

論文四

清治到日治時代南方 澳海陸運輸交通之研究



戴寶村

台北藝術大學建築與文化遺產研究所兼任教授

摘要

漢人入墾噶瑪蘭地區的時間較西部台灣為晚，在18世紀末才有以吳沙為首的集團拓墾，1812年噶瑪蘭設廳。隨著拓墾日盛，農業生產與商品流通蓬勃發展，海陸交通路線逐漸建立。主要港澳之中，原以烏石港、加禮遠港及蘇澳港較具商業與行政機能，且烏石港的重要性遠高於二者。但蘇澳港在清末重要性提升，加上烏石港喪失港口機能，蘇澳港逐漸成為宜蘭地區最主要的港口。

日本治台後，1895年蘇澳港即成為陸軍御用航線中的靠泊站，也一直是1897年4月開始實施的沿岸航線命令航路東迴線及西迴線的停泊港。並因蘇澳港對東台灣的產業開發關係密切，也是宜蘭線鐵路的終點，產業與交通發展的考慮，促成蘇澳漁港的建設。1920年地方制度改正，蘇澳郡與宜蘭郡、羅東郡地位平齊，提升了蘇澳的地方行政地位。1923年南方澳漁港開港，加上1924年宜蘭線鐵道全線通車，促進了蘇澳市街的發展。1926年至1927年官營漁業移民來到蘇澳，帶來新式漁法，並普遍使用動力漁船，尤其在蘇澳近海發現珊瑚魚場，使南方澳的漁業活動極為熱絡，漁獲所得屢創新高。

而東部地區發展，也帶動南方澳漁港同時扮演宜蘭連結基隆、台北方面與花東地區交通的樞紐。1931年完成蘇澳、花蓮港間的蘇花臨海道路，東海自動車株式會社開始開定時班車從事客運，一時形成海運與陸運競爭的態勢。然而南方澳漁港隨著產業與區域發展而凸顯能量規模不足的問題，地方對築港要求日益殷切，但蘇澳港的建設工程至1941年才真正進行，而該年日本發動太平洋戰爭，工程不久即告停頓，只完成一段防波堤。

一、前言

南方澳位於今宜蘭縣蘇澳鎮，以南方澳港的豐漁著稱，是台灣重要的漁港，尤其每年第一鮪的拍賣，成為地方上眾所矚目的大事。2021年適逢南方澳建港啟工百週年，除了以漁港、漁業為重心的討論之外，交通運輸的角色也不容忽視，因此撰就本文期對南方澳有更全貌的認識。論述重點從宜蘭主要港口的地位變遷，再論南方澳從清代漢人入墾以來，迄日治結束為止，海路及陸路運輸的發展歷程與影響。

二、清代宜蘭港口地位變遷

漢人入墾噶瑪蘭地區的時間較西部台灣為晚，在18世紀末才有以吳沙為首的集團拓墾，且當時入蘭主要採行陸路途徑。當時吳沙率眾入蘭的路徑，可能為由基隆河上溯，

經暖暖、四腳亭、瑞芳、芋仔潭，越過三貂嶺，過牡丹坑、頂雙溪至下雙溪，再沿現今由福隆流出海的隆隆溪谷上溯，經過外隆嶺街越嶺而下，到達宜蘭北境海岸的大澳、石城一帶，再沿海岸南行，經蕃薯寮、大溪、梗枋、北關、烏石港、頭圍，並建立頭圍為據點，進行武裝移墾行動，逐漸擴張拓墾範圍，建立聚落。

1812年（嘉慶17年）噶瑪蘭設廳，漢人移民日增，蘭陽溪南、北平原地帶庄舍、村落逐漸形成，後到者的開拓轉往西南及南面山麓的叭哩沙地區發展。

南邊的蘇澳地區漢人入墾時間更晚，1812年（嘉慶20年）才有泉籍人士翁承輝請墾奇武荖地區（今冬山鄉三奇村至蘇澳鎮馬賽）一帶荒埔，繼而有福建汀州客籍移民於隘丁（今蘇澳鎮隘丁里）設隘開墾。1821年（道光元年）溪州堡（員山鄉）泉州人蘇士尾等44人入墾蘇澳灣腹地。1827年至1832年間，陸續有漳州人來此築圳墾殖。1859年（咸豐9年）有來自三角湧之民，開墾蘇澳西邊糞箕湖之地（今蘇澳鎮聖湖里），墾地已達南邊的白米甕地區。

隨著田園的開拓，農業生產與商品流通亦趨蓬勃發展，聚落街庄散布平原各處，交通路線逐漸建立。清治後期，宜蘭平原已形成數個不同等級的中地，第一級中地為宜蘭，為廳治所在；第二級中地有頭圍和羅東，一為北邊交通、港口市街，一為溪南的最大市街；第三級中地有利澤簡（五結鄉）、叭哩沙喃（三星鄉）、蘇澳。各中地間有道路相聯，頭城、蘇澳、利澤簡本身亦具有港口市街貨物出入集散機能。¹

依地形特性及區域發展等因素影響，清治時期宜蘭地區主要港澳包括烏石港、加禮遠港、馬賽港、蘇澳港、抵美福港、過嶺港、辛仔罕港、奇武蘭港、二圍港等，其中以烏石港、加禮遠港及蘇澳港較具商業與行政機能。將三港之發展分述於下。

1. 戴寶村，《宜蘭縣交通史》（宜蘭市：宜蘭縣政府出版，2001），頁17-19。

(一) 烏石港

烏石港位在頭城，頭城為漢人進入宜蘭的要地。烏石港位在頭城溪由南向北分流之冷水溪出海處，由於與蘭陽溪口之東港對稱，另名為西港。

依《噶瑪蘭廳志》及《台灣府輿圖纂要》所載，烏石港港口窄而多礁岩，且「港口沙汕，一、二年必隨風一轉徙，南北遷易無常」，天然條件並不優良。在1810年（嘉慶15年）噶瑪蘭設廳前，每年3月到8、9月間，常有來自清國本土的興化、惠安等地漁船，遭遇風浪漂流至烏石港，均為樑頭4尺及3尺5、6寸，裝貨2百餘石的小型船隻，短暫靠泊進行交易。自設治招商後，「疏通土產米穀，一面順載日用貨物，於地方各有裨益。」然因港道難行，最多僅能容3、4百石米船出入，不能照鹿耳門等港口，可容大型商船進出，配運官穀。在1826年（道光6年）奉文開設為噶瑪蘭正口之後，仍准免其配運官穀。

大清對烏石港的行政及軍事布防，於設廳之後逐漸加強。烏石港口岸原歸噶瑪蘭通判專管。1812年（嘉慶17年）在頭城設置頭圍縣丞、頭圍千總，翌年在烏石港設千總署。1815年（嘉慶20年）通判翟淦奉命於烏石港中建砲台一尊，砲台長2丈6尺，寬4丈8尺，高4尺，厚3尺，兩旁圍牆二排，長136丈8尺，兵房3間，進駐塘兵15名。1820年（嘉慶25年）頭圍縣丞朱懋將縣丞官署移建於烏石港之南。

1826年（道光6年），大清准閩浙總督孫爾準所奏：「蘭有加禮遠、烏石港兩口，相距十餘里。凡船到加禮遠港，必由烏石港經過。祇須將烏石港設為正口，其加禮遠毋庸再設口岸。該處迫近頭圍縣丞衙署，離蘭廳尚有三十餘里，向由廳員派辦丁胥，稽查出入。今請將烏石港口仿照八里坌章程，統歸頭圍縣丞管轄，會同千總查驗，按月冊報。」將烏石港開為正口，並改歸頭圍縣丞管轄。

又因「每屆南風盛發之際，內地白底艍、烏艍等盜艇常有竄入游奕，則責成艍艍營水師守備，於每春、夏季巡哨之便，駕坐本營哨船，赴該港外洋常川巡哨，遇盜兜擒。」即春、夏季節常有來自清國本土的走私或海盜船來到蘭地活動，但烏石港並無安設營哨，因而須責成艍艍營水師趁巡哨之便，駕船到烏石港外進行巡邏。

烏石港開設為正口之後，成為噶瑪蘭主要出入門戶，除了烏石港本身之外，馬賽港、加禮遠港的船隻入港許可、人員進出登記、貨物檢驗、課稅事務等，都歸頭圍縣丞設於烏石港的海防機關管理。²

