

由私口到小口： 晚清臺灣地域性港口對外貿易的開放*

林玉茹**

- 一、前言
 - 二、由島內沿岸貿易港至私口
 - 三、清中葉以降臺灣沿海小口的出現
 - 四、小口對外開放的原因
 - 五、結論
-

一、前言

1978年，Samuel P. S. Ho（何寶山）出版的 *Economic Development of Taiwan, 1860-1970*，至今仍是常被引用的專書。該書指出清代臺灣處於傳統農業經濟型態，農產品商品化程度不高，直至十九世紀中葉臺灣被迫開放外國貿易，才有限度地透過條約港（treaty port）與外界聯繫。他也認為直至十九世紀末，臺灣仍停留在封閉而自給自足經濟體系中。¹ 何寶山顯然是將傳統中國大陸型的農業經濟體系，直接套用到臺灣海島型的農商連體經濟中，² 立論有待商榷。事實上，清代臺灣農產品商品化程度相當高、出口導向型的經濟型態，在近三十年來眾多的研究成果中已可確證。至於臺灣是否直至十九世紀中葉開港之後，才僅透過條約

* 本文於2010年9月23日在中央研究院臺灣史研究所主辦的「黃富三教授榮退暨第二屆臺灣商業傳統國際學術研討會」宣讀。評論人戴寶村教授、與會來賓，以及兩位匿名審查人均給予本文精闢而中肯的修改意見，謹此致謝。

** 中央研究院臺灣史研究所副研究員

¹ Samuel P. S. Ho, *Economic Development of Taiwan, 1860-1970* (New Haven and London: Yale University Press, 1978), p. 3.

² 關於「農商連體經濟」的概念，參見黃富三，〈臺灣農商連體經濟的興起與蛻變（1630-1895）〉，收於林玉茹主編，*《比較視野下的臺灣商業傳統》*（臺北：中央研究院臺灣史研究所，2011），頁?-?。

港來與外界聯繫，則是本文主要的問題。

早在 1988 年，戴寶村的博士論文〈近代臺灣港口市鎮之發展：清末至日據時期〉，已指出晚清臺灣除了正口和條約港之外，沿海至少有 11 個港口與中國沿海港口往來貿易。³ 1996 年，筆者出版《清代臺灣港口的空間結構》一書，再次確認除了過去所認知的鹿耳門一正口時期（1684-1783）、三正口時期（1784-1825）、五正口時期（1826-1859）以及 1860 年臺灣開港後的四個條約港之外，最遲咸豐年間起，臺灣沿岸的三級港開始陸續開放，得以直接與中國沿海港口貿易。⁴（圖一）然而，直至今日，仍有不少新出的專論，誤以為清代臺灣僅陸續開放鹿耳門（1684，1830 年代以後為安平）、鹿港（1784）、八里坌（今八里，1788，1830 年代以後為滬尾）、⁵ 烏石港（1826）、海豐港（1826）等五個正口，以及清末的安平（稱臺灣關）、淡水（即滬尾）、打狗及基隆等四個條約港，而完全忽略了臺灣沿海各廳縣的吞吐口，亦即小口在對內的地域市場圈和對外貿易的位置。

舉例而言，黃國盛的《鴉片戰爭前的東南四省海關》一書，充分利用中國資料，對於海關和閩臺指定口岸貿易有些新論，但卻幾未注意到鴉片戰爭前後臺灣港口政策的變化以及小口逐漸可以直接與大陸貿易之現象。⁶ 又如近年來，馬有成以清代臺灣港口的管理為研究主題，卻僅討論五個正口之開放，而且認為開港

³ 戴寶村，〈近代臺灣港口市鎮之發展：清末至日據時期〉（臺北：國立臺灣師範大學歷史研究所博士論文，1988），頁 34-39；戴寶村，〈臺灣大陸間的戎克交通與貿易〉，收於儲一貫主編，《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 387。

⁴ 林玉茹，《清代臺灣港口的空間結構》（臺北：知書房出版社，1996），第三章第一節。

⁵ 有關八里坌開口時間，至今仍眾說紛紛。有引《清會典事例》而主張乾隆 55 年開口；或引用陳培桂，《淡水廳志》所載，乾隆 57 年的「八里坌開設事宜」條，而以為 57 年方才開口。然而，後者文件全名是「八里坌對渡五虎門開設口岸未盡事宜」，係閩浙總督覺羅伍拉納和福建巡撫浦霖檢討開口後未盡事宜之文件，因此 57 年之說有誤。周凱的《廈門志》和《清會典臺灣事例》則均記載乾隆 55 年正式覆准。不過，比對阿桂奏摺和《清高宗實錄》可見，乾隆 53 年 6 月 6 日福康安奏開八里坌港，6 月 23 日大學士阿桂等九卿遵旨議覆，建議「應如所奏」，同日，乾隆皇帝上諭旋稱：「俱照大學士等所議行。」又《清會典臺灣事例》，則記載乾隆 53 年覆准開設八里坌與五虎門對渡。顯然八里坌正式開口時間應是乾隆 53 年。參見：陳培桂，《淡水廳志》（臺北：臺灣銀行經濟研究室，臺灣文獻叢刊「以下簡稱文叢」第 172 種，1963；1871 年原刊），頁 173；〈八里坌對渡五虎門開設口岸未盡事宜〉，收於臺灣銀行經濟研究室編，《福建省例》（文叢第 199 種，1964），頁 709；周凱，《廈門志》（文叢第 95 種，1961；1839 年原刊），頁 186；臺灣銀行經濟研究室編，《清會典臺灣事例》（文叢第 226 種，1966），頁 31、59；福康安，《欽定平定臺灣紀略》（文叢第 102 種，1961；1788 年原刊），頁 1011-1013；臺灣銀行經濟研究室編，《清高宗實錄選輯》（文叢第 186 種，1964），頁 621-623；〈大學士公阿桂奏摺〉，收於臺灣銀行經濟研究室編，《臺案彙錄庚集》（文叢第 200 種，1964），頁 163-164。

⁶ 黃國盛，《鴉片戰爭前的東南四省海關》（福州：福建人民出版社，2000），第五章。

以前，臺灣對外交通始終以五正口為主；且直至 1860 年臺灣對外交通才打破百年來僅能與閩省沿岸往來的規定。⁷ 這些立論，顯然均忽略道光年間以降，中央和地方在臺灣港口政策和執行上的轉變以及小口的出現。即使蔡昇璋的碩士論文乃以日治時期的特別輸出港為研究對象，仍對這些前身即是清末各廳縣小口的事實，予以存疑或語焉不詳。⁸

更多的狀況是，僅以四個條約港的海關報告來觀看清末臺灣對外貿易，特別是米穀輸運或是商人團體之消長，而有一些誤解。⁹ 通商口岸及海關研究至今仍是清代港口史、市場史及貿易史研究的重心，常關反而少有論述，更遑論常關之下的小口。這種以通商口岸為中心的地域市場圈或是帆船貿易圈的討論，往往無法解釋其他以小口為中心的次級地域市場圈之實態。舉例而言，濱下武志的《中國近代經濟史研究：清末海關財政と開港場市場圈》一書，可以說是開創亞洲貿易圈論的經典名著，然而其僅注意到廈門與臺灣的貿易，並認為廈門是與臺灣帆船貿易最多的地區。臺灣在亞洲貿易圈的位置也被劃入北自日本、南至廈門。¹⁰ 事實上，這個論點既未考慮時間動態的變化，又忽略了臺灣各類型港口貿易圈的差異性問題，¹¹ 更低估了晚清臺灣帆船貿易圈的範圍。

自 1995 年至今，筆者陸續在竹塹地區和鹿港的相關研究，再次確定小口雖然長期從屬於鄰近的正口或之後的條約港，但是仍逐漸獨立發展出以小口為中心的對內地域市場圈及對外貿易圈。¹² 不過，這些研究一方面並未仔細論證小口開放的原因；另一方面，均未使用《臺灣總督府公文類纂》和北京中國第一歷史檔

⁷ 馬有成的相關著作：〈閩臺單口對渡時期的臺灣港口管理（1684-1784）〉，《臺灣文獻》57: 4（2006 年 12 月），頁 55；〈清政府對臺閩海洋交通管理之研究（1683-1840）〉（嘉義：國立中正大學歷史學系博士論文，2007）；〈清代臺灣的港口管理（1683-1860）〉，收入戴浩一、顏尚文編，《臺灣史三百年面面觀》（嘉義：國立中正大學臺灣人文研究中心，2008），頁 291-330。

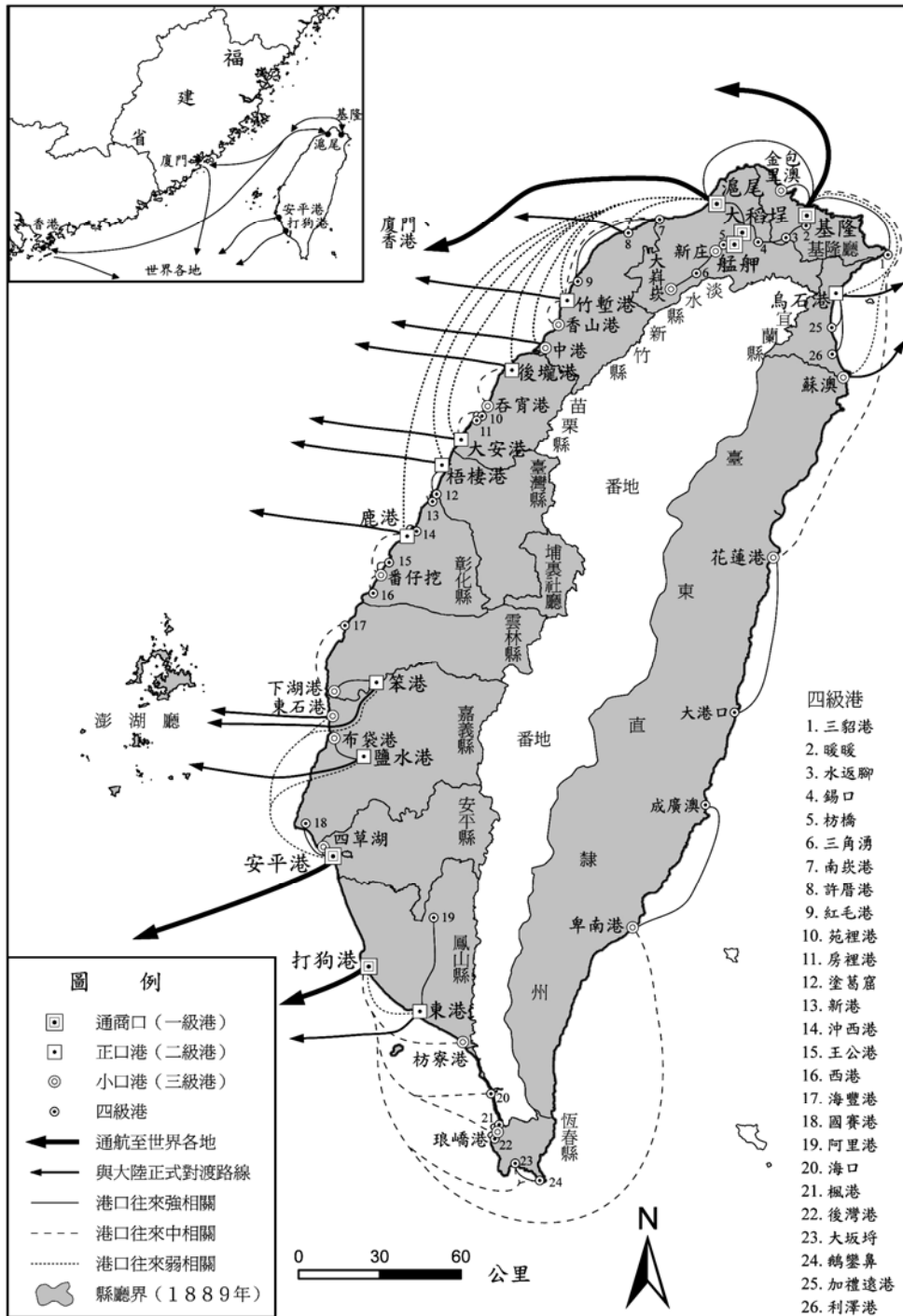
⁸ 蔡昇璋雖然已注意到筆者研究中有關小口的論點，卻受限於無各廳縣港口正式開口的文獻，而僅提到「這些沿海港口其航運貿易地位已經不同於往」。蔡昇璋，〈日治時期臺灣「特別輸出入港」之研究〉（桃園：國立中央大學歷史研究所碩士論文，2008），頁 52-53。

