

# 花蓮港興築與定期航路

文／朱丰中（中央研究院臺灣史研究所檔案館館員）

日治時期臺灣總督府推動港灣建設，陸續選定基隆港、高雄港、花蓮港、新高港（臺中梧棲），共斥資上億圓興建大型商港設施。作為東部重要港口的花蓮港，從1931年開始修建，共規劃兩期工程，總預算超過1,200萬圓，因應東海岸的地理特性，建造當時罕見的「陸掘式港灣」。1939年第一期工程竣工，花蓮港正式啟用，解決東臺灣航運不便的問題，促進了商業貿易與地方產業的發展。

## 日治初期東臺灣的治理

臺灣東部由於地理環境限制，對外交通長期不便。海路方面因海岸線陡峭平直，缺乏天然的避風港灣，不利船隻停泊。早在1896年，總督府派遣技師田代安定至花東地區調查，其報告已指出東部修建港口的重要性。由於日治初期總督府治理重心在西部，築港政策的重

點為基隆、高雄兩個對外商港的建設。

總督府對東臺灣採特殊化區域政策，以「理蕃事業」為重，開發和基礎建設多委由私人企業進行，因拓墾事業挑戰原住民生存空間，以致衝突不斷。1906年因賀田組與太魯閣族的採樟薪資糾紛，爆發「威里事件」，造成花蓮港支廳長大山十郎在內共25人遭太魯閣人馘首。同年上任的臺灣總督佐久間左馬太將「理蕃」列施政重點，以武力鎮壓太魯閣；1914年動用軍、警共6,000多人討伐太魯閣，各社相繼被迫歸順。

## 無法停靠的花蓮港

臺灣總督府「平定」太魯閣族，統治逐漸穩定後，才有餘力審視東部的開發問題。1919年，總督田健治郎上任，隔年4月乘船至花蓮巡視，親身經歷花蓮港交通之不便，深感東部交通開發的急迫性，在日記記下登陸情形：

前八時，船入花蓮港。此地雖有港名，其實屬大洋外海。在秋冬時，乘降揚卸之困難，不可名狀，定期航船往往不能投錨而空去者不鮮。予之所以撰〔選〕今日而來，全為之也。此日，風和波平，人皆以為異數。……直轉乘小艇向岸而進，到水際，激潮不可輒達陸，蕃人數十人裸跣投海，乘潮勢牽上船於陸岸，是本港之特色也。



▲ 1914年太魯閣戰役日本警力於花蓮港登陸。（圖片出處／《費邁克集藏》，中研院臺史所檔案館數位典藏）

花蓮港主要的聯外出入口為南濱海岸，該地遍布砂礫不適合大型輪船停靠，船隻只能停留在外海，透過小船接駁物資，再以人力拖引至岸邊。花蓮港的貨物運輸仰賴每月航行基隆與打狗間的六班定期航路，航班有限，岸邊缺乏屏障，遇颱風或東北季風吹襲，風浪強大常使貨物毀損，船隻甚至無法停泊。

儘管總督府意識到東臺灣築港的重要，礙於東海岸築港工程難度高，且基隆港、高雄港建設已占據龐大預算而擱置。東臺灣港口建設的缺乏，使海上運輸成本高昂，成為地方產業發展阻力。

### 爭取築港十年

1920年代，東臺灣產業界發起築港請願運動，串聯地方企業網絡，向官方表達港口建設的需求。花蓮港廳以花蓮港商工會為核心，由出身賀田組的企業家梅野清太主導，透過《東臺灣新報》等媒體傳播訴求，多次向花蓮港廳甚至總督提出興建漁港與避難港的請願。

1920年上任的花蓮港廳長江口良三郎，是推動花蓮港築港的代表人物；為回應地方產業界的訴求，任內規劃在米



▲日治初期花蓮港海岸運輸貨物景象。(圖片出處／《費邁克集藏》，中研院臺史所檔案館數位典藏)

