

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）

第一章 清代屏東經濟的發展	014
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
第二章 日治時期的屏東經濟概論	021
第一節 台灣的資本主義化	022
第二節 基礎建設的擴增	026
第三章 清代到日治屏東米糖經濟的演變	032
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
第四章 科學殖民與熱帶栽培業、漁業與畜牧業的發展	041
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
第五章 日治時代屏東的經濟生活	053
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）

第六章 歷史的遺緒與轉化	062
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

第七章 從糧倉到果品王國—屏東的農業轉型	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
第八章 屏東戰後畜牧業的發展	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
第九章 屏東漁業發展	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
第十章 屏東觀光的發展	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
第十一章 工業與高科技產業的發展	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
第十二章 戰後屏東的經濟生活	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
結語 屏東經濟的挑戰與未來	164
大事記 屏東產業與經濟	166
附錄 農業生物科技園區企業資料	184
索引	188
著者簡介	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

|| 第二章 || 日治時期的屏東經濟概論

第二章 日治時期的屏東經濟概論

第一節 台灣的資本主義化

光緒21年（1895年）甲午戰爭清帝國戰敗，在馬關條約中割讓臺灣給日本後，臺灣的歷史進入新的紀元。日本取得臺灣後由於臺灣人反抗頻傳，導致統治成本高昂，因此一度試圖放棄臺灣，直到第三任總督兒玉源太郎與民政長官後藤新平就任，採取一連串措施重組臺灣的經濟制度，透過稅收與專賣收入融通殖民地財政，並提升臺灣的生產力，這個局面才告改觀。²²矢內原忠雄將這些措施稱之為「資本主義化」，認為這些措施根本地改變了臺灣的經濟與社會結構。²³總結而言，殖民統治時期的經濟影響有以下幾個面向。首先是法規制度的整理與建立。殖民初期最重要的工作是地權的釐清，總督府做了非常完整的土地舊慣調查、林野調查與測量，並取消大租權確立小租權，終結了清代以來一田二主的現象，並將土地所有權明確歸屬於個人。除了地權外，1923年開始日本民法中大部分開始適用於臺灣，深刻改變了臺灣經濟與產業的基本架構。第二則是現代化產業組織與金融體系的建立。明治32年（1899年）成立臺灣銀行，到明治44年（1911年）臺灣也適用貨幣法，現代貨幣通行全臺。除此之外，殖民政府也積極推動基層金融組織與銀行體系的建立，在基層建立各式包括農業信用組合、漁業信用組合、水利組合等組織，一方面擴大市場提升生產力，另一方面也讓國家和資本的力量更深入臺灣基層。第三個則是推動基礎建設，從事包括鐵道、港口、灌溉埤圳等基礎建設。最後，則是有系統的排除外國資本，引入日本資本投資。這些措施毫無例外的也深刻地影響屏東。其中糖業與米的發展，這部分將在後面的章節做更完整的討論，這裡先介紹其它部分的發展。

基層產業組織的建立

建立現代基層產業組織是日本殖民政府在台灣重要的施政方針，其中產業組合，也就包含今日所稱信用合作社、農漁會等組織，是日治時代台灣最普遍、也是臺灣人參與最多的現代產業組織型態。尤其銀行只提供大型工商業貸款，對於一般地區性產業以及農家，包含信用組合在內的產業組合成為主要的金融工具。除了提供信用貸款等金融服務等信用組合外，綜合性的事業組合提供了共同購買、販賣等服務，又稱為信購利組合或信販購利組合。在屏東地區最早則是在明治35年（1902年），阿猴廳長要求各街庄長成立該街庄的農業組合，以從事農業改良、開築水路、推動肥料共同購買，及成立農業共濟組合推動品種改良等工作。但直到大正二年（1913年）總督府頒布「臺灣產

²² 黃昭堂著、黃英哲譯，《台灣總督府》，（台北：自由時代出版社，1989）。

²³ 矢內原忠雄著、周憲文譯，《帝國主義下之台灣》，（台北：帕米爾書店，1985）。

業組合規則」，才正式提供設立產業組合的法源基礎，明定產業組合為社團法人，免徵所得稅、營利稅，並採業務區域制，以市街庄行政區域作為組織範圍，並採社員制。除了產業組合外，另一個類型稱為「農事實行小組合」，通常是基於特定目標所成立的團體，包括大正六年（1917年）所成立、推動米種改良事業的共同秧田組合，以及改善租佃情況的業佃共濟農事組合等。昭和七年（1932年）產業組合法修正，允許農業實行組合加入產業組合，可由產業組合提供貸款，昭和九年（1934年）開始推動以「社會教化」為目的的部落振興會，其中也普遍包含農業實行組合。²⁴

