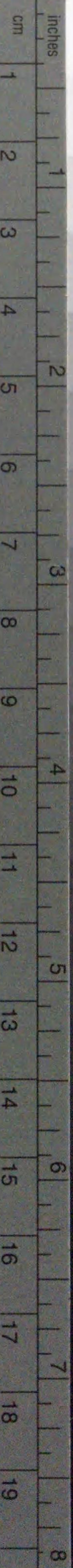


Kodak Gray Scale



© Kodak, 2007 TM: Kodak

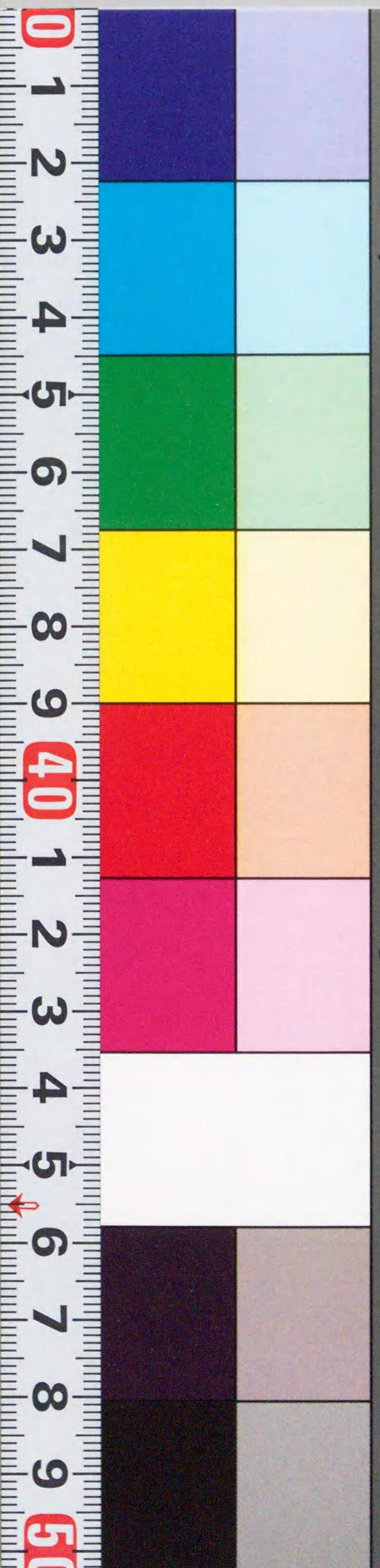
A 1 2 3 4 5 6 M 8 9 10 11 12 13 14 15 B 17 18 19



Kodak Color Control Patches

Blue Cyan Green Yellow Red Magenta White 3/Color Black

© Kodak, 2007 TM: Kodak



Y994

J6833

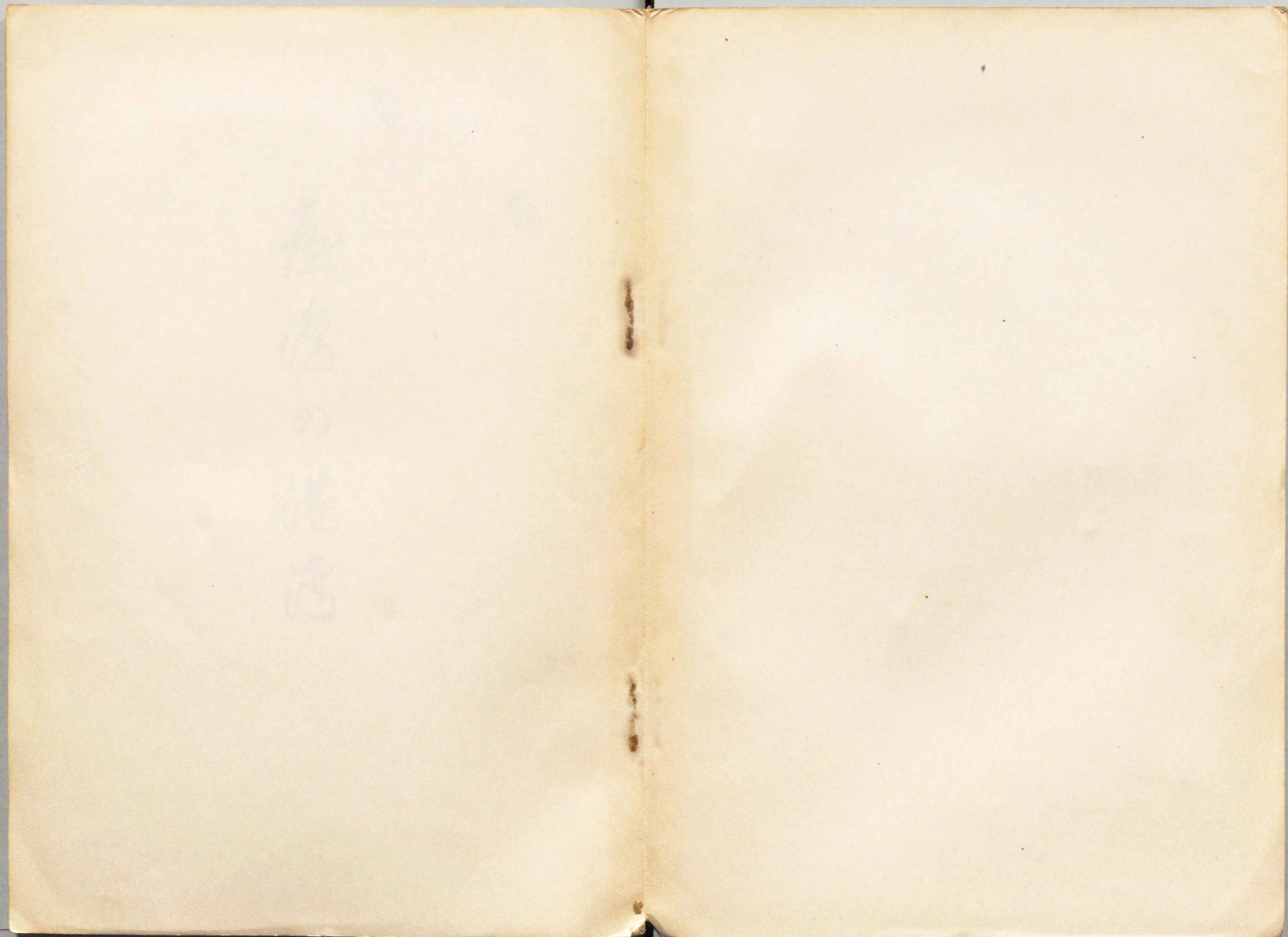
昭和

添附物

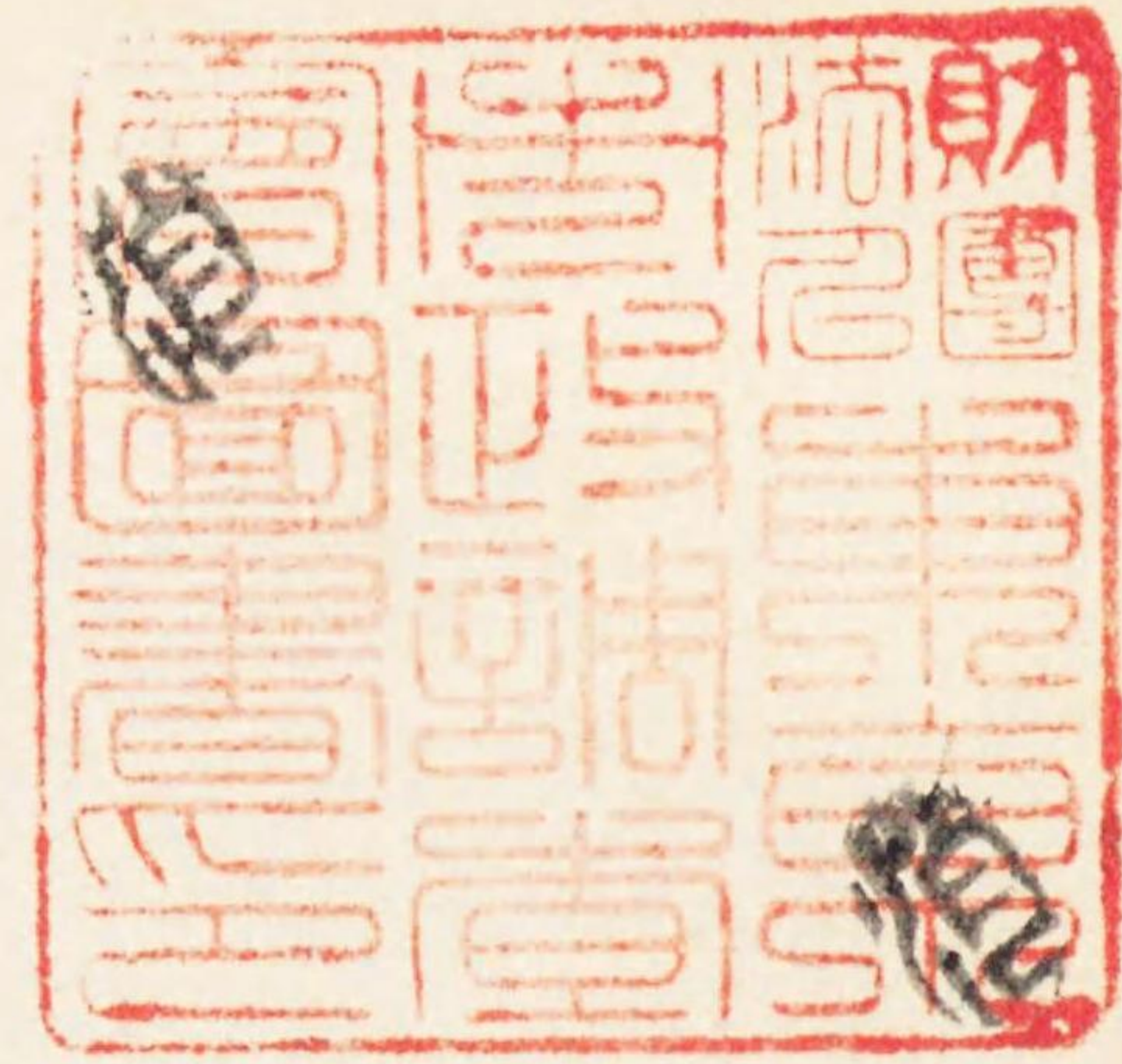
1枚

臺灣の臺灣

臺灣總督府交通局



0B-332

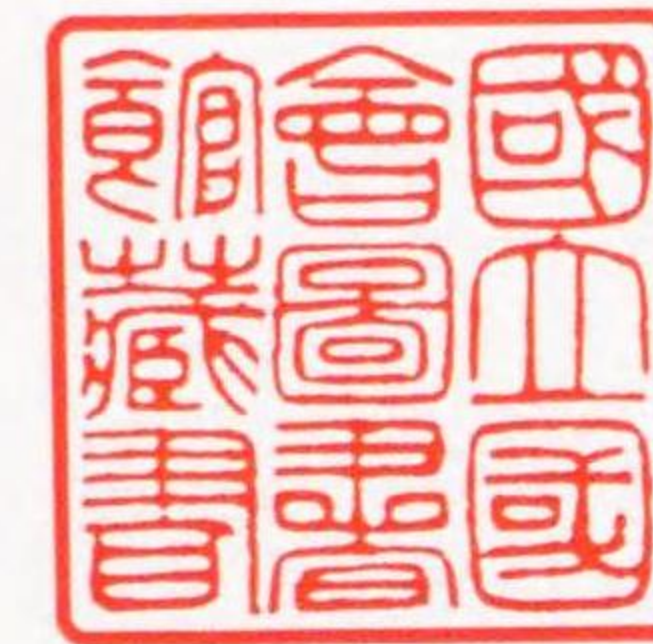


臺灣の港灣



Y994

J6833



I 種

W



1200800675135

018803

臺灣の港灣

目次

緒言	一
第一章 總説	三
第一節 港灣の分布	三
第二節 臺灣の海岸	四
第三節 港灣の沿革	六
一 港灣の種類別沿革	六
二 港灣修築の沿革	八
第四節 臺灣の貿易	二
一 概説	二
二 輸移出入主要品目	三
三 各港別貿易狀況	三

018363

最近三年間各港別貿易狀況……………	三
昭和九年各港別輸出入貿易狀況……………	一五
昭和九年各港別移出入貿易狀況……………	一六
四 戎克貿易……………	一七
(イ) 各年戎克貿易價額……………	一八
(ロ) 戎克貿易主要品目……………	二〇
(ハ) 各年戎克船入港隻數及噸數……………	二二
第二章 港灣の管理……………	二四
第三章 各港の沿革及現況……………	二九
第一節 開港……………	二九
一 基隆港……………	二九
(イ) 沿革……………	二九
(ロ) 現況……………	三四
(ハ) 貿易の狀況……………	四一

二 淡水港……………	五一
沿革……………	五一
現況……………	五四
(イ)(ロ)(ハ) 貿易の狀況……………	五五
三 安平港、臺南運河……………	六二
沿革……………	六二
現況……………	六五
(イ)(ロ)(ハ) 貿易の現況……………	六九
四 高雄港……………	七七
沿革……………	七七
現況……………	八二
(イ)(ロ)(ハ) 貿易の狀況……………	八七
第二節 特別輸出入港……………	九六
一 後龍港……………	九六
二 鹿港……………	一〇四

三 東石港……………一三二

四 馬公港……………一三〇

第三節 主要地方港及漁港……………一三〇

一 蘇澳港……………一三〇

二 花蓮港……………一三四

三 新港……………一四〇

四 臺東港……………一四三

五 大板埕港……………一四五

六 海口港……………一四八

七 北門港……………一五一

八 布袋港……………一五一

九 梧棲港……………一五三

十 舊港……………一五九

臺灣港灣分布圖

目次終

臺灣の港灣

緒言

臺灣は支那海洋中に浮漂する木葉狀の孤島であつて、西方一衣帶水の間に支那大陸を控へ、南方バシイ海峡を隔て、比律賓群島と相呼應し、又遙かに海峡植民地爪哇竝に南洋諸島を望み、本邦對南支南洋間の連鎖たるの位置を占め、其の附近北に上海、西に香港、南にマニラ、新嘉坡等の世界的通商港を控へ、是等世界幹線航路の諸港と其の交通系統を一にし、同一經濟體圏内に抱擁せられて居る。此の優越せる地理的地位を有する上に島内には優良にして安價なる焚料石炭を産し、又重油の供給にも相當の便宜を有する等の關係上、港灣利用の利便を得るに於ては、歐米諸國と東洋間の貿易は、本島を踏石地として行はれ、内外船舶の出入又は仲繼商業の増加に依つて、我が國富の増進に多大の貢獻を齎すべきことは疑ひのないところである。又我が國內關係のみに就いて觀るに臺灣港灣の後方地帯たる臺灣島は、地味肥えたるに加へて強烈なる光と

熱と潤澤なる雨量に恵まれて農林産物に富み工業、鑛業及び水産業亦大に將來に望みを囑されて居るが、現在既に生産總額五億五千萬圓を突破して、貿易總額は五億餘萬圓、其の噸量四百五十萬噸を算するの盛況を呈し、母國に對し食料其の他の原料供給地として、且つ又母國製品の需要地として、年と共に其の重要味を高めつゝあり。更に帝國々防上に於ける臺灣の港灣の使命に至つては頗る重大であつて、即ち臺灣に於ける港灣設備の良否は各方面に影響するところが甚大である。

翻て其の港灣の狀況を見るに海岸線の屈曲は極めて少く、沿岸に島嶼無く、従つて自然の良港津浦は皆無と謂ふも敢て過言でなく、是れ迄の商港設備に對する投資額は六千三百餘萬圓の巨額に達するが、其の荷役標準能力設備は現在の貿易計數に對して八割餘で、尙約二割は不足する状態であつて、通商上に蒙る有形無形の損失は鮮くない。

以下章を分けて全島港灣の分布、貿易の推移、現在に於ける外國貿易港其の他沿岸主要港の沿革及び現況等を略述する。

第一章 總說

第一節 港灣の分布

臺灣は澎湖列島、臺灣本島及其の近傍の諸島嶼から成り、其の面積は三萬五千九百七十四平方浬で略々我が九州に匹敵するが、其の海岸線は延長千五百六十六浬であつて、九州の八千六百六十二浬に比して格段に短く、従つて天然の良港は極めて尠いのである。然し領臺前の所屬關係から對岸との交通が繁く、西部地方に在つては、昔から淺吃水の支那型船の出入する多數の港灣があつたが、東部地方に至つては、山地が多くして産業的價值低く、舊時蕃族の跳梁に委せられたが爲、自然交通は發展せず、領臺前に於ては利用せられた港灣として見るべきものは無く、我が領有に歸してから沿岸定期船の寄港或は漁船の避難等に使用せらるゝもの二、三を數ふるに至つた。

現在に於ける全島の港灣分布の狀態は、北に内地、臺灣間聯絡の門戸を爲す基隆港があり、南に農産物の搬出港たる高雄港があつて、兩港共現代的設備を有する良港として廣く知られて居る。基隆、高雄の中間西部海岸には淡水、後

龍、鹿港、東石、安平の五港がある。淡水、安平の兩港は基隆、高雄と共に早くから開港せられ、現在汽船も入港しつゝあるが、他の三港は領臺後澎湖島の馬公と共に特別輸出入港として指定せられ、馬公を除いては、専ら支那貿易に従事する戎克船の出入を見るのみである。東部海岸に在つては沿岸定期船の寄泊地として、蘇澳、花蓮港、新港、臺東の諸港があり、又漁船の出漁又は避難に適するものには、北に蘇澳、東に新港、南に海口の三港がある。此の三港は何れも國費を投じて改修せられたので安全な船溜を有し近年水産業の發達に伴ひ漁船の出入は年々増加しつゝある。其の他地方交通及び沿岸漁業の爲にする小港灣として名稱のあるもの約八十を算するも是等は何れも天然の海濱或は河口を利用するに止り數港を除いては商取引が小規模で港灣として價値の認むべきものはない。

第二節 臺灣の海岸

臺灣は南北約四百軒、東西最廣部百六十軒を出でない小島であり、海拔三百米以上の高峰四十八座を有する所謂中央山脈が南北に貫通して、之を東西

兩部に分割して居るが爲め、河川は其の發源が孰れも近く、水流は急で箭の如く、常に尠なからぬ土砂を流出するのみならず、降雨一度到ると忽ち洪水氾濫して多量の土砂を吐出し、河口を埋没せしめる一面、其の西部方面にあつては黒潮の一支流が、南部恒春沖を巡つて西海岸を次第に北東に流れ、潮汐と共に多量の流砂及び河川からの流出土砂を伴つて來て、之れを沿岸に沈澱沖積せしめる作用をなし、次第に西海岸の一帶を埋塞して自然的良港灣を漸次干潟に變ぜしめ、又東部方面にあつては前記中央山脈が稍臺灣の東方に偏して其の兩端が海岸に迫り、更に之に併行して中央部に海岸山脈があるに依つて平地に乏しいに加へて、バシイ海峡から東海岸を北流する黒潮が海岸を洗掘して斷崖を造成し、港灣を構成せしめない。

今舊記に基き、西部地方一、二の港灣について其の埋塞の急速顯著な實例を示せば、安平市街は西曆一千八百六十年代に於ては、安平港の中央に介在した一小狐島であつたが、今日に於ては陸地を以て臺南に接続して昔時の俤を止めない。又淡水港の貿易は近年迄遠く淡水河を遡り、臺北艋舺に於て行はれて居たが、今は汽船は淡水港にさへ入港困難の状態となつた。

要之臺灣の海岸は、地勢の關係と、暖流の影響とに依り水陸聯絡を不良に導かれることが極めて急速であつて、自然港灣施設に著しい困難を負はしむるものと言ひ得るのである。

第三節 港灣の沿革

一 港灣の種類別沿革

臺灣は大洋中に孤立する一小島であるが爲め古へは其の所在を認められず、徒らに蕃族が割據して居たが、支那の隋代漢人種に依つて發見せられて以來地味の膏沃と天産物の豊饒とは、利殖に敏なる彼等を驅つて私に其の移住を促し漸次開發の歩を進むるに至つた。而して其の移住は澎湖島を経て漸次臺灣南部に及び、次第に勢力を扶殖して來たが明の末葉から清代に亘つては、明の遺臣及び南部支那民族の移住する者が頗る多く、爲めに本島の利源拓殖は次第に北方に及び又此の間西班牙人或は和蘭人が本島に據つて商權獲得に努め、我が戰國時代末に於ては胡蝶軍の侵略があつたが、是等は一時的國力の扶殖に過ぎなかつた。

清朝の初め明の遺臣鄭成功が來つて本島を征服してから、全島は漢人種の勢力圏内に入り沿岸諸港は専ら支那との交通貿易に殷賑を示す様になり、清の中葉から末葉に亘り、本島が世界航海上の樞要地として知られたので、歐米の諸先進國は争ふて本島に根據を占め國力の伸張を圖らんとし、其の來航するものが次第に滋くなり、咸豐八年清國が英、佛との間に條約を締結して支那沿岸の諸港を開くに及んで、本島に於ては先づ同十年淡水、安平の二港を開放し、其の後更に三箇年を経過して西曆一千八百六十三年に基隆、高雄を加へて、此の四港には各稅務司を置き關稅事務を掌らしめ世界公開の貿易港と爲すに至つた。續て本島が我が版圖に入るに及んで、帝國は締盟各國に對して基隆、淡水、安平(臺南)、高雄の四港に於ける通商開港を宣言したが、これが爲め清治時代から本島各港と往來して沿岸貿易に従事して居た支那型船は、前記四港以外に入ることが不能となつた。然るに當時の情勢は此の制を持続することが出来なかつた一面對岸との特殊關係を無視するは適當の措置とも謂ひ得なかつたが爲、更に明治三十年一月蘇澳、舊港、後龍、梧棲、鹿港、東石、東港、馬公の諸港を指定して、専ら支那貿易に當る特別輸出入港とし、稅關出張所を置いて

關稅事務を管掌せしめた。爾來此の特別輸出入港は數回に亘つて改廢されて、現今に於ては後龍、鹿港、東石、馬公の四港となつた。此の諸港から戎克船に依つて出入する漢民族日常生活用の物資は今尙ほ相當の量に上つて居る。

其の他の約八十を算した沿岸諸小港は、往時陸上交通の開けなかつた頃地方的交通、物資の交換等に相當利用せられたが、道路の改修、鐵道の開通等陸上交通機關の完備に伴つて、概ね其の存在をさへ忘れられ、現在に於ては唯僅かに蘇澳、花蓮港、新港、臺東、大板埕、海口の各港に、沿岸定期船其の他の小型汽船の出入を見るのみで他は衰退其の極に達し、發動機船の在籍又は寄港するものゝ如きは僅に數港を數へるに過ぎない。

二 港灣修築の沿革

清領時代に於ける港灣の施設は、何れも國防を主とし、少許の浚渫又は埋立を施したものが無いでもなかつたが、商港としての設備は何等見るべきものが無かつた。従つて臺灣に於ける港灣修築の起源は改隸後にあるもので、明治三十二年基隆港の修築に着手したのを以て其の嚆矢とし、次で明治四十一年度から高雄港の修築工事を開始した。由來臺灣の港灣は前述の地理的關係に因り汽

船を港奥に出入せしむるに足る深き海面と泊地とを有せず、又完全なる築港施設に俟たなくとも容易に舢舨其の他の方法に依つて聯絡を爲し得るが如き長い海岸線を有しないので當初から防波施設ばかりでなく掘鑿、浚渫、繫船壁の築造等をも行はなければならぬ爲其の修築に巨費を要し、以後に於ても出入船舶貨物の増加に伴つて必然的に築港設備の増加擴張を要し、之れが爲め産業貿易の發展に連れ恒久的に築港事業の施行を必要とし、永久巨額の修築費を要するのである。是等の原因に依つて従來臺灣に於ける港灣政策は修築港灣數を増加しないで、對外的のものにあつては臺灣の地形に應じての最少限度である南北各一港への集中主義を採り、基隆、淡水、安平、高雄の四開港中修築其の他の條件に於て良港である基隆及高雄を採つて其の修築に主力を注ぎ中間二開港の改良は之を放棄して來た。即ち北なる基隆港は明治三十二年度以降三十六年間、南、高雄港は明治四十一年度以降二十七年間、何れも國費を以て修築を繼續し、昭和九年度迄の投資額六千百萬圓に上り尙今後に其の繼續工事期間を除いて居る。此の以外には東部臺灣の花蓮港に矢張國庫事業で商港を築造中であるが、本築港工事は昭和六年度より昭和十三年度に亘る八箇年の繼續事業で其

の豫定經費は六百三十七萬餘圓である。

商港以外に於て人爲的施設を爲した港灣は左の通りであつて、是等に對する支出經費は國費が二百十二萬七千餘圓（國庫事業費百七十八萬二千圓、國庫補助金三十四萬五千餘圓）地方費が五十七萬四千餘圓である。

名稱	修築工事 施行主體	施設概要	工事費	施工年度
蘇澳漁港	臺灣總督府			
新港漁港	同			
海口船溜	同	別項記載の通		
基隆漁港	臺北	船溜水面積九、七四四平方米、水深 其他陸上設備	四三五、八四六圓 （內國庫補助金一四五、二八三圓）	自昭和六年度 至昭和七年度
高雄漁港	高雄	船溜水面積二、七〇六〇平方米、水 深六、六乃至一、八米、突堤及陸上設備	三七六、〇〇〇圓 （內國庫補助金一八八、〇五〇圓）	昭和二年度
大溪船溜	臺北	船溜水面積一、五〇〇平方米、水深 防波堤一二、七五米、水路四〇米、 其他船揚場設備	七一、〇〇〇圓	昭和八年度
石門船溜	臺北 石門庄	船溜水面積二、四〇〇平方米、水深 防波堤以下四米、防波堤八〇米、其 他船揚場設備	三七、〇〇〇圓 （內國庫補助金一二、〇〇〇圓） 州費補助金二三、五〇〇圓	昭和八年度

因に港灣に附屬する運河は基隆港に二條、安平、臺南間に一條ある。安平、臺南間運河は臺南市の事業として築造したもので工費の總額七十萬四千五百圓

（州、補助金二十三萬圓、市、負擔金四十七萬四千五百圓）に上つた。

第四節 臺灣の貿易

一 概 說

臺灣に於ける對外貿易の狀況を見るに、昭和九年の輸移出入總額は約五億二千萬圓であつて、其の内譯は輸移出額三億六百萬圓、輸移入額二億一千五百萬圓であるから、差引約九千百萬圓の輸移出超過である。尙之を移出入と輸出入とに分てば左の如くで、即ち此の輸移出の超過は移出の超過から出て來た數字であつて、輸出入にあつては却て輸入超過となつてゐる。故に内國との貿易關係からいへば一億二百萬圓の出超といふことになり外國貿易に於ては一千百五十萬圓の入超になつて居る。

區 別	輸移出額	輸移入額	計	出 超	入 超
内 國	二、九四〇、一七二	一、七九二、〇七四	四、七三二、二四六	一〇、一四一、九五七	—
外 國	二、六五八、四〇九	三、六〇〇、九七九	六、二五九、三八八	—	一、五二二、五六八
合 計	五、五九八、五八一〇	五、四〇三、〇五三	一一、〇〇一、五六三	八、六一九、九七九	—

二 輸出入主要品目

昭和九年に於ける輸移出入品の主なる品目を金額の順序に依つて掲記すれば左の通りである。

輸移出主要品目

砂	糖	一三二、四四三、八二〇 ^円	米	一〇一、九二六、〇一四 ^円	芭蕉	八、八一〇、五四一 ^円
酒	精	六、九七九、八五五	鳳梨罐詰	五、〇六九、六五五	樟腦	四、五五七、七〇五
帽子	子	三、九四六、四九三	紅茶	三、八二五、〇八七	烏龍茶	三、一二五、六一八
包種茶		二、八二〇、九〇七	木材	二、四〇七、三四二	石炭	二、二四四、八八四

輸移入主要品目

綿織物及絹織物	一七、二五八、七九七 ^円	硫酸アムモニウム	一三、一六八、四二九 ^円	鐵	一一、三〇一、八二四 ^円
大豆油糟	一二、二八四、九七八	木材	七、三八九、六九一	ガンニイ袋(故共)	六、四六九、四五〇
紙(禮拜紙を除く)	四、五三一、八〇七	乾魚及鹹魚	四、三六六、三五四	小麦粉	三、四一三、八八七
清酒	三、〇七一、八八二	大豆	二、九一〇、六四一	毛織物	二、五七〇、六〇一

三 各港別貿易状況

(イ) 最近三年間各港別貿易状況 (沿岸貿易を除く)

貿易價格

港別	昭和九年度		昭和八年度		昭和七年度	
	輸移出	輸移入	輸移出	輸移入	輸移出	輸移入
基隆	一三八、七七一、四四五 ^円	一三七、三六五、七九七 ^円	九八、三三三、七七二 ^円	一六六、六五二、二二五 ^円	九七、一〇七、七四八 ^円	一〇一、二八八、九〇〇 ^円
淡水	五三、六四〇	二二、〇二四、四四三 ^円	三三、三三三	一、七九九、九七八	五、一一一、一〇七	二、六三三、三六〇
安平	一、五五、五四四	二二、〇六四、三七七 ^円	一、四〇、七九二	一三、三二八、六六一	七、三七八、八七	二、六六一、一六六
高雄	一六、三六、七八三	六、四七二、八〇五 ^円	五、七七二、七五八	一九三、八七五、八〇〇	四、三七四、五三〇	四、七四七、七〇二
舊港						
後龍	一七、八九六	二、四六七、三	九、二七五	五、三九八	八、〇七五	五、三九二
梧棲						
鹿港	四九、一八二	一、四三三、九	六、七四六	一〇、四三七	三、〇八六	一、一七七、七
東石	一六、一四七	一、三〇一、三	一、〇〇八	三、六七九	二、九五四、四	二、六九三、〇
馬公	三三、二六〇	九、五五三、三	四、四四六	七、三六八、四	二、〇七六、六	五、五五四、二
布袋	二、四四三		三、〇一〇	三、〇一〇	三、四八七	
北門	一三、七九三		一、三三三、七	一、五二二、七	九、七八四	
計						
計	一三、七九三	二、四四三	一、三三三、七	一、五二二、七	九、七八四	三、四八七
計	一三、七九三	二、四四三	一、三三三、七	一、五二二、七	九、七八四	三、四八七

貿易貨物噸量 (沿岸貿易を除く)

港別	昭和九年度		昭和八年度		昭和七年度	
	輸出	輸入	輸出	輸入	輸出	輸入
基隆	1,349,955	951,373	1,155,082	927,554	1,129,333	877,520
淡水	549,990	591,900	400,066	466,977	509,933	573,365
安平	467,733	696,640	1,156,477	808,677	1,344,055	829,944
高雄	1,175,371	770,967	1,075,281	667,201	1,742,482	1,099,273
舊港	1,645	459	713	700	1,443	43
後龍	1,645	459	713	700	1,443	43
梧棲	77	286	971	337	1,298	247
鹿港	77	286	971	337	1,298	247
計	4,511,326	3,111,104	4,037,140	2,812,132	5,054,114	3,381,151