⁹ 相關討論，參見：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（2010 年 6 月），頁 3-4。

¹⁰ 濱下武志，《中國近代經濟史研究：清末海關財政と開港場市場圈》（東京：汲古書院，1989），頁 243-245、249。

¹¹ 臺灣各地港口的核心貿易圈差異不小，詳見：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〉，頁 11-13。

¹² 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（1995 年 3 月），頁 113-148；林玉茹，〈清代竹塹地區的在地商人及其活動網絡〉（臺北：聯經出版事業股份有限公司，2000）；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〉，頁 1-37。



圖一 1870-1895 年臺灣港口的貿易模式

資料來源：林玉茹，《清代臺灣港口的空間結構》，附圖。

繪圖者：楊森豪

案館新出版的檔案，因此仍有疏漏和需要修正之處。

總之，本文的目的是透過一手材料，具體論證十九世紀中葉臺灣港口政策的轉變和原因、小口的存在，以及所反映的意義。本文所謂的「小口」，是相對於清廷中央陸續正式開放的正口（二級港）而言，亦即除了區域性的正口之外，意指清末各地區性的吞吐口，他們大多是三級港規模，且可以直接進行島外貿易。¹³ 值得注意的是，清代臺灣港口的泊船條件變化不定，各地域的小口位置也常有變動。由於本文試圖論證小口的存在，因此論述方式是首先說明小口出現前的背景，即其如何由島內沿岸貿易港變成私口；其次，具體舉證道光末年以降臺灣島內沿海小口的出現；最後解釋晚清小口就地合法開放的原因及意義。

二、由島內沿岸貿易港至私口

清初臺灣的貿易型態和船隻清楚地分成島外和島內貿易兩種類型。本節首先說明其分類的起源，其次敘述島內沿岸貿易港如何變成私口的過程。

（一）臺灣島內的沿岸貿易港

康熙 23 年（1684），清廷正式將臺灣納入版圖之後，港口的管理政策繼承明代「貢舶貿易」中對渡口岸的傳統，以特定港口為登陸地點，以利於稽查和徵稅。因此，採取中國內地與臺灣的限制對渡政策，正式開放臺灣府城（今臺南）的鹿耳門一口，稱為正口，與福建廈門對渡。¹⁴ 臺灣與中國內地的貿易往來、官兵配渡以及文報遞送，均透過正口來進行，鹿耳門也壟斷全臺對外貿易。¹⁵ 不過，雍

¹³ 清代臺灣港口的規模，依據其泊船條件、島外聯結、腹地的發展與貿易、商業設施以及行政與軍事配置等為指標，可以區分成五個等級。三級港大多具有軍事和商業機能，區位條件更好的港口也有行政機能。參見：林玉茹，《清代臺灣港口的空間結構》，第三章。

¹⁴ 日治初期，臨時臺灣舊慣調查會第二部編纂的《調查經濟資料報告》指出，康熙 35 年，以廈門為中心的中國沿海帆船貿易有 11 條貿易線，其中臺灣佔 5 條，且包括漳、泉各港帆船以及鹿港、五條港與淡水港貿易在內。但是，一來至今未有史料可證；二來康熙末年，中北部剛開始拓墾，是否有足夠的貿易規模，值得懷疑。臨時臺灣舊慣調查會編，《臨時臺灣舊慣調查會第二部調查經濟資料報告》（東京：三秀舍，1905），上卷，頁 71-72。

¹⁵ 林玉茹，《清代臺灣港口的空間結構》，頁 171-174、221-222。當然，正口制度也建構在人口往來管理的考量，有關偷渡問題，參見：莊吉發，〈清初人口流動與乾隆年間（一七三六～一七九五）禁止偷渡臺灣政策的探討〉，《淡江史學》1（1989 年 6 月），頁 67-98。

正年間以前，臺灣仍延續鄭氏王朝往東洋貿易之習慣，主要輸出糖、鹿皮到日本，再由日本輸入銀、銅以及海產。¹⁶

清廷對臺灣島內港口之間的沿岸貿易，管制則較不嚴格。雍正 9 年（1731），即以西部沿岸已開發地域的港口作為島內沿岸貿易點。根據日治初期臨時臺灣舊慣調查會所編纂的《臨時臺灣舊慣調查會第二部調查經濟資料報告》，這些港口是鹿港、海豐港、三林港、勞施港、蓬山港、後龍港、中港、竹塹港及南崁港。¹⁷然而，比對雍正至乾隆年間的文獻資料，《調查經濟資料報告》的說法顯然有誤。雍正 9 年清廷確實於各廳縣設置縣丞和巡檢等佐貳官「稽查地方兼查船隻」，但這些港口是：東港、大港、鹽水港、笨港、鹿港、竹塹港以及八里坌等 7 港。¹⁸亦即西部沿海各地域港口條件較好，也是較早開發的地點，官方才開作沿岸貿易港口，並派駐文員負責稽查管理。¹⁹清初臺灣的港口貿易和管理，遂分成島外與中國福建的貿易、島內沿岸港口貿易等兩種類型。

直至雍正末年，由於各地初開，貿易規模不大，上述各港大多循正口制度，將土產運至鹿耳門出口。即連遠在北部的淡水地區，「該處業戶每遇收成之後，頻用澎仔等船運載來府，源源接濟內地」。²⁰另一方面，隨著臺灣各地域的開發，島內貿易港也逐漸增加，沿岸網絡大幅擴張。²¹乾隆 12 年（1747），范咸的《重修臺灣府志》，首先詳細地記錄乾隆初年臺灣各廳縣島外和島內貿易的船隻和港口，如下：

¹⁶ 朱德蘭，〈清康熙雍正年間臺灣船航日貿易之研究〉，收於中華民國臺灣史蹟研究中心研究組編，《臺灣史料研究暨史料發掘研討會論文集》（臺北：該中心，1988），頁 423-434；朱德蘭，〈清康熙年間臺灣長崎貿易與國內商品流通關係〉，《東海學報》29（1988 年 6 月），頁 129-148；鄭瑞明，〈清領初期的臺日貿易關係〉，《臺灣師大歷史學報》32（2004 年 6 月），頁 43-87。

¹⁷ 臨時臺灣舊慣調查會編，《臨時臺灣舊慣調查會第二部調查經濟資料報告》，下卷，頁 73。

¹⁸ 張嗣昌著、李祖基點校，《巡臺錄》（香港：香港人民出版社，2005），頁 25 記載：「諸羅縣的笨港、彰化縣的鹿仔港、淡防廳的竹塹港、淡水港，『舟楫常通』。」；尹士儂著、李祖基點校，《臺灣志略》（北京：九州出版社，2003），頁 14-15；劉良璧，《重修福建臺灣府志》（文叢第 74 種，1961；1741 年原刊），頁 348。另外，尹士儂還提到大崑麓（枋寮鄉大庄）一地也「兼查船隻」，但是康熙 61 年枋寮以南已經封山劃界，且乾隆初年的方志都不再記載，是否是沿岸貿易地，仍存疑。

¹⁹ 除了文官管轄之外，清廷也根據港口的重要性，而有不同等級的軍事部署。詳見：林玉茹，《清代臺灣港口的空間結構》，頁 81-82。

²⁰ 張嗣昌著、李祖基點校，《巡臺錄》，頁 43。

²¹ Chin-Keong Ng, *Trade and Society: The Amoy Network on the China Coast, 1683-1735* (Singapore: Singapore University Press, 1983), p. 105.

臺灣縣：鹿耳門港（自廈至臺大商船及臺屬小商船往諸、彰、淡水貿易，俱由此出入）、大港（臺屬小商船往鳳山貿易由此出入）。鳳山縣：打鼓港、東港、茄藤港（以上俱無大商船停泊。惟臺屬小商船往來貿易）。諸羅縣：笨港、蚊港、鹽水港、猴樹港（以上惟臺屬小商船往來貿易）。彰化縣：鹿子港（惟臺屬小商船往來貿易）。淡水廳：海豐港、三林港（以上二港，地屬彰邑。至小商船往來貿易，歸淡防廳查驗）、勞施港、蓬山港、後壠港、中港、竹塹港、南嵌港（以上俱無大商船停泊。惟臺屬小商船往來貿易）、淡水港（自廈至港大商船十隻，名為社船，於此出入。臺屬小商船自三月東南風發，往來貿易；至八月止。）²²

由此可見，乾隆初年，在臺灣港口進行貿易的船隻，很明顯地區分成兩種：一種是從廈門來到鹿耳門或季節性地到淡水的大商船；另一種是「臺屬小商船」，僅在臺灣沿岸各港貿易。島內沿岸貿易港口由南而北分別是加藤港等 16 港。²³ 與雍正 9 年相較，大概增加一倍多的沿岸貿易港。此外，北部淡水地區由於離臺灣府城很遠，往來不方便，特別設置社船制度。范咸的《重修臺灣府志》說明如下：

淡水舊設社船四隻，向例由淡水莊民僉舉殷實之人詳明取結，赴內地漳、泉造船給照；在廈販買布帛、烟茶、器具等貨來淡發賣，即在淡買糴米粟回棹，接濟漳、泉民食。雍正元年，²⁴ 增設社船六隻。乾隆八年，定社船十隻外，不得再有增添。每年自九月至十二月止，許其來淡一次；回棹，聽其帶米出口。其餘月分，止令赴鹿耳門貿易。²⁵

亦即淡水的社船制度是一個鹿耳門正口時期的特例。早在康熙年間淡水地區始墾時，因應地方需要、與正口距離遙遠以及東北季風時期島內沿岸船隻難以航行等事實，允許冬季淡水社船直接至廈門進行日常用品與米的互補交易。然而，其餘季節仍必須至鹿耳門貿易。

²² 范咸，《重修臺灣府志》（文叢第 105 種，1961；1747 年原刊），頁 89。

²³ 這些港口是加藤港、東港、打狗、大港、蚊港、鹽水港、猴樹港、笨港、海豐港、三林港、勞施港、蓬山港、後壠港、中港、竹塹港、南坎港。

²⁴ 根據雍正末年在臺灣任官的張嗣昌和尹士儂的記載，直至雍正末年淡水社船僅有四艘。因此，雍正元年可能是乾隆元年之筆誤。張嗣昌著、李祖基點校，《巡臺錄》，頁 43；尹士儂著、李祖基點校，《臺灣志略》，頁 47。

²⁵ 范咸，《重修臺灣府志》，頁 90。

直至十八世紀中後期，鹿耳門一正口對渡制度，大抵上仍被嚴格執行。乾隆34年（1769）至39年（1774），擔任臺灣海防同知的朱景英，即詳細描述在一個正口下島外貿易和島內貿易的不同：

蓋鹿耳門為全郡門戶，而南北各港口亦其統轄者。凡商船自廈來臺者，有糖船、橫洋船之分；……又司四縣額運內地府廳縣倉兵眷米粟，……。其鳳山縣粟石，自茄藤港運至府澳。諸羅縣粟石，自笨港運至府澳。彰化縣粟石，自鹿子港運至府澳。……郡境有 仔、杉板頭、一封書、迥子各小船，領給臺灣、鳳山、諸羅三縣船照，設有船總管理，均有行保，赴南北各港販運。²⁶

顯然，直至十八世紀後葉，鹿耳門仍是全臺唯一門戶。往來於鹿耳門和廈門之間，從事島外貿易的船隻稱作糖船或橫洋船。另一方面，則有往來臺灣南北沿岸貿易的港口和船隻。這些船隻種類相當複雜，主要有 仔、杉板頭、一封書以及坵仔等船，²⁷ 領臺灣、鳳山以及諸羅縣三縣的船照，屬於臺灣本地船隻，與島外貿易船隻大小、類型不同。