屏東地區在辦法通過前的大正元年（1912年）就在地方政府鼓勵下成立阿猴信用組合（後改稱屏東信用組合），在辦法通過後又成立東港信用組合與阿里港（里港）信用組合。大正六年（1917年）萬巒、枋寮、潮州、佳冬以及水底寮分別成立事業組合的信購利組合，大正七年（1918年）成立恆春信用組合，大正九年（1920年）成立新北勢信購利組合與新埤信購利組合，大正十一年（1922）年成立萬丹信販購利用組合，大正十二年成立鹽埔信購販利組合，昭和二年（1927年）成立屏東建築利用組合、新園信用組合、車城信用組合與滿州信用組合，昭和八年（1933年）成立屏東興農信購販利組合以及琉球信販購利組合。到了昭和10年（1935年）為例，屏東地區分別具有恆春一間信用組合、東港郡一間信用組合六間事業信用兼營組合、潮州郡七家事業信用兼營組合、屏東郡五所事業信用兼營組合，以及屏東市三所信用組合、一所兼營組合以及兩所事業組合。²⁵

漁業組織也有類似的發展。漁業組合方面，全臺最早成立的是明治35年（1902年）的鹿港漁業組合，到了明治37年（1904年）3月13日東港、琉球以及枋寮三個漁業組合（漁會）獲准成立。²⁶大正13年（1924年）臺灣總督府頒布施行漁業法、水產會法等法律後確立了成立漁業組合的法律依據。在新的法規體系下，屏東最早成立的、亦是東港區漁會前身，乃大正13年（1924年）所成立的東港漁業組合與琉球漁業組合，之後並陸續成立枋寮、新園、以及佳冬漁業組合。昭和6年（1932年）東港、新園、林邊、琉球、佳冬漁業組合之上又成立合併成為東港郡漁業協同組合。因應漁業的特殊性，相關法規賦予漁業組合辦理下列事業的權利，包括碼頭等漁業必要之設置，漁產保存、販賣與加工的設施，防止災難與災難救恤設施等。²⁷

另一方面，總督府在明治41年（西元1908年）頒布了「臺灣農會規則」，正式賦予農會法源基礎，²⁸明定由廳長向總督府申請設立，將農會限縮在較高的地方行政層級，廳以及後來設立的州有農會，地區的街庄則限定為組合。其中阿猴廳農會成立的

²⁴ 松田吉郎著、郭雲萍譯，〈日本時期臺灣的產業組合與農業實行組合〉，收入薛化元編，《發展與帝國邊陲—日本台灣經濟研究史集》，（台北：臺大出版中心，2013），頁385-410。

²⁵ 涉谷平四郎，《臺灣產業組合史》，（台北：成文出版社，2010，1934年原刊）。

²⁶ 〈阿猴管內漁業組〉，《臺灣日日新報》，明治37年（1905），3月11日。

²⁷ 胡興華，《臺灣漁會譜》，（南投：臺灣省漁業局，1998），頁16-18。

²⁸ 〈農會規則公佈〉，《臺灣日日新報》，明治41年（1908），12月15日。

宗旨包括1.園藝改良：主要是果樹——尤其是柑橘類的改良。2.蔬菜栽培：包括栽種方法、施肥以及新品種的採用。在恆春地區還推廣馬鈴薯的栽種。3.米作改良。4.牛畜改良：包括乳牛的推廣、新品種耕牛以及工作牛（牛車用牛）的推廣。5.養豬改良：南部新豬種的移入，最早出現在美濃，繁殖成功後共將美濃豬四千八百頭推廣到屏東各地。5.苗圃經營。²⁹由於農會是由政府所控制，負責人多是由政府所指派的日本人，臺灣人扮演非常邊緣的角色。漁業也有類似的組織，水產會法規定州廳層級成立水產會，大正13年（1924年）成立高雄州水產會，統籌整個高屏地區的水產事業。