(口) 昭和九年各港別輸出入貿易狀況

港名	昭和九年度		昭和八年度		昭和七年度	
	輸出	輸入	輸出	輸入	輸出	輸入
基隆	2,285,848	1,600,010	2,472,076	1,739,227	2,578,230	1,650,926
淡水	86,933	86,933	57,777	57,777	59,966	59,966
安平	3,882	1,000	2,865	233	3,816	270
高雄	1,382	2,897,666	736,000	1,465,666	906,200	3,846,666
蘇澳	28,966	10,436	41,010	41,010	46,877	46,877
北門	1,382	2,897,666	736,000	1,465,666	906,200	3,846,666
布袋	28,966	10,436	41,010	41,010	46,877	46,877
馬公	3,994	7,041	7,990	14,656	3,470	5,416
東石	28	558	762	755	105	1,800
計	4,511,326	3,111,104	4,037,140	2,812,132	5,054,114	3,381,151

港名	昭和九年度		昭和八年度		昭和七年度	
	輸出	輸入	輸出	輸入	輸出	輸入
基隆	2,285,848	1,600,010	2,472,076	1,739,227	2,578,230	1,650,926
淡水	86,933	86,933	57,777	57,777	59,966	59,966
安平	3,882	1,000	2,865	233	3,816	270
高雄	1,382	2,897,666	736,000	1,465,666	906,200	3,846,666
蘇澳	28,966	10,436	41,010	41,010	46,877	46,877
北門	1,382	2,897,666	736,000	1,465,666	906,200	3,846,666
布袋	28,966	10,436	41,010	41,010	46,877	46,877
馬公	3,994	7,041	7,990	14,656	3,470	5,416
東石	28	558	762	755	105	1,800
計	4,511,326	3,111,104	4,037,140	2,812,132	5,054,114	3,381,151

鹿港	四九、一八二	一四、三二九	六三、五一一
東石	一六、一四七	一三、〇一三	二九、一六〇
馬公	三二一、八六〇	一七、九三三	三三九、七九三
計	二六、五一八、四〇九	三八、〇三〇、九七七	六四、五四九、三八六

(八) 昭和九年各港別移出 入貿易狀況 (沿岸貿易を除く)

基隆	一一〇、九八三、九八六	一一九、六九二、〇三七	二三〇、六七六、〇二三
淡水	一、〇五七、五〇一	一、〇三四、五一九	一、〇三四、五一九
安平	一六〇、二〇五、四三三	一二、〇六四、三〇七	一三、一二一、八〇八
高雄	二一四、四三一	四三、二三三、四六二	二〇三、四三八、八九五
馬公	一三七、九七三	九三七、五九九	九三七、五九九
布袋	五、二五二、四九九	二八、八〇〇	五、二八一、二九九
北港	一、五五八、四四八	一七六、九九〇、七二四	一、五五八、四四八
花蓮	二七九、四一〇、二七一		四五六、四〇〇、九九五
計			

四 戎克貿易

海運界の趨勢として、沿岸近海の何れも殆んど大小汽船の使用に移つた今日臺灣にあつては今尙對外貿易に使用せられる、船舶に支那特有の頑強粗笨なる木道帆船がある。是即ち戎克船で、別名支那型船とも稱へる。特別輸出入港に於ける輸出入貿易は此の戎克船に依るものに限つて許されるものであるが、他の四開港に本船が出入出来るのは當然である。此處に先づ本船に依る取引狀況を概説すれば、單なる輸送機關に屬するものと船長自ら貨主として交易するものとの二種に區分せられ、前者は傭船契約に依り雇傭せられるもので普通船舶と同様であるが、後者は船長即ち貨主たる變態的で、一面頗る利便な方法であつて、船長自らの計算に於て有利と認める貨物を仕入れて自ら之を輸送し、到着港に於ては一定の手數料に依り戎克貨物問屋に依託販賣し又は直ちに問屋に引受けしめ、出港に際しては代價に對し船長の希望する貨物を以て交付せられる。即ち物々交換的交易で、戎克貿易の大部分は之に屬するものである。従て一航海の終りを告げるには相當多大の日子を要し、船舶の停船期間も亦極めて長く甚しきは數箇月に上るものもある。

臺灣に於ける戎克貿易は、明治三十一年に於て外國貿易總額二千九百七十萬圓中一千七十三萬圓に上り、總額に對する三割六分の最高記録を示したが、爾後一張一弛し昭和九年にあつては外國貿易總額六千四百五十五萬圓中二百五十七萬圓に下り、總額に對して僅かに四分を維持するに過ぎなくなつた。然しながら本貿易は、臺灣の地理及民族關係に依り容易に廢滅することはなからう。此の貿易の狀況は左の通りである。

(イ) 各年戎克貿易價額

年次區別	輸出	輸入	計
明治二十九年	一、六〇六、〇〇〇 <small>四</small>	二、一二八、七九三 <small>四</small>	三、七三四、七九三 <small>四</small>
同三十年	二、六四八、三六五	四、七七三、三二三	七、四二一、六八八
同三十一年	三、九九八、六一八	六、七三五、七三九	一〇、七三四、三五七
同三十二年	三、六一一、九八七	三、五二一、二六七	七、一三三、二五四
同三十三年	三、三四九、七一三	四、二八五、八七六	七、六三五、五八九
同三十四年	二、六八八、七三九	四、〇三四、八四五	六、七二三、五八四
同三十五年	二、九二六、〇三六	三、六六八、二八二	六、五九四、三一八
同三十六年	一、九三七、六八五	三、八九七、四三六	五、八三五、一二一

年次區別	輸出	輸入	計
同三十七年	一、七四九、六九六	三、九七六、〇八一	五、七二五、七七七
同三十八年	一、七二三、〇九〇	三、二六四、八二二	四、九八七、九一二
同三十九年	一、六八三、六三〇	二、七八七、七〇九	四、四七一、三三九
同四十年	一、二〇三、四二〇	一、九二八、二七六	三、一三一、六九六
同四十一年	一、二六六、二五三	二、一九三、〇〇七	三、四五九、二六〇
同四十二年	九六五、九二四	二、二三四、九一六	三、二〇〇、八四〇
同四十三年	一、〇二六、七六八	二、一三二、二七一	三、一五九、〇三九
同四十四年	九三三、七六二	二、〇九〇、七四五	三、〇二四、五〇七
正元	九八七、八〇三	二、二六二、四七六	三、二五〇、二七九
同二年	一、〇〇一、三二八	二、二七八、五一六	三、二七九、八四四
同三年	一、二一二、七八一	二、〇〇四、五九二	三、二一七、三七三
同四年	一、一七五、八九二	一、六七五、二三五	二、八五一、一二七
同五年	一、四九九、四三四	一、七二〇、五六二	三、二一九、九九六
同六年	一、九四六、二八六	二、〇三四、一一五	三、九八〇、四〇一
同七年	二、五四一、六二三	五、二六八、三一九	七、八〇九、九四二
同八年	二、七六九、五二〇	一〇、一〇一、六九五	一二、八七一、二一五
同九年	二、〇三八、二一六	八、八〇八、二〇〇	一〇、八四六、四一六
同十年	一、三九七、〇〇七	四、五一七、一〇九	五、九一四、一一六
同十一年	一、八五九、〇三一	三、二三六、四九〇	五、〇九五、五二一

年次	輸出主要品目	戎克貿易主要品目 (昭和九年)
同	二、〇二三、七五七	三、二二二、九八一
同	二、四一〇、四三四	三、〇一七、三六九
同	二、七七二、〇五七	三、六四四、五〇七
和元	二、三九六、五二一	三、一四九、七二六
同	三、二二一、九〇六	二、五三一、七一八
同	三、〇二一、〇八八	二、〇五一、五九三
同	二、八七四、一八四	一、九七二、二七二
同	一、七一六、〇二〇	一、三八二、五三八
同	一、八〇九、二九七	八九一、六九八
同	一、五九九、六七七	四九三、七三五
同	九八七、三〇四	四五〇、二四三
同	二、〇四六、五九四	五二五、〇五三

(口) 戎克貿易主要品目 (昭和九年)

輸出主要品目

輸入主要品目

芋麻、糖蜜、燐寸、乾魚、石炭、酒精、龍眼、綿織物、鹹魚、油類
 木材、陶磁器、唐紙、芋麻布、線綿、茶油糟、芋麻綿布

(八) 各年戎克船入港隻數及噸數

年次	隻數	噸數
明治二十九年	四、四四五	七三、三一〇
同	四、〇一六	九二、一五八
同	四、一〇四	一〇七、八三八
同	二、三七一	六九、三三二
同	二、四九九	七二、〇九二
同	一、九五二	六〇、一四七
同	二、〇一九	六〇、三五二
同	一、七六六	五五、二一一
同	一、六八九	五七、四〇二
同	一、三六四	四九、九〇四
同	一、二六四	四三、六三〇
同	九九四	三四、五六一
同	一、〇一九	三六、四二五
同	一、〇五〇	三七、二〇九
同	一、一〇〇	三四、九六二

同	同	同	同	同
九	八	七	六	五
年	年	年	年	年

八三七
七五八
五七一
七〇〇
一、二〇〇

四二、七四二
四〇、一六八
二二、四三六
一九、三四〇
三二、五八八

同	同	同	昭	同	同	同	同	同	同	同	同	同	同	同	同	同	同	大	同
四	三	二	和	十	十	十	十	十	九	八	七	六	五	四	三	二	正	四	同
			元	四	三	二	一									元		十	四
年	年	年	年	年	年	年	年	年	年	年	年	年	年	年	年	年	年	年	年

九九五
九七一
九六八
九七二
九二〇
一、〇六二
一、一二八
一、五八五
一、八七二
一、八六九
一、四八一
一、二〇七
一、二二三
一、一四〇
一、一四一
一、〇六五
九八九
八一三
九五二

三二、八二二
三三、九五〇
三四、三三三
三二、九六〇
三二、七七六
三九、二七六
四六、九六八
七〇、八八六
八〇、七四二
八〇、二三五
六一、一六四
五四、二七一
五六、六一六
五〇、八三四
五四、一五四
五〇、一二九
五三、九五六
四三、五六二
四五、二〇〇

第一章 港灣の管理

臺灣に於ても内地と略其の規を同じくし、未だ港灣の管理、國庫と公共團體との費用負擔區分、經營等に關する統一的特別制度の確定したものはなく、一般官有財産に關する規定其の他に依つて之を管理して居る。而して本島に於ては自治制施行後日尙淺く、地方公共團體の實方が充實しない爲、從來公共團體の負擔に依つて港灣を修築、維持したものは極く少數である。是迄に修築せられた蘇澳漁港、新港漁港及海口船溜は地方廳が之を管理するけれども、何れも國費に俟つたもので、又領臺以來引續き施行中に屬する基隆、高雄兩港に在つては其の附屬設備たる上屋、倉庫、起重機等の所謂埠頭設備も永久的なものも全部官設で、民有のものは假建築の倉庫が僅かに官有地上に建設を許されたものがあるに過ぎない。従つて最近各方面に喧傳せられて居る港灣荷役改善問題の如き所謂港灣の經營に關しては、此の兩港は比較的其の解決に有利の條件を有するものと認められる。

港灣行政事務の各官廳への分屬に付ては稍々他と其の越を異にし、港灣の設備及其の利用、航路、船舶、海員及水先人の監督並に航路標識に關する事項は鐵道事業と共に交通局の掌理するところで、開港々則の施行に關する現業事務は地方長官をして取扱はしめ、又關稅に關する事項は稅關に屬し、海港檢疫及水上警察に關する事項は地方長官に分屬して居る。

總督府の港灣修築に關する事務即ち港灣の土木に屬する事務の主管部局は、左の變遷を重ねて今日に至つた。

總督府に於ける港灣修築事務主管部局の沿革

期 間	港灣修築事務主管部局課	同上の官制上の關係	主 管 事 務
自明治二十九年五月 至同三十年十月	民政局臨時土木部	臺灣總督府民政局臨時土木部官制	直轄臨時土木工事の施行に關する事項
自同三十一年六月 至同三十一年十一月	財務局土木課	臺灣總督府官制、府行政事務規程	一、直轄の工事に關する事項 二、各官廳の土木工事監督に關する事項
自同三十三年八月 至同四十一年七月	臨時臺灣基隆築港局	臨時臺灣基隆築港局官制	一、直轄の工事に關する事項 二、各官廳其他公共の土木工事監督に關する事項

ぎなかつた。光緒十一年（西曆一八八五年）清の劉銘傳が臺灣巡撫に補せられたが同巡撫は只管臺灣統治に心血を注ぎ兵制防備の擴張、交通事業の増進、殖産工業の振興等其の治績顯著なるものがあつた。就中南北縦貫鐵道及基隆港修築の計畫は其の内の重大な事業であつて、實に本港が港灣として其の價值を認めらるゝに至つた濫觴である。然かるに此の築港計畫は財政其の他の關係上實現を見ることが出来なかつたが、其の準備工事として海岸一部の理立を行つたが領臺後久しく其の儘残されて荷客の揚卸場として使用せられて居た。

之れより前咸豐年間清國は英佛と戰つて利あらず、同八年（西曆一八五八年）同國と條約を締結して支那沿岸の諸港を開港するに至つたが、本島に於ては咸豐十年（西曆一八六〇年）安平、淡水を、同治二年（西曆一八六三年）高雄及基隆を開放した。茲に於て始めて本港は世界交通の寄泊貿易港となつて世に知られるに至つたが、越えて明治二十八年（西曆一八九五年）には清國は臺灣全島を我が國に割讓したので、帝國は引續いて當港の開港通商を宣言して今日に及んで居る。

築港の沿革

明治二十八年領臺當時の本港は港内大部分の海面は干潮面に露出する淺瀬であつて、小船が淺濤を通航し得るのみで汽船は市街地を隔つること一哩半の沖合に投錨し殆んど半歳に亘る北東信風期に於ては、波浪が高く旅客の乗降、貨物の荷役には非常な困難を感じた。されば築港の議は夙に朝野の間に喧唱せられ、遂に明治三十二年度に至つて四箇年の繼續事業として、國費二百四十四萬圓を以て築港の工事に著手し、從來の外港碇泊地から一哩半の港奥迄水路を浚深し、尙ほ鐵脚假棧橋長百二十七米、幅七米のものを築造した。此の棧橋には兩側に三千噸内外の汽船二隻を繫留せしむることが出来、又港内には浮標を設置して同型の汽船二隻を繫留せしめ得る様になつた。是れが即ち第一期の工事であるが、之れに依つて基隆港は曩日の面目を一新したとは云へ、是れは單に應急の施設であつて、未だ港灣としての利用價值は極めて微々たるものであつた。依つて更に第二期の工事として明治三十九年度から四十五年度に至る六箇年の繼續事業として、豫算六百二十萬圓を得て港内錨地の擴張及岸壁並に荷揚場の築造等の諸工事に着手し、著々事業の進捗を示したが本島産業の發達は事

業の進行に比し更に偉大なるものがあり、殊に縦貫鐵道の開通に伴つて内臺間の貨物は頓に増加し、且つ出入船型も三千噸級から急に六千噸級の大型となつて到底從來の計畫では港勢に應じ得ない状態となつたので、明治四十五年度に至つて擴張の計畫を爲し、大正八年度に至る八箇年の繼續事業として豫算五百十七萬圓を追加して工事を續行した。是れが第二期工事に屬する第一回の追加である。本計畫は收容船型を一萬噸級とし、岸壁荷役能力を一箇年二十五萬噸として決定せられたものであるが、大正二年財政整理の結果事業の繰延を爲し、大正十四年度に至る繼續事業に変更せられ、更に大正六年度に至り高雄築港工事の急に制せられて、大正九年度迄工事中止の厄に遭ひ、事業の進捗を見るこゝとが出来なかつた。然かるに此の間歐洲戰亂の影響を受け、出入貨物は激増して到底既定の計畫を以てしては、満足することが出来ないで、大正九年度に至つては餘議なく此の計畫を変更し、出入船型一萬五千噸級、一般貨物の岸壁荷役能力八十萬噸竝に石炭の岸壁荷役八十萬噸を標準とする計畫を新に樹立して、大正九年度半から大正十五年度に至る七箇年の繼續で、豫算一千六十九萬八千九百四十六圓を得て工事に著手したが、是れが第二期工事の第二回追加工

事とも云ふべきものである。此の工事は大正十二年關東大震災の影響を蒙り其の繼續年限を三箇年延長せられて、大正十八年度（昭和四年度）に完成のこととなつた。爾來工事は順調に進捗し昭和三年度末に於ては、豫定の船舶收容及荷役能力に關する諸工事を完成することが出来た。然しながら翻つて本港々勢推移の状況を見るに、其の發展甚だ急で貨物の吞吐量は二百萬噸を突破し出入汽船の幅轉も亦甚だしきを加へ、最早既定計畫の設備を以てしては此の港勢に應ずることは至難の状態となつた。茲に於て前計畫に屬する工事は一先づ昭和三年度を以て打ち切り、昭和四年度からは第三期工事として更に設備の改良擴張を爲して、港勢の伸展に備ふべく收容船型二萬噸級、岸壁荷役能力二百八十八萬噸（普通貨物二百萬噸、石炭八十萬噸）に適合する計畫の下に豫算一千百三十二萬一千四百九十圓を以て、昭和七年度に至る四箇年の繼續事業として工事に著手したが、其の後國庫歲計の都合上其の繼續年限を昭和十年度迄延長した。本工事は昭和九年度末には、外港浚渫計畫の一部分のみを残す程度に竣功を見るに至つたが、尙港内極めて狹隘で汽船の入港碇繋に差支へる實況であつた一面、入港船舶は年々増加の一途を辿るの状態であつたので、常時外港に汽船の

碇繋し得る施設を行ふことの必要が迫り、昭和十年度から外港防波堤の内西防波堤だけの築造工事を追加施行することとした。昭和十八年度迄の九箇年繼續計畫で、豫算の追加總額は七百七十九萬五千四百四十圓であるが、此の追加豫算の内には上述の工事に對する費用の外内港埠頭道路の改良及外港の港口附近浚渫に要する費用約十八萬圓を含んで居る。本港築港計畫に對する當初からの總豫算額は四千三百九十二萬圓に達し、事業開始の明治三十二年度から昭和九年度に至る迄の繼續年限は三十六箇年で、其の總支出額は三千二百九十九萬九千九百九十七圓に上つて居る。

(口) 現況

港灣の現況

基隆港は臺灣北岸の中央基隆島の南西方約二哩半の位置にあつて、東、西、南の三面は層巒に包圍せられ、北東には狹隘なる水路即ち八尺門を隔て、社寮島を控へ、其の島脈は伸延して桶盤嶼となり、港口の東角を形成して、對岸に於ける萬人堆鼻と相對して本港口を扼してゐる。

港口は幅約八百四十米、北方に露開し南方に灣入すること約千六百米で大沙灣首に達して居る。之れを外港と稱へ、内港は之れから南西に灣入すること約二千米、其の幅は約四百四十米である。外港は港口に向つて露開して居るので偏北風強烈な時は波浪が高く、船舶は安全に碇泊が出来ないが、東、西、南三方の風波に對しては安全なる泊地である。内港は山岳に圍繞せられて居るので能く總ての方向の風波を遮り得て、季節に拘はらず船舶の碇泊は絶対に安全である。

當港の氣象は、例年九月中旬から翌年四月上旬に至る間は、北東季節風の時期で、此の期間に於ては附近は一般に降雨が多く、霖雨連日に亘つて、殆んど晴天を見ることが出来ない。又港外附近の海上も常に波浪が高いが其の他の季節は之に反して暴風襲來の場合を除いては一般に風が弱く天氣は良好である。七月乃至九月を中心として夏秋の候にあつては往々颱風の襲來を受けることがある。最暑期は七、八月の兩月で、平均氣温は二十八度内外であるが、最高氣温の三十五度に達することは珍らしくない。最寒期は一、二の兩月で、平均氣温は十五度内外を示し、最低氣温の五度に降ることは甚だ稀である。

設 備

設備名稱	稱呼	昭和九年度迄の竣工工程	昭和十年度以降増加設備	完成後の設備	備考
岸壁	米	二、五七六		二、五七六	
荷揚場	平方米	五〇、八一		五〇、八一	
上家倉庫	平方米棟	八〇、七五一		八〇、七五一	五棟は三階建、二棟は二階建外に民設倉庫十三棟
岸壁起重機	臺	一三		一三	
繫船棧橋	箇	三		三	
繫船面積	平方米	二、二二八、〇〇〇		二、二二八、〇〇〇	
防波堤	米	九		一〇	
船溜	箇所	二		二	
運河	米	旭寮川一、七八九		二、九〇二	
修船渠	基	三千噸級型一		一	築港費支辨に非ざるもの

現築港計畫の要領 (自昭和十四年度至昭和十八年度繼續)

本港の築港は既に第一期及び第二期の諸工事を竣へて、目下第三期の計畫に屬する擴張工事の施行中であるが、此の第三期計畫の大要を述べれば次の通りである。

一、牛稠港突角から仙洞防波堤に至る岸壁に沿ひ、昭和三年度に建設した平家建上家四千九百五十九平方米に二、三階（倉庫兼用）を増築し該上家と防波堤との間に於ける上家未建設の部分に、三階建上家（倉庫兼用）一棟四千九百五十九平方米を新に建設し尙此の二棟の前面には起重機を設置する。（此の上家は既に完成し仙洞千六十四米の岸壁上には前期工事で建設された上家と合せて三階建上家五棟となり岸壁起重機は十臺を備へ一箇年の岸壁荷役能力は百十七萬噸である）

一、第二、第三、第四岸壁上の既成上家平家建三棟を取除き、第二及第三岸壁沿に一棟宛各棟三千三百二十八平方米の二階建上家を建設し、其の二階の一部に旅客通路及待合室を設く。

此の旅客通路と基隆驛舎とは渡廊下を以て聯絡す。
 一、新店荷揚場に長九十七米、幅八米の棧橋を築造して沿岸航路船二隻の繫留に適せしむ。

一、社寮島防波堤内を水深干潮面以下二米七以上に浚渫して有效水面十九萬八千三百四十七平方米を得、又其の沿岸には總延長八百九十六米、（水深二・七米）

の荷揚石垣を築造し之れを船溜として、大小漁船及び舢舨の繫留場となし、石垣裏と陸地間の凹地は埋立を行つて船溜沿地の利用に供へる。

一、田寮港川延長千七百八十九米を幅二十七米三、水深干潮面以下一米八に、旭川延長二百六十九米を幅三十六米四、水深干潮面以下一米八に浚渫して、運河を開鑿し其の沿岸には護岸及び荷揚石垣を築造する。

一、第一岸壁に沿ふ上家の後方に埠頭合廳舎四階建一萬三千九百四十一平方米を建築する。

一、大沙灣前面の海底約百二十六萬七千立方米竝に中心礁約二十五萬八千四百五十立方米を浚渫して、大型汽船用の水面積を約五十三萬一千二百四十平方米増加する。

一、基隆燈臺下から桶盤嶼外端に向ひ延長五百五十米の西防波堤を築造し其の先端に柱燈を設く。

一、港口附近の港域内に於て桶盤嶼暗礁の西防波堤の築造に伴ひ障礙となる部分五萬八千立方米を除去する。

一、天正町から昭和町に至る砂利道延長千七百六十米（幅員十一米）を鋪裝し道

路曲線の一部を改良する。

以上の工事が完成の曉には一箇年普通貨物二百萬噸、石炭八十萬噸、計二百八十萬噸の岸壁荷役能力を有し、岸壁及棧橋に十七隻、浮標に十隻の汽船を繫留し得る外に、十三隻は自鎖にて、碇泊する事が出来て港内の汽船同時收容能力は四十隻に達し、如何なる大型船でも入港出来ることになる。

交通の現況

本港は臺灣北部に於ける最良の吞吐港として百貨集散の一大中心地を爲し、海陸の交通運輸機關完備し、一年に約二百四十九萬噸に上る吞吐貨物の集散を圓滑ならしめ、殊に海運に至つては本港を基點又は終點とする四通八達の航路網があつて、國內貿易竝に對南支南洋貿易の根幹をなして居る。

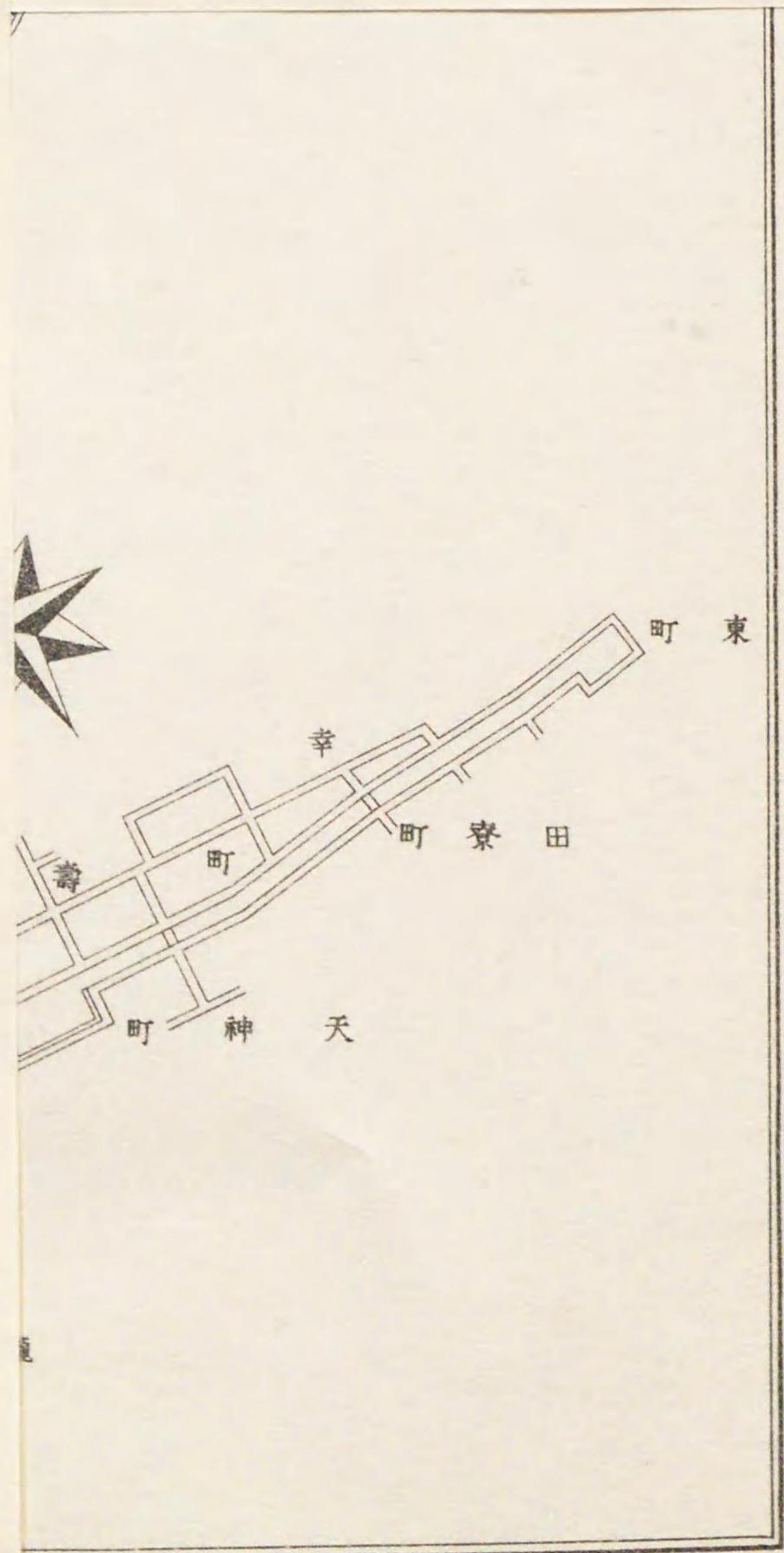
陸運 本島南北の連繫を爲す所謂縱貫鐵道は、本港を基點として延長四百四料を南走して高雄に通じてゐる。而して基隆港の後方地帯に當る臺北市と本港間の鐵路は複線であつて、更に本港より八堵を経て蘇澳港に至る宜蘭線は、本島東海岸地方との陸上聯絡に資する唯一の機關である。其の他基隆附近の石炭坑、金鑛等の所在地に通ずる私設輕便軌道があり、臺灣の南北を貫通する最

基隆港

大幹線たる縦貫道路と其の他の指定道路とは本港を起點として附近主要都市との間を聯絡し、近時自動車の交通が頻繁である。
海運 本港を基點、終點又は寄港地とする汽船定期命令航路を挙げれば左の通りである。

- | | |
|--------|--------|
| 基隆 神戶線 | 基隆 厦門線 |
| 高雄 橫濱線 | 高雄 上海線 |
| 臺灣東沿岸線 | 高雄 大連線 |
| 基隆比律賓線 | 高雄 天津線 |
| 基隆 爪哇線 | 高雄 清津線 |
| 基隆 香港線 | 高雄 仁川線 |

右の外に米、砂糖、芭蕉實等の本島主要産物の輸送を主とする定期、不定期の自由航路船及對外國間の自由航路船の入港するもの極めて多く、昭和九年の入港汽船は二千二百九十三隻、八百一十一萬四千三百三十二噸に上る。其の他發動機船、帆船、戎克船等の出入は夥しいもので、是等は沿岸交通運輸の便に供せられ又は漁業に従事して居る。



海運 本港を基點、終點又は寄港地とする汽船定期命令航路を擧げ、
の通りである。

- | | |
|--------|--------|
| 基隆 神戸線 | 基隆 厦門線 |
| 高雄 横濱線 | 高雄 上海線 |
| 臺灣東沿岸線 | 高雄 大連線 |
| 基隆比律賓線 | 高雄 天津線 |
| 基隆 爪哇線 | 高雄 清津線 |
| 基隆 香港線 | 高雄 仁川線 |

右の外に米、砂糖、芭蕉實等の本島主要産物の輸送を主とする定期、
の自由航路船及對外國間の自由航路船の入港するもの極めて多く、昭和
入港汽船は二千二百九十三隻、八百十一萬四千三百三十二噸に上る。其
動機船、帆船、戎克船等の出入は夥しいもので、是等は沿岸交通運輸の
せられ又は漁業に従事して居る。

