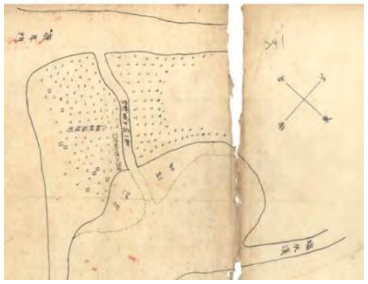
台江國家公園歷史水道及其相關設施探查計畫



成果報告書

台江國家公園管理處　委託辦理報告

（本報告內容純係作者個人之觀點，不應引申為本機關之意見）

中華民國 110 年 12 月

台江國家公園管理處委託辦理計畫

台江國家公園歷史水道

及其相關設施探查計畫

【成果報告書】

委託單位/ 台江國家公園管理處

執行單位/ 國立嘉義大學應用歷史學系

計畫主持人/ 吳 建 昇

協同主持人/ 蔡 博 任

/ 許 清 保

中華民國 110 年 12 月

【目　　錄】

摘　要

第一章　前言 1

第一節　計畫緣由 1

第二節　主題背景與前人研究 2

第三節　工作項目與計畫目標 8

第四節　研究方法及調查地區 12

第五節　預期工作進度 13

第六節　計畫預期效益 14

第二章　竹筏港歷史調查之補遺修正.....吳建昇.....18

第一節　2014 年「竹筏港歷史調查」成果簡述.....18

第二節　竹筏港水道的興築時間與浮覆地開拓.....23

第三節　釐金局港仔寮分卡的相關問題.....30

第四節　竹筏港水道間的「八角亭」.....38

第五節　「稅關監視所（署）」及溪河的運輸.....52

第六節　在〈臺灣堡圖〉以前可能標示竹筏港水道的古地圖.....60

第三章　台江國家公園北段歷史水道調查.....許清保.....78

第一節　地理及水文環境.....78

第二節　歷史水道的沿革變遷.....80

第三節　國賽港浮覆地開發利用.....118

第四節　七股溪沿線聚落與考古調查.....129

第四章　台江國家公園中段歷史水道調查……吳建昇……171

第一節　地理及水文環境……171

第二節　歷史水道的沿革變遷……172

第三節　歷史水道與聚落、產業的發展…… ……203

第五章　台江國家公園南段歷史水道調查……蔡博任…215

第一節　地理及水文環境……215

第二節　歷史水道的沿革變遷……246

第三節　歷史水道與聚落、產業的發展……248

第四節　鹽水溪南岸之人文地景—安平區……271

第六章　台江歷史水道之應用規劃……吳建昇……284

第一節　重繪竹筏港水道位置圖……284

第二節　台江走讀路徑規劃……曾國棟、吳建昇……290

第三節　舉辦台江歷史水道文化講座……307

第四節　台江歷史水道解說牌規劃……315

第七章　結論與建議 ……326

參考書目 ……339

附錄 1：台江歷史水道大事記……349

附錄 2：第一次期中審查會議問題及彙覆……357

附錄 3：第二次期中審查會議問題及彙覆……365

附錄 4：第三次期中審查會議問題及彙覆……373

附錄 5：期末審查會議問題及彙覆……381

摘　要

竹筏港水道是台江內海浮覆後形成的一條水道，係台江國家公園之史蹟保存區，全長達約 10 餘公里，乃過往府城郊商因運送商貨、鹽糖及民生物資所用的水道。2014 年台江國家公園管理處針對這條歷史水道，在部分水道成為隱溪或排水溝的今日，透過文獻資料整理、地圖比對與實地田野調查，推斷且證實竹筏港水道位置。

然而，立基於先期完成的調查成果所示，有關釐金局與分卡型式、檢驗站或檢查哨位置型式，其歷史水道中之稅務或通行費等機構，以及水道開鑿的確切時間等，因前期計畫調查期間尚無法充足瞭解該水道其相關設施，爰此為珍視台江這一條歷史水道，擴大其影響力，須解開未盡之謎以累積成果，完整建立竹筏港溪史蹟保存區資料。

除了上述人工運河外，位於鹽田生態文化村之原運鹽碼頭（台江國家公園管理處分區為史二-安順場務所史蹟保存區），其施工方式具獨特性，以及運送鹽的水陸路線，亦值得深入探討。以期逐步瞭解不同時期水路漫布於台江地區的獨特現象，發掘更多陸浮後趨近穩定的台江現存水道及已歿歷史水道，其歷史價值及相關故事，並據以執行做為未來文史重點教育場域。

關鍵字：台江國家公園、台江內海、竹筏港、嘉南大圳、七股溪、曾文溪、鹿耳門溪、鹽水溪

The Historical Research Of historical water chanels and related facilities in Taijiang National Park

Summary

After the TaiJiang Inner Sea submerged, there emerged a watercourse called Jhu-fa-gang Canal. From Koksikong in the North, south to Sih-cao Lake, it extends a north - south direction about 20 kilometers.The Taijian National Park Administration has planned the Jhu-fa-gang Canal as a historical area, which was formerly used by Tainan guided merchants to transport commercial goods and materials. In 2014, Taijian National Park Administration conducted research and investigation on Jhu-fa-gang Canal, through literature review, map contrast and field work to confirm the location ofJhu-fa-gang Canal.However, in the previous research and investigation of Jhu-Fa-Gang canal, many questions have not been solved, such as the institutions and mechanisms for collecting waterway fees and the operation time of waterway. Therefore, in order to make the outside world know more about Jhu-Fa-Gang canal, we hope to solve some problems in the past and make the data of Jhu-Fa-Gang canal historical area more complete and clearer.In addition to Jhu-Fa-Gang canal, there are many different natural rever or man-made canal within the scope of Taijiang National Park. We hope to have more historical understanding of these water channels, find more stories related to water channels, Increase historical value of these channels, and make these water channels also a place for promoting education.

Keywords：TaiJiang National Park, TaiJiang Inner Sea, Jhu-fa-gang Canal, Chia-Nan Irrigation Channels, Cigu Creek, Zenwen River, Luerhmen Creek, Yanshuei River

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，乃至戰後以來，各個時期都保留下一些開發史蹟，擁有豐富多元的文化資源，無論是有形或無形的文化資產，都能夠展現其做為臺灣重要歷史舞臺的價值。2009 年 12 月 28 日，台江國家公園正式掛牌成立之後，為了能呈現該地區完整面貌，在自然生態的保存與維護之外，亦積極進行人文歷史的經營規劃，長期投入於「台江內海及周緣地區人文歷史調查」等相關研究計畫，研究範圍包含台江歷史的發展、四百年來海岸線變遷、17 世紀荷蘭商館及建築群、無形文化資產的調查等，研究成果豐碩亮眼，也引領學界更多學者與研究生接續進行相關研究調查。

在台江國家公園所支持的各項研究調查計畫之中，2014 年委託亞登民俗文化工作室及吳建昇團隊進行「竹筏港歷史調查與台江文史導覽書籍編著計畫」，當時在竹筏港水道的調查部份，執行單位透過文獻資料整理、地圖比對與實地田野調查等方式，推斷且證實竹筏港水道位置。不過在有關竹筏港水道的興築時間，以及在水道中有關實際經營的相關議題，例如釐金局分卡的作用及外觀造形、檢驗站（檢查哨）位置及外觀造形等，卻因前期調查計畫時間與資料不足，以致無法充足解決上述相關問題，是以也期望藉此次研究調查能解開未盡之謎，累積研究成果，建立竹筏港溪史蹟保存區完整資料。

又除了上述由人工開鑿維持的竹筏港溪外，在台江國家公園內尚有許多自然溪流及人工水道，例如位於鹽田生態文化村之原運鹽碼頭（台江國家公園管理處分區為史二-安順場務所史蹟保存區），在有關運鹽船隻所行走的水道、輸送滷水的鐵管路線等，亦是非常值得深入探討的議題。至於嘉南大圳的出現、自然溪道的水路與殘留遺跡及現存的排水溝渠等，或許也都有進一步探討的價值。

是以，本年度台江國家公園管理處將進行「台江國家公園歷史水道及

其相關設施探查計畫」，這是以 2014 年「台江地區文史資源調查及應用規劃研究（一）」所進行之「竹筏港溪」研究調查為基礎，除了深入於前述調查較不足處之外，也希望將調查範圍擴及與其他在台江國家公園所在的其他歷史水道與相關設施，例如運鹽水路、嘉南大圳、自然溪道等，以期逐步瞭解不同時期水路漫布於台江地區的獨特現象，發掘更多陸浮後趨近穩定的台江現存水道及已歿歷史水道，呈現其歷史價值及相關故事，並據以執行做為未來文史重點教育場域。

第二節　主題背景及前人研究

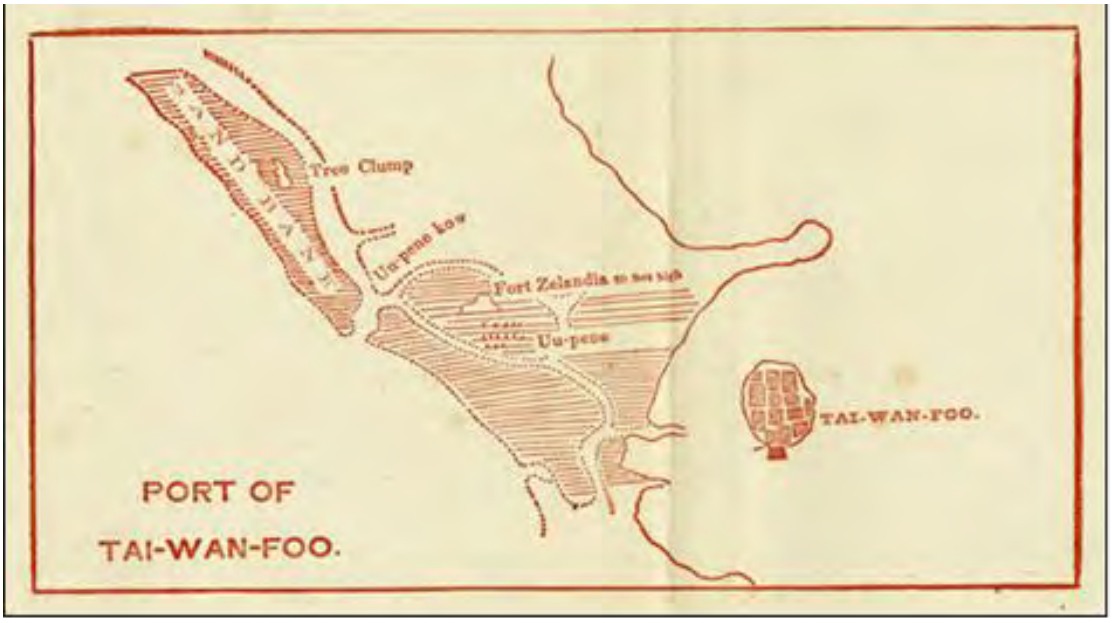
清道光 3 年（1823）7 月，由於連日豪雨成災，造成灣裡溪（曾文溪）上游因山洪暴發、溪流改道，在蘇厝甲（安定蘇厝）一帶沖潰堤防、直入台江內海，滾滾洪水挾帶了大量泥沙、土石，導致台江內海淤浮，幾乎被泥沙淤積成一大片的海埔新生地，也造就了今臺南市安南區大部分土地。據隔年（1824）4 月，總兵觀喜等人所上奏摺〈籌建鹿耳門砲臺〉提及：「上年七月風雨，海沙驟長。當時但覺軍工廠一帶沙淤，廠中戰艦不能出入；乃十月以後，北自嘉義之曾文、南至郡城之小北門外四十餘里，東自洲仔尾海岸、西至鹿耳門內十五、六里，瀰漫浩瀚之區，忽已水涸沙高，變為陸埔。」[1]當台江內海浮覆成為陸埔之後，原來綿延環護著台江內海的濱外沙洲，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，也慢慢地和這片新生海埔地連結在一起，逐漸失去了對郡城防衛與外控的功能。

[1] 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。

全臺前後山輿圖（1878）中浮覆後的台江內海
（資料來源：《縱覽台江-大員四百年地輿圖》，頁 94-95）

道光 3 年（1823）以後，由於曾文溪改道南向，雖大抵向西南往鹿耳門口附近出海，不過因新生海埔地勢低平，且自然堤尚未穩定成形，致使台江浮覆區自然發展形成了許多溪流和小水塘，這些縱橫漫延地溪流和大小水域，日後成為此地村落間交通往來的憑藉，居民駕馭竹筏在聚落間擺渡移動，在當時這可能是十分尋常與重要的交通方式。而當時位於台江浮覆區西側的「竹筏港」（最初可能被稱為「安平內港」），因此一水道位於國賽港、鹿耳門港與安平大港之間，且可輾轉連接四草湖、北幹線通抵府城五條港地區，遂成為府治在台江浮覆後最重要交通及貿易路線。本團隊計畫主持人吳建昇曾在 2014 年接受台管處委託進行竹筏港水道的歷史調查，透過文獻資料整理、地圖比對與實地田野調查，大抵推斷竹筏港水道位置、南北竹筏港水道的差異、竹筏港水道的

經營方式、釐金局港仔寮分卡的位置等，不過由於研究與調查時間有限，因此仍有許多尚待解決的問題。



1867 年 Wm. Fred Mayers、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）

又除「竹筏港」水道之外，我們可以發現在台江國家公園範圍內尚有許多的溪流或水道，在不同時期可能具有產業、運輸、防洪、給水、排水等功能，例如過往在安順鹽場的鹽田，其主要就利用四草湖北側水域及沙灘築堤擋水興建，並興建運鹽水道及碼頭，以連通在安平的製鹽總廠，其開闢時間約在大正 8 年（1919）至大正 10 年（1921）之間，當時日人為了保護堤防，在運鹽水道外圍普遍種草植樹，在內部堤腳處則種植五梨跤、海茄苳……等紅樹科植物，今日四草大眾廟後綠色隧道的兩側紅樹林，應該就是當時日人植栽護堤發展的結果。[2]然而這條著名的綠色隧道，長久以來卻被許多人誤認為是竹筏港水道，也造成了許多歷史爭議與傳播錯誤資訊的問題，不過由此可知這些歷史水道具有論述與探討的價值。

[2]鄭允翔，〈南竹筏港水道變遷之初探〉《國家公園學報》24：2（臺北：內政部營建署，2014），頁 47-48。

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，有越來越多的學者與年輕學子投入相關研究，從歷史、地理、生態、氣候、商業經濟、觀光休憩、土地測量、公共服務等各個層面，希望能對台江有更多元的了解，提供台管處經營管理的參考，這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「歷史水道」的相關研究，卻大抵仍以「竹筏港水道」與「運鹽水道」為主。

在〈臺南縣管內全圖〉（1901）描繪在媽祖宮一帶的竹筏港水道
（資料來源：《縱覽台江-大員四百年地輿圖》，頁 116）

有關竹筏港水道的研究，早期以前輩學者盧嘉興的調查最為完整，在其所撰《鹿耳門地理演變考》一書中，除了提及竹筏港水道的開鑿及後續開墾情況，對竹筏港所在的「四草湖」和「郭賽港」也多所描述，特別是當時對地方耆老的訪談紀錄，這些更是認識竹筏港水道的最重要資料，有助於本計畫對竹筏港水道發展的釐清。至於近年來較深入完整的調查或研究資料，首見於 2011 年由鹿耳門天后宮所出版的《鹿耳門志》一書，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，由黃文博校長主筆撰寫，以前輩學者盧嘉興的調查為基礎，並加入黃校長個人的採訪紀錄，重新開啟對竹筏港水道歷史的研究，尤其在「釐金塭」與釐金局（港仔寮分卡）遺址的論述部分，這對當時剛成立的台江國家公園及新景點－四草綠色隧道而言，可以說是非常重要的參考資料；之後在 2012 年本團隊主持人吳建昇以〈「竹筏港」水道之初探〉一文發表於《臺南文獻》，其內容主要探討竹筏港水道的可能位置，並對四草綠色隧道為竹筏港水道提出質疑；2013 年台管處委託本團隊主持人吳建昇進行《台江地區文史資源調查及應用規劃研究（三）》，除了文獻史料的蒐集外，並透過考古實察、地理定位與空間分析等跨領域研究方式，期望藉此對竹筏港水道有更多了解，也提出許多未來對竹筏港水道的研究建議及推廣方式；在 2014 年服務於台江國家公園管理處的鄭允翔先生，以〈南竹筏港水道變遷之初探〉一文發表於《國家公園學報》，此文除了論述鹿耳門溪以南的竹筏港水道的所在位置外，對於當時竹筏港水道的型式及船隻運行也提出個人意見，也提出四草綠色隧道的紅樹林為運鹽港道護堤的說法。

日治時期安順鹽場運鹽舊照
（資料來源：聚珍臺灣王子碩老師提供）

又有關運鹽水道的研究，主要見於與安順鹽場的相關研究，早期以臺灣製鹽總廠的出版品，如《鹽業通訊》、《鹽務月刊》、《鹽業與鹽工》、《中國

鹽政實錄》等，又前輩學者盧嘉興有關臺灣鹽場的研究亦相當豐碩，相關論文散見於《鹽業通訊》、《臺南文化》、《南瀛文獻》等。近年來，與臺灣鹽業相關研究或學位論文頗多，如 2013 年蔡炅樵《大臺南的鹽業》等，不過與安順鹽場運鹽水道有直接相關者，最完整者以 2014 年臺南市政府文化局委託高雄大學陳啟仁教授所做「市定古蹟原安平鹽田船溜暨專賣局臺南支局安平出張所調查研究及修復計畫」，在其成果報告書中對此一古蹟及相關水道之歷史沿革有所描述；學位論文方面，最相關者以蔡文彬〈工業遺址到生態文化村－臺南安順鹽場個案之研究〉（2003 年樹德科技大學建築與古蹟維護研究所碩士論文）、吳宗誠〈鹽田文化空間發展與生態旅遊策略探討以臺南市鹽田生態文化村為例〉（2015 年高雄大學創意設計與建築學系碩士論文）二篇為要，兩篇論文也都有運鹽水道的論述。

日治時期安平地區竹筏型式
（資料來源：府城文物收藏家郭宣宏老師提供）

至於其他與台江國家公園歷史水道及其相關設施的探討,尚可見於安平港、曾文溪、嘉南大圳、四草砲臺、七股內海等論文，不過都未有較完整或系統性的論述，更少與現地實察進行整合式探討，因此本次特別期望能將調查範圍擴及與其他在台江國家公園所在的其他歷史水道與相關設施，以發掘更多陸浮後趨近穩定的台江現存水道及已歿歷史水道，呈現其歷史價值及相關故事，並據以執行做為未來文史重點教育場域。

第三節　工作項目與計畫目標

本計畫目標將依據台江國家公園邀標書之規畫，以分區進行台江國家公園歷史水道及其相關設施探查計畫，並針對後續成果應用提出建議，以做為後續台江國家公園未來在人文史蹟項目中經營管理的參考。其工作項目及各期工作報告大抵如下：

（一）現地踏查及文獻資料分析：

1. 梳理台江歷史水道紋理並加以分類其用途（貿易/給水/交通/產業等），並針對後續成果應用提出建議。
2. 在前期調查後續研究部分，將進一步探討釐金局分卡的相關問題,包含清末收取釐金的重要性,對地方發展的意義與貢獻等，同時疑似釐金局所在之釐金塭一地，將以地表考古評估有無發掘考古之必要；另也將找尋檢查站的可能位置，並針對其用途及進行地圖定位。
3. 探討台江歷史水道相關之文物（如三郊界碑）、重要遺蹟（釐金局分卡與港仔寮等）、運鹽碼頭設施等不同時期所需功能及重要性。
4. 竹筏港水道為南北走向，也是此次計畫的重點項目，現況卻因曾文溪及鹿耳門溪等溪流的切割，可以區分為北段（以國賽港為主）、中段（北竹筏港水道為主）及南段（南竹筏港水道為主），所以實際進行調查也以此為區分。

5. 在歷史價值評估後，將有助提升台江地區重要歷史水道之文化資源特色。

（二）落實相關成果展現：

1. 整體規劃本案歷史水道之解說牌誌所設置的地點，撰寫相關文字內容並輔以圖片，並協助取得相關圖片使用授權，用以呈現地方特色與歷史環境之變遷。

2. 將學術論述轉化為可應用於環境教育的解說素材，以作為文史重點教育場域。

（三） 教育訓練（志工課程及專題講座）：

1.本計畫將整合及歸納台江歷史水道調查成果，將學術論述轉化為可應用於環境教育的解說素材，規劃參與對象將以台管處志工為主，因其對台江國家公園相關資源點已有所認識，亦能與志工課程進行相關問題之探討。課程安排上有文化解說路徑的安排，藉由充實及強化環境規劃的思考，以做為本計畫調查之成果分享。

2 規劃辦理相關專題講座，主題為歷史水道或文化路徑等項最新文化資產議題,講座人員名單將與台管處相關人員商討後提出，邀請及接送事宜則由本計畫團隊負責。

（四）蒐集與本案相關之中外文相關書目，以供台江國家公園管理處書庫收藏參考之用。

（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。

（六）各期工作報告如下：

各期工作	期程	工作內容

工作計畫書（期初）	決標次日起 30 日曆天內(星期例假日或國定假日計入）提交工作計畫書 （紙本 5 份、電子檔）至台江國家公園管理處。	應含詳細計畫目標、執行策略或綱要、辦理方法、工作進度表及其他委託工作內容等。
第一次期中報告書	109 年 9 月 30 日前提交第一次報告書（紙本 15 份、電子檔）至台江國家公園管理處辦理審查。依據工作計畫書審查意見修正。	內容包含蒐集及解讀有關原竹筏港北段一帶歷史水道(含七股西緣、青草崙、什份塭、港西、鄭仔寮、土城等）之文獻史料、古今地圖等，並進行現地田野調查與現況呈現。對於台江國家公園所在與歷史水道相關之古物、史蹟、歷史景觀等文化資產亦進行階段性探討。
第二次期中報告書	110 年 3 月 20 日前提交第二次期中報告書(紙本 15 份、電子檔）至台江國家公園管理處辦理審查。依據第一次期中報告書審查意見修正。	內容包含蒐集及解讀有關原竹筏港南段一帶歷史水道（含媽祖宮、北寮等）之文獻史料、古今地圖等，並進行現地田野調查與現況呈現。對於台江國家公園所在與歷史水道相關之古物、史蹟、歷史景觀等文化資產亦進行階段性探討。
第三次期中報告書	110 年 8 月 20 日前提交第三次期中報告書(紙本 15 份、電子檔）至台江國家公園管理處辦理審查。依據第二次期中報告書審查意見修正。	內容包含蒐集及解讀有關原四草湖及銜接安平一帶歷史水道（含四草、南寮、安平後等）之文獻史料、古今地圖等，並進行現地田野調查與現況呈現。對於台江國家公園所在與歷史水道相關之古物、史蹟、歷史景觀等文化資產亦進行階段性探討。

期末報告書	110 年 11 月 30 日前提交期末報告書（紙本 15 份、電子檔）至台江國家公園管理處辦理審查。依據第三次期中報告書審查意見修正。	內容除完整呈現前述調查區域歷史水道之論述外，對於台江國家公園所在與歷史水道相關之古物、史蹟、歷史景觀等文化資產進行完整探討；並對於台江地區之歷史水道進行歷史與文化資源之價值評估與建議，以提供台江地區後續保護與相關規劃之參考。
成果報告書及相關資料	依據期末報告書審查意見修正，製作書面成果報告書，至 110 年 12 月 31 日前檢送成果資料至台江國家公園管理處辦理驗收結案。	一、 繳交成果報告書 30 份，含 300 字內中英文摘要，其印製裝訂之規格、式樣、封面顏色、紙質等均應依照機關之規定辦理。 二、 報告全文電腦文字及圖檔（word 檔、pdf 檔及各期之期中、期末簡報 ppt 檔），俾供登載於網際網路，格式悉依機關規定辦理。 三、 本計畫全部之工作資料，含解說牌規劃、辦理講座及志工培訓等項，數位電子檔（底片掃描解析度至少 300dpi，或數位相機拍攝照片 1,000 萬畫素以上之規格），及重要影片檔（數位電子檔 1080p 或 1080i 以上畫質），依機關所要求之格式建置。 四、 提供相關之通俗文章 1 則，字數至少 2,000 字，並檢附文章相關之照片二張，以利機關登載於網際網路上或作為文史解說教育、環境教育之用途。 五、 上述成果電子檔以行動硬碟存錄 1 份。

第四節　研究方法及調查地區

（一）文獻蒐集與回顧

針對台江國家公園歷史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台江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

本研究運用歷史學併同地理學之田野調查方式，針對台江國家公園內區域進行歷史水道之自然遺跡及歷史遺址等調查，並配合 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，用以理解這些重要歷史水道的歷史發展脈絡，並以備為本研究之基礎資料。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）執行團隊會議探討

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。

（四）報告撰述

本計畫基於上述各項文獻蒐集、調查研究及會議探討之成果，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，期以藉由盤點台江歷史水道情況、釐清相關爭議或問題，並進一步發掘出相關故事，呈現其歷史與文資價值。

第五節　預期工作進度

本計畫之執行期程自契約簽訂日至 2021 年 12 月 31 日以內完成履約項目，亦即共約 21 個月。有關本計畫之研究進度，在本團隊進行工作分配會議後，將依前述工作內容及預期目標，進行文獻史料彙整、田野團隊教育訓練、口述訪談、自行車路徑規畫、田野調查執行、執行團隊會議、撰寫研究成果及辦理教育訓練講座等各項工作，並依序繳交工作計畫書（期初報告）、第一次期中報告書、第二次期中報告書、第三次期中報告書、期末報告書，由於其工作預定分為三階段進行如下表所示：

（表 1）第一階段預估進度甘梯圖

日程 工作項目	2020 年						
	04 月	05 月	06 月	07 月	08 月	09 月	10 月
繳交工作計畫書							
文獻史料蒐集							
田野團隊基礎訓練							
口述訪談與田野調查							
自行車文史路徑規畫							
執行團隊會議							
繳交第一次期中報告書							

（表 2）第二階段預估進度甘梯圖

日程 工作項目	2020 年		2021 年				
	11 月	12 月	01 月	02 月	03 月	04 月	05 月
文獻史料蒐集							
口述訪談與田野調查							
執行團隊會議							
文化路徑講座							

志工教育訓練 與戶外解說							
繳交第二次期中報告書							

（表 3）第三階段預估進度甘梯圖

日程 工作項目	2021 年						
	06 月	07 月	08 月	09 月	10 月	11 月	12 月
文獻史料蒐集							
口述訪談與田野調查							
執行團隊會議							
志工教育訓練 與戶外解說							
文化路徑講座							
解說牌規劃設置							
繳交第三次期中報告書							
繳交期末報告書							
繳交成果報告書							

第六節　計畫預期效益

本計畫針對前述各項工作項目，預期對於台江國家公園相關施政之助益，大抵如下：

（一）盤點台江國家公園歷史水道及相關設施

本計畫將以前次竹筏港水道調查計畫之研究成果（2014 年「台江地區文史資源調查及應用規劃研究（一））為基礎，嘗試針對台管處所轄範圍之歷史水道，進行全面性現地踏查及文獻資料分析，以盤點及梳理台江歷史水道紋理並加以分類其用途（貿易/給水/交通/產業等），將分期分區進行台江歷史水道之調查，以藉此釐清相關爭議或問題，並進一步發掘出更多與台江歷史水道相關故事，並提供委託單位後續成果之應用建議。

（二）台江水道文獻史料之蒐集

本計畫將以前次竹筏港水道調查計畫之研究成果（2014 年「台江地區文史資源調查及應用規劃研究（一））所累積之各類文獻史料為基礎，嘗試針對台管處所轄範圍之歷史水道，進行文獻史料之盤點蒐集工作，蒐集範圍包含檔案、史料、地圖、老照片及繪葉書等，蒐集成果提供予台管處進行保管收藏，由於文獻蒐集為後續研究之開端，期望藉此拋磚引玉、吸引更多學界夥伴及碩博士研究生投入台江國家公園相關研究。

（三）台江水道解說牌之設置

本計畫期許將學術論述轉化為可應用於環境教育的解說素材，將在第一次期中報告中提出自行車文史路徑規畫，以前次竹筏港水道調查計畫之研究成果（2014 年「台江地區文史資源調查及應用規劃研究（一）」為基礎，進行竹筏港水道文史路徑之規劃；而在此次完整進行台江歷史水道之盤點與分析後，亦將選擇規劃歷史水道解說牌之設置地點，撰寫相關文字內容、輔以圖片說明，並協助取得相關圖片使用授權，用以呈現地方特色與歷史環境之變遷，以作為未來文史重點教育場域。

（四） 自行車文史路徑規畫及台江水道解說講座之規劃

本計畫期許將學術論述轉化為可應用於環境教育的解說素材，在第二次期中報告後規劃歷史水道或文化路徑相關講座，講座人選與台管處商議後提出講座邀請，藉由學者專家之演講，分享歷史水道或本計畫相關知識，並在演講後段安排觀眾發問時間，使學者專家與臺下觀眾互動討論，以做為本計畫調查成果分享與進行相關主題之探討。

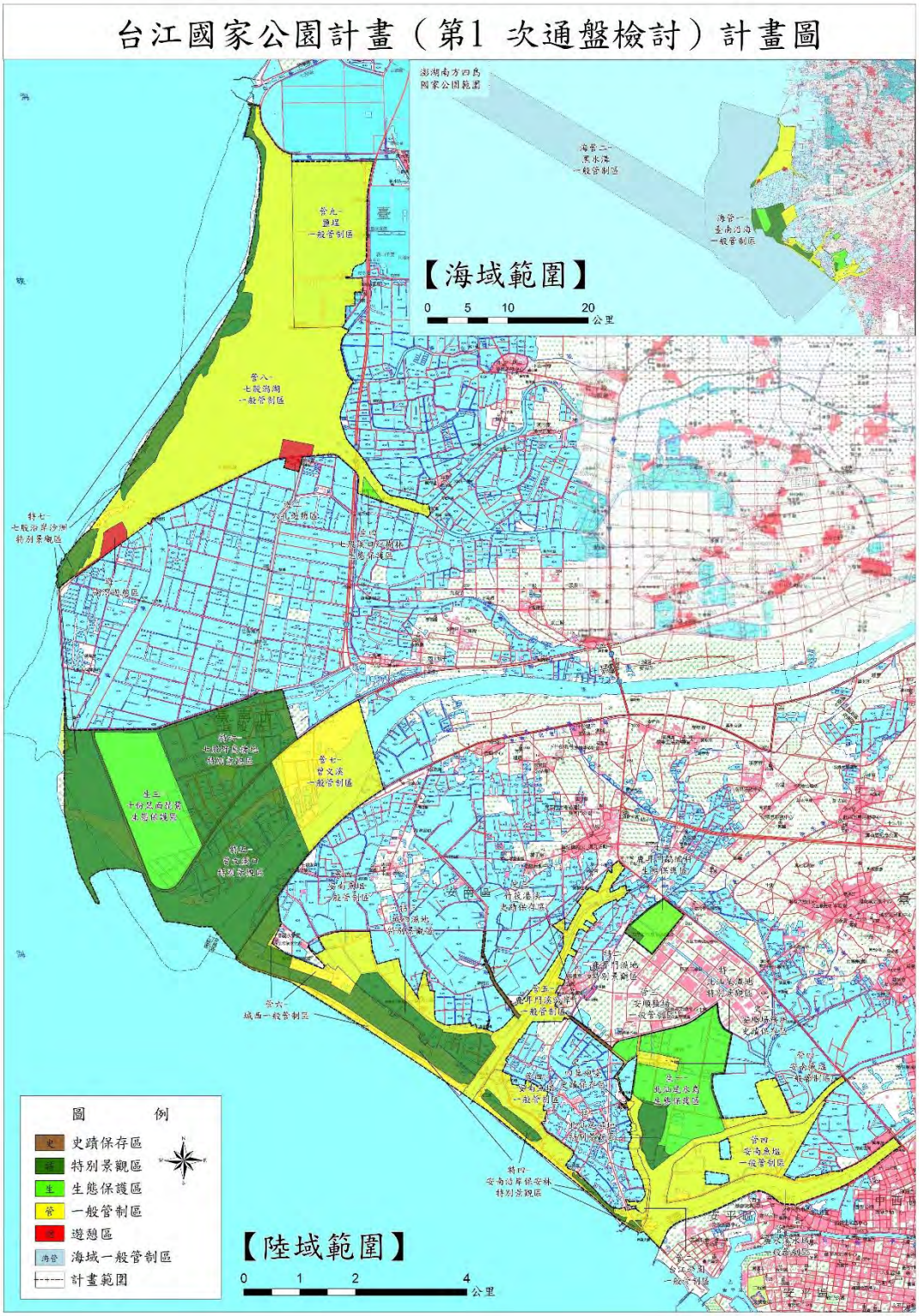
（五）志工教育訓練與戶外解說之規劃

本計畫將整合及歸納階段性台江歷史水道調查成果，期許將學術論述轉化為可應用於環境教育的解說素材，在第二次期中報告後及第三次期中報告後，規劃志工教育訓練與戶外解說，由本團隊成員向台管處志工夥伴分享前期調查成果，並安排自行車解說導覽，藉由田野

踏查及現地解說之規劃，分享本計畫之歷史水道或相關知識，充實及強化環境體驗，並在訓練活動中安排共商討論時間及回饋機制，使本團隊與志工伙伴互動討論，以做為本計畫調查成果分享與進行相關主題之探討。

（六）台江水道後續相關規畫建議

本計畫將在完整進行各項工作後,將對台江歷史水道提出後續各項中長期建議，例如竹筏港水道史蹟公園之設置、建置台江歷史檔案資料室及後續相關研究主題等，以期使本計畫能開創出更多可能。



台江國家公園轄域範圍及轄下各分區位置圖

第二章　竹筏港水道調查之補遺與修正

吳建昇

「竹筏港」，或稱「溪筏港」[3]、「鹿耳門運河」，[4]也有「竹排仔港」、「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，由於可以連結逐漸取代鹿耳門、在當時可以停泊大船的國聖港，因此成為重要的交通及商貨運輸水道；而後由於自然淤積，因此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，因此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，向北可延伸至七股區三股溪一帶，向南則可藉由其南段的四草湖、舊運河連結商貿中心－安平。

在前次 2014 年「竹筏港歷史調查」中，當時透過文獻資料整理、古今地圖比對與實地田野調查等方式，推斷且證實竹筏港水道位置。不過在有關竹筏港水道的興築時間，以及在水道中有關實際經營的相關議題，例如釐金局分卡的作用及外觀造形、檢驗站(即八角亭)位置及外觀造形等，卻因前期調查計畫時間與資料不足，以致無法充足解決上述相關問題，因此也期望藉由此次調查能解開未盡之謎，累積研究成果，建立竹筏港溪史蹟保存區完整資料。

第一節　2014 年「竹筏港歷史調查」成果簡述

在 2014 年「竹筏港歷史調查」的工作成果，主要針對清末郡城西側重要交通路線－竹筏港水道，進行完整深入的研究調查，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。依據當時調查已逐步釐清竹筏港水道的歷史緣起與流路位置，並藉由竹筏港水道的文獻爬梳，大抵了解竹筏港水道周圍的人事物變化，

[3]在日明治 37 年（1904）的《臺灣堡圖》中，竹筏港被載記為「溪筏港」。又所謂「溪筏」是指載運商貨旅客的竹筏，正式稱謂為「運送筏」，此外有漁業筏（漁筏）、運水筏等，一般溪筏的體積最為龐大，載運量也最大。明治 32 年（1899）臺灣總督府公文類纂甲種永久保存第二十一卷交通「竹筏ノ儀ニ付臺南縣ヘ回答」載「國史館臺灣文獻館文獻檔案查詢系統」典藏號：00000368016。

[4]據《臺灣日日新報》日明治 38 年（1905）8 月 3 日報導，竹筏港被稱之為「鹿耳門運河」。

同時也對水道管理和水運方式等資訊有所整理。有關當時調查研究成果，大抵分為竹筏港水道的興衰、竹筏港水道的經營、竹筏港水道的位置與目前狀況，以及竹筏港水道沿岸周圍的文化景觀等四部分，大抵如下所列：

（一）竹筏港水道的興衰部分

1.此一部分主要從文獻探尋竹筏港水道的歷史發展，以理解竹筏港水道出現的原因，據本團隊調查之後，認為主要與道光 3 年（1823）的大風雨後，造成原本北流的曾文溪改道西流，以及原本直流注入台江的新港溪向西南延伸，兩溪輸沙淤填台江內海，造成台江內海浮覆的結果。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。而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港道沙散，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。

2.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在逐漸淤廢下，位於曾文溪口的國賽港（河口港）卻逐漸興起。當時的國賽港，雖僅為一濱外沙汕，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。

3.依據「竹筏港」水道的地理位置來看，其主要功能就在於做為國賽港與安平大港之間的連結水道，亦即將越洋大商船在國賽港卸貨的商品，能夠藉由水道的運輸，行經台江浮覆地、鹿耳門溪、四草湖後，再順利送抵安平，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。

4.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，逐漸卸下運輸載貨的功能。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，曾文溪及竹筏港水路運輸也隨之走入尾聲。

（二）竹筏港水道的經營

1.此一部分主要亦從文獻探尋竹筏港水道的經營情況，由於鹿耳門港淤積衰退之後，造成府城商貿運輸上的衰落，當時執府城商業牛耳的三郊商人，乃積極尋找替代交通路線，這就是後來國賽港與竹筏港水道的出現。當時郊商投入大筆資金進行竹筏港水道的疏浚及管理工作，以維持府城商況發展及各項進出口商品的輸送。

2.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，藉由徵收租息作為疏通港道的經費，這可能是臺南三郊第一次以團體形式進行土地開墾。當時府城三郊成立業戶「萬益館」以利管理收取租息，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塭，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，拓墾範圍由安平港北畔，擴及更北方的竹筏港水道周圍，不過這片土地並沒有免納租稅的優惠，而必須繳納廠租給地方政府。

3.依據前輩學者盧嘉興所論述，在竹筏港水道周圍有許多收取稅收或規費的位置，包含收取通行費的「八角亭」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；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

仔寮分卡，收取釐金，其位置則在鹿耳門溪以南。至於在日本時代，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。

4.「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「竹桶仔賊」），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。

（三）竹筏港水道的位置與目前狀況

1.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。

2.本研究也透過實地考察，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。

3.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塭，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塭遍布，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「溪筏港之二排水」，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，亦即經建版地形圖中提到的「溪筏港之一排水」，兼具有灌溉功能，之後兩條排水道再各自獨立匯入鹿耳門溪。（詳見第四章）

4.南竹筏港水道部分，大抵與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 號後方的魚塭所在，過去即為釐金局的位置，後來因魚塭的擴建，之後該處則稱為釐金塭。由此可見，真正的「釐金局港仔寮分卡」位置仍眾說紛紜。

5.又有關四草大眾廟後的綠色隧道，有許多人認以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或運鹽港道。

（四）竹筏港水道沿岸周圍的文化景觀

最後該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。

第二節　竹筏港水道的興築時間與浮覆地開拓

竹筏港水道的興起，主要在於鹿耳門港沒落、國聖港興起，據盧嘉興《鹿耳門地理演變考》所載：「安平、臺南間業已陸通，而碇泊國賽港的船隻貨物均需另換小舟轉運安平，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』；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」[5]，即提出此一由郊商開鑿竹筏港水道的說法，且將竹筏港水道分為北段的竹筏港、南段的小運河，不過當時究竟是在何時開始興築水道，郊商又在何時進行管理，卻成為一個難以解決的問題。

然而，在遍查清代中葉以後的相關文獻或輿圖之中，卻遍尋不著與竹筏港水道的開發紀錄，實際上在清代文獻中甚至未發現有竹筏港水道的紀錄，僅在道光年間臺灣道姚瑩曾有：「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」[6]，在此處所記載之「安平內港」有可能為竹筏港水道；又在同治12年（1873）丁紹儀《東瀛識略》也載：「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。」[7]此處所謂「另易小舟，盤運而進」，應是改乘竹筏、取道竹筏港水道而行，也就是有轉由竹筏港等水道載運等情況。另在清咸豐同治年間西方人所繪製的多方地圖中，我們可以發現在沙洲及浮覆地間有明顯繪製出一條水道，合理推測也可能是竹筏港水道。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。

以府城北廠（軍工廠，立人國小一帶）為起點的哨船港水道，據道光28年（1848）分巡臺灣兵備道徐宗幹〈斯未信齋存稿〉有記載相關的開挖情況，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

[5]盧嘉興，《鹿耳門地理演變考》，頁 102。
[6]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。
[7]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。

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**。」[8]這條軍工廠的「哨船港道」，其實就是府城郡北德慶溪的延長河，因為溪水不斷氾濫，所以每年都要開挖疏濬，當時交由郊商負責處理；又在道光29年（1849）臺灣道徐宗幹在所上〈報廠港竣工書〉即載：「迤北之灣裏溪、洲仔尾來源不由安平大港故道……，再四訪問、參考圖誌，始知灣裏溪水可以引從國賽港入海，而洲仔尾水道又可遶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、遶道入海，期無礙於現開港道」[9]，此處所載洲仔尾水道，應是指永康洲仔尾間的水道，亦即今永康區與安南區間的鹽水溪流域，此一水道為當時鹽水溪沿岸貨物運輸重要交通路線，由於同樣此一水道同樣出現淤塞與溪河航運受阻的問題，因此亦由官員與郊商合作進行築建堤岸與引水疏濬的工作。換句話說，我們可以合理推測，當時通往安平大港、五條港之間的水道，可能都是由郊商負責疏濬，此即所謂：「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。」[10]只是由於疏濬所費不貲，且必須連年持續進行，因此遂有將浮覆地交由郊商，「召佃試墾，年收租息，以抵每年開挖廠港經費」的經營方式。據曾品滄〈塭與塘：清代臺灣養殖漁業的比較分析〉一文，認為由於「開墾浮埔，若非大費工本，終難成業」，因此官方為了確保拓墾事業可以成功，以保證「廠租」（海埔租，即維持軍工廠港道的經費）能順利徵收，因此招墾台江浮覆地的對象，主要由府城或附近城鎮之具有雄厚資本的富商或商人；[11]又黃懷賢〈臺灣傳統商業團體臺南三郊的轉變（1760-1940）〉更直言稱，這是官方為了確保「郊」能夠持久貢獻地方，遂給予某些實質的利益，藉由防止居民私有佔墾、以免毀壞港岸河道為由，交給臺南三郊承管，以補充郊商每年修港的費用。[12]

---

[8]徐宗幹，〈開港議〉，《治臺必告錄》（臺北：臺灣銀行經濟研究室，研叢 17 種，頁 297。
[9]徐宗幹，〈報廠港竣工書〉，丁曰健《治臺必告錄》（1867），頁 301。
[10]姚瑩，〈報廠港竣工書〉，《治臺必告錄》，頁 301。
[11]曾品滄，〈塭與塘：清代臺灣養殖漁業的比較分析〉《臺灣史研究》19：4（臺北：中央研究院，2012），頁 33。
[12]黃懷賢，〈臺灣傳統商業團體臺南三郊的轉變（1760-1940）〉（臺北：政治大學

依據《臺灣私法附錄參考書》所載錄的一條史料，在同治8年（1869）臺南三郊曾直接與臺灣道梁元桂溝通，稱：「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塭，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」。[13]由此一文獻也可以發現，當時郊商協助疏濬安平港道的淤塞，因此官府將「北畔港汕浮埔」的土地，提供給郊商進行開發，因此土地開發與水道開鑿的時間，應該都是從道光至咸豐3年（1853）以前就已經陸續進行，且當時這片土地沒有免納租稅的優惠，仍必須繳納「廠租」給地方政府，因此郊商才希望官方能將道咸年間所授予開發的土地，提供「免徵餉項」的優惠。

又前述文獻有提及三郊職員石時榮出資最多，故官府將埔地歸其所承管，這裡所提到的石時榮，即日後府城郊商「石鼎美」之創業者。（圖2-2-1）三郊「石鼎美」後代、成大退休教授石萬壽在〈臺灣府城人物志〉一文所述：「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』。」[14]當時石時榮在府城周圍所擁有的魚塭有稱為「鼎美塭」者，其位置約在今臺南市中西區頂美街至南興塭一帶，該地迄今仍有此一稱謂，這也是湖美社區、頂美社區地名之由來（圖2-2-2）。又該文所提及「所立碑界，至今尚存」，應該是指1960年代前輩學者石暘睢、莊松林等人在四草、顯宮等地所發現的「石希盛界」碑，這塊界碑不同於前述時時榮以「鼎美」或「榮盛」等為名的產業，不過「希盛」卻是石時榮的字號，顯示這亦為石時榮產業之標識，也就是說三郊商人在四草、媽祖宮一帶亦有被授予海浦地的產

臺灣史研究所碩士論文，2012），頁 29。

[13]臨時臺灣舊慣調查會，《臺灣私法附錄參考書》第一卷中，頁 254。

[14]石萬壽（1980），〈臺灣府城人物志〉，《臺灣文獻》31：2。頁 146。

業。[15]因此可以推測當時竹筏港等諸水道的開鑿或疏圳，也應該是由三郊商人所負責，甚至有可能都是在石時榮擔任「三郊職員」時所完成，並由其負擔最多的費用。

圖2-2-1、有小歐洲之稱的湖美社區，命名由來與三郊石鼎美「鼎美塭」有關。

據曾品滄〈十九世紀台江海埔墾地開發與臺灣郡城的官商利益結〉一文所載，由於郡城三郊在港道疏濬工程中出力最大，其中又以商人石時榮貢獻尤鉅。故三郊商人在海埔墾地中佔有相當分量，因其出力最多，三郊商人遂將前述58.9甲豁免海埔租的土地交給石鼎美承墾。除此之外，石鼎美與郡城吳昌記、韓永豐、陳永貞等合組「金協利」墾號，拓墾蘆竹崙數百甲海埔。日治初期臺南縣轄下以石鼎美、石榮豐為名義之海埔墾地約達355甲之多，至於嘉義西港仔保蚵

[15]據石暘睢〈潁之退耕錄〉所載：「先高祖父諱時榮字希盛，號芝圃。年達十九歲（嘉慶二年）時，自廈門渡臺就傭四美行，學習生意。公賦性勤儉，數年之後，獨立經營糖郊（糖油進出口商），行號為「鼎美」，自是成家立業，嘉、道年間為余家昌盛時期，每置產業皆冠「鼎美」，如「鼎美塭」。」（《臺南文化》7：3，臺南：臺南市文獻委員會。1961，頁 80。）又前輩學者朱鋒（莊松林）家族也在四草一帶有許多魚塭，據其所載〈北線尾島（Baxemboy）雜考〉所載：「四草大眾廟後有一口約四十三甲的魚塭，乃我的先祖父汝襟公（乳名湖，老是商界的尊稱）於咸同年間開拓，間雖經易數主，然而「湖老塭」之名，仍舊沿用迄今，又四草砲臺前濠溝，約有一甲，從前也是我家的魚塭，所以對於該地有粗淺瞭解。」（《臺南文化》7：3，臺南：臺南市文獻委員會。1961，頁 72。）

殼港（約今臺南市西港區新復村曾文溪畔）、海寮庄（今臺南市安定區海寮里）也有以石鼎美、石豐榮、石成豐為名義的墾地，但數目不詳，顯示石氏家族的海埔墾地應當在360甲以上。至於北郊蘇萬利則約有120甲的土地。另外，三郊董事尤崇德、林裕發名下墾地也分別達124、125甲。至於三郊本身也以萬益館名義參與土地開發，面積不得而知，惟其曾在海尾寮庄（臺南市安南區海尾）一帶開設魚塭達30餘甲，後因波濤洶湧而荒廢。總計三郊組織及其成員在台江海埔至少獲得700餘甲的墾地。[16]

圖 2-2-2、石時榮八十大壽時，身穿官服的坐姿像
（資料來源：鄭成功文物館典藏）

[16]曾品滄，〈十九世紀台江海埔墾地開發與臺灣郡城的官商利益結〉《臺大歷史學報》55（臺北：臺灣大學歷史學系，2015），頁 154。

由於當時府城郊商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塭，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 1950 年代以後，「三郊鹿耳門界」石碑陸續在竹筏港附近出土（圖 2-2-3、圖 2-2-4），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 公尺的路邊.....，未經移動。一在清草里南方田陌上.....，聞本件最近嘗被人盜挖，經發現制止，仍置原處。」[17]至於顯宮方面也曾經發現「三郊萬館堂界」、「石希盛界」、「黃學源界」等石碑，這些界碑都是臺南三郊在鹿耳門所立的土地碑界，「三郊萬館堂界」指的是三郊萬館堂的土地碑界（此可能為三益堂的館號），「鹿耳門聖母廟界三郊仝立」指的是鹿耳門天后宮附近屬臺南三郊所轄有的海埔新生地。以日治時期所保留下來的業戶執照、佃戶執照與實際的界碑加以對照，臺南三郊在清末開墾的土地範圍，從安平港北畔的四草開始，往北經過顯宮里、土城、直到曾文溪南畔的沙崙腳，幾乎佔了今天臺南市安南區的西半部。如此廣袤的土地盡歸一個商人團體所有，代表臺南三郊公產之龐大，在臺灣歷史上沒有任何一個商業團體的土地公產能夠與之匹敵，更顯示臺南三郊在開港以後依舊昌盛的事實。[18]

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

[18]盧嘉興，《鹿耳門地理演變考》，頁 107；黃懷賢，〈臺灣傳統商業團體臺南三郊的轉變（1760-1940）〉（臺北：政治大學臺灣史研究所碩士論文，2012），頁

圖 2-2-3、在鹿耳門溪北岸發現的「三郊鹿耳門界碑」

圖 2-2-4、鹿耳門聖母廟前所立「鹿耳門聖母廟界三郊立」界碑

29；朱鋒（莊松林）〈北線尾島（Baxemboy）雜考〉《臺南文化》7：3，頁 78-79。

第三節　釐金局港仔寮分卡的相關問題

在竹筏港運河中，清代「釐金局遺址」一直是被眾人討論的問題，在 2014 年竹筏港歷史調查計畫中，執行團隊已經透過古今地圖比對進行探討，不過卻仍有許多待解決釐清的問題，其中又以釐金局港仔寮分卡的位置最受到爭議。

一般坊間所稱「釐金局遺址」，正式名稱應為「釐金局港仔寮分卡」，所謂釐金是鑑於「國帑空乏，軍用不給」的關係，在咸豐以後實施於清代各處的一種地方商業稅。臺灣釐金制度的實施，依據李佩蓁〈商民樂從?臺灣釐金制度與官商利益結構〉一文所載，大抵可以分為四個時期：咸豐年間（1850 年代）福建省下令臺灣府開辦釐金制度；同治年間（1860 年代）戴潮春事件之後臺灣道丁曰健擴大釐金抽收；光緒元年（1875）釐金轉由商人包辦；光緒 13 年（1887）《煙臺條約》後，洋藥釐金改為稅釐並徵、由海關徵收。又關於當時臺南地方抽收釐金的情況，由於在嘉慶年間海盜蔡牽事件後，因三郊已有貨物繳納捐金、協助地方公事的抽分制度，加以釐金需上繳省府、不一定挹注地方稅收，因此臺灣官員未戮力遵行開辦釐金；在同治年間（1860 年代）丁曰健擴大釐金抽收時，當時郡城局除收洋藥（鴉片）釐金之外，有「百貨無論船之大小何項貨物每佰担徵收釐金六八番銀 2 圓」；在同治 13 年（1874）逐漸減免兩成，不過郊商卻多有虛報、逃漏釐金的情況；而後臺灣道夏獻綸為了避免釐金制度無法有效運作，乃召集三郊商人討論解決辦法，之後遂將釐金交付商人包辦，又在光緒 3 年（1877）4 月改由三郊責成簽首，依照原來「官定章程」所制訂每佰擔徵收船貨釐金 2 元的制度，可見當時釐金抽收也需要仰賴三郊協助，而當時三郊也在抽收釐金的同時，也附帶徵收了育嬰、團練等公費。[19]

由於竹筏港水道為清代中葉以後重要的商貨運輸水道，因此在水道沿線上設置有釐金局（郡城局）分卡的設置。在光緒 12 年（1886）6 月，

[19]李佩蓁，〈商民樂從 ? 臺灣釐金制度與官商利益結構〉《臺灣史研究》25：2（臺北：中央 研究院臺灣史研究所，2018），頁 61-95。

清廷先在安平設有郡城局釐金分局，又稱為「辦理安平各口稅釐總局」[20]；之後立即在隔年（1887）1 月於「竹筏港」水道沿線的「港仔寮」添設分卡，收取貨物釐金，在船隻完清釐金後，再由局卡給單，照驗放行，光緒 17 年（1891）有在府城出口完釐一次的記載。港仔寮分卡的設置，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。」[21]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。

當時所有行駛於「竹筏港」水道的船隻，在釐金局港仔寮分卡抽取釐金，其費用為前述每佰擔徵收船貨釐金 2 元。光緒 17 年（1890）唐贊袚《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。」[22]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。」[23]所謂舊廢外國土城，即是指熱蘭遮城，在此建立「英國安平海關公署」，亦即今熱蘭遮城博物館所在（原「永漢民藝館」），此後船貨進出港口，逢關納稅，遇卡抽釐，亦

[20]光緒 17 年（1891）安平釐金局劉懷德，因鑑於安平半路亭起至臺南西門城邊一帶的河溝淤塞，船筏運貨出入不便，遂與各郊商協義，集貲挑濬，以利商旅往來，竣工後留有碑石紀事，此即「安平臺南間河溝挑濬碑」，目前此碑尚存於臺南大南門碑林之內。
[21]林玉茹，《清代臺灣港口的空間結構》（臺北：知書房，1996），頁 100。
[22]唐贊袚，《臺陽見聞錄》（1890）（臺北：臺灣銀行經濟研究室，文叢 30 種，1958），頁 69。
[23]唐贊袚，《臺陽見聞錄》（1890），頁 44。

即貨物進出不僅徵收關稅，也抽收釐金。

又有關「釐金局港仔寮分卡」位置，據盧嘉興《鹿耳門地理演變考》所稱：「（竹筏港）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。...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，但現該址魚塭尚稱做釐金塭**。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。」[24]

在文內所提及釐金局所在的「港仔寮」，盧嘉興《鹿耳門地理演變考》一書明確指：「釐金局在港仔寮，即現碱業公司安順廠東邊通往四草舊運河的西邊」，[25]，也就是位於臺灣碱業公司安順廠前排水路南邊的鹽工宿舍附近（即今北汕尾二路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釐金，過往若遇天色已晚，船貨人等就在關卡外搭寮等待，因此該址被叫作「港仔寮」。又迄今該地地方仍稱延續過往說法，將此地稱之為「釐金塭」。而至日本時代港仔寮成為鹽工搭寮居住的地方，後來就順勢被改建成為鹽工宿舍，故此地也稱為「鹽夫舍」。[26]

然而，由於上述釐金局分卡的地點，也就是位於日治時期鹽夫舍一帶的說法，大多都僅依賴民間傳說或盧嘉興《鹿耳門地理演變考》一書的記載，一直無法有明確史料的載記。因此本團隊嘗試從古地圖中找到港仔寮所在可能為釐金局分卡的說法，在〈安平港口圖〉（1895，圖 2-3-1）、〈臺灣府附近迅速測圖〉（1895，圖 2-3-2）與〈日治五萬分之一地形圖〉（1921，圖 2-3-3）等地圖，我們都可以發現在今本田路一段與四草大道的交會處附近，地圖有標示一代表「荒地」的草型符

[24]盧嘉興，《鹿耳門地理演變考》，頁 102-103。
[25]盧嘉興，《鹿耳門地理演變考》，頁 137。
[26]施添福主編，《臺灣地名辭書》，頁 453、454）。。

號或特殊符號，「土堤」在此尚繞過此一特殊符號，在整段河段中即顯突出，顯然此區與其他地區有所不同。又本次經與《臺灣堡圖》所套疊圖的結果，卻發現「釐金局港仔寮分卡」比較接近本田路一段與四草大道的交接處偏南一帶（圖 2-3-4、圖 2-3-5、圖 2-3-7），這與前次團隊所以釐金塭位址所推論的本田路一段 150 號有一些差距（圖 2-3-6），雖因地圖疊圖誤差難免，不過仍可以知道「釐金局港仔寮分卡」的大略位置所在。

圖 2-3-1、疑似「釐金局港仔寮分卡」位置（一）（資料來源：安平港口圖，1895）

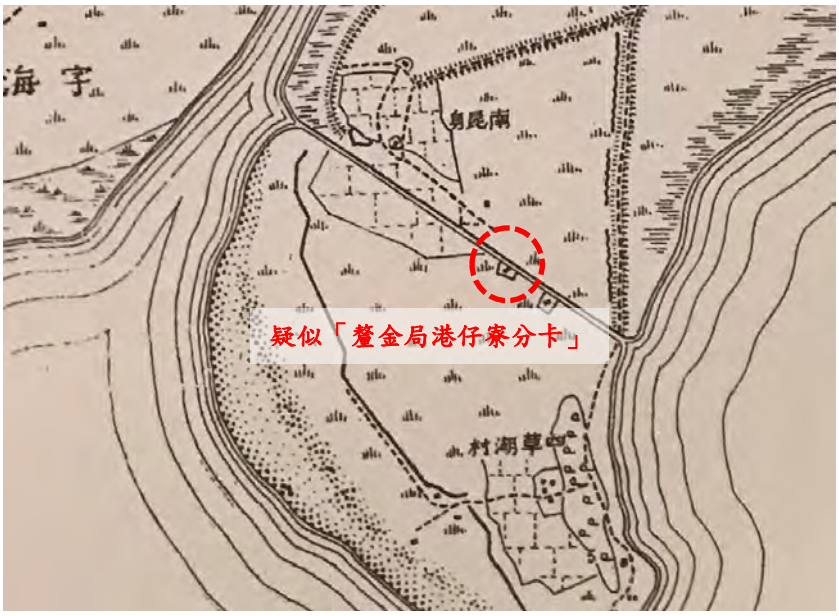


圖 2-3-2 疑似「釐金局港仔寮分卡」位置（二）
（資料來源：臺灣府附近迅速測圖，1895）

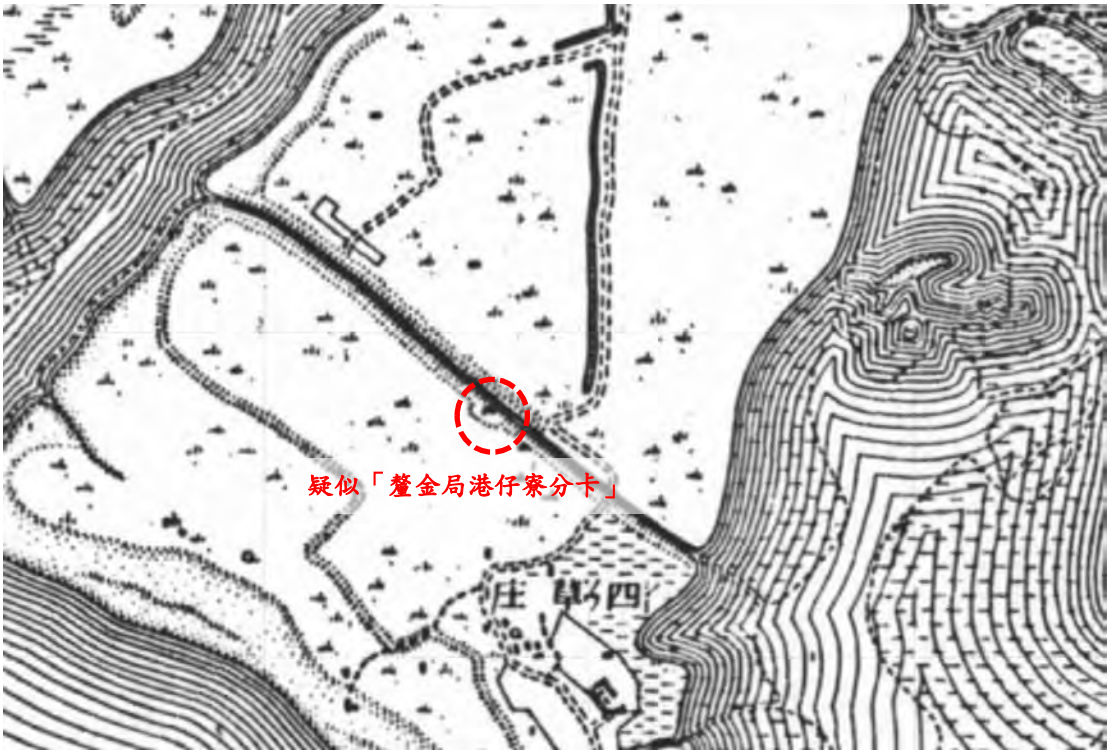


圖 2-3-3、疑似「釐金局港仔寮分卡」位置（三）
（資料來源：日治五萬分之一地形圖_臺南地區，1895）

圖 2-3-4、經與〈安平港口圖〉套疊後，「疑似釐金局港仔寮分卡」位置所在
（資料來源：google earth 地形圖）

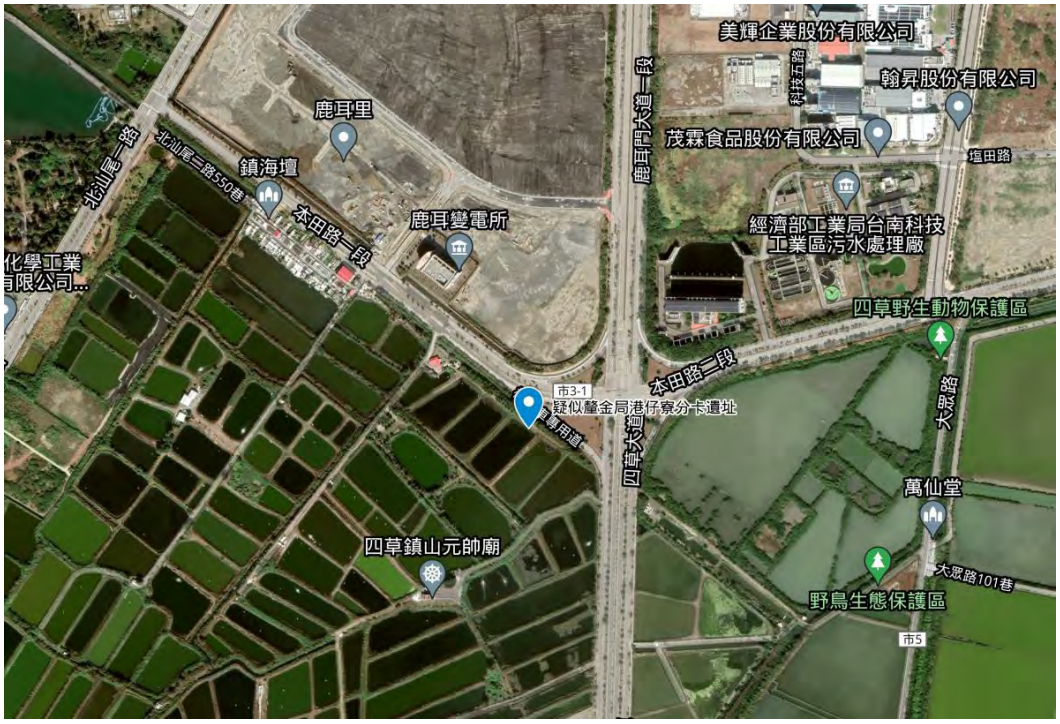


圖 2-3-5、疑似「鹽金局港仔寮分卡」與港仔寮的位置
（資料來源：google earth 衛星影像圖）

圖2-3-6、原來地方所稱「鹽金塭」，過往被認為是疑似為鹽金局分卡位址
（資料來源：吳建昇拍攝）

圖 2-3-7、經套疊圖後，本田路一段與四草大道交接處，疑似為釐金局分卡位址（資料來源：吳建昇拍攝）

只是「釐金局港仔寮分卡」若確實在本田路一段與四草大道的交接處偏南一帶（圖 2-3-6），卻又衍生出一問題，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。」[27]。但「釐金」屬出口稅，《鹿耳門地理演變考》載：「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。」[28]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」，但鹽工宿舍卻位於「釐金局港仔寮分卡」的西北方，即屬昔日的「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。畢竟此處鄰近「鹿耳門」，夜晚安全性較高，相對較能減少「賊害」。

此外，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），經套疊圖後卻未顯示在〈臺灣堡圖〉的竹筏港水道的範圍內，亦即確認是屬四草

[27]盧嘉興，《鹿耳門地理演變考》，頁 102-103。
[28]盧嘉興，《鹿耳門地理演變考》，頁 102。

湖一部份，此與竹筏港業者所宣稱綠色隧道為竹筏港舊港道的說法有差異，不過其所宣稱之「釐金局」位址，卻較接近本次調查所認為的「釐金局港仔寮分卡」，且可能是另一收取過港費的「八角亭」位置（請參閱第二章第四節）。

第四節　竹筏港水道間的「八角亭」

在從國賽港至四草湖之間的竹筏港水道上，除了在鹿耳門溪南段「港仔」設有釐金局分卡外，另外尚有一個頗受爭議的地點，這就是在盧嘉興《鹿耳門地里演變考中》所提到「徵收通行費以利修浚經費之用」的「八角亭」，此一地點經常與後來設於公地尾（七股十份塭）、監視曾文溪或物稅徵收的「稅關監視所」混淆，由於同樣具有徵收檢查貨物稅收的功能，在《鹿耳門志》一書中似乎被模糊併稱為「檢驗站」[29]，也使後人對此一地點更為混亂。

有關八角亭的論述，據盧嘉興《鹿耳門地里演變考中》所稱：「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港以承運由大船將貨物卸下轉運往安平臺南，故現尚稱『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。」「溪筏過竹筏港需納過路費，是清浚河道經費」[30]而如前所述，當時郊商協助開鑿水道之後，官府將大片土地交予郊商，由其招佃開墾，藉由陸埔租金以因應每年疏濬開支，然而卻如臺灣道徐宗幹在〈移船廠議〉一文中所稱：「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。埔租經費，不敷辦理；實形掣肘，不得不另籌善策。」[31]可見當時港道淤塞是普遍存在的問題，由於必須經常整修疏濬，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，[32]因此船廠部分遂有在小西門外另覓建廠之議，至於同樣面對疏浚問題的竹筏港水道，當時遂有設置一專門收取「疏濬費用」的「八角亭」，由負責水道經營的三郊，對行駛於竹筏港內的大小船隻徵收費用，以為日後疏通溪道的經費。由此可知，八角亭是不同於徵收釐金的「釐金局港仔寮分卡」，而是專門收取「疏濬費用」。

本團隊在查閱臺灣總督府檔案〈總督府公文類纂〉，有查找到一筆可能與「八角亭」有關的記載。依據日治初期明治30年（1897）由郊商黃壽南所提「曾文

[29]黃文博、吳建昇、陳桂蘭，《鹿耳門志》，頁 78。
[30]盧嘉興，《鹿耳門地理演變考》，頁 102、134。
[31]徐宗幹，〈報廠港竣工書〉，丁曰健《治臺必告錄》（1867），頁 298。
[32]卓克華，《清代臺灣行郊之研究》（臺北：揚智文化，2007），頁 204-205。

溪下流運河浚渫及通航料徵收許可ノ件」資料中，[33]發現有兩筆抄錄的清光緒年間告示文書，其中光緒11年（1885）3月10日由當時臺灣縣知縣沈受謙所出具的告示（圖2-4-1），提到：

> 據臺郡三郊蘇萬利金永順里李勝興等稟稱，竊利等僉舉五美堂董事監左黃連榜，即黃和標等，在於曾文溪南、鹿耳門墾埔內，開挖舊港以為臺嘉運貨要津。前被筏戶謝章抗欠港費，經利等稟蒙提訊責繳。諭令嗣後不准抗欠，詎知斷後港道壅塞，尊諭被資重為疏通。曾蒙順勘，明計需費銀四百餘元，異以筏戶運貨照章律貼彌補。……此示仰沿海筏戶人等知悉，爾等嗣後運貨由溪南舊港經過者，均需照章津貼，以備疏通港道之需，不准再事抗納，倘敢故違，一經訪聞或被告發，定即按名拘案、訊究押追，決不寬貸。……

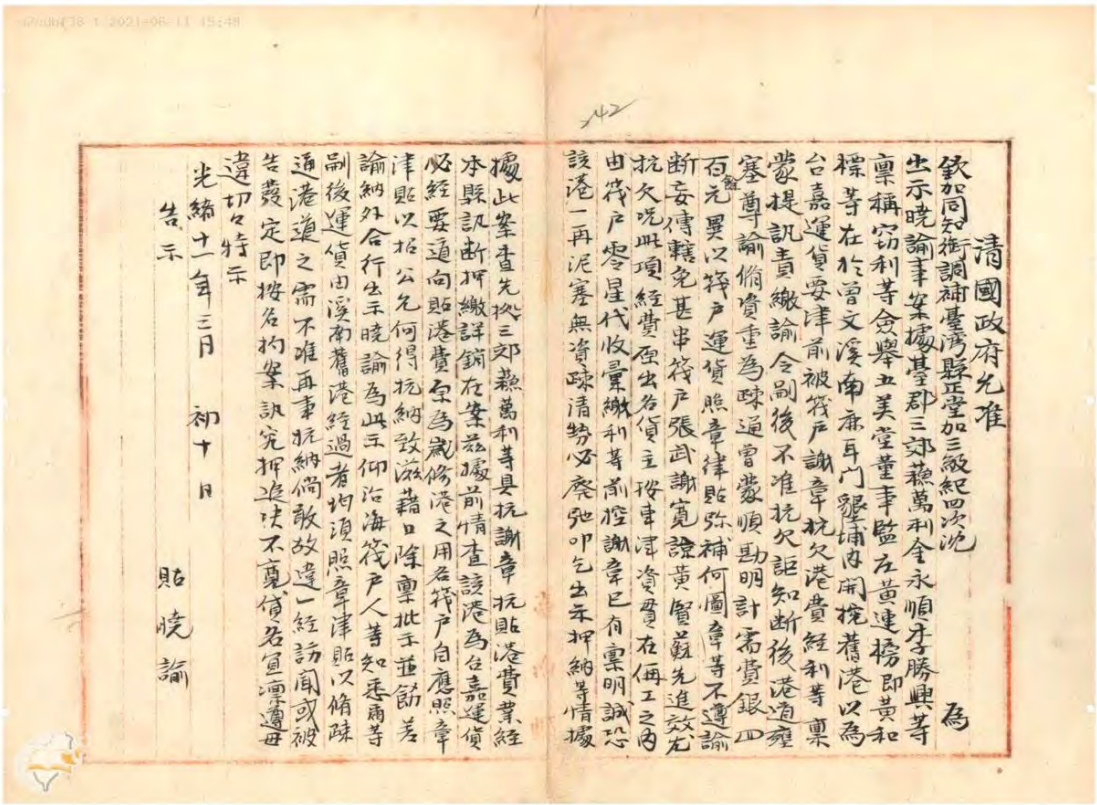

清國政府光准
欽加同知銜調補臺灣縣正堂加三級紀四次沈
為
出示曉諭事案據臺郡三郊蘇萬利金永順李勝興等
稟稱竊利等僉舉五美堂董事監左黃連榜即黃和
標等在於曾文溪南鹿耳門墾埔內開挖舊港以為
臺嘉運貨要津前被筏戶謝章抗欠港費經利等稟
蒙提訊責繳諭令嗣後不准抗欠詎知斷後港道壅
塞尊諭備資重為疏通曾蒙順勘明計需費銀四
百元異以筏戶運貨照章律貼弥補何圖章等不遵諭
斷妄冒轄免甚串筏戶張武謝寬諒黃賀嶽先追效尤
抗欠況此項經費係出各貨主按事津資要在每工之內
由筏戶零星代收彙繳利等前控謝章已有稟明誠恐
該港一再泥塞無資疏清勢必廢弛叩乞出示押納等情據
此案查先據三郊蘇萬利等具抗謝章抗貼港費業經
本縣訊斷押繳詳銷在案茲據前情查該港為臺嘉運貨
必經要道向貼港費係為歲修港之用各筏戶自應照章
津貼以杜公允何得抗納致滋藉口除稟批示並飭差
諭納外合行出示曉諭為此示仰沿海筏戶人等知悉爾等
嗣後運貨由溪南舊港經過者均須照章津貼以備疏
通港道之需不准再事抗納倘敢故違一經訪聞或被
告發定即按名拘案訊究押追決不寬貸各宜凜遵毋
違切切特示
光緒十一年三月　初十日
告示
貼曉諭

圖2-4-1、光緒11年（1885）3月由三郊五美堂黃連榜負責疏浚及收取筏費的告示（資料來源：〈曾文溪下流浚渫舟伐通行料徵收許可ノ件〉載「國史館臺灣文獻館文獻檔案查詢系統」典藏號：00000191026。）

[33]明治 30 年(1897)臺灣總督府公文類纂乙種永久保存「第四十七卷交通土木工事」〈曾文溪下流浚渫舟伐通行料徵收許可ノ件〉載「國史館臺灣文獻館文獻檔案查詢系統」典藏號:00000191026。

又在光緒18年（1892）11月10日由當時安平縣知縣姚近范所出具的告示（圖2-4-2），亦可以發現有提到：

> 据三郊五美堂董事童生黃壽南稟稱，郡郊採運臺嘉米什貨向由外海，怕遭風水損失，各筏戶咸求三郊，議舉南父監生黃連榜等，在鹿耳門埔開通舊港為臺嘉運貨往來要津。**奈風飛水濫、洲泥淤塞，每歲修費浩繁，公訂就貨主，每車加資於儀工之內，交筏夫代收彙納，備歲修港道之需**。……伏思該港臺嘉駁運必經要道，凡官鹽、配運米谷、補倉、**抽釐**、濟餉，皆賴此港。際此糖貨日多之，始正疏通之秋，稟請移縣會示，禁抗等情。……此示仰沿海各筏戶人等知悉，爾等嗣後運貨由溪南舊港經過者，均需照章津貼，以備疏通港道之需，不准仍前抗納，倘敢故違，一經訪聞或被告發，定即按名嚴拏、訊究押追，決不寬貸。

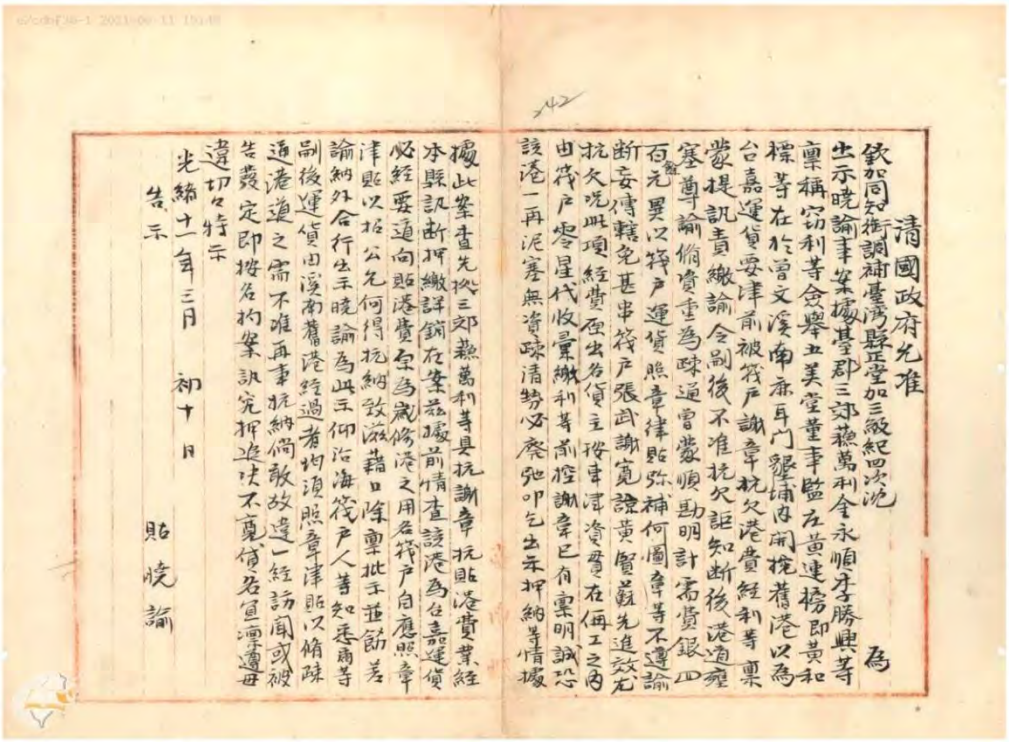

清國政府允准
欽加同知銜調補臺灣縣正堂加三級紀四次沈
為
出示曉諭事案據鹿郡三郊穩萬利金永順李勝興等
稟稱窃利等僉舉五美堂董事監生黃連榜即黃和
標等在於曾文溪南赤耳門墾埔內開挽舊港以為
台嘉運貨要津前被筏戶謝章抗欠港費經利等稟
蒙提訊責繳諭令副後不准抗欠詎知斷後港道疏
塞尊諭俯資重為疏通曾蒙順勘明計需費銀四
百元冀以筏戶運貨照章律貼弥補何圖章等不遵諭
斷妄倩轎免甚串筏戶張武謝寬諸黃賢藪先進效尤
抗欠況此項經費係出各貨主按車津資量在佣工之內
由筏戶零星代收彙繳利等前經謝章已有稟明誠恐
該港一再泥塞無資疏清勢必奔弛叩乞出示押納等情據
此案查先據三郊穩萬利等具抗謝章抗貼港費業經
本縣訊斷押繳詳銷在案茲據前情查該港為台嘉運貨
必經要道向貼港費原為藏修港之用各筏戶自應照章
津貼以招公允何得抗納致滋藉口除稟批示並飭差
諭外合行出示曉諭為此示仰沿海筏戶人等知悉爾等
嗣後運貨由溪南舊港經過者均須照章津貼以備疏
通港道之需不准再事抗納倘敢故違一經訪聞或被
告發定即按名拘案訊究押追決不寬貸各宜凜遵毋
違切切特示
光緒十一年三月　初十日
告示
貼曉諭

圖2-4-2、光緒18年（1885）10月由三郊五美堂黃壽南負責疏浚及收取筏費告示（資料來源：〈曾文溪下流浚渫舟伐通行料徵收許可ノ件〉載「國史館臺灣文獻館文獻檔案查詢系統」典藏號：00000191026。）

依據上述兩筆清代光緒年間的告示可知，當時竹筏港水道的開鑿，主要是由三郊以「僉舉」方式由五美堂黃連榜負責，由其於曾文溪南、鹿耳門墾埔內

修築「臺嘉運貨要津」，不過卻出現「風飛水濫、洲泥淤塞，每歲修費浩繁」，也就是每年都造成港道淤塞的問題，所以為了籌措港道修築的費用，遂要求各貨主需繳納費用，以每車為單位，由筏夫代收繳納，亦即在光緒11年（1885）3月以前就已經開始進行收費。然卻因曾經發生筏戶謝章等人的抗繳事件，因此縣署必須屢次出具告示，以要求沿海筏戶必須遵守，否則將予以緝捕。

在這兩份文獻中，可以發現當時三郊仍持續控制著竹筏港水道，且這樣的情況一直延續到日治初期。又竹筏港水道的開鑿，可能經歷過幾個時期，在最初可能是由三郊以公費投入或私人出資疏浚事業，其中又以「石鼎美」石時榮出力最大，因此官府提供海埔新生地給三郊及其個人以作為開鑿河道的補償；之後每年進行河道疏浚可能造成三郊負擔，因此曾經改為「三年一次」，據《臺灣日日新報》在明治44年（1899）11月14日的報導所載：「西關外下南河港，為駁船運貨定泊之所，歲末貨物劇增，不經浚渫出入，難保無障礙，清時歸三郊設法，三年一次，專顧外武定里人慣於築港者，自二重橋港尾清入，用竹筏安置木桶，盛淤泥載出」[34]；然從上述文獻可知，在清末又改為由三郊共同推薦「五美堂」黃連榜負責疏濬事業，他採取收取「港道費」來籌措疏濬修築的費用，所以就需要有一個固定收費的地方，這就是前輩學者盧嘉興所稱的「八角亭」；不過任何階段或文獻都沒有提到盧嘉興所稱，開鑿竹筏港水道的「黃任」，[35]但黃任可能才是當時實際執行水道開鑿的人。此外，在這兩份文獻中都將竹筏港水道稱為「舊港」，推測應該是指可藉由此一水道通往「鹿耳門舊港」，即鹿耳門廢口，不過也可能有與此相對的「新港道」，不過目前尚無可供比對或其他審酌的資料。

至於所謂的「八角亭」，究竟是位於何處？既然「八角亭」為專為收取「疏濬費用」所設置，因此八角亭的位置應該是相當重要的，不過在盧嘉興《鹿耳門地里演變考中》卻沒有交代清楚的位置，僅在書中提到「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」，[36]也就是設

[34]〈浚渫無法〉《臺灣日日新報》，1910 年 11 月 14 日，第 3 版。
[35]盧嘉興，《鹿耳門地理演變考》，頁 102。
[36]盧嘉興，《鹿耳門地理演變考》，頁 102。

置地點應該是進入鹿耳門溪不遠處，只是在溪南或溪北卻卻未有明確的說法，這可能也導致《鹿耳門志》將之與後來設於七股十份里公地尾的「國姓港稅關監視所」混為一談的原因。本團隊曾多次訪談土城仔或顯宮的地方耆老，目前已經沒有人知道八角亭的相關事蹟，當然也無法告知所在何地。

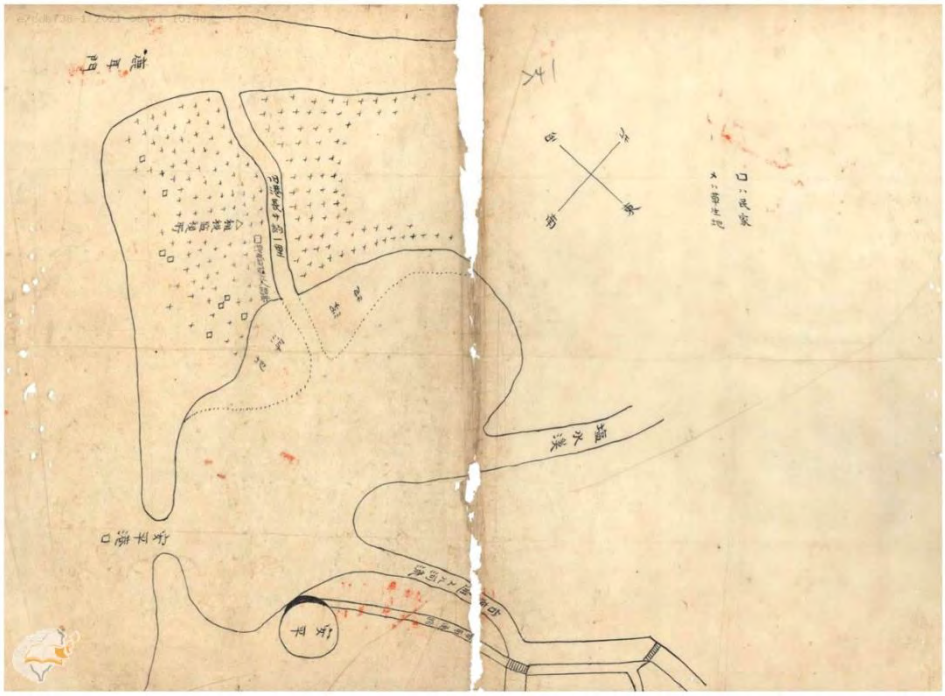


圖2-4-3、日治初期三郊五美堂黃壽南所提修浚河道文件之手繪附圖
（資料來源：〈曾文溪下流浚渫舟伐通行料徵收許可ノ件〉載「國史館臺灣文獻館文獻檔案查詢系統」典藏號：00000191026。）

不過在前述這份日治初期明治30年（1897）由郊商黃壽南所提「曾文溪下流運河浚渫及通航料徵收許可ノ件」資料中，卻發現有一張手繪地圖(圖2-4-3)，此一地圖明顯是指鹿耳門溪以南的竹筏港水道周圍，也就是現今所謂的「南竹筏港水道」以南的地方，除了標示了鹿耳門（溪）、塩水溪、安平等地名外，在圖中在南竹筏港水道上標示為「**舊港長サ約一里**」，日治初期的一里，約為一千八百公尺，[37]這個距離也與目前所知的南竹筏港水道長度相當；又在此一河道西側標誌著「租稅監視所」及「港費准立人詰」的兩個圖號，前面三角形標誌的「租稅監視所」，依據盧嘉興《鹿耳門地里演變考中》所載：「據告原經鹿耳門

[37]臺灣總督府民政部殖產課，《臺灣度量衡調查書》（臺北：臺灣總督府民政部殖產課，1899），頁 27-30。

溪時，『報關處』在原釐金局址，記得曾文溪改道後一兩年就在公地尾設置『海關』，溪筏出入均需像關員報告載什貨物，並經其檢驗，但不抽稅」，[38]就文中所謂的「報關處」或「海關」，其實應該就是稅關監視所，也就是所謂的「租稅監視所」，最初設置地點就在清代的釐金局分卡的位置，這張圖除了可以證明前述港仔寮釐金局分卡所在之外，同樣也可以證明日治初期的「租稅監視所」就是在釐金局分卡的位置；至於後面方型標誌的「港費准立人詰」，據其義應是指「准許擋住人繳交港費」的意思，亦即就是繳交過港費的地方，這應是延續清代以來收取過港費的地方，故合理推測就是盧嘉興《鹿耳門地里演變考中》的八角亭。換句話說，八角亭應該就比鄰在港仔寮釐金局分卡以南方的地方。又比對前述明治28年（1895）12月27日由臺灣總督府所繪製的〈臺灣府附近迅速測圖〉，在南竹筏港水道西側也可以發現兩處特殊標示的圖案，剛好可以互相應證為釐金局港仔寮分卡與「八角亭」的證明（圖2-4-4）。

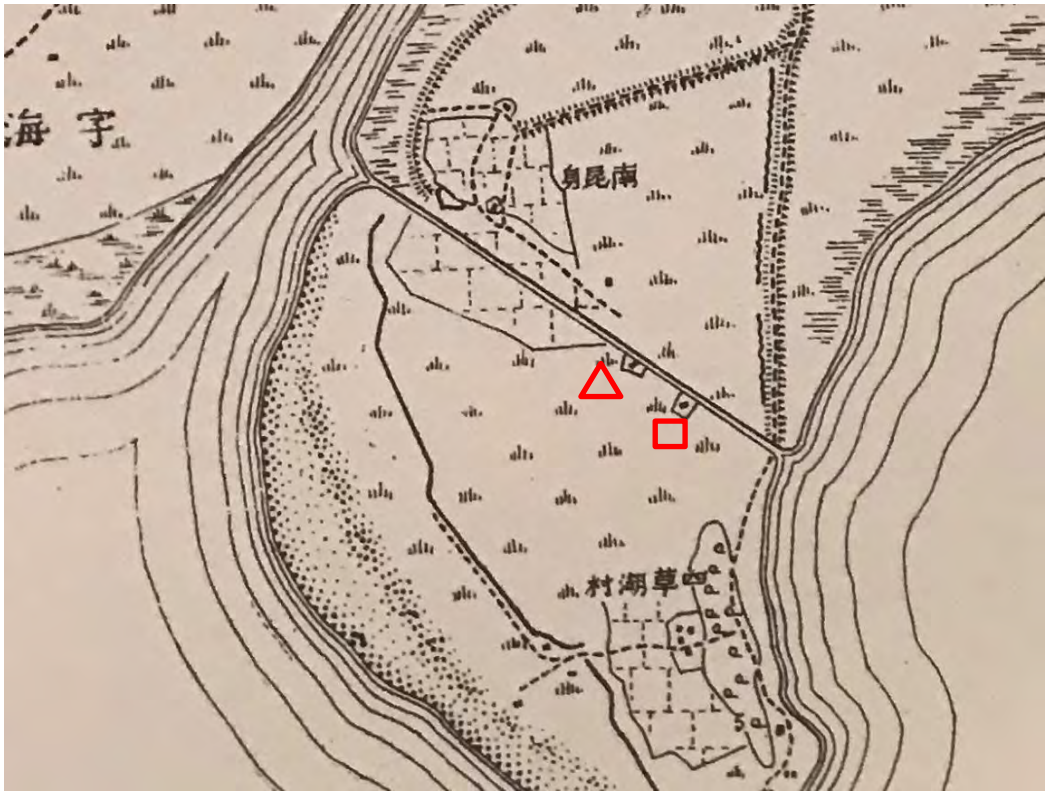


圖 2-4-4、在南竹筏港水道的兩個被特殊標示，推測即釐金局港仔寮分卡與「八角亭」（資料來源：臺灣府附近迅速測圖，1895）

[38]盧嘉興，《鹿耳門地理演變考》，頁 134。

除此之外，臺南大學張伯宇教授亦指示，在1898年《明治版臺灣堡圖》中，同樣可以發現南竹筏港道旁亦有明顯兩處土堤繞行處，其位置恰好與港仔寮釐金局分卡和八角亭的可能位置相關，而經與google地圖套疊後，更可以發現其南側土堤位置非常接近四草綠色隧道觀光竹筏業者所宣稱的「釐金局遺址」，亦即過往四草耆老可能是將三郊收費的「八角亭」、誤會為釐金局遺址，因此出現這樣的落差。至於在日治中葉以後，南竹筏港河道與四草湖一帶成為魚塭，南竹筏港水道被引入四草聚落之內，推測有可能是四草居民為解決聚落缺乏生活用水問題的處置，亦即目前的「四草綠色隧道」，應該是日治以後才為了用水問題所出現的新闢水道。

圖2-4-5、在1898年《明治版臺灣堡圖》，可以發現南竹筏港道亦有明顯兩處土堤繞行處，推測亦為釐金局港仔寮分卡與「八角亭」
（資料來源： 臺灣百年歷史地圖，底圖為1898年《明治版臺灣堡圖》）

再就所謂的「八角亭」之說法，據其義應為一中國式的建築，或為有屋頂、無牆或不完全封閉、供休息用的建築物，或是指一座簡單的小屋；至於八角為則為其屋頂，這也是中國亭式建築常見的屋頂形式。此類中國式建築，理應是

配合釐金局港仔寮分卡收取釐金而設，如果有八角亭的建築，應該是與五美堂黃連榜、黃壽南有關，亦即是建於光緒年間的清代建築。

命令書

臺南八角門外第五區南勢街

願人 黃壽南

第一條 舟筏航路ハ鹿耳門河口ヨリ安平又ハ臺南ニ至ル線路トス

第二條 航路ハ常ニ舟筏通行ノ妨害ナキ樣浚渫シ又官ニ於テ水理上妨害アルカ若クハ危險ノ虞アリト認ムル時ハ臨時ニ相當ノ工事ヲ施サシメ或ハ舟筏通航ヲ禁止スルコトアル可シ

但之ニ要スル工費並ニ損害ハ願人ノ負擔トス

第三條 允許日ヨリ起算滿五ヶ年間規定ノ通航料ヲ徵收スルコトヲ得

第四條 免許期限ヲ雖モ官ニ於テ必要ト認ムル場合ハ允許ヲ取消スヿヲ得

ヿ 損害ヲ生スルヿアル之ヲ補償セス

第五條 五年ノ後ハ如何ナル事情アルヿヲ願ヒ更ニ許サス

第六條 掲示ハ本縣ニ出願下附ヲ受ケ航路見易キ場所ニ建設スヘシ其費用ハ願人ノ負擔トス

右命令ス

明治三十年六月五日 臺南縣知事名

圖2-4-6、日本政府允許黃壽南所申請在竹筏港水道疏浚及收取費用的命令書（資料來源：〈曾文溪下流浚渫舟伐通行料徵收許可ノ件〉載「國史館臺灣文獻館文獻檔案查詢系統」典藏號：00000191026。）

至日本時代以後，三郊五美堂黃壽南仍欲在竹筏港水道進行港道清浚及持續收取通行費，這就是明治30年（1897）由郊商黃壽南所提「曾文溪下流運河浚渫及通航料徵收許可ノ件」的相關資料。這個提案涉及曾文溪整治及收取通航費等問題，後經當時的臺南縣知事及臺灣總督府民政局總務、內務、土木、通信等各部長多方審議之後，以黃連榜、黃壽南父子已投入三千六百元的疏濬費，因此由總督府以「文內第830號」核准其提案，故仍願意讓其等維持清代以來在此進行疏浚事業及收取通行費用的情事。不過在臺南縣知事磯貝靜藏所開具命令書中（圖2-4-5），有六項規定，大抵如下：一、舟筏航路是由鹿耳門河口，經安平至臺南之間的路線；二、在疏浚工程施行時要顧及舟筏的安全，如有危險之虞可禁止舟筏通航，而所有工費及損失由申請人負擔；三、自准許日起五年內得以徵收通航費；四、若官方認為有必要得取消其申請，所造成損失

由官方補償；五、五年後再決定是否續約；六、由臺南縣在航路間適當場所公開收取通行費的告示，此一揭示費用由申請人負擔。

圖2-4-6、臺南知縣允許在竹筏港水道收取費用的揭示
（資料來源：〈曾文溪下流浚渫舟伐通行料徵收許可ノ件〉載「國史館臺灣文獻館文獻檔案查詢系統」典藏號：00000191026。）

在「曾文溪下流運河浚渫及通航料徵收許可ノ件」的相關資料中，也有收錄此一竹筏港水道收費的告示（揭示）（圖2-4-6），在告示中除說明舟筏航行該港道需要收取費用外，也明確列出大小舟筏的通行費（通航料），即大舟筏為35錢、中舟筏為30錢、小舟筏為15錢，[39]如以當時初任小學教師（雇教員）的月薪為10-12元為基準，用來換算現在一般約三萬元的薪水（10錢是1角、100錢是1元），大抵小舟筏過路費約為現在的375-450元、中舟筏過路費約現在的750-900元、大舟筏過路費約現在的875-1050元。以當時晴天搭乘「三人溪筏」

[39]明治 30 年(1897)臺灣總督府公文類纂乙種永久保存「第四十七卷交通土木工事」〈曾文溪下流浚渫舟伐通行料徵收許可ノ件〉載「國史館臺灣文獻館文獻檔案查詢系統」典藏號:00000191026。

的費用一般為60錢、在風雨之際則加倍為120錢來看，[40]當時竹筏港水道的通行費用，應該算是蠻高價的。

又在《臺灣私法債權編》裡有提及清末至日治初期的〈竹筏儎工章程〉及新舊兩筆〈安平內港及外港輸出貨物工資表〉等三份史料，這三份史料都可能與曾文溪、竹筏港的貨運費用有關。〈竹筏儎工章程〉為光緒32年（1896）曾文溪溪筏在各地載運貨物費用，此章程由「臺南三郊組合事務所」訂定，推測應該與竹筏港水道的經營有直接關係，其全文如下：

公訂竹筏儎工章程：

一、自光緒三十二年舊曆丙午四月十四日起，凡竹筏儎工照左開等級銀額開發，以歸劃一。其開給筏工之銀，概用臺票；如金票，照官定價格的算。

一、海尾：每車定銀八角五占　　**一、西庄寮仔部：一元二角五占**

一、東竹林：一元　　**一、蚵殼港：九角**

一、溪底寮：一元二角　　**一、烏厝寮：一元一角**

一、海　寮：九角五占　　**一、東勢寮 一元三角**

一、謝厝寮：一元一角　　**一、芊 寮：九角五占**

一、二　崁：一元三角　　**一、下面厝：一元**

一、樣仔林：一元五占　　**一、拔仔林：一元三角半**

一、瀨　腳：一元四角　　**一、加弄蘇厝：一元一角**

一、渡仔頭：一元三角半　　**一、七股寮：一元三角**

一、曾　文：一元一角半　　**一、瀨頂：一元六角半**

一、蘆竹溝、灣頭：一元六角

以上，願我同人確守成約，是所深望；如違約者聞眾議罰，此布。

光緒丙午舊曆四月十二日 臺南三郊組合事務所[41]

---

[40] 明治 30 年（1897）臺南縣公文類纂永久保存「第六十一卷官房門外事部」〈安平港內竹筏賃錢一定ノ儀ニ付英領事代理ヘ回答〉載「國史館臺灣文獻館文獻檔案查詢系統」典藏號:00000191026。此案乃因溪筏業者向外國人索取較高費用，進而達到 5-10 元之譜，後由英國代理領事威廉．約瑟夫．肯尼（William Joseph Kenny）向臺南縣署提出竹筏搭乘費用需要一致的要求。

據此一由臺南三郊所訂定的「公訂竹筏儎工章程」可以發現，當時本區溪筏航行範圍極廣，包含北門的蘆竹溝、七股的七股寮、安南區的海尾及在曾文溪兩岸的海尾（以上在安南區）、東竹林、蚵殼港、下面厝、檨仔林（以上在西港區）、謝厝寮、寮仔廍（以上在麻豆區）、西庄、拔仔林、渡仔頭（以上在官田區）、烏厝寮（胡厝寮）、芊寮（管寮）、加弄、蘇厝、東勢寮、二崁子（二崁）（以上在善化區）等。又就此溪筏貨運的費用，大抵為距離較遠、費用較高的原則，可以略知費用最高的「瀨頂」（一元六角半），有可能是在善化以東的大內一帶，又與蘆竹溝並列的「灣頭」，或許可能是蘆竹溝旁聚落－「三寮灣」的簡稱。

至於〈安平內港及外港輸出貨物工資表〉，這是當時竹筏所載運擔夫的工資費用，亦即所謂的隨船苦力，安平外港擔夫費用都約較安平內港擔夫費用高一倍，推測可能與船筏航運安全有關，由於船筏行走安平外海相對較行走竹筏港水道較為危險，因此運載工資就相對較高；又在該工資表內，也可以發現各種貨物載運費用的類別及差異，這三筆〈安平內港及外港輸出貨物工資表〉所載運貨物包含有：苧仔、蔴粒（胡蔴）、生粔（落花生油糟、蔴胡蔴油糟）、菁仔、料錫（錫地金）、骨仔（獸骨）、鹿、牛皮、銅線、葱種、蔴皮、葱種、破補子、紙腳（紙之斷屑、屍體納棺用）、銅器、紙腳、山甲（穿山甲獸）、鏍鉎（鍋地金）（以上貨品為第一筆）、棉布（每同）、棉花（每包）、生油、桐油、煤油、灰布、通連、彩旦、春干、均耳、紹酒、白燒、花金、麵線、牛油、米麥豆、米、川占、目棗、鹽魚、冬蜜（以上貨品為第二筆，文內標註為新訂）等，這些物品有些在臺灣有生產，不過更多是沒有的，當然還有許多是不知所指為何物；又這些物品的來源亦不明，推測可能來自臺灣其他地方及中國福建沿海一帶。以下僅摘錄第一筆資料，其全文如下：

