

海洋文化

學刊

半年刊 第三十一期

國立臺灣海洋大學海洋文化研究所
中華民國一〇一年十二月

海洋文化學刊

第三十一期 2021 年 12 月

編輯委員會

主 編：林谷蓉 國立臺灣海洋大學海洋文化研究所教授
編輯委員：安嘉芳 國立臺灣海洋大學海洋文化研究所兼任副教授（校外委員）
吳智雄 國立臺灣海洋大學共同教育中心特聘教授
桑國忠 國立臺灣海洋大學運輸科學系教授
鄭國泰 國立清華大學環境與文化資源學系教授（校外委員）

英文編輯：潘柏安

編輯助理：張心霓

書 法：董陽孜

發行人：國立臺灣海洋大學校長 許泰文

出版者：國立臺灣海洋大學海洋文化研究所

編輯者：國立臺灣海洋大學海洋文化研究所《海洋文化學刊》編輯委員會

地 址：202301 基隆市北寧路 2 號

電 話：(02)2462-2192 # 2010

傳 真：(02)2463-4695

網 址：<http://ntouioc.ntou.edu.tw/>

全文上載網址：<http://ntouioc.ntou.edu.tw/>

其他類型版本說明：無

創刊年月：2005 年 12 月（2008 年後為半年刊）

e-mail：culture@mail.ntou.edu

GPN：2009404176

ISSN：1994-8123

展 售 處：五南文化廣場

（台中市中山路 6 號 / 04-22260330 / <http://www.wunan.com.tw>）

定 價：新臺幣 450 元

著作權管理訊息：本刊所載內容未經國立臺灣海洋大學或作者本人之同意，不得以任何方式抄襲，節錄或轉載。

海洋文化 學刊

半年刊 第三十一期

2021 年 12 月

港埠風華再現？港口城市的經濟角色

黃幼宜、張淑滿 1

銀鱗細骨堪憐汝 玉箸金盤敢望傳

一明、清詩歌中的鱗魚意象

陳清茂 45

從雞籠到大雞籠：清初基隆和平島的位格轉變與聚落特性

黃麗生 77

港埠風華再現？ 港口城市的經濟角色

黃幼宜*、張淑滿**

論文摘要

台灣高度依賴貿易。高雄和基隆兩港在 1980 年是全球第三和第七大港口。隨生產全球化和中國港口磁吸下，港口和城市榮景不再。文獻較少論及港口與城市關聯，本文旨在分析港口城市的經濟關係，使用投入產出法分析近 20 年來高雄及基隆地區經濟發展，探究過去發展港埠產業對於所得和就業等經濟面影響。我們發現：港埠產業對兩地確為重要產業。此外，高雄充分利用港口優勢發展工業，當港口競爭力弱化，製造業反過來支撐港口，呈現高雄港口城市多軌並行模式。反觀，基隆則是依附港埠產業港口城市關係。海運對基隆之國民所得影響層面最大，加上位處亞洲樞紐位置，隨著近年郵輪停泊艘數及遊客數日益增加，或可成為再活絡基隆港口與城市經濟發展之方向之一。

關鍵字：港口城市、產業關聯分析、所得乘數、就業乘數

* 國立臺灣海洋大學應用經濟研究所教授。

** 長榮大學航運管理學系副教授。

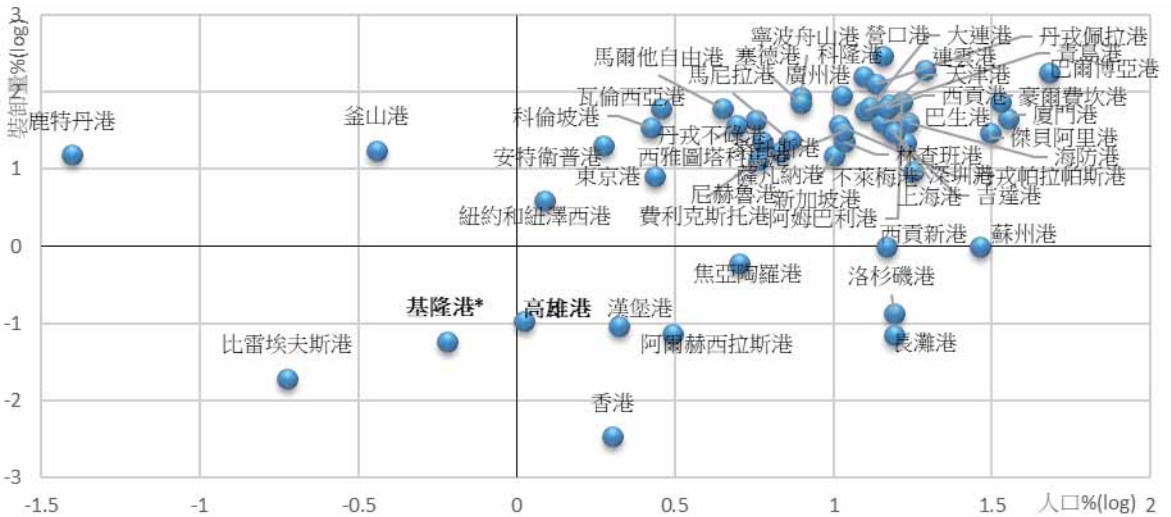
一、前言

港口乃土地與海上連接的地理界面，是許多城市的起源及成長的驅動力。對外貿易的興與衰，直接牽動港口城市發展的繁華與沒落。隨著開放貿易，造就了小城鎮與世界接軌而繁華了港口與城市，中國深圳港即為鮮明例子¹。港埠不僅影響城市就業和相關產業經濟發展（Warf and Cox, 1989; Villaverde Castro and Coto Millán, 1998; Coto-Millán et al., 2010; Coppens et al., 2007），且對國家經濟的影響與重要性日益加深（Shan et al., 2014），被視為產業發展的輔助工具（Musso, 1996; Banister and Berechman 2001）。以2016年世界前50大貨櫃港為例，在2006至2011年跨期成長動態²，就貨櫃裝卸量與所在城市的人口成長面向來看（見圖1），除了鹿特丹和釜山港的人口成長率呈負成長，而洛杉磯、漢堡、高雄和香港等港口裝卸量成長率明顯下滑，其餘前50港口雙雙大幅成長，特別是中國港口，人口和裝卸量的成長幅度都相當大，如營口、連雲、廈門、寧波及廣州等港³。

¹ 例如中國深圳港的發展，二十年前深圳僅是小漁港，隨著珠江三角洲經濟特區出口導向的發展模式，2016年深圳港已成為全球第二大貨櫃港與大都市。

² 配合本文實證期間，以2006和2011年為主要研究期間。

³ Ducruet（2006）分析歐洲和亞洲港口的發展，涵蓋前50大港口。其關注於歐亞各港口與城市發展關聯性。



說明：基隆港此期間非前50大貨櫃港，以*示之。

西貢和蘇州兩港，缺2006年裝卸量資料，無法計算成長率。

圖 1 2011-2006 年全球前 50 大港人口與裝卸量成長趨勢

經濟全球化以及生產分化下，船隨貨走的結構性困境，乃是許多港口城市萎縮的主因。一旦港口城市不具國際競爭力，特別是依賴特定經濟部門為基礎的港口城市發展，最容易在全球化風潮下落入發展的困局，基隆港即是鮮明的例子。

以台灣港口城市的發展，高雄港在1863年成為國際商港，比基隆港的1886年更早。高雄港在1989年躍居世界第3大貨櫃港，2001年在中國港口崛起下，排名降至第4⁴。在此期間裝卸量雖大幅成長，成長速度遠不及中國沿岸的新興大港，特別是在2007年運量達1,026萬TEU的高峰後緩步下滑（見圖2），之後成長停滯，2008年被擠出10名之外。2011年迄今維持在第13名，裝卸量雖逐年微幅上升，也僅止於2007年相仿水準，2014年達1,059萬TEU後運量逐年減少，2020年降至962萬TEU。相對高雄港的光環，基隆港相形見拙。基隆港於1930年乃台灣第三大城市（僅次於台北和台南），1984年已名列世界第7大貨櫃港，2006年貨櫃運量達歷史

⁴ 主要來自亞洲其他港（包括香港、釜山、深圳、上海、寧波、青島等）之競爭挑戰。

高峰（裝卸量212萬TEU，見圖2），卻跌出前50大港，運量逐年下滑且停滯，2020年則減少為153萬TEU，光環消退。具體而言，高雄港運量隨全球貿易蓬勃成長，在2007年後無法抵擋全球分工下船隨貨走困境，停格於2007年運量水準。基隆港近40年貨櫃運量未能跟上全球化隊伍，定格於30年前水準。

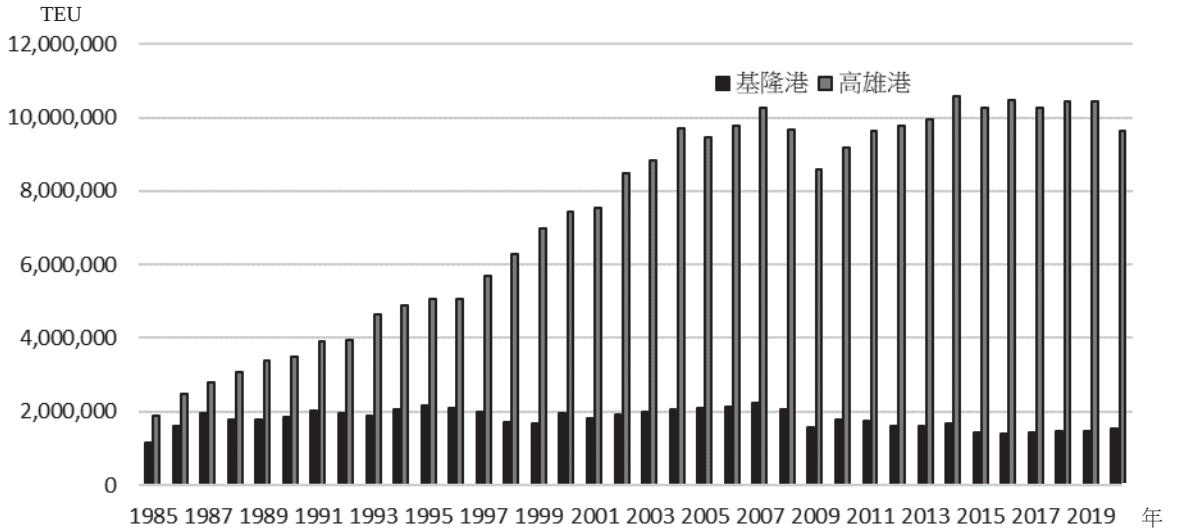
高雄與基隆兩港緣於過去歷史和地緣因素，港口城市發展的軸線截然不同。高雄港衍生出世界最早的加工出口區，促成十大建設諸多重工業落腳⁵，更曾是全球遠洋漁業重鎮，故其經濟發展呈現多軌並行的模式。基隆則受限山城與海港共舞，造就基隆以港埠經濟為單一核心的發展路徑⁶，繁忙的港口造就了基隆市昔日港口週邊產業之興盛繁榮，城市產業發展緊扣基隆港。

就經濟貢獻的角度，目前高雄港貨物裝卸量占台灣裝卸量三分之二，基隆港僅八分之一；就進出口值來看，基隆與高雄兩者進出口貨物占台灣各約一半，但基隆和高雄兩地關稅收入占全國關稅貢獻度卻分占50%和20%，共計70%。顯見高雄港和基隆港對應於生產值、薪資、就業人數及稅收，都有相當的貢獻度。

另一方面，高雄和基隆港過往分別為遠洋漁業和大宗漁產集散地，漁業亦是兩港重要基礎產業。在全球漁業過漁與漁源枯竭隱憂下，反映在高雄市從事漁業漁戶數，由2006年的35,606戶，降至2016年31,293戶。2006年至2016年基隆市的漁戶數呈起起落落，約在1,150至1,450戶間（見表1）。隨著兩港國際貨運功能弱化，包括水上運輸、倉儲、船舶製造、報關、船代、貨運承攬和水運輔助等港埠產業出現逐年衰退。根據表1，不難看出高雄與基隆因港口城市發展軸面不同，其對應港埠相關產業消長程度不一，唯一共同處是兩港的船舶與零件製造業衰退相當嚴重，場所單位數分別從1996年的349與247家，大幅減至2016年的112與18家。

⁵ Daamen and Vries（2013）從政府和制度的角度，探究如何帶動城市港口的發展。

⁶ 單核心一詞，源自張容瑛（2014）一文。



資料來源：中華民國統計資訊網。

圖 2 高雄港與基隆港總貨櫃運量

表 1 港埠經濟與相關行業場所單位數統計

單位：TEU；漁戶；家

城市港口/年 行業	高雄港/市				基隆港/市			
	1996	2006	2011	2016	1996	2006	2011	2016
人口(千人)	2619.47	2760.18	2773.48	2779.37	368.77	390.63	384.13	372.1
進出港船舶(艘數)	14,840	19,220	17,867	18,253	8,427	9,182	6,897	5,578
貨櫃裝卸量(萬 TEU)	506	977.4	963.6	1,046	108	212.8	175	139
貨櫃港全球排名	3	4	13	13	17	50	54	55 ¹
進出港旅客人數	142,420	131,345	125,815	119,521	34,054	116,334	461,112	782,134
關稅收入(億元)	151	139	172	166	554	434	508	564
漁業(戶)	29,010 ²	35,606	33,458	31,293	3,647 ²	1,426	1,154	1,450
陸空運輸業(家)	6,148	6,067	5,035	1,668 ³	2,880	2,152	2,209	320 ³
水上運輸業(家)	69	58	39	78	22	19	21	16
倉儲業(家)	75	76	124	130	77	54	51	45
船舶與零件製造裝備業	349	216	123	112	247	53	19	18
報關服務業(家)		294	312	279		525	513	494
船務代理業(家)		93	118	102		42	45	36
貨運承攬業(家)	1,011 ⁴	245	308	192	742 ⁴	67	46	30
水運輔助業(家)		222	218	201		94	83	68
其他運輸服務業(家)		114	146	240		50	57	127

說明：1.2016 年排名乃基隆港與台北港運量合計。2.為 1998 年漁業家戶數，3.2016 年工商普查資料不全，資料來源來自財政部。4.1996 年工商普查無地區行業別資料，無法列出。

資料來源：港務公司、漁業統計年報、工商普查、財政部、主計總處。

針對上述現象，點出三個問題：其一是生產分化與結構轉變，造成全球貨物轉入中國的世界工廠加工生產，再從中國出口，取代了赴中國投資設廠生產國的貨運量。隨著港口貨物運量下滑，進而影響城市的發展。高雄港自2004年迄今，貨櫃運量停滯在千萬TEU上下（見圖2），在全球化風潮中不進則退；基隆港則與時俱退，反映在相關漁業、工業及相關港埠經濟萎縮。其二是高雄與基隆兩地，城市與港口發展軸面不同；基隆乃高度倚賴港口之單核心發展方式，反觀高雄為港埠與工業多軌並行，相互支援的發展模式。最後，該如何緊扣港口與城市間之經濟發展？值得注意的是，表1中點出基隆港貨運量明顯萎縮，旅客人數卻逐年成

長現象。進一步探究郵輪旅客數，則從2006年的116,334人增加至2016年的782,134人，乃至2019年946,795人（見表2）。基隆港貨櫃運作日益式微的情況，交通部積極發展基隆、高雄郵輪雙母港策略（行政院新聞傳播處，2017）⁷。臺灣港務公司2018年已將經營方向從「內客外貨」轉型為「郵輪母港」，近10年國際郵輪靠泊艘數及郵輪旅客數都為倍數增加。

表2 郵輪靠泊艘數與進出旅客數

	2006 ^註	2011	2015	2016	2017	2018	2019
郵輪靠泊艘數							
基隆港	182	242	190	222	269	282	298
高雄港	12	38	46	12	41	27	28
郵輪旅客數							
基隆港	116,334	274,151	563,345	663,458	831,162	940,404	946,795
高雄港	-	24,348	128,608	42,998	117,559	56,553	90,151

註：無法取得 2001 年相關資料及 2006 年高雄港郵輪旅客數。

資料來源：交通年鑑，台灣港務公司統計，蔡豐明和陳威能（2014）。

現有港埠發展相關文獻，多從運輸角色的觀點，進行港埠相關議題探索（Fraser and Notteboom, 2014; Liang et al, 2012）。相對的，以經濟分析港口發展與區域發展的研究，雖重要且具實務價值，文獻上卻不多見。1990年代後文獻開始關注港口與城市的經濟角色，以及港口帶動產業聚集。過去港埠產業曾被認為是勞動密集型產業⁸，如Musso et al.（2004）指出過去港口吸引工業如鋼鐵廠等進駐，供應內陸地區所需物資。Musso（1996），Marchese（1980）和Zanetto（1998）認為國際貨物進出港口所產生的產業聚集效果，使得工業和金融業集中港區附近，有利於

⁷ 交通部積極拓展臺灣郵輪業務，訂定相關策略，其一乃持續發展基隆高雄郵輪雙母港。相關內容參見行政院新聞傳播處（2017），加強推動台灣郵輪產業化發展—掌握新商機合作創新局，<https://www.ey.gov.tw/Page/5A8A0CB5B41DA11E/f6cc2ca8-266d-42e9-a44d-2722b80d3cd6>。

⁸ 港口就業的特點乃僱用大量碼頭工人。

港口城市自發性的發展。港口與工業的相互依附所需勞動力者眾，加速城市人口和經濟的成長。但隨著技術進步與全球生產分化，生產基地遷移他處或移新興國家，港口轉為資本密集（Musso et al., 2004; Ducruet et al., 2012; Meersman et al., 2009），港埠產業所提供就業減少，勞動力流向其他產業。隨著貨物在國家間的流向改變態勢，從已開發國家轉移到新興國家，直接反映在過去十多年全球前50大貨櫃港的起與落。文獻普見以投入產出法分析港埠產業跨產業關聯效果，如Warf and Cox（1989）以評估紐約及紐澤西港貨物和商品組合變化，分析對城市的經濟影響；以及Villaverde Castro and CotoMillán（1998）分析西班牙桑坦德港對加利西亞地區經濟發展。Coppens et al.（2007）評估港口間定位與相互間的關係⁹，探討比利時港埠產業對其他產業發展的影響。Shan et al.（2014）從大陸41個主要港口，檢視對其所在地區及整體國家的經濟影響。另有Braun et al.（2002）分析美國發展郵輪對經濟影響。此外，尚有不少對於特定港口與城市的討論，如Danielis and Gregori（2013）評估義大利東北部自治區港口，Jung（2011）分析韓國釜山港和仁川港，Merk and Comtois（2012）研究法國的馬賽港，Merk and Bagis（2013）探討土耳其的梅爾辛港（Mersin），Merk（2015）則同時比較馬賽港和梅爾辛港兩港。

誠如前述文獻分析結果，港口是興或衰不僅直接影響港埠產業，並透過對城市發展與就業的影響，進而影響到全國經濟的發展。台灣現階段對於港口與城市相關分析不多，僅見高長等（2004）提出高雄港吸引相關產業聚集，創造了許多就業機會，繁榮了高雄經濟發展。隨著全球生產基地版圖大挪移，臺灣產業結構與港口世界排名，與高長等（2004）的論述時空環境早已不同，我們利用2006，2011和2016年的投入產出表進行分析兩個港口城市發展面貌。特別是在高雄和基隆港相關港埠經濟萎縮情況下，如何從港口與城市的過往發展過程，找出新的發展契機與定位，則是本文的主要目的。

⁹ 其發現在安特衛普港的貨運承攬業和船舶代理業，對比利時產業具相當重要的關聯。

本文結構如下：繼前言之後，第二節為研究方法，第三節定義港埠產業，並建構基隆及高雄兩區域投入產出表，第四節分析基隆、高雄兩港口與城市地區之關聯性，並探討港口對其所在城市經濟結構發展與影響，最後一節為本文結論。

二、研究方法

本文所探討之議題為分析港埠產業對其所在區域經濟之影響，以及港埠相關產業間定位與相互間的關係。因此本文採用投入產出模型作為分析工具，乃利用產業間產出分配及投入結構相關聯之特性，透過過線性方程式分析整體產業經濟結構。

依循Miller and Blair（2009）和王塗發（1986）之設定，可以得到投入產出平衡方程式：

$$X = (I - A)^{-1} F \quad (1)$$

式中 I 是單位矩陣， X 是產出的向量； Y 是最終需求向量。 $(I - A)^{-1}$ 為產業關聯程度矩陣（inter-industry interdependence coefficients matrix）或李昂提夫反矩陣（Leontief inverse matrix）。令 $B = (I - A)^{-1}$ ，以 b_{ij} 代表該矩陣內的元素，則 b_{ij} 表示第 j 產業為滿足一單位 j 產品的最終需要，必須向 i 產業直接和間接購買 i 產品的數額；亦即為了滿足一單位 j 產品的最終需要，第 i 產業必須生產 i 產品的總值。

（一）產業關聯效果

產業關聯效果為分析產業間之關聯程度，評估某一產業發展對其他產業之影響效果，其產生之影響效果可分為向前關聯（forward linkages）及向後關聯（backward linkages）兩種。就供給面而言，當某一產業產出增加，代表其可供應其他產業之中間投入產品也隨之增加，進而刺激利用該產業產品作為中間投入原料之產業擴大生產，此產業間之關係則稱為向前關聯。就需求面而言，當某一產業產出增加，

代表其原料需求也隨之增加，亦即對生產原料之產業增加購買量，進而刺激原料產業擴大生產，此產業間之關係則稱為向後關聯。

由上述可知，向前關聯效果為某產業與下游產業之關係，表示當所有產業之最終需求皆增加一單位，對*i*產業產品需求之總額，故以李昂提夫反矩陣第*i*列元素之加總，衡量第*i*產業的向前關聯效果，如下式所示：

$$FL_i = \sum_{j=1}^n b_{ij} \quad (2)$$

而向後關聯效果為某產業與上游產業之關係，表示當*j*產業之最終需求皆增加一單位，其他產業必須增產之總額，故以李昂提夫反矩陣第*j*行元素之加總，衡量第*j*產業的向後關聯效果，如下式所示：

$$BL_j = \sum_{i=1}^n b_{ij} \quad (3)$$

為便於比較，Rasmussen（1956）提出將向前向後關聯效果標準化，求出相對關聯指數，分別為感應度指數（index of sensitivity of dispersion； IFL_i ）與影響度指數（index of power of dispersion； IBL_j ）。感應度指數為衡量下游產業之最終需要皆變動一單位，對某產業產品需求之總變動量，意指某產業受感應的程度，其公式表示如下：

$$IFL_i = \frac{\sum_{j=1}^n b_{ij}}{\frac{1}{n} \sum_{i=1}^n \sum_{j=1}^n b_{ij}} \quad (4)$$

若感應度指數大於 1，表示*i*產業受感應程度大於整體產業受感應程度之平均值，故*i*產業的感應度高；反之若感應度<1，表示*i*產業受感應程度小於整體產業受感應程度之平均值，故*i*產業的感應度低。

此外，影響度指數乃衡量某產業之最終需要變動一單位，各上游產業需變動之總產量，意指某產業對整體產業之影響程度，亦即：

$$IBL_j = \frac{\sum_{i=1}^n b_{ij}}{\frac{1}{n} \sum_{i=1}^n \sum_{j=1}^n b_{ij}} \quad (5)$$

若影響度指數 >1 ，表示 j 產業之影響度大於整體產業影響度之平均值，故 j 產業的影響度高；反之若影響度指數 <1 ，表示 j 產業之影響度小於整體產業影響度之平均值，故 j 產業的影響度低。

（二）產業誘發乘數效果

透過投入產出模型可計算特定產業所帶來的經濟乘數效果，藉以說明各產業對於該地區整體經濟的影響及經濟角色定位。本文進一步從產量、所得與就業乘數效果，探討港埠產業對高雄及基隆地區整體經濟的影響。首先，產量乘數指某一產業增加一單位的最終需求時，整個經濟體系所有產業必須生產的總產量。據此，產量乘數之計算方式為總產量效果與原始產量效果之比，故總產量效果即為產量乘數，亦即，各產業之產量乘數即前述各產業之總向後關聯程度。

其次，所得乘數是將最終需求的變動轉換成家計所得或勞務報酬的變動，可定義為總所得效果與原始效果之比。總所得效果包括直接所得與間接所得兩種效果，其衡量方法為家計部門的投入係數與產業關聯矩陣係數的矩陣乘積，而直接所得效果是各產業之勞動報酬占其總投入之比率，即家計部門的投入係數，亦稱所得係數。據此，所得乘數（ Y_j ）之計算公式如（6）式：

$$Y_j = \sum_{i=1}^n \frac{a_{n+1} \cdot \alpha_{ij}}{a_{n+1,j}} \quad (6)$$

式中， a_{n+1} 為直接所得效果， α_{ij} 則為間接所得效果， $a_{n+1} \cdot \alpha_{ij}$ 則為直接效果加間接效果，最後， $a_{n+1,j}$ 表 j 產業的家計所得係數。

最後，就業乘數乃衡量某一產業增加一單位的最終需求時，對經濟體系內所有產業就業人數變動的影響，可定義為總就業效果與原始就業效果比。總就業效果包括直接就業與間接就業兩種效果，其衡量方法為各產業之就業係數對角線矩陣與產業關聯矩陣係數的矩陣乘積。而直接就業效果是各產業之就業人數占其總

產值之比率，亦即就業係數，即 $w_{n+1,j} = l_i/X_i$ 為固定且已知，可將產量效果轉為就業效果。據此，就業乘數 (w_j) 之計算公式如 (7) 式：

$$w_j = \sum_{i=1}^n \frac{w_{n+1,i} \cdot \alpha_{ij}}{w_{n+1,j}} \quad (7)$$

三、港埠產業與區域投入產出表

(一) 全國港埠產業投入產出表重組

首先，在港埠產業定義部份，Yochum and Aqarwal (1988) 將港埠對城市影響，歸納為主要來自就業人口、所得與稅收三部份。就港埠相關就業人口來看，包含貨櫃營運、裝卸業、船隻補給、引水、拖船、貨櫃服務及其他港埠所需服務，以及鐵公路貨物運送之運輸服務業。此外，根據航業法定義航業包括經營船舶運送、船務代理、海運承攬運送、貨櫃集散站等事業，再加上商港法規範商港區域內經營船舶理貨業、船舶船員日用品供應業、船舶貨物裝卸承攬業、拖駁船業、船舶小修業等相關行業。綜合上述，本文所定義港埠產業，包含水上運輸業、報關服務業、船務代理業、貨運承攬業、水運輔助業、其他運輸服務業、倉儲業、船舶業以及陸空運輸等9個部門，詳見附表1。有關港埠產業及相關產業之重組情形說明如下：

1. 港埠產業

實證資料取自行政院主計總處，原則上每5年調查一次，目前能夠取得資料年度僅止至2016年。由於投入產出表各年度的產業部門不一，必須歸納並統一整併，方能在相同立足點下分析。本文依據2006，2011和2016年的生產者交易表整併為22部門，其中9項屬港埠部門。2011年水上運輸業、倉儲業及船舶業等3個部門，直接由166部門析出無需調整；2016年水上運輸業可自63部門交易表中直接取出，

而倉儲業及船舶業等兩個部門，需由164部門析出。此外，運輸部門釋出水上運輸部門後，僅餘陸上和航空運輸業，更名為陸空運輸部門。惟報關服務業、船務代理業、貨運承攬業、水運輔助業、其他運輸服務業屬於產業細項，自526（或487）部門粹取，並適當推論該產業縱欄數值，¹⁰詳細部門重組參見附表1。

2. 港埠相關產業

高雄地區充分利用港口優勢，積極發展加工出口區、鋼鐵廠、造船廠，以及石化業，奠定高雄的重工業城市形象，突顯高雄港口城市產業存在互助關係（高長等，2004）。因此為探究不同屬性產業與港口城市間的關聯，本文將製造業部門整併為4個部門，包括：勞力密集製造業、資源型製造業、資本密集製造業和技術密集製造業。此外，船舶業直接由166（164）部門之製造業析出，改列為港埠業。另，考量到漁業曾是高雄和基隆港兩港重要基礎產業，而且漁業活動亦需使用港埠設施，因此亦將漁業部門獨立列示。詳細的部門重組對照表，詳見附表1，歷年重組後港埠的投入產出表見附表2。

（二）基隆和高雄地區投入產出表

探討基隆、高雄兩港口與所在城市產業間的關聯程度，需將全國的投入產出表區域化。地區性投入產出表建構之方法有二，即調查法及非調查推估法。Richardson（1972），Schaffer and Chu（1969），Morrison and Smith（1974），Sawyer and Miller（1983）等指出，以非調查推估法之簡單區位商數法（simple location quotient method, SLQ）編製之區域投入產出表，與實際調查所編製區域投入產出表間的誤差小，可克服資料和時間限制問題，本文採用簡單區位商數法編製基隆與高雄地區之產業關聯表。區位商數（location quotient, LQ）乃指某區域內某一產業

¹⁰ 報關服務業、船務代理業、貨運承攬業、水運輔助業及其他運輸服務業等5個部門係屬於產業細項，需自526, 554或487部門粹取出，並適當推論該產業之中間投入數值。另，船務代理業及貨運承攬業兩部門在2006年的產業關聯表中係合併於“船務代理及貨運承攬”部門，故依2006年工商普查資料此兩部門之就業人數比例分別析出。

的就業人數占其總就業人數的比率，與全國同一產業占全國所有產業就業人數比率的比值。因此，某區域 i 產業的區位商數可表示如下：

$$LQ_i = \frac{\frac{e_i}{e}}{\frac{E_i}{E}} \quad (8)$$

式中， e_i 乃某區域 i 產業就業人數， e 則是某區域總就業人數， E_i 為全國 i 產業就業人數， E 則是全國總就業人數。

進一步以 LQ_i 作為全國投入係數 a_{ij}^n 調整為區域投入係數 a_{ij}^r 的工具。調整準則以假設某區域各產業之投入係數與全國相同，若 $LQ_i > 1$ (i 產業的區位商數大於1)，則地區性 i 產業的投入係數與全國 i 產業的投入係數相同；反之，若 $LQ_i < 1$ (i 產業的區位商數小於1)，則地區性 i 產業的投入係數必須是全國 i 產業的投入係數列的每一個數值乘上 i 產業的區位商數。 a_{ij}^n 的估計方法如下所示：

$$a_{ij}^r = \begin{cases} a_{ij}^n & , LQ_i \geq 1 \\ a_{ij}^n \times LQ_i & , LQ_i < 1 \end{cases} \quad (9)$$

表3 就業人數比率與區位商數

部門別	就業人數比率(%)									區位商數 (LQ)					
	2006 年			2011 年			2016 年			2006 年		2011 年		2016 年	
	全國	基隆	高雄	全國	基隆	高雄	全國	基隆	高雄	基隆	高雄	基隆	高雄	基隆	高雄
農畜林業	5.06	0.22	3.04	4.71	0.17	2.69	4.12	0.07	1.66	0.04	0.60	0.04	0.57	0.02	0.40
漁業	0.42	0.25	0.77	0.35	0.14	0.57	0.83	0.27	1.60	0.59	1.83	0.40	1.61	0.32	1.94
礦土業	0.07	0.01	0.02	0.04	0.01	0.03	0.03	0.01	0.01	0.16	0.33	0.25	0.75	0.33	0.33
勞力密集製造業	3.61	2.36	1.77	3.47	2.67	1.91	3.33	2.81	1.87	0.65	0.49	0.77	0.55	0.84	0.56
資源型製造業	5.35	2.40	6.04	5.34	2.32	6.94	5.25	3.11	6.53	0.45	1.13	0.43	1.30	0.59	1.25
資本密集製造業	10.23	8.39	11.81	10.29	8.61	10.85	10.21	7.53	10.04	0.82	1.15	0.84	1.05	0.74	0.98
技術密集製造業	8.16	4.13	6.85	8.36	5.53	6.91	8.02	5.97	7.69	0.51	0.84	0.66	0.83	0.74	0.96
水電燃氣與整治業	0.86	1.16	1.22	1.01	1.20	1.16	1.00	0.62	1.23	1.35	1.41	1.19	1.15	0.62	1.23
營造業	8.20	10.05	9.00	7.76	9.55	8.09	7.98	9.32	7.79	1.23	1.10	1.23	1.04	1.17	0.98
商業與餐飲業	23.97	23.93	24.39	23.27	23.38	24.13	23.78	25.36	25.35	1.00	1.02	1.00	1.04	1.07	1.07
金融保險業	7.33	10.86	6.73	7.62	9.35	7.27	7.09	7.72	6.45	1.48	0.92	1.23	0.95	1.09	0.91
通訊傳播業	7.35	10.06	7.47	8.32	10.16	7.15	8.90	10.44	7.64	1.37	1.02	1.22	0.86	1.17	0.86
教育醫療休閒業	15.15	13.70	15.94	15.57	14.45	16.96	15.50	15.05	16.94	0.90	1.05	0.93	1.09	0.97	1.09
陸空運輸業	3.21	4.98	2.73	2.99	4.86	3.10	3.04	5.07	3.03	1.55	0.85	1.63	1.04	1.67	0.99
水上運輸業	0.10	0.92	0.16	0.08	1.22	0.10	0.10	1.38	0.11	9.11	1.54	14.51	1.17	14.03	1.10
報關業	0.13	2.83	0.23	0.11	2.94	0.24	0.10	2.82	0.23	21.87	1.77	26.59	2.17	27.66	2.28
船務代理業	0.05	0.23	0.07	0.05	0.24	0.09	0.04	0.20	0.09	4.58	1.38	4.97	1.92	4.53	2.11
貨運承攬業	0.33	0.31	0.20	0.29	0.16	0.17	0.27	0.07	0.14	0.95	0.59	0.55	0.59	0.25	0.53
水運輔助業	0.14	1.73	0.66	0.13	2.02	0.72	0.13	1.06	0.79	12.72	4.82	15.40	5.51	8.48	6.29
其他運輸服務	0.06	0.37	0.06	0.07	0.33	0.09	0.08	0.47	0.09	6.41	1.11	4.71	1.30	5.66	1.11
倉儲業	0.11	0.29	0.09	0.10	0.32	0.14	0.13	0.31	0.14	2.72	0.87	3.12	1.38	2.39	1.06
船舶業	0.11	0.81	0.75	0.08	0.36	0.69	0.07	0.33	0.57	7.70	7.08	4.27	8.16	4.82	8.41

資料來源：本研究彙整

有關台灣地區、高雄市及基隆市各產業就業人數占其總就業人數比率（見表3），資料彙整自台灣地區人力資源調查統計年報、台閩地區工商及服務業普查報告，以及農林漁牧業普查^{11,12}。根據表3之就業人數比率，依前述（8）式計算基隆

¹¹ 人力調查年報中的行業分類與投入產出表產業部門之涵蓋範圍不同，而且 3.1 節所重新歸納整併之港埠產業的行業分類較人力調查年報中的分類還細，為獲取相關就業資訊，須輔以「台閩地區工商及服務業普查報告」（以下簡稱工商普查報告），以及農林漁牧業普查等相關細行業別資料，才能合理推估各產業就業人數所占之比率。

¹² 工商普查報告及農林漁牧業普查的調查方法與人力調查年報調查基準不同，因此造成就業人數數據有所差異。再者，人力調查年報中的行業分類每年均有所調整，如：2006 年的運輸、倉儲及通信業，2011 年則被區分在運輸與倉儲業、資訊及通訊傳播業兩部門。加上，在工商普查報告中部分產業之就業人數因廠商個資問題無法列示，故本文需進一步推估各產業就業人數。另配合 2011 年高雄縣、市合併改制為高雄市，2006 年的高雄市各產業就業人數比率係將高雄縣、

及高雄兩市各年之區位商數（見表3），再按（9）式之估計方式即可進一步編製出此三個年度的基隆與高雄地區產業投入係數表。

大抵而言，高雄和基隆兩地區的產業就業人數比率，與台灣整體差異頗大，顯現港口城市不同於其他地區的發展。就表3區位商數來看，基隆和高雄兩地部份港埠相關產業就業比重遠高過台灣平均值，反映在水運、報關業、船舶代理業、水運輔助業、倉儲業、其他運輸業和船舶業等部門區位商數值大於3。特別是基隆的水運、報關業、船舶代理業、水運輔助業、其他運輸服務和船舶業等，區位商數值超過5，甚至達二位數，反映基隆對港埠產業有高度依賴性，而在農業、礦業、製造業和貨運承攬業則低於整體平均（即區位商數 <1 ）。除了港埠產業，基隆在金融、通訊資訊、陸空運輸、其他運輸服務和倉儲業的區位商數值略高，在漁業、資源型和資本密集製造業的區位商數值小於1。反觀高雄則是在漁業、資源型和資本密集製造業的就業比重高過台灣平均，亦即區位商數 >1 ，而在服務業的就業比重低於台灣平均值，其餘港埠產業的就業人數比重低於基隆地區。此結果也驗證前述兩地單核心和多軌經濟發展軸面之論述。

