

再論晚清臺灣開港後的 米穀輸出問題

林文凱*

過去學界常以晚清臺灣海關統計資料為依據，認為十九世紀中葉臺灣開港(1860年)以後的米穀出口數額大減，出口大宗已由清初的米、糖，轉變為茶、糖和樟腦，強調開港前後臺灣貿易體制的劇烈轉變。然而，晚清臺灣米穀主要係由各條約港與非條約港的中式帆船運輸出口，並不在當時僅以條約港西式船舶為管理對象的海關統計範圍內，所以清代海關資料其實並不能充分地顯示晚清臺灣的米穀出口詳情。本文首先利用日治初期的航運與港口調查資料，證明臺灣開港以後中式帆船與非條約港的航運與貿易活動，其實仍相當發達，且臺米尤為其中重要的輸出品。其次，則以日治初期的貿易統計書等定性與定量資料為依據，重新推估晚清臺灣的米穀輸出數量；指出當時的米出口雖呈現遞減趨勢，然以輸出總值來說仍高於茶、糖，確認米穀仍為晚清臺灣出口最大宗的商品。筆者以為，開港後臺灣經濟體制雖有重大轉變，但原有貿易商品、航運與銷售體制，仍具相當程度的延續性與重要性。

關鍵詞：臺灣開港、米穀市場、海關統計、中式帆船

* 中央研究院臺灣史研究所助研究員

一、前言

清代臺灣市場經濟是一種農商連體的經濟型態，農業活動基本上並非自給自足的維生經濟，而是面向市場銷售的商品生產活動，整個社會的主要商業活動也以農產品的銷售為主體。¹其中米、糖、茶、樟腦等主要出口商品的市場演變，尤其為臺灣經濟史研究者所關注。

在清代臺灣經濟史研究中，米穀經濟的演變一向吸引學者的關注。過去的討論主要聚焦在清初領臺至十九世紀中期開港(1860年)期間的米穀出口，與米穀出口相關的臺運政策之演變，以及常與此類討論扣連在一起的米價變動研究。²其中謝美娥的研究特別吸引筆者注意，她在 1738 至 1850 年間臺灣米價變動為主題的專書中，以專章討論與米價變動甚為相關的米穀輸出數額之長期演變。依其說法，臺米輸出量在十九世紀三〇年代中後期明顯下降，而在十九世紀七〇至九〇年代期間，更從自給自足轉為自給不足，需要輸入米穀以供應民食。³

謝美娥的論點部分奠基於她利用海關檔案，對於開港後臺灣米穀進出口趨勢所得出的推估。這一說法與林滿紅更早出版的經典作品

1 有關農商連體經濟的概念說明，請見黃富三，〈十七世紀臺灣農商連體經濟的啟動〉，頁 17-34。

2 這一類議題的討論，最早如王世慶，《清代臺灣社會經濟》。其他重要研究如栗原純，〈清代臺灣における米穀移出と郊商人〉，頁 5-45；山本進，〈海禁と米禁——清代閩浙沿海米穀流通〉，頁 81-110；高銘鈴，〈雍正、乾隆期における福建、臺灣間米穀流通〉，頁 27-47、〈清代中期における台運体制の実態についての一考察〉，頁 87-115、〈十九世紀前中期における台湾米穀流通に関する一考察〉，頁 85-117；謝美娥，《清代臺灣米價研究》；吳玲青，〈臺灣米價變動與「臺運」變遷之關聯，1783-1850〉，頁 71-124。

3 謝美娥，《清代臺灣米價研究》，頁 383-416。

《茶、糖、樟腦與臺灣之社會經濟變遷(1860-1895)》，其中論點也有某些關聯。林滿紅同樣以條約港的海關統計為主要依據，主張 1860 年以前臺灣經濟以米糖為大宗，但之後米出口已非大宗，尤其北部因茶葉生產擴大，人口大增，已無餘米可供出口，甚至常需進口食米。⁴

筆者對於謝美娥與林滿紅的說法感到疑惑，是在閱讀柯志明有關日治時期米糖相剋研究時引發的；雖然該書主要關注日治中期米糖相剋問題的歷史演變，清代晚期臺灣米穀輸出狀況並非其關心重點，柯志明當時並未細論此問題。但在 1870-1943 年臺灣主要外銷品份額的統計表裡，柯志明仍然列舉了糖、茶、樟腦以及米等商品佔總輸出比例之變化；在該表中，1868-1895 年間米的出口額欄數值為零。但在 1896-1899 年以及 1900-1904 年的統計中，米的輸出額卻從零而分別驟增為 12.82% 與 20.93%；在 1896-1899 年是僅次於茶、糖(高於樟腦)的第三位出口品，至 1900-1904 年間更躍升為第二位出口品。⁵同時，筆者也注意到日本領臺後，殖民政府為評估各種經濟作物的重要性，曾統計稻米、茶葉與甘蔗等主要作物；特別是這些調查統計有關 1904 年的耕種面積、生產與出口數額，實可呈顯米作與米出口在日治初期臺灣的重要性。⁶(參見表 1)

4 林滿紅，《茶、糖、樟腦業與臺灣之社會經濟變遷(1860-1895)》，頁 1-17、189-195。

5 柯志明，《米糖相剋——日本殖民主義下臺灣的發展與從屬》，頁 54，「表 1.5 臺灣主要的外銷品，1870-1943」。此表顯示柯志明可能亦接受林滿紅的論點，誤以為清末海關數值可以代表晚清商品出口值。

6 由於晚清臺灣缺乏各種作物生產概況的可靠資料，一般只能以年代相近的日治初期資料來回溯推估。但要利用日治資料推估晚清農業生產狀況時，應以 1904 或 1905 年的數字為準。因為 1904 年土地調查完成後，殖民政府才有能力進行農業生產的正確調查與估算，在此之前的農業生產資訊，主要是依前清官府遺留或者局部調查所得。我們查看總督府統計的各類田園面積即可發現，1903 到 1904 年間數據急遽跳升，之後卻幾乎

表 1 日治初前三種經濟作物生產額與輸出額(1904)

	種植面積(甲)	粗收穫(斤)		精製量(斤)		生產額(円)	輸出額(円)
		穀	莖	糙米	砂糖		
米	448,630	1,913,526,520	956,768,060	37,313,954	8,131,737		
蔗	21,591	1,074,974,929	114,344,882	8,918,900	8,659,812		
茶	31,720	50,967,657	19,685,012	6,102,382	5,138,995		

資料來源：臺灣總督府民政部殖產局，《臺灣移出米概況》，頁 145-146。附註：以上最後一欄的輸出額係 1906 年的資料，其餘各欄為 1904 年的資料。

因此，筆者開始思索，若謝、林兩位學者的論點正確，為何在日治初期的幾年間，臺米外銷數額如此急速攀升，且爬升到出口總額的前二、三位？難道是因為臺米生產在日治初的幾年有大量的增長嗎？就筆者閱讀日治初期米作生產演變的相關研究來看，顯非如此。⁷或者，還是實際上在開港以後臺灣米穀輸出數額依然可觀，仍然在臺灣出口貿易中扮演重要的角色？

從上述疑問出發，筆者乃對晚清與日治時期海關統計方式與其數據進行比較，從而發現：清代海關資料僅統計四個條約港(基隆、淡水、臺南、打狗)的西式船舶，而米穀作為一種商品主要卻是透過中式帆船從四個條約港與眾多非條約港，輸出到對岸福建省各港口(少量輸出至廣東省)，所以清代海關統計資料無法正確顯示米穀的輸出數額；⁸相對於

沒有增長。另一方面，殖民政府在 1907 年，開始大力推動殖產興業計畫，農業生產型態與運作效率始有了大幅的改變。因此，1904 年左右的數據應該最適宜被用來推估晚清土地生產狀況。參見臺灣總督府第一至第九統計書之田園面積變化。

⁷ 如川野重任，《日據時代臺灣米穀經濟論》。

⁸ 林玉茹早先曾在兩篇港口研究論著裡，提及以條約港的海關統計資料認識臺灣米穀輸出狀況的可能問題，隱含質疑了林滿紅晚清北臺已無米穀

此，日治時期的海關統計則囊括各類船舶以及條約、非條約港的貿易額，因而能統計到大量的米穀出口數額。⁹

本文首先說明謝美娥與林滿紅的相關論點，簡要介紹兩人對於清代臺灣米穀出口結構演變的看法，並探究其間可能存在的問題。接著，筆者利用日治初期的海關與經濟調查資料，證明清代海關數據的闕漏，指出臺灣開港以後中式帆船與非條約港的航運與貿易活動其實仍相當發達，而米穀尤為這些中式帆船運銷出口的主要商品。¹⁰最後，筆者將以日治初期的貿易統計書等定性與定量資料為依據，重新推估晚清臺灣的米穀輸出數量，並藉以推估其是否仍維持在開港前的重要性，進而考察開港前後臺灣貿易體制的斷裂與連續的程度。

出口的通行說法。參見氏著，〈清末新竹縣文口的經營——一個港口管理活動中人際脈絡的探討〉，頁 88-92、112；以及《清代臺灣港口的空間結構》，尤其是頁 312-314。林玉茹在近年的新作中，又以鹿港米出口與小口貿易為例，間接對林、謝兩人有關米穀出口的說法，提出部分修正。參見氏著，〈從屬與分立——十九世紀中葉臺灣港口城市的雙重貿易機制〉，頁 1-37。