一、苧仔：一擔(百斤)付-外港擔夫工資六十文、內港擔夫工資三十文

一、蔴粒(胡蔴)：一石付-外港擔夫工資三十文、內港擔夫工資十五文

[41]臨時臺灣舊慣調查會，《臺灣私法債權編》（臺北：臺灣銀行經濟研究室，文叢 79 種，1962），頁 177-179。

一、生粃(落花生油糟、蔴胡蔴油糟)：千斤付-外港擔夫工資二千文、內港擔夫工資一千文

一、菁仔：一石付-外港擔夫工資四十文、內港擔夫工資二十文

一、料錫(錫地金)：一擔付-外港擔夫工資三十文、內港擔夫工資十五文

一、骨仔(獸骨)：一袋付-外港擔夫工資二十文、內港擔夫工資 十文

一、鹿：一頭付-外港擔夫工資五百文、內港擔夫工資二百五十文

一、牛皮：一擔付-外港擔夫工資三十文、內港擔夫工資十五文

一、銅線：一擔付-外港擔夫工資三十文、內港擔夫工資十五文

一、葱種：一簍付-外港擔夫工資一百文、內港擔夫工資五十文

一、蔴皮：一擔 付-外港擔夫工資三十六文、內港擔夫工資十八文

一、葱種：一袋 付-外港擔夫工資三十文、內港擔夫工資十五文

一、破補子：一簍付-外港擔夫工資一百文、內港擔夫工資五十文

一、紙腳(紙之斷屑、屍體納棺用)：一簍付-外港擔夫工資八十文、內港擔夫工資四十文

一、銅器：一擔 付 外港擔夫工資三十文、內港擔夫工資十五文

一、紙腳：一袋 付 外港擔夫工資二十五文、內港擔夫工資十二文

一、山甲(穿山甲獸甲即藥種)：一袋付-外港擔夫工資三十文、內港擔夫工資十五文

一、鏽鉈(鍋地金)：一擔付-外港擔夫工資三十文、內港擔夫工資十五文[42]

又在《臺灣日日新報》也有提及當時竹筏港（鹿耳門運河）收取通航稅的報導。據《臺灣日日新報》明治38年（1905）8月3日的記載：「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

[42]臨時臺灣舊慣調查會，《臺灣私法債權編》，頁 179-180。

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。」[43]（圖2-4-7）又從這一份報導中，可以發現當時日本政府之後仍有與黃壽南續約，亦即三郊在此時仍持續掌握竹筏港水道的經營，又在文中也有提到通行費用的用途，除了做為竹筏港水道的整舟費用外，尚有一半為「學租」，這可能也是延續清代以來府城三郊投入地方文教或社會公益事業的經營，或許這也是通航費用較高的原因。

安平南二里之海。○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
昔鑿堀之也。距離雖不甚長。頗覺利便。然
自曾文溪吐出之砂。年々流域埋沒。河爲
之淺。不可不改脩。以供運輸之便。故課
其通航稅。其稅額。半爲學租。半爲改
修費。

圖2-4-7、《臺灣日日新報》1905年8月3日有關鹿耳門運河收取通行費的報導
（資料來源：明治38年（1905）8月3日，第三版。）

然而，府城三郊對竹筏港水道的經營，卻也非永久不變。當時負責水利疏浚及收取通航費的黃壽南（時任三郊組合書記）在此時遭到輿論的嚴厲批評。依據《臺灣日日新報》明治42年（1909）9月5日的記載：「**慾壑難填** 三股仔港在曾文溪將出安平港之際，每年須投一二百圓浚渫費，則船隻竹筏自可以出入。本年三郊組合書記黃壽南南，將集捐八百圓，大為浚渫。眾以該港係溪沙從內流出，一經雨水，依然壅塞，縱投莫大之資，不能為功，或不從其苛求，然亦捐有五百金。目下竹筏到此，仍要停滯四五天，俟水滿時，乃得過去而黃就中取利。每竹筏一到該地或索金二圓、或三圓，藉浚渫之名，而橫行強索，其愚

[43]《臺灣日日新報》（漢文版）明治 38 年（1905）8 月 3 日，第三版。

壑想難填滿也。」[44]（圖2-4-8）在此一報導中，將黃壽南所疏浚的位置稱為「三股仔港在曾文溪將出安平港之際」，亦即仍未明確指稱此一河道為溪筏港溪、竹筏港溪或鹿耳門運河，不過至少也顯示在當時舟筏仍可以從三股仔（今七股區內，即國賽港所在）藉水道通抵至四草、安平。

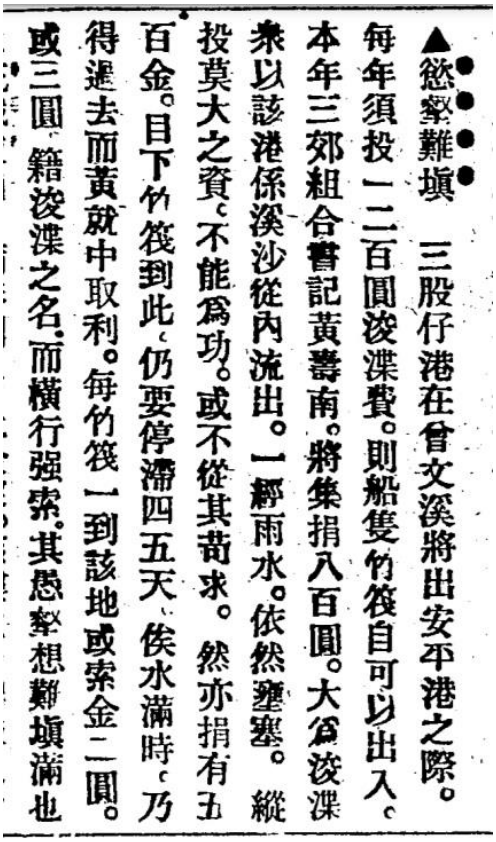

▲慾壑難填　三股仔港在曾文溪將出安平港之際。每年須投一二百圓浚渫費。則船隻竹筏自可以出入。本年三郊組合書記黃壽南。將集捐八百圓。大爲浚渫。以該港係溪沙從內流出。一經雨水。依然壅塞。縱投莫大之資。不能爲功。或不從其苟求。然亦捐有五百金。目下竹筏到此。仍要停滯四五天。俟水滿時。乃得進去而黃就中取利。每竹筏一到該地或索金二圓。或三圓。藉浚渫之名。而橫行强索。其愚壑想難填滿也

圖2-4-8、《臺灣日日新報》1909年9月5日有關鹿耳門運河收取通行費的報導（資料來源：明治42年（1909）9月5日，第4版。）

但更值得討論的是，該報導罕見地以「慾望難填」為題，直接點名批評負責河道疏浚工程的黃壽南貪婪霸道，不僅指其藉疏浚水道名義，強迫來往竹筏繳納費用，更直言所得金錢非為公用、僅是為個人徇私牟利。由於《臺灣日日新報》具有官辦報紙的性質，該報以如此嚴厲及具有爭議性的報導，來批判時任三郊組合書記的黃壽南，筆者以為這或許也是官方不再願意讓三郊插手公共事業的手段，亦即藉由揭發三郊組合成員舞弊斂財的事件，逐漸收回此類公共事業的經營權。然而在三郊逐漸退出竹筏港水道的經營後，卻也使竹筏港水道的發展日漸趨於沒落。

[44]《臺灣日日新報》（漢文版）明治 42 年（1909）9 月 5 日，第四版。

第五節　「稅關監視所（署）」及溪河的運輸

稅關監視所，也稱為租稅監視所、稅關監視署等，這是日治時期為了收取租稅所設置的單位。其位置如前所述，依據盧嘉興《鹿耳門地里演變考中》一書所載：「據告原經鹿耳門溪時，**『報關處』在原釐金局址，記得曾文溪改道後一兩年就在公地尾設置『海關』**，溪筏出入均需像關員報告載什貨物，並經其檢驗，但不抽稅」，[45]文中所謂的「報關處」或「海關」，其實應該就是稅關監視所，因此最初稅關監視所的設置位置，日人可能就延續前朝官府機關位址的原則，將此一單位設置在清代的釐金局分卡的地方，在〈曾文溪下流浚渫舟伐通行料徵收許可ノ件〉的手繪地圖已經可以證實此一論述。而明治35年（1902）11月5日，稅關監視所改遷設置在曾文溪下游的「下十份塭庄警察官吏派出所內」（現地位於河裡，已沖毀），且正式成立為「國賽港稅關監視署」（正式官衙名為「安平稅關國聖港稅關監視署」，首任監吏為大友鳥治）；[46]不過隔年（1903）下十份塭就遭大水侵襲，下十份塭警察官吏派出所也遭到沖毀，因此「國賽港稅關監視署」又在明治36年（1903）5月4日移轉到不遠處的「下十份塭庄三十八番戶」的民宅之內（圖2-5-1）；[47]明治37年（1904）2月22日再遷移至「鹽水港廳下西港仔堡公地尾庄三十四番戶」，[48]並租用此一民宅辦公，其確切位置在今七股區永吉里公地仔永吉釣具行西側60M的173縣道上，雖然原有建物已因道路拓寬遭到拆除，不過地方仍將此一位置稱為「海關地」。又據在地居民李秀霞所稱，昔日稅關前面就是魚市，周邊漁民捕撈之後，就會在稅關前面買賣漁貨；翻過堤防可往南直線步行到曾文溪旁，可搭乘竹筏前往上十份塭，之後步行到土城仔；又稱曾文溪在冬天砂多水淺，牛車可過，或走過並排的竹筏即可，但是在夏天溪水滿漲時，往來就很不方便，地方更有「錢毋通放外家，女兒毋通嫁過溪」的說法。[49]而從「國賽港稅關監視署」不斷遷徙移轉的過程，也反應

[45]盧嘉興，《鹿耳門地理演變考》，頁 134。

[46]府報 1248 號，彙報「稅關監視署事物開始」;《明治三十六年臺灣總督府職員錄》，頁 80。

[47]〈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ノ件〉載「國史館臺灣文獻館文獻檔案查詢系統」典藏號：00004725001。

[48]府報 1505 號，彙報「官廳事項」。

[49]「胖卡百里走透透 32-七股區永吉里-千帆過盡公地尾，不見昔日國聖港」，載於「陳俊安說臺南」臉書社團 2018 年 1 月 29 日，參閱日期：2021 年 7 月 12 日。

在曾文溪堤岸位興建之前，曾文溪下游居民經常面臨「走大水、崩溪」的危機之中。

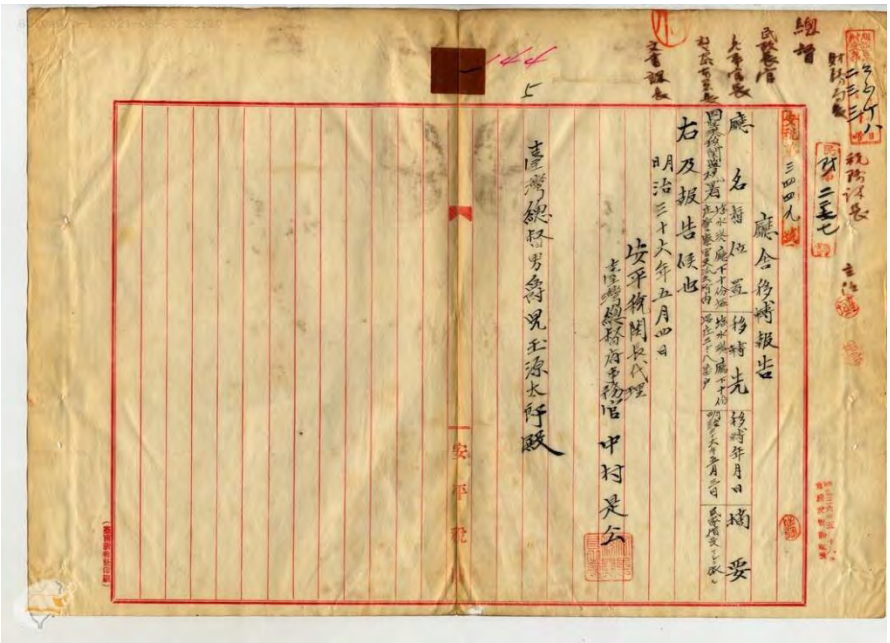


圖2-5-1、「國賽港稅關監視署」廳舍移轉報告
（資料來源：〈安平稅關長代理事務官中村是公報告國聖港稅關監視署移轉ノ件〉載「國史館臺灣文獻館文獻檔案查詢系統」典藏號：00004725001。）

日治初期在過往港仔寮的「租稅監視所」的設置，也包含日後「國賽港稅關監視署」的設置，主要是為了監視往來於曾文溪及竹筏港水道的溪筏貨物，《臺灣日日新報》明治 38 年（1905）8 月 6 日便載：「**注於曾文溪之溪口海，七八里之上流，有噍吧哖街，該地以大竹筏泛掉之，其運輸貨物，頗覺其便，故該地所有往來之物品，皆以此流為利用云。**」[50]至於在鹽水溪的溪筏運輸也十分重要，日治初期以前的台江周圍的水道運輸是非常普遍的。依據明治 30 年（1897）臺南縣公文類纂「砂糖外二稅ニ關スル事項取調書」的資料所載，[51]當時臺南縣署為了瞭解轄下各里堡生產品及貨物運輸狀況，曾命令各里堡負責人填俱各里生產(糖、樟腦及其他)、銷售、搬運路線、卸貨地點、收兌處、運出港口、收支成本等相關資料，其中與本區有關的水道運輸路線，包含以下七里堡或地方：

[50]〈臺南廳下交通機關現狀（下） 流域及水運〉《臺灣日日新報》，1905 年 8 月 6 日，第 3 版。
[51]明治 30 年（1897）臺南縣公文類纂「砂糖外二稅ニ關スル事項取調書」載「國史館臺灣文獻館文獻檔案查詢系統」典藏號：00009747050。

一、善化里東堡（善化東側）－由事務委員陳鴻鳴所記載：「新化里西堡看西庄，有溪河用舟楫運儎，運至安平港卸貨；本里用車運至看西庄。」

二、善化里西堡（善化西側、新市區）－由事務委員蘇定邦所記載：「新化里西堡看西庄有溪河用小船運駁至安平港口卸貨；本里運貨由曾文溪用竹筏儎至安平港路卸貨。」（圖 2-5-2）

圖2-5-2、由蘇定邦所載記善化里西堡商品生產及貨運相關資料
（資料來源：明治30年（1897）臺南縣公文類纂「砂糖外二稅二關スル事項取調書」載「國史館臺灣文獻館文獻檔案查詢系統」典藏號：00009747050。）

三、外武定里（安南區）－由事務委員徐同所記載：「本里內有溪河，舟楫儎運至安平口吃臺南城外各港卸貨；本里內用車儎運至內武定里洲仔尾前、鹽水溪邊、承裕寮為止，儲藏該寮，轉配舟楫。」

四、內武定里（永康區）－由事務委員曾金甌所記載：「本里與新化里西堡即外武定里交界之處，有西路一條號塩水溪，任安平併沿海一帶，運到新化里西堡看西庄「新和成棧」及內武定里船仔頭「舊和成棧」等處。」

五、新化東里（山上區）－由事務委員李黃基所記載：「當地有大溪，土名新庄溪，通渡仔頭，從曾文溪到安平港卸貨，轄內到安平港記有三十六里水路。」

六、噍吧哖兼溪西里（玉井區、楠西區）－由事務委員江以忠所記載：「一查當地有大溪，土名船仔頭，所有運貨出港，俱從此船仔頭溪，用竹筏儎運至曾文溪，轉到安平港卸貨。水路自當地至安平港口計有八十里；一查當地所有，用車儎運，俱至該地船仔頭溪為止。」

圖2-5-3、日治時期曾文溪上流的竹筏
（資料來源：原圖由國立中央圖書館典藏，臺灣歷史博物館開放圖書館。）

七、大目降庄（新化區）－由事務委員王凍如所記載：「內武定里三崁店庄有一溪流，用小舟搬運，駁至安平近海附內海卸貨；該里內用牛車儎至內武定里三崁店棧寮為止。」

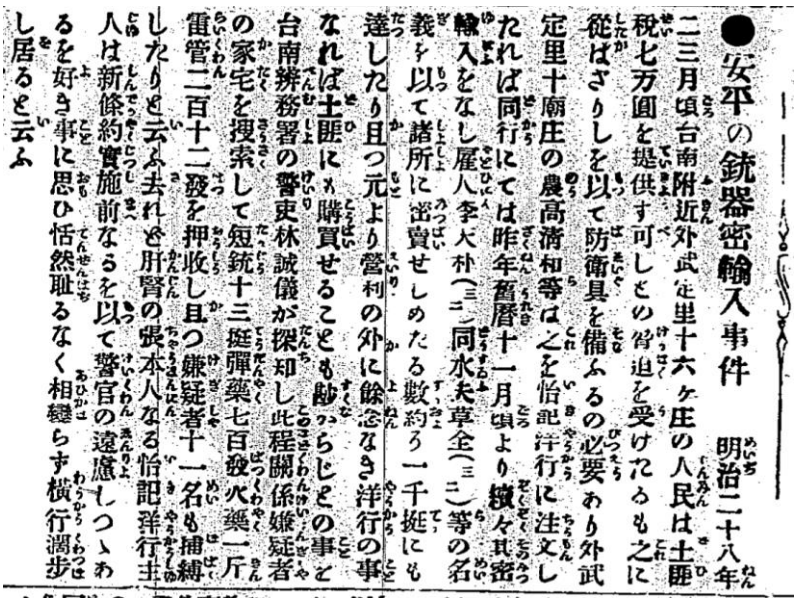
在以上臺南縣所轄七里堡或地方的水路貨運路線中，與曾文溪相關者有善化里西堡（善化西側、新市區）、新化東里（山上區）、噍吧哖兼溪西里（玉井區、楠西區）（圖 2-5-3）等三里；與鹽水溪相關者有善化里東堡（善化東側）、外武定里（安南區）、內武定里（永康區）、大目降庄（新化區）等四里。

此外，當時在曾文溪北岸、屬嘉義縣所轄領的蕭壠堡、西港仔堡、赤山堡、

蔴荳堡、茅港尾東堡、茅港尾西堡等里堡，也可能透過曾文溪進行商品貨物的運輸。在盧嘉興《鹿耳門地里演變考中》一書就記載：「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。」[52]又在盧嘉興訪談蘆竹崙莊（新結庄）的劉選（約生於 1882）之時，也據劉選的親身經歷及其前輩所告知而稱：「他在 18 歲就曾經駕駛溪筏，當時曾文溪的溪水甚大，內山的貨物均需用溪筏搬運，經溯航至內庄、石仔瀨（今大內區）載貨，需順流經公地轉過土城仔東邊，由鹿耳門經港仔寮釐金局邊到安平或臺南。後再載內山需用的貨物到內山。到內庄以上上游的貨，要轉換載重較小的，載量二三千斤的小船，始能到內山。其所指內山則玉井－昔稱噍吧哖，及楠西－昔稱茄拔。後曾文溪改道，自公地仔邊三股溪，經國賽港出口，溪筏需始經國賽港，再經過土城西邊的竹筏港，以至鹿耳門；又經港仔寮至四草、安平、臺南。迨曾文溪改道由十分塭、青草崙出口。嗣後曾文溪上游水源，經堵塞為嘉南大圳儲水池（即烏山頭水庫），並在上游水源挖鑿隧道導入儲水池後，曾文溪的溪筏就不能通了。」[53]由此可見，本區在日治初期以前無論曾文溪或鹽水溪等水路溪筏貨運的興盛。

此外，「稅關監視所（署）」的最主要功能在於檢驗舟船所載運的貨物，亦即具有維護港口治安方面的功能。據當時臺灣總督府諸多檔案資料所知，當時日人對於國賽港一帶治安狀況是頗為擔心的，不僅由於此處過往為清國船隻出入最頻繁的港口，也由於此區向來有許多匪賊出沒（竹筏港賊），加上可以透過竹筏溯溪而上，將商貨運送至曾文溪沿岸聚落，而其上流近山地區被認為是「有名土匪的巢窟」，所以日人十分憂慮會有鴉片或其他兵器彈藥被走私挾帶入山，特別在該年 7 月安平稅關就曾在近海地區查獲雷管、火藥等物品，因此有定期派遣船艦巡弋在附近沿海掃蕩，以及在國賽港設置派出所的規劃。[54]

[52]盧嘉興，《鹿耳門地理演變考》，頁 110。
[53]盧嘉興，《鹿耳門地理演變考》，頁 133-134。
[54]明治 31 年（1898）臺灣總督府公文類纂「十五年保存第二卷官規官職」〈屬安藤友熊復命書〉載「國史館臺灣文獻館文獻檔案查詢系統」典藏號：00004544006；明治 32 年（1899）臺灣總督府公文類纂「十五年保存追加第五卷官規官職文書衛生」載「國史館臺灣文獻館文獻檔案查詢系統」典藏號：00004598。



●安平の銃器密輸入事件　明治二十八年

二三月頃台南附近外武定里十六ヶ庄の人民は土匪稅七万圓を提供す可しとの脅迫を受けたるも之に從はざりしを以て防衛具を備ふるの必要あり外武定里十廟庄の農高清和等は之を怡記洋行に注文したれば同行にては昨年舊曆十一月頃より續々其密輸入をなし雇人李大朴(三)同水夫草金(三)等の名義を以て諸所に密賣せしめたる數約ろ一千挺にも達したり且つ元より營利の外に餘念なき洋行の事なれば土匪にも購買せることも尠からじとの事を台南辨務署の警吏林誠儀が探知し此程關係嫌疑者の家宅を搜索して短銃十三挺彈藥七百發火藥一斤雷管二百十二發を押收し且つ嫌疑者十一名も捕縛したりと云ふ去れど肝腎の張本人なる怡記洋行主人は新條約實施前なるを以て警官の遠慮しつゝあるを好き事に思ひ恬然恥るなく相變らず横行濶歩し居ると云ふ

圖 2-5-4、「安平の銃器密輸入事件」引起日人對國賽港及安平沿海一帶高度警戒（資料來源：《臺灣日日新報》，1899 年 7 月 11 日，第 2 版）

有關安平稅關查獲雷管、火藥一事，當時《臺灣日日新報》將之稱為「安平の銃器密輸入事件」，在明治 32 年（1899）7 月 11 日的報導中（圖 2-5-4），指出此一事件是由因土匪脅迫外武定里地方居民交付 7 萬元的稅金，居民在不願意交付金錢下，遂決定自行購買火藥器械以防衛土匪攻擊，之後在臺南怡記洋行協助之下，在明治 31 年（1898）11 月間自香港秘密購得總數約「軍銃一千挺」，也有不少軍械由土匪購得，之後在臺南辨務署警吏林誠儀查緝下，有逮捕 11 個嫌疑犯及部分的軍械、彈藥、火藥、雷管等。此一件引起日本殖民政府的高度重視，因此對國賽港及安平沿岸周圍多所警惕。[55]原在前清釐金局港仔寮分卡的稅關監視所，也在明治 35 年（1902）11 月 5 日改設在曾文溪下游的「下十份塭庄警察官吏派出所內」，並更名為「國賽港稅關監視署」，可見稅關監視所的遷移，極可能是為了取締違法所設，亦即與當時地方治安不靖有關。

明治 35 年（1902）正式成立的「國聖港稅關監視署」，在大正 9 年（1920）隨著地方制度改正而更名為「七股稅關監視署」，因曾文溪上游興建烏山頭水庫（嘉南大圳儲水庫），以致曾文溪不再航行溪筏，當時商貨運輸也逐漸改由陸路或鐵道負擔，進而使竹筏港水道走入歷史之中，不過「七股稅關監視署」卻一直

[55]《臺灣日日新報》，1899 年 7 月 11 日，第 2 版。

到日治後期的昭和 16 年（1941）才宣告停止運作（末任監吏為上米良重）。[56]

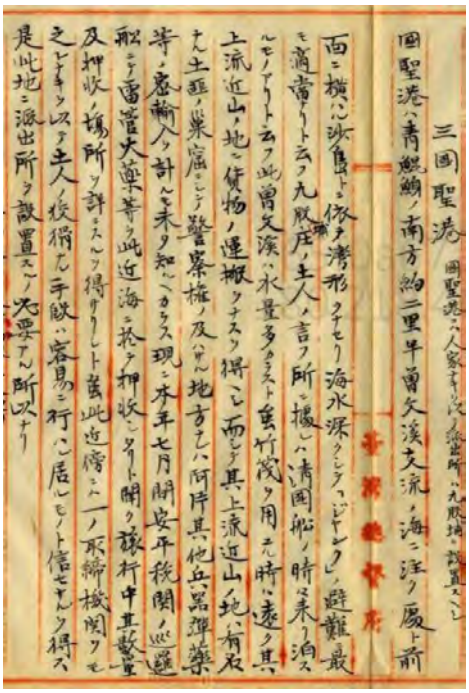


圖2-5-5、日人在設置國賽港派出所前，針對國賽港一帶治安所進行的調查（資料來源：明治32年（1899）臺灣總督府公文類纂「十五年保存追加第五卷官規官職文書衛生」載「國史館臺灣文獻館文獻檔案查詢系統」典藏號：00004598。）

Lin Chia-Feng Family Postcard Collection
Lafayette College Libraries
http://digital.lafayette.edu/collections/eastasia/lin-postcards/cl0353

圖2-5-6、日治初期安平碼頭為臺南溪河運輸商貨的最後輸出港，圖為日治時期明信片（資料來源：Lafayette Digital Repository 拉法葉學院數位資料使用指南典藏，臺灣歷史博物館開放圖書館。）

[56]《昭和十六年臺灣總督府職員錄》，頁 333。

表 2-5-1、竹筏港水道重要設施及其功能、推測位置一覽表

名稱	功能	推測位置
釐金局港仔寮分卡	釐金為清代為了補充稅金不足的地方商業稅，光緒 12 年（1886）6 月清廷在安平設有郡城局釐金分局，隔年（1887）1 月於在「港仔寮」添設分卡，目的在於收取貨物釐金，在船隻完清釐金後，再由局卡給單，照驗放行。	本田路一段與四草大道的交接處偏南
八角亭	清末以後，郊商經官府允許，向來往船戶收取通行費以利修浚港道經費之用，這樣的情況一直延續到日治初期，至少在明治 38 年（1905）8 月仍然存在。	在釐金局港仔寮分卡東南處，即本田路一段與四草大道的交接處向東南延伸的水道。推測為四草綠色隧道業者所稱「釐金局遺址」處。
稅關監視所（署）	稅關監視所，也稱為租稅監視所，日治初期就已開設，這是日人為了收取租稅所設置的單位，不過此處僅做監視查驗，不直接在此收取關稅。明治 35 年（1902）改稱「國聖港稅關監視署」，並遷至曾文溪下游；大正 9 年（1920）隨著地方制度改正而更名為「七股稅關監視署」，後因曾文溪上游興建烏山頭水庫（嘉南大圳儲水庫），以致曾文溪不再航行溪筏，當時商貨運輸也逐漸改由陸路或鐵道負擔，進而使竹筏港水道走入歷史之中，不過「七股稅關監視署」卻一直到日治後期的昭和 16 年（1941）才宣告停止運作。	1.日治初期（1896 年）設於南竹筏港水道「釐金局港仔寮分卡遺址處」。 2.明治 35 年（1902）11 月，稅關監視所遷至曾文溪下游「下十份塭庄警察官吏派出所內」（現地位於河裡，已沖毀）。 3.明治 36 年（1903）5 月移轉到「下十份塭庄三十八番戶」的民宅內。 4.明治 37 年（1904）2 月再遷移至「鹽水港廳下西港仔堡公地尾庄三十四番戶」的民宅內。

第六節　在〈臺灣堡圖〉以前可能標示竹筏港水道的古地圖

竹筏港水道，這是清代中葉台江陸浮以後出現的一條運輸水道，其主要功能在於做為國賽港與安平大港之間的連結水道，當越洋大商船在國賽港卸貨之後，能藉由竹筏港水道順利將商貨送抵安平及府城五條港地區，由於在清代以前府城一直是全臺最重要的商貿及經濟中心，所以在竹筏港水道在當時也是一條十分重要的交通與商業要道。然而，遍查清代中葉以後的清代官方文獻及方志輿圖，卻鮮少發現有關竹筏港的記載，不過相對於清代官方文獻鮮少有關竹筏港的記載，當時西方人所繪製的地圖中卻經常會標示出疑為竹筏港水道的位置。當 1860 年臺灣開港之後，許多西方人在此時進入臺灣，且由於臺南府城為清代臺灣首善之區，也有較多西方人在此出入，因此對於本研究區內的竹筏港溪水道也有比較清楚的描述或描繪。尤其在此一時期的許多古地圖中，可以發現在國賽港到安平間有一條明顯的水道，就在台江濱外沙洲與台江浮覆區的東側，我們合理推測這就是後來的「竹筏港」水道，而從許多古地圖中呈現竹筏港水道與國賽港的存在，這也代表著竹筏港水道與國賽港的重要性。換言之，雖然明治 37 年（1904）的〈臺灣堡圖〉是目前所知最早明確標示「溪筏港」水道的地圖，然在此之前的許多古地圖就已經有竹筏港水道與國賽港的標示。本節主要重點，在於盤點明治 37 年（1904）的〈臺灣堡圖〉以前，本研究所發現標示出竹筏港水道的 16 幅古地圖，敘述其繪圖背景及所繪竹筏港水道的標示情況，以下就此分別進行論述：

1、〈中華沿海：福爾摩沙海峽地圖〉（1853）

這張〈中華沿海：福爾摩沙海峽地圖〉為法國海軍水道測量師 Roche-Poncie, Jules de la 所繪，1853 年由法國海軍部出版，不過從地圖所標示海域水深狀態的數字，顯示資料來源卻是依據當時最新版本的英國海軍之測繪資料，可見當時英國海軍所測繪的臺灣沿海海圖，已成為西方各國繪製地圖時的規臬。[57]而從大員島南方仍標示出鹽溪的位置，似乎也有參考 17 世紀的古臺灣地圖。而在此一

[57]呂理政、魏德文主編，《經緯福爾摩沙-16-19 世紀西方人繪製臺灣相關地圖》（臺北： 南天書局有限公司，2011），頁 112。

圖中，雖然未標示出國賽港，不過卻有標示出北線尾（Pacxhirt）和大員島（Tayowan），且也用符號標示出熱蘭遮城的位置，只是從圖中所繪大員島和臺灣府的位置，可知標示並不正確，尤其臺灣府的位置更較實際更偏東北側，而值得注意的是，在北線尾西北方有一水道可通往北台江，推測有可能為竹筏港水道位置。（圖 2-6-1）

圖 2-6-1、〈中華沿海：福爾摩沙海峽〉**（1853）**–Chassant"Carte de la Mer de Chine（4eme Feuille）,Detroit de Formose" 1853,Roche-Poncie, Jules de la.（資料來源：呂理政、魏德文主編，《經緯福爾摩沙-16-19 世紀西方人繪製臺灣相關地圖》（臺北： 南天書局有限公司，2011），頁 112）

2、〈福爾摩沙島地圖〉（1856）

這張〈福爾摩沙島地圖〉，為目前所知美國人所繪最早的臺灣全島地圖，其繪圖背景主要與 19 世紀中葉美國擴大其環太平洋區域的經營版圖有關，當美國

在日本取得據點後，對東亞的態度更趨積極，在進入中國市場的同時，也開始注意到臺灣，1854 年美國派遣船隊航前往調查福爾摩沙島上的煤礦位置，並測繪相關資料，之後此圖由美國紐約地圖繪製師 James Ackerman 繪製，並收錄在 1856 年出版的《美國艦隊遠征中國海域與日本記》（Narrative of the Expedition of an American Squadron to the China Seas and Japan, by Francis Hawks）一書中。[58]而在此一圖中，有關本研究區域範圍內的情況，可以發現與前述 1853 年法國〈中華沿海：福爾摩沙海峽地圖〉相似，但未標示出海域水深狀態的數字，也未標示北線尾、大員島等名稱，不過同樣可以發現有一水道可通往北台江，推測有可能為竹筏港水道位置。（圖 2-6-1）

圖 2-6-2、〈中華沿海：福爾摩沙海峽〉（1853）
"The Island of Formosa" 1856, James Ackerman.（資料來源：吳密察等，《地圖臺灣導覽手冊》（臺北：國立臺灣博物館，2005），頁 20。）

[58]吳密察等，《地圖臺灣導覽手冊》（臺北：國立臺灣博物館，2005），頁 20；吳佰祿，《國立臺灣博物館藏 19-20 世紀臺灣歷史輿圖研究》研究計畫，頁 6。

3、〈中華沿海之福爾摩沙海峽、先島諸島及呂宋島部分海圖〉（1863）

在國立臺灣歷史博物館所收藏，在 1853 年西班牙水道局（Direccion de Hidrografia）所繪製的這張海圖中，可以看到在府城外海有 Port Kok-si-kon（國賽港）、Fort Zelandia（熱蘭遮城）的標示，可推知當時國賽港、熱蘭遮城為此區最具代表性的重要地標，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），此即為竹筏港水道。再仔細觀察 Kok-si-kon 東側的海岸線和沙洲，與過往地圖所標示的 Haccan（疑含西港）所在的海岸線呈現不連續狀態，推測可能是在繪製地圖時，圖面出現局部地區比例尺大情況，以致在圖上出現南北向海岸線有東西錯開的情況。[59]（圖 2-6-3）

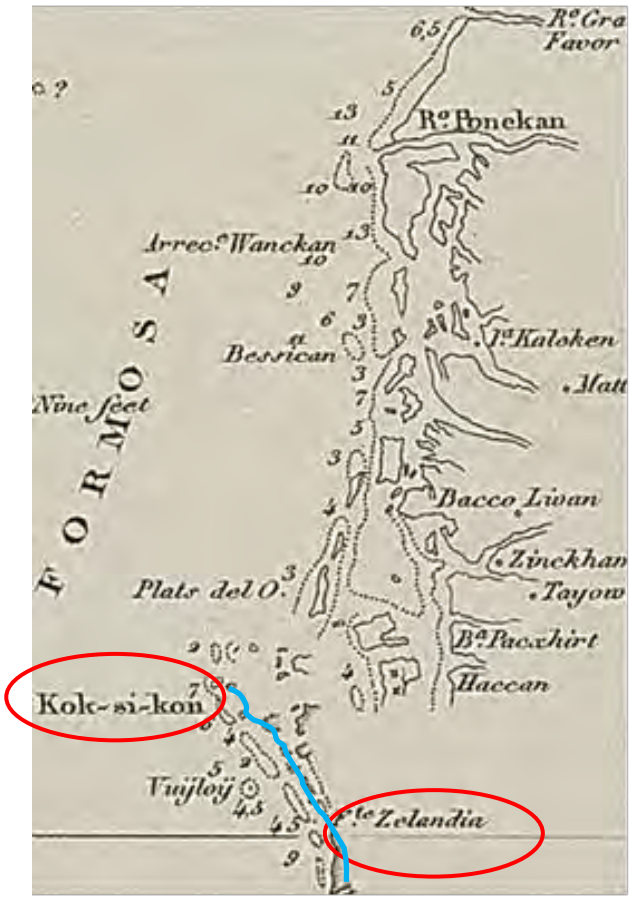


圖 2-6-3、〈中華沿海之福爾摩沙海峽、先島諸島及呂宋島部分海圖〉（1863）
—Direecion de Hidrografia, Madrid Carta Esperica de la Costa y Mar de China, que Comprende Todo el Canal de Formosa, Islas de Melaco-Sima by Parte de la Luzon, 1863”（資料來源：國立臺灣歷史博物館藏，THM2003.015.0096）

[59] 感謝臺南大學張伯宇教授指正。

4、〈福爾摩沙島圖〉(1864)

這張〈福爾摩沙島圖〉為 1864 年 Edward Weller 依英國駐臺副領事史溫侯(郇和 Robert Swinhoe))發表在《皇家地理學會期刊》上的文章附圖所繪。在此圖中可看到 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,應該是參考過往地圖中 Haccam(疑含西港)隔台江對岸的沙洲為「大員島」,同樣可能是因現有資訊與過去地圖出現差異有關,另外在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。(圖 2-6-4)

圖 2-6-4、〈福爾摩沙島圖〉(1864)

—Sketch map of the island of Formosa" 1864.Swinhoe(資料來源:呂理政、魏德文主編《經緯福爾摩沙 16-19 世紀西方繪製臺灣相關 地圖》,(臺北:南天書局,2006),頁 118。)

5、〈臺灣府港口圖〉（1867）

這張〈臺灣府港口圖〉，為 1867 年由英國 N.B. Dennys 所編輯出版的《中日貿易港口》（"The Treaty Ports of China and Japan"）一書的附圖，地圖繪製者為 Wm. Fred Mayers、N.B. Dennys 及 Chas. King 等人，這雖然只是該書在介紹臺灣府港口的附圖，不過卻透露了許多重要訊息。[60]而在此一圖中，不僅標示出 Fort Zelandia（熱蘭遮城），在熱蘭遮城的西北方有一水道，此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」；又在整張地圖的焦點在於 Uu-pene（安平），其在熱蘭遮城東側有一標示為 Uu-pene kow（安平口？）的口岸，此應為 19 世紀中葉以後安平一帶又重新被衝開成港，遂成為當時臺灣府對外的重要港口，另外在安平南側也有一可連結外海的開口，此應為後來也逐漸形成港口的三鯤鯓，此也符合前述國賽港與竹筏港逐漸沒落的發展。（圖 2-6-5）

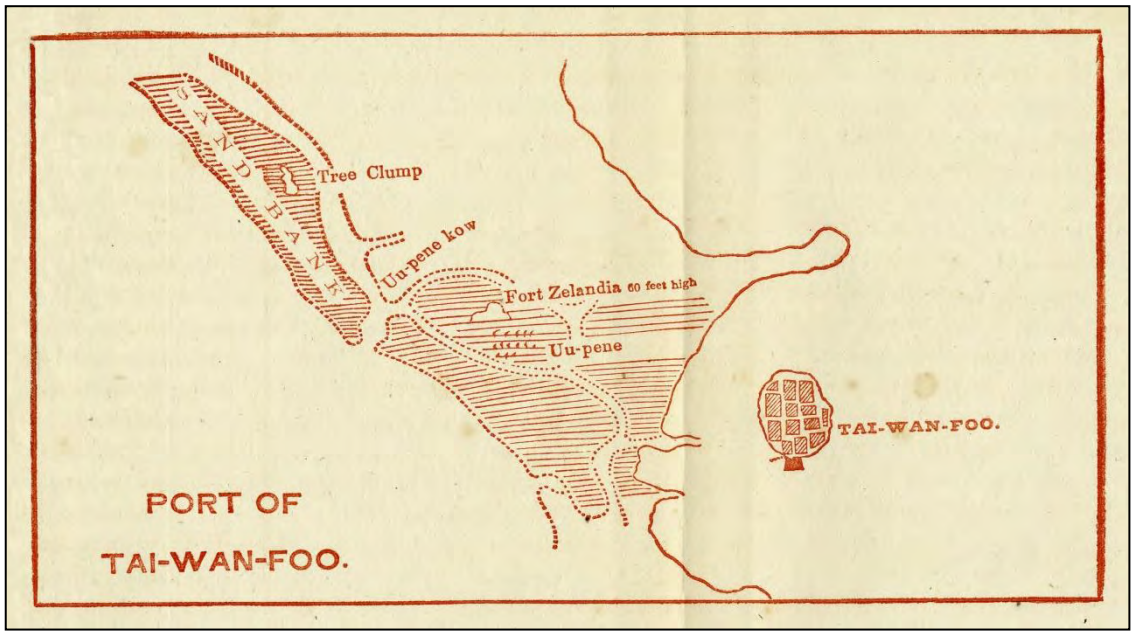


圖 2-6-5、〈臺灣府港口圖〉（1867）"PORT OF TAI-WAN-FOO"
（資料來源：：N.B. Dennys. 1867. "Formosa." The treaty ports of China and Japan". London: Trübner and CO, 1867. seq.322）

[60]N.B.Dennys"The treaty ports of China and Japan".London:Trübner and CO,1867.seq.322。

6、〈福爾摩沙島與海峽圖〉（1867）

這張〈福爾摩沙島與海峽圖〉是英國海軍部於 1867 年 8 月 15 日所出版，在 19 世紀的 1817-1867 年間，英國東印度公司和英國海軍，曾在臺灣沿海及澎湖海域進行多次測量工作，這張地圖就是其中測量工作的成果之一，主要是根據 Captains H. Kellett 和 R. Collinson RN，Lieut 的調查所編寫。[61]在此圖可以發現有非常多臺灣沿海地區的地名，且也有許多標示著海域水深狀態的數字，而在府城外海部分，可以發現在 Fort Zelandia（熱蘭遮城）西北方通往 Port Kok-si-kon（國賽港）有一水道，此應為竹筏港水道，只是水道在北線尾東側較為清楚，不過再往鹿耳門（Kok-he-mung）北側則標示不清；且該圖熱蘭遮城標示位置較為正確；又在圖中可以發現沙洲及外海情況較為精確，不過越接近陸地處則標示越不明確。（圖 2-6-6）

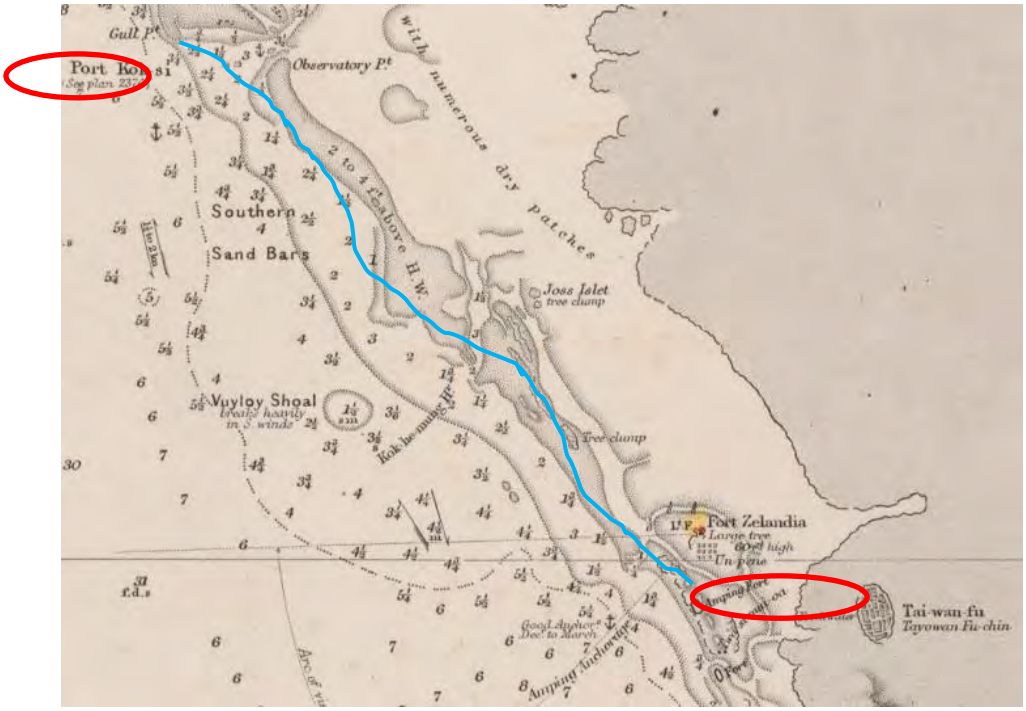


圖 2-6-6、〈福爾摩沙島與海峽圖〉（1867）—Formosa Id. and Strait" 1882. John Thomson.（資料來源：賴志彰、魏德文主編《臺南四百年古地圖集》，（臺南：臺南市政府文化局，2018），頁 IV.16。）

[61]費德廉，〈繪製福爾摩沙海域—英國海軍對臺灣港口、海城之測量，1817-1867〉《漢學研究》32：2（臺北：漢學研究中心，2014），頁 7-48；美國康奈爾大學圖書館網站珍藏與手稿收藏地圖（https://digital.library.cornell.edu/catalog/ss:549533），查詢日期：2019.6.27.

7、〈福爾摩沙島嶼與澎湖群島圖〉（1870）

這張〈福爾摩沙島嶼與澎湖群島圖〉為據 1870 年美國駐廈門領事李仙得（Charles William Le Gendre）將軍所提供資料而繪製，由於李仙得曾於 1867 年奉命來臺處理美商船羅發號在臺灣外海失事的爭端，深入臺灣南部原住民地區，故對臺灣有相當清楚的認識，島形資料也頗為精確，特別是採取英文、漢文併用，英文標示地名及聚落資訊，漢文用於行政體系的標示，同時標出各廳縣的轄域，應係李仙得取自中國官方的資料，此圖後來也成為許多西方人繪製臺灣全島圖的主要參考藍本。[62]而在此一地圖中，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清楚，同時圖中也標示了 Port Kok-si-kon（國賽港）、Fort Zelandia（熱蘭遮城）的位置，該圖熱蘭遮城標示位置較為正確，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，此即為竹筏港水道。（圖 2-6-7）

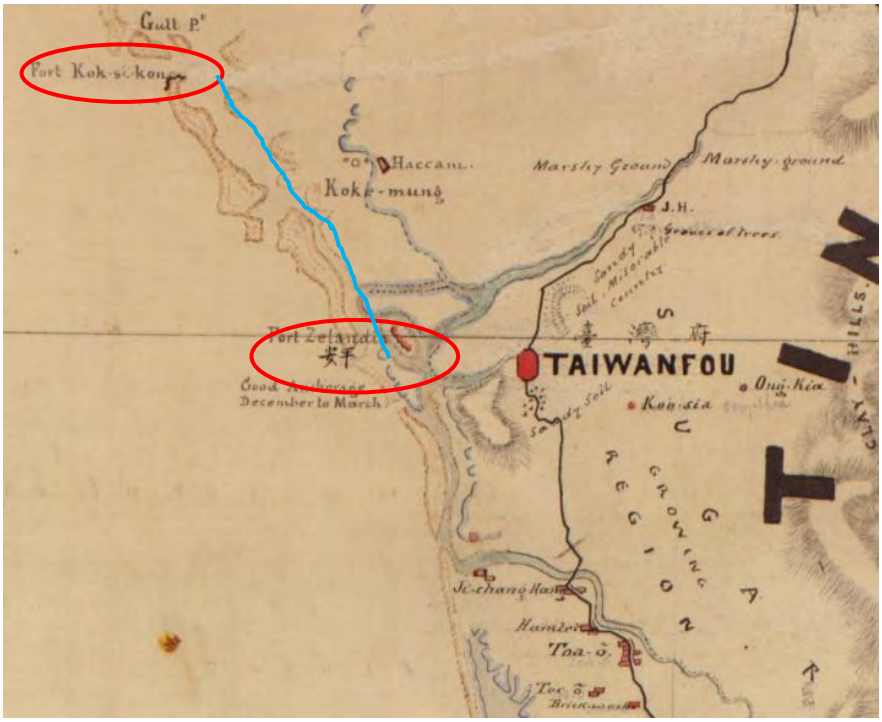


圖 2-6-7、〈福爾摩沙島嶼與澎湖群島圖〉（1870）
—Formosa island and the Pescadores, China" 1870. Le Gendre.（資料來源：費德廉、蘇約翰主編；羅效德、費德廉譯《李仙得臺灣紀行》，（臺北：國立臺灣歷史博物館，2013），頁 378。）

[62] 吳佰祿，《國立臺灣博物館藏 19-20 世紀臺灣歷史輿圖研究》研究計畫（臺北：國立臺灣博物館委託研究計劃，2019），頁 9-10。

8、〈福爾摩沙島嶼與澎湖群島圖〉（1871）

這張〈福爾摩沙島嶼與澎湖群島圖〉應是參考前張 1870 年李仙得（Charles William Le Gendre）將軍地圖所改繪，也就是相關資料是以李仙得將軍所提供為主。由於是參考前人地圖所改繪，因此可以發現圖中有許多雷同之處，例如台江西岸的濱外沙洲相較於台江東岸的海岸線清楚，同時圖中也標示了 Port Kok-si-kon（國賽港）、Fort Zelandia（熱蘭遮城）的位置，在國賽港與熱蘭遮城間有一清楚的西北-東南的竹筏港水道等，之後許多地圖在此一區域都有類似標示，可能都是參考自前張地圖。（圖 2-6-8）

圖 2-6-8、〈福爾摩沙島嶼與澎湖群島圖〉（1871）—Formosa island and the Pescadores, China" 1871. Le Gendre.（資料來源：美國里德學院 Reed College 網站 http://academic.reed.edu/Formosa/gallery/Map_Pages/Island_Maps/）

9、〈福爾摩沙南部略圖〉（1873）

這張〈福爾摩沙南部略圖〉是由來自英國愛丁堡的新聞工作人員及攝影師湯姆生（John Thomson）所繪，收錄在 1873 年《皇家地理學會期刊》，為湯姆生所發表之文章 —Notes of a Journey in Southern Formosa"中之附圖，湯姆生在 1871 年 4 月曾至臺灣南部取材，在打狗與當時在臺灣府傳教的馬雅各（James Laidlaw

Maxwell）一同前往探訪南部內陸一帶原住民部落，對臺灣南部十分熟悉。[63]不過此圖在臺南府城外海的部分，可能仍是參考前張 1870 年李仙得（Charles William Le Gendre）將軍地圖所改繪。在此圖中的 Port Kok-si-kon（國賽港）、Fort Zelandia（熱蘭遮城）標示相當清楚，位置也較為正確，而位於兩地間的西北-東南走向水道即為竹筏港水道。本圖較特別之處，在於繪圖者在西部海岸線塗上了淺藍色，也清楚顯示西方人對當時對台江北岸的陌生，以及未將台江浮覆地視為陸地的情況。（圖 2-6-9）

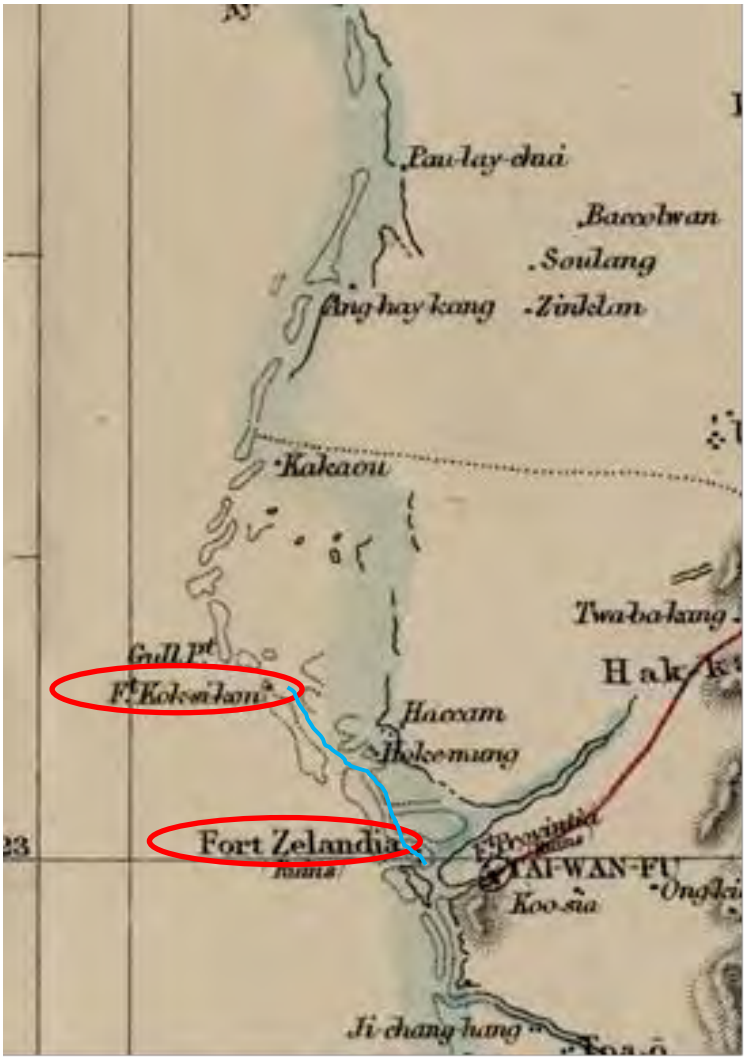


圖 2-6-9、〈福爾摩沙南部略圖〉(1873)—Sketck map of southern Formosa" 1873. John Thomson.（資料來源：賴志彰、魏德文主編，《臺南四百年古地圖集》，（臺南：臺南市政府文化局，2018），頁 IV.11。）

[63]國立臺灣博物館：混沌與探索-臺灣古地圖的形象網站-19 世紀末的探險家與資源探勘（http://kangxitaiwanmap.ntm.gov.tw/stories.html?u=0&c=3），查詢日期：2019.6.27.

10、〈臺灣府城並海口圖〉（1875）

這張地圖是由船政學堂學生所繪，目前下落不明，現今可以找到的版本是出自 1893 年曾任法國駐廣州領事印鮑脫（Camile Cl'ement Imbault – Huart，1857-1897）在巴黎出版《L'ile Formose ：Histoire Et Description》（中譯：臺灣島之歷史與地誌） 一書，有收錄此張地圖（作者在圖上加法文圖例與說明），而這本書後來也分別由成文出版社（1968）及南天出版社（1995）複刻出版。本圖是在牡丹社事件後，清廷於同治 13 年（1874）3 月 29 日任命沈葆楨為欽差大臣，辦理臺灣海防兼理各國事務，5 月沈葆楨與法國軍官日意格（MM. P . Giquel）、傑翁達（L. Dunofer De Segonzac）率福州船政學堂部分學生，分乘馬尾船廠所造運輸兵輪經泉州、澎湖抵達安平，一直待到 1875 年 8 月才轉往江寧（南京）接任兩江總督，期間除了籌建「億載金城」外，也由船政學堂學生完成《臺灣全圖》一幅、《臺灣番俗圖》36 幅以及「臺灣府城街道全圖」（比例尺：5 千分之一）及「臺灣府城並安平海口圖」（比例尺：1 萬分之一）各一幅，後兩者可謂臺灣最早以現代測繪技術製作完成的有精確比例尺城市地圖。在此一圖中可以發現以中文及法文的地名標示，其中在右上角有約略描繪出南竹筏港水道的情況，包含鹿耳門口、沙洲（標示為二鯤鯓）及隱約的水道。（圖 2-6-10）

圖 2-6-10、〈臺灣府城並海口圖〉（185）（資料來源：賴志彰、魏德文主編，《臺南四百年古地圖集》，（臺南：臺南市政府文化局，2018），頁 IV.14。）

11、〈中國沿海地區圖：包括香港與揚子江之間〉（1889）

這張〈中國沿海地區圖：包括香港與揚子江之間〉是 1889 年由英國的伊姆雷（James Imary）及其子所繪製，[64]其地圖內容與繪製方式類似 1867 年英國海軍部的〈福爾摩沙島與海峽圖〉，推測可能亦為英國東印度公司或英國海軍所測量工作的成果。在此一圖中可以發現有許多與 1867 年相同拼音的標示或地名，包含：Kok-he-mung（鹿耳門）、Vuyloy Shoal（破碎淺灘）等，且也同樣標示海域水深狀態的數字，不過在台江東側的海岸線則多了更多如 Haccom（疑含西港）、Un-pene-kon（安平港）、Koo-sia（舊社）地名，顯然得到的資料較之前更多；而在府城外海部分，可以發現在此圖以 Old F.（老城）代替了 Fort Zelandia（熱蘭遮城），不過在 Old F.西北方通往 Port Kok-si-kon（國賽港）的水道則較 1867 的海圖更為完整，此應為竹筏港水道。（圖 2-6-11）

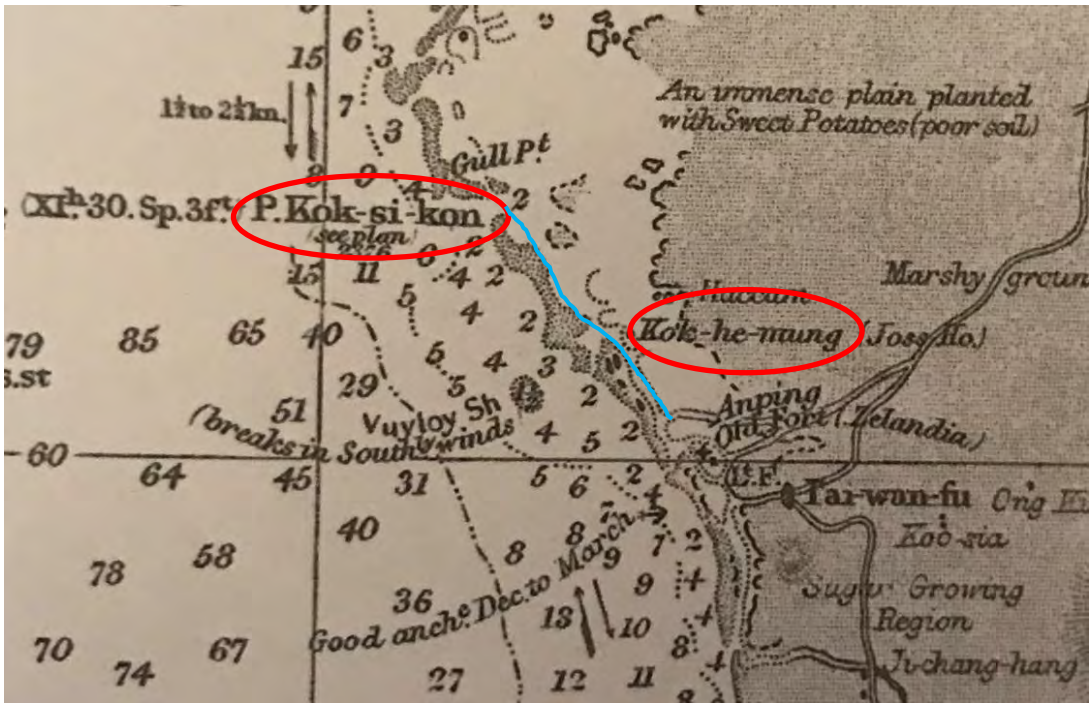


圖 2-6-11、〈中國沿海地區圖：包括香港與揚子江之間〉（1889）–eoast of China includes between Hong Kong and the River Yang-Tse"（資料來源：美國國會圖書館：https://www.loc.gov/item/2007629464/）

[64]美國國會圖書館（https://www.loc.gov/item/2007629464/），查詢日期：2019.6.27。

12、〈福爾摩沙島圖〉（1893）

這張〈福爾摩沙島圖〉為 1893 年由英國 Alex Hosie 所撰〈福爾摩沙島的資源與貿易〉(" The island of Formosa with special reference to its resources and trade")的附圖，這是在英國議會文件所刊載有關中國事務的報告資料。[65]而在此一地圖中，An-ping（安平）被置於重要的位置，且用圓形符號特別標出，顯示其具有重要的商貿地位，而此圖雖然未標示出當時逐漸沒落的國賽港，且原來台江水域的範圍仍被呈現在地圖中，不過從安平的西北方、沙洲的東側，可以發現有標示一條明顯通往安平的水道，此應為竹筏港水道的所在。（圖 2-6-12）

圖 2-6-12、〈福爾摩沙島圖〉"Formosa ID."

（資料來源：1893. Map. Hosie, Alex. "The island of Formosa with special reference to its resources and trade." 17 March 1893. Reprinted in British Parliamentary papers. China. Vol 18, Embassy and Consular commercial reports, 1893-95, Commercial No. 11 （1893）. Shannon: Irish University Press, 1971-; facing p. 34.）

[65]Hosie, Alex. "The island of Formosa with special reference to its resources and trade." 17 March 1893. Reprinted in British Parliamentary papers. China. Vol 18, Embassy and Consular commercial reports, 1893-95, Commercial No. 11 （1893）. Shannon: Irish University Press, 1971-; facing p. 34.

13、〈最新修訂福爾摩沙圖〉（1896）

圖 2-6-13、〈最新修訂福爾摩沙圖〉"Formosa from latest authorities

（資料來源：Campbell, W. （August 1896）. "The island of Formosa: Its past and future". Scottish Geographical Magazine 12 （8）: 385–399. reprinted as Campbell, W. （1896 年） Past and Future of Formosa: With a New Map of the Island, 香港: Kelly and Walsh OCLC: 64871726.）

這張〈最新修訂福爾摩沙圖〉為 1896 年由英國長老教會甘為霖牧師（William Campbell）所修訂，為其所撰〈福爾摩沙島：它的過去和未來〉（"The island of Formosa: Its past and future".）一文的附圖，其原文刊載於《蘇格蘭地理雜誌》（"Scottish Geographical Magazine"），繪圖者為 Mitchell, Charles Archibald。[66]甘為霖牧師（1841—1921）在臺灣服務時間長達 47 年之久（1871-1917），主要傳教區域在府城及臺灣南部一帶，除曾協助設立「府城教會報」（Hu-siaN Kau-hoe-po）外，更創立全臺第一所盲人學校「訓瞽堂」，且也編輯臺語字典、整理和出版 17 世紀荷蘭教會在臺灣的宣教歷史，對府城及臺灣南部有許多的了解。而在其修訂的這張地圖中，雖然相關標示或文字資訊較少，不過可以發現 An-peng（安平）仍被置於本研究區內最重要的位置，且亦用圓形符號特別標出，顯示其具有重要的商貿地位；又原來台江範圍以點狀淺灰地帶標示，此應為陸化淺灘的特徵；

[66]Campbell, W. （August 1896）. "The island of Formosa: Its past and future". Scottish Geographical Magazine 12 （8）: 385 – 399. reprinted as Campbell, W. （1896 年） Past and Future of Formosa: With a New Map of the Island, 香港: Kelly and Walsh OCLC: 64871726.

雖此圖未標示出當時逐漸沒落的國賽港，但有標示著 Tsan-bun R.（曾文溪）的河流，若以此一曾文溪口做為國賽港的位置，則從國賽港至 An-peng（安平）之間，可以約略呈現一條水道，此應為竹筏港水道的位置。（圖 2-6-13）

14、〈臺南及鳳山、『臺灣輯製 20 萬分 1 圖』〉（1896）

〈臺南及鳳山、『臺灣輯製 20 萬分 1 圖』〉，這是陸軍步兵中尉高橋直代所輯製的地圖，明治 29 年（1897）2 月 1 日印行，由臺灣總督府所印行，應是日軍攻臺後，再參照其他地圖所編製繪成，此圖為臺南及鳳山一帶的聚落及地形略圖，由於其註記地名均延用清末名稱，有助於瞭解清末日治初期聚落與地形分佈的情況。在此一地圖中，竹筏港水道僅呈現在北段出國賽港出口的部分，向南在土城西側就隱沒在海水之中，並在交接處出現一個不像是地名的「漁家」，在南段也未與鹿耳門溪連結，在土城南端標示為「海埔地」，在鹿耳門溪南則有四草湖聚落與標示為南鯤身的地名。（圖 2-6-14）

圖 2-6-14、〈臺南及鳳山、『臺灣輯製 20 萬分 1 圖』〉（1896）

（資料來源：賴志彰、魏德文主編，《臺南四百年古地圖集》，（臺南：臺南市政府文化局，2018），V.2.2。）

15、〈臺南-臺灣假製日治二十萬分一圖、第十號〉（1897）

〈臺灣假製日治二十萬分一圖〉，這是在日軍攻臺的過程中，由陸地測量部（屬日本陸軍參謀本部所轄）隨軍隊前進，在佔領區所進行展測工作後，再參照〈五萬分一臺灣地形圖〉（迅速圖），重新在明治 30 年（1891）編製繪成，此為日治初期第一套較為完整的地形套圖，由於其註記地名均延用清末名稱，有助於瞭解清末日治初期聚落與地形分佈的情況。[67]在此一地圖中，可以發現當時地形與地貌有更清楚的呈現，在本研究範圍中的國賽港，其位置在沙洲間的潟湖之內，其南邊的竹筏港水道從國賽港到海寮（今港西）呈現天然河道的輪廓，不過從海寮到四草庄一帶則僅存一線，此似乎較類似人工運河的溝圳渠道。（圖 2-6-15）

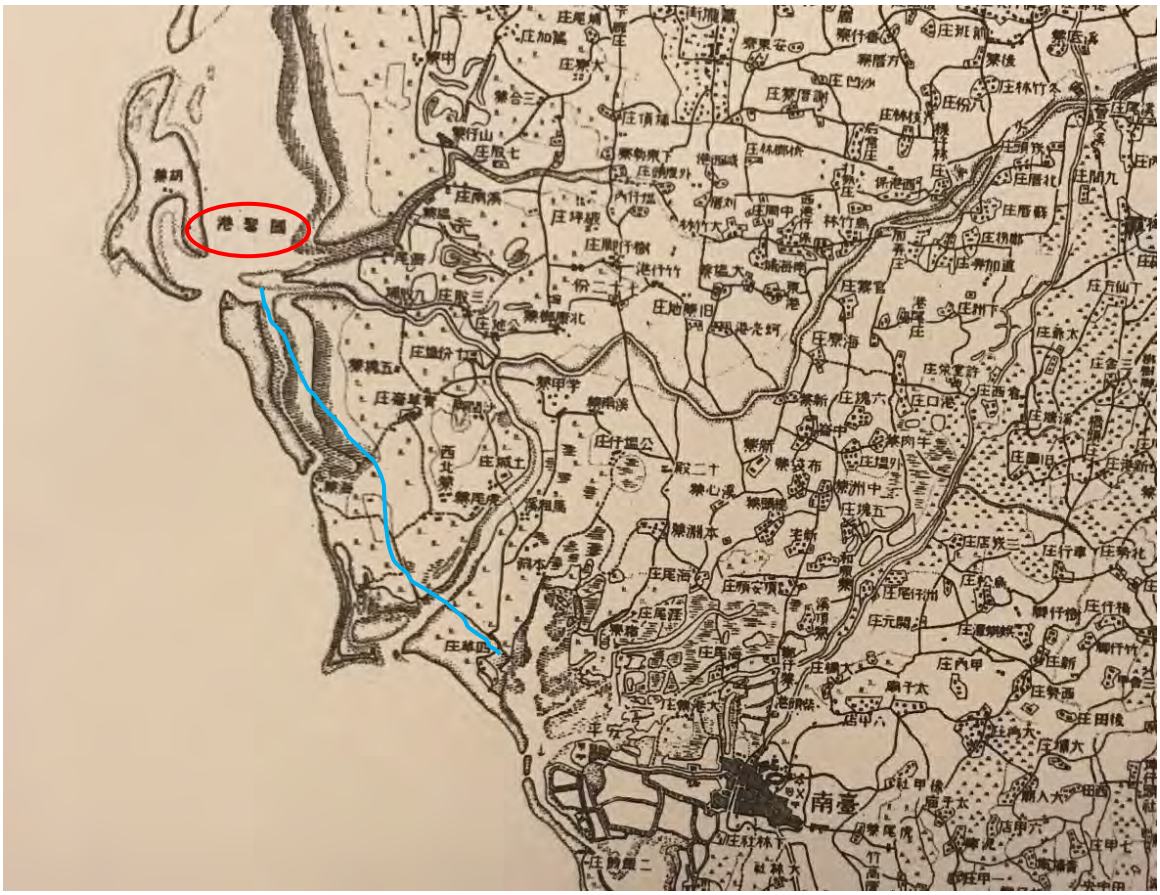


圖 2-6-15、〈臺南-臺灣假製日治二十萬分一圖、第十號〉（1897）
（資料來源：賴志彰、魏德文主編，《臺南四百年古地圖集》，（臺南：臺南市政府文化局，2018），V.2.4。）

[67]臺北上河文化網站（http://www.sunriver.com.tw/map_oldtaiwan.htm），查詢日期：2019.6.29。

16、〈大日本臺南縣管內全圖 〉(1901 年)

〈大日本臺南縣管內全圖〉，這是明治 34 年（1901）擔任臺南縣內務部庶務課屬的佐佐木邦麿所編輯，這可能是配合總督府各項調查事業與測圖的工作，由於採取實際精測的方式，又結合當時清末堡里街庄等地方的行政區劃加以繪製，因此相較於清代或西方人所繪製的各類地圖，日治時期的地圖顯得更具有精確度，內容記載也更為詳細。[68]而在此圖有關本研究範圍內的情況，可以發現「國姓港 」被標示在曾文溪出海口的位置，也有標示從鹿耳門溪至四草湖之間的竹筏港水道，不過卻缺乏國姓港至鹿耳門溪之間的竹筏港水道 ；值得注意的是，在此圖內尚可以發現在竹筏港周圍標示著許多聚落，包含：四草、港仔寮、媽祖宮、鄭仔寮、海寮、虎寮、土成仔、沙崙腳、十份塭等，顯示當時對此一區域有更多的認識與了解。(圖 2-6-16)

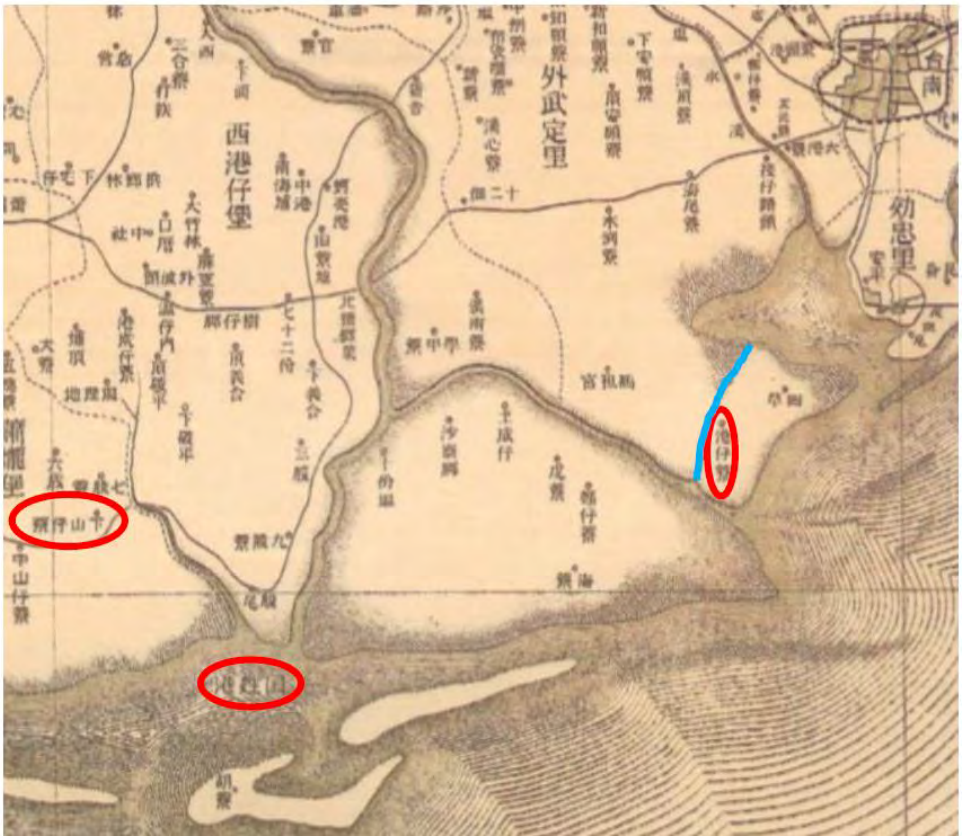


圖 2-6-16、〈大日本臺南縣管內全圖 〉(1901)(資料來源：高賢治、 黃光瀛編，《縱覽台江：大員四百年地輿圖》(臺南：台江國家公園管理處，2012)，頁 116-117。)

[68]臺北上河文化網站（http://www.sunriver.com.tw/map_oldtaiwan.htm），查詢日期：2020.6.29。

綜合上述分析，雖然清代官方志書及文獻鮮少有竹筏港水道的記載，不過在1905年竹筏港被清楚標示的〈臺灣堡圖〉以前，其實有許多古地圖就已經標示出竹筏港水道與國賽港的位置，部分地圖中也標示了與竹筏港水道有關的熱蘭遮城、安平與四草等地名，顯示當時竹筏港水道存在的歷史事實；而再從前述「港仔寮釐金局分卡」（關稅監視署）、「八角亭」的設置，更顯示此一水道在清末至日治初期府城的商貨運輸功能上，扮演著十分重要的角色；再且，透過竹筏港水道，當時郊商將國賽港與安平、府城連結，關係著安平與府城商貿發展的興衰，更可以證明竹筏港水道、國賽港的歷史價值與地位。不過在19世紀尾聲，部分地圖卻只呈現竹筏港水道位置，反而不再出現國賽港的標示，這或許也透露國賽港的日趨沒落，以及開港後安平地區的逐漸興起有關，尤其在日治時期以後，由於國賽港一帶有海賊、走私鴉片及軍火的顧忌，更成為日本政府嚴加巡弋管控的地方，至於竹筏港水道仍能存在於許多地圖之中，這主要與曾文溪沿岸商貨運輸發達，竹筏港水道依然扮演著連結曾文溪沿岸與安平、臺南的重要角色。不過等到曾文溪上游興建烏山頭水庫（嘉南大圳儲水庫）之後，由於曾文溪不再航行溪筏，使竹筏港水道終於走入歷史之中，不過一直到日治後期及戰後，有許多地圖在土城子以東、曾文溪至鹿耳門溪之間，仍標示著一條水道，部分更延伸到四草湖，仍提醒著這條水道曾經在歷史上的重要性，如1921年〈臺南州管內里程圖〉舊呈現竹筏港水道，卻不見國賽港標示。（圖2-6-17）

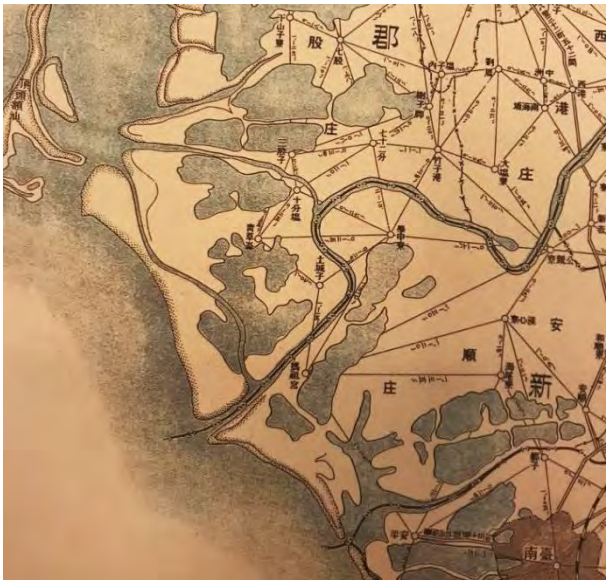


圖2-6-17、1921年〈臺南州管內里程圖〉清楚呈現出竹筏港水道，卻不見國賽港的標示（資料來源：賴志彰、魏德文主編，《臺南四百年古地圖集》，VI.5.3b。）

第三章　台江國家公園北段歷史水道調查

許清保

第一節　地理及水文環境

本章所稱台江國家公園北段，意旨台江國家公園在曾文溪以北的區域，一般認為是所謂的「南七股」地區，此一區域地勢低平，在地形上屬於嘉南平原的一部份，全都是在洲潟海岸的西進演變中所形成。

依據張瑞津、石再添、陳翰霖在〈臺灣西南部臺南海岸平原地形變遷之研究〉一文中指出，[69]本區海岸線應該是在 19 世紀以後逐漸形成的，在道光 3 年（1823）台江內海浮覆之後，海岸線因此向西推移，南七股的大部分土地，都是在此一時期所陸浮，大量墾民也於此一時期入墾。此時在行政區劃方面，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，也模糊了嘉、臺間的縣界，尤其當新來移民陸續在台江浮覆地上發生爭墾糾紛時，也使縣界調整更形急迫。清道光 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，[70]不過猶未重定縣界；清道光 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（當時溪道即為今鹿耳門溪）以南的範圍劃歸臺灣縣管轄。[71]此一奏摺雖經硃批同意，卻一直至清道光 15 年（1835）才予以實施，確認嘉、臺兩縣以曾文溪為界，而因七股鄉位於曾文溪以北，故仍屬嘉義縣的範圍，不過此時「安定里西保」與「蕭壠保」則調整改稱為安定里「西港仔保」與「安定里西保」。[72]又當時清廷在舊曾文溪以南的新浮覆地新設「外武定里」，屬臺灣縣所轄；至於舊曾文溪以北的新浮覆地，則劃由西港仔保、安定里西保等所轄，因此包含今日安南區的土城、青草崙等都屬於嘉義縣的範圍，在日治以後也被劃屬七股庄所轄領。而後整個七股

---

[69] 張瑞津、石再添、陳翰霖，〈臺灣西南部臺南海岸平原地形變遷之研究〉，《師大地理研究報告》，26，1996，頁 23-27。

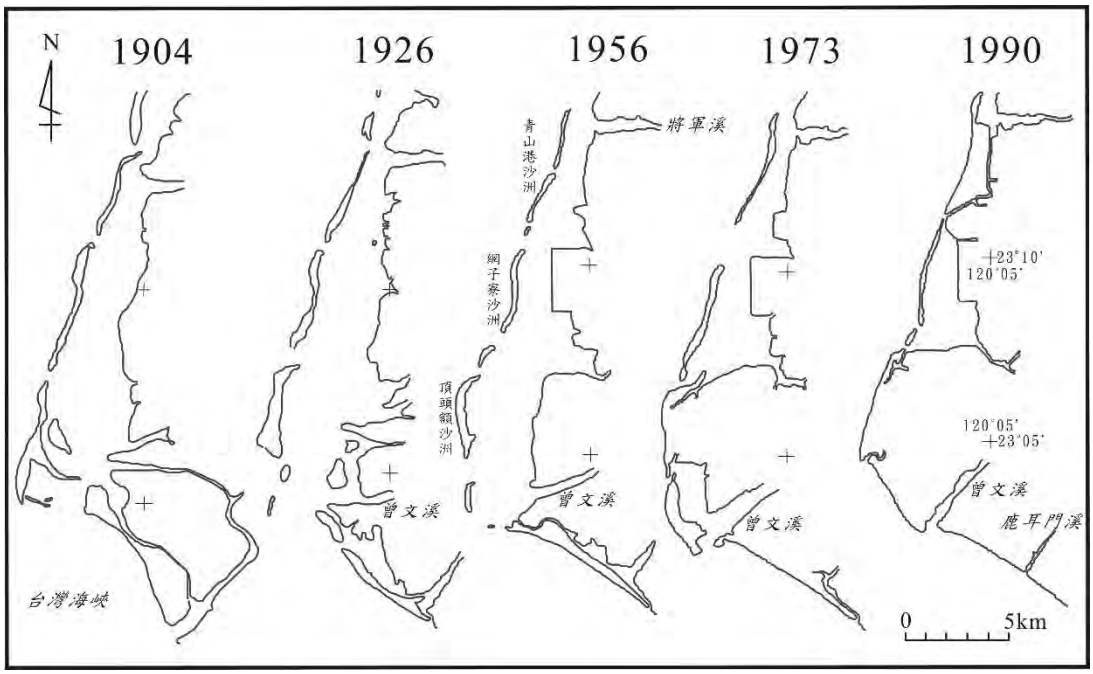
[70]臨時臺灣舊慣調查會，《臺灣私法物權編》〈卷三物權之特別物體〉，第一節海埔、溪埔，第三〈執照〉（臺北：臺灣銀行經濟研究室，文叢 150 種，1963），頁 910。

[71]〈閩浙總督程祖洛奏酌籌臺灣善後事宜摺〉，《臺案彙錄甲集》（臺北：臺灣銀行經濟研究室，文叢 31 種，1959），頁 111-112。

[72]《臺灣府輿圖纂要》，（臺北：臺灣銀行經濟研究室，文叢 181 種，1963），頁 10-11。

地區的行政區劃在日治以前大抵維持此一狀態，即使曾文溪又經歷數次大規模氾濫改道，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。

經由 1904 年以來的地圖比對發現，本區海岸線變化十分顯著，整體而言，潟湖內海岸淤積向西推移，並逐漸與濱外沙洲相連結，尤其河口段海岸增長速度更是驚人，以曾文溪口為例，1904 年至 1990 年間即向外伸展近 6000m，每年平均分別向西推出 70m，至於原來台江內海土地則多被圍墾成為魚塭或鹽田。相對潟湖內海岸向西外移，本區潟湖外濱外沙洲西側的海岸線則相對向東內移。除了河口段向外推展外，其他地區均向東內縮呈現侵蝕的現象，濱外沙洲整體向東移動，1904 年至 1990 年間青山港、網子寮、頂頭額三沙洲西側臨臺灣海峽處侵蝕量分別為 1km、1km 及 1.2km，平均每年後退 11.6m；11.6m 及 14m。1980 至 1990 間曾文溪口南岸的河口段海岸向陸侵蝕 213m。



二十世紀海岸線變遷圖（將軍溪至鹿耳門溪）
資料來源：轉繪自張瑞津、石再添、陳翰霖，〈臺灣西南部臺南海岸平原地形變遷之研究〉《師大地理研究報告》，26，1996，頁 23-27

第二節　歷史水道及周圍歷史發展沿革

台江內海的浮覆陸化深受曾文溪流路改變的影響，曾文溪流路改變，深受風雨災的影響。台江國家公園北段的歷史水道，有些曾經是曾文溪的古河道。其中，樹林溪和三股溪在不同年代都流注國賽港。曾文溪與國賽港是北段水道的主軸。

一、曾文溪的流路探討

曾文溪，臺南的母親之河。史前時期的曾文溪孕育了南科文化。荷蘭時期的地圖雖然標有蕭壠河，無法明確的了解其流路。康熙 56 年(1717)詳實的記載這條溪流的流路，上游稱灣裏溪，下游稱漚汪溪，從流經的聚落，雖然沒地圖標示，大略可看出其流路(表 3-2-3)。道光 3 年(1823)大風雨，雖然記載台江內海發生很大的變動，文獻並沒有記載曾文溪流路的改變。直到道光 10 年(1830)的記載，可以推斷 1823 年，曾文溪襲奪竿寮港道後成菅寮溪在蚵殼港附近流注台江。道光 3 年(1823)至道光 10 年(1830)，歷經 7 年後的記載，曾文溪應該在蚵殼港南再分為兩分流，南流鹿耳門礁(鹿耳門有南、北兩礁)及安平大港口(表 3-2-3)。從歷代溪流的流路推斷，原台江內海地層東高西低，北高南低。道光 10 年(1830)後，在 1840 年，南台江被輸沙堆積墊高後，曾文溪轉為北流，沖破北汕，形成港闊水深的國賽港(表 3-2-3)。文獻沒有記載其流路，僅記載國賽港在鹿耳門北十里。由鹿耳門古廟遺址，推測出國賽港的大概位置。但大溪流過總會出現流路遺跡。1840 年的流路，文獻沒有記載其流路，只能從流路的遺跡去推測。黃文博訪談記載竹仔港德安宮廟前小溝，是大溪流過的遺跡，1904 年的《臺灣堡圖》尚留一小段水路。本人訪談德安宮主委黃石柱，其兄現年 80 幾歲，小時後上學，走溪道避風，當時溪道很寬闊，通往曾文溪堤防，所以認為廟前水道是曾文溪支流(圖 3-2-8)。1845 年，只記載大風雨。據學者研究，這次大風雨是史上風雨災死傷最嚴重的一年。全島淹斃居民 3000 餘人。光國賽港就沈失哨船 6 艘，鹿耳門及國賽港北淹斃 300 餘人(表 3-2-3)。道光 25 年(1845)，同樣沒有曾文溪改道的記載(圖 3-2-9)。

但從 1904 年《臺灣堡圖》在南海埔聚落南邊尚留有 1 條溪流流路，離先有

曾文溪很近。推測這是 1845 年曾文溪的流路。這條流路經南海埔南、大竹林西、劉厝西、外渡頭西、大寮南、鹽埕地在國賽港出海(國賽港北，可能仍是國賽港港域)。從考古調查及劉厝古墓的出土(280 年堆積約 4 公尺)及盧嘉興引用鹽埕遭內山大水沖毀的文獻記載和陳俊安的研究，大寮出現「大溪底」地名(圖 3-2-10)。訪談劉厝里長劉盈發透過其詢問當地耆老印證劉厝西邊曾經有大溪流過。所以合理推測「劉厝中二排」(南海埔分線)應該是 1845 年的流路。

咸同年間來臺的李仙得從嘉義到臺灣府，記載看見改道的蕭壠河及國賽港是數條小溪的出口。改道的蕭壠河，可能指 1840 年或是 1845 年的流路。李仙得還看見數條人工運河。從西洋人所描繪的地圖及描述，曾文溪應該在咸同年間再度流注國賽港，這時期的文獻記載相當少，更無法確定其流路。但從西洋人所描繪的地圖及 1897 年實測地圖及 1904 年的《臺灣堡圖》，可以看出曾文溪在出海口三角洲的大略流路(圖 3-2-6)。

曾文溪在《臺灣堡圖》中有 2 處曲流第 1 處曲流由海寮南流經公親寮後再北流。曲流的凸岸高地有竹仔港、大塭寮、舊大塭寮、蚵殼港等聚落。(圖 3-2-4)經歷史及考古研究位於凸岸高地的聚落，都是道光 3 年(1823)前的古聚落。曲流自然截彎取直。在不同年代或同年，舊大塭寮及蚵殼港聚落均被沖毀散庄。但對曾文溪流路改變，歷史文獻都找不到相關記載。像蚵殼港東南的蘆竹崙就在光緒 18 年(1892)被沖毀散庄，所以推測曾文溪在 1892 年改道(表 3-2-3)。但對於舊大塭寮及蚵殼港聚落何時被沖毀散庄，眾說紛紜。因為兩聚落在 1904 年的《臺灣堡圖》尚有標示。1921 年地形圖可以明顯看出曾文溪流路已經改變，舊大塭寮及蚵殼港聚落已經消失不見(圖 3-2-5)。雖然日本時期測量學及氣象學已經很發展，但曾文溪流路改變，目前沒有找到相關記載。但從劉卓峰氣象學的統計資料死傷人數及《漢文臺灣日日新報》的報導，似乎可以推斷蚵殼港聚落最有可能毀在 1911 年的大風雨。但還是有研究者主張 1922 年，如〈溪埔寮護溪宮沿革〉的記載。有主張 1914 年。蚵殼港當地出身，參與蚵殼港考古發掘籌畫的郭國義，《南瀛地名誌北門區卷》的黃文博與《臺灣地名辭書卷七：臺南縣》及立於西港橋頭有行政院農委會署名「曾文溪河道的變遷」的石碑，均主張在 1914 年(圖

3-2-12)。依據 1914 年氣象統計資料顯示，當年總共發生 8 次颱風，是日本時期有氣象資料以來，發生最多次颱風的一年(表 3-2-2)。當年，也有可能造成蚵殼港聚落被沖毀。百年前蚵殼港聚落被沖毀散庄的歷史悲劇到底是哪一年，至今仍然是個懸案是個謎。

第 2 處曲流在公地尾與十份塭間，且是曾文溪接近出海口的位置的河口三角洲，流路更不穩定。經盧嘉興等研究 1904 年及 1911 年都有改道。曾文溪自 1823 年改道南流，經 1830 年，1840 年，1845 年，1892 年，1906 年及 1911 年的流路改變(表 3-2-3)。其中定有無法找到相關記載的年代。像咸同年間僅記風雨災，對曾文溪的流路改變，應該很難確定，僅能推測其流路應該在 1904 年的《臺灣堡圖》所標示的三股溪附近。

曾文溪屢屢改道，造成沿線居民生命及財產的重大損失。在明治 44 年(1911)及大正 1 年(1912)兩次大水後，總督府才正視治水事業。直到昭和 6 年(1931)舉行曾文溪治水興工，昭和 13 年(1938)竣工。竣工後在流路變動激烈的南海埔南邊，西港大橋北側橋頭堤岸設置「曾文溪工事竣功紀念碑」(圖 3-2-10)。曾文溪治水竣工紀念碑的設治，歷代被曾文溪沿線居民戲稱為「青暝蛇」亂衝亂撞的流路改變已經落幕，曾文溪沿岸的先民畏懼大水發展出「扛茨走溪流」的傳統。為了緬懷祖先畏懼大水的艱辛，至今扛茨走溪流仍然是溪南寮重要的民俗活動。。

3-2-1、歷代風雨災表與歷代曾文溪流路表

年　號	年　　份
道 光	1，3，11，12，13，19，20 ，21，22，23，25，26，28 ，30
咸 豐	1，3，4，9，10
同 治	1，2，3，4，10，11，13
光 緒	2，3，6，7，8，9，10，11，12，13，14，15，16，17，18，19，20，24
明 治	31，36，37，39，44

大 正	1，2，3，6，7，8，9，13
昭 和	7，15

資料來源：清代方志、臺灣日日新報、廟宇沿革、南瀛古碑誌、曹永和劉卓峰

表 3-2-2 日本時期風災表

颱風風數	襲臺日期			最低氣壓(mm.)	最大風速及風向	移速	通過區域	雨量(mm.)	移向	中心氣壓	災害				備註
	年	月	日								人口		房產		
											死	傷	全倒	半倒	
18	民前(1903)	9	7 30	臺東 736.8	基隆 NW18	10	E	臺中 31-1 288.3	NNW	715					臺南以北均有災害
19	—	8	6	臺中 737.4	馬公 N17	17	B	馬公 6-8 406.8	WNW	734					臺中、臺東及澎湖受災較重
20	—	8	13	基隆 741.6	基隆 NNW19	18	A	基隆 12-14 148.9	NW	732					臺中以北有災情
21	—	8	18	臺東 738.1	臺東 S22	17	B	臺南 18-20 431.7	—	736	62	37	6628	13280	南部有災害
22	—	8	30	臺南 742.2	臺南 ESE18	19	O	臺東 29-30 524.5	NNW	738					—
23	—	10	5	臺南 739.4	臺東 NNE24	20	O	恆春 4-5 13.3	—	736					輕微災害
24	民前(1904)	—	8 26	恆春 726.9	恆春 E28	26	O	臺東 24-28 548.3	NW	726	2	6	2400	4800	南部風雨較大
25	—	7	5	基隆 746.7	基隆 NW14	19	A	臺北 4-5 86.0	—	735					無
26	民前(1904)	8	7 14	臺東 744.5	馬公 SSW13	20	A	臺東 14-13 343.2	WNW	740					南部災害較大
27	—	7	26	臺東 740.1	基隆 N19	18	A	臺中 25-27 763.2	NW	725	10		267	169	嘉義有災害
28	—	8	15	臺東 743.7	基隆 SW16	13	D	臺北 14-16 127.2	N	730					北部有損失
33	民前(1906)	6	5 22	馬公 748.7	馬公 S17	17	E	臺中 21-22 153.0	NE	746					無
34	—	5	29	恆春 747.5	恆春 NE18	22	F	臺東 27-30	ENE	742					無

						142.6							
35	— 7 22	馬公 746.6	馬公 NNE14	4	E	臺南 22-26 743.0	NNW	742					南海發生之颱風無損
36	— 8 28	馬公 735.7	馬公 NNW24	17	C	臺東 28-30 182.6	WNW	728	2		312	250	微損
37	— 9 9	馬公 746.5	馬公 SSE19	13	C	臺南 8-10 145.0	NW	744					南部損失
38	— 10 1	臺東 726.3	臺東 NNE32	34	B	臺東 1 73.5	—	720					南部微損東大害
39	— 10 2	臺東 745.1	馬公 NNE24	20	D	臺北 21 100.0	NE	700					北部微損
50	民前(1911) 1 7 16	恆春 738.4	彭佳嶼 SE23	19	C	恆春 14-16 404.4	NNW	736					東岸及南端水災
51	— 8 26	恆春 702.9	恆春 NE34	14	C	~~26~~-27 508.8	—	695	290	262	23601	22686	水旱田流失 2758 甲，北部南部受災均甚烈
52	— 8 31	彭佳嶼 702.9	彭佳嶼 SE34	21	A	臺中 31-1 373.9	W	715	451	482	15505	13851	農田流失 35583 甲，全省有災害北部尤慘重
53	— 9 18	臺中 7500	恆春 NNE15	11	C	恆春 17-16 151.5	—	736					無
63	民國(1914) 3 6 2	花蓮 746.4	花蓮 NNE13	30	D	基隆 1-2 66.0	NE	720					無
64	— 6 30	基隆 723.8	彭佳嶼 E49	22	A	臺北 30-1 278.0	NW	726	88	9	1547	1264	北部較重
65	— 7 7	臺中 730.1	馬公 N28	24	B	恆春 7 111.0	W	725		1	1468	1231	南部較重
66	— 7 7	基隆 731.9	彭佳嶼 SSE35	14	A	臺中 12-15 366.0	NW	726	37	26	2491	4546	田園流失 1275 甲入砂 20828 甲北部受災較重
67	— 8 13	恆春 733.6	臺中 Sw37	13	C	恆春 12-13 234.0	WNW	728		2	57	154	田園流失 965 甲入砂 14 甲

資料來源：劉卓峰，〈六十六年來的颱風〉《颱風氣象學報》19（臺北：交通部中央氣象局，1963）

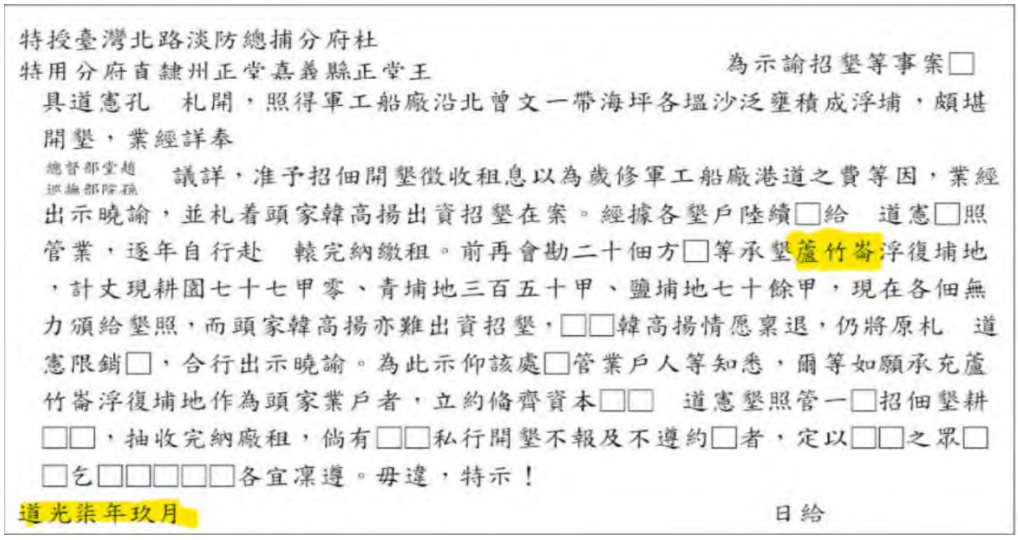
表 3-2-3、曾文溪流路變化及遺跡一覽表

年　份	相關記載	流路遺跡	備註
康熙 56 年 (1717)	灣裏溪，發源於礁吧哖（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）、檨仔林（有渡）、蕭壠（社名。有渡），西出歐汪溪（有渡。西東為歐汪社、溪西為史椰甲社），入於海。（周鍾瑄，1962：16）	現今將軍溪。起點：檨仔林，終點：將軍溪口。	
道光 3 年 (1823)	道光三年七月，臺灣大風雨，鹿耳門內，海沙驟長，變為陸地。（姚瑩，1996：30） 據廟碑記載：原管寮庄位於現址北北東 1 公里多曾文溪溪床中。道光 3 年（1823）因暴風雨，致使溪流改道，管寮庄因而被沖毀，全庄遂遷移至現址。（資料來源：管寮聖安宮沿革）	現今曾文溪床（管寮海汊）。起點：管寮港，終點：蚵殼港南入台江 。	沖毀竿寮港聚落
道光 10 年 (1830)	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，透出柴頭港溪合流於台江。其臺界外北條一溪，原由曾文溪透菅寮出西注海，今從菅寮溪尾入臺界，曲出鹿耳門礁口旁，又分支斜南透出安平角大港口如海。（陳國瑛，1993：5） 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。（陳國瑛，1993：12）	現今：1.溪南寮大排-鹿耳門溪。起點：蚵殼港南（溪埔寮），終點：鹿耳門礁。2.曾文溪大排水。起點：蚵殼港南，經十二佃的流路。終點：安平大港口。分流點應該在蚵殼港南。	
道光 20 年(1840)	郭賽港。在鹿耳門北十里，為臺、嘉二縣交界之所，本為北汕，為水衝成港。（姚瑩，1994：78） 直加弄在安定、新化二里中，上通曾文大溪，下達洲尾諸澗，地卑濕而人安居，則以有古岸存焉。自道光二十年間雨侵岸失，變成滄海。（何培夫，2001：221）	義合中排-東三股中排-七股排水（樹林溪）。起點：蚵殼港西北轉。終點：國賽港（北汕）。2.流路遺跡：現今，安定分線-管寮中排-六塊寮分線。起點：直加弄，終點：六塊寮（台江內海）	

道光 25 年（1845）	6 月 7 日大風雨，當日「午後，大雨傾盆，陡起東南颱颶，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，潮始漸退。……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 限侯修各戰哨船隻，或被沖刮、漂沒損棋，或被漂沖四處海邊擱壞，或被沖出外 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。……國賽港海口沈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。……現在鹿耳門一帶及國賽港北，俱有漂流淹斃屍身，統計三百數十具，均經雇夫打撈分別男婦掩埋。」（資料來源：《臺案彙錄甲集》，頁 177-178） 「鹽埕於道光 25 年（1845）6 月被水沖坍，變成溪道，現已游沙積聚，沙泥漸成堆。」（盧嘉興，1981：200）＜臺南縣鹽場史略＞，《輿地纂要》	南海埔分線（劉厝中二排）-六孔中排一（延長河）起點：南海埔， 終點：鹽埕地。	劉厝古墓被掩埋 4 公尺
咸豐 9 年（1859）	夏末，國賽港外海大風驟起，湄洲嶼海汕村人氏之商船，傾覆危急之際，隨船奉祀媽祖立即展顯海上守護神靈，船隻遂溯風靠岸於南平額汕之淺灘，投奔本庄黃仕之家，（資料來源：聖護宮-文化資源地理資訊系統 ）		
光緒 18 年 (1892)	8 月 18 日，狂風暴作，損壞民房 ，五穀多損。（資料來源：嘉義管內采訪冊） 光緒 18 年（1892）7 月 14 日大雨，曾文溪暴漲改道，導致庄毀，庄民遷至蘆竹崙小高地結居於此。（資料來源：新吉保安宮沿革）	應該是 1897 年地圖的流路 起點：南海埔， 終點：國聖港 鹿耳門	
明治 39 年 光緒 32 年（1906）	8 月 7 日報導：「前日來豪雨連綿，大小河川皆漲水，奔逸無極，激流甚大，潮高及丈，曾文溪與鹽水溪水俱漲，沖進大量土砂。」（資料來源：《漢文臺灣日日新報》 光緒 32 年 4 月某日夜晚，本廟香路突然發爐，庄中執事人員集中研議，後問本宮諸神指點庄中眾爐下速速離開舊寮地，果然三日內山洪暴發整個舊寮地、蚵殼港附近一夜之間，變成現在的大塭寮廟前曾文溪流。(資料來源：大塭寮保安宮沿革）	大塭寮大排。 起點：南海埔 終點：國聖港	

明治 44 年（1911）	7 月 9 日報導：「曾文溪水漲八尺，交通杜絕，當局召集壯丁，為之警戒，以防加漲。」（資料來源：《漢文臺灣日日新報》） 9 月 11 日報導：「外武定里十二佃庄外二庄。悉被風水捲去人民及家畜流失者無數。」（資料來源：《漢文臺灣日日新報》 ）	應該是 1920 年地圖的流路 **起點：南海埔** **終點：國聖港**	