1878年（光緒4年）因發生洪災，原本於大坑罟北邊烏石港出海的西勢大溪，改道從大坑罟南邊，即頭城海水浴場附近出海，導致通往烏石港的河道受到阻塞，船隻改由打馬煙出入，形成的新港稱為頭圍港。1883年（光緒9年）2月，烏石港又因為美國大型角板船觸礁沉沒而堵塞，嚴重失去港口機能。頭圍港已可與基隆、淡水、興化、惠安、漳州、泉州、福州等地通商往來，沽艚甚至可駛至媽祖宮（慶元宮）前交易，頭圍港完全取代烏石港，成為溪北重要交通咽喉。³

烏石港的變遷，在日治初期1905年12月的記載寫道：「頭圍市街當十餘年前，固儼然一小雞籠也。由烏石港口直入市街之後，壹條內港，潮流平順，大小舟船易於出入，港中之帆檣參差聳立。...外自福建之漳泉，內自本廳之東澳寄旅其地者，未嘗絕跡。且茶菁之二物生殖頗繁，山間之人到市面而購求米菜什物者日以數百計。而沿岸之漁業，又冠乎閩蘭之一方。...詎意風潮一激，港路告變，溪道亦遂逐漸擁塞。外而大船之出入，不能仍前之輕易，內而小船之通行，又須望天之雨水，因而內外之船隻多遷於廊後之東港而出入焉。」⁴

2. 柯培元，《噶瑪蘭志略》（台北市：台灣銀行經濟研究室，1961），頁67、81。陳淑均，《噶瑪蘭廳志》（台北市：台灣銀行經濟研究室，1963），頁42-43。台灣銀行經濟研究室編，《台灣府輿圖纂要》（台北市：台灣銀行經濟研究室，1963），頁324。

3. 戴寶村，《宜蘭縣交通史》，頁42-43。張文義，《河道、港口與宜蘭歷史發展的關係（1796-1924）—以烏石港為例》（台北縣永和市：富春文化出版，2003），頁124。

4. 〈今昔懸殊〉，《台灣日日新報》，1905.12.19，日刊04版。

(二) 加禮遠港

加禮遠港位於今五結鄉季新村。在《噶瑪蘭志略》中的記載是：

「加禮遠港，離城東二十八里。其水從虎頭山發源。六里，由紹興莊、八寶、十三份、太和莊過冬山。五里，轉珍珠美簡、奇武荖。八里，出奇擇簡、婆羅辛仔宛，至港入海。港口左右即係大洋。港口之水較烏石港口計深三尺，並無暗礁，三、四百石之貨船可直收入沙岸，土人謂之東港。以販粟從東南流而出者，皆聚於此。其由西北流而出者，則囤寄於頭圍，因以烏石港為西港。其實加禮遠口右則內通於蘇澳，左則外達於頭圍，最為蘭中扼要門戶，不獨羅東一小聚落之咽喉也。初議築臺架砲，以杜窺伺，至道光五年，改暫緩築，其議遂寢。現自新添營制，建有兵房七間，年派額外外委帶兵三十名在港輪防，以重守禦。而六年烏石港奉文開正口，仍以加禮遠港毋庸另設口岸云。」⁵

冬山河由今冬山鄉八寶村、十三份（在太和村），經珍珠里簡（珍珠村）、奇武荖（三奇村）至五結鄉奇擇簡（利澤村）、婆羅辛仔宛（新店村）入海，在近海口處形成加禮遠港，而與烏石港相對應，稱為東港。在噶瑪蘭各地拓墾漸成後，加禮遠港以羅東為腹地，為羅東之出入咽喉，且內通蘇澳，外達頭圍，大清以其港勢重要，故設營駐兵守禦。而其港口水深比烏石港口為深，且無暗礁，可容3、4百石貨船直駛入沙岸，條件堪稱優良，並曾一度有設正口之議。

由於加禮遠港是冬山河流域的物產流通出入港口，從而促成利澤簡在1830年代發展為一小型市街。⁶

5. 柯培元，《噶瑪蘭志略》，頁34-35。

6. 戴寶村，《宜蘭縣交通史》，頁44-45。

（三）蘇澳港（南方澳）

蘇澳港在1830年代（清道光年間）的樣貌是：「蘇澳離城南五十里，為蘭界東勢之盡頭。澳口即深水外洋，該澳內寬外窄，中有石礁鎖束，左為北風澳，右為南風澳，皆可避風湧。當春、夏間，內地漁舟、小商艇，亦有收泊於此者。相其口道，似較便於烏石港；然人烟未能稠密，諸船亦不甚往來也。」由廳志所載內容來看，蘇澳港口條件優於烏石港，但是聚落不大，人口不多，往來船隻也少，因而經常成為海盜進出之地，相傳1563年（明嘉靖42年），海盜林道乾曾在蘇澳停留數月始去；1797年（清嘉慶2年），海盜蔡牽曾上岸搶掠；1808年（清嘉慶13年）海盜朱潰一度謀占為巢穴。⁷

雖然1830年代蘇澳街已形成，但因仍為泰雅族原住民及平埔族猴猴社的活動範圍，經常發生族群衝突，但也是原住民與漢人物資交換頻繁之地。1830年代中期以後，蘇澳港內已有來自清國沿海的船隻往來從事米糧貿易，由於大清並未將蘇澳港開設為正口，港務稽查鬆散，因而使蘇澳港成為一個走私頻繁的港口，各種形式的港口活動，使得蘇澳港區內運輸量漸增。但因當時蘇澳港並無碼頭可供較大船隻停靠，大船只能停泊港中，貨物透過灣內小船接駁上岸，再由搬運工人運入市集。所以蘇澳港內的南方澳、北方澳與蘇澳街庄等漢人聚落居民，除了以漁業、米糧貿易、木材砍伐等維生之外，貨物搬運更是其重要的收入來源。⁸

海盜船公然地出入蘇澳港，而且是「專做走私食鹽的船」，在樺山資紀1874年來台灣，日方船隻碇泊於蘇澳港時，由他親眼見證，並記載於當年9月26日的日記中。⁹

1875年（光緒元年），蘇澳港外的沙洲隆起，將蘇澳港隔成一個內港，港內水位因此較為穩定，以往沙汕易造成擱淺，以及風強船隻難以靠泊的缺失因而改善，可供輪船碇泊，蘇澳港一時成為台灣東部唯一可以停靠輪船的港口。而1874年（同治13年）大清在台灣執行開山撫番政策之後，大量軍隊的進駐，使蘇澳港的港口活動更為熱絡，也帶動蘇澳街上的商業交易日益繁盛。¹⁰

7.陳淑均，《噶瑪蘭廳志》，頁43-44。

8.彭瑞金總編纂，《蘇澳鎮志（上卷）》（蘇澳鎮：宜蘭縣蘇澳鎮公所，2014），頁53-54。

9.藤崎濟之助原著，林呈蓉譯註，《樺山資紀蘇澳行》（台北市：玉山社出版公司，2004），頁67。

10.彭瑞金總編纂，《蘇澳鎮志（上卷）》，頁55。

就清代烏石港、加禮遠港、蘇澳港三港的發展來看，烏石港的重要性遠高於加禮遠港及蘇澳港，雖然加禮遠港及蘇澳港的自然條件都比烏石港優越，但由於地理位置限制及歷史發展過程的影響，尤其南方澳所在的蘇澳港，是個人烟未能稠密，諸船亦不甚往來的地方，使得迄1870年代為止，宜蘭地區均以烏石港的地位最為重要。這種情況，則隨著蘇澳港的港口條件更為穩定，1874年起並成為開山撫番事業中主要的人員及物資主要運輸港口，加上烏石港喪失港口機能，蘇澳港逐漸成為宜蘭地區最主要的港口。

三、日治時期南方澳港口建設

(一) 南方澳建港前宜蘭地區的港口

清治時期，宜蘭地區原有9處港口，到日治時期僅有東港（取代加禮遠港）、頭圍港（取代原烏石港）、蘇澳港3港具有航運機能，且船運是最主要的貨物運輸方式。1907年5月，擔任台灣總督府鐵道部技師的村上彰一到宜蘭視察後的談話為：「予此次之出行，係為視察交通狀態。如宜蘭地方之交通，實大進步。其始該廳管內無貨車、馬車，中心即在蘇澳、頭圍、東港、宜蘭，凡集散貨物，悉依船搬運便。該地方係自然地形，自山傾斜至海，利用船舶，天惠與也。該地方人民多用船，故船舶操縱術非常熟練亦進步。」¹¹

■ 1. 東港

東港位於宜蘭河與濁水溪、冬山河（利澤簡川）匯流出海口，來自基隆、淡水等地的船隻可停泊在東港，再利用小舟載運貨物，沿宜蘭河上溯至宜蘭城北門，是宜蘭市街對外聯繫的重要通路。日治初期1896年即設有警察派出所，巡防查驗帆船出入。東港又分為兩處泊船地點，分別為西側的東港及南邊利澤簡川口的清水港，以清水港水深較深，進入東港的大船皆碇泊於清水港。但由於東港港口浪高，經常導致船隻發生船難，尤其夏季發生洪水時，港內砂石淤積，往往造成碇泊所範圍縮減及水深變淺。1910年代起，則是東港港勢顯著衰退的時期。¹²

