

# 清代臺灣港口的發展與等級劃分

林玉茹

## 壹、前言

清領臺灣二一二年之中，據目前已知資料，曾經先後出現一九八個港口，分佈於全島海岸上或河岸上。(註一)這些為數眾多的港口，由於彼此的泊船條件、機能、型態及區位不一，因此歷經清代一、二百年的發展，逐漸演變出不同的港口規模，而形成不同的港口等級。而且，隨著時間之演變，由於港口自然條件與人文條件的變化，單一港口本身也有大小興衰之變遷。

在清代的文獻中，屢見對港口型態之大略區分，例如康熙末年黃叔瓚《臺海使槎錄》記載：

近海港口哨船可出入者，只鹿耳門、南路打狗港、北路蚊港……其餘如鳳山大港、西溪……可通杉板船。臺灣州仔尾、西港仔……，只容舢仔小船。再鳳山岐後、枋寮……今盡淤塞，惟小魚船往來耳。(註二)

上述主要根據港口的泊船條件來區分港口的類型，隱約有大小區別。道光年間，姚瑩《東溟文集》則以港口的行政、商業機能及海防重要性來分別港口：

臺之門戶，南路為鹿耳門，北路為鹿港、為八里坌，此官所設者。非官設者，鳳山有東港、打鼓港，嘉義有笨港，彰化有五條港，淡水有大甲、中港……噶瑪

蘭有烏石港，皆商艘絡繹。(註三)  
〈與王提督書〉又載：

臺灣口岸甚多，最要者郡城之安平大港，即四草入郡之咽喉。四草難守，不如大港扼要。……嘉義則樹苓湖，……彰化則番仔挖，……淡水則八里坌與雞籠二口。……(註四)

同治年間成書的《淡水廳志》，也劃分淡水廳內港口為通商口、正口、小口及其他港澳。(註五)由此可知，全臺港口數目雖然眾多，彼此之間仍有大小等級存在則似為眾所皆知之事。

因此，本文首先探究港口發展成不同大小等級的條件和過程，再抽離出全臺港口的普遍特徵，試圖尋找適當的分級指標，而將全臺港口區分成幾種等級，以便能進一步掌握清代臺灣港口在「質」的方面之整體面貌與發展趨勢。

## 貳、港口的發展

清代臺灣港口為何發展成大小不等的規模，形成港口之間的等級差異，大概可以由港口本身的泊船條件、港口的島外聯結、腹地的發展與貿易、港口的商業設施以及港口的行政與軍事配置等自然和人文條件來討論。以下逐一說明之。

### 一、泊船條件

泊船條件是指一個港口所能容納出入該港的船隻大小。一般而言，港口所能停泊的船隻越大，越有利於發展成大港。在開闢初期，一個泊船條件良好的港口可以做為移民墾拓的主要出入門戶。例如屏東平原的東港、彰化平原的鹿港、臺北盆地的淡水港等。(註六)而隨著開墾的日益成熟，泊船條件良好的港口對外可以與大陸地區互通有無，對內則進行沿岸貿易或做為其他小港的集散地，於是逐漸擴大港口機能與規模，成為中、大型港口。例如，清廷「屢次開設口岸，亦俱就當時港門之大者，定為正口。」(註七)反之，一個泊船條件較差、不能容納大商船停泊的港口，可能只能局限於小港的規模，無法進一步發展成大港。

港口的泊船條件，與當時所使用的船舶，密切相關。在輪船出現以前，近代東亞一帶主要以帆船作為航行交通工具；而中國帆船的造船技術早在宋代即有驚人發展，出海貿易船隻大多為一、二千料(六十噸至一百二十噸)的大船。(註八)到了十一、二世紀，中國帆船載客量已達上千人。(註九)十六、十七世紀前後，中國帆船在東南亞相當活躍，(註一〇)其間亦間或有戎克船(Junk)來到臺灣貿易或漁獲。(註一一)清領臺以後，帆船仍是兩岸對渡、沿岸貿易的主要交通工具。這些帆船依噸位大小而要求不同的港口區位，惟當時的帆船噸位普遍較小、吃水淺，因此臺灣西部海岸雖然平直，少天然港灣，卻足供這些帆船的需要，而產生為數眾多的港口。其中，只要能夠容納大型戎克船出入的港口，即較有可能發展成大港。但是，一八五〇年以降，歐洲的

機器動力輪船開始出現在東南亞。(註一二)一八六〇年開港之後，西力東漸，外國輪船接踵而至。同治五年(一八六六)在閩浙總督左宗棠的極力推動下，清廷也創設福建船政局，自製西式輪船。(註一三)自此以後，輪船逐漸取代帆船為主要航海工具。由於輪船噸位大、吃水深，需要深水良港才能淀泊，是以全島各港口中可以作為輪船停泊地的打狗、安平、滬尾及雞籠四港，獲得外人青睞，乃被闢為通商港。(註一四)而原與鹿耳門、八里坌三足鼎立的鹿港，因為中部海岸海底甚淺，潮勢又急，不容輪船出入，遂轉為中部地區戎克船貿易中心和中介轉運港。(註一五)

總之，輪船的出現，一方面打擊舊式帆船的獨佔航運，甚至進而取而代之；另一方面，也使得島內的深水良港，逐漸嶄露頭角，深具發展成大港的潛力。至於那些無法容納輪船出入的港口，港口發展大都受到限制，甚至趨於沒落。

此外，港口本身的淤淺與否也改變了港口的泊船條件，並影響港口的發展。由於臺灣全島港口，主要以分佈在海岸上的河口港和海港居多；因此，港口的淤淺與否，和臺灣海岸的特質、河川的特性以及其他人為因素的作用，有相當密切的關係。

本島的海岸，大約可粗分為東部的斷層海岸，北部的沈降海岸，西部的離水海岸以及南部的珊瑚礁海岸。(註一六)其中，斷層海岸、沈降海岸及珊瑚礁海岸，較無港口淤淺之慮。(註一七)西部的離水海岸，北自淡水河口南至枋寮附近，則除了高雄附近有隆起珊瑚礁之外，大都屬於以臺地或平原為背地的礫質、沙質或泥質海岸。(註一八)此類海岸由於海灘平緩，海底平淺，其間又有許多大河入海，因而堆積旺

盛，海岸線逐年往西推展。(註一九)港口的淤塞現象，也數見不鮮。

離水海岸變遷較大，除了地盤隆起之外，可能也由於臺灣島的河川大都具有以下三種特徵：

1. 溪流源地高峻，下游陡落平地，流速頓減，而加速沈積作用，淤塞河床。

2. 河川流量不均，洪水量與枯水量相差甚大；夏季無雨時，河川乾枯或僅涓涓細流。

3. 山地地質脆弱，易於崩蝕，溪流沖挾而下，含沙量增大。(註二〇)

再者，漢人的入墾，促使原住平地的番族被迫退入山區，並普遍實行火耕；漢人又繼入濫伐森林，土壤流失嚴重。

(註二一)因此，每逢大雨，河川經常氾濫，輸沙量很大，河道的變遷也相當頻繁，(註二二)導致島上河口港與河港常有淤淺之虞。

此外，西部海岸的潮差因為較北部、南部、東部海岸大，高低潮濱線相差也極遠。(註二三)因此，在潮汐與風浪的作用之下，來自海岸本身受波浪侵蝕而逐漸坍塌的灘線漂沙，以及由鄰近海岸所供給的沿岸漂沙、飛沙，(註二四)均造成海岸堆積作用的盛行，進而淤塞港口，導致港口泊船條件惡化，港口發展乃受限制。

一旦港口的泊船條件惡化，甚至淤淺，倘若鄰近地區又有泊船條件較佳的港口，則該港口即可能由大港變成小港，其商業、軍事及行政機能均可能為其他港口所瓜代。例如道光六年(一八二六)，位於嘉義、彰化之間的海豐港(又稱五條港)，因「溪水匯注沖刷，甚為深廣」，(註二五)而且

「鹿港口門淤淺，商舟不前」，(註二六)乃開為正口。至道光中葉左右，海豐港已逐漸淤塞，乃有將兵防移駐附近的宗元港之議。(註二七)又如臺北盆地的港口，清康熙、雍正年間以八里坌港為貨物集散地，商船最多。(註二八)乾隆三二年(一七六七)，八里坌「因海口漲塞，無船隻往來」，遂將原已改移至新庄辦公的八里坌巡檢，正式更名為新庄巡檢，(註二九)新庄並已成為盆地內最大的港口市鎮。(註三〇)嘉慶末年新庄亦因河底淤淺，商務漸移艋舺。同治末年，艋舺又淤，船隻往來不便，大稻埕漸代之而興。(註三一)由此可見，港口泊船條件的改變，影響港口的發展。

## 二、港口的島外聯結

港口主要為船舶的水上運輸服務，而運輸乃是將人員或貨物由甲地運到乙地的勞務。(註三二)因此，它勢必與外部有所聯結。港口的外部聯結，大概有與島外地區的聯結、島內港口之間的聯結以及港口與腹地的聯結等三種型態。其中，後二種型態容後再作討論，此處主要分析港口的島外聯結。

清代臺灣港口的島外聯結，藍鼎元曾有深刻的描述：

臺灣海外天險……舟楫往來，四通八達。外則日本、琉球、呂宋、噶囉吧、暹羅、安南、西洋、荷蘭諸番，一葦可杭；內則福建、廣東、浙江、江南、山東、遼陽，不啻同室而居，比鄰而處，門戶相通，曾無藩籬之限，非若尋常島嶼郡邑介在可有可無間。

(註三三)

事實上，開港之前，臺灣港口的島外聯結主要以對岸的

大陸地區為主，南洋、日本為輔；直到開港通商之後，島外聯結的範圍才擴及全世界各地。（註三四）不過，整體而言，臺灣與大陸港口之間的聯結最為密切。這種現象之所以形成，主要由於臺灣係屬海島，資源有限；而且，海上交通位置優越，（註三五）又是一個開發較晚的地區，並沒有形成大陸那種自給自足的經濟體系，農業生產乃具有濃厚的商品性質。

（註三六）再者，中國東南沿海地區，自明清以來即透露外向型經濟型態，手工業與工商業相當發達。（註三七）因此，臺灣與大陸遂形成「開發中區域」與「已開發區域」之間，一方供應農產品，一方供應資本與手工業產品的地域分工現象。（註三八）此外，在地緣的鄰近和官方政策限制下，臺灣港口與大陸港口之間的聯結最為密切，有所謂「上通江浙；下抵閩廣，來往商艘，歲殆以數千計」的盛況。（註三九）但是，兩岸港口之間的聯結，並非毫無限制。一方面必需考慮清廷的管理政策；另一方面也要考慮港口的區位條件和港口的規模。

清廷在臺灣港口的管理政策上，基本上對南北港口之間的沿岸貿易，管制較不嚴格。雍正九年（一七三一）即開放鹿仔港、海豐港、三林港、勞施港、蓬山港、後龍港、中港、竹塹港及南崁港等作為島內沿岸貿易點。（註四〇）但是，對於臺灣港口與大陸地區，或是與日本、南洋地區的貿易往來，則繼承明代「貢舶貿易」中對渡口岸的傳統，以特定口岸為登陸地點，以利於稽查和徵稅，（註四一）而採取限制政策。清初只開放鹿耳門一口與廈門對渡；乾隆年間，為配撥臺運之兵眷米穀，並方便商船出入臺灣以糴運內地，防止私販偷運，（註四二）又陸續開放鹿港、八里坌、海豐港以及烏

石港，與大陸的蚶江、五虎門對渡。其後，最遲至咸豐年間，由於各地區陸續開發，兩岸貿易往來益熾，清廷乃將西部的竹塹、北港、東港……等港開放為兩岸對渡口岸。（註四三）咸豐六年（一八六〇）復因天津、北京條約，開淡水、雞籠、安平和打狗四口對外通商，成為國際性港口。

官方所開放的口岸，大都選擇適合通商，巨艘往來方便，與內陸易達性較高的港口，這種港口本身即具有發展成為大港的條件，而一經官方正式開口之後，既提高了該港口的官方等級層次，也增強港口的各種機能，促使其加速發展，因而港口規模更加擴大，並凌駕其他未開口的港口。反之，一個港口，縱然泊船條件良好，位置優越，若被官方視為禁港，不許商艘往來貿易，（註四四）則儘管該港能發展成當地的出入要口，規模仍受局限，相較於被官方開口的港口，等級即略小。

舉例言之，鹿港在乾隆四十八年（一七八三）以前為官方禁港，主要進行與鹿耳門之間的沿岸貿易。（註四五）雖然該港仍時有艚仔、杉板頭等小船，乘南風時逕渡廈門或泉州；（註四六）但是官運米穀和民間貨物米穀，大多循正道轉運至鹿耳門，再運至廈門。（註四七）一旦該港開為兩岸正式往來口岸，由於「路近水平，商民稱便」，乃使「向有廈門、鹿耳門出入者，無不貪圖便利，爭赴如鶩」。（註四八）而且，開為正口之後，必須負擔官兵配渡，（註四九）配運官粟兵米，（註五〇）並遞送兩岸文報。（註五一）至此，港口所承擔的機能越多，商務越繁盛，人煙越稠密，行郊、倉儲乃紛紛興起，港口市街變得更為繁複，遂成為當時全臺的主要港口之一。

其次，港口的所在位置，若有利於與對岸聯結，則較易於發展成大型港口；反之，若是位置偏僻，交通不發達，則可能囿於小港規模。

以鹿港為例，其「與泉州相對，為最近之港，商船輻輳，貨物聚集」，<sup>(註五二)</sup>又為臺灣中路要衝，港口區位最佳，始終是中部臺灣的首要大港。<sup>(註五三)</sup>而且，即使該港泊船條件漸趨惡化，由於港口各種機能的情性，乃尋找外港擔負商船泊載機能，再以小船駁運至內港。喜慶中葉，鹿港即因港口淤淺，改以王功為外口；道光年間王功復淤，商船改泊至番挖，<sup>(註五四)</sup>同治年間又再轉泊沖西港。

<sup>(註五五)</sup>又如北部的後龍港，與福建興化府對峙，<sup>(註五六)</sup>為苗栗地方貨物的主要吞吐口，<sup>(註五七)</sup>曾先後以溪州、公寮為淀泊所，仍稱後龍港，<sup>(註五八)</sup>並始終為該地域的主要港口，與大陸地區的聯結相當密切。再者，清初的猴樹港，原在樸仔脚（今嘉義縣朴子鎮），<sup>(註五九)</sup>並位於鹽水港與笨港之間，為嘉義以北地區的出入口。咸、同年間，由於牛朝溪改道並向西延伸，海岸線西移，幾乎失去港灣機能；但是因該地向來位於嘉義以北地區與大陸聯結的有利位置，因此該港西邊海岸的東石港乃代之而起。<sup>(註六〇)</sup>

總之，一個港口若位於腹地與大陸聯結的有利位置，則儘管港口泊船條件惡化，亦可能更換淀泊地，或是尋找外口；而當海岸線西移，港灣機能幾乎失墜的情況下，則會在相對位置，出現新的替代港。反之，港口的泊船條件縱然良好，由於位置偏僻，仍可能只為小港。例如，開港前的蘇澳港僻處於東北角一隅，較之西部各港不易與大陸聯結，以致於清末以前始終是「人煙未能稠密，諸船亦不甚往來」。

<sup>(註六一)</sup>由此可見，港口位置是否利於與大陸地區聯結，攸關港口的發展。

### 三、腹地的發展與貿易結構

一地域的開發，促使港口得以興起，而港口與腹地的聯結關係、腹地的範圍、腹地經濟發展水平與貿易結構等因素，則影響港口的發展。

一般而言，港口的腹地廣大、經濟相當發達，腹地與港口聯結又極便利，則較容易發展成大港。反之，港口的腹地狹小，又未充分開發，縱然它的泊船條件較佳，充其量僅具小港規模。