就跨期觀點，基隆地區的水上運輸業和報關業，以及高雄地區在報關、船舶代理、水運輔助服務和船舶業的區位商數呈上升趨勢。而基隆在水運輔助服務、相關運輸和船舶業，與高雄地區的水上運輸業之區位商數則出現逐年下滑。這結果，亦直接反映兩地在就業與產業發展的轉折，有待後續進一步釐清。

四、實證結果與分析

根據3.2節所編製之基隆與高雄兩城市之港埠產業的投入產出表，得以計算兩

市合併計算後推估而得。為確保推估就業人數所求得之比率與人力資源調查各產業就業人數比率的一致性，再將依工商普查報告所推估之比率數據，按人力資源調查之就業人數比率進行調整。

城市各產業間關聯程度之向前關聯效果（感應度）、向後關聯效果（影響度），產量乘數、所得乘數、就業乘數等，以及跨期變動，藉以分析基隆、高雄兩港口與其所在城市地區之關聯性，並探討港口對其所在城市的經濟結構發展與影響。

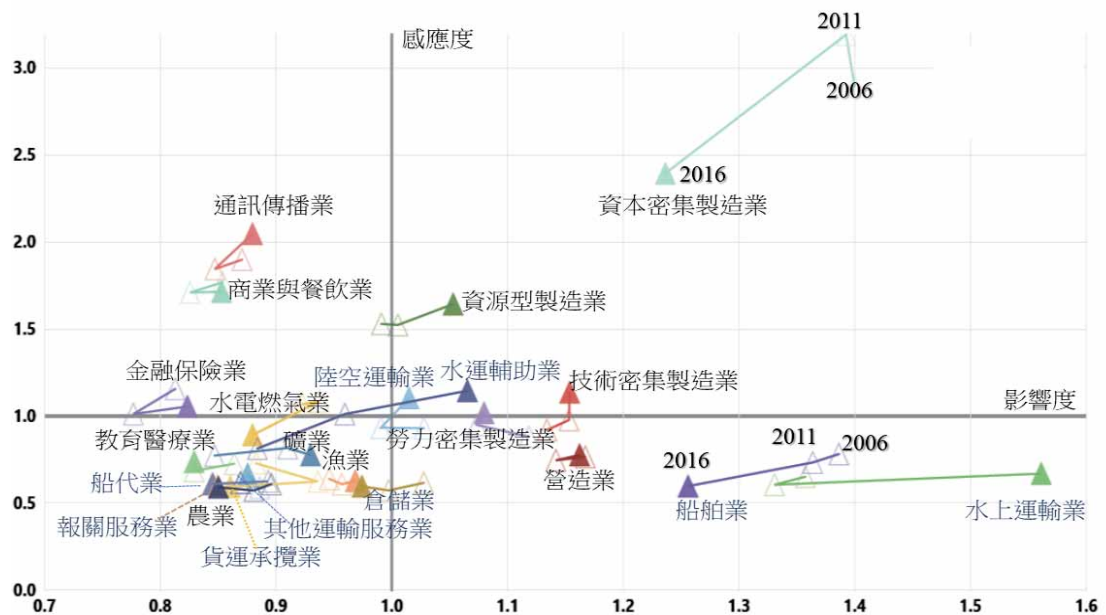
（一）產業關聯與港口城市的經濟角色

基隆與高雄地區各產業各年度的影響度和感應度結果，彙整於附表3。為了清楚探究基隆和高雄兩地區的產業關聯性，後續採產業關聯四象限圖呈現，方便說明跨期變化。四象限圖乃將影響度及感應度分置橫軸與縱軸，以（1,1）為中心劃分四象限之散佈圖方式呈現。當影響度或感應度大於（小於）1之產業，表示其高於（低於）各產業的平均值，可知影響程度或感應程度較強（較弱）。茲將基隆和高雄地區產業關聯影響度和感應度跨期變化，依序繪製於圖3及圖4。為方便解讀兩地產業結構變遷，我們將各產業影響度和感應度相對位置，依2006、2011至2016年的順序以連線串連，清楚點出移動軌跡，終點則為2016年，以實點示之。

首先在基隆部份，由圖3可以看出位於第I象限（影響度和感應度均大於1）的產業，2011年僅有資本密集和資源型製造業，顯示此兩產業不僅可以帶動亦可支援其他產業發展，乃基隆地區經濟發展所必須推動的關鍵性產業，2016年則增到5個產業，新增水運輔助服務業（由III至I）、陸空運輸業（由IV至I）、勞力型製造業（由IV至I），及資源型製造業（由II到I）。第II象限（感應度大於1）則以服務業為主，包含商業餐飲業、通訊傳播業、金融保險業和水電業等產業，是基隆地區發展其他產業不可缺少之支援性產業。在第IV象限（影響度大於1）在2011年有船舶業、水上運輸業、勞力和技術密集製造業以及營造業，截至2016年僅有船舶業、水上運輸業及營造業。上述產業的高影響度，反映由投入、產出變動所牽動的範圍必然相對較大，顯示這些產業在基隆地區經濟發展上具有領導或策略性產業的特質，而且與時俱進。最後，而在第III象限的是關聯效果最低（影響度和感應度均小於1）的產業，此類型產業既不易帶動其他產業，也不易因其他產業發展而受

影響，在2006年有農畜林業、漁業、教育醫療休閒服務業、報關業、船務代理業、其他運輸服務等屬於此類型產業，2016年則新增倉儲業和水電燃氣與污染整治，意謂這兩個產業對於帶動或支援基隆地區經濟發展的力道減弱。

再者，在高雄部份，根據圖4位於第I象限的產業僅有資本密集和資源型製造業，顯示該產業乃高雄地區經濟發展的關鍵性產業，惟帶動高雄產業發展力道下降。第II象限則屬一般服務業含商業餐飲業、通訊傳播業和礦業等產業，是高雄地區發展其他產業不可缺少之支援性產業。在第IV象限則有船舶業、水上運輸業、陸空運輸業、漁業、勞力和技術密集製造業，顯現港埠相關產業在高雄地區經濟發展確有相當重要地位。第III象限則包含農畜林業、屬服務特質相關港埠產業，以及大多數服務業。



資料來源：本研究彙整自附表 3。

圖3 基隆地區影響度和感應度分析



資料來源：本研究彙整自附表 3。

圖4 高雄地區影響度和感應度分析

綜合四象限圖可清楚窺見兩地產業發展的消長，也明確顯現港埠相關產業對於基隆和高雄地區的發展，具領導或策略性產業特質的差異。為方便分析，定義影響度與感應度和為總關聯效果，各期變化結果彙整於表4。

表4 總產業關聯效果之跨期變化

產業部門	2006-2011 跨期變化		2011-2016 跨期變化		2006-2016 跨期變化	
	總關聯效果		總關聯效果		總關聯效果	
	基隆	高雄	基隆	高雄	基隆	高雄
農畜林業	-0.05	-0.14	-0.01	0.03	-0.06	-0.11
漁業	-0.07	-0.07	0.00	-0.01	-0.07	-0.07
礦石採取業	0.11	0.60	-0.02	-0.79	0.09	-0.19
勞力密集製造業	0.02	-0.10	0.08	0.07	0.10	-0.03
資源型製造業	0.01	0.37	0.17	-0.63	0.18	-0.26
資本密集製造業	0.29	0.43	-0.95	-0.88	-0.66	-0.45
技術密集製造業	0.08	-0.27	0.16	0.45	0.24	0.18
水電燃氣與污染整治業	0.03	0.18	-0.25	-0.18	-0.22	0.00
營造業	-0.05	-0.03	0.05	0.06	0.01	0.03
商業與餐飲業	-0.09	-0.12	0.03	0.13	-0.05	0.01
金融保險業	-0.18	-0.21	0.09	0.19	-0.09	-0.02
通訊傳播業	-0.08	-0.35	0.23	0.36	0.16	0.01
教育醫療與休閒業	-0.08	-0.14	0.05	0.15	-0.02	0.01
陸空運輸業	-0.03	0.06	0.19	0.13	0.16	0.19
水上運輸業	-0.07	-0.04	0.29	0.28	0.22	0.24
報關服務業	0.01	-0.04	-0.04	0.04	-0.03	0.01
船務代理業	0.03	-0.02	-0.06	0.03	-0.03	0.00
貨運承攬業	-0.05	-0.04	-0.11	-0.00	-0.16	-0.05
水運輔助業	0.27	0.16	0.24	0.33	0.51	0.49
其他運輸服務	-0.01	-0.06	0.07	0.14	0.06	0.08
倉儲業	-0.02	-0.03	0.03	0.09	0.01	0.06
船舶業	-0.07	-0.13	-0.24	0.00	-0.31	-0.13

註：總關聯效果=影響度+感應度。

資料來源：本研究彙整自附表3。

基隆的水運輔助業 (+0.51) 和技術密集製造業 (+0.24) 和水上運輸業 (+0.22) 增幅較大，特別是水運輔助業由第III象限移向第II象限 (見圖3)，跨期產業擴張者另有通訊傳播和陸空運輸業均增加0.16。至於2006-2016年跨期產業萎縮者，則以資本密集製造業 (-0.66)、船舶業 (-0.31)、水電燃氣與污染整治業 (-0.22) 及貨運承攬業 (-0.16) 最為明顯，漁業甚至由高影響度的第IV象限落至第III象限。除此之外，基隆大多數港埠和服務業帶動其他產業的影響力變弱，值得相關當局注意。在高雄地區，跨期變化增幅較大者依序為水運輔助業 (+0.49)、水上運輸業 (+0.24)、陸空運輸業 (+0.19)、技術密集製造業 (+0.18)。另一方面，高雄產業

關聯程度弱化較大的產業依序為資本密集製造業（-0.45）、資源型製造業（-0.26）、礦業（-0.19）和船舶業（-0.13）等，而礦石業由支援產業特質的第II象限，落入第III象限。

（二）港口-城市的經濟分析

港口城市的發展受制於產業結構、城市人口，以及政策影響。以下從產量乘數、所得乘數、就業乘數探究港口-城市經濟結構發展與影響。

1. 產量乘數效果

茲將基隆市與高雄市2006年至2016年各產業之產量乘數變化情形彙整於表5。基本上，當對基隆和高雄地區特定產業增加購買或消費，該產業必需投入中間投入而誘發整體經濟體系所增加產出的效果。歷年產量乘數前三大產業結果相仿，均為資本密集製造業、船舶業及水上運輸業，惟兩地區發展程度與表現不一。根據表5，可見在基隆地區實證三個年度產量乘數前三大產業均為資本密集製造業、船舶業及水上運輸業。而高雄，2006年前三大產業依序為資本密集製造業、船舶業及技術密集製造業；2011年則由營造業取代技術密集製造業，2016年再由水上運輸業取代。

表5 基隆及高雄地區產業產量乘數效果

	基隆港					高雄港				
	2006 年	2011 年	2006-2011 跨期變化	2016 年	2011-2016 跨期變化	2006 年	2011 年	2006-2011 跨期變化	2016 年	2011-2016 跨期變化
農畜林業	1.500	1.569	0.069	1.451	-0.12	1.808	1.877	0.068	1.590	-0.29
漁業	1.720	1.776	0.056	1.662	-0.11	2.247	2.528	0.281	1.984	-0.54
礦石採取業	1.418	1.621	0.203	1.587	-0.03	1.848	2.280	0.432	1.899	-0.38
勞力密集製造業	1.872	1.912	0.040	1.842	-0.07	2.340	2.451	0.111	2.053	-0.40
資源型製造業	1.659	1.790	0.132	1.797	0.01	2.333	3.021	0.688	2.356	-0.66
資本密集製造業	2.343	2.480	0.137	2.110	-0.37	3.354	3.836	0.482	2.966	-0.87
技術密集製造業	1.898	2.054	0.156	1.968	-0.09	2.768	2.886	0.118	2.650	-0.24
水電燃氣與污染整治業	1.544	1.669	0.125	1.501	-0.17	1.993	2.651	0.658	1.794	-0.86
營造業	1.954	2.033	0.080	1.983	-0.05	2.749	3.132	0.384	2.646	-0.49
商業與餐飲業	1.429	1.471	0.041	1.455	-0.02	1.534	1.611	0.076	1.507	-0.10
金融保險業	1.361	1.383	0.023	1.405	0.02	1.438	1.484	0.046	1.476	-0.01
通訊傳播業	1.457	1.509	0.051	1.501	-0.01	1.602	1.674	0.072	1.606	-0.07
教育醫療與休閒業	1.446	1.476	0.030	1.415	-0.06	1.654	1.711	0.057	1.565	-0.15
陸空運輸業	1.720	1.764	0.044	1.732	-0.03	2.230	2.588	0.358	2.070	-0.52
水上運輸業	2.272	2.370	0.098	2.664	0.29	2.618	3.027	0.409	2.921	-0.11
報關服務業	1.461	1.627	0.166	1.449	-0.18	1.633	1.883	0.250	1.545	-0.34
船務代理業	1.455	1.591	0.136	1.442	-0.15	1.630	1.846	0.216	1.538	-0.31
貨運承攬業	1.477	1.667	0.190	1.468	-0.20	1.643	1.926	0.283	1.566	-0.36
水運輔助業	1.479	1.709	0.229	1.818	0.11	1.644	1.970	0.326	1.932	-0.04
其他運輸服務	1.455	1.578	0.122	1.494	-0.08	1.630	1.832	0.202	1.592	-0.24
倉儲業	1.583	1.704	0.121	1.653	-0.05	1.792	2.071	0.279	1.801	-0.27
船舶業	2.320	2.429	0.108	2.143	-0.29	3.074	3.352	0.278	2.954	-0.40

資料來源：本研究彙整。

兩港產量乘數跨期的變化，充分顯現兩個港口城市產業發展軸線的落差。整體而言，高雄地區產量乘數的前三大產業，在跨期變動上都呈先增後減現象，而

基隆的船舶業如同高雄般亦先增後減態勢，而水上運輸業產量乘數跨期增加，而資本密集製造業產量乘數則出現跨期降低。

個別產量乘數跨期變化頗大。首先，根據表 5 和圖 5 可知基隆地區 2006 年至 2016 年產量乘數增加和降低的產業數相近，以港埠相關產業乘數增加明顯，特別是水上運輸業（+0.39）、水運輔助業（+0.34）等產業。反之，乘數降低的產業則集中製造業和農、漁業，如資本密集製造業（-0.23）、船舶業（-0.18）、漁業（-0.06）、農業（-0.05）、水電燃氣與污染整治業（-0.04）等。其次，高雄地區 2006 年至 2016 年同樣以水上運輸業（+0.30）、水運輔助業（+0.29）等港埠相關產業的乘數增加最為明顯，其次是礦石採取業（+0.05）、金融保險業（+0.04）、資源型製造業（+0.02）、倉儲業（+0.01）、通訊傳播業等。除了前述七個產業之外，其他產業之乘數都是降低的，而產業乘數降低程度最大者，依序資本密集製造業（-0.39）、勞力密集製造業（-0.29）、漁業（-0.26）、農業（-0.22）、水電燃氣與污染整治業（-0.20）、陸空運輸業（-0.16）、技術密集製造業（-0.12）、船舶業（-0.12）。

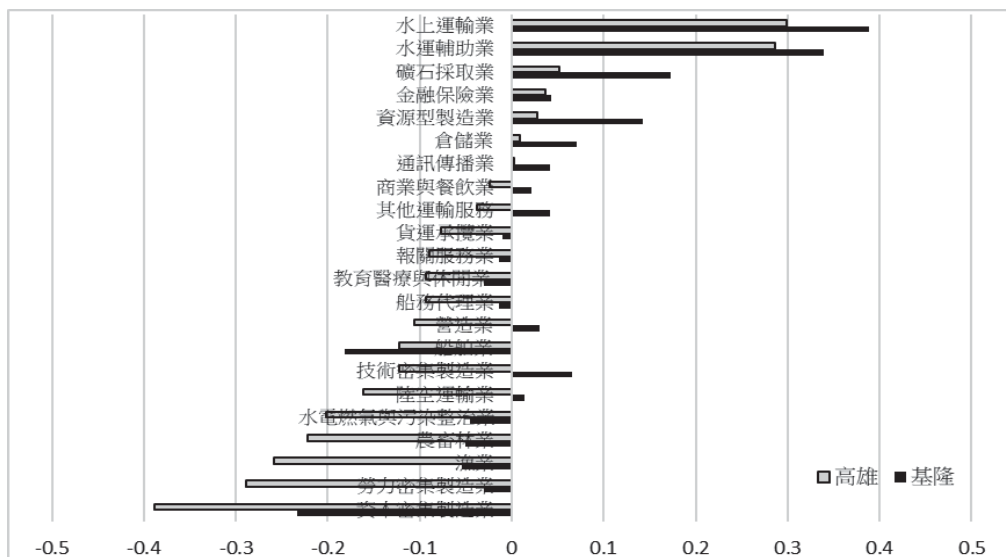


圖5 2006年至2016年產量乘數跨期變化

基高兩地港埠相關產業產量乘數的擴大，突顯港埠產業帶動其他產業發展效果逐年提升。基隆地區產量乘數帶動產業發展力道雖不如高雄，但就跨期變化，可清楚看到基隆的港埠產業，特別是水上運輸業，相較高雄而言，更能帶動其他產業發展。此結果，反映近 10 年來停泊基隆港的國際郵輪數和進出旅客人數逐年增加之佐證（見表 2）。高雄長期顯現漁業、重工業與港埠產業相輔相成的發展模式，不難從表 5 看到高雄在 2006 年各產業的產量乘數遠大於基隆市，但隨時間推移，就 2016 與 2006 年（表 5 及圖 5）跨期變化，高雄在製造業、農林漁牧產業，以及陸空運輸業的產業乘數出現大幅下降。

2. 所得乘數效果

就所得效果而言，根據表 6，可發現 2006 及 2011 兩年度中，基高兩地所得乘數最高的都是水上運輸業、資本密集製造業、技術密集製造業等三產業。而至 2016 年時，除水上運輸業外，報關服務業、船舶和貨運承攬也成為所得乘數較高的產業，報關服務業更成為乘數第二大的產業。反映當最終需求變動時，上述產業的所得變動效果較大，亦即發展上述相關港埠產業從直接、間接及誘發效果，對基高地區國民所得影響最大。

基隆地區產業所得乘數跨期變化，出現有趣的逆轉。根據表 6 在 2006-2011 年跨期變化，一如預期港埠產業所得乘數下降幅度，大於非港埠產業。而 2011-2016 年跨期變動出現反轉，即非港埠產業所得乘數下降程度反而高於港埠產業。此轉換結果，基隆地區面對船隨貨走所造成基隆港運量大幅衰退，可以理解 2006 年港埠產業所得乘數對國民所得效果降低。而 2011-2016 年跨期除船代業（-1.6）和 船舶業（-0.08）所得乘數降低外，其餘港埠產業所得乘數均增加，特別是基隆港貨船量呈逐年減少趨勢，反映此期間基隆港港埠產業相較 2006-2011 年對國民所得有正面助益。就基隆整個期間的發展，根據圖 6，其變動方向不一，所得乘數變大者集中於港埠產業，特別是水上運輸業（+12.10）、報關服務業（+3.66）、貨運承攬業（+1.14）

等增幅較大。反觀跨期降低者，則以船務代理業（-1.86）減少程度最鉅，資本、技術密集產業，及漁業等產業亦呈下降趨勢。

另一方面，高雄地區 2006 年所得乘數最高前三大產業與基隆地區雷同，乘數效果明顯高過基隆地區；2011 年產量乘數前三大的產業與 2006 年略有差異，資源型製造業取代技術密集製造業，2016 年報關服務業為乘數第二大的產業。亦即水上運輸業和重工業對高雄地區國民所得影響最大。至於跨期產業輪動則有不同變化，就 2006-2011 年間，高雄地區大多數產業所得乘數大多數是增加，如表 6 的資本密集製造業（+1.30）、資源型製造業（+1.29）、水電燃氣業（+1.22）等，意謂資源型製造業和資本密集製造業對高雄國民所得日益重要。但時至 2011-2016 年階段則反轉下降，雖然最終變化與基隆相近，但整體而言，所得乘數跨期下降的部門數目與程度，略高於基隆地區。根據圖 6 不難發現水上運輸業（+12.72）、報關服務業（+3.95）、貨運承攬業（+1.22）等增幅相對大過非港埠產業，水運輔助業、倉儲業和船舶業亦有小幅擴大。反之，出現跨期降低的部門包含船務代理業以及四種類型的製造業等產業，近 10 年所得乘數下降約 2.02 至 0.66。

表6 基隆及高雄地區產業所得乘數效果

	基隆港					高雄港				
	2006 年	2011 年	2006-2011 跨期變化	2016 年	2011-2016 跨期變化	2006 年	2011 年	2006-2011 跨期變化	2016 年	2011-2016 跨期變化
農畜林業	1.382	1.433	0.051	1.400	-0.03	1.605	1.654	0.049	1.513	-0.14
漁業	1.572	1.589	0.017	1.508	-0.08	1.849	2.017	0.168	1.695	-0.32
礦石採取業	1.446	1.537	0.091	1.676	0.14	1.805	1.982	0.178	1.912	-0.07
勞力密集製造業	2.248	2.345	0.097	2.232	-0.11	2.851	3.094	0.244	2.494	-0.60
資源型製造業	2.167	2.454	0.287	2.158	-0.30	3.082	4.374	1.291	2.766	-1.61
資本密集製造業	3.166	3.584	0.418	2.751	-0.83	4.541	5.841	1.301	3.883	-1.96
技術密集製造業	2.656	2.924	0.268	2.508	-0.42	3.895	4.240	0.346	3.461	-0.78
水電燃氣與污染整 治業	1.737	2.038	0.301	1.844	-0.19	2.225	3.441	1.216	2.210	-1.23
營造業	1.780	1.780	0.000	1.936	0.16	2.250	2.436	0.186	2.388	-0.05
商業與餐飲業	1.276	1.286	0.010	1.289	0.00	1.307	1.327	0.019	1.299	-0.03
金融保險業	1.240	1.244	0.004	1.282	0.04	1.257	1.267	0.010	1.293	0.03
通訊傳播業	1.555	1.511	-0.043	1.511	-0.00	1.637	1.585	-0.052	1.551	-0.03
教育醫療與休閒 業	1.158	1.161	0.004	1.169	0.01	1.203	1.209	0.005	1.202	-0.01
陸空運輸業	1.697	1.687	-0.010	1.785	0.10	1.975	2.172	0.197	2.000	-0.17
水上運輸業	17.465	15.505	-1.959	29.569	14.06	17.702	17.795	0.093	30.419	12.62
報關服務業	1.360	1.424	0.064	5.024	3.60	1.423	1.495	0.072	5.374	3.88
船務代理業	1.859	1.602	-0.257	0.000	-1.60	2.025	1.715	-0.309	0.000	-1.72
貨運承攬業	1.150	1.338	0.188	2.289	0.95	1.169	1.388	0.219	2.384	1.00
水運輔助業	1.141	1.291	0.150	1.356	0.06	1.158	1.329	0.171	1.364	0.03
其他運輸服務	1.834	1.740	-0.093	1.794	0.05	1.994	1.887	-0.107	1.843	-0.04
倉儲業	1.502	1.626	0.124	1.710	0.08	1.579	1.792	0.213	1.770	-0.02
船舶業	2.290	2.388	0.098	2.304	-0.08	2.838	3.107	0.270	3.012	-0.10

資料來源：本研究彙整

大抵而言從長期來看，港埠相關產業對於基高兩地對國民所得的效果不若製造業所帶動經濟發展，特別是高雄地區呈現生產製造、產品進出口與港口產業相互支撐。因此，水上運輸業、報關服務業和貨運承攬業是基隆和高雄兩地維繫經濟動脈的產業，也顯現港埠相關產業對於兩地國民所得影響最大。

3. 就業乘數效果

從就業乘數¹³的觀點分析基隆與高雄產業就業人數變動。首先，根據表 7，基隆地區三個年度中就業乘數最高前三大產業為水上運輸業、資本密集製造業、礦業。就 2006-2011 年跨期變動，礦業（+0.45）、船舶業（+0.30）、資本密集製造業（+0.25）增幅最多，而除水上運輸業（-1.76）、營造業、金融保險業、陸空運輸業及其他運輸服務業等五個產業就業乘數下降之外，其他產業就業乘數均呈增加。反觀在 2011-2016 年，以水運輔助業就業乘數增加（+0.24），其他產業跨期僅微幅增加。近半數產業的就業乘數下降，以港埠產業居多，減幅較大者如水上運輸業（-1.83）、資本密集製造業（-0.6）、漁業（-0.41）。

就整體而言，基隆地區就業乘數明顯提升者，如圖 7 中的水運輔助業（+0.40）、礦業（+0.23）、技術密集製造業（+0.15）和船舶業（+0.06）；減幅較大者如水上運輸業（-3.58）、資本密集製造業（-0.35）和漁業（-0.30）。

另一方面，根據表 7 高雄地區三個年度就業乘數最高者是水上運輸業，其餘較高者是資本密集製造業、技術型製造業、船舶業和礦業等，排序或有輪動，態式不變。從跨期變動來看，高雄地區就業乘數一如基隆般，同樣出現先增後減，惟 2011-2016 年幾近全數產業就業乘數反轉下降，僅水運輔助業、技術密集製造業、金融保險業和通訊傳播業乘數微幅增加。

¹³ 由於無法取得各地區經合併重整後之各產業的產值數據，有關就業係數之衡量，本文以臺灣整體之各產業人數占總產業人數比率取代之。



圖6 2006-2016年所得乘數跨期變化



圖7 2006-2016年就業乘數跨期變化

表7 基隆及高雄地區產業就業乘數效果

	基隆港					高雄港				
	2006 年	2011 年	2006-2011 跨期變化	2016 年	2011-2016 跨期變化	2006 年	2011 年	2006-2011 跨期變化	2016 年	2011-2016 跨期變化
農畜林業	1.129	1.151	0.022	1.155	0.00	1.289	1.299	0.010	1.246	-0.05
漁業	1.496	1.604	0.108	1.196	-0.41	1.770	2.050	0.279	1.298	-0.75
礦石採取業	2.459	2.912	0.454	2.693	-0.22	3.669	4.396	0.727	3.375	-1.02
勞力密集製造業	1.914	1.947	0.034	1.961	0.01	2.719	2.828	0.109	2.352	-0.48
資源型製造業	1.798	1.960	0.162	1.878	-0.08	2.456	3.164	0.708	2.415	-0.75
資本密集製造業	2.826	3.079	0.253	2.479	-0.60	4.048	4.815	0.767	3.509	-1.31
技術密集製造業	2.183	2.260	0.077	2.333	0.07	3.176	3.103	-0.074	3.240	0.14
水電燃氣與污 整治業	1.990	2.100	0.110	1.962	-0.14	2.734	3.548	0.814	2.460	-1.09
營造業	1.415	1.395	-0.021	1.415	0.02	1.686	1.725	0.039	1.644	-0.08
商業與餐飲 業	1.245	1.269	0.024	1.270	0.00	1.285	1.321	0.036	1.296	-0.03
金融保險業	1.375	1.366	-0.009	1.427	0.06	1.432	1.422	-0.009	1.479	0.06
通訊傳播業	1.634	1.641	0.007	1.677	0.04	1.770	1.762	-0.008	1.769	0.01
教育醫療與 休閒業	1.168	1.170	0.002	1.177	0.01	1.226	1.226	0.000	1.221	-0.00
陸空運輸業	1.530	1.494	-0.036	1.533	0.04	1.760	1.845	0.085	1.716	-0.13
水上運輸業	13.796	12.039	-1.757	10.214	-1.83	13.914	14.567	0.653	11.246	-3.22
報關服務業	1.258	1.400	0.142	1.274	-0.13	1.311	1.490	0.179	1.314	-0.18
船務代理業	1.630	1.814	0.184	1.631	-0.18	1.778	2.014	0.235	1.724	-0.29
貨運承攬業	1.114	1.174	0.060	1.110	-0.06	1.131	1.210	0.080	1.125	-0.09
水運輔助業	1.282	1.438	0.156	1.681	0.24	1.321	1.522	0.200	1.745	0.22
其他運輸服 務	1.545	1.527	-0.018	1.398	-0.13	1.674	1.661	-0.013	1.451	-0.21
倉儲業	1.487	1.603	0.116	1.492	-0.11	1.580	1.782	0.202	1.567	-0.22
船舶業	2.364	2.662	0.298	2.420	-0.24	3.000	3.550	0.550	3.267	-0.28

資料來源：本研究彙整。

基隆和高雄兩地2006-2016年產業就業乘數的跨期變化增減方向類似，但程度不一。圖7中可見基隆和高雄的水運輔助業就業乘數上升最多，分別增加0.40和0.42，其餘就業乘數增減的產業則不同，水上運輸業下降最巨，依序下降 3.58和2.67。大抵而言，基隆就業乘數增加的產業多於下降產業數，跨期僅7產業下降，

另包括資本密集製造業 (-0.35)、漁業 (-0.30)、其他運輸服務、營造業、水電燃氣與污染整治業、貨運承攬業些微減低，其他產業跨期乘數乃上升。反觀高雄則為不同趨勢，整體跨期除水運輔助業外，另有船舶業就業乘數增加0.267，以及技術密集製造業、金融保險業、商業與餐飲業和報關服務業上升外，其餘產業則下降，減幅較大的產業，除水上運輸業外，另有其他運輸服務 (-0.222)、水電燃氣與污染整治業 (-0.274)、礦石採取業 (-0.292)、勞力密集製造業 (-0.367)、漁業 (-0.472)、資本密集製造 (-0.539)，顯見高雄就業乘數明顯下降者，集中港埠相關產業和製造業，顯示其對整體就業市場影響有限。

綜合基隆和高雄港產業發展過程中，港口一度在城市發展早期扮演十分重要的角色，伴隨不同軸面的發展，基隆和高雄的產業發展對國民所得影響層面大致相仿，惟呈現港埠產業消長不一。一個值得注意的是，基隆和高雄面對一個共同難題，兩地所得乘數跨期增加最大者是水上運輸業，就業乘數跨期下降最巨者，亦是水上運輸業，基隆降幅高過高雄。此結果反映高雄港口優勢被其他國家港口取代，高雄港口城市明顯朝向重工業發展，對高雄地區國民所得和就業重要性日益增強在 2016 年後轉弱，在製造業支持下高雄地區水上運輸所得乘數上升。反觀基隆港 2011 至 2016 跨期水上運輸業所得乘數明顯上升，雖近十年國際郵輪停泊艘數大幅成長，但從產業就業乘數效果觀察，水上運輸業創造就業效益有限，甚至有下滑現象。

基隆地區面對隨著船隨貨走的困境，加上基隆製造業廊廓未能適時支撐，水上運輸業對在地就業影響力明顯下降，連帶其他港埠產業也與時俱退。基隆港在無法逆轉國際貨運的競爭力劣勢，港埠當局正積極尋求基隆港再次重返榮耀的契機。

五、結語

有別於現有港埠研究大多以運輸角色的觀點進行港埠相關議題之探索，本文關注於港口城市的經濟依附，以及港埠對城市經濟之影響。使用投入產出法評估高雄及基隆地區經濟發展，以及港埠相關產業間定位與相互間的關係。在資料取得上，本文以 2006、2011 年和 2016 年的資料進行分析。

結果發現在產業關聯與港口城市的經濟角色部分：資本密集和資源型製造業兩產業是高雄與基隆地區經濟發展的關鍵性產業；而船舶業、水上運輸業、漁業、勞力和技術密集製造業等產業在兩地區經濟發展上具有領導或策略性產業的特質，顯現港埠相關產業在兩地區經濟發展皆具相當重要地位。惟兩地區大多數港埠和服務業均出現影響力降低，值得高雄與基隆兩地區之相關當局注意。

港口的發展與城市發展密切關聯。根據我們的實證發現，從產業乘數結果點出兩個港口城市的產業發展軸線。基隆的港埠產業，特別是水上運輸業扮演帶動其他產業發展的重要角色。而高雄顯現漁業、工業與運輸業相輔相成的產業發展模式。此結果點出港口與城市發展具有各自不同的影響因素，因而結局自然不完全相同。換言之，高雄地區充分利用港口優勢，積極發展加工製造業和重工業，當高雄港競爭力弱化，製造業的發展反過來強化且支撐港口，進而呈現港口與城市互動協調的發展。

反觀，基隆港埠產業成為城市主導產業，形成港口城市對港埠產業的過度依賴，城市其他產業未能發展。隨著港埠發展停滯衰退，居民外移或至外地工作，城市因港埠功能缺乏支撐而衰落。儘管港口在基隆市發展的早期發揮過重要作用，但由於基隆市未能及時調整適應全球經濟發展與生產分化，或者未能抓住重要歷史機遇，導致其在國內外分工體系中無法站穩有利地位，但當基隆港運量衰落同時，基隆市經濟發展也隨之停滯或衰落，或許是過去基隆港口城市關係的寫照。在無法逆轉國際貨運的競爭力劣勢下，我們發現基隆港從困境中尋求新的生

路，台灣在 2015 年已躍居亞洲第二大郵輪市場，近 5 年進出基隆港郵輪和旅客人數倍增，再加上港埠主管機關 2017 年將基隆港定位為郵輪母港，或可成為再活絡基隆港口與城市經濟發展之方向之一。

參考文獻

- 王塗發（1986），投入產出分析及其應用臺灣地區實證研究，《臺灣銀行季刊》37（1）：186-218。
- 高長、李樑堅、史惠慈、陳昭宏、楊書菲、湯志暉（2004），《高雄港對總體經濟與區域經濟影響之調查分析》。臺北市：中華經濟研究院。
- 張容瑛（2014），臺北都會區港口城市的困局--再生中的基隆？《地理學報》72:5-29。
- 蔡豐明、陳威能（2014），探討臺灣港口發展國際郵輪母港之策略分析，《運輸計畫季刊》43（4）：411-428。
- Banister, David and Yossi Berechman (2001), Transport Investment and the Promotion of Economic Growth. *Journal of Transport Geography* 9(3): 209-218.
- Bichou, Khalid (2006), Review of Port Performance Approaches and a Supply Chain Framework to Port Performance Benchmarking. *Research in Transportation Economics* 17: 567–598.
- Braun, Bradley M., James A. Xander and Kenneth R. White (2002), The Impact of the Cruise Industry on a Region's Economy: a Case Study of Port. Canaveral, Florida. *Tourism Economics* 8(3): 281–288.
- Coppens, François, Frédéric Lagneaux, Hilde Meersman, Nathalie Sellekaerts, Eddy van de Voorde, George van Gastel, Thierry Vanelslander and Ann Verhetsel (2007).
- Economic Impact of Port Activity: a Disaggregate Analysis the Case of Antwerp,” Working Paper Document, No. 110.
- Coto-Millán, Pablo, Ingrid Mateo-Mantecón and José Villaverde Castro (2010), The Economic Impact of Ports: Its Importance for the Region and Also the Hinterland, pp. 167–200 in: Coto-Millán, P., Pesquera, M.A., Castanedo, J. (eds.), *Essays on Port Economics. Contributions to Economics*, Physica-Verlag

HD.

- Daamen, T. A. and I. Vries (2013), Governing the European port–city interface: institutional impacts on spatial projects between city and port. *Journal of Transport Geography*, 27, 4-13.
- Danielis, Romeo and Tullio Gregori (2013), An input-output-based methodology to estimate the economic role of a port: The case of the port system of the Friuli Venezia Giulia Region, Italy. *Maritime Economics & Logistics* 15(2): 222–255.
- Ducruet, César (2006), Port-city relationships in Europe and Asia. *Journal of International Logistics and Trade*, 4 (2):13-35.
- Ducruet, César, Hidekazu Itoh and Olivier Joly (2012), The territorial linkages of materials flows; port-region specialization in Europe, Japan , and the United States ,” In the conference Proceedings of the Two-day International Conference, World Conference on Transport Research Society, Special Interest Group 2, Antwerp.
- Fraser, Darren. and Theo Notteboom (2014), A Strategic Appraisal of the Attractiveness of Seaport-Based Transport Corridors: the Southern African Case. *Journal of Transport Geography* 36: 53-68.
- Jung, Bong-min (2011), Economic Contribution of Ports to the Local Economies in Korea. *The Asian Journal of Shipping and Logistics* 27(1): 1-30.
- Leontief, Wassily W (1936), Quantitative Input and Output Relations in the Economic Systems of the United States. *The Review of Economics and Statistics* 18(3): 105-125.
- Liang, Gin-Shuh, Ji-Feng Ding and Chiao-Ling Pan (2012), Applying Fuzzy Quality Function Deployment to Evaluate Solutions of the Service Quality for International Port Logistics Centres in Taiwan. *Journal of Engineering for the*

Maritime Environment 226(4): 387-396.