農會與水產會由於資源較雄厚且由官方直接掌控，因此得以開辦較多的新業務。與農會密切相關的組織是農業倉庫的設置。為了提升米的輸出品質，總督府推動農會設立農業倉庫，1920年頒布「獎勵補助農會設置農業倉庫計畫」，其中於大正11年（1922年）由高雄州設立的潮州農業倉庫是臺灣最早的農業倉庫，時間甚至略早於總督府頒布「農業倉庫法」與「農業倉庫法施行細則」，到了殖民後期屏東境內設有四座農業倉庫，在米穀的流通、儲存與貿易上扮演重要的角色。³⁰

農會與基層產業組合的分立一直要到昭和18年（1943年）總督府頒布「臺灣農業會令」，強制統合了農會與產業組合，才形成貫穿到基層、三級制的農業會。在漁業方面，昭和19年（1944年）總督府頒布水產團體法，將地區性市街庄的漁業組合以及郡層級的漁業協同組合合併為漁業會，成為一元化的體制。漁業除了產業組織外，昭和17年（1942年）日本政府頒布臺灣水產統制令，將臺灣的漁業生產強制併入「南日本漁業統治株式會社」，總督府也成立「臺灣水產配給統治株式會社」以掌管臺灣水產配給。然而由於已屆日治末期，這些組織一元化的行動沒有發揮太大的實質影響，但為戰後的發展奠立初步基礎。

臺灣商工銀行的成立

日治時期屏東的金融發展可分為銀行與信用組合兩個部分。銀行方面最重要的無疑是第一銀行前身，於阿猴街所成立的臺灣商工銀行。日本殖民統治展開之後，隨著臺灣製糖株式會社將生產重心以及總公司轉移到阿猴，加上新式蔗糖的勃興，地方商人也開始醞釀成立金融組織。³¹明治42年（1909年）12月11日，正式成立阿猴銀行，資本金共計一百萬圓，初期實到資本二十五萬圓，其中發起人為日本人（內地人）四名，臺灣人（本島人）十名³²，並於明治43年（1910年）1月12日確定成立³³。到了同年的3月29日，阿猴銀行決定合併臺灣儲蓄銀行，將名稱正式訂為臺灣興業銀行。發起人為日本

²⁹〈阿猴農會事業〉，《臺灣日日新報》，明治44年（1911），3月24日。

³⁰劉翠溶，〈日本後期臺灣合作農倉功能試探〉，《臺灣史研究》，第七卷第一期，頁135-173。

³¹〈阿猴の銀行問題〉，《臺灣日日新報》，明治42年（1909），06月20日。

³²〈阿猴銀行設立決定〉，《臺灣日日新報》，明治42年（1909），12月11日。

³³〈阿猴銀行成立〉，《臺灣日日新報》，明治43年（1910），1月20日。

人桑原伊十郎等8名，臺灣部份則為藍高川、蘇雲英、李南、張達、李仲義、等與糖業有關的地方富豪。³⁴在同一年阿猴街也成立了由日人山下秀實所成立的三業銀行，地方仕紳蘇雲英以及藍高川也參與其中³⁵，並決議與臺灣興業銀行合併，改名為臺灣商工銀行，是第一銀行的前身，成為繼彰化銀行之後，第二間擁有臺灣在地資本的銀行。臺灣商工成立之後同年11月即在打狗設立辦事處，一年後總營業額為三百六十九萬圓³⁶。大正元年（1912年）臺灣商工銀行與臺灣儲蓄銀行的合併正式生效，臨時總會在臺北鐵道旅館召開，³⁷總行改設置在臺北，而結束短暫屏東設置總行的時間。大正末期到昭和初期（1920年代），臺灣商工銀行遷至臺北後，留在屏東的僅剩地區性分行，真正地方上的金融需求還是必須仰賴地區性的信用合作社。

產業獎勵與日本資本的引入

殖民政府也對漁業等各式產業進行獎勵與調查，積極推動各種獎勵措施以吸引日本資本投資，強化殖民地的經濟收益。東港魚場的豐富產量獲得相當的重視。在明治38年（1907年）即估算東港漁獲年產值7萬圓以上，並提供地方漁業組合5千5百圓的補助金，³⁸並從日本引入現代機動漁船。³⁹隨著殖民政府日益穩固，獎助項目也日趨多元，包括在畜產方面，成立畜產獎勵會，鼓勵特別是牛隻的畜牧活動，⁴⁰也包括鵝等其他類型的畜牧活動。⁴¹鳳梨的栽種則是結合來自日本的農企業，製成罐頭銷往日本。麻等纖維作物則在恆春地區逐漸普及起來，雖然與今日相較規模並不大，但就當時而言已屬相當規模。高屏的蔬菜、蕃茄有銷往滿洲國以及韓國的紀錄，⁴²高屏產的柑橘也銷往日本，獲得消費者的好評。⁴³同時地方政府積極舉辦產品的各式品評會，以此方式促銷並提升品質。