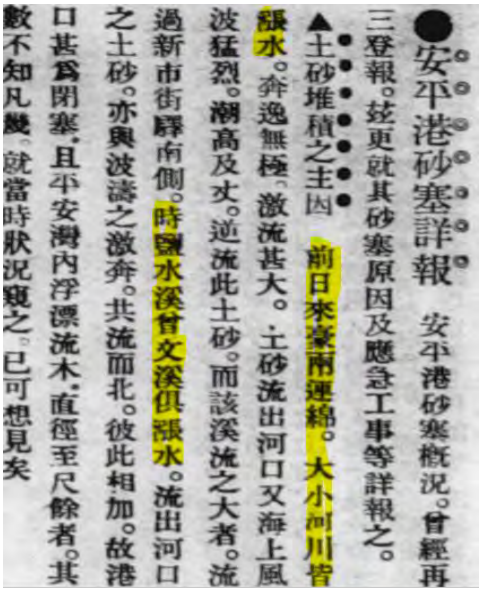
資料來源：資料來源：清代方志、臺灣日日新報、廟宇沿革、南瀛古碑誌



特授臺灣北路淡防總捕分府杜
特用分府直隸州正堂嘉義縣正堂王　　為示諭招墾等事案□
具道憲孔　札開，照得軍工船廠沿北曾文一帶海坪各塭沙泛壅積成浮埔，頗堪開墾，業經詳奉
總督部堂趙　巡撫部院孫　議詳，准予招佃開墾徵收租息以為歲修軍工船廠港道之費等因，業經出示曉諭，並札着頭家韓高揚出資招墾在案。經據各墾戶陸續□給　道憲□照管業，逐年自行赴　轅完納繳租。前再會勘二十佃方□等承墾蘆竹崙浮復埔地，計丈現耕園七十七甲零、青埔地三百五十甲、鹽埔地七十餘甲，現在各佃無力須給墾照，而頭家韓高揚亦難出資招墾，□□韓高揚情愿稟退，仍將原札　道憲限銷□，合行出示曉諭。為此示仰該處□管業戶人等知悉，爾等如願承充蘆竹崙浮復埔地作為頭家業戶者，立約備齊資本□□　道憲墾照管一□招佃墾耕□□，抽收完納廠租，倘有□□私行開墾不報及不遵約□者，定以□□之眾□□乞□□□□□□各宜凜遵。毋違，特示！
道光柒年玖月　　日給

圖3-2-1 蘆竹崙是道光7年(1827)已出現的地名或聚落，1892年被沖毀。

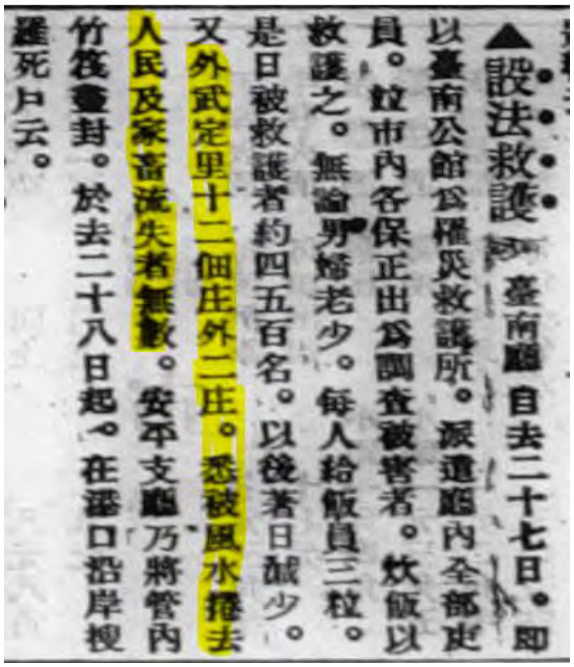
（資料來源：黃典權(1958)臺南市志稿卷首）



●安平港砂塞詳報　安平港砂塞概況。曾經再三登報。茲更就其砂塞原因及應急工事等詳報之。

▲土砂堆積之主因　前日來臺南連綿。大小河川皆漲水。奔逸無極。激流甚大。土砂流出河口又海上風波猛烈。潮高及丈。逆流此土砂。而該溪流之大者。流過新市街驛南側。時鹽水溪曾文溪俱漲水。流出河口之土砂。亦與波濤之激奔。共流而北。彼此相加。故港口甚爲閉塞。且平安灣內浮漂流木。直徑至尺餘者。其數不知凡幾。就當時狀況觀之。已可想見矣

圖3-2-2「安平港砂塞詳報」，漢文臺灣日日新報1906/08/07



▲設法救護　臺南廳自去二十七日。即以臺南公館爲罹災救護所。派遣廳內全部吏員。並市內各保正出爲調查被害者。炊飯以救護之。無論男婦老少。每人給飯員三粒。是日被救護者約四五百名。以後著日減少。又外武定里十二個庄外二庄。悉被風水捲去人民及家畜流失者無數。安平支廳乃將管內竹筏查封。於去二十八日起。在港口沿岸搜羅死尸云。

圖3-2-3「天南雁音，設法救護」，臺灣日日新報，1911/09/11，第三版。

2.曾文溪流路特別區段探討

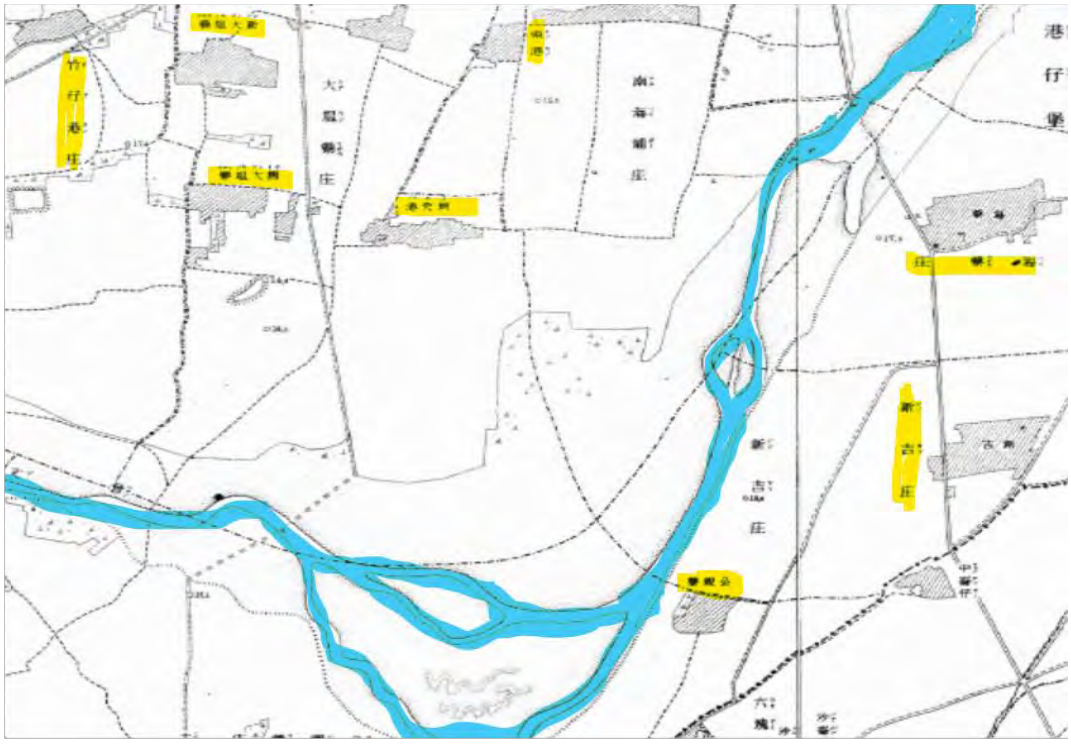


圖3-2-4、曾文溪流路特別區段曲流

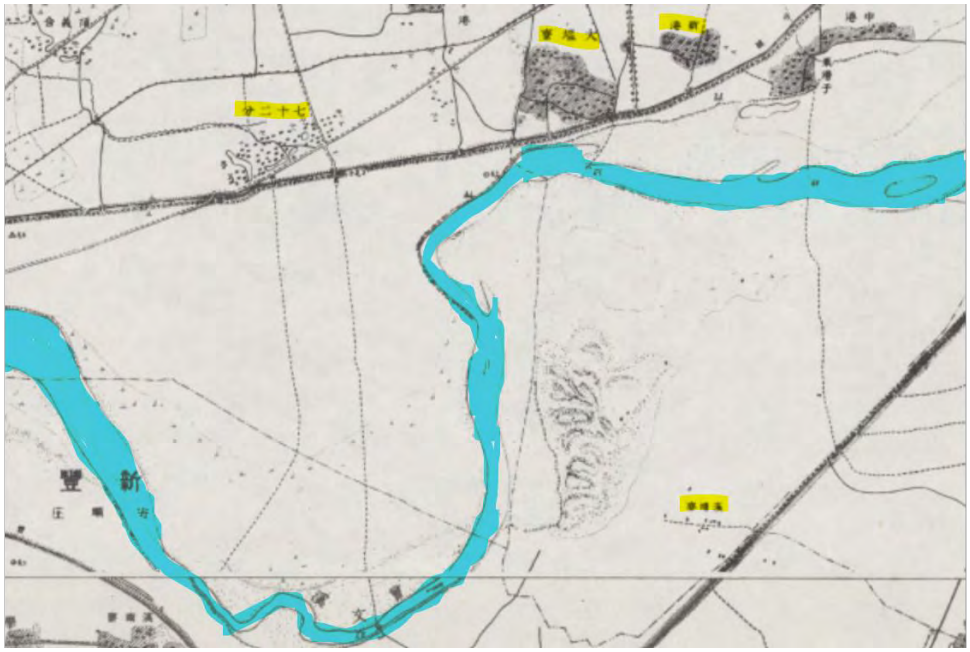


圖3-2-5、1920年地圖，曾文溪流路改變。不見舊大塭寮及蚵殼港聚落。

圖 3-2-6　1897 年 臺灣假製日治二十萬分之一圖
（資料來源：臺灣百年歷史地圖網站）

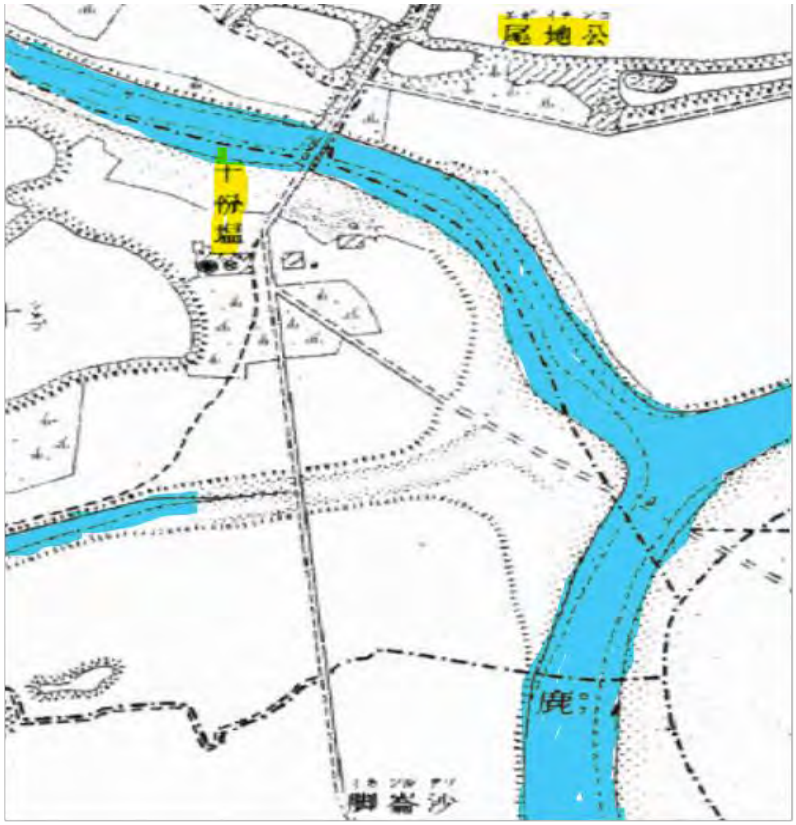


圖 3-2-7曾文溪流路特別區段曲流

904 年曾文溪改道，十份塭被沖毀，遷公地尾。1911 年曾文溪改道，遷回原庄南方，曾文溪北岸（資料來源：臺灣地名辭書卷七：臺南縣。頁 639

圖 3-2-8、1840 年曾文溪流路遺跡

黃文博訪談記載德安宮廟前大溪流過，

筆者訪談竹橋里長郭信忠及德安宮主委證實曾是曾文溪支流(義合中排)

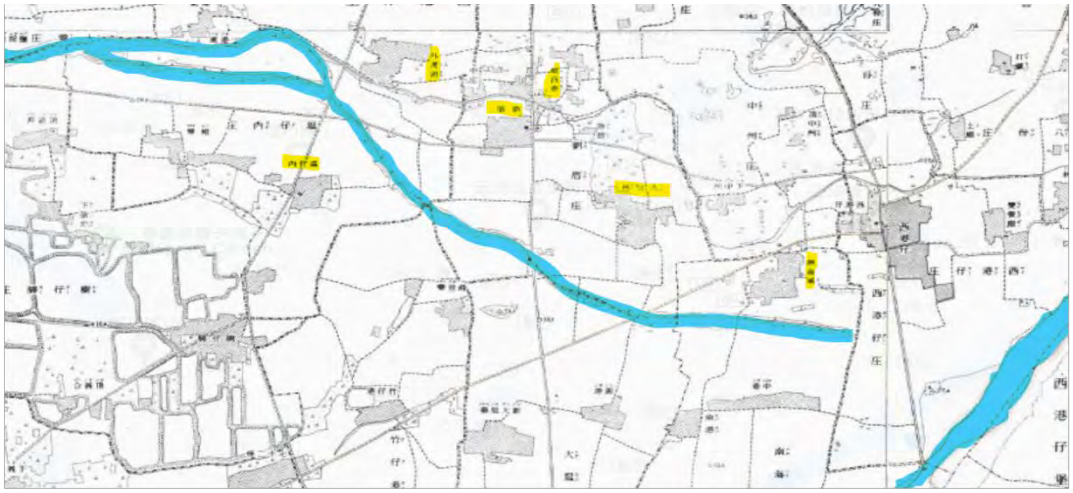


圖3-2-9　1845年曾文溪流路遺跡

資料來源：臺灣百年歷史地圖網站

訪談西港劉厝里長劉盈發經當地耆老證實大溪流過劉厝西側(　南海埔分線)

圖 3-2-10、位於大寮聚落南的大溪底

圖片提供　陳俊安

圖 3-2-11、曾文溪治水竣工紀念碑 ,位於南海埔南西港橋頭堤岸

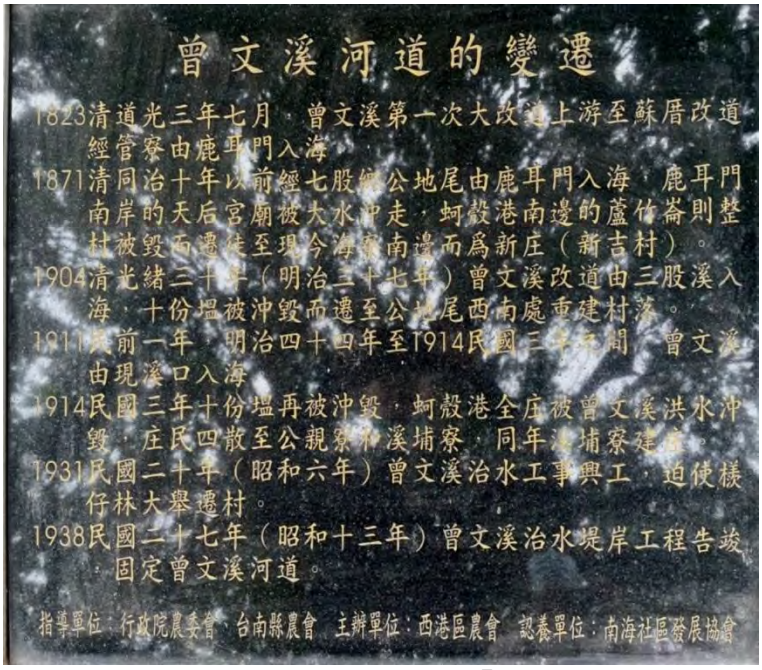


圖 3-2-12、立於西港大橋北側橋頭提岸「曾文溪河道的變遷」碑。

圖 3-2-13　竹仔港德安宮南的小溝渠，很難想像曾是 1840 年曾文溪的流路。

圖 3-2-14 南海埔分線，很難想像曾是 1845 年曾文溪的流路。

圖 3-2-15 大塭寮大排，很難想像曾是 1906 年曾文溪的流路。

二、國賽港的歷史分期

台江國家公園北段歷史水道，可以說是以「國賽港」為歷史發展的主軸。國賽港水道的發展歷程約略以分為 3 期：：

第一期「沙洲期的國賽港」：道光 1 年（1821）到道光二十年（1840）年，這個時期的國賽港應該是北汕（海翁隙）的一個小軍港，相關紀載「哨船隨風漂至嘉邑外洋。」

第二期「樹林溪期的國賽港」：道光 20 年（1840）年到咸豐年間（約 1860 年），由於曾文溪改道南流，水深港闊的新「國賽港」於焉誕生，此時期可以說是國賽港最精彩的時期，是重要的商港跟軍港。此時\適逢第 1 次鴉片戰爭爆發（1840-1842），英軍頻來干擾，清軍即在重要的軍、商港國賽港佈下重兵，設砲墩砲臺，並聯結在地莊民，組成鄉勇，防衛國賽港。主要是曾文溪在蚵殼港西北流經大塭寮，竹子港，樹仔腳北流衝破北汕成為水深港闊的國賽港。曾文溪當時的出海口（內海）應該在現今「三百二萬」以北。從現今的地圖方格座標

計算，鹿耳門古廟遺址到「三百二萬」的直線距離約 5 公里，完全符合臺灣道姚瑩所言：郭賽港。在鹿耳門北十里。此期可以說是樹林溪期。

第三期「三股溪期的國賽港」：咸豐年間（約 1860 年）到日治時期。1860 年開港通商，西洋人來臺灣商談貿易。當時許多西洋商船停泊國賽港，有許多西洋人到臺灣探訪，他們最早踏上臺灣的土地，可能就是國賽港。其中較為著名的西洋人有外交官博物學家的史温侯和外交官臺灣通的李仙得。當時西方商人來臺目的在於經商，主要的輸出品是茶葉、糖及樟腦，主要輸入品是鴉片。這些商品輸出、輸入相當多要經國賽港轉運。從臺灣通李仙德所繪福爾摩沙島圖，已經在曾文溪出海口附近繪有分流點。這個分流點是否在現今公地尾和十份塭間，無法考證。但從日治時期諸多地圖看來，都在現今公地尾和十份塭間有南北分流，1904 年《臺灣堡圖》明確將北分流標示為三股溪，此期可稱三股溪期；又這個時期也是海盜猖狂的時期，國賽港村成為南臺灣最著名的海盜窟。國賽港可以是一個港口，一個村庄，一個海域。以下有關水道及周圍歷史發展沿革將以此分為三部份進行歷史背景的論述：

表 3-2-5、國賽港年號稱謂表

年　　號	港　　名
道 光	國賽港、郭塞港、國寨港
咸 豐	國賽港
同 治	國賽港
光 緒	國賽港、國勝港、國使港
明 治	國聖港、國姓港

（一）沙洲期的國賽港

國賽港最早出現在文獻記載上是在道光 1 年（1821）。在道光 1 年（1821）11 月 24 日史料載：「二更時分，風浪益加猛烈，頭桅折斷，舵頁被浪刮去，船

無把握，人力難施，隨風漂至嘉邑國賽港外洋，沖礁擊碎。」[73]這個時候，曾文溪尚未改道南流，推測其位置在鹿耳門北台江內海外的沙洲。從文獻記載上，道光以前的清代志書裡，並沒有國賽港的相關記載，所以其地位可能如北線港、隙仔港只是志書略提的小港，遠不如安平大港及鹿耳門港的重要。從船隻在國賽港外洋巡視，推測應該是一個沙洲上的小軍港。至於其他當時史料尚有：

道光 15 年（1835）11 月：「五月二十七日申刻，巡至國賽港洋面，突起暴風，浪湧淘天……。」[74]

道光 18 年閏 4 月：「國賽港、鹿耳門、四草、二鯤身諸處，非安平之比，或可免其登陂，而不能不使之在口。」[75]

道光 19 年（1839）7 月 13 日：「由廈門渡臺，在洋遭風，漂至嘉義縣所轄之國賽港外洋，沖汕擊碎。」[76]

道光 19 年（1839）的記載同樣是在「國賽港外洋」沖「汕」擊碎。不同道光 1 年的沖「礁」擊碎。沖汕跟沖礁有何不同？可能代表原來是珊瑚礁岸，後來變成沙洲。有這樣的改變，可能在 1823 年改道南流的曾文溪，推斷在 1839-1840 間已沖垮北汕海翁隙部分的礁岸，造就「水沖成港」的國賽港。由於國賽港本來就是鹿耳門北邊的小軍港。從上述道光初年（1-19）的記載研判，國賽港可能還是沙汕上的小軍港。

（二）樹林溪期的國賽港

1.水道的變遷

道光 3 年（1823）年大風雨，造成曾文溪改道南流，台江內海出現了很大的變動。當時台江內海地形，北高南低，改道初期，曾文溪均往西南流，《臺灣采訪冊》記載相當清楚。隨著南台江的輸沙堆積浮覆，推測曾文溪有一條溪路改道北流，這條溪路就是現今的樹林溪。曾文溪約在道光 20 年（1840）北流，

[73] 國立臺灣大學，《臺灣歷史數位圖書館》，檔名：ntul-3052744-0026700271-txt
[74] 國立臺灣大學，《臺灣歷史數位圖書館》，檔名：ntu-1817398-0148301483-txt
[75] 國立臺灣大學，《臺灣歷史數位圖書館》，檔名：ntu-0750172-0008800090.txt
[76] 國立臺灣大學，《臺灣歷史數位圖書館》，檔名：ntul-3052772-0004900053-txt

衝垮北汕（海翁隙），形成港闊水深的國賽港。道光 20 年（1840）6 月 1 日〈臺灣水師船砲狀〉奏摺：「**茲查明郡地鹿耳門已經淤廢，水深不及數尺。鹿耳門迤南安平大港及南路鳳山縣屬之東港，水深一丈一、二尺。鹿耳門迤北臺、嘉交界之國賽港水深二丈一、二尺。**」[77]從這篇記載中可以肯定的說，新的國賽港已經出現。這一時期，可以說是國賽港的全盛時期。

由於道光 3 年(1823)曾文溪曾經改道南流，有兩條流路，在道光 10 年(1830)的記載：「**其臺界外北條一溪，原由曾文溪透菅寮出西注海，今由菅寮溪尾入臺界，曲出鹿耳門礁口旁，又分支斜南透出安平角大港口入海。**」[78]菅寮溪應該是「菅寮港道」被襲奪成為曾文溪道。進入臺界指原在大洲附近的「新港溪口」為臺、嘉界。從 1830 年的記載，曾文溪出現兩個分流點，分流點可能在「蚵壳港」南邊，兩條流路現還留有舊河道可追尋。其出海口一在「鹿耳門礁」附近，一在「安平角大港口」表示兩條流路的出海口都在「鹿耳門」和安平附近。北汕或海翁隙在鹿耳門北。1830 年當時的采訪應該還沒有「水衝成港」的國賽港。但國賽港出現在文獻的記載，早於 1830 年陳國瑛等實訪之《臺灣采訪冊》的記載，1840 年的「水衝成港」郭賽港為較晚期記載。國賽港最早的記載就在道光元年（1821），當時就有國賽港的記載，當時曾文溪尚未改道，水衝成港的國賽港應該還沒出現。水衝成港的國賽港，應該是出現在道光 20 年（1840）的大風雨所造成。直加弄古碑記載：「**自道光二十年間，雨侵岸失，變成滄海。**」[79]道光 3 年（1823）前，直加弄港離曾文溪有段距離，但曾文溪改道南流後「直加弄港」就在曾文溪畔了。1840 年的大風雨，應該是水衝成港最可能的原因。

「國賽港」既然是北汕且是曾文溪水衝成港的「河口港」。就必須找出北汕的位置和曾文溪的流路。北汕在鹿耳門北十里，大概可以推測其位置，但曾文溪的流路，就有點困難。距今 180 年的流路，雖有一些蜘絲馬跡可尋。但道光年間溪道紛更，流路複雜。參考現今地形圖、日治時期地圖 、實地溪路訪查及早期文獻、前人訪談等相關記載。流注國賽港的大溪流可能有「三股溪」和「樹

[77] 國立臺灣大學，《臺灣歷史數位圖書館》，檔名：ntu-0750172-0006100063.txt
[78]曾敦仁等，〈疆域山水〉，陳國瑛《臺灣采訪冊》（1830），頁 5。
[79]〈直加弄築岸碑記〉（道光二十六年），載於黃典權編《臺灣南部碑文集成》，頁 279。

林溪」兩條流路。三股溪和樹林溪的溪口都呈現大河的河口。三股溪在日治時期的諸多地圖，都標明流注「國姓港」，但樹林溪的出海口就在「七股潟湖」和七股溪相會。七股溪不是南往北流的河道，且沿線分布多處史前文化遺址，在鹽埕地遺址碳 14 定年就有 1200 年，也就是 1200 年前就有人類在七股溪沿岸居住。樹林溪沿線聚落不多，訪談樹仔腳百歲耆老黃金從（1920）當地訪談樹子腳百歲耆老黃金從（1920 生）小時候就有樹林溪，且是由竹子港流經樹子腳再往北流。從明治 37 年（1904）的《臺灣堡圖》亦有標出此流路，他不知此流路曾是曾文溪的舊河道，也不知國賽港這個港口。在盧嘉興的訪談的股首中，有黃軍、洪理兩位股首在七十二份招墾。洪理在七十二庄的「三王二佛」的沿革有明確的記載，其孫洪連（生）曾住七十二份，但現在七十二份庄（竹橋）已經沒有洪姓人家。黃軍應該是樹子腳人，只是當地沒有留傳黃軍相關事蹟。為何要探討黃軍和洪理兩股首。因為道光二十年（1840）曾文溪北流出國賽港後，黃軍、洪理等 16 股首，他們可能在曾文溪沿岸的溪埔地和海埔地墾殖，所以留下七十二份地名及公地尾地名。雖然光緒二十年（1894）的古文書提到黃軍、洪理及溪南寮。溪南寮在 1830 年流經鹿耳門礁流路的溪南，所以稱溪南寮。七十二份剛好在 1830 年鹿耳門溪和 1840 年樹林溪間的「溪埔」和「海埔」間。七股鄉誌聚落篇竹橋村；「道光二十年（1840）本村附近尚為海浦荒地，官方以曾文溪為界，將放墾的海埔地明確劃分，溪北劃歸黃姓，溪南劃歸郭姓。」

為何主張國賽港是曾文溪的出海港，因為道光 20 年（1840）年只有北汕「水衝成港」的記載，北汕在鹿耳門北十里。臺灣道熊一本在道光 25 年（1845）的奏摺：「臺灣府境於六月初旬大雨連宵，颶風間作，臺灣等縣海口淹斃居民三千餘人，殊堪憫惻。」傳說這次的大風雨是歷史記錄以來，風雨災害死亡人數最多的一次。災情為何如此嚴重，副將等報稱：「內山溪流沖出，海潮漲溢，平地一片汪洋……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……」。[80]其記載：「某在任一年，地方情形粗知大略，而海洋港儀形式，隨時變易，尚難了然，再四訪問，參訪圖誌，始知灣裏溪水可以引從國

[80]〈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 174。

賽港入海，而洲仔尾水道又可繞歸安平十二間後而出。」[81]

從熊一本的記載可知，國賽跟鹿耳門都是「內山溪流衝出，海潮漲溢」的河口。鹿耳門是道光 10 年（1830）所記載流經鹿耳門礁的河口，國賽可能是道光 20 年（1840）水衝成港的河口。松下芳三郎《臺灣鹽專賣志》也同樣記載道光 25 年（1845）洲南北場被洪水沖毀的相關記載。咸豐 5 年禁照，咸豐 10 年墾照，咸豐 11 年禁照，都提到道光 25 年 6 月鹽埕被水沖坍，變成溪道。鹽埕指洲南北場在鹽埕地附近。道光 25 年（1845）曾文溪的出海口應該還在國賽港附近。

道光 28 年（1848）臺灣道徐宗幹的記載更證明國賽港在曾文溪的出海口。其記載：「某在任一年，地方情形粗知大略，而海洋港儀形式，隨時變易，尚難了然，再四訪問，參訪圖誌，始知灣裏溪水可以引從國賽港入海，而洲仔尾水道又可繞歸安平十二間後而出。」[82]康乾年間的曾文溪在灣裏社附近均稱灣裏溪，在乾隆 40 年（1775）的碑文始有曾文溪的記載。所以在善化、西港這一段的流路古稱「灣裏溪」。灣裏溪在蚵殼港南附近北流，經大塭寮，竹子港，樹子腳，國賽港出海就完全吻合臺灣道徐宗幹的說法。這條流路就是樹林溪。徐宗幹在臺政績頗受肯定，但對灣裏溪從國賽港入海卻大費周章的研究訪查，顯示當時的溪路相當紛亂。其實，道光 20 年（1840）的曾文溪改道北流（樹林溪）讓黃軍、洪里等 16 墾首在溪埔海埔地招佃拓墾，但道光 25 年（1845）的大風雨，所造成的災情可能讓他們努力拓墾的成果，在一夕間一無所有。道光 27 年（1847）貼蚵殼港曉諭：「豁免此項埔租歷年積欠概與准免之例相符合行示諭為此示仰蚵殼港各佃戶知悉爾等分管各佃戶凡道光二十年以前積欠海埔欠耕者與等項租息不諭多寡概准豁免所有道光二十年以後歷年積欠租息銀圓務須掃教赴轅完繳清楚」。(圖 3-2-16)

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

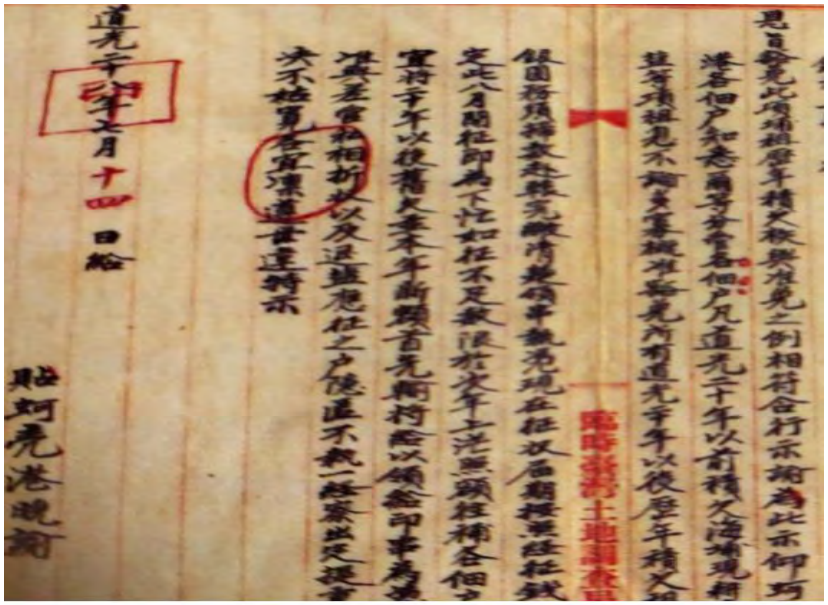


圖 3-2-16 蚵殼港曉諭 資料來源：臺灣總督府公文類纂數位化檔案

圖 3-2-17 清 道光 7 年(1826) 「憲准勘洪里 黃軍埔界碑」
(資料來源：攝於土城聖母廟文物館)

2、歷史發展情況

此時適逢中英爆發鴉片戰爭，「國賽港」在道光年間是郡城附近重要的軍商港，也是鴉片戰爭時英艦攻擊的重要港口，此一部分在道光20-22年（1840-1842）的清代志書有相當豐富精彩的記載。第 1 次鴉片戰爭發生在道光 20 年（1840）到道光 22 年（1842）。主要是因為港腳商人以飛剪式帆船公開販運鴉片而爆發的戰爭。臺灣因緣際會捲入戰爭的風潮。在道光 20 年道光 20 年（1840）年 6 月 18 日有英國雙桅船出現在郡城北邊的鹿耳門廢口外洋，時任福建臺灣道的姚瑩下令各港口加強戒備，必要時封鎖重要港口，即所謂：「六月十八日申刻，據鹿耳門汛口稟報，本日未刻，瞭見雙桅夷船一隻，由西駛鹿耳門馬鬃隙深水外洋遊奕。本職職道立即督同臺灣府知府熊一本，面商出示封港，委侯補經歷縣丞龐裕昆，特令同水師所派署左營千總李瑞麟，督帶兵役，坐駕漁船，赴鹿耳門以北國賽港沿海一帶巡查防守。」[83]在道光 20 年（1840）12 月 20 日的奏摺也提到：「竊臣等本年九月十六日兩接督臣行之，以夷船沿海騷擾，欽奉道光二十年七月初七日上諭：臺灣府準備事宜……」。[84]由此可知，當時國賽港已經是鹿耳門北最為重要的軍商港，又有英國雙桅帆船航行鹿耳門、馬鬃隙虎視眈眈，馬鬃隙應該也是沙汕，是否在鹿耳門北、比較靠近國賽港則不得而知。但鹿耳門距離國賽港僅 10 里，離國賽港相當近。因為國賽港是當時非常重要的港口，如果被英船入侵，將危及郡城。派漁船巡視國賽港沿海，可能漁船輕便敏捷，適合在沿海行駛。

國賽港既然是郡城北邊最為重要的軍商港，所以在港口附近重要防禦地點，廣築砲墩，架設大小砲位及新製火器以防敵。據道光 20 年 9 月〈覆鄧制府籌勘防夷狀〉：「前經查明水師船砲，並籌議事宜，同經費要款，先後會稟，計日內當邀垂覽。至防守要地，則郡城全臺根本，鹿耳門雖淤淺，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，均為商船停泊之所。大港迤南之三鯤身，亦可小船出入，皆郡城門户。全賴安平一協，西障四草，北阻國賽港，實乃第一扼要。……其四草、鹿耳門、國賽港、三鯤身，亦多築砲墩。自

[83] 國立臺灣大學，《臺灣歷史數位圖書館》，檔名：ntu-0750172-000630006574.txt
[84] 國立臺灣大學，《臺灣歷史數位圖書館》，檔名：imh-0108776-0019100193-0000191-txt

十餘丈至二十餘丈不等。各守以兵勇屯丁，或一百名，或二百名。所有大小砲位及新製火器，會同親試演放，均能如法。」[85]從這篇記載無法確認砲墩砲位及火器是在國賽港的新浮覆的沙洲上，還是在島上的陸地。為了調查國賽港的銅砲或鐵砲，應該找出當時國賽港的沙洲或附近的島上陸地。從盧嘉興與許耿肇的訪談中，七股溪下游沿線應該有相當的機會找到古砲。依據水下考古和船舶有深入研究的李其霖說法，臺大有位老師利用空拍機，可尋找地層下的沈船。

如前所述，在道光 20 年（1840）6 月 1 日〈臺灣水師船砲狀〉奏摺載：「茲查明郡地鹿耳門已經淤廢，水深不及數尺。鹿耳門迤南安平大港及南路鳳山縣屬之東港，水深一丈一、二尺。鹿耳門迤北臺、嘉交界之國賽港水深二丈一、二尺。」[86]在乾嘉年間重要的軍商港為鹿耳門，在此時已經瘀廢，水深只有數尺，國賽港卻是兩丈一兩丈二尺深。依據清代長度的算法，1 丈等於 3.3 公尺，不論港域或港道的深度，國賽港深於鹿耳門港，對於一個港口來說，海水深度相當重要，海深有利於大型船隻航行停泊。1820 年郡城北邊重要的港口，「統計現在勘辦臺灣郡城要口三處，曰：安平大港。曰：四草。曰：國賽港。」當時臺灣道姚瑩認為郡城三要口為，安平大港，四草，國賽港。對於安平大港，四草的大概位置，應該沒有太多爭議。但國賽港在何時出現，位於何處？卻又眾說紛紜。姚瑩在道光 20 年（1840）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。水底沈汕蜿蜒，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。」[87]又稱：「鹿耳門口內出水沙線二道，橫亙南北，為其內户。南線又名北線尾，大船入口更易。……北線又名海翁隙，其內可泊大船。」[88]此處「北汕」

[85] 國立臺灣大學，《臺灣歷史數位圖書館》，檔名：ntu-0750172-0007200074.txt
[86] 國立臺灣大學，《臺灣歷史數位圖書館》，檔名：ntu-0750172-0006100063.txt
[87]姚瑩，〈臺灣十七口設防圖說狀〉《中復堂選集目錄》（臺北：臺灣銀行經濟研究室，文叢 83 種，1960），頁 78。
[88]姚瑩，〈籌建鹿耳門砲臺〉《東槎紀略》（臺北：臺灣銀行經濟研究室，文叢 7 種，1958），頁 30。

是否指「海翁隙沙線」被水衝成港。可能要進一步探討。不過可以將沙汕沖刷成為港口的溪水，普遍推測應該會是「曾文溪水」。在新國賽港形成後，因為港闊水深，臺灣商船自內地來商船夏天停泊在國賽港，冬天停泊在四草湖。

在道光 21 年夏天應該是鴉片戰事最為緊張的時刻，廈門在 7 月已經失守，內地與臺灣之間的船隻無法通航，重要港口只能採取巨石廢船填賽港道，防止英國的大船攻進港內佔有港口。文獻記載：道光 21 年 9 月：「八月二十四日，奉七月十八日函示廈門失守。臺地需餉必殷，商之中丞，擬撥銀十萬解臺，必搭解五萬買米接濟內地民食，洋面阻梗，省中乏員差委，議由臺先代買米雇商船陸續運省。仍派船護送到福州，即以餉銀米價帶回。……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。……今廈門兵阻，商船不至臺郡者三月餘矣。臺防同知若無配穀之船……」[89]

當時清廷採取的策略是：「夷船少則出擊，多則於內港以俟，彼大船不能入也，以小船則非我所畏。」當時郭賽港可以說是港闊水深，其中包括港口、港道和港域 3 個部分。其中港口是停泊商船的地方，港道是「沈汕蜿蜒」不熟悉水道不能輕入的危險港道，港域內有新長沙埔，並設文武汛館稽查商船，可說是典型的內港，宛如縮小版的台江內海。當時國賽港四面背水，兵勇不能駐守，但在其東北岸上，應該是島上的陸地，應該有村莊，所以命令「在地頭人」訓練鄉勇防禦英國船上岸攻擊；多備破船、木植、大石，有警即填塞港道。在史料記載中明確指出破船及大石在有英船出現在國賽港外洋附近,就要填塞港道。國賽港外洋沒有發現英國船隻的記載，是否有用巨石破船填塞港道不得而知，如能在昔日的國賽港範圍找到巨石和破船，就可印證是當時的港道。不過為何要用巨石破船塞港，這是由於「逆夷船高砲大，勢難取勝外洋。」同樣在道光年間郡城南的新成港三鯤身一樣均採取塞港封港的做法，所謂「三鯤身與大港近易守，惟國賽港遠而其地沙汕不可立足。」此即道光 21 年 8 月 29 日：「伏思臺灣孤懸海外，全恃廈門為援，今有此警，形勢越覺孤危，民情浮動之區，恐匪類乘機搖動。……又查郡城重地，口門不可過多，其鹿耳門廢口與國賽港、

[89] 國立臺灣大學，《臺灣歷史數位圖書館》，檔名：ntu-1155668-0013400137.tet

三鯤身三處口門，用在廠不堪修茸哨船四隻，並買民船五隻，加以大木桶數百個，裝載巨石，預備臨時填塞。仍多派兵勇防守，以免匪船繞越。」[90]在道光 21 年 9 月又載：「安平之北，隔港六里為四草，亦砌築石填夾牆七十餘丈，內設兵勇砲位，以防敵人佔據。過四草五里，則鹿耳門廢港，以石填塞。更六、七里為國賽港，其處水口寬深，用不堪修茸哨船並買民船鑿沈，堵塞港內，仍設鄉勇屯丁，對岸一帶，復聯集村莊團練壯丁設伏。」[91]不過對於清官員聯合國賽港東岸沿線陸地村莊，訓練壯丁組織鄉勇埋伏等待敵軍。然而，國賽港鄉勇的組成，卻可能臺灣開放通商逐漸轉調，成為當時臺灣西南沿海最著名的海盜窟。

由於鴉片戰爭期間，英國疑有勾結內地跟臺灣反清的匪徒，臺灣民心思變，匪徒隨機搶劫，各庄頭組織鄉勇保護村里，這或許是當時清代官會採取封港塞港的原因之一。至道光 22 年 3 月份英國船隊勾結沿海各地的海賊船企圖干撓臺灣，僥倖草鳥海船被清軍擊破，多人被俘盧訊問。8 月又有英船在馬沙溝港的北邊沙洲停泊。清軍接獲訊息派哨船及竹筏前往攻擊。此即道光 22 年 8 月奏摺所載：「本年三月間，逆夷大幫船隻勾結草鳥匪船來臺，冀圖茲擾。經文武官兵義勇，擊破草鳥船多隻，擒獲姦民匪犯訊辦。夷見無隙可乘，潛引大幫遁去緣由。業已見摺陳奏錄報在案。乃夷船已去，草鳥匪船仍復往來各口伺劫。……茲於八月初五日……是日午刻，瞭見國賽港外洋有三桅夾板夷船一隻，自西南駛來，由西北外洋而去。……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。併飭國賽港委員侯補同知徐柱邦，督率守口壯勇，在岸陳列防堵。」[92]國賽港由「委員侯補同知徐柱邦」，派兵勇在岸邊防守，推測當時徐柱邦就是派駐國賽港最高階官員。

在鴉片戰爭結束後，史料就幾乎找不到國賽港有關的記載。到了道光 25 年（1845）才又有國賽港的記載。據《臺案彙錄甲集》所記載：道光 25 年（1845）6 月 7 日大風雨，當日「午後，大雨傾盆，陡起東南颱颶，猛烈異常，加以內山

[90] 國立臺灣大學，《臺灣歷史數位圖書館》，檔名：imh-0108776-0019100193-0000191.txt
[91] 國立臺灣大學，《臺灣歷史數位圖書館》，檔名：ntu-0750172-00100011004. txt
[92] 國立臺灣大學，《臺灣歷史數位圖書館》，檔名：ntu-0750172-0010600107.txt

溪流沖出，海潮漲溢，平地一片汪洋，至卯刻風雨稍，潮始漸退。……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。屆限侯修各戰哨船隻，或被沖刮、漂沒損棋，或被漂沖四處海邊擱壞，或被沖出外擊碎。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。……國賽港海口沈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。……現在鹿耳門一帶及國賽港北，俱有漂流淹斃屍身，統計三百數十具，均經雇夫打撈分別男婦掩埋。」[93]據近代學者研究，1845 年的大風雨是歷年來傷亡損失最為嚴重的風水災。光國賽港海口就有 6 艘內地過來臺灣的哨船沈沒消失，死亡失蹤人數可能超過統計數字的好幾倍。在國賽港沈沒的哨船都有船號，應該都有標誌，如果透過考古田野調查，有機會發現船隻的遺留，可能深埋地表下，也可透過科技的方式找到沈船。國賽港北側七股溪沿線，是當時重要的鹽場，洲南場洲北場都在附近，鹽丁人口眾多，大風雨對曾文溪下游低地，造成的人財損失更大。

（三）三股溪期的國賽港

1、水道的變遷

隨著時期推進，推測約在咸豐年間曾文溪有一條流路續往西流，這條溪路就是現今的三股溪。道光 20 年（1840）到道光 25 年（1845）應該是曾文溪改道北流，招佃拓墾變動極大的年代。1840 年前在蚵殼港附近拓墾的墾戶，在 1840 年溪流改道北流產生溪埔海埔新生地，但在 1845 就發生大風雨，產生極大的災害，可能 1840 年前的墾戶受害較深，免其租息，以後產生新的溪埔海埔就應該繳納租息。選擇道光 20 年做為豁免的年代，道光 20 年前可能溪流改道北流所造成的損失，二十年後，可能新浮埔增加，招佃拓墾面積擴大。清政府選擇蚵壳港示諭，表示蚵壳港是當時溪埔海埔的重要聚落。

盧嘉興在 1962 年訪談十分村（五塊寮）曾芋。曾芋約生於光緒 7 年（1881）

[93]《臺案彙錄甲集》，頁 177-178。

他說:「國賽港在三股溪和七股溪兩溪口間，即現美國塭-美援漁塭的外汕一闕口就是，國賽港口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，自國賽港到鹿耳門內海原不通,後經挖濬一水道溪筏得以通到鹿耳門轉到四草、安平、臺南。……清領時在七股溪口海寮仔，土名稱做溪仔墘寮的溪南駐一營兵防守國賽港，日據前最後的帶領人為曾哨官廣東人，副哨官邱姓據稱係興化人，帶兵 100 名，日人領臺後經由其贈曾哨官一母雞（轉）送日軍後遣回內地。曾文溪改道三股溪流經國賽港時，日人在該轉彎處公地尾置一國姓港海關監視所。」

圖 3-2-18、1873 年福爾摩沙宣教地圖
（資料來源：拍攝自國立臺灣歷史博物館）

圖 3-2-19、1873 年福爾摩沙宣教地圖局部圖。下游就有曾文溪南北兩分流。

盧嘉興訪問生於光緒 7 年（1881）的曾芋，其至日治時期（1895）已經 14 歲，因此對許多事務應有一定的認知和熟悉度。他曾提到駐軍七股溪南的「溪仔墘寮」，據《七股鄉誌》聚落篇的作者許耿肇訪談當地耆老，在當今「溪南春渡假漁村」西側陸王宮對面漁塭有古地名稱「營仔」，相傳清領時期駐軍於此，並設有古礮臺，耆老童年時曾在礮臺附近嬉戲。盧嘉興與許耿肇在不同時期的訪談結果卻相當吻合，表示國賽港在七股溪和曾文溪的出海口附近，清政府並在七股溪南駐軍防守。從日治時期的地圖和現今的地圖研判，「三股溪」和「樹林溪」都吻合在七股溪口附近。但從曾芋的訪談中「三股溪」是後期改道流經「國賽港」，且三股溪的出海口離駐軍的溪仔墘寮有段距離。曾文溪甚麼時期改道流經國賽港，曾芋沒有交代。

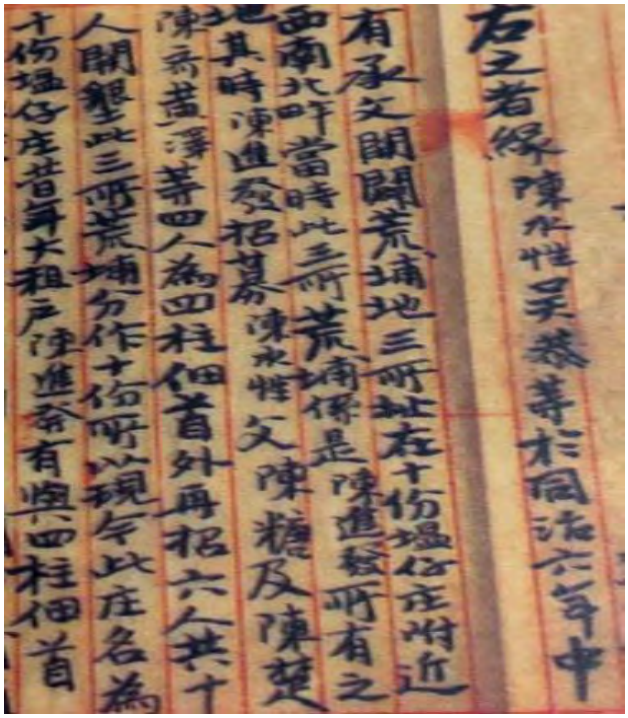


圖 3-2-20、十份塭
資料來源：臺灣總督府公文類纂數位化檔案

從日治早期的地圖，曾文溪在公地尾和十份塭間有分流點。一分流的出口在鹿耳門附近標示鹿耳門溪，一分流的出海口在國姓港流路標示三股溪。曾文溪流注國賽港的年代，應該早於日治時期。盧嘉興在訪談中提到 1871 年，鹿耳門溪改道沖毀鹿耳門祖廟，但在大正 3 年（1914）《臺灣日日新報》報導：「**百餘年前。臺南三郊建三進廟宇。奉祀天上聖母。名曰鹿耳門媽祖。道光年間全座被水淹沒**」是否這年，曾文溪又有一分流流注國賽港，已無從考證。參考西方人所繪古地圖（1860-1870）都標有 kok-si-kon（國賽港）及 fort zelandia（熱蘭遮城）在 1870 年的西洋古地圖繪有曾文溪在出海口前就有南北分流點，對照日治時期在 1897 年所繪的古地圖有點吻合。1897 年的地圖標明分流點在公地尾和十份塭間。因此推斷曾文溪改道後，在 1830 年第一個分流點應該在「蚵壳港」南邊，兩分流均往西南流，一出海口為鹿耳門礁，一出海口為安平角大港口。在 1840 年第二分流點應該在大塭寮、蚵壳港西邊北流經蚵壳港，大塭寮，竹子港，樹子腳出海（樹林溪）。在 1860 年以前應該是第三分流點，在公地尾和十份塭間又出現曾文溪分流北流往三股附近經國姓港出海（三股溪）。從聚落的發展史看來，七十二份在道光 20 年（1840）就招佃開墾，十份塭庄的拓墾約在咸

豐年間，明治 36 年（1903）的古文書記載：「陳水性吳恭等於同治六年中有承父開闢荒埔地三所址在十份塭仔庄西南北畔當時此三所荒埔係是陳進發所有之地其實陳進發招募陳水性父陳糖及陳處陳齊煌澤等四人為四柱佃首外再招六人共十人開墾此三所荒埔分作十份所以現今此庄名為十份塭仔庄。」道光 20 年（1840）到咸豐 6 年（1856）雖僅是 16 年，曾文溪改道或延長對台江內海的變化是極大的。

圖 3-2-21、光緒 4 年（1878）全臺前後山輿圖標有國使港。

2、歷史變遷

這一時期，適逢開放五口通商，許多西洋船、西洋人從國賽港入港，再搭小船或竹筏到郡城。洋人出版的書籍，有較多對國賽港附近的地理環境做精彩的描述，以下提出三個最具知名的論述：

（1)咸豐年間英國的外交家和生物學家史溫侯(Robert Swinhoe，1836-1877)，在 1856 年 6 月 7 日從廈門經澎湖抵達國賽港，這是他第 1 次來到臺灣島，這個 19 歲的年輕人，當時他就對國賽港的地理環境及生態做了詳盡的描述。在其所著《臺灣鳥類開拓史》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，沙灘上有一叢叢樹林，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，屋前的竿子晾曬著漁網。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，他們住的小屋前，有泥和沙混合築成的堤防，那裡有許多斑鳩棲息。如果嚐試捉牠們，牠們會迅速逃跑……一些小燕鷗從我們眼前飛過。」[94]從他的描述中，漁民住家在內陸，季節改變時才來沙洲捕魚。從史溫侯的描述中，國賽港還是個內海，跟道光年間的記載的內海有點像。隨著時間的推移，曾文溪往西流動，下游改道，輸砂堆積，內海的國賽港，應該也往西推進縮小。從 1897 年的地圖，似乎可以推測出 1856 年國賽港的樣子。

在事隔 2 年的夏天，同樣是 6 月 7 下午。史溫侯離開廈門經澎湖抵達國聖港(Kok -si-kon)。他看見的船都是張帆的竹筏，他從國聖港坐竹筏到熱蘭遮城。國聖港到熱蘭遮城的港道，就是民間傳說的「竹筏港」。史溫侯在 1858 年並拜訪了臺灣兵備道孔昭慈。此即在《看見十九世紀的臺灣》所提到：「1858 年，6 月 7 下午，我們離開廈門，經過澎湖群島，翌日抵達國聖港（Kok -si-kon）外，停泊於離岸邊約一英里處。所能見到的陸地僅是沙灘，間或夾雜小塊的林地。……當地其他船具都是竹筏（Catamaran)」,這將大片彎曲的竹子捆紮在一起，綁住上端交叉拉直的其他竹片，有一桅杆和帆，需要時可張起，沒錯這些竹筏的確很陰濕，因為站在上面時，水會不斷地淹過腳面，但碰上波浪時會很管用。船在 5 點啓航，很快就錨泊於熱蘭遮城。6 月 11 日……乘小艇拜訪臺灣府的滿清官員……道臺名叫孔昭慈。」史溫侯此次來臺可能與英國雙桅火輪船在國賽港衝礁擊破有關，據咸豐 8 年 12 月 18 日奏摺所載：「茲據福建臺灣鎮總

[94] 《臺灣鳥類開拓史》，頁 11-12。

兵官邵連科、護理臺灣道孔昭慈、署臺灣府知府洪毓琛會稟稱：五月初一日，有雙桅火輪船一隻，停泊國賽港，據繳英國水師參將柏祿格照會稱：該國商船在五口貿易，來往眾多，有因飄流各口岸，衝礁擊破，船中難民逃生，多承中國官員撫卹，護送回國……」。[95]在英法聯軍（第 2 次鴉片戰爭）期間的咸豐 6-10 年（1856-1860），清英兩國還處於敵對狀態，英國雙桅火輪船在國賽港衝礁擊破，清朝地方官員溫情幫助難民，在當時實屬難得之舉。

（2）李仙德（Charles W. Le Gendre，1830-1899），同治年間的出任廈門領事的美國將軍臺灣通。目前史料未記載他在何時抵達臺灣的國賽港，不過在《李仙德臺灣記行》一書卻有豐富的記載：

「8 點 56 分，我們來一個低劣的沙質地，從外貌看來那裡除了野草與甘薯之外，甚麼都不長。……荷蘭人稱做蕭壠溪……此溪流的河道可能有改變過……11 點 26 分，繼續我們的行程，沿著一條越過沼澤地的路走。沼地上四面八方挖了許多運河，以便排水。12 點時，我們以做為義渡的竹筏涉過其中的一條運河，幾乎是東南西北走向，貨物則以帶帆的舢板載運上下此河。……1 點 23 分，運河已到盡頭。」

「國聖港入口處的北岬角，即鷗角（Gull point）僅能從通常停泊在內的若干大型中式帆船，以及三簇小屋群（是比面對此部分海岸的任何沙洲上所能找到更大簇的），而辨認出來。在漲潮時， 這些沙洲僅高出水面 2-3 英尺，成行的延伸，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。從那裡僅有天氣非常晴朗時才能看到福爾摩沙本島，而整個中間的空間似乎是沙洲、泥洲，與淺灘，亂砸成一堆，偶而有幾小塊蘆葦地。」

「國聖港是數條小溪的出口，溪流在此匯合，流經海岸前面大片的沙洲而形成一個河道。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，不久後恐將完全封閉。再往南

[95] 國立臺灣大學，《臺灣歷史數位圖書館》，檔名：nutl-30522787-0030600308-txt

約 7 英里處則是臺灣府的停泊處。」

從李仙德對國賽港（國聖港）的四處地理環境的描述相當詳細。國聖港是數條小溪的出口，溪流在此匯合，流經海岸前面大片的沙洲而形成一個河道。有薯條溪流流注國賽港，其中有 1 條溪流，荷蘭人稱做蕭壠溪，此溪流的河道可能有改變過。蕭壠溪，荷蘭時期的曾文溪，清代的（灣裡溪，歐汪溪），應該是現在的「三股溪」。確實李仙德抵達國賽港的時候，曾文溪的下游出海口就是國賽港。還有數條溪流，其中有 1 條是應該是荷蘭時期的蕭壠港道，現在的「七股溪」，又有另 1 條就是道光年間的曾文溪，咸豐年間已成為斷頭河的「樹林溪」。三股溪，七股溪，樹林溪都是天然河道。沼地上四面八方挖了許多運河，以便排水。就是說國賽港是許多天然河道的出海口，附近還有許多人工開鑿的「運河」。推測李仙德和夥伴應該往南行到安平或郡城。交通工具舢板和竹筏。這條東南西北走向的人工運河就是民間傳說的「竹筏港」。

（3）達飛聲（James Wheeler Davidson，1872-1933），清末的美國外交官及戰地記者，他在甲午戰爭（1894-1895）後，以戰地記者身分，獲當時的臺灣巡撫唐景崧接見。達飛聲在臺期間整理前人的資料，完成《福爾摩沙島的過去與現在》這本書。在這本書中有關船難的部分，國賽港就發生 4 件，分別如〈表 3-2-6 所示〉。

表 3-2-6　國賽港西洋船難被劫表

年代	國別	船名	失事地點	結果
1861 年 12 月	暹邏	苦速斯號（Kossuth）	國賽港	遭劫焚船
1866 年 9 月	荷蘭	Pielides	國賽港	遭搶劫
1866 年 9 月	英	廣豐號　（Kwang Foong）	國賽港	船貨、船員遭洗劫
1870 年 11 月	法	Clarisse	國賽港	觸礁、遭搶劫。

（資料來源：整理自達飛聲）

國賽港從（1861-1870）年間的船難，都被來自國姓港（國賽港）村的海盜搶劫。國姓港村，人數相當多，除了海上劫掠，也搶劫附近的村莊。海盜勾結

在地人，在岸邊劫掠不幸遭遇海難的船隻。在其書中也有很生動的描述：

「1866 年 9 月 29 日，英籍三桅船廣豐號（Kwang foong）遇到強烈颱風，擱淺於國姓港岸邊。剛開始，只見岸邊一陣混亂，不久出現 300 位手持長刀的漢子登船搶奪，不但洗劫船隻，連船員隨身衣物也不放過。全身精光的船員無助地遭驅趕下船，被迫答應支付某海盜 600 元，以便得知如何前往幾哩外府城的途徑，船員在烈日下走了 2 天，終於抵達府城。他們沿途撿拾破草蓆，權充遮體衣物，腳部、足部被淺灘、河中的牡蠣嚴重割傷。官員或是不願，或是沒有能力，也未對國姓港殘忍的海盜作出任何懲罰、制止行動。」《福爾摩沙島的過去與現在》達飛聲原著，陳政三譯註（220-221）

「那個年頭，不管是陸上或是討海的生活都不好過。岸上的本地人經常對外地人顯露敵意，在沒有導引的昏岸海邊，海盜群集，呼嘯其間。假如海盜無法在公海捕獲速度較快的洋船，那麼就勾結在地人，在岸邊劫掠不幸遭遇海難的船隻。南臺灣有許多敢於對抗官府的海盜，盤據距離府城 5 哩以北的國姓港村，人數相當多，除了海上劫掠，也搶劫附近的村莊。安平漁夫經常成為遭掠奪的對象，1866 年底，一群海盜在安平登岸，就在距離首府與全島最大城 2 哩的地方，燒殺、擄掠達 3 天之久，然後安然回到巢穴。」[96]

從船難失事被劫的紀錄看來 1860 年到 1870 年，國賽港宛然成為南臺灣最著名的「海盜窩」，但在 1871 年的志書《臺灣府輿圖纂要》紀載許多村莊，就是沒有提到可以集結 300 位手持長刀的漢子的大村莊。道光 20 年（1840）間，第 1 次鴉片戰爭，清朝地方官員為了防禦英軍的攻擊，就聯合國賽港沿岸村莊的莊民，訓練成有作戰能力的鄉勇，這些鄉勇 或其後代演變成沿岸搶劫的海盜也不無可能。國賽港在道光年間從一個重要的軍商港演變成同治年間經常有海道出沒的「海盜窟」，不禁令人噓噓。

（4）國賽港領港員蔡樹帆

郭賽港。在鹿耳門北十里，為臺、嘉二縣交界之所，本即北汕，為

[96]達飛聲原著，陳政三譯註，《福爾摩沙島的過去與現在》，頁 219。

水沖成港。口門頗深，近年大商艘多收泊於此。水底沈汕蜿蜒，非熟悉水道者，不能輕入。姚瑩，「臺灣十七口設防圖說狀」中復堂選集。頁 78

大員…有一海水支流，入口處有淺灘，由西向東走向，通往港灣。較小的華人船隻和 gales、fustas 可以進入，但須由熟悉當地的華人漁夫領航。陳宗仁譯，2008,頁 53-54

蔡樹帆，生於道光 23 年（1843），為鹿耳門漁夫-蔡奇蘭的高祖父，曾經在清廷海關服務，其記載其高祖父：「他是一位厲害的角色，他精通航海技術，對天文地理很有研究，因此，被知府大人委任派往國賽港的領航員，專職監視國賽港船隻的進出，他掌理旗號，在港口岸邊的高地，以升降旗子的顏色，向安平海關報告船隻進出狀況。」

從荷蘭時期就開始有領港員的記載。蔡樹帆生於道光 23 年（1843）聽其後代子孫留傳的口述歷史，他曾經擔任過國賽港的領港員。依據時間推算，他應該是咸同年間國賽港的領港員。蔡樹帆祖居地在嘉義魍港的虎尾寮，後遷居臺南土城的虎尾寮的漁家子弟。他擔任國賽港的領航員是著名詩人鹿耳門漁夫蔡奇蘭聽其祖母的口傳歷史。蔡奇蘭將這段祖先的歷史用精美的文字記載下來。

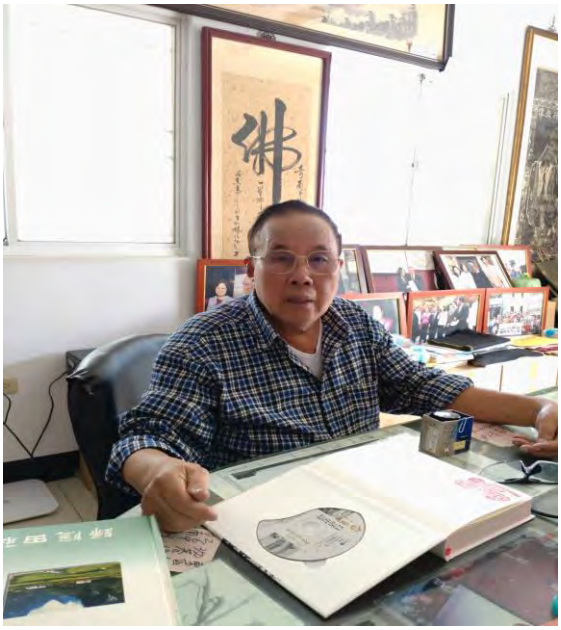


圖 3-2-10　蔡樹帆後代子孫，鹿耳門漁夫蔡奇蘭

從蔡奇蘭的記載推測，蔡樹帆任國賽港領航員，應該是咸同年間，也就是開港後大量西洋人從國賽港登陸，透過西方人所描述的運河經安平到郡城的時代。蔡樹帆與國賽港（臺語詩）.「國賽港 報旗號 旗號掛佇三丈的竹篙 船隻出入隨時報 樹帆水文最清楚 執行勤務沒差錯 討海兄弟稱大哥 台江水 白波波 國賽港 密如鎖 茫茫大海風波多 啊！行船人快拜媽祖婆（資料來源：蔡奇蘭）國賽港難得一見，史詩級的臺語詩。

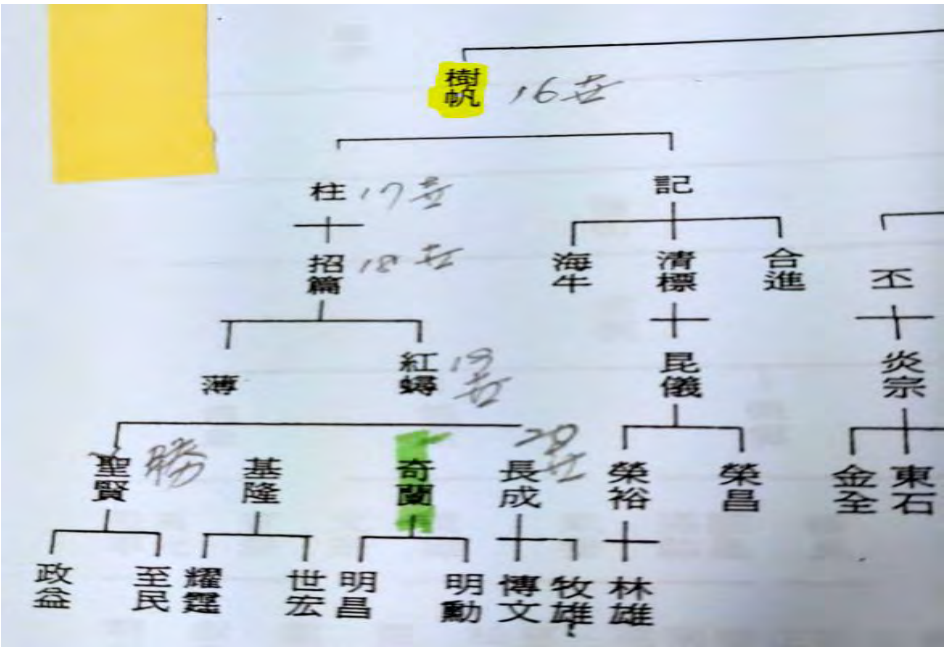


圖 3-2-11、蔡樹帆族譜

（5）日本時期：

從明治 30 年（1987）的地圖研判，在公地庄和十份塭庄的分流點北流流注國聖港的流路，雖然沒有標是溪流名稱，因為在三股聚落南側應該可視為三股溪。明治 37 年（1904）完成（1898-1904）的臺灣堡圖，已標明南分流為鹿耳門溪，北分流為三股溪流注國聖港。盧嘉興訪談陳添治記載，在明治 37 年(1904)年，曾文溪改道由三股溪經國賽港入海。從日本時期的研判 1897-1904 年，三股溪應該已經存在，都流注國聖港。

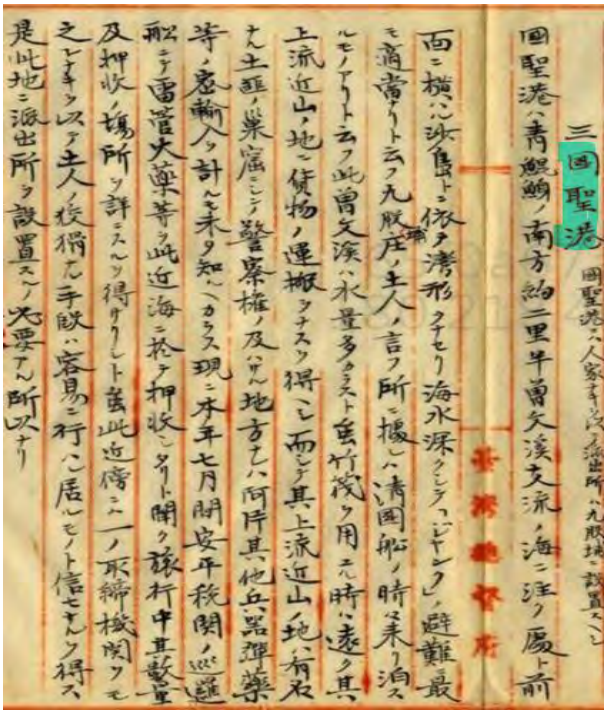


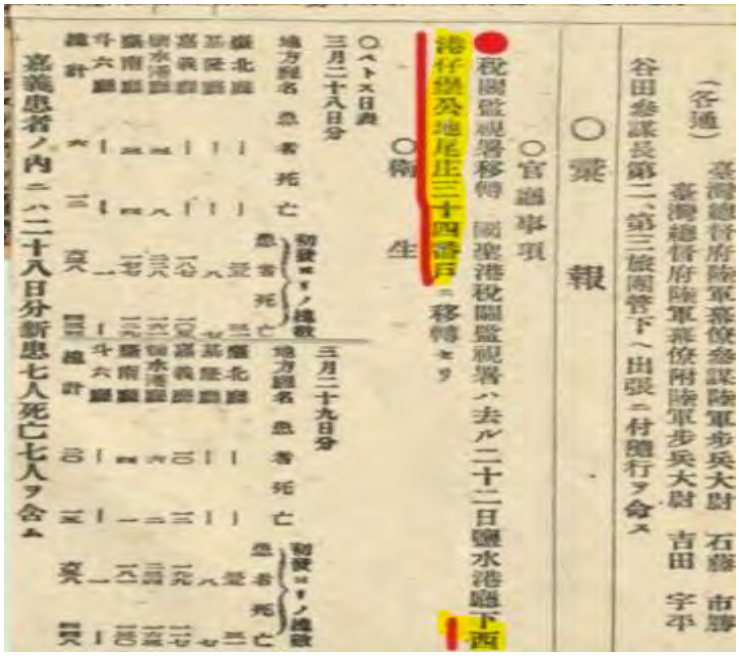
圖 3-2-24 日本時期的國聖港
資料來源：臺灣總督府公文類纂數位化檔案

三、國賽港通往安平郡城的水道

「安平大港口…安平舊有紅毛城已傾圮。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，雖近雖可泊商艘，若至郡城，亦必易小船，由安平內港而行。」[97]

道光 20 年（1840）國賽港往郡城有一僅能容小船通行的水道沿安平內港再通往郡城。安平內港應該是一條水道，國賽港到安平這條水道，距今已 180 年。曾文溪在台江內海屢屢改道，溪道紛亂，應已不易追尋。國賽港域隨著曾文溪改道延長，國賽港的港域是逐漸縮小的。咸同年間國賽港附近應該有許多運河，同治年間來臺的李仙德提到在沼地挖了許多運河，其中有一條東南西北向的運河，這條運河應該是往四草、安平到郡城的運河。從 1871 年（福爾摩沙島與澎湖島圖）隱約可以見到從國賽港到安平東南西北向的水道。

[97] 姚瑩，〈臺灣十七口設防圖說狀 〉《中復堂選集》，頁 78。


（各通）臺灣總督府陸軍幕僚參謀陸軍步兵大尉　石藤　市藤
臺灣總督府陸軍幕僚附陸軍步兵大尉　吉田　字平
谷田參謀長第二、第三旅團管下ノ出張ニ付隨行ヲ命ス

○彙報

○官廳事項

●稅關監視署移轉　國聖港稅關監視署ハ去ル二十二日鹽水港廳下西港仔堡公地尾庄三十四番戶ニ移轉セリ

○衛生

○ペストヌ日表
三月二十八日分

地方廳名	患者	死亡	初發ニ至リノ總數 患者	初發ニ至リノ總數 死亡
臺北廳	一	一	三五	三二
基隆廳	一	一	八	七
宜蘭廳	一	一	一〇	一〇
桃仔園廳	一	一	一〇	一〇
新竹廳	三	三	一〇	一〇
臺中廳	三	三	一〇	一〇
嘉義廳	一	一	一〇	一〇
鹽水港廳	八	八	一〇	一〇
臺南廳	三	三	一〇	一〇
斗六廳	一	一	一〇	一〇
總計	二	二	一〇	一〇

三月二十九日分

地方廳名	患者	死亡	初發ニ至リノ總數 患者	初發ニ至リノ總數 死亡
臺北廳	一	一	三五	三二
基隆廳	一	一	八	七
宜蘭廳	一	一	一〇	一〇
桃仔園廳	一	一	一〇	一〇
新竹廳	三	三	一〇	一〇
臺中廳	三	三	一〇	一〇
嘉義廳	一	一	一〇	一〇
鹽水港廳	八	八	一〇	一〇
臺南廳	三	三	一〇	一〇
斗六廳	一	一	一〇	一〇
總計	二	二	一〇	一〇

嘉義患者ノ內ニハ二十八日分新患七人死亡七人ヲ含ム

圖 3-2-25　資料來源：臺灣總督府公文類纂數位化檔案

明治 30 年（1987 年）實測的地圖已明確標有國聖港港域，港域南邊有一條水道到海寮後出海。明治 37 年（1904）的臺灣堡圖從國聖港港域南邊有一條水道與鹿耳門溪匯流，標明溪筏港。文獻未曾記載，晚期民間普遍稱呼的竹排港，應該指臺灣堡圖的溪筏港。

日本治臺初期，臺灣總督府稅關分為安平稅關和淡水稅關，全臺分管約 26 個稅關監視署，臺南有北門嶼、灣裡港及國聖港等 3 個。其中， 國聖港稅關監視署在 1902 年初設於公地尾西南側的十份塭庄（現地位於河裡，已沖毀）就在警察官吏派出所內，後遷移至十份塭庄 38 番戶。明治 37 年（1904）3 月遷移至西港仔堡公地尾 34 番戶，並租用此民宅辦公，直到昭和 5 年（1930）才裁撤。[98]

1902 年國聖港稅關監視署設於十份塭，1904 年設於公地尾，顯示「臺灣堡圖」標示的北段溪筏港功能已經衰微，應該被三股溪所取代。1909 年「臺灣日日新報」有「三股仔港」的報導，三股仔港指的是國聖港或國聖港連通三股溪的水道，當地已無人知曉。

[98]「胖卡百里走透透 32 七股區永吉里 千帆過盡公地尾，不見昔日國賽港」陳俊安說臺南臉書社團 2018 年 1 月 29 日

第三節 國賽港浮覆地開發利用

港塭合一，台江塭業至少在 17 世紀末已有相當規模。就海坪築土岸做塭，人稱為「擔土窟」，昔日用人力及牛車，一擔一擔將塭底的坌土挖出，填築塭岸，水深及膝，率為淺坪塭，一口漁塭大多逾甲地。淺坪塭養虱目魚，這項塭法至今尚存。1694 年《臺灣府志》水利條記載，在新港、灣港之南，「鼎臍挖」與「潛蟳塭」相連，產魚蝦，在安定里則有「草塭五塭」夏秋產麻虱目魚。[99]

《諸羅縣志》記載：「竿寮港（海汊。有渡，小杉舨頭船到此渡客，並載五穀、糖、菁貨物）、直加弄港（海汊。小杉舨頭船到此載五穀、糖、菁貨物。港水入至孜定里東保止）、西港仔（海汊。有港。小杉舨頭船到此渡客，並載五穀、糖、菁貨物。港水入至孜定里西保止。港口有頃塭）、含西港（海汊。小杉舨頭船到此載五穀、糖、菁貨物。港水入至孜定里西保止。港口有頃塭）。」[100]

（1）清領時期

同治 13 年（1874）古文書記載：「立賣盡根塭契字人，西港仔保埔頂庄黃侃，有自置與黃福合夥開作塭壹口，應得壹半，坐落土名在國賽港溪仔內，帶塭寮貳坐四間，年納道租銀貳元。東至黃、葉兩家漁塭界；西至大港界；南至佔春塭界；北至四拾捌份界，四至明白為界。……其塭隨即交付銀主前去掌管耕作，養飼魚蝦，收成納租，不敢阻擋。」[101]

同治年間曾文溪的出海口應該在國賽港，從李仙得的描述中可以得到證實。當時國賽港有許多小河流，有 1 條河流就是荷蘭時期的蕭壠河。這些小河流有可能就是古曾文溪的斷頭河。漁民利用港口近海的小河流，開築魚塭，早在荷蘭時期就出現。西港仔保埔頂庄黃侃語合夥人黃福，將坐落在土名「國賽港溪仔內」自己擁有的一半魚塭出賣。從其東、南均為魚塭看來，國賽港口的浮覆地應該有大片魚塭。北邊應該是稱為四十八份的農耕地，往西應該是漁民稱為大港的國賽港。

---

[99] 臺南市政府文化局網站

[100] 周鍾瑄，《諸羅縣志》，頁 16-17。

[101] 同治 13 年（1874）〈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-04418-000334-00001-u.xml 〉

光緒 5 年（1879）「仝立合約字人三股仔黃城、黃福，埔頂庄黃侃，蕭壠庄陳看、陳丁榜、李振玉等為合夥開墾公地，以敦合氣事。蓋聞官有正條，民有私約。因邇來國勝港口，浮坪一所，帶溪仔一道，茲為生計，爰是鳩集股夥，築造魚塭，年納道憲關帝廳香燈銀六大員。」[102]

同治 13 年（1874）埔頂庄黃侃將魚塭賣出，光緒五年（1879）又邀集三股仔黃城、黃福蕭壠庄陳看、陳丁榜、李振玉等為合夥人，共同開墾屬於「道工廠」國賽港浮覆地。本來是黃侃和黃福合夥的土地賣出，又邀集更多人合夥開發，浮覆地築塭面積增加，本來年納道租銀 2 元，增加為 6 大員。道光 23（1823）年後，曾文溪改道南　流，台江內海淤積浮覆，哨船港到時淤時塞，為了清理港道，台江內海浮覆地，由「道工廠」出租給業主墾戶，收取租金，國賽港浮覆地，屬台江內海，應該會比造辦理。

光緒 13 年（1887）古文書記載：「立賣杜絕盡根塭契字人安定里西港仔保拾六甲陳看，因前有仝合夥應份股額，每股應開財本，違築漁塭一口。……乃若天氣不順，被風水波浪，漁塭損壞，缺本甚多……倘若日後浮復成業，不敢藉端異言。其魚塭年納關帝廳油香銀陸大員，坐落土名在國賽港口，東西四至俱各在上手契內。……外托中 引就賣與郡城北勢街翁義德出首承買，三面言議著下時價六八佛銀捌百大員正。」[103]

同治 13 年（1874）埔頂庄黃侃將魚塭賣給蕭壠庄的陳世看（陳看），光緒 13 年（1887）陳看應該已遷居安定里西港仔保拾六甲，又將魚塭土地賣與郡城北勢街翁義德。時價六八佛銀捌百大員正。

「右之者，緣祥有承父翁德義於光緒十三年五月中向陳看明買魚塭池壹所，址在國姓港，價銀六八口捌百員，契勸煌煌確証。當時亡父……當政府土地調查之際祥攜帶此魚塭契券到調查局申告不意突有被申人黃城、黃福、黃侃等出欲混爭此魚塭。以為賣主陳看已亡，易於詐嚇。……」[104]

---

[102] 光緒五年（1879）〈鬮分契〉。國立臺灣大學，《臺灣歷史數位圖書館》檔名：〈cca100003-od-ta-04418-000335-00001-u.xml〉

[103] 光緒五年（1879）〈賣杜絕盡根塭契字〉。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〉

[104] 國立臺灣大學，《臺灣歷史數位圖書館》〈註銷理由願〉檔名：

明治 26 年（1903）三股仔黃城、黃福，埔頂庄黃侃與翁德義的兒子，為了魚塭的權利起了紛爭，當時買賣雙方均已辭世，死無對證，僅有＜賣杜絕盡根塭契字＞的記載，應該很難認定魚塭的真正位置。魚塭在何處，應該只能憑東西南北四至去認定。申告人與被申人兩造間的紛爭，實難判定。文書中提到違築魚塭及納關帝廳油香銀陸大員，可能部分是有官方納租，部分私築。國賽港浮覆地應歸軍工廠所管轄，對於私築魚塭或被風浪吹垮，官方可能無法掌控。現在地段地號界線相當清楚，當時只能憑四至魚塭主人作證，顯然薄弱。在美國塭仔訪談過程中，對國賽港浮覆地，圍線插旗就變成土地的主人。　　港塭合一，台江塭業至少在 17 世紀末已有相當規模。就海坪築土岸做塭，人稱為「擔土窟」，昔日用人力及牛車，一擔一擔將塭底的坌土挖出，填築塭岸，水深及膝，率為淺坪塭，一口漁塭大多逾甲地。淺坪塭養虱目魚，這項塭法至今尚存。1694 年《臺灣府志》水利條記載，在新港、灣港之南，「鼎臍挖」與「潛蟳塭」相連，產魚蝦，在安定里則有「草塭五塭」夏秋產麻虱目魚。

港口浮覆地，開築魚塭，養殖魚蝦，自古皆然。從 1874 年到 1903 年，雖然只有短短的 20 幾年間，因國賽港位於曾文溪下游，地形的變動應該很大，浮覆地逐應該年增加，如果魚塭臨近港岸，很容易受風浪侵襲的影響，造成魚塭崩堤毀壞。從黃侃經營魚塭，買賣魚塭，後來跟翁翁德義的兒子翁祥，為了魚塭的權利起了紛爭，可能跟魚塭位於港口的浮覆地有關。從 4 份古文書推測，當時的國賽港口浮覆地，應該有許多漁塭分佈，。史温侯在 1856 年從國賽港口所做的記載有提到漁民在沙洲捕魚及在草屋前晾曬漁網，沒有提到漁塭。李仙得在咸豐年間提到國賽港是數條小溪的出口，還有提到可能是改道的蕭壠河及沼地四面八方挖了許多運河。

（2）日治時期

圖 3-2-12、1921 年「臺南州管內里程圖」在樹子腳西側，七股南側，三股北側標有大片的水域，應該是魚塭。

金德豐位於五塊寮之西南…日治末期樹仔腳人王教、王壽（人稱王成壽）兄弟在此開闢金德豐魚塭，莊名由此而來。民國 38 年（1949）王家將部分經營權轉移給頂山仔來的杜粗、杜先讚等 12 名姪伯兄弟。至今王家已全部遷出，杜姓則為金德豐的大姓。辭書頁 640

圖 3-2-13、1921 年「臺南州管內里程圖」在樹子腳西側，七股南側，三股北側標有大片的水域，應該是魚塭。

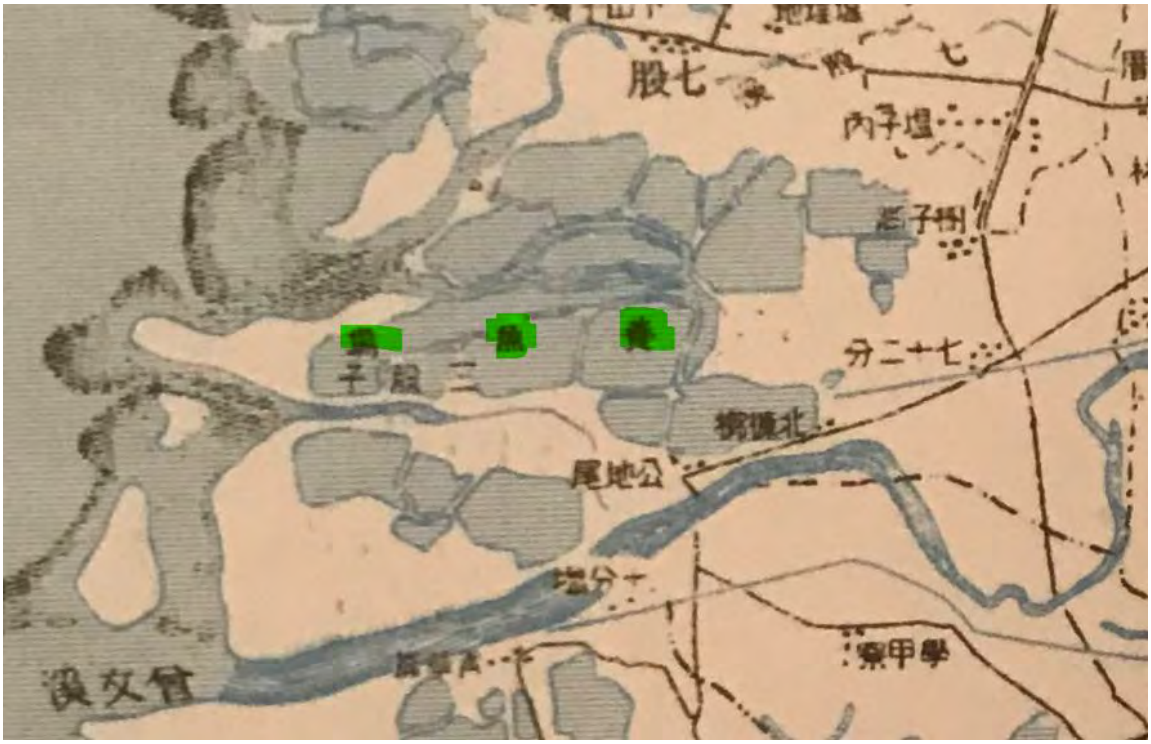


圖 3-2-14、標有養魚場的地圖。
（資料來源：《二十萬分一帝國圖》之〈臺南〉，陸地測量部測繪，參謀本部發行為應急版，1944）

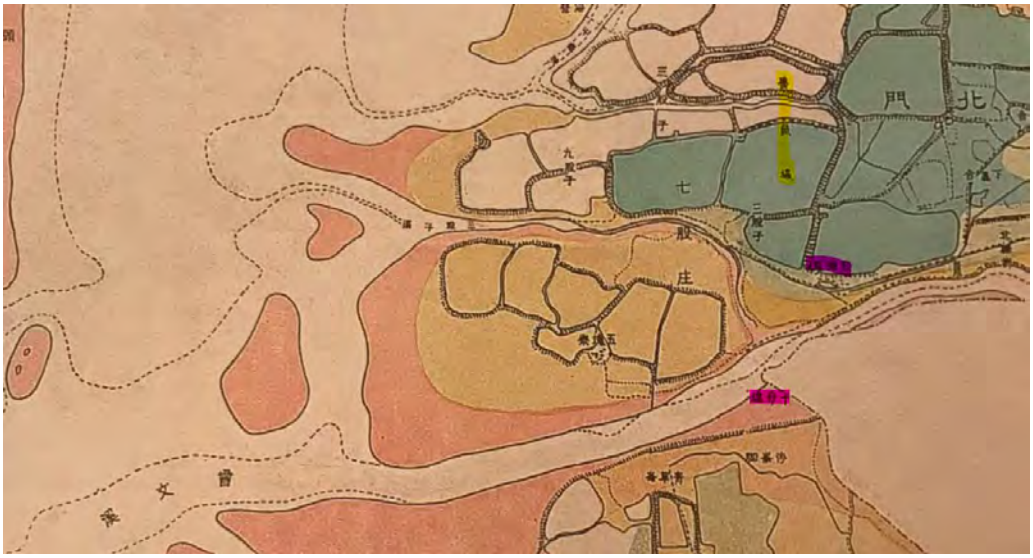


圖 3-2-15、標有養魚場的地圖。
（資料來源：橫光吉規，臺灣地質鑛產圖(地質調查）市川雄一，高橋春吉（製圖）濱本勝己，朝日藤太夫.[東京：臺灣總督府殖產局鑛務課；1926）

（3）戰後時期

從 Google 地圖中發現三股溪在快接近臺 61 線（西濱快速道路）的地方，有明顯的北轉，看起來溪道不似天然河道。為了探討溪道北轉的緣由。經過查詢資料及田野訪談，套疊地圖，歷經多日，才理解三股溪下游段北轉的原因。原來是利用溪道沿線，鄰近原國賽港出海口的地方，開闢「美國塭仔」。對美國塭仔的開闢，眾說紛紜。雖然僅是近代所發生的事，附近居民所知不多，外地人更不易理解這段「溪流的故事。」

（1 ）美國塭仔

漁民在港口租地佔地開築魚塭，養殖魚蝦，自古傳承至今，但荷清日年間，沒有查到官方開築魚塭的記載。民國 36 年 7 月。臺南縣政府在三股溪的下游國賽港浮覆地，開築大型魚塭，面積大約 480 公頃，官方稱為「七股魚塭」當地居民稱為「美國塭仔」。對這一段歷史，訪談當地的居民，多對「美國塭仔」的開發多不甚清楚。距今短短 74 年的歷史「美國塭仔」雖然地名還在，魚塭還在，但歷史幾乎被當地人遺忘。經訪談七十二份庄張先生。其祖父曾經有魚塭在現今的「美國塭仔」裡。當時還沒有開闢成「美國塭仔」，他祖父就拿紅繩子將範

圍圍起來，在中間插旗子，表示這塊土地就屬於他們的，當時，就在那邊經營魚塭。對於政府怎樣開闢成「美國塭仔」不是很清楚。訪談三股庄民從事討海的漁民黃民雄（1941 年生），小時候約 10 歲，跟隨父親到外海捕魚，常經三股溪的分流處，當時，「美國塭仔」已經建造完成。聽父執輩談起，建造「美國塭仔」是利用退潮時，引水南北流，現南北流水道還在，北流水道較大，南流水道較小。訪談長期住在「美國塭仔」經營魚塭 40 多年的陳世民（1953 生）。年輕時就住在「美國塭仔」，那時「美國塭仔」已經開闢完成，對這段歷史有聽過，但對不對，事實不是事實，沒有印證，不好隨意說。

《南瀛地名誌》北門區卷提及：「美國塭仔，在九股仔之西，即今南 38 線 2 號橋附近，係首任臺南縣長薛人仰為開發七股沿海水產養殖業，特別透過關係借用美援經費，而在此新浮陸地所開墾的魚塭，因係用美援經費所開發，乃稱美國塭仔，面積有 470 公頃，為黑面琵鷺的主要覓食區。」[105]

《臺灣地名辭書卷七；臺南縣》提及：「美國塭仔民國 36 年臺南縣以曾文為界， 將青草崙土城仔等地共計 406 甲魚塭，售與臺南市總價舊臺幣 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， 所以誤以為美援開發，並且口耳相傳此為美國塭仔。」[106]

1999 年訪談張謹成（生於 1929）曾任七股鄉公所課員，提及：「美國塭仔」即七股漁塭，於民國 36 年 7 月 19 日開工 （1947），於民國 37 年底完成 1 期工程，約有 280 公頃。民國 38 年底前發包第 2 期，在 7 月後雨期過後才開工，民國 39 年 6 月底前完成約 200 公頃餘，計約 480 公頃。1 甲地約可放 2000 尾虱目魚苗，每年增收虱目魚約 96 萬臺斤，價值約 4320 萬。」[107]

1999 年訪談莊金珍（生於 1920 年）曾任七股鄉代會秘書提及：「美國塭仔，傳說是由美國援助而來，這個傳說是不對的。美國是只有援助「水產試驗所」

[105] 黃文博，《南瀛地名誌北門區卷》，頁 174。
[106] 施添福等，《臺灣地名辭書卷七：臺南縣》，頁 646。
[107] 臺灣省文獻委員會編印，《臺南縣鄉土史料》，頁 353- 355。

的設備而已，只是人家都把它叫做「美國塭仔」-就說美國有來援助。那時，高文瑞縣長為了鼓勵人家來租，而免租金，推薦我去幫忙管理。[108]莊金珍：「美國塭仔和海埔新生地的價值，對開發當時來說是個美夢，條件都很好，第一環境這裡的海水普通約 2-3 度，這樣的海水放養虱目魚最好。第二大家都很專業，不管買飼料魚苗，大批買很便宜，技術上大家都很好，全省算來，七股魚塭一帶生產的品質不錯。但是沿海漁業的開發很難講，當時經營魚塭的人並沒有賺到錢。只是抱著一個美夢，後來賠錢致破產者很多。往後再來開發者，有內行人跟外行人。內行人想救賠錢的，外行人想試試看，結果都是經營不善。」[109]

圖 3-3-4 曾文溪海埔魚塭分布圖（資料來源：七股區公所）

（2）海埔新生地

「海埔新生地」於民國 52 年 9 月進行開工，預期 3 年，在民國 55 年底完成，占地約 1600 公頃，魚塭有 1350 公頃，其餘係公共設施年收虱目魚約 2 百 70 萬臺斤，以市價每臺斤 45 元 計價值約 1 億 2 千 1 百 50 萬元。」[110]

---

108 臺灣省文獻委員會編印，《臺南縣鄉土史料》頁 353- 355
109 臺灣省文獻委員會編印，《臺南縣鄉土史料》頁 353- 355
110 臺灣省文獻委員會編印，《臺南縣鄉土史料》頁 353- 355

1999 年訪談楊彰明（生於 1928 年）曾任七股鄉公所建設課長提及：「美國塭仔」，五百甲開發成功後，繼續是內海仔，再到扶崙仔，頂頭額汕後到七股魚塭，這中間有一些內海，淺坪仔，即現在人家說的潟湖，記得民國 52 年有 1 個「臺灣省土地資源開發委員會」，胡龍寶擔任此一委員會主任委員，由此委員會來負責開發這個海埔新生地，開發約 1600 公頃。主要利用七股魚塭以外的淺坪仔淺海仔貫穿到頂頭額汕的扶崙仔為準北邊開 1 條北堤，西邊 1 條西堤，南邊 1 條南堤，四周圍上了堤防，因此，那 1600 甲就在裡面了。有了堤防保護後，就在裡面開發魚塭 1600 甲的魚塭，再分做水路格成 1 格 1 格的，每格魚塭約有 8 公頃。魚塭開發成功後，再予公告出售，由漁民申請買賣登記，這些土地便由「土地資源開發委員會」，賣給了老百姓。因此，目前這些魚塭土地是歸屬私人的。至於「美國塭仔」500 甲（即七股魚塭）那是屬於臺南縣政府。」[111]

圖 3-3-5　七股魚塭特產虱目魚

[111] 臺灣省文獻委員會編印，《臺南縣鄉土史料》頁 353- 355

1999 年七股鄉地方耆老訪談，「美國塭仔」是核心議題。張謹成、莊金珍、楊彰明等對「美國塭仔」的開發，談的較少，可能因開發時期，他們還沒進鄉公所或代表會服務。張謹成談開發工期及開發魚塭收益。楊彰明主要談海埔新生地的開發，對「美國塭仔」談的較少。莊金珍雖然談起「美國塭仔」的經營情況及「美援」問題，但對「美援」部分，沒有再做深入的說明，為何當地人會稱「美國塭仔」《臺灣地名辭書》提到「美國塭仔」的開發跟美援無關，是賣地所得 1 億 2 千萬舊臺幣的開發經費。「美國塭仔」的地名，為當地居民所熟知，但地名由來，都無法弄清楚。《臺灣地名辭書.卷七臺南縣》說因為開發面積大，金額高，正值美援期間當地居民就稱「美國塭仔」顯然有點牽強。開發「美國塭仔」工程期，開工從 1947 年 7 月到 1950 年 6 月完工，整整發了 3 年的時間，經歷了兩任縣長。第 1 任縣長袁國欽，1946 年 1 月就任，袁國欽是行政長官陳儀派任的縣長，兩人關係密切。「美國塭仔」開發應該是袁國欽主導開發的，那時，他已擔任縣長 1 年半，對地方事務，應該比較熟悉。袁國欽縣長，臺南縣民對他應該沒有太多印象，他後來因為牽涉到共諜案，潛逃大陸。1948 年由薛人仰繼任縣長。薛人仰在臺南縣政績卓越。退休後，國史館出版《薛人仰先生訪談錄》專書，書中，沒有提到「美國塭仔」的開發，實屬可惜。

獎狀

查該員平時工作努力
成績優良殊堪嘉許茲值
本府成立兩週年紀念特
給獎狀以資激勵
此狀

右給

收執

臺南縣長袁國欽

中華民國三十七年一月七日

圖 3-3-6 袁國欽縣長頒發的獎狀 (資料來源；網路，二二八事件臺南縣縣長袁國欽的故事)

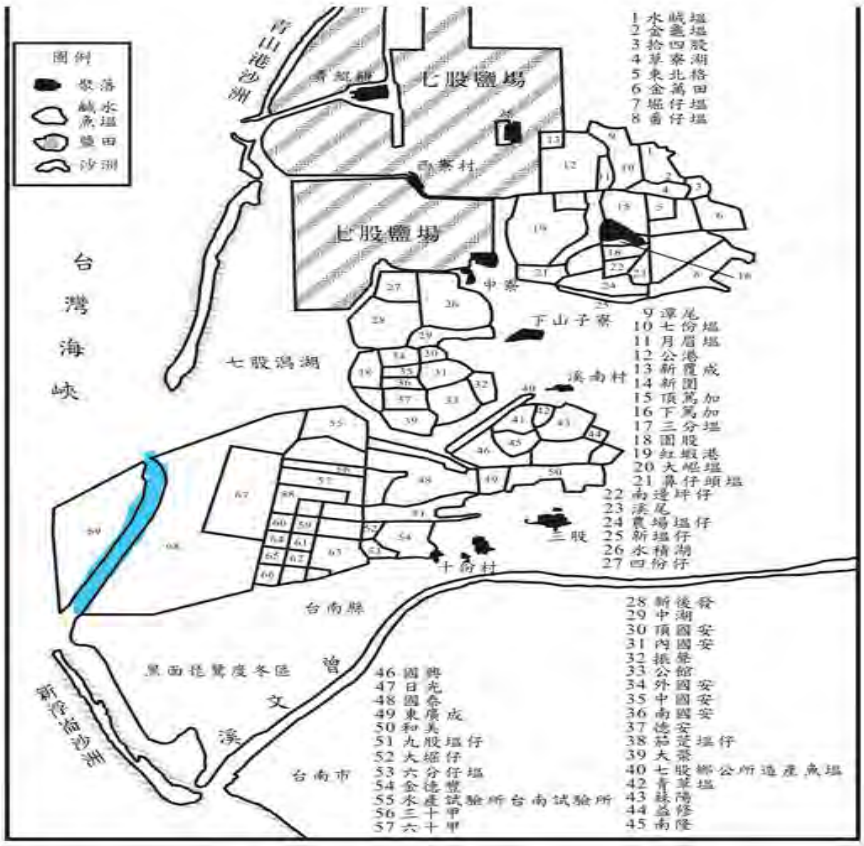


圖 3-3-6　七股地區魚塭分布圖

（資料來源：許献平主編，《七股鄉志》）

第四節　七股溪沿線聚落與考古調查

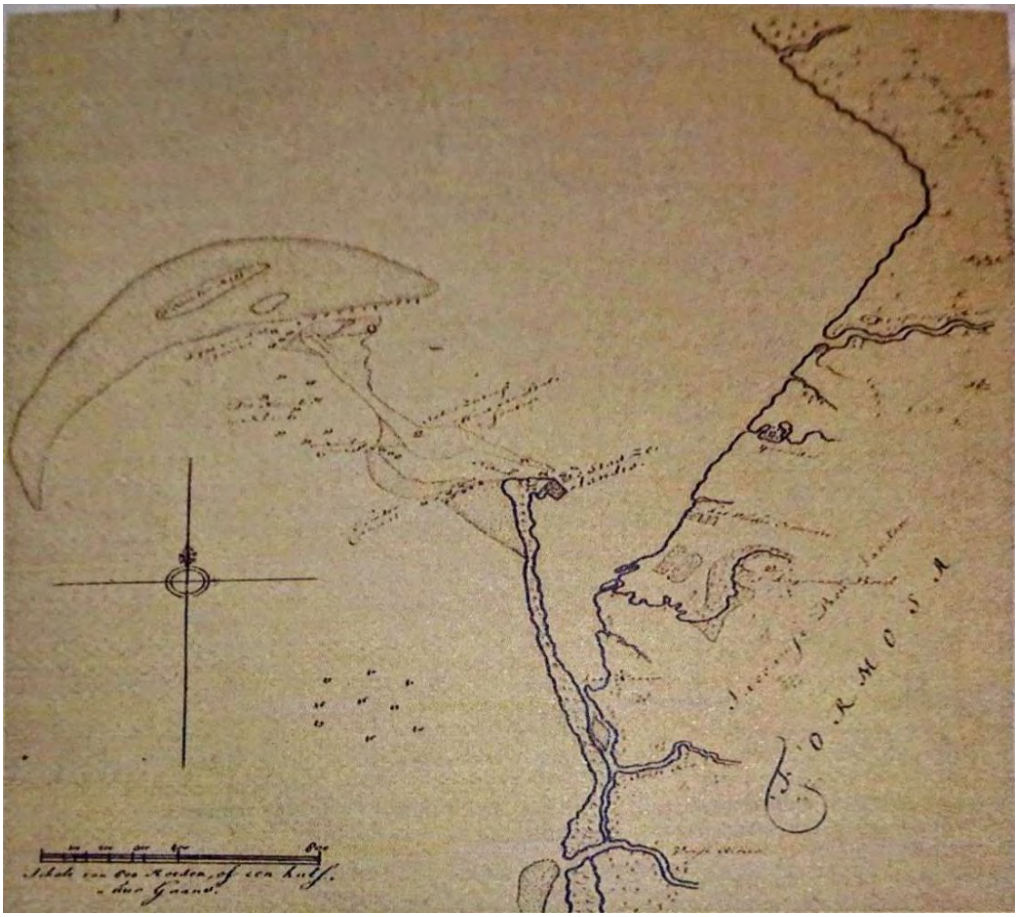


圖 3-3-1、荷蘭時期繪有台江內海圖

1.七股溪流路與聚落分布

「**七股溪主流發源於西港區，又緣劉厝大排：其最大支流為樹林溪。……七股溪原為曾文溪改道後，台江內海陸浮時的曾文溪分流河，後來曾文溪本流河道穩定後，七股溪形成斷頭，獨立而成一小河流。**」[112]

