的漁業基地。⁵⁰

另一方面，當初南方澳興建漁港時的另一個目的，即作為貿易與交通的使用，仍然沒有達成。貨船仍要停泊在蘇澳港灣，由駁船或舢舨搬運貨物或接送人員上岸。⁵¹昭和12年(1937)10月，當時負責港口建設的總督府交通局道路港灣課，提出「蘇澳港修築工事計畫書」。其中所附的昭和8年(1933)底即調查的蘇澳港平面圖，又提出從猴猴鼻至中心頭築造防波堤，並且連接南方澳北方海域，浚深修築可以停靠2艘三千噸級輪船、4艘百噸級輪船的深水港，更要在南方澳的碼頭興建與蘇澳車站連結的臨海臨港鐵道設施，為期5年，預計總工程費405萬。⁵²(參圖11)

昭和12年(1937)所提出的計畫顯然沒有執行。因為在昭和14年(1939)，同課又提出另一個版本的「蘇澳港修築工事計畫書」，內容包含了南北防坡堤、浚渫港灣、港灣西南部填埋地、新建倉庫，以及連結蘇澳庄的道路與與臨港鐵道。計畫工程甚至要鑿通山脈，興建運河隧道，藉此連結背後的大工業地帶；計畫為期5年，預計總工費需245萬元。實際上，作為商港用途的蘇澳港修築，一直要到昭和16年(1941)才開始，總督府編定了預算173萬5千圓進行蘇澳港修築工程，為期三年。期間曾因昭和17年(1942)夏季暴風，毀損防波堤工程，追加預算至189萬5千圓，⁵⁴但因時值戰爭末期，蘇澳港工程仍沒有完成。

48.〈蘇澳港の現在及將來〉，《臺北州時報》，頁74。

49.〈蘇澳 鯉節製造廠〉，《臺灣日日新報》，1922.7.27，版4。

50.有關南方澳漁港築港前後的人群移動，可參考陳凱雯，《港口、政策與人群移動：觀看近代臺灣史的微視角》(臺北：采菁軒，2021)，第四章〈築港前後：南方澳人群移動與聚落變遷〉，頁126-173。

