

重修

# 屏東縣志

產業形態與經濟生活



# CONTENTS

縣長序——重修《屏東縣志》的使命與意義 .....	006
前鍾理和文教基金會董事長序——傳承與開創 .....	007
著者序——在台灣尾看見全球與在地的交融 .....	008
緒論 .....	010

## 第一部分 清代到日治的屏東經濟（1642-1945）

<b>第一章 清代屏東經濟的發展 .....</b>	<b>014</b>
第一節 清代台灣經濟的發展 .....	015
第二節 漢人土地開墾與屏東平原族群的消長 .....	016
第三節 道路、港口與市街的開展 .....	018
<b>第二章 日治時期的屏東經濟概論 .....</b>	<b>021</b>
第一節 台灣的資本主義化 .....	022
第二節 基礎建設的擴增 .....	026
<b>第三章 清代到日治屏東米糖經濟的演變 .....</b>	<b>032</b>
第一節 清代屏東的米糖經濟 .....	033
第二節 日治時代的台灣「糖業帝國」 .....	036
第三節 在來米的基地—日治時期屏東的米穀經濟 .....	039
<b>第四章 科學殖民與熱帶栽培業、漁業與畜牧業的發展 .....</b>	<b>041</b>
第一節 科學殖民與研究機構的建立 .....	042
第二節 热帶栽培業的推廣與發展 .....	048
第三節 漁牧業的發展 .....	049
<b>第五章 日治時代屏東的經濟生活 .....</b>	<b>053</b>
第一節 現代化都市與商業的出現 .....	054
第二節 屏東的庶民生活 .....	059

## 第二部分 中華民國政府時期（1945至今）

<b>第六章 歷史的遺緒與轉化 .....</b>	<b>062</b>
第一節 基層產業組織與研究機構的發展 .....	063
第二節 糖業的沒落 .....	068
第三節 戰後初期糧政體系與屏東的糧食生產 .....	071
第四節 日本市場與戰後屏東經濟 .....	073

<b>第七章 從糧倉到果品王國—屏東的農業轉型</b>	075
第一節 屏東農業轉型概論	076
第二節 蔬菜、雜糧與特用作物的發展	078
第三節 水果王國的形成	088
<b>第八章 屏東戰後畜牧業的發展</b>	094
第一節 臺灣商業化養豬的濫觴	095
第二節 養豬業的汙染問題與口蹄疫的打擊	100
第三節 屏東養牛業的發展	102
<b>第九章 屏東漁業發展</b>	106
第一節 屏東漁業發展概論	107
第二節 捕撈漁業的發展	110
第三節 屏東水產養殖業發展	115
<b>第十章 屏東觀光的發展</b>	123
第一節 國家公園成立前的墾丁觀光發展	124
第二節 墾丁國家公園主導下的觀光發展	126
第三節 春天吶喊的出現與墾丁觀光的再次轉型	133
第四節 屏東其他區域的觀光發展	135
<b>第十一章 工業與高科技產業的發展</b>	139
第一節 侷限的工業發展	140
第二節 農業生物科技園區與生物科技的發展	142
第三節 養水種電與綠能產業	144
<b>第十二章 戰後屏東的經濟生活</b>	148
第一節 基礎建設的擴增	149
第二節 屏東日常生活的現代化	151
第三節 屏東的商業發展	154
第四節 市場的日常運作	157
<b>結語 屏東經濟的挑戰與未來</b>	164
<b>大事記 屏東產業與經濟</b>	166
<b>附錄 農業生物科技園區企業資料</b>	184
<b>索引</b>	188
<b>著者簡介</b>	191

