

日本時代東港漁業開發與漁業移民

文／郭婷玉（中央研究院臺灣史研究所博士後研究）

十八世紀中葉起，位處臺灣西南海岸、高屏溪出海口的東港，因地利之便而成為屏東內陸六堆地區輸出米穀的轉運商港，同時以附近海域潮流形成的良好漁場，令漁業成為地方重要產業。自日本殖民統治期起，由於殖民政府引進，並普及近代化漁具、捕魚方法及漁業移民，使得東港漁業大有進展。以下即從移民、技術、組織等面向，概述日本時代東港漁業開發歷程。

十九世紀末東港漁業環境

東港位於下淡水溪、東港溪、林子邊溪等大河出海口，鄰近漁場水中富含浮游物質，成為良好漁場。本地海域盛產鯛魚、烏魚、鯖魚、沙丁魚、鰹魚等，自清末起，能輸出新鮮漁獲或加工為烏魚子、鰹節等副產品，漁獲量足以供應阿緱、蕃薯寮、鳳山等地需求。根



▲日本時代東港港內的戎克船。(圖片出處／《臺灣寫真帖》，1914年)

據日本時代初期的調查，當時東港捕魚船隻多是傳統戎克船、竹筏，製作烏魚子等手法尚屬粗糙，但仍創造出一年數萬圓的產值。

東港的漁民與漁業移民

由於地近清帝國東南沿海，早在十七世紀中期，東港便開始有福建漳州、泉州、金門、廈門等地漁民移住至此，經營漁業。其後雖因民變、淹水一時阻礙市街發展，十九世紀中起東港仍逐漸成為軍事防守、經濟發展之地，亦是轉運糖米至打狗出口、輸入日用品的重要港口。同時，在地漁業從事者逐漸增加，1904年達千人以上，更成立全臺首個漁業組合。漁業組合主導改良漁具、漁船事務，亦教導漁民新式漁法。

東港的漁業潛力獲得總督府補助數千圓以改良漁具，阿緱廳也響應漁業移民政策，招攬日本漁民移住東港。1907年12月，兩名山口縣漁民到東港進行漁場調查、漁具改良。1908年，阿緱廳再度引入山口縣阿武郡8名漁民至東港，以兩艘漁船從事釣鯊魚業，三個月內即獲利400餘圓。不同於同時期發展漁業移民的桃園、宜蘭等地，東港的漁業移民模式，係委由先前來臺教導漁法、熟悉海面



▲1920至1930年代東港街全景。(圖片出處／《臺灣紹介最新寫真集》，1931年)

和漁場的漁業組合老師，回山口縣招募漁業移民。

日本漁業移民與東港漁民交流漁法，刺激當地漁業進一步發展。此前1906年東港漁業產值約一年7萬圓。移民進入後，1910年東港漁業產值提升至一年8萬圓。東港的漁業移民事業不但移民人數最多，亦擴及恆春，不僅是1911年唯一獲得總督府補助繼續進行移民事業者，即使總督府停止補助，仍有不少日本漁業移民自願留下。

漁業相關會社的建立

東港漁業在近代化過程中逐漸提高年產值，也吸引日資前來建立水產品製造與輸出公司。1911年，曾在臺北盆地製造樟腦的荒井泰治，與鹽水港製糖會社幹部安藤達二等人，以100萬圓成立「臺灣海陸產業株式會社」，並在東港設立分所，經營魚市場、水產製造、養魚、海陸產品買賣及輸出等業務。

1911年12月，臺灣海陸產業株式會社就東港連外交通不便的問題，向總督府申請鋪設東港至枋寮間長約13哩（約15公里）之輕便鐵路，以便運送魚貨、

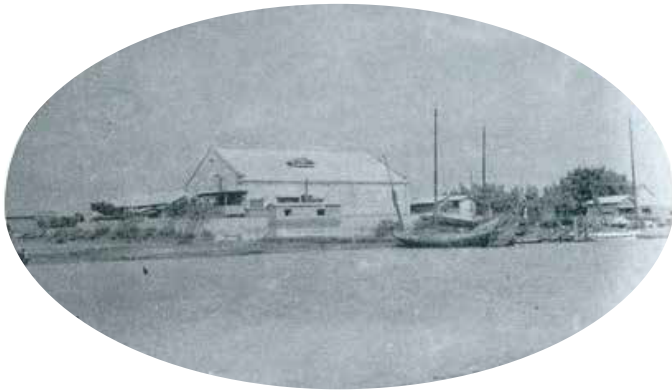


▲1910年代東港魚市場附近。(圖片出處／《臺灣寫真帖》，1915年)

