

從打狗到高雄

：日治時期高雄港的興築與管理

（1895—1945）

謝濬澤

慈惠醫護管理專科學校通識中心兼任歷史講師

摘要

日本殖民統治下的打狗港，在控制與分配殖民地資源的政策考量下，臺灣總督府所選定其為南部主要的進出口貿易港。築港工程不僅使得打狗港轉變成為現代化港口，也為高雄地區帶來工商業發展的契機。隨著高雄港的重要性日益增加，加上港口管理制度的影響及臺灣工業化的政策推展，使高雄地區逐漸建設成為臺灣重化工業與軍需工業的核心。

關鍵字：打狗港、高雄港、港口管理、港口政策

壹、前言

高雄港舊稱打狗港，早期原是捕撈烏魚的漁場和避風港，清治時期打狗港從一個地方性的小港口發展成為與安平具有互補關係的貿易港，加上開港所帶來的影響，打狗港逐漸成為臺灣重要的港口之一。日治時期打狗港轉變成為現代化港口，不僅成為臺灣兩大港口之一，且成為臺灣重要的工業發展重心，其背後改變的因素，正是本文試圖討論的問題。

目前關於高雄港的歷史發展研究，有戴寶村的〈近代臺灣港口市鎮之發展—清末至日據時期〉，該文雖然是以港口市鎮為主題的研究，¹但在第六章「高雄的港市發展」中以高雄為例分析近代臺灣港口市鎮的發展。作者認為高雄從開港通商時期開始逐漸受到重視，在殖民地時期建港後以出口型港口與基隆港呈現獨佔性格，而且有漸發展為工業港的趨勢、港埠建設促進經貿發展，人口亦增加，都市化加速，正是近代臺灣港口市鎮發展的典型。而曾鶯婁的碩士論文〈日據高雄築港對高雄地區之影響—以人口與產業為中心〉則引用工程影響人口現象之預估理論研究築港工程對高雄地區的影響，從人口與產業兩個方向著手，由高雄港築港工程本身、築港工程後的貿易發展與此時期內高雄市人口、產業變動趨勢的關係，²認定高雄港在高雄市發展過程中所扮演非常重要的角色。另外，還有李淑芬的〈日本南進政策下的高雄建設〉，³對於高雄的地名與行政區域之沿革、臺灣在日本「南進政策」中的重要性以及日本如何建設高雄以配合「南進政策」的推行探討。

然而過去高雄港的研究中，鮮少由港口政策的角度來探討高雄港的崛起。本文將以時間為軸線，探討日治時期臺灣總督府的港口政策以及高雄港的發展歷程。首先由打狗港興築的背景與建設開始，追尋打狗港

1 戴寶村，〈近代臺灣港口市鎮之發展—清末至日據時期〉（臺北：國立臺灣師範大學歷史研究所，1987年）。

2 曾鶯婁，〈日據高雄築港對高雄地區之影響—以人口與產業為中心〉（臺北：國立臺灣大學歷史研究所，1989年）。

3 李淑芬，〈日本南進政策下的高雄建設〉（臺南：國立成功大學歷史語言研究所，1995年）。

轉變成為近代化港口的歷程。接著分析築港後高雄港的管理模式，試圖瞭解日治時期的港口管理模式對該港的影響。最後從政策面著手，釐清高雄港在臺灣工業化以及戰爭時期，不同政策下的角色定位，以及其後續效益與發展。

貳、高雄港築港工程

一、打狗港地位與築港的確立

日治以前的打狗港發展，一開始是以烏魚漁場開始受到重視，其港口機能並沒有受到太多的關注，主要做為漁船的避風港。清治時期，漢人大量湧入臺灣，屏東平原逐漸開發，打狗港轉變為南路米的販運港，加上臺江內海淤積，使得打狗港從避風港發展成與安平具有互補關係的貿易港。臺灣開港時，因防務與府城海口淤滯的因素下，開啟了打狗港口發展的新契機。但清政府的港口政策偏重防務，刻意漠視港埠建設的重要性，僅在洋商與地方官員的聲聲催促下，興建為船隻航行安全的燈房，但航道濬開等港灣建設始終缺乏積極的作為，使得打狗港的發展在日治以前相當有限。

日本殖民統治之初，仍准各原締約國通商，但隨著統治權的確立，日臺交通漸趨便捷，臺灣總督府有計畫性的驅逐外國在臺勢力、資本，配合金融、海運的命令航路、獎勵補助金及扶植大型汽船會社的政策，逐步壟斷臺灣對外、對內的運輸網絡與經濟貿易。⁴因此打狗港經日本進出口的貿易比逐年上升，超越了直接向外國進出口的貿易額。這時的打狗港仍是臺灣南部重要的港口之一，貿易興盛且貿易總額逐年攀升。1900年11月打狗與臺南間的鐵路開通後由於交通的便利性，使得嘉南

4 蔡昇璋，〈日治時期臺灣「特別輸出入港」之研究〉（中壢：國立中央大學歷史研究所，2008年），頁480。

平原成為打狗港的腹地，打狗港的貿易成長更為迅速。⁵從表1可以看出其貿易總額由1899年的1,629,759日圓成長至1904年的4,622,296日圓，成長將近3倍，一直到築港工程開始前，打狗港的貿易總額已突破19,394,703日圓，創下開港以來的新高。

表1 打狗築港前島外貿易額（單位日圓）

貿易額 年度	輸出	移出	輸入	移入	貿易總額	指數
1896年	251,643	—	431,425	—	683,068	100
1897年	208,332	907,106*	346,537	—	1,461,975	214
1898年	281,659	1,446,806*	380,411	—	2,108,876	308
1899年	225,326	1,130,336	274,097	—	1,629,759	238
1900年	325,502**	1,044,028	530,835**	616,248**	2,516,613	368
1901年	147,162	1,490,474	572,899**	479,972**	2,690,507	393
1902年	124,935	1,775,468	333,774	389,129	2,623,306	384
1903年	50,332	2,702,324	403,206	842,470	3,998,332	585
1904年	901,708	2,632,431	477,107	611,050	4,622,296	676
1905年	32,512	4,433,044	484,644	802,953	5,753,153	842
1906年	39,678	7,537,116	351,980	876,084	8,804,858	1289
1907年	69,045	8,243,781	1,174,976	2,311,518	11,799,320	1727
1908年	59,639	11,152,844	5,585,801	2,596,419	19,394,703	2839

資料來源：Lames W. Davidson著；蔡啟恒譯，《臺灣之過去與現在》臺灣研究叢刊第107種，（臺北市：臺灣銀行經濟研究室，民61），頁449 - 450。岩田久太郎，《打狗港》，（大正元年），頁59、70。《臺灣之過去與現在》的統計資料為1896 - 1901年，《打狗港》則為1896 - 1910年。

說明：本表指數是以1896年打狗港的貿易總額作為基期所做的計算

公式：歷年貿易總額 / 基期 = 指數 / 100。

「移出」、「移入」代表打狗港向及經日本輸出入之數額。

*部分為《臺灣之過去與現在》未記載的部分。

**是兩書的統計資料有衝突的部分，本文選擇採用《打狗港》的紀錄。

5 〈打狗臺南間鐵道開通期〉，《臺灣協會會報》第24期，1900年9月20日。〈打狗臺南間鐵道營業開始〉，《臺灣總督府公文類纂》甲種永久保存第486冊，第18門「交通 / 鐵道 / 續類」第2號，1900年11月13日。

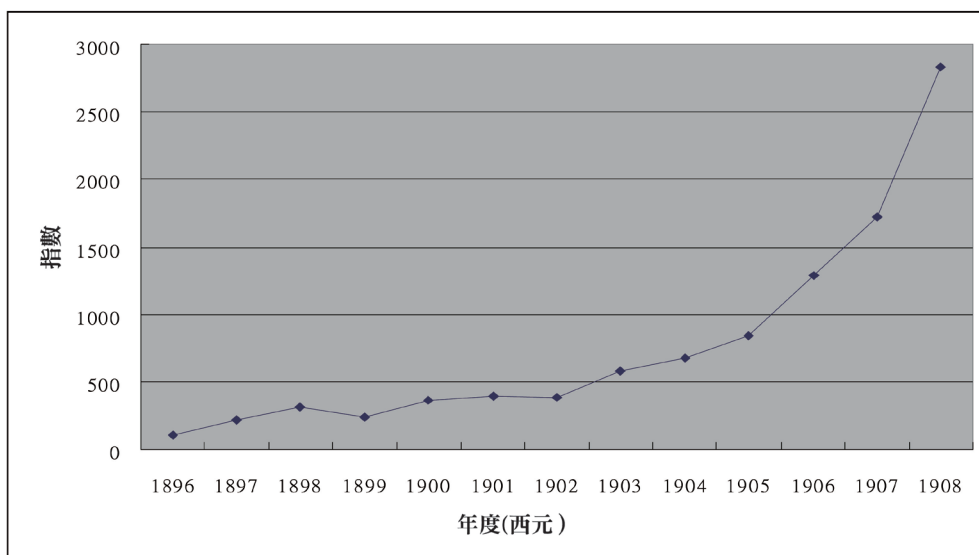


圖1 打狗築港前島外貿易指數圖

資料來源：表1。

為了有效控制與分配殖民地資源，臺灣總督府在臺灣南北各尋覓一處適合的港灣，作為臺灣主要的進出口貿易港。⁶北部選定與日本本島距離最近，又具有良好的天然環境的基隆港，南部則暫時懸而未決。但隨著殖民統治上對南部資源整合與輸出的需求，1899年9月，民政長官後藤新平進行島內巡視後，視「臺灣南部港灣的修築」為要務，要求加速南部築港的腳步。而在南部各港中，打狗港因對臺灣南部貿易與交通的重要性逐漸受到重視。為確認其發展性，臺灣總督府於1900年6月派遣總督府技師川上浩二郎赴打狗進行第1回港灣調查，將其調查成果作為打狗築港所需的具體數據。⁷該項調查報告詳細說明打狗港的沿革、街庄現況，對於港灣的深淺、潮汐、海底地質、潮流進行資料彙整，且對於地區的氣象，波高、波長、波力以及港內外土砂的移動都有所紀錄。⁸