（二）臺運與私口的出現

康熙、雍正年間，臺灣初闢，加以對其他港口尚不熟，²⁸ 一個正口政策大抵還符合當時經濟發展狀況。然而，當臺灣各地如火如荼地進行拓墾、且形成一定規模的聚落和人口時，如何將臺地農產品直接交換中國沿海的手工製品和日常用品，越趨重要。原來的島內沿岸貿易港遂成為各地域的窗口，逐漸出現偷漏、走私現象。

²⁶ 朱景英，《海東札記》（文叢第19種，1958；1774年原刊），頁18-19。

²⁷ 丁紹儀的《東瀛識略》也有類似記載：「船有尖艚、杉板、迥船、渡船、採捕船之分……。俗稱則有仔、龍艚、大迥、小迥、按邊、窰仔、一封書等名，皆往來南北各港貿易採捕，不能橫渡大洋者。」1738年尹士儂的《臺灣志略》詳細說明各種船隻大小，種類也較朱景英提出的多。參見：丁紹儀，《東瀛識略》（文叢第2種，1957；1873年原刊），頁21；尹士儂著、李祖基點校，《臺灣志略》，頁90-91。

²⁸ 例如，根據雍正末年至乾隆初年先後擔任臺灣知府和臺灣道的尹士儂的觀察，當時竹塹、淡水雖然已經開發，但是臺灣府城和其他縣的商船，因「港口不熟，且恐風逆有失，每年立夏後南風盛發，方貿易其地。迨九月九降風起，則不敢復往，故穀賤物貴。」尹士儂著、李祖基點校，《臺灣志略》，頁47。

以遠在中北部的竹塹、淡水地區為例，雍正末年至乾隆初年，該地的米穀價格不但是全臺最低，而且「一切布帛器皿、應用雜物，價昂數倍」。²⁹ 原因是直至十八世紀中葉，除了前述每年東北季風時期特別恩准的社船一年一至之外，只能從府城進出口商品；加以府城和其他縣的商船對該地海道不熟，僅在夏季南風時才往中北部貿易，導致該地「穀賤物貴」。³⁰ 在這種因交通不便而影響進出口商品價格的狀況之下，直接偷漏土產至福建內地貿易，不但更符合地方經濟利益，也吸引福建船隻逕至臺灣沿岸港口販運。因此，儘管從康熙至乾隆朝，國勢鼎盛，由於清廷國家機器的強力運作，³¹ 鹿耳門一個正口對渡政策大致被遵循；不過，早在乾隆 7 年（1742）高宗上諭可見，中國內地小船已常假借遭風，到臺灣各地載米而回：

〔按：臺灣〕雖素稱產米之區，……。蓋緣撥運四府及各營兵餉之外，內地採買既多，並商舡所帶，每年不下四、五十萬。又南北各項來臺小舡，巧借失風名色，私裝米穀透越內地，彼處槩給失風舡照，奸民恃為護符，運載遂無底止。³²（標點由筆者所加）

乾隆 11 年（1746），管理閩海關的福州將軍新柱更進一步指出，原來在臺灣南北各港販運的小船，由於載重 500 石至 900 石，可以橫越臺灣海峽，所以「私由小港偷運米穀等物至漳、泉、粵東等處。」³³ 換言之，十八世紀中葉，原來僅在臺灣沿岸港口貿易的「臺屬小商船」，已因地方經濟發展之需，偷越到內地貿易，對外的米穀走私貿易圈甚至跨越廈門，而涵蓋福建和廣東兩省。

²⁹ 尹士俛著、李祖基點校，《臺灣志略》，頁 47。

³⁰ 尹士俛著、李祖基點校，《臺灣志略》，頁 47。淡水地區船隻的往來，除了前述的社船之外，范咸的《重修臺灣府志》又載：「臺屬小商船自三月東南風發，往來貿易；至八月止。」范咸，《重修臺灣府志》，頁 89。

³¹ 舉例而言，乾隆 11 年，巡視臺灣給事中六十七等報告乾隆皇帝，臺灣米穀並沒有偷漏他處的現象，乾隆皇帝則表示高度懷疑。六十七等只好再三申明將要求臺灣和廈門同知嚴加稽查。足見此時由於乾隆皇帝的高度關心，閩省和臺灣港口管理仍有一定效力。中國第一歷史檔案館、海峽兩岸出版交流中心編，《明清宮藏臺灣檔案匯編》（北京：九州出版社，2009），第 23 冊，頁 384-385。

³² 已由筆者重新標點，參見中國第一歷史檔案館編，《乾隆朝上諭檔》（北京：檔案出版社，1991），頁 828。

³³ 已由筆者重新標點，參見中國第一歷史檔案館、海峽兩岸出版交流中心編，《明清宮藏臺灣檔案匯編》，第 24 冊，頁 399。

另一方面，前述乾隆上諭中，「撥運四府及各營兵餉」的臺運制度的實行，更深刻化「私口」問題。雍正3年（1725），清廷鑑於臺灣米出產有餘，可以補漳州、泉州、興化以及福州四府缺米之苦，遂實施將臺灣正供米穀供輸福建各府的兵米、眷米以及平糶米的臺運制度。³⁴ 在此制度規範下，臺灣南北各廳縣的正供米穀「必從城鄉車運至沿海港口，再用 仔杉板等小船，由沿邊海面運送至郡治鹿耳門內，方能配裝橫洋大船，轉運至廈。」³⁵ 不過，由於臺運米穀主要由民間商船承運，而且按照船隻種類或是樑頭大小來決定運載數量；因而，儘管官方給予商船運米腳價銀，卻因臺運所產生的眾多弊端，³⁶ 使得商船逐漸規避正口，轉往中、北部小港走私貿易。

乾隆末年，臺灣中、北部各口偷漏米穀狀況更為普遍。乾隆49年（1784）、53年（1788），因應中部和北部的開發成果，以及將中部米穀配運至內地的需要，清廷只好陸續開鹿港與泉州蚶江、八里坌與福州五虎門對渡，成三個正口對渡格局。同時，為了有效而迅速地由來臺商船將臺運米穀運輸至廈門，不但更嚴格執行正口制度，而且加強取締私口的偷漏。³⁷ 然而，加開兩個正口，仍不符合臺灣各地經濟發展後的實際需求，臺運米穀的配累也讓商船趨避各地域小港，偷漏日益嚴重。

從乾隆末年至道光中葉，眾多文獻一再強調因私口偷漏弊端，臺運積壓嚴重，並重申嚴守正口對渡政策。舉例而言，嘉慶22年（1817）《福建省例》的〈配運臺穀條款章程〉即記載，為了規避臺運配穀，在官商勾結下，內地小口與臺地小口之間「私越」頻繁。³⁸

私口偷漏越嚴重，商船不到正口運穀，臺運米穀也積壓更多，成為福建省難以解決的棘手問題。道光13年（1833），閩浙總督程祖洛即明白指出：

³⁴ 臺運制度至今研究成果眾多，本文僅大概交待臺運制度與小口發展之關係，其制度的演變則詳見：王世慶，〈清代臺灣的米產與外銷〉，收於王世慶，《清代臺灣社會經濟》（臺北：聯經出版事業股份有限公司，1994），頁103-106；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〉，《九州大学東洋史論集》29（2001年4月），頁88-115；吳玲青，〈清代中葉台湾における米と銀：「台運」と「台餉」を中心として〉（東京：東京大学大学院人文社会研究科博士論文，2009）。

³⁵ 〈為閩督喀爾吉善等奏〉，收於臺灣銀行經濟研究室編，《臺案彙錄丙集》（文叢第176種，1963），頁172。

³⁶ 例如，米穀遭風失水，由商船賠補；配穀手續繁雜，難免被書役勒索。〈戶部為內閣抄出閩浙總督程祖洛奏移會〉，收於臺灣銀行經濟研究室編，《臺案彙錄丙集》，頁202。

³⁷ 〈閩浙總督富勒渾奏摺〉，收於臺灣銀行經濟研究室編，《臺案彙錄丙集》，頁245-246；〈大學士公阿桂奏摺〉，頁163-164。

³⁸ 〈配運臺穀條款章程〉，收於臺灣銀行經濟研究室編，《福建省例》，頁79-80。

又臺、鹿、淡三口之外，沿海偏港甚多。當春夏風信平穩之時，內地小船，往往私越販貨，不歸正口，漏配兵穀。積久之弊，由此而起。³⁹

亦即，儘管清廷規定由三正口運輸臺運兵眷米穀，卻因島內沿海貿易港往往有內地船隻「私越販貨」，「不歸正口」，以致臺運米穀積壓嚴重。道光中葉，周凱《廈門志》再度重申，臺運造成商船不往正口貿易，趨避至其他小口。福建與臺灣兩地的小口偷越狀況如下：

然由今計之，臺運積壓尚有十數萬石，其故原於……，各船不歸正口，私口偷越者多。如臺灣淡水之大垵、〔按：後〕墘、中港、竹塹、南嵌、大雞籠、彰化之水裏、嘉義之笨港、猴樹、鹽水港、臺邑之大港、鳳山之東港、茄藤、打鼓、蟯港，俱為私口，例禁船隻出入。內地晉江之祥芝、永寧、圍頭、古浮、深滬各澳、惠安之獺窟、崇武、臭塗各澳，矇領漁船小照置造船隻，潛赴臺地各私口裝載貨物，俱不由正口掛驗，無從稽查、無從配穀，俗謂之偏港船。同一往來貿販營生，乃彼得巧避官穀，獲利倍於他船，無怪正口各船心懷不服。⁴⁰

很明顯地，道光中葉，由於船隻多往私口，臺運似乎已經日趨有名無實。此時，臺灣沿岸的私口有 15 個，大多是各地域的吞吐口。另一方面，私口問題嚴重，促使正口不但商船越來越少，又為了配合沿岸小口泊船條件，也導致往來臺地商船「漸造漸小」，⁴¹ 商船有小型化趨向。

總之，由於臺灣各地域的開發及臺運弊端，促使臺灣島內沿岸貿易港逐漸變成私口。面對私口貿易日益興盛的事實，清中葉以降臺灣地方廳對於私口的管理政策也產生變化。

³⁹ 〈戶部為內閣抄出閩浙總督程祖洛奏移會〉，頁 202。

⁴⁰ 周凱，《廈門志》，頁 191-192。

⁴¹ 周凱，《廈門志》，頁 192。

三、清中葉以降臺灣沿海小口的出現

乾隆初年以來，私口偷漏的現象已經出現，但正口對渡政策大致上至十九世紀初應仍被嚴格執行。由嘉慶 14 年（1809）淡水廳淡水鄉耆盧允霞特地陳稟「淡水准造社船往來廈蚶各口貿易」事件即可為證。盧允霞指出，自乾隆末年八里坌開為正口之後，由於規定僅能與福州五虎門對渡，致使原來泉州、廈門往返八里坌的商船逐漸減少，淡水地區也無法直接從泉州蚶江和廈門取得民生日用物資，甚為不便。⁴² 顯見，直至嘉慶年間，清廷中央的港口管理政策尚有一定的規範效力，對臺灣與福建兩地貿易的影響也不小。

然而，道光年間以降，局勢卻大有變化。儘管道光中葉以前，各種重申嚴正口之制的文件數見不鮮，但是 1830 年代之後，清廷對於沿海港口的管理已現疲態。最明顯的是，一方面，由印度進口的各類鴉片走私問題日益嚴重。道光 14 年（1834）至 20 年（1840），即連已失去貿易壟斷權的英屬東印度公司，對中國的鴉片貿易也大幅成長，白銀大量流出，⁴³ 顯然此際清廷漸已無力控制西南沿海。另一方面，臺灣各個正口的貿易網絡亦逐漸擴大，不再受限於原來規定的福建對渡口岸。以鹿港為例，除了原來與福建的貿易之外，「糖船直透天津、上海」，還有南船往來廣東、澳門、蔗林。⁴⁴ 即使後山噶瑪蘭（今宜蘭）的烏石港，1830 年代島外貿易狀況是「每春夏間南風盛發，兩晝夜舟可抵四明、鎮海、乍浦、松江」，近冬北風將起時，則至「蘇州裝載綢疋、羊皮諸貨」，一年一、二次到漳、泉，又一年一度裝運樟腦至廣東澳門，「販歸雜色」。⁴⁵ 進言之，最遲 1830 年代初，臺灣五正口的貿易網絡不再侷限於原來福州五虎門、泉州蚶江以及廈門三