Merk, Olaf (2015), The Mediterranean Port-City Economy: the Cases of Marseille and Mersin. *Région et Développement* 41: 9-32.

Merk, Olaf and Oguz Bagis (2013), The Competitiveness of Global Port-Cities: the Case of Mersin - Turkey,” OECD Regional Development Working Papers, OECD Publishing. Retrieved Oct. 16, 2016, from <http://dx.doi.org/10.1787/5k4c43014plt-en>.

Merk, Olaf and Claude Comtois (2012), Competitiveness of Port-Cities: the Case of Marseille-Fos-France. OECD Regional Development Working Papers.

Miller, Ronald E. and Peter D. Blair (2009) *Input-Output Analysis: Foundations and Extensions*. Cambridge.

Morrison, W.I. and P. Smith (1974), Nonsurvey Input-Output Techniques at the Small Area Level: an Evaluation. *Journal of Regional Science* 14(1): 1-14.

Musso, Enrico (1996), *Città portuali : l'economia e il territorio*. Milan, Italy: Franco Angeli.

Musso, Enrico, Claudio Ferrari, M. Benacchio and E. Bacci (2004), *Porti,lavoro, economia. Le regioni portuali di fronte alla rivoluzione logistica*. Padua, Italy: CEDAM.

Marchese, Ugo (1980), *Aspetti economici e territoriali del sistema dei trasporti*. Genoa: ECIG.

Meersman, Hilde, Eddy Van de Voorde and Thierry Vanelslander (2009), The Economic Fabric of Ports. pp. 89-107 in Meersman, H., Van de Voorde, E. and Vanelslander, T. (Eds.), *Future Challenges for the Port and Shipping Sector* London: Informa.

Rasmussen, Poul Nørregaard (1956), *Studies in Inter-Sectorial Relations*. Einar Harks:

Copenhagen.

Sawyer, Charles and Ronald E. Miller (1983), Experiments in Regionalization of a National Input-Output Table. *Environment and Planning A* 15(11): 1501-1520.

Schaffer, William A. and Kong Chu (1969), Nonsurvey Techniques for Constructing Regional Interindustry Models. *Regional Science Association Papers* 23: 83-101.

Shan, Jun, Mingzhu Yu and Chung-Yee Lee (2014), An Empirical Investigation of the Seaport's Economic Impact: Evidence from Major Ports in China *Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review* 69: 41-53.

Richardson, H. W.(1972). *Input-Output and Regional Economics*. New York:John Wiley and Sons.

Villaverde Castro, José and Pablo Coto Millán (1998), Port Economic Impact: Methodologies and Application to the Port of Santander. *International Journal of Transport Economics* 25(2): 159-179.

Warf, Barney. and Joseph Cox (1989), The Changing Economic Impacts of the Port of New York. *Maritime Policy and Management* 16(1): 3-11.

Yochum, Gilbert R. and Vinod B. Agarwa (1988), Static and Changing Economic Impacts. *Maritime Policy and Management* 15(2): 157-171.

Zanetto, Gabriele (1998), Globalizzazione, nuova spazialità, città portuali e Mediterraneo. *Geotema* 4(12): 81-85.

附表 1 部門對照表

22 產業部門		IO 表 63 (52) 部門*	
編號	部門名稱	63 (52) 部門代碼	部門名稱
1	農畜林業	01	農產
		02	畜產
		03	林產
2	漁業	04	漁產
3	礦石採取業	05	礦產
4	勞力密集製造業	06	食品及飼品
		07 (07, 08)	飲料及菸草
		08 (09)	紡織品
		09 (10)	成衣及服飾品
		10 (11)	皮革、毛皮及其製品
		29 (31)	家具
5	資源型製造業	11 (12)	木材及其製品
		12 (13)	紙漿、紙及紙製品
		14 (15)	石油及煤製品
		20 (21)	非金屬礦物製品
		21 (23)	其他金屬
		22 (24)	金屬製品
6	資本密集製造業	15 (16)	化學材料
		16 (17)	其他化學製品
		17 (18)	藥品及醫用化學製品
		18 (19)	橡膠製品
		19 (20)	塑膠製品
		21 (068, 069) (22)	鋼鐵
		25 (27)	電力設備
		26 (28)	機械設備
		27 (29)	汽車及其零件
		28 (30)	其他運輸工具及其零件
7	技術密集製造業	30 (32)	其他製品
		13 (14)	出版、影音製作及傳播
		23 (25)	電子零組件
8	水電燃氣與污染整治業	24 (26)	電腦相關及資訊服務
		31 (33)	電力供應
		32 (34)	燃氣供應
		33 (35)	用水供應
		34 (36)	污染整治
9	營造業	35 (37)	營造工程
10	商業與餐飲業	36, 37 (38)	批發、零售
		43, 44 (40)	住宿、餐飲
11	金融保險業	48, 49, 50 (44)	金融服務、保險、證券期貨及金融輔
12	通訊傳播業	56 (48)	公共行政；強制性社會安全
		45 (41)	傳播服務
		46 (42)	電信服務
		47 (43)	資訊服務
		51, 52 (45)	不動產、住宅服務
		53, 54 (46)	專業、科學及技術服務、租賃
13	教育醫療與休閒業	55 (47)	支援服務
		57 (49)	教育服務
		58, 59 (50)	醫療保健及社會工作服務
		60 (51)	藝術、娛樂及休閒服務
		61, 62, 63 (52)	人民團體及其他社會服務、家事服
14	陸空運輸業	38 (39) (124)	軌道車輛運輸

22 產業部門		IO 表 63 (52) 部門*	
編號	部門名稱	63 (52) 部門代碼	部門名稱
		38 (39) (125)	其他陸上運輸
		40 (39) (127)	空中運輸
		41 (39) (12640/12840 /12630)	停車服務
		41 (39) (12650/12850 /12640)	陸運輔助
		41 (39) (12670/12870 /12660)	空運輔助
		42 (39) (130)	郵政快遞服務
15	水上運輸業	39 (39) (126)	水上運輸業
16	報關業	41 (39) (12610/12810 /12610)	報關服務
17	船務代理業	41 (39) (12620/12820 /12620)	船務代理
18	貨運承攬業	41 (39) 12630 (/12830 /12620)	貨運承攬
19	水運輔助	41 (39) 12660 (/12860 /12650)	水運輔助
20	其他運輸服務	41 (39) (12690/12890 /12690)	其他運輸服務
21	倉儲	41 (39) (129/127)	倉儲
22	船舶	28 (30) (99/101)	船舶

註：* 細部門之編號若為3位數係取自166部門，而5位數則分別取自2016年的487部門，2011年的526部門與2006年的554部門。

附表 2-1 2006 年重組全國港埠投入產出表

單位：百萬元（新台幣）

部門	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22
1	69098	927	0	198937	3993	7443	0	5	2867	14990	1363	57	486	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2	128	3888	0	6183	0	0	0	0	0	528	99	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3	4	12	30193	1354	848055	67045	2361	187863	30639	0	45	0	8	0	27	0	0	0	0	0	0	205
4	56697	8497	44	282879	3181	26513	11436	63	2973	73364	5440	2210	6350	170	53	4	4	4	4	4	77	396
5	6470	19180	12410	60185	561349	728921	185453	89217	316970	95516	34988	41821	24092	161516	35012	1085	1085	1085	1085	1085	1866	2903
6	20945	4504	5583	165324	271538	2958750	437267	32894	305529	58956	28094	54293	169394	39348	2284	757	757	757	757	757	551	10585
7	163	268	78	1410	2182	57828	1935229	8184	8326	17321	24371	116800	37451	1109	1	48	48	48	48	48	19	2480
8	2235	1643	2342	25587	88882	142835	57484	87076	3277	75506	39831	15900	43045	4419	119	173	173	173	173	173	864	493
9	978	126	661	2564	9450	18724	7753	3640	1191	25925	8366	93084	12024	8341	159	227	227	227	227	227	250	236
10	29920	9106	2488	107162	137448	366872	196103	14704	116293	191279	37255	92061	85222	57416	10557	1011	1011	1011	1011	1011	943	3186
11	5399	830	816	20547	32629	80061	76144	11717	15258	101522	237696	177029	29101	13675	4232	506	506	506	506	506	689	550
12	1929	796	1524	35137	38816	118498	257082	12259	67930	465605	157940	359329	102631	45009	21873	2020	2020	2020	2020	2020	1650	998
13	561	377	179	5355	8373	18063	10323	1966	11506	44686	35477	31919	23376	14570	159	98	98	98	98	98	207	58
14	2229	1072	676	11047	23683	38502	23018	3583	26928	33147	21378	18100	16220	43107	662	539	539	539	539	539	2106	219
15	7	7	127	84	939	850	16	484	531	6	91	9	8	78	15724	3	3	3	3	3	1	1
16	0	0	6	1535	2112	8297	6335	32	0	3334	3	178	22	0	0	0	0	0	0	0	0	57
17	9	54	2	56	176	868	167	15	214	2910	11	10	16	449	3705	23	9	60	65	9	9	2
18	61	359	14	365	1161	5715	1098	95	1406	19156	74	66	103	2957	24384	149	60	396	426	62	63	15
19	0	181	1	151	451	90	0	0	0	0	1	0	0	541	60441	2	1	5	6	1	699	0
20	0	0	5	588	609	957	568	51	392	3277	197	502	209	921	485	46	19	123	133	19	12	4
21	0	101	19	694	425	1127	460	3	354	14562	37	1611	9	2910	2050	88	88	88	88	88	298	1
22	0	1402	0	0	0	1081	0	0	0	0	1	0	0	149	1268	50	50	50	50	50	0	8367

註：部門名稱請參見附表 1。

附表 2-2 2011 年重組全國港埠投入產出表

單位：百萬元（新台幣）

部門	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22
1	77548	1487	0	290953	3805	14940	0	8	3462	21417	1090	431	956	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2	174	4686	0	6867	0	0	0	0	0	801	127	1	26	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3	6	12	823	2545	1017825	147852	913	396089	32450	0	8	111	0	2	41	0	0	0	0	0	0	35
4	81449	13746	77	364679	5163	33877	7261	72	4056	138605	3899	3055	11793	251	1	4	4	4	4	4	97	406
5	7436	25104	8143	67619	793489	1006496	357001	87877	346266	138883	42190	62920	24843	203571	34868	1280	1280	1280	1280	1280	2428	3383
6	24121	5584	5148	167207	390097	4413683	556004	43057	364805	78434	25060	77453	180116	55677	3772	881	881	881	881	881	635	13252
7	162	279	22	1299	4795	71600	2089866	13652	6808	19470	27867	160212	39386	748	11	56	56	56	56	56	1	2864
8	2784	1933	1878	30411	116365	205479	91490	129829	4797	96824	55487	24651	52927	7544	107	205	205	205	205	205	1154	544
9	927	412	881	2692	11328	22202	10230	4464	1679	37329	12374	121587	12172	9300	147	270	270	270	270	270	341	345
10	38334	10754	2182	121735	189225	474520	252574	18073	122926	255122	57892	134550	140153	37049	5087	1015	1015	1015	1015	1015	1036	3896
11	4620	756	426	17331	33335	73359	73138	14145	15195	104377	252227	168517	24870	14341	3981	486	486	486	486	486	462	480
12	2049	787	905	37010	63638	89857	114030	14018	65431	533984	173857	445877	107896	52273	17429	2770	2770	2770	2770	2770	3132	1082
13	312	183	134	4658	9514	16091	9436	2801	8698	41185	31061	40236	24862	12200	32	238	238	238	238	238	164	42
14	2106	1207	1901	9825	20078	37822	20681	4902	22873	38720	23625	24620	18527	48777	833	702	628	792	892	602	3439	236
15	10	10	7	32	811	598	58	91	513	28	130	18	72	80	12826	0	0	0	0	0	0	0
16	0	0	2	1935	4002	12146	7723	149	0	7658	5	283	13	37	0	25	15	38	52	12	0	68
17	0	0	0	50	412	2642	508	31	286	9276	23	19	30	206	5563	235	140	350	478	107	10	10
18	64	391	2	284	728	4356	718	37	1135	10858	61	49	75	2345	29651	12	7	19	25	6	76	7
19	0	183	0	0	430	110	0	1	0	0	1	0	0	2483	57580	1387	827	2067	2823	629	1003	2
20	0	0	6	903	906	1846	1153	89	593	5962	251	976	383	1121	717	102	61	152	207	46	21	5
21	0	90	1	1074	749	3146	3963	2	28	14798	32	1183	7	2988	1754	139	139	139	139	139	470	1
22	0	1318	0	0	0	1907	0	0	0	211	1	0	0	190	1091	63	63	63	63	63	0	10025

註：部門名稱請參見附表 1。

附表 2-3 2016 年重組全國港埠投入產出表

單位：百萬元（新台幣）

部門	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22
1	91980	1566	0	265489	2592	5663	0	0	3153	41095	980	884	3527	0	0	0	0	0	0	0	0	6
2	149	4094	0	4598	0	0	0	0	0	6156	116	2	14	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3	6	10	261	1609	494971	76851	0	238800	25086	0	5	388	4	0	0	0	0	0	0	0	0	2
4	78566	10196	8	406963	6834	27795	7332	208	6040	184270	3887	4373	13106	362	12	5	5	5	5	5	32	153
5	7728	13508	4774	62340	650726	655167	264111	59514	354807	105735	100838	56400	25341	145808	20547	787	787	787	787	787	1645	7350
6	24671	4316	3994	145732	337023	3334488	553028	37245	331658	75420	24197	125434	177338	46258	2562	559	559	559	559	559	788	12759
7	184	129	30	1950	5927	94269	2989966	3973	22602	14794	29807	177521	38745	1187	126	69	69	69	69	69	18	2709
8	3333	1578	319	31403	115409	199355	102662	143184	5449	96741	51761	40176	54453	9524	92	254	254	254	254	254	1039	569
9	1027	324	472	3164	8451	16272	7271	13677	6145	30555	12304	150883	13611	5499	102	362	362	362	362	362	259	207
10	35752	8541	1757	130345	180216	444194	188885	19709	155156	308192	55041	170682	189649	39317	3511	772	772	772	772	772	850	4685
11	4414	740	404	19846	32920	71479	66339	11647	16697	113917	340809	172715	24368	19151	3633	526	526	526	526	526	481	427
12	2031	797	2566	44149	60134	115465	118237	15815	83896	639041	209923	617459	122244	76438	20998	2692	2692	2692	2692	2692	4321	933
13	314	205	440	4334	11060	15330	14249	2109	10400	47661	35564	40363	35117	17770	1028	218	218	218	218	218	426	43
14	3452	1218	2058	13835	27470	40713	17221	4636	30899	34755	26290	27890	19551	72904	12555	709	690	764	2173	840	3791	256
15	5	14	5	18	393	634	42	46	473	44	156	36	89	143	23427	1	1	1	1	1	0	0
16	0	0	2	1822	3760	10221	4565	27	11	10997	23	170	17	77	0	1	0	5	94	9	0	51
17	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7063	0	0	0	0	0	0	0
18	70	379	2	426	936	4822	754	53	1146	10860	67	68	82	2484	1562	5	0	18	355	36	81	5
19	1	152	0	24	473	142	2	4	1	87	1	0	0	2749	73478	94	0	355	7068	715	1169	3
20	0	0	1	823	1567	2072	365	130	695	6227	77	238	108	2452	10830	9	0	36	715	72	303	22
21	1	118	3	1360	885	3605	2307	6	57	21662	46	1119	63	3466	1308	121	121	121	121	121	306	1
22	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	746

註：部門名稱請參見附表 1。

附表3 各年度產業關聯效果

產業部門	2006 年				2011 年				2016 年			
	基隆		高雄		基隆		高雄		基隆		高雄	
	感應度	影響度	感應度	影響度	感應度	影響度	感應度	影響度	感應度	影響度	感應度	影響度
農畜林業	0.61	0.896	0.636	0.873	0.573	0.881	0.573	0.8	0.592	0.850	0.605	0.795
漁業	0.617	1.028	0.51	1.085	0.573	0.997	0.449	1.077	0.596	0.974	0.528	0.992
礦石採取業	0.774	0.847	1.007	0.892	0.817	0.910	1.531	0.972	0.777	0.930	0.759	0.949
勞力密集製造業	0.882	1.118	0.669	1.13	0.949	1.073	0.653	1.044	1.018	1.080	0.746	1.026
資源型製造業	1.529	0.991	2.78	1.126	1.524	1.005	2.988	1.287	1.643	1.053	2.467	1.178
資本密集製造業	2.893	1.4	3.715	1.62	3.191	1.393	4.133	1.635	2.394	1.236	3.402	1.483
技術密集製造業	0.92	1.134	1.057	1.337	0.978	1.153	0.892	1.229	1.137	1.154	1.247	1.325
水電燃氣與污染整治業	1.068	0.922	0.987	0.962	1.085	0.937	1.003	1.13	0.892	0.880	1.058	0.897
營造業	0.766	1.167	0.638	1.327	0.746	1.142	0.597	1.334	0.777	1.162	0.669	1.323
商業與餐飲業	1.769	0.854	1.657	0.741	1.710	0.826	1.59	0.686	1.715	0.853	1.653	0.753
金融保險業	1.156	0.813	0.959	0.694	1.012	0.777	0.808	0.632	1.056	0.823	0.896	0.738
通訊傳播業	1.899	0.871	1.654	0.774	1.845	0.847	1.364	0.713	2.047	0.880	1.633	0.803
教育醫療與休閒業	0.727	0.864	0.614	0.799	0.685	0.829	0.544	0.729	0.738	0.829	0.644	0.782
陸空運輸業	0.931	1.028	0.739	1.077	0.933	0.991	0.772	1.103	1.104	1.015	0.969	1.035
水上運輸業	0.652	1.357	0.528	1.264	0.606	1.331	0.461	1.29	0.670	1.561	0.572	1.460
報關服務業	0.608	0.873	0.496	0.789	0.580	0.913	0.445	0.802	0.602	0.849	0.518	0.772
船務代理業	0.619	0.869	0.5	0.787	0.625	0.893	0.476	0.786	0.611	0.845	0.521	0.769
貨運承攬業	0.729	0.883	0.551	0.793	0.624	0.936	0.479	0.821	0.595	0.860	0.516	0.782
水運輔助業	0.814	0.884	0.658	0.794	1.012	0.959	0.77	0.839	1.146	1.065	0.978	0.966
其他運輸服務	0.616	0.869	0.499	0.787	0.588	0.886	0.448	0.78	0.666	0.875	0.569	0.796
倉儲業	0.64	0.946	0.514	0.865	0.609	0.957	0.465	0.882	0.629	0.968	0.538	0.901
船舶業	0.782	1.386	0.633	1.484	0.734	1.364	0.558	1.428	0.598	1.256	0.510	1.477

資料來源：本研究計算與彙整。

Would the Port Regain its Past Glory? The Port-City Relationships in Taiwan Ports

Huang, Yo-Yi Chang, Shu-Man***

Abstract

With the rapid economic growth in Taiwan during the 1970s-80s, the ports of Keelung and Kaohsiung had become the third and seventh largest ports in the world. However, the once-thriving seaports are shrinking today. The crisis is a result of the magnetic effect induced by Chinese ports under the trend of production globalization. Little attention in the related literature has been paid on the economic role for port-based economy. This paper aims to examine how the economic role of port-city affects employment, port-related industries, and inter-industry connections. Our main findings are as follows: First, port-based sectors have relatively high production- and earning-inducing effects. Second, Kaohsiung plays an important role in the government's export-driven economic strategy. By contrast, Keelung clings to the mono-port based economy. Finally, Kaohsiung has showed the port-city complementarity. Meanwhile, Keelung has to cope with declining port-based industries and explore its new roles. While cruise tourism is rapidly booming in Asia Pacific, the development of cruise service in Keelung Port maybe regain the past glory.

* Professor, Institute of Applied Economics, National Taiwan Ocean University.

** Associate professor, Department of Aviation and Maritime Transportation Management, Chang Jung Christian University.

海洋文化學刊 第三十一期（2021.12）

Keywords：Port-City, Inter-Industry Linkages, Earning-Induced Effect, Employment Induced Effect

收稿日期：110.04.20

銀鱗細骨堪憐汝 玉箸金盤敢望傳 一明、清詩歌中的鮓魚意象

陳清茂*

論文摘要

魚身扁長銀亮、滋味鮮腴、數量稀少、汛期短暫等特點，為鮓魚之高貴身價奠基，加上明、清兩代鮓貢、御饌等外部因素，鮓魚歷來被古人推崇為海錯之最、魚中之王。鮓魚具有海洋洄游魚類、漁業經濟價值、高食用評價、貢物制度、政治籠絡工具、詩人審美觀照等多層次意涵，早已超越單純的海洋飲食層次，自明代以來，逐漸形成具有時代特色的海洋食尚文化。本論文將明、清鮓魚詩歌，置於兩代鮓貢政治脈絡之中，以海洋文學、海洋飲食文化的關照角度，彰顯其蘊含的多元人文意象，研究成果可深化鮓魚文學研究之不足。

關鍵字：鮓魚、鮓貢、魚生、貢鮮船、薦新

* 國立中山大學中文系文學博士，國防大學通識教育中心專任副教授。

一、前言

就古代鮓魚綿長的消費歷史考察，鮓魚因具有多層次之意涵，明、清時期，已由單純的食用鮓魚消費行為，逐漸形成豐富多采的鮓魚食尚文化。就海洋生物學的角度而論，鮓魚是自海洋定時洄游到江河水域產卵之魚類，看似江鮮，實則為海錯¹。就漁業經濟角度而言，鮓魚主要分布於長江下游流域，浙江水域、珠江水域次之。鮓魚產地有限，汛期短暫，出水即死，魚肉易腐，難以保鮮遠送，故鮓魚具有季節性、量少、價昂的特點，歷代皆為海鮮消費市場之高價海錯。就饕客食用評價角度而言，鮓魚肉質鮮美，鱗片含有豐富油脂，帶鱗清蒸，更可提升肉質之鮮味，為巨宦、富豪應時款客首選之高貴食材。就貢物制度角度而言，鮓魚本為就近供南京太廟祭祀之用，明成祖遷都北京後，由南京守備太監將鮓魚運往北京太廟祭祀，鮓貢制度逐漸形成，至清乾隆元年方廢止。在明、清兩代皇室的加持下，鮓魚躋身為海錯中之尊貴者。就政治觀點而言，皇家御選鮓魚為祭祀太廟之「時薦」及宮廷「御饌」後，鮓魚的價值至此已超越飲食的層次，成為榮寵、地位的表徵，帝王以之為籠絡重臣的政治工具。就詩人的審美觀點而言，鮓魚身形漂亮而耀眼，有如南國西施般，其多骨多刺的生理特徵，又如世間人情之不圓滿般，鮓魚與人的情感連結更近了。

檢視過去海峽兩岸研究「鮓魚」之成果，大部份的論文都以養殖科技、自然生態、漁業撈捕、食用歷史、料理方式等角度研究鮓魚，至於以人文、社會為研究視野的論文較少，主要是以鮓貢制度為探討重心。關於「鮓貢」的專論中，以郭忠豪〈權力的滋味－明清時期的鮓魚、鮓貢及賞賜文化〉一文²，對於歷代鮓貢及其弊端有較完整而深入的論述，取得不錯的研究成果，而王賽時（〈中國古代食

¹ 「海錯」一辭出自《尚書·禹貢》，以指稱海中生物。「錯」，雜、亂也，用以形容海洋中生物繽紛多樣，難以品目。

² 《九州學林》，第33輯，2014年，頁52-53。

用鮓魚的歷史考察》³）、范婷婷（〈“鮓魚”作為詩歌意象的內涵及其成因探析〉⁴）、康詩婷（〈此味非彼味：談古今文人記鮓魚之味〉⁵）等人對於鮓魚文學之內涵則有初步討論。筆者審諸上述研究成果，特別將本論文之研究主題定為「明、清詩歌中的鮓魚意象」，將明、清詠誦鮓魚的詩歌，置於當代鮓貢政治脈絡中，以海洋文學、海洋飲食文化的角度深入探討鮓魚詩歌所蘊含的多元意象。本身具有豐富多元的意象的鮓魚，吸引歷代詩人的關注眼神，成為吟詠之主題，詩歌內容豐富多采。故本論以明、清兩代鮓魚詩作為研究素材，輔以歷代鮓魚相關文獻及今人研究成果，盼本論文的研究議題能填補鮓魚文學研究之不足，使鮓魚的綜合研究更為完整。

二、古代文獻中的鮓魚身影

被皇家、巨賈、饕客推崇備至的鮓魚，歷代文獻對其名稱、生態、食用評價、鮓貢等，留下不少的具體記載，對於後人解讀鮓魚詩歌大有助益。

（一）鮓魚之名

鮓魚在魚類分類學上屬於鯢形目，鯢科，鮓屬，鱗片大而薄，為洄游性海洋魚類，與河豚、刀魚並稱「長江三寶」，歷來素有「魚中之王」的令譽。清·全祖望（1705~1755）〈說鮓〉一文曾論及「鮓魚」之名的起源：

鮓魚之名，不登《爾雅》。按〈釋魚〉曰：「鰐，當鮓」郭氏（郭璞）曰：「海魚，似鰐而大，鱗肥美，多鯁，江東呼其長三尺者為當鮓。」是其為鮓，審矣。以是知晉時尚未有鮓魚之名也。《廣韻》始有鮓名矣。……以是知

³ 《古今農業》，第3期，1997年，頁260~264。

⁴ 《太原學院學報》，第18卷，第3期，2017年，頁47~50。

⁵ 淡江大學中國文學研究所《問學集》，第21期，2015年，頁1~17。

宋初雖有鮓名，而尚未甚著，故唐人不見之於詩。⁶

全祖望以《爾雅》、《廣韻》等書所收錄之魚名，來推定鮓魚在晉代稱為「鰩」或「當魴」⁷，尚無「鮓魚」之名。至於以「鮓」、「鮓魚」⁸稱呼此魚者，全祖望以為當始於宋初（宋代出現不少以「鮓魚」為題之詩），但尚未著名於當世，亦不見唐代詩人描寫鮓魚之詩作⁹。筆者考諸唐、宋以下之相關文獻，基本上廣用「鮓」或「鮓魚」之名，來指稱此種鱗美而多鯁的海魚，則盛行於明、清之際。當明代鮓貢制度逐漸完備，推升鮓魚的身價，廣開全國知名度後，「鮓魚」便逐漸成為流行各地之通名。¹⁰

綜觀古代食用鮓魚之俗，鮓魚因地域、時代之不同，也出現不少異名別稱，如鰩魚、當魴、鰮¹¹、鯪魚、鰲、三黎魚、三來魚¹²、三鰲魚¹³、時魚¹⁴、瘟魚¹⁵、

⁶ 清·全祖望著，朱鑄禹彙校集注：《全祖望集彙校集注·鮓埼亭集》（上海：上海古籍出版社，2000年），頁685。

⁷ 《爾雅·釋魚》（卷9）云：「鰩，當魴」郭璞注云：「海魚也，似鰩而大鱗，肥美多鯁，今江東呼其最大，長三尺者為當魴。」邢昺疏云：「鰩，一名當魴，海魚也。」（《十三經注疏·爾雅》，臺北：藝文印書館，1989年，頁165）「鰩」、「當魴」（特指最大者）均為鮓魚別名。然而清代郝懿行《記海錯》云：「魴鰩魚……郭云海魚正指此，而近人說《爾雅》者以為今之鮓魚，誤矣。魴鰩、鮓魚雖同類之物，出於江海則異。」（光緒五年東路廳署雕版／本資料為影本）郝懿行則以為「魴鰩」、「鮓魚」實為不同之二物，不可混為一談。

⁸ 宋·陳彭年等重修《宋本廣韻》云：「鮓，魚名，似魴，肥美，江東四月有之。」（臺北：黎明文化事業公司，1985年，頁59）

⁹ 案《全唐詩》卷230，杜甫〈復愁〉（十二首之十二）云：「莫看江總老，猶被賞時魚。」「時魚」乃鮓魚。（北京：中華書局，1979年，頁2519）《全唐詩》中只有本詩於詩句中提到「時魚」一辭，尚未使用明、清通用之「鮓魚」，且未有專詠鮓魚之詩作。

¹⁰ 王賽時於〈中國古代食用鮓魚的歷史考察〉一文中，以為唐、宋時期「鮓魚」已成為此魚流行的專稱。（《古今農業》，第3期，1997年，頁260）。

¹¹ 全祖望《鮓埼亭集·說鮓》云：「但考粵東人說，相傳鮓乃鰮白所化，在海為鰮白，在江為鮓。鰮白於春，鮓於夏，其味皆美。……予觀《集韻》曰：「鰮即鰩也，似鰩而大，鱗肥，多鯁。」……然則鮓魚在古曰鰩，讀為舅聲，在後曰鰮，囚聲；而當魴，其別字也。」（《全祖望集彙校集注》，上海：上海古籍出版社，2000年，頁685）

¹² 清·梁章鉅《歸田瑣記》云：「廣西梧州亦有之，名三黎魚，又呼三來魚，蓋一音之轉，其味稍減。」（北京：中華書局，1997年，卷1，頁14）

¹³ 明末·張自烈、廖文英《正字通·亥集·魚部》云：「鯪，郎才切，音來，鮓魚別名。……鰲，鄰其切，音黎，鮓別名，廣州謂之三鰲之魚。」（清康熙二十四年秀水吳源起清畏堂刊本／哈佛大學燕京圖書館藏）「鯪」、「鰲」、「三鰲之魚」均為鮓魚別名。

箭魚¹⁶、惜鱗魚¹⁷、銀魚¹⁸、鱗魚¹⁹等。這些繁多的異名，分別就其外形特徵（鱗片、似箭鏃細骨、銀白色）、生態特性（惜鱗、洄游性）等來指稱鮓魚，也反映出鮓魚為各地飲食市場所熟知之高價漁產。

（二）鮓魚生態

1. 體形特徵

鮓魚具有優美的身形，其斑斕燦爛的銀鱗，更引人注目。明·屠本峻《閩中海錯疏》云：「鮓，板身扁首，燕尾，青脊，白鱗，大者長數尺，肥腴多鯁，春末有之。」²⁰李時珍（1518~1593）《本草綱目》的描述更為詳細：

鮓，形秀而扁，微似魴而長，白色如銀，肉中多細刺如毛，其子甚細膩。

故何景明稱其銀鱗細骨，彭淵材恨其美而多刺也。大者不過三尺，腹下有三角硬鱗如甲，其肪亦在鱗甲中，自甚惜之。²¹

鮓魚外形扁長，尾似飛燕，脊背青色，身披銀白鱗片，長度約莫在三尺內，腹下有如鎧甲般的三角硬鱗，肉中頗多細刺，魚脂豐厚，形秀味美。

鮓魚之銀白色鱗片乃極為醒目之外形特徵，一掛網出水後即不掙扎，往往可保持其鱗片之完整。清·屈大均（1630~1696）《廣東新語》特別記錄鮓魚此項生

¹⁴ 鮓魚屬洄游性魚類，每年四月定期由海入江繁殖後，重返海洋棲地，因其往來江海規律，故稱時魚。

¹⁵ 明·李時珍：《本草綱目》云：「惟蜀人呼（鮓魚）為瘟魚，畏而不食。」（明萬曆三十一年刊本：日本內閣文庫漢書門 11889 號，冊 37，卷 44，頁 14）

¹⁶ 因鮓魚腹下之細骨有如箭鏃，故亦稱「箭魚」。

¹⁷ 鮓魚之鱗片大而美，富含油脂，當鱗片挂絲網時即不復動，彷彿怕損傷身上鱗片而放棄掙扎，故被漁人稱為惜鱗魚。

¹⁸ 鮓魚因體側及腹部為銀白色，又稱為銀魚。

¹⁹ 明·胡應麟〈鱗魚水族中佳品也江淮惟二月有之故亦謂時魚昔人恨鮓魚多骨此物鱗刺尤多余酷重其風味每食必盡數盤座中戲題此絕〉（「最愛鮮鱗出素波」）（《少室山房集》，卷 76），詩題云「鱗魚」。古代因鱗魚、鮓魚特徵相似，故兩者之魚名或有混用。

²⁰ 明·屠本峻：《閩中海錯疏》（《叢書集成·初編》，臺北：藝文印書館，1965 年），卷上，頁 7。

²¹ 明·李時珍：《本草綱目》（明萬曆三十一年刊本：日本內閣文庫漢書門 11889 號 37 冊），卷 44，頁 14。

態特點：

蓋鮳亦自惜其鱗，每一絲冒鱗，即不復動。故取之必以絲網，使柔弱而不傷鱗。²²

鮳魚為浮游魚類，漁人以絲網沉水數寸捕撈。鮳魚一被羅入網罟中，魚體即不復掙扎擺動，彷彿愛惜其銀鱗之完整，故有「惜鱗魚」之美稱。鮳魚之銀鱗美觀，鱗片中富含油脂，烹煮時油脂可增添魚肉滋味。漁人為保持鮳魚魚鱗之完整，特別選用柔軟之細目絲網，以免刮傷魚鱗。此外，鮳魚之銀鱗亦具有裝飾功用，可加工為女人之「花靨」。明·顧起元（1565~1628）《客座贅語》云：

魚（鮳魚）游江底，最惜其鱗，才挂網，即隨水而上，甫出水死矣。鱗如銀，纖明可愛，女工以為花靨。²³

鮳魚燦如白銀般的鱗片，具有視覺上的纖明美感，以鍛石（石灰）²⁴水浸泡過，曬乾後，層層起之，可作為女人的花鈿。

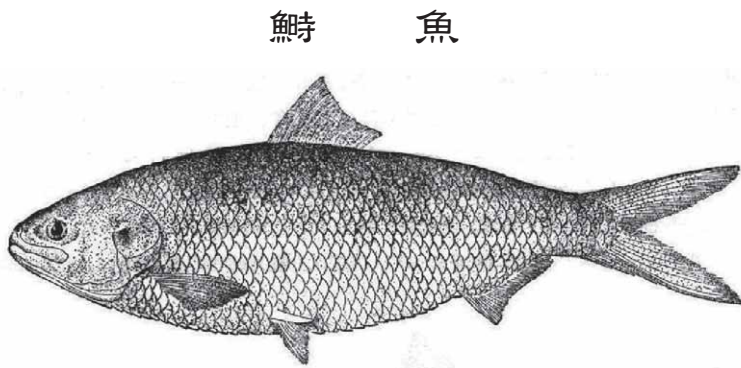


圖 1 鮳魚具有優美的外形及大而銀白的魚鱗，為水族珍品

資料來源：《黃渤海魚類調查報告》

²² 清·屈大均：《廣東新語》（北京：中華書局，1997年），卷22，頁559。

²³ 明·顧起元：《客座贅語》（北京：中華書局，1987年），卷1，頁13。

²⁴ 鍛石，一名石堊，又名石鍛，即石灰。

2. 鮳魚汛期

《古今圖書集成·禽蟲典·鮳魚部匯考》云：「鮳本海魚，季春出揚子江中，游至漢陽，生子化魚，而復返海。」²⁵鮳魚大部份的時間活動於太平洋之中，每年春、夏之交，性成熟時，由海洋溯江河而上游，產卵後再回到海洋，幼魚生活一段時間後，也洄游到海洋，屬於洄游性海洋魚類。鮳魚每年由大海入江的漁汛期準確而有規律，方有「鮳魚」、「時魚」之名。明·顧起元《客座贅語》云：「魚之美者，鮳魚，四月出，時郭公鳥鳴，捕魚者以此候之。」²⁶每年陰曆四月為鮳魚之漁汛期，過了簡短的漁汛期後，則無鮳魚可捕，故品質佳之鮳魚產量有限。明、清時期，有經驗之漁師聞郭公鳥（布穀鳥）鳴時，則知鮳魚汛期已開始。漁人把握短暫汛期撈捕肥美的鮳魚，上貢皇室及供應高級飲食市場之需。鮳魚初入江河時，肉質最為細嫩腴美，產卵後則滋味大減，故漁人撈捕鮳魚之時機亦集中於初入江河時。