地理學者楊宏裕在《大臺南的地形》對於七股溪的描述，簡單扼要。可能因為**七股溪**是一條小河流，很難引起學者的關注。其實七股溪在歷史上扮演相當重要的角色，**七股溪**跟台江內海的關係可能從史前時期到歷史時期從未間斷過。史前時期的**七股溪**可能是南島語族進出台江內海與外洋的重要水道，南島語族並在水道河階地建立聚落。荷蘭時期，含西港溪（七股溪）是熱蘭遮城經台江內海，再進入蕭壠社的最近的水道。明鄭及清代，許多中國人，透過含西

[112] 楊宏裕，《大臺南的地形》，頁 318

港海汊，在含西港海汊沿岸的河階地建立聚落。更在海汊出海口有鹽滷的地方闢建臺灣 3 個重要的鹽場-瀨東場、洲北、洲南場。推斷道光 3 年（1823）後，曾文溪的流路，3 次跟含西港海汊有關聯。第 1 次是道光 20 年（1840），第 2 次道光 45 年（1845）第 3 次約 1860 年。曾文溪這 3 次的流路，現今都變成七股溪的支流。大溪變小溪的支流，歷史的演變讓人驚豔。透過一步一腳印的考古與水道調查，深入含西港溪沿線的土地及聚落，以了解這條神祕小溪流的歷史。

圖 3-4-2 含西港溪 (七股溪)

1.荷蘭時期：

＜蕭壠城記記＞記載：「從大員航往蕭壠城，要從大員去蕭壠，在那時候，船要針指向東北東，一直航到六、七個完全忉坦，毫無丘陵，有綠色草叢而不長樹木的小島，讓小島都從船的西邊消失。這些小島的長度約有二、三個步槍的射程。過了這些小島，水漸漸地淺，從五呎、

四呎、三呎，而漸漸淺到流求海岸的淹水之地和沼澤地，那裡很淺，水深不到一呎,最深處也不超過一點半呎。又從黑土裡長出尖銳的根狀物，所以船不能前進，必頇換中國的舢舨船。航越上述那些小島，再航行一個砲彈的射程,就到達上述淹水的地方。從上述大員海邊到這淹水之地，一共約有四、五浬的航程[113]。」

「在那裡有一個河口，那個河口的入口處，寬約五十步，水漸漸深，深到二十呎或更深。但因漲潮和退潮的推磨，以及該河水夾流的雜物，所以沙洲充斥，不過細心航行，還可以輕易繞行[114]。」(

「溯該河航行約 1/4 荷哩，就看見一片監實忉坦而狹窄的陸地，連接上述長出尖銳根狀物的沼澤地。在那裡一點都沒有中國舢舨停泊過的痕跡，那一塊地在河水退落之後，因為有很多鹽順，太陽一曬就曬出自然的鹽來，在陽光照耀之下閃麗光亮，旅人為之眼刺。如果這禑自然再略加我們或是中國人的努力，那麼在那裡必然可建造鹽田[115]。」

「Hammekan（含西港）溪和 Tickeran（直加弄）溪，包含蕭壠地區邊緣直到岸邊，因為位於魍港南邊那條淡水的蕭壠溪的溪口也一貧發賸[116]。」

「牧師 Cravius 在蕭壠，沒有通知我們，就私自用他自己的印章和權力發行人頭稅單給含西港的中國人[117]。」

「在 Tickeran 和 Hammekam 的鄉村詴辦屠豬和燒製 Arack 酒的賸售。[118]」

2.清領時期：

《諸羅縣志》記載：**「竿寮港（海汊。有渡，小杉舨頭船到此渡客，並載五穀、糖、菁貨物）、直加弄港（海汊。小杉舨頭船到此載五穀、糖、菁**

[113]江樹生譯，〈蕭壠城記記〉，頁 80。
[114]江樹生譯，〈蕭壠城記記〉，頁 80
[115]江樹生譯，〈蕭壠城記記〉，頁 80。
[116]江樹生譯，〈蕭壠城記記〉，頁 127。
[117]江樹生譯，〈蕭壠城記記〉，頁 211。
[118]江樹生譯，〈蕭壠城記記〉，頁 476。

貨物。港水入至安定里東保止)、西港仔(海汊。有港。小杉舨頭船到此渡客,並載五穀、糖、菁貨物。港水入至安定里西保止。港口有魚塭)、含西港(海汊。小杉舨頭船到此載五穀、糖、菁貨物。港水入至安定里西保止。港口有魚塭)。」[119]

《諸羅縣志》記載:「**竿寮渡、西港仔渡、含西港渡、直加弄渡(以上四渡,俱屬安定里。設雙桅杉舨頭船以渡往來行人,水程至府三十里)。**」[120]

《臺灣府志》記載:「**西港仔渡、含西港渡、直加弄渡,以上三港渡頭,俱在西定坊小關帝廟口。**」[121]

從《諸羅縣志》的記載康熙年間,竿寮港、直加弄港、含西港和西港仔港應該是四條不同的海汊,分別流注當時的台江內海。竿寮港、直加弄港港水入至安定里東保,西港仔港、含西港港水入至安定里西保。同樣都有小杉舨頭船到此載五穀、糖、菁貨物。並特別記載西港仔和含西港的港口有魚塭。

七股溪,日本時期《臺灣堡圖》標示七股寮溪。「七股寮溪」在上下「七股寮庄」的南北邊,後期可能因七股寮庄而命名。七股溪是嘉南平原上一條小溪流。上游可能在後營聚落,下游流注七股潟湖。雖然是小小的溪流,但七股溪的故事卻精彩動人。荷蘭時期,七股溪的名字稱為含西港溪,清代是含西港港汊「**七股溪往上游在西港分成兩條,北邊叫頂頭港,即含西港,南邊叫下頭港,南邊叫下頭港。**」 日本時期的七股寮溪,後來少了寮字,稱七股溪,現在因為俱有排水的功能稱流厝大排。雖然每個朝代的名字都不一樣,且是短短的小河流,但在歷史文化上,可以說台江內海相當重要的河流。

要深入了解七股溪的流路與聚落間的關係,就要從明治 37 年(1898-1904)完成的實測圖-《臺灣堡圖》去分析判斷。《臺灣堡圖》所繪的河道,幾乎是天然河道,早期河道與聚落的關係相當密切。從《臺灣堡圖》去探討七股寮溪的流路與聚落分布。從堡圖的標示上七股寮溪的源頭,在謝厝寮聚落,後營聚落往

[119] 周鍾瑄,《諸羅縣志》,頁 16-17。
[120] 周鍾瑄,《諸羅縣志》,頁 16-17。
[121] 高拱乾,《臺灣府志》,頁 43。

西南流。謝厝寮聚落與後營聚落附近形成珊瑚形埤塘式水道。這樣的水道在臺南市相當多。鐵線橋海汊、茅港尾海汊都會出現。珊瑚式港道往西南流，似乎看到的是封閉性的珊瑚式埤塘，史前時期應該有水道相通。從套圖中可以看到與下中洲和大竹林北邊的水道相通。

圖 3-4-3、七股溪河道聚落關係圖(資料來源：臺灣百年歷史地圖網站)

荔枝林聚落與打鐵的西南邊有 1 條水道，經土庫聚落後南流，與姑媽宮聚落和烏竹林聚落往西流，經雙張廊聚落西流的水道在西港仔聚落東北相會，再西流經西港仔聚落北，再南流到南海埔北，形成萎縮形流路。

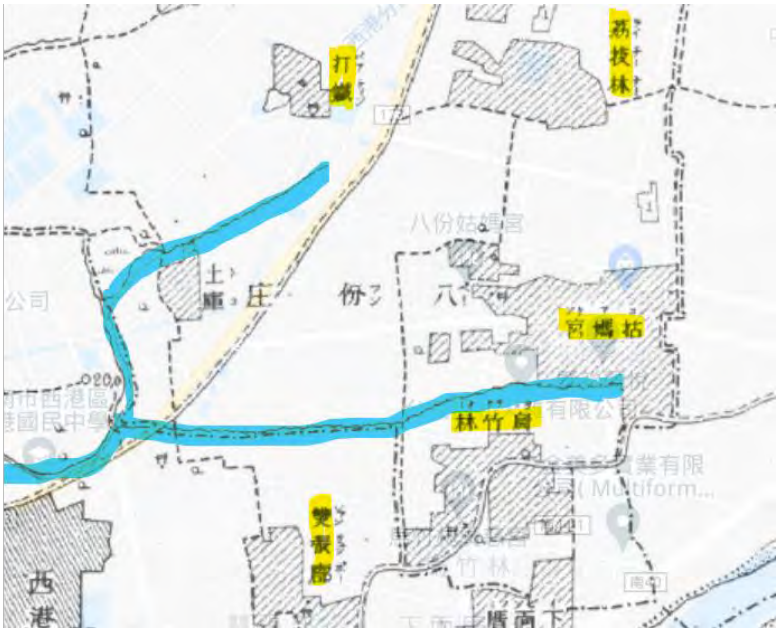


圖 3-4-4、七股溪河道聚落關係圖(資料來源：臺灣百年歷史地圖網站)

為何會形成萎縮形流路，推測這條流路是康熙年間的西港仔海汊，應該是受曾文溪改道推擠的影響。推測這條水道應該是經南海埔西側出台江內海。但在道光 25 年（1825）曾文西改道北流，經南海埔聚落南側北流與含西港海汊在外渡頭匯。西港海汊反轉北流與成為含西港海汊的支流。慶安宮沿革提到鄭成功部將由含西港經水路到西港仔駐紮。在明鄭或康熙年間，可能含西港海汊與西港仔海汊是有水道相通。

圖 3-4-5 七股溪河道聚落關係圖(資料來源：臺灣百年歷史地圖網站)

西港仔海汊北流經大竹林聚落與下中洲聚落中間在含西港聚落東側與含西港海汊匯流，成為七股溪的支流。

圖 3-4-6 七股溪河道聚落關係圖(資料來源：臺灣百年歷史地圖網站)

西港仔海汊與含西港海汊在含西港聚落東側匯流後，再往西流，經許厝聚落，往西在含西港聚落與劉厝聚落間再往西流。

圖 3-4-7 七股溪河道聚落關係圖(資料來源：臺灣百年歷史地圖網站)

含西港溪，從含西港聚落與劉厝聚落中間，經中庄與外渡頭聚落南側，在外渡頭聚落與港墘聚落間，又有 1 支流來匯。這支流又有兩分流，一在港墘聚落東，一在港墘聚落西與七股溪相會，形成很獨特的水道。這條水道推測是道光 25 年（1845）曾文溪改道北流的水道。這條水道南邊的聚落是塭仔內及蚶寮。

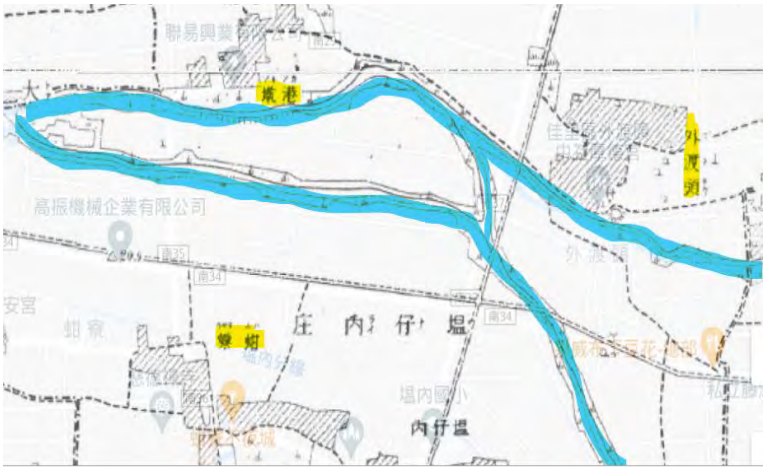


圖 3-4-8 七股溪河道聚落關係圖(資料來源：臺灣百年歷史地圖網站)

七股溪與曾文溪（1845 年）的兩分流後繼續往西流北邊先經大寮聚落及鹽埕地聚落，南邊是頂破坪聚落。

圖 3-4-9 七股溪河道聚落關係圖(資料來源：臺灣百年歷史地圖網站)

經鹽埕地聚落後在上七股寮聚落西側後突然北轉再南流經下七股寮聚落再西南流，上下七股寮間形成很奇特的曲流。下七股寮聚落又有 1 支流來會。推測這條溪流是（1840 年）曾文溪的沿長河。曾文溪沿長河的推擠，迫使七股溪出現港汊形成奇特的曲流。

圖 3-4-10 七股溪河道聚落關係圖(資料來源：臺灣百年歷史地圖網站)

過了下山寮聚落與下七股寮聚落後再往西南流又有 1 支流相會，推測與曾文溪的沿長河有關。再往西南流，七股溪與三股溪先後流注當時的國聖港。國聖港應該是台江內海的殘跡，在《臺灣堡圖》明確的標出。

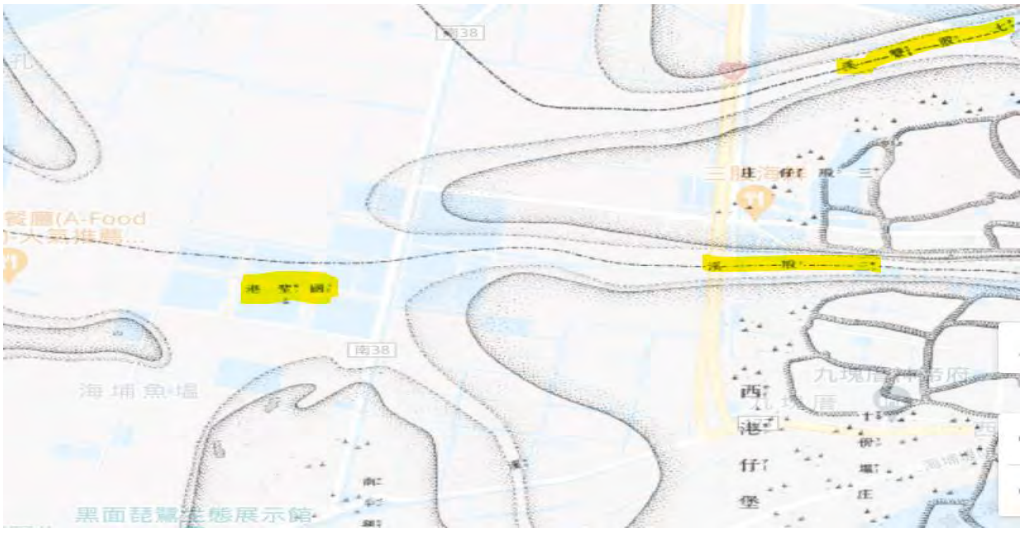


圖 3-4-11、七股溪河道聚落關係圖(資料來源：臺灣百年歷史地圖網站)

（二）七股溪聚落歷史與考古調查

荷蘭時期對七股溪沿線的村社記載不多，明鄭時期的村社同樣記載也很少，大部分留下的是營盤有關的村落。清代康乾時期的村社零星記載在「方志」裡，道光年間《嘉義縣輿圖街市》記載較多街庄。《嘉義縣輿圖街市》記載：「**安定里西港仔保村庄：西港仔街（距城八十里）、蕭壠街、番仔寮庄、石子瀨庄、營庄、東鞍寮庄、樣仔林庄、蚶西港庄、中社仔庄、外渡頭庄、苓仔寮庄、頂山仔腳、馬沙溝庄、青鯤身庄、篤加庄、山仔寮庄、漚汪庄、蚵壳港庄、蘆竹溝庄。**」西港仔保總共記載 19 個街庄。同治年間《臺灣府輿圖纂要》記載：「

> **安定里西港保（莊二十四。城西南方八十里起）：中洲仔莊（八十里）、謝厝寮莊（八十里）、八份寮莊（八十二里）、外路頭莊（八十二里）、烏竹林莊（八十二里）、大竹林莊（八十二里）、南海埔莊（八十二里）、大塭寮莊（八十二里）、蠔殼港莊（八十二里）、後營莊（八十二里）、盧竹崙莊（八十二里）、塗庫莊（八十二里）、芋寮莊（八十二里）、沙塵仔莊（八十二里）、西港仔莊（八十三里）、雙張廓莊（八十三里）、含西港庄（八十三里）、姑媽莊（八十三里）、大西莊（八十三里）、打鐵莊（八十三里）樣仔林莊（八十四里）、荔芝林莊（八十五里）、掘仔頭莊（八十五里）、海寮莊（八十五里）。**」

總共記載 24 個庄。這些聚落的歷史我們了解不多。為了探討七股溪跟其沿線聚落的發展，透過日本時期完成實測的《臺灣堡圖》所標示的河道與聚落，再從這些聚落的族譜和廟宇沿革找尋聚落的歷史。「**戲散戲臺應猶在**」再透過考古調查，從地表採集先民的遺物或找尋遺跡，以印證先民生活過的聚落歷史。

道光年間《嘉義縣輿圖街市》記載：

> 「**安定里西港仔保村庄：西港仔街（距城八十里）、蕭壠街、番仔寮庄、石仔瀨庄、營庄、東鞍寮、樣仔林、蚶西港庄、中社仔庄、外渡頭庄、苓仔寮庄、頂山仔腳、馬沙溝庄、青鯤身庄、篤加庄、山仔寮庄、漚汪庄、蚵壳港庄、蘆竹溝庄。**」國立臺灣大學，《臺灣歷史數位圖書館》，檔名：ntu-2452978-0051000538.txt

> 「**安定里西港保（莊二十四。城西南方八十里起）：中洲仔莊（八十里）、**

謝厝寮莊（八十里）、八份寮莊（八十二里）、外路頭莊（八十二里）、烏竹林莊（八十二里）、大竹林莊（八十二里）、南海埔莊（八十二里）、大塭寮莊（八十二里）、蠔殼港莊（八十二里）、後營莊（八十二里）、盧竹崙莊（八十二里）、塗庫莊（八十二里）、芋寮莊（八十二里）、沙塵仔莊（八十二里）、西港仔莊（八十三里）、雙張廓莊（八十三里）、含西港庄（八十三里）、姑媽莊（八十三里）、大西莊（八十三里）、打鐵莊（八十三里）樣仔林莊（八十四里）、荔芝林莊（八十五里）、掘仔頭莊（八十五里）、海寮莊（八十五里）。」（輿圖纂要，1996：187）

從《臺灣府輿圖纂要》的記載中八份莊與姑媽莊應該是兩個不同的聚落，但從《臺灣堡圖》的標示中可能兩聚落已合為一個聚落在西港仔海汊沿岸，烏竹林、雙張廓、西港仔、南海埔、都在西港仔海汊沿岸。大竹林、中洲仔、含西港都在含西港海汊沿岸。從 1860 年左右的莊頭記載，當時的海寮，隸屬安定里西港仔保，可以推測，曾文溪流路應該在海寮莊南。

劉厝聚落在七股溪（劉厝大排）南岸。隔著七股溪與含西港相望。因為是劉氏家族建立的庄頭。劉姓開臺祖劉登魁（1639-1714）。2011 年劉厝兩座古墓出土，均在七股溪南岸不遠處，已深埋約 4 公尺。從古墓的出土，可以見證劉厝聚落應該早在康熙年間就已經出現。從古墓深埋，當時聚落的遺跡遺物應該還深埋地底。

從《臺灣堡圖》標示研判劉厝在清末應該還是大聚落，只是《臺灣府輿圖纂要》記載西港仔保 24 個莊，鄰近的含西港和大竹林都有被記載，唯獨遺落劉厝。

從《臺灣堡圖》研判七股寮溪（含西港海汊）的支流在外渡頭聚落東側與七股寮溪相會。相會處出現兩分流，在海汊港的流路上，不應該出現這樣的分流。這條支流其上游在南海埔聚落附近，離改道南流的曾文溪很近，推測應該道光 25 年（1845）曾文溪改道南流後的流路，後來演變成斷頭河。對這段溪流做過考古調查，沿線沒有發現史前或歷史時期的遺物，推斷不是古河道。

表 3-4-1、西港區歷代行政區劃表

時間	行政區名稱
明鄭時期	天興州永定里
康熙時期	諸羅縣安定里西保
乾隆時期	嘉義縣安定里西保
道光十五年	嘉義縣安定里西港仔堡
光緒二十八年（明治 34 年）	鹽水港廳西港仔堡
宣統元年（明治 42 年）	台南廳西港仔堡
民國九年（大正 9 年）	台南州北門郡西港庄
民國三十五年	台南縣西港鄉

資料來源：李淑玲，「西港聚落的與開發之研究」

1.後營聚落：

「明鄭時代，後營即為鄭氏設鎮之處。…鄭成功入臺之後，為解決軍糧的來源問題，於是便採取屯墾之制，除了留守安平和承天府的禁衛軍，大批軍隊都向南、北二路找地開墾，當時北路之前進部隊至古天興縣治佳里興，而後援部隊則設鎮屯田於西港仔東北，故稱後營。」[122]

「後營：傳為明鄭設鎮的遺跡，係泉州蔡姓所入墾之庄。蔡、方為此庄大姓。」[123]

明鄭時期，很多營盤都設在港汊沿岸，後營，應該是明鄭駐軍用來監控麻豆社與蕭壠社間重要的軍事要地，陸路、水路交通較為方便的地方。從《臺灣堡圖》研判，後營聚落應該在七股寮溪的上游，只是水道沒有明顯標示出來。推測明鄭時期的後營應該在珊瑚狀水道的末端。

考古調查：後營聚落的水道已經改變，非天然水道，是截彎取直的河道，經套圖找出水道大概位置，多次調查後營聚落，沒有發現史前陶片及明清時期聚落留下的硬陶及青花瓷。

[122] 方淑美，《臺灣地名辭書卷七：臺南縣》，頁 589
[123] 黃文博，《南瀛地名誌北門區卷》，頁 318

2.謝厝寮聚落：

(1(1)過往歷史：

同治年間《臺灣府輿圖纂要》記載謝厝寮莊。

日本時期：《臺灣堡圖》標有謝厝寮聚落

(2)現今情況：

「謝淡格人稱無齒淡仔（1847）慶安宮中所藏【恩威並濟】其上亦書總理謝淡格。俚諺【橫直走七里，面前雙張，油車在頭庫】換句話說，它的士地可以從頂土庫連到下宅。」[124]

「今佳里三五甲鎮山宮還存有一上刻【道光丙午年（1864）弟子謝淡格叩謝池府千歲爺】等字的香爐。」[125]

從慶安宮歷史沿革資料判斷謝厝寮在康熙年間已成庄。

(3)考古調查：

謝厝寮聚落的水道已經改變，非天然水道，是截彎取直的水圳，經套圖找出水道大概位置，在水圳南邊的農地，發現大量的發現硬陶及青花瓷及清代三合土的墓葬遺構。

圖 3-4-12、謝厝寮聚落

[124] 珍藏我們的西港網路-謝厝寮仔

[125] 珍藏我們的西港網路-謝厝寮仔

圖 3-4-13、謝厝寮聚落歷史遺址

3.荔枝林聚落：

圖 3-4-14 清康熙臺灣輿圖標有荔枝庄

康熙年間的《康熙輿圖》就標有荔枝林地名。同治初年的《臺灣府輿圖纂要》記載安定里西港仔保 24 庄，其中一庄就是荔芝林。日本時期的《臺灣堡圖》標有荔枝林聚落。

圖 3-4-15、荔枝林歷史遺址

4.打鐵聚落：

(1)過往歷史：

同治年間《臺灣府輿圖纂要》記載打鐵莊。

日本時期：《臺灣堡圖》標有打鐵聚落。

從慶安宮歷史沿革資料判斷打鐵在康熙年間應該已成庄。

(2)考古調查：當地農民所說打鐵聚落南邊還留有明顯水道，水道北邊分布大量的硬陶及青花瓷。南科考古隊曾採集到明鄭時期的遺物。

圖 3-4-16、打鐵歷史遺址

5.烏竹林聚落

(1)過往歷史：

同治年間《臺灣府輿圖纂要》記載烏竹林莊。

日本時期：《臺灣堡圖》標有烏竹林莊。

(2)現今情況：「祖先追隨鄭成功，驅荷覆滿，恢明復漢，由頂耳門登陸，軍分一旅紮西港仔保烏竹林，始奠廟基。」（資料來源：文化資源地理資料系統）烏竹林廣慈宮沿革提到祖先追隨鄭成功，由鹿耳門登陸，軍分一旅紮西港堡烏竹林。從廣慈宮沿革推斷明鄭時期烏竹林地名已經出現，清代成為安定里西港仔保的一個庄頭。

(3)考古調查：為了證實烏竹林聚落的歷史，多次調查烏竹林與姑媽宮間水道，目前暫無發現歷史時期遺跡遺物，劉益昌助理鄒騰露發現 2 件史前陶片

6.八份與姑媽宮聚落

(1)過往歷史：

清代：「康熙 48 年（1709）諸羅知縣劉作楫奉巡撫張伯行通令建社學，在邑里漢庄者八以教漢童，本宮亦為其中之一。」[126]

《諸羅縣志》記載：「在邑里漢莊者八，以教漢童：一在縣內紅毛井邊。一在新化里八灶莊。一在善化里關帝廟後。一在開化里觀音宮。一在孜定里姑媽廟。一在打貓莊。一在斗六門莊。一在半線莊營盤邊。（以上八所康熙四十八年知縣劉作楫奉巡撫張伯行通行建）。」[127]又載：「姑媽廟：在孜定里東保，不知所祀何神。今為社學。[128]

同治年間《臺灣府輿圖纂要》記載八份與姑媽宮莊

日本時期：《臺灣堡圖》標有八份與姑媽宮。

(2)現今研究：

「八份：在西港仔東北邊，昔因先术分成八份在此開墾，故祿八份，庄廟

[126] 姑媽宮-文化資源地理資料系統
[127] 周鍾瑄，《諸羅縣志》，頁 79。
[128] 周鍾瑄，《諸羅縣志》，頁 283。

姑媽宮主祀鄞、何、李、紀等四以姑，相傳創廟於明末。」[129]

「八份：據傳 150 年前，有 8 名陳姓先术來此開墾共却經營一間糖廍，所以祿為八份，當地尚留有【廍地仔】地名。」（顏尚文：2005:93）《珍藏西港·常术文化卷》綜合諸家說法，目前西港地區最早文獻記載的聚落或地名就是含西港。次早的文獻記載就是「姑媽廟」。《諸羅縣志》在康熙 48 年（1708）就有漢莊教漢童的的記載。「姑媽廟」是否為明萬曆八年（1579）或明末的廟宇已不可考，但可以確定的在康熙年間是漢人的廟宇。為何要特別強調漢莊，最有可能在康熙年間，西港地區主要居民還是以西港仔社人為主。當時沒有記載「姑媽廟」是一個聚落或是一座廟，或是因廟名而成為聚落，還是一個聚落的一座廟。但在道光年間的《嘉義縣輿圖街市》西港仔保沒有八份與姑媽廟的村莊記載。到了同治年間的《臺灣府輿圖纂要》就有「八份寮莊」和「姑媽莊」同時記載。在日本時期的《臺灣堡圖》只標「姑媽宮」聚落，整個聚落周邊又標示「八份莊」。從《臺灣府輿圖纂要》的記載中八份莊與姑媽莊應該是兩個不同的聚落，但從《臺灣堡圖》的標示中可能兩聚落已合為一個聚落。現今「姑媽宮」是八份聚落的庄廟。

(3)考古調查：目前沒有任何發現。

7.雙張廍聚落

(1)過往史料：

同治年間《臺灣府輿圖纂要》記載雙張廍莊。

日本時期：《臺灣堡圖》標有雙張廍聚落。

(2)現今情況：

「聚落由來和製糖產業有着密切的關係。廍指的是製糖的場所，又叫做糖廍、蔗廍。根據《安平縣雜記》記載，傳統製糖間以張為單位，一張代表一座糖廍，兩座糖廍則稱之為雙張廍。雙張廍和鄰近的八份庄、下面厝、烏竹林等

[129] 黃文博，《南瀛地名誌北門區眷》，頁 298

聚落都是乾隆 49 年（1784）姑媽宮開始舉辦西港刈香就參與祭典的庄頭。[130]

雙張廍位於西港仔海汊的上游。《諸羅縣志》記載舢板頭船在西港仔港載人、五穀、糖、菁貨物。其中特別記載糖，糖是康熙年間重要的物產，雙張廍生產的糖，再經由水路運往西港仔港，再由西港仔海汊運往郡城小關帝廟口。

(3)考古調查：在雙張廍現有聚落北側，發現大量的青花瓷，當地農民說清代的雙張廍是千人的大庄頭。

圖 3-3-17、雙張廍歷史遺址

8. 塗庫聚落

(1)史前遺址

西港・土庫遺址

[130]李漢鵬，雲林國家文化記憶庫

方格座標：E167594×N2559884m。

所屬水系：劉厝大排。

地理區位：嘉南平原-曾沖積平原。

相關道路：臺 19：125.8K。

簡要描述：位於西港聚落臺 19 東側，原土庫聚落上的魚塭和農地。 遺物分布：主要分布魚塭邊坡及提岸分布較大量陶片。

文化遺物：：陶片、陶環、青花瓷及萬曆銅錢。

研究簡史：1.2003 年許清保、許懷哲調查發現。

2.2008 年臺南縣考古遺址調查與研究計畫

（第一期-溪北地區）鄒騰露、吳佩秦調查。

（資料來源：劉益昌、許清保、顏廷伃）

(2)清領時期：

同治年間《臺灣府輿圖纂要》記載塗庫莊。

日本時期：《臺灣堡圖》標有土庫聚落。

(3)現今情況：

「頭庫庄：日本時期（1903 年）僅剩 10 戶 31 人，今已片瓦不存。據查頭庫或書土庫、圖庫。清末鼎盛時還分頂土庫、下土庫。」[131]

土庫（Taga）應該是南島語，菲律賓（Tagalan）族的母語（Taga）就是本地人(原住民)。推測原蕭壠社或其祖先的村社，後來漢人進入融合的聚落。西港土庫的地理位置相當好，推測康熙年間的土庫，位於含西港海汊的上游及西港港海汊的上游聚落。靠含西港海汊是後期所稱的頂土庫，西港仔海汊北邊是下土庫，庄域範圍頗大。從《臺灣堡圖》的標示及地方文史研究者及訪談當地較年長農民的說法。土庫清代聚落頗大，又有叫做柳仔港的港口。

[131]資料來源：網路，珍藏我們的西港-頭庫庄

(4)考古調查：

在當地農民稱為土庫柳仔港附近的魚塭邊坡，發現史前文化遺址-西港・土庫遺址。遺址出土有越南景興通寶銅錢及萬曆通寶銅錢。魚塭南邊農地發現大量青花瓷及硬陶，分布範圍相當廣。

圖 3-3-18、土庫柳仔港石車

9.西港仔聚落

(1)清領時期：

《諸羅縣志》記載：「**竿寮港（海汊。有渡，小杉舨頭船到此渡客，並載五穀、糖、菁貨物）、直加弄港（海汊。小杉舨頭船到此載五穀、糖、菁貨物。港水入至安定里東保止）、西港仔（海汊。有港。小杉舨頭船到此渡客，並載五穀、糖、菁貨物。港水入至安定里西保止。港口有魚塭）、含西港（海汊。小杉舨頭船到此載五穀、糖、菁貨物。港水入至安定里西保止。**

港口有魚塭)。」[132]

《諸羅縣志》記載:「竿寮渡、西港仔渡、含西港渡、直加弄渡(以上四渡,俱屬安定里。設雙桅杉舨頭船以渡往來行人,水程至府三十里)。」[133]

《臺灣府志》記載:「港九所共額徵港餉銀三百九十兩零一錢九分六釐八毫。」[134]

《臺灣府志》記載:「西港仔渡、含西港渡、直加弄渡,以上三港渡頭,俱在西定坊小關帝廟口。」[135]

《臺灣府志》記載:「直加弄、西港仔、含西港一所徵銀九十七兩三錢七分二釐八毫。」[136]

《諸羅縣志》記載:「樵採捕魚之船,以所載記其擔數而徵餉,謂之樑頭,以港之大小為額,賸港抽稅於港內捕魚之眾而總輸於官,謂之港餉。」[137]

《平臺紀略》記載:「己酉,朱一貴復遣李勇、吳外……郭國正等率賊眾數萬人,駕牛車,列盾為陣,復犯安平……有西港士民,具羊酒到安平鎮,叩迎王師,載家屬為質,願引大兵從西港仔登岸殺賊。提督施世驃然之。庚戌夜,密遣林亮、魏大猷、洪平、董方以兵一千二百名往西港……」[138]

乾隆 44 年(1779)檔案:「伊妻表弟吳媽育,住居諸羅縣西港仔社,傍晚走至伊家,口中喘氣,身上帶傷,登時倒地。」[139]

道光 3 年(1823)臺灣鎮總兵觀喜奏摺:「道光元年正月二十七,在逃的胡篤起意和已獲的蘇斷商同糾結嘉邑西港仔陳牛布店。分糾已正 法胡瑤、黃意成……」[140]

道光 6 年記載:「據林傳供,年三十六歲,福建晉江縣人,寄居彰彝,

---

[132] 周鍾瑄,《諸羅縣志》,頁 16-17。
[133] 周鍾瑄,《諸羅縣志》,頁 34。
[134] 蔣毓英,《臺灣府志》,頁 90。
[135] 高拱乾,《臺灣府志》,頁 43。
[136] 高拱乾,《臺灣府志》,頁 137。
[137] 周鍾瑄,《諸羅縣志》,頁 96。
[138] 藍鼎元,《甿臺紀略》,頁 14-15。
[139] 國立臺灣大學,《臺灣歷史數位圖書館》,檔名:ntul-3052674-0030900329.txt
[140] 國立臺灣大學,《臺灣歷史數位圖書館》,檔名: ntul-3052747-0022700237-txt

在西港仔外洋，先後行劫米船接臧一次，過船搜臧一次。」[141]

道光 13 年記載：「十一月初五日，進兵西港仔，盤獲間細郭添福，訊得賊中虛實。張丙問大軍至，信約各股首，集眾至嘉義縣迤南預備。」[142]

道光 14 年（1834）記載：「以二十名同外委一員，駐劄蕭壠，為蕭壠汛，以七名駐劄距離蕭壠五里之西港仔，歸蕭壠汛外委管轄。」[143]

道光年間記載：「蕭壠溪渡筏壹隻，為茄冬仔庄、西港仔往來大路。」[144]

同治 7 年（1868）記載：「自臺嘉五虎寮、學甲、漚汪、西港仔等莊，北至彰淡一帶地方，所有戴逆案內漏網要犯及各鄉土匪無不僅力捕獲。」[145]

同治 8 年（1869）記載：「西港仔塘：歸蕭壠汛分防，舊設兵七名。同治八年裁。」[146]

道光年間《嘉義縣輿圖街市》記載：「安定里西港仔保村庄：西港仔街（距城八十里）、蕭壠街、番仔寮庄、石仔瀨庄、營庄、東鞍寮、樣仔林、蚶西港庄、中社仔庄、外渡頭庄、苓仔寮庄、頂山仔腳、馬沙溝庄、青鯤身庄、篤加庄、山仔寮庄、漚汪庄、蚵壳港庄、蘆竹溝庄。」[147]t

同治年間《臺灣府輿圖纂要》記載：「安定里西港保（莊二十四。城西南方八十里起）：中洲仔莊（八十里）、謝厝寮莊（八十里）、八份寮莊（八十二里）、外路頭莊（八十二里）、烏竹林莊（八十二里）、大竹林莊（八十二里）、南海埔莊（八十二里）、大塭寮莊（八十二里）、蠔殼港莊（八十二里）、後營莊（八十二里）、盧竹崙莊（八十二里）、塗庫莊（八十二里）、芋寮莊（八十二里）、沙塵仔莊（八十二里）、西港仔莊（八十三里）、雙張廊莊（八十三里）、含西港庄（八十三里）、姑媽莊（八十三里）、大西莊（八

[141] 國立臺灣大學，《臺灣歷史數位圖書館》，檔名：ntu-GCA0021-0004000065-0058969.txt
[142] 國立臺灣大學 ，《臺灣歷史數位圖書館》，檔名：ntu-GCA036b-0020800217-0066529.txt
[143] 國立臺灣大學，《臺灣歷史數位圖書館》，檔名：ntu-GCA0030-0008200103-006779.txt
[144] 國立臺灣大學，《臺灣歷史數位圖書館》，檔名：ntu-2452978-0050600508.txt
[145] 國立臺灣大學 ，《臺灣歷史數位圖書館》，檔名 ：ntu-GCM0006-0006900071-0000148.txt
[146] 國立臺灣大學，《臺灣歷史數位圖書館》，檔名：檔名：ntu-1985006-00651000676.txt
[147] 國立臺灣大學，《臺灣歷史數位圖書館》，檔名：ntu-2452978-0051000538.txt

十三里）、打鐵莊（八十三里）樣仔林莊（八十四里）、荔芝林莊（八十五里）、掘仔頭莊（八十五里）、海寮莊（八十五里）。」[148]

圖 3-4-19、西港仔慶安宮北可能會有史前遺址

荷蘭時期西港仔（Sai-káng-á）跟含西港（Hammekam）在應該都是蕭壠社的支社。從地理位置判斷，兩地都是南島語族喜歡的小河流沿岸階地。只是荷蘭文獻只記載含西港，沒有記載西港仔。但從乾隆 44 年（1779）的檔案記載「**諸羅縣西港仔社**」及乾隆 27 年的《續修臺灣府志》記載「**西港仔街，濱海民番貿易**」可以印證西港仔是荷蘭時期的村社。因為西港仔距離蕭壠大社遠。荷蘭時期要從熱蘭遮城到蕭壠大社，當然選擇含西港。明鄭時期，鄭成功的部將應該會選擇從鹿耳門直西港仔水道直接駐紮在西港仔社附近。康熙年間西港仔海汊是台江內海重要的貿易港口，商業貿易鼎盛，往來貿易的商人絡繹不絕，舢板

[148]盧嘉興，〈臺南縣鹽場史略〉，《輿圖纂要》，頁 187。

頭船運送糖米布等民生重要物品到郡城。漢人剛開始會選擇番人居住的西港社周邊後，會逐漸混居，發展為番漢涵化的聚落。乾隆年間漢人的影響力擴大，形成漢尊番卑的街市，西港仔跟其他諸羅縣的番社的發展演變過程一樣。乾隆年間的「**西港仔街**」，延續到道光年間《嘉義縣輿圖街市》記載：「**安定里西港仔保村庄：西港仔街（距城八十里）**」。同治年間《臺灣府輿圖纂要》記載隸屬於西港仔保有 24 個庄頭，這時候僅記載西港仔庄。康乾年間與郡城貿易重鎮的西港仔海汊港地位漸失，同治年間逐漸從熱鬧的西港仔街轉變成西港仔庄。因為西港仔港軍商港地位重要。從古文書的記載，康熙年間的朱一貴事件，道光年間的張丙事件，同治年間的戴潮春事件都跟西港仔有所關連。道光年間可能因曾文溪在西港仔附近屢屢改道，康乾年間與郡城貿易重鎮西港仔港兼具軍商港地位因此逐漸沒落，同治年間《臺灣府輿圖纂要》的記載，康乾年間熱鬧繁榮的西港仔街已經轉變成西港仔庄，做為軍事要地的汛塘也歸蕭壠汛管轄，同治 8 年裁撤。

圖 3-4-20、西港仔與南海埔交界魚塭出土海蜷，近海岸線

圖 3-4-21、西港仔海汊遺跡

圖 3-4-22 中洲仔聚落位於水道匯流處

10.中洲仔（下中洲）聚落：

(1)過往以前：

同治年間《臺灣府輿圖纂要》記載中洲仔莊。

日本時期：《臺灣堡圖》標有下中洲聚落。

(2)現今研究：

「台江陸浮前，中洲正好位於含西港與西港之間，景象甚榮。」[149]

從《臺灣堡圖》的標示，下中洲隔著七股寮溪水道與大竹林相望。水道往北西轉就是含西港，水道往南後東轉就是西港仔港。推斷康熙年間含西港跟西港仔港都是繁華熱鬧的地方，乾隆年間西港仔已經發展為街市。中洲仔在康熙年間，熱鬧繁榮有其地理優勢的背景。康熙年間，含西港和西港仔港都是台江內海運送五穀、糖、菁貨物重要的海汊港。

11.大竹林聚落：

(1)過往以前：

日本時期：《臺灣堡圖》標有大竹林聚落。

(2)現今研究 ：

「大塭寮保安宮舊廟建於康熙 51 年（1712）。」[150]

「大竹林：九世祖郭開高、郭闢高、郭旋和和十世郭夢嚴攜奉媽祖入臺所墾之庄。」[151]

「肇基始祖開高公闢……順治 18 年（1661）隨鄭成功先後入臺 ，卜居大竹林，開墾本村。」[152]

(3)考古調查：

曾經多次調查劉厝和大竹林聚落旁邊的水道「劉厝中二排」（南海埔分線）沒有發現任何史前及明清時期的遺跡遺物。研判應該已經深埋，劉登魁（1639-1714）生卒在荷蘭康熙年間。經 2001 年考古發掘，古墓重見天日，共計 288 年。從 288 年能夠深埋 13 臺尺（約 4 公尺）推測是曾文溪流經附近，帶來大量的沙泥，累積性的掩埋，所造成的結果。推斷「劉厝中二排」是道光 25 年（1845）曾文溪改道的流路。

---

149 施添福主編《臺灣地名辭書卷七：臺南縣》，頁 597

150（資料來源：汾陽殿　文化資源地理資訊系統）

151 黃文博，《南瀛地名誌·北門區卷》頁 311

152 資料來源：汾陽殿文化資源歷史資訊系統

12.劉厝聚落：

(1)聚落概況

劉厝聚落在七股溪（劉厝大排）南岸。隔著七股溪與含西港相望。是劉氏家族建立的庄頭。但從《臺灣堡圖》標示研判劉厝在清末應該還是大聚落，只是道光年間的《嘉義縣輿圖街市》記載西港仔保 19 個街庄及同治年間《臺灣府輿圖纂要》記載西港仔保 24 個莊，鄰近的含西港和大竹林聚落都有被記載，唯獨遺落劉厝聚落。

劉姓開臺祖劉登魁(1639-1714)「**劉家開臺祖劉登魁據說是從含西港上岸。**」[153]從荷蘭時期的文獻推測，含西港村落，應該是荷蘭時期蕭壠社的支社，這個社由蕭壠牧師 Cravius 管轄。這個村社住有中國人。劉登魁（1639-1714）幾歲由大陸來臺，但從年代推算，有可能是荷蘭時期就來含西港。荷蘭時期，港道兩岸，應該是含西港村社的領域。後來劉登魁家族慢慢在南岸發展成為劉厝聚落的可能性極高。

圖 3-3-23、西港劉厝古墓

[153] 施添福主編，《臺灣地名辭書卷七：臺南縣》，頁 387

圖 3-4-23 劉氏族譜

(2)考古調查：曾經多次調查劉厝和大竹林聚落旁邊的水道「劉厝中二排」（南海埔分線）沒有發現任何史前及明清時期的遺跡遺物。研判應該已經深埋，劉登魁（1639-1714）生卒在荷蘭康熙年間。經 2001 年考古發掘，古墓重見天日，共計 288 年。從 288 年能夠深埋 13 臺尺（約 4 公尺）推測是曾文溪流經附近，帶來大量的沙泥，累積性的掩埋，所造成的結果。推斷「劉厝中二排」是道光 25 年（1845）曾文溪改道的流路。對於劉厝聚落北側的蚶西港聚落，就完全不一樣，溪北的含西港聚落東側的農地可以發現大量清代的青花瓷。

13.含西港聚落

(1)荷蘭時期：

〈蕭壠城記記〉記載：**「從大員航往蕭壠城，要從大員去蕭壠，在那時候，船要針指向東北東，一直航到六、七個完全平坦，毫無丘陵，有綠色草叢而不長樹木的小島，讓小島都從船的西邊消失。這些小島的長度約有二、三個步槍的射程。過了這些小島，水漸漸地淺，從五呎、四呎、三呎，而漸漸淺到流求海岸的淹水之地和沼澤地，那裡很淺，水深不到一呎，最深處也不超過一點半呎。又從黑土裡長出尖銳的根狀物，所以船不能前進，必須換**

中國的舢舨船。航越上述那些小島，再航行一個砲彈的射程，就到達上述淹水的地方。從上述大員海邊到這淹水之地，一共約有四、五浬的航程。」[154]

「在那裡有一個河口，那個河口的入口處，寬約五十步，水漸漸深，深到二十呎或更深。但因漲潮和退潮的推磨，以及該河水夾流的雜物，所以沙洲充斥，不過細心航行，還可以輕易繞行。」[155]

「溯該河航行約 1/4 荷哩，就看見一片監實平坦而狹窄的陸地，連接上述長出尖銳根狀物的沼澤地。在那裡一點都沒有中國舢舨停泊過的痕跡，那一塊地在河水退落之後，因為有很多鹽鹵，太陽一曬就曬出自然的鹽來，在陽光照耀之下閃麗光亮，旅人為之眼刺。如果這種自然再略加我們或是中國人的努力，那麼在那裡必然可建造鹽田。」[156]

「Hammekan（含西港）溪和 Tickeran（直加弄）溪，包含蕭壠地區邊緣直到岸邊，因為位於魍港南邊那條淡水的蕭壠溪的溪口也一起發賸。」[157]

「牧師 Cravius 在蕭壠，沒有通知我們，就私自用他自己的印章和權力發行人頭稅單給含西港的中國人。」[158]

「在 Tickeran 和 Hammekam 的鄉村試辦屠豬和燒製 Arack 酒的賸售。」[159]

(2)清領時期：

《諸羅縣志》記載：「竿寮港（海汊。有渡，小杉舨頭船到此渡客，並載五穀、糖、菁貨物）、直加弄港（海汊。小杉舨頭船到此載五穀、糖、菁貨物。港水入至安定里東保止）、西港仔（海汊。有港。小杉舨頭船到此渡客，並載五穀、糖、菁貨物。港水入至安定里西保止。港口有魚塭）、含西港（海汊。小杉舨頭船到此載五穀、糖、菁貨物。港水入至安定里西保止。港口有魚塭）。」[160]

---

154 江樹生譯，〈蕭壠城記記〉，頁 80。
155 江樹生譯，〈蕭壠城記記〉，頁 80。
156 江樹生譯，〈蕭壠城記記〉，頁 80。
157 江樹生譯，〈蕭壠城記記〉，頁 127。
158 江樹生譯，〈蕭壠城記記〉，頁 211。
159 江樹生譯，〈蕭壠城記記〉，頁 476。
160 周鍾瑄，《諸羅縣志》，頁 16-17

《諸羅縣志》記載：「**竿寮渡、西港仔渡、含西港渡、直加弄渡（以上四渡，俱屬安定里。設雙桅杉舨頭船以渡往來行人，水程至府三十里）。**」[161]

《臺灣府志》記載：「**港九所共額徵港餉銀三百九十兩零一錢九分六釐八毫。**」[162]

《臺灣府志》記載：「**直加弄、西港仔、含西港一所徵銀九十七兩三錢七分二釐八毫。**」[163]

《諸羅縣志》記載：「**樵採捕魚之船，以所載記其擔數而徵餉，謂之樑頭，以港之大小為額，賸港抽稅於港內捕魚之眾而總輸於官，謂之港餉。**」[164]

乾隆 27 年（1762）的《續修臺灣府志》記載：「**含西港渡：在安定里海汊，縣西南*十里。自開闢後，歸港戶王正雅等設渡濟人，年徵渡稅銀四十二兩七錢三分零充港餉。**」[165]

《欽定平定臺灣紀略》記載：「**又據臺灣道永福、知府楊廷樺稟稱，府城內外僅存兵三千餘名，現在添僱鄉勇萬餘人，以資守禦。三月二十二、三等日，賊漸逼府城，督臣長青親帶官兵、鄉勇，躬自臨陣，多有斬獲。又據臺防同知楊廷理稟稱，北路賊連日焚劫各莊，涵西港為米糧通郡之路，被賊梗塞，府城米價益昂。**」[166]

嘉慶 11 年（1806）浙**江提督**李長庚奏摺：「**奴才查蔡逆小盜船雖經節次攻燒，仍有在洲仔尾、含西港一帶來往，更圍攻擾安平，必得將該逆小盜船撲捕盡淨，絕其爪牙，並將洲仔尾賊寮焚燒。**」[167]

道光年間《嘉義縣輿圖街市》記載：「**安定里西港仔保村庄：西港仔街（距城八十里）、蕭壠街、番仔寮庄、石仔瀨庄、營庄、東鞍寮、樣仔林、**

---

[161] 周鍾瑄，《諸羅縣志》，頁 16-17。
[162] 蔣毓英，《臺灣府志》，頁 90。
[163] 高拱乾，《臺灣府志》，頁 137。
[164] 周鍾瑄，《諸羅縣志》，頁 96。
[165] 余文儀，《續修臺灣府志》，頁 99。
[166] 《欽定平定臺灣紀略》，頁 267。
[167] 臺灣大學，臺灣歷史數位圖書館。檔名：〈ntu-2390484-0160701619〉

蚶西港庄、中社仔庄、外渡頭庄、苓仔寮庄、頂山仔腳、馬沙溝庄、青鯤身庄、篤加庄、山仔寮庄、漚汪庄、蚵壳港庄、蘆竹溝庄。」[168]

《臺灣府輿圖纂要》記載：「**安定里西港保（莊二十四。城西南方八十里起）：中洲仔莊（八十里）、謝厝寮莊（八十里）、八份寮莊（八十二里）、外路頭莊（八十二里）、烏竹林莊（八十二里）、大竹林莊（八十二里）、南海埔莊（八十二里）、大塭寮莊（八十二里）、蠔殼港莊（八十二里）、後營莊（八十二里）、盧竹崙莊（八十二里）、塗庫莊（八十二里）、芋寮莊（八十二里）、沙塵仔莊（八十二里）、西港仔莊（八十三里）、雙張廓莊（八十三里）、含西港庄（八十三里）、姑媽莊（八十三里）、大西莊（八十三里）、打鐵莊（八十三里）樣仔林莊（八十四里）、荔芝林莊（八十五里）、掘仔頭莊（八十五里）、海寮莊（八十五里）。**」[169]

(2)現今情況：

蚶西港開仙真宮廟誌：「**含西港隆盛時期住民有 2000 餘戶，早期先民聚落分布轄內黑士角、東戶、中戶、西戶、大巷溝、十稜仔、後田堀、宅內、黃蘇堀等。**」[170]

＜蕭壠城記＞記載從大員到蕭壠附近的河口的航程約四、五浬的航程。依荷蘭浬計算約 30 公里（1 荷浬=7.7 公里）。現在的大員、蕭壠地名猶在。這一次航程推估，當時走的應該荷蘭時期的台江內海，內海外有六、七個沙洲島。從臺灣島流注台江內海的河流做調查，推測大員往蕭壠，最有可能的河流就是七股溪，當時的河口應該在七股溪鹽埕地附近。七股溪是大員進入蕭壠社最近的一條溪流。應該是從長滿紅樹林（根狀物）河口溯河航行 1/4 荷哩（約 2 公里）就可看到離蕭蕭社不遠的河階臺地。臺地受漲潮退潮的影響，退潮的時候就可看見鹽鹵，如果稍加整理就可建造鹽田。1623 年的＜蕭壠城記＞記載，「**中國人和原住民交易的鹽是中國人用艙舟工船從中國運來的**」。福爾摩沙的原住民用鹿肉鹿皮交換食鹽。

---

[168] 國立臺灣大學，《臺灣歷史數位圖書館》，檔名：ntu-2452978-0051000538.txt
[169]盧嘉興，〈臺南縣鹽場史略〉《輿地纂要》，頁 187。
[170] 文化資源地理資訊系統

圖 3-4-25、含西港舢舨頭武英殿

含西港（**Hammekan**）**溪**和含西港村社，是目前發現西港地區最早文獻記載的聚落或地名。荷蘭時期就有記載「**Hammekan（含西港）溪和 Tickeran（直加弄）溪，包含蕭壠地區邊緣直到岸邊，因為位於魍港南邊那條淡水的蕭壠溪的溪口也一起發賤。**」從聚落的發展史推斷，含西港社的領域，可能包括鹽埕地、港墘仔、大寮、蚶寮、外渡頭、內渡頭、舢舨頭、劉厝……等。後來中國人（漢人）逐漸與社人融合（涵化），漢人的聚落才慢慢出現。從劉厝與西港仔聚落的發展史都可看見漢人經由含西港後到劉厝、西港仔。從《臺灣堡圖》中清楚看出蕭壠、含西港及西港仔的相對位置，含西港距離蕭壠很近，離西港仔相對遠。康熙年間含西港是台江內海重要的海汊港，可用舢板頭船運送五穀、糖、菁（染布青）貨物到郡城小關帝廟的渡頭，載人則利用雙桅舢板頭船。因此沿線有港墘、蚶寮、外渡頭、內渡頭、舢舨頭等聚落跟地名。這些地名跟海汊港的發展有關。傳說中最繁華熱鬧時期來往貿易的商人、小販及居民有 6000 人之多。後來港道堵塞，大帆船僅能行駛到港墘仔，改用小舢板頭頭到含西港的舢舨頭。

(3)考古調查：在含七股溪北側的含西港聚落的東側農地發現大量的青花瓷和硬陶。對於荷蘭時期紀載「**燒製 Arack 酒**」的酒瓶目前還沒發現

14.外渡頭聚落

(1)清領時期：

道光年間《嘉義縣輿圖街市》記載外渡頭庄。

同治年間《臺灣府輿圖纂要》記載外路頭莊。

(2)現今調查：

「瀨東場，乾隆 21 年（1756）設於鳳山縣鳳山莊大林埔，遭洪水。嘉慶 5 年（1800）遭洪水，遷徙洲南場東邊，含西港西邊的外渡頭，臨台江內海海灘，仍稱瀨東場。」[171]

道光 25 年（1845）曾文溪又改道直接在西港仔跟南海埔南邊的陸地北流，輸沙深埋劉厝古墓，造成外渡頭港道的淤塞，外渡頭西側的瀨東鹽場（1800-1818），大寮鹽埕地的洲北場（1755-1845）及蚶寮的洲南場（1794-1822）被沖毀，國賽港及國賽港北有重大的傷亡。現在大寮聚落尚留大溪底地名。

(3)考古調查：

在外渡頭西側含西港溪的南北岸發現外渡頭史前文化遺址。只有史前陶片，沒有發現歷史時期的遺跡遺物。

圖 3-4-26、洲南場、瀨東場（圖片提供：陳俊安）

[171] 蔡炅樵，《大臺南的鹽業》，2013：49

15.大寮聚落

(1)現今研究：

「黃姓先民早期聚居於地勢較高的埔頂，闢建鹽場後遂向西側海坪闢為建地 ，搭寮於此，故名。」[172]

「乾隆 23 年（1758）永康洲仔尾洲北場鹽田（第一代）因風雨洪患毀壞，晒丁（鹽民）遷來大寮，將海埔地發展為大規模的鹽田區。」[173]

「大寮指的就是鹽寮，是一棟棟囤放鹽包的大型竹倉茅草屋，大寮聚落可說是曬鹽而發展。」[174]

「公館地，指的是清代臺灣府的鹽官-鹽場委員（場長）辦公處所，是當時鹽商在府城的官設大鹽場繳費之後，再來到鹽埕公館憑單領去運銷的辦公處所，公館地前的水路就是之前的運輸水道。」[175]

「鹽埕於道光 25 年（1845）6 月被水沖坍，變成溪道，現已游沙積聚，沙泥漸成堆。」[176]

道光 25 年（1845）曾文溪又改道直接在西港仔跟南海埔南邊的陸地北流，大水帶來的輸沙深埋劉厝古墓，造成外渡頭港道的淤塞，外渡頭北瀨東廢棄的鹽場（1800-1818），大寮鹽埕地的洲北場（1755-1845）受流路經過的影響，造成國賽港及國賽港北有重大的傷亡。現在大寮聚落尚留大溪底地名。曾文溪沿線聚落庄民的說法，大溪指曾文溪

考古調查：地理學者陳俊安整理歷史文獻並親自到大寮聚落田調。訪查到非常珍貴的「府正堂洲北課場埔界」和「府八房界址」兩碑。這兩石碑分別出現在洲北場的大寮與埔頂交界及洲南場的蚶寮。印證洲北場在大寮西側的鹽埕地，洲南場在蚶寮、頂下破坪。洲北場在含西港溪的北岸，洲南場在含西港溪南岸。

---

172 施添福主編，《臺灣地名辭書卷七：臺南縣》頁 646

173 「胖卡百里走透透 33 七股區大寮里 」載於「陳俊安說臺南 」臉書社團 2018 年 2 月 17 日。

174 「胖卡百里走透透 33 七股區大寮里 」載於「陳俊安說臺南 」臉書社團 2018 年 2 月 17 日。

175 「胖卡百里走透透 33 七股區大寮里 」載於「陳俊安說臺南 」臉書社團 2018 年 2 月 17 日。

176 盧嘉興，〈臺南縣鹽場史略〉《輿地纂要》，頁 200。

圖 3-4-27、大寮聚落相關地名圖

16.鹽埕地聚落

(1)現今情況：

「**洲南場及洲北場，兩場均闢於康熙 23-28 年（1684-1689）之間，位居臺邑武定里，即今臺南縣永康鄉鹽行村。……乾隆二十年（1755）一部份鹽民嘗改遷至諸羅縣安定里，築有鹽田 65 格從事曬製，該地即今七股鄉鄉公所南邊，地名鹽埕地及破埕尾及頂下破坪一帶是也。**」[177]

「**道光 2 年（1822）洪水再至，新鹽田之洲南場又毀。道光 4 年（1824）洲南場洲南場復遷遷至嘉義縣布袋鎮地方闢地晒製。于是安定里僅存洲北場，幾經興修，場產轉豐。道光 25 年（1825）間，鹽田面積嘗擴至 224 餘甲，晒民 150 戶。**」[178]

道光 27 年（1847）＜嚴禁越界添築滷埕暨私晒取鹽碑記＞記載：「**照以道光二十五年六月颱風大作，洲北場被水沖坍……據該場管事甲、晒人等稱，有北門嶼海埔，稟請移建場埕。**」[179]

道光 25 年（1845）9 月，臺灣總兵葉長春等奏摺：「**現在鹿耳門一帶及**

[177] 盧嘉興，〈臺南縣鹽場史略〉，《輿圖纂要》，頁 200。
[178] 盧嘉興，〈臺南縣鹽場史略〉，《輿地纂要》，頁 200。
[179] 臺灣大學，臺灣歷史數位圖書館。檔名：〈ntu-1828801-0009600096.txt〉

國賽港北，俱有漂流淹斃屍身，統計三百數十具，均經雇夫打撈，分別男婦掩埋。」[180]

「**鹽埕於道光 25 年（1845）6 月被水沖坍，變成溪道，現已游沙積聚，沙泥漸成堆。**」[181]

道光 25 年（1845）曾文溪又改道直接在西港仔跟南海埔南邊的陸地北流，大水帶來的輸沙深埋劉厝古墓，造成外渡頭港道的淤塞，外渡頭北瀨東廢棄的鹽場（1800-1818），大寮鹽埕地的洲北場（1755-1845）受流路經過的影響，造成國賽港及國賽港北有重大的傷亡。現在大寮聚落尚留大溪底地名。

道光 27 年（1847）〈嚴禁越界添築滷埕暨私晒取鹽碑記〉記載：「**照以道光二十五年六月颱風大作，洲北場被水沖坍……據該場管事甲、晒人等稱，有北門嶼海埔，稟請移建場埕。**」[182]

從盧嘉興與陳俊安的研究及古碑記載，鹽埕地聚落發展與鹽場有關。推測道光 25 年（1845）曾文溪改道直接在西港仔跟南海埔南邊的陸地北流，經大竹林西側，劉厝西側，外渡頭西側，大寮南側，從鹽埕地出海，對鹽埕地聚落應該產生很大的影響。大水帶來的輸沙深埋劉厝古墓，造成外渡頭港道的淤塞，外渡頭瀨東廢棄的鹽場(1800-1818)，大寮溪的鹽埕地的洲北場(1755-1845)受流路經過的影響而遷場，此次風雨災造成國賽港及國賽港北有重大的傷亡。現在大寮聚落尚留大溪底地名(圖 3-4-26)。曾文溪沿線聚落庄民的說法，大溪指曾文溪。

(2)考古調查：地理學者陳俊安整理歷史文獻並親自到大寮聚落田調。訪查到非常珍貴的「府正堂洲北課場埔界」（圖 3-4-26）和「府八房界」兩碑。這兩石碑分別出現在洲北場的大寮與埔頂交界及洲南場的蚶寮。印證洲北場在大寮西側的鹽埕地(圖 3-4-26)，洲南場在蚶寮西、頂下破坪。洲北場大概在含西港溪的北岸，洲南場在含西港溪南岸。

---

[180]臺灣大學，《臺灣歷史數位圖書館》，檔名：〈ntu-18173970045900461.txt〉

[181]盧嘉興，1981：200）〈臺南縣鹽場史略〉，《輿地纂要》

[182] 道光 27 年（1847）〈嚴禁越界添築滷埕暨私晒取鹽碑記〉臺灣大學，臺灣歷史數位圖書館。檔名：〈ntu-1828801-0009600096.txt〉

圖 3-4-26「府正堂洲北課場埔界」
（資料來源：拍攝自埔頂東勢寮通興宮）

鹽埕地遺址，位於七股鹽埕地聚落的南側，七股溪大埕橋南北岸。北岸因為開墾為魚塭，邊坡分布大量的史前陶片及少部分陶環。經考古學者劉益昌老師做碳 14 鑑定，年代距今 1200 年。

臺南市七股區：鹽埕地遺址。

方格座標：E161545×N2559557m。

所屬水系：七股溪。

地理區位：嘉南平原-曾文溪沖積平原。

相關道路：南 33。

簡要描述：位於鹽埕地聚落南側，大埕橋兩岸階地。

遺物分布：主要分布在大埕橋東側魚塭。

文化遺物：罐底、陶片、陶環。

研究簡史：1 .2003 年許清保、許懷哲調查發現。

2 .2008 年臺南縣考古遺址調查與研究計畫（第一期-溪北地區）

3 .2008 年劉益昌、許清保、鄒騰露、吳佩秦複查。

（資料來源：劉益昌、許清保、顏廷伃）

圖 3-3-26、鹽埕地遺址（照片提供：黃光瀛）

圖 3-3-27、鹽埕地遺址（照片提供：黃光瀛）

17.蚶寮聚落

(1)清領時期：

乾隆 53 年(1788)奉憲示禁碑文:「**善等東西兩保二十二庄，居住海濱，田園稀少，民無餬生，幸有一帶海坪……乾隆十二年，地棍方鳳、陳淘德佔築肥私……得蒙前府發勒石，永遠示禁，毋許將來混佔。詎賊亂甫平，邱方二大姓邱朝遠、邱體、邱天、邱轍、方連、方財源、方體、方元明等，串同蚶寮庄之巨族黃佛、黃禹、黃世、黃歲、黃鄉……群雄同謀，沿海插標，聚**

匪搭寮，截奪各庄採捕，幾致大禍數次。」[183]

「洲南場及洲北場，兩場均闢於康熙 23-28 年（1684-1689）之間，位居臺邑武定里，即今臺南縣永康鄉鹽行村。……乾隆二十年（1755）一部份鹽民嘗改遷至諸羅縣安定里，築有鹽田 65 格從事曬製，該地即今七股鄉鄉公所南邊，地名鹽埕地及破埕尾及頂下破坪一帶是也。」[184]

「道光 2 年（1822）洪水再至，新鹽田之洲南場又毀。道光 4 年（1824）洲南場洲南場復遷遷至嘉義縣布袋鎮地方闢地晒製。于是安定里僅存洲北場，幾經興修，場產轉豐。道光 25 年（1825）間，鹽田面積嘗擴至 224 餘甲，晒民 150 戶。」[185]

「洲南鹽場歷史碑文，府八房界址，此碑只知在蚶寮，在某位 60 年前已逝的徐姓老人家的田園裡，人事已非，不知從何問起。在神明的保祐下，我們在路邊問到侯姓地主，侯伯伯說此塊土地已從徐家購買數十年，他將斷掉的碑文收藏在家中已 20 餘年，數月前，數月前蚶寮廟方人士聽聞，因此捐給廟方收藏，期待有天可以展示。」[186]

從乾隆年間的古碑記載，乾隆 53 年（1788），，蚶寮就出現黃姓巨族，依據盧嘉興研究乾隆 20 年（1755）洲南場及洲北場部份鹽民嘗改遷至鹽埕地及破埕尾及頂下破坪。蚶寮的西側就是頂下破坪應該是乾隆年間的洲南場。盧嘉興研究道光 2 年（1822）洲南場毀於洪水。陳俊安整理歷史文獻並親自到大寮聚落田調。訪查到非常珍貴的「府正堂洲北課場埔界」和「府八房界址」兩碑。這兩石碑分別出現在洲北場的大寮與埔頂交界及洲南場的蚶寮。印證洲北場在大寮西側的鹽埕地，洲南場在蚶寮、頂下破坪。洲北場在含西港溪的北岸，洲南場在含西港溪南岸。

[183]何培夫，《南瀛古碑誌》，頁 159-160。
[184]盧嘉興，〈臺南縣鹽場史略〉，《輿圖纂要》，頁 200。
[185]盧嘉興，〈臺南縣鹽場史略〉，《輿圖纂要》，頁 200。
[186]「胖卡百里走透透 33 七股區大寮里 」載於「陳俊安說臺南 」臉書社團 2018 年 2 月 17 日。

圖 3-4-28「府八房界」
資料來源：拍攝自塭內蚶寮永昌宮。

(2)考古調查：從古碑的記載在乾隆 53 年（1788）蚶寮已經成庄，黃姓是蚶寮的大姓。蚶寮的歷史應該更早。依據塭內蚶寮永昌宮歷史沿革記載。明永曆 15 年（1661）其先人追隨鄭王勇衛來臺拓荒。其拓荒地點，可能在現今蚶寮聚落北邊的七股溪南岸。蚶寮推測在明清時期是在含西港海汊流注台江內海的出海口附近。南邊就是廣闊的海坪，現今還留有頂破坪、下破坪與海坪有關的地名。曾經多次調查蚶寮聚落附近七股溪南岸。在港乾橋南北岸發現史前陶片，沒有發現歷史時期常見的硬陶及青花瓷。

18 七股寮聚落

從《臺灣堡圖》的標示，七股寮分上七股寮和下七股寮。頂七股寮在七股溪北，下七股寮在溪南。《七股鄉志聚落篇》聚落篇訪談結果認為乾嘉年間有漢人活動，道光年間形成聚落。

考古調查：曾文溪幾度流經聚落附近，早期聚落遺跡遺物應已深埋。

從《臺灣堡圖》研判七股寮溪（含西港海汊）的支流在外渡頭聚落東側與七股寮溪相會。相會處出現兩分流，在海汊港的流路上，不應該出現這樣的分流。這條支流其上游在南海埔聚落附近，離改道南流的曾文溪很近，推測應該道光 3 年（1823）曾文溪改道南流後的流路，後來演變成斷頭河。對這段溪流做過考古調查，沿線沒有發現史前或歷史時期的遺物，推斷不是古河道。北側標示紅點的地方是外渡頭史前文化遺址。為何推測這條溪流是曾文溪的流路，從劉厝聚落出土的兩座古墓，歷經短短 2 百多年已經深埋約 4 公尺。劉登魁（1639-1714）經 2001 年考古發掘，古墓重見天日，共計 288 年。從 288 年能夠深埋 13 臺尺（約 4 公尺）推測是曾文溪流經附近，帶來大量的沙泥，累積性的掩埋，所造成的結果。對於劉厝聚落北側的蚶西港聚落，就完全不一樣。

蚶西港與劉厝隔著含西港溪相望。溪北的含西港東側的農地可以發現大量清代的清花瓷。從《臺灣堡圖》推測這條水道應該是道光 25 年（1845）曾文溪的流路。其上游距離當時的曾文溪很近的斷頭河而成為七股寮溪的支流。為何這樣推測，從歷史文獻及考古證據顯示，曾文溪在道光 25 年（1845）的流路。

（三）七股溪沿線的產業發展

在康熙年間就記載含西港海汊小杉舨頭船載五穀、糖、菁貨物。五穀主要是米，乾隆 27 年（1762）涵西港為米糧通郡之路的記載。道光 6 年（1826）在西港仔外洋有米船的記載。也就是沿線有許多稻田，菁就是染布青，雖然沒有留下菁寮的地名，但沿線應該有許多小菁的種植。道光 3 年（1823）西港仔街有布店的記載。糖，應該是很重要的農產品。1603 年陳第東番記就有甘蔗的記載。七股溪上游臨近古曾文溪，甘蔗的種植應該很普遍，因為製糖，所以發展成雙張廍聚落，還有廍地的地名，含西港沿線土庫聚落水道的柳仔港就挖出製糖的石車。鹽，是含西港海汊下游重要的產業，在 1623 年的（蕭壠城記）就記載含西港溪下游退潮的時候，就會看見許多鹽鹵，必然可建造鹽田。嘉慶 5 年（1800）在外渡頭聚落南邊海灘重建瀨東場。乾隆 20 年（1775）洲南場、洲北場遷移到鹽埕地和蚶寮。瀨東場、洲南場和洲北場是清代臺灣重要的鹽場。康熙年間，含西港海汊港口有魚塭的記載。雖然無法確定當時的港口位置。但從記載推測，

在港口附近應該有一大片的魚塭。康熙年間記載魚塭養殖只記載魚蝦，有時會記載蟳。七股溪沿線是糖、米、染布青和養殖魚業的重要水道。

圖 3-4-29、清代標有洲南場洲北場圖

第四章　台江國家公園中段歷史水道調查

吳建昇

第一節　地理及水文環境

本章所稱「台江國家公園中段」，意旨台江國家公園在曾文溪以南、鹿耳門溪以北間的區域，也就是所謂的土城、青草崙及沙崙腳等三個舊庄社，在行政區劃屬今日臺南市安南區的城西里、城南里、城中里、城東里、城北里、青草里及砂崙里，此區係台江國家公園水道分布最複雜、範圍最廣泛的地方。目前此一地區的水文環境包含有：曾文溪、鹿耳門溪、排水路線（土城子大排、土城子二排水、溪筏港之一排水、溪筏港之一排水、學甲寮排水）、嘉南大圳灌溉圳渠（土城子分線、鹿耳門分線）、嘉南大圳排水道（土城子線、竹筏線、竹筏線之一－即北竹筏港水道）及早期海岸線設置「潮止堤防」下的排水道，綿密繁複的自然溪流、灌溉系統、排水系統，不僅提供居民灌溉水源與生活用水，更重要的是具有防洪功能，使土地能充分排除餘水，防止河水氾濫和鹽水浸潤，大幅淡化土地，也保護了房舍與耕地，也曾經為土城子重要的飲用水源，對於聚落的發展與居民的生活，都具有非常重要的意義；再且，這些排水渠道都鄰近海岸邊，許多水道都具有豐富的鹽水與淡水的生物資源，因此成為台江國家公園區域範圍內紅樹林物種分布的範圍。（圖 4-1-1）

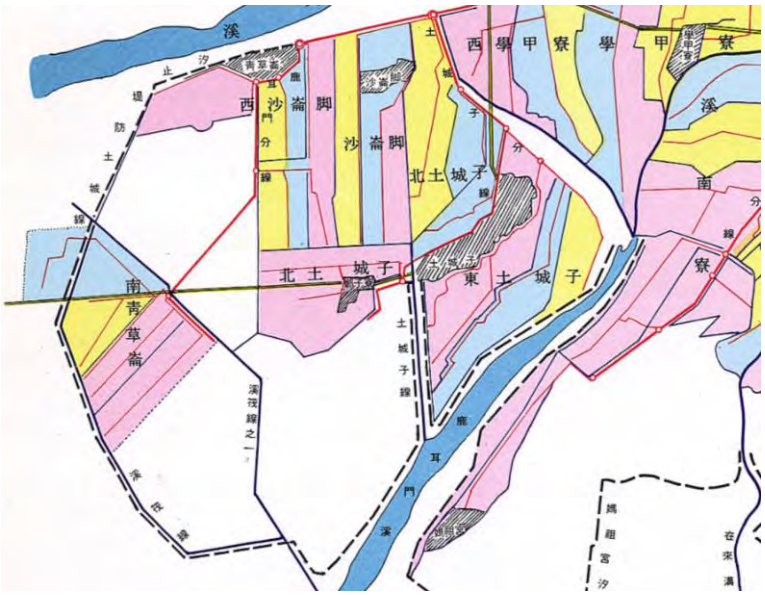


圖 4-1-1、此區係台江國家公園範圍水道分布最複雜、範圍最廣泛的地方。
（資料來源：嘉南農田水利會灌溉地給水區圖－臺南，1976 年繪製。）

第二節　歷史水道及周圍歷史發展沿革

在「台江國家公園中段」範圍內，目前除了有曾文溪、鹿耳門溪兩條自然河道外，主要是數量龐大的嘉南大圳灌溉渠道及排水道，這樣的水文情況是隨著歷史變遷，逐漸發展形成的結果。以下針對本區水道歷史，進行以下論述：

一、一條「看不見的水道」：台江浮覆以前的航海水道

台江國家公園中段，也就是曾文溪以南、鹿耳門溪以北間的區域，在道光 3 年（1823）以前大多數是屬於台江內海的水域範圍，不過部分區域則可能是屬於濱外沙洲。依據過往史料及古地圖可知，在台江內海西側有加老灣（海翁線）、隙子嶼、北線尾和鯤身嶼（一至七鯤身）等濱外沙洲環繞，形成一串細長的沙堤，在沙堤中斷處皆為海口，當漂沙沖開沙堤而濬深海口時，即成為良港，如 17 世紀荷鄭時期的安平大港及鹿耳門港，就是當時地理環境變遷下的良港；不過若漂沙淤積，陸連成洲，則良港亦將頓成廢口，如 19 世紀中葉以後的鹿耳門港即是。本區位於北線尾以北，所以推測部分區域在過往可能屬於加老灣（海翁線）、隙子嶼及北汕尾等沙洲的範圍，因此早期就可能亦為鹿耳門等港道的出入口；然而由於長久以來受到河川輸沙與海浪漂沙之交互影響，再加上溪河上游過度開發，、又缺乏水土保育觀念的結果，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，[187]致使台江水域面積更加縮小、內海港路亦阻滯難行，早在 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，船隻航行其中充滿觸礁擱淺危機，因此雍正年間〈臺灣附澎湖群島輿圖〉在鹿耳門港標有港道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〉在鹿耳門港道標有南礁和北礁，亦即商船進出鹿耳門港道，往往必須依賴「盪纓」、「招子」等標幟工具（圖 4-2-1），或得藉由「招船」引領出入，據尹士俍《臺灣志略》所載：「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，

[187]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。

以便擾船。」[188]乾隆年間海防同知孫元衡在其〈抵臺灣〉一詩亦載：「鹿耳盪纓分左路，鯤身沙線利南風」。[189]換句話說，即在道光 3 年台江內海浮覆之前，由於船隻航行台江水域有危險性，因此在「盪纓」、「招子」或「招船」的引領下，可能在本區台江水域的範圍內，就曾經出現了一條看不到的「航海水道」，只是史料文獻不足，無法推測這條水道的走向與長度等情況。

圖 4-2-1、出入台江內海的商船，需藉「盪纓」、「招子」「招船」引導方能進出

二、眾中選一的自然河道：台江浮覆以後的「北竹筏港水道」

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 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塭、灣港口、菅寮等處，所有西偏之內海，均見沙土壓積，變成浮埔。」[190]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、鼎臍塭、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，失去了對郡城防衛與外控的功能。

[188]尹士俍，《臺灣志略》（1738）〈北京：九州出版社，2003〉，頁 11。
[189]王必昌，《重修臺灣縣志》（臺北，臺灣銀行經濟研究室，文叢 113 種，1961），頁 499。
[190]曾敦仁等，〈疆域山水〉，陳國瑛《臺灣采訪冊》（1830）（臺北：臺灣銀行經濟研究室，文叢 56 種，1960），頁 5。

由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；當時有另一條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：「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）。」[191]而除了這曾文溪主道及兩條支流以外，在台江浮覆之後，由於鹿耳門一帶為新河道出海口，新河口四周地勢低平，沙洲四散分布，加以水文環境複雜，因此在台江西側就縱橫密布著許多大小自然溪流河道。只是當時這些剛形成溪流的自然堤，無法有效疏導水流，致使每逢雨季這些溪流河道就經常氾濫成災，也對日後新來移民的開發造成影響。不過隨著日後鹿耳港的逐漸沒落、道光中葉「新國賽港」的崛起，由於越洋大船僅能停靠在國賽港，由於國賽港卻距離臺南府城頗遠，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。因此為了能夠將國賽港與四草、安平等地區串連，以順利將商貨輾轉連接北幹線以通抵府城五條港地區，在當時曾文溪（今鹿耳門溪）以北的許多自然溪流之間，就有一條被「三郊」選為通行竹筏、載送商旅貨物的「運貨港道」，這就是所謂的「竹筏港」或「溪筏港」，亦即今日所稱的「北竹筏港水道」；另外在鹿耳門溪至四草湖間亦開鑿一條小運河，亦即今日的「南竹筏港水道」（下一章進行詳述）。只是由於無論是新溪流或人工運河，都可能因泥沙淤積而逐漸消失，所以只要國賽港作為大型商船的停泊處，府城郊商就需要長期投入於竹筏港水道的疏濬工作，以使這條水道能持續發揮載運商旅貨物的功用。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。」[192]亦即當時北竹筏港水道最初應被稱為「安平內港」；又同治 12 年（1873）丁紹儀《東瀛識略》仍載：

[191]曾敦仁等，〈疆域山水〉，陳國瑛《臺灣采訪冊》（1830），頁 12。

[192] 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。

「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。」[193]。

圖 4-2-2、在〈臺灣堡圖〉中的北竹筏港水道的狀況

（資料來源：臺灣百年歷地圖，中央研究院地理資訊科學研究專題中心）

當時竹筏港水道，除了負責載運國賽港商貨運輸的工作，成為臺南府城郊商對外貿易貨品的主要憑藉外，在曾文溪流域間的大內、善化、麻豆、新化等地方的商品貨物，也輾轉藉由竹筏港水道的轉運，可以說是這個新商貿運輸系統的次要功能。此即《臺灣日日新報》所記載：「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

[193]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。

庄至噍吧哖庄上流相距十三日里，可通舟楫。」[194]所以曾文溪沿線村落生產的商貨，除了可藉由曾文溪運送到國賽港、再直接運往大陸之外，也可藉由竹筏港水道，將商貨運送到安平及郡城一帶，亦竹筏港水道成為曾文溪流域周圍商貨的運貨水道。而經文獻記載及田野調查所知，清中晚期當時曾文溪沿線聚落有：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、噍吧哖莊、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、樣仔林莊、八份莊、烏竹林莊、雙張廓莊、南海埔莊、蠔殼港莊、大塭寮莊、蚶寮莊。這些村落生產的商貨以農產品和農產加工品為主，包含：蔗糖、五穀、水果、竹筍、藷蕷、檳榔、藤、苧等。

圖 4-2-3、在土城仔西側的竹筏港水道

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

然而，由於府城三郊雇工開挖、協助疏通竹筏港水道，不僅所費不貲、耗損三郊公庫金錢無數，加以為了避免居民侵墾水道周圍土地，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，由郊商自行招佃開墾，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」；[195]再且，又提供三郊紳商免徵租息的優惠，所謂「據此，查該戶前同三郊出資疎通港道，洵屬急公可嘉，既將前項埔地議歸掌管，自應准如所請，免徵租息。」。[196]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塭，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，也就是田園魚塭的收穫，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；[197]另外一份的光緒15年（1889）11月的〈立賣杜絕盡根塭契字〉中，由「塗城仔莊陳峻」將坐落於「土名在鹿耳門」的合夥圍築魚塭，其中半數塭權（永佃權），以時價銀38大元售予「義合莊陳埔」，此魚塭的業主亦為三郊「萬益館」，此一土地的業佃條件也採取「二八抽」的方式。[198]在1950年代以後，「三郊鹿耳門界」石碑陸續在竹筏港附近出土，尤其是在北竹筏港水道周圍最多，推測主要與此一地帶陸浮廣闊，到處都是海埔新生地，因此也引來各種集團（墾首）爭相申請進入墾拓，這片海埔新生地，亦隨著後來三郊商

[195]徐宗幹，〈報廠港竣工書〉，丁曰健《治臺必告錄》（1867），頁 304。

[196]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 915。

[197]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：2020/8/13。

[198]光緒十五年〈立賣杜絕盡根塭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：2020/8/13。

人與郭、黃等姓大力開墾後，墾民、佃戶逐漸增加，於是也使得「土城仔」乃漸聚成庄。

清末隨著國賽港的逐漸沒落，竹筏港卻未隨之歸於平淡，在日治初期仍有許多與竹筏港相關的記載，在《臺灣日日新報》明治38年（1905）8月3日提到：「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。」[199]至於竹筏港水道仍能維持運作的原因，主要仍與曾文溪沿岸商貨運輸發達，竹筏港水道所扮演的角色，從原來作為國賽港的輸送港，轉而變成連結曾文溪沿岸與安平、臺南間的關係。只不過等到曾文溪上游興建烏山頭水庫之後，由於曾文溪不再航行溪筏，使竹筏港水道終於走入歷史之中。

三、從唯一變成其中之一：洪水整治與嘉南大圳水道的興築

北竹筏港水道的出現，可以說是自然發展及人為開鑿的結果，擔負當時將國賽港商貨及曾文溪流域沿岸農產品輸往安平、府城的任務，這是一條重要的商業水道。然而在竹筏港水道由興盛轉趨沒落的同時，整個台江浮覆地也正如火如荼地進行著大規模的拓殖開發，甚至移民間因爭墾而發生嚴重的械鬥衝突。然而，早期本區除了被刻意維持的北竹筏港水道之外，其他自然溪流經常發生洪氾改道的情況，且陸浮初期土壤鹽份過高、缺乏灌溉用水及排水環境不佳，以致一直到日治初期仍無法生產稻米，只能種植著蕃薯、蕃茄、蘿蔔等耐旱作物，或是在淺水溼地上圈地築岸、開闢漁塭，再加上又有生活飲用水不足的問題，所以生活在當時的台江浮覆地是十分辛苦的，尤其對照鄰近富饒的府城地區來說，這片新生的海埔地，在環境上又更顯得貧瘠險惡，因此府城才有句嚇唬小女孩的俚諺：「汝若不乖，將汝嫁管仔埔吃蕃薯簽于」或「將汝嫁十六寮

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

受苦」等話語。[200]不過這樣的情況，隨著日治後期曾文溪的整治、嘉南大圳的建設完成，逐漸改善了原來惡劣的生活環境，也讓本區出現數量龐大的大圳灌溉渠道及排水道，乃至於已經趨於沒落的北竹筏港水道，也在此時轉變功能、成為本區的主要排水道之一。

（一）洪水的整治

圖 4-2-4、曾文溪出海口青草崙堤岸一號水門附近有夢幻湖秘境之稱

道光3年（1823）7月，曾文溪氾濫改道，造成台江內海浮覆，形成大片海埔新生地，當時這片新生海埔也被稱為「菅仔埔」，這些無主的台江浮埔地，按清代律法均歸國有，清廷政府開放給墾，墾首們因請墾面積過大，無力自行耕作，便將土地分割出去，佃予他人耕種，甚至也有許多移民是自行前來開發墾殖，這些移民大多來自從台江北邊的北門、將軍、學甲，亦有遠從嘉義、雲林一帶前來開墾的，或是同姓、或是同庄，結伴陸續進入此地墾殖，依其所處環境，選擇合適的維生方式。他們搭建草寮、圈地築塭，胼手胝足、戮力拓墾，在開發有成之後即在此安身立命、落地生根，讓台江這片土地上陸續出現了許多大小不一的聚落。台江浮覆地的開發，是臺灣典型「二次移民」的開發史。[201]

---

[200] 盧嘉興，〈曾文溪與國賽港〉，頁 79。

[201] 范勝雄，〈臺南市安南區之寺廟信仰初探〉，載於《臺灣文獻》44 卷 2.3 合期（南投：臺灣文獻委員會，1993 年），頁 59-60。

然而若從環境來看，早期的台江陸浮新生地，其實並不是一個適合開發的地方。由於浮覆地海埔地勢低窪、排水困難，河流縱橫紛雜、水塘分散遍布，因此極易因豪雨而出現致災性的水患，造成移民聚落生命財產的威脅。特別是被先民暱稱為「青瞑蛇」的曾文溪，在清末日治初期又發生3次大規模的改道（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，走溪流、走大水、扛竹籠厝，這是此區居民的共同記憶。這樣的情況，一直到昭和5年（1930）先有嘉南大圳排水道的陸續完成，再加上昭和6年（1931）開始興建曾文溪堤岸，至昭和13年（1938）曾文溪治水工程告竣，這才逐漸解決曾文溪氾濫的根本問題，也使此區居民減少洪災水患的危機。有關過往道光3年（1823）以後曾文溪下游改道致災情況，大抵如下所示：

1、在同治10年（1871）7月，因暴風猛雨迭作，山洪暴發，曾文溪主流（今鹿耳門溪）再次改道向南偏移，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；[202]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，[203]而後又持續向北流至三股溪出海。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；[204]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。

2、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入海，此次改道也沖毀下游的十份塭聚落，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塭與土城仔東面，再經媽祖宮之北面，由鹿耳門入海。

---

[202]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。

[203] 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」。

[204] 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。）

3、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，向西在七股庄十份塭、青草崙入海，原來的流路（鹿耳門溪和三股溪）水量縮減，河道規模更加縮小；[205]同時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，至民國以後也延續成為之後臺南縣市的界河。[206]鹿耳門溪在往後歲月與主流分離、逐漸成為斷頭河，目前水源多來自水圳之排水與雨水之挹注。

表 1：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	噍吧哖、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，以下則改由菅寮，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；在菅寮與公親寮間又一條南支流，蜿蜒向西南注入四草湖，也稱之為「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	主流在七股庄十份塭、青草崙一帶衝破沙洲入海，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》

（二）嘉南大圳的興築

1、在興建水利設施以前－缺水的困苦與「食水堀」

曾文溪的氾濫，讓台江內海陸浮為地。然而，這樣的海埔新生地，土地鹽分過重，且土壤來自於溪流域氾濫時的砂石淤積，亦即土地組成以砂質土壤為

[205] 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》（臺南市，成功大學建築所碩論，2001），頁 23-33。

[206] 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），頁 199。

主；又加上地勢低平、鄰近海岸線，在海漲時海水所帶來的鹽分，容易藉著地下水的流動，緩緩的滲入土壤之中，造成土壤鹽份過高，不僅無法栽培普通農作物，大多數土地只能闢為魚塭或勉強栽種抗旱抗鹽的作物，如甘薯、蔥、蒜、大麥等；甚至因為地下水過鹹，不能提供一般民生用水所需，因此早期在自來水管尚未普及之前，居民都必需到溪流處挑水、或以竹筏前往有淡水的地方載水，這樣的環境對早期居民的生活而言，可以說是十分困難的。因此明治29年（1896)外武定里事務處理委員徐同在給臺南縣知事磯貝靜藏的說明書中就稱：「**本里十九庄，均係由海浮復鹽埔，開墾變成埔園、鹽園，乃屬鹽地，皆望天下雨，種植五谷，並無水田、水路，故名曰沿海草埔。庄民人丁多出，農耕有難，是以極為貧苦之所。**」[207]這個情況也非常符合同屬台江內海浮覆地的土城子庄及青草庄一帶。

最早在土城一帶生活的居民，本於對生活用水的基礎需求，加上海埔新生地的土壤鹽分過高，因此較可能是以溪流兩側為其定居的範圍，因為這樣不僅可以取得充足的水源，也可以透過導引溪水而逐漸沖淡土壤鹽分。換句話說，早期本區居民可能集中居住在曾文溪及鹿耳門溪兩側而逐漸形成聚落，像是像是土城仔、青草崙、沙崙腳等地皆然。然而，對於本區大多數難以導引溪水的地方，就僅能仰賴天雨滋潤，藉由本區不易滲透的土壤層，在聚落適當處挖築「食水堀」，以提供地方百姓民生所需，這是在水源不穩定與不固定下的無奈選擇。至於所謂「食水堀」，可能是類似《諸羅縣志》載的「涸死陂」，即所謂「**有就地勢之卑下，築堤以積雨水，曰涸死陂；小旱亦資其利，久則涸矣。**」[208]

早期居民在台江各處開鑿「食水堀」以順利貯水，以期能供給全村居民使用，這是過往解決本地居民飲用水及生活用水的重要措施。台江俚諺有所謂：「**甘願加一個堀，不甘願加一仙佛**」，這是指台江聚落普遍貧窮，聚落內若多一處水塘，就可以多儲存一些水，以便旱季時供灌溉，放養魚蝦或洗滌之用，增加生產收入，裨益甚大；不過聚落若多請一尊神明，不但需要花錢蓋廟，每

[207]明治 29 年（1896）臺南縣公文類纂「永久保存第二十四卷內務門庶務部」〈知事ノ諮問ニ對スル徐同（外武定里）ノ答申〉載「國史館臺灣文獻館文獻檔案查詢系統」典藏號：00009687001。

[208]周鍾瑄，《諸羅縣志》（1717）（臺北：臺銀經濟研究室，文叢 141 種，1962），頁 34。

逢節日的祭拜，也是不小的開支，因此相較於神佛庇佑的虛無飄渺，還不若多挖一個水塘蓄水更為實在，這反應本地宗教信仰與實際生活之間的矛盾，也可知食水堀在聚落內的重要性。[209]而依據翁育民〈臺南市安南區食水堀之形成與變遷〉調查所示，本區土城、青草崙、頂十份塭一帶的食水堀，在整個台江浮覆區內是分布最多的，其數量高達有9處，這顯示過往本區嚴重缺乏民生用水的情況，這其中在土城仔有5處：郭份寮（臺南市農會土城辦事處停車場）、土城角（土城國小側門口）、虎尾寮（城西街一段295號巷口）、鄭仔寮（城西街二段233巷口公園）、蚵仔寮（安中路六段507巷城中活動中心）（圖4-2-5）；在青草崙有2處（青砂街二段9-2號宅前、青砂街2段470號前）；在頂十份塭有1處（城北路871巷清安宮後）；在港仔西有1處（城西街3段城西活動中心本體）。[210]又土城中洲角有一處食水堀，相傳原本是一口淡水井，因鑿於荷治時期，地方有「荷蘭井」之稱，不過之後因附近居民使用過多，為了方便居民取水使用，乃將井挖掘成為食水堀，在自來水普及之後又一度改成蓮花景觀池，2020年填平後，在2021年1月又再度改建成為一口井。在民國55-56年（1966-1967）土城才開始有自來水，在此之前這些食水堀一直是本區重要的用水來源。

圖4-2-5、蚵仔寮食水堀，址在今「城中活動中心」，香科時為蚵寮白鶴館。

[209]林德政，《安南區志》，頁 849-850。
[210]翁育民，〈臺南市安南區食水堀之形成與變遷〉（臺南：國立臺南大學臺灣文化研究所碩士論文，2006），頁 103-112。

表4-2-1、中段土城一帶食水堀分布情況

編號	食水堀所在	現址
1	郭份寮	臺南市農會土城辦事處停車場
2	土城角	土城國小側門口
3	虎尾寮	城西街一段295號巷口
4	鄭仔寮	城西街二段233巷口公園
5	蚵仔寮	安中路六段507巷城中活動中心
6	青草崙1	青砂街二段9-2號宅前
7	青草崙2	青砂街2段470號前
8	頂十份塭	城北路871巷清安宮後
9	港仔西	城西街3段城西活動中心本體

資料來源：翁育民，〈臺南市安南區食水堀之形成與變遷〉（臺南：國立臺南大學臺灣文化研究所碩士論文，2006），頁103-112。

2、明治製糖株式會社的排水整治-土城仔圳

本區無水可用、看天吃飯的窘境，一直到了日治中葉以後，才有了轉機，先有明治製糖株式會社開鑿「土城仔圳排水」，之後又有嘉南大圳的排水系統。

日治時期新式糖業在臺灣總督府積極的保護之下，成為日本殖民地經濟政策中最成功的產業。明治35年（1902）6月臺灣總督府依農學專家新渡戶稻造的意見書，發布「臺灣糖業獎勵規則」，確立臺灣糖業政策；又以勅令制定「臨時臺灣糖務局官制」，成立臨時臺灣糖務局，作為執行的特設機關。明治38年（1905）日俄戰爭後，臺灣製糖業投資異常發達，迅速形成一股糖業熱潮，不僅是島內，就連日本內地資本也紛紛進入臺灣，相繼成立新式製糖株式會社，使臺灣成為日本的「砂糖基地」。[211]而由於新式製糖所需要甘蔗原料，相較傳統糖廍來得更多，因此總督府為使各糖廠的原料能穩固供給，且避免糖廠間相互競爭，遂設立「原料採取區域制度」（圖4-2-6），亦即規定原料採取區域內

[211] 何鳳嬌，〈日治時期臺灣新式製糖會社的土地政策〉載《師大臺灣史學報》10（臺北：國立臺灣師範大學臺灣史研究所，2017），頁 79-80。

的農民，其種蔗須賣給特定製糖會社。當時在西港仔堡的土城、青草崙一帶的土地，在「原料採取區域制度」之下，都屬於明治製糖株式會社的原料甘蔗採收區；至於與土城仔相鄰的學甲寮、媽祖宮等地，由於為外武定里的轄域，所以屬於臺灣製糖株式會社（永康三崁店工場）的原料甘蔗採收區。

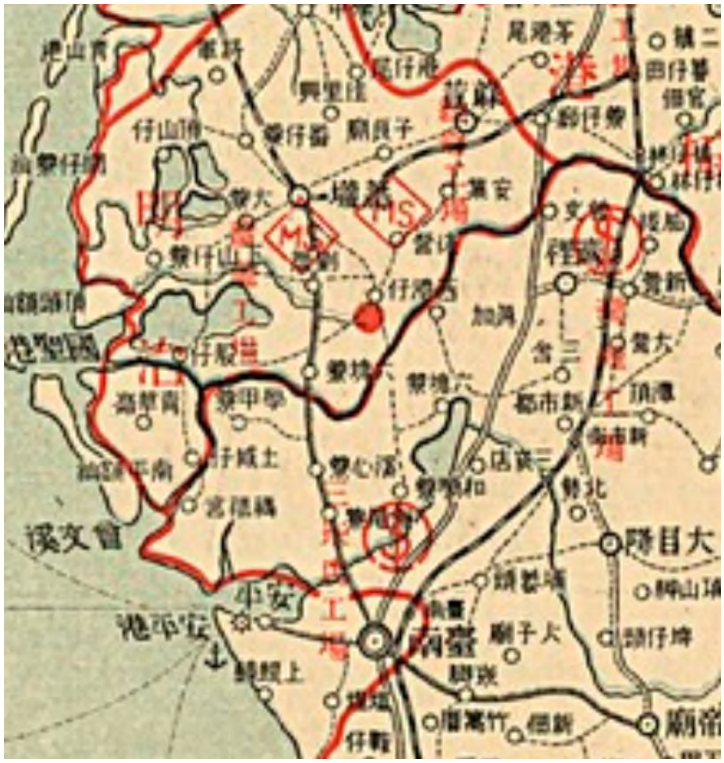


圖4-2-6、大正4年（1915）臺南新報社發行〈臺灣各製糖會社原料甘蔗採收區域圖〉局部（資料來源：國立臺灣歷史博物館典藏，開放博物館。）

依據明治35年（1902）所公布「糖業獎勵規則」第五條規定：「**對於因栽培甘蔗而需灌溉或排水時，可以無償借給官有地，以實施灌溉或排水工事。**」[212]亦即製糖業主為了進行土地灌溉或排水的需求，可以以向殖民政府無償借得官有地，以進行各項排水工事。不過明治39年（1906）成立的明治製糖株式會社，一開始卻未在其原料甘蔗採收區內的土城、青草崙一帶，進行各種灌溉或排水等水利工事，這可能是因為糖廠創立之初，還不需要太多的甘蔗原料，也可能是此區土地尚無法進行甘蔗種植。之後此地也曾經進行排水工程，不過最後卻沒有成功。一直到大正9年（1920）前後，明治製糖才又開始積極籌畫土城一帶的「埤圳新設工事」。

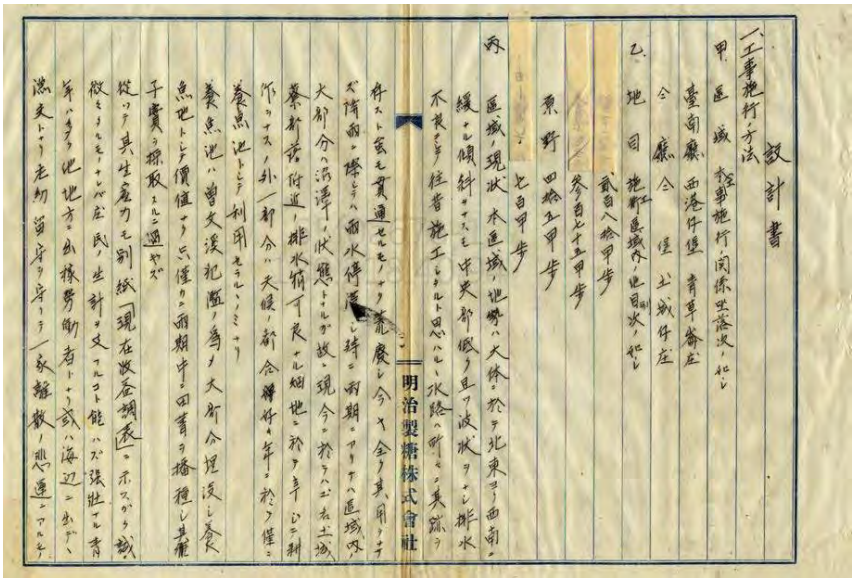
[212]臺灣總督府殖產局，《臺灣の糖業》（臺北：臺灣總督府殖產局，1935），頁 12。

依據臺灣總督府公文類纂「埤圳新設工事竣功報告（明治製糖株式會社）」設計書的記載（圖4-2-7），這項工程共耗資兩萬九千餘圓（預算原為四萬四千五百多元），其範圍內有280甲旱田（畑地）、375甲魚塭（養魚池）。原來土城、青草崙一帶的土地，因為中央部分較為低窪、排水不良，每到雨期來臨，該區大部分土地就呈現出沼澤狀態，至於過往失敗的排水路遺跡尚存，卻已經完全荒廢、無法發揮作用。而在本工程進行施工之前，土城寮附近排水問題已經有稍微改善，有部分旱田可供耕作；另外有部分地方作為魚塭，這些魚塭在曾文溪氾濫時會被大水埋沒，所以魚產價值也不高。此一工程有一部分由總督府補助外，其他都由明治製糖所負擔，完工後也由明治製糖負責管理維護。至於實際工程施作，由明治製糖委託塭子內庄黃慎儀、劉厝庄郭青渊等人負責工事，工程在大正9年（1920）5月完成契約後開始進行，之後順利在大正10年（1921）10月15日竣工，完成了貫穿該區的「土城仔圳」及許多作可以為儲水的魚塭（養魚池），亦即透過魚塭作為大水的洩洪池；而在土城仔圳排水區內的土地，土城仔庄共有近百筆土地可以受惠，之後也預計都可以做為種植甘蔗原料的旱田。

