
再續千帆 1920-30年代 淡水築港的夢想與挫折

Retrospection of Tamsui Port History

The Dream and Frustrations of Constructing a Port in Tamsui from the 1920s to the 1930s

| 謝德錫 Te-Hsi Hsieh |

殼牌故事館館長

摘要

1910年代臺灣產業隨着日本榮景發展時，淡水港早已成為臺灣沿岸航線、日本國內航線、國際航線忽視一個過氣的港埠。不過，淡水港雖然衰退，但是在台北廳、台北州的幾本統計概要上，仍然有幾項產品的進口值還是屢屢比基隆港高出一截，為什麼會有這些不一樣的數據？淡水港幾座大型工廠無疑扮演着一定的角色。

而淡水民眾為挽回昔日的光輝，1927年由郡守山本正一撰寫《淡水港整備就緒》一文，結合街長雷俊臣在《臺灣日日新報》票選臺灣八景的前夕對外正式發表，強調淡水港在臺灣海峽的地理優勢與臺灣西北部近海漁場的開發，提出一、港兼避難場設施，二、埠頭的擴張、三、鐵道延伸至稅關，四、港口浚深，五、簡易燈台、閃滅式漂浮設置的築港工程需求，隨後並成立「淡水港施設同盟會」的組織推動築港的計劃。而從《淡水港整備就緒》說帖中，1920年代的淡水港，地方郡守所注意的焦點仍強調商港功能的需要，而漁港的建設不是整個計畫的著力點，分析這一份說帖及相關柯設偕、三卷俊夫的說詞，隱約可以描繪淡水港再造的輪廓，瞭解淡水港的興衰起落、河口河道變化、航道深淺、航線路徑、腹地大小及輸出產品，貿易港口航線轉移的問題，對淡水築港計畫的輟停，才能有明確的認識。

關鍵字：淡水港、臺灣八景、山本正一、淡水築港期成同盟會

Abstract

As Taiwan's industries was blooming along with Japan's prosperity in the 1910s, Tamsui Port had become outmoded and been neglected by Taiwan's ship route, Japan's domestic ship route and the international ship route. Although Tamsui Port was degrading, the import values of some products were still higher than Keelung Port by some statistics of Taihoku Prefecture. Why were there different data? Several large-scale plants, undoubtedly, played an important role.

People living in Tamsui intended to retrieve the past glory of Tamsui, Masaichi Yamamoto, the senior provincial official, wrote an article, "The Full Preparation of Tamsui Port's Reorganization" in 1927, which was published before the announcement of the voting result of the Great Eight Scenes in Taiwan hosted by the town director, Jun-Chen Lei, in "Taiwan Nichinichi Simpo." The article emphasized Tamsui Port's geological advantage along the Taiwan Strait and the development of the offshore fish farms along Taiwan's north-west coastline. In this article, he proposed five suggestions: (1) Tamsui Port as a shelter, (2) expansion of the port, (3) extension of the railway to the customs house, (4) dredging of the port, and (5) simplification of lighthouses and the engineering requirements for flashing buoys installation in the port building. After these, he also suggested to establish "Association for Promoting Tamsui Port Facilities" to propel the port construction plan. According to "The Full Preparation of Tamsui Harbor's Reconstruction", in the 1920s, the local officials still focused on the commercial function of Tamsui Port but the construction of the fishing port was not the highlighted point in the whole planning. Based on the analysis of this article and statements of She-Kay Ko and Toshio Mimaki, the vague blueprint of the reconstruction of Tamsui Port had been indicated implicitly. Moreover, because of this information, the rise and declines of Tamsui Port, the changes of the Tamsui River and its watercourse, the depth of the channel, the shipping route, the hinterland, the exported products, the diverting of the shipping routes of the commercial port, and the cease and start of the construction of Tamsui Port could be acknowledged clearly.

Keywords: Tamsui Port, The Great Eight Scenes in Taiwan, Masaichi Yamamoto, Association for Promoting Tamsui Port Facilities

壹、前言

四百多年來，淡水在不同的語言有著不同的拼讀：淡水、Tamchuy、Tamchui、Tamsuysse、Tamsuy、Tamsui、滬尾、Hobe、Hobei，告示著淡水豐厚的歷史背景。同時，它也因河口港的地理位置，是東亞航運的一個名港。

十九世紀末，淡水更扮演著全臺灣火車頭的角色，第二次鴉片戰爭，滿清政府與英法兩國所簽訂的天津條約、北京條約，讓淡水成為一個通商口岸。西元1862年淡水海關開關後，外商洋行雲集，租賃土地、建設洋樓、倉庫，將臺灣北部的烏龍茶、樟腦、包種茶，藉由便利的內河水運聚集淡水碼頭，再接駁英商小輪船轉運到廈門、香港後，遠銷歐美、南洋。幾十年時間裡，讓淡水港的出口貿易一直高佔臺灣第一。

雖然，在西元1884~85年的清法戰爭，因法軍封鎖，導致貿易銳減，但也在短時間內迅速恢復。

然而在西元1895年後，因馬關條約，滿清政府割讓臺灣。日本帝國政府一連串的營運政策—基隆築港計畫、縱貫鐵路修築、命令航線指定，讓淡水港受到極大的衝擊，幾條以淡水港為起點的命令航線：淡水—塗葛堀線、淡水—福州線、淡水—香港線陸續遭到關閉，一落而成為基隆的一個副港，頻繁出入的戎克船，輪船數量更是大幅銳減。

不過，淡水港因旭日油品公司、木材大廠施合發的陸續設立，在油品、木材……等幾項產品的輸入上，仍是比基隆港高出一籌，金額也高達百萬元以上，使得淡水民眾對淡水港的未來仍懷抱著期望。

因此，西元1927年《臺灣日日新報》舉行臺灣八景的投票評選，引起臺灣各地民眾廣大的迴響，淡水的民眾在郡守山本正一、街長雷俊臣的領導下，利用這個機會組織淡水築港期成同盟會，向總督府、台北州政府提出請願書，撰寫淡水港築港計畫書，也由柯設偕、三卷俊夫向《臺灣日日新報》投書，引起臺灣各界注意淡水民眾的心聲。

此後，更在西元1928年組成淡水商工會，將淡水築港做成提案，十年裡不斷努力爭取臺灣全島實業大會各地商工會的協助與支持，爭取臺灣總督府的認可。

淡水築港期成同盟會是怎麼一個組織？主要成員是怎樣一批人？郡守山本正一又是什麼類型的地方理事官？提出的築港計畫書有什麼具體內容？淡水商工會在全島實業大會提出怎麼樣的提案？無一不是瞭解西元1920~30年代淡水社會有趣的課題。

貳、臺灣八景票選掀起的波濤

19世紀後期，淡水港是東亞航運線上的名港，更以樟腦、茶葉兩大外銷商品，高居臺灣第一大港，然而隨著政權的轉移，一步步滑落，淪為基隆港下的輔助港，但淡水民間仍保持高昂的信心，要重振淡水港的光榮，終於等到臺灣八景票選的時機，而掀起一段淡水民意的波濤。

西元1897年（明治30年）4月，日本總督府為使日本民營輪船公司迅速取代壟斷臺灣進出口貿易的歐美籍輪船公司，便實施以輔助為手段的命令航線，也積極建設基隆港作為通往日本及歐美南洋各地的大港。¹

淡水港便在這種政策下，逐步讓出臺灣首席港口的地位。雖然在1900~1903年有淡水—塗葛堀線及1905~1908年淡水—福州線、1900~1904年淡水—香港線三條命令航線的輔助，讓淡水港在臺灣沿岸及臺灣—華南航線上，仍維持一定的航運。但在淡水—福州線與淡水—香港線上，主要是要讓日本政府扶植的大阪商船公司能取代英商德忌利士洋行。²

德忌利士洋行退出臺灣航運的舞台後，大阪商船公司便以基隆港做為主要舞台，淡水港輸出的大宗物品烏龍茶、包種茶、樟腦都改由基隆港輸出，淡水港的貿易一落千丈，貿易金額更是不斷下跌。

不過，隨著兩家大型公司在淡水設置大型倉庫並設置製罐、製材工廠後，淡水港出入的輪船噸位、數量都遠少於基隆港，但是在木材、原木、各類石油的進口金額一直高居基隆港之上，金額更是高達百萬日圓以上。