另一方面，許多農、漁業領域的日本企業在各種政策獎勵下紛往屏東投資。瓊麻在1901年引入恆春熱帶植物殖育場後，大正2年（1913年），阿猴廳直隸的阿里港熱帶纖維苗圃購入機具成立恆春麻廠，是恆春地區瓊麻產業的濫觴⁴⁴。大正元年（1912年），松方五郎等日本商人在東京成立以瓊麻製繩為主要業務的臺灣纖維會社，臺灣的分公司地點即選在阿猴街。除由於恆春地方有大量鯨魚出沒，也吸引了日本捕鯨業者，包括

³⁴ 〈臺灣興業銀行成立〉，《臺灣日日新報》，明治43年（1910），3月29日。

³⁵ 〈三業銀行成立〉，《臺灣日日新報》，明治43年（1910），6月24日。

³⁶ 〈本島の金融界〉，《臺灣日日新報》，明治44年（1911），7月5日。

³⁷ 〈兩銀行合併成立〉，《臺灣日日新報》，大正元年（1912），1月18日。

³⁸ 〈東港附近沿海的漁業〉，《臺灣日日新報》明治39年（1906），06月26日。

³⁹ 〈臺灣の水產〉，《臺灣日日新報》，明治42年（1909），09月11日。

⁴⁰ 〈恆春畜產獎勵會〉，《臺灣日日新報》，大正2年（1913），3月23日。

⁴¹ 〈高雄種畜場，普及產卵鵝〉，《臺灣日日新報》，昭和7年（1932），9月19日。

⁴² 〈高雄州蔬菜進出滿鮮〉，《臺灣日日新報》，昭和9年（1934），10月28日。

⁴³ 〈高雄產椪柑東京で好評を博す〉，《臺灣日日新報》，昭和9年（1934），11月13日。

⁴⁴ 〈設置纖維工場〉，《臺灣日日新報》，大正2年（1914），2月5日。

大日本捕鯨會社以及東洋捕鯨會社到恆春捕鯨。⁴⁵大正2年（1913年）成立阿猴海陸物產會社開始捕鯨，捕獲座頭鯨。⁴⁶屏東於明治44年（1911年）開始出現現代養殖漁業，養殖包括虱目魚、鰱魚、鮧魚、草魚等魚種。⁴⁷同年臺灣興業會社在阿猴街設立，成員以日本人為主，但屏東在地仕紳黃阿炳獲選董事（取締役），藍高川獲選監事（監察役）。⁴⁸繼臺北製冰會社以及位於高雄的新高製冰會社於大正2年（1913年）成立後，以阿猴為中心的帝國製冰會社也宣告成立。⁴⁹大正5年（1916年），高樹的農業試驗場成功改良米酒，阿猴廳成為臺灣造酒最發達的行政區。⁵⁰同年成立倉庫株式會社提供倉儲服務。昭和5年（1931年），潮州成立了鳳梨栽培公司與罐頭工場，⁵¹1933年則成立帝國界麻製油會社。⁵²值得注意的是這個時期屏東平原的農企業以日本資本為主，雖然也有一些臺灣資本，但規模一般較小且較為弱勢。

第二節 基礎建設的整備

水利建設與埤圳重整

在殖民統治抵定之後，總督府開始處理治水議題。日治時期屏東平原的水利整治可分為兩個部分。第一個部分是河川溪流的整治，第二個部分則是既有埤圳的整理。在河川溪流的治理方面，臺灣河流大體上都具有河床陡水流湍急、水量懸殊、多山崩、含沙量多等問題，⁵³因此常發生枯水期缺水但暴雨一來就大規模氾濫的問題，因此河川的整治成為水利的首要課題。在屏東平原的水利建設共可分為下列數項。首先，總督府於昭和二年（1927年）到昭和十三年之間（1938）整治下淡水溪，總計投入1600萬圓以上的工事經費。下淡水溪最大的問題在於支流四處氾濫，同時由於缺乏主要河道導致每逢暴雨山洪就任意擺動。下淡水的整治工程除了修築堤防外更重要的是整理紛雜支流，透過修築長達80公里的堤防與護岸，截斷一部分支流，並穩定支流匯入主流地點。整治完成之後，不僅河川氾濫次數大幅減少，每年增加254萬圓的收益，同時產生八千九百餘甲的新生地。除此之外，主要河川之一的林邊溪也投入462萬圓的工程經費，每年增加90多萬圓的收益。除了金錢收益外，最重要的是產生可開發的新生地，總督府及利用里港九如地區的新生地建立日出、千歲以及常盤三個移民村。⁵⁴

