

日本殖民時期臺灣與香港經濟關係的變化 ——亞洲與世界關係調動中之一發展

林滿紅

摘要

本文探究日本統治臺灣時期，臺灣、香港間經濟關係的變化，及其有關亞洲內部或亞洲與世界關係之意涵。全文所用資料包括日治臺灣時期臺灣總督府和臺灣銀行的調查、《臺灣日日新報》、人物傳記、《日本外務省記錄》中的日本領事報告、《通商彙纂》、《通商公報》，即日本駐各地領事的商務方面報告、清末海關報告、英國領事報告、《商務官報》等文獻。研究發現：

1. 臺灣、香港間的經濟關係，清末呈現長期遞增現象。而日本統治臺灣期間，即使有一次大戰期間的強化，但在日本領臺兩年之後，以及一次大戰之後，都呈現遞減現象，尤其就臺港貿易佔臺灣對外貿易的比重而言，長期趨於下跌，由約 45% 降為約 10%。
2. 臺港間的商貿網絡也由華商、外商主導轉見日商、臺商代起。日商在臺港貿易關係中居於領先地位；臺商則在日貨改直接進口臺灣或經臺灣轉口華南中地位日趨重要，在臺灣、香港、華南的三角匯兌關係中更是舉足輕重。
3. 臺港關係二十世紀上半葉，相對於十九世紀下半葉由強轉弱的發展，也見於日港關係。在此同時，臺、日關係在 1895 年日本領臺之後已趨密切；臺、日、朝（鮮）、滿（滿洲國）關係在一九三〇年代，轉趨密切，而中

(國)、港關係依然緊密。於是，東亞內部逐漸形成兩大經濟圈。

4. 臺港關係以臺灣輸出煤炭到香港為重點。日港關係以輪船業為樞紐。兩者都是基於香港為東亞至歐美航線交通要道的地位而發展。但臺灣也被日本帝國建造為另一東亞轉運中心。除了臺灣位居東亞的孔道位置之外，臺灣與華南及東南亞華人文化的親近性，亦為重要因素。
5. 太平洋航線在十九世紀末、二十世紀初的快速發展，重整十九世紀下半葉以來，主要透過大西洋航線串連亞洲與世界的關係結構。加上日本殖民帝國的關稅、金本位、航運等等政策和物美價廉的工業品，都深深影響臺、日或臺、日、朝（鮮）、滿（滿洲國）經濟圈，相對於中國、香港經濟圈而崛起。一九三〇年代太平洋的發展隨世界經濟蕭條而萎縮，也加強日本本國與殖民地間的結合。
6. 無論是以香港或是以臺灣為中轉站，都是近代日本擴張過程中，倚重歷史悠久的華商網絡的一個證明，但日本帝國以及亞太經濟的崛起，則又見亞洲內部原以中國獨尊的東亞秩序之一明顯斷裂。

關鍵詞：臺灣、香港經濟關係、臺商海外經貿活動、亞太經濟、日本殖民帝國、亞洲內部關係、華商經貿網絡、太平洋海運、東亞秩序

The Change in Economic Relations between Japanese Colonial Taiwan and Hong Kong —A Chapter in the Structural Change in the Relationship between Asia and the World

Man-houng Lin

Abstract

This paper reveals that Taiwan was built in the period 1895-1945 by the Japanese empire as an entrepot in East Asia to compete with Hong Kong and Xiamen, the two most important ports through which Taiwan engaged in international economic relations prior to Japanese rule. The entrepot role of Hong Kong in linking East Asia and Europe-America through the Suez Canal by steamship was still stressed by the Japanese empire. Yet Taiwan was also built as another entrepot in East Asia by the Japanese empire, not only because of its geographical centrality between Japan and southern China or southeast Asia, but also because of its cultural commonality with the Chinese of these areas. Through the tariff system, the exchange system, the steamship system (especially the Pacific steamship lines in contrast with the Atlantic lines), and Japan's cheap and good-quality products, Taiwan became increasingly separated from China and Hong Kong and more attached with Japan proper and its other colonies, particularly in the 1930s when Pacific relations had been

shrunk by the World Depression.

Japanese merchants and Taiwanese merchants arose to compete with the Western merchants and the overseas Chinese merchants for the remaining trade between Taiwan and Hong Kong. The Japanese merchants became dominant in such direct trade, while the Taiwanese merchants were dominant in the triangle financial transaction among Taiwan-Hong Kong-Southern China.

The declining economic relations between Hong Kong and Taiwan in the period of 1895-1940 are also seen in the economic relations between Japan and Hong Kong. In the 1930s, Japanese ports such as Kobe and Osaka beat Hong Kong's status as the most important port in East Asia in the 1910s. Ports under Japanese influence such as Dalian surpassed Chinese ports such as Niuzhuang. The rise of ports under Japanese influence was actually caused by the rising Pacific steamship lines, particularly after the Russo-Japanese War when Japan started to vigorously expand its Pacific lines. Though several Pacific lines had been developed since the United States extended its territory to California, the Atlantic Steamship lines through Hong Kong were the main avenue to connect East Asia with the United States or Europe. The completion of the Panama Canal in 1914 and that of the Suez Canal in 1869, marked the time sequence for the Atlantic Ocean and Pacific Ocean to connect the East and the West by steamship.

Before the rise of the Pacific era, even as Japan gradually rose up in East Asia, trade relations among China, Japan, Hong Kong, Taiwan were reinforced, and all centered at Hong Kong for exchange within East Asia or between the East and the West. Yet with the rise of the Pacific Ocean lines and ports under Japanese influence, the existent integration of East Asian order centered on China witnesses eruption. At the same time, main export market for Taiwan's camphor changed from Germany to the United States, and Taiwan's Oolong tea added the west coast of the United States to its original east coast market.

Even the east coast trade route partly shifted from the Suez Canal to the Panama Canal to buy Taiwan's teas. The separation of Taiwan from Hong Kong and China for its external economic relations in the period of 1895-1945 is a segment of the entire structural change in the relation between East and West due to the rise of Pacific Ocean steamship navigation.

Key words: Taiwan-Hong Kong economic relations, Taiwanese merchants' overseas activities, Asia-Pacific economy, Japanese colonial empire, Chinese commercial networks, intra-Asian history, trans-Pacific maritime transportation, East Asian order

日本殖民時期臺灣與香港經濟關係的變化* ——亞洲與世界關係調動中之一發展**

林滿紅***

- 一、前言
- 二、臺港貿易關係的變化
- 三、由華商、外商主導轉見日商、臺商代起
- 四、東亞內部逐漸形成兩大經濟圈
- 五、太平洋航線重整亞洲與世界的關係結構
- 六、日本殖民帝國的構造影響港臺關係
- 七、結語

* 文中臺灣之臺字，因所用資料或當前臺灣繁簡字並用，此文權且統一使用繁字。

** 本文在 1999 年 7 月到 2000 年 12 月一年半間，曾蒙中央研究院東北亞區域研究贊助助理黃銀執小姐協助蒐集資料。2000 年 9 月到 2001 年 3 月在早稻田大學擔任教職，及受島根縣立大學、神戶華僑研究會、北海道北海學園大學邀約演講，其間曾蒙協助安排蒐集資料。北京中國社會科學院、日本殖民地研究會、國立大阪大學經濟系小型研討會、臺灣海洋史研究會、東北亞區域研究年度報告會議、中央研究院近代史研究所學術研討會給予諸多寶貴意見。飯島涉、濱下武志、李培德、籠谷直人、貴志俊彥、陳來幸、松浦正孝、西川博史、森時彥、黃英哲、杉原薰、波形昭一、堀和生、岡本真希子、朱德蘭、富澤芳亞等等教授在資料蒐集或修改意見方面均曾給予協助，吳季晏、林青妹、黃綉春等小姐亦曾協助資料蒐集、整理工作。本刊匿名審查人曾改正原稿若干錯誤。謹此一併誌謝。

*** 中央研究院近代史研究所研究員，e-mail: mhlmh@gate.sinica.edu.tw。

一、前言

1899 年的《臺灣日日新報》指出：「以往臺灣與香港、廈門的商業關係有如唇齒輔車關係。」¹這樣的港臺關係到了日本統治臺灣之後，有何變化？探究此一變化及其成因，與其對亞洲內部及亞洲與世界關係的結構性意涵，是為本文之討論重點。

日治時期的港臺經濟關係是當時臺灣對外經濟關係的一環。對於日治時期臺灣的對外經濟關係史，繼 1947 年澹庵的〈臺灣經濟與南洋〉，子固的〈臺灣經濟與日本〉，1957 年周憲文的〈日據時代臺灣之對外貿易〉之後，筆者雖自 1993 年以來，有十二篇論文討論，但皆側重由臺商角度探究臺灣與中國大陸、滿洲國、東南亞、日本的關係，²而都未及臺港經濟關係。

港臺關係也是亞洲內部關係的一個環節。對於亞洲內部經濟關係，在近代以來有多少是長期以來華商勢力的延展，亞洲內部關係又發生了何種斷裂，是晚近學界極感關注的課題。由日本領臺以來港臺關係的變化，或可見其端倪。有關亞洲與世界經濟關係，以往論述側重東西商品流通或經濟產銷方式間的交互激盪，³由於香港係為銜接亞洲與世界的重要輪船運輸中心，透過港臺關係，或可由輪運角度多了解東西方關係的變化。

散布在很多國家的日本殖民時期臺灣總督府和臺灣銀行的調查或其他

¹ 〈新稅關と本島商業界〉，《臺灣日日新報》，明治 32.1.20，第 2 版（日文版），號 214。

² 〈臺灣資本與兩岸經貿關係——臺商拓展外貿經驗之一重要篇章〉；〈臺灣與東北間的貿易，1932-1941〉；〈經貿與政治文化認同——日本領臺為兩岸長程關係投下的變數〉；〈中日關係之一糾結：1941 至 1945 年間臺灣與東北貿易加強的社會意涵〉；〈日本殖民地期臺灣の對滿州貿易促進とその社會的意義(1932-1941)〉；〈印尼華商、臺商與日本政府之間：臺茶東南亞貿易網絡的拓展(1895-1919)〉；“The Multiple Nationality of Overseas Chinese Merchants: A means for Reducing Commercial Risk”；〈「大中華經濟圈」概念之一省思——日治時期臺商之島外經貿經驗〉；〈「大中華經濟圈」概念の一考察——日本統治時代の臺灣商人の活動——〉；〈日本政府與臺灣籍民的東南亞投資，1895-1945〉；“Taiwanese Merchants, Overseas Chinese Merchants, and Japanese government: Taiwan’s Economic Relation with Japan, 1895-1945”。

³ 有關日本學界針對亞洲內部或亞洲與世界經濟關係的論辯，由趙祐志，〈評介：杉原薫，〈アジア間貿易の形成と構造〉〉一文可知梗概。

調查、當時臺灣最主要報紙——《臺灣日日新報》、人物傳記、《日本外務省記錄》、《通商彙纂》、《通商公報》（即日本駐各地領事商務方面的報告）、清末海關報告、英國領事報告、《商務官報》等文獻，為本文探究以上課題之基本資料。

文中第二部分由港臺貿易關係開始討論；第三部分側重港臺貿易中的商人結構變遷，其中涉及匯兌、投資等等；第四、五部分分別將以上港臺經濟關係變化，放在亞洲內部關係與亞洲和世界關係，論其背景與意涵；第六部分回論日本殖民帝國如何與前面兩種結構性背景相激相盪，而直接影響港臺關係的變化。港臺關係涉及的英國乃至其他國家政策影響，除文中附帶論及之外，由於研究資源限制，此文歉難兼顧，而以殖民時期臺灣面為討論重點。結論部分則以本文之觀察就東亞秩序之持續與變遷議題總結討論。

二、臺港貿易關係的變化

清末當 1868 至 1895 年間，香港轉口臺灣樟腦的數量佔臺灣樟腦出口量的 93%，廈門則佔 7%。銷往歐、美、澳市場的臺灣糖，也由香港轉口。至於臺灣進口的洋貨，主要也是由香港或中國各口岸轉口而來。在 1884 至 1894 年間，臺灣北部進口的洋貨，78%由香港進口，18%由中國大陸各口岸進口，只有 1.4%由英國直接進口；臺灣南部進口的洋貨，86%由香港進口，13%由中國各口岸進口，只有 0.27%及 1.4%分由日本和英國直接進口。⁴

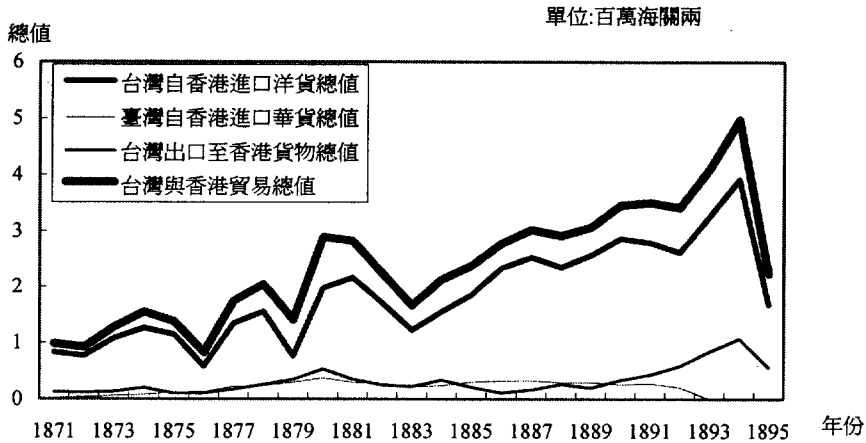
圖一、圖二分別是根據清領時期及日本殖民時期的貿易統計資料作成。⁵由圖一可見，清領臺灣末期的 1871 至 1895 年間，臺港貿易總值，尤其是臺灣由香港的進口洋貨貿易，呈明顯增加趨勢。日本統治臺灣期間，即使有一

⁴ 林滿紅，〈清末臺灣與我國大陸的貿易形態比較，1860-1894〉，《國立臺灣師範大學歷史學報》，期 6（1978 年 5 月），頁 215-217 根據歷年海關資料統計。

⁵ 臺灣對香港重要輸出品為筍干、蜜柑、包種茶、魚乾、鹹魚、魷魚、干貝、魚翅、羽毛、硫黃、人蔘、生豬、毛織品、煤炭、水泥、木材。臺灣自香港進口的重要商品為海參、重油、揮發油、燈油、甘草、人蔘、桂皮、白檀、茯苓、柴胡、當歸、漆、黃麻、鐵、錫、藤、包蓆等。（見臺灣總督府官房外事課，〈臺灣と南支那〉，南支那及南洋調查第 236 輯（臺北，1937），頁 77）

次大戰期間的強化，但就日本領臺兩年以後，以及一次大戰之後，都呈現遞減現象。⁶日本統治臺灣初期的 1899 年，臺港貿易佔臺灣對外總貿易額的 42%。1934 年臺港貿易不及臺灣對外貿易額的 10%。⁷由圖三亦可見臺港貿易佔臺灣對外貿易額比重長期趨於下跌。

圖一 台灣與香港貿易總值(1871-1895)



資料來源：

1. 中央研究院臺灣史研究所籌備處，《清末臺灣海關歷年資料》。

第一冊：總頁26-28, 42-44, 51-55, 59-61, 72-76, 92-94, 107-112, 151-153, 166-171, 214-218, 231-236, 269-274, 285-289, 300-304, 367-371, 382-386, 420-424, 435-439, 473-477, 488-492, 504-508, 521-525。

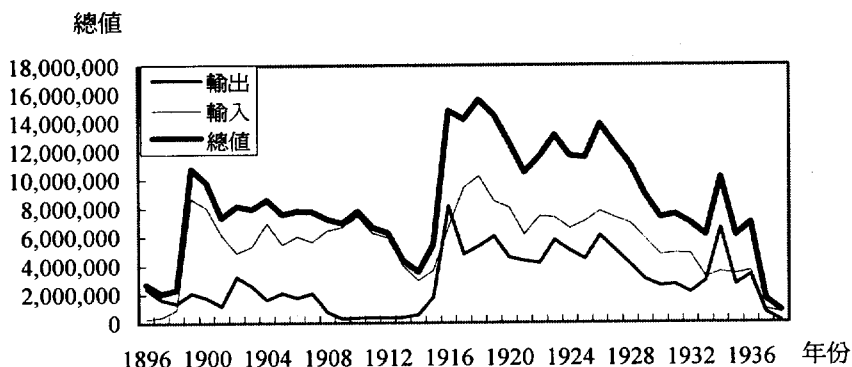
第二冊：總頁588-592, 603-608, 620-624, 636-640, 653-656, 668-672, 685-688, 700-705, 720-726, 738-743, 756-761, 776-782, 796-800, 814-821, 834-839, 854-861, 874-880, 894-902, 919-926, 940-949, 963-970, 983-991, 1005-1014, 1028-1034, 1050-1058, 1071-1077, 1091-1098, 1110-1116。

⁶ 感謝吳聰敏教授指出，一次大戰期間以日圓計算的日本物價上漲，如果加以平減，這段期間的港臺實質關係應不如圖一上漲之多。另據京都大學堀和生教授告知，臺港貿易值的平減須臺港雙方各貿易品的物價變化資料及各貿易品佔貿易比例總值的資料，這種計算很難進行。海關資料不包括中國式民帆貿易，是貿易史研究者到目前為止仍難以克服的問題。但因為中國式民帆貿易，數量不如外船貿易，故貿易史研究者仍以海關資料勾勒貿易發展趨勢。單位問題方面，改成英鎊的匯率資料，及英鎊用以平減的物價資料並不易取得，更重要的是，就不用英鎊的臺灣而言，直接用其所使用的銀兩與日圓更能貼切當時經濟情況。

⁷ 臺灣總督府財務局，《臺灣の貿易》（臺北，1935），頁31。

圖二 台灣與香港貿易值(1896-1939)

單位:日圓

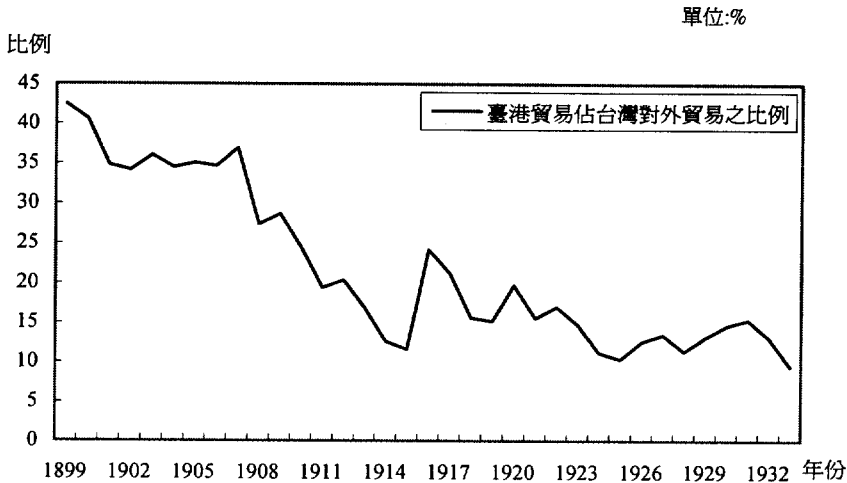


資料來源：

- 1.1896~1921部分：臺灣總督府財務局，《臺灣の貿易》（臺北：編者，1935），頁35, 36, 41, 42, 47, 48；《臺灣貿易四十年表（自明治二十九年至昭和十年）》（1936年9月），頁9, 19。
- 2.1921~1925部分：《臺灣對支那香港及南洋方面貿易一覽》，大正十四年份及前年對照；臺灣總督府財務局，《臺灣の貿易》，頁35, 36, 41, 42, 47, 48；《臺灣貿易四十年表（自明治二十九年至昭和十年）》，頁9, 19。
- 3.1926部分：《臺灣對支那香港及南洋方面貿易一覽》，大正十五年份（昭和元年）及前年對照；臺灣總督府財務局，《臺灣の貿易》，頁35, 36, 41, 42, 47, 48；《臺灣貿易四十年表（自明治二十九年至昭和十年）》，頁9, 19。
- 4.1927~1930部分：《昭和二年臺灣貿易概覽》，頁31, 38, 52, 56；《昭和三年臺灣貿易概覽》，頁38, 45, 29, 63；《昭和四年臺灣貿易概覽》，頁36, 45, 58, 62；《昭和五年臺灣貿易概覽》，頁36, 45, 58, 62；臺灣總督府財務局，《臺灣の貿易》，頁35, 36, 41, 42, 47, 48；《臺灣貿易四十年表（自明治二十九年至昭和十年）》，頁9, 19。
- 5.1931~1939部分：《臺灣對南支南洋貿易表》附中支、北支、滿洲國、關東州，臺灣總督府財務局，昭和十年份，頁2, 6，及昭和十四年份，頁2, 6；臺灣總督府財務局，《臺灣の貿易》，頁35, 36, 41, 42, 47, 48；《臺灣貿易四十年表（自明治二十九年至昭和十年）》，頁9, 19。

