

築港基石：日治時期基隆 築港機關的建置與築港社群的形成

陳凱雯*

摘要

築港工程是近代國家重要的交通基礎建設，而築港機關是築港發展的基石。過去研究築港，多著重在工程設施進度，本文以基隆築港機關建置為中心，將築港機關的發展分為開創期、調整期與穩定期，分別介紹各時期的發展特色，以及在港畔所建立特殊的築港社群。因事業公債法的通過，1900年臺灣總督府成立臨時臺灣基隆築港局，成為獨立於土木課之外、專司築港事務的單位，其間制定的法令規則與聘任人員，具有開創性的地位。隨著南北兩大港口的築設，總督府雖欲成立專司臺灣港口的築港局，未成後於1908年改設工事部總攬，隨即進入一連串築港與土木官廳的調整期，造成職員流動頻繁，亦反映在當時的築港工程上。至1924年總督府將築港事務移至交通局之下，築港機關與職員相對穩定發展，原以渡臺日人為主的築港技術人員，也越來越具有臺灣色彩。築港機關的建立，也在地方社會建立起特殊的社群。對技術官僚塑造築港者形象，使得築港社群在地方上成為殖民統治階級的象徵。

關鍵詞：基隆築港、築港局、技術官僚、臺灣總督府、仙洞

* 國立中正大學歷史研究所博士，臺南應用科技大學兼任助理教授。

一、前言

隨著19世紀輪船貿易的興起，港灣建設成為近代各國致力發展航運的重要政策。在東亞，中國開港港口因外力入侵，各國租界爭設碼頭，港口建設由海關所主導；自開埠則因地方政府資金、人才不足等問題，多由外國工程公司如荷蘭築港公司進行築港工程。¹另一方面，日本從中央至地方皆致力於港灣建設，除了由地方政府相關部門推動外，也有地方人士自組民營築港會社負責。為了改善行政效率，以直轄內務省的臨時橫濱築港局(1892)為始，在重要港口開始由中央政府設立專職築港機關負責。²

而在臺灣的近代築港工程，雖有清末劉銘傳(1836-1896)欲推行基隆港建設的新政，但因資金、人才與中央政府不支持而未竟功。至日本殖民統治臺灣，總督府立即確立以發展基隆港為臺灣首要港口的政策，明治29年(1896)成立基隆築港調查會開啟調查。但此調查會為軍方所主導，是以基隆港為軍港為主的設計。至第四任總督兒玉源太郎(1852-1906)，由民政長官後藤新平(1857-1929)主導基隆築港的進行。後藤新平甫一上任，隨即於明治31(1898)4月廢止基隆築港調查會，將基隆的築港事務回歸到民政部土木課單位所轄，採取軍商港合一的築港政策。在向議會提出事業公債計畫通過後，明治33年(1900)9月，總督府仿效橫濱港，成立臨時臺灣基隆築港局(以下簡稱築港局)，開啟了臺灣築港工程。³

基隆自成立築港局後，歷經長達四十餘年的築港工程。有關日治時期基隆的築港工程已有許多相關研究成果，根據現今研究與地方志對於基隆築港的分期，多延續日治時期官方的分期，依照工程進程分為五個階段。⁴茲將各工程與其負責機構、工程目的等整理如表1。

¹ 陳凱雯，〈近代中國築港及其困境〉，發表於國立中央大學歷史研究所主辦「變動中的東亞：跨域視野的觀察國際學術研討會」(2016.05)，頁15-16。

² 廣井勇，〈日本築港史〉(東京：丸善株式會社，1927)，頁71；〔雜報〕土木會規則を公布▽臨時橫濱港築港局官制を公布〉，《讀賣新聞》，1892.6.22，第5版。

³ 有關基隆築港調查會的成立與基隆港軍商港的轉向，可參考陳凱雯，〈日治初期基隆築港調查委員會之研究〉，《史匯》，第17期(2014:04)，頁101-130。

⁴ 學者呂月娥研究將第二期追加工程納入第二期工程，故僅有四個階段。參見呂月娥，〈日治時期基隆港口都市形成歷程之研究〉(中壢：中原大學建築學系碩士論文，2001)，第一章頁7；蔣山主編，〈基隆市志 港務篇〉(基隆：基隆市文獻委員會，1989)，頁10-13。

表1 日治時期基隆築港機關與工程分期簡表

	負責機關	工程分期	工程目的	工程起迄因素
開創期	臨時臺灣基隆築港局(1900.8-1908.7)	第一期工程(1900-1903)	連結日臺交通，濬渫港灣	事業公債通過，後藤新平主導基隆築港
		維持期(1903-1906)	維持第一期成果與築港局運作	國內議會阻止築港預算 日俄戰爭
調整期	臨時臺灣工事部基隆出張所(1908.7-1909.10)	第二期工程(1906-1912)	為推動殖民產業，建設港口海陸連結設備以及及填埋、運河工程	日俄戰爭結束，日本殖產興業風潮盛起，加強殖民地經營
	臺灣總督府土木部基隆支部(1909.10-1911.10)			
	臨時臺灣總督府工事部基隆出張所(1911.10-1919.5)	第二期追加工程(1912-1928)	因應貿易成長需要，擴充碼頭倉庫等設備	受國內行政整理與財政影響，築港工程數度延期，1916-1918呈現停滯
	臺灣總督府土木局基隆出張所(1919.6-1924.12)			一次大戰後貿易量大增，1919年恢復築港工程
穩定期	臺灣總督府交通局基隆築港出張所(1924.12-1943.11)	第三期工程(1929-1934)	因應貿易成長需要，擴充船席與倉庫量，並設立專用漁港於社寮島	受關東大地震等影響，築港工程數度延期，原訂1929年完工，提前結束
		第四期工程(1935-1943)	因應貿易成長需要，修築外港與防波堤	原訂1935年完工，因進行第四期工程提前結束
	基隆港務局(1943.12-)			因內港已達飽和，並預期將來軍事需要，擴建外港，但亦因戰事未完成 因軍事統制的方便性，加上築港工程停擺，納入港口行政體系

資料來源：陳凱雯，〈日治時期基隆築港之政策、推行與開展（1895-1945）〉（嘉義：國立中正大學歷史研究所博士論文，2014），頁90-91。

從表1可知，基隆築港機關歷經數次的調整與變化，而且築港工程也受過數次的中斷與延期。尤其在被視為奠基基隆港的第二期築港工程中，竟經歷了五個不同的築港機關。這些築港機關的建置過程為何？而機關的變動頻仍，是否影響築

港工程的進行？另外，築港人員的聘用，又展現了何種特色與影響？有關日治時期臺灣總督府土木機關的建置相關研究，有蔡龍保以土木技師為中心分析，將發展特色分為行政官僚領政期（1895.5-1898.6）、技術官僚領政期（1898.7-1924.12）、交通政策轉換期（1924.12-1945）三期。⁵本文則擬就過去研究較忽視的築港機關為中心，依期單位變化分為開創期、調整期、穩定期三階段，分析各期築港機關的建立過程與職員聘用特色，並進一步討論這些職員工在當地所形成的特殊社群。

二、開創期：臨時臺灣基隆築港局(1900.8-1908.7)

臺灣總督府自基隆築港調查會解散後，即將調查事務歸為總督府內財務局土木課所管轄。明治32年（1899）3月臺灣事業公債法案通過後，總督府並沒有像縱貫鐵道立刻成立獨立機關，而是先在民政部土木課下成立基隆築港掛（股），負責築港事務。並在基隆火號庄（今基隆中山區仙洞）興築基隆築港事務所、宿舍，訂購濬渫船等先行作業。⁶

明治33年（1900）5月內務省以「有關基隆築港事務在其性質及事業施行上，有必要設置不同的主管之部局」為由，議請內閣設置臨時臺灣基隆築港局，6月經法制局修訂職員官等俸給相關規定後，奏請樞密院，8月由天皇發布敕令〈臨時臺灣基隆築港局官制〉、〈臨時臺灣基隆築港職員官等俸給令〉以及〈臨時臺灣基隆築港局事務官特別任用令〉。⁷同年9月臨時臺灣基隆築港局（以下簡稱築港局）正式開張，原屬於民政部之下的築港事務移轉至此單位，成為臺灣第一個為築港而設的獨立政府機關。

築港局成立後，總督府隨即訂立分課規程與處務細則等相關規約。機關下分庶務課與工務課，各自下轄各掛（股）若干。工務掛原本在成立之初下轄監督、設計與工事掛，而運轉一年後取消工務部下的監督掛，改增庶務掛，工事掛也再

⁵ 蔡龍保，〈日治時期臺灣總督府之技術官僚－以土木技師為例〉，《興大歷史學報》，第19期（2007.11），頁309-390。

⁶ 〈築港事務所〉，《臺灣日日新報》，1899.12.13，第2版；〈基隆築港の浚渫船〉，《臺灣日日新報》，1900.4.22，第2版。

⁷ 〈臨時台湾基隆築港局官制○臨時台湾基隆築港局職員官等俸給令○臨時台湾基隆築港局事務官特別任用令ヲ定ム〉，JACAR（アジア歴史資料センター）Ref. A01200889100；〈御署名原本・明治三十三年・勅令第三百三十一号・臨時台湾基隆築港局官制〉，JACAR（アジア歴史資料センター）Ref. A03020474300（國立公文書館）。

細分為工務、機械與浚渫掛。⁸

築港局自明治33年（1900）9月開設，至明治41年（1908）工事部成立後廢止，共歷時約8年的時間。期間經歷第一期濬港工程、築港維持期，以及第二次築港工程的前期。雖然機關時間並不算長，但因為是臺灣第一個築港機關，其所制定的規程、築港船舶、機械用品等採購、工事進行的經驗，乃至於築港人員的經歷等等，都具有開創性的任務與地位。