舉例而言，雞籠港一直是臺灣島上最優良的海港。<sup>(註六二)</sup>但是在康熙末年以前漢人聚居不多，<sup>(註六三)</sup>因此縱使該港具有巨舟可入的泊船條件，因為腹地尚未開墾，仍只是僻處一隅的小港。直到嘉慶中葉，噶瑪蘭的開闢，使雞籠港成為轉運中繼站，<sup>(註六四)</sup>地位才逐漸顯著。道光年間，姚瑩已以雞籠港為淡水廳最要大口，<sup>(註六五)</sup>惟本港「三面叢山峻嶺，土產無出」，<sup>(註六六)</sup>而且「周圍不過三十里，終年風雨，瘴毒橫生」，<sup>(註六七)</sup>以致該港即使在一八六〇年開為通商大港以後，卻因腹地狹小，又與臺北盆地有地形之阻隔，港口發展受局限，始終無法凌越淡水港。<sup>(註六八)</sup>

相形之下，作為中部地區首要吞吐港的鹿港，腹地北至大肚溪，東至山，南至西螺溪，並以彰化、北斗、西螺為集散市場範圍。<sup>(註六九)</sup>該港與彰化縣城又有道路相連結，<sup>(註七〇)</sup>交通便利，使其作為集散市場的地位確立不搖，始

終為中部大港。乾隆年間，甚至達到「一、二千石大舟均可直抵港岸，商艘雲集，盛於鹿耳」的空前盛況。（註七一）

其次，在腹地的貿易結構方面，臺灣的開發，一開始即帶有濃厚的貿易取向。（註七二）在漢人未定居開拓之前，臺灣的沙金、硫磺、鹿皮與沿岸水產已廣泛引起漢人的興趣。

（註七三）十七世紀以降，由於沿海漁業發達、日本人對鹿皮需求的激增以及荷、鄭在臺灣發展多角貿易，（註七四）更助長海島經濟的貿易傾向。清領臺以後，因為閩粵地區原有重商趨利傳統，移民入墾多為獲經濟利益而來，（註七五）加上兩岸必然產生的地域分工關係，強化了移民為市場而生產的行為模式。因此島上每個地區不同時期的物產是否合乎市場交換需要，影響該地區對外貿易活動之盛衰，並影響居中媒介的港口之發展。

臺灣全島對外輸出的農產物主要以茶、砂糖、樟腦及米為主。其中，茶、樟腦的產地主要是中部以北，糖的產地在中部以南，米則全島各處均有生產而以中部地方為主要產地。（註七六）開港以前稻米與蔗糖是對外輸出的兩大商品，（註七七）有所謂「臺地糖米之利，近濟東南，遠資西北」之盛況。（註七八）所以，盛產糖、米的南部，又因開發較早，頓時成為清初臺灣政治、經濟中心，（註七九）而以鹿耳門作為對外、對內的唯一正口，南部港口數量也最多，並首先發展成中、大型港口。雍正朝以後，因人口增加與繳納正供之需要，水稻耕作逐漸代替蔗作成為臺灣農業生產主體。（註八〇）乾隆中葉，由於水利灌溉措施的構築及農作技術的改善，糧食重心逐漸轉移至中北部，不但使中北部地區軍事行政單位漸趨繁複，（註八一）而且鹿港與八里坌也先後闢作正口，打破

鹿耳門執全島貿易之牛耳的地位。同時，中、北部港口紛紛興起，港口規模增大，港口機能也日益複雜。

開港之後，臺灣對外貿易地區遍及全球，茶、糖、樟腦應乎全世界市場的需求，取代原先米、糖為主的貿易結構，成為主要輸出產品。（註八二）而且，由於糖利潤低於茶及全盛期的樟腦，導致盛產樟腦與茶的北部逐漸超越南部，南北經濟重心轉移。（註八三）北部港口，如艋舺、滬尾、大稻埕、大料坎……均因茶與樟腦貿易而興盛，甚至港口規模逐漸凌駕中南部港口。（註八四）

由此可見，港口腹地的產業貿易結構，間接影響港口規模的發展。

#### 四、港口內部的商業設施

港口的商業設施，是指對港口的周圍地區或是更大範圍，提供商業服務的組織。其中包括洋行、行郊、鹽館……等設施。

清代臺灣曾經出現的所有港口，並非均有商業設施。換言之，有些港口並未具備商業機能。這些港口，由於泊船條件較惡劣，區位較差，或是腹地未開發，而沒有出現商業設施；反之，有些港口因為具備較優越的條件，以致港口逐漸發展出市街形態，內部並出現各種類型的商業設施。而且，通常隨著港口商業活動的日益興盛，透過聚集經濟，使得市街規模更加擴大，商業設施更為繁複，乃促使港口作為商業中地的地位愈穩固，港口規模也愈大，進而由小港變成大港。

以大稻埕為例，在一八六九年以前，大稻埕仍是以農業

生產爲主的小村落。隨後因艋舺不易停泊大船，居民排外，(註八五)咸豐二年(一八五三)又爆發大規模的漳泉械鬥，於是轉設港埠於大稻埕，(註八六)並陸續建立新市街，外國洋行亦漸集聚於該港。其後，茶葉及其他產品主要在此加工、集散。(註八七)

隨著茶葉貿易的興盛，大稻埕的商業設施更爲繁複。早在咸豐年間，該港已形成市街。林右藻並在此設立廈郊金同順，而與艋舺泉郊、北部金萬利合稱三郊。(註八八)同治八年(一八六八)大稻埕設置奎府聚鹽館，配銷食鹽。(註八九)光緒十一年(一八八六)臺灣建省，劉銘傳更勸導林維源與和記洋行(Boyd&Co.)買辦李春生共組建昌公司，興建六館街及建昌街，以招徠外國商人。(註九〇)其時，外國洋行林立，主要有寶順(Dodd&Co.)、德記(Tait&Co.)、水陸(Brown&Co.)、和記(Boyd&Co.)、怡和(Jardine Matheson&Co.)、嘉士(Cass&Co.)等洋行。(註九一)

光緒十五年(一八八九)，北部茶業到達空前盛況，大稻埕也最殷盛繁華(註九二)。一八九〇年左右，淡水港的所有商業活動，都在大稻埕進行，(註九三)舉凡洋行、行郊、鹽館、倉儲等商業設施，一應俱全，於是市況逐漸凌駕艋舺。(註九四)次年，原設艋舺的茶釐局也改移大稻埕。(註九五)

由此可見，大稻埕因爲茶葉貿易而興起，商業設施隨著貿易的需要，逐漸繁複。而一旦該港擁有集散、批發等高位階商業機能的商業設施，如行郊或洋行時，該港的市場圈更加擴大，發展成大港的地位乃告確定。

## 五、港口的軍事與行政配置

清朝對處於邊陲的臺灣，一向採取軍事安全重於財政收支的政策。在同治朝以前，臺灣各主要地點均有重兵戍守，因此軍隊在臺灣的佈防，與臺灣市街的成長、分化及性格塑造密切相關。(註九六)就港口而言，亦復如此。

由於每個港口的泊船條件、港務繁盛狀況以及海防地位有異，造成官方對不同港口採取輕重不一的軍事佈署。然而，有些港口因爲可以容納巨舟出入，雖然開發未及興盛，清廷惟恐海盜或外夷窺視，乃設立防汛把守。例如康熙五十七年(一七一八)由於雞籠爲「販洋要路、又爲臺郡後門」，故於臺灣鎮標中營撥千總一員和台協左營把總一員，每半年輪防雞籠。(註九七)又如鳳山縣的琉璜港，因「地當入海之道，爲水汛所必守」。(註九八)無論如何，軍事基地的建立，不但提昇港口海防地位，加強安全性，亦招攬流民定居或商人供應軍需米糧，使得港口活動較爲活絡，有利於逐漸發展成大港。

此外，一般而言，作爲一地區吞吐口的港灣，不但是海防要口，而且由於商賈輻輳，人煙稠密，清廷爲解決民事糾紛，管理該地區，除了加重軍事佈署之外，也可能進一步派駐巡檢、縣丞、通判以及同知等行政衙門，以便管理海防事宜，稽查海口船隻。(註九九)通常，這些行政衙門的所在地，官吏與兵弁較多，安全性較高，可能吸引更多階層的人口聚居，所具備的中地機能也較高。(註一〇〇)因而可能再度增強港口的優勢地位，使得港務更加繁盛，港口的規模超越其他港口，甚至變成首要大港。綜合前述，由於港口自然條件和人文條件的交相作用下，形成不同的港口發展過程，全

臺乃產生了大大小小的港口。不過一個港口的發展範型，可能是有脈絡可循的。亦即在開墾之初，一個泊船條件較優越的港口，有由小港發展成大港的潛在條件；反之，泊船條件較差的港口，比較不容易發展成大港。

這些泊船條件較佳的港口，開發之初作為移民入墾門戶；既之，船隻往來貿易。倘若該港又位居要衝，便於與島外及腹地聯結，人口遂逐漸聚集，商賈輻輳，並成立街肆。一旦港口的商業活動日益興盛，商業設施乃隨之增加，港口的商業機能更形繁複。同時，清廷基於海防重要性的考慮，又為控制地方，即在港口建置或增添營汛，而具有軍事機能。最後，在腹地充分開發之後，物產的交換更為頻繁，官方因應時勢與其他考量，或將港口開作沿岸貿易港，或是明令開為正口，與大陸直接對渡，並派駐行政機構，以利稽查港口，而演化出港口的政治機能，鞏固其做為大港的優勢地位。俟港口的商業機能、軍事機能及行政機能一應俱全之後，港口即變成中心集散市場與軍政中心，又更加促進港口的成長。港口規模愈巨大，地方財富愈增加，而有能力新增寺廟、書院等文教設施，甚至其他社會救濟場如育嬰堂、義倉等也相繼成立。

除了發展成為大港的範型之外，由於每個港口的泊船條件不等、腹地開發情況有異以及官方政策的差別，導致港口具備不同層次的商業、軍事和行政等內部機能，遂構成各種不同等級大小的港口。

### 叁、劃分港口等級大小的指標

一般對港口的分類，有依港口之對外關係、形成方式、港口位置、港口機能、港口氣候及貨物輸出入多寡等角度來區分港口的類型。(註一〇二)由於本文旨在掌握清代臺灣港口的整體發展趨勢與港口系統的形成，因此著重於依港口的規模與等級來劃分港口類型。

現代對港口大小的分級標準，主要根據港口泊地面積、船隻數目、港口使用範圍以及水上、陸上的設備等項目，作為分級指標。(註一〇三)然而由於古今技術的差異，設備日新月異，而且清代並沒有完整的港口資料存在，很難用現行的港口分級標準來衡量清代的港口。因此，欲處理港口的大小等級，歸納出其等級差異，只能憑藉著清代文獻中所提供的資料，作為劃分港口等級之依據。本節即試圖尋找幾種較合理的指標，以便作為分級之根據。

由上節的分析中得知，清代臺灣港口受到人文條件與自然條件影響所及，發展出大小不等的港口形態，而具有不同的商業、軍事及行政等內部機能，甚至進而發展出文教機能。一般而言，港口規模愈大，等級越高，港口的內部結構也越繁複，所具有的機能即越多。但是，由於每一個港口均有個別的歷史發展、地理條件、規模以及港口機能，故很難制定一個包含全部因素和屬性的分級標準。是以本文擬以港口的泊船條件、商業、軍事及行政等內部機能作為綜合的分級指標，以便判定港口之等級大小。本文採用綜合指標而未使用單一指標做為分級的標準，主要是因為文獻記載繁簡不一，綜合指標不但可以互為參考或補充，而且綜合指標較單一指標更能顯現港口的整體面貌，較無偏頗之虞。

在操作方面，本文中所用的指標，大多選擇足以涵括整

個清代全部時期的港口機能作為指標。不過，少數港口機能雖然清末才出現，但是由於該機能頗能作為港口分級的依據，而且末期人文條件不變，也使得港口機能較繁複，因此仍予以採用。其次，各項指標的加權計分方式，基於港口的各項內部機能重要性不一，而必須依其實際上的重要性給予不同的計分。例如有輪船出入的港口，在泊船條件這個項目中，積分自然高於只有漁船、竹筏出入的港口。再者，為了避免對某類相近的機能產生重複加權計分的情況，這些特徵相近的項目乃予以合併計分。換言之，某一個港口只要具備其中一種設施，即計一分；倘若同時具備二種設施，仍然只計一分。以下逐一分述各項機能的指標以及其計分方式。

### 一、泊船條件

由於文獻記載不夠詳盡，衡量清代臺灣港口泊船條件的優劣，大概只能依據港口所能容納的船隻種類來判斷。然而，清代臺灣船舶的種類與名稱相當繁雜且因地而異。其大概型制可參見表1。

表1的船舶種類名稱雖然甚為繁複，但若依其航行範圍來衡量，大略可分為四個等級的泊船條件。第一是與大陸對渡、航行於全球的輪船，其航行距離最遠；第二是主要航行於臺灣與大陸之間的橫洋船、販贖船……；第三是主要往來於島內南北各港貿易的艚仔、杉板頭……；第四則是用於採捕、渡人的舢仔與竹筏，其航行距離最短。一般而言，不同種類的船舶，對港口條件有不同的要求。航行距離愈遠的船隻，通常噸位較大，只能停泊於港門較大的

港口。因此，可容納吃水深、噸位大的輪船出入之港口，港門最大，規模也可能最大；反之，只能容納噸位小、吃水最淺的竹筏、小漁船出入的港口，港口泊船條件較差，規模也最小。

表1 清代臺灣船舶類型表

等級	船種名稱	形態	大約載重	航海範圍或用途	資料來源
一	輪船			大陸地區、全球	
二	橫洋船、糖船 販贖船	二丈以上 一丈八、九尺	配臺穀 不配臺穀	廈門至鹿耳門、臺灣至天津	《廈門志》，頁一六 《廈門志》，頁一六 《臺灣私法》三卷頁三七九—三八二。
三	會仔船、澳船、南澳船、倚船、斗頭船、舢船、烏船	雙桅 平底單桅	二百五十石至七百石 四、五百石至六、七百石	南北沿岸 南北沿岸	《臺灣私法》三卷頁三七九—三八二。 《重修鳳山縣志》頁一一八。
	舢仔船 杉板頭船 倚邊船、溪船、坡邊船、駁船	雙桅	三、四百石至六、七百石 二百石至五百石	南北沿岸 南北沿岸	《重修鳳山縣志》頁一一八。 《臺灣私法》頁三七九—三八二。
	一封書船 龍船	雙桅無艙	二、三百石	南北沿岸	《重修鳳山縣志》頁一一八。
	頭尾密船	單桅無艙 拱蓬	一百五十石至三百石 百餘石至二百石	採捕兼沿岸運 南北沿岸	《臺灣私法》頁三七九—三八二。 《重修鳳山縣志》頁一一八。

四			
大船仔船（大鎖渡船） 手梯船（舢舨） 澎湖船	單桅無艙 拱蓬	百餘石 五十石至二百石 四十石至六十石	府治至安平 內港河川 內港河川
網仔船			內港河川
雙撐仔、闊頭船		十五石至二十石	港內渡人
小船仔			港內渡人
漁船、空仔船、當家船			採捕
竹筏			渡人、載貨人
			《重修鳳山縣志》頁一一八。 《臺灣私法》頁三七九—三八二。 《臺灣私法》頁三七九—三八二。 《臺灣私法》頁三七九—三八二。 《重修鳳山縣志》頁一一八。 《重修鳳山縣志》頁一一八。 《重修鳳山縣志》頁一一八、《南部臺灣志》八一。