說明：輸入係指由香港輸入臺灣，輸出係指由臺灣輸出香港。

圖三 臺港貿易佔台灣對外貿易比例之歷年變化



資料來源：臺灣總督府財務局，〈臺灣の貿易〉，頁35, 36, 41, 42, 47, 48。

計算方式：

臺港貿易佔臺灣對外貿易之比例 = (自臺灣出口至香港之總值 + 自香港進口至臺灣之總值) ÷ (自臺灣對外出口之總值 + 自外國進口至臺灣之總值) (對外不包括對日本)

三、由華商、外商主導轉見日商、臺商代起

日本領臺之後，臺港商貿網絡明顯看到由華商、外商主導轉見日商、華商代起的變化。清末臺灣與香港間重要的進出口品主要由洋行辦理，⁸如怡和洋行本店設在香港，支店設在廈門、臺北，從事茶、砂糖、石油業的交易。⁹日本統治臺灣以後，即使港臺貿易的重要性趨於下跌，但根據圖三的數字計算，1899至1933年間，港臺貿易值佔臺灣對外（不包括臺灣對日本）貿易值比例平均值仍有22%，只是日商明顯繼外商起而經營臺港貿易。

⁸ 臺灣銀行總務部計算課，〈第一次臺灣金融事項參考書附錄〉（臺北，1902），頁37, 137。

⁹ 同上，頁37。

(一) 日商加入臺港貿易

日本在香港的商社與海運公司歷史，可追溯至 1873 年日本領事館成立之時。之後，三井物產（1878 年）、日本郵船（1885 年）、大阪商船（1901 年）、三菱商事（1905 年）等有勢力的商社紛紛成立分店。由於日本的經濟發展，日本在香港成立的商社數目日多，尤其是第一次世界大戰後更顯著增加。¹⁰在港的日本人人數 1887 年約 200 人，1899 年約 300 人。日俄戰爭後倍增。1907 年左右突破 800 人，1912 年達 1170 人，1919 年多達 1800 人。¹¹

在職業方面，在港的日本人，由以娼妓居多轉而以商人居多。1908 年底，在港的日人總數 835 人中，占第一位的是娼妓 172 人，其次是公司職員 30 人，經紀商 67 人，餐飲業者 53 人。¹²根據 1917 年 12 月底的日本領事館調查，則有日本內地人 1628 人，臺灣人 44 人，朝鮮人 31 人，合計 1703 人。這接近二千名的日本人當中，有商業實力的貿易業者、船舶業者及銀行業者不到 20%，其他多為零售商。¹³1928 年 10 月 1 日，在港 1600 多名日本人當中，商人約 900 餘人，其次大都是公司職員，娼妓只有 88 人。¹⁴根據 1941 年香港日本商工會議所的調查：旅港日商以貿易業者佔大多數。大部分的貿易業者屬於小規模貿易商，日本有力的貿易商社在香港的分店約有 10 家，銀行、海運方面都是日本大銀行及船舶會社的分店，在交易上取得絕對有利的地位。¹⁵

這些日商多從事港日貿易，偶而從事港臺貿易，例如：大阪商船會社為了便利載運，開始香港、臺灣間的航線，並與臺灣臺北大稻埕南街金合成公司林冠英簽定買辦契約。¹⁶

¹⁰ 香港日本商業會議所編，《香港年鑑》（香港，1941 年版），頁 129。

¹¹ 臺灣總督府官房調查課，《南支那の開港場》，第一編，南支那及南洋調査第 184 輯（昭和 5.10），頁 113。

¹² 同上。

¹³ 臺灣銀行調査課，《南支南洋ニ於ケル邦人狀況》（臺北，1919），頁 271。

¹⁴ 臺灣總督府官房調査課，《南支那の開港場》，第一編，頁 113。

¹⁵ 香港日本商業會議所編，《香港年鑑》，頁 129。

¹⁶ 〈商船會社と香港航路〉，《臺灣日日新報》，明治 32.4.15，第 2 版（日文版），號 283。

在從事港臺貿易的日商之中，三井尤獨佔鰲頭。煤炭是日本統治臺灣時期，臺灣輸港的最大商品。香港方面的臺灣煤炭輸入商為三井、三菱、古河、八重山、鈴木、伊藤、大倉等七家。¹⁷一次大戰後，臺灣蔗糖賣到香港時，40%由三井物產株式會社交易。¹⁸1911年以後，臺鹽開始銷往香港，辦理臺鹽出口至香港的日本業者如附表 1 所示。1925 年以後臺鹽對港輸出，完全由三井物產株式會社一手辦理。¹⁹在香港銷售臺灣柑橘的日商是三井物產株式會社香港分店雜貨部。²⁰1929 年三井物產與在英國設立本店、在香港設有分店、擁有可裝運大量糖蜜的船隻設備的純甘蔗糖蜜公司簽定特約，將臺灣過剩的糖蜜輸至香港。²¹

此外，臺灣樟腦在未由日本政府專賣前，每年進口至香港的數量數千擔，在香港的主要進口商為德商及印度商人，華商也參與買賣。²²日本統治臺灣之初，在香港大量買入樟腦的有馥東棧、裕利號、錦德泰、端記、集泰瑞記棧、捷和，三井物產會社也經營樟腦事業。1898 年時香港的樟腦輸出商以洋商為主，如魯麟洋行、瑞記洋行、山打洋行、德記洋行，俄商禪臣洋行、祥發洋行，其後日本的三井物產也加入輸出行列。²³1899 至 1908 年，臺灣總督府專賣局將臺灣樟腦專賣給 Samuels。之後，臺灣總督府改由三井代理海外輸出，政府並在倫敦及紐約派人監督。²⁴

¹⁷ 〈香港事情概要〉，吉川浩，《南支那研究誌》（大阪：大阪經濟新聞社，1920），頁 180。

¹⁸ 臺灣總督府，〈戰後南支に於ける列國貿易の消長及其趨勢〉，南支及南洋調査第 39 號，1919 年 1 月殖產局商工課調査，頁 59。

¹⁹ 臺灣總督府專賣局，〈臺灣の鹽業〉，頁 85。

²⁰ 臺灣總督府殖產局特產課，〈支那及南洋に於ける柑橘銷路調査〉，殖產局出版第 520 號（臺北，1928），頁 30。

²¹ 杉野嘉助編纂，〈臺灣糖業年鑑〉（昭和 5 年版）（臺北：臺灣通信社，1930），頁 317。

²² 外務省通商局，〈香港及廣東〉，《通商彙纂》，卷 97 號 1（明治 39 年 1 月 8 日），附於明治 38 年 6 月 19 日香港帝國領事報告，頁 16。

²³ 〈專賣法實施後的香港樟腦市場〉，《臺灣日日新報》，明治 33.2.10，第 2 版（日文版）。

²⁴ 幣原坦，〈臺灣を代表するもの〉（臺中：臺灣博覽會紀念，1935），頁 777；田中守

1942 年日本佔領香港之後，物資的運送與企業的經營全面實行許可制。²⁵在軍事統治下，香港貿易的數量與價格實行統制。1942 年 10 月 8 日香港貿易組合成立，主要是進口糧食及日常用品。此組合的成員至 1943 年 12 月底，包含三井物產、三菱商事、岩井產業、日綿實業、日商、東洋棉花、大倉產業、三興等大商社在內共 95 家商社，香港貿易組合除了從事華南、澳門貿易外，也辦理香港的進出口貿易。此組合的理事長為三井物產香港分店店長。²⁶

除日商（或日本政府）之外，臺商也在日本殖民時期加入臺港貿易。

（二）臺商加入臺港貿易

香港的臺灣籍民數，比向總領事館登記的人數至少多 20%~30%。1925 年向總領事館登記的臺灣籍民數 85 人，1929 年 85 人，1933 年 42 人，1937 年 179 人（包括澳門 3 人）。臺灣籍民因和福州、廈門、汕頭較為接近，籍民移住者較多；廣州、香港則較偏遠，且言語大多不通，雖日治後期移入稍多，整體而言，移入後等地區之人數較少。²⁷香港的臺灣籍民職業與廣東臺灣籍民一樣，大都是學生、會社職員。1937 年時，臺灣籍民在香港經營貿易及雜貨業者只有 10 餘人。²⁸

由於香港在清末臺灣樟腦輸出中的重要性，1899 年，臺商曾在香港的樟腦進口貿易中掌握商權。該年香港的樟腦存貨量合計 9,820 箱之中，除三井物產有 500 箱之外，臺商大和行有 2,300 箱、瑞記行有 3,000 箱、致和行有 900 箱、裕利有 1,000 箱、廉豐有 1,120 箱、利源有 1,000 箱。²⁹日本政府在臺實施樟腦專賣之後，在香港方面與樟腦有關的臺商張舜徵，乃清末負責樟腦專賣的霧峰林家林朝棟屬下，至香港因經營樟腦貿易致富，為香港的閩

一編，《日本產樟腦參考資料》（神戶：三井物產神戶支店，1919），頁 15。

25 小林英夫、柴田善雄，《日本軍政下の香港》（東京：社會評論社，1996），頁 228。

26 同上。

27 臺灣總督府官房外事課，《臺灣と南支南洋》（臺北：編者，1935），頁 14。

28 同上，頁 25。

29 〈香港の樟腦景況〉，《臺灣日日新報》，明治 32.9.1，第 2 版（日文版），號 531。

商翹楚。³⁰大正年間(1911-1924)，臺灣首富林熊徵、辜顯榮合組振南會社時，其香港分店選用張舜徵擔任店主，³¹1920年《臺南新報》記者川上蒼村到香港時，接受張舜徵在蘭室俱樂部的晚宴招待。張舜徵是臺灣彰化人，在香港經商成功後置產數十萬。川上蒼村在香港蘭室俱樂部接受張舜徵等六、七名臺灣籍民的歡迎。香港蘭室俱樂部是擁有35萬名香港富豪及財界有名的廣東人爲會員的俱樂部。川上蒼村也拜訪日本領事館及三井、臺銀，並接受來自臺灣的陳望曾父子的招待。陳望曾爲臺灣進士，辛亥革命前，擔任廣東府道臺，擁有200萬家產。宴上還有臺灣中部霧峰林家林烈堂父子等其他人士作陪。³²在香港，像張舜徵這種臺灣人雖然數目極少，但其實力卻很雄厚。³³

1940年，香港入日本籍的有力華商有張舜徵、王田，另有經營輸出入的同福號，經營藥種的恒豐泰，經營砂糖的錦昌行，經營礦石的思義洋行，經營米和砂糖的福和興。³⁴錦昌行由日籍印尼僑商郭春秧在香港成立。³⁵1941年除林鴻儒主持之廣合洋行之外，在港臺商另有林洋行的林碩夫、通孚行的林垂拱（屬霧峰林家）、³⁶協元順的林輝春、協裕泰的黃銘鐘、金義合的陳芳源、裕興行的卓松江等。³⁷

除以上在港臺商之外，另有以臺灣、日本爲定點從事臺港貿易的臺商。以臺灣爲定點者如：1898年臺北大稻埕的義合行也從事臺港貿易。³⁸同

³⁰ 《臺灣日日新報》，大正8.2.11。

³¹ 〈振南會社開辦〉，《臺灣日日新報》，大正8.10.3，第5版（漢文版）。

³² 臺南新報記者川上蒼村，〈支那巡遊記〉，吉川浩，《南支那研究誌》，頁120-121。

³³ 同上。

³⁴ 湯地幸平，《南支視察報告書》，南支那及南洋調查第29號（臺北：臺灣總督府，1919），頁22, 38。

³⁵ 鈴木辰三，《臺灣官民職員錄》（臺北：臺灣商工社，1923），頁46。

³⁶ 林垂拱爲林獻堂長兄林烈堂長子，見林獻堂編，《林氏族譜》，子慕公之派下集（臺中：東振商會，1936年），頁41a。

³⁷ 姚錫藩，1905年生於臺南州北港，1940年任臺灣新民報營業局計算主任，後來辭退報社工作，先到廣東、汕頭，任南大洋行營業部主任，1942年往香港發展。香港日本商業會議所編，《香港年鑑》，頁132。興南新聞社編，《臺灣人士鑑》（臺北：興南新聞社，1943年3月），頁416。

³⁸ 〈飛龍入港〉，《臺灣日日新報》，明治31.7.20，第5版（漢文版），號64。

年，臺南的陳邦記以德連號載運 6,000 餘包米至香港。³⁹1923 年蘇先致開始將臺煤出口至香港、廣東方面。蘇先致，基隆人，資產 10 萬圓，擁有蘇先致炭礦（五堵），以自賣方式銷售，主要銷往香港、廣東。⁴⁰張聰明為一煤炭輸出商，在臺北成立大興商行，1943 年前後，活躍於香港、廣東、上海、廈門等中國各地。⁴¹李昆玉為李仲義商行行主，1927 年由歐洲回臺，活躍於廈門、上海、香港的實業界，經營朝日興業株式會社，及臺北市日新路的李仲義商行。⁴²林益興，朝陽公司總理，1897 年 12 月生於臺中市頂橋子頭，任臺灣青果株式會社監事，1933 年成立朝陽公司，向上海、廈門、香港、臺北、基隆等地發展，為臺中州青果同業組合指定買賣人，從事香蕉輸出。⁴³

以日本為據點者，高雄陳家起始極早。1895 年以前即在橫濱成立順和棧的高雄陳家，1909 年仍為由橫濱輸出米、糖到香港的重要華商。⁴⁴在 1882 至 1891 年間，高雄地區糖商原已架構出臺灣、日本、香港間的匯兌網絡。當時臺灣南部蔗糖在日本販售所得，很少是以銀貨的形式運回南部臺灣，而是從日本匯款到香港，當此地的糖商需要款項時，再將其在香港的支票賣出。⁴⁵1901 年臺灣高雄陳中和遺孀及王雪農所經營的德昌號，以砂糖為主要業務，還從事棉布、雜貨貿易。德昌號資本 5 萬圓以上，運轉資金 16 萬圓，交易地為香港、廈門、橫濱，交易銀行為橫濱七十四銀行、三十四銀行及匯豐銀行。⁴⁶

³⁹ 〈新竹基隆米穀拂底情況〉，《臺灣日日新報》，明治 31.11.29，第 2 版（日文版），號 172。

⁴⁰ 三井物產株式會社臺北石炭支部，《臺灣炭礦誌》（無出版地、時），頁 337。

⁴¹ 張聰明，1885 年生於新竹市西門，地址為臺北市宮前町九三。興南新聞社編，《臺灣人士鑑》，頁 251。

⁴² 李昆玉，1903 年生於高雄州東港郡萬丹庄萬丹。興南新聞社編，《臺灣人士鑑》，頁 251。

⁴³ 中西利八，《新日本人物大系》（東京：東方經濟學會出版部，1936），頁 495。

⁴⁴ 東京高等商業學校，《香港通過商業調查報告書》（東京：小川邦孝，1909），頁 31。

⁴⁵ 譯文見：〈1882-1891 年臺灣臺南海關報告書〉，《臺灣經濟史六集》（臺北：臺灣銀行函濟研究室，1957），臺灣研究叢刊，第 54 種，頁 121。

⁴⁶ 〈南部經濟界的實情（三）：砂糖と商業家——三郊會 本島人經濟界の概況〉，《臺灣日日新報》，明治 34.6.4。

此外，周家珍為貿易商集發公司代表，1924 年進入神戶貿易商隆順洋行，後轉至裕興商行。1933 年與友人成立奉安公司，隔年自己成立集發公司，與臺灣、香港、新加坡、蘭領東印度、緬甸等地區貿易往來，主要的出口品為棉布、貝類、魚乾、毛布等。⁴⁷真珠業是擁有日本籍的臺灣人到神戶發展的特殊產業，1915 年起，臺商將真珠銷往中國人居住的東南亞、香港和臺灣。⁴⁸東勝行則為由日本進口巴拿馬帽至香港的臺商。⁴⁹

曾至香港視察商況而對香港市場有興趣的臺商則有：新竹州苗栗郡的邱雲溪、潘耀輝、盧安君等。⁵⁰

但臺商與香港有關的貿易，主要取代華商進行日貨輸入香港，再轉臺灣或華南的轉口貿易，以及臺、港、廈間的匯兌業務。

香港吞吐貨物的交易實權掌握在中國批發商手中。這些中國批發商，經營米、糖、海產的委託銷售，而組成南北行及九八行兩種組合。⁵¹神戶華僑運銷日本火柴至香港，再由香港華商轉運至華南、臺灣、東南亞一帶。⁵²砂糖是日本重要的進口品，砂糖的進口原來即全由中國人掌控，1876 年時連臺灣砂糖也經中國人銷至日本。⁵³這樣的華商勢力，清末漸為洋商取代。如太古商會在香港設立砂糖精製工廠，將精製砂糖從香港出口至日本，原料糖

⁴⁷ 周家珍，1902 年 5 月 6 日生於臺北。在神戶的地址為神戶市神戶區海岸通 3 之 22。臺灣新民報社編，《臺灣人名辭典》（臺北：臺灣新民報社，1937，原版：日本圖書，1989，再版），頁 386。

⁴⁸ 松井明太，〈神戶と臺灣出身華僑〉，《神戶と華僑》（兵庫：甲南大學総合研究所，1994），頁 54。

⁴⁹ 外務省通商局，〈摸造帽パナマ取扱商（福州・香港）〉，《通商公報》，卷 6 號 46（東京：啓成社，大正 2.9.8）。附於大正 2 年 8 月 12 日香港帝國總領事金井忍郎報告，頁 37。

⁵⁰ 中西利八，《新日本人物大系》，頁 601；臺灣新民報社調查課編，《臺灣人士鑑》（臺北：臺灣新民報社，昭和 9 年，原版：湘南堂書店復刻，1986 年，再版），頁 139；臺灣新民報社編，《臺灣人名辭典》，頁 322；〈視察商務〉，《臺灣日日新報》，大正 12.5.13。

⁵¹ 龜井英之助，《砂糖取引事情大要》（東京：拓殖新報社發行，1914），頁 59。

⁵² 中華會館編，《落地生根——神戶華僑と神阪中華會館の百年》（東京：研文出版（山本書店出版部），2000），頁 80。

⁵³ 中華會館編，《落地生根——神戶華僑と神阪中華會館の百年》，頁 38。

則由臺灣進口，1887年華商交易的比重大為降低。⁵⁴1895年以前，日商在香港或是整個東亞世界的購貨、售貨均需經過華商。甲午戰後，尤其是日俄戰爭之後，日商隨著航運發達，更加發展直銷。由香港轉運的必要性減弱，華商的中間地位衰退。⁵⁵

香港原為華南對外貿易的重要集散地，各種外國物品集散於香港，再經廣東、廈門、福州銷往中國內部。在日本統治臺灣之前，華南需求日貨量大，這些日貨大抵經神戶、橫濱的華商之手銷往香港，再分散中國各地。⁵⁶《臺灣海運史》指出：「歷來日本與華南間的貿易，由香港獨佔轉口的地位。」⁵⁷日本領臺之後，臺灣直接進口日貨，漸取代香港轉銷日貨至臺灣或華南的功能，雖然有些大陸或香港華商轉移至臺灣，但臺商亦趁機崛起，經營日貨直銷臺灣或轉口華南的生意。