基隆港平面圖



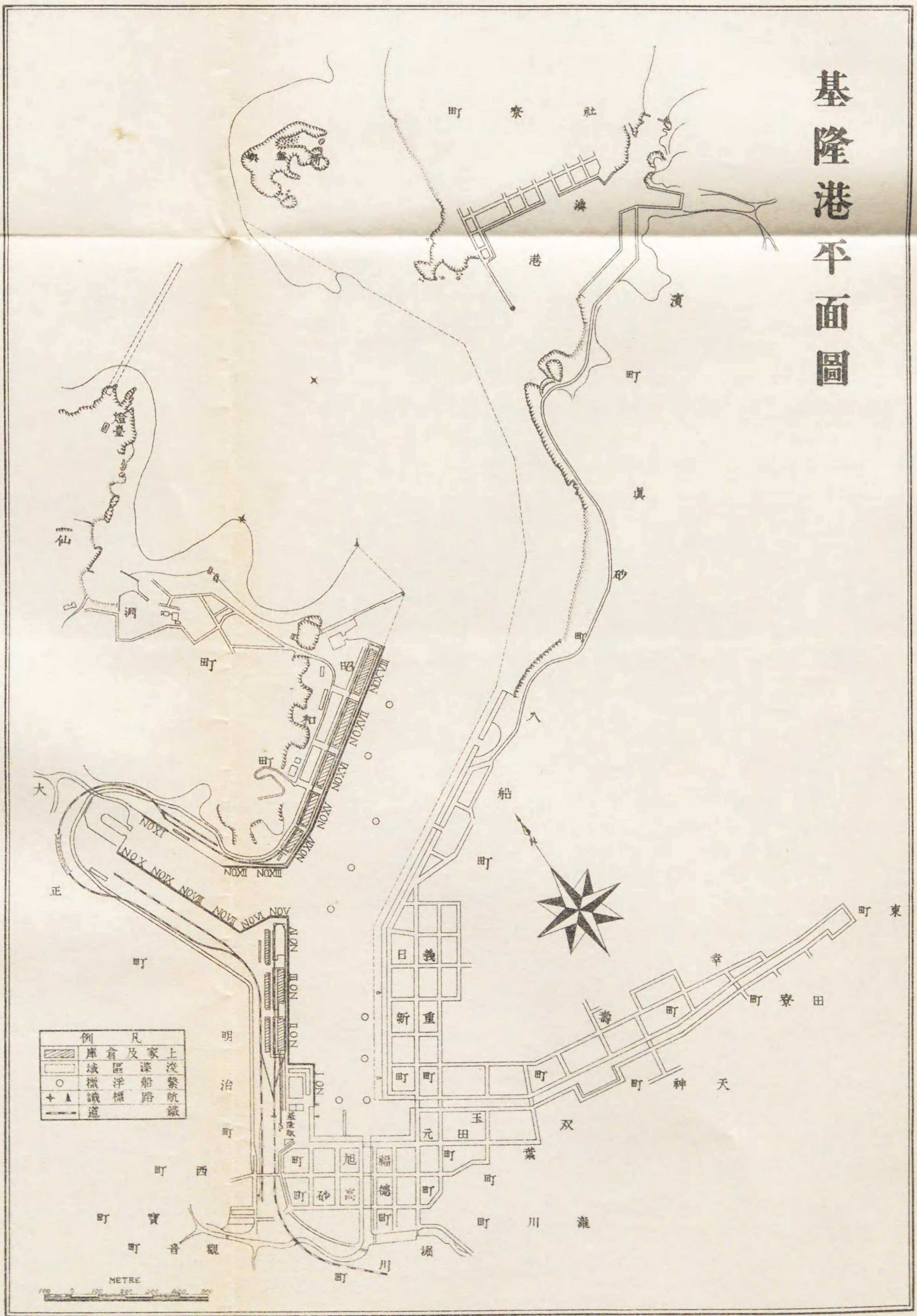
昭和十年八月八日地帶鐵第一〇七號承認

海運本港を基點、終點又は寄港地とする汽船定期命令航路を挙げれば左の通りである。

- | | |
|--------|--------|
| 基隆 神戸線 | 基隆 厦門線 |
| 高雄 橫濱線 | 高雄 上海線 |
| 臺灣東沿岸線 | 高雄 大連線 |
| 基隆比律賓線 | 高雄 天津線 |
| 基隆 爪哇線 | 高雄 清津線 |
| 基隆 香港線 | 高雄 仁川線 |

右の外に米、砂糖、芭蕉實等の本島主要産物の輸送を主とする定期、不定期の自由航路船及對外國間の自由航路船の入港するもの極めて多く、昭和九年の入港汽船は二千二百九十三隻、八百十一萬四千三百三十二噸に上る。その他發動機船、帆船、戎克船等の出入は夥しいもので、是等は沿岸交通運輸の便に供せられ又は漁業に従事して居る。

基隆港平面圖



昭和十年八月八日地帯第一〇七號承認

(八) 貿易の状況

昭和九年に於ける臺灣の内外貿易總額は五億二千九十五萬三千八百八十一圓で、内基隆港の總額は二億七千二十二萬二千九百四十四圓の巨額に達し、實に本島貿易の五二%は本港を経由するもので、之を築港著手の初年に於ける當港貿易の總額九百十八萬四千七百二十四圓に比較すれば格段の増加を示し、如何に基隆港が急速な發達を遂げて來たか、推測される。

本港貿易の概勢は左の通りである。

(一) 各年基隆港貿易價額 (沿岸貿易を除く)

年 次 別	輸 出		移 出		計 出		輸 入		移 入		計 入		合 計
	輸 出	移 出	計 出	輸 入	移 入	計 入	輸 入	移 入	計 入				
明治二十九年	一六五三	?	?	二〇七六三	—	?	三九二八四	—	?	四八五〇	?	?	
同 三 十 年	五〇五七九	八七一四三	九三〇四二	三六七七六	三五〇六八	三九二八四	三九二八四	—	?	四八五〇	?	四八五〇	
同 三 十 一 年	七九八八七	一八四七六三	一八四四六〇	七六四三〇	三三〇九六	三九八五三	三九八五三	—	?	五八七九	?	五八七九	
同 三 十 二 年	八三二六九	一七四二〇九	一八七四七八	四〇、〇〇七	六九〇九三	七三二四六	七三二四六	—	?	九一八四	?	九一八四	
同 三 十 三 年	二二二七二	二、五六、二九七	二、七七、六六八	七五四九四	六五八、五四七	七二七、四四二	七二七、四四二	—	?	九九七九	?	九九七九	
同 三 十 四 年	一〇、〇二四	四八七、四八六	五〇九、五二〇	一、五七、六八六	六、五四、〇七二	八、一五、七五七	八、一五、七五七	—	?	一三、一七、二六七	?	一三、一七、二六七	

基隆港

大正元年	年次區別	輸出				輸入				合計
		輸出	移出	計	輸入	移入	計			
同	十一年	一六,一三四,〇四六	四,四六六,〇四九	六〇,八〇〇,九七五	一五,一五五,三二九	六三,二九八,四七四	七八,四四三,七〇三	三九,二五三,七九八		
同	十二年	二四,五〇八,八八三	五〇,五三四,六三四	七五,〇四二,八二七	一六,一九〇,七五六	五八,六一二,六六四	七四,八二二,〇二〇	四九,八五四,八三七		
同	十三年	三三,〇三二,八八九	六三,七五五,五二八	八六,七七八,四二七	一六,八五七,三六四	四九,六九二,〇七九	六六,五四九,四四三	一五三,三二七,八六〇		
同	十四年	三七,五〇七,六四一	一〇〇,九〇七,八五一	一三八,四二五,四九二	二〇,五三〇,九六六	五九,九五五,三二二	八〇,四八六,二七八	一九九,三三二,四〇四		
昭	和元年	四〇,〇六八,二五四	九六,三三九,二一八	一三六,九九七,三九二	二九,七五〇,〇〇四	八七,三六七,七七五	一七,二二二,七七九	二五五,〇二二,七七四		
同	二年	三七,三九七,〇三三	九三,七五二,三三五	一三一,一四八,二六七	三三,七七二,四六一	八六,七〇二,七二四	一二,四七四,一八五	二二五,六三三,四五二		
同	三年	二八,六五三,二六五	八八,三七八,六〇七	一一七,〇三一,八七二	二四,九六四,三〇一	九二,七九四,一三九	一一,七七五,八四〇	二二四,七九〇,三二二		
同	四年	二七,七六七,三三〇	九〇,九八四,〇一五	一一八,七五二,三六五	三〇,八六九,八三一	九九,二二八,七六八	一一,〇八八,八九九	二四八,八八九,九六四		
同	五年	一九,〇四一,七九五	七五,四三二,一八一	九四,四七三,〇六六	一八,二二六,七八六	八五,一五〇,九二二	一一,三八八,七七七	一九八,六〇〇,七七三		
同	六年	一四,八二六,六六〇	七四,三二二,七五三	八九,一三九,四三三	一四,二四七,八九六	八二,〇八一,五〇八	九六,三九九,〇〇四	一八五,四六八,八三七		
同	七年	一二,九六七,〇〇六	八四,一三四,六六一	九七,一〇一,七四八	一四,三〇六,九八三	九〇,八一,九〇七	一〇五,二八八九〇	二〇二,三〇〇,六三八		
同	八年	一四,六三三,六三三	八四,〇二七,七四四	九八,六三三,三七七	一六,一四四,五三三	一〇〇,五九九,七五八	二六,六八五,二八一	二二五,三二六,六五八		
同	九年	二二,八五三,一五九	一一〇,九八三,九八六	一三三,八三七,四四五	一七,六九三,七六一	一一九,六九二,三七一	二二七,三八五,七九九	二七〇,三二二,九四四		

(二) 各年基隆港貿易數量 (沿岸貿易を除く)

同	三十五年	六〇,一五三	三九九,九五二	四六〇,一〇四〇	八一四,一八〇	六八三,五五五	七七〇,七七五	一一三,〇八七,七五
同	三十六年	一四,四三三,九三九	五〇,一三三,三七九	六四,五七三,八一	一〇,八三三,七三〇	八〇,八二〇,〇一一	九一,六五七,三一	一五,六三三,〇四九
同	三十七年	三三,三五六,六六	四九,〇〇八,六七	八二,三六四,八三	一〇,八九〇,八七	七五〇,一五四七	八五九,〇六四	一六,八二七,一一七
同	三十八年	三〇,二四三,七六	五五,三二九,一九	八四,四六二,九五	五八五,一〇〇	九,五四八,六〇九	一〇,一三三,七〇九	一八,五八〇,〇〇四
同	三十九年	三〇,一〇六,五三	五,五八八,九二六	八,五九九,五六九	九一九,五二九	一〇,七〇六,八三九	一一,六二六,三五八	二〇,三三九,九二七
同	四十年	四四,二四六,一一	六,五八四,六二七	一一,〇〇九,二三八	八八九,四二八	二,六四〇,八七八	一三,五三〇,三〇六	二四,五九五,四四四
同	四十一年	五二,〇〇七,五八	一〇,〇一三,二二八	一五,三三三,八八六	一七六,〇七六九	一三,二八八,八四四	一四,八九九,三九〇	三〇,二二三,五九九
同	四十二年	六二,一九三,〇〇	九,五七一,〇八四	一五,六九〇,三八四	六五三,七五三	一四,一八五,六三七	一八,一九八九三	三〇,五九九,七七四
同	四十三年	六三,五八二,四四六	一〇,三二八,二五九	一六,六六三,二四八	一,三五〇,六七三	一六,八四八,三二〇	一八,一九八九三	三四,八七五,四九八
同	四十四年	五三,七七二,四五	一一,二八六,〇〇三	一七,七九二,九七四	五,〇〇三,〇四〇	二〇,五四一,二四七	二二,九三〇,七五六	三九,九九四,〇〇四
大正	元年	四三,一三三,六三三	一三,四七九,三四三	二一,五九二,九七四	六,三八五,〇七七	二八,二二〇,二七九	三一,七九二,九〇三	四九,五八五,八七七
同	二年	五二,二六九,四九九	一六,二六〇,一六四	二二,五二九,六三三	六,三八五,〇七七	二八,二二〇,二七九	三一,七九二,九〇三	五〇,八五二,六六二
同	三年	三七,六七七,四一	一五,八九六,七一五	一九,六六四,四五六	三,九〇四,〇九二	二七,三三三,〇八三	三一,五〇三,三九八	六〇,二六五,八四一
同	四年	六二,四八二,八八	二二,五二五,一五五	二八,七六三,四四三	四,一四三,三二六	二七,三三三,〇八三	三一,五〇三,三九八	六〇,二六五,八四一
同	五年	一一〇,七六一,八一	二七,三七五,三六七	三八,四五一,五四八	六,五四六,二七六	三三,五五六,一一六	四〇,一三三,四〇二	七八,五三三,九五〇
同	六年	一六,九七〇,九四三	三七,二七五,一六一	五四,一四六,一〇四	一〇,〇九五,三四三	四六,九四三,四四五	五七,〇三八,七八八	一一,一八四,八九二
同	七年	一五,一二四,一四〇	四五,三七八,八〇九	六〇,五二一,九四九	一八,一九二,五六一	五一,五九一,四三三	六九,七八三,八九四	一一三,〇九五,九三三
同	八年	一六,二四七,二一九	五〇,一四三,一三三	六六,三九〇,三四二	二六,九三三,二〇五	六三,九三三,二七	九〇,八六九,二二三	一五七,九七二,六三
同	九年	一八,四七七,〇四八	五二,二二六,三三	六九,五九九,六八一	二四,六五六,九一一	七二,七六一,七四七	九七,四一八,六五八	一六七,〇〇八,三三九

年次區別	汽船		帆船		其他		合計	
	隻數	噸	隻數	噸	隻數	噸	隻數	噸
明治二十九年	五	三六〇〇	五六六	六五五〇	六五五〇	五九一	一〇一五〇	
三十一年	一四	一八八、二二一	四三六	八六六六	八六六六	五五〇	一九六八七	
三十三年	一三	二〇一、〇五三	四八二	一三三六八	一三三六八	六二五	二二四四二	
三十四年	一三五	二六六、四二七	二二一	七〇四六	七〇四六	三三六	二九三四三	
三十五年	一七四	二五四、二二七	二八九	一一、五九五	一一、五九五	四六三	二六六八二	
三十六年	一五八	二四八、三五六	二六〇	一一、三三四	一一、三三四	四一八	二五九六〇	
三十七年	一七四	二四三、一一一	二五九	一〇、三三四	一〇、三三四	四一三	二四〇六六	
三十八年	一九三	二七七、七五四	四〇九	一五、〇七三	一五、〇七三	五六一	二五三九三	
三十九年	一五八	二八七、七五四	二六九	一六、一七九	一六、一七九	五六七	二五九六九	
四十年	三三三	五五四、七二〇	二二八	一〇、九七七	一〇、九七七	四六一	三〇〇、六五四	
四十一年	三三九	六八二、六二二	一四三	六、九三九	六、九三九	五三二	三六九五五	
四十二年	四四七	八二五、一四四	一三三	八、九七四	八、九七四	五六九	八三四、一八	
四十三年	四八五	一、〇四九、五六四	一一一	五、一〇六	五、一〇六	五九七	八七〇、八六七	
四十四年	五七〇	一、二七八、八〇五	九一	四、五二四	四、五二四	五六二	一、〇四六、七〇	
四十五年	五九九	一、四一四、〇八四	一一一	五、六四七	五、六四七	七一一	一、四一六、七三二	

(三) 各年基隆港入港船舶 (沿岸船を除く)

年次區別	汽船	帆船	其他	合計	
隻數	噸	隻數	噸	隻數	噸
同	六三、四八五	?	五、九五五	六九、四四〇	
同	八二、六八一	?	五、〇三五	八七、七四五	
同	一一、七〇一	?	三、七四三	一五、四四四	
同	一七、四五一	?	三、四九一	二〇、九四二	
同	三四、二六七	?	四、二七二	三八、五四九	
同	三五、九二六	?	四、〇九三	四〇、〇一九	
同	五三八、二三六	?	三、六八五	六二、九二一	
同	四七三、一九四	?	三、八七六	五二、〇七〇	
同	四七六、九四六	?	三、八七六	五二、〇七〇	
同	四八七、八九八	?	三、八七五	五二、〇六五	
同	四九九、九六九	?	三、八七五	五二、〇六五	
同	七四一、二四〇	?	三、八七五	五二、〇六五	
同	七六六、九九九	?	三、八七五	五二、〇六五	
同	八七〇、七四八	?	三、八七五	五二、〇六五	
同	六八七、二五九	?	三、八七五	五二、〇六五	
同	四三六、八九三	?	三、八七五	五二、〇六五	
同	四六七、八一〇	?	三、八七五	五二、〇六五	
同	三九五、七一三	?	三、八七五	五二、〇六五	
同	三八四、五六九	?	三、八七五	五二、〇六五	
同	二九六、八〇七	?	三、八七五	五二、〇六五	
同	三〇〇、六六六	?	三、八七五	五二、〇六五	
同	三三三、九一五	?	三、八七五	五二、〇六五	
昭和十四年	九〇〇、二〇〇	?	三、八七五	九〇四、〇七五	
昭和十五年	九五四、四一六	?	三、八七五	九五八、二九一	
昭和十六年	九三二、二二五	?	三、八七五	九三六、一〇〇	
昭和十七年	八八五、五六九	?	三、八七五	八九九、四四四	
昭和十八年	八八二、五七九	?	三、八七五	八九六、四五九	
昭和十九年	七四四、九三六	?	三、八七五	七四八、八一一	
昭和二十年	七一九、八〇四	?	三、八七五	七二三、六七九	
昭和二十一年	八三六、三三五	?	三、八七五	八四〇、二五〇	
昭和二十二年	八四二、九三七	?	三、八七五	八四六、八〇五	
昭和二十三年	七九二、二六一	?	三、八七五	七九六、一四〇	
昭和二十四年	七七一、五八四	?	三、八七五	七七五、四五九	
昭和二十五年	六二二、二五一	?	三、八七五	六二六、一三六	
昭和二十六年	五三三、八九九	?	三、八七五	五三七、〇七四	
昭和二十七年	五三三、八九九	?	三、八七五	五三七、〇七四	
昭和二十八年	三〇六、六九八	?	三、八七五	三一〇、五七三	
昭和二十九年	二九二、七一三	?	三、八七五	二九六、五八八	
昭和三十年	三九二、七九六	?	三、八七五	三九六、六七一	
昭和三十一年	三五四、一五六	?	三、八七五	三五八、〇三一	
昭和三十二年	三四九、一五六	?	三、八七五	三五三、〇三一	
昭和三十三年	三四九、一五六	?	三、八七五	三五三、〇三一	
昭和三十四年	二四一、七四六	?	三、八七五	二四五、六二一	
昭和三十五年	二二七、五八七	?	三、八七五	二三一、四六二	
昭和三十六年	二二七、五八七	?	三、八七五	二三一、四六二	
昭和三十七年	二二七、五八七	?	三、八七五	二三一、四六二	
昭和三十八年	二二七、五八七	?	三、八七五	二三一、四六二	
昭和三十九年	二二七、五八七	?	三、八七五	二三一、四六二	
昭和四十年	二二七、五八七	?	三、八七五	二三一、四六二	
昭和四十一年	二二七、五八七	?	三、八七五	二三一、四六二	
昭和四十二年	二二七、五八七	?	三、八七五	二三一、四六二	
昭和四十三年	二二七、五八七	?	三、八七五	二三一、四六二	
昭和四十四年	二二七、五八七	?	三、八七五	二三一、四六二	
昭和四十五年	二二七、五八七	?	三、八七五	二三一、四六二	

(六)

各年基隆港沿岸貿易數量及價額

年次區別	出 貨		入 貨		計	
	數量	價 額	數量	價 額	數量	價 額
大正元年	?	?	?	?	?	?
二年	?	?	?	?	?	?
三年	?	?	?	?	?	?
四年	?	?	?	?	?	?
五年	五,三〇〇	八〇,五九〇.六四	二,四六四	三,五四八.六六	七,七六四	一,六〇七.七五〇
六年	五,七八六	八二,一七九.七	三,六〇九	五,五五六.四四	九,一四六.五	一,三八八.四四〇
七年	七,九四九	一一,三七八.七三元	三,八四〇	五,四二九.五〇三	一一,三三二	一,六八〇.八二四
八年	二,三〇四.四五	三,九九九.九二	七,三三八	二,七八一.〇〇	三,七八一.三	四,五七九.〇二
九年	一,〇〇四.三五	二,三九五.四六八	七,九九一	三,二六八.〇五	二,四〇三.七六	三,六八二.七五
十年	一,〇〇七.八九	一,四四二.七四四	六,六〇四	一,〇九一.七五三	一,六八八.三	二,五二四.九七四
十一年	二,〇七.七七	一,七二八.六四	六,五九六	一,〇九〇.九七	一,八六七.三	二,八一九.二二
十二年	二,七九.三	一,八二一.三五	六,九九七	一,一五二.八二四	一,九八五.九	二,九八四.二九
十三年	二,七九.三	一,七二四.四五	五,七九六	九,五八五.九五	一,七八七.四	二,六八三.〇四七
十四年	二,〇六.七八	一,七三七.一六四八	五,八一七	九,六一八.三五四	一,七九.五三	二,六九〇.〇〇二
十五年	二,二五.七	一,八五八.四八三	五,〇四〇	八,〇五五.三六	一,四七.五八	二,七六八.二五六
十六年	二,九七.一八	一,八五八.四八三	四,七二四	八,〇五五.三六	一,七六.〇四	二,六二八.八五七
十七年	二,七三.〇	二,二三三.九一	五,四三六	八,九八九.三六	二,〇二.六七	三,〇二二.三七
十八年	一,四八.二六	二,二三三.九一	五,四三六	八,九八九.三六	二,〇二.六七	三,〇二二.三七
十九年	一,六三.九八	二,三四七.三四七	三,六四五	六,〇七.八三九	二,〇〇.四二	二,九五〇.一八六

同 五 年	一四三,七五九	二〇,五七八.三八二	一七,一六〇	二,八七〇.九七	一六,〇九九	三,三四五.四七九
同 六 年	一四三,九三六	二〇,六三三.七一九	二,三三六	三,八五六.六五	一六,七二六	二,四四〇.五八四
同 七 年	一九六,九〇〇	二八,一八五.二五一	二,六五三	四,三八三.四四七	二二,三四三	三,五六六.六九八
同 八 年	二三四,〇六五	三三,五五〇.三三四	五,一三五	八,四五四.五三	二八,五二〇	四,一九九.四六六
同 九 年	二四四,五九七	三五,〇二二.八三八	六,〇一九	九,九五一.九四	三〇,四七九	四,四九四.八三三

二 淡水港 (臺北州淡水郡)

(イ) 沿革

淡水港が始めて外國人の交渉を受けたのは明の天啓六年 (西曆一六二六年) 和蘭人が據臺してから二年の後である。西班牙人は之と覇を競はんとして基隆を攻略し、崇禎二年 (西曆一六二九年) 淡水に入つて此の地をカシドルと稱へ、サンドミンゴ城を築いて東洋發展の根據地とし、其の當時北部山中に豊藏されてゐた硫黃、石炭等の採掘を營んで、本港から輸出し、傍ら移住支那人及土著蕃人の教化に努めた。かくて明の崇禎十五年 (西曆一六四二年) 和蘭人に驅逐せらるゝまで、凡そ十三年間此の地に占據して居た。其の後明末に至つて、鄭成功が本島を統一するに及んでも暫くは治化の外にあつたが、康熙二十二年 (西曆一六八三年) 清が本島を領有する様になつて、對岸支那との地理的關係上

本港が樞要の地として認められ、現港口の南岸、淡水河を隔てた小八里坌を船著場とした。然し當時は尙蠻煙瘴霧の僻地で、本港の利用は微々たるものであつたが、其の後彰化から竹塹（新竹）を経て艋舺に至る道路が開鑿せられてから漸次文化の域に進み雍正九年（西曆一七三一年）本港を國內の貿易港となした結果、對岸との交通漸く繁く、大小の船舶幅輳して殷賑を極める様になつた。當時の船著場小八里坌は、既に乾隆初年（西曆一七三六年）には城塞を圍らして一市街を形成して居たが、淡水（滬尾）は人口二、三百の寥々たる一寒村に過ぎなかつた。其の後水流の變化に依り、小八里坌船著場は、漸次遠淺となつて船舶の繫留に適せず、遂に道光年間（西曆一八二〇年代）現在の位置に變轉するに至つた。降つて咸豐年中、清國は英佛二國と戰を交へて敗れ、其の結果咸豐十年（西曆一八六〇年）安平と共に本港を開港場として對外貿易に供したので、本港は一躍國際的貿易港となつて、香港、新嘉坡、サイゴン、呂宋等南支南洋各地との貿易が盛んに行はれるやうになつた。其の當時の淡水港は港口は勿論、上流二十餘軒に至る迄水深は三米乃至五米に達し、汽船は河を遡行して上流艋舺にまで到達することが出来たので、本港の發展と共に艋舺は非常な

繁榮を來し、一府（臺南）、二鹿（鹿港）、三艋（艋舺）として臺灣三大都市の一到に數へられる様になつた。

本港開港の當初、淡水港（滬尾）の區域は、淡水河口の滬尾地方に限る意味であつたが、臺灣北部の管轄行政區域を淡水縣と稱へて居たので、獨逸領事は此の廣義の地名に基いて、淡水港とは淡水縣下のことで、滬尾（淡水）の様な一河口に限らるゝものでなく、凡て淡水河沿岸の通商に適する地は當然開港場であると主張して、終に臺北城外艋舺をも淡水港の一部として貿易をすることとなつた。其の後巡撫劉銘傳が、臺北城の北方淡水河沿岸大稻埕に堤防を築き、道路を施設して土地を整理し此處に漢民族の居住に適する一市街地を建設したので、從來艋舺に居留して居た外人は悉く此の地に移住し、爾來大稻埕は淡水港の一部として、貿易場と認められ漸次艋舺の繁榮を奪ふに至つた。

明治二十八年本島が我版圖に屬するに及んでも本港の開港が宣言せられ税關が設置され、當時は大阪商船其の他の社外船及戎克船の出入が繁かつたが、年を経るに従ひ淡水河の流出する土砂の爲河底は隆起し河口には大三角洲を露出し港内又殆んど埋没して其の三分の二は干出砂洲となつて、現今では小型汽船

又は戎克船で辛ふじて水陸連絡を採り得るに過ぎない状況で全く昔日の俵を止めないやうになつた。

(口) 現況

港灣の現況

淡水港は北緯二十五度十一分、東經百二十一度二十六分に位し、臺北市を距る西北方二十二軒、淡水河々口にある。東に大屯山、西に觀音山が相呼應して聳立し、港口は西北に展開し一葦帶水を隔て、支那福州と相對し、港内は流勢によつて變化すれ共其の水深は干潮面以下三米から八米で、港口に向つて次第に水深を減じ河口から沖合一哩半に至つて再び水深七米乃至十二米に達して汽船の錨地をなして居る。

本港埋没の原因は主として、淡水河の支流基隆川に於ける亂雜なる砂金採取によつて、沿岸兩側の土砂流出を容易ならしめたのに因るものゝやうで、洪水氾濫の際には土砂の流動から起る河床の異動は極めて激しい。又土民のある者は光緒十年清佛戰爭勃發の際、其の防備計畫の第一著手として、佛軍の港内侵入を防止する目的を以て、石船二十隻を港口に沈下したので、之れが上流水源

地帶森林の亂伐による土砂の流出と相俟て港口の埋没を來すに至つたのであると傳へて居る。

當港は毎年十月から翌年の三月までは北東信風が多く降雨も亦多い。三月から九月までは南東の微風で晴天が多く、港内は平靜であるが、恐るべき暴風雨の襲來するのは此の季節である。

交通の現況

陸運 交通機關としては、臺北市に通ずる鐵道及自動車道路がある。鐵道は税關と驛との連絡が甚だ不便で貨物の汽車積取に多大の經費と時間を要して其の圓滑を缺いて居る。従て輸移出入貨物の大半は、經費其の他の關係上、滿潮時を利用して直接臺北に搬入して居る。自動車による貨物輸送は極めて尠い。

海運 大正五年まで、毎週一回淡水香港間定期航路の起點であつたが、一千噸級の空船すら滿潮時港口に於ては船底を擦過する状態に至つたので、遂に同年其の起點を基隆に移した。現在でも基隆厦門間定期命令線の復航は當港に寄港するが、基隆築港工事の完備に伴つて大船の入港するものが無くなつた。然しながら對支戎克船に依る貿易では尙島内有數の地位を占め、福州、温州、

泉州方面との往來頻繁である。

(八) 貿易の状況

本港に出入する貨物は單に本港を通過するのみで、又其の汽船によるものは主に木材の輸入である。戎克船による貨物の多くは、其の船主が船棹の便を利用して、臺北萬華又は大稻埕の間屋と直接取引をし、本港に於て取引される輸出入貨物はほんの一部分に過ぎない。本港にも戎克船貿易に必要な船問屋といふものが數名あるが、是れは船舶出入に關する手續代辦業を扱ふに過ぎない。本港貿易の概勢は左の通りである。

(一) 各年淡水港貿易價額 (沿岸貿易を除く)

年次區別	輸出		輸入		合計
	輸出	移出	輸入	移入	
明治二十九年	七、八五〇、三三	?	四、八七九、四三	?	一、五九二、五六一
同三十一年	八、〇八六、七二	三、九一八、五	七、四〇〇、六二	一、六三〇、八四	七、五七三、〇五
同三十二年	七、四五一、〇八	一、四一六、七二	九、八七一、五九	七、三二五	九、九四四、六五四
同三十三年	七、七二一、九七	五、六九一、五	九、六六八、七三	一一、二二三	九、七七九、六五
同三十四年	六、五〇七、七〇	一一、二七七	八、八三〇、六七	二、四七五、六	九、〇六八、二五
同三十五年	四、六〇三、九九〇	三、〇八四七	七、二五〇、一九八	八、六〇三	一、一九四〇、二二九
同三十六年	九、三六一、七二八	六、五三六二	九、三九二、五七五	五、五三、八七	五、九八六、九一七
同三十七年	七、五六四、七七四	六、五三六二	七、三〇一、三三六	二、二五九	六、六六二、三九
同三十八年	五、九〇九、九三四	八、七九九七	五、九〇九、九三四	七、八七一、八三	七、八七一、八三
同三十九年	六、〇〇四、四三三	五、九八八	六、〇九二、四二〇	三、三六〇	六、九六二、六七六
同四十年	五、一八三、三五五	一〇、一四八	五、七二八、二三四	一、三三二、六七	八、五〇一、五四七
同四十一年	四、〇四一、三三六	七、二〇〇	四、一四三、四七四	一、三九〇、六二	六、六二六、二二六
同四十二年	二、六七三、八四三	七、二〇〇	六、八八九、〇七九	四、五四八三	六、九三四、五六二
同四十三年	四、〇四八、七三八	七、二〇〇	四、〇四八、七三八	七、四六〇、八一	七、四六〇、八一
同四十四年	三、九三〇、七八六	七、二〇〇	三、九三〇、七八六	八、〇三三、六九三	八、〇三三、六九三
同四十五年	五、八四七、七四三	七、二〇〇	五、八四七、七四三	六、五八六、二二五	六、五八六、二二五
同四十六年	七、八四四、八三六	七、二〇〇	七、八四四、八三六	七、五三四、〇四三	七、五三四、〇四三
同四十七年	六、七八〇、八六六	七、二〇〇	六、七八〇、八六六	六、九四九、六七四	六、九四九、六七四
同四十八年	八、二六八、三六七	七、二〇〇	八、二六八、三六七	五、一五二、三五三	五、一五二、三五三
同四十九年	七、七三三、〇四六	七、二〇〇	七、七三三、〇四六	四、五三二、三五五	四、五三二、三五五
同五十年	六、八七八、一四二	七、二〇〇	六、八七八、一四二	四、一四五、〇八六	四、一四五、〇八六
同五十一年	五、五七〇、六六九	七、二〇〇	五、五七〇、六六九	二、七二四、五三二	二、七二四、五三二
同五十二年	九、六八六、八五六	七、二〇〇	九、六八六、八五六	三、二九九、〇八七	三、二九九、〇八七
同五十三年	九、六七五、三三九	七、二〇〇	九、六七五、三三九	一、五八五、五三三	一、五八五、五三三
同五十四年	八、二四八、一九二	七、二〇〇	八、二四八、一九二	一、五八五、五三三	一、五八五、五三三
同五十五年	三、七〇五、二八一	七、二〇〇	三、七〇五、二八一	六、三〇七、八九〇	六、三〇七、八九〇
同五十六年	六、四〇〇、四四五	七、二〇〇	六、四〇〇、四四五	五、五五四、七八二	五、五五四、七八二
同五十七年	七、〇八二、二六	七、二〇〇	七、〇八二、二六	二、二五八、六六四	二、二五八、六六四
同五十八年	八、〇〇〇	七、二〇〇	八、〇〇〇	二、三八五、五六四	二、三八五、五六四
同五十九年	七、二〇〇	七、二〇〇	七、二〇〇	三、一〇一、八三三	三、一〇一、八三三

