

# 日治時期社寮島的漁業發展

王俊昌\*

## 一、前言

基隆諺語「北社寮，南安平」<sup>1</sup>道出荷西時期臺灣南北兩大海洋文明中心，然而社寮島早在西班牙 1626 年占領前，就有平埔族巴塞人居住，他們也會用魚貨與西班牙人進行交易，除了巴塞人外，島上也有漢人移民至此，主要從事漁撈工作。隨著西班牙人及荷蘭人的離開，社寮島漸定型為一漁村。

同治 11 年（1872）年馬偕於 9 月 27 日（首抵雞籠翌日）訪問了社寮島，據其日記略述經過如下：「早晨搭舢板到社寮島，費時半個鐘頭。一看有一排低矮珊瑚築造的房屋，後面有草及矮樹繁茂的山丘。島甚小，和臺灣本島僅隔一小海溝。住民大約有二百人，用火把於夜間捕魚及種土豆、蕃薯為業。其中五十人是平埔族人。在島的一角有荷蘭人的城寨，是一百多年前所建的，方型建築，用砂岩疊起，敷上石灰，約有幾甲地，周圍外深十呎，四角有土壘，接近城壁之高，置砲於此。多年歲月已過，但仍可看出早年的輪廓。」<sup>2</sup>馬偕的日記點出社寮島上的漢人從事焚寄網漁業。

1876 年英國人布里基（Cybriian, A. G. Brlidge）在〈在福爾摩沙紀行〉（An. Exclusion, in Formosa）一文中曾有描寫到社寮島：「由於時節已入 5 月，天氣轉熱，中午徒步旅行十分不適，我在清晨即出發。約莫 6 點時，我和一位陪同者登上港口東邊的小島，歐洲人叫它 Plam 島（即社寮島）……我們在前面村子的最近點登陸，一些居民正忙著搭舢舨釣魚，這些中國船粗陋一如廈門所見到的，此地的顯然都是福建的居民……世界各地的任何漁村少有乾淨的，一個漢人漁村在視覺與氣味所給予人的厭惡更是超越其他地方，然而，社寮島的這一處卻是例外，空氣新鮮，地面乾淨，船多而擺放有序，街道與市集也十分整齊。住民穿著良好，婦女穿戴許多裝飾，搖擺著可憐的小腳。一個規模適當的廟宇座落顯著的位置，相當地清潔，修補完善。期間，站著一個靜靜的斯文人，一名隨從忙著掃地，美化前面正門的鋪石空地。」<sup>3</sup>

進入日治時期的社寮島，在臺灣漁業現代化之際，其漁業發展情形為何？基隆漁港的興建對社寮島漁業的經濟效益又為何？社寮島漁業發展又帶來哪些關聯產業？是本文要探究的。<sup>4</sup>

---

\* 國立臺灣海洋大學海洋文化研究所助理教授

<sup>1</sup> 基隆市和平島，舊稱社寮島，昔稱雞籠山。

<sup>2</sup> 中央研究院臺灣史研究所檔案館，「臺灣日記知識庫」，《馬偕日記 1871-1901》，1972 年 9 月 27 日。

<sup>3</sup> 洪連成，《滄海桑田話基隆》（基隆：基隆市立文化中心，1993 年），頁 25-26。

<sup>4</sup> 有關社寮島漁業發展之研究付之闕如，惟相關研究有洪淑清，〈日治時期基隆漁業史之研究〉，基隆：國立臺灣海洋大學環境生物與漁業科學學系碩士論文，2009 年。許焜山，〈基隆八斗子漁村的漁業發展與變遷〉，基隆：國立臺灣海洋大學海洋文化研究所碩士論文，2015 年。

## 二、社寮島的漁業

臺北州技手小園龍次於大正 12 年（1923）6 月至社寮島進行漁村調查，所調查的漁具與漁獲如下表 1 及表 2。依據表 1 及表 2，當時社寮島漁民所從事漁法包括焚寄網、鰻建網、曳繩...等漁法。

表 1、社寮島漁具

名稱	員數
焚寄網	13
鉞	80
鰻建網	21
曳繩	12
臭肚魚（象魚）取籠	100
雜魚捕獲	100

資料來源：有馬桂等調查，《臺北州漁村調查報告書》（臺北：臺北州，1927 年），頁 202。

表 2、社寮島漁獲

種類	數量	價格（圓）	種類	數量	價格（圓）
鰻	1,714 籠	26,115	烏賊	7,600	6,000
鱈	22,000 斤	4,400	鰻	1,300	260
惣田鰻	23,450 斤	1,407	章魚	1,200	260
蝦	1,800 斤	720	臭肚魚	5,000	400
鰻	18,884 尾	18,076	鮠	1,000	200
石花菜	30,576	3,187.71	雜魚	5,000	500