臺灣取代香港直接進口日貨的情形，由海產物可見一斑。臺灣所需海產原多由香港、廈門輸入，此等海產多為日本貨。華人在長崎、神戶等地所開店舖，將日本海產先輸送至香港，再經廈門等地輸入臺灣。日本統治臺灣以後，見直接輸入較為有利，二、三名華商急向日本的華商請託為其在臺灣之代理店，或自行在臺灣設分店，自日本直接將海產輸入臺灣的貿易因而盛行，至1903年已不再有日貨由香港轉口輸入臺灣。⁵⁸

經臺灣轉口至各國的貿易以中國及香港為主（如附表2所示）。經臺灣轉口至中國各地的貿易額以華南居多（如附表3所示）。臺灣對華南的貿易，一大部分是自日本輸入臺灣再出口的轉口貿易。⁵⁹日貨經臺灣轉口輸出華南的銷售地，以廈門為第一，福州、汕頭次之，香港、廣州比例較少。在臺灣

⁵⁴ 中華會館編，《落地生根——神戶華僑と神阪中華會館の百年》，頁38。

⁵⁵ 菅原幸助，《日本の華僑》（東京：朝日新聞社，昭和54年9月），頁84-88。

⁵⁶ 〈在臺內地商人に望む〉，《臺灣日日新報》，明治34.12.1，第2版（日文版），號1076。

⁵⁷ 淺春貞次郎編，吉開右志太著，《臺灣海運史》（臺北：臺灣海務協會，1941），頁311。

⁵⁸ 〈本島人間商況〉，《臺灣日日新報》，明治36.12.10，第3版（漢文版），號1683。

⁵⁹ 臺灣總督府官房外事課，《臺灣と南支那》，頁42。

的轉口港以基隆為第一，淡水、打狗次之，日貨的轉口輸出占臺灣總輸出貿易額的比例，1914年不超過13%，1917年增為25.5%。⁶⁰

一次大戰前，英、德兩國輪船大量運輸歐洲貨品到中國。一次大戰期間，兩國船隻用於歐陸戰場，遂予日本發展航運，並以臺灣為中心向華南擴張市場的機會。⁶¹如附表4所示，1907至1916年間，臺灣對中國、香港貿易量中，轉口貿易佔的比重在一次大戰期間顯著增加。

歐戰以後，日本內地與華南間的貿易，因輪船承載量及運費的關係，以臺灣為轉運地較為便利。日本的海產、火柴、麵粉、棉布及棉製品等日貨，以基隆、打狗為轉口港，向華南輸出的數量激增。⁶²1915年約550餘萬圓，至1917年增為1020餘萬圓，幾乎增加一倍，呈現盛況。然而此種轉口貿易，只在基隆、打狗停靠，重新載運，並非臺灣實際貿易。⁶³

這種情況，在華南各港都可清楚見到。

福州：日貨以往因船航的關係，經上海或香港轉口銷往福州。隨著臺日間船舶航行數目的增加，銷往福州的日貨逐漸以臺灣為轉口地。臺灣對福州的輸出入金額，1902至1907年為70至90萬圓；1915年為170餘萬圓；1917年，臺灣對福州的輸出金額為270餘萬圓，輸入金額為100餘萬圓，合計370餘萬圓；1929年則為800餘萬圓。⁶⁴

汕頭：比較1916年及1917年汕頭對港貿易，減少84,699兩，進口貿易額也減少，原因是匯款至日本方面的匯兌較有利，及基隆港發揮轉口的功能。⁶⁵

廣州：1926年由基隆、高雄輸入廣州的日貨，約佔廣州日貨貿易額的80%。⁶⁶

⁶⁰ 杉野嘉助，《臺灣商工十年史》（臺北：臺北印刷株式會社，1919），頁108。

⁶¹ 淺春貞次郎編，吉開右志太著，《臺灣海運史》，頁316, 332-336。

⁶² 〈臺灣と南支南洋關係〉，吉川浩，《南支那研究誌》，頁399。

⁶³ 同上，頁400。

⁶⁴ 臺灣總督府官房外事課，《臺灣と南支那》，頁55。

⁶⁵ 臺灣總督府殖產局，《戰後南支に於ける列國貿易の消長及其趨勢》，頁23。

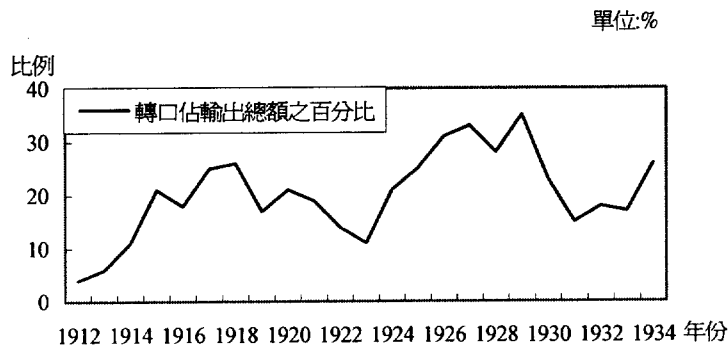
⁶⁶ 〈廣東と日本内地の取引——臺灣轉口貿易の影響〉，《臺灣日日新報》，大正15年

廈門：歐戰前廈門的貿易偏向於進口貿易，其所進口的歐美商品，全由香港轉運廈門。歐戰期間，自從歐美商品停止進口之後，取而代之的是日貨。結果，經香港轉運至廈門的貿易品完全絕跡，改經基隆進口日貨至廈門。⁶⁷ 一次大戰後，日本商品經臺灣轉口廈門的貿易明顯增加。1918年，此項貿易額 1400 餘萬圓，與前一年相比增加 380 萬圓，比 1914 年第一次世界大戰爆發時膨漲了 10 倍。以 1917 年為例，此項轉口輸出品中，輸出量最多的是海產，其貿易額為 253 萬 6 千圓。其次是火柴，178 萬 8 千圓；棉織品，145 萬 9 千餘圓；小麥、澱粉，119 萬 5 千圓。其他石油、煤炭、棉絲、銅製品、藥材、製藥、玻璃器皿、各種布帛等也有相當的輸出。⁶⁸

日貨由臺灣銷往廈門，如海產、棉布、雜貨等大都經臺商之手對華銷售。⁶⁹

而根據圖四、圖五，臺灣轉口日貨數額的指數或該轉口額，佔臺灣輸出額的比例，在一次世界大戰結束後，固然有若干年份減少，但在 1924-1929 年間顯著增加，1929 至 1934 年經濟大恐慌時又復減少，至 1934 年再度增加。

圖四 台灣轉口日貨價額累年比較



資料來源：臺灣總督府財務局編印，《臺灣の貿易》（附錄），頁1-2。

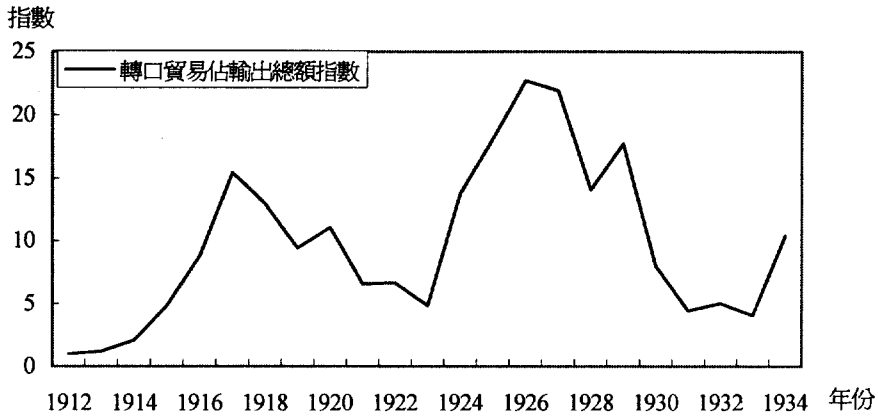
7月5日近海郵船松本基隆分店長言。

⁶⁷ 〈廈門貿易の變調〉，吉川浩，《南支那研究誌》，頁 325-326。

⁶⁸ 杉野嘉助，《臺灣商工十年史》，頁 108。

⁶⁹ 〈在臺內地商人に望む〉，《臺灣日日新報》，明治 34.12.1。

圖五 台灣轉口貿易佔輸出總額比例



資料來源：臺灣總督府財務局編印，《臺灣の貿易》，頁 1-2。

說明：指數是以1912年的轉口輸出額作為1。

而在臺灣、香港、華南間的匯兌方面，臺商更居主導地位。1906 年在廈門從事上海、香港、臺北、福州匯兌的錢莊，以擁有中國、日本、英國、法國等國籍的臺灣首富板橋林家為最重要（附表 5、表 7 中之林本源、林鶴壽、林爾嘉）。⁷⁰1930 年，林本源在香港匯豐銀行寄存的錢款即有三百餘萬圓。⁷¹可見臺灣首富的這一家族，在臺、港、華南的金融匯兌業中，實居領銜地位。

臺灣霧峰林家的林季商且曾為林爾嘉出資之信用銀行的支配人。⁷²其他錢莊、票號中的日籍者也有一些臺商，如周子文、蔡惠南等（見附表 5-7）。⁷³

⁷⁰ 林本源家系人物詳見：林本源祭祀公業，《板橋林本源家傳》（臺北：編者，1985）。有關華商在從事跨國企業時的國籍抉擇彈性，請參閱：Man-houng Lin, "The Multiple Nationality of Overseas Chinese Merchants: A means for Reducing Commercial Risk," *Modern Asian Studies*, 35:4(2001).

⁷¹ 《臺灣日日新報》，明治 37.11.3。

⁷² 林季商為林朝棟三子，見林獻堂編，《林氏族譜》，子慕公之派下集，頁 38a。

⁷³ 周子文之父原住臺北艋舺，道光年間移居廈門而通販各海口，獲巨利，但早逝，周子文乃繼承遺業。1895 年，即日本領臺之年，周子文取得臺灣籍民身分，受廈門領事館保

附表 6 中擁有多重國籍的票號皆非山西票號系統，⁷⁴其中也包括日本籍的臺商蔡惠南。

臺商所設匯兌館，其匯兌對象也常包括香港。1920 年臺灣人經營的匯兌業，如附表 8 所示，在臺灣不超過 6 間（大稻埕 4 間、艋舺 1 間、臺南 1 間），均為合資經營。臺北方面的匯兌館主要辦理茶的匯兌與匯款工作，交易地以華南為主，交易量以廈門為第一，其次是香港。對南洋的匯兌經由香港辦理，與臺灣沒有直接的匯兌關係。這類匯兌館年交易額合計約 940 萬至 950 萬圓，賣匯 270 餘萬圓，買匯約 670 萬圓。⁷⁵臺北市港町三丁目陳天來除經營茶業外，也經營匯兌，成立臺北永盛公司，在臺南市本町及廈門設分店，汕頭、香港、福州、上海、神戶設代理店，以應巨商資金運用的便利。⁷⁶臺灣所設匯兌館中，林景仁亦屬板橋林家。

港商也有在臺灣開設匯兌行者。香港裕有行負責人杜應祥，1927 年初令高秋帆駐臺南市內本町負責裕泰行匯兌業，獲利甚豐，因欲兼營中國各省雜貨，故自 1927 年增設廈門裕寬、上海裕孚，加上當時已營業的臺北裕餘，使金融往來更加便利。⁷⁷

臺商也與香港華商合作，發展臺港貿易。例如，臺灣柑橘輸往香港，係委託華商買賣。臺北商人永樂町老泰生、捷茂泰、和英商會在香港的交易對象為香港上環新街裕昌隆、廣興隆、茂昌隆、廣順隆、廣益隆，委託這些華商作為臺灣柑橘在香港的收貨人。⁷⁸1924 至 1927 年出口臺灣包種茶至香港

護，設置合股公司於上海、新加坡，家運愈昌，係在廈臺灣籍民第一個獲日本總督府頒予「紳章」者。梁華璜，〈臺灣總督府與廈門旭瀛書院〉，《近代中國區域史研討會論文集》（臺北：中央研究院近代史研究所，1986 年 12 月），頁 283-284 引臺灣總督府編，〈臺灣列紳傳〉，1916 年刊印，頁 58。

74 菊地恭宜，〈廈門の通貨並金融事情〉（臺北：臺灣銀行總務部調查課，1912），頁 20。

75 〈臺灣と南支南洋關係〉，吉川浩，〈南支那研究誌〉，頁 403。

76 〈營匯兌業と陳天來〉，《臺灣日日新報》，昭和 2.4.9。

77 〈裕泰行匯兌益展と兼營雜貨〉，《臺灣日日新報》，昭和 2.4.7；〈營匯兌業と陳天來〉，《臺灣日日新報》，昭和 2.4.9。

78 臺灣總督府殖產局特產課，〈支那及南洋に於ける柑橘銷路調査〉，號 520（昭和 3 年

的茶商爲錦茂（238箱）、悅記（19,039箱）、尤盛（30箱）、護記（12,583箱）、興記（9,708箱）、述記（5,374箱），其中如錦茂係屬華商。⁷⁹綢緞商合裕負責人臺商鄭魚，1924年直接向上海、香港、日本各方面華商購買有名的綢緞。⁸⁰臺北地區的陳源順商行，約自1901至1910年與長崎、神戶的泰益號本店及分店進行日本海產及臺灣米、糖、茶的交易。1911年陳源順商行爲一神戶、香港海產雜貨貿易商，1918年轉變爲香港、日本海陸物產、洋紙、罐頭的委託貿易商。⁸¹1922至1933年間也有莊義芳等18個臺灣商家與香港華商裕有行買進中藥材及南北貨。⁸²

整體而言，日本統治臺灣之後，雖於領臺兩年及一次大戰之後，臺港間的總貿易關係呈現兩次遞減趨勢，卻有日商與臺商起而與外商、華商共同編組臺港經濟關係。日商顯著取代外商經營臺港間的大型貿易，臺商在港的直接投資較少，早期以樟腦相關生意較多，後期則有煤、水果、雜貨等等。臺商與華商雖有合作關係，但臺商在直接進口日貨及轉口日貨至華南的過程中，有取代部分香港華商的發展，臺商在臺、港、廈間的匯兌往來方面，更居於舉足輕重地位。

四、東亞內部逐漸形成兩大經濟圈

臺港間的貿易，佔臺灣對外貿易比例減弱的情況，也見於日港關係。由附表9及表10可知，就香港的進出口國而言，日本在1899年時均居首位。之後，則有所變化，出口部分，1900、1901年已落後於中國，進口則持續領先。此種情況延續到1913年，如附表12所示。1913至1917年的資料仍

12月），頁29。

⁷⁹ 佐佐木英彥，《臺灣の産業と其取引》（臺南新報社臺北印刷所，1928），頁484。

⁸⁰ 〈商務擴張〉，《臺灣日日新報》，大正13.3.31。

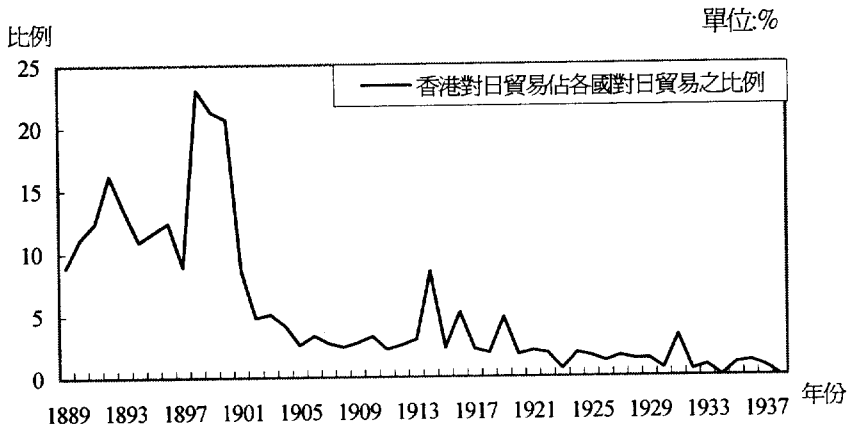
⁸¹ 朱德蘭，《長崎華商貿易の史的研究》（東京：芙蓉書房，1997），頁103。此書有關臺商、華商合作發展日、臺、港貿易有更多描述。

⁸² 許紫芬，〈近代香港華商轉口貿易的個案研究〉，《港澳與近代中國學術研討會論文集》（臺北：國史館，2000），頁240-241。

顯示，香港由日本的進口遠多於香港對日本的出口（見附表 11-12）。由圖六可見日港貿易值佔日本對外貿易值比例，自 1900 至 1930 年間呈長期下跌趨勢。

由圖七看來，中國與香港的貿易值佔中國對外貿易值的比例，在 1896 到 1938 年間，由 44% 降到 14%。但由圖八可見，日本與香港的貿易值固然於一次大戰以後顯著成長，但於圖九同一段期間內，日本與香港的貿易值，相對於中國與香港的貿易值，呈現不穩定。日本與香港的貿易值有很多下跌的時段，中國與香港的貿易值則除 1931 年以後有下跌的發展外，長期穩定成長。在同樣的 1896-1939 年間，就圖六之資料計算，日港貿易值佔日本對外貿易值比例之平均值為 5.45%；就圖七之資料計算，中港貿易值佔中國對外貿易值比例之平均值為 26.19%，亦可見港中關係遠比港日關係重要。

圖六 香港對日貿易佔各國對日貿易之比例(1889-1933)



資料來源：大藏省編，《日本外國貿易年表》（東京：編者，1936），頁2；外務省通商局編纂，《各國通商の動向と日本》（昭和13年版）（東京：日本國際協會發行，1938），頁26, 38；《日本貿易精覽》（東京：東洋經濟新報，1935），頁2, 349, 359。

計算方式：

香港對日佔各國對日進出口貿易之總值 = 香港對日進出口貿易之總值 ÷ 各國對日進出口貿易之總值

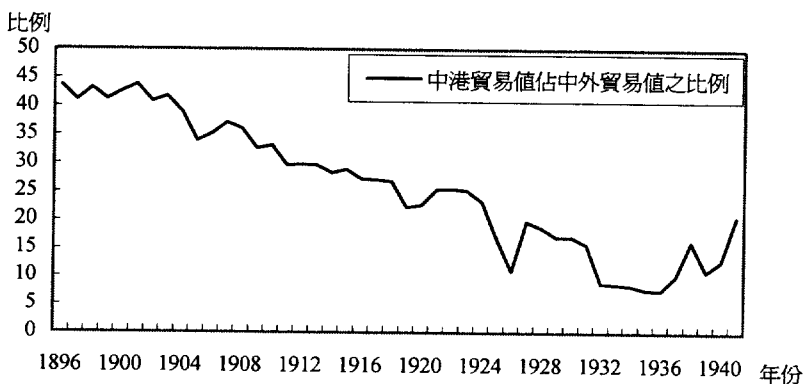
香港對日進出口貿易之總值 = 香港對日進口貿易值 + 香港對日出口貿易值

各國對日進出口貿易之總值 = 各國對日進口貿易值 + 各國對日出口貿易值

而至 1936 年度，香港的進口對手國中，中國佔總進口的 33.6%，英帝國佔 13%（英國 6.4%、澳洲 2.0%、印度 1.3%），日本 12.8%，蘭印 8.5%，美國 7.1%，泰國 6.6%，法領中南半島 5.7%，德國 5.2%，比利時 1.5%，其他各國 7.7%。出口方面，中國 42.7%，英帝國 17.6%（英國 3.8%、馬來 7.3%、印度 1.4%），美國 8.1%，日本 5.1%，法領中南半島 5.0%，泰國 4.1%，澳門 7.3%，菲律賓群島 3.3%，廣州灣 3.0%，其他各國 9.7%。⁸³相反地，臺灣的轉移出口對象，日本佔 93.5%，朝鮮佔 2.5%，中國佔 3.1%，香港佔 0.7%。臺灣的轉移進口對象，日本佔 84.7%，朝鮮佔 3.1%，中國佔 3.0%，香港佔 0.0%。⁸⁴1937 至 1938 年間，日本對香港的進口貿易落於中國與英國之後，有時也落後於德國或美國（見附表 13）。1932 至 1939 年間，滿洲國與關東州對臺灣的輸入遠多於香港，而臺灣對香港的輸出，1933 年以前還多於對滿洲國與關東州的輸出，之後則已落後。⁸⁵