⁹ 值得注意的是，林滿紅在 1994 年有關來臺郊商的研究中，曾修正前人的說法，指出開港之後臺灣郊商及其倚賴的中式帆船貿易仍然興盛。儘管如此，她卻似乎未修正其有關開港以後臺灣米穀出口演變的既有看法。參見林滿紅，〈清末大陸來臺郊商的興衰——臺灣史、中國史、世界史之一結合思考〉，頁 173-193。

¹⁰ 自十九世紀中葉新式輪船逐漸盛行以來，中式帆船在航運上的重要性即相對易被忽略，較少為學界論及。十九世紀中葉以前中式帆船的重要性，以下多項研究已論及。J. W. Cushman, *Fields from the sea: Chinese junk trade with Siam during the late eighteenth and early nineteenth centuries*; Ng, Chin-Keong, *Trade and Society: the Amoy network on the China Coast, 1683-1735*; Sarasin Viraphol, *Tribute and Profit: Sino-Siamese trade, 1652-1853*; 陳國棟，〈清代中葉(約 1780-1860)臺灣與大陸之間的帆船貿易——以船舶為中心的數量估計〉，頁 227-277。

二、臺灣開港以後米穀輸出量大減？

謝美娥利用臺運數額、民間運米估計數額與清代海關統計等諸種材料，整理出臺灣輸出米穀數額的演變，其主要論點如下：臺灣在十八世紀中晚期處於米穀輸出旺盛期，直到十九世紀初期，其年平均輸出數量約在 100 萬石左右；十九世紀三〇年代中期進入轉折期，輸出量下降至 30 至 60 萬石之間；到了十九世紀中期，臺米輸出量減勢不變，有餘轉自給自足；十九世紀七〇至九〇年代，自給自足轉為自給不足，輸出停止，轉而輸入米石。¹¹（參見次頁表 2）

以下先從兩個面向來說明謝氏上述論點的可能問題。首先，從臺灣開墾區域的進展來說，如同施添福、邵式柏、柯志明等人有關熟番地權的研究所示，臺灣西部沿山地區以及東北部噶瑪蘭地區，在乾隆晚期到道光中期仍有重大進展。¹²這段期間稻米耕種面積仍然大量擴張，米穀生產以及出口量持續鉅增，特別是中北部地區。據此，十八世紀中晚期至十九世紀初期的出口量，應該會有大量增加，而非維持在其所說的平均 100 萬石水平。另外，道光中葉至開港期間，臺灣的開墾進展雖較前期減緩，但西部和噶瑪蘭等地仍持續在沿山地區墾出

¹¹ 謝美娥，《清代臺灣米價研究》，頁 347-413。儘管本文對謝美娥有關清代臺灣米穀輸出演變的說法提出批判，但筆者仍要強調並肯定其在臺灣米價史研究的史料蒐羅與議題開展兩大方面的貢獻。

¹² 施添福，《清代臺灣的地域社會——竹塹地區的歷史地理研究》；John R. Shepherd, *Statecraft and Political Economy on the Taiwan Frontier, 1600-1800*；柯志明，《番頭家——清代臺灣族群政治與熟番地權》。以上三位學者的論著，處理了乾隆中晚期以來臺灣各地開墾浪潮由西部沿海進展至沿山熟番保留區的過程。有關噶瑪蘭地區的開墾，參見施添福，《蘭陽平原的傳統聚落——理論架構與基本資料》，上冊，頁 33-49。

大量的水田，臺地米穀的增產仍然相當可觀。¹³即使保守估計，1830至1860年期間增產的米穀僅足夠支應新增人口的糧食需求，這段期間的臺米產量仍不至於如謝氏所說，從有餘轉為自給自足，以致輸出更減。

表 2 謝美娥推估的臺灣米穀輸出量變化(1683-1895)

時期	豐歉程度及輸出入評估	米輸出數量估計(石)
十七世紀晚期或十八世紀初期	有餘	
十八世紀二〇年代	有餘	100,000+
十八世紀四〇年代	有餘，輸出量增加	710,000~810,000+
十八世紀中晚期	有餘，輸出量增加	1,000,000
十九世紀三〇年代中期	有餘，輸出量趨減	300,000~600,000
十九世紀中期	有餘轉自給自足，輸出量更減	
十九世紀七〇至九〇年代中期	自給自足轉自給不足，停止輸出，轉而輸入米石	

資料來源：謝美娥，《清代臺灣米價研究》，頁406。

其次，據謝美娥估計，臺灣人口在十八世紀中晚期至十九世紀三〇年代增加了將近一百萬人。¹⁴若然，則從進出口結構(米糖輸出與手工業品輸入)的均衡來看，謝氏對於這段期間米穀輸出數量的推估，恐需再作商榷。在十九世紀三〇年代中期，臺灣主要出口商品是米和糖，

¹³ 目前有關道光中期到同治年間之墾墾活動的研究，以北部沿山地區為多，如李文良，〈三層埔的土地拓墾過程與業主權取得——一個墾墾區的拓殖史研究〉，頁217-262；吳學明，〈金廣福墾墾研究〉；黃卓權，〈跨時代的臺灣貨殖家——黃南球先生年譜(1840-1919)〉。這段期間，中部埔里盆地的開墾尤為可觀，可參見劉枝萬，〈南投縣沿革志開發篇稿〉。

¹⁴ 謝美娥，《清代臺灣米價研究》，頁334表4.4。

而且糖產量與輸出量在開港之前變化不大。如果這段期間人口數量增加如此之大，若要進口足夠的手工業品以維持相近的生活水平，則米穀出口必然需要有相當大的增長，否則便無以購買進口臺地新增人口所需的手工業品。¹⁵若按謝氏說法，假設這段期間臺灣米穀輸出真的減少了 50 萬石(謝氏估算是從 100 萬石減為 30 至 60 萬石)，則將變成以原有二分之一的米出口額，來購買支撐兩倍左右人口的進口品需求。換言之，每人生活必需品的用度，將僅剩原有的四分之一。但十八世紀中晚期到十九世紀三〇年代期間，臺灣經濟應處於有效增長的狀態，因為史料中未見嚴重蕭條的相關描繪。¹⁶

接下來，本文檢討林滿紅在其有關開港後茶、糖、樟腦出口貿易的經典專書中，有關米穀出口地位演變的論點。林氏主張開港以前，臺灣是以米、糖為主要輸出品；開港以後，中部雖然仍有大量米穀透過中式帆船出口，但北部與南部的米出口量大減。且據海關進出口資料，米的出口量日益減少，開港後期 1879 年之後，甚至常常進口。她因此主張，開港以後米已非主要出口品，糖與新興的茶和樟腦方為臺灣的主要出口品。¹⁷

林滿紅指出臺灣南、北部已無餘米輸出的原因是：南、北部因為

¹⁵ 在十八世紀中晚期到十九世紀中期，除了米、糖之外，臺灣的確有其他出口品，如花生油、芝麻、藍靛等，但各地方志及海關資料都顯示，這些出口品的價額雖不少，但仍無法與米、糖等大宗出口品相比。與此同時，臺灣所需的手工業品並未發生「進口替代」的現象，仍然繼續仰賴大陸進口。

¹⁶ 這段期間臺灣各地港口蓬勃創設，從以鹿耳門為中心的主系統，發展成以鹿耳門、鹿港與八里坌主系統的北中南三個經濟交換區塊，參見林玉茹，《清代臺灣港口的空間結構》，頁 199-240。這些港口商貿活動也支撐了各商港城鎮的快速發展，因此這一時期的臺灣經濟應是持續增長，而非嚴重蕭條。

¹⁷ 林滿紅，《茶、糖、樟腦業與臺灣之社會經濟變遷(1860-1895)》，頁 10-11。林氏從海關統計所得的米進出口值，參見該書頁 12 的統計表。

人口增加、與非米作產業的興起擴張，米穀需求大增，兩地米作農家的米穀多在本地消費，無餘米輸出。林氏認為南部的出口品主要僅剩蔗糖，北部的出口品則以新興的茶、樟腦為主。

然而，假若此一說法成立，則南部的蔗糖輸出應有大量增長，以便輸入足供地區消費的手工業製品；即一方面用以補足原先利用米穀出口(但現已不再輸出)所交換輸入的手工業製品，另一方面則用以供應南部新增人口的手工製品需求。然而，南部的蔗作面積、蔗糖產量和產值，從清代中後期以來似乎沒有大量擴張的跡象。因此，此一說法至少在南部地區應該仍有疑義。¹⁸同樣地，若謂北部的茶與樟腦產業的擴展增加了北部生產米穀的島內消費量，從而減少了北部原有的米輸出數額，而茶與樟腦的輸出則可用以交換過去透過米穀輸出所進口的手工業製品。那麼，我們還是必須適當估計北部島內米穀市場的擴張速度，討論其是否真的足以消費掉北部米作農家的餘米。因為如果島內米穀市場不足，則北部餘米必須輸往對岸，否則米作農家不足以維持其原有的生活水平。

其次，林氏觀察到中部仍有大量餘米利用中式帆船輸出對岸，但仍認為清代臺灣海關的米進出口數據，應可有效代表開港後全島米穀出口趨勢的演變。這一說法恐怕多少受到 1891 年底淡水海關所提交〈1882-1891 臺灣淡水海關報告書〉有關米穀出口趨勢評論的誤導。該報告指出：「在過去諸年中(指 1882-1891 年間)，臺灣的米曾有大量的