## 圖目錄

圖6-1 屏東甘蔗種植面積（單位：公頃）	070
圖6-2 屏東糧食作物種植面積（單位：公頃）	072
圖6-3 屏東水稻種植區域圖	073
圖7-1 屏東主要作物面積圖（單位：公頃）	076
圖7-2 屏東土地利用圖	077
圖7-3 屏東旱田分布圖	078
圖7-4 毛豆栽種面積	078
圖7-5 紅豆栽種面積	083
圖7-6 屏東栽種瓊麻面積（公頃）	083
圖7-7 屏東洋蔥栽種面積圖	085
圖7-8 檳榔栽種面積圖（公頃）	087
圖7-9 屏東香蕉栽種面積圖	088
圖7-10 蓮霧栽種面積圖	090
圖7-11 芒果栽種面積	093
圖7-12 木瓜、檸檬、椰子、鳳梨栽種面積圖	093
圖8-1 屏東縣養豬戶數變遷	099
圖8-2 屏東縣養豬頭數	099
圖8-3 屏東養豬戶平均飼養頭數	099
圖8-4 屏東養豬頭數佔全國比例	100
圖8-5 屏東牛隻及乳牛數量	104
圖8-6 屏東酪農業榨乳總量	104
圖8-7 屏東牧草種植面積圖	105
圖9-1 屏東縣動力漁船艘數	108
圖9-2 屏東縣動力漁船總噸數	108
圖9-3 屏東遠洋漁業產值	109
圖9-4 屏東近海漁業產值	110
圖9-5 屏東養殖圖	116
圖9-6 屏東縣內陸養殖產值變化	117
圖11-1 屏東縣登記工廠數	140
圖12-1 屏東縣電力供應戶數	151
圖12-2 屏東縣電視機戶數	151
圖12-3 屏東縣冰箱戶數	152
圖12-4 屏東縣電話戶數	152
圖12-5 屏東縣所發電報數量	152
圖12-6 自來水實際供水人口	153

圖12-7 屏東縣腳踏車數	153
圖12-8 屏東縣機車數量	154
圖12-9 屏東縣自用小客車數量	154
圖12-10 屏東縣家戶收入	155
圖12-11 屏東縣商業登記	155

## 照片目錄

照4-1 恒春畜產試驗所	046
照5-1 鵝鑾鼻燈塔石碑	057
照5-2 四重溪溫泉	058
照6-1 行政院農業委員會畜產事業所恒春分所辦公大樓	067
照6-2 行政院農業委員會水產試驗所東港生技研究中心	068
照7-1 洋蔥	085
照7-2 可可	088
照7-3 林邊蓮霧街	090
照7-4 芒果	092
照9-1 東港漁業	111
照9-2 櫻花蝦	112
照9-3 櫻花蝦捕撈許可證	114
照9-4 林烈堂	120
照9-5 石斑魚	121
照10-1 墾丁春吶	134
照10-2 大鵬灣	137
照10-3 黑鮪魚	138
照11-1 養水種電	146

## 表目錄

表2-1 昭和10年（1935年）現今屏東縣地區水利設施概況	027
表3-1 1915-1920總督府對育種場經費補助表（圓）	039
表7-1 外銷毛豆業者名單	080
表7-2 屏東各鄉鎮毛豆種植面積與產量	081
表9-1 屏東各類型漁業產值	109
表9-2 東港櫻花蝦產銷班基本資料	114
表9-3 屏東養殖專區一覽表	116
表9-4 民國97年屏東各鄉鎮市養殖面積（100公頃以上）	117
表10-1 民國71年與80年墾丁與恆春住宿比較	130