圖七 中國與香港貿易值佔中國對外貿易值之比例(1896-1941)

單位:%



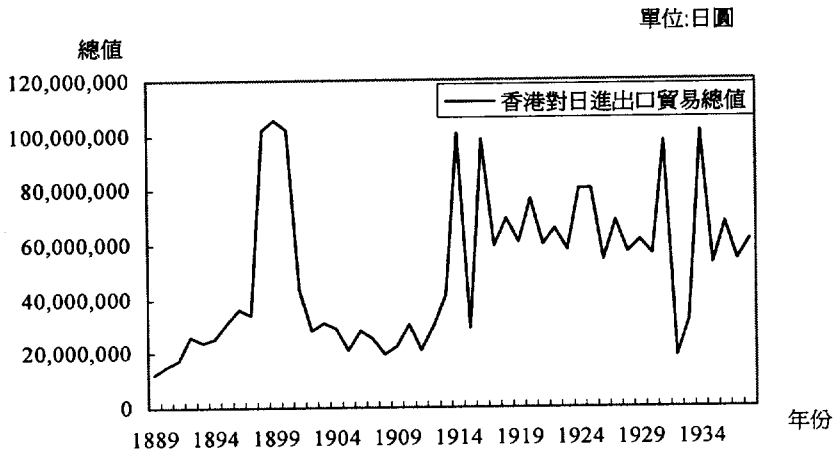
資料來源：根據 Hsiao, Liang-lin, *China's Foreign Trade Statistics, 1864-1949* (Cambridge, Mass.: Harvard University Press, 1974), pp. 22-23, 149-150 計算製圖。

⁸³ 小椋廣勝，〈香港〉（東京：岩波書店，1942），頁 91。

⁸⁴ 何世鳳，〈從貿易統計上看 1930 年代東亞的地區和城市〉，未刊稿，根據各國貿易統計計算。

⁸⁵ 東京日本國際協會，〈臺灣經濟年報〉（1941），頁 608-610。

圖八 香港對日進出口貿易總值



資料來源：大藏省編，〈日本外國貿易年表〉，頁2；外務省通商局編纂，〈各國通商の動向と日本〉（昭和13年版），頁26, 38；〈日本貿易精覽〉，頁2, 349, 359。
計算方式：香港對日進出口貿易總值＝香港對日進口貿易值＋香港對日出口貿易值

圖九 中國與香港貿易趨勢變化圖(1896-1941)

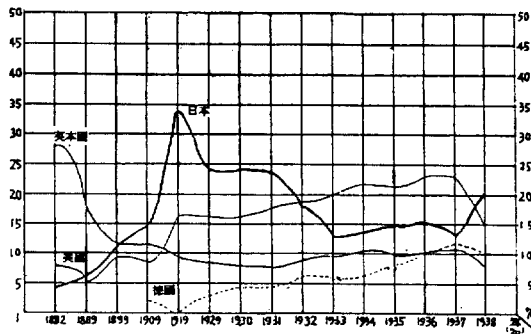


資料來源：Hsiao, Liang-lin, *China's Foreign Trade Statistics, 1864-1949*, pp. 22-23 計算製圖。

1937 年臺灣總督府的調查也指出，香港經濟深受中國左右，其日常食物大部分由中國供應，其主要貿易，與中國相呼應，也是世界各地與華南交易物資的重要倉庫，其人口有百分之九十七來自華南，尤其是廣東。⁸⁶而日本佔領臺灣後，臺灣與日本的關係大為加強。1895 年以前，臺灣與中國大陸貿易的盛況，僅維持了七年，其後即為臺灣與日本的貿易所取代。從 1902 至 1937 年之間，臺灣與日本的貿易值，為臺灣與中國貿易值的十六倍，也是臺灣與其他國家貿易值的四倍。1937 年起，由於中日戰爭爆發，臺灣和中國的貿易中斷，與其他國家的貿易也告衰退。⁸⁷

就中日貿易而言，如圖十所示，1895 年之前，遠遠不如中英貿易重要。1899 至 1919 年間，中日貿易快速成長，領先中英貿易。但 1919 年之後，中日貿易趨於下跌，美國、德國與中國的貿易則持續成長。就對中國貿易佔各國對外貿易的比例而言，英國只有約 1-2%，美、德約 2-3%，日本至 1931 年時仍有輸出之 12.5%，輸入之 8.4%。其後，由於中國以外的市場日拓，至 1934 年對中國貿易只佔 5%。⁸⁸

圖十 各國佔中國直接對外貿易總額的百分比(1882-1938)



資料來源：伊藤斌，《列國對支投資と支那國際收支》，頁235。

86 臺灣總督府熱帶產業調查會，《香港經濟調查委員會報告書》（臺北：盛進商事株式會社，1937），頁12。

87 由《臺灣省通誌》（臺北：臺灣省文獻委員會，1971），第四卷，經濟志·商業篇，第170b-171b頁算出。

88 伊藤斌，《列國對支投資と支那國際收支》（東京：東亞研究所，1941），頁233-238。

可見 1895 年之後，臺灣、日本關係已趨密切。到了 1930 年代，臺、日、中、港四方呈現：(1)臺灣與日本關係更趨密切；(2)香港與中國關係依然密切；(3)香港與日本關係弱化；(4)臺灣與中國關係弱化；(5)臺灣與香港關係弱化，甚而不如臺灣與朝鮮或臺灣與滿洲國關係密切。由 1898 到 1938 的四十年間，東亞的內部經濟關係實發生了重整過程，中國——香港與日本——臺灣——朝鮮——滿洲國逐漸形成兩大經濟圈。

造成以上現象的原因，除了中國與香港方面的因素，如香港及華南腹地的抵制日貨及內戰而造成資金不足、貿易稅收增加，⁸⁹1940 年時，英國在香港的政府，對日政策更由妥協轉為敵對，⁹⁰等等因素之外，太平洋航運的興起與日本殖民帝國的締造實為重要原因。

五、太平洋航線重整亞洲與世界的關係結構

香港在地理位置上是華南、中南半島及南洋群島的交通樞紐。1842 年香港開港之後固已逐步發展，但以蘇伊士運河通航後的三、四十年，伴隨著英國採行自由主義及作為東亞對外移民及匯兌中心的位置，成長顯著加速。⁹¹蘇伊士運河通航使倫敦與香港間的航程縮短 26%。⁹²蘇伊士運河通航也刺激輪運的發展。因為使用蘇伊士運河時須經過紅海，而紅海不利帆船航行。⁹³1870 年時，世界船隻仍以木造帆船為主，1914 年則以金屬拖曳的輪船為主。1890 至 1914 年間，英國擁有世界三分之二輪船，⁹⁴香港乃英國在東方的輪

⁸⁹ 參見日本商工會議所，《第二回旅商第一班報告書》（東京，1928），頁 86；香港日本商業會議所編，《香港年鑑》，頁 98。

⁹⁰ 小椋廣勝，《香港》，頁 61。

⁹¹ 小椋廣勝，《香港》，頁 61 及朱德蘭教授意見。

⁹² Daniel R. Headrick, *The Tentacles of Progress, Technology Transfer in the Age of Imperialism, 1850-1940* (Oxford: Oxford University Press, 1988), p. 26.

⁹³ 商務官報局編，《商務官報》（臺北：臺灣商務印書館，1971），戊申第八冊，頁 30。

⁹⁴ Headrick, *The Tentacles of Progress, Technology Transfer in the Age of Imperialism, 1850-1940*, p. 28.

船大港，其進出船隻與倫敦相比，在伯仲之間。⁹⁵1916年時，香港進出船舶噸數佔世界第一位。⁹⁶以附表14中，1913年東亞各港輸出入額為例，香港的對外貿易值居東亞各港之冠，為上海兩倍，為臺灣五倍。

香港的總貿易額中，大部分是轉口貿易，中國、東南亞、印度、日本、歐美等地貨物在此集散。⁹⁷日本開港後，歐美的海運公司相繼開設日本與香港之間的航線。特別是神戶港，1885至1887年間，神戶港的輸出入額，以香港為最多，其次是倫敦、上海、舊金山。可看出當時神戶與香港關係非常密切。1880年出入神戶的外國船隻以英船占大多數。⁹⁸中國——日本——香港——東南亞——大西洋的歐亞航線崛起，使香港成為亞洲內部及亞洲與世界網絡關係的樞紐。

很多商貿機構受輪運影響而以香港為據點發展。如在臺灣所設的最大洋行——怡和洋行，本店設在香港，分店設在天津、上海、漢口、福州、廈門、神戶、橫濱、博多、馬關、長崎、加爾各答、倫敦、紐約。是因香港在日本輪運發展以後，係為中國以及日本到東南亞、大西洋乃至歐美各國的重要轉口站。⁹⁹

1895年以前，臺灣或日本與香港關係密切，也是因由於此。但尤其在1905年以後，日本發展太平洋航線則逐漸減少臺灣或日本對香港的倚賴。

日本輪船運輸始於1870年，但僅為國內近海航運，如東京、大阪間的航運業。1885年前夕，三菱商會與共同運輸會社，為獨佔日本國內近海航運業，展開激烈競爭。1885年農商務大臣西鄉從道獎勵其合併，成立日本郵船會社，並開始中國、朝鮮及一部分俄國的國外航線。1890年，原從事近海航運的大阪商船會社開始往國外拓展朝鮮航線。其他輪船公司多成立於

⁹⁵ Headrick, *The Tentacles of Progress, Technology Transfer in the Age of Imperialism, 1850-1940*, p. 32.

⁹⁶ 臺灣總督府，《香港の金融機構》（臺北，1916），頁63。

⁹⁷ 臺灣總督府官房調查課，《香港要覽》（臺北，1936），南支那及南洋調查第55輯，頁125。

⁹⁸ 中華會館編，《落地生根——神戶華僑と神阪中華會館の百年》，頁29。

⁹⁹ 臺灣總督府官房調查課，《香港要覽》，頁125。

日俄戰爭之後，如國際汽船(1919)、川崎汽船(1919)、近海郵船(1923)、三井船舶部、辰馬汽船(1916)、日清汽船(1907)、山下汽船(1917)等。1911年，日本郵船株式會社躍居世界主要船運公司之林。¹⁰⁰

1867年美國太平洋郵船會社(Pacific Mail Steamship Co.)開始舊金山——橫濱——香港橫渡太平洋的航線及橫濱——上海的支線。¹⁰¹繼1867年香港往返舊金山提供定期航班之後，中國於1873年成立泛太平洋輪船公司、於1875年成立太平洋郵輪公司(萬昌郵輪公司)、東西洋輪船公司，使香港、舊金山之間往來更加頻繁。1881年加拿大昌興輪船公司的輪船行駛香港、日本、溫哥華間。¹⁰²日本海運往太平洋發展始於1896年，而晚於美國、英國，甚而中國。1896年8月日本郵船成立航線，為日本建立太平洋航線之嚆矢。¹⁰³

日本帝國的海運發展係模仿大英帝國海運發展而來。1822年起，英國定期航行的輪船公司在政府支持下成立。之後，其航路所及，1837年到直布羅陀，1840年到亞歷山大港，1842年到蘇伊士與加爾各答，1845年到錫蘭、香港，1848年到廣州，1850年到上海，1852年到雪梨，1854年到孟買，1859年到長崎，1864年到橫濱，由此形成了串連亞洲與世界的歐亞航線。日俄戰後，日本帝國在太平洋海運的發展，與十九世紀下半葉以來美國帝國的西部擴張與太平洋發展互相接榫，而重整了亞洲與世界的關係結構。¹⁰⁴美國的相關發展可以下列重大歷史事件作為指標：1849年加州設州；1854年，1830年代起快速發展的帆船(clipper)以118天的時間，經南美南端合恩角來到香港；1869年東西橫貫鐵路完成；1898年合併夏威夷，同年領有菲律賓；1903年巴拿馬獨立，並納入美國支配，1905年開始籌劃修築巴拿馬運河，1914年完成。¹⁰⁵

¹⁰⁰ 鶴見左吉雄，《日本貿易史綱》(東京：巖松堂，1939)，頁200, 201, 559。

¹⁰¹ 山高五郎，《日の丸船隊史話》(東京：千歲書房，1942)，頁88。

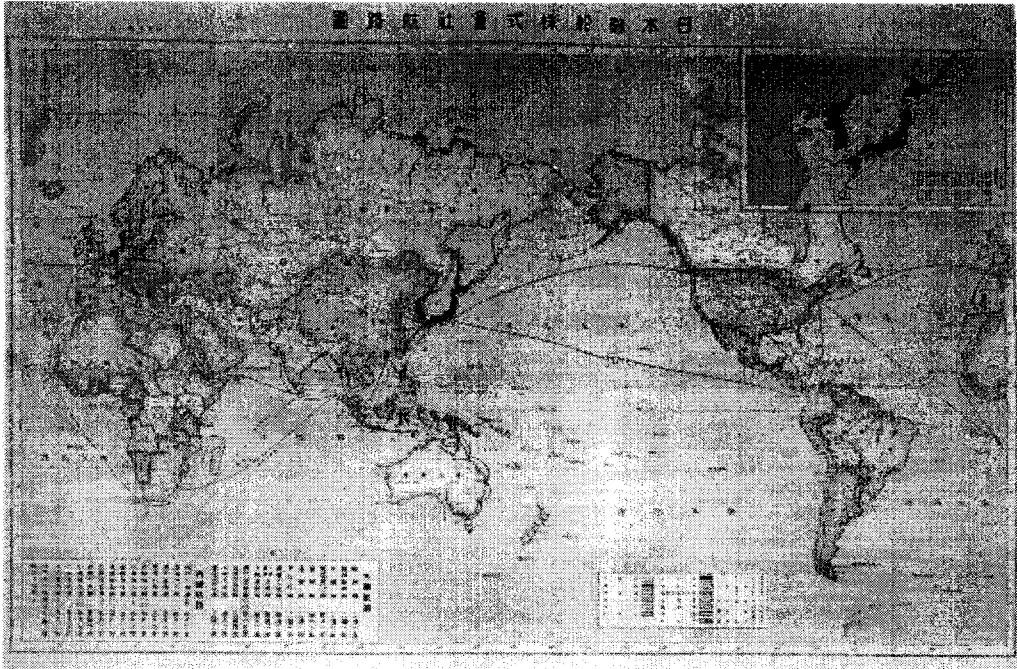
¹⁰² 余繩武、劉存寬，《十九世紀的香港》(北京：中華書局，1994)，頁261。

¹⁰³ 岡崎幸壽，《海運》(東京：ダイヤモンド社，1938)，頁7。

¹⁰⁴ 小風秀雅，《帝國主義下の日本海運》(東京：山川出版社，1995)，頁5-6, 15-16。

¹⁰⁵ 三浦昭男，《北太平洋定期航線史》(東京：出版協同社，1994)，頁15, 90。

圖十一 日本郵船株式會社的太平洋航線



192 日本郵船株式會社航線圖(日本郵船株式會社創立三十周年紀念船) (1916年(大正4)) 日本郵船株式會社資料館藏

資料來源：神戶市立歷史博物館，《日中歷史海道兩千年》（神戶：編者，1997），頁150。

一次大戰爆發於歐洲，更助長太平洋航線的發展。¹⁰⁶第一次世界大戰，日本海運呈現劃時代的發展。戰前排名世界第七、第八位，戰後成為世界第三海運國，數量方面僅次於英、美，實質活動力排名第二。¹⁰⁷1919年時甚而有：「太平洋為日本商船船隊的勢力範圍」的觀察。¹⁰⁸1938年時，從事東亞——巴拿馬——紐約航線的各國定期船隻，日本佔過半數。¹⁰⁹1943年

¹⁰⁶ 戶田貞次郎，《米國海運史要》（東京：二里木書店，1943），頁14、76-101；淺春貞次郎編，吉開右志太著，《臺灣海運史》，頁394。

¹⁰⁷ 岡崎幸壽，《海運》，頁265。

¹⁰⁸ 臺灣銀行調查課，《南支南洋ニ於ケル邦人狀況》，頁283。

¹⁰⁹ 岡崎幸壽，《海運》，頁9。

時大抵是日、美、英三國爭霸太平洋海權。¹¹⁰

日本發展太平洋航運之後，也仍有許多日本輪船經香港前往舊金山，如附表 15 所示。但在日本發展太平洋海運之後，神戶、大阪也轉為太平洋航運上的大港。例如，世界十五大港的進出船舶噸數，香港在 1935 至 1936 年佔第七位。而 1936 年的世界五大港依序為：紐約、倫敦、神戶、鹿特丹、大阪。¹¹¹

如圖十二所示，香港與倫敦之間，經過好望角是 13,000 浬，經過蘇伊士運河是 9,700 浬，而橫濱經巴拿馬運河到紐約是 9,900 浬，到利物浦是 13,100 浬。太平洋海運的發展的確重整了亞洲與世界的關係。

臺灣與日本、美國、東南亞間的直接貿易也因日本輪運或太平洋航線的崛起，而逐漸取代香港的轉口貿易。

臺灣與東南亞之間，1911 年 9 月南洋航路開始後，直接從臺灣出口至南洋者逐漸增加。¹¹²日本領臺之初，臺灣的包種茶先由淡水出口至廈門，再經香港轉出口至印尼爪哇等地。1911 年先有日本政府補助神戶出發到東南亞的航線，經過基隆、香港，運輸部分臺灣的包種茶到東南亞。1913 年日本政府更直接開闢基隆、爪哇的直接航線。原來經廈門、香港轉運時多由華商轉手的臺灣包種茶生意，也漸轉而由臺灣本島商人直接經手。¹¹³

臺日航運加強臺日貿易，由下可見。1908 年，木材及木板由日本進口到臺灣的數量激增 47%，除因土木建築業發達及南部地震影響之外，也因日、臺間通航輪船增加，對日本商品輸入臺灣提供不少便利。¹¹⁴尤其日本輪船公司低價競爭，更使臺灣貿易對象轉移。大阪商船會社與日本郵船會社協議調降臺、日間與臺灣沿海的運費。其中臺灣特有物產（樟腦、腦油、砂糖、

¹¹⁰ 戶田貞次郎，〈米國海運史要〉，頁 31。

¹¹¹ 大西齋，〈香港と海南島〉（東京：朝日新聞社，1939），頁 52。

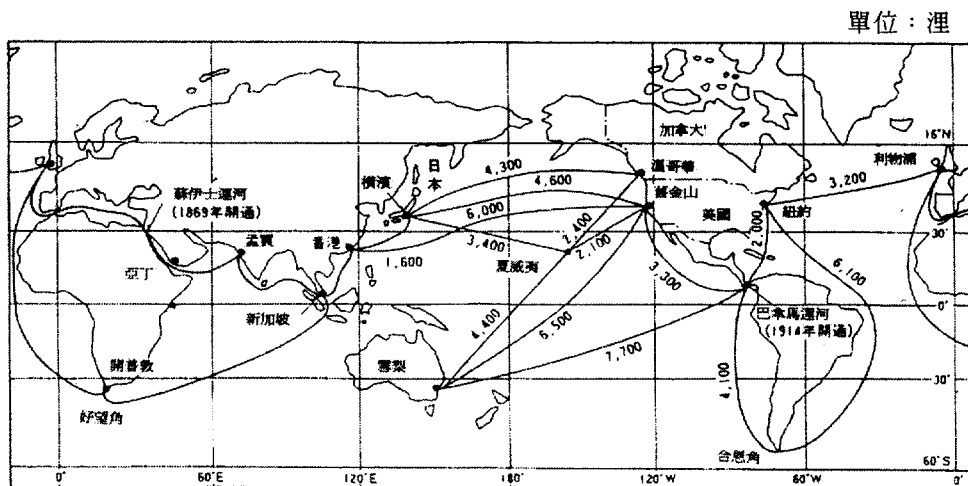
¹¹² 臺灣總督府殖產局，〈臺灣茶業一斑〉，號 86（臺北：殖產局，1915），頁 83。