11.〈宜蘭地方視察談〉，《台灣日日新報》，1907.05.21，日刊02版。

12.戴寶村，《宜蘭縣交通史》，頁97-98。宜蘭廳，《宜蘭廳第五統計書》（1911），頁234。

■ 2. 頭圍港

頭圍港在清治末期取代烏石港的航運地位之後，卻始終有逢暴風雨之際，水深即受泥沙淤塞而導致水道變淺，船舶出入困難的問題，船舶出入與貿易量不如東港與蘇澳港。以1911年7月17日發生暴風雨之後的情況來看，頭圍港「為土砂所塞，船舶出入備極困難。該地官員於二十二日，督率船夫、保甲民等八十餘名，往掘水路，翌日更集保甲民百八十餘名，續行開掘云。¹³」雖然後來由於海水漲潮，將港口泥沙沖散，使得水路頓開，漁船及小船均得入港，¹⁴但是並沒有根絕淤塞問題，地方上對此狀況則只能悲觀看待：「宜蘭廳下頭圍之港口問題，關係該地之盛衰，實非淺鮮。該保甲民舉全力從事浚濬，不能達其目的。其後因驟雨流急，自然開通，以謂可以利涉自如。然細查其實況，僅一線可通，餘仍淤塞。似此遷延時日，被害殊為重大。日前該地重要者，因開協議會，均以非大規模浚濬不能收厥成效。如現今即注全力，亦屬徒勞罔功。故有議為放棄，以待暴風雨之時，自然浚濬。該協議如此，竊恐該地方，將日陷於悲境也。」¹⁵

1924年（大正13年）夏天，頭城地區豪雨，坑谷山洪暴發，大量砂石淤塞港道，海運商況停頓。這一年適逢宜蘭線鐵路全線通車，台北、基隆至宜蘭、羅東交通稱便，頭圍港港口機能喪失，商業街亦由舊街（和平街）移至新街（開蘭路）。¹⁶

■ 3. 蘇澳港

蘇澳港在宜蘭東南方，由北方澳、蘇澳、南方澳構成一天然海灣。隨著漢人大量入墾宜蘭，蘇澳成為宜蘭平原南端的出海港口，也是漁業經濟的據點。清治時期曾有海盜出沒盤據，清治晚期成為通往花蓮的要地，1884年法軍攻台時，也曾擾及蘇澳，凸顯其軍事國防的重要性。

日本領台之初的軍政時期，1895年6月，為便於軍隊移動、軍用品及郵便的輸送，曾開設陸軍御用船的定期航線，其中，「基隆—蘇澳—花蓮港—打狗—澎湖島—基隆」航線每月實施一回；「基隆—澎湖島—打狗—花蓮港—蘇澳—基隆」航線亦為每月實施

13. 〈頭圍港口閉塞〉，《台灣日日新報》，1911.07.28，日刊03版。

14. 〈頭圍水路自開〉，《台灣日日新報》，1911.08.04，日刊03版。

15. 〈頭圍港放棄〉，《台灣日日新報》，1911.08.09，03版。

16. 戴寶村，《宜蘭縣交通史》，頁96。

一回。使用船隻包括大阪商船株式會社的釜山丸（3,491噸），右近權左衛門所有的勝山丸（1,753噸）及南越丸（1,332噸）。此御用航路實施至1897年4月，命令航路開始實施為止。

命令航路乃奉台灣總督府之命令而開設的航線，有別於民間航運業者所自行開設的航線，其接受總督府航海補助金，且包括航路、航海次數、靠港地點、使用船隻噸位及速率等，均為總督府指定。¹⁷

台灣沿岸航線命令航路在1897年4月開始實施，最初規劃的航線是以御用船航線作為參考，因此規劃以基隆港為起點，繞航全島一周的沿岸東迴線及沿岸西迴線。從最早的規劃以來，蘇澳都是東迴線及西迴線的停泊港。鑑於蘇澳港對東台灣的產業開發關係密切，東部海域是暖流洄游魚類的重要漁場，蘇澳可建設為水產業中心，加上蘇澳是沿岸航線的一站，也是宜蘭線鐵路的終點，產業與交通發展的考慮，促成蘇澳漁港的建設。¹⁸

■ 4. 各港輸出入貿易額

表1為日治初、中期，東港、頭圍港、蘇澳港3港自1907年迄1919年的輸出入額，呈現在南方澳建港前，3個主要港口的貿易額。

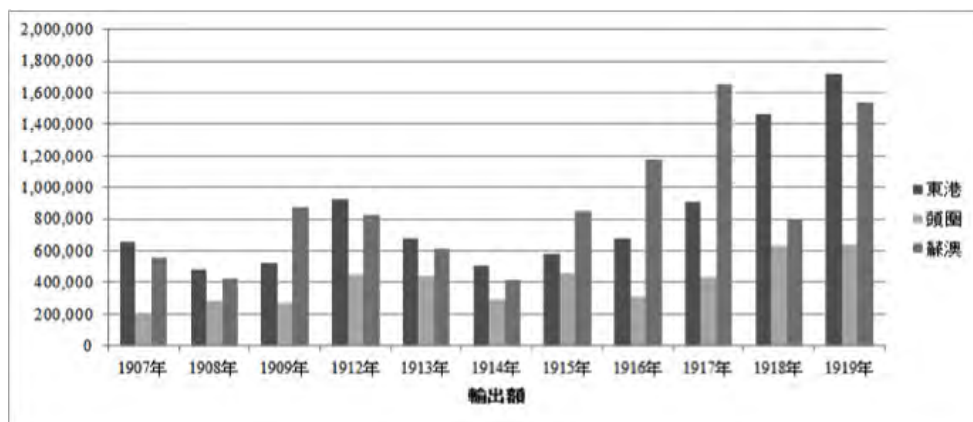


表1：歷年東港、頭圍、蘇澳港輸出入額(單位：日圓)

17.戴寶村，〈近代台灣海運發展：戎克船到長榮巨船〉（台北市：玉山社出版公司，2000），頁199-201。

18.戴寶村，〈宜蘭縣交通史〉，頁98-99。

項目別	輸出			輸入		
港別 年度	東港	頭圍	蘇澳	東港	頭圍	蘇澳
1907	655,967	197,790	558,991	489,544	138,353	191,509
1908	479,543	286,888	422,567	477,585	235,514	165,109
1909	520,897	271,860	873,248	451,679	188,896	143,965
1912	926,770	450,413	826,500	755,437	270,717	399,772
1913	674,519	444,072	612,823	787,560	378,497	403,761
1914	508,076	293,494	415,876	517,586	264,425	562,786
1915	579,179	456,701	853,469	613,771	215,510	702,164
1916	679,104	313,111	1,180,268	683,331	167,135	1,060,251
1917	908,068	432,061	1,651,317	892,987	197,709	1,041,325
1918	1,464,165	631,363	795,633	3,092,212	332,807	1,634,915
1919	1,716,214	634,281	1,539,863	1,716,787	521,203	2,472,815

圖1-1：1907-1919年東港、頭圍、蘇澳歷年輸出貿易額(單位：日圓)

資料來源：《頭城鎮志》(1985年)，頁270。

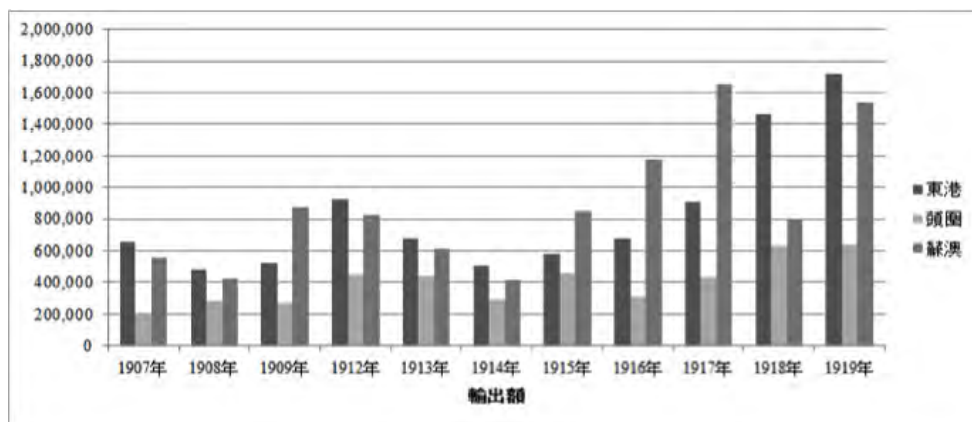


圖1-2：1907-1919年東港、頭圍、蘇澳歷年輸入貿易額(單位：日圓)