重修

# 屏東縣志

## 產業形態與經濟生活

【第一章】 清代屏東經濟的發展



# 第一部份 清代到日治的屏東經濟(1642-1945)

## 第一章 清代屏東經濟的發展

### 第一節 清代台灣經濟的發展

在1642年荷蘭人正式建立殖民地之前，臺灣屬於南島語族的生活領域，以部落經濟為主。荷治時代將臺灣納入歐亞的海上貿易圈，臺灣成為重要貿易據點以及鹿皮的輸出地。除此之外，荷蘭人所招募的漢人移民也展開稻米與甘蔗的種植。可以說從17世紀中葉開始到1970年代末，米糖兩大作物支配了臺灣經濟達三個半世紀。從鄭成功1662年驅逐荷蘭人開始，臺灣逐漸成為華南地區漢人移民的據點，原住民與漢人歷經了兩個世紀的勢力消長後，臺灣除了東部以及山區外，在平原以及丘陵地區都成為漢人掌控的領域。臺灣的農業特性在於並非自給自足的維生經濟，而具相當程度商業導向，相當部分的生產以貿易為目的，黃富三教授稱之為「農商連體經濟」。<sup>2</sup>農商連體經濟可細分為三個歷史階段。在第一個階段，也就是1630年到1662年荷治到明鄭時期再到清領初期，臺灣經濟屬於糖業絕對優勢時期。在第二個階段，也就是康熙30年代（1700年）到咸豐十年（1860年）開港通商為止，臺灣經濟屬於米優於糖業時代，臺灣是南中國特別是福建地區的主要米糧供應地。大約在康熙五十年間（1720年代）開始，臺灣各地展開了水田化運動，從官方到地方富商都投入大規模水圳的建設，透過水利建設的開展大規模拓展了水田的面積，使得稻米產量大增，而提高了臺灣米穀的出口量，而形成與中國華南港口都市農工分工的結構，臺灣輸出米糧以交換手工業產品。在第三個階段則是開港通商後北部的茶與樟腦，以及南部的糖興起成為主要貿易產品，且貿易對象為全世界。

雖然屏東平原在清代並沒有類似彰化八堡圳或高雄曹公圳般大規模的水利建設，但由於平原中部是肥沃的地下水湧泉帶，因此可以輕易地發展水田而無須構築複雜的水利設施，也較不受河川氾濫的影響。加上屏東的熱帶氣候導致稻米較早收成，正好趕上閩南地區稻米尚未上市的米價高漲時期，也因此產生豐厚的稻米外銷收益，很早就擺脫維生經濟的型態，而成為銷售的商品。<sup>3</sup>在清代屏東平原也建立一些小型的水利設施，所開發的埤圳共計98處，其中利用高屏溪水系共三十八處，利用東港溪共計四十六處，林邊溪共計十四處，包括萬巒五溝水、赤山、枋寮、萬丹、阿里港（里港）、崇蘭等地都可以看到小型灌溉水圳，里港甚至可以看到鳳山八社中塔樓社所建水圳。<sup>4</sup>

<sup>2</sup> 黃富三，〈臺灣農商經濟的興起與蛻變，1630-1895〉，收入林玉茹編，《比較視野下的商業傳統》，（臺北：中央研究院臺灣史研究所，2011），頁3-36。

<sup>3</sup> 陳秋坤，〈清代塔樓社人社餉負擔與產權變遷〉，《台灣史研究》，第九卷第二期，（2002年12月），頁69-102。

<sup>4</sup> 陳鴻圖，《臺灣水利史》，（臺北：五南出版社，2009），頁143。

另一方面，在旱田的部分，清代屏東也出現了活躍的甘蔗栽培。康熙年間的臺灣府志就記載臺灣農民因糖價上漲搶種甘蔗盛況，即使米作短缺「偶見上年糖價稍長，惟利是趨。舊歲種蔗，以三倍於往昔；今歲種蔗，竟十倍於舊年」，<sup>5</sup>因此地方官員主張限制甘蔗的栽種以穩定糧食供應的現象。清代將甘蔗產區分為「臺灣府產區」與「打狗產區」，其中臺灣府產區係指北港到安平的嘉南平原，打狗產區指的是茄萣到恆春的產區，可說涵蓋了整個屏東平原。從1860年開港通商開始，臺灣產糖的重心從臺灣府產區轉移到打狗產區，屏東平原一躍成為臺灣蔗糖的主要產地，<sup>6</sup>也造就許多富裕的大家族。