因此，每個港口泊船條件的計分方式，是依船舶種類的四個等級分別給分。其中，第一級輪船為四分，其次依序是第二級的三分，第三級二分和第四級一分。

## 二、商業機能

港口商業機能的指標，包括行郊、洋行、市街、倉儲或鹽館、釐卡等五個項目。

### (一) 行郊

行郊是經營臺灣與大陸地區貿易的躉貨批發商。  
（註一〇三）乾隆六年（一七四一）府城的進出口商人首先於水仙宮建三益堂，以利聯絡會商。其後為求降低運費，維護航行安全，逐漸形成以大商號為中心，專事聚貨分售的貿易集團，即行郊。（註一〇四）乾隆二十年代，府城最先出現北

郊，專營對廈門以北各港口的貿易。（註一〇五）其後，臺灣各大港方才陸續成立行郊。（參見表2）

表2 清代臺灣港口行郊一覽表

港口名稱	行郊名稱	文獻始現時間	資料來源
烏石港	米郊	一八三五年	《六十至六十四自選待定稿》頁三六（以下簡稱自定稿）。
雞籠港	新義順郊、船郊新義興	一八六四年	同上《臺灣文化志》頁四。
艋舺	泉廈郊（一八一三）、泉郊金晉順（一八四五）、永和郊（一八五二）、北郊金萬利、廈郊、港郊、鹿郊。	一八一三年	《北部碑文集》頁七六、九五、二四；《六十至六十四自選待定稿》，頁二六四—五。
新庄	新魁泉廈郊、新魁泉郊金進	道光年間	《新竹采訪冊》頁一九七、二一三。
大稻埕	廈郊金同順（一八五三）、茶郊永和興	一八五三年	《臺灣私法商事編》二九、《自定稿》二六五。
滬尾	郊	一八五四年	淡新檔案第一五二〇四之三號。
竹塹港	塹郊金長和	一八一九年	《自定稿》三一四；淡新檔案第一五二〇三之一。
香山港	郊舖	一八六〇年	《北部碑文集》一〇八、《淡新檔案選錄行政編初集》頁一。
後龍港	郊戶金致和、金長順	一八七〇年	淡新檔案第一五二〇七之四號，第一四一〇一之七九之二號。
通霄港	郊舖金和安	一八七九成立年	淡新檔案第一五二一一之一號。
大安港	郊舖金萬和	一八八三年	《淡新檔案選錄行政編初集》頁五。
梧棲港	郊戶楊至器，郊商金萬順	一八六三年	《東瀛紀事》，頁一八；《公文類纂》，一九號一四門。
塗葛窟港	郊商金協順	一八九六年（清末）	《公文類纂》，一九號一四門。

— 清代臺灣港口的發展與等級劃分 —

鹿港	笨港	下湖港	鹽水港	鹿耳門 安平府城	打狗港	東港	阿里港
泉郊金長順、廈郊金振順、布郊金振萬、糖郊金永興、徽郊金長興、油郊金洪福、染郊金合興、南郊金進益	布郊、徽郊、杉郊、貨郊、泉郊金合順、廈郊金正順、龍江郊金晉順、糖郊金興順、網郊金義成、北郊、染郊、藥郊	行戶頗多	糖郊趙相泉、水郊金寶順、油郊、金和順、徽郊金順利、布郊	北郊蘇萬利、南郊金永順、糖郊李勝興、生藥郊、煙郊、金合順、藥材郊、絲線郊、茶郊、草花郊、紙郊、錫郊、徽郊、金義利、布郊、金錦發、北郊、芙蓉郊、金慶星、網布郊、金義興、香舖郊、芳義和、魚郊、六條街公所、泉慶郊、船戶、杉郊、網緞郊、金義成、鏹郊	下郊金進發(廈門)、有行郊(一八六五)	糖郊、郊戶郭添福	同上
一七七五年	一七八四年	一八三八年	一七七九年	一七五五年	一八五九、一八六五年	一八〇七年	
《中部碑文集成》頁七、一〇八；《自定稿》頁二九九。	《自定稿》三二九《南部碑文集成》頁三二二；《調查經濟資料》(下)，頁六一七。	《中復堂選集》，頁三八。	《南部碑文集成》頁一五五，三二三，六七一。《自定稿》頁二七八。	《自定稿》頁二八八。《臺南府城的行郊特產點心》，頁七三。	《明清碑文集成》，頁五三一。《巡臺退思錄》，頁五二。	《里港鄉的古蹟》，頁二二。	《南部碑文集成》，頁四四。

港口的行郊大都從大陸各港埠採辦臺灣所需的貨物，而分類批發到各地割店與文市，再由臺灣各地採購各種農產品與原料，出口至對岸售予各港埠的大商人。(註一〇六)

大致而言，臺灣行郊大都集中在沿海或內河各港口，(註一〇七)而且一旦港埠成立行郊，則巨商雲集，舟車輻輳

，街衢更加繁華。(註一〇八)因此通常只有大市鎮、大港口才有行郊。(註一〇九)此外，郊數的多寡也反映集散市場的大小。(註一一〇)

要言之，一個港口有行郊存在，可能反映該港口具有集散批發的高級中地機能，港口腹地較廣，等級也較高。因此，有行郊存在的港口，可得二分。

(二) 洋行

洋行為外國商人在臺灣所開設，負責貿易之商業機構。一八六〇年開港之前，外商已注意到臺灣的樟腦與煤二種產品，而在臺灣進行零星的貿易。(註一一)例如一八五四至一八五七年，美商 William Robinet 與 Gideon Nye 合作在打狗建立貿易據點，交易樟腦、茶、糖和豆類。(註一二)一八五五年羅賓內洋行 (Robinet & Co.) 與瓊記洋行 (Augustine Heard & Co.) 亦來臺競購樟腦。(註一三)而怡和洋行 (Jardine Matheson & Co.) 和甸德洋行 (Dent & Co.) 也早在開港之前，已在淡水、打狗兩地從事貿易。(註一四)

開港之後到日據之前，外國洋行在全島四個通商口岸如兩後春筍般建立。其中，大稻埕有八家，打狗、安平、淡水各有七家，臺南府城有二家，雞籠一家。(註一五)

由於洋行依清廷限制，只能設於對外的通商條約港，所以一個港口有洋行設置，即顯現其作為通商港口的國際性色彩與規模。而且，洋行打破了行郊原來獨佔的貿易實權，介入大宗物品的生產運銷與進出口貿易，(註一六)故有洋行存在的港口顯然等級較高，予以一分計算。(註一七)

(三) 市 街

所謂市街，《彰化縣志》記載：

凡有市肆者皆曰街：閭閻囂塵，居處叢雜，人煙稠密，屋宇縱橫。街旁衢衢曰巷。郊野之民，群居萃處者，曰村莊，又曰草地。番民所居曰社。(註二一八)

以上這段文字，粗分清代臺灣居民的聚落為街、村莊和社三種。其中，市街因人口眾多，又為商業中心，機能較之村社更具有多樣的經濟機能 and 中心性。(註二一九) 一般而言，市街的商店，大部分都是零售商或少數的手工業者，而以附近鄉村或更大範圍的人口作為服務對象。(註二二〇) 因此，已經形成市街的港口，既具有商業機能，而且反映該港已由村庄小聚落發展為市街，能夠提供較繁複的港務活動，所以給予計分一分。至於市街的規模，事實上仍有大小差別，然而因可以判辨的資料相當有限，(註二二二) 未能加以區分，而由其他商業設施互為補充。

不過，必須注意的是，臺灣部分港口，本身雖未成街，卻作為內地市鎮的吞吐港。如烏石港之於頭圍街、蘭城，(註二二三) 竹塹港之於竹塹城。(註二二三) 因此，這類港口雖未發展成港口市鎮，卻因其負擔內地大市鎮對外出入及貿易的吞吐口功能，等級顯然較高，仍酌予計分。

此外，本文對港口市街的形成時間，以清代文獻記錄為主要參考依據，日據時期日人事後的追記，並未全部採信。因為，日人對某些聚落成街時間的推斷常常偏早，而與清人文獻時有出入。例如伊能嘉矩《大日本地名辭書續編》一書，以深坑在嘉慶年間成街，石碇則在道光年間成街；

(註二二四) 但是同治年間成書的《淡水廳志》卻仍載二地為庄。(註二二五) 類似情況，不勝枚舉，其可能與二者對市街規模之認知有差距使然。為求統一標準，本文仍以清文獻所記為主要根據。

清代臺灣曾經形成市街的港口，參見表3。

表3 清代臺灣港口市街一覽表

港口名稱	市、街文獻始現年代	資料來源	備註
卑南	新街 一八〇年	《臺灣輿圖並說》後山總圖	
蘇澳港	一八三三年	《臺灣府噶瑪蘭廳志稿》頁二二八。	
烏石港	頭圍街 一八三三年	同上	
雞籠港	一八三〇—四〇年左右	《道光臺灣輿圖》	
金包里港	一八三三年	《臺灣輿圖纂要》	
暖暖	一八三三年	《光緒臺灣通志》四八七	
水返脚	一八三三年	《淡水廳志》頁四四	
錫口	一八三三年	《中復堂選集》頁三三三	
大稻埕	一八三三年	《臺灣舊地名沿革》二一八	
艋舺	渡頭街 一七九九年	《乾隆臺灣輿圖》	
板橋	一八三三年	《臺灣輿圖纂要》四一八	
滬尾港	一七九六年	淡水《望高塔碑》，引自陳國棟，《淡水聚落的歷史發展》頁八〇。	
新庄港	一七九九年	《乾隆臺灣輿圖》	
三角湧	一八〇〇年	《臺灣輿圖並說》圖	三峽
大姑崁	一八〇〇年	《臺灣輿圖並說》圖	大溪
南崁港	一八三三年	《臺灣輿圖纂要》三八八	

— 清代臺灣港口的發展與等級劃分 —

竹塹港	竹塹街	一七六二年 余文儀，《續修臺灣府志》 頁八九。(簡稱余志)
香山港		一八三三年 《臺灣私法物權編》九四二
後龍港		一七六二年 余志，頁九〇。
中港		一七六二年 同上
吞霄港		一八四三年 《淡新檔案選錄行政編初集》 頁四二六
苑裡港		一七六二年 余志，頁九〇
房裡港	乾隆年間成市	《苗栗縣志》三六
大安港		一八三六年 王顯榮，《大安港史話》， 頁一八三。
大甲港		一八三二年 《中復堂選集》頁三三三
梧棲港		一八六二年 《臺灣輿圖纂要》頁三一九
塗葛窟		一八六六年 《公文類纂》一九號一四門
鹿港		一七四二年 劉良璧，《重修臺灣府志》 ，頁九五。(簡稱劉志)
王功港		一八三五年 《彰化縣志》，頁四二。
番挖港		一八三五年 同上
三林港		一七四二年 劉志，頁九五。
二林港		一八三五年 《中部碑文集》一二七
海豐港		一七四二年 劉志，頁九五。
笨港		一七六七年 《諸羅縣志》頁三二一。
下湖港		一八四五年 《臺案彙錄丙集》頁一四一
樸仔腳港		一七六七年 余志，頁八七。《諸羅縣志》 頁三二一。
鹽水港		一七六七年 《諸羅縣志》頁三二一。
井水港		一七六七年 《諸羅縣志》頁三二一。
鐵線橋港		一七六三年 余志，頁七二。
茅港尾港		一七六七年 《諸羅縣志》頁三二一。
麻豆港		一七六七年 同上：
西港		一七六三年 余志，頁八七。

原稱猴樹港街，  
一七六三年左右改稱

目加溜灣港		一六八四年 《康熙福建通志臺灣府》頁 九四。
新港		一七六七年 《諸羅縣志》頁三二一。
鹿耳門	府城	一六八三年
安平鎮港		一七〇〇年 周元文，《重修臺灣府志》 頁五四
萬丹港		一七九九年 《鳳山縣志》一六一。
打狗港	哨船頭、旗後 街	一八四四年 《大日本地名辭書續編》頁 五四。
東港		一八〇七年 由行郊始見年代推測
阿里港		一七六二年 《鳳山采訪冊》頁三八八。
枋寮港		一七六三年 余志，八六
風港		一八〇〇年 《臺灣輿圖並說》圖
琅璫港		一八七九年 《臺灣之過去與現在》頁八 二。

(四)倉儲或鹽館

1. 倉儲：

中國自古以來，即有官設倉廩的傳承，清代稱常平倉，其功能是凶歲賑飢，平時則糶出以平衡物價。(註二二六)《大清會典》記載：

凡直省倉穀，有在常平之額外者，如河南漕穀倉、江南江寧省倉、崇明倉、福建臺灣備貯倉……，或備本省之急需，或備協濟鄰省，或由山河遠辟，藉以充賑備糶。(註二二七)

所謂福建臺灣備儲倉，即指臺灣官倉，並以府庫及府廳縣倉廩命名。起初係專為備貯兵米，例如淡水倉即貯淡水至南坎兵米，(註二二八)嗣後則兼有常平倉功能。(註二二九)此外，

臺灣亦建有義倉和社倉，義倉建於市鎮，最初由官府奉文建設，其後由官府董勸地方紳民經理；社倉則建於鄉村或番社，由地方自理。(註一三〇)

一般官倉均設於縣治或府治，如鳳山倉穀置放於鳳山縣城；(註一三一)也有設於港口者，如笨港設有倉儲，(註一三二)並負責將諸羅縣粟石運至府澳。(註一三三)可見一個設有官倉的港口，可能具有一縣吞吐港地位；倘若設義倉，則該港可能已經具有大市鎮規模，因為義倉大都設於市鎮。(註一三四)

清代曾經出現過官倉及義倉的港口，參見表4。

表4 清代臺灣港口設置倉儲一覽表

港口名稱	倉儲別	文獻始現時間 或文獻始現時間	資料來源
八里坌港	縣倉	一七五九年—一八三一年	《乾隆臺灣輿圖》、余文儀，《續修臺灣府志》，六九。
艋舺港	縣倉、義倉	一八〇五年，一八六七年	《臺案彙錄辛集》，頁二五一。
後龍港	義倉	一八七二年	《淡水廳志》，頁三七。
大稻埕	義倉	一八六七年建倉未成	《淡水廳志》，頁三七。
鹿港	縣倉	一七一三年建	余文儀，《續修臺灣府志》六九； 《彰化縣志》，頁三九。
笨港	縣倉	一七四一年	劉良璧《重修臺灣府志》，頁三六五。
鹽水港	縣倉	一七四〇年	同上，頁三六五。
茅港尾港	保倉	一七一一年建	《諸羅縣志》，頁二八—二九。
安平鎮港	縣倉	一七三三年建	《重修臺灣縣志》，頁二四三。
萬丹港	社倉	一七〇九年建	《重修鳳山縣志》，頁四四。

2. 鹽館：

臺灣因自然位置及氣候關係，適合製鹽。雍正四年（一七二六），清廷於臺灣行官鹽制，既設鹽館於府城，並分別在臺灣、鳳山以及諸羅等三縣設立瀨南、瀨北、洲南、洲北四個鹽埕。(註一三五)乾隆二十一年（一七五六）因舊鹽埕傾圮，新設瀨東（鳳山縣大林埔）和瀨西（彌陀港）二場；惟瀨西尋廢，並改移瀨東場至嘉義井仔腳，洲南場移布袋嘴，洲北場則移至北門嶼。(註一三六)同治六年（一八六七）臺灣道將淡水廳虎仔山鹽場收歸官辦。次年，清廷著手整頓鹽務，於臺南置全臺鹽務總局，總局之下設總館、子館及贖館。(註一三七)光緒十一年（一八八五）建省之後，復於臺北設鹽務總局，臺南置鹽務分局，各地設銷售機關，分別是總館、分館、子館、贖館和販館。全臺鹽場則分為臺南五場及臺北虎仔山與油車港二場。(註一三八)

全省鹽的配銷，原均由南部五場供應，例如淡水廳之鹽係自瀨北、瀨東場買運。(註一三九)然而，南鹽經常不足接濟北部，內地私鹽則獲暴利甚鉅，往往私入於臺灣北部各口。(註一四〇)咸、同年間，清廷為徹底解決北鹽不足問題，乃特立收買福建鹽之例，配運各鹽館，以補充缺額，稱作唐鹽。(註一四一)至此，「全臺鹽務，北路收外來鹽，中部則領運南鹽。」(註一四二)