由表1及圖1-1、1-2可見，東港迄1919年為止，幾乎都是宜蘭地區最主要的貨物輸出入港，蘇澳港則在幾個年份凌駕東港。

此3港在日本治台初期貿易額的比較，以1908年報載的評論，可以說明部分現象：

「東港港內狹隘，不能停泊輪船，然有宜蘭、凱旋、利澤簡之三川注此，蓋該三川之流域，在同廳管內為產米最多之地方，輸出基隆廳內及內地之米穀，必輸集此地，然後由戎克船以輸到其銷售地。而該戎克船之歸航也，常搭載諸種貨物以供濟同廳下需要，此為定例，故輸出入之貨額，凌過蘇澳、頭圍兩港。雖然該三川其水至淺，舟船屢擱坐砂上，其運貨比之輪船，雖云低價，然風波險惡之際，恒不能豫定其往來日數。其貨物被潮水所浸潤。多損傷其品質云。

頭圍港其一帶之海岸，砂磧茫茫，素不可以港埠名也。然其間處處彎曲，便於避風濤，由此礁溪以北，頭圍地方所有貨物，多出入同港。雖然其產物亦有限，雖不能大屬望，然爾後改築蘇澳港，開定期航路，以便同地及基隆之交通，更待陸上諸種設備完成，則貨物之輻輳於同地，萬萬不可疑矣。但此等情形，非閱數十年，不可望也。故同地之現情，現難期輸出入額之增加也。」¹⁹

即東港雖然無法供輪船出入，但因三川匯流的地利，便利宜蘭平原各地米穀集中於此，再以戎克船運出，並可運回各地貨物，因此輸出入貿易額向來凌駕蘇澳、頭圍兩港。頭圍港條件雖然不良，但可避風，且能提供礁溪在地物產運輸功能。此外，頭圍、東港主要輸出米穀，蘇澳港則主要輸出樟腦。米穀產量增加，樟腦卻逐年減少，造成蘇澳輸出入額減退。且當時蘇澳港仍有天然障礙及設施缺乏的問題亟待解決：

蓋蘇澳港之貨船出入，本無定期，…蓋頭圍及東港，多輸出米穀，蘇澳則以輸出樟腦為大宗。而米穀之輸出，每年增加，樟腦之產額，逐年減退，故其輸出額亦隨而減少。於是蘇澳於今年上半期間輸入額，比去年同期情形，增加一萬七千三百三十九圓，其輸出額，卻減絀十二萬七千九百九十五圓。

19.〈宜蘭三題〉，《台灣日日新報》，1908.10.01，日刊03版。

或謂頭圍、東港出入之貨物，若悉彙集蘇澳港，可為貨物集散之中心地。雖然，其地勢實有不能者，茲試解說之。

蘇澳港南北兩澳突出海中，其間自成灣形，只有北澳，僅足繫留戎克船耳。然接近市街之海面，頗不便於板船之操縱，若風波少起時，到底不能裝卸船貨。況其中間有一山丘，相距里餘，上陸最為不便。又定期船之入港，每月定為六次，然陸上因無倉庫之設備，每收集貨物於一所，僅防風露以俟船隻之到而已。自宜蘭川、凱旋川、利澤簡川橋頭至東港之運賃，米一袋五錢。而輕便鐵道之運賃，一哩定為七錢五厘。此等事情，即同港缺點，不得稱為良港者，所以輸出額遠不及東港也。²⁰

雖然當時的狀況尚無法令人滿意，但對於蘇澳港改築之後，蘇澳能夠成為貨物輻輳之地的發展，仍讓人樂觀期待。

20.〈宜蘭三題：將來貨物之輸送／蘇澳港〉，《台灣日日新報》，1908.09.30，日刊03版。

年度	船別 出入港	汽船		帆船		其他		合計	
		隻數	噸數	隻數	噸數	隻數	噸數	隻數	噸數
1910	入港	93	85,118	1,271	1,621	-	-	1,364	86,739
	出港	95	85,222	1,337	3,083	-	-	1,432	88,305
1911	入港	229	168,683	2,164	9,625	-	-	2,393	178,308
	出港	229	168,683	2,194	9,554	-	-	2,425	178,237
1912	入港	294	148,226	2,106	15,809	-	-	2,400	164,035
	出港	294	148,226	2,020	14,888	-	-	2,314	163,114
1913	入港	372	317,677	1,867	67,522	28	1,856	2,267	387,055
	出港	362	319,194	1,880	66,436	27	1,814	2,269	387,444
1914	入港	443	323,302	1,506	35,957	22	277	1,971	359,536
	出港	439	320,795	1,551	35,583	22	277	2,012	356,655
1915	入港	443	224,321	1,768	7,637	88	1,536	2,299	233,494
	出港	443	235,066	1,774	6,848	88	1,536	2,305	231,450
1916	入港	560	194,925	1,375	9,001	271	4,820	2,206	208,746
	出港	560	193,714	1,360	8,601	269	4,782	2,189	207,097
1917	入港	377	185,364	1,837	12,138	300	7,985	2,514	205,487
	出港	377	185,364	1,760	11,418	299	8,262	2,436	205,044
1918	入港	791	187,262	1,700	14,370	266	1,068	2,750	202,700
	出港	789	187,208	1,731	14,123	266	1,078	2,786	202,489
1919	入港	274	180,830	1,666	15,639	841	26,934	2,781	223,403
	出港	273	177,849	1,682	15,676	838	26,796	2,793	220,321

表2：宜蘭廳歷年出入船舶統計(1910-1919) 說明：「其他」船隻為石油發動機船。

資料來源：宜蘭廳，《宜蘭廳統計要覽（大正8年度）》(1920)，頁207-209。

年度	港別		汽船		帆船		其他		合計		
			隻數	噸數	隻數	噸數	隻數	噸數	隻數	噸數	
1909	東港	入港	7	271	647	4,697	-	-	654	4,968	
		出港	6	232	637	4,657	-	-	643	4,889	
	頭圍	入港	-	-	622	2,100	-	-	622	2,100	
		出港	-	-	687	2,863	-	-	687	2,863	
	蘇澳	入港	77	84,766	65	244	-	-	142	85,010	
		出港	77	86,113	59	215	-	-	136	86,328	
1912	東港	入港	-	-	369	2,355	-	-	369	2,355	
		出港	-	-	355	2,208	-	-	355	2,208	
	頭圍	入港	-	-	703	3,058	-	-	703	3,058	
		出港	-	-	683	3,009	-	-	683	3,009	
	蘇澳	入港	294	148,226	625	7,978	-	-	919	156,204	
		出港	294	148,226	588	7,312	-	-	882	155,538	
	清水	入港	-	-	293	2,014	-	-	293	2,014	
		出港	-	-	281	1,970	-	-	281	1,970	
	1914	東港	入港	-	-	230	1,863	22	277	252	2,140
			出港	-	-	189	1,545	22	277	211	1,822
頭圍		入港	-	-	564	31,286	-	-	564	31,286	
		出港	-	-	593	30,659	-	-	593	30,659	
蘇澳		入港	420	320,805	309	683	-	-	729	321,488	
		出港	419	318,748	311	713	-	-	730	319,461	
清水		入港	15	1,970	216	1,675	-	-	231	3,645	
		出港	12	1,520	268	2,204	-	-	280	3,724	

表3：宜蘭廳東港、頭圍、蘇澳港歷年船隻出入統計(1909-1928)(部分年度將清水港單獨列出)

資料來源：1909至1918年統計來自《宜蘭廳統計要覽》；1919至1923年統計來自《台北州統計書》；1928年統計來自蘇澳郡役所，《郡勢一覽(昭和5年版)》(蘇澳郡：蘇澳郡役所，1931年。)