加上，淡水附近海面為黑潮與大陸沿岸流交合的地帶，擁有豐富的漁業資源，加上引進新式捕撈方式與機動漁船的使用，讓淡水民眾認為淡水港有成為潛在大漁港的可能性。

1. 游智勝，《日治時期臺灣沿岸命令航線》（1897~1943），〔臺北：國立臺灣師範大學〕，附錄二，1897年7月9日〈臺灣內地間及臺灣沿岸航線〉條文。
2. 《臺灣海運史》，頁39，淡水—塗葛堀線的預算關係。

於是，在西元1927年（昭和2年）6月8日《臺灣日日新報》仿日本本國新八景選拔的方式，推出臺灣新八景的遴選。本來預定為6月10日到7月10日一個月的票選時間。因臺灣各地民眾反應熱烈，積極為各地的美景踴躍拉票、爭取。全部選票高達三億六千多萬票，五十多天的計票時間，勾起各地民眾愛鄉衛鄉的情緒。



【圖1】1910年代的淡水港

參、淡水郡守的建港與規劃

西元1920年，日本在臺灣實施地方制度改革，在州與街庄間設立跨街庄的行政機構——郡，派遣中級文官擔任郡守，來管理所屬街、庄的事務，在預算、編制人員的限制下，能積極推動地方大型建設的機會並不多，而在1926年，淡水郡有了一位呼應地方民眾需求的郡守——山本正一，他帶領淡水郡民眾提出築港的心聲！

淡水郡守山本正一是一位有強烈企圖心的郡守，出生於日本兵庫縣，學歷僅是東京電信學校畢業。初任職務僅是東京郵便局，但是透過自修，通過高等文官考試後，一連串的經歷，讓他有異於一般帝國大學畢業的文官，先在警視廳、貴族土地管理、日本石油會社遞信省、兵庫縣警部、三宮警察署長、台北州警務課長，而於1926年（大正15年）12月擔任淡水郡守。³

山本正一擔任郡守七個月裡，積極與淡水地方的台日籍菁英密切聯繫，構思淡水港未來的前途，在臺灣新八景的投票期間，提出「淡水港的整備就緒」計劃案，它的內容就是向臺灣總督府、台北州政府提

出請願案的具體方案。部分內容更以四個短篇以〈淡水的過去與將來〉一～四，分別在《臺灣日日新報》1927年（昭和2年）8月25~27日連載發布⁴，引起社會的廣泛注意。

山本正一所整理發行的計畫案，分為幾個部分：一、直述計劃案的五項建設；二、提出「淡水港設施的必要性」的歷史陳述；三、主文指出淡水港的現狀與施設計畫概要。⁵

山本正一在第一部分中，先指出在臺灣海岸線上，淡水是與基隆、高雄鼎足而立的良港，有良好的水陸路交通。距離臺灣首府台北市只有13哩，與福建沿岸也僅有220哩，加上豐富近海的漁業資源，兼有商港、漁港的功能，卻因總督府資源集中基隆、高雄兩港，造成淡水港的閒置，極為可惜，只要集中做五項小建設，便可能使淡水港變為基隆港的輔助港。這五項小建設便是：

- （一）漁港兼避難港的建設。
- （二）碼頭長度擴張。
- （三）淡水線鐵道延伸到海關碼頭。
- （四）淡水港口的疏浚。
- （五）簡易燈塔與閃滅式浮標的設置。⁶

淡水的民眾在郡守山本正一、街長雷俊臣的領導下，便藉著臺灣新八景的遴選時機，由地方文化人柯設偕先在西元1927年（昭和2年）6月22日在《臺灣日日新報》投書〈淡水的復興論—景勝地〉，揭起淡水以美麗山河景色爭取選票的聲籟：

「淡水的復興—景勝地」

淡水往日的榮華如回溯，期待貿易港淡水的復活，無論如何是淡水黨最懷念的。因為淡水作為貿易港的生命線已流失，然而做為名勝地，遊覽地的淡水絕不容被等閒視之。總之，動態、繁忙的淡水雖已消失，然而靜態、休憩的淡水則依然存在。

因此，臺灣本島第一開港地—淡水，它衰微、頹廢的過去史實，可以暫時擱置一旁；而是以淡水做為臺灣本島第一遊樂園做為最大振興策略的未來期望才是當下最大的課題。

3. 臺灣新民報社，《臺灣人士鑑》，昭和7年，〔國立臺灣圖書館〕，《臺灣新民報》頁175，山本正一。

4. 《臺灣日日新報》昭和2年8月25日 淡水的過去與將來（一）、8月26日 淡水的過去與將來（二）、8月27日 淡水的過去與將來（三）、8月28日 淡水的過去與將來（四）。

5. 山本正一，1938，《淡水港的整備就緒》，〔淡水：淡水郡役所〕，頁1~2。

作為風景名勝的淡水，第一美景是山水的美。就是所謂秀麗風雅的山顏水色與山水間的樂趣。南面是涵具女性優雅姿態的觀音山，東方則是雄壯男性風格的大屯山。兩山之間則是蜿蜒流淌的淡水河，讓人想起萊茵河，北方則是彷彿阿爾卑斯山連峰的竹子山。加上淡水極富的史實。

淡水是臺灣本島最古老街道之一，到今年已持續有三百零一年的長久歷史、眾所周知。西班牙人、荷蘭人、鄭成功等都在爭奪此地。就某種意義，淡水是臺灣的長崎，因為兩者都是古老的港口，也同樣具有異國情調。

事實上，今日的淡水涵詩、是畫、是音樂。淡水位處於臺灣島都，台北的近郊，擁有便利、廉宜的交通及意味深長的歷史背景。現在台北—淡水間的火車一日有十次來回，公車也是十次來回，渡輪、汽船一日兩次來回。如此，讓淡水自然的美多少加上一些人工味，因此，當然是臺灣本島唯一的大公園。臺灣日日新報的臺灣八景投票的當下，淡水應是斷然可以期待。」⁷

郡守山本正一是一位有企圖心的郡守，便利用這個機會，整理淡水港歷來的文獻與各種統計資料，在1927年7月發表《淡水港的整備就緒》的手冊，希望透過輿論的訴求，影響臺灣總督府考量淡水港建設的需求。

第二部分「淡水港設施的必要」一節中，山本正一整理從1629年西班牙建聖多明哥城起，經荷蘭、明鄭、到滿清，淡水開港通商成為國際貿易港後，除在1884年（光緒10年）清法戰爭因法軍封鎖，才一度受挫，1895年臺灣割讓日本後，有一段時間臺灣總督府的稅關是設在淡水，也是臺灣對華南、南洋及對日本本國聯絡的要港，然後便一再衰退，僅剩戎克船與小型輪船進出。

不過，山本正一也指出，淡水港在大正末年一年的輸出入總額也高達三百五、六十萬元，占有與華南戎克船貿易最高的地位，加上與台北市有便利的水陸交通，仍然是不可忽視的一港口。但是它衰退的主要原因則是航道淤淺。

而針對航道淤積，山本正一除了指出上流水源地區濫伐造成土石流失的自然原因外，特別引用城崎彥五郎所找到清代文獻「防滬尾留贖」，提出負責滬尾防務的通商委員、浙江補用知府李彤恩，為防阻法艦登陸，沉船塞港的計畫：

6月26日稟議：「親自在海口一帶航道測量，在土名竹滬寮灣河寬一百丈餘（約三百公尺），大潮時水深僅二丈四尺（約7.2公尺），是滬尾港最狹隘的地方，以大商船4艘裝載石頭七千多石（約420公噸），砲船6艘裝載石頭兩千多石（約120噸），再將10艘以次序在這港門處橫列，再將船底鑿破沉沒成為阻擋，等事件過後再派器械船移除」。7月14日向淡水駐在英、美領事通知，「7月15日（陽曆9月4日）夜半12時實施港口全部閉塞」。7月15日向劉銘傳報告「沉船的場所經實地測量，在大潮時深度尚有空隙，還要在沉船上面再增加數量」。8月13日稟報「先前沉石船10艘已鑿填，續購5艘大商船也可載石填塞，最近可購入5艘大商船，裝載大石條塊，其中3艘已鑿填，另2艘則為備用」⁸

山本認為這項填石塞港的計畫確實影響港口航道，也影響到水流流向，但是只要得到適當的設備疏浚，便可容納大型輪船進出，成為基隆的輔助港。

加上，淡水一帶水面處於臺灣島西北角，屬於黑潮暖支流與渤海寒環流的會流點，擁有豐富的漁業資源，而台北州政府在大正11年於淡水設置水產試業所，對漁業的漁撈、養殖從事各種試驗調查，若能建造為大型漁港，可以輔助漁業根據地—基隆港被限縮的漁業停泊問題。