¹⁸ 海關統計臺灣蔗糖輸出量：1868 與 1869 年各約為 26 萬石，1870 年躍升為 56 萬石左右，此後除了幾年輸出數額或價額有較大增加外，幾乎都維持相近的數額。但 1870 年的數額翻漲一倍並不是因為產量急遽增加，而是原本由中式帆船運載出口的臺糖改由西式船舶運載所致。因此，開港以來臺糖的出口市場雖有增減，但實際出口數額應無明顯變動。參見林滿紅，《茶、糖、樟腦業與臺灣之社會經濟變遷(1860-1895)》，頁 3 表 1.1、頁 25 表 2.3、頁 139-141。

輸出，主要是用民船(即中式帆船)運載的。甚至在現在，這種笨重物品之向內向外的運送，主要還是使用本國的船隻」；然而，同份評論卻接著說道：「但是，經由外國航運的輸入或輸出，可以對於過去十年間米的貿易提供一個公正的數字」。¹⁹

我們應該更加留意上述說法的內在矛盾：即西式船舶既非米穀主要運載工具，則其米穀進出口數額(海關數據)又如何能夠有效反映當時臺米的進出口趨勢？更重要的是，另一份同年度臺南海關提交的〈1882-1891年臺灣海關報告書〉，對臺米出口趨勢提出了一個完全對立的觀察：「米和糖是臺灣南部最重要的物產。據估計臺灣一年所產的米足夠全島人口三年的需要。然而，由於米的貿易完全控制在中國人的手中並且限於本國船隻的運輸，故不使外人感到興趣」。²⁰

以上評析顯示，清代海關報告其實已經自我否定了相關海關統計在臺米出口趨勢演變議題上的代表性。因此，若欲推論臺灣開港後米穀出口地位的演變，實有必要針對臺灣各種管道的米輸出數量與價額再做詳細推估，並和同時期的茶、糖、樟腦輸出額互做比較；否則，僅確定米穀輸出額漸減，其實並無法斷定當時米穀已非臺灣的重要輸出品。²¹

19 馬士(H. B. Morse)著，謙祥譯，〈1882-1891年臺灣淡水海關報告書〉，頁 87。

20 蒙哥馬利(P. H. S. Montgomery)著，謙祥譯，〈1882-1891 臺灣臺南海關報告書〉，頁 117。

21 林滿紅有關開港後臺米已非主要出口商品的觀點，曾廣為臺灣經濟史學者引用。葉振輝，《清季臺灣開埠之研究》，頁 202、224-225；林仁川、黃福才，《臺灣社會經濟史研究》，頁 121-125；戴寶村、李進億，〈清帝國統治後期的貿易，1860-1895〉，頁 124。

三、開港後中式帆船與非條約港貿易的重要性評估

前引淡水與臺灣海關報告已經述及，開港後臺米運銷對岸主要透過中式帆船來進行。或許有人仍質疑，即使臺米係透過中式帆船經由條約港或非條約港出口，但開港後隨著西式船舶與條約港貿易的大量擴展，也許中式帆船的運輸數額已經很少，不足以影響根據海關統計數額所作的推估結果。本節將利用日治初期的調查與統計資料，來確認開港後中式帆船與非條約港在兩岸航運與貿易上的重要性。

首先，日治初期臨時臺灣舊慣調查會進行的經濟調查，描繪了開港後臺灣各地港口中式帆船進出口之演變。²²文末附表 1 顯示，在晚清與日治初期，條約港與非條約港皆有很多中式帆船，從事米穀等商品的出口。這些調查也顯示，晚清割臺以前，米仍為全臺各港口中式帆船主要的輸出品項之一。進一步應注意的是，除了附表 1 所列的八個日治初殖民政府指定的特別輸出入港外，還有烏石港(宜蘭廳)、南坎港(桃園廳)、許厝港(桃園廳)、香山港(新竹廳)、中港(新竹廳)、通霄港(苗栗廳)、大安港(苗栗廳)等地方港口，在晚清割臺前皆與對岸有頻繁的貿易往來。²³

那麼，開港後到割臺期間，非條約港與中式帆船的貿易額與重要性到底如何呢？以下利用日治初期調查資料來統計中式帆船貿易活動，以便推估晚清臺灣中式帆船的載運量及其在整體貿易活動中所佔

²² 參見臨時臺灣舊慣調查會，《臨時臺灣舊慣調查會第二部調查經濟資料報告》(以下簡稱《調查經濟資料報告》)。

²³ 各港隸屬廳別係依 1905 年報告書出版時的行政區劃。清領期間臺灣各港口興衰及其貿易型態，請參見林玉茹《清代臺灣港口的空間結構》一書的相關表列與分析。

的份額，並進一步討論非條約港的對外與沿岸貿易活動，在晚清臺灣整體經貿發展上所扮演的重要角色。²⁴

在進入具體的統計數字討論前，筆者認為應先釐清日治初期總督府的相關政策，是否影響了中式帆船的貿易活動，這有助於我們確認日治初期的中式帆船貿易額，如何反映其在晚清割臺前的貿易狀況。

首先，從港口管理政策來說，總督府為了切斷臺灣與中國大陸間的政經聯繫，以及海防管理上的安全考量，從治臺伊始就有意限制中式帆船的對渡貿易活動，最初只擬准許中式帆船在四個條約港進行貿易。²⁵但後來因為地方的貿易需求和請願，又陸續開放中式帆船貿易活動非常頻繁的八個非條約港——舊港、後龍、梧棲、鹿港、下湖、東石、東港與馬公等為特別輸出入港，准許其與對岸進行貿易。²⁶至於其他原有的地方型港口，如前述的烏石港、許厝港、南崁港、香山港、中港、大安港、通霄港等，則不再允許進行對渡貿易。據此，日治初期中式帆船的對渡貿易，應該少於晚清時期。

其次，在關稅政策上，晚清臺灣各港的中式帆船出入港口貿易，僅需繳納文武口費等各類規費和釐金，但米穀輸出一般無須繳納釐金等費用。²⁷中式帆船的出口稅額負擔低於西洋船舶，是中式帆船貿易

²⁴ 關於晚清臺灣中、西式船舶數量及其貿易活動，戴寶村曾作過詳細的統計和討論，但他也僅強調中式帆船在開港後的衰退趨勢，而未能正視中式帆船貿易在晚清的持續重要性。參見戴寶村，《近代臺灣海運發展——戎克船到長榮巨舶》，頁 27-125；〈臺灣大陸間的戎克交通與貿易〉，頁 363-420。

²⁵ 吉井友兄，《臺灣財政視察復命書》，頁 21-23。

²⁶ 日治初期殖民政府曾短暫開放蘇澳港為特別輸出入港，但因地點偏僻貿易狀況不佳，隨即取消。參見《調查經濟資料報告》，下卷，頁 200。

²⁷ 關於米穀輸出免徵釐金的規定，參見《調查經濟資料報告》，下卷，頁 155；至於開港後各類船貨釐金的稅率，參見吉井友兄，《臺灣財政視察復命書》。

仍得以維持的重要原因。²⁸然而，日本領臺以後，殖民政府改變了關稅制度，也對中式帆船收取關稅，且因為控制的全面性，減低了走私的可能，或者說提高了運銷成本，這些都降低了中式帆船貿易的原有經濟性，導致日治初期的中式帆船進出口數比起割臺前大為減少。²⁹

另外，殖民政府在 1897 年，要求仍往來兩岸的中式帆船登記國籍，僅有一半左右選擇登記為日本籍，其餘的中式帆船選擇維持清國籍。³⁰此後這些清國籍的中式帆船，可能會因需負擔較高的關稅，而減少對臺貿易。此外，臺灣割讓日本後，1897 年清國海關總稅務司規定，在清國口岸進行的兩岸貿易，須按通商口岸章程抽稅；1901 年又規定，將通商口岸 25 公里內負責管轄中式帆船業務的常關，交由海關一併監管，因此該年底兩岸在清國通商口岸 25 公里內港口所進行的貿易，必需繳納新的進出口稅，這也可能對原本的中式帆船貿易經營帶來負面影響。³¹

²⁸ 1870 年廈門海關報告指出：臺灣大米、油與油餅等大宗貨物，可由外國船隻運載出口，但須交納將近船貨價值 10% 的關稅及其他費用。儘管外國船隻較為安全且便捷，但因廈門與臺灣間的距離是如此之短，以致本地商人寧可用中式帆船運送這類大宗貨物，享受免稅待遇，而不願雇用外國船隻。參見廈門志編纂委員會、廈門海關志編委會，《近代廈門社會經濟概況》，頁 55。

²⁹ 臺灣總督府財務局稅務課，《臺灣の貿易》，頁 3、71。

³⁰ 根據《臺灣貿易三十年對照表》，頁 323。1896 年總督府尚未要求中式帆船登記國籍時，當年度出港的中式帆船（登記類目為支那帆船）總數為 4,315 隻；1897 年區分日本與清國籍中式帆船的規定施行後，該年度的清國中式帆船減少為 2,269 隻，日本籍中式帆船則為 1,620 隻；1898 年度則為清國中式帆船 1,833 隻，日本籍中式帆船 2,134 隻。中式帆船登記為日本籍（即臺灣籍）的數額變化，也可支持林玉茹有關晚清本土郊商資本崛起的相關討論。參見林玉茹，《清代竹塹地區的在地商人及其活動網絡》，頁 343。

