

人流、物流、金流： 條約港體制下南臺灣與日本的經貿關係 (1865-1895)

陳計堯*

摘要

1895 年，臺灣納入日本版圖，成為「殖民地」。但在從屬的政治關係發生以前，日本與臺灣在「條約港體制」之下，是否早已存在經貿甚至社會關係？若曾經存在的話，這些關係又對我們理解臺灣與日本之間歷史關係有何種意義？

為回答這些問題，本文以南臺灣的清帝國海關定期發佈的出版資料（貿易報告與貿易統計）為考察對象，以及英國與日本的外交、貿易報告，透過對人流、物流、金流三方面的考察，探討在臺灣「開港」的 30 年之中，日本與南臺灣之間所呈現的經貿關係及其意義。本文初步觀察，在日本與南臺灣雙方均缺乏大規模人流的情況下，經貿關係日漸增進，其中商品尤以南臺灣的糖、日本的布料、海產、南北貨等最著，銀圓亦絡繹不絕地從日本進入臺灣。這些缺乏日本人直接到臺灣也達成的物流、金流，全仰賴日本與南臺灣之間存在各種的中介人，其中除了歐美商人之外，臺灣商人、清國商人也扮演部份的角色，促使這些物流與金流能順利跨境。可以說，在 1895 年日本展開對臺灣的統治之前，兩地之間已經在「條約港體制」下發展出相當綿密又複雜的經貿關係，

* 國立成功大學歷史學系副教授

來稿日期：2019 年 7 月 10 日；2019 年 9 月 14 日通過刊登。

讓我們必須重新思考過往對「日本殖民地」的臺灣經貿關係，甚至是對臺灣近代史的理解。

關鍵詞：條約港體制、殖民地體制、南臺灣、日本、中介人

一、前言

1895 年清、日之間對臺灣主權的移交，臺灣納入日本版圖，成為後者的「殖民地」。¹ 對日本來說，臺灣像似一片認識甚少的新生地，讓日本在臺統治機構——「臺灣總督府」，需要加以「認識」而展開大規模的「調查事業」，以達到「認識」與提供立法參考的目的。² 對臺灣來說，日本在面對臺灣這片新領土時，也採取多項經濟措施（如增強日臺兩地的航運往來、建立日臺兩地的關稅統合、整合日臺兩地的貨幣制度與增加日本對臺灣的直接投資等），用以建立一個日臺一體的經濟體系。³

有趣的是，在日本時代日本學人對臺灣歷史的敘述中，對南臺灣與日本之間的關係著墨甚少，只有荷蘭東印度公司時期（1624-1662 年）經濟往來中的古早故事（如「濱田彌兵衛事件」），或者 1874 年的「征臺之役」（或「牡丹社事件」）近聞，作為與臺灣的歷史連結。⁴ 簡言之，日本對於在領臺以前可能與臺灣發生過的往來，恍惚不曾出現，致使日本對臺灣在 1895 年以後的

¹ 關於臺灣納入日本版圖的軍事與國際法律之過程，參見 James W. Davidson, *The Island of Formosa Past and Present: History, People, Resources, and Commercial Prospects, Tea, Camphor, Sugar, Gold, Coal, Sulphur, Economical Plants, and Other Productions* (London: Macmillan & Co., 1903/Taipei: SMC Publishing Inc. reprint, 1992), pp. 257-370；戴天昭，《臺灣國際政治史研究》（東京：法政大學出版局，1971），頁 204-272。在日治時期「大日本帝國」對臺灣的統治，雖然並沒有正式使用「殖民地」作為法律用語以涵蓋臺灣，但在法律體制上先後以「六三法」、「三一法」使臺灣「實質地排除在日本國法域之外」，見吳密察，〈明治國家體制與臺灣——六三法之政治的展開〉，《臺大歷史學報》37 期（2006.6，臺北），頁 59-143。本文在撰寫期間，得到曾文亮教授、楊素霞教授、李文良教授與「開放的臺灣史研究會」成員提供寶貴意見與鼓勵，也感謝林宜璇小姐幫忙資料收集，特此致謝。另感謝兩位匿名審查人的寶貴意見，亦順道致謝。

² 鄭政誠，《臨時臺灣舊慣調查會之研究（1896-1922）》（臺北：國立臺灣師範大學歷史研究所博士論文，2002）。

³ 矢內原忠雄，《帝國主義下の臺灣》（東京：岩波書店，1988），頁 29-64；東嘉生，《臺灣經濟史研究》（臺北：東都書籍株式會社臺北支社，1944），頁 94-117。

⁴ 鄭政誠，《臨時臺灣舊慣調查會之研究（1896-1922）》（臺北：國立臺灣師範大學歷史研究所博士論文，2002）。

統治與施政，完全是「創新」，並與過去「斷裂」。

然而，在政治上的從屬關係發生以前，臺灣與日本早已存在各種各樣的經濟往來，其中在 1895 年以前維持約 30 多年期間，日本尤與南臺灣之間的貿易關係最為顯著。例如，林滿紅早已指出日本對以南部為主的臺灣糖業出口尤為重要，⁵ 晚近的陳計堯亦論證，日本無論在南臺灣的「土貨出口」抑或是「外國商品」進口，也扮演一個重要的角色。⁶ 雖然這些經濟往來的情形與內涵因商品、往來類別與時間的轉移而有差異，但仍反映近代日本與臺灣在「帝國—殖民地」的統屬關係以前，就已經發展出對臺灣局部地區多重又複雜的關係，其中也不乏有重要影響力的。而到底除了貿易（物流）之外，尚存有哪些的經濟關係？到底這些在 1895 年以前早已存在的經濟關係，對我們理解近代臺灣與日本之間的歷史關係，有何種意義？

要重新檢驗 1865 年至 1895 年臺日經濟關係的意義，我們必須認識的是在這段維持約三十年期間，臺、日之間的經貿關係是建立在所謂「條約港體制」之下交往的。所謂的「條約港體制」（Treaty Port System）是從費正清（John K. Fairbank）所論的「條約制度」（“Treaty System”）衍伸而來。簡單來說，19 世紀中後期清帝國與歐美國家透過簽訂國際條約而撤除過去政府管制歐美人在清帝國的貿易、經商、駐留與移動，因此歐美人士的通商地點就稱為「條約港」（“Treaty Port”），「條約港體制」就是在「條約港」（或謂「通商口岸」）自由通商的基礎上建構。⁷ 費正清及後繼的學者認為，「條約港體制」

⁵ 林滿紅，《茶、糖、樟腦業與臺灣之社會經濟變遷（1860-1895）》（臺北：聯經，1997），頁 23-33。

⁶ 陳計堯，〈「條約港制度」下南臺灣與廈門的商品貿易與白銀流動（1863 到 1895 年）〉，《歷史臺灣：國立臺灣歷史博物館館刊》7 期（2014.5，臺南），頁 5-36，特別是頁 15-18。

⁷ 「條約制度」在清帝國的建立，詳見 John K. Fairbank, “The Creation of the Treaty System,” in John K. Fairbank, ed., *The Cambridge History of China, Vol. 12 Republican China 1912-1949, Part I* (Cambridge: Cambridge University Press, 1978), pp. 213-265。條約港在中國的擴展，詳見 En-sai Tai, *Treaty Ports in China (A Study in Diplomacy)* (New York: Columbia University Press Bookstore, 1918)；鄭友揆，〈我國海關貿易統計編製方法及其內容之沿革攷〉，《社會科學雜誌》5 卷 3 期（1934），頁 264-296，特別是頁 295-296。在 1930 年代學者使用「通商口岸」一詞，近年也有學者用「口岸商埠」，各有其研究與時空脈絡。但本文因沿用費正清的

為東亞地區帶來改變的元素，塑造「現代亞洲」的歷史發展。⁸ 而由於條約中載有進口貨稅「值百抽五」的規定，以及需要徵收「出口稅」與「船鈔」等事宜，「海關」（Maritime Customs）便成為各地「條約港」之間往來的機構，負責對貨物、船隻、人員等加以記錄，以利相關行政的運作。⁹ 除了清帝國之外，日本以及其他的東亞國家也在 19 世紀中後期，陸續因戰爭或外交而與歐美國家簽訂「開港」條約與開放「條約港」。在這些東亞國家的條約港裡，歐美國家國民除了能駐留之外，也可以自由移動。¹⁰ 過去的研究者在討論「條約港」時代的臺灣對外經濟關係時，雖也論及與日本方面的關係，但大多針對臺

概念，強調「條約」本身延伸的政經意義，故特用「條約港」一詞以稱呼相關所延伸的「體制」。但基於行文流暢，本文行文中亦會把「條約港」、「通商口岸」或「口岸商埠」交替使用。使用「通商口岸」的學者，例如蔡謙、鄭友揆編，《中國各通商口岸對各國進出口貿易統計〔1919, 1927-1931〕》（上海：商務印書館，1936）；使用「口岸商埠」的學者，例如王爾敏，《五口通商變局》（桂林：廣西師範大學出版社，2006）。

⁸ Paul A. Cohen, *Discovering History in China: American Historical Writing on the Recent Chinese Past* (New York: Columbia University Press, 1984), 第 1 章與第 2 章; Rhoads Murphey, *Shanghai: Key to Modern China* (Cambridge, Mass.: Harvard University Press, 1953); John K. Fairbank, ed., *The Cambridge History of China, Vol. 12 Republican China 1912-1949, Part I*; Albert Feuerwerker, *The Foreign Establishment in China in the Early Twentieth Century* (Ann Arbor: The University of Michigan Center for Chinese Studies, 1976); Liang-lin Hsiao, *China's Foreign Trade Statistics, 1864-1949* (Cambridge, Mass.: Harvard University East Asian Research Centre, 1974)。除此之外，濱下武志在 1980 年代開始就提出清末海關對於晚清財政，特別是關稅與外債的關係非常密切，這種論點也在以後的學者論述中看到。見濱下武志，《中國近代經濟史研究——清末海關財政と開港場市場圈》（東京：汲古書院，1989），頁 3-94；戴一峰，《近代中國海關與中國財政》（廈門：廈門大學出版社，1993）；Hans van de Ven, *Breaking with the Past: The Maritime Customs Service and the Global Origins of Modernity in China* (New York: Columbia University Press, 2014), pp. 133-171。

⁹ 高柳松一郎，《支那關稅制度論》（京都：內外出版株式會社，1920），頁 151-235；另可參見周念明，《中國海關之組織及其事物》（上海：商務印書館，1933），頁 1-17。關於臺灣海關收取進、出口稅與船鈔，見葉振輝，《清季臺灣開埠之研究》（臺北：葉振輝，1985），頁 166-172。另外，海關的「貿易統計」也會記錄相關的稅收項目。

¹⁰ 「條約港體制」在日本的擴展，詳見 J. E. Hoare, *Japan's Treaty Ports and Foreign Settlements: The Uninvited Guests, 1858-1899* (Folkstone, Kent: Japan Library, 1994); W. G. Beasley, "The Foreign Threat and the Opening of the Ports," Marius B. Jansen ed., *The Cambridge History of Japan, Volume 5: The Nineteenth Century* (Cambridge: Cambridge University Press, 1989), pp. 259-307；在韓國，詳見伊原澤周，《近代朝鮮的開港——以中美日三國關係為中心》（北京：社會科學文獻出版社，2008）。臺灣開港通商，詳見葉振輝，《清季臺灣開埠之研究》，頁 63-166。

灣與歐美、清帝國之關係加以討論，且以貿易、航運（即「物流」）關係為主，對於其他諸如金流、人流等方面的經濟關係，以及這些關係在近代臺灣史中的意義，則付之闕如。¹¹

針對重新檢驗 1865 年至 1895 年臺日經濟關係的意義，本文將以南臺灣「條約港」的「臺灣府」（Taiwan-foo，後稱「臺南府」Tainan-foo）與「打狗」（Takow 或 Takou）的對日經濟關係為研究對象。¹² 這些通商口岸均根據「天津條約」與「北京條約」，與臺灣北部的淡水、基隆，一併對外國開放貿易。¹³ 具體而言，本文將以南臺灣的清帝國海關定期發佈的出版資料（「貿易報告」〔Trade Reports〕與「貿易統計」〔Trade Returns〕）為考察對象。¹⁴

¹¹ 矢內原忠雄，《帝國主義下の臺灣》，頁 33-39；東嘉生，《臺灣經濟史研究》，頁 88-113。另有 James W. Davidson, *The Island of Formosa: Past and Present*, pp. 102-274；林東辰，《臺灣貿易史》（臺北：成文出版社重印，1932 初版，1999），頁 169-192。晚近的研究者則多以 1895 年為界線分別論述，例如 Robert Gardella, "From Treaty Ports to Provincial Status, 1860-1894" in Murray A. Rubinstein, ed., *Taiwan: A New History* (Armonk, N. Y.: M. E. Sharpe, 1999), pp. 163-200；李祖基編，《近代臺灣地方對外貿易》（南昌：江西人民出版社，1986），頁 198-204；林仁川、黃福才，《臺灣社會經濟史研究》（廈門：廈門大學出版社，2001），頁 200-206；林滿紅，《茶、糖、樟腦業與臺灣之社會經濟變遷（1860-1895）》，頁 23-33；Man-houng Lin, "Economic Ties between Taiwan and Mainland China, 1860-1895: Strengthening or Weakening?" In The Institute of Modern History, Academia Sinica, ed., *Tradition and Metamorphosis in Modern China, Symposium in Commemoration of Prof. Liu Kwang-Ching's 75th Birthday* (Taipei: The Institute of Modern History, Academia Sinica, 1998), pp. 1067-1089；Man-houng Lin, "Taiwan, Hong Kong, and the Pacific, 1895-1945." *Modern Asian Studies*, 44: 5 (2010), pp. 1053-1080；林玉茹，〈從屬與分立：十九世紀中葉臺灣港口城市的雙重貿易機制〉，《臺灣史研究》17 卷 2 期（2010.6，臺北），頁 1-37；戴寶村，《近代臺灣海運發展：戎克船到長榮巨舶》（臺北：玉山社，2000）。

¹² 對於打狗港的英文名稱，常見的是 Takow 與 Takou，本文行文中除了因所引用史料不能刪改之外，一律使用 Takow。

¹³ 葉振輝，《清季臺灣開埠之研究》。

¹⁴ 本文所用的「貿易報告」與「貿易統計」來自兩份對海關出版品的復刻版，包括：以哈佛大學海關出版品為內容的微卷資料，見 *Chinese Maritime Customs, Chinese Maritime Customs Publications, 1860-1948* (Washington D.C.: Center for Chinese Research Materials, 1970)；紙本再版資料，見中國第二歷史檔案館、中國海關總署辦公廳、中國舊海關史料編輯委員會編，《中國舊海關史料（1859-1948）》（北京：京華出版社，2001）。引用頁數時，本文將以原版頁碼標註，特請讀者注意。其實，微卷資料與紙本再版皆各有缺漏，必須互補使用。另外，雖然中央研究院臺灣史研究所在「籌備處」時期，也出版過有關晚清開港時期的海關資料，但其基礎仍然是前述的微卷資料。關於上述三種資料的版本差異，參見 Kai Yiu Chan,

清帝國海關出版品為近代史研究的重要史料，廣為人知，它的編輯方法與邏輯結構也為近人所研究。¹⁵ 當然，這些出版品自有其侷限，尤其是「貿易統計」中對於日本方面的個別物品貿易數據，在原資料上並未直接單獨記錄日本的部份，均須經過挑選與推算。¹⁶ 但總體而言，仍為我們對近代臺灣對外貿易狀況的重要依據。當然，海關出版品因為編輯方法、分類方法的改變，使得對個別商品、貿易國別的長期追蹤變得困難，但仍然可以提供一些重要的訊息。

重要的是，過去關於討論 1895 年以前臺灣的對外經濟關係，多針對商品貿易與航運為對象，書籍與論文篇數多如牛毛，但對於「物流」之外的其他方面所知甚少，更不曾以貿易、金融等各種表現，進一步討論南臺灣與日本之間各種的經濟關係。對此，本文將利用同樣為過往學者針對專題所利用的清帝國海關的相關資料，除了重新審視「物流」的問題，也嘗試對人流、金流等方面進行考察，探討在臺灣「開港」的 30 年之中，日本與南臺灣之間所呈現的經貿關係及其意義。

“A Critical Introduction to the Periodical Publications of the Maritime Customs in Southern Taiwan, 1863-95”, *Asian Research Trends, New Series*, No. 13 (2018), pp. 51-70。近年吳松弟有利用原本收藏在哈佛大學的海關出版品，並再度以紙本出版，內容包括多種微卷資料並無收入的海關出版品。但原有的貿易年報、年統計等部份，則與微卷原出一轍，並無二致。關於中央研究院臺灣史研究所籌備處時期所出版的海關資料，見黃富三、林滿紅、翁佳音等編，《清末臺灣海關歷年資料 (Maritime Customs Annual Returns and Reports of Taiwan, 1867-1895)》(臺北：中央研究院臺灣史研究所籌備處，1997)；關於吳松弟所整理再版的海關資料，參見 Wu Songdi (吳松弟), comp., *Unpublished Chinese Maritime Customs Historical Materials (1860-1949) in Harvard University Libraries, U.S.A.* (美國哈佛大學圖書館藏未刊中國舊海關史料，1860-1949)，(Guilin 桂林：Guangxi Shifan Daxue Chubanshe 廣西師範大學出版社，2014)。

¹⁵ 見鄭友揆，〈我國海關貿易統計編製方法及其內容之沿革攷〉，頁 264-296；李泰初，〈有關中國近代對外貿易若干問題之商榷〉，《珠海學報》第 2 期 (1964)，頁 174-287；Thomas P. Lyons, *China Maritime Customs and China's Trade Statistics 1859-1948* (Thumansburg, N.Y.: Willow Creek Press, 2003)。

¹⁶ 在編算數據的時候，筆者遇到在「貿易統計」每年度各種進出口商品中，標明與日本有關的部份被分列多處，必須加以挑選。此外，雖然大部份年度中均有明確註明與日本相關的貿易數值，但有部份年份卻仍加入其他國家的數值，必須加以推算當中與日本相關個別物品的部份。還有，因原資料中的貨幣單位在 1875 年開始，從「圓」轉為「海關兩」(Haikwan Tael)，要取得可供比較的數據，本文採用「貿易統計」所提供「圓」與「兩」之間的換算率，以 \$1=HKTLs.0.75。

除了清帝國海關資料之外，本文亦輔以英國駐當地領事館的報告以及日本本國在 1895 年以前的貿易統計（《大日本外國貿易年表》）為參考，這些資料雖然有其侷限，卻仍對本研究有一定的參考價值。¹⁷ 值得一提的是，同樣受學界推崇的另一套資料《通商彙纂》¹⁸，其性質主要是日本在外領事館報告有關當地（或與日本有關之）貿易情況，而並非日本對外貿易詳情的報導。所涉及的內容多與日本有競爭關係的商品（如茶、絲、米、煤等），雖然亦有觸及臺灣的報導，亦多以北部茶葉貿易為中心。眾所周知，以淡水、基隆兩關為主的北臺灣「條約港」，其主要產業為樟腦與茶葉，與日本之間存在相當程度的競爭關係，其與日本之間的經貿關係，與南臺灣無論從產業面、經濟基本面等，也有相當的差異，無法一概而論。再因篇幅關係，本文所分析的資料範圍，並無包含《通商彙纂》，其所涉及北臺灣「條約港」的範圍，只好留待日後另文討論。

二、一枝獨秀的出口

在「條約港體制」下，南臺灣與日本之間透過各自的「海關」，出現最重要又至為明顯的關係——物品交易關係，而關係的開始則是在 1865 年。在此之前，雖然打狗海關早在 1863 年 10 月就開始營運，但要連同「臺灣府」一併對外正式運作，則是在 1865 年 1 月。¹⁹ 而對日本方面的貿易記錄，也是從此開始。但在臺灣正式「開港」的 30 年時間裡，物品流動的結構卻出現重大變化。

¹⁷ 英國方面：Robert L. Jarman, ed., *Taiwan: Political and Economic Reports 1861-1960*, vols. I - V. (London: Archive Editions, 1997)。日本方面，參見大藏省，《大日本外國貿易年表》明治 15（1882）年至明治 28（1895）年（*Annual Return of The Foreign Trade of the Empire of Japan, 1882-1895*），日本国立国会図書館デジタルコレクション，<http://dl.ndl.go.jp/>，2018/7/7。

¹⁸ 外務省通商局編纂，《通商彙纂》全 185 冊（東京：不二出版復刻，1988-1997）。

¹⁹ Henry James Fisher, "Report on the Trade at the Port of Takow - Formosa, for the Year 1865," in Inspector General of Customs, *Reports on the Trade at the Port of Ports in China Open by Treaty to Foreign Trade, for the Year 1865* (Shanghai: Imperial Maritime Customs' Press, 1866), p. 67.