此外，淡水港碼頭長度、倉庫、陸運、燈台、浮標……都極需加強，讓它成為一個涵具漁港兼避難港功能，才能有希望恢復以前的光榮。

第三部分，山本正一則是以〈淡水港的現狀及設施計畫概要〉為主要內涵，主要分為三個小部分：一、貿易關係及貨物取引狀態並交通機關的改善；二、漁業狀態及漁港兼避難港的開設；三、港內的模樣與相關建設。

6.《臺中縣志續修》，〔臺中縣政府出版，2010年〕，頁1~2。

7.《臺灣日日新報》昭和2年6月22日版3，柯設偕〈詩美之鄉—淡水〉頁83-84。

8.《淡水港的整備就緒》，頁4~5。

一、貿易關係及貨物取引狀態並交通機關的改善

山本正一先以用三個統計表⁹將淡水及基隆港輸出入總金額與各型船隻做了一個對照表，讓大家瞭解自明治29年到大正15年的31年間，兩港的差異與變化。

〔表1〕是淡水與基隆兩港輸出入貿易額的比較，總體金額在基隆港建港工程陸續完工後，便拉開了差距，1905年（明治35年）後，淡水港的輸出入總額便

落後於基隆港，輸出金額也在隔年1906年（明治36年）後開始落後。

〔表2〕是淡水與基隆兩港在出入輪船的艘數與載運噸數的比較表；1911年（明治44年）以前，出入淡水港的輪船數多於基隆港，而在隔年1912年（大正元年）後，則是遠遠落後於基隆港。而且在淡水港進出輪船數量多的年代中，基隆港出入輪船噸數在一千到三千五百多噸，而淡水港出入輪船平均噸數多在八百噸以下。

【表1】淡水及基隆港總輸移出入額對照表

港別 年別	淡水港			基隆港		
	輸入(元)	輸出(元)	計(元)	輸入(元)	輸出(元)	計(元)
明治 29 年	4,879,453	7,815,032	12,694,486	208,783	16,522	225,305
明治 30 年	7,573,705	8,347,857	15,921,562	3,928,414	922,042	4,850,456
明治 31 年	9,944,654	7,592,780	17,537,434	3,985,326	1,894,650	5,879,976
明治 32 年	9,779,965	7,328,212	17,108,177	7,317,246	1,867,478	9,184,724
明治 33 年	9,036,825	6,620,497	15,657,322	7,271,441	2,707,668	9,979,109
明治 34 年	7,336,229	4,603,990	11,940,219	8,151,757	5,019,510	13,171,267
明治 35 年	5,996,917	9,392,575	15,389,492	7,707,735	4,601,040	12,308,775
明治 36 年	6,626,139	7,620,136	14,256,275	9,165,731	6,457,318	15,623,049
明治 37 年	7,871,183	5,909,934	13,781,117	8,590,634	8,757,535	17,348,169
明治 38 年	6,961,676	6,092,420	13,054,096	10,133,709	8,446,295	18,680,004
明治 39 年	8,501,547	5,728,234	14,229,781	11,626,358	8,599,569	20,225,927
明治 40 年	6,616,126	4,143,474	10,759,600	13,530,306	11,009,238	24,539,544
明治 41 年	6,934,562	2,673,843	9,608,405	13,889,653	15,233,886	29,123,539
明治 42 年	7,460,811	4,048,738	11,509,549	14,839,390	16,190,384	31,029,774
明治 43 年	8,033,693	3,937,986	11,971,679	18,198,361	16,676,504	34,874,866
明治 44 年	6,586,215	5,847,743	12,433,958	22,929,991	16,649,154	39,579,145
大正元年	7,534,043	7,844,836	15,378,879	31,788,186	17,784,918	49,573,104
大正 2 年	6,949,694	6,780,868	13,730,562	34,601,785	21,529,558	56,131,343
大正 3 年	5,152,353	8,268,367	13,420,720	31,172,484	19,664,456	50,836,940
大正 4 年	4,532,355	7,723,046	12,255,401	31,469,532	28,763,443	60,232,975
大正 5 年	4,145,086	6,878,142	11,023,228	40,055,672	38,451,411	78,507,083
大正 6 年	2,724,532	5,570,669	8,295,201	56,996,128	54,224,042	111,220,170
大正 7 年	3,269,087	9,689,856	12,955,945	69,713,277	60,445,588	130,158,865
大正 8 年	5,865,335	9,706,419	15,571,954	90,780,959	66,280,840	157,061,799
大正 9 年	6,296,472	8,250,392	14,542,864	97,416,895	69,407,793	166,824,688
大正 10 年	5,564,782	3,709,004	9,273,786	78,453,703	60,800,095	139,253,798
大正 11 年	2,256,864	640,425	2,897,289	74,812,020	75,042,817	149,854,837
大正 12 年	2,385,564	716,268	3,101,832	66,549,443	86,778,417	153,327,860
大正 13 年	3,002,336	833,253	3,835,589	80,486,278	118,836,126	199,322,404
大正 14 年	2,577,648	749,415	3,327,063	28,087,282	138,415,492	256,502,774
大正 15 年	3,053,381	725,149	3,778,530	27,121,779	136,997,392	254,119,171

⁹同上，頁8~14。

【表2】淡水與基隆兩港在出入輪船的艘數與載運噸數比較表

港別	淡水港						基隆港					
	入港		出港		計		入港		出港		計	
	隻數	噸數	隻數	噸數	隻數	噸數	隻數	噸數	隻數	噸數	隻數	噸數
明治 29 年	113	70,269	108	69,981	221	140,250	5	3,600	5	3,099	10	6,699
明治 30 年	116	70,041	110	71,321	226	141,362	12	12,213	11	11,949	23	24,162
明治 31 年	123	82,776	115	82,399	238	165,175	11	11,902	11	11,727	22	23,629
明治 32 年	153	114,540	153	115,661	306	230,201	6	6,767	4	4,801	10	11,568
明治 33 年	110	84,352	115	84,819	225	169,171	4	4,723	7	8,606	11	13,329
明治 34 年	93	75,376	96	76,589	189	151,965	6	12,561	7	12,947	13	25,508
明治 35 年	106	84,585	103	82,982	209	167,567	5	8,668	5	8,668	10	17,336
明治 36 年	97	76,975	100	79,680	197	156,655	12	25,743	11	24,769	23	50,512
明治 37 年	99	83,034	95	79,520	194	162,554	35	84,438	35	84,439	70	168,877
明治 38 年	105	81,887	106	82,840	211	164,727	33	88,301	34	88,642	67	177,043
明治 39 年	110	74,284	20	73,742	220	147,757	51	158,190	50	156,341	101	341,531
明治 40 年	94	61,297	97	61,430	191	122,735	79	227,572	81	231,675	160	459,247
明治 41 年	90	60,433	90	60,433	180	120,866	88	271,922	86	268,823	174	540,745
明治 42 年	92	69,293	87	67,093	179	136,386	69	258,871	67	254,207	136	513,078
明治 43 年	98	68,518	94	66,192	192	134,710	72	260,444	75	252,898	174	520,342
明治 44 年	110	75,143	97	67,727	207	142,870	136	392,151	148	397,326	284	789,477
大正元年	83	74,402	82	73,474	165	147,876	171	469,521	164	454,690	335	924,211
大正 2 年	86	60,878	66	58,346	134	119,224	186	491,014	181	481,990	367	973,007
大正 3 年	73	64,540	70	62,637	143	127,177	167	408,561	165	403,888	332	812,449
大正 4 年	65	59,398	65	59,507	130	118,905	228	399,798	225	396,086	453	795,884
大正 5 年	59	44,343	58	43,466	117	87,809	276	422,846	269	410,675	545	833,520
大正 6 年	33	13,891	33	13,891	66	27,782	414	539,183	402	525,771	816	1,064,954
大正 7 年	1	312	1	312	2	624	435	653,842	432	648,211	867	1,302,053
大正 8 年	22	8,483	23	8,764	45	17,247	585	789,042	598	795,469	1183	1,584,511
大正 9 年	64	29,837	57	27,921	121	57,758	547	779,822	522	745,852	1069	1,525,674
大正 10 年	107	53,394	100	50,185	207	103,579	602	1,048,287	617	1,052,640	1219	2,101,127
大正 11 年	83	53,602	83	54,272	166	107,874	684	1,270,389	675	1,247,326	1359	2,517,715
大正 12 年	79	54,111	75	51,663	154	105,774	656	1,173,266	652	1,157,837	1308	2,331,103
大正 13 年	91	57,141	86	54,038	177	111,179	813	1,467,449	790	1,420,105	1603	2,887,554
大正 14 年	65	49,722	63	47,917	128	97,639	987	1,731,611	934	1,651,921	1921	3,383,532
大正 15 年	70	47,427	68	45,760	138	93,187	1121	2,018,089	1044	1,921,961	2165	3,940,050