3. 鮳魚主要產地

清·梁章鉅（1775~1849）《歸田瑣記》云：「此本海魚，得江水蕩滌之，其味愈美，故以出揚子江者為佳。」²⁷鮳魚看似江鮮，實則為海錯。鮳魚每年定時由海入江產卵，漁汛期以長江下游流域最多。鮳魚自長江口進入淡水區後，除了沿著長江主流西游外，也分游到許多支流，故南京、鎮江、松江等沿江城鎮，歷來皆為捕撈鮳魚的重要地點，所產鮳魚肉鮮脂美，品質極佳。浙江沿海諸水域的鮳魚汛期稍減，但品質亦佳，尤以富春江水域的鮳魚最肥美。

除了長江流域外，廣東珠江水域撈捕之鮳魚，亦為時人所重，其中以順德甘竹灘所捕獲者品質最優，海目山次之。清·屈大均《廣東新語》云：「順德甘竹灘

²⁵ 清·陳夢雷等編：《古今圖書集成·禽蟲典·鮳魚部匯考》（北京：中華書局，1934年），冊526，頁33。

²⁶ 明·顧起元：《客座贅語》（北京：中華書局，1987年），卷1，頁13。

²⁷ 清·梁章鉅：《歸田瑣記》（北京：中華書局，1997年），卷1，頁14。

，鮳魚最美。……南海九江堡江中有海目山，所產鮳魚亦美而甘，竹灘尤勝。」²⁸
全祖望於《鮎埼亭集》亦有此說。²⁹屈大均並繫有兩首詩，歌詠甘竹灘鮳魚之美：

甘灘最好是鮳魚，海目山前味不如。絲網肯教鱗片損，玉盤那得鱠香餘。

（一）

灘下肥過灘上魚，罨中潑刺溯流初。冰鱗觸損烹無及，玉筴殷勤食有餘。

（二）³⁰

就廣東水域所產的鮳魚品質而言，在地人的評價普遍認為甘竹灘所產之鮳魚品質勝於海目山。屈大均甚至以為下甘竹灘之鮳魚剛溯流而上，魚體肥美而具活力，等溯流至上甘竹灘時，則稍微瘦瘠，故云「灘下肥過灘上魚」。下甘竹灘之漁人捕捉珍貴的鮳魚時，小心翼翼地保持魚鱗的完整，才能盡得鮳魚風味之美。

4. 鮳魚品質高低之區別

鮳魚品質之高低，除了不同水域產區有別外，同一產區之鮳魚亦有高下之分，一般而言以魚鰓顏色為品質區分之依據。清·屈大均《廣東新語》云：

予嘗蕩舟海目山下，取鮳為膾。有詩云：「雨過蒼蒼海目開，早潮未落晚潮催。鮳魚不少櫻桃鰓，與客朝朝作膾來。」……鮳以櫻桃鰓為上，黃鰓、鐵鰓次之，爛鱗粉鰓為下。³¹

本段文獻中，屈大均於海目山下食用之鮳魚膾（魚生），以「櫻桃鰓」為其首選。時人常依鮳魚鰓之色澤不同，區分其品質等第，其中以櫻桃鰓居上品，黃鰓及鐵鰓屬次品，爛鱗粉鰓則為下品。「櫻桃鰓」又稱「胭脂鰓」，乃鮳魚即將產卵時魚鰓泛紅的生理現象，魚脂豐富，肉質最鮮美，除了清蒸外，亦宜於斫膾生食，可

²⁸ 清·屈大均：《廣東新語》（北京：中華書局，1997年），卷22，頁568。

²⁹ 清·全祖望《鮎埼亭集·甘竹灘鮳魚歌示梁新、謝天申、黃文》，自註云：「大江以南，金山之鮳為最，錢塘次之。粵中以甘竹（甘竹灘）為最，海目（海目山）次之。」（《全祖望集彙校集注》，上海：上海古籍出版社，2000年，頁2300）

³⁰ 清·屈大均：《廣東新語》（北京：中華書局，1997年），卷22，頁568。

³¹ 清·屈大均：《廣東新語》（北京：中華書局，1997年），卷22，頁559。

盡得鮓魚之鮮美。又清·李調元〈南海竹枝詞〉（十首之六）亦云：「櫻桃黃頰鮓尤美，刮鑊鳴時雪片輕。每到九江潮落後，南人頓頓食魚生。」³²李調元指出櫻桃頰、黃頰鮓魚肉質鮮美，南方人視為製作魚生之絕佳食材。

（三）鮓魚食用評價

鮓魚體腹豐腴，肉質細嫩，魚脂香美，肉中多細刺，骨鯁雖多，風味卻耐人尋思，為古今名貴魚種。明·彭大翼（1552~1643）《山堂肆考》云：「鮓魚……其味美在皮鱗之交，故食不去鱗。」³³清·屈大均《廣東新語》云：「其肪在鱗，鱗不可使爛，爛則脂流而味損。」³⁴這兩段文獻均點出鮓魚多脂之魚鱗，對於提升魚肉的風味有明顯的效果，故古人都帶鱗烹煮。屬於上等食材的鮓魚，一出水即死，要趁鮮烹調，才能盡得其味之鮮，所以盡可能活養以備鮮食。故南方漁人捕獲鮓魚時，往往先活養於船舷之沉水網罟中，饕客登船後現場料理，能盡得鮓魚之鮮美。鮓魚偶而因保存之故而糟製、乾製、酒製者，實為不得已之舉，其滋味遠遜於鮮食。明、清鮓貢所上貢之鮓魚，因南北道途綿遠，即使以冰塊全力保鮮，亦無法與產地鮮食鮓魚相比。去腸不去鱗的鮓魚，因魚脂豐富，不宜油煎，以免魚脂老化，亦不宜煮湯，最宜帶鱗清蒸，使鱗下魚脂自然滲入魚肉中，最能呈現鮓魚肉質鮮美的特點。

每年鮓魚初登鼎俎時，上流豪貴爭食，蔚為食尚。鮓魚漁汛初臨時，能應時大啖頭起鮮鮓魚，已成為上流社會身分的表徵。清·陸以湉（1802~1865）《冷廬雜識》曾云：

杭州鮓初出時，豪貴爭以餉遺，價甚貴，寒窶不得食也。凡賓筵，魚例處

³² 清·李調元：《童山詩集》（《叢書集成·初編》，上海：商務印書館，1936年），卷16，頁213。

³³ 明·彭大翼：《山堂肆考》，卷224，收入《景印文淵閣四庫全書》（臺北：臺灣商務印書館，1986年），冊978，頁437。

³⁴ 清·屈大均：《廣東新語》（北京：中華書局，1997年），卷22，頁559。

後，獨鮓先登。³⁵

陸以湑的記載反映出鮓魚乃清代賓筵之珍饈佳品，地位迥異於魚肆中其他尋常可見之魚類料理。故當代豪貴人家凡賓筵中備有鮓魚料理時，一定是先登筵席，趁著賓客味覺尚清之時，可以仔細品嚐鮓魚之芳美滋味，方不負鮓魚之高昂身價。席中賓客對於鮓魚滋味的不絕讚聲，滿足主人展現社會地位的目的。清·黎士宏（1618~1697）《仁恕堂筆記》亦云：「鮓魚產江水中……初出時，率千錢一尾，非達官巨賈，不得沾箸。」³⁶每年鮓魚初登鼎俎之時，「千錢一尾」的鮓魚，根本非尋常百姓可望。鮓魚的高昂身價已在海洋飲食文化中區隔出食客的身分及飲食品味。

三、明清詩人筆下的鮓魚意象

自宋代以來，鮓魚因其珍稀、美味，加上明、清時期朝廷「鮓貢」制度的推波助瀾，逐漸受到上層社會的寶愛，奠定鮓魚在海鮮中的尊貴地位。鮓魚作為詩歌描寫對象，始於宋代而繁盛於明、清兩代。明、清詩人以鮓魚為主題創作之詩歌頗多，所蘊涵之意象亦豐盈。這些詩歌有的摩寫鮓魚的美形，有的誇讚其腴味，有的叩謝皇恩浩蕩，有的嚴肅地析論鮓貢之災，有的兼論鮓魚食尚及其蘊含的政治功能，甚至與人情世故相關合。明、清時期描寫鮓魚的詩歌，已跳脫單純的詠物格局，寓意豐富而多元。

（一）體形美如西施

時尚飲食活動，往往兼具視覺、味覺雙重體驗及心理層面的滿足，而躋身高貴魚種的鮓魚，亦兼具身形、滋味之美，同時可彰顯饕客之尊榮社會地位。饕客

³⁵ 清·陸以湑：《冷廬雜識》（北京：中華書局，1997年），卷5，頁244。

³⁶ 清·黎士宏：《仁恕堂筆記》（張潮·《昭代叢書·己集》／世楷堂藏板影本），卷25，頁36。

細細品嚐鮪魚之鮮腴滋味時，目光總會關注其亮麗外形。鮪魚之頭側扁，具有大口，魚體披著大而薄的圓鱗，腹部則有稜鱗。在魚族之中，鮪魚形秀而扁長，線條流暢，側、腹部泛著耀眼銀光，乃外形漂亮之魚種，散發出尊貴之氣。對於詩人而言，緣於鮪魚兼具腴美意象（味）及亮麗意象（形），被詩人雅稱為「水中西施」。明代何景明〈鮪魚〉云：「銀鱗細骨堪憐汝。」³⁷明代王世貞〈弘治宮詞〉（十二首之五）云：「五月鮪魚白似銀...」³⁸這些詩句凸顯鮪魚身披銀鱗，外形銀白耀亮。詩人有幸品嚐應時珍味之時，透過描寫其亮麗外形，強化鮪魚之尊貴地位。清代謝墉（？~1795）〈咏鮪魚〉云：「網得西施國色真，詩云南國有佳人。朝潮撲岸鱗浮玉，夜月寒光尾掉銀。.....」當每年漁汛來臨時，白天隨江潮撲岸的鮪魚，耀目銀鱗有如水中浮玉；月下游過的鮪魚，在月光照耀下，彷彿自尾部灑落一路的銀片般。故謝墉將鮪魚的亮麗外形，比喻為水族之西施，擁有國色天香之姿，引人注目。因鮪魚產於江南水域，謝墉特別引曹植〈雜詩〉：「南國有佳人，容華若桃李」³⁹，來形容鮪魚有若南國佳人般，展現脫俗、耀眼之容華。本為席上珍味之鮪魚，因其亮麗外形，在詩人筆下幻化為丰姿綽約的美人。

³⁷ 明·何景明：《何大復集》（河南：中州古籍出版社，1989年），卷26，頁471。

³⁸ 明·王世貞：《弇州四部稿》，卷47，收入《景印文淵閣四庫全書》（臺北：臺灣商務印書館，1986年），冊1279，頁595。

³⁹ 遼欽立輯校：《先秦漢魏晉南北朝詩》（臺北：學海出版社，1984年），頁457。

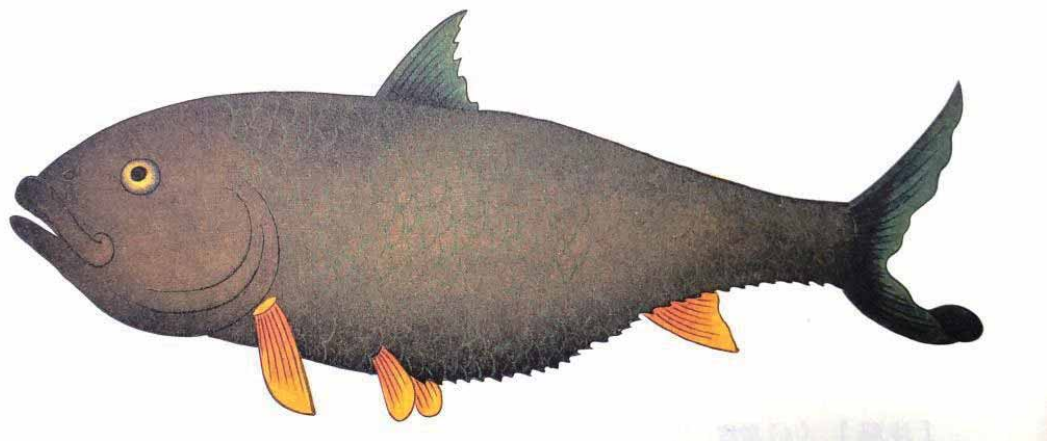


圖 2 聶璜以其實際觀察的經驗彩繪鮭魚，
其外形及生物特徵與現代魚類圖鑑對照，差異不大

資料來源：清·聶璜《海錯圖》

（二）齒頰存留腴味

關於鮭魚的珍稀及美味，蘭陵笑笑生《金瓶梅詞話》第五十二回中有一段生動而有趣的描寫：

伯爵道：「……你每那裏江南此魚，一年只過一遭兒！吃到牙縫兒裏，剔出來，都是香的，好容易！公道說就是朝廷還沒吃哩！不是哥這裏，誰家有？」⁴⁰

商賈黃四有求於西門慶，特別透過應伯爵致送四尾珍貴的冰湃大鮭魚（即冰鎮保鮮之鮭魚）給西門慶。識貨的應伯爵對鮭魚的珍稀及美味推崇備至，對著李銘說道：「吃到牙縫兒裏，剔出來，都是香的。」《金瓶梅詞話》描寫的內容，雖有些許誇張，正反映明代上流饕客對於鮭魚腴味的珍好，鮭魚也成為請託要事時，上得了檯面的饋贈珍品。

⁴⁰ 明·蘭陵笑笑生：《金瓶梅詞話》（東京：大安株式會社，1963年），第52回，頁310～326。

明、清詩人讚美鮪魚腴美滋味者頗多，詩之雅與鮪之腴，交織出一襲海洋飲食風華。明代吳寬喜蒙皇帝賜鮪魚，特作〈和屠公次前韻紀賜鮪魚〉記此美事，並詠鮪魚之腴美滋味：

貢道泝長江，頒來出瑣窗。百筐皆滿尺，八座合成雙。

腥氣銀為鬣，肥膏玉作腔。知公食有剩，須用置冰缸。⁴¹

吳寬自註云：「尚書例賜二尾。」明孝宗弘治十六年（1503），吳寬任禮部尚書。按朝例，禮部尚書獲賜兩尾上貢之鮪魚，故吳寬作詩以記此一美事。起句「貢道泝長江」，點出當代的鮪貢制度，透過綿長水路將南方鮮鮪魚急送北方，及時供應皇室祭祀、享食之需。「腥氣銀為鬣，肥膏玉作腔」，兩句描寫筐中盛著遠道上貢的鮪魚，全身披著銀色鱗片，未烹調前雖帶有腥氣，但魚體肉質則如膏玉般腴美，透過妥當的烹調便是盤中珍味。吳寬得知屠公（屠滹）捨不得一次吃完鮪魚，還提醒老友得置於冰缸冷存保鮮。觀本詩所記，昔日能上貢皇室之鮪魚，均經南京鮪魚廠官員精挑細選體型逾尺之大鮪魚。

明·吳儼（1457~1519）〈鮪魚次涇川⁴²韻〉頌讚鮪魚之珍貴及美味：

水族紛紛此獨清，鸞刀欲下細無聲。澄江網集波濤潤，深夜人喧炬火明。

食指動知嘗美味，澤梁禁在說漁征。膾餘棄擲還珍重，鱗甲支離覺漸生。⁴³

鸞刀指刀環有鈴的刀，義取鈴聲合乎和諧節奏而後切割牲肉，為古代祭祀時割牲之刀具。⁴⁴鮪魚以其身形、滋味獨領海錯風騷，故詠鮪魚之詩歌常用「鸞刀」一辭雅稱切割魚體之刀具，以此襯托出鮪魚之不凡身價。漁汛準時而短暫的鮪魚，一

⁴¹ 明·吳寬：《匏翁家藏集》（《四部叢刊·初編·集部》）（上海：商務印書館，1922年），卷23，頁1。

⁴² 明·張潔（1462~1519），字仲湜，號涇川，廣西桂林府全州人，成化進士，進士張廷綸之子，官至南京兵部尚書。

⁴³ 明·吳儼：《吳文肅摘稿》，卷1，收入《景印文淵閣四庫全書》（臺北：臺灣商務印書館，1986年），冊1259，頁368。

⁴⁴ 清·陳奐：《詩毛氏傳疏·小雅·信南山》云：「祭以清酒，從以騂牡，享于祖考。執其鸞刀，以啟其毛，取其血膋。」（臺北：臺灣學生書局，1986年，卷20，頁579）毛傳：「鸞刀，刀有鸞者，言割中節也。」「鸞」即鈴，刀環繫鈴。

洄游入江即吸引漁人撈捕，而作者食指大動的感應，彷彿與撈捕鮓魚的漁人同步。「膾餘棄擲還珍重」句，指連膾餘之魚體殘塊都覺得棄之可惜，更凸顯出鮓魚肉質之腴美。本詩在盛讚鮓魚美味之餘，「澤梁禁在說漁征」句，也暗點出鮓貢制度的問題。當鮓貢變成國家政策（明、清）時，每年不計成本，派遣貢鮮船隊星火疾送，將鮮鮓魚及時運到北方，造成南方撈捕者、鮓魚運送官員、沿途提供資源之州縣的莫大困擾。換言之，北方帝胄巨宦頌讚鮓魚腴味之餘，背後其實是百姓們的痛苦。

清·屈大均《廣東新語》介紹甘灘鮓魚，亦作兩首詩記甘竹灘鮓魚之肥美：「甘灘最好是鮓魚，海目山前味不如。絲網肯教鱗片損，玉盤那得膾香餘。」、「灘下肥過灘上魚，罾中潑刺溯流初。冰鱗觸損烹無及，玉筍殷勤食有餘。」⁴⁵甘竹灘所捕撈的鮓魚，漁人下網時特重其鱗片之完整。此地的鮓魚帶鱗烹調，鱗甲之魚脂滲入魚肉中，鮮美無雙，令屈大均殷勤動筯不已。清·周長發（1696~1777）〈食鮓魚用歐陽公食梅聖俞達頭魚⁴⁶作韻〉，以長篇形式，用歐陽脩之詩韻，歌詠鮓魚之腴美：

自笑成老饕，嗜好無紀極。每當春水盈，江市鮮鱗積。就中鮓最佳，得一絕勝百。昨歲三月杪，官齋寄硯北。登盤飽玉脂，方法妙難測。今者櫻筍廚，重開忽晷刻。楊柳貫青鬢，霜刀割白脊。頗訝琴高仙，投網遭淪謫。清曉命膳夫，銀縷細分析。調味糝薑鹽，拔刺除矛戟。對案朶吾頤，竟飯箸未息。始知水錯多，惟爾蘊全德。珍品惜膏腴，雅俗罔不識。況予住江

⁴⁵ 清·屈大均：《廣東新語》（北京：中華書局，1997年），卷22，頁568。

⁴⁶ 歐陽脩答梅堯臣〈達頭魚〉云：「...波濤浩渺中，島嶼生頃刻。俄而沒不見，始悟出背脊。有時隨潮來，暴死疑遭謫。海人相呼集，刀鋸爭剖析。骨節駭專車，鬚芒倖劍戟。腥聞數十里，餘臭久乃息。始知百川歸，固有含容德。潛奇與秘寶，萬狀不一識。嗟彼達頭微，誰傳到京國。乾枯少滋味，治洗費炮炙。聊茲知異物，豈足薦佳客。一旦辱君詩，虛名從此得。」達頭魚浮於海面有如島嶼，一旦隨潮水擱淺於海灘時，往往被海人以刀鋸肢解，其骨節之大可專擅一車，軀體腐敗後，發出的腥臭，可傳十餘里。依歐陽脩描寫達頭魚的特徵，應該是海上長鯨。歐陽脩本詩描寫鯨，而周長發用本詩之韻歌詠鮓魚，兩詩主題皆詠海洋生物。

村，魚蝦辨澤國。金鯽付鉅釘，秋鱸費魚炙。尚覺遜此遠，藏之餉嘉客。

兩年會食歡，合并未易得。⁴⁷

在自嘲為饕客的周長發眼中，「就中鮓最佳，得一絕勝百」兩句，點出魚肆眾多鮮鱗中，無可與鮓魚比倫者，每年總企盼能及時品嚐珍貴的頭起鮮鮓。詩中用「櫻筍廚」來借指鮓魚乃產於三、四月間，有如櫻、筍般之時令佳饌。漁人於三、四月漁汛間以絲網捕鮓魚的情景，詩中「頗訝琴高仙，投網遭淪謫」句，乃反用琴高躍入涿水中水解成仙的典故⁴⁸，比喻投網的鮓魚竟如淪落水中的謫仙般被捕，語帶惋惜之意。「清曉命膳夫，銀縷細分析。調味糝薑鹽，拔刺除矛戟」四句，寫實地描寫當時鮓魚的料理方式。新鮮鮓魚以連鱗蒸食為主，但因肉質細嫩口感佳，亦可斫膾生食，並以薑、鹽簡單調味。因鮓魚肉多細刺，故切成縷狀生食之前，先要費工地將細刺挑出，才能盡情地品嚐魚生。周長發以「始知水錯多，惟爾蘊全德」、「珍品惜膏腴，雅俗罔不識」，來肯定鮓魚的腴美滋味，雅俗共讚，實乃海錯之冠。由上述詩作中，可知鮓魚憑其佳味，獨領明、清兩代海鮮飲食市場風騷。

（三）食鮓即上流奢華食尚

「食尚」即飲食風尚，指某時期社會集體崇尚之特定飲食行為。型塑此種飲食消費行為之有政治性（如帝室御用、貴胄推崇）、時代共性（當代飲食文化美學）、產地性（造成量稀價昂的消費結果）、地域性（地域飲食消費習慣差異）等條件，逐漸形成某一時期對特定食物及其加工製品集體崇尚之消費行為。當某種飲食風尚興起時，飲食行為已超越食物滋味層次，進升到文化美學層次，具有豐富

⁴⁷ 清·周長發：《賜書堂詩鈔》（上海：上海古籍出版社，2010年），卷2，頁12。

⁴⁸ 《元明善本叢書·古今逸史·列仙傳·琴高傳》云：「琴高者，趙人也，以鼓琴為宋康王舍人。行涓彭之術，浮遊冀州、涿郡之間，二百餘年後，辭入涿水中，取龍子，與諸弟子期曰：『皆潔齋，待於水傍，設祠。』果乘赤鯉來，出坐祠中，旦有萬人觀之，留一月餘，復入水去。」（上海：涵芬樓，1937年，卷上，頁12）

的意涵。鮓魚因量稀（汛期短）、價昂、味美，加上鮓貢的外部因素，奠定鮓魚在明、清時期海洋食尚圈中的崇高地位，每年能應時食用新鮮的頭起鮓魚，即為身分地位的表徵。

與其他歌詠食用海錯的詩作（如蝨蟬、海蝦、鰻魚、蠔、圓蛤、蛤蜊、江珧、西施舌、車螯、河魨、石首魚、鮓魚、黃魚、鯊魚、達頭魚、銀魚、鸞魚、烏賊、水母等）相較，詩人在詩中除了歌詠鮓魚的美味外，常會推崇鮓魚的高昂身價，甚至流露出獲御賜或獲友饋贈鮓魚的歡愉。明·吳寬（1482~1548）〈五月十五日蒙賜鮓魚二尾〉云：

病卧書窻越幾旬，朝來猶自食時新。江東到此如論價，須抵盤中二尺銀。⁴⁹
鮮美卻易餒的鮓魚在南方產地已屬昂貴魚種，經費心保鮮，船、馬並用，疾送北方後，身價已非產地可比。臥病家居的吳寬蒙摯友饋贈二尾珍貴鮓魚，格外地欣喜。鮓魚價昂，吳寬特以「須抵盤中二尺銀」詩句，將盤中兩尺鮓魚，與白銀等同論價。「銀」字除了點出價昂之特點外，也關合到鮓魚之銀鱗外形。吃鮓魚不僅享受其美味，也展現當時的上流奢華食尚。清·唐孫華（1634~1723）〈鮓魚〉云：

聲價伊魴重，江鄉薦味新。取腴餐耐骨，惜美煮兼鱗。

防餒冰花護，遮頭柳葉勻。家家石首厭，此物尚稱珍。⁵⁰

本詩自註云：「鮓魚似魴。」聲高價昂的鮓魚與魴魚⁵¹之地位相當，即使是在南方漁產地亦屬珍貴海鮮，更何況是北方的飲食市場。鮓魚一出水即死，肉易餒敗，

⁴⁹ 明·吳寬：《匏翁家藏集》（《四部叢刊·初編·集部》）（上海：商務印書館，1922年），卷30，頁5。

⁵⁰ 清·唐孫華：《東江詩鈔》，卷8，收入《四庫禁燬書叢刊·集部》（北京：北京出版社，1997年），冊187，頁372。

⁵¹ 清·陳奐：《詩毛氏傳疏·周南·汝墳》云：「魴魚頰尾，王室如燬。」（臺北：臺灣學生書局，1986年，卷1，頁20）。明·屠本峻《閩中海錯疏》云：「魴，青鰻也，板身銳口，縮項穹脊，博腹細鱗，色青白而味美，不減槎頭，一名貼沙，又名鰻魚。」（《叢書集成·初編》，臺北：藝文印書館，1965年，卷上，頁7）魴魚，一名鰻魚，魚尾赤色，扁身銳口，縮項穹脊，腹大鱗細，腹色青白而味美。

而鮪魚味美的關鍵又在於「鮮」字，故要趁鮮致送北方，就得花費極大的成本，費盡心力保鮮。詩中「防餒冰花護，遮頭柳葉勻」，談到兩種鮪魚運輸保鮮的方法：一是冰鎮保鮮，運送途中不斷地換冰保冷；一是活水飼養，容器上方蔽以柳葉，降低水溫，時時換水，提升鮪魚的存活率。明、清時期運送鮪魚的保鮮方式以冰鎮為主，自南方產地遠送到北方消費市場，沿途要耗費大量冬季藏冰，及難以計數之人力，運輸成本遠高於鮪魚本身的價格。故北方鮪魚價格高昂，能按時令嚐到鮮鮪魚者非富即貴，自然形成上流社會的一股奢華食尚，成為耀權炫富的表徵。

對詩人、官員、巨賈而言，有時鮪魚滋味如何鮮美已不是重點，重點在於食鮪所代表的奢華食尚。詩人因友人隆情饋贈、蒙君上賞賜、巨賈耗費巨資購買等因素，得以食用北方不出產的鮮美鮪魚，既滿足口腹之欲，亦彰顯出當代奢華的鮪魚食尚。

（四）惠贈鮪魚感情誼

鮪魚雖然味美，但漁汛短，難保鮮，故以之饋贈友朋，更能表現出饋贈者對友朋的珍重情意，而獲贈者亦銘感五內，形諸詩文，流露出兩人的深厚情誼。清·查慎行（1650～1727）收到王楚士⁵²惠贈之珍貴鮪魚，作〈王楚士惠鮪魚〉（二首）記此樂事：

南歸一飽願無餘，正及江淮五月初。值得老饕開笑口，河豚嘗過又鮪魚。

（一）

辛苦漁郎逐販鮮，江城一尾賣千錢。朝來下箸還三歎，半月前頭遇貢船。

（二）⁵³

⁵² 王楚士，貴州黃平縣人，字翹瞻，一字榕初。乾隆七年（1742年）中壬戌科進士，選廣東開建縣知縣，補湖南安鄉，調西寧通判。

⁵³ 清·查慎行：《敬業堂詩集》（《四部叢刊·初編·集部》）（上海：商務印書館，1922年），卷18，頁6。

東南沿海一帶盛產海錯，品類繁多。五月初南歸江、淮的查慎行，雖已錯過鮳魚汛期高峰，因好友王楚士惠贈鮳魚，有幸接續春暮河豚饗宴⁵⁴之後，於五月初尚能品嚐鮳魚之美，故自嘲「老饕開口笑」。第一首詩表現查慎行對於好友惠贈鮳魚之愉悅。第二首詩言漁郎辛苦細心撈捕的鮮鮳魚，在產地已具備一尾千錢的非凡身價，令查慎行下箸時感歎再三。當鮳魚以貢品之姿，由貢鮮船保鮮疾運到北方後，身價更是產地無法比量，已非尋常饕客可及之珍味。查慎行在本詩末自註：「四月杪在濟寧，鮳魚已入貢矣。」每年四月為鮳魚之漁汛期，而四月底，遠在山東濟寧已可見到疾運鮳魚之貢鮮船，可見當時鮳貢動用人力、物力規模之龐大。本詩末兩句「朝來下箸還三歎，半月前頭遇貢船」，言江淮鮳魚汛期未過而貢鮮船竟已出現在遙遠的山東，暗點出相關人員全力投入鮳貢各環節的工作（即時撈捕、揀選佳品、藏冰封緘、水陸聯運），不敢稍有怠慢，方能速抵北方。

查慎行又作〈周通守劉明府惠鮳魚感賦〉云：

江橋市氣鯉，細瑣雜鯢鰻。鱖鯢及子鱖，邂逅適我願。鮳魚乃海味，族類去人遠。無端四月初，來就捕魚堰。成羣吹柳絮，力小波濤困。高價買銀刀，充庖復奚恨。千錢易一尾，奇貨居負販。何當地主情，絡繹餉儒鈍。於余誠過分，為爾勉加飯。憶昨京口城，南包充北獻。⁵⁵

鮳魚看似江鮮，實為南方自海溯江生產之海味。對於大多數人而言，尤其是北方人，量少易餒，不易保鮮之鮳魚乃魚肆中極為罕見的海味，更遑論出現在自家餐桌。每年四月開始的漁汛，汛期既短，囿於產區及產量，故「千錢易一尾」，凸顯出鮳魚之不凡身價，非魚肆之尋常水族可比。本詩以「銀刀」來稱代鮳魚，緣其修長銀亮的外形及如白銀般之高貴身價而言，而這把價值千錢的「銀刀」，更代表

⁵⁴ 宋·歐陽修《六一詩話》評梅堯臣〈范饒州坐中客語食河豚魚〉詩云：「河豚常出於春暮，群游水上，食絮而肥。南人多與荻芽為羹，云最美。」（清·何文煥輯，《歷代詩話》，北京：中華書局，2001年，頁264。）

⁵⁵ 清·查慎行：《敬業堂詩集》（《四部叢刊·初編·集部》）（上海：商務印書館，1922年），卷21，頁15。

著地主周通守、劉明府對查慎行的殷切情誼。

清·朱彝尊之子朱昆田⁵⁶（1652～1699）收到地方官員魯松江太守贈送鮓魚，作〈魯松江餉鮓魚〉彰顯彼此情誼：

楊花落後到江鄉，脫網鮓魚白似霜。馬上裹冰初入貢，雨中穿柳忽分將。

行廚亦解和鱗煮，緩帶先棄恣意嘗。太守新來招一戶，官齋直欲醉千場。⁵⁷每年約四月洄游入江的鮓魚銀白如霜，在品嚐之前視覺已先得到滿足。「馬上裹冰初入貢」，點出剛捕撈上岸的鮮鮓魚，為了保鮮疾送北方入貢皇室，即刻動用鮓魚廠冰窖大量藏冰封藏，並沿途不斷地換冰，方能使出水易餒的鮓魚盡量保持鮮度。「行廚亦解和鱗煮」句，點出鮓魚要帶鱗烹調，才能盡得鮓魚之腴味。本詩透過鮓魚之饋贈，傳達了朱昆田與魯松江太守間之摯誼。

清代中葉有「江右三大家」之譽的趙翼（1727～1814），蒙孫松坪（孫致彌）⁵⁸餉以重金購買之珍貴頭起鮓魚，特作〈鮓魚初出松坪前輩即購以見貽賦謝〉，以誌兩人之深厚情誼：

銀鱗尺半壓荒廚，纔是江鮮入市初。一尾千錢作豪舉，先生今日宴頭魚。

客中誰復問衰孱，貫柳驚投飯顆山。曾共蓬池叨賜鱠，故應臭味倍相關。

菜根久礪齒牙牢，珍味無端誘老饕。不肯累人窮閔貢，為君一旦破清高。⁵⁹新鮮鮓魚價昂，尤其是漁汛開始時的頭起鮓魚數量少，更加珍貴，故趙翼對於孫致彌前輩餉以昂貴之鮓魚宴，銘感在心。詩中陶侃自己平日飲食平淡，齒牙因嚼慣菜根而被磨利，今日正好可用以飽食鮓魚。趙翼於詩末運用閔貢樂於清貧飲食的典故⁶⁰，自嘲本想效法閔貢，但今日因無法抵擋昂貴的頭起鮓魚的誘惑，而破了

⁵⁶ 朱昆田，清初秀水（今浙江嘉興）人，朱彝尊之子，著有《笛漁小稿》。

⁵⁷ 清·朱昆田：《笛漁小稿》（哈佛大學燕京圖書館藏版），卷3，頁6。

⁵⁸ 孫致彌，字愷似，號松坪，江南嘉定人，康熙二十七年（1688年）進士。孫致彌與王晦、侯開國、趙俞同稱「膠城四子」。趙翼《甌北集》卷53有〈壽松坪前輩七十〉詩。

⁵⁹ 清·趙翼：《趙翼詩編年全集》（天津：天津古籍出版社，1996年），冊3，卷29，頁835。

⁶⁰ 南朝·宋·范曄《後漢書·周黃徐姜申屠列傳》云：「太原閔仲叔者，世稱節士，雖周黨之潔清，自以弗及也。黨見其含菽飲水，遺以生蒜，受而不食。……客居安邑。老病家貧，不能得肉

自己飲食清高的堅持。趙翼在詩中極力頌讚鮓魚的珍稀及美味，也表露出趙翼與孫致彌的深情高誼。

鮓魚味美、價昂、量少、季節性等特點，使得鮓魚的象徵意義超越飲食層次，與人情世故密切關合。當鮓魚初登魚肆，友朋不惜重金購買饋贈，甚至到捕撈現地共邀同享新鮮佳味，象徵友朋間情誼之珍重有若鮓魚般美好。

（五）鮓魚的政治功能

明代京城重要輔臣、大學士、講官，常在南方貢鮮船抵達北京的六、七月間獲皇帝賜予祭祀太廟後撤下的鮓魚。⁶¹獲賜鮓魚之大臣，均視此為無上榮耀，賦詩誌謝皇帝恩寵。明代此類詩作頗多，反映出當代御賜鮓魚之頻繁。

曾任國子監祭酒兼經筵講官、禮部侍郎、吏部侍郎的林文俊（1487～1536），蒙明世宗賜鮓魚，作〈賜鮓魚〉詩，叩謝聖恩：

禮成薦鮓聖心懽，恩許嘗新遍從官。一飽敢忘明主德，百年深愧腐儒餐。

鑿刀細切憐霜膾，官醞旋開侑玉盤。食罷感恩思補報，馮驩長缺未須彈。⁶²詩中「聖心懽」、「恩許」、「明主德」、「感恩思補報」等用字，披露林文俊因明世宗之恩賜鮓魚，內心之激動與感恩。鮓魚對明代帝室而言，不單單具備饗薦太廟的祭祀功能及御饌的食用目的而已，也是用來籠絡朝中重臣的政治工具之一。祭祀過的鮓魚是否新鮮、美味已不重要，在林文俊等大臣眼中，獲賜鮓魚代表得到皇帝的榮寵，故一旦不再蒙皇帝賜鮓魚，心中往往會產生頗大的失落感。

，日買豬肝一片，屠者或不肯與，安邑令聞，勅吏常給焉。仲叔怪而問之，知，乃歎曰：『閔仲叔豈以口腹累安邑邪？』遂去，客沛。以壽終。」（北京：中華書局，1965年，卷53，頁1740）閔貢食菽飲水，樂於清貧簡約生活，晚年日食豬肝一片以代肉，屠者往往不賣，安邑令聞訊遂命吏提供豬肝給閔貢。後來閔貢知悉內情，自嘆因滿足自己日食豬肝之慾而拖累安邑百姓，故離開安邑。

⁶¹ 明·沈德符《萬曆野獲篇·南京貢船》（卷17）云：「上頒賜閣部大臣，及經筵日講詞臣，先人時叨恩齋。」（北京：中華書局，1997年，頁431）據郭忠豪〈權力的滋味—明清時期的鮓魚、鮓貢及賞賜文化〉（《九州學林》，第33輯，2014年，頁52-53）的統計資料，明代獲賞鮓魚之大臣主要為大學士、首輔、講官等，至於賜鮓之尾數則不等。