在眾多的貿易物品中，過去最廣為人知的是南臺灣的糖出口，其地位至為重要，其中包含對日本的部份。²⁰ 根據過去對糖業的理解，「進口臺糖的外國，以日本最為重要。」²¹ 從比較出口國別來說就是如此，但若要檢視日本對南臺灣出口貿易的重要性，則必須先從糖出口與整體對日貿易的關係開始。從表 1 展示的南臺灣出口貿易中，我們可以概括地分析糖出口（「紅糖」與「白糖」）在整體南臺灣對日本出口中的地位，那是一種一直佔有壓倒性的地位，其中又以「紅糖」出口至為重要。「白糖」的對日出口，從來不超出「紅糖」對日出口的總值，最高也只有在 1867 年「白糖」對日出口為「紅糖」對日出口總值的 56.67%，此後最高只有 1870 年的 23.69%，有不少的年份甚至毫無對日出口。

表1 南臺灣對日糖品出口貿易估算值，1865-1895 年

年份	對日「紅糖」出口	對日「白糖」出口	對日出口
1865	9,226	310	9,536
1866			0
1867	20,455	11,592	32,056
1868	9,643		9,643
1869	34,389.3333	600	35,080
1870	394,880	93,560	513,636
1871	486,668	28,397	515,065
1872	436,068	30,425	470,228
1873	391,427	19,101	412,667
1874	558,195	23,217	588,823
1875	622,833.3333	1,852	624,685.3333
1876	561,470.6667	1,137.3333	562,608

²⁰ 這方面參見 James W. Davidson, *The Island of Formosa Past and Present*, pp. 444-451；林滿紅，〈茶、糖、樟腦業與臺灣之社會經濟變遷（1860-1895）〉，頁 23-33；李國恒，〈清末開港對南臺灣貿易結構的影響（1860-1881）〉（臺北：國立臺灣大學社會科學院經濟學研究所碩士論文，2016）。

²¹ 林滿紅，〈茶、糖、樟腦業與臺灣之社會經濟變遷（1860-1895）〉，頁 24-26，引文頁 26。

年份	對日「紅糖」出口	對日「白糖」出口	對日出口
1877	669,409.3333	928	670,337.3333
1878	512,930.6667	280	513,210.6667
1879	866,781.3333	7,156	873,937.3333
1880	959,482.6667	1,414.667	960,897.3333
1881	786,133.3333	6,306.667	792,440
1882	578,889.3333	7,384	586,273.3333
1883	642,285.3333	11,089.33	653,374.6667
1884	866,858.6667	60	866,918.6667
1885	513,288		513,288
1886	412,848		412,848
1887	631,557.3333		633,557.3333
1888	867,946.6667		868,053.3333
1889	834,626.6667	794.6667	835,977.3333
1890	105,6094.667		105,6818.667
1891	871,374.6667		871,374.6667
1892	691,512		691,512
1893	555,797.3333		555,818.6667
1894	955,461.3333	11,094.67	967,521.3333
1895	547,337.3333		547,565.3333

單位：圓（Dollar）。

備註：原「貿易統計」資料中的貨幣單位在1875年開始有以「海關兩」標示者，而在此之前有用「圓」或「兩」計算者，現均以「貿易統計」所提供的換算率 \$1=HKTLs.0.75換算為「圓」。

資料來源：Inspector General of Customs, *Returns of Trade at the Port of Takow and Taiwan-foo*, 1865-1866 (Shanghai: The Imperial Maritime Customs' Press, 1866-1867); Inspector General of Customs, *Returns of Trade at the Ports in China Open by Treaty to Foreign Trade, for the Year 1867* (Shanghai: The Imperial Maritime Customs' Press, 1868); Inspector General of Customs, *Returns of Trade at the Treaty Ports in China for the Year, 1868-1872* (Shanghai: The Customs' Press, 1869-1873); Inspector General of Customs, *Returns of Trade at the Treaty Ports in China for the Year, 1873-1874* (Shanghai: Imperial Maritime Customs Statistical Department, 1874-1875); Inspector General of Customs, *Returns of Trade at the Treaty Ports in China for the Year, 1875-1876* (Shanghai: Statistical Department of the Inspectorate General of Customs, 1876-1877); Inspector General of Customs, *Returns of Trade at the Treaty Ports in China for the Year, 1877-1881* (Shanghai: Statistical Department of the Inspectorate General, 1878-1882); Inspector General of Customs, *Returns of Trade of the Treaty Ports and Trade Reports for the Year, 1882* (Shanghai: Statistical Department of the Inspectorate General, 1883); Inspector General of Customs, *Returns of Trade of the Treaty Ports and Trade Reports for the Year, 1883-1895* (Shanghai: Statistical Department of the Inspectorate General of Customs, 1884-1896)。(南臺灣海關資料因有名稱與出版機構之不同，故在此先以全引用資料表示，以下則簡稱 *Returns of Trade*, 年份)。

這種情況與「白糖」輸往清帝國其他條約港或其他外國，成為對比。圖一是整理自「貿易統計」中「紅糖」、「白糖」的出口地區，以此看來「白糖」出口雖然並不如「紅糖」般的旺盛，但輸往其他條約港與外國的「白糖」遠比輸往日本的量多與頻繁。這當中除了一如過去研究所論日本需要「紅糖」與當地「仍吃含有糖蜜的粗製糖」有關之外，²² 也可能顯示日本市場對南臺灣的「白糖」來說，並不如其他條約港或其他外國，致使「白糖」出口選擇「退出」日本市場。

至於「紅糖」，對日出口與對其他清帝國條約港、對其他外國的出口，結構又與「白糖」的不同。南臺灣的「紅糖」出口，在 1870 年以前基本上以清帝國條約港為主，日本與其他外國則是在 1870 年以後逐步拓展為南臺灣「紅糖」的重要市場，甚至在「開港」時代（約 1875-1885 年）遠遠超過輸往其他清帝國條約港的「紅糖」出口。「臺灣糖」在 1880 年代中期成為大阪進口的外國糖品第二位，佔全部進口糖品約四分之一，並以「中斗」、「小青」等名稱銷售於橫濱、神戶等地。²³ 但「開港」時代的最後十年，因為其他外國市場的萎縮，日本市場成為南臺灣對清帝國其他條約港出口以外的最重要目的地，或者說南臺灣的「紅糖」出口，到 1885 年以後從國際市場中退守回到東亞的區域市場。²⁴

²² 林滿紅，《茶、糖、樟腦業與臺灣之社會經濟變遷（1860-1895）》，頁 24。

²³ 樋口弘，《日本糖業史》（東京：味燈書屋，1956），頁 303、497。

²⁴ 關於清末南臺灣糖業出口變化問題，本身複雜，並非本文之審視主題，必須另文專論。但晚清歐美在臺人士記錄認為，是南臺灣糖品生產技術固守傳統所導致。至於其他因素，如歐美市場何以萎縮、清帝國市場情況又如何，均需待更深入的研究始能更為瞭解。有關技術的部份，見林滿紅，《茶、糖、樟腦業與臺灣之社會經濟變遷（1860-1895）》，頁 83-89。此外，黃修文以清法戰爭為分水嶺，認為洋商在此之前較為掌握出口主導，及至清法戰後華商卻轉為主導。見黃修文，《世紀之交的臺灣糖業與蔗農》（臺北：國立政治大學歷史學系碩士論文，2005），頁 39-59。

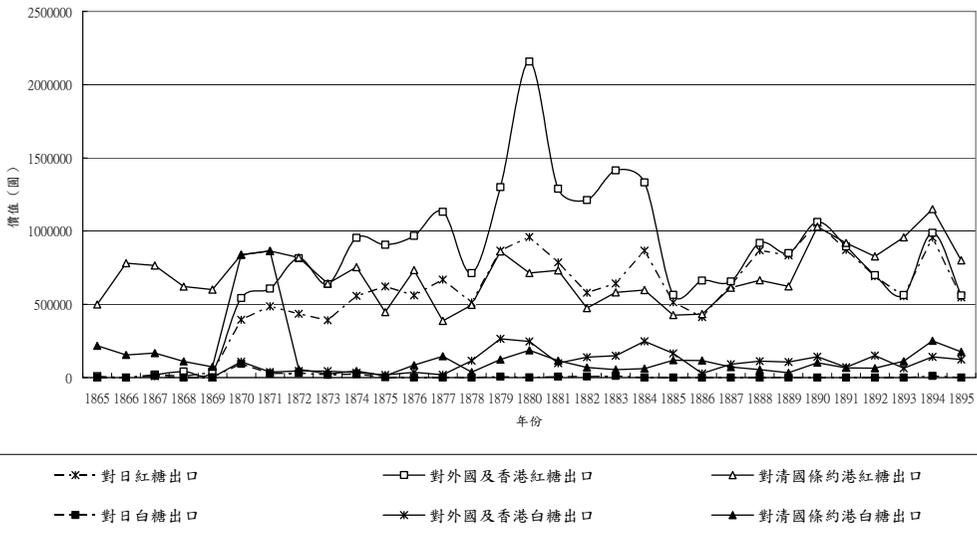


圖 1 1865-1895 年南臺灣糖品出口

資料來源：Returns of Trade, 1865-1895.

糖業的重要性雖然非常明顯，但同時也顯示其他產業的問題。我們以清帝國海關「貿易統計」進一步整理對日出口的所有項目，扼要地簡編為表 2，表中的黑點是表示該年度有對日出口貿易記錄。從這一份簡表中可見，除了「雜項」內容不明之外，其他可知的南臺灣貿易物品中，只有「紅糖」出口一直無間斷，其他物品則多半只出現一、兩年的紀錄（如麻、堅果油、芝麻、龍眼肉、竹蓆等），薑黃、鮮果兩項雖然有多次的出口紀錄，但均是在 1895 年的前幾年發生，並非從「開港」就有的貿易物品。這些出口品的拓展，也許反映南臺灣出口產業的新嘗試，但也可能反映日本消費市場的新變化。

無論如何，綜觀「開港」30 年間南臺灣對日貿易的過程中，沒有其他物品成功地發展為「紅糖」以外的重要輸出商品。糖出口（「紅糖」與「白糖」）在整體南臺灣對日出口中，佔有絕對重要的地位，但也因為缺乏發展其他對日輸出物品，等於對日輸出的高度依賴糖品出口。

表2 南臺灣對日本出口貿易項目，1865-1895 年

年份 ／ 項目	Sugar, Brown 紅糖	Sugar, White 白糖	Hemp 麻	Oil, Ground Nut 堅果油	Sesamum Seeds 芝麻	Turmeric 薑黃	Ling-ngan Pulp 龍眼肉	Mats, Bamboo 竹蓆	Fruit, Fresh, Unclassed 鮮果	Sundries 雜項
1865	●	●								
1866										
1867	●	●	●	●						
1868	●									
1869	●	●			●					
1870	●	●								●
1871	●	●								
1872	●	●								
1873	●	●								
1874	●	●								
1875	●	●								
1876	●	●								
1877	●	●								
1878	●	●								
1879	●	●								
1880	●	●								
1881	●	●								
1882	●	●								
1883	●	●								
1884	●	●								
1885	●									
1886	●									
1887	●					●				
1888	●						●	●		●
1889	●	●				●				
1890	●					●				
1891	●									
1892	●									
1893	●								●	
1894	●	●				●			●	
1895	●					●			●	

資料來源：Returns of Trade, 1865-1895。

三、種類繁多的進口

相對於南臺灣對日出口的相對單一重要商品的結構，從日本輸入的物品雖然在貨值上無法與出口相比，但種類卻更多元、更繁多，而且有相當的種類的進口具持續性。我們把從日本進口物品記錄，簡編至表 3。其中，除卻無法辨別的「雜貨」（Sundries）一項（出現 17 次），出現最頻繁的是「日本布」（Cloth, Japan），在「開港」時代最後 20 年裡就有 13 次進口的紀錄，其次的是「甲殼類海產」（Shell Fish），在相約的時間內共有 10 次。當然，如果把「海參」（“Bicho de Mar”，6 次），以及「干貝」（Comпой，共 2 次）、「鮑魚」（Awabi，共 4 次）這些可以歸類到「甲殼類海產」（或俗稱「海味」）的物品全算在一起，全數反而成為最多次數項目（共 17 次）。第 3 位是「煤油」（Oil, Kerosene），30 年裡共 9 次，隨之的有煤炭 Coal（6 次）與漆器（Lacquered-ware，6 次），其餘從 5 次到 1 次不等。由於本文只針對南臺灣與日本之間的物流關係，對於這些物品在南臺灣社會生活史上的細節，一時無法深入理解，但以這些物品涵蓋範圍之廣可以推論，對社會各階層人士也包含其中，對於不同收入的人群，也可能成為這些物品的消費者。

年份 / 項目	h	i	j	k	l	m	n	o	p	q	r	s	t	u	w	x	y	z	a	b	c	d	e	f	g	h	i	j	k	l	m	n	o	
1865													●										●										●	
1866																																		
1867																											●							
1868																																		
1869																																		
1870								●									●																	
1871								●									●																	
1872																									●									
1873																								●										
1874								●	●	●																								
1875								●	●		●	●																						
1876								●	●		●	●		●	●		●						●											
1877								●			●																							
1878								●															●		●									
1879								●																	●	●		●						
1880								●				●					●						●											
1881																																		
1882								●									●																	
1883								●		●	●						●								●									
1884								●		●	●				●	●					●													
1885	●							●									●								●									
1886		●						●									●																	
1887	●		●	●	●			●	●						●	●	●	●		●	●												●	
1888	●				●			●	●						●	●	●			●	●										●			
1889	●			●				●												●													●	
1890																																		
1891	●				●	●									●			●												●				
1892								●							●						●													
1893																																		
1894			●																															
1895			●				●																											

備註：

a. Raw Cotton	b. Cloth, Japan	c. Cotton, Unclassed	d. Shirtings, White, Plain
e. Danmasks, Dyed	f. Inion Cloth	g. Cotton Waste	h. Italian Cloth, Plain and Figured
i. Crape, Japan	j. Handkerchiefs, Cotton	k. Woollen Goods: Camlets, English	l. Woollen Goods, Spanish Stripes
m. Woollen Goods, Lustres and Orleans, Figured Balzarines, Wool and Cotton	n. Woollen Goods, Lustres and Orleans, Plain, Alpacas	o. Chintzes	p. Silk and Cotton Mixtures, Japan
q. Silk Piece Goods, Japan	r. Canvas	s. Flannel	t. Taffachellas
u. Blankets	v. Lastings	w. Towels	x. Umbrellas
y. Umbrellas, Cotton	z. Umbrellas, Alpaca	aa. Umbrellas, Alpaca	bb. Lacquered-ware
cc. Chinaware, Fine	dd. Chinaware, Coarse	ee. Paper, 1st Quality	ff. Wax
gg. Oil, Kerosene	ah. Soap	ii. Lamp	jj. Matches
kk. Clocks	ll. Toys	mm. Pictures	nn. Personal Effects
oo. Sundries	pp. Coal	qq. Poles	rr. Timber, Poles
ss. Timber, Planks, Softwood	tt. Timber	uu. Window Glass	vv. Bicho de Mar
ww. Cuttlefish	xx. Seaweed	yy. Shell Fish	zz. Compo
aaa. Awabi	bbb. Mushrooms	ccc. Prawns and Shrimps, Dried	ddd. Isinglass
eee. Soy	fff. Rice	ggg. Wheat	hhh. Flour
iii. Ginseng, Japan, 1st Quality	jjj. Ginseng, Japan, 2nd Quality	kkk. Ginseng, Japan, Unclassed	lll. China-root
mmm. Perfumery	nnn. Medicines	ooo. Samshoo	

資料來源：Returns of Trade, 1865-1895。

從表 3 中所示日本進口的物品項目分析，可呈現三種不同的貿易性質。第一種的貿易性質是日本與清國既有貿易關係的延續，其代表物品包括「海味」、昆布、藥材（日本人參）等「南北貨」。²⁵ 這種貿易網絡在日本江戶時代從北海道（所謂「蝦夷地」）、日本海沿海地區海產與昆布貿易而發展的貿易網絡，除了日本商人之外，福建商人也參與其中，其商業網絡涵蓋範圍從北