【表3】淡水與基隆兩港在傳統戎克船出入的艘數與噸數

港別	淡水港						基隆港					
	入港		出港		計		入港		出港		計	
	隻數	噸數	隻數	噸數	隻數	噸數	隻數	噸數	隻數	噸數	隻數	噸數
明治 29 年	1563	21,063	1508	20,034	3071	41,097	586	6,550	583	6,424	1169	12,974
明治 30 年	1356	24,466	1338	24,473	2694	48,939	436	8,666	405	8,026	841	16,692
明治 31 年	1324	29,950	1278	28,694	2602	58,644	481	13,088	472	12,171	953	25,259

港別	淡水港						基隆港					
	入港		出港		計		入港		出港		計	
年別	隻數	噸數	隻數	噸數	隻數	噸數	隻數	噸數	隻數	噸數	隻數	噸數
明治 32 年	776	22,392	770	22,719	1546	45,111	222	7,046	228	7,283	450	14,329
明治 33 年	661	20,400	667	19,812	1328	40,212	289	12,595	283	12,215	572	24,810
明治 34 年	509	17,426	545	18,096	1054	35,522	260	11,334	262	11,089	522	22,423
明治 35 年	503	18,987	523	19,493	1026	38,480	259	10,344	274	10,615	533	20,959
明治 36 年	588	21,770	630	23,197	1218	44,967	375	14,342	373	14,153	748	28,495
明治 37 年	521	22,380	542	22,173	1063	44,553	403	16,118	404	16,253	807	32,371
明治 38 年	401	19,874	424	20,737	825	40,611	261	12,816	276	13,280	537	26,096
明治 39 年	373	17,055	395	17,939	768	34,994	222	10,918	224	10,961	446	21,879
明治 40 年	257	13,969	299	14,757	556	28,726	143	6,939	160	7,139	303	14,078
明治 41 年	242	14,638	286	15,426	528	30,064	118	6,014	125	6,433	243	12,447
明治 42 年	282	16,668	310	17,359	592	34,027	132	5,504	155	5,989	287	11,493
明治 43 年	224	10,902	227	11,322	451	22,224	112	5,106	122	5,394	234	10,500
明治 44 年	214	10,551	236	11,265	450	21,816	91	4,924	112	5,417	203	10,341
大正元年	277	13,570	277	13,185	554	26,755	111	5,344	117	5,161	228	10,505
大正 2 年	332	16,304	339	16,431	671	32,735	122	4,400	125	4,647	247	9,047
大正 3 年	338	15,264	337	15,057	675	30,321	132	4,181	137	4,382	269	8,563
大正 4 年	257	14,464	236	14,094	493	28,558	117	3,913	114	3,955	231	7,868
大正 5 年	260	15,705	263	15,240	523	30,945	165	6,432	160	6,620	325	13,052
大正 6 年	334	21,241	233	22,035	567	43,276	101	8,892	200	9,156	301	18,048
大正 7 年	440	26,157	433	25,291	873	51,448	456	22,047	427	20,920	883	42,967
大正 8 年	492	26,164	491	28,599	983	54,763	719	29,365	718	29,461	1437	58,826
大正 9 年	434	28,811	434	27,961	868	56,772	668	26,311	649	26,348	1317	52,659
大正 10 年	399	30,161	395	30,217	794	60,378	324	13,773	314	13,230	638	27,003
大正 11 年	306	24,350	306	25,019	612	49,369	196	8,913	191	8,937	387	17,850
大正 12 年	284	27,269	289	27,207	573	54,476	137	7,062	137	7,155	274	14,217
大正 13 年	283	19,742	280	20,040	563	39,782	207	10,960	200	10,716	407	21,676
大正 14 年	293	18,857	288	18,555	581	37,412	295	17,314	289	17,378	584	34,692
大正 15 年	234	21,205	322	21,350	556	42,555	187	10,256	183	10,120	370	20,376

〔表3〕則是淡水與基隆兩港在傳統戎克船出入的艘數與噸數的比較，除在1918~1920三年的時間，基隆港出入的艘數大過淡水港外，大部分時間戎克船多以淡水港做為交易的港口。

而比較戎克船輸出入的項目，大多數集中農、漁業加工品目，淡水在煤炭、木材加工品上，數量遠多於基隆，尤其由福州進口的福州杉，因有大型木材廠設置，金額、數量更是基隆港的好幾倍以上。因此，臺灣海峽兩岸的戎克船貿易，淡水港是凌駕於基隆港以上。

但是淡水港戎克船的貿易，山本正一指出因淡水港缺乏相關的碼頭增建設施，戎克船進入淡水港在

稅關報稅後，便直接以水運運送到台北的艋舺、大稻埕，而不是透過淡水貨運業。加上，淡水河因河道水淺，上溯淡水河需靠潮水上湧，才能便利進出，為解決這個問題，山本正一指出可利用便利的鐵道運輸，將鐵道由淡水火車站延長到淡水海關碼頭，戎克船貨物便可由火車載送到台北，這一段鐵道鋪設是立即要做的急務。

二、漁業狀態及漁港兼避風港開設

山本正一指出在台北州試驗船北丸號對淡水周邊漁業資源的調查後，發現在石門庄富貴角燈塔的北西角是鯛魚的魚場，而且在淡水河口到桃園一帶是鮪魚、鱈魚、鰹魚的漁場。而捕撈這些魚群，需要使用

小型發動機船與延繩釣法，不過淡水一帶漁民多還是使用舢舨船，以致一到漁季，引來基隆、高雄的小型發動機船群集搶捕，雖然淡水漁民想投資改善，卻缺乏合適可停泊的漁港來停泊。

歷來淡水港碰到颱風等暴風雨來襲，都是選在鼻仔頭南面的瀉灣，可是經歷幾十年的泥沙淤積淹沒，以致大小船隻無法進出閃避，屢屢造成損失。

因此，山本正一便構思解決缺乏正式漁港與避難港灣的問題，便提出漁港、避難港同構的港灣建設，他選擇的地點便是油車口附近，米粉寮溪注入淡水河的溪口地區：

「漁港兼避難港的位置，距淡水火車站西方約20町（2180公尺），可通海水浴場的道路一側，屬油車口河岸低地，靠近稅關，與淡水高爾夫球場所在丘陵鄰接的一塊窪地，可說是漁港兼避難港最佳開挖預定地。

漁港的設計圖，係是以現在河岸道路做基線，東側長60間（108公尺）向內開挖110間（278公尺）的區塊，西側則向河面突出28間（約40.4公尺）做突堤，船隻進出口寬30間（54公尺）。最高挖掘深度35尺（10.5公尺），出入口深度取一整年最低乾潮位下5尺（1.5公尺）挖掘，讓河水能常常盈滿漁港內，漁港需可容納數十艘船舶停泊。」¹⁰

三、港內的模樣與相關建設

淡水港的幾項建設，山本正一指出先要考慮淡水港的河道深淺與滿潮、乾潮間的差距，計算這塊可實

際讓船隻航行的面積，有44萬5千坪（約1,469,610平方公尺）左右，而在乾潮低水位時，仍有10尺（3.3公尺）以上水域僅有12萬5千坪（約412,810平方公尺）。¹¹不過滿潮時，這些水域深度可達20尺（6公尺）。尤其淡水河中間有沙洲，常在乾潮時造成航運的困難，有時更造成戎克船、漁船航行的問題，淡水港應配置浚渫船，經常性疏浚河道。

其次，山本正一則提出淡水港內提供船舶停靠的碼頭有限，而且分散：淡水海關碼頭長105間（約189公尺），提供煤炭輸運堆運場所為淡水郡役所傍長22間（約40公尺）寬33間（58公尺）一千二百三十多坪的空間；碼頭棧橋有海關，淡水火車站，木材廠施合發，鼻仔頭旭日石油會社與舊郡役所，大稻埕小輪船分布零散。而且海關碼頭的倉庫，只能容納20艘戎克船所載貨品，遠不足忙碌的戎克船貿易需求。

