

(國科會 GRB 編號)

PG10302-0009

台江地區文史資源調查及應用規劃研究(三)

----竹筏港歷史調查與台江文史導覽書籍編著計畫

【成果報告書】

委託單位：台江國家公園管理處

執行單位：亞登民俗文化工作室

計畫主持人：吳建昇

首席協同研究：許猷平

協同研究：許清保、郭馥瑯、王素滿、蔡登進

執行期間：民國 103 年 2 月至 103 年 12 月

(本報告內容及建議，純屬研究小組意見，不代表本機關意見)

【目 錄】

圖 次.....	iii
表 次.....	viii
摘 要.....	ix
Abstract.....	x
第一章 前言	1
第一節 計畫緣由.....	1
第二節 計畫目標與工作項目.....	2
第三節 前人研究.....	3
第四節 研究地區.....	6
第五節 研究方法.....	8
第六節 研究進度.....	9
第七節 計畫成果.....	9
第二章 在歷史文獻中的竹筏港	11
第一節 開鑿竹筏港的歷史背景	11
第二節 竹筏港水道的後續發展	32
第三節 台江浮覆後的商貿發展.....	45
第四節 竹筏仔賊的出現	58
第五節 竹筏港的沒落與近年來的再發展	66
第三章 運用古今地圖淺析竹筏港水道	75
第一節 與竹筏港水道相關的西方古地圖分析	75
第二節 與竹筏港水道相關的現代地圖分析	82
第三節 與竹筏港水道相關的文獻資料探討	100
第四節 野外實地考察找尋竹筏港水道遺址.....	103
第四章 竹筏港水道沿岸周圍的文化景觀	123
第一節 國賽港區段：在國賽港與曾文溪之間.....	123
第二節 土城仔區段：在曾文溪與鹿耳門溪之間	134
第三節 媽祖宮區段：在鹿耳門溪與四草湖之間.....	148

第五章 結論與建議	175
參考書目	181
附錄一：竹筏港水道大事記.....	188
附錄二：竹筏港及國賽港史料彙整.....	192
附錄三：重要地點及文化地景之座標定位表.....	195
附錄四：期中審查會紀錄及彙覆	197
附錄五：期末審查會紀錄及彙覆	201

圖次

(圖 1-1) 紅樹林綠色隧道觀光竹筏業者掛在搭船處的宣傳海報.....	4
(圖 1-2) 在土城西側的竹筏港橋標示.....	4
(圖 1-3) 本計畫研究區域概要位置圖.....	6
(圖 1-4) 本計畫研究區域概要衛星地圖.....	7
(圖 2-1) 康熙年間台江內海圖 (1687)	11
(圖 2-2) 全臺前後山輿圖 (1878) 中浮覆後的台江內海.....	13
(圖 2-3) 〈臺南縣管內全圖〉(1911)描繪在媽祖宮一帶的竹筏港水道.....	15
(圖 2-4) 1867 年臺灣府港口圖.....	18
(圖 2-5) 1868 年所繪製海圖.....	19
(圖 2-6) 19 世紀國賽港位於諸多溪流下游河口沙洲之間.....	22
(圖 2-7) 日本時代初期安平所使用的竹筏 1.....	23
(圖 2-8) 日本時代初期安平所使用的竹筏 2.....	27
(圖 2-9) 西人所繪中式大型載貨竹筏.....	28
(圖 2-10) 清末安平常見的「手撐仔」，為圓底小型舢舨船	30
(圖 2-11) 疑釐金局分卡現址.....	37
(圖 2-12) 安平運河海關現況.....	38
(圖 2-13) 日本時代日人前往國聖港視察公文.....	40
(圖 2-14) 港仔寮一帶的竹筏港，現已成為隱溪.....	41
(圖 2-15) 鹿耳門聖母廟藏三郊拓墾界碑.....	43
(圖 2-16) 七股竹橋七十二份慶善宮主祀天上聖母.....	59
(圖 2-17) 七股山仔寮龍山宮主祀池府千歲.....	61
(圖 2-18) 胡厝寮代天府主祀五府千歲.....	63
(圖 2-19) 在《臺灣日日新報》中有關竹筏仔賊的報導.....	64
(圖 2-20) 1999 年出土的「箕水豹」石碑.....	68
(圖 2-21) 西方人所繪竹筏港圖 (1870)	71
(圖 2-22) 1920 年代竹筏港在臺南市之相對位置圖.....	73
(圖 3-1) 中華沿海之福爾摩沙海峽先島諸島及呂宋島部分海圖.....	75

(圖 3-2)〈福爾摩沙島圖〉(1864)	76
(圖 3-3)〈西方人繪製竹筏港圖〉(1870)	76
(圖 3-4)〈福爾摩沙與澎湖群島圖〉(1871)	76
(圖 3-5)〈福爾摩沙南部圖〉(1873)	77
(圖 3-6)〈西方人繪製竹筏港圖〉(1882)	77
(圖 3-7)〈東印度群島圖(往中華與日本的東方航路)〉(1888)	78
(圖 3-8)〈臺南-臺灣日治二十萬分一圖第十號〉(1897)	78
(圖 3-9)〈臺南縣管內全圖〉(1901年)	79
(圖 3-10)〈中華沿海：福爾摩沙海峽地圖〉(1853)	79
(圖 3-11)〈福爾摩沙島地圖〉(1856)	80
(圖 3-12)〈西方人所繪竹筏港圖〉(1867)	80
(圖 3-13)〈福爾摩沙圖〉(1884)	81
(圖 3-14)〈福爾摩沙島圖〉(1893)	81
(圖 3-15)〈最新修訂福爾摩沙圖〉(1896)	82
(圖 3-16)〈最新修訂福爾摩沙圖〉(1896)	82
(圖 3-17)臺南市安南區地名分佈(一)	85
(圖 3-18)連貫的竹筏港	85
(圖 3-19)不連貫的竹筏港(臺灣府城並安平海口圖)	86
(圖 3-20)不連貫的竹筏港(日治五萬分之一地形圖)	86
(圖 3-21)「蔡姑廟」與竹筏港的相對位置	87
(圖 3-22)標示「溪筏港」的「竹筏港」	87
(圖 3-23)標示「竹筏港溪」的「竹筏港」	88
(圖 3-24)標示「溪筏港線(嘉南大圳)」的竹筏港(1933)	88
(圖 3-25)標示「溪筏線、溪筏線之一(嘉南大圳)」的竹筏港	89
(圖 3-26)標示「溪筏線(嘉南大圳)」的竹筏港(1978)	89
(圖 3-27)標示「溪筏線(嘉南大圳)」的竹筏港(1995)	90
(圖 3-28)蔡姑廟東南方的「溪排港橋」(1992)	90
(圖 3-29)蔡姑廟東南方的「溪排港橋」(1996)	91
(圖 3-30)蔡姑廟東南方的「溪排港橋」(1999)	91

(圖 3-31) 臺南市安南區地名分佈 (二)	96
(圖 3-32) 疑似「釐金局港仔寮分卡」位置 (一)	97
(圖 3-33) 疑似「釐金局港仔寮分卡」位置 (二)	97
(圖 3-34) 疑似「釐金局港仔寮分卡」與港仔寮的位置	98
(圖 3-35) 四草「綠色隧道」位置 (1904)	98
(圖 3-36) 四草「綠色隧道」位置	99
(圖 3-37) 竹筏港水道「鹿耳門溪到港西段」實地考察路線軌跡圖.....	104
(圖 3-38) 竹筏港水道「鹿耳門溪到港西段」實地考察路線軌跡圖.....	105
(圖 3-39) 竹筏港水道「鹿耳門溪到港西段」實地考察路線軌跡圖.....	105
(圖 3-40) 竹筏港水道匯入鹿耳門溪處.....	106
(圖 3-41) 鹿耳門溪以北的竹筏港水道.....	106
(圖 3-42) 城西街三段 1 巷的竹筏港水道.....	107
(圖 3-43) 現今的竹筏港橋.....	107
(圖 3-44) 城西街三段 2 巷的竹筏港水道.....	108
(圖 3-45) 五張相片之空間分布圖.....	108
(圖 3-46) 過去竹筏港水道出海口位置.....	109
(圖 3-47) 過去國聖港的位置.....	109
(圖 3-48) 前二張相片之空間分布圖.....	110
(圖 3-49) 嘉南農田水利會灌溉遞給水區分圖與經建版地形圖疊合.....	110
(圖 3-50) 實際考察路線軌跡與蔡姑娘廟西側之溪筏港排水道.....	111
(圖 3-51) 實際考察路線軌跡與蔡姑娘廟西側之溪筏港排水道.....	111
(圖 3-52) 實際考察路線軌跡與蔡姑娘廟西側之溪筏港排水道.....	112
(圖 3-53) 「四草大眾廟到鹿耳門溪段」實地考察路線軌跡圖 1.....	115
(圖 3-54) 「四草大眾廟到鹿耳門溪段」實地考察路線軌跡圖 2.....	115
(圖 3-55) 「四草大眾廟到鹿耳門溪段」實地考察路線軌跡圖 3.....	116
(圖 3-56) 四草「綠色隧道」位置與竹筏港水道實地考察軌跡圖.....	116
(圖 3-57) 竹筏港水道接四草綠色隧道之處.....	117
(圖 3-58) 竹筏港水道朝西北方向往本田路一段之河道.....	117
(圖 3-59) 過四草大道的竹筏港水道.....	118

(圖 3-60) 前三張相片之空間分布圖.....	118
(圖 3-61) 實地考察路線軌跡疊合 Google 衛星影像圖.....	119
(圖 3-62) 鹽工宿舍，又稱鹽夫舍，舊稱港寮.....	119
(圖 3-63) 本田路一段 150 號.....	120
(圖 3-64) 過了鹽夫舍的竹筏港水道.....	120
(圖 3-65) 過了北汕尾二路的竹筏港水道.....	121
(圖 3-66) 前四張相片之空間分布圖.....	121
(圖 4-1) 國賽港及竹筏港水道位於三股溪出海口附近.....	123
(圖 4-2) 在龍雄三號橋一帶的七股溪.....	125
(圖 4-3) 曾文溪堤防現況.....	127
(圖 4-4) 三股農場現況.....	128
(圖 4-5) 廣大的魚塭，這是曾文溪出海口一帶最主要的自然景觀.....	129
(圖 4-6) 曾文海埔魚塭分布圖.....	130
(圖 4-7) 七股糠榔里鎮水神榕.....	131
(圖 4-8) 臺灣堡圖中所標示之國賽港及第一段竹筏港.....	132
(圖 4-9) 在土城仔西側的竹筏港水道.....	134
(圖 4-10) 號稱遠東第一大廟的土城聖母廟.....	136
(圖 4-11) 2012 壬辰年土城聖母廟香醮蜈蚣陣.....	139
(圖 4-12) 港仔西庄廟崇聖宮.....	141
(圖 4-13) 在土城的鄭成功紀念公園.....	142
(圖 4-14) 正統鹿耳門古廟遺跡現況.....	142
(圖 4-15) 古廟遺跡前的大角磚.....	143
(圖 4-16) 2005 年鹿耳門舊廟遺址文物出土現場照片.....	144
(圖 4-17) 日本時代土城仔居民拾獲舊廟文物之相關報導.....	145
(圖 4-18) 臺灣堡圖中所標示之第二段竹筏港.....	148
(圖 4-19) 在顯宮里西側的竹筏港水道.....	149
(圖 4-20) 鹿耳門天后宮廟貌.....	151
(圖 4-21) 在鹿耳門天后宮舉辦的模仿國姓爺登陸活動.....	152
(圖 4-22) 舊廟地堀解說牌.....	153

(圖 4-23) 在鹿耳門天后宮旁的鹿耳門溪.....	154
(圖 4-24) 1868 年西方人所繪福爾摩沙海峽兩岸地圖(局部)	155
(圖 4-25) 疑似釐金局遺址所在處.....	156
(圖 4-26) 鹽夫舍現況.....	157
(圖 4-27) 原日本鐘淵曹達工業株式會社臺南工場辦公廳舍.....	158
(圖 4-28) 臺鹼員工宿舍群內的木造建築，已隨時間發展日益損壞.....	161
(圖 4-29) 日本皇太子裕仁來臺視察，參觀安順鹽場.....	163
(圖 4-30) 鹽田生態文化村的台江鯨豚館.....	164
(圖 4-31) 四五堡漁港現況.....	165
(圖 4-32) 四草大眾廟.....	167
(圖 4-33) 四草礮臺現況.....	168
(圖 4-34) 荷蘭海堡遺址.....	169
(圖 4-35) 如夢幻般美麗的四草綠色隧道.....	170
(圖 4-35) 臺灣堡圖中所標示之第三段竹筏港.....	173

表 次

表 1-1：本計畫預估研究進度甘梯圖·····	9
表 2-1：清末至日本時代初期府城三郊輸出入貨品表·····	25
表 2-2：外商洋行在安平經營情況簡表·····	53
表 2-3：道光 3 年以後曾文溪下游河道變動表·····	68
表 4-1：國賽港區段移民入墾時間及概況一覽表·····	133
表 4-2：土城仔區段移民入墾時間及概況一覽表·····	146
表 4-3：媽祖宮區段移民入墾時間及概況一覽表·····	171

摘 要

竹筏港係台江內海浮覆後形成的一條水道，北起國賽港、南抵四草湖，為一全長約 20 公里、大致呈現南北走向的水道，開闢距今已逾百年歷史，乃府城郊商為運送商貨、鹽糖及民生物資所使用的水道，不過目前水道多做排水溝渠使用，部分水道更已成為隱溪，實難見其原有商船往來的興盛風貌。本研究主要針對竹筏港水道，進行完整深入的文史資料調查，期望透過文獻資料整理、地圖比對與實地田野調查，以相互印證實竹筏港水道位置，藉以了解竹筏港水道之興衰起落與現有狀況，見證本區的發展脈絡與歷史變遷。此外，由於台江國家管理處長期投入「台江內海及周緣地區人文歷史調查」及相關研究計畫，因此本計畫也將整合及歸納歷年台江文史資源調查各類實質調查成果，並進行文史資源保育相關叢書之編輯工作，以轉化成普羅大眾可利用之社教與遊憩資源的文史保育書籍。

關鍵字：台江國家公園、台江、竹筏港、台江內海、人文歷史

Abstract

After the TaiJiang Inner Sea submerged, there emerged a watercourse called Jhu-fa-gang Canal. From Koksikong (Port of Koksi) in the North, to Sih-cao Lake in the South, The canal extends a north-south direction for about twenty kilometers. Jhu-fa-gang Canal has opened up a water route for more than a century, and it was often used by the business charity of Tainan for transporting commodities, salt, sugar and daily necessities. It's hard to see the prosperous scenes today because most of the drainage systems become gutters, and part of them were changed into undercurrents. Through literature review, map contrast and field work, this research focus on the Jhu-fa-gang Canal. With our integrated and penetrating survey of literatural and historical materials, this paper will study the original route of Jhu-fa-gang Canal, comprehend the transitions and present situation and outline the development Threads and historical changes in this area. In addition, Because TaiJiang National Park has conducted historical research for many years, so we will integrate and summarize the results of all the past studies, and compilation of historical travel manual for TaiJiang National Park.

Keywords : TaiJiang National Park, TaiJiang, Jhu-fa-gang Canal, TaiJiang inner sea, Humanistic history

第一章 前言

第一節 計畫緣由

台江地區作為過去先民渡臺之入口，數百年來歷經荷蘭時代、清代、日本時代，保留各個時期的開發史蹟，擁有多元的文史資源，展現臺灣重要歷史發展階段及其歷史場景。台江國家管理處長期投入「台江內海及周緣地區人文歷史調查」及相關研究計畫，在 100 年度所進行「台江國家公園及周緣地區人文歷史調查研究」案，以及 101 年度所作「台江地區文史資源調查及應用規劃研究(一)」案，透過古今地圖套疊方式，考據文獻資料與配合田野調查之方式，已初步推估四百年來台江海岸線範圍。102 年進行「台江地區文史資源調查及應用規劃研究(二)——以台江 17 世紀荷蘭商館及建築群為例」，以瞭解荷蘭時代商館及建築群歷史事件地點分析，彰顯台江在大航海時期通往世界門戶之重要性。這些歷史研究調查，不僅呈現台江國家公園所轄範圍的完整面貌，亦提供台江國家公園管理處針對人文史蹟經營管理的方向及策略。本年度台江國家公園以 19 世紀中葉發展形成的「竹筏港水道」做為主要研究標的，由於紅樹林綠蔭隧道——「竹筏港」水道，可以說是現階段台江國家公園最具知名度、也最能吸引遊客的觀光景點，然而竹筏港究竟是天然河道或是人工開鑿運河，有關此一水道的確切路線與釐金局位置等也眾說紛紜，莫衷一是，因此為了解開神秘水道之謎，此次亦希望藉由委託研究團隊的調查研究，讓這條重要的商貿交通命脈可以被更清楚地呈現。

竹筏港水道（竹筏仔港）係台江內海浮覆後自然形成的溪道，全長約 20 公里，形成於道光年間台江陸浮以後，開闢距今有百年以上歷史，是清末時行郊為運送商貨、鹽糖及民生物資所使用的渠道，北起國賽港、南抵四草湖，大致呈現南北走向，因水道甚淺僅容竹筏小船可以通行，相傳在河道兩岸原有走道可供人力拖拉竹筏之用，不過目前水道多做排水溝渠使用，部分水道更成為隱溪，實難見其原有商船往來的興盛風貌。由於竹筏港水道，主要用以載運郊商在國賽港與安平大港之間的商貨物資，然因水道狹窄漸形淤塞，當時「府城三郊」乃不斷集資僱工疏濬開鑿，進而導致年年耗費不少，甚至造成三郊公庫為之一空；不過卻也使三郊取得台江新浮

覆土地的開墾權，當時三郊藉由「萬益館」之名，大舉將竹筏港周圍土地劃為府城三郊的勢力範圍。由於竹筏港水道可輾轉連接國賽港、安平至五條港以通抵府城，乃為台江浮覆後之重要交通路線及貿易路線，可以說是當時「府城三郊」經貿發展之重要航運路線。不過竹筏港在日本時代以後，因為航運及交通功能消退，早已走入歷史之中。近年來，在政府與觀光業者的努力之下，使得竹筏港知名度大增，在四草大眾廟後、號稱竹筏港的「綠色隧道」，更成為臺南濱海觀光發展的亮點，係台江國家公園極具魅力的風景點。無論事實之真偽，由於竹筏港水道為台江陸浮前後重要交通與商業要道，亦是台江國家公園管理處所管轄範圍內重要之歷史空間，又具有觀光及文化價值，所以值得進行史蹟保存與深入研究，並以此作為深化台江文史資源調查研究的起頭，將可賦予竹筏港水道重要的歷史意義，亦能藉此見證歷史變遷與發展。

此外，由於台江國家管理處長期投入「台江內海及周緣地區人文歷史調查」及相關研究計畫，因此也計畫整合歷年台江文史資源調查各類實質調查成果，並進行出版文史資源保育相關叢書，以轉化成普羅大眾可利用之社教與遊憩資源的文史保育書籍。

第二節 計畫目標與工作項目

一、計畫目標

本研究計畫依據邀標書所示，主要目標有二：

(一)進行竹筏港水道歷史調查工作

竹筏港水道為台江陸浮前後過程中重要之交通與商業要道，亦是台江國家公園管理處所管轄範圍內重要之歷史空間，本計畫主要即針對竹筏港水道進行深入研究，包含歷史文獻、地理實察與考古調查等，以作為深化台江文史資源調查研究之一部分，欲以藉以了解竹筏港水道之興衰起落與現有狀況，期能見證本區此一歷史變遷與發展脈絡，並能建置台江地區文史資源資料庫，可將研究資料轉化為環境教育之素材，供台江國家公園管理處經營管理及人文解說教育上之運用。

(二)編輯文史資源保育相關叢書

台江國家管理處長期投入「台江內海及周緣地區人文歷史調查」及相關研究計畫，因此本計畫也將整合及歸納歷年台江文史資源調查各類實質調查成果，並進行文史資源保育相關叢書之編輯工作，以轉化成普羅大眾可利用之社教與遊憩資源的文史保育書籍。

二、工作項目

- (一) 透過地圖比對、現地調查、資料搜尋進行鹿耳門港與竹筏港水道之調查研究，而野外調查天數應佔本案執行天數至少三分之一之天數。
- (二) 建立台江國家公園範圍內與範圍外相關文化資產的關聯性。
- (三) 出版文史資源保育相關叢書。
- (四) 調查研究過程中，由計畫主持人及相關領域之專家學者組成的諮詢團隊假台江國家公園管理處召開定期研議會議，俾利台江國家公園管理處了解工作進度、調查內容等情形。
- (五) 除上述工作內容外，其他與台江國家公園管理處應配合辦理事項或配套措施。

第三節 前人研究

「竹筏港」，原來是由府城三郊商人所雇工開通的人工運河，由於水道窄淺、僅容竹筏通行而得名，相傳兩岸原有步道可供人力拖拉之用，由於運河連結了國賽港、鹿耳門、四草湖與安平大港（在安平至四草湖間的「小運河」，一般亦被稱之為竹筏港），在過往曾經是府城重要的商貿交通命脈，卻隨著日本時代以後航運功能的消退，使得竹筏港一度走入歷史之中。不過近年來，在政府與觀光業者的努力之下，竹筏港重新成為臺南濱海漁筏觀光的重鎮之一。目前做為觀光用途的竹筏河道，普遍被認為是位於四草大眾廟前的一小段水道，由於臺南市政府及業者以「紅樹林綠色隧道」、「臺灣袖珍版的亞馬遜河」、「台江國家公園的寶貝」、「府城的後花園」等做為觀光宣傳，所以每逢周休假日，總是吸引著許多遊客前來搭乘膠筏遊玩，穿梭在紅樹林掩映的水上綠色隧道，尤其在導覽人員妙語如珠的解說中，除了感受過往台江內海的滄

海桑田，也可以欣賞豐富的自然生態以及人文古蹟，享受一場知性與感性之旅。然而，我們對這一條深具歷史與觀光價值的竹筏港水道，雖然能夠藉由古今地圖的對照，已經大抵可以確認其過往位置之所在，只是過往有關此段河道的歷史介紹，卻一直缺乏深入的研究調查，以致我們對竹筏港的脈絡發展，總是曖昧不明、模糊不清，甚至還出現許多矛盾錯誤之處。



(圖 1-1) 紅樹林綠色隧道觀光竹筏業者掛在搭船處的宣傳海報



(圖 1-2) 在土城西側的竹筏港橋標示

台江的歷史發展過程及其地位，早為學界所知，也見於歷年來的學術著作或坊間一般著作，近年來在台江國家公園的推動下，有越來越多的年輕學子投入相關研究，從歷史、地理、生態、商業經濟、觀光休憩、土地測量、公共服務等各個層面，希望能對台江這片土地有更多元的了解，也使得台江研究成為重要顯學。然而，雖然有越來越多人關心及投入台江內海的研究，不過與有關「竹筏港」的研究，卻僅散見於與台江內海、清代府城郊商、清代港口商貿變遷等論文或書籍之中，近年來較深入完整的調查或研究資料，首見於 2011 年由鹿耳門天后宮出版的《鹿耳門志》，其中與竹筏港有關〈竹排仔港的歷史演進〉（第二章第六節）之論述，由著名文史工作者黃文博校長所撰寫，以採訪紀錄做為主要參考資料；之後，本計畫主持人吳建昇曾在 2012 年以〈「竹筏港」水道之初探〉一文發表於《臺南文獻》，主要以明治 37 年（1904）《臺灣堡圖》所標示之「溪筏港」，以簡易套圖方式對照現代地圖，並進行相關文獻資料的蒐集羅列。然而，此兩篇調查或研究卻未透過考古實察、GIS 地理定位與空間分析等方式，以致未能更進一步確認竹筏港的遺跡、位置與現有狀態，也使得有關竹筏港的歷史認識仍未廣為世人所知。因此，本計畫主要以竹筏港做為主要研究標的，探討竹筏港自 19 世紀中葉形成以來百餘年間的歷史發展過程，除了從文獻史料進行深入調查之外，尚透過考古實察、GIS 地理定位與空間分析等跨領域研究方式，以作為深化台江文史資源調查研究之一部分，期望能藉此了解竹筏港水道之興衰起落與現有狀況，見證本區的發展脈絡與歷史變遷，期能建置台江地區文史資源資料庫，並期望將研究資料轉化為環境教育之素材，供台江國家公園管理處經營管理及人文解說教育上之運用。

第四節 研究地區

以竹筏港水道歷史事件為主軸，探討台江內海浮覆後自然形成的溪道之調查研究，田野調查地點為竹筏港路線由國聖港至四草湖，再延伸至五條港流域及其周緣地區。



(圖 1-3) 本計畫研究區域概要位置圖



(圖 1-4) 本計畫研究區域概要衛星地圖

第五節 研究方法

一、文獻蒐集與回顧

針對台江國家公園及周緣地區人文歷史調查及保存面向進行竹筏港水道之相關資料蒐集，包括民族學、歷史文獻以及地圖等與人類活動等相關的研究成果，將古今資料呈現上之不同予以比對說明，並將所蒐集之各項文獻資料及各類田野調查之資料進行彙整工作，進一步分析其內容，以進行報告撰述工作，並於蒐集歸納分析後以備國家公園人文歷史調查的基礎資料與保存規劃主題。

二、田野調查記錄與整理分析

本計畫運用歷史學併同地理學、考古學之田野調查方式，針對台江國家公園內區域進行竹筏港水道之自然遺跡及歷史遺址等調查，並配合 GIS 定位與空間分析之功能，以進一步確認調查時所見的遺跡、位置與現有狀態，用以理解這條形成於 19 世紀的重要歷史河道的歷史發展脈絡，並以備為本計畫之基礎資料。同時，將田野調查結果配合前項文獻研究，以進一步理解此一時期台江周圍歷史的發展狀態。

三、書籍撰寫

本計畫亦將進行整合及歸納歷年台江文史資源調查各類實質調查成果，並將之轉化撰寫成普羅大眾可利用之社教與遊憩資源的文史保育書籍，以提供台江國家管理處進行出版文史資源保育相關叢書之用。

四、報告撰述

基於上述調查與研究成果，配合國家公園法、文化資產保存法及相關法令規定，撰述有關提出台江國家公園及周緣地區人文歷史調查及保存之相關研究報告。

第六節 研究進度

本計畫之執行期間約自 2014 年 2 月 1 日起，至 12 月 20 日止，共約 11 個月。有關本計畫之研究進度，將依前述之 1.文獻蒐集與回顧；2.田野調查與記錄；3.田野與文獻資料整理與分；4.書籍撰述；5.報告撰述等工作項目依應有期程完成。

表 1-1：本計畫預估研究進度甘梯圖

月次	第 1 月	第 2 月	第 3 月	第 4 月	第 5 月	第 6 月	第 7 月	第 8 月	第 9 月	第 10 月	第 11 月
文獻蒐集與回顧	=====	=====	=====	=====							
田野調查與記錄		=====	=====	=====	=====						
田野與文獻資料整理與分析			=====	=====	=====		=====	=====	=====		=====
書籍撰寫	=====	=====	=====	=====	=====	=====					
報告撰述						=====				=====	=====
累計進度	10%	18%	26%	36%	48%	60%	66%	74	82%	90	100%

第七節 計畫成果

- 一、竹筏港水道為台江陸浮前後過程中重要之交通要道，也是台江國家公園管轄範圍內重要的歷史空間，透過本計畫之執行得以釐清目前學術界爭議。
- 二、由於本園區及周緣地區之人文資源類型多元且豐富，文化資產係需更進一步來調查分析，進而達成保存與維護之責任。
- 三、建立台江國家公園範圍內與範圍外相關文化資產的關聯性。
- 四、完成台江國家公園範圍內文化資產經營管理策略。
- 五、台江國家公園管理處文史資源叢書尚不足，立基於前期的研究成果報告，轉化為社教與遊憩資源的文史保育叢書。

第二章 在歷史文獻中的竹筏港

「竹筏港」，或稱「溪筏港」、「鹿耳門運河」，¹也有「竹排仔港」、「竹簾仔港」、「溪排仔港」之稱，原來為台江內海浮覆之後，在台江浮覆區西側與原有沙洲間的一條自然形成的水道，由於可以連結在當時可以停泊大船的國賽港，因此成為重要的交通及商貨運輸水道；而後由於水道嚴重淤積，當時執府城商界牛耳的三郊商人，為了維持府城商業運輸之便，遂有不斷雇工進行疏濬開通的情況，使得竹筏港水道也成為需要投入大量金錢、資源維持的人工運河，其主要水道位於今日臺南市安南區西側，向北可以延伸至七股區三股溪一帶，向南則銜接清末在春冬間亦可停靠大船的四草湖。

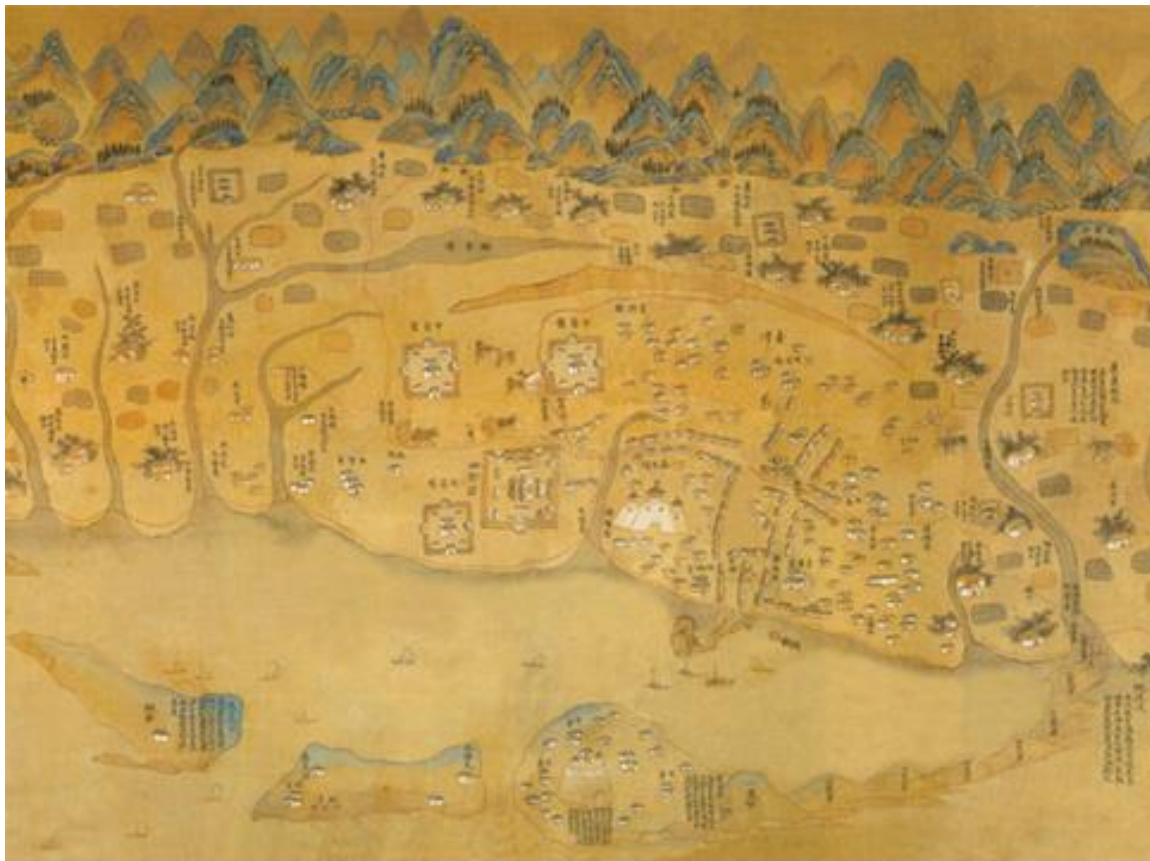
從「竹筏港」水道的地理位置來看，我們可以了解其主要為國賽港與安平大港之間的連結運河，其功能則在於將越洋大商船在國賽港卸貨的商品，能夠順利安全的送抵安平，接著再輾轉將商品從安平透過北幹線等水道，送往府城的五條港地區。其實清末的安平大港一帶，除了有從竹筏港水道運輸所送來自北部國賽港的商品外，由於三鯤鯓一帶在清末也逐漸水沖成港，並也有水道可以連接通抵安平地區，部分商船也有在此停泊卸貨的情況，所以也有從安平南部三鯤鯓港所送來的商品。換句話說，當時的安平大港，在清中葉以後已逐漸成為府治貿易商品的集貨中心，取代了府城過往以鹿耳門為轉運中心的舊商貿運輸系統，如道光年間臺灣道姚瑩所上〈臺灣十七口設防圖說狀〉中便載：「故安平一協，東障府城，西扼四草，北阻郭賽，南控七鯤身，實為最要重地。」²推測這應是臺灣開港通商之後，外商洋行選擇以安平作為設置洋行所在及主要貿易據點的原因之一。至於竹筏港水道，則因負責越洋大船停泊港口—國賽港的運輸工作，成為臺南府城郊商對外貿易貨品的主要憑藉，乃至大內、善化、麻豆、新化等內陸地帶的貨品，也依賴曾文溪河道在此轉運，可以說是這個新商貿運輸系統的次要功能。

¹ 竹筏港在明治 37 年（1904）的《臺灣堡圖》中，就被載記為「溪筏港」，又有關當地所稱竹筏港，在《臺灣堡圖》中，日人均寫為竹「筏(バイ)」港，乃日本人常用之寫法，係保留當地之口語說法。又據《臺灣日日新報》明治 38 年（1905）8 月 3 日報導，竹筏港被稱之為「鹿耳門運河」。

² 姚瑩，〈臺灣十七口設防圖說狀〉，《中復堂選集》（臺北：臺灣銀行經濟研究室，研叢 83 種，1963），頁 76。

第一節 開鑿竹筏港的歷史背景

(一) 台江內海的淤塞與浮覆



(圖 2-1) 康熙年間台江內海圖 (1687) (資料來源：《康熙臺灣輿圖》)

道光 3 年(1823)以前，臺灣西南海岸北有倒風內海、南有台江內海，中間隔著蚊佳半島。南邊台江是一廣闊浩瀚的內海，內海外側則有加老灣、隙子、北線尾和七鯤身等濱外沙洲環繞。臺灣本島沿岸有許多海汊港口，包含有西港海汊、竿寮港海汊、灣港海汊、新港海汊、洋仔港海汊、柴頭港海汊和哨船港海汊流注台江。台江北側有條大溪流—灣裏溪，流路原在槎仔林與蘇厝甲附近轉北流，經過蕭壠、歐汪後在蚊佳半島出海，灣裏溪南則有新港溪在大洲附近流注台江。此即《諸羅縣志》所載：「灣裏溪，發源於礁吧呷(社名)內山。南過五步練、大武壠二山，合卓猴山之流於石仔瀨(有渡)，西流為加拔溪，至於新社(有渡，名番仔渡)。南合烏山頭之流，過赤山(有渡，名拔仔林渡)，至於灣

裏。(往郡大路，有渡)，過蘇厝甲(有渡)、槎仔林(有渡)、蕭壠(社名。有渡)，西出為歐汪溪(有渡。溪東為歐汪社、溪西為史椰甲社)，入於海。」³

然台江內海，由於長久以來受到河川輸沙與海浪漂沙之交互影響，使得台江水域逐漸被泥沙淤積填塞，不僅造成台江周圍沿岸，自荷蘭時代以來就出現陸化之情況，⁴更致使內海港路阻滯難行、大船無法自由出入，故鄭成功攻臺之時，便稱：「(台江)港路從來泥沙淺汙，今日唐船何得無礙？豈不異哉？」⁵也由此可見台江堆積作用之劇烈。而後自清康熙年間以後，隨著府治一帶土地逐漸被開墾殆盡，大批新來移民除向臺灣南北二路發展外，也大量流向近山地區進行墾殖，但漢人過度開發山坡地、又缺乏水土保持觀念的結果，卻不斷釀成土石流及山洪暴發的問題，且導致日後強風豪雨對下游土地所造成的損害，⁶也加速了瀉湖堆積作用的形成，使海岸線快速向西擴張，讓台江內海水域面積更加的縮小。關於清乾隆年間台江水域淤塞情況，據當時知府蔣元樞在〈新建鹿耳門公館圖說〉所述：「查鹿耳門孤懸海面，離郡水程計三十里，雖在澳內，而海面寬闊，實與大洋無異，其地周圍皆有沙汕，名『鐵板沙』，若遇風暴，船觸沙汕即裂，地稱至險」，⁷亦即隨著水流溪帶的泥沙淤積，在 18 世紀中葉以前，台江內海已是處處浮沙漸起，海底遍佈著堅硬的沙石，也使得船隻航行其中充滿了觸礁擱淺的危機，因此雍正年間〈臺灣附澎湖群島輿圖〉在鹿耳門港標有港口迂迴下皆鐵板沙兩旗為標南礁白旗、北礁黑旗；〈乾隆臺灣輿圖〉在鹿耳門港口標有南礁和北礁。當時商船進出鹿耳門港口，往往必須依賴「盪纓」、「招子」等標幟工具，或得藉由「招船」引領出入；至於大商船更

³ 周鍾瑄，《諸羅縣志》(1717) (臺北：臺灣銀行經濟研究室，文叢 141 種，1962)，頁 16。

⁴ 當時東印度公司便因「赤崁海埔新生地」的出現，發生地權歸屬的爭議，之後則認定新港和蕭壠社人並無內海浮覆地的所有權。韓家寶著，鄭維中譯，《荷蘭時代臺灣的經濟·土地與稅務》(臺北：播種者文化，2002)，頁 121。

⁵ 江日昇，《臺灣外記》(1704) (臺北：臺灣銀行經濟研究室，文叢 60 種，1960)，頁 196。

⁶ 曹永和，〈臺灣水災史〉《臺灣經濟史九集》(臺北：臺灣銀行經濟研究室，研叢 76 種，1963)，頁 16-17。

⁷ 蔣元樞，〈新建鹿耳門公館圖說〉《重修臺郡各種建築圖說》(1778) (臺北：臺灣銀行經濟研究室，文叢 283 種，1961)，頁 61-62。

僅能停泊在鹿耳門外圍沙汕水深之處，接著再透過內海渡船、小舟勾仔船或以牛車等接力方式，輾轉將各類進出口貨品運送往來於鹿耳門及府城五條港之間。⁸



(圖 2-2) 全臺前後山輿圖 (1878) 中浮覆後的台江內海
(資料來源：《綜覽台江-大員四百年輿圖》，頁 92-93)

道光 3 年 (1823) 7 月，由於連日豪雨成災，造成灣裡溪 (曾文溪) 上游因山洪暴發、溪流改道，在蘇厝甲 (安定蘇厝) 一帶沖潰堤防、直入台江內海，又在台江東岸的新港溪，也在此時改道南流，兩溪延長河挾帶了大量泥沙、土石，導致台江內海遭到填塞淤浮，幾乎被泥沙淤積成一大片的海埔新生地，這也造就了今臺南市安南區大部分土地的形成。據隔年 (1824) 4 月，臺灣鎮總兵觀喜等人所上奏摺〈籌建鹿耳門砲臺〉提及：「上年七月風雨，海沙

⁸ 尹士俚，《臺灣志略》(1738)〈北京：九州出版社，2003〉，頁 11。

驟長。當時但覺軍工廠一帶沙淤，廠中戰艦不能出入；乃十月以後，北自嘉義之曾文、南至郡城之小北門外四十餘里，東自洲仔尾海岸、西至鹿耳門內十五、六里，瀰漫浩瀚之區，忽已水涸沙高，變為陸埔，漸有民人搭蓋草寮，居然漁市。自埔上西望鹿耳門，不過咫尺。北線內深水二、三里，即係淺水，現際春水潮大，水裁尺許，秋冬之後，可以撩衣而涉。自安平東望埔上漁市，如隔一溝。昔時郡內三郊商貨，皆用小船由內海驟運至鹿耳門，今則轉由安平大港外始能出入。」⁹道光 10 年的文獻更清楚記載當時的海岸線聚落：「臺轄之柴頭港、洲仔尾、三崁店等處以至嘉屬之鼎臍塢、灣港口、管寮等處，所有西偏之內海，均見沙土壓積，變成浮埔。」¹⁰依據文獻記載及田野調查推測，當時台江東岸的海岸線應在蚶寮、竹子港、蠔壳港、竿寮港、灣港口、鼎臍塢、三崁店、柴頭港、哨船港和鎮渡頭附近。當台江內海浮覆成為陸埔之後，原來綿延環護著台江內海的濱外沙洲，從北端的南鯤身、馬沙溝、青鯤身，一直到南端的加老灣、隙仔、北線尾、一至七鯤身等，也慢慢的和這片新生海埔地連結在一起，因此失去了對郡城防衛與外控之功能。

道光 3 年（1823）以後新的曾文溪河道在公親寮之東北轉折後，大抵向西南往鹿耳門口附近出海，不過由於新生海埔地勢低平，致使溪水在台江浮覆區間縱橫漫延著許多溪流和小水塘，因日後居民可駕馭竹筏在溪流擺渡移動，遂也成為台江各聚落間交通往來的重要方式。又依據道光 10 年（1830）的記載，曾文溪的流路已經到達「鹿耳門礁」附近，鹿耳門礁指的就是鹿耳門港口的南礁和北礁。田野調查，雖然無法找到鹿耳門南礁和北礁的真正位置。但從建於康熙 58 年（1719）鹿耳門「媽祖廟」，據盧嘉興調查約在同治 10 年間被曾文溪改道沖毀。雖然，目前還無法證實同治年間是溪流改道或溪流氾濫沖毀媽祖廟，至今，當時被沖毀的媽祖廟地下遺跡還在，附近又曾出土兩件珍貴石碑。因此，北線尾島北邊的媽祖廟，證明此處曾為陸地一個很好的指標，而依此推斷在道光 10 年（1830），當時曾文溪流路應已在媽祖廟遺址附近。明治 37 年

⁹ 觀喜等，〈籌建鹿耳門砲臺〉，丁曰健《治臺必告錄》（臺北：臺灣銀行經濟研究室，文叢 17 種，1959），頁 175-176。

¹⁰ 曾敦仁等，〈疆域山水〉，陳國瑛《臺灣採訪冊》（1830）（臺北：臺灣銀行經濟研究室，文叢 56 種，1960），頁 5。

(1904) 的〈臺灣堡圖〉在媽祖廟北方尚留有一條斷頭河。推測這條斷頭河，很可能是當時曾文溪的流路。曾文溪又分支斜南流到安平角大港，推測這條流路，應該是明治 34 年 (1901) 〈臺南縣管內全圖〉標有港仔寮旁的流路，這條流路應該就是「溪筏港」流路的南段，郊商應該沿曾文溪流路疏濬港道。至於明治 37 年 (1904) 〈臺灣堡圖〉所繪的「鹿耳門溪」是道光 10 年 (1830) 流到鹿耳門礁的延長河或是同治年間改道的新延長河，還需進一步探究。



(圖 2-3) 在〈臺南縣管內全圖〉(1911)描繪在媽祖宮一帶的竹筏港水道
(資料來源：《綜覽台江-大員四百年輿圖》，頁 114)

至於曾文溪在衝毀蘇厝西岸後，一路向西南往鹿耳門口附近出海，因此新河道也稱之為鹿耳門溪；另有一條北邊支流在今公親寮一帶，往東北向學甲寮一帶北流後，經蚵殼港後，注入主流鹿耳門溪；又在菅寮與公親寮間有一條支流，蜿蜒向西南注入四草湖，當地人也稱之為「本淵寮溪」，此則應為新港溪的延長河。如在道光 10 年 (1830) 7 月，由曾敦仁、黃本淵、陳國瑛所合報〈疆域山水〉載：「東關外匯納眾流之鯽魚潭原係北流，今已南徙。南關外

之二贊行溪委原係斜南，今已斜北，拱衛郡城。至於北關外臺、分界之新港溪口，近經沙壓絕流，其上頭源水斜南橫過三崁店前，透出柴頭港溪，合流於台江。其臺界外北條一溪，原由曾文溪透管寮出西注海，今從管寮溪尾入臺界，曲出鹿耳門礁口旁，又分支斜南透出安平角大港口入海。邇時溪道紛更，此臺、嘉分界所以難憑溪道為準繩也。」¹¹又稱：「新浮埔溪源出卓猴山溪，北流入曾文溪，一支西流入蠔壳港，一支流入臺界內新浮埔，出大港口，注於台江(此郡城外第三條右分水也)。」¹²換言之，在台江浮覆之後，由於鹿耳門一帶為新河道出海口，不過新河口四周地勢低平，沙洲散布，水文環境複雜，縱橫密布著許多大小溪流，致每逢雨季經常氾濫成災，也對日後新來移民的開發造成影響。又當時位於台江浮覆區西側的「竹筏港」，原來應為此類自然形成的溪流水道，不過因此一水道位於國賽港、鹿耳門港、四草湖與安平大港之間，且可輾轉連接北幹線通抵府城五條港地區，遂成為台江浮覆後府治重要交通及貿易路線。

(二) 國賽港與竹筏港水道的出現

道光3年(1823)7月，台江地理形勢變動最關鍵的一年。原來號稱「汪洋浩瀚，可泊千艘」¹³的台江內海，在轉眼間就陸浮成地，僅存一溝，顯示其地理變動之激烈。道光3年的大風雨，原本北流的曾文溪改道南流，以及原本直流注入台江的新港溪改道南流，兩溪輸沙淤填台江，造成台江的形勢與景觀的大改觀。在台江內海浮覆的影響下，台江周圍向來最為緊要的鹿耳門港口，雖在道光初年仍有港口可供商船停靠，不過卻已逐年淤塞漸廢，以致商船只能停泊在港外，再輾轉由小船載運貨物出入於其間。尤其乾嘉年間的鹿耳門港口，由於是清代臺灣與大陸最重要的對口港，所以台江沿線大小商船魚貫進出，可以說是當時臺灣最繁華、最富庶的地方。在道光20年(1840)以前，鹿耳門就成為次要港，失去過往港口與海防的重要功能，在姚瑩所呈〈臺灣十七口設防圖說狀〉即言：「鹿耳門距四草不及五里，在昔號稱天險，自道光二

¹¹曾敦仁等，〈疆域山水〉，陳國瑛《臺灣采訪冊》(1830)，頁5。

¹²曾敦仁等，〈疆域山水〉，陳國瑛《臺灣采訪冊》(1830)，頁12。

¹³王必昌，《重修台灣縣志》〈卷二山水志，溪港潭陂〉(台北，台灣銀行經濟研究室，文叢113種，1961)，頁35。

年淤塞，今口已廢，水深不過數尺，小船亦難出入」。¹⁴在姚瑩提及臺郡西側港口情況時，更進一步指出鹿耳門港口淤廢的情況，所謂：「統計現在勘辦臺灣郡城要口三處：曰安平大港，曰四草港，曰國賽港。...其餘南北路次要小口九處，較為淺狹...鹿耳門昔稱天險，自道光二年來已成淤廢，商船不能出入，故亦為次要。」¹⁵又至道光21年（1841）1月，由於鴉片戰爭的影響，清廷為防止英船入侵，也避免臺地奸民接濟英軍飲水、糧食，或偷運鴉片，所以當局又用石頭填塞鹿耳門廢口，結果連小船也難以出入停靠，進一步造成鹿耳門港口機能的喪失。¹⁶而後鹿耳門遂僅存小船可以出入，所謂「鹿耳門正口雖已淤廢，而小船尚可出入。」¹⁷

然而在曾文溪改道，造成鹿耳門港口機能逐漸淤廢喪失之時，卻讓清初原以淤塞的安平大港港口沙散，在台江北邊則出現水沖成港的國賽港，可以停靠小船的四草湖港也在此時應運而生。「國賽港」，又作國姓港、國使港、郭寨港等，此地原來在北汕尾以北的加老灣一帶沙線，因曾文溪衝過北汕尾後，經過水沖後形成一個港闊水深可停泊商船的大港口。當曾文溪改道之後，溪水由槎仔林和蘇厝甲間往溪流經營寮後再流到蠔殼港入海，其延長河由蠔殼港繼續往西流，在道光20年（1840）就流到當時的國賽港，據徐宗幹〈報廠港竣工書〉亦載：「再四訪問，參考圖誌，始知灣裏溪水可以引從國賽港入海。」¹⁸。雖然國賽港為一濱外沙汕，且距離府城頗遠，卻因港口條件優越、可供來臺大商船停泊卸貨，為大小貨船出入之處，商貿機能頗為蓬勃興盛，因此成為鹿耳門港口淤塞後的主要替代港，而之後清廷也將原在鹿耳門的文武館（或稱文武口，即新港巡檢司及水師營兵）移設至此，以便稽查往來商船。所謂：「郭賽港：在鹿耳門北十里，為臺、嘉二縣交界之所，本即北汕，為水衝成港。口門頗深，近年大商艘多收泊於此。水底沈汕蜿蜒，非熟習水道者，不能輕入。港內有新長沙埔一片，文武汛館在此稽查商船。四面背水，兵勇不能駐守，然商船亦不

¹⁴姚瑩，《中復堂選集目錄》，頁77。

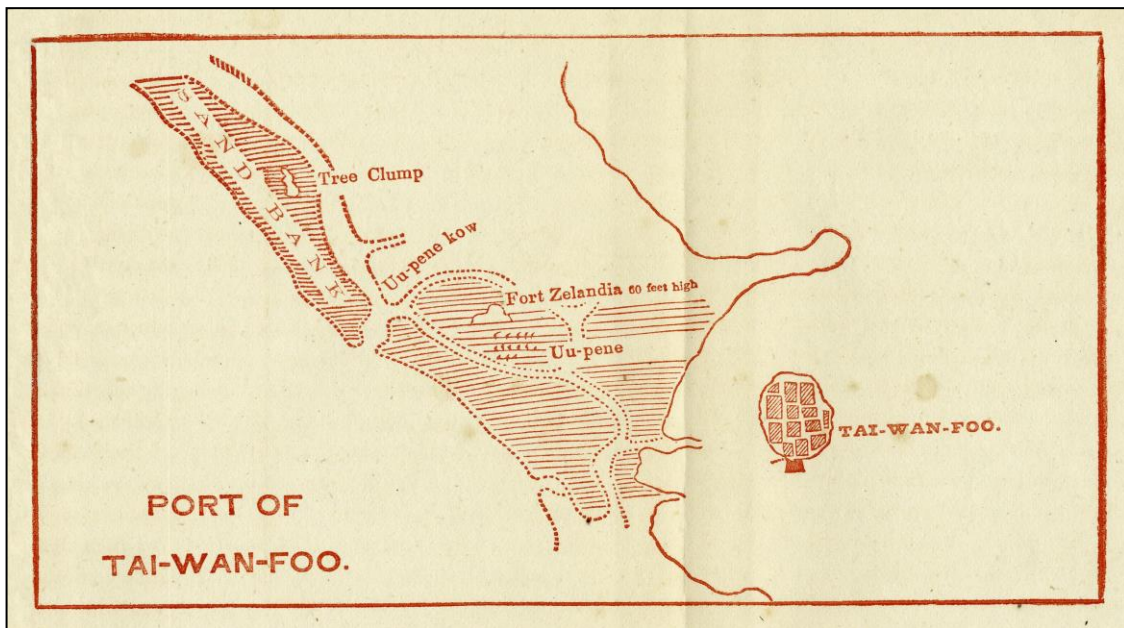
¹⁵姚瑩，〈會商臺灣夷務奏〉，《東溟奏稿》（1830）（臺北：臺灣銀行經濟研究室，文叢49種，1960），頁31。

¹⁶不著撰者，《籌辦夷務始末選輯》（臺北：臺灣銀行經濟研究室，文叢203種，1964），頁66。

¹⁷姚瑩，〈夷船初犯臺洋擊退狀〉，《東溟奏稿》（1830），頁64。

¹⁸徐宗幹，〈報廠港竣工書〉，丁曰健《治臺必告錄》，頁300。

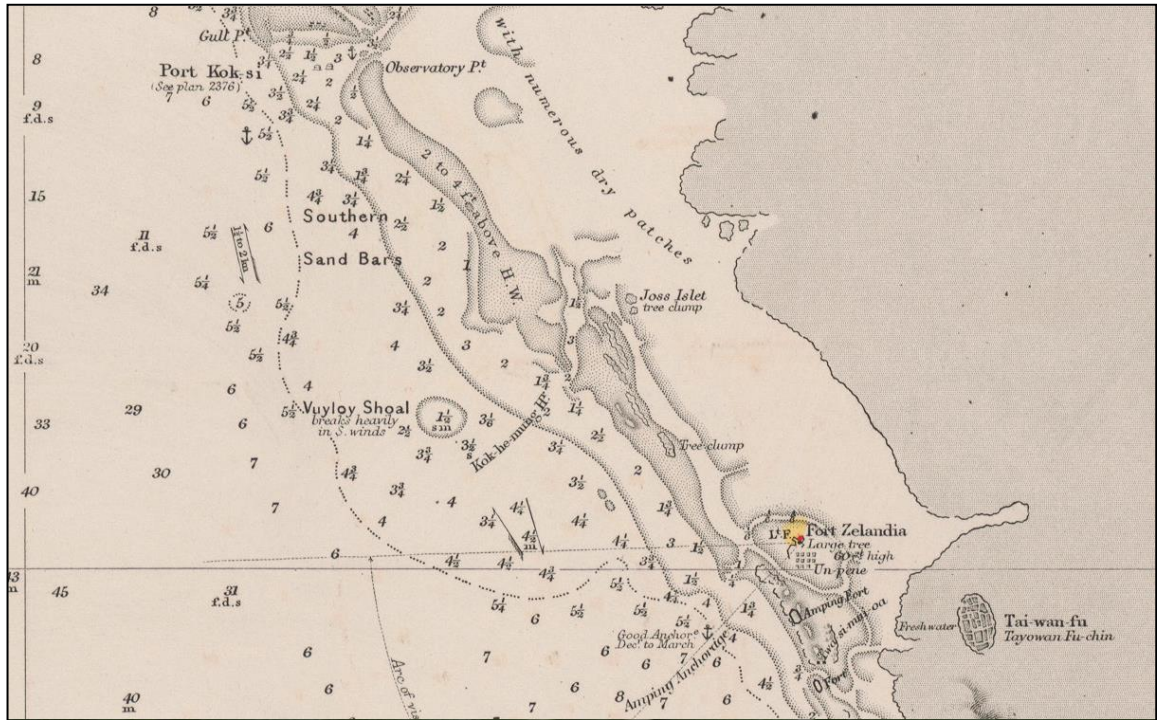
能進至安平。」¹⁹且清廷在國賽港也派有壯勇駐守，如道光22年（1842）鴉片戰爭之際，因發現國賽港外洋有「三桅夾板夷船」出沒，遂有「飭國賽港委員候補同知徐柱邦，督率守口壯勇，在岸陳列防堵」的情形，²⁰不過平常在此駐紮的兵勇數額卻無資料可供查閱。然無論如何，國賽港在清中葉到清末以降，一直都是台江沿岸相當重要的商港，不僅有許多商船停泊，清廷並在此設有稽查船隻出入的文武汛館。在1860年以後的西方古地圖中，國賽港和熱蘭遮城也經常成為重要標示，此足以顯現國賽港在當時港口地位的重要性。



(圖 2-4) 1867 年 Wm. Fred Meyers、N.B. Dennys 及 Chas. King 繪製之臺灣府港口圖(圖片來源：N.B. Dennys. 1867. "Formosa." The treaty ports of China and Japan. London: Trübner)

¹⁹姚瑩，〈臺灣十七口設防圖說狀〉《中復堂選集目錄》，頁 78。

²⁰姚瑩，〈夷船復來臺洋遊奕狀〉《中復堂選集目錄》，頁 107。



(圖 2-5) 1868 年 Sharbau, H.所繪製海圖 Formosa Id. and Strait(局部)
(圖片來源：Formosa-nineteenth century images 網站)

早在 1840 年代國賽港就是安平大港北方的重要商港，臺灣道姚瑩曾對郭賽港周邊環境的描述：「水底沉汕蜿蜒，非熟悉水道者，不能輕入。港內有新長沙埔一片，文武汛館在此稽查商船」²¹在西方文獻中也有關於國賽港的情況，在《李仙得臺灣紀行》一書中，曾有所提及：「國聖港（國賽港）入口處的北岬角，即鷗角（Gull point），僅能從通常停泊在內的若干大型中式帆船，以及三促小屋群（是比面對此部分海岸的任何沙洲上所能找到的更大簇的），而辨認出來。在漲潮時，這些沙洲僅高出水面 2-3 英尺，成行地延伸，一般與海洋平行，從二錨鍊到半英里寬，同時大約每英里就有狹窄的溝槽穿透。其深度有從 7 英尺到 7 英尺以下不等。從西邊的沙洲上看步道任何植物生長。從那裡僅有在天氣非常晴朗時才能見到福爾摩沙本島，而整個中間的空間似乎是沙洲、泥洲，與淺灘，亂砸成一堆，偶爾有幾小塊蘆葦地。」顯示國賽港是數條細小溪流的出口，溪流在此匯合，流經海岸前面大片的沙洲而形成的河道；²²又在 1856 年英國生物學家史溫侯到臺灣做鳥類調查紀錄時，也

²¹姚瑩，〈臺灣十七口設防圖說狀〉，《中復堂選集目錄》，頁 76。

²²費德廉、蘇約翰主編，羅效德、費德廉譯，《李仙得臺灣紀行》（臺南：臺灣歷史博物

曾對所見國賽港有以下之記載：「我們於 1856 年 6 月 7 日下午離開廈門，經過澎湖，第二天抵達國聖港，在岸邊一里外錨泊，所能看到的陸地是沙灘，灘上有一叢叢的樹林，以及一排林線伸展在遠方內陸的朦朧山腳下。...我們獲知它們的家仍在內陸，季節改變時，才來沙洲捕魚。沙洲不大，周圍環繞淺水灘。」²³由此皆明顯指出國賽港是典型的河口港，河口附近有許多沙洲，因為可以停泊較大的船隻，所以在當時是替代鹿耳門港的重要新港，姚瑩更記載商貨要到郡城需透過小船運送，小船運送的港口，清中末葉的相關輿圖找不到竹筏港的紀錄，不過在西方地圖卻可以明顯在國賽港到安平熱蘭遮城間發現有一明顯水道，雖未標明此一水道的名稱，不過推測應該就是後來的「竹筏港」水道。

又四草湖則為台江內海的最後遺跡之一，其不僅為竹筏港水道進入安平前所停靠之處外，由於是姚瑩前述所稱臺郡三處要口之一，²⁴所以也成為重要軍防要地，因此在道光年間有四草砲臺之設，兼具經濟及軍事方面的重要功能，在過往史料也有相當豐富的記載，如姚瑩〈臺灣十七口設防圖說狀〉即稱：「四草與安平斜隔大港，即北汕之首也。其外水勢寬深，臺灣大商船自內地來，皆停泊於此。俗名四草湖。.....港外稍西即四草，商貨入口仍易小船。南北兩路六、七百石貨船，亦由大港出入。.....鹿耳門距四草不及五里，在昔號稱天險，自道光二年淤塞，今口已廢，小船亦難出入。」²⁵

此外，依據前輩學者盧嘉興所撰《鹿耳門地理演變考》中，則對竹筏港所在的「四草湖」和「郭賽港」有所描述，稱：「自台江淤塞後，安平大港口逐漸淤沙流開，恢復成為入臺港口之一。小船自南北兩路六、七百石貨船亦可由大港出入，港外稍西的原北線尾中部（原北線尾南部已沒為內海），為《續修臺灣縣志》所稱的四草嶼成為四草海口，係四草與安平斜隔大港，²⁶其外水勢寬深，臺灣大商船自內地來，皆停泊於該處，俗稱四草湖。則鹿耳門口，在昔

館，2013），頁 113。

²³劉克襄，《橫越福爾摩沙》（臺北：自立晚報，1989），頁 11。

²⁴姚瑩，〈會商臺灣夷務奏〉，《東溟奏稿》（1830），頁 31。

²⁵姚瑩，《中復堂選集目錄》，頁 76-78。

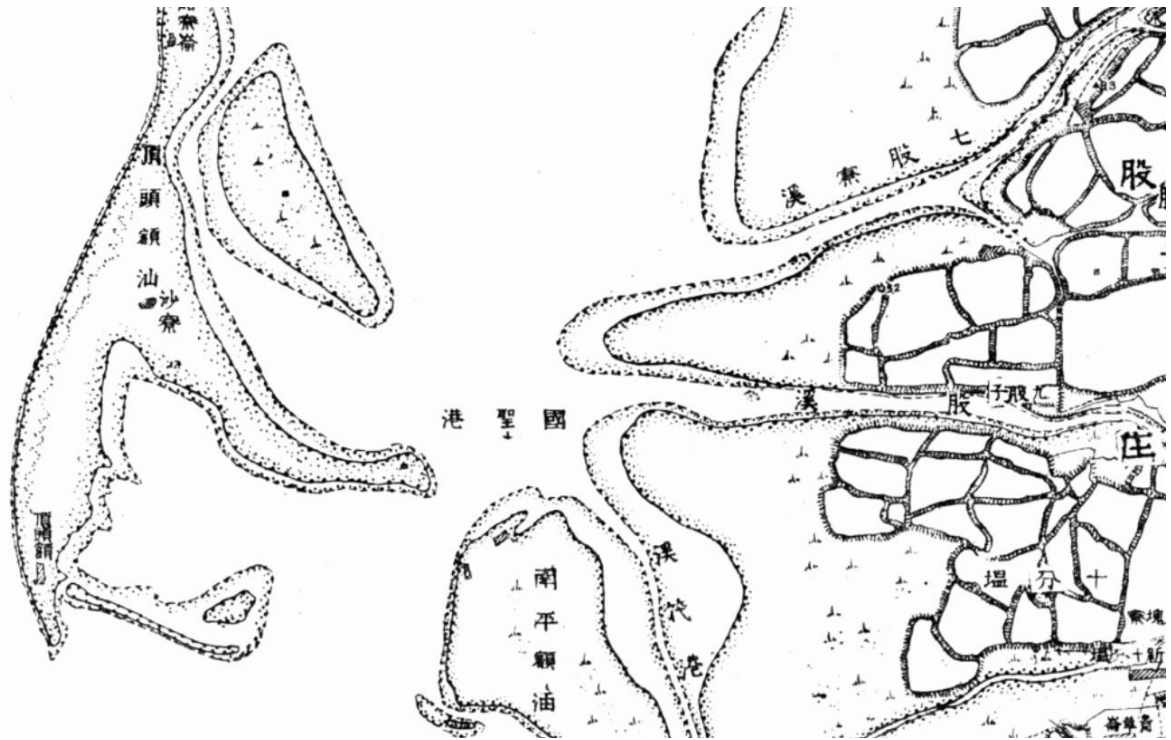
²⁶「大港」為「大員港」之簡稱，亦作「南口」，指北線尾島與安平鎮之間的港域。

日號稱天險者，已成為陳跡，水身不過數尺，小船亦難出入。鹿耳門北邊原來沿海汕嶼的臺、嘉二縣交界的加老灣港附近為水衝成港，叫做郭賽港。其口門頗深，大商船多泊於該處。」²⁷再且，尚有載：「經詢國賽港情形，據告昔時三股溪的西南邊現美國塹（即美援魚塹）的外汕有一關口，就是國賽港。當時三桅帆船得以進出，自該處到北邊的內海均叫做國賽港。自國賽港到鹿耳門原屬不通，後經挖濬一水道，溪筏得以通到鹿耳門轉到四草、安平、臺南。」²⁸