6 〈港灣及河川之修理〉，《臺灣日日新報》（日文版）第592號，1900年4月25日。

7 〈港灣調查〉，《臺灣日日新報》（漢文版）第850號，1901年3月6日。

8 高雄出張所，《高雄築港誌》，第一編總論。〈川上技師提出打狗港調查報文〉，《臺灣總督府公文類纂》15年特殊第4,963冊，第3類「土木/事業ノ計畫及施行ニ關スル書類」第33號，1906-10-01。

根據這次的港灣調查，川上技師提出兩種築港計畫供當局參考，但由於時值基隆港開始進行第1期築港工程，無多餘財力兼顧打狗築港，⁹且調查工作因為期過短，難期周密，加以在臺灣南部是否尚有其他更適於築港之處，尚待調查，築港計畫遂告擱置。¹⁰然地方上始終有發展打狗港的需求，因此在民眾捐款與鐵道部支持下，1901年由比次鹿島組承包打狗港的浚渫工程。¹¹此後支持築港的聲浪逐漸增強，強調打狗港有其興建的必要性，甚至建議應該從基隆築港的經費中抽出一部份進行打狗築港工程。¹²

因此原本停滯的打狗築港計畫，於1904年縱貫鐵路工程的進行中重新見到曙光。縱貫鐵路的開通，使得臺灣南部資源集中於縱貫鐵路終端站—打狗—進行貿易。打狗車站因此百貨雲集，進而產生車站設備不敷使用的情形。為此總督府鐵道部認為打狗車站有其擴張的必要性，計畫於鄰海的地方填出約4萬坪的土地。¹³鐵道部技師長谷川謹介與總督府土木代理局長長尾半平進行評估施工方式，填海造陸的材料來源選擇有二，一是從打狗山（今壽山）腳進行採集，另外就是透過浚深打狗港來取得土砂。由於打狗山的地質多岩石少土砂，採集困難又耗費勞力，而浚深所得的海底土砂不但較為經濟，加上港口的浚深有利水路交通聯絡上的便利性，因此最後選擇後者進行施工。¹⁴該項工程由基隆築港局兼總督府技師山形要助等人至高雄主持浚填設計與施工各事宜。同年6月11日挖泥船恆春號開始試車，11月中旬正式開始疏浚。旋自同月20日起，改用發包方式，交給大倉組承包。

1905年4月，當局變更方針，以改良港灣名義由地方稅收入項下，並解除與大倉組的契約，改由總督府土木局自辦浚深作業。工程至1907年完成，挖出的泥沙用以填築擴建車站用之土地。工程自1906年至1907年5月，共計挖泥234,166立方公尺，填築面積約134,624平方公

9 〈查打狗港〉，《臺灣日日新報》（漢文版）第千九十四號，1901年12月22日。

10 高雄市文獻會，《高雄市志港灣篇》，民國47年，頁23-24。

11 〈打狗浚渫〉，《臺灣日日新報》（漢文版）第863號，1901年3月21日。

12 〈打狗築港之必要〉，《臺灣日日新報》（日文版）第千六百五十五號，1903年11月6日。

13 高雄出張所，《高雄築港誌》，第一編總論。

14 高雄出張所，《高雄築港誌》，第一編總論。

尺，經填築完竣後之土地，均以原價移交鐵道部作為擴充車站之用，費用總額約103,008元31錢。¹⁵

為配合1904年擴建打狗車站的填築與其他相關工程需要，總督府著手進行港內水深測量，地質地盤測試等調查。翌年4月總督府成立港灣改良工程事務所，並派遣技師山形要助進行全島各港的比較調查。最終山形技師認為臺灣南部急需築港，然在南部各港之中，應以打狗港做為臺灣南部物資吞吐的集散中心。

在技師山形要助的建議下，總督府核定以打狗港作為築港預定地，並於1905、1906年，開始第2回港灣調查，對打狗港的地勢、地形深淺、潮流、潮汐與氣象的狀態等進行精密調查測勘。¹⁶於第2回港灣調查報告書中，山形要助再次向總督府確認打狗港在天然環境、地理位置及泊船條件上，皆是臺灣南部最佳的築港地點。此後確立了打狗港做為臺灣南部主要貿易港口的規畫，也啟動打狗邁向近代化港口的第一步。

二、築港工程的展開

1907年打狗、三塊厝、鳳山、九曲堂間的鐵路開通，¹⁷來自屏東、鳳山、旗山、大樹等地區的米、糖、香蕉等物產，經鐵路運至打狗港，銷售至日本、中國等地。1908年臺灣西部縱貫鐵路全線通車，南臺灣成為打狗港的腹地，加上1905年日俄戰爭以來，日本國內景氣大好進而促使島內產業隨之勃興，其中米、糖及阿里山木材等大量貨品集中於打狗急待輸出。¹⁸打狗港的貿易量大增，迫使臺灣總督府加速正視該港擴建的需求與必要，遂訂定築港計畫。1908年3月獲得帝國議會的同意，擬定打狗港每年吞吐貨物453,500噸的目標，於4月1日開始著手進行第1期築港工程。¹⁹

（一）第1期築港工程

在首次建議築港的8年後，打狗港第1期築港工程正式展開，由臺

15 高雄市文獻會，《高雄市志港灣篇》，頁26。

16 臺灣總督府土木局，《打狗築港》，1920年，頁4。

17 臺灣總督府鐵道部，《臺灣鐵道史（未定稿）》，中卷，頁389 - 390。

18 臺灣總督府土木局，《打狗築港》，頁5。

19 臺灣總督府土木局，《打狗築港》，頁5。

灣總督府技師山形要助主導工程的設計與進行。第1期築港工程，主要在將打狗港塑造成優良商港，以吞吐當時南部盛產的米、糖等物產為目標。因此該期工程針對打狗港的各項缺點，進行基礎工事的建設。第1期施工範圍，首要為濬港，其次為興築碼頭，並充實水陸聯繫設備。總工程預算473萬圓，分6年進行。²⁰其重要工程如下：²¹

1、**碼頭工程**：興築於內港哨船頭北側長160間²²（290公尺）的第一碼頭以及長480間（約872公尺）的第二碼頭，分別興築繫船樁，共可停泊10艘船隻，另在內港設繫船浮筒5隻，供船隻停泊。

2、**增設道路、鐵路、倉庫及裝卸機具**：於碼頭設兩組動力裝卸機具，碼頭後側16,000坪之土地則興建倉庫與木材放置場，此外並增設道路及東西向濱海線鐵路六線。

3、**市街填築**：第一碼頭後方面積約70,000坪之區域做為市街發展的預定地（今哈瑪星地區）。並於其西側，開鑿長440間（約800公尺）、寬30間（約45公尺）、水深6尺（約1.8公尺）的運河，以利漁船、小輪船、舢舨船等停泊。²³

4、**港口整理**：鑿除港口岩礁及附近暗礁，使港口寬度達109公尺，深度在7－9公尺，港口兩側設置六等燈臺。並將港口外側橫互的淺洲掘開，於兩側放置航路標識浮標。

正當工程已著手進行時，因南臺灣各項產業，尤其是新式糖業迅速發展，因此築港計畫有其修正的需求。因此政友會於帝國議會中提議，希望將築港工程提前2年完工，以因應南部日益發達的貿易情勢需要。²⁴該項提議送入眾議院進行討論，打狗築港案委員會認為築港速成有困難，需增加預算或是刪減工程項目才可能縮短完工時程。倘若按原

20 〈打狗築港計畫（下）〉，《臺灣日日新報》（日文版）第2,930號，1908年2月8日。
〈打狗築港豫算計畫ノ件〉，《臺灣總督府公文類纂》永久保存第1,329冊，第11門「土木／道路橋渠類」第7號，1907年9月26日。

21 高雄出張所，《高雄築港誌》，第四編。

22 「間」為長度單位。日本近代以降的一般丈量單位。明治24年（1891年）度量衡法規定一間為6尺（約1.818公尺）。昭和33年（1958年）後廢止。

23 高雄港商工會，《高雄之港勢及貿易》，（高雄：臺南新報高雄印印所，1924年），頁18。市街的填築與運河的開鑿由淺野總一郎於明治40年獲得特許營造。高雄出張所，《高雄築港誌》，第四編。

24 〈打狗築港速成〉，《臺灣日日新報》（日文版）第3,232號，1909年2月9日。

打狗築港計畫縮短2年完工，得增加預算140萬圓。²⁵礙於經費有限又缺乏財源的情形下，打狗築港不容增加預算，只得決議以縮小部份工程的方式進行，碼頭由10座，減為7座，貨物吞吐量則減為35萬噸。築港速成的目標也由兩年改為1年，工程於5年內完工。²⁶