⁴⁵ 〈恆春の鯨〉，《臺灣日日新報》，明治42年（1909），6月24日。

⁴⁶ 〈捕鯨業と販路〉，《臺灣日日新報》，大正二年（1913），2月01日。

⁴⁷ 〈臺灣の養魚池〉，《臺灣日日新報》，明治44年（1911），1月15日。

⁴⁸ 〈興業會社創立總會〉，《臺灣日日新報》，大正元年（1912），6月30日。

⁴⁹ 〈本島製冰業〉，《臺灣日日新報》，大正2年（1912），3月29日。

⁵⁰ 〈米酒改良熱心家〉，《臺灣日日新報》，大正5年（1916），9月5日。

⁵¹ 〈鳳梨栽培會社缶詰工場計画〉，《臺灣日日新報》，昭和6年（1931），11月28日。

⁵² 〈屏東市に生まれた、帝國界麻製油株式會社〉，《臺灣日日新報》，昭和8年（1933），12月20日。

⁵³ 陳正祥，〈臺灣地誌〉，（台北：南天書局，1993）。

⁵⁴ 張素玢，〈臺灣的日本農業移民村（1909-1945）—以官營移民為中心〉，（臺北：國立政治大學歷史學系博士論文，1998），頁4-45。

日治時代第二個重要水利措施是既有灌溉設施的整理與擴張。在清代全臺透過水圳建設大量擴充水田的同時，屏東由於豐富的地下水而缺少水利建設，僅有一較小型的水利建設。日治時期與清代最大的差異，在於以國家的力量有系統地整併各地的水圳，建立管理水利的地方機構，透過水庫與水圳的修築擴大灌溉面積，以提高農業生產力；嘉南大圳與烏山頭水庫的開通，以及蓬萊米種植面積的擴大，常被視為日治時期農民生活水準提高的主要原因。然而在這過程中現代國家與金融的力量也滲透到臺灣民眾的基層生活。由於屏東地區在日治時期並沒有水庫，灌溉上透過水利組合改善灌溉系統就更形重要。

明治34年（1901年），總督府頒布「臺灣公共埤圳規則」，之後又陸續公布相關法規，規定凡與公眾利益有關者均指定為公共埤圳，由行政官廳監督管理。明治42年（1909年）開始，阿猴廳政府發動進行公共埤圳整理。⁵⁵明治43年（1910年）阿猴廳頒布埤圳組合認可辦法，將傳統的水圳組織轉型成為具現代法人地位的埤圳組合，⁵⁶而得以和金融機構貸款。大正元年（1912年）成立阿猴聯合公共埤圳協議會。⁵⁷在大正二年（西元1913年），總督府明定公共埤圳的利害關係人得經行政官廳認可組織組合而確定公共埤圳組合為法人。透過一連串的法規制定，臺灣灌溉系統進入新的紀元。⁵⁸到了昭和4年（1929年），⁵⁹現今屏東縣地區共計有屏東、里港、高樹、潮州、枋寮、枋山、東港、萬丹、恆春、楓港、車城、滿州共計十三個水利組合，以涵蓋屏東平原絕大多數區域。組合長均由當地行政主管擔任。以組合員數而言，最大的為萬丹水利組合2479人，但灌溉面積僅有1738甲。組合員數第二大的屏東水利組合，組合員數共計2002人，但灌溉面積高達4274甲，在當時高雄州範圍中僅次於鳳山的曹公水利組合。規模最小的是枋山水利組合，組合員49名，面積僅有76甲。

表2-1：昭和10年（1935年）現今屏東縣地區水利設施概況

水利組合名	組合員數	1929年預算 (圓)	區域	灌溉面積(甲)
屏東	2002	63773	今屏東市、長治鄉、以及一部份萬丹	4274
里港	741	32002	今里港鄉、九如鄉	1362
高樹	667	17011	今高樹鄉	1483
潮州	1339	40194	今潮州鎮、竹田鄉、內埔鄉、萬巒鄉、新埤鄉、一部份新園鄉	2724
枋寮	314	8904	今枋寮鄉	684
枋山	49	981	今枋山鄉枋山村、莿桐腳	76