資料來源：有馬桂等調查，《臺北州漁村調查報告書》，頁 203。

### （一）鰻焚寄網漁業

焚寄網漁業是基隆沿近海最具代表性的漁業之一，日治時期作業範圍以沿岸為主，戰後方擴大至近海，而集魚燈的改進使誘魚效果大增，更奠定其地位。<sup>5</sup>焚寄網早期俗稱「火罾仔」，因使用火光誘魚，又用罾仔，故稱之，漁民亦稱為「食火」。另一稱呼為「畚箕網」，後以諧音及其火船焚燒火光誘魚而取之為「焚寄網」。

6

<sup>5</sup> 洪淑清，〈日治時期基隆漁業史之研究〉，27 頁。

<sup>6</sup> 陳世一，《基隆漁業史》（基隆：基隆市政府，2001 年），頁 99。

一百多年前，鱷焚寄網漁業由居住於社寮島、八斗子一帶的大陸移民傳入。雖歷史較久，但後以鱷魚為餌料的鰹釣漁業在 1910 年代發展後，才刺激鱷焚寄網漁業因大量餌料的需求而快速發展起來。<sup>7</sup>

魚場主要在社寮島附近、大山鼻、番人堆鼻、基隆嶼、八斗子、野柳半島、瑞芳等 13、14 公尺乃至 40、50 公尺深的海面。漁期是 4 至 9 月，盛漁期則是 6 至 8 三個月期間。主要漁獲物鱷魚之外，尚有鱻鯖魚等，主要做為鰹釣餌料外，其餘製成乾魚及食用鮮魚進行販賣。<sup>8</sup>

鱷焚寄網漁法，屬於火誘網漁法/光誘集漁法，利用鱷魚的趨光性而捕撈。日治時期漁船大多使用長 7.88 公尺，寬 2.06 公尺，深 0.6 公尺的舊式舢舨船。美船配 4 權，權長 7.6 尺。3 艘小船為 1 艚，1 艘燈船（火船/集魚燈船），1 艘網船裝載網具（罟母），另 1 艘網船裝載漁獲物（罟仔），每艘船都乘有船員 4 人，船主或是資深指揮者乘燈船，3 艘船以燈船為首在黃昏時出海捕魚。<sup>9</sup>

焚寄網漁業最重要的集魚燈，最早使用竹製的火炬，至大正 6 年（1917）年前後改用石油燈，爾後建改用電石燈（磺火，即用乙炔做為燃料），戰爭時期為了防空需要進而改用蓄電池燈為光源，且可置入水中，使燈光更為集中，誘魚效果大增。<sup>10</sup>

## （二）鰹建網漁業

鰹建網漁業大至於 18、19 世紀之際由中國福建傳過來，以社寮島為嚆矢。使用是中國型漁船，長 18 尺寬 5 尺深 1 尺八寸，6 至 8 人乘組員，使用大苓網、鰹建網。所使用的網樹隨著逾期與氣候而異，一般情形是 5、6 領至 8 領，大漁時甚至可使用 8 領以上的網具。

漁場在社寮島北方約 2 哩半、基隆嶼沿岸以及社寮島西部沿岸。漁期是舊曆 12 月至翌年 2 月，盛漁期是舊曆 1 月。惟魚群洄游的快慢，有舊曆 11 月即投網，舊曆 3 月初揚網。漁獲物為赤羽/紅甘、鱈/西齒、晚魚/青甘等。<sup>11</sup>

## （三）曳繩漁業

臺灣的曳繩漁業創始於從社寮島的沖繩縣宮古島移住民，他們在從事臺灣北部石花菜的採收之餘，二、三人乘獨木舟，僅至基隆嶼附近從事鱈魚的曳繩。臺灣總督府試驗船於明治 43 年（1910）11 月開始試驗調查此一漁業，明治 44 年（1911）位於基隆的臺灣水產株式會社所屬的石油發動機漁船基興丸及飛龍丸兩艘從事曳繩漁業，成績斐然，漁場擴張到花瓶嶼、棉花嶼、彭佳嶼等處。除了有建造 5 馬力、8 馬力等漁船專門從事曳繩漁業外，亦有從事鰹漁業者在漁期結束之後，轉從事曳繩漁業。隨著漁場的擴張、漁具漁法的改良，漁獲物除了鱈魚外，