各地購買南鹽方式，「向由販戶赴臺灣府衙門領買鹽單」，再「僱舡赴場支鹽，運往各屬埠頭市鎮所設鹽館，散售民食」。(註一四三)以恆春縣為例，即於春夏二季，持鹽引赴臺南鹽場領運，而「由海道運至車城，賃屋作棧，按月銷售」，再由各贖館僱車赴棧領銷。(註一四四)一般而言，各廳縣分別設有總館、鹽館與子館，(見表5)總館大都設於縣治地，鹽館則大多設於重要海口，以利載運配銷。因此，

— 清代臺灣港口的發展與等級劃分 —

由鹽之配銷情形，應該可以推定：凡是設有鹽館的港口，大都具有與南部或大陸鹽場運鹽，或作為鹽之集散市場的機能，因此通常是各廳縣的重要出入口之一，港口等級較高。

表 5 清代臺灣港口設置鹽館一覽表

港口名稱	臺南鹽務總局時期鹽館 (一八六七)	臺北鹽務總局時期鹽館 (一八八五)	備註
卑南		販館、卑南鹽務	
花蓮港		販館	
利澤簡港		販館	
烏石港		頭圍總館	
金包裡港	子館	分館	
石門	子館	分館、雞籠配運局	
雞籠港	子館	鹽館	
暖脚		鹽館	
水返脚		鹽館	
深坑		鹽館	
錫口	子館	分館	
大稻埕	奎府聚子館	大稻埕分館	
大板橋	課館、子館	分館、滬尾配運局	置委員與通判同班
板橋			
新庄	子館		
滬尾	子館		
枋寮			
三角湧			今中和
大料炭			今三峽
竹塹港	課館、子館		今大溪
紅毛港			
香山港	子館		
中港	子館		
後龍港	子館		
香霄港	子館		
苑裡港	子館		
房裡港	子館		
大安港			
梧棲港			
福安港			
鹿港	?		淡新檔案14213~280號
番挖			同上
二林港			
麥寮港			

笨港	笨南贖館、笨北贖館	分館、販店
樸仔脚	子館	鹽館
布袋嘴港	子館	鹽館
鹽水港	子館	鹽館
鐵線橋港	子館	鹽館
麻豆港	子館	鹽館
目加溜灣	贖館	鹽館
西港	贖館	鹽館
安平港	鹽館、贖館	鹽館
喜樹港	贖館	鹽館
打狗港	旗後贖館	分館
鹽水港	子館	鹽館
東港	子館	鹽館
阿里港	子館	鹽館
枋寮港	子館	鹽館
楓港	子館	鹽館
琅璫港	分館	車城鹽館

資料來源：盧嘉興，〈清季臺灣北部鹽務〉，《臺北文物》，七卷三期，頁六〇—六三，〈臺南縣鹽場史略〉，《南瀛文獻》，二卷一—二期，頁九〇—九三；〈臺灣清季鹽制與鹽專賣〉，《臺南文化》，五卷二期，頁一八。

倉儲與鹽館的計分方式，是採用合併計分。換言之，在任何時期，某一個港口只要有倉儲或鹽館的設施，即得一分。

(五) 釐卡

釐卡為抽釐金而設。釐金制是咸豐三年（一八五三）因太平天國之亂接濟軍餉而首行於揚州。（註一四五）咸豐五年（一八五五）才為清廷所接受，並陸續於各省開辦。（註一四六）臺灣則於咸豐十一年（一八六一）由臺灣府知府洪毓琛開辦百貨釐金，（註一四七）同治五年（一八六六）淡水同知王鏞詳定辦法，以濟稅課之不足。（註一四八）九年，臺灣道黎兆棠新設腦釐，同治十年又抽收茶釐。（註一四九）光緒十二年（一八八六）臺灣建省之後，劉銘傳改革釐制弊端，設置百貨釐金，並於臺北設立釐金總局，而於全臺各要口設立便宜分局及子卡若干。（註一五〇）（見表 6）

表 6 清代臺灣港口釐卡一覽表

釐金種類	釐金局卡名稱	所在港口	創設時間	備註
茶	臺北府茶釐總局	艋舺	光緒十二年	光緒十七年移至大稻埕
釐	滬尾驗卡	滬尾	光緒十二年	
	雞籠驗卡	雞籠港	光緒十二年	
	大溪驗卡	大溪	光緒十二年	
	新庄驗卡	新庄	光緒十二年	
	竹塹驗卡	舊港	光緒十二年	
	後龍驗卡	後龍港	光緒十二年	
	大安驗卡	大安港	光緒十二年	
稅	淡水分局滬尾卡	滬尾	光緒十二年六月	
	基隆分局	基隆港	光緒十二年六月	
	三貂嶺卡	三貂港	光緒十三年一月	
	金包里卡	金包里港	光緒十三年一月	
	宜蘭分局	烏石港?	光緒十二年六月	
	利澤蘭卡	利澤簡港	光緒十三年一月	
	新竹分局	舊港	光緒十二年六月	
	舊港卡	舊港	光緒十三年一月	
	後龍卡	後龍	光緒十三年一月	
	鹿港分局	鹿港	光緒十二年六月	
	笨港分局	笨港	光緒十二年六月	
	梧棲卡	梧棲港	光緒十三年一月	
	番挖卡	番挖港	光緒十三年一月	
	安平分局	安平港	光緒十二年六月	
	布袋嘴卡	布袋嘴港	光緒十三年一月	
	港仔寮卡	?	光緒十三年一月	
	樸仔脚卡	樸仔脚港	光緒十三年一月	
	旗後分局	打狗	光緒十二年六月	
	東港卡	東港	光緒十三年一月	

資料來源：蔣師轍、薛紹元，《清光緒臺灣通志》，文叢一三〇種，頁二五五—二五六。

臺地所實行的釐金制與大陸內地稍有差異。內地各省，無論肩挑、販運，一逢釐卡概需呈驗；臺灣則因為貿易初開，南北陸路均未設釐卡查驗，惟貨物下船時，方抽釐金。(註一五二) 因此，釐卡大都「於海口設局驗收」，其徵收方式則「照船徵法，但計擔數，不計精粗，故抽收之數無多。」(註一五二)

由於釐卡大都只設於海口，商船起卸概由其管理。因此，設置地點應以沿海商船時常往來的重要海口為主，而一個貿易不活絡的小港自然沒有設立釐卡的必要。是故設置釐卡的港口，其等級應該較高，故以一分計算。

### 三、軍事機能

清代在臺灣的防禦單位，以綠營為主，清末才有勇營出現。綠營則有營、汛(設弁帶兵曰汛)、塘(僅安兵者)、堆(城內置兵宿守者)幾種類型，皆依據地方重要性的差異而分別設置。(註一五三) 其設置地點，雖然也有設於內地的，但是仍以沿海口岸最多。(註一五四) 而且，海口汛兵並擔負查驗無照偷渡、私越口岸船隻以及兩地會哨之任務。(註一五五) 甚至，直到清末，後山對駐營的考慮，也「非徒為招撫番社，實以兼顧海防要路，照顧遭風船隻」。(註一五六) 此外，營汛常因亂事、土地增闢、地理重要性降低以及全國性的裁兵政策之影響，而有所增添或裁改。(註一五七) 因此，防汛的設置是提供衡量港口重要性高低的指標之一。

一般而言，清廷對營汛的分佈原則，採「輕重相維，不容稍有畸輕畸重」。(註一五八) 事實上，對於臺灣的防戍卻

較爲消極，常是在內亂及土地開發之後，才被動地採取因應措施。因此，一地若未經開闢，通常也未置營汛。例如清初營汛佈署只至半線，北部地區則因「夏秋水漲，陸路難通，冬春風厲，舟航莫及，兼之其地有番無民」，（註一五九）營汛的設置始終未定。直至乾隆朝以前，北路洋面仍屬禁地，「不許商船前往停泊貿易，是以向未專設水汛。」

（註一六〇）又如噶瑪蘭初闢之時，羅東即因「荒埔多未開墾，現無民居，其加禮遠港亦無小船出入」，而議應暫緩設汛。（註一六一）據此可知，港口設置營汛，大多顯現其已有民居及船隻出入之可能。例如乾隆四十五年（一七八〇）官方已預備開放蚶江與鹿港之正式對渡，於是籌設兩地兵防。當時鹿港原設把總二員，至此即移笨港守備駐鹿仔港，（註一六二）五十三年（一七八八）因鹿港已正式開口，商務繁忙以及林爽文之亂提高該港地位，遂移駐安平協水師左營遊擊至此。（註一六三）反之，北部的八里坌港於雍正九年（一七三一）改陞守備爲都司，乾隆二十四年（一七五九）因艦舥重要性大增，乃移八里坌都司至艦舥。（註一六四）由此可見，從水師及陸路所駐紮的武職員弁、汛塘，大概可以衡量港口海防地位與口岸之大小等級。道光二十年（一八四〇）姚瑩即依各廳縣海口口門大小與重要性，而劃分全臺港口爲最要及次要海口共十七處。（註一六五）

大體上，本文依營汛設置原則與其等級關係，配合港口大小之考慮，分成四個等級並酌予給分。第一級是有營盤駐守，武職人員包括副將（從二品）、參將（正六品）等中級以上將官所統轄的港口，可得四分；第二級是由千總、把總等中下級官弁駐防之港口，可得三分；（註一六六）第三級則

爲外委與額外等基層武官所駐防的港口，可得二分；第四級是只駐紮班兵而無武官統率的塘，可得一分。

其中，部分港口同時具有二種等級以上軍事配署者，以其最高等級配置計分，而不採用累加計分，以免過度強調該港的軍事機能，而無法展現港口的綜合機能面貌。

#### 四、行政機能

港口的行政機能，有行政衙門的配置、海關或領事館、港口開放政策等三項指標。

##### （一）行政衙門的配置

清代臺灣地方行政組織，主要分成府、縣（廳）二級。清末臺灣建省之後才產生完整的省、府（州）、縣等三級行政單位的配置。（見圖1）此外，有爲數不少的分防廳，爲知府分擔海防、理番及捕盜任務；縣、廳所屬的佐貳官縣丞及雜職官巡檢亦分防在外，爲鎮守一方的最高長官。（註一六七）這些行政配置所展現的空間分佈關係，往往對市鎮的成長和規模具有決定性影響。（註一六八）William Skinner 在研究明清時期中國城市時，也發現屬於地方城市以上的經濟中地，通常亦是行政機構所在。（註一六九）因此，有行政衙門建置的港口，等級應該較高。

一般而言，港口的規模愈大，衙門的等級愈高。例如，雍正九年由於「諸羅縣笨港地方，煙戶繁多，姦良莫辨」，（註一七〇）新設諸羅縣縣丞於笨港，以「稽查地方兼查船隻」。（註一七一）乾隆四十九年，鹿港開爲正口，原設巡檢已

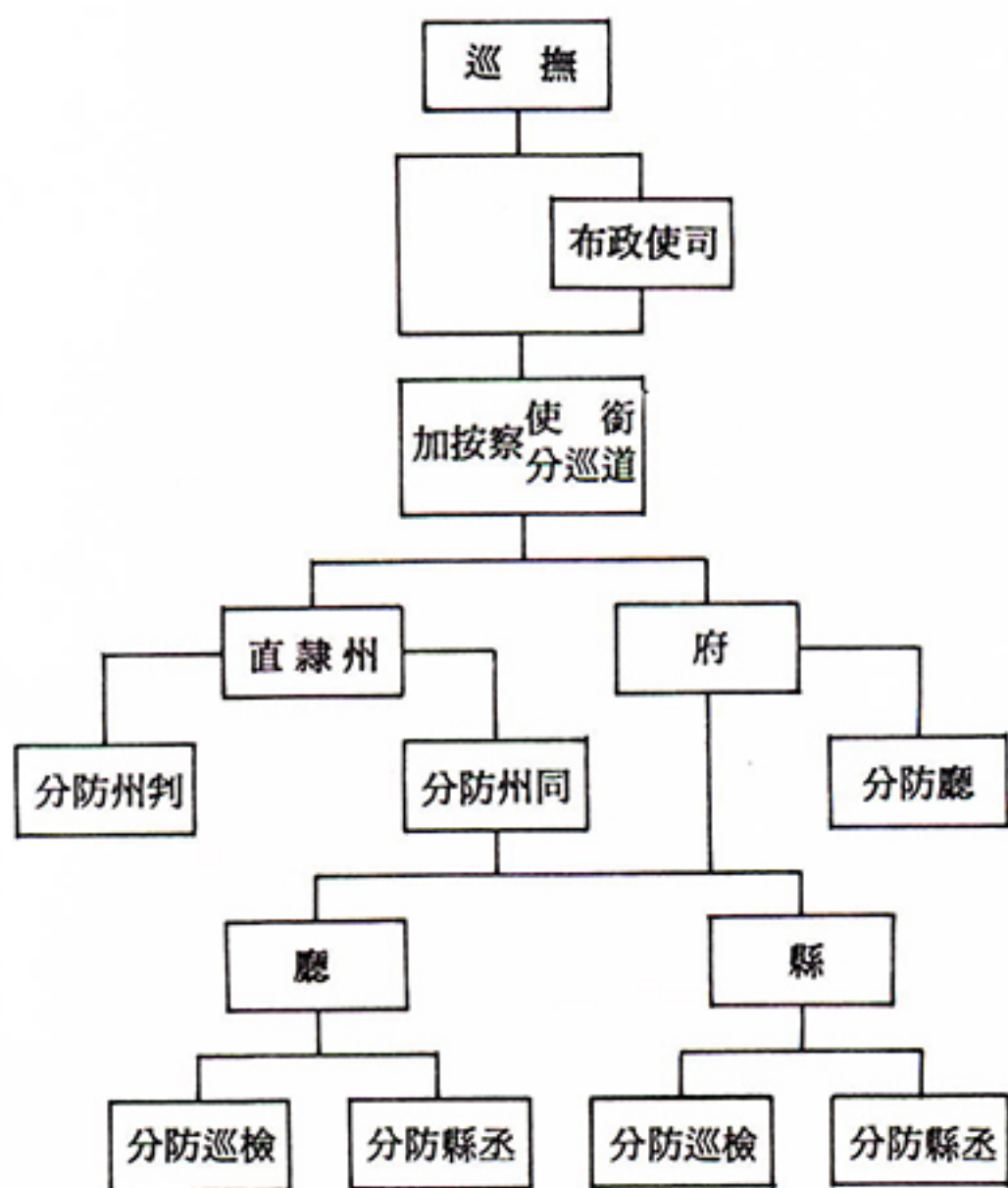


圖1 清代臺灣地方行政組織

資料來源：施添福，〈清代臺灣市街的分化與成長：行政軍事和規模的相關分析（上）〉，頁九。

不敷需要，乃移「臺灣府北路同知」於鹿港，除處理民番事件，並專司海口船隻出入查驗事宜，而改稱「臺灣府北路理

表7 清代臺灣港口設置行政衙署一覽表

港口名稱	行政衙署種類名稱	設治起迄年代	設年治數	異動情形
鹿耳門、安平港	臺灣府海防捕盜同知（府城）稽查	康熙二十三年—光緒元年（一六八四—一八七五）	一九二	府城—卑南
新港	臺灣縣丞（東安坊）稽查	康熙二十三年—雍正九年（一六八四—一七三二）	四八	府城—羅漢門
東港	新港巡檢（東安坊）稽查	康熙三十八年—乾隆二十六年（一六九一—一七六一）	六三	新港—斗六門
	新港巡檢	康熙二十三年—康熙三十八年（一六八四—一六九九）	一六	新港—東安坊
	下淡水巡檢	康熙二十三年—康熙五十年（一六八四—一七一一）	二九	東港—赤山
	萬丹縣丞（萬丹）稽查	雍正九年—乾隆二十六年（一七三一—一七六一）	三一	萬丹—阿里港