連接米穀產地。此外，亦收購臺北魚市場部分權利，以急行列車將新鮮漁獲送往臺灣中北部販賣。產品改良上，該會社自長崎聘來水產技手，協助當地漁民改進烏魚子製法；還承租南屏庄烏樹魚塢，進行虱目魚養殖。在上述日本官方、商社、漁民經營地方漁業下，1917年東港漁業年產值達15萬圓，從業者2,400餘人，占同時期總人口22.6%。

東港港口逐年淤積、自然資源逐漸枯竭，是漁業發展隱憂。殖民官方與日本商社著手漁業改良、養殖研究，1922年時設立東港簡易水產學校，培養在地漁業人才。東港水產學校對公學校畢業生施以兩年補習教育，教授普通學科及漁撈、水產品製作等實習科目。再者，1924年東港本地漁業者根據新法規重組漁業組合，擁有260名會員，初期資產6,000圓，用以獎勵造船、從事漁業試驗等，1923年更獲得魚市場經營權。可惜人際失和，紛擾叢生。

漁業的發達必須有製冰技術配合，才可能發展外銷。1920年代，東港每年漁業及日常用冰所需超過5,000噸，均



▲ 1930年代東港製冰株式會社。(圖片出處／《屏東旗山潮州恆春東港五郡大觀》，1933年)

從高雄以船運來，致使東港冰價幾乎是高雄的三倍。對此，醫師許白土、東港信用組合理事與儀喜助等人，協同高雄資產家「仲護商行」張仲護、富商陳中和八子陳啟清等人，於1930年開辦東港製冰工廠。顯見東港漁業相關產業仍具潛力，足以吸引外來資金。

築港請願與地方勢力集結

連外交通亦是東港漁業開發的阻礙。1917年東港廢除特別輸出入港身分後，只剩對高雄、琉球等地交換日用食品雜貨的功能，港口貿易量銳減，漁業產值亦成長有限。

1917年，東港廢除特別輸出入港身分後，港口幾乎不再有外國船隻出入。1920至1930年代，只剩對高雄、枋寮、琉球等地交換米糖蔬菜、日用雜貨的功能，港口貿易量進口多於出口。同時，因政府偏重遠洋漁業發展、港口埋沒等原因，東港漁業產值成長有限。1931年，「東興丸」因港口過淺而擱淺，須將所載4,800圓肥料拋入海中，引發居民對港口淤積日漸嚴重的擔憂，街役場

遂邀集漁業組合、製冰會社與街民，共同商討負擔浚渫費用。

在港口淤積日深、商況不振的窘境中，東港地方對於港口功能的期待逐漸從商港轉為漁港。1936年，總督府鐵道部著眼於運送兵員、戰略物資至大鵬灣海軍基地及水上機場，通過溪州—東港線鐵路的建設預算。

原有鐵路延長請願運動參與者轉向築港請願運動，依循「開街民大會討論方針及凝聚共識」、「上北向州、督府陳情」的活動方式，由街長蔡朝取、漁業相關組織的東港製冰會社與儀喜助、許白土、東港漁業組合主事張明色等有力者領銜。

1930年代的東港築港請願運動，係基於「東港築港為南臺灣開發之關鍵」的想法。參與者力主東港肩負接受小琉球漁獲送賣，予以物資補給之責，又在近海、遠洋漁業發展，以及輸出阿緞平原以南物資、高雄沿海貨運等方面位居中介點，是以有必要投入築港預算。1938年，因已進入中日戰爭期，築港請願運動主張加入「配合南進國策」、「南支南洋開發」等國防意味。藉此，希望能在戰時體制重視南方開發的政策下，獲得地方開發契機。

不過，因受戰爭影響，直至日本統治結束，東港築港計畫都未曾實現。戰後，1951年東港築港才正式動工，1960年完工，開啟東港成為南部漁業要港的時代。☞