⁴² 〈淡水准造社船往來廈蚶各口貿易議稟附後〉，收於不著撰人，《福建沿海航務檔案》（廈門：廈門大學出版社；北京：九州出版社，2004），頁 179-200。

⁴³ Edward LeFevour, *Western Enterprise In Late Ch'ing China: A Selective Survey of Jardine, Matheson and Company's Operations, 1842-1895* (Cambridge, Mass.: East Asian Research Center of Harvard University, 1970), p. 6. 1773 年，英國商人第一次將印度生產的鴉片輸入廣州，1800 年清廷正式禁止鴉片進口。然而，外商仍勾結清政府大小官吏，鴉片進口日多。1820 年代，鴉片進口遽增，至 1830 年代進口量又是 1820 年代的兩倍，已形成巨大危機。上海社會科學院經濟研究所、上海市國際貿易學會學術委員會編著，《上海對外貿易，1840-1949》（上海：上海社會科學院出版社，1989），上冊，頁 20-22。

⁴⁴ 周璽，《彰化縣志》（文叢第 156 種，1962；1830 年原刊），頁 24-25。

⁴⁵ 柯培元，《噶瑪蘭志略》（文叢第 92 種，1961；1837 年原刊），頁 116。

口，而已北至天津，南至廣東。各個港口又因其港口規模、地理位置以及易達性，貿易圈大小各有差別。

此外，道光中葉以降，由於天災頻仍、黃河和運河決堤、西北回亂，銀貴錢賤以及鴉片戰爭的影響，清廷財政日趨惡化。⁴⁶ 如何開源節流成為此後清政府的施政重點之一。道光 23 年（1843）12 月，宣宗皇帝因「浙江之寧波、乍浦、江蘇之上海等口，均與臺灣一帆可達」，恐「各商民往來貿易」，「難免無走私漏稅之弊」，遂正式開放寧波、乍浦與臺灣貿易。⁴⁷ 亦即，為了課稅之需，清廷終於打破了長達 160 年臺灣與福建正口對渡制度，臺灣與華中的直接貿易終於合法化和體制化。⁴⁸ 儘管如此，除了五正口以及咸豐 10 年（1860）因西方壓力開港之外，清廷中央不再正式開放臺灣任何港口進行島外貿易，但至遲 1840 年代以降到光緒年間，臺灣地方廳縣已逐漸准許各地小口直接與中國各地貿易。以下舉具體的事證。⁴⁹

首先，一個港口一旦開放與中國沿海貿易，通常設立文、武口和口書來查驗船隻，並徵收口費。例如，乾隆 53 年，議開淡水八里坌與福州五虎門對渡後，《福建省例》即記載：

查八里坌新設口港，應召募行保、海保及口差、經書，並設立小船引帶商艘，一切紙張、飯食等費均不可少。是以請照新定章程，每船文員衙門准收番銀五元，武職衙門准收番銀三元。⁵⁰

道光 4 年（1824），閩浙總督孫爾準因鹿港泊船條件日漸不佳，船隻常停泊五條港（即海豐港），而奏請開該港為正口。其指出「既設正口，有稽查配運等事，自應添設口書、口差、澳甲、行保各役，悉照開設八里坌章程辦理。」⁵¹ 道光

⁴⁶ 道光年間，清代財政的惡化，參見：何烈，《清咸、同時期的財政》（臺北：國立編譯館中華叢書編審委員會，1981），第二章第二節。

⁴⁷ 中國第一歷史檔案館、海峽兩岸出版交流中心編，《明清宮藏臺灣檔案匯編》，第 168 冊，頁 288-293、342-343；不著撰人，《大清宣宗成（道光）皇帝實錄》（臺北：華文書局，1969），第 11 冊：道光 22 年 11 月上至道光 26 年閏 5 月，頁 7135。

⁴⁸ 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〉，頁 8。

⁴⁹ 另外，日治初期的《臺灣日日新報》，也有一些沿海港口已是「開港場」的報導。

⁵⁰ 〈八里坌對渡五虎門開設口岸未盡事宜〉，頁 712。

⁵¹ 〈戶部為內閣抄出閩浙總督孫爾準奏移會〉，收於臺灣銀行經濟研究室編，《臺案彙錄丙集》，頁 284-285。

14年，鹿港「重修天后宮碑記」中，也有文口書和武口書的捐款。⁵² 由此可見，正口一經開設，並得以從事島外直接貿易時，官方往往設立文、武口和口書查驗船隻。

這種文、武口的設置，除了五個正口之外，似乎最先出現於竹塹港，然後逐漸擴展到其他小口。1830年代，由開臺進士鄭用錫撰寫的《淡水廳志》，首度將港口分成正口和小口兩類，亦即大甲溪以北淡水廳內的竹塹港和大安「係小口」，相對於八里坌「係正口」。其中，竹塹港則是「內地小船或有遭風暫時寄泊」。⁵³ 該志並未指出竹塹港已經設立口書和文、武口，顯然此時淡水廳尚未開放該港與中國內地貿易。不過，內地船隻遭風暫時收泊，似乎是當時地方官廳用以默認境內港口實際上已與大陸各港直接互通有無的變通辦法，更是「上有政策下有對策」的反映。至道光20年，姚瑩的《東溟文後集》中，已載竹塹港「民居舖戶頗稠，有文武於此稽查」。⁵⁴ 同治年間成書的《臺灣府輿圖纂要》，也說竹塹港「原屬商船要口」，但咸豐年間已經淺淤，船隻常改由香山口進口。⁵⁵ 由此看來，竹塹港很可能是臺灣西海岸最先開放島外貿易的小口。

之後，淡水廳又陸續開放更多港口進行島外貿易。《臺灣府輿圖纂要》、陳培桂於同治年間成書的《淡水廳志》，以及光緒19年（1893）的《苗栗縣志》均記載：廳內的竹塹、香山、中港、後龍及大安等港為「小口」，設有汛兵、口書、澳甲，以備稽查；其中後龍有文館兼辦中港，⁵⁶ 文館即是文口。顯然，這些港口均設有文、武口來稽查船隻，並徵收口費。

口費通常僅向與中國內地貿易的船隻徵收，而在臺灣沿岸往來的商船和漁船一般是不收口費的。⁵⁷ 光緒5年（1879），《淡新檔案》詳盡地說明淡水廳徵收口費的狀況如下：

照得香山、後龍、大安等口，原設口胥，凡有海洋船隻出入掛驗稽查，責任綦重，歷選就地殷實良民承辦在案。……凡有出入船隻，照例量驗，所有搭裝內渡米貨，遵照減成新章，按照樑頭公費，秉公收繳……。⁵⁸

⁵² 〈重修天后宮碑記〉，收於劉枝萬，《臺灣中部碑文集》（文叢第151種，1962），頁43。

⁵³ 鄭用錫著、國立中央圖書館臺灣分館藏，《淡水廳志》（手稿影本，1834），頁41、43-44。

⁵⁴ 姚瑩，《中復堂選集》（文叢第83種，1960；1867年原刊），頁82。

⁵⁵ 臺灣銀行經濟研究室編，《臺灣府輿圖纂要》（文叢第181種，1963），頁40。

⁵⁶ 臺灣銀行經濟研究室編，《臺灣府輿圖纂要》，頁275-278；陳培桂，《淡水廳志》，頁171-172。

⁵⁷ 南溟漁夫，〈新竹附近二於ケル船舶ノ舊慣〉，《臺灣產業雜誌》7（1899年2月20日），頁25。

⁵⁸ 引文已由筆者重新標點。參見〈淡新檔案〉（臺北：國立臺灣大學圖書館藏），15209-1。

上述各港，往內地貿易並由官商驗照收費的事實，在《淡新檔案》行政篇交通類船政各案中，數見不鮮。其中，文獻最早時間是咸豐 2 年（1852）。⁵⁹

第二，粵民回中國內地省親或是鄉試都由正口登船內渡。⁶⁰ 同治 6 年（1867），由臺灣南部海防同知發布的「嚴禁勒索以肅口務示告碑」卻明白記載：「……粵民，寄居海疆，每年或省親、或鄉試，多由旗後、東港配船。」⁶¹ 亦即，同治年間，除了旗後（打狗）已因中英、中法天津和北京條約開放為條約港之外，東港也已是小口，可以直接與中國內地對渡。又根據 1897 年的調查，東港於咸豐 3 年（1853）林恭事件之後，商船貿易復盛，遂設立文、武口以檢查商船出入。⁶² 顯見，東港應於咸豐初年新設小口。

第三，光緒元年（1875），福建巡撫沈葆楨建議臺灣北部應設一府三縣的奏摺中提到：「臺北海岸，前僅八里坌一口，來往社船不過數隻，其餘支河僅堪漁捕；今則八里坌淤塞，新添各港口曰大安、曰後龍、曰香山、曰滬尾、曰雞籠。」⁶³ 亦即，光緒元年，除了替代已淤塞的八里坌正口並開為條約港的滬尾和雞籠（基隆）之外，大甲溪以北至少有大安、後龍、香山等小口存在，且連福建巡撫亦承認其新開港口事實。

第四，光緒 9 年（1883）7 月，新竹縣皂頭役奉知縣周志侃命令，將糧丁紀錄由舊港（即竹塹港）押令登舟內渡。⁶⁴ 官方文報向來僅由正口配運，⁶⁵ 清末顯然小口已經承擔直接運輸公文到中國內地的任務。

第五，光緒 19 年編輯的《雲林縣採訪冊》，更詳細地記載縣內小口和文、武口查驗狀況：

⁵⁹ 〈淡新檔案〉，15203-1。又從同治 2 年 4 月至光緒 10 年 12 月，從北邊的許厝港、舊港、香山、後龍、中港，至最南邊的大安，均有設置口書、澳甲的紀錄。參見：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〉，表 1。

⁶⁰ 例如在黃典權所編《臺灣南部碑文集成》中記載，乾隆 53 年粵民抗議回鄉省親或是鄉試遭到文武口胥需索。參見黃典權編，《臺灣南部碑文集成》（文叢第 218 種，1966），頁 421-422。

⁶¹ 黃典權編，《臺灣南部碑文集成》，頁 495。

⁶² 國史館臺灣文獻館藏，〈臺南縣下東石港、東港沿革其他情況〉（1897 年），《臺灣總督府公文類纂》，第 4536 冊，22 號，14 門，7 類，頁 290。

⁶³ 沈葆楨，《福建臺灣奏摺》（文叢第 29 種，1959），頁 56。

⁶⁴ 〈淡新檔案〉，11312，光緒 9 年 7 月 9 日。

⁶⁵ 林玉茹，《清代臺灣港口的空間結構》，頁 118。

縣治……。海汊凡四：曰北港、曰海豐港、曰蚊港、曰下湖港；……惟北港、海豐港為大商船於此寄碇；然皆有沙線綿互甚長，大船不能進口，惟載千餘石之船得至焉。有文武口，專管驗船之事。凡商船由金、廈、南澳、澎湖、按〔按：按〕邊等處來者，皆由本地官給發船照；進口日，即呈文武口照驗掛號，然後得卸貨交易。載貨既畢，向文武口請領船單，按船之大小繳納船鈔，然後出口。船單由營、縣發給；每月須將存根送署，以備查考。⁶⁶

清末雲林縣有北港、海豐港、蚊港以及下湖港等四個港口，僅有海豐港和北港作為島外貿易港，並有文、武口查驗船隻。北港不但是雲林縣最大港，與金門、廈門、銅山及南澳貿易往來；貿易圈甚至已跨越中國沿海各港，遠達呂宋、日本等地。⁶⁷

第六，明治 29 年（1896）的〈鹿港風俗一斑〉也記載鹿港廳管內的港口狀況。鹿港廳時代，轄區內除了鹿港正口之外，還有梧棲、新港、王宮（王功）、番挖以及北港等五口，設有文口和武口，負責徵收各港口輸出入物品稅，做為地方衙門公費。光緒 13 年（1887），臺灣建省後，北港劃歸雲林縣管，梧棲、塗葛窟、新港（屬臺灣縣）、鹿港、王宮、番挖以及西港等港均能進行島外貿易，但除了鹿港之外，僅與泉州往來。⁶⁸

