

本文章已註冊DOI數位物件識別碼

▶ 臺灣東部的區域差異—從國家治理與糖業經營的觀點 (1895-1945)

The Areal Differentiation in East Taiwan-From the Viewpoint of Japanese Government Policy and Operating of Sugar industry (1895-1945)

doi:10.29972/BGSC.201112.0004

中國地理學會會刊, (47), 2011

Bulletin of the Geographical Society of China, (47), 2011

作者/Author：吳育臻(Yu-Chen Wu)

頁數/Page：65-82

出版日期/Publication Date：2011/12

引用本篇文獻時，請提供DOI資訊，並透過DOI永久網址取得最正確的書目資訊。

To cite this Article, please include the DOI name in your reference data.

請使用本篇文獻DOI永久網址進行連結:

To link to this Article:

<http://dx.doi.org/10.29972/BGSC.201112.0004>



DOI Enhanced

DOI是數位物件識別碼 (Digital Object Identifier, DOI) 的簡稱，是這篇文章在網路上的唯一識別碼，用於永久連結及引用該篇文章。

若想得知更多DOI使用資訊，

請參考 <http://doi.airiti.com>

For more information,

Please see: <http://doi.airiti.com>

請往下捲動至下一頁，開始閱讀本篇文獻

PLEASE SCROLL DOWN FOR ARTICLE



臺灣東部的區域差異-從國家 治理與糖業經營的觀點 (1895-1945)*

The Areal Differentiation in east Taiwan—from the viewpoint of Japanese government policy and operating of sugar industry (1895-1945)

吳育臻 Yu-Chen Wu**

Abstract

The east of Taiwan has presented the obvious differences between the south-Taitung and the north-Hualien. Since Qing Dynasty, Taitung area always had the position of administrative center in east of Taiwan. But during the Japanese period, Hualien area became the more development. Why did it happened?

This text attempts to explain the situation from the viewpoint of Japanese government policy and operating of sugar industry. The colonial administration attempted to construct a new world for Japanese settlers in east of Taiwan. It's main means were that supported enterprises to develop the untitled acre.

The Yan-Shuei-Gang sugar Company sited in Hualien area. It's operation were very successful. So the Hualien area had more developed. The Taitung sugar Company sited in Taitung area. It's operation came to grief. So the Taitung area were underdeveloped.

Keywords : areal differentiation, the east Taiwan, sugar industry, Japanese immigrant village

* 本文曾於民國96年10月29日在臺灣師大地理系所主辦的「第十一屆臺灣地理國際學術研討會--西太平洋區域與海洋文化」中宣讀。民國97年以此內容在花蓮師院 (今東華大學臺灣文化學系) 演講，曾承潘繼道教授提供意見；今承兩位匿名審查人提供寶貴且精闢的意見，使本論文得以更臻完善，在此一併致謝。

** 國立高雄師範大學地理學系副教授

Associate Professor, Department of Geography, National Kaohsiung Normal University.

摘要

臺灣東部無論是自然環境或人文發展都迥異於臺灣西部，而即使在大部分相似的自然人文背景下，臺灣東部仍然呈現了明顯的南北差異。自清代以來一直是東部行政中心的臺東地區，到了日治中期後，發展卻遠不如花蓮地區，其關鍵何在？本文試圖從國家政策的運作與糖業經營的觀點予以解釋。

臺灣總督府在基地論的影響下，欲建設東部為日人的新生活天地，而其施行的主要手段，則是在總督府政策配合與支持下，藉由日本資本家的產業投資與經營以帶動開發。拉開南北發展差距的契機在於賀田組的事業選址，其選址的條件為交通較方便、土地肥沃、較無風害。之後總督府即在賀田組的事業基礎上展開配合與支持的政策，包括移民事業、交通建設、理蕃等都以花蓮港廳較為優先；產業經營上，在花蓮港廳具有最大影響力且圈佔大片土地的是鹽水港製糖株式會社，而在臺東廳最有力的企業則是臺東製糖株式會社，臺灣總督府一方面扶持支持這兩大企業的發展，一方面也藉由這兩大企業的經營帶動地方的開發。結果是，鹽糖株式會社克服自然和人文環境的障礙，不但糖業經營成效良好，也有效帶動了花蓮港廳的發展，而東糖株式會社雖圈佔大批土地卻在糖業經營上成效不彰，以致臺東廳的發展不如預期。

臺灣總督府的策略和手法，使得日治時代東部的發展主要決定於私人企業之手，以賀田組事業的選址為契機，加上鹽糖和東糖的經營成敗為作用力，終至使得臺灣東部呈現了明顯的南北區域差異。

關鍵字：區域差異、基地論、賀田組、鹽糖株式會社、東糖株式會社

前言

臺灣東部無論是自然環境或人文發展都迥異於臺灣西部，而即使在大部分相似的自然人文背景下，臺灣東部仍然呈現了明顯的南北差異。自清代以來一直是東部行政中心的臺東地區，到了日治中期後，發展卻遠不如花蓮地區，其關鍵何在？本文試圖從國家政策的運作與糖業經營的觀點予以解釋。

清代時臺灣東部由於中央山脈「叢

山峻嶺、穿越維艱」，故陸上交通困難；而東部斷層海岸「斷崖逼岸、封鎖往來」，且「有海無港、海運困難」；加上地多原住民，當時「原民馘首、行旅裹足」，以及清政府的「劃界封山、嚴禁逾越」政策，致使臺灣東部成為有別於西部的另一個孤立世界。其中「劃界封山」政策，清政府棄東部於界外，並未設官經理，直到光緒元年（1875），沈葆楨主張開山撫番並解除封山禁令後

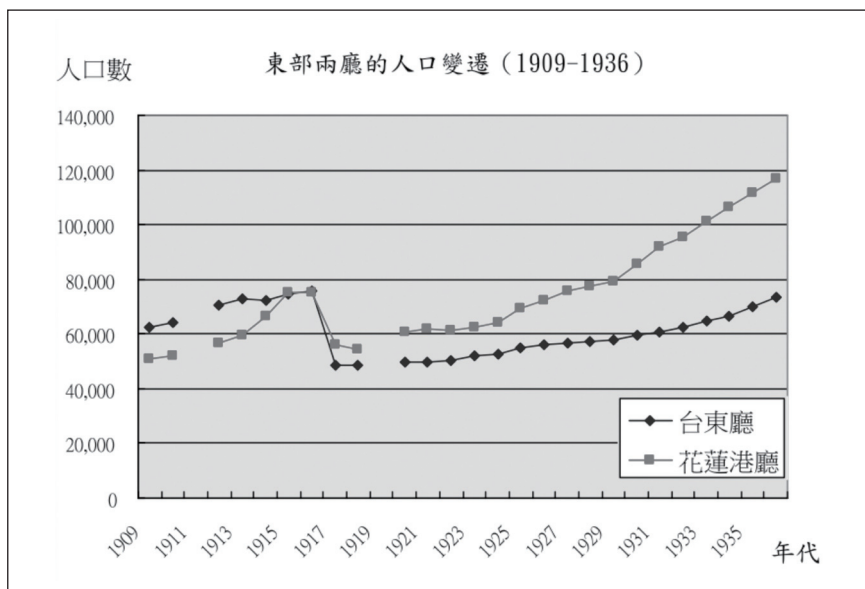
(施添福，2000：2-5)，臺灣東部才正式納入清版圖。

光緒元年10月清政府設「卑南廳」管轄整個東部的民番事宜，是後山設治之嚆矢。光緒13年(1887)臺灣設省，「卑南廳」改設為「臺東直隸州」，州治設於卑南(今臺東市)，直到乙未年(1895)臺灣割日為止(林玉茹，1999：16-18)。在清政府設官經營的20年間，整個東部的政治中心主要在今臺東市。