²⁵ 根據 20 世紀中關於「南北貨」的解釋，是指華北與華南農產品交易類別的泛稱，但「洋貨」與「日貨」也包含其中，「海味」也包括在內，所以定義甚為廣泛。見張一凡主編，《南北貨海味業須知》（上海：中華書局，1949），頁 1-3、45-55。

海道延伸至長崎並以之為轉運中心，延伸至琉球（沖繩）、清帝國的福州、華南地區。²⁶ 過去對於北海道（函館）華商的研究中，並未顯示臺灣於「開港」前後包括在這個網絡中，貿易金額與數量應該是一大因素。²⁷ 而且，同時期臺灣進口海產來源以清帝國者為多，也影響其重要性的評估。²⁸ 但從貿易上長年出現是項物品來看，南臺灣在 19 世紀後半時被納入，足見這種東北亞既有的貿易網絡在「條約港體制」運作中，也不斷延伸至過去少有發展的地區。

第二種的貿易性質則是以與日本近代經濟發展有關，其代表物品以製造業產品為主，最著者是棉織品、絲製品，但也包括生活百貨（火柴、肥皂、毛巾、酒器等）。這些製品，包括手工業與機械製造，在 19 世紀中後期不斷出現，甚至引起外國觀察者的注意。例如，火柴製造業在日本出現，卻在幾年裡發展出僱用員工數千名的「工廠」，到 1880 年代日本火柴製品甚至成為歐美商人強力輸出的商品，但主要還是以仿製歐美製品為主。²⁹ 至於棉製品、絲製品等與日本「工業革命」相關的製品，雖然在 1890 年代才成熟，但亦早已在日本存在。³⁰ 同時，這些產品能在 1870、1880 年代對南臺灣出口，也正好反映日本的產業界在 1870-1890 年代正在進行的巨大變化。

²⁶ 小川国治，《江戸幕府輸出海産物の研究：俵物の生産と集荷機構》（東京：吉川弘文館，1973），頁 9-142、347-408；荒居英次，《近世海産物貿易史の研究：中国向け輸出貿易と海産物》（東京：吉川弘文館，1975），頁 217-594；荒居英次，《近世海産物經濟史の研究》（東京：名著出版社，1988），頁 380-395；菊池勇夫，《アイヌ民族と日本人》（東京：朝日新聞社，1994），頁 185-194。

²⁷ 根據斯波義信對北海道華商資料的研究，函館華商的網絡從日本延伸到華北與上海，見斯波義信（解說），《函館華僑關係資料集》，《大阪大學文學部紀要》22 卷（1982.12，大阪），頁 2-26。

²⁸ 關於 19 世紀臺灣全島海產貿易的問題，見林玉茹，〈進口導向：十九世紀臺灣海產的生産與消費〉，《臺灣史研究》25 卷 1 期（2018.3，臺北），頁 39-100。

²⁹ Kai Yiu Chan, "Playing with 'Alien Fire' (*Yanghuo*): The Dilemma and Dynamics of Growth in Match-Manufacturing and Distribution in Late-Nineteenth and Early-Twentieth China," in Kazuko Furuta and Linda Grove, ed., *Imitation, Counterfeiting and the Quality of Goods in Modern Asian History* (Singapore: Springer, 2017), pp. 203-223, particularly pp. 210-211.

³⁰ 關於棉紡織與絲織業，見大石嘉一郎，《日本産業革命の研究》，上卷（東京：東京大學出版會，1975），頁 51-52。

第三種的性質則是連接近代世界兩次「工業革命」，其代表物品包括煤炭與煤油。煤炭與「工業革命」的關係，自不待言，與 19 世紀輪船業的發展也息息相關。³¹ 雖然，臺灣有煤礦但主要在北部，在「開港」前後歐美商船偶有因為補充燃料而登岸採礦，以供應其蒸汽船之用。³² 歐美的探險家也知道，北部地區產煤炭，並由漢人採礦。³³ 但南臺灣的進口數字上，並未載明從北臺灣有相關進口。³⁴ 日本出產煤炭，在「開港」時代也對外國出口，到南臺灣的部份很可能與當地條約港對煤炭需求有關。³⁵ 至於煤油，是所謂「第二次工業革命」的重要成果之一。³⁶ 清帝國海關「貿易統計」中表示，煤油的來源是美國與俄羅斯，但卻從日本進口。³⁷ 南臺灣海關「貿易報告」或「十年報告」中只

³¹ 關於煤炭與「工業革命」的關係，尤其是在鋼鐵業的發展，見 Phyllis Deane, *The First Industrial Revolution*, second edition (Cambridge: Cambridge University Press, 1979), pp. 103-118。關於 19 世紀輪船業的發展與煤炭之間的關係（尤其是節省煤炭的相關發明），見 J. H. Clapham, *An Economic History of Modern Britain: The Early Railway Age 1820-1850* (Cambridge: Cambridge University Press, 1964), pp. 425-449; Simon P Ville, *Transport and the Development of the European Economy, 1750-1918* (London: Macmillan, 1990), pp. 48-57; Michael Stuart Clark, "Coal Supply," in John B. Hattendorf, ed., *The Oxford Encyclopedia of Maritime History, Vol. 1* (Oxford: Oxford University Press, 2007), pp. 420-422.

³² James W. Davidson, *The Island of Formosa Past and Present*, pp. 210, 477-484.

³³ 見史蒂瑞 (Joseph Beal Steere)，〈來自福爾摩沙的信件〉，收入費德廉、羅效德編譯，《看見十九世紀臺灣：十四位西方旅行者的福爾摩沙故事》（臺北：如果出版、大雁文化，2006），頁 76-116，特別是頁 101。

³⁴ 在 1865 年的南臺灣「貿易統計」中，曾經載明從淡水進口煤炭的紀錄，但其後到 1873 年再度有煤炭進口的紀錄時，只有紀錄「從其他通商口岸進口」而並無明確來源地。Inspector General of Customs, *Returns of Trade of Takow and Taiwan-foo for the Year 1865* (Shanghai: Imperial Maritime Customs' Press, 1866), pp. 8-9; Inspector General of Customs, "Takow, Formosa," in Inspector General of Customs, *Returns of Trade of Takow, Formosa for the Year 1873* (Shanghai: Imperial Maritime Customs Statistical Department, 1874), p. 119.

³⁵ 關於日本煤炭出口作船舶之用，見大石嘉一郎，《日本產業革命の研究》，上卷，頁 49-50。

³⁶ Alfred D. Chandler, Jr., *Scale and Scope: The Dynamics of Industrial Capitalism* (Cambridge, Mass.: the Belknap Press of Harvard University Press, 1990), pp. 24-26.

³⁷ 例如，Inspector General of Customs, "Takow Trade Returns for the Year 1890," in Inspector General of Customs, *Returns of Trade of the Treaty Ports and Trade Reports for the Year 1890* (Shanghai: Statistical Department of the Inspectorate General of Customs, 1891), p. 345。在隔年的「貿易報告」中，也有類似的報導，見 P. H. S. Montgomery, "Tainan Trade Report for the Year 1891," in Inspector General of Customs, *Returns of Trade of the Treaty Ports and Trade Reports for the Year 1891* (Shanghai: Statistical Department of the Inspectorate General of Customs, 1892), pp. 359-360.

有描述煤油貿易的擴張，並沒有說明當時的用途。³⁸ 若參照煤油在清帝國其他條約港是燃點「煤油燈」之用，其在南臺灣的應用也可能如此。³⁹

值得注意的是，南臺灣要進口日本物品除了直接貿易之外，也有透過香港與其他清帝國條約港而進行的間接貿易。眾所周知，香港在東亞轉口貿易上的地位無庸置疑，⁴⁰ 只是海關「貿易統計」對於香港的定位不明。在「外國進口商品」（Foreign Imports）的表格中，香港與其他清帝國條約港一起計算，但在同一表格總結算時又有香港單獨的數字，在「土貨進口」（Native Products Imports）的表格中，香港卻又全部分開列算。至於其他清帝國條約港，因為「貿易統計」上並沒有明確標示而無法得知，而以臺灣的歷史淵源的因素，當推廈門、福州等地為主。無論如何，我們從海關「貿易統計」中，以物追蹤，從比較明確可知來自日本卻從他地轉口而來的物品開始，並編製成表 4。

從表 4 可知，從其他地方轉口至南臺灣的日本物品，大致上屬於前述直接進口中的第一、第二類，一部份是日本與清國既有貿易關係的延續，另一部份則是與日本近代經濟發展有關。而且，絕大部分間接貿易的種類是在南臺灣開港 30 年的後半才出現，雖然與直接進口種類無法相比，發展的趨勢卻是相近。

³⁸ 例如，Jas. R. Brazier, "Takow Trade Report for the Year 1890," in Inspector General of Customs, *Returns of Trade of the Treaty Ports and Trade Reports for the Year 1890*, p. 337; P. H. S. Montgomery, "Tainan: Decennial Report, 1882-91," in The Inspector General of Customs, *Decennial Reports on the Trade, Navigation, Industries, Etc., of the Ports Open to Foreign Commerce in China and Corea, and on the Condition and Development of the Treaty Port Provinces, 1882-91* (Shanghai: Statistical Department of the Inspectorate General of Customs, 1893), p. 474.

³⁹ 參見 James W. Carrall, "Amoy Trade Report for the Year 1894," Inspector General of Customs, *Returns of Trade of the Treaty Ports and Trade Reports for the Year 1894* (Shanghai: Statistical Department of the Inspectorate General of Customs, 1895), p. 400.

⁴⁰ 東京高等商業學校，《香港通過商業調查報告書（明治40年）》（東京：東京高等商業學校，1909）；G. B. Endacott, *A History of Hong Kong*, 2nd edition (Hong Kong: Oxford University Press, 1973), pp. 74-76, 125-132; G. B. Endacott, *An Eastern Entrepôt: a Collection of Documents Illustrating the History of Hog Kong* (London: Her Majesty's Stationery Office, 1964), pp. 131-196; 張曉輝，《香港近代經濟史》（廣州：廣東人民出版社，2001），頁 93-198。

表 4 1865-1895 年南臺灣經過香港或其他清帝國條約港間接進口之日本物品

年份	a	b	c	d	e	f	g	h	i	j
1865										
1866	●	●								
1867	●	●								
1868										
1869										
1870										
1871										
1872										
1873										
1874										
1875										
1876										
1877			●	●						
1878			●							
1879			●							
1880										
1881				●						
1882				●						
1883				●						
1884				●						
1885				●						
1886				●	●	●				
1887			●	●			●			
1888				●			●			
1889		●	●	●			●			
1890	●			●			●	●		
1891			●	●			●		●	
1892		●	●	●				●	●	
1893				●						
1894								●		●
1895				●						

備註：

- a. Wax, Japan b. Ginseng, Japan, 1st Quality c. Ginseng, Japan, 2nd Quality d. Cloth, Japan e. Silk and Cotton Mixtures, Japan
- f. Silk Piece Goods, Japan g. Seaweed, Japan h. Awabi i. Fans, Paper, Japan j. Matches, Japan
- k. Matches, Japan

資料來源：Returns of Trade, 1865-1895.

就整體南臺灣對日貿易而言，對日貿易無疑是盈利豐厚的。我們從清帝國海關「貿易統計」中的南臺灣對日貿易記錄，整理出表 5 的貿易估算表。據此所示，從 1870 年開始急速提升，並在此後任何一年裡，數值也比 1865-1869 年最高數值高出 12 倍以上，1870 年明顯地成為一個重要的轉捩點，反映南臺灣與日本在 1870 年開始，同樣地受到當時全球航運業發展的影響。因為 1869 年蘇彝士運河開通後，引發的世界蒸汽船（輪船）航運的新發展，使得往東亞的運載量大增。⁴¹ 蒸汽船第一次出現在南臺灣，是在 1868 年，當時只有兩艘，至 1870 年為止，3 年間也只有 6 艘的紀錄。⁴² 但從 1871 年開始，蒸汽船的數量就躍升至 10 艘，並持續攀升。⁴³ 也使對外貿易的噸位數相應地大幅提昇。⁴⁴

但若單就南臺灣與日本雙方貿易而言，表 5 所示的卻呈現極其一面倒的趨勢。除了在最初的兩年之外，其餘 28 年的貿易總值趨勢顯示，在南臺灣來自日本直接或間接進口物品的數值，大多遠低於往日本出口物品的數值。這種長期對日出口遠超過從日本進口，致使南臺灣對日貿易長期存在貿易順差（出超），可以說日本成為南臺灣獲利的重要貿易伙伴與盈利的重要來源。

南臺灣在進行商品貿易的同時，其實也有另一種重要物品的流通——貴金屬，其中尤為重要的是以歐美國家銀幣形式流通的白銀。

⁴¹ 關於蘇彝士運河對東亞航運的影響，見 Francis E. Hyde, *Far Eastern Trade, 1860-1914* (London: Adam & Charles Black, 1973), pp. 23-26; James Foreman-Peck, *A History of the World Economy: International Economic Relations since 1850*, 2nd edition (Hemel Hempstead, Hertfordshire, Engl.: Harvester Wheatsheaf, 1995), Chapter 8, pp. 140-153。對個別地區的例子，可參考新加坡，見 George Bogaars, “The Effect of the Opening of the Suez Canal on the Trade and Development of Singapore,” *Journal of the Malayan Branch of the Royal Asiatic Society*, Vol.28, Part.1 (1955), pp. 99-143。

⁴² 關於 1868 年蒸汽船的記錄，卻第一次出現在 1872 年，因為當年開始有登載對某些重要商品或現象作多年期的統計表。見 Inspector General of Customs, “Takow & Taiwan-foo, Formosa,” in Inspector General of Customs, *Returns of Trade at the Treaty Ports in China for the Year 1872* (Shanghai: The Customs Press, 1873), p. 110。

⁴³ Inspector General of Customs, “Takow & Taiwan-foo, Formosa,” in Inspector General of Customs, *Returns of Trade at the Treaty Ports in China for the Year 1872*, p. 110.

⁴⁴ 陳計堯，〈「條約港制度」下南臺灣與廈門的商品貿易與白銀流動（1863 到 1895 年）〉，頁 13-14。

表 5 南臺灣對日直接與間接貿易總值估算，1865-1895 年

年份	直接自日本進口	間接自日本進口	往日本出口	總值	貿易值(順+) (逆-)差
1865	30,648		9,536	40,184	-21,112
1866		1,111		1,111	-1,111
1867	2,524	582	32,056	35,162	28,950
1868			9,643	9,643	9,643
1869			35,080	35,080	35,080
1870	1,287		513,636	514,923	512,349
1871	786		515,065	515,851	514,279
1872	46,300		470,228	516,528	423,928
1873	19,988		412,667	432,655	392,679
1874	6,512		588,823	595,335	582,311
1875	1,724		624,685.3333	626,409.3	622,961.3
1876	6,841.333		562,608	569,449.3	555,766.7
1877	5,032	3,430.667	670,337.3333	678,800	661,874.7
1878	36,370.67	690.6667	513,210.6667	550,272	476,149.3
1879	22,992	4,270.667	873,937.3333	901,200	846,674.7
1880	4,864		960,897.3333	965,761.3	956,033.3
1881	1,388	1,554.667	792,440	795,382.7	789,497.3
1882	102.6667	480	586,273.3333	586,856	585,690.7
1883	9,304	214.6667	653,374.6667	662,893.3	643,856
1884	10,970.67	80	866,918.6667	877,969.3	855,868
1885	2,682.667	1,904	513,288	517,874.7	508,701.3
1886	11,658.67	6,553.333	412,848	431,060	394,636
1887	4,706.667	2,009.333	633,557.3333	640,273.3	626,841.3
1888	14,589.33	2,761.333	868,053.3333	885,404	850,702.7
1889	13,430.67	3,592	835,977.3333	853,000	818,954.7
1890	2,133.333	9,372	1,056,818.667	1,068,324	1,045,313
1891	1,728	6,360	871,374.6667	879,462.7	863,286.7
1892	2,629.333	10,070.67	691,512	704,212	678,812
1893		4,821.333	555,818.6667	560,640	550,997.3
1894	20,546.67	1,586.667	967,521.3333	989,654.7	945,388
1895	14,262.67	16	547,565.3333	561,844	533,286.7

單位：圓 (Dollar)。

備註：原「貿易統計」資料中的貨幣單位在 1875 年開始有以「海關兩」標示者，而在此之前有用「圓」或「兩」計算者，現均以「貿易統計」所提供的換算率 \$1=HKTLs.0.75\$ 換算為「圓」。

資料來源：Returns of Trade, 1865-1895。

四、支付手段以外：金流

歐美銀幣早在 17 世紀即在臺灣流通，入清以後依然為臺灣社會所重視，加上後來的歐美銀幣仍然可以透過貿易而繼續進入本島，在 18、19 世紀臺灣社會經濟中佔有重要的地位。⁴⁵ 其流通臺灣之原因，或歸因於「銀圓」相對於「銀兩」的便利性，但亦或與臺灣從荷蘭東印度公司以來所建立的貨幣傳統有關。⁴⁶ 另一方面，日本本地產銀，早在 16、17 世紀就成為東亞貿易史中的重要一環。⁴⁷ 但在荷蘭東印度公司統治南臺灣時期，從日本透過貿易而來的「白銀並沒有最終留在臺灣，而是……被帶走至巴達維亞」。⁴⁸ 日本德川幕府擔心白銀外流，曾經實施禁止其出口，後只允許荷蘭東印度公司與華商的「唐船」限量輸出白銀。⁴⁹ 在開港通商以前，清帝國下的臺灣貨幣史很少日本銀貨的記錄。臺、日的開港通商也為兩地的白銀流動提供一個新契機。因為東亞各地在 19 世紀隨著與歐美貿易擴大，也使各國鑄造的銀幣大量流入，並且自身成為一種「商品」，因隨各地對不同銀幣的價格而移動，它們的移動與物品貿易不

⁴⁵ 曾澤祿，《臺灣貨幣的精神與文化》（嘉義：曾澤祿，2004），頁 1-56；袁穎生，《臺灣光復前貨幣史述》（南投：臺灣省文獻委員會，2001）；李冕世、黃典權，〈清代臺灣貨幣制度之研究〉，《國立成功大學歷史學系歷史學報》3 期（1976.7，臺南），頁 1-54；鄭永昌，〈清代前期臺灣貨幣流通的發展與變遷〉，《故宮學術季刊》19 卷 1 期（2001，臺北），頁 227-261；Kai Yiu Chan, "Euro-American Silver Coins in the Pre-Nineteenth-Century 'Prefectural City' of Taiwan," Liu Yi-chang (劉益昌) and Ann Heylen (賀安娟), ed., *Nanying History, Society and Culture V: Early Tainan Region* (南瀛歷史、社會與文化.V: 早期南瀛) (Tainan 臺南: Cultural Affairs Bureau of Tainan City Government 臺南市文化局, 2019), pp. 221-285。

⁴⁶ 這個問題，目前仍只有「府城」及周邊地域為主要的研究進行討論，有待其他區域的研究與探討。有關「府城」的部份，見 Kai Yiu Chan, "Euro-American Silver Coins in the Pre-Nineteenth-Century 'Prefectural City' of Taiwan," pp. 230-231。

⁴⁷ William S. Atwell, "International Bullion Flows and the Chinese Economy circa 1530-1650," *Past and Present*, No. 95 (1982), pp. 68-95.