¹¹³ 淺春貞次郎編，吉開右志太著，〈臺灣海運史〉，頁 342-350。

¹¹⁴ 臺灣總督府民政部財務局，〈明治三十九年臺灣貿易概覽〉（臺北，1908），頁 331。

海草、烏龍茶、食鹽)輸入日本運費半價。¹¹⁵這種情形也見於臺、日、美相對臺、廈、美之間。臺灣茶經神戶銷往美國需 49 錢 5 釐的運費，經廈門需 65 錢 7 釐 5 毛。¹¹⁶

圖十二 世界各主要城市間的海運里程



備註：由英國本土到香港，經過蘇伊士運河是9,700浬，繞過好望角是13,000浬。

資料來源：譯自：三浦昭男，《北太平洋定期航線史》，頁3。

太平洋航線亦顯著加強臺美關係。美國是臺灣烏龍茶及樟腦的最大顧客，臺灣也從美國進口礦油、鐵材、鐵軌、建築木材、機械等商品，但進口額不及臺灣對美國的出口額。臺美貿易額，在 1899 年佔臺灣對外總貿易額不到 1%，其後因臺灣對華及對港貿易不振，至 1903 年佔 10%，1907 年突破 20%。臺灣對美貿易額佔總貿易額比例，最高為 1915 年的 23%，最低為 1919 年的 9%。影響臺美貿易的原因包括當時臺灣為鐵路及製糖事業建設，

¹¹⁵ 〈臺灣特有物產の運賃〉，《臺灣日日新報》，明治 32.6.9，第 2 版（日文版），號 330，頁 118。

¹¹⁶ 〈廈門神戶經過米國輸出茶運賃比較〉，《臺灣日日新報》，明治 34.7.10，第 2 版（日文版），號 915。

所需材料大部分由美國進口。之後隨著建設工程的起伏，歐戰期間海運界的變化，臺美貿易也有所升降。此外，臺美直接貿易增加，為臺美貿易急速發展的原因。¹¹⁷

1915年，日本郵船株式會社、大阪商船會社、東洋輪船會社與國際輪船會社輪船，每月有2至4艘船由基隆出發，循太平洋航路將臺灣的茶葉運銷美國。¹¹⁸清末，臺灣烏龍茶經廈門輸出美國時，只銷到美國東海岸。由附表16中，1900年由神戶輸出臺灣烏龍茶的輸出量及銷售地，可見臺茶的美國市場除仍以東海岸的紐約為主外，已包括舊金山等太平洋沿岸城市。

自1899年起，已有原需由香港轉運美國的臺茶，改由日本轉運。1899年7月25日，由橫濱出港船隻，「載運美時洋行運往美國箱茶11,500箱，及臺灣貿易會社運送美國箱茶1,100箱，先運至日本再轉運美國，以往至香港換船出洋，從此臺灣物產運往出洋均由內地各港換船較為方便。」¹¹⁹這項航線改變還是日本政府推動日船採行的動作。¹²⁰香港商業會議所還曾向東京英國公使提出抗議，抗議文並刊登於《香港泰晤士報》，但日本以並不違反條約而繼續實施。¹²¹

1901年，部分臺茶由日本轉運，原因之一是，1900年臺北、基隆間鐵路擴張辦理載貨業務；二是經廈門、香港要多花時間；三是經大阪商船載貨較為便利。1901年臺灣經日本銷往美國的商品全是烏龍茶，由臺南丸、臺中丸、臺北丸載往橫濱，再轉往美國。¹²²

臺灣烏龍茶直銷歐、美以前，是先經淡水運往廈門，再轉運至歐、美。¹²³

¹¹⁷ 臺灣總督府民政部財務局，《明治三十九年臺灣貿易概覽》，頁32。

¹¹⁸ 臺灣總督府殖產局，《臺灣茶業一斑》，號86，頁85。

¹¹⁹ 〈臺茶運出〉，《臺灣日日新報》，明治32.7.30，第6版（漢文版），號373。

¹²⁰ 〈製茶貿易と香港新聞〉，《臺灣日日新報》，明治32.10.17，第2版（日文版），號439。

¹²¹ 淺春貞次郎編，吉開右志太著，《臺灣海運史》，頁387-388。

¹²² 〈米國向茶の内地經過輸出〉，《臺灣日日新報》，明治34.6.13，第2版（日文版），號935。

¹²³ 臺灣銀行總務部調查課，《臺灣烏龍茶ノ概況並茶金融上ノ沿革》（臺北，1912），頁47。

當時由廈門運至美國，有兩條航線，一是經由蘇伊士運河轉運，約需 65 日以上；一是經太平洋西雅圖、達科馬(Tacoma)，再由陸路運至紐約，需 26-27 日。¹²⁴由附表 17 可見前者居多。附表 17 資料所述時間為 1896-1910，《臺灣海運史》更指出在日本統治臺灣以前，臺灣的茶大多經蘇伊士運河，由美國、英國商人運往歐洲大陸。¹²⁵

日本統治臺灣以來，在橫濱設立分行從事茶貿易的美商隆興（史密斯貝克）、阿貝利爾，進一步在臺北設分店，資金由廈門、橫濱、神戶轉至臺北，買進箱茶。¹²⁶1899 年，基隆港落成，該行由基隆運輸臺茶至神戶，再由神戶經太平洋運往紐約。¹²⁷

1902 年，基隆港外可以停泊大船。以橫濱為據點的洋行隆興、沙米爾商會前往基隆，將臺茶直接銷往美國，為臺茶直接輸出的嚆矢。¹²⁸

1909 年，多年以廈門為據點的德記、和記、美時等洋行亦將主力轉至臺灣。¹²⁹

1928 年，臺灣烏龍茶的裝運，依輸出商特約，經巴拿馬運河運至美國，一噸運費 27 圓。¹³⁰

由附表 17 可見，1896 至 1906 年間臺茶由基隆經太平洋運美者，相對於由香港、廈門經蘇伊士運河運美者，越來越多，而由香港、廈門經太平洋運美者，亦越來越多。附表 18 顯示，1910 年經太平洋出口臺茶的國際輪船隻數比經蘇伊士運河者多，雖噸數仍有所不如。由附表 19 亦見 1909、1910 年由基隆直銷美國者，還多於由日本轉口者。

臺與日、美航運之取代臺港航運，也見於臺灣樟腦出口方向的轉變。1899 年，在大稻埕交易的大東商行，由淡水銷往香港的數量是 2,130,690 斤，比

¹²⁴ 佐佐木英彥，《臺灣の産業と其取引》，頁 490。

¹²⁵ 淺春貞次郎編，吉開右志太著，《臺灣海運史》，頁 387。

¹²⁶ 臺灣銀行總務部調查課，《臺灣烏龍茶ノ概況並茶金融上ノ沿革》，頁 48。

¹²⁷ 同上，頁 11。

¹²⁸ 同上，頁 12。

¹²⁹ 同上，頁 48。

¹³⁰ 佐佐木英彥，《臺灣の産業と其取引》，頁 490。

1898 年的 2,842,759 斤減少 712,069 斤，是樟腦交易的一大變遷。臺灣貿易會社、大東商行、小松腦行購買樟腦直接銷往神戶的數量日多，1898 年由基隆銷往神戶的樟腦是 651,610 斤。¹³¹銷往日本的臺灣樟腦除一部分供日本國內消費之外，剩下的部分由神戶轉口至美國。¹³²1906 年，臺灣樟腦由淡水出口的數量更加減少，由基隆出口的數量更為增加，原因是基隆直接出口至美國。¹³³清末臺灣樟腦以德國為最大銷場，至日本殖民時期則以美國為最大銷場。¹³⁴

臺灣航運的發展也使臺灣與英國之間，在 1907 年之後發展了不經過香港的直接貿易。¹³⁵

隨著日本輪運的發展，臺灣與朝鮮之間也建立了貿易關係。如，安平對外貿易原以中國為第一位，佔大半的貿易額，香港居次，英國、英領印度再其次；輸出貿易關係以往只限中國、香港，1908 年開始將臺灣粗製食鹽銷往朝鮮。¹³⁶臺灣與朝鮮的貿易原本是在馬關、門司兩地進行，1928 年 6 月以後開始了臺灣、朝鮮與滿洲間的航線。臺朝（鮮）航線成立的目的，主要是將臺灣的水果、糖蜜及酒精銷往朝鮮。¹³⁷但到 1930 年代，由於太平洋航線發展之後，日美關係加強。隨著由美國開始的世界經濟大蕭條波及日本，日本發動九一八事變，建立滿洲國，積極發展日本本國與各殖民地間的關係，而中國、香港方面排日運動更加積極展開。於是，中國——香港與日本——臺灣——朝鮮——滿洲國的經濟壁壘更加形成。¹³⁸

¹³¹ 〈三十一年の樟腦商況〉，《臺灣日日新報》，明治 32.1.29，第 2 版（日文版），號 222。

¹³² 臺灣總督府民政部財務局，《明治三十九年臺灣貿易概覽》，頁 113。

¹³³ 同上，頁 112。

¹³⁴ 臺灣銀行經濟研究室編，《臺灣的樟腦》，臺灣特產叢刊第 10 種（臺北，1952），頁 46。

¹³⁵ 臺灣總督府財務局，《臺灣の貿易》，頁 32。

¹³⁶ 臺灣總督府民政部財務局，《明治三十九年臺灣貿易概覽》，頁 65。

¹³⁷ 臺灣總督府交通局遞信部，《臺灣の海運》（臺北，1940），頁 13, 24。

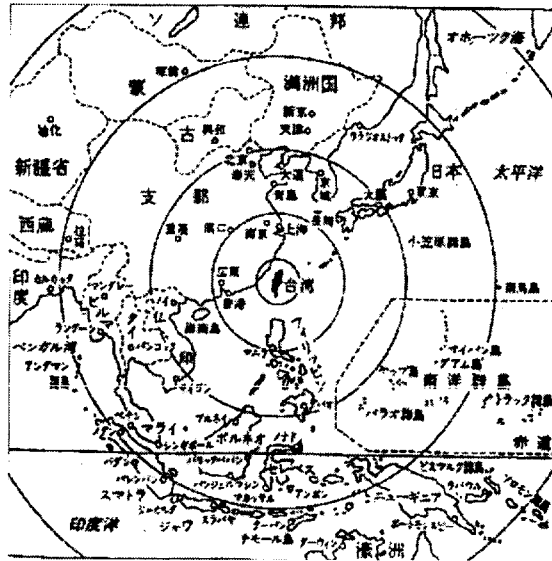
¹³⁸ 參見堀和生，〈植民地帝國日本の經濟構造——一九三〇年代を中心に——〉，《日本史研究》，號 462（2001 年 2 月），頁 26-54；林滿紅，〈臺灣與東北間的貿易，1932-1941〉，

六、日本殖民帝國構造影響港臺關係

日本殖民帝國的兩大目標，深深影響臺港間的若即若離關係。其兩大目標，一為以臺灣為日本在東亞及東南亞發展的中途站；另一為仍考慮利用香港作為轉運站。

圖十三的臺灣為大東亞共榮圈的中心，是 1944 年由日本《朝日新聞》繪製。但此觀念在更早之前，日本方面即已提出。

圖十三 臺灣為大東亞共榮圈的中心



資料來源：原出處：朝日新聞社，〈南方の據點・臺灣〉（東京：朝日新聞社，1944）。
轉引自：後藤乾一，〈臺灣與東南亞：1930-1945〉，《臺灣史研究一百年》（臺北：中央研究院臺灣史研究所，1997），頁343-358。

《中央研究院近代史研究所集刊》，期 24（1995 年 6 月），頁 653-696：〈中日關係之一糾結：1941 至 1945 年間臺灣與東北貿易加強的社會意涵〉，《第三屆「近百年中日關係」學術研討會會議論文集》（臺北：中央研究院近代史研究所，1996 年 3 月），頁 508-526；〈經貿與政治文化認同——日本領臺為兩岸長程關係投下的變數〉，《中國歷史上的分與合學術研討會論文集》（臺北：聯經出版社，1995 年 9 月），頁 357-380。

1919年，臺灣總督府期待臺灣能為日本與南洋的轉運點，藉此臺灣煤也可向南洋輸出。¹³⁹1922年，日本領事會議中，盤谷領事松宮說：「有必要以臺灣為轉運站。」新加坡總領事浮田也建議：「臺灣總督府應將航線起點由香港移至基隆。」¹⁴⁰由附表20可見，到了1938年日本近海航運，除日本國內之外，以臺灣與日本間船隻與噸數最多。日本與朝鮮或日本與滿洲間的船運尚不如日臺之間頻繁。

1934年6月11日，廈門領事塚本毅致函臺灣總督府總務長官平塚廣義，建議由簡化外國人及中國人的入臺程序鼓勵其入臺，俾便繁榮臺灣而取代香港。¹⁴¹1926年臺灣總督府也指出：臺灣總督府堅持復建日月潭發電廠，擴張產業計畫，這是伸張外國貿易之最有效手段，再求降低鐵路運費及其他生產費。在這樣的基礎上，努力發展臺灣的轉口貿易，臺灣將逐漸取代香港。這是臺灣之一使命，也是國家百年發展之一長遠打算。¹⁴²

1930年還有日本著作指出要以臺灣為日本南洋發展的中途站，不僅要考慮臺灣特有的地理位置，還須考慮到族群因素：「南洋各地多為美國，荷蘭，或英國的殖民地。居於南洋的中堅份子為華僑，大部分的華僑來自廣東，或福建，此兩種人與臺灣本島居民有著相同的語言及風俗，而臺灣籍民也是南洋的成功者。」¹⁴³

日本佔領臺灣之後，除了大量給予日商津貼外，即利用關稅、專賣、銀行、貨幣、航運種種制度安排，影響港臺貿易。

在關稅方面，1895年以前的日本，一如中國，受列強值百抽五的進口稅率束縛。趁著1895年的戰勝餘威，日本於1899年透過外交努力，將進口

¹³⁹ 《南洋に於ける日本船舶の概況》，南支及南洋調査第39號（1919年12月殖產局商工課調査），頁34。

¹⁴⁰ 日本外交史料館藏，《日本外務省記錄》，日本領事會議議事摘錄（大正11年6月），頁809, 811-812, 838。

¹⁴¹ 日本外交史料館藏，《日本外務省記錄》，南支領事會議議事錄，頁596。

¹⁴² 《支那最近の時局と貿易關係》，南支那及南洋調査第170輯（臺灣總督官房調査課，1928年），頁95。

¹⁴³ 神田正雄，《働き行く臺灣》（東京：海外社，1930），頁282。

稅率增為三倍，1911年更進而完全廢除此不平等關稅協訂，使得進口稅率又復提高。如此，日本以外國家或地區的產品進口到臺灣時，要比日本產品承受較高的稅率。臺灣的米、糖和茶等大宗出口品，出口到日本以外地區，要課徵出口到日本所毋需支付的輸出稅。¹⁴⁴鴉片、樟腦、煙、酒專賣中，對進口大量鴉片到臺灣或轉口大量臺灣樟腦到歐、美的香港，均影響重大。臺灣銀行設立，也取代很多原以香港為基地的洋行在臺灣的貸款、匯兌業務。日本殖民帝國採用金本位，也使臺灣對銀本位的國家貿易不振，如對中國及香港，更加助長臺灣的對日貿易。¹⁴⁵航運方面，打擊以香港為根據地的英商德忌利士公司最為明顯。德忌利士公司自1871年以後，約壟斷港臺、兩岸間的輪運三十年。由於1897年起，臺灣總督府資助大阪商船會社以低價與德忌利士公司競爭，並在地方報紙上予以醜化，¹⁴⁶德忌利士公司於1905年前後退出港臺、兩岸船運。¹⁴⁷

日本統治臺灣之後，因為鴉片改為專賣，砂糖也由於出口到別的國家要課徵輸出稅，多轉而輸出日本，其他雜貨亦多改由日本輸入；原來以廈門、香港為基地的洋行便失其作用。臺灣銀行設立，取代洋行的貸款、匯兌等業務，因此臺灣南部的洋行紛紛關閉。¹⁴⁸1902年仍繼續營業的有德記、美時、海門、和記、隆興、怡和、三美路、怡記、怡文等幾家洋行。¹⁴⁹之後，鴉片貿易轉至日本政府手中，臺灣砂糖轉輸向日本，臺灣其他各種雜貨也逐漸銷往日本。這些外商商館有的關閉，有的變更組織，能夠保持實力的，只有從事砂糖、石油和其他雜貨貿易的和記洋行與德記洋行。¹⁵⁰

¹⁴⁴ 周憲文，《臺灣經濟史》（臺北：開明書店，1980），頁624。

¹⁴⁵ 臺灣總督府民政部財務局，《明治三十九年臺灣貿易概覽》，頁315。

¹⁴⁶ *British Parliamentary Papers Embassy and Consular Commercial Reports, Area Studies Series* (Irish University Press, 1971), Japan, North Formosa, 1897:7, 1898:9.

¹⁴⁷ 東嘉生著，周學譜譯，〈清代臺灣的貿易與外國商業資本〉，《臺灣經濟史初集》（臺北：臺灣銀行，1954），臺銀研究叢刊第25種，頁126。

¹⁴⁸ 臺灣銀行總務部計算課，《第一次臺灣金融事項參考書附錄》，頁137。

¹⁴⁹ 同上，頁37。

¹⁵⁰ 同上，頁137。

臺灣北部洋行經過香港轉口的貿易也因關稅增加而減少。如日本統治臺灣前夕，怡和洋行曾由香港進口精製糖到臺灣，「因為關稅影響」，1905年的《臺灣日日新報》已指出：「近來香港砂糖已經絕跡而不再至本島。」¹⁵¹關稅政策也使得怡和洋行一位能幹的經理束手無策，原來推展的砂糖、水泥、石油、煤、麻等生意，樣樣萎縮，最後只剩下茶葉貿易，他因此引咎辭職。繼任的經理只得與日商三井、高田，大倉等合作。¹⁵²其他洋行在關稅政策，鹽、鴉片專賣，臺灣銀行取代其貸款功能的情況下，也都日趨衰微。¹⁵³

關稅也使透過香港轉口的臺灣對外國貿易大減。1898年外國貿易佔臺灣整體對外貿易的80%。1899年臺灣實施新關稅法，以往由香港市場轉運至臺灣的日本物資，全部由日本直接移入臺灣，外國貿易佔臺灣對外貿易急速下降至69%。1903年外國貿易佔51%，對日貿易佔49%，兩者已處於伯仲之間。爾後，日俄戰爭的影響，軍用米臨時輸出，與戰時附加稅課徵，1904年製糖業的發達，其他產業、交通設施的擴張，製糖機械、鐵軌、建築材料等自日本大量輸入，除1908年以外，外國貿易逐漸衰退。1908年外國貿易佔29%，對日貿易佔71%。1910至1927年間，以1915、1921、1923外國貿易佔22%為最低，1919年佔30%為最高，1928年因受日本與華南直航的影響，外國貿易由1927年的26%降為1929年的12%。¹⁵⁴

除了經香港輸入臺灣的外國貨大為減少之外，關稅改正後，臺灣商人直接從日本輸入貨物，以往經香港再銷往臺灣的日貨，自1899年1月以後也非常的少。¹⁵⁵例如，新關稅實施後，由香港輸入臺灣的海產減少，日本內地

¹⁵¹ 〈大稻埕外國商行（一）〉，《臺灣日日新報》，明治38.3.19，第6版（漢文版），號2062。

¹⁵² 《臺灣日日新報》，明治38.3.24。

¹⁵³ 〈大稻埕外國商行（二）〉，《臺灣日日新報》，明治38.3.24，第4版（漢文版），號2065；臺灣銀行總務部計算課，《第一次臺灣金融事項參考書附錄》，頁54；東嘉生著，周學譜譯，〈清代臺灣的貿易與外國商業資本〉，《臺灣經濟史初集》，臺銀研究叢刊第25種，頁126。

¹⁵⁴ 臺灣總督府財務局，《臺灣の貿易》，頁3。

¹⁵⁵ 〈香港經過再輸入品の減少〉，《臺灣日日新報》，明治32.12.7，第2版（日文版），號480。

品的直接輸入則很頻繁。¹⁵⁶

臺茶不經香港運美，也與日本政府關稅有關。1899年起，由臺灣經中國各港或香港銷往美國或歐洲的製茶，臺灣總督府予以課稅，每擔一圓60錢。臺灣與日本之間則因屬同國而不上稅，香港商業會議所向東京駐英公使陳情，但日本政府以不違反條約而執意執行。¹⁵⁷

不透過買辦也是日商取勝之處。英、美資本在退出港臺貿易，而將殘餘的臺灣生意著重在日臺之間時，也仍受日商排擠。如三井會社以豐富的資金直接採買臺灣的砂糖，比歐、美洋行的依賴買辦購糖方便，致使依賴買辦的歐、美商人逐漸喪失勢力。¹⁵⁸日商也不透過買辦在中國的糖市場中與香港的太古洋行競爭；日商之中，也包括臺灣的製糖會社。¹⁵⁹

日貨相對便宜，也是日本殖民帝國經濟圈擴大的一個因素。日本精製糖比香港精製糖品質優良，價格又較便宜，所以臺灣進口香港精製糖的數量減少。以往從對岸各港進口的華南砂糖數量減少，只剩冰糖因質佳價廉需求增加，進口量也增加。¹⁶⁰日本輸入臺灣的紙類為和紙、仿洋紙。仿洋紙中的連史紙價格便宜，可作為唐紙的替代品。¹⁶¹日本進口至臺灣的麻棉布是用苧麻絲及棉絲合織而成，臺灣人稱為羅布，價格較便宜且耐用，可作為一般百姓的夏天衣服，需求量多。¹⁶²1890年代，港商開始面臨外商的競爭，1896年為了調查香港貿易狀況，組織委員會。據此會調查：日貨與德貨被公認價廉物美。進口至香港的德國貨為雜貨、金屬製品，進口至香港的日貨為紡織製品。¹⁶³

¹⁵⁶ 〈海產の商況〉，《臺灣日日新報》，明治32.6.3，第2版（日文版），號325。

¹⁵⁷ 〈臺灣茶稅と海外商業會議所〉，《臺灣日日新報》，明治33.5.31，第2版（日文版），號622；淺春貞次郎編，吉開右志太著，《臺灣海運史》，頁386-388。

¹⁵⁸ 同上。

¹⁵⁹ S. Sugiyama, "Marketing and Competition in China, 1895-1932: The Taikoo Sugar Refinery," S. Sugiyama and Linda Grove, *Commercial Networks in Modern Asia* (England: Curzon Press, 2001), pp. 140-158.