⁶² 明·林文俊：《方齋存稿》（臺北：臺灣商務印書館，1973年），卷10，頁29。

明神宗時曾任日講官之于慎行（1545～1607）蒙御賜鮓魚時，特作〈賜鮮鮓魚〉記此恩遇：

六月鮓魚帶雪寒，三千江路到長安。堯厨未進銀刀鱠，漢闕先分玉露盤。

賜比羣卿恩已重，須隨元老遇猶難。遲回退食慚無補，僊饌年年領大官。⁶³

于慎行〈大司空朱師分賜鮓魚賦謝〉云：「五月霜鱗滿貢船，長安到日色猶鮮。」⁶⁴此詩點出每年貢鮮船自南方產地出發時大約在五月，疾駛於遙遠的水路，為了趕上皇室太廟秋享（七月一日）薦新之任務，約在六月左右到京⁶⁵，而大臣獲賜鮓魚的時間約在六、七月間，故詩云「六月鮓魚帶雪寒，三千江路到長安」。明代鮓貢須用到大量冬季藏冰，因取冰於內府，頗為不便，明英宗時南京鮓魚廠守備太監特奏請於鮓魚廠附設冰窖，便於取冰。「帶雪寒」描寫貢鮮船起程前取鮓魚廠冰窖藏冰冰鎮鮓魚，沿途還要不停地換冰，抵達京師後鮓魚仍能保有一定的鮮度。深究「六月鮓魚帶雪寒，三千江路到長安」之寫實描寫，可推知當日鮓貢的運送人力、保鮮費用極高，但此類感恩詩作均避免觸及鮓貢背後的嚴肅政治、社會問題，盡著眼於鮓魚的珍稀及感謝皇恩浩蕩（「賜比羣卿恩已重」），至於鮓魚本身雖用華麗辭藻修飾，以之與官員的榮寵相輝映，但其實際滋味如何已不是重點！

明世宗時曾任內閣首輔之蔣冕（1463～1533）曾於初叨皇帝賜鮓魚時，作〈初叨賜鮓魚志感〉謝皇恩：

東南嘉味說江鮓，當暑分鮮下赤墀。貢入爭傳先漕路，筐開猶自帶冰澌。

⁶³ 明·于慎行：《穀城山館集》，卷 16，收入《景印文淵閣四庫全書》（臺北：臺灣商務印書館，1986 年），冊 1291，頁 154。

⁶⁴ 明·于慎行《穀城山館集》，卷 11，收入《景印文淵閣四庫全書》（臺北：臺灣商務印書館，1986 年），冊 1291，頁 98。

⁶⁵ 明·沈德符《萬曆野獲篇·南京貢船》（卷 17）云：「惟鮮鮓則以五月十五日進鮮於孝陵，始開船，限定六月末旬到京，以七月初一日薦太廟，然後供御膳。」（北京：中華書局，1997 年，頁 431）

古人多骨空留恨，今日新恩合賦詩。一飯可能忘厚報，深慚犬馬力先疲。⁶⁶ 東南沿海夏季特產的鮓魚，透過冰鎮方式，能如期地經由漕運水路星夜疾送到北京，以當時的運輸條件而言，組織貢鮮船隊及大量官民運輸人力，實屬南北漕運大事，故云「貢入爭傳先漕路」。又「筐開猶自帶冰漸」句，描寫打開竹盒時，鮓魚魚體上仍有未消融之小冰塊，也點出鮓魚之高昂身價，部分來自夏季昂貴的冰藏成本，已非其他尋常海錯可比。詩人蒙君上賜魚之欣喜，重點不在於鮓魚的美味，而是在於政治上的寵幸。故詩人賦詩叩謝聖恩，以「深慚犬馬力先疲」來表白自己將殫精竭慮，報答聖心的恩寵，而君主賜鮓的政治目的也輕易達成。

明代叩謝皇上恩賜鮓魚的詩作為數不少，此乃反映當代鮓貢制度中，祭祀後恩賜臣下之慣例具有多層意涵。皇室將鮓魚塑造成「祭祀—賞賜」系統中的要件。「遠送」北方所無之鮓魚，造成鮓魚身價暴漲及數量稀罕，以符合皇家祭祀（首要目的）的尊貴形象，再將此尊貴之物恩賜臣下（次要目的／政治目的），寵絡臣心。上述謝恩詩作的內容不外乎歌詠鮓魚之尊貴、冰藏貢鮮、太廟祭祀，最重要的是要表達對皇帝榮賜鮓魚的恩遇，銘記在心。遠送北方的鮓魚，吃在朝中重臣口中，是否新鮮？是否美味？已非重點，它已成為京城重要政治人物的榮寵印記。至於詩中提到冰鮮、遠送背後蘊涵的真正問題則被有意無意地略去，詩旨大多在彰顯君恩浩蕩。獲賜鮓魚即權力、身分的表徵，有些大臣若無法年年得到皇帝賜鮓，甚至會產生失落感。如夏言〈次韻東峯翁遣惠鮓魚歌〉云：「今年不復天家賜，徒憶江淮進貢航。」⁶⁷鮓魚至此已脫離海洋飲食的層次，提升到政治寵絡層次。

（六）鮓貢之災

⁶⁶ 明·蔣冕：《湘皋集》，卷9，頁20。

⁶⁷ 明·夏言：《夏桂洲文集》，卷3，收入《四庫全書存目叢書·集部》（臺南：莊嚴文化公司，1997年），第74冊，頁53。

鮪魚有個鮮明的生物特點，一出水即死，極易餒敗發臭，難以保鮮。為了滿足北方皇室祭祀、御饌需求，只能以藏冰保存魚體。古人採冬天的冰，藏於冰窖⁶⁸，以備夏日之用，然而數量有限，絕大多數的藏冰，乃供皇室、官府使用。至於緯度更南的東南沿海一帶，藏冰更不易，能用於冷藏海鮮者，數量極微少。要將鮪魚以冷藏的方式保鮮北運，急如星火的貢鮮船，晝夜疾行，沿途不斷地換冰，耗費大量的昂貴藏冰，使得新鮮鮪魚成為庶民可望而不可即的奢侈品。明·何景明〈鮪魚〉云：「白日風塵馳驛騎，炎天冰雪護江船。」⁶⁹何景明詩中所描寫的正是利用藏冰疾送鮪魚的實寫。北方皇室品嚐鮮鮪魚的優雅品味，背後卻是大批官民的血淚控訴。

鮪貢制度始於明初而終於清康熙年間。明初，隨著鮪貢制度的實行，為了將新鮮鮪魚保鮮送到遙遠的北方，供帝室祭祀、享用、賞賜，徵用沿江漁戶趁漁汛撈捕鮪魚，設立南京鮪魚廠⁷⁰處理漁獲及冰窖藏冰，建置貢鮮船隊，設南京守備太監主其事，耗費大量物力、民力，漕運沿途官民苦不堪言。蒙御賜鮪魚之重臣，只言皇恩浩蕩，不敢直言鮪貢之弊，然而已有詩人直言批判鮪貢之大弊，如明末清初吳嘉紀（1618～1684）〈打鮪魚〉（二首）云：

打鮪魚，供上用，船頭密網猶未下，官長已鞚驛馬送。櫻桃入市笋味好，
今歲鮪魚偏不早。觀者倏忽顏色歡，玉鱗躍出江中瀾。天邊舉匕久相遲，
冰填箬護付飛騎，君不見金臺鐵甕路三千，卻限時辰二十二。

打鮪魚，暮不休，前魚已去後魚稀，搔白官人舊黑頭。販夫何曾得偷買，

⁶⁸ 邱仲麟，〈冰窖、冰船與冰鮮：明代以降江浙的冰鮮漁業與海鮮消費〉：「值得一提的是，在十二世紀末葉，蘇州出現了漁業用途的冰窖，而寧波據鄞州人袁文（1119-1190）記載，也有非官方的雪窖。」（《中國飲食文化》，第1卷，第2期，2005，頁36～37）邱仲麟引袁文的資料，出自其《甕牖閒評》（卷八）：「自古藏冰蓋有用也，見于周禮并詩，至本朝始藏雪。……今余鄉亦能藏雪，見說初無甚難，藏雪之處，其中亦可藏酒及榷梨橘柚諸果。」

⁶⁹ 明·何景明：《何大復集》（鄭州：中州古籍出版社，1989年），卷26，頁471。

⁷⁰ 明·沈德符《萬曆野獲篇·南京貢船》（卷17）云：「金陵城外臨江，舊設鮪魚廠。」（北京：中華書局，1997年，頁431）

胥徒兩岸爭相待。人馬銷殘日無算，百計但求鮮味在。民力誰知夜益窮？

驛亭燈火接重重。山頭食藿杖藜叟，愁看燕吳一燭龍。⁷¹

兩詩作於康熙二十二年（1683），以歌行體披露鮆魚貢帶給官民的莫大痛苦。金臺（京師）鐵甕（鎮江）之間，二千五百餘里，程途渺遠，負責鮆貢的官員，罔顧民力負荷，備馬三千餘匹、運夫數千人，俟鮆魚一上網即令限期疾送，及時供皇家御用，造成沿途官民莫大負荷。時人余孔瑞曾作〈代請停供鮆魚疏〉，盼朝廷能停止擾民的鮆貢，然此疏並未能達成停供鮆魚的目的。⁷²本詩中「搔白官人舊黑頭」句，描寫官人黑髮變白髮，具象地表現運送鮆魚人員所承受的巨大時限壓力。明代運送鮆魚以南北漕運為主，入清以後更是兼用諸驛站之飛騎，日以繼夜（「驛亭燈火接重重」），急速地運送著由冰塊及大竹葉保護妥當的鮆鮮。吳嘉紀在詩中以最直接的詩句，如「人馬銷殘日無算，百計但求鮮味在」、「民力誰知夜益窮」等，嚴肅地批判鮆貢之弊及官民之苦。鮆魚味雖腴美，但沿江漁民所捕撈的鮆魚，全被官府接收，無緣入漁民、魚販之手。宋代梅堯臣〈時魚〉云：「甘肥不入罟師口。」（《宛陵集》）也說明自古以來鮆魚即為皇室、巨賈專屬的海鮮逸品，至於尋常漁戶、平民則難有機會品嚐到美味的鮆魚。

清代錢塘人沈名孫（?~?）作〈進鮮行〉，亦如實地鋪敘上貢鮆魚的浩大場景，藉以凸顯其中之弊端：

⁷¹ 清·吳嘉紀撰，楊積慶箋校：《吳嘉紀詩箋校》（上海：上海古籍出版社，1980年），卷12，頁343。

⁷² 余孔瑞〈代請停供鮆魚疏〉云：「康熙二十二年三月初二日，接奉部文，安設塘撥，飛遞鮆鮮，恭進上御。……臣竊謂鮆非難供，而鮆之性難供。鮆字從時，惟四月則有，他時則無。諸魚水養可生，此魚出網即息。他魚生息可餐，此魚味變極惡。因藿糞貧民，肉食艱難，傳為異味。若天廚珍膳，滋味萬品，何取一魚？竊計鮆產於江南之揚子江，達於京師，二千五百餘里。進貢之員，每三十里立一塘，豎立旗杆，日則懸旌，夜則懸燈，通計備馬三千餘匹，夫數千人。……故一聞進貢鮆魚，凡此二千里地當孔道之官民，實有晝夜恐懼不寧者。」（《吳嘉紀詩箋校》，卷12，頁344，楊積慶箋注所引）余孔瑞從鮆魚難供特性、飛遞鮮鮆魚花費的人力物力、帶給官民恐懼及負荷等方面，陳說鮆貢的潛在問題，並以皇家天廚珍膳萬品，不差鮆魚一味，然此疏並未能達成停供鮆魚的目的。

江南四月桃花水，鮪魚腥風滿江起。朱書檄下如火催，郡縣紛紛捉漁子。
大網小網載滿船，官吏未飽民受鞭。百千中選能幾尾，每尾匣裝銀色鉛。
濃油潑冰養貯好，臣某恭封馳上道。鉦聲遠來塵飛揚，行人驚避下道傍。
縣官騎馬鞠躬立，打疊蛋酒供冰湯。三千里路不三日，知斃幾人馬幾匹。
馬傷人死何足論，只求好魚呈至尊。⁷³

清代鎮江焦山鮪魚品質極佳，被欽定為御用貢品，每年鮪魚汛期來臨時，官家急令漁戶撈捕，頭起鮪魚一起網，在官員監督下細選鮪魚之美者，隨即冰鎮裝匣封緘，由西津古渡頭登船過江，自瓜州經陸路星夜遞送京師。每年的鮪魚汛，本為漁家期待之事，可以獲得豐盈的收入，但自從明代逐漸形成鮪貢制度後，鮪魚汛已成為漁戶、負責運送官員的夢魘，故沈名蓀特用「腥風」一語，蘊涵鮪魚之腥味及官民之血淚。本詩對於運送鮪魚人員的勞頓有極為鮮明的描寫。本詩原注：「進細魚，人不得食飯，以生雞卵和酒飯之充饑，冰浸梅湯以解渴。」對於急行三千里長路，趕著要在三日內送達京師的運魚者而言，無暇正常進食，乃以生雞卵和酒飯充饑，並飲冰浸梅湯，解三伏天之渴。不計成本運送鮪魚，那怕人、馬累斃，只為了維繫自明初建立的鮪貢制度，鮪貢徭役及沿途隨徵銀兩，為南方漁戶、運送人員及沿途協運官民，帶來難以承擔的困厄。

隨著鮪貢逐漸形成龐雜的制度，背後也出現一個由內官勾結相關人員營聚私利的共犯系統，橫徵暴斂，擾民甚巨。⁷⁴其實鮪貢之弊，部分帝王、重臣並非不知，只是礙於「祖宗時薦」的大帽子而不敢冒然廢除祖制。明·沈德符《萬曆野獲編》云：「冰鮮船在途騷擾日久，弘治初，上欲革之，以中貴人進言，祖宗時薦為

⁷³ 清·張應昌編纂：《清詩譯》（北京：中華書局，1960年），卷4，頁104。

⁷⁴ 明·沈德符《萬曆野獲篇·南京貢船》云：「每打魚時，內官出視，科索百端，大為漁戶及地方之害。」（北京：中華書局，1997年，卷17，頁431）又明·張居正《張文忠公文集·答進鮮樞史言進奉騷擾》云：「近年進鮮舡隻，沿途騷擾，每處索水錢二三十兩，夫役至百名，地方被其毒害，不敢聲言，以進鮮事重也。今年有李進者，橫暴尤甚，毆死賀御史之僕。」（上海：商務印書館，1935年，頁418）明代負責鮪貢之官員往往打著鮪貢大旗，勾結豪強，橫暴騷擾漁戶及運送沿途之地方官民，地方敢怒不敢言。

重，遂得不罷。」⁷⁵當明孝宗欲廢除鮓貢時，負責鮓貢的宦官抬出「時薦祖制」的冠冕堂皇理由，來掩護此一營聚私利系統時，明孝宗只能作罷。易代入清，清承明制，亦保留擾人不已的鮓貢，康熙年間雖逐漸免除進貢鮓魚，卻改徵「鮓魚折價銀」（指為辦理鮓魚進貢加徵的稅銀），⁷⁶依然對漁戶、地方產生莫大困擾。乾隆元年（1736）三月令頒之〈免江南貢鮓折價諭〉⁷⁷，終結地方鮓魚上貢之累。自明代建立的鮓貢制度，至此終於畫上句點。

（七）鮓魚與人情的結合

鮓魚鱗片之下的肉質細嫩，魚脂香美，歷來雖廣受饕客、權貴珍愛，無奈魚肉多骨鯁，細刺如毛，食時得細心挑刺，令食者又愛又恨。宋·胡仔（1110~1170）《苕溪漁隱叢話·前集》引釋惠洪《冷齋夜話》云：

吾叔淵材曰：「平生死無所恨，所恨者五事耳。」人問其故，淵材斂目不言，久之曰：「吾論不入時聽，恐汝曹輕易之。」問者力請說，乃答曰：「第一恨鮓魚多骨，二恨金橘太酸，三恨蓴菜性冷，四恨海棠無香，五恨曾子固不能作詩。」⁷⁸

北宋彭幾（字淵材）將鮓魚多骨、刺，視為生平五件恨事之首。明·彭大翼《山堂肆考》云：「鮓魚……此東坡有鮓魚多骨之恨也。」⁷⁹連美食家蘇軾都免不了有鮓魚多刺之恨。食用者口嚙多刺的鮓鮮之餘，感慨地將鮓魚多刺而不完美，連結到人世間無法十全十美的人情體會。如朱熹〈答黃直卿〉云：「鮓魚多骨，金橘太酸，天下事極難得如人意也。」⁸⁰朱熹以物（鮓魚）之無完美，省思天下事難盡如

⁷⁵ 明·沈德符：《萬曆野獲編》（北京：中華書局，1997年），卷17，頁431。

⁷⁶ 此稅始於康熙二十二年（1683年），鮓魚上貢取消後，地方改為鮓魚折價銀，向網戶徵收，充當地方公用。沒有鮓魚進貢花費，地方官府卻另立「鮓魚折價銀」名目繼續徵稅，對於漁民而言極不合理。

⁷⁷ 《清高宗純皇帝實錄·乾隆元年三月丁未》（北京：中華書局，1985年），卷14，頁405。

⁷⁸ 宋·胡仔：《苕溪漁隱叢話·前集》（上海：商務印書館，1937年），卷55，頁376。

⁷⁹ 明·彭大翼：《山堂肆考》，卷224，收入《景印文淵閣四庫全書》（臺北：臺灣商務印書館，1986年），冊978，頁437。

⁸⁰ 宋·朱熹：《晦庵續集》，卷1，收入《景印文淵閣四庫全書》（臺北：臺灣商務印書館，1986年

人意，反而帶點缺憾才是尋常世情。詩人品嚐多刺的鮓魚後，往往賦詩調侃一番。如明代蔣冕〈初叨賜鮓魚志感〉云：「古人多骨空留恨。」鄭明選〈觀貯鮓魚薦於京師〉云：「誰云多骨令人恨。」⁸¹詩中皆凸顯出鮓魚多骨的無奈。胡應麟（1551~1602）〈鮓魚水族中佳品也江淮惟二月有之故亦謂時魚昔人恨鮓魚多骨此物鱗刺尤多余酷重其風味每食必盡數盤座中戲題此絕〉，詩題點出鮓魚多骨的特點：

最愛鮮鱗出素波，金盤玉筯薦銀梭。人生事事元堪恨，豈獨鮓魚骨太多。⁸²
胡應麟酷好鮓魚之鮮味，每食必啗盡盤中鮓魚，可惜其魚肉有如鮓魚般多鱗刺，留下一絲遺憾。肉多細刺雖為鮓魚、鮓魚之憾，但胡應麟轉念一想，人生如何能事事圓滿呢？凡事都帶有或多或少的不圓滿，難道只有鮓魚多刺一件嗎？由鮓魚多刺連結到人情之不圓滿，豐富了鮓魚的意象。詩人吃美味而多刺的鮓魚，心中相伴而生的是人情的慨嘆！

四、結語

在悠久的食用鮓魚歷史中，因地域、時代之不同，人們從外形、生態觀察鮓魚，故擁有眾多異名。鮓魚在海洋洄游生物、漁業經濟價值、食用評價、貢物制度、政治籠絡工具、詩人審美觀照等多層次意涵的交互作用下，早已超越單純的飲食層次，而形成具有時代特色的海洋食尚文化。

形秀味腴，量少價昂的特點，為鮓魚身價奠定不凡的基礎，在明、清兩代皇家鮓貢、御饌的光環加持下，鮓魚披上尊貴的華衣，被尊為魚中之王。詩歌以鮓魚為詠頌主體，始於宋代而繁盛於明、清兩代。考察明、清時期描寫鮓魚的詩歌，已跳脫單純的詠物格局。在詩人眼中，鮓魚不只是海錯而已，具備豐富多采的

），冊 1146，頁 429。

⁸¹ 明·鄭明選：《鄭侯升集》（北京：北京出版社，2000 年），卷 8，頁 12。

⁸² 明·胡應麟：《少室山房集》，卷 76，收入《景印文淵閣四庫全書》（臺北：臺灣商務印書館，1986），冊 1290，頁 546。

意象。明、清詩人提筆歌詠，或摩寫鯖魚的銀亮俊美身形有若南國佳人般，或誇讚其口頰留香之腴美滋味，或叩謝君上賜鯖之浩蕩天恩，或嚴肅地批評淪為官民沉疴之鯖貢制度，或描寫上流權貴應時食鯖之炫富風尚，或感念友朋饋贈鯖魚蘊含的深厚情誼，或揭示鯖魚背後之政治籠絡功能，或緣於鯖魚多刺之嘆而與人情世故相關合。本為洄游江海之間的鯖魚，因本身的內在特點，因緣際會在鯖貢制度的推波助瀾之下，形成意象豐富的海洋飲食風尚。本論文將明、清鯖魚詩歌，置於鯖貢政治脈絡中，以海洋文學、海洋飲食文化的關照角度，彰顯其蘊含的多元意象，研究成果可補鯖魚文學研究之不足。

參考文獻

一、專書

- 《十三經注疏》，臺北：藝文印書館，1989年。
- [南朝·宋]范曄，《後漢書》，北京：中華書局，1965年。
- [宋]胡仔，《苕溪漁隱叢話》，上海：商務印書館，1937年。
- [宋]陳彭年等重修，《宋本廣韻》，臺北：黎明文化事業公司，1985年。
- [明]吳寬，《匏翁家藏集》（《四部叢刊·初編·集部》），上海：商務印書館，1922年。
- [明]吳琯編，《古今逸史》（《元明善本叢書》），上海：涵芬樓，1937年。
- [明]笑笑生，《金瓶梅詞話》（明萬曆本），東京：大安株式會社，1963年。
- [明]屠本峻，《閩中海錯疏》（《叢書集成·初編》），臺北：藝文印書館，1965年。
- [明]林文俊，《方齋存稿》，臺北：臺灣商務印書館，1973年。
- [明]吳儼，《吳文肅摘稿》（《景印文淵閣四庫全書》），臺北：臺灣商務印書館，1986年。
- [明]王世貞，《弇州四部稿》（《景印文淵閣四庫全書》），臺北：臺灣商務印書館，1986年。
- [明]顧起元，《客座贅語》，北京：中華書局，1987年。
- [明]何景明撰，李淑毅等點校，《何大復集》，鄭州：中州古籍出版社，1989年。
- [明]沈德符，《萬曆野獲編》，北京：中華書局，1997年。
- [明]夏言，《夏桂洲文集》（《四庫全書存目叢書·集部》），臺南：莊嚴文化公司，1997年。
- [明]鄭明選，《鄭侯升集》，北京：北京出版社，2000年。
- [明]張自烈、廖文英，《正字通》，清康熙二十四年秀水吳源起清畏堂刊本（哈佛大學燕京圖書館）。
- [清]查慎行，《敬業堂詩集》（《四部叢刊·初編·集部》），上海：商務印書館，1922

年。

[清]郝懿行，《記海錯》，光緒五年東路廳署雕版。

[清]李調元，《童山詩集》（《叢書集成》初編），上海：商務印書館，1936 年。

[清]張應昌編纂，《清詩譯》，北京：中華書局，1960 年。

[清]彭定求等編，《全唐詩》，北京：中華書局，1979 年。

[清]吳嘉紀撰，楊積慶箋校，《吳嘉紀詩箋校》，上海：上海古籍出版社，1980 年。

[清]陳奐，《詩毛氏傳疏》，臺北：臺灣學生書局，1986 年。

[清]趙翼，《趙翼詩編年全集》，天津：天津古籍出版社，1996 年。

[清]屈大均，《廣東新語》，北京：中華書局，1997 年。

[清]陸以湉，《冷廬雜識》，北京：中華書局，1997 年。

[清]梁章鉅，《歸田瑣記》，北京：中華書局，1997 年。

[清]全祖望著，朱鑄禹彙校集注，《全祖望集彙校集注》，上海：上海古籍出版社，2000 年。

[清]何文煥輯，《歷代詩話》，北京：中華書局，2001 年。

[清]聶璜著，戴啟飛、吳冠臻譯注，《海錯圖》，重慶：重慶出版社，2020 年。

[清]朱昆田《笛漁小稿》，哈佛大學燕京圖書館藏版。

張震東、楊金森：《中國海洋漁業簡史》，北京：海洋出版社，1983 年。

逯欽立輯校：《先秦漢魏晉南北朝詩》，臺北：學海出版社，1984 年。

李士豪、屈若寧：《中國漁業史》，臺北：臺灣商務印書館，1993 年。

賴春福、張詠青、莊棣華編：《魚文化錄》，基隆：水產出版社，2001 年。

謝定源編著：《中國飲食文化》，杭州：浙江大學出版社，2008 年。

二、論文

王賽時：〈中國古代食用鮠魚的歷史考察〉，《古今農業》，第 3 期，1997 年，頁 260～264。

張清弘：〈宋南渡後的臨安食尚〉，《華夏文化》，第 2 期，2003 年，頁 46～47。

何立波：〈略談宋代飲食風尚〉，《尋根》，第 2 期，2004 年，頁 56～58。

邱仲麟：〈冰窖、冰船與冰鮮：明代以降江浙的冰鮮漁業與海鮮消費〉，《中國飲食文化》，第 1 卷，第 2 期，2005 年，頁 31～95。

郭忠豪：〈權力的滋味—明清時期的鮓魚、鮓貢及賞賜文化〉，《九州學林》，第 33 輯，2014 年，頁 39～76。

康詩婷：〈此味非彼味：談古今文人記鮓魚之味〉，淡江大學中國文學研究所《問學集》，第 21 期，2015 年，頁 1～17。

范婷婷：〈“鮓魚”作為詩歌意象的內涵及其成因探析〉，《太原學院學報》，第 18 卷，第 3 期，2017 年，頁 47～50。

李俊鋒、程遂營：〈由儉入奢：論北宋士大夫飲食風尚的演變〉，《河南大學學報》（社會科學版），第 57 卷，第 6 期，2017 年，頁 68～77。

Image of Shad in the Poetry of Ming and Qing Dynasties

Chen, Ching-Mao^{*}

Abstract

In Ming and Qing Dynasties, shad was famous for its flat, long body shape and silver color as well as its the delicious taste, small quantity and short fishing season. These factors, along with the traditions of tributary and imperial shad delicacies, had founded the precious value of shad and promoted it as the 'king of all fishes' and the 'best among all marine catches'. Shad reveals different levels of meanings. In Ming and Qing Dynasties, the focus was gradually transformed from simple shad consumption to flourishing food culture. From the perspectives of ocean literature and marine food culture, based on the poetries of shad in Ming and Qing Dynasties as well as past literatures related to shad and modern research findings on tribute of shad, this study explores the rich imagery of poetry of shad and aims to complement the general research on shad.

Keywords : shad, tribute of shad, sashimi, boat of tributary seasonal delicacies, seasonal delicacies for sacrifice

收稿日期：110.08.12

^{*} PhD in Literature, Department of Chinese Literature, NSYSU; Associate Professor, General Education Center, National Defense University.

從雞籠到大雞籠： 清初基隆和平島的位格轉變與聚落特性*

黃麗生**

論文摘要

雞籠（和平島）在明中葉以前，已是東亞國際貿易的轉口中心。明末西班牙人、荷蘭人相繼進佔，實為歐人將臺灣納為近代世界體系邊陲的一環。明鄭驅逐荷蘭人，使臺灣從近代世界體系的「邊陲」翻轉為「外部競爭場」，並維持雞籠的國際貿易轉口地位。入清後，臺灣成為中國天朝體制內福建省的一個府，雞籠乃從國際貿易的角色退場，並歷經從康熙時期既無駐兵、也無漢村、只有巴賽人部落的狀態，轉為雍正時期設「雞籠汛」後改稱「大雞籠汛」的輪防，再到乾隆初期始有駐軍、乾隆中期已為臺北軍防之外圍的變遷。與此同時，雍乾時期漢人移入定居，乾隆年間他們和巴賽人共同遷建「大雞籠港口天后宮」，漢人漁民建立了「社靈廟」，在在反映清初和平島名稱因軍防而從雞籠到大雞籠的變遷中，其聚落已轉型為以漁業營生、信仰媽祖王爺、原漢相融共存的特性。

關鍵字：清初、雞籠、大雞籠、和平島

* 教育部 109-111 年大學社會責任實踐計畫（USR/B 類）「打造國際旅遊島—和平島及其周邊之地域創生與永續發展」之「和平島數位圖像故事館」部份成果。

** 國立臺灣海洋大學海洋文化研究所教授、海洋文創設計產業系合聘教授。

一、前言：近代世界體系與中國天朝體制的初遇

和平島具有深厚的人文底蘊與豐富的國際故事，為島上乃至整個北臺灣留下珍貴的文化資產。早在距今4500-3500年前，島上就有新石器時代中期繩紋陶文化「訊塘埔文化」的人類聚落；其後則相繼有距今3500-2300年前新石器時代晚期的「圓山文化」，包含來自花蓮豐田的玉料；距今2300-1800年前新石器時代末期的「植物園文化」；以及距今1800-400年前鐵器時代的「十三行文化」，其中的玻璃飾品來自中國大陸或東南亞。¹上述考古文物反映出和平島在新石器時代晚期（距今3500-2300年前）已與花蓮沿岸地區有商貿來往，迨至鐵器時代（距今1800-400年前）貿易的範圍更擴及於中國大陸與東南亞。

至今仍留存於和平島的原住民巴賽人（Basai）便是島上十三行文化的主人。相對於他們的前趨「訊塘埔文化」、「圓山文化」、「植物園文化」的主人係來自於中國大陸東南沿海地區，巴賽人則源自於菲律賓群島方向的Sanasai島，他們的祖先在二千年前，經由臺灣東部海域至北海岸登陸，先在貢寮雙溪河口形成「舊社」，約於一千年前來到基隆活動，六百多年前移入基隆和平島等地定居。²如上所述，和平島處於大陸百越文化和黑潮文化交界的地理位置，自史前時代就已是北、東臺灣之間以及東亞海貿圈的一環，此地理歷史的背景，造就巴賽人擅於海洋貿易的特質；³也使和平島很早就成為東亞海域的貿易轉口中心。

和平島出土的宋元龍泉窯青瓷、明代的克拉克瓷、安平壺以及明清之際的青

¹ [西]鮑曉鷗、洪曉純主編，《尋找消逝的基隆：臺灣北部和平島的考古新發現》（臺北：南天書局，2014），頁153-235。但陳宗仁認為雞籠、淡水自7000年前進入新石器時代，延續至2000年前轉為鐵器時代，與和平島考古資料有所出入。見陳宗仁，《雞籠山與淡水洋：東亞海域與臺灣早期歷史研究1400-1700》（臺北：聯經，2005），頁27。

² 參見黃麗生，〈西班牙人佔領以前漢人移居基隆和平島的歷史進程與性質〉，《海洋文化學刊》第27期（基隆：國立臺灣海洋大學出版，2019.12），頁2-4；及其引證之相關論著。

³ 陳宗仁，《雞籠山與淡水洋：東亞海域與臺灣早期歷史研究1400-1700》，頁27-33。

花瓷等文物，⁴都是當時知名的國際貿易商品。說明島上鐵器時代（距今1800-400年前）的後半，除了較早定居的巴賽人外，漢人跨海往來也是和平島貿易網絡的重要環節。漢人在和平島的足跡至晚可溯自宋代，繼而可能在元代形成季節性移居，迨至明末逐漸有轉向定居性聚落的趨勢；其歷經西班牙人、荷蘭人和明鄭統治的考驗，為清代漢人移民奠定了生存繁衍的基礎。在中國文獻中，基隆和平島及其附近的山嶺地區，一直到明代才有比較明確的命名——明初被稱為「小琉球頭」，明中葉後始稱「雞籠山」，和平島並開始以「雞籠」之名聞世。漢人也在16-17世紀迄於清領之前，參與了其為轉口中心的國際貿易。⁵

除了漢人外，日本人也在1626年西班牙人佔領之前，即已來到雞籠（和平島）活動——其早在明嘉靖、萬曆年間倭寇數次侵擾（16世紀後半-17世紀初），由而促使明朝將和平島納入閩浙海防的範圍。⁶據載，1592年日本海盜曾將搶奪的生絲、瓷器、香料集中於雞籠（和平島）再運回日本高價出售。⁷此外，16世紀末雞籠已出現日本人而且從事採金。⁸17世紀初還有逃避禁教的日本天主教徒來到雞籠傳教、娶妻生子等，甚至在西班牙佔領後還擔任其翻譯。⁹但整體而言，當時在雞籠的日本人數量有限而且不及漢人。

雞籠（和平島）¹⁰居於東亞貿易轉口中心的地理位置，吸引了大航海時代西方殖民帝國的覬覦。17世紀西班牙、荷蘭人相繼對雞籠（和平島）的佔領與經營，可視為歐人將臺灣納為「近代世界體系之邊陲」的行動。當代美國學者華勒斯坦

⁴ [西]鮑曉鷗、洪曉純主編，《尋找消逝的基隆：臺灣北部和平島的考古新發現》，頁238-261。

⁵ 黃麗生，〈西班牙人占領以前漢人移居基隆和平島的歷史進程與性質〉，頁4-25。

⁶ 《明實錄》，神宗，卷551，頁10417-10418。

⁷ 湯錦台，《大航海時代的台灣》（臺北：如果出版社，2011），頁60。

⁸ W. Davidson, *The Island of Formosa: Past and Present*, London and New York: MacMillan & Co. 1903, p. 464.