⁴⁸ Cheng Wei-chung, *War, Trade and Piracy in the China Seas, 1622-1683* (Leiden: Brill, 2013), p. 121.

⁴⁹ 小葉田淳，《日本の貨幣》（東京：至文堂，1958），頁 127-137。

一定有直接關係。⁵⁰ 當然，縱使日本在 1871 年開始以機器仿墨西哥「鷹洋」製造「日本銀圓」，⁵¹ 本文觀察的「條約港體制」下的白銀流動，也勢必含有其他國家鑄造的銀幣，所以來自日本的銀幣不一定是日本製造的銀幣。

在南臺灣海關當局編製「貿易統計」時，「貴金屬」的移動就是需要官員們注意的項目之一，從 1863 年末開始就有記錄，並在 1867 年開始成為其中一項獨立項目。⁵² 全部歷年統計「貴金屬」的數據中，只有少量的金沙出口、銅錢進口，其餘絕大部份均為白銀，並且是以銀幣的型態出現。表 6 是根據「貿易統計」中的「貴金屬」記錄編製而成，顯示在南臺灣開港的前半期，日本有一定數量的銀幣也相當頻繁地流進南臺灣，相反地南臺灣並無銀幣出口日本的情形，顯示一面倒純進口的情況。

表 6 1865-1895 年南臺灣海關記錄中的白銀流動

年份	進口自			出口往		
	日本	外國 (含日本) 白銀總數	白銀進口 總數	日本	外國 (含日本) 出口白銀總數	白銀出口 總數
1865	25,000	28,000	129,294		96,000	309,735
1866			15,100		9,000	412,055
1867	5,600	5,600	49,700			254,000
1868		6,000	113,708		18,000	525,594
1869			116,150			248,262

⁵⁰ Yen-p'ing Hao, *The Commercial Revolution in Nineteenth-Century China: The Rise of Sino-Western Mercantile Capitalism* (Berkeley, Calif.: University of California Press, 1986), pp. 34-111; Takeshi Hamashita, "Foreign Trade Finance in China, 1810-50," in Linda Grove and Christian Daniels, ed., *State and Society in China: Japanese Perspectives on Ming-Qing Social and Economic History* (Tokyo: University of Tokyo Press, 1984), pp. 387-435.

⁵¹ Eduard Kann, *The Currencies of China: An Investigation of Gold and Silver Transactions Affecting China* (Shanghai: Kelly & Walsh, Ltd., 1926), pp. 136-137.

⁵² Inspector General of Customs, "Takow & Taiwan-foo, Formosa," in Inspector General of Customs, *Returns of Trade at the Ports in China Open by Treaty to Foreign Trade, for the Year 1867* (Shanghai: Imperial Maritime Customs' Press, 1868), p. 86.

年份	進口自			出口往		
	日本	外國 (含日本) 白銀總數	白銀進口 總數	日本	外國 (含日本) 出口白銀總數	白銀出口 總數
1870	11,000	71,000	524,830			99,500
1871	29,000	66,900	380,031		22,000	137,150
1872		138,435	460,825			234,440
1873		70,000	331,900		17,500	234,450
1874	97,900	330,400	899,629		24,692	356,647
1875	78,718.67	176,462.67	364,623		34,952	688,479
1876	147,576	235,023	618,882		109,413	582,687
1877	18,326.67	130,034.67	465,753		158,769	607,088
1878		118,176	254,847		226,684	729,829
1879	107,344	264,609	882,976		276,009	702,733
1880	81,032	668,191	1,218,834		248,089	628,995
1881	41,889.33	233,766.33	466,774		333,156	1,016,271
1882		317,312	536,033		217,289	789,764
1883	45,381.33	534,598.33	836,878		151,865	575,668
1884	42,764	343,347	706,159		188,196	700,605
1885	10,472	58,088	453,640		120,681	295,801
1886		106,204	272,777		305,196	805,929
1887		125,316	189,776		219,133	707,083
1888	40,145.33	353,824.33	515,557		70,975	382,844
1889	7,854.667	124,795.667	282,959		111,031	540,164
1890		256,271	570,656		96,861	829,980
1891		95,036	314,879		137,480	740,869
1892		117,072	349,403		90,839	558,920
1893		21,819	464,477		59,271	540,667
1894		363,536	1,172,634		51,313	702,195
1895		63,707	771,688		26,880	218,152

單位：圓 (Dollar)。

備註：原「貿易統計」資料中的貨幣單位在 1875 年開始有以「海關兩」標示者，而在此之前有用「圓」或「兩」計算者，現均以「貿易統計」所提供的換算率 \$1=HKTLs.0.75 換算為「圓」。

資料來源：Returns of Trade, 1865-1895.

這些來自日本的白銀在整個白銀進口中的地位時有轉變，但卻舉足輕重，在開港初期（例如 1865、1867 兩年）甚至成為從外國進口銀幣的主要來源。踏入 1870 年代，雖然部份年份沒有進口，一旦有進口的時間又能佔全部外國銀幣進口額至少 15% 以上，部份年份甚至超過四成以上（例如 1875 年的 44.60%、1876 年的 62.79%、1879 年的 40.56% 等等），成為南臺灣進口銀幣的重要來源之一。若再檢視銀幣出口的狀況可知，南臺灣銀幣出口主要不是到外國（香港）而是往其他清帝國條約港前進，來自日本的銀幣流動就成為單一方向的趨勢。

來自日本的銀幣對南臺灣的意義，也可從銀幣貿易收支狀況來觀察。表 7 是從南臺灣海關的「貿易統計」中在開港時代白銀進出口地編製而成，當中除了日本以外，香港因英國殖民地關係也歸類為外國，其餘 8 處均是清帝國條約港。從表 7 可見，南臺灣對大部份的清帝國條約港雖時有白銀進出，但有一半處於白銀出口比進口為多的「出超」的狀況。在白銀貿易「出超」的條約港中，最為嚴重的是廈門，竟然在 30 年內讓南臺灣白銀「出超」達 3 百多萬圓，其次就是淡水，也有超過 15 萬圓。雖然也有白銀進口比出口多的「入超」的條約港，但「入超」最多的上海也只有 13 萬多圓、寧波 9 萬 7 千多圓、汕頭 8 萬多圓，遠遠不能與廈門的鉅額「出超」相比。至於外國方面，香港雖然對南臺灣白銀「入超」貢獻最多，超過 121 萬，但與日本 79 萬圓的最大差別在於，後者全數為進口，而前者也讓南臺灣流出大量白銀。微妙的是，因為白銀也代表財富，有作為象徵「資本」的意義，所以銀幣貿易的意義就與商品貿易的意義剛好相反，「入超」亦即「資本」流入，反而「出超」顯示「資本」流出。若以開港時代 30 年的總體白銀收支狀況看，日本是南臺灣第二大白銀供應地，也是最大只供應而不需求白銀的貿易伙伴。

可以說，如同物品流通一樣，在南臺灣的貴金屬流動上，日本仍然扮演一個重要的角色，並且是對南臺灣來說有利的一方。「條約港體制」下的南臺灣，倚重日本的程度絕對是大的。問題是，在營造與維持長期物品貿易與金融關係的背後，日本方面直接參與到何種程度？要檢驗這方面的日本與南臺灣的關係，兩地之間航運的發展是重要的一環。

表 7 1865-1895 年南臺灣白銀貿易累計收支狀況

地點	白銀總進口	白銀總出口	收支狀況
香港	4,633,519	3,421,274	-1,212,245
日本	790,004	0	-790,004
上海	168,790	37,945	-130,845
寧波	113,203	15,500	-97,703
福州	124,717	159,808	+35,091
廈門	7,888,440	11,298,496	+3,410,056
汕頭	523,045	442,072	-80,973
淡水	621,975	777,111	+155,136
天津	10,000	0	-10,000
廣州	0	4,350	+4,350
總額	14,873,693	16,156,556	+1,282,863

單位：圓（Dollar）。

備註：原「貿易統計」資料中的貨幣單位在 1875 年開始有以「海關兩」標示者，而在此之前有用「圓」或「兩」計算者，現均以「貿易統計」所提供的換算率 \$1=HKTLs.0.75 換算為「圓」。

資料來源：*Returns of Trade, 1865-1895*。

五、物流的背後（1）：航運

在討論南臺灣與日本之間的航運關係上，清帝國海關對「外國人」與「外籍船」到岸，基本上都有記錄。由於「航運」的議題對海關來說關係甚深，從正式開港前 1863 年打狗關的「貿易統計」開始，「航運」就成為一個調查項目。⁵³ 到 1865 年的「貿易報告」，雖然文字上並無具體論述，但仍然把各國籍（以懸掛國旗〔Flag〕為準）船隻數量與噸位數分別列出。⁵⁴ 從 1866 年開

⁵³ Inspectorate General of Customs, *Returns of Trade at the Port of Takou - Formosa, Under Provisional Regulations from 26th October, 1863, to 5th May, 1864 and From 5th May, to 31st December, 1864* (Shanghai: A. H. de Carvalho Printer & Stationer, 1864), p. 14.

⁵⁴ Henry James Fisher, "Report on the Trade at the Port of Takow, - Formosa, for the Year 1865," p. 69.

始，「貿易報告」也有專節討論「航運」的訊息。⁵⁵ 這些的數字與描述，也讓我們能對日本與南臺灣之間的航運關係略有認識。

南臺灣海關最早出現日本籍船隻，是在 1868 年。當年一艘屬於薩摩藩主的帆船突然出現在安平港，並得到當地官員的接待。⁵⁶ 不過，這艘船並沒有帶來商品，可能只是延續德川幕府末年，江戶政權與各地藩主派船外出探求新知識與情報的作法。⁵⁷ 同年，一艘航行於香港、廈門、臺灣的「臺灣號」蒸汽船，也被轉賣至日本。⁵⁸ 雖然，海關的報告並沒有提供日後這艘蒸汽船的資訊，日本籍航運業肯定已經受到南臺灣海關當局的注意。到 1874 年，亦即日本與清帝國之間的「通商條規」最後定案之後兩年，南臺灣「貿易統計」中，也多了「日本籍」這個項目以記錄該國船隻。⁵⁹ 不過，在 1874 年裡並無日本籍船隻的記錄。

在海關的「航運」資料裡，日本籍船隻一直至 1880 年才首度出現。⁶⁰ 該年「貿易統計」中出現一艘日本籍的西式帆船（Sailing Vessel），噸位數為 443 噸。這艘船並非只有壓艙物的空船（Ship with Ballast），但所參與遠洋運載（Carry Trade）運進的外國貨物貨值僅 60 海關兩（或 80 銀圓），運出價值共達 19,950 海關兩（或 26,600 銀圓）。當年並另有「沿海貿易」（Coast

⁵⁵ Francis W. White, "Report on the Trade at the Port of Takow - Formosa, for the year 1866," in *The Inspector General of Customs, Reports on Trade at the Ports in China Open by Treaty to Foreign Trade, for the Year 1866* (Shanghai: Imperial Maritime Customs' Press, 1867), p. 42.

⁵⁶ J. Alex Man, "Takow Trade Report, for the Year 1868," in *The Inspector General of Customs, Reports on Trade at the Treaty Ports in China, for the Year 1868* (Shanghai: The Customs' Press, 1869), p. 78.

⁵⁷ 馮天瑜，《「千歲丸」上海行——日本人一八六二年的中國觀察》（北京：商務印書館，2001），頁 15-25。

⁵⁸ J. Alex Man, "Takow Trade Report, for the Year 1868," p. 78.

⁵⁹ Inspector General of Customs, "Takow, Formosa," in *Inspector General of Customs, Returns of Trade at the Treaty Ports in China for the Year 1874* (Shanghai: Imperial Maritime Customs Statistical Department, 1875), pp. 130-131; 關於「日清通商條規」的最後簽訂，參見王芸生編著，《六十年來中國與日本：由一八七一年同治訂約至一九三一年九一八事變》，第 1 卷（全 8 卷）（北京：三聯書店，2005），頁 48-49。

⁶⁰ Inspector General of Customs, "Takow, Formosa," in *Inspector General of Customs, Returns of Trade at the Treaty Ports in China for the Year 1880* (Shanghai: Statistical Department of the Inspectorate General, 1881), p. 284.

Trade) 中進口「土貨」(Native Imports) 共值 1,499 海關兩 (或 1,998.67 銀圓)。這些貨物數量不得而知，但相比出口貨物則顯得微小，3 種貨物的進、出口共抽關稅 2,470.2 海關兩 (或 3,293.6 銀圓)。⁶¹ 如果把這些數據與前述表 5 中 1880 年對日出口總值 (960,897.33 銀圓) 與進口總值 (4,864 銀圓) 相比，顯然在進口業務上比較重要 (佔全數從日本進口的 42.73%)，出口業務只佔全數對日出口的 2.76%。

在 1880 年出現日本籍船隻記錄之後，整個 1880 年代裡就未曾再度出現。其中原因，與世界航運發展息息相關。當時世界航運除了受到前述蘇彝士運河開通的影響外，無論是西洋帆船抑或是蒸汽船，也透過多方的努力以節省成本，並直接反映在賴以競爭的運費上，導致世界航運費用出現長期性的下降。⁶² 南臺灣海關當局也在 1880 年代維持注意航運的情況，並不時報導有關對日航運的情報。例如，在 1882 年運往橫濱的運費 (以紅糖為主) 每海關擔 (Picul) 需 0.26 圓至 0.3 圓不等，至兩年後的 1884 年，降至每海關擔需 0.2 圓至 0.25 圓不等，其降價背後的原因，與船隻的容量關係密切。⁶³

南臺灣通商日本後第二次出現日本籍船隻，是在 1890 年，與第一次出現相隔 10 年，而且這一次是以蒸汽船之姿出現。當時，船隻噸位達 637 噸，以壓艙貨 (空) 船入港，以滿載貨物船隻出港。⁶⁴ 因為當時海關更改對於船隻貨物價值的記載格式，我們無法得知相關數據。但以所繳關稅僅達 2,280 海關兩

⁶¹ Inspector General of Customs, "Takow, Formosa," in Inspector General of Customs, *Returns of Trade at the Treaty Ports in China for the Year 1880*, p. 291.

⁶² Douglass C. North, "Ocean Freight Rates and Economic Development 1750-1913," *Journal of Economic History*, Vol. XVIII (Dec. 1958), pp. 537-555; C. Knick Harley, "Ocean Freight Rates and Productivity, 1740-1913: The Primacy of Mechanical Invention Reaffirmed," *Journal of Economic History*, Vol. XLVIII, No. 4 (Dec. 1988), pp. 851-876.

⁶³ A. Novion, "Takow Trade Report, for the Year 1882," in The Inspector General of Customs, *Returns of Trade and Trade Reports for the Year 1882* (Shanghai: Statistical Department of the Inspectorate General, 1883), p. 275; H. F. Merrill, "Takow Trade Report, for the Year 1884," in The Inspector General of Customs, *Returns of Trade and Trade Reports for the Year 1884* (Shanghai: Statistical Department of the Inspectorate General of Customs, 1885), p. 276.

⁶⁴ Inspector General of Customs, "Takow Trade Returns for the Year 1890," p. 341.

(或 3,040 銀圓) 來看，貨值總價與 1880 年明顯地有短少。所不同的是，踏入 1890 年代的日本航運船隻，已經不再是偶發航行，而是前仆後繼地運作。以下表 8 是利用海關「貿易統計」中的相關資料編製而成。根據該表資訊可見，1891 年到達南臺灣條約港的日籍蒸汽船船隻數暴增至 5 艘，等於每艘平均超過 800 噸，到 1892 年達至高峰，有載貨、有空船合計 8 艘，每艘平均噸位也近 1,000 噸。到 1893、1894 兩年，全數平均超過 1,000 噸。更大噸位數的蒸汽船，不斷地從日本直接經營與南臺灣的運輸業務。

表 8 1890-1894 年南臺灣條約港日籍蒸汽船船隻進出情況

年份	進港				出港			
	載貨		空船		載貨		空船	
	船隻數	噸位	船隻數	噸位	船隻數	噸位	船隻數	噸位
1890			1	637	1	637		
1891			5	4,275	5	4,275		
1892	4	4,209	4	3,713	8	7,922		
1893	2	2,738	1	871	3	3,609		
1894	2	2,408	1	637	3	3,045		

資料來源：Returns of Trade, 1890-1894.