³¹ 戴寶村引用許雪姬的研究指出：1897 年清國總稅務司針對兩岸貿易訂定

更為重要的是，日治初期臺米的輸出逐漸轉向日本，³²導致輸出清國的臺米數額大減，大幅降低了中式帆船進出臺灣港口從事貿易的經濟誘因。再者，總督府從 1898 年開始推動，大阪商船從淡水到華南各地的航運事業，也在一定程度上吸引輸出商人改採更為便捷安全的西洋船舶運送商品。³³總括來說，日治初期的種種政策顯然將直接導致中式帆船貿易數量與貿易額的減少。因此，以日治初期的資料來回溯推估晚清的中式帆船活動，明顯係屬低估。

那麼，日治初期 1896-1900 年間，到底仍有多少中式帆船從事兩岸貿易活動？以下表 3 為日治初期(1896-1900)臺灣從事對外國貿易的出港船舶數以及噸數統計，表 4 則為日治時期(1897-1906)臺灣中式帆船貿易額佔對外國貿易總額的比例。³⁴

的新關稅政策，使臺灣和對岸間的中式帆船貿易大受打擊。參見戴寶村，〈臺灣大陸間的戎克交通貿易〉，頁 411；許雪姬，〈乙未割臺對閩粵沿海的影響〉，頁 353。但此說可能需要略為修正。因為清國海關在 1901 年底才開始監管海關口岸 25 公里內的常關，負責管理中式帆船進出口業務。這表示新關稅政策大概要到 1901 年後才會對兩岸間的中式帆船貿易造成實際影響。參見萊昂斯(Thomas P. Lyons)，毛立坤等譯，《中國海關與貿易統計，1859-1948》，頁 23。

³² 甲午戰爭前後，日本國內米穀消費日益超越國內的生產，亟需從國外進口米穀供應國內消費。臺灣割讓給日本後，日本內地商人開始發展臺米出口體制，總督府在 1904 年建立對日移出米穀檢查等政策，致力於臺米移出日本。1895-1910 年左右臺米輸出日本的歷史過程，參見大豆生田稔，《近代日本の食糧政策：對外依存米穀供給構造の變容》，頁 50-60、87-108。

至於 1896 至 1906 年間臺米輸移日本與清國的數額，請參見本文表 6。

³³ 涉谷長紀，《臺灣を中心として戎克貿易に就て》，頁 10；戴寶村，《近代臺灣海運發展——戎克船到長榮巨舶》，頁 129-163。

³⁴ 戴寶村曾在其有關中式帆船貿易的論著中使用此一史料，但他轉錄中式帆船輸出入額佔總輸出入額比例的數據時恐怕有誤，以致各年度的比例皆僅為正確值的十分之一，從而得出以下結論：「戎克船航運原本在臺海貿易扮演要角，然自 1860 年代開港通商之後，受到極大挑戰，港口、船舶條

表3 日治初期對外國貿易的出港船舶數與噸數統計(1896-1900)

年度	西洋船		中式帆船(日本)		中式帆船(清國)		中式帆船合計		
	隻數	噸數	隻數	噸數	隻數	噸數	隻數	噸數	噸數比例
1896	202	147,734					4,315	70,483	33%
1897	216	165,457	1,620	41,617	2,269	47,229	3,889	88,846	35%
1898	215	175,847	2,134	61,205	1,833	44,955	3,967	105,350	37%
1899	229	189,982	1,266	40,213	1,044	28,656	2,310	68,869	27%
1900	181	147,842	1,305	34,832	1,232	36,640	2,537	71,472	33%

資料來源：臺灣總督府稅關，《臺灣貿易三十年對照表》，頁 323。附註：本統計表不包括從事臺灣與日本間移出入貿易活動的西洋船舶。「中式帆船(日本)」係指日本領臺後，依規定登記為日本國籍的臺灣人所擁有的戎克船；「中式帆船(清國)」則指國籍登記為清國的戎克船。「中式帆船噸數比例」，是指日本籍與清國籍中式帆船合計噸數占總船舶噸數的百分比。

表4 日治時期臺灣中式帆船貿易額佔對外國貿易總額比例(1897-1906)

期別	中式帆船貿易額 (每年平均額，單位：圓)	對外國貿易總額 (每年平均額，單位：圓)	比例 (%)
1897-1901	8,129,494	25,123,820	32.36
1902-1906	5,522,893	22,961,727	24.05

資料來源：臺灣總督府財務局稅務課，《臺灣の貿易》，頁 16。附註：「對外國貿易總額」不包括臺灣對日本移出與移入貿易額。

件影響其成長，日據之後的沒落更為快速而顯著，出入港船舶數和總噸位數逐年遞減」。戴寶村，〈臺灣大陸間的戎克交通與貿易〉。

表 3 顯示，即使總督府政策不利於中式帆船貿易，1896-1900 年間臺灣與對岸各港之間的中式帆船噸數，仍佔對外國貿易出港船舶總噸數的三成左右。³⁵更且，兩類船舶噸數的比例也有效反映了兩類船舶的貿易金額比例；如表 4 顯示，1897-1901 年間中式帆船貿易額，仍然佔臺灣與外國貿易總額的 30% 以上。³⁶

另外，本文也利用日治時期的海關資料，整理出日治初期(1896-1900)臺灣各港口中式帆船的統計表(文末附表 2)。³⁷根據附表 2，中式帆船不僅在非條約港，同時也在西式船舶可以進入的條約港從事貿易活動；而且日治初期中式帆船在四個條約港的航運噸數，約略與另外八個非條約港的航運噸數相等。

接著回到本文的核心問題：既然上述日治初期的統計資料，已經顯示出中式帆船貿易活動的重要性，我們能否進一步推斷 1895 年日本領臺以前中式帆船貿易的比例，並釐清其與開港以來臺米輸出對岸問題的關聯呢？針對上述疑問，筆者發現日本大藏省主計官荒井賢太郎在 1898 年提交的《臺灣經濟事情視察復命書》，或可提供解答。

³⁵ 1897-1900 年間，自臺灣往日本的西式船舶出港噸數，從 183,463 噸增加至 413,265 噸；然此一數據並不能有效反映臺日間貿易活動的份額，因 1897 年臺日間出港的西式船舶噸數雖高達 183,463 噸，但實際移出入商品金額僅 5,828,370 圓。相較於此，當年中式帆船出港噸數雖僅有 88,846 噸，但其進出口金額卻高達 7,381,588 圓。因此，計算這段期間中式帆船噸數佔總船舶噸數(對外國貿易+對日本貿易)的比率，並沒有太大意義。參見《臺灣貿易三十年對照表》，頁 630、522、621。

³⁶ 1897-1901 年間對日移出入貿易年平均額為 10,973,915 圓(《臺灣の貿易》，頁 87)。若將其併入計算，則該期間中式帆船佔臺灣總貿易額比例(即中式帆船貿易額 / [對外國總貿易額+對日本總貿易額])為 22.52%。

³⁷ 從同一統計資料亦可算出各港口的輸出、入品價額，這些價額與附表 2 船舶噸數比較，顯示船舶噸數可有效反映該港的貿易額。《臺灣貿易三十年對照表》，頁 6、8。

荒井注意到：1895年領臺以來，因戰亂影響，臺灣對外貿易雖逐年增長，但仍然未能完全回復以前的水準。然而，他從統計上卻發現，1897年日本海關統計的臺灣對外貿易總額，竟比領臺前1894年清國海關統計貿易額高出甚多；他認為這是因為過去的清國海關統計，並未包含各港口中式帆船貿易額的緣故。³⁸荒井根據總督府派員訪問廈門泉州郊商後提交的報告書指出：領臺以來，利用中式帆船從臺灣輸出到福建沿岸的商品減少了約十分之七，而從福建各地輸入臺灣的商品則減少約一半。³⁹荒井在報告書中也提到，根據一位熟悉臺灣貿易狀況的在臺外國人估計，領臺以前兩岸中式帆船的貿易額約為西式船舶貿易額的三分之二，即中式帆船貿易額佔臺灣總貿易額40%；荒井認為這是相當合理的估計。⁴⁰

³⁸ 荒井賢太郎，《臺灣經濟事情視察復命書》，頁65-71。1895年與1896年戰亂期間，外貿受到嚴重干擾，因此以1894年和1897年的數額進行比較應較為適當。根據清代海關統計：1894年臺灣進出口總值為19,428,041圓，1897年臺灣對外(對外國+對日本)總進出口額為31,838,350圓(《臺灣經濟事情視察復命書》，頁54、66、68)。據此，1894年臺灣的進出總額，僅為1897年的61%而已。但因1897年臺灣貿易活動尚未完全恢復，當年的貿易數額比起1894年的實際貿易額為低，所以1894年清國海關統計的西式船舶貿易額，可能僅為實際數額的50%-60%。根據上述推估，日本領臺以前中式帆船貿易總額約佔總貿易額的40%-50%。

³⁹ 1882-1891年的廈門海關十年報告指出，每年廈門與臺南(安平)間的中式帆船貿易約有9,163噸。參見廈門志編纂委員會、廈門海關志編委會《近代廈門社會經濟概況》，頁284。由於晚清期間，安平港常進行對渡貿易的口岸，除了廈門以外，還有汕頭、柘林與泉州等港(參見本文附表1)。假若保守估計後三個港口的貿易額合計只有與廈門間的一半，則1882-1891年間，安平港的中式帆船出港噸數為137,445噸，約為附表2所示1896-1900年間安平港中式帆船噸數的二至三倍。因此，主張日治初期的中式帆船貿易量僅約割臺前的一半左右，應是合理的說法。