日治初期臺灣行政區劃變革頻繁，明治28年(1895)後臺東直隸州或改為臺東支廳或臺東出張所，但都歸臺南縣(民政支部)管轄，直到明治30年(1897)調整行政區劃時，臺東支廳才脫離臺南縣(民政支部)升格為臺東廳，廳下設卑南、水尾(今瑞穗)、奇萊(今花蓮)三個辨務署，之後行政區劃雖迭有變革，但今臺東市仍然一直為整個東部的政治中心，直到明治

42年止(1909)。明治42年10月，在佐久間左馬太總督的主張下，全臺灣由二十廳縮編為十二廳，但東部卻由一廳增為兩廳，即臺東廳(範圍相當於今臺東縣)和花蓮港廳(範圍相當於今花蓮縣)(林玉茹，1999：25-28)，這一年，花蓮正式脫離臺東的管轄，脫離從清末以來長達34年的附屬地位，正式在東部和臺東分列為北南兩大中心。

明治42年(1909)分治那年，臺東廳的人口數為62,470人，花蓮港廳則為50,741人，在其後的兩三年中，臺東廳挾其多年行政中心的優勢，人口數一直比花蓮港廳多1萬人以上，然而到大正3年時(1914)，臺東廳人口為72,304人，花蓮港廳為66,287人，兩者差距突然縮小為6,000人左右，隔年花蓮港廳人口數首次超過臺東廳，並且從此一路增加，並逐漸拉大和臺東廳的差距(圖1)，大正3、4年間是否



資料來源：《臺灣總督府統計書》各年期。※ 圖中空缺處係缺乏資料

圖1 東部兩廳的人口變遷 (1909-1936)

發生了什麼事，成為兩廳人口數逆轉的契機？這個事件的背後又隱含了什麼意義？

仔細翻閱史料，花蓮港廳在大正3年(1914)那年的大事有：佐久間總督討伐太魯閣蕃(緒方武歲，1938：95)、設立第三個官營移民村—林田村(農業移民，1936：3)，以及鹽水港製糖株式會社合併原臺東拓殖製糖株式會社、並新設壓榨能力500噸的新式製糖工場於花蓮港廳壽村(佐藤吉治郎，1926：33-35)。這三件大事彼此間的關係是什麼？大規模新式製糖工場的設立會對花蓮港廳帶來什麼影響？這是本文要論述的重點之一。

在國內地理學的區域研究中，有不少學者對臺灣東部有所著墨，有對整個東部的論述者，如陳正祥(1954)、施添福(1994、1998、2003)，也有分別對花蓮地區的研究，如張家菁(1993)、施雅軒(1995)；或對玉里一帶的研究，如林聖欽(1995)；或對臺東地區的研究，如鄭全玄(1995)。其中對於花東地位的逆轉，施雅軒文中曾提及：

最早的東臺灣行政中樞—臺東街，並非是臺東鐵道的興築起點，反而在另一端的花蓮港街，在明治42年成立鐵道部的花蓮港出張所，正式成為整個鐵道部運作的指揮中心，也開始確立花蓮港街在東臺灣的重要性。…加上鐵道以先行完成者先通車，使得花東縱谷平原上的聚落，與花蓮港街的易達性逐漸提高，對外的資源紛紛先集中於花蓮港街再向外四散，如此的交通要點，使得花蓮港街的政經地位於東臺灣逐漸上昇，最後終於超越了卑南(臺東)街。(施雅軒，1995：70、72)

臺東鐵道以花蓮港街做為興築的起點，或許正如施雅軒所言，是花蓮港街發

展超越臺東街的主要原因，然而問題的關鍵在於，臺灣總督府為何決定以花蓮港街作為興築的起點？而非以向來的行政中心—卑南街為起點？特別是設立花蓮港鐵道部出張所時(明治42年9月1日)，花蓮港廳尚未從臺東廳分立出來(明治42年10月23日)。臺灣總督府背後的考慮因素可能是什麼？這是本文要論述的重點之二。

研究臺灣糖業的文獻相當多，大多以臺灣西部的糖業經營為論述的對象，而概括的認為日本人在臺灣的糖業經營就是資本主義的展現，日本資本家是資方，臺灣農民成為被剝削的對象，資本家並因此而獲得龐大的利潤與利益。之所以呈現如此的研究趨勢，是因為大部分的學者忽略了臺灣的區域差異，或者沒有仔細觀察過東部臺灣經營糖業的過程，如果我們仔細觀察，會發現這樣的觀點顯然無法涵蓋臺灣東部糖業經營的全部面貌。

糖業是日治時代臺灣東部最大規模的產業活動，花蓮港廳和臺東廳各有一個製糖會社經營糖業，其經營的源由基本上並非全然是資本主義的，而是以開發東部做為企業經營的使命，並附帶些許資本主義的特質。我們可由以下引文清楚證實這種非全然資本主義的特質：

「由來花蓮港廳下，海岸缺乏碇泊的便利，山地有兇蠻的暴威…花蓮溪原野茅草深鎖，開發此地是難中之難，到底不是尋常資本家所擅長的…東部糖業的開發就是東部的文化開發…東部二工場對東部臺灣的開發著有貢獻。」(佐藤吉治郎，1926：36)

「臺東製糖株式會社—為東部開發的使命而出世」、「臺灣改隸的意義之一為開發富源與招來內地移民，為呼應總督府

的使命，男爵安場末喜等發起設立臺東製糖株式會社…」(佐藤吉治郎，1926：188)

由上述引文，我們可以發現鹽水港製糖株式會社的壽、大和工場以及臺東製糖株式會社的經營，很大的成分在於“開發東部的使命”。事實上，東部製糖業的氣候、勞力、運輸條件都不如西部，所以若就資本主義的觀點來看，東部的製糖業經營顯然是不合算的(吳育臻，2008：381-383)。此外，我們從單位面積生產量來看(圖2)，也很容易明白東部的糖業經營條件不佳，並不是想像中那麼的“有利可圖”。因此，這種非全然資本主義特質的糖業經營，和臺灣總督府的政策搭配，是日治時代臺灣東部開發的基本態勢，而臺灣總督府的政策方針就是，欲建設臺灣