依據本計畫田野調查所知，在曾文溪改道之後，在道光 10 年(1830)至少應有兩分流：一支西流入蠔壳港(道光前就有的聚落)，一支流入臺界內新浮埔，出大港口(灣港口)，然後注於台江。田野調查推斷，流入蠔壳港的分流應該流經中港、東港、新港、大塹寮南的「大塹寮大排」，後在竹子港轉西北流的「樹林溪」，樹林溪下游一帶與七股溪匯流的處，推測應該是道光年間文獻記載「郭賽港」的位置。「大塹寮大排」和「樹林溪」兩流路是道光年間的流路，從大塹寮北劉厝出土乾隆年間的古墓，兩百年間已經堆積約 4 公尺研判，曾文溪流路是流經大塹寮。雖然當時「溪道紛更」，舊河道還是會留下一些蛛絲馬跡。「樹林溪」可能是早期流注國賽港的流路，後來河口三角洲逐漸的堆積，加以下游溪流改道，「大塹寮大排」應該是比較晚期的流注國賽港的流路。道光 20 年(1840)臺灣道姚瑩記載郭賽港是「水衝成港」，這條水路就是「曾文溪」，道光 28 年(1848)臺灣道徐宗幹記載灣裡溪的出海口就是國賽港，姚瑩和徐宗幹兩人先後印證曾文溪(灣裏溪)河口在國賽港出海。國賽港因為是水沖成港，港闊水深，可以停泊大商船的「河口港」。橫洋大商船的貨物運到國賽港後，要轉運到郡城，文獻記載還要依賴小船，當時小船行駛的水路，應該就是後來的「竹筏港」，當時的水路可能有部分是沙洲與陸地間的水道，這條水道是否完全是 1904 年〈臺灣堡圖〉所繪的溪筏港，可能還需要進一步的資料比對確認。

²⁷盧嘉興，《鹿耳門地理演變考》（臺北：中國學術著作獎助委員會，1965），頁 92-93。

²⁸盧嘉興，《鹿耳門地理演變考》，頁 132。



(圖 2-6) 19 世紀國賽港位於諸多溪流下游河口沙洲之間

(圖片來源：日治二萬五千分之一地形圖)

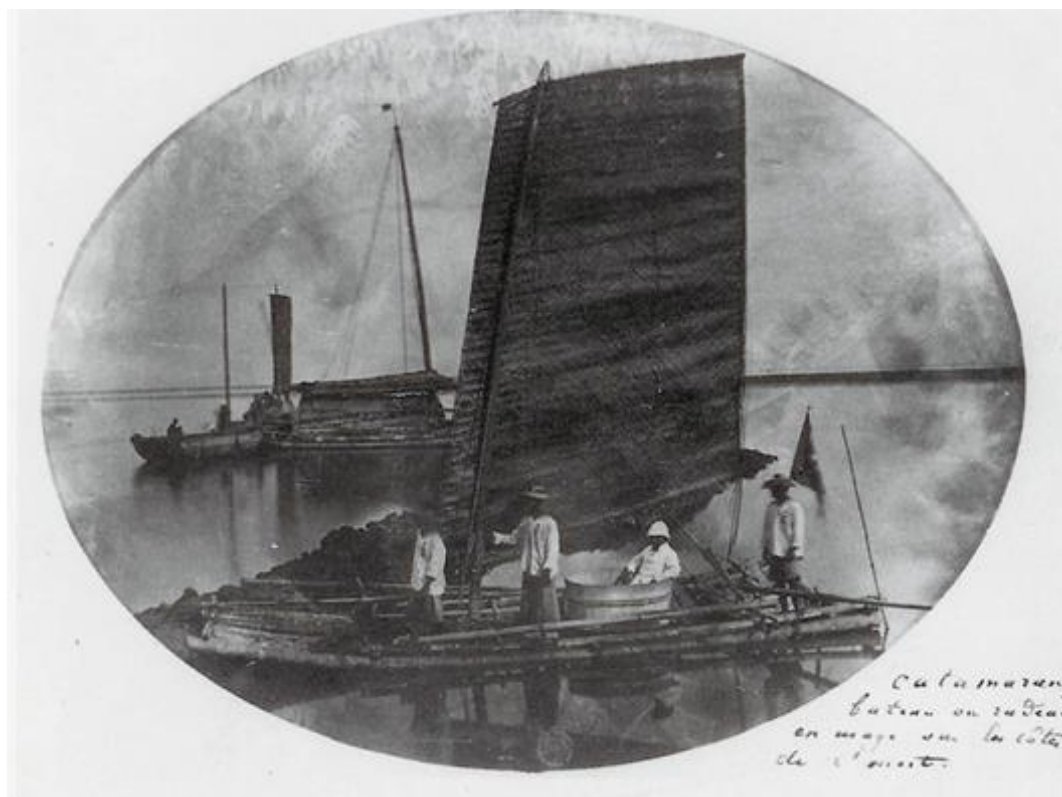
依據姚瑩1840年代的記載：「茲查明郡地鹿耳門已經淤廢，水深不過數尺。迤南安平大港及南路鳳山縣屬之東港，一丈一、二尺。鹿耳門迤北臺嘉交界之國賽港，水深二丈一、二尺。北路嘉義縣屬之樹苓湖，即五條港下湖水深一丈七、八尺。」²⁹台江內海沿線各港口的水深情況：國賽港水深為二丈一、二尺；安平大港水深為一丈一、二尺；鹿耳門淤塞，水深僅有數尺；雖然文獻並未記載四草湖水深的數據，卻明確記載四草湖水勢寬深，臺灣大商船自內地來臺也經常停泊在四草湖，如姚瑩曾言：「臺灣一縣附郭，穀少賦重，亦仰食於南北兩路。……鳳山無大口，其東港、打鼓港僅容數百石之澎湖船，內地商船從無到者。米皆載至郡中，俟廈門商船『夏至國賽港、冬至四草湖』，以為出糶」。³⁰在光緒4年（1878）的《全臺前後山輿圖》中，也在府治外海上特別標註「四草湖已近外洋，春冬可舶巨舟，四五月後湧浪甚大，抵郡之船多赴旂後寄旋」，³¹（請參閱圖2-2）有此可知，當時郡城西側有許多港口可以停泊商船，

²⁹姚瑩，〈臺灣水師船礮狀〉，《中復堂選集目錄》，頁 62。

³⁰姚瑩，〈覆曾方伯商運臺米書〉，《中復堂選集目錄》，頁 135-136。

³¹台江國家公園管理處，〈綜覽台江〉（臺南：台江國家公園管理處，2010），頁 92-93

尤其是水勢寬深的四草湖，至於四草湖的替代港，也不是在郡城北邊的國賽港，而是位於郡城南邊的旂後（高雄旗津）。



（圖 2-7）日本時代初期安平所使用的竹筏 1
（資料來源：國家圖書館臺灣記憶網站）

不過既然國賽港和四草湖都可以停泊大商船，橫洋大商船應該就直接停泊在距離安平大港較近的四草湖，那郊商又為何還要開鑿距離安平和郡城甚遠，位於國賽港到安平大港間的「竹筏港」呢？推測主要是因為竹筏港不僅是國賽港通往安平大港間的水路交通要道，且更因為國賽港亦是曾文溪的河口港，其腹地含括曾文溪中上游沿線村落，如日本時代《臺灣日日新報》即記載：「曾文溪……將近海之分一支流，本流則自安平之四草庄以入於海，支流則往國聖港，川幅最廣兩百間，遊四草庄至噍吧哖庄上流相距十三日里，可通舟楫。」³²所以可以說是這些地方農產品的轉運港。當時曾文溪沿線村落生產的農產品直接運往大陸或國外，必須透過水路的曾文溪運送到郭賽港最為便捷；如果要運往郡城就透過竹筏港輸運。經文獻記載及田野調查，清中晚期當時曾文溪沿

³² 《臺灣日日新報》（漢文版）明治 40 年（1907）3 月 17 日，第二版。

線聚落有：二重溪莊、走馬瀨莊、劉陳莊、船仔頭和簿莊、新庄子莊、望明莊、芒仔芒莊、石牌莊、噍吧咩莊、后旦仔莊、噍吧望莊、虎頭山莊、駱駝莊、斗六仔莊、東西烟莊、宮才弄莊、坑仔內莊、四埔莊、南寮街、三埔莊、二埔莊、龜丹莊、內加拔莊、北寮莊、口宵里莊、內宵里莊、口林口莊、后堀莊、縣莊、三崁莊、山仔頂莊、三塊厝莊、墓庵莊、潮州莊、大湖莊、番仔渡頭莊、東勢寮莊、六份寮莊、胡厝莊、蘇厝莊、謝厝寮、棧仔林莊、八份莊、烏竹林莊、雙張廊莊、南海埔莊、蠔殼港莊、大塭寮莊、蚶寮莊。這些村落生產的農產品和加工品：蔗糖、五穀、水果、竹筍、蒟蒻、檳榔、藤、芋，經由曾文溪水道，順流運往當時台江沿岸的大商港-國賽港，然後再轉運大陸、安平、和郡城。從文獻記載推測，清中末葉行駛在曾文溪水道的主要交通工具應該是竹筏，畢竟以竹筏載運確實遠較陸路牛車載運更為便宜便利，據《臺灣府輿圖纂要》所載：「灣裏渡：在縣西南六十五里。港戶盧斗設渡濟人。另有小鮎船三十餘隻運載雜貨，可由外港達臺、鳳、嘉三邑。」³³國賽港以北的北路港口，如鹽水港、布袋嘴港、猴樹港、南港、笨港等貨物，要運送到郡城或到安平港出口，貨物的運載有些還是要透過竹筏和小鮎船。竹筏和小鮎船應該會經由「竹筏港」運送到安平，據倪贊元《雲林采訪冊》所載：「北港街……有竹筏為洋商載運樟腦，前赴安平轉載輪船，運往香港等處。百貨駢集，六時成市，貿易之盛為雲邑冠。俗人呼為小臺灣焉。」³⁴又從當時府城三郊所輸出入的貨品項目（如表2-1），大概也可以了解其細項。

表 2-1：清末至日本時代初期府城三郊輸出入貨品表

北郊輸出種儼	白糖、福肉、姜黃、樟腦
輸入輕儼	寧波紬緞、上海縐紗、蘇杭絲帶、四川藥材、浙紹、中莊膏藥、火腿、江西紡葛、寧波紫花布、上海年羽、香港大小塗、天津棉花什貨
南郊輸出種儼	芋、豆、麻、菁子、米、筍干、青糖、魚膠、魚翅膠、豆疍

³³ 《臺灣府輿圖纂要》（約 1862）（臺北：臺灣銀行經濟研究室，文叢 181 種，1963），頁 196。

³⁴ 倪贊元，《雲林采訪冊》（約 1894）（臺北：臺灣銀行經濟研究室，文叢 37 種，1959），頁 47。

輸入輕貨	漳州生源菸、泉州棉布、龍岩州紙類、福州杉木、香港洋布什貨、廈門藥材瓷器、永寧葛、汀洲條絲、漳州絲線、深滬鹽魚、神南什貨、香港年羽、廣東什貨、泉州磚瓦
港郊輸出種貨	漳州豆杭、泉州豆、紙(本地)、米(本地)、青糖(本地行郊)、筍干(香港)、菁子(泉州)、麥(本地)
輸入輕貨	豆杭、豆、紙(嘉義)、米、青糖、筍干、麻、菁子、麥

資料來源：臨時臺灣舊慣調查會，《臺灣私法商事篇》（臺北：臺灣銀行經濟研究室，文叢 91 種，1960），頁 14。

然國賽港距離臺南府城頗遠，大商船在國賽港卸貨之後，商品要順利運送至府城一帶，尚需輾轉經由鹿耳門、四草湖、安平、五條港等處，其間交通不便、運輸困難。因此，原本以鹿耳門為貿易港口的「府城三郊」，在鹿耳門「水深不過數尺，小船亦難出入」下，只好另謀他途，為了減少台江浮覆對商貿造成的衝擊，力圖挽回鹿耳門港口淤塞、喪失港運機能的厄運，以延續其在臺南府城的貿易商機與政經地位，遂集資開鑿連結國賽港與鹿耳門、四草湖的「竹筏仔溪」，連結四草湖至安平間的「小運河」，以及連結安平與五條港區的「北幹線」（約在現今臺南市民權路尾到協進國小一帶）。此即道光年間臺灣道姚瑩所稱：「即北去二十里之郭寨港，近雖可泊商艘，若至郡城，亦必易小船，由『安平內港』而行。」³⁵至同治12年（1873）丁紹儀《東瀛識略》仍載：「海舶到臺，多泊百里外之國寨港；『另易小舟，盤運而進。』雖潮退時深祇二、三尺，而海天浩渺，一望無涯。時值夏、秋，風狂湧大，即國寨港亦不能泊。昔險今阻，不同如是。」³⁶換言之，當時鹿耳門北邊的國賽港，為通洋商船停泊處，負責查驗工作的文武二口也設置於此，商品在此卸貨後，商品透過竹筏港、小運河載送至四草湖，再沿安平大港進入府城五條港區，而安平大港也負責南北二路的貨品運輸；另在安平港以南的三鯤鯓，則因水沖成港，也可供小船登岸停靠。過往鹿耳門港的地位，遂也被後起的安平大港、國賽港、四草湖、三鯤鯓等取代，³⁷尤其做為主要商品轉運中心的安平大港。

³⁵姚瑩，《中復堂選集目錄》，頁 76。這裡所提及之安平內港，推測可能為當時對竹筏港或四草湖之稱謂。

³⁶丁紹儀，《東瀛識略》（臺北：臺灣銀行經濟研究室，文叢 2 種，1957），頁 51。

³⁷林玉茹，《清代臺灣港口的空間結構》（臺北：知書房出版社，1996），頁 243-244。

(三) 當時所使用的船隻－從舢舨船到竹筏及「手撐仔」

「溪筏港」顧名思義就是竹筏行駛在溪流的港口，而這溪流的竹筏數量多到讓當地居民以「溪筏港」或「竹筏港」稱之。依據中研院林玉茹教授對清代臺灣船舶的研究整理，可知有：橫洋船、糖船、販艚船、夾板船、彭仔船、舢舨頭船、龍艚船、一封書船、大鮎船、小鮎船、空仔船、漁船、當家船、竹筏……等船隻，³⁸竹筏也是其中被普遍使用的船舶類型。由於臺灣盛產竹子，因此早在原住民時代就有使用竹筏的情況，雖然臺灣何時出現竹筏，已不可考，不過可推想必然很早以前就已經出現。

從歷史脈絡去探討，清初台江內海航行的船隻，在海汊港載客運貨的主要是舢舨頭船，也少見有竹筏的相關記載，據《諸羅縣志》所載：「新港之南，東入為洋子港。新港之北東入為灣港(海汊。小舢舨頭船 到此載五穀、糖、菁貨物。港水入至木柵仔止。港口甚闊，有魚塭)、竿寮港(海汊。有渡。小舢舨頭船 到此渡客，並載五穀、糖、菁貨物)、直加弄港(海汊。小舢舨頭船 到此載五穀、糖、菁貨物。港水入至安定里東保止)、西港仔港(海汊。有渡。小舢舨頭船到此渡客，並載五穀、糖、菁貨物。港水入至安定里東保止。港口有魚塭)、含西 港(海汊。小舢舨頭船 到此載五穀、糖、菁貨物。港水入至安定里西保止。港口有魚塭)。含西之支分為卓加港(海汊。小舢舨頭船到此載茅草。港水入至安定里西保止。港口有魚塭)，西南為大海。」³⁹至於橫洋大船和通行臺地南北兩路的大小船隻，則都需要到郡城貿易，亦即應在鹿耳門掛驗稽查後，改搭較小型的渡船和小鮎船，沿台江內海進入郡城五條港的鎮渡頭，退潮水淺時，甚至改搭牛車。文獻記載：「自廈門渡臺之海航由南招進口；自北路至郡者，由北招進口。又南北兩招之岸上，皆用大杉木高豎燈竿。夏秋之夜，掛燈於南，東春之夜，掛燈於北。自澎湖透夜放洋者，知認識方向，以便擾船。舟人下椗(椗即船錨也，以木為之)，以候臺防廳稽查。易渡船，二十餘里，水漸

³⁸林玉茹，〈由私口到小口：晚清臺灣地域性港口對外貿易的開放〉林玉茹主編，《比較視野下的臺灣商業傳統》（臺北：中研院臺灣史研究所，2012），頁 135-168。

³⁹周鍾瑄，《諸羅縣志》（1717），頁 16-17。

淺，又易小鮎子船以抵郡西門之鎮渡頭。遇潮退，舟不能進，則復易牛車牽挽達岸。」⁴⁰

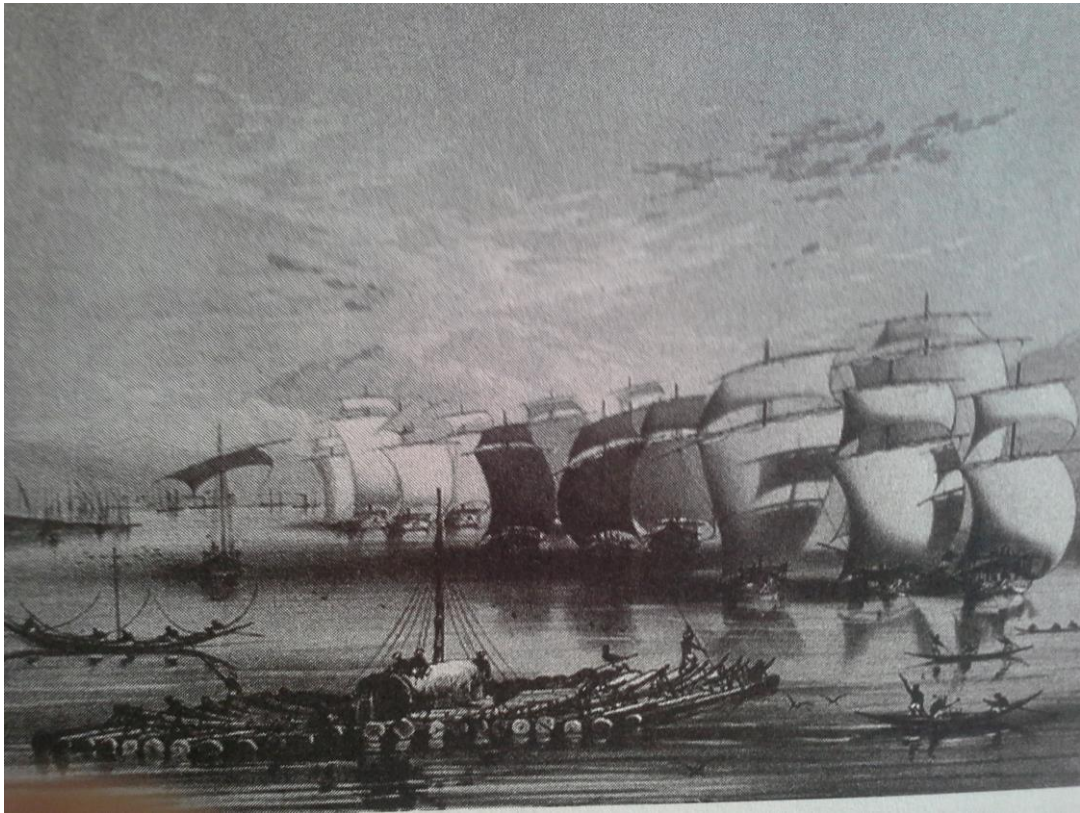


(圖 2-8) 日本時代初期安平所使用的竹筏 2
(資料來源：國家圖書館臺灣記憶網站)

在康熙年間，海上或內海交通使用竹筏的情形卻並不普遍，重要港汊仍然使用吃水較深的舢舨頭船，但從文獻記載中很明顯看出臺灣的大溪流較適合竹筏的行駛，小港汊較適合舢舨頭船的行駛，所以海汊港道載客運貨，大多使用舢舨頭船，但溪流擺渡卻大多使用竹筏。文獻記載：「牛朝溪渡、八掌溪渡(俱屬諸羅山莊)、八掌溪下渡、白鬚公潭渡、小龜佛山渡(俱屬外九莊。以上均用竹筏)、急水溪上渡、急水溪下渡(俱屬開化里。皆用竹筏)...竿寮渡、西巷子

⁴⁰尹士俚，《臺灣志略》(1738)〈北京：九州出版社，2003〉，頁 11。

渡、含西港渡、直加弄渡(以上四渡，俱屬安定里。設雙桅舢舨頭船以渡往來行人，水程至府三十里。」⁴¹



(圖 2-9) 西人所繪中式大型載貨竹筏

「竹筏」大量出現在台江沿線，依照史料所示應是在清中葉以後才逐漸發生，推測可能與台江內海的淤塞變遷有關，由於港汊淤塞、溪道紛更，使得製造容易、成本低廉，適合在溪流行駛的竹筏，使用變得更加普遍。據清中葉臺灣道姚瑩的說法：「職道督同臺房廳、臺灣縣傳集郊商船總，面諭毋許小船、竹筏出口，以斷奸民接濟水米、偷運鴉片。」⁴²又據《臺灣采訪冊》所載：「洲仔尾原迫海墘，高處多漁戶居焉；低處則產蠣、蠔、蛭、蛤，漁人或造小艇，或設竹筏，取為生業」⁴³又在中英鴉片戰爭時，亦在規劃在臺防禦工作時稱：「續據探報，該夷船於是夜三更時，在國賽港迤北之馬沙溝外洋北汕停泊。當飭邱副將督帶水師商哨船十九隻及水勇竹筏多張，駛往攻擊。併飭國賽

⁴¹周鍾瑄，《諸羅縣志》（1717），頁 33-34。

⁴²姚瑩，《中復堂選輯》，頁 64。

⁴³陳國瑛等，《臺灣采訪冊》頁 27。

港委員候補同知徐柱邦，督率守口壯勇，在岸陳列防堵。」⁴⁴原來在康熙年間主要用於溪流擺渡的竹筏，隨著時間及環境變遷的結果，發展至道光年間已躍升成為重要的交通工具，不僅可載運米水，走私鴉片，更作為攻擊夷船的戰爭工具。道光 22 年(1842)臺灣水師協副將帶領哨船和竹筏到外洋攻打船堅炮利的英國船，竹筏在當時作為輕便的小戰船使用，看來有點不可思議，但從西方文獻記載和訪談國賽港鄰近村落「竹筏仔賊」的傳聞中得到一點點印證。道光年間竹筏的普遍使用，似乎可以想像清中葉以後台江殘餘海域「竹筏雲集、商貿鼎盛」的繁榮景象。隨著時間的推移，輸沙的堆積，後來殘餘水域萎縮為更為狹淺的「溪筏港」，造成台江內海竹筏的使用更為普遍。

至於有關清末安平港一帶使用的竹筏形式，依據當時來自英國愛丁堡的攝影師湯姆生（John Thomson）的經歷，由於他在清末前往臺南府城的過程中，曾經描述他所搭乘的竹筏，稱：「我們搭上竹筏準備登陸，這種竹筏是由火燒過的竹子和藤條所拼湊而成，中央放著一塊木頭撐起巨帆，整個設計毋須用到一枚鐵釘，最奇怪的是，人們竟將他拿來作為運輸旅客的工具。這類竹筏的內部就像個大澡盆，我原以為他們是當地洗衣婦女所使用的船隻，但事實上……那些澡盆與竹筏可完全是兩回事，因為洶湧的浪潮很可能會將它們沖到海上漂流。我們所搭的竹筏可容納四人，蹲坐在內僅能透過船緣向外窺探，由於坐在裡面很不舒服，便跑到竹筏外面來，但風浪不時襲來，我們只好手腳並用地緊抓著船身。」⁴⁵又據英國冒險家必麒麟《歷險福爾摩沙》記載：「內港可以看見形形色色漢人捕魚用的怪異漁船，歐洲人稱竹筏，那是用幾根堅固的竹子綁在一起的大筏，有時是靠槳划行，有時則會揚起一張大竹帆來推動它前進。船的周圍有小欄杆，中央有個大槽，供乘客乘坐。當波浪不斷地衝擊竹筏時，這種船看起來十分脆弱、不堅固，可是，實際上他們是最安全的交通工具，可以抵擋海上的大風浪。」⁴⁶

⁴⁴姚瑩，《中復堂選輯》，頁 107。

⁴⁵蘭伯特(Lambert van der Aalsvoort) 著，林金源，《風中之葉：福爾摩沙見聞錄》（臺北：經典，2002），頁 152。

⁴⁶必麒麟著(W. A. Pickering)，陳逸君譯述，《歷險福爾摩沙》（臺北：原民文化，1999），頁 39。

又隨著清末安平港逐漸淤積，據傳當年大型船隻運送貨物時，尚需要依賴俗稱「手撐仔」的貨船，將人貨接駁到港岸，⁴⁷這些小型轉接船稱之為「腳船」，包含有雙槳、燕艇、渡船、駁仔等。而所謂「手撐仔」，或稱為「手梯仔」，這是屬於舢舨圓底小船，名稱源自以手撐竿推進而來，專用於港內或河川，一般其木造結構較為簡易，施工容易，又容易拖上岸邊進行修理保養，是一種適應力很強的工具船；有時也指竹排，因為竹排加槳較為複雜，所以經常用竹竿撐動。它的優點是能出入較淺的水域，成本較低，農家與養殖業者經常使用。又在臺灣沙質港灣內有較大的手撐船，稱為「雙撐仔」，屬於木船結構，相較於雙槳仔、駁仔船，這是船體上較大的腳船。⁴⁸



(圖 2-10) 清末安平常見的「手撐仔」，為圓底小型舢舨船。(資料來源：自由時報)

⁴⁷「關夜市造舟楫 安平復古浪漫」，《自由時報》2011-09-20。

⁴⁸國立海洋科技博物館網站：早期船舶種類。(http://ship.nmmst.gov.tw)。瀏覽日期：2014/8/13。

此外，依據前輩學者盧嘉興所採錄，相傳在竹筏港河道淺狹僅容竹筏通行，所以在水道兩岸還設有可供人力拖拉用之走道，⁴⁹亦即不用以手撐竿推進，而是藉由人力拉動船隻，只不過尚未發現有其他文獻資料或留存遺跡可供佐證。

第二節 竹筏港的後續發展

(一) 有關竹筏港的開鑿

1. 竹筏港與郊商的關係

據盧嘉興訪談記載：「經郊商開鑿國賽港和鹿耳門間通行竹筏的河道叫竹筏港」，⁵⁰然參閱史料所線所載，在道光28年（1848）分巡臺灣兵備道徐宗幹在〈斯未信齋存稿〉曾經記載開挖軍工廠到安平大港的哨船港河道經費，所謂：「臺灣軍工廠前，舊有哨船港一道直達安平大港。旋因溪流沙土壅塞，安平大港變成荒埔。經孔前道詳明由道出示，召佃試墾，年收租息，以抵每年開挖廠港經費。」⁵¹也記載由郊商開挖五條港至安平大港的經費，此即所謂：「再五條港至安平大港，現在各郊商開挖，一律深通，連前挑水船港確查工費，四千餘元。」⁵²這條軍工廠的「哨船河道」，這是在府城北端德慶溪的延長河，因為洲仔尾溪氾濫，每年要開挖疏濬，不過對於當時位於國賽港與安平港間的「竹筏港」，卻尚未發現有文獻史料提及相關開鑿或疏浚的情況。

實際上，不僅在清代文獻中尚未發現有竹筏港水道開鑿的紀錄，且遍查清代中末葉的相關文獻或輿圖也找不到竹筏港的紀錄，僅在清咸豐同治年間西方人所繪製的地圖中發現可能是竹筏港的水道，一直到明治37年（1904）〈臺灣堡圖〉才在此一區域發現明確標示著「溪筏港」名稱的水道，由此我們也確定這條水道的必然存在，且必然跟溪流或竹筏有相當的關聯。由於前述由郊商負

⁴⁹ 盧嘉興，《鹿耳門地理演變考》，頁133。

當地之口語說法。又據《臺灣日日新報》明治38年（1905）8月3日報導，竹筏港被稱之為「鹿耳門運河」。

5) 8月3日報導，竹筏港被稱之為「鹿耳門運河」。

⁵¹ 姚瑩，〈臺灣十七口設防圖說狀〉，《中復堂選集》（臺北：臺灣銀行經濟研究室，研叢83種，1963），頁76。

七口設防圖說狀〉，《中復堂選集》（臺北：臺灣銀行經濟研究室，研叢83種，1963），頁76。

責開鑿管理的哨船港和五條港，基本上都是東西向的港汊延長河，且距離安平大港不遠，推測是由原有自然河道及局部淤沙疏濬開挖而成；至於「竹筏港」則是連接國賽港到安平大港的港道，是南北向的港道，且距離安平大港則有較遠的距離，不過國賽港在道光20年（1840）水沖成港之後，由於是一個可以停泊大商船的商港，所以應是一條重要的商業和軍事航道，故推測也應該是由原有自然河道及局部淤沙疏濬開挖而成，所以也的確有依前例交由郊商開鑿及管理的可能。

又從盧嘉興的訪談中，由於只提及竹筏港是郊商所開鑿，卻沒有提出郊商開鑿港道的資料來源，也沒有交代在甚麼年代開鑿，所以這點也確實頗令人質疑，尤其向來聰明、世故，有靈活商業頭腦的郊商，何以願意支付一大筆經費，來開築修竣一條不是很穩定又可能隨開隨塞的「竹筏港水道」，這點從經濟利益來看，似乎很不太符合商人「追本求利」的商業考量。然而在道光年間以後，隨著府城郊商的發展已不若乾嘉時期興盛、正面臨發展轉型之際，卻可能在清廷的同意或支援之下，大舉投入這條竹筏港水道的開鑿工作，除了可以維持貨物運輸的便利外，可能主要則著眼於「竹筏港」水道沿線許多新浮埔的土地，在清廷委託郊商利用原有天然的河道，加以疏濬或局部港道的開鑿之後，也使郊商可以在新浮覆地土地上獲得較高的補償利益，進而成為大片土地或魚塢地的業主。「竹筏港道」的上游曾文溪遇大雨可能使竹筏港淤塞，日本時代的新聞曾經有過報導。文獻記載：「緣港道上游有洲仔尾溪一道，每遇大雨，洪流氾濫，沙泥貫注，是以有隨開隨塞之患。」⁵³ 洲仔尾溪（新港溪）遇雨氾濫就有淤塞氾濫的情況，實際上曾文溪也同樣出現這種氾濫的情形。雖然「竹筏港」南北走向，不是曾文溪的直接下游，但淤塞在所難免。換言之，當時郊商或許是利用原有的天然河道，加以疏濬或局部開鑿，以維持貨物貿易通暢，並藉以成為「竹筏港」沿線許多新浮埔地的業主，這可能是其願意投入竹筏港道經營的可能原因，至於這一部分則在之後進行敘述。

963），頁76。

⁵³ 周鍾瑄，《諸羅縣志》（1717）（臺北：臺灣銀⁵⁴盧嘉興認為責任是負責開鑿「竹筏港」水道者，不過本團隊則以為按照年代推算，認為他應是後來曾經負責或參與竹筏港水道之疏濬者。

2. 竹筏港的開鑿與蚶寮黃任的關係

根據鹿耳門一帶的傳說，當時被三郊委託負責清港開鑿工程的為「黃任」，⁵⁴依據盧嘉興訪談國賽港鄰近村落蚶寮庄的黃琴（約生於1899年），相傳其祖父黃任，曾為清理鹿耳門港，所謂「黃琴七十三歲，佳里鎮蚶寮人，他說：其祖父黃任曾為鹿耳門清港鹿耳門清港。」⁵⁵由此可知黃琴的祖父黃任是曾經清理鹿耳門港道。不過只經過這樣簡單的訪談後，盧嘉興竟就以此推論：「由上記資料可以證明鹿耳門溪港及通往四草運河，每年由三郊經就承管該溪港界內土地做為疏濬港道經費，每年交人清濬，當年的承辦人是黃任。」⁵⁶在盧嘉興所撰的《鹿耳門地理演變考》，亦收錄黃任後人黃琴對此一傳說的看法：「據黃琴73歲，佳里鎮蚶寮人，其祖父黃任，曾任鹿耳門清港，而破壞了媽祖宮的龍脈，以致子孫不能安寧，所以嗣後其子孫每年都要到媽祖宮燒金，以贖罪於神前。」⁵⁷據傳在黃任受託開鑿工程之時，鹿耳門媽祖曾向黃任托夢說：「你的後代欲出困孫，抑是欲出賢人，神擺會當幫贊你，但千萬袂使開關這條竹排仔港，因為開關了後一定敗地理。」可惜黃任置之不理，仍然執意開鑿運河，結果竹筏港開關後，導致地靈流出3天3夜的血，這除了是一則黃任破壞鹿耳門風水龍脈的傳說外，似乎也暗示確實是由黃任進行竹筏港水道的開鑿工作。⁵⁸

從盧嘉興訪談黃琴的過程中，可以確定當時黃琴已經73歲（約生於1899），其祖父應已不在人世。黃任清港的事蹟，是黃琴直接聽其祖父告知？還是鄰里相傳其祖父為鹿耳門清港？黃任為鹿耳門清港，是三郊委託？還是由官方指派？黃任到底清理鹿耳門哪一個港道？在哪一個年代開始清理？盧嘉興在訪談中沒有做更清楚的交代。如果黃任是三郊委託清理鹿耳門溪港和四草運河（可能是哨船港道或老古石港道）。這麼遼闊的港道應該是一個龐大的工

⁵⁴盧嘉興認為黃任是負責開鑿「竹筏港」溪道者，不過本團隊則以為按照年代推算，認為他應是後來曾經負責或參與竹筏港水道之疏濬者。

⁵⁵盧嘉興，〈曾文溪與國賽港〉，《南瀛文獻》8（臺南：臺南縣文獻委員會，1962），頁75。

⁵⁶盧嘉興，〈曾文溪與國賽港〉，《南瀛文獻》8，頁75。

⁵⁷盧嘉興，《鹿耳門地理演變考》，頁133。

⁵⁸涂順從，《北汕尾年節之旅》（臺南：財團法人鹿耳門天后宮文教公益基金會，1995），頁34。原文部分臺語文字已修改過。

程，所需經費不貲。黃任如果是當時的承辦人，財力應該相當雄厚，在蚶寮庄應有一定的知名度和地位。但是從史料文獻或訪談「竹筏港」沿線村落，卻幾乎沒有人聽聞過黃任這號歷史人物，在塹仔內找到黃任的後代子孫及蚶寮庄黃任的族親，不管其子孫和族親也僅傳聞有黃任這個人物，且除了曾聽聞有關鹿耳門清港的事蹟外，其餘印象也都相當模糊，連盧嘉興記載黃任是黃琴的祖父可能都有錯誤。蚶寮黃姓在乾隆年間是大族，比鄰近村落開發早也較為富裕，之後在清中晚期蚶寮黃姓大多移往台江新浮埔地拓墾，也造成原有蚶寮庄的逐漸沒落。在蚶寮庄訪談過程中，令人意外，庄民沒有流傳黃任起落興衰的往事，且就算有「黃任」為清代清港官的傳說，但其子孫卻說其祖先黃任是在公地尾擺渡的船夫，當時生意不錯，但家族不曾大富大貴過，又實際調查黃琴故居，在蚶寮庄也只是一處占地不廣而低矮平凡的屋舍。

（二）有關竹筏港水道的經營

在台江內海浮覆之後，由於鹿耳門港口逐漸淤廢，官府無力於港道的疏通工作，因此府城郊商為運送商品物資之便，以減少對商貿發展的衝擊，遂陸續集資僱工開鑿「竹筏港」、「小運河」與「北幹線」等運河。當時位於台江浮覆區西側的「竹筏港」，原來應為台江浮覆後所自然形成的溪流水道，最初可能被稱為「安平內港」。由於此一水道位於國賽港、鹿耳門港與安平大港之間，可以輾轉連接北幹線通抵府城五條港地區，遂成為台江浮覆後府治重要交通及貿易路線。據道光20年（1840）臺灣道姚瑩所上〈臺灣十七口設防圖說狀〉載：「北去二十里之郭賽港，近雖可泊商艘，若至郡城，亦必易小船，由安平內港而行。」這條人工溪道的開鑿完成，成為臺南府城郊商對外貿易貨品的主要憑藉，乃至大內、善化、麻豆、新化等內陸地帶的貨品，也依賴曾文溪河道在此轉運。其中「竹筏港」（竹排仔港）原指府城三郊所開鑿連結「國賽港」及「鹿耳門」間的水路，不過因在此間航行者多為竹筏小舟，也使得這條人工運河逐漸被泛稱為「竹筏港」。以下將針對清末至日本時代初期竹筏港水道的經營情況進行論述：

1、收取通行費的檢驗站

不過當時臺郡近海地區仍有河水夾帶泥沙淤塞港道的問題，因此道光29年（1849）臺灣道徐宗幹在所上〈報廠港竣工書〉即載：「洲仔尾水道又可遠歸安平十二間後而出。……督同署臺防廳郭令、署臺灣縣劉令、候補府經歷縣丞唐均帶同各郊行逐細勘明，……於洲仔尾來源築立壩岸以防漫溢，又引水歸壑、遠道入海，期無礙於現開海道」。⁵⁹然當「竹筏港」水道開通後，由於人工運河必須經常整修疏濬，進而導致府城郊商年年耗費不少，甚至使得三郊公庫幾乎為之一空。⁶⁰這主要與「竹筏港」的上游曾文溪，每遇大雨可能使竹筏港淤塞。臺灣道徐宗幹在〈移船廠議〉一文中，便稱：「緣港道上游有洲仔尾溪一道，每遇大雨，洪流氾濫，沙泥貫注，是以有隨開隨塞之患。」⁶¹而後，官府為解決疏濬經費的問題，遂於鹿耳門溪北設「檢驗站」，針對行駛於竹筏港內的大小船隻，徵收「竹排仔通行費」，以為日後疏通溪道的經費。⁶²此即盧嘉興所提及鹿耳門口進溪筏港處有八角亭的建築，所謂：「鹿耳門口廢口通國賽港的河道叫做溪筏港或竹筏港，係以大船將貨物卸下竹筏，轉運往安平臺南通行的河道，現仍稱為竹筏港。當時並在鹿耳門口進溪筏港不遠處築設一八角亭，徵收通行費，以為修濬之用。」⁶³至日本時代的《臺灣日日新報》仍有在竹筏港（鹿耳門運河）收取通航稅的相關記載，所謂：「鹿耳門運河，利用曾文溪下流近海之流水，通諸安平灣，有十五丁內外之運河，謂之鹿耳門運河。此自昔鑿決之也，距離雖不甚長，頗覺利便。然自曾文溪吐出之砂，年年流域埋沒，河為之淺，不可不改脩，以供運輸之便。故課其通航稅，其稅額，半為學租，半為改修費。」⁶⁴

2、抽取釐金的釐金局分卡

在光緒12年（1886）6月，清廷在安平設有釐金分局，光緒13年（1887）1月在「竹筏港」河道沿線的港仔寮添設分卡，收取釐金，船隻完清釐金後，由局卡給單，照驗放行，光緒17年（1891）又有在府城出口完釐一次的記載。港

⁵⁹徐宗幹，〈報廠港竣工書〉，丁曰健《治臺必告錄》（1867），頁301。

⁶⁰卓克華，《清代臺灣行郊之研究》（臺北：揚智文化，2007），頁204-205。

⁶¹徐宗幹，〈報廠港竣工書〉，丁曰健《治臺必告錄》（1867），頁298。

⁶²日本時代於公地仔（七股鄉永吉村 69 號南邊）設有「國姓港稅關監視署」，此為驗照機關，並不直接抽稅。

⁶³盧嘉興，《鹿耳門地理演變考》，頁103。

⁶⁴《臺灣日日新報》（漢文版）明治38年（1905）8月3日，第三版。

仔寮分卡的設置，表示應有許多船隻或竹筏通行竹筏港，依據林玉茹之研究：「釐卡大都設於海口，商船起卸概由其管理。因此，設置地點應以沿海商船時常往來的重要海口為主，而一個貿易不活絡的小港自然沒有設立釐卡的必要。」⁶⁵在竹筏港設置港仔寮分卡，這說明竹筏港在清末應該是條貿易活絡的港道，又據盧嘉興的記載：「經郊商開鑿國賽港和鹿耳門間通行竹筏的河道，叫做溪筏港，再經鹿耳門至四草湖間亦鑿一小運河通至四草湖而達安平、臺南。後為便於運往國賽港貨物抽取釐金，經在四草往鹿耳門河道旁邊叫做港仔寮的所在，設置釐金分卡抽取釐金。」⁶⁶有關清廷在竹筏港的鹿耳門溪南所設「釐金局分卡」，⁶⁷其遺跡約在現今顯草街與竹排仔港的交會處。此地沿溪道往南約600公尺處，有「港仔寮」⁶⁸舊地名，附近魚塢即稱「釐金塢」。據盧嘉興所撰的《鹿耳門地理演變考》所載：「港仔寮在今臺南市安南區鹿耳里一原媽祖宮，臺灣碱業公司安順廠前排水路南邊。該排水路即前鹿耳門廢口通往四草湖的運河河道，叫做「港仔」，就在其西南岸設立釐金局港仔寮分卡。日據後裁廢，但現該址魚塢尚稱做釐金塢。」⁶⁹

因此，所有行駛於「竹排仔港」溪道的所有船隻，從鹿耳門口進入竹筏港不遠處的港仔設置釐金局港仔寮分卡抽取釐金（通行費），其費用為千分之一即一釐，故稱釐金。⁷⁰光緒17年（1890）唐贊袞《臺陽見聞錄》〈釐金〉條有以下記載：「臺南、安旂兩局，挑釐以糖貨為大宗。府城口並不產糖，向由南北來府城轉售出口。局設西壘，因各貨聚集之地，且為便商起見，抽釐章程，與子口半稅無分軒輊。光緒十二年間，開辦稅釐，准各行郊興用報票，給發運照，外來土貨，由出口時完納釐金一次。先後在東石口、布袋嘴、港仔寮，添設分卡。就此產貨之區，一律按則抽收。嗣因各行郊具稟：則以現錢不便攜

⁶⁵林玉茹，《清代臺灣港口的空間結構》（臺北：知書房，1996），頁100。

⁶⁶盧嘉興，《鹿耳門地理演變考》，頁102。

⁶⁷「釐金」即釐捐，清代一種額外的商業稅，1853年創設於中國揚州，分「行釐」（活釐）和「坐釐」（板釐）兩種，前者為通過稅，抽於行商，後者為交易稅，抽於坐商，值百抽一，即抽1%（1釐）為制，故稱「釐金」。臺灣「釐金」之制始於1870年的「抽腦釐」；「竹排仔港」抽「釐金」屬於通過稅之「行釐」（活釐）。

⁶⁸「港仔寮」一稱「船夫舍」，約在現今「北汕尾2路550巷」，即臺碱鹽工宿舍（鹽夫舍）一帶。

⁶⁹盧嘉興，《鹿耳門地理演變考》，頁103。

⁷⁰盧嘉興，《鹿耳門地理演變考》，頁102-103。

帶，則以運貨晉府完過釐金出口，又須完釐，一貨重抽，商民苦累。是以議給運單報票，准由府城出口完釐一次，濟餉之中，仍寓體恤之意也。」⁷¹除了釐金局之外，在同治3年（1864）尚有安平海關之設，在《臺陽見聞錄》即記載：「安平海關地址，業經商請總理衙門准照中國屋式，於安平官地廢址興工起蓋；並准滿稅司照會前來，當經府縣親往勘得該處舊廢外國土城一所。該稅司指定土城內礮臺基址，改建海關。」⁷²所以船貨進出港口，逢關納稅，遇卡抽釐，可見清廷不僅徵收關稅，也抽收釐金。



（圖2-11）疑釐金局分卡現址

⁷¹唐贊袞，《臺陽見聞錄》（1890）（臺北：臺灣銀行經濟研究室，文叢 30 種，1958），頁 69。

⁷²唐贊袞，《臺陽見聞錄》（1890），頁 44。



(圖2-12) 安平運河海關現況

3、有關檢驗站與釐金局分卡的爭議

早在1840年代就有關於國賽港的文獻記載，連接國賽港到安平港的竹筏港河道（溪筏港），在當時也顯然是一條極為重要的水路交通要道，然清代文獻中卻少有記載，遍查諸多文獻及地圖，也僅在清末西方人所繪的地圖中，看見國賽港到安平間有一明顯水道，但並沒有標明為「竹筏港」。一直到明治37年（1904）的〈臺灣堡圖〉才正式以「溪筏港」標示出現，且在1961年才有盧嘉興〈曾文溪與國賽港〉一文才有較深入的探討。

在盧嘉興文中所提到的「竹筏港」大都是以訪談紀錄的方式呈現，雖然留下許多珍貴的史料，同時卻留下許多疑點。如從盧嘉興訪談的記載中，實在不知道他所指的「溪筏港或竹筏港」河道，僅是國賽港到鹿耳門廢口或鹿耳門溪這一段河道，還是包括鹿耳門溪以南經港仔寮到四草這一整段河道。依據盧嘉興的訪談八角亭是因徵收通行費而設置，八角亭的地位應該相當重要。八角亭建於何時何地？盧嘉興並沒有交代。從歷史的推論中，八角亭應該是中國式的建築，理應配合港仔寮分卡收取釐金而設，如果有八角亭的建築，應該建於光緒13年(1887)左右，當屬清代的建築。但是盧嘉興訪談記載八角亭不是收取釐

金，而是通行費，由此或可以證明〈臺灣日日新報〉之報導，不過在日本時代建一座中國式的八角亭建築收取費用，這似乎頗令人不解。訪談當地耆老，目前已經沒有人知道八角亭相關事蹟，在傳說中的港仔寮現地，雖然還留有溪道殘跡，還有一些較古老的平房，但沒有發現與清代相關建築遺跡。盧嘉興郊商開鑿竹筏港和建築八角亭，文獻整理與田野調查的過程中，都無法找到盧嘉興所言，相當可惜。雖然文獻也提到「釐金局」准各行郊興用報票，發給運照，僅能說明行郊在「竹筏港」河道從事商業有關的貿易，並無法證明郊商開鑿疏濬其他河道，就認竹筏河道就是郊商開鑿疏濬。

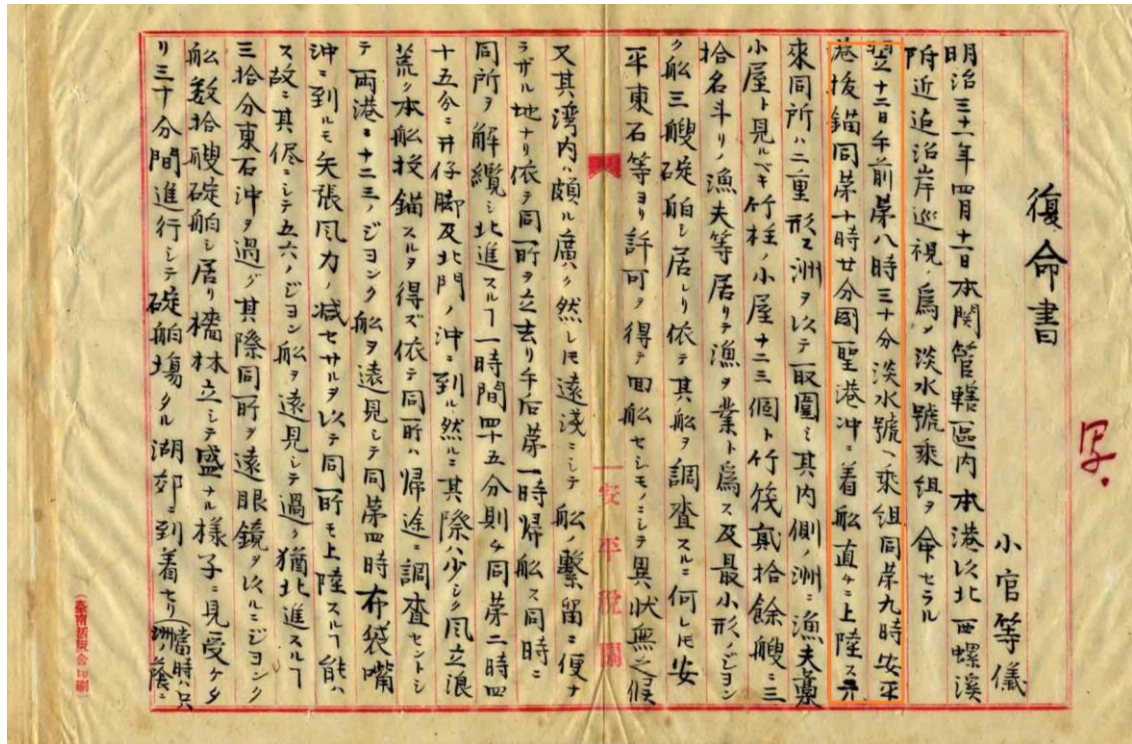
4、日本時代的安平稅關與國聖港稅關監視署

清末曾經在安平設有海關及釐金分局，並在竹筏港道的港仔寮設置港仔寮分卡，對來往船隻收取釐金。日明治28年（1895）6月29日清政府海關人員撤出臺南海關，日本政府接收臺灣後於10月28日設立安平稅關，並在國聖港及五條港設置稅關監視署，國聖港及五條港監視署主要是為了取締違法所設。據盧嘉興訪談結果所示，「國聖港稅關監視署」設在公地尾，即今七股區永吉里一帶。

從日本時代的地圖推斷，當時的公地尾應該是在曾文溪畔，所以有訪談記載：「溪筏出入均需向官員報告載甚麼貨物，並經其檢驗，但不抽稅。」又在溪筏過了公地尾，其下游即「國姓港」，國姓港往南，應該與竹筏河道相通，在訪談記載則稱：「溪筏過竹筏港需那通過費，是清濬河道經費。」⁷³在日本時代國聖港稅關監視署選在公地尾，其最主要在於利於稽查曾文溪沿岸村落順流運載的貨物，所以主要是稽查而不在課稅。國聖港如果有船隻和竹筏要到安平和臺南，必須經由當時的溪筏港道的港仔寮。日本時代溪筏港的船隻或竹筏是否在港仔寮收取釐金，目前找不到相關文獻記載，只有通行費的記載。當時盧嘉興的訪談對象為蘆竹崙莊的劉選（約生於1882），劉選在18歲曾經駕駛溪筏，此時已經是日本時代，所以其所述有前輩告知、也有自身經歷。在訪談過程中，盧嘉興並沒有將清末的竹筏河道港仔寮釐金分卡和日本時代國聖港的稅關監視署做很清楚的區分，雖然1905年〈臺灣日日新報〉的報導將1904年〈臺灣堡圖〉

⁷³盧嘉興，〈曾文溪與國賽港〉，《南瀛文獻》8（臺南：臺南縣文獻委員會，1962），頁76。

所繪的「溪筏港道」視為「鹿耳門運河」並提到課徵「通航費」作為學租和改修費，⁷⁴但沒有提到在哪一個地點課徵通航費？公地尾國聖港海關監視署或原來港仔寮分卡並沒有做更為詳細的報導。



(圖2-13) 日本時代日人前往國聖港視察公文

(二) 竹筏港周圍土地的開墾

由於府城三郊雇工開挖、協助疏通港道，所費不貲、耗損三郊公庫金錢無數，加以部分居民侵墾水道周圍土地，也間接造成港道的破壞，因此官府遂將部分台江浮覆土地作為郊商協助疏通港道之補償，由其自行招佃開墾，所謂：「近港新淤埔地，不無附近居民私有佔墾，且任意圖築，以致衝毀港岸、淤阻港道；現飭郭署丞、劉令確勘妥議，撥歸郊行承管，以為該商歲修安平大港之需」；⁷⁵再且，又提供三郊紳商免徵租息的優惠，所謂「急公可嘉，既將前項埔地議歸掌管，自應准如所請，免徵租息」。

⁷⁴《臺灣日日新報》(漢文版)明治38年(1905)8月3日，第三版。

⁷⁵徐宗幹，〈報廠港竣工書〉，丁曰健《治臺必告錄》(1867)，頁304。

據《臺灣私法物權編》所錄〈兵備道執照〉有載：「據業戶稟稱：三郊蘇萬利等偕職員石時榮，蒙前道憲示諭，安平港道淤塞，飭著利等出資疏通。是以凜遵雇工開挖，自道光年間，至咸豐三年，逐歲修補，不致洪水氾濫入廠，先後計費番銀一萬餘元。前經蒙徐陞憲洞悉勤勞，請兩院憲准將北畔港汕浮埔，免徵餉項，給歸利等開墾田園魚塢，以示體恤。惟是各商均係內來客居，往返不定；且此開墾浮埔，若非大費工本，終難成業；且當時開港工費浩繁，儀祖父職員石時榮出資最多。故此，利等議將埔地歸榮承管」。⁷⁶此一文獻所載之石時榮，即日後府城郊商「石鼎美」之創業者，三郊「石鼎美」後代成大教授石萬壽在〈臺灣府城人物志〉所述：「台江浮覆，阻塞府城對外交通，（石時榮）乃率眾郊商出資整修河道，以通舟筏，以雇工開墾鹿耳門故港一帶的海埔新生地，所立碑界，至今尚存。道光十年，所開港道完竣……乃易店號為『鼎美』。」⁷⁷



(圖 2-14) 港仔寮一帶的竹筏港，現已成為隱溪

⁷⁶臨時臺灣舊慣調查會，《臺灣私法物權編》卷三〈物權之特別物體〉（臺北：臺灣銀行經濟研究室，文叢 150 種，1963），頁 914。

⁷⁷石萬壽，〈臺灣府城人物志〉，《臺灣文獻》31 卷 2 期（南投：臺灣文獻委員會，1980），頁 146。

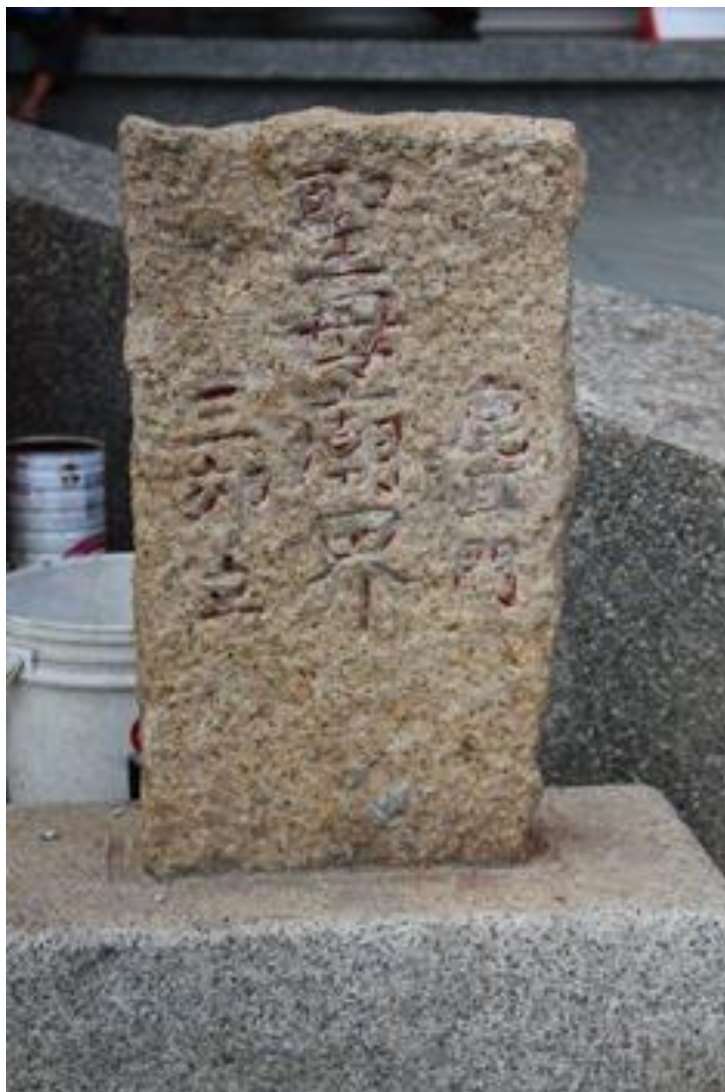
當時府城郊商以「萬益館」為名義，大舉投入於台江浮覆土地的墾拓，四處招募眾多墾民來此闢田圍墾，將其所屬土地豎立「三郊鹿耳門界」石碑為記，同時以此建立龐大的三郊地盤。在《臺灣私法物權編》抄錄兩筆與「萬益館」相關的契約書，其中一份光緒10年（1884）6月21日的〈佃戶執照〉中，就明言「臺郡三郊業主萬益館，為奉道憲劉，催給照墾耕鹿耳門天上聖母一帶浮復埔地，蒙札臺灣縣祁、會同蔡、鄭到地勘丈，立界歸管，給照存案，按年完納廠租」，顯示三郊「萬益館」是合法取得此一土地的開墾權，土地並帶有「軍工廠租」，土地的業佃條件採取「二八抽」的方式，也就是田園魚塢的收穫，由佃戶取得八分、業主萬益館抽得二份，當時承佃者為「鄭仔寮莊」的陳三；⁷⁸另外一份的光緒15年（1889）11月的〈立賣杜絕盡根墾契字〉中，由「塗城仔莊陳峻」將坐落於「土名在鹿耳門」的合夥圍築魚塢，其中半數墾權（永佃權），以時價銀38大元售予「義合莊陳埔」，此魚塢的業主亦為三郊「萬益館」，此一土地的業佃條件也採取「二八抽」的方式。⁷⁹

在1950年代以後，「三郊鹿耳門界」石碑陸續在竹筏港附近出土，也使媽祖宮仔與土城仔更加爭論鹿耳門溪與「鹿耳門媽祖廟」之位置所在。其中發表於1961年8月的〈鹿耳門古港道里方位考〉，係由署名「鹿耳門考證五人小組」許丙丁、王鵬程、高崇煦、顏興和黃典權等5人所合撰，後由臺南市「文獻委員賴建銘協助進行考證」，此係土城仔「正統鹿耳門聖母廟」為「民族英雄鄭成功復臺300週年祭典籌備會」所刊行之專論，該書曾提及「三郊鹿耳門界」出土之事，所謂：「『三郊鹿耳門界』石碑五通，據土城（仔）人士稱，往昔類此石碑，東西橫列，不下幾十個...，所以當時，挖毀了許多，有的拿去當鋪水溝的材料，有的填作房子的地基，據聞有一家建造新屋，一口氣用了七塊，言之令人痛惜。今存五通：一在城東里47號陳利宅側.....本件經移動。一在城東里「中洲角保生大帝所有園地」邊角.....，未經移動。一在土城國小西北約120公尺處.....，未經移動。一在由土城（仔）『鹿耳門聖母廟』往沙崙腳公路約400

⁷⁸光緒十年〈佃戶執照〉。國立臺灣大學，《臺灣歷史數位圖書館》，檔名：〈ntul-od-bk_isbn9789570000029_0093000931.txt〉。瀏覽日期：2014/8/13。

⁷⁹光緒十五年〈立賣杜絕盡根墾契字人塗城仔莊陳峻〉。國立臺灣大學，《臺灣歷史數位圖書館》，檔名：〈ntul-od-bk_isbn9789570000029_0095300954.txt〉。瀏覽日期：2014/8/13。

公尺的路邊……，未經移動。一在青草里南方田陌上……，聞本件最近嘗被人盜挖，經發現制止，仍置原處。」⁸⁰



(圖2-15) 鹿耳門聖母廟藏三郊拓墾界碑

「三郊鹿耳門界」石碑的出土，多見於現今鹿耳門溪北一帶，主因此一地帶陸浮廣闊，到處都是海埔新生地，致引來各種集團（墾首）爭相申請進入墾拓；三郊「萬益館」勢力最為龐大，圈地最多，橫跨現今鹿耳門溪南北一帶，這可由「萬益館」界碑於「釐金塹」前排水路岸旁出土得到明證。現今鹿耳門

⁸⁰鹿耳門志編輯委員會，《鹿耳門志》第 1 輯（臺南：正統鹿耳門聖母廟，1989），5 版，頁 29-30。

溪南一帶之所以較少出土「三郊鹿耳門界」石碑，乃因所處特殊地理環境所致，台江陸浮後的北線尾，北為鹿耳門溪，南有鹽水溪，東望四草湖，西則為臺灣海峽，與溪北相較，腹地不大，相對墾地較少，因而也就較少界碑出土。換句話說，「三郊鹿耳門界」石碑的出土，除了可作為「府城三郊」的拓墾實力及其龐大勢力的證明之外，也印證石碑所分布存在的範圍，此即台江陸浮海埔新生地的事實；這片海埔新生地，亦因後來三郊與郭、黃等姓大力開墾之後，使得「土城仔」漸聚成庄。

第三節 台江浮覆後的商貿發展

竹筏港為清領後期台江一帶重要商業貿易港口，其存在與發展主要與府城所面臨之地理環境、商貿經濟與臺灣開港有關。在地理環境上，道光以後台江陸浮加速，國賽港與竹筏港口都面臨淤積情況，港口也有移轉替代的情況；商貿經營上，在同治3年（1864）安平開港之後，因外商陸續進入府城，新式運輸工具、經營方式與進出口商品，使府城商貿質量遽變，對於竹筏港的使用也有差異；在臺灣開港後，由於外商進入臺南府城商貿系統，對傳統郊商商貿產生競爭與排擠，也使得貿易商品項目大增，尤其鴉片貿易的興盛，也帶動府城芙蓉郊的興起，由於外商也將船隻停靠在國賽港，所以必然有利用竹筏港運送商貨的情況，不過在日本時代以後也逐漸歸於沒落。以下分別真對傳統郊商及洋行經營兩部分進行探討：

一、傳統郊商的日趨沒落

清領中期府城郊商貿易發展達到繁盛階段，是為清代府城商貿之顛峰，之後則呈現衰落的趨勢。而由往來廈門與府城商船減少的趨勢，以及芙蓉郊的崛起，進而替代三郊領導府城商界之發展，正可以說明傳統郊商衰落景象。

（一）往來廈門與府城商船減少的趨勢

清代中葉以來，往來鹿耳門港的商船，大致呈現衰退現象。嘉慶初年「廈門商船渡臺，年有三、四百號」⁸¹，至嘉慶末及道光初年（1830 年左右），一年大約僅有一百五十艘帆船渡臺。⁸²道光年間渡臺商船再次減少，道光 12 年

⁸¹姚瑩(1961)，《中復堂選集目錄》，頁 179。

⁸²陳國棟據徐宗幹〈會鎮請設太平船載兵骸並運送馬匹議推估〉，自春及秋，半年運送

(1832)「渡臺商船，僅四、五十號」⁸³、道光 20 年(1840)「僅數十號」⁸⁴。道光末年至咸豐初年，商船數量至少又遞減三分之二，⁸⁵一年來臺商船不到 20 艘。依據學者陳國棟的推估，在清代中期廈門對渡府城鹿耳門的船隻，在乾隆中期(1780 年代)至少 400、500 艘，嘉慶年間(1800 年代)約 300、400 艘，嘉慶、道光初年(1820)約 150 艘，道光 10 年(1830)約 50 艘，道光 20 年(1840 年代)約數十艘(50 艘以下)，道光末年(1850 年代)約僅 25 艘左右。⁸⁶由於現存文獻並無專為臺廈船隻往來所做的紀錄，間接紀錄的數據並不能確定為常態，這些推估數據的價值不在於考據，而是顯示清代中葉府城與廈門往來商船遞次衰退的趨勢。⁸⁷

往來廈門與府城商船數量的遞減，反應了府城商貿總量的大幅衰退。道光 28 年(1848)徐宗幹提及，對渡廈門的府城商船，大型者載重 5000、6000 石，中小型約 3000 石左右，若平均以 3000 石估算，則乾隆中期府城鹿耳門商船的單向承載量約 135 萬石，嘉慶年間則減為 105 萬石，至道光末年更降為 10 萬石以下。事實上，這樣的估算也可能高估，因為「昔時商本豐厚，其船工料堅固」，於商船載運量與安全性都高。而嘉慶以後，「商船壞者，民不能複製」，⁸⁸商船品質也漸趨劣化，「商船薄小，南、北洋中沈碎者多。民間買貨千石，猶必分寄數船，以防意外」，⁸⁹因此在道光末以後府城的商船載運量大約只在 1000 石左右，⁹⁰府城商貿之衰退不言可喻。