年次區別	輸出		輸入		合計
	輸出	移出	輸入	移入	
明治二十九年	七、八五〇、三三	?	四、八七九、四三	?	一、五九二、五六一
同三十一年	八、〇八六、七二	三、九一八、五	七、四〇〇、六二	一、六三〇、八四	七、五七三、〇五
同三十二年	七、四五一、〇八	一、四一六、七二	九、八七一、五九	七、三二五	九、九四四、六五四
同三十三年	七、七二一、九七	五、六九一、五	九、六六八、七三	一一、二二三	九、七七九、六五
同三十四年	六、五〇七、七〇	一一、二七七	八、八三〇、六七	二、四七五、六	九、〇六八、二五
同三十五年	四、六〇三、九九〇	三、〇八四七	七、二五〇、一九八	八、六〇三	一、一九四〇、二二九
同三十六年	九、三六一、七二八	六、五三六二	九、三九二、五七五	五、五三、八七	五、九八六、九一七
同三十七年	七、五六四、七七四	六、五三六二	七、三〇一、三三六	二、二五九	六、六六二、三九
同三十八年	五、九〇九、九三四	八、七九九七	五、九〇九、九三四	七、八七一、八三	七、八七一、八三
同三十九年	六、〇〇四、四三三	五、九八八	六、〇九二、四二〇	三、三六〇	六、九六二、六七六
同四十年	五、一八三、三五五	一〇、一四八	五、七二八、二三四	一、三三二、六七	八、五〇一、五四七
同四十一年	四、〇四一、三三六	七、二〇〇	四、一四三、四七四	一、三九〇、六二	六、六二六、二二六
同四十二年	二、六七三、八四三	七、二〇〇	六、八八九、〇七九	四、五四八三	六、九三四、五六二
同四十三年	四、〇四八、七三八	七、二〇〇	四、〇四八、七三八	七、四六〇、八一	七、四六〇、八一
同四十四年	三、九三〇、七八六	七、二〇〇	三、九三〇、七八六	八、〇三三、六九三	八、〇三三、六九三
同四十五年	五、八四七、七四三	七、二〇〇	五、八四七、七四三	六、五八六、二二五	六、五八六、二二五
同四十六年	七、八四四、八三六	七、二〇〇	七、八四四、八三六	七、五三四、〇四三	七、五三四、〇四三
同四十七年	六、七八〇、八六六	七、二〇〇	六、七八〇、八六六	六、九四九、六七四	六、九四九、六七四
同四十八年	八、二六八、三六七	七、二〇〇	八、二六八、三六七	五、一五二、三五三	五、一五二、三五三
同四十九年	七、七三三、〇四六	七、二〇〇	七、七三三、〇四六	四、五三二、三五五	四、五三二、三五五
同五十年	六、八七八、一四二	七、二〇〇	六、八七八、一四二	四、一四五、〇八六	四、一四五、〇八六
同五十一年	五、五七〇、六六九	七、二〇〇	五、五七〇、六六九	二、七二四、五三二	二、七二四、五三二
同五十二年	九、六八六、八五六	七、二〇〇	九、六八六、八五六	三、二九九、〇八七	三、二九九、〇八七
同五十三年	九、六七五、三三九	七、二〇〇	九、六七五、三三九	一、五八五、五三三	一、五八五、五三三
同五十四年	八、二四八、一九二	七、二〇〇	八、二四八、一九二	一、五八五、五三三	一、五八五、五三三
同五十五年	三、七〇五、二八一	七、二〇〇	三、七〇五、二八一	六、三〇七、八九〇	六、三〇七、八九〇
同五十六年	六、四〇〇、四四五	七、二〇〇	六、四〇〇、四四五	五、五五四、七八二	五、五五四、七八二
同五十七年	七、〇八二、二六	七、二〇〇	七、〇八二、二六	二、二五八、六六四	二、二五八、六六四
同五十八年	八、〇〇〇	七、二〇〇	八、〇〇〇	二、三八五、五六四	二、三八五、五六四
同五十九年	七、二〇〇	七、二〇〇	七、二〇〇	三、一〇一、八三三	三、一〇一、八三三

年次	輸出入	移出	移入	計	合計
同 六	六〇〇七六			六〇〇七六	一二二五三七
同 七	四八八七二			四八八七二	一〇四一七八
同 八	三三〇八五			三三〇八五	七四六〇九
同 九	三六六六〇			三六六六〇	九九一九三
同 十	三五二六三			三五二六三	一二四四七七
同 十一	三八七一〇			三八七一〇	一三三三四一
同 十二	三二七八〇	八〇〇	三六	三二九一六	七五二八九
同 十三	三四七七四		二	三四七七六	九六〇七七
同 十四	二五九二一		五三	二五九七四	八〇三六〇
同 十五	二六六五四		六三	二六七一七	九六二六三
昭 和	三四二二四	二二九九	一四二〇	三四九四三	一〇二一九七
同 二	二四〇〇四		六九二八	二四六九六	九九五六一
同 三	二二六三六		九〇五三	二三五四一	九九五六一
同 四	二二二一八		八三〇九	二三〇二七	九六一六八
同 五	六八二二		一一九八二	一八八〇四	七三、八六〇
同 六	二五三一		三三、四三三	三五、九六四	五四、七三三
同 七	四〇〇六		一五、六七〇	五五、七三六	五九、八九六
同 八	五四九九		一六、〇二二	七〇、八一七	五〇、九三三
同 九			四三、二六九	四三、二六九	六四、七八九

年次	輸出入	移出	移入	計	合計
同 三	八三、二五三			八三、二五三	三、八三五八九
同 四	七四、九四一			七四、九四一	三、三七〇六三
同 五	七五、一四九			七五、一四九	三、七八五三〇
昭 和	八九、四九四			八九、四九四	四、三七五九五
同 二	九三、六〇〇			九三、六〇〇	四、〇七七三七
同 三	八五、五一四			八五、五一四	四、〇七八七〇
同 四	五五、〇三四			五五、〇三四	四、六八五七〇
同 五	五〇、八〇七			五〇、八〇七	二、八七五〇五九
同 六	五〇、一三七			五〇、一三七	二、八五〇三六〇
同 七	三六、二二三			三六、二二三	二、二二二、二二〇
同 八	五四、六四〇			五四、六四〇	二、六六〇、八八三
同 九					
同 十					
同 十一					
同 十二					
同 十三					
同 十四					
同 十五					
大 正	四四、二八六			四四、二八六	一一、三六〇一
同 二	四八、五六〇			四八、五六〇	一、三六〇一
同 三	五二、八二七			五二、八二七	一、三六〇一
同 四	四五、四九八			四五、四九八	一、三六〇一
同 五	四六、九二三			四六、九二三	一、三六〇一

(二) 各年淡水港貿易數量 (沿岸貿易を除く)

(三) 各年淡水港入港船舶 (沿岸船を除く)

年次區別	汽船		帆船		其他		合計	
	隻數	噸	隻數	噸	隻數	噸	隻數	噸
明治二十九年	一三三	七〇,三六九	一,五六四	二,一五八〇			一,六七七	九,一八四九
同三十年	二六	七,八九六	一,三六一	二,五九八五			一,四八九	一〇,四八九
同三十一年	一三六	九,一九一	一,三三六	三,〇七四三			一,四六二	一三,六五四
同三十二年	二六	二,四八〇	七,七六	二,三三九二			九四四	一四,八九五
同三十三年	二六	九,三八三	六,六一	二,〇四〇〇			七,八七	一四,一八三
同三十四年	九七	七,八二八	五,〇九	一,七四二六			六〇六	九,五六五
同三十五年	一〇八	八,六一〇	五,〇三	一,八九八七			六一一	一〇,〇九三
同三十六年	九七	七,六九五	五,九〇	二,〇七四			六八七	九,〇四九
同三十七年	九	八,〇三四	五,一一	二,三三八〇			六〇〇	一〇,五四一
同三十八年	一〇七	八,三一九	四,〇一	一,九二四			五〇九	一〇,一三三
同三十九年	三三	八,四四三	三,七四	一,七〇九七			四九六	一〇,一五〇
同四十年	一〇一	六,六七三	二,五七	一,三九六九			三五八	八,〇九二
同四十一年	九	六,四三九	二,四二	一,四六三八			三三三	七,〇七七
同四十二年	九	七,一三九	二,八二	一,六六八			三七七	八,〇六七
同四十三年	九	六,九六九	二,二四	一,〇九〇			三三三	八,〇九一
同四十四年	一〇	七,五二四	二,二四	一,〇五五			三二四	八,五六四
同四十五年	八	七,四〇二	二,二七	一,三三七〇			三六〇	八,七九二

年次區別	汽船		帆船		其他		合計	
	隻數	噸	隻數	噸	隻數	噸	隻數	噸
同三十二年	一〇九	五,四〇七	三,九九	三,〇一六			五〇八	八,四二三
同三十三年	二四	九,六四一	五,〇八	三,一五五七			五三三	四一,一九八
同三十四年	一	三,三三	四,五四	二,九五〇			四五五	四一,九九
同三十五年	三	三,〇四九	四,四九	三,一八〇			五二七	六二,二九六
同三十六年	一	五,四〇七	三,九	三,〇一六			五〇八	八,四二三
同三十七年	三	五,三六二	三,〇七	二,四四九			三九〇	七,八〇一
同三十八年	三	五,三三八	二,八四	二,七二九			三六七	八,二五七
同三十九年	三	五,七八二	二,八三	二,七四三			三六五	七,六二四
同四十年	七	五,二五六	三,〇〇	二,九七三			三七〇	七,一六五〇
同四十一年	七	五,一九五	三,三七	二,二〇〇			四〇五	七,二八九五
同四十二年	七	五,四七〇	三,〇七	二,八三四			三六四	八,六七〇
同四十三年	九	六,七〇六	三,一一	二,〇四六			三三一	八,八〇七
同四十四年	九	六,六五七	二,九一	一,五九六			二八五	八,五六六
同四十五年	九	六,九六一	二,二九	一,六五三			二八八	七,〇五四
同四十六年	四	五,九六六	二,三三	一,二六二			二八一	六,八二八
同四十七年	四	六,三〇	七,六	一,六二八			二二二	八,一五〇
同四十八年	四	五,一九六	八,九	一,〇六〇			一三〇	六,六三六
同四十九年	四	六,一〇七	一,五	一,五七二			一四五	七,七三九

(四) 淡水港輸移出主要品目價額 (昭和九年)

輸 出	綿織物	一〇、九四五 ^円	燐 寸	三九、一九一 ^円	乾魚及鹹魚	一三、〇五九 ^円
	石 炭	五、一一二	清 酒	二、二九六	セメント	一、〇二四
	苧 麻	一三三				
輸 入	揮發油	三七三、七五〇 ^円	重 油	三〇九、五二七 ^円	燈 油	一四五、一八〇 ^円
	木 材	八六、六五七	鐵	三五、四〇七		
移 出						
移 入	木 材	一、〇三四、五一九 ^円				

三 安平港、臺南運河 (臺南州臺南市)

(イ) 沿 革

開港の沿革

安平港は本島が外部から交渉を受けた最初の門戸として古き歴史を有する港

灣で、早くから其の名は西歐諸國に知られて居た。然して明の崇禎三年(西曆一六三〇年)和蘭人が本島を占領して、此の地にゼーランダ城を築き、臺灣開發の覇を唱へた時代には、安平は鯤身と稱する一小島で、安平港は鹿耳門より(安平港口)渺茫たる大海を隔て、臺灣府(今の臺南市)に至り、水深くして船舶の航行には好適の場所であつたので和蘭、支那の大船巨舶は之を航して臺灣府の埠頭に碇泊したのである。其の後鄭氏の據臺を経て清治に移つて以來本港は支那との交通次第に頻繁を加へ、對岸貿易は他の諸港に比して早くから盛大に行はれ、咸豐十年(西曆一八六〇年)には淡水港と共に開港せられて、國際的貿易港となり、愈々港内は般賑を極めるに至つた。

然るに爾來星霜を経るに従ひ此の一大海は悉く土砂のために埋没せられ、灣内の孤島安平は全く陸続きとなり、汽船は舊港口を距る二湮の沖合に碇泊し得るに過ぎない状態となつて、昔日の面影は僅に道側の運河のみに残されて居る。

修築の沿革

改隸當時の當港は戎克船に依つて港外碇泊の本船と聯絡し、又安平臺南間も一條の残されたる運河に依つて水運の便を續けられてゐた。依つて當分は此の

運河を入手によつて浚渫使用して居たが、明治三十六年八月未曾有の大洪水があつて曾文溪氾濫し、安平港内の滯筋を埋没せしめると同時に運河の沿岸を崩潰した爲戎克船の運航は全く不可能となつた。故に最も利害關係の深い時の安平駐在英國領事は、同地在留ベイン商會の陳情書を添へて船路浚渫の急務を訴へたが、爾來安平港浚渫の聲は漸く喧くなり、三十七年十二月總督府は安平港灣及運河測量費として二千五百圓を臺南廳に配賦するに至つた。此の測量を完了するに及んで總督府土木局の立てた設計は、港口から市内南勢街（現在の臺南市永樂町）迄幅二十七米三、深さ一米八の運河を開鑿し、南勢街の運河終點に於て幅五十四米五、長さ百九米の岸壁船溜を築造する計畫で、其豫算は二十萬圓であつたが財源がなかつたので此の計畫は其の儘となつた。次で三十九年十月、時の臺南廳長山形修人は、安平港浚渫の急務に關し詳細なる調書と豫算書を添へて稟申し、遂に翌四十年一月總督府より浚渫船新造費七萬二千五百圓の配賦を受けて成功丸を建造した。然して浚渫費は四十年度から臺南廳管内の營業者に對する特別賦課の財源に俟つこととし、同年より浚渫工事を開始したが、是れが即ち安平港浚渫工事の起源である。かくて明治四十年度から大正九

年度までに、工費二十九萬三千二百四十八圓を以て、二十九萬七千八百九十二立方米を浚渫した。此の浚渫の完成によつて、税關前荷揚場から港口に通ずる滯筋延長約一哩は、幅九米一乃至十八米二となり、干潮時に於ける水深は一米二乃至一米五に達して、小蒸汽船及戎克船の航行に多大な便宜を與へた。而して該浚渫によつて得た土砂を以て税關前面の地域幅九十米九、長さ四百十八米二の埋立をなし、尙埋立地に沿ひ滯筋の反對側に上幅二十七米三、長さ五百四十三米、高さ二米一の堤防を築造した。

然るに該運河は臺南市近郊から流失する土砂のために年々埋没して、降雨の後には水深〇米三に足らず満潮時以外には舢舨の運航が全く不可能となつて、毎年浚渫工事を施さねば臺南、安平間の運輸は忽ち支障を來す状態となつたので、大正九年右運河を廢棄して新に兩地を聯絡する運河の開鑿が計畫され、大正十一年四月工事に着手し、同十五年三月其の完成を告げた。然るに本運河は其の後安平港口の埋没に依つて其の利用に差支へる様になつたので昭和十年から臺南州の國庫補助事業として安平港口に改良を施すこととなつた。

(口) 現況

港灣の現況

安平港は北緯二十三度東經百二十度九分に位し、臺南市を距る四軒餘の西方に在る。港口は西北に開いて港内は水が極めて浅いが、港口附近の水深は干潮面下二米内外で、戎克船、小蒸汽船等の碇泊には差支ない。港口は幅約百六十米で港口から外洋に出る所には海岸に並行して水深干潮面下一米内外の浅瀬があつて又其異動が頻繁である爲、戎克船及小蒸汽船の航行も自由でない。港外二湮の位置は、明治四十二年總督府告示第三百三十七號を以て發表された安平港の錨地で、水深は七米から十二米に達し、多數汽船の碇泊が出来る。其の底質は泥土であつて、潮流の方向は漲潮は南東から北西に、落潮は北西から南東に向つて流れて居る。流速は漲潮時最大一湮五五八、落潮時最大一湮一三四で、一箇年に於ける最大干満の差一米五七である。降雨は五月から九月に至る間に多く、六月から八月迄は南東の風、九月から翌年五月迄の期間は主として北風であるが、北乃至西の風に對しては遮護物が無いので汽船の碇泊には困難する。

臺南運河の現況

全長三千七百八十二米で、敷幅七十三米の間を上幅三十六米、底幅二十七米、水深干潮面以下一米八、在來地盤から二米四に掘鑿したもので、其の南側には干潮面上三米の高さに上幅五米五の堤防を築き、其の臺南安平道に接續せる所に在來道路地盤から〇米六の埋立を行つた。運河入口から約八百十八米の位置に二萬一千八百八平方米の安平船溜を築造し、水深に運河と同様干潮面以下一米八とし、其の北岸に沿ひ延長四百五十五米の土留石垣を築造して戎克船、小蒸汽船、發動機船等の碇繫に便ならしめた。運河の終端には水面積八萬一千七百二平方米水深一米八乃至二米四の臺南船溜を掘鑿し、其の東岸に沿ひ延長三千二百七十三米の石垣を築造して戎克船、小蒸汽船、發動機船等の碇繫を容易ならしめて居る。又船溜に沿ひ九萬一千八百六十八平方米の荷揚場の埋立及繫船設備を爲すと共に、貨物保管倉庫三棟を建設した。本工事費の總額は七十萬四千五百圓で州からの補助二十三萬圓、臺南市の負擔四十七萬四千五百圓であつたが、其の市負擔金中四十萬圓は市債に依つた。

安平港口改良計畫の要領 (自昭和十一年度繼續至同十二年度)

臺南新運河は開設の當時には、戎克船其の他小蒸汽船、發動機船等小型船の出入航行が自由になつて大いに利便を増したが、竣功の年即ち大正十五年六月

の中月から七月の初旬に至る頃、港口外約三百六十米の位置に干潮面以下一米内外の浅瀬を生じて、戎克船及小型船の出入に支障を來す様になり、爾來其の浅瀬は常に異動して濬筋が完全に開けず、尙次第に其の度を高めるに至つた。茲に於て總督府では其の改良の能否其の他に就て調査を行ひ、種々考案をめぐらして漸く左の成案を得た。

一、港口の固定に最も有利の條件を具備する地點たる、現在の港口を南方に距ること約二杆の地點を撰び、幅員約百米の港口を新設す。

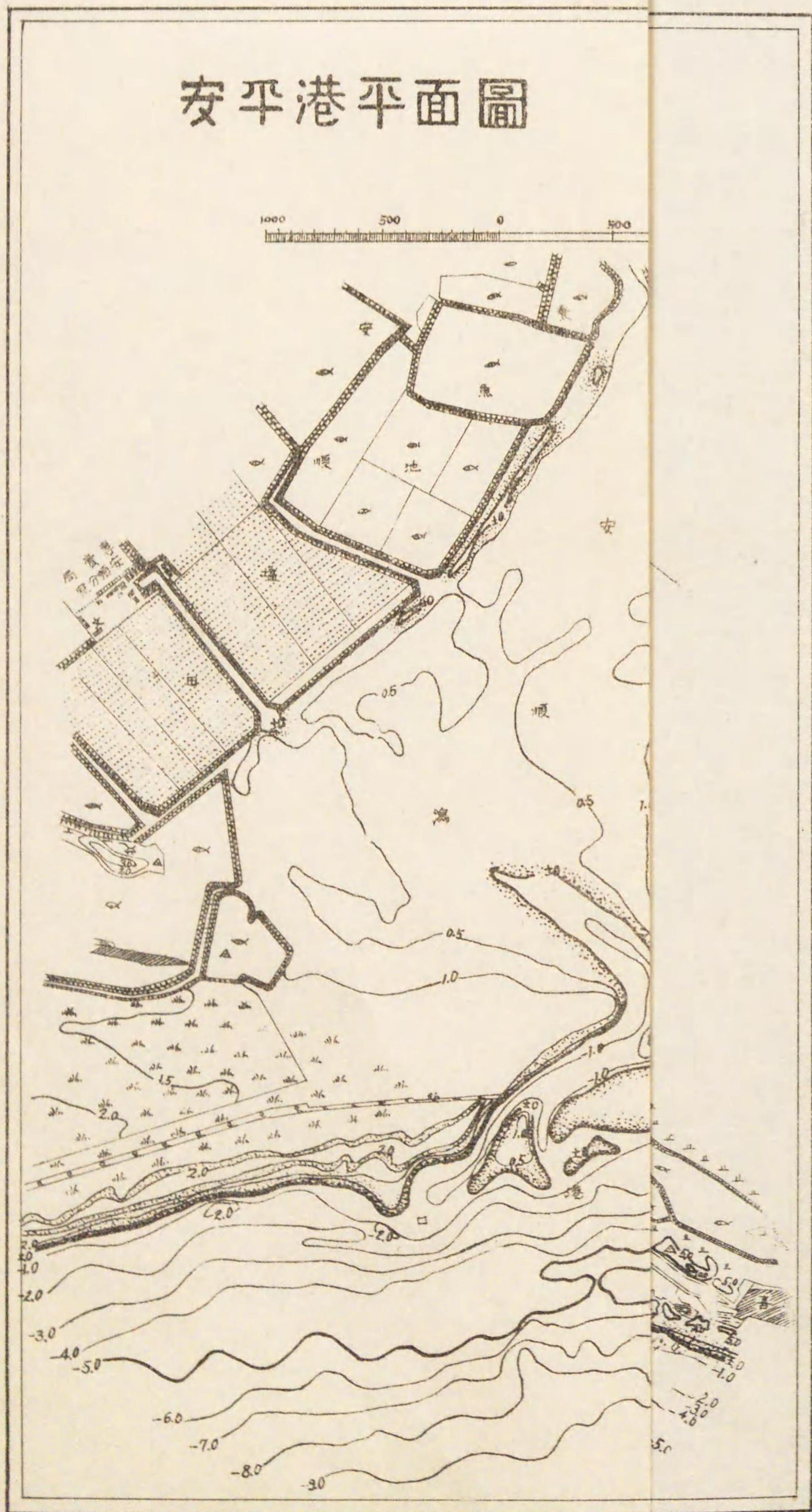
二、新設港口を挟みて外海に向ひ、延長約百六十米の導流堤二條を築造し、其の先端に標識燈を設置す。

三、導流堤に接続して内方に水路護岸延長二千七百七十米を築造し、運河及鹽埕瀉の水路に接続せしむ。

四、新設港口と臺南運河とを接続する水路を、水深干潮面以下二米に浚渫す。一、所要總經費は七十七萬七千六百圓とす。

依つて本事業計畫を臺南州に示して、同州の事業として施行せしめ、國庫から六十二萬二千八十圓の補助金を同州に交付すること、したのであるが、工事

安平港平面圖



安平港平面圖



一、新設港口と臺南運河とを接続する水路を、水深千餘呎以下二米に浚渫す
 一、所要總經費は七十七萬七千六百圓とす。
 依つて本事業計畫を臺南州に示して、同州の事業として施行せしめ、國庫か
 ら六十二萬二千八十圓の補助金を同州に交付すること、したのであるが、工事

は明治三十年法律第三十七號に依つて臺灣總督が直接施行するものである。工事の目的は最少の經費を以て港口を一定せしめ、これに潮流を導いて其の流れに依つて水路の水深を保持せしめ、常時の水深維持の浚渫を容易ならしめ且其の費用を少額に止めしめ、以て臺南運河の利用を全たからしめんとするものである。

交通の現況

陸 運 安平臺南間には坦々たる安平道路があつて、之に三軒餘の複線臺車軌道が布設されて居るのみならず自動車の定期運轉があつて臺南市との交通が自由である。

海 運 支那型船は其の儘港口から運河に入り、安平船溜又は臺南船溜に於て荷役をなし、錨地に碇泊する汽船の貨物は小蒸汽船に曳かれた舢舨船によつて運河を経て船溜に出入するのである。

船溜には十四、五隻乃至二十隻の小型船があつて、澎湖島、高雄、北門、布袋方面と往來して居る。

(八) 貿易の狀況

安平港、臺南運河

安平港は臺南市の門戸で基隆、高雄に次いで本島主要の移入貿易港である。移出は高雄築港工事の進捗に伴つて、米糖、其の他南部臺灣の主産物は同港を経由するに至つたので、移入に比すれば遙かに劣つて居る。當港移出品は殆んど其の全部が鹽で北門、布袋等に於ける製鹽も一度當港に廻送されて、更に當港から内地に向け移出されるのである。現在の輸出入は其の全部が對岸との戎克貿易である。

本港貿易の概勢は左の通りである。

(一) 各年安平港貿易價額 (沿岸貿易を除く)

年次別	輸出		輸入		合計
	輸出	移出	輸入	移入	
明治二十九年	二,三五六,一九	?	二,三五七,六八二	?	四,七二五,七五七
同三十一年	一,八八八,〇五〇	?	二,五五〇,八二三	?	七,二八六,八五一
同三十三年	二,三四三,七七八	七,三九五,五四	三,〇八三,三六一	九,七二六,六七	四,〇三三,五八九
同三十四年	二,〇五五,九四	六,七九〇,〇五	二,二六四,六六九	九,九一三,五五	五,九二二,五六三
同三十五年	一,〇四九,八三八	六,五七七,七七	一,七八九,一九一	九,六七〇,七〇	四,五五九,八七六
同三十六年	一,四三三,四五二	一,〇六七,七七	一,七五八,〇三四	一,五一四,七四二	三,二七二,七七六
同三十七年	一,三二〇,二六	一,〇〇〇,二二六	一,六四四,二二六	一,七四八,四〇三	三,〇六八,五二九

年次別	輸出		輸入		合計
	輸出	移出	輸入	移入	
同三十六年	六,二一〇,七	一,九四二,九九九	一,七五三,四三三	二,〇〇六,七七〇	三,七六〇,〇一三
同三十七年	一,〇二二,六三五	二,八九一,九九〇	二,一〇七,四七〇	一,八六四,二六	七,七六二,三二
同三十八年	四,五二,七四四	三,六七八,〇〇九	一,九三三,一九四	二,八四一,二八四	四,七六四,四七六
同三十九年	七,五七,三四四	四,五二七,八二八	二,三三九,九四〇	三,七五八,一三〇	五,八八六,一七〇
同四十年	五,八六,八三九	二,六八四,三七八	一,九二二,二五	四,四三〇,九九八	六,三三七,四六八
同四十一年	五,八五,〇三八	三,一七五,六三六	一,九二二,二五	四,九二八,一七〇	六,八九九,三九五
同四十二年	四,〇六,六七	四,〇七〇,二九〇	二,〇〇一,七六八	六,〇〇九,七三	八,〇五〇,九四
同四十三年	五,九一,五四九	四,〇七〇,二九〇	二,二九三,三五	六,七五五,三二	九,〇四六,四六
同四十四年	五,〇五,七九	二,六二五,六八五	一,七六〇,五九一	七,六四一,八六	九,四四七,七七
同四十五年	五,〇三,二九七	七,二四二,八九	一,五〇一,六九	七,三三八,一五六	九,九〇七,〇八
同四十六年	三,三九,八三五	一,六三三,〇八五	一,五〇一,六九	六,三三二,九八六	七,一九六,三三
同四十七年	三,四八,八四	一,三二七,〇六一	八,三三三,四七	六,三三二,九八六	八,九四二,〇九
同四十八年	二,八二,二七	一,七二五,六三一	七,七七五,七六	五,九〇三,一五五	八,六六八,四八九
同四十九年	四,三九,七四	一,二三五,四九九	一,六六五,二八三	七,六一七,三三八	七,〇四七,三二
同五十年	三,六四,四五	一,三六六,七四	一,七五三,一六九	四,九七六,七二六	五,五〇八,〇一一
同五十一年	四,五九,一五	六,四三,五六	一,〇二,七一九	三,三四〇,五五〇	四,二八六,三九四
同五十二年	二,七〇,八	二,三九三,〇一	四,六六,三九九	六,二六二,四三三	八,三二,五四一
同五十三年	八,〇〇,三	三,五五,一〇一	二,三四一,四七	八,六六二,四三三	一〇,九六六,五八〇
同五十四年	八,八六,五	二,四七,〇四五	一,九六五,〇四四	一,九七二,五四九	一〇,四三三,〇八
同五十五年	一,四三,四五	五,九〇,四八	三,三三,六九六	七,〇五〇,一六一	一〇,三七八,八〇四
同五十六年	三,三二,八五	五,四七,五八四	五,八〇,八六九	六,四八六,九〇二	八,二八,二四八
同五十七年	四,一五,二七	八,一三,二五	一,三三〇,八二三	七,七七九,三六	八,二八九,八二九
同五十八年	一,四三,二七	一,二八,三五	一,二八,三五	一,二八,三五	一〇,五三七,〇九

年	別	輸	移	計	輸	移	計	合
同	五	四七五二	六,七七八	七,四九九	六四三五	五,一〇六	五七,五三一	二九,〇〇〇
同	六	四二六〇	七,三五四	七,七八〇	六,〇五二	四,〇八四	四六,八五六	二四,六五八
同	七	三三六九	四,五八〇	四九,二一九	六,一四二	二,五二二	三二,六六三	八〇,八八二
同	八	一四八八	二,〇九〇	二,一〇九	二,四四五	二,五〇三	三七,五〇三	五九,五五四
同	九	四三八	一,四七二	一,五二〇	七,八九四	三七,一三六	四五,〇二〇	六〇,三三〇
同	十	六二五	一,一六八	一,一九〇	一,四三三	四七,六九三	六,一一八	七三,四二一
同	十	九五八	二,五〇八	二,六〇六	一,〇五七	三八,七三六	四九,二六三	七五,二九九
同	十	四七五	三,三四一	三,一八六	一,一七九	三一,六九五	四三,四二四	七五,三四〇
同	十	一六,五五五	三,〇七九	七,七二二	一,一七五	三八,六八一	四九,九五六	一一,三三八
和	元	七,九三二	三,五,六二	四,三,六三	二,二七五	五,三五〇	六,六,二四五	一〇,九,八五八
同	二	五,三二四	二,九八〇	三,五,二九四	一,八三五	四,三,六〇七	六,一,九六〇	九,七,三五四
同	三	七,〇〇五	二,五七九	二,六,四九六	二,三,九九九	五,八,七九八	八,二,七六七	一〇,九,二六三
同	四	七,七二〇	三,一八七	三,九,五九八	二,〇九三	六,一,二五四	八,二,一五七	一一,二,七五五
同	五	五,四六〇	二,四八七	三,〇,三四七	九,二五四	五,九,七五三	六,九,〇〇七	九,九,三五四
同	六	二,八〇七	三,三九四	三,六,七四七	一,五九二	五,三,二六七	六,九,一九八	一〇,五,九四五
同	七	三,三七二	三,六八〇	四,〇,三三三	一,四〇六	六,八,九二八	六,九,一九八	一三,一,七六六
同	八	七,六八〇	四,五七五	五,三,四三八	六,八四五	七,四,〇三三	八,〇,八六七	一三,四,三〇五
同	九	二,八三八	四,三八七	四,六,七三	—	六,八,九六四	六,八,九六四	一五,六,七七