1915	東港	入港	-	-	320	2,847	-	-	320	2,847
		出港	-	-	250	2,198	-	-	250	2,198
	頭圍	入港	-	-	544	3,046	-	-	544	3,046
		出港	-	-	565	3,120	-	-	565	3,120
	蘇澳	入港	420	222,585	306	808	38	60	764	223,453
		出港	420	221,330	287	593	38	60	745	221,983
	清水	入港	-	-	231	151	-	-	231	151
		出港	-	-	306	165	-	-	306	165
1916	東港	入港	-	-	384	3,185	-	-	384	3,185
		出港	-	-	308	2,484	-	-	308	2,484
	頭圍	入港	-	-	306	2,668	-	-	306	2,668
		出港	-	-	312	2,715	-	-	312	2,715
	蘇澳	入港	546	194,111	115	829	121	2,183	782	197,123
		出港	546	192,902	105	430	119	2,145	770	195,477
	清水	入港	-	-	236	1,937	-	-	236	1,937
		出港	-	-	300	2,586	-	-	300	2,586
1917	東港	入港	9	1,615	446	3,975	3	45	458	5,635
		出港	9	1,615	358	3,169	1	19	368	4,803
	頭圍	入港	-	-	456	2,556	-	-	456	2,556
		出港	-	-	457	2,563	-	-	457	2,563
	蘇澳	入港	364	183,180	362	1,052	206	4,653	932	188,885
		出港	364	183,180	366	1,084	208	5,026	938	189,290
	清水	入港	-	-	420	3,763	1	80	421	3,843
		出港	-	-	424	3,810	1	80	425	3,890
1919	東港	入港	20	1,040	421	3,789	-	-	441	4,829
		出港	20	1,040	411	3,499	-	-	431	4,539
	頭圍	入港	-	-	451	2,672	-	-	451	2,672

表3：宜蘭廳東港、頭圍、蘇澳港歷年船隻出入統計(1909-1928)(部分年度將清水港單獨列出)

資料來源：1909至1918年統計來自《宜蘭廳統計要覽》；1919至1923年統計來自《台北州統計書》；

1928年統計來自蘇澳郡役所，《郡勢一覽(昭和5年版)》(蘇澳郡：蘇澳郡役所，1931年。)

	蘇澳	出港	-	-	465	2,715	-	-	465	2,715	
		入港	566	175,255	249	1,348	-	-	815	176,603	
	清水	出港	564	175,201	243	1,360	-	-	807	176,561	
		入港	163	8,647	372	3,020	-	-	535	11,667	
	1920	頭圍	出港	163	8,647	402	2,997	-	-	565	11,644
			入港	-	-	377	3,432	-	-	377	3,432
蘇澳		出港	-	-	377	3,422	-	-	377	3,422	
		入港	340	2,841	138	6,914	273	7,060	751	16,815	
清水		出港	332	2,756	145	7,006	258	6,810	735	16,572	
		入港	-	-	610	5,145	176	8,708	786	13,853	
1921	東港	出港	-	-	580	4,628	175	8,709	755	13,337	
		入港	-	-	256	2,030	-	-	256	2,030	
	頭圍	出港	-	-	249	1,979	-	-	249	1,979	
		入港	-	-	373	3,544	-	-	373	3,544	
	蘇澳	出港	-	-	434	3,661	-	-	434	3,661	
		入港	290	160,992	430	14,808	73	1,216	793	177,016	
1923	東港	出港	290	160,962	429	14,660	73	1,216	792	176,838	
		入港	-	-	129	932	-	-	129	932	
	頭圍	出港	-	-	115	791	-	-	115	791	
		入港	-	-	189	1,578	-	-	189	1,578	
	蘇澳	出港	-	-	192	1,613	-	-	192	1,613	
		入港	368	168,203	305	14,011	186	1,120	859	183,334	
清水	出港	367	168,150	301	13,703	185	1,115	853	182,968		
	入港	-	-	347	3,226	-	-	347	3,226		
1928	蘇澳	出港	-	-	367	3,407	-	-	367	3,407	
		入港	747	292,513	85	5,644	453	1,913	1,285	300,070	
		出港	747	294,371	85	5,623	450	1,842	1,282	301,836	

表3：宜蘭廳東港、頭圍、蘇澳港歷年船隻出入統計(1909-1928)(部分年度將清水港單獨列出)

資料來源：1909至1918年統計來自《宜蘭廳統計要覽》；1919至1923年統計來自《台北州統計書》；

1928年統計來自蘇澳郡役所，《郡勢一覽(昭和5年版)》(蘇澳郡：蘇澳郡役所，1931年。)

(二) 南方澳建港

蘇澳灣的築港自然條件良好，但是接連的陸地面積過於狹小，日本政府在以漁業發展為主的考量之下，放棄建築大型商工漁綜合港的構想，只建造南方澳漁港。於1921年4月動工，至1923年6月29日舉行竣工典禮。

總督府對南方澳漁港的規劃概念，可由本則報導略知：「台北州下蘇澳漁港之築造，其位置在蘇澳庄南方2哩，稱南方澳方面。鑿去其彎入地之水田及低濕地，以通外海，作丁字形。潮退之際，水深6尺者，約1萬坪；9尺者1萬3千坪。船溜之周圍有千數百間之混凝土岸壁，漁船即可泊於是處，優可得收容普通型發動機船80隻，而且水深9尺之處，有小型貨物輪船及發動機船入港，得以安全避難。此種漁港在本島中，除卻基隆、高雄而外，為不可多得之地形。」²¹

總體而言，南方澳漁港構造為丁字形，平地面積8萬坪，港內面積2萬3千坪，總工程費662,000圓。完成的設施包括：（一）第一泊錨地：長455公尺，寬73公尺，干潮水深1.82公尺之水域面積33,100平方公尺。（二）第二泊錨地：長464公尺，寬45-109公尺，干潮水深2.72公尺之水域面積43,000平方公尺。（三）護岸碼頭：1,299公尺。（四）港口防砂堤：227公尺；護岸石垣：310公尺。（五）附屬相關設備隨後相繼完成，包括給水設備、魚市場、冷藏庫、貯冰庫、給冰設備、重油槽、燈台、漁船修繕所等。²²

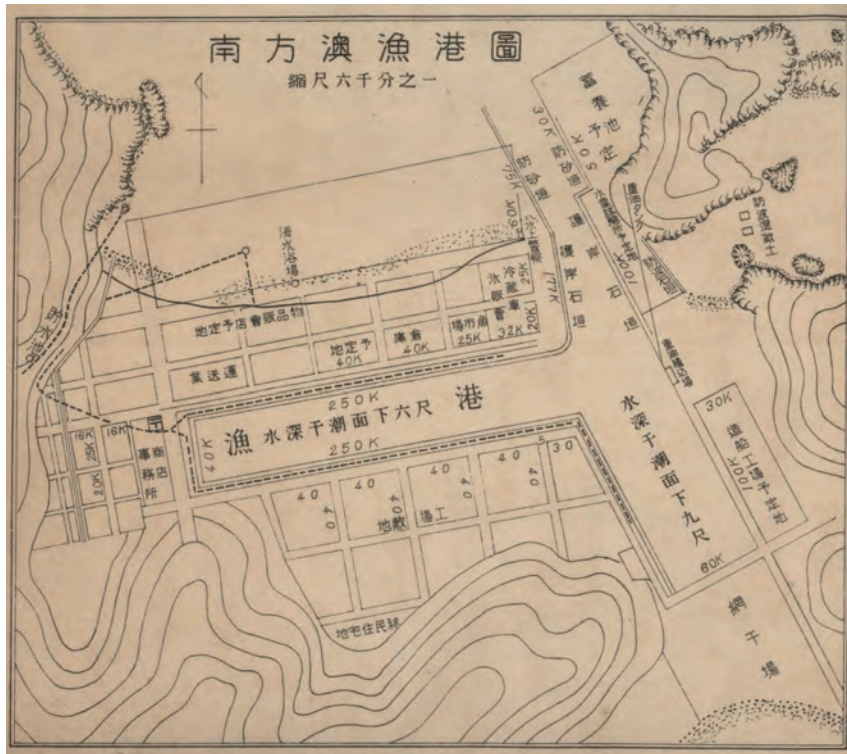
南方澳漁港完工時，還沒有設置燈台。但因夜間入港船隻甚多，亟需設置燈台以防危險，因此總督府土木局先在港口左右兩側設置標燈，建設標柱。然而在點燈之前，因發動機漁船大量增加，夜間船隻出入非常頻繁，值暗夜時，出入異常不便，因此，各發動機船主商量之後，決定由各船主負擔點燈費用，先於港口的浮標燈柱裝上500燭光的

21.〈蘇澳漁港開港式〉，《台灣日日新報》，1923.06.30，6版。

22.〈蘇澳漁港工事〉，《台灣日日新報》，1922.07.27，日刊04版。〈今日開港式を行ふ 蘇澳漁港は 本島に於ける最初の漁港〉《台灣日日新報》，1923.06.29，07版。戴寶村，《宜蘭縣交通史》，頁99。

電燈，在1924年1月15日首次點燈，使得船隻即使在黑暗的夜晚出入漁港，也能稍為安全。²³但標柱的燈光亮度仍不足，1927年總督府在北方澳建造蘇澳燈台，燈塔構造為混凝土四角形白色，燭光數千的瓦斯燈，晴天光達距離20哩，於1927年4月10日點燈。²⁴