⁹ 姚開陽，《十七世紀西班牙人在台灣歷史場景的研究與圖像繪製》（基隆：國立臺灣海洋大學海洋文化研究所碩士論文，2020.1），頁48；102-103。

¹⁰ 由於明清時期和平島的地名不一，為了行文方便，本文在討論明清時期的和平島時，以「雞籠島」稱呼之，以符其時代特質。

（Immanuel Wallerstein 1930-2019）在他著名的《近代世界體系》（*The Modern World-System*）巨著指出，以歐洲為起源的現代資本主義世界經濟體系，自1450-1640初步誕生以降，便不斷朝世界各地擴展；並將此體系分為核心、半邊陲、邊陲等不同等級的區域，有著不同的分工、存在著不平等經濟、政治、文化的關係。其中核心地區的國家機構相對強大，邊陲地區的則相對弱小；核心、半邊陲、邊陲等區域彼此之間，往往存在獲暴利與被壓迫、剝削與被剝削的關係。¹¹雞籠（和平島）被併為「近代世界體系之邊陲」的同時，也進入西方大帆船貿易圈，其國際網絡有所擴大而且不限於東亞地區，並在島上留下不少史蹟遺事，成為明鄭、清代識別敘事雞籠的重要指標。

明朝和清朝雖為更迭交替的政權，同樣都沿襲了中國傳統的天朝體制。天朝體制起源於周人「內中國而外諸夏，內諸夏而外夷狄」¹²的歷史經驗，並以儒家「天下觀」與「天命思想」為意識基礎所建立之「中國—四方」的天下秩序結構；所謂「天下」是天子承受「天命」執政行道所及的世界——「中國」是天子受有天命執政行道之中樞所在，有「中國」必有「四方」，合「中國」與「四方」而成「天下」，並以封建制度維繫其層次有序、內外有別、開放互動的關係。¹³ 南明國姓爺鄭成功反清北征不克之後，率領軍民遷臺，始建臺灣漢人政教社會，仍奉明正朔。此時南明雖已名存實亡，但鄭成功渡海驅逐荷蘭，仍可視為誕生於歐洲之「近代世界體系」與中國天朝體制初遇而遭挫的一環。蓋國姓爺時此雖為反清的敗軍之將，但畢竟使臺灣脫離了「近代世界體系之邊陲」的地位而成為其「外部競爭場」。

華勒斯坦（Immanuel Wallerstein）謂：在印度成為英國殖民地、被併入這個世

¹¹ [美]Immanuel Wallerstein 原著，郭方等譯，《近代世界體系》第1卷 *The Modern World-System* (I)（臺北：桂冠圖書公司，1998），頁519-532。

¹² [漢]何休注，[唐]徐彥疏，周何分段標點，《春秋公羊傳注疏》（十三經注疏）（臺北：新文豐出版公司，2001），成公十五年，頁701。

¹³ 黃麗生，〈儒家的「天下」思想及其當代意義〉，收入氏著《邊緣與非漢：儒學及其非主流傳播》（臺北：臺大出版中心，2010初版／2013再刷），頁17-56。

界體系之時，中國還是這個世界體系的「外部競爭場」，直到鴉片戰爭和南京條約的簽定，才使中國也走上被併入之途，而成為資本主義世界體系的邊陲。其所謂「外部競爭場」，是指資本主義世界經濟需要得到中國的物資，但中國卻抵制進口成品，並且中國在政治上強大到足以堅持其抵制，亦即其仍有能，在此經濟體系的外部維持競爭。¹⁴按其說，明鄭臺灣亦為當時歐洲主導之資本主義世界體系的「外部競爭場」——明鄭重視「通海之利」，此固為鄭芝龍集團縱橫東亞海域之商貿傳統的延續，亦為其建政臺灣須強固經濟基礎的務實選擇。連橫因此而有言曰：「是臺灣者，農業之國，而亦商業之國也。」¹⁵其貿易對象除了東亞各國之外，也包含來到亞洲殖民的歐洲國家；此時臺灣非但不是資本主義世界體系的邊陲，甚至有實力以收保護費的方式，掌控各國船隻在臺灣海峽的通行。在通海之利的原則下，明鄭雖把經營臺灣的重心放在大員（安平），但雞籠（和平島）之為國際貿易的轉口中心的地位仍維持不變。（詳見下文）

清朝把臺灣納入版圖後，設府州縣，隸福建省，成為中國天朝體制內直接統治的疆土——臺灣雖在海外，地方行政實與內地無有不同。李國祁的「內地化」理論更進一步說明清代臺灣如何由一個漢人移墾社會轉型為與大陸各省相同的傳統文治社會。¹⁶ 唯其畢竟與大陸以海峽相隔，清廷對臺灣重海防而限海貿；海貿只限於兩岸通商，禁止國際貿易。此意味納入中國天朝體制的臺灣，不但是西方資本主義世界經濟體系的「外部競爭場」，而且還是禁制往來區。此亦為其與明鄭臺灣的重大差異所在。故清代雞籠（和平島）乃從國際貿易的角色退場，並歷經

¹⁴ [美]Immanuel Wallerstein 原著，郭方等譯：《近代世界體系》第 1 卷 *The Modern World-System* (I)，頁 241-242。

¹⁵ 連橫，《臺灣通史》（臺中：臺灣省文獻委員會，1976），卷 25，商務志，頁 487-488。

¹⁶ 李國祁對於清代臺灣社會變遷提出「內地化」理論，相關闡述分見於其相關著作如：李國祁，〈清季臺灣的政治近代化—開山撫番與建省（1875-1894）〉，《中華文化復興月刊》，8 卷，12 期（臺北：中華文化復興總會，1975），頁 4-16。李國祁：〈清代臺灣社會的轉型〉，《中華學報》，5 卷，3 期（臺北：中國文化大學，1978），頁 131-159。李國祁：《中國現代化的區域研究—（1869-1916），閩浙臺地區》（臺北：中央研究院近代史研究所，1982）等。有關內地化的結果使清代臺灣成為中華文治社會的相關論述，參見李國祁，〈清代臺灣社會的轉型〉，頁 158。

從單純的巴賽人部落，轉為軍防要地，再退為小島漁村的長期變遷。此其間並伴隨著從「雞籠」到「大雞籠」再到「社寮」等地名稱呼的演變。唯清代雞籠（和平島）何以會產生這些變化？各階段的島上聚落又有何特性？其與地名的變遷又有何關聯？這些疑惑乃為本文問題意識的起源。

上述清代雞籠（和平島）位格轉變的過程，又可分為「清初大雞籠嶼的軍防與村落」、「嘉道時期雞籠港市的內移」、「晚清社寮島的地名取代與定位」等階段與面向。其中出現於清代中晚期之港市內移以及社寮島的地名，都以清初康雍乾三朝的變遷為濫觴，值得先以專文探討。本文初步檢視，康熙時期和平島唯有「雞籠社」，既無漢村也無駐兵；雍乾時期漢人移入日增，漢人聚落再現，清廷的治理亦有變革，唯亦僅只於軍事佈防。故本文除在首章前言概述近代世界體系與中國天朝體制初遇，以鋪陳大時代變遷的歷史背景，並於次章論述西班牙、荷蘭、明鄭等時期雞籠（和平島）國際貿易轉口的位格以為對照外，主要係聚焦於探討清初和平島的軍防與村落問題，以揭明其位格轉變與聚落性質，兼釐清當時和平島地名的變化。¹⁷

二、西、荷、明鄭時期國際貿易轉口的位格

1626西班牙人佔領雞籠之後，除了將島命名為「聖三位一體」（Santísima Trinidad）外，並在島的西南角建築「聖薩爾瓦多城」（Fort San Salvador）作為統治中心，修築長官官邸、修道院、諸聖堂、醫院以及護退堡（San Millán）、看守堡（San Antón）、桶方堡（San Luis）等建築工事。此外，也將漢人的聚落稱為Parián。¹⁸當時的港區，也就是清初以前文獻中的「雞籠港」，概指今天和平島南面的海岸

¹⁷ 有關「嘉道時期雞籠港市的內移」、「晚清社寮島的地名取代與定位」等階段與面向的內容，筆者將另文加以闡述與探討。

¹⁸ [西]鮑曉鷗，《西班牙人的台灣體驗 1626-1642，一項文藝復興時代的志業及其巴洛克的結局》（台北市：南天書局，2008），頁 188-190。

與水域，今日基隆的內港岸邊在當時恐怕還是灘塗地，不適用於船隻停泊；¹⁹更是因為當時的漢人聚落Parián的交易市場就在港邊（其位置約在城堡東面，今和平市場一帶），而不在今天的內港——據1632年哈辛托·艾斯奇維（Jacinto Esquivel）神父的報告，當年的港口就在薩爾瓦多島，漢人社區Parián的附近。²⁰此亦可由1626年Pedro de Vera 所繪的「福爾摩沙西班牙人港口圖」得到印證。（見圖1）



圖1 1626年Pedro de Vera繪福爾摩沙西班牙人港口圖²¹

¹⁹ 姚開陽，《十七世紀西班牙人在台灣歷史場景的研究與圖像繪製》，頁 65。另張譽耀認為西班牙人使用的港口是現在的正濱漁港，恐不夠精確。見氏撰《從大雞籠社、聖薩爾瓦多城到社寮島》（臺北：國立台北藝術大學文化資源學院、建築與古蹟保存研究所碩士論文，2006），頁 3-4。

²⁰ 吳孟真、李毓中等譯，〈1632 年哈辛托·艾斯奇維（Jacinto Esquivel）所寫「有關艾爾摩莎島近況變化的報告」〉，收入[西]荷西馬利亞·阿瓦列斯（Jose Maria Alvarez）原著，李毓中、吳孟真譯，《西班牙人在臺灣（1626-1642）》（南投市：國史館台灣文獻館，2006），附錄二，頁 162。

²¹ 西班牙統治初期 Pedro de Vera 繪於 1626 年。原圖藏於西班牙塞爾維亞印地亞斯總檔案館。見於李毓中、吳孟真譯，《西班牙人在臺灣（1626-1642）》，卷首。

1642荷蘭人打敗西班牙佔領雞籠後，雖不再稱之為「薩爾瓦多島」，而逕以「雞籠」稱呼之，但亦註明其亦名「三位一體大城」。荷蘭文獻有載：「這座雞籠小島，約有一小時路程之廣幅。據云周圍是塊岩石，果樹無法存活，玫瑰、百合花以及芸香則可生長，但生菜、豆類及其他蔬菜糧食卻不能種植與收穫。」²²當時荷蘭東印度公司說明其攻佔雞籠目的時亦謂：「為使公司能嚐到福爾摩沙真正的果實並使公司成為整座島嶼的主人，我們決定把西班牙人趕出雞籠城，並占據他們的城堡工事。」²³ 除此之外，荷蘭人佔領雞籠的目的主要是將它作為採金的基地，淡水才是其行政商貿的中心；所以荷蘭人對雞籠的建設不多，基本上延用西班牙人留下的軍事設施，堪用的加以修復，不堪用的拆除或變更用途。²⁴ 1644年後雞籠的高階官員逐漸離開，致使淡水官員的職級高過雞籠，其重要性逐漸超過雞籠。²⁵ 此所以荷蘭人要將已被戰火損壞的聖薩爾瓦多城拆毀，只留下一個稜堡，並改稱之為「北荷蘭城」，而將其拆下的石料運到淡水修建安東尼堡的背景。²⁶ 西班牙時代漢人社區Parián的街市，荷蘭人稱為「聖薩爾瓦多街」或「雞籠街」，漢人則稱為「福州街」；當年西班牙的大帆船從馬尼拉開到這裡，也從這裡出發到日本去裝貨，噶瑪蘭人也拿著貨品到這裡交易；荷蘭人形容雞籠的街道建築良好，有各式各樣的商店和商人。²⁷ 清初文獻亦載：「大雞籠嶼在淡水東北大海中，昔荷蘭設埠頭賣市，通內地漢人貿易，上建石城。」²⁸由此可見，雞籠在荷蘭時代，漢人街市

²² 翁佳音，《大台北古地圖考釋》（臺北縣：稻鄉出版社，2006），第六章，頁 154。另參見 <https://tamsui.dils.tku.edu.tw/wiki/index.php/大台北古地圖考釋>。瀏覽日期：2020.12.1

²³ 程紹剛譯註，《荷蘭人在福爾摩沙》（臺北市：聯經出版社，2000），頁 237。

²⁴ 張譽耀，《從大雞籠社、聖薩爾瓦多城到社寮島》，頁 4-2～4-8。

²⁵ 康培德，《殖民想像與地方流變——荷蘭東印度公司與臺灣原住民》（臺北市：聯經出版社，2016），頁 234-235。

²⁶ [西]鮑曉鳴，《西班牙人的台灣體驗 1626-1642，一項文藝復興時代的志業及其巴洛克的結局》，頁 410。

²⁷ 翁佳音，《大台北古地圖考釋》，第六章，頁 156。另參見 <https://tamsui.dils.tku.edu.tw/wiki/index.php/大台北古地圖考釋>。瀏覽日期：2020.12.1。

²⁸ [清]劉良碧，《重修福建臺灣府志》（臺北：大通書局，臺灣文獻叢刊第 74 種，1961），卷 3，山川，彰化縣，頁 65。

依然存在且運作良好。(見圖2)²⁹

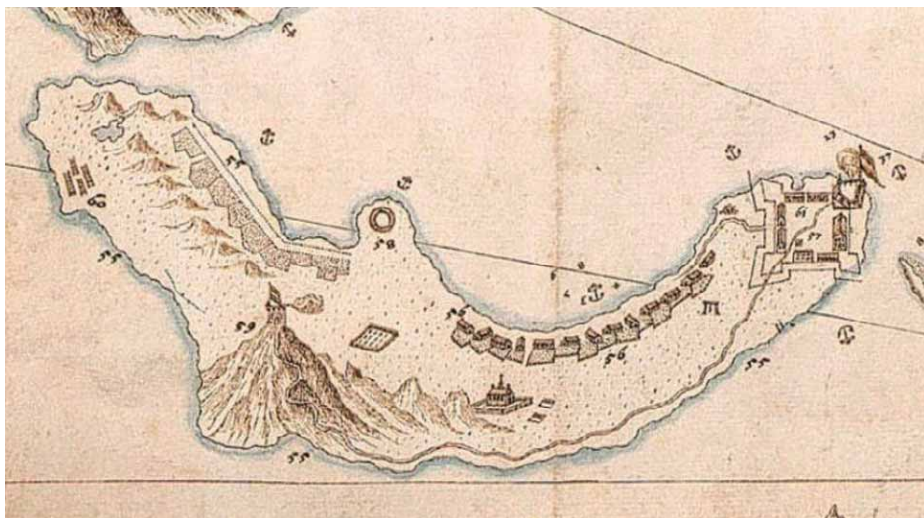


圖2 1654年荷蘭人Johan Nesselq抄繪的「北部臺灣地圖」和平島局部³⁰

永曆15年(1661)鄭成功進攻臺灣驅退大員的荷蘭人。翌年(永曆16年/康熙元年, 1662)雖設立「雞籠安撫司」,³¹但用兵尚未及於雞籠。當時雞籠的荷蘭人因北荷蘭城破舊,加上人員罹病、死亡甚多,兵力不足,火藥只有二天用量,決定棄守雞籠與淡水,並在來不及破壞城堡的情況下撤離雞籠,前往日本。³²此後,荷人嘗與清廷密謀約盟攻臺未成,乃於1664年(永曆18年)8月重返佔領雞籠,但

²⁹ 參見翁佳音,《大台北古地圖考釋》,第六章, <https://tamsui.dils.tku.edu.tw/wiki/index.php/大台北古地圖考釋>, 瀏覽日期: 2020.12.1。

³⁰ 此圖為 1654 年荷蘭人 Johan Nesselq 抄繪的「北部臺灣地圖」和平島局部。原圖藏於海牙的國立總檔案館。該圖有一張繪於 1648 年的版本。參見格斯·冉福立(Kees Zandvlied)著,江樹生譯,《十七世紀荷蘭人繪製的臺灣老地圖》(下冊)(臺北:漢聲雜誌 106 期,1997),頁 44-45。

³¹ 「雞籠安撫司」直到清康熙 22 年(1683)清納臺灣入版圖才廢除。見不著撰人,《清一統志臺灣府》(臺北:大通書局,臺灣文獻叢刊第 68 種,1960),古蹟,頁 25。

³² 陳宗仁,《雞籠山與淡水洋,東亞海域與台灣早期史研究》,頁 320。

沒有再佔領淡水，唯其日用食物補給仍需由淡水供應。³³據荷蘭文獻記載：荷人再度登上雞籠島時，並未遇到任何敵人，但約有30名中國人一見到荷蘭人再度回到島上就躲到對岸去了；這些中國人居住在島上的海岸邊，有數戶住屋以及種植果樹等作物的園子，有證據表明他們也和當地的福爾摩沙人（按即巴賽人，下同）進行交易。荷蘭人修復了北荷蘭城和山上的圓堡，設置了火砲，並以鐵和島上的福爾摩沙人交易砂金與獸皮。荷蘭人還觀察到這些福爾摩沙人能談論在中國統治之下的大員情勢以及福爾摩沙人處境如何的話題。³⁴由此可見，即使在1661-1664荷蘭人撤離的期間，漢人仍居留在雞籠交易營生，並未離開，而且和巴賽人繼續維持密切的互動。

永曆19年（1665）也就是荷蘭人再度占領雞籠的第二年，鄭經從大員派兵進佔淡水並控制糧食供應，造成雞籠荷蘭人的糧荒；³⁵復於永曆20年（1666）派黃安率兵圍攻雞籠北荷蘭城不下。³⁶後來荷蘭東印度公司認為繼續佔領雞籠耗費過高收穫有限，³⁷乃決定於1668年（永曆22年）7月主動撤離，並用火藥炸毀北荷蘭城的稜堡；之後，包含士官、書記、職工、兵士、水夫等共371人，於10月中旬分乘二艘船離開雞籠前往日本。³⁸在荷蘭人再度占領雞籠的這段期間（1664-1668），荷蘭士兵曾在島北岸邊的岩洞中留下手寫荷蘭文的字跡，包括1664、1666、1667和一些人名等。此即今「番字洞」的由來。³⁹

荷蘭人離開後，鄭經便派兵進駐雞籠。根據《巴達維亞城日記》，1669年（永曆23年）1月一艘荷蘭船航經雞籠附近海域，見到明鄭已經成為雞籠的主人，倒塌

³³ 陳宗仁，《雞籠山與淡水洋，東亞海域與台灣早期史研究》，頁322-323。

³⁴ [日]村上直次郎譯著、中村孝治校注，《バタヴィア城日誌》（東京：平凡社，東洋文庫，1975）第三冊，頁342-344。

³⁵ [日]村上直次郎譯著、中村孝治校注，《バタヴィア城日誌》第三冊，頁351-352。

³⁶ [明]夏琳，《海紀輯要》（臺北：大通書局，臺灣文獻叢刊第22種，1958），卷2，頁65。

³⁷ 陳宗仁，《雞籠山與淡水洋，東亞海域與台灣早期史研究》，頁327。

³⁸ [日]村上直次郎譯著、中村孝治校注，《バタヴィア城日誌》第三冊，頁364。

³⁹ [日]伊能嘉矩，〈番字洞（和蘭人の古跡）〉，《臺灣日日新報》明治35年（1902）5月6日。

的堡壘上懸掛了數面旗幟。⁴⁰此後，鄭軍仍持續留守雞籠。據史料明清之際漢人把「北荷蘭城」稱為「雞籠城」，⁴¹而且此稱呼山一直沿用到晚清。1672年（永曆26年）8月一艘荷蘭船在雞籠外海出事，船貨在一個月內就被轉運到大員拍賣，此很可能是留守雞籠的鄭軍所為。⁴²同年，10月13日鄭經與英國東印度公司簽訂「鄭英協議條款」確立雙方合作並購買其裝備，其中規定所有交易只能在安平進行，而且除了特別緊急狀況外，應避免駛入雞籠港內。⁴³這可能是明鄭在雞籠的軍事佈署有限，而未必是完全撤離。因為永曆29年（1675）鄭經進入泉州時，曾命屬下把降清的洪承疇以及批評崇禎為亡國之君的名臣楊明琅兩人的眷屬百餘人攜往臺灣，就關押於雞籠、淡水。⁴⁴再者，雞籠島上的「福州街」仍是明鄭與日本進行交易的所在，⁴⁵不可能完全放任不管。綜上所述可知，即使明鄭的經營重心在大員，但謂1670年代雞籠完全處於鄭軍撤離的狀態仍有待商榷。⁴⁶

又說清軍的海壇總兵林賢欲從福州渡海進佔雞籠做為基地攻臺，乃派林陞率兵北上摧毀了雞籠與淡水的堡壘以免為清軍所用。⁴⁷但後來其政敵劉國軒認為施琅任水師提督，水務諳熟，建請應加緊設備不可疏於防犯。永曆35年/康熙20年（1681），鄭克塽乃派左武衛將軍何祐為北路總督駐守雞籠山。何祐統領李茂、蔡

⁴⁰ [日]村上直次郎譯著、中村孝治校注，《バタヴィア城日誌》第三冊，頁366-367。

⁴¹ 南明史家已習稱西班牙人、荷蘭人在雞籠島上所築之城堡為「雞籠城」，如夏琳在其所撰《海紀輯要》記述「雞籠城」曰：「（卷二，庚申、明朔永曆三十四年）冬、十月，遣右武衛林陞率兵墮雞籠城。先是，呂宋夷竊建此城，與土番貿易；因遠饋不給，棄去。後紅夷及賜姓據臺灣，皆不守其地。……紅夷知為所給，于乙巳年重修雞籠城，謀復東寧。」「（卷三，壬戌、明朔永曆三十六年八月）雞籠城之守，凡軍需、糧餉悉著土番沿途接遞；……。」見氏撰，《海紀輯要》，卷2，頁65；卷3，頁74。

⁴² 陳宗仁，《雞籠山與淡水洋，東亞海域與台灣早期史研究》，頁328。

⁴³ 賴永祥，〈台灣鄭氏與英國的通商關係史〉《臺灣文獻》，第16卷，第2期，1965，頁7。

⁴⁴ [清]江日昇，《臺灣外記》（臺北：大通書局，臺灣文獻叢刊第60種，1960），卷7，頁291。

⁴⁵ [清]陳培桂，《淡水廳志》（臺北：大通書局，臺灣文獻叢刊第172種，1959），卷2，志1，封域志/山川/山，頁33。

⁴⁶ 陳宗仁認為1670年代鄭軍撤離雞籠唯時間不詳，見氏撰《雞籠山與淡水洋，東亞海域與台灣早期史研究》，頁328-329。但其推論不夠充份，也未說明撤離的理由。但他的1670年代鄭軍撤離雞籠說却常被引用，如張譽耀、姚開陽的碩論。

⁴⁷ [清]江日昇，《臺灣外記》，卷8，頁374-375。

文、鄭仁、沈誠、黃良驥等宿將抵達雞籠踏勘地勢後，決議重建被毀壞的雞籠城以為防禦，於是驅使原住民和士兵負土搬石築城，並在泊船登岸處興築砲臺，又在附近的山上建置一大軍營，周圍開壕，建築短牆，以為犄角。唯其工程量大，環境惡劣，人力不足，作業條件差，引起官兵不滿。《臺灣外記》載：「士卒疲勞，不服水土，兼手足沾漬水，個個發癢，抓破即腫，糜爛難堪，兵士怨望。」連宿將蔡文都批評：「以現成金湯永固之城，無故毀為平地，如兒戲然！今又重勞兵民再築，謀國者，固如是乎？」⁴⁸

何祐驅使原住民和士兵一起築城、砲臺、軍營，勞務過重，引起叛變。翌年，永曆36年/清康熙21年（1682），鄭克塽發兵平亂；但該年雞籠山因發生大疫，汛守官兵也死傷過半。⁴⁹永曆37年/清康熙22年（1683），鄭軍在澎湖失守；鎮守雞籠、淡水的何祐密令其子前往澎湖向清軍納款獻臺，不等鄭克塽號令就撤軍而去。⁵⁰清軍攻臺的戰場雖不在雞籠，但明鄭為備戰先毀雞籠城、不旋踵又舊址重建，既勞民傷財，復遭疫病肆虐，最終不免棄守。經此變故，雞籠的人口營生難免受到重大影響；加上入清以後對臺灣海外航貿多所限制，於是雞籠島上曾有的國際商貿光景不再，漢人避難他去也杳然無蹤。此應即是入清後康熙時期，雞籠只見番社不見漢村的背景。

三、康熙時期既無駐兵也無漢村

清康熙22年（1683）全臺納入清朝版圖。23年（1684）清廷設臺灣府，隸福建省，下轄臺灣縣、諸羅縣，雞籠屬諸羅縣所轄。如前所述，臺灣從此成為中國天朝體制內，省府州縣地方行政系統的一環。但為了統治方便，針對此海外新土

⁴⁸ [清]江日昇，《臺灣外記》，卷9，頁394

⁴⁹ [明]夏琳，《海紀輯要》，卷3，頁73。

⁵⁰ [清]江日昇，《臺灣外記》，卷10，頁426。

與內地的航運清廷卻予以嚴格管制，規定只能由臺灣府城的鹿耳門港與福建廈門的單一正口對渡，島內沿岸各港均須由鹿耳門進出口商品。⁵¹ 此外，自入清以後，從康熙23至61年間（1684-1722），清廷沿襲明鄭作法允許臺灣繼續對日本貿易，但也只限由鹿耳門直航日本，或由鹿耳門前往大陸沿海限定諸口寄港，再轉航赴日。⁵² 這使遠在臺灣北岸的雞籠，不但失去了國際轉口貿易的地位，即使在兩岸之間也沒有商業港口的角色，甚至在1788年開啟北臺灣兩岸對口貿易時亦未包含在內。⁵³ 清初雞籠受到朝廷的關注，主要係基於軍防而非商貿的考量。吾人可從雞籠島上傳說成立於明萬曆年間的媽祖廟，在清初成為「大雞籠港口天后宮」的演變略窺一二。

臺灣納入清朝版圖後，康熙23年（1684），施琅援引媽祖「湧泉給師」⁵⁴、「挽纜逕流」⁵⁵等神蹟上書朝廷奏准褒封為天后，⁵⁶此即媽祖由「天妃」升格為「天后」

⁵¹ 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》，第17卷第2期，（2010.6，中央研究院臺灣史研究所），頁4。

⁵² 鄭瑞明，〈清領初期的臺日貿易關係〉，《國立臺灣師範大學歷史學報》，第32期（2004.6），頁53-55。

⁵³ 清初在廈門和鹿耳門單一正口對渡，至乾隆49年（1784）和53年（1788），為了治安和地方經濟發展的考量，又正式開放臺灣中部的鹿港與福建泉州對渡，北部的淡水八里坌（今淡水河口南岸八里，迨至道光3年（1823）時船隻出入已多由北岸滬尾）與福州對渡。參見林玉茹，〈清代臺灣港口的空間結構〉（臺北：知書房出版社，1995），第六章，頁220、232-233。

⁵⁴ 典故出自不著撰人，《天妃顯聖錄》（臺北：大通書局，臺灣文獻叢刊第77種，1960），〈湧泉給師〉：「靖海將軍侯施於康熙二十一年十月奉命征剿，大師雲屯於平海。此地斥鹵，樵汲維艱。只有神宮前小井一口，甚淺，當炎天旱候，尤為枯竭；數萬軍取給炊爨，弗繼。將軍侯乃祝諸神，以大師札住，願藉神力，俾源源可足軍需。禱畢，而泉水湧溢，真不異耿恭拜井之奇。因是千萬軍取用不竭。爰額之曰「師泉井」，作師泉志以著神庥。」頁43。

⁵⁵ 典故出自不著撰人，《天妃顯聖錄》，〈燈光引護舟人〉：「將軍侯施於康熙二十一年十月舟次平海。因謀進取，於十二月二十六夜開船。一宵一日，僅到烏丘洋，因無風不得行，令駕回平海。未到澳而大風倏起，浪湧滔天，戰艦上下，隨濤浮漾外洋，天水淼茫，十無一存之勢。次早風定，差船尋覓。及到湄洲澳中，見人船無恙。且喜且駭曰：『似此風波，安得兩全？』答曰：『昨夜波浪中，我意為魚腹中物矣！不意昏暗之中，恍見船頭有燈籠，火光晶晶，似人挽厥纜而徑流至此』。眾曰：『此皆天妃默佑』！即棹回報上。將軍侯因於康熙二十二年正月初四早，率各鎮營將領赴湄致謝，遍觀廟宇，捐金調各匠估價買料，重興梳妝樓、朝天閣，以顯靈惠。」頁44-45。

⁵⁶ [清]周于仁、胡格，《澎湖志略》（臺北：大通書局，臺灣文獻叢刊第104種，1961）載：「按

的由來。雖然康熙59年(1684)清廷才正式明令將天后列入春秋祭祀,編入祀典。⁵⁷但臺灣不少媽祖宮廟的沿革有「施琅入臺後令各水師衙署崇祀天妃」的類似記載。⁵⁸此反映清初臺灣水師崇祀媽祖可能早在清廷加封為「天后」以前就開始了。雞籠地方也曾流傳:清初駐守在島上的水師就在雞籠城背尾的媽祖廟草寮朝拜祈安。⁵⁹有關雞籠城背尾媽祖廟的起源,傳說是明代漢人船隻曾因風浪而停泊於雞籠島,後因船上供奉的湄州媽祖顯靈示意要留在島上,居民乃置茅屋供奉;此外,該廟原存有「海波不揚」的匾額,傳說係明萬曆年間李欽差奉諭送來的御賜寶物。⁶⁰可惜現已無實物可考。但可確認的是,現今和平島天后宮的媽祖神像即來自於雞籠城背尾媽祖廟,故雞籠城背尾就是和平島天后宮最早的起源之地;准此,和平島天后宮可能是為北臺灣最早建立的媽祖廟。⁶¹

《基隆市志》撰者洪連成嘗疑問:明鄭與清代祀典,皆承歷代遺制,官有官廟,民有民廟;基隆遲至清末設治,未見設有官廟;唯社寮島之天后宮似為官廟,

天后即媽祖,康熙二十三年六月靖海侯施琅奉命征鄭克塽,取澎湖;入廟拜謁,見神衣半濕,始知實默佑之。又師苦無水,琅禱於神,井湧甘泉,數萬師汲之不竭。今其井尚存,名曰大井。及行,恍見神兵導引;至鹿耳門,水漲數信,戰艦得徑入,賊驚奔潰。琅上其事,奉昭加封天后。」頁34。

⁵⁷ 康熙59年(1684),冊封琉球使海寶、徐葆光渡海出使琉球返國復命,上陳其往返之時,風少不順,祈禱天妃,即獲安吉。奏准令該地方官春秋致祭,編入「祀典」。參見[清]王必昌,《重修臺灣縣志》(臺北:大通書局,臺灣文獻叢刊第113種,1961),卷六,祠宇志,頁171-172。[清]徐葆光,《中山傳信錄》(臺北:大通書局,臺灣文獻叢刊第306種,1972),卷1,春秋祀典疏,頁29-31。

⁵⁸ 如臺南「祀典大天后宮」官網載:「施琅入臺後,推崇媽祖信仰,東寧天妃宮改建官廟,水師各衙亦建置天妃宮。」(https://www.gtainanmazu.org.tw/?act=menuinfo&ml_id=20211026002 瀏覽日期:2020.12.10)又如桃園「龍鳳山王母宮」官網所貼〈天上聖母媽祖信仰概述〉亦謂:「施琅至台後,首先將鎮北坊赤嵌城南之寧靖王宅邸改為天妃宮,並行文水師各衙署創天妃宮。」(<https://wangmu68.wordpress.com/2017/04/18/%E5%A4%A9%E4%B8%8A%E8%81%96%E6%AF%8D%E5%AA%BD%E7%A5%96%E4%BF%A1%E4%BB%B0%E6%A6%82%E8%BF%B0/> 瀏覽日期:2020.12.10)

⁵⁹ 社寮島文史工作室,〈社寮島雞籠灣大事記〉,「社寮島故事館」網頁<http://sheliaoislandstory.blogspot.com/2007/>,瀏覽日期:2021.11.2

⁶⁰ 柯淑純、林玉齡主編,《社寮文史調查手冊》(基隆:基隆市文化中心,1995),頁88-89。

⁶¹ 潘江衛主編,《大雞籠港口天后宮文化導覽手冊》(基隆:基隆市中正區和憲攝區發展協會,2004)。

蓋民間奉祀天上聖母所建一般稱「媽祖廟」，而「天后宮」則為官廟專稱，何以史載「社寮居民捐建」的也稱「天后宮」實有待考證。⁶²本文以為，若溯其源，當與下列該廟與官方連結的歷史背景有關：一、明萬曆年間李欽差奉諭送來御賜匾額「海波不揚」的傳說；⁶³二、自清領之初水師即奉命崇祀天后故在雞籠城背尾的媽祖廟草寮朝拜祈安的流傳。三、此廟與水師的關聯以及乾隆7年（1742）「大雞籠城汛」設在雞籠島，奠定其於乾隆12年（1747）遷建後改稱「大雞籠港口天后宮」的因緣（詳見下文）。但清領之初和平島尚未設置常駐水師，水師從何而來？

清康熙23年（1684）清廷始設臺灣府縣之時，亦設水師佈防。但北路水師並無專設，係屬安平協標分防。是年雖設立大線頭、蚊港、鹿仔港、笨港、猴樹港等五處水汛，但鹿仔港以上崩山、後壠、中港、竹塹、南坎、淡水、雞籠等七港，以水土不宜或港道淺狹，概無設防。直到康熙43年（1704）擴大編制添設沿海官兵哨船遊巡，乃在鹿仔港汛內添設三林港汛、在笨港汛內添設海豐港汛，並規定在南風盛發之時，就笨港、三林港二汛之內，輪撥把總領兵駕哨船一隻，前往淡水、雞籠游巡；北風時再撤回原汛。⁶⁴從此，雞籠才有水師定期游巡。故就算是清初水師在雞籠城背尾媽祖廟草寮朝拜祈安，也應該是康熙43年（1704）以後的事了。

但康熙43年（1704）之前雞籠不設防，並不表示清廷無知於雞籠對北臺海防的重要。蓋康熙43年（1704）對水汛的擴大編制雖未重新在雞籠島設置大砲，但仍盤點了既有雞籠砲城以及27個中大砲臺位置的設施；並明確列出雞籠為「臺灣北洋第一扼要之地」的定位。⁶⁵再者，繪於康熙24-25年（1685-1686）前後的《臺

⁶² 洪連成，《基隆市志·風俗篇》（基隆：基隆市政府，1979），頁432。

⁶³ 筆者嘗論證：至遲在明萬曆晚期，漢人已在雞籠（和平島）建立了媽祖廟，此不但是定居聚落的象徵，並可能是明朝官方與當地漢人連結的管帶。見黃麗生，〈西班牙人佔領以前漢人移居基隆和平島的歷史進程與性質〉，頁23

⁶⁴ [清]周鍾瑄，《諸羅縣志》（臺北：大通書局，臺灣文獻叢刊第141種，1962），卷7，兵防志·水師防汛，頁121-122。

⁶⁵ [清]周鍾瑄，《諸羅縣志》，卷7，兵防志·水師防汛，頁124。

灣圖》（與艾渾、羅剎、內蒙古之圖同卷），今和平島被標示為「圭籠頭」，並在島上只繪並標示「圭籠城」、「砲台」二種人文物，也說明了其著重於軍防的繪圖用意；「圭籠頭」本島左方則繪有「桶盤嶼」，今基隆嶼則被標示為「圭籠山」，本島右方則繪並標示「山廟社」（按：應即「山朝社/三貂社」）（見圖3 & 3-1），在清代文獻中，三貂也常是佈防地標。此外，從本圖與艾渾、羅剎、內蒙古之圖同卷來看，除了「數位方輿」網頁所附說明，謂與各地圖相關的「若干事件都在康熙親政後至二十四、五年（1685–1686）前後所完成的」，顯示他們有時間上的共性之外，而且還都與「中國天朝體制」的邊疆軍防有關。此不但反映了清初清朝治理臺灣和澎湖列島的視角，也投射出此《臺灣圖》中「圭籠頭」及其附近地區被賦予軍防任務之整體結構的背景，並與西、荷、明鄭係著眼於國際商貿統治雞籠，形成鮮明的對比。

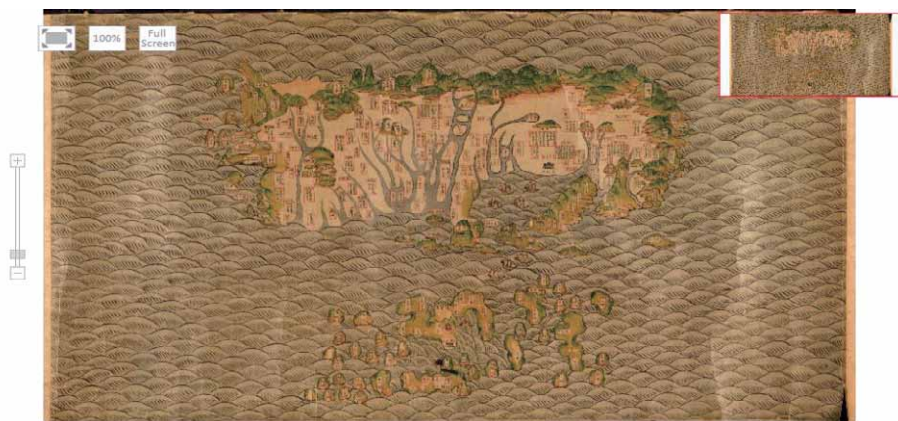


圖3 《臺灣圖》（與艾渾、羅剎、內蒙古之圖同卷）⁶⁶

⁶⁶ 《臺灣圖》與艾渾、羅剎、內蒙古之圖同卷，原圖收藏於美國國會圖書館，瀏覽自「數位方輿」網頁。該網頁說明：「本幅長卷由四幅地圖所組成，其中兩幅圖題署於圖中，分別題名〈艾渾之地圖〉、〈羅剎之地圖〉；其餘兩圖分別描繪臺灣、澎湖列島及黃河河套至遼河一帶，內蒙古諸旗及部落遊牧地之劃分，後兩圖係依其內容而訂圖名。艾渾、羅剎兩幅以圖像描繪，生動繪出圖中主題。清康熙二十二年（1683）俄羅斯入侵，清廷於黑龍江左岸築城屯兵。康熙二十四年（1685）任命彭春（1644–1699；正紅旗滿州副督統）進軍雅克薩，康熙二十五年（1686）清軍



圖3-1 《臺灣圖》「圭籠城」「圭籠頭」「圭籠山」局部（本研究重繪）

但即使曾著眼於邊防而繪製了《臺灣圖》，並對雞籠島有所著墨，也在約20年後的康熙43年（1704），始派水師定期游巡雞籠。而且此時的水師係由笨港、三林港二汛所輪撥，當時北臺灣尚無汛塘。清廷正式在北臺灣設汛塘是在康熙50年（1711）以後的事。是年，為搜捕海盜鄭盡心，把佳里興分防的千總調移駐到淡水八里坌，並添設大甲溪至淡水八里坌的七個塘均屬八里坌汛的千總兼轄，各設有常駐的汛兵。⁶⁷但雞籠並未涵蓋在上述七個塘之內，故仍無駐兵。此除了因為前述「水土不宜或港道淺狹」的理由外，也由於當時雞籠並沒有迫切的海防與民防危機。這種情形與當時雞籠只有巴賽人村落不無關係。從當時稅收的狀況推斷，經過政權更迭的變局，雞籠島的人口趨於單純化，不像過去那樣多元；原居於雞籠島上的漢人或已離去，或已融入雞籠社成為其中一員。至少從針對番社的「陸