（二）第2期築港工程

第1期的打狗築港計畫配合日漸成長的南部經濟，使得該港不論在貿易額或是吞吐量上都有大幅度的成長，打狗儼然成為臺灣南部最重要的港口。然新建的打狗港仍不足以滿足發展的需求，其原因在於米、糖、木材等臺灣重要物產大部分皆自南部產出，且大都由打狗港出口，因此對港口設備的需求相當大。²⁷尤以製糖業為最，南部製糖業隨著打狗築港的腳步快速成長，進出口需求大增。²⁸加以當時世界海運事業，有往萬噸級高噸位船隻發展的趨勢。為配合時代需要，臺灣總督府依1911年打狗港築港出張所所長山形要助所提之第2期築港工程計畫書，於1912年開始實施第2期築港工程，預計10年完工。

第2期築港工程，主要目的在擴充內港設備。²⁹其成果如下：³⁰

1、**增設防波堤**：自旗後山腳起向外港延伸，長788公尺。

2、**濬深外港航道**：將外港航道濬深至9公尺，寬約270公尺，長約1,000公尺，以利低潮位時可航行4,000噸級，高潮位可通行6萬噸級船隻。

3、**港口擴充**：港口寬度擴充至150公尺，濬深至9公尺，兩岸分建導燈。

4、**內港錨地**：水域總面積達542萬平方公尺，可繫泊16艘船隻，另12.7萬平方公尺的船渠，可供駁船、拖船及小型船隻停泊之用。此外也疏濬高雄川（今愛河）迄上游的川田橋（今建國橋）止，凡1,755公

25 〈打狗港與議會〉，《臺灣日日新報》（日文版）第3,248號，1909年3月2日。

26 〈打狗築港問題的經過〉，《臺灣協會會報》，1909年3月。

27 高雄出張所，《高雄築港誌》，第4編。

28 〈打狗築港與南部製糖業〉，《臺灣日日新報》（日文版）第3,466號，1909年11月16日。

29 高雄市文獻會，《高雄市志港灣篇》，頁31-32。

30 高雄出張所，《高雄築港誌》，第4編。

尺，寬33公尺，深3公尺，以利小型船隻停泊之用。

5、**增建碼頭**：倉庫、鐵路於現有碼頭之東側，增建碼頭長455公尺，合計達1,327公尺，並於新建碼頭之後方，修築倉庫、鐵路，以利貨物進出。

6、**哨船頭運河及漁船渠之修護工程**：就第1期築港工程時，自渠口至382公尺處，向西擴張18乃至36公尺，以鋼板樁作為護岸，岸上備有加水、冰、燃油供給場及漁市場，以利漁船的進出，但因該處並未具備漁港條件，暫稱為漁船渠。沿護岸之路面則設寬9公尺的道路，以利交通，其道路後方則設有漁民住宅及宿舍。

7、**填築地**：利用浚渫港區泥沙，將原為鹽田、漁塭等之低窪地，填築為碼頭、倉庫及新市街用地，包括今之鹽埕區西南側、新濱碼頭後側，苓雅寮南側及戲獅甲等地，填築面積達1,649,974平方公尺。

第2期築港原計畫將疏濬工程由既有碼頭延伸至苓雅寮地區，新建可供1萬噸以下船隻10艘停泊的碼頭，以每年貨物吞吐量90萬噸為目標，並開闢外港錨地，內港錨地則進行高雄川（今愛河）的疏濬工程，以增加船隻停泊用地。但隔年計畫因受財政緊縮影響，將部分工程之年度分配預算向後展延，施工期間由10年改為12年。至1915年，受第一次世界大戰影響，物價升高使原工程費用不足，加上財政困難無法追加，再行延長2年，預定1925年完工。到1926年，更縮小施工計畫，施工期延至1934年，並追加預算，最後於1937年完成第2期築港工程，總工程經費高達27,364,000圓。³¹

（三）第3期8年建港計劃

1937年高雄港第2期築港工程完工後，港內可停泊3,000至1萬噸級船隻26艘，已大大提昇港灣設施。但因高雄港的營運量發展迅速，加上自同年7月7日，日本對華發動侵略戰爭，海上軍需運輸日繁，高雄港的物吞吐量達到250萬噸，遠超過其原先規畫，以致港灣設施不敷使用。為配合戰爭時期的需求，並將高雄港作為經營華南、前進南洋地區的重

31 李淑芬，〈日本南進政策下的高雄建設〉，（臺南：歷史語言研究所碩士論文，1994年），頁76。

要基地，總督府乃決定於1937年起，以6年為期，預算金額770萬圓，進行第3期築港工程，但受戰事影響，工程進行得並不順利。1938年，臺灣實施「第一次生產力擴充計畫」，其中計劃擴充高雄港從原本每年吞吐噸數兩百萬噸，擴充至300萬噸，並進行港灣改良與修築，增建高港附近之鐵路，以便利高雄地區的原物料與工業產品的運輸。³²

到1942年戰事日益艱辛，但日人仍有意進行高雄港擴張工事，除了計畫浚深港口，新築碼頭、增加裝卸設備之外，亦進行道路與鐵路的鋪設。³³另外更草擬一浩大的築港計畫，試圖將高雄港擴大範圍，計畫以25年的時間，完成12公里的港灣，並另開進出口1處，始能容納1萬至2萬噸之輪船150艘停泊，並期使全部載重量達150萬噸。另外還計畫將下淡水溪（今高屏溪）的出海口浚深，並加以港灣化，作為工業高雄州計畫的一環。³⁴隨著戰爭期間經費困難，除著力加強港灣維護工程外，打狗築港工程幾乎全部停頓。³⁵戰爭後期美軍空襲臺灣，高雄港因為是支援西太平洋戰爭的重要海軍基地，使得鄰港的高雄地區約有80%毀於空襲中，護岸毀損2,000餘公尺，碼頭毀損150餘公尺，貨物倉庫破壞90%，浮筒腐蝕錨鍊散失，起重機7架無一完整，港口沈船3艘阻礙航道，另外還有大小船隻175艘全被炸沈於港口內，³⁶1944年港口吞吐量僅剩8萬噸，只有載重300噸的貨輪才能進出。³⁷

三、築港的效益及其影響

日治初期的打狗港是臺灣南部重要港口之一，與安平港形成南部的雙核心貿易港，但由於人文與自然條件的限制，使其發展有限。受到臺灣南部經濟發展與總督府政策規劃的影響，打狗港貿易額不斷攀升，在築港前（1908年）就已達到日本統治初期（1896年）的28倍之多。在

32 張宗漢，《光復前臺灣之工業化》（臺北：聯經，1980年），頁102-103。

33 臺灣總督府交通局高雄築港出張所編，《高雄港擴張工事計畫書》，1942年。〈高雄港大擴張案〉，《臺灣時報》，1941年6月。

34 〈下淡水溪の港灣化〉，《臺灣日日新報》（日文版）第15,642號，1943年9月18。

35 高雄港務局，《高港30年志》，頁22。

36 高雄港務局，《高雄港（38年度）》，頁11。

37 曾蔦婁，〈日據高雄築港對高雄地區之影響—以人口與產業為中心〉，（臺北：臺灣大學歷史研究所碩論，1990年），頁42。

現代化的築港規劃與改良下，該港有躍升性的成長，進而帶動附近地區的繁榮。

表2 1897—1921年臺灣主要港口對日輸出百分比

港口名	1897-1901年	1902-1906年	1907-1911年	1912-1916年	1917-1921年
基隆港	16.10%	26.48%	32.40%	34.78%	37.45%
淡水港	44.85%	29.73%	8.83%	10.33%	4.44%
安平港	15.69%	16.08%	7.94%	2.37%	0.49%
打狗港	9.35%	13.47%	49.39%	50.03%	56.82%

資料來源：溫振華，《20世紀初之臺北都市化》，臺灣師範大學歷史研究博士論文，民國75年，頁231。

由於打狗（高雄）港經過築港工程的改造，開始具備現代化港口規模，港口貿易亦呈現顯著成長，由表2，1897年至1921年臺灣主要港口對日輸出百分比來看：日治初期（1897 - 1901年）臺灣主要的對日輸出港是淡水港，而南部則以安平港為主。但自基隆港的築港後，其輸出量不斷增加，逐漸趕上淡水港。打狗港在1902年至1906年間，由於縱貫鐵路的開通與港口的疏浚改建，輸出量亦成長不少，直追安平港。1907年至1911年間，打狗港第一期築港竣工前，其輸出量已大為提昇至49.39%，不僅超越同在南部的安平港，更超越淡水、基隆兩港，成為全臺最大的輸出港。而1912年以後打狗港進行第2期築港工程，在1912年到1916年間高雄港輸出量更提昇為50.03%，全臺有過半的貨物由該港輸出至日本，1917年後更成長至56.82%，從此奠定高雄港作為對日輸出的主要港口，亦說明了高雄築港後的功效及其發展潛力。

表3 日治時期臺灣主要港口出口百分比

港口名	1896-1905年	1906-1915年	1916-1925年	1926-1935年	1936-1943年
基隆港	7.82%	41.48%	60.38%	76.85%	69.56%
淡水港	61.85%	46.14%	13.34%	2.12%	0.02%
安平港	12.61%	4.02%	0.72%	0.54%	0.37%
打狗港	2.22%	3.66%	23.74%	23.74%	29.60%