若能建造漁港兼避難港，可挖掘兩萬七千四百餘坪的土方可利用，海關碼頭以西，漁港出入口的左側152間（274公尺），右側米粉寮溪132間（238公尺）的空間可填埋得到八千兩百八十多坪的土地面積。船隻停泊地點便可集中一處，擴大淡水港航運的運量。¹²

接著，山本正一提出因應淡水航道淤積、大型戎克船、輪船在退潮時要進港到碼頭停泊，白天時便有困難，在晚間因大屯山、觀音山的陰影航道的測定更有困難，往往很容易發生觸礁的危險場面。

加上，淡水港航路採識的燈竿與燈標使用時間已久，燈竿在砲台埔海關官員宿舍內，燈標在油車口兩者連成一線，是在1889年（明治22年）建造。連指引航路的畫標，港外、港口南側的圓錐浮標，也是在1903年設置使用，在位置與照度上與1930年代的淡水港已有很大的落差。

因此，僅需建造簡易的新燈台，以設置能發300燭光的瓦斯照明標準，讓入港船隻避免碰觸淺灘，並將黑色的浮標改為閃滅式，就可適應淡水港的新需求。¹³

最後，山本正一正式提出漁港兼避難港建設的碼頭擴充相關的施工設計藍圖與預算。這份藍圖分為兩個部分：（一）施工範圍；（二）工程預算。

【表4】1920年代淡水港城水深與面積表

港名	港灣口方向	港名		
		深度（乾潮時）	面積	潮差
淡水港	東西向	20尺以上（6.3公尺）	8900坪	10尺 139 （一年年平均）
		20尺以下 15尺以上	11,300坪	
		15尺以下 10尺以上	107,800坪	
		10尺以下	320,000坪	
		合計	445,000坪	

10. 同上，頁23-27。

11. 同上，頁27-28。

12. 同上，頁28-29。

13. 同上，頁29-30。

(一) 施工範圍：漁港兼避難港預定地的地質多為沙質，挖掘容易，總共挖取面積為9995坪，水面6440坪。

(二) 工程預算：山本正一以1927年時代物價估算整個工程經費預算總金額為三十四萬八千日圓。¹⁴

雖然，山本正一與淡水地方菁英提出十幾項簡易的淡水港改善工程，經費更是僅有三十多萬元，僅有基隆港、高雄港龐大的幾千萬元建港經費的百分之一。但是臺灣總督府仍然拒絕這個請求，淡水地方的菁英只得另尋民間組織的力量，透過組織淡水商工會持續努力爭取下去。

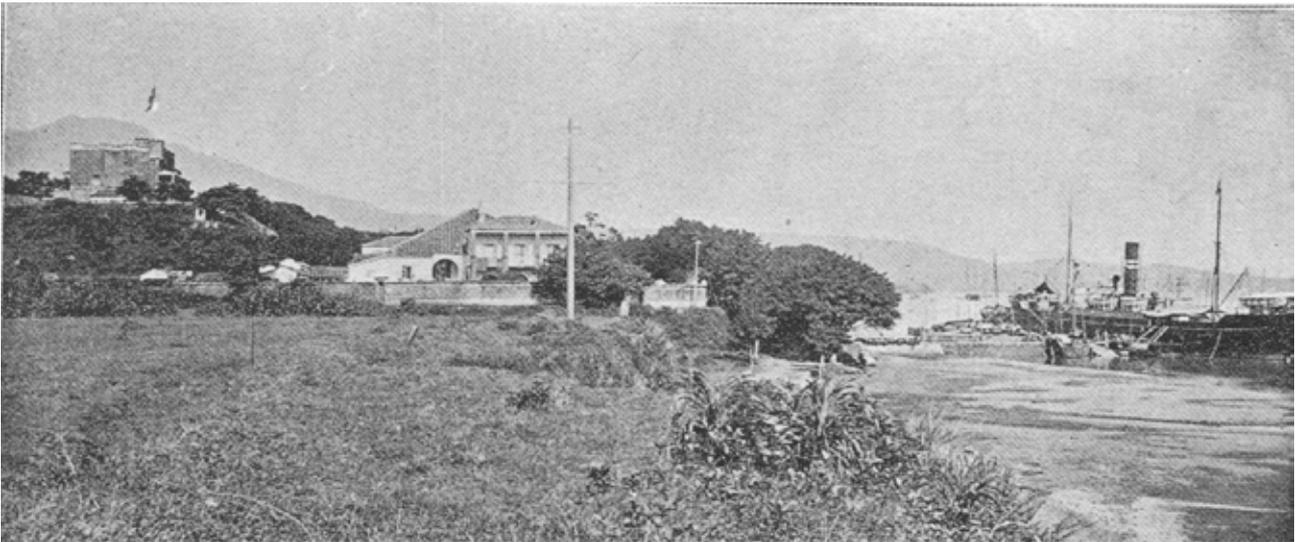
【表 5】漁港兼避難港的建設相關工程表

項目	施工範圍與面積		合計
一、土地挖掘與掩埋道路總面積	1. 挖掘地及道路面積	9,995 坪	19,840 坪
	2. 掩埋地總面積	9,845 坪	
二、挖掘地總面積	1. 海水面積	6,440 坪	9,995 坪
	2. 碼頭道路與他項面積	3,555 坪	
三、挖掘總土方	1. 漁港兼避難港與相關道路挖掘土方	27,180 立方坪	27,420 立方坪
	2. 護岸石垣挖掘	240 立方坪	
四、掩埋總面積土方	掩埋土堆		27,420 立方坪
五、護岸石垣面總坪數	1. 各所埋立出入口道路延長	1,469 坪	2,869 坪
	2. 基礎水泥 3 尺立方角	698 個	
	3. 港內護岸石垣延長段	長 298 間 (536 公尺) 寬 26 尺 1,400 坪	
六、水泥護岸總面積	掩埋地及港內石垣須於乾潮時打樁鋪設		1,593 坪
七、碼頭卸運場地面積	長 92 間 (166 公尺) 寬 10 間 (18 公尺) 全部水泥鋪設		920 坪
八、道路延長	用沙石鋪設血清製造所前道路做水溝		長 375 間 (675 公尺) 寬 5 間 (9 公尺)
九、暗渠	甲、暗渠長 44 間 (79 公尺) 內徑 2 尺		124 間 (223 公尺)
	乙、暗渠長 80 間 (144 公尺) 內徑 2 尺		
十、溪流整理	血清製造所舊溪流整理		43 間 (77 公尺)

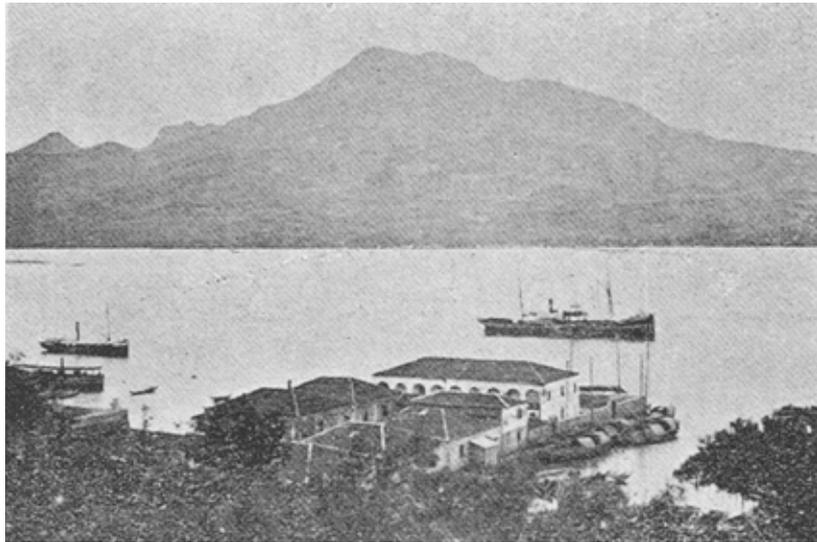


【圖 2】淡水築港船，1909年6月淡水港務局一艘浚渫船「淡水號」

¹⁴同上，頁4-5。



【圖3】日治時代的淡水河口海關碼頭



【圖4】淡水港



【圖5】淡水河大稻埕河岸

肆、淡水港灣築港期成同盟的組成與行動

淡水港在1920年代，因地方性大企業施合發木材行公司的成立與外商迺生公司擴大淡水倉庫的規模，在油品、木材兩項大商品的衝刺下，航運商務都蓬勃成長，捲起淡水民眾築港的美夢。在街長、庄長與街庄協議員的領導下，組成一個民間的組織——淡水港灣築港期成同盟，來爭取他們美夢的實現。