再次攻打雅克薩並圍城，俄軍投降。康熙二十八年（1689）簽署尼布楚條約，雙方正式劃定疆界。四幅主題、地區不同的地圖，不知為何置於同卷；但上述若干事件都在康熙親政後至二十四、五年（1685-1686）前後所完成的。因此，繪圖時間判斷也大致在此前後。」唯其在「製圖年代」欄目中標註繪製時間為「清康熙間（1697-1722）」與其內文所述「二十四、五年（1685-1686）前後」不符，茲按其文字說明陳述繪製時間為1685-1686。
https://digitalatlas.asdc.sinica.edu.tw/map_detail.jsp?id=A103000084，瀏覽日期：2021.7.20。

⁶⁷ [清]周鍾瑄，《諸羅縣志》，頁115-118。

餉」和針對漢人樵採捕魚之船的徵收的「水餉」來看，此時雞籠只剩下巴賽人的「番社」，而無納稅的漢人村落，之前有國際貿易性質的福州街市也黯然無息。蓋清廷自清康熙23年（1684）對雞籠社每年徵收「陸餉」22兩5錢7分9釐1毫。（內含山朝、金包里社餉），但徵收「水餉」的各樑頭港潭中並未包含雞籠。⁶⁸也就是島上並無從事相關營生的漢民須被課以「水餉」。此可從《臺灣地里圖》雞籠島局部所呈現人民生活景象略窺一二。

約繪於清康熙23年（1684）後的《臺灣地里圖》是一幅清代一府三縣時期的臺灣地圖。其以傳統風俗畫方式描繪臺灣中央山脈以西平原及澎湖列島的山川地理、城鎮村（里）社的分佈。其圖面佔較大部分為臺灣縣（今台南一帶），特別是明鄭以來最明顯的「十」字街；另以立面營牆形象表示軍隊駐防、房屋表示官署和村莊分布，並繪出山脈、海面波紋及行經的船隻。（圖4）



圖4 《臺灣地里圖》⁶⁹

《臺灣地里圖》雖未以專名標示今和平島，但在島上繪有並標明「雞籠城」、

⁶⁸ [清]周鍾瑄，《諸羅縣志》，頁96-101。

⁶⁹ 《臺灣地里圖》原圖收藏於美國國會圖書館，瀏覽自「數位方輿」網頁。繪製年代及相關陳述係參自「數位方輿」網頁的文字說明。

https://digitalatlas.asdc.sinica.edu.tw/map_detail.jsp?id=A103000084，瀏覽日期：2021.7.20。

二座「砲臺」以及「雞籠社」等字樣之建築物判知，所繪即是雞籠島（和平島）。島上還繪有老幼相持、漁樵勞動的生活景象；圖中雞籠島周邊還有「桶盤嶼」、「雞籠嶼」（即今基隆嶼）。在整幅《臺灣地里圖》中，漢人的聚落以「里」標示，原住民的聚落以「社」標示；各里人民的衣著自與官兵有所區別，但仍顯示了漢人服飾的特色，只不過其中某些勞動者的褲裝較短。由於《臺灣地里圖》中的雞籠島上只有「雞籠社」，無「里」也無「村」，表示當時島上並無漢人聚落，此與本文前述的論證相呼應。但所繪雞籠島上的人物，有赤裸上身只著短褲的原住民，亦有全身穿著漢人衣褲者（參見圖4-1）。這些雞籠島上全身穿著漢人衣褲者可能是一部份因交易而得到漢服的原住民，也可能是部份與原住民通婚或寄住番社的漢人仍維持穿著漢服的習慣。該畫透露出清領之初的雞籠島可能存在上述漢原密切互動的現象。也就是說島上雖無漢村，但不排除有漢人活動；而從另一面來看，當時島上原住民巴賽人的營生，除了畫中所顯示的漁獵打樵外，據文獻記載，他們也種植禾秫、黍和芋薯，採取紫菜、通草水藤等，並與漢人貿易以因應日用輸餉之所需；⁷⁰所以畫中雞籠社的巴賽人，若在日常穿著漢服勞動也不足為怪，只不過相對於他們的祖先在明代時只在接待漢商時才會穿著漢服，已有很大不同——據張燮的《東西洋考》描述，當時雞籠的巴賽人喜歡並珍惜漢人的衣服；他們不時透過交易得到漢人衣服，但平時不穿，只在重要場合，例如與漢人會面時，才特意把十多件短長漢服一起穿在身上，以炫耀其華奢。⁷¹

⁷⁰ [清]周鍾瑄，《諸羅縣志》，頁172。

⁷¹ [明]張燮，《東西洋考》，收入《欽定四庫全書》，史部十一·地理類，卷5，頁18。

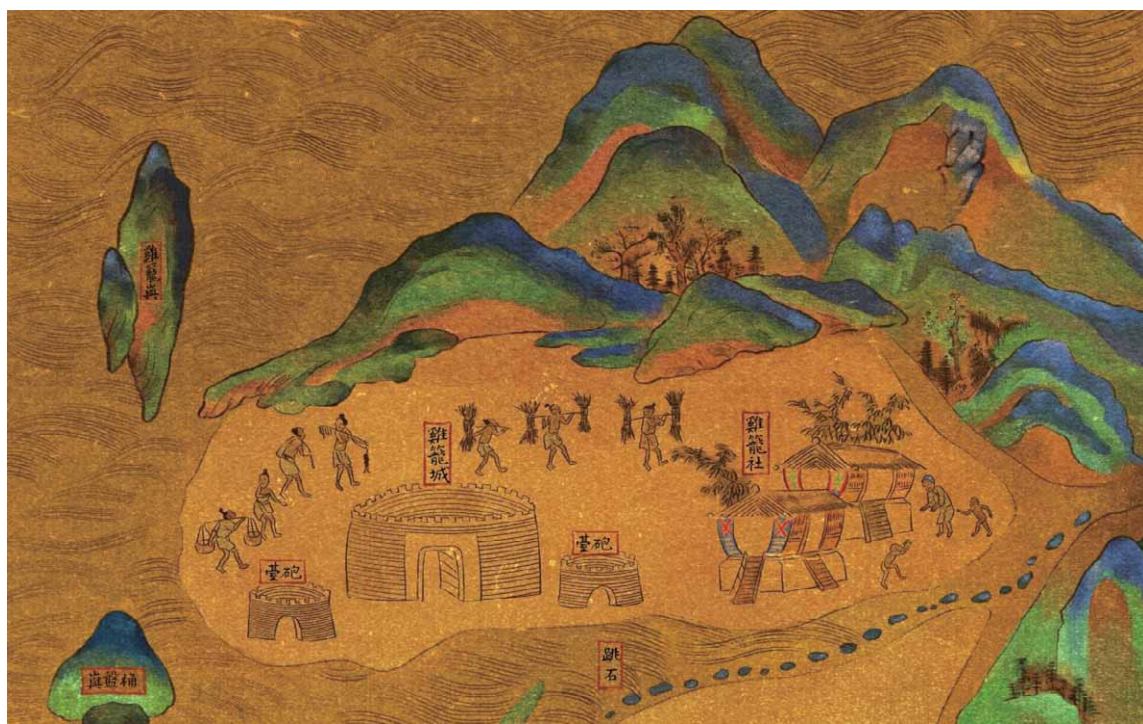


圖4-1 《臺灣地里圖》的雞籠島-含「雞籠城」「雞籠社」「雞籠嶼」局部
（本研究重繪）

如上所述，清領之初雞籠島既無常駐官兵，只有雞籠社的巴賽人，清廷還要收其「陸餉」，到底要如何、靠何人治理呢？《諸羅縣志》載曰：「土官之設，始自荷蘭，鄭氏因之。國朝建設郡縣，有司酌社之大小，就人數多寡，給牌各為約束。有大土官、副土官名目，使不相統攝以分其權，且易為制。」⁷²清領之初，雞籠社就被列為繳納陸餉的番社，應即設有土官以管理社內秩序。但土官並不主管番社聯外、乃至於陸餉方面的業務。於是「通事」扮演了重要的角色。清廷沿用明鄭「賸社」之制。賸，係指「散收眾社之銀物而包納其餉也。」每年調社之日，輕重各餉皆由「賸社者」經手，所謂「調社」是指每年發一牌照給賸社之人。⁷³擔

⁷² [清]周鍾瑄，《諸羅縣志》，卷8，風俗志·番俗，頁168。

⁷³ [清]周鍾瑄，《諸羅縣志》，卷6，餉稅，頁96-97。

任「賸社」業務之人概即通曉番語、溝通官社、乃至來往貿易的「通事」。康熙時期大雞籠社最有名的「通事」即賴科。賴科不僅擔任大雞籠社的陸餉「賸社者」，也深入其他番社交易。例如：康熙32年（1693），有陳文、林侃等商船，遭風飄至山後崇爻八社住居經年，略知番語並悉其港道；34年（1695）大雞籠通事賴科乃與潘冬等人前往招撫遂皆嚮化，並附阿里山輸餉（八社與阿里山社合輸餉銀一百五十五兩二錢三分二厘）；每歲賸社之人，用小舟裝載布、鹽、糖、鍋釜、農具等往與貿易。八社則以鹿脯筋皮市皆以物交物，不用銀錢，一年僅只往返一次。⁷⁴

此外，清康熙51年（1712）賴科鳩眾在「淡水干豆門」興建天妃廟，三年後，康熙54年（1715）又加以重建，易茅以瓦，並由諸羅知縣周鍾瑄題為「靈山」，⁷⁵故也稱「靈山廟」，此即今北投關渡宮之源始。《諸羅縣志》載康熙51年（1712）該廟「落成之日，眾番並集」，⁷⁶說明賴科所鳩之眾，應該也包含番社的信眾。翌年，康熙52年（1713）賴科更與鄭珍、朱焜侯、王謨等人以「陳和議」戶名，請墾北投庄、海山庄、坑仔口等地，其中也包含當時隸屬於海山庄的樹林地區在內，是為漢人開闢樹林之始。⁷⁷賴科的例子，反映出清廷利用「賸社」制度初漢人引導、連結各原住民部落與漢人交易、向清廷輸誠納餉、甚至將番地開闢為漢田之一斑。可見通事在清領初期所發揮的作用，的確部分彌補了像雞籠這種沒有常駐官兵的番社治理問題；而且因為像賴科這樣的人物將雞籠納入他賸社、開墾、商貿乃至於興建廟宇等活動的網絡之中，乃使雞籠這樣的海角小島在他經營的網絡中免於孤立，並為日後更多漢人移居雞籠開啟了前沿。

約於清康熙38-43年（1699-1704）繪製的《清康熙臺灣輿圖》（圖5；圖5-1）即呈現了當時雞籠島既無駐兵、也無漢村、只有番社時期的景象。館藏單位說明

⁷⁴ [清]藍鼎元，《東征集》（臺北：大通書局，臺灣文獻叢刊第12種，1958），卷6，紀臺灣山後崇爻八社，頁90-91。

⁷⁵ [清]周鍾瑄，《諸羅縣志》，卷12，寺廟，頁281。

⁷⁶ [清]周鍾瑄，《諸羅縣志》，卷12，古蹟，頁286。

⁷⁷ 張福壽，《樹林鄉土誌》（日文版）（臺北：樹林信用購販組合，1938），頁3。

《清康熙臺灣輿圖》：「屬於明清以來中國傳統「海防圖與行政區域圖」的類別，主要應用於軍事與政治目的。不過因為本圖對於人文和自然景觀的著重與描繪，因此在文化經濟面向上也相當具備參考價值。「康熙臺灣輿圖」與其他傳統彩繪臺灣古地圖不同的地方，在於它除了描繪有地理景觀與軍備設施之外，還標示出了許多人文景觀（如村落、民宅、牛車、船隻），以及有關原住民狩獵、捕鹿、捕野兔等風俗。比較特別的是田園，本圖以地圖符號表示，不像後來大多的圖中以文字來表達。此外，像是房屋建築與交通運輸等，都仍忠實地反映了清初的紀錄。」⁷⁸唯圖中有關雞籠島局部，除在島上繪有房舍並標明「雞籠社」以及「雞籠城」「炮臺」的圖像與字樣外，僅以文字說明「雞籠社」與四周要地的交通路線與時程，完全沒有標示與汛塘的相關訊息，也反映出當時軍防在此區域尚無急迫性。《清康熙臺灣輿圖》中的「雞籠杙」即今基隆嶼，此名在後來的文獻比較常見，是基隆嶼最具代表性的傳統地名，取代了更早的《臺灣圖》名之為「圭籠山」——「圭籠山」很容易和也被稱為「雞籠山」「圭籠頭」的和平島混淆。至於在圖中未被標示島名的和平島，其在康熙中後期的地名到底為何呢？撰於康熙56年（1717）的《諸羅縣志》其地圖及內文皆稱今和平島為「雞籠嶼」。⁷⁹此地名一直沿用，後因「大雞籠汛」的設立與常駐，到乾隆中葉才逐漸被稱為「大雞籠」。（詳見下文）

⁷⁸ 國立臺灣博物館《康熙臺灣輿圖》網頁的文字說明。<https://kangxitaiwanmap.ntm.gov.tw/>，瀏覽日期：2021.9.8。

⁷⁹ [清]周鍾瑄，《諸羅縣志》，卷首，地圖；卷1，山川，頁6。



圖5 《清康熙臺灣輿圖》北臺局部⁸⁰

⁸⁰ 論者考查前人研究認為《康熙臺灣輿圖》的繪製年代應於清康熙 38 至 43 年（1699～1704）間。見翁佳音、石文誠、陳佳慧著，《康熙臺灣輿圖歷史調查研究報告》（臺北：國立臺灣博物館，2007），頁 26-45。《康熙臺灣輿圖》原圖目前收藏在「國立臺灣博物館」，是臺灣博物館接收自日本時代「臺灣總督府博物館」的其中一項藏品。該館網頁對《康熙臺灣輿圖》的繪製年代亦持相同說法，謂近年來各界已大致同意應該是在清康熙 38 至 43 年（1699～1704）間，認為過去「康熙臺灣輿圖」雖曾被認為是康熙 61 年（1722），首任巡臺御史黃叔璥為了獻給朝廷，而命令他人所描繪。不過，後來有些人陸續發現圖中所描繪一些景觀的發生年代應該都比西元 1722 年還要更早；例如康熙 43 年（1704）時，清朝將諸羅縣縣治由目加溜灣（也就是今天臺南安定、善化一帶）遷到嘉義，但圖上所描繪的諸羅縣縣治位置，仍在未經遷移前的目加溜灣。
<https://kangxitaiwanmap.ntm.gov.tw/>，瀏覽日期：2021.9.8。



圖5-1 《康熙臺灣輿圖》「雞籠城」「雞籠社」「雞籠杙」局部（本研究重繪）

四、雍乾時期軍防與村落的變革

雞籠向為北臺險要，長期不設治駐軍，識者不乏批評。清康熙55-56年間（1716-1717），《諸羅縣志》的編纂陳夢林就以雞籠為全臺北門之鎖鑰，議請在淡水雞籠增設縣邑防戍，並添設雞籠一汛配水師官兵500人永鎮其地。⁸¹陳夢林的建議雖然未被立即採納，但至少得到相當的反饋。翌年，清康熙57年（1718）浙閩總督覺羅滿保即上疏：「淡水雞籠山為臺灣北界，三面濱海，西南夷舶往琉球、日本者，皆望此山為準的。且澳港深闊，可泊巨艦百餘，內為肩豆門，沃野百里，番社眾多，請增置淡水營，設官駐防，以扼臺灣之尾。」⁸²同年便獲准成立淡水營

⁸¹ [清]周鍾瑄，《諸羅縣志》，卷7，兵防志，頁110-114，124-125。

⁸² [清]孫爾准等，《重纂福建通志》，卷87，疏議，收入《福建通志臺灣府》（臺北：臺灣銀行經濟研究室，臺灣文獻叢刊第84種，1960），海防，頁417。

並每半年輪流分防雞籠。《清聖祖實錄》有相關記載：

議覆：覺羅滿保疏言：「福建臺灣北路之淡水、雞籠地方，實為販洋要路，又為臺郡後門，向係臺協左營汛地，並未安兵屯駐。請於臺灣營各額兵內酌量抽調兵五百名、戰船六隻，設立淡水營，令北路營參將管轄，並請移興化城守右營守備駐防淡水，於臺鎮標中營撥千總一員，臺協左營撥把總一員為淡水營千把，每半年輪流分防雞籠。」俱應如所請。⁸³

雖然只是半年輪防，但總算開始在雞籠設汛駐兵。此外，由於康熙60年（1720）朱一貴造反，震動全臺；因此而來臺參與平亂的藍鼎元亦奏請脩補砲城，添設雞籠水師一營，以加強雞籠的水陸兵防。其〈臺灣水陸兵防疏〉曰：

臣藍鼎元謹奏，臺灣水陸兵防宜加經畫事：竊惟全臺駐防官兵七千餘名，水陸屯戍可云周密。但幅員千五百里，塘汛寥遙，不能無兵力弗周之處。如北路雞籠地方，為全臺腹背旁門要害，……雞籠去失淡水營雖僅百餘里，崎嶇跳石以行，須三四日乃至。倘有賊船駕此停泊，或日本、荷蘭巨艦入港，淡水營官兵斷不能知。臣以為宜脩補砲城，添設雞籠水師一營，以守備領官兵五官、戰船七隻，防守其地，與淡水營為犄角之勢。⁸⁴

此外，藍鼎元亦力陳：除添兵設防外，應廣聽開墾，以地利盡，以防變亂；並可在淡水八里坌設巡檢司並兼顧雞籠山後。⁸⁵建議將諸羅縣劃分為二，在半線以上另設一縣，並設守備一營兵五百；在八里坌設巡檢一員則可輔佐半線縣令。其文曰：

欲為謀善後之策，非添兵設官、經營措置不可也。以愚管見，劃諸羅縣地而兩之。於半線以上，另設一縣，管轄六百里。雖錢糧無多，而合之番餉，歲徵銀九千餘兩。草萊一闢，貢賦日增，數年間巍然大邑也。半線縣治，

⁸³ 不著撰人，《清聖祖實錄選輯》（臺北：大通書局，臺灣文獻叢刊第165種，1963），康熙57年5月11日，頁169。

⁸⁴ [清]藍鼎元，《平臺紀略》（臺北：大通書局，臺灣文獻叢刊第14種，1958），附錄，臺灣水陸兵防疏，頁71。

⁸⁵ [清]藍鼎元，《東征集》，卷3，覆制軍臺疆經理書，頁34-35。

設守備一營，兵五百。淡水八里坌設巡檢一員，佐半線縣令之所不及。⁸⁶朱一貴事件突顯的治理危機，促使清廷慎重考量相關建議，隨即調整行政區劃並擴增兵備編制。雍正元年（1723），御史吳達禮奏請在諸羅縣北路增設一縣曰彰化縣，並設淡水廳稽查北路，兼督彰化捕務，仍附於彰化縣治；雞籠乃改隸彰化縣淡水廳所轄。雍正9年（1731），清廷劃大甲溪以北專歸淡水同知管理，移治竹塹，雞籠改專隸淡水廳所轄。雍正10年（1732），添設八里坌巡檢。⁸⁷顯然藍鼎元當年的建議獲得相當採納。在軍防方面，如前所述，清康熙57年（1718）浙閩總督覺羅滿保已奏准設立淡水營，下轄淡水汛與雞籠汛。雍正11年（1733），清廷在淡水營下又增設大雞籠港塘、金包里塘和小雞籠塘；並添設把總一員，步戰守兵120名，輪防大雞籠汛、小雞籠塘，以兼顧大雞籠港塘、金包里塘。⁸⁸此時，原設在雞籠島的「雞籠汛」改稱為「大雞籠汛」，以對應新設的「小雞籠塘」；此外，「大雞籠港塘」的新設及其名稱，反映了今基隆內港岸區的持續發展，並開啟內港日後被稱為「大雞籠港」的濫觴。

地方行政機構和汛塘的增設反映了民政與防務的雙重需求，也呼應雞籠地區移民社會的變化。淡水、雞籠在民政軍防系統的密切關聯，與二地之間兼有水陸的交通路線有關。據《續修臺灣府志》載：「淡水至雞籠，有東西兩路：西由八里坌渡礮城，循外北投、雞柔、大遯、小雞籠、金包裹諸山之麓至雞籠內海，可一百二十里。沿路內山外海，多巨石巉巖碁峙，相去數武；其下澗水淺深不一，行人跳石以渡，失足則墜於水。東由關渡門坐蟒甲乘潮循內北投、大浪泵至峰仔峙，港大水深，泝灘河可四十里而登岸。踰嶺十里許，即雞籠內海。」⁸⁹漢人移民

⁸⁶ [清]藍鼎元，《平臺紀略》，雍正元年，頁31。

⁸⁷ [清]陳培桂，《淡水廳志》，卷8，官制，頁203。

⁸⁸ [清]余文儀，《續修臺灣府志》（臺北：大通書局，臺灣文獻叢刊第121種，1962），卷9，武備（一），營制，頁370。

⁸⁹ [清]余文儀，《續修臺灣府志》，卷1，形勝·附考，頁55。有關淡水至雞籠東西兩路的陳述，撰者註明係參考自《臺海使槎錄》。《臺海使槎錄》則稱係引自陳璘的《澹水各社紀程》曰：「陳湄川中丞澹水各社紀程，澹水港水路十五里至干豆門，南港水路四十里至武嘮灣，此地可泊船。」

由淡水登陸臺灣後，即循前述東西二路進入雞籠。雍正元年（1723），遷臺的漳州人，陸續由八里坌移居雞籠牛稠港、虎子山等地，逐漸形成坎仔頂街，而為雞籠內港街市之嚆矢；後至乾隆年間，更開拓新建了新店街、暗仔街等。⁹⁰此波移民潮也反映在雞籠島上。雍正元年（1723），除了原住民潘姓的巴賽人外，涂、陳、謝、池等各漢人宗族也陸續移入本島定居形成聚落。⁹¹據島上耆老所述，其中最早移入的是來自漳州的涂姓族人。⁹²迨至雍正13年（1735）續有漢人移民持續大量移入雞籠島。⁹³此時雞籠島上的漢人係以漁業兼農耕為主，並在島上「社尾」海岸埔地發展為漁村，此相較於清領以前漢人在「福州街」從事國際商貿的時期已有很大的變化。

雞籠島漢人移民社會的發展，亦反映在漢人廟宇在島上的設立之上。傳說雍正4年（1726）藍廷珍奏賜頒匾「神昭海表」於雞籠島的媽祖廟。⁹⁴雖然其真實性尚待釐清，唯雍正年間漢人移居雞籠島日眾，應為可信；迨至乾隆12年（1747）雞籠島上已有各姓宗族聚居。是年，島上潘、涂、陳、謝、池各姓宗族共議集材，

內雞心礁陸路六里至雷裏，六里至了阿，八里至秀朗，三十里至里末，三里至擺接。北港水路十里至內北投，四里至麻少翁，十五里至大浪泵，此地可泊船；三里至奇武仔，十五里至答答悠，五里至里族，六里至麻里即吼，二十里至峯仔嶼。上灘水路七十里至嶺腳，上嶺、下嶺十里，渡海十二里至雞籠。又澹水港北過港，坐蟒甲上岸至八里分，十五里至外北投，十二里至雞柔山，十五里至大屯，三十里至小雞籠，七十里至金包裹，跳石過嶺八十里至雞籠社。」參見[清]黃叔璥，《臺海使槎錄》（臺北：大通書局，臺灣文獻叢刊第4種，1957），卷6，北路諸番十·附載，頁141-142。

⁹⁰ 洪連成，《基隆市志風俗篇》，頁14。

⁹¹ 社寮島文史工作室，〈社寮島雞籠灣大事記〉，「社寮島故事館」網頁 <http://sheliaoislandstory.blogspot.com/2007/>，瀏覽日期：2021.11.2。

⁹² 潘江衛、陳世一，《和平島多元族群記錄》（基隆：基隆市文化局，2002），頁38-39、42-43。

⁹³ 社寮島文史工作室，〈社寮島雞籠灣大事記〉，「社寮島故事館」網頁 <http://sheliaoislandstory.blogspot.com/2007/>，瀏覽日期：2021.11.2。

⁹⁴ 此傳說的背景是朱一貴之亂平定後，雍正3年（1725），巡臺御史禪濟布等奏准皇上特頒御書「神昭海表」匾額分由湄州、廈門、臺灣（今臺南）三處天后宮懸掛。但臺灣民間則盛傳雍正4年（1726）水師提督藍廷珍奏賜頒「神昭海表」匾分由臺灣各處天后宮複刻懸掛。此所以臺灣各大天后宮亦可見懸掛「神昭海表」匾額。但據潘江衛主編《大雞籠港口天后宮文化導覽手冊》的沿革志的相關說明，和平島天后宮現有「神昭海表」匾額是李登輝任總統時所書。

遵照媽祖允杯選定西南面向的福地重新遷建，並迎請雞籠城背尾媽祖金身入火安座，並命名為「大雞籠港口天后宮」。此為基隆乃至北臺地區最早的「天后宮」。⁹⁵此一發展反映以下重要的歷史文化意涵：一、此時雞籠島上的漢人數目及其經濟實力已有相當的累積，而且巴賽人一定程度地容納吸收了漢人的文化與信仰（其中「潘」應為巴賽人雞籠社頭目之姓）。二、乾隆初期確立了雞籠島之為「大雞籠港口」的稱號。三、此次雞籠城背尾媽祖廟的遷建雖為民間集資所建，卻得以「天后宮」命名，表示已獲官方認可，因而取得形同官廟的位階，此應與此宮悠久的歷史背景及其與明清官方和水師的淵源有關。四、雖然當時雞籠內港已出現街市，但其人文發展還不足以另建天后宮；而雞籠島雖然已不再是最主要的貿易市場，但其歷史背景和人文活力仍使當地成為媽祖信仰的中心。故約繪於雍正12年～乾隆24年間的《臺灣府汛塘圖》才會刻意標示「天后宮」的圖像與字樣。（見圖6、6-1）此外，清乾隆43年（1778），漢人漁民從海上迎神在島上奉祀三府王爺，是為雞籠島「社靈廟」設立之始；⁹⁶其信眾亦多為漁民，也印證清初時期雞籠島住民轉型以漁業營生並持續發展的趨勢。

因應漢人移入日眾，雞籠島及牛稠港岸地區的軍防也有新變革。據乾隆7年（1742）成書的《重修福建臺灣府志》所載，淡水營防務的規制約為：

淡水營：都司一員、千總一員、把總二員（內一員，雍正十一年添設）、步戰守兵共五百名（內地按班撥戍，餉有定額）、戰船六隻（波一、波二、波三、波四、定七、定八）。駐防淡水港都司一員，千總一員，兵二百九十名、戰船四隻。分防砲臺汛兼轄港北、小雞籠等塘把總一員、兵五十名。分防大雞籠城兼轄大雞籠港、金包里塘把總一員、兵一百六十名、戰船二隻。⁹⁷

如上所述，相較於雍正11年（1734）大雞籠汛還處於輪防的階段，乾隆7年（1742）

⁹⁵ 潘江衛主編，《大雞籠港口天后宮文化導覽手冊》，〈天后宮沿革〉〈天后宮廟誌〉。

⁹⁶ 不著撰人，〈三府王爺社靈廟傳說〉，收入社靈廟管理委員會編《基隆三府王爺社靈廟摺頁》。

⁹⁷ [清]劉良碧，《重修福建臺灣府志》，卷10，兵制，頁481。

雞籠島上的「大雞籠汛」不但設有把總1員，領兵160名，具備戰船2隻，還管轄大雞籠港塘、金包里塘。此時，整個大雞籠港灣島區，設有一汛一塘，有駐兵常守，此為過去所無。故乾隆時期的史志提到「雞籠城」會加註：「昔荷蘭設埠頭賣市，通內地漢人貿易，上建石城，現在屯兵防守，土番於此捕魚取藤，賣以充餉。欲到此處，必從獅毬嶼舉火號，社丁撥兵駛艚而渡；或從八里簡山舉火號，亦得渡。」⁹⁸

約繪於雍正12年（1734）至乾隆24年（1759）間的《臺灣府汛塘圖》（圖6、圖6-1），即呈現了前述雞籠島上已設有「大雞籠汛」、「天后宮」等象徵軍防與漢人移民社會發展的變化。據「數位方輿」《臺灣府汛塘圖》網頁說明：「全圖覆蓋範圍，北起圭籠城及沿海島嶼，南至砂馬磯頭；東起中央山脈，西至海峽包括澎湖群島。圖中各處以紅字標示地名，墨字除了註記各汛塘兵丁員額、道路里程外，其餘則記錄原住民社數目及入清年代，如『瑯嶠社生番共18社於雍正二年（1724）歸化』、『傀儡社生番共27社於雍正二年歸化』、『此一帶係水沙連所屬，南北港共35社，於雍正二年歸化』、『淡水山後蛤仔爛所屬27社於雍正二年歸化』。」⁹⁹ 由此可見，本圖繪製主旨係以軍防佈局為主、兼及「番社」歸化時期。對本文而言，恰正突顯下文所述雞籠島在圖中的特殊性：

一、《臺灣府汛塘圖》雖未標註雞籠島的名稱，但繪有城樓標示「圭籠城」突顯了雞籠島的位置，且在今東砲台一帶標示「大圭籠汛」代表島上設有駐軍，呈現了自乾隆7年（1742）「大雞籠汛」水師常駐於島上的實況，正符合本圖軍防佈局的繪製主旨。

二、約在島中央的位置繪有宮廟建築並標示「天后宮」字樣，代表其為官方認可的官廟地位已如前述，更為可貴的是，此為目前僅見明確標繪出雞籠島天后

⁹⁸ [清]劉良碧，《重修福建臺灣府志》，卷3，山川，彰化縣，頁65。

⁹⁹ 參自「數位方輿」《臺灣府汛塘圖》網頁文字解說。
https://digitalatlas.asdc.sinica.edu.tw/map_detail.jsp?id=A103000084，瀏覽日期：2021.7.20。

宮的最早文獻，而且依本圖軍防佈局的主旨性質以及前述水師祭祀媽祖的傳統來看，此天后宮極可能與駐防於雞籠島上的水師有所關聯，否則不會被刻意描繪標示出來。唯按《大雞籠港口天后宮文化導覽手冊》〈天后宮沿革〉〈天后宮廟誌〉所述，雞籠島「天后宮」係乾隆12年（1747）遷建並命名，如此事為真，則《臺灣府汛塘圖》的繪製年代似可修正為乾隆12年（1747）至乾隆24年（1759）間。¹⁰⁰

三、島上東側繪有民房建築標示「社寮」，此顯然是指原住民巴賽人的聚落而言，相對於其他輿圖標其為「雞籠社」，本圖稱之為「社寮」尤顯特別；蓋此為目前所見地圖或相關文獻最早出現在雞籠島上的「社寮」地名，可視為晚清雞籠島名改稱「社寮」的濫觴。

此外，圖中本島東面繪有「八尺門」、「三貂山」，北面有「圭籠杙」、「花瓶嶼」，南面有「盤石」（似即桶盤嶼）和「毬嶺」等，呈現了周遭的地理環境，則與其它輿圖相仿。

¹⁰⁰ 本文以為「數位方輿」考證《臺灣府汛塘圖》繪製年代約於雍正12年（1734）至乾隆24年（1759）間，雖尚稱合理，但其上限未考慮圖中「天后宮」的興建年代，不免有闕漏之失。其文曰：「圖中臺灣四縣及淡防廳、澎湖廳均已建木柵城欄；其中彰化縣城屬較晚修築的一座；雍正12年（1735），『知縣秦士望環植刺竹，周圍779丈3尺，設東、西、南、北四門』（乾隆《續修臺灣府志》，卷2，〈規制·城池〉）；另雍正12年，諸羅縣丞自笨港街磚仔窰移至坂頭厝（乾隆《續修臺灣府志》，卷2，〈規制·公署〉），都反應在圖中；據此大致可斷本圖不早於雍正12年。其次，淡防廳城於雍正11年雖也建城，東、西、南、北四門亦俱建門樓；但乾隆24年（1759），『同知楊愚奉文四城門上各增建礮臺一所』。另府城城門原為七，乾隆40年（1775）『建小西門於土墾埕西，為八門焉』（乾隆《續修臺灣縣志》，卷2，〈規制·城池〉），圖中均未見反應，判斷本圖應繪在雍正12年至乾隆24年間。」。

https://digitalatlas.asdc.sinica.edu.tw/map_detail.jsp?id=A103000084，瀏覽日期：2021.7.20。唯「大雞籠港口天后宮」的興建年代不見於官修地方志。例如編撰於乾隆25-27年間（1760-62）的《續修臺灣府志》並未收錄「大雞籠港口天后宮」及其興建年代，參見[清]余文儀《續修臺灣府志》，卷七，典禮·祠祀·淡水廳，頁334。編撰於同治10年（1871）的《淡水廳志》雖載有「大雞籠港口天后宮」的興建卻未註明年代，參見[清]陳培桂，《淡水廳志》，卷6，典禮·祠祀·天后宮，頁150。目前所知「大雞籠港口天后宮」的遷建年代為乾隆12年（1747）係參自〈天后宮沿革〉〈天后宮廟誌〉。



圖6 《臺灣府汛塘圖》北臺局部¹⁰¹

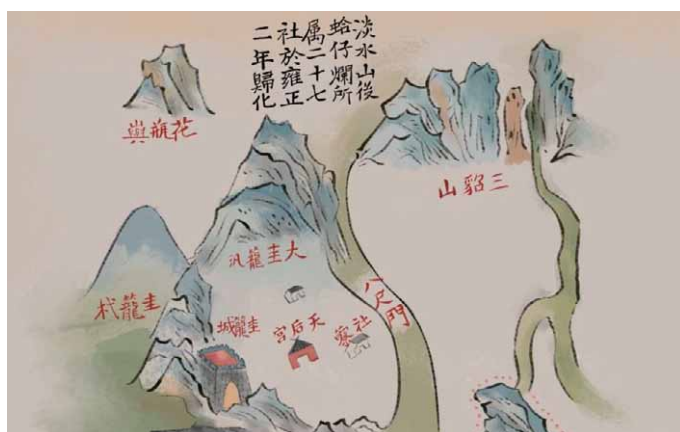


圖6-1 《臺灣府汛塘圖》

「圭籠城」「大圭籠汛」「圭籠杙」「天后宮」「社寮」局部（本研究重繪）

自乾隆7年（1742）「大雞籠汛」水師常駐後，雞籠島之為軍防要地的特色，不但顯示於上述以軍防佈局為主旨的輿圖，也表現在包含軍防、民政、聚落、街

¹⁰¹ 《臺灣府汛塘圖》原圖收藏於大英圖書館，瀏覽自「數位方輿」網頁。
https://digitalatlas.asdc.sinica.edu.tw/map_detail.jsp?id=A103000084，瀏覽日期：2021.7.20。

市……等等內容的綜合性輿圖之上。約繪於清乾隆21-32年間（1756-1767）的《乾隆臺灣輿圖》就是其中代表。該圖範圍南起「沙碼磯頭」（今恆春半島），北至「大雞籠城」（今基隆港外和平島），東抵山地，西至海岸，並兼及岸外的若干島嶼砂洲，包含了整個臺灣的西部，而未及「蛤仔蘭」（今宜蘭縣）等「後山」（今宜蘭、花蓮、臺東、屏東等縣的臺灣東海岸一帶）地區；提供了包括水系、港口、城池、官署、營汛、街肆、庄厝、番社、道路，以及有關里程、官兵配置、港口形勢等為數龐大的各種旁註等等豐富的資訊；不但對臺灣府城及各縣城池的城門以及城牆型態有醒目的描繪，也細緻地繪出軍備的重要據點如紅毛城、大雞籠城以及營盤等，並呈現數量可觀的聚落，其中有記載名稱的原住民部落超過330個，漢人聚落則超過400多個，以及214個軍隊和官衙。相對於〈康熙台灣輿圖〉中主體聚落為原住民，本圖中的漢人聚落則已超過原住民聚落。¹⁰²圖7顯示了《乾隆臺灣輿圖》北臺灣的局部。