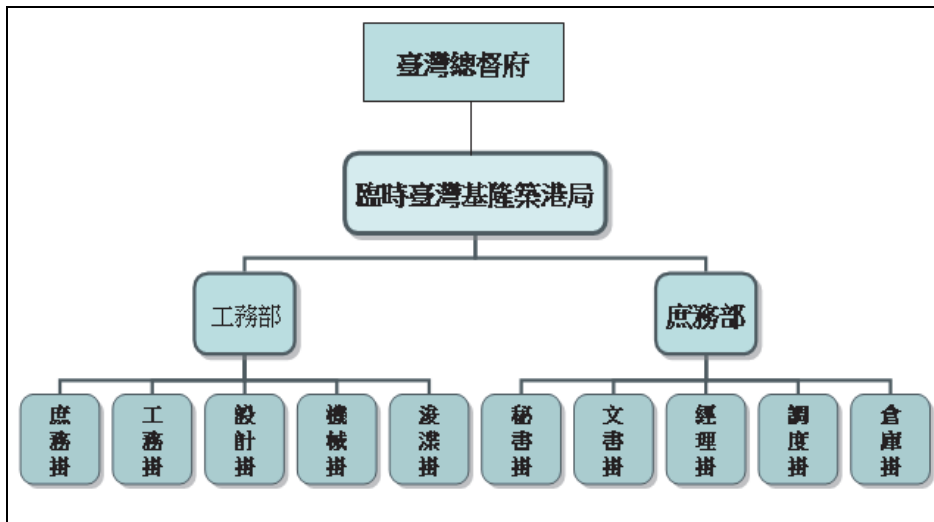


圖1 明治35年（1902）臨時臺灣基隆築港局編制圖

資料來源：〈明治三十五年三月末調基隆築港調查一斑〉，「後藤新平文書」（後藤新平文書資料庫）。

在法令方面，明治33年（1900）9月所制定的臨時臺灣基隆築港局處務細則，是築港局運行的主要規則，雖日後有所增減，但其大致延續到後來的工事部時期，並無太大變化。築港局成立之後，陸續頒行了職員出差與文書編纂規程；因應基隆疫病流行所制定的〈衛生規程〉；受颱風等天災影響導致築港工程受損而制定的〈災變防禦規程〉，濬港作業對基隆港出入船隻警告通知的〈船舶用旗〉、〈水深信號〉等規約。⁹這些規約都沿用至工事部時期的築港機關。

⁸ 〈基隆築港局處務細則〉，《臺灣總督府公文類纂》，第487第17件；〈臨時臺灣基隆築港局處務細則報告〉，《臺灣總督府公文類纂》，第600冊第5件。

⁹ 〈明治三十五年三月末調基隆築港調查一斑〉，「後藤新平文書」，（後藤新平文書資料庫）。

在築港職員方面，根據所頒布的官制，築港局局長由民政長官兼任，專任事務官1名、技師6名、書記15名、技手20名、通譯3名。¹⁰築港局長由民政長官後藤新平兼任，實質上是由土木局長長尾半平（1865-1936）統籌規劃。¹¹長尾半平在總督府以建立東京帝大為首的精英技術官僚聞名，同樣的也表現在築港人才的招攬，為臺灣築港的人才打下基礎。築港局設立之初，成員皆由土木課的技師技手等擔任，其中多位成員皆為長尾半平特別向後藤新平推薦來臺者，包括原在農商務省擔任技手的川上浩二郎（1873-1933），以及皆剛從第三高等學校（今日本京都大學前身）畢業的長尾正元（1877-?）、筒井丑太郎（1876-?）與乾安五郎（1876-?），來臺擔任技手。¹²而這些特別推薦者，也成為日後基隆以及打狗築港工事中的重要核心成員。這些技師技手都具有工科背景，川上浩二郎更是被以「築港必要之人才」受聘來臺擔任技師。但這些築港局第一代技術者，許多都是畢業後直接來臺任職，沒有參與國內大型築港的經歷。¹³換句話說，基隆築港的經歷，成為他們實務經驗的先聲。

在築港官制發布後，築港局陸續增補了書記、技手等職缺，並開始委聘多位囑託（約聘人員）。例如自明治35年（1902）開始，築港局為了面對基隆港的疫病流行，聘任基隆醫院醫師、藥師為囑託；明治39年（1906）因市區改正要與地方政府配合，即聘任基隆廳長橫澤次郎（1865-?）為囑託，以利推行相關業務。¹⁴（參見表2）

¹⁰ 〈臨時台灣基隆築港局官制○臨時台灣基隆築港局職員官等俸給令○臨時台灣基隆築港局事務官特別任用令ヲ定ム〉，JACAR（アジア歴史資料センター）Ref. A01200889100。

¹¹ 長尾半平：日本新潟縣人，擔任過日本內務省、山形縣、埼玉縣土木技師，1898年來臺擔任總督府民政部土木課技師至土木局長，受到後藤新平的知遇，為後藤推行臺灣土木行政的得力助手。後藤離臺擔任南滿鐵道總裁，長尾亦隨至，後任日本鐵道院技師、眾議院議員等職。五十嵐榮吉編，《大正人名辭典》（東京：東洋新報社，1917），頁323；黃俊銘，〈長尾半平與日據初期的營繕組織〉，《建築學報》1(1990.3)，頁153-154。

¹² 〈川上浩二郎恩給証書下附〉，《臺灣總督府公文類纂》，第2482冊第12號；〈長尾正元外一名任技手〉，《臺灣總督府公文類纂》，第464冊第28件；〈筒井丑太郎任技手〉，《臺灣總督府公文類纂》，第466冊第2號；〈乾安五郎任技手〉，《臺灣總督府公文類纂》，第469冊第65號。

¹³ 如日後擔任基隆出張所所長的松本虎太、打狗出張所所長的筒井丑太郎、長尾正元等，皆是畢業後隨即來臺任職。

¹⁴ 〈橫澤次郎二事務囑託認可ノ件（基隆築港局）〉，《臺灣總督府公文類纂》，第1256冊第15件。

表2 臨時臺灣基隆築港局歷年職員人數表

年別	技師	事務官	書記	技手	囑託	雇	合計
1900	4(2)	1	3	9(1)	2(2)	8	26(5)
1901	6(2)	1	4(1)	8(1)	2(2)	9	30(6)
1902	7(2)	1	7(1)	13	6(4)	22	56(7)
1903	7(2)	1	8(1)	9	4(3)	12	41(6)
1904	6(2)	1	8(1)	7	7(5)	8	37(8)
1905	6(2)	1	5	6	9(6)	7	34(8)
1906	6(2)	1	6	9	8(6)	14	44(8)
1907	8(2)	2	11	10	13(10)	21	65(12)
1908	9(3)	2	13	13	16(13)	21	74(15)

資料來源：臨時臺灣總督府工事部編，《基隆築港誌》，頁125-126；中央研究院臺灣史研究所，臺灣總督府職員錄系統，
<http://who.ith.sinica.edu.tw/mpView.action#>。

說明：() 內數字為由其他官廳兼任者數。1908年數字根據「臺灣總督府職員錄資料庫」統計。

值得一提的是，在明治34年（1901）底自基隆濬港工程開始加速進行之時，築港局曾聘任4位外國人為囑託，對築港工程進行指導2個月。¹⁵而此時期也是總督府邀請國內專家廣井勇等人來基隆調查，擬定第二期築港計畫之際，推測這些外國技師亦有相當程度的參與。

然而此的第二期築港計畫並沒有順利推行，千萬圓預算遭到帝國議會所反對，基隆築港被迫中斷，導致築港局的存續也產生問題。總督府只好以特別會計的預備金來支付築港局基本的人事費與機具保養費用，堅持維持築港局的存在，甚至在日本國內引發違憲爭議。自明治36年之後，總督府接連以基隆築港維持費的名目，暫時支應築港機關的人事與硬體設備的維持。在這過渡期間，總督府持續向國內爭取基隆築港的維持經費，從未放棄築港局以及基隆築港的計畫。¹⁶

¹⁵ 臨時臺灣總督府工事部編，《基隆築港誌》，頁120。

¹⁶ 國會中多數政友會議員對築港維持費提出反對，其認為築港費既然已在議會中否決，政府竟以「行政上的責任」，無視議會的決議，而隨意以預備金形式給予總督府築港經費，此乃「蹂躪憲法精神」。有關違憲爭議因牽涉甚廣，將另文探討。〈豫備金支出問題と政友會〉，《讀賣新聞》，1903.9.19，第2版；〈イ口ハ便〉，《讀賣新聞》，1903.9.20，第2版；〈違憲支出問題と臺灣當局者〉，《讀賣新聞》，1903.12.4，第2版。另外，有關總督府爭取基隆築港

明治39年（1906）初第22回帝國議會終於通過了基隆築港計畫，但與之前的千萬圓預算相比，規模縮小許多，主要以碼頭、海陸連結設施為主，這可能是總督府在歷年向國爭取基隆築港預算失敗的妥協，但至少讓築港局恢復正常運作，啟動第二期築港工程。總督府在翌年以「八年來學識經驗皆能繼續之人物，隨著本局事務增大」為由，將築港局技手乾安五郎、筒井丑太郎與長尾正元升為技師。¹⁷這三位技師，也在日後工事部時期分別擔任基隆、打狗出張所所長一職。由上述可知，此時期的築港技師、技手，亦如同築港局的開設，扮演著開創性的角色，在日後的築港機關陸續擔任管理要職。

三、調整期：工事部與土木機關（1908.7-1924.11）

日俄戰爭後，日本國內開啟另一波的殖產興業風潮，總督府也大規模對臺進行土木交通等重大建設。明治39年（1906）佐久間左馬太（1844-1915）總督上任後，除了由築港局持續推動基隆築港工程外，攸關臺灣南部開發的打狗築港工程亦開始啟動。隨著南北兩大築港工程的進行，總督府要統合基隆、打狗兩處的築港行政，打算在臺北成立臨時臺灣築港局，在兩地設置出張所。除此之外，當時總督府對各種殖民基礎設施逐項進行，欲設水利局以管理埤圳灌溉乃至水力發電等工事，以及農業試驗場等，提交內閣審核頒布官制。¹⁸