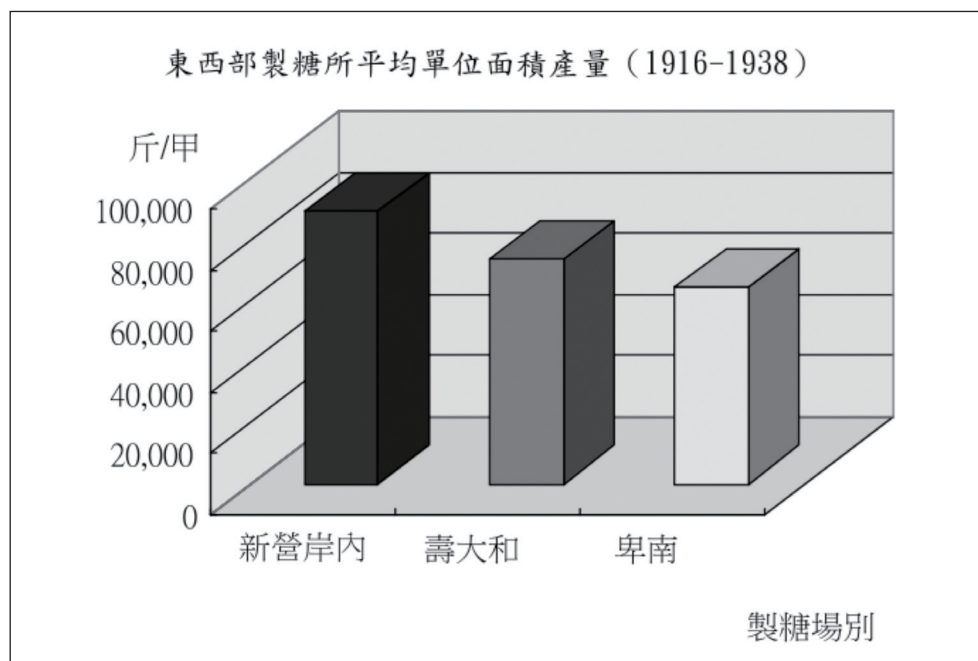
東部為日人生活新天地的基地論。

據此，本研究預設的假說是：

1. 臺灣總督府在基地論的影響下，欲建設東部為日人的新生活天地。
2. 其施行的主要手段，則是藉由製糖會社的產業投資與經營以帶動開發。

「臺灣總督府在基地論的影響下，欲建設東部為日人的新生活天地。」此一命題，在施添福的〈日本殖民主義下的東部臺灣：第二臺灣的論述〉一文中，已有詳細的引證和說明。本研究欲指出的是，在臺灣總督府的這個政策背景下，是以什麼方法操縱實施其政策？因此，在上述兩項假說下，本文的研究目的為：

1. 釐清總督府在基地論下如何在政策和建設上支持企業的經營。
2. 究明賀田組的事業經營和移民村設置



資料來源：《臺灣糖業統計》各年期。

圖2 鹽糖東西部製糖所耕地平均單位面積產量比較 (1919-1938)

對花東發展的影響。

3. 分析花東兩地的糖業經營成敗對兩地區域發展的影響。

基地論下的政策配合與支持措施

當日本領有臺灣這塊殖民地時，首要之務即是定位日本和臺灣的關係，並且在此理念下展開拓地與殖民。雖然統治臺灣五十年期間，隨著世界局勢、內部發展，以及殖民地與母國的關係等而有若干執行政策的調整(施添福，2003：5)，但最初的治理理念懸而為往後指引政策的標的，並且影響臺灣日後的發展，特別是東部臺灣。這最初理念的提出者即是第一任民政局長一水野遵。

(一) 基地論與南進論

明治28年5月28日(1895)樺山總督自三貂角和澳底間登陸臺灣(緒方武歲，1938：13)，該年9月18日民政局長水野遵即帶著各項施政綱要、將來改進意見、並將各部門主管的報告書合編成「臺灣行政一斑」向樺山總督作施政報告，其中第六項『殖產(農林)』下的第一點即是，

內地人之移住：

臺灣土地肥沃、物產豐富、…遺利尚多，尤其東部蕃地為然。對於蕃民之撫育、林野放領、礦山劃借等等，擬定辦法，移住內地人，以興未開之利，此為經營臺灣之急務，移住內地人之謀，不但為開發蕃地利源之重要性，…宜以有力者出而投資經營企業，故山林之放領、礦山之借區，不能太過於狹小…(陳錦榮譯，1978：143)。

上述引文雖是水野遵的理念和建議，但顯然被樺山總督，以及後來的總督所認同和重視，並且成為日後指引治臺政

策的標的。其中最值得注意的幾項有：以東部蕃地為主要目標、移住內地人到東部、以有力者投資經營企業為方法；土地不能過於狹小。

繼水野遵之後，在明治41年(1908)到東部臺灣進行調查的通信局長鹿子木小五郎，修正了水野遵積極的文化接觸態度，進而提出正式的「基地論」。

鹿子木小五郎在該年1月10日從臺北出發，11日從花蓮港上岸，接著走訪吳全城(位今壽豐鄉)、馬太鞍(位今光復鄉)、水尾(瑞穗)，再從水尾經舟下秀姑巒溪到大港口，沿海岸進入卑南(今臺東市)，再從卑南到璞石閣(玉里)、迪佳(位今玉里鎮三民)，29日從卑南搭船回臺北。經過20天的視察後，他在呈給佐久間總督的「視察復命書」中，力陳對東臺灣的建設方針(鹿子木小五郎，1912：3)，在移民方面，他認為東臺灣地廣人稀，勢必要有外來人口的移住，而從瘡疾的抵抗力、蕃害的耐受性和所需經費來分析，事業家會認為移殖本島人較有利，但若站在國家百年長計的大局著想，則勢必要移殖內地人(鹿子木小五郎，1912：17-19)。他又說在歷史經驗中，外族常被漢人所同化，例如元朝和清朝乃係北方夷狄起而併吞中國，卻反而被其征服者所同化，而忘卻了自己的語言，為恐大和民族重蹈覆轍，所以必須在臺灣建立一個內地人自守自保的基地，這個基地的最佳位置就是東部臺灣(施添福：2003：5-6)。

之後總督府官員東鄉實更將基地論結合南進論，認為在臺灣移殖內地農民，進行熱帶移民的實驗和研究，對決定帝國將來殖民政策，具有重大關係(施添福：2003：5-9)。

無論是水野遵的理念或鹿子木小五郎、東鄉實的看法，都得到臺灣總督及日本官員、民間有識之士的認同，而逐漸在東部實踐出來。

(二) 政策和建設上的配合與支持

要將東部臺灣建設為日本內地人的基地，必須在此地發展產業以資生活，要發展產業必須創造有利的投資環境，包括理蕃、建設交通、釐清地權，而首要之務則是將土地轉移到日本企業家或內地人手中，實踐基地論的具體措施遂一項項成為形塑東部臺灣特性的政策施為。

1. 土地的收奪與放領

臺灣總督府收奪土地的方法就是依法將土地收歸國有(官有)，然後再依法將土地放領給資本家以鼓勵投資興業。於是以驚人的效率在領台當年內即透過「官有林野及樟腦製造業取締規則」收奪了大量土地。在東部，由於本是原住民的生活空間，而且人口稀少，故仍剩餘大片集團荒

地，這些集團荒地透過這個法令轉為官有，再透過「臺灣官有森林原野及產物特別處分令」、「臺灣官有森林原野豫約賣渡規則」和「臺灣官有森林原野貸渡規則」轉入資本家之手(表1)。