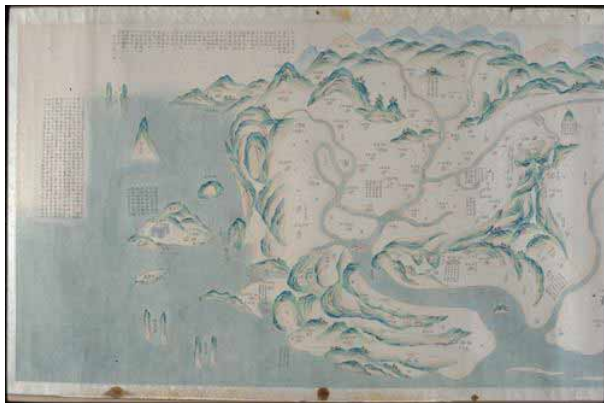


圖7 《乾隆臺灣輿圖》臺灣北部¹⁰³

¹⁰² 中央研究院台灣史研究所（編繪），〈《乾隆臺灣輿圖》上地名點圖〉之文字說明。見自中央研究院台灣史研究所「台灣歷史文化地圖」網頁 <http://thcts.ascc.net/themes/rc01.php>，瀏覽日期：2021.7.8。

¹⁰³ 《乾隆臺灣輿圖》原為清內廷所藏，後由北平圖書館收藏，中央圖書館代管，現則典藏於臺北故宮博物院圖書館，編目名為「臺灣地圖」。施添福考其內容認為本圖的製作年代上限為乾隆

乾隆中葉繪製的《乾隆臺灣輿圖》被譽為是一幅傳遞總體資訊質量最傑出的清代地圖。¹⁰⁴但此圖中的雞籠島，除了「大雞籠城」「雞籠社」等基本內容外，仍以呈現軍防要地為特色：一、島上繪有汛兵駐防的旗幟。二、它以「大雞籠」字樣標示本島，它既代表島名，更為標出汛名；反映由於「大雞籠汛」的常駐，本島地名受到影響乃逐漸從「雞籠」轉變為「大雞籠」之一斑。三、圖中在島旁所附文字說明當時「大雞籠汛」的官兵員額及四至的地點里數：「大雞籠汛安千總一員，兵九十五名，戰船二隻，每船安兵二十五名。東至港口大海，西至金包塘七十里，南至獅毯嶺一十里，北係大海。」由此可見，相較於乾隆7年（1742）「大雞籠汛」設有把總1員，領兵160名，具備戰船2隻的編制，迨至乾隆中葉還略縮減了15名兵員。（見圖7-1）



圖7-1 《乾隆臺灣輿圖》「大雞籠」「大雞籠城」「雞籠社」局部（本研究重繪）

21 年，黃典權則推定本圖的製作年代下限為乾隆 32 年，諸家各說雖有出入，但可確定本圖繪製的內容當屬乾隆中葉時期。參見〈《乾隆臺灣輿圖》上地名點圖〉之文字說明。圖 7「《乾隆臺灣輿圖》臺灣北部」及其繪製年代見自中央研究院台灣史研究所「台灣歷史文化地圖」網頁 <http://thcts.ascc.net/themes/rc01.php>，瀏覽日期：2021.7.8。

¹⁰⁴ 夏黎明，〈乾隆臺灣輿圖〉，《臺灣文獻書目解題第二種地圖類（一）》（臺北：國立中央圖書館臺灣分館，1992.3），頁 44。

隨著臺北盆地的日漸開發，防務由淡水、雞籠海岸延伸並連結到臺北盆地。迨至乾隆24年（1759）大雞籠港灣島區的防務又有變化。淡水營原設都司一員，舊駐防淡水港，此時已移駐艋舺渡頭；¹⁰⁵而以兵120名，分防大雞籠汛兼轄大雞籠港塘、金包里塘。¹⁰⁶其人員的編制縮小，但防務系統擴大，主要是為了配合北臺的防務已轉為以臺北為中心。¹⁰⁷已為日後鴉片戰爭、中法戰爭的雞籠軍防佈置的格局預埋伏筆。約繪於清乾隆40年至乾隆51年（1775-1786）的《臺灣汛塘望寮圖》即呈現了這樣的變化。

《臺灣汛塘望寮圖》係以繪出汛塘所在位置及其間連結為重心，全圖北起大雞籠汛及沿海島嶼，南至砂碼磯頭、仙人山及龜壁崎；東起中央山脈，西至海峽及臺灣周邊小島。圖中描繪山脈、城池、汛塘、聚落、鹽埕等；並繪有漢蕃界線以及島內路線。除各地標示地名外，汛塘並註記兵丁員額及各汛塘之間的里程。¹⁰⁸以北臺局部而言，就鮮明地呈現了前述以臺北盆地為中心的防務系統。如圖8所示，原駐防於淡水港的「淡水營」已移駐艋舺渡頭。北起大雞籠汛，西自小雞籠汛，南由海山口汛，都各註明其至艋舺營的里程數，有如眾星拱月。位於雞籠島的「大雞籠汛」不但是防守整個雞籠港區的重鎮，也成為以臺北艋舺為中心之軍防體系的外圍。

¹⁰⁵ [清]陳培桂，《淡水廳志》，卷8（上），表1，職官表/武職，頁237。

¹⁰⁶ [清]余文儀，《續修臺灣府志》，卷9，武備一，頁370。

¹⁰⁷ 盛世豪，《清代臺灣綠營陸路汛塘分佈變遷》（臺南：臺南大學碩士論文），頁87。

¹⁰⁸ 參見「數位方輿」網頁《臺灣汛塘望寮圖》文字說明。

https://digitalatlas.asdc.sinica.edu.tw/map_detail.jsp?id=A103000084，瀏覽日期：2021.7.20。



圖8 《臺灣汛塘望寮圖》北臺局部¹⁰⁹

如圖8-1所示，在城堡上繪出汛營旗幟並附字樣：「大雞籠汛離艋舺營柒拾里」，是《臺灣汛塘望寮圖》中雞籠島上最鮮明的圖像，不但呈現該島的軍防特質，並凸顯其為大雞籠港灣島區最重要的防務所在。而其它圖輿常見到的「雞籠城」和「雞籠社」卻沒被標示出來。此外，相對於「大雞籠汛」的凸顯，已設有「大雞籠港塘」的內港地區竟未顯現圖中；反映直到乾隆晚期，內港在防務上仍處於地位薄弱的態勢。《臺灣汛塘望寮圖》並繪有雞籠島四周地理形勢，包括往返艋舺營必經的「獅球嶺」，與臺灣本島相隔的八尺門，以及桶盤嶼、雞籠杙等。唯其四周

¹⁰⁹ 《臺灣汛塘望寮圖》原圖收藏於大英圖書館，瀏覽自「數位方輿」網頁。有關本圖的繪製年代，「數位方輿」網頁說明其考證的理據如下：「圖中一府四縣，另淡防廳也已建柵城。乾隆 52 年（1787），諸羅改稱嘉義，圖中仍稱諸羅；說明圖繪於乾隆 51 年底林爽文事件之前。至於圖繪的上限，可以從府城城門的修葺尋找線索，「（乾隆）23 年（1758）柵缺壞，同知攝縣事宋清源修。24 年（1759）縣令夏瑚復增植綠珊瑚以為外護，補植竹木。40 年（1775）知府蔣元樞（1738-1781）補植竹木，且於砲臺窩舖多所修葺，建小西門於土墘西，為八門焉」（乾隆《續修臺灣縣志》，卷 1，〈地志·城池〉），圖中臺灣府城已見小西門；據此判斷本圖當繪於乾隆 40 年至 51 年間。」https://digitalatlas.asdc.sinica.edu.tw/map_detail.jsp?id=A103000084，瀏覽日期：2021.7.20。

地標名稱雖然無誤，但所繪方位與實際略有落差，蓋《臺灣汛塘望寮圖》整體方位係以右為南、左為北、上為東、下為西；故所繪八尺門太過偏西，而誤在雞籠島的南面而非東面；桶盤嶼太過偏北，而誤在雞籠島的東北而非西南。其它輿圖也常有類似問題。

《臺灣汛塘望寮圖》沿襲《康熙臺灣輿圖》以降的地名標示，亦把今基隆嶼稱為「雞籠杙」，說明從康熙中期至乾隆晚期，「雞籠杙」已是今基隆嶼比較穩定常見的地名。此外，本圖中雞籠島上還標示了「羅漢嶼」、「黃地牯」¹¹⁰此二地名為其它輿圖所未見；前者的位置約在今「天顯宮」一帶的山嶺，後者則約於今「皇帝殿」（新稱阿拉寶灣）的位置，兩處都是雞籠島易守難攻的險要之地，繪圖者似有意藉此凸顯雞籠島之所以被稱為「扼守北臺」軍防險要的地理特質。《諸羅縣志》載：「巨石多生於雞籠、淡水之間，突怒偃塞，奇不可狀。土皆黃色，地脈所發生處也。」¹¹¹其所描述之堆疊奇形的巨石、黃色的土地，正是今和平島北岸海蝕地形的景觀與色調。透過此圖可知：俗稱「皇帝殿」名稱的由來其實與皇帝無關，而係緣於其拔地而起、土地色黃、形勢險要的軍防價值，「黃地牯」實形容其土色黃而堆疊壁立的地勢，而且亦符合《臺灣汛塘望寮圖》描繪全臺軍防佈局、凸顯雞籠島為防務要地的本意。

¹¹⁰ 《臺灣汛塘望寮圖》原圖雞籠島上的「黃地牯」字樣中的「牯」因其毛筆筆跡略顯模糊而不易判讀。初看其字形有點像「粉」或「牯」（音尼，意指未輾之稻穀），但「黃地粉」或「黃地牯」都與其標示今和平島「皇帝殿」的地質地地形不相襯而難賦予意義。另與原圖字形較相符的還有「牯」，音仵，有充滿、堆積之意，故有充牯、牯積之造詞。另《呂氏春秋·似順論·別類》曰：「白所以為堅也，黃所以為牯也。……」乃為「牯」喻色黃的典故。本文採其與原圖字形尚稱相符，並有堆積之意與色黃之喻，且與今和平島「皇帝殿」的地質地地形較為相襯，故判讀原圖字樣為「黃地牯」。

¹¹¹ [清]周鍾瑄，《諸羅縣志》，卷12，雜記志·外紀，頁296。



圖8-1 《臺灣汛塘望寮圖》的「大雞籠汛」「雞籠棧」「獅球嶺」「黃地物」局部
（本研究就原圖局部放大截圖）

五、結語

雞籠（和平島）在明中葉以前，已是東亞國際貿易的轉口中心。明末西班牙人、荷蘭人相繼進佔把雞籠（和平島）納入大帆船貿易圈的同時，也使臺灣成為「近代世界體系」的「邊陲」。明鄭驅逐荷蘭，創建政教，重視海貿，使臺灣從「邊陲」的地位翻轉為「近代世界體系」的「外部競爭場」，並維持了雞籠（和平島）之為國際貿易轉口的角色與功能。施琅征臺後，臺灣成為中國天朝體制內直接統治隸屬福建省的一府。對清朝而言，治理臺灣這塊海外新土，一方面以維持島內穩定，加深內地化為要；一方面禁止國際貿易，以防外力影響其對臺灣的統治。雞籠（和平島）乃從國際貿易的角色退場，成為近代世界體系的禁制往來區。此與明鄭時期形成鮮明對比。此外，入清以後雞籠（和平島）在兩岸航貿的地位也大受影響，唯仍持續吸引眾多漢人遷入定居繁衍，奠定當代和平島漢人聚

落的根基。

清初，雞籠（和平島）歷經從單純的巴賽人部落，轉為軍防要地，並退為小島漁村的變遷，伴隨著從「雞籠」到「大雞籠」的地名演變。從康熙時期雞籠（和平島）唯有「雞籠社」，既無漢村也無駐兵；到雍乾時期漢人移入日增，漢人聚落再現，清廷的治理亦有變革，唯亦僅只於軍事佈防。本文即從軍防與村落問題，探討清初雞籠（和平島）的位格轉變與聚落性質。

在軍防方面，清朝征臺後雖確立雞籠為「臺灣北洋第一扼要之地」，但並未在雞籠（和平島）設防，至康熙43年（1704）才有水師從三林港、笨港定期到雞籠游巡。迨至康熙57年（1718）因著眼於淡水雞籠為全臺之北，外有國際船舶往來琉球、日本以雞籠山為地標，內有番社眾多，才增置淡水營，下轄淡水汛與雞籠汛，每半年輪流分防雞籠，雞籠從此才有輪防駐兵。二年後，康熙60年（1720）為防患朱一貴事件對治理的負面影響，清廷調整行政區劃並擴增兵備編制。雍正元年（1723）雞籠改隸彰化縣淡水廳所轄。雍正9年（1731）雞籠改專隸淡水廳所轄。雍正11年（1733），在淡水營下又增設雞籠港塘、小雞籠塘，並將雞籠汛改稱「大雞籠汛」，從此雞籠島逐漸擁有「大雞籠」的新稱號。雞籠港塘的新設與命名，則反映了內港後來取代和平島南岸而為「雞籠港」主要港區的濫觴。乾隆7年（1759）因應漢人移入日眾，軍防又有新變革，大雞籠汛設立把總，雞籠島才開始有駐兵常守。迨至乾隆37年（1774）因應臺北盆地日漸開發，淡水營都司移駐艋舺渡頭，大雞籠汛和雞籠港塘固為整個雞籠港島區防護之所賴，也成為臺北艋舺盆地防務系統的外圍。

在聚落方面，明清政權更迭的紛亂，終結了雞籠島上原有的福州街和Parián。康熙時期，雞籠島唯有「雞籠社」而無漢人村；縱許有漢人通事來往活動，甚或寄住於「雞籠社」，皆不足以聚居成落，直到雍正年間才陸續有較具規模的宗族遷入。雍正元年（1723）以降，涂、陳、謝、池等各姓漢人宗族陸續移入定居形成聚落。此時雞籠島早已不再是國際貿易的轉口中心，新移入的漢人從事漁業兼

農耕為生，已是一個典型的漁村。雍正11年（1733）原「雞籠汛」改稱「大雞籠汛」乾隆12年（1747），包含巴賽人在內的島上各姓遷建並立新名的「大雞籠港口天后宮」，迎請雞籠城背尾媽祖金身入火安座，而為基隆乃至北臺最早的媽祖宮廟。此外，創建於乾隆43年（1778），島上漢人從海上迎神奉祀三府王爺的「社靈廟」，其信眾多為漁民，在在顯示清初雞籠島的住民與聚落已轉型為以漁業營生、信仰媽祖王爺、原漢相融共存的特性。

參考文獻

一、古代文獻

- [漢]何休注，[唐]徐彥疏，周何分段標點，《春秋公羊傳注疏》（十三經注疏）（臺北：新文豐出版公司，2001）。
- [明]不著撰人，《明實錄》（臺北：中央研究院歷史語言研究所，漢籍電子文獻），神宗，卷 551。
- [明]夏琳，《海紀輯要》（臺北：大通書局，臺灣文獻叢刊第 22 種，1958），卷 2；卷 3。
- [明]張燮，《東西洋考》，收入《欽定四庫全書》，史部十一·地理類卷 5。
- [清]不著撰人，《清聖祖實錄選輯》（臺北：大通書局，臺灣文獻叢刊第 165 種，1963），康熙 57 年 5 月 11 日。
- [清]不著撰人，《天妃顯聖錄》（臺北：大通書局，臺灣文獻叢刊第 77 種，1960）。
- [清]不著撰人，《清一統志臺灣府》（臺北：大通書局，臺灣文獻叢刊第 68 種，1960）。
- [清]王必昌，《重修臺灣縣志》（臺北：大通書局，臺灣文獻叢刊第 113 種，1961），卷 6，祠宇志。
- [清]江日昇，《臺灣外記》（臺北：大通書局，臺灣文獻叢刊第 60 種，1960 年），卷 7；卷 8；卷 9；卷 10。
- [清]余文儀，《續修臺灣府志》（臺北：大通書局，臺灣文獻叢刊第 121 種，1962），卷 1，形勝·附考；卷 9，武備（一），營制。
- [清]周于仁、胡格，《澎湖志略》（臺北：大通書局，臺灣文獻叢刊第 104 種，1961）。
- [清]周鍾瑄，《諸羅縣志》（臺北：大通書局，臺灣文獻叢刊第 141 種，1962），卷首，地圖；卷 1，山川；卷 6，餉稅；卷 7，兵防志·水師防汛；卷 8，風俗志·番俗；卷 12，寺廟，古蹟，雜記志·外紀。
- [清]徐葆光，《中山傳信錄》（臺北：大通書局，臺灣文獻叢刊第 306 種，1972），

卷 1，春秋祀典疏。

[清]陳培桂，《淡水廳志》（臺北：大通書局，臺灣文獻叢刊第 172 種，1959），卷 2，志 1，封域志/山川/山；卷 8，官制。

[清]黃叔璥，《臺海使槎錄》（臺北：大通書局，臺灣文獻叢刊第 4 種，1957），卷 6，北路諸番十・附載。

[清]孫爾准等，《重纂福建通志》卷 87，疏議，收入《福建通志臺灣府》（臺北：臺灣銀行經濟研究室，臺灣文獻叢刊第 84 種，1960），海防。

[清]劉良碧，《重修福建臺灣府志》（臺北：大通書局，臺灣文獻叢刊第 74 種，1961），卷 3，山川，彰化縣；卷 10，兵制。

[清]藍鼎元，《東征集》（臺北：大通書局，臺灣文獻叢刊第 12 種，1958），卷 3，覆制軍臺疆經理書；卷 6，紀臺灣山後崇爻八社。

[清]藍鼎元，《平臺紀略》（臺北：大通書局，臺灣文獻叢刊第 14 種，1958），附錄，臺灣水陸兵防疏，雍正元年。

[日]村上直次郎譯著、中村孝治校注，《バタヴィア城日誌》（東京：平凡社，東洋文庫，1975）

二、地方志與民間文書

洪連成，《基隆市志・風俗篇》（基隆：基隆市政府，1979）。

潘江衛主編，《大雞籠港口天后宮文化導覽手冊》（基隆：基隆市中正區和憲攝區發展協會，2004）。

不著撰人，〈天后宮沿革〉，收入潘江衛主編《大雞籠港口天后宮文化導覽手冊》（基隆：基隆市文化局，2002）。

不著撰人，〈天后宮廟誌〉，收入潘江衛主編《大雞籠港口天后宮文化導覽手冊》（基隆：基隆市文化局，2002）。

不著撰人，〈三府王爺社靈廟傳說〉，收入社靈廟管理委員會編《基隆三府王爺社靈廟摺頁》。

三、報刊

[日]伊能嘉矩，〈番字洞（和蘭人の古跡）〉，《臺灣日日新報》明治 35 年（1902）5 月 6 日。

四、近人論著

（一）專書

江樹生譯，《十七世紀荷蘭人繪製的臺灣老地圖》（下冊）（臺北：漢聲雜誌 106 期，1997）。

李國祁：《中國現代化的區域研究—（1869-1916），閩浙臺地區》（臺北：中央研究院近代史研究所，1982）。

李毓中、吳孟真譯，《西班牙人在臺灣（1626-1642）》（南投：國史館台灣文獻館，2006）。

林玉茹：《清代臺灣港口的空間結構》（臺北：知書房出版社，1995）。

柯淑純、林玉齡主編，《社寮文史調查手冊》（基隆：基隆市文化中心，1995）。

翁佳音，《大台北古地圖考釋》（臺北縣：稻鄉出版社，2006）。

翁佳音、石文誠、陳佳慧著，《康熙臺灣輿圖歷史調查研究報告》（臺北：國立臺灣博物館，2007）。

康培德，《殖民想像與地方流變—荷蘭東印度公司與臺灣原住民》（臺北：聯經出版社，2016）。

連橫，《臺灣通史》（臺中：臺灣省文獻委員會，1976）。

陳宗仁，《雞籠山與淡水洋：東亞海域與臺灣早期歷史研究 1400-1700》（臺北：聯經出版社，2005）。

湯錦台，《大航海時代的台灣》（臺北：如果出版社，2011）。

程紹剛譯註，《荷蘭人在福爾摩沙》（臺北市：聯經出版社，2000）。

黃麗生編，《邊緣與非漢：儒學及其非主流傳播》（臺北：臺大出版中心，2010 初版／2013 再刷）。

潘江衛、陳世一，《和平島多元族群記錄》（基隆：基隆市文化局，2002）。

[西]鮑曉鷗，《西班牙人的台灣體驗 1626-1642，一項文藝復興時代的志業及其巴洛克的結局》（台北市：南天書局，2008）。

[西]鮑曉鷗、洪曉純主編，《尋找消逝的基隆：臺灣北部和平島的考古新發現》（臺北：南天書局，2014）。

[美]Immanuel Wallerstein 原著，郭方等譯，《近代世界體系》第 1 卷 The Modern World-System (I)（臺北：桂冠圖書公司，1998）。

[美]W. Davidson, *The Island of Formosa: Past and Present*, London and New York: MacMillan & Co. 1903.

（二） 論文

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》，第 17 卷第 2 期，（2010 年 6 月，中央研究院臺灣史研究所）。

李國祁，〈清季臺灣的政治近代化—開山撫番與建省（1875-1894）〉，《中華文化復興月刊》，8 卷，12 期（臺北：中華文化復興總會，1975）。

李國祁，〈清代臺灣社會的轉型〉，《中華學報》，5 卷，3 期（臺北：中國文化大學，1978）。

夏黎明，〈乾隆臺灣輿圖〉，《臺灣文獻書目解題第二種地圖類（一）》（臺北：國立中央圖書館臺灣分館，1992.3）。

黃麗生，〈西班牙人佔領以前漢人移居基隆和平島的歷史進程與性質〉，《海洋文化學刊》第 27 期（基隆：國立臺灣海洋大學出版，2019.12）。

黃麗生，〈儒家的「天下」思想及其當代意義〉，收入氏編《邊緣與非漢：儒學及其非主流傳播》（臺北：臺大出版中心，2010 初版／2013 再刷）。

鄭瑞明，〈清領初期的臺日貿易關係〉，《國立臺灣師範大學歷史學報》，第 32 期（2004.6）。

賴永祥，〈台灣鄭氏與英國的通商關係史〉《臺灣文獻》，第 16 卷，第 2 期，1965。

五、學位論文

張譽耀，《從大雞籠社、聖薩爾瓦多城到社寮島》（臺北：國立台北藝術大學文化資源學院、建築與古蹟保存研究所碩士論文，2006）。

姚開陽，《十七世紀西班牙人在台灣歷史場景的研究與圖像繪製》（基隆：國立臺灣海洋大學海洋文化研究所碩士論文，2020.1）。

盛世豪，《清代臺灣綠營陸路汛塘分佈變遷》（臺南：臺南大學碩士論文，2013）。

六、網頁資料

翁佳音，《大台北古地圖考釋》，第六章，<https://tamsui.dils.tku.edu.tw/wiki/index.php/大台北古地圖考釋>。瀏覽日期：2020.12.1。

臺南「祀典大天后宮」，

https://www.gtainanmazu.org.tw/?act=menuinfo&ml_id=20211026002。瀏覽日期：2020.12.10。

桃園「龍鳳山王母宮」，〈天上聖母媽祖信仰概述〉，

<https://wangmu68.wordpress.com/2017/04/18/%E5%A4%A9%E4%B8%8A%E8%81%96%E6%AF%8D%E5%AA%BD%E7%A5%96%E4%BF%A1%E4%B>

B%B0%E6%A6%82%E8%BF%B0/。瀏覽日期：2020.12.10。

中央研究院台灣史研究所「台灣歷史文化地圖」網頁—《乾隆臺灣輿圖》，

<http://thcts.ascc.net/themes/rc01.php> 瀏覽日期：2021.7.8。

中央研究院台灣史研究所（編繪），〈《乾隆臺灣輿圖》上地名點圖〉。中央研

究院台灣史研究所「台灣歷史文化地圖」網頁

<http://thcts.ascc.net/themes/rc01.php> 瀏覽日期：2021.7.8。

數位方輿—《臺灣圖》，

https://digitalatlas.asdc.sinica.edu.tw/map_detail.jsp?id=A103000084。瀏覽日

期：2021.7.20。

數位方輿—《臺灣地里圖》，

https://digitalatlas.asdc.sinica.edu.tw/map_detail.jsp?id=A103000084。瀏覽日

期：2021.7.20。

數位方輿—《臺灣府汛塘圖》。

https://digitalatlas.asdc.sinica.edu.tw/map_detail.jsp?id=A103000084。瀏覽日

期：2021.7.20。

數位方輿—《臺灣汛塘望寮圖》。

https://digitalatlas.asdc.sinica.edu.tw/map_detail.jsp?id=A103000084。瀏覽日

期：2021.7.20。

國立臺灣博物館—《康熙臺灣輿圖》，<https://kangxitaiwanmap.ntm.gov.tw/>。瀏覽日

期：2021.9.8。

社寮島文史工作室，〈社寮島雞籠灣大事記〉，《社寮島故事館》，

<http://sheliaoislandstory.blogspot.com/2007/>。瀏覽日期：2021.11.2。

From Jilong to Great Jilong : the Status Transformation and Settlement Characteristics of Keelung's Heping Island in the Early Qing Dynasty

*Huang, Li-Sheng**

Abstract

Before the mid-Ming Dynasty, Jilong[雞籠] (Heping Island) had been one of the entrepot centers of East Asia's international trade. In the late Ming Dynasty, the Spaniards and the Dutch invaded one after another. In fact, the Europeans annexed Taiwan as a part of the frontier of the Modern World System. The Ming-Zheng regime expelled the Dutch and turned Taiwan from the "frontier" to an "external field of competition" of the Modern World System, and maintained its status as an entrepot in international trade. In the Qing Dynasty, Taiwan became a prefecture of Fujian Province within the Chinese Celestial Empire System. Since then, Jilong[雞籠] retired from the role of international trade. There was only the Basai tribe in the island without garrison and Han people village in Kangxi period. and gradually transformed into the "Jilong Xun"[雞籠汛] during Yongzheng period, when a rotational garrison was set up and renamed as the "Great Jilong Xun"[大雞籠汛] later; Furthermore, it began to have garrisoned troops in the early Qianlong period, and became the outer periphery of Taipei's military defense in the middle of the Qianlong period. Meanwhile, during the Yongzheng and Qianlong periods, the Han people moved in the island and settled down. They and the Basai people relocated and built the "Tianhou Temple in Great Jilong

* Professor, Institute of Oceanic Culture, National Taiwan Ocean University

Harbor", and the Han fishermen built the "Five Princes Temple" during the Qianlong period. Influenced by military policies, the name of Heping Island in the early Qing Dynasty changed from "Jilong" [雞籠] to "Great Jilong" [大雞籠]. This process was accompanied with the evolution of settlement transformation and showed the characteristics of fishery-related livelihoods, Mazu and Wang Ye worship, and the coexistence between the aboriginals and the Han people.

Keywords : early Qing Dynasty, Jilong[雞籠], Great Jilong [大雞籠], Keelung's Heping Island

收稿日期：110.12.20

國立臺灣海洋大學《海洋文化學刊》稿約

中華民國110年3月17日109學年度第2學期第1次海洋文化研究所所務會議修改通過
中華民國110年5月19日109學年度第2學期第2次海洋文化研究所所務會議修改通過

- 一、本學刊刊登與「海洋文化」有關，並未曾在國內外出版之專題論文、研究討論以及相關論述。
- 二、本學刊為半年刊，全年徵稿，歡迎國內外各大專院校或學術研究機構專兼任教師、研究人員及博士生賜稿。全文（含本文、圖表、註釋、徵引文獻）以2萬字為原則。
- 三、來稿將由本刊編輯委員會送請至少二位專家學者審查，審查採雙匿名方式。編輯委員會並依審查意見議決是否採用刊登。接受刊登之著作，作者須自負第一校稿之責。
- 四、來稿務請按照本刊〈論文撰寫體例〉寫作。論文一經採用，若格式不符，本刊有權刪改。未獲刊登之著作，本刊將儘快通知作者，但恕不退稿。
- 五、論文涉及版權之部份，作者須自行負責，本刊不負法律責任。
- 六、業經本刊刊登之論文，非經本刊同意，不得翻譯、翻印或轉載。
- 七、著作人投稿於本刊物，經本刊物收錄後，著作人需簽署「著作授權同意書」，同意授權本刊物得再授權國家圖書館『遠距圖書服務系統』或其他本刊物授權之資料庫業者，進行重製、透過網路提供服務及授權用戶下載、列印等行為，並得酌作格式之修改。
- 八、本刊不付稿酬。來稿如獲刊登，將贈送作者當期學刊二本。
- 九、來稿請用真實姓名，並附服務單位、職稱、通訊地址、電話、傳真、以及E-mail電子郵件信箱地址。
- 十、來稿請利用下列通訊方式，以電子檔及書面稿寄交本刊編輯委員會：
電子檔請寄至：culture@mail.ntou.edu.tw
書面稿（信封註明「海洋文化學刊文稿」）請寄至：

**202301 基隆市北寧路2號 國立臺灣海洋大學 海洋文化研究所
「海洋文化學刊」編輯委員會 收**

《海洋文化學刊》論文撰寫體例

壹 稿件之版面規格依序爲：

中文篇名、中文姓名、中文摘要、中文關鍵詞、本文、徵引文獻
英文篇名、英文姓名及職稱服務單位、英文摘要、英文關鍵詞

貳 論文篇名與作者姓名之說明：

來稿請於「中文姓名」之名右上角加註「*」號，並於當頁之下，說明作者服務單位及職稱。如須說明論文之補助或宣讀情形，則先於「中文篇名」之右上角加註「*」，亦於當頁之下說明。此時「中文姓名」右上角，則應註爲「**」的記號。如論文作者不止一人，則以「**¹」「**²」...註記。

參 論文撰稿格式

- 一、每篇論文均須包含前言、結論，無論長短，視爲一節。各章節請自擬小標題。各章節下使用符號請依一、(一)、1、(1)等序表示。
- 二、書刊名、篇名之符號：中文書名、期刊名、報紙、劇本、學位論文爲《》；論文篇名、詩篇爲〈〉。單指一書中某篇文章時，兩者並用，如《史記》〈項羽本紀〉。
- 三、獨立引文，每行低三格。
- 四、文稿內引用文字之註釋請勿放於行文中，應詳列出處於註文內。注釋之體例，請依下列格式：

1、引用專書

王夢鷗，《禮記校證》(臺北：藝文印書館，1976)，頁 102。

[美國]孔恩(Thomas Kuhn)著，王道還編譯，《科學革命的結構》(臺北：遠流出版事業公司，1989 增訂版)，頁 10。

2、引用論文

王叔岷，〈論校詩之難〉，《臺大中文學報》，第3期(1979.12)，頁1-5。

余英時，〈清代思想史的一個新解釋〉，《歷史與思想》(臺北：聯經出版事業公司，1976)，頁121-156。

3、引用古籍

[宋]司馬光撰，《資治通鑑》(南宋鄂州覆北宋刊龍爪本)，卷2，頁2上。

[明]郝敬撰，《尚書辨解》(臺北：藝文印書館，1969《百部叢書集成》影印《湖北叢書》本)，卷3，頁2上。

4、引用報紙

丁邦郭，〈國內漢學研究的方向和問題〉，《中國時報》，2002.3.24，第11版。

5、再次徵引

(1) 引用之同本書只需在第一次出現時寫明出處，以後則可省略。如：

¹ 王叔岷，〈論校詩之難〉，《臺大中文學報》第3期(1979.12)，頁1。

² 同前註。

³ 同前註，頁3。

(2) 如果再次徵引的註不接續，可用下列方式表示：

⁸ 王叔岷，〈論校詩之難〉，頁5。

6、引用外文文獻，書名採用斜體；篇名則採用“ ”。

(1) Lewis Mayo, “The Order of Birds in Guiyi Jun Dunhuang,” *East Asian History*, 20 (2000.12), pp. 45-48.

(2) Jaroslav Prusek, *The Lyrical and the Epic: Studies of Modern Chinese Literature* (Bloomington: Indiana University Press, 1980), pp. 109-110.

(3) Tsi-an Hsia, “Aspects of the Power of Darkness in Lu Hsun,” in Hsia, *The Gate of Darkness: Studies on the Leftist Literary Movement in China* (Seattle: University of Washington Press, 1968), pp. 146-162.

五、註碼請以全篇作一計算單位，使用同一順序，放在註句或段落標點之右上角。

六、文內數字以採用阿拉伯數字為原則，如：年、月、日，及部、冊、卷、期數等等。

七、文末請附「徵引文獻」，分為「傳統文獻」和「近人論著」為原則，皆以作者姓氏筆劃或英文字母排序，其格式例示如下：

1、傳統文獻：

[漢]司馬遷，《史記》，北京：中華書局，1969。

[三國·吳]韋昭注，上海師範學院古籍整理組校點，《國語》，上海：上海古籍出版社，1978。

[宋]楊傑，《無爲集》，《景印文淵閣四庫全書》，臺北：臺灣商務印書館，1983。

2、近人論著：

王 力，《漢語詩律學》，香港：中華書局，1976。

陳 捷、陳清泉譯，〈元朝怯薛考〉，收於箭內互著，陳捷、陳清泉譯，《元朝怯薛及斡耳朵考》，臺北：臺灣商務印書館，1963。

王叔岷，〈論校詩之難〉，《臺大中文學報》第3期(臺北：1979)，頁1-5。

Hanan, Patrick, "The Missionary Novels of Nineteenth- Century China," *Harvard Journal of Asiatic Studies*, 60:2 (2000), pp.413-443.

Hymes, Robert P., and Conrad Shirokauer. *Ordering the World: Approaches to State and Society in Sung Dynasty China*. Berkeley: University of California Press, 1993.

Jia, Jinhua, "The Hongzhou School of Chan Buddhism and the Tang Literati," Ph.D. diss., University of Colorado at Boulder, 1999.

Wang, John C.Y., "Early Chinese Narrative: The Tso- chuan as Example," in Andrew H. Plaks, ed., *Chinese Narrative: Critical and Theoretical Essays*, Princeton: Princeton University Press, 1977.

肆 教育與社會科學論文撰稿格式：按 APA 格式

Oceanic Culture Journal

NO.31
Dec.2021

Contents

<i>Huang, Yo-Yi</i>	Would the Port Regain its Past Glory?	1
<i>Chang, Shu-Man</i>	The Port-City Relationships in Taiwan Ports	
<i>Chen, Ching-Mao</i>	Image of Shad in the Poetry of Ming and Qing Dynasties	45
<i>Huang, Li-Sheng</i>	From Jilong to Great Jilong : the Status Transformation and Settlement Characteristics of Keelung's Heping Island in the Early Qing Dynasty	77

Oceanic Culture Journal

NO.31
Dec.2021

Editorial Board

Editor-in-Chief	<i>Lin, Ku Jung</i> Professor, Institute of Oceanic Culture, National Taiwan Ocean University
Editorial Board	<i>An, Chia-Fang</i> Adjunct Associate Professor, Institute of Oceanic Culture, National Taiwan Ocean University
	<i>Wu, Chih-Hsiung</i> Distinguished Professor, General Education Center, National Taiwan Ocean University
	<i>Shang, Kuo-Chung</i> Professor, Department of Transportation Science, National Taiwan Ocean University
	<i>Cheng, Kuo-Tai</i> Professor, Department of Environmental and Cultural Resources, National Tsing Hua University
English Editor	<i>Pan, Po-An</i>
Assistant Editor	<i>Chang, Hsin-Ni</i>
Calligrapher	<i>Tong, Yang-Tze</i>

Distributor	<i>President Tai-Wen Hsu</i>
Publisher	<i>Institute of Oceanic Culture, National Taiwan Ocean University</i>
Address	<i>2 Pei Ning Road, Keelung 202301 Taiwan Republic of China</i>
Phone	<i>886-2-2462-2192#2010</i>
Fax	<i>886-2-2463-4695</i>
Website	<i>http://ntouioc.ntou.edu.tw/</i>

Article titles and full papers appear at

<http://ntouioc.ntou.edu.tw/>

Other physical medium editions NO

Journal first issued on December 2005 (bi-annually since 2008)

E-mail *culture@mail.ntou.edu.tw*

GPN 2009404176

ISSN 1994-8123

Subscriptions *Wunan BookStore
450NT*

All rights reserved; no part of this publication may be reproduced, or transmitted in any form or by any means, or without either the permission of the publishers, or the authors.