但此議案歷經數月討論，在內閣拒絕新設獨立官廳的立場下，最後總督府妥協，將築港局與水利局合併，成立一單位統合，即為明治41年（1908）7月所設立的「臨時臺灣工事部」。此單位統管築港、水利、電氣等相關業務，由民政長官大島久滿次（1865-1918）擔任部長，次長由土木局長長尾半平擔任，下轄總務課、水利課、築港課、電氣課、經理課等五課，並另置基隆支部與打狗支部，專門負責兩港的築港事務。¹⁹

工事部成立後，歷時8年的臨時臺灣基隆築港局成為歷史，原機構則由工事部

局存續之問題，請參考陳凱雯，〈後藤新平與基隆港的興築（1898-1906）〉，《臺灣學研究》，第21期（2017.01），頁1-35。

¹⁷ 〈乾安五郎任技師〉，《臺灣總督府公文類纂》，第1344冊第55件。

¹⁸ 〈詮議官制〉，《臺灣日日新報》，1908.5.12，漢文版第2版；〈三官制案〉，《臺灣日日新報》，1908.6.11，漢文版第2版。

¹⁹ 〈工事部と他の官衙〉，《臺灣日日新報》，1908.7.31，第2版。

基隆支部承接。不過，原築港局的官吏幾乎原封不動地在工事部服務，並任管理階層，包括長尾半平擔任工事部次長，技師高橋辰次郎（1868-1937）擔任築港課長，²⁰事務官今井周三郎（1864-1935）擔任經理課長，²¹川上浩二郎擔任基隆支部長，山形要助擔任打狗支部長。而因新成立的打狗支部所需的築港人才，原任基隆築港局的部分職員調任打狗，且在此之前，為了因應築港人員的流出，亦在工事部成立之時，將技手松本虎太（1879-1959）升為技師，於基隆支部服務，並增聘許多技手、雇員。²²但，此工事部卻在翌年即被撤廢。

明治42年（1909）10月因總督府官制改正，將才成立一年的臨時臺灣工事部和土木局合併為土木部，掌管土木以及原工事部事務，兩港的築港機關也更名為基隆、打狗出張所。兩年後，明治44年（1911）10月總督府又頒布新官制，再度調整土木部門，設立「臨時臺灣總督府工事部」（以下簡稱臨時工事部），專責築港及水利灌溉工程。原土木部的土木事務則在民事部下土木局管轄，電氣相關事務則立電氣作業所負責。²³高橋辰次郎擔任部長，築港事務仍是為基隆、打狗出張所之機構負責。此臨時工事部比上述幾個單位維持時間較久，至大正8年（1919）8月。基隆第二期築港工程、打狗第一期築港工程都在此單位時期內完成。

National Chung Hsing University

²⁰ 高橋辰次郎：日本岐阜縣人，曾擔任基隆築港局工務課課長、基隆市區改正委員的技師，返日後擔任大湊港興業株式會社取締役、東京灣土地株式會社事務取締役等。片山徹，《制海のいしずえ 高橋辰次郎 基隆・大湊築港》（東京：東京文久堂，2008），頁19-25。

²¹ 今井周三郎：日本埼玉縣人，曾任埼玉縣北葛飾郡長，明治33年（1900）渡臺，8月任臨時臺灣基隆築港局事務官、工事部事務官等。明治43年因文官分限令停職，轉任臺灣日日新報社社長，大正5年（1916）擔任淺野セメント株式會社臺灣支店長，並曾任高雄州協議會員。〈今井周三郎恩給下賜上申及同證書送付〉，《臺灣總督府公文類纂》，第1916冊第15件；內藤素生編，《南國之人士》（臺北：臺灣人物社，1922），頁311。

²² 〈築技手松本虎太工事部技師二任用ノ件〉，《臺灣總督府公文類纂》，第1424冊第59號。

²³ 臨時臺灣總督府工事部編，《基隆築港誌》，頁70-75；蔡龍保，〈日治時期臺灣總督府之技術官僚—以土木技師為例〉，頁311-313。株式會社臺灣日日新報社編，《明治四十二年五月臺灣總督府文官職員錄》（臺北：株式會社臺灣日日新報社，1909），頁78-85；株式會社臺灣日日新報社編，《明治四十二年十一月臺灣總督府文官職員錄》（臺北：株式會社臺灣日日新報社，1909），頁30-33。



圖2 臨時臺灣總督府工事部基隆出張所

資料來源：臨時臺灣總督府工事部基隆出張所編，《基隆築港沿革》（臺北：臺灣日日新報社，1913），頁14。



圖3 大正二年（1913）臨時臺灣總督府工事部基隆出張所前職員合照

資料來源：臨時臺灣總督府工事部基隆出張所，《基隆築港沿革》，頁7。

雖然臨時工事部維持了8年的時間，但對基隆築港貢獻多年的基隆出張所所長

川上浩二郎，²⁴以及接任的技師乾安五郎，在大正5年（1916）皆在此時期相繼辭職。

川上浩二郎雖然是稱病辭職，但恐怕亦因基隆港工程受阻有關。在大正元年（1912）完成奠基基隆港市的第二期築港工程後，出張所繼續負責第二期追加工程。但大正4年（1915）臨時工事部基隆出張所曾向府內提出基隆港3千萬圓預算的擴張計畫，力陳基隆應以作為日本內地、中國華南以及南洋的中繼港為目標來建設，而非當時小規模的擴充，甚至認為基隆港可以作為自由港區的規劃，但此計畫並未實現。²⁵川上浩二郎就在翌年辭職，進入博多灣築港株式會社擔任港灣設計者；接任所長一職的技師乾安五郎也在數月後辭官，追隨川上腳步加入博多築港的行列。²⁶接下來幾年因總督府全力推行打狗築港工程，許多技師多被調任至打狗，²⁷基隆出張所僅剩下一名技師松本虎太，也趁此期間（1917.2-1919.3）赴歐美留學考察，故此時的出張所所長工事課庶務課長本山文平以事務官之職暫代。²⁸

除了技師陸續調任出走，基隆與打狗築港機關的職員人數也有明顯的消長。

²⁴ 有關川上浩二郎對基隆築港的貢獻，可參考陳凱雯，〈技師川上浩二郎與基隆築港（1899-1916）〉，《臺灣學研究》第16期（2013.12），頁71-99。

²⁵ 〈基隆築港擴張工事設計書進達の件〉，收入於工事部，〈大正四年五月總督へ劉覽 基隆築港擴張計畫〉（未刊稿），國立臺灣圖書館藏。

²⁶ 川上浩二郎曾表示，基隆築港開啟他對於港口建設的興趣，且對於日本從農業走向工業立國的現況，期許自己能對自由貿易港建設有所貢獻，進而參與博多港的設計。〈博多灣を自由港に（上・下）築港計畫と其の抱負 工學博士 川上浩二郎氏談〉，《大阪朝日新聞》，1919.10.3-1919.10.7；〈川上浩二郎恩給証書下附〉，《臺灣總督府公文類纂》，第2482冊，第12件，1917.3.1；臺灣總督府編，《府報》，1916.10.4，第1123號，頁7；〈臺北懇話會例會 川上博士送別會 透視術の實驗〉，《臺灣日日新報》，1916.7.18，第2版；〈[工事部技師]乾安五郎免官、昇級、賞與〉，《臺灣總督府公文類纂》，第2743冊，第10件，1916.12.01；〈地方近事 基隆 乾氏と博多築港〉，《臺灣日日新報》，1916.11.21，第3版。

²⁷ 在臨時工事部成立之後，大正元年（1912）總督府將技手渡邊了武（1885-?），以及才在打狗出張所擔任囑託不久的井上清（1892-?）升為技師；翌年又將技手廣瀨蒼生彥（1884-?）升為技師，皆派任至打狗出張所服務。〈工事部技手渡邊了武任工事部技師、八等〉，《臺灣總督府公文類纂》，第2056冊第13件；〈井上清任臨時工事部技師〉，《臺灣總督府公文類纂》，第2058冊第15件；〈工事部技手廣瀨蒼生彥任府技師〉，《臺灣總督府公文類纂》，第2175冊第1件。

²⁸ 〈留學生出發〉，《臺灣總督府府報》，第1248號，1917.3.21，頁122；〈松本虎太（內閣）〉，《臺灣總督府府報》，第1660號，1918.9.22，頁45；〈官吏發著〉，《臺灣總督府府報》，第1978號，1919.4.3，頁17；臺灣總督府編，《臺灣總督府文官職員錄》，大正六年（臺北：株式會社臺灣日日新報社，1917），頁104；中央研究院臺灣史研究所，臺灣總督府職員錄系統，<http://who.ith.sinica.edu.tw/mpView.action#>。

大正7年（1918）總督府向內閣所呈的〈臨時臺灣總督府工事部官制改正案〉，總督府欲在臨時工事部下增聘2名判任資格的技手，以從事打狗築港工程，希望增加人事經費。而在其規劃下，原本兩港的專任書記、技手通譯名額基隆20名、打狗22名，共42名，但在此時改為基隆7名，打狗37名，兩港相差懸殊。²⁹從表3可兩港機關人數的消長可知，在第二期築港工程完工後（1912），基隆築港機關人數逐漸下滑，至一次大戰後對於煤礦出口的預期需求，才又逐漸恢復基隆築港機關的人事聘任。