在南方澳漁港將近完成前，鐵道部為了便利輸送新鮮漁獲，以1萬7千圓的預算，計畫於蘇澳及南方澳之間布設長度僅2哩的輕便鐵路。²⁵1923年10月輕鐵竣工後，鐵道部則將輕鐵借貸給蘇澳庄役場經營。²⁶



圖片來源：蘇澳郡役所，《郡勢一覽(昭和五年版)》(蘇澳郡：蘇澳郡役所，1931)，附圖。

23. 〈蘇南漁港口點燈〉，《台灣日日新報》，1924.01.23，06版。
24. 《台灣總督府報》昭和2年第77號（1927.4.12），「台北州蘇澳郡蘇澳庄蘇澳北方澳二左記ノ燈台ヲ建設シ昭和二年四月十日ヨリ點燈セリ」。
25. 〈南方澳布設輕鐵〉，《台灣日日新報》，1923.06.17，05版。
26. 〈新蘇間輕鐵將開業〉，《台灣日日新報》，1923.10.09，06版。

(三) 南方澳建港前後的船運狀況

如前所述，日本領台以後，自1897年4月開始實施台灣沿岸航線命令航路，命令大阪商船株式會社經營。最初規劃的沿岸線，實施時間為1897年4至7月，以基隆為起點，寄港地包括基隆、蘇澳、花蓮港、卑南、車城。1897年7月開始，航海路線改為沿岸東迴／西迴線，以基隆為起點及終點，寄港地包括基隆、蘇澳、花蓮港、卑南、南灣、車城、打狗、安平、澎湖島。1901年度起，改為沿岸東迴線及沿岸西迴線兩條，停泊港口數增加，且均停靠蘇澳。

隨著日本政府積極開發東部的計畫，1909年開始獎勵日本人移民東部，而使客貨運輸量增加。1911年度至1913年度間，除了沿岸東迴線及沿岸西迴線之外，又增設東沿岸線，行駛基隆、蘇澳、花蓮港、卑南，得視情況延至打狗。

1914年度起，沿岸命令航線正式分為東迴線及西迴線，不再重疊，沿岸東迴線行駛基隆、蘇澳、花蓮港、卑南、火燒島、紅頭嶼、大板埕、打狗間，航海次數由之前的每月2至3回，增為每月6回。

1919年度，沿岸東迴線改為沿岸甲線。1924年宜蘭線鐵路開通，蘇澳為終點站，1925年總督府開設東部沿岸線（名稱先後變更為沿岸東迴線、沿岸甲線、沿岸東線、東沿岸線）及東部附屬線（聯絡線），作為鐵道聯絡航線功能，行駛蘇澳與花蓮港間。1926年台東線鐵路開通後，本航線同時聯絡宜蘭線鐵路及台東線鐵路，對於東部的交通運輸及物資流動更為方便。1932年度至1933年度，沿岸甲線改為東沿岸線，另開基隆花蓮港線，行駛基隆、蘇澳、花蓮港間。²⁷

1910年代以來，宜蘭廳內各港出入船舶數屢創新高，顯示海上交通日益繁盛。而蘇澳港作為當時東海岸唯一的良港及命令船停泊港，出入港的船數、噸數與客貨運輸量也日益增加。

27. 戴寶村，《近代台灣海運發展：戎克船到長榮巨船》，頁202-205、225-226、245-247。

著眼於東部的發展商機及日漸增加的運量需求，除了命令航路之外，也有由船公司或其他會社或個人開設的自由航路，以蘇澳為停泊站。

日本郵船株式會社於1913年1月開始經營東部的自由航路，開設連接東部客貨出入最多的花蓮港與基隆港的航線，並停泊位於兩港之間的蘇澳港，每月6回，運送宜蘭平原及其腹地所出產的木材、米、砂糖等物資，及居民日常消費的雜貨。使用的船隻是2,300餘噸的小倉丸，每月自基隆出航4回。本線營運業績雖好，但因1914年發生歐戰之後，日本國內海運界景氣大好，船公司將船隻改航行更高獲利的航線，因此1914年9月以後，日本郵船株式會社將本線廢航。²⁸

1923年，建成商行以福連丸、東榮丸共3艘船隻經營基隆至花蓮港間的航線，公司名稱改為泰記汽船公司，再擴大航運範圍為蘇澳、花蓮港、新港、加走灣、台東等地，後來將福連丸賣渡給中國，改以從日本購入360噸級的福仁丸加入營運，再將公司名稱改為泰記汽船株式會社，又加入發動機船東海丸，有相當好的業績成長。

東部的沿岸航運狀況，是經營自由航路的船公司的營運業績，凌駕於經營命令航路的大阪商船株式會社，有鑑於此，大阪商船在1930年3月開始，也以499噸的小型汽船陽州丸加入東部的自由航路，以運送命令船的漏接貨物。²⁹

表4為1914年至1933年蘇澳港的客貨運統計，可見從1925至1931年的客運量有顯著的增加。而1931年起，蘇澳花蓮之間的臨海道路改善後，每日定時有客運行駛，因此搭船旅客又開始減少。但蘇澳貨運量卻在1923年建港完成後減少，或許因港口規模以漁業發展為主的限制所致。

28. 戴寶村，〈近代台灣海運發展：戎克船到長榮巨船〉，頁245-246。

宜蘭廳，〈宜蘭廳統計要覽（大正6年度）〉（1918），頁227。

29. 戴寶村，〈近代台灣海運發展：戎克船到長榮巨船〉，頁246-247。

年度	船客(人)			貨物(噸)		
	出港	入港	合計	出港	入港	合計
1914	4,378	4,528	8,906	1,752	1,988	3,740
1915	4,153	4,377	8,530	2,363	2,716	5,079
1916	4,662	3,696	8,358	5,193	3,979	9,172
1917	5,227	5,588	10,815	7,687	4,913	12,600
1918	7,924	8,801	16,725	2,345	5,917	8,262
1919	10,017	8,523	18,540	3,098	7,306	10,404
1920	8,281	7,388	15,669	3,118	3,722	6,840
1921	4,724	4,726	9,450	4,312	4,273	8,585
1922	3,678	3,150	6,828	2,836	3,149	5,985
1923	4,969	2,077	4,046	6,265	4,535	10,800
1924	4,142	2,031	6,173	4,350	3,312	7,662
1925	12,870	10,978	23,848	2,319	1,010	3,329
1926	14,345	13,103	27,448	2,590	920	3,510
1927	13,318	12,125	25,443	2,742	1,596	4,338
1928	14,071	12,876	26,947	2,366	708	3,074
1929	15,203	12,678	27,881	1,777	1,694	3,471
1930	16,458	12,944	29,402	1,389	1,573	2,960
1931	11,838	7,326	19,164	1,529	1,150	2,679
1932	7,694	1,730	9,424	1,966	468	2,434
1933	5,261	906	6,167	1,682	344	2,026

表4：蘇澳港客貨出入統計(1914-1933)

資料來源：戴寶村，〈近代台灣海運發展：戎克船到長榮巨舶〉，頁252-253。

四、海陸運輸與區域發展

1. 漁業與港口

1929年4月底甫接任台北州知事的片山三郎，在1929年5月30日前往蘇澳巡視時指出：「蘇澳帶有三大使命，第一為水產，即東部台灣重要漁港之點；第二為佐蘇花道路開通東部台灣連絡，花蓮港築港之時，因與基隆關係上，蘇澳港可為中繼港，同時築港之點；第三為本島稀見之大理石。」³⁰

南方澳漁港的建設，可說就是著眼於漁業發展而設置：「蓋為出漁近海漁船及發動機漁船，一朝遭遇時變，其附近沿岸無避難之處，復無漁業根據地點，因是而設置。現熊田原之鰹節工場在此地經營，常有多數發動機船出入，擬欲以此地為漁港，完成一切設備，且欲以將來之漁港，豫想以基隆之繁盛移諸此地。...又因漁港完成，已得安全碇繫場，北方澳漁民等，定購發動機船，或為組織利用組合購入，以期益發展漁業。要之，漁港開設竣工時，蘇澳之將來，不得不彌進展于漁業也云。」³¹

原本居住於蘇澳的平埔族與漢人居民，多以農業為生，漁業並不發達，且以北方澳為主要漁業據點，在利澤簡、清水、埤仔尾、大坑罟、功勞埔沿線，有牽罟、手叉網、焚寄網、延繩釣、小型流網等漁業活動。南方澳開港後，漢人漁民始大批移入蘇澳地區。³²