馬匹約需商船七十五艘。(陳國棟，〈清代中葉臺灣與大陸之間的帆船貿易：以船舶為中心的數量估計〉，收於中研院臺灣史研究第一卷，第一期。)

⁸³周凱，《廈門志》(臺北：臺灣銀行經濟研究室，文叢 95 種)，頁 171。

⁸⁴姚瑩，《中復堂選集目錄》，頁 179。

⁸⁵1850 年左右，徐宗幹論述商船配運戰馬的問題時，提及「三年之船，尚不敷配一年之馬」。徐宗幹，〈會鎮請設太平船載兵骸並運送馬匹議〉，收於丁曰健，《治臺必告錄》(1867)。

⁸⁶陳國棟，〈清代中葉臺灣與大陸之間的帆船貿易：以船舶為中心的數量估計〉，刊於《中研院臺灣史研究》1:1(臺北：中央研究院，1994)，頁 55-96。

⁸⁷大陸與臺灣之間商貿的私渡情況在史料上並無法數字化，在推估上容易被忽略。事實上以道光末年而言，若僅有廿五艘商船，平均每個月兩艘，即能完成臺灣與大陸之間商品交易，頗值得懷疑。

⁸⁸姚瑩，《中復堂選集目錄》，頁 168。

⁸⁹姚瑩，〈籌給艍舻營兵米〉《東槎紀略》(1829)，臺北：臺灣銀行經濟研究室，文叢 7 種，頁 20。

⁹⁰1850 年以後，府城商船的再運量嘎算為一千石。(P. H. S. Montgomery，謙祥譯文，〈1882-1891 年臺灣臺南海關報告書〉，不著撰者，《臺灣經濟史六集》，臺北：臺灣銀行，研叢 54 種，頁 108-132。)

由於府城商貿經營的衰退，使府城郊商捐助地方建設的情況也減緩。不僅逐漸減少參與府城公共事務，所捐助金額也大幅縮水，特別是在支付官方的利息上，更是顯得窘態百出。原來臺南府城各商戶，每年負擔緝捕盜賊的官息，最少為 7800 兩，遂由「初尚殷實，完繳如額」，至道光年間「則疲戶甚多，完繳不前，懸欠甚鉅」、「原領各紳商、殷戶現皆中落，雖有印契為質，大率偽造投稅，保家即屬本人換名；或空號店舖，傳喚無人。」⁹¹劉家謀「海音詩」也云：「水債不收公餉亟，頭家近日亦愁貧。」反映府城商戶生計日虧，財力今非昔比的窘境。⁹²

商貿不振也影響到郊商集團的組織運作。咸豐11年（1861）糖郊石鼎美號中衰，退出三郊領導階層後，設籤輪值董事一年之例，眾郊商苦於無力負荷。於是，在同治元年（1862），董事大籤輪值，改由陳興泰、尤崇德、黃謙記、福人號、成記號、怡記號、鼎源益、黃源泰、錦豐、陳邦記、王德記、林裕發和益瑞號等十三家商號輪流，每月一輪。至光緒5年（1879），原有十三家輪值的店號仍無法應付組織運作之開銷，輪值的商號再擴大為福人號、利源號、成記號、王承裕號、森泰號、景祥號、泰泉號、升源號、義發號、晉太號、震源興、郭金源、尤崇德、美打號、德記號、怡記號、金潑利、鼎源益、吉春號、寶順號、晉豐寬號、和昌號、源太號、順成號、瑞記號、振美號、瑞珠號和東昌號等28家，按月輪流，且每月值大籤負責「郊務」者改為三人或三家。⁹³三郊值籤輪值制度的改革，實迫於商貿之不振，然改革之後，組織更為渙散，雖能暫時撐住三郊集團的場面，然而維繫府城社會、經濟之最大商貿團體的地位，已屬窮窘，乃至為新興的商團取代。

（二）傳統郊商沒落的原因

在清道咸之後，府城行郊的發展逐漸進入衰退期，臺灣道姚瑩便稱：「商船遭風，歲常十數，貨物傾耗，……昔之富商大戶，存者十無二三」⁹⁴，徐宗幹亦稱「爾等遠涉重洋，貿易營生，為身家謀養贍、為子孫計長久，持籌握算，

⁹¹徐宗幹〈斯未信齋存稿水師口糧議〉，丁曰健，《治臺必告錄》〈1867〉，頁 306-307。

⁹²劉家謀，〈海音詩〉，王凱泰等《臺灣雜詠合刻》，頁 20。

⁹³蔡淵契，〈清代臺灣行郊的發展與地方權力結構之變遷〉《師大歷史學報》14，頁 148。

⁹⁴姚瑩，〈上督撫言全臺大局書〉，姚瑩《中復堂選集目錄》，頁 121。

自無不精於會計者。昌盛者少，而衰敗者多」⁹⁵，關於清代郊商組織由盛轉衰的原因不少，大抵如下：

1、港口淤積難行

臺灣為海上孤島，與四鄰貿易交流均仰賴航運，即使是海島內陸，亦因崇山峻嶺阻隔而多賴溪流運輸交通，使臺灣各港郊商林立、發達繁榮。然港道的暢通與否，卻關係著郊商貿易的命脈。三百多年來，臺灣西部海岸受到河川輸沙、海岸漂沙及暴雨洪水等影響，使港口及河道因泥沙淤積逐漸惡化，乃至港口縮減、舟船難行，甚至浮覆成為海岸平原。而這些早期開發、曾經繁華一時的港口，在滄海桑田、海岸線遷移下，也逐漸失去港埠商貿的機能。之後，雖然幾個港口常傾注公款修濬河道，如府城三郊在台江內海浮覆後，傾全力投入竹筏港的挖掘與疏濬整修，包含有國賽港至四草湖、四草湖至五條港區、⁹⁶西城外五條內港等河道，尤其在道光 22 年（1842），府城海漲暴作，西城外至安平之間一片坦途，五條內港再次遭受淤塞的危機。至同治年間五條港更只剩最北之老古石港可通運載，而且「溪流漲發，往往填塞，商人時濬通之」。⁹⁷總計郊商在河道整治上，耗時長達數十年，耗費萬元以上，而成效仍是時淤時通，卻反而造成三郊公庫成空，加速三郊的倒閉沒落；另外，或有以外港取代被淤塞的港口，如以國賽港替代鹿耳門港、以王功漁港替代鹿港港口等，卻仍是強弩之末，商貿經濟大幅衰退，只能勉強支撐至清末，終究敵不過走入歷史的命運。

2、外商洋行的入侵

直接促使府城傳統郊商沒落的原因，則為洋商的競爭。清咸豐年間臺灣開港之後，外商洋行前仆後繼來臺從事貿易活動，激烈的商業競爭，也直接導致郊商及行郊的沒落與衰微。⁹⁸當時西方列強在臺興建領事館、開設洋行、建造倉庫等，外商洋行也一面透過貿易關係，掠奪臺灣農產特品與工業原料（如米、糖、茶、煤、樟腦、木材及硫磺等），一面又對臺傾銷棉織品、毛織品以及

⁹⁵徐宗幹，〈諭郊行商賈〉，《斯未信齋文編》，頁 85。

⁹⁶即舊運河，今臺南市安平區鹽水溪出海口左岸，仍存部分遺跡，東段已填土成陸，今民權路四段。

⁹⁷在臺灣縣輿圖冊「山水」目之橋渡，老古石港又稱新港墘港，今臺南市西區信義街至金華路協進國小西側一帶。（《臺灣府輿圖纂要》（約 1862），頁 15。）

⁹⁸卓克華，《清代臺灣的商戰集團》（臺北：臺員，1990），頁 204-205。

鴉片等商貨，同時以龐大的資本支配臺灣社會經濟活動。特別是以往手工業不發達的臺灣，所需的布類與各種生活日用品主要來自大陸，經由郊商流通販運，洋商進入後，大陸貨遇到空前的競爭，品種繁多、物美價廉的洋貨，一時充斥市場。洋貨輸入逐年增加，大陸貨相對減少，消費市場減少，對府城郊商構成最直接的衝擊，終迫使傳統郊商走向名存實亡的境地。在外國資本的投注下，雖然促使臺灣生產貿易日趨發達，不過經濟的主導地位也為其所奪。再就運載機具的改進而言，開港以後外國縱桅快船和輪船頻頻往來海峽兩岸，船隻運載量大，具安全迅速的優點，且洋商多開辦保險業務，所運載商貨經轉投保險，分攤貿易風險，與資金日絀，運用舊式帆船運輸的傳統郊商相較，郊商已無競爭餘地。所以，在新式輪船取代傳統帆船下，也使臺灣航運大多掌握在外商之手，至光緒年間，外國輪船逐漸位居臺灣對外運輸的重要地位，各種商品多改由外國商船裝運，至於原有船頭行則一落千丈，郊商的聲望地位也更為下滑。

3、行郊組織的破壞

「行郊」為郊商自發性的組織，經營運作為全依賴郊商間彼此的信任關係，商人入交與否也全為個人自由，官府並未介入插手。然許多未入郊之「散郊戶」或「郊外」者，由於不受行郊組織之束縛，往往利用其自由買賣的權利，對行郊採取打擊方式，也在交易過程中以手段謀取暴利，「或遇市疲，與船客勾結，私卸行仲，至街走兌，敗壞郊風」⁹⁹。再且，就算入郊商人違反郊規，也不會受到多嚴重的處罰，也造成眾郊成員投機取巧的心態；再加上，董事、爐主向由巨賈富商所包辦，一般郊戶多無權過問是由，私下抱怨頗多，以致郊員間不能真誠合作。當時各種舞弊層出不窮，譬如：惡性競爭、翻覆反價；參雜詐欺、惡性倒閉；¹⁰⁰逃漏抽稅，舞弄郊規；¹⁰¹拒接值東，荒廢郊務。

除此之外，臺灣行郊及郊商沒落的原因，尚包含有臺米價昂、不利出口；臺糖在川糖、粵糖的競爭下，逐漸失去特產的優勢；加以對渡商船在配運之

⁹⁹臨時臺灣舊慣調查會，《臺灣私法商事編》（臺北：臺灣銀行經濟研究室，文叢 91 種，1960），頁 35。

¹⁰⁰臺灣區茶輸出業同業公會，《臺茶輸出百年簡史》（臺北：臺灣區茶輸出業同業公會，1965），頁 11。

¹⁰¹臨時臺灣舊慣調查會，《臺灣私法商事編》，頁 35。

外，又有軍需公益捐輸、負擔沈重的「規禮」、日益加重的釐金等，這些都是府城郊商在經營日益艱難之時，又加速了財力的消耗，直接、間接導致郊商的衰落；至於道光咸豐以來府城時受戰亂威脅，如道光 12 年（1832）張丙之役、道光 20 年（1840）鴉片戰爭、咸豐 3 年（1853）灣裡李石與鳳山林恭之役等，這些戰禍中都直接威脅到府城郊商的生意，商貿被迫中絕。¹⁰²

（三）芙蓉郊的崛起

在府城三郊逐漸衰微之後，以販賣鴉片為主芙蓉郊，在此時崛起成為新興之大郊。「芙蓉」即鴉片，又稱為「阿芙蓉」。清代臺灣居民吸食鴉片極盛，且早自荷蘭時代，為了對抗瘧疾熱病，就自爪哇引進鴉片與煙草混吸法。¹⁰³至 18 世紀初期，則演變為純吸鴉片，且被視為社交娛樂之一環。¹⁰⁴然鴉片具成癮性，有「喪威儀、失行檢、擲光陰、廢事業、耗精血、蕩家資、虧國課、犯王章、毒子孫」等九大流弊之說，¹⁰⁵所以清廷也嚴格限制居民買食，道光年間更頒布新令：「買食者杖一百，枷號兩個月；不將販賣之人指出者，滿杖；職官及在官人役買食者，俱加一等；興販、種賣、煎熬者，充軍；開設煙館者絞監候，地保鄰右俱滿徒」。¹⁰⁶

然道光 22 年（1842）鴉片戰爭後，鴉片輸入禁令撤銷。然而三郊集團仍由鼎美號石時榮代表，於道光 30 年（1850）7 月，與分巡臺灣兵備道徐宗幹訂立全臺紳商公約：「共嚴鴉片之禁，我百姓有吸煙者與為娼同；有賣膏者與為盜同；有販土者與謀反同」，嚴格勒限禁煙，並且拒絕與英人通商。¹⁰⁷咸豐元年（1851）洋商依天津條約來臺貿易，鴉片照例課稅、合法化，輸入量巨，吸食人數激增，販售鴉片利潤高於其他。然府城三郊集團仍執守傳統進出口商貿，始終未參與鴉片之買賣。然至同治、光緒年間，三郊商貿衰微，專營鴉片買賣之「芙蓉郊」崛起，乃至取而代之，領導府城商界。

府城芙蓉郊，主要有啟豐號與英泰行兩所。啟豐號，最初為林錫珍私販鴉

¹⁰²陳東海，〈清代臺南府城之商業〉（臺南：臺南大學鄉土所碩論，2001）頁 91。

¹⁰³黃富三，〈清代臺灣外商之研究（上）〉《臺灣風物》32：4，頁 104-136。

¹⁰⁴藍鼎元，《平臺紀略》，頁 50。

¹⁰⁵周凱，《廈門志》，頁 655。

¹⁰⁶周凱，《廈門志》，頁 548。

¹⁰⁷伊能嘉矩著，江慶林等譯，《臺灣文化志》（中）中譯本（南投：臺灣省文獻會譯編，1991），頁 155。

片的小商行，後因林錫珍因無子嗣，遂將店號交由其姪林文賢經營，林文賢不僅擴大營業版圖，加開鴉片煙館（店號「兩儀」），又以煙癮或有傷身，再經營「協豐號」專營生藥材批發貿易及「養元居」國藥舖，事業經營蒸蒸日上。光緒初年，林文賢倡設「芙蓉郊」，組織府城販售鴉片之商行，每箱煙土徵銀兩圓，依傳統郊商輪年值理之例，充辦公益事項，號稱「集德堂」。芙蓉郊也積極參與府城社會公共事務，現存碑銘文獻有跡可查者，最早為光緒 2 年（1776）參與重興開基武廟的修築，當時三郊捐助金額為四十元，平均三大郊所捐不及十五元，然芙蓉郊所捐助者為三十元，所捐助金額已超越三郊，故推測其財力應已優於三郊。¹⁰⁸至光緒 10 年（1884）中法戰爭時期，臺灣港口為法軍封鎖，糧餉不繼，林文賢乃認捐鉅款，接濟軍需糧餉。翌年，中法議和，獲獎敘奉政大夫（五品銜）、翰林院待詔（從九品），成為當時府城商界領袖，時人稱「林啟豐」。¹⁰⁹此外，府城另一專營芙蓉之「英泰行」，最初英泰行由小盤商人崛起，而後發展至中盤、大盤，為白手起家之鉅富，因與安平外商洋行交易，獲利至豐，之後也以捐資賑濟山東饑荒，亦執府城商界之牛耳於一時。¹¹⁰然而，府城芙蓉郊興起後，雖也仿三郊，輪年值理，徵銀以充義舉，尤其芙蓉郊以「集德堂」為號，頗有取代三郊「三益堂」、以維繫府城社會之勢，雖然鴉片之害眾所周知，不過芙蓉郊之興起，卻也顯示府城傳統郊商貿易的日趨沒落。

二、安平的開港與洋行的經營

（一）安平的開港與洋商

道光 22 年（1842）以後，廈門成為中國對外五口通商的港岸之一，與廈門有一水之隔的臺灣，遂在荷、鄭及清初之後，再次成為國際貿易中的一環。臺灣所盛產的茶葉、蔗糖、樟腦等經濟作物，也能藉由廈門轉銷各地，也使外商得知臺灣之物產豐饒，有意直接來臺從事貿易活動。咸豐 8 年（1858）〈天津

¹⁰⁸黃典權編，《臺灣南部碑文集》，頁 78。

¹⁰⁹盧嘉興，〈林文賢領袖郡城商界〉，《臺南文化》新五期（臺南：臺南縣政府，1978）頁 23-39。

¹¹⁰黃典權、葉英、賴建銘，《臺南市志》卷七、人物志（臺南：臺南市政府，1979），頁 524。

條約)，臺灣正式開放通商，不過卻對於正式設為通商口岸的位置，中外卻有不同意見，當時清廷並不樂於安平的开港，因為府城是臺灣政治中心，安平迫近府城，為防衛安全起見，所以「不宜開放」。¹¹¹閩浙總督左宗棠也認為「臺灣府城海口淤滯，船隻不能收泊……本地商船尚不能出入，洋船焉能進泊」，所以原來打算以開放打狗口岸來代替安平大港。¹¹²同治 3 年（1864）5 月，清廷開放打狗通商，但洋商發現由打狗輸入商品，在報關納稅後，仍須從海路以駁船，或由陸路以挑夫將貨物運至府城交易，所以基於運輸費用的考量，既使外國人也認為安平不是良港，¹¹³但仍堅持清廷必須依約開放安平為口岸。¹¹⁴於是，遲至同治 4 年（1865）1 月 1 日，安平正式開放為通商口岸，而後英、美、德等外商相繼到府城發展，在安平及五條港區，開設洋行、建造倉庫。不過事實上，在安平開港之前，英、美洋商就已私自前往府城，進行鴉片、樟腦、米糧等商品貿易，同時也有船隻停泊在安平一帶。¹¹⁵然而，礙於法令，並未能在府城或安平建立起據點。一直到同治 4 年（1865）年 1 月，安平正式開港，洋商才陸續在安平設分行。¹¹⁶

自台江內海陸浮之後，洋船或內地大商船皆停泊於國賽港或四草湖，再以小船由安平港盤運至府城。安平港雖是主要出入門戶，但卻無法停泊噸位較大的船隻。而且，每年 6 月至 10 月西南風季節，安平巨浪滔天，輪船幾乎無法出入，即使戎克船也難以碇泊，港口貿易銳減。安平港泊船條件的惡化，促使居於產糖區，且與府城及安平距離接近的打狗港崛起，故在 1861-1874 年這段期間，洋人主要在打狗通商貿易，洋行也陸續建立。¹¹⁷但是，1874 年的一場風

¹¹¹慶端，〈為奏美在臺灣開市事宜事〉，臺灣史料集成編輯委員會《明清臺灣檔案彙編》第 64 冊（臺北：文化建設委員會發行，遠流出版社，2004），頁 257-258。

¹¹²左宗棠，〈為臺灣府城未便設立稅口籌議辦理情形事〉，收錄於臺灣史料集成編輯委員會《明清臺灣檔案彙編》第 66 冊（臺北：文化建設委員會發行，遠流出版社，2004），頁 119。

¹¹³Chas Carroll, "Acting Consul Carroll to Sir R. Alcock (1867/01/20)," in R.L. Jarman, ed., *Taiwan: Political and Economic Reports 1861-1960*, vol.1 (Slough: Archive Editions, 1997), p139.

¹¹⁴Robert Swinhoe, "Vice-Consul Swinhoe to MR. Wade (1865/01/19)," in R.L. Jarman, ed., *Taiwan: Political and Economic Reports 1861-1960*, vol.1 (Slough: Archive Editions, 1997), pp.100-101.

¹¹⁵黃嘉謨，《美國與臺灣：一七八四至一八九五》（臺北：中央研究院近代史研究所，1966），頁 113-123。

¹¹⁶王文裕，〈清末安平開港後洋商之探討〉《王辰重陽國姓爺與媽祖信仰國際學術研討會論文集》（臺南：安平開臺天后宮，2012），頁 50-51。

¹¹⁷林玉茹，〈清末臺灣港口系統的演變：顛峰期的轉型（1861-95）〉，《臺灣文獻》

雨，清除了安平口外沙汕，港口泊船條件改善；相反的，打狗在 1876 年之後，由於沙嘴擴張，大船只能泊於口外，嚴重影響商船貿易，直到 1884 年遂只容小輪船碇泊。由於，府城是南部地區農產品集散中心及最大消費區域，又是行政中心，利於外商交涉。因此，1877 年輪船已轉至安平卸貨；南臺灣與香港、汕頭及廈門的定期輪船也以安平為終點。洋商遂改以安平為大本營，僅於糖季至打狗。安平港乃成為洋商首要居住地。直至 1895 年日本據臺之前，安平仍居主要貿易地位，占有進出貿易的絕大部分。¹¹⁸所以，清末洋商在臺灣南部的活動，最初雖是以打狗為主，但嗣後卻逐漸呈現向安平口岸集中的趨勢。¹¹⁹據李佩蓁研究，開港後在安平活動的洋行，至少有 16 個，大抵如下表所列：

表 2-2：外商洋行在安平經營情況簡表

洋行中英名稱	國籍	設行安平時間	撤離安平時間	主要業務	本店	其他分行	備註
天利洋行 James & Neil MacPhail & Co.	英	1865	1866			打狗	
德記洋行 Tait & Co.	英	1867	1911	鴉片、砂糖、煤油、代理保家保險公司、望賚水火保險公司、友寧保險公司	廈門	打狗、大稻埕、汕頭	
怡記洋行 Elles & Co. Bain & Co.	英	1867	1911	鴉片、砂糖、煤油、代理德忌利士輪船公司、匯豐銀行、諫當保險公司、香港火災保險公司、保寧保險公司、紐約人壽保險公司	安平	打狗、大稻埕	設立資本五萬英鎊
和記洋行 Boyd & Co.	英	1867	1889			打狗、大稻埕、福州、廈門、煙臺	離臺後由怡記代理
東興洋行	德	1880	1898	砂糖、船運	安平	打狗	1881 年

46：1(1995)，頁 97。

¹¹⁸林玉茹，〈清末臺灣港口系統的演變：顛峰期的轉型（1861-95）〉《臺灣文獻》46：1（南投：臺灣省文獻委員會，1995），頁 107。

¹¹⁹李佩蓁，〈安平口岸的華洋商人及其合作關係——以買辦制度為中心(1865-1900)〉（臺南：國立成功大學歷史系碩士論文，2011），頁 25。

Mannich & Co.		以前		代理美瀚保險公司			後為 Dircks & Co. 中文有時按音譯為萬鎰洋行
唛記洋行 Wright & Co.	英	1886	1897	鴉片、砂糖 代理旗昌洋行、 代理揚子保險公司、 中國火災保險公司			
水陸洋行 Brown & Co.	英	1869、 1881	1892 以前			廈門、淡水	
提羅洋行 Taylor & Co.	英	1872	1892 以前				
慶記洋行 Dinschaw & Co.	英	1878	1897	鴉片、砂糖	香港	打狗、廈門	來自印度
美打洋行 Mehta & Co.	英	1879	1897	鴉片	香港	打狗、福州、廈門	來自印度
旗昌洋行 Russell & Co.	美	1882	1891	鴉片、糖、煤油	廣州	打狗、福州、廈門、營口、漢口、天津、上海	1891 年後為 Shewn, To mes & Co.
瑞興洋行 Lauts & Haesloop	德	1884	1892	鴉片、樟腦		安平、打狗	1892 年後內附於唛記
瑞記洋行 Malcampo & Co.	西	1891	1895	代理 Man On 保險公司	廈門	基隆、淡水	
美記洋行	美	1894					
邦記洋行							
順記洋行						廈門	

資料來源：李佩蓁，《安平口岸的華洋商人及其合作關係——以買辦制度為中心(1865-1900)》(臺南：國立成功大學歷史系碩士論文，2011)，頁 24-25。

(二) 安平洋行的經營業務

這些外商挾著雄厚的資本及不平等條約的保護，一方面透過貿易關係，掠奪臺灣農產特品與工業原料，一方面又對臺傾銷棉織品、毛織品以及鴉片等商

貨，同時以龐大的資本支配臺灣社會經濟活動。至於當時外商洋行所經營的業務，大抵可以分為進口與出口兩方面討論：

1、進口方面：當時洋商在府城主要輸入商品為：鴉片、工業製品（棉貨、毛貨）、金屬與雜貨。

(1) 鴉片部分：鴉片在臺灣的消費量極高，英商在鴉片的獲利中超過 1000 萬元是來自臺灣，自 1864-1894 年間，臺灣的進口年平均值在 40 萬斤以上，在臺南地區的鴉片輸入總值更凌駕於其他商貨。以 1882-1891 年為例，在所有入口商貨的總值中，鴉片所佔比值高達 77% 以上。¹²⁰

(2) 工業製品部分：主要為棉貨及毛貨，初期因為一般人使用日用品有其習慣性，不易接受新產品，市場為原有土布佔有，因此府城進口棉貨和毛貨在同治 6 年至同治 8 年間（1867-1869）呈現減少的現象，¹²¹後來洋商因生產成本降低、削價拓銷，外貨逐漸被接受，競爭力日強，在光緒 8 年至光緒 17 年間（1882-1891）已呈現大幅的成長，東嘉生推估同治 5 年至光緒 19 年（1866-1893）20 餘年間臺灣工業製品進口的成長，至少在三倍以上。¹²²

(3) 外國雜貨方面：主要有：麵粉、煤油、烏賊、乾蝦和酒類：其中麵粉來自美國加利福尼亞州，1891 年的進口值達到 9665 海關兩，主要供應糕餅店使用；酒類最受歡迎的是苦艾酒、啤酒與黑啤酒，供應給華人與洋人，所以成長的速度極快，1891 年的進口值為 5667 海關兩；煤油也來自美國，進口量穩定成長。除進口洋貨外，洋商也自大陸各地轉口大陸貨或香港貨，這類貨品包括：裝米的麻袋、裝糖的草袋、煙草、藥品與用來摻雜鴉片的芝麻膏等。¹²³對洋商而言，金屬進口是最無利可圖的，故在同治 7 年（1868）以來，金屬的進口貿易一直較不具重要性，在光緒年間所佔進口價值的比例不及 1%。

2、出口方面：臺南地方的出口商貨的部分，主要有糖、米、樟腦與其他。

¹²⁰王文裕，〈清末安平開港後洋商之探討〉，頁 55-56。

¹²¹W. M. Donald Spence, "Report on the Trade of Taiwan for the Year 1884," in R.L. Jarman, ed., *Taiwan: Political and Economic Reports 1861-1960*, vol.3 (Slough: Archive Editions, 1997), p.520.

¹²²東嘉生，〈清代臺灣之貿易與外國商業資本〉《臺灣經濟史初集》（臺北：臺灣銀行，研叢 25 種，1957），頁 171-215。

¹²³P. H. S. Montgomery, 謙祥譯文，〈1882-1891 年臺灣臺南海關報告書〉，不著撰者，《臺灣經濟史六集》（臺北：臺灣銀行，研叢 54 種，1957），頁 108-132。

(1) 砂糖：咸豐 10 年（1860）以後，安平洋商開始透過買辦經營砂糖的出口貿易，但由於受到糖郊的杯葛，在同治 9 年（1870）以前，洋商砂糖的輸出總額不及 30 萬擔，之後外商參與砂糖出口貿易漸多，至光緒 6 年（1880）以前已足以和鴉片的入口貿易相匹敵。然而，光緒 6-7 年（1880-1881）間，因颱風砂糖減產；¹²⁴光緒 10 年（1884）10 月到光緒 11 年（1885）4 月，中法戰爭期間，法軍封港，又無法輸出商品；¹²⁵光緒 12 年（1886）以後，因劉銘傳實施百貨釐金政策，加課糖釐，商人成本負擔增加，¹²⁶使得臺灣砂糖無法與東南亞砂糖競爭，使臺灣砂糖的國際市場喪失，洋商最後也放棄華了北砂糖市場。¹²⁷因此，安平洋商的砂糖市場僅剩香港一地，當時有不少洋行即因砂糖貿易失利而倒閉。¹²⁸大致而言，糖的輸出因為易於受到國際市場價格變動、輸入貿易地區不景氣、官方加稅（釐金）與糖郊的抵制等因素影響，府城洋商在砂糖的貿易上呈現減少的趨勢。

(2) 米：臺灣的米糧主要輸出廈門，在早期頗具重要性，官方常視年歲的豐歉，節制食米的輸出，實施禁運，如 1864 年，因秋季乾旱，官方禁止輸出兩年半，外商經常因此與海關發生糾紛。同治 5 年（1866 年），英商馬克亥爾洋行於安平運米出至廈門，稅務司懷特（Mr.White）未發給輸出許可證，而英領事瓦特斯（Waters）卻強令開船，隨後又有美商船亦強行輸出，雖屢經交涉，終任由外商自由輸出。然而米的輸出對外商而言卻有遞減的趨勢，累計同治 7 年至光緒 20 年（1868-1894），米的出口總值已小於進口總值，光緒 8 年至 17 年間（1882-1891）臺南地區的「米的貿易完全控制在中國人手中，並且限於本國船隻運輸」，光緒 18 年（1892）「領事報告」更提到，在臺南「外船載運出口的米，事實上已等於零，米的輸出對外商而言，逐年失去重要性」。¹²⁹

¹²⁴A. Novion, "Takow Trade Report for the Year 1882," 黃富三、林滿紅、翁佳音編，《清末臺灣海關歷年資料》2（臺北：中央研究院臺灣史研究所籌備處，1997），頁 598。

¹²⁵E. Fitzgerald Creagh, "Takow Trade Report for the Year 1885," 黃富三、林滿紅、翁佳音編《清末臺灣海關歷年資料》2，頁 694。

¹²⁶A. Lay, "Takow Trade Report for the Year 1888," 黃富三、林滿紅、翁佳音編，《清末臺灣海關歷年資料》，卷 2，頁 809。

¹²⁷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），頁 118-119。

¹²⁸F.E. Woodruff, "Takow Trade Report for the Year 1887," 黃富三、林滿紅、翁佳音編，《清末臺灣海關歷年資料》2，頁 770-771。

¹²⁹葉振輝。《前清府城英國副領事館的設置》，《臺灣文獻》39：3（南投：臺灣省文

(3) 樟腦：臺灣樟腦主要在歐美供藥用與防腐用，主要產地以北部地區為主，清代臺灣樟腦貿易採專賣制度，必須透過官吏或是或官方授權的承辦商才能進行。同治 5 年（1866）駐安平英國領事首先提議廢止樟腦專賣制度，至同治 8 年（1869）英國領事吉必遜（Gibson）以武力砲轟安平，清廷被迫訂定樟腦條約，廢除專賣制度，准許外商以領通行證方式，進入內地自由採購樟腦。1886 年以後，臺南海關所輸出的樟腦占臺灣樟腦出口總量的比例逐漸增至近 30%，這主要與在安平的瑞興洋行，在集集一帶採製樟腦，然後由鹿港運至安平出口有關。¹³⁰當時洋商從安平輸出樟腦者，除了瑞興等洋行之外，尚有怡和、馬克亥爾、怡記洋行等，¹³¹不過在光緒 12 年（1886）以前，有多年並無輸出的紀錄。¹³²

（三）洋商對臺灣商貿的影響

在外國資本的投注下，雖然使臺灣生產貿易日趨發達，不過經濟的主導地位也為其所奪。至於新式輪船也取代傳統帆船的運輸功能，使臺灣航運也落入外商之手，至光緒年間外國輪船位居臺灣對外運輸的重要地位，各種商品多改由外國商船裝運，外商不僅掌握臺灣對外貿易大權，也使得臺灣又重新加入世界市場，透過外商的國際貿易網絡，行銷至全世界。然而，面對外商洋行的強力競爭，傳統郊商卻未藉既有商業優勢作進一步的發展，反而逐漸進入沒落衰退期。至於郊商由盛轉衰的原因，一來可能與台江內海浮覆後，府城三郊傾全力投入竹筏港的挖掘，卻因年年耗資疏濬整修，造成三郊公庫虧空、聲望一落千丈；再者，由於郊商之間惡性競爭、詐欺倒閉，各種弊端層出不窮，使得行郊組織遭到嚴重破壞。尤其，當重要的船頭航運功能，在逐漸被外商洋行所取代後，也使郊商收益一落千丈，聲望地位不斷下滑。

獻委員會，1998），頁 55。

¹³⁰連橫，《臺灣通史》（1908）（臺北：臺灣銀行經濟研究室，文叢 128 種，1962），頁 506。

¹³¹李佩蓁，《安平口岸的華洋商人及其合作關係——以買辦制度為中心（1865-1900）》，頁 31。

¹³²陳東海，《清代臺南府城之商業》，頁 91。

第四節 竹筏仔賊的出現

「竹筏港」為府城帶來貨暢其流的便利，減少鹿耳門港淤廢後對商業貿易的衝擊，不過卻也由於國賽港商貿興盛繁榮，招致附近庄民或野心強人的覬覦，在國賽港及其附近海域經常發生海盜搶劫商船的事件，甚至成為來台外商的夢魘。而由於在此地出沒的海盜，他們皆駕馭輕便的竹筏，故也被稱做「竹筏仔賊」（或做「竹排仔賊」）。竹筏仔賊的出現，對於停泊國賽港的中外商船必然形成嚴重威脅，進而導致商船不願停靠國賽港，也使得國賽港貿易發展停滯萎縮，加以當時安平港附近的四草湖、三鯤鯓也可停靠大型商船，更進一步造成國賽港失去原有的貿易地位。至於依附國賽港貿易而存在的竹筏港，也在國賽港逐漸沒落之際，隨之失去了運輸商品貨物的功能。

當時西南海岸最著名的海盜巢穴是布袋嘴港口，在布袋嘴往南的港口就是國賽港，鄰近村莊應該也是海盜的巢穴。依據必麒麟的記載及歷史脈絡推測熱蘭遮城外的小河最有可能是通往當時的「竹筏港道」，竹筏港道往北就是「國賽港」當時載豆餅和棉花的小艇也應該通過港仔寮的釐金分卡，然後再開往國賽港。清末必麒麟有關布袋嘴「竹筏仔賊」的記載後，後來在西南海岸有關「竹筏仔賊」的記載，主要是依據盧嘉興訪談過程所留下的一些零星紀錄。盧嘉興訪談國賽港鄰近村落十份庄的曾芋，當時曾芋81歲(約生於1881年)。訪談記載：「國賽港到鹿耳門內海原不通，後經挖濬一水道得以通到鹿耳門轉到四草、安平、臺南。而昔時沿岸土匪甚多，下山仔寮為最，多用竹筏劫奪商船，所以稱做竹筏仔賊...當時較出名的海盜為布袋蔡沙、西寮有陰仔及柯仔石、七十二份張健龍、下山仔寮吳才、蔡謝棕等頗為出名。」¹³³

道光20年（1840）年國賽港水沖成港，當時是台江沿線的大商港，且是重要的軍事重地。當時國賽港通往安平大港的水道，應該是頻繁的小船商貨運輸，因為當地有許多台江浮覆地，範圍遼闊，沿線村落稀少，是匪徒行搶的好目標。道光年後清廷內憂外患國力漸衰，盜匪四起。盧嘉興訪談過程所提到的

¹³³盧嘉興，《鹿耳門地理演變考》，頁132。

「竹筏仔賊」都在傳聞中郭賽港附近，且是曾文溪河道曾經流過的沿線村落。盧嘉興訪談曾芋應該對曾芋對當地歷史地理的了解，應該有一番讚嘆。國賽港到鹿耳門內海(台江內海)原不通，後經挖濬一水道溪筏可以通到鹿耳門。不知曾芋所指是否傳聞三郊委託黃任開鑿「竹筏港」海道？曾芋(約生於1881年)的清末，15歲就改朝換代，進入日本時代。他提到的竹筏港賊應該都是清末到日本時代早期的「竹筏港賊」，下山仔寮的吳才日本時代差點被捕、蔡謝棕在日本時代1903年被殺。西寮訪談柯仔石其子孫，其子孫迴避，不願多談其祖先事蹟，雖然當地耆老還知曉「賊仔石」這號人物，關於七十二分張健龍當地耆老已經沒有人知曉這號人物。「竹筏子賊」，回顧道光28年(1848)當時臺灣道徐宗幹在〈設義渡約〉有言：「臺郡曾文溪為南北往來孔道，向來附近民人設舟濟渡，原應約給錢文；而匪徒乘機訛詐，甚至攔河截搶。臺、嘉兩邑交界，此拏彼竄，易於藏奸；是以便民之舉，實為大不便也。」¹³⁴此外，在〈致僚屬手札〉亦言「貴境與臺邑毗連之曾文溪，水漲之時，擺渡船夫，行人自應酌給錢文。而訛詐異常，商旅為之裹足；甚有乘間劫奪，並殺害投之溪流者，或未免言之太甚。其附近溪邊係臺邑所轄之胡厝寮地方，盜賊頻仍；皆由交界地方易以藏奸，且有溪河足以阻截之故。」¹³⁵

徐宗幹〈設義渡約〉和〈致僚屬手札〉提到臺、嘉交界的曾文溪，常有利用竹筏的擺渡船夫，攔河搶劫等情事，尤其曾文溪南岸隸屬臺灣縣的胡厝寮地方，更是盜賊頻繁。當時曾文溪下游出海口就是國賽大商港。曾文溪在臺、嘉交界，分屬兩個官府管轄，給盜匪許多利用的機會和空間。匪徒利用天然溪流和行政交界的關係，在曾文溪沿線搶劫，所以盧嘉興訪談記載較有名的「竹筏仔賊」的巢穴，西寮、七十二份、下山仔寮，都在胡厝寮以西曾文溪沿線村落。

¹³⁴徐宗幹，〈設義渡約〉，丁曰健《治臺必告錄》(1867)，頁374。

¹³⁵徐宗幹，〈致僚屬手札〉，丁曰健《治臺必告錄》(1867)，頁381。



(圖2-16) 七股竹橋七十二份慶善宮主祀天上聖母

當時漢人文獻有關於竹筏仔賊的敘述，如《澎湖廳志》便載：「時嘉義布袋嘴海口蔡沙以捕魚為名，率竹筏小船在港截劫，接濟洋盜，藏匿逆黨。廷貴以為欲清洋面，當絕盜源，請賜貴一軍，願勦捕群醜，燬其窟穴；曾鎮不許」；¹³⁶且清廷也誤將竹筏海賊與戴潮春餘黨混為一類，在《東瀛紀事》便載：「時有海賊蔡沙（諱號臭頭沙）所居海口名布袋喙，素與賊接濟。梓以家口寄沙處，沙善待之，誘梓同坐巨艇脫入海，邀至海邊，乃執而數之曰：『汝名投誠，實持兩端觀望。嚴辦為擄之時，汝不引援，今唇亡齒寒，行將及我，皆汝貽之也』。遂沉之於海。官軍乘戰艦將擊之，偵梓已死，乃引還。」¹³⁷

至於在19世紀中葉以後，在臺灣附近遊歷的西方探險家，對這些臺灣西南沿海賊寇也有大量的描述，白尚德著在《十九世紀歐洲人在臺灣》即稱：「福爾摩沙南部的海盜為數眾多，他們不停的向中國官員們挑戰。海盜南部基地位於首都臺灣府北邊五英里的村子：Koksikong（國賽港）。」¹³⁸清末重要的英國探險家兼商人必麒麟（William Alexander Pickering）曾稱：「每年，在福爾摩沙海峽強烈西南季風吹襲下，不幸失事的船隻會被沖到臺灣府北邊的沙岸和淺

¹³⁶林豪，《澎湖廳志》（1879）（臺北：臺灣銀行經濟研究室，文叢 164 種，1968），頁 244。

¹³⁷林豪，《東瀛紀事》（臺北：臺灣銀行經濟研究室，文叢 8 種，1957），頁 51。

¹³⁸白尚德著、鄭順德譯，《十九世紀歐洲人在臺灣》（臺北：南天，1999），頁 54。

灘上，幾乎船隻一擱淺，馬上就被數以千計的木筏包圍，歡欣雀躍的打劫者一擁而上，將擱淺船隻當成理所當然的獵物。殘酷的中國漁民鮮少有慈悲心，既使臺灣府和打狗沿岸間的守法漁民亦復如此。更北邊住著野蠻而且目無法紀的移民，他們更是將打劫失事船隻當成職業。」¹³⁹清末美國在臺記者大衛生（J. W. Davidson）也曾在《臺灣之過去與現在》提及：「陸上土著常對外人顯露其敵意……尚有多數海盜活動其間。他們雖不能捉住公海上快速的外國船隻，但常勾結岸上土著，掠奪不幸失事的船隻。臺灣南部常有甚多反抗官府之海盜。他們在當時臺灣最高行政機關所在地的臺灣府以北五英里處，構成一名為國賽港Koksikong的村落；他們在該村集結眾多人員，藉劫掠周圍之村落，使其海上的『豐功偉業』，趨於多樣化。安平之漁夫們似一直是他們的犧牲者，1866年底（同治5年），一群海盜登陸安平，劫掠、姦淫，並暴行三日後，為受阻礙揚長而返回根據地」¹⁴⁰、「1866年9月29日，英國小型帆船Kwang Foong號遇強烈颱風擱淺Koksikong海岸上，但不久即有300名華人，持有長刀，走上船來，開始掠奪。不僅該英船被劫一空，所有船員衣服亦遭剝去，並被趕下該船。他們在岸上赤身裸體，無所憑藉，只得同意某一海盜，以600元代價，由該海盜指往臺灣府（僅數哩之遙）的途徑。」¹⁴¹1866年英格蘭水手、探險家、海關官員和商人必麒麟在〈嘉義城奇遇〉的記載：「西南風期間，適逢一場大颱風過境，把三艘正在安平裝糖的德籍船隻吹到岸邊擱淺了，不久，幾隻小艇出現在熱蘭遮城外的小河上，艇上是一艘荷蘭籍三桅船波摩拿號(Pomona)的船長及其夫人，和一些職員和水手。那艘船裝載豆餅、棉花等貨物，打算從Chefoo駛向汕頭。不料行經臺灣海峽的時候，遇上一場颱風，被吹到臺灣府北邊的布袋嘴-一個著名海盜巢穴。船一擱淺，數以百計的漢人乘著竹筏來打劫，水手只管逃命，哪有餘力保護船隻。」¹⁴²又在「1869年初，公司安排六隻小民船，共裝載五百擔樟腦，由後龍港駛往臺灣府。某天晚

¹³⁹蘭伯特(Lambert van der Aalsvoort)著，林金源，《風中之葉：福爾摩沙見聞錄》（臺北：經典，2002），頁124。

¹⁴⁰J.W Davidson 著、蔡啟恆譯，《臺灣之過去與現在》（臺北：臺灣銀行經濟研究室，研叢17種，1972），頁126-127。

¹⁴¹J.W Davidson 著、蔡啟恆譯，《臺灣之過去與現在》，頁129。

¹⁴²必麒麟著(W. A. Pickering)，陳逸君譯述，《歷險福爾摩沙》，頁144。

上，那些民船船長和水手們衣不蔽體來到我的眼前，苦著一張臉告訴我們樟腦丟了。原來他們離開後龍後，為躲避風雨，駛進布袋嘴，沒想到連夜游泳過來，割斷船上的纜繩，使那些船隨著潮汐，漂流到岸上，水手的衣服全被剝光，價值九千元的樟腦也被搶走。」¹⁴³此外，在咸豐8年（1858），首任正式英國駐臺代表郇和（Robert Swinhoe）便曾陪同前往台灣尋找史密斯（Smith）及奈耶（Nye）兩人時，在國賽港附近散發傳單，告知可以提供救援受難人員的酬金，如救助一位歐洲人支給 50 元，亞洲人則支給 20 元，鼓勵台灣住民救助船難人員，或因獎勵金額不高，且為臨時性的措施，其實際所能產生的影響有限。¹⁴⁴



（圖2-17）七股山仔寮龍山宮主祀池府千歲（此即相傳之「賊池」）

清末美國大衛生的記載在國賽港持長刀搶劫擱淺帆船的海盜，雖然沒有言明是乘坐竹筏搶劫的「竹筏仔賊」，但稱呼他們為「海盜」，這些海盜很可能就是必麒麟記載在沿海搶劫的竹筏仔賊。為了解清中葉徐宗幹的記載，在胡厝寮村民中流傳多少記憶。到現今的胡厝寮當地做長時間的訪談。雖然多數居民對 160 多年前的事蹟，完全沒有聽聞，僅有少數耆老聽其先輩流傳下來的往事。胡厝寮，曾經有聯合附近方厝寮、謝厝寮、六分寮和東勢寮合稱「五虎寮」的曾

¹⁴³必麒麟著(W. A. Pickering)，陳逸君譯述，《歷險福爾摩沙》，頁 241。

¹⁴⁴湯熙勇，〈近代東亞海域的海難救助及爭議—以臺灣的外籍船難與救助為中心〉，頁 10。（資料來源：http://www.imece.ntou.edu.tw/ks/images/Tang_handout.pdf）

文溪沿岸村落，使用竹筏搶劫的傳說。當地居民認為胡厝寮在五虎寮中居領導地位，所以有「賊仔寮」之說。因為是賊仔寮的關係，所以不能蓋有燕尾的廟，只能蓋簡陋的公厝，且有池王爺的傳說。胡厝寮的「竹筏仔賊」有池王爺的出現，印證下山仔寮「賊子池」的傳說。

不過，在臺灣道徐宗幹〈致僚屬手札〉一文中，對橫行劫掠的竹筏港賊卻表示：「諭爾等皆良民百姓，豈有甘心犯法出入風濤中，樂於死不樂於生？實因一時無知，遊手好閒，無可營生，或為饑寒所迫、或為官吏所逼、或為豪強所欺，欲息而不能；加以各處官兵追擊，與其坐以待死，不如姑且逃生。而人眾糧少，不能聽其餓死，遇有船隻，不得不前往牽劫。爾等得船待贖，並非放火殺人；可見不是樂於為盜，亦處於無可如何。」¹⁴⁵在這篇可能是清廷官員對「竹筏仔賊」的相關記載之中，顯然徐宗幹對於作奸犯科的竹筏仔賊，不是採取著嚴厲批判的態度，反而表現出相當的同情與寬容，進而認為當時層出不窮的海盜劫掠事件，實在有沿海居民迫於生活無奈的背景。在道光年間的臺灣，由於內憂外患、民間疾苦，使得地方鄉民在無可營生、饑寒交迫，所以與其坐以待死、不如放手一搏的情況下，遂淪為海盜或竹筏仔賊，這應該是相當無奈的，故所謂：「爾等得船待贖，並非放火殺人」。徐宗幹的記載海盜或竹筏仔賊這些盜賊，他們最主要的目的，是搶奪財貨，並不是要殺人放火，清末大衛生的記載也偏向搶奪財物，並不想殺人，稱：「持有長刀，走上船來，開始掠奪。...只得同意某一海盜，以600元代價，由該海盜指往臺灣府（僅數哩之遙）的途徑。」¹⁴⁶

在清末國賽港附近的竹筏仔海賊集團，又以「下山仔寮」人最剽悍，¹⁴⁷1961年8月前輩學者盧嘉興曾兩度訪問當時七股鄉十份村五塊寮仔的80歲曾芋，據曾芋所言：「國賽港在三股仔溪和七股溪兩溪間，昔時沿岸土匪甚多四出擾民，而以下山仔寮為最，多用竹筏劫奪商船，所以稱作竹筏仔賊。如蔡傑等為劫奪曾到彌陀南邊的蚵仔寮搶劫被獲，後由下山仔寮人到澎湖做協臺者營救說情始得獲釋。」又相傳下山仔寮人在出外作案時，必定在當地宮廟的池王爺前擲筊請示，得到神明同意後才出擊，所以下山仔寮的池王爺有「賊池」之

¹⁴⁵徐宗幹，〈致僚屬手札〉，丁曰健《治臺必告錄》（1867），頁394。

¹⁴⁶J.W Davidson 著、蔡啟恆譯，《臺灣之過去與現在》，頁127。

¹⁴⁷「下山仔寮」即今七股區龍山里。

稱，相傳此一神像在明治36年（1903）日軍進行下山仔寮清庄時被焚毀，蔡謝棕也在此時被戮殺，其他下山仔寮人在清庄中被殺的也很多。而當時還發生了一件「吳才假李乖」的事件，吳才是下山仔寮有名的竹筏仔賊，吳才在日本時代初期曾遭到日軍在海上的盤查，他向日軍冒名假報為李乖才得以脫身，而後來日軍到下山仔寮逮捕李乖時，才發現遭欺騙，不過也將真的李乖逮捕，所以當時有俚諺稱假冒他人名字者稱做「吳才假李乖」。¹⁴⁸本計畫在西寮有找到柯仔石的孫子，但不願接受訪談，但從其孫子的年齡推算，柯仔石應該是日本時代的「竹筏仔賊」；陰仔，因為只有名，沒有姓，當地已沒有人知道其相關事蹟；下山仔寮吳才確有其人，只是當地受池王爺的指示，不能將過去的事蹟透露給外人，以免傷及庄頭和後代。李姓耆老聽聞過「竹筏仔賊」的事蹟，竹筏仔賊最主要搶劫對象是商船。傳說中「竹筏仔賊」的領導者都是練過宋江陣身強力壯的隊員，有些是槍法神準的「賊頭」，他們在搶劫商船時，會在臉部塗抹化妝，然後開槍射斷帆船的桅繩，使其失去方向控制能力，再將已經浸濕的宋江陣腳巾，穿過盾牌，然後扣住船舷攀沿上船，上船後撒大量豌豆，讓船上人員滑倒，接著持刀搶劫財貨。這樣的傳說與必麒麟的記載有一定程度的吻合。



（圖2-18）胡厝寮代天府主祀五府千歲

¹⁴⁸盧嘉興，〈鹿耳門地理演變考〉，頁 132。

至於當時沿海其他較出名的海盜，還有西寮有陰仔及柯仔石、七十二份張健龍等。一直到日本時代以後，隨著日人清庄搜查、捕殺土匪甚多，並且編造戶口、組織保甲後，才使下山仔寮地方逐漸安靖。此外，本團隊為能了解古書文獻之記載，曾前往曾文溪中斷的善化胡厝寮，進行有關竹筏港傳說的收集，依據當地居民所稱，他們部落過往確實曾有使用竹筏搶劫的傳說，並且與鄰近的方厝寮、謝厝寮、六分寮和東勢寮等四部落，被地方合稱為「五虎寮」，以彰顯其團結與凶狠的特質，且因胡厝寮居民並認為他們在五虎寮中居領導地位，所以有「賊仔寮」之說，也由於是賊仔寮的關係，所以不能蓋有燕尾的廟，只能蓋簡陋的公厝，值得注意的是，在胡厝寮也出現與下山仔寮「賊子池」相同的有池府王爺信仰。

有關「竹筏仔賊」的海盜行為，一直到日昭和時期仍然存在，依據《臺灣日日新報》昭和 2 年（1927）5 月 12 日、標題為〈北門郡夜襲帆船，劫奪大宗密輸品，一齊發覺被逮〉的報導中，指出七股頂山仔居民 16 人，在 4 月 18 日晚上各攜棍棒分乘竹筏，襲擊海面碇泊的帆船「金合勝號」，奪取了鴉片煙、絹緞等船上的貨品，隨後日人逮捕了首謀陳從及其弟陳電、同庄陳泉、吳格等人。¹⁴⁹



(圖 2-19) 在《臺灣日日新報》中有關竹筏仔賊的報導 (資料來源：《臺灣日日新報》9711 號，1927 年 5 月 12 日，第 4 版)

¹⁴⁹ 《臺灣日日新報》9711 號，昭和 2 年（1927）5 月 12 日，第 4 版。

第五節 竹筏港的沒落與近年來的再發展

竹筏港水道為臺灣史上少見之人工運河工程，其連通了可停泊大商船的國賽港、具有連結上游水路運輸功能的曾文溪、鹿耳門溪、四草湖與安平大港，通過北幹線運河則連通至府城的五條港，於鹿耳門港淤塞後擔荷維繫府城商運之重任。¹⁵⁰惟國賽港及竹筏港水道都位於原來的台江內海，受上游河道帶來大量的輸砂影響，港道淤積迅速變化無常，時常需要疏濬挖通，相當不便，此外隨著郊商的沒落、國際洋行的進入及陸運交通的改善等因素，都使得竹筏港水運重要性逐漸降低。尤其在明治 44 年（1911），由於曾文溪再度改道氾濫，並造成國賽港的淤塞，¹⁵¹對於竹筏港的水運運輸更造成嚴重的影響，使得竹筏港水運至此一蹶不振。昭和 5 年（1930）嘉南大圳儲水庫（烏山頭水庫）興建完成，曾文溪失去上游水源，下游不能通行竹筏，日本政府遂公告廢止溪筏通行，竹筏港水運隨之走入尾聲。¹⁵²

一、曾文溪的頻繁改道與竹筏港的淤塞

頻繁改道的曾文溪，向來被先民暱稱為「青暝蛇」，在清末日本時代初期曾文溪又陸續發生 3 次較大規模改道（1871、1904、1911），期間且有數次局部性或小規模的氾濫，致使溪流沿岸屢惡水侵襲，百姓生活空間飽受洪災水患的威脅，聚落居民經常流離失所、被迫大舉遷移，當然也造成竹筏港的淤塞難行，使得官府及三郊必須經常進行疏濬，這種情況一直到昭和 13 年（1938）曾文溪治水工程告竣後才逐漸減少。有關此一時期曾文溪下游改道情況，大抵如下所示：

（一）在同治 10 年（1871）7 月，南臺又因暴風猛雨迭作，山洪暴發，曾文溪主流改道向南偏移，下游出海口附近的鹿耳門古媽祖廟也遭大水所侵，最

¹⁵⁰謝永祥，《曾文溪的河道變遷與移民墾殖》（臺南：國立臺南大學社會科教碩士班碩士論文，2006），頁 228。

¹⁵¹盧嘉興，《曾文溪與國賽港》，頁 136。

¹⁵²盧嘉興，《鹿耳門地理演變考》，頁 102-103。

後被沖毀在鹿耳門溪道之內，¹⁵³不過廟內神像則被居民搶救出來，而後以神明會方式輪祀於附近民家之間；¹⁵⁴另外北支流也沖毀當時西港附近位於蚵殼港南邊的蘆竹崙，¹⁵⁵而後又持續向北流至三股溪出海，而據前輩學者盧嘉興的考證，三股溪可能為道咸年間徐宗幹協同居民所開鑿的人工排洪道；¹⁵⁶鹿耳門溪南的支流（本淵寮溪）則與主流斷開，也使台江浮覆地東南半部形成一片完整的土地，少了溪流的阻隔，也加速臨近居民的移墾開發。

（二）明治 37 年（1904）年曾文溪第三次改道，主流在公地尾向北改由北支流的三股溪經國賽港（今七股區三份里龍雄二號橋邊）入海，此次改道也沖毀下游的十份塢聚落，迫使居民遷往公地尾西南處重新建村。至於鹿耳門溪則成為支流，溪水在公地尾南下經十份塢與土城仔東面，再經媽祖宮之北面，由鹿耳門入海。鹿耳門溪在往後歲月並逐漸與主流分離萎縮。

（三）明治 44 年（1911）的暴風雨，使曾文溪下游再次發生改變，主流在沖毀西港附近的蚵殼港後，向西在七股庄十份塢、青草崙入海，而原來的流路如鹿耳門溪和三股溪則皆斷源，水量縮減，河道規模更加縮小；¹⁵⁷不過卻使原屬七股庄的土城仔、青草崙與安順庄連接，因此至昭和 13 年（1938）4 月 1 日，日本政府也將土城仔、青草崙改隸新豐郡安順庄，使曾文溪成為新豐郡與北門郡的分界，至民國以後也延續為臺南縣市的界河。¹⁵⁸

¹⁵³此係前輩學者盧嘉興先生採訪耆老所得。盧嘉興，《鹿耳門地理演變考》，頁 109。

¹⁵⁴林文漲，《回首鹿耳門》，頁 136；《鹿耳門天后宮文化手冊》（臺南：臺南市鹿耳門天后宮發行，1999），頁 18。另神像也有寄祀於臺南三郊海安宮之說，並由三郊總廟水仙宮代為舉行每年的中元普渡，稱為「鹿耳門寄普」。

¹⁵⁵之後蘆竹崙居民徙至今安定鄉新吉村聚居結庄，而稱之為「新庄仔」。

¹⁵⁶盧嘉興，〈曾文溪與國賽港〉，《南瀛文獻》第八卷合刊（臺南：臺南縣政府，1962），頁 10。又有關徐宗幹開鑿人工河道之事，乃是指徐宗幹〈報廠港竣工書〉所載：「某在任一年，地方情形粗知大略；而海洋港汊形勢，隨時變易，尚難瞭然。再四訪問，參考圖誌，始知灣裡溪水可以引從國賽港入海。」（丁曰健，《治臺必告錄》（1867）（臺北：臺灣銀行經濟研究室，文叢 17 種，1959），頁 300。）

¹⁵⁷盧嘉興，〈曾文溪與國賽港〉，《南瀛文獻》第八卷合刊，頁 10-15；並參閱陳胤霖，《臺南市安南區傳統村落祭祀空間之研究》（臺南：成功大學建築所碩論，2001），頁 23-33。

¹⁵⁸臺灣總督府（1938），《昭和 13 年臺灣總督府事務成績提要》第四四篇（臺北：成文版，1985 年影印本），頁 199。

表 2-3：道光 3 年以後曾文溪下游河道變動表

期別	溪名	時間	河道經過地區	主流出口處
1	灣裡溪 (漚汪溪)	道光 3 年(1823) 以前	噍吧嘒、石仔瀨、加拔、蘇厝 甲、入漚汪溪出海	將軍頂山仔
2	曾文溪 (鹿耳門溪)	道光 3 年(1823)- 同治 10 年(1871)	蘇厝甲以上流路與前期同，以 下則改由管寮，經溪埔寮、學 甲寮南邊匯入鹿耳門入海。另 一北支流向西經蚵殼港，匯主 流入海；在管寮與公親寮間又 一條南支流，蜿蜒向西南注入 四草湖，稱為「本淵寮溪」。	鹿耳門
3	曾文溪 (三股溪、 鹿耳門溪)	同治 10 年(1871)- 明治 32 年(1899)	主流改道向南偏移，沖毀鹿耳 門媽祖宮；北支流則持續向北 由三股溪出海；原南支流（本 淵寮溪）則與主流斷開。	鹿耳門
4	曾文溪 (三股溪、 鹿耳門溪)	明治 32 年(1899)- 明治 44 年(1911)	主流改由北支流的三股溪經國 賽港入海，而鹿耳門溪則成為 支流。	九塊厝北方
5	曾文溪	明治 44 年(1911) 以後	主流在七股庄十份塢、青草崙 入海，原來的流路如鹿耳門溪 和三股溪則皆斷源，河道更加 縮小	青草崙西北

資料來源：盧嘉興，〈曾文溪與國賽港〉，《南瀛文獻》第八卷合刊；陳胤霖，《臺南市安南區傳統村落祭祀空間之研究》

除了曾文溪改道對竹筏港周圍區域造成洪患外，文獻也記載在道光 25 年（1845）6 月 7 日毀滅性的大風雨，當日「午後，大雨傾盆，陡起東南颱風，猛烈異常，加以內山溪流沖出，海潮漲溢，平地一片汪洋，至卯刻風雨稍間，潮始漸退」，此次風雨不僅造成三千餘海口居民遭到淹斃，也導致竹筏港周圍的安平、鹿耳門、國賽港等地嚴重的災害發生，「查驗三營校場、演武廳倒為平地，各衙署、營房、軍局、礮臺、軍裝等項，無不損壞。屆限候修各戰哨船隻，或被沖刮、漂沒槓棋，或被漂沖四處海邊擱壞，或被沖出外海擊碎。『國賽』、鹿耳門等處海口，拋泊內營載差哨船，暨大小商漁船隻，擊碎損壞甚多。……『國賽港海口』沉失內地過臺哨船清四、金一、金三、海二、湯三、勝七等六號，淹斃管駕額外季萬進一名、無眷水兵十一名，稟請移行水師提鎮各營，迅即查覆各等因。」¹⁵⁹由於竹筏港周圍屢遭水患，時人遂立「箕水豹」

¹⁵⁹ 〈臺灣鎮武攀鳳臺灣道熊一本會奏臺灣猝被風災情形摺〉，《臺案彙錄甲集》（臺北：臺灣銀行經濟研究室，文叢 31 種，1959），頁 177-178。

石碑於鹿耳門天后宮廟東北以鎮水，並舉行祭溪儀式。所謂「箕水豹」，又稱箕宿，乃中國神話中的二十八星宿之一，東方七宿第七宿，源於漢族人民對遠古的星辰自然崇拜，是古代漢族神話和天文學結合的產物。因屬水，為豹，此為東方最後一宿，為龍尾擺動所引發之旋風，有鎮水祭溪的功用，一如陸上鎮煞之「石敢當」。本碑在同治年間鹿耳門天后宮遭水沖傾毀後一度淹沒遺失，之後又隨古廟遺跡而於民國 88 年（1999）5 月 26 日出土，成為見證本區屢遭水患的重要證據。由於「箕水豹」碑極為罕見，可能為目前全臺所僅見，堪為地方及宗教信仰之重要文物。



（圖 2-20）1999 年出土的「箕水豹」石碑（鹿耳門聖母廟所藏）

此外，由於「府城三郊」可能被賦予竹筏港水道的疏浚開鑿工作，然在清末三郊逐漸式微之後，也造成了「竹筏港」隨之衰落的原因之一。「府城三郊」式微的遠因，如前所述，除了與道光 3 年（1823）7 月大風雨以後失去鹿耳門的航運商機之外，最重要的是咸豐 10 年（1860）「北京條約」後的臺灣開港通商，由於外國遠洋巨艦紛紛入臺，郊商傳統的貿易形式，也受到嚴重威脅；乃至光緒 21 年（1895）馬關條約後，由於臺灣被日人殖民統治，使郊商貿易再次受到衝擊，終至一蹶不振。明治 37 年（1904）三郊被迫改組，與洋商合組為「三郊組合」，「三益堂」則已早遭到廢除；昭和 16 年（1941），三郊產權歸併於「臺南商工會議所」，財產易手，三郊從此走入歷史。

二、國賽港的浮覆及其地位的削弱

竹筏港的沒落，主要仍與港道的泥沙淤塞有關。當時竹筏港周圍泥沙淤積的情況，除了前述官府交由府城三郊承墾的部分浮覆地外，且依據所臺灣總督府檔案所抄錄的一份契約文書中，可以發現有三張與國賽港魚塢相關的買賣上下手契，顯示當時國賽港已出現逐漸淤覆的情況。在此一契約文書中的第一筆同治 13 年（1874）2 月的〈賣盡根塢契字〉中，當時是由西港仔保埔頂庄黃侃，將土名「國賽港溪仔內」的魚塢，以佛銀貳拾大元售予「蕭壠庄南勢」的陳世看，進而將蕭壠庄（臺南市佳里區）的陳世看拉攏到此處進行魚塢開墾，由契約中明訂「年納道租銀貳元」一項，可知土地應是向道工廠所租賃，故具有合法開墾的性質；¹⁶⁰到了第二筆光緒 5 年（1879）潤四月的〈鬮分契〉中，可以發現在國賽港一帶開墾的家族有擴大的情況，當時包含三股仔黃城、黃福，埔頂庄黃侃，蕭壠庄陳看（應為前述之陳世看）、陳丁榜李振玉等人，以合夥築造魚塢的方式，開闢「國勝港口浮坪一所，帶溪仔一道」附近的土地與魚塢，並在契約中明訂各人所得塢份，其中也提及年納「道憲關帝廳香燈銀陸大員」，似有強化土地使用權的情況；¹⁶¹又在光緒 13 年（1887）的〈賣杜絕盡根塢契字〉中，當時是由陳看（此時已遷居至「安定里西港仔保拾六甲」）將上述