表3 1909-1924年基隆、打狗(1920年7月改稱高雄)築港機關職員人數表

職稱 年份	基隆築港機關								打狗築港機關							
	技師	事務官	書記/屬	技手	囑託	雇	工手	合計	技師	事務官	書記/屬	技手	囑託	雇	工手	合計
1909	4	1	6	10	15	19	-	55	2	1	6	6	10	8	-	33
1910	4	1	7	8	8	26	-	54	3	0	10	8	8	11	-	40
1911	4	1	10	8	6	19	-	48	3	0	9	10	6	17	-	45
1912	3	0	9	7	1	16	-	36	2	0	7	8	3	17	-	37
1913	3	0	7	9	2	15	-	36	4	0	9	7	1	15	-	36
1914	3	0	6	8	2	12	-	31	4	0	9	6	1	15	-	35
1915	3	0	6	6	2	11	-	28	3	0	10	8	1	14	-	36
1916	3	0	12	5	2	6	-	28	4	0	11	8	1	14	-	38
1917	0	1	8	4	0	3	-	16	4	0	10	8	1	14	-	37
1918	0	1	5	3	0	3	-	12	4	0	10	8	1	16	-	39
1919	1	0	6	3	0	4	-	14	4	1	12	8	1	18	-	45
1920	2	0	10	9	-	-	-	21	6	0	9	5	-	-	-	20
1921	2	0	11	12	2	9	-	36	5	0	11	8	1	8	-	33
1922	3	0	9	9	2	16	-	39	4	0	10	8	1	10	9	42
1923	3	0	9	8	2	8	13	43	3	0	7	6	1	5	10	32
1924	3	0	9	8	2	7	11	40	3	0	7	6	2	9	11	38

資料來源：中央研究院臺灣史研究所，臺灣總督府職員錄系統，

<http://who.ith.sinica.edu.tw/mpView.action#>。

說明：此表人數含兼任職。

²⁹ 〈臨時台灣總督府工事部官制中ヲ改正ス〉，JACAR（アジア歴史資料センター） Ref. A01200144600(國立公文書館)。

大正8年(1919)8月，築港機關又進行調整，臨時工事部撤廢，基隆、打狗(1920年7月後改稱高雄出張所)又被納入土木局之下，執行一再延期的築港追加工程。但納入土木局下的築港人員，無論是基隆或打狗出張所的技師流動率相當高，許多技師因病或以行政整理為由辭職，有些甚至是在築港單位服務超過十年以上。³⁰

據學者蔡龍保的研究，此期總督府對土木與交通行政的紊亂，影響其事業的發展。一直到大正13年(1924)官制改正，將土木局廢止，改設交通局，統籌國有鐵道、港灣、道路、遞信、海事等項目，業務才逐漸步上軌道。³¹就築港機關而言，在調整期的16年間，總督府築港機關的從屬就歷經5次變化。從上述築港事務與土木相關部門的屢次分合，也可反映出近代築港事業的工程困難度與重要性。受此影響，當時築港技師多身兼鐵道、電氣、土木等事業，也與這些單位不斷地獨立、整合有關。

另一方面，在基隆、高雄所設置的支部或出張所，雖然只是所屬機關不同，但從這階段的人員大幅異動，可推測多少對於築港工程有所影響。曾任安平稅關監吏後來從事評論出版的大園市藏(1874-?)，在大正11年(1922)所出版的《臺灣の現狀》一書中，除了對於基隆築港「泉水式(如庭院池子的規模)」、「姑息式」的工程有所批評外，也對當時的築港機關人員進行嚴厲批判：

即使(基隆港)成為國家樞要之重地，在同港設置的○○○，不論是固定的或是臨時性的，過去以群雄割據的狀態，呈現各個互相猜疑，把持扶植各自權勢，相互軋轢角逐、不讓秋毫，而如社會公眾之利便忝然不反省。³²

上述引文所隱匿的「○○○」，其實就是暗指築港局，與後來的出張所。當時

³⁰ 在土木局時期離職的技師包括渡邊了武(1919)、廣瀨蒼生彥(1921)、小泉軍藏(1922)、筒井丑太郎(1922)、井上清(1923)、平井成(1924)、和田成(1924)、原澤豐吉(1924)等人。〈小泉軍藏恩給證書下付〉，《臺灣總督府公文類纂》，第3270冊第16件；〈原澤豐吉昇級、免官〉，《臺灣總督府公文類纂》，第10323冊第7號；〈〔府技手〕和田成任技師〉，《臺灣總督府公文類纂》，第2980冊第18件；〈平井成陞等、昇級、免官〉，《臺灣總督府公文類纂》，第10323冊第7件。

³¹ 蔡龍保，《殖民統治之基礎工程—日治時期臺灣道路事業之研究(1895-1945)》(臺北：國立臺灣師範大學歷史學系，2008)，頁41-46；蔡龍保，〈戰時體制下臺灣總督府交通局鐵道部的官制改革(1937-1945)〉，《臺灣師大歷史學報》，第42期(2009.12)，頁298-299。

³² 大園市藏編，《臺灣の現狀》(臺北：臺灣事蹟研究會，1922)，收入中國方志叢書臺灣地區第142號，《臺灣省臺灣の現狀》(臺北：成文出版社，1985重刊)，頁60。

基隆港灣正因為上屋、³³倉庫的不足與分配等問題引發了滯貨事件，作者追究築港工程的缺乏遠見，連帶批判了築港機關的責任，認為築港局的人事惡鬥影響了築港工程進行。當然，這可能只是輿論對於築港機關的一種極端意見，但也多少反映當時在頻繁變動的築港機關下，在人事聘任以及流動等方面都呈現不穩定的狀態。而造成這種現象另一原因，亦可能是大正年間日本國內財政與國際情勢問題，使得基隆與打狗工程一直遭遇延長、停止工事所致。

綜上所述，自臨時臺灣工事部於明治41年(1908)成立之後，至大正13年(1924)底納入交通局管轄期間，築港機關面臨多次調整。主管機關頻繁的變動，加上南北兩個築港出張所的分置，也造成築港職員流動頻仍。

四、穩定期：交通局時期(1924.12-1943.10)

大正13年(1924)底總督府調整府內部門，將築港事務立於交通局之下。交通局下設鐵道部、遞信部、道路港灣課、總務課等，道路港灣課負責道路橋樑、港灣工程計畫等工作，基隆、高雄兩地仍置出張所。但此時期兩出張所除了負責各自的築港工程之外，基隆築港出張所尚管轄臺北州、新竹州、臺中州及花蓮港廳的港灣工事；高雄出張所則管轄臺南、高雄州以臺東、澎湖廳。³⁴

歸入交通局下的基隆築港出張所，提前結束了延宕許久的第二次築港追加工程(1912-1928，原訂1929年完工)。並因應貿易成長需要，開啟第三期築港工程(1929-1934，原訂1935年完工)，包含擴充船席與倉庫量，並設立專用漁港於社寮島。但因港內的裝卸空間明顯不足，港灣相關從業者，甚至組成築港期成同盟會向國內陳請，力促外港築港工程的開啟，於是在昭和10年(1935)另立基隆第四期築港工程，開始興建外港防波堤，但因戰爭未完成。³⁵

另外，總督府自1930年代欲開臺灣東部與中部的大型築港工程，而這兩地的港灣工事皆是由基隆出張所管轄。昭和6年(1931)花蓮築港計畫動工，但總督府

³³ 上屋：うわや，又稱上家，指碼頭或車站旁給旅客或是貨物遮雨的建物，大部分只有屋頂與樑柱而沒有牆壁的開放構造，即通棧。

³⁴ 臺灣總督府官房調查課編，《港灣行政制度の研究》(臺北：臺灣總督府官防調查課，1933)，頁204。

³⁵ 臺灣總督府交通局道路課編，《臺灣の港灣》(臺北：臺灣總督府交通局道路課，1938)，頁31-32。

並沒有另設立出張所，而只在花蓮設立築港工事場，所有的行政與人員皆仍掛在基隆築港出張所之下。技師圖子武八（1893-?）在昭和7年（1932）就長期在花蓮米崙築港官舍，翌年技師美濃部良晴（1881-?）亦長駐於花蓮。³⁶花蓮築港工程在1938年結束前，便感到原設計的規模不敷，而接續規劃第二期擴張工程，自昭和15年開始為期五年工事。³⁷同時新高港（即梧棲港）也開始計畫動工，但兩者都受到戰爭影響沒有完成。

昭和18年(1943)因戰爭末期無法順利執行大型築港工程，築港機關納入港灣行政系統下。昭和16年（1941）日本於國內設立海務院統整港務相關行政，臺灣則於昭和18年（1943）底總督府制定港務局官制，將港灣營造、船舶船員航路、港灣規則、運輸事務、檢疫甚至關稅都納入管理，並設立了基隆與高雄港務局，接收過去有關海運機關中的海關、州廳的港務部、交通局、海事出張所及築港出張所之事務。³⁸

在職員方面，相較於前期單位與人事更迭的頻繁，築港機關歸在交通部下長達18年（1924.12-1942.10），除了在1930年代經濟大恐慌造成工程停擺有些許變動外，人事相對呈現穩定發展。此時期的築港人員特色有以下幾點：

（一）所長任期長

基隆築港出張所由松本虎太自大正9年（1920）擔任所長，並在昭和7年（1932）任道路港灣課長兼任所長一職；至昭和9年（1934）卸任所長，共長達15年。接任者是自大正11年（1922）就開始兼任基隆出張所的技師圖子武八（1893-?），直至昭和15年（1940）轉任新高築港出張所所長。高雄方面，長尾正元（1877-?）從大正10年（1921）擔任土木局時期打狗出張所所長，改制為交通局高雄築港出張所所長續任至昭和5年（1930）依願辭職，約10年的所長任期；再由技師山下繁造（1892-?）擔任所長，其也擔任長達11年（1931-1941）的時間。³⁹