<sup>7</sup> 洪淑清，〈日治時期基隆漁業史之研究〉，27 頁。

<sup>8</sup> 安原良男，〈臺灣漁具集（三）〉，《臺灣水產雜誌》，第 316 號（1941 年 8 月），頁 28。

<sup>9</sup> 安原良男，〈臺灣漁具集（三）〉，頁 26-27。

<sup>10</sup> 洪淑清，〈日治時期基隆漁業史之研究〉，29 頁。

<sup>11</sup> 有馬桂等調查，〈臺北州漁村調查報告書〉（臺北：臺北州，1927 年），頁 224-。

尚有鮪魚、磯鮪、鰺、鯉、旗魚、赤羽等，曳繩漁業已成北部臺灣春冬兩期重要漁業。<sup>12</sup>

#### （四）鯉漁業

表 1 及表 2 漁獲物有鯉魚，但沒有相關的漁法敘述，惟社寮島耆老回憶說社寮島亦有鯉漁業。<sup>13</sup>

明治 43 年（1910）臺灣總督府開始編列水產試驗費的國庫預算，當中漁業首先要處理的事項之一就是煎魚場擴張的調查與試驗，同年也從鯉漁業開始真正有了動力漁船加入捕撈行列。<sup>14</sup>有關於鯉漁業可分為兩種，一種是鯉待網漁業，另一種是鯉釣漁業。鯉待網漁業，為定置網漁業一種，屬沿岸漁業，以捕撈惣田鯉為目的。日治以前稱為煙仔舟曾，主要在臺北州臺籍漁民經營之。大正 3 年（1914）以降由於漁業的改良，至大正 8 年（1919）以來成長迅速，以致臺灣人與日本人同時爭取經營，無論在北部、東部沿岸，至高雄州也相當普及。兩艘為一組，皆為起網漁船，一般來說每艘船有 5 名漁夫，除了船長之外，1 名操網，其餘擔任指揮。漁場主要在東部沿岸一帶海深 4、5 尋至 20 尋處，漁期 3 月至 8 月，以 5、6 月為盛漁期。<sup>15</sup>

鯉釣漁業，屬近海漁業，為北臺灣日本人重要的漁業，明治 42 年（1909）宮崎縣漁夫坂本氏在沖繩縣出漁漂流至臺灣北部，在其歸港之際，於臺灣北部試驗鯉釣漁業，為該漁業在臺灣發展之始，其結果也認為有望。明治 43 年（1910）2 艘船籍屬沖繩縣的漁船從八重山群島渡臺從事本漁業，另一方面居住在基隆的漁業者之間合設「基彭興產合資會社」，並且在總督府的補助之下，建造 1 艘 25 馬力石油發動機漁船，從事鯉釣漁業，成績斐然。隨著總督府補助下的水產試驗的展開，臺灣北部鯉漁業漸漸露出曙光，後再擴展至臺東廳。<sup>16</sup>

#### （五）鏢旗漁業/刺丁鰻漁業

近海漁業中，鏢旗魚是當地老漁民至今仍懷念不已的捕魚方式。當地一位曾受僱於日本鏢旗魚的老漁民說：「日本人來這作船主，琉球人來這作船員。日本抓魚的技術很讚，那當時他們並無教我們安怎抓魚，不過我們跟著他們抓，看久啊，也就會了！」<sup>17</sup>

日本漁民稱鏢旗漁業為突棒漁業，突棒漁業在日本千葉縣五島盛極一時，大正 13 年（1924）始有部分漁業者使用此漁法捕捉旗魚、鮪魚，成績不錯。大正

<sup>12</sup> 國分友海，〈臺灣の曳繩漁業〉，《臺灣水產雜誌》，第 5 號（1916 年 5 月），頁 54-55。

<sup>13</sup> 柯淑純等主編，《社寮文史調查手冊》（基隆：基隆市立文化中心，1995），頁 76。

<sup>14</sup> 王俊昌，〈日治時期臺灣鯉節製造業的發展〉，《近代東亞海域交流：產業與海洋文化》（臺北：博揚文化，2019 年），頁 103-110。

<sup>15</sup> 臺灣總督府殖產局，《臺灣水產要覽》（臺北：臺灣總督府，1925 年版），頁 26-29。佐佐木武治編輯，《臺灣水產要覽》（臺北：臺灣水產會，1940 年版），頁 31-34。