若再參照其〈排水計畫平面圖〉可知（圖4-2-8），明治製糖株式會社所規劃的排水整治系統，除了在東側土城寮有三條銜接土城寮、郭份寮、虎尾寮的路線外，主要位於鹿耳門溪與竹筏港溪之間的土地，其南北包尚含北邊的青草崙、南邊的鄭仔寮聚落，大約是今土城仔排水以西、青砂街二段455巷以東、青砂街一段572巷及695巷以南、城西街二段以北，他以四條南北向、兩條東西向（原初規劃三條）的棋盤式排列，使這片諾大的土地被切割成十餘筆平整的區塊，迄今這片土地仍呈現著規則狀地貌；當時土城仔圳與鹿耳門溪、竹筏港水道都有相通，甚至在鄰近溪筏港一帶更規畫了一條「滿潮最高水位」，也就是所謂的「潮止線」，可見規劃十分完整用心。[213]由此可見，當時明治製糖是非常期待能將這片土地規劃成蔗田與漁塭，只是現在這片土地卻只有遍布魚塭，只在西北

[213]大正 10 年（1921）臺灣總督府公文類纂「十五年保存第四十七卷地方」〈埤圳新設工事竣功報告（明治製糖株式會社）〉載「國史館臺灣文獻館文獻檔案查詢系統」典藏號：00007005001。

位置較高處形成一個「南邊寮仔」（馬仔藤崙）的小聚落、南邊在戰後設置曾經有爭議許久的鄭成功紀念公園外，就幾乎沒有其他更積極的開發經營。（圖4-2-9）


設計書

明治製糖株式會社

圖4-2-7、大正10年（1921）土城仔圳工事施行〈設計書〉
（資料來源：〈埤圳新設工事竣功報告（明治製糖株式會社）〉載「國史館臺灣文獻館文獻檔案查詢系統」典藏號：00007005001。）

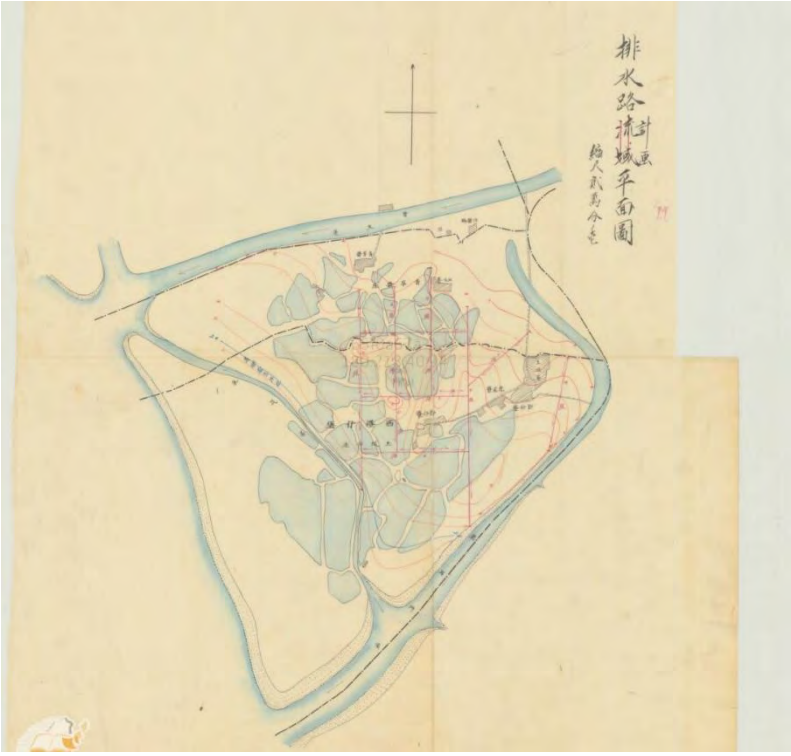


圖4-2-8、大正10年（1921）土城仔圳〈排水計畫平面圖〉呈棋盤式的排列
（資料來源：〈埤圳新設工事竣功報告（明治製糖株式會社）〉載「國史館臺灣文獻館文獻檔案查詢系統」典藏號：00007005001。）

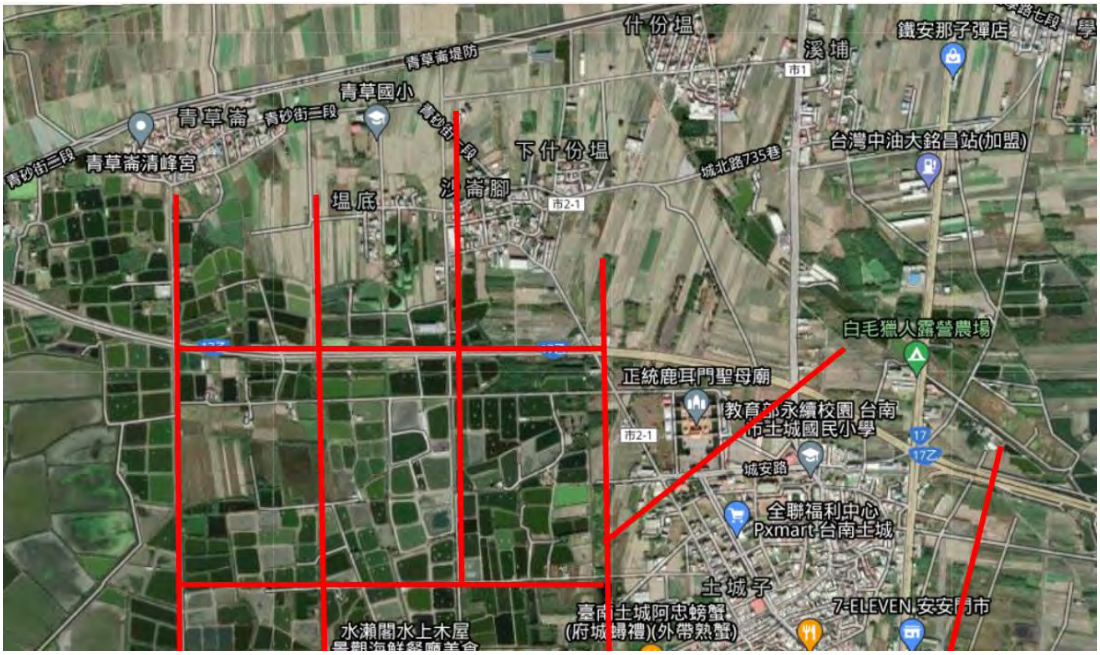


圖4-2-9、大正10年（1921）土城仔圳相關河道在googl衛星地圖的呈現情況。（資料來源：改繪自googl衛星地圖）

3、嘉南大圳的興建

自日人領臺以後，除了在臺推動一連串土地調查與作物品種改良等各項農業措施外，更鑑於清代以來臺灣水利設施多屬民營，難以進行全盤規劃與大規模發展，因此在明治34年（1899）公佈「公共埤圳規則」，將私有埤圳歸為公有，同時也開始推動發展大規模的水利工程。[214]大正年間桃園大圳開工之後，當時嘉義廳長鄉賀照鄉要求臺灣總督府亦能比照辦理，再加上總督府本來就有意在南部尋求可供發電的水源，因此指派土木局技師八田與一勘察嘉南平原的地形，他先在官田溪流域上游發現一處有可建造水庫的地方，又對歐美各國建築設計經過研究後，遂在大正8年（1919）提出了一份完整的設計報告，當時稱為「官佃溪埤圳計畫」，依照計畫取用的水源有兩處，一處是濁水溪，另一處則是官田溪上游蓄水庫，同時建造排水設施，期待藉此解決嘉南平原的缺水困境。這樣的工程需花費經費是相當龐大，不過總督府卻仍決定執行此一計畫，當時主要著眼於此一水利建設一旦完成，預計約可使稻米產量增加至每年42萬

[214] 陳正美著，《嘉南大圳與八田與一》（臺南：臺南市政府文化局，2011），頁 40。。

石，甘蔗的產量則為每年170餘萬斤，對臺灣的經濟發展貢獻甚大。[215]而此一計畫經媒體報導後，也引起嘉南平原農民極大的迴響，願意出錢出力參與以促使工程的執行。最後在一萬多名農民的聯署請願下，加上八田與一的技術保證，及日本國內糧食價格不斷上漲等外部環境的推波助瀾，終於在結合了官、民、商的力量之下，在大正9年（1920）正式動工。昭和3年（1928）灌溉及排水渠完成，包括水道、水門及防潮自動排水門等各項工程；昭和5年（1930）烏山頭水壩堰堤工程告終，嘉南大圳至此全數完工，總工程前後共歷經10年之久。

圖 4-2-10、日治時期嘉南大圳灌溉地給水區分圖：新寮（土城仔庄、青草崙庄部分），在此一圖中可以看到本區三年輪作的情況。
（資料來源：嘉南大圳組合，1930 年繪製。）

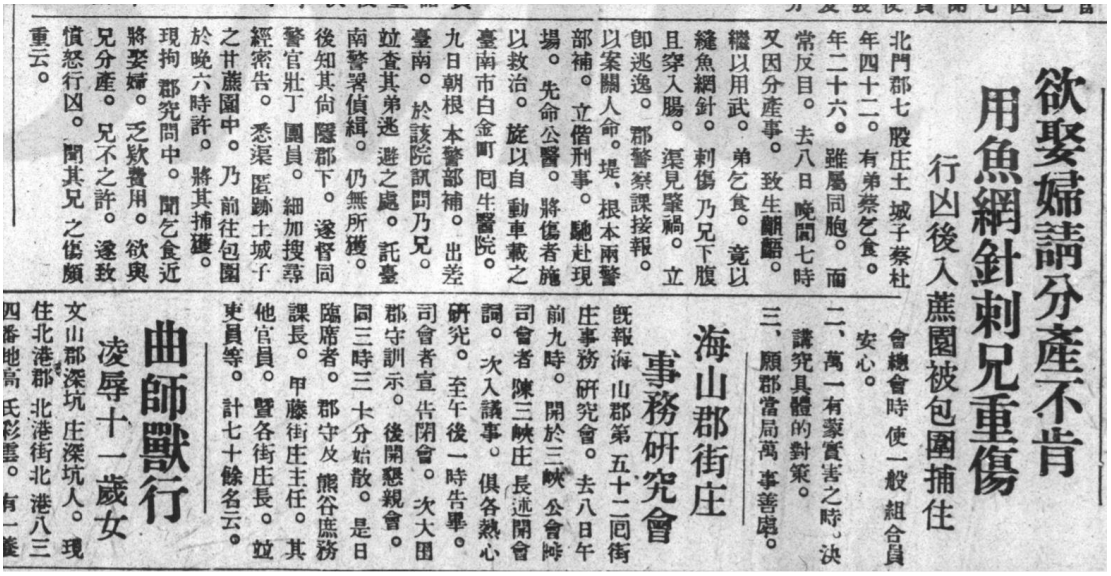
[215] 陳正美著，《嘉南大圳與八田與一》，頁 41。。

當時嘉南大圳在本區的工程施作，可以發現非常仰賴原來明治製糖株式會社的土城仔圳的水路，幾乎是將整個棋盤式的排水路線，都被轉化成為嘉南大圳的灌排水線，此外也納入了原在土城子排水圳西側的竹筏港溪等水路，至於代表滿潮最高水位的潮止線堤也向跟著西側移動，這也表示嘉南大圳的排水系統範圍的擴大。而嘉南大圳在興建後，由於各項硬體設施多採混凝土構造，對當地自然環境衝擊頗大，不過有上游穩定的水源供應，對耕作方式、耕地形態、聚落發展、人文環境等均有不同程度的改變，特別是水田面積增加、旱田減少，土壤質地改善，也解決了乾旱及鹽害問題，農作物生產結構隨之改變，使本區從原來的以旱田為主的土地，一變成為可以種植稻米的地方，除了可以種植蓬萊米，也同樣可以維持種植甘蔗，並藉由實施三年輪作制，使土地生產力增加，作物收穫量提高，土地買賣價格及租佃價格亦同時提升，國家財政收入土地稅收也明顯增加，這些截然不同的改變與運作，影響也是十分深遠的。[216]

嘉南大圳完工之後，當時日人對於土城庄及青草崙庄一帶的水道營運相當重視，不僅在昭和5年（1930）設置土城灌溉工作站，其主要管轄範圍，包含東至鹿耳門溪，連接公塭工作站轄內，北靠曾文溪跨越至七股區，西南緊接土城子潮止堤防之臨海地區（圖4-2-10）；此外，在過去自來水不發達、生活及飲用水取得不易的時候，嘉南大圳也曾肩負起供應各種生活用水的功能。當時土城仔一帶也確實有甘蔗的種植，依據昭和9年（1934）〈臺灣日日新報〉一則兄弟間的重傷害事件的新聞報導中，當時涉嫌傷人的弟弟，為了躲避警方的追緝，就「匿跡土城仔之甘蔗園中」，嫌犯可以躲藏在甘蔗園躲避警方追緝，顯然當時蔗園規模應該不小。[217]（圖4-2-11）又據土城聖母廟副總幹事邱福壽所告知，過往土城聖母廟周圍、沙崙腳及青草崙一帶都分布著蔗園，不過因本區多屬砂質土壤，所以本區蔗園面積都不大。[218]再且，由於當時本區屬明治製糖株式會社的原料區範圍，亦即壓榨甘蔗的糖廠應為明治製糖株式會社的佳里蕭壠製糖所或麻豆總爺製糖所，然本區在未鋪設糖鐵的日本時代，當時土城蔗農又是以什麼樣的方式將蔗甘蔗送往曾文溪溪北的佳里蕭壠製糖所或麻豆總爺製糖所呢？

[216] 陳正美著，《嘉南大圳與八田與一》，頁 94；水利署電子報 281 期，發布日期：2018/06/01。
[217]《嘉南大圳與八田與一》，頁 94；水利署電子報 281 期，發布日期：2018/06/01。
[218]採訪自土城聖母廟副總幹事邱福壽。（採訪時間：2021 年 11 月 17 日）

這部分本團隊翻閱史料及在本區進行多次採訪，卻仍未找到適合答案，目前所知有，有遽聞在未鋪設糖鐵之時，土城蔗農先透過輕便鐵道，將甘蔗送往學甲寮，再採取水運方式，即竹筏將甘蔗送至對岸的七股，再送往佳里製糖所。又臺南大學張靜宜教授認為，考量甘蔗收成時剛好是曾文溪枯水期的冬天，因此也可能是以牛車載運方式、直接越溪送往七股。



欲娶婦請分產不肯
用魚網針刺兄重傷
行凶後入蔗園被包圍捕住

北門郡七股庄土城子蔡杜年四十二。有弟蔡乞食。年二十六。雖屬同胞。而常反目。去八日晚間七時又因分產事。致生齟齬。繼以用武。弟乞食。竟以縫魚網針。刺傷乃兄下腹且穿入腸。渠見肇禍。立即逃逸。郡警察課接報。以案關人命。堤、根本兩警部補。立偕刑事。馳赴現場。先命公醫。將傷者施以救治。旋以自動車載之臺南市白金町回生醫院。九日朝根本警部補。出差臺南。於該院訊問乃兄。並查其弟逃避之處。託臺南警署偵緝。仍無所獲。後知其尚隱郡下。遂督同警官壯丁團員。細加搜尋經密告。悉渠匿跡土城子之甘蔗園中。乃前往包圍於晚六時許。將其捕獲。現拘郡究問中。聞乞食近將娶婦。乏欵費用。欲與兄分產。兄不之許。遂致憤怒行凶。聞其兄之傷頗重云。

會總會時使一般組合員安心。
二、萬一有蒙賞害之時。決講究具體的對策。
三、願郡當局萬事善處。

海山郡街庄
事務研究會

既報海山郡第五十二回街庄事務研究會。去八日午前九時。開於三峽公會時司會者陳三峽庄長述開會詞。次入議事。俱各熱心研究。至午後一時告畢。司會者宣告閉會。次大團郡守訓示。後開懇親會。同三時三十分始散。是日臨席者。郡守及熊谷庶務課長。甲藤街庄主任。其他官員。暨各街庄長。並吏員等。計七十餘名云。

曲師獸行
凌辱十一歲女

文山郡深坑庄深坑人。現住北港郡北港街北港八三四番地高氏彩雲。有一

圖 4-2-11、重傷害嫌犯在犯案後躲藏在土城子甘蔗園的報導。
（資料來源：《臺灣日日新報》，1934 年 9 月 12 日，夕刊 4 版。）

不過從1940年代開始，受到二次大戰的影響，本區農民就很少配合三年輪作制度來耕種；至戰後，由於糖價低落、農民資金周轉困難、耕地面積縮小、圳尾一帶灌溉水不足及農民本身利益考量等因素影響，使得輪作制度受到嚴重破壞，在1946年至1954年間，在嘉南大圳轄域內的甘蔗栽培總面積每年均不及輪作面積，最高的一年亦僅達32,483公頃，只佔輪作面積的83%，[219]不過戰後本區蔗作不再屬明治製糖株式會社所轄，因此甘蔗亦改輸往三崁店糖廠壓榨，臺糖亦將原來在學甲寮的糖業鐵路延伸至土城仔一帶；1966年至1970年間，甘蔗普遍被停植，甘蔗區的甘蔗栽植面積只有35%，農民反而都栽種雜作，嘉南大圳三年輪作區的耕作制度已徒具虛名。[220]由於1960年代臺灣對於糧食的迫切需

[219]孫鐵齋，〈臺灣嘉南大圳輪作制度之初步研究〉，《臺灣銀行季刊》，第 8 卷第 4 期，1956 年 12 月，頁 170-177。
[220]王益滔，〈臺灣嘉南地區之土地利用與糧食增產之研究〉，《臺灣銀行季刊》，第 25 卷第 3 期，

求，而水利會的改進及曾文水庫等的完工，使得被破壞的三年輪作制度，又被再度提及，只不過從過去的三年一稻作改為三年二稻作，[221]本區農地更在農會支持下改種植西瓜、洋香瓜、小番茄等作物，雖然部分地區仍有甘蔗種植，不過範圍已經有大幅縮小的情況，糖業鐵路更是在民國73年（1984）左右就已先行被拆除。[222]至於近年來，隨著耕地範圍的縮小，本區境內水圳已由過去以農田用水為主，逐漸成為區域排水的角色，這可能是近三十年來嘉南大圳在功能上的最大變化。

至於有關本區嘉南大圳給排水道的分布情況，大概可以分為以下三類：灌溉水道、排水道及防止堤防（圖4-2-12），以下分別進行介紹：

（1）灌溉水道：本區灌溉水道，分為水稻灌溉、甘蔗灌溉、雜作灌溉、鹽分地改良灌溉等，灌溉制度為三年一作。灌溉給水是由烏山頭水庫送水室導引圳渠設施，自南幹線經由善化支線，依各土地地段設分線圳渠，分線共計三線：

A.曾文溪分線：由善化支線圳末分歧經菅寮至海寮分歧出「海寮分線」，再經新吉至臺南區（安南區）公親寮「媽祖宮分線」，分附屬第一放水路；經學甲寮至媽祖宮，分附屬第二放水路；至土城仔分「土城子分線」，再至青草崙分歧「鹿耳門分線」，分附屬第三放水路。其中附屬第三放水路，位於安南區青草崙，由曾文溪分線分岐向北流入曾文溪，延長270公尺，底寬90公分，兩側坡一成五分，縱坡五千分之一。

B.土城子分線：位於安南區土城仔，供應土城子段土地用水，由曾文溪分線分歧至土城子，延長3617公尺，底寬30公分，兩側坡一成五分，縱坡四千分之一至三千分之一。（圖4-2-13）

C.鹿耳門分線：位於安南區青草崙，供應青草寮段、土城子段土地用水，由曾文溪分線分歧至青草崙，延長3366公尺，底寬20公分，兩側坡一成五分，縱坡四千分之一。（圖4-2-14）

1974 年 9 月，頁 341。

[221]陳鴻圖，《嘉南平原水利事業的變遷》（臺南，臺南縣政府出版，2009），頁 170-177。

[222]據土城聖母廟副總幹事邱福壽所告知，過往糖鐵就在現今土城聖母廟前，小時候若往公塭、十二佃一帶，回來因天色昏暗，所以都是沿著鐵道走回來土城仔，糖業鐵道拆除是在聖母廟落成後不久的事情，大概是在民國 74 年左右。（採訪時間：2021 年 11 月 17 日）

圖 4-2-12、日治時期嘉南大圳平面圖（土城區部分）。
（資料來源：嘉南大圳組合，1933 年繪製。）

圖 4-2-13、在青草崙聚落南方的鹿耳門分線。

圖 4-2-14、在土城聖母廟西側的土城子分線支道。

（2）排水系統：本區境內屬嘉南大圳位的排水系統，共計以下數條：

A.溪筏港線之一：起於青草崙，向南排入鹿耳門溪，此線即為過往的北竹筏港水道（圖 4-2-15）。本線延長 2385 公尺、集水面積達 0.893 公頃。

B.溪筏港線：起於土城仔，末與溪筏港線合流，此即沿潮止堤防東側的水道。本線延長 1520 公尺、集水面積達 0.234 公頃。

C.土城子線：起於土城仔，向南排入鹿耳門溪，即為今城南路，其南側仍可見水道（圖 4-2-16）。本線延長 1080 公尺、集水面積達 0.472 公頃。[223]

[223] 林德政，《安南區志》（臺南：臺南市安南區公所，1999），頁 32。

圖 4-2-15、青草崙北汕尾城隍廟附近的溪筏港線排水道

圖 4-2-16、在城南路南方的土城子線，此亦為土城子大排

（3）潮止堤防（防潮堤岸）

嘉南大圳於大正 9 年（1920）興建之初，由於日本政府尚未有具體治理河川及海防計劃，因此嘉南大圳組合為了保護各灌溉排水設施免被洪水及海水浸入，在鄰近河川海濱興建防水堤、防潮堤，其中在本區轄境內亦興建有「土城子潮止堤」（後稱為土城子防潮堤防）（圖 4-2-17）。此一防潮堤岸，興建於昭和 5 年（1930），其位置自青草崙起接至土城子鄭子寮南方，長度為 8800 公尺（7720 間）、頂寬 9 尺、為一座土堤，其潮堤最高潮位 3.3 公尺，有兩座自動排水門：第一自動防水們（寬度 3 尺、深度 4 尺、4 連，鋼筋混凝土造）、第二自動防水們（寬度 5 尺、深度 6 尺、4 連，鋼筋混凝土造）。土城子潮止提的位置，大抵在北從今天的青草崙北汕尾城隍廟，沿青砂街二段向南、接青砂街二段 510 巷，在城西里一帶在接青砂街二段 501 巷後一路向南 900 公尺後、再向東接排水道溪筏港線（竹筏港水道）。土城子潮止堤興建目的，原初在於保護堤防東側 1165 公頃的田地；但至民國 60 年（1971），由於保護範圍的灌溉農田，在此時都已變為魚塭及住宅，據嘉南農田水利會調查，目前共保護農田 300 公頃、魚塭 732 公頃、房屋 377 棟、人口 7131 人。[224]（圖 4-2-18）

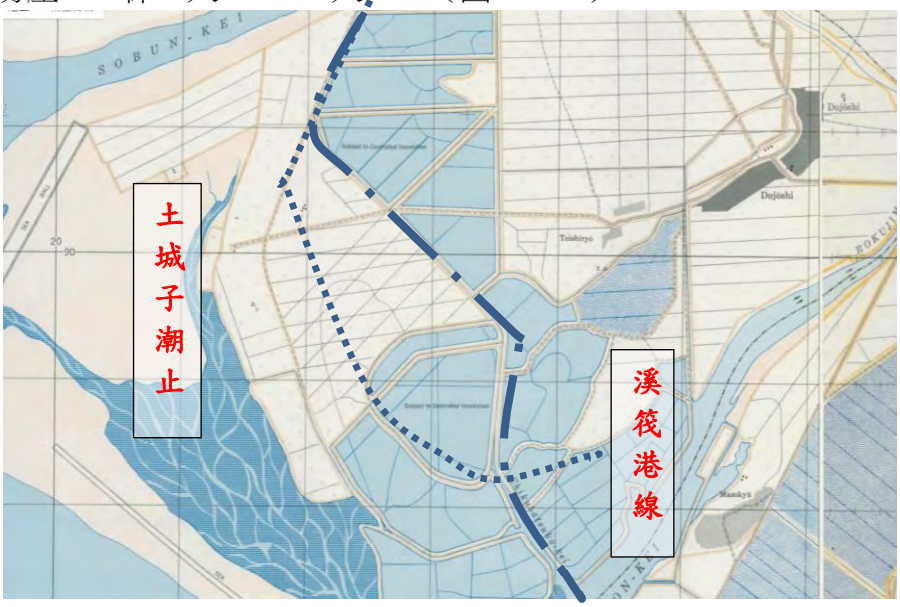


圖 4-2-17、在〈美軍兩萬分之一地形圖〉中的土城潮止、溪筏港線（北竹筏港）的狀況（資料來源：臺灣百年歷地圖，中央研究院地理資訊科學研究專題中心）

[224] 陳正美著，《嘉南大圳與八田與一》，頁 271-273。

圖 4-2-18、蔡姑娘廟東側的土城子止潮堤

此外，嘉南大圳的興築，大抵對地方民眾的收益是有幫助的，不過卻也可能讓民眾產生心理的壓力，在於城東里土城仔中洲角內，就有一座專門用來鎮水的寶塔，相傳就是為了對抗開闢嘉南大圳土城仔分線後所帶來的煞氣。初建於 1933 年，當時開挖嘉南大圳給水線「土城仔分線」時，切過土城仔之中洲角聚落，在溝渠開挖之後不久，就有許多庄民相繼身心不適，在請示中洲角之神保生大帝、中壇元帥後，確信是此溝破壞了聚落的風水地脈，甚至認為應儘速遏止，以免進一步惡化，殃及整個庄民。當時採取的方法就是在該段水圳前方置「石虎寶塔」鎮守（據陳登風所稱則指此為雄獅），予以剋制化解。而庄神除了開出靈符外，亦指示建置石虎的各項細節，在庄神提出後，居民再至公廟（時之保安宮，今土城聖母廟） 對眾主神再行請示，亦獲得同意，遂乃各司其事，進行建置的作業。所有的成品包括一座約高五臺尺、六面形狀的七層寶塔，一隻石虎、一對刺球、使用鐵片做成的一隻寶劍、一面鏡子與一個香爐等。後依神祈指示時程開光安置後完成。此厭勝物為一座六角形七層塔，高約 200 公分，在第 5 層、7 層各開一口，分別置有香爐及瓷碗，塔頂則安有熊獅、刀劍、刺球等法器加強神力（圖 4-2-19）。該塔在 1956 年重修，建材、樣態均雷同，僅建物規制擴大，塔上石虎由泥塑改成石刻。目前平日仍由鄰人上香，在中壇元帥誕辰日亦進行安五營、釘竹符、燒金紙等祭祀。[225]

[225]陳登風，〈安南區兩座「獸物」信仰建物史略〉，《臺南文化》34（臺南：臺南市文化局，1993），頁 63；戴文鋒主持，《台江地區無形文化資產暨文獻資料蒐集計畫成果報告書》（臺南：台江

圖 4-2-19、土城子用來鎮水煞的石虎寶塔，也見證了嘉南大圳的開發

4、本區其他大排水系統

在本區尚有許多大排水系統，密密麻麻散布在土城子及青草崙周圍之間，特別是竹筏港水道的兩側之間，這些都是在戰後陸續修建完成的排水系統。如前所述，本區所在屬曾文溪流域中、下游一帶，由於地勢較為低窪，且屬感潮區，豪雨時如逢漲潮、內水不易排除，常造成農田及聚落嚴重積水，而排水幹線出口亦易受漂砂淤積，嚴重影響排水功能。[226]

早在民國 35 年（1946）10 月 20 日「臺南市參議會」第一屆第六次大會期間，就有「安南區區民代表會」向臺南市政府提出「為避免洪水災害應修排水堤防案」，之後大會決議「函請市政府轉催水利會迅速辦理」，其執行情況為：「南市建第 9619 號電復准水利會答覆，查本會之安南區內堤防及鹽水溪線、土城汐止線、海尾排水等，均本年六月中之洪水氾濫成災，然被害如此慘重者，皆因下流一部無知農民築造魚塭，塞住排水路所致，本協會既有計上工程在案，積

國家公園管理處，2020），頁 151。

[226]臺南市政府編製，《變更臺南市主要計畫（配合鹿耳門排水系統（學甲寮排水）整治工程）案計畫書》（臺南：臺南市政府，2008），頁 1。

極興工修復，盼望賜予協助，如有違反及阻礙者，嚴重取締，以徵勳尤，免致該地方年年受害，至感為荷。」[227]這是本區目前所知戰後最早一次針對排水問題在議會上的提案，而就其執行內容可知當時排水問題屬水利會所管轄，亦由其編列經費進行排水修復工事，不過因為其不具有公權力，所以尚需要市府協助取締非法，以避免工事遭到破壞或阻礙。而在此一議案中，也出現了魚塭與水道間存在著搶水的矛盾問題。

之後，無論在臺灣省議會、臺南市議會及臺南縣議會，經常針對本區排水、洪氾或嘉南大圳進行討論，目前本團隊所掌握的相關議會紀錄就高達 20 餘筆，無論是《臺南市統計要覽》或《臺南縣統計要覽》都可以看到編列許多治水預算，也經常進行排水溝及各類堤岸工程，而其中與本區關係最為重要者，又屬民國 70 年（1981）9 月 21 日臺南市議會第九屆第 13 次臨時大會第二審查委員會的討論，其內容摘要為：「為艾妮絲颱風帶來豪雨造成安南區城西青草里淹水及大部分地區積水，經臺灣省政府同意補助九、○○○萬元由臺南市政府配九、○○○萬元合計一八、○○○萬元辦理安南區鹽水溪排水線等十大排水線疏浚及保護工程以利排水減輕積水問題，又該配合款九、○○○萬元擬編列本（71）年度追加預算，在未完成法定程序前，敬請臺南市議會惠予同意先行預撥辦理。」[228]這十大排水線分為東部鹽水溪排水系統（鹽水溪排水線、安順大排、六塊寮大排、海尾寮大排、本淵寮大排、曾文溪大排等六大排水幹線）及西部鹿耳門溪排水系統（溪南寮大排、土城子大排、溪筏港之一、溪筏港之二等四大排水幹線），當時這十大排水系統在民國 65-69 年間（1976-1980）都曾經辦理疏浚工程，不過卻因效果不彰以致仍造成嚴重的淤積情況，而該年艾妮絲颱風肆虐後，在省主席林洋港巡視臺南災區之際，答應撥款協助地方進行十大排水線的改善工程。此一工程計劃無論是排水線數量、流域範圍及總經費，在當時都可說是戰後以來安南區排水工程之最。其中又以鹿耳門溪道的截彎取直最為重要，使得鹿耳門溪不經彎流四草而能直接入海，這對本區中段土城及南段四草、顯宮的影響最

[227]《臺灣省臺南市參議會第一屆第六次大會紀錄》，國立臺灣大學館藏民國臺灣檔案彙編 107 冊，書序：008a-01-27。

[228]《臺南市議會第九屆第八次定期大會第十三、十四次臨時會議事錄》第 479 案，臺南市議會，案號：第 19 號；70.9.11 南市民治字第一二三二七號。

為顯著，這在鹿耳門溪百年歷史上也可以說是最大的變革。[229]

然而，如此大規模的排水系統設施的成效卻依舊十分有限，這可能與早期係依農田排水的經濟比流量辦理工程，因此普遍存在排水路通水斷面不足、護岸老舊、堤岸保護高程不足等問題所致。[230]所以只要連續數天豪雨，超過早期溝渠設計的三天排水量，本區就可能會發生農田、住家泡水的窘況。而隨著地方迅速發展、道路交通建設及魚塭改建等影響下，各排水系統經常出現不敷使用的情況，以致迄今本區低窪地區淹水情況仍然嚴重（圖 4-2-20），二十餘年來市府也持續進行原有排水線的整修疏濬、設置新的排水線及抽水站等措施，最近一次的大規模建設為 2020 年臺南市府所完成「土城仔一之二排水」的發包及設計，此亦被稱為本區六年排水整治的最後一哩路，[231]希望在此一排水工程完工後，本區民眾能真能徹底解決排水的問題。

圖 4-2-20、2018 年 8 月土城沙崙腳淹水情況
（資料來源：土城沙崙腳清聖宮吉勝堂提供）

至於目前本區主要的排水系統，統稱為「鹿耳門排水系統」，主流鹿耳門溪約 5.9 公里，共有六條支流，其中除溪南寮排水在本區範圍以北之外，其他都位

[229]林森榮，《續修臺南市志卷四經濟志》（臺南：臺南市政府，1996），頁 90。
[230]臺南市政府編製，《變更臺南市主要計畫（配合鹿耳門排水系統（學甲寮排水）整治工程）案計畫書》（臺南：臺南市政府，2008），頁 1。
[231]陳佳伶，〈最後 1 哩路!土城仔排水整治 今年發包〉《中華日報》2020.2.16。

在土城及青草崙之間，大抵有以下五條排水路線（圖 4-2-21）：

1.土城子排水：源自城南里流入鹿耳門溪。（其尾端即城南路土城子線）

2.土城子一之二排水：源自溪南寮，流入鹿耳門溪。

3.溪筏港之一排水：源自青草崙，流入鹿耳門溪（此即北竹筏港水道、溪筏港線之一）。

4.溪筏港之二排水：位於溪筏港之一排水（北竹筏港水道）西側的排水道皆屬之，源自青草崙，流入鹿耳門溪。

5.學甲寮排水：源自十份塭，往東南與溪南寮排水交會後，流入鹿耳門溪。（圖 4-2-22）

此外，在 1990 年代初期本區西側近海處新設「城西垃圾焚化廠」，在啟建前後該廠周圍就新設修築了許多道路及排水路線，這是該處在青草崙堤岸道路外的重要公共建設，且隨著該廠的擴建，附近道路及排水路線也跟著擴張，這也使本區水道分布範圍更往西側近海地區發展。（圖 4-2-23）

圖4-2-21、土城子原有排水系統示意圖（資料來源：變更臺南市主要計畫（配合鹿耳門排水系統（學甲寮排水）整治工程）案計畫書）

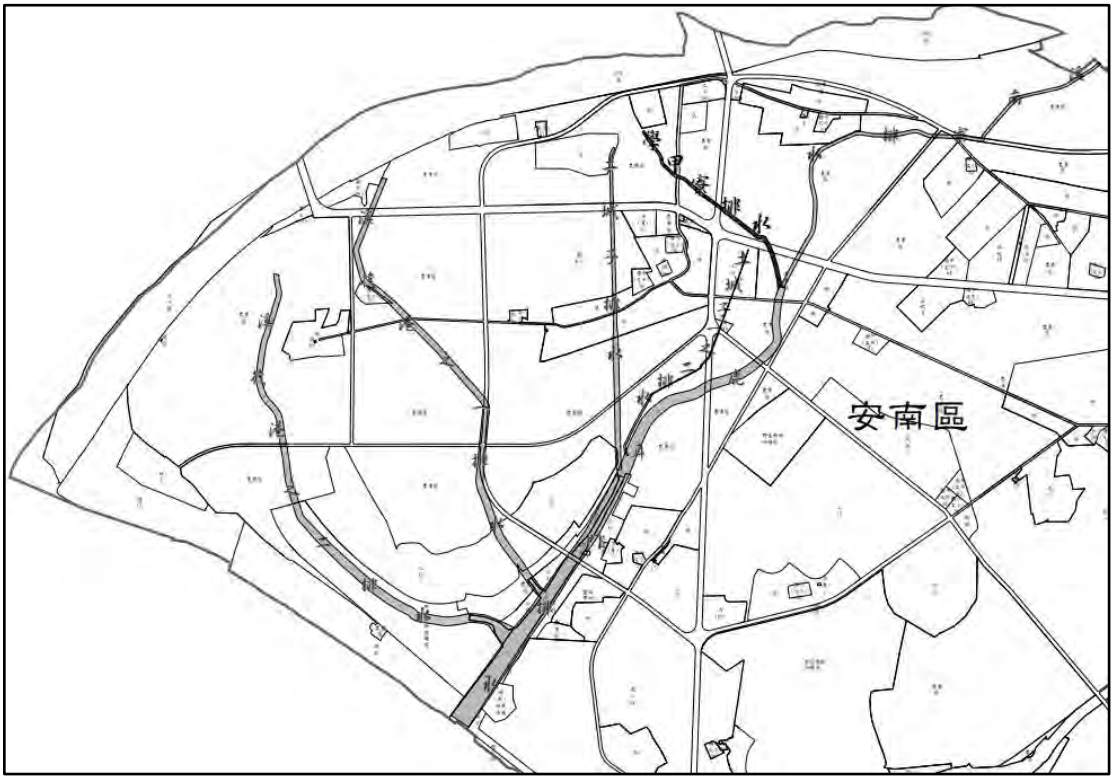


圖4-2-22、土城子排水系統示意圖（資料來源：變更臺南市主要計畫（配合鹿耳門排水系統（學甲寮排水）整治工程）案計畫書）

圖4-2-23、城西掩埋場西側附近的道路與水道系統

第三節　歷史水道與聚落、產業的發展

一、本區聚落形成的發展

本區過往屬台江內海濱外沙汕，聚落發展，主要發生在道光 3 年（1823）台江內海浮覆之後，在此之前台江沙汕僅有鹿耳門一帶有商旅及行政、軍事人員駐紮，另亦有少數漁民居住於沙汕之間，如郁永河《裨海紀遊》所載：「迎岸皆淺沙，**沙間多漁舍**，時有小艇往來不絕」[232]，高拱乾《臺灣府志》亦載：「自一鯤身遞至七鯤身，……外係西南大海、內係臺灣內港，宛在水中央，採捕之人居之。」[233]又雍乾年間尹士俍《臺灣志略》亦載：「距鹿耳門二十里許，北有沙汕一道，多漁舍，名曰隙仔口」[234]，故推測為漁民以討海捕撈之便，在沙汕搭建草寮暫居。只是此類居民可能不多，以致乾隆年間蔣元樞在〈新建鹿耳門公館圖說〉即稱：「鹿耳門孤懸海面，離郡水程計三十里。……向來只設文、武二汛矮屋數間，為吏書、弁目稽查船隻出入之所；多人抵口，並無旅舍可以借居。往來官僚，殊苦未便。」[235]

道光 3 年（1823）台江內海浮覆之後，新生陸浮的海埔地，立即吸引沿海民人前來拓墾。其實就整個臺灣歷史發展來看，在歷經 18 世紀的「乾嘉移民潮」之後，一些自然條件較優越的土地，此時早已被墾闢殆盡，在農業經營技術尚未突破的情況下，聚落發展幾已呈現飽和的狀態，[236]尤其是在臺灣較早開發的西南沿海地區更面臨了人口過多、耕地不足的情形，因此這片海埔新生地，必然成為這些居民向外擴張的目標，吸引著各地移民前來拓墾。道光 7 年，臺澎兵備道孔昭虔會同臺、嘉二邑地方官吏前往浮覆地勘界立碑，同時開始進行浮覆地的放租認墾。此即《臺灣采訪冊》所載：「鹿耳門港，郡龍關鎖之水口，昔年可泊千艘；志所謂『連帆』是也。今北畔沖漲，港內浮淺，往來船隻俱泊港

[232] 郁永河，《裨海紀遊》（1698），頁 8。
[233] 高拱乾，《臺灣府志》（1695），頁 14。
[234] 尹士俍，《臺灣志略》（1738），頁 11。
[235] 蔣元樞，〈新建鹿耳門公館圖說〉《重修臺郡各種建築圖說》（1778），頁 61。
[236] 石再添主編，《臺灣地理概說》（臺北：臺灣中華書局，1995），頁 115。

外矣。……今海邊一片盡變為埔，通連嘉邑地界，橫寬不啻數里。道憲孔有出示招墾，雖未盛業，亦可謂滄海桑田之望也。」[237]

至於本區聚落的發展，十分可能是在道光 7 年（1827）臺灣道孔昭虔勘丈臺、嘉二邑，繼而出示開放招墾後，學甲溪洲的郭畝使（墾號「郭義昌」）、新寮「鄭振記」等分別在此請墾，各墾戶招來佃戶所繁衍形成的聚落，據盧嘉興《鹿耳門地里演變考中》曾訪問青草崙郭朝坤老先生的紀錄，就有提及：「據告其祖先是由大竹林遷來，此一帶土地及土城的土地係學甲的溪州郭畝使的墾地，經置公館於土城。」[238]又訪問黃有義老先生提及郭黃械鬥的情形，所謂：「據老輩告知，先前佔墾埔地，經發生黃郭的械鬥，出了人命甚多。是由樹仔腳、塭仔內、七十二份、埔頂、大寮等黃姓，以其股首申墾埔地，被大竹林、大塭寮郭姓佔墾而生糾紛。後擴及各地郭黃兩姓的械鬥，經過官憲蒞場勘定地界後，地方使得安寧。」[239]即曾發生由洪理、黃軍等十六股首與郭姓間的爭墾糾紛，其爭議墾地位於塭仔內至公地尾以南舊溪邊止浮覆地（嘉邑內邊隅埔地），亦即這是在清代中葉以後因爭墾才發生的爭議，迄今在土城正統聖母廟內仍保留一只「憲准勘洪理黃軍埔界」的界碑，記錄這一段過往；土城地名的由來，有一種說法就是郭姓為防禦洪理、黃軍等 16 股首的攻擊，乃築造土壘防禦，所以叫做土城寮。[240]

不過土城地方耆老卻一直認為該地聚落發展甚早，地方傳說早在荷治時期本地就已有荷蘭駐軍，當時為了監視鹿耳門船隻出沒，而築造一座土牆，因形似城堡，因此認為是土城地名之由來；[241]又迄今在土城中州角有一處「荷蘭井」（紅毛井，圖 4-3-1），就是荷蘭駐軍駐紮之所，亦成為該一地方傳說的重要佐證。又《安南區志》依據土城郭吟寮郭家族譜所載，遂推測其先祖最晚在嘉慶

[237]陳國瑛等，《臺灣采訪冊》（1829-1830）（臺北：臺灣銀行經濟研究室，文叢 55 種，1958），頁 27-28。
[238]盧嘉興，《鹿耳門地理演變考》，頁 131。
[239]盧嘉興，《鹿耳門地理演變考》，頁 130。
[240]盧嘉興，《鹿耳門地理演變考》，頁 136。
[241]林德政，《安南區志》，頁 32。

初年，就已由嘉義布袋郭岑寮來此進行拓墾。[242]由於以上的證據，因此地方一直認為本地聚落發展應該更早於台江浮覆的道光年間。

圖 4-3-1、傳說荷治開發的中州角「紅毛井」，原來是當地居民的食水堀

然而，既使本區聚落開發甚早，不過大規模入墾經營，可能還是在道光年間台江內海浮覆之後。當時移民來此搭寮墾耕，或圍塭捕撈，慢慢形成大小不一的聚落。當時本地聚落名稱，大多就原居地、開墾者、產業、地方環境、防禦工事等命名，像是中洲寮、虎尾寮、鄭仔寮、十份塭、青草崙、土城仔寮等，這些聚落名稱充滿著二次移民色彩。而因本區位置偏遠，交通較不發達，地方發展較為遲緩，附近大多數聚落百年來大抵維持著傳統聚落景觀，不過土城一帶發展卻十分特殊，由於各聚落分布較為接近，逐漸從零星分布發展成為大規模聚落，這使土城聚落人口向來也較周圍其他聚落為多，尤其在共同信仰－正

[242]據林德政《安南區志》所載：「土城郭吟寮郭姓家族，源出福建省泉州府晉江縣東石鎮郭岑村，家藏祖先神主牌位以及寶貴族譜，記載其始遷土城之一代組郭文鎮是 生於乾隆五甲辰年正月二十八日，卒於道光甲申年七月二十三日。根據這項資料，證明一代祖最慢在嘉慶初年，亦即他成年時，人已經在土城開墾立足了。」（林德政《安南區志》，（臺南：臺南市安南區公所，1999），頁 32。

統鹿耳門聖母廟的凝聚之下，原有獨立聚落都逐漸成為角頭聚落，甚至也擴及到青草崙、十份塭、學甲寮等地。不過土城聚落內各角頭領域性仍然明顯，彼此存在著競合的關係。

有關本區各聚落的發展，雖然移民面對著各種不同的挑戰，不過基於生活用水的需求，再加上為避免遭到水患的侵擾，如道光 25 年（1845）北路協副將葉長春等所奏〈臺灣屬縣猝被風雨動款急賑〉，即稱：「六月初旬大雨連宵，颶風間作，臺灣等縣海口淹斃居民三千餘人，殊堪憫惻」。[243]是故，移民居住地最可能會選擇在近水地勢較高的沙洲。是以在鹿耳門溪以西的土城、郭份寮，在曾文溪以南的青草崙、沙崙腳、十份塭，就成為最初形成的聚落，亦即也是藉由水道而發展形成的聚落；而後土城寮又析分出中洲角、蚵寮角，並向西發展出虎尾寮、鄭仔寮等聚落，青草崙也向南發展出西北寮聚落；又尚有在本區水利工程完善後才形成的聚落，像是飽受水患的頂下十份塭、城北里的溪埔仔、青草里的南邊寮仔（馬仔藤崙）等。以下針對重要聚落進行概述：

1.土城仔：道光年間郭畝使招來大竹林與大塭寮之郭姓入墾所形成的聚落，當時位於未改到前的曾文溪（鹿耳門溪）轉彎處西側。由於郭姓曾因與黃姓爭墾埔地，發生嚴重的郭黃械鬥，相傳郭姓曾興築土壘防守其墾區佃戶住地，以抵禦洪理、黃軍等十六股首黃姓之攻擊，所以被稱為「土城仔寮」，郭義昌在此築有公館徵收大租。

2.中洲仔：本庄居民祖先來自學甲中洲，相傳在黃郭械鬥時，陳姓曾助郭姓一臂之力，後來郭姓贈地給陳姓墾居，遂比鄰而居。

3.郭份寮仔：居民以郭姓為主，約為道光年間遷居至此，一支來自嘉義布袋郭岑寮，一支來自西港的大塭寮。

4.蚵仔寮：本地居民以洪、王二姓為主，日治中期才從北門蚵寮遷入郭份寮、虎尾寮之間的埔地，因鹽分尚重，居民以牽罟捕魚維生。

5.虎尾寮：居民以蔡姓為主，祖先是由嘉義布袋虎尾寮（好美里）、新塭遷來，以半山海方式維生。

---

[243]葉長春等，〈臺灣鎮武攀鳳臺灣道熊一本會奏臺灣猝被風災情形摺〉，錄於不著撰者（1958），《臺案彙錄甲集》，頁 174。

6.鄭仔寮：本地為鄭振記墾地，墾佃大都是來自十三佃、新寮等地的鄭姓，與之後搬遷而來的將軍歐汪陳姓、西港後營方姓等所形成的聚落。

7.砂崙腳：本聚落位於土城仔北邊，青草崙東南方，名稱由來是附近有一砂崙，此村落正好位於砂崙底下，故名為砂崙腳，現屬砂崙里。此聚落的開發於道光年間，居民多為陳姓，祖先來自佳里南勢、七股西寮及學甲中洲等地。

8.青草崙：本聚落所在地處曾文溪河岸，原來為淺海，同治年間曾文溪改道出現浮埔，學甲溪洲郭二和、西港大竹林郭世興與陳六合合資組成墾號「郭三合」請墾。原聚落北邊有一砂崙，崙上長有青草，由土城仔觀之，即見西北邊有一砂崙終年青翠，所以被稱為「青草崙」。清末本庄郭姓居民的祖先，由西港鄉大竹林，陳姓由頂山、西寮，邱姓由學甲中洲先後來此捕魚，才漸次定居形成聚落，而以半山海方式維生。另本庄曾經析分出一據落，因位於土城仔西北，遂被稱為「西北寮」，不過也有將青草崙稱為西北寮者。

圖 4-3-2、頂十份塭清安宮參與土城香科，向來由原居地外渡頭厚德宮宋江陣出陣護持。（資料來源：2012 年吳建昇攝）

9.頂下十份塭：位於土城仔北邊，聚落緊臨曾文溪，本地居民大多為陳姓及魏姓，同治年間由佳里外渡頭及學甲中洲等地遷來（圖 4-3-2）。然明治 37 年（1904）曾文溪改道由三股溪經國賽港入海，十份塭被溪水沖毀而搬至公地尾建村落，

但到了明治 44 年（1911），曾文溪再次改道由十份塭、青草崙出海，十份塭又被沖毀成為現今的溪床，全村乃再遷到現庄社之北堤防內居住。昭和 6 年（1931），日本政府決定整治曾文溪，乃在曾文溪兩側築堤防，因此十份塭被迫再度遷村，當時日本政府決定以換地方式，將十份塭由堤防內遷到現址。又當時由堤防內遷村的同時，有一部分居民遷到現址南邊另成立一聚落，故位於北邊者稱為頂十份塭，位於南邊者稱為下十份塭。

10.溪埔仔：本聚落位於土城仔東北方，聚落居民的祖先來自七股七十二份、塭仔內、樹仔腳等地，原本定居於曾文溪北岸開墾荒地；昭和 5 年（1930）嘉南大圳工程完成，並建曾文溪河堤，溪埔仔居民遂由河床內遷徙到堤內南岸的海埔地，故稱溪埔仔，本聚落最初僅有十多戶人家，之後逐漸繁衍成為現況。[244]（圖 4-3-3）

圖 4-3-3、土城溪埔仔福聖宮，主祀南鯤鯓廟李府千歲

此外，在北竹筏港水道兩側一帶，這裡過往為漁戶牽罟、捕撈或圍填魚塭之所，因此漁民也逐漸在此形成聚落，居民有來自土城各聚落與北門一帶的人，

[244]筆者實際田野採訪紀錄，並參閱林春美，〈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碩士論文，2009）；陳素雯，〈台江內海浮覆地社會經濟變遷之研究—以臺南市安南區為例〉（臺南：臺南大學臺灣文化研究所碩士論文，2005）；翁育民，〈臺南市安南區食水堀之形成與變遷〉（臺南：臺南大學臺灣文化研究所碩士論文，2006）。

聚落命名多以前作業位址或工具等，像是罟仔寮、港仔西、湖尾、西平湖仔等。且這裡的聚落發展，十分可能是隨著海埔新生的增長，漁民遂隨之西向發展成為聚落，像是在港西里西南的「湖尾聚落」，此間居民昔日是在「罟仔寮崙」作業的漁民，後來就轉至此處作業，也在此形成聚落，因其位置偏處潟湖的南端，故稱「湖尾」。[245]

[245]陳登風，〈「港仔西」庄落舊地名述源〉載《臺南文化》36（臺南：臺南市政府，1994），頁 68。

二、本區產業經營的歷史發展

道光 3 年（1823）台江內海浮覆之後，新生陸浮的海埔地，立即吸引沿海民人前來拓墾，姚瑩「籌建鹿耳門砲臺」即載：「瀰漫浩瀚之區，忽已水涸沙高，變為陸埔，漸有民人搭蓋草寮，居然魚市。」[246]顯示最初移民在台江浮覆地尚搭建草寮，至於居民生活可能仍以漁撈或魚塭經營為主，所以才能形成「魚市」，這是台江浮覆地上的聚落與產業模式。實際上，由於海埔新生地上泥沙石礫堆積，土地鹽份過高，以致無法進行有效的農業開發，加以土城、青草崙一帶位於溪河下游地帶，不僅溪流河道經常變更，且又近海多強風，故就耕作條件而言，可說是地瘠、風強、缺水的難耕地，反而淺海潟湖地帶，可以牽罟撈魚，又是良好的圍墾魚塭之處，所以更適合從事漁撈或魚塭經營。[247]（許淑娟，2001）

台江浮覆地是新移民的天堂，不過拓墾者卻得面對許多艱困的挑戰。大抵在日治初期以前，由於台江陸浮之初，土壤鹽份過高，因此可能僅能種植蕃薯、蘿蔔等耐旱作物，或在淺水溼地上開闢漁塭，明治 30 年（1897）外武定里事務處理委員徐同在給臺南縣知事磯貝靜藏的「復命書」中就稱：「所管區域內，原係海濱，浮覆成埔，墾耕田園，種植地瓜、豆、麥、菁子等貨，以供口腹而已，且庄大丁多，地瘦人貧。迨五年前及今以來，始能種植甘蔗，整設糖廊，製造青糖兌賣。」[248]當時外武定里可以種植甘蔗的地方，是在中洲寮、總頭寮、外塭仔、舊和順寮等四庄，也就是地方所謂「東八保」的範圍，這裡是台江內海較早在嘉慶年間就已浮覆的地方，卻仍得到日治初期才「始能種植甘蔗，整設糖廊，製造青糖兌賣」，可見在台江內海較晚浮覆的其他地方可能得再等一段時間。在前述「明治製糖株式會社」在土城仔、青草崙進行埤圳新設工事之前，曾對本區土地經營進行一部分的調查，文中提及在土城以西的「中央部分」較為低窪、排水不良，每到雨期來臨，該區大部分土地就呈現出沼澤狀態；一直

[246]〈籌建鹿耳門砲臺〉載於丁日健《治臺必告錄》（1867），卷二、東溟文集。臺北：臺灣銀行經濟研究室，文叢 113 種，1959 年，頁 175~176。

[247]許淑娟，〈由村廟看同庄意識－以臺南市安南區為例〉，《地方文化發展學術研討會論文集》，高雄：高雄師範大學文學院，頁 71-93。

[248]明治 30 年（1897）臺南縣公文類纂「砂糖外二稅ニ關スル事項取調書」載「國史館臺灣文獻館文獻檔案查詢系統」典藏號：00009747050。

到大正 9 年（1920）進行工程前不久，土城仔寮附近的排水問題才稍微有所改善，也有部分旱田可供耕作；部分地方則作為魚塭，不過魚塭在曾文溪氾濫時會被大水埋沒，所以魚產價值也不高。[249]由此可知，在排水問題及灌溉用水尚未解決之前，本區一直不是適合農耕的地方，少部分的農作只能依靠天雨，也就是所謂的「看天田」或「看天園」。

土城仔、青草崙一帶農耕發展的侷限，主要在於缺乏灌溉用水及適當的排水措施，這些問題在日治後期開此出現轉機。前述提及大正 9 年（1920）明治製糖株式會社在進行排水工事之前，本區曾經有其他水利改善計畫，可惜最後不知為何以失敗告終，因此報告書內才有「過往失敗的排水路遺跡尚存，卻已經完全荒廢、無法發揮作用」等記載，不過卻透露本區在日治初期曾經有進行環境改善的企圖，且實際上此時土城寮就有部分旱田可供耕作，這可能是當時農業環境改善的結果。之後，在大正 10 年（1921）10 月明治製糖完成本區排水工事後，出現了貫穿土城仔與青草崙的「土城仔圳」及許多作為儲水的魚塭（養魚池），期望能將土城仔圳排水區內近百筆土地，能夠在之後做為種植甘蔗原料的旱田，只是目前尚未找到當時土城庄、青草崙庄的甘蔗收穫成果。而緊接著在就是嘉南大圳的工程施作，當時嘉南大圳非常仰賴原來明治製糖株式會社的土城仔圳的水路，幾乎是將整個棋盤式的排水路線，都被轉化成為嘉南大圳的灌排水線，且又納入了原在西側的竹筏港溪等自然水路，這也表示其排水系統範圍的擴大，特別是水田面積增加、旱田減少，土壤質地改善，也解決了乾旱及鹽害問題，使本區從原來的以漁塭及旱田為主的土地，一變成為可以種植稻米的地方，除了可以種植蓬萊米，同樣可以維持甘蔗的種植，並藉由實施三年輪作制，使土地生產力增加，作物收穫量提高。雖然近年來，隨著耕地範圍的縮小，本區境內水圳已由過去以農田用水為主，逐漸成為區域排水的角色，這是近三十年來的最大變化，不過日治以來水利工程的改善，確實對土城仔庄、青草崙庄的農業環境與經營，產生了十分重大的影響，特別是 1920 年以後本區人口的快速增加，非常有可能就是農業環境改善下的結果。（表 4-3-1）

[249]大正 10 年（1921）臺灣總督府公文類纂「十五年保存第四十七卷地方」〈埤圳新設工事竣功報告（明治製糖株式會社）〉載「國史館臺灣文獻館文獻檔案查詢系統」典藏號：00007005001。

表 4-3-1、日治時期台江國家公園中段大庄人口統計表

時間　聚落	土城仔	青草崙	十份塭
1895	947	272	209
1906	1316	457	342
1911	1528	556	408
1916	1799	728	320
1920	2013	815	352
1925	2222	941	406
1930	2544	1080	467
1935	3047	1227	567
1939	3619	1750	-

說明：1896 年人口數採土屋重雄《臺灣事情一班》一書為基準，其中土城仔是合過份蓁、鄭仔蓁、土城仔、虎尾蓁等四庄人口總數；青草崙是合青草崙、砂崙腳等二庄人口總數；又十份塭因曾文溪整治工程遷庄，於昭和 13 年（1938）併入青草崙庄，故昭和 14 年後無十份塭庄人口資料。

資料來源：土屋重雄，《臺灣事情一班》（1895）；臺灣總督府官房調查課編《臺灣現住人口統計》、《臺灣常住戶口統計》（1906、1911、1916、1920、1925、1930）；臺灣總督府官房臨時國勢調查部《國勢調查結果表》（1935、1939）

除了農業經營之外，本區的主要基礎產業仍是以漁塭為主，在每個地圖都可以看到土城仔庄、青草崙庄一帶遍布漁塭的景況，尤其隨著海埔新生地地向西擴張，漁塭經營也跟著向西部遷移。依據目前所掌握兩筆大正 6 年（1917）在竹筏港溪水道西側地的土地開發，都是向官府承購官有地以開墾為漁塭（養魚池）之用，其中許廷光承墾範圍達 325 甲多（圖 4-3-5）、陳冠英承墾 27 甲（圖 4-3-4）。由於開墾漁塭所費不貲，所以都不是在地人來請墾，當時兩位請墾者都來自外地，許廷光居住在臺南府城、陳冠英更居住在打狗支廳的大竹里（高雄鹽埕），可能是業戶認為開墾此地漁塭有利可圖，因此願意投入資本進行開發。[250]而由於這兩塊新請墾魚塭（養魚池）的土地都在本區最西側，也就是過往漁民從事傳統牽罟、捕撈作業的場所，因此也可能對原有漁民生計產生影響，這部分沒有在文獻史料中被呈現。

[250]大正 6 年（1917）臺灣總督府公文類纂「十五年保存第十五卷地方」〈官有地豫約賣渡許可（陳冠英）〉載「國史館臺灣文獻館文獻檔案查詢系統」典藏號：00006405005；大正 6 年（1917）臺灣總督府公文類纂「十五年保存第十六卷地方」〈官有地豫約賣渡許可（許廷光）〉載「國史館臺灣文獻館文獻檔案查詢系統」典藏號：00006406002。

圖 4-3-4、大正 6 年（1917）許廷光承墾漁塭範圍含括竹筏港水道在內的大片土地（資料來源：大正 6 年（1917）〈官有地豫約賣渡許可（許廷光）〉載「國史館臺灣文獻館文獻檔案查詢系統」典藏號：00006406002）

圖 4-3-5、大正 6 年（1917）陳冠英承墾漁塭範圍在竹筏港入鹿耳門溪的南岸一帶（資料來源：大正 6 年（1917）〈官有地豫約賣渡許可（陳冠英）〉載「國史館臺灣文獻館文獻檔案查詢系統」典藏號：00006405005）

又在本區西側從事傳統牽罟、捕撈作業的漁民，向來在此進行維持漁撈活動，然而由於海埔新生地的新增，可能已不斷將作業場域向西側移動，這點在前述聚落名稱上已經可以約略看出，此時不僅要原有作業場域，遭到新請墾魚塭（養魚池）的影響外，大正 9 年（1920）11 月臺灣總督府核准了臺灣農林株式會社在臺南廳土城仔、媽祖宮一帶的五年漁業執照（漁業免許），該會社取得在此區海岸進行定置漁網、建網類漁業的經營，[251]亦即使原有漁撈資源面臨新的競爭，或許也造成本區傳統漁民的逐漸衰落。目前本區主要產業已改以「水產養殖業」及「農業」為主，港仔西的農業又以西瓜種植為最大宗，西瓜綿（西瓜幼果）也是本聚落特有的商品（西瓜綿魚湯、西瓜綿稀飯）。

最後在有關鹽業的部分，鹿耳門溪南岸在日治初期就被開發成為安順鹽場，在日治後期更設置有軍事工業「鐘淵曹達工業」的鹽田，其實土城仔西側也曾經被規劃為開設鹽場的預選地，也做過土壤的調查與分析，在大正 9 年《臺灣鹽田適地調查報告》，當時認為土城子適合開墾的土地共達 350 甲，卻因本區自然溪道經常發生遷移改道（指曾文溪、鹿耳門溪），因此就算開發成為鹽場，也被預期在不久後就會遭大水淹沒，[252]最後遂未被選做為鹽場的開發。由於此一產業發展也與水道變遷有關，在此也做一補述。

[251]《臺灣總督府府報》1244 號 1920 年 11 月 12 日。

[252]大正十年（1920）臺灣總督府專賣局〈 臺灣鹽田適地調查報告四冊ノ內一〉載「國史館臺灣文獻館文獻檔案查詢系統」典藏號：006-010003。

第五章　台江國家公園南段歷史水道調查

蔡博任

第一節　地理及水文環境

本章所稱台江國家公園北段，意旨台江國家公園在鹿耳門溪以南的區域，也就是所謂的「媽祖宮」(顯宮里)、四草及過往的安順鹽場一帶，在行政區劃屬今日臺南市安南區，係台江國家公園範圍最南端之水路區一帶。此一地區的水文環境主要以鹽水溪、鹽水溪排水線、北汕尾水道與運鹽古運河為主，係為台江國家公園範圍最南端之水路區一帶，然而，根據荷蘭時期的地圖來看，此四個水道於該時期，大致上仍處於江水潮湧的情況，並未能完全描繪出水道的景況(圖 5-1-1、5-1-2、5-1-3)。

圖 5-1-1：1625 年荷蘭時代的台江。1625 年荷蘭人入侵臺灣不久，長官宋克派遣了雅各・埃斯布蘭特松・諾得洛斯繞著島嶼而繪製。

圖 5-1-2：1640 的台江。.這張福爾摩沙地圖大約於西元 1640 年由約翰・芬伯翁的工作室設計製作。

圖 5-1-3：1648 年的台江。
（原作者：Kees Zandvliet，十七世紀荷蘭人繪製的臺灣老地圖）。

再對應鄭氏時期的古地圖，鹽水溪、鹽水溪排水線、北汕尾水道與運鹽古運河等四個水道，仍未形成如今日的景象，虛線部分仍然呈現台江的景象（圖 5-1-4），故可以清楚的理解，荷蘭與鄭氏時期，於這四河道間的往來，仍以船隻運輸為主，根據《觀臺灣─船邊故事》，在 17 世紀起，在今日安平與府城等兩座重要海港城市興起後，人與貨物商品均都靠船舶橫跨水域、溝通兩地的，由於此水域水淺、沙多，係不適合吃水深的大船航行期間的，故在這水域當中的船舶，主要係由平底的手撐船（見圖 5-1-5）來載運貨物的，手撐船不僅為台江創造了貨物運輸業、維繫了此區的經濟命脈等，更也繪製了台江的獨特風土民情；在日本統治時期的 20 世紀上半業前期，由於安順鹽田的竣工，於安順鹽田設置碼頭與水道(今日的運鹽古運河水道)，即係藉由手撐船經水路運送到安平港後，再轉給傳統的帆船，爾後再轉到貨輪，運輸到日本。[253]

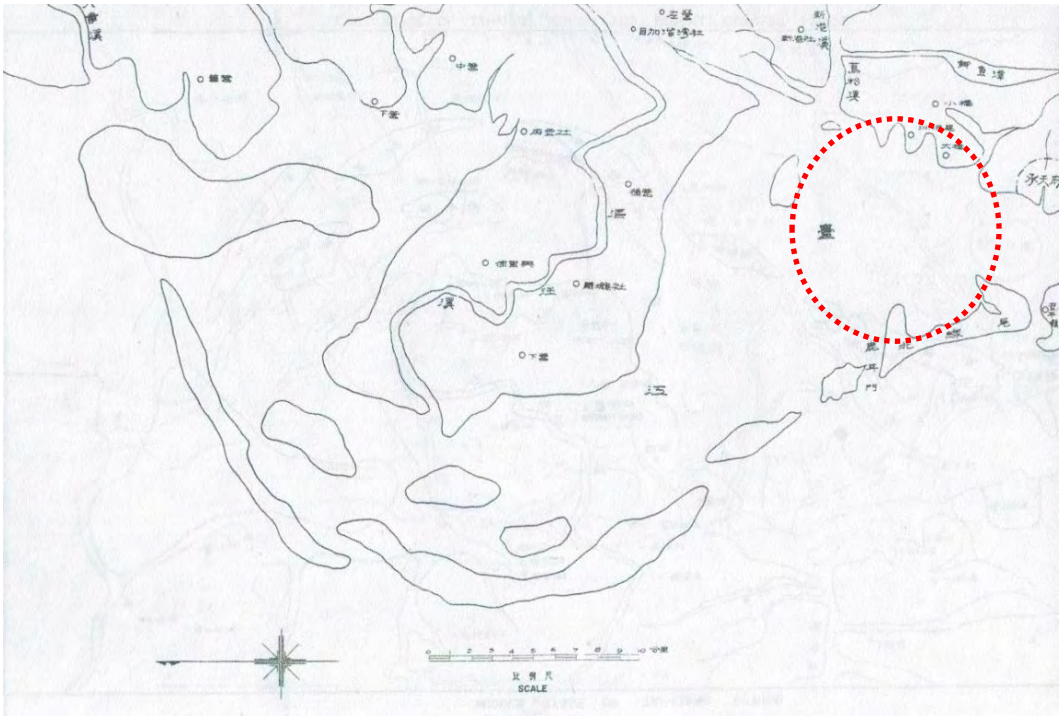


圖 5-1-4：鄭氏時期的台江，從虛線區可以知道當時尚未形成今日的鹽水溪、鹽水溪排水線、北汕尾水道與運鹽古運河等四個河道。

（資料來源：《安平區志（上）》，頁 41。）

[253] 蘇峯楠，〈在東亞變化浪潮中啟航的單為手撐船〉，《觀臺灣—船邊故事》48（20201.01）,p10-13。

圖 5-1-5、右下即為載滿貨物的手撐船。由於日治時期安順鹽場的建置，期間的碼頭與水道，即是運用這類平底的手撐船來運送到安平港的，而這類的手撐船於日治時代，主要係由三井物產、臺灣製鹽等經銷商在聘僱的，進而締造了三井會社的何兆豹，以及臺灣製鹽會社的王雞屎等知名的手撐船貨運承包商。（資料來源：蘇峯楠，〈在東亞變化浪潮中啟航的單為手撐船〉,《觀臺灣—船邊故事》48（20201.01）,頁 12。）

然而，根據 1722 年雍正年間（圖 5-1-6）的台江圖，以及 1822 年道光年間（圖 5-1-7）的台江圖，可以清楚地看到，台江經過百年的發展之後，台江的潟湖情事已經大幅地縮小，而鹽水溪、鹽水溪排水線、北汕尾水道與運鹽古運河等四個河道，以鹽水溪最為明顯可見，但其他三個河道並未固定成形。然而，對此四個河道能較明確地標示出，並且精準的繪製出來，就須從日治時代的地圖來探究之。

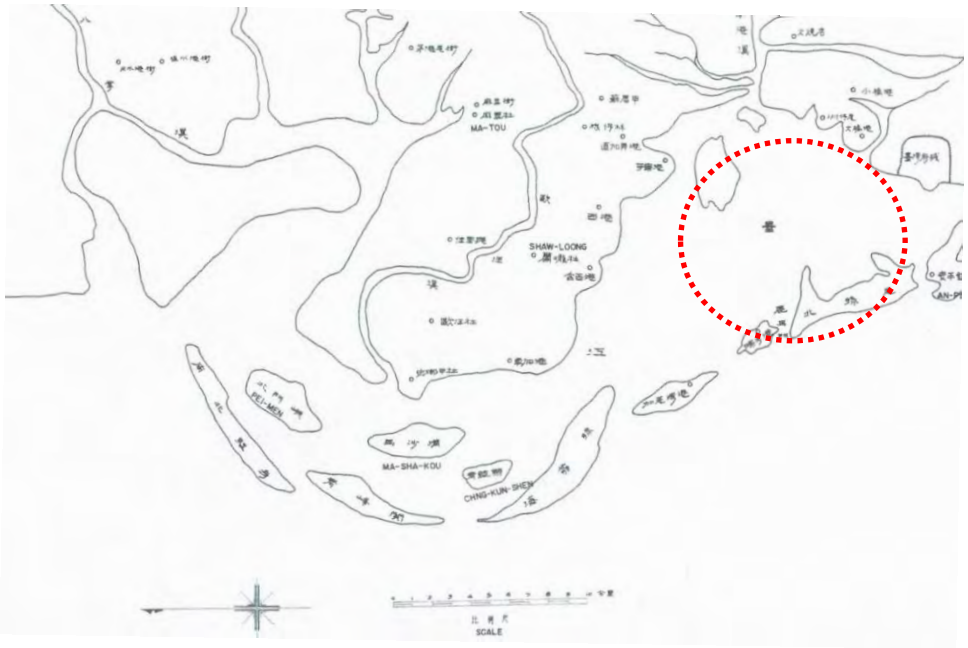


圖 5-1-6、1722 年雍正年間的台江，從虛線區可以知道當時尚未形成今日的鹽水溪、鹽水溪排水線、北汕尾水道與運鹽古運河等四個河道，但是登入的聚落有越來越多的趨勢、現象。(資料來源：《安平區志（上)》，頁 42。)

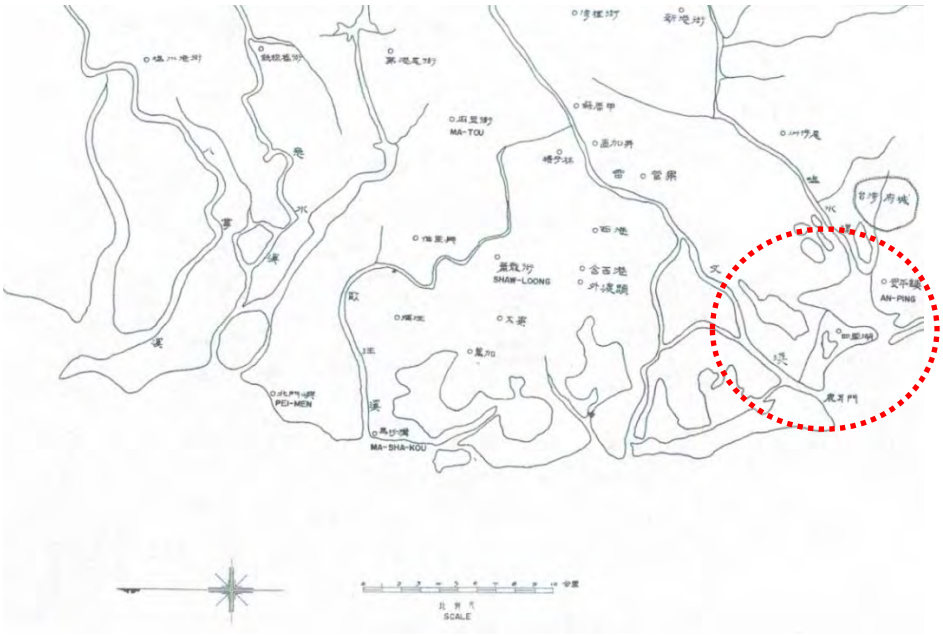


圖 5-1-7、1822 年道光年間的台江，可以看得到台江於清代統治時期，經過百年之後，即淤積許多，並也慢慢地呈現今日的水道之情事。

（資料來源：《安平區志（上)》，頁 43。）

從此區「1895 年日治五萬分之一地形圖」與「今日的鹽水溪、鹽水溪排水線、北汕尾水道與運鹽古運河等四個河道」的疊圖（圖 5-1-8），以及再輔以「1895 年臺南及安平近傍地圖（圖 5-1-8）」來看，台江已經淤積許多，但從地圖來看，今日的北汕尾線之河道上，有許多的湖潭、沼澤等，甚至河道的走勢與今日可謂大相逕庭、相去甚遠，可見當時北汕尾水道，歷經了 126 年的時間發展，有多次的改道之現象。再細探運鹽古運河水道，於日治時代初期，已經有許多海埔新生地出現了，故於日治時代的 1920 年代被規劃為曬鹽場，已經有軌跡可循了，只是 126 年前的水道比今日大了許多。再來探究鹽水溪排水線水道，可以看得出來今日的水道於當時，大部分地區是呈現海埔新生地，故也呈現了水道的改道甚劇之情形。最後，細看鹽水溪水道於 126 年前，也是有很明顯的河川改道之情況。由上述我們可以知道，鹽水溪、鹽水溪排水線、北汕尾水道與運鹽古運河等四個水道於日治時代的 1895 年大約形成了今日的雛型，而今日四條水道的匯聚出口，於 126 年前，可以看得出係形成潟湖的濱外沙洲，故可以見得這一百廿六年之間，河川改道之劇烈。

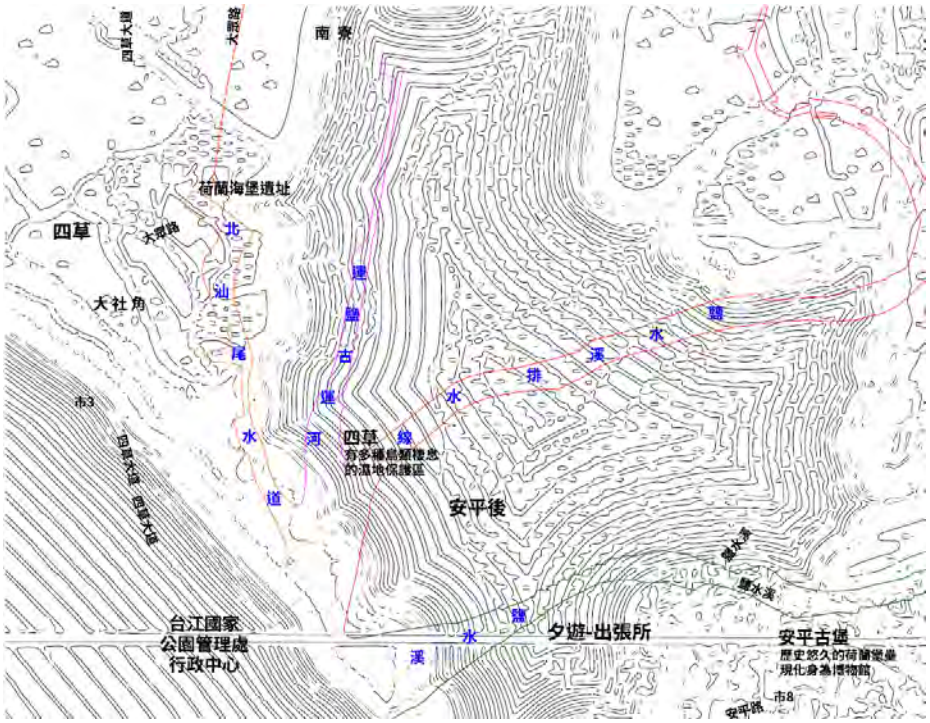


圖 5-1-8、1895 年日治地形圖。北汕尾水道、運鹽古運河、鹽水溪排水線、鹽水溪等河川水道的古今日路線疊圖。（資料來源：臺灣百年歷史地圖網站。）

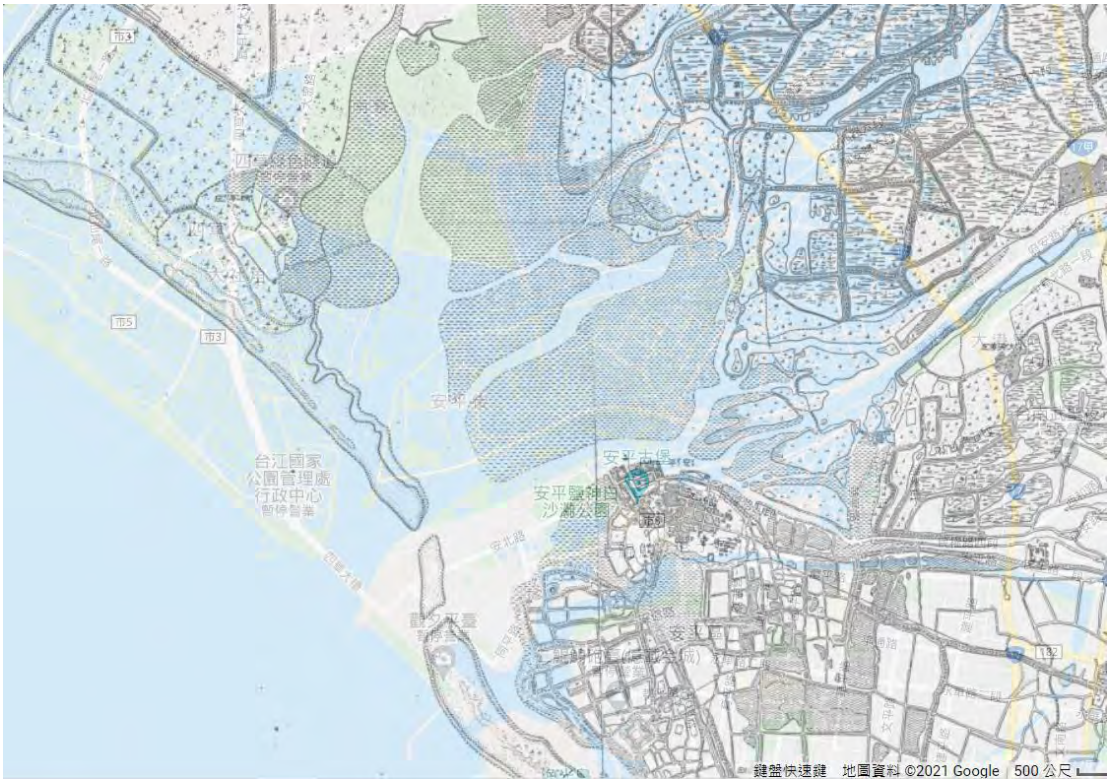


圖 5-1-9、1895 年臺南及安平近傍地圖。從圖中，我們可以經處地看到，鹽水溪、鹽水溪排水線、北汕尾水道與運鹽古運河等四個水道於日治時代的 1895 年已大約形成了今日的雛型，而四條河道出口處乃係個行程潟湖的濱外沙洲，凸顯了這 126 年間河川改道劇烈之景況。（資料來源：臺灣百年歷史地圖網站。）

根據「1904 年二萬分之一臺灣堡圖」與「今日地圖」的疊圖來看（5-1-10），今日的北汕尾水道，於 117 年前大部分都是海埔地；而今日的運鹽古運河水道，於當時有一半以上都是海埔地，但是上游碼頭區要比今日還要寬闊許多；而鹽水溪排水線水道，則大約形成今日的水道之景況，唯有差異是有出現分岔的出口；最後，鹽水溪的水道，則與今日的水道，相差不大，可以看得出，鹽水溪已逐漸地定型了。

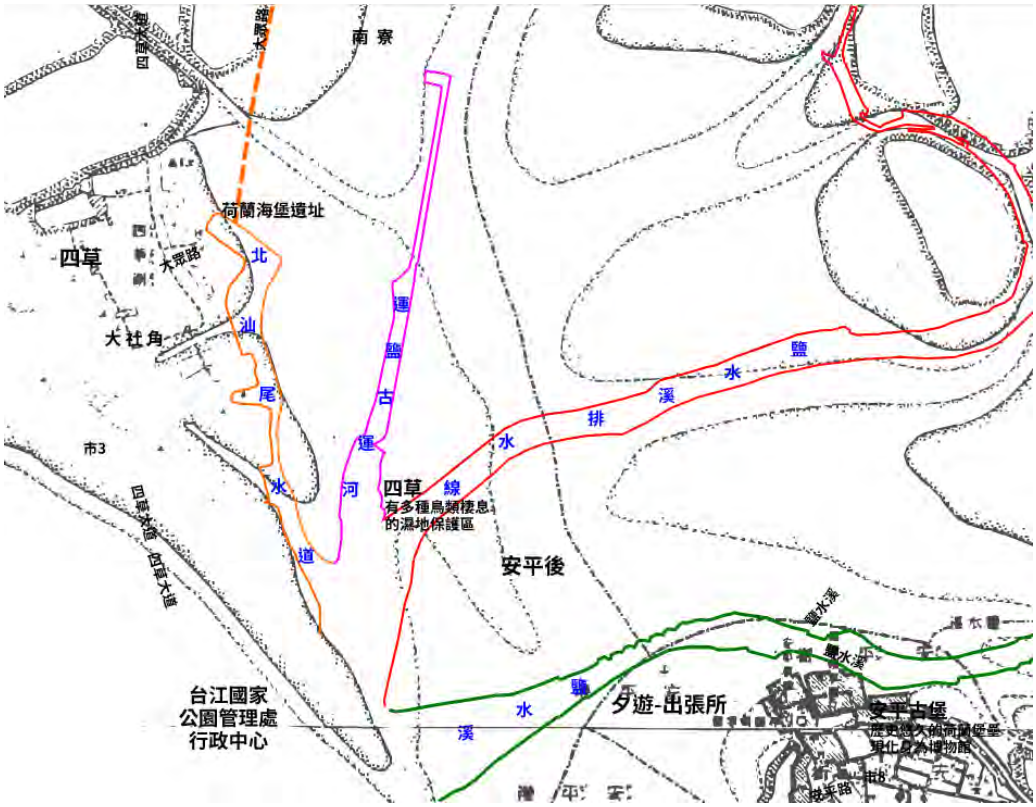


圖 5-1-10、「1904 年二萬分之一臺灣堡圖」與「今日地圖」的疊圖。從圖中可以明顯地看到，北汕尾線水道於 117 年前，大部分呈現陸地沙洲的情況，而運鹽古運河的上游碼頭地區水道要比今日的大，鹽水溪排水線水道則呈現分岔的分支出口，鹽水溪則與今日的差距不大。(資料來源：臺灣百年歷史地圖網站。)

根據「1921 年二萬五千分之一地形圖」與「今日地圖」的疊圖(圖 5-1-11)，我們可以清楚地看到北汕尾水道，形成大大的水道，要 100 年的今日之水道大上許多；而運鹽古運河的上游地區，碼頭清晰可見，且安順鹽場整齊可見，並且形成今日筆直現象的運鹽古運河水道；鹽水溪排水線河道，則呈現整齊的引道之情況，最後與鹽水溪下游相交會；鹽水溪河道則呈現更多的陸地出現的淤積狀態，並與今日的河道相仿。

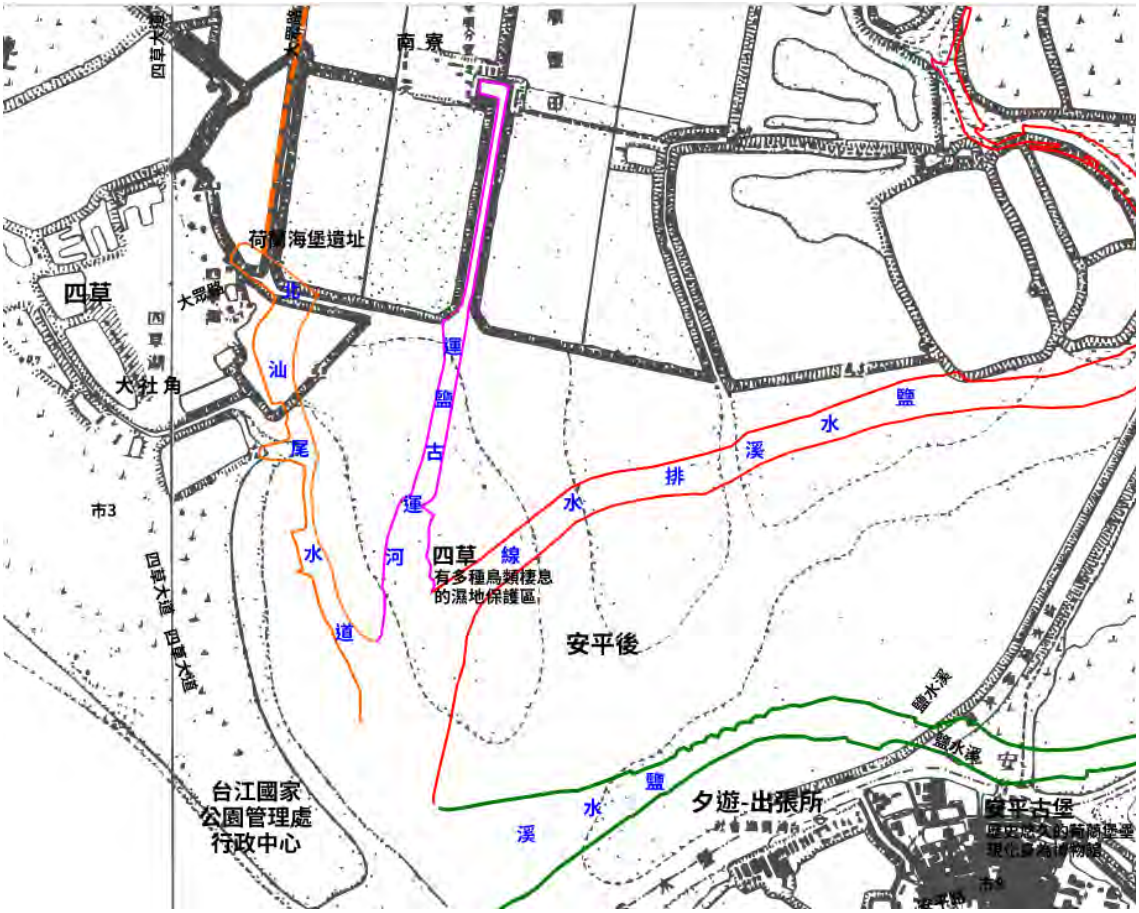


圖 5-1-11、「1921 年二萬五千分之一地形圖」與「今日地圖」的疊圖。北汕尾線河道明顯呈現，並較百年後的今日要寬闊；運鹽古運河的碼頭誕生，以及安順鹽場整齊地浮現；鹽水溪排水線水道被整齊的引道入海；鹽水溪呈現陸地大幅出現的淤積狀態。(資料來源：臺灣百年歷史地圖網站。)

2021 年今日的鹽水溪、鹽水溪排水線、北汕尾水道與運鹽古運河等河流匯聚至終點出海，具有豐富的鹽水與淡水的生物或資源等等，而成為國家公園區域範圍內紅樹林物種歧異最高的一區（詳見圖 5-1-12）。

本區位於昔日台江內海的南側，係為荷蘭時期、鄭氏集團，以及清朝時期的貿易集散中心，並對府城地區而言即是主要的進出樞紐，此區鄰近擁有大員（安平）舊市鎮、熱蘭遮城（安平古堡）、海堡遺址、四草砲臺、五條港河道入口與台江（安南）十六寮等重要歷史人文古蹟與聚落地。

由上述我們可以知道，鹽水溪、鹽水溪排水線、北汕尾水道與運鹽古運河

等四個水道於日治時代 1920 年代以後，大致成形，不僅運鹽古運河因安順鹽場而孕生，鹽水溪排水線也被整齊地引道入海與鹽水溪匯聚。而河道經過百年的演變之後，多少有其淤積、改道，但大致上仍然能看得到四條河流的河道，接下來我們將藉由今日的河道周遭景觀，再來追究、探源該四條河道的自然與人文地景的發展。由以此區昔日為瀨北場的安順鹽田、以及鹽田船溜、運鹽古運河、及安順鹽分室、南寮鹽村等產業，乃至人文景觀十分薈萃，以下茲針對此四處水路之河道發展狀況、自然生態環境，與聚落等發展情況來進行分析與說明。

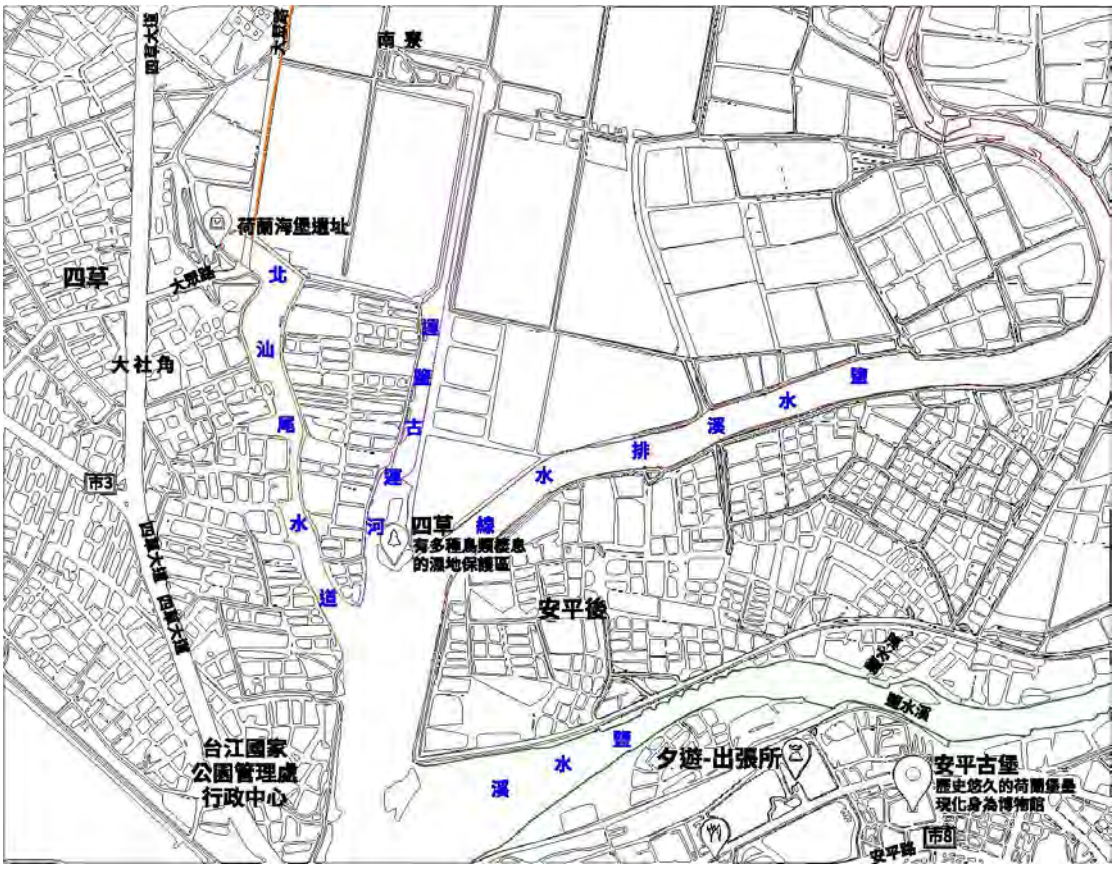


圖 5-1-12、北汕尾水道、運鹽古運河、鹽水溪排水線、鹽水溪等河川水道今日路線圖。(資料來源：本計畫重新繪製。)

一、北汕尾水道

北汕尾水道，以安南區本田路二段之四草橋東側為起點（鄰近四草橋），南至鹽水溪排水線交會處。係為台江碼頭通往鹽水溪口唯一的航運河道，其水路沿線的棲地環境主要為紅樹林匯聚的感潮帶（即指河海匯聚處）、魚塭與鹽田環境等（詳見圖 5-1-13）。

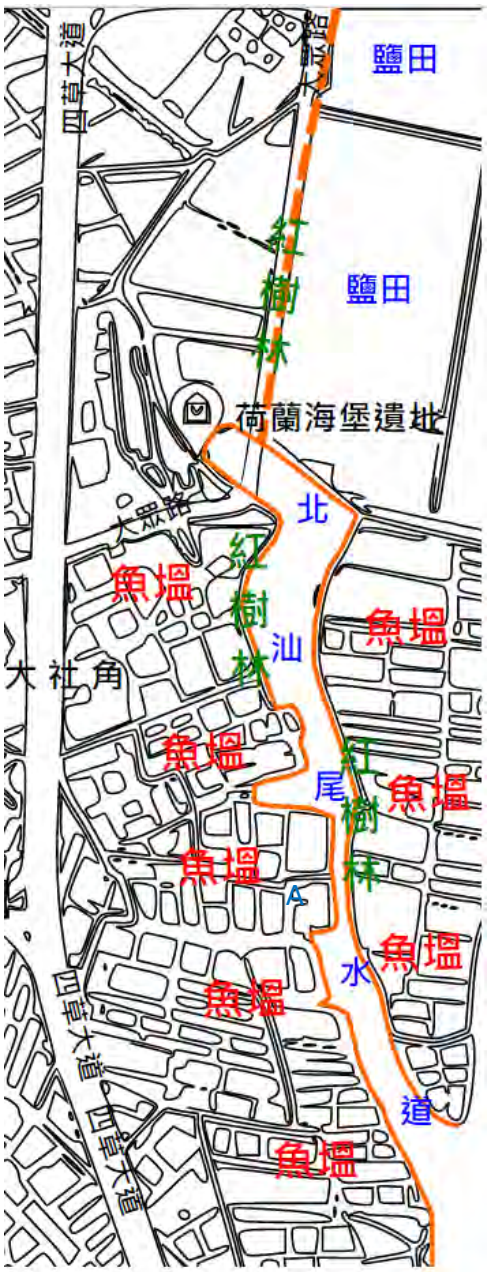


圖 5-1-13、北汕尾水道的周遭景觀。

圖 5-1-14、河道沿邊的紅樹林。北汕尾水道南端規劃為國際級四草重要濕地。

圖 5-1-15、左圖為河道旁的鹽田區。右圖為鹽田體驗區。
此區規劃為台江鹽田生態文化區。

水道寬約 80 公尺，流經國家公園一般管制區，其兩側土地使用，分別為國家公園一般管制區、特別景觀區、生態保護區，以及史蹟保存區等，而目前水道的使用情況，以居民養殖、捕撈與娛樂船舶行駛航線為主要使用。

本區的紅樹林植群，以土沉香和紅海欖（五梨跤）數量最多，係為台江地區少數擁有土沉香植群的區域(詳見圖 5-1-11 之 A 區)。魚塭則以私人養殖為主，

可提供藻類與底棲生物生長。而早期遺留下來的廢棄之鹽田，仍保有瓦盤和土盤兩種型態，目前係鷺科、鷸鴴科等鳥類經常出沒，此外，水路沿線西側有一彎凹處區（圖 5-1-11 之 A 區），其視野隱密，形成一處天然無外界干擾之區域，富有大量的紅樹林植群，以及豐富的底棲動物、彈塗魚，與鳥類資源等。

北汕尾水道的探源，根據 1626 年 Salvador Díaz 所繪製的西班牙文地圖〈大員港圖〉中，在北汕尾北端有一條狹長的水道，被標誌為「estero por donle entran los navios（見圖 5-1-14）」，其意為：「水道，船隻由此進入」[254]；在荷人《熱蘭遮城日誌》1634 年 7 月 26 日也有記載：「有一艘小戎克船，是於 24 日晚上在海堡北邊經由一條水道進來，於夜間來到這市鎮後方。[255]」然而，於海堡位於北汕尾南端，所以，當小船行駛進入台江內海的水道時，即是進入鹿耳門港道；由此可知當時中國商人經常使用這條港道。

圖5-1-14：Salvador Díaz〈大員港圖〉
（資料來源：《第二屆南瀛研究國際學術研討會論文集》）

[254] 陳宗仁，〈1626 年大員港灣：一位澳門華人 Salvador Díaz 的觀察〉，《第二屆南瀛研究國際學術研討會論文集》（臺南：臺南縣政府，2008），頁 50。
[255] 江樹生譯，《熱蘭遮城日誌－第一冊》（臺南：臺南市政府，2002），頁 173。

根據乾隆 12 年（1747）《重修臺灣府志》所載：「嘉靖四十二年（1563），林道乾寇亂邊海，都督俞大猷逐道乾入臺；偵知港道紆迴，不敢進，留偏師駐澎，時哨鹿耳門外。[256]」倘若上述為真，「鹿耳門」即早於十六世紀中葉時，乃係華人所知悉知道。但是藉由其僅以方位做為標示，以及未稱之為「鹿耳門」來看，西方人似乎不熟悉這條港道。

而且，相較於水面較為寬闊的安平大港，舟船行駛在狹長的鹿耳門港道，及更顯得有擱淺翻覆、殞身滅命之危，故推測航行於其間的船隻，應為從事非法走私的商船或未持有捕魚執照的漁舟。

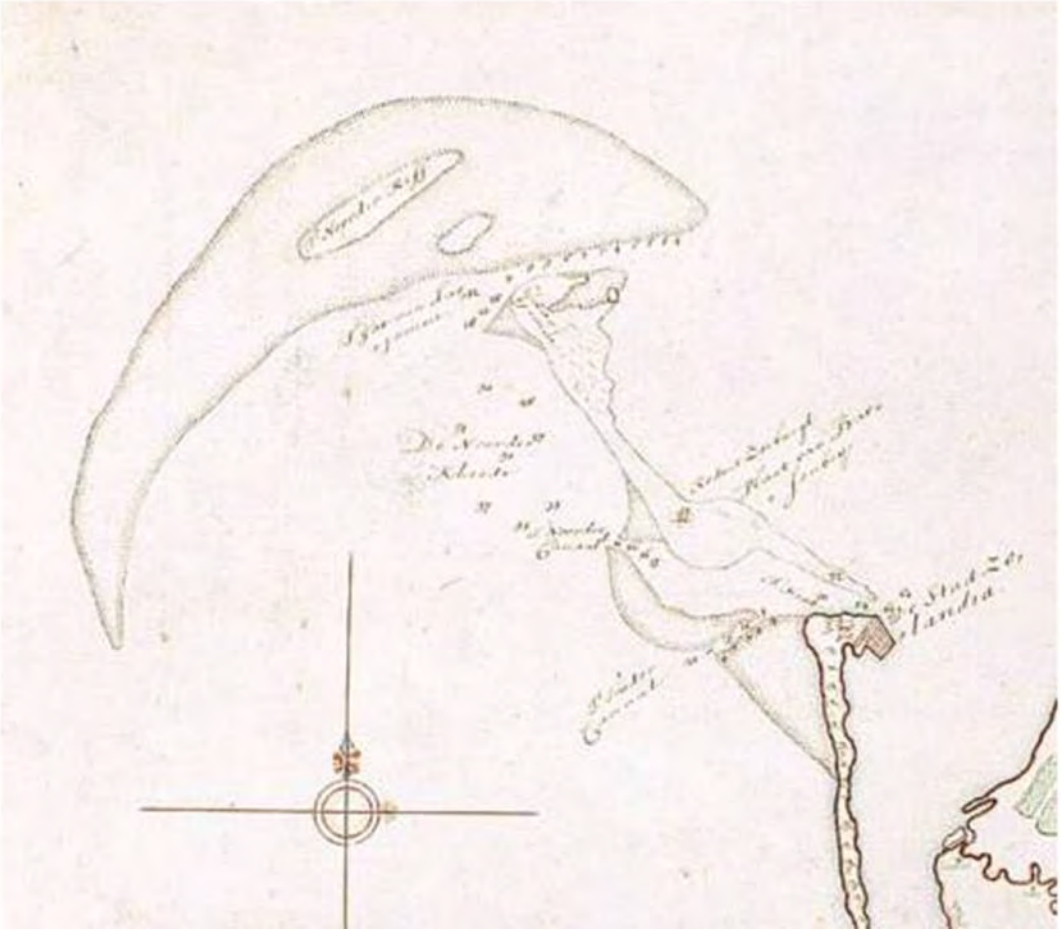


圖 5-1-15：1652 年 Isaac de Graaf〈大員的沙洲及其半島，以及熱蘭遮城市鎮的地圖〉（圖片來源：江樹生譯，《熱蘭遮城日誌－第三冊》，前頁附圖-局部截圖）