³⁶ 中央研究院臺灣史研究所，臺灣總督府職員錄系統，<http://who.ith.sinica.edu.tw/mpView.action#>；〈圖子氏出發〉，《臺灣日日新報》，1935.4.16，第3版。

³⁷ 〈運河開鑿完成 二期擴張工事推進 花蓮港築港〉，《臺灣日日新報》，1943.5.11，第2版。

³⁸ 〈行政機構整備実施ノ為ニスル台湾總督府港務局官制ヲ定メ〉，JACAR(アジア歴史資料センター)Ref. A03010093900(國立公文書館)；社團法人日本港灣協會編，《新版日本港灣史》（東京：成山堂書店，2007），頁16-17。

³⁹ 中央研究院臺灣史研究所，臺灣總督府職員錄系統，<http://who.ith.sinica.edu.tw/mpView.action#>。

(二) 職員人數穩定增加

此時期的築港職員不論是技師或是技手等官職，人數呈現增加趨勢。昭和4年（1929）兩港各別開啟第三期築港工程（1929-1933）與擴張工程（1929-1935），故自1930年代開始各職員數皆開始攀升。另外為了新開設的新高築港出張所與花蓮港埠頭出張所，昭和14年（1939）先於基隆築港出張所增聘許多職員，以因應新設立築港機關。（參見表4、5）

表4 1925-1944年基隆、高雄築港出張所職員人數表

職稱 年份	基隆築港出張所								高雄築港出張所							
	技師	事務官	書記/屬	技手	囑託	雇	工手	合計	技師	事務官	書記/屬	技手	囑託	雇	工手	合計
1925	2	0	5	6	3	5	12	33	2	0	4	7	2	8	11	34
1926	2	0	5	6	2	4	17	36	2	0	5	7	2	6	13	35
1927	2	0	5	6	3	4	22[1]	42	2	0	5	7	2	6	13[1]	35
1928	2	0	5	6	2	4	25[1]	44	2	0	5	8	2	5	21[1]	43
1929	2	0	5	6	3	18	12[1]	46	2	0	6	8	3	12	24[1]	55
1930	6	0	10	11	3	22	11[1]	63	3	0	7	11	3	15	20[1]	59
1931	6	0	10	14	5	27	21[3]	83	3	0	7	10	3	15	28[1]	66
1932	6	0	9	17	7	21	19[3]	79	3	0	7	9	3	7	29[1]	58
1933	7	0	9	16	7	21	24[2]	84	3	0	7	8	2	9	28[1]	57
1934	7	0	9	15	6	23[1]	20[2]	80	3	0	7	8	2	7	34[1]	61
1935	5	0	9	14	6	23[1]	19[2]	76	5	0	7	9	2	7	34[1]	64
1936	5	0	10	13	5	24[1]	19[2]	76	5	0	7	10	2	11	30[1]	65
1937	4	0	11	13	7	24[1]	20[2]	79	5	0	8	11	2	21	24[1]	71
1938	4	0	11	19	6	33[2]	19[1]	92	5	0	8	11	2	24	27[1]	77
1939	8	0	15	21	4	55	17[2]	120	5	0	8	11	3	35[1]	12[1]	74
1940	4	0	8	11	3	40[1]	3	69	5	0	8	14	3	43[2]	17	90
1941	5	0	9	12	1	30	11	68	3	0	9	16[1]	4	41[3]	12	85
1942	4	0	8	11	1	23	12	59	4	0	9	15[1]	4	35	25	92
1943	4	0	-	-	-	-	-	4	4	0	-	-	-	-	-	4
1944	5	0	0	13	0	13	3	34	4	0	0	16[1]	1	-	10[3]	31

資料來源：中央研究院臺灣史研究所，臺灣總督府職員錄系統，

<http://who.ith.sinica.edu.tw/mpView.action#>。

說明：1.[]內數字為臺人數。2.1943年職員錄只登載技師與事務官之職員。

表5 新高築港出張所與花蓮埠頭出張所歷年職員人數表

職稱 年份	新高築港出張所								花蓮埠頭出張所							
	技師	事務官/ 副參事	書記/ 屬	技手	囑託	雇	工手	合計	技師	事務官	書記/ 屬	技手	囑託	雇	工手	合計
1940	5	1	8	11[1]	0	19	0	44	2	0	5	8	2[1]	10	7[1]	34
1941	9	1	9	12[1]	0	28[1]	3	62	2	0	6	9[1]	2[1]	15	5	39
1942	8	1	9	16	2	37[5]	0	73	2	0	6	8[1]	2[1]	23	-	41
1943	8	1	-	-	-	-	-	9	2	-	-	-	-	-	-	2
1944	5		10	19	2[1]	47[12]	3	86								

資料來源：中央研究院臺灣史研究所，臺灣總督府職員錄系統，

<http://who.ith.sinica.edu.tw/mpView.action#>。

說明：1.[]內數字為臺人數。2.1943年職員錄只登載技師與事務官之職員。

(三) 職員的「臺灣色彩」

開創期和調整期築港技師技手，多由日本渡臺投入築港工程，但隨著日本統治臺灣時間漸久，許多在臺灣生長求學的日人，也漸次投入臺灣的築港工程，尤其是技師、技手最為明顯。許多技術人員是曾在臺灣生長求學，再赴日本繼續就讀工業學校或是大學土木工業相關科系就讀的日人。例如較早有日人山下繁造，曾就讀基隆小學校，大正6年（1917）畢業東大土木科之後，直接回總督府擔任技手，在基隆、高雄築港單位分別待過10年以上。⁴⁰又如技師吉村善臣(1900-1996)，其早年曾隨父來臺居住基隆，返日就讀中學，自九州帝國大學畢業後，又來臺擔任交通局道路港灣課技手，並於昭和8年（1933）任基隆築港出張所技師，昭和15年（1940）擔任該所所長。⁴¹另外其他還有畢業於總督府中學校的黑田愛之助

⁴⁰ 〈無絃琴〉，《臺灣日日新報》，1920.8.27，第2版。

⁴¹ 吉村善臣：日本福岡市人。其父吉村秀臣(1872-1914)於明治43年(1910)來臺受聘為總督府藥局長，擔任花蓮港醫院藥師，後至基隆醫院任職，於大正九年(1920)因病退官。長男吉村善臣幼年曾隨父於基隆生活，1915年返日就讀福岡縣立中學，1926年九州帝國大學工學部畢業後，隨即來臺擔任總督府交通局技手，1933年升為交通局基隆築港出張所技師，1940年任該所所長，至戰後擔任留用日僑基隆總負責人。參見〈吉村善臣任交通局技師、俸給〉，《臺灣總督府公文類纂》，第10056冊，第90件，1929.5.1；吉村伸一，《麗し島で：十四歳予科練少年飛行兵の青春》（東京：元就出版社，2004），頁56-57；臺灣總督府編，

(1894-?)、筱原國憲(1894-?)；畢業於臺北高等學校的內田壽雄(1914-?)，以及畢業於臺北工業學校長谷川榮(1910-?)等。⁴²因臺北帝國大學遲自昭和15年(1940)才設立工學部，昭和6年(1931)設立的臺南高等工業學校又一直沒有設立土木科系，若在臺日人要獲得更進一步專業培育，仍須至日本國內大學或工業學校修習土木或港灣工程相關課程。⁴³

另外，此期的築港單位中受雇的技手、工手、⁴⁴雇員等職，亦有許多來自臺北工業學校畢業生。臺北工業學校原為附屬於總督府民政部的工業講習所，大正十年(1921)改制為臺北州立工業學校，共分機械科、土木科、應用化學科、電氣科、建築科等，學制為五年制。在臺南高等工業學校成立以前，臺北工業學校是臺灣培育工業基礎人才的搖籃。根據昭和16年(1941)臺北工業學校的校友名簿所示，其畢業生於當年任職於築港出張所技手、工手、雇員等就有21人(不含1942年畢業生5人)。若包括道路港灣課的職員者更高達48人，多為土木科畢業，且其中亦有臺人出現。(參見表6)

表6 日治時期臺北工業學校校友任職築港相關職位者一覽表

姓名	科別	畢業年	任職	職名
陳增水	機械科(舊制)	大正12年3月	花蓮港埠頭出張所	技手
陳火祥	土木科(舊制)	大正9年6月	道路港灣課	技手
陳水發	應用化學科(舊制)	大正13年3月	新高築港出張所	雇

《臺灣總府及所屬官署職員錄》(臺北：臺灣總督府，1933)，頁212；中央研究院臺灣史研究所，臺灣總督府職員錄系統，<http://who.ith.sinica.edu.tw/mpView.action#>。

⁴² 黑田愛之助為日本德島縣人，於大正元年(1912)自總督府中學校畢業後赴名古屋高工就讀；筱原國憲為日本鹿兒島縣人，亦是總督府中學校畢業後，繼續就讀鹿兒島第七高等學校與東大土木科；內田壽雄為日本埼玉縣人，自臺北高校畢業後繼續赴日就讀東大土木工程科；及長谷川榮為日本愛知縣人，畢業於臺北工業學校後再赴山梨高等工業學校就讀。陳凱雯，〈日治時期基隆築港之政策、推行與開展(1895-1945)〉，頁151-155。

⁴³ 臺南高等工業學校至昭和19年(1944)才成立有土木學科，參見王耀德，〈日治時期臺南高等工業學校之入學問題與族群關係〉，《臺灣史研究》18:2(2011.6)，頁41。另外，蔡龍保認為因為日治時期臺灣高等教育對於土木科的缺乏，以至於戰後接受時不得不用許多日籍技師、技手。參見，蔡龍保，〈日治時期臺灣總督府之技術官僚—以土木技師為例〉，《興大歷史學報》，第19期(2007.11)，頁332。