由於蘇澳近海漁場有豐富的赤鯛、鰹、鮪、鯊魚、旗魚等魚種，早在日本治台以前，就有來自沖繩八重山、與那國島等地的漁民，在蘇澳地區活動，他們來到台灣東部海域捕魚，並建立起將漁獲載到蘇澳出售，再採買當地日用品返航的交易型態。1914年，首次由日本漁民將鏢旗魚的方法傳入蘇澳地區，此後每年秋冬季節，日本九州、四國、鹿兒島等地的漁船前來鏢旗魚的船數逐漸增加，在鏢旗魚季節結束後返回日本，形成季節性的流動漁業人口。³³但也有漁民及相關業者在此定居或建立據點，譬如1921年已有宮崎縣人熊田原在南方澳建立大型鰹節製造工場，雇用日本工人製造柴魚，每天有3艘石油發動機船，提供2、3千尾的漁獲作為原料。³⁴

30. 〈蘇澳帶有三大使命 片山知事巡視感言〉，《台灣日日新報》，1929.06.01，04版。

31. 〈蘇澳漁港及燈台〉，《台灣日日新報》，1924.01.08，05版。

32. 蘇澳區漁會編，《蘇澳區漁會誌》（蘇澳鎮：蘇澳區漁會，2004），頁123。

33. 彭瑞金總編纂，《蘇澳鎮志（上卷）》，頁69-71。〈今日開港式を行ふ 蘇澳漁港は 本島に於ける最初の漁港〉，《台灣日日新報》，1923.06.29，7版。

34. 〈鰹節製造場〉，《台灣日日新報》，1922.07.27，日刊04版。

1923年南方澳漁港開港，加上1924年宜蘭線鐵道全線通車，以及連結南方澳漁港及蘇澳車站間的輕便鐵道的設置，總督府並在港口建立冷藏庫、漁船修繕所等基礎設施，都對漁業活動大有助益。在1925年1月的報導中記載：「蘇澳南方澳之漁港，因宜蘭鐵道全通，漁船之出入頓增，一日有35隻內外，皆以蘇澳為中心。從事漁業一日之漁獲額，旗魚50隻內外，其他沙魚等。旗魚殆售諸台北、宜蘭方面，沙魚則供給於宜蘭。在12月中，旗魚搬出2萬5千餘斤。又真鯧從來自3月間出漁，今年之洄游期早，在兩三日前有少量之漁獲。旗魚專迴送於基隆，乃搬出內地，然汽車之運轉時間甚為不便，如此汽車全通，在蘇澳出入之漁船頗為頻繁，該港近來極為熱鬧云。」³⁵

然而，南方澳漁港完成後不久，官方就發現，雖然在旗魚和鯊魚等盛產季節，會有來自南方澳本地及基隆方面的漁船，以及日本本土出海捕魚的發動機漁船百餘艘集帶來的盛況，但是過了漁期以後的夏秋季，除了避難船之外，可說是連一艘漁船都看不到的狀態。南方澳漁港的建設，是為了發展東部漁業，並作為台灣北部水產業發展的根據地，若只能維持現狀，就違背了建港主旨。為此，台北州採取的策略是導入日本本土太平洋岸的漁業移民定居蘇澳，以積極發展水產業。³⁶1926年至1927年，先後有兩批移民來到蘇澳，分別來自高知縣、愛媛縣、長崎縣、大分縣等地。總督府給予這批官營移民相當優厚的補助，包括給予住宅、免費貸予漁船、漁具、漁業資金、旅費等。³⁷

日本漁民帶來新式漁法，並普遍使用動力漁船，漁獲所得豐厚。從1927年12月到1928年4月16日的統計，9艘漁船所得的漁獲總價值高達39,923圓，分別是海南丸5,357圓，宇佐丸5,075圓，須崎丸3,742圓，淡水丸3,212圓，みせう丸4,892圓，佐田丸6,144圓，宇和丸3,547圓，金剛丸4,287圓，室戶丸3,667圓。³⁸每年秋冬漁季，來自蘇澳在地及基隆與日本各地的鏢旗魚船，也使南方澳的漁業活動極為熱絡，漁獲所得屢創新高，譬如從1936年1月1日到1月15日的半個月之內，逢鯖魚漁期，一天可捕獲鯖魚8、9萬尾，加上其他雜魚，漁獲金額達到11萬9千餘圓，是南方澳漁港開港以來未曾有過的紀錄，蘇澳水產株式會社因此佳績，是年2月16日特地在南方澳海水浴場開船員慰勞會。³⁹尤其1928年在蘇澳近海發現珊瑚漁場，1929年5月總督府准許漁民採取後，珊瑚船因此增加，並有台北州水產會經營的珊瑚市場在蘇澳開設分場，進行珊瑚買賣，珊瑚也成為漁民在夏季枯漁期的一大收入。⁴⁰

35. 〈蘇澳港大熱鬧〉，《台灣日日新報》，1925.01.18，04版。

36. 〈蘭陽ゆき土產寫真（二）移民家屋〉《台灣日日新報》，1927.04.06，02版。

37. 佐々木武治，〈蘇澳の漁港と移住漁民の近況〉，《台灣水產雜誌》183期（1931.4.15），頁12-18。

38. 〈南方澳に於ける 漁業移民成績良好 夏場の生活費も樂にはいる〉，《台灣日日新報》，1928.04.27，02版。

39. 〈南方澳漁港半箇月 漁獲金額達十二萬 為開港以來未曾有豐漁〉，《台灣日日新報》，1936.02.18，08版。

40. 〈蘇澳珊瑚市場 近日中開始糶賣〉，《台灣日日新報》，1929.07.03，07版；

〈珊瑚採取許可で郡守庄長を胴上 南方澳漁民喜び 大祝賀宴を張る〉，《台灣日日新報》，1929.05.05，

南方澳漁業活動的興盛，可由表5中，1931年以來的蘇澳郡內船舶與從業人員的統計看出，漁船是歷年蘇澳郡內數量最多的船種，而漁船營業者、船數與船員人數，整體而言是年年增加的。

年度	渡船			遊船貨船			舢舨			漁船			汽船			其他	
	營業者	船舶	船夫	營業者	船舶	船夫	營業者	船舶	船夫	營業者	船舶	乘組員	所有者	船舶	乘組員	船舶	乘組員
1931	0	0	0	2	10	0	0	18	59	79	96	570	0	0	0	4	20
1932	0	0	0	2	10	0	9	18	59	59	59	570	0	0	0	4	20
1933	0	0	0	0	0	0	2	4	16	214	214	1,008	2	2	12	0	0
1934	0	0	0	0	0	0	28	28	82	145	160	660	2	2	13	139	815
1935	0	0	0	3	17	2	4	9	27	272	364	1,716	1	1	6	0	0
1936	0	0	0	2	14	0	4	26	61	201	313	1,627	0	0	0	1	6
1937	0	0	0	0	0	0	5	15	48	160	170	646	1	1	5	162	916
1938	0	0	0	0	0	0	3	13	30	104	201	1,290	0	0	0	17	0
1939	0	0	0	0	0	0	2	13	30	115	216	1,808	0	0	0	166	200
1940	0	0	0	1	12	0	4	22	81	110	135	871	0	0	0	236	236

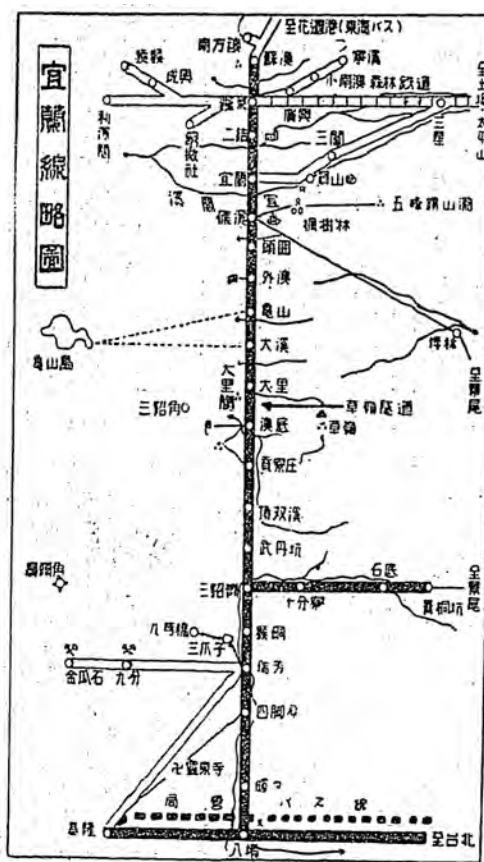
表1：蘇澳郡船舶統計，說明：舢舨為小型平底駁船，主要用於內河淺狹航道的貨物運輸。
資料來源：《台北州統計書》，昭和6年度至昭和15年度。

