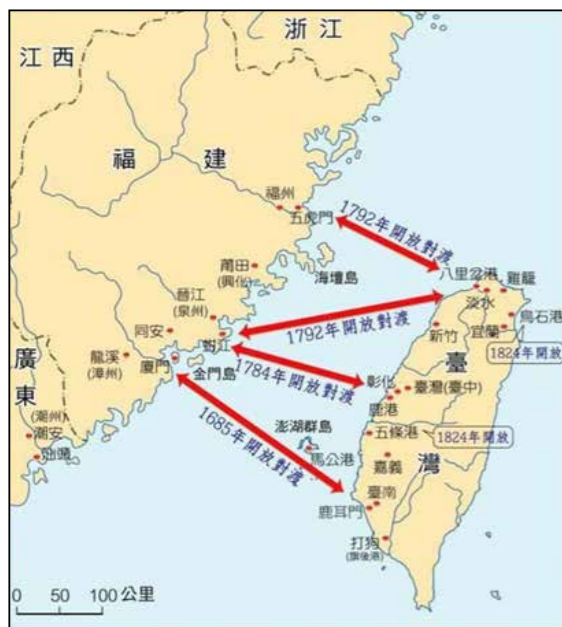


從定點對渡到指定開港場

文／蔡昇璋（國立臺北教育大學臺灣文化研究所兼任助理教授）



▲開港通商前兩岸對渡港口。（圖片提供／戴寶村）

臺灣四面環海，海洋是我們與世界連接的重要渠道，港口更是對外貿易、文化交流、航運與移民入臺的主要門戶，也是臺灣開發與發展的重要命脈。十七世紀以來，臺灣逐漸成為中國大陸華南地區向外移墾冒險的新天地，一波波的移民先後勇闖黑水溝冒死來到臺灣，有人幸運平安抵達這個新天地，有人壯志未酬身先死，也有人不幸遭遇海難就此長眠海底，因而有了「六死、三留、一回頭」的俗諺。

港口是先民移墾來臺的據點，由此溯溪向上，或逐步進入西部平原、臺地，再進至山麓地帶開墾，從而形成南

北縱列沿海、臺地平原、山麓三帶鄉街市鎮群，更成為貨物集散進出的中心。受到地理環境的影響，臺灣主要河川西流入海，再加上洪枯水量懸殊，造成南北地理交通上天然之阻隔，故在陸運鐵路建設尚未完備前，南北交通往來主要還是仰賴船運，造就臺灣沿海口岸呈現點狀分散的空間結構分布情形，這些扮演人、船及貨物進出的口岸，也成為臺灣對外、對內重要的航運節點。

在荷西、明鄭時期，臺灣作為航渡進出與移民登陸的港口，主要局限在今臺南附近與高雄北部地帶，這與實際統治區域及開發範圍有關。清治初期，移民拓墾登陸口岸仍舊集中於南部地區，除了鹿耳門外，南部的打狗、東港及北部的淡水，還有西部沿海的港口，大多僅能通行小型船隻。

隨著統治與拓墾範圍不斷擴大，以及移民入臺人數不斷增加，原以臺南為中心的區域發展朝南北部逐步拓展，行政統治區劃與港口航渡需求日益迫切。

定點對渡

清朝對臺政策，向來採取「為防臺而治臺」的態度，對於臺灣對外貿易與進出口岸的限制控管嚴格。1784年以前，全臺灣唯一官方合法指定的對渡正口只有「鹿耳門」一口，臺灣與廈門間

所有商船往來，船隻出入查驗、報關等，「定例只許由鹿耳門出入」。

隨著移墾腳步的拓展，1689年後，移墾範圍跨越半線（彰化）大肚溪以北，日南（臺中大甲）、後壠（苗栗後龍）、竹塹（新竹）、南嵌（桃園南崁）等已陸續有漢人入墾，唯一對渡正口鹿耳門，實難應付如此龐大的人船貨物、商貿，以及兵眷米穀進出之需求；再者，移民入臺開墾所需日常生活用品皆須仰賴中國大陸原鄉供應，福建所需食糧則須臺米接濟，兩者形成緊密的「區域分工」關係。