綜上可見，至遲道光末年，淡水廳城的吞吐口竹塹港最早設置文武口，准許大陸船隻貿易往來。咸豐至光緒年間，大多數港口條件較佳、可以容納一千石左右中式帆船進出的港口，已是地方官廳允准的對外貿易口岸。這些港口則主要作為中式帆船的貿易中心。⁶⁹ 亦即，清中葉以後，除了原來的五正口之外，儘管中央政府不再新開正口，但是地方廳縣的港口管理政策卻大幅鬆綁。

距離臺灣行政中樞最遠的淡水廳，顯然最先面對現實的挑戰。早在乾隆 28 年（1763）至嘉慶 12 年（1807），在淡水地區民眾不斷陳情下，連遠在臺南的臺灣最高文、武官臺灣鎮、道，也一再指出應允許蚶江和廈門船隻直接至淡水港

⁶⁶ 倪贊元，《雲林縣採訪冊》（文叢第 37 種，1959；1893 年原刊），頁 87。

⁶⁷ 倪贊元，《雲林縣採訪冊》，頁 87。

⁶⁸ 〈清末的鹿港〉（原題：鹿港風俗一斑），收於陳其南，《臺灣的傳統中國社會》（臺北：允晨文化實業股份有限公司，1991），頁 188-193、212-213。

⁶⁹ 伊藤博文，〈支那形船舶ノ出入及其手數料ニ關スル意見〉，收於伊藤博文編，《台灣資料》（東京：原書房，1970），頁 187-188。

貿易，卻始終不被中央政府所接受。⁷⁰ 清廷對於兩岸港口的治理顯然相當消極保守，嘉慶中葉以前特定正口之間的對渡政策大概也仍有效被執行。然而，1830 年代，正口的貿易網絡已然放寬，可以遠及華北和廣東。鴉片戰爭前後，清廷統治能力更趨退化，對於各省的控制日益鬆弛，⁷¹ 邊陲的臺灣與帝國中央的脫軌也愈顯著。特別是遠離政治中心、鞭長莫及的淡水廳即最先開放轄內港口，直接與福建對渡。

1840 年代，鴉片戰爭之後，中國被迫開啟自由貿易體制，西方船隻源源而來，清廷對於沿海港口的控制似乎陷入管無可管狀態，更催化非條約港走私貿易和自由貿易的展開。咸豐元年（1851），洋船已經直接至滬尾、基隆貿易。⁷² 1850 年代中葉，臺灣雖然尚未開港，從臺灣道至臺灣知府「為了勒索規費，以保私囊」，未經中央允准，即私自與洋人協商，讓洋船到打狗「違法」開設洋行貿易，或是到中、北部收購樟腦和土產。⁷³

1860 年，臺灣迫於西方列強勢力，開臺灣（安平）、淡水、打狗以及基隆四港為國際港埠之後，⁷⁴ 從閩省到臺灣地方廳縣的港口政策也同步進入自由貿易的時代，無視於中央長久以來的保守態度。從英國領事報告來看，新竹的舊港（竹塹港）在同治 4 年（1865）偶而有中式帆船到新加坡貿易；同治 6 年，更一度特許西洋船隻來此停泊，進出口貨物。⁷⁵ 顯然，此時舊港已由島內沿岸貿易港變成島外貿易港，貿易範圍不再像嘉慶中葉以前僅與固定正口對渡，而是擴及中國沿海各港，甚至遠及東南亞。相對於嘉慶中葉以前，地方官廳對港口管理的權限已經大幅提高，相當自主。

再由〈淡新檔案〉來看，除了前述沈葆楨奏摺之外，不但地方廳縣已經逕自開放縣內港口，即連閩省上級官員也接受此既定事實。舉例而言，光緒 8 年（1882），泉州晉江縣祥芝澳船金吉利控訴大安港規費收取不合理，由岑毓英的批示可見，即連福建巡撫也已默認小口有大陸船隻出入，並收取規費的事實。⁷⁶ 清

⁷⁰ 〈淡水准造社船往來廈蚶各口貿易議稟附後〉，頁 181。

⁷¹ 何烈，〈清咸、同時期的財政〉，頁 400。

⁷² 丁紹儀，〈東瀛識略〉，頁 55。

⁷³ 黃嘉謨，〈美國與臺灣（1874-1895）〉（臺北：中央研究院近代史研究所，1979），頁 90-93；林子侯，〈臺灣開港後對外貿易的發展〉，《臺灣文獻》27:4（1976 年 12 月），頁 57。

⁷⁴ 臺灣四口海關開港過程，參見：葉振輝，〈清季臺灣開埠之研究〉（臺北：標準書局，1985），第二章至第四章。

⁷⁵ Robert L. Jarman, ed., *Taiwan Political and Economic Reports, 1861-1890* (Slough: Archive Editions, 1997), vol. 1: 1861-1875, pp. 114, 154.

⁷⁶ 〈淡新檔案〉，15214-1，光緒 8 年。

中葉以前，從閩省到地方廳縣表面上嚴守的正口對渡政策，顯然已經蕩然無存。

十九世紀後期這些小口的島內市場圈和島外貿易圈實態，除了前述《雲林縣采訪冊》的記載外，又可以由《臺灣總督府公文類纂》中的陳情書再次確證。1895年，日本領臺後，殖民政府最初僅承認原來四個條約港（開港場）的國際貿易體制，後來顧及現實，又實施「特別輸出入港」政策，亦即指定臺灣島內沿岸7個港口作為特別輸出入港，得以讓中國帆船來港貿易。這個制度卻無法符合原來清末沿岸眾多港口已經直接進行島外貿易的事實。未被指定的港口僅能轉為島內沿岸貿易港，頓時在兩岸商業貿易和交通上產生極大不便。1896年至1899年之間，地方紳商於是陸續出來向總督府陳情。⁷⁷其中，東石港和中港更有詳細的商業貿易舊慣的報導，證實清末臺灣各地域的小口可以合法進行島外貿易，甚至貿易圈不再限制於中國沿海，而遠及日本、東南亞。

以中港為例，該港據稱嘉慶年間已有船隻往來。1830年代中葉左右，設立文、武口。中港街民自有船隻者有20餘人，船40餘艘。從中國來到該港的船隻，每日五、六十艘，多時至百艘以上。由中國各地輸入的貨物則運到新竹、頭份、三灣、北埔、大湖、月眉以及南庄等地，有時也由淡水轉運而來。中國輸入的商品有食鹽、紙箔、素麵、布、棉、雜貨、其他海產品等。由中港輸出的土產則有苧麻、米、蓮草、砂糖、樟腦、木材、藤、水果及藥材等。中港的貿易地點除了中國之外，還包括英國的藩屬諸島及呂宋。⁷⁸

總之，由竹塹、北港以及中港的例子可見，清末臺灣沿岸小口不但已經開放直接對中國沿海各港貿易，貿易圈甚至遠及日本和東南亞。這些港口由於泊船條件較差，又沒有開作國際港，主要作為中國帆船的貿易中心。前述何寶山認為直至清末，臺灣僅透過條約港來與外界聯繫的立論顯然無法成立。濱下武志僅將臺灣劃入南至廈門北達日本的廣域貿易圈內，也有必要修正。然而，清中葉，特別是道光末年之後，臺灣港口政策為何日趨寬鬆，大幅開放島外貿易的港口呢？下一節進一步分析其理由及意義。

⁷⁷ 日本殖民政府原來僅開放清末的四個條約港，因此從1896年開始，陸續有不少港口的紳商向殖民政府陳情，希望繼續延續清末舊慣，准許其島外貿易。詳見：蔡昇璋，〈日治初期港口「郊商」與「特別輸出入港」之設置〉，《臺灣文獻》57:4（2006年12月），頁176-210。

⁷⁸ 國史館臺灣文獻館藏，〈中港ヲ開港場トナスハ詮議ニ及難シ〉（1899年），《臺灣總督府公文類纂》，第4613冊，15號，14門，7類，頁74-75、85-90。

四、小口對外開放的原因

清康熙至嘉慶年間，臺灣港口管理政策仍大概遵行正口對渡制度。然而，十九世紀中葉之後，各廳縣級小口的島外貿易卻逐漸合法化。1860年代以後，甚至跨越原來的中國貿易圈，遠及日本、東南亞等地。小口開放的原因，茲說明如下。

（一）貿易分工與地方經濟發展之需

清代臺灣是一個不斷發展中的農墾移民社會，與中國沿海地區的外向型經濟區大致上基於比較利益法則，形成所謂開發中與已開發地區的貿易區域分工型態；⁷⁹ 加以臺灣沿海交通危險又不便，因此一個地域一旦開發告一段落，即有迫切與大陸直接貿易之需求。乾隆末葉至道光年間，鹿港、八里坌以及烏石港陸續開為正口，大概都是因民間走私偷渡已經盛行，或是採捕漁船藉口遭風往來交換商品，即連地方廳縣也大多睜一隻眼閉一隻眼，最後中央不得不承認既有事實，設立正口，以「防微杜漸」。後山噶瑪蘭廳開烏石港為正口的歷程，最能說明各地域吞吐口直接與中國內地貿易的需要，以及地方官務實的態度。

噶瑪蘭廳於嘉慶 15 年（1810）正式設治。道光 3 年（1823），呂志恆出任噶瑪蘭廳通判之後，觀察到廳內有烏石港和加禮遠兩個港口，常有內地漁船來港貿易的現狀。他即認為應該化暗為明，設官稽查：

噶瑪蘭西勢烏石港、東勢加禮遠港，二處小口，向於春末夏初南風當令之時，有臺屬之鹿港、大按、八里坌、雞籠等處小船，載民間日用貨物，進港貿易，併有內地之祥芝、獺窟、永寧、深滬等澳採捕漁舟入口，售賣鹽魚、魚脯，換載食米回內。……稽自蘭疆收入版圖十餘年，未有堪以配載官穀之船入港者。蘭地僻處全臺山後，生齒日繁，人烟輻湊，一切日用所需，全賴各處小船，於春夏之間，入口貿易，倘累以官差，或小加裁禁，舟商一經裹足，地方立見衰頹。惟是每年進口商漁船隻，或一百餘號至二百餘號不等，若不官為稽察掛驗，難保無夾帶違禁貨物，甚或附搭匪人偷渡，實不可不防其漸。⁸⁰

⁷⁹ 王業鍵，〈清代經濟芻論〉，收於王業鍵，《清代經濟史論文集》（臺北：稻鄉出版社，2003），第一冊，頁 11-16。

⁸⁰ 姚瑩，〈籌議噶瑪蘭定制〉，收於姚瑩，《東槎紀略》（文叢第 7 種，1957；1832 年原刊），頁 60。

由上可見，在春末夏初時，噶瑪蘭廳內一方面有從鹿港、大安、八里坌以及基隆等港口小船順風運來日常用品；另一方面，福建泉州的祥芝、獺窟、永寧以及深滬等港的漁船，也會載鹽魚、魚脯等來交換食米而回。面對這個現象，呂志恆認為噶瑪蘭廳已經發展到「人烟幅湊」的地步，日常用品必須靠這些小船運入，一旦裁禁，「舟商一經裹足，地方立見衰頹」。換言之，在兩岸貿易分工體系下，噶瑪蘭廳亟需中國內地船隻往來貿易有無。

道光 4 年，閩浙總督孫爾準親自到臺灣巡閱後，顯然接受來自臺灣地方官員的建議，道光 6 年（1826）8 月正式奏開噶瑪蘭廳的烏石港為正口。他也強調為了地方經濟發展之需，必須開烏石港。其奏摺清楚地向中央反映位於偏遠後山的噶瑪蘭，早在開正口之前，已經有「內地」小船來廳貿易的事實，如不開口，則將影響民生經濟的發展。

又查噶瑪蘭處全臺之背，但產米穀，一切器用皆取資於外販。其地有三貂、隆嶺二嶺，山逕險峻，陸路貨物不能疏通，惟西勢之烏石港、東勢之加禮遠港，每於春末夏初南風司令之時，可通四、五百石小船。內地福州、泉州等處商民，裝載日用貨物，前往易米而歸。福、泉民食，藉資接濟，兩有裨益。若加裁禁，則商販不通，於民間殊多未便。亦應如其所請，開設正口，以利民生。……其餘各小口仍嚴行封禁，如有商船私越偷渡，照例究辦。⁸¹