<sup>16</sup> 臺灣總督府殖產局，《臺灣水產要覽》，1925 年版，頁 19-22。佐佐木武治編輯，《臺灣水產要覽》，1940 年版，頁 23-31。

<sup>17</sup> 柯淑純等主編，《社寮文史調查手冊》，頁 74-75。

14 年（1925）蘇澳、基隆也開始從事突棒漁業。<sup>18</sup>

每年的 9 月到翌年 3 月為東北季風強勁、波濤洶湧之時，由於旗魚在風浪洶湧時即會浮出水面，此刻，馬上以鏢突襲之。若遇風平浪靜，此種魚類甚少上浮，即使有，也會因漁船靠近而聞聲逃去。作業時所使用的漁具包括鏢竿、鐵叉、矢頭和矢網四部分，漁船以小型動力船居多。特別的是，船首有一突出的鏢漁台，方便投鏢。因漁具及作業方式簡單，所捕獲的魚類又屬高經濟價值的旗魚，本少利多，故戰後仍十分達。<sup>19</sup>

### 三、基隆漁港<sup>20</sup>對社寮島漁業的經濟效益

隨著基隆港商務的繁忙、以及漁業的開展，一方面因為港區商、漁船幅湊，險象環生，有失一個做為國際商港的名聲，另一方面由於漁業的發展，位於港內的三沙灣漁港不夠碇泊，因此臺灣總督府在第四期築港工程中，即以港灣整理為目的，將漁港移轉至八尺門、社寮島一帶，興建基隆漁港，如此一來不僅可促使水產業進一步的飛躍，也促進港灣效率的發揮與港灣機能統制的完整。<sup>21</sup>

《臺灣日日新報》特別以〈督府于八尺門 計畫築造大漁港 自本年度著手工事〉一文進行報導，如下：

總督府以基隆市鼻子頭漁港（按：即為三沙灣漁港）為狹小，且為基隆市發展，並基隆築港計畫關係上，使為移轉而築港工事之一部。于基隆市社寮島及同市八尺門，計畫抱擁八尺門海峽之新漁港，自本年度始，為三箇年繼續事業，投下經費六十六萬五千圓，著手工事，新漁港海面六萬坪。及利用社寮島防坡堤，社寮島一邊，填埋一萬餘坪，而築石垣三百二十間，水深九尺。又八尺門一邊，築造石垣百六十八間，水深十五尺，漁港總面積多至五萬餘坪。岸壁得繫留附發動機漁船二百五十隻，總數實可繫留漁船一千隻，較之鼻子頭漁港二千餘坪繫留船七十隻，大至十數倍之大漁港云。<sup>22</sup>

基隆漁港除了小型船澳之外，全部以國庫支出，共 503,664 圓，昭和 4 年（1929）5 月 14 日開工，昭和 9 年（1934）5 月 31 日竣工。而小型船澳則以臺北州經費 104,751 圓興建，與基隆漁港陸上設備工程同時施工，昭和 7 年（1932）3 月 1 日動工，至 8 年（1933）3 月 31 日完工。基隆漁港抱有水面積約 7 萬坪，

<sup>18</sup> 《臺灣水產雜誌》，第 109 號（1925 年 2 月），頁 25。臺北州水產會，〈旗魚漁業試驗報告〉，《臺灣水產雜誌》，第 139 號（1927 年 7 月），頁 37。

<sup>19</sup> 柯淑純等主編，《社寮文史調查手冊》，頁 75。

<sup>20</sup> 今正濱漁港及和平島漁港。

<sup>21</sup> 臺北州水產試驗場，《臺北州の水産》，頁 38-40。

<sup>22</sup> 《臺灣日日新報》，第 10437 號，1929 年 5 月 10 日，夕刊 4 版。

水深 9 尺至 15 尺，繫船碼頭長 1,397 公尺，繫船浮標 3 個，可繫 4 百艘漁船。<sup>23</sup>

至於漁港的陸上設備則由臺北州廳來完成，設備費（含船溜設備費）為 45 萬圓。<sup>24</sup>漁港陸上設備有水產館、漁市糶場、貯冰庫、漁箱置場、珊瑚市場、運貨車停車場、機油倉庫、倉庫、給水所、漁業無線局、店舖、公廁等。<sup>25</sup>現代化漁港專用無線電信及陸上設備完善的基隆漁港，大體工事告竣，昭和 9 年(1934) 6 月 30 日下午 2 時 40 分由野口敏治知事主持之下，舉行落成儀式，3 時半結束，隨後在魚市拍賣場開模擬店，一同盡歡，至 5 時散會。<sup>26</sup>