資料來源：臺灣省51年來統計提要（1894－1945年）<http://twstudy.iis.sinica.edu.tw/twstatistic50/>〈歷年各港口輸出入貨物價值〉（2007/02/10）

另外，在出口方面，以表3的「日治時期臺灣主要港口出口百分比」呈現：

日治初期的出口貿易以淡水港為主要貿易港，安平港次之，此時的打狗港在4大主要港口中敬陪末座。1906年到1915年間基隆築港後急起直追，成為第二大的出口貿易港，與淡水港合計佔有全臺約9成的出口貿易額，而打狗港則有小幅成長。到了1916年到1925年間，出口百分比產生巨大的改變，基隆港以超過6成的比例穩居四港口之冠，高雄港亦由於第1期築港工程的完工與營運的順利，大幅成長至23.74%，成為第二大的出口港。淡水港則衰退到僅佔13.34%。1926年以後，淡水與安平港則逐漸沒落，出口情形大致固定為基隆港7成、高雄港3成的比例，確立了基隆高雄取代淡水安平的地位。

表4 日治時期打狗（高雄）港島外貿易額（單位日圓）

貿易額 年度	輸出	移出	輸入	移入	貿易總額	指數
1896-1905年	2,549,112	17,562,017	4,234,936	3,741,822	28,087,887	100
1906-1915年	4,468,359	237,520,570	35,439,232	47,311,938	324,740,099	1156
1916-1925年	83,077,678	891,235,072	161,724,142	182,448,664	1,318,485,556	4694
1926-1935年	47,919,107	1,343,990,545	220,491,682	317,084,398	1,929,485,732	6869
1936-1943年	180,894,136	1,823,747,213	180,774,855	728,004,331	2,913,420,535	10372

資料來源：臺灣省51年來統計提要（1894－1945年）<http://twstudy.iis.sinica.edu.tw/twstatistic50/>〈歷年各港口輸出入貨物價值〉（2007/02/10）

說明：本表指數是以1896 - 1905年打狗（高雄）港的貿易總額作為基期所做的計算

公式：各時期貿易總額 / 基期 = 指數 / 100

1896年移出入從缺，1897年、1898年、1899年移入資料從缺，1944年、1945年全部資料從缺。

從打狗港到高雄港的發展情形，就日治時期的島外貿易的發展情形而言：

表4中，在築港前（1896 - 1905年）打狗港的貿易總額為28,087,887日圓，第1次築港完成後（1906 - 1915年），貿易總額飆升至324,740,099日圓，是築港前的近12倍之多。第2次築港工程後（1936 - 1943年）除了受港口擴充影響外，更由於受南進政策與戰爭的影響，輸出與移入數額倍增，使得該時期貿易額成長驚人，屢創高雄港貿易額的新高。整體而言，高雄港在日治時期的發展，各項數額皆是上升的，唯有輸入一項，從表4可以看出在1936年至1943年間高雄港的貿易呈現衰退的狀態，在輸出方面也可以看到其成長幅度不大，大致是受到戰爭的影響，但其空缺則由移出入項遞補；移出的部份由1,343,990,545日圓成長至1,823,747,213日圓，移入的部份更為明顯，從317,084,398日圓成長超過兩倍，達到728,004,331日圓。由此可以看出戰爭時期高雄港與殖民母國的緊密關係。在每10年作為分期的圖2中可以發現，高雄港在日治時期受到築港工程的影響，港口設備大幅更新，貿易額亦隨之迅速攀升；也由於貿易的發達為高港的發展帶來動力，使得港口的建設不得不加速進行，以應付貿易的需求。

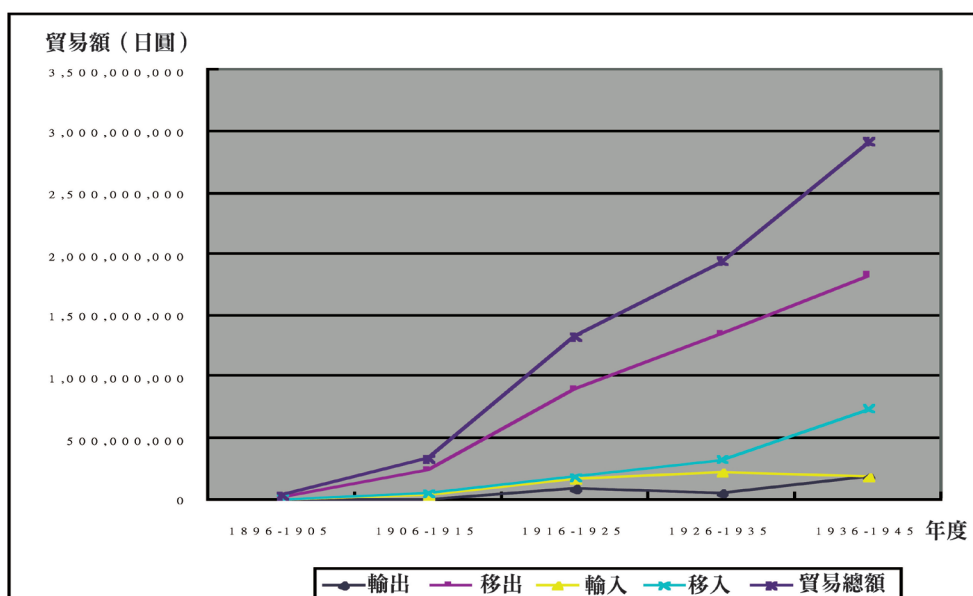


圖2 日治時期打狗（高雄）港島外貿易額（單位日圓）

資料來源：同表4。

築港不僅對高雄港影響相當巨大外，亦為附近地區帶來發展的契機。³⁸打狗自1908年築港工程啟動後，提供大量的就業機會，使得人口成長迅速。因此1908年的第1次「打狗市區計畫」不敷現實需求。到1919年修訂第2次都市擴張計畫時，改規劃以30年後容納12萬人口為目標，並於1922年2月公佈第2次都市擴張計畫之實施方案。³⁹

自1920年高雄州廳設於高雄市山下町後，高雄成為地方行政中樞。在政治與經濟的加持下，1924年高雄升格為市，高雄地區的發展更是突飛猛進，使得第2次都市擴張計畫依舊趕不上高雄港所帶來的都市變化。臺灣總督府重新訂定第3次都市擴張計畫，將高雄川（今愛河）以東地區，納入新都市計畫，擴大為大高雄，並提前於1932年10

38 本文僅將簡略說明築港工程對高雄地區的影響所，另有專書深入探討，請參閱曾蔦斐，〈日據高雄築港對高雄地區之影響—以人口與產業為中心〉，（臺北：臺灣大學歷史研究所碩論，1990年）。

39 高雄市役所，《高雄市要覽》，1934年，頁35 - 36；高雄市役所著，《高雄市制10周年略誌》，1934年。

月公佈實施計畫。⁴⁰同年12月1日，又將岡山郡左營庄所屬之前峰尾、桃子園等地，畫入大高雄地區。⁴¹1936年8月29日，日人又修訂並公佈大高雄計劃，預計以40萬人為目標。⁴²

在商業方面，隨著築港工程所帶來的人口增加以及商機，使得打狗地區的商業蓬勃發展，從原本集中於旗後街與哨船頭街逐漸擴散至鄰近港口的各個地區。由於打狗港成為南部的的主要貿易港，因此與港口營運息息相關的保險業、海上運輸業、倉儲業、貿易業也在港口附近區域形成特有的商業型態。⁴³除此之外，因高雄地區的商业活動頻繁，甚至有經營證券、印刷、汽車販賣等等公司出現。⁴⁴當高雄地區的商业發展日益興盛後，開始出現籌組公會、共謀發展之需求，因此「高雄商工會」、「高雄勞動組合」以及各種同業公會紛紛成立。⁴⁵這說明了高雄地區的商业發展在築港工程的帶動下，不但成長迅速，更達到相當成熟的境界。

工業方面，在第1期築港工程完工運轉後，一些需要從島外輸入生產機具進行原料加工輸出的產業如酒精工業、水泥工業、罐頭製造業等，借地利之便於高雄地區聚集。另外內銷工業如製瓦業、榨油業、肥料業以及民生相關的調味品加工業、帽業、鞋業等消費性產品製造業，亦在鄰港地區設廠，透過航運輸入原料，加工後提供島內消費。此外築港後高港的漁業、水產業蓬勃發展，相關的製冰工業也應需而生。⁴⁶

回顧高雄港在日治時期發展，日治初期打狗港延續清治後期的規模，貿易興盛，且貿易總額逐年攀升。隨著鐵路開通，打狗港的貿易有了更進一步的成長。臺灣總督府在支配殖民地的資源考量下，選定打狗港做為南部的的主要貿易港，但初期因經費不足的關係，使得築港工程延後。後因縱貫鐵路工程的進行，打狗港重新得到建設的機會。透過浚深打狗港的方式，為縱貫鐵路打狗站的擴建與打狗港的發展，達到雙重的