¹⁶⁰同治十三年〈賣盡根塢契字〉。國立臺灣大學，《臺灣歷史數位圖書館》，檔名：〈cca100003-od-ta_04418_000334-0001-u.xml〉。瀏覽日期：2014/8/13。

¹⁶¹光緒五年〈鬮分契〉。國立臺灣大學，《臺灣歷史數位圖書館》，檔名：〈cca100003-od-ta_04418_000335-0001-u.xml〉。瀏覽日期：2014/8/13。

魚塭售與郡城北勢街的翁義德，且在此一契約中更言明「倘若日後浮復成業」等語，似乎也顯示在國賽港口附近已有土地淤積浮覆的情形。¹⁶²

事實上，早在 1860 年臺灣開港之後，首任正式英國駐臺代表郇和 (Robert Swinhoe)，就曾經評論臺南府城的港口狀況，而稱：「1860 年 12 月，我被指派為臺灣府副領事，奉命刻日啟程，在臺灣府設立領事館，我曾經去過臺灣府兩次，深知其港口條件不良，想建設成為英國的貿易中心希望渺茫。」¹⁶³因此，郇和認為新興國際港貿易港—打狗，更適合設置英國在臺領事館的原因。再且，在 1870 年來到府城的美國駐廈門領事李仙得，對於替代鹿耳門港的國賽港也稱：「國聖港（國賽港）……1864 年時吃水 10 到 13 英尺的船隻尚可通行，然自此之後即逐漸填塞。現僅中式帆船得以進入，不久後將完全封閉。再往南約 7 英里處則是臺灣府的停泊處。」¹⁶⁴在此所稱之臺灣府的停泊處，應是指在安平南部的水沖新港—三鯤身港，三鯤身港不僅距離郡城最近，港口寬深，在 1860 年間以後也成為運輸商貨的聯外海道，所謂：「港外緊連臺郡商賈郊行所開駁載貨物之新打港，由三鯤身出口，極為近便。」又臺灣道徐宗幹在遷移軍工道廠（北廠，官方修船廠）的奏議中，也提及三鯤身新港的優點，能讓船廠修畢船隻就近從三鯤身港出海；又依據 1870 年西方人所繪《臺灣西南海岸圖》，在這張根據李仙得報告資料所繪製的海圖中，可以發現在安平以南的濱外沙洲西側，被標示為「Good Anchorage December To March」，也就是在 12 月至 3 月冬春之間的良好下錨停泊地，其所指應該也是這處三鯤身港。換言之，隨著安平大港及三鯤身等港口的興起，相對使得國賽港有逐漸有被替代的情況，雖然國賽港仍有具有曾文溪中上游腹地及農產品運輸的功能，不過地位已不可同日而語，至於依賴國賽港存在的竹筏港，必然也受到此一變化趨勢的影響，因此也有日趨沒落的情況。

¹⁶²光緒十三年〈賣盡根塭契字〉。國立臺灣大學，《臺灣歷史數位圖書館》，檔名：〈cca100003-od-ta_04418_000331-0001-u.xml〉。瀏覽日期：2014/8/13。

¹⁶³蘭伯特(Lambert van der Aalsvoort) 著，林金源，《風中之葉：福爾摩沙見聞錄》（臺北：經典，2002），頁 111。

¹⁶⁴費德廉、蘇約翰主編，羅效德、費德廉譯，《李仙得臺灣紀行》（臺南：臺灣歷史博物館，2013），頁 113。



(圖 2-21) 西方人所繪竹筏港圖 (1870) (資料來源：里德學院網站 http://academic.reed.edu/Formosa/gallery/Map_Pages/Island_Maps/LeGendre_S.html)

三、竹筏港水道的日趨沒落

日本時代以後的竹筏港，雖然日人一度在公地尾仔（今七股區永吉里）設有國賽港關稅監視所，在《臺灣日日新報》明治 38 年（1905）8 月 3 日仍有與竹筏港相關之記載：「鹿耳門運河，利用曾文溪下流近海之流水，通諸安平灣，有十五丁內外之運河，謂之『鹿耳門運河』。此自昔鑿決之也，距離雖不甚長，頗覺利便。然自曾文溪吐出之砂，年年流域埋沒，河為之淺，不可不改修，以供運輸之便。故課其通航稅，其稅額，半為學租、半為改修費。」¹⁶⁵然而，當曾文溪主流改道經此而過，其所帶來的洪水與泥砂，也注定曾文溪下游聚落的災情不斷及國賽港淤廢的命運；至昭和 5 年（1930），由於竹筏港久未疏濬而堵塞不通，遂逐漸無法通行舟筏，以致沿線稅關也因此全部撤廢。其後，數十年間，竹筏港不再有人聞問，沿線或遭風雨摧毀，或遭人圍塹築池，使得部分水道淤積成為陸地，也有部分區段縮小河面成為排水溝，或者成為嘉南農田水利會的排水渠道—「鹿耳門分線」。目前竹筏港在曾文溪至鹿耳門溪之間最為明顯，主要在土城聖母廟西側，部分河段沿著城西街 3 段 1 巷，大抵

¹⁶⁵ 《臺灣日日新報》漢文版 2167 號，明治 38 年（1905）8 月 3 日，第 3 版。

其長度約達四公里，這裡尚有與竹筏港相關之「港仔西」與「黑橋頭」等地名；又在鹿耳門溪與四草湖之間則有一段較不明顯的「隱溪」，主要位於媽祖宮廟西側一帶，長度約有 1 公里餘，不過因造路關係致溪面遭壓縮，成為小水道，不過這段殘跡在歷史脈絡上卻極為重要，因為竹筏港重要的「釐金局」即設於此地，附近也有以此為名的「釐金塹」，這裡也有與竹筏港相關之「港仔」與「港仔寮」等地名。

近年來，在政府與觀光業者的努力之下，過往竹筏港所在周圍地區，大抵都被規劃在台江國家公園的範圍之內，也使得竹筏港的歷史重新為學界所重視。尤其在四草大眾廟後的一線水道，現今由大眾廟經營娛樂膠筏通行，所行經水道兩岸欖李、海茄苳等紅樹林生長茂密成蔭，故被稱為「綠色隧道」，且也被認為是竹筏港水道的分支，由於此係台江國家公園內極具魅力的風景點，每逢周休假日，總是吸引著許多遊客前來搭乘膠筏遊玩，穿梭在紅樹林掩映的水上綠色隧道，導覽人員妙語如珠的解說中，除了能感受過往台江內海的滄海桑田之外，也可以欣賞豐富的自然生態以及人文古蹟，享受一場知性與感性之旅。然而，這條水道卻可能不是竹筏港水道的分支，推測應為日本時代所興築的排水溝，民間也有認為是日本時代臺灣製鹽株式會社於安順鹽田施工時所開闢之新水道，不過或許也曾有竹筏在此水道上航行往來，因此在廣義上，該水道亦可歸為竹筏港水道的一部分，惟考據開鑿時竹筏航運已式微接近尾聲，其所代表的意義應是型式大於實質。



(圖 2-22) 1920 年代竹筏港在臺南市之相對位置圖
(圖片來源：改繪自黃清琦「1920 年州轄臺南市政區圖」)

第三章 運用古今地圖淺析竹筏港水道

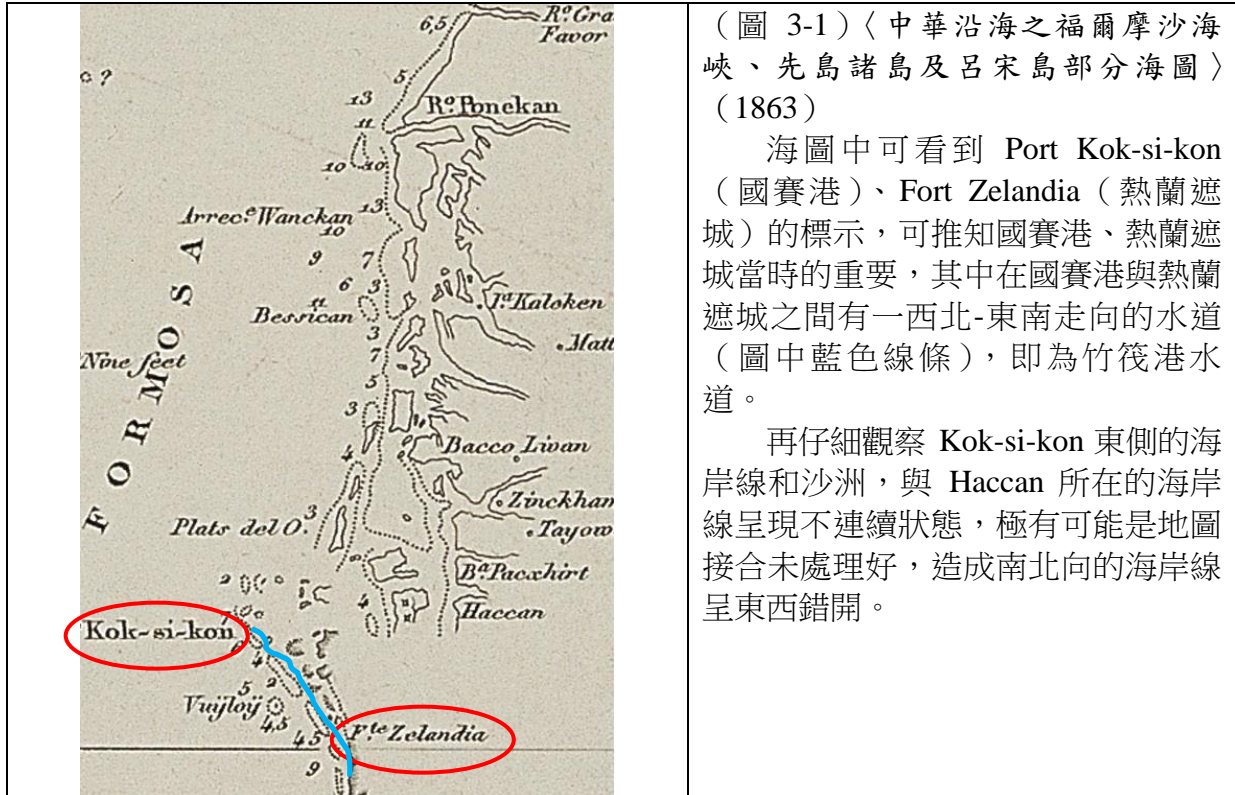
第一節 與竹筏港水道相關的西方古地圖分析

延續過去台江地區文史資源調查與研究報告，透過多張不同時期的西方古地圖分析發現，竹筏港水道位置與國賽港地名在多幅地圖中呈現，代表竹筏港水道與國賽港的重要。而國賽港與竹筏港水道的發展始於 1830 年代，於 1860 年代極盛，過去的發展深深影響著台江地區。

因此，本研究的首要重點，先透過西方古地圖、現今地圖的比對，分析竹筏港水道、國聖港間的時空變化，並在前人研究中探討台江內海的時空變化，進一步結合實地考察，分析現今竹筏港水道之遺址及歷史上的意義。

竹筏港水道是 1823 年以後開闢的水道，百餘年前為運送民生物資之人工渠道，為漢人在臺灣第一條人工運河。該水道與國賽港在過去的古代地圖中可見其標示與重要性，分述如下：

1. 古代地圖中皆有標示國賽港與竹筏港水道

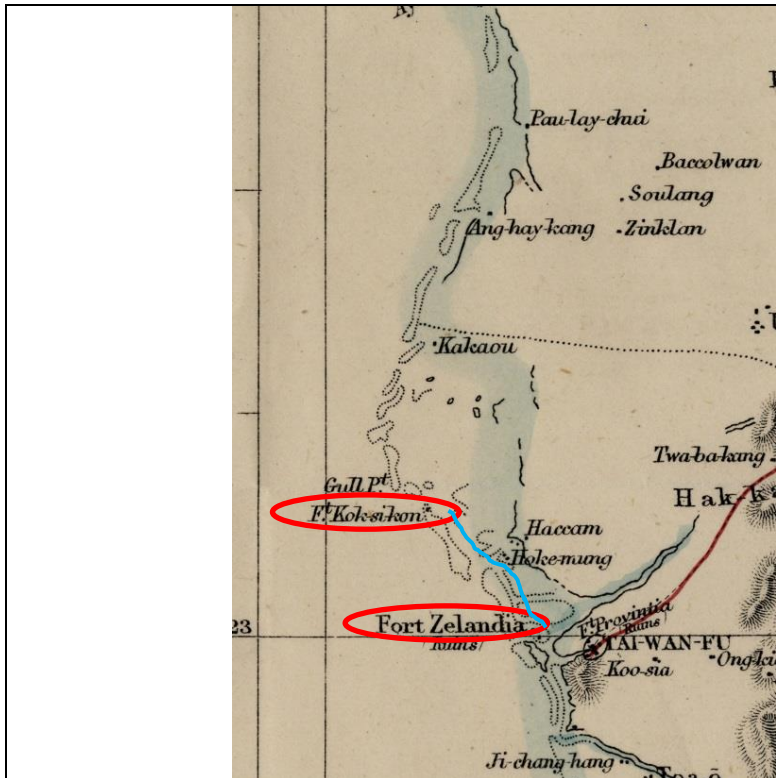


(圖 3-1)〈中華沿海之福爾摩沙海峽、先島諸島及呂宋島部分海圖〉(1863)

海圖中可看到 Port Kok-si-kon (國賽港)、Fort Zelandia (熱蘭遮城) 的標示，可推知國賽港、熱蘭遮城當時的重要，其中在國賽港與熱蘭遮城之間有一西北-東南走向的水道 (圖中藍色線條)，即為竹筏港水道。

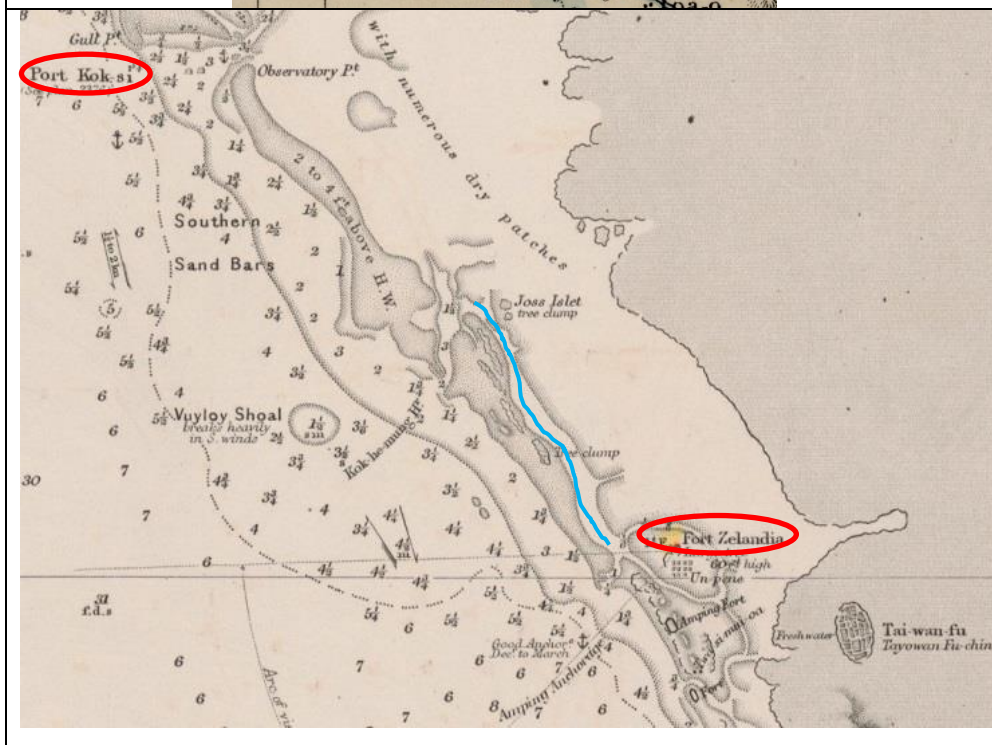
再仔細觀察 Kok-si-kon 東側的海岸線和沙洲，與 Haccan 所在的海岸線呈現不連續狀態，極有可能是地圖接合未處理好，造成南北向的海岸線呈東西錯開。

	<p>(圖 3-2)〈福爾摩沙島圖〉(1864)</p> <p>圖中可看到 Port Kok-si-kon (國賽港)、Fort Zelandia (熱蘭遮城) 的標示，但熱蘭遮城的位置卻繪製在西側的沙洲島上，應該是 Haccam 隔江對岸的沙洲極為「大員島」，可能是接圖產生的誤差，另外圖中的熱蘭遮城與大員島間有一西北走向的水道，應該為竹筏港水道。</p>
	<p>(圖 3-3)〈西方人繪製竹筏港圖〉(1870)</p> <p>地圖中可看到 Port Kok-si-kon (國賽港)、Fort Zelandia (熱蘭遮城) 的位置，該圖的熱蘭遮城標示的位置較為正確，位於台江東側陸地，而在國賽港與熱蘭遮城間有一清楚的西北-東南的水道，即為竹筏港水道。</p>
	<p>(圖 3-4)〈福爾摩沙與澎湖群島圖〉(1871)</p> <p>圖中可以觀察到，台江西岸的濱外沙洲相較於台江東岸的海岸線，標示較為清楚。</p> <p>Port Kok-si-kon (國賽港)、Fort Zelandia (熱蘭遮城) 間的清楚水道即為竹筏港水道。</p>



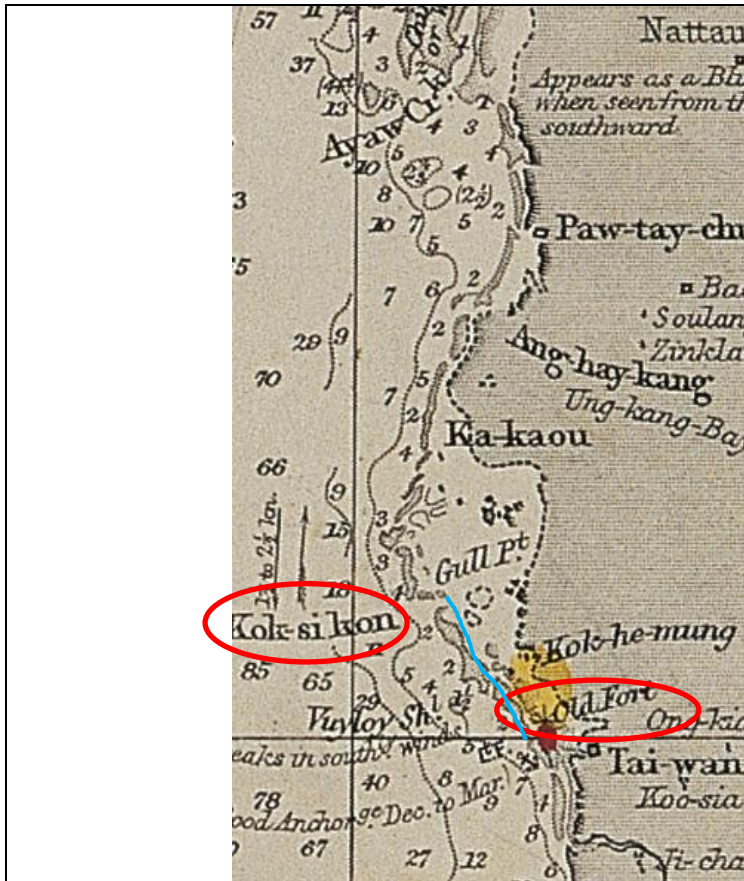
(圖 3-5)〈福爾摩沙南部圖〉(1873)

圖中的 Port Kok-si-kon (國賽港)、Fort Zelandia (熱蘭遮城) 標示相當清楚, 且位置也正確, 而位於兩地間的西北-東南走向水道即為竹筏港水道。



(圖 3-6)〈西方人繪製竹筏港圖〉(1882)

圖中 Fort Zelandia (熱蘭遮城) 西北方通往 Port Kok-si-kon (國賽港) 有一水道, 即為竹筏港水道, 但水道在北線尾東側尚清楚, 再往北側, 標示則不清楚。



(圖 3-7)〈東印度群島圖 (往中華與日本的東方航路)〉(1888)

右圖 Port Kok-si-kon (國賽港) 及 Old Fort (古堡) 兩地間有清楚水道, 就是竹筏港水道。另外台江西岸的濱外沙洲位置很清楚, 但台江東岸海岸線則以虛線標示, 代表應該是所得到的資料相當有限。



(圖 3-8)〈臺南-臺灣日治二十萬分一圖第十號〉(1897)

圖中標示國賽港位置, 但觀察竹筏港水道, 只在四草庄一帶較為清楚, 國賽港到海寮之間, 則為天然潟湖的輪廓。

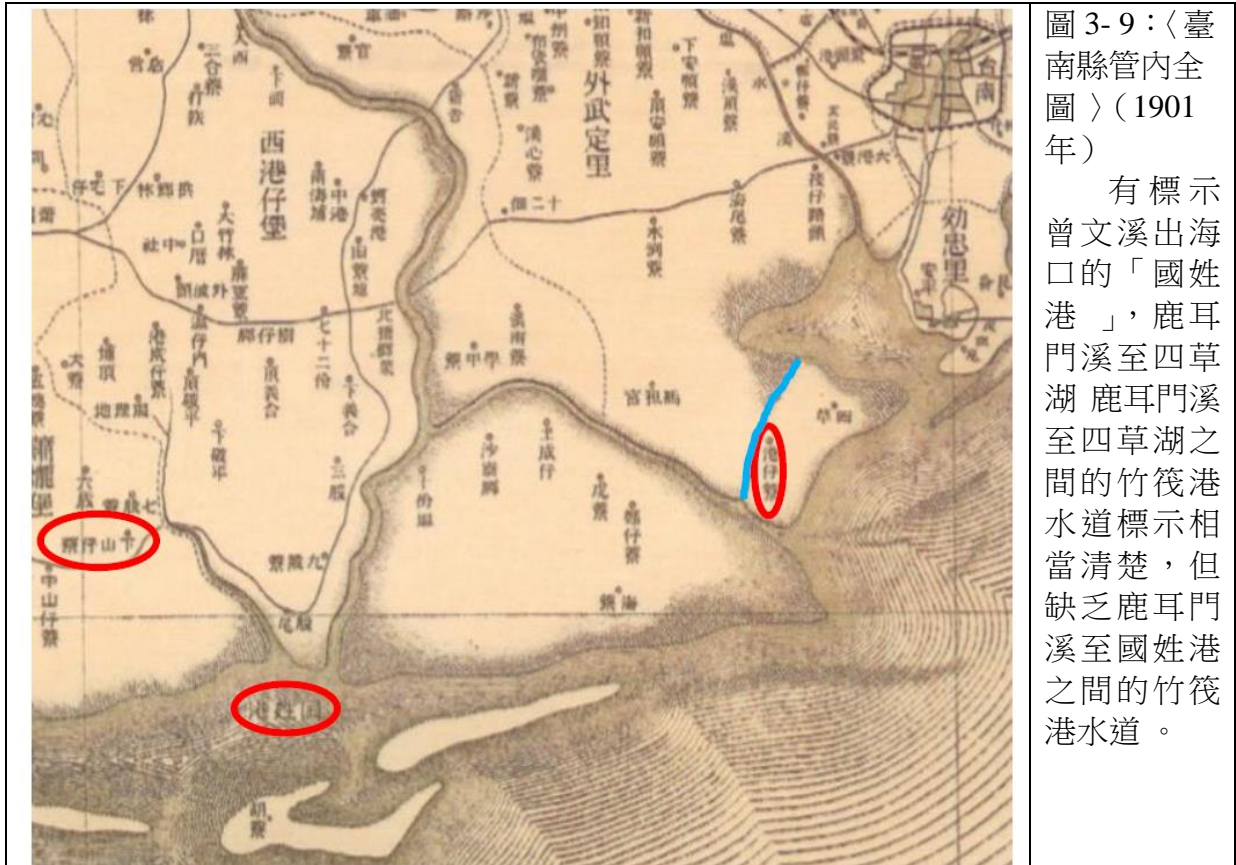
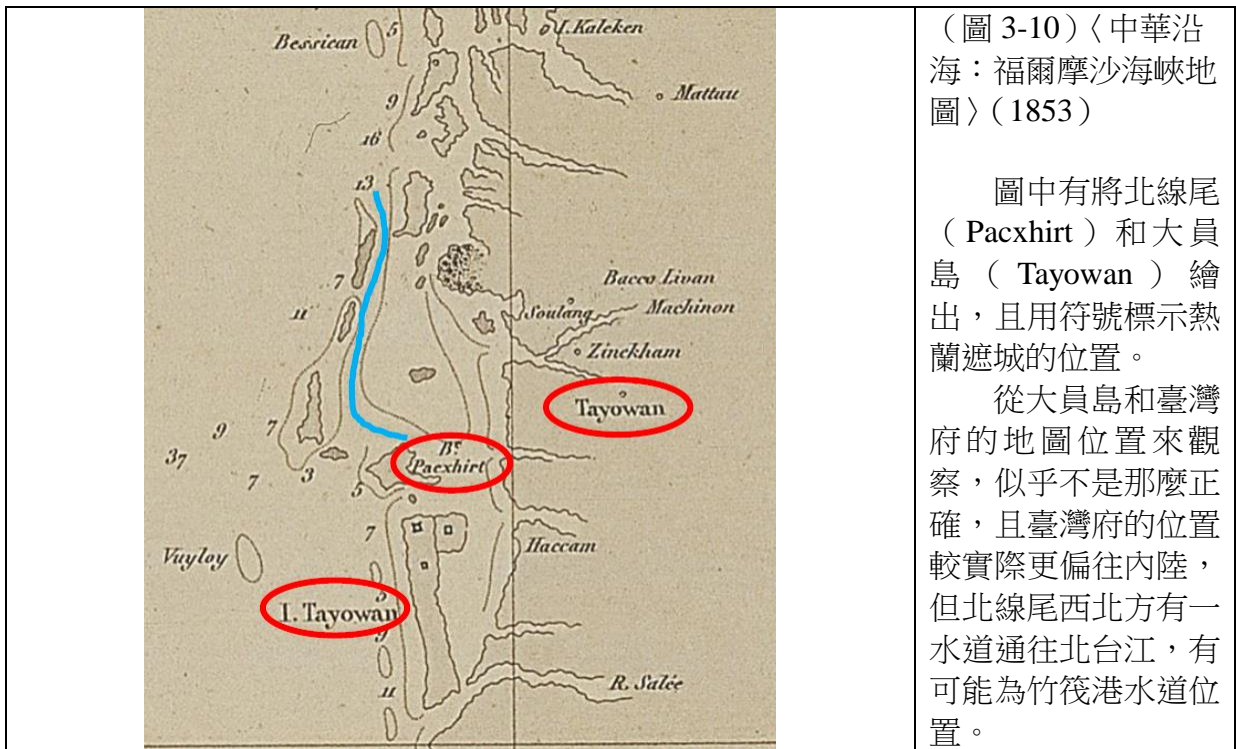


圖 3-9：〈臺南縣管內全圖〉(1901 年)

有標示曾文溪出海口的「國姓港」，鹿耳門溪至四草湖 鹿耳門溪至四草湖之間的竹筏港水道標示相當清楚，但缺乏鹿耳門溪至國姓港之間的竹筏港水道。


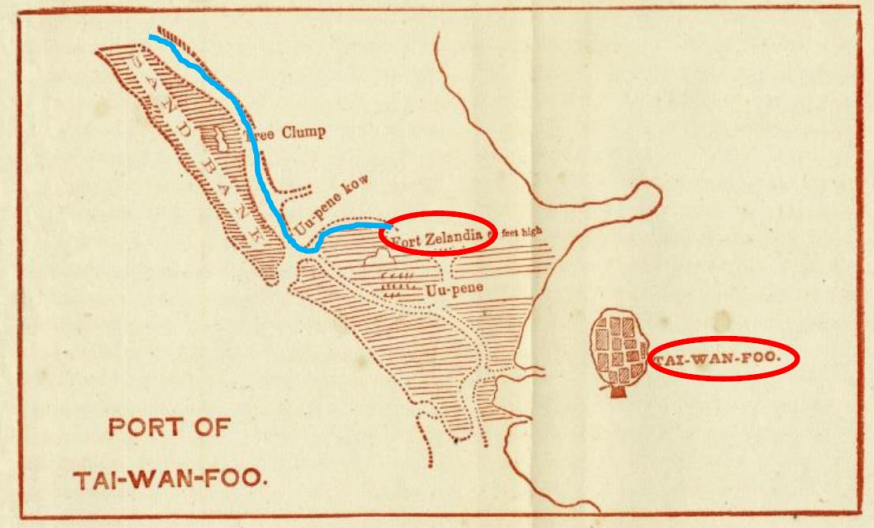
2. 古代地圖中有標示國賽港或竹筏港水道

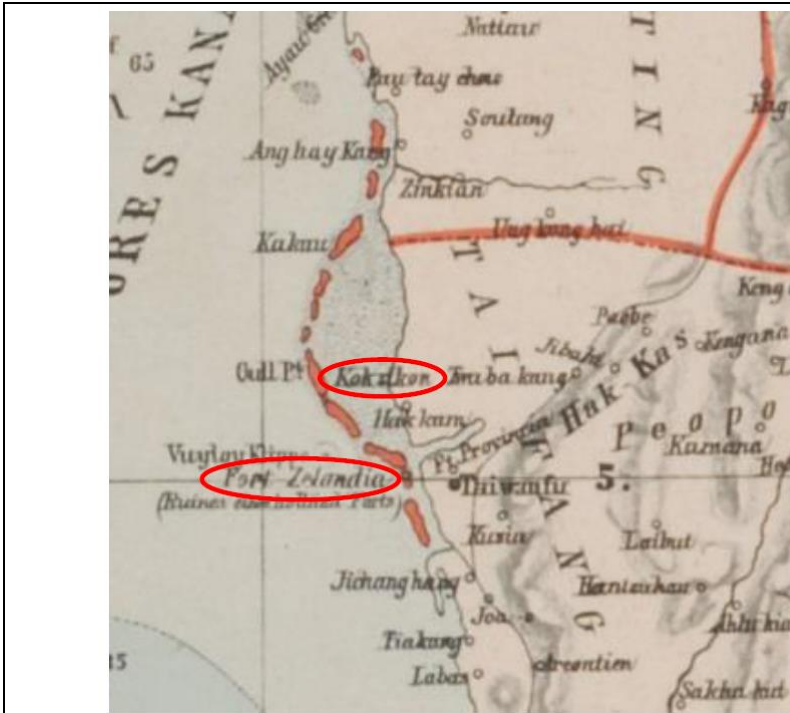


(圖 3-10) 〈中華沿海：福爾摩沙海峽地圖〉(1853)

圖中有將北線尾 (Pacxhirt) 和大員島 (Tayowan) 繪出，且用符號標示熱蘭遮城的位置。

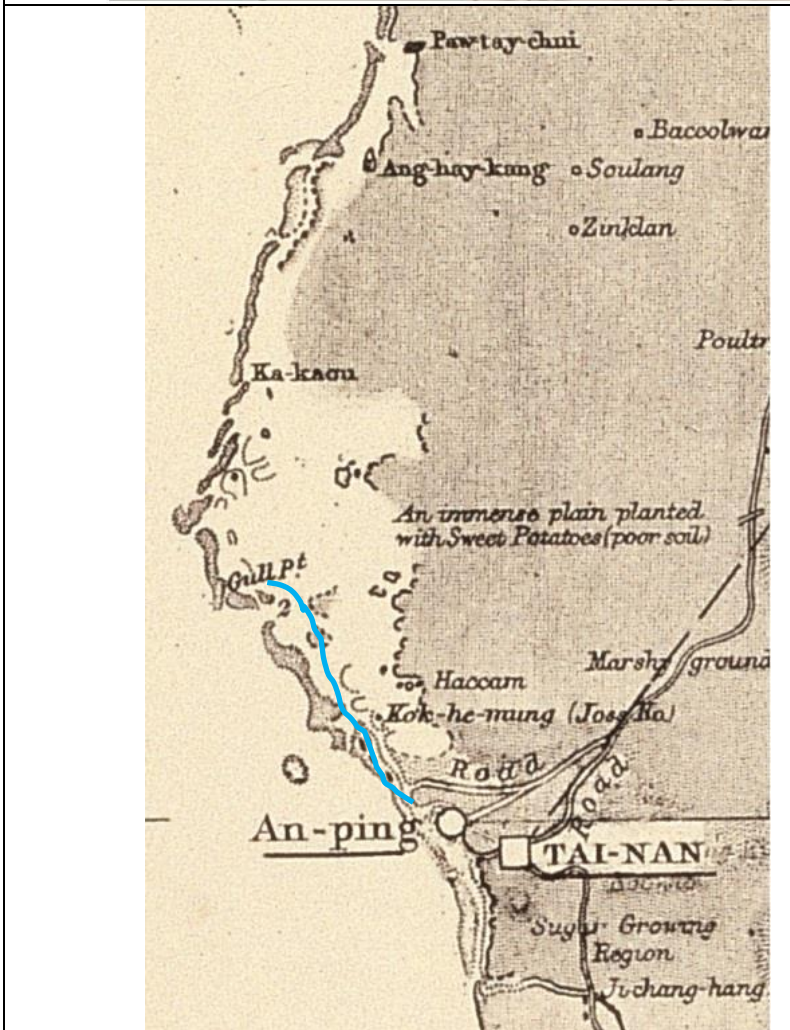
從大員島和臺灣府的地圖位置來觀察，似乎不是那麼正確，且臺灣府的位置較實際更偏往內陸，但北線尾西北方有一水道通往北台江，有可能為竹筏港水道位置。

	<p>(圖 3-11)〈福爾摩沙島地圖〉(1856)</p> <p>與圖 2：〈福爾摩沙島圖〉(1864) 及圖 9：〈中華沿海：福爾摩沙海峽地圖，1853 年〉相似，但未標示出北線尾和大員島的名稱。</p>
	<p>(圖 3-12)〈西方人所繪竹筏港圖〉(1867)</p> <p>地圖中有標示出 Fort Zelandia (熱蘭遮城)，在熱蘭遮城的西北方有一水道，即為竹筏港水道的位置。熱蘭遮城往 TAI-WAN-FOO (臺灣府) 方向有一水道，應為「五條港」。</p> <p>整張地圖的焦點在於 Uu-pene (運河?) 為 19 世紀中葉後，臺灣府對外的重要航線，鄰近熱蘭遮城的 Uu-pene kow (運河口?)，為其通往國賽港 (未標示) 的重要樞紐。</p>



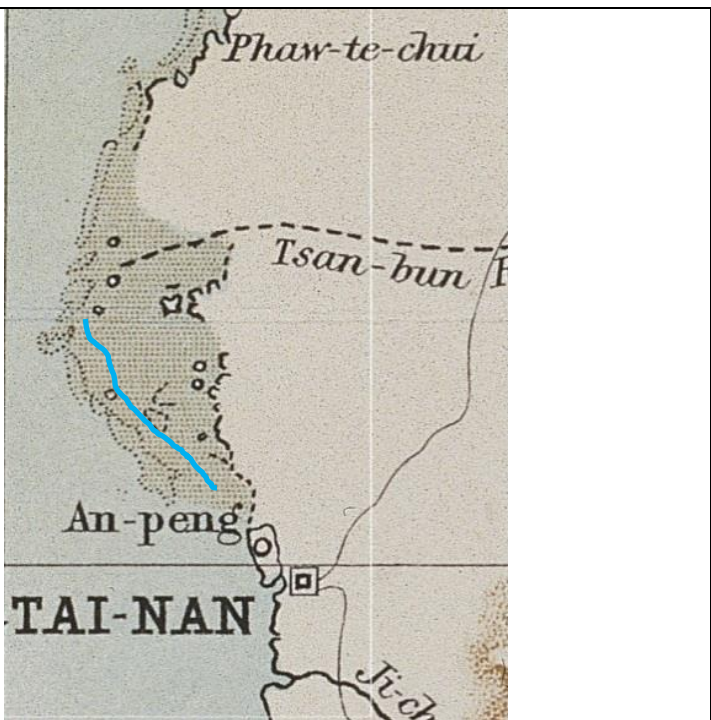
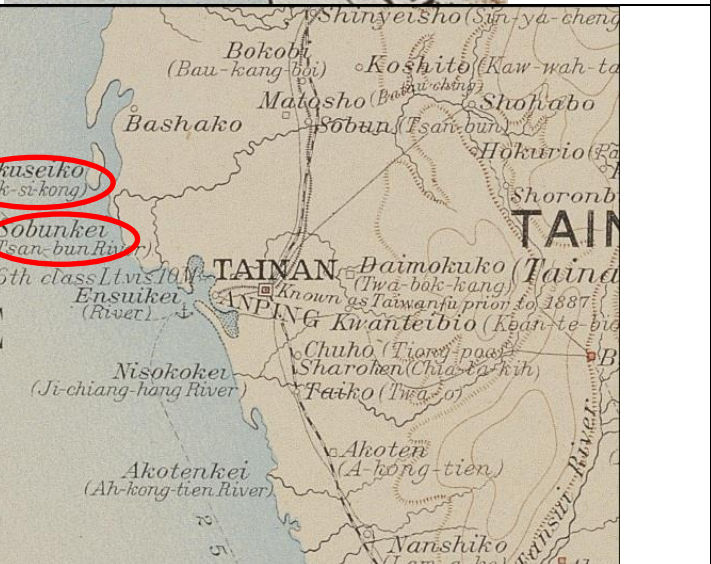
(圖 3-13)〈福爾摩沙圖〉(1884)

將台江位置繪製出來，在台江西側的沙洲，其中一座沙洲標示為 Zelandia (熱蘭遮城)。也標示出 Kok-si-kon (國賽港) 大略位置，但竹筏港水道並未清楚標示。



(圖 3-14)〈福爾摩沙島圖〉(1893)

地圖中將 An-ping (安平) 的位置清楚標示出，雖然無標示國賽港位置，但在安平的西北方有一清楚水道通往台江，應該為竹筏港水道所在。

		<p>(圖 3-15)〈最新修訂福爾摩沙圖〉(1896)</p> <p>台江範圍以點狀淺灰地帶標示，應為陸化淺灘的特徵。有標示 Tsan-bun R. (曾文溪)，若依曾文溪口即為國賽港的位置，則國賽港至 An-peng (安平) 之間竹筏港水道的位置，約略呈現。</p>
		<p>(圖 3-16)〈最新修訂福爾摩沙圖〉(1896)</p> <p>有標示 Kokuseiko (Kok-si-kong, 國賽港)、台江及下游分岔的曾文溪 (Soboukei, Tsan-bun River)，但未見竹筏港水道的位置。</p>

綜合上述分析，19 世紀的古代地圖中，有將國賽港、熱蘭遮城與竹筏港水道標示出，代表台江周圍航運及港口的重要。透過竹筏港水道、國賽港將物品運進運出安平一帶，關係著安平周圍生活榮衰，因此竹筏港水道、國賽港皆扮演舉足輕重的角色；而部分古代地圖中單獨顯示竹筏港水道或國賽港，其中又以竹筏港水道在地圖中的標示數量較多，正也說明了 19 世紀中葉，竹筏港水道對台江周圍的貨物運輸之重要。

第二節 與竹筏港水道相關的現代地圖分析

本節主要係依據「中研院地理資訊科學研究專題中心：臺南市百年歷史地圖」進行各類地圖的疊圖及分析，主要運用《日治五萬分之一地形圖》（1895年）及《日治二萬分之一臺灣堡圖》（1898年）進行細部分析，並提出討論。

依據現有歷史文獻資料所知，「竹筏港」主要利用天然瀉湖與人工河道所組成，其主要位置皆在濱外沙洲東側，此一人工河道主要以鹿耳門溪為界，分成二段：

一、鹿耳門溪～港西

此段為最初「竹筏港」地名所在，也是現今地圖中標記「竹筏港」的所在。在鹿耳門溪往北進入竹筏港之處，昔日築造八角亭作為徵收疏濬費用所在。竹筏港河道在土城之西，至地圖中的海寮（現今港西，城西街三段以北一帶）接天然瀉湖。部分河段沿著今「城西街 3 段 1 巷」的範圍，在此河段所遺留與竹筏港有關的地名，包括「港仔西」¹⁶⁶與「黑橋頭」¹⁶⁷（圖 3-17）。在《日治二萬分之一臺灣堡圖》（1898年）圖中，竹筏港河道位置明顯呈現且未中斷（圖 3-18），但在《臺灣府城並安平海口圖》（1895年）¹⁶⁸及《日治五萬分之一地形圖》（1895年）中，此段筏港河道中間並未連貫（圖 3-19、圖 3-20），有可能因年久失修而不具明顯河道特徵，或者此段為低漥水體，船隻通過此地仍屬容易。

但此段竹筏港的正確位置，值得釐清。《鹿耳門志》提及竹筏港最後僅剩 3 段殘存溪道，兩段明顯有水道的「顯溪」（今四草大眾廟廟後的綠色隧道；城西里蔡姑娘仔廟西側）以及一段較不明顯的「隱溪」（本田路一段）。其中「蔡姑

166 港西，即為港仔西，地名由來「清末就有土城子各角或北門一帶的人，來此牽罟抓魚或圍填魚塭，並搭工寮作為臨時休息之場所，由於作業的海域在竹筏港水道以西，故慣稱本地為港仔西」（施添福主編，《臺灣地名辭書》南投：臺灣省文獻委員會，1999，頁 435）。

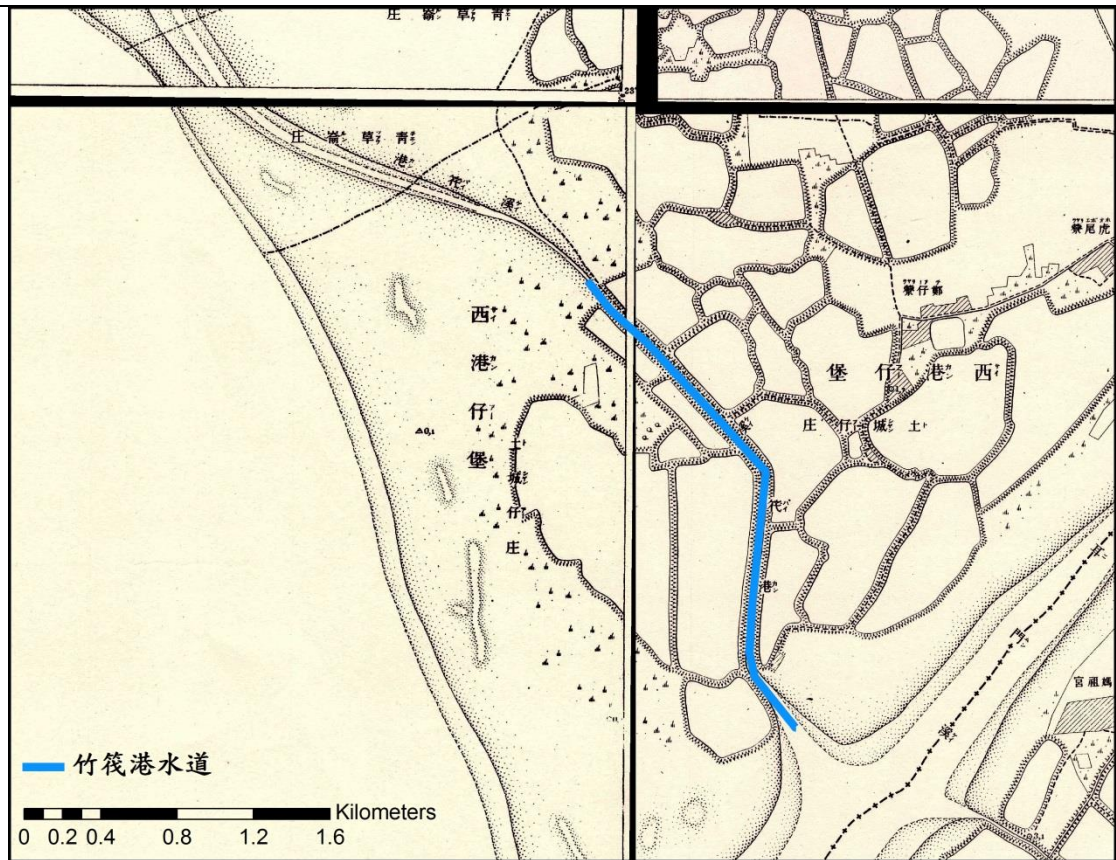
167 指竹筏港橋的舊橋，在戰後初期，該橋為木造橋，為保固木橋，遂塗上黑色柏油，長久以往，皆採此法維護，所以附近被稱為黑橋頭（施添福主編，《臺灣地名辭書》，頁 436）。此橋位置即今城西街橫跨竹筏港之橋，城西街二段與三段相接處。

168 地圖北端僅至土城西方一帶，未至國賽港。

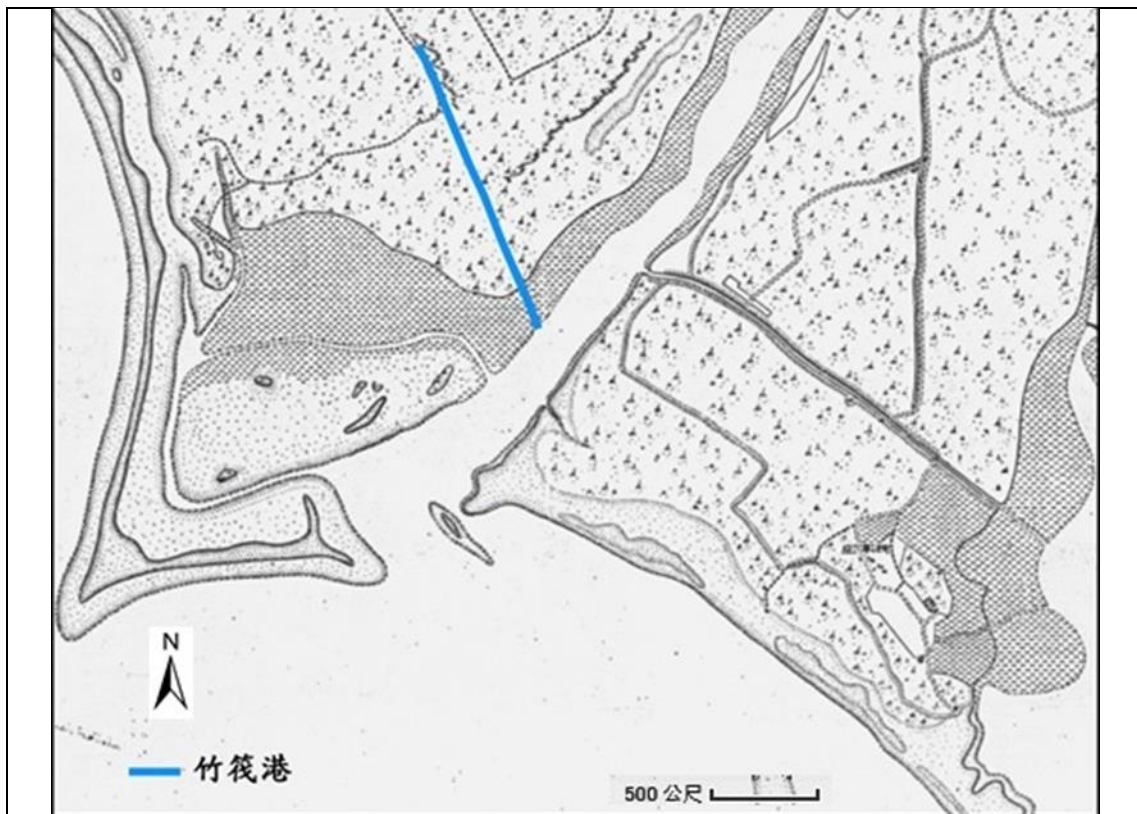
娘仔廟（蔡姑廟）」附近（安南區域西街 3 段 501 巷 362 號之 300）的「顯溪」，位於城西里，長約兩公里、寬約 20 公尺。但此說法值得討論，因為「蔡姑廟」旁雖有水道，但距離現今地圖竹筏港的河道尚有 1500 餘公尺，而「蔡姑廟」在堡圖中實為「南平額汕」的西側濱線附近（圖 3-21），這與此廟主祀神明「水流媽」的傳說有吻合之處。會有這樣的誤差，係依據《臺灣堡圖》（1904 年），竹筏港標示「溪筏港」（圖 3-22），但在日治二萬五千分之一地形圖（1921）又註記為「竹筏港水道」（圖 3-23），而在歷年的嘉南農田水利會灌溉區域平面圖，則又皆標示此河道為「溪筏線」（圖 3-24、3-25、3-26、3-27），使得「竹筏港」與「溪筏港」二地理名詞通用。而在二萬五千分之一經建版地形圖（第二版，1992；第三版，1999）與臺南市行政區域圖（1996）中在「蔡姑廟」東南方約 800 公尺處有一座橋樑註記為「溪排港橋」（圖 3-28、3-29、3-30），此橋下方的河道為發源自港西城西橋一帶，流經「蔡姑廟」西側，最後於「溪排港橋」注入鹿耳門溪，使得此水道雖未標示名稱，但似乎即為「溪排港」。在《臺灣地名辭書》中關於鹿耳門溪的地名由來，提及「...（鹿耳門溪）另與溪筏港排水道及嘉南大圳溪筏線相通」（頁 438），因此「蔡姑廟」旁的水道，應為「溪筏港排水道」，屬「排水功能」；而「竹筏港」（嘉南大圳溪筏線）尚肩負灌溉功能，因此二條河道為各自獨立流入鹿耳門溪，但因「竹筏港」另稱「溪筏港」，而產生混淆。但是否竹筏港在昔日即分成二條主支線？經由疊圖的結果，「溪筏港排水道」與「蔡姑廟」在日本時代堡圖與地形圖中，皆屬沙洲西側的濱海之地，並非瀉湖，所以此假設不成立。「溪筏港排水道」因此竹筏港目前現況，全段仍皆屬「顯溪」，並非僅剩 3 段殘存溪道。



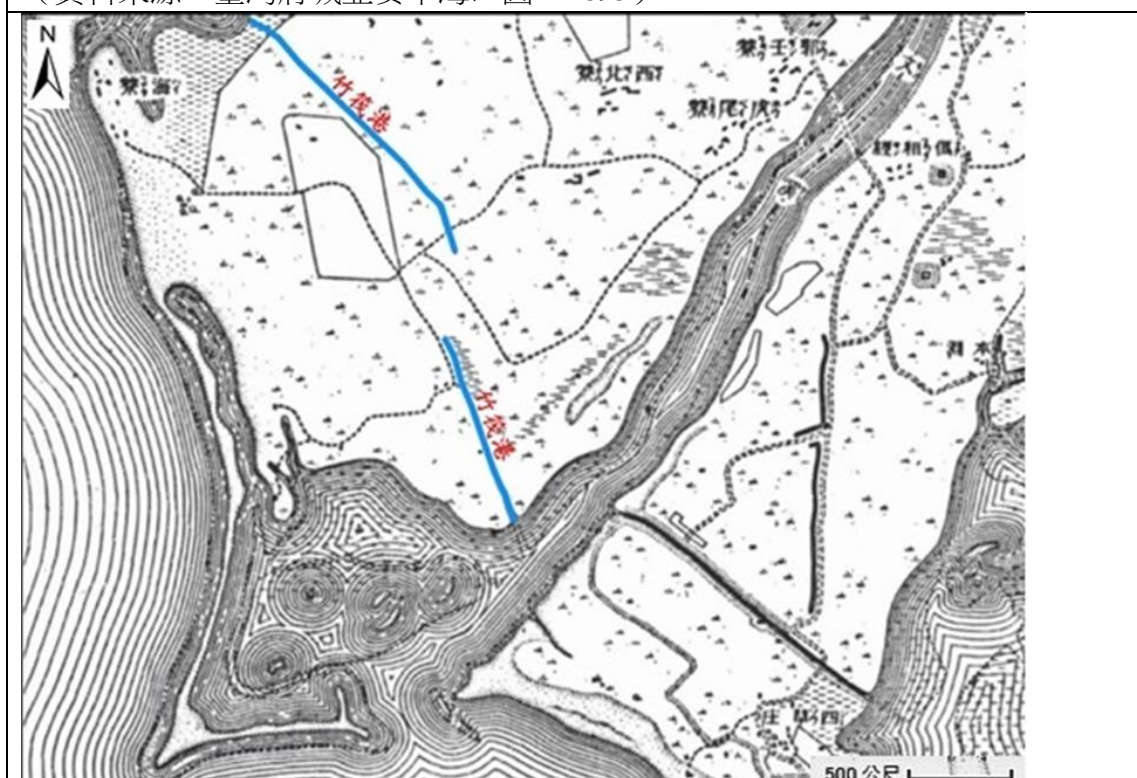
(圖 3-17) 臺南市安南區地名分佈 (一) (城東里、城北里、城中里、城南里、城西里、青草里、砂崙里) 資料來源：《臺灣地名辭書》，頁 428。



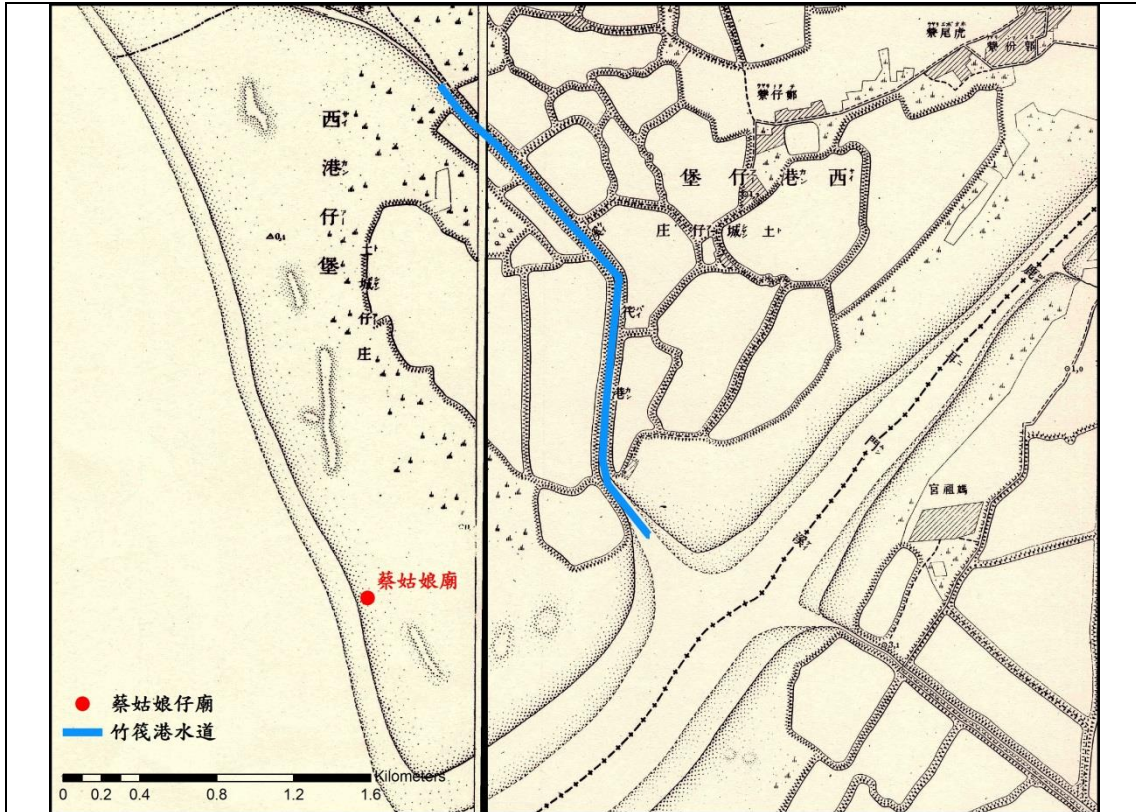
(圖 3-18) 連貫的竹筏港 資料來源：《臺灣堡圖》(1904年)



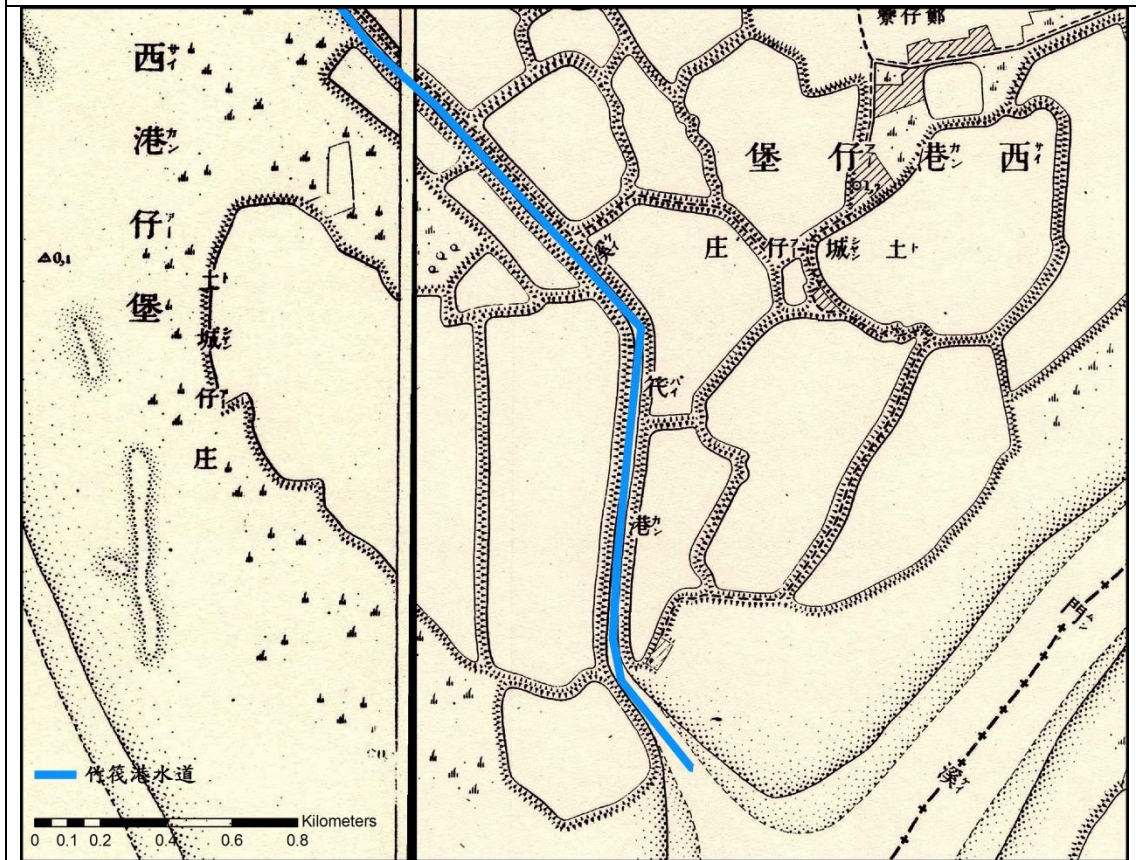
(圖 3-19) 不連貫的竹筏港 (臺灣府城並安平海口圖)
(資料來源：臺灣府城並安平海口圖，1895)



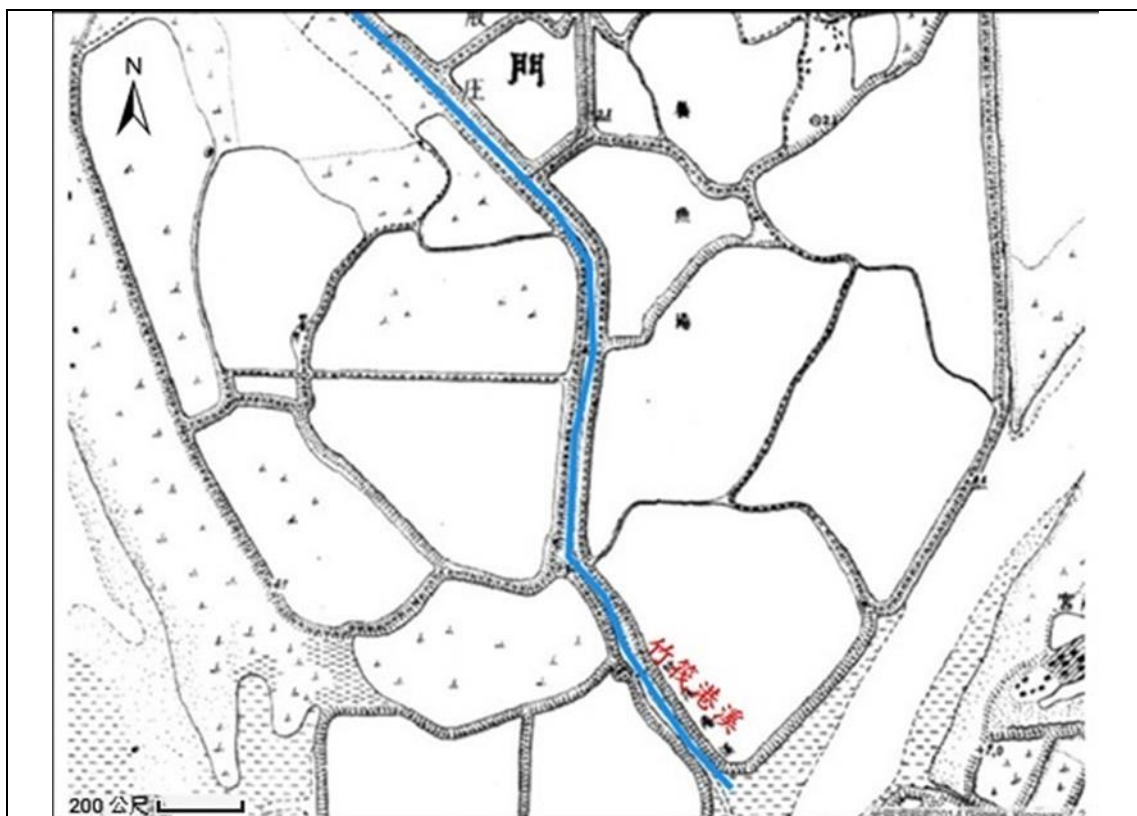
(圖 3-20) 不連貫的竹筏港 (日治五萬分之一地形圖)
(資料來源：日治五萬分之一地形圖—臺南地區，1895)



(圖 3-21) 「蔡姑廟」與竹筏港的相對位置 (資料來源：《臺灣堡圖》，1904)



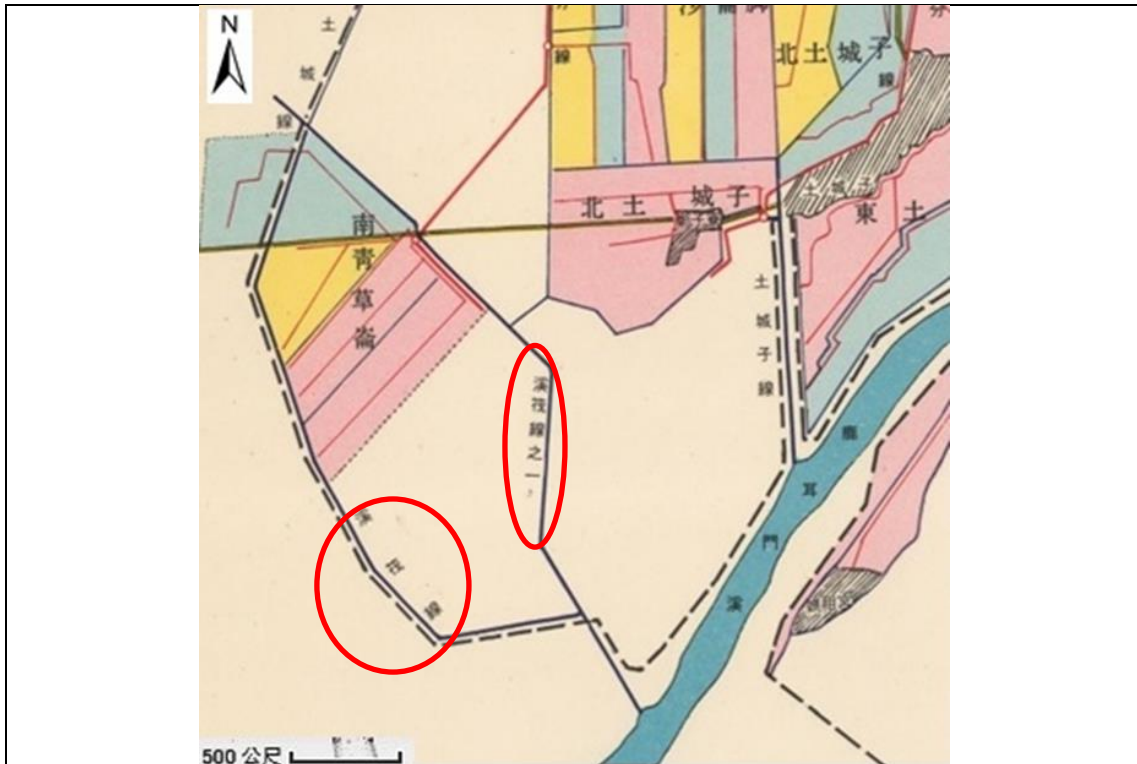
(圖 3-22) 標示「溪筏港」的「竹筏港」 (資料來源：《臺灣堡圖》，1904)