51.陳財發編，《懷舊的圖像：南方澳建港90週年紀念專輯》，頁11。

52.《昭和十二年十月 蘇澳港修築工事計畫書》，無出版項，國立臺灣圖書館藏。

53.《昭和十四年三月 蘇澳港修築工事計畫書》，無出版項，國立臺灣圖書館藏。

54.《臺灣總督府特別會計、臺灣官設鐵道用品資金特別會計歲入歲出追加豫定計算書各日明細書》(出版項不詳，1942)，頁423-425。

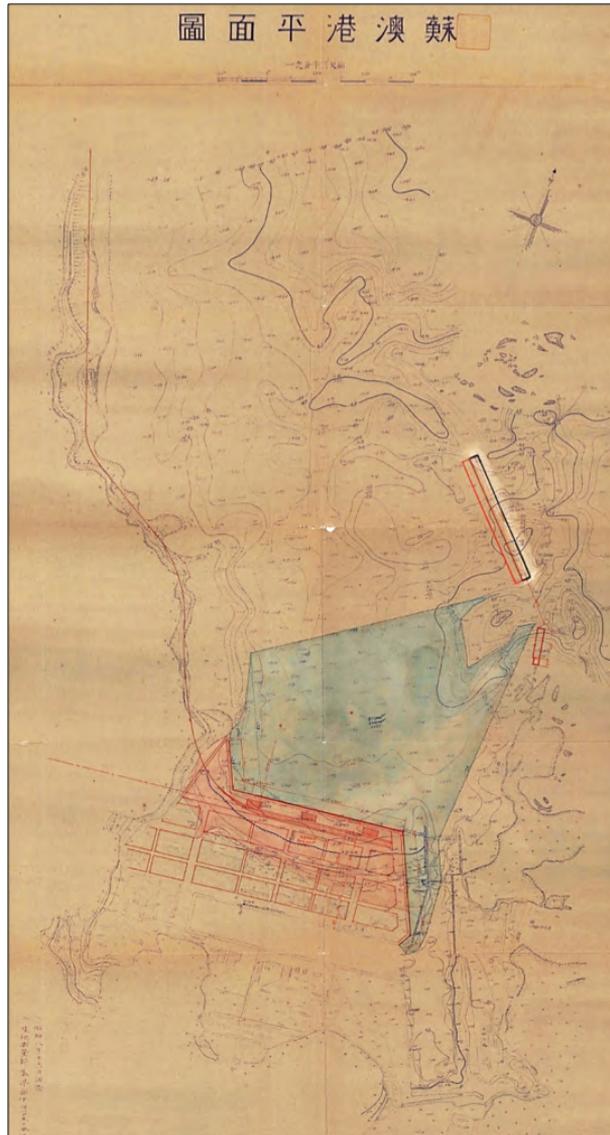


圖12：1937年蘇澳築港計劃圖

資料來源：《昭和十二年十月 蘇澳港修築工事計劃書》（無出版項），
國立臺灣圖書館藏。

五、結語

蘇澳港灣在清代因與宜蘭平原開發地帶距離稍遠，多為走私、海盜所聚集之處，加上南方澳離蘇澳市街有天然上的限制，因此未有大幅度的變化。日治時期殖民政府對於蘇澳港灣，不僅看中其漁業發展地位外，對於肩負東臺灣的交通區位也有所期待。故最先在蘇澳港灣的築港計畫中，是以交通、貨物運輸為最先考量，但可能因為財政的問題，最後以漁港建設為先，並賦予其停靠駁船、貨物裝卸場地之功能。另一方面，南方澳漁港工程結束後，大正12年(1923)12月總督府即開始花蓮港港灣調查，抑或是殖民政府只興建南方澳漁港的考量。

漁港興建過程中，由總督府土木局負責施工，地方政府配合徵收土地等相關措施，讓2年期的工程盡量趕上進度與計畫規模。然而在漁港完成後，相關的配套措施仍未完備，地方透過與民間團體合作，或是以街庄費爭取設施經費，逐年完成漁港的相關設施，逐漸讓南方澳成為北臺與東部的漁業重鎮，更成為日本移民的新天地。

但另一方面，南方澳漁港當初建造時賦予兼之貨運功能，顯然沒有達到殖民政府的期望。在昭和年間殖民政府多次提出蘇澳港的商港築港計畫，至進入戰爭時期為了打造宜蘭工業地帶的交通運輸，更積極開始進行的築港工程，因戰爭末期而未能持續。



論文六
日治時期南方澳漁港之興建

評論人 | 王俊昌

國立臺灣海洋大學海洋
文化研究所助理教授

很高興獲得邀請來評論這篇文章，其實三年前曾與卞鳳奎教授帶著吉尾寬教授來南方澳做調查，陳教授論文中提到沒人做過這個題目，當時的我就有注意到這點，因某些因素，只能先放下這個題目。

我本身是研究漁業史的，陳教授的研究是很紮實的，從她的論文中可以看到她引用了很多資料，有其學術價值在。

一開始陳教授將蘇澳商港和南方澳漁港做區分，蘇澳商港在日本時代並未完工，為何又先建南方澳漁港呢？其因還是在漁業，之前發表的論文中亦有提到，蘇澳有三大使命，第一就是漁業，顯示漁業是非常重要的考量點，所以就興建了南方澳漁港，可惜文章中提到不多，略微可惜，要凸顯南方澳漁港的重要性，相關原因都需說明，包括動力漁船、東部的開發、總督府的政策等等。

另外有提到漁港完工後的問題，看到標題時第一反應，會覺得南方澳漁港似乎沒有發展性，其實不是，南方澳漁港完工後也需要相關的配套措施，文章中其實就是要講這方面的問題，應該要補強。

再來結語有提到南方澳成為東部的重鎮，文章是以提到南方澳的興建、發展，到它面臨的問題，然後就直接成為重鎮，這顯得有些跳躍，必須說明原因，將之凸顯，例如以量化的資料展現，即使這些資料其他人有研究過，但為了一篇文章的完整性還是可以談。