1783年，福州將軍永德上奏清廷，請准開鹿港為正口，比照「鹿耳門—廈門」之例，開放「鹿港—蚶江」對渡，疏解閩臺航運對渡貿易的困境。隔年清廷准奏，但仍嚴格規定只准「定點對渡」，不許越港渡載或轉赴他口貿易。

由於「定點對渡」對於人船貨物、航渡轉運的進行甚多不便，偷渡走私貿易情事層出不窮，地方官員趁機勒索時有所聞。1788年，陝甘總督福康安再度奏請「應將八里坌對渡五虎門海口，一體准令開設。」如此一來，可杜絕官兵藉機需索之弊，亦可防止偷渡，並得以配運糧餉供福建所需。1790年，清廷覆准「八里坌—五虎門」設口對渡，但仍



▲晚清竹塹港的亞洲貿易網絡。（圖片提供／林玉茹）

嚴格要求航渡的商民必須先行具保，呈報福建海防同知就近給照，並移知福建沿海小港汛防，方可渡臺。後因鹿耳門及鹿港口門淤塞，造成臺灣民生日用品和兵眷米穀配運接濟不便，加上噶瑪蘭地處東臺灣，山勢險峻、東西橫阻，導致陸路運輸相當不便，該地所產之米穀又為福建民食所需，所有日用品皆仰賴外地輸入。

1824年，閩浙總督兼福建巡撫孫爾準奏報清廷，請將海豐（一廈門、蚶江）、烏石（一五虎門）兩港一併增設為「正口」，兩年後正式覆准，開放對渡通航，以補鹿港、八里坌不足，同時兼顧閩臺米穀配運，以及地方商販民生的需求。

此外，為因應臺灣南北交通不便與航運需求，1731年，清廷開放鹿仔港、海防港、三林港、勞施港、蓬山港、後壠港、中港、竹塹港等，作為沿海航運貿易港口；乾隆年間，更進一步開放大港、茄藤港（屏東佳冬）、打鼓港（高雄）、東港、笨港（雲林北港）、猴樹港（嘉義朴子）、水裏港（臺中龍井）、南嵌港、八里坌港，供臺灣郡境內小船運輸貿易之用。

清末時，正式開放臺灣西部沿海其他口岸，如竹塹、香山、後壠、大安、下湖口及東港等為對航通商口岸，並設

有汛兵等以備稽查，以應付閩臺間高度區域分工龐大的航運商貿需求，以及彌補正口的不足。

開港通商

1860年，臺灣因天津和北京條約，開放淡水、雞籠、安平及打狗為國際通商港口。此前，被限縮在中國大陸的「定點對渡」貿易模式，開始有激烈且明顯的轉變，尤其茶、糖、樟腦的對外貿易興起後，伴隨國際貿易市場需求與作物的商品化，南北經貿地位產生巨大變化。北臺灣經濟地位在茶、樟腦出口市場強烈需求下不斷提升，對外貿易對象也從原本僅有的中國大陸，逐步擴及歐美、日澳、南洋等各地。

除上述專供閩臺對渡的五個「正口」外，又開放四個專供國際貿易的通商港口，但外國商人僅能在此四個通商口岸貿易，復因開放港口分布在臺灣南北兩端，全臺各地物產必須向兩端集中輸運，形成南北「兩極化」的航運貿易模式，也直接影響了日後臺灣港埠的規劃與發展。

若從清末《海關報告》記載中的貿易額來看，1880年以後，北臺灣貿易額已經超越南臺灣，南北對外貿易地位正式易位，「北茶、中樟、南糖」也隨著國際市場的需求而變動。正口、國際通商口岸、臺灣環島沿海港口逐步串聯對外與對內的航運貿易，以及貨物集散、轉運、吞吐等功能，更直接影響日治後殖民者在港口開放選擇與管理政策的考量與實際執行。

指定開港場

1895年日本領臺後，隨即發布「清國人臺灣上陸條例」，並照會清國政府，明令從頒布之日起，臺灣沿岸一帶不准清國人隨意上陸，僅限在規定之「基隆、淡水、安平、打狗」等四口岸，攜有清國官方核發之證明或護照才可登岸入臺，聽其往來貿易；而現居臺灣，往來清國沿岸的商民，亦須攜帶臺灣總督府所管地方官廳及駐清國日本領事館所核發之護照者，才可上陸居住。