⁵⁵〈阿猴公共埤圳整理〉，《臺灣日日新報》，（明治42年（1909），9月15日。

⁵⁶〈埤圳整理規則〉，《臺灣日日新報》，明治43年（1910），9月15日。

⁵⁷〈阿猴雜信〉，《臺灣日日新報》，大正元年（1912），1月29日。

⁵⁸陳鴻圖，《臺灣水利史》，頁219-223。

⁵⁹高雄州，《高雄州水利梗概》，昭和5年（1930）。

楓港	189	1636	枋山鄉楓港村	117
東港	774	38945	今東港鎮、一部份新園鄉、林邊鄉	1909
萬丹	2479	217330	今萬丹鄉、一部份新園鄉	1738
恆春	316	5331	今恆春鎮	908
車城	242	5132	今車城鄉	467
滿州	283	3962	今滿州鄉	

資料來源：《高雄州水利組合調查》，昭和10年（1935年）

屏東與萬丹兩個水利組合的發展可以看出基層產業組織的形成與轉變，顯示出現代國家與現代金融體系如何在日治時期滲透到臺灣基層社會。屏東水利組合是靠兼併清代既有埤圳而成，原先分別屬於屏東圳、德協圳、大湖圳、老水埤、廣安圳以及濫圳六個小型的、由在地仕紳主導的水利系統。以最大的屏東圳為例，包含了崇蘭圳以及永安圳，其中崇蘭圳始自於清代嘉慶二年。到了殖民初期明治31年（1898年），仍然是由崇蘭庄的楊順記、阿猴街林慶記以及頭前溪庄蘇雲梯出資修築。永安圳在明治33年（1900年）仍由社皮庄林德水出資修築。德協圳則是從康熙年間由火燒庄邱永鋗修築，之後由邱家後裔繼承管理。大湖圳也是由邱永鋗開拓，後來乾隆三年（1738年）由大湖庄陳元組買去。濫圳則是道光15年（1835年）由臺南人黃謀修築，明治44年（1911年）由萬丹庄季南之購得。這六條水圳分別為明治36年（1903年）崇蘭圳、德協圳，明治40年（1907年）大湖圳、明治42年（1909年）廣安圳、大正二年（1913年）老水埤、大正13年（1924年）濫圳先後被殖民政府認定為公共埤圳，而由傳統業佃共管轉由屏東郡役所管理。大正12年（1923年）為了解決隘寮溪氾濫問題，在屏東郡役所主導下，更進一步整併了六條水圳的水利組合，成立了屏東水利組合，由郡守擔任組合長，向日本勸業銀行借貸5萬多圓工程費用，整地三百多甲。

萬丹水利組合則是地方仕紳提倡，但由政府主導的組織。在成立之前萬丹地區完全缺乏灌溉系統，大部分土地均為「看天田」。明治31年（1898年）開始，地方領袖萬丹庄長李南以及阿猴廳開始鼓吹設立灌溉系統，到了大正13年（1924年），高雄州內務部巡視後認可水圳的建設，並開始著手調查，萬丹水利組合已箭在弦上。大正13年（1924年）屏東首富的李仲義等人連署申請設立水利組合，而在大正14年（1925年）獲得認可，組合長由郡守出任。昭和元年（1926年）事業計劃也取得認可；萬丹水利組合最特殊之處在於因地勢較高，除水圳建設以及農地重整外，尚需購置三部揚水機將高屏溪水打上灌溉系統，不是一般傳統水圳建設所能完成，需要的資金龐大，遠非一般地方民眾所能負擔。昭和3年（1928年）日本勸業銀行同意借貸五十五萬九千圓建設經費，分十五年攤還，萬丹地區轉變成為可穩定收穫的農地，農業生產力大增。昭和7年（1932年）鹽埔也申設水利組合，已建設灌溉溝渠。⁶⁰

⁶⁰ 〈工費十一萬圓の水利工程を計画〉，《臺灣日日新報》，昭和7年（1932），4月21日。

屏東與萬丹水利組合的發展都可以看出日治時代基層經濟體系的展型，透過國家以及現代金融的力量，一方面大幅提高了農業生產力，另一方面地方政治經濟勢力更進一步堪入現代國家與金融體系。