年	別	輸	移	計	輸	移	計	合
同	五	二,九五五	六,三,一一	九,七,六七四	一,五九〇	一,二,八七三	二,八,七,八五一	一三,八〇,五二五
同	六	二,三五七	五,六,五六	八,〇,一九二	一,四〇六	一,一,一〇九	二,五,一七〇	一三,八,九八八
同	七	二,一八二	四,六,八九五	六,九,九七七	一,三九九	一,〇,七四七	二,〇,三四九	一三,七,〇四三
同	八	二,一三八	四,九,四〇〇	五,一,五四三	一,二八八	一,〇,三五三	一,一,四九一	一三,〇,〇六二
同	九	二,二,八五六	四,〇,一五〇	六,四,三五六	一,二,六四八	一,〇,八四〇	一,一,九六七	一三,〇,六九五
同	十	一,〇,〇六五	四,六,九八四	五,七,〇四九	八,三六七	九,五九九	一〇,四,三五六	一三,〇,六九五
同	十一	一,一,三七四	五,四,九九二	六,五,七二〇	六,七五九	九,三五七	一〇,〇,三三三	一三,〇,六九五
同	十二	一〇,六三三	六,三五二	七,三,八四七	七,一四三	一一,九六八	二,六,八一六	一三,四,一九〇
同	十三	二,七,八八二	九,二,九〇〇	一,一,四〇,七九二	七,九四九	二,五,三七七	一三,三八六	一四,四,九四七
同	十四	九,六〇三	一〇,五,七五〇	一,一,五,三五八	—	二,二,〇四三	一三,〇,四三〇	一三,二,七八九

(二) 各年安平港貿易數量 (沿岸貿易を除く)

年	次	輸	移	計	輸	移	計	合
同	正	五,四三九	?	?	三,一〇四	?	?	?
同	二	三,三九二	?	?	三,二五八	?	?	?
同	三	五,四四九	?	?	一,六九四	?	?	?
同	四	五,六四八	八,八八五	九,四五一	一,七,一〇一	四,八〇五	六,五,一七六	一五,九,六八九

(三) 各年安平港入港船舶 (沿岸船を除く)

年次區別	汽船		帆船		其他		合計	
	隻數	噸	隻數	噸	隻數	噸	隻數	噸
明治二十九年	七	六、一五八	二〇〇	七、八七四			二七二	六、九〇三
同三十年	六	五、九五八	二五〇	二、〇二二			三一二	七、一五〇
同三十一年	一	二〇、九六〇	二七四	一、三九九			四二七	二、三〇〇
同三十二年	一	一九、四八四	一九〇	七、七三九			三三一	二、〇五二
同三十三年	一	一三、四六〇	一六〇	八、一〇六			二七九	一、四一六
同三十四年	一	一四、一七八	一三八	六、三三〇			二五四	一、四八〇
同三十五年	一	一七、三六八	一九四	三、六八三			二二九	一、七六八
同三十六年	一	二〇、四七〇	八七	四、八四〇			二三六	二、〇九七
同三十七年	九	一三、五四八	九九	三、九九一			一九八	一、二六五
同三十八年	一	一六、九二七	一〇六	二、六九七			二五四	一、七一九
同三十九年	一	二四、六一三	一二七	三、九四一			二九六	二、五〇一
同四十年	一	二四、九三一	一七八	二、八四一			三六四	三、七六七
同四十一年	一	三五、七四五	一三七	四、一〇六			三七〇	三、五七五
同四十二年	一	四一、四七六	一〇一	三、〇六五			三五五	四、一六四
同四十三年	一	四八、〇七八	一三〇	三、九七四			四二一	四、九二〇
同四十四年	一	五四、八九〇	一二一	三、九二三			四三三	五、五八一
同四十五年	一	五九、五七九	八九	二、八〇五			三七九	五、三三四

年次區別	汽船	帆船	其他	合計
年次區別	隻數	噸	隻數	噸
同三十二年	一	二〇、九六〇	二七四	三三一
同三十三年	一	一九、四八四	一九〇	三三一
同三十四年	一	一四、一七八	一三八	二五四
同三十五年	一	一七、三六八	一九四	二二九
同三十六年	一	二〇、四七〇	八七	二三六
同三十七年	九	一三、五四八	九九	一九八
同三十八年	一	一六、九二七	一〇六	二五四
同三十九年	一	二四、六一三	一二七	二九六
同四十年	一	二四、九三一	一七八	三六四
同四十一年	一	三五、七四五	一三七	三七〇
同四十二年	一	四一、四七六	一〇一	三五五
同四十三年	一	四八、〇七八	一三〇	四二一
同四十四年	一	五四、八九〇	一二一	四三三
同四十五年	一	五九、五七九	八九	三七九
同三十二年	一	二〇、九六〇	二七四	三三一
同三十三年	一	一九、四八四	一九〇	三三一
同三十四年	一	一四、一七八	一三八	二五四
同三十五年	一	一七、三六八	一九四	二二九
同三十六年	一	二〇、四七〇	八七	二三六
同三十七年	九	一三、五四八	九九	一九八
同三十八年	一	一六、九二七	一〇六	二五四
同三十九年	一	二四、六一三	一二七	二九六
同四十年	一	二四、九三一	一七八	三六四
同四十一年	一	三五、七四五	一三七	三七〇
同四十二年	一	四一、四七六	一〇一	三五五
同四十三年	一	四八、〇七八	一三〇	四二一
同四十四年	一	五四、八九〇	一二一	四三三
同四十五年	一	五九、五七九	八九	三七九

(四) 安平港輸移出入主要品目價額 (昭和九年)

食鹽	輸出	九六、〇八三 ^円			
ナシ	輸入				
食鹽	移出	六四五、二八五 ^円	帽子	九五〇 ^円	
木材	移入	七七一、五二七 ^円	綿織物及絹織物	七六四、一四九 ^円	紙
絲類		六六八、八五二	罐詰食物	五八九、八六九	鐵
味の素		四〇七、六〇〇	自轉車同部分品及附屬品	四〇七、五三五	小麥粉
					三一五、八七九

(四) 高雄港 (高雄州高雄市)

(イ) 沿革

開港の沿革

高雄港は明の天啓六年 (西曆一六二六年) 蘭人が本島を領有し、南部に據つて當港附近の開拓に従事した時に初めて交通の端緒を開かれたものとされてゐる。當港は壽山、旗後の兩山が港口を狭んで相對峙してゐるので、帆走船に對する好個の望標となり夙に其の名を知られてゐたのであるが、當時の貿易は主として安平港で行はれてゐたので頗る微々たるものであつたやうだ。

其の後清の順治十八年 (西曆一六六一年) 明の遺臣鄭成功が來て蘭人を島外に驅逐し、島内開屯の業を興してから、本港東部鳳山附近の開拓は著しいものがあつた。鄭氏が亡んで本島が清の治下に入るに及び、高雄は鳳山縣に屬して

袋	三二五、八七九	メリヤス肌衣	三〇五、六四三	乾魚及鹹魚	二一九、八八七
菓子類	二〇二、九八三	鯛	一五四、八九一	煉乳	一五三、二四五

歳と共に近郊拓殖の發展を見るに至り、本港は鳳山地方唯一の吞吐港となつた。咸豐十年（西曆一八六〇年）清國は英佛との條約に基いて安平、淡水の二港を開き、次で同治二年（西曆一八六三年）基隆と共に本港をも開港場としたが、其の翌年（西曆一八六四年）には海關支關が設置され、又道光九年（西曆一八三三年）には、海關の手によつて旗後山頂に燈臺が建設された。海關の初代の稅務司には英國人が据つた。

明治二十八年（西曆一八九五年）には清國が臺灣全島を我國に割讓したので、帝國は引續いて當港の開港通商を宣言して今日に及んで居る。當港の地名は大正九年九月迄は打狗であつたが、同年十月州制施行の際現在の地名に改められた。

築港の沿革

築港著手前の本港は港内の水深極めて淺く、大部分は干潮面下〇米五内外で、只僅に港口内附近に於ける水面積約六萬六千平方米は二米七内外の水深を有して、小蒸汽船及戎克船を碇泊せしめる事が出来た。港口の水深は四米八から九米の間であつたが其の全幅百餘米の中間に獨立岩礁が介在し、潮流は急で一

時四漚にも及び、又港口外には航路を横斷する堤狀の淺洲があつたので、汽船は遠く港口外二漚の沖合に碇泊する有様であつた。

明治三十三年から築港計畫に關する第一回の調査に着手され諸資料を索められたが、當時基隆港の築港及縦貫鐵道の建設等の關係で財政多端であつた爲、直ちに築港工事に着手する事が出来なかつた。其の後縦貫鐵道建設工事の進むに及び、高雄停車場構内擴張の必要が起つたので、鐵道事業として内港浚渫土砂に依つて海浦十三萬餘平方米の埋立を爲すこととなつたが、其の事業は明治三十七年度から四箇年繼續工事で工費二十五萬圓を豫定して着手された。此の埋立工事は翌三十八年度から高雄港灣改良工事として工費を地方稅支辨に移し、總督府土木局の直營工事として施行され明治四十年度末に完了した。此埋立竣功地は實費を以て鐵道財産に賣渡したが、現在の新濱町及濱線倉庫敷地は是である。本工事に依て内港に於ける小蒸汽船及戎克船の航行及碇泊面積を擴大し、是等の接岸荷役を可能ならしめる様になつたから、本事業が即ち高雄築港工事の前提を爲したもので、支出工費の總額は二十萬六百四十二圓に上つた。尙本工事施行期間中に於ては、高雄港を南部臺灣に於ける大吞吐港として修築する

方針を確定し第二回の港灣調査を施行した。

斯くて明治四十一年度から大正二年度に亘る六箇年の繼續事業として、豫算四百七十三萬三千圓を以て第一期の工事を起したが、其の後計畫の一部を變更し、工期一箇年を短縮して大正元年度に豫定の工事を終へた。此の第一期工事に依り、三千噸級汽船を從來の港外泊地から二哩の内港に導いて安全な泊地を與へ、岸壁及浮標に三千噸級汽船十一隻を同時に繫留せしめ、一箇年三十五萬噸の岸壁荷役に適せしむるに至つた。

然るに本港港勢の發展は著しく、更に設備の擴張を促され、遂に大正元年度から同十年度に至る十箇年の繼續事業として、豫算一千二百七十八萬四千圓を以て出入可能船型を一萬噸級とし、一箇年九十萬噸の岸壁荷役能力を標準とする計畫を樹立して第二期工事に着手したが、中途督府財政整理に因り、繼續年限を四箇年延長し、大正十四年度に完成することゝなつた。然るに歐洲戰爭の影響に依る大正六年度以降の物價騰貴は既定工費に不足を生ぜしめ、既定計畫を遂行するには尙ほ多額の豫算増額を要したので、大正十年度から第二期變更工事として既定計畫を縮少し、標準の出入可能船型を五千噸級に、岸壁荷役能

力を六十六萬噸に變更し、大正十五年度以降昭和九年度迄の九箇年繼續事業として、豫算九百八十八萬四千九百三十五圓を追加し、昭和三年度迄工事を進めて來た。然し港勢の推移は到底此の縮少計畫に満足することが出來ず昭和四年度には一旦縮少した第二期變更工事を再び擴張して、出入可能最大船型を一萬噸級に、岸壁荷役標準能力を八十萬噸とし、更に豫算四百六十九萬五千六百四十四圓を追加して竣工期を昭和十年度に改めた。此の計畫は其の後又財政の都合に依り二箇年を繰延べて、昭和十二年度に完成の豫定を以て工事を進めたが、此の間に於ける港勢の發展が豫想外に急で、工事中途に於て既に出入貨物量及入港船舶數は、既定計畫の能力を凌駕する状態を示し、最早現計畫の儘に置くことが不可能となつたので、更に船席及荷役場の増加に備へる爲め、昭和九年度から三箇年に亘り豫算百四十五萬圓を以て棧橋及岸壁の築造並にこれに伴ふ埠頭内鐵道線路敷設等の工事を追加した。

本港の築港計畫に對する當初からの總豫算額は三千四百五十四萬七千五百圓に達し、事業開始の明治四十一年度から昭和九年度迄の事業繼續期間は二十七箇年で、其の總支出額は二千七百九十萬九千三百二十五圓に上つて居る。

(口) 現況

港灣の現況

高雄港は臺灣の南端に近き高雄灣口内側にあつて、北緯二十二度三十六分五十六秒、東經百二十度十五分四十五秒に位してゐる。高雄灣は其の南西一帯に長く連る幅約百八十米の砂嘴によつて、外海と隔絶された幅約千五百米、長約十二軒の水面積約千六百五十三萬平方米を包有する湖狀の入江で、其の西北端に珊瑚岩から成る旗後山と其の北側壽山々脚の間に狭まれた、幅員僅に百九米の灣口によつて外海に通じてゐる。本港は西南方に所謂天然の防波堤を爲す砂嘴を擁し、北西には海岸に沿ふて走る壽山々脈を負ふて、此の地方に多い強烈な季節風を遮護するが爲めに港内は安全な泊地をなし、又北東面一帯には十數軒に渉る平野が連り、土砂を流出する河川の流入するものもなく、眞に一大良港灣たるの素質を有してゐる。

當港の氣象は雨は毎年五月から九月迄の間に多く、他の半箇年は甚だ少くて、冬季は殆んど降雨がない。風は一年を通じて北西風が最も多く、北風、北東風が之れに次ぎ、南風は夏季に最も多く春秋には漸次少くなる。暴風は毎年六月

から十月迄の間に屢々起るが、記録に依る最強速度は大正三年八月の四〇・五秒米である。平均気温は二十三度で最高温度三十四度六分である。

明治四十一年から築港工事に着手して以來港口岩礁の除去、港外及港内の浚渫、岸壁護岸の築造、浮標及棧橋の設置、上家倉庫の建設等其の他種々の工事を爲し、一萬噸級以下の汽船二十二隻を内港に同時繋留し、一箇年八十萬噸の岸壁荷役能力を有する現況にあるが、引續き既定計畫に基いて目下工事中である。

左に現在及既定計畫完成後に於ける築港設備の大要を掲げて見よう。

設備

設備名稱	稱呼	昭和九年年度末迄の竣工工程	昭和十年年度以降増加設備	完成後の設備	備考
岸壁	米	一、三二八	五五一	一、八七九	
荷揚場	平方米	五〇、七一四	一一、八三〇	六三、五四四	内荷揚場として指定したもの二三、一四〇平方米
上家倉庫	平方米棟	二七、三五二	一一	二七、三五二	内三棟は鐵筋混凝土造二階建外に民設倉庫百六棟
荷役機	臺	三三	一一	四四	
繫船棧橋	箇	三	一	三	内横棧橋一

運河	船溜	港口	防砂堤	防波堤	繫船浮標	錨地面積
米	米	米	米	米	米	平方米
延長一、七六四	幅員 一二一	幅員 一〇九	幅員 七七五	七七八	九	一、三九四、九〇五
				二二四		三七、〇九五
				二七		一、四三二、〇〇〇
				一、〇〇九		九
				一三六		外に岸壁前汽船着離用六箇
				一、七六四		

現築港計畫の要領 (自昭和四年度 至同十二年度 繼續)

本港の築港は既に第一期の工事を竣へ現在では第二期に屬する内の變更計畫の工事中であるが其の概要は左の通りである

- 一、港口外西子灣海岸から沖合に向つて現在の防波堤と相對峙する防砂堤千九米を築造する。
- 一、現在の防波堤七百八十八米を二百三十六米延長して其の總延長を千二十四米となす。
- 一、港外航路の幅員は百四十五米であつたが、之を百八十二米に擴張して浚渫する。

- 一、港口は幅員百九米であつたが之を幅員百三十六米に擴張する。
- 一、内港錨地を擴張して水深干潮面以下三米五以上の水面積百四十三萬二千平方米を得て錨地内には繫船浮標を増設する。
- 一、既成新濱町岸壁八百七十三米に接續して更に四百五十五米の岸壁を築造し、其の岸壁上には二階建上家三棟、延坪一萬五千四百七十八平方米を建築し、前面に荷役機を設備する。
- 一、港口兩岸に燈竿を樹て、其の他港内外に航路標識を設置する。
- 一、入船町埠頭に棧橋二基を築造して、沿岸船の繫留及舢舨荷役の用に充てる。
- 一、苓雅寮入江の東岸に延長五百五十米の岸壁を築造して、船席四箇所を増加する。
- 一、入船町埠頭に七十五米、苓雅寮入江奥に四百米の荷揚石垣を築造し、尙入船町に四十米の護岸を築造する。
- 一、苓雅寮埠頭と高雄驛とを聯絡する鐵道二線、其の他埠頭内各鐵道の一部を敷設すると共に、入船町埠頭内の荷役用道路を築造する。

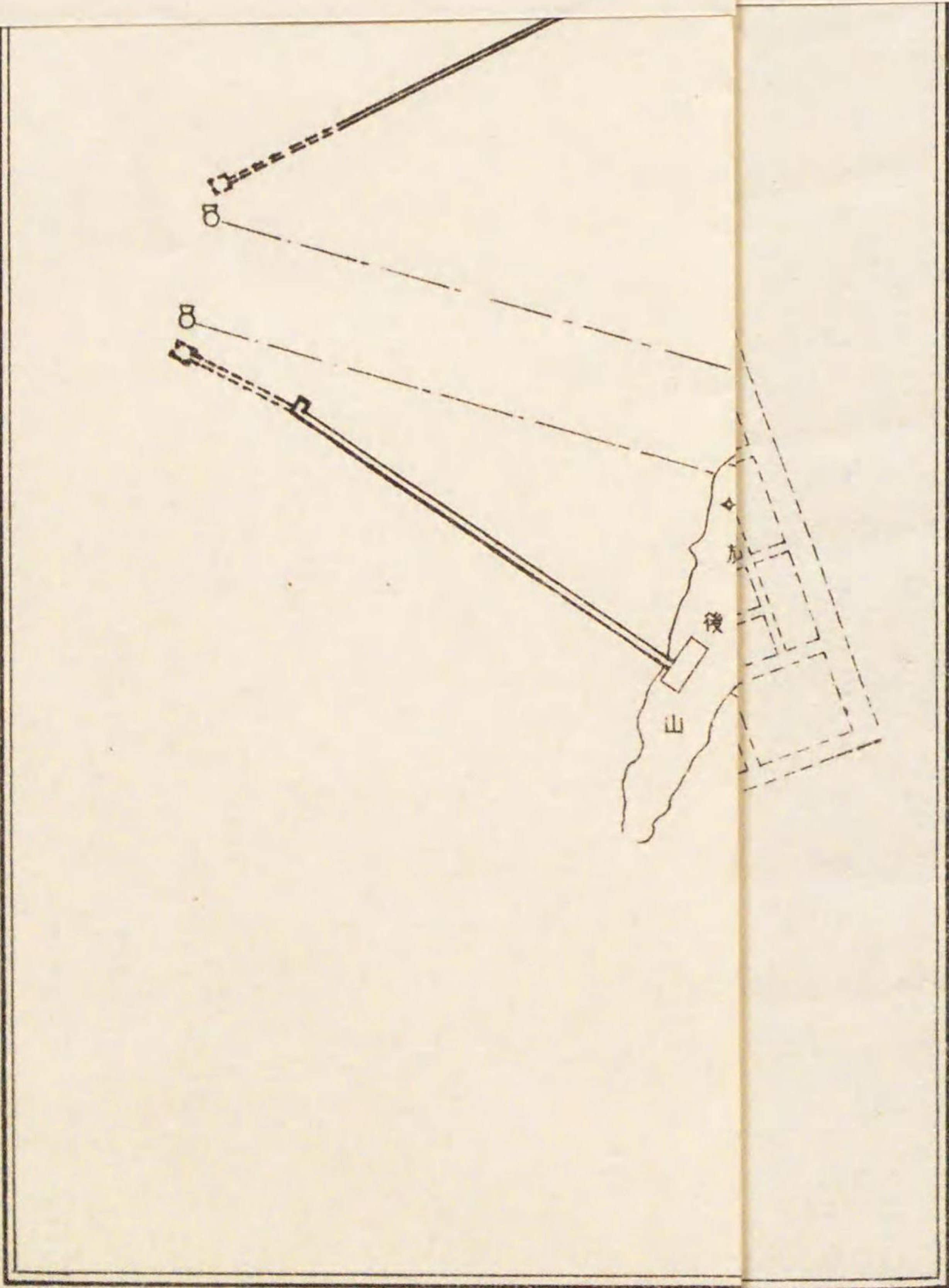
以上の工事が完成した暁には一萬噸級以下三千噸級以上の汽船を岸壁に十三隻、棧橋に三隻、浮標に十隻、合船二十六隻を同時に繋留し、岸壁の一箇年荷役能力は百萬噸に達するのである。

交通の現況

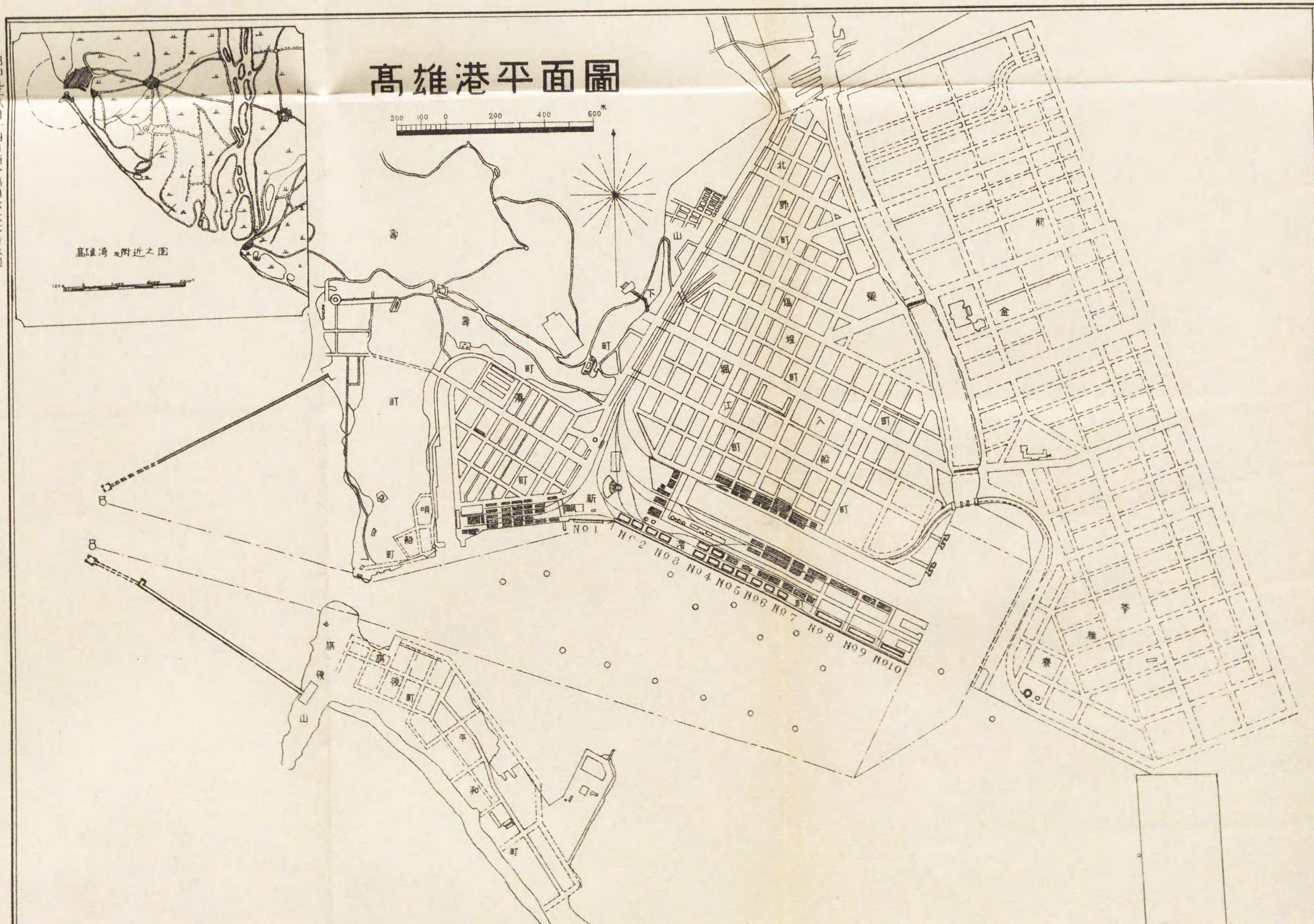
本港は基隆港と共に臺灣に於ける主要商港として、併び稱せられ南部臺灣出入物資集散の中必地を爲し、海陸交通運輸の機關能く整備し、現今一箇年約二百二十八萬噸（内沿岸貿易數量約二十三萬八千噸）に上る吞吐貨物の集散を圓滑ならしめてゐる。

陸運 本港は臺灣縱貫線四百四籽の終點で、又潮州線四十七籽の起點に當つて居り、本島各地の主要都市に聯絡し、鐵道交通の要路となつてゐる。高雄臺南間（四十六籽五分）は複線である。道路は北方基隆に通ずる縱貫道路、南方恒春に至る指定道路があり、附近市街との間には自動車道路が通じて居て交通頻繁である。

海運 本港は本邦最南の商港である關係上、汽船航路の本港を經過するものが多い。本港を起點、終點、又は寄港地とする汽船定期命令航路は左の通り



昭和九年六月十四日指令第四六七号承認



高雄港平面圖

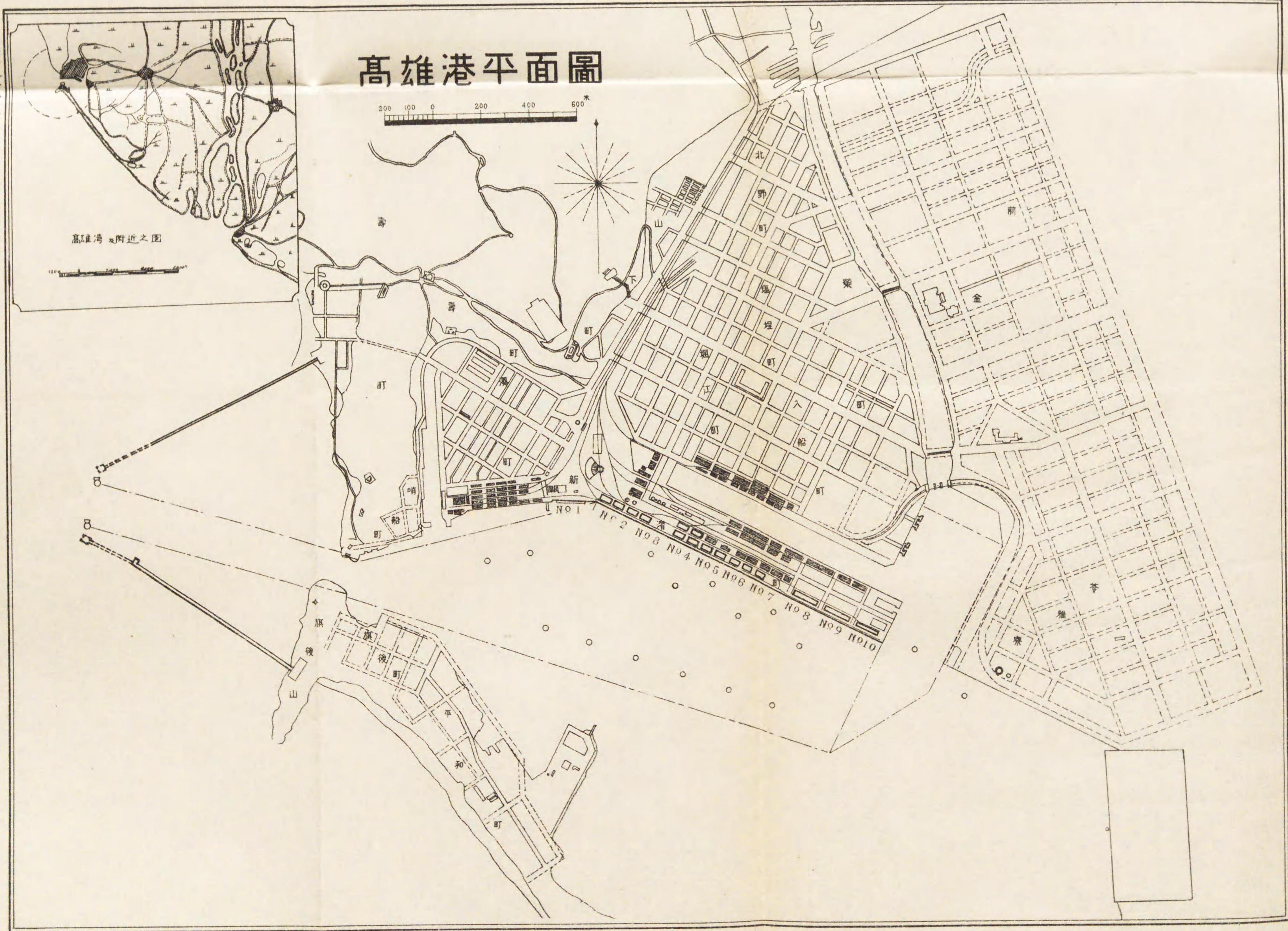
200 100 0 200 400 600 米

高雄灣附近之圖

臺南間（四十六軒五分）は複線である。道路は北方基隆に通ずる縦貫道路方恒春に至る指定道路があり、附近市街との間には自動車道路が通じて居通頻繁である。

海運 本港は本邦最南の商港である關係上、汽船航路の本港を經過するが多い。本港を起點、終點、又は寄港地とする汽船定期命令航路は左の

高雄港平面圖



昭和九年八月十四日指令第四六七号示記

臺南間（四十六分）は複線である。道路は北方基隆に通ずる縦貫道路、南方恒春に至る指定道路があり、附近市街との間には自動車道路が通じて居て交通頻繁である。

海運 本港は本邦最南の商港である關係上、汽船航路の本港を經過するものが多い。本港を起點、終點、又は寄港地とする汽船定期命令航路は左の通り

である。

臺灣沿岸東線	基隆比津賓線
高雄馬公線	高雄上海線
高雄橫濱線	高雄大連線
高雄廣東線	高雄清津線
高雄天津線	高雄仁川線
基隆爪哇線	

右の外内外諸航路の自由航路船の隨時入港するもの極めて多く、又戎克船の對岸南支諸港と往復するものも尠くない。

(八) 貿易の狀況

本港の築港着手前にあつては汽船の入港が出来なかつた關係上、僅に戎克港として知られてゐたのみで、其の繁榮は遠く安平港に及はず、貿易額は明治三十七、八年頃は漸く五百萬圓を上下するに過ぎなかつたが、築港工事に着手以來、急劇の増加を來し、昭和九年に於ては吞吐貨物二百二十八萬噸に達し、貿易總額二億二千五百萬圓を突破するに至つた。

(二)

各年高雄港貿易數量 (沿岸貿易を除く)

年次區別	輸出		移入		移入		合計
	噸	計	噸	計	噸	計	
大正元年	一三四七	?	六三六四	?	?	?	?
二年	三三六	?	七四〇三	?	?	?	?
三年	四六四	?	八一七三	?	?	?	?
四年	八八三五	二五八二	九六〇〇	一〇八二八	二〇四八六	四七二八一	?
五年	八三三四	二九八七	九九五三	二九八四三	三九三六九	六一一三三	?
六年	一一七六	三五五八	八〇四一	一五五九三	三三四〇四	六九七三	?
七年	七九四七	二九三三	九六二七	一〇一〇三	一七七三三	五七〇八〇	?
八年	三六七九	三七九七	一五九八	二〇三九三	二八〇二六	六九七〇	?
九年	三四四六	二九六六	一八四七	一八〇一七	三六四八	六九五八	?
十年	四三〇九	三四八〇	一六六四	一四四六	三三〇七	六九三〇	?
十一年	六三二八	四〇四七	一八五五	一一〇三六	二九七五	七六五六一	?
十二年	八四九〇	四八八四	一九三一	一五九三九	三〇九三	八三二七	?
十三年	八九〇一	三七九六	二八四四	一九九七	三六七一	八五七〇	?
十四年	九四七八	七〇七三	二六六六	一九二六	四〇五二	一三二六	?
十五年	八二五〇	六八七〇	二八二八	二〇二八	四九一〇	一三五五	?