40 高雄市役所編，《高雄市制10周年略誌》，1934年，頁148 - 149。

41 高雄市役所編，《高雄市要覽》，1934年，頁2 - 3。

42 高雄市役所編，《高雄市要覽》，1937年，頁87 - 88。

43 曾蔦婁，〈日據高雄築港對高雄地區之影響—以人口與產業為中心〉，頁104 - 107。

44 高雄州編，《高雄州統計摘要》（13），1933年，頁350 - 353。

45 高雄州編，《高雄州統計摘要》（13），頁366 - 367。

46 曾蔦婁，〈日據高雄築港對高雄地區之影響—以人口與產業為中心〉，頁98 - 102。

成效。工程所帶來的效益，確立打狗港做為臺灣南部主要貿易港口的地位，築港工程亦隨之展開。港口的構築與經濟的成長，是讓高港進步的兩股相互支持的力量。築港工程的進行，為高雄港市帶來巨大的變化，使高港成為臺灣兩大主要進出口貿易港之一。另一方面，高雄地區由於築港所帶來許多的工作機會與商機，而人口、商業與工業迅速成長，加上殖民政府對高雄港的管理機制與發展政策影響，成為高雄港市崛起的關鍵因素。

參、日治時期高雄港的管理與政策

一、港口管理與組織

高雄港在未築港前，大多屬帆船貿易，偶有輪船來港，但港內水深不足，因此必須停泊於港在外2浬處，再由小型船隻協助貨物裝卸，貨物進出相當不便。開始築港工程後，臺灣總督府將外港航路、港口及內港各處，予以部分疏浚後，於1913年正式准許輪船駛入內港停泊。自此以後，高港出入船隻逐年增加，貨物的數量亦隨之遽增，加上臺灣總督府在打狗港築成後，將島內東西航線均改為以基隆港為起點，打狗港為終點，⁴⁷使得打狗港進出港船舶不但艘數增加，船型也逐漸加大，因此港口管理日趨重要。

高雄港的港務行政，最初以交通局高雄築港出張所、高雄州港務部，及高雄稅關3個單位分別管理。船舶進出與港內之管理，由高雄築港出張所設置的碼頭事務所及船舶信號所負責，依據《高雄港內船舶出入及航行規程》，與《高雄港內船舶出入規則》予以管理。高雄州港務部則依據《臺灣開港規則》以及《高雄港規程》負責船舶及港內取締工作，另外依《海港檢疫法》、《海港檢疫法施行規則》進行高雄港的海港檢疫工作。⁴⁸高雄稅關則為安平稅關支屬，負責高雄港的關稅相關業

47 〈高雄港務局開廳〉，《臺灣日日新報》（日文版）第15,718號，1943年12月3日。

48 高雄港務局，《高雄港30年志》，頁37。

務。⁴⁹到了1927年，臺灣總督府增設高雄海事出張所，直隸臺灣總督府交通局海務部，專司臺南、臺東及澎湖等地區之航政。基本上，日治時期高雄港是採取事權分散的方式進行港務的管理，高雄築港出張所與後來增設的高雄海事出張所，都是臺灣總督府的下屬機關，而港務部則隸屬於州政府，透過責任的劃分與業務的合作，因此日治時期的高雄港運作並沒有出現太大的問題。

至1943年，由於戰爭日趨白熱化，臺灣總督府實行「臺灣決戰態勢強化方策」，推行為簡化機構、加強統制。為統一高雄港的管理事宜，乃設置高雄港務局，直隸於臺灣總督府。將關稅、港務、築港、海事等部門納入其中，下設運營、築港、及稅關三部，其中船舶進出與港內管理，統歸運營部管轄，並於該年12月3日正式營運。⁵⁰後因太平洋戰事進入決戰階段，貨運日減，稅關部業務幾陷停頓，遂於1945年2月4日再度改組，設總務、營運、築港三部，將原設之稅關部隸總務部。⁵¹為戰時動員與統制方便所設置的港務局體制，改變原本港口管理事權分散的情形。但此體制在戰後，竟成為中華民國政府管理高雄港的正式編制。

日治時期的高雄港，除了倚靠行政機關進行管理外，民間的企業與組織也擔任相當重要的角色。從打狗築港之初，就曾將打狗車站擴建的浚填工程以發包方式交給大倉組承包。在打狗第1期築港工程中市街的填築與運河的開鑿，則由淺野總一郎所創立的「臺灣地所建物株式會社」辦理獲得特許營造。1909年，荒井泰治與陳中和等人合資創立「打狗整地株式會社」，收購打狗港灣內東北側，即鹽埕莊附近，與高雄川（愛河）以西之鹽田、魚塢、海埔地等，配合打狗港第2期築港工程的進行，1914年完成打狗地區第2個新市街地。⁵²1916年10月由島內各製糖會社、汽船會社、三井物產、臺灣銀行等合資登記設立的臺灣倉庫株式會社，得到臺灣總督府補助18,000圓，於基隆、打狗經營官設

49 岩田久太郎，《打狗港》，1911年，頁3-4。河野通忠，《臺灣之工業用地打狗港》（臺北：臺灣日日新報社，1932年），頁3。

50 〈高雄港務局開廳〉，《臺灣日日新報》（日文版）第15,718號，1943年12月3日。

51 高雄港務局，《高雄港30年志》，頁37。

52 岩田久太郎，《打狗港》，1911年，頁3-4。河野通忠，《臺灣之工業用地打狗港》（臺北：臺灣日日新報社，1932年），頁3。

倉庫的保管業務。日治時期高雄港的倉庫運輸與陸海裝卸工作，亦由民間業者承攬。其中以日東運輸株式會社、臺灣運輸株式會社、臺灣倉庫株式會社、日本通運株式會社以及丸一組等5家會社規模最大。由高雄築港出張所負責管理高港的大型裝卸機具，如起重機等，除此之外，各倉庫及運輸業者多自備倉庫（或向高雄築港出張所租用）及其他主要工具，承包裝卸及運輸貨物的工作。

日治時期對裝卸工人的管理，也是交由民間業者自行處理，政府在這方面沒有明確的規範。當時主要採用工頭制度，由工頭承包裝卸並招募工人來港工作，工人的權益不受保障，只有技能特殊的海上工人受到重視。但最初海上工人的管理，也僅由大阪組統籌登記，沒有實質的管理方法。直到海上工人管理歸併臺灣運輸會社進行後，才開始採取大量招募人才，並予以技術訓練，日治時期的港口工人管理才開始制度化。1911年，日人投資組成「勞動需給組合」將各裝卸單位所招聘的工人統歸該組合管理，工資統收統支。但其管理模式仍沿用工頭制度，管理鬆散使得工人權益缺乏保障。⁵³

另外高雄港的產業發展上，有臺灣海陸產業株式會社、南部臺灣海產株式會社參與，分別於1911年、1917年成立，主責協助臺灣總督府發展臺灣的漁業，並從事漁撈、水產養殖、魚市經營等相關產業。⁵⁴由此可見日治時期國家與民間資本的關係相當密切，在築港的過程中、港口的營運上，都有日本民間資本的參與。

民間對高港事務的參與除了承包工程與投資建設外，更以組織社團的方式，擴大對高港事務的影響力。1939年9月，由與高雄港有密切關係的政府官員與業者共同組成「高雄港灣協會」，目的在於「適切的給予有關當局營運建議與圓滿聯絡協調相關業者」。因此港灣協會不僅有針對高雄港灣設施、交通運輸、船舶等方面的調查研究，更提出港口設施、航線甚至是管理上的建議。港灣協會就曾提出「港灣行政機構統一促進」的建議案，促成高雄港務局的整合與成立。另外，港灣協會也舉

53 高雄市文獻會，《高雄市志港灣篇》，頁140 - 141。

54 田中一二、芝忠一編，《臺灣の工業地打狗港》（臺北：臺灣日日新報社，1918年），頁62 - 64。

辦講演會、座談會，並徵求高港發展之研究論文，藉由這些方式提出對港口發展的建議與遠景。⁵⁵高雄港灣協會於戰爭時期成立，召集所有與高雄港相關的官方代表與業者參與其中，不免有官方對高雄港的管理事權進行統制的跡象，但也反映出民間資本與組織對港口發展的影響力。

二、臺灣工業地的打狗港

日本殖民統治之初，臺灣仍是一個以農業為主的社會，因此早期臺灣的工業並不發達，且大部分依存於農業，其中又以食料品加工業為主。⁵⁶打狗港位於嘉南平原與屏東平原交界處，而該港又是農產品輸出的重要貿易港。在第1期築港工程完成前，就已有不少相關食料品加工業在打狗地區設立，其中又以蔗糖製造業最為重要。1899年日人以資金100萬圓成立「臺灣製糖株式會社」，翌年（1900年）便在打狗哨船頭街成立分店，從事砂糖、酒精的製造。⁵⁷1901年選定橋仔頭設立新式糖廠。隔年，臺灣總督府頒佈「糖業獎勵規則」以獎勵、保護新式糖廠的設立。1903年，打狗士紳陳中和等，於鳳山大寮創設「新興製糖株式會社」後，各地糖業紛紛蓬勃發展。⁵⁸

在臺灣總督府的糖業政策鼓吹下，南部地區的糖業發展興盛，而製糖工業亦為打狗港帶來巨大的利益。不但南部地區的糖皆由打狗港出口，成為最大宗出口貨品，大小糖廠所需各式機具亦經由打狗港輸入，帶來打狗港營運的盛況。此外，糖業的興盛帶動相關工業如酒精、糖蜜、製糖機械工業的發展，並在打狗地區形成群聚效應，使得打狗港的地位日趨重要。為滿足打狗港及附近區域工業的供電需求，1909年10月27日竹仔門發電所竣工發電，提供打狗地區的工業以及築港用電，為該地區的工業帶來能源的拉力，加深工業在此發展的意願。⁵⁹翌年（1910年），臺灣製糖株式會社在打狗成立造船所，不同於過去打狗地區之造船業只能對小型的蒸汽船、小舟等進行維修與新造的工作，