這些日籍船隻所涉及的業務，可從表 9 彙整日籍船隻所繳各項關稅中略知一二。從表 9 可知，在 1890 年代前半航至南臺灣條約港的日籍船隻，業務包含遠洋運載的進、出口貨物，但已經不參與沿海貿易。單就這些項目的關稅金額來說，已遠遠超過 1880 年的水平，也是 1890 年的數倍以上。再把稅金以「值百抽五」方式推算，在與表 5 中輸往日本出口貨物估算值相比，在 1890 年代前半的日籍船隻可能不斷地增加對日出口運輸的工作，因為日船運載出口值佔南臺灣對日出口總值的比例從 1890 年的 1.43%，不斷提升，至 1891 年的 6.05%、1892 年的 17.41%，在 1893 年有回落，仍有 10.48%，至 1894 年又升至 20.46%。如果這些日籍船隻基本上是用在對日貿易上的話，它們在對日運

表 9 1890-1894 年南臺灣條約港日籍蒸汽船船隻各項關稅

年份	進口	出口	沿海貿易	噸位	轉口	鴉片釐金	總額
1890		3,040					3,040
1891		10,550.67					10,550.67
1892	238.67	24,080		596		1,130.67	26,045.34
1893	424	11,660		1,194.67		11,509.33	24,788
1894	164	9,900		813.33		2,013.33	12,890.66

單位：圓（Dollar）。

備註：原「貿易統計」資料中的貨幣單位以「海關兩」標示，現均以「貿易統計」所提供的換算率 \$1 = \text{HKTLs}0.75\$ 換算為「圓」。為便利折算，原資料兩以下數值以全數省略。

資料來源：*Returns of Trade, 1890-1894*。

輸的比重不斷增加。當然，面對整體的南臺灣對日貿易來說，日本航運業的直接參與到 1895 年前夕，仍然顯得非常有限。但整體的趨勢，仍然是把南臺灣與日本漸漸地放在日本航運企業的經營範圍內。

另一方面，從 1892 年開始，日籍船隻也參與鴉片貿易，表示船隻在到達南臺灣以前必須先從鴉片供應地始能運載，當時依進口量大小分別為香港、廈門和福州。⁶⁵ 而且，在 1893 年日本籍船隻出現 424 銀圓的進口稅，但當年並沒有從日本直接進口物品（表 5），亦即這些日籍船隻也參與運載其他與南臺灣有關的非日系物品。可以說，到 1895 年以前五年，雖然日籍船隻對南臺灣與日本之間物品流動的貢獻有限，它們在與南臺灣維持、擴大直接航運的同時，也參與東亞各地區域之間的各種商品貿易，把南臺灣、日本與其他東亞區域連接一起。

⁶⁵ Inspector General of Customs, "Tainan Trade Returns for the Year 1892," in Inspector General of Customs, *Returns of Trade of the Treaty Ports and Trade Reports for the Year 1892* (Shanghai: Statistical Department of the Inspectorate General of Customs, 1893), p. 376; Inspector General of Customs, "Tainan Trade Returns for the Year 1893," in Inspector General of Customs, *Returns of Trade of the Treaty Ports and Trade Reports for the Year 1893* (Shanghai: Statistical Department of the Inspectorate General of Customs, 1894), p. 389; Inspector General of Customs, "Tainan Trade Returns for the Year 1894," in Inspector General of Customs, *Returns of Trade of the Treaty Ports and Trade Reports for the Year 1894* (Shanghai: Statistical Department of the Inspectorate General of Customs, 1895), p. 395.

六、物流的背後（2）：在留與人流

有貨物與船隻，是否同時帶來日本人？南臺灣商人與日本之間又有何種的往來？海關「貿易統計」從 1872 年至 1881 年，南臺灣海關曾經記錄在條約港內外籍人士的「人口」（Population），按照國籍（Nationality）分載其數目，也順便把不同國籍的商號（firm）的數目加以統計。雖然海關的「貿易報告」與「貿易統計」並未能提供在留或移動中日人的詳細資料，但仍能提供部份重要訊息。

南臺灣海關有陳列日本籍人士在留的統計項目，是與日籍船隻的統計情況一樣在 1874 年開始，當年也沒有日人在留的記錄。當然，眾所周知在當時臺灣南部發生「牡丹社事件」，導致日本史上所謂的「征臺之役」／「臺灣出兵」事件，日本軍隊進駐、行動，這些內容雖然在「貿易報告」中有報導，但所涉及人員卻全然不計算在「貿易統計」內。⁶⁶ 海關記錄中第一次出現日籍人士，是在 1879 年，而且一年共有 2 名的記錄，在全數在留外籍人士中佔 1/24。⁶⁷ 到翌年，也就是第一艘日籍商船到南臺灣海關的 1880 年，海關當局又有 1 名日籍人士的記錄。⁶⁸ 到底這些日籍人士背景為何，已出版的海關統計資料沒有答案，但由於這兩年的外籍「商號」記錄中也沒有日籍出現，所以儘管在當時有日籍船隻入港運輸各種貨物，這兩名日籍人士到南臺灣的活動，在海關官員的認定中與商業無關。

⁶⁶ Henry Edgar, "Takow Trade Report, for the Year 1874," in Inspector General of Customs, *Reports on Trade at the Treaty Ports in China, for the Yea 1874* (Shanghai: Imperial Maritime Customs Statistical Department, 1875), pp. 138-147.

⁶⁷ Inspector General of Customs, "Takow, Formosa," in Inspector General of Customs, *Returns of Trade at the Treaty Ports in China for the Yea 1879* (Shanghai: Statistical Department of the Inspectorate General, 1880), pp. 292-293.

⁶⁸ Inspector General of Customs, "Takow, Formosa," in Inspector General of Customs, *Returns of Trade at the Treaty Ports in China for the Yea 1880*, pp. 298-299.

在南臺灣條約港的日籍人士，並非長期在留，因為在接下來的十年裡沒有相關的記錄。雖然從 1882 年開始，「貿易統計」中的「人口」數據體例消失，但相關的統計資料依然存在，在 1882-1891 年度的「十年報」之中，仍然有相關但標準不一致的報導。根據這份臺灣唯一的「十年報」，南臺灣海關的「外籍社群」（Foreign Community）包括「英國領事館官員」、「德國領事館官員」、清帝國「海關官員」、「歐洲商人」、「巴斯商人」、「基督教傳教士」、「羅馬大公教會傳教士」、「醫療師」、「領航員」等，部份以國籍分類，部份則以職業分類。⁶⁹ 當中並未有日籍人士的記錄，也沒有日籍商號。就算是在日本籍船隻開始以蒸汽船逐漸擴大與南臺灣的物流關係的 1890 年代初，日籍人士仍未見增加或長期化。

「貿易統計」中外籍人士在南臺灣的在留數目雖然在 1882 年開始消失，但海關當局從 1891 年開始又在「貿易統計」記載「客運」（Passenger Traffic）的報導，載明外籍人士與本地人士（Natives）所搭乘船隻種類、來南臺灣前的地點、離開南臺灣後的目的地等訊息，也使得我們對於南臺灣與日本之間的「人流」有另一種的資訊。按照這些資訊，我們可以整理出表 10 有關南臺灣與日本之間「客運」的情況。當時的南臺灣海關已經從「打狗關」更名為「臺南關」，但數字應該包含安平港與打狗港兩者。從表 10 可見，在日本籍蒸汽船已經發展與南臺灣之間貨運的 1890 年代初期，並沒有日籍旅客到達南臺灣。反而，在 1893 年及 1894 年，共有 3 筆前往日本的旅客資料。其中，1893 年的是外籍人士 2 名，1894 年的則除了 2 名外籍人士外尚有 3 名本籍人士。海關當局並沒有提供外籍人士的國籍，但以來自日本的旅客掛零來看，就是先從第三地入境後再前往日本的情況。至於 3 名本籍人士，海關也沒有更詳細的資料提供，但卻也牽涉到南臺灣與日本之間的另一個面向——臺灣本地人、清國內地人的參與。

⁶⁹ P. H. S. Montgomery, "Tainan: Decennial Report, 1882-91," pp. 485-486.

表 10 1891-1895 年南臺灣與日本之間「客運」乘客人數

年份	前往日本				來自日本			
	西洋帆船		蒸汽船		西洋帆船		蒸汽船	
	外籍	本籍	外籍	本籍	外籍	本籍	外籍	本籍
1891								
1892								
1893			2					
1894			2	3				
1895								

資料來源：Inspector General of Customs, “Tainan Trade Returns for the Year,” in Inspector General of Customs, *Returns of Trade of the Treaty Ports and Trade Reports for the Year, 1891-1895*.

從南臺灣海關資料中呈現的，甚少日籍人士在留或到訪南臺灣的條約港，也與商業活動可能拉不上關係，這些現象與林羅滿目的貿易商品、數量豐碩的白銀流通成強烈對比。這背後的原因，或許必須從明治前半期日本社會轉型中，商業經營模式有關，目前尚難定論。⁷⁰ 但可以肯定的是，日本商人、商社所缺席的，卻由他人來填補。關鍵在於南臺灣與日本之間亦存在多群中介人，他們在兩地之間締造經濟關係。

七、多群的中介人

南臺灣與日本之間的經濟關係所涉及的中介人群，在開港時代變化甚多，而且涉及的商業形式繁多，素來仍有相當未盡理解之處。但整體來說，這些不同類型的中介人群，遊走於不同的條約港、跨越不同的國境，並有機地建立採

⁷⁰ 日本經營史方面的研究，其實已經指出日本商業經營在明治前期逐漸的更有組織化，但所討論的例子多為日本本國方面的，對於往海外市場的例子，並不多見。見安岡重明、天野雅敏編，《日本經營史 1：近世的經營の展開》（東京：岩波書店，1995），頁 281-340；宮本又郎、阿部武司編，《日本經營史 2：經營革新と工業化》（東京：岩波書店，1995）。

購與銷售系統。除了多國的外籍商人、商船外，也包含來自清帝國內地的商人，以及出自南臺灣本地的商人。

首先，多國的外籍商人就是在「條約港體制」中非常關鍵，因為對外貿易所需的語言、商業習慣等知識，均可由這些商人提供。他們的規模大小不一，卻基本上都在進行採購與推銷的業務，成為他人的「代理」（Agent）。這方面，James W. Davidson的描述，提供一個重要的資訊：在 1864 年共有 4 家外籍商號進駐打狗，其中有 3 家是英國籍，1 家是德國（German）籍。翌年，又有一家德國籍商號進駐，但其後 4 年不斷有變化，有舊的商號退出打狗，也有新的商號陸續開張。⁷¹ 南臺灣海關當局對於外籍商號也有在「貿易統計」與「十年報」中分別記載，我們彙整後陳列在表 11 中。該表顯示在 1872 至 1882 年這 11 年裡，在南臺灣的外籍商號數基本上變化不大，最少 4 家、最多 6 家。直到 1891 年才有 8 家之多，國籍也從只有英國、德國兩個，增加到 5 個。值得注意的是，雖然英籍商號幾乎一直沒有離開南臺灣，其實原有的商人也會隨著業務或個人考慮而變化，因而遷離南臺灣。⁷²

這些流動性高的外籍「代理」要促成南臺灣與日本之間的貿易，就是與跨國的歐美商號交易買賣而建立的。這方面，可以英國籍怡和洋行（Jardine, Matheson & Co.）作為例子說明。怡和洋行雖然在 1865 年以前曾經在打狗設店，⁷³ 但在香港的怡和洋行本店從 1869 年開始，透過在南臺灣的 Elles & Co. 採購「紅糖」，然後直接送往橫濱，轉售給當地的商社；同時，怡和也在汕頭收購糖品，載運往香港加工為白糖再求售，利潤來自產地、市場與產品的差價與手續費。⁷⁴ 除了橫濱之外，在 1895 年以前南臺灣的糖品也有出口到大阪、

⁷¹ James W. Davidson, *The Island of Formosa Past and Present*, pp. 176-177, n2. 必須指出，雖然「德國」是在 1871 年才誕生，但對於 Davidson 撰寫時代來說，已經是統一後的「德國」，所以本文在此仍然使用「德國」而不是「日耳曼」以稱之。

⁷² Davidson 就曾經提過，在南臺灣的「諸位商業先驅中，只有兩位仍然（於 1897 年）留在本島……」。James W. Davidson, *The Island of Formosa Past and Present*, p. 177, n2。

⁷³ James W. Davidson, *The Island of Formosa Past and Present*, pp. 175-177.

⁷⁴ 石井寬治，《近代日本とイギリス資本——ジャーデイン・マセソン商会を中心に》（東京：東京大学出版会，1984），頁 216-217。怡和在香港的精糖廠也在 1880 年代初移往汕

表 11 1872-1882 年、1891 年駐南臺灣外商商號數

年份	英國	美國	德國	西班牙	巴斯
1872	4				
1873	4				
1874	5				
1875	6				
1876	5				
1877	4		1		
1878	4		1		
1879	4		1		
1880	5		1		
1881	5		1		
1882	4		1		1
1891	3	1	1	1	2

資料來源：Inspector General of Customs, Inspector General of Customs, *Returns of Trade at the Treaty Ports in China for the Year, 1872-1881*; P. H. S. Montgomery, "Tainan: Decennial Report, 1882-91," Inspector General of Customs, *Decennial Reports on the Trade, Navigation, Industries, Etc., of the Ports Open to Foreign Commerce in China and Corea, and on the Condition and Development of the Treaty Port Provinces, 1882-91* (Shanghai: Statistical Department of the Inspectorate General of Customs, 1893), pp. 485-486.

神戶，怡和也是「洋糖」進口商之一。⁷⁵

相反地，日本商人在這個流程中，基本上扮演在日本港口收受外商進口再分售的角色。在橫濱，糖品的進口超過 80% 由三大商號（「大阪屋」、「增田屋」、「和泉屋」）所支配。⁷⁶ 在大阪，在怡和把臺灣糖品進口後，再轉售「阪神」地區的日籍商人（如藤田、鈴木等商店），也有橫濱的日籍「增田屋」商號在進口後轉給大阪、神戶的「增田屋」，再轉售當地商人。⁷⁷

頭，見石井摩耶子，《近代中国といギリス資本——19 世紀後半のジャーデイン・マセソン商会を中心に》（東京：東京大学出版会，1998），頁 200-205。

⁷⁵ 樋口弘，《日本糖業史》，頁 488-489、495-496。

⁷⁶ 石井寛治，《近代日本といギリス資本——ジャーデイン・マセソン商会を中心に》，頁 219-222。

⁷⁷ 樋口弘，《日本糖業史》，頁 488-489、495-496。

只是，在 1895 年以前這些日本商店、商號並沒有直接拓展事業到南臺灣的紀錄。

與多國籍商人同樣地重要的，應該要算各國的商船。這些不同國籍的船隻，包含西洋帆船、蒸汽船，並成為遊走於南臺灣與日本之間的重要橋樑。礙於資料與語言的關係，我們對這些各國船隻在東亞航運的運作情況所知有限，清帝國海關的「貿易統計」中有關航運的資料，可讓我們對這方面有初步的理解。但近年來日本國會圖書館電子資料庫已登錄日本大藏省關稅及主計部門所編印的《大日本外國貿易年表》電子資料。⁷⁸ 透過這兩種資料，我們可以比對南臺灣與日本相關港口（橫濱、神戶、大阪）留下的船隻國籍資料（見表 12），其中包括西式帆船、蒸汽船和中式與日式「戎克船」等各種船隻。可惜的是，目前尚未有 1882 年以前關於日本方面的資料，但就目前的資料而言，或許能對其情況窺探一二。

表 12 南臺灣條約港與日本橫濱、神戶、大阪進港船隻國籍比較表，1865 年-1895 年

南臺灣條約港																								
年份	a	b	c	d	e	f	g	h	i	j	k	l	m	n	o	p	q	r	s	t	u	v	w	x
1865	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●											
1866	●	●	●	●	●	●	●		●		●	●		●	●									
1867	●	●		●		●										●	●							
1868	●	●			●	●				●						●								
1869		●		●	●	●										●	●	●						
1870	●	●		●	●	●				●						●		●	●					
1871	●	●		●	●	●											●			●	●	●		
1872	●	●		●	●	●														●		●	●	
1873		●		●	●															●		●		
1874		●		●	●	●									●		●			●				

⁷⁸ 大藏省，《大日本外國貿易年表》明治 15（1882）年至明治 28（1895）年，日本国立国会圖書館デジタルコレクション，<http://dl.ndl.go.jp/>，2018/7/7。

南臺灣條約港

年份	a	b	c	d	e	f	g	h	i	j	k	l	m	n	o	p	q	r	s	t	u	v	w	x
1875	●	●		●	●	●							●							●				
1876		●		●	●	●							●		●					●				
1877		●		●	●															●				
1878	●	●		●	●	●				●										●	●			
1879	●	●		●	●	●														●	●		●	
1880	●	●		●	●															●	●		●	●
1881	●	●		●	●	●														●		●		
1882		●		●																●		●		
1883	●	●		●													●			●		●		
1884	●	●		●													●			●	●	●		
1885		●		●																●		●		
1886	●	●		●																●		●		
1887		●		●																●	●		●	
1888		●																		●				
1889		●																		●	●			
1890		●																		●	●			●
1891		●																		●	●			●
1892		●																		●	●		●	●
1893		●																		●	●		●	●
1894		●																		●	●		●	●
1895		●																		●	●		●	

備註：包含西式帆船與蒸汽船，但不包含中式帆船（戎克船）

日本橫濱、神戶、大阪

Year	a	b	c	d	e	f	g	h	i	j	k	l	m	n	o	p	q	r	s	t	u	v	w	x	y	z	a	b	c	
																											a	b	c	
1882	●	●		●	●					●							●		●	●				●						
1883																														
1884	●	●		●	●					●							●		●					●						
1885	●	●		●	●												●		●					●						
1886	●	●		●	●														●	●				●						
1887	●	●		●	●	●				●										●				●	●					
1888	●	●		●	●					●									●	●				●		●	●			
1889	●	●			●					●					●					●				●						
1890	●	●			●															●				●						
1891	●	●		●	●					●							●		●				●	●	●					
1892	●	●		●	●					●							●		●	●				●			●			
1893	●	●		●	●					●					●		●		●	●				●	●		●	●		
1894	●	●		●	●	●				●		●							●	●				●	●			●		
1895	●	●		●	●	●		●		●		●					●		●				●	●			●		●	●

備註：包含西式帆船與蒸汽船，但也包含日式帆船（「日本形戎克船」）。

- 備註 a. American b. British c. Bremen d. Danish e. Dutch
 f. French g. Hamburg h. Hawaiian i. Hanoverian j. Norwegian
 k. Prussian l. Portuguese m. Spanish n. Oldenburg o. Swedish
 p. North-German q. Russian r. Peruvian s. Chinese t. German
 u. Non-Treaty Powers v. Swedish & Norwegian w. Austrian x. Japanese y. Italian
 z. Siamese aa. Corean bb. Ecuadorian cc. Nicaragua

南臺灣資料來源：*Returns of Trade, 1865-1895*.