(三)

各年高雄港入港船舶

(沿岸船を除く)

年次區別	汽船	帆船	其他	合計
年次區別	隻數	噸	隻數	噸
同三年	五五九九	八〇八七	八六四七	一四一六六
同四年	六六九九	九〇三七	九七二八	一五八四九
同五年	八七四六	九七五〇	九四九一	一八二〇七
同六年	七三三四	一〇,一五四	一,〇七九	一八四三〇
同七年	七五四〇	一,三三七	一,〇九七	一八四三〇
同八年	五三,四九五	一〇,一七六	一,〇七九	一八四三〇
同九年	九六四一	一,七八八	一,二七五	一八四三〇

年次區別	汽船		帆船		其他		合計
	隻數	噸	隻數	噸	隻數	噸	
同三年	一四	一三四七	四〇六	八,二六五	一三〇八	一一,一五〇	二二,七三六
同四年	八	一一五七	二二二	七,一三八	一三〇六	一〇,二〇〇	一九,一四五
同五年	一四	一五三二	一五八	四,八八六	一七一	一,七一	二〇,四〇七
同六年	一〇	一八五五	一三〇	三,三四五	一四〇	一四〇	一五,一九八
同七年	五八	六八六九	二二	三,二七三	一八三	一八三	七,一九六
同八年	五一	七,八二四	一〇一	二,四三〇	一五一	一五一	七,四一七
同九年	六四	九,〇三〇	七〇	二,三三六	一四四	一四四	九,三九六
同十年	六六	一五,八五〇	四六	一,三〇八	一三三	一三三	一七,一五八

同	同	同	同	同	同	同	同
九	八	七	六	五	四	三	二
年	年	年	年	年	年	年	年
七、八三六	五、二九〇	五、〇〇六	三、五〇三	二、九八三	五、六二一	一〇、八四九	一〇、八四九
一、二八二、九六四	七、五七五、二三三	七、一六四、一一一	六、四六六、二二八	五、七五五、九五八	一〇、八四九、九四八	一、五八六、六一	一、五八六、六一
一、六六五、六三	一、七〇四、六八	八、三七三	七、四一八、六	六、四八二、四	一、五八六、六一	一、六二一、八五〇	一、六二一、八五〇
二、七五八、〇一九	二、八一三、八一五	一、三八四、七四四	八、八〇一、四二七	七、六九〇、七一九	一、六二一、八五〇	一、九二〇、七二	一、九二〇、七二
二、三八三、九八	二、三三三、八	一、三三、七八一	一〇、七六九	九、四六四、七	一、九二〇、七二	二、六九六、四九八	二、六九六、四九八
三、九六〇、九九三	三、五七五、〇四八	二、一〇七、八六五	一、五、二七六、四五	一、三、四四六、七七	二、六九六、四九八	三、四四六、七七	三、四四六、七七

第二節 特別輸出入港

一、後龍港 (新竹州竹南郡)

本港は後龍溪の溪口に在つて港口は西方に開いてゐる。本港開發の端は康熙年間鄭氏據臺の時代であつて、當時本島南部地方から移住して來た漢人は、日常物資の必要に迫られて、沿岸の諸村落と交通をして居たが、爾來幾星霜の間に漸次交通が頻繁となり、人口は日に加はつて、對岸の泉州方面とも來往が始まり、清の雍正年間(西曆一七三〇年代)には相當の貿易港として知られる様になつて次第に繁榮を示した。我が領臺後明治三十年一月には、特別輸出入港に指定せられて支那型船に限り貿易を許され、從來の交易は其の儘繼續される

ことゝなつた。

往時は八十噸内外の船舶は本溪を遡つて後龍庄松仔脚地方の上流まで航行したが、中央山脈から流出する土砂と附近の丘陵から起る飛砂の爲、港内の水深は漸次減少し、加ふるに年々襲來する洪水のために沿岸は破壊せられ、河身は變動して現時に於ては、出入船舶は公司寮驛附近まで航行し得るに過ぎない。

本港は海岸線後龍驛及公司寮驛に近接し、海陸の交通は便利で、對岸福州地方へは航程約一晝夜である。船舶は後龍港の一端公司寮に出入する大潮升は四米八で満潮時に於ける濡筋の最深部は水深十三米に及ぶこともあるが、干潮時の最淺部は干潮面上にあつて唯後龍溪の河流の爲めに辛ふじて五十糎内外の水深が維持されて居る。船舶は此の濡筋の最深部に碇泊するを常とする。港口の沖合數町の處に暗礁があるが、満潮時には四、五十噸の船舶は容易に出入することが出来る。對岸厦門、泉州、福州、汕頭、温州との間に交易が行はれてゐる。

貿易の狀況は左の通りである。

(一) 各年後龍港貿易價額 (沿岸貿易を除く)

年次區別	輸出		輸入		合計
	輸	移	輸	移	
明治二十九年	八三二五		八一八六五		一六四〇八〇
三十一年	八六七二九		二二九九八四		一〇九七〇三
三十二年	六九二二四		八二六四七		一五一八六一
三十三年	九八八二八		八八七七二		一八七五九〇
三十四年	一〇一、八三		八五、六六五		一八六八四八
三十五年	九二、一五		七四、六七八		一六六八二九
三十六年	八六、三九二		七八、二二		一六四、五二四
三十七年	一〇九、六二		九〇、五三六		二〇〇、一五七
三十八年	一三二、四一八		一一三、七六三		二四六、一八一
三十九年	九八、五一六		七六、三三三		一七四、七五二
四十一年	一一、二六六		八四、九二七		一九六、一九三
四十二年	一四、三九〇		一四、五三三		二八七、九一三
四十三年	一三七、四〇五		二六、二九二		三六三、六九七
四十四年	一四、一一四		一七四、八七〇		三二五、九八四
四十五年	九一、七五三		一三五、九九六		二二七、七四八
四十六年	七五、六八四		一五七、三八七		二三三、〇七一

年次區別	輸出		輸入		合計
	輸	移	輸	移	
明治二十九年	二七、三六一		一九六、七五三		三二四、一三
三十一年	一五、一一三		二四四、三五四		三九五、四六七
三十二年	一七〇、六三三		二二七、三五二		四〇八、〇一五
三十三年	一六六、六九四		二〇〇、〇八六		三六八、七八〇
三十四年	一六、二七六		一五〇、三七二		三二三、〇八八
三十五年	一、四七六		一七、六五七		二五、一三四
三十六年	一、三三六		二五、二二九		四〇、八四五
三十七年	一、三六三		二〇、九三二		三二、六六三
三十八年	六、二四三		一七、五一〇		二三、七六三
三十九年	一四、七五五		二七、九六六		四二、四八一
四十一年	九〇、七三〇		一七、九〇六		二六、三三六
四十二年	七四、四二六		九、九五七		一七四、三八三
四十三年	一九、九二二		一四、四四五		三二、三三六
四十三年	一四八、〇三三		一六、一三四		三〇、九二五
四十三年	一九〇、五八		一〇、二七二		二九、一七九
四十三年	一九七、五五		七、五三三		二五、四〇八
四十三年	九八、九二九		一〇、五九五		二〇、五二四
四十三年	一六、九二七		四、〇三三		六、五九四
四十三年	三二、二八七	一三七、一八七	一五、一一七	三九、〇〇〇	二二、五九一
四十三年	八二、〇四三	三三〇、八六八	一一、六七七		三二、四五四
四十三年	九三、七三五		五、九七八		一四六、七〇三
四十三年	一六七、八九八		二四、六七三		一九二、五七一

(二)

各年後龍港貿易數量 (沿岸貿易を除く)

年次區別	輸出		移入		計入		合計
	輸出	移出	計入	移入	計入	合計	
大正元年	2,392		2,591		2,591		4,983
二年	2,110		3,195		3,195		5,305
三年	2,553		3,956		3,956		6,509
四年	2,473		3,733		3,733		6,206
五年	1,585		1,772		1,772		3,357
六年	1,266		1,369		1,369		2,635
七年	796		1,014		1,014		1,810
八年	851		1,351		1,351		2,202
九年	287		1,351		1,351		1,638
十年	358		1,090		1,090		1,448
十一年	1,101		2,674		2,674		3,775
十二年	1,700		1,175		1,175		2,875
十三年	1,030		795		795		1,825
十四年	1,995		1,041		1,041		3,036
昭和元年	3,677		3,324		3,324		7,001

(三)

各年後龍港入港船舶 (沿岸船を除く)

年次區別	汽船		帆船		其他		合計
	隻數	噸數	隻數	噸數	隻數	噸數	
二年	2,080		1,254				3,334
三年	2,576		1,381				3,957
四年	1,803		1,277				3,080
五年	599		70				1,369
六年	59	1,418	836	690			3,443
七年	630	1,988	433				3,041
八年	73		70				1,443
九年	1,645		459				2,104

年次區別	汽船		帆船		其他		合計
	隻數	噸數	隻數	噸數	隻數	噸數	
明治二十九年			1				1
三十年			107		2,746		2,853
三十一年			115		2,801		2,916
三十二年			76		1,839		1,915
三十三年			90		2,131		2,221
三十四年			104		1,388		1,492

綿織物 後龍港 輸出 四一、五三六 燐寸 三三、三五〇 燈油 二七、六二五

(四) 後龍港輸出入主要品目價額 (昭和九年)

同	同	同	同	同	同	同	同	昭	同	同	同	同	同
九	八	七	六	五	四	三	二	元	十	十	十	十	十
年	年	年	年	年	年	年	年	年	四	三	二	一	年
			四	六									
			一八四	二七三									
七	四	二	一	四	五	七	八	七	六	八	五	六	六
一三二	一七五	五三六	五四八	八六四	一五六	一七一	一九五	二二九	一八三	一五八	一四四	一九八	一六五
七	四	二	二	四	五	七	八	七	六	八	五	六	六
一三二	一七五	二三四	三二〇	八六四	一五六	一七一	一九五	二二九	一八三	一五八	一四四	一九八	一六五

同	同	同	同	同	同	同	同	同	同	大	同	同	同	同	同	同	同	同	同
九	八	七	六	五	四	三	二	元	十	正	四	四	四	四	三	三	三	三	三
年	年	年	年	年	年	年	年	年	年	年	年	年	年	年	年	年	年	年	年
五	四	三	四	七	八	七	五	八	七	七	五	六	八	五	五	四	五	六	六
一五六	一四五	一〇五	一三四	一六五	一九三	一八四	一三六	一三一	一〇六	一七三	二二九	一三七	一五〇	一〇七	一四七	一六五	一三〇	一四七	一四七
五	四	三	四	七	八	七	五	八	七	七	五	六	八	五	五	四	五	六	六
一五六	一四五	一〇五	一三四	一六五	一九三	一八四	一三六	一三一	一〇六	一七三	二二九	一三七	一五〇	一〇七	一四七	一六五	一三〇	一四七	一四七

後龍港 1011

鹿港

桶板

二、二八〇

石

炭

一、七四一

酒

精

一、二二六

輸入

陶磁器

四、八六七^四

芋麻布

三、〇九六^四

石及石製品

二、八八九^四

乾鰕及鹹鰕

二、八七六

茶油糟

二、五四八

二、鹿港 (臺中州彰化郡)

本港は彰化市の西方十二軒、鹿港溪と獨水溪派流の合流して海に注ぐ處に位置を占めて居る。古來中部臺灣の咽喉と稱へられ清の康熙、乾隆年間に於て既に人口は八、九萬を有する大都市を形成し、一時は彰化縣城を此の地に移すの議さへ起つたことがある。殊に乾隆四十九年 (西曆一七八四年) 對岸泉州との交易が開けてから同地方の豪商は競つて本港に移住し其の繁榮は日を追ふて著しくなり淡水港、安平港と共に臺灣三大港の一として殷賑を極めた。記録によれば始めて本港に船舶の出入を見たのは、清の順治十八年 (西曆一六六一年) 頃で、當時海岸は市街に接し鹿港溪の溪口は水深くして、船舶は直ちに市街に入り、七百噸の大船をも碇泊せしむることが出来たが、咸豐年間獨水溪の大氾

濫によつて溪口は俄かに埋没し、三、四十噸の船舶すら入港因難となり、其の後に於ても流砂、飛砂の爲め益々水深を減じて現在の錨地は殆んど港灣としての價值なきに至つた。領臺後明治三十年一月特別輸出入港に指定せられて、支那貿易を許され今日に至つて居る。

港口は西南方に開き、港口の前方には連続せる砂洲があつて船舶は落筋を辿つて出入して居る。碇泊場は市街を距る西方六軒の處にあつて、水深は滿潮時四米、干潮時三十糎に過ぎない。附近一帶の地勢は平坦で、後方に臺中平野を擁し、彰化へは新高製糖會社の經營する輕便鐵道が通じ、又員林とは明治製糖會社の輕便鐵道によつて交通が出来る。今日尙本港が對支貿易港として命脈を維持して居るのは、本港以外は附近に適當なる錨地がないこと、臺中、彰化の二大市場を控へ對岸との最短距離にあるがためである。

貿易の狀況は左の通りである。

(一) 各年鹿港貿易價額 (沿岸貿易を除く)

年次區別	輸出		輸入		合計
	輸出	移出	輸入	移入	
明治二十九年	八六〇,五〇五		五八三,五五二		一,四四四,〇四七
三十一年	八七八,〇三七		八二七,一五四		一,六九五,一九一
三十二年	六二二,〇六四		八一七,三二五		一,四三九,三七九
三十三年	二九九,九四〇		三七六,二七五		六二六,二一五
三十四年	五二七,三二七		三九八,八二三		九二六,〇五〇
三十五年	三七二,六五七		四七四,〇六八		八四六,七二五
三十六年	六五五,七〇八		四七〇,六七九		一,一〇六,三八七
三十七年	三八七,七三六		四〇五,〇八〇		七九二,八一八
三十八年	三三三,三三三		四三〇,六〇七		七六三,九三九
三十九年	三三三,七九二		三三三,四六三		六六七,二五五
四十年	三二七,五三八		三二一,七三五		六四九,三三三
四十一年	一四〇,四四一		二六,七七一		三五七,二〇二
四十二年	一九八,七九七		二五,一八二		四五〇,六二二
四十三年	一五〇,七二四		二九〇,八七四		四四一,五八八
四十四年	一七〇,五七七		三四六,一六六		三四一,七三三
四十五年	八七六,〇〇〇		二〇〇,六二八		二八八,一三八
四十六年	八六四,八八八		一七四,四三六		二〇〇,九二四

年次區別	輸出		輸入		合計
	輸出	移出	輸入	移入	
和元二十九年	八八,五五九		一五四,六五一		二四三,一〇〇
三十二年	九五,〇二〇		一七〇,一〇六		二六五,一二六
三十三年	一五三,三三三		一七四,九三五		三三八,一五八
三十四年	二〇四,四八九		一七四,八二四		三七九,三三三
三十五年	一七五,四三九		一七九,四五六		三五四,八九五
三十六年	三三八,六三六		二六三,一三四		四九一,七七〇
三十七年	一七一,四七八		四三三,〇〇五		五九四,〇八三
三十八年	八五,五四六		五〇九,一三三		五九四,七七八
三十九年	七四八,〇八八		三四一,二二七		四一五,九三五
四十年	一〇三,六九五		二四三,九三九		三四七,六三四
四十一年	八三,四一七		三四〇,一四三		四二三,五五九
四十二年	八四,八〇九		二八二,〇三三		三六六,八三二
四十三年	一四四,四六六		二四七,一五三		三九一,六一五
四十四年	七九,六三八		一五三,八〇八		二三三,四四六
四十五年	二八,三三六		五三,〇九三		八一,三三九
四十六年	四七,一一一		三四,一五三		八一,三六四
四十七年	二九,五四四		一六,九三〇		四六,四七四
四十八年	六二,七四六		一〇,四三七		七三,一八三
四十九年	四九,一八二		一四,三三九		六三,五二一

(二)

各年鹿港貿易數量 (沿岸貿易を除く)

年次區別	輸出		輸入		合計
	噸	計	噸	計	
大正元年	三三六	三三六	九七一	九七一	一三〇七
二年	三〇五	三〇五	一〇三〇	一〇三〇	一三三五
三年	三七二	三七二	一三九二	一三九二	一七六四
四年	一三九	一三九	一六五二	一六五二	一七九一
五年	一七四	一七四	一四〇四	一四〇四	一五七八
六年	六二	六二	八二四	八二四	一四八六
七年	五八	五八	一〇五八	一〇五八	一六三六
八年	四九	四九	一四六九	一四六九	一八八八
九年	三三	三三	二一九八	二一九八	二四三三
十年	一七	一七	一五八八	一五八八	一七六二
十一年	二二	二二	二八九	二八九	一一〇九
十二年	三二	三二	四四四	四四四	七六六
十三年	二九	二九	三〇八	三〇八	五九二〇
十四年	二五	二五	二五五	二五五	五二二〇
十五年	一四	一四	一八五	一八五	二六〇〇

(三)

各年鹿港入港船舶 (沿岸船を除く)

年次區別	汽船		帆船		合計
	隻	噸	隻	噸	
二年	一	一	一	一	二
三年	一	一	一	一	二
四年	一	一	一	一	二
五年	一	一	一	一	二
六年	一	一	一	一	二
七年	一	一	一	一	二
八年	一	一	一	一	二
九年	一	一	一	一	二
十年	一	一	一	一	二
十一年	一	一	一	一	二
十二年	一	一	一	一	二
十三年	一	一	一	一	二
十四年	一	一	一	一	二
十五年	一	一	一	一	二

年次區別	汽船		帆船		合計
	隻	噸	隻	噸	
明治二十九年	一	一	一	一	二
三十年	一	一	一	一	二
三十一年	一	一	一	一	二
三十二年	一	一	一	一	二
三十三年	一	一	一	一	二
三十四年	一	一	一	一	二

輸入

茶	二、二五六 ^四	苧麻綿布	一、七三〇 ^四	大	一、四七三 ^四
油	一、三七一				
糖					
乾鰕及鹹鰕					

三、東石港 (臺南州東石郡)

東石港は往昔猴樹港と稱せられ、新高山脈に源を發する牛稠溪一名朴子溪の河口の北岸に位置を占めて居る。清の康熙三十年(西曆一六九一年)今から二百四十餘年前、對岸泉州府普江縣東石郷の吳燕及び黃石なるものが始めて渡來し本港の入江に於て養蠶業を企て、其の有望なるを認め此の地に土着し郷土の名を採つて東石港と稱した。以來泉州、漳州の地方民年を逐ふて移住し、漸次繁榮を來して今日に至つたものであるが、本港は、河口に位するので朴子溪の本流氾濫する時は、奔流東石街の南側河岸に激突して之れを崩壊し、逐次市街地を侵害して市街の發展を阻害しつゝあつたので、明治三十六年市街の東端から西方に向ひ四百十八米の護岸壁を築造して其の崩壊を防止すると共に之れを船舶繫留用に充てた。領臺後明治三十年一月特別輸出入港に指定されて今日に及んで居る。

本港は嘉義市を距ること西方三十四軒、朴子街を距ること十一軒の處に位置して居る。錨地は朴子溪の河口より三軒の上流にあつて縦に細長き形を爲して居るので、一時に多數の船舶を碇泊せしめることは困難であるが、尙裕に三十雙の小型船舶を碇泊せしむることが出来る。水深は干潮時一米三内外、滿潮時三米五内外であつて、三十噸級の船舶は出入が自由である。

戎克貿易港として臺灣中南部有數の港をなし、特別輸出入港として指定された當時は臺南、嘉義、北港、朴子の主要物資たる落花生、油糟、獸皮骨、雜魚、食鹽等を輸出し、對岸諸港から禮拜紙、木材、陶器、布類を輸入して、東石郡下に於ける唯一の吞吐港であつたが、後方との交通聯絡が不完全で、且つ港の形態が大汽船の出入を許さず、加ふるに島内交通機關の整備に伴ひ此の地方の重要産物たる米、砂糖を高雄港に吸收せらるゝ状態となつたので、現今にあつては僅かに支那對岸地方及澎湖、安平方面との間に交易が行はれて居る。貿易の狀況は左の通りである。

(一) 各年東石港貿易價額 (沿岸貿易を除く)

年 別	輸 出		輸 入		合 計
	輸 出	移 出	輸 入	移 入	
明治二十九年	三六、一七四		三〇、五二八		七〇、四六二
同三十一年	五九、八一〇		五九、四九四		一一七、五九六
同三十二年	一九、四四四		二〇、〇五三		三九、四九七
同三十三年	三七、四七一		二四、七八〇		五二、二五二
同三十四年	二七、一七五		二五、八七九		五三、〇五四
同三十五年	六四、九五七		八七、一三〇		一五二、〇八七
同三十六年	七八、〇八六		七三、二三七		一五一、三二三
同三十七年	八五、九八四		八七、〇九八		一七三、〇八二
同三十八年	五七、三四三		七七、二二三		一三四、五六六
同三十九年	八四、三五五		一〇〇、四三七		一八四、七八二
同四十年	九七、七三八		八四、九八八		一八二、七六六
同四十一年	一一、四三五		二九、六三三		二四、〇五八
同四十二年	八七、三六九		一四、一八三		二八、六六三
同四十三年	一七、八九〇		一七、九二二		二九、七〇二
同四十四年	一〇、七〇一		一八、八五〇		二九、九五五

年 別	輸 出		輸 入		合 計
	輸 出	移 出	輸 入	移 入	
大正二年	四六、一三二		二〇、六八八		一六六、八一
同三年	五六、三八九		一〇、七二二		一六三、五六一
同四年	三七、四七三		一五、二四四		一八七、七二七
同五年	五一、九五七		一三、〇九〇		一八二、四七三
同六年	七五、五四二		二二、八二八		一九七、三〇〇
同七年	九三、八六二		一〇、八〇七		二〇一、九三五
同八年	二六、九三四		一九、二四三		三〇、一七七
同九年	一六、七九三		五九、八三七		六一、五二五
同十年	四二、二一〇		一三、三六四		一三六、三三四
同十一年	七三、七五九		一一、四七三		一七八、四八九
同十二年	八二、四三六		二〇、一九〇		二〇一、五三六
同十三年	八五、四九三		八四、〇三三		九四、四五五
同十四年	九二、六五一		七五、四七七		八四、七六八
同十五年	九七、二〇三		二一、〇六八		三〇、七八一
同十六年	七四、七一		三〇、五六四		三八、〇三五
同十七年	九二、八九七		二二、八八九		三三、二八六
同十八年	一〇〇、七三一		一八、六一二		二八、八五二
同十九年	三三、七六五		一八、一六六		二六、九三一
同二十年	四八、四四三		一三、八七九		一八、七二三

輸入

陶磁器

三、七六五^四

紙

箔

五、七三二^四

四、馬公港 (澎湖廳馬公街)

(イ) 沿革

馬公港は古來澎湖島第一の良港で、元媽宮港と稱へられて居たが、大正九年地方制度改正の際馬公港と改められた。

本港の沿革は正確なる史實の據るべきものがないので、其の發達の経路は不明であるが、永祿三年我が胡蝶軍が基隆に根據を置いて南支那に活躍した頃、其の威力が本港に及んだ事は明で、澎湖島内に海賊の據址と傳ふる遺跡は頗る多し。

明の天啓二年 (西曆一六二二年) 蘭人ライエルツーン將軍は艦船九隻を率ひ澎湖島に攻め來つて、媽宮港に上陸し、在住漢民族を威壓して、媽宮に城塞を築き、砲臺を設けて永久占領の計畫を立てた。次いで蘭人が廈門を侵すに至つて、明は船師を派出して澎湖島の蘭人を攻めたが兩軍交戦八箇月に亘つても勝敗が決せず、止むを得ず明は蘭人の臺灣本島の占領を承認して兵を澎湖島より

撤退せしめた。

明朝が亡び清の治世となるに至つて、明の遺臣鄭成功は順治十八年 (西曆一六六一年) 兵船を率ひて廈門から澎湖島に着き、其の部下を媽宮に駐めて、臺灣攻略の途に上り、遂に蘭人を驅逐して臺灣を其の版圖に收めた。

降つて清の康熙二十二年 (西曆一六八三年) 鄭氏が亡んで清の治下となつたが、其の光緒十年 (西曆一八八四年) 清佛戦争の際、佛國東洋艦隊司令長官クルベールは艦隊を率ひ基隆、淡水を占領して、臺灣及び澎湖島を封鎖したが、後澎湖本島を陥れて媽宮に據つた。然るに佛軍は悪疫に悩み、クルベール亦媽宮に病死したので、封鎖を解いて澎湖島を退去した。我が領臺後は當分外國貿易港として開放せられなかつたが、明治三十年一月に至つて特別輸出入港に指定された。

(ロ) 現況

港灣の現況

馬公港は澎湖本島の西南部、澎湖灣の一部で、灣入すること約六軒、灣口の幅は僅かに八百七十餘米に過ぎないが、港内は廣大で水深五米から十二米に及

び、静穏な好錨地である。大正三年港灣に面する市街城壁の一部を毀ちて、貨客積卸用岸壁及棧橋を築造し多大の利便を得た。

當港の氣象は冬期は北東季節風が最も強烈で、十月から翌年三月に至る間は連日強風が吹き續いて、一般に曇天が多く晴天を見るのは甚だ稀であるが、降雨を見ることは殆んどない。其の他の季節は一般に風が弱く夏季に微弱な南偏風が多く、天氣は概ね良好であるが、七、八、九の三箇月を中心として颱風の襲來することが珍らしくない。夏季の平均氣温は二十八度内外で、最高氣温の三十五度に達することはない。冬期は平均氣温十六度内外で、最低十度以下に降ることは殆んど稀である。降雨は夏季驟雨又は颱風に伴ふときは相當に多いが、總體に雨はない。

交通の現況

陸運 馬公街から測天島、湖西、良文港等附近の重なる部落に自動車の通ずる外、島内には交通機關なく、物資運輸は専ら牛車に依りつゝある状態である。

海運 馬公港に於ける海上交通は各離島間、臺灣本島間及支那との間の三

方面で、各主要なる離島間へは二隻の定期及不定期の發動機船及多くの交通船舶があつて、殆んど毎日往復して交通の不便を感じることは尠いが、冬季は季節風が強烈で定期船の運航が不能となることが屢々ある。高雄馬公間は大坂商船會社の定期命令航路船が就航し、毎月高雄へ十三回の聯絡がある外、内臺航路船の不定時寄港及び石油發動機船の便がある。支那方面との交通は多く戎克船によつて行はれてゐる。

(八) 貿易の狀況

(一) 各年馬公港貿易價額 (沿岸貿易を除く)

年 別	輸 出			輸 入			合 計
	輸 出	移 出	計 出	輸 入	移 入	計 入	
明治二十九年	五、一五三		五、一五三	一、八三六		一、八三六	二一〇、三三三
同 三十一年	一三、四九三		一三、四九三	二、四一七		二、四一七	三六、二七〇
同 三十二年	八、三三七		八、三三七	二、〇八六		二、〇八六	二九、〇六五
同 三十三年	八、三四七	五、三三二	一三、六七〇	一、四七三	一、五五〇	三、〇二三	三六、八九〇
同 三十四年	一、七七六	二、三三四	四、一一〇	一、七三五	一、七四三	三、四七八	四八、三七三

大正元年	年次別	輸出				輸入				合計
		輸出	移出	計出	輸入	移入	計入			
同	九年	三二八六〇		三二八六〇	一七九三三	九三七五九九	九五五五三二	一二七七三九二		
同	八年	四二四一六		四二四一六	一六二六二三	七三六五八四	七三六〇〇〇	七三九〇〇〇		
同	七年	二〇七六六		二〇七六六	三二七六一	五〇二、六八一	五三五、四四三	五五六、二三八		
同	六年	四二八二四		四二八二四	四二九三五	四九五、三五二	五三八、二八七	五八一、一一一		
同	五年	三〇六八一		三〇六八一	五五一三五	六〇七、六七七	六六二、八二二	六九三、四九三		
同	四年	五四〇九二		五四〇九二	六二〇七三	七四八、七七五	八一〇、八四八	八六四、九四〇		
同	三年	九九、一三二		九九、一三二	七七六二七	七五五、六〇九	八五三、三二六	九五三、三五七		
同	二年	七〇、一七九		七〇、一七九	一五八、八六三	五九二、二二五	七五〇、九七八	八二二、一五七		
昭和元年	和元	六九、五九三	二九、二一〇	七二、五二二	一六〇、六六九	五六九、八九三	六八五、九六二	七五八、四七四		
同	十四年	六八、一四四		六八、一四四	五九、九一六	五九一、三四七	六五一、二六三	七四四、四一		
同	十三年	三四、五八五	二五、〇三四	九三、一七八	八二、八七八	四四〇、四三五	五二二、三二二	六〇二、八一七		
同	十二年	六〇、九六二	七七、六〇二	一三八、五六四	一三四、二〇七	五〇五、九七七	六四〇、一八四	七七八、七四八		
同	十一年	六八、〇五三	二九、五八四	九七、六三七	一七九、六三五	五九〇、六六〇	七七〇、二九五	八六七、九三二		
同	十年	五三、六六四	二九、三三四	八二、九九八	二三三、四六三	五九一、六二二	八二五、〇八四	九〇八、〇八一		

(二) 各年馬公港貿易數量 (沿岸貿易を除く)