崙灣築港，數次向總督府提出主張，總督府屢以財政經費不足等理由拒絕。江口也培訓原住民的棒球隊「能高團」，透過赴日比賽等方式提升花蓮港的名氣。1922年，在江口極力爭取下，獲交通局撥給3萬圓經費，在米崙灣試驗性建造一座小型防波堤。1926年江口過世，未能完成築港目標，隔年米崙一帶居民建立頌德碑紀念他的貢獻，將這座防波堤稱為「江口突堤」。

這波集結地方官民力量發起的築港請願運動，在總督府財政緊縮的情況下，歷經多年請願仍未實現。直到總督府暫緩南進政策，目光轉向東臺灣的開發，為取得東部資源，吸引日系資本前往投資，著手東臺灣的交通建設。隨著1924年宜蘭線、1926年臺東線鐵路陸續完工通車，解決東部陸路運輸問題，港口興築成為下一波基礎建設的重點。

### 挑戰技術的陸掘式港灣

1928年，總督府通過追加預算投入臺東新港（今成功漁港）築港建設，隔年再同意米崙築港計劃，開始相關設計規劃。1930年，總督府交通局擬訂五年的全島港灣調查計劃，同年完成花蓮港的調查。

依據調查結果，港口選址於米崙附近，為有效減緩颱風或季風所起的風浪，必須在東側興建至少800公尺的防波堤，但因為東部海域特性，要在水深達18公尺至35公尺的深海施工相當困難，且所費不貲。於是，參考南美洲智利的修築工法，縮減防波堤的興建範圍，以



▲花蓮港築港計劃平面圖。(資料來源／《臺灣銀行所藏日治時期文書》，中研院臺史所檔案館數位典藏)



▲築港現場清運土石。(資料來源／毛利之後，《東臺灣展望》，1933年，中研院臺史所檔案館數位典藏)

向內挖掘陸地的方式擴大泊地，建造所謂「陸掘式港灣」。相較日本直到戰後才有大型的陸掘式港口建設，花蓮港築港工程堪稱先進。

花蓮港的設施規模，規劃擁有每年20萬噸的貨物吞吐量，可以同時停泊三艘3千噸級輪船，並設置四座供小型汽船使用的碼頭，以及連接花蓮港車站的臨海鐵路等。1930年，日本議會通過花蓮港築港的預算案，總工程費超過742萬圓，規劃工期七年，1931年動工興建。但受到經濟不景氣影響，開工後不久便被削減預算，竣工時間被迫延後一年，貨物吞吐量也縮減為15萬噸。

### 花蓮港啟用與擴建

歷經預算縮減及工期延宕，1939年花蓮港築港竣工。10月港口正式啟用，同時開航基隆和花蓮港之間的定期航線，每日一班往返，由大阪商船株式會社的輪船武昌丸與貴州丸負責運輸。

花蓮港開港當日，地方舉辦祝賀活動，新聞媒體也大篇幅報導這項地方大事，如《臺灣新民報》以「花蓮港廳躍進之全貌」為標題，全版介紹花蓮港廳

現況，並刊登地方人士的訪談。報導指出，廳內林業、水力、礦產等諸多天然資源有待開發利用，期待花蓮港開港後朝向新興工業都市發展。

中日戰爭爆發後，日本軍需重化工業興起，擁有豐沛電力與礦產資源的花蓮港廳，吸引相關日資企業投資設廠。1939年花蓮港啟用後，隔年貨物進出口量便超越設計規模達25萬噸。鑑於港灣容量吃緊，並配合戰時東部的工業化建設，1941年總督府擬訂花蓮港第二期擴建計劃，擴充港區水域面積，將貨物裝卸量提升至每年100萬噸。太平洋戰爭爆發後，物資缺乏使工程進度延宕，又因空襲受損，至戰爭結束前未能完工。



▲1943年，總督長谷川清視察花蓮港築港第二期工事。(圖片出處／《長谷川清文書》，中研院臺史所檔案館數位典藏)