在此階段，明治32年(1899)一位來自日本愛媛縣的賀田金三郎，即依據上述法條向總督府提出開發臺東廳管內卑南及其他三個地區的申請書，並於同年11月獲得許可，賀田所申請的荒野高達當時臺灣東部可墾而未墾荒野總面積的二分之一以上，成功期限長達15年。可說臺灣東部的盛衰從此繫於賀田組事業的盛衰(鹿子木小五郎，直接引自施添福，1995：11)。

此外，為了取得條件更優，更適合內地人生活的土地，自明治42年4月(1909)起，總督府的技術官僚接續前去東部作調查，最後選出15個大集團地，面積共27,538甲的土地預定做為移民適地。接著在明治43年10月(1910)，根據律令第

表1 臺灣總督府創造並鼓勵經營官有地的法令依據

公布日期	文號	法令名稱	重點內容
明治28年10月31日 (1895)	日令第26號	官有林野及樟腦製造業取締規則	無上手證據，及山林原野之地契，算為官地
明治29年9月23日 (1896)	敕令第311號	臺灣官有森林原野及產物特別處分令	臺灣總督對於人民申請官有林野作為開墾、畜牧或植林時，可不必經過標售程序，逕行締結隨意契約。
明治29年10月(1896)	府令第45號	臺灣官有森林原野豫約賣渡規則	讓內地農民和資本家能夠以非常優惠的條件和低廉的代價，長期壟斷大片森林原野。
明治29年10月(1896)	府令第47號	臺灣官有森林原野貸渡規則	
明治35年6月14日 (1902)	律令第5號	臺灣糖業獎勵規則	凡從事甘蔗栽培者，申請開墾官有原野為蔗園時，可無償租用，事業成功後，還可無償讓與土地所有權。
明治40年2月28日 (1907)	律令第2號	臺灣樟樹造林獎勵規則	凡從事樟樹造林者，可無償租用官有原野，成功後並可無償讓與土地所有權。

資料來源：施添福，1995：4-9。

7號「臺灣林野調查規則」，開始在東部進行土地實地調查，以釐清土地的官民有和確定業主權，將之前調查選出的15個大集團地，剔除6個私人企業所有(賀田組)，定出9個集團地作為移民適地，面積為13,875甲(施添福，2003：14-15)。

在這一連串的操作下，東部臺灣的大片集團地不是落入資本家之手—賀田組，就是輾轉而為基地論的基礎—移民適地，這兩種情況都對日後的東臺灣發展影響重大。

2. 五年理蕃

明治39年8月(1906)賀田組擴大採腦區域至「太魯閣蕃」領域內，引發了被侵略者的誓死反抗，稱為「太魯閣蕃害事件」。隔年1月佐久間總督決定實施「五年理蕃事業」(藤井志津枝，1997：206、212)，以1,540萬圓的預算，自明治43年(1910)開始分5年完成，以保護蕃地開發事業，其理蕃方針為「蕃地之經營，致主力於製腦、造林、採礦等利源較多之北蕃，而南蕃徐圖撫育。」(溫吉，1957：748、760)亦即花蓮港廳的理蕃事業將優先於臺東廳。

明治44年1月(1911)花蓮港鐵路興工，需要防遏蕃害，總督府決定自鯉魚尾(今壽豐鄉)至清水街之間新設隘勇線，於3月完工(溫吉，1957：773-774)。明治43年底花蓮港廳和臺東廳開始林野調查，總督府因之配合在隔年3月進行沒收阿美族的槍枝，此次共沒收了3,607枝槍，在沒受到強力反抗的情形下解除了東部原住民的武裝，並順利進行林野調查事業(藤井志津枝，1997：264)。此外，太魯閣蕃之於總督府猶如芒刺在背，故佐久間總督以討伐太魯閣蕃為五年理蕃事業中之最

大者，預定作為最後行動，大正3年5月(1914)任命民政長官內田嘉吉為警察隊總指揮(溫吉，1957：783、794)，以總人數11,479名軍警人員，展開歷時兩個多月的掃蕩行動，徹底鎮壓了太魯閣蕃(藤井志津枝，1997：266)。

這之後，東部的原住民族不僅不再成為東部開發的障害，反而隨著警察力量的滲透和操縱，逐漸轉變成開發東部的重要勞力來源(施添福，1995：15)。

3. 修築臺東鐵道

臺灣總督府想借用有力的企業家開發臺灣東部，當然必須能夠創造吸引投資的條件，在當時的東部，最妨害產業發展的障礙，莫過於交通不便，不方便的交通主要包括內部間彼此的聯絡困難，以及和外部的交通困難，內部彼此聯絡的重大交通建設就是臺東鐵道，而和外部聯絡的交通建設就是花蓮港築港。

臺東鐵道的前身是東部輕便鐵道，而東部輕便鐵道的最初修築則是出自賀田組之手。在輕便鐵道之前，東部的交通狀況是貨物以牛車搬運，人以原住民抬轎往來，從花蓮港到卑南(臺東市)間費時4-5日(臺灣時報，1911：46)。

賀田組在吳全城原野除了開墾荒地外，發展的產業主要是製糖業，製糖業要從原料區運送甘蔗到工場，製成的成品要販售到日本內地或臺灣西部，這兩方面的交通對其發展都很重要，因此他申請鋪設從花蓮港到璞石閣(玉里)間21里(約82.5公里)輕便鐵道的許可，在明治41年(1908)先完成了花蓮港到吳全城間8哩(約12.9公里)的部分(鹿子木小五郎，1912：134)。後來鐵道部接手，先修補賀田組寬1呎9吋(0.53公尺)的輕鐵，接著分頭由

花蓮港往南，卑南往北修築，全長120哩（約193公里）的輕便鐵道於明治44年4月15日（1911）全線開通（臺灣時報，1911：46-47）。

這個輕便鐵道是臺東鐵道鋪設前的應急設施，事實上在佐久間總督於明治40年初長達一個多月的東部巡視後，即決定必須鋪設臺東鐵道（鹿子木小五郎，1912：4），經議會同意後，明治42年（1909）以總經費425萬圓開辦臺東鐵道第一期工程九年繼續事業，於同年在花蓮港設立出張所，並著手全線的測量，明治43年2月正式開工，同年12月花蓮港至鯉魚尾段通車，明治45年至鳳林段通車，大正6年5月（1917）完成花蓮港至璞石閣全長約87公里、軌距寬0.76公尺的工程並通車。大正10年（1921）後修築路線始進入臺東廳範圍，玉里至里壠間於大正15年1月（1926）完工通車，銜接大正11年向臺東製糖收購的臺東到里壠的鐵道，前後歷時16年（施添福，1995：17），終於全線完工通車。

臺東鐵道自花蓮港開築，而不從臺東開築，結果導致花蓮港廳的發展程度超越臺東廳（片山三郎，1926：11；施雅軒，1995：70）。那麼何以臺東鐵道自花蓮港開築呢？雖然史料上找不到直接答案，但可以想見的是，和賀田組的開發東臺灣有關。明治42年時東糖的前身野田製糖都還沒設立，而賀田組在臺東廳內的事業只是粗放的畜牧而已，換句話說，這時候的臺東廳內並沒有大的投資案，反過來看花蓮港廳，賀田組事業的重心在此，且先前就已有輕便鐵路的修築，官營移民村也選定在花蓮港廳內先辦，兩相對照下，臺東鐵道當然要從花蓮港開築，因為此時