55 高雄港灣協會，《高雄港灣協會概要》。臺拓檔案1,831冊。

56 周憲文，《臺灣經濟史》，（臺北：臺灣銀行，1957年），頁454。

57 《臺南廳統計摘要》（一），1911年，頁126。

58 涂照彥著，李明峻譯，《日本帝國主義下的臺灣》，（臺北：人間出版社，1991年），頁56 - 65。

59 戴寶村，〈近代臺灣港口市鎮之發展—清末至日據時期〉，頁369。

臺糖造船所引進新的技術，能夠建造大型的船隻。在1918年曾打造出1,000噸的福海丸，創下當時全臺造船最大的紀錄，為打狗地區的造船業開啟新頁。⁶⁰

另外，鳳梨罐頭製造業亦在打狗地區發展。1912年臺灣鳳梨罐頭株式會社於打狗新庄仔庄設立，從事鳳梨罐頭製造，帶動打狗的鳳梨罐頭製造業興起。⁶¹除了食品加工業以外，打狗地區尚有肥料工業、製酒工業與製瓦工業等供應島內需求的民生工業在此生根。1913年打狗港第1期築港工程完工後，在停泊、裝卸與運輸等各方面都更加完善，使得打狗地區的工業成品運輸更加便捷。

打狗港蓬勃發展的同時，第一次世界大戰爆發，促使殖民列強在亞洲的影響力消退，給予亞洲各國發展工業的契機，而日本亦受到影響。不但國內經濟興盛，更將其經濟影響力延伸至東亞及東南亞地區。另外，日本的工業也因第一次世界大戰的關係迅速成長，不僅對日本內地造成巨大影響，也延伸至殖民地臺灣。日製商品席捲東南亞市場，臺灣亦躬逢其盛，市場從過去的華南地區擴大到全東南亞。此時期臺灣對外輸出品，以食料品工業為主體，包括製糖、鳳梨罐頭工業、製茶業等；其次是化學工業、金屬工業、水泥工業及紡織業等。而這些工廠由於產地或運輸的因素，多設立於打狗地區及其周邊區域。⁶²

由於打狗地區的工廠日益增加，使得竹仔門發電廠的電力供應不敷使用，1919年8月臺灣電力株式會社於山下町設立的發電所暨出張所開始運轉，提供打狗地區的工業用電。除此之外，打狗地區與漁業相關的工業亦不在少數。打狗自荷治時期開始，便是重要的漁業據點。日治時期的築港工程，亦將打狗港規劃建設成為開發南部漁業資源的根據地。初期主要以無動力漁船從事沿岸漁撈作業，1920年代發動機漁船逐漸增加，捕撈範圍擴增，在1923年以高雄為中心的60浬海域為捕撈範圍，到1929年躍升至700浬以上，包含中國南海、東南亞海域與南太平

60 田中一二、芝忠一編，《臺灣の工業地打狗港》，頁9-10。

61 《臺南廳統計摘要》（二），1911年，頁94-95。

62 田中一二、芝忠一編，《臺灣の工業地打狗港》，頁1-14。

洋一帶的作業範圍。⁶³1924年高雄港的漁貨值達1,008,790圓，水產加工值136,399圓，養殖業產值8,853圓，漁業在高雄市的產值排行中僅次於工業。⁶⁴隨著捕撈範圍擴大，冷凍技術工業亦在打狗出現。1913年，資本額高達2,000萬圓的葛原冷藏株式會社在打狗湊町設立工場；1920年，日東製冰會社在山下町開設高雄營業所及工場。⁶⁵另外，一些消費性的民生用品，如醬油、味增等調味品加工業，帽子、鞋子等消費性產品的民生製造工業，亦在高雄地區開設。⁶⁶

為了加速對中國各地區的經營，1924年起臺灣總督府陸續開闢從高雄港出發的新命令航線，包含：高雄—廣東線、高雄—天津線、臺灣—朝鮮滿州線等，這些航線遍及華南、華北以及朝鮮、滿州，航線的增加使得該港貿易總額急遽增加，1924年貨物吞吐量達158萬噸，貿易總額達到169,018,657日圓；入出港船舶1,381艘，共計1,620,655噸。⁶⁷

除了新航線的開發促進高雄地區的經濟發展外，1924年在高雄港市的相互作用下，高雄地區的發展受到重視，因而促成高雄升格為市，使得高雄市街更為繁榮，工商業迅速成長。翌年（1925年）高雄市工業產值更達到9,537,412日圓，之後數年的產值繼續攀升。但1929年發生世界經濟大恐慌，使得各項產業生產呈現衰退，直到1931年「九一八」事變發生後，日本因經濟、政治與軍事因素的考量，將原來以農業發展為核心的臺灣經濟政策改弦更張，而有工業化的倡議，⁶⁸不僅使得臺灣工業始再度振興，「臺灣工業地」的高雄亦有突破性的發展。

63 中山馨、片山清夫共著，《躍進の高雄全貌》（高雄：片山清夫，1940年），頁201 - 202。

64 泉芳德，〈新興高雄の將來と工業化〉臺灣經濟研究會編，《臺灣經濟叢書》第二輯（臺北：臺灣日日新報社，1934年4月），頁283 - 285。

65 井出季和太編，《高雄の港勢及貿易》，大正13年10月，頁223。

66 曾薦斐，〈日據高雄築港對高雄地區之影響 - 以人口與產業為中心〉，頁100。

67 臺灣省行政長官公署統計室編，《臺灣省51年來統計提要》（臺北：臺灣省行政長官公署，1946年）。芝忠一，〈新興の高雄〉（高雄：新興の高雄發行所，1930年11月），頁314。

68 張宗漢，《光復前臺灣之工業化》，頁31 - 35。

表5 1930年以前高雄地區的工業會社

會社名稱	成立時間	資本額	所在地
臺灣製糖株式會社	1901	100萬圓	橋仔頭
臺灣製糖株式會社造船所	1910.9	13萬圓	—
臺灣製糖株式會社鑄物工場	1917.7	40萬圓	新濱町
荻原造船鐵工所	1901.3	—	旗後町
南興公司（精米所）	1902	2萬5千圓	—
新興製糖株式會社	1903.4	24萬圓	鳳山
富重造船鐵工所	1908	—	旗後町
臺灣肥料株式會社打狗工場	1910	200萬圓	榮町
臺灣肥料株式會社亞爾加里工場	1918.4	30萬圓	鹽埕町
打狗製酒合資會社	1911	10萬圓	烏松庄
多木合名會社及工場	1911	1萬3千圓	鹽埕町
臺灣鳳梨罐頭株式會社	1912	20萬圓	新庄仔庄
南部製酒株式會社	1913	5萬2千5百圓	湊町
高雄酒精株式會社	1913.2	30萬圓	三塊厝庄
臺灣煉瓦株式會社打狗工場	1913.5	300萬圓	三塊厝庄
葛原冷藏株式會社高雄出張所	1913.11	2,000萬圓	湊町
鹽水港製糖株式會社打狗酒精工場	1916.7	18萬圓	入船町
淺野水泥株式會社打狗工場	1917.5	200萬圓	田町
泰昌冰糖工場	1917.6	20萬圓	—
生石灰合資會社	1917.6	6萬圓	前金庄
藤田豆粕製造株式會社	1917.10	50萬圓	前金庄
鈴木製鋼所	1917 -	—	鹽埕町
東洋電化合資會社	1918.6	9萬圓	前金庄
臺灣電力株式會社打狗出張所及發電所	1919	3,000萬圓	山下町
株式會社臺灣鐵工所打狗工場	1919.11	200萬圓	入船町
日東製冰會社高雄營業所及工場	1920	937萬5千圓	山下町
高雄造船鐵工株式會社及工場	1920.4	25萬圓	湊町
臺灣製罐株式會社及工場	1922.8	—	三塊厝庄
東洋製罐工廠	1923.4	300萬圓	三塊厝庄
高雄製冰株式會社	1925.2	50萬圓	鹽埕町

資料來源：田中一二、芝忠一編，《臺灣の工業地打狗港》臺北：臺灣日日新報社，大正7年。井出季和太編，《高雄の港勢及貿易》高雄：高雄工商會，大正13年10月。
 高雄市役所編，《高雄市制10周年略誌》高雄：高雄市役所，昭和9年。

二、南進基地的高雄港

日本殖民政府在「工業日本、農業臺灣」的政策主軸下，原本並未將工業視為臺灣的發展要點，一直到1930年代全球性的經濟不景氣，與1931年「九一八」東北事變後，日本開始調整經濟體制以因應戰時需要，開始考慮將臺灣視為向南發展的前進基地，並有將臺灣工業化的構想。⁶⁹日本將臺灣視為「圖南之跳石」與「日本帝國主義南進之前衛」，其中高雄更是對華南、南洋擴張的重要據點，因此著重高雄的工業建設，使其成為貿易與工業兼備的港市。⁷⁰