西元1927年（昭和2年）8月9日以淡水街長雷俊臣與相關人員帶著92名地方人士連署的請願書到台北向總督府、台北州政府提出淡水築港的請願書。在這份請願書中，同盟會的成員先敘述淡水港輝煌的過去與困境：「臺灣本島的貿易港口，淡水港曾是最具歷史光輝，繁榮般盛的港口之一。但是，隨著時代轉移，現在是衰頹萎靡，幾乎沒有當年的盛況。造成這種狀況的原因，可以推論為下列幾個：基隆築港工程、水源地帶的森林濫伐，造成水土流失淤塞船舶出入航道、港灣設備落後……。因為這些因素，淡水港的衰頹難以挽回」。

然後，指明淡水港對基隆港的輔助功能與協助，而主張淡水港五項建設需求：

「不過，鑑於基隆港忙碌港務，減輕的辦法，只有積極提升基隆港補助港——淡水港的設施。下列幾項的建設是最急需實行，也是地方居民熱烈懇求的希望：

- 一、避難港間漁港的設立。
- 二、淡水港港口疏浚。
- 三、至淡水海關的鐵道鋪設。
- 四、淡水港碼頭的延長。
- 五、簡易燈塔與閃滅式浮標的設置。



【圖6】淡水河口附近平面圖



【圖7】漁港兼船舶避難港工事設計

接著才陳述淡水港各種建設的具體原因：

「因淡水港是臺灣海峽漁場開發的根據地，它的地理位置極為便利，可成為各類捕撈的策源地。但是淡水無漁港也缺乏緊急避難港的設備。一旦暴風雨突來，常造成停泊船隻翻覆沉沒。加上淡水港口逐漸淤積，造成船隻只能在滿潮時才能自由進出，在夜晚的時候，船隻航行於退潮的沙洲邊，淺短的航道常造成不便，極需閃滅式浮標的設置。

目前，每年淡水港的輸出入金額達到三百七、八十萬圓。淡水海關的位置與火車鐵道間，尚有一段距離，只靠汽車運載極為不便利。修建延長鐵道可以提供比船運更便利的交通工具，將貨品由碼頭倉庫運送到台北。

而且，碼頭現在僅有海關前一百五間（約一百多公尺）的堤岸，僅能提供約二十隻戎克船的貨物起卸，造成海關倉庫忙亂不堪，這種狀態已有很久的時間，極待擴大碼頭。

我們淡水港的需求如同上述，淡水地方民眾針對所面臨的困境，只能積極尋求方法解決。

因此，集結有志一同的人士，慎思熟慮目前的現狀，具體向有關單位陳情，期望主管當局同情瞭解淡水港發展的鴻圖，在擬定臺灣產業振興的政策，能酌情瞭解淡水的狀況，提供預算來建設，這是淡水民眾呼籲的嘆願。

昭和二年八月九日
請願者

雷俊臣外九十三名¹⁵

同時在8月16日的《臺灣日日新報》3版新聞上，也刊出「淡水港灣施設期成同盟會」成立的宗旨書與主要幹部成員：

15.《臺灣日日新報》，昭和2年8月16日，版3。

「淡水港開港以來，到現在有兩百多年，曾是臺灣本島第一的貿易港。除島內航線外，與南中國、南洋各地的通商也是極為旺盛，國內外的船舶輻輳進出，商務殷盛。其後，上游水源地帶過度採伐，造成土石流失，讓淡水河口航道逐漸淤塞，造港灣設備成閒置，貿易量逐年衰退。

現在，僅有中國式戎克船及幾隻小型輪船進出，對比於昔日的繁榮殷盛，讓人有今日昔時的感傷！

可是，淡水港針對現在的衰頹情勢，要想挽回的策略，除了港灣設施的建設外，主要是淡水港口及港內航道的疏浚、漁港兼避難港的碼頭擴張…等淡水港發展的緊急的建設，而促成這些建設的實現，全要依賴組織一個長設的組織—淡水港灣設施期成同盟會。

因此，淡水港灣設施期成同盟會的旨趣，是要激起街名的熱情、一同努力以達成港灣建設的目的。此旨趣書便是讓淡水街認同淡水港建設的必要性，踴躍加入同盟會的組織。

淡水港灣設施期成同盟會，設有幹事5名、委員17名、事務專員3名。

幹事：本田祐太郎、多田榮吉、村上虎雄、中野金太郎、施坤山、盧阿山、李奎壁、許丙。

委員：東島海造、國吉俊英、谷五一郎、富田義範、林金鐘、彭武曲、洪長庚、李文珪、塚本喜三郎、濱田理八郎、黃千益、鄭金漢、曾石岳、盧根德、潘迺明、鄧得生、木下靜涯。

事務囑託：江島善八、李元貴、杜麗水。」

1927年8月淡水港灣設施期成同盟會主要成員，從他們當時的資歷來分析，可說集合淡水郡下街庄的各界台、日籍菁英。下面依幹部、委員、事務主辦人員在1927年（昭和2年）的職務，簡單分析如下：

幹事

本田祐太郎：淡水街助役

多田榮吉：日本神戶市人，多田商會、雜貨與官方用品配送，淡水副業利用販賣組合組合長理事，帝國在鄉軍人各學會會員，淡水街協議員1、2、3、4、5屆

村上虎雄：日本宮城縣人，商工銀行淡水出張所所長，淡水街協議員第4屆

中野金太郎：日本長崎市人，山口屋店東，經營旅館及貨運業，淡水街協議員2、3、4、5屆

施坤山：淡水人，施合發商行取締役社長，施坤記合名會社代表社員，淡水信用組合理事，淡水街協議員2、3、5屆

盧阿山：淡水人，國語學校師範部畢業，公學校訓導，淡水街助役，施合發商行常務取締役，淡水養豚利用購買組合組合長理事，淡水街協議員1、2、3、4屆

李奎壁：淡水人，國語學校國語部畢業，新高銀行淡水出張所副所長，淡水街助役，淡水信用組合事務理事，淡水街協議員4、5屆

許丙：淡水人，國語學校畢業，林本源第1房庶務長，淡水信用組合理事，台北市協議員，大永興業會社取締役，林本源製糖會社監察役，台北商工會常務協議員，台北商業會理事

委員

東島海造：淡水街協議員1、2、4、5屆

國吉俊英：日本高知縣人，南國公司淡水出張所代表，東洋館運送店東，淡水街協議員1、2、3、4、5屆

谷五一郎：日本宮城縣人，谷商店兼營吳服與金融貸款，淡水街協議員1、2、4、5屆

富田義範：日本鹿兒島人，臺灣銀行淡水出張所所長

林金鐘：淡水人，國語傳習所修習，淡水稅關兼淡水登記所翻譯，淡水信用組合理事，淡水街協議員1、2、3、4屆

彭武曲：淡水人，船頭行店東

洪長庚：淡水人，大阪醫科大學畢業，東京帝國大學醫學博士，達觀醫院院長

李文珪：淡水林仔街人，興化店區區長，1900年授佩紳章，淡水信用組合理事，淡水街協議員4、5屆

塚本喜三郎：日本京都市人，專賣局指定煙草專賣商，淡水街協議員4、5屆

濱田理八郎：濱田醫院院長，淡水街協議員3、4、5屆

黃千益：八里庄人，八里庄長，八里信用組合組合長，淡水生產販賣利用組合監事

鄭金漢：八里庄人，國語學校國語部畢業，普通文官考試及格，八里庄助役兼會計

曾石岳：三芝庄人，小基隆區長，三芝庄協議會員，三芝庄長，淡水副業利用販賣組合監事，小基隆信用購買利用組合長

盧根德：三芝庄人，國語學校師範部畢業，北新庄公學校訓導，三芝庄助役

潘迺明：石門庄人，台北廳引區區長，老梅製茶公司長，老梅信用組合理事，全泉吉水利組合長，石門庄長，石門漁業組合長

鄧得生：未詳

木下靜涯：日本長野縣人，日本美術學校修業，台展東洋畫審查員事務囑託

事務主辦人員

江島善八：未詳

李元貴：淡水人，淡水水梘頭區役場書記，淡水街役場書記，淡水街役場庶務係主任

杜麗水：三芝庄人，日本京都第二商業學校畢業，淡水信用組合監事

淡水港灣施設期成同盟會請願書遞出後，便由淡水地方文化菁英柯設偕在1927年8月28日《臺灣日日新報》投書，以「淡水的振興策略—淡水子弟的呼籲」闡述淡水振興的策略：1.築港的著手實現；2.台海兩岸間短距離航路設備；3.淡水線延長；4.大稻埕的小輪船航班；5.大小公園的創設；6.登山道完成；7.淡水、台北間道路改善；8.江頭站繁盛策。