表 3、基隆漁港船澳設備概要

項目	濱町側（八尺門）	社寮町側	小型漁船澳（濱町東側）
岸壁延長	433 公尺	591 公尺	373 公尺
設備	荷揚場、繫船柱、給水栓	荷揚場、繫船柱	荷揚場、繫船柱、船曳場協面
水深	15 尺	9 尺	10 尺(溜內面積 9,744 平方公尺)
造成地面積 (加原有官有地)	8,400 坪	13,200 坪	3,000 坪
臨港區域主要建物	魚市場及其陸上諸般設備、漁業無線局、其他一般漁業關係諸會社及個人店舖倉庫	臺灣總督府水產試驗場、市營漁民住宅 170 戶、鐵工場、製造工場等	

資料來源：臺北州水產試驗場，《臺北州の水産》（臺北：該試驗場，1935 年），頁 39。

從表可以了解在社寮島這一邊的漁港，主要是做為臺灣總督府水產試驗場、鐵工場/造船所、水產製造工場、以及試營漁民住宅之用地。

基隆為臺灣漁業重鎮，從業人口數眾多。但是基隆市多為丘陵地形，缺乏平地，再加上產業的發達，人口迅速增加，住宅已不敷使用，特別是靠著零星收入維持家計的漁民，更能感受到苦痛與不便。由於房租貴，不得已他們大半都選擇臨時用木板搭建的粗糙房子來居住，而這些房子不免又都狹隘、陰濕。在三沙灣漁港遷移至八尺門之際，基隆市役所利用一般水產業者勢必也會移住或集中於漁港附近的機會，在社寮島與八尺門興建漁民住宅，以收容漁民，此舉亦可緩和基隆市住宅的不足。<sup>27</sup>

<sup>23</sup> 臺北州水產試驗場，《臺北州の水産》，頁 38-40。

<sup>24</sup> 《臺灣日日新報》，第 11325 號，1931 年 10 月 22 日，4 版。

<sup>25</sup> 臺北州水產試驗場，《臺北州の水産》，頁 40-45。

<sup>26</sup> 《臺灣日日新報》，第 12301 號，1934 年 7 月 2 日，7 版；第 12302 號，1934 年 7 月 3 日，4 版。

<sup>27</sup> 桑原政夫編輯，《昭和九年基隆市產業要覽》，頁 50-51。

昭和 6 年度基隆漁港社寮島側的埋立及碼頭竣工之際，基隆市役所提出昭和 7 年度在社寮島埋立地建設 165 戶市營漁民住宅的計畫，並希望獲得總督府及臺北州當局補助總工程費 50 萬圓中之 30 萬。<sup>28</sup>後基於臺北州當局的希望，變更計畫，工程經費降至 30 萬圓，並欲分別在社寮島及八尺門各建造 1 百戶漁民住宅。<sup>29</sup>基隆市役所為對基隆在地土木業者有公平性的利潤，乃將漁民住宅建設工程，分割包辦，惟遲至昭和 8 年（1933）8 月中第一次開標出乙種住宅 4 戶建 3 棟，2 戶建 1 棟，共 14 戶。<sup>30</sup>也因為發包問題，後改成於社寮島興建 164 戶漁民住宅，八尺門則為 36 戶。甲種住宅 150 戶，每戶建坪 8.75 坪，月租 8 圓 50 錢，而乙種住宅 50 戶，每戶建坪 7 坪，月租 6 圓。<sup>31</sup>

表 4、基隆市漁民住宅類別

類別	戶數	構造	一戶建坪數	間數	疊數	月租	備註
甲住宅	150	木造瓦葺平房	8.75	2	10	8.50 圓	社寮島 120 戶 八尺門 30 戶
乙住宅	50	同上	7.00	2	6	6 圓	社寮島 44 戶 八尺門 6 戶
計	200	同上					社寮島 164 戶 八尺門 36 戶

資料來源：桑原政夫編輯，《昭和九年基隆市產業要覽》（基隆：基隆市役所，1934），頁 55。

然而漁民住宅在漁民遷入之後，也產生一些問題出來，使漁民不得不做相關之陳情。《臺灣日日新報》於昭和 9 年（1934）12 月 5 日刊出〈社寮島漁民為多開費陳情于市〉一文，如下：