[256] 范咸，《重修臺灣府志》（1747）（臺北：臺灣銀行經濟研究室，文叢 105 種，1961），頁 5。

根據 1652 年 Isaac de Graaf 所繪〈大員的沙洲及其半島，以及熱蘭遮城市鎮的地圖(見圖 5-1-15)〉，可以發現當時北線尾水道附近，已經成為一座南北肥厚、中央纖細的沙洲島，沙洲島的南方則向南延伸近大員一帶；在大員港道間則出現了一道新月型的淺灘，將原來寬闊的大員港分隔成為南、北兩條小港道；至於北方的鹿耳門港道也有了更明確的描繪，可以在鹿耳港道北方是一座半月型的大型淺灘，在鹿耳門與加老灣嶼之間也有前述的小沙洲。[257]

再根據荷蘭東印度公司的瑞士傭兵 Albrecht Herport，在其《臺灣旅行記》一文有關北線尾嶼的描述，稱：「由 Zeelandia 向西北方，有個沙灘伸出，即 Plaat Bacsenboij（北線尾沙灘），在其中有兩條水道，即南水道及北水道。再往北還有一條少用的水道，即 Lacsjemue Gat（鹿耳門溝），Lacsjcemue 是在這條水道南邊的一個小漁村。」[258] 由此可見，當時大員港道已出現嚴重淤積的情況[259]，也使得原來較少使用的鹿耳門港道相對受到更多的注目，逐漸成為人群聚集之處，進而在港道附近形成小型聚落。至於 1652 年 Cornelis Jansz. Plockhoy 所繪〈大員港道圖〉中，[260]也大抵描繪了北線尾的改變，另外還可以發現鹿耳門水道以及鹿耳門小漁村的位置，推測此一小漁村應為貿易商人、賸港漁夫及季節性漁民所聚居之地。

鄭成功軍隊取得鹿耳門的水道地圖後，於 1661 年 4 月 30 日晨率領兩萬多名士兵及數百艘大小戰船來襲，並先命部隊在北汕尾北岸登陸後，率先擊潰在北汕尾駐紮的少數荷軍，[261]爾後，鄭軍即與荷蘭的軍隊於北線尾地區展開攻堅，迫使荷蘭軍隊撤出普羅民遮城（赤崁）。而於北汕尾水道旁可見一座葬祀荷蘭軍隊的墓塚遺址。另外，在〈臺灣軍備圖〉的北線尾北端一帶所記「小砲臺」，推測應為 1661 年 9 月鄭氏軍隊為了阻擋荷蘭船隊或援軍進出台江所修建之砲臺。

---

[257] 江樹生譯，《熱蘭遮城日誌－第三冊》，前頁插圖 5。同時參考賴建銘，〈北港道與鹿耳門〉，《臺南文化》7：3（臺南：臺南文獻委員會，1962），頁 31。

[258] Herport 著，周學普譯〈臺灣旅行記〉，周憲文譯《臺灣經濟史三集》，頁 117。

[259] 有關大員港口淤積的情況，早在荷治初期即有載述，據《巴城日記》1631 年 4 月 2 日所載：「大員的港口，日日淤淺且變狹，發現以前有十三呎深的所在，現在最深不過十一呎了。」（中村孝志校注，郭輝譯，《巴達維亞城日誌》1 冊（臺中：臺灣省文獻委員會，1970），頁 106。）

[260] 江樹生譯，《熱蘭遮城日誌－第三冊》，前頁插圖 4。

[261]村上直次郎譯注，中村孝志校注，程大學譯，《巴達維亞城日誌》3 冊（臺中：臺灣省文獻委員會，1990），頁 222。

262

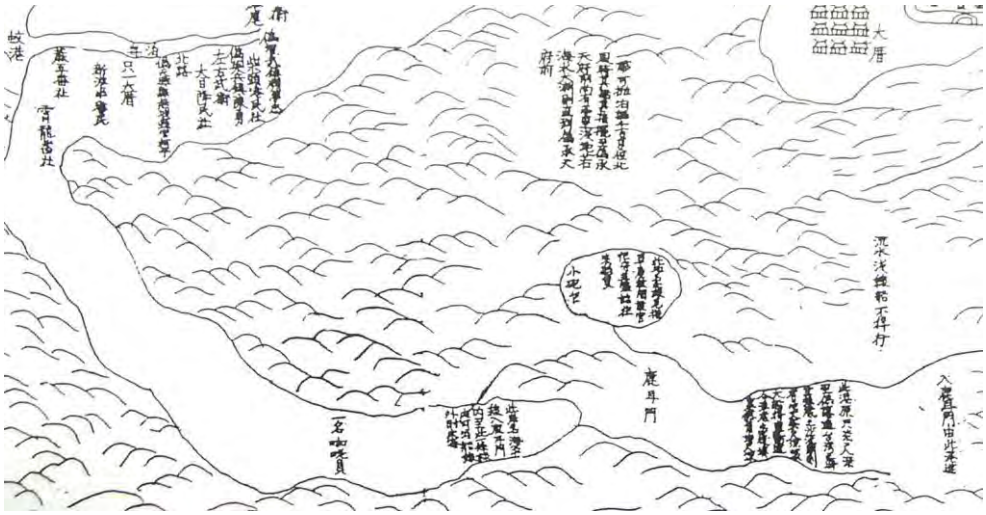


圖5-1-16：〈永曆十八年（1661）臺灣軍備圖〉局部截圖

（資料來源：陳漢光、賴永祥，《北臺古輿圖集》）

圖 5-1-17、海堡遺址，位於四草大眾廟後方，係荷蘭人於 1627 年所建的「熱勿律非砦」，本為護衛台江的軍事設施，但於 1656 年 7 月遭到颱風的虐襲後，即未再修建。

[262]梅氏 Philip Meij.著，江樹生譯注，《梅氏日記》，《漢聲雜誌》132 期（臺北：漢聲雜誌社，2003），頁 63。

約於清朝統治時期（1700 年）建置四草大眾廟，位於今日北汕尾水道北端西側內陸，主要是祭祀當時鄭成功收復臺灣時的先鋒營副將—陳酉（鎮海將軍）。

清代中葉後，因陸續的暴雨而導致台江沿海地區逐漸淤積，且安平開港、外國商行逐漸崛起，使得原有的五條港沒落不在興盛。爾後，1840 年清帝國與英國的鴉片戰爭爆發後，清廷政府為了防禦英國軍隊進逼臺灣，便於全臺南北各地興建砲臺，而姚瑩則率軍於今日的北汕尾河道旁興建四草砲臺（今日鎮海國小圍牆），以衛府城防禦外敵之用。

二、運鹽古運河

運鹽古運河，北起鹽田生態文化村運鹽碼頭，南至與鹽水溪排水線交會水上森林處。沿著鹽水溪與鹽水溪排水線交會處往北走，有一條日治時期臺灣製糖株式會社對外運送鹽貨的運鹽古運河，其位於國家生態保護園區內，水道沿線的棲地環境以海佳苓、紅海欖（五梨跤）與欖李等紅樹林植群，以及魚塭、鹽田和水域泥質地為主（詳見圖 5-1-18）。

圖 5-1-18、運鹽古運河水道的周遭景觀

運鹽古運河，位於國家公園範圍生態保護區內，水道寬約 50 公尺，水深約 2-2.5 公尺，兩側土地使用，分別為國家公園生態保護區與特別景觀區，目前的娛樂膠筏行駛路線繞入南端的紅樹林棲地環境，進行生態導覽解說的體驗觀察等。其中南端鄰近鹽水溪排水線交會處的紅樹林（詳見圖 5-1-18 之 A 區），擁有相當完整的海茄苳植群，以及潮間帶環境等，係為台江地區蟹類最豐富的區域，約有 30 多種以上的蟹類與底棲生物等在此棲息，故有「台江地區水上森林」之美譽。

永鎮宮建於運鹽古運河北端，本為當地鹽民的廣澤尊王的主祀場域，現已廢棄，並搬移到臺南市安南區顯宮里與鹽田里間本田路二段旁。

再來探就此區的安順鹽場（見圖 5-1-19、5-1-20、5-1-21），於大正 8 年（1919）臺灣總督府推動第三期鹽田擴張計畫，係由臺鹽會社主導的安順鹽田首要重點，此不僅是日治時期最後開闢的「瓦盤田」，也是當時規劃與構造均最先進的瓦盤田。日本政府為方便運鹽，於此區還開鑿運河，再輔以小船接駁到安平（見圖 5-1-22），爾後再轉裝輪船。

圖 5-1-19、1895 年〈日治五萬分之一地形圖〉，於四草潟湖間的安順鹽場。

圖 5-1-20、1904 年〈日治二萬分之一臺灣堡圖〉，於四草潟湖間的安順鹽場。

圖 5-1-21：1921 年〈日治二萬五千分之一地形圖〉，安順鹽場即出現於紅圈中。

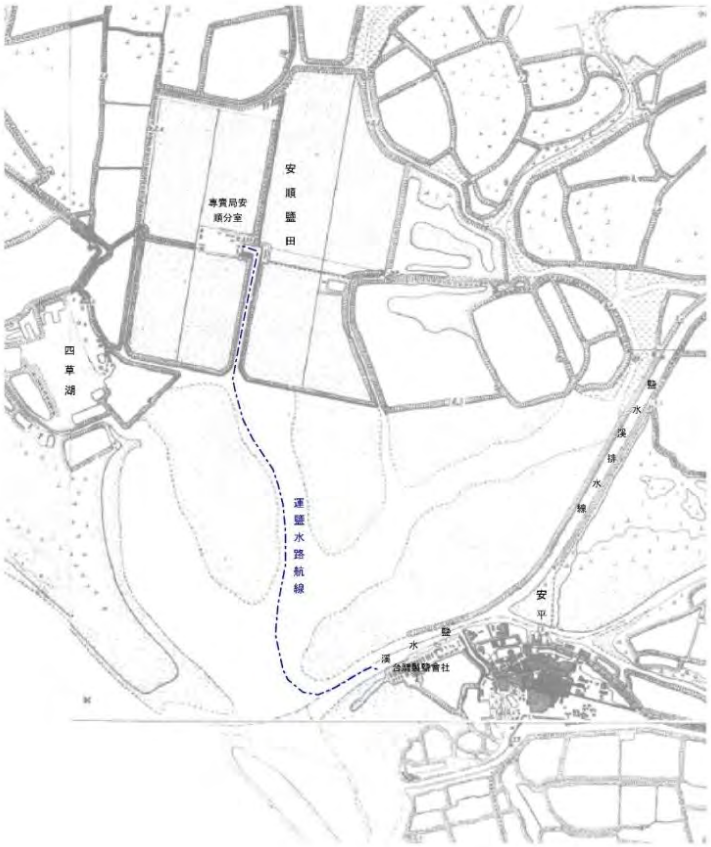


圖 5-1-22、從安順鹽田運鹽到安平的臺灣製鹽會社的路徑圖。

安順鹽田主要是利用安平西北方的四草潟湖及沙洲，築堤隔絕海水而成；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，在日大正 8 年（1919）由臺灣製鹽株式會社投資開闢，共有鹽田 353 甲餘，在日大正 10 年（1921）4 月正式開曬，大正 12 年（1923）完工；西半部 120 甲完全採天日晒鹽，東半部 140 甲餘則是提供煎熬鹽原料的採滷鹽田。[263]採鹹鹽田不需結晶池，當小蒸發池的鹵水達波美 20 度左右，即收入溝渠以直徑 4 英寸的鐵管來越過鹽水溪，加壓輸送到臺鹽會社的安平煎熬鹽工場。[264]鹽田內設有輕便軌道臺車負責路地運送，當時主要是透過糖鐵的五分車運至永康轉運站再經由鐵路送往高雄港 13 號碼頭，鹽場旁又築有可通達安平港之鹽產運河負責外銷之海路運輸。

根據臺灣總督府專賣局第五門食鹽第一類鹽田檔案，安順鹽田位於臺南州

[263] 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。
[264] 蔡炅樵，《大臺南的鹽業》（臺南市：臺南市政府，2013 年），頁 223-224。

新豐郡安順庄，並再根據臺灣總督府專賣局鹽田適地調查訂定規程，係將安平鹽田定為二等適地，得進行後續開發。大正 8 年（1919）9 月，臺灣製鹽株式會社在鹽水溪口四草湖北岸開闢了「安平鹽田」，至大正 12 年（1923）完工，歷時四年，為臺灣第一座使用瓦盤曬鹽法的專業鹽田，採用「半採鹽，半採滷」的方式增加產能，因位於安平西北方，故得名「安平鹽田」，後因大正 9 年（1920）9 月地方制度改正後，劃分為臺南州新豐郡安順庄，因而更名為「安順鹽田」。

大正 8 年（1919）7 月，在總督府的全力促成下，日資民間企業「臺灣製鹽株式會社」正式設立於臺南市安平區。8 年之後周邊地區展開大規模的「煎熬鹽工場」、「試驗工場」、倉庫、廳舍、宿舍等現代化製鹽設施之建設，於臺灣西南部沿海各地新設或新增闢鹽田，並鼓勵私人零星鹽田合併以行集體經營制度，當時開發鹽田等基礎建設由原臺灣總督府專賣局臺南支局安平支局牽引。

圖 5-1-23、安順運鹽碼頭帆船運鹽。（資料來源：國家文化資料庫）

大正 12 年（1923），日本皇室為了瞭解殖民地之施政治理狀況，並驗收各項政策之落實成績，由當時已於大正 5 年（1916）確立為皇太子的皇室重要成員裕仁太子以皇太子身分啟動了「東宮行啟」的一連串大規模的皇室官方巡視

活動，此一巡視活動除了考察在日本殖民政府治理下臺灣的國防、行政、司法、衛生、教育、交通、產業等治理政策成果。與本研究有關的產業政策下之鹽業發展巡視，即屬本研究計畫之範圍安平鹽田船溜暨專賣局臺南支局安平出張所（當時為臺灣製鹽株式會社製鹽工場及鹽田），為官方正式安排在裕仁太子親自御巡之地點。[265]

1923 年 4 月 21 日參訪當天裕仁太子之參訪行程為先至當時由填土造陸所形成的安平埋立地（海埔新生地），再由棧橋搭船至安平鹽田。兩者相距二浬半。為了準備「東宮行啟」之巡視活動，在相關參訪行程的路線上進行了土木興修工程，在安平鹽場的參訪路線上，於鹽田地設置五個船艇棧橋，以提供參訪團船隊上下之用。在海上航線部分，通往鹽田的運河修繕工程上進行了疏運工程，在製鹽會所的建築空間準備修繕工程，裕仁太子巡視地點途經之展望點做了簡易的遮陽棚架。又因應裕仁視察安平鹽田，其進行土木、營繕及裝飾等工程。在土木工程部分，進行安平埋立地（人造陸地）沿途 319 間的路面修補、鋪設碎石，於鹽田地設置 5 個棧橋供上下船艇之需，同時進行海上航線、鹽田內運河的疏通工事；營繕工事是在巡視預定展望地點搭設簡單遮陽棚架，置放專用椅子以供巡覽視察；另裝飾工程則是在上陸地點豎立兩柱交叉插置大面國旗，作為空間界定及奉迎之意。

行啟當日，判任官以上職員及會社員工於埋立地北端左側奉迎，裕仁座車停靠在鹽業會社前臨時棧橋，改搭御召艇由港內航向安順鹽田，船中由總務長官將本島鹽田地概況作簡單說明。抵達鹽田後，南側有局員、小學校學生職員及局員家屬等奉迎，裕仁先入事務所內御休所稍事休憩，隨即繞行視察鹽田一圈觀看採鹽情形，並聽取製鹽順序、鹽田構造、食鹽收納及搬運作業等詳細報告；視察完畢搭乘船艇沿原線路返回，前往鄰近之鹹水養殖試驗場。

南寮與北寮，即是當年為招募鹽民而興建的鹽村，民國 41 年（1952）南寮改建時，還別設置「臺灣省安順鹽場鹽工新村落成紀念」碑，該碑位址及基座，原為裕仁太子於大正 12 年（1923）4 月親臨視察後，總督府專賣局所建造「行

[265]吳馥旬，（2005），「由 1923 年裕仁皇太子臺灣行啟看都市空間之變化」，國立成功大學建築學系碩士論文。日本裕仁太子巡視流程：臺南驛→臺南御泊所→臺南州廳→北白川宮御遺跡所→臺南市南門尋常小學校→孔子廟→臺南師範學校及臺南第一公學校→臺南第一中學校→臺南御泊所→安平埋立地（只經過不下車）→臺灣製鹽株式會社鹽田（專賣局臺南支局安平出張所）→臺灣總督府殖產局附屬鹹水養殖試驗場→臺灣步兵第二聯隊→臺南驛。

政紀念碑」。[266]

圖 5-1-24、裕仁參觀臺南安平鹽田（今安順鹽場）。（資料來源：《行啟紀念寫真帖》

圖 5-1-25、裕仁皇太子巡視安平鹽田，今稱安順鹽場，並已成立「臺南市鹽田生態文化村」。（資料來源：《行啟紀念寫真帖》）

戰後民國 35 年（1946）5 月，臺灣碱業公司接管「鐘淵曹達株式會社」及其鹽田；臺碱公司自同年 11 月至民國 37 年分三期修復鹽田 447 甲，正式開晒

[266] 蔡炅樵，《大臺南的鹽業》（臺南市：臺南市政府，2013 年），頁 223-224。

鹽。並隨著臺灣工業起步，又於民國 41 年（1952）將臺一工區的採鹵鹽田改為晒鹽鹽田；兩年後再修復及改造部分採鹵鹽田，到民國 47 年（1958）鹽灘全部修復完成，開晒的面積達到 516 甲。民國 40、50 年代是臺碱公司的風光歲月，大量外銷日本，更於民國 58 年（1969）將 254.6 甲的採鹵鹽田全部改為一般鹽田，以增加產量；[267]但是，臺碱在營運的 40 年間，先後生產燒碱、鹽、液氯和五氯酚等化學原料，由於未妥善處理事業廢棄物，廠址周圍的土壤、附近魚場、竹筏港溪

約 16 甲的長方形區域，由總督府興建辦公廳、宿舍、鹽工寮及學校，以安頓鹽與鹿耳門溪的底泥，均嚴重遭受重金屬及戴奧辛等汙染；中石化公司接手臺碱後，廠房建築大多節稅考量而拆除，目前辦公室及鄰近廠區都以鐵皮包圍，禁止外人進入。[268]

財政部鑑於製鹽與製各有專精，為增進績效，民國 66 年（1977）9 月 16 日由臺鹽接管臺碱鹽田 499 甲（另有鹽工 396 人、員工 38 人），[269]臺鹽同步成立顯宮場務所，由臺南鹽場管理；民國 77 年 6 月臺南鹽場完成機械化鹽灘改造計畫；最後於 85 年被劃為臺南科技工業區用地而結束晒鹽。[270]

最後，我們來探究「南寮鹽田生態文化村」，可以追朔製日治時代的臺鹽會社於開闢安順鹽田時，為了招徠北門鹽工及附近的庄民，特別在鹽田中劃出業移民。但是，後來因為要配合臺南科技工業區的開關，北寮首先遷村，南寮則因四草野生動物保護區的劃設及低地淹水嚴重，也在民國 91 年（2002）完成遷移後，隔年（2003）即成立鹽田生態文化村，除了保留部分業設施、建築，並復育瓦盤田，發展兼顧生態及文化的觀光點。[271]

此外，關於「安順鹽田船溜暨專賣局臺南支局安平出張所安順鹽分室」，這可以溯源至大正 11 年（1921）11 月，專賣局設置「安順鹽分室」，隸屬「臺灣總督府臺南專賣支局安平出張所」，全木構造的辦公舍亦建於此時；兩年（1923）

---

[267] 蔡旻樵，《大臺南的鹽業》，頁 225。
[268] 關於臺碱污染對居民的影響，請詳見黃煥彰，〈失落的記憶》,《看守壹灣》（Vol5.No.2，2003）及〈正義的曙光〉，《看守壹灣》，（Vol.6.No.1，2004）。
[269] 臺碱於民國 71 年（1982）關廠，隔年併入中石化公司。
[270] 戰後臺碱歷史，參見〈晒鹽生產〉，《中國鹽政實錄》第六輯，頁 74~81。
[271] 蔡旻樵，《大臺南的鹽業》，頁 228-229。

後因鹽務機關改編，稱「臺灣總督府專賣局臺南支局安順分室」。戰後該建築撥交臺鹽總廠，續供「臺南鹽場安順場務所」使用至廢晒為止，正面主體保持原貌至今，後方廂房則已改為磚造結構；與正對面的運鹽碼頭，均經臺南市政府於民國 92 年（2003）5 月指定為市定之工業遺址類。[272]

圖 5-1-26、臺南安順鹽場碼頭，由於水淺乃至貨輪無法進入碼頭，僅能靠帆船運鹽接駁，當貨輪船接近時，個公堆或鹽倉的鹽包會已手推臺車搬到碼頭，等待風、潮水穩定時，在前進到外海貨輪停泊處，倘若沒有風時，就得以人力撐船，所以這些運鹽的帆船又稱為手撐船。後方的碼頭堤岸為日治時期築造的三角石護堤，其材質為澎湖的玄武岩，後方白色小山為鹽集運的公堆，公堆旁可以清楚地看到運鹽的小臺車（輕便車）。（資料來源：國家文化資料庫）

安順早期鹽產均以手推的軌道臺車，集中到倉庫存放，再經碼頭以俗稱「手撐仔」的小帆船（即手撐船），駁運至安平港外轉裝輪船；戰後臺鹽利用美援進行「協助運鹽計畫」，民國 44 年（1955）間增設臺南安順 475 軌距鐵道設備[273]及

[272] 蔡旻樵，《大臺南的鹽業》，頁 229-230。
[273] 安順鹽田鐵道因軌距略小，只能供場內使用，無法與臺糖鐵道連接。

特別訂製柴油引擎車頭，併入散裝聯運系統，隔年（1956）竣工後，可經過臺碱軌道及臺糖小火車外運。民國 65 年（1976）前後，安順的瓦盤鹽田開始改採小堆直放由汽車運送，不集中到公堆收納；而土盤鹽田的載運也只多持續 1、2 年即完全除役。[274]

四草漁港（位於圖 5-1-18 的 B），即運鹽古運河口處口，但不同於其他漁港的是，漁港沒有靠海，而是依賴港區西側的出水道進入北汕尾水道，之後再由鹿耳門溪口航向臺灣海峽，這是 1980 年鹿耳門溪截彎取直後所新設港口。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。該漁港保留了最古樸的環境與養殖技術，漁港設備呈現極簡風貌，近八成的四草聚落之居民即仰賴該漁港維生。而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，以及養殖漁業兩種，船筏出海往返一航次約十五小時。本港沒有漁市場，連外道路不良，且因北向的溪口淤積嚴重，故船筏均南向駛往安平港拍賣漁獲，主要漁獲為白魚、午魚、肉魚為主。時至民國 92 年（2003）10 月，臺南市政府期望日後本漁港能朝休閒漁港發展使用，進一步地擴大四草漁港的港埠專用區範圍，但必須避免在外海處興建防沙堤或延建防波堤方式，並且透過攔截工法、控制海灘法、港口沙阱（sand trap）等新式漁港整修方法，以改善四草漁港先天及後天的泥沙淤積問題。[275]。

三、鹽水溪排水線

鹽水溪排水線，東起安南區安明路二段濱海橋，西至北汕尾水道交會處，南端則與海南里府安路七段延伸路線為界。其河道流經水域泥質地、草生地與魚塭、紅樹林、魚塭棲地等地（詳見圖 5-1-27）。

鹽水溪排水線，位於國家公園範圍內，水道寬約 100 公尺，使用分別為國家公園一般管制區，其流域兩側土地使用分區，則包含國家公園一般管制區、生態保護區、特別景觀區，以及都市計畫農業區與河川區等 5 種使用分區，而

[274] 民國 66 年，為了協助金門西園鹽場改良運鹽設備，臺鹽曾贈與一臺簡易的機關車頭，延續了 18 年生命，直到民國 84 年西園鹽場關場為止。
[275] 洪開燁，《漁港淤沙問題之研究》，頁 3-12-33。

且鄰近國際級濕地─四草濕地；然而，目前水道的使用，除提供鄰近魚塭與農地排水、灌溉，以及部分居民設置定置漁網養殖，並供娛樂膠筏遊賞周遭景觀的行駛航線之一。其北側的泥質地與草生地區域等，為國家公園北汕尾水鳥生態保護區，也是國際級四草溼地與四草野生動物保護區（圖 5-1-27 之虛線 A 區）的一部分，擁有極為豐富的鳥類資源。此外，南側與鹽水溪匯流處東側的紅樹林植群，富含豐富的底棲生物；最後，沿線則有其他漁塭棲地環境，做為養殖鯔（烏魚）和虱目魚等魚塭。

鹽水溪排水線，流經的範圍區雖為荷蘭、鄭氏與清代相關歷史文化的重要場域，但水路沿岸已不復見早年之建築型式，現今最常見即為鐵皮屋寮、磚瓦或水泥平房等，可見為當地居民放置設備或休憩的場域，且部分屋舍老舊、毀損，有礙整體視覺景觀與環境美感等。

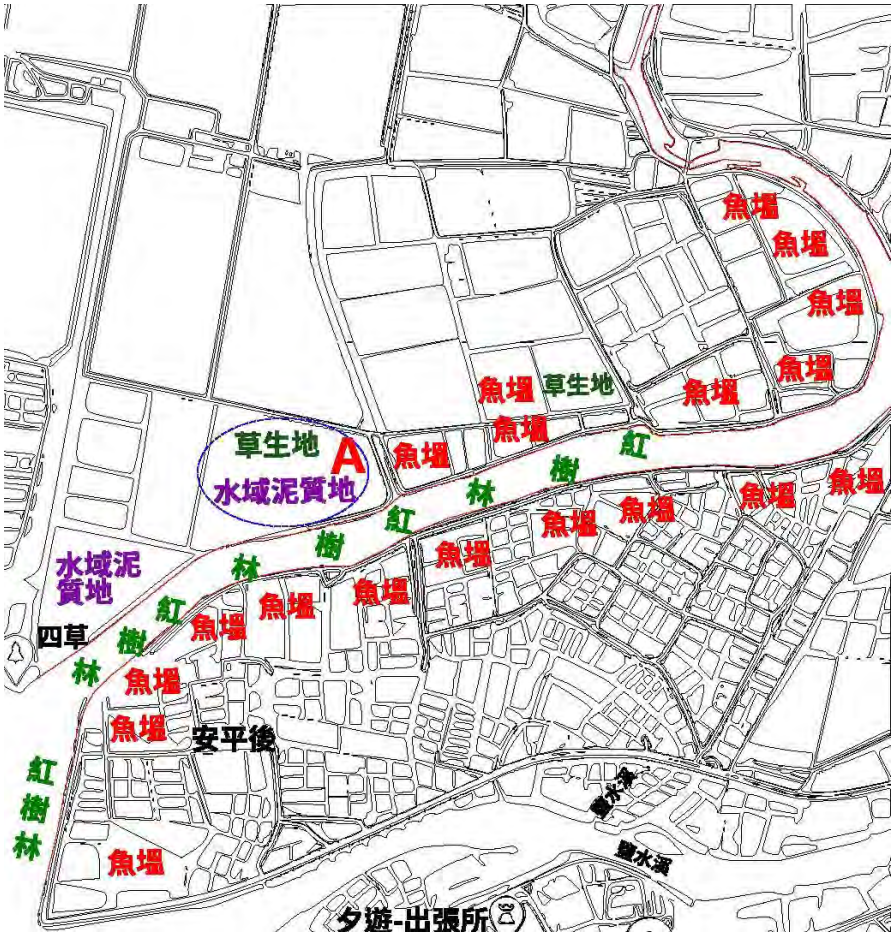


圖 5-1-27、鹽水溪排水道周遭景觀

四、鹽水溪

鹽水溪，東側鄰近安南區海南里與西賢里處，至西側四草大橋。流經水域泥質地、沙質地、多處潮間帶紅樹林，以及溪口區的積路和沙洲等（詳見圖 5-1-28）。

圖 5-1-28、鹽水溪水道周遭景觀

鹽水溪，發源自龍崎區大坑尾中央山脈南部，[276]其流域的水道寬約 120 公尺，其使用分區係國家公園一般管制區，而其流域兩側土地使用分區即含有國家公園一般管制區、都市計畫公園使用地；此區現況，大多以居民養殖業和娛樂膠筏行駛路線等。

鹽水溪與鹽水溪排水線交匯處，則位於國家公園範圍一般管制區內，兩側土地使用分區，分別為國家公園一般管制區、特別景觀區，以及都市計畫河川區等。現今則為當地居民進行蚵架養殖、漁產捕撈等地方產業活動，以及經營娛樂膠筏遊賞周邊環境景觀特色，兩側則以魚塭養殖、船家自行於沿岸進行採蚵產業處理等使用為主。其中，接近國家公園範圍邊界的鹽水溪水路中，有一處有海茄苳為主的紅樹林棲地植群，是鷺科鳥類繁殖聚集營巢的區域。

此外，鹽水溪口鄰接鹽水溪排水線匯流處，有繁衍大量的藻類與底棲生物，即已成為當地養殖漁業的重要場域。還有，鄰近大員港渡船頭南端的水域沙質地，因位於出海口區，乃至常受水流沖刷和颱風的侵襲等，乃至該區的環境呈現不穩定的變動狀態。

---

[276] 翁育民，《臺南市安南區食水堀之形成與變遷》（國立臺南大學臺灣文化研究所教學碩士論文，2006），頁 18。

鹽水溪，原稱為新港溪，台江陸浮後形成延長河，河口一直延伸到安平，始稱為鹽水溪，全長約為 46 公里，流域面積約為 221.69 平方公里。當河流上游留經臺南市永康區、新市區與安南區，直到河口時才稱為鹽水溪。大約於 1823 年（道光 3 年）至 1871 年（同治 10 年），曾文溪因台江浮覆淤塞，而產生兩條分支，南分流由鹽水溪出海；曾文溪的改道，也使得鹽水溪河道與人文環境等軍發生空間重組的情況。[277]

爾後，由於曾文溪的改道歷史，使得 19 世紀中後期，鹽水溪到二仁溪之間僅存狹小的水域，當曾文溪持續的改道，即使得台江的水域更加縮小。[278]曾文溪以南到鹽水溪以北地區（今臺南市安南區），係為台江內海變遷的重要場域之一，因為曾文溪的四處改道，進而造成多次的聚落遷徙與移墾，形成了所謂的「台江十六寮」。鹽水溪南岸內陸的金城里與西門里，為早期安平聚落地，也是台江內海淤積前，進出臺南府門的重要門戶，誠如安平古堡與德記洋行等歷史建築物均在此區域範圍裡，是當時提供商業貿易與港口運作所需人力，以及資源的重要源頭。

關於夕遊出張所，此即說明日治時代的安平地區之鹽業，明治 34 年（1901）5 月成立「臺灣總督府專賣局」，6 月設置「**臺灣總督府專賣局安平辦事處（今日夕遊出張所）**」，但一年後即被裁併；爾後，明治 44 年（1911）英商德記洋行遷離臺南，其址即被設置成為「**大日本鹽業營業所（今日蠟像館）**」，負責臺鹽銷日之船運業務；同年（1912），由辜顯榮具名、日人豐田清一郎出資，在安平設立「**再製鹽工場**」，利用臺南鹽埕（臺南南區）的下等鹽為原料，溶化為飽和鹵水後進行煎熬。[279]

大正 8 年七月（1919 年），在安平臺成立「臺灣製鹽株式會社」，獨佔當時的煎熬製鹽技術。於日治時代，臺南共有安平、鹽埕、安順、灣裡等四處鹽務場，早期皆由「臺灣總督府專賣局鹽務課」所管轄。大正 9 年（1920）4 月設置

---

[277] 陳素雯，《台江內海浮覆地社會經濟變遷之研究—以臺南市安南區為例》（臺南：國立臺南大學臺灣文化研究所碩士論文，2005），頁 9-10。

[278] 陳素雯，《台江內海浮覆地社會經濟變遷之研究—以臺南市安南區為例》，頁 14。

[279] 蔡炅樵，《大臺南的鹽業》，頁 238-240。

「臺灣總督府專賣局臺南支局安平出張所(今日夕遊出張所)」,大正 11 年(1922)4 月，將安平的層級往上提升，成立「臺灣總督府專賣局安平支局」，但由於同年 11 月更名、降格為「臺南專賣支局安平出張所」；安平出張所下轄「灣裡鹽分室」、「鹽埕鹽分室」，以及「安順鹽分室」。大正 13 年（1924），因總督府決定將組織精簡，「臺南專賣支局安平出張所」又改制為「臺灣總督府專賣局臺南支局安平分室」，將「鹽埕鹽分室」和「灣裡鹽分室」整併後，安平分室、安順分室，以及鹽埕分室成為互相平行的單位，共同由「臺灣總督府專賣局臺南支局」管轄。[280]

圖 5-1-29、總督府專賣局臺南支局安平出張所在重建後的正門景況。

昭和 2 年（1927 年），「臺灣總督府專賣局臺南支局安平分室」正式成立，並且為鹽業興盛時期相當重要的據點。東向為煎熬鹽試驗工廠；北面有儲藏室、真空鹽工場及高大的煙囪；西向則是鹽區倉庫 。除了製造、試驗，以及存放鹽類，亦負責管理安平一帶的鹽務行政。國民政府初期，改為鹽務總局員工以及親屬的宿舍。2010 年（民國 99 年），皇尚企業股份有限公司取得安平分室的經

[280] 〈原臺灣總督府專賣局臺南支局安平分室〉，《國家文化資產網》（https://nchdb.boch.gov.tw/assets/overview/monument/20030513000018）2021 年 7 月 13 日擷取。

營權，以鹽的日文讀音「SIO」，加上該地是欣賞夕陽的好去處，鹽文化的元素融合了地理位置的特色 ，改名為「夕遊出張所」。透過文創，推出鹽類相關的紀念品、伴手禮，以及餐點，成為觀光客的拍照打卡之聖地。

圖 5-1-30、安平鹽田碼頭昔今對照

第二節、歷史水道的沿革變遷

探究位於今日臺南市安南區的鹽水溪、鹽水溪排水線、北汕尾水道與運鹽古運河等河川與人文歷史，可溯源於 17 世紀荷蘭時代；荷蘭為了與中國做生意，因而分別於 1604 年與 1622 年佔據澎湖，但都均被明帝國給諭退；然而，於 1622 年在明帝國官員的暗示下，荷蘭政府進而於 1624 年移據大灣（員）；進據臺灣的荷蘭人，即以今日安平地區為發展據點，並於鹽水溪南岸、昔日的一鯤鯓，建置奧蘭治城（爾後於 1627 年更名為「熱蘭遮城」）之行政中心，並往北汕尾水道的方向駛去的左岸興建熱勿律非海堡。

隨著荷蘭人的殖民政策與苛捐雜稅之壓迫，使得漢人郭懷一起兵於 1651 年起兵攻打今日赤崁地區，而荷蘭政府對漢人的血腥鎮壓，也引起了漢人的反感。[281]另外，荷蘭政府鑒於郭懷一事件，嚴重影響了赤崁地區的商務，因而於 1653 年建置普羅民遮城（今日赤崁樓區），而就赤崁樓底部有河道建築之遺址，以及古地圖來看，普羅民遮城的船隻於當時係可以直接駛出台江內海的，水道的便利，也使得鄰近的普羅民遮街（即今日民權路），貨物通流、門庭若市地成為當時大員（大灣、臺灣）地區的集貨中心，可想像得到當時本地生產的稻米、蔗糖、鹿皮或鹿製品等貨物暢流於台江內海之水道間，抵達熱蘭遮城區域間，配裝後，往北銷售日本米、糖與鹿皮等，換取日本的白銀，爾後再以米、糖與日本的白銀與近鄰西邊的明帝國，交換瓷器、絲綢等貨物，最後，再集結於大員的熱蘭遮城，統一運往荷蘭東印度公司的亞洲總部─巴達維亞（即今日的印尼雅加達）。大灣即成為當時荷蘭從事日本、中國與南洋的三邊貨物交換中心，而台江地區即成為荷蘭東印度公司於東亞、東北亞的貿易之重要國際港區。

郭懷一事件使得大員的漢人對荷蘭人的厭惡，而 1659 年鄭森（成功）因南京之役而退守金門與廈門兩地，爾後，何斌以「臺灣（大員）物產豐富，適合屯兵聚財、累積能量，足以與中國抗衡」等理由勸鄭森攻臺灣；鄭氏也因而決定出兵臺灣。[282]鄭森於永曆 15 年（1661）從鹿耳門水道進入台江內海，並且順利地在北汕尾島西北端登陸。

---

[281] 賴永祥，〈郭懷一革命的紀錄〉，《臺灣風物》5：10（1955），25-25。
[282] 江日昇（清），《臺灣外記》（卷二）、（眷五）。

從鹿耳門登島後，鄭森軍團即與荷蘭軍隊於台江周遭發生多次的戰役，使得四草大眾廟後方有昔日荷蘭軍塚遺址。直至 1662 年被鄭森集團包圍 9 個多月的熱蘭遮城一方，才交出城的鑰匙，台江地區的統轄權也正式地轉移給漢人的鄭森集團。

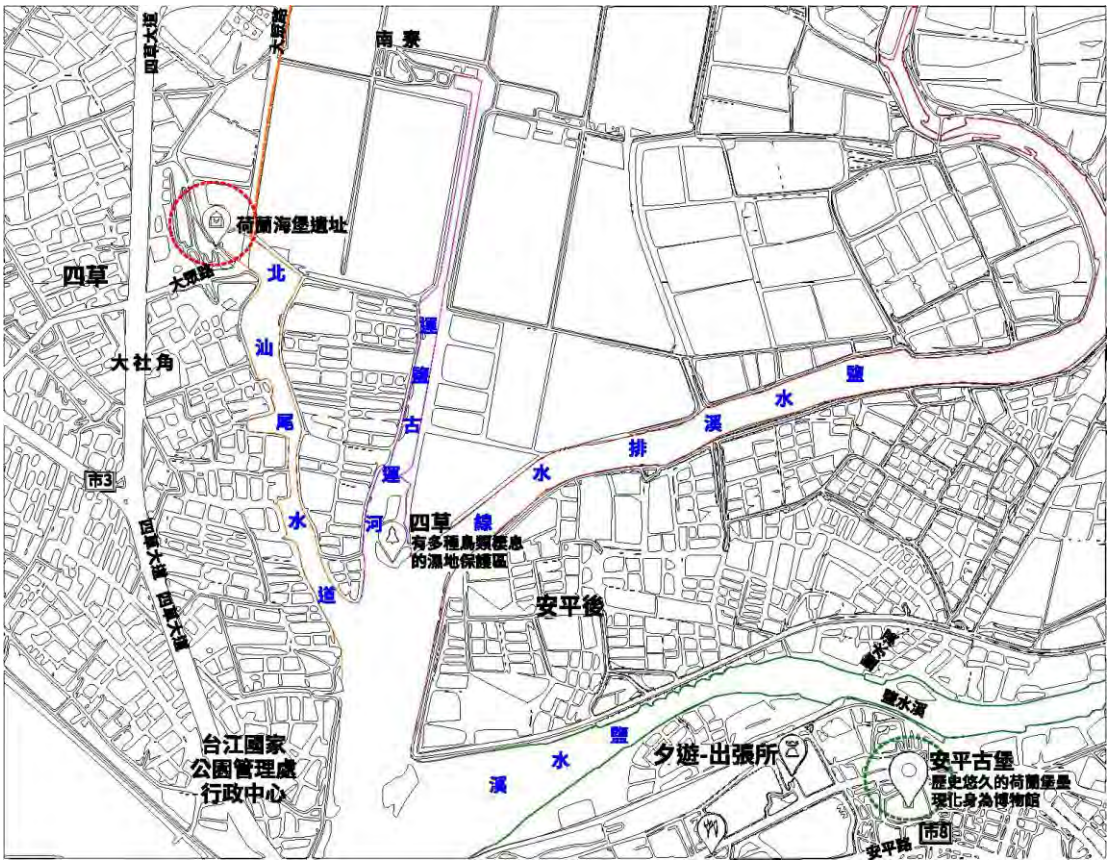


圖 5-2-1、荷蘭政權移入臺灣建置熱蘭遮城（綠色虛線圈）與熱勿律非海堡（紅色虛線圈），於北汕尾水道、運鹽古運河、鹽水溪排水線與鹽水溪等河川間的位置示意圖。

鄭氏時期到 18 世紀清代間，台江內海逐漸地淤積而乃至陸地浮起，並且形成了五條港區，而五條港水道的入口即係鹽水溪水道，係台江內海進出必經之道；然而，隨著人口的逐漸增長，進而匯聚成聚落，在清領前期，執行兩岸對渡貿易的郊商形成，並也先後出現了北郊蘇萬利、南郊金永順，以及糖郊李聖興等郊商，並組成大型的貿易組織「三郊」，河道間即呈現熱絡的貿易情景。

隨著時間的推移，1840 年的清帝國與英國爆發的鴉片戰爭，清帝國政府為了防治英國軍隊進逼臺灣，便於臺灣南北各地興建砲臺來防禦，而此地即有臺灣兵備道姚瑩建置的四草砲臺（即今日的鎮海國小砲臺圍牆遺址）；清代統治臺

灣中葉以後，地域環境因接連的暴雨，乃致台江沿海地區逐漸地淤積、土地隆起，以及爾後安平港的開港，和陸續到來的外國商行匯聚安平港區，乃至五條港逐漸地沒落、被取代。從四草至鹽水溪一帶的水道與環境等發展歷程，見證了荷蘭到鄭氏，以及清代等歷史人文發展種種。

圖 5-2-2、四草砲臺遺址，由臺灣兵備道姚瑩所建置。於昔日具有海防功能，而今日則成為臺南市鎮海國小的圍牆，深具時空穿越之感，是難得的歷史人文之圍牆。

第三節、歷史水道與產業、聚落的發展

從今日的遺址來看，本區主要是鹽業與養殖漁業為主。在 1623 年於澎湖賴著不走的荷蘭東印度公司人員，於明帝國官商的建議與協助下，開始前進到臺灣本島來調查合適的港口，並且積極地探詢通商的可能性，然而，公司的成員到大灣（台江內海）入口處之沙洲上，興建的簡易的壘砦；公司的商務員亞當（Adam Verhult）親自到蕭壠社訪問，並記錄、寫下〈蕭壠市記述（Descriptie van de stadt Soolangh）〉，其中記載，蕭壠社的近海水之地，潮水使得這些地方充滿鹽味，潮水退潮後，陽光灑曬，使得天然鹽輝映著金色亮眼的光芒，並認為此地係一個很適合曬鹽的鹽田區，但是奇怪的事，漢人何以捨棄此地，卻寧願大

費周章地從中國運送鹽過來，再轉賣給此地的原住民。然而，這問題由當時的海寇李旦來為荷蘭人作出解答，因為，漢人若在此開工曬鹽，當地的原住民即會仿效，乃至中國的商人就會無利可圖。[283]

1648 年荷蘭已經統治臺灣二十幾年，仍然有許多的中國、澎湖等鹽運來臺灣的紀錄，但是其中又有進口了可以鋪設一座鹽場的石塊或方磚(1000 多公斤)，並再從臺灣番、漢民間的鹽醃製的鹿肉、魚類等來看，用鹽的量可謂越來越大，再輔以荷蘭有在殖民地建置鹽場的歷史過往，以及鄭成功於 1661 年圍打臺灣府城時，有記載到被鄭軍殺害的漢人，其屍體被埋在七或六鯤鯓的鳳梨園與鹽埕裡，而鄭軍屠殺臺灣人掩埋屍體的鹽埕地點，即是史稱臺灣第一座鹽場的舊瀨口鹽場，由上述可以推估，在鄭氏集團的陳永華尚未教導臺灣人在瀨口引海水曬鹽之前，臺灣的老百姓們早已經在瀨口鋪設石塊，開築有數坵曬鹽場，故荷蘭時代臺灣應該早已有鹽場的建置了。[284]

荷蘭時代，東印度公司為了安定殖民地社會，曾經採取漢婦免稅的政策，獎勵漢人攜帶眷婦來臺；但是到了 1652 年郭懷一事件後，東印度公司即嘗試著向婦女課徵人頭稅。因為根據 1645 年的紀錄，臺灣府城與街內有三名賣春婦被捕，臺灣的長官與議會即認為這有妨害到基督教社會的風化，因而決議在安平臺灣成後面南邊的「公司病厝（公司醫院）[285]」建一座女子監獄。此外，荷蘭人大量進口漢人日常生活消費品，以及印尼黃牛、中國水牛、牛犁鐵片、牛磨、石車和大量的屋瓦，即呈現了積極地招募漢人來臺發展農業，其中牛磨或石車一般係用來磨小麥與地瓜簽成粉的，另外這些器物進入臺灣，也開啟了臺灣的糖業。[286]

一、鹽水溪上游五條港區聚落

臺南早期的開發，由鹿耳門、安平港進入台江內海，在大井頭上岸入府城，根據先前章節討論，台江淤積形成鹽水溪的景況，要到道光 2 年(1822)後的地圖才看得到該河道的景致，五條港在道光 2 年(1822)以前，主要是直接連結台江，

---

[283] 翁佳音，〈臺灣鹽業史另一章〉，《歷史月刊》235（2007），5。
[284] 翁佳音，〈臺灣鹽業史另一章〉，《歷史月刊》235（2007），9。
[285] 公司醫院，於當時乃係病患休息或簡易療養所，也係鰥寡孤獨廢疾者的收容之地，而且病厝通常會建置在墓園附近，使得往生者可以直接將其遺體，送往墓園。（翁佳音，〈臺灣鹽業史另一章〉，《歷史月刊》235（2007），7。）
[286] 翁佳音，〈臺灣鹽業史另一章〉，《歷史月刊》235（2007），7-8。

而非以哪個河道為主。

清康熙 22 年（1683）清領之後，台江逐漸陸浮，大井頭渡口水路逐漸淤塞，舟行不便，居民於是挖掘港道，填海為宅，建立街市，形成港道密布，市集建榮的情景。海岸線沿大井頭，向西伸至鎮渡頭（即今康樂街、金華路一帶），原在西門路邊的王宮港、媽祖宮港、關帝港、大井頭、帆寮等舊港逐漸淤塞，於清領中葉（19 世紀中葉）以後，西門路至金華路之間開挖出新的五條港道，取代舊港的功能。其範圍大約是現今臺南市民生路 2 段以北、成功路以南、新美街以西、金華路 3 段以東的範圍內。這 5 條人工小運河，每條港道都有其依附的街道，方便水陸接駁貨物。根據臺南市政府史蹟調查，五條港由北至南分別是：新港墘港、佛頭港、南勢港、南河港、安海港等。[287]五條港最終匯聚於舊運河，再注入鹽水溪中。

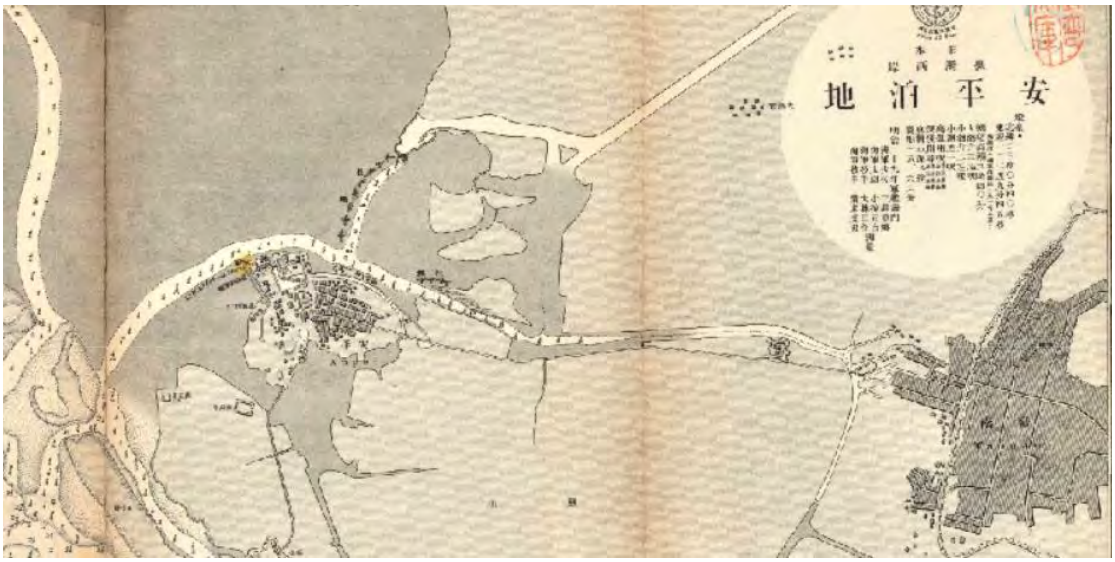


圖 5-3-1、安平泊地，安平到府城間的舊運河，串聯五條港區。
（圖源：臺灣百年地圖）。

根據《李仙得臺灣紀行》可知，1860 年代赤崁的北方有一條小溪，而此西再城鎮的西門仍可見到，農產品係由此小溪卸貨，轉搬到停泊於西方 6 英哩外的大船與汽艇上，可用竹筏或舢舨載運到市鎮裡之外國與本地商人的帳房中，但是，台江現在此內海已經被填滿而成為一個低矮多沙的平原，那兩世紀前，可航行大船與小船的地方，現今已是車水馬龍之要道了，而那條小溪，橫越新近形成的平原，一直保持其河床通暢，並將溪水直接排到福爾摩沙海峽，而非

[287] 陳德翰，〈聚落、信仰與五條港之發展〉，《臺南文獻》2（2012）：p36-61。

如昔日的赤崁那樣洩入內海了。[288]因此，誠如李仙得所見，臺南的舊運河於 1860 年代，尚仍可通行，只是昔日的台江卻已成沙洲、平原，可以見得淤積之盛況。

五條港有各自的港道，中匯聚於臺南舊運河，而會據點則再於最南邊的安海港開始，先於鎮渡頭（即今日的金華路四段、民生路二段，以及和平街交會處）與南河港會聚，爾後，再順著西北而流，沿途再與南勢港、佛頭港相匯聚、併流到新港墘港匯聚，後來即往西流入舊運河；然而，舊運河終流入鹽水溪。[289]

新港墘港（也稱新港），位於佛頭港的北面，故址位於信義街 28 號與民族路 3 段 148 巷交會口附近。流經今日集福宮後面，銜接德慶溪的分支，部分在今日民族路長老教會之前。其上游自普濟殿附近起，還粗糠崎、人和街（今普濟街）的兩條水系，像西流經海安路 2 段 270 巷，穿越海安路，於今財團法人海安基督教會進入民宅後方，再出現於康樂街 282 巷（原忠孝街 52 巷），過康樂街進入信義街入新港墘港。[290]

佛頭港，流經今日崇福宮及井福祠側邊，有支流王宮港、媽祖宮港、關帝港。早期的王宮港、媽祖宮港、關帝港在清代發展至現成的永樂市場內合流，於景福祠前形成佛頭港，舊港道沿海安路 2 段 270 巷西行，穿越海安路後，接海安路 2 段 259 巷西行經過康樂街 333 號旁鑽入民宅後方，並向西南斜走穿越金華路 4 段，經金華路 4 段 47 巷穿過協進國小校園，再協進館前與安海港合流注入運河。[291]

---

[288] 費得廉・蘇約翰主編；羅效德・費德廉翻譯，《李仙得臺灣紀行》（臺南：國立臺灣歷史博物館，2013 年），頁 75。
[289] 陳德翰，〈聚落、信仰與五條港之發展〉，頁 38-42。
[290] 陳德翰，〈聚落、信仰與五條港之發展〉，頁 38-39。
[291] 陳德翰，〈聚落、信仰與五條港之發展〉，頁 39-40。

圖 5-3-2、景福祠 前巷子，昔佛頭港。(圖源：李嘉祥提供。)

夾於佛頭港與南勢港之間的北勢街（今稱神農街）及沿此港道旁一直沿延伸到協進館前，穿過安平第一橋（故址在民生號 2 段 230 巷 6 號旁的窄巷內），為安平路未開闢前通往安平必經的陸路。但是，現在這段府城、安平間的古道，也只剩水仙宮旁至金華號的神農階段。[292]

[292] 陳德翰，〈聚落、信仰與五條港之發展〉，頁 41。

圖 5-3-3、三郊廟：海安宮。(圖源：李嘉祥提供。)

南勢港（亦稱北勢港），在佛頭港南面，與今日神農街平行，流經今日的水仙宮之前，為五條港樞紐。其源起於大井頭西面的民權路段，向西延伸經過宮後街、水仙宮旁，越過海安路後，穿行於神農街與民權路旁的民宅後方，現仍有 3 米左右的通道。但在經過康樂街以西轉向西南經金華路的港道，於日據時代被截彎取直後興建民宅，現已無跡可尋，只其穿過協進國小南面重新出現在民生路 2 段 204 號至 208 號間，然後與安海港合流注入古運河。[293]

[293] 陳德翰，〈聚落、信仰與五條港之發展〉，頁 41。

圖 5-3-4、今日的神農街已成為遊客如織的文青景點。
（圖源：李嘉祥提供）

南河港，與今日的和平街平行，流經今日西羅殿和南沙宮。古港道位於南勢港之南，南岸即為南河街，故名南河港，又因南河街舊稱「南濠街」，故又名「南濠港」。港道自大井頭沿今民權路南側，經西羅殿左側。轉西南至鎮渡頭，先與安海港交會，再轉西北會安海港、佛頭港、新港墘港再會德慶溪，注入古運河。淹沒於民宅之間的安海港故道一直到康樂街 225 巷 26 之 1 號旁始再重現於巷道內，於羅馬俱樂部旁越金華路再進入民宅後方，至河中街始再重現，並穿行於河中街 55 號旁的窄巷中，由環河街 132 號旁出來即斜向西北走，越過民生路環河街口，與各港之水先後河流經民生路 2 段 230 巷注入運河出海。[294]

[294] 陳德翰，〈聚落、信仰與五條港之發展〉，頁 41-42。

圖 5-3-5、由海安路上向東看，南河港道。
（圖源：李嘉祥提供。）

安海港，和今日正興街平行，有松仔港、外新港、番薯港等 3 條支流。大井頭之南的帆寮港沿著金民生路 2 段一路西行發展成外新港，並在穿過海安路段後，蜿蜒進入海安路 2 段 97 巷，與由海安路 2 段 115 巷東行的松子腳港合流於六姓府東北面，在於六姓府西北、康樂街華南銀行後方與番薯港合流而成安海港。故外新港、松仔腳港、番薯港均為安海港的分汊港。[295]

五條港區的中心點，即在今日的水仙宮，也就是往日當時風華的三郊總部，當時貿易的群商們匯聚於府城西郊的五條港區，並從這裡向海外輸出米、糖等大宗物產，乃係清朝初期到中葉期間，臺灣當時最大的經濟貿易屈，更是當時最大的百貨集散地，故可謂是當時臺灣最大、最熱鬧的城市了。然而，郊是貿易集團、財力雄厚的商號，因五條港開挖，乃至商業繁榮，進而匯聚成郊，形成府城的北郊蘇萬利、南郊金永順、港郊李勝興等三郊。而郊商為了糾結人力，發展組織，故需依附於港廟的祭祀空間內，進而形成了會館、社團與廟與三合一的多功能空間，誠如道光 7 年（1827）設置的三益堂（水仙宮邊室），不僅處理郊商事務，還負擔地方建設，以及地方的商業、社會福利和祭祀中心等。爾

[295] 陳德翰，〈聚落、信仰與五條港之發展〉，頁 42。

後，咸豐年間開港後，洋商紛紛在水仙宮一帶設館或貨棧，並也引進了許多消費文化；北勢街（今日的神農街）因位於港區的中心位置，使得商業非常興盛。從清乾隆 12 年（1747）范咸的《重修臺灣府志》的府城邑中八景中，「井亭夜市」，位於今日臺南市民權路二段與永福路交界，昔日為安平與府城的聯繫點，故行商匯聚，尤於夜晚時分也不顯黯淡，不僅燈火通明，還熱鬧喧囂，即說明了五條港區從大井到接官亭的熱絡與繁華之景像。[296]

圖 5-3-6、藥王廟 前 神農街。昔北勢街。藥王廟前藥郊所在。
（圖源：李嘉祥提供。）

但是，三郊逐漸不敵洋商，以及河道淤積等問題的環伺下，爾後，1895 年又政權轉移給日本，乃至泉漳等商人的撤離，進而使得三益堂撤廢；而且日府又將許多物品列為公賣，更是讓洋商無利可圖，乃至五條港遂而不振。[297]

目前的五條港已被埋沒入地下，而只存其名，於往昔此一繁盛的五條港區幾乎涵蓋了整個臺南的西區，如今港道淤塞成路，不復見昔日港區貿易盛況，但若依循舊港道仔細瀏覽仍可於仁愛街、宮後街、民生路、信義街等地，見到當年遺留下來的「船頭行」，雖然外貌已變，仍不難由其宏偉的建築，看出當年

[296] 陳德翰，〈聚落、信仰與五條港之發展〉，頁 55-56。
[297] 陳德翰，〈聚落、信仰與五條港之發展〉，頁 58。

貿易的盛況。

二、鹽水溪以南聚落

鹽水溪以南的沿岸區，即是今日的臺南市安平區，是台江內海於淤積前，進出臺灣的門戶。此區有安平古堡、安平老街等歷史建築與聚落，係當時臺灣貿易的主力與貨源的根據地；安平聚落最初的發展，以城堡及東側六街區，再往北邊與南邊發展。依著臺灣街分南北，北邊有荷治時代的六街區之海頭社和十二宮社，南邊則有較具漢人色彩的妙壽宮社與港子尾社；藉著安平古堡分南北，北邊有因貿易興盛的王城西社，南邊則有灰窯尾社等六大部社。而此地的聚落之人文生活建築，主要以咾咕石、紅色磚牆、灰色洗石子，以及現代二丁掛貼面等，並有商行與洋樓等各種特殊建築散佈其中。

然而，探源安平區的歷史，於荷蘭時期，根據 1624 年荷蘭人的紀錄，當時的人主要從事狩獵、漁撈與初級的農業；而其生產的產品，並非全部自己使用，因地緣關係近海，因此早已有與日本人、中國人等交易的紀錄；而其生產工具則以竹器為主，部分為鐵器；從上述紀錄，可以知悉當時已經具有複雜的海島原始之經濟型態。[298]

上述的竹筏，於日治時代的學者國分直一指出，此交通工具，在臺灣沿海地區普遍被使用，而竹筏的材料乃係由麻竹作成的，並用於沙灘，非用於岩石海岸，以及流勢緩慢的河川，故沙岸地形廣布的臺灣西部海岸使用非常的頻繁；然而，由於竹筏沒入水中的部分很少，具有在淺海自由航行的特色，而使用後，必須要拖到沙灘上，將水澄乾，以此保存。[299]

1624 年荷蘭人從澎湖來到安平，設大員商館建築城鎮港口，臺灣也因此被遷引進資本主義、世界貿易等體系中；1627 年 De Witt 在一鯤鯓沙洲島上，距離熱蘭遮城約一火繩槍距離（80-100 公尺）處，建立一個商館，樓下作倉庫用，樓上作為公司職員宿舍，準備把商館從北線尾[300]搬來大員島，並作為中日海商貿易的地方。此外，這座一層的倉庫，在被海水淹襲之前，都是以茅草作為屋頂的，

---

[298] 林朝成、鄭永萍、鍾廣吉等，《安平區志　下冊》（臺南市：臺南市安平區公所，1998 年），頁 506。

[299] 林朝成、鄭永萍、鍾廣吉等，《安平區志　下冊》，頁 508。

[300] 有關北尾線荷蘭最早的商館，係屬於北汕尾線海堡附近的商館，將於鹽水溪以北聚落時，再詳細介紹。

被襲擊後才塗抹水泥。但這座倉庫在原址被拆除更新，被 Putmans 長官所建造的新倉庫取代了。[301]

另外，在荷蘭來此地之前，此地乃屬平埔西拉雅支族的大員（tayouan，臺窩灣）社的居住地，但是，平埔族並非屬一族，而是有許多不同的族群，其實當時是由各部落匯聚而成，而西拉族其支族的新港話「大員」，即為濱海之地的意思；安平自古亦稱「牛皮之地」，當時的大員社即是居於上鯤鯓的背風面，築有簡單的草寮。[302]

約十六世紀時，西歐各國東來經商殖民者日多，而當時最早經過臺灣海峽的葡萄牙人，即發現大員港適於停泊，稱之為拉曼港（Lamangn），為葡萄牙人經常出入的港口。此外，當時日本與中國的走私者（一般史書稱為「海盜」），由於經常遊走於臺灣海峽，使得這些海上貿易的走私者，常以今臺南一帶為基地進行走私，每年，中船或日船各有二、三艘來此綢緞織物（邱奕村，1981 年）。日本走私客，和葡、西、英等國商人，除在此走私貿易外，並購買平埔族所生產的鹿茸、鹿皮、鹿脯等，銷往中國及日本各地。[303]另外，中國東南沿海的漢人漁民，也常來此進行非定居性的漁撈活動，不過人數不多（潘英，1991 年）。[304]

荷蘭統治時代，單以「大員」之名。明永曆十五年（1661 年），鄭成功驅逐荷蘭人，乃改以「臺灣」稱安平鎮，鄭氏三代接奠都於此。清康熙二十二年（1683 年）正式納入清帝國版圖，並以以臺南為臺灣之首府，而安平鎮即為「效忠里」，設有水師協鎮署，並署五館：閩安館、金門館、烽火館、海仙館、提標館等官署。光緒二十年（1894 年），臺灣因中日馬關條約而被割讓。明治三十四年（1901 年），改效忠里為安平街，隸屬於臺南廳。大正九年（1920 年），臺灣自治制施行，將安平街改為安平區乃沿用自今。[305]

中華民國政府統治初期，臺灣省行政長官公署將日治時期的保甲制度改為村里體制。里的編制約略等於日治時的町內會。民國 35 年（1946）一月，村里

---

[301] 許秉翔、陳國偉、王新衛、翁佳音、鄭道聰，〈台江人文資產保存與荷蘭大員商館興建之研究〉《國家公園學報》25（1）2015，頁 65-66。

[302] 安平開臺天后宮編輯委員會，《安平開臺天后宮志》(臺南市：安平開臺天后宮印行，1996 年)，頁 55-57。

[303] 安平開臺天后宮編輯委員會，《安平開臺天后宮志》，頁 56。

[304] 潘英，《臺灣人的祖籍與姓氏分佈》(臺北市：臺原出版社，1991 年)，頁 17-23。

[305] 林朝成、鄭永萍、鍾廣吉等，《安平區志 上冊》（臺南市：臺南市安平區公所，1998 年），頁 6。

制度的編制大抵完成。民國 39 年（1950），中華民國政府於臺灣初行地方自治，頒訂「臺灣省各縣市地方自治綱要」，綱要中明文敘述，鄉鎮縣轄市區內之編制為村里，村里以內之編制為鄰。村里區域依人口分布、自然環境、經濟狀況、生活習慣及交通情形劃分之。

C.E.S.載「明鄭在 1661 年 25000 人進攻臺窩灣」。另文載「三百平底船加精兵 12000」。於是，將明鄭商戰合一集團的政治、軍隊、貿易組織都移植到大灣，並改名安平。以漢人為領導上層結構取代了荷人，明鄭帶來的軍人、水手、商人以及新移民人口（含漁鹽農工等）也取代了荷人建立的熱蘭遮城市人口結構，建立、確立了漢文化為主的人口結構。楊英「實錄」所載 1661 年 5 月 15 日告示曰：「承天府安平鎮，本藩暫建都於此。文武各官及總鎮大小將領眷屬，暫住於此。隨人多少圈地，永為世業，以佃漁及京（經）商取一時之利。但不許混圍土民及百姓現耕地。」因此，如前所述，王城到安平鎮，其人口結構為政治領袖文武各官總鎮大小將領、眷屬及漁農商工人士構成。常住人數，待考。但流動人口，依周憲文考，戶官鄭泰造報的臺灣人丁冊文武官員計 2156 員，水陸官兵計 412500 名，海上軍民流寓人口計三百餘萬，可能太多。 Albr Wirth 考約 20 至 25 萬人，或 15 至 20 萬人之間為可信。但他們分佈全臺，也不一定從安平進出，因此安平鎮流動人口也有待考。值得一提的是英國東印度公司到安平建商館，所以有英國辦事員在安平居住作貿易，但與荷人相比已大異其趣。[306]

清季初葉，安平成為水師重鎮軍事聚落，市場主要消費群，而且兵房、伙房等分佈於各角頭，商業方面則轉向以大陸為主，甚而初期以廈門等船商為主。對外貿易則受管制。其後，三郊等行郊努力爭取突破管制，安平市仔街成為初期沿海第一大市街。漁業人口且陸續增加，由荷領鯔魚業開始定居成為安平鎮主要產業。軍事、商業、漁業又帶動鐵工廠等工業及交通業。移民政策由禁轉鬆，清季中葉移民日增。因此六角頭人口日眾，形成 17 至 19 世紀清初中葉水師重鎮安平鎮人口結構與變遷。

清季安平鎮常住人口以水師官兵為主，官兵有一定定額。但因有班兵制度每隔一段時期人員有所更迭，人數則按定額，變動不大。高拱乾《臺灣府志》載，設水師協、中營、左營、右營。中營：設副將一員、游擊一員、中軍守備一員、千總二員，把總四員，步戰守兵一千名。左營、右營經制額設大致相同

[306] 林朝成、鄭永萍、鍾廣吉等，《安平區志 上冊》，頁 124-125。

（少副將額）。後來有所增減，而且負責外海汛防，必需輪班出海巡邊。光緒十四年，改中營為臺東陸路中營、右營為臺東陸路右營。守兵中原配烏龍江水兵一名。連雅堂《臺灣通史》度支志臺灣兵餉支給表指安平水師有兵 2500 名。有清一朝當在此數上下。平民則六角頭逐漸形成。劉良璧《重修臺灣府志》云：安平鎮瓦厝 166 間、草厝 29 間，共民厝有 195 間。與荷領時期兩百互相當。依荷領時期推算，保守估計有千人以上，軍民合計约 3000 人以上。雍正 10 年，鄂爾泰奏言，臺灣居民准其挈眷入臺，從之。乾隆五年禁。雍正 11 年再詔准臺灣人民挈眷入臺。雍正 25 年，再詔許臺灣居民攜眷同住，常住流動人口因此倍增。

綜合以上所敘，清季安平鎮人口結構初期以兵籍為主，為上層結構。但不得攜眷，當為青壯年齡層為主。雍正、乾隆以後人口日增可攜眷，社會人口增加率上升。商、工、漁業戶人口也增加，形成安平、六角頭、海頭、王城西、灰窯尾、妙壽宮、十二宮與港仔尾社。（各社職業匠戶分佈詳見本志經濟產業志）。可攜眷政策，自然增加婦女人口。婦女人口增加、自然人口增加率也增加，社會組織逐漸由軍隊轉為家庭、家族為主。但正如荷領以降，因海盜、海難、戰爭因素也使社會人口增加率受影響。如蔡牽、林爽文之役，對安平人口增減當有影響。清季設效忠里，戶政管理日漸確實。在籍貫上，安平鎮人口籍貫也以班兵原籍為主。以金門、晉江、泉州等最多。詳見安平墓園碑記姓氏記錄。因為對外貿易受管制，因此外籍人口進出不若荷領、明朝時期。清末戶口數，依日人統計資料約在 900 至 1000 戶之間，人口在 5000 人以上。但乙未之役安平兵丁投降日人者近五千餘人，為清末所有殘餘兵丁集中於此之數，全遭日本遣送回中國。[307]

十九世紀中葉，英國人兩次產業革命，從資本主義到帝國主義，咸豐十年，強力打開安平門戶。對外貿易活絡，五大洋行成立於王城西社、海頭社，外國人進駐。漢貿易與移民日眾，尤其以金門人最多，在灰窯尾、妙壽宮、港仔尾社等海埔新生地落腳，各姓綿延生息此間，安平常住人口增加。光緒十一年劉銘傳為巡撫，清查土地、人口、戶口遭中南部仕紳反對。而台江日漸淤險，加上新產業挑戰下，府城政治中心地位為臺北所奪，安平港市也種下由盛而衰的因子。洋行帶來安平外國船與洋人，包括美國、英國、法國、普魯士、西班牙、荷蘭、丹麥與暹羅等。以 1869 年 9 月 30 日至 1870 年 9 月 16 日一年為例。計有

[307] 林朝成、鄭永萍、鍾廣吉等，《安平區志　上冊》，頁 125-126。

英船十九艘、普魯士十八艘、其他二艘。大半外國人有轉向打狗傾向。漢移民在市仔街與六角頭以家族為單位，逐漸成為安平人口主體。日治戶籍資料統計顯示安平區本籍有 1269 戶。寄留有 870 戶。除戶，在明治年間有 1353 戶、大正年間有 1696 戶、昭和年間有 919 戶；昭和年間除戶寄留有 1549 戶。總計有 7656 戶資料。本籍加上寄留為安平常住戶有 2139 戶。但寄留者不斷移出移入，仍以本籍 1269 戶為主。[308]

民國 37 年至 39 年間（1948-1950），因大陸易色，聯勤山東青島廠移廣東再移安平，設於王城西社。安平戶數由 1695 戶增為 2055 戶，增加 360 戶。大半為外省籍。人口總數由 8916 人增為 900、600 人，增加 684 人。以安平西門里 20 鄰至 30 鄰（原王城西社）為主要寄留地。八十六年統計戶數，山東籍 74 戶、廣東籍 23 戶、江蘇籍 15 戶、安徽籍 10 戶、河南籍 11 戶，其他還有江西、河北、遼寧、河南、湖南、廣西、廣州、四川、福建、上海市、海南島、察哈爾、雲南、天津、浙江等，合計 191 戶。大半為三十八年前後臺定居於此。成為戰後安平社會人口增加率增加第一批移民潮。以後穩定上升（自然人口增加）。到七十九年，戶數為 522 戶，人口 20322 人（男 10593 人，女 9729 人）其間一度不升反而小降：七十六年由 17907 人降為 17828 人。整體而言，戶口、人口在四十年間，成長一倍左右。而七十九年（1990）以後，因為五期重劃期因素，產生戰後第二波移民潮，安平戶數，由七十九年 5220 戶增加到八十五年為 11398 戶，六年間成長一倍。人口也由 20322 人，增加 33957 人，增加 13735 人，超過戰後四十年人口成長總數。男女人數也首度由女 16979 人超過男 16978 人。過去四〇至七〇年代，人口雖增加，但也呈現老年化傾向。[309]

台江灣末期，起自清康熙末年至道光 2 年（1722-1822），如圖 5-3-7、5-3-8、5-3-9 與 5-3-10 的虛線框圈處，可以看得出經過一百年後，台江灣已經淤塞，並也形成了新河川，一併形成多數鹹水湖之型態。

[308] 林朝成、鄭永萍、鍾廣吉等，《安平區志　上冊》，頁 135-132。
[309] 林朝成、鄭永萍、鍾廣吉等，《安平區志　上冊》，頁 139。

圖 5-3-7、康熙 23 年（1684）福建通志中的臺灣府。
（圖源：福建通志）

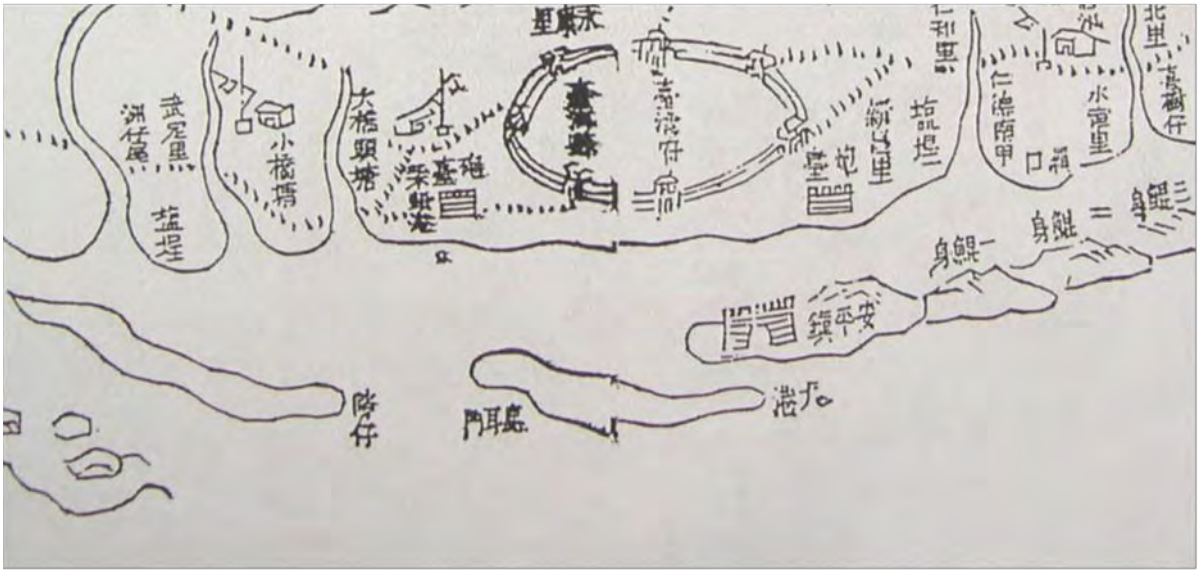


圖 5-3-8、嘉慶 12 年（1807）的台江。
（圖源：謝金鑾《續修臺灣縣志》）

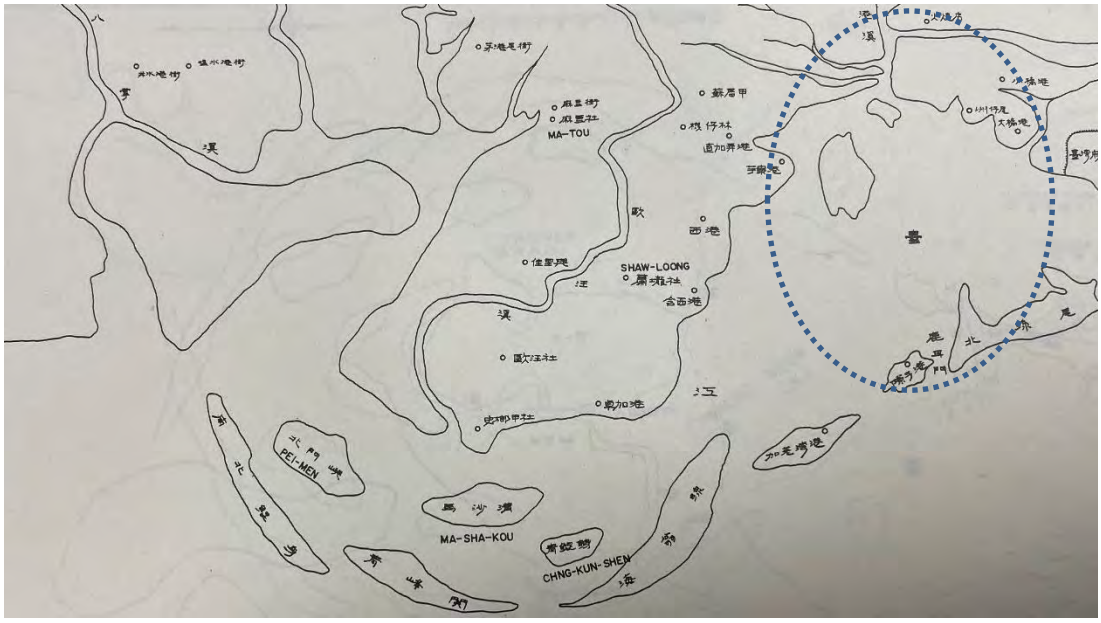


圖 5-3-9、雍正時期（1723-1735）台江海岸沙洲及海埔地狀況圖。（資料來源：林朝成、鄭永萍、鍾廣吉等，《安平區志 上冊》，頁 42。）

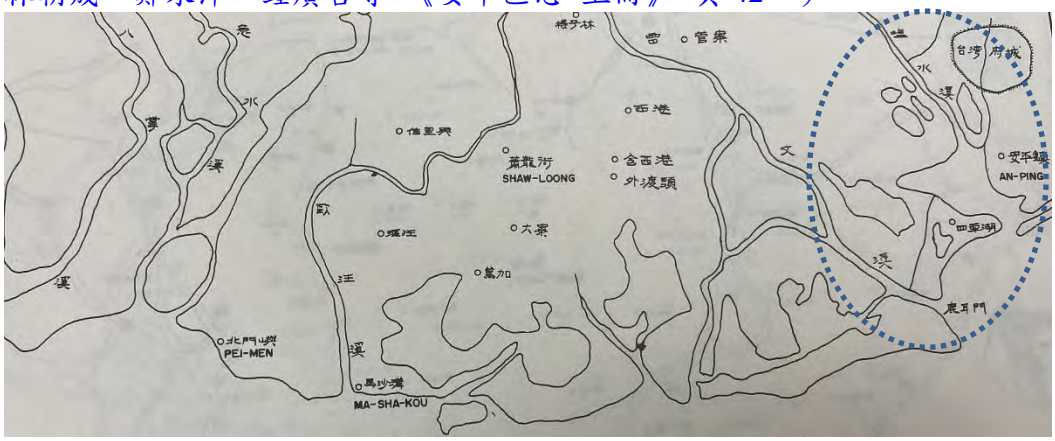


圖 5-3-10、道光時期（1822）台江海岸沙洲及海埔地狀況圖。（資料來源：林朝成、鄭永萍、鍾廣吉等，《安平區志 上冊》，頁 43。）

由上述可知，由於海埔新生地的誕生，以及新興的河道形成，使得原本於荷蘭、鄭氏時代的漁業與運輸也會有許多的調整與變化。荷蘭時代，除了以教會系統進行其對臺的統治外，經濟貿易當然是這個舊殖民帝國的主要目的。

在荷蘭東印度公司漸主宰了中國大陸與東南亞地帶的海上貿易權，而尤其是獨得與當時的日本鎖國貿易時，大員為必經之地，大員也由一個漢人捕漁的補給站，以及中國、附近地區海城的走私基地，成為荷蘭東印度在此區一個重要的殖民貿易轉運港。本來是漢人季節性而未定居的社會，到荷蘭時代因重商殖民經濟而逐漸形成定居聚落。在熱蘭遮城這全視城堡旁的，就是熱蘭遮市。

此市最初只是因為貿易而形成的一條短街，行都市規劃後，使之成為長方形棋盤式市街，而以前貿易的那條短街就構成棋盤式的主街，走東西向，這條為了貿易發展出來的道路，主在聯結馬頭與遠在印尼的荷屬東印度公司總督府，故其主要街道走向，頗不同於後來臺灣各地發展出來的街市。

熱蘭遮市鎮的街道，應與 1648 規劃的普羅民遮市街道同寬，約 20 至 30 公尺寬，1640 年代的熱蘭遮城東西向的街道，也由原有的兩條，增加為三或四條，南北向的街道則已由一條增為三條。東西向街道，即現今的延平街、效忠街、中興街，當時荷人用抽象的名稱稱之為寬街、新街、北街，以區分其方位與新舊時，漢語則以其特有的建築形式區分，分別稱為石板街（或市仔街）、石門樓、磚仔街，隨著物資在街道的流通，這種西歐石式建材：石板與磚，也成為資本流通的基礎設施，並且，已經有象徵殖民國家政權的市政府與法院，交易市場，貨物重量檢驗所等，尚有醫院、孤兒院，甚至建有婦女感化院。

整個熱蘭遮城與市的建築，明顯地結合了荷蘭的磚石和原有的草寮住屋系統。平埔族配合游耕的農業活動，所以是種草寮式的非定居式住居，即或後來漢人來與之混住，由於亦屬非定居式的季節性貿易移民，所以住房亦屬用木頭或竹子建造，即使荷據後，此種移自閩南的建築傳統仍多未變；招徠漢人的甲必丹所建造的石屋，可能是民間所造的第一間磚屋，此外熱城的官邸也都是磚屋，可見及磚屋所代表的政治經濟象徵意義，它是特殊階級—殖民者或親殖民者—的住所；荷政府為了防止遭火攻，曾經屢次下令禁用當地的木頭成竹子為建材，甚至曾下令違者沒收該屋與罰款，企圖使該市建屋全成為荷式的住屋，不過未果。[310]

除了這種實質住屋環境的改造外，其實更有許多制度與禁令，企圖用來重塑被殖民者。居住環境不衛生經常成為荷蘭政府的藉口，由於漢人來臺後，習於在市內養豬，荷政府覺得其令市鎮又臭又髒，乃以柱為界，劃定為養豬場，違者豬隻遭沒收與罰款；另外，更配合荷蘭殖民國的宗教信仰，也帶來了星期的概念，禁止周日開店工作，唯作禮拜前可於市場內販賣食物，但不得販賣酒類。此外，在市政府建造新的收取費用的墓園，諸如此類的作為，平埔不僅沒

[310] 林朝成、鄭永萍、鍾廣吉等，《安平區志　上冊》，頁 448-449。

有這種制度，漢人也無此種規則，這過程其實說明了一個強而有力的殖民政府，欲透過各種社會制度的建立，如：一星期工作與休息的制度，劃定人與畜物、活人與死人的不同居住區等等，企圖改造殖民地居民的生活與心靈。

明鄭據臺後，居熱蘭遮城，並改名為安平鎮，俗稱王城，將內城改稱內府，擬塞住北門而欲在南邊外城開一城門，以喻不因地小而失恢宏之志，然用斧鑿入無法開成，只好作罷，之後其子鄭經及家族均居於此，此地並作為協鎮署，然未多加利用，經年天災、地震和颱風而漸傾圮。至於隔壁的街市，是否因火燒而毀則未知，不過至少部份仍保持原樣；原本荷據殖民帝果為掌控殖民地的近代都市規劃，至此被改為中國城市的里坊制，同時設立孔廟全臺首學，並開設要養濟院救援窮民，而社會設施則有菜市、藥市等；大員由一個殖民貿易城與市，轉為一個明帝國遺留的地方勢力用以對抗清帝國的基地—安平，也成為另一個地方王所居住的「王城」。[311]

清朝統治臺灣之後，安平一直被賦予了所謂軍事重鎮的角色，然而這樣的角色界定，一是相對於之前的走私、西方殖民帝國、地方勢力占據之地，二是清廷也漸受西歐帝國主義之覬覦，賦予安平此角色，以制「西夷」，其實是兩種帝國勢力在安平較勁的結果。而當時的安平即設有臺灣水師協，以其為水師重鎮，該水師就是抽調自福建的水師組合而成的，三年一換，不得攜妻及父母等，皆為隻身來臺，防其在臺生根。當時同鄉的各兵營就以原來的部屬隊為名，以奉祀神祇在安平建立廟館，成為聯絡的聚會點，即為安平五館：烽火館、海山館（位今效忠街）、提標館、閩安館、金門館；來到安平拓殖的漢人分為六個社，市仔街以東為港仔尾社（今校前里），以北為十二宮社（今石門里，安中里），南邊為囝仔宮社（今妙壽里），西邊墓地隨近為灰窯尾社（今金城里），中間海頭社（今文里，安中里），西北邊則有王城西社（西門里），其中王城西社發展得較晚。安平由明鄭時的「王城」，轉為清帝國的「軍事重鎮」與漢人密集的居住聚落。安平除了偶有大富人家的豪宅如宗祠或大小廟宇，或清廷的官方機構及安平五館等之外，其特殊的建築造形語彙，低窄純樸的民宅門，富有神秘色彩的避邪劍獅，風格別具的照壁與刀劍屏，多彩多姿的各種裝飾與避邪物，再

[311] 林朝成、鄭永萍、鍾廣吉等，《安平區志 上冊》，頁 455-452。

加上點於各鄰里間的廟字及婉延曲折之小巷，構成了安平特殊的建築語言。

當那些著長袍馬掛的清朝官員，遇上那些帶著新技術懷錶和地球儀的西歐現代殖民勢力時，清朝官員開始立志學習西歐「現代化」，以期以夷之技治夷，「現代化」成為其自穩在臺正當性的口實，這種統禦意識形態與「現代化」工程的連結，自 1840 年代的鴉片戰爭以來尤烈，安平等西南沿海一帶成為清帝國基礎軍事防務的重點，紛紛建立四草砲臺、安平小砲臺等。1870 年代的日人牡丹社事件，讓清帝國更試圖以現代軍事防務來召喚安平人，沈葆楨之仿歐興建億載金城，是為象徵。沈氏敕建延平郡王祠，用以安撫民心，清廷亦敕封鄭成功等遺臣，藉以召喚明鄭遺民向清帝國效忠，漢人大臣治臺與引入「現代化」之間的符號連線。

時至日治時代，殖民帝國最初的目的為經濟殖民，並透過政治與軍事的搭配控制，使得經濟殖民在殖民地常被建構「進步的現代經濟」，日本殖民帝國不僅以壟斷的經濟政策，鼓勵日本公司來臺發展，安平在此過程中，由十九世紀下半歐洲殖民國瓜分經濟利益的局面，成一個日本殖民國壟斷的殖民地經濟，它經常被誇為「臺灣最大的現代化產業」。產業的現代化，安平則有明治四十四年（1911 年）設廠的煎鹽和精製鹽（今新西路，廠房仍存），後期的篦麻殖產公司的製油（今運河路新漁會現址），南日本化學廠等，造船廠（今聯勤三〇四廠址）等，尤其是鹽廠位於稅關的對岸，該地是填海而成的，相較於漢人的市仔街及清朝末期的洋行區，這些現代產業的廠房與地點，經常成為另一股權力的象徵地，其至至昭和時期（1930 年代後期）成為日本南進的工業基礎地之一。昭和五年（1930 年），為召開「臺灣文化三百年紀念會」，安平熱蘭遮城內的日式海關公館被改成洋房，紀念會即於新建洋館舉行，成為日本帝國展現其殖民的象徵手段，然不選擇西歐原有的洋行當展覽地點，寧願在荷殖民城的基地上改建，用以突顯其現代化與殖民的自成一體。西式教育，亦成為日據時期一個重要殖民現代化的指標。除了仿歐式的公學校、小學校等，另尚有安平水產專修學校等，成為帶領殖民地走出「幼年」文明的方式，尤其到了後期的皇民化時，更成為培育帝國少年與南進產業的管道。

此時陸上的安平，或可說是隨著踩在鹽上的腳步而變動。明鄭以來的鹽田

在日本治臺後大量開發，初由個人經營，後則為臺灣製鹽株式會社收買，同時，該設在安平亦建有煎鹽工場和真空鹽工場，其製鹽源料全來自於擁有大型鹽田的安順，而來自七股、北門、烏樹林的鹽即是由海運送回安平，置放於安平運河的倉庫內，再等待貨物船來運送到高雄港或日本等地，當然安平更設有日本鹽株式會社的分店，負責總攬交易。此時期安平的陸上及海上的交通，與鹽業發展的關係甚密。此外，安平北邊沿海地帶，則有一支輕便鐵道，連結臺南市與稅關處，而且更往南延中到補給廠倉庫，而且臺南的縱貫線路車站，亦漸成為附近物資的集中點，當時安平與臺南之間的台江內海早已淤積，不復台江灣帆船點點的景況，尤其是開築運河，其所挖的泥土，後來都用填港仔尾社和囝仔宮社一帶，因為這一帶原本為高低不平的低窪地帶，荷據時即已有填土的工程，此時再度填土，又再度呈顯了當時「現代化」技術的運用，確實改變了安平的地貌與人民的生活方式；當時安平與臺南之間的台江內海早已淤積，安平仍沿續著以前以市仔街為中心的發展，市仔街於當時雖被稱之為「安平銀座」，不過當然不如臺南市繁榮，尤其在安平港漸失去效用之後，以及昭和十五年（1940年）時南日本製鹽會社移至臺南後，已徒留「銀座」之名。也在這時候，安平興建了一些日式房屋與洋樓，日式房屋以官廳舍等公共建築為主，用以突顯日本殖民，而洗石子的洋樓多屬後期的產品，如王雞屎洋樓，臺灣文化三百年展的熱蘭遮城內洋樓，同時鼓勵嵌玻璃式的窗户，使得安平漢人傳統的磚砌窗亦為之減少許多，這種日本學自西歐殖民地式的建築，則是表達日本帝國已進入如西歐現代化國家的展現，而民間洋樓的興建當然多屬有產者所能，洋樓周圍仍是一般的單伸手房屋，建築類型與形式即已突顯了不同文化、權力、階級的關係。[312]

隨著國民政府來臺，安平與臺南之間的消長關係，由於國府的以農養工的政策，以及隨國府來臺的政軍人員及家屬，使得臺南市成為人口增加的都會區，其人口增加率高於臺灣地區。在臺南市東區、北區、南區因而興建了大批的春村（大林，精忠等），而使此區人口成長持續到民國五〇年代（1960 年代），填補了日本人撤退後的位置，民國六〇年代（1970 年代）的安南區與南區快速增

[312] 林朝成、鄭永萍、鍾廣吉等，《安平區志 上冊》，頁 465-466。

加，然安平區的人口增加率一直頗為有限，這顯示了在國民政府的產業政策下，安平的人口逐漸流失，老化與婦女化，同時也顯示了它與臺南市密切的關係網絡，為了工作關係，朝夕間往來於市中心與老家之間，成為年輕人的生活方式。

由於國府的以農養工政策，欲賺取外匯，使得安平工業區得以在民國 60 年（1971 年）設置，用以吸收臺南市周邊嘉南平原的農村勞力，使得臺南市的產業，農業由 18.5%降至民國 69 年（1980 年）的 14.8%，然二級產業由民國 50 年代（1960 年代）30.7%，升為民國 69 年（1980 年）的 40.8%，而三級產業則一直約占四成餘。安平工業區的營運，一向扮演運輸產品功能的安平港，由於長年淤積，且於日治時代面臨高雄(打狗)港市與產業的挑戰，且安平內部區域則面對大日本鹽業株式會社、臺灣製鹽株式會社、南日本化學工業株式會社新動力、資本、組織、行銷與工人等新鹽業的挑戰，乃至傳統的職匠轉型新材料工法或形成新工廠資本家雇傭工制度。隨著鹽業的機械化發展、建構輕便鐵等，鹽業工廠即成為安平於日治時代最大的產業，此外，大阪商船、安平自營福森成、寬成益(材木商)，以及桓吉、全美、龍記、合順、隆興、章茂成、協順等精米工廠。[313]戰後，從中國大陸撤遷來臺的聯勤橡膠廠，再從南洋進口橡膠生產軍需膠鞋，供全臺國軍使用，[314]另外，也逐漸發展出金屬基本工業與金屬製品製造業，與機械設備製造修配業，和電力、電子機械器材業，跟運輸工具製造修配業，以及機密機械製造業等，安平從高雄的衛星工廠、下游工業中，也逐漸地摸索出自己的工業型態。[315]

二、鹽水溪以北聚落與產業

鹽水溪以北主要是海埔新生地，主要以鹽田與四草等兩大聚落為主。

鹽田舊稱為「南北寮、安順鹽田、鹽埕」，本地係海埔新生地，時至大正 8 年（1919）才開闢，因為曬鹽而得名；於日治時代的行政區劃屬於臺南洲新豐郡安順庄，因而取名為安順鹽田，本區位於安南區西南，分為南寮、北寮與三棟

---

[313] 林朝成、鄭永萍、鍾廣吉等，《安平區志　下冊》，頁 775-785。

[314] 林朝成、鄭永萍、鍾廣吉等，《安平區志　下冊》，頁 786。

[315] 林朝成、鄭永萍、鍾廣吉等，《安平區志　下冊》，頁 788-789。

寮；鹽田開闢之初，鹽民大多由北門鹽田與嘉義布袋移民而來，以涂、陳、王、林等四姓氏為主，並主要匯聚於今日南寮，爾後又有一部分遷往北寮。三部落街信仰民間信仰為主，三棟寮建有將軍府，主祀城隍公；北寮建有鎮安宮，主祀池府千歲；南寮置有永鎮宮，主祀廣澤尊王。鹽田廢曬後，部分地區被開發為臺南科技工業區，部分則成為農作或漁業養殖用地，也有部分屬於四草野生動物保護區。[316]

四草，位於安南區西南端，整個聚落環繞著四草湖，該湖乃係古老的潟湖，聚落西南邊濱臨臺灣海峽，北為顯宮里、鹿耳里，東為鹽田里，中有沙丘堆積成的四草大山，即是古北汕尾島的一個古老聚落；四草地名的由來，有兩種說法，其一，認為古北汕尾島上有四棵樹，所以命名為四草；其二，認為四草地區盛產草海桐，這種植物土名為「草」，因此而命名為四草；老一輩的人稱「四草」為「草裡」，倘若說有問你要去哪裡，則回答說「去草裡」，即表示說要去「四草」；且四草人更是稱自己為「草裡人」，此乃當地一帶有傳統鄉里氣息的親切稱謂。四草聚落大約匯聚於清帝國同治年間，但期間有因大水散村，爾後又於光緒末年再匯聚成新庄。四草聚落以吳、陳、王等三大姓氏為主，吳姓分別從將軍、馬沙溝、泊仔寮遷過來；陳姓，一支從馬沙溝遷來，另一支從北門蚵寮遷過來；三姓氏外，還有戶數較少的李姓，李姓從四鯤鯓遷過來；另外還有蔡姓與洪姓。四草聚落的居民大多跟著魚塭築屋而居，乃至四草到處可見獨立的屋舍，形成一種約莫 200-300 公尺，或甚至 400 公尺左右才方見一個房舍之特殊的魚塭聚落之景觀；四草的魚塭地大約有 300 甲以上，佔全區三分之一；漁業養殖，主要分有近海養殖與漁塭養殖等兩類，近海養殖以蚵仔養殖為主，而魚塭養殖，則以虱目魚、草蝦、斑節蝦等。四草聚落中的「大眾廟」，乃係四草聚落們的信仰中心，主祀鎮海大元帥陳酉，庄民相傳他因讒言而自殺，遺體挺立於海上，皇上查得其冤，感念之，詔封鎮海大原帥，遂而建廟。

此區早期有私塾教育，如陳老桔（外號「鬍鬚助仔」）曾到此處設置私塾，時至中華民國時期，設置臺南市立鎮海國小，此校初期為海東國小的分校，直到 1955 年後才獨立分出。

---

[316] 林德政總修，《安南區志》（臺南：臺南市安南區公所，1999 年），頁 55-52。

清末到日治時代，經遊四草的竹筏港，可以到達府城，並與北邊沿海居民交流，但後來淤積而廢。因隔鹽水溪與安平相對，早年係以竹筏擺渡來溝通兩地的，此種方式一直到 1970 年時還存在，擺渡的船伕是安平人，名為「阿節仔」，根據記載 1957 年時，船資成人五角，小孩兩角，1970 年時，成人兩元，小孩一元。時至 1996 年，臺南市政府新建置的四草大橋完工，乃至四草可以直抵安平，擺渡的情景就不復見。另外，於日治時代起即有接生婆（助產士）協助庄內婦女生產的紀錄，一直到 1970 年代，當時約莫 35 歲以上的四草人，都清楚地記得有一位名叫「早嬸婆」的助產士幫當地的人接生。

安順警察官吏派出所，於日治時代建置於鹽田，維護當地的治安，時至中華民國時期，才搬到顯宮里，並更名為「顯宮派出所」。另外，此處的古蹟，有荷蘭時代古戰場與荷蘭兵遺骨塚、荷蘭海堡殘跡、四草砲臺、竹筏港等。[317]

於荷蘭時代，當時臺灣的鹽產量很少，但由於人口也並不多，使得臺灣本地煮鹽，再輔以中國大陸的鹽產品，就已夠用；故相較於當時臺灣的稻米、蔗糖與鹿皮等貿易產品的利潤，可謂大相逕庭，乃至荷蘭政府並未對臺灣的鹽業有所重視，因此，臺灣的鹽業，原先是臺灣居民自製自食、販賣等，爾後，隨著漢人的移居臺，乃至於荷蘭巴達維亞日記中，指出華（漢）人大量種植與製鹽，進而藉由米與鹽等產物來控制原住民。[318]

[317] 林德政總修，《安南區志》（臺南：臺南市安南區公所，1999 年），頁 47-51。
[318] 蔡炅樵，《大臺南的鹽業》（臺南市：臺南市政府，2013 年），頁 20-21。

第四節、鹽水溪南岸之人文地景—安平區

一、金小姐

昔日的安平港原本是非常繁華、熱鬧的，岸邊有許多歌樓酒肆，傳說有痴情女遇上負心漢的故事，使得往日的甜言蜜語更顯得虛情假意，只好藉酒來澆愁；浸淫於寒風中，隻身一人提著琵琶，蔭於月下，唱訴著心底的悲苦；此歌詞於 1930-1940 年代非常的盛行，較有紀錄的乃係許石所譜的《安平追想曲》，由陳達儒填詞，內容如下：

身穿花紅長洋裝，風吹金髮思情郎，想郎船何往，音信全無通，
伊是行船抵風浪。
放阮情難忘，心情無地講，
相思寄著海邊風。海風無情笑阮戇，不知初戀心茫茫。
相思情郎想自己，毋知爹親二十年，
思念想欲見，只有金十字，
給阮母親做遺記。
放阮私生兒，聽母初講起，
愈想不幸愈哀悲。
到底現在生抑死，伊是荷蘭的船醫。
想起母子的運命，心肝想爹也怨爹，
別人有爹疼，阮是母親晟，
今日青春孤單影。
全望多情兄，望兄的船隻，
早日回歸安平城。
安平純情金小姐，等爾入港銅鑼聲。[319]

從歌詞中可以看得出，乃係撰寫荷治時代，荷蘭的船醫與臺灣的小姐戀愛而生下一女，爾後，離開安平，一去不返，讓母女倆苦等港灣二十年，而且，音訊全無。

[319] 林朝成、鄭永萍、鍾廣吉等，《安平區志 下冊》，頁 856-857。

圖 5-4-1、根據在地熟稔文史的李嘉祥老師口述：「金小姐銅像，意象坐立於昔日的安平港灣，深情望著港灣，期待荷蘭郎君的歸返。」（攝影：蔡博任。）

圖 5-4-2、根據李嘉祥老師的口述：「此角度乃是從海邊望向當時的安平港灣，大樹後的東興洋行即在港口邊。」（攝影：蔡博任。）

圖 5-4-3、根據李嘉祥老師的口述:「此角度乃是從昔日的安平港灣，望向大海，而所角下踩佇之地，於昔日乃係海水區；此即是金小姐所望的安平外海。」(攝影：蔡博任。)