交通建設的建立

日治時期在交通上也可以看到屏東平原劃時代的變革。屏東平原的鐵道建設較西部平原其他地區為晚，主要可分為三個階段。第一個階段是打狗到阿猴間縱貫線的延伸。1907年高雄到九曲堂的鐵道完工，成為縱貫線的鳳山支線。從1911年開始，隨著阿猴糖廠的建立，臺灣製糖株式會社首先建立了打狗到阿猴糖廠的鐵道，並於大正2年（1913年）正式成為縱貫線的一部份，從此屏東和高雄展開緊密的連結。⁶¹ 1911年到1914年完成九曲堂到屏東段的鐵路。第二階段則是屏東到溪州（今南州）的鐵路。其中屏東竹田段於1919年完成，竹田潮州段於1920年完成，最後到1923年完成潮州到南州段的鐵路。第三階段則是1936年到1939年從南州更進一步延伸鐵路到枋寮，成為今天西部縱貫線的樣貌⁶²。

另一方面，屏東平原也出現了大量輕便鐵道（臺車），創造了較為廉價、大眾的新式交通運輸。明治44年（1911年）阿猴廳第一條輕便鐵道——下淡水輕便鐵道在日本人經營下完工並開始營業，預計一年可載送一千兩百萬金貨物，十萬四千人次，以當時臺灣人口與經濟規模而言是個壯舉。⁶³ 同年也通過臺灣海陸產經會社所申請、從東港到枋寮的東枋輕便鐵道設置案，⁶⁴ 以及從六塊厝通到阿猴街的阿猴輕便鐵道案。1912年通過阿猴內埔間輕鐵建設案，⁶⁵ 再加上縱貫線延伸到枋寮，使得屏東平原的不同區域首次得以以不同型態的大眾運輸連結起來，建立了屏東交通上的一體性。

除了鐵道之外，日治時期也出現了現代化的道路建設。日治時期初期道路規制的目的以軍事行動為主，明治31年（1898年）後逐漸成為產業政策的一環，明治37年（1904年）樹立「圖示道路臺帳調製計畫」，大正末期（1920年代）之後總督府中央及地方道路行政體系日益完備，並建立專業技術官僚及工程師主導的體制。1930年總督府訂定「道路費國庫補助規程」以及「道路構造規程」，更進一步深化道路的發展。其中屏東最龐大的道路建設當屬昭和8年（1933年）到昭和14年（1939年）所修築楓港到呂家溪的便道，也就是今天的南迴公路，建設費共耗費170萬圓，是日治時期築路費用最高的公路之一。此外，包括東港-枋寮道，潮州-恆春道、屏東-東港道、屏東-潮州道、內埔高樹道等五條公路也分別在昭和5年（1930年）到昭和15年（1940年）間受到

⁶¹ 〈阿猴鐵道開通〉，《臺灣日日新報》，大正2年（1913），11月29日。

⁶² 蔡龍保，〈推動時代的具論——日本中期的臺灣國有鐵路,1910-1936〉，（台北：台灣書房，2004），頁35-42。

⁶³ 〈下淡水輕軌營業〉，《臺灣日日新報》，明治44年（1911），12月1日。

⁶⁴ 〈東枋間輕便鐵道許可〉，《臺灣日日新報》，明治44年（1911），12月11日。

⁶⁵ 〈阿猴內埔間輕鐵〉，《臺灣日日新報》，大正元年（1912），03月05日。

國費補助陸續完成。⁶⁶

道路與鐵道的修築不僅提供了便捷的交通，同時也重組了城鎮間的發展型態。清代作為屏東平原門戶的東港由於缺少主要的鐵路與公路建設，在特別輸出入港撤廢後，城市發展受到很大侷限。同樣的，作為中游農產品集散中心的阿里港也在河運衰退後迅速沒落。然而另一方面，從明治38年（1905年）以來，高雄港成為臺灣南部出入口，加上與阿猴的鐵道完工，使得經由阿猴透過鐵道通往高雄成為屏東平原物資的出入方式。大正6年（1917年）阿猴與溪州（今南州）鐵路開始動工是屏東平原交通與城鎮發展的轉捩點，1923年鐵道完工後，沿線的潮州、林邊等城鎮開始快速發展。在這樣的情勢下，東港在地仕紳積極尋求交通建設的延伸，發起包括縱貫鐵路延長請願運動，在地方仕紳積極地奔走下，從溪州到東港部分的鐵路終於在昭和13年（1938年）動工，到昭和15年（1940年）完工通車。⁶⁷相形之下，清代就已形成市街的潮州，在成為鐵道轉運中心後快速崛起，逐步取代了東港的地位。