## 第二節 漢人土地開墾與屏東平原族群的消長

在漢人大規模進入開墾之前，屏東平原主要是西拉雅族鳳山八社，也就是塔樓、武洛、上淡水、下淡水、力力、放索以及茄藤等八社平埔族原住民所生活的領域。在荷蘭人來臺之前，鹿皮的交易大抵上是由中國人及日本人所進行。荷蘭人在建立殖民政府後，開始獨佔鹿隻貿易，並向原住民村落收稅。要向原住民部落購買鹿皮鹿肉的漢人，必須透過競標的方式向荷蘭政府繳納「購稅」，換取從事鹿皮交易的權利。這些漢人商人也同時取得出售鹽、布料、鐵器等民生日用品的權利。根據荷蘭時代以及清代所留下的紀錄，我們可以看到鳳山八社經濟生活的樣貌，最重要的特徵就是在漢人入墾前鳳山八社已經有穩定的耕種行為，包括重修臺灣府志中描述鳳山八社原住民「種地維生」，而熱蘭遮城日記中也記載鳳山八社原住民以稻米繳稅，<sup>7</sup>顯示出鳳山八社在平埔族原住民間突出的農耕能力。

漢人移墾臺灣始自荷治時代，大約要到清領臺灣之後漢人墾民才大規模進入今天屏東縣的地區，但有兩個例外，第一是小琉球則是在荷蘭時期由荷蘭招募開墾，以取代遭到屠殺以及遷移的原住民，在清代則在缺少政府管制下由泉、漳移民移入。<sup>8</sup>第二則是鄭成功曾派部隊從車城登陸進入枋橋地區，也就是今天的恆春地區建立營盤展開屯墾。在康熙35年（西元1696年）左右福建的泉、漳移民就已經建立萬丹、新園、東港等聚落。清廷並以東港溪為界設置各有十八個甲的港東、港西二里。康熙35年後漢人更深入屏東平原開墾，進一步和鳳山八社原住民競爭土地資源，逐漸在屏東平原建立以種植稻米和蔗糖為主的漢人農業社會，進入今日包括屏東市、九如鄉、鹽埔鄉與里港鄉等地，同時沿東港溪、隘寮溪而上建立今天的竹田、崁頂、潮州、萬巒等鄉鎮的鳳山厝、溝仔墘、過溪仔、洲仔、崁頂、八老爺、新厝等庄頭。

<sup>5</sup> 高拱乾，〈臺灣府志〉（康熙35年[1696]刊，文叢第65種。臺北：臺銀，1980年）

<sup>6</sup> 林滿紅，《茶、糖、樟腦業與臺灣之社會經濟變遷（1860-1895）》，（臺北：聯經出版社，1997）。

<sup>7</sup> 重修臺灣府志。

<sup>8</sup> 曹永和，〈小琉球原住民的消失〉，《臺灣早期歷史研究續集》，（臺北：聯經出版社，2009），頁185-238。

根據施添福教授的分類，清代漢人開墾土地可分為三類一分別為漢墾區、熟番保留區以及隘墾區。其中漢墾區指的是清廷所認定的「無主荒地」，由墾戶向政府請領墾照取得開墾權利。因此墾照持有人和實際開墾的人員常有落差，產生了廣泛的一田二主現象。屏東平原的土地相當比例是由府城的不在地地主所掌握，最著名的就是在彰化平原建設八堡圳的施世榜。施世榜雖然居住在府城，但從地契資料來看，在以現今萬巒潮州為主的港東上里地區握有大片土地，建立五個莊頭，占地1400多甲，年收一萬多上大租稻穀。五大庄包括萬巒大庄、頭溝水、鹿寮與硫磺崎等庄、四溝水、三家村與鹿寮、林後、歸善、高崙、三溝水、埤仔頭等、以及三溝水。除了府城的不在地地主外，開墾的業戶也掌握許多土地，從文獻中我們可以看到包括邱姓、鄭姓、張姓以及蔡姓墾戶對港東中里的開發。江李三姓對港西中里的開發等，以及枋寮也是類似的模式。領有墾照的業戶以及實際開發土地的佃農之間產生複雜的產權關係。