橫濱、神戶、大阪方面資料來源：*The Bureau of Customs, Annual Return of The Foreign Trade of the Empire of Japan 1882* (Tokyo: The Bureau of Customs, 1883); *First Division of the Board of Revenue, Annual Return of The Foreign Trade of the Empire of Japan 1884* (Tokyo: First Division of the Board of Revenue, 1885); *The Bureau of Customs, Annual Return of The Foreign Trade of the Empire of Japan, 1885-1890* (Tokyo: The Bureau of Customs, 1886-1891); *The Bureau of Revenue, Annual Return of The Foreign Trade of the Empire of Japan, 1891-1892* (Tokyo: The Bureau of Revenue, 1892-1893); *The Department of Finance, Annual Return of The Foreign Trade of the Empire of Japan, 1893-1895* (Tokyo: The Department of Finance, 1894-1896).

從表 12 可知，在南臺灣與日本兩地海關所列出的 29 個船隻所屬國籍的國家中，有部份有政治上分、合的情形（如 Bremen、Hamburg、Hanover、Oldenburg 等邦國均在 1866 年被收編至「北德意志邦聯」North German Confederation 裡，到 1871 年這個「邦聯」又與 Prussia 全歸到德國 Germany 裡），但整體來說還是可以分辨。⁷⁹ 而在這些國籍的船隻中，在南臺灣與日本均有持續航行者，除了晚期才發展的日本以外，主要來自英國、德國、瑞典、挪威，以及清帝國等。這種結構，基本上與表 11 所示在南臺灣歐美商號的變化相近。可以說，這些國籍的船隻長期以來成為兩地物流、人流與金流的媒介。至於其他如美國、丹麥、法國、荷蘭等則在 1880 年代以前積極在臺灣發展，但到 1880 年代開始退出臺灣航運市場，卻仍然維持在日本的運作，這些國籍的船隻，它們與南臺灣-日本的經濟關係就應該另當別論。

至於來自清帝國內地的商人參與對日貿易，主要也是擔任歐美商號的「買辦」（comprador/compradore）。作為外商到東亞經商的媒介，「買辦制度」在清帝國華南地區開始，有負責外商的起居雜務，也有負責為外商推銷、採購與辨別貨財、甚至作為華人客戶經營風險的擔保等工作與責任。⁸⁰ 在「條約港體制」下，也移植到南臺灣，主要來源是來自福建。⁸¹ 他們原本只是在業務上

⁷⁹ 關於德意志各邦國被收編至「北德意志邦聯」以及德國的過程，見 J. A. S. Grenville, *Europe Reshaped, 1848-1878* (Glasgow: Fontana/William Collins Sons and Co. Ltd., 1976), pp. 119-168, 272-329, 341-358; L. C. B. Seaman, *From Vienna to Versailles* (London: Muthuen & Co. Ltd., 1955), pp. 96-119。

⁸⁰ 東亞同文書院調查，《支那經濟全書》（東京：東亞同文會，1907），第二輯，頁 327-537；根岸信，《買辦制度の研究》（東京：日本圖書株式會社，1948）；土屋計左右，〈買辦制度〉，收於土屋計左右監修，《支那經濟研究》（上海：支那經濟研究會，1930 重刊 1924 版，頁 1-50；Yen-p'ing Hao, *The Comprador in Nineteenth Century China: Bridge Between East and West* (Cambridge, Mass.: Harvard University Press, 1970)；陳計堯，〈近代中國買辦制度再議——以買辦契約為分析中心（1860-1940）〉，張忠民、陸興龍、李一翔主編，《近代中國社會環境與企業發展》（上海：上海社會科學院出版社，2008），頁 347-358。

⁸¹ 例如沈德墨，見連橫，《臺灣通史》（上海：商務印書館，1947），頁 673-674；臺南州共榮會（村上玉吉）（編纂），《南部臺灣誌》（臺南：臺南州共榮會，1934），頁 392-393。另外，根據日治初期的一項調查，有兩家南臺灣的歐美商號的「買辦」，竟有高達 68.75% 的人來自泉州，而還有 25% 「買辦」來自廈門。見〈居留外國臣民二關スル取調ノ儀：付英獨領事ノ照會案〉（1896 年 1 月 15 日），《臺灣總督府公文類纂》，第 9683 冊，文號 12。中

協助外商，但到 1880 年代日趨重要，甚至接受外商先支付部份貨款，而後轉往產地採購。⁸² 也有部份在「臺灣府城」擔任進出口貿易的商行，也接受外商委託推銷或採購而擔任「買辦」。⁸³ 透過這些不同來源的「買辦」，經營進出口代理的歐美商號就能提供前述跨國經營的歐美商號所需的貨物。

出自南臺灣本地的商人為數不多，但卻別具意義。因為這類商人與外商往來，也負責採購或推銷，所以往往被認為是「買辦」。聶寶章使用一個可能更貼切的名稱——「捐客」來形容在清帝國類似的商人，並提出在制度的安排上，其責任與「買辦」截然不同，擔保時間以一批貨物完成交易為止，而「買辦」責任則以「買辦契約」任期為限。⁸⁴ 雖然我們沒有直接證據看到南臺灣史上有過「捐客」一詞的使用，但也曾經出現與歐美洋行訂立「委託販賣」關係而販售鴉片的商人。⁸⁵

這一種可稱為「捐客」或獨立商人的本土商人中最為特別的，要算陳福謙。他常被研究者認為是「買辦」，但到目前卻沒有直接證明他的「買辦身份」的契約，⁸⁶ 若從同時代的連橫的描述可知，他是一個以「順和」行棧名義充當糖品出口商無疑：

陳福謙，少名滿，鳳山苓雅寮莊人。……，習刺舟，勤苦耐勞。數年，

央研究院臺灣史研究所檔案館閱覽室，「臺灣總督府公文類纂查詢系統」，<https://sotokufu.sinica.edu.tw/>，2016/10/14。

⁸² 例如，在 1885 年怡記洋行與買辦之間訂有一份由買辦經手的購糖合約，臺南州共榮會（村上玉吉）編纂，《南部臺灣誌》，頁 392。

⁸³ 見「旗昌行」與「味記行」的買辦契約，臨時臺灣舊慣調查會，《臺灣糖業舊慣一斑》（神戶：臨時臺灣舊慣調查會，1908），頁 194-199；並同書之《臺灣糖業舊慣一斑附錄參考書》，頁 127-131。

⁸⁴ 聶寶章，《中國買辦資產階級的發生》（北京：中國社會科學出版社，1979），頁 15-18。

⁸⁵ 臨時臺灣舊慣調查會，《臺灣糖業舊慣一斑附錄參考書》，頁 120-121。

⁸⁶ 關於提出陳福謙為「買辦」的論述，見林滿紅，《茶、糖、樟腦業與臺灣之社會經濟變遷（1860-1895）》，頁 121-122；張守真、楊玉姿，《陳中和新傳》（高雄：麗文文化事業公司，2014），頁 17；李佩蓁，〈臺灣糖業鉅子陳北學〉，《國史研究通訊》2 期（2012.6，臺北），頁 43-49，特別是頁 44；李佩蓁，〈依附抑合作？清末臺灣南部口岸買辦商人的雙重角色（1860-1895）〉，《臺灣史研究》20 卷 2 期（2013.6，臺北），頁 31-76，特別是頁 48。

積資數十金，乃販米，……。又數年，得數百金，兼販糖。……，以是生意日大。設順和行於旗後，以經營之。鳳山產糖多，配至香港、上海，轉販東西洋。……福謙以日本消糖巨，派人查之，知有利。同治九年，自配至橫濱，與日商貿易。十三年，設棧於此，以張販路。其糖分銷東京等處，歲約五萬擔。臺糖之直配日本自福謙始。已又分棧於長崎、神戶。⁸⁷

連橫關於陳福謙何時到日本販糖的記載雖然難以考證，但據 1890 年的英國駐臺南領事記錄，在打狗提供歐美商人糖貨的「行」，同時也有橫濱設立分支機構。⁸⁸ 而且，「順和棧」也能在競爭激烈的橫濱糖品市場佔有一席之地。⁸⁹ 這些發展，據說乃得力於同樣來自打狗的陳中和。⁹⁰ 在陳福謙之後的南臺灣「糖業有力者」，如「陳中和、王雪農、方慶佐、孫明輝、郭炭來」等，也持續把南臺灣糖品直接運送到橫濱。⁹¹ 他們當中雖然也有原籍福建的或在南臺灣充當「買辦」的，⁹² 但同時也展現獨立商人的性格，成為南臺灣與日本之間經濟關係的重要支柱之一。

無論是何種層級的「中介人」——歐美商號或他們的「代理」商號、「買辦」，以及來自南臺灣的獨立商人或「捐客」，在「條約港體制」下均能自由移動。所以，縱使日本人方面尚未有直接參與其中，這些不同的「中介人群」仍能促成南臺灣與日本之間綿密又多層次的貿易、金融關係。

⁸⁷ 連橫，《臺灣通史》，頁 672-673。

⁸⁸ Great Britain, Foreign Office, *Diplomatic and Consular Reports on Trade and Finance, China. Report for the Year 1890 on the Trade of Tainan (Formosa)* (London: Her Majesty's Stationery Office, 1891), pp. 23-24.

⁸⁹ 樋口弘，《日本糖業史》，頁 521。

⁹⁰ 伊藤泉美提供、趙祐志整理，〈「順和棧」在橫濱（1864-1914）〉，《重高學報》3 期（2000.6，臺北），頁 193-211。

⁹¹ 據說是僱用戎克船直接航往海外市場，樋口弘，《日本糖業史》，頁 303。

⁹² 如方慶佐，見〈居留外國臣民ニ關スル取調ノ儀：付英獨領事ノ照會案〉（1896 年 1 月 15 日），《臺灣總督府公文類纂》，第 9683 冊，文號 12。檢索日期：2016-10-14。

八、結論

在 1895 年以前，南臺灣與日本之間存在多重的經濟關係，包括對南臺灣來說日益重要的對日出口（糖品），逐漸增加及多樣化的日貨進口，以及為數不少又只進不出的白銀。總體來說，南臺灣從對日的經濟關係中不但獲益而且逐漸重視日本市場。這些經濟關係部份延續及延伸在開港以前日本與清帝國之間的貿易關係，亦有部份因應臺灣、日本與東亞的經濟變化而產生，但締造這些關係者並非日本商人或商船，在到達或離開日本時，「日本人」的參與甚少。這些關係的締造者卻是歐美商人、他們的歐美「代理」商號、伴隨而來充當「買辦」的清帝國內地商人，以及南臺灣的本地商人。到底這些在 1895 年以前早已存在的經濟關係，對我們理解臺灣與日本之間的歷史關係，有何種意義？

從南臺灣與日本的各種經濟關係可知，在「條約港體制」下的經濟關係，明顯是透過各群「中介人」而達成。從採購、運輸到銷售，涉及南臺灣、日本以及第三、第四地（香港、汕頭、廈門）的各類商人與運輸業者。重要的是跨國經營的歐美「洋行」（如「怡和」），雖然並沒有同時代的美國企業所進行的「垂直整合」，把上游供應商或下游的銷售系統全歸到同一股權之下，⁹³ 但仍然有意識地把各地的商人（「代理」、「買辦」或「捐客」）透過契約關係組織起來，使得跨國的商業資訊能被利用。

⁹³ 關於整合的研究，見 R. H. Coase, *The Firm, the Market, and the Law* (Chicago: The University of Chicago Press, 1988); Douglass C. North, *Structure and Change in Economic History* (New York: W.W. Norton & Co., 1981), particularly Chapter 15; Alfred D. Chandler, Jr., *Scale and Scope: The Dynamics of Industrial Capitalism*。以及 Chandler 的兩本更早期的著作：*Strategy and Structure: Chapters in the History of the American Industrial Enterprise* (Cambridge, Mass.: The MIT Press, 1962); *The Visible Hand: The Managerial Revolution in American Business* (Cambridge, Mass.: The Belknap Press of Harvard University Press, 1977)。

可以理解的是，在「條約港體制」下南臺灣與日本的經濟關係，雖然是透過各群「中介人」而達成，但只反映是兩「地」之間在「物質」上的關係，卻沒有「日本人」的參與。所以對日本方面來說，因為缺乏「人」的元素而使得相關知識或「歷史敘述」無法被日本人記載、延續。⁹⁴ 所以，到日本統治時代撰寫歷史時，開始需要找出兩「地」的歷史連結，因為找不到「人」而對「地」及「物」的方面就大致上略過去。就連南臺灣與日本關係最明顯又重要的人物陳中和，其與橫濱的關係也很少被日本時代一般的歷史敘述中提到，只有在他離世時專刊紀念集中有提及。⁹⁵

除了「中介人」的角色之外，「條約港體制」的背後其實是 19 世紀的「自由放任」經濟思想，其對立面是原本在東亞各地以國家或國家授權的壟斷貿易。所以，雖然條約港仍然有「值百抽五」的關稅，仍然與過去清帝國的「廣州制度」或德川日本「鎖國政策」下的關稅稅率來得低，也與東亞「朝貢體系」下的貿易管制來得少。⁹⁶ 加上航運上的自由、居住與旅行移動的自由，使得整個東亞區域經濟能透過這些「條約港」之間的低稅率網絡而得以增進，歐美商人、商號與商船當然也是「條約港體制」的重要參與者，但東亞各國的人同樣地可以參與其中。誠然，部份歐美商人、商號、商船在 19 世紀後半的東亞貿易上看來佔有優勢，但東亞各地的商人，尤其是清帝國各地商人，也透過相同的體制而活躍於東亞各地，甚至可以挑戰與威脅到歐美商人的地位。⁹⁷

⁹⁴ 例如，山崎繁樹、野上矯介，《臺灣史》（東京：寶文館，1927），頁 46-84、243-264；藤崎濟之助，《臺灣全誌》（東京：中文館書店，1928），頁 67-108、217-624。

⁹⁵ 宮崎健三編，《陳中和翁傳》（臺北：宮崎健三，1931），頁 10-11。

⁹⁶ 關於清帝國的「廣州制度」下的貿易管理與稅捐，參見 Hosea Ballou Morse, *The Trade and Administration of China* (London: Longmans, Green & Co., 1913), pp. 275-281. 關於日本方面，可以區分管理「唐人」與荷蘭東印度公司兩部份。「唐人」部份，參見山脇悌二郎，《長崎の唐人貿易》（東京：吉川弘文館，1964），頁 276-296；任鴻章，《近世日本と日中貿易》（東京：六興出版，1988），頁 184-222。荷蘭東印度公司部份，見八百啓介，《近世オランダ貿易と鎖国》（東京：吉川弘文館，1998）；加藤榮一，《幕藩制国家の形成と外国貿易》（東京：校倉書房，1993）。

⁹⁷ 關於清帝國商人在條約港之間的情況，見 Hajime Kose, "Chinese Merchants and Chinese Inter-Port Trade," A. J. H. Latham and Heita Kawakatsu, ed., *Japanese Industrialization and the Asian*

可以說，「條約港體制」的核心，就是讓有經營技術優於他人的商人、商號、商船，能發揮所長。

相對地，這種自由放任的「英美資本主義」在日本統治下的南臺灣（以及東亞各地），是被看成「侵入」（入侵）的行為，是需要被「驅逐」的。⁹⁸ 更進一步說，如果把用以「驅逐」在條約港體制下歐美商人、商號、商船在南臺灣的「英美資本主義」的航運、關稅、貨幣等政策一併考量，日本在臺灣發展的「殖民地體制」其實就是與「條約港體制」背後的「自由貿易」政策大相逕庭的「保護主義」。當然，日本在臺灣實施「保護主義」的「殖民地體制」並非日本首創，⁹⁹ 亦非建立於旦夕，而是一個漸進式的過程。這當中所包括的不單只是 1895 年的臺灣總督府體制的建立以及後續多年的穩固地方的軍事行為，更包含 1897 年的日本「金本位」制度的建構、1899 年的「條約改正」，以及在「金本位」制度之下的仍然推行的「關稅保護」等政策。¹⁰⁰ 在日本「保護政策」的背後，卻同時存在日本跟隨英國採用金本位的自由貨幣體制，以及日本仿效德國、美國、法國等列強進行保護主義經濟政策的措施。¹⁰¹

Economy (London: Routledge, 1994), pp. 129-144; Jerry L. S. Wang, "The Profitability of Anglo-Chinese Trade, 1861-1913," *Business History*, Vol. 35, No. 3 (1993), pp. 39-65. 關於他們在朝鮮半島的活動，見 Jin-A Kang, "Cantonese Networks in East Asia and the Chinese Firm Tongshuntai in Korea," *Asian Research Trend New Series*, Volume 12 (2017), pp. 35-83.

⁹⁸ 矢內原忠雄，《帝國主義下の臺灣》，頁 33-39；東嘉生，《臺灣經濟史研究》，頁 88-113。

⁹⁹ 關於 19 世紀歐美殖民帝國的經濟關係，其中法國殖民地體制具有更多保護主義的措施，參見 D. K. Fieldhouse, *Economics and Empire, 1830-1914* (London: Macmillan, 1984), pp. 104-125, 253-311.