已可看出日本內地人的發展重心係在花蓮港廳，而臺東鐵道的修築最大的受益者想當然爾是接續賀田組事業的鹽水港製糖株式會社。臺灣總督府的投資配合內地資本家的產業開發，基地論的理念正一步步被實踐。

賀田組事業和移民村的設置

在基地論下，總督府希望將東部臺灣建設為日本內地人生活的新天地，但何以花蓮港廳的發展會超越臺東廳呢？賀田組的事業選址似乎扮演了關鍵的角色。

（一）賀田組的事業

賀田金三郎在明治32年（1899）底獲得申請許可後，隔年經過走訪調查評估後，最先選定吳全城、馬黎馬憩（今鳳林鎮）和拔子庄（今瑞穗鄉富源村）三個原野著手開墾，原因是這三處原野交通較方便、土地肥沃，所需求的人工防風護岸較少等優點（臺灣時報，1901）。到明治36年（1903）時，吳全城農場墾成250町步（約248公頃），計畫專主栽培甘蔗，創立製糖事業。農場人員有內地人50人、本島人50人、原住民150人（臺灣時報，1903）。到明治42年（1909）時，10年後，共只墾成364町步（約361公頃），放牧牛羊共875頭，開墾事業似乎不如預期樂觀。除了東部常遭颱風侵襲外，長期勞力不足、資金不夠充裕是主要原因，這種情況並未達到總督府當初的期望，賀田組之後於明治43年（1910）將事業讓渡給荒井泰治所創立的臺東拓殖合資會社（施添福，1995：13-14）。

賀田組開發吳全城農場時，也曾於明治39年5月（1906）招募內地農民從事開墾，募集了福島縣人30戶，愛媛縣人50

戶，福山人11戶，然而由於瘧疾肆虐，一年內死亡人數34人，加以開墾條件不佳，致返回日本內地的有150人（鹿子木小五郎，1912：131）。到賀田組讓渡事業的明治43年（1910）時，賀田庄的人口總共才221人（現住人口，1911：132），私營的移民事業顯然並不成功。

（二）移民村的設置

由於私營移民事業並不容易經營，而移住內地人來臺灣是勢在必行的，臺灣總督府痛感必須以國家的力量來從事移民事業，於是在明治42年（1909）開始著手官營移民事業。

第一個官營移民村—吉野村的地點選擇在花蓮港廳原南勢阿美族的七腳川社故地（圖3），先從建設移民村家屋做起，並設移民事務委員會、移民課、移民指導所等機關，從明治43年起接續共興辦了三個官營移民村，之後由於財政困難等因素，到大正6年（1917）中止官營移民事業（農業移民：1936：2-4）。

臺灣總督府為了建設花蓮港廳下三個官營移民村（表2），總共花費約241萬圓的龐大經費，卻只募集了3,000多人，墾成約2,330甲的土地，平均每甲的開墾費用高達1,034圓，當時臺東廳上等水田平均一甲的價格只要491圓（施添福，2003：16-17）。臺灣總督府如此耗費不合算的財力、人力、物力，為的就是要實現基地論的理念。

官營移民村的設施完備，有公醫和瘧疾防遏事務所、尋常高等小學校、神社等，可說是內地人新生活世界的縮影，所以臺灣東部得到高層相當的重視，常常有中央級的官員到此視察巡訪（表3），而這些官員到東部必定拜訪這三處官營移民村，並到吉野村的神社參拜。例如大正5年（1916）時，下村民政長官一抵達花蓮港，即到吉野村巡視；大正14年（1925）時，後藤總務長官於9月30日抵花蓮港，隨即到吉野村、研海方面拜訪，隔天即拜訪林田村、玉里村，待往南訪視鹿野村、



資料來源：直接引自大日本帝國陸地測量部（2007複製本），《日治時期五萬分一臺灣地形圖新解》，上河文化股份有限公司。

圖3 規劃整齊的官營移民村--吉野村

表2 花蓮港廳官營移民村概況 (1916)

村別	設立年代	戶數	人口數	開墾面積(甲)
吉野村	明治43年(1910)	327	1,498	888.7
豐田村	大正2年(1913)	167	863	610.6
林田村	大正3年(1914)	158	720	541.3
合計		652	3,081	2,040.6

註：上表統計數字以大正5年為準

資料來源：官營移民，1919：128、220、296。

表3 日治時代中央級官員對臺灣東部的巡訪

職稱	官員姓名	巡訪東部日期	備註
總督府技師	田代安定	明治29年(1896)8月20日-12月12日	東部調查
總督府技師	八戶道雄	明治32年(1899)3月2日-9日	森林調查
臺灣總督	佐久間左馬太	明治40年(1907)1月31日-3月3日	地方巡視
民政長官	祝辰巳	明治40年7月4日-11日	臺東視察
民政長官	內田嘉吉	明治44年(1911)6月	東部視察
民政長官	下村宏	大正5年(1916)9月6日-15日	東部視察
總務長官	後藤文夫	大正14年9月30日-10月6日	東部視察
臺灣總督	伊澤多喜男	大正15年(1926)3月27日	主持東部鐵道開通式
臺灣總督	上山滿之進	昭和2年(1927)4月1日-9日	東部視察
臺灣總督	川村竹治	昭和3年10月7日-13日	東部視察
臺灣總督	石塚英藏	昭和4年9月29日-10月6日	東部視察
總務長官	人見次郎	昭和4年12月10日-16日	東部視察

資料來源：1.《臺灣時報》各年期。

2. 緒方武藏，1938。

旭村等後，歸途再到花蓮港拜訪豐田村(臺灣時報各年期)。分佈在東部的大小內地人移民村，特別是官營移民村，都是中央級官員訪查東部必到的目的地之一。

鹽糖和東糖的經營成果

在臺灣總督府開發東部的號召下，在北邊的花蓮港廳和南部的臺東廳，各

扶植了一個大會社，而且都是製糖會社，即花蓮港廳的鹽水港製糖株式會社，以及臺東廳的臺東製糖株式會社，這兩個會社的經營成效左右了東部南北兩區的發展程度。

(一) 花蓮港廳的鹽糖

賀田組的製糖事業，係設立於明治38年(1905)的吳全城新式工場，資本金

20萬圓，壓榨能力為60噸（糖業統計，1916）。明治43年（1910）時，由臺東拓殖合資會社承繼賀田組的事業，臺東拓殖合資會社是荒井泰治、楨哲、原脩次郎等人，最先以開拓花蓮港附近為使命而合資組織的事業，大正元年8月（1912）變更組織，以荒井泰治為社長，改為資本金750萬圓的臺東拓殖製糖株式會社（佐藤吉治郎，1926：35），而原吳全城工場不知何故，到大正元年停止作業。