此時臺灣仍是以米糖為中心的農業經濟，工業仍屬於萌芽時期。欲進行工業化必須先從事研究調查及引導的準備工作。1930年11月10日臺灣總督石塚英藏召開「臨時產業調查會」，其目的是：「……國際經濟戰愈益深刻，國內產業充實之研究愈為迫切，本島產業設施與經營需改善之處甚多，應就重要方針予以研鑽考覈……」⁷¹臨時產業調查會完畢後提出調查報告，在工商業部分提到臺灣多中小型工業，在資金與行銷方面較為弱勢，應該加以輔導獎勵。在港灣與海運部分則建議，充實改善基隆、高雄兩港的設備，並整備對新增對中國各港岸以及南洋之航線。然而調查會的建議，到最後並未付諸實行，由此可以看出當時的殖民政府有振興工業之意圖，但缺乏實際行動。⁷²

1934年日月潭水力發電工程完工，為臺灣工業化進展立下新的里程碑。臺灣電力株式會社於1919年開始興建日月潭發電工程，而臺灣電力株式會社本身乃是因應臺灣總督府指示「供給廉價電力將臺灣工業化」之方針而創立。⁷³日月潭水力發電工程曾歷經5年的停工期與建設與否的正反角力，最後在1939年完工，使得南部地區的供電不於匱乏，為高雄地區的工業提供充足且廉價的電力，更加速了臺灣的工業

69 張宗漢，《光復前臺灣之工業化》，頁63。

70 久米正德，〈工業港としての高雄〉，臺灣總督府臺北高等商業學校南支南洋經濟研究會，《第一回本島經濟事情調査報告書》（臺北：1931年6月），頁31。

71 〈石塚總督談臨時產業調查會之使命〉，《臺灣日日新報》，1930年7月26日。

72 張宗漢，《光復前臺灣之工業化》，1980年，頁65-70。

73 林蘭芳，〈工業化的推手—日治時期的電力事業〉，（臺北：政治大學歷史研究所博士論文，2002年），頁108。

化。

隔年（1935年），耗電量極大的煉鋁業在高雄設廠，由「古河電氣工業」、「東京海上火災保險」以及「三菱礦系」與「日本化成」等公司，合資1,000萬圓成立的「日本製鋁株式會社」在高雄及花蓮兩地設廠，生產鋁錠供製造軍機骨架之用。同年「株式會社臺灣鐵工所」由「日本三菱重工會社」增資300萬圓，進行遷移並擴建高雄廠，製造一般工業機械及其附屬產品。⁷⁴重工業紛紛在高雄落腳，使得高雄逐漸成為臺灣重工業基地。

1935年10月19日臺灣總督中川健藏召開「熱帶產業調查會」，報告書中提及：臺灣的地理位置接近南洋及華南，但臺灣本地工業原料缺少甚多，應自南洋及華南取給原料，使臺灣工業範圍擴大；並伸張國際貿易至南洋及華南地區，為日後「工業臺灣」，農業南洋華南之張本。該報告書是對於臺灣建設應循方向的建議，而其中「有力開拓機關設立」，促成臺灣拓殖株式會社的產生。⁷⁵

兩次調查會召開的目的及其根本方針，均在強調開發臺灣之經濟產業，並以臺灣推行工業化之實績帶動南洋地區之發展。尤其「熱帶產業調查會」的目標，為達成臺灣將來朝「南支南洋」發展所進行的各項詳細調查研究，使得高雄的角色在此計畫中更加具體。

隨著「工業臺灣」與「南進政策」的政策構想逐步實現，高雄港獲得了前所未有的發展契機。在臺灣的港口之中，以基隆與高雄兩港最具規模，其中基隆地理位置接近日本母國，是與母國交流的主要港口，但腹地有限，使其發展遭受限制。而高雄港不僅地理位置接近華南與南洋地區，又具有嘉南平原與屏東平原的廣大腹地，港灣發展的腹地也相當寬闊，並且擁有自日治初期以來的工業基礎與豐沛的電力資源。因此對於日本的南進計畫而言，高雄港是兼具環境、位置、交通、資源與技術等優勢的戰略要地，而這些優勢也就是造成高雄港發展成為南進基地的要素之一。

74 曾玉昆，〈高雄市史事探討（下）〉，《高雄文獻》第9、10期合刊（高雄：高雄市文獻委員會，1982年3月），頁163。

75 張宗漢，《光復前臺灣之工業化》，1980年，頁70 - 71。

1936年5月5日廣田弘毅內閣宣示「新南方政策」，高雄市被規劃為南進的重要據點，⁷⁶同年8月29日高雄州告示114號公布「大高雄都市計畫」：（一）將左營規劃為軍港區，興建潛艇基地（二）半屏山北側、壽山南麓、戲獅甲等地規劃為工業區（三）計畫以左營軍港區與高雄港口為中心，向東面擴展，規劃成一大工業區，將由南洋輸入之物資經加工後輸出至日本。⁷⁷翌年（1937年）高雄港第2期築港工程完工，港口貨物吞吐量遽增。身為南進前哨基地的高雄，由於地近南洋，在資源取得與原料與原料加工上更較臺灣其他港口來得快速經濟，加上殖民政府的規劃，使得相關工業的產生接踵林立，於前鎮、戲獅甲一帶陸續興建高雄造船廠、高雄煉油廠、高雄軋鋼廠、鹼業公司高雄廠、高雄硫酸鋁工廠及高雄肥料廠。⁷⁸另外還有由日本海軍、臺灣礦業株式會社、日本石油株式會社、帝國石油株式會社合資成立的海軍第6燃料廠。此時的高雄，在國家政策的擘劃下，成為全臺的重工業中心。

1938年臺灣總督府根據日本戰時總動員辦法，制訂「第1次生產力擴充計畫」，全面擴充臺灣之生產力，並推行臺灣之工業化，使重要資源至1941年可達到自給自足。「第1次生產力擴充計畫」的實施計畫中，臺灣總督府昭和13年度預算裡，編列一筆「高雄工業地帶施設補助費」，其經費高達100萬圓，佔「與工業振興有直接關係之經費」（342萬圓）近百分之30。⁷⁹這顯示出在臺灣總督府的政策規劃中，高雄港作為全臺第1個臨港工業區，具有指標性的意義，因此投注大量的資源建設高雄工業地帶，希望能夠藉此達到工業振興與生產力擴充的目的。

此外，為了增強海上運輸能力，高雄地區平和町設立「高雄造船株式會社」、旗後町成立「臺灣船渠株式會社高雄工場」、加上入船町的「株式會社臺灣鐵工所」，共計船架54座，積極增產船舶。⁸⁰造船業之

76 〈南進の據點として高雄市の重要さを各方面に説いて來た〉，《臺灣日日新報》，1936.05.05。

77 李淑芬，〈日本南進政策下的高雄建設〉，1994年，頁123 - 124。

78 曾玉昆，〈高雄市史事探討（下）〉，《高雄文獻》第9、10期合刊，頁164。

79 臺灣經濟年報刊行會編，《臺灣經濟年報》第一輯，1941年，頁487。

80 曾蔦斐，〈日據高雄築港對高雄地區之影響—以人口與產業為中心〉，頁42。

外，化學工業亦在政府的鼓勵下進駐高雄。1939年10月由「日本曹達株式會社」、「大日本鹽業株式會社」及「臺灣拓殖株式會社」共同出資1,500萬圓的「南日本化學工業株式會社」成立，並分別於高雄及安平設廠，從事以工業鹽及鹽的副產品為原料的化學工業。同年「古河電氣工業」投資成立「旭電化學株式會社」，以及前川資本成立「臺灣特殊窯業株式會社」，生產耐火磚。此外，1940年以淺野資本為主而成立的臺灣水泥株式會社，經過多次擴充設備，每年生產力可達39萬公噸。⁸¹1919年設立於入船町的株式會社臺灣鐵工所，也於1940年增資400萬圓擴大為機械製造廠，從事小型機關車與大型耕耘機的製造，成為高雄首座重型機械工廠。⁸²

太平洋戰爭爆發後，日本力有未逮，加上戰時日本的運輸設備不足，臺灣仰賴海外物資與輸出成品均難順利往來，到1943年以後臺灣幾乎陷於孤立。為配合現實進行政策調整，該年10月起實施的「臺灣決戰態勢強化方策」以及隔年（1944年）8月經濟動員實施「戰場態勢整備綱要」，均將臺灣本島由防守要塞轉為戰場，其方式以實施嚴格的統制，期能自產自給。⁸³此時為了配合軍事的需求，高雄地區繼續開設新興重工業，如：以資本500萬圓成立從事鑄鐵的「高雄製鐵株式會社」以及製造木船與鐵殼船的「高雄造船株式會社」等。另外，日本石油株式會社計畫於草衙建立產能14萬公噸煉油廠，還有合計佔地近30萬坪的日本化成與糠醛⁸⁴兩大工場，但最後因戰事的蔓延而無法完成。⁸⁵

除了工業上的投資與建設外，臺灣總督府1943年於高雄設立「熱帶醫學專門學校」，利用高雄地區的氣候風土近似南洋，藉以研究南洋特有的疾病，減低南洋作戰之風險。⁸⁶

81 蔣靜一，〈臺灣之水泥工業〉，《臺灣之工業論集》卷2，臺灣研究叢刊第66種，（臺北：臺銀經濟研究室編印，1958年），頁28。

82 曾玉昆，〈高雄市史事探討（下）〉，頁163。

83 張宗漢，〈光復前臺灣之工業化〉，頁127-128。

84 糠醛：フルフラール，英文為「furfural」。無色，油狀具芳香性的液體，由砂糖或木材蒸留而成，用於製造成樹脂或合成纖維。

85 〈高雄の工業化着々實現〉，《臺灣日日新報》（日文版）第15,585號，1943年7月23日。

86 〈南進の門戸に一偉觀高雄に熱帶醫學專門學校を設置〉，《臺灣日日新報》（日文版）第15,419號，1943年2月6日。

在戰爭末期，由於高雄地區不但重化工業林立，高雄港亦是日軍侵略南洋與華南的重要物資補給運輸港，因而成為盟軍轟炸的目標。高雄地區約有百分之80毀於盟軍空襲中，港口為沈船所阻塞，鄰港工業區也受到嚴重的破壞，一直到國民政府接收以後才逐漸修復。