烏石港的開口過程，應是鹿耳門之外，臺灣各地港口逐漸開放過程的寫照。整體而言，清代臺灣港口政策的變化，事實上也呈現在地的地方官廳和帝國中央政策的落差和矛盾。清廷遠隔重洋，對於臺灣統治的「殖民想像」甚為明顯，⁸² 在港口政策上趨於保守，嚴守正口之制。地方官廳直接觀察到地方經濟的發展以及臺灣與內地互補貿易的現實，往往較為務實。正由於地方官廳與閩省、帝國中央官員認知的落差，不但使得正口政策的執行有其限制，也為道光末年之後小口的就地開放鋪路。

⁸¹ 〈戶部為內閣抄出閩浙總督孫爾準奏移會〉，頁 286。

⁸² 殖民想像（imagination）本身隱含著殖民者在瞭解、觀察和描述被殖民者過程中，不免有忽略、扭曲以及誤解。參見：姚人多，〈認識臺灣：知識、權力與日本在臺之殖民治理性〉，《臺灣社會研究季刊》42（2001 年 6 月），頁 122-123。

（二）臺運廢弛，不需再嚴正口之制

如同前述，臺運與臺灣港口的管理關係密切。特別是乾隆 11 年，福建巡撫周學健奏准由來臺商船配運兵眷米穀到福建之後，開啟商運米穀之始，⁸³ 影響更深。臺運米穀原來由鹿耳門一口輸出，鹿港開口之後也承擔臺運任務。⁸⁴ 嘉慶 14 年，閩浙總督方維甸因臺運積米嚴重，又奏准八里坌與鹿港、鹿耳門三口配運，同時為了杜絕商船改為漁船規避臺運，令商、漁船一體配運。然而，臺運積壓如故，且弊端連連。因此，直至道光年間，究竟由商船配運，或雇商船專運，或是用官船專運，從臺灣地方官到閩浙總督意見不一，也變化不斷。⁸⁵ 不過，通令來臺商船一體配運兵眷米穀至內地，仍是較持續之政策。⁸⁶

由於由民船配運米穀，使得清廷不得不嚴格執行正口對渡政策，禁止商、漁船至小口偷漏走私，而妨害臺運績效。道光初年，閩浙總督趙慎畛和福建巡撫孫爾準鑑於臺運米穀仍積壓嚴重，已開始考慮「改折抵餉」，最後雖因官、民意見紛歧未全廢商運，⁸⁷ 但道光 8 年（1828），卻先改眷穀為折色，臺運更形有名無實。⁸⁸ 道光 21 年（1841），又因鴉片戰爭「來往商船稀少，撥配不敷」，閩浙總督怡良和福建巡撫劉鴻翱奏准將臺運米穀除澎湖、南澳兩廳仍全運本色外，其餘均改為「一半折色」。道光 24 年（1844），清廷中央一度以「夷匪平定，臺運折色米穀應令復照舊章」，要求全運臺穀到閩。但是經閩浙總督劉韻珂陳奏，建議「臺運內地各府縣兵米兵穀，仍改為折色一半，劃抵臺餉歸款，俟三、四年後察看情形如可〔按：何〕……。」⁸⁹ 最後則不了了之，自此臺運即逐漸廢弛，不僅不必再嚴格要求商船從正口出入，以配運米穀，也使得地方廳縣無須再嚴厲執行正口對渡政策。

⁸³ 吳玲青，〈清代中葉台灣における米と銀：「台運」と「台餉」を中心として〉，頁 46。

⁸⁴ 林玉茹，〈清代臺灣港口的空間結構〉，頁 220-221。

⁸⁵ 陳培桂，〈淡水廳志〉，頁 185-186。

⁸⁶ 吳玲青，〈清代中葉台灣における米と銀：「台運」と「台餉」を中心として〉，頁 46。

⁸⁷ 道光初年，臺運改折論議的詳細過程，參見：姚瑩，〈籌議商運臺穀〉，收於姚瑩，〈東槎紀略〉，頁 24-30。

⁸⁸ 中國第一歷史檔案館、海峽兩岸出版交流中心編，〈明清宮藏臺灣檔案匯編〉，第 146 冊，頁 192-195。

⁸⁹ 洪安全總編輯，〈清宮諭旨檔臺灣史料〉（臺北：國立故宮博物院，1997），第五冊，頁 4222；中央研究院歷史語言研究所編，〈明清史料·戊編〉（臺北：該所，1953-1954），第 10 本，頁 990-991；中國第一歷史檔案館、海峽兩岸出版交流中心編，〈明清宮藏臺灣檔案匯編〉，第 169 冊，頁 42-45、58。

(三) 地方財政與知縣津貼

清初並未在臺灣的港口設立樞關，船隻必須到廈門港查驗完稅。鹿耳門也隸屬於閩海關管轄。換言之，清初臺灣的港口並無徵稅功能，⁹⁰ 但卻有陋規。

康熙末年，因朱一貴事件來臺的藍鼎元，已觀察到臺灣商船出入徵收掛驗陋規，在臺灣府由海防同知「家人書辦掛號，例錢六百」，「在鹿耳門則巡檢掛號，例錢六百」，又有「驗船之禮」。⁹¹

船隻規禮成為地方衙門辦公費用的淵源，則起於澎湖。早在康熙年間，靖海侯施琅曾「倚勢霸佔，立為獨行」，每年收澎湖漁戶規禮 1,200 兩。雍正 7 年(1729)，福建水師提督許良彬到任後，「將此項奏請歸公，以為提督衙門公事之用，每年交納，率以為常。」乾隆 2 年(1737)，清高宗卻認為抽取規禮，「行家任意苛求，漁人多受剝削，頗為沿海窮民之擾累」，所以命令閩浙總督郝玉麟「永行禁革」。⁹²

此後，儘管澎湖廳已經革去陋規，但乾隆年間廈門與臺灣仍有海口陋規存在。乾隆 29 年(1764)，根據福建水師提督黃仕簡奏報，廈門關凡有船隻進口，不分內外洋(國內、外)，均需繳交若干陋規，再由文、武衙門平分。⁹³ 乾隆 31 年(1766)，閩浙總督蘇冒又因鹿耳門陋規，奏准「同知衙門每船收取番銀三圓；武弁取錢一、二百文，以為辦公飯食之用」。⁹⁴ 亦即原來是非正式的陋規，反而化暗為明，成為正式向出口船隻徵收的規費，即「口費」。

乾隆 51 年(1786) 因林爽文事件來臺的福康安進一步指出，船隻規費不僅攸關從總兵到海防同知等地方文武長官的收入，而且此習慣相沿甚久：

〔按：鹿子港〕船隻出入及多帶米石陋規與鹿耳門無異；而船隻較少，每年同知約得番銀一萬餘圓；守備約得番銀六千餘圓；送給總兵規禮一千二百圓；副將向不分送。至淡水八里坌海口，例不准船隻出入；常有私自收

⁹⁰ 馬有成，〈閩臺單口對渡時期的臺灣港口管理〉，頁 57。

⁹¹ 藍鼎元，〈與吳觀察論治臺灣事宜書〉，收於藍鼎元，《平臺紀略》(文叢第 14 種，1958；1723 年原刊)，頁 51。

⁹² 〈閩浙總督郝玉麟題本〉，收於臺灣銀行經濟研究室編，《臺案彙錄丙集》，頁 4。

⁹³ 不著撰人，《大清高宗純(乾隆)皇帝實錄》(臺北：華文書局，1969)，第 14 冊：自乾隆 27 年閏 5 月上至乾隆 29 年 12 月下，頁 10185。

⁹⁴ 福康安，《欽定平定臺灣紀略》，頁 974。

入港口。因該處產米甚多，商販圖利順便販運出口，亦有陋規，並無定數。該處係淡水同知與上淡水都司管理。每年同知約得番銀六、七千圓；都司約得番銀四、五千圓。都司又於所得銀內分送總兵一千圓。……。僉稱相沿已久，實不知起自何年；至乾隆五十一年賊匪滋事後，此項陋規概行停止。⁹⁵

很明顯地，除了臺灣道之外，臺灣地方大小文武官員在海口陋規的收取上，利益均霑。其次，八里坌尚未開口之前，由於「商販圖利」，只要繳交陋規，即可「順便販運出口」。陋規成為正口對渡制度下無法杜絕的弊端。乾隆 51 年，清廷雖再度調整紙張飯食番銀，文口為 5 圓，武口 3 圓，並禁止其餘陋規；但由於商船規費既穩定又豐厚，每次示禁之後不久，似乎又立刻故態復萌。由嘉慶元年(1796)臺澎兵備道劉大懿頒布的「嚴禁海口陋規碑記」來看，除了固定的口費外，陋規仍不斷，且新增名目，如「鹿耳門文武守口丁役，於正月內復有得受春彩禮名目。」⁹⁶由此可見，儘管臺灣正口無須繳稅，乾隆至嘉慶年間，從中央到臺灣道也一再示禁不當陋規之收取，卻禁無可禁，而導致私口偷漏無法根絕。陋規的持續存在，與清代官吏待遇微薄、地方公費不足及公共事務的不斷攤捐有關。

清初鑑於晚明因橫征暴斂，大失民心，而採取輕徭薄賦政策，且仿明代之制，將官吏薪俸訂得很低。官吏俸給不符日常公私日用，州縣為了彌補支出不敷，於徵收錢糧時加收耗羨，也默許各級官員收取各種陋規。雍正朝為了修補弊端，實行耗羨歸公，作為官吏養廉銀，並禁革陋規。後來仍不符時代需要，州縣徵收錢糧，耗外加耗，又為了支應龐大的地方公私費用而收取各種規費，早已是從中央到地方習以為常之事，乾、嘉以後更日趨氾濫。⁹⁷

另一方面，清初奠定的財政制度是中央集權制，地方除了部分存留經費之外，稅收必須層層起運至中央，所有經費也必須向戶部奏銷。⁹⁸然而，移墾社會

⁹⁵ 福康安，《欽定平定臺灣紀略》，頁 974-975。

⁹⁶ 〈嚴禁海口陋規碑記〉，收於黃典權編，《臺灣南部碑文集》，頁 433-434。

⁹⁷ 何烈，《清咸、同時期的財政》，頁 65、78、138-139。清代州縣官吏薪俸微薄，以及所謂非正式經費體系 (the informal system of funding) 等地方財政問題，參見：Madeleine Zelin, *The Magistrate's Tael: Rationalizing Fiscal Reform in Eighteenth-century Ch'ing China* (Berkeley: University of California Press, 1984), Capt. 2；何平，《清代賦稅政策研究：1644-1840》(北京：中國社會科學出版社，1998)，頁 108-118。

⁹⁸ 除了供應地方支出的存留之外，其餘稅收必須根據中央命令，解送到其他省分，稱作協餉；或解送到京師，稱解餉或京餉。王業鍵，〈清代中國的財政制度〉，收於王業鍵，《清代經濟史論文集》，第一冊，頁 299。

的臺灣素有「三年一小反，五年一大反」之稱，每一次社會的失序，中央不一定全額撥款，往往需要地方官員攤捐。自乾隆 51 年至道光 4 年之間，臺灣歷經林爽文、蔡牽以及陳周全等事件，閩省即有高達 179 萬餘兩未攤捐完畢。道光 4 年 11 月，始由閩浙總督趙慎畛、福建巡撫孫爾準以「福建省補攤軍需銀兩、力難捐繳」奏准刪免，無須歸補。⁹⁹ 此後，內憂外患，仍需地方官員不斷攤捐，鴉片戰爭的軍費核銷過程，即是典型的例子：

查臺灣防堵事宜，自上年六、七月間夷船屢至臺澎窺伺，……，經費有限。由在臺文武隨時自行籌辦，無用議外，自九月初一日起，各口一律設防，……兵勇既不能少，經費不得不籌。現據府局查明，約計郡城及各廳縣自上年九月至年底止，用過兵勇等項口糧、雜費紋銀共三萬四千六百餘兩。若責成地方官捐，斷無此力。……伏乞憲臺俯念海外防夷重務，准將二十年用過弁兵鹽菜及屯丁、鄉勇口糧二款，作正開銷，並將挪墊本年兵餉一萬零四百二十一兩，先發交領餉委員齎發來臺歸款。至建設礮墩、製備守具一切雜費銀一萬餘兩，俱係各廳縣挪款墊應，如不能作正開銷，似當分年捐攤歸補。……如有例不准銷，應行攤捐之處，仍與通省一律，分年攤捐，方為妥洽，而免事後周章。¹⁰⁰