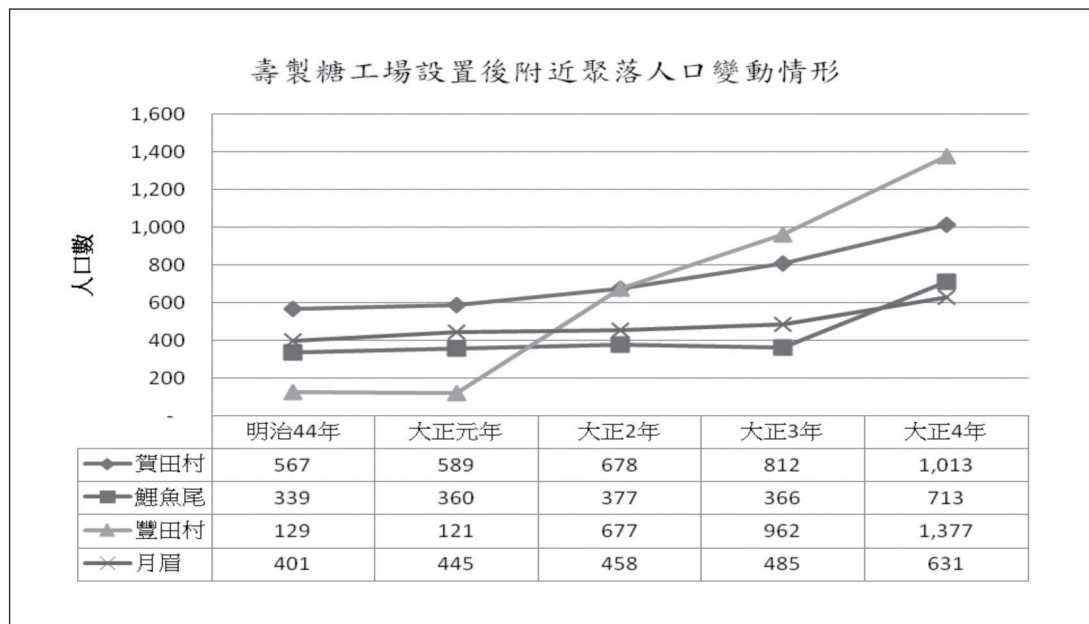
大正3年2月（1914），臺東拓殖製糖株式會社和鹽水港製糖會社合併，成為資本金1,125萬圓的大會社，同時改稱為鹽水港製糖拓殖株式會社，並於這年在鯉魚尾增設壓榨能力500噸的新式工場（後來改稱壽工場）。

壽工場的設立無疑是花蓮港廳開發的里程碑，它的壓榨能力是賀田組吳全城

工場的8倍多，這表示需要8倍多的甘蔗種植和更多的勞工，亦即有更多的就業機會，結果附近的聚落在設立的隔年人口數就顯著增加（圖4）。

大正6年7月（1917），因為歐洲戰亂海運騰貴，此時鹽糖兼營船舶大興號、東海號，8年10月設大阪精製糖工場，從此兼營粗精兩糖的製造，於是在大正9年4月增加資本金1,375萬圓，資本金總額達2,500萬圓。大正9年5月，由於東部臺灣的開墾拓殖告一段落，故刪除商號中的「拓殖」二字，回復為鹽水港製糖株式會社。同年12月並在馬太鞍增設一壓榨能力550噸的新式工場（後來改稱大和工場）。大和工場的增設表示原料區內甘蔗農業的推廣頗具成效，推廣植蔗和經營糖業似乎頗有進展。

事實上，鹽糖在大正3年（1914）新設



資料來源：現住人口，各年期。

圖4 壽製糖工場設置後附近聚落人口變動情形

壽工場時，原料區內無交通之便，且缺乏開拓土地的勞力，會社排除開拓的萬難，或自行辦理移民，或從中國輸入苦力，並以較優厚的工作條件，不斷引進移民和佃農，極力拓地移民努力的結果，漸漸收到成績（佐藤吉治郎，1926：38），到大正11年（1922）時，總共擁有社有地、買收地、豫約地以及賸耕地共9,000多甲，並以2,564名員工和1,173頭耕牛，維持6個農場的農耕、蔗作和畜牧事業。

此外，花蓮港的築港工程對鹽糖的經營助益頗大。昭和6年10月27日（1931）花蓮港築港正式開工，昭和14年10月2日（1939）竣工，耗資790餘萬圓，於開港典禮後順利通航。

在花蓮港築港前，每噸貨物搬運費約需4圓50錢，築港後每噸貨物搬運費降至1圓40錢左右（張家菁，1993：107、109），運費降低的比率頗大，因此可以帶來各種工業的勃興，並誘致資本家來開拓未開發資源（泊武治，1939：184）。而當其時受益最大的仍是鹽水港製糖株式會社。

花蓮港築港之前，鹽糖若要將製好的糖運出去，其運輸情形如下：裝入麻袋中的一袋袋糖，透過壽工場線和大和工場線，將糖袋送往官鐵的壽站和馬太鞍站，再由官鐵運到花蓮港，然後由搬運苦力將砂糖搬運上小船，小船再接駁大船後，利用往返於花蓮和基隆間的定期貨輪，將糖袋由基隆運出臺灣移出日本。由花蓮到基隆這一段運費約為每擔20錢，若以2,000噸到3,000噸的汽船而言，較之直接由花蓮港移出，共要多花費約6萬圓的運輸成本（吳育臻，2006：27）。花蓮港築港可以減輕鹽糖株式會社壽、大和工場高額的運