基隆市新漁港完成，及社寮島之市營漁民住宅竣功，中小漁業者多遷徙于社寮島及附近。然漁業者最初按支給房租，以充家屋年賦償還形式，獲得所有權，市當局不肯，致事與心違。最近再提議房租過貴，及漁港施設不完全，遠離市街地，至多開費用等為理由，去三日午前十時，得九十七名連署，舉代表二名，訪市役所晤小松勸業課長，提出請願書。內容謂一、房租七圓比蘇澳之三圓五十錢貴。二、學校兒童之通學不便。三、乘合車、舢舨等，要多開費。四、物價過貴。五、仲賣人全部未集，致魚價賤售。六、船之損傷，比入船町時代更多。對此市役所答以房租降下急難實現，而學校及消費市場的設置，社寮

<sup>28</sup> 《臺灣日日新報》，第 11279 號，1931 年 9 月 5 日。

<sup>29</sup> 《臺灣日日新報》，第 11331 號，1931 年 10 月 28 日；第 11769 號，1933 年 1 月 12 日。

<sup>30</sup> 《臺灣日日新報》，第 12034 號，1933 年 10 月 6 日；第 12063 號，1933 年 11 月 4 日。

<sup>31</sup> 桑原政夫編輯，《昭和九年基隆市產業要覽》，頁 55。

島、八尺門間欲架橋樑，可免乘舢舨。其他圖便利之方法等，各有計畫中，今後當漸得緩和幾分之也。<sup>32</sup>

其中以架設社寮島與八尺門的鐵橋（後被命名為基隆橋）最為迫切，基隆橋是臺灣第一座跨海大橋，興建於昭和 10 年（1935）8、9 月之際，昭和 11 年（1936）5 月 15 日上午 10 點舉行盛大落成典禮。在還沒有基隆橋之前，島民主要依賴舢舨船或漁筏往返，相當不便。隨著社寮島漁港即將在昭和 9 年（1934）中完工，預計將有愈來愈多的漁民移住社寮島，為方便進出，確有必要在八尺門與社寮島之間架設橋樑。昭和 8 年（1933）10 月 6 日林準二等 5 名漁業代表者陳請希望能興建此一跨海橋樑，尤其在昭和 10 年（1935）7 月 29 日颱風天夜晚有 10 名至基隆市工作的島民竟冒怒濤之險泳渡，興建此座橋樑愈發迫切。工事費由當時臺灣總督府、臺北州廳、基隆市政府平均分擔。基隆橋為一鐵線橋，長 75 米寬 7 米寬，其中因八尺門水道潮流之故，3 座橋墩之施工屬高難度工程。基隆橋完工後，社寮島民多年的心願終於達成，流水公共汽車（今基隆市公共汽車前身）終點站也從今天的正濱漁港延長至社寮島水產試驗所，而小型發動機船可自由航行橋下。<sup>33</sup>

基隆漁港的興建對社寮島漁業達到多少經濟效益？可進一步利用 North 的「制度分析法」，以虛擬變數來檢驗其對社寮島漁業的影響，雖然沒有社寮島漁業生產額之時間序列，惟社寮島之漁獲主要是運至基隆魚市場進行交易，因此以基隆魚市場交易額來試算。若以基隆漁港興建完成年的昭和 9 年（1934）為分界點，以虛擬變數（ $D_{1925-1933}=0$ ， $D_{1934-1942}=1$ ）進行迴歸分析後，僅有 30.44% 相關聯，若以竣工後的隔年昭和 10 年（1935）為分界點，達 38.72%，表示社寮島漁業經濟效益在基隆漁港完工初期尚未彰顯出來。

其實，移轉命令頒布後，臺北州當局下令有關機構、漁民、漁船應於昭和 9 年（1934）7 月 1 日起開始移轉至新漁港區（八尺門的濱町及社寮町）。<sup>34</sup>惟三沙灣漁港所在地一入船町的部分漁民，認為基隆漁港的設備尚未完善，不願搬遷，延宕有 3 年時間；另有漁船主也因前述理由尚未於基隆漁港碇泊。<sup>35</sup>再加上前述社寮島漁民住宅遷入戶的相關陳情，尤以社寮島仍無橋樑連接八尺門。若以基隆橋的通車後昭和 12 年（1937）為分界點以虛擬變數（ $D_{1925-1936}=0$ ， $D_{1937-1942}=1$ ）進行迴歸分析後，和平島漁業的經濟效益已達到 62.15%。