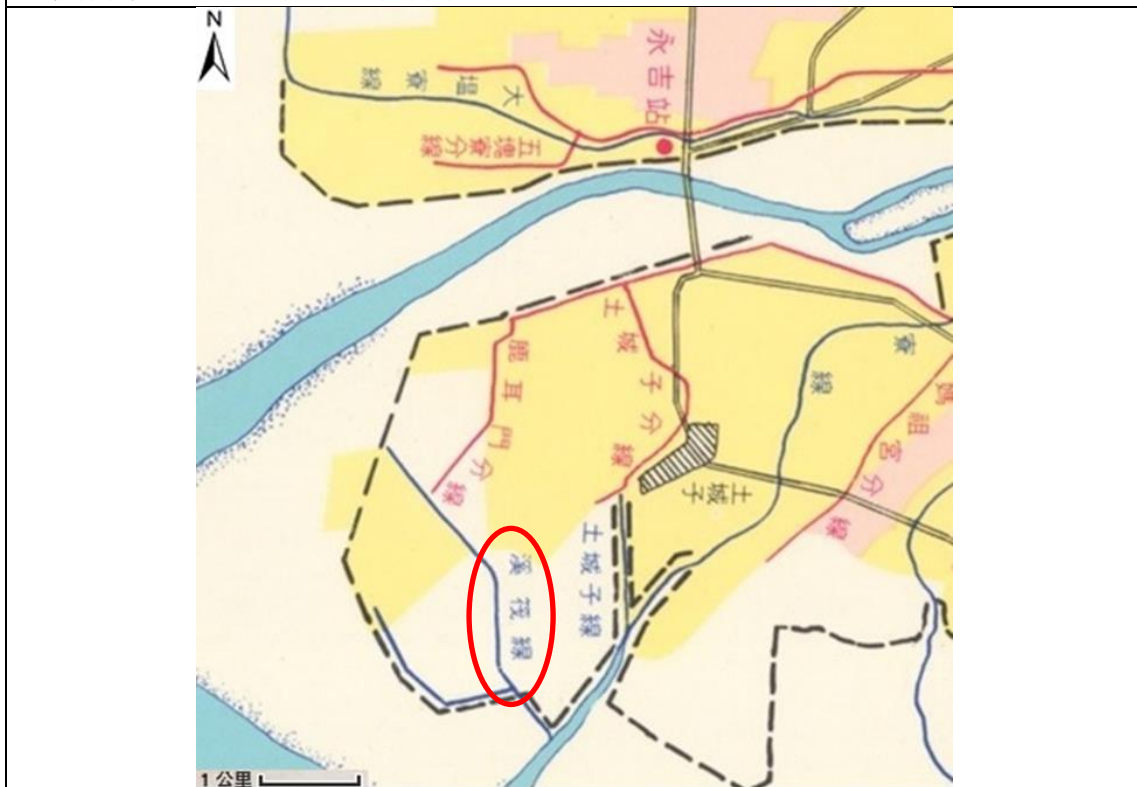
(圖 3-23) 標示「竹筏港溪」的「竹筏港」
(資料來源：日治二萬五千分之一地形圖，1921)



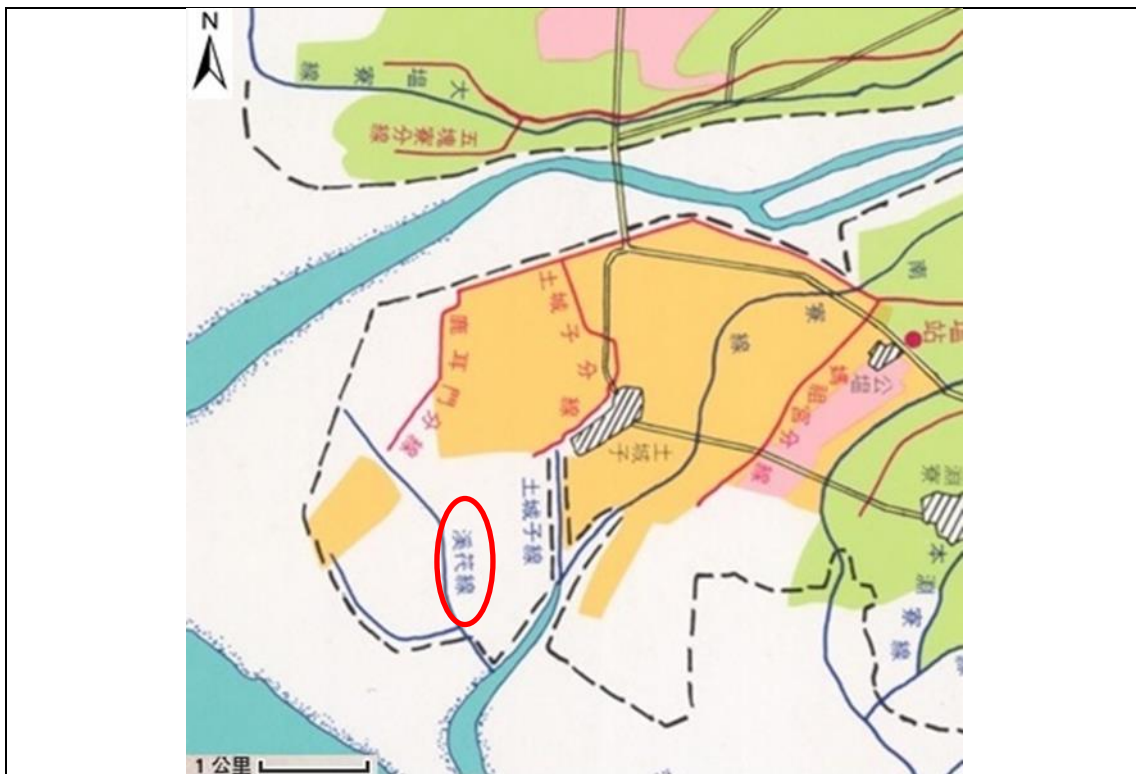
(圖 3-24) 標示「溪筏港線 (嘉南大圳)」的竹筏港 (1933)
(資料來源：嘉南大圳平圖，1933)



(圖 3-25) 標示「溪筏線、溪筏線之一(嘉南大圳)」的竹筏港(1976)
(資料來源：嘉南農田水利會灌溉地給水區分圖，1976)



(圖 3-26) 標示「溪筏線(嘉南大圳)」的竹筏港(1978)
(資料來源：嘉南農田水利會灌溉區域平面圖，1978)



(圖 3-27) 標示「溪筏線 (嘉南大圳)」的竹筏港 (1995)
(資料來源：嘉南農田水利會灌溉區域平面圖，1995)



(圖 3-28) 蔡姑廟東南方的「溪排港橋」(1992)
(資料來源：二萬五千分之一經建版地形圖第二版，1992)



(圖 3-29) 蔡姑廟東南方的「溪排港橋」(1996)
(資料來源：臺南市行政區域圖 1996)



(圖 3-30) 蔡姑廟東南方的「溪排港橋」(1999)
(資料來源：二萬五千分之一經建版地形圖第三版，1999)

二、四草大眾廟～鹿耳門溪

此段為人工開闢運河，筆直地從大眾廟東北方約 300 公尺處（大眾廟東側）斜向西北方至鹿耳門天后宮西南方的鹿耳門溪河岸¹⁶⁹，即在媽祖宮仔至科工區之間，長約 1 公里餘，其位置即今緊鄰本田路一段之西南側的河溝。在《臺灣地名辭書》（頁 442）的地圖中雖標示為「竹筏港（溪筏港）」（圖 3-31），但原稱應為「港仔」，「...因為該排水路就是前鹿耳門廢口通往四草湖的運河河道，稱作港仔」（《臺灣地名辭書》，頁 453）。因此「竹筏港」最初的範圍應專指鹿耳門溪通往國賽港的河道，後來才擴及到鹿耳門溪以南的河段，且今日因本田路道路開闢導致溪面遭壓縮，成為小水道，此段河道在地圖上已不見「竹筏港」的地名標示。但此段殘跡在歷史脈絡上卻極為重要，因為「釐金局港仔寮分卡」即設於此，遺留「釐金塹」地名（圖 3-32、圖 3-23）。

關於「釐金局（港仔寮分卡）」的位置，各方文獻主要引用盧嘉興（1961）《鹿耳門地理演變考》（頁 102-103）的內容，但因《臺灣地名辭書》（頁 454）文獻整理的錯誤，導致引用《臺灣地名辭書》的部份文獻，針對「釐金局（港仔寮分卡）」的位置描述與事實有所出入。《臺灣地名辭書》的文字內容為：

位於臺灣碱業公司安順廠前排水路南邊的鹽工宿舍南邊 50 公尺附近。清代在竹筏由鹿耳門口進入竹筏港不遠處的港仔西南岸，設置了一座八角亭，即釐金局港仔寮分卡，向過往竹筏徵收通行費，以作為修浚河道之費用。（盧嘉興，1961：103）日本時代，因嘉南大圳貯水庫完成，曾文溪失去了上流的水源，所以下游不能通行竹筏，因此廢止溪筏通行，釐金局也隨之裁撤。（盧嘉興，1961：136）

但《鹿耳門地理演變考》（頁 102-103）的原文如下：

「.....經郊商開鑿國賽港和鹿耳門間通行竹筏的河道，叫做竹筏港。在經鹿耳門至四草湖間亦鑿一小運河通至四草湖而達安平臺南。後為便於運往

169 地圖標示為曾文溪，因昔日鹿耳門溪為曾文溪主河道所在。

國賽港貨物抽取釐金，經在四草通往鹿耳門河道邊叫做港仔寮¹⁷⁰的所在，設置釐金分卡抽取釐金。……港仔寮在今臺南市安南區鹿耳里-原媽祖宮，臺灣碱業公司安順廠前排水路南邊。該排水路即前鹿耳門廢口通往四草湖的運河河道，稱作港仔，就在其西南岸設立釐金局港仔寮分卡。日據後裁廢，但現該址魚塢尚稱做釐金塢。而鹿耳門廢口通國賽港的河道叫做溪筏港或竹筏港，這一河道係通行竹筏以承運由大船將貨物卸下轉運往安平臺南，故現尚稱為竹筏港。當時並在鹿耳門口進入竹筏港不遠處，築設一八角亭徵收通行費以利修浚經費之用。」

與《鹿耳門地理演變考》（頁 110）的原文如下：

「……至日據初期，灣裡糖廠及總爺糖廠的外銷糖尚均用溪筏載運沿曾文溪順流而下，至公地尾轉鹿耳門溪入四草在安平港口裝輪。所以日人在公地尾即現臺南縣七股鄉永吉村六九號南邊置「國賽港稅關監視署」是在該處驗照，不直接抽稅。後曾文溪水源被堵用於農田灌溉溪筏不通，使裁廢。……」

以及《鹿耳門地理演變考》（頁 136）的原文如下：

「曾文溪的溪筏廢止，是因烏山頭嘉南大圳貯水庫建築後，失去上流水源的原故。……」釐金局在港仔寮即現碱業公司安順廠東邊通往通往四草舊運河的西邊。在竹筏港亦有築建一個八角亭徵收竹筏通行費，為疏濬鹿耳門至國賽港間竹筏港經費。」

因此，《臺灣地名辭書》整段文字有二處錯誤，一是將「釐金局港仔寮分卡」與「八角亭」二處混淆，主因《鹿耳門地理演變考》所提「鹿耳門口進入竹筏港不遠處，築設一八角亭徵收通行費以利修浚經費之用」的「竹筏港」是指鹿

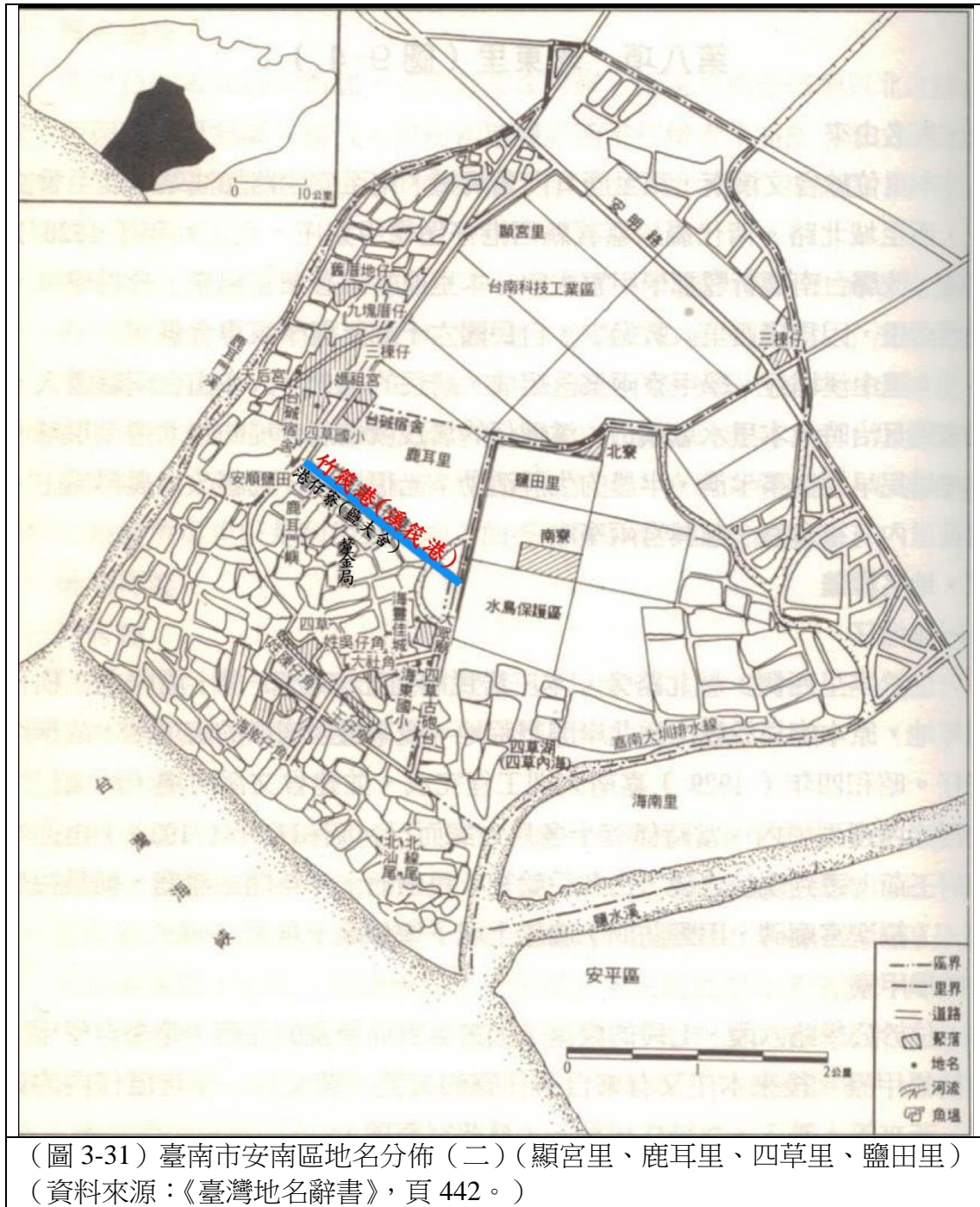
170 位於臺灣碱業公司安順廠前排水路南邊的鹽工宿舍附近（今北汕尾二路 550 巷），因為該排水路就是前鹿耳門廢口通往四草湖的運河河道，稱作港仔。清代在港仔西南岸設立釐金局港仔寮分卡，來往船隻需在此候船繳納通行費，有時因天色已晚，就在關卡外搭寮等待，因此該址被叫作港仔寮。日本時代成為鹽工搭寮的地方，後來改建為宿舍，稱為鹽夫舍（施添福主編，《臺灣地名辭書》，頁 453、454）。

耳門溪至國賽港之間的河道，並非鹿耳門溪至四草湖之間的「港仔」，因此誤認「八角亭」即為「釐金局港仔寮分卡」。「釐金局港仔寮分卡」位於鹿耳門至四草湖此段運河，抽取釐金，即「關稅」前身；而「八角亭」位於鹿耳門至國賽港的竹筏港河道，所收取的費用是為疏濬竹筏港所需，類似今日的「過路費」，二者性質與收費地點不同。二是將「釐金局港仔寮分卡」與「國賽港稅關監視署」二處的裁廢混淆，「國賽港稅關監視署」的位置在七股區。這樣的見解，在《鹿耳門志》中有類似的情況。「……為維護溪道的暢通，必須定期疏濬，乃對行駛其間的竹筏，徵收「竹排仔通行費」，以為疏通溪道的經費。為此，特於鹿耳門溪北設「檢驗站」，於鹿耳門溪南設「釐金局」，築造八角亭為徵收之所，其遺跡約在現今顯草街與竹排仔港的交會處。」並在註腳引用《鹿耳門地理演變考》所提日本時代於公地仔（七股區永吉里 69 號南邊）設有「國賽港稅關監視署」，作為「檢驗站」的佐證。但《鹿耳門地理演變考》提及「鹿耳門口進入竹筏港不遠處，築設一八角亭徵收通行費以利修浚經費之用」，此「八角亭」並非「釐金局港仔寮分卡」，而是在鹿耳門溪轉入北側竹筏港所設專門收取「疏濬費用」（通行費）。而「檢驗站」乃日本時代設於七股區曾文溪畔，目的是檢查曾文溪上游欲藉由竹筏港運往安平出口的貨物，並非設於竹筏港。因此應未設有「檢驗站」；至於「釐金局港仔寮分卡」的確於鹿耳門溪南，但是否亦為「八角亭」建築，《鹿耳門地理演變考》並未明言。

但「釐金局港仔寮分卡」是否真如《臺灣地名辭書》所載「位於臺灣碱業公司安順廠前排水路南邊的鹽工宿舍南邊 50 公尺附近」，或者就《鹿耳門志》所言「……其遺跡約在現今顯草街與竹排仔港的交會處」，值得探討，因《鹿耳門志》釐金塹位置拍攝地點在本田路一段 150 號後方，但距鹽工宿舍最南端約 150 餘公尺。在日治五萬分之一地形圖_臺南地區（1895）與臺灣府城並安平海口圖（1895）中，在今本田路一段與四草大道的交會處附近，地圖標示一代表「荒地」的草型符號，「土堤」在此尚繞過此草型符號，在整段河段中即顯突出，應有一較大空地在此。疊圖結果雖與本田路一段 150 號有差距，但因地圖疊圖誤差難免，亦有可能即指本田路一段 150 號附近。若「釐金局港仔寮分卡」的確是位於本田路一段 150 號附近，又衍生出一問題，因《鹿耳門地理演變考》提及「清

代在港仔西南岸設立釐金局港仔寮分卡，來往船隻需在此候船繳納通行費，有時因天色已晚，就在關卡外搭寮等待，因此該址被叫作港仔寮。」（《臺灣地名辭書》，頁 453、454）。但「釐金」屬出口稅，《鹿耳門地理演變考》（頁 102）「……後為便於運往國賽港貨物抽取釐金，經在四草通往鹿耳門河道邊叫做港仔寮的所在，設置釐金分卡抽取釐金。……」，前往國賽港出港的船隻若等候亦應在港仔寮分卡南方。但《鹿耳門地理演變考》又記載港仔寮在「日據時代成為鹽工搭寮的地方，後來改建為宿舍，稱為鹽夫舍」，但鹽工宿舍位於本田路一段 150 號西北方（圖 3-34），屬昔日「釐金局港仔寮分卡」的「卡外」地區，或許「港仔寮」的真正位置未在「鹽工宿舍」，或者是在「釐金局港仔寮分卡」的「卡內」等候太久，待「出卡」時天色已暗，直接在「卡外」的搭寮處休息過夜。因為畢竟此處鄰近「鹿耳門」，夜晚安全性較高，減少「賊害」。

另值得一提的是，四草大眾廟後方的綠色隧道（長約 800 公尺，水面寬約 6 至 10 公尺）並未顯示在堡圖人工河道的範圍內，而是屬四草湖一部份（圖 3-35、圖 3-36）。與現今普遍認為綠色隧道為竹筏港舊港道的說法有差異，其應為日本時代所築的排水溝。

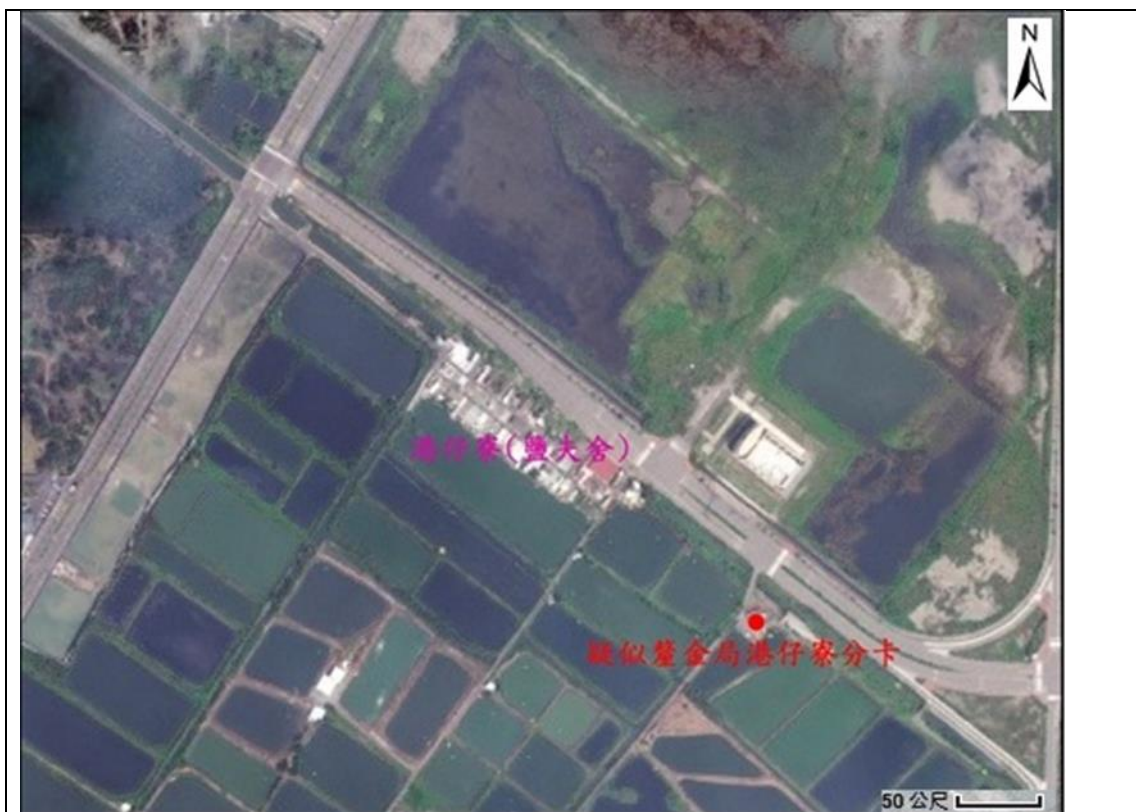




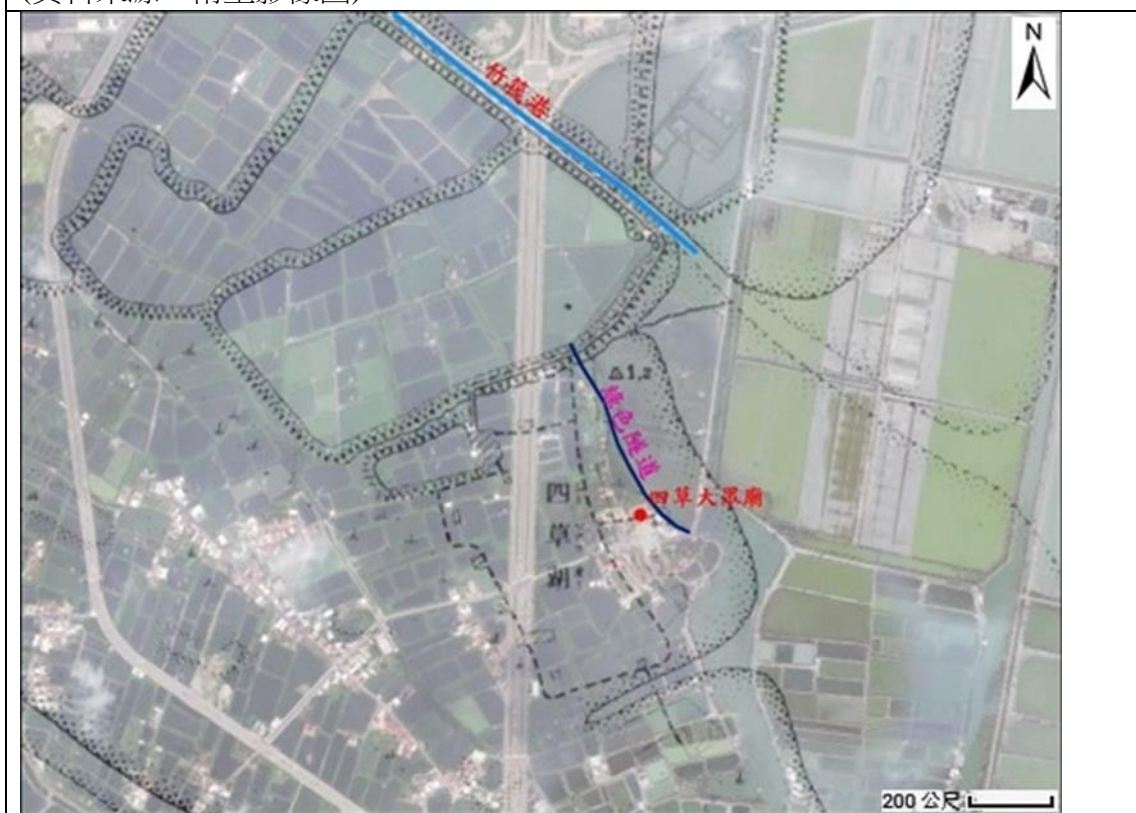
(圖 3-32) 疑似「釐金局港仔寮分卡」位置 (一)
(資料來源：日治五萬分之一地形圖_臺南地區，1895)



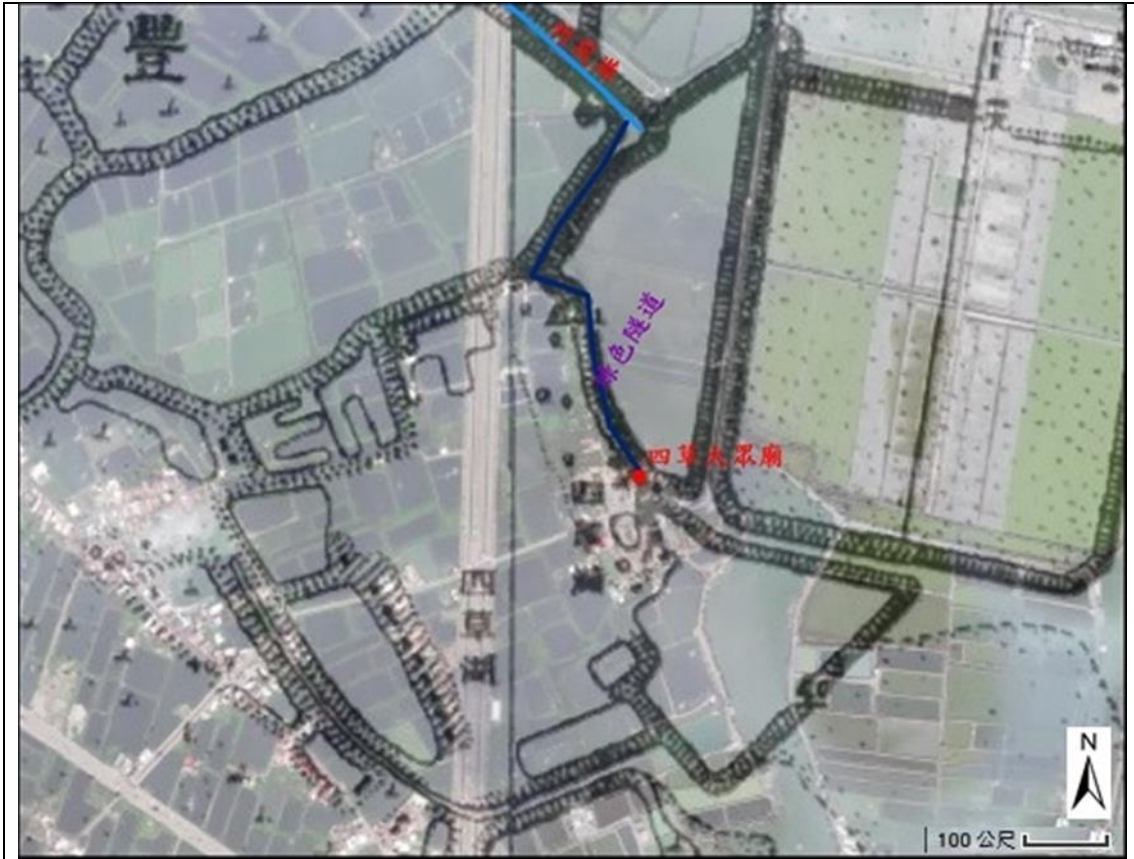
(圖 3-33) 疑似「釐金局港仔寮分卡」位置 (二)
(資料來源：臺灣府城並安平海口圖，1895)



(圖 3-34) 疑似「釐金局港仔寮分卡」與港仔寮的位置
(資料來源：衛星影像圖)



(圖 3-35) 四草「綠色隧道」位置 (1904) (資料來源：《臺灣堡圖》，1904)



(圖 3-36) 四草「綠色隧道」位置
(資料來源：日治二萬五千分之一地形圖，1921)

綜合上述分析，透過現今地圖的疊圖分析，發現過去竹筏港水道的實際位置有幾個疑點，提出以下 3 項討論：

1. 在《鹿耳門志》提及竹筏港最後僅剩 3 段殘存溪道，其中明顯有水道的「顯溪」：位於城西里蔡姑娘仔廟西側。在透過 1904 年的《臺灣堡圖》、1921 年的日治二萬五千分之一地形圖、第二版（1992 年）、第三版（1999 年）二萬五千分之一經建版地形圖與 1996 年的臺南市行政區域圖交叉疊圖分析比對發現，蔡姑娘仔廟西側的水道，應該為溪筏港排水道；而竹筏港水道，又名「嘉南大圳溪筏線」，兩條河道各自獨立匯入鹿耳門溪。
2. 在《鹿耳門志》提及另一明顯有水道的「顯溪」：今四草大眾廟廟後的綠色隧道。透過 1904 年的《臺灣堡圖》、1921 年的日治二萬五千分之一地形圖與台江國家公園衛星影像圖疊圖分析發現，四草大眾廟後方的綠色隧道並未顯示在臺灣堡圖的人工河道範圍，而位於古四草湖的位置，與

現今認為綠色隧道為竹筏港水道有所出入。

3. 今本田路一段西南側的人工水道，的確是廣義的「竹筏港」港口之一部分。但在 19 世紀時，是否即被稱為「竹筏港」，盧嘉興並未明言，而只是稱之為「港仔」。至於「釐金局港仔寮分卡」的所在，若能在現今鹽工宿舍～四草大道與本田路一段交會處之間進行較為精細的調查，或許會有所收穫。

第三節 與竹筏港水道相關的文獻資料探討

本節針對前人對於台江內海的研究文獻中，整理探討竹筏港水道在台江內海空間分布。

在高祥雯隊長的《時間序列的圖探討台江內海的空間變遷》一文中，藉由不同時期古地圖與現代地圖，結合測繪技術，分析探討不同時間序列台江內海的空間變遷，整理如下：

（一）荷蘭時代

台江的範圍南北延綿近 35 公里，東西最寬處近 10 公里。荷蘭時代的鹿耳門在現今媽祖宮西北方約 2.5 公里處，而現今安南區的一些聚落，不完全在台江的範圍內，例如：溪頂寮、舊和順寮等都在台江的範圍外。

（二）明鄭時代

現存的明鄭時期地圖僅有一幅，但其比例尺、各地名位置與現實情況相去甚遠，藉由此圖判讀台江內海並無意義。

（三）清領時代

依據曾文溪歷次改道的時間點判定台江內海的大略位置：

1. 曾文溪第一次改道

在以下兩段古文獻中可以得知曾文溪第一次改道的時間及沖出後的流向：

道光三年七月，臺灣大風雨，鹿耳門內，海沙驟長，變為陸地。四年三

月，總兵觀喜、署道方第傳綏、署府鄧傳安上議，建砲臺於鹿耳門……¹⁷¹
……至北關外臺、嘉分界之新港溪口，近經沙壓絕流，其上頭源水斜南，橫過三崁店前，透出柴頭港溪，合流注於台江，其臺界外北條一溪，原由曾文溪透管寮出西注海，今從管寮溪尾入臺界，曲出鹿耳門礁口旁，又分支斜南透出安平角大港口入海。邇時溪道紛更，此臺、嘉分界所以難憑溪道為準繩也。原其故，皆由臺轄之柴頭港、洲仔尾、三崁店等處以至嘉屬之鼎臍、塭灣、港口、管寮等處，所有西偏之內海，均見沙土壓積，變成浮埔。自東徂西，約十多里。自南達北，約二十餘里。高高嚇嚇，不一其區。以致溪道奔馳，有難由舊。¹⁷²

在第一段文字記載 1823 年 7 月，臺灣大風雨，鹿耳門內，海沙驟長，變為陸地，為曾文溪的第一次改道的時間。

在第二段文字中可以知道曾文溪第一次改道的流向，可得知鹿耳門的位置，及斜南透出安平角大港口的溪為現稱的鹿耳門溪。

2. 曾文溪第二次改道

曾文溪第二次改道的時間及流向，在以下段古文獻可以知道：

……又據安平協副將轉據該營遊擊守備等報稱：本六月初七午後，大雨傾盆，陡起東南颶颶，猛烈異常，加以內山溪流沖出，海潮漲溢，平地一片汪洋，至卯刻風雨稍間，潮始漸退。……¹⁷³

古文獻中提到曾文溪的第二次改道時間為 1845 年，而改道的流向，成為溪南管寮、海寮、土城子等庄與溪北西港、大槓榔、三股子等庄之界線連接。

3. 台江內海的遺跡

(1) 國聖港—竹筏港—釐金局—四草湖—五條港

道光以後，台江日漸陸化，鹿耳門港口淤塞，當時船隻停泊於新港—國

¹⁷¹ 觀喜等，〈籌建鹿耳門砲臺〉，丁曰健《治臺必告錄》，頁 175-176。

¹⁷² 曾敦仁等，〈疆域山水〉，陳國瑛《臺灣采訪冊》（1829-1830），頁 5。

¹⁷³ 〈臺灣鎮武攀鳳臺灣道熊一本會奏臺灣猝被風災情形摺〉，《臺案彙錄甲集》，頁 177-178。

聖港，三郊為轉運貨物，開鑿人工運河—竹筏港，位置北起國聖港，往南通過曾文溪口，經鄭仔寮(土城仔)，過今日的鹿耳門溪，穿過臺鹼安順廠貯水池東邊，釐金局(港仔寮)，抵四草湖，接臺南舊運河，至府城五條港區。

(2) 四草礮臺

四草礮臺創建於 1840 年，當時正值鴉片戰爭，為整頓海防，選定在安平大港北岸設立四草礮臺，拱衛府城。

(四) 日本時代

利用日本時代的臺灣堡圖、臺灣地形圖套疊得知該時期台江的變遷：

1. 曾文溪第三次改道

時間約 1895~1904 年間，在曾文溪的中間段有些漂移，也就是從堡圖中的十份塢和新十份塢位置標示，可看出曾文溪的變遷。

2. 曾文溪第四次改道

時間約 1904~1925 年間，在曾文溪的中間段也產生漂移，後才漸漸穩定下來。

(五) 戰後時期

戰後對於測繪技術更加提升，對於台江內海的範圍位置可以提供更準確的資訊。例如在 1636 年的海圖與 1895 年地形圖、1988 年航照圖套疊結果發現，國聖港在道光之後，位於三股溪和七股溪的會合處，到 1988 年，國聖港已經成為一片蚶架。再將 1925 年地形圖、1988 年航照圖套疊後發現，其中七股溪、鹿耳門溪、竹筏港與 1925 年時沒有大幅度變化，且遺跡尚存。

依據高祥雯隊長針對不同時期的地圖疊合探討台江內海的位置，可以得知，曾文溪的改道會影響台江內海的範圍，其中在清領時期的台江，有特別討論到竹筏港的範圍，最北起於國聖港，中間經過土城仔、鹿耳門溪，穿過台鹼安順廠貯水池東邊，釐金局(港仔寮)，抵四草湖，最南接台南舊運河，呈西北東南走向。

第四節 野外實地考察找尋竹筏港水道遺址

鑒於前面所述，透過古今地圖、古文獻資料，整理分析探討竹筏港水道的大致位置，再加以實地的野外考察，更能確實證明竹筏港水道的實際空間分布。本研究運用 GPS 的軌跡記錄，結合 GIS 的應用綜合分析，再輔以訪談紀錄，探討分析如下：

一、鹿耳門溪～港西

利用 GIS，將臺灣堡圖與 Google 地圖疊合，找出竹筏港水道的大致位置，並實際沿著疊圖後的竹筏港水道，結合 GPS 進行考察記錄，進一步整理發現，「鹿耳門溪到港西段」的竹筏港水道，大致沿著鹿耳門溪以北的竹筏港水道，接上「城西街三段 1 巷」，與城西街二段路口有設立竹筏港橋，繼續往北接上城西街三段 2 巷(如圖 3-40、圖 3-41、圖 3-42、圖 3-43、圖 3-44)，繼續右側接上城西街三段 510 巷，直到青砂街二段一半便見不到竹筏港水道的遺跡。

從考察現場觀察，竹筏港水道在青砂街二段的一半就消失殆盡，推測可能受到興築路面影響，水道受到壓迫，只剩東邊的細小分支水道。

將野外考察的 GPS 軌跡記錄，透過中央研究院研發的 GPS 與 GIS 的結合程式，把軌跡記錄疊合到 google 衛星影像圖、臺灣堡圖與日治地形圖，可以清楚觀察到曾文溪到鹿耳門溪段的竹筏港水道，與臺灣堡圖和日治地形圖中的「溪筏港」位置是相符的(圖 3-41、圖 3-42、圖 3-43)。

過去歷史文獻中提到的竹筏港水道，曾文溪以北至國聖港一帶，依據實地考察，目前已經完全看不到水道遺跡，若依照臺灣堡圖上竹筏港水道的位置沿途觀察，現場實地看到的全都是魚塭分布，。也在附近訪問當地的魚塭主人與當地的釣魚客，是否知道竹筏港水道與國聖港位置，魚塭主人與釣魚客的回答一致，都直覺說竹筏港不是在這裡，應該是在四草那附近，過去這裡都是大海的範圍，是現在大海慢慢後退，才看到現在是魚塭遍布。

依據臺灣堡圖與 google 地圖疊合，並實際到現場找到最初竹筏港水道的出海口位置和過去國聖港的位置，只可惜現今看到的只剩道路與魚塭遍布(圖 3-45、圖 3-46)。

把 GPS 的軌跡記錄與臺灣堡圖疊合後，在臺灣堡圖上的最北段「溪筏港」，現今曾文溪以北的位置，是找不到竹筏港水道的遺址，經由台江的陸化，現今只見的到陸地與魚塢。

至於城西里蔡姑娘廟西側的水道，在《鹿耳門志》中將該水道視為是竹筏港水道的位置，但透過實地野外考察證實，及在 1976 年的嘉南農田水利會灌溉遞給水區分圖與經建版第三版地形圖疊合比對下，並參考文獻資料《臺灣地名辭書》中關於鹿耳門溪的地名由來，提及「...(鹿耳門溪)另與溪筏港排水道及嘉南大圳溪筏線相通」(頁 438)，確確實實可以證明，位於蔡姑娘廟西側的水道並非竹筏港水道，應是具有排水功能的溪筏港排水道，甚至可能是為了養殖魚塢所建立的魚塢引水道，而真正的竹筏港水道應是位於蔡姑娘廟東側，也就是嘉南大圳的溪筏線、經建版地形圖上的竹筏港排水線，具有灌溉功能，而溪筏港排水道與竹筏港水道再各自獨立匯入鹿耳門溪(圖 3-47、圖 3-48、圖 3-49、圖 3-50)。



圖 3-37 竹筏港水道「鹿耳門溪到港西段」實地考察路線軌跡圖
資料來源：Google 衛星影像圖

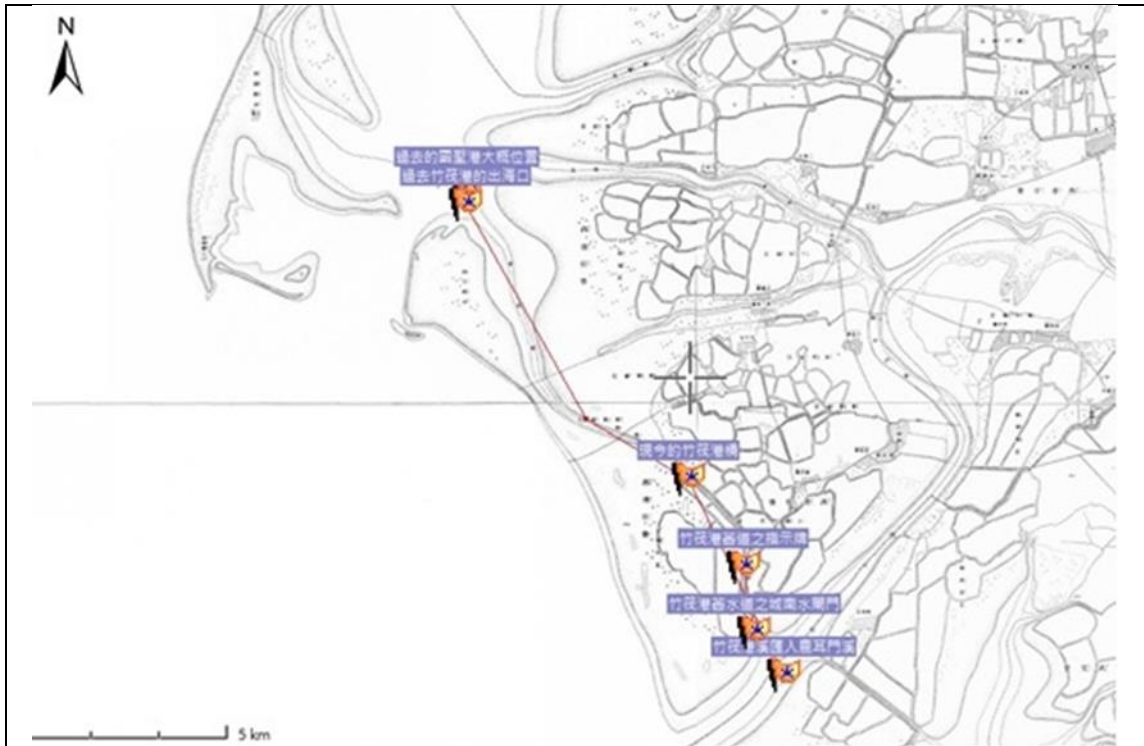


圖 3-38 竹筏港水道「鹿耳門溪到港西段」實地考察路線軌跡圖
資料來源：《臺灣堡圖》（1904年）



圖 3-39 竹筏港水道「鹿耳門溪到港西段」實地考察路線軌跡圖
資料來源：《日治地形圖》（1921年）



圖 3-40 竹筏港水道匯入鹿耳門溪處

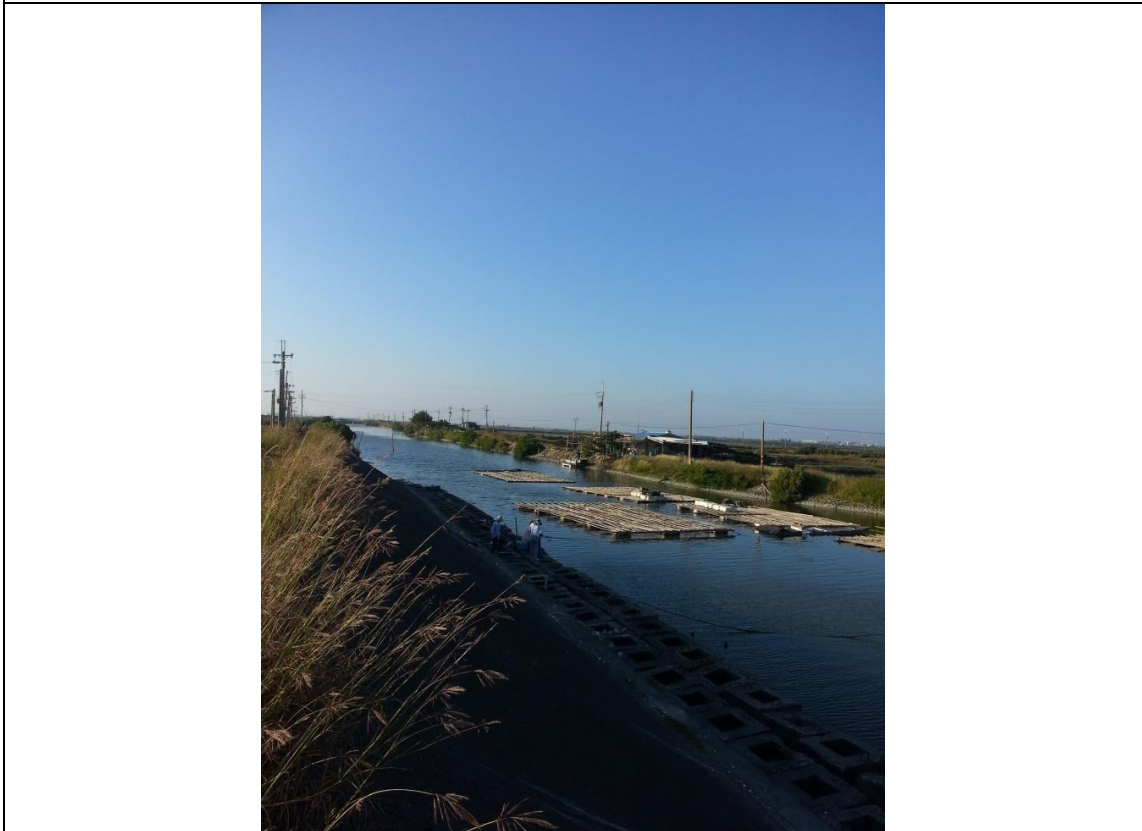


圖 3-41 鹿耳門溪以北的竹筏港水道

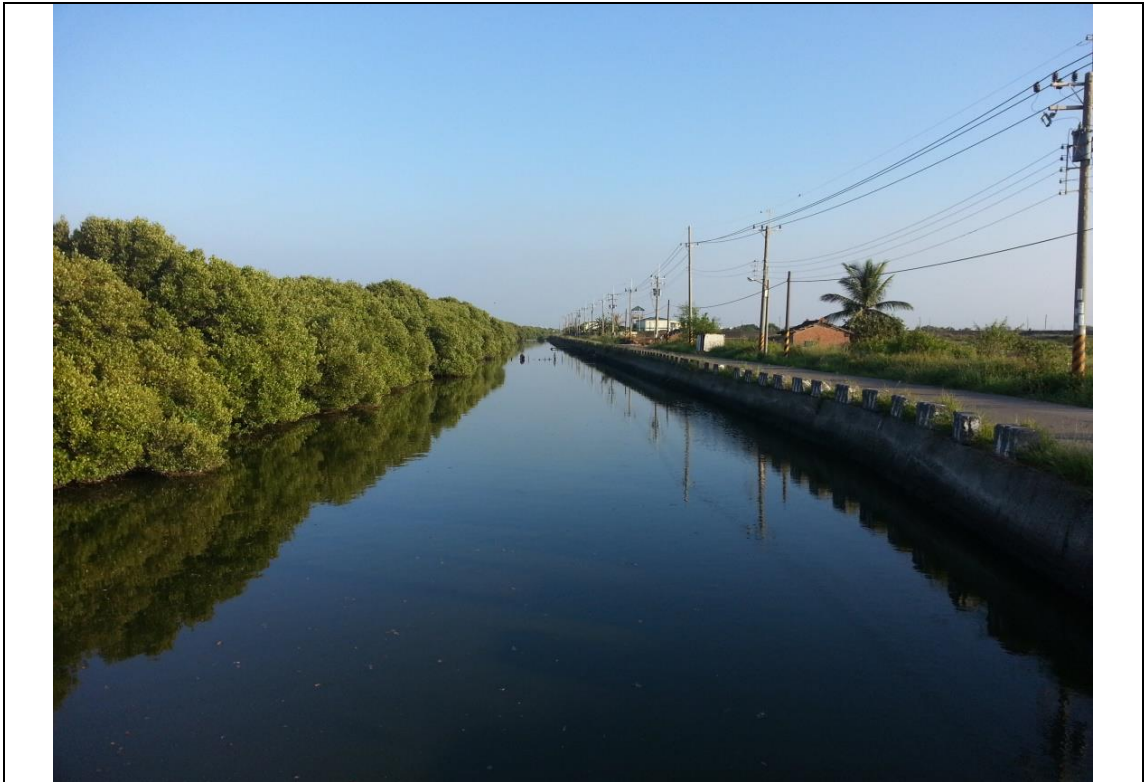


圖 3-42 城西街三段 1 巷的竹筏港水道



圖 3-43 現今的竹筏港橋

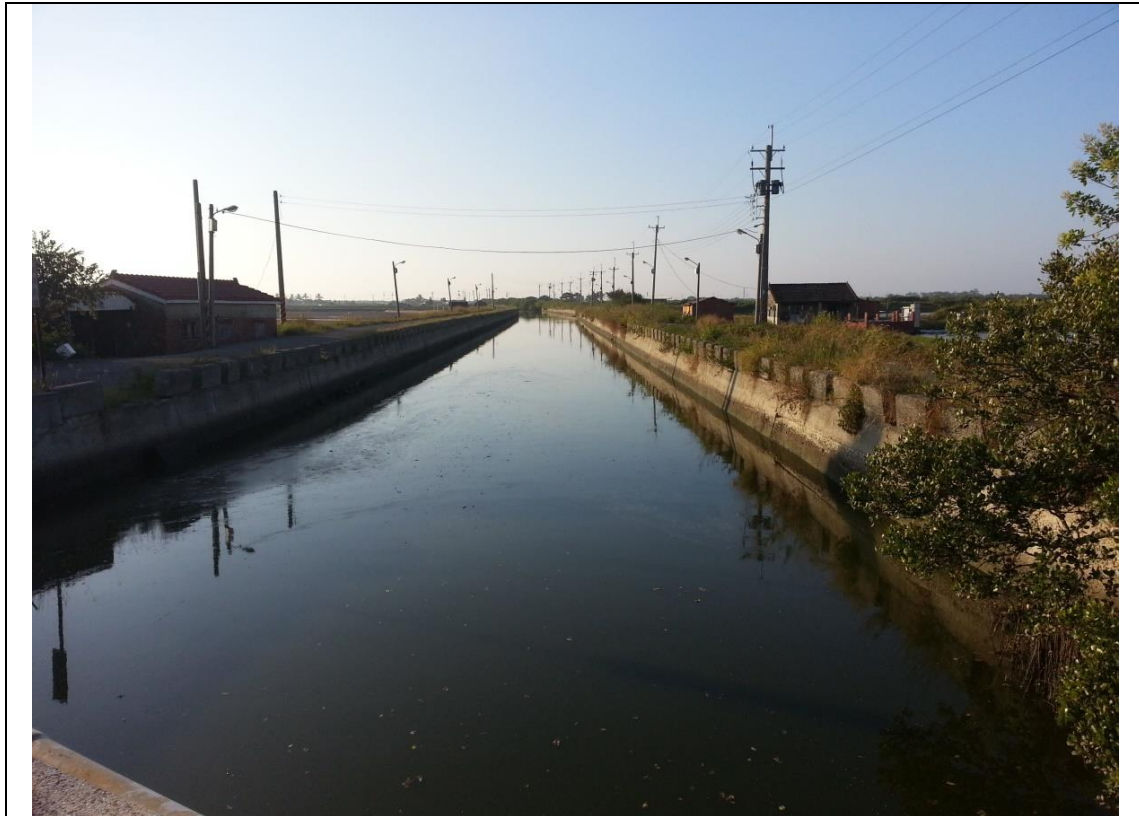


圖 3-44 城西街三段 2 巷的竹筏港水道

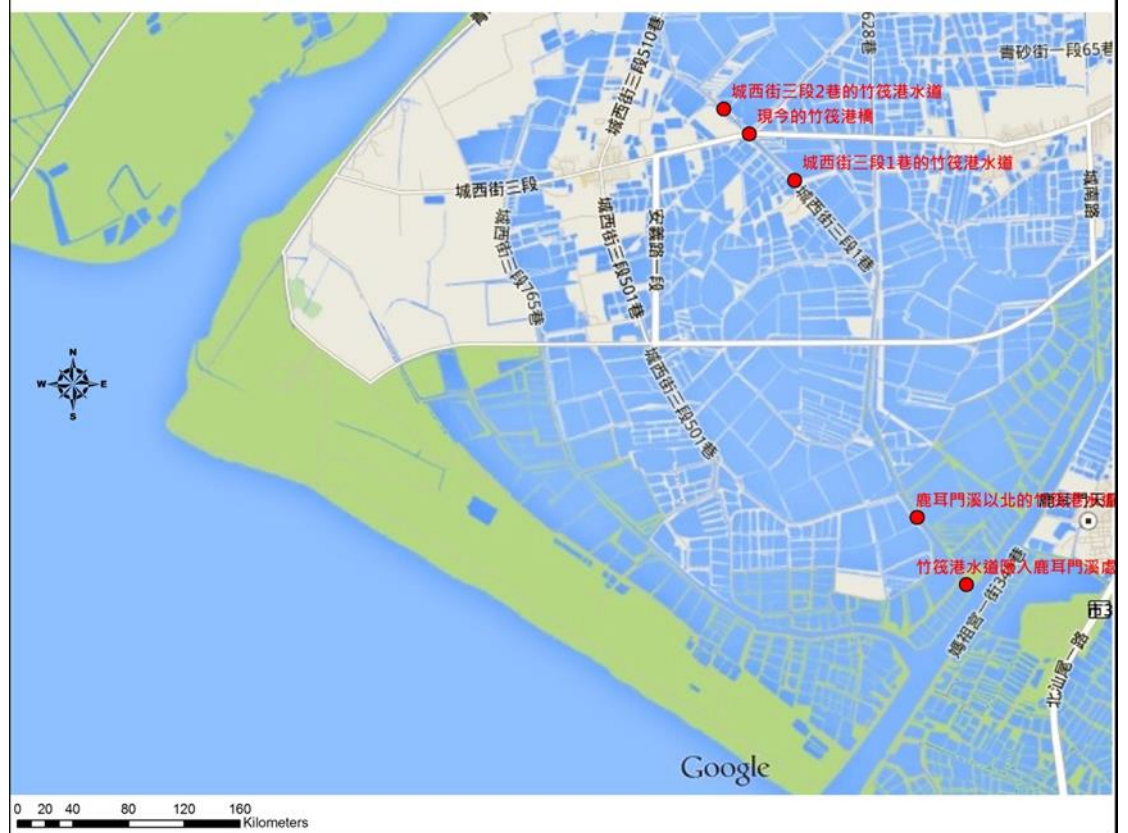


圖 3-45 前五張相片之空間分布圖

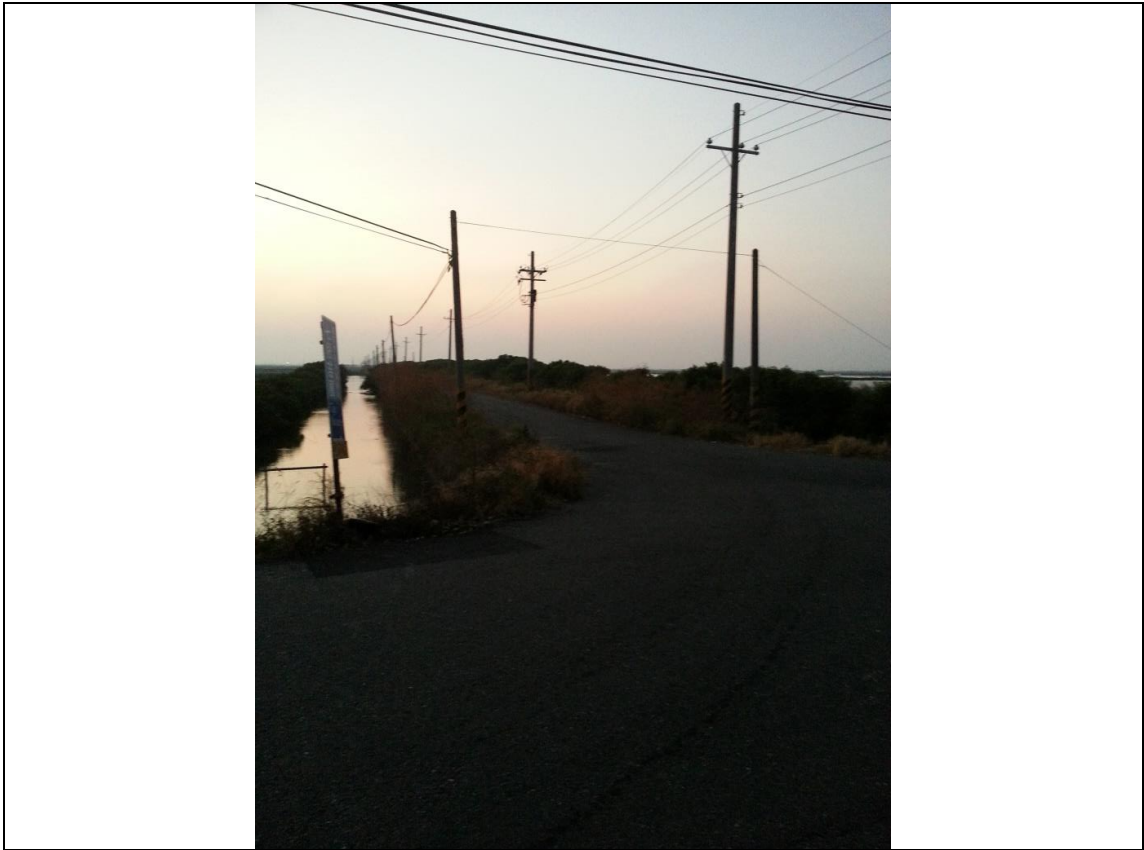


圖 3-46 過去竹筏港水道出海口位置

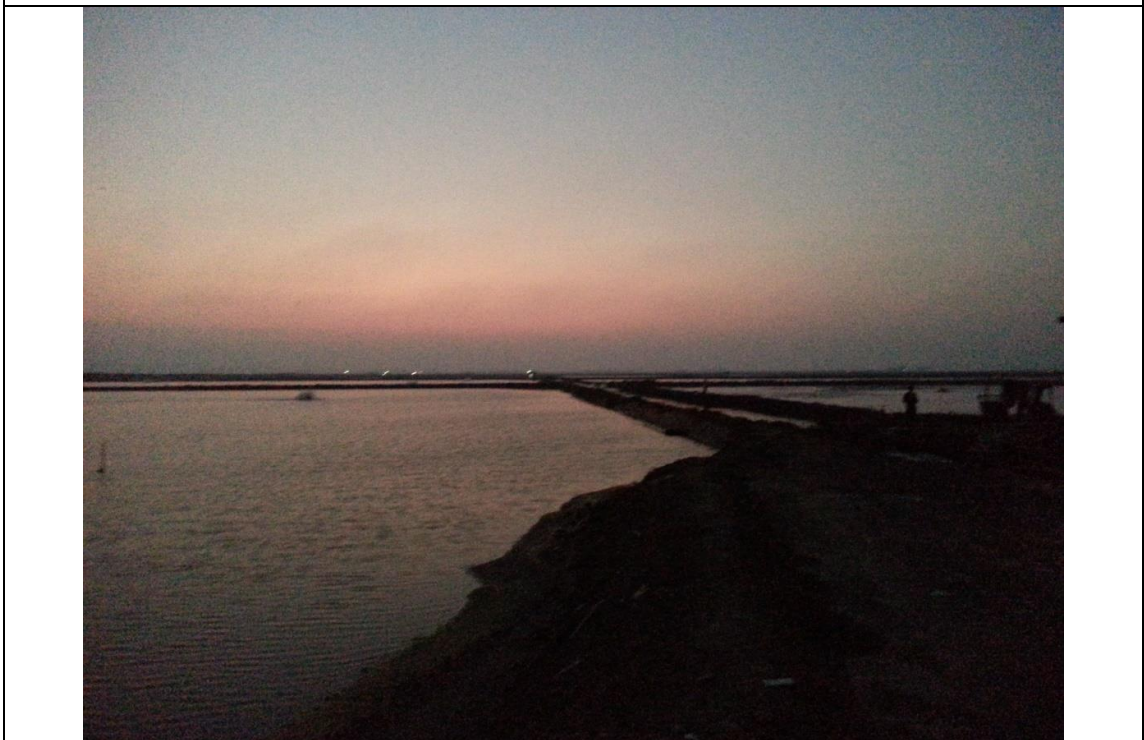


圖 3-47 過去國聖港的位置



圖 3-48 前二張相片之空間分布圖



圖 3-49 嘉南農田水利會灌溉遞給水區分圖與經建版地形圖疊合
資料來源：嘉南農田水利會灌溉地給水區分圖（1976）、二萬五千分之一經建版地形圖（第三版，1999）