第二類土地則是地權由熟番番社所擁有，但漢人佃戶向番社或頭目繳納「番大租」或「番餉」後取得耕種的權利。新街庄、內關帝庄屬茄藤社土地，由七塊厝庄人陳志繳納番餉入墾。類似的還包括大潭新庄是由泉州人陳蘇洪李莊五姓墾戶繳納番餉給茄藤社而移入，新園的開發也是類似模式。第三類土地則是隘墾地，指的是漢人與「生番」原住民交界間的土地，這類土地主要分布在中北部丘陵地以及山區，屏東較少。在最後一類的隘墾區，屏東雖然範圍較小，同時缺少中北部山區的樟腦，所以沒有如中北部般大規模開發的歷史，但仍然留下了伐木業發展的歷史。清代屏東伐木主要目的是取得軍事造船所需木材，最早在阿猴地區，但很快砍伐殆盡，在雍正年間轉向糞箕湖地區，也就是今日新埤鄉糞箕湖村區域，從雍正年間成為重要的造船用木材生產的產地。根據歷史紀錄，軍工木匠常常侵入原住民領地而造成許多糾紛，之後隨著木材生產的結束軍工聚落也告消失<sup>9</sup>。

制度上儘管清政府一定程度上保障「熟番」地權，在實際土地經濟的發展，平埔族地權大量流失，最終導致徹底的瓦解，其中屏東的鳳山八社變動不但最早，也最具有代表性。首先，平埔族部落普遍負擔巨額稅賦。荷治時代就有針對原住民課稅，到了明鄭時期延續荷蘭人的制度，但在鳳山八社改徵丁口稅。到了清領初期延續明鄭舊制，但此時鹿隻捕獲數量已大幅下降，帶來原住民沉重的稅賦負擔，也間接造成了原住民的流離失所。<sup>10</sup>另一方面，鳳山八社首當其衝，最早面對漢人越界開墾的壓力。清政府一方面希望保護平埔族地權並阻止漢人越界拓墾，另一方面又需要漢人開墾所帶來的稅賦，所以從康熙四十年代（1700）開始，從屏東平原的鳳山八社發展出最早產生漢人與原住民間複雜的地權關係，而最後擴展到全臺。在官方介入下，漢人業戶得以像鳳山八社原住民繳納番大租而取得土地開墾，但仍阻擋不了土地的大量流失。鳳山八社原住民土地流

<sup>9</sup> 吳素萍，〈屏東縣新埤鄉糞箕湖地區的拓墾與聚落發展之研究〉，（高雄：國立高雄師範大學客家文化研究所碩士論文，2008）。

<sup>10</sup> 施添福，〈清代台灣「番黎不諳耕作」的源由〉，《中央研究院民族學研究所集刊》，第69期，頁67-91。

失有以下幾種途徑<sup>11</sup>。首先，雖然清廷禁止漢人墾戶報墾「番地」，但漢人常常透過直接將番地報墾取得土地。其次，在清廷官方介入下，漢人向鳳山八社繳納番大租而購得番地。儘管鳳山八社仍然擁有地權，但到了十八世紀中葉已經可以很明顯看到平埔原住民地主長期不敵漢人經濟競爭，並且在清廷派駐防守隘寮無力收租等各種原因下，將土地以及各種權利賣給漢人佃戶或地區大戶，長期導致土地流失部落瓦解<sup>12</sup>。在乾隆年間，也就是十八世紀末期清廷所公告的番界圖中，整個屏東平原幾乎都已經被劃在番界以外，形成漢人為主的社會。

另一方面，在漢墾區部分由府城不在地地主以及粵籍佃農所形成的「閩主粵佃」現象，也有更進一步發展。由於施家後代財務出現困難的時候往往轉讓這些租業與其他不在地地主以抵還欠款，<sup>13</sup>特別在客家人聚集的六堆地區，掌握土地實質使用的佃戶日久逐漸取得土地的控制權。同時，屏東平原的客家族群傾向以公業的方式將土地所有權保持在宗族名下。根據日治初期的統計、六堆地區土地相當高比例屬於「嘗會」，也就是祭祀公業所有，顯示出客家族群透過宗族組織逐步取得土地控制權的歷史進程。