<sup>32</sup> 《臺灣日日新報》，第 12456 號，1934 年 12 月 5 日，4 版。

<sup>33</sup> 《臺灣日日新報》，第 12972 號，1936 年 5 月 9 日，2 版；第 12976 號，1936 年 5 月 13 日，9 版；第 12977 號，1936 年 5 月 14 日，12 版；第 12979 號，1936 年 5 月 16 日，5 版。

<sup>34</sup> 《臺灣日日新報》，第 12295 號，1934 年 6 月 26 日，11 版。

<sup>35</sup> 《臺灣日日新報》，第 12531 號，1935 年 2 月 19 日，7 版；第 13025 號，1936 年 7 月 1 日，7 版；第 13286 號，1937 年 3 月 21 日，9 版。



表 5、基隆魚市場交易額（1925-1942）

年別	交易額	年別	交易額
1925	1,129,110	1934	869,707
1926	1,071,514	1935	946,584
1927	1,093,890	1936	1,047,283
1928	1,460,824	1937	1,109,270
1929	1,317,324	1938	3,918,991
1930	1,092,579	1939	6,129,805
1931	668,653	1940	9,631,058
1932	656,082	1941	11,863,253
1933	784,630	1942	6,732,681

資料來源：《臺灣水產統計》，各年度。

#### 四、社寮島漁業之關聯產業

##### （一）鯷節製造業

日治前臺灣的水產製品在日本人眼中只不過就是一些粗糙的魚乾製品及鹽魚製品，產額相當少。日本人來到臺灣改良水產製品，但都是漁民的副業，真正專門從事生產水產製品則以明治 29 年（1906）高雄的日式烏魚子製造為嚆矢，之後隨著各種漁業的發達，逐年從事水產製造的日臺人也呈增長趨勢，鯷節（柴魚）製造從業者亦復如此。

一般有關臺灣鯷節製造業的濫觴，以惣田鯷節來說，由塗尾氏於明治 36 年（1903）在舊宜蘭廳下大里簡創製，真鯷節則由吉井治藤太於明治 43 年（1910）在臺北廳下基隆街創製。<sup>36</sup>總督府亦在明治 43 年（1910）在第一海區與第三海區進行鯷節製造實地指導。<sup>37</sup>隨著鯷漁業的發展，愈來愈多的鯷節製造業者設置鯷節工場，明治 45 年（1912）臺灣水產株式會社及臺灣海陸產業株式會社兩會社投資鉅額，開設真鯷節工場，之後陸續有個人企業加入生產。<sup>38</sup>社寮島首座鯷節工場為大正 6 年（1917）6 月創設的鈴木鯷節工場，其職工數曾達 131 人（男 16 人，女 115 人），之後又有門川鯷節工場、松下商店鯷節工場的成立（詳見表 6）。

<sup>36</sup> 兒玉政治，《臺灣產鯷節ニ就テ》（臺北：臺灣總督府殖產局，1929 年），頁 5。

<sup>37</sup> 〈本島の水産試験と水産業の奨励〉，《臺灣之水産》，第 3 號（臺北：臺灣總督府民政部殖產局，1915 年），頁 1-2。

<sup>38</sup> 佐佐木武治編輯，《臺灣水産要覽》，1940 年版，頁 57-58。

表 6、社寮島鯉節製造工場

名稱	所在地	事業主	營業項目	職工數			事業開始年月
				男	女	計	
鈴木鯉節工場	臺北市基隆市社寮島	鈴木清五郎	鯉節	16	115	131	1917.06
門川鯉節工場	臺北市基隆市社寮島	日吉鶴治	鯉節	25	31	56	1922.04
松下商店鯉節工場	臺北市基隆市社寮町	松下榮吉	鯉節	10	125	135	1917.06

資料來源：《工場名簿》，1929-1939 年。

## (二) 修造船業

臺灣漁船有機關船、木造船、竹筏 3 種，機關船屬於動力漁船，可分為蒸汽船與發動機船，木造船與竹筏屬於無動力漁船，而木造船依船型來分，又有日本型及中國型之分。臺灣以往所使用的漁船以竹筏或者戎克船為主，因此出漁範圍極為狹小，漁業生產率無法明顯提昇。為了改善此種情況，當局累年獎勵動力附漁船的建造，其結果從大正 5 年(1916)動力漁船只有 46 艘，至昭和 16 年(1941)達到高峰，計有 1,509 艘。