⁴⁰ 荒井賢太郎，《臺灣經濟事情視察復命書》，頁63、72-73。

荒井接著還提及，除了本島商人會用中式帆船運送大量米穀到福建外，過去清國商人利用中式帆船輸入各類商品到臺灣時，不管原來是否打算輸出米穀，只要價格合宜、有利可圖，幾乎都會運送一些臺米回返福建。荒井並指出，雖然 1898 年臺灣輸出清國的米高達 54 萬餘石，但根據本島商人與對岸商人的談話，過去的米輸出量必然高於這個數額。⁴¹

本節最後想要簡要分析一下，開港以來西洋船舶發展快速，相較於需倚賴風向與天候配合的中式帆船，其運送迅速且安全，又有保險等制度的配合；不僅西洋商人、連本國商人都都很快選擇雇用西洋船舶，來從事條約港之間的貿易活動。那麼，為何中式帆船貿易活動，尤其是運銷臺米到對岸的經濟模式，仍能維繫下來？

筆者以為主要有兩個理由。首先，與米這種商品的供給與銷售的市場模式有關。從米穀輸出的臺灣一方來說，如前述所說米穀輸出分佈在西部沿海各廳縣，而非僅在四個條約港地區。就運輸效益來說，臺灣沿岸各港間的中式帆船運費與臺灣到對岸各港的運費幾乎一樣，因此非條約港的米穀商人當然選擇直接用中式帆船載運米穀出口至對岸各港，而非先把米穀運到條約港，再以中式帆船輸出或者轉由西洋船舶輸出。⁴²而在條約港的米穀商人，若以西洋式船舶運銷到對岸條約港，雖然時間較快、運載安全性較高，但因運費與中式帆船相差無幾，⁴³各項稅額卻遠高於中式帆船，因此使用中式帆船運出較為划算。

從米穀輸入一方的福建對岸來說，當地有米穀輸入需求的，不是

41 荒井賢太郎，《臺灣經濟事情視察復命書》，頁 112-115。

42 關於中式帆船運費的調查，參見臨時臺灣舊慣調查會，《調查經濟資料報告》，下卷，頁 370-385。

43 《調查經濟資料報告》，下卷，頁 364、376。

只有福州與廈門兩個條約港所在城市，而是從福州到漳泉沿岸各州縣普遍有此需求。⁴⁴直至晚清割臺時，福建地區條約港到各州縣之間的陸路運輸尚不發達，商品主要仍依靠水運。如前所述，臺灣到福建沿岸條約港與非條約港的運費差別不大，福建沿岸各地銷售臺米的商人，不會選擇利用中式帆船，從福州與廈門等條約港轉運進口臺米到各地銷售，而是選擇使用中式帆船，直接從臺灣輸入臺米到各地販售。

其次，與兩岸郊商長期以來利用中式帆船發展出的商業經營模式有關。臺灣沿岸多數港口的泊船條件不佳，吃水淺的中小型中式帆船更適宜於臺灣的航運。⁴⁵如表 3 所示，晚清期間，進行對渡貿易的中式帆船平均噸數為 16-28 噸，大約是 200-400 石左右。長期以來，臺海兩岸郊商利用中小型帆船從事米穀與各類土貨的進出口業務，這些商人並已發展出基於同鄉或血緣姻親關係的商業網絡。⁴⁶這種航運與貿易模式，比起租賃侷限於固定航線以及兩岸條約港的大型西洋船舶來說，不管是在所需資金、進出口地點、市場選擇性和機動性等方面，都還具有一定的優勢。換言之，不管是自行擁有或僱傭他人的中式帆

44 參見附表 1 所列，臺灣 12 個重要港口經常進行兩岸對渡貿易的福建沿海口岸。另見 1902 年臺灣各港口輸出臺米到福建、廣東各港的數量分配表。《調查經濟資料報告》，上卷，頁 41-44。

45 廈門海關報告指出：開港以來，航行於廈門的中式帆船噸位雖有下降的趨勢，有些大型帆船已被輪船取代，但中小型中式帆船永遠不會被排擠出臺灣沿海航運貿易，因為它們非常適合人們的要求；對這些人來說，時間和人力毫無價值，他們最需要的是大小適宜、吃水淺的船隻。廈門志編纂委員會、廈門海關志編委會，《近代廈門社會經濟概況》，頁 183、284-285。

46 清末臺灣中式帆船貿易經營模式及其優勢的探討，可參見學者利用鹿港郊商許志湖貿易文書所作的研究：林玉茹、劉序楓合編，《鹿港郊商許志湖家與大陸的貿易》，頁 32-70；林玉茹，〈商業網絡與委託貿易制度的形成：十九世紀末鹿港泉郊商人與中國內地的帆船貿易〉，頁 61-102。

船進行兩岸貿易，仍然是一種具經濟效益與主控力的適當選擇。⁴⁷

最後，我們還需關照中式帆船在沿岸運輸與貿易所扮演的角色。1890年代臺灣開始建設鐵路，但初期進展緩慢，直到1908年完成西部縱貫鐵路，臺灣島內的陸路運輸才日趨健全。在此之前，島內商品的南北運輸，大都是倚靠沿岸各港口的中式帆船。⁴⁸表5是日治初期基隆港各類中式帆船數目變化的統計，該表顯示：日治初期基隆港從事兩岸貿易的中式帆船雖已衰減，但隨著基隆港對外西式船舶貿易的快速發展，在該港從事沿岸貿易的中式帆船之載運量，卻反而大幅增加。由此可以證明，中式帆船在臺灣沿岸航運上扮演著重要的角色。

據此，我們也可以知道，這些以沿岸貿易為主要活動範圍的中式帆船，除了將重要出口商品運至條約港，再由西洋船舶或大型中式帆船輸出至對岸外，更負責將條約港進口的洋、華貨品運銷至臺灣各地。事實上，在日治初期島內鐵公路運輸系統發展起來以前，陸運的時間與成本都過高，若無前述中式帆船的轉運功能，臺灣條約港的市場圈便很難有效的擴大，進出口貿易也無法發展起來。⁴⁹

47 日治初期的舊慣調查曾列舉中式帆船至今仍然繁盛、不可輕視的理由：一，中式帆船貿易維繫著本島貿易商與清國商人自古以來的關係；二，輸出入品的販售在稅務課徵上有其便利與便宜之處；三，本島的交通運輸設備不全，商品流通範圍狹小，以中式帆船將貨物從大市場運至小市場有其必要性；四，本島港口條件良好的港灣很少，某些季節大型船隻航行有其危險性，中式帆船反而較適用；五，條約港的汽船使用雖然便利，但其航運由外國公司獨佔且運費甚高。臨時臺灣舊慣調查會，《調查經濟資料報告》，下卷，頁317。

48 竹筏也在沿岸貨物運送上扮演一定的角色。依日治初調查，臺灣當時數量最多的船舶類型為竹筏，從新竹到東港的海面上隨處可見，除了在捕魚季節當漁筏使用外，其他季節常用來載運貨物。參見《調查經濟資料報告》，下卷，頁327-328；許雪姬，〈竹筏在臺灣交通史上的貢獻〉，頁1-9。

49 南北縱貫鐵路陸續完成，快速改變臺灣各地以原有港口為中心的市場圈。

表 5 日治初基隆港出入中式帆船數目之變化(1897-1902)

(單位：艘)

年度	入港			出港		
	中式帆船數	對渡貿易數	沿岸貿易數	中式帆船數	對渡貿易數	沿岸貿易數
1897	1,290	436	854	1,317	405	912
1898	1,854	481	1,373	1,421	472	949
1899	1,318	221	1,097	1,098	228	870
1900	1,817	289	1,528	1,820	283	1,537
1901	5,159	260	4,899	5,194	262	4,932
1902	6,686	259	6,427	7,786	274	7,512

資料來源：《調查經濟資料報告》，下卷，頁 109；《臺灣貿易三十年對照表》，頁 331、343。

四、開港後臺灣米穀出口數量的評估

在確認晚清開港以來，中式帆船貿易活動仍然盛行後，筆者想進一步利用日治初期的史料，來推估晚清臺米輸出數量以及出口地位的演變。

表 6 為日治初期 1896-1906 年間，臺米輸出到清國與日本的統計數額。日治初期經由殖民政府諸種政策的引導，臺灣的貿易迅速由對岸轉變成以日本為主要出口地或轉口港；⁵⁰米穀出口也不例外，1903 年

由於陸路運輸的便利性、經濟效益逐漸超越中式帆船，使得沿岸許多小集散場和港口漸趨沒落。參見《調查經濟資料報告》，上卷，第 2 編。

⁵⁰ 關於日治初期殖民政府如何透過關稅等政策，將臺灣的進出口貿易從中國大陸引導至日本及其殖民地的過程，參見林滿紅，《四百年來的兩岸分合

前後即轉為以日本內地為主要市場。⁵¹

儘管臺米出口的結構發生轉變，但基於以下的原因，筆者認為可以使用這一時期的出口資料，保守推估晚清開港以來的米出口數額。首先，從米穀生產與消費數額的變化來說，這一時期(距離割臺最多僅約十年)臺灣的米作面積與生產力並未出現結構性變化，米生產量應該維持在晚清開港至割臺期間的水平；之所以如此，主要是由於日本殖民政府推動的水利建設以及生產力增長等事業，要到 1907 年後才大力展開。⁵²但是，由於人口每年約增加五萬人，所以米穀消費量會有變化。⁵³若以每人每年米食用量兩石來估算，⁵⁴則島內的米消費量每年將增加十萬石，亦即每年可出口的餘米約減少十萬石。