番兼鹿仔港海防捕盜同知」。（註一七二）

此外，行政衙門的建置也會隨地區重要性的降低而有所調整。臺灣北路的八里坌，雍正年間原設巡檢一員；乾隆中葉，由於「海口漲塞，無船隻往來」，新庄地方則「商賈輻輳，且北連艋舺，大加臘民番雜處，南路霄裡汛大溪墘一帶曠野平原，難免奸匪藏聚」，乃移巡檢於新庄。（註一七三）由此可見，行政衙門的派駐，大致可以反映港口的大小。

事實上，行政衙門本身也有等級關係。通常在行政體系之中，所佔的地位愈高，行政附屬的文化商業等機能愈複雜，所能容納的就業人口就愈多，規模也愈大。（註一七四）因此，在港口的等級計分方面，有同知駐防的港口，可得二分；至於縣丞或巡檢駐紮之港口，則獲得一分。

至於清代臺灣港口中，曾有行政衙門設置者，參見表7

— 清代臺灣港口的發展與等級劃分 —

笨港	佳里興巡檢	康熙五十六年—雍正九年（二七一七—一七三一）	一五	笨港—鹽水港
鹿仔港	笨港縣丞 鹿仔港巡檢 鹿仔港分防廳治	雍正九年—光緒二年（一七三一—一八九五） 雍正九年—嘉慶二年（一七三一—一八一六） 乾隆四十九年—光緒二年（一七八四—一八八七）	一六五 八六 一〇四	鹿仔港—大甲 鹿仔港—水沙連
八里坌	鹿港縣丞 八里坌巡檢	光緒一八年—光緒二年（一八九二—一八九五）	四	八里坌—新庄
鹽水港	佳里興巡檢	雍正九年—光緒二年（一七三一—一八九五）	一六	八里坌—新庄
大崑麓	下淡水巡檢	雍正九年—光緒二年（一七三一—一八九五）	一六五	大崑麓—崁頂
新庄	八里坌巡檢、新庄巡檢 新庄巡檢、艋舺縣丞	乾隆一一年—乾隆五十四年（一七四六—一七八九） 乾隆五十四年—光緒五年（一七八九—一八七九）	三四 四四	大崑麓—崁頂 新庄—羅漢門
阿里港	阿里港縣丞	乾隆二六年—乾隆五三年（一七六一—一七八八）	九一	阿里港—阿猴
目加溜灣港	大武壠巡檢、臺嘉大武壠巡檢、安嘉大武壠巡檢	乾隆五三年—光緒二年（一七八八—一八九五）	一〇八	
枋寮港	枋寮巡檢	同治八年—光緒二年（一八六九—一八九五）	二七	
烏石港	頭圍縣丞稽查	嘉慶一七年—光緒二年（一八六九—一八九五）	八四	
艋舺	臺北府府治	光緒元年—光緒二年（一八七五—一八九五）	二一	
卑南	臺灣府南路撫民理番同知、臺東州州治	光緒元年—光緒二年（一八七五—一八九五）	二一	
基隆	基隆廳廳治	光緒三年—光緒二年（一八七七—一八九五）	一九	
大料坎	臺北府分防南雅理番捕盜同知基隆廳廳治	光緒二〇年—光緒二年（一八九四—一八九五）	二	

資料來源：施添福，〈清代臺灣市街的分化與成長：行政、軍事和規模的相關分析〉（上），《臺灣風物》三九卷二期，頁一七一—一三三。

1. 海關：

(二) 海關或領事館

清朝設有常關與洋關二種新舊海關。常關是對國內船隻所運載貨物徵稅之機構，清領臺之後臺灣仍隸屬於福建閩海關管轄，並未設立常關；洋關則是對外國船隻所載貨物，徵

收關稅之機構。(註一七五)

在新式海關未成立之前，咸豐元年（一八五二）臺灣已有洋船在滬尾、雞籠依商貿易，官方照商船之例徵稅。

(註一七六) 咸豐十年（一八六〇），臺灣先後開放淡水、雞籠、安平及打狗為對外通商港口，並於同治元年（一八六二）正式於滬尾設海關正口，次年以雞籠為外口。同治三年（一八六四）又設立打狗海關，四年（一八六五）安平海關亦告成立，而附屬於打狗海關；惟因安平為正口，因而海關正式名稱為臺灣關。(註一七七) 換言之，清末臺灣共有四個海關，名義上滬尾和雞籠合稱淡水關，打狗和安平合稱臺灣關。(註一七八)

海關設置地點的選擇，為求船隻進出口量最大，商業交易最活絡，以利徵稅與管理，乃以當時臺灣港口條件最佳、適合船隻停泊的通商港口為主。(註一七九) 而且，有海關設置的港口，由於通行洋船，並進行國際貿易，故港口規模較大，等級較高。

#### 2. 領事館：

領事館的設立，乃伴隨臺灣開放通商港口而來，所以亦選擇四個通商港口作為館址所在，以便於保護該國僑民和商業利益，(註一八〇) 而且隨時與清廷交涉，為本國爭取權益。因此，置有領事館的港口，港口的等級較高。清代臺灣曾經有領事館設置的港口有滬尾、大稻埕、雞籠、安平、打狗等港。(註一八一)

本文將海關與領事館兩者合併計分，凡是一個港口具有其中任何一項設施，概得一分。

### (三) 港口的開放政策

清代臺灣港口一旦被官方開作正口、小口，或是通商口岸，則港口可與大陸甚至其他國家有正式的貿易往來關係，因此乃促使港口的各項機能更為繁複，港務活動也更加活絡。尤其是通商口岸，由於貿易對象擴及全世界，港口的規模較正口大，因而在計分方面被開作通商口的港口，可得二分；而只與大陸對渡的正口或小口，可得一分。

總之，根據港口泊船條件、商業機能、軍事機能及行政機能等指標，做成的港口等級大小量表，(見表8)大致上可以用來判定清代臺灣先後出現的一九八個港口，在不同時間分期的規模與等級，進而能將全臺港口區分成幾種等級。

### 肆、港口的等級類型

根據上一節所提出的港口分級指標，大略可以將清代臺灣一九八個港口，粗分成五種等級：

1. 一級港：大多是對外通商港口，通常具有最高位階的商業、軍事及行政機能，港口規模最大，腹地最廣，為國際性港口。

2. 二級港：大多是官方明令開口的正口港，通常具備商業、軍事及行政機能，大概是區域性的中心港口。

3. 三級港：主要作為一個縣轄境內的出入口之一，通常具有商業、軍事機能，少數港口也有行政機能。其與一、二級港有轉運關係，與大陸口岸也有非官方允許的往來，為地區性的中心港口。

— 清代臺灣港口的發展與等級劃分 —

表8 清代臺灣港口等級大小量表

港口：

項目	加權計分	時間		1731—1860年			1861—1895年	
		1683—1710	1711—1730	1731—1783	1784—1830	1831—1860	1861—1870	1871—1895
泊船條件	輪船	4						
	巨艘、大商船、橫洋船	3						
	艍仔、杉板頭	2						
	杉板、舢仔、漁船、竹筏、小舟	1						
商業機能	行郊	2						
	洋行	1						
	市街	1						
	釐卡	1						
	鹽館或倉儲	1						
軍事機能	營盤	4						
	千總、把總	3						
	外委、額外	2						
	塘、兵	1						
行政機能	通判、同知	2						
	縣丞、巡檢	1						
	領事館、海關	1						
開口	通商口	2						
	正口	1						
積分								
等級類型								
備註								

4. 四級港：大多是小於一個堡或里的出入口，通常只有較低位階的商業和軍事機能，主要進行島內的沿岸貿易。其與三級以上港口有轉運關係，為地方性的轉運港口。

5. 五級港：港口的等級最低，規模最小。通常最多只具有最低階的軍事機能，部分港口可能具有商業機能。一般而言，此級港口只能容納最小的船隻出入或作為臨時淀泊地。

在劃分這五種港口等級類型時，首先必須注意的是，作為同一等級的港口，可能都具備某些港口機能，但是所包含的機能項目不一，互有差異。

其次，每種等級港口的量化積分，是根據上一節量表中各項機能計分的累加結果。透過這個量化積分，並配合其他因素的考慮，大概可以劃分成五種港口等級的分數距。每一個分數距代表一個港口的等級，例如十四—十八分是屬於一級港。不過，為了盡量避免與實際狀況出入太大，級距乃採取分數疊置處理之方式。

再者，在清領二百多年裡，由於每個港口有其不同的發展過程，因而有些港口可能始終保持某一種等級的港口型態；有些港口可能由小港逐漸發展成中、大型港口；有些港口則由盛而衰，從大型港口轉變為中、小型港口，甚至完全失去港灣機能。換言之，每個港口在不同時間分期裡，可能展現出不同的等級規模，港口的各項機能與結構亦隨之有所變化。

綜合前述，清代臺灣曾經先後出現的大小小港口，大概可以根據港口的泊船條件、商業機能、軍事機能及行政機能作為綜合指標，約略劃分成五種港口等級：一級港、二級港、三級港、四級港和五級港。各種等級港口的基本特徵和量化積分，參見表9。

表9 清代臺灣港口的五種等級類型

等級類型	五 級 港	四 級 港	三 級 港	二 級 港	一 級 港	
量化積分	1—3分	3—6分	7—10分	11—14分	14—18分	
指 標	泊船條件 計 分	船仔杉板以下 1	杉板頭船艙仔以上或商船 2,3	商船或有外口 2,3	商船、巨艘（或有外口） 2,3	輪船、商船 3,4
	商業機能 計 分	0	市街、或倉儲或鹽館 1	市街、行郊或倉儲或鹽館 2,3	行郊、市街、倉儲或監館、釐卡 4,5	行郊、洋行、市街、釐卡、倉儲或鹽館 5,6
	軍事機能 計 分	無或塘 0,1	塘或外委 1,2	外委或千把以上 2,3	營盤或把總以上 3,4	營盤 4
	行政機能 計 分	無 0	無 0	縣丞或巡檢 0,1	同知或縣丞、巡檢 1,2	同知、通判、領事館或海關 2,3
	官方政策 計 分				正口 1	通商口 2
對外關係	採捕漁港臨時淀泊地	島內沿岸航行，與三級港以上港口轉運	與大陸地區非法互渡與一、二級港轉運	與大陸正式對渡	與全球有貿易來往	
腹地		不大於一個堡	不大於一個縣轄境	一個縣轄境以上地區	半個島以上腹地最大	
例 型	微羅港 直加弄港	吞宵港、南崁港	笨港（1731—1783） 梧棲港	鹿港	雞籠	
備 註	規模最小 港口數最多				規模最大 港口數最少	

不過，在說明港口等級的各種類型時，無法完全兼顧港口各自的特殊性，只能敘述其普遍的共同特徵，再以某一個港口作為理想範型，以陳述該港口等級的基本型態。以下逐一分述五種港口的等級。

1. 一級港：

一級港之出現是在一八六〇年開港之後，先後共出現六個一級港（見表10）（註一八二）。這種等級的港口，量化積分大約是十四—十八分，大都能容納輪船進出，在商業機能上通常具有行郊、洋行、倉儲、鹽館以及釐卡等設施，並已經發展出市街型態，其腹地範圍最大，甚至涵蓋半個島內市場以上，為最高階的商業中地。

表10 清代臺灣一級港一覽表

稱名口港	時 間		
	一八六〇—一八七〇年	一八七〇—一八八〇年	一八八〇—一八八五年
	打狗港	打狗港	打狗港
	安平港	安平港	安平港
	滬尾	滬尾	滬尾
	雞籠港	雞籠港	雞籠港

在軍事機能方面，一級港大都有營盤駐紮，由守備以上武職員弁統率。其軍事機能等級最高，而且有分防管理其他海口之責。

在行政機能方面，一級港大都設置海關，以利課稅和管理出入船隻；並有外國領事館設置，以保護該國商民，與清

廷交涉。清廷通常也派駐分防廳的同知或通判，駐港處理地方雜務，稽查海防。此種等級的港口，在全臺港口之中具備最高的行政機能，聚集的船隻與人口也最多。

此外，一級港通常已由官方明令開為對外通商港口，因而既能正式而合法地與大陸各主要口岸往來貿易，而且貿易範圍已擴及全世界。相較於其他等級的港口，這種港口具有國際色彩，洋船、華船絡繹不絕，港務活動和貿易狀況最是繁盛。

以一八六〇年以後的基隆港為例。由於該港四時可泊輪船，不必候潮，（註一八三）港口條件相當優越，而被開為通商港，故「興盛之驟為全臺最」。（註一八四）該港原是「郊舖本稀，僻處一隅」的中型港口，開港之後始形成市街。（註一八五）同治四年（一八六五），美商於此設費爾哈士迪斯洋行（Field Hastings & Co.），經營煤務；（註一八六）同

時，也有本地商人合組的新義順郊和新義興船郊，（註一八七）經營與大陸或國際之間的大宗出口貿易。當時港口的貿易盛況，根據同治十三年（一八七五）沈葆楨的描述：

港門宏敞，舟楫尤多，年來夾板、輪船帆檣林立，洋樓客棧，閭閻喧囂（註一八八）

作為通商港的雞籠港，於同治二年設置海關，成為滬尾子口。八年（一八六九）再設副領事館。（註一八九）其後，又因煤務方興，海防地位最重要，乃於光緒三年（一八七七）改噶瑪蘭通判為臺北府分防通判並移駐雞籠，稽查海口，兼管礦務。（註一九〇）光緒十二年（一八八六），官辦釐金制，復設茶釐驗卡，徵收茶稅。（註一九一）

在軍事設置方面，由於雞籠港既是「北洋第一扼要」，(註一九二) 又是「臺北第一門戶」，(註一九三) 海防價值最高。故開港前原僅設把總一員，(註一九四) 開港之後，則改駐三營軍隊。(註一九五) 光緒七年(一八八一) 復設文報局，原由臺南文報局轉遞新竹縣到省之公文，轉由此港遞送；(註一九六) 而且，往來於閩、臺之間的官兵，也經由滬尾或雞籠二港配渡。(註一九七)

開港以後，雞籠港對外貿易地區逐漸遍及全球，但是除了與日本、南洋以及大陸各港直接貿易外，大多經由香港、廈門轉口。(註一九八) 而與大陸之貿易口岸主要是廈門、香港、汕頭、福州和寧波；同時，與南部的安平、打狗二港亦時有往來。(註一九九)

總之，一如雞籠港之例，一級港的基本特徵，主要是有輪船出入，官方正式對外開放，具有國際港口色彩。此外，與大陸之間的直接貿易或轉口貿易也極為頻繁，並且具備最高階的商業、軍事和行政等各項機能，貿易範圍擴及全島和全球。

2. 二級港：

清代臺灣曾經出現十三個二級港。(見表11) 二級港的量化積分通常是十一—十四分，大都已由官方正式開口，作為大陸與臺灣之對渡門戶。一般而言，港口的泊船條件，主要是航行於閩、臺兩地的橫洋船或販艘船等大商船可以自由出入；或是港口本身泊船條件雖然惡化，但是由於港口區位最佳，而且在歷史發展中，又已經具有商業、軍事甚至行政機能的聚集效益，而成爲某個區域的吞吐港，因而尋找外口以停泊大船，再用大船轉駁至內港。

表11 清代臺灣二級港一覽表

時 間	港 口 名 稱	
	一六三一—一七〇〇年	鹿耳門
一七一〇—一七三〇年	安平港 鹿耳門	鹿耳門
一七三〇—一七六〇年	安平港 鹿耳門	鹿耳門
一七六〇—一八〇〇年	安平港 鹿耳門	鹿耳門
一八〇〇—一八二〇年	安平港 鹿耳門	鹿耳門
一八二〇—一八五〇年	東港	鹿港
一八五〇—一八七〇年	東港	鹿港
一八七〇—一八九五年	東港	鹿港