### 第三節 道路、港口與市街的開展

隨著屏東平原漢人移墾社會的建立與農業經濟的發展，逐漸出現道路、港口與市街。在道路方面，從十七世紀開始出現府城通往屏東的道路。清代貨物運輸大抵以水運為主，道路主要是行人往來與軍事用途。清領初期往南道路主要通過鳳山八社，反應了當時屏東平原主要的族群勢力，包括位於今萬丹的上淡水社，穿過位於今新園的下淡水社，位於南州的茄藤社，位於崁頂的力力社，通過位於林邊的放索社抵達枋寮。到了十七世紀末期主要通道已經拉成直線，從新園渡河，設有下淡水巡檢的東港為終點。中間通道從東港以南延伸到枋寮與恆春地區，顯示出族群勢力消長對道路交通的影響。<sup>14</sup>

在市街方面，由於貨物交通多數仰賴水運，因此多數市街也與水運的發展有密切關係。清代方志中不同時期的市街記載也顯現出清代屏東平原經濟的擴張。最早興起的市街是萬丹，<sup>15</sup>從荷治時代開始萬丹就已經成為屏東平原陸路交通的樞紐，在康熙末年的紀錄中，屏東唯二的市街是靠海的新園街以及交通樞紐的萬丹街，<sup>16</sup>由於屏東平原的閩

<sup>11</sup> 柯志明，〈番頭家：清代臺灣族群政治與熟番地權〉，（臺北：中央研究院社會學研究所，2001）。

<sup>12</sup> 陳秋坤，〈清代萬丹地域的地主、神明信仰與下淡水社人的離散，1720-1900：以萬丹李家古文書為中心〉，《臺灣史研究》，第17卷第3期，頁1-37。

<sup>13</sup> 陳秋坤，〈清初屏東平原土地占墾、租佃關係與聚落社會秩序—以施世榜家族為中心〉，收入陳秋坤、洪麗完編《契約文書與社會生活》，（台北：中央研究院臺灣史研究所籌備處，2001），頁11-46。李文良，〈閩主粵佃與開庄傳說〉，《清代南臺灣的移墾與客家社會》，（臺北：臺大出版社，2011），頁23-48。

<sup>14</sup> 黃智偉，〈省道臺一線的故事〉，（臺北：如果出版社，2011），頁73。

<sup>15</sup> 陳秋坤，〈清代萬丹地域的地主、神明信仰與下淡水社人的離散，1720-1900：以萬丹李家古文書為中心〉，《臺灣史研究》，第17卷第3期，（2010年9月），頁1-37。

<sup>16</sup> 陳文達，〈鳳山縣志〉，（台中：台灣省文獻委員會，台灣文獻叢刊第124種，1962，1719年原刊），頁26-27。

客械鬥屢屢摧毀已成商業中心的萬丹街，雍正九年（1731年）清廷在萬丹設立鳳山縣丞衙門，次年開始設立千總、把總等駐兵機構，使萬丹也成為政治、軍事中心。到了乾隆中葉（1740-1760年）形成包括土地公、保全宮與萬惠宮等主要廟宇，成為區域信仰中心。從萬丹李棟家族的文書中可以看出，此時萬丹街上的家族透過收取田租、投資糖業、購買店面、經營雜貨等多種不同方式逐漸擴大家產，成為南臺灣首屈一指的家族，也間接見證了萬丹在清代的繁華。

隨著屏東平原的開發，到了乾隆中葉除了萬丹及新園外，已出現因軍工伐木所建立的枋寮街與阿猴街（屏東），以及下淡水航運終點的阿里港街（里港），其中阿里港街被形容為「商旅貿易五方麟集」，為當時屏東平原最繁華的市街。<sup>17</sup>乾隆26年（1761年）屏東平原行政中心從萬丹移到阿里港，更深化了阿里港的繁榮。到了日治前夕，除了前述的市街外，文獻中還出現了水底寮、崁頂、潮州與林邊的街市，顯示出屏東平原商業的持續發展。<sup>18</sup>