¹⁶⁰ 臺灣總督府民政部財務局，《明治三十九年臺灣貿易概覽》，頁231。

¹⁶¹ 同上，頁335。

¹⁶² 同上，頁267。

¹⁶³ 小椋廣勝，《香港》，頁83。

日本帝國以臺灣與香港競爭的構想，還隱然有與英帝國競爭的企圖。如《臺南新報》記者川上蒼村所撰〈支那巡遊記〉一文指出：「英國得到香港的目的是以香港為根據地，號令中國。在中國貿易年報中，英國商品常居首位。日本則以臺灣基隆為轉運站，對華銷售日貨。銷往廈門、汕頭方面的日貨均以基隆作為吞吐口。」¹⁶⁴日本所設臺灣銀行，本行位於臺北，1903年於香港成立分行，也是日本政府在香港所設與臺灣相關的商務機構。¹⁶⁵臺銀分行在香港的金融實力，僅次於擁有貨幣發行權的匯豐銀行及渣打銀行。¹⁶⁶相對地，日本曾拒絕匯豐銀行在臺灣、大連等地開設分行的要求。¹⁶⁷

日本政府在另一方面又仍考慮利用香港作為轉運站，如1935年的臺灣領事會議即提出考慮利用香港作為轉運站，或以臺灣高雄港作為自由港等問題。¹⁶⁸

由附表 21-27 可知香港往來船舶噸數，大多以英船最多；第二位，先(1899, 1900, 1911)是德船，再(1913)轉為日船，1919-25 年間，日本還曾領先英國；附表 28 更指出日本在香港公司，以船公司的資本最大。

由附表 11 可見，1913 年日本出入香港的 110 萬噸商品之中，煤炭即佔 100 萬噸，而煤炭亦為臺灣輸港之最主要貨物。由附表 29 可見，臺灣對外輸出的煤，以香港為最大銷場。1924 年神戶、大阪所辦報紙也指出，基隆常年產煤額約一百二十萬噸，其中約四十噸供各製糖公司、鐵路以及臺灣全島之消費，其餘約五十噸運至香港市場，約二十萬噸銷售於日本內地。¹⁶⁹

由上可知，無論是臺港關係或是日港關係，雖然在 1895-1945 期間較先

¹⁶⁴ 川上蒼村，〈支那巡遊記〉，吉川浩，〈南支那研究誌〉，頁 122。

¹⁶⁵ 臺灣銀行調查課，〈南支南洋ニ於ケル邦人狀況〉，頁 284。

¹⁶⁶ 川上蒼村，〈支那巡遊記〉，吉川浩，〈南支那研究誌〉，頁 123。

¹⁶⁷ 濱下武志著，馬宋芝譯，〈香港大視野——亞洲網絡中心〉（香港：商務印書館，1997），頁 113。

¹⁶⁸ 日本外交史料館藏，〈日本外務省記錄〉，臺灣總督府外事課（昭和 10 年 3 月 10 日桑島東亞局長在議院拓務省政府委員室與平塚臺灣總督府總務長官的談話）〈昭和 9 年對岸領事會議協議及希望事項臺灣總督府〉，頁 372 臺灣領事會議議題（昭和 10 年 5 月）。

¹⁶⁹ 〈日華新報〉，大正 13 年 6 月 20 日，號 881，第 3 版。

前衰微，但就其僅存者而言，主要仍環繞著香港是輪運中心的基本特質而發展。

七、結語

香港在亞太地區的樞紐地位，固然於 1842 年開港後，即逐步發展，但與 1869 年蘇伊士運河開通及輪船航運發展，更有密切關連。兩者使香港位居連接中國、日本、東南亞、大西洋的歐亞航線之交通要衝。日本統治臺灣之後，日本與香港的經濟關係，以輪運及支援輪運的煤炭為主軸發展，日本出入香港的船隻噸數，介於第一位到第三位之間。臺灣對港出口，以煤為最大宗。若干臺商到香港發展樟腦、柑橘、煤炭生意，日商亦取代英商進行臺港貿易。日商在港，以輪運業者資本額較大，主要是環繞香港在亞太地區之輪運樞紐地位而發展。

但如以日本統治臺灣時期與清領臺灣時期互相比較，香港佔臺灣對外關係的地位，除在日本領臺之後兩年及一次大戰期間有過顯著成長，之後則趨下跌。香港佔臺灣對外貿易的比例，更明顯滑落。臺灣亦取代香港轉口日貨到華南的功能，日貨亦不再透過香港，而改直銷臺灣。臺商且在臺、港、廈之間的金融往來中，居於領先地位。在一次大戰期間，固然有歐洲國家退出東亞市場，而使日本與香港的絕對貿易值增加，但太平洋航運，配合著巴拿馬運河的開鑿，也在歐戰期間更加蓬勃發展。臺港、日港關係，在比重方面仍然減少。

1895 年日本領臺之後，已透過關稅、貨幣本位、航運、價廉物美的日貨、少用買辦居間媒介，而使日臺關係取代臺港關係。在 1930 年代經濟大恐慌之後，日本經濟直接受到波及，臺、日、朝（鮮）、滿的殖民帝國內部關係更趨密切，中（國）、港關係依然緊密。於是，東亞內部逐漸形成兩大經濟圈。臺灣東臨太平洋，並介於東北亞、東南亞、華南間的地理位置，以及與東南亞、華南華人的共同文化屬性，也使其在日本殖民時期，相對於香港，躍為亞太地區的另一重要轉運站。

臺灣與香港關係為亞洲內部關係之一環節。針對亞洲內部關係，在日本學界有濱下武志教授所提出的「連續論」及杉原薰教授所提出的「斷裂說」。¹⁷⁰

在臺港關係的發展之中，清末香港獨佔日貨轉輸華南的地位，包括日貨亦由香港轉輸臺灣。日本領臺之後，固然有臺灣之取代香港轉輸日貨到華南，但無論香港或是臺灣，都是華人社會。香港對於明治初期日本開闢到加州的太平洋航線也曾產生重要作用。¹⁷¹日本統治臺灣之後，臺商與華商之間，也有合作關係。即使是臺商本身在日本殖民時期的臺港商貿網絡，也有 1895 年以前的華商根柢。

雖然香港與臺灣有方言的不同，以及距離較臺灣與廈門為遠，造成臺商在港投資相對較少，但臺商在香港匯豐銀行的存款頗為可觀，臺商在臺、港、廈間的金融往來方面，更居於舉足輕重地位。可見非在地投資較不受方言、文化不同因素影響。

在另一方面，臺商在轉口日貨至華南的過程中，有取代香港華商的發展。隨著日本帝國的締造，在東亞內部，一則在香港之外，出現了臺灣，作為亞洲地區的另一重要中轉站；一則日本殖民帝國內部的關係愈為加強，而與中國、香港有所疏離。亞洲與世界的關係，有太平洋航運之起而與大西洋航運並駕齊驅，均見亞洲內部關係之重要斷裂現象。

日本統治下的臺灣，除取代部分香港的中轉地位外，也局部取代上海轉口日貨到華南的地位。例如，1919 年時，上海、汕頭間的日貨貿易逐漸減少，有轉為經基隆轉口的傾向。¹⁷²而在臺灣與滿洲國發展貿易的過程中，也有大連港取代營口港的發展。¹⁷³臺灣內部，臺南原透過英船而與香港進行密切貿易往來，日本輪船行駛基隆之後，基隆與日本間的貿易，也有取代臺南、

¹⁷⁰ 參見杉原薰，〈近代アジア經濟史における連續と斷絶〉，《社會經濟史學》，卷 62 號 3（1996 年 9 月）。

¹⁷¹ 濱下武志著，馬宋芝譯，〈香港大視野——亞洲網絡中心〉，頁 132。

¹⁷² 臺灣總督府殖產局，〈戰後南支に於ける列國貿易の消長及其趨勢〉，頁 23。

¹⁷³ 參考林滿紅，〈臺灣與東北間的貿易，1932-1941〉，《中央研究院近代史研究所集刊》，期 24。

香港間貿易的發展。¹⁷⁴太平洋航運發展之後，1936年神戶港、大阪港的往來輪船噸數已超過香港。1922年，神戶高等商業學校的一份海外旅行調查報告，也建議以基隆取代香港、上海轉口日貨到華南的地位，以神戶取代香港的轉口地位。¹⁷⁵1919年三井物產的機密報告指出：日本領臺之後，東亞地區的樟腦中心市場由香港轉移到神戶。¹⁷⁶香港在中國對外貿易值比重的減少，也意味著其他中國沿海各港與香港的相對地位崛起。由此可見，日本帝國的締造及太平洋海運的發展，也重整了亞洲內部港口間的相對地位。臺灣之與香港競起，係此發展之一環節。

日本統治臺灣時期，臺灣與香港的競合關係，不但呈顯了亞洲內部長期以來華商勢力的堅韌性，也揭示了亞洲內部，日本相對於中國，另成一個中心發展，而造成原本中國為主的東亞秩序之明顯變化。但此一變化，並非來自日本本國而已，也來自太平洋海運的勃興。日俄戰後日本帝國在太平洋海運的發展，與十九世紀下半葉以來美國帝國的西部擴張與太平洋發展互相接榫，而重整了亞洲與世界的關係結構。¹⁷⁷歐、美對亞洲國家來說是西方國家，而非東方國家，顯然是以大西洋為基點來說的東與西，而不是以太平洋為基點。但經過美、日兩國的發展，面積約為大西洋兩倍的太平洋，¹⁷⁸更加成為聯絡東西雙方的重要孔道。日本統治臺灣時期，臺灣相對於香港，成為亞太經濟中另一轉運中心，係此亞洲與世界關係結構性調整之一部分發展。

日本學界討論東亞內部經濟關係的延續與斷裂，如就其個別學者研究的時間對象看來，主張延續者大多早於十九、二十世紀之際，主張斷裂者則晚於此一時間點。臺灣的研究也可看到十九、二十世紀之際以前，亞洲內部關係加強，之後則多斷裂的情況。¹⁷⁹本文所述清末港臺關係加強，日領之後則

¹⁷⁴ 〈商船會社の對岸航路〉，《臺灣日日新報》，明治 32.9.9，第 2 版（日文版），號 409。

¹⁷⁵ 榎本政一，〈臺灣を仲繼とする我が對南支輸出貿易〉，神戶高等商業學校，海外旅行調查報告，1922 年夏期。

¹⁷⁶ 田中守一編，〈日本產樟腦參考資料〉，頁 11。

¹⁷⁷ 小風秀雅，〈帝國主義下の日本海運〉，頁 5-6, 15-16。

¹⁷⁸ 三浦昭男，〈北太平洋定期航線史〉，頁 1。

¹⁷⁹ 林滿紅，〈口岸貿易與近代中國——臺灣最近有關研究之回顧〉，《近代中國區域史研

趨式微，又是一個例證。

蘇伊士運河完成於 1869 年，成為十九世紀末以來串連亞洲與世界的重要孔道；巴拿馬運河完成於 1914 年，使亞洲與世界之間，在十九、二十世紀之交多了另一重要串連孔道。十九、二十世紀之交，太平洋航運啟動的東亞內部結構性變遷也因此值得深思。

討會論文集》（臺北：中央研究院近代史研究所，1986 年 12 月），下冊，頁 894, 912-913；林滿紅，〈經貿與政治文化認同——日本領臺為兩岸長程關係投下的變數〉，《中國歷史上的分與合學術研討會論文集》（臺北：聯經出版社，1995 年 9 月），頁 357-380。

附錄

表 1 辦理臺鹽出口至香港的日本業者（1912-1924 年）

年別	出口商
1912-1914	小松繁吉
1914-1915	福明鴻記鹽務公司
1916	竹田龜之介、臺灣鹽業株式會社、赤司初太郎
1917	竹田龜之介、臺灣鹽業株式會社、小松繁吉、三井物產株式會社、大日本鹽業株式會社
1924	三井物產株式會社、鈴木商店井物產株式會社

資料來源：臺灣總督府專賣局，〈臺灣の鹽業〉（臺北：編者，1937），頁85。

表 2 經臺灣轉口至各國的貿易額（1913-1917 年）

單位：圓

年別 銷售地	1913年	1914年	1915年	1916年	1917年
中國	782,817	1,348,778	2,971,749	5,182,763	9,204,508
香港	10,586	34,789	221,838	362,207	955,863
泗水	24	41	1,185	114,968	266,298
雅加達	-----	-----	-----	86,059	23,151
望加錫	-----	-----	-----	21,375	4,635
三寶壟	59	3,884	1,909	51,688	20,935
吉隆坡	-----	2,257	1,451	302	1,095
桑達港	-----	-----	-----	222	78
新加坡	368	-----	1,161	201	-----
馬尼拉	-----	-----	-----	48	239
合計	793,854	1,389,749	3,199,293	5,819,833	10,236,802

資料來源：臺灣總督府殖產局，〈戰後南支に於ける列國貿易の消長及其趨勢〉，頁135。

表3 經臺灣轉口至中國各地的貿易額（1913-1917年）

單位：圓

年別 銷售地	1913年	1914年	1915年	1916年	1917年
廈門	317,754	418,507	1,445,681	1,848,208	4,019,264
福州	239,919	582,905	720,760	1,466,456	2,293,212
汕頭	66,176	119,178	492,252	4,553,489	2,105,143
泉州	99,677	106,757	207,997	465,564	234,045
溫州	37,640	72,060	59,142	71,218	105,034
興化	10,254	20,048	18,152	12,816	7,514
上海	8,950	27,110	8,774	32,946	31,213
廣東	373	1,387	167,754	19,422	405,066
寧波	624	275	405	437	982
天津	655		52	82	-----
大連	744	547	1,231	14	631
青島	-----	-----	544	400	2,355
澳內	-----	-----		11,711	-----
漢口	-----	-----	5	-----	-----
其他中國各地	51	-----	-----	-----	49
合計	782,817	1,348,778	2,971,749	5,182,763	9,204,508

資料來源：臺灣總督府殖產局，〈戰後南支に於ける列國貿易の消長及其趨勢〉，頁134。

表4 臺灣對中國、香港貿易額（1907-1916年）

單位：日圓

年別	對中國、香港的輸出額	轉口貿易額	臺灣實際輸出額
1907	3,979,880	-----	3,979,880
1908	3,033,050	-----	3,033,050
1909	3,876,669	189,478	3,687,191
1910	4,028,883	242,848	3,786,035
1911	4,656,742	662,341	3,994,401
1912	3,277,881	792,448	2,485,433
1913	3,872,297	1,383,567	2,488,730
1914	5,578,072	3,193,036	2,385,036
1915	12,177,087	5,544,970	6,632,117
1916	22,542,094	10,249,391	12,292,703

資料來源：〈臺灣と南支南洋關係〉，吉川浩，〈南支那研究誌〉，頁400。

表 5 廈門重要錢莊及交易地（與臺港有關的部分）（1906年）

店號	國籍	資本額	出資人	負責人	匯兌交易地
信用銀行	清	40萬圓	重要股東林本源	林崇南	上海、香港、臺北、福州
建祥	日本	20萬圓	林本源	陳茶、陳有恥	上海、香港、臺北、福州
建興	清	10萬圓	陳子挺、阮宋	吳貽欽	上海、香港、臺北、福州
匯源	英國	8萬圓	林本源、邱韞珊	邱韞珊	上海、香港、臺北、福州
謙吉	日本	6萬圓	施來、楊幼庭、曾浴沂	曾浴沂	上海、香港、臺北、福州、汕頭
啓瑞	日本	4.5萬圓	洪曉青、洪汝輝	洪汝輝	上海、香港、臺北
阜源	日本	4萬圓	鄭香谷	鄭鵬雲	上海、香港
建源	日本	4萬圓	黃世金、黃清標、黃傳	黃世金	香港、上海、福州
振昌	英國	4萬圓	林本源、邱平如、周天基	周天基	南洋、香港、上海、福州
志祥	日本	4萬圓	凌德培	凌雨亭	上海、香港、福州
協裕	中國	1萬圓	郭本日	陳昆派	上海、香港、臺南

資料來源：外務省通商局，〈廈門ニ於ケル本邦雜貨現況〉，《通商彙纂》，卷101號35（明治3年6月），附於39年5月1日廈門帝國領事館報告，頁2。

表 6 廈門的票號（與香港有關的部分）（1911年）

店名	國籍	資本額（元）	出資人	負責人	匯兌交易地
炳記	美國	300,000	黃秀良、邱允衙	陳永保	上海、香港、福州、汕頭、呂宋
天一局	清	40,000	郭行瑞	郭添助	越南、新加坡、爪哇、上海、香港
朝記	日本	40,000	黃甬學	博哥	上海、香港
悅仁	英國	40,000	楊論	楊論	越南、新加坡、三寶壟、上海、香港
源昌	清	40,000	盧玉璋	張垂助	上海、香港、呂宋
金裕德	英國	40,000	莊文澤	莊文澤	上海、香港
福錦記	英國	30,000	張容福	杜玉書	香港
協裕	清	20,000	郭國日	崑沛	香港、上海、臺南
蔡同勝	清	10,000	蔡維撰	蔡維德	上海、香港、新加坡、蘭貢
信成	日本	10,000	蔡惠南	蔡惠南	臺灣、福州

