

臺灣米價變動與「臺運」變遷之關聯 (1783-1850)*

吳玲青**

摘要

本文試圖找出十八世紀末至十九世紀前半之間，導致「臺運」逐漸衰退的結構性因素，透過臺灣與漳泉米價差距的檢討，以及臺灣島內米價所存在的地區性差異，發現十八世紀中葉臺灣米穀移出的價格低廉這一背景，在 1830 年代中期出現了供需地與價格賤貴背離的現象。米價因素與「臺運」運作的商船、正口航路等種種條件相互作用，導致了「臺運」逐漸發生變化。

十八世紀臺灣的米穀價格低廉，民間商人利用臺灣與漳泉之間存在的米價差距，在官方政策允許下從事米穀交易；同時官方也依賴民間商船配載「臺運」官穀，達到遂行公務的目的。「臺運」的流通結構，一方面依附於民間交易的成立，同時也受限於官方所制訂的對渡正口、航路與船舶等種種政策。

林爽文事件結束之後的乾隆 53、54 年（1788、1789）之間，臺灣南部出現了高於漳泉的米價，意味著前往南部鹿耳門一口從事米穀交易難以獲利；但在此同時，北部由於米價較南部低，造成商人利用漁船、小船前往南部以外的中、北部地區經商。雖然嘉慶年間的臺灣南北米價普遍下跌，但是以非商船的名義前往臺灣中、北部從事米穀交易，可以省卻回程的「臺運」配穀，逐漸造成人為的規避「臺運」。道光年間，尤其在 1830 年代中期，臺灣的南北米價同時高昂，與漳泉的同類米價並沒有太大的價格差異，在獲利減少的情況下，出入私口又可規避「臺運」的負擔，因此前往正口的民間商船減少，導致了依賴民間商船由正口配運的「臺運」這一流通結構逐漸鬆動崩解。這一過程，顯示了十八世紀末至十九世紀上半葉所同樣出現的「臺運」衰退問題，可說是在不同時期的背景下相異因素作用的結果。

關鍵詞：正供、「臺運」、米穀價格差、臺灣米穀移出、流通結構

* 本文初稿曾發表於中央研究院臺灣史研究所、林本源中華文化教育基金會主辦之「臺灣研究在法國與臺灣史新研究研討會暨 2009 林本源中華文化教育基金會年會」（2009 年 12 月 3 日）。感謝評論人林文凱先生的意見與提示，以及三位匿名論文審查人就論文主題、內容與文辭表達等所給予的建議。又，筆者最初構想本文與寫作期間，曾獲得「林宗毅博士文教基金會」（2007 年度）獎學金贊助，謹此致謝。

** 國科會人文學研究中心博士後研究員

來稿日期：2010 年 2 月 1 日；通過刊登：2010 年 4 月 27 日。