二、王城西城垣

荷蘭人於 1624 年來到大灣一鯤鯓，並開始建築—奧倫治城，爾後更名為熱蘭遮城，並於 1634 年竣工。該城係為荷蘭於臺灣的政治中心，爾後，鄭成功於 1662 年拿到該城的所有權後，即於城內建置承天府，治理行政，成為鄭氏集團反攻大陸的司令部，鄭氏三代均駐居此城，故此城後來被稱為「王城」，而王城西邊即是昔日的港區。於 1684 年後被清帝國納入版圖後，此城似乎曾經又被充作臺灣水師協鎮署，但廢而不居。1868 年因必麒麟事件，發生安平砲擊的景況，乃至城牆隨之而毀。於日治時代被建為海關人員的宿舍，並將內城的斷垣殘壁剷平，重建臺階，並以紅磚圍繞，成為一個長方形的高臺，並加建日式房屋。時至 1930 年，臺灣總督府為慶祝「臺灣文化三百年紀念」，將高臺上的海關長官宿舍改建為新式洋樓，作為展覽及招待遊客的場所，形成今日安平古堡的型態、樣貌。[320]

[320] 林朝成、鄭永萍、鍾廣吉等，《安平區志 上冊》，頁 429-430。

圖 5-4-4、根據李嘉祥老師的口述：「此乃王城西城垣殘骸，王城西城垣殘骸乃係屬於王城的外牆。」（攝影：蔡博任。）

圖 5-4-5、王城西殘垣一角。（攝影：蔡博任。）

圖 5-4-6、王城西社區的巷弄中，可以看得到王城西城垣遺址，與今日住家城垣相輝映，別有一種今昔對話交遊之景，並也闡述了經過幾百年的淤積，昔日的王城邊也有地基足以建構房屋，細洩出時空的如夢似幻之韻味。(攝影：蔡博任。)

三、湯匙山（烏特勒支堡）

湯匙山，位處於安平公墓內的一個崁，由於其外貌很像湯匙倒蓋於地，固有湯匙山之稱，並可以知道其山勢不高；此外，由於與當地低窪地區比較，可謂是居高臨下，故於荷蘭時代興建烏特勒支堡碉堡，來加強熱蘭遮城的安全；大約於 1639 年興建，其名來自於荷蘭的地名—烏特勒支，而其山腳下的「窯尾古井」即是為了山上駐軍所建，古井內為由荷蘭人用咾咕石圍砌而成，外圍則有鄭氏與清代的紅磚疊砌，最外圍則是中華民國時的磚塊推砌的圍。於 1662 年鄭成功攻打熱蘭遮城時，鄭軍從北、西、南三面砲轟烏特勒支堡，乃至該堡已難探尋其原型。相傳鄭荷交戰下的骨骸，和戰船代來的清龍砲即葬於此地。

圖 5-4-7、眾墓群後面的小崁頂，猶如湯匙倒蓋之景，故有湯匙山之稱，此為昔日荷蘭時代的烏特勒支堡之場域；於鄭軍砲擊攻打下而成殘垣，並相傳係為埋葬荷鄭軍隊骨骸之所，故而漸漸成為安平的公墓區。(攝影：蔡博任。)

圖 5-4-8、此地古蹟已經有建置歷史沿革地標。(攝影：蔡博任。)

四、德商東興洋行

1858 到 1860 年間，清帝國與英、法簽訂天津條約與北京條約，使得安平港成為通商口岸，乃至外商雲集，洋商各自興建商行；德商東興洋行，於清光緒年間設立，於門口即正對昔日的安平港，爾後，於日治時代 1895 年時即撤館，於日治時代，即成為「臺南廳安平支廳」使用，再改為臺南警察署安平派出所。於中華民國時，改為臺南市清潔隊員宿舍，今日已重新闢為安平外商紀念館。

圖 5-4-9、德商東興洋行，於清代臺灣開港通商後約於光緒年間建館，今日已重新闢為安平外商紀念館。(攝影：蔡博任。)

五、安平鎮渡頭開臺天后宮

隨著鄭成功的船艦來臺的三尊媽祖廟媽祖神尊，於鄭氏退荷軍之後，即被供奉在「安平鎮渡口」的「天妃宮（1668）」，其位址乃係今日的石門國小；坐鎮天妃宮其中有兩尊石像，於安平在地的人稱之為「石將軍公、石將軍媽」，以擋住「當時安平內街道」的「因兌悅門建成」而形成的「城弓路箭」之「暗箭煞」，此兩尊石像除了擋煞之外，還有「鎮水害」的功用。石將軍公其臉部造像酷似荷蘭人，而石將軍媽的臉部則類似平埔族女性。

圖 5-4-10、兌悅門。(圖源：李嘉祥提供。)

但時至 1895 年臺灣因馬關條約的簽署而轉讓給日本政府，當日軍圍剿南方剩餘的劉永福之清兵，乃至天妃宮濺血的情事發生，陽廟濺血憾事即會導致香火漸退，此外，日治初期天妃宮由日本憲兵隊使用，爾後又成為安平郵便電信支局當成職員宿舍使用，但是群眾們則積極地與日方交涉，希望要回天妃宮；但是 1900 年日本總督府政府則將天妃宮更建為安平公學校的教室，此乃係時門國小的前身。相傳學校內頑皮的學生若向石將軍投擲石頭的話，回家即會鬧肚子，另外，倘若應考而前去祭祀、祈願者，則會擁有理想的應試成績表現，乃至地方的人即將石將軍增添了「文昌」神威，並視之為文昌帝君的崇拜。

約於 1918-1919 年，日本官方將天妃宮拆除，並將裡面的神明分別送至別的宮廟來奉祀；當時係由安平六角頭宮廟擲茭來取得奉祀資格的，其中的大媽與配祀撐扇宮娥則寄祀於海頭社廣濟宮；二媽和千里眼、順風耳等兩位將軍，原

本送寄祀於十二宮社三靈殿，但是由於宮廟狹窄，則轉移駕到港仔尾社靈濟殿；而王城西社的西龍殿因擲茭，而獲得供奉三媽駐駕的資格，但是因為廟內空間狹小，與囝仔宮社妙壽宮商討後，三媽因而移駕到妙壽宮；最後的兩尊石將軍則移到安平提標館前，但是因為兩位石將軍的文昌神威，因此移駕入駐 1966 年完工的安平開臺天后宮之文昌殿中。

二戰後，安平地方人士希望能重建天后宮，經臺南市政府允諾前原水師衙門土地後（即今日的開臺安平天后宮之位址），即於 1962 年開始重建，1966 年完工，並迎回座駐於各宮廟的神像；此天后宮期間歷經過擴建、火災重建等，今日的樣貌，已是 1994 年完工的架構之樣態。而原址則已由臺南市安平區第一國民小學，轉變成臺南市安平區石門國民學校，最後更名為臺南市安平區石門國民小學。[321]

圖 5-4-11、根據李嘉祥老師的口述與地標沿革，指出此地乃係安平鎮渡船頭天妃宮的所在地，此渡船頭主要是赤崁與安平間的往返。攝影：蔡博任。

[321] 林朝成、鄭永萍、鍾廣吉等，《安平區志　上冊》，頁 433-434、223-225、312。

圖 5-4-12、昔日的渡船頭天妃宮，於日治時代成為安平公學校，也就是今日時門國小的前身，使得天妃宮內祭祀的神像，都被安置到安平各個宮廟中貢祀。

（攝影：蔡博任。）

圖 5-4-13、在安平地方人士的奔走下，開臺天后宮總算於 1962 年開始興建，後於 1966 年完工，並且將駐至各個宮廟的神像逐一請回安置，而渡船頭天妃宮的兩尊石將軍，因別具有考試強運的神力，故而被安奉於文昌殿中。

（攝影：蔡博任。）

小　結

竹筏港南段，是臺灣歷史發展最深厚的一段，北從北汕尾水道到南端的鹽水溪，不僅充滿人文薈萃的歷史底蘊，也深含豐富的天然資源，以及自然景觀，走訪此段，可謂優游了一趟臺灣自然與人文的文青漫旅。於正式有圖文記載的荷蘭時代與鄭氏時代，可以清楚地看到除了北端與南端有土地外，均係沼澤、汪洋一片，而兩端的人民、物資往來均是憑藉著船舶航行、媒介，但是此區是屬沙岸地質，乃至海岸平直且水底淺薄，故平底吃水不多的手撐船籍成為該地區的主要行運工具。

此區四河道能清楚地被分辨出來，並被相對精準的繪製下來，則要到日治時代了，1921 年運鹽古運河因為鹽田的規劃與建置，使得河道呈現整齊、筆直的情況，但鹽水溪排水線與鹽水溪等不僅河道大小與位置均與今日的相距甚大，可想而知這一百年間的河道與台江海域，因河川淤積，以及河川氾濫與颱風等自然災害壟罩下，有了蒼海成桑田等巨大之物換星移的情事發生。

至於人文地景方面，北汕尾水道下游有荷蘭人為了台江的軍事防務而於 1627 年建置的熱物律非砦，但卻於 1657 年 7 月遭到颱風的肆虐而毀未再重建的遺址；1661 年鄭成功從鹿耳門登入，並從北汕尾島西北方登陸，爾後，又與荷軍於北汕尾地區有攻略之情況，於北汕尾水道可見到葬祀荷軍的墓塚遺址。而座落於北汕尾水道西側的四草大眾廟，大約建於 1700 年，該廟的祭祀鎮海將軍。北汕尾水道終因陸續的暴雨而導致台江沿海地區逐漸淤積，且安平開港、外國商行逐漸崛起，乃至於清代中葉以後沒落；1840 年清帝國與英國的鴉片戰爭爆發後，清廷為防英軍進逼臺灣，使姚瑩率軍於今日的北汕尾河道旁興建四草砲臺（今日鎮海國小圍牆），以衛府城防禦外敵之用。

雖然此區多平坦的沖積扇平原，應該很容易發展曬鹽業，但是，在荷蘭時代，根據荷蘭人的記載，卻不見鹽田的廣布，乃至當地的原住民族仍然是依靠對岸中國大陸的漢人來進行鹽物交易，此乃肇因於漢人想獨佔鹽業市場，深怕學習力強的西拉雅族人仿效而讓漢人不能再藉由鹽業獲利。此區的鹽業就要到運鹽古運河到周遭淤積成地後，以及日本政府於 1919 年計畫推動第三期鹽田擴張計畫，建置安順鹽田（1924 年完工），日本政府為方便運鹽，於此區還開鑿運河，再輔以小船接駁到安平，爾後再轉裝輪船，而此運河即是運鹽古運河，乃至運河呈現人工的整齊、筆直的狀態，一直至今日仍可見，不過此區已經不在

曬鹽，已經成為南寮鹽田生態文化村（2003 年設置）；而因為鹽業而生的「安順鹽田船溜暨專賣局臺南支局安平出張所安順鹽分室」，是於專賣局 1921 年 11 月設置「安順鹽分室」，隸屬「臺灣總督府臺南專賣支局安平出張所」，同時建造全木構造的辦公舍；兩年（1923）後因鹽務機關改編，稱「臺灣總督府專賣局臺南支局安順分室」。戰後一直運用到廢曬為止，而建築也已改成磚造結構，並成為臺南市定工業遺址；當時，安順鹽產均以手推的軌道臺車，集中到倉庫存放，再經碼頭以小帆船（即手撐船），駁運至安平港外轉裝輪船。戰後臺鹽利用美援進行「協助運鹽計畫」，於 1955 年間增設臺南安順 475 軌距鐵道設備與柴油引擎火車頭，於隔年可經臺碱軌道及臺糖小火車外運。

至於鹽水溪排水線，其流經的範圍區雖為荷蘭、鄭氏與清代相關歷史文化的重要場域，但當時水路沿岸景致，已不復見，現今最常見即為鐵皮屋寮、磚瓦或水泥平房等，成為當地居民放置設備或休憩的場域，且部分屋舍老舊、毀損，有礙整體視覺景觀與環境美感等。

最後，鹽水溪上游的五條港區，乃是當時清代府城最風華的地區，以及鹽水溪以南的沿岸區的臺南市安平區，是台江內海於淤積前，不僅是港內貿易、串流與匯聚的場域，更是進出臺灣的門戶的重要地區。此區有府城三郊的匯聚水仙宮、神農街，以及安平古堡、安平老街等歷史建築與聚落，係當時臺灣貿易的主力與貨源的根據地。1624 年荷蘭人從澎湖來到安平，設大員商館建築城鎮港口，臺灣也因此被遷引進資本主義、世界貿易等體系中；而此區也在荷蘭人的治理之下，不僅有在地的原住民風物，也有荷人帶來的歐式風格建築，直到 1661-1662 年間鄭軍來到此地後，又深化了中國漢人的風物景緻，清朝政府更持續深化，但於開港通商後，又有西歐風格文物的進駐，直到日治時代，許多建築則被修改成日式建築，1927 年「臺灣總督府專賣局臺南支局安平分室」正式成立，除了製造、試驗，以及存放鹽類，亦負責管理安平一帶的鹽務行政。國民政府初期，改為鹽務總局員工以及親屬的宿舍。2010 年（民國 99 年），皇尚企業股份有限公司取得安平分室的經營權，以鹽的日文讀音「SIO」，加上該地是欣賞夕陽的好去處，鹽文化的元素融合了地理位置的特色 ，改名為「夕遊出張所」。透過文創，推出鹽類相關的紀念品、伴手禮，以及餐點，成為觀光客的拍照打卡之聖地。

安平區於中華民國時期，由於中國逐漸淪陷，乃至許多大陸軍民移居此地，

增加了安平的戶籍與人口數。由於中華民國政府的以農養工政策，欲賺取外匯，使得安平工業區在 1971 年設置，使得臺南市的產業逐漸下降，而二級產業則由 1960 年代起大幅攀升，安平工業區的營運，一向扮演運輸產品功能的安平港，故國民政府於臺南市南區的鯤鯓湖之西側海岸重新開闢新港來輔助淤積的安平港，近期更試圖發展觀光業來繁榮安平區。至於陸上的發展，五期重劃區將原來的港區填塭造陸，加以市地重劃，成為市政府及議會等官方機構集中地，也改變了安平區的傳統空間與人文地貌。

竹筏港南段，由於古時代的大澤、江海的地形橫據中央，故使得人文史蹟的景緻，則分據南北兩端（安平、四草），但由於臺灣的特殊歷史發展背景的洗禮下，使得此區的歷史人文底蘊深厚且多元，常可以看得到荷蘭、鄭氏、清朝、日治與戰後初期軍眷等風物，而且慶幸的是臺灣從 1993 年起即開始有社區營造的觀念，歷經了幾十年的經營，令訪客遊歷此區猶如歷經了一場穿越三四百年的時空旅程，今日再輔以 2019 年的《文化基本法》之訂定與頒布，更是能夯實此區的歷史人文底蘊，打造臺灣文化品牌國家隊，進軍國際。

第六章　台江歷史水道之應用規劃

第一節　重繪竹筏港水道位置圖

在 2014 年「竹筏港歷史調查與台江文史導覽書籍編著計畫」中，曾以當時衛星地圖為底圖，簡略描繪竹筏港水道的大略位置，原來僅為該計畫研究區域範圍的示意圖，對於水道位置遂未經明確查證，以致此圖與該研究調查所描敘水道位置有所不同，實際上與該計劃 GPS 定位點亦有落差，也造成台江國家公園管理處在使用上的困擾。本計劃為了避免再發生此一狀況，因此委請「蔡坪芫智慧財產權事務所」專業繪圖師操刀，在本團隊確認相關位置後，重新描繪竹筏港水道位置圖。

在此次所重繪的竹筏港水道位置，除了以一般使用最普遍的 Google Map 為底圖外（分為全段、北段、中段、南段等四張圖，6-1-1、圖 6-1-2、圖 6-1-3、圖 6-1-4），也以台江國家公園管理處所提供的「台江國家公園第一次通盤檢討計劃圖（陸海域）位置圖」及「台江家園守護圈圖」為底圖（圖 6-1-5、圖 6-1-6），總共繪製六張可縮放向量格式地圖（svg 檔），藉由其具有放大縮小不會有鋸齒邊緣的特性，加以其檔案相對較小的優點，在網頁上可以讓使用者快速下載開啟，以提供台江國家公園管理處後續的多元應用。

此外，由於本次調查於 1895 年〈臺灣府附近迅速測圖〉中，在南竹筏港水道上發現兩個被特殊標示的記號，在經套疊圖後發現，非常有可能是「釐金局港仔寮分卡」與「八角亭」，因此本節也將呈現〈臺灣府附近迅速測圖〉與 Google Map 的套疊結果，同樣委請「蔡坪芫智慧財產權事務所」專業繪圖師協助描繪。雖然這一個發現尚需要更多地上與地下史料的證明，不過本團隊希望能在計畫先提出這一個想法，期以對釐清這兩個竹筏港水道上的重要設施有一些幫助。（圖 6-1-7、圖 6-1-8）。

圖 6-1-1、竹筏港水道全區相關位置區（Google Map 底圖）

圖 6-1-2、竹筏港水道北段相關位置區（Google Map 底圖）

圖 6-1-3、竹筏港水道中段相關位置區（Google Map 底圖）

圖 6-1-4、竹筏港水道南段相關位置區（Google Map 底圖）

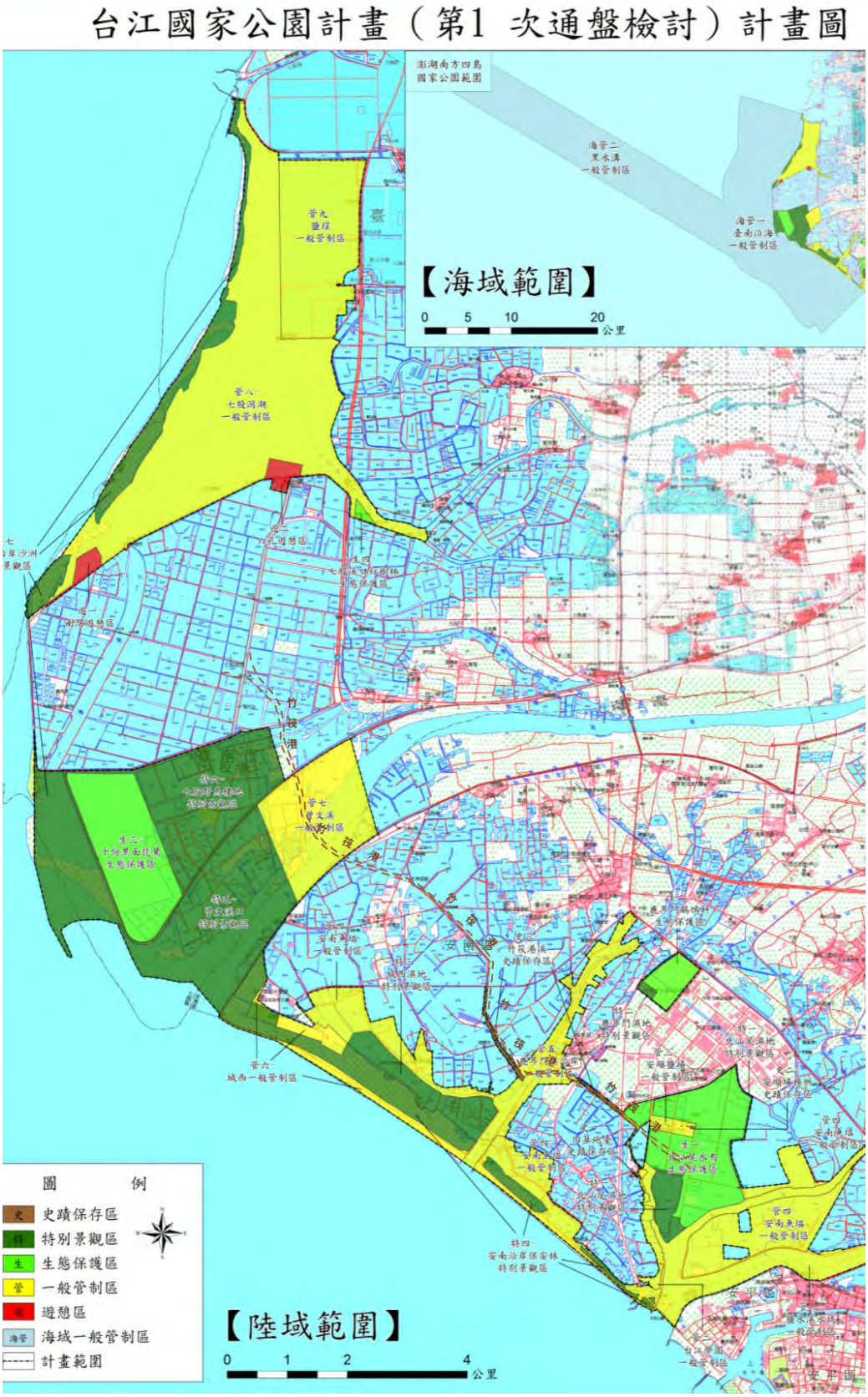


圖 6-1-5、竹筏港水道相關位置區

（「台江國家公園第一次通盤檢討計劃圖（陸海域）位置圖」為底圖）

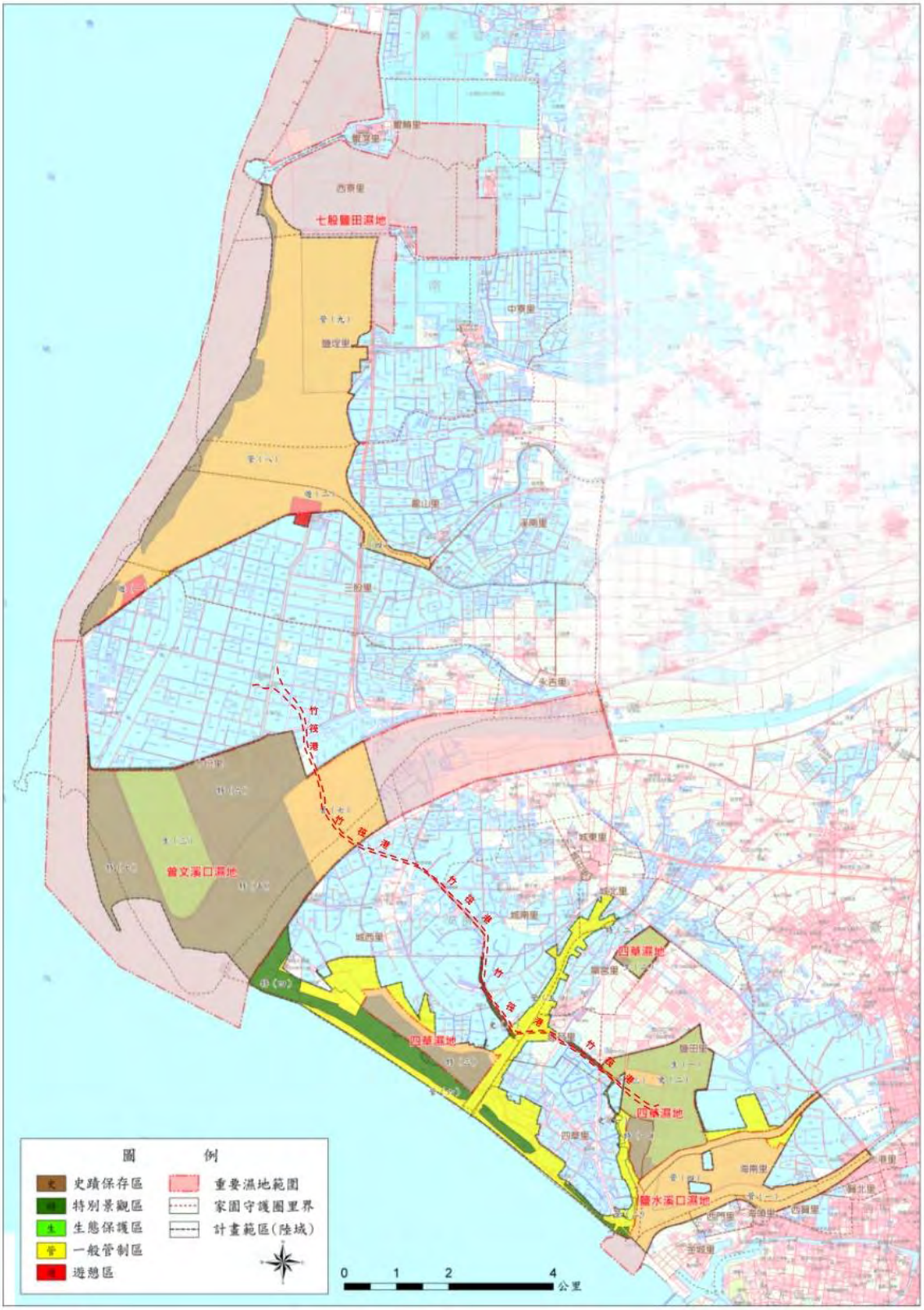


圖 6-1-6、竹筏港水道相關位置區
（「台江家園守護圈圖」為底圖）

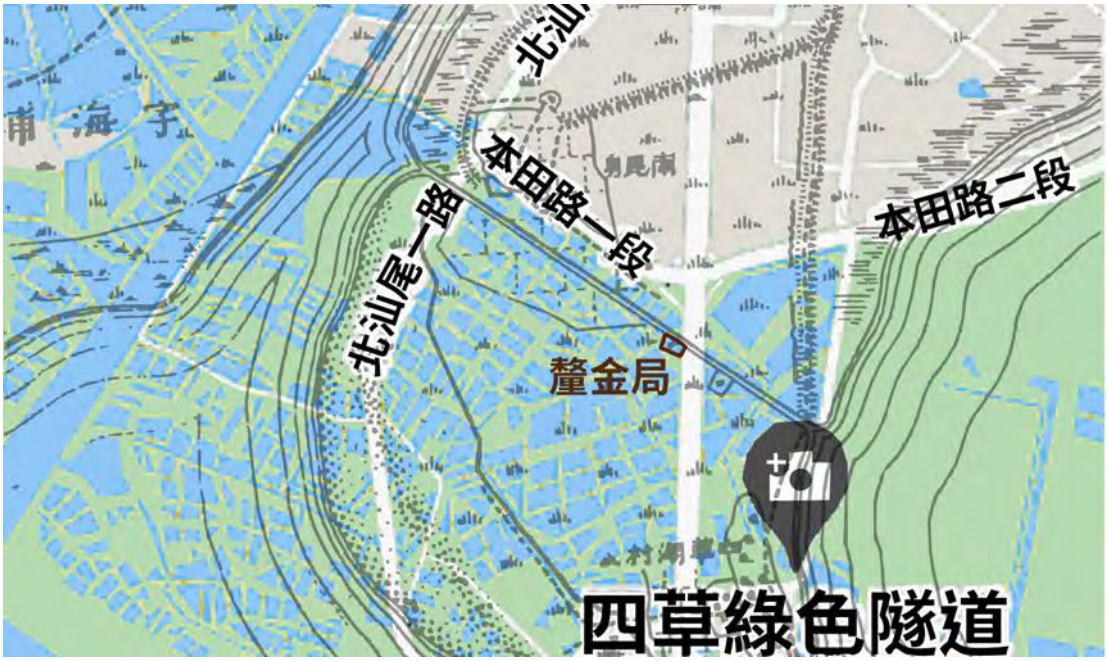


圖 6-1-7、〈臺灣府附近迅速測圖〉與 Google Map 的套疊結果圖

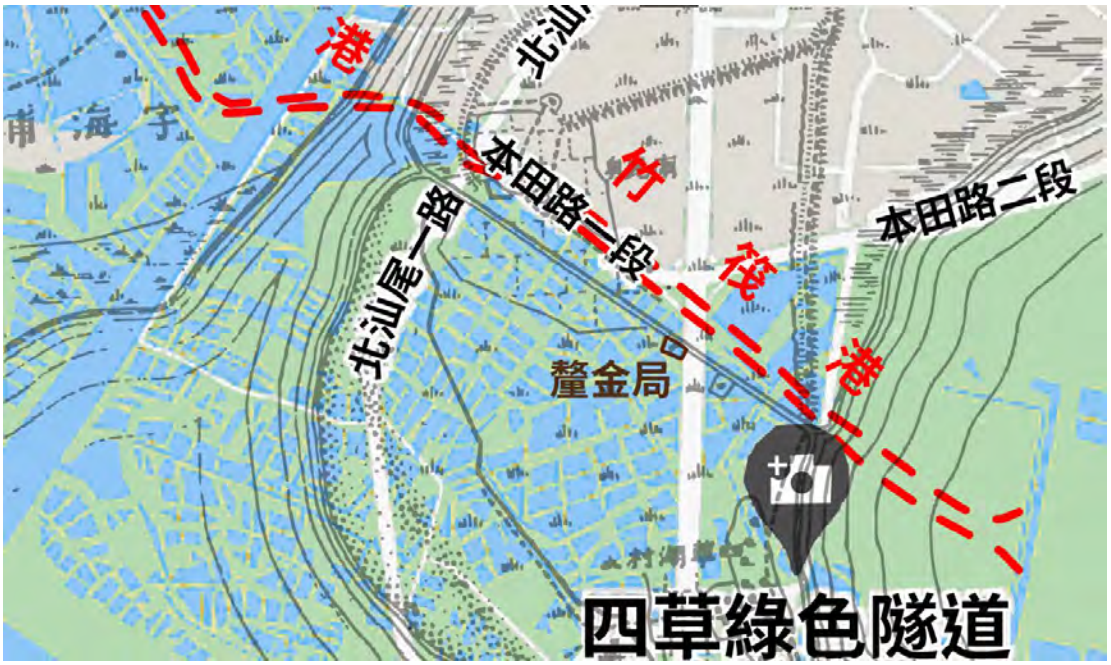


圖 6-1-7、〈臺灣府附近迅速測圖〉與 Google Map 的套疊結果圖
（加入竹筏港水道版本）

第二節　台江走讀路徑規劃

曾國棟、吳建昇

本計畫目標將依據台江國家公園邀標書之規畫，期許將學術論述轉化為可應用於環境教育的解說素材，原在第一次期中報告中自行車路徑規劃，後經與台管處人員商討後，決定將自行車規畫納入整體路徑的安排中，並定名為「台江走讀路徑」，以更為開放的移動方式，讓遊客對台江內海的認識更為全面而深刻。台江走讀路徑的安排，經與臺南市文化資產保護協會曾國棟理事長討論後，決定要以古台江內海為主要範疇，不侷限在台江國家公園的既定框架內，期許能使走讀路徑規劃更為豐富多元。至於詳細台江走讀路徑規劃，大抵如下：

台江走讀路徑，以台江歷史文化、自然生態為脈絡主軸，打造台江的主題式路徑，結合空間、 故事、教育、科技等，呈顯台江豐富的自然與人文內容。開發在地特有自然生態、文化與資源，規劃在地特色行程。結合「走」（走訪自然地景/景點/節慶活動）與「讀」（閱讀台江國家公園管理處出版品），且包含文史、藝術、產業、生態等主題的路徑。走讀路徑的規劃方向可從景點、景線、景區、主題故事/場域等四個面向著手。

一、景點 （Point Of Interest，POI）

一的景點介紹，是導覽的最基本單位。台江國家公園結合歷史、人文、濕地、潟湖、賞鳥等豐富多元景觀，在園區範圍有許多景點，諸如四草砲臺、四草綠色隧道、安順鹽場、鹽水溪口濕地、七股潟湖、七股紅樹林賞鳥亭以及遊客中心，皆是遊客遊訪的熱門景點。

圖 6-2-1、四草砲臺為本區重要歷史景點

圖 6-2-2、四草綠色隧道為本區兼具自然與文史的重要景點

二、景線 （Line Of Interest，LOI）

以導覽情境為考量，設計出有地域關聯性的一條走讀路徑（A sequence of POIs），為一有參訪先後次序規劃的景線，例如戰爭史蹟、竹筏港水道，或是以台江國家公園內的鹽水溪下游、鹿耳門溪、曾文溪下游、七股溪所串連的景線。

（一） 戰爭史蹟景線

早期台江是進入臺灣的門戶，自 17 世紀以來即是重要戰爭場域，所以遺留多處軍事設施與遺跡，四草之海堡（Zeeburg）、四草砲臺、安平小砲臺、烏特勒支堡遺跡、熱蘭遮城殘蹟（安平古堡）即是見證 17 世紀到 19 世紀期間鄭荷交戰、鴉片戰爭、乙未戰役等臺灣史上重大戰役的古戰場，串聯臺灣從荷蘭時期到日治時期的歷史更迭。

此一景線路徑從海堡經四草大橋到熱蘭遮城殘蹟，全程約 5.7 公里，步行約需 1 小時 11 分鐘，而騎腳踏車只需 17 分鐘，適合作 2 至 3 小時的走讀行程。

圖 6-2-3、以安平、四草為主的戰爭史蹟景線（海堡、四草砲臺、安平小砲臺）

圖 6-2-4、四草戰爭史蹟景線上的海堡遺址

圖 6-2-5、四草戰爭史蹟景線上的「疑似」荷蘭人骨骸塚

（二） 竹筏港水道景線

竹筏港，或稱「竹排仔港」、「溪排仔港」。這是台江內海浮覆之後，在台江浮覆區西側所形成的一條水道，原初此一水道大抵北起國賽港、南抵四草湖，全長約達 20 餘公里，推測開闢距今已逾百年歷史。在台江浮覆區的「竹筏港」，位於國賽港、鹿耳門港與安平大港之間，且可輾轉連接四草湖、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。清末「國賽港」（約在今南七股沿海一帶）曾為來臺商船停泊卸貨的重要港口，不過因國賽港距離臺南府城十分遙遠，所以商貨物資遂得仰賴竹筏港及其他接續水道載送，也使得竹筏港水道成為當時重要交通孔道，在水道間也有官府陸續設置的檢驗站、釐金局分卡等重要設施，可見此一水道也曾經一度風光繁華，甚至發展至日本時代初期仍為時人所沿用，而有「鹿耳門運河」之稱。[322]

竹筏港水道為一條長達 20 公里的曲折路線，沿線區分為國賽港區段、土城仔區段、媽祖宮區段，橫亙綿延於台江國家公園之間，可以與鄰近區域景點進行規劃串聯，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。

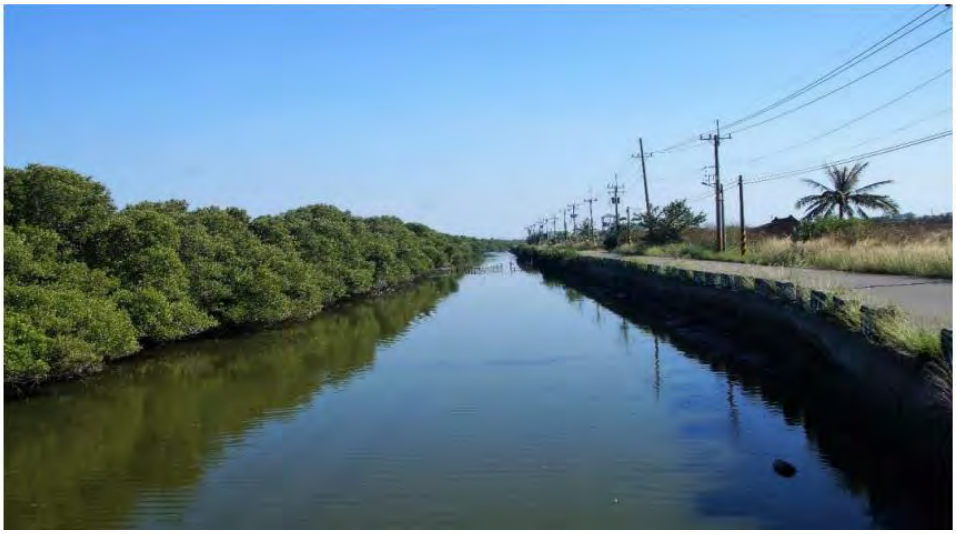


圖 6-2-6、竹筏港水道史蹟景線上的竹筏港現況

[322] 吳建昇、許清保、郭馥瑯，《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 》（臺南市：台江國家公園管理處，2014），頁 12-17。

此一景線路徑從三股溪出海口經國聖橋到四草，全程將近 13.9 公里，步行約需 2 小時 51 分鐘，騎腳踏車約需 44 分鐘，適合作 3 至 4 小時的半日遊走讀行程。

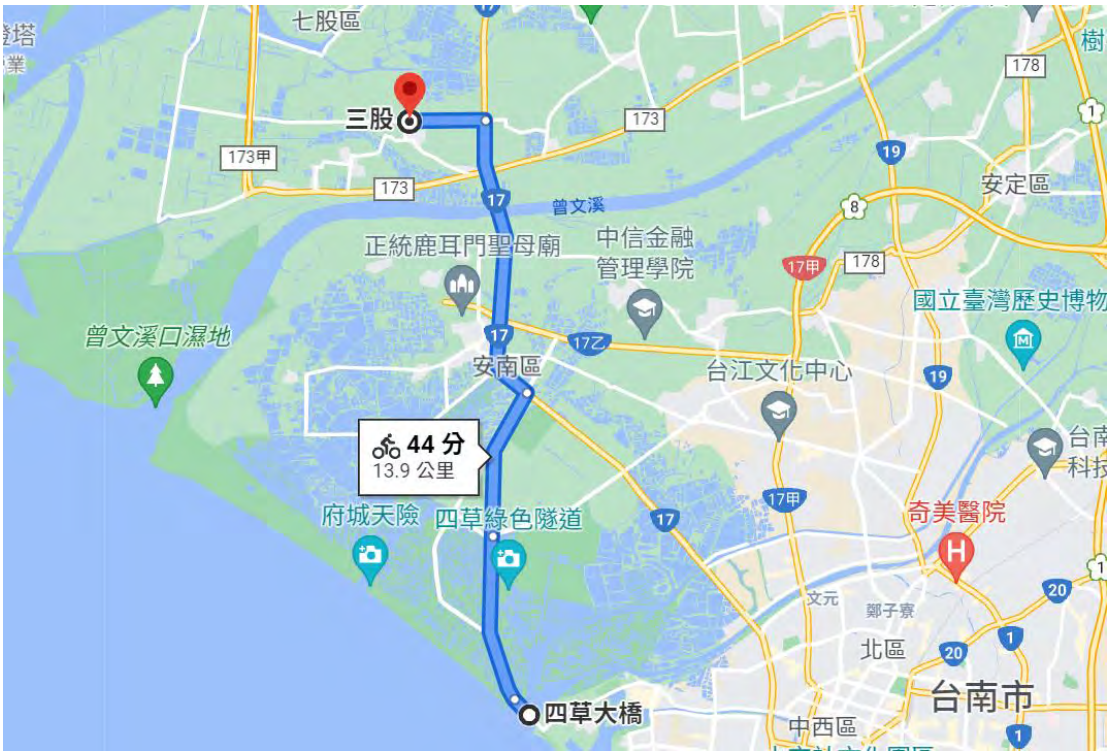


圖 6-2-7、以竹筏港水道為主的史蹟景線

（三）鹽水溪下游景線

鹽水溪流域其主支流發源於當今臺南市龍崎區大坑尾麓山帶淺山地區，向西流經關廟後向北而行，稱為許縣溪（許寬溪），其穿過永康、新化之間，在臺 1 線豐化橋附近有支流虎頭溪（大目降南溪）及那拔林溪（潭頂溪）來滙流，再西行，於鹽行、大洲之間，有大洲排水由東北來會合，再轉向西南西，於永康鹽行之西北側洲仔尾，有永康排水滙入，到了六甲頂鄭仔寮橋附近，有柴頭港溪由東南南來滙流，而後稍為轉向西南西，流經安平北側，於四草大橋附近，有嘉南大圳的鹽水溪排水來會流，並於四草大橋西側流入臺灣海峽。[323]

臺 17 線省道大港觀海橋以西的鹽水溪是昔日台江內海的水域，溪流沿線呈

[323] 李德河〈河川與地形變遷〉，《鹽溪合水趣府城》（臺南市：臺南市文化資產保護協會，2012），頁 20。

現生態景觀、產業型態、歷史場域、空間地景之變遷，沿著河堤步道有水筆仔、水鳥、沙洲、安平古堡、德記洋行、夕遊出張所等自然級古蹟景點。

此一景線從大港觀海橋到四草大橋，全程約 5.7 公里，步行約需 1 小時 6 分鐘，騎腳踏車約需 25 分鐘，適合作 2 至 3 小時的走讀行程。

圖 6-2-8、鹽水溪下游現況

圖 6-2-9、以鹽水溪下游為主的史蹟景線

三、景區 （Area Of Interest，AOI）

以一特定區域之自然生態與人文為主軸，設計出有地域關聯性的一組導覽景點區域（A set of POIs），可規劃為一有故事性的景區。

以台江家園守護圈之概念規劃景區走讀路徑，「海洋」是台江家園守護圈內聚落的地理背景，可分成二大類聚落群。□是因海洋帶來資源，由二次移民所組成的聚落，在此區域比比皆是，有因漁撈聚集，有因鹽業聚集等不同的因素，構成此這些聚落的共同人文背景。一是特殊時空條間而出現的聚落，安平、鹿耳門□帶聚因為站在臺灣歷史發展上的重要地理區域與漢人歷史的開段，歷史在此沉澱的厚度，與他處不同卻也同樣深受海洋所帶來的影響。二類不同的聚落群，有著相似的背景，形塑出台江國家公園的人文、歷史特色。

走讀聚落景區，可發掘台江的地理環境、氏族開墾、廟宇信仰與產業活動等題材，例如：

（一）四草聚落景區

四草大眾廟及其周圍砲臺、古戰場遺跡、鹽田風光、野生水鳥、紅樹林與抹香鯨陳列館等景點，匯集人文、地景、生態的休憩資源；景區內有四草砲臺、四草大眾廟、綠色隧道、海堡、安順鹽場、台江鯨豚館、四草湖、北汕尾水鳥保護區、竹筏港水道、魚塭。

此一景區全程約 3 公里，步行約需 50 分鐘，騎腳踏車需 10 分鐘，適合作 1 至 2 小時的走讀行程。

圖 6-2-10、四草聚落景區的 google 衛星景況

（二）西寮溪以北聚落景區

西寮溪，又稱為「大寮排水」，源自於西港區金砂里。流經篤加之北，向西直流，在西寮西側出海；而西寮到潟湖的河段，又稱南航道。1950 年代以前曾設「西寮港」，是七股潟湖區最重要的港口，以運送魚塭肥料、鹽及其他貨物為主，有青鯤身及西寮二大聚落及扇形鹽田、青山漁港、青鯤鯓朝天宮、西寮西興宮，近年因乾旱問題而受到媒體關注的廢棄鹽田（魚電共生、彩色鹽田），更有蚵嗲在地美食。

此一景區全程約 11 公里，步行約需 2 小時 20 分鐘，騎腳踏車需 40 分鐘，適合作 3 至 4 小時的半日遊走讀行程。

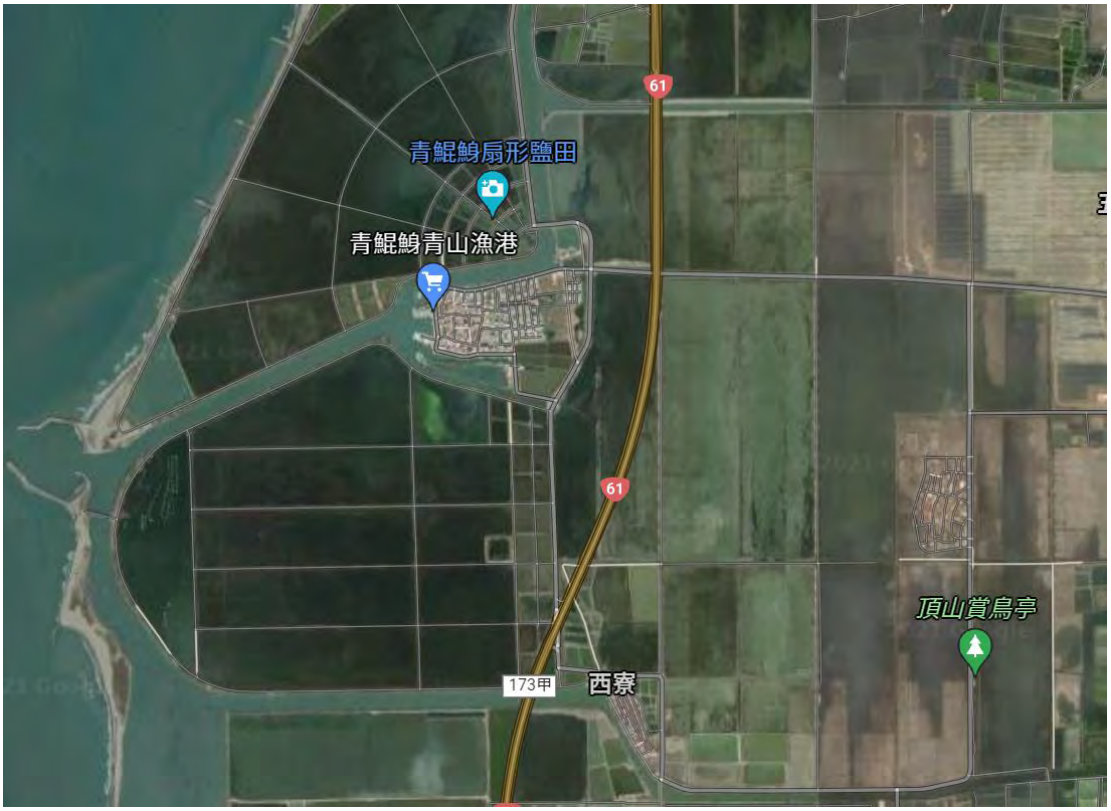


圖 6-2-11、西寮溪以北聚落景區的 google 衛星景況

圖 6-2-12、在西寮溪以北聚落景區東側的彩色鹽田（廢棄鹽田）

四、主題故事/場域（Story/Site of Interest，SOI）

臺灣的民間信仰，關聖帝君、天上聖母、保生大帝、玄天上帝、神農大帝等神明，可視為「全國性的神明」；而只產生於台江國家公園區域內某□鄉鎮或某一村落的「地方神」可視為「在地神明」；台江國家公園區域內的每一尊在地神明都是一篇先民拓墾台江地區的故事。台江地區之在地神明至少有 27 處，其祀神來源有「海漂而來」、「偷請而來」、「二次移民的守護神」、「地方亡魂升格為神明」、「鄭成功信仰」、「神船信仰」、「南鯤身代天府分靈」，神靈崇拜來源多元；[324]具地信仰特色，更有豐富的故事題材，可以神明來源規畫主題故事的走讀路徑。

（一）跨越多個時間/空間之相關人/事/物的故事

1.海漂而來之神走讀路徑

台江自古便是濱海之地，在家園守護圈內有眾多的神祇，傳說都是海漂而來，信仰的起源與大海有著密不可分的關聯，有青鯤身朝天宮代巡七王、青鯤身朝天宮千歲爺三兄弟、下山仔寮三千歲（金府千歲）、土城仔聖母廟五府千歲、下山仔寮媽祖、五塊寮聖護宮天上聖母、金德豐正王府正官正王、新吉庄唐明殿沿海城隍與沿海姑娘、安平海頭社文朱殿李天王、安平灰窯尾社弘濟宮溫府千歲等神祇都有神蹟故事。

此一路徑北從青鯤身朝天宮，南到安平灰窯尾社弘濟宮，全程超越 30 公里，騎腳踏車需 1 小 39 分鐘，適合作 1 日遊走讀行程。

[324] 戴文鋒主持《台江地區無形文化資產暨文獻資料蒐集計畫——以在地民俗、口傳文化、傳統藝術為核心成果報告 》（臺南市：台江國家公園管理處，2020），頁 75。

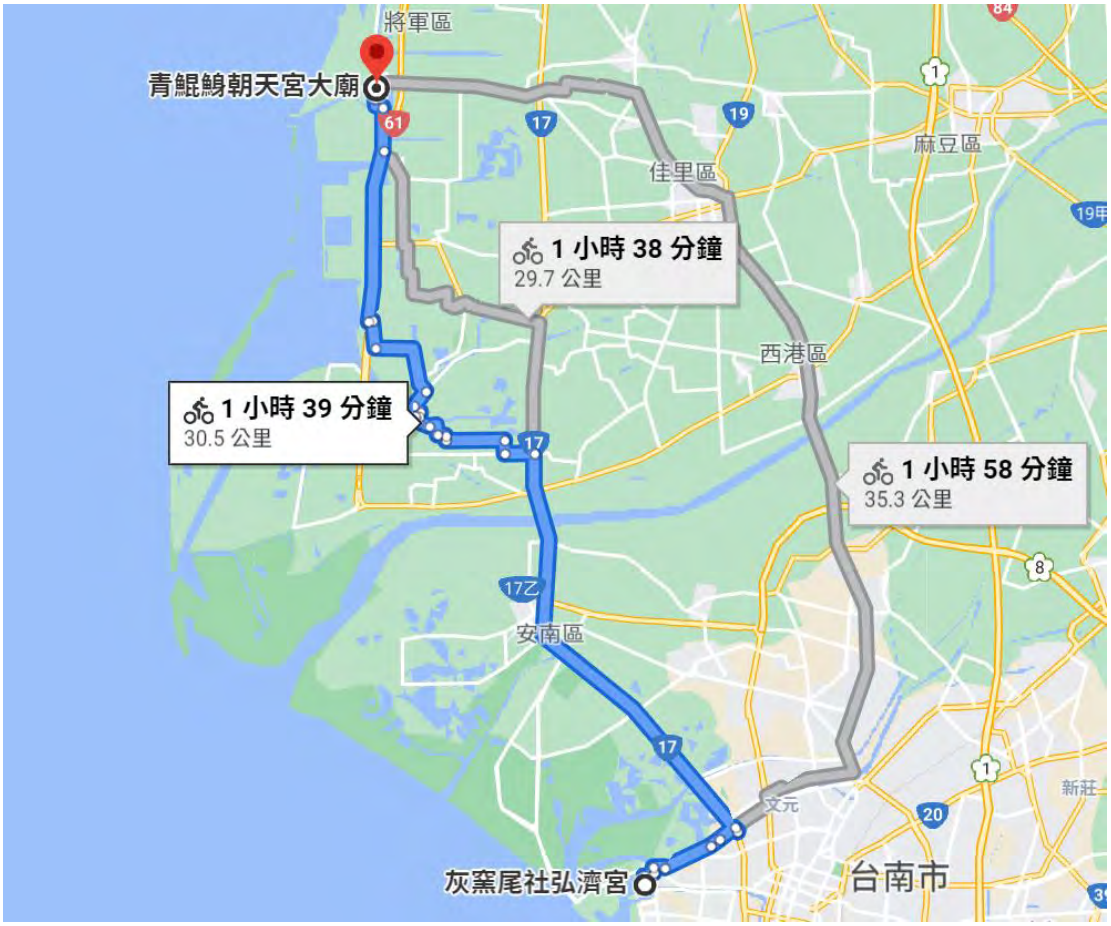


圖 6-2-13、海漂而來之神主題故事景域走讀路線概圖

圖 6-2-14、下山寮龍山宮金府三千歲、土城聖母廟開雞五府千歲

2.鹽業文化資產場域路徑

臺南沿海自漢人開臺初期即為臺灣鹽業最早發展的地區，日治時期因日本本土工業用鹽需求增加，於臺開始大規模開闢鹽田。隨著鹽業的發展，也為自然生態帶來更為豐富的環境空間，由此可見，台江的鹽業不只在臺灣產業發展曾扮演一段重要歷史，也留下珍貴的人文資產，更為生態資源保留了一片天地。[325]

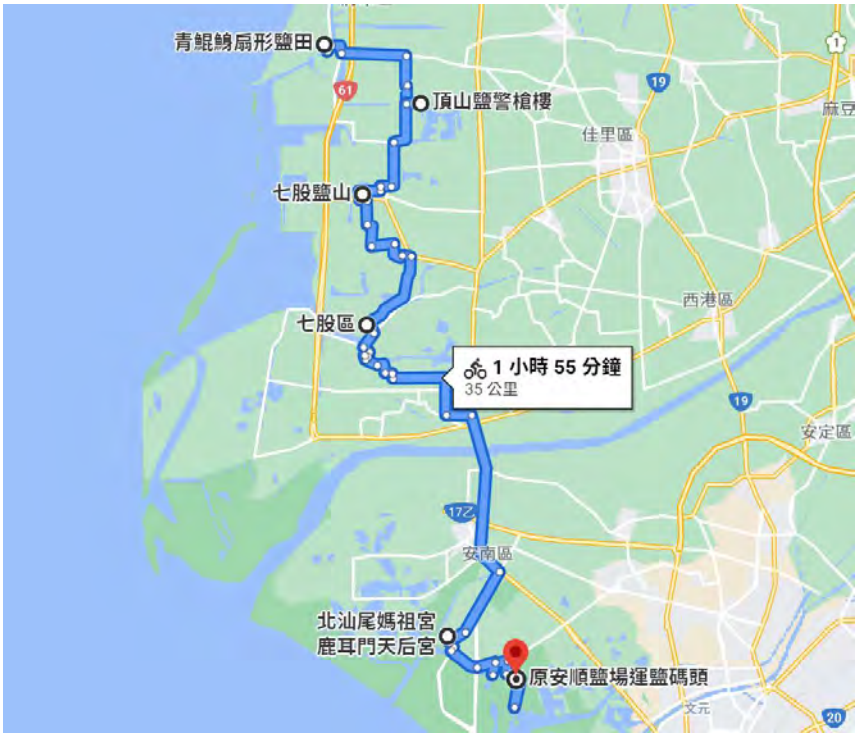


圖 6-2-15、鹽業文化資產場域路徑走讀路線概圖

在台江地區鹽業場域保留了將軍區扇形鹽田、七股鹽山、七股八棟寮仔聚落、七股頂山鹽警槍樓、安南區鐘淵曹達株式會社臺南工場辦公廳舍、鐘淵曹達株式會社臺南工場宿舍群、安順鹽場運鹽碼頭、運鹽運河及鹽場辦公室、臺灣總督府專賣局臺南支局安平分室（夕遊出張所）等多處鹽業文化資產。

此一路徑北從扇形鹽田，南到安平夕遊出張所，全程約 35 公里，騎腳踏車需 1 小 55 分鐘，適合作 1 日遊走讀行程。

[325] 台江國家公園，https://www.tjnp.gov.tw/TourUs/RecommendTrip/SelfGuidedTour/（瀏覽日期：2020.08.16）

（二）某個特定場域之相關人/事/物的故事

設計出的一個包涵許多景點（POIs）、景線（LOIs）和景區（AOI）的主題故事。

1.神船信仰走讀路徑

台江家園守護圈與周邊地區，自古以來即是王醮盛行之區域；台江家園守護圈內更有三個王醮──西港仔香、蕭壠香、土城仔香，定時舉行。拾得王船處裡方式亦有留存於當地供奉者，近年來更有依照神示打造王船留存於廟中供信眾祭祀；這□類的王船，有別於醮典中火化之王船，被稱為「永祀王船」。[326] 金德豐正王府永祀王船、土城仔聖母廟永祀王船、海頭社文朱殿永祀王船、鹿耳門天后宮媽祖船可串連為一條神船信仰走讀路徑。

此一路徑北從金德豐正王府，南到安平海頭社文朱殿，全程將近 21 公里，騎腳踏車需 1 小 10 分鐘，適合作 1 日遊走讀行程。

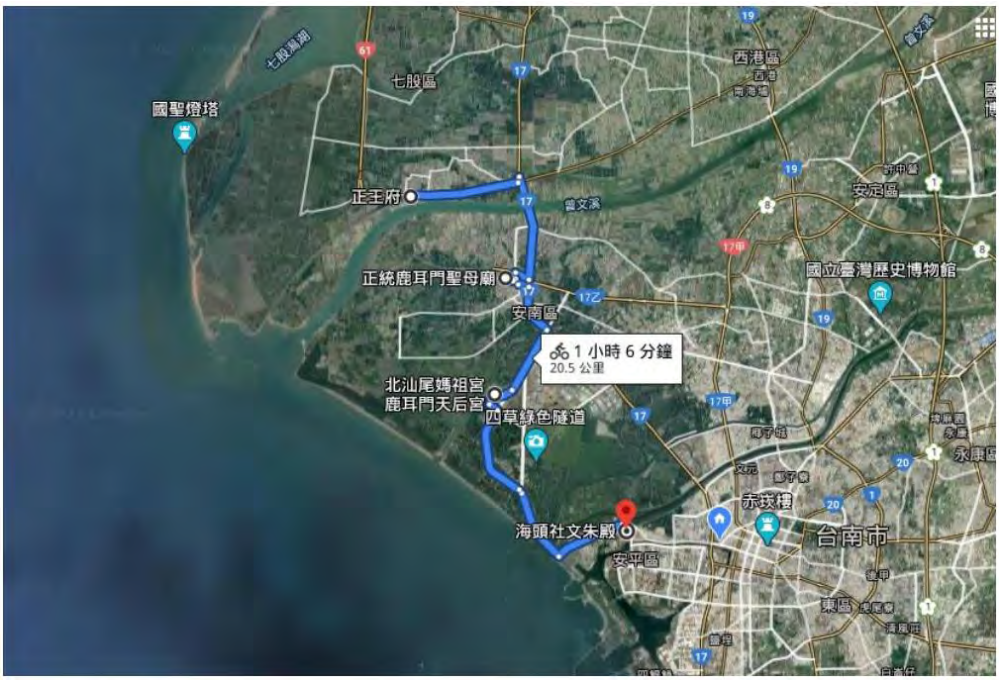


圖 6-2-16、神船信仰故事路徑規劃

326 戴文鋒主持《台江地區無形文化資產暨文獻資料蒐集計畫——以在地民俗、口傳文化、傳統藝術為核心成果報告 》（臺南市：台江國家公園管理處，2020），頁 112。

2.鄭成功信仰走讀路徑

台江地區內的鄭成功信仰，且多與媽祖信仰相連，配祀於媽祖廟內，如鹿耳門天后宮、安平天后宮。直至民國 75 年（1986）才有鹿耳門鎮門宮的創立，為台江守護圈內唯□主祀鄭成功之祠廟。

此一路徑全程約 11 公里，步行約需 2 小時 10 分鐘，騎腳踏車需 40 分鐘，適合作 3 至 4 小時的半日遊走讀行程。

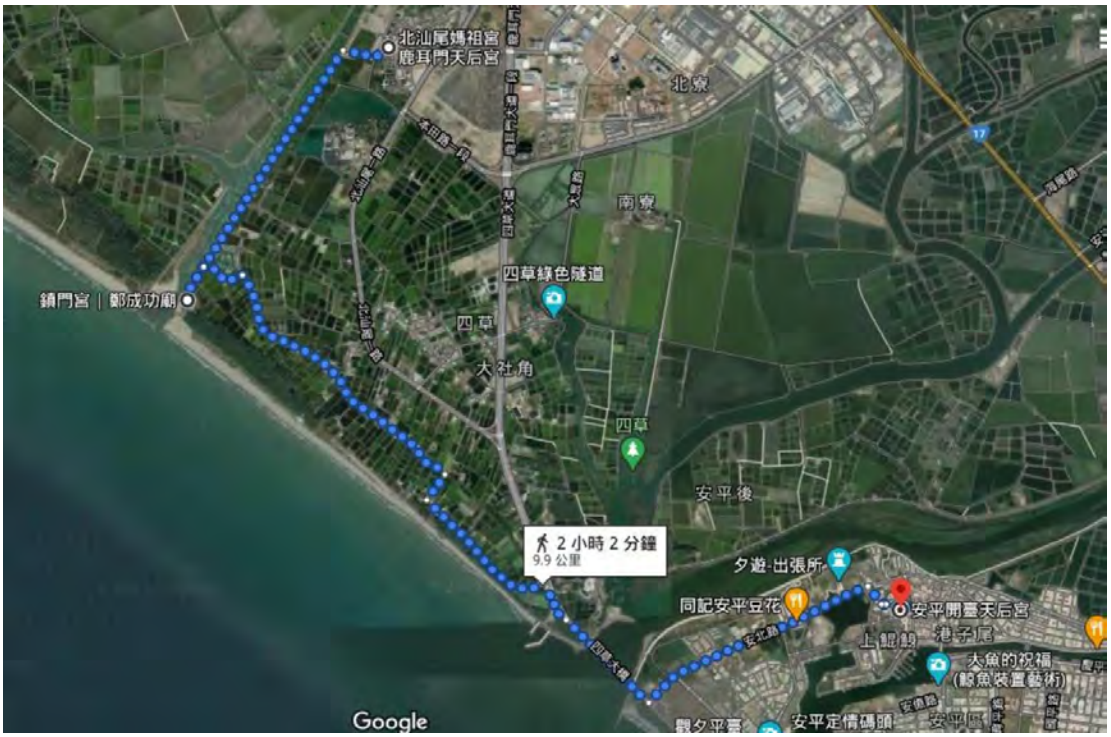


圖 6-2-17、鄭成功信仰故事路徑規劃

3.有應公信仰走讀路徑

台江家園守護圈之內有應公信仰祠廟超過 40 間，數量可謂之多，從各廟之崇祀緣由來看，以落水溺斃或海上漂來為最多；另外有先賢（溪南寮仔陸王公）、動物（海寮賜將軍）祭祀，不同面相地信仰面貌，構成了台江家園守護圈內有應公信仰文化之特色。[327]

[327] 戴文鋒主持《台江地區無形文化資產暨文獻資料蒐集計畫——以在地民俗、口傳文化、傳統藝術為核心成果報告 》（臺南市：台江國家公園管理處，2020），頁 117。

此一路徑的景點分布在台江地區各聚落，可依其信仰緣由特殊動物亡靈、恩澤地方、見義勇為、從海上漂魂到安航豐漁的守護神、水患亡靈—漁塭養殖業的祀神、戰爭亡靈、墓塚亡靈等題材，由於相關場域較為分散，建議以騎腳踏車的方式規劃 2 日遊走讀行程。

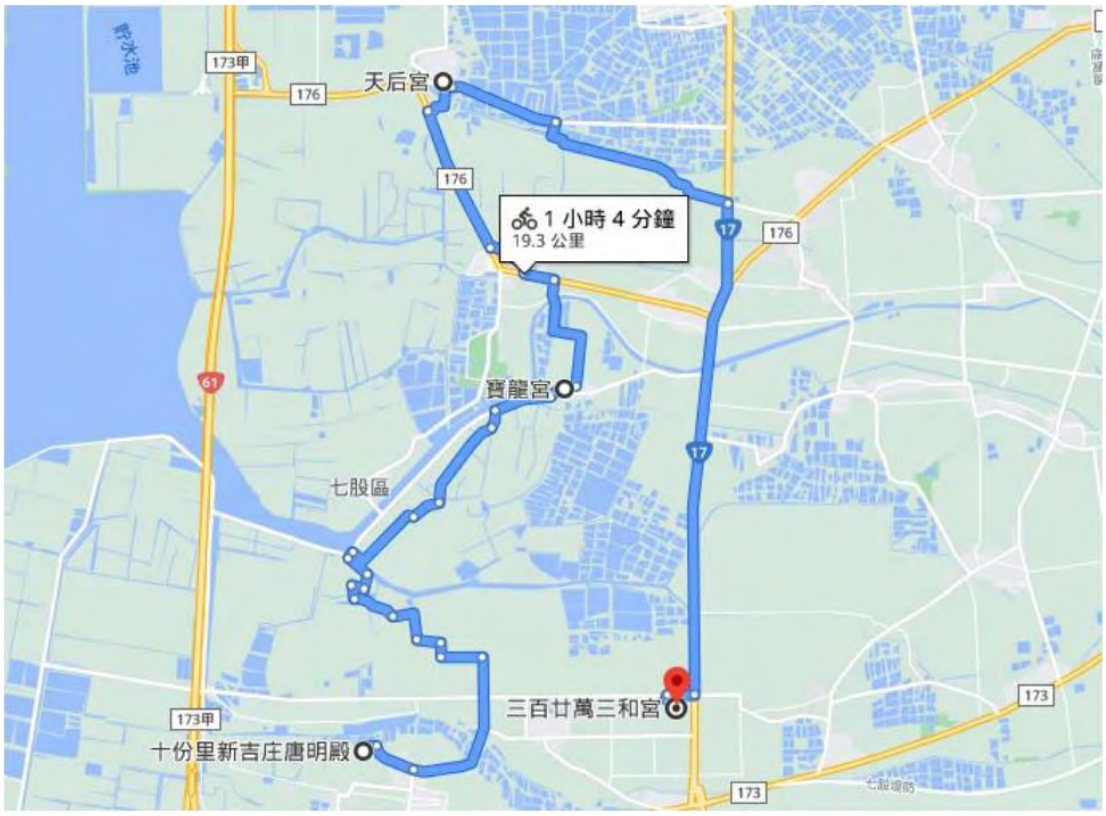


圖 6-2-18、有應公信仰故事路徑規劃

4.民俗厭勝物走讀路徑

台江地區之厭勝物可見「公領域的聚落厭勝物」與「私領域的民宅厭勝物」二類，人們為在沿海貧瘠、險惡中生存下來，透過信仰產生多樣地厭勝物來守護聚落庄頭及自宅安全。若以厭勝物之造型來分類，可以發現有土崙、石敢當、榕樹、劍獅、碑刻（如阿彌陀佛、箕水豹）、寶塔等，具地方區域特色，是他處較為鮮見。[328]

[328] 戴文鋒主持《台江地區無形文化資產暨文獻資料蒐集計畫——以在地民俗、口傳文化、傳統藝術為核心成果報告 》（臺南市：台江國家公園管理處，2020），頁 141。

在台江的民俗厭勝物有七股區西寮厭勝物群、下山仔寮大土崙與小土崙、三股南無阿彌陀佛碑、公地仔七星榕、安南區土城仔中洲角石虎寶塔、土城仔箕水豹、鹿耳門鎮溪古榕、安平區劍獅、風獅爺、刀劍屏、延平街泰山石敢當、安平天后宮石將軍、安平民宅厭勝物等多處厭勝物。

此一路徑從七股西寮經安南各處厭勝物，再到安平區各處厭勝物，全程約 30 公里，騎腳踏車需 2 小時，可作 1 日遊走讀行程。另，安平地區的厭勝物，亦可以步行作半日遊進行深度的走讀路徑。

第三節　舉辦台江歷史水道文化講座

本計畫依據台江國家公園邀標書之規畫，在工項內容包含志工課程及專題講座的教育訓練，要求以歷史水道或文化路徑為文化講座主題，規劃辦理一場相關專題講座。不過本團隊與台江國家管理處相關人員討論後，在難以取捨相關講座議題下，經台管處長官應允，遂決定將志工課程及專題講座場次，由一場擴充成為四場，由本團隊邀請各界學有專精的四位講師：李佩蓁（中央研究院臺灣史研究所助研究員）、王子碩（聚珍臺灣創辦人）、李其霖（淡江大學歷史系副教授兼海洋及水下科技研究中心副主任/國立暨南國際大學歷史研究所博士）、曾國棟（臺南市文化資產保護協會理事長）等，分別就其所擅長的領域進行講座，包含：釐金局歷史（講題為「清末的台江與釐金局」）、台江圖像（講題為「繪葉書裡的台江」）、曾經航行於台江的船隻（講題為「曾經在台江出沒的船隻」）及文化路徑（講題為「如何規劃一條走讀路徑－以府城文化路徑、走讀奇談路徑、文學散步談起」）等議題，各進行兩小時的演講。

本計畫文化講座於民國 110 年 1 月 27 日（三）與 2 月 24 日（三）舉行，雖然是在疫情期間舉辦，不過卻意外獲得非常大的迴響，不僅兩日講座會場觀眾出席率都達到八成以上（皆超過 200 人），且由台管處人員所上傳 youtube 影音平臺的線上直播影像，兩場講座網路觸及率都達到近千人以上的觀看人數（1002 人次、927 人次）。尤其是在兩場講座的問與答時間、講座間的休息時間、講座後的綜合座談，我們都可以看到現場觀眾很熱情地參與各項活動，觀眾與講師間有很好的互動關係，甚至有觀眾在綜合座談提出未來可以持續舉辦的想法，可見觀眾對本次台江文化講座是持正面肯定的回應；而實際上，本次講座所邀請的四位講師，對於講座場地及安排也都有很好的回饋，且未來也都有意願繼續參與講座。本團隊非常感謝台管處各項宣傳機制，並提供完善的場地協助，讓本次文化講座可以順利圓滿地完成，不僅講師有一個分享學術論述的舞臺，也讓觀眾可以在講座中有滿滿的收穫，達到賓主盡歡的積極效果，最後希望未來台管處可以持續辦理台江文史講座，讓更多對台江歷史文化有興趣的朋友，有一個與台江國家公園一起成長的機會。

本計畫台江文史講座計劃書

台江文史講堂

- 台江歷史水道專題教育訓練實施計畫

壹、目的：

本活動係說明台江歷史水道調查，結合各項相關主題，規劃參與對象以有興趣瞭解水道歷史之台管處志工、同仁為主，並進行相關問題探討，希冀藉由「竹筏港水道」歷史沿革來擴展、應用於台江水道的文史重點教育場域。課程規劃為 2 日共 4 場的專題講座，並安排綜合討論。課程內容係作為後續規劃文史路徑之依據，與其對台江相關資源點已有所認知的志工共同討論，透過學術論述轉化為可應用於文史解說素材，充實及強化導覽體驗。

貳、計畫內容：

一、日期：110 年 1 月 27 日（三）、110 年 2 月 24 日（三）

二、地點：台江國家公園管理處遊客中心第 2 放映室

三、參與對象：對史蹟有興趣之本處志工、同仁及一般社會大眾。

四、報名方式：採網路報名

五、其他重要事項：邀請及接送事宜則由本計畫團隊負責。預定於第 2 次期中報告（110 年 3 月 20 日）前完成。

參、文史教育訓練預定表：

時間	講座專題	講師
110 年 1 月 27 日（三）		
13:30-15:00	**清末的台江與釐金局**	李佩蓁（中央研究院臺灣史研究所助研究員/國立臺灣大學歷史學系博士）
15:10-16:40	**繪葉書裡的台江**	王子碩 （聚珍臺灣創辦人）
16:40-17:00	**綜合座談及討論**	吳建昇（本計畫主持人）
110 年 2 月 24 日（三）		
13:30-15:00	**曾經在台江出沒的船隻**	李其霖（淡江大學歷史系副教授兼海洋及水下科技研究中心副主任/國立暨南國際大學歷史研究所博士）
15:10-16:40	**如何規劃一條走讀路徑**（以府城文化路徑、走讀奇談路徑、文學散步談起）	曾國棟(臺南市文化資產保護協會理事長）
16:40-17:00	**綜合座談及討論**	吳建昇（本計畫主持人）

肆、經費概算

項　目	說　明	活動經費	備　註
講座講師費用	講師鐘點費 4,000*4 人	16,000	講師鐘點費 1 小時/2,000 元，連續上課 2 節者為 90 分鐘。
	講師交通費用 高鐵臺北往返 --1350*2*2 人=5,400	5,400	暫預估/若名單變更，仍依實核銷。
總計		21,400	由計畫編列相關費用支應

本計畫台江文史講座相關照片

圖 6-3-1、本計畫第一場講座前，謝處長與王課長、兩位講師、計畫主持人合影

圖 6-3-2、本計畫開場講座由中研院李佩蓁博士擔任主講人

圖 6-3-2、謝處長贈送紀念禮物予聚珍臺灣王子碩老師

圖 6-3-4、首場講座綜合座談及討論，觀眾回響十分熱烈

圖 6-3-5、2 月 24 日第二場講座，由淡江大學李其霖教授擔任首場講師

圖 6-3-6 臺南市文資保護協會曾國棟理事長，主講「如何規劃一條走讀路徑」

圖 6-3-7、2 月 24 日第二場講座會場，有觀眾提出未來能繼續辦理台江文史講座

圖 6-3-8、在疫情期間觀眾仍踴躍出席兩場台江文史講座

圖 6-3-9、台江文史講座海報

第四節　台江歷史水道解說牌規劃

本計畫依據台江國家公園邀標書之規畫，在工項內容包含本案歷史水道之解說牌誌所設置的地點，撰寫相關文字內容並輔以圖片，並協助取得相關圖片使用授權，用以呈現地方特色與歷史環境之變遷；期藉此將學術論述轉化為可應用於環境教育的解說素材，以作為文史重點教育場域。而經本團隊討論之後，決定在台江國家公園範圍內外規劃 10 處地點，設置歷史水道之解說牌誌，包含：安順鹽場運鹽港道遺址、疑似釐金局港仔寮分卡遺址（稅關監視所遺址、八角亭介紹）、在土城仔庄西側的小漁村－港仔西聚落、竹筏港水道成為嘉南大圳排水道、由明治製糖所規劃棋盤式排水系統－土城仔圳水道、嘉南大圳的鎮水辟邪物－土城仔中洲角寶塔、一個不斷「走大水」的庄頭－十份塭聚落、消失的國賽港－國賽港遺址、國聖港稅關監視署遺址與曾文溪竹筏水運、大潮溝、燈塔和沙丘等。各解說牌之解說文字及圖片，大抵如下所示：

一、安順鹽場內的運鹽碼頭遺址與運鹽港道

（一）設置地點：安順鹽場運鹽碼頭前

（二）解說內容：運鹽碼頭，俗稱船嗚，闢建於日大正 14 年（1925），係以玄武岩為護堤材料，西段部分堤防亦有以咾咕石土堤，至今外貌仍然十分完整，現已被登錄為臺南市定古蹟。日治時期的安順鹽場，其東西兩側產鹽方式不同，東部為採滷鹽田，所採滷水以鐵管送安平再製鹽工廠作為煎鹽之原料；西部瓦盤鹽田，在日曬製鹽之後，以小船沿運鹽港道，載至安平港口外銷，因此闢建運鹽碼頭。過往除了載運產鹽的經濟功能外，由於本地鹽工舍寮缺乏淡水，鹽民也仰賴小船或竹筏至安平載運，因此運鹽碼頭對鹽工民生需求亦曾經有相當大的助益。運鹽碼頭闢建至今已近百年歷史，仍能保持完整面貌，具有重要的文化資產價值。

圖 6-4-1、安順運鹽碼頭帆船運鹽。（資料來源：國家文化資料庫）

二、疑似釐金局港仔寮分卡遺址（稅關監視所遺址、八角亭遺址）

（一）設置地點：四草大橋與本田路一段交接處偏南

（二）解說內容：「釐金局港仔寮分卡」，這是竹筏港水道的重要設施，由清末郡城局釐金局所設置，當時清廷在水路重要路口設卡抽釐，以彌補地方稅收，由於竹筏港是府城重要商貨運輸水道，因此船隻在此收取貨物釐金後，由局卡給單，照驗放行。「釐金局港仔寮分卡」，可能是同治年間（1860 年代）擴大釐金抽收時所設，光緒以後釐金稅收交付商人包辦，由府城三郊負責抽收；當時官府也允許三郊在關卡南側設置「八角亭」，收取過港費，以因應疏浚水道的開支，並附帶徵收育嬰、團練等公費。日治以後，日人在釐金局港仔寮分卡改置「稅關監視所」（後改移至七股十份塭），且在日治初期仍允許三郊收取「過港費」，以維持竹筏港水道運作的通暢。

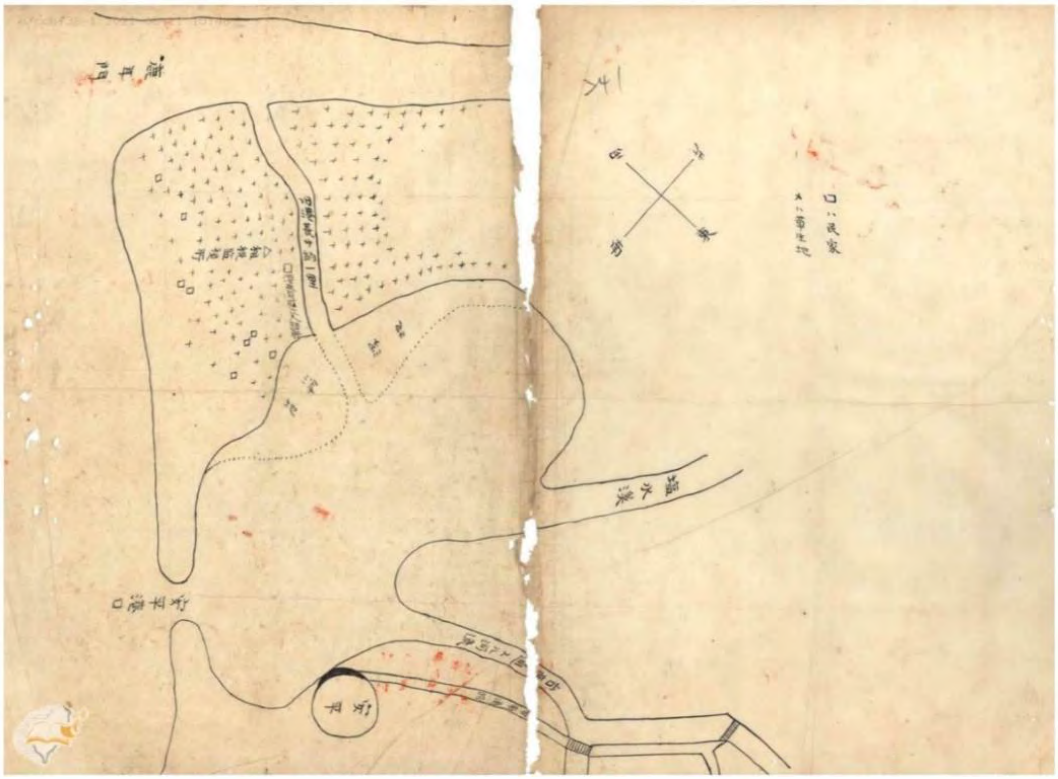


圖6-4-2、日治初期三郊修浚河道之手繪附圖
（資料來源：〈曾文溪下流浚渫舟伐通行料徵收許可ノ件〉載「國史館臺灣文獻館文獻檔案查詢系統」典藏號：00000191026。）

三、在土城西側的小漁村－港仔西聚落

（一）設置地點：城西活動中心前

（二）解說內容：城西社區，古稱港仔西，地名由來是因本聚落位於竹筏港水道的西側，「日治五萬分之一地形圖」（1895）將此標示為「海寮」，過往這裡都為漁戶牽罟、捕撈或圍填魚塭之所，漁民逐漸在此形成聚落，居民有來自土城各聚落與北門一帶的人，這附近尚有許多小聚落，像是罟仔寮、湖尾、西平湖仔等，這些聚落命名多與捕撈工具、漁撈作業位址有關，顯示此區早期的漁村特色。此區聚落發展特色，在於隨著海埔新生地的增長，居民會隨之向西發展成為聚落。目前本區主要產業改以「水產養殖業」及「農業」為主，港仔西的農業又以西瓜種植為最大宗，西瓜綿（西瓜幼果）也是本聚落的特色商品。

圖6-4-3、「日治五萬分之一地形圖」（1895）將港仔西一帶標示為「海寮」（資料來源：「臺灣百年歷史地圖」，中央研究院地理資訊科學研究專題中心。）

四、由明治製糖規劃興建的棋盤式排水系統－土城仔圳水道

（一）設置地點：青草里的南邊寮仔（馬仔藤崙）（暫定）

（二）解說內容：土城仔圳，這是日治時期明治製糖株式會社在土城仔、青草崙一帶所完成的排水工事。過往台江浮覆地農耕發展的侷限，主要在於缺乏灌溉用水及適當的排水措施，這些問題在日治後期開此出現轉機。大正 10 年（1921）10 月，明治製糖在此完成排水工事，修築縱橫貫穿本區的「土城仔圳」及許多儲水魚塭（養魚池），期望能將土城仔圳排水區內近百筆土地，在水利工事完成後能做為種植甘蔗原料的旱田，此為當時明治製糖株式會社投入大筆基金、進行土城仔排水工程的主要目地。當時土城仔圳排水系統，採取四條南北向、兩條東西向的棋盤式排列，使這片諾大的土地被切割成十餘筆平整的區塊，迄今這些整齊的水道仍持續被運用，不過原來期待被規劃成蔗田的土地，現在卻只呈現著遍布著的魚塭。

圖6-4-4、大正10年（1921）土城仔圳〈排水計畫平面圖〉呈棋盤式的排列
（資料來源：〈埤圳新設工事竣功報告（明治製糖株式會社）〉載「國史館臺灣文獻館文獻檔案查詢系統」典藏號：00007005001。）

圖6-4-5、「土城仔圳」棋盤式排水道在GoogleMap地圖的約略範圍
（資料來源：GoogleMap地圖。）

五、竹筏港水道成為嘉南大圳排水道

（一）設置地點：竹筏港溪橋

（二）解說內容：竹筏港水道，這是清末府城郊商因運送商貨、鹽糖及民生物資所用的歷史水道，過往為銜接國賽港（曾文溪）、四草湖、安平及臺南府城間的重要交通路線。然而當 1930 年代，當曾文溪不再航行溪筏之後，竹筏港水道也隨之走入歷史之中。不過隨之而起的嘉南大圳，在本區將部分竹筏港水道納入為排水路線系統，迄今仍持續被人們所運用。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發展，見證地方產業發展的榮衰。

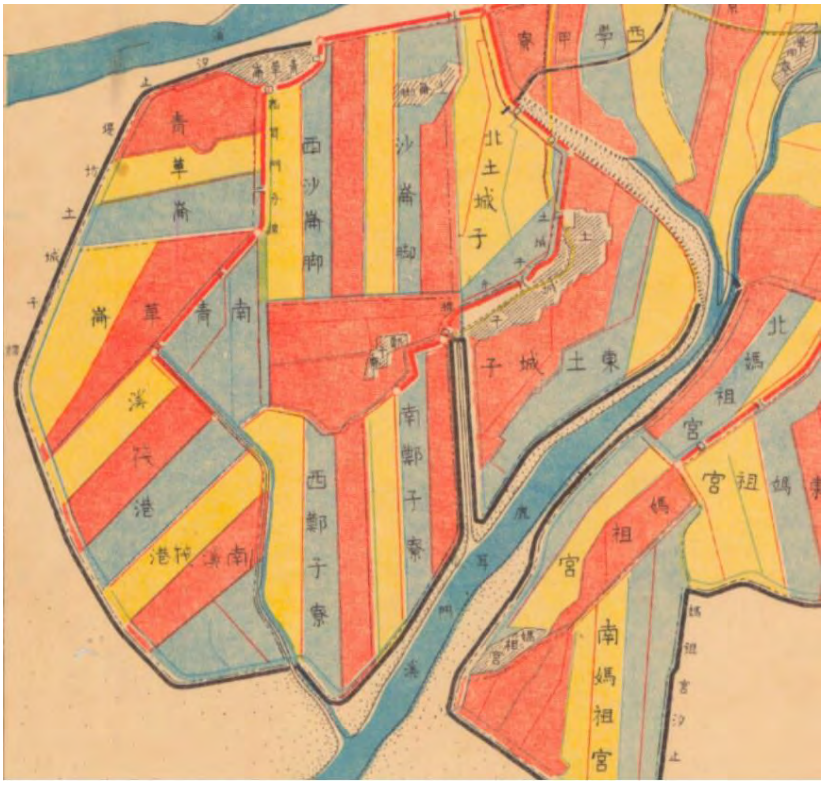


圖 6-4-6、日治時期嘉南大圳灌溉地給水區分圖：新寮（土城仔庄、青草崙庄部分）。
（資料來源：嘉南大圳組合，1930 年繪製。）

六、嘉南大圳的鎮水辟邪物－土城仔中洲角石虎寶塔

（一）設置地點：土城國小對面（暫定）

（二）解說內容：嘉南大圳的興築，帶來地方民眾的收益，不過卻也可能使民眾產生無形的精神壓力，由於嘉南大圳「土城仔分線」在切過土城仔中洲角據落，在此一溝渠開挖不久，就有許多庄民相繼身心不適，之後經請示神明，認為與溝渠破壞聚落風水有關，因此在 1933 年在該段水圳前設置「石虎寶塔」，予以剋制化解。該塔在 1956 年重修，建材、樣態均雷同，僅建物規制擴大，塔上石虎由泥塑改成石刻。目前平日仍由鄰人上香，在中壇元帥誕辰日亦進行安五營、釘竹符、燒金紙等祭祀。此一鎮水煞的石虎寶塔，也見證了嘉南大圳開發的歷史。

圖 6-4-7、土城子用來鎮水煞的石虎寶塔，也見證了嘉南大圳的開發

七、一個不斷「走大水」的庄頭－十份塭聚落

（一）設置地點：十份塭清安宮

（二）解說內容：十份塭聚落，位於土城仔北邊，緊臨被先民暱稱為「青瞑蛇」的曾文溪，聚落在明治 37 年（1904）及明治 44 年（1911）曾文溪兩次改道中接連遭大水沖毀，全村居民一度搬至公地尾建村，之後又遷到現今聚落以地北堤防內居住；昭和 6 年（1931），日本政府整治曾文溪，在曾文溪兩側築建堤防，使得十份塭又被日本政府強迫遷村。而當聚落居民從堤防內遷離之時，有部分居民遷到現址南邊另成立一聚落，故位於北邊者稱為頂十份塭，位於南邊者稱為下十份塭。由於聚落居民屢遭惡水侵襲，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，走溪流、走大水、扛竹籠厝，這也是此區居民的共同記憶。

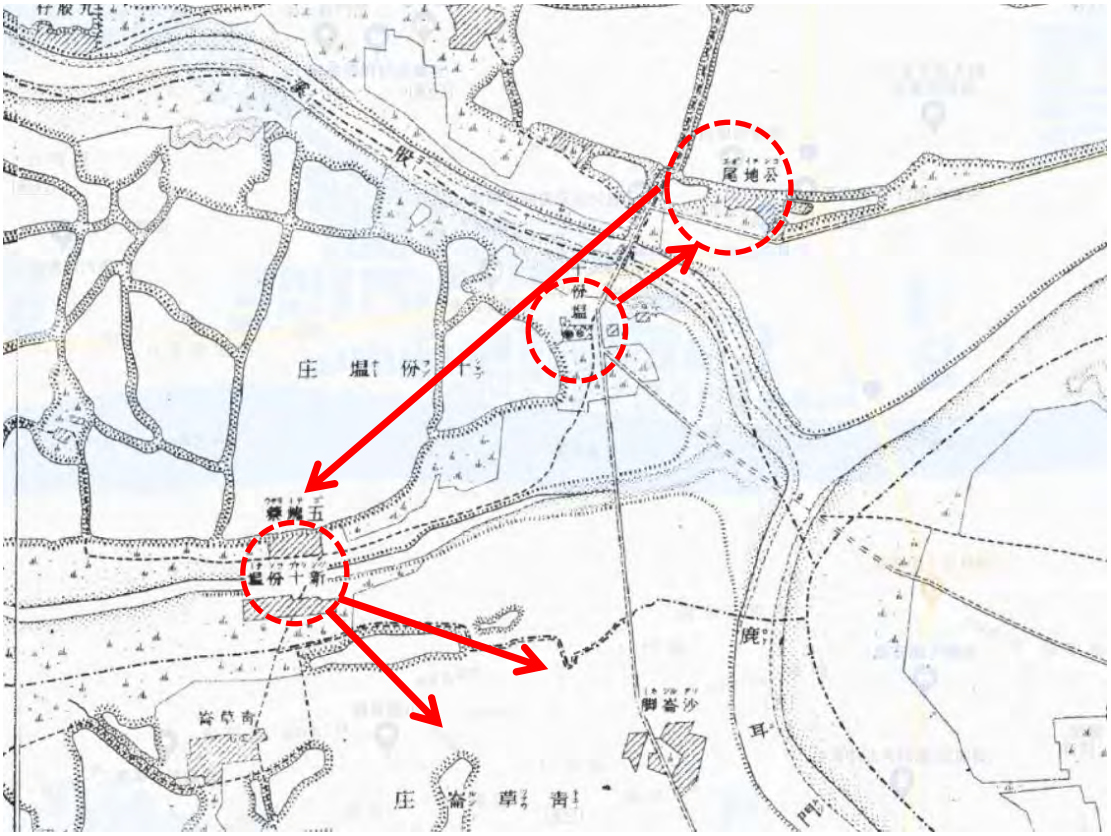


圖6-4-8、「臺灣堡圖」（1905）十份塭聚落遷徙
（資料來源：「臺灣百年歷史地圖」，中央研究院地理資訊科學研究專題中心。）

八、消失的國賽港－國賽港遺址

（一）設置地點：七股三股仔

（二）解說內容：國賽港，也稱為國聖港、國姓港，最早在道光元年（1821）就已被史料所記載，當時僅為一沙洲小港；道光年間曾文溪改道，國賽港被大水沖開，成為水深廣闊的大港，進而取代已逐漸淤廢的鹿耳門港，當時越洋商船都停靠在此卸貨，再轉由竹筏港水道，將商貨送抵安平及臺南；清廷也將原文武館移設至此，以便稽查往來商船。由於當時正逢臺灣開港，許多西方人對國賽港都有清楚的描繪。清末以後，國賽港及竹筏港也出現淤塞難行，再加上距離府城及安平大港較遠等因素，使許多大船改停四草湖、三鯤鯓及鳳山旂後港，相對也使國賽港在運輸功能上的衰退。日治以後，日本政府為避免國賽港成為鴉片及軍火的走私港，使國賽港成為被嚴加巡弋管控的地方，又進一步使國賽港益加沒落。今日國賽港已不見繁華過往，其遺址已掩沒在七股三股仔的魚塭之間。

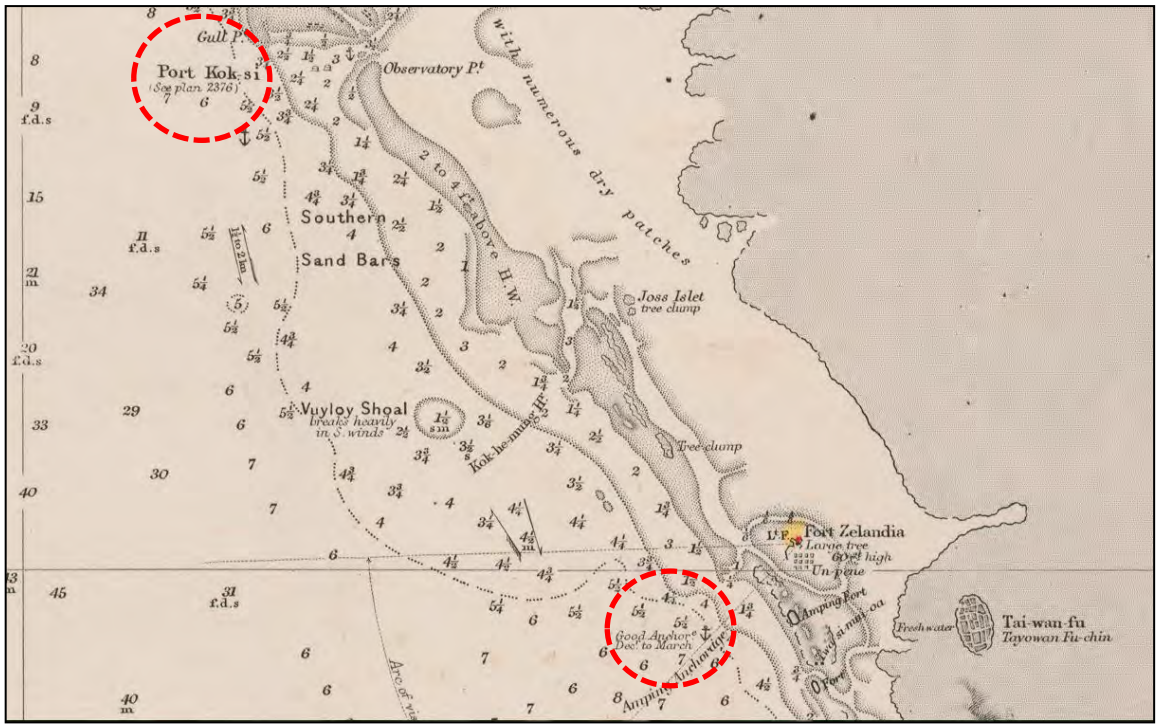


圖 6-4-9、在 1868 年西方人所繪製的地圖中，可以清楚看到國賽港的位置
（圖片來源：1868 年 Sharbau. H.所繪製海圖 Formosa Id. and Strait（局部）Formosa-nineteenth century images 網站）

九、國聖港稅關監視署遺址與曾文溪的竹筏運輸（運貨溪筏）

（一）設置地點：七股永吉釣具行前堤岸

（二）解說內容：日治初期日人原在過往釐金局港仔寮分卡設置「租稅監視所」，不過明治 35 年（1902）11 月，就遷徙改設在曾文溪下游的「下十份塭庄警察官吏派出所內」，且正式成立為「國賽港稅關監視署」；不過隔年（1903）下十份塭就遭大水侵襲，下十份塭警察官吏派出所也遭到沖毀，再經兩次遷徙後於明治 37 年（1904）2 月改至「公地尾庄三十四番戶」，並租用該地民宅辦公；大正 9 年（1920）隨著地方改正而更名為「七股稅關監視署」。1930 年代以後，曾文溪不再航行溪筏，當時商貨運輸逐漸改由陸路或鐵道負擔，不過「七股稅關監視署」卻一直到昭和 16 年（1941）才停止運作。過往稅關監視署建物已因道路拓寬而遭到拆除，不過迄今地方仍將此一位置稱為「海關地」，為歷史留下重要的見證。

圖6-4-10、昭和6年（1931）《臺灣史料集成》所載鹿耳門溪（曾文溪）上流的竹筏
（資料來源：昭和6年（1931）《臺灣史料集成》附圖。）

十、大潮溝、燈塔和沙丘

（一）設置地點：七股燈塔旁

（二）解說內容：大潮溝建造利用部分是頂頭額汕和國聖港港域所成，為了提供海埔新生地魚塭穩定的海水及漁民採收運送魚貨方便，所建立的東北、西南走向的水道。1970 年擇地頂頭額汕新建的國聖燈塔，造型極美，位本島極西的燈塔。訪談對臺灣海岸線有深入研究的攝影藝術家楊順發，他走遍全島海岸線，認為頂頭額汕的沙丘是全島最美的沙丘。結合水道、沙丘及燈塔，美極了。

圖 6-4-11、全島最美的沙丘
照片提供：小事報／攝影：劉家伶

圖 6-4-12、全島極西沙丘上獨特的燈塔
照片提供：小事報／攝影：黃玟臻

第七章　結論與建議

一、結　論

本研究應該是 2014 年「竹筏港歷史調查與台江文史導覽書籍編著計畫」的接續計劃，前次計劃雖透過文獻資料整理、地圖比對與實地田野調查等方式，大抵推斷且證實竹筏港水道位置，卻仍有許多需要增減補修的地方，因此本計劃就包含前次調查的補遺與修正；而除「竹筏港」水道之外，我們可以發現在台江國家公園範圍內尚有許多的溪流或水道，在不同時期可能具有產業、運輸、防洪、給水、排水等功能，因此本次遂將台江國家公園分為三段，以曾文溪及鹿耳門溪為分界，亦即區分為北段（以國賽港為主）、中段（北竹筏港水道為主）及南段（南竹筏港水道為主）等三部分進行探討，實際調查也以此為區分。而有關本次調查研究成果，大抵概述如下所列：

（一）竹筏港歷史調查之補遺修正

1.本章先對 2014 年「竹筏港歷史調查」的工作成果進行爬梳，該計劃主要透過文獻資料整理、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。主要工作成果分為竹筏港水道的興衰、竹筏港水道的經營、竹筏港水道的位置與目前狀況，以及竹筏港水道沿岸周圍的文化景觀等四部分。

2.有關竹筏港水道的興建時間，由於史料未明確記載，不過因為官府將府城周圍浮覆地的開墾，做為郊商協助疏浚府城五條港及安平運河的補償，而因竹筏港水道周圍也有許多三郊商人所開鑿的水道，所以推測也應該依前例交由郊商開鑿及管理。在《臺灣私法附錄參考書》所載錄的一條史料，提及郊商希望官方能將道咸年間所授予開發的「北畔港汕浮埔」土地，提供「免徵餉項」的優惠，且提及此一水道為「自道光年間至咸豐三年，逐歲修補」，因此竹筏港水道的開發，至少是從道光至咸豐 3 年（1853）以前就已經開鑿完成。

3.在竹筏港水道的討論中，清代「釐金局分卡遺址」一直是被眾人討論的焦點問題，在 2014 年竹筏港歷史調查計畫中，執行團隊透過古今地圖比對，推

測應該在本田路一段 150 號。不過，此次經過比對〈安平港口圖〉（1895）、〈臺灣府附近迅速測圖〉（1895）與〈日治五萬分之一地形圖〉（1921）等三張地圖後，可以發現竹筏港水道「土堤」繞過一處標示一代表「荒地」的草型符號或特殊符號，推測此應該就是釐金局港仔寮分卡的位置，而此一荒地所標示位置，約略在今本田路一段與四草大道的交會處附近偏南一帶的地方，但因地圖疊圖誤差難免，因此仍無法明確「釐金局港仔寮分卡」的真確位置所在。

4.在從國賽港至四草湖之間的竹筏港水道上，除了在鹿耳門溪南段「港仔」設有釐金局分卡外，另外尚有一個頗受爭議的地點，這就是在盧嘉興《鹿耳門地里演變考中》所提到「徵收通行費以利修浚經費之用」的「八角亭」。經查閱臺灣總督府檔案〈總督府公文類纂〉，有查找到一筆可能與「八角亭」有關的記載。在明治 30 年（1897）由郊商黃壽南所提「曾文溪下流運河浚渫及通航料徵收許可ノ件」資料中，首先可以發現光緒 11 年以後，府城周圍水道疏浚工作，從過去由全權由郊商負責、官府給予土地補償，改成由三郊推舉人選負責疏濬事業，疏濬修築費用改由通過收取「港道費」的方式來籌措；又在該份資料中有一張手繪地圖，標示「租稅監視所」及收取港道費的所在位置，遂可以確定八角亭應該就比鄰在港仔寮釐金局分卡以南方的地方，又比對前述明治 28 年（1895）12 月 27 日由臺灣總督府所繪製的〈臺灣府附近迅速測圖〉，在南竹筏港水道西側也可以發現兩處特殊標示的圖案，剛好可以互相應證為釐金局港仔寮分卡與「八角亭」的證明。此節也探討日治初期竹筏港水道收費及後續運作的情況，不過在八角亭收通航費用的歷史，目前尚不知持續到何時，不過至少在明治 42 年（1909）以前仍然存在。

5. 由於清代的釐金局港仔寮分卡，在日治時期改為「稅關監視所」，因此本章也探討「稅關監視所」及其所負責檢查監視溪河運輸商或的任務，發現明治 35 年（1902）11 月 5 日，稅關監視所由釐金局分卡處遷移至曾文溪下游的「下十份塭庄警察官吏派出所內」，並正式成立為「國賽港稅關監視署」，不過之後因屢遭水患侵襲，歷經兩次遷徙後，在明治 37 年（1904）西港仔堡公地尾庄三十四番戶內，就是今七股區永吉里公地仔永吉釣具行西側。同時，在此也討論當時台江內海周圍的曾文溪及鹽水溪水道運輸情況，而依據明治 30 年（1897）

臺南縣公文類纂「砂糖外二稅ニ關スル事項取調書」的資料，可以發現在當時臺南縣下有七里堡採取水路貨運路線，至於在曾文溪北岸、屬嘉義縣所轄領的蕭壠堡、西港仔堡、赤山堡、蔴荳堡、茅港尾東堡、茅港尾西堡等里堡，也可能透過曾文溪進行商品貨物的運輸，亦即證實在日治初期以前無論曾文溪或鹽水溪的水路溪筏貨運的興盛。