註：↑代表該港等級上升  
↓代表該港等級下降

一個二級港，通常有行郊、倉儲存在，而且已具備市街形態，清末並有釐卡與鹽館等設施，具有區域性商業中地機能。在軍事機能上，則大都有營盤駐防，或至少有把總以上武弁駐紮。而在行政機能上，最典型的二級港有海防同知或縣丞、巡檢駐防，稽查海口。(註二〇〇)

二級港大都為官方明令開放與大陸對渡的正口，通常必須負責配運兵穀、配渡官兵以及轉遞文報。其與一級港最大差異在於，二級港的對外貿易範圍，主要局限於中國大陸地區，腹地大都較一級港小；而且，其禁止外商停留貿易，洋行、領事館與海關等設置，更付之闕如。

以乾隆四十九年開為正口之後的鹿港作為範型而言，開

口之前該港已形成市街，有倉儲設備，(註二〇一)而且「煙火數千家，帆檣雲集，牙儉居奇，成通津」。 (註二〇二)開口之後，與蚶江兩地互渡，經濟活動更加繁盛，一八三五年《彰化縣志》記載當時鹿港街盛況：

街衢縱橫皆有，大街長三里許，泉廈郊商居多，舟車輻輳，百貨充盈，臺自郡城而外，各處貨市，當以鹿港為最，港中街名甚多，總以鹿港街概之。

(註二〇三)

再者，由於鹿港海防地位日趨重要，又是「南北要口」。(註二〇四)乾隆五十三年(一七八八)乃移臺協左營遊擊至此。(註二〇五)而且，開口之初，官方即移臺灣北路理番兼海防捕盜同知至鹿港，處理中部地區民番事務，管理海防事宜。乾隆五十三年起，鹿港出口商船必須配運兵米眷穀至閩。(註二〇六)嘉慶十五年(一八一〇)之後，嘉義以北換回舊兵，也改由鹿港配渡。(註二〇七)此外，該港並分擔閩臺兩地文報的遞送。

總之，二級港通常已被官方明令開口，大都具備商業、軍事和行政機能。

### 3. 三級港：

清領臺之間，曾經先後出現三十六個三級港。(見表12)三級港的量化積分，通常是七—十分。其大都可以容納閩、臺兩地之大商船出入；或是港口雖因泥沙淤塞，祇容航行於南北沿岸之小船淀泊，但可由外口轉駁。

在商業機能方面，一般已具備市街形態，或是作為內陸縣城或市鎮之貨物吞吐港，而本身並未形成市街。清中葉之後，此種等級的港口商業規模擴大，可能也出現行郊，至清

表12 清代臺灣三級港一覽表

時 間		港 口 名 稱					
1683-1709	1710-1730						
		八里坌					
1711-1730	1731-1753	八里坌 新庄	竹塹港	鹿港↓	三林港↓		
1754-1800	1801-1850	滬尾↑ 八里坌↓ 新庄↓	竹塹港	中港 後龍港	大安港 梧棲港 王功港	海豐港↓	烏石港
1851-1860	1861-1870	烏石港 雞籠港↑	竹塹港↓	中港 後龍港↓	大安港 梧棲港 王功港↓	番仔挖↓ 下湖口	烏石港↑
1871-1875	1876-1895	蘇澳 花蓮港 卑南	大稻埕↑	香山港 中港	大安港↓ 梧棲港↓	下湖口	蘇澳 烏石港↑
		蘇澳 花蓮港 卑南	金包裡澳	新庄	大姑坎 香山港 中港	番仔挖 下湖口 布袋港	東石港 蘇澳
					吞霄港		四草湖

稱名口港
安平鎮港↓
打狗港
打狗港 東港 阿里港↓
打狗港↓ 東港↓
枋寮港 琅瑤港

未則大多具備釐卡與鹽館設置。

三級港，大部分是由千總、把總以上中級將弁駐防，少見營盤駐紮之例。在行政設置方面，最多派駐縣丞、巡檢專防，而鮮見同知或通判之駐守。

大部分的三級港並未被官方開作兩岸對渡港，因此通常與二級港或一級港有轉運關係。但是由於臺灣與大陸地區有市場分工關係存在，加以陸路交通不便，南北航行風信靡常，因而私渡大陸口岸之事，屢見不鮮。換言之，三級港並不負擔官方配運、運餉、配渡官兵以及遞送文報等任務，卻往往具有民間人、貨半走私或偷渡形態，與對岸時有往來。

基本上，三級港通常是一縣（廳）的重要出入口之一，腹地範圍最大僅及於全縣轄境，一般都局限於一個大堡以上的地區。換言之，一個縣（廳）通常不只一個三級港。清初，開發方興，物貨輸出入可能集中於一、二個三級港；越至末期，土地越增闢，人口越稠密，行政單位更爲繁複，三級港也越多。

以第三小期（一七三一—一七八三）的笨港爲例，當時該港「巨港大舟可入」，（註二〇八）是諸羅縣治以北扼要之地，（註二〇九）並爲「臺屬近海最大市鎮」，（註二一〇）「舟

車輻輳，百貨駢闐，俗稱小臺灣」。〔註二一一〕做爲諸羅縣吞吐港的笨港，也設置倉儲，〔註二一二〕負責將諸羅縣粟石、民間貨物與米穀運至府治。〔註二一三〕而且，雍、乾之際，未經官方開口的笨港，已私自與內地貿易往來。〔註二一四〕

乾隆末葉之後，笨港泊船條件惡化，即改以猴樹港爲外港，道光年間復以下湖口爲外口。〔註二一五〕乾隆末葉，笨港已陸續出現行郊，郊商林立，集散市場極大。（見表2）

在軍事機能方面，笨港領臺之初，即有把總駐防。〔註二一六〕其後因該港位居「嘉縣通津要衝之一，水陸扼要之區」，〔註二一七〕雍、乾年間，乃派駐守備專防該港。〔註二一八〕

在行政機能方面，康熙五十六年（一七一七）笨港已有巡檢駐紮，稽查船隻。〔註二一九〕雍正九年，本港開爲島內貿易港，又因「煙戶繁多，姦良莫辨」，改設縣丞一員。〔註二二〇〕由於笨港的商業、軍事及行政機能，一應俱全，乾隆末葉已經具有二級港的規模。

又如梧棲港，自乾隆末葉代水裡港而興之後，漸發展成三級港規模。一八四〇年，二、三千石大商船可以出入該港，爲「彰邑次要口」。〔註二二一〕一八六〇年代左右，梧棲港已形成市街，同時亦成立行郊，而成爲批發集散中地。其腹地北起大甲溪南至大肚溪，出口以米爲大宗。〔註二二二〕

至於，港口的行政和軍事佈防，主要是由貓霧揀巡檢（駐在今臺中東大墩）和安平左營外委專防。〔註二二三〕相形之下，軍事和行政機能較不顯著。此外，本港與鹿港仍具有中介轉運關係。〔註二二四〕



稱名口港	
打狗港↓	東港
	東港
枋寮港	阿里港 東港↑ 茄藤港↓
枋寮港	
枋寮港	阿里港
枋寮港↑	阿里港
鵝鑾鼻 大坂埕 後灣仔	海口港 楓港 阿里港

此種等級的港口，絕無行政衙署的建置。軍事佈防通常是由外委以上的武職官駐紮，並受大港武弁管理統轄。港口腹地則僅及於一個小地域，大部分未超過一個堡大小。一般而言，四級港與三級港以上之港口往來較密切，偶而也與大陸對岸非法互渡。

以南崁港為例，其為桃澗堡最早開發地區，也是該堡出入口。(註二二五)雍正九年，曾作為島內貿易港，進行島內沿岸貿易，故「無大商船停泊，惟臺屬小商船貿易」。(註二二六)港口形成市街較晚，一八六二年左右纂成的《臺灣輿圖纂要》始見成街記載。(註二二七)但是，在軍事設置上，康熙五十年已初置一塘；(註二二八)至乾隆年間，又改設把總一員，統率防汛。(註二二九)清末因全國裁兵政策，將把總裁為外委，並由桃子園汛兼管。(註二三〇)這種四級港，基本上因海防地位較重要，軍事機能也較強，但人口聚集則有限，港口規模較小。清初的雞籠港與中葉的蘇澳港，即為此類港口。

另一種四級港，商業機能與軍事機能並重。例如第五小期(一八三一—一八六〇)的香霄港(椿梢港、通宵港)，一向為苑裡堡三個出入口之一，(註二三一)只是「淺水小港

，惟本地小船出入，非內地商船之比」。(註二三二)該港既因無法容納大船出入，可能主要往來於鄰近的後龍港和大安港互易。此時期，香霄港已形成市街，(註二三三)具有商業機能。在軍事佈防上，道光十四年(一八三四)則已移大安口外委駐香霄汛，領兵三十，稽查海口。(註二三四)

總之，四級港大概是一個地方性的出入口，腹地最大不超過一個堡大小，大部分只供南北沿岸小船停泊。一般僅具有較低階的軍事和商業機能。

#### 5. 五級港：

五級港的量化積分通常是一—三分。這種等級的港口數目最多，因此形態相當不一。有的港口終清朝一代均為五級港；有的港口只是該港發展成大港前的雛型；有的則是沒落的中、大型港口。惟其最普遍的特徵，通常是港口泊船條件最差，僅容艇仔、杉板頭船以下船隻出入，甚至只是採捕小港或瀕臨淤廢狀態。因此，該港大都與中型或大型港口有轉運關係，偶而也成為船隻臨時避風淀泊地，或是走私偷渡小港。

此類港口，由於泊船條件較差，無法聚集大商船及商賈，發展甚受局限，通常未形成市街。在軍事設置方面，大多僅設塘或全無軍事駐防；而且，絕無行政建置，腹地的人口與範圍最有限，港口規模與等級也最小。

以微羅港(今高雄縣彌陀)為例，本港終清朝一代，為鳳山縣的沿海小港。一七一九年成書的《鳳山縣志》記載：「港口甚闊，水不甚深」，(註二三五)一七五六年雖然在此港設置瀨西鹽場，(註二三六)而且「通行舟楫，利運糖穀」(註二三七)但是，本港始終未建市街，軍事駐防亦僅於清

初的安塘設兵，(註三三八)其後即未再見駐兵記載。總括而言，微羅港僅具備泊船條件，可是作為發展成具有商業、軍事及行政機能的中、大型港口之條件，卻付之闕如，所以始終呈現小港規模。

其次，又如直加弄港(今安定鄉安定)，只是一個採捕漁港，或是臨時避風港。文獻記載該港具有港口形態的年代是一六九六年至一七九二年。該港因設置港潭，故具有採捕漁港功能。(註三三九)惟除了《諸羅縣志》記載該港可通小杉板船之外，(註三四〇)本港未見其他記錄。換言之，直加弄港可能始終為小漁港規模，並未具備其他機能。

此外，少數五級港是尚未興起的中、大型港口之前身。由於腹地猶未開發，故港口泊船條件雖然良好，可容商船或巨舟出入，卻因未具備其他機能，大商船幾無往來，仍為小港。例如一七一〇年以前的雞籠港和竹塹港，即為此例。

## 伍、結 論

清代臺灣曾經出現為數眾多的港口。這些港口由於彼此的泊船條件、與島外或腹地的聯結、腹地的發展程度和貿易結構、港口的商業設施，以及官方對港口軍事和行政配置等人文和自然條件的交相作用之下，逐漸發展成不同的等級規模。而根據港口的泊船條件、商業機能、軍事機能以及行政機能作為綜合指標，大致上可以將清代臺灣大大小小的港口粗分成五種等級：一級港、二級港、三級港、四級港、五級港。

## 註 釋

- 註 一：有關清代臺灣港口的數量與分期問題，請參見拙作：《清代臺灣港口的數量與分佈》(《史原》第十九期，民國82年10月，頁二一三—二六一)。
- 註 二：黃叔瓚，《臺海使槎錄》，文叢四種，頁三三—三四。
- 註 三：姚瑩，《中復堂選集》，文叢八三種，頁二。
- 註 四：同上註，頁一二九。
- 註 五：陳培桂，《淡水廳志》(臺中市，臺灣省文獻會，民國十六年二月)，頁一七一—一七五。
- 註 六：戴寶村，《近代臺灣港口市鎮之發展——清末至日據時期》(臺北市，師大歷史所博士論文，民國七十七年六月)，頁一八。
- 註 七：〈戶部「為內閣抄出閩浙總督孫爾準奏」移會〉，《臺案彙錄丙集》，文叢一七六種，頁二八三。
- 註 八：李東華，《梯山航海——海外貿易的發展》，《中國文化新論——民生的開拓》(臺北市，聯經，民國七十一年十月，初版)，頁四八七。
- 註 九：田汝康，《中國帆船貿易和對外關係史論集》，(杭州，浙江人民出版社，民國七十六年)，頁三。
- 註 一〇：同上註。
- 註 一一：曹永和，《臺灣早期歷史研究》(臺北市，聯經，民國六十八年七月，初版)，頁二四五—二五二。
- 註 一二：同註八，頁三一。
- 註 一三：林崇墉，《沈葆楨與福州船政》，(臺北市，聯經，民國七十六年十二月初版)，頁九七。
- 註 一四：同註六，頁六七—七〇。
- 註 一五：《清末的鹿港》，收於陳其南，《臺灣的傳統中國社會》

- (臺北市，允晨文化實業股份有限公司，民國八十年一月)，頁二二二。《劉壯肅公奏議》亦稱：「中部港汊不通輪船，且風浪無常，即商船亦惟夏秋往來。」(文叢二十七種，頁二九一)。
- 註一六：石再添，〈臺灣地理概論〉(臺北市，臺灣中華書局，民國七十六年十二月)，頁一九—二〇。
- 註一七：斷層海岸，縱列山脈，平地較少，山脚近海，斷崖最高達二千公尺以上，季候風對近海陸地影響也較小，故少見海浪所造成的淺灘和沙洲。沈降海岸，又稱對置海岸，其先沈水受堆積，後離水受侵蝕，而且岩層及構造線走向與海岸線直交，海岸線較不規則，形成谷灣式海岸，多良港，少淤塞之患。珊瑚礁海岸，海岸坡度陡峻，海灘砂勁大，侵蝕性大，較近似東部斷層海岸形態。(參見：張邵曾，〈臺灣海埔地之地形變遷〉，頁七九；王興啓，〈臺灣主要商港的地理演變〉，〈臺北市立女師專學報〉，五期，頁二七；〈臺灣島之歷史與地誌〉，頁七四；〈臺灣省通志〉，二冊，卷四，經濟志交通篇，頁一八一；同上註，頁一八。)
- 註一八：林朝榮，〈臺灣省通志〉，第四冊，土地志地理篇(臺北市，臺灣省文獻會，民國五十九年六月)，頁三一八。
- 註一九：同註一六，頁五。
- 註二〇：李鹿萃，〈淡水港衰退的地理因素〉，〈地學彙刊〉，一期(文化學院地學研究所，民國五十八年五月)，頁一—六。
- 註二一：陳正祥，〈臺灣地誌〉(上)(臺北，敷明產業地理研究所，民國四十九年)，頁六〇。
- 註二二：王興啓，前引文，頁三三一—三三五。
- 註二三：石再添，〈臺灣西部海岸線的演變及海埔地的開發〉，〈師範大學地理學研究報告〉，六期(民國六十九年)，頁一七一—一八。
- 註二四：康乃恭，〈臺灣海埔地之河川與河口〉，〈臺灣銀行季刊〉，一三卷二期(民國五十一年六月)，頁一五六。
- 註二五：同註七。
- 註二六：姚瑩，〈東槎紀略〉，文叢七種，頁二四。
- 註二七：周璽，〈彰化縣志〉，文叢一五六種，頁二〇〇。
- 註二八：溫振華，〈清代臺北盆地經濟社會的變遷〉(臺北市，師大歷史所碩士論文，民國六十七年六月)，頁一〇七。
- 註二九：〈清高宗實錄選輯〉，文叢一八六種，頁一一五一；尹章義，〈臺灣開發史研究〉(臺北市，聯經，民國七十八年十二月)，頁三〇四—三〇六。
- 註三〇：同註二八，頁一〇八。
- 註三一：伊能嘉矩，〈大日本地名辭書續編〉(東京，富山房，明治42年2月)，頁一七一—一八。
- 註三二：于宗先主編，〈空間經濟學〉(臺北市，聯經，民國七十五年五月，初版)，頁二六七。
- 註三三：藍鼎元，〈東征集〉，文叢十二種，頁三二—三三。
- 註三四：林滿紅，〈茶、糖、樟腦業與晚清臺灣〉，研叢一一五種，頁一。
- 註三五：林滿紅，〈貿易與清末臺灣的社會經濟變遷〉，收於曹永和、黃富三編，〈臺灣史論叢〉第一輯，(臺北市，衆文書局，民國六十九年)，頁二四二。
- 註三六：陳孔立，〈清代臺灣移民社會研究〉(廈門，廈門大學出版社，一九九〇年十月)，頁一〇。
- 註三七：吳建雍，〈清前期對外政策的性質及其對社會發展的影響〉，〈明清史〉，一九八九年一期，頁五五—五六。
- 註三八：王業鍵，〈清代經濟芻論〉，〈食貨月刊〉復刊，二卷十