至於 1903 年開始的米出口結構之轉變，雖然長期而言可能影響米穀商品的生產結構(投資擴產或轉作減產)，從而導致米穀商品出口數量的劇烈變化。但 1903 到 1905 年短短三年間，米穀生產結構的急遽變化應該還不致於那麼快發生。因此，這段時期米出口結構的變化，應是

——一個經貿史的回顧》，頁 32-38；柯志明，《米糖相剋——日本殖民主義下臺灣的發展與從屬》，頁 52-59。

51 日治初期臺灣郊商如何與在日本的華僑商人合作輸出米穀至日本內地的問題，可參見朱德蘭等人整理的《長崎華商泰益號關係商業書簡資料集目錄手冊 臺灣地區商號——1899-1939 年》。該資料集保留有臺北、基隆、臺南等處商號與長崎泰益號合作出口米穀的眾多往來文書，極富研究價值。

52 有關日治時期臺灣米穀生產演變的過程，參見川野重任，《日據時代臺灣米穀經濟論》。1896-1906 年間臺灣米穀產量變化體現的是，氣候因素影響下的收成豐歉結果，而非生產力的演變。

53 年增五萬人是以 1906 年臺灣人口數(不含山地原住民)3,080,545 人減去 1896 年的 2,587,688 人，平均而來。《臺灣總督府第八統計書》，頁 57-74；《臺灣總督府第十統計書》，頁 54。

54 日治初期臺灣每人米消費量的計算，參見柯志明《米糖相剋——日本殖民主義下臺灣的發展與從屬》，頁 60，「表 1-9 米的銷售率 1905-1939」。

以出口地區而非數量為主。綜上所述，筆者認為：儘管因為島內人口增加、糧食消費增長，日治初期米出口數額可能少於割臺以前，但應該還是可以用以保守推估晚清割臺(1895年)時的米穀輸出數額。

表 6 日治初期臺灣輸出入米數量與價額 (1896-1906)

年度	日本輸入 (台石)	外國輸入 (台石)	輸入合計 (台石)	輸出日本 (台石)	輸出清國 (台石)	輸出合計 (台石)	輸出總值 (日圓)	淨輸出數 (台石)
1896	-	175,641	175,641	-	287,766	287,766	-	-
1897	-	41,986	41,986	-	548,624	548,624	-	-
1898	-	185,084	185,084	134,356	557,150	691,506	2,689,856	506,422
1899	-	502,340	502,340	14,533	298,200	312,733	1,328,350	-189,607
1900	68,345	32,060	100,405	23,109	564,880	587,990	2,369,478	487,585
1901	59,157	43,831	102,988	174,921	296,046	470,968	2,156,752	367,979
1902	60,232	73,439	133,672	277,390	470,320	747,709	3,520,901	614,038
1903	63,904	147,624	211,528	844,940	189,520	1,034,460	5,744,420	822,932
1904	35,829	179,479	215,308	710,417	397,991	1,108,409	6,082,552	893,101
1905	32,414	76,701	109,115	1,098,740	145,988	1,244,728	5,897,420	1,135,614
1906	32,971	21,374	54,345	1,459,152	57,803	1,516,956	8,720,725	1,462,610

資料來源：臺灣總督府民政部殖產局，《臺灣移出米概況》，頁 80-83。附註：原表單位為日石，本表以 1 臺石=0.585 日石換算而成。原表中之輸出入地區寫作「內地輸入」與「內地輸出」，為便於讀者理解，逕自改為「日本輸入」與「輸出日本」。此外，「外國輸入」主要係從南洋輸入，偶爾才有自清國輸入；但「輸出外國」部分，則全數輸出清國對岸，逕改為「輸出清國」。

表 6 中 1896 與 1897 兩個年度統計資料不全，不只對日輸出數額不明，且因動亂頻繁影響收成，因此這兩年的數據不宜用來推估晚清米出口數額。由於 1898 年晚冬發生罕有的米穀歉收，以致隔年 1899

年反需進口米穀。1898 與 1899 年狀況實屬罕見，將其數值納入平均，可能造成年平均米出口量的低估，但為了增強以下論證效度，本文仍將其納入統計。⁵⁵因此，若僅扣除 1896 與 1897 兩年的數額，臺灣在 1898-1906 年間的年均出口米為 857,273 石，扣除進口數後的年均淨出口數則為 677,853 石。為了確保以下有關米出口數額的推估，不會因為高估而影響相關推論的正確性。我們假定 1895 年全臺經由中式帆船貿易輸出到對岸的米淨出口數額，僅為 65 萬石。以下，我們想依據此一數額，往前反推開港以來的米總出口數額。

首先，從米穀生產面來看，1860-1895 年間的米作面積雖然持續增加，但和既有面積相比很小，米穀總生產額的變化可能不大。但是，從米穀消費面來看，1860 年臺灣人口數約為 200 萬人，1893 年時約為 250 萬人，亦即島內米消費人口在 1860-1895 年間大約增加 50 萬人。⁵⁶若以日治初期每人每年米消費額 2 石來估算，在假設生產量不變的情況下，1895 年的米出口額將比 1860 年減少 100 萬石。據此我們可以推估 1860 年的米穀輸出額約為 165 萬石。假設米出口數額因人口逐年增加，以每年等數量減少，則 1868 至 1895 年的米穀總出口額(扣除進口額)約為 3,220 萬石。⁵⁷

林滿紅曾以 1868 到 1895 年的海關統計資料，計算開港以後臺灣

⁵⁵ 關於日治初期 1898 年晚季收成大減，以致米價騰貴現象，參見高淑媛，〈日本統治臺灣初期之米價騰貴問題〉，頁 503-529。

⁵⁶ 林文凱，〈十九世紀中葉開港以前臺灣米穀出口演變的分析〉，頁 8。這一人數論證參考了邵式柏的相關推估。John R. Shepherd, *Statecraft and Political Economy on the Taiwan Frontier, 1600-1800*. pp. 160-161。

⁵⁷ 以 1868 年作為計算初始年，是因為海關統計從該年起才比較完整，林滿紅亦以該年度為始，計算各類輸出品數量與價額。1860-1868 年間茶、樟腦等出口量還很小，臺灣非米作產業的擴張有限，這段期間米出口額變化不大。我們可以假設 1868 年米出口額與 1860 年同為 165 萬石。

茶、糖、樟腦等重要出口品的出口數額，並據以說明該時期臺灣各出口品的貿易重要性。晚清臺灣米穀與糖的市場型態相近，皆為完全競爭市場，雖然與其他物價一樣有增長的趨勢，但整體出口價格的變化不若茶、樟腦那麼大。1868 至 1895 年間，海關米出口至華南各港的平均輸出價格為每石 1.89 海關兩；⁵⁸依此價格計算，則開港以來 28 年間的臺米出口總值約為 60,858,000 海關兩，相較於林滿紅統計佔輸出第一位的茶出口價額，尚高出 7,538,308 海關兩。⁵⁹若此估計合理，晚清開港後臺米的出口值與地位雖然日益降低，但仍然佔臺灣出口市場份額的第一位。⁶⁰

最後我們利用日治初期的統計資料，簡單附帶討論晚清臺灣輸出米的產地分配。日治初期有 1905 與 1906 年移出至日本的統計資料可供參考(參見附表 3)。若將當時臺灣行政區劃的 12 個廳分成北部(臺北、

⁵⁸ 茶、糖、樟腦市場性質及其出口價格變化，參見林滿紅，《茶、糖、樟腦業與臺灣之社會經濟變遷(1860-1895)》，頁 37-43。至於米穀出口價格的變化，雖然臺米主要係利用中式帆船且不一定經條約港出口，但因無其他可靠數據可推估出口價格，因此筆者利用 1868-1895 年間海關統計中的出口米價來作推估。筆者除了將單位從原本海關報告的擔(100 斤)換算為臺石外，還蒐羅兩個海關所有米出口年度的臺米價格，加以平均換算，最後才得出臺米出口平均價格為每臺石 1.89 海關兩。

⁵⁹ 根據林滿紅的統計，1868-1895 年間茶總出口價額約為 53,319,692 海關兩。由於茶主要銷往外國，所以幾乎全數係由西洋船舶運出，因此海關統計額可以代表實際出口額。林滿紅，《茶、糖、樟腦業與臺灣之社會經濟變遷(1860-1895)》，頁 5、137-139。

⁶⁰ 據林滿紅統計，海關統計中佔出口第二位的糖，出口總價(淡水[基隆]與打狗[安平]海關合計)為 36,102,992 海關兩。林氏也注意到：糖在早期，尤其安平出口往大陸的部分，有相當部分係用中式帆船出口，因此糖的數額部分有一定程度的低估。林滿紅，《茶、糖、樟腦業與臺灣之社會經濟變遷(1860-1895)》，頁 3、139-141。但筆者相信，即使加上被低估的數額，糖的總出口值可能還是不及由中式帆船輸出的米穀。

宜蘭、桃園、新竹與苗栗)、中部(臺中、彰化、南投與斗六)、南部(嘉義、鹽水港、臺南、蕃薯寮、鳳山、阿猴、恆春)，其移出米的輸出比例為：1905 年度，北部 25.94%、中部 43.18%、南部 30.87%；1906 年度，北部 23.87%、中部 41.08%、南部 34.33%。從這兩組數額來看，晚清時期，中部的臺中、彰化地區確實可以說是臺灣最重要的米倉以及輸出地。儘管如此，北部和南部各地仍然有相當數量的米穀輸出，並非前人所論幾乎已無米穀輸出。