「淡水振興策略 淡水子弟的呼籲 柯設偕

這次山本正一郡守、雷俊臣街長與淡水官方、民間一同協力創設，『淡水港築港期成同盟會』可說是替黯淡的淡水前途帶來一絲的光明，我們懷抱熱烈愛鄉心的淡水子弟，最感謝評選所獲得的名次。在這

秋天的時節，借用這個專欄，表達身為淡水子弟的訴求，期望能提供給高明的讀者們做為參考。淡水振興策略如下：

- 1.築港的著手實現：此計劃並無與基隆港競爭的意味，只是單純完成做為避難漁港的相關設施，並能同時提供二、三千噸輪船自由進出的航道疏浚。
- 2.對岸間短距離航路新設OSK與NYK：開設淡水—廈門、淡水—福州兩條短距離航線所使用二千噸級輪船進出的設備。
- 3.延長淡水線、新設車站：因應將來國家公園觀光客的需求—觀音山登山客、海水浴場泳客，由淡水火車站將線路延伸到油車口。（淡水火車站應依然存在）
- 4.大稻埕間小輪船航班：大稻埕茶葉輸出與中國木材輸入，台北、淡水間最便利的方法。
- 5.大、小二公園的創設：以現在高爾夫球場為中心的土地規劃為大公園、大遊園地，水源地附近高地規劃為小公園，大公園屬州立、小公園為郡立。
- 6.登山道的完成：淡水火車站東面的大屯山與淡水河南岸的觀音山，建造完整的登山步道。
- 7.淡水、台北間道路的改善：兩地汽車來往逐漸的頻繁，公路極需修築改造，其間有十幾個地段屬於危險路段，以減少事故。
- 8.江頭站繁盛法：相對於淡水較為荒涼的江頭站，唯一繁盛的方法，便是廣為利用江頭站附近河畔的潮間帶地形，為釣魚的好地方，吸引台北喜好釣魚的釣客前來。

當夕陽向淡水河口沉落的時刻，街上老教會堂傳來響徹的鐘聲，不是在祝福淡水，又是什麼呢？振奮著淡水的子弟！」¹⁶

淡水高爾夫球場發起人、日本山口縣士族、臺灣倉庫會社常務董事三卷俊夫，在擔任臺灣八景評審告一段落後，便立即發表〈休閒愜意的淡水〉呼應淡水官方、民眾的請願，他以土地發展使用的觀點，點出

16.《臺灣日日新報》，昭和2年8月28日，版3，林皎碧、謝德錫譯。

淡水港的擴大修築，便捷的水運才可引出台北盆地的土地開發利用，使農業的聚落發展為工商業都會：

「休閒愜意的淡水 三卷俊夫

最近冒出的高爾夫球熱，使得星期日的淡水成為必去的地方。淡水火車站搭車後便可直線前往，市街呈現衰敗殘破的景像就如同羅馬古城的廢墟。像騎白馬奔騰向前便可到港口，向古砲台的高地眺望，從蒼鬱的千年老榕送來徐徐的冷風，登上像絲瓜蔓藤般的緩坡，是一片廣闊的平地，就是淡水高爾夫球場的所在。近處就是聖多明各城的古蹟（英國領事館）、稅關宿舍等洋樓，綠樹隱隱可見，與相對聳立的觀音山間，淡水河緩緩從山腳下迴注入臺灣海峽，某日到此地出遊的某官員看到這樣的形色，不禁有讚美道好似倫敦郊外高爾夫球景緻，這樣的情景很有歐美山水的趣味。

淡水到台北有十三哩路程，火車只要50分鐘便可抵達。我想要為還沒來過此地的人，介紹一下此地的風光，淡水不僅以美麗的風光，令人留下回憶的港口。我在提出淡水離宮說之前，想提倡淡水港復活論。淡水是與中國對岸港口有著最密切關係，貿易額曾占台全灣全島第一位。近年淡水香港線航路變更為基隆香港線，大輪船入港的鏡頭便難見，自基隆、打狗港活躍，逐漸替代後，淡水港便逐年沉寂。

淡水港的貿易有悠久的歷史，卻因時代潮流和港口泥砂的淤積，終至不得不拋棄。基隆、打狗的築港費用達數百萬圓，但它所設計的工程仍未能完備，而放棄淡水極為可惜。淡水果真應放棄嗎？淡水果真沒有復活的價值嗎？今日所謂「孤城落日之山水的說法」，不是極為迂腐愚昧嗎？

基隆港現在的設備對於近年急遽增加的貨物吞吐，已有所不足，早晚須依擴張的需求而有所因應。乍然投入大筆經費來做龐大的建設計劃？事實上，已沒有擴張餘地。即使完整的築港計劃能順利進行，也不過則僅是港灣設備的完成而已。

如同有識的人經常倡導的遠見，臺灣本島對於華南、南洋的原料品進行加工及製造，移輸送所必要的

各種工廠用地，應該去哪裡找呢？移送到各種加工工廠地是極需規劃，而現在基隆港無論如何改造，也難以達到這樣的目的。

那麼打狗港又如何呢？大打狗的計劃，整地會社在運河邊填埋土地，尤其東面一帶的土地是未來工場的預定地。

今後幾年，當日月潭的電力架設到來，這運河邊預定地，可以提供做為幾十座工場的用地嗎？今日大打狗計劃用地還是一片荒煙蔓草，果真還會有第二、第三大打狗的計劃嗎？

同樣安平、海港…等，就不必說了。臺灣的港灣，除基隆、打狗外，不得不提到淡水港是。何況淡水河水路有十多哩，左右是平坦的平原，連接首都台北市，支流基隆河也是同樣。此兩河河畔有幾十萬甲土地，儘可提供為大工場的建設用地。除日月潭電力輸送外，臺灣北部特有的煤炭更可以廉價供給。

淡水港的復活規劃，先要讓外海波浪阻止於港口外，及防阻河水泛濫所帶來的泥沙堆積。方法極需研究設計。

我對於技術方面是門外漢，不過淡水港可以提供三、四千噸級輪船進出，我相信未必不能是一個良港。有些人是將河道區分為二段；河水水流與船舶停泊的零水流；有些人則認為可以在觀音山下以墜道穿鑿，將水流以別口引開；也有提出輪船出入，特別規劃小輪船做拖曳方法；對於港口淤塞的部分，以建設突堤並加強浚疏，就可以防杜。像上述的技術方法是須要勞煩專家研究規劃。

總之，我相信淡水港對於臺灣本島在華南、南洋對應的計劃中，是不能缺席閒置。殷切的期盼有識者能夠考慮，這個月二號，打完高爾夫球要回台北，因稅關長中原薰的好意，搭乘かもめ號（海鷗號）在黃昏的時間逆流溯淡水河而上，大家舉杯互祝健康外，在靜謐的河上，我不禁瞑目靜思，若是這片閑寂的田園，未來兩岸是櫛比鱗次的各類工場，是一個大大的美夢，而這個夢想的實現，有待大家的努力。」¹⁷

17. 柯設偕《詩美之鄉—淡水》，〔台北：臺灣評論社〕，1929年，林皎碧、謝德錫譯

伍、淡水商工會的長期奮戰

日本統治中期的年代，臺灣地方工商業都有了一定發展，為了吸納這些工商精英，能積極投入地方事務的奉獻與協助，便特別訂定法規，鼓勵地方商工會組成與設立，並每年召開一次全島的商工大會，淡水商工會便以這個舞台持續向臺灣總督府、台北州政府提出築港的需求，這段長達十年多的歷程，是淡水郡民眾精神與毅力的考驗。