而開港通商後的列強各項權利，日本帝國政府也必須審慎處理。日本給予居住在臺或往來臺灣貿易的各條約國人民及船舶特權便利，與日本締結通商條約各國臣民或人民，得以在淡水、基隆、大稻埕、安平、臺南府及打狗居住營商，船舶得以停靠淡水、基隆、安平及打狗等開港場進出載運。換言之，不論是列強各國或清國人在臺商民，都僅能在日方規定的地區商貿居住，船舶進出也僅限於原條約開港場，臺灣與清國間的貿易亦一變為外國貿易關係。

日人除頒布「上陸條列」限制通商

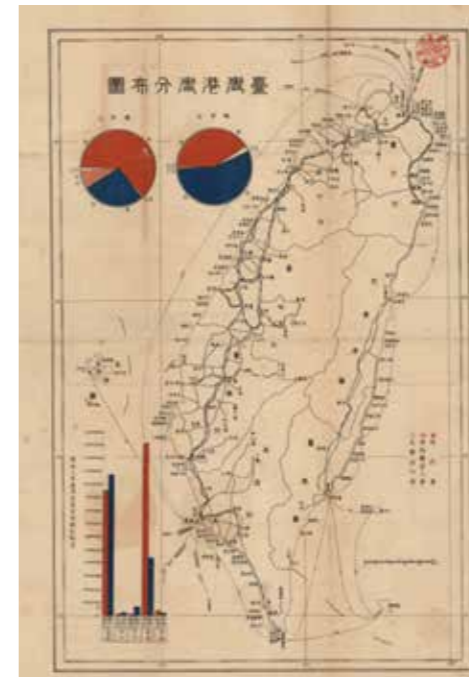


▲臺南州安平港稅關。(圖片來源/開放博物館 典藏/國立臺灣歷史博物館)

口岸外，也陸續發布「稅關官制」、「稅關法」及「稅關規則」等來執行臺灣港口進出管制，所有進出臺灣的船舶必須先至四開港場報關完稅後，才可再赴原定進出港口裝卸貨物，如此彷彿又回到清領初期單一港口的對渡模式，不僅費時不便，同時改變清領臺灣與清國間所建立的緊密區域分工與貿易往來關係，更造成貨物集散進出口、民生物資供應、航運貿易、郊商商貿與市街商況嚴重衰退，人民生計亦陷入困境。

各地商民紛紛連署向新殖民政府陳情，懇求能就近開港設關通商，救濟利便商民及復甦地方商貿經濟。各地方官員也確實了解到此商民困境，詳實調查了解實況並分析，以作為向總督府陳請開港設關的依據。

1896年7月，總督府參酌日本內地有關外國貿易的法令，提出「特別輸出入港」草案，並送交總督府評議會審議。考量臺灣海岸線綿長，沿岸各港又為各地主要輸出入口岸，故在順應本島人民風俗民情、日常生活慣習，以及兼顧實際統治需求下，總督府在1897年1月公布「特別輸出入港章程」，在四個條約通商港外，暫時指定新設「蘇澳、



▲臺灣港分布圖。(圖片出處/《臺灣の港灣》，1934)

舊港、後壠、梧棲、鹿港、東石港、東港、媽宮」等八港口，為「特別輸出入港（特別開港場）」；同時發布告示規定，在以往開港場（一般開港場）外，暫限清國型船舶得以出入，即這些特別開港場限清國型（戎克）帆船進出，其他外國商船一概不得進入。

不過，臺灣總督仍保可視實際情況予以廢止與調整指定的權利。如1899年2月，總

督府追加指定北港溪流域下湖港口（雲林口湖）為特別輸出入港；同年3月，因蘇澳港地處偏僻，交通便利性與貿易重要性不若西部沿岸港口，遭到廢除指定的命運。

此後，臺灣總督仍視實際情況動態調整，如下湖口港因淤積嚴重，泊船機能大幅下降，以及與東石港、鹿港間市場重疊，1907年遭廢除指定，其他特別輸出入港也陸續遭遇到相同問題；再加上縱貫鐵路通車、公路建設、船舶大型化，以及基隆、高雄南北雙港的興築，產生貨物集散「磁吸」與航運南北「兩極化」集中效應，「一般開港場」逐步取代以傳統戎克帆船貿易為主的「特別開港場」，「日臺貿易」也完全取代「中臺貿易」。