大正元年	年次別	輸出				輸入				合計
		輸出	移出	計出	輸入	移入	計入			
同	九年	一四八、八三八	六五、一四九	一七九、九八七	三九三、一八二	四四二、一八四	八三四、三六六	一、〇四三、五三三		
同	八年	一五七、五七三	七九、九二七	二三七、五〇九	二七三、七六六	四一八、九六〇	六五六、三三六	八九三、七九五		
同	七年	五、一五七	一四、五三九	一九六、〇六六	一四、〇二六	二九四、一四	四三八、一四〇	六四四、一〇六		
同	六年	二、五五四	七、一七一	九三、三四五	一九七、八八	三八九、〇六五	四〇八、八五三	五〇二、一九八		
同	五年	三四、二四八	四、三七三	七七、〇一〇	三、七四六	三六七、四八一	四〇六、四〇九	四八五、六三八		
同	四年	二三、六七八	三四、四三七	五八、一五	六、九二八	三六七、四八一	四〇六、四〇九	四八五、六三八		
同	三年	四、五九五	二六、〇五六	六六、六五一	六、八四三	三八九、八五九	四五一、七〇二	五〇二、三二二		
同	二年	五、一八七	三〇、四九八	八二、八八五	一六、三五五	四〇七、七〇三	五七五、〇五八	六五六、九四三		
大正元年	正元	三二、〇八	四九、九四三	七二、〇五二	二九、〇二	三六六、三二三	三〇八、六五四	五五二、六〇〇		
同	十四年	一一、二二三	五四、六九六	六五、八一九	二九、〇二	二七九、三五三	三〇八、六五四	三七四、四七三		
同	四十三年	二五、九五	二二、三〇八	四八、二五九	三七八、八〇	二九八、八三〇	二五七、七一〇	三〇五、六九九		
同	四十二年	五四、五五	一三、四四七	六九、七〇二	三四、〇四二	二二七、九〇三	二五四、八七五	三三四、五七七		
同	四十一年	三四、七三	二、五四二	四七、七四	三四、二九四	二二七、九〇三	二六、一九七	三〇九、四七一		
同	四十一年	二一、八〇四	一四、七三九	二六、五四三	三三、五一九	二二七、九八九	二六〇、五〇八	二八七、〇五二		
同	三十九年	三七、九八八	一五、七八七	五三、七七五	五四、一九八	一五九、九二二	二四、一九	二六七、八九四		
同	三十八年	七七、八三五	四〇、五二	一二八、三六六	九二、五七七	二五七、三〇七	三四九、四六四	四六七、八三〇		
同	三十七年	六七、八四七	六〇、一九	七三、八六六	七六、四〇〇	一七九、五八八	二五六、〇〇八	三二九、八七四		
同	三十六年	五三、五六	五三、九五	五八、九五六	九四、一五九	一七九、五八八	二五六、〇〇八	四一四、四〇三		
同	三十五年	七二、四九三	一、五三九	七四、〇三二	一一、〇五二	一四八、一六	二六〇、八六八	三三四、九〇〇		

馬公港	年 區 次 別		汽 船		帆 船 其 他		合 計	
	年	次	隻 數	噸 數	隻 數	噸 數	隻 數	噸 數
同	明 治 二 十 九 年	三 十 一 年	?	?	一 六	二 九 五	?	?
同	同	三 十 二 年	?	?	一 三	三 七 六	?	?
同	同	三 十 三 年	四 三	五 三 七 三	一 三	三 三 九	一 七 四	五 六 四 九 二
同	同	三 十 四 年	五 五	六 八 三 六	一 〇 七	三 〇 三	一 六 二	八 一 六 六 九
同	同	三 十 五 年	四 〇	六 五 〇 四	八 三	一 九 八	一 三 三	六 六 九 九 五
同	同	三 十 六 年	六 六	五 五 八 五 九	七 三	一 七 一 四	一 〇 九	五 七 五 七 三
同	同	三 十 七 年	一 三	一 五 八 四 五	七	一 八 〇 〇	八 五	一 七 七 一 五
同	同	三 十 八 年	九	一 二 九 三	七	一 四 〇 七	六	一 四 〇 三 九
同	同	三 十 九 年	七	六 四 三 五	三	一 四 〇 一	一 〇 〇	六 五 六 二 六
同	同	四 十 年	五	八 六 六 七	〇	一 三 五 六	一 一	八 七 八 八 三
同	同	四 十 一 年	五	八 三 八 五 五	〇	一 三 五 六	一 一	八 四 七 三 七
同	同	四 十 二 年	四	八 四 三 三 八	三	六 七 九	八	八 四 九 一 七
同	同	四 十 三 年	五	八 九 三 七 一	六	一 七 七 三	一 三	九 〇 六 四 四

(三) 各年馬公港入港船舶 (沿岸船を除く)

馬公港	年 區 次 別		汽 船		帆 船 其 他		合 計	
	年	次	隻 數	噸 數	隻 數	噸 數	隻 數	噸 數
同	和 元 十 四 年	二 十 一 年	五 二	九 一 四	?	二 〇 四	?	?
同	同	二 十 二 年	五 九	一 〇 九 九	?	二 〇 四	?	?
同	同	二 十 三 年	八 七 五	四 七 五	一 三 〇	三 四 三	五 〇 四 三	六 三 九 三
同	同	二 十 四 年	五 七	四 七 四	一 〇 三	三 四 三	五 〇 九 〇	六 一 〇 一
同	同	二 十 五 年	一 〇 〇	六 五 三	二 六 〇	四 〇 七 七	四 一 九 四	五 九 四 六
同	同	二 十 六 年	一 五 三	三 九 三	一 七 五 三	一 六 九 三	五 一 六 二	七 〇 九 三
同	同	二 十 七 年	一 〇 三	二 三 一	三 四 六 九	一 七 一	八 四 五 六	九 七 〇 九
同	同	二 十 八 年	一 〇 三	九 〇	八 五 三 七	三 三 八	一 一 七 六 五	一 三 〇 九 一
同	同	二 十 九 年	一 〇 三	二 三 一	五 〇 九 七	三 三 二	八 三 〇 九	九 四 七 四
同	同	三 十 年	一 〇 五 〇	一 二 五	五 三 一 五	三 四 九 六	八 八 一 一	一 〇 一 二 七
同	同	三 十 一 年	一 二 八 一	一 二 五	二 六 九 八	二 〇 四 五	四 七 四 三	五 四 九 七
同	同	三 十 二 年	六 六 六	八 八	二 六 九 八	三 三 六 五	四 六 六 一	五 四 四 九
同	同	三 十 三 年	七 三 八	五 〇	一 二 九 六	三 〇 一 九	四 六 六 一	五 九 六 五
同	同	三 十 四 年	七 四 四	五	二 一 九 七	三 〇 一 九	五 二 二 六	六 五 三 四
同	同	三 十 五 年	八 八 八	一 八 八 七	三 八 二 九	三 〇 一 九	五 七 二 六	七 四 三 四
同	同	三 十 六 年	一 〇 〇 八	二 〇 八 六	四 三 四 〇	五 〇 〇 七	六 四 二 六	八 四 二 三
同	同	三 十 七 年	八 五 三	二 五 六 四	五 一 三 四	五 〇 〇 七	七 五 七 一	八 四 二 三
同	同	三 十 八 年	八 一 四	二 九 六 三	五 一 三 四	五 〇 〇 七	八 〇 九 七	八 九 一 一
同	同	三 十 九 年	一 一 六 三	二 一 六 九	四 二 六 六	六 四 三 五	六 四 三 五	七 五 九 八
同	同	四 十 年	三 三 五 三	一 二 八	一 二 九 六	四 一 二 〇	五 四 一 六	八 八 八 六
同	同	四 十 一 年	七 二 九	一 〇 四 八 六	四 一 七 三	四 一 七 三	一 四 六 五 八	一 五 三 八 七
同	同	四 十 二 年	三 三 九 四	?	三 三 九 四	六 四 七 二	七 四 〇 二	一 〇 四 三 六

第三節 主要地方港及漁港

一 蘇澳港 (臺北州蘇澳郡)

(イ) 沿革

蘇澳港は今を距る八十餘年前、支那福建省蘇州府晉江縣から蘇土尾と謂ふ者が移住して、半農半漁を以て開拓に着手したが、其の後漸次移住者が増加し地名を蘇澳と命名して一つの部落をなすに至つた。清朝時代は殆んど化外の地で或は兇蕃の占據する處となり、或は海賊の根據地となつて居つたが、其の末期たる光緒十五年(西曆一八八九年)本港を要塞地として、正面山上に砲臺を築いて守備を固め、北方山上にも南關と稱する關門を設けて、汛兵五十名を配置する等國防に重きを置く要港とした。領臺後明治三十年一月特別輸出入港として指定せられ、又沿岸定期航路開始以來は基隆、高雄間を往復する汽船が寄港して來たが、明治三十二年三月特別輸出入港の指定を解かれて一小漁港となつた。其の後附近各地の發展に伴ひ、本港は蘭陽方面唯一の良港として認めらるゝ様になり、大正十三年十一月宜蘭鐵道の開通以前にあつては、蘭陽三郡下の

移出入貨物及び旅客の通過する關門をなして居つた。

(ロ) 現況

港灣の現況

本港は臺北州の東南、北緯二十四度二十六分、東經百二十一度五十二分に位し西、北及び南の三面は山岳を以て包擁せられ、東は太平洋に面してゐる。灣内廣く東西二千百米、南北二千六百米で南方澳及び北方澳の二小灣に分れて居る。港口に於て南より北に向ふ珊瑚礁があるが、港内正面から北方澳に至る間は水深十米乃至十五米で、底質は黒砂及び泥土であるため錨搔き良く、三、四千噸級汽船の碇泊に適し基隆以南東沿岸唯一の良港である。大正十三年宜蘭鐵道が全通して花蓮港、臺東兩廳下に往復する旅客は本線を利用する様になつたので、大正十四年四月から蘇澳、花蓮港間の聯絡船として七百噸級の汽船を配せられ、蘇澳を碇繫港として花蓮港へ往復することとなり、本港は其の重要性を増すに至つたので、大正十五年州費を以て繫船浮標一基を設置した。其の後昭和六年六月蘇澳花蓮港間自動車道路の開通に因り、此の聯絡船は昭和九年四月に廢止せられたが、日用雜貨搬出入の爲め出入する小型船は今尙相當多數に

上つて居る。

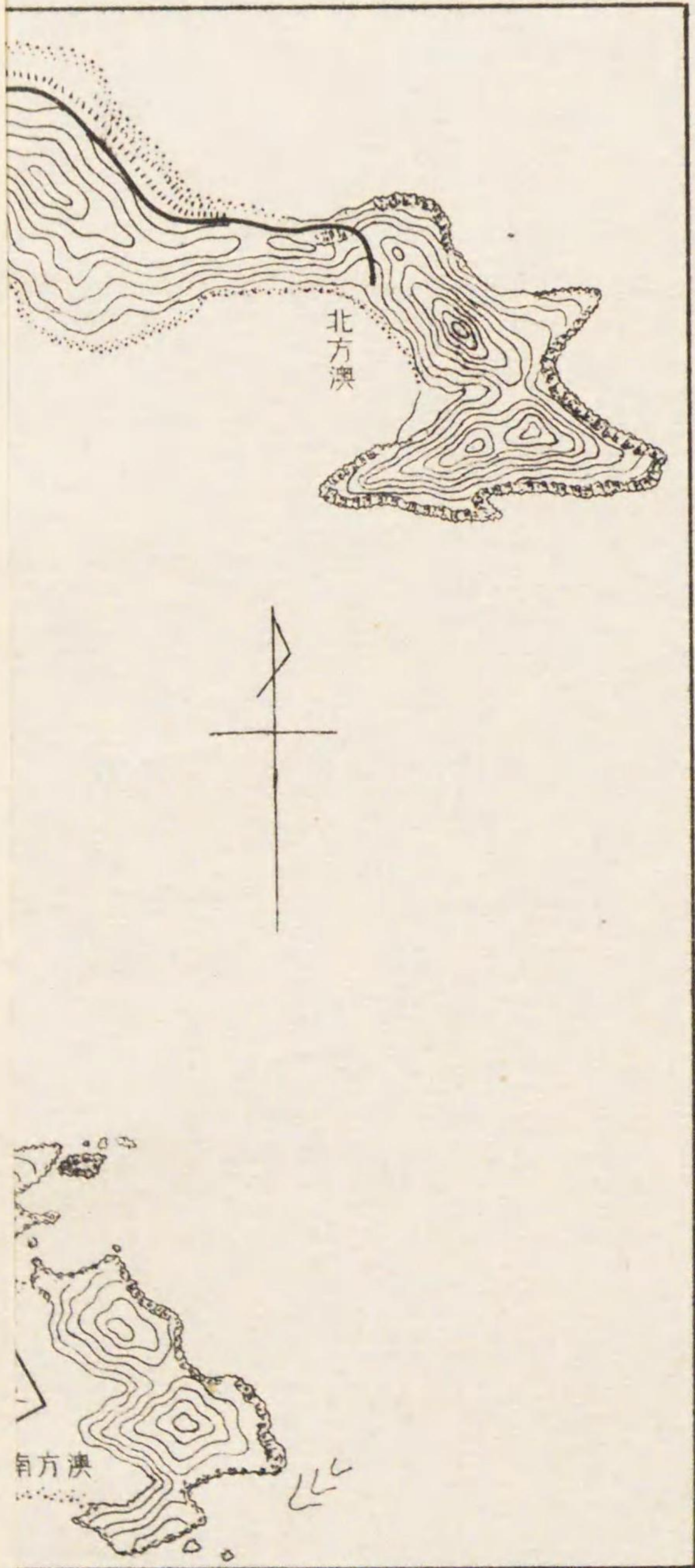
漁港設備

大正十年度から二箇年の繼續事業として、國費六十六萬二千圓を以て南方澳の平地三萬三千餘平方米を買収して、丁字型に七萬六千餘平方米の水面積を水深干潮時一米八乃至二米七に掘鑿浚渫し、漁船繫留及び避難用に供する漁港を築造し、更に地方事業として船舶給水を主とする上水道の布設、魚市場の開設、住宅地の埋立等を行つた。爾來内地から移住漁民を募集して漁業の振興を圖つたので、十二月から四月迄の漁期には百隻以上の漁船が幅轄し、附近沿岸漁業の根據地となるに至つた。

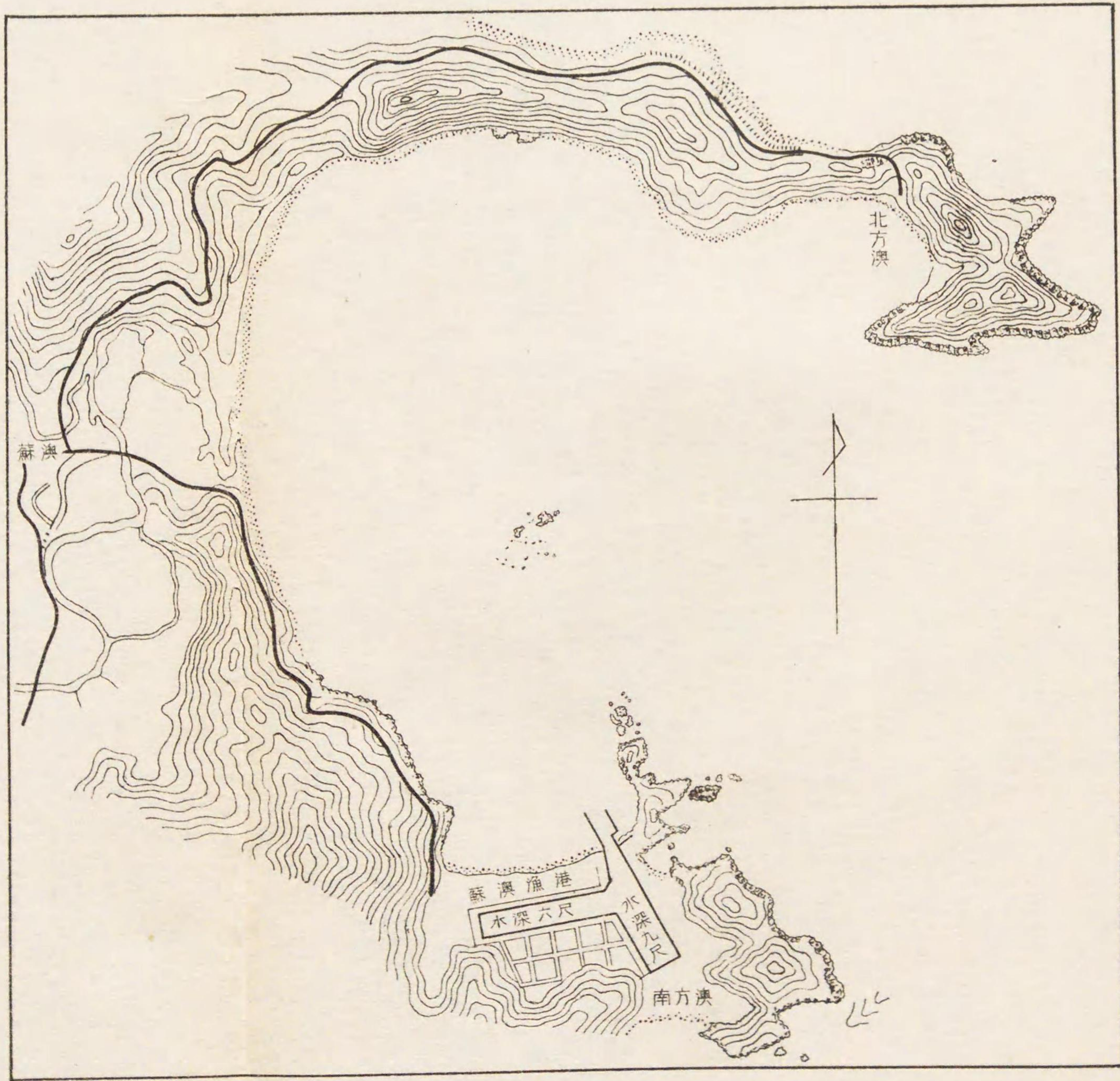
交通の現況

陸運 本港は宜蘭鐵道の終端驛で、基隆へは鐵道九十八籽六であり、花蓮港へは百十九籽の蘇澳・花蓮港道路があつて毎日花蓮港との間に定期自動車の便がある。其の他基隆及び北方澳へ通ずる道路及び羅東方面への自動車道路がある。又蘇澳、南方澳漁港間約三籽八は州費を以て道路の改修が完成せられ、漁獲物及び物資の自動車輸送が行はれて居る。

蘇澳



蘇澳港平面向圖



深干潮時一米八乃至二米七に掘鑿浚渫し、漁船繫留及び避難用に供する漁港を築造し、更に地方事業として船舶給水を主とする上水道の布設、魚市場の開設、住宅地の埋立等を行つた。爾來内地から移住漁民を募集して漁業の振興を圖つたので、十二月から四月迄の漁期には百隻以上の漁船が幅轄し、附近沿岸漁業の根據地となるに至つた。

交通の現況

陸運 本港は宜蘭鐵道の終端驛で、基隆へは鐵道九十八軒六であり、花蓮港へは百十九軒の蘇澳花蓮港道路があつて毎日花蓮港との間に定期自動車の便がある。其他基隆及び北方澳へ通ずる道路及び羅東方面への自動車道路がある。又蘇澳、南方澳漁港間約三軒八は州費を以て道路の改修が完成せられ、漁獲物及び物資の自動車輸送が行はれて居る。

海運 基隆へ五十哩、花蓮港へ四十四哩の海路通じ、基隆、高雄間東沿岸定期船二千噸級汽船が寄港して居る。其の他基隆、花蓮港間の沿岸聯絡を目的とする小型汽船及石油發動機船が不定期に寄港し、又浪速、東澳方面へは舢舨に依る交通が行はれて居る。

(八) 貿易の状況

(一) 最近五箇年間に於ける蘇澳港貿易價額

年次別	移 出	移 入	合 計
昭和五年	四九九、九〇三	三七四、八九二	七七四、七九五
同 六 年	三三六、八五六	三〇四、〇二五	六四〇、八八一
同 七 年	三二六、六〇一	三九六、八八七	七二三、四八八
同 八 年	三二四、五七五	四七六、六三九	八〇一、二一四
同 九 年	二六四、〇一五	四一三、三六四	六七七、三七九

(二) 最近五箇年間に於ける蘇澳港入港船舶

年次區別	汽船		帆船		其他		合計	
	隻數	噸數	隻數	噸數	隻數	噸數	隻數	噸數
昭和五年	八隻	三〇、八三	二隻	五、五三	一〇八隻	三、三〇四	一一八隻	三、三〇四
同 六 年	七隻	二九、五七	三隻	一五、三五	九五隻	三、四九八	一〇五隻	三、四九八
同 七 年	八隻	二六、五〇	二隻	六、九四	一一六隻	二、三五四	一二六隻	二、三五四
同 八 年	八隻	二五、六五	三隻	七、八〇	七八隻	二、五〇〇	一〇八隻	二、五〇〇
同 九 年	五隻	二〇、八〇	三隻	九、四六	九四隻	二、九三七	一〇二隻	二、九三七

(三) 蘇澳港移出主要品目 (昭和九年)

移出
鮮魚、乾魚、砂糖、石灰、石粉

移入
雜貨、木材、米、肥料、石油、石炭

(四) 蘇澳港在籍漁船及び漁獲高 (昭和九年)

漁船數 一三八隻
漁獲高 四、二一三噸
二、六三一噸
六八一、四九九圓

二 花蓮港 (花蓮港聽花蓮港街)

(一) 沿革

花蓮溪口から花蓮港の北方米崙山麓までの海岸は稍々弓狀をなして灣入して居るが、此一帶を花蓮港と云ふ。海岸砂濱から數間の海面は水深十四、五米に達して居る。傳説によれば、花蓮港の名稱は、元菴菜と稱へられた沿海原野一部の地名で、其の海上は南北から寄する海波相激して捲き返へすので回瀾港と呼んだのを後で漢音相通ずる花蓮港と變名されたのであると云はれて居るが、又一説には花蓮溪の濁流が海に注ぎ、海潮と相激して波紋を畫き其の狀宛も花蓮の様である爲めだともされて居る。

當地方一帶は元、アミ族蕃人が占據して居たが、清の咸豐七年 (西曆一八五七年) 宜蘭地方から漢人約三十名花蓮溪口に移住して、茅屋十五、六戸を建て一部落をなして開拓に従事した。(現在の平野區里漏に屬し舊花蓮港と云はれて居る)。其の後光緒元年 (西曆一八七一年) 清の提督軍門羅天春が當地に屯留し、蘇澳から新城を経て花蓮港に至る道路の開鑿を行つたが、其の後地の利宜しきを得ないので、現今の花蓮港街の北端に移つて此處を新港街と名づけた。越えて明治二十九年五月、我が軍が卑南に上陸し、北進して花蓮港地方に入つた當

時は戸口三十、人口八十一人であつたが東部地方交通の要衝に當つて居るので、歳と共に移住者が増加し東部地方最大の都市を形成するに至つた。當地は初めは臺東廳の管轄に屬して居つたが、明治四十三年から花蓮港廳が置かれて此地に置廳され現在に及んで居る。

(口) 現況

港灣の現況

本港は花蓮港廳下に於ける唯一の吞吐港であるが、港口は東方が海洋に面して、其の風浪を遮蔽すべき地物がなく、海岸に於ても亦何等の設備がない。碇泊船は十數隻の舢舨船により陸岸との聯絡を取るの、冬季北東信風の激しい時或は風浪の荒い場合には、船舶の碇泊さへ困難で海陸の聯絡は全く杜絶するところが珍らしくない。

本港に於ける汽船荷役の光景を見るに先づ汽船から荷客を積取つた舢舨船は、陸岸に近づけば磯波に乗じて濱邊に突進し、綱索によつて人力を以て砂上に引き上げられる。其の間一舢舨船を引揚げ終る迄は他の舢舨船は波に翻弄されながら之れを待つて居る。又陸岸から汽船に移る場合は、豫め砂上に引揚げた舢舨船に

荷客を積載し置き、波を利用して之れを海中に押出すもので、其の不便は西部地方と比較にならない。

以上の如く海陸の聯絡が不良なるが爲め、早くから築港の必要が認められて居たが、諸種の事情に依り其の實現を見る事が出来なかつた。然し永く此の状態の儘推移することを許されず、愈々昭和五年度に築港計畫の確立を見、昭和六年度から修築に着手された。

築港工事計畫概要

(自昭和六年度
至昭和十三年度 繼續)

本島海岸の一帯は大洋に廓開して殆んど一直線を爲し、風波及漂砂の遮蔽物なき爲め築港の施工には甚だ不利であるが、其の内比較的漂砂の少ない米崙の海岸を選定して商港修築の計畫を樹立し、昭和六年度から昭和十二年度に至る七箇年の繼續事業として、國費七百四十二萬九千圓を豫定して起工されたが、其の後國庫歳計の都合で、繼續年限を一箇年延長して現在では昭和十三年度に完成のことになつて居る。然し昭和十一年度には完成期を更に一年延期する豫定である。計畫の大要は左の通りである。

- 一、東防波堤千三百三十米、西防波堤二百米を築造して其の先端に燈臺を建

設する。

一、防波堤内部の陸地及海底を掘鑿浚渫して、水深千潮面以下七米五、延長千八十米、幅員百七十米乃至五十米の水路及水深千潮面以下七米五の水面積七萬平方米を有する船溜を築設する。

一、防波堤内掘鑿工事の進捗を追ひ、繫船岸四百十米、海岸石垣五百四十米及水路護岸千四百米を築造し、水路幅員五十米の部分の出入口兩側に燈柱を設く。

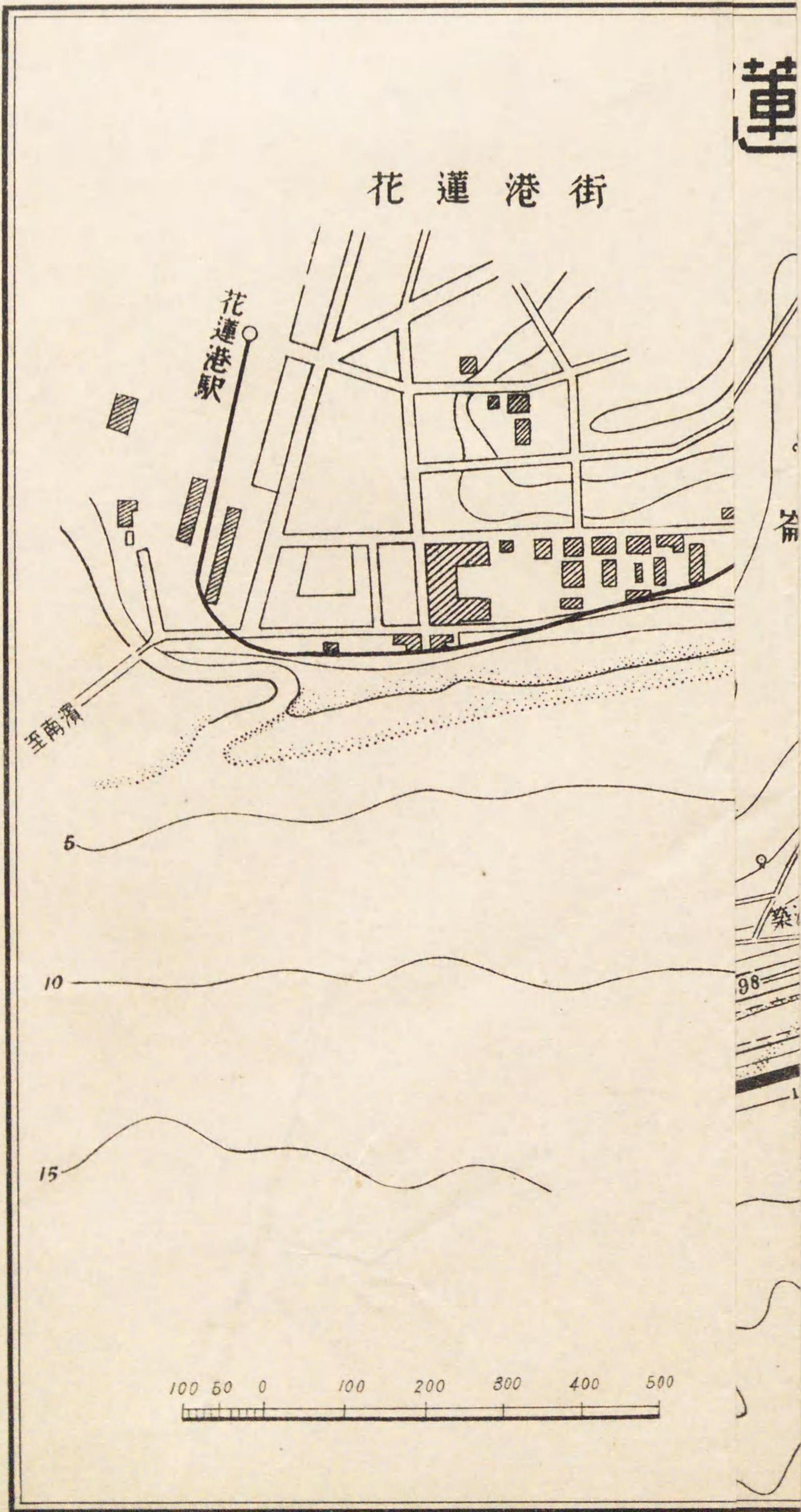
一、繫船岸の背面に上家一棟（建坪二、三二〇平方米）を建設し埠頭内及埠頭花蓮港停車場間に鐵道線路を敷設する。