從特別輸出入港到漁港—屏東平原對外連結的歷史性轉型

日治時期對屏東至今影響深遠的一個制度性安排，是把東港從對中國連結的商港轉變成為南進的基地，並形成了漁港的雛型。這個歷史性的變化不僅改變了東港的命運與都市屬性，同時也徹底改變了屏東平原對外聯絡的模式，屏東從可對外直接貿易的自主區域轉變成為高雄港的腹地。東港在清領末期已然成為南部重要出口港，日治初期也持續這個地位。明治29年（1896年）在總督府所頒布的法規下成立東港租稅檢查所，以維繫米糖的出口，並在明治30年（1897年）正式成立「打狗稅關東港出張所」，在東港設立東港支廳附屬於阿猴廳，同時將東港以及其他七個港口為僅准「支那型船舶」（戎克船）進出的「特別輸出入港」，維繫與中國大陸的貿易往來。到明治32年（1899年）之前東港仍頻繁地與福建、廣東的港口往來，甚至在鐵道建設尚未完備的初期，臺灣製糖株式會社的貨物仍然由東港出入，東港的盛況維繫相當長的時間，直到明治42年（1909年）仍然有相當貿易量。東港商業的興盛吸引了許多投資，最重要的是陳中和投資鹽田十多萬坪。同時也有相當多來自臺灣其他地方以及中國大陸經商人口，甚至有來自閩南寄宿的人口，加上區域行政中心所帶來的官署以及日本經營的企業，東港商業仍相當繁華。⁶⁸

從明治40年（1907年）之後，在殖民政府逐漸透過關稅等各種手段將臺灣主要貿易對象從中國轉移到日本後，特別輸出入港與中國對口的貿易功能逐漸喪失，加上高雄港的開築使得貨物的集散往高雄集中，東港的航運不斷衰退。總督府在大正6年（1917

⁶⁶ 蔡龍保，〈殖民統治之基礎工程—日治時期台灣道路事業之研究〉，（台北：國立台灣師範大學歷史學系，2007）。

⁶⁷ 郭婷玉，〈日本時代東港地方社會發展與社會力量之形成〉。

⁶⁸ 郭婷玉，〈日本時代東港地方社會發展與社會力量之形成〉，頁44-48。

年）廢除了東港特別輸出入港的地位，東港作為商港的歷史正式告終。加上高雄與屏東間鐵路的通車，鐵路沿線的屏東與潮州竄起，不在鐵路線上的東港更趨沒落，東港郵局甚至改到南州收發。另一方面，戰爭時期昭和12年（1937年）總督府在東港大鵬灣設立水上機場，重新帶入大量人口，東港轉變成南進基地，帶來新的發展格局。同時伴隨著軍事的建設，昭和15年（1940年）縱貫線東港支線完工，以及次年東港都市計畫的擬定，東港才有了新的面貌。⁶⁹

另一方面，東港作為一個良好漁場的出入口，不僅有發達的傳統漁業，也吸引日本資本的投資。在東港貿易功能逐漸消失之後，除了南進所需的軍事建設外，日治中期之後東港已經逐漸轉型成為地方型漁港。明治37年（1904年）首先成立東港漁業組合，同時明治43年（1910年）總督府試驗船發現東港、小琉球一帶為絕佳魚場，確定了東港、小琉球一帶漁業發展的方向，而展開了後續一連串的漁業投資計畫。明治43年（1910年）臺灣海陸產業株式會社投資一百萬圓在東港經營魚市場、珊瑚業與養殖業，並鋪設枋寮至東港間的鐵軌。加上製冰廠的設立，東港的漁業開始快速發展。大正11年（1922年）設立東港水產補習學校，培養大量漁業人才。戰後初期屏東地區漁業領袖多半出身於東港水產補習學校。在漁業發展下，東港人士多方奔走要求修築漁港，總督府最後同意在昭和16、17年度（1941、1942）編預算築港，並成立築港期成會，惜因戰爭因素始終沒有真正動工，然而這個從商港到漁港的轉向延續到戰後，而型塑了東港乃至整個屏東對外交通的基本格局。

⁶⁹ 前引書，頁82。