漁撈業最重要的生產工具即是漁船，而隨著臺灣水產業的逐漸發展，漁船的需求量相對增加，修造船場的設置乃成為必要。以往動力漁船必須遠至日本訂造，但隨著臺灣修造船業的興起，實已無必要。例如大正 9 年(1920)出版的《臺灣之水產》即云：「以往鯉釣漁船大多在四國、九州方面建造，今有轉向基隆建造的趨勢。」<sup>39</sup>

岡崎造船鐵工所，位於基隆社寮島，由岡崎榮太郎所經營，創業於大正 11 年(1922)，初期規模不大，主要從事石油發動機漁船的修造。大正 12 年(1923)時，職工有造船匠 3 人、鋸木匠 1 人、助手 5 人，木造日本型發動機漁船 11 艘，14,950 圓。<sup>40</sup>後營業項目增加，經營造船及船渠、漁具及船具、塗料的販賣、以及其他海事事業，兼營船舶運送。蘇澳漁港開港後，於大正 14 年(1925)10 月在南方澳設分工場。<sup>41</sup>

臺灣人漁船，尤其是無動力漁船，大致由臺灣人所開設的小型造船所製造，例如基隆蚵殼港的「餘久造船所」。餘久於明治 44 年(1911)以 4 千多圓的資金

<sup>39</sup> 臺灣總督府，《臺灣之水產》，1920 年版，頁 15。

<sup>40</sup> 有馬桂等調查，《臺北州漁村調查報告書》，頁 207。

<sup>41</sup> 中島新一郎，《基隆市案內》，頁 149-150。臺灣總督府殖產局，《昭和四年工場名簿》，頁 15。

投入造船事業，造船場寬 5 間（1 間等於 1.81 公尺）長 10 間，規模小，不聘職工，由自身及兒子共計 2 人造船；大正 11 年度造船數八斗子 4 艘 840 圓、社寮島 2 艘 440 圓。另一間位於基隆石硬港的「阿匏造船所」，設於大正 8 年（1919），原為餘久弟子，因和餘久意見相左，遂獨力出來創業。其造船場用地寬 3 間長 5 間，規模比餘久造船所小，職工除本人外，另僱用 2 名，野柳、八斗子、社寮島、山猪等漁村都曾向阿匏造船所訂製過漁船，其造船材料為楠木，由宜蘭購入，大正 11 年度的造船數為八斗子 7 艘 1,300 圓、社寮島 3 艘 480 圓、其他地方 1 艘 220 圓，合計 11 艘 2,000 圓。<sup>42</sup>

表 7、社寮島修造船場

名稱	所在地	事業主	營業項目	職工數			事業開始年月
				男	女	計	
台灣倉庫株式會社船舶工場	基隆市社寮町	三卷俊夫	造船及修理	7	0	7	1920.11
久野造船所	基隆市社寮町	久野佐八	造船及修理	13	0	13	1921.10
岡崎造船鐵工所	基隆市社寮町	岡崎榮太郎	造船及修理	24	0	24	1922.01
埤造船所	基隆市社寮町	埤友太郎	造船	8	0	8	1924.06
大島鐵工所分工場	基隆市社寮町	大島利吉	船舶、機械部分品（修理）發動機	45	0	45	1934.04
山本造船所	基隆市社寮町	山本喜代治郎	造船及修理	10	0	10	1935.04

資料來源：《工場名簿》，1929-1939 年。

## 五、結語

社寮島原為一傳統漁村，使用著傳統漁法，惟進入日治時期在漁業現代化之際，即使傳統漁業其漁法漁具也有了改良。日治時期社寮島的漁業包括鱸焚寄網漁業、鰻建網漁業、曳繩漁業、鰹待網漁業、鰹釣漁業、以及突棒漁業（鏢旗漁業/刺丁鰻漁業）等。後當局為發展臺灣近海甚至遠洋漁業，遂在漁業重鎮的基隆興建基隆漁港，基隆漁港包括現今的正濱漁港及和平島漁港（即社寮島漁港），

<sup>42</sup> 有馬桂等調查，《臺北州漁村調查報告書》，頁 208。

尤其基隆橋（今和平橋）完工通車後，其對社寮島漁業的經濟效益達到 62.15%，效益可謂顯著。社寮島的漁業發展也為當地帶來鯷節（柴魚）製造業及修造船業，製造就業機會。