6.本章最後也重新盤點古地圖裡有關竹筏港水道的情況，相較於前期僅審閱 9 幅古地圖，本次共發現 16 幅古地圖，此處並敘述其繪圖背景及所繪竹筏港水道的標示情況，以藉此論述竹筏港水道的情形。不過本節最後也提出，在 19 世紀以後的部分地圖，經常只呈現竹筏港水道位置，不再有國賽港的標示，這顯示國賽港的日趨沒落，以及開港後安平地區的逐漸興起有關，由於曾文溪沿岸商貨運輸發達，竹筏港水道遂扮演著連結曾文溪沿岸與安平、臺南的重要角色，因此一直受到官府的重視，甚至當竹筏港水道不再通行竹筏以後，有許多地圖仍標示著這一條水道，提醒著這條水道曾經在歷史上的重要性。

（二）台江國家公園北段歷史水道調查－找尋國賽港與曾文溪的遺跡

1.台江國家公園北段歷史水道，主要以「國賽港」及七股溪的歷史為主。在國賽港的部分。國賽港水道的發展歷程約略可以分為三期：（1）「沙洲期的國賽港」：道光 1 年（1821）到道光 20 年（1840）年，這個時期的國賽港應該是北汕（海翁隙）的一個小軍港；（2）「樹林溪期的國賽港」：道光 20 年（1840）年到咸豐年間（1860’s），由於曾文溪改道南流，水深港闊的新「國賽港」於焉誕生，此時期可以說是國賽港最精彩的時期，是重要的商港跟軍港；（3）「三股溪期的國賽港」：咸豐年間（約 1860 年）到日治時期，由於 1860 年臺灣開港通商，西洋人來臺灣商談貿易，當時許多西洋商船停泊國賽港，有許多西洋人到臺灣探訪，他們最早踏上臺灣的土地，可能就是國賽港。本章也針對此三期國賽港的地理及歷史變遷進行深入的探討，透過當時中西文獻的相互比對，以藉此對國賽港有更多的認識。

2.國賽港在清末以後，由於水道淤塞與新港口的競爭，使國賽港逐漸退出歷史的舞臺，不再做為重要港戶使用，不過漁民在港口租地佔地開築魚塭，養殖魚蝦，自古傳承至今。早從清末以來，就有地方民人在此進行浮覆地的利用，當時也留下許多開發國賽港的契約文書；這樣的情況在日治時期更為明顯，有許多墾戶因為在此爭墾，發生嚴重的糾紛；戰後臺南縣政府在三股溪的下游國賽港浮覆地，開築大型魚塭，期面積大約 480 公頃，官方稱為「七股魚塭」，當地居民則稱為「美國塭仔」。

3.本章第三節為七股溪沿岸聚落的探討，主要由於七股溪在歷史上扮演相當重要的角色，因與台江內海關係深厚，因此從史前時期到歷史時期的發展變遷都十分重要而精彩。本章從探討七股溪的歷史沿革開始，接著描述七股溪流域的現況，最後為七股溪所流經聚落的介紹，並述及目前所發現的考古調查情況，相關聚落包含：後營、謝厝寮、荔枝林、打鐵、烏竹林、八份與姑媽宮、雙張廓、土庫、西港仔、中洲仔、大竹林、劉厝、含西港、外渡頭、大寮、鹽埕地、蚶寮、七股寮等共 17 個聚落。

（三）台江國家公園中段歷史水道調查－龐大的棋盤式排水規畫

1.台江國家公園中段，係指台江國家公園在曾文溪以南、鹿耳門溪以北間的區域，也就是所謂的土城、青草崙及沙崙腳等三個舊庄社，此區係台江國家公園水道分布最複雜、範圍最廣泛的地方，除了曾文溪、鹿耳門溪兩條自然溪流外，主要是數量龐大的嘉南大圳灌溉渠道及排水道，這樣的水文情況是隨著歷史變遷，逐漸發展形成的結果，其不僅具有重要的防洪功能，也提供居民灌溉水源與生活用水。

2.本區水道歷史大抵可以分為三期：（1）一條「看不見的水道」：台江浮覆以前本區為清代重要鹿耳門港所在，由於台江內海港路窒礙難行，船隻航行其間充滿觸礁擱淺危機，因此商船進出鹿耳門港道，往往必須依賴「盪纓」、「招子」等標幟工具，就形成一條看不到的航海水道；（2）眾中選一的自然河道：由於國賽港替代鹿耳門港承為越洋大船停靠所在，為了能夠將國賽港與四草、

安平等地區串連，以順利將商貨輾轉連接北幹線以通抵府城五條港地區，在當時曾文溪（今鹿耳門溪）以北的許多自然溪流之間，就有一條被「三郊」選為通行竹筏、載送商旅貨物的「運貨港道」，這就是所謂的「竹筏港」或「溪筏港」水道；（3）從唯一變成其中之一：清末以後整個台江浮覆地如火如荼地進行著大規模的拓殖開發，然而早期本區除了被刻意維持的北竹筏港水道之外，其他自然溪流經常發生洪氾改道的情況，且陸浮初期土壤鹽份過高、缺乏灌溉用水及排水環境不佳，以致一直到日治初期都無法有效進行農業經營，不過在日治中葉以後開始進行洪水整治與灌排水道的興築，這也使後來本區發展出龐大的水文系統。

3.最早在土城一帶生活的居民，本於對生活用水的基礎需求，卻難以導引溪水的地方，居民以本區不易滲透的土壤層，在聚落適當處挖築「食水堀」，仰賴天雨滋潤積水，以提供地方民生所需，這是過往解決本地居民飲用水及生活用水的重要措施。土城、青草崙、頂十份塭一帶的食水堀，在整個台江浮覆區間是分布最多的，其數量高達有 9 處，這顯示過往本區嚴重缺乏民生用水的情況，其中在土城仔有 5 處，在青草崙有 2 處，在頂十份塭有 1 處，在港仔西有 1 處。由於食水堀與民眾生活十分親近，因此許多食水堀也發展出有趣的故事。

4.在嘉南大圳興建之前，本區在在大正 10 年（1921）間，就先有明治製糖株式會社開鑿的「土城仔圳排水」。「土城仔圳排水」工程，在大正 9 年（1920）5 月開始進行施作，之後順利在大正 10 年（1921）10 月 15 日竣工，主要完成了貫穿該區的「土城仔圳」及許多作為儲水的魚塭（養魚池），亦即是透過魚塭作為大水的洩洪池；而在土城仔圳排水區內的土地，土城仔庄共有近百筆土地可以受惠，之後也預計都可以做為種植甘蔗原料的旱田。當時排水道是以四條南北向、兩條東西向的棋盤式排列，使這片諾大的土地被切割成十餘筆平整的區塊；當時此一排水系統與鹿耳門溪、竹筏港水道也有相通，甚至在鄰近溪筏港一帶更規畫了一條「滿潮最高水位」，也就是所謂的「潮止線」，可見規劃十分完整用心。

5.嘉南大圳在大正 9 年（1920）正式動工，可以發現在本區是非常仰賴原來明治製糖株式會社的土城仔圳水路，幾乎是將整個棋盤式的排水路線，轉化成為嘉南大圳的灌排水線，此外也納入了原在土城子排水圳西側的竹筏港溪等水路，至於代表滿潮最高水位的潮止線堤也向跟著西側移動，這也表示嘉南大圳的排水系統範圍的擴大。而嘉南大圳的興築，使本區從原來的以漁塭及旱田為主的土地，一變成為可以種植稻米的地方，除了可以種植蓬萊米，同樣可以維持甘蔗的種植，並藉由實施三年輪作制，使土地生產力增加，作物收穫量提高。雖然近年來，隨著耕地範圍的縮小，本區境內水圳已由過去以農田用水為主，逐漸成為區域排水的角色，這是近三十年來的最大變化，不過日治以來水利工程的改善，確實對土城仔庄、青草崙庄的農業環境與經營，產生了十分重大的影響。

6.在本區尚有許多大排水系統，密密麻麻散布在土城子及青草崙周圍之間，特別是竹筏港水道的兩側之間，這些都是在戰後陸續修建完成的排水系統。如前所述，本區所在屬曾文溪流域中、下游一帶，由於地勢較為低窪，且屬感潮區，豪雨時如逢漲潮、內水不易排除，常造成農田及聚落嚴重積水，而排水幹線出口亦易受漂砂淤積，嚴重影響排水功能。早在民國 35 年（1946）10 月 20 日「臺南市參議會」第一屆第六次大會期間，就有「安南區區民代表會」向臺南市政府提出「為避免洪水災害應修排水堤防案」，之後大會決議「函請市政府轉催水利會迅速辦理」。之後，無論在臺灣省議會、臺南市議會及臺南縣議會，經常針對本區排水、洪氾或嘉南大圳進行討論，只是各項排水工程的成效卻仍然非常有限，尤其隨著地方迅速發展、道路交通建設及魚塭改建等影響下，各排水系統經常出現不敷使用的情況，以致迄今本區低窪地區淹水情況仍然嚴重。

7.本區聚落大規模的發展，主要發生在道光 7 年（1827）官府出示開放招墾之後，學甲溪洲的郭畝使（墾號「郭義昌」）、新寮「鄭振記」等分別在此請墾，各墾戶招來佃戶，當時佃戶移民來此搭寮墾耕，或圍塭捕撈，慢慢繁衍形成大小不一的聚落。最初移民居住地可能會選擇在近水地勢較高的沙洲，是以當時在鹿耳門溪西側的土城、郭份寮，在曾文溪以南的沙崙腳、十份塭，也開

始形成聚落，亦即也是依藉自然水道而發展形成的聚落；而後土城寮又析分出中洲角、蚵寮角，並向西發展出虎尾寮、鄭仔寮等聚落，青草崙也向南發展出西北寮聚落；又尚有在本區水利工程完善後才形成的聚落，像是飽受水患的頂下十份塭、城北里的溪埔仔、青草里的南邊寮仔（馬仔藤崙）等。此外，在北竹筏港水道兩側一帶，這裡過往為漁戶牽罟、捕撈或圍填魚塭之所，因此漁民也逐漸在此形成聚落，居民有來自土城各聚落與北門一帶的人，聚落命名多以前作業位址或工具等，像是罟仔寮、港西、湖尾、西平湖仔等。且這裡的聚落發展，十分可能是隨著海埔新生的增長，漁民遂隨之西向發展成為聚落。

8.本區在產業經營方面，農業發展方面一直有所侷限，既使日治時期興築土城仔圳及嘉南大圳，仍然無法有效解決農業發展不足的事實；本區的主要基礎產業仍是以漁塭為主，在每個地圖都可以看到土城仔庄、青草崙庄一帶遍布漁塭的景況，尤其隨著海埔新生地地向西擴張，漁塭經營也跟著向西部遷移；又在本區西側向來有漁民在此從事著傳統牽罟、捕撈作業，然而由於海埔新生地的新增，不斷被迫將作業場域向西側移動，之後在日治時期又面臨新式漁船的競爭，進而逐漸趨於沒落。此外，本區西側一帶在過往曾有機會被選擇發展成鹽田，卻因本區自然溪道經常發生遷移改道，最後被認為若開墾鹽田也將會遭洪水淹沒而作罷。

（四）台江國家公園南段歷史水道調查－在鹿耳門溪到鹽水溪之間

1.竹筏港南段，是臺灣歷史發展最深厚的一段，北從北汕尾水道到南端的鹽水溪，不僅充滿人文薈萃的歷史底蘊，也深含豐富的天然資源，以及自然景觀，走訪此段，可謂優游了一趟臺灣自然與人文的文青漫旅。於正式有圖文記載的荷蘭時代與鄭氏時代，可以清楚地看到除了北端與南端有土地外，均係沼澤、汪洋一片，而兩端的人民、物資往來均是憑藉著船舶航行、媒介，但是此區是屬沙岸地質，乃至海岸平直且水底淺薄，故平底吃水不多的手撐船籍成為該地區的主要行運工具。

2.在此次調查中，本區四條河道能清楚地被分辨出來，並被相對精準的繪製

下來，則要到日治時代了，1921 年運鹽古運河因為鹽田的規劃與建置，使得河道呈現整齊、筆直的情況，但鹽水溪排水線與鹽水溪等不僅河道大小與位置均與今日的相距甚大，可想而知這一百年間的河道與台江海域，因河川淤積，以及河川氾濫與颱風等自然災害壟罩下，有了蒼海成桑田等巨大之物換星移的情事發生。

3.在人文地景方面，北汕尾水道下游有荷蘭人為了台江的軍事防務而於 1627 年建置的熱物律非砦，但卻於 1657 年 7 月遭到颱風的肆虐而毀未再重建的遺址；1661 年鄭成功從鹿耳門登入，並從北汕尾島西北方登陸，爾後，又與荷軍於北汕尾地區有攻略之情況，於北汕尾水道可見到葬祀荷軍的墓塚遺址。而座落於北汕尾水道西側的四草大眾廟，大約建於 1700 年，相傳是為了祭祀鄭軍攻臺的先鋒營副將陳酉，並成為該廟的鎮海將軍。北汕尾水道終因陸續的暴雨而導致台江沿海地區逐漸淤積，且安平開港、外國商行逐漸崛起，乃至於清代中葉以後沒落；1840 年清帝國與英國的鴉片戰爭爆發後，清廷為防英軍進逼臺灣，使姚瑩率軍於今日的北汕尾河道旁興建四草砲臺（今日鎮海國小圍牆），以衛府城防禦外敵之用。

4.此區多平坦的沖積扇平原，應該很容易發展曬鹽業，但是在荷蘭時代卻不見鹽田的記載，乃至當地的原住民族仍然是依靠對岸中國大陸的漢人來進行鹽物交易，此乃肇因於漢人想獨佔鹽業市場，深怕學習力強的西拉雅族人仿效而讓漢人不能再藉由鹽業獲利。此區的鹽業就要到運鹽古運河到周遭淤積成地後，以及日本政府於 1919 年計畫推動第三期鹽田擴張計畫，建置安順鹽田（1924 年完工），日本政府為方便運鹽，於此區還開鑿運河，再輔以小船接駁到安平，爾後再轉裝輪船，而此運河即是運鹽古運河，乃至運河呈現人工的整齊、筆直的狀態，一直至今日仍可見，不過此區已經不在曬鹽，已經成為南寮鹽田生態文化村（2003 年設置）；而因為鹽業而生的「安順鹽田船溜暨專賣局臺南支局安平出張所安順鹽分室」，是於專賣局 1921 年 11 月設置「安順鹽分室」，隸屬「臺灣總督府臺南專賣支局安平出張所」，同時建造全木構造的辦公舍；兩年（1923）後因鹽務機關改編，稱「臺灣總督府專賣局臺南支局安順分室」。戰後一直運用到廢曬為止，而建築也已改成磚造結構，並成為臺南市定工業遺址；當時，安

順鹽產均以手推的軌道臺車，集中到倉庫存放，再經碼頭以小帆船（即手撐船），駁運至安平港外轉裝輪船。戰後臺鹽利用美援進行「協助運鹽計畫」，於 1955 年間增設臺南安順 475 軌距鐵道設備與柴油引擎火車頭，於隔年可經臺碱軌道及臺糖小火車外運。

5.鹽水溪排水線，其流經的範圍區雖為荷蘭、鄭氏與清代相關歷史文化的重要場域，但當時水路沿岸景致，已不復見，現今最常見即為鐵皮屋寮、磚瓦或水泥平房等，成為當地居民放置設備或休憩的場域，且部分屋舍老舊、毀損，有礙整體視覺景觀與環境美感等。

6.鹽水溪以南的沿岸區，即是今日的臺南市安平區，是台江內海於淤積前，進出臺灣的門戶。此區有安平古堡、安平老街等歷史建築與聚落，係當時臺灣貿易的主力與貨源的根據地。1624 年荷蘭人從澎湖來到安平，設大員商館建築城鎮港口，臺灣也因此被遷引進資本主義、世界貿易等體系中；而此區也在荷蘭人的治理之下，不僅有在地的原住民風物，也有荷人帶來的歐式風格建築，直到 1661-1662 年間鄭軍來到此地後，又深化了中國漢人的風物景緻，清朝政府更持續深化，但於開港通商後，又有西歐風格文物的進駐，直到日治時代，許多建築則被修改成日式建築，1927 年「臺灣總督府專賣局臺南支局安平分室」正式成立，除了製造、試驗，以及存放鹽類，亦負責管理安平一帶的鹽務行政。國民政府初期，改為鹽務總局員工以及親屬的宿舍。2010 年（民國 99 年），皇尚企業股份有限公司取得安平分室的經營權，以鹽的日文讀音「SIO」，加上該地是欣賞夕陽的好去處，鹽文化的元素融合了地理位置的特色 ，改名為「夕遊出張所」。透過文創，推出鹽類相關的紀念品、伴手禮，以及餐點，成為觀光客的拍照打卡之聖地。

7.安平區於中華民國時期，由於中國逐漸淪陷，乃至許多大陸軍民移居此地，增加了安平的戶籍與人口數。由於中華民國政府的以農養工政策，欲賺取外匯，使得安平工業區在 1971 年設置，使得臺南市的產業逐漸下降，而二級產業則由 1960 年代起大幅攀升，安平工業區的營運，一向扮演運輸產品功能的安平港，故國民政府於臺南市南區的鯤鯓湖之西側海岸重新開闢新港來輔助淤積的安平

港，近期更試圖發展觀光業來繁榮安平區。至於陸上的發展，五期重劃區將原來的港區填堙造陸，加以市地重劃，成為市政府及議會等官方機構集中地，也改變了安平區的傳統空間與人文地貌。

8.竹筏港南段，由於古時代的大澤、江海的地形橫據中央，故使得人文史蹟的景緻，則分據南北兩端（安平、四草），但由於臺灣的特殊歷史發展背景的洗禮下，使得此區的歷史人文底蘊深厚且多元，常可以看得到荷蘭、鄭氏、清朝、日治與戰後初期軍眷等風物，而且慶幸的是臺灣從 1993 年起即開始有社區營造的觀念，歷經了幾十年的經營，令訪客遊歷此區猶如歷經了一場穿越三四百年的時空旅程，今日再輔以 2019 年的《文化基本法》之訂定與頒布，更是能夯實此區的歷史人文底蘊，打造臺灣文化品牌國家隊，進軍國際。

二、建　議

以竹筏港為主軸的台江歷史水道,在臺灣史上曾扮演著極為重要的角色，從清道光年間至日治中期，這百年期間為先民商貨運輸的交通要道，也有作為生活用水或灌排水道之用，只不過這些不同功能的歷史水道，隨著自然與人為的發展，大多數仍不敵自然演變的力量而趨於沒落，部分則轉變或維持作為灌排水渠道，迄今仍持續被人們所運用。台江歷史水道的興衰，緊扣著周圍南七股、土城仔、鹿耳門與四草地區的發展，見證產業區域發展的榮衰。透過本次的研究，更能清楚瞭解整個歷史水道在台江國家公園的空間分布，以及過往對於台江內海、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。

在具體建議方面，本次歷史水道調查成果甚為豐碩，包含：以文獻及套疊圖重新訂定釐金局港仔寮分卡及八角亭所在、竹筏港水道使用時間修正至日治中葉、清末日治初期竹筏港運作模式、解開土城庄西側棋盤式排水系統之謎、本區主要聚落「倚水而居」的發展模式等，不過竹筏港水道仍為本區歷史水道之重，這一條長達 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）擇要於官網或社群網站發布：本次歷史水道調查成果甚為豐碩，許多都是過往研究成果所未發現者，建議可以擇要分期發布於台管處社群網站，以活潑，以活潑且知識性的文字敘述，可使閱讀到的民眾得到台江的歷史知識，更瞭解課本上沒教的臺灣史。以及本委託案有整理了一篇通俗文章，可以提供放上官網，以作為增補網站資料。。

（2）規劃台江歷史水道培訓課程：本次歷史水道調查成果甚為豐碩，修正許多過往對竹筏港水道及聚落發展的既有認識，建議台管處針對台江志工進行課程及現地探查文化解說路線，結合已有的生態解說路線，形塑該條路線為獨特的人文與自然景觀，使本次調查成果能發揮更好的效益。

（3）製作台江歷史水道相關摺頁或書籍：本次歷史水道調查成果甚為豐碩，許多都是過往研究成果所未發現者，為能讓更多人對本次調查成果有所認識，建議可先擇部分內容製作摺頁、解說手冊等方式，可作為規劃製作解說牌誌前的前置工作。

（4）邀請綠色隧道竹筏業者共商議題：由於四草綠色隧道迄今仍有被誤為竹筏港水道之情況，為導正視聽及建立正確歷史認識，建議可以邀請竹筏業者一同參與後續規劃，尤其四草大眾廟所宣稱之釐金局所在，經疊圖比對確實與過往重要的「八角亭」位置極為接近，或許可以邀請遊客在該處上岸參觀，塑造出新景點，並見證滄海桑田的變化。

（二）中長程：

（1）規劃歷史水道相關牌誌設立：本計畫有針對台江所在地區編寫解說牌誌的文稿，因目前竹筏港水道尚未設置解說牌誌，將能讓更多人台江歷史水道有更深刻的認識。

（2）規劃定期「台江文史講座」：本計畫依據台江國家公園邀標書之規畫，共辦理兩日四場「台江歷史水道文化講座」，邀請專家學者針對所學進行專題演講，獲得非常大的迴響，兩日講座會場觀眾出席率都達到八成以上（約有 200 人參與），且由台管處人員所上傳 youtube 影音平臺的線上直播影像，兩場講座網路觸及率都達到近千人以上的觀看人數（1002 人次、927 人次）。因此建議台管處未來可以持續辦理台江文史講座，讓對台江歷史文化有研究的學者有發表的舞臺，也讓更多對台江歷史文化有興趣的朋友，能有與台江國家公園一起成長的機會。

（3）規劃竹筏港水道歷史桌遊或簡易線上手遊：本次歷史水道調查，對竹筏港歷史脈絡有更明確認識，經與南臺科大多樂系副教授、在府城人文遊戲實驗室擔任主持人的楊智傑老師討論後，建議可以水道歷史發展變遷為主題，規劃歷史桌遊(升官圖主題)，或搭配線上參訪、規劃簡易手遊。

（4)規劃台江歷史水道教具箱：建議與周圍中小學教師討論，針對 108 課綱社會大眾最重視的環境教育課程入手，規劃台江歷史水道教育箱，有利於在地學生對地方歷史認識之外，對於環境教育所旨揭之環境倫理、永續發展、氣候變遷、災害防救及能源資源永續利用等 5 項學習指標亦將有所助益。

（5）在園區內規劃「扛茨走溪流」模型及體驗區：「扛茨走溪流」為台江國家公園區域內重要歷史過往及無形文化資產，此與台江歷史水道在聚落發展、排水系統設置、民俗文化等有密切關系，因此本園區很適合規劃設置相關模型或體驗區。

（6）規劃線狀水道的體育活動：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，結合周圍文化景觀，與體育署或臺南市政府共同規劃健走、慢跑、馬拉松或自行車等動態活動。

（7）規劃「安順鹽場運鹽水道」竹筏觀光行程：安順鹽場興建於大正 8 年（1919），至大正 12 年（1923）落成完工，當時為將食鹽由四草湖運至安平港，以手撐仔及竹筏等方式運送，故在安順鹽場內設有人工運河及運鹽碼頭，這是日本時代本區極為重要的產業歷史水道，極具有觀光價值，亦能帶領遊客

感受過往先民運送產鹽的歷程，相信如果能順利規劃，對於四草綠色隧道與「南寮鹽田生態文化村」的發展也有幫助。未來若能規劃適度開放此一水道的竹筏觀光，對於人們對本區的認識將有不一樣的視野與認知。

（8）規劃「竹筏港水道歷史文化公園」：竹筏港水道為台江國家公園最具指標性的文化資產，近年也逐漸為民眾所熟悉，本次調查對其歷史變遷亦有更清楚的認識，若未來推動考古發掘有所收穫，證實確實本田路一段及四草大道交接處確實為釐金局港仔寮分卡所在，或許可以選擇在該處建置竹筏港水道歷史文化公園。

參考書目

（一）史料

丁曰健輯，《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。

尹士俍，《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，《雲林采訪冊》（約 1894），臺北：臺銀經濟研究室，文叢 37 種，1959。

陳國瑛，《臺灣采訪冊》（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。

黃典權編，《臺灣南部碑文集成》，臺北：臺灣銀行經濟研究室，1966 年。

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）。

臺灣總督府民政部殖產課，《臺灣度量衡調查書》，臺北：臺灣總督府民政部殖產課，1899 年。

臺灣文化三百年紀念會，《臺灣史料集成》，臺南：臺灣文化三百年紀念會。1931 年。

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。

達飛聲著，陳政三譯，《福爾摩沙島的過去與現在》臺南：臺灣歷史博物館，2014 年。

梅氏 Philip Meij.著，江樹生譯注，《梅氏日記》，《漢聲雜誌》132 期，臺北：漢聲雜誌社，2003 年。

（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 年。

不著撰者，《臺灣經濟史六集》，臺北：臺灣銀行，研叢 54 種，1967 年。

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 年。

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 年。

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。

石再添主編，《臺灣地理概說》臺北：臺灣中華書局，1995 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 年。
林德政，《安南區志》臺南：臺南市安南區公所，1999 年
林明峪，《媽祖傳說》，臺北：東門出版社，1988 年。
林森榮，《續修臺南市志》卷四經濟志，臺南：臺南市政府，1996 年。
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 年。
林朝成、鄭永萍、鍾廣吉等，《安平區志》下冊（臺南市：臺南市安平區公所，1998 年。
許獻平等，《七股鄉志》，臺南：七股鄉公所，2010 年。
許清保，《南瀛港口誌》，臺南：臺南縣政府文化局，2003 年。
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 年。
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 年。
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 年。
黃文博，《南瀛刈香誌》，臺南：臺南縣立文化中心，1994 年。
黃文博，《南瀛地名誌：北門區卷》臺南：臺南縣政府文化中心，1998 年。
黃文博、吳建昇、陳桂蘭，《鹿耳門志》，臺南：鹿耳門天后宮，2011 年。
吳建昇，《二鯤鯓砲臺》，臺南：臺南市政府，2014 年。
吳建昇、顏廷妤、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 年。
吳建昇、許清保、郭馥瑯，《台江地區文史資源調查及應用規劃研究（三）》，臺南：台江國家公園委託研究案，2014 年。
吳佰祿，《國立臺灣博物館藏 19-20 世紀臺灣歷史輿圖研究》研究計畫，臺北：國立臺灣博物館委託研究計劃，2019 年。
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 年。

陳正美著，《嘉南大圳與八田與一》，臺南：臺南市政府文化局，2011。
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 年。
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 年。
涂順從，《北汕尾年節之旅》，臺北：臺江出版社，1995 年。
蔡旻樵，《大臺南的鹽業》，臺南：臺南市政府，2010 年。
賴志彰、魏德文主編，《臺南四百年古地圖集》，臺南：臺南市政府文化局，2018 年。
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 年。
謝國興，《續修臺南市志》〈卷四、經濟志〉，臺南：臺南市政府，1996 年。
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 年。
曹永和，《臺灣水災史：清代臺灣之水災與風災》臺北：臺灣銀行經濟研究室，1960 年。
顏尚文，《珍藏西港常民文化卷》南縣：西港鄉公所，2005 年。
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 年。
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 年。
陳鴻圖，《嘉南平原水利事業的變遷》臺南，臺南縣政府出版，2009 年。
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 年。
卓克華，《清代臺灣的商戰集團》，臺北：臺員，1990 年。
卓克華，《清代臺灣行郊之研究》，臺北：揚智文化，2007 年。
劉克襄，《橫越福爾摩沙》，臺北：自立晚報，1989 年。
戴文鋒主持，《台江地區無形文化資產暨文獻資料蒐集計畫—以在地民俗、口傳文化、傳統藝術為核心成果報告》，臺南市：台江國家公園管理處，2020 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 年。
臺灣省文獻委員會，《臺南縣鄉土史料》，南投：台灣省文獻委員會，2000 年。

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 年。

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 年。

臺南市政府編製，《變更臺南市主要計畫（配合鹿耳門排水系統（學甲寮排水）整治工程）案計畫書》臺南：臺南市政府，2008 年。

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 年。

白尚德著、鄭順德譯，《十九世紀歐洲人在臺灣》，臺北：南天，1999 年。

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

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 年。

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 年。

（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 年。

王益滔，〈臺灣嘉南地區之土地利用與糧食增產之研究〉，《臺灣銀行季刊》25：3，1974 年 9 月

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 年。

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 年。

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 年。

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 年。

李德河〈河川與地形變遷〉,《鹽溪合水趣府城》，臺南市：臺南市文化資產保護協會，2012 年。

李佩蓁,〈商民樂從?臺灣釐金制度與官商利益結構〉《臺灣史研究》25：2，臺北：中央研究院臺灣史研究所，2018 年。

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 年。

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 年。

許淑娟,〈由村廟看同庄意識—以臺南市安南區為例〉,《地方文化發展學術研討會論文集》，高雄：高雄師範大學文學院，2001 年。

許秉翔、陳國偉、王新衛、翁佳音、鄭道聰,〈台江人文資產保存與荷蘭大員商館興建之研究〉《國家公園學報》25：1，2015 年。

吳建昇,〈竹筏港水道之初探〉《臺南文獻》第 1 卷第 1 期，2012 年。

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 年。

洪開燁、蕭松山、林永德,〈台灣漁港淤沙問題之研究〉,《第 25 屆海洋工程研討會論文集》，基隆：國立臺灣海洋大學，2003 年。

黃富三,〈清代臺灣外商之研究（上）〉,《臺灣風物》32：4，1982 年。

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 年。

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 年。

曾品滄,〈塭與塘：清代臺彎養殖漁業的比較分析〉《臺灣史研究》19：4，臺北：中央研究院，2012 年。

曾品滄,〈十九世紀台江海埔墾地開發與臺灣郡城的官商利益結〉《臺大歷史學報》55，臺北：臺灣大學歷史學系，2015 年。

張瑞津、石再添、陳翰霖，〈臺灣西南部臺南海岸平原地形變遷之研究〉，《師大地理研究報告》，26，1996 年。

賴永祥，〈郭懷一革命的紀錄〉，《臺灣風物》5：10，1955 年。

鄭允翔，〈南竹筏港水道變遷之初探〉《國家公園學報》24：2，臺北：內政部營建署，2014 年。

劉卓峰，〈六十六年來的颱風〉《氣象學報季刊》9：1，臺北：中央氣象局。1963 年。

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 年。

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）

陳宗仁，〈1626 年大員港灣：一位澳門華人 Salvador Díaz 的觀察〉，《第二屆南瀛研究國際學術研討會論文集》臺南：臺南縣政府，2008 年。

陳德翰，〈聚落、信仰與五條港之發展〉，《臺南文獻》2，2012 年。

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 年。

陳登風，〈安南區兩座「獸物」信仰建物史略〉，《臺南文化》34，臺南：臺南市文化局，1993 年。

陳登風，〈「港仔西」庄落舊地名述源〉載《臺南文化》36，臺南：臺南市政府，1994 年。

孫鐵齋，〈臺灣嘉南大圳輪作制度之初步研究〉，《臺灣銀行季刊》8：4，1956 年 12 月。

劉益昌、許清保、顏廷伃，《臺南縣考古遺址調查與研究計畫（第 1 期-溪北地區）結案報告》。

翁佳音，〈臺灣鹽業史另一章〉，《歷史月刊》235，2007 年。

蔡淵絜，〈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 年。

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 年。

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年。

盧嘉興，〈林文賢領袖郡城商界〉，《臺南文化》5，臺南：臺南縣政府，1978 年。

盧嘉興，〈北港道與鹿耳門〉《臺南文化》7：3，臺南：臺南文獻委員會，1962年。

蘇峯楠，〈在東亞變化浪潮中啟航的單為手撐船〉，《觀臺灣—船邊故事》482，2020 年。

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 年。

費德廉，〈繪製福爾摩沙海域一英國海軍對臺灣港口、海城之測量，1817-1867〉《漢學研究》32：2，臺北：漢學研究中心，2014 年。

Herport 著，周學普譯〈臺灣旅行記〉，周憲文譯《臺灣經濟史三集》》，台北：臺灣銀行，1959 年。

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 年。

李淑玲，《西港鄉聚落的拓展與開發之研究》臺南：臺南大學臺灣文化研究所，2006 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 年。

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 年。

吳宗誠，〈鹽田文化空間發展與生態旅遊策略探討以臺南市鹽田生態文化村為例〉高雄：高雄大學創意設計與建築學系碩士論文，2015 年

翁育民，〈臺南市安南區食水堀之形成與變遷〉，臺南：國立臺南大學臺灣文化研究所碩士論文，2006 年。

陳素雯，《台江內海浮覆地社會經濟變遷之研究─以臺南市安南區為例》，臺南：國立臺南大學臺灣文化研究所碩士論文，2005 年。

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 年。

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 年。

黃懷賢，〈臺灣傳統商業團體臺南三郊的轉變（1760-1940）〉臺北：政治大學臺灣史研究所碩士論文，2012 年。

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 年。

蔡文彬，〈工業遺址到生態文化村－臺南安順鹽場個案之研究〉，高雄：樹德科技大學建築與古蹟維護研究所碩士論文，2003 年。

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 年。

謝維倫，《以圖觀史─晚清臺灣方志地圖與涉外事件》，臺南：國立臺灣師範大學歷史研究所碩士論文，2012 年。

（五）網站及其他

中國石油化學工業開發股份有限公司網站。

四草大眾廟網站。

台江國家公園網站

國立臺灣大學，《臺灣歷史數位圖書館》。

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。
國史館臺灣文獻館典藏古文書。
國立臺灣歷史博物館開放圖書館。
文化部國家文化資產網。
日本國會圖書館網站。
日本亞洲歷史資料中心網站。
《臺灣總督府府報》。
陳佳伶，〈最後 1 哩路!土城仔排水整治 今年發包〉《中華日報》2020.2.16。

（附錄 1）

台江歷史水道大事記

時間	事 件 內 容
道光 1 年（1821）	據該年 11 月福建臺灣鎮總兵觀喜等所上奏摺，提及赴廈渡載班兵哨船遇風，「隨風漂至嘉邑國賽港外洋，沖礁擊碎」等語，可知國賽港在道光 3 年曾文溪改道以前就已經存在，推測應為北汕沙洲（海翁隙）的小港。
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 13 年（1833）	三郊商人石時榮獨力修造「南河港」，在港道疏濬工程中出力最大，之後在開發海埔墾地也佔有相當分量。
道光 20 年（1840）	1.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。 2.姚瑩在〈臺灣十七口設防圖說狀〉曾提及：「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」，在此處所記載之「安平內港」有可能為竹筏港水道，若此說為真，這應是目前所知最早與竹筏港水道有關的記載。 3. 道光 20 年（1840）的曾文溪改道北流（樹林溪）讓黃軍、

	洪里等 16 墾首在溪埔海埔地招佃拓墾。
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）	1.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塭，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。 2.在法國海軍所繪製〈中華沿海：福爾摩沙海峽地圖〉中有出現可能為竹筏港水道的標示。
咸豐 6 年（1856）	6 月，英國的外交家和生物學家史溫侯（Robert Swinhoe，1836-1877）首次來臺，在其所著《臺灣鳥類開拓史》一書有提及國賽港一帶的地景風貌。
咸豐 8 年（1858）	1.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。 2.6 月，英國的外交家和生物學家史溫侯（Robert Swinhoe，1836-1877）再次來臺，在《看見十九世紀的臺灣》一書有提及國賽港與竹筏港的的地景風貌。
清代中葉以後	1.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。 2.相傳咸同年間，蔡樹帆（鹿耳門漁夫蔡奇蘭先祖）曾擔任

	國賽港的領港員。
同治年間（1862-1864）	戴潮春事件之後臺灣道丁曰健擴大釐金抽收。
同治 2 年（1863）	在西班牙水道局所繪製〈中華沿海之福爾摩沙海峽、先島諸島及呂宋島部分海圖〉首次出現國賽港與竹筏港水道的標示。
1867 年	4 月，美國駐廈門領事李仙得（Charles W. LeGendre, 1830-1899）首次來臺，在其所住《李仙德臺灣記行》一書有由蕭壠溪至臺南府城間的水道記載，即所謂：「沼地上四面八方挖了很多運河」，雖不明確當時他是如何行走，不過合理推測李仙德和夥伴應該往南行到安平或郡城，交通工具是舢板或竹筏，亦即這條東南西北走向的人工運河就是民間傳說的「竹筏港」。另外，在該書也有提到當時國賽港的情形。
同治 8 年（1869）	府城郊商直接與臺灣道梁元桂溝通，希望官方能將道咸年間所授予開發「北畔港汕浮埔」的土地，提供「免徵餉項」的優惠。
同治 10 年（1871）	7 月，南臺又因暴風猛雨迭作，山洪暴發，曾文溪主流再次改道向南偏移，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）	1.2 月，出現「國賽港溪仔內」魚塭的買賣契約古文書。 2. 9 月《煙臺條約》後洋藥釐金改為稅釐並徵、由海關徵收，成為地方重要收入。
光緒 11 年（1885）	3 月，臺灣縣知縣沈受謙出具告示，要求仰沿海筏戶嗣後運貨由溪南舊港經過者，均需照章津貼，以備疏通港道之需。亦即在此之前就已經允許三郊在曾文溪南、鹿耳門墾埔內所修築「臺嘉運貨要津」進行港費徵收。
光緒 12 年（1886）	6 月，清廷在安平設有釐金分局，當時釐金抽收仰賴三郊協助，而當時三郊也在抽收釐金的同時，也附帶徵收了育嬰、團練等公費。
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 17 年（1891）	安平釐金局劉懷德，因鑑於安平半路亭起至臺南西門城邊一帶的河溝淤塞，船筏運貨出入不便，遂與各郊商協義，集貲挑濬，以利商旅往來，竣工後留有碑石紀事，此即「安平臺南間河溝挑濬碑」。
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 30 年（1897）	1.臺南縣署為瞭解轄下各里堡生產品及貨物運輸狀況，曾命令各里堡負責人填俱各里生產（糖、樟腦及其他）、銷售、搬運路線、卸貨地點、收兌處、運出港口、收支成本等相關資料，許多都有提及曾文溪及鹽水溪水道在貨物運輸路線的重要功能。 2.由郊商黃壽南向日本政府要求，希望讓其等維持清代以來在竹筏港水道進行疏浚事業及收取港道通行費用的情事，之後總督府以「文內第 830 號」核准其提案。
明治 32 年（1899）	安平稅關查獲雷管、火藥一事，當時《臺灣日日新報》將之稱為「安平の銃器密輸入事件」，此一件引起日本殖民政府的高度重視，因此對國賽港及安平沿岸周圍多所警惕，之後日人將稅關監視所的遷移至曾文溪下游，極可能就是為了取締違法，亦即與當時地方治安不靖有關。
明治 35 年（1902）	正式更名改稱為「國聖港稅關監視署」，並從南竹筏港水道遷至曾文溪下游，此除與當時地方治安不靖有關外，也顯示竹筏港水道功能的改變。
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。
明治 37 年（1904）	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塭聚落，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。 3.明治 37 年（1904）〈臺灣堡圖〉內首次出現明確標示「溪

	筏港」名稱的水道。
明治 44 年（1911）	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，向西在七股庄十份塭、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。
大正 3 年（1914）	《臺灣日日新報》8 月 27 日的報導，當時土城仔居民已拾獲香爐、燭臺等廟中文物，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。
大正年間（1912-1926）	民眾向官府申請開發竹筏港溪水道西側地的土地，目前所掌握兩筆大正 6 年（1917）資料所知，府城人許廷光承墾範圍達 325 甲多、打狗大竹里人陳冠英承墾 27 甲。
大正 8-12 年（1919-1923）	大正 8 年（1919）總督府專賣局於臺南安平成立「臺南製鹽會社」，同年臺南廳廳長枝德二提議下，開始闢建臺南鹽場，後竣工於大正 12 年（1923）。在鹽場竣工後，因其所在行政區為臺南州新豐郡安順庄，故命名為「安順鹽田」。鹽田工程中包含重新開鑿新水道導引竹筏港水道的水流進入存留的四草湖水域，而其中一條水道也可能就是今天的綠色隧道，開闢時間約在大正 8 年（1919）至大正 10 年（1921）之間。
大正 9 年（1920）	1.大正 9 年（1920），明治製糖開始積極籌畫土城一帶的「埤圳新設工事」，隔年完成貫穿土城仔的「土城仔圳」及許多可以作為儲水的魚塭（養魚池）。 2.隨著地方制度改正，「國聖港稅關監視署」更名為「七股稅關監視署」。 3.土城仔西側曾被規劃為鹽場預選地，當時認為土城子適合開墾的土地達 350 甲，卻因自然溪道經常發生遷移改道，因此最後也未被選做為鹽場的開發 4. 11 月，臺灣總督府核准臺灣農林株式會社在土城仔、媽祖宮一帶的五年漁業執照（漁業免許），使原有漁撈資源面臨新的競爭，造成本區傳統漁民的逐漸衰落。
大正 12 年（1923）	裕仁太子來臺參訪，史稱「東宮行啟」，4 月 21 日從安平埋力地搭乘船艇，前往安順鹽場參訪。

昭和 2 年（1927）	《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。
昭和 5 年（1930）	嘉南大圳及儲水庫（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，當時商貨運輸也逐漸改由陸路或鐵道負擔。
昭和 6 年（1931）	1.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。 2.日本政府在曾文溪兩側築堤防，十份塭被迫遷村，當時日本政府決定以換地方式，將十份塭由堤防內遷到現址。
昭和 8 年（1933）	嘉南大圳給水線「土城仔分線」貫穿土城仔中洲角聚落，庄廟神祇指示在該段水圳前方置「石虎寶塔」鎮守破煞。
昭和 13 年（1938）	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。
昭和 16 年（1941）	1.三郊產權歸併於「臺南商工會議所」，財產易手，三郊從此走入歷史。 2.「七股稅關監視署停止運作 3.從 1940 年代開始，受到二次大戰的影響，本區農民就很少配合三年輪作制度來耕種
1946 年	10 月 20 日「臺南市參議會」第一屆第六次大會期間，就有「安南區區民代表會」向臺南市政府提出「為避免洪水災害應修排水堤防案」，顯示戰後安南區淹水問題嚴重情況。
1947 年至 1950 年	臺南縣政府在三股溪的下游國賽港浮覆地，開築大型魚塭，面積大約 480 公頃，官方稱為「七股魚塭」當地居民稱為「美國塭仔」。
1946 年至 1954 年	戰後由於糖價低落、農民資金周轉困難、耕地面積縮小、圳尾一帶灌溉水不足及農民本身利益考量等因素影響，使得輪作制度受到嚴重破壞。在嘉南大圳下，臺灣甘蔗的栽培總面積每年均不及輪作面積

1950 年代以後	隨著「三郊鹿耳門界」「三郊萬館堂界」、「石希盛界」、「黃學源界」等石碑，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。
1951 年	10 月，「安順鹽場」自來水設備，在耗資 12 萬元、歷經三個月工程後，最後在 1951 年 12 月 15 日上午 9 點在「臺灣省政府建設廳」高層與當地上千鹽民的見證下正式通水，解決鹽村居民長久以來缺水的困擾（原需前往四草、安平載水）。
1952 年	1.「安順鹽場」將原有採鹵鹽田改為晒鹽鹽田，產鹽大增為運鹽港道最興盛時期。 2.在美援幫助下，南寮進行的鹽村改造計畫。1952 年起陸續完成 20 棟眷屬房屋的改造，並在該年 4 月建造「臺灣省安順鹽場鹽工新村落成紀念碑」。而鹽工新村落成後，在當時曾成為韓戰反共義士團參訪的景點之一。
1956 年	「安順鹽場」也在 1956 年完 成鋪設鐵道，並與原來三崁店糖廠的糖鐵連接，將鹽產品運 至臺南永康，再透過臺鐵運到高雄港 13 號專用碼頭出口，逐漸替代過往以船隻輸送產鹽的方式。
1963 年至 1967 年	臺南縣政府擇定美國塭仔西側，即昔日「國賽港」水域，圍海築塭共 1600 公頃（實際可用 1241 公頃），規劃為「虱目魚養殖區」，後稱為「曾文海埔魚塭」。1963 年開闢至 1967 年完工，先由農、漁民承購，後由「臺灣省土地資源開發委員會」負責開闢，實際開墾建造者為監獄犯人，亦有雇用附近的農民以牛車搬運沙土以建塭堤，目前該溫屬「國有財產局」所有。
1973 年	由於公路的鋪設與汽車、卡車的逐漸普及，1973 年開始安順鹽場逐步淘汰水路與鐵路，1976 年左右開始用卡車將鹽運到當時安平的臺南鹽場辦公室(德記洋行)，由當時南安貨運公司擔任載運工作，運鹽港道的歷史發展也到此告一段落。
1977 年	6 月臺南地區豪雨成災，安順鹽工 120 戶受困於洪水，災後行政院院長蔣經國曾至「安順鹽場」慰問鹽工受災戶，指示「製鹽總廠」興建新的鹽工宿舍。

1980 年	1.臺南市政府進行十大排水線的整治工程，其中以鹿耳門溪到的截彎取直最為重要，使鹿耳門溪不經彎流四草而直接入海，這對本區中段及南段的影響最為顯著，在鹿耳門溪百年歷史上也為最大變革。又鹿耳門溪下游的四草漁港（四五堡漁港），亦為此次截彎取直後所新設港口。 2. 新安順鹽場鹽工宿舍於 1980 年完工，完工後為「製鹽總廠」的鹽工宿舍樣本，並由中視拍攝相關宣傳帶，在「春滿大地」節目中播出。
1980 年及 1981 年間	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」
1991 年	8 月配合臺南市政府安南區提出臺南科技工業區計劃，臺灣製鹽總廠變更原有安順鹽廠所有土地。
1994 年	鹽田廢曬後，部分地區被開發為臺南科技工業區，部分則成為農作或漁業養殖用地，也有部分屬於四草野生動物保護區。
1996 年	「安順鹽場」正式廢曬。
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
2003 年	5 月，臺南市政府指定「安順鹽田船溜暨專賣局臺南支局安平出張所」為市定古蹟，使其更具有文化資產價值。 四草綠色隧道觀光竹筏開始營業。
2006 年	2 月間，地方居民在鹿耳門溪北岸的魚塭，發現疑似鹿耳門天后宮舊廟遺跡的磚牆、瓦片、方磚等建物散件，正統鹿耳門聖母廟設置「鹿耳門原址天上聖母遺蹟紀念碑」石碑。
2009 年	12 月 28 日台江國家公園正式掛牌成立，這是我國第八座國家公園，其中四草綠色隧道逐漸成為園區內重要觀光景點。

（附錄 2）

「台江國家公園歷史水道及其相關設施探查計畫」

委託辦理計畫案

第一次期中審查會議問題及彙覆

委員	委員意見	團隊回復
一、張委員伯宇	1.第一次期中報告進度預定蒐集、解讀竹筏港北段一帶歷史水道文獻資料與現地調查核對，就執行團隊提供之已完成撰寫報告，其內容應符合預設進度。	感謝委員肯定。
	2.頁 2 倒數第 4 行「運河水道」是否改為「運鹽水道」為宜？	感謝委員指教，遵照委員指示修正。
	3.頁 8 工作項目第一大項第二點「並針對其用途及進行地圖定位。」語意不明	感謝委員指教，此指說明檢查站的功能，並將在適切地圖上標示位置及進行座標定位。
	4.文化路徑（Cultural Route）係指依照地理位置、獨特歷史脈絡和系統性功能劃分出陸路、水陸、水陸混合或其他通道。台江國家公園內具有運輸歷史功能的水陸確有規劃成「文化路徑」之高度潛力，而報告中所提的自行車采風文史路徑偏向區域內文史景點的串聯，並著重環境教育發展的可能。未來在規劃上兩者關聯如何？內涵上是否相同？目前報告中文史路徑的論述尚無法看出其與文化路徑的關聯，建議「文化路徑」與「文史路徑」兩詞之使用應界定釐清。	感謝委員指教，有關自行車采風文史路徑將依據委員指示進行修正，並將與本團隊顧問-臺南市文化資產保護協會理事長曾國棟老師及其他老師進行討論，以規劃出符合文化路徑意涵的自行車采風路線。
	5.頁 11 最後 1 行至頁 12 第 1 行言及，欲配合 GIS 定位與空間分析功能之使用確認遺跡位置與狀態，其實際使用目的與第三章至第五章所編第三節的內容呈現有何關連？建議未來在報告中可加以說明。	感謝委員指教，此指在確認相關位置之後，將在適切地圖上標示位置及進行座標定位，在確認三區水道位置後，將一併在期末報中呈現。

	6.第三章至第五章第三節標題均作「歷史水道現況與 GIS 地理資訊系統」，建議「GIS」與「地理資訊系統」擇其一表述即可，另於前文提及「地理資訊系統」處加註英文為之。	感謝委員指教，遵照委員指示修正。
	7.第三章至第五章第三節所稱之「地理資訊系統」係應完成之工作目標（如資料庫建置或動態性展示、查詢、分析功能之設計）抑或是應用該項技術工具完成之結果（計畫成果的空間資料呈現）？依報告第 11 頁最後 1 行所述似應為後者。若然，則前述第三章第三節標題之「地理資訊系統」可考慮刪除。	感謝委員指教，此指在確認水道相關位置之後，在適切地圖上標示位置及進行座標定位，並非為達成資料庫建置等其他工作目標，如若語意有所誤解，將修正為「確認相關所在位置」。
	8.台江國家公園內運輸水道的歷史變遷與港口的變化息息相關，雖然在國家公園管理處之前委託執行完成的計畫報告中已有相關資訊呈現，但為提高閱讀參考之便利性，建議執行團隊於報告內適當處簡要說明大員港、鹿耳門港、國聖港、四草湖與安平大港的地理位置和其功能的變遷脈絡。	感謝委員指教，遵照委員指示修正，期末報告將在第三四五章之第三節說明大員港、鹿耳門港、國聖港、四草湖與安平大港的地理位置和其功能的變遷脈絡。
	9.1860 年代以前古地圖中的 Haccam，是否為含西港恐有待商榷（1870 年代後地圖上的 Haccam 位置顯與之前不同），此些地圖標出新港（Zinckham）（新市）、目加溜灣（Bacco Livan）（善化）、蕭壠（Soulang）（佳里），Haccam 遠在其南，與熱蘭遮城一水之隔，居於其東。該地圖上的 Haccam 有無可能為 Chaccam（赤崁）之誤？請團隊在解讀上再加思酌	感謝委員指教，清末西方人所繪製的古地圖，在內陸部分確實如委員所述有不精確的情況，依其聚落標示可知多參考自 17 世紀地圖，此處主要著眼於西側近海及沙洲部分的位置，本團隊認為此一部分較為精確、並具有參考價值，相關地名若有疑慮則以「疑」為取代。
	10.頁 33 於古地圖上標出可能是竹筏港水道的位置，惟該地圖無標示國賽港，水道路線北段已近佳里興半島，恐會造成誤解。另推測的線狀符號建議按製圖慣例以虛線為之。	感謝委員指教，感謝委員指教，清末西方人所繪製的古地圖，在內陸部分確實如委員所述有不精確的情況，此處主要著眼於西側近海及沙洲部分的位置，團隊認為可呈現竹筏港水道

		的相對位置，建議予以保留。線狀符號將依據委員建議按製圖慣例在期末報告一併修改為虛線。
	11.頁 35 古地圖上下兩圖比例尺不同，應非新舊資訊落差而造成海岸線錯開，上下兩圖均有標出熱蘭遮城的文字與符號，下圖應是比例尺放大的局部地圖。	感謝委員指教，遵照委員指示修正。
	12.頁 51「不過可以將沙汕沖積成為港口的溪水」，此處使用「沖積」說明沙汕變成港口似非妥切，建議可改為「沖刷」。	感謝委員指教，遵照委員指示修正。
	13.第三章至第五章水道變遷的陳述建議可多用地圖（或藉助地理資訊系統輸出成果），配合文字呈現，以便讀者更清晰建構空間意象。	感謝委員指教，遵照委員指示修正。
	14.頁 65 鄭成功通過鹿耳門水道的日期應是陽曆 1661 年 4 月 30 日（農曆 4 月 2 日），北汕尾戰役發生日為陽曆 5 月 1 日（農曆 4 月 3 日），3 月 23 日應是自金門料羅灣放洋的農曆日期。	感謝委員指教，遵照委員指示修正。
	15.頁 69 第 1 行「使用分別為國家公園一般管制區」前後語意不明。	感謝委員指教，此為筆誤，應為「分區」。
	16.頁 70 最後 1 段有關鹽水溪的指稱，河口延伸至安平才稱鹽水溪是時間起點（這時才稱鹽水溪）或是空間起點（這段才稱鹽水溪）？再釐清。	感謝委員指教，鹽水溪稱謂之由來頗多，此處是指時間定義，清末該溪流就被稱為鹽水溪，同治年間有地契稱「小北門外武定里鹽水溪墘塭埔」。
	17.建議地圖上南北向溪流的標註文	感謝委員指教，遵照委員指示修正。

	字，採由上至下方便閱讀。	
二、張委員靜宜	1.歷史水道與產業相關連結性建議可納入水圳等，如古直加弄圳與三崁店；運鹽河道與安順鹽田，進而收集相關水資源盤整。	感謝委員指教，遵照委員指示修正，惟本計畫主要仍以台江國家公園範圍內為主。
	2.府八租房應有其重要性，日治相關調查書也有提及，建議收集相關契字，增補相關研究內容。	感謝委員指教，遵照委員指示修正。
	3.工作內容含收集相關書目，以供收藏，建議將繪葉書（明信片）、圖資及古文書納入。	感謝委員指教，遵照委員指示修正。
	4.文中提到一些文物及遺跡，要如何轉換到導覽規劃？	感謝委員指教，有關文物及遺跡的導覽規畫，主要以解說牌及導覽手冊為主，並將與本團隊顧問-臺南市文化資產保護協會理事長曾國棟老師進行討論，以規劃合適的采風路線。
	5.采風路線是否依水道分段或主題，可以再行詳細說明，目前規劃是以水道周圍廟宇為主，但是否可以著重於水道與產業等，會更親民更好玩。	感謝委員指教，有關采風路徑將依據委員指示進行修正，並將與本團隊顧問-臺南市文化資產保護協會理事長曾國棟老師及其他老師進行討論，以規劃出符合水道及產業意涵的采風路線。
	6.講座人選規劃建議多些其他面向的講授議題。	感謝委員指教，遵照委員指示修正，本計畫講座已經順利完成辦理。
三、張委員麗	1.郡城三要口之一的國賽港，同時為曾文溪的河口港，在物資的運送上，出口與進口是否在貨物的品項是有所不同？其與聚落間「水陸聯運」等關係或內容可以加強說明。	感謝委員指教，遵照委員指示增加內容。

芬	2.從導覽解說角度而言，曾文溪的變化在時序應可以加強說明時間與空間的變化，導覽內容才能更多元豐富。	感謝委員指教，遵照委員指示修正，有關曾文溪變遷導覽部分，將以聚落變遷為主，應可符合時間與空間的變化，並將與本團隊顧問-臺南市文化資產保護協會理事長曾國棟老師及其他老師進行討論，以規劃出內容豐富多元的導覽內容。
	3.有關鹽的資料在國史館臺灣文獻館的臺灣鹽業資料，含括從日本明治時期到戰後，應可找到相關產業的資料，以及部份轉移到專賣檔案。	感謝委員指教，遵照委員指示參考。
四、林委員孟欣	1.歷史水道以竹筏港為主要的討論研究，分北、中、南三段展開分工調研，大致上應可有效釐清水道的使用紋理。	感謝委員肯定。
	2.對於解說教育建議可以涵蓋全歷史時段的變化，最重要是浮覆前台江使用概況的背景，在此基礎上可以納入相關的文史資源，例如荷蘭時代的圖資以及清代方志八景圖中的沙鯤漁火，以及洲仔尾保寧宮的碑碣資料。	感謝委員指教，遵照委員指示修正，惟本計畫主要仍以台江國家公園範圍內為主。
	3.台江浮覆前台江水域原本的航運功能，包括 1624 年荷人探訪蕭壠社的路線，以及熱蘭遮城日誌裡往來兩岸的航運和費用，以及相關渡頭的探查；清代方志八景圖中的沙鯤漁火可以補充並協助解說想像台江水　域使用的狀況。	感謝委員指教，遵照委員指示修正，惟本計畫主要仍以台江國家公園範圍內為主。

五、保育研究課	1.本計畫工作項目如議程說明所述，經業務單位查核受託單位所提送第1次期中報告書，執行該階段工作內容包括：蒐集及解讀有關原竹港北段一帶歷史水道（含七股西緣、青草崙、什份塭、港西、鄭仔寮、土城等）之文獻史料、古今地圖等，並進行現地田野調查與現況呈現。對於台江國家公園所在與歷史水道相關之古物、史蹟、歷史景觀等文化資產亦進行階段性探討。目前尚完成邀標書所訂之北段歷史水道普查工作與相關文獻整理。	感謝保育研究課肯定。
	2.建議應另闢一章呈現落實應用成果，如工作內容有規劃本案歷史水道解說牌誌所設定之地點，及志工教育訓練等相關後續成果。	感謝解說保育課指教，將遵照指示在期末報告中新增一章以加入相關內容。
	3.台江歷史水道自行車路徑規劃，請評估是否需要分兩次南北竹筏港溪踏查，目前8小時的規劃路線耗費時間太久。後續可由本課與志工及團隊協調討論可行的采風路徑，惟本案無活動規劃經費及單車租賃相關費用，將建議有興趣參與之志工自備單車前往上課。	感謝解說保育課指教，參考各位委員與貴課建議，路徑規劃將再行檢討，並將與本團隊顧問-臺南市文化資產保護協會理事長曾國棟老師及其他老師進行討論，以規劃出符合文化路徑意涵的自行車采風路線。。

	4.本案調查方式有蒐集繪葉書（明信片）裡的台江，用於撰寫報告所用之珍貴舊照片或日治時期繪葉書，建議受託單位後續將這些圖像資料之所有人、圖像說明等建立列表，並協助處理版權使用問題，以利本處未來作為解說文稿、出版書籍或相關文化保育之用途。	感謝解說保育課指教，本計畫在去年就有與聚珍臺灣王子碩老師等數位收藏家進行討論，諸位大家也願意協助蒐集，目前也有部分成果，如王子碩老師曾在講座呈現的各項圖片，將在持續彙整後於期末報告書中呈現。
	5.後續處理古地圖、繪葉書等文獻資料的數位檔畫質，須符合契約要求。	感謝解說保育課指教，遵照指示辦理。
	6.教育訓練尚未規劃辦理日程，請受託單位與本課討論後並及早邀約講者確認時間。	感謝解說保育課指教，將遵照指示辦理。
六、企劃經理課	希望本案能夠具體釐清南北竹筏港溪範圍，除了作為本處鄰近家園守護圈社區深化的歷史素材，也能作為本處園區經營及範圍檢討之依據。	感謝企劃經理課指教，將遵照指示辦理。
七、解說教育課	1.有關本案規劃之自行車采風課程，本課每年度有編列志工教育相關經費，若有志工課程相關需求可以支援。	感謝解說教育課指教與願意提供支援，將與保育研究課討論教育訓練辦理內容後，再與兩課夥伴討論執行辦理方式。
	2.有關本案收集到的繪葉書或相關文獻資料，未來都可以作為特展或展示	感謝企劃經理課指教，將遵照指示辦理。

	之用途。	
八、六孔管理站	1.1821 年出現的國賽港這個名稱的由來，是否能在這個計畫裡探討。	感謝六孔管理站指教，目前在計畫內容已有呈現。
	2.除目前蒐集到的西方人地圖、日治時期地圖外，晚清地圖應該也有蠻多可判讀的內容。	感謝六孔管理站指教，據目前本團隊所蒐集之晚清地圖，在台江國家公園範圍大多是以山水畫形式，不甚明確，也不容易表現出水道狀態，不過將持續蒐集資料，期望能有所突破。
九、謝處長偉松	1.研究區域歷史軸線的界定，竹筏港溪為南北向，然分區進行的範圍則採取北、中、南段橫向流域概念，兩者區別應要在一開始就有所說明。	感謝謝處長指教，將遵照指示辦理。
	2.報告書內應多用圖表標示，以及現況設施遺跡應補上照片，將整理過後的資料系統性的標示出來會較易理解，期待轉化後的歷史資料可後續提供社區利用。	感謝謝處長指教，將遵照指示辦理，補充圖表及現況圖片以符合需求；並將在期末報告第三四五章之第三節呈現現況及在適切地圖上標示位置、進行座標定位。
	3.本案須探討目前竹筏港史蹟保存區的現況，評估其歷史價值，使可應用於未來本處園區通盤檢討時，是否需要調整範圍之依據。	感謝謝處長提醒，將遵照指示辦理，在期末報告結論處進行相關評估。

（附錄 3）

「台江國家公園歷史水道及其相關設施探查計畫」

委託辦理計畫案

第二次期中審查會議問題及彙覆

委員	委員意見	團隊回復
一、張委員伯宇	1. 第一章第二節有關前人研究的部分，建議簡要列出對於竹筏港水道與運鹽水道的既有研究成果。	感謝委員指正，有關竹筏港水道與運鹽水道的現有研究成果在第一章第二節已有相關論述。
	2. 本研究成果在應用上設定出兩個層次，一是環境教育和解說牌誌的內容轉化，另一是回饋於未來通盤檢討的調整，建議此部分的執行策略應可加以著墨。	感謝委員指正，將在第三次期中報告內有較多完整的論述。
	3. 民國 101 年台管處曾委託團隊進行台江水路資源環境的調查，其成果與本研究的關聯建議加以說明。	感謝委員指正，此一部分已整合在第三次期中報告第二章第一節內。
	4. 第三章著重國賽港與曾文溪的變遷，有關歷史演變著墨甚多，建議配合地圖繪製說明，並加入必要的地名。	感謝委員指正，遵照委員指示調整。
	5. 第三章至第五章的第三節皆以「歷史水道現況與確認所在相關位置」為轉述內容，然就第三章第三節的內容現況而言，「過去」的部分偏多，「現況」的部分敘述相對偏少。另可考慮以現代地圖為基圖呈現歷史資訊。	感謝委員指正，此一部分為暫定規劃，主要在先理解該處水道之歷史文化背景後，再由該章節負責的老師進行後續延伸論述，目前各章該節內容已有所修正，三位老師呈現方式也不相同。
	6. 報告中部分地圖係使用既有的現代電子地圖改繪，品質需要改善。	感謝委員指正，此一部分已有所修正，也委請專業設計師重繪更精確的地圖。
	7. 基於經營管理的需求，建議各圖資能與國家公園的範圍進行套疊，以方便空間的指認。	感謝委員指正，此一部分亦有委請專業設計師重繪更精確的地圖。
	8. 歷史水道與聚落民生與經濟的關聯，建議能更聚焦於特色的挖	感謝委員指正，本團隊努力蒐集相關故事，希望能更符合委員的要求。

	掘，如此「故事」才不顯得只是片段的歷史事實陳述而已。	
	9. 聚落以家園守護圈為界定的可能性？	感謝委員指正，本團隊有委請專業設計師以家園守護圈地圖為底圖，重繪竹筏港水道的範圍，大抵可以包含周圍聚落。
	10. 水道的功能大抵為水資源、運輸、生態、保全，在內容上能否更有系統地呈現和陳述。	感謝委員指正，本團隊主要以歷史論述來探討水道在各時期的功能，論述分散在各章節。本團隊認為同一水道可能在不同時期扮演有不同的功能；或同樣具有運輸功能，但所銜接的卻是不同區域，所以也有角色上的差異。
二、林委員孟欣	1. 本案以國家公園內的歷史水道為考察重點，研究團隊從整體歷史的考察，輔以實地踏查，雖然時序跨較長，但分為北、中、南三段以竹筏港遺跡聚焦，應是有效而深入地解釋說明歷史水道的問題。	感謝委員指教，遵照委員指示修正，努力在文中說明各歷史水道的問題。
	2.台江範圍內在嘉南大圳排水線布設後，會影響竹筏港溪的辨識，建議還是聚焦 1905 年堡圖上的竹筏港溪做空間定位即可，先排除掉會干擾竹筏港的因素，以及更早的溪筏港的位置，畢竟竹筏港的歷史定位是為了連接國賽港和安平，然後終點到達臺南府城，為的是商品進出口導向。	感謝委員指教，遵照委員指示修正。
	3. 北、中、南段的竹筏港連接國賽港、安平，北段應是國賽港到海寮間，屬於自然水道的變化，建議可	感謝委員指教，遵照委員指示為主要說明地圖；又有關搜尋與竹筏港相關地圖，實為前次計畫之延續，除了對

	用日治初期五萬分之一地形圖為主來說明（採其尚在海域的概念，有一水道的痕跡），中段海寮到鹿耳門溪之間經過最多的聚落應是人工連接水壕（以發抖的線作為圖例名稱，係閉封設施）而成，南段經鹿耳門溪到四草湖應該是從 1901 年臺南縣管內地圖可以看出。建議後續應找出最有意義的地圖去解析此北、中、南段的河道，以及考慮是否有其必要將全部的地圖搜尋進來，例如 1860 年代的地圖中，國賽港大抵是沙洲的狀態。	地圖來源有更多說明，也可以看出時人對竹筏港水道的認知。
	4.接續思考竹筏港曾存在的一段歷史價值及意義，將北、中、南段的水道特性與解說資源做一個材料上的收尾，並呈現各區段中的某個特定歷史脈絡與文化資源特性，會較為讓導覽內容更具豐富度。	感謝委員指正，遵照委員指示修正，希望能更符合委員的要求。
	5.鼇金局受限於歷史素材的不足，大家對它的想像及認識太少，在現地解說的效果或許不佳，但如能加入上述的歷史地圖，以及團隊對於每段河道的定義，與說明不同階段的特色與聚落特性，會較為有意義。	感謝委員指正，在第三次期中報告書有發現新史料，對於鼇金局港仔寮分卡及八角亭等設施有新認識。
	6.口訪材料必須要有註釋。	感謝委員指教，遵照委員指示修正。
三、	1.肯定執行團隊的成果，然因各章節為不同人所撰寫，建議全文體例格	感謝委員指正，在第三次期中報告已有進行章節整合，部分內容尚待修正

張委員靜宜	式統一，文句再精準，如頁 94、頁 122。	後，再於期末報告書完成整合。
	2.文中提及文化路徑，要將現有研究轉換成文化路徑可能需要多著墨，規劃與現有的導覽有無差異，頁 123 只以現有的景觀為主題，尚未將調查後的特殊性納入，建議北、中、南段設立主題，例如北（魚塭）、中（水）、南（鹽）等之聚落、產業特性及文化資源的探討作出區隔。	感謝委員指正，有關文化路徑部分，經與本團隊顧問-臺南市文化資產保護協會理事長討論後，目前規劃出符合文化路徑意涵的采風路線，尚請委員確認是否可行。
	3.頁 21、29 之釐金局與國賽港稅關監視署的位置，須再確定。	感謝委員指正，因團隊有發現新史料，故在第三次期中報告書第二章對於釐金局與國賽港稅關監視署的位置有更多認識。
	4.頁 42-43 之圖資，水道的位置可能再次確定，因標註的水道位置在海中間，須再加以說明。頁 63 圖 2 之圖資，該圖掃描後變成相反呈現。	感謝委員指正，遵照委員指示修正。
	5.文物與歷史水道關聯度，目前團隊是採將每個文物大致說明，建議增加相關討論，如跟歷史水道的關聯與應用須有更多的說明，以利未來台管處用於導覽解說之用。	感謝委員指教，遵照委員指示修正。
	6.建議須注重時間軸線，頁 94-100 之產業與水利的陳述，嘉南大圳在中段不同時期的灌渠資料，建議可找水利局調閱相關檔案，以瞭解排	感謝委員指正，有關中段的農作狀況在第三次期中報告已有所修正，即文內所述日人在此區持續進行的土地改良工程，只不過成效不彰，甚至嘉

	水、進水的灌溉水道的不同，功能上的不同脈絡，嘉南大圳尚未建設前，中段應為旱作，土地利用建議參考日治時期的「地租準則」，會知道當地種植哪些作物，後來改為水田，再至戰爭後期又轉作其他比水稻更重要的作物。而時間軸線的分明，將有助於未來解說時的產業脈絡。	南大圳完成後，尤其此區位處圳尾靠海地帶，因此僅有少數地區有農業經營，大多數地區仍以魚塭為主。又有關「三年輪作制度」，在戰爭後期及之後的調整亦將在期末進行修正。
四、保育研究課	1.本計畫工作項目如議程說明所述，經業務單位查核受託單位所提送第 2 次期中報告書，執行該階段工作內容包括：蒐集及解讀有關台江國家公園內中段歷史水道（主要為曾文溪南段至鹿耳門溪北段一帶）之文獻史料、古今地圖等，並進行現地田野調查與現況呈現。對於台江　國家公園所在與歷史水道相關之古物、史蹟、歷史景觀等文化資產亦進行階段性探討。目前尚完成本案進度所訂之田野工作與相關文獻整理。	感謝保育研究課肯定。
	2.本處歷史水道範疇區分為北中南三段，第 2 次期中報告中之台江中段歷史水域（主要以曾文溪南段至鹿耳門溪北段），尚歸納該區域內（土城、城西、青草崙等傳統聚落）其發展歷史與水道漫流的時代，演變	感謝解說保育課指教，將遵照指示已在第三次期中報告進行相關討論。

	成各分區之不同發展特性，以及這一區經觀察是黑面琵鷺會利用覓食的熱點區，布滿的水道、魚塭等，是生態與歷史兼具的一段，非常值得期待變成本處家園守護圈社區資源的介紹範疇。也就是指，後續發展能朝向歸納歷史水道北段、南段的聚落發展及產業現況特性，與水道歷史演變的結果，以充實增補本處鄰近家園守護圈內社區解說資源內容。實是可將調查結果轉換為社區資源特性。	
	3.本案受託團隊依去年第 1 次期中會議後審查委員及本課建議調整講師及相關主題，已於 1 月 27 日及 2 月 24 日規劃辦理 4 場相關主題講座並安排綜合座談，分別為釐金制度與清末的台江、台江早期的圖像、航行 於台江的船舶，以及如何規劃走讀路徑等講座主題，多數學員（本處志工）回饋講座主題能提供解說知識及職能相關知識，尚符合本案預期成果，亦符合至少辦理 1 場次教育訓練課程。	感謝保育研究課肯定。
	4.承上，相關課程內容可置於本案部分章節，如第 2 章竹筏港水道調查之補遺與修正，講者中研院李佩蓁研究員的演講內容，以補充最新研究。	感謝保育研究課指正，有補充中研院李佩蓁研究員之論述內容，對於釐金局港仔寮分卡有發現新史料，在第三次期中報告內已對過往論述有所修正。

	5.頁 14 第一章第六節，計畫預期效益須注意辦理之實際情況，若後續辦理期程有更動，或滾動式修正預期效益，請於本案執行末期予以更正。	感謝保育研究課指教，將遵照指示辦理，亦請協助提醒欲辦理工項。
五、企劃經理課	1.位於本田路上的南竹筏港溪目前已經看不到，可否能在本次計畫內再次檢視，該區段內劃設的分區範圍是否符合歷史上的竹筏港溪河道，以作為本處未來通盤檢討時是否有必要修正分區管制的建議。	感謝企劃經理課指教，雖然南竹筏港溪有部分為隱溪，但在本田路一段部分尚有明顯水道遺留（現為排水道），由於此次又有發現新史料，對於釐金局港仔寮分卡及八角亭等相關設施有更多釐清，建議可以稍微修正範圍，但不應予以解編管制。
	2.有些重要的地點，建議以大尺度的範圍圖進行說明，例如釐金局的現況，無法從內文中得知在目前現況的哪個地方。	感謝企劃經理課指教，此一部分本團隊有委請專業設計師重繪更精確的地圖，對於釐金局港子寮分卡等位置也有新的發現與定位。
	3.內文中提到的夢幻湖照片與地圖，其確切地點為何，因我們目前提及的地方都是指稱在河口末端。	感謝企劃經理課指教，一般所稱夢幻湖之位置，據知是指曾文溪出海口左岸一帶木麻黃間的水塘。
	4.若團隊討論到的重要歷史水道有擴及至安平的金城、王城里等，建議能夠一併納入討論，該兩個里也是本處家園守護圈的範圍	感謝企劃經理課指教，此一部分納入第三次期中報告內論述。
六、張副處長	1.承企劃課的建議，103 年已做過竹筏港溪歷史調查，經這個計畫再次從歷史調查中查明竹筏港的確切位置，對於未來本處在史蹟保存區	感謝張副處長指教，此一部分本團隊有委請專業設計師重繪更精確的地圖，對竹筏港確切位置有更清楚的認識，對於史蹟保存區佐證或修正分區範圍應該有所幫助。

登文	佐證或修正分區範圍是很重要的，以作為我們未來針對國家公園通盤檢討分區計畫的依據。	
	2.本案預期成果有牌誌設置、路徑解說或戶外遊程規劃等，請團隊利用後半的期間盡快完成，以其充實將研究調查轉換為應用層面。	感謝張副處長指教，此一部分已納入第三次期中報告內論述，並新增一章節以更符合應用層面。
七、謝處長偉松	1.水道以北中南段作為區分說明，其中頁 104 南段的歷史水道係以現況的圖標示，應要運用古地圖以呈現該地時間序列的樣貌，未來後續要安排文化走讀時，就可解釋竹筏港溪南段連結至府城五條港的這段路徑，從清領時期開始利用、日治時期的沒落及現況加以說明，較能讓人感受到古今地景地物的劇烈變化。然而，從目前調查結果所示，北段國賽港的古地圖較南段古地圖為多，南段是尚未著手還是都找不到了？	1.感謝謝處長指教，在地圖部分已有所修正，並委請專業設計師重繪更精確的地圖； 2.又在第三次期中報告書內有更多相關連結的論述，並探討何以日治時期國賽港沒落後，竹筏港水道仍扮演重要角色的原因； 3.又竹筏港水道北段，在停止運輸功能後，仍被利用為嘉南大圳排水道，因此仍能清楚看到其流路範圍；至於竹筏港南段部分，雖有部分成為隱溪，不過在本田路一段尚有明顯水道遺留（現為排水道），由於此次又有發現新史料，對於釐金局港仔寮分卡及八角亭等相關設施有更多釐清。
	2.運鹽古河道尚未討論，應要列為後續調查重點，該河道起訖點與相關歷史等項，以作為未來本處於鹽田生態文化村的解說講解資料。	感謝謝處長指教，有關運鹽古河道為第三次期中報告的主要論述內容之一，因此會有較多論述，希望能符合處長的要求與期待。

（附錄 4）

「台江國家公園歷史水道及其相關設施探查計畫」

委託辦理計畫案

第三次期中審查會議問題及彙覆

委員	委員意見	團隊回復
一、張委員伯宇	1. 頁 3 所提及之洲仔尾水道似為執行團隊所賦予之名稱，為竹筏港水道 前身，而此處之洲仔尾係指鹿耳門北方之地。然頁 23 和其後所提之洲仔尾水道係指永康洲仔尾，兩者不同，卻使用相同名稱，建議修正。	感謝委員指正，洲仔尾水道確有爭議之處，此應已修正為「安平內港」。
	2. 三鯤鯓港位置為何？是否指鯤鯓湖？	感謝委員指正，三鯤鯓港是指今二鯤鯓砲臺（億載金城）所在，二鯤鯓砲臺原稱三鯤鯓砲臺，其址原為一濱外沙洲，因有港汊可通抵安平，故稱為三鯤鯓港。至清末因泥沙淤積，使三鯤鯓北段與二鯤鯓連結，故三鯤鯓砲臺遂改稱為二鯤鯓砲臺。相關資料亦可參考吳建昇《二鯤身砲臺》一書。
	3. 歷史地圖因繪製方法和測量精度不同，疊圖時誤差難免。頁 32 釐金局定位點較路口偏南，或在誤差範圍內。就地表紋理和堡圖比對，較靠本田路與四草大道路口應更正確，八角亭的可能位置也可據之推定。	感謝委員指正，本團隊亦認同委員說法，因此對前期調查進行修正。
	4. 第二章第六節古地圖上所加的水道標示線條建議加文字說明或圖例，以便與既有的圖面資訊區隔。	感謝委員指正，成果報告書將以彩色圖片呈現，將可此竹筏港水道線條更為明顯。
	5. 頁 73「哨船隨風飄至嘉邑外洋」之語不易看出與國賽港之關連，建議稍加說明。	感謝委員指正，目前已有將引註資料及背景論述有更完整呈現。
	6. 頁 88 地圖宜再精緻化，並於地圖上標出國賽港和曾文溪，以利查閱。	感謝委員指正，遵照委員指示修正。

	7. 頁 89 歷史變遷一小節文字內容與前一小節多有重覆，需再行統整梳理。	感謝委員指正，遵照委員指示修正。
	8. 頁 111 起《臺灣府輿圖纂要》有關聚落記載文字多次引用，重疊性高，建議精簡。	感謝委員指正，遵照委員指示修正。
	9. 七股溪沿岸聚落和安平地區介紹篇幅頗多，但諸多未在國家公園範圍內，於文後有關國家公園經營管理的建議上也未見太多關連或提及，請執行團隊思考處理。	感謝委員指正，本計畫在北段論述重點在於追尋及考證河道的變遷，因此有朔及河道上游情況，不過重點仍以台江國家公園周圍為主。
	10. 第三章至第五章或因撰寫人不同，體例也有所出入，第三章以七股溪沿線聚落和考古調查為第三節主軸，產業狀況在部分聚落中提及，後兩章產業部分則係就所探討之空間場域整體性論述，為便於讓讀者形成系統性概念，亦請執行團隊加以思考處理。	感謝委員指正，本計畫將台江國家公園分為北中南三區段，由於此三區段的歷史發展與水道現況都有明顯差異，因此論述重點也有所不同，遂有委員所稱之出入，不過在期末有進行適度調整，希望能使讀者有更清楚的認識。
	11. 第三章至第五章建議先說明撰述空間範疇的界定。	本計畫第三章至第五章的第一節都有概述其所指涉範圍，僅北段因論述重點在追尋及考證河道的變遷，因此有朔及河道上游情況。
	12. 頁 189 有關四草大眾廟主神身份似與現今廟方表述不同，建議略提即可。	感謝委員指正，遵照委員指示修正。
	13. 頁 209 至 210 所述安平各里已非現狀，經多次整編，建議修正。	感謝委員指正，遵照委員指示修正。
	14. 建議第六章中可依景點、景線、景區和主體場域繪製系統地圖展	感謝委員指正，不過本團隊所提出景點、景線、景區頗多，許多是歷年台

	現其空間性。	管處文史調查後的成果，若要全部都展現在單一地圖中，將會使地圖呈現混亂而難以判讀的情況，或可否請委員能給予更明確清楚的繪圖建議。
	15. 頁 177、178 鹽水溪河口位置標示有誤，請查核。	感謝委員指正，遵照委員指示修正。
	16. 錯別字或誤植字請參閱紙本修正。	感謝委員指正，遵照委員指示修正。
二、張委員靜宜	1. 肯定團隊在資料收集、田野調查的努力與用心。	感謝委員肯定。
	2.建議團隊資料應用可加入官方出版品，例如統計要覽（臺南縣統計要覽、水利會工作站的統計要覽），地方議會資料庫（地方議會議事錄總庫） 應可處理本案中不同區段排水線的系統與排水、美援塭等問題，並有完整的圖資。	感謝委員指教，遵照委員指示修正，不過統計要覽多為整合性數據資料，對釐清排水系統幫助不大。又「美國塭仔」建於 1947 年，臺南縣市統計要覽都始於 1949 年，因此必然無相關資料。至於地方議事錄已有參考，並納入論述之中。
	3.圖資運用：相關聚落、文化路徑應有相對應的地圖。	感謝委員指教，遵照委員指示修正，目前論述都盡量有地圖對應。
	4. 時間軸線的處理：因不同時期的細微變化，下為列出的相關議題，例如 a.安平精製鹽，早期應以鹽埕（南區）的鹽為主，後期加入安順。b.魚塭建造 c.嘉南大圳下的三年輪作區的作物，會因戰爭而改變。d.國賽港與海盜的關係。e.魚塭與水道關聯性，因兩者間有搶水的問題。	感謝委員指正，遵照委員意見進行修改，希望能符合委員的要求。又國賽港與海盜關係在 2014 年前期計畫已有論述，故在本計畫內不再贅述。

	5.建議建置相關的資料表格。	感謝委員指正，遵照委員指示修正。
	6.台江走讀是否加強以台江的關聯性、特殊性。	感謝委員指正，台江走讀確實是以台江為核心，不過有部分擴及台江守護圈範圍，此一部分符合計畫書的要求。
	7.資料來源建議以原始史料為主，維基百科儘量不使用。	感謝委員指教，遵照委員指示修正。
三、林委員孟欣	1.研究團隊關於台江歷史水道北中南段的分析研究，隨著文資素材逐漸完備，論述考證愈益翔實，相關推廣活動亦有豐碩成果，本期工作成果應予以肯定。	感謝委員肯定。
	2.台江浮復的動態時程，對曾文溪而言，溪排港是否因鹿耳門溪淤塞而掘出，但對哨船港水道、軍工道廠水道而言，浮覆地三郊特權墾拓卻是更長的背景，期間的因果關連是否需要釐清。	感謝委員指正，溪排港是否因鹿耳門溪淤塞而掘出，確實是有意義的推論，不過卻未有史料以供證實。不過目前所知由三郊負責開鑿的水道，基本上都只是疏通原來既有的水道；至於本團隊認為與三郊拓墾權的因果關係，除了延續前輩學者及地方的說法外，主要仍以目前所遺留的墾戶資料為主要依據，亦即官府為了確保拓墾事業可以成功，以保證廠租能順利徵收，因此招佃開墾的對象主要為具有雄厚資本的富戶或商人，且將海埔地交與郊商開發，也具有做為三郊協助清理水道的補償之意。
	3.哨船港水道、軍工道廠水道與溪排港的關連程度，建議參考明治 29 年日本水道部安平泊地圖較清楚	感謝委員指正，遵照委員指示修正。

	二者的連結性。	
	4. 頁 22，盧嘉興，北段竹筏港水道，南段小運河的說法研究團隊的理解為何？這段小運河是否更有文資價值（人工運河？），頁 69 臺南縣管內全圖港仔寮附近。	感謝委員指正，確如委員所稱竹筏港水道南段亦有「小運河」之稱，但也無法就以此代表南段都是由人工開鑿而成，一般竹筏港水道仍多是指示從國賽港延伸至四草湖的水道，不過由釐金局與八角亭都設在南段可知，當時這裡必然是通往四草湖、連接安平及府城的重要渠道，且也可能由於淤塞情況較為嚴重，因此需要投入較多人力進行清理以維持河道暢通。至於文資價值應該是結合歷史背景及現況，因此本團隊認為整條水道應該都具有同樣重要的歷史價值。
	5.那相對而言竹筏港水道是否可以界定為半人工（自然水路+人工挑築）水道。	感謝委員指教，本團隊非常認同此一說法。
	6.研究團隊定義的竹筏港水道從國聖港舊地過四草連接到安平的北、中、南三段的概念是否也會簡化了台江歷史水道的多元面向。	感謝委員指正，將竹筏港水道分為北、中、南三段，主要在於便於區分及呈現其現況的差異，且實際上三區之後也確實出現不同的歷史發展，所以不在於簡化台江歷史水道的多元面向。
四、保育研究課	1.經營管理：北竹筏港段因目前仍可見到河道，較能讓人產生聯想，但南竹筏港段著重連結與安平的對外出口，及府城五條港的連結，地方文化價值的闡述，相關設施多，從吳老師找出來的文獻中已有釐	感謝保育研究課肯定，希望能符合貴單位的要求與期待。

	金局港仔寮分卡、檢查站可能的位置，雖現地不復見，希望團隊對這樣有歷史價值的河道提出對策，以作為本處通盤檢討該史蹟保存區保留來可供應用的方式。	
	2.第二章：建議再增加小結，來處理a.釐金局港仔寮分卡、八角亭、稅關監視所的功能製成簡易表格；b.竹筏港道重要歷史年表（例如大事紀）。	感謝解說保育課指正，將遵照意見進行增補。
	3. 第七章：擇要發布新聞稿的建議，吳老師建議先丟出哪一個新發現出來，我們管理處比較好招架回覆。如果在地有所期待，後續在經營管 理上，就需要思考要有怎樣的應對作為及作法。考古發掘若現地沒有明顯遺跡遺物，是否不要先把該項目寫上，因本處暫無考量考古工作，以及請團隊先行瞭解釐金局港仔寮分卡與八角亭該地段，是否為私人所有。	感謝保育研究課指正，有關發布新聞稿一事將再與貴單位進行討論，目前團隊以為釐金局港仔寮遺址分卡與八角亭位置的再確定，應該是最具有新聞性，不過如謝處長建議，這部分待與四草綠色隧道觀光竹筏業者討論後再議定，或許較為理想。又考古發掘提議部分可以刪除，目前所知遺址部分地段亦屬私人所有或在重要路口，皆不適合進行挖掘。
	4. 根據目前的資料所示，有關這些建物，例如在海邊要蓋一個八角亭或釐金局，有無留下建築形式的紀錄。	感謝保育研究課指正，這部分目前尚未發現相關圖片或文字記載。
	5. 請團隊思考預計將這些研究資料整理成論文，建議可以投稿國家公園學報。	感謝保育研究課指正，將遵照指示辦理。

五、環境維護課	1.第三章的圖片後續加上註解。	感謝環境維護課指正，將遵照指示辦理。
	2.歷史敘述宜再斟酌用字，如臺灣歷史時段、近代的都市規劃（改為荷蘭式的空間格局/型式），以及原住民平埔族的寫法，檢視以避免引用目前會引起爭議的用字。	感謝環境維護課指正，將遵照指示辦理。
六、解說教育課	1.頁 191 有關安順鹽場的部分，建議可加入更早期的臺灣總督府資料。	感謝解說教育課指正，將遵照指示辦理。
	2.頁 193 倒數第 8 行，後段行文未完。頁 193-194 安順鹽分室的介紹，建議以吳建昇老師所參與的《鹽田生態文化村解說展示規劃暨文獻調查及文案撰寫案》成果報告中已有的較為早期的資料為主。	感謝解說教育課指正，將遵照指示辦理。
	3.「安平出張所」一詞容易混淆，建議在該章節中多加釐清。	感謝解說教育課指正，將遵照指示辦理。
	4.頁 153 運鹽碼頭的介紹，前段應是引用現場解說牌，因已有新的歷史資料建議再做修正。有關「所採滷水以鐵管送安平再製鹽工廠作為煎鹽之原料」這句，因再製鹽工廠在 1920 年已由臺鹽株式會社併購擴建為煎熬鹽工廠，建議名稱再作修改。	感謝解說教育課指正，將遵照指示辦理。
七、企劃經	本計畫的調查內容可用在本課正在進行的里海生態旅遊案，因要轉換成跟社區能夠理解的概念並加深在地情感，請團隊規劃出幾處可以解說的	感謝企劃經理課指正，本計畫有規劃導覽解說牌，並將進行實地踏查，希望能符合貴單位的要求與期待。

理課	地點，以利後續我們能夠串連起這些點。	
八、六孔管理站	竹筏港的「港」是水中行舟道之意，與國賽港的「港」為停泊船隻的口岸不同，建議不用再稱呼為竹筏港「水道」。	感謝六孔管理站指正，依據嚴謹的學術用法是不需要加上「水道」二字，不過卻也容易使一般民眾對「竹筏港」造成誤解，此一部分尚待與貴處討論後，再行確定。
九、張副處長登文	1.頁 184 圖中標出的鹽水溪排水線是否為現在的嘉南大圳排水線？	感謝張副處長指正，鹽水溪排水是臺南市區域性排水線，主要匯聚各種廢污水排入，不屬嘉南大圳排水系統。
	2.竹筏港溪位置圖以Google底圖或衛星影像圖，如何利用向量地圖（svg）方式展現，能否於期末時展現。	感謝張副處長指正，遵照指示辦理展現。
	3.頁32圖2-3-4左上角建築物那區是否為本處史蹟保存區。	感謝張副處長指正，該建築為臺電鹿耳變電所，不在史蹟保存區內。
七、謝處長偉松	1.竹筏港水道路線的描述，除繪製圖外，建議補上文字說明水道的區段轉折，以利後續解說應用。	感謝謝處長指教，遵照指示辦理。
	2.從空間的連線來講，竹筏港溪由北至南的水道走向，建議在期末時增加與府城五條港的接連，可豐富這段船運的路線，讓竹筏港歷史更為人所知。	感謝謝處長指教，遵照指示辦理。

（附錄 5）

「台江國家公園歷史水道及其相關設施探查計畫」

委託辦理計畫案

期末審查會議問題及彙覆

委員	委員意見	團隊回復
一、張委員伯宇	1.P22 提及蔡姑娘廟兩側水道分別是竹筏港排水道與溪筏港排水道，分明確，然前謂竹筏港又稱溪筏港，有關溪筏港排水線的詳細說明出現在第四章，為利閱讀，其間差別和關連性建議於此處文中適度說明。	感謝委員指正，遵照委員指示修正。
	2.P26 倒數行 4:「道光 19 年獨立修造南河港」似與行文無涉，建議調整修改。	感謝委員指正，遵照委員指示修正。
	3.1898 年明治版臺灣堡圖中南竹筏港道旁有明顯兩處土堤繞行處，文內亦或可引用以說明鰲金分卡和八角亭的可能位置關係。	感謝委員指正，此兩處土堤確實與鰲金分卡、八角亭有關，將納入文中進行補充，並標示由張伯宇教授所建議補正。
	4.圖 2-3-4 將鰲金局分卡定位於四草大道旁魚塭之中，因疊圖定位不免誤差，故其位置雖不中亦不遠，尚在可接受之範圍。惟，定位時若參照現地地景紋理協助判斷，也許可以獲得更為合理或精確的結果。根據目前塭岸的線性紋理，對比 1898 年臺灣堡圖，圖 2-3-4 中分卡位置或可重新定位於該魚塭北側塭堤與四草大道西側車道交接處，該點除可能更接近於分卡的實際位置外，其場地條件也更有利於日後解說設施的設置。	感謝委員指正，遵照委員指示修正。
	5.八角亭的位置請標示於現代地圖上並置入文中，其位置十分接近四草大眾廟綠色隧道遊程北端水閘處，過去當地人皆誤稱為鰲金局遺址，或因皆是收費站點而混淆。表 2-5-1 內雖有	感謝委員指正，遵照委員指示修正，不過因僅為套圖對照之發現，因此本團隊認為或許以「疑似鰲金局港仔寮分卡遺址」或「疑似八角亭」等較為適合。

	提及推測位置，建議不妨在正文中加以強調或說明其間關係，以利解說資訊的正確傳遞。	
	6.第三章未在文內註寫對應圖表編碼，與他章體例不同，建議統一。	感謝委員指正，遵照委員指示修正。
	7.表 3-2-2 和表 3-2-3 建議重新謄打，其中表 3-2-2 建議思考保留（節錄）必要資訊即可。	感謝委員指正，遵照委員指示修正。
	8.格式、錯別字、誤植之處請依提供做修正。	感謝委員指正，遵照委員指示修正。
二、張委員靜宜	1.肯定團隊蒐羅分析與本案相關的眾多文獻資料，與田野調查的努力。	感謝委員肯定。
	2.內文須再確認及用字精準 (1)P246，鹽水溪、五條港早期是否為不同水域。 (2)P264，安平工業區的說明。 (3)P266，四草派出所應為安順警察官吏派出所。 (4)P252，井亭夜市的說明。 (5)P187 運糖的交通工具及所屬的原料採取區域，有否考量到甘蔗收成時遇到的枯水期。 (6)P313，水利工程完成，何以是種植甘蔗的旱田?	感謝委員指正，相關問題已遵照委員指示在內文進行說明或修正。
三、林委員孟欣	1.本案以歷史水道為研究標的，整體研究成果豐富詳實，應已符合該案目標。	感謝委員肯定。
	2.成果報告截稿前仍須校正確認之處： (1)圖片來源如有較原始的出處，建議用原出處，少用重編的地圖集，對	感謝委員指正，遵照委員指示修正，書內圖片盡量使用原出處，至於由李嘉祥老師所提供圖片皆有取得其授權。

	未來台江處日後的應用會較為便利，例如，P70，1875 年〈臺灣府城並海口圖〉是引用自出版品，應可參照原出處。P247-252 部分照片圖源註記，李嘉祥是否有授權？	
	(2)引文部分 C.E.S《安平區志》用的「臺窩灣」(P255)，目前已較少使用，若是引文的格式，採用標楷體，應可區隔團隊的行文立論與引文差異。	感謝委員指正，遵照委員指示修正。
	(3)P288 有關荷蘭人骨骸塚與海堡遺址，若是文資身分尚未確認，建議用「疑似」有所保留的寫法。	感謝委員指正，遵照委員指示修正。
	(4)註釋格式與重複段落文字，請再次校對刪定。	感謝委員指正，遵照委員指示修正。
四、保育研究課	1.本計畫工作項目如議程說明所述，經業務單位查核受託單位所提送期末報告書，已完成本案合約內容所訂之田野工作與相關文獻整理。對於台江國家公園所在與歷史水道相關之古物、史蹟、歷史景觀等文化資產亦進行進一步探討。大部分已參照前次審查會議委員建議，進行資料增補。	感謝保育研究課肯定，希望能符合貴單位的要求與期待。
	2.契約有 1 則約 2000 字的通俗文章，請團隊以講平易的敘述方式，於成果報告時繳交。	感謝解說保育課指正，將遵照指示進行撰寫及繳交。
	3.P280，重繪竹筏港水道，請說明向量格式(svg 檔)的圖檔是否能應用	感謝保育研究課指正，經委託之專利公司回覆，貴處基礎地理圖資展示應

	於本處基礎地理圖資展示應用系統，該套系統為 shapefile 圖檔，後續應用應要能有利於企劃課作為通盤檢討時之參考。	用系統屬自製系統，SVG 檔是向量圖，故可運用或轉檔於各種系統，此屬後續匯入工程問題。
	4.後續為了落實相關成果展現，規劃解說牌置所設置之地點，並配置相關文字與圖片，作為後續規劃解說牌應用之參考。目前，圖像資料來源已有所註記，後續使用有無版權問題？或哪幾張圖需要申請圖片使用費。	感謝保育研究課指正，需要申請圖片使用費的有「一、安順鹽場內的運鹽碼頭遺址與運鹽港道」、「二、疑似釐金局港仔寮分卡遺址（稅關監視所遺址、八角亭遺址）」、「四、由明治製糖規劃興建的棋盤式排水系統－土城仔圳水道」等三處解說牌之圖檔，至於其他圖檔都無需再行申請。
五、環境維護課	第三章出現許多重複文字及段落，再請全文檢視。	感謝環境維護課指正，將遵照指示辦理。
六、解說教育課	1. 解說牌誌設立須考量到土地權屬問題，建議可以先以摺頁方式介紹。	感謝解說教育課指正，如有設置問題亦可如貴課建議進行辦理。
	2. 走讀路徑的規劃應朝生態旅遊及環境教育之目的，有別一般大眾走馬看花的遊程，若能形成可推行的路徑遊程，須老師後續來協助訓練課程。	感謝解說教育課指正，本人非常期待分享研究成果，後續可以與貴課討論訓練課程內容。
七、企劃經理課	1.竹筏港溪的最新調查資料，是否可提供正確性較足的內容給相關的竹筏業者做為參考。	感謝企劃經營課指正，目前確定將本研究有關竹筏港研究成果部分，整理成計畫所規定 2000 字通俗文章，並以此與竹筏業者參考，亦期望藉此共商後續課程或解說修正事宜。
	2.目前於本田路上的南段竹筏港溪，雖現況已看不到明顯水體，若作為史	感謝企劃經營課指正，建議可參考國內外操作不復見文化資產遺址之呈

	蹟保存區持續經營管理時，有哪些具體作為可彰顯其文史保育的價值。	現方式，例如臺南府城部分已遭拆除之城牆及城門，就是在柏油路面的相關位置上，鋪設紅磚以呈現原有城牆位置，並在適當位置設置解說牌。
	3.運鹽水道若要從生態保護區的嚴格規範管制，若要變更為史蹟保存區的必要反制說帖，因這條水道極具文史價值，可做為日後的導覽遊程，如何採最低限度方式進行觀光導覽、展示、解說，以及可以遵循哪些原則來操作會較為可行。	感謝企劃經營課指正，本團隊認為生態保育與史蹟保存並非零和競爭，首先可評估在對生態影響最少的時間點，進行鹽水港道史蹟導覽活動，例如在非冬候鳥停留期間；又對參與鹽水港道史蹟導覽活動的民眾，建議須經過一定的訓練及規範，也符合生態教育的積極意義；同時可採取有限的次數，使所有參與民眾更珍惜參與機會，且能藉由參與以宣揚本處對生態保育的重視。
	4.本處成立前，南段竹筏港溪已存在水道外緣的占用戶承租問題，然因在史蹟保存區內，無法開放這些民眾來承租，而長時間原居在此的住戶，又如何保障其住戶權利，是否可給予相關的論述建議。	感謝企劃經營課指正，本團隊認為竹筏港水道有相當重要的歷史價值，因此在其周圍進行開發應該有所限制及迴避，依據《文資法》第 34 條所規定：「營建工程或其他開發行為，不得破壞古蹟、歷史建築、紀念建築及聚落建築群之完整，亦不得遮蓋其外貌或阻塞其觀覽之通道。」又參照國家公園法所規定之史蹟保存區，亦有文資法所規範的意涵，因此建議貴處在史蹟保存區的開發上仍應該要有所限制與堅持。
八、六	P88 曾文溪治水竣工紀念碑上的文字為近代所設，可否找到最早期日治時	感謝六孔管理站指正，在「曾文溪治水工事竣工記念碑」位於曾文溪北岸

孔管理站	代的圖片？	西港區段(南海埔、西港大橋旁)，據團隊至記念碑現場考查，推測錐狀碑體為原有文字，不過碑體下方基座處的方形石碑，其碑上文字已遭刨除，依據日治時期其他治水竣工紀念碑之方形石碑文字，應為興建與竣工日期、治水總經費等資料，而目前本團隊尚未發現該碑在日治時期的圖片。
九、張副處長登文	第六章第二節台江走讀路徑規劃一節，檢視圖上所示時間與內文時間均不一致，並請修正圖片配置缺漏或重複處。	感謝張副處長指正，有關圖上所示時間與內文時間不一致之情況，主要是景點的起訖位置不同，此一部分已經重新修正，並增補相關內容。
十、謝處長偉松	1.本案成果豐碩有利於後續進行展示，在適當位置立解說牌誌亦是一種，再請解說課與保育課一同評估用何種方式來呈現，亦可先擇部分內容製作摺頁、解說手冊來讓民眾瞭解，後續保育課再視情況出版相關　專書。	感謝謝處長勉勵，後續將與解說課與保育課一同討論研究成果之呈現方式，希望能藉此讓民眾對台江國家公園所在相關歷史水道有更多瞭解。
	2.人文導覽的路徑由保育課與解說課一同合作，依受託單位所規劃出的建議路線，試辦 2 條可操作的路線來推廣。	感謝謝處長指正，後續將與保育課針對解說志工進行實際水道觀光路線導覽。