一、埠頭出入道路及埠頭内荷役道路千六百米を築造し、其の他排水溝等の附屬設備を爲す。

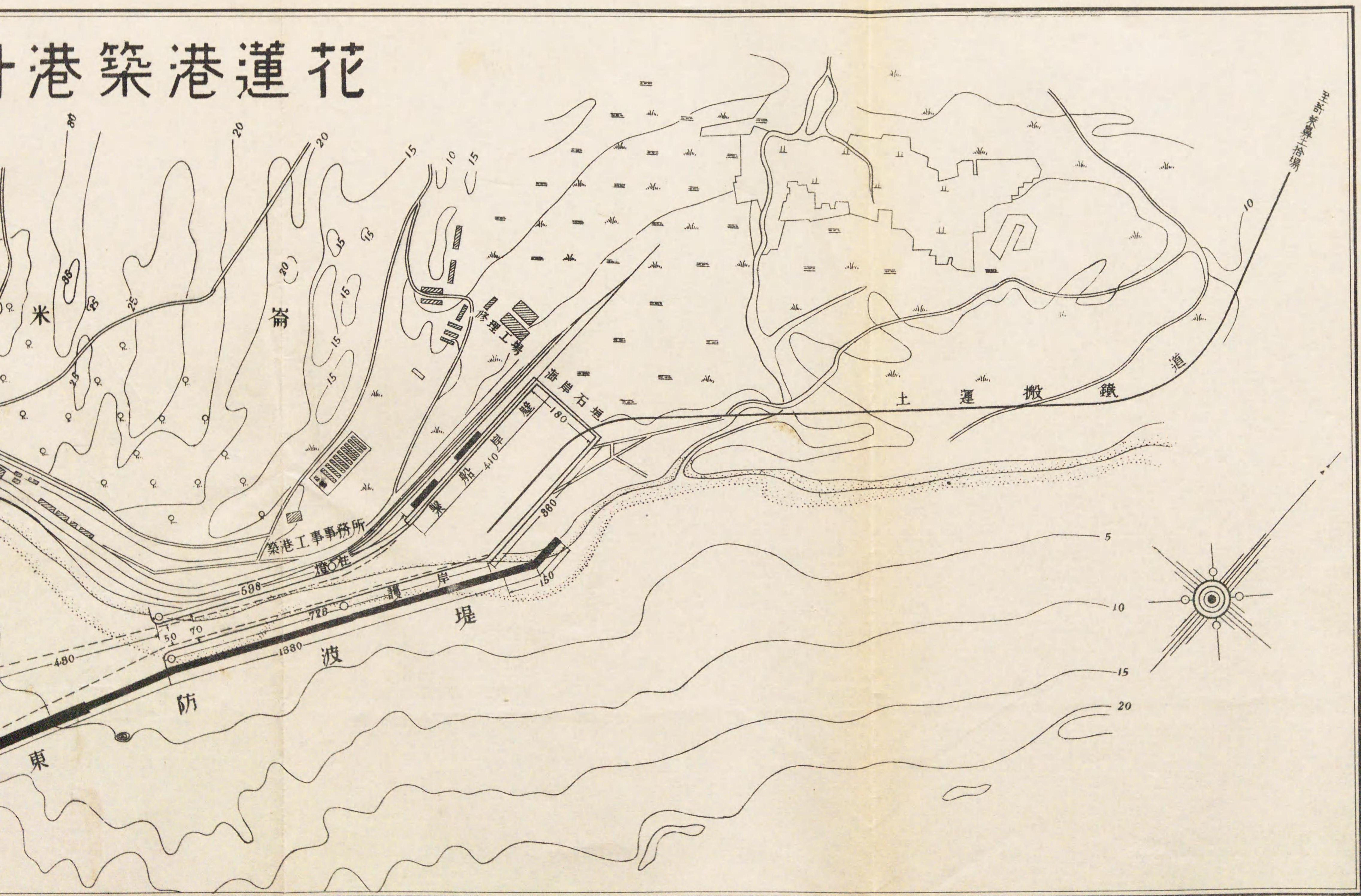
以上の工事が完成するときは、繫船岸には三千噸級汽船三隻を同時に繫留し、一箇年貨物十五萬噸の荷役を圓滑ならしめ、又海岸石垣の前面には大型漁船五十隻の繫留を可能ならしむるもので、現在の花蓮港は全く其の面目を一新するのである。

蓮

街 港 蓮 花

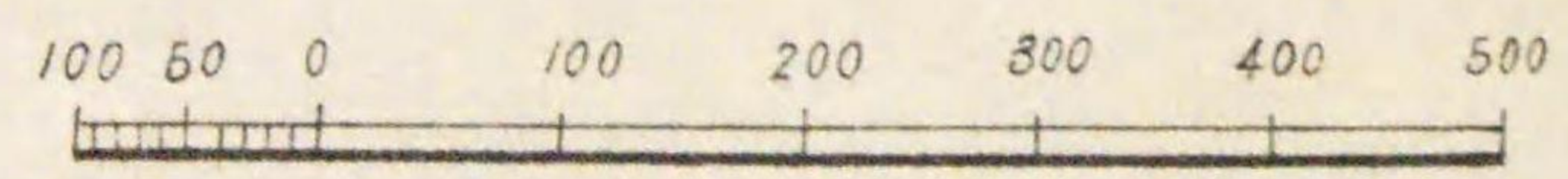
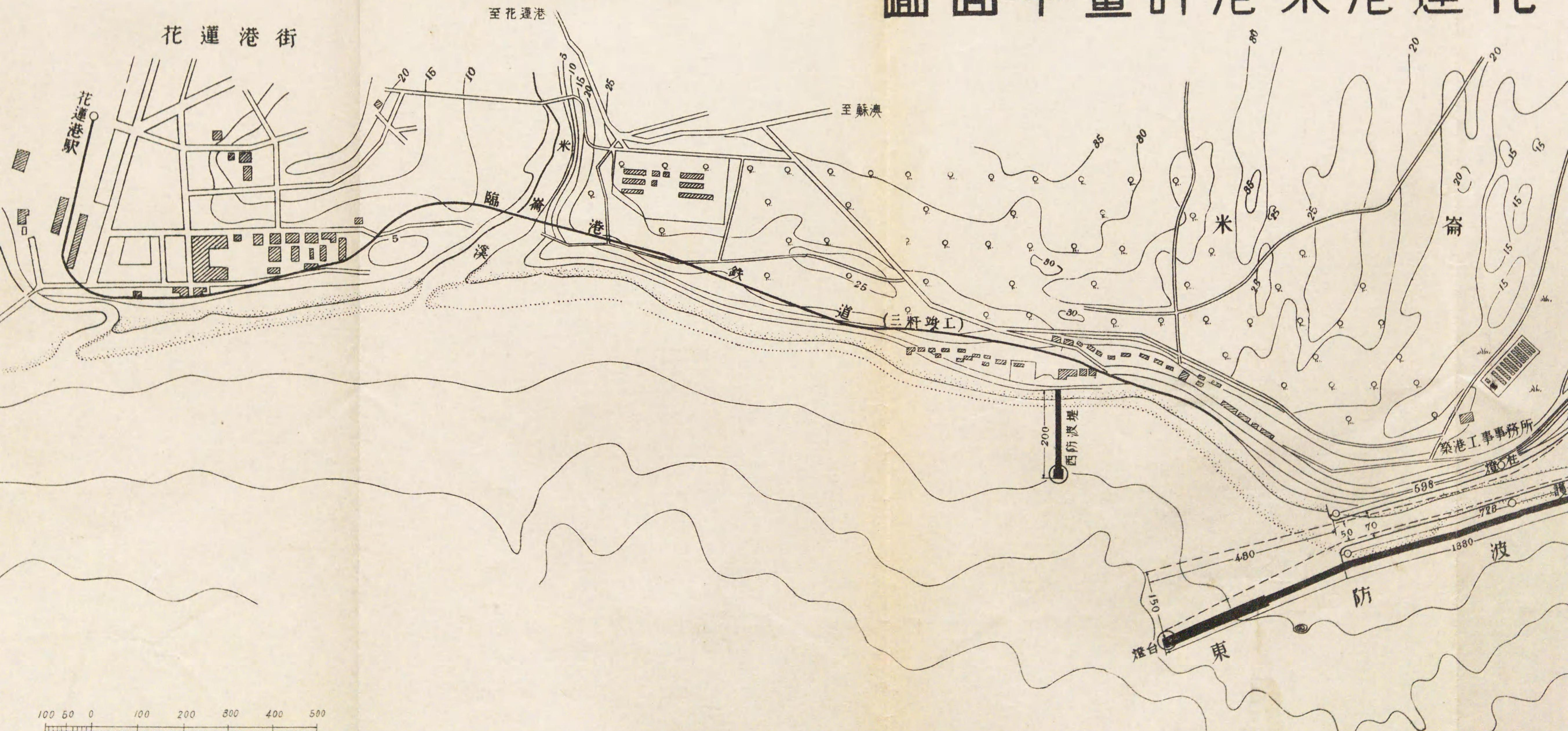


花蓮港築港

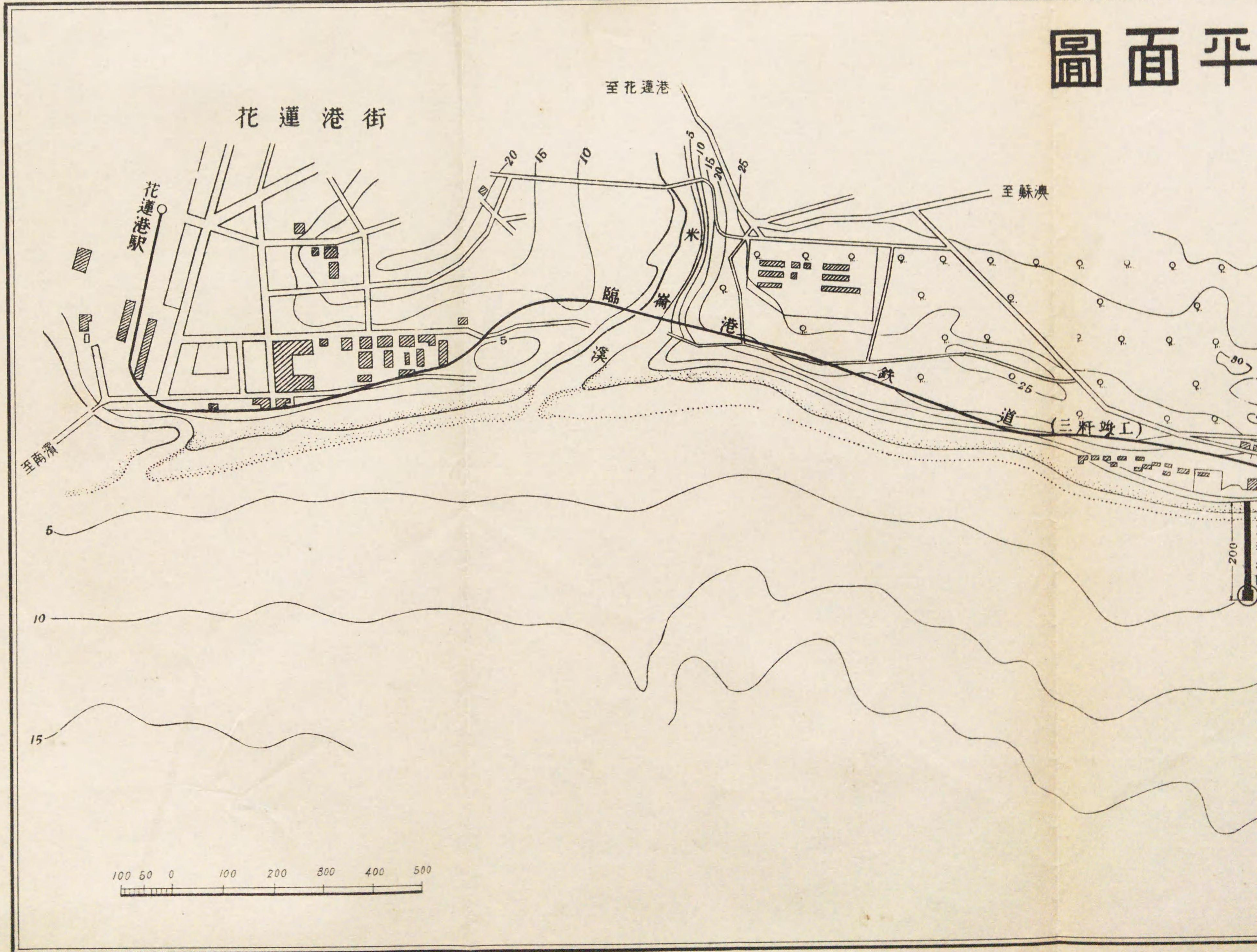


のである。

花蓮港築港計畫平畫圖



圖面平



交通の現況

陸運 花蓮港臺灣道路、花蓮港蘇澳間の自動車道路があつて、何れも本港を起點として居る。附近主なる部落には自動車の便があり、又鐵道は本港から臺東に至る百七十一軒の臺東線がある。

海運 明治三十五年十二月總督府命令航路として月一回の汽船入港があつたが、其の後人口と物資の移出入増加に連れて其の回數を増し、又大正三年には小汽船の不定期就航が開始され、更に其の後砂糖、木材の移出、石炭移入の爲大型船の就航をも見るに至つた。

(八) 貿易の狀況

(一) 最近五箇年間に於ける花蓮港貿易數量及價額

年次別	移出		移入		合計	
	數量	價額	數量	價額	數量	價額
昭和五年	三、一七七	八〇六、八三三	三、六三三	四三二、四三〇	七、四一〇	一二、三〇三
同 六年	三、六三三	五九三、六四九	四、五九七	一、七四八、八八三	八、二三〇	七、七〇一、三四二
同 七年	四、五九七	六二九、三四三	四、七四七	四七三、八八三	九、三四四	六、五三三、二三五

花蓮港

花蓮港

一四〇

同	同	三〇六八	七三八〇、九四一	五四〇三	五〇九四、五五五	八四六九四	二二四、五九七
九	八	五、二二三	九八五、九五	五、七七五	五、二八四、四二	一〇八八八五	六、二〇、八三七
年	年						

(二) 最近五箇年間に於ける花蓮港入港船舶

年次區別	汽船		帆船		其他		合計	
	隻數	噸數	隻數	噸數	隻數	噸數	隻數	噸數
昭和五年	七七	五九、七七七	一三	一、四〇〇			九〇六	五九、一五七
同 六年	六七	三三、五九九	七	八七一			七六	三三、三九〇
同 七年	七	二七、三三六	一〇	七〇〇			七九	二八、七五六
同 八年	壹六	二五、一〇〇	一八	三七八七			八四四	二六、八九七
同 九年	五二	二七、六四七	三	一、三六七			八五六	二九、一〇四

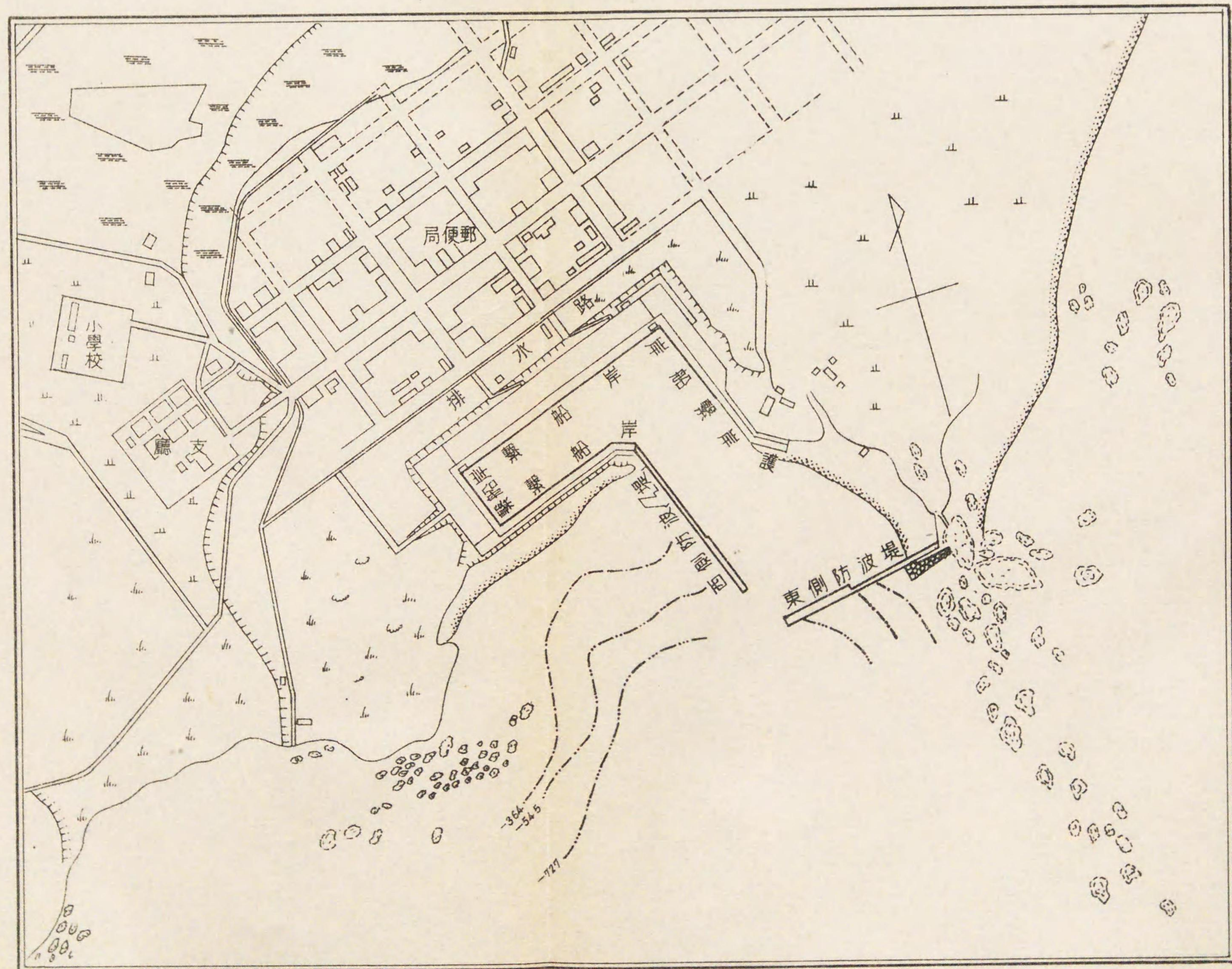
(三) 花蓮港移出入主要品目 (昭和九年)

移出 砂糖、酒精、樟腦及樟腦油、葉煙草、木材
 移入 金物製品、セメント、木材、肥料、油類

三 新 港 (臺東廳新港支廳)

本港は臺東街を距ること東北五十二軒、東部沿岸の殆んど中央に位して居る。

新港澳港平面圖



(三) 花蓮港移出入主要品目 (昭和九年)

移出 砂糖、酒精、樟腦及樟腦油、葉煙草、木材
 移入 金物製品、セメント、木材、肥料、油類

三 新港 (臺東廳新港支廳)

本港は臺東街を距ること東北五十二軒、東部沿岸の殆んど中央に位して居る。

港口は南に開き水深二米四乃至四米八で、港の北東五十四米に亘り岩石が海中に突出して自然の防波堤をなして居る。南風の時期には波浪が稍高いが季節風期にあつては風浪を遮り、港内は平穩で船舶は安全に碇泊が出来る。

本港は舊名蘇茅漏と稱し良港灣たるの素質を備へながら其の地が偏在して居る爲め、清領時代から微々たる一寒村に過ぎなかつたが、最近に至り東海岸第一の良港として矚目され、大正九年大阪商船會社定期船の寄港地となり、同十年には支廳が開設され、地名を新港と改稱せられた。本港は沖合に鯉、旗魚等の好漁場を有するので水産業の發達と地方開發に資する爲め、國費を以て漁港が修築され、舊來の面目を一新するに至つた。

漁港修築工事計畫概要

本漁港は昭和四年度に於て、國庫豫算四十九萬八千九百六十圓を以て築造に着手したが中途財政整理の結果、其の工事を中止し、更に昭和五年度から一部計畫の變更を爲して同六年度に亘る二箇年の繼續事業として豫算七十五萬圓を以て工事を再起し昭和七年末完成した。計畫の大様は左の通りである。

- 一、海岸の傾斜地を掘鑿浚渫して干潮面上三米の平地約一萬九千五百平

方米と干潮面以下三米六までの水面積五萬四千五百四十五平方メートルの漁船溜を得。

一、船溜前面に於て、水深干潮面以下一米八及び二米七の繫船岸六百二十二米並護岸百四米を築造する。

一、船溜入口の西側に於て二百米、東側に於て二百五十五米の防波堤を築造し、其の堤端は五十五米を隔て、相對せしめる。

當港の陸上の交通は南は卑南大橋に依りて臺東街知本に通じて毎日自動車の定期運行が行はれ、北は成廣澳以北花蓮港廳界附近迄自動車の便がある。又當港の貿易の状況は左の通りである。

(一) 最近五箇年間に於ける新港貿易數量及價額

年次區別	移出		移入		合計	
	數量	價額	數量	價額	數量	價額
昭和五年	七六六	一五〇六	二四三	一五〇〇	三一九	一六〇六
同 六年	三二一	五八六四	三九五二	三三、五八四	四二七三	二八、二六六
同 七年	五八三	七四八七	二、二四六	一六、八七六	二、八二九	二三、七五二

(二) 最近五箇年間に於ける新港入港船舶

年次區別	汽船	帆船	其他	合計
同 八年	一三九	一、三三四	一〇、五七〇	一二、〇〇三
同 九年	一三三	二、四七九	一七、五八四	二〇、三九六

(三) 新港移出入主要品目 (昭和九年)

年次區別	汽船		帆船		其他		合計
	數量	價額	數量	價額	數量	價額	
昭和五年	九〇	九〇	一	一	一	一	九〇
同 六年	一一七	一七三	一	一	一	一	一一八
同 七年	一七三	四三八	一	一	一	一	一七三
同 八年	四五八	一六六	一	一	一	一	四五八
同 九年	一六六	一六六	一	一	一	一	三九八

移出 玄米、粳、樟腦及腦油、割藤、鯉節
移入 米、雜貨、食鹽、煙草、木材、金物類

四 臺東港 (臺東廳臺東街)

本港は卑南大溪の河口三角洲の東北端に在り、海濱は一直線をなして港灣の

形を爲して居ない。清領時代は臺東直隸州治の地であつたが、改隸當時尙荆蕪が路を塞ぐの状態で海山寺附近から舊郵便局の間に約百戸の人家が點在して居たに過ぎなかつた。是等部落の中の最も大なるものを寶桑と稱へた。其の後寶桑は卑南となり、次いで臺東街と改稱せられた。明治三十四年我軍隊の駐屯する様になつて以來移住者漸く増加して、東部地方第二位の都市となつた。

明治三十年臺東廳が此の地に設置せられ其の後大阪商船會社の東沿岸定期船が寄港し、現在では基隆、蘇澳、花蓮港、新港、火燒島、紅頭嶼及大板埒方面と水路連絡が取れて居る。又本港から花蓮港に至る間は鐵道が敷設されて居る。本港は花蓮港と同じく大洋に直面し、海岸設備としては何物もなく、汽船との聯絡は舢舨に據りつゝあるので荷客の聯絡不能の場合が屢々ある。貿易の狀況は左の通りである。

(一) 最近五箇年間に於ける臺東港貿易數量及價額

年次區別	移出		移入		合計	
	數量	價額	數量	價額	數量	價額
昭和五年	六六六噸	一五〇九三圓	七四九七噸	九三、一六四圓	一四、一〇三噸	一、〇六四、〇九六圓

年次區別	汽船	帆船	其他	合計
同 六 年	八、一〇〇隻	八、一三〇隻	一、一六六噸	一六、三九〇隻
同 七 年	一〇、三六三噸	一〇、七九〇噸	一、六六六噸	二二、八一九噸
同 八 年	二、八五二噸	一、一六六噸	一、八六二噸	四、七四一噸
同 九 年	一、四九六噸	一、九九九噸	一、八五五噸	五、〇三二噸

(二) 最近五箇年間に於ける臺東港入港船舶

年次區別	汽船		帆船		其他		合計	
	隻數	噸數	隻數	噸數	隻數	噸數	隻數	噸數
昭 和 五 年	一、五三二隻	一六〇、七四四噸	八二隻	一、一四六噸	二七三隻	一六、八八〇噸	一、九〇七隻	一八七、七六四噸
同 六 年	二、二二二隻	三九二、四七四噸	六六隻	四七七噸	二七九隻	三九、三九二噸	二、五六七隻	四三二、七四三噸
同 七 年	二、三五六隻	一四五、九一〇噸	八〇隻	七六〇噸	三三六隻	一四六、六九〇噸	二、七七二隻	三六一、三六〇噸
同 八 年	二、九三三隻	三三四、四七〇噸	一一四隻	二、九八八噸	四〇七隻	三三七、四八八噸	三、四五四隻	六〇四、九四六噸
同 九 年	二、六七七隻	三三五、四七〇噸	一〇七隻	二、七二六噸	三九四隻	三六、一八九噸	三、一七八隻	三九七、六八五噸

(三) 臺東港移出主要品目 (昭和九年)

- 移出 砂糖、割藤、米、雜貨、ツーン、
- 移入 雜貨、煙草、綿布、酒、肥料、木材、

五 大板埒港 (高雄州恒春郡)

本港は本島の南端にある寄泊地で、清の順治十三年（西曆一六五六年）泉州人が移住し來つて、附近開墾の傍ら薪材を戎克船で搬出して居たのが開發の基である。明治三十四年十一月から本島沿岸定期船の寄港地となり、千噸級の汽船出入して、恒春郡下物資の集散地を爲したが、大正十一年四月寄港地を海口に變更されるに及び、次第に衰微に向つた。然るに昭和二年四月に至つて再び定期船の寄港地となつて往年の状態に復した。戸數數十戸に過ぎない一小寒村であるが、大正九年東洋捕鯨株式會社が本島に於ける捕鯨根據地として、臺灣事業場を此地に設立して以來、其の漁期十二月から翌年四月に至る期間は捕鯨船二隻の活動を現出するに至つた。本港と恒春間は五籽四幅十八米の道路があつて、自動車の通行が頻繁である。

本港は三方山嶽を以て圍繞せられ、南西方海洋に面して居るので、冬期季節風の襲來時には、波浪高く、船舶の出入は不可能であるが、郡下唯一の良港として海口に次ぐ貨物の集散地である。貿易の狀況は左の通りである。

(一) 最近五箇年間に於ける大板埕港貿易數量及價額

年次別	移出		移入		合計	
	數量	價額	數量	價額	數量	價額
昭和五年	九六	六、九三三	一七三	六、四七七	二六九	一三、四一〇
同 六 年	五九八	二九〇八八	五四三	三五、四六二	一、一四〇	六四、五五〇
同 七 年	二〇〇	二、七〇〇	三五〇	四、三九六	五五〇	六、六六六
同 八 年	一、〇一六	三〇、五六三	一、四一六	四、五五〇	二、四三二	七、七一二
同 九 年	一四	一、六三六	二二	二、九六六	三六	二、九三二

(二) 最近五箇年間に於ける大板埕港入港船舶

年次別	汽船		帆船		其他		合計	
	隻數	噸數	隻數	噸數	隻數	噸數	隻數	噸數
昭和五年	一三三	二、六八二	一〇三	二、四六一	—	—	二三六	二、九一七
同 六 年	一三	二、七四七	四	二、七	—	—	一七	二、七〇四
同 七 年	一七三	三、四八三	二	八三	—	—	一七五	三、五六六
同 八 年	一六	九、八三三	三	一、九一	—	—	一九	九、九〇三
同 九 年	一三	六、四九九	二	七二	—	—	一五	六、五七〇

六 海口港 (高雄州恒春郡)

本港は本島南端に近き一小濱で楓港の南約二十軒の位置にある。港口は西北に面し、海口の西南には車城角突出して、北方の尖山と相對して灣口をなして居る。港口は幅約百九米、港口から百米の沖合は水深二米内外で比較的波浪が静かである。

當港には大正十年度の國庫事業として築造された船溜設備がある。本島南部恒春地方との交通は、高雄から海路に依るを最も便利とせられ、貨物の運送に従事する石油發動機船並支那型船の往來が頻繁であるのみならず、小琉球から七星岩に至る海上には極めて豊富な漁場を有するけれども、附近の海岸に適當な避難港がないので、多年出入船舶は風波に依る幾多の不便を忍びつゝあるの狀態であつた。故に本港を卜して是等に備ふる設備を爲すこととし、大正十年度に於て國庫豫算十一萬五千二百圓を以て工事を起し、大正十一年度に於て完成したが其の後暴風雨並季節風の爲めに附近海岸の流砂及飛砂が夥しく、遂に港内錨地を埋没するに至つたので、大正十三年度、大正十五年度及昭和三年度の三回に亘り工費合計九萬九千九百七十圓を支出して、港内の浚渫及防波設備

を爲して船舶出入の安全を計つた。其の工事の概要を掲ぐれば左の通りである。

- 一、船溜の西側に防波堤三百三十一米を築造し、其の先端に燈臺を設置した。
- 一、船溜内部二萬四千七百九十三平方米を干潮面以下一米八二乃至二米七三の深さに浚渫し、其の南海岸の一部に土留石垣三百四十米を築造した。
- 一、後方の陸上には船舶の航路標識用として、柱燈、導標二基を設置した。
- 一、船溜の東側に防砂堤三百十八米を築造した。

本港から當郡々役所々在地たる恒春へは十軒十八で、平坦な十八米幅の道路があり、又東港及潮州へは海岸に沿ふ五米四五幅の道路があつて、自動車を通じて居るが、八月の雨期に入れば河川に橋梁がない爲に交通杜絶するのが例である。又領臺當初は車城灣と共に沿岸定期船が寄港したが、明治三十四年此の沿岸航路の寄港地は大板埕港に轉じ、其の後本港に於ける船溜工事完成後大正十一年四月再び定期船の寄港を見るに至つたが、更に昭和二年四月に大板埕港に戻つて今日に及んで居る。然し當港に對しては大正十一年から海口、高雄間の發動機貨物船航路を開始せられて旅客の便乗をも取扱つて居る。貿易の狀況は左の通りである。

(一) 最近五箇年間に於ける海口港貿易數量及價額

年次區別	移出		入		合計	
	數量	價額	數量	價額	數量	價額
昭和五年	一六三五	一八六一〇三	六五五	二二,四二九	二,一九〇六	二〇,七四四六
昭和六年	九〇九四	六三,三六三	二〇七六	三六,九三六	一,一七〇	九,九一六九
昭和七年	二,三三六	一〇,六一五八	一〇,五四一	二八,九三七	三,一九七	一三,四〇四五
昭和八年	一九六〇	二五,五九六	一,四四	一八,一七六	三,〇一五	三〇,七三二
昭和九年	七,九五〇	九六,七八三	二,四四	四,五八五	一〇,一九五	一三,九三六七

(二) 最近五箇年間に於ける海口港入港船舶

年次區別	汽船		帆船		其他		合計	
	隻數	噸數	隻數	噸數	隻數	噸數	隻數	噸數
昭和五年	一	一	七三九	八三二五	七三九	八三二五	七三九	八三二五
昭和六年	二	五三九	五六四	五八五二	五六六	一,一四七	五六六	一,一四七
昭和七年	五	四七五	六四五	七三七三	六五〇	七,八四八	一,一〇五	三,五七四
昭和八年	一	一	一九六	三,五七四	一九六	三,五七四	一九六	三,五七四
昭和九年	一	一	七〇	九,〇一〇	七五	九,〇三〇	七五	九,〇三〇

(三) 海口港移出主要品目 (昭和九年)

移出 砂糖、サイザルヘンプ、木炭、甘藷、米

移入 肥料、油類、煙草、鐵材、木材

七 北門港 (臺南州北門郡)

本港は今を去ること百五十年前、對岸から移住した北門嶼部落民に依つて開かれたもので、港口附近には細長い砂洲が南北に横はつて、陸地との間に内海を形成し、天然の防波壁を爲して居る。内海の水深は一米八乃至三米で、戎克船の碇泊には適して居るが、汽船は一湮の沖合でなければ碇泊が出来ない。本港は港灣としての價値は殆んどなく、交通貿易の如きも特に見るべきものはないが、只此の附近一帯は製鹽業が盛んで、其の産鹽の大部分は本港を経て安平港に搬出せらるゝので、七月から十月に至る間は、船舶の出入が盛んである。

八 布袋港 (臺南州東石郡)

本港は嘉義街の西南、八掌溪の分流たる鹽水溪の河口にあつて、弓狀の砂洲で包まれた海濱の一小灣である。港口は幅約二百十八米で、水深は〇米九乃至一米八に過ぎないので、汽船は遙かの沖合でなければ、碇泊することが出来な