五、結論

本文嘗試以一個有關臺灣米穀市場的悖論——即清代海關資料顯示臺米出口大減，與日治初期調查資料反映的臺米大量輸出之間的矛盾——作為討論出發點，重新探究晚清臺灣米穀輸出的數量及其演變，試圖重估臺米輸出在晚清開港以後的地位，並藉以考察臺灣在開港之後原有市場經濟體制的某些延續性。

本文指出：晚清臺灣米穀主要利用中式帆船輸出，而清代海關統計因僅以四個條約港的西式船舶為統計對象，故其登載的米穀進出口數額其實無法有效體現晚清臺米輸出的規模與演變。本文利用日治初期的相關統計數額與報告，推估中式帆船貿易活動所佔的比例，指出中式帆船雖因西式船舶的增長而有比例遞減的現象，但直至 1895 年日本領臺為止，中式帆船的貿易額仍佔總貿易值 40% 以上。並進一步討論晚清中式帆船在面臨西勢船舶的強力競爭下，何以仍能在兩岸與沿岸貿易持續扮演重要角色。

其次，筆者利用定性與定量史料的整理分析，討論臺米的生產與消費演變狀況，指出臺灣南部與北部地區的米穀輸出，在十九世紀中葉的確有減少的趨勢。但直至清末為止，臺灣不但中部地區有大量米

穀出口，南部與北部也仍有不少米穀出口，而且臺灣每年的米淨出口額仍佔整體外貿的前幾位，整個開港期間的米穀輸出總值更是高於茶、糖、樟腦，位居臺灣輸出商品的第一位。

總之，在十九世紀中葉開港以後，臺灣的貿易與航運體制的確經歷了重大演變，貿易體制由海峽兩岸的國內貿易圈，擴展為世界貿易體制的一環，整體經濟體制經歷了頗大的變革。但本文有關米出口地位演變與中式帆船航運份額的討論則欲呈顯：即使在開港之後，臺灣原有的貿易商品、航運與銷售體制，仍然具有相當程度的延續性與重要性。

(本文於 2011 年 1 月 10 日收稿；2011 年 6 月 7 日通過刊登)

*本文初稿曾於 2009 年 10 月在中央研究院臺灣史研究所講論會宣讀，感謝對話人吳玲青博士以及與會學者專家的指正，會後林玉茹教授曾對初稿寫作提供建議，亦在此申謝。本文審查修改過程，蒙匿名審查人、編輯委員提供很多中肯意見，謹此一併致謝。

附表 1 晚清臺灣各港口中式帆船的對渡口岸與輸出商品

港口	對渡口岸	輸出對岸商品
基隆港 條約港	閩江、泉州、廈門、銅山、漳州、福州、 溫州、鎮海、海山、寧波	煤、米穀、花生油、樟腦、樟材
淡水港 條約港	溫州、泉州、福州、石塘、臺州、廈門、 興化、坎門、寧波、鎮海、瑞安、海山、 沙堤	茶、米穀(本地產)、以及各類各地集散而來的商 品
安平港 條約港	廈門、汕頭、拓林、泉州	砂糖、米、豆類、胡麻子、乾魚、鹹魚、甘薯、 落花生、乾筍、龍眼、姜黃、生皮、苧麻、鳳梨 纖維、油糟
舊港 特別港	福州、泉州、廈門、海山、溫州、鎮海	樟腦、苧麻、通草、米、砂糖、木料、落花生、 乾魚、鹽魚
後龍港 特別港	泉州、福州	苧麻、米、木材、割籐、胡麻子、龍眼乾
梧棲港 特別港	泉州、獺窟、福州	米、割籐、苧麻、龍眼乾
鹿港 特別港	蚶江、深滬、梅林、獺窟、安海、崇武、 祥芝、廈門、汕頭、拓林、溫州、福州	米、苧麻、油糟、龍眼乾、胡麻、割籐、豆類、 小麥、通草
下湖口 特別港	寧波、泉州、廈門、興化	米、豆類、小麥、胡麻子、龍眼乾、生皮、苧麻、 割籐、油糟等
東石口 特別港	廈門、汕頭、泉州	米、豆類、小麥、胡麻子、落花生、龍眼乾、砂 糖、姜黃、生皮、苧麻、油糟、藍子、田菁子
東港 特別港	泉州、拓林、汕頭	米穀、豆類、胡麻子、生皮、苧麻、姜黃、油糟、 田菁子
媽宮 特別港	廈門、泉州、福州、汕頭、香港	豆類、米、胡麻子、落花生、龍眼乾、花生油、 豬(以上臺灣轉口輸出)；落花生、花生油、油糟

資料來源：臨時臺灣舊慣調查會，《調查經濟資料報告》，上卷，頁 457-754；下卷，頁 64-209、339-343。附註：特別港為「特別輸出入港」之簡稱；另外，以上對渡口岸名稱僅顯示港口所在主要行政區域，用以代表各地區的多個港口，如「泉州」實際上包括深滬、永寧、崇武、祥芝、獺窟……等諸口岸。

附表 2 臺灣各港口出港中式帆船統計(1896-1900)

年度	各口總計		四口合計		基隆		淡水		安平		高雄	
	隻數	噸數	隻數	噸數	隻數	噸數	隻數	噸數	隻數	噸數	隻數	噸數
1896	4,315	70,483	2,593	37,750	583	6,424	1,508	20,034	164	4,272	338	7,020
1897	3,889	88,846	2,182	43,311	405	8,026	1,338	24,473	211	5,774	228	5,038
1898	3,967	105,350	2,150	53,172	472	12,871	1,278	28,694	239	7,238	161	4,369
1899	2,310	68,869	1,277	38,059	228	72,83	770	22,719	160	4,851	119	3,206
1900	2,537	71,472	1,209	38,577	283	12,215	667	19,812	148	3,786	111	2,764

年度	舊港		後龍		梧棲		鹿港		下湖		東石		馬公		東港	
	隻數	噸數	隻數	噸數	隻數	噸數	隻數	噸數	隻數	噸數	隻數	噸數	隻數	噸數	隻數	噸數
1896	684	10,110					1,038	22,623								
1897	241	5,803	102	2,701	497	15,323	501	12,176			244	6,805	76	1,769	46	958
1898	243	6,002	105	2,484	589	20,060	420	9,692			298	9,690	106	2,971	55	1,273
1899	127	3,220	77	1,800	323	11,732	195	4,474	40	1,515	89	3,307	127	3,470	55	1,292
1900	99	2,643	86	2,321	417	10,532	233	5,193	81	2,638	175	4,121	142	3,544	95	1,903

資料來源：臺灣總督府稅關，《臺灣貿易三十年對照表》，頁 343-346。附註：「各口合計」是指所有港口合計的數額，「四口合計」則指基隆、淡水、安平與高雄等四口合計的數額。表中各港口數字闕漏者，表該年度總督府尚未開放其為准許外國中式帆船進港的特別輸入港。另外，1898 年總督府曾短暫開放蘇澳港為特別輸入港，該港當年共有一隻中式帆船出港，噸數為 6 噸，本表不特別列出，但已計入該年度中式帆船的船數與噸數的總合計。

附表 3 臺灣輸出日本米的產地各廳分配表(1905-1906)

(單位：袋)

年度	臺北	宜蘭	桃園	新竹	苗栗	台中	彰化	南投	斗六
1905	115,791	21,922	15,108	58,394	24,379	253,236	79,562	12,834	46,486
分區合計	北部 235,594 25.94%					中部 392,118 43.18%			
1906	143,800	51,355	20,181	53,716	43,380	312,260	181,317	3,220	50,273
分區合計	北部 312,432 23.87%					中部 547,070 41.80%			

年度	嘉義	鹽水港	臺南	蕃薯寮	鳳山	阿猴	恆春	總計
1905	72,050	6,662	1,115	918	66,933	132,665		908,055
分區合計	南部 280,343 30.87%							
1906	154,232	2,581	4,696	7,564	106,934	169,271	4,079	1,308,859
分區合計	南部 449,357 34.33%							

資料來源：《臺灣移出米概況》，頁 91-92。附註：當時移出米的包裝主要有 150、160-165 臺斤兩種。因無法確認各地兩種包裝袋的比例，故僅依袋計算，無法換算為臺石。

參考書目

一、傳統文獻

- 吉井友兄，《臺灣財政視察復命書》，東京：日本大藏省印刷局，1896。
- 荒井賢太郎，《臺灣經濟事情視察復命書》，東京：日本大藏省理財局，1899。
- 馬士(H. B. Morse)著，謙祥譯，〈1882-1891年臺灣淡水海關報告書〉，收錄於《臺灣經濟史六集》，臺北：臺灣銀行經濟研究室編印，1957，頁85-107。
- 涉谷長紀，《臺灣を中心として戒克貿易に就て》，臺灣拓殖會社調查課，1942。
- 廈門志編纂委員會、廈門海關志編委會編，《近代廈門社會經濟概況》，福建：鷺江出版社，1990。
- 臺灣銀行經濟研究室編，《劉銘傳撫臺前後檔案》，南投：臺灣銀行經濟研究室，1997。
- 臺灣總督府民政部殖產局，《臺灣移出米概況》，臺北：臺灣總督府民政部殖產局，1907。
- 臺灣總督府財務局稅務課，《臺灣の貿易》，臺北：臺灣總督府財務局，1935。
- 臺灣總督府稅關編，《臺灣貿易三十年對照表(自明治二十九年至大正十四年)》，臺北：臺灣總督府稅關，1927。
- 臺灣總督府編，《臺灣總督府統計書》，臺北：臺灣總督府，1899-1908。
- 蒙哥馬利(P. H. S. Montgomery)著，謙祥譯，〈1882-1891臺灣臺南海