¹⁰⁰ 關於日本「金本位」制度的建構，見小島仁，《日本の金本位制時代（1897-1917）——円の對外關係を中心とする考察》（東京：日本經濟評論社，1981），頁 25-131；山本有造，《両から円へ——幕末・明治前期貨幣問題研究》（京都：ミネルヴァ書房，1994），頁 113-157。關於「條約改正」，見藤原明久，《日本條約改正史の研究——井上・大隈の改正交渉と歐米列國》（東京：雄松堂，2004）；J. E. Hoare, *Japan's Treaty Ports and Foreign Settlements: The Uninvited Guests, 1858-1899*, p. 168。關於「關稅保護」，見守山又三，《本邦關稅政策之變遷》（大阪：東雲新報社，1910）；津村秀松，〈條約改正ノ結果如何〉，《經濟學商業學國民經濟雜誌》11 卷 5 號（1911.11，神戸），頁 755-783；津村秀松，〈來可條約改正國定稅率及協定稅率如何（其一）〉，《經濟學商業學國民經濟雜誌》7 卷 2 號（1909.8，神戸），頁 223-231；津村秀松，〈來可條約改正國定稅率及協定稅率如何（其二）〉，《經濟學商業學國民經濟雜誌》7 卷 3 號（1909.9，神戸），頁 329-349。

¹⁰¹ 關於日本金本位的建立與英國的關係，見石井寬治編，《日本銀行金融政策史》（東京：東

可以說，日本對臺灣的「殖民地體制」，其實背後是這些影響著日本近代歷史的世界史大發展。

更重要的是，在日本統治時期雖然臺灣總督府也可以延續「條約港體制」時的中介人關係，實際上卻處處可見日本對臺灣經濟的直接投資——從製糖會社、鐵路到電力會社等，做出多種的「新事業」。原有在日本的日系企業如「三井物產」也到臺灣擴張，並在 1896 年在臺北設「臺北出張店」（在「香港支店」之下），並逐步擴大對南臺灣的業務。¹⁰² 三井物產也在 1900 年直接投資製糖業，成立「臺灣製糖株式會社」。¹⁰³ 在採購系統上，三井物產企圖不設置「買辦」進行採購糖品的作業——改以直屬雇員執行相同採購任務。¹⁰⁴ 雖然，三井物產最終遇到困難而必須在 1904 年於臺南聘用「買辦」，職稱卻改用「出張員」的名義（責任與「買辦」相同）。¹⁰⁵ 可以說，日本企業方面是有利用管理科層以直接經營採購與銷售系統的構想，但沒有成功實現。

這種帶有利用管理科層以直接經營採購與銷售系統的構想，單就東亞地區來說並非只有臺灣一地在進行，在清帝國的諸多條約港裡，無論是德國、日本，甚至是部份英美企業、洋行，也在 19 世紀末、20 世紀初逐漸推動取消「買辦制度」，並擴大對製造業的投資。¹⁰⁶ 這些「新事業」與大規模投資，

京大学出版社，2001），頁 58-67。關於日本仿效英國以外的列強作經濟保護措施，見守山又三，《本邦關稅政策之變遷》，頁 36-39；關於英國以外的各國保護主義經濟政策，尤其是關稅保護，見 James Foreman-Peck, *A History of the World Economy: International Economic Relations since 1850*, 2nd edition, pp. 113-116；關於英國面對保護主義，見 Sydney Pollard, *Britain's Prime and Britain's Decline: the British Economy 1870-1914* (London: Edward Arnold, 1989), pp. 235-25。

¹⁰² 1897 年「臺北出張店」改為「臺北支店」，至 1907 年又增「臺南出張店」，見三井物產株式會社，《稿本三井物產株式會社 100 年史資料集》（出版年份不詳），頁 396。

¹⁰³ 三井物產株式會社，《稿本三井物產株式會社 100 年史》，上卷（東京：三井物產株式會社，1978），頁 271-273。

¹⁰⁴ 臨時臺灣舊慣調查會，《臺灣糖業舊慣一斑》，頁 204。

¹⁰⁵ 臨時臺灣舊慣調查會，《臺灣糖業舊慣一斑》，頁 204-209。關於責任問題，見陳計堯，〈近代中國買辦制度再議——以買辦契約為分析中心（1860-1940）〉，頁 354。

¹⁰⁶ 東亞同文書院調查，《支那經濟全書》，第 2 輯，頁 337。又見根岸侑，《買辦制度の研究》，頁 2-4；Sherman Cochran, "Japan's Capture of China's Market for Imported Cotton Textiles before World War I: The Role of Mitsui Trading Company," *The Second Conference on Modern Chinese*

象徵同時代的大企業經營策略，不約而同地做出需要改變的決策，其背後也隱藏著歐美各國商業經營朝「現代企業」（modern business enterprise）的方向發展。¹⁰⁷顯然在「條約港體制」以外其實存在多種影響著日本，甚至英美各國大企業在東亞地區的經營管理方面的因素，值得更進一步的作更多深入的個案與比較研究，致使我們可以對影響著南臺灣與日本之間經濟關係變遷意義，有更深入的理解。

總而言之，在 1895 年以前「條約港體制」之下的南臺灣與日本之間，透過多國、多群的中介商人，建構多重的經濟關係，其背後的架構是 19 世紀「自由貿易」經濟政策與思想。這些藉「自由貿易」而活躍且重要的中介人群在「條約港體制」中靈活流動，與 1895 年以後日本對臺灣的「殖民地體制」施加各項措施之下的經濟保護，大相逕庭，更與日後的世界企業發展有明顯差異。這個從經濟上依賴中介人群過渡至取締中介人群而直接投資、經營的過程，雖然被視為「條約港體制」轉化到「殖民地體制」過程的縮影，其背後卻存在近代東亞與世界其他區域之間經濟、經營體制的交錯、互動，對於我們理解過去作為「條約港體制」下的臺灣，甚至是「日本殖民地」的臺灣，均不可或缺。

Economic History (III) (Taipei: The Institute of Economics, Academia Sinica, 1989), pp. 809-841; Yen-p'ing Hao, *The Comprador in Nineteenth Century China: Bridge Between East and West*, pp. 61-62。

¹⁰⁷ 這個「現代企業」的概念，請參照前述有關 Alfred D. Chandler, Jr. 的相關著作。但總體而言，就如同 W. Mark Fruin 的觀察，在 20 世紀初期（尤其是第一次世界大戰以前），日本以「財閥」為主的大企業並沒有強力的垂直整合，見 W. Mark Fruin, *The Japanese Enterprise System: Competitive Strategies and Cooperative Structures* (Oxford: Clarendon Press, 1994), pp. 99-113。

引用文獻

1. 〈居留外國臣民ニ關スル取調ノ儀：付英獨領事ノ照會案〉（1896年1月15日），《臺灣總督府公文類纂》，第9683冊，文號12。中央研究院臺灣史研究所檔案館閱覽室，「臺灣總督府公文類纂查詢系統」，<https://sotokufu.sinica.edu.tw/>，2016/10/14。
2. 《大日本外國貿易年表》明治十五（1882）年至明治二十八（1895）年（*Annual Return of The Foreign Trade of the Empire of Japan, 1882-1895*）。東京：大藏省。日本国立国会図書館デジタルコレクション，<http://dl.ndl.go.jp/>，2018/07/07。
3. 八百啓介，《近世オランダ貿易と鎖国》。東京：吉川弘文館，1998。
4. 三井物産株式會社，《稿本三井物産株式會社100年史》，上卷。東京：三井物産株式會社，1978。
5. 三井物産株式會社，《稿本三井物産株式會社100年史資料集》。出版資料不詳。
6. 土屋計左右，〈買辦制度〉，收於土屋計左右監修，《支那經濟研究》，頁1-50。上海：支那經濟研究會，1930[1924]。
7. 大石嘉一郎，《日本産業革命の研究》，上卷。東京：東京大學出版會，1975。
8. 小川国治，《江戸幕府輸出海産物の研究：俵物の生産と集荷機構》。東京：吉川弘文館，1973。
9. 小島仁，《日本の金本位制時代（1897-1917）——円の對外關係を中心とする考察》。東京：日本經濟評論社，1981。
10. 小葉田淳，《日本の貨幣》。東京：至文堂，1958。
11. 山本有造，《両から円へ——幕末・明治前期貨幣問題研究》。京都：ミネルヴァ書房，1994。
12. 山脇悌二郎，《長崎の唐人貿易》。東京：吉川弘文館，1964。
13. 山崎繁樹、野上矯介，《臺灣史》。東京：寶文館，1927。
14. 中國第二歷史檔案館、中國海關總署辦公廳、中國舊海關史料編輯委員會編，《中國舊海關史料（1859-1948）》。北京：京華出版社，2001。
15. 王芸生編著，《六十年來中國與日本：由一八七一年同治訂約至一九三一年九一八事變》，全八卷。北京：三聯書店，2005。
16. 加藤栄一，《幕藩制国家の形成と外国貿易》。東京：校倉書房，1993。
17. 史蒂瑞（Joseph Beal Steere），〈來自福爾摩沙的信件〉，收入費德廉、羅效德編譯，《看見十九世紀臺灣：十四位西方旅行者的福爾摩沙故事》，頁76-116。臺北：如果出版、大雁文化，2006。

18. 外務省通商局編纂，《通商彙纂》，全185冊。東京：不二出版復刻，1988-1997。
19. 矢内原忠雄，《帝國主義下の臺灣》。東京：岩波書店，1988。
20. 石井寛治編，《日本銀行金融政策史》。東京：東京大学出版会，2001。
21. 石井寛治編，《近代日本とイギリス資本——ジャーデイン・マセソン商会を中心に》。東京：東京大学出版会，1984。
22. 石井摩耶子，《近代中国とイギリス資本——19世紀後半のジャーデイン・マセソン商会を中心に》。東京：東京大学出版会，1998。
23. 任鴻章，《近世日本と日中貿易》。東京：六興出版，1988。
24. 伊原澤周，《近代朝鮮の開港——以中美日三國關係為中心》。北京：社會科學文獻出版社，2008。
25. 伊藤泉美提供，趙祐志整理，〈「順和棧」在橫濱（1864-1914）〉，《重高學報》3期，2000.6，臺北，頁193-211。
26. 守山又三，《本邦關稅政策之變遷》。大阪：東雲新報社，1910。
27. 安岡重明，天野雅敏編，《日本經營史1：近世的經營の展開》。東京：岩波書店，1995。
28. 吳密察，〈明治國家體制與臺灣——六三法之政治的展開〉，《臺大歷史學報》37期，2006.6，臺北，頁59-143。
29. 李佩蓁，〈依附抑合作？清末臺灣南部口岸買辦商人的雙重角色（1860-1895）〉，《臺灣史研究》20卷2期，2013.6，臺北，頁31-76。
30. 李佩蓁，〈臺灣糖業鉅子陳北學〉，《國史研究通訊》2期，2012.6，臺北，頁43-49。
31. 李泰初，〈有關中國近代對外貿易若干問題之商榷〉，《珠海學報》2期，1964，頁174-287。
32. 李祖基編，《近代臺灣地方對外貿易》。南昌：江西人民出版社，1986。
33. 李冕世、黃典權，〈清代臺灣貨幣制度之研究〉，《國立成功大學歷史學系歷史學報》3期，1976，臺南，頁1-54。
34. 李國恒，〈清末開港對南臺灣貿易結構的影響（1860-1881）〉。臺北：國立臺灣大學社會科學院經濟學研究所碩士論文，2016。
35. 周念明，《中國海關之組織及其事物》。上海：商務印書館，1933。
36. 東亞同文書院調查，《支那經濟全書，第二輯》。東京：東亞同文會，1907。
37. 東京高等商業學校，《香港通過商業調查報告書（明治四十年）》。東京：東京商業學校，1909。
38. 東嘉生，《臺灣經濟史研究》。臺北：東都書籍株式會社臺北支社，1944。
39. 林仁川、黃福才，《臺灣社會經濟史研究》。廈門：廈門大學出版社，2001。

40. 林玉茹，〈從屬與分立：十九世紀中葉臺灣港口城市的雙重貿易機制〉，《臺灣史研究》17卷2期，2010.6，臺北，頁1-37。
41. 林玉茹，〈進口導向：十九世紀臺灣海產的生產與消費〉，《臺灣史研究》25卷1期，2018.3，臺北，頁39-100。
42. 林東辰，《臺灣貿易史》。臺北：成文出版社重印，1999[1932]。
43. 林滿紅，《茶、糖、樟腦業與臺灣之社會經濟變遷（1860-1895）》。臺北：聯經，1997。
44. 津村秀松，〈來ル可キ條約改正ニ際スル國定稅率及ビ協定稅率如何（其一）〉，《經濟學商業學國民經濟雜誌》7卷2期，1909.8，神戶，頁223-231。
45. 津村秀松，〈來ル可キ條約改正ニ際スル國定稅率及ビ協定稅率如何（其二）〉，《經濟學商業學國民經濟雜誌》7卷3期，1909.9，神戶，頁329-349。
46. 津村秀松，〈條約改正ノ結果如何〉，《經濟學商業學國民經濟雜誌》11卷5期，1911.11，神戶，頁755-783。
47. 宮本又郎、阿部武司編，《日本經營史2：經營革新と工業化》。東京：岩波書店，1995。
48. 宮崎健三編，《陳中和翁傳》。臺北：宮崎健三，1931。
49. 根岸佶，《買辦制度の研究》。東京：日本圖書株式會社，1948。
50. 荒居英次，《近世海產物經濟史の研究》。東京：名著出版社，1988。
51. 荒居英次，《近世海產物貿易史の研究：中国向け輸出貿易と海產物》。東京：吉川弘文館，1975。
52. 袁穎生，《臺灣光復前貨幣史述》。南投：臺灣省文獻委員會，2001。
53. 高柳松一郎，《支那關稅制度論》。京都：内外出版株式會社，1920。
54. 張一凡（主編），《南北貨海味業須知》。上海：中華書局，1949。
55. 張守真、楊玉姿，《陳中和新傳》。高雄：麗文文化事業公司，2014。
56. 張曉輝，《香港近代經濟史》。廣州：廣東人民出版社，2001。
57. 連橫，《臺灣通史》。上海：商務印書館，1947。
58. 陳計堯，〈「條約港制度」下南臺灣與廈門的商品貿易與白銀流動（1863到1895年）〉，《歷史臺灣：國立臺灣歷史博物館館刊》7期，2014.5，臺南，頁5-36。
59. 陳計堯，〈近代中國買辦制度再議——以買辦契約為分析中心（1860-1940）〉，收入張忠民、陸興龍、李一翔主編，《近代中國社會環境與企業發展》，頁347-358。上海：上海社會科學院出版社，2008。
60. 斯波義信解說，《函館華僑關係資料集》，《大阪大學文學部紀要》22卷，1982，大阪。
61. 曾澤祿，《臺灣貨幣的精神與文化》。嘉義：曾澤祿，2004。

62. 菊池勇夫，《アイヌ民族と日本人》。東京：朝日新聞社，1994。
63. 馮天瑜，《「千歲丸」上海行——日本人一八六二年的中國觀察》。北京：商務印書館，2001。
64. 黃修文，《世紀之交的臺灣糖業與蔗農》。臺北：國立政治大學歷史學系碩士論文，2005。
65. 黃富三、林滿紅、翁佳音等編，《清末臺灣海關歷年資料（Maritime Customs Annual Returns and Reports of Taiwan, 1867-1895）》。臺北：中央研究院臺灣史研究所籌備處，1997。
66. 葉振輝，《清季臺灣開埠之研究》。臺北：葉振輝，1985。
67. 臺南州共榮會（村上玉吉）編纂，《南部臺灣誌》。臺南：臺南州共榮會，1934。
68. 樋口弘，《日本糖業史》。東京：味燈書屋，1956。
69. 鄭友揆，〈我國海關貿易統計編製方法及其內容之沿革攷〉，《社會科學雜誌》5卷3期，1934，頁264-296。
70. 鄭永昌，〈清代前期臺灣貨幣流通的發展與變遷〉，《故宮學術季刊》19卷1期，2001，臺北，頁227-261。
71. 鄭政誠，《臨時臺灣舊慣調查會之研究（1896-1922）》。臺北：國立臺灣師範大學歷史研究所博士論文，2002。
72. 戴一峰，《近代中國海關與中國財政》。廈門：廈門大學出版社，1993。
73. 戴天昭，《臺灣國際政治史研究》。東京：法政大學出版局，1971。
74. 戴寶村，《近代臺灣海運發展：戎克船到長榮巨舶》。臺北：玉山社，2000。
75. 濱下武志，《中國近代經濟史研究——清末海關財政と開港場市場圈》。東京：汲古書院，1989。
76. 臨時臺灣舊慣調查會，《臺灣糖業舊慣一斑》／《臺灣糖業舊慣一斑附錄參考書》。神戶：臨時臺灣舊慣調查會，1908。
77. 聶寶章，《中國買辦資產階級的發生》。北京：中國社會科學出版社，1979。
78. 藤原明久，《日本條約改正史の研究——井上・大隈の改正交渉と歐米列國》。東京：雄松堂出版，2004。
79. 藤崎濟之助，《臺灣全誌》。東京：中文館書店，1928。
80. Atwell, William S., "International Bullion Flows and the Chinese Economy circa 1530-1650." *Past and Present*, 95, 1982, England, pp. 68-95.
81. Beasley, W. G., "The Foreign Threat and the Opening of the Ports." In Marius B. Jansen ed., *The Cambridge History of Japan, Volume 5: The Nineteenth Century*. Cambridge: Cambridge University Press, 1989, pp. 259-307.

82. Bogaars, George, "The Effect of the Opening of the Suez Canal on the Trade and Development of Singapore." *Journal of the Malayan Branch of the Royal Asiatic Society* 28: 1, 1955, pp. 99-143.
83. Brazier, Jas. R., "Takow Trade Report for the Year 1890." In Inspector General of Customs, *Returns of Trade of the Treaty Ports and Trade Reports for the Year 1890*. Shanghai: Statistical Department of the Inspectorate General of Customs, 1891, pp. 337-340.
84. Carrall, James W., "Amoy Trade Report for the Year 1894." In Inspector General of Customs, *Returns of Trade of the Treaty Ports and Trade Reports for the Year 1894*. Shanghai: Statistical Department of the Inspectorate General of Customs, 1895, pp. 400-403..
85. Chan, Kai Yiu, "A Critical Introduction to the Periodical Publications of the Maritime Customs in Southern Taiwan, 1863-95." *Asian Research Trends, New Series*, 13, 2018, pp. 51-70.
86. Chan, Kai Yiu, "Euro-American Silver Coins in the Pre-Nineteenth-Century 'Prefectural City' of Taiwan." Liu Yi-chang (劉益昌) and Ann Heylen (賀安娟), ed., *Nanying History, Society and Culture V: Early Tainan Region (南瀛歷史、社會與文化.V : 早期南瀛)*. Tainan臺南: Cultural Affairs Bureau of Tainan City Government臺南市文化局, 2019, pp. 221-285.
87. Chan, Kai Yiu, "Playing with 'Alien Fire' (*Yanghuo*): The Dilemma and Dynamics of Growth in Match-Manufacturing and Distribution in Late-Nineteenth and Early-Twentieth China." In Kazuko Furuta and Linda Grove, ed., *Imitation, Counterfeiting and the Quality of Goods in Modern Asian History*. Singapore: Springer, 2017, pp. 203-223.
88. Chandler, Alfred D. Jr., *Scale and Scope: The Dynamics of Industrial Capitalism*. Cambridge, Mass.: The Belknap Press of Harvard University Press, 1990.
89. Chandler, Alfred D. Jr., *Strategy and Structure: Chapters in the History of the American Industrial Enterprise*. Cambridge, Mass.: The MIT Press, 1962.
90. Chandler, Alfred D. Jr., *The Visible Hand: The Managerial Revolution in American Business*. Cambridge, Mass.: The Belknap Press of Harvard University Press, 1977.
91. Cheng Wei-chung, *War, Trade and Piracy in the China Seas, 1622-1683*. Leiden: Brill, 2013.
92. Chinese Maritime Customs, *Chinese Maritime Customs Publications, 1860-1948*, microfilm. Washington D.C.: Center for Chinese Research Materials, 1970.
93. Clapham, J. H., *An Economic History of Modern Britain: The Early Railway Age 1820-1850*. Cambridge: Cambridge University Press, 1964.
94. Clark, Michael Stuart, "Coal Supply." In Hattendorf, John B. ed., *The Oxford Encyclopedia of Maritime History, Vol. 1*. Oxford: Oxford University Press, 2007, pp. 420-422.
95. Coase, R. H., *The Firm, the Market, and the Law*. Chicago: The University of Chicago Press, 1988.