由上可見，鴉片戰爭時地方財政之侷促，不但必須挪用其他款項來支應，而且一旦無法「作正開銷」，只好「分年攤賠」。正由於清廷財政制度的不健全，為了彌補薪俸不足、支付衙門經費以及不斷的攤捐，對於臺灣地方官員而言，臺灣處處有海口，徵收船隻規費無疑是一筆重要而固定的財源。

地方廳衙門可以直接派親丁收口費，則似乎始於淡水廳。道光 9 年（1829），閩浙總督孫爾準和福建巡撫韓克奏准，為了防止商船出入時夾帶禁物和偷渡等弊端，「由同知派丁，查驗商船出入」。¹⁰¹ 此例一開之後，讓地方廳縣得以化暗為明，直接透過查驗商船，取得規費，成為地方官收入的最大財源，更為小口的就地合法化鋪路。無怪乎如同前述，淡水廳也是最早開放小口島外貿易的地方政府。

⁹⁹ 〈戶部為本部議覆閩浙總督趙慎畛等奏移會〉，收於臺灣銀行經濟研究室編，《臺案彙錄丁集》（文叢第 178 種，1963），頁 143-146。

¹⁰⁰ 姚瑩，〈臺灣防夷經費請作正支銷狀〉，收於姚瑩，《中復堂選集》，頁 94-96。

¹⁰¹ 陳培桂，〈淡水廳志〉，頁 186。

清末各地方廳縣中的小口大多已經設立文、武口，但口費多寡，各有不同。以清末新竹縣而言，《新竹縣制度考》載：「口費分為二，一曰文口，一曰武口。文口係文衙門新竹縣所收，每年約有二千兩。武口係武衙門北路右營參將所收，每年約有幾百兩而已。」¹⁰² 文口的口費則主要支辦公務所需經費。¹⁰³ 再由《安平縣雜記》可見，清末南部地區的港口口費徵收權，由臺灣海防同知轉移到各縣，地方衙門派其家丁收取規費：

茄籐港凡大小商船、漁船、艇船等出口，均有規費。按定樑頭之大小，或百餘元，或數十元，或十餘元不等。臺防分府專恃此類津貼辦公諸費。……。「按：船隻」將出口時，分府憲派家丁及書差會同武口汛弁，前往船上查明果無私僣違禁、漏稅貨物，然後聽其開棹。自臺防廳移住卑南而後，各口船隻出入，由各縣委派家丁、書差查驗。¹⁰⁴

又有：

文口係歸縣令派員稽查。凡內地商船於安平港入口，由文口報明縣署，請驗牌照。出口之時，換照納金，方得出港。……。年計收五千餘圓。如有船隻未經換照納金私自出港者，係是私漏抗違，一經查出，該船及貨物一概充公。¹⁰⁵

連橫的《臺灣通史》也載：

安平為府治通商之口，向由臺防同知管理，徵收船費，謂之「文口」，派員查之。……。光緒元年，臺防同知移駐卑南，仍歸收費。至十四年，改由安平縣收之，以抵津貼一半之額。其時帆船漸少，歲約三、四千圓，而輪船則由海關收之。又有「武口」，歸安平水師副將管理，亦派弁兵以驗出入，詰盜賊，每船徵費二圓，歲約二千餘圓。¹⁰⁶

¹⁰² 臺灣銀行經濟研究室編，《新竹縣制度考》（文叢第 101 種，1961），頁 99。

¹⁰³ 南溟漁夫，〈新竹附近二於ケル船舶ノ舊慣〉，頁 25。

¹⁰⁴ 臺灣銀行經濟研究室編，《安平縣雜記》（文叢第 52 種，1959），頁 37。

¹⁰⁵ 臺灣銀行經濟研究室編，《安平縣雜記》，頁 50。

¹⁰⁶ 連橫，《臺灣通史》（文叢第 128 種，1962；1921 年原刊），頁 486。

由此看來，清末船隻口費顯然有兩種功能，除了原來作為衙門辦公費用之外，也是知縣津貼。以安平縣為例，光緒 14 年（1888），由安平縣徵收的出口船隻規費，扣除文口的文口委員、司事、巡丁 4 人以及文口事務所等花費，即為知縣津貼。¹⁰⁷

口費事實上是知縣津貼的主要來源。由《安平縣雜記》可見，清末知縣薪俸銀僅 45 兩，且實缺才全支，如「署事〔按：代理〕半支」；養廉銀則 1,000 兩，津貼銀 8,000 兩；其中，安平文口船費收抵 4,000 兩，由公款項下再給 4,000 兩。¹⁰⁸ 文口口費甚至是「所收多少，視官之運道」。¹⁰⁹ 亦即在不合理的薪資結構上，地方官勢必為了自己的津貼，鼓勵商船貿易之發展。因此，道光年間以後，小口的開放與地方財政制度不健全之間，實有結構上不可避免的關係。

除了口費之外，晚清釐金制度的建立也進一步催化港口的開放。道光末年，長達十餘年的太平天國事件（1851-1864）爆發後，清廷的威權更為低落，地方督撫則因必須自籌軍費，辦理團練，佈防抗敵，自主權大增。咸豐年間，督撫更得以抽收釐金，做為地方經費，不讓戶部聞問。原來行之多年的中央集權式財政制度至此崩解。¹¹⁰ 就港口稅收而言，清末也奠定常關和海關兩大樞關系統。常關原來主要隸屬於戶部管轄，開港後的新式海關稅收亦由戶部管理，納入中央財政。不過，咸、同年由於財政危機日益嚴重，釐金不但是地方督撫的重要經費來源，常關關稅也常常被藉故截留，作為地方財源。¹¹¹ 因此，地方官廳無不更積極開放港口，設立釐卡，以增加地方稅收。例如，清末新設的恆春縣，也開放後灣仔、後壁湖（恆春鎮大光里）以及蟬廣嘴（山海里）為稅口，所收港稅則作為光緒 18 年（1892）「大軍勦辦射不力社番案死事諸君楓港忠義塚，春秋兩季致祭

¹⁰⁷ 文口包括人員和事務所費用，一年大約 504 圓。臺灣銀行經濟研究室編，《安平縣雜記》，頁 52。

¹⁰⁸ 臺灣銀行經濟研究室編，《安平縣雜記》，頁 70。

¹⁰⁹ 臺灣銀行經濟研究室編，《安平縣雜記》，頁 36。

¹¹⁰ 何烈，《清咸、同時期的財政》，頁 201、231、421。臺灣釐金之設，則源於咸豐 11 年臺灣府知府洪毓琛奉檄試辦釐金，此後又多次改變，由官辦改為商辦，名目有洋藥釐金、茶葉釐金、樟腦釐金，以及百貨釐金的變化。所徵收的也以通過地釐金居多，釐卡則大半設於重要港口。詳見：蔣師轍、薛紹元，《臺灣通志》（文叢第 130 種，1962；1894 年原刊），頁 256-257。

¹¹¹ 鴉片戰爭開港以前，戶部共管理 24 個常關，工部管理 5 個常關，常關稅收歸中央財政。1854 年英、美、法三國在上海設立新式海關之後，海關主要管理外國船隻進出口關稅，收入為中央財政財源，常關則變成地方財政來源。隨著海關權勢的增加，開徵子口稅和復進口稅，使釐金和常關稅收入減少，影響地方財源，導致中央財政與地方財政之矛盾。濱下武志，《中國近代經濟史研究：清末海關財政と開港場市場圖》，頁 313、325；戴一峰，《近代中國海關與中國財政》（福建：廈門大學出版社，1993），頁 25-26。

之用」。¹¹² 清末小口的開放，不但反映了此時中央與地方財政的矛盾與危機，而且宣示地方官廳勢力的大幅躍升，不再完全受中央節制。

不過，除了上述已經「正規化」的口費和釐金之外，清末一艘商船入口要繳的規費和課徵名目繁多，包括文口應繳牌金、口胥銀、澳甲銀、小哨、轎價銀、新春私禮銀、新任釐金兩局銀、清賦新春私禮銀、新任水汛口銀、新春新任私禮銀、巡司費銀等共 11 條，高達 34.15 元。其中以衙門的新春新任銀最重。¹¹³ 由此可見，儘管從乾隆年間以來，清廷不斷示禁海口陋規，卻成效有限。清末中央與地方權力大幅消長之後，地方官廳除了文、武口費之外，原來額外需索的陋規不僅越來越多，且進一步合法化，成為地方衙門非常重要的財源。

五、結論

海島型的農商連體經濟型態，是清代臺灣經濟發展的首要特徵。漢人大舉入臺拓墾之後，基於比較利益法則，農產品高度商業化，大多對外輸出，以交換中國沿海外向型經濟區的手工製品和日常用品。由於陸路交通不方便和沿岸航行困難，使得各地域的吞吐口扮演土地開發和商業貿易火車頭的角色。過去僅以正口為中心而忽略小口的立論，往往無法解釋以小口為樞紐，在對內地域市場圈和對外貿易圈的位置。

由本文的論證可知，除了康熙至道光初年陸續開放的五正口和 1860 年開港的四個條約港之外，道光末年以降，原來臺灣各地域的沿岸貿易港陸續變成地區性吞吐口，且地方廳縣逐漸就地開放其與中國沿海各地直接貿易。清末這些小口的帆船貿易圈，甚至遠及日本和東南亞。因此，Samuel P. S. Ho 認為清末臺灣僅透過條約港與外界聯繫，或是濱下武志主張以廈門為南界的臺灣帆船貿易圈的論點，均有必要修正。

其次，從船隻和港口管理而言，雍正 9 年奠立臺灣港口貿易，分成島內沿岸貿易和島外貿易兩種系統。島內沿岸港口數量則隨著各地拓墾進程而不斷增加。雍正末年以前，由於各地猶屬初開發階段，貿易規模有限，以鹿耳門與廈門的單一正口對渡制度大體被嚴格遵行。不過，隨著各地開發有成，直接與中國內地貿

¹¹² 屠繼善，《恆春縣志》（文叢第 75 種，1960；1895 年原刊），頁 122。

¹¹³ 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〉，頁 83。

易更加迫切，十八世紀中葉原來的島內貿易港漸有偷漏土產出口現象。儘管直至十九世紀初，正口對渡制度仍大抵維持，但是一方面由於各地開發後與中國沿海地區貿易分工的必須性，另一方面，為了規避臺運，沿岸貿易港遂變成商、漁船走私貿易的私口。私口問題更越演越烈，顯示清廷中央保守的港口政策無法反映地方實況，地方官廳則以商船遭風暫時寄泊默認小口的功能，中央和地方之港口治理態度漸生落差。

1830年代前後，清廷已經無力全面控制中國沿海港口，不但鴉片走私日益猖獗，而且原來嚴守的臺灣與福建正口對渡網絡也逐漸放寬，往來兩岸的帆船貿易圈大幅擴大，北及華北，南至廣東。1840年代末，由於國家財政趨向崩潰，為增加稅收，清宣宗正式開放臺灣與華中的直接貿易，而打破了清初以來長達160餘年的臺灣與福建貿易往來規制。

1840年代末，特別是長達十餘年的太平天國事件爆發之後，中央與地方權力大幅消長。地方督撫由於必須自籌經費，佈防抗敵，自主權越來越高。即連遠在帝國邊陲的臺灣，也逐漸與中央政策脫軌。離政治中心最遠、鞭長莫及的淡水廳，即最早開放轄內港口進行島外貿易。1850年代，開港之前，在臺灣道和地方廳縣的默許之下，西洋船隻已經不斷來到臺灣各港貿易。1860年臺灣開港之後，納入國際自由貿易體制中，各地域的小口不但可以直接與中國沿海貿易，而且跨越中國貿易圈，遠達日本和東南亞。清末各地小口已經就地合法對外貿易的事實，應無庸置疑。