- 關報告書》，收入《臺灣經濟史六集》，臺北：臺灣銀行經濟研究室編印，1957，頁 108-132。
- 賴澤涵、朱德蘭、市川信愛主編，《長崎華商泰益號關係商業書簡資料集目錄手冊·臺灣地區商號——1899-1939 年》，臺北：中央研究院中山人文社會科學研究所，1992。
- 賴澤涵、朱德蘭、市川信愛主編，《長崎華商泰益號關係商業書簡資料集·基隆地區商號——1901-1938 年》，臺北：中央研究院中山人文社會科學研究所，1992。
- 賴澤涵、朱德蘭、市川信愛主編，《長崎華商泰益號關係商業書簡資料集·臺北地區商——1899-1938 年》，臺北：中央研究院中山人文社會科學研究所，1992。
- 賴澤涵、朱德蘭、市川信愛主編，《長崎華商泰益號關係商業書簡資料集臺北地區商——1899-1938 年》，臺北：中央研究院中山人文社會科學研究所，1992。
- 賴澤涵、朱德蘭、市川信愛主編，《長崎華商泰益號關係商業書簡資料集臺南地區商號——1901-1938 年》，臺北：中央研究院中山人文社會科學研究所，1992。
- 臨時臺灣舊慣調查會，《臨時臺灣舊慣調查會第二部調查經濟資料報告》，臺北：臨時臺灣舊慣調查會，1905。

二、近人論著

- 大豆生田稔，《近代日本の食糧政策：對外依存米穀供給構造の変容》，東京：ミネルヴァ書房，1993。
- 山本進，〈海禁と米禁——清代閩浙沿海米穀流通〉，《社会經濟史學》，55：5(東京，1989)，頁 635-664。

- 川野重任，林英彥譯，《日據時代臺灣米穀經濟論》，臺灣研究叢刊第102種，臺北：臺灣銀行經濟研究室，1969。
- 王世慶，《清代臺灣社會經濟》，臺北：聯經出版社，1994。
- 吳玲青，〈臺灣米價變動與「臺運」變遷之關聯，1783-1850〉，《臺灣史研究》，17：1(臺北，2010)，頁71-124。
- 吳學明，《金廣福墾隘研究》，新竹：新竹縣立文化中心，2000。
- 李文良，〈三層埔的土地拓墾過程與業主權取得——一個隘墾區的拓殖史研究〉，收入周宗賢主編，《臺灣開發史論文集》，臺北：國史館，1997，頁217-262。
- 里昂斯(Thomas P. Lyons)著，毛立坤等譯，《中國海關與貿易統計，1859-1948》，杭州：浙江大學出版社，2009。
- 林仁川、黃福才，《臺灣社會經濟史研究》，廈門：廈門大學出版社，2001。
- 林文凱，〈十九世紀中葉開港以前臺灣米穀出口演變的分析〉，2010年9月23日，中央研究院臺灣史研究所舉辦「黃富三教授榮退暨第二屆臺灣商業傳統國際學術研討會」。
- 林玉茹，〈商業網絡與委託貿易制度的形成——十九世紀末鹿港泉郊商人與中國內地的帆船貿易〉，《新史學》18：2(臺北，2007)，頁61-102。
- 林玉茹，〈從屬與分立——十九世紀中葉臺灣港口城市的雙重貿易機制〉，《臺灣史研究》，17：2(臺北，2010)，頁1-37。
- 林玉茹，〈清代竹塹地區的在地商人及其活動網絡〉，臺北：聯經出版事業有限公司，2000。
- 林玉茹，〈清末新竹縣文口的經營——一個港口管理活動中人際脈絡的探討〉，《臺灣風物》，45：1(臺北，1995)，頁113-148。
- 林玉茹，《清代臺灣港口的空間結構》，臺北：知書房出版社，1996。

- 林玉茹、劉序楓編，《鹿港郊商許志湖家與大陸的貿易文書》，臺北：中央研究院臺灣史研究所，2006。
- 林滿紅，〈清末大陸來臺郊商的興衰——臺灣史、中國史、世界史之一結合思考〉，《國家科學委員會研究彙刊——人文及社會科學》，4：1(臺北，1994)，頁 173-193。
- 林滿紅，《四百年來的兩岸分合——一個經貿史的回顧》，臺北：自立晚報，1994。
- 林滿紅，《茶、糖、樟腦業與臺灣之社會經濟變遷(1860-1895)》，臺北：聯經出版事業有限公司，1997。
- 施添福，《清代臺灣的地域社會——竹塹地區的歷史地理研究》，新竹：新竹縣文化局，2001。
- 施添福，《蘭陽平原的傳統聚落——理論架構與基本資料》，上冊，宜蘭：宜蘭縣立文化中心，1997。
- 柯志明，《米糖相剋——日本殖民主義下臺灣的發展與從屬》，臺北：群學出版社，2003。
- 柯志明，《番頭家——清代臺灣族群政治與熟番地權》，臺北：中央研究院社會學研究所，2001。
- 栗原純，〈清代臺灣における米穀移出と郊商人〉，《臺灣近現代史研究》，5(東京，1984)，頁 5-43。
- 高淑媛，〈日本統治臺灣初期之米價騰貴問題〉，收入《臺灣總督府檔案學術研討會論文集》，南投：國史館臺灣文獻館，2006，頁 503-529。
- 高銘鈴，〈十九世紀前中期における台湾米穀流通に関する一考察〉，《東洋學報》，85：2(東京，2003)，頁 87-117。
- 高銘鈴，〈清代中期における台運体制の実態についての一考察〉，《九州大學東洋史論集》，29(福岡，2001)，頁 87-115。

- 高銘鈴，〈雍正、乾隆期における福建、臺灣間米穀流通〉，《九州大學東洋史論集》，27(福岡，1999)，頁 27-47。
- 許雪姬，〈竹筏在台灣交通史上的貢獻〉，《臺灣風物》，33：3(臺北，1983)，頁 1-9。
- 陳國棟，〈清代中葉(約 1780-1860)臺灣與大陸之間的帆船貿易——以船舶為中心的數量估計〉，收入氏著，《臺灣的山海經驗》，臺北：遠流出版社，2005，頁 227-277。
- 黃卓權，《跨時代的臺灣貨殖家——黃南球先生年譜(1840-1919)》，中和：國立中央圖書館臺灣分館，2004。
- 黃富三，〈17 世紀臺灣農商連體經濟的啟動〉，2009 年 10 月 23-24 日，成功大學主辦「2009 閩南文化國際學術研討會」。
- 葉振輝，《清季臺灣開埠之研究》，臺北，葉振輝，1985。
- 劉枝萬，《南投縣沿革志開發篇稿》，南投縣文獻委員會，1958。
- 戴寶村，〈臺灣大陸間的戎克交通與貿易〉，《臺灣史研究暨史料發掘研討會論文集》，高雄：中華民國臺灣史蹟研究中心，1986，頁 363-420。
- 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。
- 戴寶村、李進億，〈清帝國統治後期的貿易，1860-1895〉，收入薛化元等著，《臺灣貿易史》，臺北：中華民國對外貿易發展協會，2008。
- 謝美娥，《清代臺灣米價研究》，臺北：稻鄉出版社，2008。
- Cushman, J. W. *Fields from the sea: Chinese junk trade with Siam during the late eighteenth and early nineteenth centuries*. New York: Southeast Asia Program, Cornell University, 1993.
- Ng, Chin-Keong. *Trade and Society: the Amoy network on the China Coast*,

1683-1735. Singapore: Singapore University Press, 1983.

Sarasin, Viraphol. *Tribute and Profit: Sino-Siamese trade, 1652-1853*. London: Harvard University Press, 1977.

Shepherd, John R. *Statecraft and Political Economy on the Taiwan Frontier, 1600-1800*. Stanford: Stanford University Press, 1993.

Reexamining the Problem of Rice Export in Taiwan after Opening of Ports during Late Qing Period

Wen-kai Lin

Institute of Taiwan History, Academia Sinica

Based on Taiwan's customs statistics, scholars have claimed that the amount of rice exports was greatly reduced in the mid-nineteenth century as Taiwan's main export products changed from rice and sugar in the early Qing to tea, sugar, and camphor after its the ports were opened. However, the customs statistics only include import and export commodities transported via Western ships from four treaty ports (Danshui, Keelung, Anping, and Dagou). By the late Qing, in fact, rice was transported via junks from treaty ports and non-treaty ports alike, so the customs data did not reflect actual rice exports. This article uses shipping and port survey data from the early period of Japanese colonial rule to show that after the Taiwanese ports were opened to Western countries, many of Taiwan's non-treaty ports and shipping concerns (the junk trade) remained prosperous. Their major export was rice. Rice trade statistics from the early Japanese period serve as a basis to re-estimate the amount of rice exports in Taiwan. They indicate that although the rice exports showed a trend of decline in the late Qing,

their total value remained the largest amount of Taiwan's exports. Therefore, to discuss the evolution of Taiwan's export market, scholars should give attention to rice exports, non-treaty ports, and the junk trade, all of which were of significance.

Keywords: opening of ports in Taiwan, rice market, customs statistics, junk trade