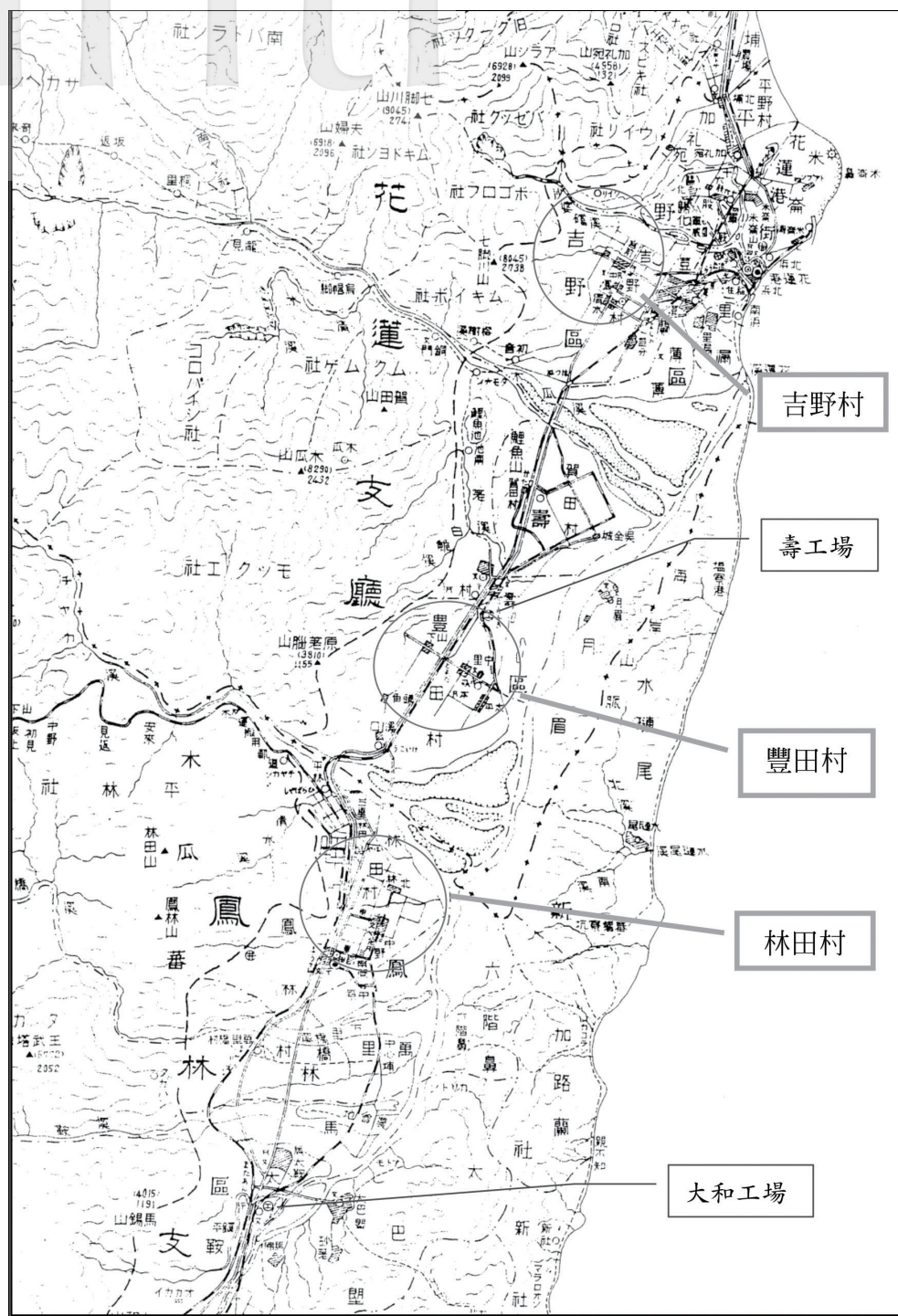
輸成本。

鹽糖充分利用資源，廳內的官營移民村民也成為鹽糖勞力來源與甘蔗原料供應來源之一（圖5），並努力從事種種措施，以鼓勵農場以外的漢人和原住民轉種甘蔗。到昭和年間，在臺灣總督府的政策與建設配合下，鹽糖終於在花蓮港廳創造了以甘蔗為主軸的人文地理景觀，並深深左右了花蓮港廳的發展（施添福，1995：23-24），總督府最初基地論的構想，似乎在花蓮港廳露出了曙光。

（二）臺東廳的東糖

臺東製糖株式會社的前身是野田製糖場，明治43年（1910）野田豁通感到製糖事業前景可期，向總督府提出申請，該年7月野田製糖所（改良糖廊）在卑南街設立，壓榨能力為40噸（鄭全玄，1995：57），當時臺東廳下的農民幾乎全為不熟悉蔗作的原住民，且缺乏金錢慾望，在獎勵上極為困難。野田感到有必要和移民、鐵道合併經營，並為了和總督府開發東部的號召相呼應，大正2年2月（1913）和男爵安場末喜等人共同發起，以資本金350萬圓，在卑南街設立了臺東製糖株式會社，以製糖、移民開墾、鐵道事業等為目的，在6月合併野田製糖場，其次買收新鄉製糖合資會社，以臺東廳下一大原野為採取區域，先著手製糖事業。計畫目標是開墾原野栽培甘蔗，並設立新式工場。隔年著手卑南工場的建設工事，大正4年11月竣工，從大正5年1月（1916）開始第一回製糖，壓榨能力為350噸（佐藤吉治郎，1926：188-191）。

移民開墾事業在大正5、6年時召募大多來自新潟、長野兩縣的內地人，開設鹿野、池上、旭、鹿寮各內地人移民村，



資料來源：掃描自花蓮港廳管內圖（1936），花蓮港廳。

圖5 鹽糖兩個製糖工場和官營移民村的相對位置

接著從西部招致本島人移民在太原、月野、德高班、萬安等地。然而，移民事業成績並不理想，且廳下戶口稀薄，缺乏勞力，占大多數的原住民蔗農不容易指導啟發，且因交通不便，預測不到的障害層出不窮，難關接續而來，終至勞多而無效，製糖事業遲遲無進展，遂於大正10年10月召集臨時總會，將資本金減為一半175萬，以另外50萬設立臺東拓殖株式會社，主力於移民、開墾和鐵道事業。其中鐵道事業的一切，於大正11年(1922)以80萬元賣給鐵道部轉為臺東鐵道的南段。

臺東製糖的事業困難處有：1. 常遭暴風雨被害：以大正元年、2年和8年的災害尤為嚴重。2. 卑南大溪、呂家溪、北絲鬮溪、鹿寮溪、新武路溪等河川，在區域內縱橫交錯，平時枯水，磊磊巨石布滿河原，妨害開墾、拖累農耕，一旦豪雨來臨即氾濫成災，平地荒廢、鐵道破壞、道路潰決，交通為之中斷，無法搬運原料，以致於創立時計畫的里壠、新開園改良糖廊在8、9、10年期繼續閉鎖，很難實現增設里壠第二分蜜工場的計畫(佐藤吉治郎，1926：188-191)，故可說臺東製糖的製糖

事業並不成功。

另一方面，臺東製糖的土地事業卻是成績斐然，其發展土地事業的契機是承辦私營移民。當大正6年(1917)臺灣總督府決定中止官營移民時，有意委由有力的企業家承辦私營移民，對以開墾為目的獲得豫約賣渡許可地，而從事移住內地農民之企業家，提供各種補助和保護，並內定將臺灣東部未開發的移民預定地以收容內地移民為條件，交由拓殖會社進行開墾。正苦於原料短缺，又沒有社有地以資經營蔗園的臺東製糖，乃乘此機會，投入移民開墾事業，並按照法令向總督府申請土地，結果臺東廳下縱谷平原的大小集團地，在短短兩年間，全為臺東製糖所佔有(施添福，1995：27-28)。

臺東製糖以興辦私營移民的名義佔有大片土地，可是移民村經營並不成功(表4)，由於缺乏水利設施，無法種植水稻，糧食難於自給；在會社的強制下種植甘蔗，卻無足夠的防獸設施，常有山豬侵擾，收成常受損失；加上風土病流行，使人人自危，故來者漸生離去之心，而未來者裹足不前(施添福，1995：28-29)。

表4 臺東廳私營移民村概況

村別	設立年代	戶數	人口數	開墾面積(甲)	備註
鹿野村	大正4年	53	286	243	內地人為主
旭村	大正5-6年	26	163	205	內地人為主
鹿寮村	大正5-6年	7	53	451	內地人為主
美和村	大正7年後	9	50	268	本島人為主
大原村	大正7年後	-	-	1,078	本島人為主
雷公火	大正7年後	-	-	654	本島人為主
月野村	大正7年後	40	168	627	本島人為主
德高班	大正7年後	-	-	112	本島人為主
池上村	大正7年後	6	25	1,229	本以內地人為主，後來離散