⁴⁴ 工手是指具有中等技術人員(技手、職工長)之能力與資格者，其介於高等技術人員和職工、工夫、礦夫之間。工手在近代日本殖產興業的過程，如鐵路、電氣、建築、機械、土木等事業中，扮演重要的角色。參見蔡龍保，〈日本工手學校的設立及其畢業生的海外活動—以臺灣為中心的考察(1895-1905)〉，《興大歷史學報》，第24期(2012.06)，頁4。

築港基石：日治時期基隆築港機關的建置與築港社群的形成

齋藤明	土木科	大正11年6月	道路港灣課	技手
青山知義	土木科	大正15年3月	道路港灣課	技手
河崎政男	土木科	昭和2年3月	高雄築港出張所	技手
長谷川榮	土木科	昭和2年3月	新高築港出張所	技師
大場吉次	土木科	昭和2年3月	道路港灣課	技手
森知行	土木科	昭和2年3月	道路港灣課	技手
須崎長造	土木科	昭和3年3月	道路港灣課	技手
溝部忠雄	機械科	昭和4年3月	高雄築港出張所	技手
橋本義延	土木科	昭和4年3月	基隆築港出張所	技手
關英	機械科	昭和5年3月	新高築港出張所	技手
黃玉堃	土木科	昭和5年3月	新高築港出張所	技手
安藤滿	土木科	昭和5年3月	道路港灣課	技手
赤松勇	土木科	昭和5年3月	基隆築港出張所	技手
柴田敏雄	土木科	昭和5年3月	道路港灣課	技手
林規矩夫	機械科	昭和6年3月	新高築港出張所	技手
原田龜治郎	機械科	昭和6年3月	基隆築港出張所	技手
田村健一	土木科	昭和6年3月	高雄築港出張所	技手
長谷川政一	土木科	昭和6年3月	花蓮港埠頭出張所	技手
鈴木光雄	土木科	昭和6年3月	道路港灣課	技手
宮內隆雄	建築科	昭和6年3月	高雄築港出張所	技手
津田一夫	土木科	昭和7年3月	道路港灣課	技手
森忠夫	土木科	昭和8年3月	道路港灣課	技手
小田新	土木科	昭和8年3月	道路港灣課	技手
宮尾實	土木科	昭和8年3月	基隆築港出張所	工手
上野辰雄	土木科	昭和9年3月	道路港灣課	技手
本多重郎	土木科	昭和10年3月	道路港灣課	技手
岩城斌	土木科	昭和10年3月	道路港灣課	技手
慶田五夫	土木科	昭和11年3月	道路港灣課	工手
小林常雄	土木科	昭和11年3月	道路港灣課	雇
濱崎洲一	土木科	昭和12年3月	道路港灣課	雇
竹田林二郎	土木科	昭和12年3月	道路港灣課	工手
松田一夫	土木科	昭和12年3月	道路港灣課	工手
水口新治	土木科	昭和12年3月	道路港灣課	工手
東一	土木科	昭和13年3月	道路港灣課	雇
松田幸一郎	土木科	昭和13年3月	基隆築港出張所	雇
村井清	土木科	昭和13年3月	新高築港出張所	雇

東武雄	土木科	昭和14年3月	道路港灣課	雇
佐藤明義	土木科	昭和15年3月	新高築港出張所	雇
關目鐘一郎	土木科	昭和15年3月	道路港灣課	雇
三原詰正	土木科	昭和15年3月	基隆築港出張所	雇
村上孝	土木科	昭和15年3月	新高築港出張所	雇
山本猛	土木科	昭和15年3月	道路港灣課	雇
米藏敏夫	土木科	昭和15年3月	道路港灣課	雇
謝花寬順	土木科	昭和16年3月	高雄築港出張所	雇
田中秀親	土木科	昭和16年3月	道路港灣課	雇
相澤光	土木科	昭和17年3月	基隆築港出張所	工手
足立豐明	土木科	昭和17年3月	基隆築港出張所	工手
大橋守	土木科	昭和17年3月	新高築港出張所	雇
久場真一	土木科	昭和17年3月	新高築港出張所	雇
蕭榮祥	土木科	昭和17年3月	新高築港出張所	雇

資料來源：大場則雄編，《臺北州立臺北工業學校內大安工業俱樂部會員名簿》(臺北：臺北州立臺北工業學校內、大安工業俱樂部，1941)，頁36-194；臺灣總督府編，《臺灣總督府及所屬官署職員錄》(臺北：臺灣總督府，1941)；臺灣總督府編，《臺灣總督府及所屬官署職員錄》(臺北：臺灣總督府，1942)。

說明：1.人名根據資料所載順序登錄。2.昭和17年(1942)畢業生乃參照同年總督府職員錄所載。

除了表6所列臺北工業學校畢業的臺籍人士之外，其實在昭和2年(1927)開始，基隆、高雄兩港出張所就出現了臺人，不過人數僅個位數，且多是擔任雇、囑託、工手等職位。(參看表4)另一方面，這也可能是日治前期臺人多擔任臨時雇聘性質等職務，而不在職員錄統計之列。⁴⁵但自昭和16年(1941)開始，在高雄築港出張所長期擔任工手的臺籍人士盧友，被升為技手；另外，甫成立的新高築港出張所與花蓮港埠頭出張所，隨即聘任臺人擔任技手與其他職位。昭和19年(1944)新高築港出張所甚至聘用了12名臺籍雇員。⁴⁶或可理解是因日本因太平

⁴⁵ 吳文星，《日據時期臺灣社會領導階層之研究》(臺北：正中書局，1992)，頁199。

⁴⁶ 這些臺人包括：基隆築港出張所的陳水發、蔡焯焯、許南英、黃玉堃(1941年任新高築港出張所技手)、陳增水(1942任花蓮港埠頭出張所技手)；高雄築港出張所的盧友(1941年任高

洋戰爭戰事擴大，在缺少專業人才之際，總督府轉而大量聘用臺人。

臺灣的築港人才在早期清一色由日人主掌中，漸漸有臺人參與要職，故在戰後行政長官公署聘任港務局下的築港人員中，仍然可以看到這些臺籍人士的留用。例如在日治時期築港出張所任職近20年的陳水發，於戰後民國35年（1946）4月擔任行政長官公署交通局臺中港築港所副工程司，翌年4月因業務所需調任花蓮港分局。⁴⁷除此之外，蔡焯焯、陳增水曾任基隆港務局工務員，⁴⁸盧友曾任高雄港務局工務員，⁴⁹蔡天化、李世雄曾任高雄港務局辦事員，⁵⁰蕭榮祥曾任臺中築港所工務員。⁵¹這些在日治時期參與築港的臺籍職員，在戰後初期築港人才缺乏之際，如何扮演工程接續的角色，值得日後更進一步的研究。

五、築港職工群的生活

明治29年（1897）基隆築港調查會成立之時，辦事處設於臺北，於小基隆（基隆內港東岸）處設出張所，築港試驗所與宿舍、倉庫等主要設備皆位於社寮島城仔角（今基隆市和平島），以此為基地。⁵²在土木局接管築港事業後，總督府選擇在基隆火號庄（今仙洞地區）興建築港事務所及宿舍等相關建築設備，佔地一萬

雄築港出張所技手)、蔡天化(富田藏治)、黃順親(廣田良造)、李世雄；新高築港出張所的王榮、鐘發財、劉鏗鏘、林汝慶、蕭榮祥、蔡天生、劉守填、高秀峯、紀昆後、歐聊鄉、陳耿鑾；花蓮埠頭出張所的許清修。參見《臺灣總督府職員錄》1927-1944年，中央研究院臺灣史研究所，臺灣總督府職員錄系統，<http://who.ith.sinica.edu.tw/mpView.action#>。

⁴⁷ 〈交通處臺中築港所副工程司陳水發等7員任免案〉，「交通處人員任免」，《行政長官公署檔案》，第12卷第40件，典藏號：00303234012040；〈基隆港務局花蓮港分局幫工程司陳水發請調任案〉，「基隆港務局人員任免」，《行政長官公署檔案》，第41卷第71件，典藏號：00303234041071。

⁴⁸ 〈基隆港務局辦事員朱石頭等4員委任案〉，「基隆高雄港務局人員任免」《行政長官公署檔案》，第16卷第24件，典藏號：00303234016024。〈基隆港務局工務員陳增水委任案〉，「基隆高雄港務局人員任免」《行政長官公署檔案》，第16卷第145件，典藏號：00303234016145。

⁴⁹ 〈高雄港務局庶務股股長沈文才等3員核薪案〉，「基隆高雄港務局人員任免」，《行政長官公署檔案》，第16卷第103件，典藏號：00303234016103。

⁵⁰ 〈高雄港務局辦事員蔡天化等6員核薪案〉，「基隆高雄港務局人員任免」，《行政長官公署檔案》，第16卷第109件，典藏號：00303234016109。

⁵¹ 〈交通處臺中築港所副工程司陳水發等7員任免案〉，「交通處人員任免」，《行政長官公署檔案》，第12卷第40件，典藏號：00303234012040。

⁵² 〈基隆築港調查委員管理家屋及船舶等引繼及社寮島家屋ノ一部監督部へ保管轉換〉，《臺灣總督府公文類纂》，第326冊第5件。

一千餘坪，在此修建了各種官舍、修船工廠、倉庫等建物。⁵³以築港事務所為中心形成的築港社區，從開創期的臨時臺灣基隆築港局，至穩定期的交通局基隆築港出張所，皆以此為根據地，在基隆港畔形成特殊的社群。