96. Cochran, Sherman, "Japan's Capture of China's Market for Imported Cotton Textiles before World War I: The Role of Mitsui Trading Company." In The Institute of Economics, Academia Sinica, ed., *The Second Conference on Modern Chinese Economic History* (III). Taipei: The Institute of Economics, Academia Sinica, 1989, pp. 809-841.
97. Cohen, Paul A., *Discovering History in China: American Historical Writing on the Recent Chinese Past*. New York: Columbia University Press, 1984.
98. Davidson, James W., *The Island of Formosa Past and Present: History, People, Resources, and Commercial Prospects, Tea, Camphor, Sugar, Gold, Coal, Sulphur, Economical Plants, and Other Productions*. London: Macmillan & Co./Taipei: SMC Publishing Inc. reprint, 1992[1903].
99. Deane, Phyllis, *The First Industrial Revolution*, second edition. Cambridge: Cambridge University Press, 1979.
100. Edgar, Henry, "Takow Trade Report, for the Year 1874." In Inspector General of Customs, *Reports on Trade at the Treaty Ports in China, for the Year 1874*, pp. 138-147. Shanghai: Imperial Maritime Customs Statistical Department, 1875.
101. Endacott, G. B., *A History of Hong Kong*, 2nd edition. Hong Kong: Oxford University Press, 1973.
102. Endacott, G. B., *An Eastern Entrepôt: A Collection of Documents Illustrating the History of Hog Kong*. London: Her Majesty's Stationery Office, 1964.
103. Fairbank, John K., "The Creation of the Treaty System." In John K. Fairbank, ed, *The Cambridge History of China, Vol. 12 Republican China 1912-1949, Part I*. Cambridge: Cambridge University Press, 1978, pp. 213-65.
104. Fairbank, John K., ed., *The Cambridge History of China, Vol. 12 Republican China 1912-1949, Part I*. Cambridge: Cambridge University Press, 1978.
105. Feuerwerker, Albert, *The Foreign Establishment in China in the Early Twentieth Century*. Ann Arbor: The University of Michigan Center for Chinese Studies, 1976.
106. Fieldhouse, D. K., *Economics and Empire, 1830-1914*. London: Macmillan, 1984.
107. First Division of the Board of Revenue, *Annual Return of The Foreign Trade of the Empire of Japan 1884*. Tokyo: First Division of the Board of Revenue, 1885.
108. Fisher, Henry James, "Report on the Trade at the Port of Takow - Formosa, for the Year 1865." In Inspector General of Customs, *Reports on the Trade at the Port of Ports in China Open by Treaty to Foreign Trade, for the Year 1865*. Shanghai: Imperial Maritime Customs' Press, 1866, pp. 67-69.
109. Foreman-Peck, James, *A History of the World Economy: International Economic Relations*

- since 1850, 2nd edition. Hemel Hempstead, Hertfordshire, Engl.: Harvester Wheatsheaf, 1995.
110. Fruin, W. Mark, *The Japanese Enterprise System: Competitive Strategies and Cooperative Structures*. Oxford: Clarendon Press, 1994.
111. Gardella, Robert, "From Treaty Ports to Provincial Status, 1860-1894." In Murray A. Rubinstein, ed., *Taiwan: A New History*. Armonk, N.Y.: M. E. Sharpe, 1999, pp. 163-200.
112. Great Britain, Foreign Office, *Diplomatic and Consular Reports on Trade and Finance, China. Report for the Year 1890 on the Trade of Tainan (Formosa)*. London: Her Majesty's Stationery Office, 1891.
113. Grenville, J. A. S., *Europe Reshaped, 1848-1878*. Glasgow: Fontana/William Collins Sons and Co. Ltd., 1976.
114. Hamashita, Takeshi, "Foreign Trade Finance in China, 1810-50." In Grove, Linda and Daniels, Christian ed., *State and Society in China: Japanese Perspectives on Ming-Qing Social and Economic History*. Tokyo: University of Tokyo Press, 1984, pp. 387-435.
115. Hao, Yen-p'ing, *The Commercial Revolution in Nineteenth-Century China: The Rise of Sino-Western Mercantile Capitalism*. Berkeley, Calif.: University of California Press, 1986.
116. Hao, Yen-p'ing, *The Comprador in Nineteenth Century China: Bridge Between East and West*. Cambridge, Mass.: Harvard University Press, 1970.
117. Harley, C. Knick, "Ocean Freight Rates and Productivity, 1740-1913: The Primacy of Mechanical Invention Reaffirmed." *Journal of Economic History* 48: 4 (1988), pp. 851-876.
118. Hattendorf, John B. ed., *The Oxford Encyclopedia of Maritime History, Vol. 1*. Oxford: Oxford University Press, 2007.
119. Hoare, J. E., *Japan's Treaty Ports and Foreign Settlements: The Uninvited Guests, 1858-1899*. Folkstone, Kent: Japan Library, 1994.
120. Hosea Ballou Morse, *The Trade and Administration of China*. London: Longmans, Green & Co., 1913.
121. Hsiao, Liang-lin, *China's Foreign Trade Statistics, 1864-1949*. Cambridge, Mass.: Harvard University East Asian Research Centre, 1974.
122. Hyde, Francis E., *Far Eastern Trade, 1860-1914*. London: Adam & Charles Black, 1973.
123. Inspectorate General of Customs, "Tainan Trade Returns for the Year 1892." In Inspector General of Customs, *Returns of Trade of the Treaty Ports and Trade Reports for the Year 1892*. Shanghai: Statistical Department of the Inspectorate General of Customs, 1893, pp. 363-380.
124. Inspectorate General of Customs, "Tainan Trade Returns for the Year 1893." In Inspector

- General of Customs, *Returns of Trade of the Treaty Ports and Trade Reports for the Year 1893*. Shanghai: Statistical Department of the Inspectorate General of Customs, 1894, pp. 377-393.
125. Inspectorate General of Customs, "Tainan Trade Returns for the Year 1894." In Inspector General of Customs, *Returns of Trade of the Treaty Ports and Trade Reports for the Year 1894*. Shanghai: Statistical Department of the Inspectorate General of Customs, 1895, pp. 384-399.
126. Inspectorate General of Customs, "Tainan Trade Returns for the Year." In Inspector General of Customs, *Returns of Trade of the Treaty Ports and Trade Reports for the Year, 1891-1894*. Shanghai: Statistical Department of the Inspectorate General of Customs, 1891-1896.
127. Inspectorate General of Customs, "Takow & Taiwan-foo, Formosa." In Inspector General of Customs, *Returns of Trade at the Ports in China Open by Treaty to Foreign Trade, for the Year 1867*. Shanghai: Imperial Maritime Customs' Press, 1868, pp. 139-151.
128. Inspectorate General of Customs, "Takow & Taiwan-foo, Formosa." In Inspector General of Customs, *Returns of Trade at the Treaty Ports in China for the Year 1872*. Shanghai: The Customs' Press, 1873, pp. 103-115.
129. Inspectorate General of Customs, "Takow Trade Returns for the Year 1890." In Inspector General of Customs, *Returns of Trade of the Treaty Ports and Trade Reports for the Year 1890*. Shanghai: Statistical Department of the Inspectorate General of Customs, 1891, pp. 341-358.
130. Inspectorate General of Customs, "Takow, Formosa." In Inspector General of Customs, *Returns of Trade of at the Treaty Ports in China for the Year 1873*. Shanghai: Imperial Maritime Customs Statistical Department, 1874, pp. 117-131.
131. Inspectorate General of Customs, "Takow, Formosa." In Inspector General of Customs, *Returns of Trade at the Treaty Ports in China for the Yea 1874*. Shanghai: Imperial Maritime Customs Statistical Department, 1875, pp. 117-131.
132. Inspectorate General of Customs, "Takow, Formosa." In Inspector General of Customs, *Returns of Trade at the Treaty Ports in China for the Yea 1879*. Shanghai: Statistical Department of the Inspectorate General, 1880, pp. 179-293.
133. Inspectorate General of Customs, "Takow, Formosa." In Inspector General of Customs, *Returns of Trade at the Treaty Ports in China for the Yea 1880*. Shanghai: Statistical Department of the Inspectorate General, 1881, pp. 283-299.
134. Inspectorate General of Customs, Inspectorate General of Customs, *Returns of Trade at the Treaty Ports in China for the Year, 1882*. Shanghai: Statistical Department of the Inspectorate General, 1883.

135. Inspectorate General of Customs, *Returns of Trade at the Port of Takou - Formosa, Under Provisional Regulations from 26th October, 1863, to 5th May, 1864 and From 5th May, to 31st December, 1864*. Shanghai: A.H. de Carvalho Printer & Stationer, 1864.
136. Inspectorate General of Customs, *Returns of Trade at the Port of Takow and Taiwan-foo*, 1865-1866. Shanghai: The Imperial Maritime Customs' Press, 1866-1867.
137. Inspectorate General of Customs, *Returns of Trade at the Ports in China Open by Treaty to Foreign Trade, for the Year 1867*. Shanghai: The Imperial Maritime Customs' Press, 1868.
138. Inspectorate General of Customs, *Returns of Trade at the Treaty Ports in China for the Year*, 1868-1872. Shanghai: The Customs' Press, 1869-1873.
139. Inspectorate General of Customs, *Returns of Trade at the Treaty Ports in China for the Year*, 1873-1874. Shanghai: Imperial Maritime Customs Statistical Department, 1874-1875.
140. Inspectorate General of Customs, *Returns of Trade at the Treaty Ports in China for the Year*, 1875-1876. Shanghai: Statistical Department of the Inspectorate General of Customs, 1876-1877.
141. Inspectorate General of Customs, *Returns of Trade at the Treaty Ports in China for the Year*, 1877-1881. Shanghai: Statistical Department of the Inspectorate General, 1878-1882.
142. Inspectorate General of Customs, *Returns of Trade of Takow and Taiwan-foo for the Year 1865*. Shanghai: Imperial Maritime Customs' Press, 1866.
143. Inspectorate General of Customs, *Returns of Trade of the Treaty Ports and Trade Reports for the Year*, 1883-1895. Shanghai: Statistical Department of the Inspectorate General of Customs, 1884-1896.
144. Jarman, Robert L. ed., *Taiwan: Political and Economic Reports 1861-1960*, vols. I - V. London: Archive Editions, 1997.
145. Kang, Jin-A., "Cantonese Networks in East Asia and the Chinese Firm Tongshuntai in Korea." *Asian Research Trend New Series* 12 (2017), pp. 35-83.
146. Kann, Eduard, *The Currencies of China: An Investigation of Gold and Silver Transactions Affecting China*. Shanghai: Kelly & Walsh, Ltd., 1926.
147. Kose, Hajime, "Chinese Merchants and Chinese Inter-Port Trade." In A.J. H. Latham and Heita Kawakatsu eds., *Japanese Industrialization and the Asian Economy*. London: Routledge, 1994, pp. 129-144.
148. Lin, Man-houng, "Economic Ties between Taiwan and Mainland China, 1860-1895: Strengthening or Weakening?" In The Institute of Modern History, Academia Sinica, ed., *Tradition and Metamorphosis in Modern China, Symposium in Commemoration of Prof. Liu Kwang-Ching's*

- 75th Birthday. Taipei: The Institute of Modern History, Academia Sinica, 1998, pp. 1067-1089.
149. Lin, Man-houng, "Taiwan, Hong Kong, and the Pacific, 1895-1945." *Modern Asian Studies* 44: 5 (2010), pp. 1053-1080.
150. Lyons, Thomas P., *China Maritime Customs and China's Trade Statistics 1859-1948*. Thumansburg, N.Y.: Willow Creek Press, 2003.
151. Man, J. Alex, "Takow Trade Report, for the Year 1868." In *The Inspector General of Customs, Reports on Trade at the Treaty Ports in China, for the Year 1868*. Shanghai: The Customs' Press, 1869, pp. 75-81.
152. Merrill, H. F., "Takow Trade Report, for the Year 1884." In *The Inspector General of Customs, Returns of Trade and Trade Reports for the Year 1884*. Shanghai: Statistical Department of the Inspectorate General of Customs, 1885, pp. 273-276.
153. Montgomery, P. H. S., "Tainan Trade Report for the Year 1891." In *Inspector General of Customs, Returns of Trade of the Treaty Ports and Trade Reports for the Year 1891*. Shanghai: Statistical Department of the Inspectorate General of Customs, 1892, pp. 359-362.
154. Montgomery, P. H. S., "Tainan: Decennial Report, 1882-91." In *The Inspector General of Customs, Decennial Reports on the Trade, Navigation, Industries, Etc., of the Ports Open to Foreign Commerce in China and Corea, and on the Condition and Development of the Treaty Port Provinces, 1882-91*. Shanghai: Statistical Department of the Inspectorate General of Customs, 1893, pp. 463-494.
155. Murphey, Rhoads, *Shanghai: Key to Modern China*. Cambridge, Mass.: Harvard University Press, 1953.
156. North, Douglass C., "Ocean Freight Rates and Economic Development 1750-1913." *Journal of Economic History* 18: 537-555, 1958.
157. North, Douglass C., *Structure and Change in Economic History*. New York: W.W. Norton & Co., 1981.
158. Novion, A., "Takow Trade Report, for the Year 1882." In *The Inspector General of Customs, Returns of Trade and Trade Reports for the Year 1882*. Shanghai: Statistical Department of the Inspectorate General, 1883, pp. 273-275.
159. Pollard, Sydney, *Britain's Prime and Britain's Decline: the British Economy 1870-1914*. London: Edward Arnold, 1989.
160. Rubinstein, Murray A. ed., *Taiwan: A New History*. Armonk, N.Y.: M. E. Sharpe, 1999.
161. Seaman, L. C. B., *From Vienna to Versailles*. London: Muthuen & Co. Ltd., 1955.
162. Tai, En-sai, *Treaty Ports in China (A Study in Diplomacy)*. New York: Columbia University

- Press Bookstore, 1918.
163. The Bureau of Customs, *Annual Return of The Foreign Trade of the Empire of Japan 1882*. Tokyo: The Bureau of Customs, 1883.
164. The Bureau of Customs, *Annual Return of The Foreign Trade of the Empire of Japan*, 1885-1890. Tokyo: The Bureau of Customs, 1886-1891.
165. The Bureau of Revenue, *Annual Return of The Foreign Trade of the Empire of Japan*, 1891-1892. Tokyo: The Bureau of Revenue, 1892-1893.
166. The Department of Finance, *Annual Return of The Foreign Trade of the Empire of Japan*, 1893-1895. Tokyo: The Department of Finance, 1894-1896.
167. The Institute of Modern History, Academia Sinica, ed., *Tradition and Metamorphosis in Modern China, Symposium in Commemoration of Prof. Liu Kwang-Ching's 75th Birthday*. Taipei: The Institute of Modern History, Academia Sinica, 1998.
168. Ven, Hans van de *Breaking with the Past: The Maritime Customs Service and the Global Origins of Modernity in China*. New York: Columbia University Press, 2014.
169. Ville, Simon P., *Transport and the Development of the European Economy, 1750-1918*. London: Macmillan, 1990.
170. Wang, Jerry L. S., "The Profitability of Anglo-Chinese Trade, 1861-1913." *Business History* 35: 3 (1993), pp. 39-65.
171. White, Francis W., "Report on the Trade at the Port of Takow - Formosa, for the year 1866." In The Inspector General of Customs, *Reports on Trade at the Ports in China Open by Treaty to Foreign Trade, for the Year 1866*. Shanghai: Imperial Maritime Customs' Press, 1867, pp. 39-43.
172. Wu Songdi (吳松弟), comp., *Unpublished Chinese Maritime Customs Historical Materials (1860-1949) in Harvard University Libraries, U.S.A.* (美國哈佛大學圖書館藏未刊中國舊海關史料：1860-1949). Guilin 桂林: Guangxi Shifan Daxue Chubanshe 廣西師範大學出版社, 2014.

Movements of People, Commodities and Monies: Economic and Trading Relationships between South Taiwan and Japan under the Treaty Port System (1865-1895)

Kai Yiu Chan*

Abstract

In 1895, Taiwan was incorporated into the Japanese territories as a “colony”. Yet, prior to political subjugation, had there been economic, trading or even social relationships between Japan and Taiwan under the “treaty port system”? If they did exist, what is the meaning of these relationships to our understanding of the Taiwan-Japan historical relationship?

To answer these questions, this article studies the periodic publications of the Imperial Maritime Customs of the Qing Empire (annual reports and annual returns) on South Taiwan, alongside with British and Japanese diplomatic and trading reports. Through the research on the movements of people, commodities and monies, this article reconstructs the history of economic and trading relationships between Japan and South Taiwan during the thirty years of “opening” trade of Taiwan and analyzes their significance. Its preliminary observations are as follows: Albeit the lack of movement of people between Japan and South Taiwan, economic and trading ties were strengthened through time. In particular, sugar from South Taiwan,

* Associate Professor, Department of History, National Cheng Kung University
Received: Jul. 10, 2019; Accepted: Sep. 14, 2019.

Japan's cloth, seafood, miscellaneous goods, and silver dollars from Japan were the major trading items. To accomplish the movements of commodities and monies without Japanese presence in Taiwan, various sorts of intermediaries between Japan and South Taiwan became instrumental. Among them, besides the Euro-American merchants, both Taiwanese and Qing merchants played a part in the whole chain of commodity and monetary flows. One may even say that before Japanese rule over Taiwan in 1895, to a considerable extent, both sides had already developed a close and complex economic and trading relationship under the "treaty port system". That leads us to rethink our previous understanding of Taiwan's economic relationships as a "Japanese Colony," or even Taiwan's modern history in general.

Keywords: Treaty Port System; Colonial System; South Taiwan; Japan;
Intermediaries