資料來源：農業移民，1936。

總而言之，臺東製糖在臺東廳的經營並不成功，甚至在大正15年(1926)被當時的殖產局長指為是「同社(臺東製糖)社運不振，陷入困憊之極，反而成為臺東(廳)管內開發上的障礙」(片山三郎，1926：11)。何以同樣是製糖會社，同樣擁有大量土地，鹽糖在花蓮港廳可以成功，而東糖在臺東廳卻乏善可陳？我們可從以下幾點加以比較，其一，鹽糖的資本較雄厚，錢多好辦事(表5)。其二，鹽糖所有的土地條件普遍較東糖所有的土地優

良：東糖土地大多位於沖積扇的扇央，地下水位深，石礫粗，開墾費力收成少。其三，東糖對農民的耕作條件苛刻，無法留住移民：東糖收取較鹽糖高的小作料、移民必須服勞役、沒有選擇作物的自由、沒有機會獲得屬於自己的土地。以致於，東糖長期壟斷臺東廳下大片的原野，雖無力承擔開墾任務，卻一心想保有既得的土地權利，終至嚴重影響臺東廳的發展(施添福，1995：35-38)。

表5 鹽糖與東糖東部製糖工場的比較

項目	鹽糖株式會社—東部工場	臺東製糖株式會社
會社創立年代	明治40年3月3日(1907)	大正2年2月25日(1913)
會社資本金(1926)	2,500萬圓	175萬圓
東部工場開始作業	壽工場一大正3年2月 大和工場一大正9年12月	卑南工場一大正5年1月
東部工場作業能力	壽工場：一日夜500噸 大和工場：一日夜550噸	卑南工場：一日夜350噸
原料區內耕地面積	29,302甲	15,130甲
私設鐵道長度	103.9公里	20.2公里

資料來源：1. 佐藤吉治郎，1926：34、188。

2. 臺灣糖業統計，1942：9。

結論

臺灣東部無論是自然環境或人文發展都迥異於臺灣西部，而即使在大部分相似的自然人文背景下，臺灣東部仍然呈現了明顯的南北差異。自清代以來一直是東部行政中心的臺東地區，到了日治中期後，發展卻遠不如花蓮地區，其關鍵何在？本文試圖從國家政策的運作與糖業經營的觀點予以解釋。

臺灣總督府在基地論的影響下，欲建設東部為日人的新生活天地，而其施行的主要手段，則是在總督府政策配合與支持下，藉由日本資本家的產業投資與經營以帶動開發。拉開南北發展差距的契機在於賀田組的事業選址，其選址的條件為交通較方便、土地肥沃、較無風害。之後總督府即在賀田組的事業基礎上展開配合與支持的政策，包括移民事業、交通建設、

理蕃等都以花蓮港廳較為優先。

總督府首先依法將荒地收為官有(國有)，再依法放領土地給資本家，以創造有利的投資環境，首先到東部從事開發的資本家是賀田金三郎，他申請擁有大量的集團地，並從事糖業經營，然而缺乏經驗以及勞力短缺等因素，其開墾並未成功，後來將事業讓渡。接續賀田組事業的是鹽水港製糖株式會社，鹽糖在臺灣總督府的政策配合下：官營移民村提供勞力和甘蔗原料、臺東鐵道和花蓮港築港提供運輸之便。努力從事糖業的經營，在蔗作獎勵、農業經營上投入心力改進，以致雖然面對暴風雨常襲的自然環境，經營績效仍為良好，並且也因此帶動了花蓮港廳的發展。

在臺東廳最有力的企業則是臺東製糖株式會社，但東糖株式會社在資金較少、土地條件較差的情況下，並不思努力克服困境，反而苛刻對待蔗農和移民，以致雖然圈佔臺東廳下縱谷地區大批土地，卻在糖業經營上成效不彰，其失敗也影響臺東廳的發展。

臺灣總督府的策略和手法，使得日治時代東部的發展主要決定於私人企業之手，以賀田組事業的選址為契機，加上鹽糖和東糖的經營成敗為作用力，終至使得臺灣東部呈現了明顯的南北區域差異。

參考文獻

- 吳育臻 (2008) 地理環境與糖業經營：鹽糖株式會社東西三處製糖所的比較，劉翠溶主編，自然與人為互動-環境史研究的視角，臺北：中央研究院、聯經出版社，357-385。
- 林玉茹 (1999) 〈第一章 沿革〉，夏黎明編纂，臺東縣史·地理篇，臺東：臺東縣政府，22-36。
- 林聖欽 (1995) 花東縱谷中段的土地開發與聚落發展：1800-1945，臺北：國立臺灣師範大學地理學研究所碩士論文。
- 施添福 (1994) 日治時代臺灣東部的熱帶栽培業和區域發展，發表於中研院台史所籌備處主辦「臺灣史研究百年回顧與專題研討會」。
- 施添福 (2000) 臺灣東部的區域性：一個歷史地理的觀點，夏黎明、呂理政主編，族群、歷史與空間，臺東市：國立臺灣史前文化博物館籌備處，1-10。
- 施添福 (2003) 日本殖民主義下的東部臺灣：第二臺灣的論述，發表於中研院台史所主辦「臺灣社會經濟史國際學術研討會」。
- 施雅軒 (1995) 花蓮平原於中央政策措施下的區域變遷：從清政府到國民政府，臺北：國立臺灣大學地理學研究所碩士論文。
- 張家菁 (1993) 花蓮市街的空間演變：臺灣東部一個都市聚落的形成與發展，臺北：國立臺灣師範大學地理學研究所碩士論文。
- 陳錦榮譯 (1978) 臺灣行政一斑，洪敏麟主編，日本據臺初期重要檔案，臺中市：臺灣省文獻委員會。
- 溫吉編譯 (1957) 臺灣番政志，臺北市：臺灣省文獻會。
- 鄭全玄 (1995) 臺東平原的移民拓墾與聚落，臺東：東臺灣研究會。
- 藤井志津枝 (1997) 日治時期臺灣總督府理蕃政策，臺北市：文英堂。
- 片山三郎 (1926) 東臺灣鐵道的開通と其利用，臺灣時報，1926年4月。
- 佐藤吉治郎 (1926) 臺灣糖業全誌一會社篇，臺北：臺灣新聞社。
- 泊武治 (1939) 交通上より見たる花蓮港築

港の役割，臺灣時報，1939年10月。
鹿子木小五郎 (1912) 臺東廳管内視察復命書，臺北：成文出版1985年複刻本。
緒方武蔵 (1938) 臺灣大年表，臺北市：臺北印刷株式會社，南天書局1994年重印版。
臺東開墾地の實況，臺灣時報，1901年7月20日。
臺東賀田組農場近況，臺灣時報，1903年10月20日。
東部輕便鐵道全通，臺灣時報，22卷，1911年4月。
官營移民事業報告書 (1919)，臺灣總督府。
臺灣の農業移民概況 (1936)，臺灣總督府殖產局。
臺灣時報，各年期。
臺灣現住人口統計 (1911)，臺灣總督府總督官房統計課。
臺灣糖業統計，第二十九 (1942)，臺灣總督府殖產局特產課。
臺灣總督府統計書，各年期，臺灣總督調查課。

101年01月19日收稿

101年03月06日修正

101年04月05日接受