圖4 日治時期基隆仙洞築港社群區域圖

資料來源：「臺灣百年歷史地圖資料庫」，

<http://gissrv4.sinica.edu.tw/gis/keelung.aspx>，下載日期2016.3.18。

說明：左底圖為1898年〈臺灣堡圖〉，右圖為1945年〈基隆(Kiirun)城市地圖〉(臺灣歷史地圖檢索系統)。

(一) 築港社區的人群結構

隨著築港工程的持續與擴大，此區除了是築港大本營之外，陸續有基隆海港檢疫所、基隆燈臺所、大阪鐵工所基隆分工廠等從業日人居住。⁵⁴據統計明治36

⁵³ 臨時臺灣總督府工事部基隆出張所編，《基隆築港沿革》(基隆：編者，1913)，頁14。

⁵⁴ 大阪鐵工廠基隆分工廠於明治35年(1902)設立，以造船修繕為主，據明治38年(1905)的調

年（1903）仙洞庄現住人口有1,222人，至昭和5年已達3,027人，其中日人從322增至832人，臺人更是從896增至2,112人。⁵⁵在此居住活動的居民，除了前文所述的築港職員如技師、書記、技手、工手之外，亦包含築港局下所聘用的船員職工。

隨著明治34年（1901）末因基隆濬渫工程開始如火如荼的進行中，從事濬渫船以及相關作業的工人大量增加，築港局制定了〈職工工夫規程〉、〈船員規程〉，以便管理第一線參與築港工事的職工與船員。無論是職工或是船員，在擔任築港局職務時都必須簽訂契約書，並要有二位保證人。⁵⁶這些規程都隨著築港工程的進行做過歷次調整，例如在明治37年（1904）築港局修正〈船員規程〉加入懲處條例，規定這些船員除了要依照〈臺灣汽船職員懲戒規則〉之規範外，若在職務上有不合適的行為，將進行遣職、減薪或是譴責之懲戒。⁵⁷明治35年（1902）築港局共有職工116人、船員315人，明治36年（1903）基隆築港維持期間，因經費不足所裁撤人員即多是這些職工與船員。⁵⁸

基隆築港工程發展後期多將濬港相關業務給民間企業承包，其勞動者不在築港機關管轄範圍，但卻是築港工程不可或缺的要角。根據築港局統計，在明治32年至36年末，也就是第一期築港工程期間，參與勞動者多達25萬人，其中日人15萬餘、臺人9萬餘，日人比臺人高出許多。但在明治37年（1904）之後，反而是臺人勞動人數增加迅速，大正元年（1912）年基隆第二期築港完工當年，參與勞動者臺人有32萬人、日人5萬人，此可能與第二期築港工程中，鑿除鬯公、鬯母島與填埋作業的工作，多由臺人參與相關。據報導，在第二次築港追加工程啟動之初，大正10年（1921）基隆築港參與的勞動人口略估有1萬6千人，但築港出張所聘僱

查，其職工日人有120人，臺人有85人。基隆廳編，《基隆廳第一統計書》（基隆：編者，1905），頁76。

⁵⁵ 陳凱雯，〈帝國玄關——日治時期基隆的都市化與地方社會〉（桃園：國立中央大學歷史研究所碩士論文，2005），頁112-114。

⁵⁶ 職工包含木工、鍛工、石工、工夫、潛水夫、船夫、人夫、汽罐夫，船員包括船長、機關長、一等運轉士、一等機關士、乙種艇長、水夫長、火夫長、舵夫、油差、水夫、火夫、艇夫等。職工皆為日薪，分為一至三十等支薪；船員則分為月薪與日薪，船長至乙種艇長為月薪，水夫長至艇夫為日薪，分為一至二十五等支薪。參見臨時臺灣總督府工事部編，《基隆築港誌》，頁82-83、100-103。

⁵⁷ 〈臨時臺灣基隆築港局船員規程認可〉，《臺灣總督府公文類纂》，第4704冊第4件；〈臨時臺灣基隆築港局船員規程中改正認可〉，《臺灣總督府公文類纂》，第4704冊第5件；〈臨時臺灣基隆築港局船員規程中改正認可〉，《臺灣總督府公文類纂》，第4704冊第6件。

⁵⁸ 臨時臺灣總督府工事部編，《基隆築港誌》，頁126-127。

的常備職工僅160餘人，⁵⁹絕大多數工人是與供給勞動力業者簽訂契約。(參考表7)

表7 大正10年(1921)4月基隆築港勞動者數與日薪表

職稱	類別		出張所雇員(人數/圓)			業者契約者(約估)(人數/圓)				
	日人	臺人	合計	日人日薪	臺人日資	日人	臺人	合計	日人日薪	臺人日資
人夫(搬運工)	5	16	21	1.74	1.38	1,000	10,000	11,000	1.90	1.07
汽罐夫	1	3	4	1.80	1.16					
鳶職(攀高工人)	1	0	1	2.90	-	50		50	2.30	-
工夫	20	0	20	2.31	-					
船夫	1	4	5	1.70	1.71					
石工	3	0	3	2.86	-		450	450	4.00	1.82
大工(木工)	8	3	11	3.18	1.80	1,000	300	1,300	3.40	1.89
鍛工(鐵工)	2	7	9	3.26	2.01	200	1,000	1,200	3.10	1.73
潛水夫	2	0	2	3.77	-				5.50	
左官(泥瓦匠)	-	-	-			100	-	100	3.80	-
屋根職(屋頂瓦匠)	-	-	-			90	-	90	3.50	-
坑夫	-	-	-				500	500	2.80	1.59
其他	-	-	-			400		400		
合計	43	33	76			2,840	12,250	15,090		

資料來源：〈現下の本島労働界(三五)／基隆築港の大事業労働者一萬六千人(上)〉，《臺灣日日新報》，1921.5.29，第2版。

從表7可看出，除了船夫以外，出張所僱用的員工，日人日薪多比臺人高；外包勞動者的差距更是快高出一倍。這些受築港機關聘僱的勞動者，大多數是來自桃園以北、澎湖等地的臺人，和在臺灣的日人，以及少數的福州人。與外包勞動者不同的，他們多有家庭，居住在公家於仙洞、牛稠港提供的宿舍，每月必須從薪水提存2圓以上儲金作為保證金，至退職才能領取。每日工作10小時，中午休息1小時，每個月末發放薪水。⁶⁰相反地，外包的勞動者，居住在仙洞及以外地區的

⁵⁹ 除了表3所列的職工76人外，另有船員包含船長、機關士、一般船員共聘任80人。〈現下の本島労働界(三五)／基隆築港の大事業労働者一萬六千人(上)〉，《臺灣日日新報》，1921.5.29，第2版。

⁶⁰ 〈現下の本島労働界(三六)／基隆築港の大事業労働者一萬六千人(中)〉，《臺灣日日新報》，1921.5.30，第2版。

苦力寮，其薪水發放情形則掌握在苦力頭手中，並不固定，其居住與福利亦較無保障。⁶¹但相對於其他碼頭工人搬運等工作，築港工人的薪資與待遇仍相對較優渥，形成築港社群中最基層卻最為龐大的人群。

（二）社團組織

明治33年（1900）築港局在仙洞地區成立後，從事築港的職員成立了基隆築港俱樂部，目的為提供閒暇之餘員工之聯誼娛樂。而後改名為春風會，以舉辦聯誼、體育活動，例如新年會、運動會、追悼會等，藉此聯絡感情。大正2年（1913）的新年會即是在基隆座開演戲劇招待築港員工觀賞，共有4百餘名參加。⁶²而社團的領導者理所當然為築港所長，例如早期基隆出張所技師川上浩二郎，在他擔任所長任期，舉凡新年的家族會、弔唁因築港死亡員工的追悼會，都是由他主持。⁶³

聯誼活動之外，春風會也在會內組成消費組合，名為春風會共益部，以會員制提供職員購買較市價便宜的日用商品。⁶⁴春風會並發行以文藝、研究性質的雜誌《仙洞》。⁶⁵另外，體育活動也是築港職員最常參與的休閒育樂。近代日本提倡體育運動，除了鍛鍊身體與修身養性之外，亦有向西方文明看齊的意涵。⁶⁶因此在以官吏身份的日人築港社區中，運動場、網球場、棒球場等運動設施一應俱全，基隆的許多體育競賽多在此舉行，而築港職員所組成的球隊、代表選手，亦常獲得好成績，更藉體育競賽與其他日人社團交流聯繫。大正10年（1921）成立的基隆庭球（網球）協會，是由築港局技師松本虎太、日岡長明擔任正副會長，會所在地即在仙洞町。昭和4年（1929）成立的基隆野球（棒球）聯盟，也是由出張所長松本虎太擔任會長，同年由技師山下繁造領軍的野球隊，還獲得基隆軟式野球

⁶¹ 〈現下の本島労働界（三七）／基隆築港の大事業 労働者一萬六千人（下）〉，《臺灣日日新報》，1921.5.31，第2版。又如昭和5年（1930）高雄築港出張所建造防波堤70名苦力，即因獎勵金制度被隨意取消而發動同盟罷工。〈防波堤苦力 同盟罷業 因增給金撤廢〉，《臺灣日日新報》，1930.8.8，夕刊第4版。

⁶² 〈基隆雜信（十四日） 春風會家族會〉，《臺灣日日新報》，1913.1.16，第2版。

⁶³ 〈基隆雜信 川上氏親族會〉，《臺灣日日新報》，1916.2.23，第3版；〈春風會追弔會〉，《臺灣日日新報》，1913.10.6，第5版。

⁶⁴ 〈築港共益部の共買方法〉，《臺灣日日新報》，1907.8.29，第2版。

⁶⁵ 〈雜誌の發行〉，《臺灣日日新報》，1906.10.23，第5版；〈春風會記〉，《臺灣日日新報》，1911.1.25，第1版。

⁶⁶ 林丁國，〈日治時期臺灣網球與棒球運動的島內外競賽表現〉，《臺灣史研究》16卷4期（2009.12），頁38。

大會的優勝。⁶⁷



圖5 昭和4年（1929）基隆築港團優勝報導

資料來源：〈軟式野球爭霸戰決勝戰に優勝せる築港團〉，《臺灣日日新報》，1929.10.1，夕刊第2版。

除了聯誼性質的社團組織外，亦有針對語言學習的研究會。日治後期任基隆築港出張所の技師吉村善臣，在回顧殖民時期的築港事業時，即對於初期日本技師在異鄉要克服言語、風俗習慣等差異深感敬佩。⁶⁸最初為了解決與臺灣人溝通的問題，基隆築港局的編制便設有3名通譯。但為了工事的順利，局長後藤新平指示築港局應設立「土語」講習，明治35年（1902）10月創設了土語研究會。此研究會創設的旨趣謂：「本局事業在經濟上要能順利使役本島人或南部清國人，職員必須要講習土語。」明白表示研究會的目的，是為了管理臺人溝通無礙而設。