小口開放的原因，則至少有三。第一，康熙至道光年間，清廷陸續開放的五個正口，並無法符合各地域經濟發展之實際需要。因此，一旦地方開拓有成，即直接透過地區性的吞吐口對外貿易，進行與中國沿海外向型經濟區的貿易分工。第二，雍正3年開始的臺運制度，因主要以民船輸運，與港口管理政策息息相關。1840年代，臺運則基於種種弊端而逐漸廢弛，原來嚴守的正口制度，遂已經不再切合時代環境。第三，由於官吏薪俸微薄、地方衙門公費不足，加以必須因社會失序而不斷攤賠，使得海口陋規始終有其存在的必然性。亦即從私口時期的陋規到就地合法後的小口口費，不但支應地方公私費用，更逐漸成為知縣津貼的主要財源。另一方面，隨著地方權力的擴張，為了增加收入，地方廳縣的港口政策也與中央政府的保守態度大異其趣，而盡量就地合法化可以對外通商的港口，增設釐卡，以便抽收釐金，做為地方經費。

總之，清中末葉臺灣各地域小口對外貿易的全面性開放，不僅反映了 1840 年代以來中央集權體制的逐漸衰微，以及中央與地方港口政策之差異，而且展現了中央與地方財政的競爭與矛盾。小口的開放與地方財政制度不健全之間，更有結構上必然的關係。以這些小口所形成的對內地域市場圈和對外的帆船貿易圈，更與條約港的性質大為不同，而建構出形形色色的地域社會。

引用書目

國立臺灣大學圖書館藏，〈淡新檔案〉，案號：11312、15203-1、15209-1、15214-1。

國史館臺灣文獻館藏，《臺灣總督府公文類纂》，第 4536 冊、第 4613 冊。

丁紹儀

1957(1873) 《東瀛識略》，臺灣文獻叢刊第 2 種。臺北：臺灣銀行經濟研究室。

上海社會科學院經濟研究所、上海市國際貿易學會學術委員會（編著）

1989 《上海對外貿易，1840-1949》，上冊。上海：上海社會科學院出版社。

不著撰人

1969 《大清高宗純（乾隆）皇帝實錄》，第 14 冊：自乾隆 27 年閏 5 月上至乾隆 29 年 12 月下。臺北：華文書局。

1969 《大清宣宗成（道光）皇帝實錄》，第 11 冊：道光 22 年 11 月上至道光 26 年閏 5 月。臺北：華文書局。

2004 《福建沿海航務檔案》。廈門：廈門大學出版社；北京：九州出版社。

尹士俚（著）、李祖基（點校）

2003 《臺灣志略》。北京：九州出版社。

中央研究院歷史語言研究所（編）

1953-1954 《明清史料·戊編》，第 10 本。臺北：該所。

中國第一歷史檔案館（編）

1991 《乾隆朝上諭檔》。北京：檔案出版社。

中國第一歷史檔案館、海峽兩岸出版交流中心（編）

2009 《明清宮藏臺灣檔案匯編》，第 23 冊、第 24 冊、第 146 冊、第 168 冊、第 169 冊。北京：九州出版社。

王業鍵

2003 《清代經濟史論文集》，第一冊。臺北：稻鄉出版社。

王世慶

1994 《清代臺灣社會經濟》。臺北：聯經出版事業股份有限公司。

伊藤博文（編）

1970 《台湾資料》。東京：原書房。

朱景英

1958(1774) 《海東札記》，臺灣文獻叢刊第 19 種。臺北：臺灣銀行經濟研究室。

朱德蘭

1988 〈清康熙雍正年間臺灣船航日貿易之研究〉，收於中華民國臺灣史蹟研究中心研究組編，《臺灣史料研究暨史料發掘研討會論文集》，頁 421-451。臺北：中華民國臺灣史蹟研究中心。

1988 〈清康熙年間臺灣長崎貿易與國內商品流通關係〉，《東海學報》29: 129-148。

何平

1998 《清代賦稅政策研究：1644-1840》。北京：中國社會科學出版社。

何 烈

1981 《清咸、同時期的財政》。臺北：國立編譯館中華叢書編審委員會。

周 凱

1961(1839) 《廈門志》，臺灣文獻叢刊第 95 種。臺北：臺灣銀行經濟研究室。

周 璽

1962(1830) 《彰化縣志》，臺灣文獻叢刊第 156 種。臺北：臺灣銀行經濟研究室。

沈葆楨

1959 《福建臺灣奏摺》，臺灣文獻叢刊第 29 種。臺北：臺灣銀行經濟研究室。

林子侯

1976 〈臺灣開港後對外貿易的發展〉，《臺灣文獻》27(4): 53-63。

林玉茹

1995 〈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): 113-148。

1996 《清代臺灣港口的空間結構》。臺北：知書房出版社。

2000 《清代竹塹地區的在地商人及其活動網絡》。臺北：聯經出版事業股份有限公司。

2010 〈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): 1-37。

吳玲青

2009 〈清代中葉台灣における米と銀：「台運」と「台餉」を中心として〉。東京：東京大学大学院人文社会研究科博士論文。

洪安全（總編輯）

1997 《清宮諭旨檔臺灣史料》第五冊。臺北：國立故宮博物院。

柯培元

1961(1837) 《噶瑪蘭志略》，臺灣文獻叢刊第 92 種。臺北：臺灣銀行經濟研究室。

姚人多

2001 〈認識臺灣：知識、權力與日本在臺之殖民治理性〉，《臺灣社會研究季刊》42: 119-182。

姚 瑩

1957(1832) 《東槎紀略》，臺灣文獻叢刊第 7 種。臺北：臺灣銀行經濟研究室。

1960(1867) 《中復堂選集》，臺灣文獻叢刊第 83 種。臺北：臺灣銀行經濟研究室。

范 咸

1961(1747) 《重修臺灣府志》，臺灣文獻叢刊第 105 種。臺北：臺灣銀行經濟研究室。

南溟漁夫

1899 〈新竹附近ニ於ケル船舶ノ舊慣〉，《臺灣產業雜誌》7: 22-27。

高銘鈴

2001 〈清代中期における台運体制の実態についての一考察〉，《九州大学東洋史論集》29: 88-115。

倪贊元

1959(1893) 《雲林縣採訪冊》，臺灣文獻叢刊第 37 種。臺北：臺灣銀行經濟研究室。

馬有成

2006 〈閩臺單口對渡時期的臺灣港口管理（1684-1784）〉，《臺灣文獻》57(4): 37-88。

2007 〈清政府對臺閩海洋交通管理之研究（1683-1840）〉。嘉義：國立中正大學歷史學系博士論文。

2008 〈清代臺灣的港口管理（1683-1860）〉，收於戴浩一、顏尚文編，《臺灣史三百年面面觀》，頁 291-330。嘉義：國立中正大學臺灣人文研究中心。

張嗣昌（著）、李祖基（點校）

2005 《巡臺錄》。香港：香港人民出版社。

連 橫

1962(1921) 《臺灣通史》，臺灣文獻叢刊第 128 種。臺北：臺灣銀行經濟研究室。

陳培桂

1963(1871) 《淡水廳志》，臺灣文獻叢刊第 172 種。臺北：臺灣銀行經濟研究室。

陳其南

1991 《臺灣的傳統中國社會》。臺北：允晨文化實業股份有限公司。

屠繼善

1960(1895) 《恆春縣志》，臺灣文獻叢刊第 75 種。臺北：臺灣銀行經濟研究室。

黃典權（編）

1966 《臺灣南部碑文集成》，臺灣文獻叢刊第 218 種。臺北：臺灣銀行經濟研究室。

黃富三

2011 〈臺灣農商連體經濟的興起與蛻變（1630-1895）〉，收於林玉茹主編，《比較視野下的臺灣商業傳統》，頁 7-21。臺北：中央研究院臺灣史研究所。

黃嘉謨

1979 《美國與臺灣（1874-1895）》。臺北：中央研究院近代史研究所。

黃國盛

2000 《鴉片戰爭前的東南四省海關》。福州：福建人民出版社。

莊吉發

1989 〈清初人口流動與乾隆年間（一七三六～一七九五）禁止偷渡臺灣政策的探討〉，《淡江史學》1，頁 67-98。

葉振輝

1985 《清季臺灣開埠之研究》。臺北：標準書局。

鄭用錫著、國立中央圖書館臺灣分館藏

1934 《淡水廳志》。手稿影本。

蔡昇璋

2006 〈日治初期港口「郊商」與「特別輸出入港」之設置〉，《臺灣文獻》57(4): 176-210。

2008 〈日治時期臺灣「特別輸出入港」之研究〉。桃園：國立中央大學歷史研究所碩士論文。

福康安

1961(1788) 《欽定平定臺灣紀略》，臺灣文獻叢刊第 102 種。臺北：臺灣銀行經濟研究室。

臺灣銀行經濟研究室（編）

1959 《安平縣雜記》，臺灣文獻叢刊第 52 種。臺北：臺灣銀行經濟研究室。

1961 《新竹縣制度考》，臺灣文獻叢刊第 101 種。臺北：臺灣銀行經濟研究室。

1963 《臺案彙錄丙集》，臺灣文獻叢刊第 176 種。臺北：臺灣銀行經濟研究室。

1963 《臺灣府輿圖纂要》，臺灣文獻叢刊第 181 種。臺北：臺灣銀行經濟研究室。

1963 《臺案彙錄丁集》，臺灣文獻叢刊第 178 種。臺北：臺灣銀行經濟研究室。

1964 《清高宗實錄選輯》，臺灣文獻叢刊第 186 種。臺北：臺灣銀行經濟研究室。

1964 《臺案彙錄庚集》，臺灣文獻叢刊第 200 種。臺北：臺灣銀行經濟研究室。

- 1964 《福建省例》，臺灣文獻叢刊第 199 種。臺北：臺灣銀行經濟研究室。
- 1966 《清會典臺灣事例》，臺灣文獻叢刊第 226 種。臺北：臺灣銀行經濟研究室。
- 劉良璧
- 1961(1741) 《重修福建臺灣府志》，臺灣文獻叢刊第 74 種。臺北：臺灣銀行經濟研究室。
- 劉枝萬
- 1962 《臺灣中部碑文集成》，臺灣文獻叢刊第 151 種。臺北：臺灣銀行經濟研究室。
- 鄭瑞明
- 2004 〈清領初期的臺日貿易關係〉，《臺灣師大歷史學報》32: 43-87。
- 臨時臺灣舊慣調查會（編）
- 1905 《臨時臺灣舊慣調查會第二部調查經濟資料報告》，上、下卷。東京：三秀舍。
- 濱下武志
- 1989 《中国近代經濟史研究：清末海關財政と開港場市場圈》。東京：汲古書院。
- 蔣師轍、薛紹元
- 1962(1894) 《臺灣通志》，臺灣文獻叢刊第 130 種。臺北：臺灣銀行經濟研究室。
- 戴寶村
- 1986 〈臺灣大陸間的戎克交通與貿易〉，收於儲一貫主編，《臺灣史研究暨史料發掘研討會論文集》，頁 363-420。高雄：中華民國臺灣史蹟研究中心。
- 1988 〈近代臺灣港口市鎮之發展：清末至日據時期〉。臺北：國立臺灣師範大學歷史研究所博士論文。
- 戴一峰
- 1993 《近代中國海關與中國財政》。福建：廈門大學出版社。
- 藍鼎元
- 1958(1723) 《平臺紀略》，臺灣文獻叢刊第 14 種。臺北：臺灣銀行經濟研究室。
- LeFevour, Edward
- 1970 *Western Enterprise In Late Ch'ing China: A Selective Survey of Jardine, Matheson and Company's Operations, 1842-1895*. Cambridge, Mass.: East Asian Research Center of Harvard University.
- Zelin, Madeleine 曾小萍
- 1984 *The Magistrate's Tael: Rationalizing Fiscal Reform in Eighteenth-century Ch'ing China*. Berkeley : University of California Press.
- Ng, Chin-Keong 吳振強
- 1983 *Trade and Society: The Amoy Network on the China Coast, 1683-1735*. Singapore : Singapore University press.
- Jarman, Robert L. (ed.)
- 1997 *Taiwan Political and Economic Reports, 1861-1890*, vol. 1: 1861-1875. Slough: Archive Editions.
- Ho, Samuel P. S. 何寶山
- 1978 *Economic Development of Taiwan, 1860-1970*. New Haven and London: Yale University Press.