資料來源：菊地恭宜，〈廈門の通貨並金融事情〉，頁19-20。亦附於大正2年5月6日廈門帝國領事菊池義郎報告，頁27，但內容略有差異。

表 7 廈門的錢莊（與香港有關的部分）（1911年）

店名	國籍	資本額(元)	出資人	負責人	匯兌交易地
心記	清	80,000	葉清潭	陳水	上海、香港
建祥	日本	80,000	林鶴壽	陳性育、 陳有恥	上海、香港、臺北、福州
信用銀行	清	400,000	大股東林爾嘉	林季商	上海、香港、臺北、福州
建興	清	100,000	陳子挺	吳維欽	上海、香港、臺北、福州
捷順	清	100,000	葉清池、歐陽水	歐陽水	上海、香港
新萬記	英國	40,000	鄭華國、邱有芳	鄭華國	上海、香港、臺北、福州
建源記	日本	50,000	黃清包、黃榜 黃世金、黃溥	黃榜	香港、上海、福州
泰興	清	50,000	陳子挺、吳石 莊文澤、黃源甫	黃源甫	香港、上海、寧波、汕頭、 福州
恒吉	法國	70,000	林爾嘉、邱心得	邱心得	上海、香港
璋記	清	40,000	盧玉璋、張慶基	林邦彥	上海、香港
和豐	日本	30,000	吳玉書、王振煌 周子文、曾朝 註、鄭俊卿	周子文	上海、香港
集記	英國	30,000	楊照固	楊照固	香港、上海、福州、蘭貢
義裕	日本	30,000	陳玉露	圓兄	上海、香港
匯源	英國	30,000	邱韞珊	邱韞珊	香港、上海、福州、臺北
市豐	清	30,000	陳子汀、廖發	漢老	香港、上海
鴻記	英國	30,000	邱平如	邱平如	香港、上海、南洋、汕頭、 福州
德源	清	20,000	黃漢、蔣報企、 吳毛	吳培	香港、上海、汕頭、福州
建隆	清	20,000	黃榜、吳頌三	謝運松	上海、香港
榮慶	英國	20,000	殷雪圃、薛堂谷	阿清	上海、香港
啓瑞	日本	20,000	洪天平	洪天平	香港、上海、福州、臺北
茂源	清	20,000	林仰喬、吳志賢	陳萬	香港、上海、福州、臺北
藏興	清	10,000	洪慎遠	洪慎遠	香港、上海
慶茂	清	10,000	陳慶昨、陳劍餘	查某	香港

資料來源：菊地恭宜，〈廈門の通貨並金融事情〉，頁23。亦附於大正2年5月6日廈門帝國領事菊池義郎報告，頁28-29，但內容略有差異。

表 8 臺灣匯兌館的資金及交易量 (1917 年)

商號	所在地	負責人	資本額	年交易額	交易地
珍記行	大稻埕	陳大珍	114,000圓	1,604,000圓	對岸為主，主要為福州、香港、廈門、泉州，其中以廈門最多。
競記行	大稻埕	林景仁	119,000圓	165,000圓	預定以對岸為主，此時只有廈門。
建祥行	大稻埕	陳安士	189,000圓	3,322,000圓	以對岸地方為主，廈門、上海、香港，以廈門最多，其次是香港，本店為臺灣最大的匯兌商。
成美行	大稻埕	周添壽	500圓，吸取臺灣人的存款作為運轉資本	1,660,000圓	以對岸地方為主，香港、廈門、福州、上海、汕頭、泉州，以廈門最多。本店為臺南信成行的分店，以周添壽的住宅為營業地。
信成行	臺南	莊壁	15萬圓，吸取臺灣人的存款作為運轉資本	1,900,000圓	以對岸地方為主，香港、廈門、福州、上海、汕頭、泉州，以廈門最多。

資料來源：〈臺灣與南支南洋關係〉，吉川浩，〈南支那研究誌〉，頁403。

表 9 香港出口貿易噸數出口國別 (英美及東亞部分)

單位：噸

出口國	年 份		
	1898年	1899年	1900年
英國	65,647	81,617	200,135
美國	210,470	180,688	118,451
日本	551,042	246,001	240,913
臺灣	52,663	65,865	41,266
中國沿海	490,608	570,293	401,185
印度及海峽殖民地	264,639	240,368	253,757
爪哇及東印度群島	14,250	11,474	13,608
北婆羅洲	3,715	4,499	5,866
菲律賓群島	64,843	123,096	180,097
越南 (交趾支那)	59,653	48,316	54,584
泰國	47,112	33,110	12,670

資料來源：外務省通商局，〈香港三十三年貿易年報〉，《通商彙纂》，卷60號201（明治34年10月），附於34年9月10日香港帝國領事館報，頁33。

表 10 香港進口貿易額進口國別(英美及東亞部分)(1898, 1899, 1900年)

單位：噸

進口國 \ 時間	1898年	1899年	1900年
英國	233,528	229,155	297,515
美國	188,173	204,860	275,442
日本	771,618	649,499	890,356
臺灣	27,535	32,150	26,769
中國沿海	189,236	247,992	283,942
印度及海峽殖民地	215,368	202,475	146,718
爪哇及東印度群島	260,159	214,770	274,346
北婆羅洲	23,340	28,480	37,468
菲律賓群島	145,089	77,559	106,854
越南(交趾支那)	333,410	446,586	311,242
泰國	339,378	268,230	242,013

資料來源：外務省通商局，〈香港三十三年貿易年報〉，《通商彙纂》，卷60號201（明治34年10月），附於34年9月10日香港帝國領事館報，頁53。

表 11 香港輸出入品地區別(1913年)

單位：噸

國名	輸入	摘要	輸出	摘要
日本	1,100,000	其中100萬噸為煤炭	100,000	
臺灣	30,000		60,000	
中南半島	570,000	其中50萬噸為米	120,000	
爪哇	300,000	其中25萬噸為砂糖	200,000	
華南	300,000	其中約40萬噸為大型帆船貿易	800,000	大部分為米、砂糖
泰國	250,000	其中20萬噸為木材，5萬噸為米	80,000	
印度	230,000	主要為棉絲	50,000	
英國	230,000	其中5萬噸為煤炭	100,000	
美國	200,000	其中13萬噸為麵粉	50,000	
越南	200,000	其中14萬噸為煤炭	100,000	
海峽殖民地	200,000		300,000	
南洋群島	150,000		300,000	

國名	輸入	摘要	輸出	摘要
華中	120,000		250,000	
華北	120,000	其中8萬噸為煤炭	50,000	
滿洲	130,000	其中8萬噸為煤炭	150,000	
德國	200,000		20,000	
澳洲	100,000		20,000	
菲律賓群島	100,000		150,000	
加拿大	30,000		30,000	
澳門	20,000		15,000	
西比利亞	30,000		20,000	
南美	20,000		10,000	
其他	450,000		50,000	
合計	5,350,000		2,985,000	

資料來源：〈香港事情概要〉，吉川浩，〈南支那研究誌〉，頁169。

表 12 日本對香港的貿易額（大藏省統計）（1913-1917年）

單位：圓

年份	輸出	輸入	合計
1913	33,621,978	1,294,749	34,916,727
1914	33,277,071	876,022	34,153,093
1915	27,401,346	1,594,113	28,915,459
1916	34,980,507	1,015,293	35,995,800
1917	57,176,210	1,803,803	58,980,013

資料來源：臺灣總督府殖產局，〈戰後南支に於ける列國貿易の消長及其趨勢〉，頁94。

表 13 香港進口貿易額進口國別（1937, 1938年）

單位：千弗

進口國	時間	
	1937年（1-8月）	1938年（1-8月）
中國	129,977	156,432
英國	58,283	76,940
德國	21,846	29,713
日本	48,463	13,313
美國	20,651	42,028

資料來源：大西齋，〈香港と海南島〉，頁66。

表 14 東亞各港輸出入額比較（1913 年）

單位：弗

港名	輸入額	輸出額	合計
香港	282,950,000	336,670,000	519,620,000
上海	140,359,000	123,460,000	263,819,000
臺灣	48,999,000	60,200,000	109,199,000
漢口	59,420,000	101,482,000	160,902,000
天津	105,821,000	53,834,000	199,655,000
廣州	65,209,000	74,839,000	140,048,000
大連	38,814,000	46,211,000	85,025,000
牛莊	42,962,000	36,610,000	79,572,000
汕頭	49,450,000	20,999,000	70,439,000
廈門	22,840,000	5,126,000	27,966,000
福州	11,559,000	12,137,000	23,698,000
西貢	62,763,000	80,925,000	143,688,000
曼谷	55,155,000	65,484,000	120,639,000

資料來源：〈香港事情概要〉，吉川浩，〈南支那研究誌〉，頁168。

表 15 北美太平洋各港航線停靠香港的船舶（1927 年 7 月 1 日）

航行目的地	停泊地	公司名稱	代理店	隻數
舊金山	馬尼拉、上海、長崎、神戶、橫濱、夏威夷	日本郵船公司	日本郵船公司	5（二週一次）
舊金山	馬尼拉、上海、長崎、神戶、橫濱、夏威夷	東洋汽（輪）船公司	東洋汽（輪）船公司	4（二週一次）
舊金山	上海、長崎、神戶、橫濱、洛杉磯	史威因何德（スウエイン・ホイット音譯）公司	史威因何德公司	17（二週一次）
舊金山	上海、神戶、橫濱、維多利亞、西雅圖、溫哥華	太平洋汽（輪）船公司 支那相互汽（輪）船公司	太古洋行	4（二週一次）
舊金山	馬尼拉、上海、神戶、橫濱、維多利亞	美利堅歐林郵船（アメリカン・オリエンタル・メール・ライン音譯）	美利堅歐林郵船	8（二週一次）

資料來源：臺灣總督官房調查課，〈南支那の開港場〉（第一編），頁161。

表 16 臺灣烏龍茶的輸出地（1900年8月）

銷售地	數量	交易者
芝加哥	941斤	黑利亞（ヘリア音譯）商會
加拿大	2,955斤	史密斯貝克（スミスベーカー音譯）商會
紐約及東部	120,587斤	摩利先哈曼（モリヤンハイマン音譯）商會
舊金山及太平洋沿岸	3,934斤	史密斯貝克商會
舊金山及太平洋沿岸	495斤	約克福來特（ヨークフライト音譯）商會
舊金山及太平洋沿岸	14,289斤	摩利先哈曼商會
合計	150,880斤	

資料來源：〈烏龍茶の神戸經由輸出〉，〈臺灣日日新報〉，明治33.9.19。

表 17 臺茶對外輸出的航線（1896-1910年）

單位：斤

年 別	淡水輸出				基隆輸出				
	在廈門裝運（明治42年改在香港裝運）				在神戶裝 運經太平 洋至美國	由基隆直接輸出			
	銷往美國		銷往 倫敦	總計		銷往美國		銷往 倫敦	總計
	經過 蘇伊士	經過 太平洋				經過 蘇伊士	經過 太平洋		
1896	不詳	不詳	不詳	13,537,800	-----	-----	-----	-----	-----
1897	不詳	不詳	不詳	14,250,000	-----	-----	-----	-----	-----
1898	不詳	不詳	不詳	11,400,000	-----	-----	-----	-----	-----
1899	不詳	不詳	不詳	10,538,619	865,880	-----	-----	-----	-----
1900	不詳	不詳	不詳	9,998,313	1,148,007	-----	-----	-----	-----
1901	不詳	不詳	不詳	9,647,877	1,842,496	-----	-----	-----	-----
1902	不詳	不詳	不詳	12,219,004	389,794	901,483	-----	-----	901,483
1903	5,863,572	4,442,767	670,805	10,977,144	692,920	2,183,385	463,610	-----	2,646,995
1904	4,245,225	3,840,074	441,347	8,526,646	473,784	2,714,596	1,189,704	-----	3,904,300
1905	2,367,633	3,390,003	432,337	7,138,970	255,018	3,221,925	2,341,018	-----	5,562,942
1906	3,273,912	2,576,602	421,950	6,282,464	149,888	2,974,056	3,668,030	-----	6,642,086
1907	895,734	500,658	399,899	1,796,291	565,569	4,613,824	5,813,665	-----	10,427,489
1908	200,090	12,277	509,908	3,722,275	487,785	5,623,569	5,870,342	-----	11,493,911
1909	125,844	-----	762,658	888,502	723,859	4,647,555	7,172,406	-----	11,819,961
1910	12,589	-----	289,207	301,796	1,411,998	6,351,093	5,071,110	438,114	11,860,317

資料來源：臺灣銀行總務部調查課，〈臺灣烏龍茶ノ概況並茶金融上ノ沿革〉，頁12-13。

表 18 運載臺茶的汽（輪）船公司及其臺北代理店（1910 年）

航路	輪船公司名	臺北代理店	直輸		神戶及 香港裝運		合計	
			隻 數	噸 數	隻 數	噸 數	隻 數	噸 數
經過 太平洋	太平洋汽（輪） 船公司	德記	8	4,279	4	344	12	4,623
	東洋汽（輪） 船公司	德記	4	1,707	2	168	6	1,875
	C.P.R	德記	2	1,011	4	197	6	1,208
	日本郵船公司	科爾本（コルボン音 譯）	7	2,471	8	996	15	3,467
	G. Northern	科爾本（コルボン音 譯）	1	568	1	190	2	758
	大阪商船公司	隆興（史密斯貝克）	6	1,963	1	35	7	1,998
	Bank. Line	和記（ボイド）	3	1,083	2	402	5	1,485
	合計		31	1,3082	22	2,332	53	15,414
經過蘇 伊士運 河運往 倫敦	A. & O. Line.	德記	1	803	---	-----	1	803
	A. & A.	隆興	6	4,888	---	-----	6	4,888
	Indra. Line.	怡和	4	4,436	---	-----	4	4,436
	Dodwell. Line	和記	5	5,467	---	-----	5	5,467
	P. & O. N. Co.	德記	6	1,048	10	275	16	1,323
	合計		22	16,642	10	275	32	16,917

資料來源：臺灣銀行總務部調查課，〈臺灣烏龍茶ノ概況並茶金融上ノ沿革〉，頁13-14。

表 19 由基隆輸出及經日本輸往美國的臺茶比例（1909 及 1910 年）

	1909		1910	
	金額	百分比	金額	百分比
基隆輸出	4,144,364日圓	94%	3,779,822日圓	87%
經日本轉運	273,050日圓	6%	563,554日圓	13%
合計	4,417,414日圓	100%	4,343,376日圓	100%

資料來源：臺灣銀行總務部調查課，〈臺灣烏龍茶ノ概況並茶金融上ノ沿革〉，頁50。

表 20 日本不定期貨物船近海地區分佈狀況 (昭和 13.3.29)

市場別	隻數	重量噸數
內地臺灣間	43艘	289,892噸
內地大連間	36艘	229,281噸
內地朝鮮間	41艘	160,670噸
北海道太平洋岸間	54艘	276,039噸
北海道日本海岸間	10艘	430,114噸
九州太平洋岸間	40艘	144,087噸
九州日本海岸間	2艘	6,300噸
內地樺太間	9艘	49,260噸
臺灣朝鮮大連間	5艘	28,509噸
內地滿洲華北間	16艘	61,946噸
內地上海青島間	3艘	17,295噸
其他	17艘	75,364噸
合計	276艘	1,768,757噸

資料來源：岡崎幸壽，〈海運〉，頁128。

表 21 香港輪船出入數 (1899 年)

船籍	入港次數		入港噸數	
	1898年	1899年	1898年	1899年
英國	1,690	1,654	2,545,055	2,557,920
德國	690	633	881,094	826,275
日本	240	332	502,618	656,903
中國	211	191	262,613	248,809
法國	157	221	175,227	218,669
挪威	204	125	188,213	117,220
美國	19	48	39,793	80,493
奧國	25	25	66,159	71,095
其他	97	74	89,376	87,001
合計	3,338	3,303	4,750,148	4,864,385

資料來源：外務省通商局，〈香港三十二年貿易年報〉，〈通商彙纂〉，卷58號191（明治34年5月），附於明治34年2月25日香港帝國領事館報告，頁37。

表 22 香港輪船出入數 (1900 年)

船籍	入港次數		入港噸數	
	1899年	1900年	1899年	1900年
英國	1,654	1,739	2,557,920	2,792,973
德國	633	656	826,275	952,870
日本	332	314	656,903	649,288
中國	191	2,332	248,809	229,954
法國	221	99	218,669	128,479
挪威	125	110	117,220	122,859
美國	48	41	80,493	102,727
奧國	25	53	71,095	87,206
其他	74	98	87,001	103,562
合計	3,303	3,362	4,864,385	5,169,918

資料來源：外務省通商局，〈香港三十三年貿易年報〉，《通商彙纂》，卷60號201，附於34年9月10日香港帝國領事館報告，頁33。

表 23 各國船舶入港數 (香港港務局報告) (1911 年)

國別	入港船數	入港回數	噸數
英國	輪船344 帆船4	1,952 6	3,781,622 16,534
德國	111	657	1,133,786
日本	106	509	1,354,362
挪威	36	210	201,039
奧地利	6	24	96,380
中國	20	192	241,362
丹麥	8	20	45,928
荷蘭	16	130	235,881
法國	27	152	242,469
義大利	2	12	31,188
葡萄牙	4	79	32,842
俄國	11	20	53,080

國別	入港船數	入港回數	噸數
瑞典	6	14	25,778
美國	輪船18 帆船1	71 1	243,619 163
合計	720		7,756,033

資料來源：外務省通商局，〈香港事情（中）〉，《通商公報》，卷4號32（東京：啓成社，大正2年7月），頁30。（大正2年7月14日香港帝國總領事金井忍郎報告）

表 24 進出香港的各國船舶數（1913 年）

國別	船數	噸數
英國	5,412	6,255,613
日本	740	1,907,307
德國	579	1,107,453
中國	863	591,452
法國	307	422,736
美國	73	270,987
荷蘭	128	242,928
比利時	139	182,633
澳洲	51	168,063
俄國	34	86,021
葡萄牙	223	69,667
丹麥	13	34,433
瑞典	12	31,497
義大利	7	18,372
中國（大型帆船）	12,806	1,447,027
（小船）	2,267	93,772
總計	23,722	12,929,911

資料來源：〈香港事情概要〉，吉川浩，《南支那研究誌》，頁168。

說明：帆船以外各國船隻應指輪船，才有兩個中國出現在表中。

表 25 各國進出香港的船舶數（1927 及 1928 年）

國名	1927年		1928年	
	船數（艘）	噸數（噸）	船數（艘）	噸數（噸）
英國	5,702	8,466,960	5,562	8,786,202
日本	1,109	2,927,207	1,016	2,829,121
美國	245	1,495,775	251	1,471,424
中國	1,315	847,073	1,670	812,037
德國	151	487,160	163	564,429
丹麥	48	153,341	70	196,780
荷蘭	251	849,766	245	823,506
法國	246	629,144	312	724,176
義大利	26	141,566	26	143,918
挪威	472	657,005	419	613,765
葡萄牙	73	15,526	81	14,380
瑞典	30	103,182	43	128,955
合計	9,669	16,774,788	9,859	17,109,051

資料來源：臺灣總督官房調查課，《南支那の開港場》（第一編），頁176-177。

表 26 進出香港的各國輪船數（1936 年）

國別	種別	海洋輪船		河航輪船		合計	
		船數	噸數（千噸）	船數	噸數（千噸）	船數	噸數（千噸）
英國		4,616	11,943	6,449	6,732	11,065	18,675
美國		388	2,569	-----	-----	388	2,569
比利時		2	6	-----	-----	2	6
中國		1,285	1,831	2,514	1,048	3,799	2,879
丹麥		248	633	-----	-----	248	633
荷蘭		479	1,834	-----	-----	479	1,834
法國		390	1,273	-----	-----	390	1,273
德國		273	1,421	-----	-----	273	1,421
希臘		6	18	-----	-----	6	18
義大利		74	564	-----	-----	74	564
日本		1,944	5,632	-----	-----	1,944	5,632
挪威		1,084	1,957	-----	-----	1,084	1,957
葡萄牙		131	71	-----	-----	131	71
巴拿馬		10	37	-----	-----	10	37
瑞典		50	177	-----	-----	50	177
合計		10,980	29,966	-----	-----	19,943	37,746

資料來源：臺灣總督官房外事課，《臺灣と南支那》，頁165-166。

表 27 各國進出香港的船舶數 (1937 年)

國名	入港		出港	
	船數 (單位：艘)	噸數 (單位：千噸)	船數 (單位：艘)	噸數 (單位：千噸)
英國	5,147	8,935	5,137	8,882
日本	671	2,178	672	2,186
美國	159	1,101	159	1,106
挪威	535	977	539	985
中國	1,265	902	1,225	854
荷蘭	228	887	327	889
德國	138	739	137	738
法國	187	611	187	611
義大利	57	411	57	400
丹麥	117	340	117	340
瑞典	20	77	20	77
巴拿馬	14	45	19	53
葡萄牙	79	44	78	44
其他	14	23	14	23
合計	8,631	17,277	8,588	17,195