1. 漁業與港口

據1925年2月的報導記載，蘇澳地方本為一寒村，僅有漁民居住，然而自從敷設鐵道以來，前途漸見曙光。1920年地方制度改正，設置郡役所，蘇澳郡與宜蘭郡、羅東郡地位平齊，提升了地方行政地位。1924年宜蘭線鐵道全線通車後，也促進蘇澳市街發展。而在此之前，於1923年建港的南方澳漁港，則同時扮演宜蘭連結基隆、台北方面與花東地區交通的樞紐，因前往花蓮港、台東等處的乘客，皆由蘇澳乘船；自花蓮港以汽船行駛至蘇澳，約5小時可上陸，再轉搭火車，從花蓮港到台北，只需要12小時就可到達。以運輸量來看，在蘇澳車站上下車的旅客急增3成以上，貨物輸入量並無明顯變化，但輸出量則增加2成。12日中乘客7,491人，下車乘客為7,444人。前年乘客5,145人，下車乘客5,014人。運到貨物2,881噸，發送376噸。比前年到貨減少百餘噸，而發送則增加150

餘噸。旅客的狀況，在鐵道全通前之10到12月間，投宿者411人，全通後之12月1日至1925年1月20日有851人。自蘇澳港出發前往花蓮港、台東之船客，鐵道全通前的1924年10至11月有1,171人，全通後之12月1日至1925年1月20日有2,900人，皆呈倍數以上的增加。⁴¹

公路建設方面，蘇澳、花蓮港間的蘇花臨海道路，於1916年開工興築理蕃警備道路，1925年竣工，1927年進行車行公路之改建，1931年完成。⁴²



宜蘭線鐵路路線圖

圖片來源：《臺灣鐵道旅行案內 昭和十年》（1935），頁122。

41. 〈連絡軌道〉，《台灣日日新報》，1924.11.29，04版。〈蘇澳地方近況〉，《台灣日日新報》，1925.02.02，04版。

42. 戴寶村，《宜蘭縣交通史》，頁82。

蘇澳庄至南方澳港之間的道路，原本道路寬幅約1間半（約2.73公尺），向來以台車軌道運送南方澳漁港漁獲物，但逢雨天即難以運作。因此台北州於1927年6月間開工改修蘇澳至南方澳港道路，使成為寬3間（約5.46公尺），長1,324間（約2,409.68公尺）之大道，於1927年11月完工，並準備2部自動車以從事貨運。⁴³

1931年4月，東海自動車株式會社開始開定時班車從事客運，但對於大阪商船經營的基隆花蓮港間連絡船及沿岸東迴線定期船造成衝擊，平素之船客紛紛改搭客運，為此，1931年8月初大阪商船甚至將船費降價2成，以與巴士競爭。⁴⁴

南方澳漁港的問題，則隨著產業與區域的發展而浮現。1920年代中期以後，東部開發快速進行，蘇澳港只建設漁港尚不符民眾的期待，就交通與地方產業開發的需求，港口建設有待加強。地方對築港的要求日益殷切，1927年8月，宜蘭地區成立蘇澳港築港期成同盟會，8月21日在蘇澳公會堂召開會議，並發表決議文。

1929年，總督府開始草擬建港計畫，工程包括：

- 1.防波堤：北防波堤322公尺，底寬7公尺，堤頂寬5.9公尺，南防波堤336公尺，底寬5公尺，堤頂寬4公尺。
- 2.浚渫工程：浚渫港區填築新生地，浚渫至干潮面下2公尺深水域11,140平方公尺，填築21,240平方公尺地面。
- 3.裝卸場、護岸、防沙堤。
- 4.運河、隧道、防風林。
- 5.道路、橋梁及排水設備。

蘇澳港的建設工程至1941年才真正進行，而該年日本發動太平洋戰爭，工程不久即告停頓，只完成一段防波堤。⁴⁵

43.〈改修蘇南間道路〉，《台灣日日新報》，1927.06.10，04。

〈蘇澳南方澳道路工事〉，《台灣日日新報》，1927.11.02，04。

44.〈蘇澳花蓮港連絡船 與自動車競爭減折 一時乘客驟增〉，《台灣日日新報》，1931.08.06，08版。

45. 戴寶村，《宜蘭縣交通史》，頁99-100。

五、結論

綜合觀察宜蘭港口的地位可知早期烏石港、利澤簡港各有其區位功能，地處蘭陽平原東南邊的蘇澳灣則到較晚期才逐漸發展，19世紀後期有日本及西洋人士進出此地區。日本治台後因其天然港勢較優而地位日趨重要，由船隻進出與運輸量可略觀察其演變，日本原先亦有建設港口之構想，爾後則以漁業需求優先，1921-1923年間建設南方澳漁港，奠定漁業基地基礎，戰後1955-1959年再經擴建，成為東台灣最重要遠洋漁業港，也是名列前茅之一的漁港。交通屬性的蘇澳港在日治後期有啟動興築但未竟其功，1965-1972年建設為小型商港，直到1975年被列入「十大建設」之一，而有大規模的建設，1983年完成商港規模。蘇澳灣北側的北方澳也在1975年建設成為海軍基地。蘇澳灣區遂有南方澳漁港、蘇澳港、北方澳軍港，使位居國境東北隅的蘇澳灣成為具備多功能而且地位重要的港灣區。



論文四
清治至日治時代
南方澳海陸運輸交通之研究

評論人 | 陳進傳

佛光大學文化資產與創意
學系名譽教授

人是歷史的動物，一生中都與歷史息息相關，少年時候喜歡聽歷史故事，成年以後，就業工作，創造歷史，老年退休後，回憶歷史，想念陳年往事，所以歷史是人類的記憶，這次南方澳開港百週年紀念的各項活動就是南方澳的歷史記憶，很有意義與價值。

非常難得的是，這次學術研討會請到戴寶村教授發表論文，戴教授很早就從事海洋發展與海洋史研究，因為台灣早期不重視海洋問題，這是受到中國大陸偏重陸權的影響，所以戴教授來談南方澳非常合適。另外，戴教授早期關注宜蘭史研究，曾參加宜蘭縣史系列《宜蘭交通發展史》的撰寫，因此發表南方澳交通的論文，當然值得期待。

大致來說，這篇文章有幾點意義：

第一，即使是在地人，對當地歷史事物也不甚了解，所以重現地方史是有必要的，戴教授的文章可以幫助在地的宜蘭人、蘇澳人認識南方澳的歷史發展，進一步知道是台灣的三大漁港之一，而且看出蘇澳港的重要性。

第二，用貨物進出口的數量，比較分析頭圍、東港、蘇澳三個港口的變化情形，及經濟價值的升降變遷，藉以得知蘇澳港地位愈來愈重要，同時也提到南方澳漁港的發展，對週邊環境，甚至羅東與宜蘭都產生影響。

第三，這篇文章也點出蘇澳在海陸交通的重要地位，海路來說，蘇澳港的航運，不論是客運和貨運都在成長，愈來愈重要。就陸路來說，蘇澳成為宜蘭線鐵路和臨海道路的連結點，所以交通改善與蘇澳發展相輔相成，這也是戴教授很有見解的一面。

整體來說，這是一篇很周到的論文，但作為評論人，總要提一些意見，可分二點：

第一，表格部分的種類與數量相當完整，可惜的是，這些數量的變化，背後都有理由與意義，應該多加解釋與說明，數字固然就足以顯示背後意義，但有些讀者可能會忽略掉，所以如此豐富的統計數量，未作進一步的說明，有點可惜。但如要多加說明，將增加篇幅，也是個問題，就請作者自行斟酌。

第二，內容提到頭城又稱西港，是相應宜蘭河改道後出海口的東港，事實上，西港之名稱早在宜蘭漢人開發就已經有了，溪南的利澤簡港稱東港，對應的溪北頭圍就稱西港，這一點應該注意。

一般來說，行政區域的制定，跟人口數量有密切關係，大正9年台灣地方制度改制，分為台北、新竹、台中、台南、高雄五個州，州下設郡，台北州共設9個郡，宜蘭地區就有宜蘭郡、羅東郡、蘇澳郡。所以，我一直很訝異，為何會設蘇澳郡？當時蘇澳似乎還在發展之中，鐵路和公路尚未全線通車，人口看來也不夠多。因此，蘇澳設郡是否跟日本政府統治思維有關，考慮蘇澳地位的重要，預期蘇澳的未來發展，還是涉及南澳原住民的治理。這個問題，雖論文中約略提到，但非主要重點所在，希望以後有機會戴教授多加留意，另行撰寫文章探討。總之，這是一篇夠水準的學術論文。