一期（民國六十二年二月），頁八。

註三九：陳文達，〈臺灣縣志〉（臺北，臺灣省文獻會，民國四十七年六月），頁二五三—二五四。

註四〇：臨時臺灣舊慣調查會，〈調查經濟資料報告〉（下）（東京，作者發行，明治38年5月），頁七三。

註四一：陳國棟，〈清代前期的粵海關〉（臺大歷史所碩士論文，民國六十八年），頁二、一三一—一四。

註四二：王世慶，〈清代臺灣的米產與外銷〉，〈臺灣文獻〉，九卷一期（民國四十七年三月），頁二—一二二；洪美齡，〈清代臺灣對福建供輸米穀關係之研究〉（臺大歷史所碩士論文，六十七年六月），頁七六。

註四三：一般對清廷所開放的兩岸對渡口岸，祇提及鹿耳門、鹿港、八里坌、烏石港和海豐港等五正口。然而，根據現行查閱得到的文獻中，似乎又可證實西部的部分港口，如竹塹、香山、後龍、大安、下湖和東港在清末實已為官方開口。其佐證條列如下：

(1) 沈葆楨，〈福建臺灣奏摺〉，頁五六：「臺北海岸，前僅八里坌一口，來往社船不過數隻，其餘又港支河僅堪漁捕，今則八里坌淤塞，新添各港口曰大安、後龍、香山、滬尾、雞籠。」

(2) 一般新開口岸，「應召募行保、海保及口差、經書，並設立小船，引帶商艘」。〈淡水廳志〉，頁一七三；同註六，頁二八五。咸豐、同治年間成書的〈臺灣府輿圖纂要〉頁三六—三七，與〈淡水廳志〉一七一—一七二頁則分別記載：竹塹、香山、中港、後龍和大安等港，設有汛兵、口書澳甲，以備稽查；其中後龍有文館兼辦中港。而其實竹塹港早在一八四〇年姚瑩〈東溟文後集〉中，即載該港有文武口於此稽查。（同註三，頁八二）此外，光

緒五年（一八七九）淡新檔案第一五二〇九之一號更有詳盡記載：

照得香山、後龍、大安等口，原設口胥，凡有海洋船隻出入掛驗稽查，責任甚重，歷選就地殷實良民承辦在案。……凡有出入船隻，照例量驗，所有搭裝內渡米貨，遵照減成新章，按照樑頭公費，秉公收繳……

有關上述各港，內地民人互渡貿易並由官商驗照事實，在淡新檔案行政篇交通類船政各案中，數見不鮮。其中，文獻最早時間是第一五二〇三之一(1)號的咸豐二年。

(3) 光緒九年七月，新竹縣皂頭役奉縣令命，將糧丁紀錄由舊港（即竹塹港）押令登舟內渡。（〈淡新檔案選錄行政編初集〉，頁一四一。）

(4) 「粵民寄居海疆，每年或省親或鄉試，多由旗後、東港配船」。（一八六七年，〈南部碑文集成〉，頁四九五）。

由此可見，至遲在咸豐年間左右，西部少數港口已是官方允准的兩岸互渡口岸。這些港口，主要作為戎克船貿易中心。（伊藤博文，〈支那形船舶ノ出入及其手數料ニ關スル意見〉，〈臺灣資料〉，東京，原書房，昭和五十三年十二月，頁一八七—一八八）至於這些口岸之多寡，詳見拙作：〈清代臺灣港口的空間結構〉第五、六章之討論。

註四四：〈戶部「為閩督喀爾吉善等奏」移會〉，〈臺案彙錄丙集〉，頁一七二。

註四五：同上註。

註四六：王必昌，〈重修臺灣縣志〉，文叢一一三種，頁六一。

註四七：同註四四。

註四八：〈閩浙總督富勒渾奏摺〉，〈臺案彙錄丙集〉，頁二四五—二四六。

- 註四九：《臺灣采訪冊》，文叢五五種，頁七九。
- 註五〇：同註二七，頁一五。
- 註五一：《籌辦夷務始末選輯》，文叢二〇三種，頁九二。
- 註五二：王石鵬，《臺灣語典》，文叢一六二種，頁二八。
- 註五三：《調查經濟資料報告》（上），頁一六九。
- 註五四：同註三，頁八〇。
- 註五五：《臺灣府輿圖纂要》（中國方志叢書，臺灣地區，五八號，成文出版社，民國七十二年三月，以下簡稱成文本），頁三四二。
- 註五六：同註四六，頁六〇。
- 註五七：同註四〇，頁五〇一。
- 註五八：同註五三，頁一六三。
- 註五九：余文儀，《續修臺灣府志》，文叢二二二種，頁八七。
- 註六〇：盧嘉興，《嘉義縣屬海岸線演變考》，《臺灣文獻》，一〇卷三期（民國四十八年九月），頁三二一。
- 註六一：柯培元，《噶瑪蘭志略》，文叢九二種，頁三三。
- 註六二：Chinese Imperial Maritime Customs Publications 一八六〇—一九四八 (Shanghai Chinese Maritime Customs)，以下簡稱「C.M.C.P.」中央研究院近代史研究所圖書館藏微捲)，Tamsui, 一八六七，P.八二；J.W. Davidson 著，蔡啓恒譯，《臺灣之過去與現在》(The Island of Formosa·Past and Present)，研叢一〇七種，頁六九。
- 註六三：江燦騰，《日據前期基隆港市崛起與變遷之背景考察》，《臺北文獻》，直字第八二期（民國七十六年十二月），頁一六四。
- 註六四：同上註，頁一六七。
- 註六五：同註三，頁八二。
- 註六六：同上註。
- 註六七：劉銘傳，《劉壯肅公奏議》，文叢二十七種，頁三七五。
- 註六八：同註六三，頁一五三。
- 註六九：同註四〇，頁一七〇。
- 註七〇：同註五五，頁三六五。
- 註七一：丁紹儀，《東瀛識略》，文叢二種，頁五二。
- 註七二：有關清代移民開發具有高度的「貿易」、「功利」、「市場」、「經濟」或「資本主義」取向，和相當濃厚的「謀利」、「企業」或「冒險」精神的相關討論，可參閱：陳秋坤，《十八世紀上半葉臺灣地區的開發》（臺大歷史所碩士論文，民國六十四年），頁一二；陳其南，《臺灣的傳統中國社會》，頁六六；林滿紅，《貿易與清末臺灣的經濟社會變遷》，頁二四一—二四二；溫振華，《清代臺灣漢人的企業精神》，《師大歷史學報》，九期（民國七十一年），頁一一—一三五；蔡淵聚，《清代臺灣的移民社會》，《臺灣社會與文化變遷》，中研院民族所專刊乙種之一六（民國七十五年），頁四五—五二。
- 註七三：陳正祥，《三百年來臺灣地理變遷》，《臺灣文獻》，一二期（民國五十年三月），頁八五。
- 註七四：林滿紅，《光復以前臺灣對外貿易之演變》，《臺灣文獻》，三六卷三、四合期（民國七十四年十二月），頁五三。
- 註七五：蔡淵聚，同註七一，頁四八。
- 註七六：大藏省理財局，《臺灣經濟事情視察復命書》（東京市，忠愛社，明治三十二年八月），頁四。
- 註七七：陳孔立，《清代臺灣移民社會研究》（廈門，廈門大學出版社，一九九〇年十月），頁一〇。
- 註七八：劉家謀，《海音詩》，《臺灣雜詠合刻》，文叢二十八種

- ，頁九。
- 註七九：同註三四，頁四三。
- 註八〇：洪美齡，前引書，頁二四。
- 註八一：陳秋坤，〈清初臺灣土地的開發〉，《臺灣史論叢》第一輯，頁一八五。
- 註八二：同註三四，頁四三。
- 註八三：同上註，頁八九—九〇。
- 註八四：一八七八年，淡水貿易淨值爲三〇四萬海關兩，首度超過安平、打狗的二四九萬海關兩。在進出口淨值方面，至一八八五年淡水、基隆進口淨值是一七六萬海關兩，超過安平、打狗的一四〇萬海關兩；一八七七年淡水、基隆出口淨值是一四三萬海關兩，超過安平、打狗的一三三萬海關兩。由此可見，淡水已逐漸成爲全臺最大貿易港。（同註三四，頁七四、八七）。
- 註八五：瞿海源，〈萬華地區社會態度的變遷〉，《臺灣社會與文化變遷》，頁五七。有關艋舺興衰起落因素的討論，可參閱下列有關文章：(1)〈艋舺耆老座談會〉，《臺北文物》，二卷一期（四十二年四月），頁五；(2)西村睦男著，余萬居譯，〈臺北市地理學研究：日據時期〉，《思與言》，二三卷三期（民國七十四年九月），頁七—九；(3)溫振華，〈淡水開港與大稻埕中心的形成〉，《師大歷史學報》，一二期（民國七十二年），頁二五四—二五六。
- 註八六：溫振華，同註八五，頁二五四—二五六。
- 註八七：同註三四，頁八三。
- 註八八：方豪，〈六十至六十四自選待定稿〉（臺北，作者發行，民國六十三年四月）頁二六五。
- 註八九：盧嘉興，〈清季臺灣北部之鹽務〉，《臺北文物》，七卷三期（民國四十七年十月），頁六二。
- 註九〇：《史料稿本》第五，〈公文類纂〉，乙十七卷ノ一一，乙八卷ノ一，（明治二十八年十二月六日），頁一四三。
- 註九一：方豪，前引文，頁二六八；連溫卿，〈大稻埕的經濟發展〉，《臺北文物》，二卷三期（四十二年十一月），頁二四—二五。
- 註九二：〈大稻埕耆宿座談會〉，頁一〇。
- 註九三：British Parliamentary Papers: Essay and Consular Commercial Reports 1971 (Irish University Press, Area Studies, China, 以下簡稱 B.P.P.〈領事報告〉) · Tamsui · 1890 · P11711。
- 註九四：G.L. Mackay 著，周學普譯，〈臺灣六記 (From Far Formosa)〉，研叢六十九種，頁六七。
- 註九五：唐贊袞，〈臺陽見聞錄〉，文叢三十種，頁七二。
- 註九六：施添福，〈清代臺灣市街的分化與成長：行政、軍事和規模的相關分析 (上)〉，《臺灣風物》，三九卷六期（民國六十八年六月），頁六。
- 註九七：《清聖祖實錄選輯》，文叢一六五種，頁一六九。
- 註九八：孫爾準、陳壽祺，〈重纂福建通志臺灣府〉，文叢八十四種，頁三七六。
- 註九九：柯培元，〈噶瑪蘭志略〉，文叢九十二種，頁三二。
- 註一〇〇：施添福，〈清代臺灣市街的分化與成長：行政、軍事和規模的相關分析 (中)〉，《臺灣風物》，四十卷一期（民國七十九年三月），頁三八。
- 註一〇一：港灣之分類，依對外通商關係分成貿易港、自由港和不開放港；依形成方式分成天然港、人工港；依地形分，則有灣港、峽灣港、河口港、瀉湖港和環礁港；依港口位置分有海岸港、河港、湖港、河口港；依機能分有貨物港、旅客港，漁港、軍港、輪渡港；依氣候分有凍港和不凍港；

；依貨物輸出入多寡分，則是入超港和出超港。（陳國章、石再添，〈人文地理學通論〉，臺北市，師大出版組，民國六十年七月，頁二五二—二五四。）

註一〇二：李明燕，〈臺灣北端漁港及漁業活動的發展〉，《地理研究報告》，十一期（師大地理研究所，民國七十四年三月），頁三〇二—三〇三。

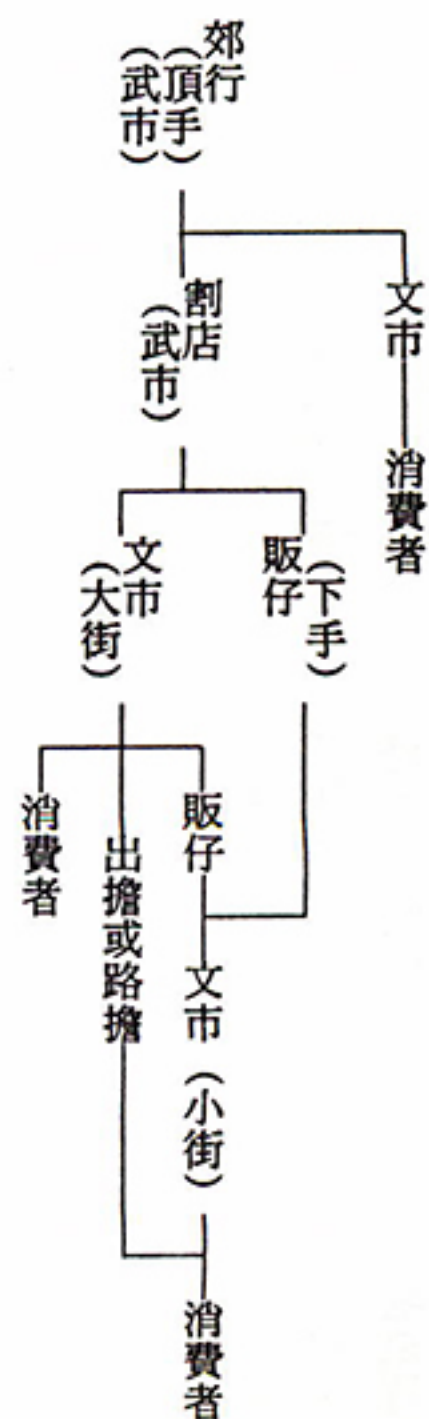
註一〇三：卓克華，〈清代臺灣的商戰集團〉（臺北市，臺原出版社，民國七十九年二月），頁一四八。

註一〇四：石萬壽，〈臺南府城的行郊特產點心〉，《臺灣文獻》，三十一卷四期（民國六十九年十二月），頁七六。

註一〇五：同上註，頁七七。一般對臺灣行郊的始現年代，俱引日本據臺之初臺灣舉人蔡國琳的口述，（〈臺灣私法附錄參考書〉第三卷，第四篇，〈臺南三郊由來〉，頁五〇—五一，明治四十三年）而作雍正三年（一七二四）。然而，經方豪利用現存文獻考證的結果，既質疑其年代的正確性與臺南三郊說法，並一一提出補正。其以臺南三郊，早期應是南郊、北郊和糖郊，而非北郊、南郊和港郊；至於北郊的出現年代則推測為乾隆三十年（一七六五）。（見方豪，〈臺南之郊〉，〈六十至六十四自定稿〉，頁二七三—二七六）方豪的考證，甚為詳確審慎，本文大抵採信其說法，但是北郊首現年代，則根據石萬壽〈臺南府城的行郊特產點心〉一文，所見古碑文，又可將時間向前推至乾隆二十年左右。