資料來源：大西齋，《香港と海南島》，頁52-53。

表 28 香港日商的營業項目與資本額 (1920 年)

店號	營業項目	資本額	本店及所在地	備考 (本店設立時間)
日本郵船公司	航運業	4,400 萬圓	日本郵船股份有限公司 (東京)	明治18年成立
東洋汽船公司	航運業	3,250 萬圓	東洋汽船股份有限公司 (東京)	明治29年成立
大阪商船公司	航運業	5,000 萬圓	大阪商船股份有限公司 (大阪)	明治17年成立
臺灣銀行	銀行業	2,000 萬圓	股份有限公司臺灣銀行 (臺北)	明治32年成立
正金銀行	銀行業	4,800 萬圓	正金銀行 (橫濱)	明治13年成立

日本殖民時期臺灣與香港經濟關係的變化

店號	營業項目	資本額	本店及所在地	備考（本店設立時間）
日信洋行	輸出入貿易	200萬圓	日本棉花股份有限公司（大阪）	明治25年成立
古河公司	輸出入貿易	1,000萬圓	古河商事股份有限公司（東京）	以前為合名組織，大正6年12月改為株式組織
三井洋行	輸出入貿易	2,000萬圓	三井物產股份有限公司（東京）	以前為合名組織，明治42年改為股份有限組織
三菱公司	輸出入貿易	1,500萬圓	三菱合資股份有限公司（東京）	明治26年成立
日森洋行	輸出入貿易	50萬圓	合名公司鈴木商店（神戶）	以前為個人經營，明治41年改為合名組織
東亞煙公司	煙草的進口	300萬圓	東亞煙草股份有限公司（東京）	明治39年成立
八重山炭礦	煤炭進口	-----	八重山炭礦（沖繩）	經營者不詳
原洋行	進出口雜貨	不詳	香港（店主原虎彥）	年交易額不詳
公誠公司	進出口雜貨	-----	香港（店主三浦誠一）	年交易額不詳
中和洋行	進口雜貨	-----	-----	年交易額不詳
中旭公司	進出口雜貨	-----	香港（店主橋本雅良）	年交易額不詳
鄉原洋行	出口中國木材	-----	香港（店主鄉原琴次郎）	年交易額不詳
松永洋行	美術、雜貨	-----	香港（店主松永八次郎）	年交易額不詳
岡田洋行	美術、雜貨	-----	香港（店主岡田利助）	年交易額不詳
日光洋行	美術、雜貨	-----	香港（店主安東清次）	年交易額不詳
青井洋行	美術、雜貨	-----	香港（店主青井松太郎）	年交易額不詳
三笠洋行	美術、雜貨	-----	香港（店主三浦清一）	年交易額不詳
日來公司	陶器類	-----	香港（店主平真澄）	年交易額不詳
本田洋行	酒、食品雜貨	-----	香港（店主本田平一）	年交易額不詳
東勝洋行	棉絲、棉布、雜貨、棉花、砂糖	-----	加藤商會（名古屋）	年交易額不詳
鶴谷洋行	船具、陶器、雜貨	5萬圓	合名會社鶴谷商會（神戶）	以前為個人經營，明治31年改為合名組織
東洋館	船艦用品	-----	香港（店主橫瀨清）	年交易額不詳
加藤洋行	陶器、玻璃、電器	-----	加藤計吉商店（大阪）	年交易額不詳
嘉門洋行	棉絲、棉布、雜貨	-----	嘉門商會（大阪）	年交易額不詳

店號	營業項目	資本額	本店及所在地	備考（本店設立時間）
大正洋行	賣藥、雜貨	-----	香港（店主田邊泰吉）	年交易額不詳
中澤洋行	絹棉布、雜貨	-----	香港（店主中澤幾太郎）	年交易額不詳
華善洋行	縫紉業	-----	香港（店主伊藤三郎）	年交易額不詳
丸一藥房	賣藥、雜貨	-----	香港（店主一樹北次郎）	年交易額不詳
福記洋行	肥料、雜穀、砂糖、棉絲、海產	-----	大澤商店（京都）	年交易額不詳
富士商會	煙草類	-----	香港（店主古田卯三郎）	年交易額不詳
櫻商行	煙草類	-----	香港（店主櫻井哲次郎）	年交易額不詳
湯淺洋行	砂糖、小麥粉、棉絲、肥料、雜穀	-----	湯淺竹的助商店（神戶）	年交易額不詳
平岡洋行	印刷材料及文具	-----	香港（店主平岡貞）	年交易額不詳
森田商店	酒、食品、雜貨	-----	香港（店主石渡安太郎）	年交易額不詳

資料來源：（南支南洋に於ける邦人會社商店調），吉川浩，〈南支那研究誌〉，頁439-442。

表 29 臺灣煤炭的輸出地及種類（1917 年）

（單位：噸）

輸出地	塊炭	粉炭	總計
廈門	8,055	2,524	10,579
福州	16,743	9,454	26,197
汕頭	9,511	601	10,112
溫州	1,983	543	2,326
廣東	28,516	4,525	33,041
香港	153,368	10,780	164,148
泉州	242	165	407
寧波	140	-----	-----
上海	3,826	-----	-----
天津	12	-----	-----
馬尼拉	2,200	-----	-----
合計	224,585	28,392	252,977

資料來源：古川不絕，〈南支の炭業と臺灣炭〉，吉川浩，〈南支那研究誌〉，頁177。

徵引書目

一、報紙、檔案

1. 《臺灣日日新報》。
2. 中央研究院臺灣史研究所籌備處，《清末臺灣海關歷年資料》（一、二冊），臺北南港，1997年6月。
3. 日本外交史料館藏，《日本外務省記錄》。
4. 外務省通商局，《通商公報》。
5. 外務省通商局，《通商彙纂》。
6. 商務官報局，《商務官報》，臺北：臺灣商務印書館，1971。
7. *British Parliamentary Papers, Embassy and Consular Commercial Reports, Area Studies Series* (Irish University Press, 1971), Japan, North Formosa, 1897:7, 1898:9.

二、專書

1. 《支那最近の時局と貿易關係》，南支那及南洋調查第170輯，臺灣總督官房調查課，1928年。
2. 《日本貿易精覽》，東京：東洋經濟新報，1935年。
3. 《南洋に於ける日本船舶の概況》，南支及南洋調查第39號，1919年12月殖產局商工課調查。
4. 三井物產株式會社臺北石炭支部，《臺灣炭礦誌》（無出版地、時）。
5. 三浦昭男，《北太平洋定期航線史》，東京：出版協同社，1994。
6. 大西齋，《香港と海南島》，東京：朝日新聞社，1939。
7. 大藏省編，《日本外國貿易年表》，東京，1936。
8. 小椋廣勝，《香港》，東京：岩波書店，1942。
9. 小林英夫、柴田善雄，《日本軍政下の香港》，東京：社會評論社，1996。
10. 小風秀雅，《帝國主義下の日本海運》，東京：山川出版社，1995。

11. 山高五郎，《日の丸船隊史話》，東京：千歲書房，1942。
12. 中西利八，《新日本人物大系》，東京：東方經濟學會出版部，1936。
13. 中華會館編，《落地生根——神戶華僑と神阪中華會館の百年》，東京：研文出版（山本書店出版部），2000。
14. 戸田貞次郎，《米國海運史要》，東京：二里木書店，1943。
15. 日本商工會議所，《第二回旅商第一班報告書》，東京：編者，1928。
16. 外務省通商局編纂，《各國通商の動向と日本》（昭和13年版），東京：日本國際協會發行，1938。
17. 田中守一編，《日本產樟腦參考資料》，神戸：三井物產神戸支店，1919。
18. 伊藤斌，《列國對支投資と支那國際收支》，東京：東亞研究所，1941。
19. 朱德蘭，《長崎華商貿易の史的研究》，東京：芙蓉書房，1997。
20. 佐佐木英彦，《臺灣の産業と其取引》，臺南新報社臺北印刷所，1928。
21. 余繩武、劉存寬，《十九世紀的香港》，北京：中華書局，1994。
22. 杉野嘉助（《臺灣日日新報》經濟部長）編纂，《臺灣糖業年鑑》（昭和5年版），臺北：臺灣通信社，1930。
23. 杉野嘉助，《臺灣商工十年史》，臺北：臺北印刷株式會社，1919。
24. 周憲文，《臺灣經濟史》，臺北：開明書店，1980。
25. 岡崎幸壽，《海運》，東京：ダイヤモンド社，1938。
26. 東京日本國際協會，《臺灣經濟年報》，東京：編者，1941。
27. 東京高等商業學校，《香港通過商業調查報告書》，東京：小川邦孝，1909。
28. 林本源祭祀公業，《板橋林本源家傳》，臺北：編者，1985。
29. 林獻堂編，《林氏族譜》，子慕公之派下集，臺中：東振商會，1936。
30. 香港日本商業會議所編，《香港年鑑》，香港：編者，1941年版。
31. 神戸市立歴史博物館，《日中歴史海道兩千年》，神戸：編者1997。
32. 神田正雄，《働き行く臺灣》，東京：海外社，1930。
33. 淺春貞次郎編，吉開右志太著，《臺灣海運史》，臺北：臺灣海務協會，1941。

34. 湯地幸平，《南支視察報告書》，南支那及南洋調查第 29 號，臺北：臺灣總督府，1919。
35. 菅原幸助，《日本の華僑》，東京：朝日新聞社，1979。
36. 菊地恭宜，〈廈門の通貨並金融事情〉，臺灣銀行總務部調查課，1912。
37. 鈴木辰三，《臺灣官民職員錄》，臺北：臺灣商工社，1923。
38. 幣原坦，《臺灣を代表するもの》，臺中：臺灣博覽會紀念，1935。
39. 臺灣省文獻委員會，《臺灣省通誌》，臺北：臺灣省文獻委員會，1971，卷 4，經濟志·商業篇。
40. 臺灣新民報社編，《臺灣人名辭典》，臺北：臺灣新民報社，1937，原版；日本圖書，1989，再版。
41. 臺灣新民報社調查課編，《臺灣人士鑑》，臺北：臺灣新民報社，1934，原版；臺北：湘南堂書店復刻，1986，再版。
42. 臺灣銀行經濟研究室編，《臺灣的樟腦》，臺灣特產叢刊第 10 種，臺北，1952。
43. 臺灣銀行調查課，《南支南洋ニ於ケル邦人狀況》，臺北，1919。
44. 臺灣銀行總務部計算課，《第一次臺灣金融事項參考書附錄》，臺北，1902。
45. 臺灣銀行總務部調查課，《臺灣烏龍茶ノ概況並茶金融上ノ沿革》，臺北，1912。
46. 臺灣總督官房外事課，《臺灣と南支南洋》，臺北，1935。
47. 臺灣總督官房外事課，《臺灣と南支那》，南支那及南洋調查第 236 輯，臺北，1937。
48. 臺灣總督官房調查課，《南支那の開港場》（第一編），南支那及南洋調查第 184 輯，臺北，1930。
49. 臺灣總督官房調查課，《香港要覽》，南支那及南洋調查第 55 輯，臺北，1936。
50. 臺灣總督府，《香港の金融機構》，臺北，1916。
51. 臺灣總督府，《戰後南支に於ける列國貿易の消長及其趨勢》，南支及

- 南洋調査第 39 號，臺北，1919 年 1 月殖產局商工課調査。
52. 臺灣總督府民政部財務局，《明治三十九年臺灣貿易概覽》，臺北，1908。
 53. 臺灣總督府交通局遞信部，《臺灣の海運》，臺北，1940。
 54. 臺灣總督府官房調査課，《臺灣對支那香港及南洋方面貿易一覽》，臺北，1924, 1925。
 55. 臺灣總督府財務局，《臺灣對南支南洋貿易表》附中支、北支、滿洲國、關東州，臺北，1935, 1939。
 56. 臺灣總督府財務局，《臺灣の貿易》，臺北，1935。
 57. 臺灣總督府財務局稅務課，《臺灣貿易四十年表（自明治二十九年至昭和十年）》，臺北，1936。
 58. 臺灣總督府專賣局，《臺灣の鹽業》，臺北，1937。
 59. 臺灣總督府殖產局，《臺灣茶業一斑》，殖產局出版第 86 號，臺北，1915。
 60. 臺灣總督府殖產局，《戰後南支に於ける列國貿易の消長及其趨勢》，南支南洋調査第 33 號，臺北，1919。
 61. 臺灣總督府殖產局特產課，《支那及南洋に於ける柑橘銷路調査》，殖產局出版第 520 號，臺北，1928。
 62. 臺灣總督府稅關，《昭和二年臺灣貿易概覽》，臺北：編者，1928。
 63. 臺灣總督府稅關，《昭和三年臺灣貿易概覽》，臺北：編者，1929。
 64. 臺灣總督府稅關，《昭和四年臺灣貿易概覽》，臺北，1930。
 65. 臺灣總督府稅關，《昭和五年臺灣貿易概覽》，臺北：編者，1931。
 66. 臺灣總督府稅關，《臺灣對支那香港及南洋方面貿易一覽》，臺北，1925, 1926。
 67. 臺灣總督府熱帶產業調査會，《香港經濟調査委員會報告書》，臺北：盛進商事株式會社，1937。
 68. 榎本政一，《臺灣を仲繼とする我が對南支輸出貿易》，《神戸高等商業學校，海外旅行調査報告》，臺北，1922 年夏期。
 69. 興南新聞社編，《臺灣人士鑑》，臺北：興南新聞社，1943。

70. 龜井英之助，《砂糖取引事情大要》，東京：拓殖新報社發行，1914。
71. 濱下武志著，馬宋芝譯，《香港大視野——亞洲網絡中心》，香港：商務印書館，1997。
72. 鶴見左吉雄，《日本貿易史綱》，東京：嚴松堂，1939。
73. Daniel R. Headrick, *The Tentacles of Progress, Technology Transfer in the Age of Imperialism, 1850-1940*, Oxford: Oxford University Press, 1988.
74. Hsiao, Liang-lin, *China's Foreign Trade Statistics, 1864-1949*, Cambridge, Mass.: Harvard University Press, 1974.
75. S. Sugiyama, "Marketing and Competition in China, 1895-1932: The Taikoo Sugar Refinery," S. Sugiyama and Linda Grove, *Commercial Networks in Modern Asia*, England: Curzon Press, 2001.

三、論文

1. 〈1882-1891 年臺灣臺南海關報告書〉，《臺灣經濟史六集》，臺灣研究叢刊第 54 種。
2. 〈南支南洋に於ける邦人會社商店調〉，吉川浩，《南支那研究誌》，大阪：大阪經濟新聞社，1920。
3. 〈香港事情概要〉，吉川浩，《南支那研究誌》，大阪：大阪經濟新聞社，1920。
4. 子固，〈臺灣經濟與日本〉，《臺灣銀行季刊》，創刊號，臺北：臺灣銀行金融研究室，1947 年 6 月。
5. 川上蒼村（《臺南新報》記者），〈支那巡遊記〉，吉川浩，《南支那研究誌》，大阪：大阪經濟新聞社，1920。
6. 古川不絕，〈南支の炭業と臺灣炭〉，吉川浩，《南支那研究誌》，大阪：大阪經濟新聞社，1920。
7. 外務省通商局，〈香港及廣東〉，《通商彙纂》，卷 97 號 1，明治 39 年 1 月 8 日，附於明治 38 年 6 月 19 日香港帝國領事報告。
8. 何世鳳，〈從貿易統計上看 1930 年代東亞的地區和城市〉，未刊稿。

9. 杉原薰，〈近代アジア經濟史における連續と斷絶〉，《社會經濟史學》，卷 62 號 3，1996 年 9 月。
10. 周憲文，〈日據時代臺灣之對外貿易〉，《臺灣銀行季刊》，卷 9 期 1，1957 年 6 月。
11. 東嘉生著，周學譜譯，〈清代臺灣的貿易與外國商業資本〉，《臺灣經濟史初集》，臺銀研究叢刊第 25 種，臺北：臺灣銀行，1954。
12. 林滿紅，〈「大中華經濟圈」概念之一省思——日治時期臺商之島外經貿經驗〉，《中央研究院近代史研究所集刊》，期 29，1997 年 12 月。
13. 林滿紅，〈「大中華經濟圈」概念の一考察——日本統治時代の臺灣商人の活動——〉，飯島涉編，《華僑・華人史研究の現在》，東京：汲古書院，1999。
14. 林滿紅，〈口岸貿易與近代中國——臺灣最近有關研究之回顧〉，《近代中國區域史研討會論文集》，臺北：中央研究院近代史研究所，1986 年 12 月。
15. 林滿紅，〈中日關係之一糾結：1941 至 1945 年間臺灣與東北貿易加強的社會意涵〉，《第三屆「近百年中日關係」學術研討會會議論文集》，臺北：中央研究院近代史研究所，1996 年 3 月。
16. 林滿紅，〈日本政府與臺灣籍民的東南亞投資，1895-1945〉，《中央研究院近代史研究所集刊》，期 32，1999 年 12 月。
17. 林滿紅，〈日本殖民地期臺灣の對滿州貿易促進とその社會的意義（1932-1941）〉，秋田茂、籠谷直人編，《一九三〇年代の東亞世界秩序》，廣島：溪水社，2001。
18. 林滿紅，〈印尼華商、臺商與日本政府之間：臺茶東南亞貿易網絡的拓展(1895-1919)〉，湯熙勇主編，《中國海洋發展史論文集》，輯 7，臺北：中央研究院中山人文社會科學研究所，1999。
19. 林滿紅，〈清末臺灣與我國大陸的貿易形態比較，1860-1894〉，《國立臺灣師範大學歷史學報》，期 6，1978 年 5 月。
20. 林滿紅，〈經貿與政治文化認同——日本領臺為兩岸長程關係投下的

- 變數》，《中國歷史上的分與合學術研討會論文集》，臺北：聯經出版社，1995。
21. 林滿紅，〈臺灣資本與兩岸經貿關係——臺商拓展外貿經驗之一重要篇章〉，《臺灣經驗——歷史經濟篇》，臺北：東大圖書公司，1993。
 22. 林滿紅，〈臺灣與東北間的貿易，1932-1941〉，《中央研究院近代史研究所集刊》，期 24，1995 年 6 月。
 23. 松井明太，〈神戸と臺灣出身華僑〉，《神戸と華僑》，兵庫：甲南大學總合研究所，1994。
 24. 後藤乾一，〈臺灣與東南亞：1930-1945〉，《臺灣史研究一百年》，臺北：中央研究院臺灣史研究所籌備處，1997。
 25. 堀和生，〈植民地帝國日本の經濟構造——一九三〇年代を中心に——〉，《日本史研究》，號 462，2001 年 2 月。
 26. 梁華璜，〈臺灣總督府與廈門旭瀛書院〉，《近代中國區域史研討會論文集》，臺北：中央研究院近代史研究所，1986。
 27. 許紫芬，〈近代香港華商轉口貿易的個案研究〉，《港澳與近代中國學術研討會論文集》，臺北：國史館，2000。
 28. 朝日新聞社，〈南方の據點・臺灣〉，東京：朝日新聞社，1944。
 29. 趙祐志，〈評介：杉原薫，〈アジア間貿易の形成と構造〉〉，京都：ミネルヴァ書房，1996），《中央研究院近代史研究所集刊》，期 24，1995 年 6 月。
 30. 澹庵，〈臺灣經濟與南洋〉，《臺灣銀行季刊》，創刊號，臺北：臺灣銀行經濟研究室，1947 年 6 月。
 31. Man-houng Lin, "The Multiple Nationality of Overseas Chinese Merchants: A Means for Reducing Commercial Risk," *Modern Asian Studies*, 35:4, 2001.
 32. Man-houng Lin, "Taiwanese Merchants, Overseas Chinese Merchants, and Japanese government: Taiwan's Economic Relation with Japan, 1895-1945," Tokyo AAS 2001, June 23-4.