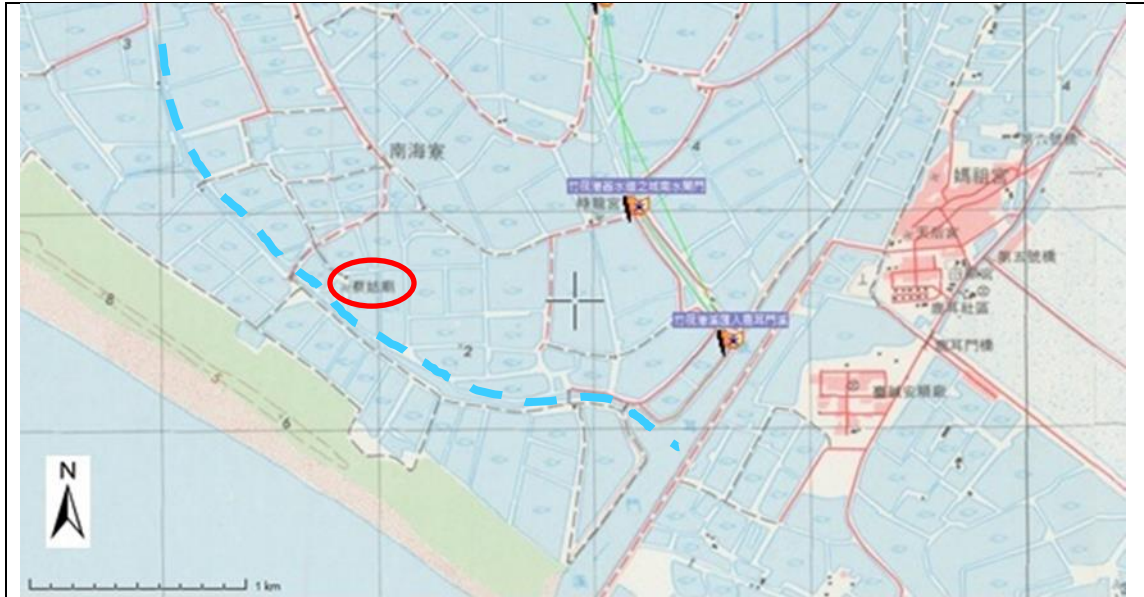


圖 3-50 竹筏港水道之實際考察路線軌跡與蔡姑娘廟西側之溪筏港排水道
資料來源：二萬五千分之一經建版地形圖（第一版，1985~1989）



圖 3-51 竹筏港水道之實際考察路線軌跡與蔡姑娘廟西側之溪筏港排水道
資料來源：二萬五千分之一經建版地形圖（第二版，1992~1993）



圖 3-52 竹筏港水道之實際考察路線軌跡與蔡姑娘廟西側之溪筏港排水道
資料來源：二萬五千分之一經建版地形圖（第三版，1999~2001）

二、四草大眾廟～鹿耳門溪

經由實地考察，將考察路線軌跡疊合 Google 衛星影像圖，可清楚看到「四草大眾廟到鹿耳門溪段」的竹筏港水道之所在位置(圖 3-51)，再比對臺灣堡圖與日治地形圖，可觀察到現今的竹筏港水道與過去臺灣堡圖、日治地形圖的「竹筏港」位置是一致的(圖 3-52、圖 3-53)。

過去在《鹿耳門志》中提到竹筏港僅剩殘存溪道，其中一段為四草大眾廟後的綠色隧道，但經過 Google 衛星影像圖、臺灣堡圖、實地考察路線軌跡疊圖比對，現今大眾廟後方的綠色隧道疊合在臺灣堡圖，是位於古四草湖內，不可能為竹筏港的水道位置，真正的竹筏港水道位置應該向東延伸到大眾廟附近的大眾路旁魚塢一處，所以可以清楚證實大眾廟後方的綠色隧道並非是竹筏港水道(圖 3-54)，可能為日本時代修築的排水溝。

從四草綠色隧道的「釐金局遺址」朝西北方向，便是真正的竹筏港水道(圖 3-55、圖 3-56)，過了四草大道，繼續沿著竹筏港水道前進(圖 3-57)，當進入本田路一段，由於本田路的開闢，造成竹筏港水道遭壓縮，形成小水道。

對於歷史文獻資料提到，從國聖港到鹿耳門溪的竹筏港水道，由於河道容

易淤積，船隻無法順利進入安平，故修築一八角亭徵收船隻通行費，以利疏濬鹿耳門溪到國聖港間竹筏港水道的經費之用。而鹿耳門溪以南的竹筏港水道，於港仔寮設立「釐金局分卡」，抽取釐金，即為關稅前身。

至於《臺灣地名辭書》中提到，前鹿耳門廢口通往四草湖的運河河道，稱為港仔。清代在港仔西南岸設立「釐金局港仔寮分卡」，有時因天色已晚，在關卡外搭寮等待，該寮被叫做港仔寮，日本時代成為鹽工搭寮的地方，後來改建為宿舍，稱為鹽夫舍。

現今的鹽夫舍位於北汕尾二路 550 巷(圖 3-58、圖 3-59)，宿舍內仍有許多居民，實地訪問當地一名住戶¹⁷⁴，過去曾是製鹽工人，一直居住在鹽工宿舍。

提問：「老阿公咁有聽過『竹排仔港』？」

老阿公說：「『竹排仔港』就是從四草那端延伸到和本田路一段並行，但在本田路這裡已經變成小水道。」

又提問：「老阿公咁有聽過竹排仔港過去收『過路費』這件代誌？」

老阿公說：「沒聽說過有收過路費，竹排仔港就是以前從外海運鹽、運東西進來的所在，沒聽過有收過路費啦。」

又提問：「老阿公咁有聽過在清朝時代在這附近有設一個收錢的站？」

老阿公說：「清朝時代的代誌他不知啦，要再問更老一輩的世大人卡知啦，更老一輩的世代人攏嘛過往阿，你要問誰？」

再提問：「老阿公你們現在住的這所在，以前是不是叫『港仔寮』？」

老阿公說：「以前這裡是叫做『港寮』。」

透過與老阿公的訪談中可得知以下幾項訊息：1. 鹽夫舍過去稱「港寮」；2. 竹筏港現今與本田路一段並行，已經成為小河道；3. 對於竹筏港過去是否有設關卡收費並不清楚。

在《鹿耳門志》中敘述到，釐金塹位置拍攝地點在本田路一段 150 號後方，實地考察訪談本田路一段 150 號的住戶¹⁷⁵(圖 3-60)。

¹⁷⁴受訪者，男性，80 歲，住在臺南市安南區北汕尾二路 550 巷 79 號，曾是製鹽工人

¹⁷⁵受訪者，女性，68 歲，住在臺南市本田路一段 150 號，從外地嫁來，在此地居住 50 年，家庭主婦

提問：「拍謝，咱借問一下，咁知『竹排仔港』在叨位？」

阿桑說：「『竹排仔港』就在前方椰子樹旁的那條小水道，往四草方向延伸。」

提問：「你咁知竹排仔港過去收『過路費』這件代誌？」

阿桑說：「無知啦，阿無聽過，我嫁來這 50 幾年阿，無聽過竹排仔港過去有收『過路費』這件代誌」

提問：「聽說你們這附近以前是竹排仔港收過路費的站，咁知這件代誌？」

阿桑說：「這我無知啦，我們這所在以前攏是魚塭仔，我們這塊厝嘛是魚塭仔蓋起來，是不是收錢的站可能要問我公公，不過我公公早就過往了，嘛問不到啦」

透過與阿桑的訪談可得知以下幾項訊息：1. 竹筏港與本田路一段並行；2. 不清楚過去竹筏港是否有收費；3. 不清楚她居住的附近過去是否為釐金局所在。

綜合兩位當地住戶所言，大可以推論竹筏港水道過四草大橋後與本田路一段並行；現在的鹽工宿舍為過去港寮所在，只是「釐金局港仔寮分卡」的真正位置尚未明確，位於本田路一段 150 號的住戶無法確定附近過去是否為「釐金局港仔寮分卡」的所在位置。但在相關的文獻資料中有提到，本田路一段 150 號後方的魚塭過去確實是釐金局所在，抽取關稅的地方。

順著竹筏港水道繼續向北考察，過了鹽夫舍沿著北汕尾二路 550 巷繼續走(圖 3-61)，再經過北汕尾二路(圖 3-62)，穿過臺鹼安順廠貯水池西側，往北直到匯入鹿耳門溪。



圖 3-53 竹筏港水道「四草大眾廟到鹿耳門溪段」實地考察路線軌跡圖 1
資料來源：Google 衛星影像圖



圖 3-54 竹筏港水道「四草大眾廟到鹿耳門溪段」實地考察路線軌跡圖 2
資料來源：《臺灣堡圖》(1904年)



圖 3-55 竹筏港水道「四草大眾廟到鹿耳門溪段」實地考察路線軌跡圖 3
資料來源：《日治地形圖》（1921 年）

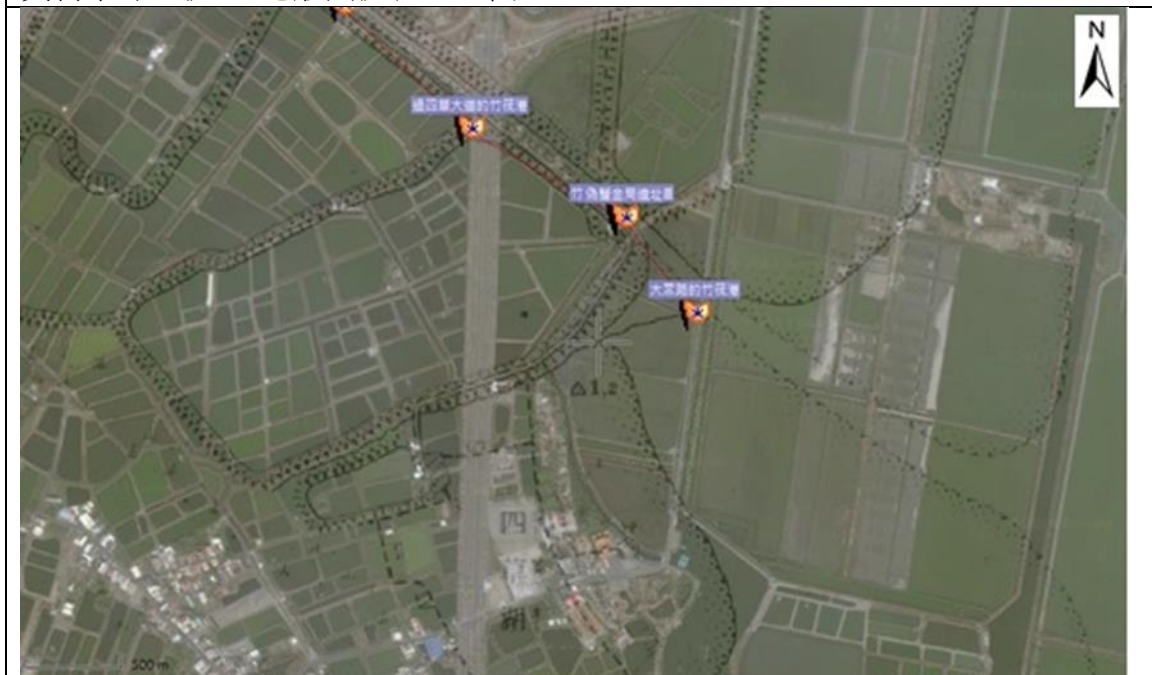


圖 3-56 四草「綠色隧道」位置與竹筏港水道實地考察軌跡圖
資料來源：Google 衛星影像圖、《臺灣堡圖》（1904 年）



圖 3-57 竹筏港水道接四草綠色隧道之處



圖 3-58 竹筏港水道朝西北方向往本田路一段之河道



圖 3-59 過四草大道的竹筏港水道

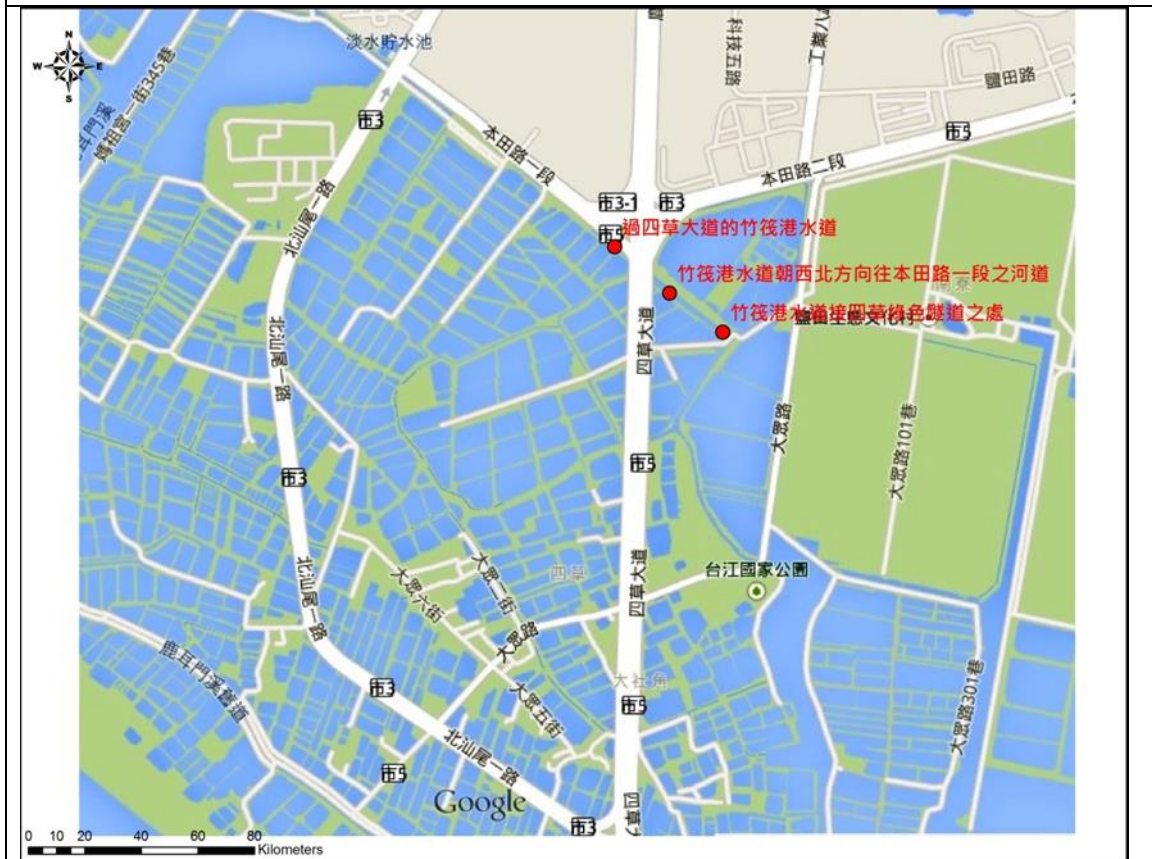


圖 3-60 前三張相片之空間分布圖

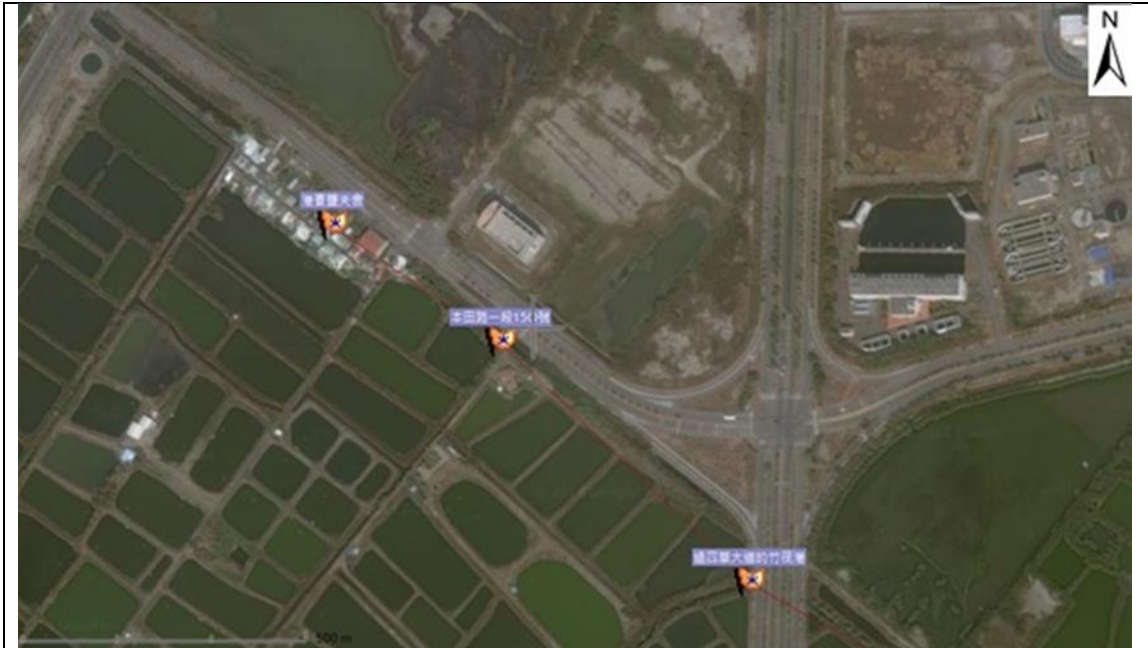


圖 3-61 實地考察路線軌跡疊合 Google 衛星影像圖，鹽夫舍與本田路一段 150 號的位置

資料來源：Google 衛星影像圖



圖 3-62 鹽工宿舍，又稱鹽夫舍，舊稱港寮



圖 3-63 本田路一段 150 號

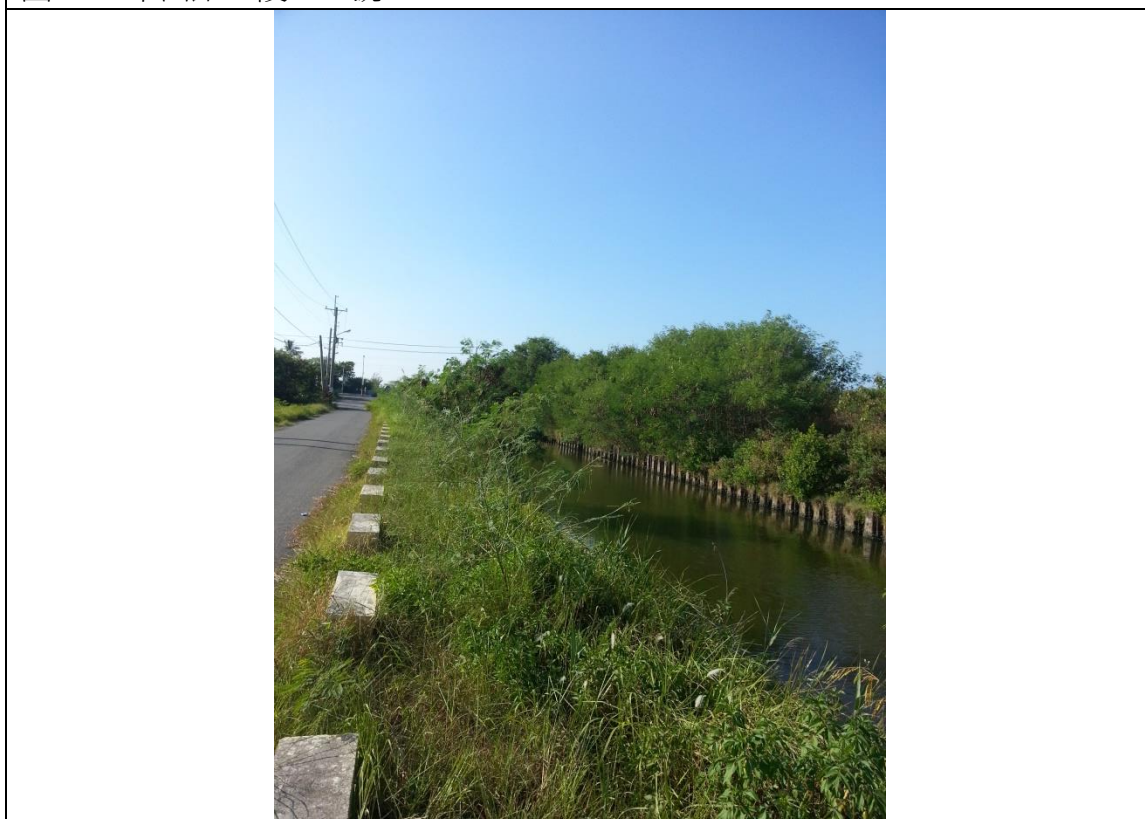


圖 3-64 過了鹽夫舍的竹筏港水道

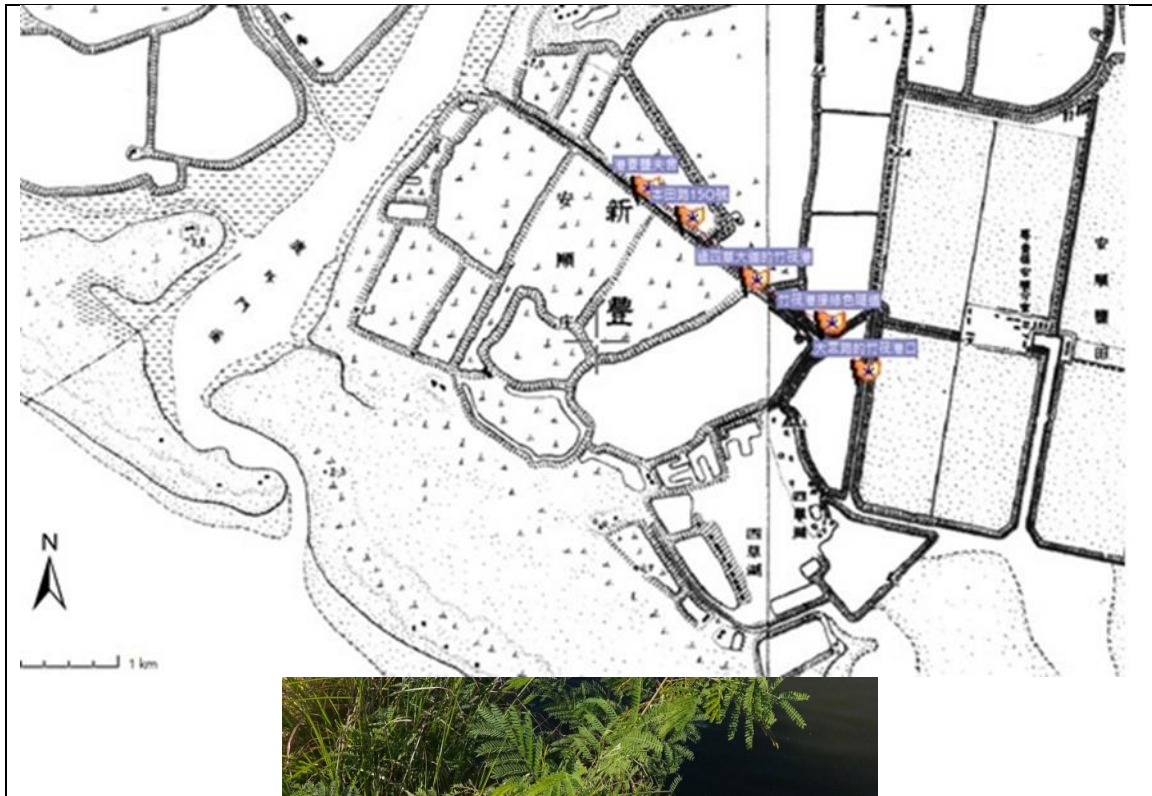


圖 3-65 過了北汕尾二路的竹筏港水道

圖 3-66 前四張相片之空間分布圖

第四章 竹筏港水道沿岸周圍的文化景觀

依據明治 37 年（1904）《臺灣堡圖》所標示之「溪筏港」，並參照現在的地理環境來看，「溪筏港」大致是呈西北－東南走向，為一自國賽港往東南方四草湖之間伸展的水道。大抵竹筏港水道可以分為三段，其狀況如下：

第一節 國賽港區段：在國賽港與曾文溪之間

此段位於曾文溪以北的部分，從國賽港一帶（約為今七股區三股溪出海口）向南抵曾文溪，流經現今三股溪西邊，目前這塊區域目前大多屬海埔魚塢及曾文溪溪埔地。



（圖 4-1）國賽港及竹筏港水道位於三股溪出海口附近

一、地理環境與行政區劃的變遷

在道光 3 年（1823）曾文溪改道之前，本區段可能原屬「安定里西保」的沙灘的或外海沙洲，在曾文溪改道之後，由於台江內海濱沙淤塞，浮覆成陸，進而形成今南七股西側一帶的台江陸浮地。此時在行政區劃方

面，由於原本分隔嘉義縣和臺灣縣的新港溪，在河道位置和出海口移動後，模糊了原來嘉義、臺灣間的縣界，尤其當新來移民陸續在台江浮覆地上發生爭墾糾紛時，也使縣界調整區劃更形急迫。道光 7 年（1827），臺澎兵備道孔昭虔完成台江浮覆地勘界，開放陸浮土地認墾，¹⁷⁶不過猶未重定縣界；道光 13 年（1833），閩浙總督程祖洛以嘉義縣城距新港溪太遠，不易管理為由，提議將曾文溪（當時溪道即為鹿耳門溪）以南的範圍劃歸臺灣縣管轄。¹⁷⁷此一奏摺雖經硃批同意，卻一直至道光 15 年（1835）才予以實施，確認嘉、臺兩縣以曾文溪為界，清廷在溪南浮覆地新設「外武定里」，屬臺灣縣所轄；至於曾文溪以北的新浮覆地，則劃由安定里的西港仔保、安定里西保等所轄，¹⁷⁸因此本區段仍被劃屬在嘉義縣的範圍，不過此時「安定里西保」已被調整改稱為「安定里西港仔保」。¹⁷⁹此一行政區劃在日本時代以前大抵維持此一狀態，即使曾文溪又經歷 3 次大規模氾濫改道，但臺灣縣（後稱安平縣）及嘉義縣界仍維持以曾文溪（當時從鹿耳門溪入海）為界的情形。

光緒 20 年（1894）清日甲午戰爭爆發，次年（1895）雙方簽訂「馬關條約」，清廷將臺灣、澎湖割讓給日本。在日人據臺 51 年間，地方行政區劃屢經變革，本區段的行政區劃也隨之改變，迨至大正 9 年（1920）地方制度改正，本區改制劃屬七股庄，隸臺南州北門郡管轄，聚落分屬在七十二份（北糠榔、公地尾等小字）、三股子（三股子、九股子等小字）、十分塢（五塊藜、十分塢等小字）三大字之內。此一行政區劃，至日本時代後期大致確定，未再更動。民國 34 年（1945）第 2 次世界大戰結束，隔年一月本區段行政區域再次調整，改隸臺南縣七股鄉所轄，周圍聚落則分屬三股、十份、永吉、糠榔等四村；民國 99 年（2010）12 月 25 日臺南縣市合併升格，本區段改屬七股區所轄，轄下各村亦改設為里。

二、周圍歷史場域與文化地景

¹⁷⁶臨時臺灣舊慣調查會，《臺灣私法物權編》，頁 910。

¹⁷⁷〈閩浙總督程祖洛奏酌籌臺灣善後事宜摺〉，《臺案彙錄甲集》，頁 111-112。

¹⁷⁸〈閩浙總督程祖洛奏酌籌臺灣善後事宜摺〉，《臺案彙錄甲集》，頁 111-112。

¹⁷⁹《臺灣府輿圖纂要》，頁 10-11。

（一）三股溪人工河道

道光 3 年曾文溪的改道，一度使官民共同思考解決水患的辦法。據道光年間臺灣道徐宗幹〈報廠港竣工書〉所載：「某在任一年，地方情形粗知大略；而海洋港汊形勢，隨時變易，尚難瞭然。再四訪問，參考圖誌，始知灣裡溪水可以引從國賽港入海。」¹⁸⁰此藉由人工排洪道，援引曾文溪部分溪水從國賽港入海，以疏解洪流、降低水患機率，防止溪水泛濫成災。而依據前輩學者盧嘉興的考證，當時徐宗幹所開鑿的人工排洪道即為後來的三股溪。¹⁸¹不過這條曾文溪的排洪道，不但將曾文溪的部分溪水引流至此，且日本時代在明治 37 年（1904）年曾文溪再次改道時，這條人工排洪道卻一度成為曾文溪的主要河道之一。



（圖 4-2）在龍雄三號橋一帶的七股溪

（二）國姓港海關監視所

本區段在日本時代有主要作為監督作用的國姓港海關監視所，在明治 37

¹⁸⁰ 徐宗幹〈報廠港竣工書〉，丁曰健《治臺必告錄》（1867），頁 300。

¹⁸¹ 盧嘉興，〈曾文溪與國賽港〉，《南瀛文獻》第八卷合刊，頁 10。

年（1904），曾文溪第3次改道由三股仔入海後，當時位於曾文溪中游的總爺製糖所（佳里糖廠）及灣裡製糖所（善化糖廠）皆利用曾文溪道將砂糖載至公地尾（永吉里），再經國賽港轉溪筏送至府城，故日人曾在公地尾設立「國姓港海關監視所」，派員在此監督驗照，但不直接抽稅，其職務亦類似港口海巡人員。

182

（三）「走大水」－聚落因水遷移與新建

在本區段舊聚落遷移方面，由於本區段位於曾文溪下游一帶，因曾文溪在清末日本時代初期又陸續發生3次大規模改道（1871、1904、1911），使得聚落飽受惡水侵襲的情況，地方也有「崩公地仔，流三股仔」之諺語，這種情況一直到昭和13年（1938）曾文溪治水工程告竣後才逐漸減少。當時曾文溪下游人民的生活空間也飽受洪災水患的威脅，遂產生聚落遷移的「走大水」情況，如明治37年（1904）曾文溪第3次改道（由三股溪經國賽港入海），十份塢聚落遭溪水沖毀，居民遂先舉家遷至公地尾（永吉里）西南重建村落，至明治44年（1911）曾文溪第4次改道（由十份塢、青草崙入海），十份塢復遷回原庄南邊，昭和年間又受到曾文溪治水工程影響，再遷至現址；而曾文溪第4次的改道，同樣造成五塊寮庄魚塢全毀，使部分居民向西北遷至溪北重建聚落，部分居民則向東南遷至溪南的沙崙腳（南市安南區）；在昭和9年（1934），三股子聚落也遭曾文溪侵襲，整個庄頭幾乎遭水沖失，只剩下幾十間屋厝，之後居民才又在3尺高的積土上重建村落，同時九股子聚落遭洪患後，也有遷居臨近三股子的情形。¹⁸³又受到昭和5年（1930）興建嘉南大圳的影響，因圳道橫斷竹子港舊聚落及鄰近沙崙，居民認為聚落龍脈遭斷，因此紛紛遷出，部分遷至水圳以北，仍以竹子港為名；也有居民南遷至曾文溪北新設「南片社仔」聚落，甚至也有舉家往高雄楠梓等地的遷移。¹⁸⁴

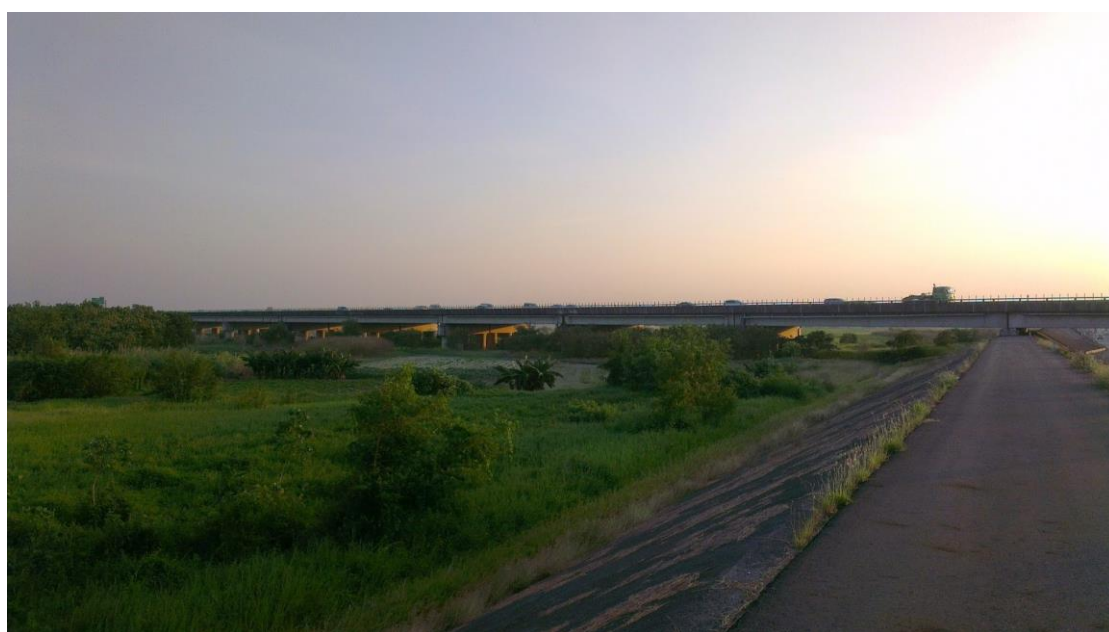
（四）曾文溪堤防的修建

¹⁸² 不過當曾文溪第4次改道後，因國姓港海港機能漸失，該監視所也在昭和5年（1930）裁撤。施添福主編，《臺灣地名辭書》〈卷7-臺南縣〉，頁640-641。

¹⁸³ 施添福主編，《臺灣地名辭書》〈卷7-臺南縣〉，頁637-640。

¹⁸⁴ 施添福主編，《臺灣地名辭書》〈卷7-臺南縣〉，頁631。

清末以來曾文溪數次大水的災害，屢次威脅中下游地區居民生命財產的安全，雖然大水也帶來上游肥沃的沖積土，不過民眾辛苦開墾的農田草圃，往往在一夕之間毀壞殆盡，因此當昭和 10 年（1935）年底曾文溪堤防修築完成後，也相對降低天災水患對本區段周圍魚塭土地及聚落民眾的影響。如以三股仔聚落為例，在堤防修建完成以前，每年都會遭到大水的侵害，不僅魚塭、農田遭到摧毀，也造成部落居民的數次遷移，但當曾文溪堤防修建完成後，再加上嘉南大圳帶來的灌溉水源，使得三股地區居民的生活漸趨安定，成為本區農業最發達的聚落之一。¹⁸⁵



（圖 4-3）曾文溪堤防現況

（五）三股農場及七股農場的設置

「蕭壠製糖所」（佳里糖廠）設於明治 39 年（1906），三年後開始正式製糖，此係明治製糖株式會社在臺創設的第一個新式糖廠，糖廠為穩定製糖原料的來源，除了藉由政府政策強迫農民契作甘蔗之外，也大量收購閒置土地以作為糖廠農場之用，原來本區段周圍土地屬鹽分地帶不利農耕，不過當嘉南大圳開闢之後，也使原來的魚塭或鹽分土地可以成為能夠種植甘蔗的旱田，明治製

¹⁸⁵ 施添福主編，《臺灣地名辭書》〈卷 7-臺南縣〉，頁 637。

糖株式會社便於昭和 14 年（1939）徵收位於三股仔東南、公地尾以北、北槿榔以西的看天塭、羊仔塭，並將開闢成種植甘蔗的三股農場及七股農場，做為蕭壠製糖所（佳里糖廠）的原料區，並藉由設於竹仔港、樹仔腳接七十二份的會社專用鐵道（糖鐵五分車道，大正 4 年(1915)興建）以便運輸甘蔗。¹⁸⁶戰後，臺糖公司接收，隸屬蕭壠糖廠；又民國 47 年（1958）改隸麻佳總廠；至民國 63 年（1974）佳里糖廠復工，將樹仔腳農場併入三股農場。臺糖公司在此農場大量投資平地造林及修築灌溉、排水系統，但因為地勢過低，常被海潮灌入而產量不佳，所以大多放租給居民，實際種植甘蔗面積不大。¹⁸⁷但稻米僅能一穫，近年來則大多改種哈密瓜、蔥、蒜、蕃茄等作物。



（圖 4-4）三股農場現況

（六）魚塭是本區的主要地景—「美國塭仔」、「曾文海埔魚塭」

本區段附近魚塭數量眾多，形成重要的產業文化景觀。本區魚塭開早最早

¹⁸⁶《臺灣總督府檔案》，〈臺南廳西港仔堡樹仔腳庄輕便鐵道敷設官有地使用許可（明治製糖會社）〉（大正四年臺灣總督府公文類纂十五年保存第一四卷；舊冊號 06404），國史館臺灣文獻館典藏日據與戰後初期檔案數位化計畫網站。

¹⁸⁷施添福主編，《臺灣地名辭書》〈卷 7-臺南縣〉，頁 646。

始於清領時期，如前述光緒 13 年（1887）國賽港一帶的魚塭買賣紀錄，¹⁸⁸至日本時代況況更為普遍，如昭和 11 年（1936）三股里民陳仙助、陳先瑞開墾國泰及廣成鹹水魚塭；日本時代末期，樹仔腳人王教、王成壽、王裕、學甲李法、公塭仔高財傳等人則在十份里開墾「金德豐魚塭」。而至戰後，國民政府又先後於民國 39 年（1950）、民國 56 年（1967），在三股里村落西側的內海海域漸城的「美國塭仔」¹⁸⁹及「曾文海埔魚塭」（兩塭皆在三股、十份里境內，合計超過 2000 公頃），以及私人開墾的新復興、和美等魚塭，則以鹹水虱目魚養殖為主。

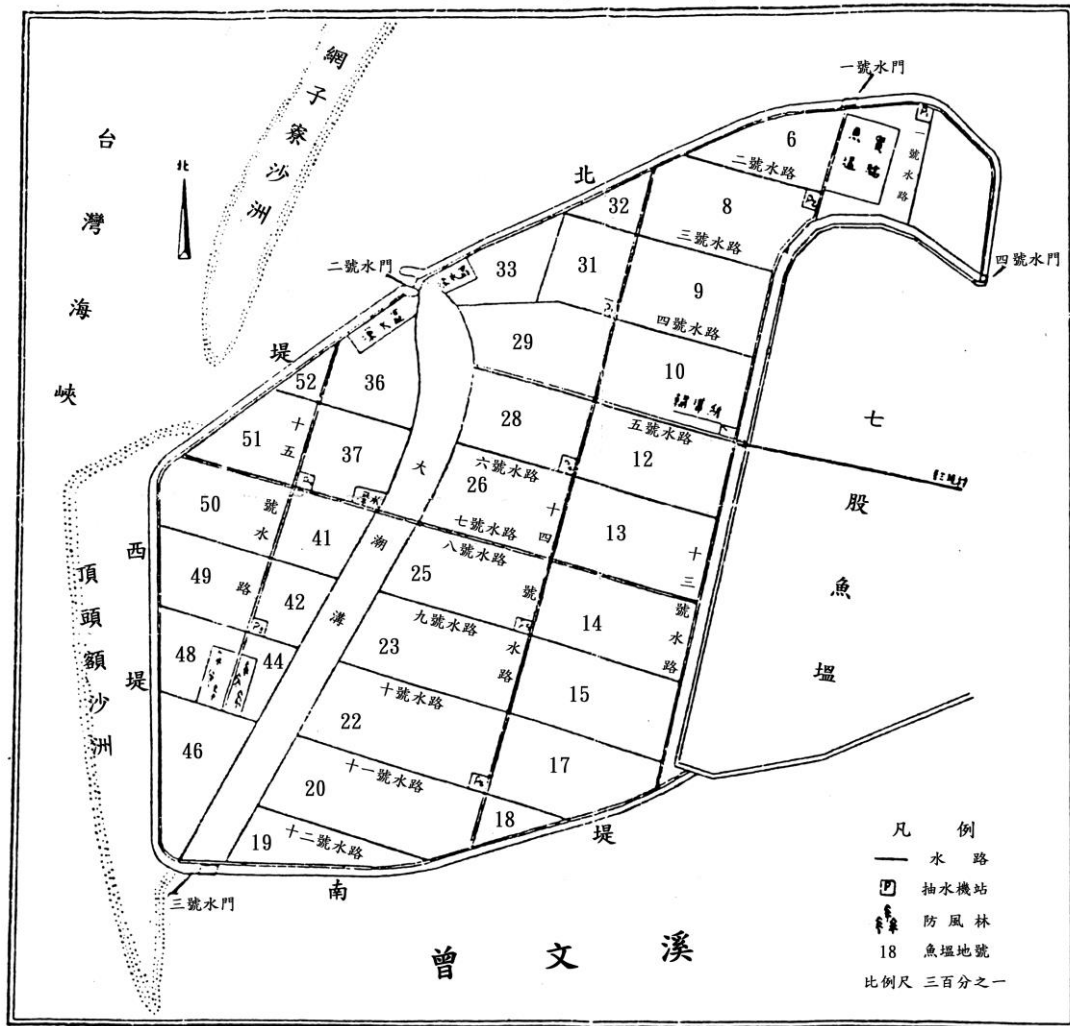


（圖 4-5）廣大的魚塭，這是曾文溪出海口一帶最主要的自然景觀

¹⁸⁸國史館臺灣文獻館典藏古文書，國家文化資料庫系統識別號：0005661154。

¹⁸⁹民國 36 年（1947），臺南縣以曾文溪為界，將青草崙、土城仔等地共計 406 甲魚塭地售予臺南市，總價「舊臺幣」1 億 2 千萬，並利用這筆經費開闢七股鄉十份村和三股村西側的 470 公頃海埔地成為魚塭，民國 39 年（1950）完工，「放租」予人經營。當地居民見到面積之大、金額之高，又正值臺灣接受美援時期，所以誤以為是美援開發，並且口耳相傳此為「美國塭仔」。（施添福等，《臺灣地名辭書》〈卷 7-臺南縣〉，頁 646。）

曾文海埔魚塢分佈圖



(圖 4-6) 曾文海埔魚塢分布圖 (資料來源：七股區公所)

(七) 檳榔里入庄神榕

由於曾文溪中下游沿岸居民飽受洪災水患之苦，因此聚落多以植樹或以的辟邪物鎮水，因此此類榕樹或辟邪物遂有鎮水護庄之意，這也成為本區重要文化景觀。七股北棟寮仔開庄之後，常與曾文溪爭地，當年庄頭緊臨溪埔，尚未造堤的曾文溪，只要大水一來，就進逼入庄。明治44年（1911），聚落又遭曾文溪大洪水，相傳當時眼看洪水即將沖入庄內，在危急之間，庄人趕緊迎請「庄神」李府千歲做主，當時的童乩(陳炎帆)適時「起童」，指示庄民在溪畔設置香案祭告天地，並「遙請」南鯤鯓五府千歲前來協助，敕令庄人準備在溪埔之畔（今173線南旁），依南北方向在種植三株榕樹祭水，結果洪水果然退去不再入

庄。此一傳說也成為庄民茶餘飯後的話題，而當時所種植的榕樹，迄今已向外延伸成林，成為入庄的重要地標。

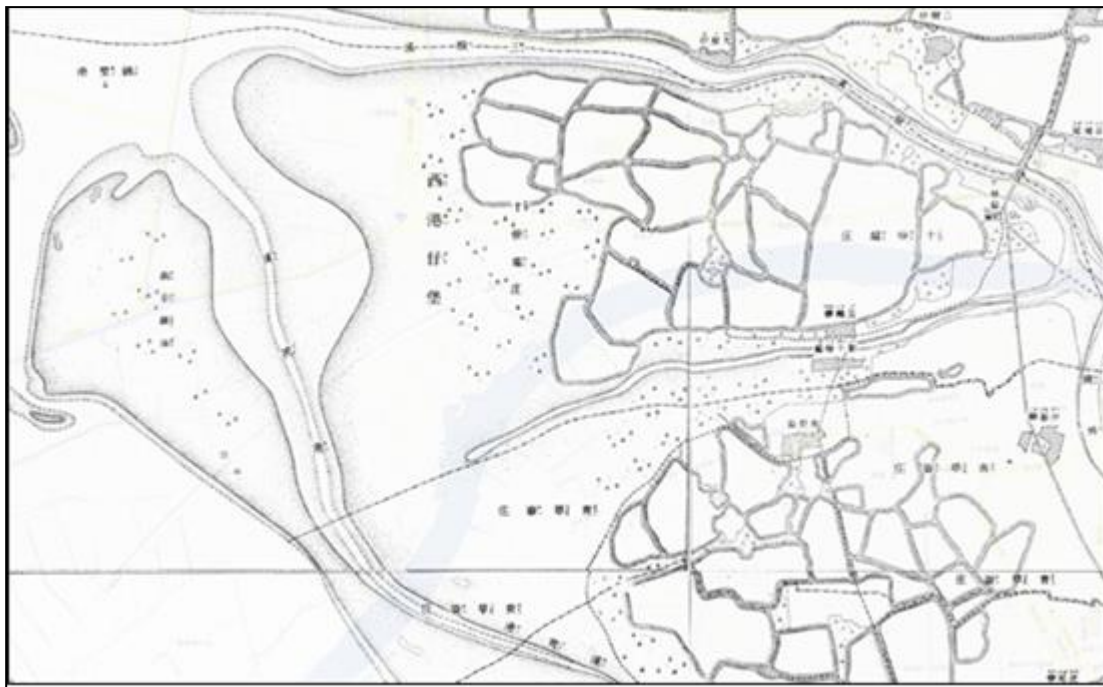


(圖 4-7) 七股糠榔里鎮水神榕

(八) 消失的渡口與國聖橋（國姓大橋）的興建

曾文溪南北兩岸交通相當不便，不知源於何時，就在今曾文溪北岸堤防內、國聖大橋下有一「筏仔渡頭」，以「竹筏仔」與南岸的土城仔對渡。早年「西港仔香」的香路，由此路線返回溪北，在永吉、三股、十份等里繞境後再返回西港。由於參與人數眾多，以竹筏來往接渡相當不便，庄民則動員大量竹筏，以竹子將竹筏固定，形成一條有如長龍的「竹橋」供人行走。民國44年（1955）陳宗寶時任臺南縣議員，爭取架設「國姓大橋」未成。民國49年（1960）土城仔地區不再參加「西港仔香」，此特殊景觀不再出現，但「筏仔渡頭」功能仍在。國姓大橋一案，延至民國66年（1977）才得以實施，溪北接上日本時代即建造的「海岸公路」，對七股鄉民來說是一個交通連結的重要突破，至此撐竹筏渡河的人文景觀亦成絕響。又當年國姓大橋的興築傳統工法，讓曾文溪水在此段下切了數丈深，形成了深溝，也讓國姓大橋在近年被列為重要的

「危橋」，現正以新式工法進行重建工程。而被下切的深溝，亦被養蚵者相中，他們避開洪汛期，在國姓橋附近搭蚵棚，面積之大更甚於七股瀉湖區，亦成一特殊地景。



(圖 4-8) 臺灣堡圖中所標示之國賽港及第一段竹筏港
(資料來源：臺灣總督府臨時臺灣土地調查局《臺灣堡圖》。)

三、周圍聚落的發展變遷

道光 3 年（1823）曾文溪改道氾濫，促使台江內海迅速淤塞，陸浮新增大量的海埔新生地，雖然當時土壤鹽分甚高，不利一般農作物生長，不過仍吸引墾民擁入，搭寮建廟、築堤闢塹，使曾經汪洋浩瀚的台江內海，逐漸化為魚塢園田。而隨著移民不斷的增加，在本區段周圍的許多浮覆地上也開始出現了許多大小不一的聚落，依據 1904 年《臺灣堡圖》所載，尚可以發現在國賽港一帶的聚落就有：公地尾（永吉里）、五塊寮（十份里）、三股仔、九股仔（三股里）。這些散落在浮覆地間的聚落，充分反映移民人口增加的情況。有關當時本區段周圍聚落發展情況，大抵如以下所述：

表 4-1：國賽港區段移民入墾時間及概況一覽表

項次	聚落名稱	拓墾時間	聚落居民來源及入墾情況
1	公地尾 (永吉里)	同治 2 年 (1863)	學甲莊的莊正等 7 人及李然、李春風及王呆九等 4 人。
2	三百二十萬 (永吉里)	同治年間	最早入墾者為來自將軍頂山仔腳的翁烈，其次有樹仔腳黃旺、義合曾毛獅等人陸續遷入。
3	五塊寮 (十份里)	同治年間	陳、黃兩姓請墾五塊寮一帶的海埔地，分租佃民，分十份開墾，故稱「十份塢」，而其佃民初時主要來自外渡頭
4	北糠榔寮仔 (糠榔里)	光緒 6 年 (1880)	以北門鄉北糠榔寮仔陳姓為主，聯合蘇、林、黃、楊、吳、王等姓入墾成庄。
5	九股仔 (三股里)	光緒 13 年 (1887)	青鯤鯨陳慶、陳教兄弟與三股仔黃格、黃和、黃幸、黃通、黃待、黃朝等 9 人合資，在新圍仔塢之西開闢九股仔魚塢，故通稱為九股仔。
6	三股仔 (三股里)	光緒年間	原屬黃姓所開墾的七十二份「公地尾」土地，至清末由「樹仔腳」黃當、黃己、黃我 3 人入墾開闢魚塢

(資料來源：黃文博《南瀛地名志—北門區卷》、施添福主編，《臺灣地名辭書·卷 7 臺南縣》)

由上表可知，本區聚落主要為鄰近墾民的移入，這股由東向西、由北而南的流動遷徙，也連帶將其原鄉宗教文化、族群認同等意識形態帶到了新墾地，這也是臺灣「二次移民」的情況；再且，從許多移民皆以「宗族」為單位的移動，並成為浮覆地之聚落或聚落角頭的核心族群，此除反應原鄉宗族因為族親衍繹、生齒浩繁，以致原居地已無力供養，部分居民必須向外遷移之外，也同樣顯示移民之間透過宗族血緣的認同，以凝聚移民聚落的向心力，並將原鄉強大的宗族力量，做為其在浮覆地上競爭的後盾，¹⁹⁰例如「中州陳」、「青鯤鯨陳」、「頂山仔寮陳」、「將軍吳」等家族，其部分族人入墾台江浮覆地後，不僅在開發上有明顯優勢，甚至迄今仍能維持一定的地方勢力。至於其他移民由於人數及聲勢不如宗族移民，因此必須透過更積極合作或以合股開墾方式，以對抗宗族移民在拓墾上的競爭，今日七股許多聚落名稱仍隱含著初墾時期移民合作拓墾的色彩，如十份仔、九股仔、三股仔等皆然。

¹⁹⁰ 趙文榮《南瀛內海誌》(臺南，臺南縣政府，南瀛文化研究叢書 48 種，2006)，頁 64。

第二節 土城仔區段：在曾文溪與鹿耳門溪之間



(圖 4-9) 在土城仔西側的竹筏港水道

此段位於曾文溪與鹿耳門溪之間，約在今安南區土城仔「鄭仔寮」西邊的水道，其中部分區段沿著今「城西街 3 段 1 巷」的範圍，在南段部分則有清楚的水體。

一、地理環境與行政區劃的變遷

在道光 3 年（1823）曾文溪改道之前，本區段可能原屬台江內海西北濱外沙洲的東側一帶，在曾文溪改道之後，由於台江內海濱沙淤塞，浮覆成陸，進而形成今青草崙、土城一帶的台江陸浮地。如前所述，此時在行政區劃方面一直到道光 15 年（1835）才確定以曾文溪（當時溪道即為鹿耳門溪）為界，清廷在溪南浮覆地新設「外武定里」，屬臺灣縣所轄；至於曾文溪以北的新浮覆地，則劃由安定里的西港仔保、安定里西保等所轄，因此本區在當時都屬嘉義縣西港仔保的管轄範圍，一直到日本時代以後也被劃屬臺南州北門郡七股庄所轄領，聚落分屬青草崙（在青草崙、沙

崙腳等小字)、土城子(在中洲蔡、土城子、郭份蔡、蚵仔蔡、虎尾蔡、鄭子蔡、港仔西等小字)等兩大字之內。昭和 13 年(1938)4 月 1 日,原屬七股庄之土城子、青草崙兩大字,由於位於曾文溪北支流與南支流(又名鹿耳門溪)間沙洲,加以昭和 6 年(1931)後曾文溪河堤開始興建,促使南支流河道(今鹿耳門溪)縮小、北支流成為曾文溪主流,再加上兩大字居民亦與安順庄各聚落互動往來較為密切,因此臺灣總督府乃以府令 8、9 號修正地方州、廳、街、庄之區劃,將土城子、青草崙兩大字改隸新豐郡安順庄;同時,使得新豐郡與北門郡以曾文溪為界,分居南北。民國 34 年(1945)第 2 次世界大戰結束,本區段改隸屬「臺南縣新豐區安順鄉」,隔年三月本區段行政區域再次調整,改隸「臺南市安南區」所轄,¹⁹¹周圍聚落則分屬城西里、城東里、城中里、城南里、城北里、青草里、砂崙里之範圍。

二、周圍歷史場域與文化地景

(一) 郭黃械鬥—台江浮覆地上的衝突

在本區段移民開墾的過程中,曾經有因土地糾紛所引發械鬥衝突,其中尤以本區東側的「郭黃械鬥」最為著名。由於在鹿耳門溪下游一帶,出現了較多浮覆地,當時除有洪理、黃軍等「十六股首」,召集「埔頂黃」族人建立七十二分、三股仔、溪南寮外,另有來自學甲頂溪洲寮的墾首郭畝使,以墾號「郭義昌」招佃開墾土城仔、學甲寮等地,而後因樹仔腳、塹子內、七十二份等地黃姓,認為其股首黃軍所申請的墾地,被西港大竹林、大塹寮的郭姓佔墾,以致雙方發生械鬥。其中郭姓為防止黃姓攻擊,曾構築土城以保護其墾區佃戶,此即「土城仔」聚落之由來。而後經官府勘界立碑後,雖使郭黃衝突暫時告一段落,卻也埋下日後西港慶安宮香境內黃(樹子腳、塹子內、七十二份、溪南寮、埔頂)、郭(大竹林、大塹寮、郭份寮)之間長期紛爭的種子。

¹⁹¹ 范勝雄,〈臺南市區里變革初探〉《臺灣文獻》34:3(南投:臺灣省文獻會,1983),頁 48-50。

(二) 土城聖母廟



(圖 4-10) 號稱遠東第一大廟的土城聖母廟

土城聖母廟，建於民國 65 年(1976)，佔地 15 公頃，規模宏大，廟地甚廣，廟宇形式為北方式宮殿式建築，號稱遠東第一大廟。本廟原位於城西街一段，與安中路六段底，即今土城菜市場旁邊。本廟建於大正 7 年（1918），原祀五府千歲，媽祖為副祀，名保安宮。五府千歲乃明治 42 年（1909）自竹筏港漂來的王船上之神像，居民謂當時王船漂來之時，擱於港仔西，於是附近捕魚的漁民回村中通告，才將王船迎回土城子，後來並為王爺建廟，一般稱為王爺廟，就是保安宮。大約在大正 10 年（1921），土城子居民又自府城海安宮迎請已毀於同治 10 年（1871）洪水的天后宮內的媽祖神像，合祀於王爺廟後殿，隨後數年曾重建，移址於現今城西街和青沙街相會之十字路口。至民國 65 年（1976）遷建於現址，並改奉媽祖為主祀，因廟貌恢弘，有東南亞最大廟宇之稱。本廟原設計為南北四進，兩側以廂房迴廊相接，目前僅完成三進的三大寶殿：第一進門廊後的五王殿主奉五府千歲，為單簷歇山式屋頂，左右立有重簷八角攢尖之鐘鼓樓；第二進聖母殿供奉媽祖，採重簷歇山式屋頂；第三進佛祖殿主奉釋迦牟尼佛，其上為大士殿、祀奉觀音佛祖，再上為三重簷歇山頂的天

公殿，主祀玉皇大帝。每逢媽祖聖誕祭典，附近十角頭（郭份寮、中洲寮、土城子角、蚵仔角、虎尾寮角、鄭仔寮角、港仔西角、沙崙角、青草崙角、溪埔仔）皆會組陣頭前來熱鬧。

（三）正統鹿耳門媽祖之爭—土城聖母廟與顯宮鹿門天后宮間的競合

鹿耳門就有一座祭祀媽祖的古廟，往昔有媽宮、媽祖宮、媽祖廟等稱謂，鹿耳門媽祖也俗稱為「鹿耳門媽」。由於自古以來鹿耳門地居交通要衝，長期為臺灣重要的出入門戶，具有商業貿易及軍事佈防上的特殊地位，尤其被認為是唐山移民渡海入臺的起點，有如先祖開枝散葉的源頭；再且，鹿耳門古媽祖廟，創建於康熙58年（1719）以前，為府城官員郊商鳩資興建，擁有久遠的歷史，且雖坐落在台江濱外沙嶼，卻為一宏偉堂皇的大廟，因此不僅為附近庄民奉祀，也頗受往來軍民商旅之膜拜，護國庇民、神威顯赫，香火鼎盛、分靈無數。是故，鹿耳門古媽祖廟有官廟、郊商廟、開臺廟、港口廟及地方庄廟等多重內涵，「鹿耳門媽」在全臺灣媽祖信仰的名份上，也具有不可抹煞的地位。¹⁹²然而同治10年（1871）的大風雨，卻導致原在鹿耳門南岸的古媽祖廟遭大水沖走，但鹿耳門古媽祖廟宇雖然不存，地方在鹿耳門溪南北岸間卻仍存續著「鹿耳門媽」的信仰，不過卻逐漸演變成日後「顯宮鹿門天后宮」與「土城鹿耳門聖母廟」的正統之爭。

鹿耳門溪南媽祖宮、溪北土城仔兩岸聚落，雖過往庄內各自存在著「鹿耳門媽」的信仰，¹⁹³不過兩地民眾一直相安無事，正常往來婚嫁、和睦融洽。至民國45年（1956）8月9日，臺灣大學歷史系楊雲萍教授率領史蹟考察隊學生27人，前來臺南欲尋找當年鄭成功登陸地點，也就是古鹿耳門遺址之所在。原初楊教授先至土城庄廟保安宮，徵詢「媽祖宮」之所在，之後考察隊成員經乩童

¹⁹²林明峪，《媽祖傳說》（臺北：東門出版社，1988），頁261-262。

¹⁹³土城仔庄廟原為奉祀五府千歲的保安宮，王爺信仰起源於大正二年（1913）7月在土城仔庄西平湖仔一帶所拾獲之五王船，後居民決定擇地興建王爺廟，名之為「保安宮」。當時保安宮有前、後二殿，前殿所祀五府千歲，為所拾獲之王船王爺；後殿所祀天上聖母，即為土城居民所認同之「鹿耳門媽」（今土城聖母廟有「鹿耳門媽」二尊、「國姓媽」三尊）。（戴文鋒，《第三屆府城媽祖行腳》（臺南：臺南市文化資產保護協會發行，2003），頁33；《正統鹿耳門聖母廟沿革》（臺南：正統鹿耳門聖母廟，1999），頁17。）

帶領至溪南顯宮里「媽祖宮庄」，且在庄內又得到顯宮里長林天送進一步指認廟宇遺址位置，於是楊教授乃推論「鹿耳門遺址」在鹿門溪南的顯宮里內，¹⁹⁴此一推論也於同年8月12日在《中央日報》以〈周諮博訪，考古證今〉為題大幅刊載。而當楊教授的推論見報後，土城居民乃邀請臺南市、縣文獻會委員共10人，參觀考察保安宮所奉祀之「鹿耳門媽」神像、「鹿耳門天上聖母」石香爐及古廟遺址，也開啟了「鹿耳門媽」神尊正統論之爭。¹⁹⁵

民國 49 年（1960）5 月，土城聚落正式向臺南市政府申請將原來「保安宮」之廟名，更改為「鹿耳門聖母廟」。同年 11 月 21 日，《中華日報》記者鍾長江發表與臺南市議會議長王朝榮（土城人）、文獻會委員黃典權等〈鹿耳門尋勝蹟〉之報導，其中「媽祖神像鬧出雙胞，繼承正統曾起糾紛」一節，又引起顯宮里民之不滿。顯宮里民乃於民國 50 年（1961 年）3 月 27 日召開記者會，發表〈鹿耳門天后宮遺跡辨〉，指責土城人士扭曲歷史事實。同年 4 月 15 日，土城人士也邀請文獻會委員及新聞界人士，提出〈鹿耳門天上聖母神像暨聖母廟遺跡辨正〉。接著同年底，臺南市政府為慶祝鄭成功復臺三百週年，擬於鄭成功登陸地點立碑紀念，結果又掀起雙方更大一波論戰，針對有關古廟正統紹承、鄭成功登陸地點、媽祖神像真假、西港香科改向顯宮請香等各項議題，因兩庄民眾不僅強力維護其主張，透過歷史考證、媒體文宣，多管齊施、進行全面爭戰，一時輿論報導也沸沸揚揚，媒體記者、文獻工作者、歷史研究者亦有意或不自覺地身陷其中，至今歷四、五十年的論爭仍未見歇息。¹⁹⁶

（四）土城香

土城聖母廟（原為土城保安宮）及所屬十角頭，原來皆參與「西港香」的刈香活動，不過由於「西港香」改向顯宮鹿耳門天后宮「請媽祖」，進而導致土城附近聚落退出西港香，並自組「土城香」的情形，當然也激化了鹿耳門天后宮與土城聖母廟間的正統爭議。

¹⁹⁴楊雲萍，〈鄭成功登陸地點紀念碑〉，民國 50 年。

¹⁹⁵高志彬，〈鹿耳門媽祖廟正統論爭平議〉《臺灣源流》7 期，（臺中：臺灣省各姓淵源研究學會，1997），頁 72-73。

¹⁹⁶林素梅，《臺南市媽祖信仰之研究》，頁 120-136。



(圖 4-11) 2012 壬辰年土城聖母廟香醮蜈蚣陣

在台江內海浮覆之後，隨著西港地區轄域人口的增加及居民生活的富裕，為了顯示本身媽祖的正統，從咸豐 6 年（1856）第 25 科之後，「西港香科」改自鹿耳門古天后宮請水，並且迎請鹿耳門媽鑑醮。¹⁹⁷同治 10 年（1871），鹿耳門古天后宮毀於洪水之後，可能仍持續往古鹿耳門一帶請水。但昭和 15 年（1940），已頗為廣大的西港香科，因鹿耳門溪請水交通相當不便，且適時土城子保安宮方面誠懇邀請，西港慶安宮遂決議改往溪北的土城子保安宮進香，迎請時稱「鹿耳門媽」的土城子保安宮媽祖至西港鑑醮看熱鬧，並尊奉為「主壇」大位，以示隆崇。¹⁹⁸然自民國 50 年（1961）以後，因西港與土城有前科祭祀之爭議，因此本科西港慶安宮改向顯宮鹿耳門天后宮「請媽祖」，鹿耳門天后宮也藉著西港慶安宮醮祭來顯現自身的正統及崇高性，同時也加入了西港香科的範圍。至於土城方面則自此脫離西港香，開始自己刈香，也在民國 50 年農曆

¹⁹⁷西港慶安宮民國 80 年「香科沿革」（未辛年香科大醮典暨代天巡狩出巡七十八村鄉繞境資料冊）。

¹⁹⁸黃文博，《南瀛刈香誌》（臺南：臺南縣立文化中心，1994），頁 334。

三月成香，稱之為「土城香」，此也為臺南地區五大香科中最晚形成的地區。¹⁹⁹

「土城香」，這是每三年舉行一次大規模的繞境刈香儀式，主要由土城聖母廟附近十角頭及所屬交陪廟參與，由於各角頭聚落大多自組文武陣頭，使刈香活動充滿在地特色。而在盛大的繞境出巡隊伍中，除了神轎與文、武陣頭的形式多樣外；在香陣之首，還會發現一長串上面坐著由幾十位孩童裝扮成歷史人物的隊伍，在大人的扶持、扛抬或推行，浩浩蕩蕩遊行於大街小巷之間。此種迥異於一般傳統文武藝陣而需要大力動員的陣頭，就是著名的「百足真人」蜈蚣陣。蜈蚣陣主要是擔任香陣前掃除香路沿途兇神惡煞的任務，以確保繞境活動能平安順利。在繞境巡庄時，會繞行各廟庄之廟埕一圈，供信眾自蜈蚣腳下鑽過，以達消災解厄之庇祐。土城聖母廟刈香舉行時，奉祀於廟內的拾獲王船會恭迎至廟前，接受信眾的祭拜，王船雖見於王醮場合，但只祭不送。待刈香祭祀完畢，則再將王船送回廟中供奉，可說是此地與眾不同之處。