相形之下東港雖然港口運輸發達，但由於腹地不佳，街市的形成較為緩慢，早期僅有康熙57年（1718年）清廷由於禁止人民渡臺，為了防止偷渡，在東港設有水師防汛以查驗無照偷渡以及私越口岸的船隻。然而雍正3年（1727年）解除臺灣米穀輸出的禁令後，東港成為轉運屏東地區米作以及其他貨物的次級港，屏東平原的物產透過東港轉運到鹿耳門輸往中國大陸。從雍正9年（1733）年開始，東港出現島內貿易，形成與安平港郊貿易為主的轉口港。到了乾隆年間大量移民湧入東港區域，東港逐漸成為屏東地區聯外的出入門戶。咸豐10年（1860年）天津條約開放安平與滬尾，之後同治3年（1864年）打狗海關成立，為東港帶來新的發展契機。東港逐漸成為蔗糖以及六堆地區米作的出口港以及打狗的轉運港。成書於光緒年間的「鳳山採訪冊」即以「內地商船往來貿易，為舟艘輻輳之區」形容此時東港的繁華。<sup>19</sup>

除了作為打狗港的輔助港外，東港從清治中葉開始也開始直接與中國大陸港口進行貿易。儘管清代初期規定只有包括府城、鹿港與打狗等「正口」可以直接與中國大陸通商，其他港口都屬非法，然而隨著「正口」體制從清領中葉開始逐漸崩壞，各個並分正口的「私口」打破禁令大量直接通航到中國大陸港口，成為實質的通商口岸之一，這其中包括東港。到了開港通商之後，清廷也追認私口的發展，改稱小口就地合法，<sup>20</sup>東港也成為屏東平原對中國大陸的貿易口岸。

在東港形成之前，已有茄定港（船仔頭）的存在。舊東港（烏龍）與高雄旗津，在清時並稱東、西港，是入墾下淡水溪以東的主要出入港，清政府在此地設有東港巡檢。1974年大水，東港溪岸崩潰沖毀新園街市，移入今東港街，新街商販亦轉入東港，使

<sup>17</sup> 王瑛曾，《重修鳳山縣志》，（台中：台灣省文獻委員會，台灣文獻叢刊第146種，1962，1764年原刊），頁32。

<sup>18</sup> 盧德嘉，《鳳山縣採訪冊》，（台中：台灣省文獻委員會，台灣文獻叢刊第93種，1960，1894年原刊），頁136。

<sup>19</sup> 盧德嘉，《鳳山縣採訪冊》，頁64。

<sup>20</sup> 林玉茹，〈從屬與分立：十九世紀中葉臺灣港口城市的雙重貿易機制〉，《臺灣史研究》，第17卷第2期，頁1-37。

東港街盛況更大。打狗開港，東港貨物需經打狗再輸出，加上東港溪口淤積，使東港貿易甚受影響；即使如此，東港仍是淡水溪以南平原出入主要港口，直至日治前仍是本區人口唯一達5000人的街市。

東港在清末日初的輸出物主要包括萬巒庄、四溝庄、二崙庄等地所產的米，東港、萬金庄、加走庄、萬丹、阿里港、阿猴、潮州等處所生產的糖，除了米糖外，東港還出口菸草、大豆、麻、胡麻子、陶器、牛皮等農產品為主，進口則是以麥粉、鐵鍋、豆油、石油、茶油、紙、棉布、冰糖、菸草、陶瓷、線香、素麵等生活日用品為主，反應了屏東平原的產業型態。<sup>21</sup>在旺季的1、2、3、5、8、9、11等月，出入東港船舶每個月高達100到150艘，相當比例是開往廈門，以廈門作為中介港進入華南地區或是轉運到日本。與打狗港每年交通則大約400到500艘船，顯示出作為打狗次級港的地位。東港市街在同治14年（1874年）後因大水轉移到現今延平街的地方，形成了屏東最重要的商業中心之一，東港也成為往後山糧食運送的重要出入口，掌握後山的經濟命脈。在繁忙的交通下，除了專事米糖貿易的「船頭行」外，一些外地大型商行包括怡記洋行、德記洋行也紛紛在東港設立分店，再加上在地的商號包括萬吉號、隆瑞號、泉春號、和記號等在地店家。

<sup>21</sup> 戴寶村，《戎客船到長榮巨舶：臺灣海運發展》，（臺北：玉山社，2000），頁59。