淡水港灣施設期成同盟會雖利用臺灣八景挑選期間，向臺灣總督府、台北州政府提出請願，獲得社會各界的注意。但是，主管單位僅致力於基隆、高雄兩大港口的開發，淡水居民的呼籲終究無法獲得支持。

不過，淡水的台、日籍精英仍不氣餒，決定依照日本法規，創立地方性的商工會組織，長期推動淡水港整修的請願活動。

西元1928年（昭和3年）1月，在淡水街協議員國吉俊英、盧阿山及地方台、日籍人士等17人，為解決淡水地方工商界人士無法召開定期集會，共同效力地方工商事務的凝聚與推動，便決定發起創立團體。¹⁸

1月29日下午3時在淡水街役場的二樓，盧阿山等17人召開淡水商工會創立籌備會，草擬商工會各種規約，除爭取淡水商工業者的權益外，最重要的目標是針對淡水港灣的建設推動，連結台北商業會的聯誼活動，爭取台北商業會成員的支持。

2月15日入會報名截止後，淡水商工會便在3月11日舉行成立大會。大會地點為淡水街海水浴場，會員約近百人，邀請到台北州內務部長酒井金治、淡水郡守山本正一、台北州協議員許丙等貴賓一同參與。會中推選施合發木材公司施坤山為會長，山口屋老闖多田榮吉為副會長，理事有谷善次等人。

在副會長多田榮吉主持下，公佈淡水商工會會則，呼籲淡水商工會會員能彼此和睦親近，共同促進淡水的繁榮，並能協同一致促成淡水港建設的計畫實現。¹⁹

隨即，多田榮吉所率領的淡水商工會便參加1928年（昭和3年）3月31日在屏東公學校召開的第十二屆全島實業大會。

淡水商工會在會中提出「中北部臺灣物資輸送緩和策略下，淡水港修港建設請願案」。雖然多田榮吉在會議上，明暢敘述請願的理由，引起滿場會員的鼓掌支持。但最後的表決僅能成為保留案，未能列為實業大會的正式建議案。²⁰

雖然，首次提案遭到封殺，但淡水商工會成員並不氣餒。隔年1928年（昭和4年）2月27日淡水商工會在淡水公會堂舉行第一次通常總會，表揚淡水街商工業連續服務優秀店員，隨後所召開第一次定期總會，並推舉代表續參加第13屆全島實業大會。²¹

第13屆全島實業大會在4月24日於花蓮港昭和會館舉行，淡水商工會的提案為第9案「中北部臺灣物質輸送力緩合策略下淡水港灣修建請願」再度提案，獲得台南商工會村上初次郎的支持，成為大會的議程第3案。會議中由盧阿山代表淡水商工會具體陳述，淡水港在台海兩岸貿易的有力關係並由台南高島以「歷史的角度，談論台北發展的策略」來支持，他們的說明獲得會員的支持，列為建議案，可是臺灣總督府後來並未做出應允的具體承諾。²²

這一次挫折，讓淡水商工會發覺尋求台北地區商工團體支持，才能有進一步發展的可能性。

因此，等到第17屆全島實業大會決定在1933年（昭和8年）8月14日基隆市役所會議室召開時，在24個出席團體中，淡水商工會便結合台北總商會，提出「淡水河改修並淡水港築港建設」請願案，由台北總商會掛名提案併合淡水商工會提案的方式提出，並由盧阿山做具體陳述說明，獲得會員大會同意列入議程成為第7案。但是仍如同第13屆，臺灣總督府並未做出應允的具體回覆。²³

淡水商工會再度挫折後，便暫時停止提案。而是在隔一年，利用在舉行臺灣博覽會期間，召開的第19屆全島實業大會。

18. 《臺灣日日新報》，昭和3年2月2日，版4。

19. 同上，昭和3年3月13日 版4。

20. 全島實業大會展望第12屆，頁168~177。

21. 《臺灣日日新報》，昭和4年2月25日，版8。

22. 全島實業大會展望第13屆，頁180~196。

23. 全島實業大會展望第17屆，頁251~263。

1935年（昭和10年）10月15日在台北市公會堂召開，有30個團體136名代表出席，淡水商工會的議案屬於港灣河川部，須面對高雄港擴大、基隆外港修築、蘇澳築港與中部築港……等大案的競爭，以「淡水河改修並淡水港修築有關促進案」列為議程第17案，並由淡水商工會盧阿山做具體報告陳述。雖然此次會議，臺灣總督親自蒞臨致辭。但是淡水商工會的提案，仍然沒有具體結果。²⁴

淡水商工會最後一次在全島實業大會的努力，是在台中召開的第20屆。1936年（昭和11年）10月23日全島35個團體350名代表出席在台中座舉行的大會，在委員會中，淡水商工會以第6案進行討論，在淡水商工會會長盧阿山明確說明後，立即列為可行，排入正式議程中。議程中，淡水商工會的提案為第7案「淡水河改修並淡水港修築相關促進請願案」，由副會長谷善次具體陳述。可惜仍然是無功而返。²⁵

淡水港灣築港期成同盟會十多年的努力中，淡水商工會接棒，在全島實業大會中，5屆近10年持續的提案，仍然無法引起臺灣總督府對淡水港修築的關注。

陸、結語

20世紀的20~30年代，正是日本統治的中期，也是淡水台籍菁英崛起發展的黃金時代，他們在臺灣的商工業行號，組織都能佔有一席之地，也歷經淡水港由繁榮到衰頹的過程。

積極為故鄉謀取發展的機會一直縈繞於他們的思慮，藉由臺灣新八景票選的時機，他們結合地方首長，淡水郡守山本正一，提出淡水築港的計畫，組織淡水港灣築港期成同盟會向臺灣總督府、台北州政府、臺灣輿論界發聲爭取。

隨後，組織淡水商工會持續這個願望，近十年的時間，歷經5屆全島實業大會的努力，可惜未能獲得應有的承諾。

不過，這段十多年努力的過程，讓我看到淡水地方菁英高昂的意志與決心。淡水港過盡千帆的歷史雖已難回，但是這一代淡水子弟的作為，則是一段可以長留在代代子孫的歷史記憶裡！

【表 6】淡水商工會歷屆全島實業大會相關提案與結果表

屆次	時間	地點	主辦單位	出席團體	委員人數	提案內容	報告人	結果
12 屆	1928 年 3 月 31 日	屏東 公學校	屏東商工會	35	145	中北部臺灣物資輸 運緩和策略下，淡 水港修港建設請願 案 - 淡水商工會	多田榮吉	委員會保留 未列入議程
13 屆	1929 年 4 月 24 日	花蓮港 昭和會館	花蓮商工會		100 多	中北部臺灣物資輸 運緩和策略下，淡 水港建設請願案 - 淡水商會	盧阿山	列入議程 第 3 案
17 屆	1933 年 7 月 14 日	基隆市 後所會議堂	基隆公益社	24	116	淡水河改善整治並 淡水港修築請願案 - 淡水商工會 台北總商會	盧阿山	列入議程 第 7 案
19 屆	1935 年 10 月 15 日	台北市 公會堂	台北高工會 台北實業會 台北商業會 台北商工協會 台北總商會	48	136	淡水河改善整治並 淡水港修築促進請 願案 - 淡水商工會	盧阿山	列入議程 第 16 案
20 屆	1936 年 10 月 23 日	台中座	台中實業協會 台中商工協會	35	350	淡水河改善整治並 淡水港修築促進請 願案 - 淡水商工會	盧阿山 谷善次	列入議案 第 7 案

※本文係淡水古蹟博物館第一期口述歷史調查研究成果報告之一，經特約後，濃縮部份主題內容，形成首尾完整的獨立篇章，投交本館學刊。

24. 全島實業大會展望第19屆，頁287~298。

25. 全島實業大會展望第20屆，頁302~316。

誌謝

本文感謝耆老周明德、白雙爵所提供的寶貴建議，讓文章益臻完善。

參考文獻

山本正一(1927)。淡水港的整備就緒。台北：淡水郡役所。

南鵬案內社編(1929)。淡水街案內。台北：南鵬案內社。

柯設偕(1930)。詩美之鄉——淡水。台北：臺灣評論社

宮崎健山編著(1939)。全島實業大會展望。台北：全島實業大會展望發行所

淡水尋常高等小學校(1932)。我等的鄉土。台北：淡水尋常高等小學校。

趙祐志(2000)。日治時期淡水地區台日精英的政經活動－以企業組合商工會的活動為中心。台北文獻，直字第173期。