（五）港仔西聚落及庄廟崇聖宮

港仔西聚落，名稱源自村落位於竹筏港溪以西之地，早在清末就有土城子各角及北門一帶民眾，來此牽罟抓魚或圍填魚塢，並搭工寮作為臨時休息之場所，日治時代中期有來自曾文溪北岸的鄭姓、郭姓居民，先後遷徙分散居住，逐漸形成並逐漸形成「港仔西」聚落，生計倚賴漁撈、墾耕。本地居民主要崇信土城正統鹿耳門聖母廟，民國 60 初年曾向土城正統聖母廟爭取媽祖神祇乙尊，永世留守在村莊佑民，居民採輪值爐主方式奉祀；直至民國 100 年（2011）時請示建立廟宇、獲得媽祖應允，之後庄廟「崇聖宮」在 101 年（2012）農曆三月十四日竣工落成，完成入火安座儀式，並成為港仔西聚落的信仰中心。²⁰⁰

¹⁹⁹陳胤霖，《臺南市安南區傳統村落祭祀空間之研究》，頁 119-120。

²⁰⁰港仔西「崇聖宮」興建委員會，〈興建港仔西「崇聖宮」媽祖厝碑記〉（2012）。



(圖 4-12) 港仔西庄廟崇聖宮

(六) 鄭成功登陸紀念公園

據現有文獻史料所載，鹿耳門古媽祖廟為康熙58年（1719）由官民捐資興建的廟宇。²⁰¹不過，地方民間卻普遍認為，鹿耳門古媽祖廟應為國姓爺鄭成功所草創。這樣的傳說，主要是由於國姓爺攻臺之際，鹿耳門港道水淺難行，無法通行大船，但鄭氏部隊卻逢朔月午後大潮，使大小船隊得以順利進抵台江內海，楊英《從征實錄》即稱此乃「天意默助也」²⁰²。民間可能依此一傳說，咸認為鹿耳門古廟乃國姓爺入臺驅逐荷蘭人後，為感念水神媽祖助漲潮水之神功，遂於當年登陸地北線尾嶼、鹿耳港道邊，興建一座奉祀媽祖的廟宇，所迎奉為鄭王座艦所祀媽祖（即所謂「船仔媽」）。因據成大歷史系黃典權教授等考證，鄭成功登陸鹿耳門的地點在紀念公園北邊附近，因此政府於民國50年（1961）鄭成功復臺三百年時，遂於今址開闢公園以資紀念，此一公園有座綠瓦紅磚的顯目牌樓，園區內有鄭成功塑像及紀念碑、涼亭等。

²⁰¹ 林文漲，《回首鹿耳門》，頁 134-135。

²⁰² 楊英，《從征實錄》，頁 186。



(圖 4-13) 在土城的鄭成功紀念公園

(七) 正統鹿耳門古廟遺跡



(圖 4-14) 正統鹿耳門古廟遺跡現況

同治 10 年（1871）的大風雨，導致鹿耳門古媽祖廟遭大水沖走，主神「開基媽祖」金尊由廟祝與管理人等救出救後暫祀民家，此後每年輪流供奉於爐主廳堂；其餘的神像寄放在水仙宮，後移駕至海安宮奉祀，為「海安宮寄佛」之由來。但鹿耳門古媽祖廟宇雖然不存，地方在鹿耳門溪南北岸間卻仍存續著「鹿耳門媽」的信仰，雖古廟遺址已難查考，但古廟相關遺物及遺蹟卻分別在土城和顯宮兩地發現。民國 94 年（2005）二月間，民眾在鹿耳門溪北岸一處偏僻的魚塢旁，發現疑似古鹿耳門媽祖廟遺跡的磚牆、瓦片、方磚等建築物，之後廟方在此設置「鹿耳門原址天上聖母遺蹟紀念碑」的石碑，同時佇立「正統鹿耳門古廟遺跡」指示牌，以標示此處為鹿耳門古廟遺跡地點，目前並以紅頂鐵皮棚架作為簡易保護，棚架內著一塊疑似古廟遺跡的地磚，棚架前方魚塢旁也散落十數片清代常見的大角磚。²⁰³



（圖 4-15）古廟遺跡前的大角磚

²⁰³大角磚，用於傳統漢式建築的地基或壁體，或磚瓦窯的窯壁或窯門，亦用於磚瓦窯窯燒作為坯腳，將磚坯墊高，作為坯腳時又稱土坵磚、大腳磚。臺灣由清中葉開始本地即有磚瓦窯，此外，為建築廟宇或大宅，常於建築基地附近設置臨時的磚瓦窯，燒製該次建築用磚，大角磚先作為燒窯用途，燒製完成後即用於建築地基或牆體。窯場建築及燒窯使用的大角磚，自清代至今皆維持不變。大角磚製作方法與土坵磚相同，因此具有一般土坵磚的外形特徵，即四個側面的切面與底面平整，頂面粗糙不平。（陳信雄，《磚瓦之美-紅磚赤瓦六甲傳承》（臺南：六甲鄉公所 1997），頁 40。

(八) 舊鹿耳門媽祖廟文物的相繼出土



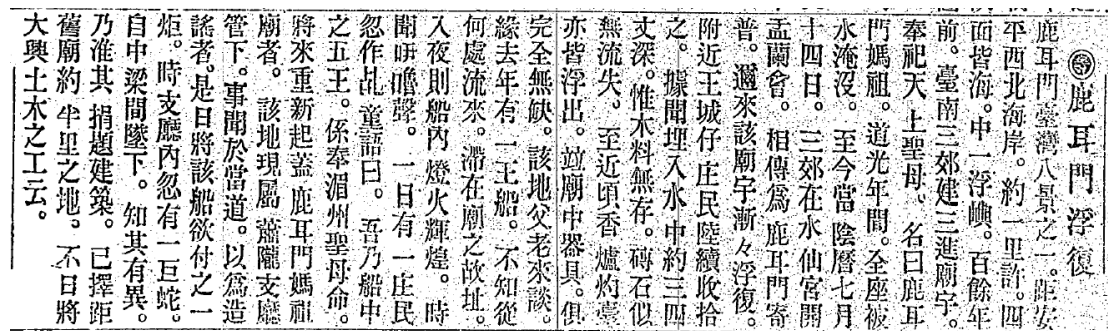
(圖 4-16) 2005 年鹿耳門舊廟遺址文物出土現場照片
(資料來源：翻拍紀念碑後方照片)

同治 10 年 (1871) 7 月，曾文溪第二次改道南下，鹿耳門古媽祖廟天后宮遭大水沖毀，²⁰⁴主神「開基媽祖」金尊由廟祝與管理人等救出救後暫祀民家，此後每年輪流供奉於爐主廳堂；至於十八羅漢佛尊等神尊則寄祀安奉於同為三郊護持的水仙宮及海安宮。²⁰⁵然而，原有廟宇在遭大水沖毀之後，卻至此沉入鹿耳門溪底，也使其遺址難以查考，之後隔著鹿耳門溪兩岸的顯宮和土城兩地，各自興建了「鹿耳門天后宮」和「正統聖母廟」，古廟的遺物及遺蹟也分別在兩地發現，同時也激化了前述兩廟「正統鹿耳門媽祖廟」之爭。最早關於舊廟文物出土之紀錄，首見於日大正 3 年 (1914) 8 月 27 日《台灣日日新報》的

²⁰⁴ 此係前輩學者盧嘉興先生採訪耆老所得。盧嘉興，《鹿耳門地理演變考》(臺北：中國學術獎助委員會，1965)，頁 109。

²⁰⁵ 高志彬，〈鹿耳門媽祖廟正統論爭平議〉(臺北：《臺灣源流》7 期，1997)，頁 70-71。

報導，當時土城仔居民已拾獲香爐、燭台等廟中文物，且言及：「(舊廟)據聞埋入水中約三四丈深，惟木料無存，磚石似無流失」，²⁰⁶顯然時人對舊廟地點仍記憶猶新；在 1950 年代以後，隨著「三郊鹿耳門界」石碑陸續在竹筏港附近出土，使得顯宮與土城仔更加爭論鹿耳門溪與「鹿耳門媽祖廟」之位置所在；民國 69 年(1980)及民國 70 年(1981)間，顯宮居民也在舊廟遺址附近發現乾隆 42 年(1777)4 月的「新建鹿耳門公館碑記」及清咸同年間的「重興天后宮碑記」；²⁰⁷民國 88 年(1999)年 5、6 月又在舊廟附近出土「箕水豹」、「神碑」、「石獅」等重要文物；民國 95 年(2006)2 月間，地方居民又在鹿耳門溪北岸的魚塢，又發現疑似舊廟遺跡的磚牆、瓦片、方磚等建物散件，正統鹿耳門聖母廟遂在此地設置「鹿耳門原址天上聖母遺蹟紀念碑」石碑。



(圖 4-17) 日本時代土城仔居民拾獲舊廟文物之相關報導

(資料來源：《台灣日日新報》日大正 3 年(1914)8 月 27 日，漢文三版)

三、周圍聚落的發展變遷

本區段原屬台江內海的濱外沙洲，道光 3 年(1823)曾文溪改道氾濫，促使台江內海迅速淤塞，陸浮新增大量的海埔新生地，雖然當時土壤鹽分甚高，不利一般農作物生長，不過仍吸引墾民擁入，搭寮建廟、築堤闢塢，使曾經汪洋浩瀚的台江內海，逐漸化為魚塢園田。而隨著移民不斷的增加，在本區段周圍的許多浮覆地上也開始出現許多大小不一的聚落，依據 1904 年《臺灣堡圖》所載，尚可以發現本區段附近聚落有：新十份塢(砂崙里)、砂崙腳(砂崙里)、青草崙(青草里)、土城寮(城東里)、郭份寮(城北里)、虎尾寮

²⁰⁶ 《台灣日日新報》日大正 3 年(1914)8 月 27 日，漢文三版。

²⁰⁷ 林德政《安南區志》，頁 403，台南市安南區公所，民國 88 年。

(城南里)、鄭仔寮(城南里)等七處。這些散落在浮覆地間的聚落，充分反映移民人口增加的情況。有關本區段周圍聚落發展情況，大抵如以下所述：

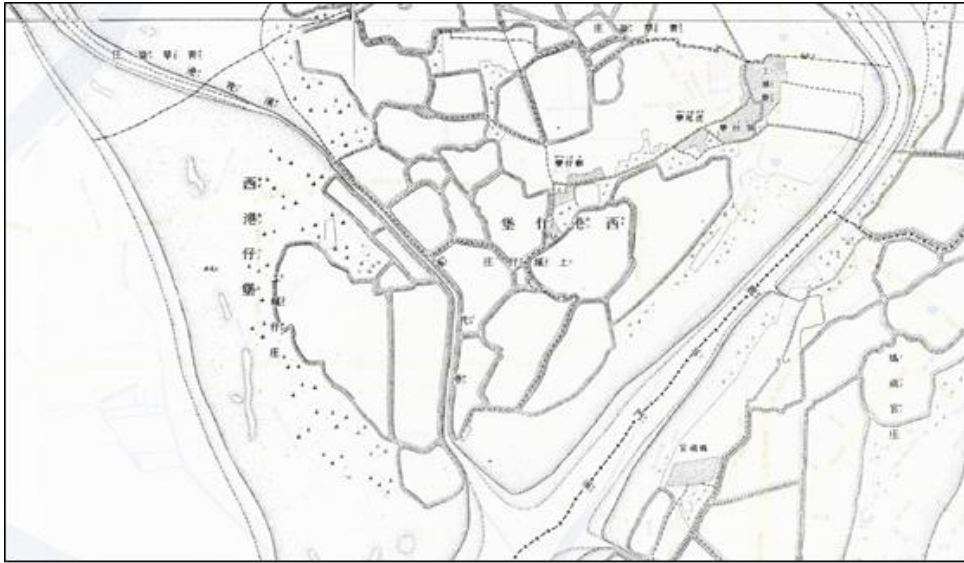
表 4-2：土城仔區段移民入墾時間及概況一覽表

項次	聚落名稱	拓墾時間	聚落居民來源及入墾情況
1	中洲角 (城東里)	清末	中洲角的祖先是學甲中洲遷來的，故在土城子各角頭中稱為中洲角，以陳姓為主。又因當時到此開荒的先民，均以搭簡陋草舍遮風避雨，所以又稱中洲寮。
2	土城仔角 (城東里)	清末	土城仔角是由郭姓組成的聚落，清代由郭義昌招來大竹林、大塭寮的郭姓佃戶後裔。郭姓曾與黃姓爭佔開墾地，郭姓造堡壘抵抗洪理、黃軍十六股首黃姓之攻擊。郭義昌在土城仔寮內，築有公館徵收大租。因該地造有土壘，所以叫做土城仔寮。
3	郭份寮 (城北里)	道光年間	郭份寮，又稱郭吟寮，居民祖先來源有二，一支是來自西港的大塭寮，另一支是來自布袋的苓仔寮，該地也有一個叫做郭岑寮的地方。
4	蚵寮仔 (城中里)	日本時代中葉	蚵寮仔居民以洪姓、王姓為主，其先祖來自嘉義布袋的蚵寮仔，在日本時代遷入郭份寮、虎尾寮間的埔地。此地當時位於村庄外圍，土壤鹽份尚重，村民生活仍多靠牽罟捕魚。
5	虎尾寮仔 (城南里)	清末	本地居民先祖來自嘉義布袋的虎尾寮、新塭等聚落，居民以蔡姓族人為主。早期以半山海的生活方式為主，奉有五府千歲神明。
6	鄭仔寮 (城南里)	清末	本地鄭姓居民先祖來自安南區十三佃、新寮一帶，另有從漚汪搬來的陳姓，到此開荒集結而成的聚落
7	港仔西 (城西里)	日本時代中葉	清末就有土城子各角或北門一帶的人，來此牽罟抓魚或圍填魚塭，並搭工寮作為臨時休息之場所，由於作業的海域在竹筏港水道以西，故慣稱本地為港仔西。開墾之初，本地尚屬淺海，有數座沙丘散置於海濱，日本時代中葉陸續有吳、黃、鄭、郭等四戶人家定居，逐漸形成村落。

8	青草崙 (青草里)	清末	青草崙位於土城子西北隅，故又稱「西北寮」，西北寮的居民，祖先大多來自大竹林的郭姓、頂山的陳姓，另有邱姓。
9	砂崙腳 (砂崙里)	道光年間	本庄先祖陳根在道光年間就自佳里南勢來此地開墾，起初居住在「竹抱仔」數年。因為時常飛砂走石，於是向西遷移至此。
10	十份塢 (砂崙里)	明治 44 年 (1911)	本聚落原位於曾文溪河床，稱為十份塢。由於明治 44 年 (1911) 曾文溪改道自公地尾經十份塢、青草崙入海。村庄遭水淹沒，全村遂遷到砂崙腳附近；並分為兩部分定居，北邊稱為頂十份塢，南邊稱為下十份塢。本庄居民祖先多來自外渡頭、西寮、中洲等地。

(資料來源：施添福主編，《臺灣地名辭書·卷 21 臺南市》，筆者採訪)

由上表可知，本區聚落主要為鄰近墾民的移入，遷移年代從道光至日本時代中葉以後持續進行，這股由東向西、由北而南的流動遷徙，也連帶將其原鄉宗教文化、族群認同等意識形態帶到了新墾地，例如本區有中洲角、郭份寮、蚵寮仔、虎尾寮仔、鄭仔寮等，這些都是原鄉地名之沿用，這也反應臺灣「二次移民」的情況；再且，從許多移民皆以「宗族」為單位的移動，並成為浮覆地之聚落或聚落角頭的核心族群，此除反應原居地已無法供養過多人口，使部分居民必須向外遷移之外，也同樣顯示移民在新墾地上欲透過宗族血緣的認同，以凝聚移民聚落的向心力，並將原鄉強大的宗族力量，做為其在浮覆地上競爭的後盾，例如「中洲陳」、「歐汪陳」、「大塢寮郭」、「新寮鄭」等家族，其部分族人入墾台江浮覆地後，不僅在開發上有明顯優勢，甚至與其他家族發生械鬥衝突，進而出現具有防禦功能的「土城子」之地名。此外，本區段出現在「竹筏港」以西一帶開發的聚落，這是在日本時代中葉由漁人逐漸定居形成的「港仔西」聚落。



(圖 4-18) 臺灣堡圖中所標示之第二段竹筏港
(資料來源：臺灣總督府臨時臺灣土地調查局《臺灣堡圖》。)

第三節 媽祖宮區段：在鹿耳門溪與四草湖之間

此段位於今鹿耳門溪至四草湖之間，約在今安南區「媽祖宮仔」南邊的水道，穿過現今已廢棄的臺鹼安順廠儲水池東側，其中部分區段沿著今「本田路 1 段」的範圍，大多數的區域仍有清楚的水體，至於今日主要作為觀光用途的「四草綠色隧道」（即四草大眾廟北部水道），則應為四草湖的沿岸周圍的排水道。

一、地理環境與行政區劃的變遷

在道光 3 年（1823）曾文溪改道之前，本區段可能原屬北汕尾濱外沙洲的東側一帶，在曾文溪改道之後，由於台江內海濱沙淤塞，浮覆成陸，進而形成今安南區的台江陸浮地。如前所述，此時在行政區劃方面一直到道光 15 年（1835）才確定以曾文溪（當時溪道即為鹿耳門溪）為界，由於清廷將溪北浮覆地劃屬嘉義縣安定里的西港仔保、安定里西保等所轄，至於曾文溪以南的新浮覆地則劃屬「外武定里」，由臺灣縣（後稱安平縣）所轄，因此本區在當時都屬臺灣縣外武定里的管轄範圍。清同治 10 年（1871 年）7 月，曾文溪主流再次改道，卻導致下游出海口附近的鹿耳門媽祖

廟遭大水沖毀，²⁰⁸當時廟宇附近居民乃相率遷徙至今鹿耳門天后宮東南一帶重新結庄，由於媽祖廟為鹿耳門地區的重要地標，歷史悠久、具有特殊的代表性，故新聚落仍以媽祖宮為名，成為一個沒有媽祖廟的媽祖宮庄。至於當時廟內則諸神像，相傳被聚落居民林章、林硯、林白等人奮勇搶救出來，其中主神「鹿耳門開基媽」被留置在媽祖宮庄內奉祀，庄民採取神明會的方式，由值年爐主輪祀於民家之間；²⁰⁹至於其他神尊則寄祀於同屬「三郊廟」的水仙宮及海安宮內。²¹⁰在台江內海浮覆後，陸續有各地居民移入媽祖宮庄開墾，其中林姓有五支，分別來自於嘉義縣下灣仔及牛稠底（新港鄉板頭村、義竹鄉新富村）、北門庄渡仔頭（北門鄉錦湖村）、將軍苓仔寮（將軍鄉保源村）、將軍漚汪以及學甲中洲等地，另外也有來自嘉義縣下灣仔的蔡姓、嘉義布袋的蘇姓等。²¹¹而隨著來墾移民漸多，媽祖宮在清末日本時代初期發展成為附近規模較大的聚落。



(圖 4-19) 在顯宮里西側的竹筏港水道

²⁰⁸此係前輩學者盧嘉興先生採訪耆老所得。盧嘉興，《鹿耳門地理演變考》，頁 109。

²⁰⁹林文漲，《回首鹿耳門》，頁 136；《鹿耳門天后宮文化手冊》，頁 18。

²¹⁰高志彬，〈鹿耳門媽祖廟正統論爭平議〉，頁 70-71。

²¹¹涂順從，《北汕尾年節之旅》，頁 36-37。

清廷割臺之後，在日人據臺 51 年間，地方行政區劃屢經變革，本區段的行政區劃也隨之改變。明治 37 年（1904）3 月，日本政府完成全臺土地調查，為便於管理之故，遂將數個自然村落合併，以做為行政、警備及各種社會教化業務的基本單位，²¹²而當時鹿耳門一帶的媽祖宮庄、港仔寮庄、四草湖庄、本淵寮庄（日人稱為土名）等乃被整合成一庄，由於媽祖宮為該區規模較大的聚落，故該庄乃稱之為「媽祖宮庄」，也就是日後「媽祖宮」大字之雛形。迨至大正 9 年（1920）地方制度改正，本區改制劃屬安順庄，隸臺南州新豐郡管轄，聚落分屬在「媽祖宮」大字之內（在媽祖宮、四草、鹽田等小字），此一行政區劃，至日本時代後期大致確定，未再更動。民國 34 年（1945）第 2 次世界大戰結束，本區段改隸屬「臺南縣新豐區安順鄉」，隔年三月本區段行政區域再次調整，改隸「臺南市安南區」所轄，周圍聚落則分屬顯宮、鹽田、四草等三里。民國 41 年（1952），有「鹿耳里」自顯宮里分出，二里以顯草街二段為分界，北為顯宮里、南為鹿耳里，其後鹿耳門一帶就維持著此一行政區劃，至今則未再有變動。²¹³

此外，在日本時代後期及民國以後，鹿耳門一帶除在海岸線有小部分自然浮覆外，有許多漁民在淺海、溪墘與低窪地區開築養殖魚塭，如較大規模者有佔地兩百餘甲的四草合作農場，另外淺海水域部分也有被開闢為鹽田（安順鹽場）及製鹼廠（鍾淵曹達株式會社、臺鹼安順廠）的土地；近年來，政府更在顯宮、四草、鹽田以西區域填土設置「臺南科技工業區」，在科工區內規劃有機關、大專院校用地、工廠用地等，土地整體範圍約達近千公頃。這些人為開發，也大規模使鹿耳門一帶的地理環境產生變化。

二、周圍歷史場域與文化景觀

（一）鹿耳門天后宮

²¹² 黃文娟，〈日治時代北投地區的區域發展與社會網絡〉，《臺灣學研究》第八期（臺北：國立中央圖書館臺灣分館，2009），頁 14。

²¹³ 陳能治，〈卷三·政事志行政篇〉《續修臺南市志》（臺南市：臺南市政府，1996），頁 20。



(圖 4-20) 鹿耳門天后宮廟貌

鹿耳門古媽祖廟，創建於康熙58年（1719）以前，據陳文達《臺灣縣志》所載：「鹿耳門媽祖廟，康熙五十八年，各官捐俸同建。」²¹⁴可知鹿耳門媽祖廟，不僅是一座由在臺文武官員捐俸所建的官廟，且因具有悠久的歷史，再加上地處交通要衝，長期為臺灣重要出入門戶，有如先祖開枝散葉的源頭，因此不僅為附近庄民奉祀，也頗受各地信徒崇信，因此香火鼎盛、分靈無數，在全臺灣媽祖信仰的名份上，也具有特殊的重要地位。²¹⁵然同治10年（1871年）7月，曾文溪主流改道向南偏移，致使鹿耳門古媽祖廟遭大水沖毀。²¹⁶不過，當時廟內則諸神像已先被聚落居民搶救出來，其中「鹿耳門開基媽」被留置在媽祖宮庄內輪流奉祀，²¹⁷其他神尊則寄祀安奉於同為「三郊廟」的水仙宮及海安宮內。²¹⁸臺灣光復後，媽祖宮庄民經多方奔走後，在民國36年（1947）於今廟現址集資重建「鹿耳門天后宮」。不過當時廟宇規模簡陋，格局狹隘，僅為媽祖暫居之所，以重整昔日香火，然每逢香期，往往無法容納絡

²¹⁴陳文達，《臺灣縣志》（1720），頁 211。

²¹⁵林明峪，《媽祖傳說》，頁 261-262。

²¹⁶此係前輩學者盧嘉興先生採訪耆老所得。盧嘉興，《鹿耳門地理演變考》，頁 109。

²¹⁷林文漲，《回首鹿耳門》，頁 136；《鹿耳門天后宮文化手冊》，頁 18。

²¹⁸高志彬，〈鹿耳門媽祖廟正統論爭平議〉，頁 70-71。

繹湧入的香客。民國66年（1977），經全省各界熱心人士組成重建委員會，著手進行「鹿耳門天后宮」的重建，²¹⁹廟宇重建後為一南方廟宇形式，著重於雕琢精美的傳統藝術，大抵以三峽祖師廟為藍圖再突破之²²⁰，不過宮廟正面又為華麗的四重簷新建築形式，可以說是一座新舊建築兼容並蓄的巍峨廟宇。²²¹



（圖 4-21）在鹿耳門天后宮舉辦的模仿國姓爺登陸活動（2014.4.27）

鹿耳門天后宮自從民國66年改建以來，即以重新打造新廟宇文化自許。先於民國73年（1984）舉行「甲子年四十九天祈安羅天大醮」，民國81年（1993）又聘專家學者六十餘人組成「文化季籌備委員會」，並且在隔年正式推動成立「鹿耳門天后宮文教公益基金會」，此也為天后宮推動文化藝術活動的樞紐，每年鹿耳門天后宮所籌辦的文化季、文化營活動，也已經成為媽祖宮聚落的一部份。²²²自民國82年（1993）鹿耳門天后宮文化季開辦以來，廟方藉由廟會活動，配合社會及學校教育，以傳承先人的民俗藝術及文化資產，將文化活動落

²¹⁹林文漲，《回首鹿耳門》，頁 137-138。

²²⁰張志成，《臺灣南部地區民間信仰與廟宇建築之發展研究》（臺南：成功大學建築所碩論，1999），頁 125。

²²¹戴文鋒《第三屆府城媽祖行腳》，頁 19。

²²²戴文鋒，《第三屆府城媽祖行腳》，頁 18。

實到社區之中，並吸引外地民眾以及廟宇共襄盛舉，也使鹿耳門天后宮在文化界也享有極高的聲望與知名度。民國86年（1997）1月，天后宮在廟內創立「鄭成功文物館」，展示與國姓爺相關的歷史文物；民國91年（2002）5月落成的鹿耳門公館，具有展示、表演、教學、會議、住宿等綜合性功能。此外鹿耳門天后宮鄰近觀光設施還有媽祖宮公園、鹿耳門古廟遺址及鹿耳門溪出海口等觀光景點，目前正努力朝向觀光型廟宇發展之中。²²³

（二）舊厝地仔（舊廟地堀）



（圖 4-22）舊廟地堀解說牌

本處在今鹿耳門天后宮北方的鹿耳門溪河床之內，也就是古天后宮廟宇的舊址所在，聚落林姓祖先最早也住在古廟的附近；同治10年（1871）洪水過後，廟毀村移，日後此地附近陸續出土了「新建鹿耳門公館碑記」、「重興天后宮碑記」及殘破屋瓦等重要的歷史文物，該址位於鹿耳門溪旁，也被稱為舊厝

²²³林素梅，《臺南市媽祖信仰之研究》（臺南：臺南大學臺灣文化研究所，2004），頁120-136。

地仔，或舊廟地窟，目前鹿耳門天后宮在此設置一塊書寫著「古鹿耳門天后宮遺址」的木匾，以為指示。

(三) 鹿耳門溪



(圖 4-23) 在鹿耳門天后宮旁的鹿耳門溪

鹿耳門區域早先為台江內海外圍沙洲，沙洲潮口於荷蘭時代曾為鄭成功軍隊突襲進入內海航道口，大員港逐漸淤積後，該處成為臺灣對外通商主要港口（鹿耳門港）。其時鹿耳門港雖為府城出入要道，但入口狹小、水淺且變化不斷，故有天險之稱。道光3年（1823）曾文溪改道由現今鹿耳門溪及鹽水溪出海，鹿耳門港因此淤積，重要性大不如前。同治10年(1871)大水沖毀的沿岸建築與聚落，更造成鹿耳門沿岸的沒落。經歷曾文溪歷次改道後，鹿耳門溪與曾文溪逐漸分離形成斷流溪。此外，承前章所述，西人所繪地圖中標繪有一小港國黑門，經比對其位置大約位於今日的鹿耳門溪中游北岸，鹿耳門社區的北北東方向2公里外，而港旁的小島Joss島又名Joss House，有「中國神明寺廟」之意，此與當地地名的「媽祖宮」一致，而現今鄰近區域出土有媽祖宮古廟的可能遺址，其真實性雖然有待考證，然可證該區域過去曾有建物的存在。綜上可知，國黑門港即是鹿耳門港在1823年淤積後殘留的小港，而Joss島即是當時的

鹿耳門聚落所在，顯示鹿耳門港在當時仍有相當的停泊量，僅因水淺故吃水較深的大型船隻無法進入。鹿耳門溪歷經多次改道，其出海口位置也變換不定，過去對於河道與出海口歷史位置所在多所爭議。惟鹿耳門溪口的陸化見證了滄海桑田的變幻，舊港風華不再給人詠嘆情懷之感，歷史價值仍值得正視。



(圖4-24) 1868年西方人所繪福爾摩沙海峽兩岸地圖(局部)
(此圖為英國海軍所繪，現存於康奈爾大學圖書館)

(四) 釐金局

據盧嘉興所述清代在鹿耳門溪北岸之竹筏港水道設有檢測站，而竹筏由鹿耳門口進入竹筏港不遠處的港仔（即南竹筏港水道）西南岸，設置了釐金局港仔寮分卡，向過往竹筏徵收通行費，以作為修浚河道之費用。有時因天色已晚，就在關卡外搭寮等待，因此該址被叫作港仔寮。日本時代港仔寮成為鹽工搭寮的地方，後來改建為宿舍，稱為鹽夫舍。²²⁴現今鹽夫舍位於臺鹼安順廠東南方之北汕尾2路550巷內，臨本田路殘留之竹筏港水道溝渠旁；而釐金局遺址約位於鹽夫舍南方500公尺附近，現況已改變為魚塢。²²⁵

²²⁴盧嘉興，《鹿耳門地理演變考》，頁102-103。

²²⁵施添福主編，《臺灣地名辭書》〈卷21-臺南市〉（南投：臺灣省文獻委員會，1999），頁454。



(圖 4-25) 疑似釐金局遺址所在處

(五) 鹽夫舍 (港仔寮)

本處約在現今北汕尾2路550巷，即臺碱鹽工宿舍附近。臺碱公司安順廠前的排水路，就是從前鹿耳門廢口通抵四草湖的竹筏港水道，故稱作「港仔」。清末在港仔西南岸設立「釐金局港仔寮分卡」，來往船隻需在此候船繳納通行費，有時因天色已晚，船夫得在關卡外搭寮等候，因此也被叫作「港仔寮」或「船夫舍」。至日本時代，本處成為附近鹽工搭寮的地方，後來改建為宿舍，稱為「鹽夫舍」，現仍存在有數排磚造房舍。至1982年以後，本處居民大多已搬到顯草街一段110巷內的國宅居住，目前該地也被稱為「鹽務舍」。¹現今該處仍有數排磚造房舍，建物多為二層連棟磚造平房，由其內部格局狹小可見當初鹽工生活的困苦，而原居民多已搬離。



(圖 4-26) 鹽夫舍現況

(六) 食水窟

所謂「食水窟」，乃是指距離河道較遠或河川水量不穩定的聚落，或可能是近海地區，因土壤鹽分較高，居民在無法鑿井取水下，便經常在村庄內挖鑿水塘，也就是「水窟仔」，以儲水備用、提供居民日常生活所需。「食水窟」的水源，主要來自於自然降雨，在嘉南大圳竣工派水後，也有居民將圳水引到食水窟內儲存。此類水塘，在戰後仍可以在安南區各聚落內發現，其中在媽祖宮仔就有兩處的「食水窟」：分別是在顯宮派出所前及臺碱安順廠之內，不過當自來水逐漸普及後，此類水塘也陸續被填平消失或轉型為其他用途。

(七) 鐘淵曹達鹽田（臺灣製鹼公司臺南廠）

1. 日本時代

鐘淵鹽田，也稱為顯宮鹽田，為日本時代鐘淵曹達株式會社所屬鹽田。鐘淵曹達株式會社，為日本紡織株式會社在臺投資創設，原本以製產工業用鹽為主，昭和 16 年（1941）以前已先後收購媽祖宮及海尾一帶約六百餘甲土地。昭

和 17 年（1942），又在日本軍方的支持下，除了強制收購土城子及青草崙一帶七百餘甲土地外，並且在安順鹽田附近設立鹼氣工廠，以生產燒鹼、鹽酸和液氯，是日本海軍製造毒氣的工廠，為當時臺南郊區的第一個化學工廠。²²⁶至昭和 19 年（1944）8 月竣工，實際開闢面積為 667 甲，當時日人稱之為「鐘淵鹽田」。



（圖 4-27）原日本鐘淵曹達工業株式會社臺南工場辦公廳舍，在 2005 年 10 月被臺南市政府公告為臺南市歷史建築

鐘淵鹽田的開闢，最初是以製造氯氣為目的，以配合當時日本海軍的軍事需求。鹽田內採取波美 20 度左右的滷水，作為製造氯氣原料，滷水於採取氯氣之後，再濃縮為更濃的滷水或食鹽，用以製造苛性蘇打（鹼）。鹽田設計方面，採集中式曬鹽，依初期的計畫估算，鹽田所生產的鹽和滷水，經鹼廠製造之後，每年應可生產苛性蘇打 13000 噸、液態氯 3400 噸、鹽酸 17000 噸，還有其他多種化工原料，產值相當可觀；其中苛性蘇打製造，採水銀電解法，設備相當完善。²²⁷由於所產氯、鹼主要供應日本海軍使用，所以受到日本當局高度重視，在鹽田、鹼廠興築期間曾多次前來前來巡察。只不過開工不久後，工廠

²²⁶中國鹽政實錄編纂委員會，《中國鹽政實錄》第六輯（臺北：經濟部，1987），頁 74。

²²⁷財團法人鹽光文教基金會，《臺灣鹽業實錄》，頁 147。

及鹽田即遭盟軍飛機密集轟炸而全部停工；昭和 20 年（1945）7 月又為大雨所毀，致使鹽田淪為荒廢。²²⁸當時日方為避免軍事攻擊，一度將生產設備移至嘉義山區，以維持少量的生產。²²⁹

此外，鐘淵鹽田的鹽工也是招募而來，此地鹽工多來自嘉義布袋、七股大寮，為了吸引鹽工前來與安置日本國內工程人員，在場內也建有員工宿舍（分別在今鹿耳門天后宮正前方以及今北汕尾二路上），同時為了方便運輸，更築有輕便鐵道可通往永康車站。

2. 戰後發展

二戰期間，鐘淵曹達鹽田遭盟軍飛機轟炸，受創極重，致鹼廠及附屬鹽灘全部停工。戰後，鹽灘由經濟部資源委員會組設之臺灣鹼業公司接管，設置鹽田課，隸屬該公司第二廠，時稱為「臺灣製鹼公司臺南廠」，開始著手修復及改造工作，之後在 1948 年 4 月共修復 447 甲鹽田，同年底全部開曬復工²³⁰。後至 1951 年，再次更名為「臺灣鹼業公司安順廠」。戰後初期，臺鹼公司所製燒鹼行銷上海，獲利甚豐。至 1951 年韓戰爆發後，美國將鹼原料列為戰略物資，管制出口，國際燒鹼價格上揚，加上戰事刺激需求，臺灣工業漸次發展，肥皂、調味品、紡織、造紙、鋁業等紛紛設廠生產，其所需鹼氯原料，都由臺鹼公司供應，也使安順廠區一片欣欣向榮，當時廠區內不僅有圖書館、福利社、理髮店，且每周末還放映電影。²³¹之後為配合增產需要，除積極整修荒廢鹽灘外，為了提高工業鹽品質，又籌建一座洗滌鹽工廠，所產工業鹽經洗滌後分送高雄、安順兩鹼廠使用。而至 1969、1970 年，為因應用鹽需要，再次增資擴大開發，將採鹵鹽灘 254.6 甲改為海水直接曬鹽，並改善原有海水直接曬鹽鹽灘 218.8 甲的排水幹線及公共設施，以提高單位面積產量。²³²

由於臺鹼安順廠鹽場與臺鹽安順鹽場密接相連，雙方在業務上時有接觸，因此財政部於 1977 年以製鹽、製鹼各有專精，為統一經營、增進績效，乃核定

²²⁸ 財團法人鹽光文教基金會，《臺灣鹽業實錄》，頁 147。

²²⁹ 黃煥彰，〈失落的記憶—臺鹼安順廠的污染〉《看守臺灣》4：2（臺北：看守臺灣協會，2002），頁 80-87。

²³⁰ 謝國興，《續修臺南市志》卷四經濟志 水產篇，頁 84-85。

²³¹ 中國石油化學工業開發股份有限公司網站。

http://www.cpd.com.tw/chinese/01_about/01about_01company.php?ID=11

²³² 中國鹽政實錄編纂委員會，《中國鹽政實錄》第六輯，頁 77-78。

臺鹼公司將所屬鹽灘交由臺鹽公司接管，至此全臺產鹽業務全歸臺灣製鹽總廠經營。臺鹽公司接管後，除了整修鹽灘、精簡人事外，隨即在場區內成立顯宮場務所，劃分為四區進行管理。不過隨著鹽業沒落，鹽場陸續停止曬鹽，之後在 1996 年配合臺南市政府開闢科技工業區及自然保護區，鹽灘全面廢曬裁撤。

而後，臺鹼公司在 1965 年至 1978 年間，曾經於安順廠區設置號稱當時東亞最大、可日產四公噸的五氯酚鈉工廠，主要以生產除草劑、防腐劑等化學產品，也使臺鹼公司的主要產品，由鹼氯轉變為五氯酚，以外銷日本為主。²³³然因五氯酚在製造過程中，會產生具毒性的副產品—戴奧辛，因此經濟部 1978 年公告不得再製，也不得再進口使用五氯酚及五氯酚鈉，臺鹼公司在環保與經濟因素的考量下，於當年六月停工關廠，並封存了近 5000 公斤五氯酚於廠區內。²³⁴1982 年初，臺鹼公司關廠裁撤，隔年併入中石化公司，改稱為「中石化臺南安順土地」。²³⁵

在臺鹼安順廠約四十餘年的生產歲月中，雖為臺灣賺進大量外匯，也為地方帶來繁榮景象，但工廠產生的廢棄物，卻因隨意棄置在廠區周圍，廢水也直接排到海水儲水池和旁邊的溝渠中，造成廠區和周圍環境受到汞、五氯酚與戴奧辛等有毒廢棄物的污染。1999 年，臺鹼安順廠的環境汙染問題，被學者發現披露後，民間環保團體積極呼籲經濟部應善盡政府的公共責任，儘速出面解決長久以來的環境公害問題；又由於臺鹼安順廠的污染情況，政府長期以來未對民眾提出任何警告與保護措施，以致廠區附近民眾的血液戴奧辛量飆高，嚴重影響居民身體的健康，而要求經濟部必須為過往監督不周所造成的錯誤負責。因臺鹼安順廠汙染事件，對顯宮、四草、鹿耳等三里居民，及原中石化安順廠員工身心健康影響極鉅且深，引起各界高度關注，行政院乃於 2005 年 7 月 11 日通過臺南市政府所提汙染賠償案，²³⁶對顯宮、四草、鹿耳三里，總計 1260 戶、

²³³ 黃煥彰，〈失落的記憶—臺鹼安順廠的污染〉《看守臺灣》4：2，頁 80-87。

²³⁴ 黃煥彰，〈失落的記憶—臺鹼二部曲〉《生態中心》13（高雄：教師會生態教育中心，2003），頁 36。

²³⁵ 中國石油化學工業開發股份有限公司網站

http://www.cpsc.com.tw/chinese/01_about/01about_01company.php?ID=11

²³⁶ 此政策通過時，賠償責任尚未釐清，因此政府言明此項計畫是基於人道關懷的補償，而非政策過失的賠償。李建良，〈剖視國營事業汙染行為的國家責任---以臺鹼安順廠汙染事件為中心〉《2006 行政管制與行政爭訟》（臺北：中央研究院法律學研究所籌備處，2007），頁 281。

4167人給予13億元補償金，其具體內容為：以五年為期，社會補助方面佔10億3千萬，提供受害三里各戶每月6000元補助；因汙染罹病而喪失工作能力者約400人，每人每月補助15840元（法定最低工資）；死亡者家屬可獲每年補助20萬（5年共100萬元）；三里共計4167人均由政府代繳健保費。而扣除上述社會補助金額，13億補償金剩餘部分則作為禁養區水產品收購與補償金、健康醫療經費、當地學童課輔費與營養午餐補助，及汙染整治經費等用途。²³⁷

（八）臺鹼員工宿舍群



（圖 4-28）臺鹼員工宿舍群內的木造建築，已隨時間發展日益損壞

臺鹼員工宿舍群早先為鐘淵安順鹼廠的員工宿舍，後由臺鹼公司整修增建自成一社區，區內機能完備，員工福利甚佳。宿舍群多棟建築以日式風格採原木建造，風格典雅，其中更以招待所建物外觀為最佳。隨著臺鹼安順廠的停工，員工陸續搬離，宿舍等建物亦隨之閒置，且因長年缺乏修繕而露出殘破之態；儘管如此，當地特殊人文的氛圍仍常吸引藝文愛好者前來拍照取景，尤其過往宿舍民眾收養不少貓咪，經常可見貓群出沒，而被網友封為臺南的貓村，

²³⁷林春美，《臺南市安南區聚落的發展與變遷》（臺南：臺南大學臺灣文化研究所，2009），頁 157-164。

頗具觀光及人文魅力。因此，地方曾在民國94年（2005）向臺南市府申請列為古蹟，惟最終仍以失敗收場，其後又因拓寬馬路，將馬路兩旁宿舍全被拆除，其他存留建物隨時間損壞加劇亦陸續遭拆除，未來恐僅存留記憶中。

（九）安順鹽田

1. 日本時代

安順鹽田，也稱為「安平鹽田」，為臺灣總督府聽從臺南廳長枝德二建議所創設的鹽田，在大正 8 年（1919）由臺灣製鹽株式會社投資開闢，共有鹽田 353 甲餘，在大正 10 年（1921）4 月正式開曬，至大正 12 年（1923）鹽田全部竣工。安順鹽田採取兩種不同製鹽方式：在西半部為天日鹽田（瓦盤式曬鹽），共計有 92 副，面積約 120 甲²³⁸；東半部則為採鹵鹽田，²³⁹所採鹵水需藉由地下鐵管送至安平再製鹽工廠，以作為煎熬鹽的原料，採鹵鹽田則有 105 副，面積將近 140 甲。²⁴⁰因鹽田內部區劃整齊，規劃構造合理，鹽倉設置於鹽田中央，旁邊開築運河直通內海，所產之鹽以臺車裝載，經輕便鐵道運至倉庫存放，放運時再以小船沿運河載至安平港口外，轉裝輪船外銷，全程一貫作業，流暢省時，為當時全臺最新式的天日鹽鹽場。由於規模與設備都非常進步，大正 12 年（1923）日本皇太子裕仁來臺視察時，還特別安排到安順鹽場參觀。²⁴¹

此外，在安順鹽田開闢之前，原來媽祖宮附近並無鹽業生產活動，因此也大量在北門及嘉義布袋招募鹽工，並築工舍百戶以提供其居住（南寮、北寮），也吸引了為數眾多的鹽業從業人口移入，帶動了一波新的移民熱潮。不過，鹽田前臨內海，泥沙沉澱日久堆積，導致內部地勢日漸低窪，排水逐漸困難，昭和 5 年（1930）起架設幫浦協助排水，但因嘉南大圳興建完工，水路改變，導致安平內海泥沙堆積嚴重，鹽產無法直接裝船，只能改用小船先載至安

²³⁸ 臺灣鹽田以結晶池鋪底材料分類，可分為瓦盤和土盤兩種。以破瓦片鋪設結晶池底面者為「瓦盤」；以土沙混合築成結晶池底面者稱為「土盤」。

²³⁹ 一般採鹵鹽田與曬鹽鹽田的構造大同小異，唯一的差別為採鹵鹽田不設結晶池，而將小蒸發池中達波美 20 度左右的鹵水，由溝渠集中，再以鐵管輸送至再製鹽工廠。

²⁴⁰ 財團法人鹽光文教基金會，《臺灣鹽業實錄》（臺南：臺鹽實業股份有限公司，2004），頁 144。

²⁴¹ 財團法人鹽光文教基金會，《臺灣鹽業實錄》，頁 80。

平，再由安平轉運至各地。然因排水問題無法有效改善，海水濃度較之前減低，直接影響曬鹽成效。而在二戰期間，因臺灣各地鹽場為盟軍轟炸目標，經昭和 20 年（1945）盟軍飛機密集來襲後，安順鹽場內的 13 座倉房全數遭到炸毀；至同年 7、8 月又遇颱風侵襲，以致北端堤防潰決，鹽田浸水，雖立即修復，但隔年又遇颱風來襲，造成外圍堤防再度潰決。如此反覆整修，海水品質、濃度一直無法達到標準，也使整個鹽田生產幾乎停擺。



（圖 4-29）大正 12 年（1923）日本皇太子裕仁來臺視察，參觀安順鹽場

2. 戰後發展

戰後，由於安平再製鹽工廠所產之煎熬再製鹽，因粒小味澀，不符合國內市場需要，且煤斤價昂，成本過高，遂於 1947 年奉令停工。所以自 1948 年 1 月起，本場採鹵鹽灘全部改為集中式土盤曬鹽鹽灘，採僱工制直接曬鹽，曬鹽後殘液苦鹵，則利用原送鹵水鐵管送至安平鹽類實驗工廠，作為提製副產品的原料。²⁴²其開曬面積為瓦盤鹽灘 116 餘甲，土盤鹽灘 127 餘甲。而因安順鹽灘為一荒涼海埔，離一般村落甚遠，民生所需用水需至 2、3 公里外的四草挑運，或由安平駁船載運充用，非常不便。1950 年，臺灣省政府為改善鹽工生活，命令省建設廳會同鹽務總局，籌款興建自來水系統，隔年通水後也解決了長期缺

²⁴² 謝國興，《續修臺南市志 卷四經濟志 水產篇》，頁 51。

乏淡水的問題；另外，又撥專款由省衛生處在鹽村內開設鹽民衛生所，提供鹽民及眷屬免費醫療服務。至 1952 年，鹽業整理委員會將省銷食鹽每臺斤加價一角，整款撥充改善鹽工福利之經費，在鹽場地區籌設「安順鹽工之家」，為全臺創舉，當時安順鹽工之家內有鹽民衛生所、平價供應處、理髮室、縫紉部、俱樂部、兒童樂園等。同年 4 月，將破損不堪的鹽工宿舍全數拆除，改建磚造瓦蓋的宿舍，共 120 間，使得鹽民有更安定的工作環境與生活空間，生活大為改善。²⁴³



(圖 4-30) 「鹽田生態文化村」台江鯨豚館（原鹽工活動中心）

不過隨著鹽業沒落，鹽場陸續停止晒鹽，之後在 1996 年配合臺南市政府開闢為「臺南科技工業區」及自然保護區，鹽灘全面廢曬裁撤。原來居住在南北寮的鹽民，也在臺南市政府的協調下，在 2002 年完成政策性遷村。至於原有鹽場，經過了政府和文史工作者的努力下，目前已轉型成為「鹽田生態文化村」。在文化村內，除了運鹽碼頭、鹽場辦公室及運鹽運河被劃為市定古蹟外，且又刻意保留了許多舊屋及舊有鹽工之家的景觀，由臺南市鹽友關懷協會進駐，成立鹽田文化資料館、台江公園規劃工作站等，且也找來老鹽民曬鹽、生產極具當地特色的手工藝品。近年來，臺南市政府更花費 1200 萬元經費，又

²⁴³ 謝國興，《續修臺南市志 卷四經濟志 水產篇》，頁 51。

將南寮居民集體遷村留下來之老舊空屋稍加改裝，外圍釘上木條偽裝成 16 間賞鳥屋，遊客可登上二、三樓，從木板之間外望賞鳥；原來的鹽場辦公室則改為台江鳥類生態館與台江鯨豚館，期望未來以推廣鹽業文化、發展生態觀光為發展的方向。

(十) 四草漁港（四五堡漁港）



(圖 4-31) 四五堡漁港現況

四草漁港，原稱為「四五堡漁港」，漁港名稱可能來自於軍方，軍方稱之為四五堡據點，推測應為駐地海防部隊番號或軍方地理位置之稱號。本漁港興建於民國77年（1988），停靠漁筏數量約有150艘左右，主要為附近四草聚落居民所使用。目前漁港的漁業經營型態，可分為在沿岸一帶海域從事刺網等漁業，以及在鹿耳門溪一帶養殖漁業兩種。民國92年（2003）10月，臺南市政府進一步擴大了四草漁港的港埠專用區範圍，期望日後本漁港能朝休閒漁港發展使用。此外，在四草漁港西側出水道口處，原設有屬臺南市警察局第三分局轄下的「四草漁港派駐所」（又稱為漁港檢查所或漁港檢查哨），主要負責有關船舶進出港的安全檢查及港區的治安維護工作，當時也一度有海防憲兵駐點會同

警方聯合執行安檢任務，²⁴⁴不過民國84年（1995）7月之後憲兵就全數撤崗，一切安檢工作也由派駐所警員獨挑大樑；²⁴⁵又在鹿耳門溪出海口處，有屬國軍警備總部管轄、負責海岸安全及防衛任務的「海防部隊」駐紮，海防部隊營區內有一棟附有瞭望碉堡、探照燈的三樓式綠色建築，為早期此地最高的地標。不過民國89年（2000）1月行政院「海岸巡防署」成立之後，在鹿耳門溪口的海防部隊也被裁撤，迄今營區建築仍在，卻已荒廢多時。

（十一）四草湖遺跡

四草湖為台江內海淤積所形成，道光3年(1823)曾文溪改道淤積鹿耳門港，同時形成南方安平港與四草湖，因此可以說是台江內海最後的遺跡之一。四草湖與安平港為當時之府城對外聯通的重要港口，清朝並在此設有砲臺與軍隊防守，可見其戰略與商業的重要性。隨著台江海的持續陸化，四草湖亦日漸淤積，其戰略與航運的重要性亦不復過往。隨著四草湖的淤淺，其水域漸遭開發使用，現今四草湖已消失，僅存局部水道見證其存在歷史。

（十二）四草大眾廟

四草大眾廟，臺灣民間少數無祀廟祠中規模較大的一座，創建起源眾說紛紜，據成大教授石萬壽所稱是因四草地區靈骨遊魂甚多，居民為防範遊魂作祟，乃迎安平萬善堂大眾爺，分香來此建廟鎮壓；²⁴⁶民國52年（1963），謝石城、陳清誥合編《臺灣省臺南縣市寺廟大觀》中，則可能依據廟旁所列嘉慶6年（1801）眾客墓碑、嘉慶10年（1805）萬善同歸碑、昭和元年（1926）眾客男女萬善同居碑等，而認為四草大眾廟創始於嘉慶6年（1801）；²⁴⁷後廟方書刻沿革誌，則言大眾廟主祀鎮海大元帥，姓陳名酉，建立年代為康熙39年

²⁴⁴海防憲兵，或稱漁檢憲兵，為各地憲兵隊支援警備總部漁港安檢任務的憲兵人員，由於有憲兵或警總人員進駐，也使得各地漁檢所內經常形成警、憲、軍三單位人員聯合服勤的現象。

²⁴⁵《自由時報》1995年6月28日，9版。

²⁴⁶石萬壽，〈臺南市宗教誌〉《臺灣文獻》32: 4（南投：臺灣省文獻委員會，1981），頁25。

²⁴⁷謝石城、陳清誥編，《臺灣省臺南縣市寺廟大觀》（高雄：興臺，1963），頁162。

(1700)，由臺廈道王之麟奉命建造，為祭明鄭陣亡之孤魂而設立；²⁴⁸後廟方又稱所奉祀「鎮海元帥」陳西，相傳為府城人，曾任金門鎮標遊擊，其人因秉性剛直、軍紀森嚴，卻也因治軍過嚴，招奸官讒言妄語傾軋，而於回朝海中縈懷鬱結、吞金投海身亡，後遺體泊至台江北汕尾島，乾隆皇帝獲悉，慰以忠肝義膽，正氣磅礴，諡封為鎮海大元帥，為臺灣人成神之第一人。²⁴⁹由此可見，廟方不僅已將無祀孤魂大眾爺轉換成具有忠義形象的歷史人物，也將大眾廟的廟史從嘉慶6年（1801）往前延伸至康熙39年（1700）。不過可以斷定的是，「鎮海大元帥」係由海岸漂屍的大眾爺轉化為當地神明，所以至今其廟額仍稱大眾廟而非元帥廟，而「大眾」一詞就寓有萬善同歸之意。



(圖 4-32) 四草大眾廟

四草大眾廟的厲鬼，在轉化成鎮海元帥後，因為信仰日盛而有分身之需求，遂逐漸發展成所謂「鎮海五元帥」系統，即共雕塑五尊金身，以兄弟相稱，分別稱鎮海大元帥、鎮海二元帥、鎮海三元帥、鎮海四元帥、鎮海伍元

²⁴⁸ 〈四草大眾廟鎮海大元帥沿革〉（未書撰文年代），書刻於龍邊牆壁；施添福主編，《臺灣地名辭書》〈卷 21-臺南市〉（南投：臺灣省文獻委員會，1999），頁 457。

²⁴⁹ 參閱四草大眾廟網站。瀏覽日期：2014/10/13。

帥。本廟早期因地處偏遠香火不盛，日大正15年（1926）曾有重建記錄，民國50年（1961）四草里民鳩資修葺，至民國73年（1984）再次重建，並於民國76年（1987）完成入火進殿安座。民國85年（1996）配合政府舉辦「全國文藝季『發現北汕尾』暨『鎮海元帥遊台江』」系列活動；民國96年（2007）舉辦「鎮海元帥出巡台江大典」，共有北港朝天宮、祀典大天后宮、鹿耳門聖母廟等宮廟70餘頂神轎，百餘文武陣頭參贊，神威顯赫，傳為台江地方美談。²⁵⁰

（十三）四草礮臺



（圖 4-33）四草礮臺現況

鹿耳門港於道光 3 年（1823）淤積後，其航運及軍事戰略價值盡失，主要港口改以北方國賽港及南方臺灣港（安平大港與四草湖），其中安平大港與四草湖為府城出入之要衝，戰略價值更形重要，²⁵¹道光 20 年（1840）臺灣道姚瑩（1958）完成臺灣南北路海口的勘查，建議在臺灣十七海口處建造礮墩（砲

²⁵⁰戴文鋒，〈臺南地區民間無祀孤魂轉化為神明的考察〉《臺灣史研究》18：3（臺北：中央研究院臺灣史研究所，2011），頁 144-151。

²⁵¹謝永祥，〈曾文溪的河道變遷與移民墾殖〉（臺南：國立臺南大學社會科教碩士班碩士論文，2006），頁 228。

臺)²⁵²，其中以前述三大港口為要。四草砲臺與安平砲臺相望互為犄角，形成鞏固府城與港口重要的海防連線，並經強化改善。但隨著四草湖的淤積淺塞，四草砲臺的重要性漸失，後隨著部隊的裁撤牆垣亦年久失修而逐漸頹傾。現為鎮海國民小學（前身為安順公學校鹽田分校）學校圍牆，已公告為國定古蹟並經數次整修。

（十四）海堡



（圖 4-34）荷蘭海堡遺址

海堡為荷蘭時代荷蘭人在當時的北汕尾島上建造有一礮堡，正式名稱為熱勿律非砦（Redoudt Zeeburch），此城砦與熱蘭遮城（Zeelandia，即現今安平古堡）互為犄角，用以防衛當時航道安全，以控制台江周邊海域。海堡於 1627 年開始建築，並於 1631 年完成，為三層設防塔，下兩層寬 6 m，上層寬 9 m，牆壁厚度 2.5 m，上層架有六門大砲。²⁵³海堡於 1956 年遭受颱風侵蝕損壞，²⁵⁴之

²⁵²姚瑩，《中復堂選集》，頁 75-78。

²⁵³江樹生譯，《十七世紀荷蘭人繪製的臺灣老地圖》（臺北：漢聲雜誌社，1997），頁 49。

²⁵⁴村上直次郎日譯，程大學中譯，《巴達維亞城日記》第 3 冊（南投：臺灣省文獻委員會，1990），頁 152。

後不曾修復，也成為地方傳說。海堡正確位置已難考據，惟依荷蘭時代古海圖推估其概略位置約在現今四草周緣。臺南市政府文化局於民國 88 年（1999）曾委託發掘海堡遺址，在大眾廟後方水道（即前述綠色隧道）岸際發現有建物遺跡與陶瓷破片等文物，²⁵⁵因評估結果以目前技術開挖恐怕不易完整保持，已回填覆蓋回復原始狀態，並設立解說牌及海堡橋以供民眾前往參觀。

（十五）四草綠色隧道



（圖 4-35）如夢幻般美麗的四草綠色隧道

「綠色隧道」是四草大眾廟後的一線水道，由於水道所行經兩岸欖李、海茄苳等紅樹林生長茂密成蔭，遂有此一稱謂，在政府與觀光業者的努力之下，目前由四草大眾廟經營娛樂膠筏通行，且向來被稱為是竹筏港水道的分支。由於此係台江國家公園內極具魅力的風景點，每逢周休假日，總是吸引著許多遊客前來搭乘膠筏遊玩，穿梭在紅樹林掩映的水上綠色隧道，在導覽人員妙語如珠的解說中，除了能感受過往台江內海的滄海桑田之外，也可以欣賞豐富的自然生態以及人文古蹟，享受一場知性與感性之旅。然而，這條水道卻可

²⁵⁵陳信雄，〈荷蘭海堡的出土與發現--十七世紀臺灣歷史的重建〉《歷史月刊》165（臺北：歷史月刊雜誌社，2001），頁 28-40。

能不是竹筏港水道的分支，推測應為日本時代所興築的排水溝，民間也有認為是日本時代臺灣製鹽株式會社於安順鹽田施工時所開闢之新水道，不過或許也曾有竹筏在此水道上航行往來，因此在廣義上，該水道亦可歸為竹筏港水道的一部分，惟考據開鑿時竹筏航運已式微接近尾聲，其所代表的意義應是型式大於實質。

三、周圍聚落的發展變遷

本區段原屬台江內海的北汕尾濱外沙洲，曾經因著名的鹿耳門港而一度繁華，康熙年間已以草創興建的古鹿耳門天后宮，也為本區段之重要地標。然而歷經台江浮覆、滄海桑田後，地方從絢爛歸於平淡，但隨著歷史發展，居民卻重新在這片土地上，在搭寮建廟、築堤闢墾之下，使得曾經汪洋浩瀚的台江內海，逐漸化為魚塢園田，開墾出屬於自己的新天地，同時也留下了許多發展的痕跡，依據 1904 年《臺灣堡圖》所載，可以發現在本區段附近聚落僅媽祖宮（顯宮里）及四草湖（四草里）兩處，充分反映本區人口甚少的情況。有關本區段周圍聚落發展情況，大抵如以下所述：

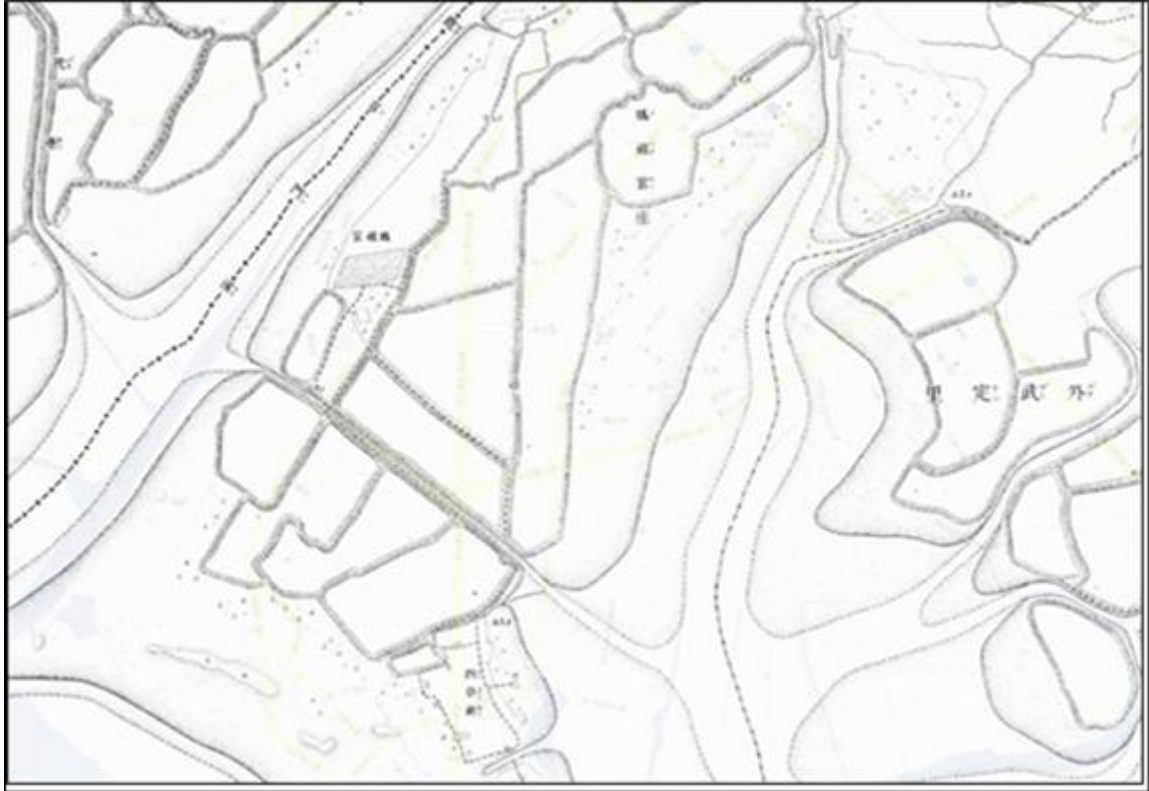
表 4-3：媽祖宮區段移民入墾時間及概況一覽表

項次	聚落名稱	拓墾時間	聚落居民來源及入墾情況
1	媽祖宮 (顯宮里)	清末	原聚落在清初可能已經存，至同治年間曾文溪改道沖毀鹿耳門媽祖廟後遭，本庄居民乃相率遷徙至今廟東南一帶重新結庄，由於媽祖廟為鹿耳門地區的重要地標，歷史悠久、具有特殊的代表性，故新聚落仍以「媽祖宮」為名。之後，陸續有各地居民移入本庄開墾，其中以林姓最多，分別來自於嘉義縣下灣仔及牛稠底（新港鄉板頭村、義竹鄉新富村）、北門庄渡仔頭（北門區錦湖里）、將軍苓仔寮（將軍區保源里）、將軍漚汪以及學甲中洲等地，另外也有來自嘉義縣下灣仔的蔡姓、嘉義布袋的蘇姓等。

2	九塊厝仔 (顯東里)	日本時代	本庄共有九戶人家，其中除蔡姓為媽祖宮搬出外，其餘皆為數十年前由土城、學甲寮等地移入，到此牽罟捕魚，繼而定居，聚落居民稱其為「九塊厝仔」。
3	三棟仔 (顯宮里)	日本時代	本聚落位於「媽祖宮仔」之前，為三棟並排排舊式木造屋舍，此為日本時代鹽廠員工宿舍，至戰後後仍為臺碱員工宿舍，且未改建為現代屋舍。
4	臺碱宿舍 (鹿耳里)	日本時代中 葉	鐘淵鹽田為了吸引鹽工前來與安置日本國內工程人員，在此所建設的員工宿舍，所招募鹽工大多來自嘉義布袋、七股大寮，當時為了方便運輸，更築有輕便鐵道可通往永康車站。
5	四草湖 (四草里)	清末光緒	本地原為漁民捕魚的淺海水浴，光緒以後才逐漸形成聚落，最初僅有 8 戶人家，後逐漸發展成大社角、王仔角、崙仔角、姓吳仔角、海墘仔角等五角頭，本地除有來自媽祖宮的移民外外，主要居民來自北門蚵寮、將軍馬沙溝、將軍下山仔腳等地。
6	南北寮 (鹽田里)	日本時代	大正 8 年 (1919)，日人開闢安順鹽田於台江內海殘部，招來北門等地之居民為鹽工，並搭工寮供鹽工居住，位於北邊的聚集地，稱為北寮，居民以陳、王姓居多；位於南邊的聚集地，稱為南寮，居民亦多來自北門一帶，另有來自紅毛港之林姓。