高雄港在天然條件與政府政策的影響下，成為臺灣南部的物資集散中心。因著高雄港具有交通上的優勢，許多進出口導向的工業，如：食品加工業、民生工業等在此設立。在群聚效應的影響下，相關產業，如：鑄造、製罐與製冰工業紛紛在高雄地區設廠。殖民政府開始推行工業化後，打造高雄地區的能源優勢，吸引重化工業在此落腳。政策上更將高雄設定為「南進基地」，並規劃工業區的形成，為高雄地區帶來更強的拉力。原料、交通、能源與政策四項因素，皆是高雄地區吸引工業進駐的關鍵，其中交通、能源及政策都與政府的決策有關，因此高雄的崛起可以說深受政府政策影響。這些日治時期所立下的工業根基，也成為戰後高雄地區工業發展的重要關鍵。

肆、結論

日治初期打狗港延續清治時期的發展，是臺灣南部重要貿易港，貿易總額逐年攀升。為了更有效控制與分配殖民地的資源，臺灣總督府經過多次的調查後，選定打狗港作為臺灣南部主要的進出口貿易港，但卻因經費不足的因素延宕多時。隨著縱貫鐵路的興建，打狗港成為臺灣南部貨物的主要輸出港，進而成為打狗築港的契機。縱貫鐵路打狗站的擴建工程，讓鐵路與港口同時發展，進而驅使打狗築港之議再度受到重視。經過第2回港灣調查，確立打狗港做為臺灣南部主要貿易港口的地位，築港工程隨之展開。

日治時期的築港工程將打狗港的水域加以擴大，興建數座碼頭供船舶停靠，且引進新式的裝卸設備，並加強港灣與陸運的連結，讓打狗港從傳統港口轉變成為現代化港口。此時的高雄港，已然成為兼具漁港、

商港、軍港與工業港的多功能港灣。而築港工程的進行，不但使高雄港成為臺灣兩大港之一；而築港所帶來的工作機會與商機，使得高雄地區在人口、商業與工業迅速成長，加上殖民政府的大力建設，成為高雄港市崛起的契機。

高雄港的發展，除了硬體的建設外，港口的經營管理與發展策略對高雄港的崛起有決定性的影響。日治時期的高港管理，具有事權分散與產官合作的一大特色，由臺灣總督府、地方政府以及民間會社共同治理高雄港，讓高雄港的發展更加多元且具活力。在發展策略上，1930年代以前臺灣總督府推行以糖業為主的經濟政策，使得高雄地區因具有產地、交通、原料等優勢，成為臺灣重要的工業地帶。1930年代開始，「工業日本、農業臺灣」的政策主軸逐漸向「農業南洋、工業臺灣」轉變，將臺灣視為南進的基地，開始有將臺灣工業化的想法。

這樣的轉變使得高雄被殖民政府視為重要的工業發展重心，因此引進相關資源，輔助高雄地區的工業發展，並於高雄港區設置臺灣第1個鄰港工業區。政府也利用日月潭水力發電廠生產的廉價能源，吸引高耗能的重化工業在高雄地區設廠。此外，熱帶產業調查會與新南方政策的發表，以政策的規劃確立高雄作為「南進基地」的重要性。高雄地區在交通、原料、能源以及政策的支持下，發展成為臺灣重要的工業都市，不僅民間企業在此設廠，國策會社與軍需工業也集中於此。雖然在戰爭末期，工業與軍事的重要性使得高雄飽受戰火的摧殘，但日治時期所奠定的工業基礎，使得高雄地區在戰後仍然是臺灣最重要的工業重鎮。

總之，日治時期臺灣總督府的港口政策，決定了打狗港從傳統到現代化高雄港的發展。現代化的設備與管理模式，提升了高雄港的營運量與邊際效益，成功地帶動整體高雄地區的發展。而在政策與經費的挹注下，結合該地區的地理環境優勢，高雄港不僅成為臺灣兩大港口之一，更是當時臺灣工業發展的樞紐。高雄港在日治時期的發展，可以說是總督府港口政策執行下的成果。

參考書目

史料

《臺灣時報》

《臺灣日日新報》

《臺灣協會會報》

《臺灣總督府公文類纂》

《臺南廳統計摘要》

中山馨、片山清夫共著，《躍進の高雄全貌》，高雄：片山清夫，1940年。

井出季和太編，《高雄の港勢及貿易》，高雄：高雄工商會，1914年10月。

田中一二、芝忠一編，《臺灣の工業地打狗港》，臺北：臺灣日日新報社，1918年。

Lames W. Davidson著；蔡啟恒譯，《臺灣之過去與現在》臺灣研究叢刊第107種，（臺北市：臺灣銀行經濟研究室，1972年。

岩田久太郎，《打狗港》，1911年。

河野通忠，《臺灣之工業用地打狗港》，臺北：臺灣日日新報社，1932年。

芝忠一，《新興の高雄》，高雄：新興の高雄發行所，1930年11月。

高雄市文獻委員會，《高雄市志港灣篇》，高雄：高雄市文獻委員會，1958年6月。

高雄市役所編，《高雄市制10周年略誌》，1934年。

高雄港務局，《高雄港》38年度，高雄：高雄港務局，1949年。

高雄港務局，《高雄港30年志》，高雄：高雄港務局，1975年。

高雄港務局，《高雄港務局10年大事記》，高雄：高雄港務局，1955年。

高雄港務局，《高雄港統計年報》47年度，高雄：高雄港務局，1958年。

高雄港務局擴建工程處，《高雄港擴建工程施工報告》，高雄：高雄港務局，1971年。

高雄港商工會，《高雄之港勢及貿易》，高雄：臺南新報高雄印印所，1924年。

高雄港灣協會，《高雄港灣協會概要》。臺拓檔案1,831冊

陳鳴鐘、陳興唐主編，《臺灣光復後5年省情（下）》，南京：南京出版社，1989年。

臺灣省行政長官公署統計室編，《臺灣省51年來統計提要》，臺北：臺灣省行政長官公署，1946年。

臺灣經濟年報刊行會編，《臺灣經濟年報》第1輯，1941年。

臺灣經濟研究會編，《臺灣經濟叢書》第2輯，臺北：臺灣日日新報社，1934年4月。

臺灣總督府土木局，《打狗築港》，1920年。

臺灣總督府土木局高雄出張所，《高雄築港誌》。

臺灣總督府交通局，《高雄港》，1937年。

臺灣總督府交通局高雄築港出張所編，《高雄港擴張工事計畫書》，1942年。

臺灣總督府臺北高等商業學校南支南洋經濟研究會，《第1回本島經濟事情調查報告書》，臺北：1931年6月。

臺灣總督府鐵道部，《臺灣鐵道史》，1910年。

專書

高雄市文獻會，《高雄市志港灣篇》，高雄：高雄市文獻委員會，1958年。

涂照彥著，李明峻譯，《日本帝國主義下的臺灣》，臺北：人間出版社，1991年。

戴寶村，《近代臺灣海運發展—戎克船到長榮巨舶》，臺北：玉山社，2000年。

張宗漢，《光復前臺灣之工業化》，臺北：聯經，1980年。

期刊論文

曾玉昆，〈高雄市史事探討（下）〉，《高雄文獻》第9、10期合刊，高雄：高雄市文獻委員會，1982年3月。

蔣靜一，〈臺灣之水泥工業〉，《臺灣之工業論集》卷2，臺灣研究叢刊第66種，臺北：臺灣銀行經濟研究室編印，1958年。

學位論文

李淑芬，〈日本南進政策下的高雄建設〉，臺南：國立成功大學歷史語言研究所，1995年。

林蘭芳，〈工業化的推手—日治時期的電力事業〉，臺北：政治大學歷史研究所博士論文，2002年。

曾鶯斐，〈日據高雄築港對高雄地區之影響—以人口與產業為中心〉，臺北：國立臺灣大學歷史研究所，1989年。

戴寶村，〈近代臺灣港口市鎮之發展—清末至日據時期〉，臺北：國立臺灣師範大學歷史研究所博士論文，1988年。

蔡昇璋，〈日治時期臺灣「特別輸出入港」之研究〉，中壢：國立中央大學歷史研究所，2008年。

From “Takau” to “Takao” ,the Construction and Administration of Kaohsiung Port during the Japanese colonial period

Chun-Tse Hsieh

Abstract

During Japanese colonial period , the Taiwan Governor General office considered the conformity and distribution of resources in Taiwan, that it is selected Kaohsiung port to be the main trade port in southern Taiwan. The construction of Kaohsiung port not only made it be transformed into a modern port, but also bring commercial and industrial development in Kaohsiung city. Along of the growing importance of Kaohsiung port, plus the impact of the port management system and policies to promote industrialization of Taiwan, the Kaohsiung city became heavy and military industry center in Taiwan.

Keyword : Takao port, Kaohsiung port, Port administration, Port policy