註一〇六：割店係設店於各市街經營各種貨品批發的店舖，為中盤批發商，主要轉售行郊貨品至文市。文市是開設於街巷、或在市集佔有舖位，而直接零售商品予消費者的小賣店。又有販仔者，為更小的批發商，肩挑購自割店的商品至各街庄，再轉售於小店舖。此外，小販仔（出擔、搖鼓擔）則

是直接出售商品予消費者。各級商販交易情形，見下表：  
（同註一〇四，頁一〇七—一一〇）



註一〇七：同註一〇四，頁一九一。

註一〇八：同上註，頁一四二。

註一〇九：〈樹杞林志〉，文叢六十三種，頁九八。

註一一〇：溫振華，〈淡水開港與大稻埕中心的形成〉，頁二四九。

註一一一：黃富三，〈清代臺灣外商之研究—美利士洋行（上）〉，《臺灣風物》，三十二卷四期（民國七十一年十二月），頁一三四。

註一一二：同上註，頁一三三。

註一一三：黃富三，〈清代臺灣外商之研究—美利士洋行（下）〉，《臺灣風物》，三十三卷一期（民國七十二二年三月），頁一〇八。

註一一四：同註一一一，頁一三二；葉振輝，〈天利行史事考〉，《臺灣文獻》，三十八卷三期（七十六年九月），頁四一；賴永祥，〈淡水開港與設關始末〉，《臺灣風物》，二十六卷二期（民國六十五年六月），頁五。

註一一五：同註六，頁八四。

註一一六：東嘉生著，周憲文譯，〈臺灣經濟史概說〉（中和市，帕米爾書店，民國七十四年八月），頁五二—五三。

註一一七：洋行與行郊同屬於高位階的商業組織，但是由於其設置地點不如行郊廣泛，祇限於幾個通商港，為避免通商港過重

計分，僅以一分計算。

註一一八：同註二七，頁三九。

註一一九：J. W. Crissman，夏黎明、隋麗雲譯，〈彰化平原的交易活動〉，《師大地理教育》，十期（民國七十三年），頁一〇九。

註一二〇：富田芳郎，〈臺灣鄉鎮之研究〉，《臺灣銀行季刊》，七卷三期（民國四十四年六月），頁一〇二；陳國棟，〈淡水聚落的歷史發展〉，《臺灣大學建築與城鄉研究學報》，二卷一期（民國七十二年六月），頁一三。

註一二一：施添福在對清代臺灣市街的研究中指出，研究清代臺灣市街常會遭遇二個問題：一、清代臺灣市街，均缺乏翔實的人口資料；二、乾隆二十七年（一七六四）之後，缺乏全島性市街記載，各地區地方誌編輯年代又不一致，不易比較。因此，很難討論市街的規模、發展或階層組織。不過，為了解決上述困難，施先生提出一個基本構想：「清代臺灣市街的規模、發展和階層組織是行政和軍事組織的綜合表現。」並進一步舉證其假設的可被成立。（施添福，〈清代臺灣市街的分化與成長：行政、軍事和規模的相關分析（上）〉，頁三）施先生的基本構想，本文大抵上接受，但是置於行政和軍事機能項目討論。

註一二二：烏石港船舶可循淇武蘭溪，上接宜蘭川，直通宜蘭市，而有所謂「噶瑪蘭以烏石港為衝喉」。但是，烏石港與頭圍街，相距不到五里，販粟皆囤寄於頭圍，又稱圍港，幾乎可視為頭圍外港。（參見，張秋寶，〈蘭陽平原的開發與中地體系之發展過程〉，《臺灣銀行季刊》，二十六卷四期（民國六十四年），頁二四〇；薩廉、陳叔均，〈臺灣府噶瑪蘭廳志〉，文叢一六〇種，頁一六二；同註一一〇，頁三四；〈調查經濟資料報告〉（上），頁八六。）

註一二三：臺灣總督府交通局道路港灣課，〈臺灣の港灣〉（臺北市，作者發行，昭和十三年十月），頁一五九。竹塹港與竹塹城關係相當密切，竹塹巡檢與北路右營遊擊亦常川駐紮該港。（陳培桂，〈淡水廳志〉，頁一七一。）

註一二四：同註三一，頁三一—三三。

註一二五：同註五，頁四四。

註一二六：伊能嘉矩著，江慶林等譯，〈臺灣文化志〉（中）（臺中市，臺灣省文獻會，民國八十年四月），頁三二五。

註一二七：同上註。

註一二八：同註五，頁三六。

註一二九：同註一二六。

註一三〇：同上註。

註一三一：同註二，頁二三。

註一三二：劉良璧，〈重修臺灣府志〉（臺中市，臺灣省文獻會，民國六十六年二月），頁三六五。

註一三三：朱景英，〈海東札記〉，文叢一九種，頁一八。

註一三四：例如，同治六年（一八六七），大稻埕因捐穀較多議設總倉，未行；同年捐建義倉，未成。又艋舺和竹塹城亦設明善堂為義倉，附以義塾。（同註五，頁三七）

註一三五：王瑛，〈重修鳳山縣志〉，文叢一四六種，頁一二三；花岡伊之，〈南部臺灣志〉（明治三十五年），成文本，三〇二號，頁五八—六〇。

註一三六：同上註。

註一三七：盧嘉興，〈清季臺灣北部之鹽務〉，《臺北文物》，七卷三期（民國四十七年十月），頁六〇。

註一三八：伊能嘉矩，〈臺灣文化志〉（中），頁三九八—三九九。

註一三九：同註五，頁九一。

註一四〇：劉家謀之〈海音詩〉記載當時私鹽情形如下：「內地私鹽

- 每斤二文，偷載至臺每斤賣四、五文；而官鹽每斤十二、三文，故民間趨之若鶩。私鹽出入，小口居多；關吏利其賄，不問也。內山生、熟番及粵莊人，皆食此鹽。」（《臺灣雜詠合刻》，頁一〇）
- 註一四一：劉銘傳，〈陳請銷假至閩省協款情形摺〉，〈劉壯肅公奏議〉，頁二八二—二八三。
- 註一四二：《清光緒朝中日交涉史料》，文叢二一〇種，頁三五二。
- 註一四三：〈福建鹽法道詳酌增臺灣鹽價由〉，〈臺案彙錄甲集〉，文叢三十一種，頁二三〇。
- 註一四四：陳文煒、屠繼善，〈恆春縣志〉，文叢七十五種，頁一九三。
- 註一四五：何烈，〈厘金制度新探〉（臺北市，東吳大學中國學術著作獎助委員會，民國六十一年六月，初版），頁五五；〈臺灣文化志〉（下），頁二六。
- 註一四六：何烈，同上註，頁五六—五七。
- 註一四七：鄭鵬雲、曾逢辰，〈新竹縣志初稿〉，文叢六十一種，頁八二。
- 註一四八：同註五，頁九六。
- 註一四九：沈茂蔭，〈苗栗縣志〉，文叢一五九種，頁六五。
- 註一五〇：蔣師轍、薛紹元，〈臺灣通志〉，文叢一三〇種，頁二五五—二五六。
- 註一五一：同註一四七，頁八三。
- 註一五二：同上註，頁八二。
- 註一五三：謝金鑾，〈續修臺灣縣志〉，文叢一四〇種，頁二五一。
- 註一五四：許雪姬，〈清代臺灣的綠營〉（南港，中研院近史所，民國七十六年五月），頁三二四。
- 註一五五：同上註，頁三二三—三二四。
- 註一五六：同註一四二，頁六三。
- 註一五七：同註一五四，頁一五。
- 註一五八：同上註，頁一三。
- 註一五九：楊文魁，〈臺灣紀略碑文〉，收於高拱乾，〈臺灣府志〉（北京，中華書局，一九八五年五月），頁一二二五。
- 註一六〇：《清高宗實錄選輯》，文叢一八六種，頁九四。
- 註一六一：同註九九，頁一三四。
- 註一六二：同註一五四，頁二八。
- 註一六三：同註一六〇，頁六〇六。
- 註一六四：同註五，頁一九二。
- 註一六五：同註三，頁七四。
- 註一六六：同註一五四，頁四二—四七。
- 註一六七：同註九六，頁八。
- 註一六八：同上註，頁七。
- 註一六九：G.W. Skinner 著，王旭等譯，〈中國封建社會晚期城市研究〉（長春，吉林教育出版社，一九八九年），頁一七二—一七四。
- 註一七〇：《清世宗實錄選輯》，文叢一六七種，頁三六。
- 註一七一：同註一三二，頁三七二。
- 註一七二：同註四八。
- 註一七三：同註一六〇，頁一五一。
- 註一七四：施添福，〈臺灣的人口移動和雙元性服務部門〉（臺北，師大地理系，民國七十一年），頁二四。
- 註一七五：伊能嘉矩，〈臺灣文化志〉（下），頁二五。
- 註一七六：同註五，頁九三。
- 註一七七：葉振輝，〈清季臺灣開埠之研究〉（臺北，標準書局，民國七十四年五月），頁一六四—一六六。
- 註一七八：同上註，頁一五三。
- 註一七九：同註六，頁七〇。
- 註一八〇：同註一七七，頁一一九。

註一八一：清代臺灣領事館的設置過程大概如下：咸豐十年（一八六

一）七月，英國首先於府城設副領事館，但是十月旋廢之，並遷館址至淡水。同治四年（一八六五），南部復設打狗領事館；同年，安平領事館亦告設立。至於雞籠的副領事館，則遲至同治八年（一八六九）始予設置。（有關臺灣領事館的設置詳細情況，可參閱葉振輝的研究：(1)〈前清打狗英國領事館的設置〉，《高雄文獻》，三〇、三一期（民國七十六年十月），頁一—二三；(2)〈淡水英國副領事館的設置〉，《臺灣文獻》，三十八卷四期（民國七十六年十二月），頁一〇九—一一〇；(3)〈前清府城英國領事館的設置〉，《臺灣文獻》，四十卷二期（民國七十八年六月），頁九九—一〇三。）另外，大稻埕亦有領事館存在。（連溫卿，前引文，頁一七。）

註一八二：一級港全部是清末的通商港埠。其中，大稻埕和艋舺二港，係屬淡水港的廣義解釋。一八六〇年淡水開港，清廷原意的淡水港僅限於淡水河口的滬尾，惟古來「淡水」向為淡水河流域之泛稱。因此，當時外國人，尤其是德國領事特以此地名之曖昧不明，而主張淡水河沿岸適用的通商地，當然為開港場所。於是，在雙方折衝協調之後，當時最繁榮的艋舺，亦被視作通商港埠；爾後，艋舺淤淺，大稻埕逐漸成為洋商聚集地，清廷當局復默許洋商之遷移。（臺灣慣習研究會原著，程大學等譯，《臺灣慣習記事》，第壹卷，（上）（臺中市，臺灣省文獻會，民國七十三年六月），頁二二九；賴永祥，〈淡水開港與設關始末〉，《臺灣風物》，二十六卷二期（民國六十五年六月），頁一〇）

註一八三：《臺灣地輿總圖》，成文本，六〇號，頁一五。

註一八四：劉錦藻，〈臺灣省輿地考〉，《臺灣輿地輿鈔》，文叢二一六種，頁一七。

註一八五：同註四，頁四三。

註一八六：同註六，頁八四。

註一八七：同註三一，頁六四。《臺灣省通志》，經濟志，頁一四。

註一八八：沈葆楨，〈福建臺灣奏摺〉，頁五六。

註一八九：葉振輝，〈淡水英國副領事館的設置〉，頁一〇九—一一〇。

註一九〇：朱壽朋，〈光緒朝東華續錄選輯〉，文叢二七七種，頁三七。

註一九一：同註一五〇，頁二五五。

註一九二：同註五，頁一七五。

註一九三：同註六七，頁二八；同註一五〇，頁二九。

註一九四：同註一三二，頁三四六。

註一九五：同註一四二，頁六三；胡傳，〈臺灣日記與稟啓〉，文叢七十一種，頁五一；「銘字副、左、右三營」駐。

註一九六：《淡新檔案選錄行政編初集》，頁三五九。

註一九七：《臺灣關係文獻集零》，文叢三〇九種，頁一一八。

註一九八：林滿紅，〈清末臺灣與我國大陸之貿易型態比較（一八六〇—一八九四）〉，《師大歷史學報》，六期（民國六十七年），頁二一四。

註一九九：同上註。

註二〇〇：同上註。

註二〇〇：例如烏石港議開正口，閩浙總督即奏稱：「該鎮道所議烏石港口責成縣丞、千總就近稽查之處，查臺灣海防事宜，均責成同知，通判管理，噶瑪蘭既有通行海口，應照鹿港淡水同知及澎湖通判現辦章程，責成通判專管。」（同註九九，頁三二）

註二〇一：同註一三二，頁五三；同註二七，頁三八。

註二〇二：同註一四二，頁八。

註二〇三：同註二七，頁四〇。

- 註二〇四：同註四九，頁七一。  
註二〇五：同註三三，頁七七。  
註二〇六：同註二七，頁一七九。  
註二〇七：同註四九，頁一七九。  
註二〇八：同註四六，頁八九。  
註二〇九：周鐘瑄，《諸羅縣志》，文叢四十七種，頁一二二。  
註二一〇：同上註，頁三二。  
註二一一：同註五九，頁八七。  
註二一二：同註一三二，頁三六五。  
註二一三：同註一三三，頁一八；同註四四。  
註二一四：同註四六，頁六一。  
註二一五：洪敏麟，〈從潟湖、曲流地形之發展看笨港之地理變遷〉，《臺灣文獻》，二十三卷二期（民國六十一年六月），頁二九。  
註二一六：註一五九，頁五六五。  
註二一七：註九五，頁一八。  
註二一八：同註一三二，頁三四七。  
註二一九：同上註，頁四一。  
註二二〇：《清世宗實錄選輯》，頁三六。  
註二二一：同註三，頁八一。  
註二二二：戴寶村，《臺中港開發史》（豐原，臺中縣立文化中心，民國七十六年五月），頁三六、四一。  
註二二三：〈臺灣海口大小港口總圖〉，陳壽祺，《福建通志》。（同志治十年刊本，中國省志彙編之九，華文書局印行）  
註二二四：同註九五，頁五。  
註二二五：同註三一，頁四三。  
註二二六：范咸，《續修臺灣府志》（北京，中華書局，一九八五年五月），頁八。

- 註二二七：同註五五，頁三八八。  
註二二八：同註一三二，頁三四五。  
註二二九：同註四九，頁一六七；胡林翼等纂，〈同治一統輿圖臺灣圖〉（湖北撫署景植樓，同治二年刊行）

- 註二三〇：同註五，頁一四六。  
註三三一：同註一〇九，頁一五六。  
註三三二：同註三，頁一二九。  
註三三三：同註一九六，頁四二六。  
註三三四：同註三，頁八一；同註五，頁一四六。  
註三三五：陳文達，《鳳山縣志》，文叢一二四種，頁七。  
註三三六：王瑛，同註一三五，頁一二三。  
註三三七：同上註，頁二〇一。  
註三三八：同註二三五，頁五五。  
註三三九：同註一五九，頁七一六。捕魚處所，有蟻、潭、港、塢之分。而官方「以港之大小為額，贖港抽稅於港內捕魚之眾而總輸於官，謂之港餉」（同註一三五，頁一一五——七）。一般設有港潭的港口，至少應具有漁捕功能。  
註二四〇：同註二〇九，頁一七。

### 作者簡介

林玉茹  
民國五十五年出生，  
臺灣省臺南縣人，  
民國七十五年臺東師專畢業，  
八十二年畢業於臺大歷史學研究所碩士班，  
現為臺大歷史學研究所博士班學生，專攻臺灣史，  
著有《清代臺灣港口的空間結構》。