(資料來源：施添福主編，《臺灣地名辭書·卷 21 臺南市》，筆者採訪)

由上表可知，本區聚落除部分林姓居民在同治10年（1871）以前就已在此居住外，主要是在日本時代以後才逐漸由鄰近移入，這主要與本區在日本時代以前仍有許多淺海水域，加以海埔新生地尚不適移民耕墾有關；再且，本地許多聚落發展與產業有關，例如因漁業經營而逐漸定居形成聚落的九塊厝仔、四草湖五角頭，至於三棟仔、臺碱宿舍、南北寮等聚落，則是日本時代的鹽廠員工宿舍。



(圖 4-36) 臺灣堡圖中所標示之第三段竹筏港

(資料來源：臺灣總督府臨時臺灣土地調查局，《臺灣堡圖》。)

第五章 結論與建議

一、結論

本研究主要進行清末郡城西側重要交通路線—竹筏港水道，進行完整深入的文史資料調查，期望透過文獻資料整理、地圖比對與實地田野調查，以相互印證實竹筏港水道位置，並以探討竹筏港水道古今人事物的變遷。而目前本研究團隊已能逐步釐清竹筏港水道的流路位置與緣起，並藉由竹筏港水道的歷史發展，以了解現今竹筏港水道周圍的人事物變化，此外亦對水道原始型態和水運方式等資訊有所整理。有關本文史調查研究成果，大抵概述如下所列：

（一）道光 3 年（1823）的大風雨，使得原本北流的曾文溪改道南流，以及原本直流注入台江的新港溪改道南流，兩溪輸沙淤填台江，造成台江的形勢大為改觀。在台江內海浮覆的影響下，台江周圍向來最為緊要的鹿耳門港道，雖在道光初年仍有港口可供商船停靠，不過卻已逐年淤塞漸廢，以致商船只能停泊在港外，再輾轉由小船載運貨物出入於其間。

（二）在鹿耳門港道機能逐漸淤廢喪失之時，卻讓清初原以淤塞的安平大港海道沙散，在安平港南北又出現了可以停靠船隻的三鯤鯓及四草湖港，在台江北邊則出現可以停靠大船的郭賽港。換言之，在郡城西側海岸可供船隻停靠的港口，自北而南有國賽港、鹿耳門港、四草湖、安平大港和三鯤鯓港等五處港口。

（三）在郡城西側海岸可供船隻停靠的五處港口中，原來最重要的鹿耳門港因逐漸淤廢，至於位於曾文溪口的國賽港（河口港），雖為一濱外沙汕，且距離府城頗遠，不過卻因港口條件優越、可供來臺大商船停泊卸貨，再加上其腹地含括曾文溪中上游沿線村落，可以載運曾文溪沿岸農產商品，因此成為大小貨船出入之處，商貿機能頗為蓬勃興盛，因此成為鹿耳門港淤塞後的主要替代港，尤其是 1840 年代以後安平大港北方的重要商港，清廷也將原在鹿耳門的文武館（或稱文武口，即新港巡檢司及水師營兵）移設至此，以便稽查往來商船。

(四) 依據「竹筏港」水道的地理位置來看，其主要功能在於做為國賽港與安平大港之間的連結水道，其功能則在於將越洋大商船在國賽港卸貨的商品，能夠順利安全的送抵安平，接著再輾轉將商品從安平透過北幹線等水道，送往府城的五條港地區。

(五) 在清末以後，由於曾文溪屢次出現改道氾濫的災情，導致國賽港及竹筏港逐漸淤塞難行，再加上距離府城及安平大港較遠等主客觀因素的影響，使當時大船不一定停靠在國賽港，在文獻中也出現大船改停四草湖、三鯤鯓及鳳山旂後港（高雄旗津）的情況，此相對也使得在國賽港與安平大港間的竹筏港水道，在運輸功能上的大幅衰退。

(六) 郊商投入大筆資金進行竹筏港的疏浚及管理工作，除了與自身商品輸送有關之外，推測可能也著眼於竹筏港周圍浮覆的新土地。由於府城三郊雇工開挖、協助疏通港道，所費不貲、耗損三郊公庫金錢無數，加以部分居民侵墾水道周圍土地，也間接造成港道的破壞，因此官府遂將部分台江浮覆土地作為郊商協助疏通港道之補償，由其自行招佃開墾。當時府城郊商以「萬益館」為名義，大舉投入於台江浮覆土地的墾拓，四處招募眾多墾民來此闢田圍墾，將其所屬土地豎立「三郊鹿耳門界」石碑為記，同時也在此建立龐大的三郊地盤。

(七) 有關竹筏港水道的經營，包含有位於鹿耳門溪北、收取通行費的檢驗站，主要是對行駛於竹筏港的大小船隻，徵收「竹排仔通行費」，以為疏通溪道的經費；在光緒 12 年（1886）6 月，清廷在安平設有釐金分局，光緒 13 年（1887）1 月在「竹筏港」港道沿線的港仔寮添設分卡，收取釐金，其位置則在鹿耳門溪以南。在日本時代，當時與竹筏港稅務有關的管理單位，尚有安平稅關與國聖港稅關監視署等。

(八) 竹筏港，因通行竹筏而得名，原來台江周圍航行是以舢舨頭船為主，不過隨著泥沙淤積越來越嚴重，由於港汊淤塞，溪道紛更，使得製造容易、成本低廉，且吃水較淺、適合在溪流行駛的竹筏，成為當時台江沿線的重要交通工具，不僅可載運米水，走私鴉片，更可以作為攻擊夷船的戰爭工具。

此外，在清末安平尚有被稱為「手撐仔」的圓底小型舢舨船，這類做為小型轉接船的「腳船」，也相當有可能在竹筏港水道間來往出沒。

(九)「竹筏港」為府城帶來貨暢其流的便利，減少鹿耳門港淤廢後對商業貿易的衝擊，不過卻也由於國賽港商貿興盛繁榮，以致遭附近庄民或野心強人所覬覦，國賽港及其附近海域經常發生土匪、海盜搶劫商船的情事，而由於海盜出沒皆乘坐輕便竹筏，故也被稱做「竹筏仔賊」(或做「竹排仔賊」)，當時也經常出現在中西文獻之中，當時 **Koksikong** (國賽港) 更被西洋人形容成一處以海賊著名的部落。

(十) 國賽港及竹筏港水道都位於原來的台江內海，受上游河道帶來大量的輸砂影響，港道淤積迅速變化無常，時常需要疏濬挖通，相當不便，此外隨著郊商的沒落、國際洋行的進入及陸運交通的改善等因素，再加上其他港口條件的改善，使得大船改停泊其他港口，相對也使得竹筏港水運的重要性降低。昭和 5 年 (1930) 嘉南大圳儲水庫 (烏山頭水庫) 興建完成，曾文溪失去上游水源，下游不能通行竹筏，日本政府遂公告廢止溪筏通行，竹筏港水運隨之走入尾聲。

(十一) 本研究計畫透過 **GIS** 定位與空間分析目的是要更明確指出竹筏港水道的空間位置，由於古文獻資料中對於竹筏港水道的空間位置只是單純文字描述，難以聚焦在空間分布上，所以透過古地圖，利用 **GIS** 技術疊合現今地圖，看出過去與現代的空間變化，再輔以野外實地考察，運用 **GPS** 的軌跡記錄，套用到 **GIS** 的綜合分析功能，加以說明竹筏港水道過去至今日其空間上的變化。在高祥雯隊長的《時間序列的圖探討台江內海的空間變遷》一文中描述到台江內海的時空變化，其中在清領時期有提及竹筏港水道的分布位置，最北起於國聖港，中間經過鄭仔寮、過鹿耳門溪、經臺鹼安順廠貯水池東側、釐金局、抵達四草湖，再接上臺南舊運河，至府城的五條港區。

(十一) 透過實地考察，「鹿耳門溪到港西段」的竹筏港水道，大致沿著鹿耳門溪以北的竹筏港水道，接上「城西街三段 1 巷」，與城西街二段路口設立竹筏港橋，繼續往北接上城西街三段 2 巷，向右側接上城西街三段 510 巷，直

到青砂街二段一半便消失，推論可能原因受路面興築影響，壓迫只剩下細小水道，到道路末端甚至出現向東的分支小水道。

（十二）歷史文獻中提到竹筏港水道，經過曾文溪往北至國聖港一帶，依據實地考察，現在已經完全找不到水道的遺跡，沿途觀察看到的全是魚塢，而竹筏港的出海口位置與過去國聖港的位置，現今也只剩道路與魚塢遍布，依據推論可能受到台江陸化影響，海水倒退，過去的港口、溪流水道今日只剩海埔地。過往對於城西里蔡姑娘廟西側的水道，許多資料都將該水道視為是竹筏港所在，但透過實際的野外考察證實，及在各地圖疊合比對下，並參考文獻資料，確實可證明，位於蔡姑娘廟西側的水道並非竹筏港水道，應是具有排水功能的溪筏港排水道，而真正的竹筏港水道應是位於蔡姑娘廟的東側，也就是嘉南大圳溪筏線，也就是經建版地形圖中提到的竹筏港排水線，兼具有灌溉功能，溪筏港排水道與竹筏港水道再各自獨立匯入鹿耳門溪。

（十三）在四草大眾廟後的綠色隧道，有許多人認為是竹筏港僅剩殘存溪道的一段，但經過 Google 衛星影像圖、臺灣堡圖、實地考察路線軌跡疊圖比對，可以清楚證實，大眾廟後方的綠色隧道並非是竹筏港水道的範圍，在臺灣堡圖上正好為四草湖所在，過去可能為日本時代修築的排水溝，而真正的竹筏港水道是從四草綠色隧道的終點「釐金局遺址」朝西北方向延伸，過四草大道順著本田路一段並行。

（十四）竹筏港水道現今與本田路一段並行，但由於路面擴張，已成為小河道。位於北汕尾二段 550 巷的鹽夫舍過去稱為「港寮」。至於「釐金局港仔寮分卡」的所在，實地訪談當地住戶、實地考察結果，仍未明確得知其真正位置，更在現場找不到任何釐金局的遺址，目前釐金局的位置仍未明。但在文獻資料探討到，鹿耳門天后宮的廟方人員證實，本田路一段 150 號後方的魚塢所在，過去即為釐金局的位置，後來因魚塢的擴建，之後該處則稱為釐金塢。由此可見，真正的「釐金局港仔寮分卡」位置仍眾說紛紜。

（十五）本研究將竹筏港水道所經區域，分成國賽港區段（在國賽港與曾文溪之間）、土城仔區段（在曾文溪與鹿耳門溪之間）、媽祖宮區段（在鹿耳門溪與四草湖之間）等三段，並分別針對其地理環境與行政區劃的變遷、周圍歷史場域與文化景觀、周圍聚落的發展變遷等，進行一系列完整的探討。而透過

以上分析，除可以對四草與鹿耳地區的地方變遷有更進一步的了解之外，亦可概略了解水道作為文化觀光規劃的潛力，並可供未來研究或解說導覽之參考。

二、建議

竹筏港水道，在過去曾扮演著極為重要的角色，百年期間為先民民生物資運輸的交通要道，許多貨物商品進出府城，經常需要沿著竹筏港水道輸送，然而這條主要由人工開鑿及疏濬的運河，雖有部分屬於自然沖積而成，不過主要為先民力抗自然變遷的成果，然而最後卻仍不敵自然演變的力量而沒落。如今竹筏港水道僅存斷斷續續的遺跡，其重要性更是不如於前，但竹筏港水道的研究仍具有歷史價值，特別是竹筏港水道的興衰，緊扣著周圍南七股、土城仔、鹿耳門與四草地區的繁華，見證產業區域發展的榮衰。透過本次的研究，更能清楚瞭解整個竹筏港舊河道的空間分布，以及在台江內海、整個府城的重要性，彰顯其在區域歷史上的意義，對於台江國家公園的研究更能提升其價值與意義，也更能讓大眾體會當時的盛況，更可深入認識時常所聞的「竹筏港」。

在具體建議方面，由於竹筏港水道為一條長達 20 公里的曲折路線，橫亙綿延於台江國家公園之間，可以與鄰近區域進行規劃串聯，使之成為台江文史重點教育場域，除可以活絡地方社區外，也將進一步提升民眾對台江國家公園的了解，本團隊有以下近程及中長程建議，以供各相關單位進行參考：

（一）近程：

（1）使竹筏港水道成為文史重點教育場域，可以規畫文化導覽培訓，並可結合周圍文化景觀，辦理相關主題導覽活動。

（2）本研究成果可修正目前台管處官網有關竹筏港相關資料，例如網頁所稱「(竹筏港)以南部分則多湮沒，僅餘大眾廟至四草湖這段可見其規模」，明顯與本研究調查不符，建議應有所修正。

（3）有關四草綠色隧道被誤為竹筏港水道之狀況，為導正視聽及建立正確價值觀，可以發文建請相關單位更正。

（4）設置與竹筏港水道相關解說牌，建議可以再思考應設立在何處，其解

說牌內容要透過何種形式、何種圖片、照片等，以呈現地方特色與歷史環境之變遷。

(二) 中長程：

(1) 為使竹筏港水道更廣為人知，並擴大其影響力，可藉由竹筏港水道的線狀特色，建議可結合周圍文化景觀，與體育署及台南市政府共同規劃健走、慢跑、馬拉松或自行車等動態活動。

(2) 建議竹筏港水道可以向文化部文資局及台南市政府文化局等相關單位，申請為古蹟、遺址或文化景觀，至於目前由各廟收藏的箕水豹、三郊界碑等，也可以申請為古物、民俗及有關文物等，以彰顯本區之歷史價值及時代價值。

(3) 由於竹筏港水道具有指標性價值，建議可與台南市政府共同出版與竹筏港相關之導覽摺頁、書籍，並拍攝製作相關影片。

(4) 未來有關竹筏港水道之後續研究探討，尚可進行如水道開鑿的確切時間、釐金局的型式、檢驗局的位置等，或許可透過國內外或中國對岸其他地區類似的水運區域的考察比對來推估；此外，周緣地區有關日本時代與戰後鹽業與工業產業的發展也是值得研究的題材，若能深入探討應該也可作為整體解說展示規劃的重要參考依據。

參考書目

(一) 史料

- 丁日健輯，《治臺必告錄》（1867），臺北：臺銀經濟研究室，文叢 17 種，1959。
- 丁紹儀，《東瀛識略》（1867），臺北：臺銀經濟研究室，文叢 2 種，1957。
- 尹士俚，《臺灣志略》（1738），北京：九州出版社，2003 年。
- 不著撰者，《臺案彙錄甲集》，臺北：臺銀經濟研究室，文叢 31 種，1958。
- 不著撰者，《籌辦夷務始末選輯》，臺北：臺灣銀行經濟研究室，文叢 203 種，1964。
- 不著撰者，《臺灣府輿圖纂要》（1871），臺北：臺銀經濟研究室，文叢 181 種，1963。
- 江日昇，《臺灣外記》（1704），臺北：臺銀經濟研究室，文叢 60 種，1960
- 周凱，《廈門志》（1832），臺北：臺灣銀行經濟研究室，文叢 95 種，1959。
- 周鍾瑄，《諸羅縣志》（1717），臺北：臺銀經濟研究室，文叢 141 種，1962。
- 林豪，《東瀛紀事》（約 1866），臺北：臺銀經濟研究室，文叢 8 種，1958。
- 林豪，《澎湖廳志》（1879），臺北：臺銀經濟研究室，文叢 164 種，1968。
- 徐宗幹，《斯未信齋文編》（1848）臺北：臺銀經濟研究室，文叢 87 種，1958。
- 姚瑩，《東槎紀略》（1829），臺北：臺銀經濟研究室，文叢 7 種，1957。
- 姚瑩，《東溟奏稿》（1838），臺北：臺銀經濟研究室，文叢 49 種，1959。
- 姚瑩，《中復堂選集》（1867），臺北：臺銀經濟研究室，文叢 83 種，1960。
- 唐贊袞，《臺陽見聞錄》（1890），臺北：臺銀經濟研究室，文叢 30 種，1958。
- 連橫，《臺灣通史》（1908），臺北：臺灣銀行經濟研究室，文叢 128 種，1962。
- 倪贊元，《雲林採訪冊》（約 1894），臺北：臺銀經濟研究室，文叢 37 種，1959。
- 陳國瑛，《臺灣採訪冊》（1830），臺北：臺銀經濟研究室，文叢 55 種，1958。
- 蔣元樞，《重修臺郡各種建築圖說》（1778），臺北：臺銀經濟研究室，文叢 283 種，1961。
- 江樹生譯，《十七世紀荷蘭人繪製的臺灣老地圖》，臺北：漢聲雜誌社，1997。

村上直次郎日譯，程大學中譯，《巴達維亞城日記》第 3 冊，南投：臺灣省文獻委員會，1990。

臨時臺灣舊慣調查會，《臺灣私法物權編》，臺北：臺灣銀行經濟研究室，文叢 150 種，1963。

《臺灣日日新報》漢文版，明治 38 年（1905）8 月 3 日，第 3 版。

伊能嘉矩著，江慶林等譯，《臺灣文化志》（1928）（中）中譯本，南投：臺灣省文獻會譯編，1991。

臺灣總督府，《昭和 13 年臺灣總督府事務成績提要》第四四篇（1938），臺北：成文版，1985 年影印本）。

台江國家公園管理處，《綜覽台江—大園四百年輿圖》，臺南：台江國家公園管理處，2010 年。

J.W Davidson 著、蔡啟恆譯，《臺灣之過去與現在》（1903），臺北：臺灣銀行經濟研究室，研叢 17 種，1972。

（二）專書

不著撰者，《臺灣經濟史初集》，臺北：臺灣銀行，研叢 25 種，1957。

不著撰者，《臺灣經濟史六集》，臺北：臺灣銀行，研叢 54 種，1967。

不著撰者，《鹿耳門天后宮文化手冊》，臺南：臺南市鹿耳門天后宮發行，1999。

不著撰者，《正統鹿耳門聖母廟沿革》，臺南：正統鹿耳門聖母廟，1999。

中國鹽政實錄編纂委員會，《中國鹽政實錄》第六輯，臺北：經濟部，1987 年。

林玉茹，《清代臺灣港口的空間結構》，臺北：知書房出版社，1996 年。

林文漲，《回首鹿耳門：紀念鄭成功復臺三百三十三週年》，臺中：澤偉出版社，1993。

林明峪，《媽祖傳說》，臺北：東門出版社，1988。

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。

許猷平等，《七股鄉志》，臺南：七股鄉公所，2010。

許清保，《南瀛港口誌》，臺南：臺南縣政府文化局，2003

- 鹿耳門志編輯委員會，《鹿耳門志》第1輯，臺南：正統鹿耳門聖母廟，1989。
- 黃嘉謨，《美國與臺灣：1874至1895》，臺北：中央研究院近代史研究所，1966。
- 黃富三、林滿紅、翁佳音編，《清末臺灣海關歷年資料》，卷2，臺北：中央研究院臺灣史研究所籌備處，1997。
- 黃文博，《南瀛刈香誌》，臺南：臺南縣立文化中心，1994。
- 黃文博、吳建昇、陳桂蘭，《鹿耳門志》，臺南：鹿耳門天后宮，2011。
- 吳建昇，《二鯤鯓砲臺》，臺南：臺南市政府，2014。
- 吳建昇、顏廷好、郭俊欽、許清保，《台江地區文史資源調查及應用規劃研究（一）》，臺南：台江國家公園管理處，2012。
- 黃典權、葉英、賴建銘，《臺南市志》卷七、人物志，臺南：臺南市政府，1979。
- 陳能治，《續修臺南市志》〈卷三·政事志行政篇〉，臺南：臺南市政府，1996。
- 趙崇欽，《北線尾荷蘭海堡遺址挖掘記》，南投：臺灣省文獻委員會，2000。
- 涂順從，《北汕尾年節之旅》，臺北：台江出版社，1995。
- 謝石城、陳清誥編，《臺灣省臺南縣市寺廟大觀》，高雄：興臺出版社，1963。
- 謝國興，《續修臺南市志》〈卷四、經濟志〉，臺南：臺南市政府，1996。
- 戴文鋒，《第三屆府城媽祖行腳》，臺南：臺南市文化資產保護協會發行，2003。
- 盧嘉興，《鹿耳門地理演變考》，臺北：中國學術著作獎助委員會，1965。
- 施添福主編，《臺灣地名辭書》〈卷7-臺南縣〉，南投：臺灣省文獻委員會，1999。
- 施添福主編，《臺灣地名辭書》〈卷21-臺南市〉，南投：臺灣省文獻委員會，1999。
- 卓克華，《清代臺灣的商戰集團》，臺北：臺員，1990。
- 卓克華，《清代臺灣行郊之研究》，臺北：揚智文化，2007。
- 劉克襄，《橫越福爾摩沙》，臺北：自立晚報，1989年。
- 臺灣史料集成編輯委員會，《明清臺灣檔案彙編》第64、66冊，臺北：文化建設委員會發行，遠流出版社，2004。

臺灣區茶輸出業同業公會，《臺茶輸出百年簡史》，臺北：臺灣區茶輸出業同業公會，1965。

Pol Heyns（韓家寶）著，鄭維中譯，《荷蘭時代臺灣的經濟·土地與稅務》，臺北：播種者，2002。

白尚德著、鄭順德譯，《十九世紀歐洲人在臺灣》，臺北：南天，1999。

蘭伯特(Lambert van der Aalsvoort) 著，林金源，《風中之葉：福爾摩沙見聞錄》，臺北：經典，2002。

費德廉、蘇約翰主編，羅效德、費德廉譯，《李仙得臺灣紀行》，臺南：臺灣歷史博物館，2013。

必麒麟著(W. A. Pickering)，陳逸君譯述，《歷險福爾摩沙》，臺北：原民文化，1999。

（三）期刊及發表論文

王文裕，〈清末安平開港後洋商之探討〉，壬辰重陽國姓爺與媽祖信仰國際學術研討會論文集，臺南：安平開臺天后宮，2012。

石萬壽，〈臺灣府城人物志〉，《臺灣文獻》31 卷 2 期，南投：臺灣文獻委員會，1980。

石萬壽，〈臺南市宗教誌〉，《臺灣文獻》32 卷 4 期，南投：臺灣省文獻委員會，1981。

高志彬，〈鹿耳門媽祖廟正統論爭平議〉《臺灣源流》7 期，臺中：臺灣省各姓淵源研究學會，1997。

李建良，〈剖視國營事業汙染行為的國家責任---以臺鹼安順廠汙染事件為中心〉《2006 行政管制與行政爭訟》，臺北：中央研究院法律學研究所籌備處，2007。

林玉茹，〈清末臺灣港口系統的演變：顛峰期的轉型（1861-95）〉，《臺灣文獻》46：1，南投：臺灣省文獻會，1995。

林玉茹，〈由私口到小口：晚清臺灣地域性港口對外貿易的開放〉林玉茹主編，《比較視野下的臺灣商業傳統》，臺北：中研院臺灣史研究所，2012。

吳建昇，〈竹筏港水道之初探〉《臺南文獻》第 1 卷第 1 期，2012。

- 范勝雄，〈臺南市區里變革初探〉《臺灣文獻》34：3，南投：臺灣省文獻會，1983。
- 黃富三，〈清代臺灣外商之研究（上）〉，《臺灣風物》32：4。
- 黃文娟，〈日治時代北投地區的區域發展與社會網絡〉，《臺灣學研究》第八期，臺北：國立中央圖書館臺灣分館，2009。
- 黃煥彰，〈失落的記憶—臺鹼安順廠的污染〉《看守臺灣》4：2，臺北：看守臺灣協會，2002年。
- 黃煥彰，〈失落的記憶—臺鹼二部曲〉《生態中心》13，高雄：教師會生態教育中心，2003。
- 葉振輝，〈前清府城英國副領事館的設置〉，《臺灣文獻》39：3期，南投：臺灣文獻委員會，1988。
- 湯熙勇，〈近代東亞海域的海難救助及爭議—以臺灣的外籍船難與救助為中心〉（資料來源：http://www.imece.ntou.edu.tw/ks/images/Tang_handout.pdf）
- 陳國棟，〈清代中葉臺灣與大陸之間的帆船貿易：以船舶為中心的數量估計〉，《中研院臺灣史研究》1:1，臺北：中央研究院，1994。
- 蔡淵契，〈清代臺灣行郊的發展與地方權力結構之變遷〉，《師大歷史學報》14，臺中：中興大學，1985。
- 戴文鋒，〈臺南地區民間無祀孤魂轉化為神明的考察〉《臺灣史研究》18：3，臺北：中央研究院臺灣史研究所，2011。
- 盧嘉興，〈曾文溪與國賽港〉，《南瀛文獻》8，臺南：臺南縣文獻委員會，1962。
- 盧嘉興，〈林文賢領袖郡城商界〉，《臺南文化》新五期，臺南：臺南縣政府，1978。
- 曹永和，〈臺灣水災史〉《臺灣經濟史九集》，臺北：臺灣銀行經濟研究室，研叢76種，1963。
- Chas Carroll, "Acting Consul Carroll to Sir R. Alcock (1867/01/20)," in R.L. Jarman, ed., Taiwan: Political and Economic Reports 1861-1960, vol.1 (Slough: Archive Editions, 1997).

Robert Swinhoe, "Vice-Consul Swinhoe to MR. Wade (1865/01/19)," in R.L. Jarman, ed., *Taiwan: Political and Economic Reports 1861-1960*, vol.1 (Slough: Archive Editions, 1997).

W. M. Donald Spence, "Report on the Trade of Taiwan for the Year 1884," in R.L. Jarman, ed., *Taiwan: Political and Economic Reports 1861-1960*, vol.3 (Slough: Archive Editions, 1997).

(四) 學位論文

李佩綦，《安平口岸的華洋商人及其合作關係—以買辦制度為中心(1865-1900)》，臺南：國立成功大學歷史系碩士論文，2011年。

林素梅，《臺南市媽祖信仰之研究》，臺南：臺南大學臺灣文化研究所，2004年。

林春美，《臺南市安南區聚落的發展與變遷》，臺南：臺南大學臺灣文化研究所，2009。

吳建昇，《道光三年以前台江內海及周圍地區歷史變遷之研究》，臺南：成大歷史所博士論文，2009。

陳胤霖，《臺南市安南區傳統村落祭祀空間之研究》，臺南市，成功大學建築所碩論，2001。

陳東海，《清代臺南府城之商業》，臺南：臺南大學鄉土文化所系碩士論文，2001。

張志成，《臺灣南部地區民間信仰與廟宇建築之發展研究》，臺南：成功大學建築所碩論，1999。

謝永祥，《曾文溪的河道變遷與移民墾殖》，臺南：國立臺南大學社會科教碩士班碩士論文，2006。

(五) 網站

中國石油化學工業開發股份有限公司網站。瀏覽日期：2014/10/13。

四草大眾廟網站。瀏覽日期：2014/10/13。

國立臺灣大學，《臺灣歷史數位圖書館》。瀏覽日期：2014/8/13。

國史館臺灣文獻館典藏日據與光復初期檔案數位化計畫網站。瀏覽日期：2014/6/13。

國史館臺灣文獻館典藏古文書，國家文化資料庫系統識別號：0005661154。瀏覽日期：2014/6/13。

附錄一：竹筏港水道大事記

時間	事件內容
道光 3 年 (1823)	7 月，由於連日豪雨成災，造成灣裡溪（曾文溪）上游因山洪暴發、溪流改道，在蘇厝甲（安定蘇厝）一帶沖潰堤防、直入台江內海，又在台江東岸的新港溪，也在此時改道南流，兩溪延長河挾帶了大量泥沙、土石，導致台江內海遭到填塞淤浮，幾乎被泥沙淤積成一大片的海埔新生地，這也造就了今臺南市安南區大部分土地的形成。
道光 7 年 (1827)	臺澎兵備道孔昭虔完成台江浮覆地勘界，開放陸浮土地認墾，不過猶未重定縣界。
道光 13 年 (1833)	閩浙總督程祖洛以嘉義縣城距新港溪太遠，不易管理為由，提議將曾文溪（當時溪道即為鹿耳門溪）以南的範圍劃歸臺灣縣管轄。此一奏摺雖經硃批同意，卻一直至兩年後（1835）才予以實施。
道光 20 年 (1840) 以前	鹿耳門逐漸成為次要港，姚瑩便稱：「鹿耳門昔稱天險，自道光二年來已成淤廢，商船不能出入，故亦為次要。」當時取代鹿耳門的港口，所謂「臺灣郡城要口三處」，則為安平大港、四草港及國賽港。尤其國賽港，雖為一濱外沙汕，且距離府城頗遠，卻因港口條件優越、可供來臺大商船停泊卸貨，為大小貨船出入之處，商貿機能頗為蓬勃興盛，因此成為鹿耳門港淤塞後的主要替代港，之後清廷也將原在鹿耳門的文武館（或稱文武口，即新港巡檢司及水師營兵）移設至此，以便稽查往來商船。此外，國賽港亦是曾文溪的河口港，其腹地含括曾文溪中上游沿線村落，使得竹筏港也肩負載運曾文溪沿岸農產品的重要功能。
道光 21 年 (1841)	1 月，由於鴉片戰爭的影響，清廷為防止英船入侵，也避免臺地奸民接濟英軍飲水、糧食，或偷運鴉片，所以當局又用石頭填塞鹿耳門廢口，結果連小船也難以出入停靠，進一步造成鹿耳門港口機能的喪失。而後鹿耳門遂僅存小船可以出入，所謂「鹿耳門正口雖已淤廢，而小船尚可出入。」
道光 25 年 (1845)	6 月 7 日，毀滅性的大風雨，此次風雨不僅造成三千餘海口居民遭到淹斃，也導致竹筏港周圍的安平、鹿耳門、國賽港等地嚴重的災害發生。
道光 28 年 (1848)	分巡臺灣兵備道徐宗幹在〈斯未信齋存稿〉曾記載由郊商開挖軍工廠到安平大港的哨船港港道，也記載郊商負擔五條港至安平大港的開鑿情形。不過，目前尚未有直接史料提及郊商開鑿竹筏港水道，但由郊商取得竹筏港水道周圍浮覆土地

	的情況，或許可以合理推測竹筏港水道的開鑿，確實可能也由府城郊商所負責。
咸豐 3 年 (1853)	清廷為了補償郊商開鑿及疏濬人工運河的付出，因此同意讓郊商承管取得竹筏港等水道附近的浮覆地，當時府城郊商以「萬益館」為名義，大舉投入於台江浮覆土地的墾拓，四處招募眾多墾民來此闢田圍墾，將其所屬土地豎立「三郊鹿耳門界」石碑為記，同時也在此建立龐大的三郊地盤。
咸豐 8 年 (1858)	中英簽訂〈天津條約〉，臺灣正式開放通商，不過一直到同治 4 年 (1865) 年 1 月，安平才正式開港，洋商也陸續在安平設置分行。
清代中葉以後	由於臺郡近海一帶仍有泥沙淤塞港道的問題，因此當「竹筏港」水道開通後，郊商經常要派員進行水道的整修疏濬，所費不貲，進而導致三郊公庫幾乎為之一空。而後官府為解決疏濬經費的問題，遂於鹿耳門溪北設「檢驗站」，針對行駛於竹筏港內的大小船隻，徵收「竹排仔通行費」，以為日後疏通竹筏港水道的經費。
同治 10 年 (1871)	7 月，南臺又因暴風猛雨迭作，山洪暴發，曾文溪主流改道向南偏移，下游出海口附近的鹿耳門古媽祖廟也遭大水所侵，最後被沖毀在鹿耳門溪道之內。
同治 13 年 (1874)	2 月，出現「國賽港溪仔內」魚塢的買賣契約古文書。
光緒 12 年 (1886)	6 月，清廷在安平設有釐金分局。
光緒 13 年 (1887)	1 月，在竹筏港水道沿線、鹿耳門溪以南的「港仔寮」添設分卡，收取釐金，需待船隻完清釐金後，再由局卡給單，照驗放行；在光緒 17 年 (1891) 也有在府城出口完釐一次的記載。
光緒 21 年 (1895)	1. 中日簽訂馬關條約後，由於臺灣被日人殖民統治，使郊商貿易再次受到衝擊，終至一蹶不振 2. 6 月 29 日清政府海關人員撤出臺南海關，日本政府接收臺灣後於 10 月 28 日設立安平稅關，並在國聖港及五條港設置稅關監視署，國聖港及五條港監視署主要是為了取締違法所設。據盧嘉興訪談結果所示，「國聖港稅關監視署」設在公地尾，即今七股區永吉里一帶。
明治 36 年 (1903)	日人針對國賽港附近的竹筏仔賊進行清庄掃蕩的治安動作，下山仔寮池王爺（「賊池」）遭日人焚毀。

<p>明治 37 年 (1904)</p>	<p>1.曾文溪第三次改道，主流在公地尾向北改由北支流的三股溪經國賽港（今七股區三份里龍雄二號橋邊）入海，此次改道也沖毀下游的十份塢聚落，迫使居民遷往公地尾西南處重新建村。 2.三郊被迫改組，與洋商合組為「三郊組合」，「三益堂」則已早遭到廢除。</p>
<p>明治 44 年 (1911)</p>	<p>因為暴風雨的關係，曾文溪下游再次發生改變，主流在沖毀西港附近的蚵殼港後，向西在七股庄十份塢、青草崙入海，而原來的流路如鹿耳門溪和三股溪則皆斷源，水量縮減，河道規模更加縮小。</p>
<p>大正 3 年 (1914)</p>	<p>《台灣日日新報》8 月 27 日的報導，當時土城仔居民已拾獲香爐、燭台等廟中文物，且言及：「(舊廟)據聞埋入水中約三四丈深，惟木料無存，磚石似無流失」，顯然時人對舊廟地點仍記憶猶新。</p>
<p>昭和 2 年 (1927)</p>	<p>《臺灣日日新報》5 月 12 日，在標題為〈北門郡夜襲帆船，劫奪大宗密輸品，一齊發覺被逮〉的報導中，指出七股頂山仔居民 16 人，在 4 月 18 日晚上各攜棍棒分乘竹筏，襲擊海面碇泊的帆船「金合勝號」，奪取了鴉片煙、絹緞等船上的貨品。</p>
<p>昭和 5 年 (1930)</p>	<p>嘉南大圳儲水庫（烏山頭水庫）興建完成，曾文溪失去上游水源，下游不能通行竹筏，日本政府遂公告廢止溪筏通行，竹筏港水運隨之走入尾聲。</p>
<p>昭和 6 年 (1931)</p>	<p>後曾文溪河堤開始興建，促使南支流河道（今鹿耳門溪）縮小、北支流成為曾文溪主流</p>
<p>昭和 13 年 (1938)</p>	<p>4 月 1 日，原屬七股庄之土城子、青草崙兩大字，改隸新豐郡安順庄；同時，使得新豐郡與北門郡以曾文溪為界，分居南北。</p>
<p>昭和 16 年 (1941)</p>	<p>三郊產權歸併於「臺南商工會議所」，財產易手，三郊從此走入歷史。</p>
<p>在 1950 年代 以後</p>	<p>隨著「三郊鹿耳門界」石碑陸續在竹筏港附近出土，使得顯宮與土城仔更加爭論鹿耳門溪與「鹿耳門媽祖廟」之位置所在。</p>
<p>在 1980 及 1981 年間</p>	<p>顯宮居民也在舊廟遺址附近發現乾隆 42 年（1777）4 月的「新建鹿耳門公館碑記」及清咸同年間的「重興天后宮碑記」</p>

1999年	5、6月間，在舊廟附近出土「箕水豹」、「神碑」、「石獅」等重要文物
2006年	2月間，地方居民又在鹿耳門溪北岸的魚塢，又發現疑似舊廟遺跡的磚牆、瓦片、方磚等建物散件，正統鹿耳門聖母廟遂在此地設置「鹿耳門原址天上聖母遺蹟紀念碑」石碑。

附錄二：竹筏港及國賽港史料彙整

（一）竹筏港水道史料整理

1.本團隊遍查清代中葉以後的相關文獻及輿圖，迄今尚未發現竹筏港的記載，僅道光年間臺灣道姚瑩在提及國賽港與安平之間的交通時，曾稱：「即北去二十里之郭賽港，近雖可泊商艘，若至郡城，亦必易小船，由『安平內港』而行。」（《中復堂選集目錄》），所記載之「安平內港」有可能為竹筏港水道，但此為孤例，並無其他史料可供輔證。

2.在 1860 年代以後的西方地圖中，可以在國賽港到安平熱蘭遮城間發現有一條明顯水道，且標示此有水深情況，雖地圖未標示此一水道之名稱，不過推測應該就是後來的「竹筏港」水道。

3.在明治 37 年的（1904）〈臺灣堡圖〉中，在此一區域發現明確標示著「溪筏港」名稱的水道，由此我們也確定竹筏港水道的必然存在，且應該與溪流或竹筏有相當的關聯。

4.在明治 38 年(1905)8 月 3 日《臺灣日日新報》的記載，出現有與竹筏港（鹿耳門運河）有關的記載，稱：「鹿耳門運河，利用曾文溪下流近海之流水，通諸安平灣，有十五丁內外之運河，謂之鹿耳門運河。此自昔鑿決之也，距離雖不甚長，頗覺利便。然自曾文溪吐出之砂，年年流域埋沒，河為之淺，不可不改脩，以供運輸之便。故課其通航稅，其稅額，半為學租，半為改修費。」

（二）國賽港史料整理

姚瑩《中復堂選集》記載：「郭賽港。在鹿耳門北十里，為臺、嘉二縣交界之所，本即北汕，為水衝成港。口門頗深，近年大商艘多收泊於此。水底沉汕蜿蜒，非熟悉水道者，不能輕入。港內有新長沙埔一片，文武汛館在此稽查商船。四面背水，兵勇不能駐守，然商船亦不能進駐安平，派外委二員帶戰船二隻，弁兵八十名，文員一人帶鄉勇二百名，防守口內。其東北岸上，令在地頭人練義勇千人，在地防禦。仍多備破船、木植、大石，有警即填塞港道。」

姚瑩《中復堂選集》記載：「安平大港口…安平舊有紅毛城以傾圮。其下正臨大港，水深不過一丈，港外稍西即四草，商船入口仍易小船，南北兩路六、七百石貨船，亦由大港出入。即北去二十里之郭賽港，近雖可泊商艘，若至郡城。亦必易小船，由安平內港而行。」

姚瑩《中復堂選集》記載：「至防守要地，則郡成全臺根本，鹿耳門雖已淤淺，商船不入，而安平大港外之四草洋及鹿耳門北去二十里之國賽港，均為邇來商船停泊之所。大港迤南之三鯤身，亦可小船出入。皆郡城門戶。全賴安平一協，西障四草，北阻國賽港，南控三鯤身，實乃第一扼要。」

姚瑩《中復堂選集》記載：「其四草、鹿耳門、國賽港、三鯤身，亦多築礮墩。自十餘丈至二十餘丈不等。各守以兵勇屯丁獲一百名或兩百名。所有大小礮位及新製火器，會同親試演放，均能如法。」

姚瑩《中復堂選集》記載：「臺灣口岸甚多，最要者郡城之安平大港，即四草入郡之咽喉。四草難守，不如大港扼要。故守四草，尤以大港為重。嘉義則樹苓湖…此五者為最要。其次則以安平、鹿耳門以北之國賽港，大港甚近之三鯤身，此又左右輔翼大港者也。三鯤身與大港甚近，易守，惟國賽港遠，而其地沙汕不可立足，內埔雖設文武汛房，而四面環水，兵無退步，此兵家之所忌也。守之不便，議俟臨時塞其港。」

姚瑩《中復堂選集》記載：「續據探報，該夷船於是夜三更時，在國賽港迤北之馬沙溝外洋北汕停泊。當飭邱副將督帶水師商哨船十九隻及水勇竹筏多張，駛往攻擊。併飭國賽港委員候補同知徐柱邦，督率守口壯勇，在岸陳列防堵。」

西元1856年英國生物學家史溫侯到福爾摩沙島調查鳥類，就是從國賽港登陸。《臺灣鳥類研究開拓史》記載：「我們於1856年6月7日下午離開廈門，經過澎湖，第二天抵達國聖港，在岸邊一里外錨泊，所能看到的陸地是沙灘，灘上有一叢叢的樹林，以及一排林線伸展在遠方內陸的朦朧山腳下。10日，風從岸邊來，海浪較為平緩，我們設法搭小船靠抵岸邊的幾間小茅屋。居民-中國漁夫出來看我們…這些窮人住在草屋中，屋前的竿子晾曬著魚網。唯一的家畜是豬。我們獲知他們的家仍在內陸，季節改變時，才來沙洲捕魚。沙洲不大，周圍環繞淺水灘，他們住的小茅屋前，有泥和沙混合築成的堤防，那裡有許多斑螫棲息。如果嘗試捉牠們，牠們會迅速逃跑…一些小燕鷗從我們眼前飛過。」（史溫侯著、劉克襄譯，1989，11-12）

J.W Davidson 著、蔡啟恆譯，《臺灣之過去與現在》記載：「臺灣南部常有甚多反抗官府之海盜。他們在當時臺灣最高行政機關所在地的臺灣府以北五英里處，構成一名為國賽港 Koksikong 的村落；他們在該村集結眾多人員，藉劫掠周圍之村落。」

白尚德著、鄭順德譯《十九世紀歐洲人在臺灣》記載：「福爾摩沙南部的海盜為數眾多，他們不停的向中國官員們挑戰。海盜南部基地位於首都臺灣府北邊五英里的村子：Koksikong（國賽港）。」

丁紹儀《東瀛識略》記載：「弁兵則分自安平協。蓋安平昔為要隘，近年鹿耳、鯤身悉被沙淤，非泊泊百里外之國寨港，即泊鳳山縣之旗後口，似毋庸重兵坐守矣。」

丁紹儀《東瀛識略》記載：「海舶到臺，多泊百里外之國寨港；另易小舟，盤運而進。雖潮退時深祇二、三尺，而海天浩渺，一望無涯。時值夏、秋，風狂湧大，即國寨港亦不能泊。昔險今阻，不同如是。」

《臺灣總督府檔案》記載：「安平稅關長代理事務官中村是公報告國聖港稅關監視署移轉。」（明治36年臺灣總督府公文類纂）

《臺灣總督府檔案》記載：「翌十二日，午前第八時三十分淡水號乘組第九時安平港拔錨同第十時廿分國聖港船直上陸。」（復命書）

附錄三：重要地點及文化地景之座標定位表

圖 號	圖 名	經度座標	緯度座標
圖 3-40	竹筏港水道匯入鹿耳門溪處	東 23.033095	120.116566
圖 3-41	鹿耳門溪以北的竹筏港水道	23.033451	120.116201
圖 3-42	城西街三段 1 巷的竹筏港水道	23.058546	120.103138
圖 3-43	現今的竹筏港橋	23.058754	120.103117
圖 3-44	城西街三段 2 巷的竹筏港水道	23.059069	120.102612
圖 3-45	過去竹筏港水道出海口位置	23.095175	120.070812
圖 3-46	過去國聖港的位置	23.100534	120.069525
圖 3-55	竹筏港水道接四草綠色隧道之處	23.025862	120.135196
圖 3-56	竹筏港水道朝西北方向往本田路一段之河道	23.026445	120.134365
圖 3-57	過四草大道的竹筏港水道	23.027857	120.132423
圖 3-59	鹽工宿舍，又稱鹽夫舍，舊稱港寮	23.031024	120.127965
圖 3-60	本田路一段 150 號	23.029482	120.129754
圖 3-61	過了鹽夫舍的竹筏港水道	23.032281	120.126332
圖 3-62	過了北汕尾二路的竹筏港水道	23.033397	120.124937
圖 4-2	在龍雄三號橋一帶的七股溪	23.099099	120.093147
	國姓港海關監視所	23.093963	120.130749
圖 4-4	三股農場	23.104975	120.135184
	七股農場	23.112654	120.134170
圖 4-7	糠榔里入庄神榕	23.096390	120.148605

圖 4-10	土城聖母廟	23.067827	120.127248
圖 4-12	港仔西庄廟崇聖宮	23.057416	120.095371
圖 4-13	鄭成功登陸紀念公園	23.058560	120.114780
圖 4-14	正統鹿耳門古廟遺跡	23.047509	120.125877
圖 4-20	鹿耳門天后宮	23.037091	120.124352
圖 4-22	古鹿耳門天后宮遺址 (舊厝地仔、舊廟地堀)	23.052803	120.135917
圖 4-25	疑似釐金局	23.029467	120.130146
圖-4-26	鹽夫舍 (港仔寮)	23.031361	120.127571
	食水窟 (顯宮派出所前)	23.039851	120.130064
圖 4-27	鐘淵曹達鹽田 (臺鹼臺南廠)	23.030362	120.123216
圖 4-28	臺鹼員工宿舍群	23.034895	120.125167
圖 4-29	安順鹽田	23.025936	120.141095
圖 4-31	四草漁港 (四五堡漁港)	23.0239420	120.113393
圖 4-32	四草大眾廟	23.019741	120.135220
圖 4-33	四草礮臺	23.019014	120.135162
圖 4-34	荷蘭海堡遺址	23.019974	120.135406

附錄四：期中審查會紀錄及彙覆

審查意見	修正回覆
陳委員信雄	
1.本案將竹筏港歷史文獻考據及地理疊圖後，有新的發現值得肯定。	感謝委員肯定。
2.有關文字有欠扼要的地方，應消化文獻後轉成敘述明朗的寫法，因此頁14形成原因，頁18形成年代，以及頁44水路經過，文字再斟酌。有關行文中欠缺合理推理的過程，用一條文獻即推斷結果似不客觀，如頁21康熙用舢舨船，道光用竹筏之寫法，宜再多提供些史料訊息。	<ol style="list-style-type: none"> 1.感謝委員指教，文字敘述已有所潤飾，以期通順簡潔。 2.有關舢舨與竹筏的論述，為具體史料之呈現，並補充清末竹筏圖片及中外史料相關敘述。
3.用詞不妥的部分：（1）通篇文章寫作竹筏，因從漢字中找尋口語用字，建議竹筏改竹「簰」，才更為貼近這條由人工開鑿運河的在地特性。（2）有關臺灣歷史階段稱呼應中性統一寫為荷治、清領、日治、終戰。	<ol style="list-style-type: none"> 1.感謝委員指教，參考教育部「臺灣閩南語常用詞辭典」網站，竹筏之閩南語通用字為「竹排」，不過竹簰也列入相關稱謂。不過因為台江國家公園現行命名及計畫規定，本計畫仍以竹筏港、竹筏港水道等為主要稱謂。 2.本文有關臺灣歷史階段稱謂，遵照委員指示皆修正為荷蘭時代、清代、日本時代及終戰以後。
4.注意本文與註釋重複出現的現象，註放於文句結束後。	感謝委員指教，遵照委員指示修正。
5.文章中有三段宜注意：（1）黃任浚港之說（2）徐宗幹為竹筏港賊之陳述（3）竹筏港賊論述過多。	<ol style="list-style-type: none"> 1.感謝委員指教，有關「黃任浚港之說」一段，採自盧嘉興著作，本團隊已針對此一敘述進行採訪考證，相關結果亦已列於計畫之中。 2.有關「徐宗幹為竹筏港賊之陳述」一段，此不僅為目前清末漢文所見唯一史料，且亦為清末官員對竹筏仔賊之唯一評論，因此列入本計畫以供參考。 3.本計畫以為清末竹筏仔賊的出現及肆虐，可能導致商船降低停靠竹筏港之意願，因此具有重要歷史意義與價值，不過篇幅已遵照委員指示有所刪減。

<p>6. 導覽手冊建議增列：(1) 北汕尾海堡/熱堡、赤崁樓 (2) 相關文物深入介紹，例如安平壺、荷車、牛車、舢板船等河口船隻，宜深入具體著墨。(3) 較為爭議性或明顯有誤之訊息請妥為處理。</p>	<p>感謝委員意見。(1) 北汕尾海堡已增1節介紹(2) 所提文物與文本無涉，無法著墨(3) 較爭議性部份已刪除，錯誤訊息已更正。</p>
<p>7. 有關航行於河海口之竹筏型式，成大系統及船舶機電工程學系陳政宏教授已作過深入研究並寫成專文，提供本案參考，以及本人有一「手撐仔」模型，受託單位如有需要再聯繫。</p>	<p>感謝委員意見及補充資料，已列入研究計畫。</p>
<p>戴委員文鋒</p>	
<p>1. 本案對於竹筏港之掌握度極高，地圖年代比對、堡圖運用熟稔，並點出深度論述，亦有新發現值得讚許。</p>	<p>感謝委員肯定。</p>
<p>2. 關於竹筏港歷史調查的部分，本文中地圖資料來源不明應改善，如頁15、頁16、頁17、頁33、頁40、頁48等。</p>	<p>感謝委員指教，遵照委員指示修正。</p>
<p>3. 有關台灣堡圖中，當地稱之竹筏港日本人均寫為竹「筏(パイ)」港，乃日本人常用之寫法，係保留當地之口語說法。</p>	<p>感謝委員指教，遵照委員指示修正。</p>
<p>4. 文史資源叢書部分，須注意引用資料正確性，目前所彙整之景點大多為大眾所知，宜再擴充台江國家公園文史景點或新的調查成果，並於人文藝術方面多加陳述，突破有別於既有市面簡介書籍。</p>	<p>感謝委員指教，遵照委員指示處理。</p>
<p>5. 第二章四草鹽田生態文化村中一節，可加入陳誠所提字之石碑，亦同意陳教授信雄的建議，增列海堡介紹，若干陳述有誤之處，請見本人所提供之資料來修正。</p>	<p>感謝委員意見。已增入陳誠提字石碑，以及海堡介紹，並依委員提供資料更正錯誤。</p>
<p>張委員伯宇</p>	
<p>(一) 竹筏港歷史調查 1. 部分地圖缺乏比例尺與方位標，建議補上。</p>	<p>感謝委員指教，遵照委員指示修正。</p>

2. 關於竹筏港歷史調查的部分，本文中地圖資料來源不明應改善，如頁15、頁16、頁17、頁33、頁40、頁48等。	感謝委員指教，遵照委員指示修正。
3. 百年歷史地圖因校正處理問題，部分圖幅接合處走位較嚴重，使用應先檢核。	感謝委員指教，關於圖幅接合情況，為本人自行查詢座標值並進行定位接圖，因此其接合狀況較不是很理想，會適度的修正。
4. 將竹筏港、國賽港與鹿耳門港所涉之歷史文獻加以梳理，另列附錄。	感謝委員指教，遵照委員指示在附錄中整理有關竹筏港、國賽港所涉之歷史文獻，然有關鹿耳門港相關史料頗多，從荷鄭至近代之始料文獻皆有敘述，顧若完整列入附錄，將有過度龐雜情況，故將斟酌部分相關歷史文獻，以大事記方式呈現。
5. 文字敘述繁瑣，建議再予精鍊，利於讀者掌握脈絡。	感謝委員指教，遵照委員指示修正。
6. 口述傳說應用於歷史考證上，其正確性檢核需進行說明。	感謝委員指教，相關口述資料除前被學者盧嘉興所採錄外，本團隊也進行後續追訪，目前皆以完整羅列史料及後續採訪為原則。
7. 文中提及竹筏港水道兩旁有步道以供繃夫拉拖竹排，其有無現存遺跡？	感謝委員指教，有關舊時河道兩岸設有供人力拖拉用之走道，此為前輩學者盧嘉興所採錄，不過尚無其他資料或留存遺跡可供佐證。
(一)台江文史導覽書籍編著	
1. 導覽書籍中應善用地圖指示各文史資源點之地理位置，以便日後供一般民眾按圖索驥。	感謝委員意見，已增繪地圖。
2. 為便於一般民眾得以按圖索驥，係以圖/照片與文字搭配應予強化，例如妙壽宮金萬安號王船、36官將、24節氣門神均須配合照片或圖片較易瞭解，其餘案例均同。。	感謝委員意見，已增照片。
3. 文字敘述應強化並聚焦於「觀察重點」，例如日式宿舍引導遊客觀察到日式建築物之黑瓦，實則與一般坊間介紹有所區別。	感謝委員肯定與指教。
4. 本書未來係提供一般社會大眾使用，內容深度上建議受託團對斟酌拿捏，例如綠色隧道各紅樹林數種較為深入的介紹，荷蘭塚骸骨族群歸	感謝委員意見，4種紅樹林已深入介紹，荷蘭塚骸骨族群歸屬問題等也已併列陳述。

<p>屬問題等，因此牽涉到學界或地方間不同說法的部分，建議盡可能全數含括敘明。</p>	
<p>保育研究課</p>	
<p>1. 有關台江範圍界定建議或可至喜樹、灣里一帶。</p>	<p>感謝委員意見，已列入文史導覽書籍。</p>
<p>2. 前國土測繪中心南區第一測量隊隊長高祥雯發表於2010年南台灣研究會中之〈時間序列地圖探討臺江內海的空間變遷〉一文有竹筏港相關現代考證測繪資料，建議與其家屬聯繫加入參考，此為相當重要資訊。</p>	<p>感謝委員意見，已參酌列入研究計畫。</p>

附錄五：期末審查會紀錄及彙覆

審查意見	修正回覆
陳委員信雄	
1.儘速將期中審查已提出之疑問改正並說明。	感謝委員指教，遵照委員指示修正。
2. 通篇時代所稱，「日治」一詞帶有主觀性判斷，建議可改為日本時代、荷蘭時代。	感謝委員指教，遵照委員指示修正。
3. 註釋須符合一般歷史學之體例。	感謝委員指教，遵照委員指示修正。
4. 漢字中有「簾」字，為竹筏之意，本文不使用，不知原因何在。	感謝委員指教，參考教育部「臺灣閩南語常用詞辭典」網站，竹筏之閩南語通用字為「竹排」，不過竹簾也列入相關稱謂。不過因為台江國家公園現行命名及計畫規定，本計畫仍以竹筏港、竹筏港水道等為主要稱謂。
5. 談到交通工具，側重竹簾而不談木船，臺灣歷史博物館有「手撐仔」之模型而未談，此些都是日本時代可航行於河口之船隻，亦是吃水極淺的木板船。以及牛車為荷車，板輪車、笨車，應有所陳述，這些都是竹簾港上交通工具的特色。	感謝委員意見及補充資料，有關「手撐仔」相關敘述已列入研究計畫。
6. 頁29若干錯誤，註39所用錯誤請修正；只能寫「宋元」不能寫成「元宋」；毗社耶人不可能為臺灣島之居民。	感謝委員指教，此段為避免爭議已全數刪除。
7. 頁17、頁58、頁62，用字上要盡量客觀記載論述。	感謝委員指教，遵照委員指示修正。
8.頁111之訪談記載是否考量放在附錄	感謝委員指教，由於訪談內容為真實呈現，更能突顯並了解當時的歷史變遷，所以仍希望可以放在計畫內容內。
9.有關談到鼎美號、芙蓉郊、鴉片、竹筏港賊之篇幅比重過多，建議調整。	感謝委員指教，遵照委員指示修正。
10.有關提及海堡，趙文結論為其個人主觀，並與本人所作之研究及臺南市政府結論不同，若只引用趙文看法非常不妥。	感謝委員指教，本文改引陳委員文章以為補充。
11.有關叢書文稿部分：（1）圖片太多，似與本文不成比例，以及圖說	感謝委員指教，（1）照片已適度刪減，圖說也已修飾（2）已增入海堡

<p>文字，大多引自文中之句，而文字過多，且多含逗號、句點，並非一般說明文字所宜。(2) 缺談「海堡」這塊台江一級重要文史資源。(3) 若只用四本書如是說，億載金城的「磚」是取自於熱蘭遮城，然而目前現地上無所見到有關任何一塊荷蘭磚，這樣的論述會犯兩項嚴重問題，其一，說「有」卻看未見，會讓人不理解；其二，不合史學研究方法，不能盡信作者所寫，而不思考現況，以免陷入文獻而不自知。(4) 其餘若干錯誤，詳見提供之建議表。</p>	<p>章節(3)已依委員意見刪除(4)已依委員提供之建議更正。</p>
<p>戴委員文鋒</p>	
<p>(一) 竹筏港歷史調查部分 1. 由於竹筏港周圍屢遭水患，時人遂以「箕水豹」石碑於鹿耳門天后宮東北以鎮水。石碑在同治年間沖毀淹沒，之後於1999年出土。然而出土之經過有必要詳加說明，此一座鎮水的「箕水豹」石碑在臺灣民間信仰裡十分罕見，就個人所知，可能係唯一一件，有機會被提為文化資產之重要文物，因此這項資料可提供臺南市讓他們知情並列為提報時之參考資料。</p>	<p>感謝委員指教，遵照委員指示修正及增列發現經過，並在文後建議向台南市文化局提報為「重要民俗及有關文物」。</p>
<p>2. 有關四草大眾廟，本報告書引用廟方說法，陳西創建於康熙39年，然四草聚落比鹿耳門聚落形成更晚，鹿耳門天后宮建於康熙58年，惟四草大眾廟不可能早於康熙58年，況且本文也說四草聚落形成於清末，就此資料推斷，絕不可能於康熙38年就建成廟。至於其建廟確實年代應在嘉慶6年間(1801)，可參閱本人發表於中央研究院臺灣史研究所《臺灣史研究》18：3，〈臺南地區民間無祀孤魂轉化為神明的考察〉一文。</p>	<p>感謝委員指教，遵照委員指示修正，並參考戴委員相關著作。</p>
<p>3. 參考書目之體例要一致，以及將書籍原年代補上。</p>	<p>感謝委員指教，遵照委員指示修正。</p>

<p>(二)文史導覽書籍</p> <p>1.頁17安平天后宮一節，創於永曆22年，應是據相良吉哉《臺南州祠名鑑》，但康熙33年高拱乾《臺灣府志》是最早史料，記載中只說「偽鄭」所建年代不詳，建議最好兩者並陳。</p>	<p>感謝委員指教，已依委員建議將兩者併列。</p>
<p>2.頁73萬皇宮及頁80萬年殿之描述，請再檢視所分得神像、王船之敘述。而信官王養所獻之匾額，詞語是「過化存神」非“通”化存神，取自「用心如鏡，過化存神」之典故而來。</p>	<p>感謝委員指教，已更正。</p>
<p>3.頁37有關「安平追想曲」之描述以下幾點提醒：(1)本曲子是1951年陳達儒作詞，本文謂內容描述安平在同治4年(1865)一位安平港買辦女兒與荷蘭船醫相戀生下一位金髮的金小姐，然歌曲完全看不出其年代是何年，如何判斷出年代；(2)1865年安平洋行有英商、美商與德商，並沒有荷蘭人更遑論有洋行，係如何產生「蘭醫」；(3)陳達儒的填詞是源自日本1934年梅木三郎〈長崎物語〉再採借修改為安平這版本，若是直接將歌詞敘述擅以陳述，恐與史實不符，會有爭議。</p>	<p>感謝委員指教，已將該章節刪除。</p>
<p>4.文史導覽書籍與竹筏港歷史研究，在提及廟宇沿革時，均要小心處理廟方的說法，以免產生矛盾之處。</p>	<p>感謝委員指教，遵照委員指示處理。</p>
<p>張委員伯宇</p>	
<p>1.有關竹筏港歷史調查，文中所附之相片，建議可加入簡易地圖標示其點位，閱讀時會讀者更能加深對其空間意象。</p>	<p>感謝委員指教，遵照委員指示修正。</p>
<p>2.部分地圖尚未改善完備，建議儘速依期中審查意見改善，例如比例尺、方位標、地圖有否縮放等，以免造成讀者錯誤判讀。</p>	<p>感謝委員指教，遵照委員指示修正。</p>
<p>3.台江文史導覽書籍，多已按期中審查意見與建議作修正，然照片說明建議精簡為宜。</p>	

<p>4.竹筏港歷史調查及文史導覽書籍兩者提及廟宇之興建年代，與主神沿革係參考廟方說詞，缺乏學術論文論點佐證，建議審酌其行文內容，(例如四草大眾廟鎮海大元帥為臺灣人成神之第一人這樣的撰文是否妥當)。</p>	<p>感謝委員指教，遵照委員指示修正，有關四草大眾廟部分已參考戴委員著作進行修正。</p>
<p>5.若干文字誤植及期中報告時本人審查意見，請參閱報告書修正。</p>	<p>感謝委員指教，遵照委員指示修正。</p>
<p>6.有關結論建議事項尚未加以著墨，就國家公園經營管理者角色而言，研究調查成果之應用建議應是最主要之成果項目。</p>	<p>感謝委員指教，遵照委員指示修正。</p>
<p>企劃課</p>	
<p>1.建議將竹筏港歷史變化過程作成大事紀，將文獻或堡圖所提及之重要事件，稍作統整會更為清楚脈絡。</p>	<p>感謝台管處企劃課指教，將遵照指示在文後列出竹筏港大事記，以為補充。</p>
<p>解說課</p>	
<p>1.目前文史導覽書籍提供之文稿，似乎與國家公園的關聯性稍嫌不足。</p>	<p>感謝委員指教，已增六孔管理站、台管處在媽祖宮社區新增的自立打造點、顯宮社區的三郊寄普等壁畫、台管處未來新行政及遊客服務基地等與國家公園關聯性之介紹。</p>
<p>保育研究課</p>	
<p>1.頁8之套繪圖，請改以最新國家公園分區名稱作彩色套疊。</p>	<p>感謝委員指教，遵照委員指示修正。</p>
<p>2. 2.對竹筏港的稱呼過多，有竹筏港溪、竹筏港排水等，宜全文統一一種說法，請再行檢視。</p>	<p>感謝台管處保育研究課指教，將遵照指示統一稱為「竹筏港水道」，不過竹筏港排水為引用文字，此部分則維持原有文獻所摘錄。</p>
<p>3.建議將重要地點或文化景觀製成一張座標定位，可放於附錄中呈現。</p>	<p>感謝台管處保育研究課指教，將遵照指示在文後列出重要地點或文化景觀製成一張座標定位，以為補充。</p>
<p>4.文史導覽書籍的內容要有國家公園成立之目的，建議筆法須由文化旅遊、生態旅遊的角度切入提供給讀者，而非觀光旅遊。</p>	<p>感謝委員指教，遵照委員指示修正。</p>

- * 「本報告僅係受託單位或個人之研究/規劃意見，僅供台江國家公園管理處施政之參考」
- * 「本報告之著作財產權屬台江國家公園管理處所有，非經台江國家公園管理處同意，任何人均不得重製、仿製或為其他之侵害」

台江地區文史資源調查及應用規劃研究(三)----竹筏港
歷史調查與台江文史導覽書籍編著計畫 成果報告書

發行人：呂登元

編撰：吳建昇、許獻平、許清保、郭馥瑯、王素滿、蔡登進

出版：台江國家公園管理處

地址：臺南市安平區城平路2號

網址：<http://www.tjnp.gov.tw>

電話：06-3910000

傳真：06-3911234

主辦單位：台江國家公園管理處

委託單位：亞登民俗文化工作室

出版日期：中華民國103年12月

版次：初版

ISBN 978-986-04-3951-9 (平裝)

國家圖書館出版品預行編目(CIP)資料

臺江地區文史資源調查及應用規劃研究. 三, 竹筏港歷史調查與臺江文史導覽書籍編著計畫成果報告書 / 吳建昇等編撰. -- 初版. -- 臺南市 : 臺江國家公園, 民 103.12

面 ; 公分

ISBN 978-986-04-3951-9(平裝)

1. 人文地理 2. 臺江國家公園

733.9/127.4

[103027007](#)