此組織限定築港局備員以上者才能參加，並囑託局員中通曉語言者擔任教師。講習時間除了假日以外，每天早上9點至10點講習，講授的內容包含發音、單

⁶⁷ 石坂莊作，《おらが基隆港》（臺北：成文出版社，1985[據1932年臺北臺灣日日新報社排印本影印]），頁78；〈野球も庭球も遠征團捷つ新竹同好會對基隆冷水會／庭球戰〉，《臺灣日日新報》，1929.6.18，夕刊第2版；〈軟式野球爭霸戰決勝戰に優勝せる築港團〉，《臺灣日日新報》，1929.10.1，夕刊第2版。

⁶⁸ 吉村善臣等，〈台湾港湾の修築について（1）〉，《港灣》，第65卷第3期（1988.3），頁67；編輯部，〈港湾史を飾る人々「みなと100人」〉，頁79。

字單句，特別注重使役勞動者的一般用詞。依照築港局歷年有教員擔任囑託可推測，類似語言的研究社團或課程仍持續進行。除了臺語之外，築港局亦有英語講習研究會，一週2次。⁶⁹

（三）學校與衛生設施

仙洞因為於基隆港西岸，遠離基隆市區，初期日本學童須至市區的學校通學。⁷⁰但因路途危險，只能依靠一條經常泥濘不堪、有墜海危險的道路；或是乘坐舢舨橫越港區，但常因風浪過大，而使學童經常休學。⁷¹明治37年（1904）仙洞地區有360餘名日人，其中有34名學齡兒童，當時的築港局長長尾半平即曾向上稟請於當地設立分教場，但未果。明治40年（1907），仙洞庄有462名日人，學齡兒童增為45名，此時築港出張所長川上浩二郎、海港檢疫所醫官羽鳥重郎（1871-1957），⁷²與大阪鐵工所基隆分工場主任山口力三人為代表，再次向總督請願設立小學校分校。同年獲准後，設立了基隆尋常高等小學校仙洞分教室，後改名為仙洞小學校（今仙洞國小），成為基隆第二所小學校。⁷³昭和十年（1935）已有251名學童就讀。⁷⁴

另外，日治初期殖民政府對於臺灣的疫病是施政上的重要問題。眾所皆知，接收時期日本軍隊因所謂的風土病死傷人數遠大於戰爭死亡人數，故臺灣的衛生防治一直是總督府治臺的重要政策。加上港口又是人群以及疫病傳播的主要媒介處，基隆與臺北人群交通往來如此密切，此問題在基隆築港上也造成相當大的妨礙。在築港局尚未成立之前，土木課基隆築港掛即在基隆出張所設置診療所，聘請基隆醫院的醫師為囑託，每日由其中一人來診療所看診，並雇助手一名，處理

⁶⁹ 〈明治三十五年三月末調 基隆築港調查一斑〉，「後藤新平文書」（後藤新平文書資料庫）。

⁷⁰ 明治31年（1898）設立的基隆尋常高等小學校，是基隆最早設立的小學校，後改稱為雙葉小學校，築港技師川上浩二郎的長子川上洋一即在此就讀。參見〈歐洲メール香取丸で 基隆に珍客 川上博士の令息が寄港〉，《臺灣日日新報》，1937.6.22，第9版；基隆市役所編，《基隆市教育要覽》（基隆：基隆市役所，1935），頁4。

⁷¹ 〈基隆廳仙洞分教室設置方通達〉，《臺灣總督府公文類纂》，第5038冊，第23件，1907.3.1。

⁷² 羽鳥重郎：日本群馬縣人，明治32年（1899）渡臺，歷任總督府衛生課防疫醫官、基隆醫院院長、臺北州衛生課長、中央研究所技師、總督府醫院醫長、臺南醫院勤務等。後退出公職，自行在花蓮開設羽鳥醫院。因研究臺灣恙蟲等熱帶疾病之貢獻，獲醫學博士學位。戰後曾獲留用，1946年返日，1984年逝世。張子文等，《臺灣歷史人物小傳--明清暨日據時期》（臺北：國家圖書館，2003），頁112-113。

⁷³ 〈基隆廳仙洞分教室設置方通達〉，《臺灣總督府公文類纂》，第5038冊，第23件，1907.3.1。

⁷⁴ 基隆市役所編，《基隆市教育要覽》，頁4。

庶務以及急救相關事務，所使用的藥物還有半價優惠。待築港局成立後，歷年皆囑託基隆醫院的醫師、藥師，支援診療所（後改名為醫務所）的工作。⁷⁵

除此之外，明治33年（1900）仙洞亦設立了基隆檢疫所，管理各船隻之檢疫消毒，並設有醫務室。⁷⁶但這仍難以杜絕港口疫病流傳，甚至增加仙洞地區疫病流傳的危險性。明治35年下半年，基隆陸續發生瘧疾、霍亂等傳染病，據調查是從同年5月停靠檢疫所檢查的俄羅斯船隻所引發。不僅造成築港包商之工人、在基日商等陸續發病，築港局職員工亦難逃感染。最嚴重的情況，在一天內築港局所屬舵夫竟全遭感染發病，甚至造成7名舵夫、船夫死亡。⁷⁷

築港局為了防止疫情擴大，特置4名衛生委員隸屬衛生委員長，由當時事務官今井周三郎擔任，隨時監督廳舍內外的衛生狀況。嚴格禁止局員除了公務以外前往基隆市街，也禁止非局員進入廳舍等地，並加強環境的消毒等措施。在發給局裡所有職員工的〈衛生注意事項〉中，擔任衛生委員長的事務官今井周三郎特別向職員工呼籲：

近來百斯篤（鼠疫）與虎列拉（霍亂）有流行的徵兆，若一朝本局員遭傳染，不僅將失去各自的生命財產，並且會引起築港事業中止的嚴重情況。此災厄不只各自要注意避免傳染，醫師或學者所認定的事項亦不可置身事外，留意各自的衛生極為重要。⁷⁸

公告並羅列了12點職員工日常生活該注意的衛生事項，從飲水、飲食習慣、身體清潔、周遭環境等一一規範，可見當時對於疫病傳染的恐懼與嚴重性。

在第一線參與築港工程的船員與職工人夫等，隨時要與面對惡劣天氣下出海，涉水鑿石、填埋土地等，隨時有遭難的危險。但築港局的職員工有較佳的生活環境與醫療資源，相對之下，外包廠商所招攬的工人，恐怕沒有如此幸運。雖然沒有確切資料統計當時因疾病或災變所造成的死傷人數，但從當時新聞報導常述及疫病來襲之時基隆港鬧工人荒，以及不時登載築港工程意外事故的報導，就

⁷⁵ 〈明治三十五年三月末調 基隆築港調查一斑〉，「後藤新平文書」（後藤新平文書資料庫）。

⁷⁶ 〈臺灣の衛生（承前） 基隆檢疫所〉，《臺灣日日新報》，1899.7.29，第2版；〈設檢疫所〉，《臺灣日日新報》，1900.10.9，第3版。

⁷⁷ 〈明治三十五年三月末調 基隆築港調查一斑〉，「後藤新平文書」（後藤新平文書資料庫）。

⁷⁸ 〈明治三十五年三月末調 基隆築港調查一斑〉，「後藤新平文書」（後藤新平文書資料庫）。

可略知一二。⁷⁹現今基隆仙洞山頂仍存有一座建於昭和5年（1930）的基隆築港殉職者紀念碑，乃是紀念從明治32年（1899）築港以來殉職的113名築港職員，⁸⁰即為當時工程困難的註解。

（四）築港者的特殊地位

基隆築港職工在基隆的特殊地位，不僅表現在日常生活的待遇上，殖民政府也刻意塑造築港者對於基隆發展的重要性，甚至將此意義具象化，建立紀念館，藉此強化殖民統治對臺人的正面意義。

如長期擔任基隆出張所所長的技師川上浩二郎，於大正5年（1916）離臺。翌年基隆有志者倡議在川上博士的居住地仙洞海濱，建立紀念海水浴場。⁸¹最後決定為在基隆著名的觀光海岸孤拔海濱，即大沙灣海水浴場，建立一座二樓洋式紀念館，經費逾萬。大正8年（1919）紀念館落成，作為浴客的休息所。⁸²另外一位長期擔任出張所所長的技師松本虎太，在轉任交通局道路港灣課課長後，⁸³亦由當時基隆市長發起並組織松本紀念館建設委員會，向地方人士、工商團體等募捐，地點選在獲選為新臺灣八景之一的基隆旭崗半山腰上。此紀念館於昭和12年（1937）完工，佔地近千坪，建設經費高達3萬餘圓，成為接待外賓的會館。⁸⁴館內甚至放立出自雕塑家鮫島臺器之手的松本虎太鑄像，⁸⁵這可能是臺灣築港技術官員立像的第一人。開館日更請松本虎太夫婦到場，致贈感謝狀，表彰他對基隆

⁷⁹ 例如〈解船から落ちて溺死〉，《臺灣日日新報》，1927.9.13，夕刊第2版；〈築港工夫重傷〉，《臺灣日日新報》，1939.3.5，夕刊第2版。

⁸⁰ 〈殉職記念碑 除幕式と法要 きのふ基隆築港で〉，《臺灣日日新報》，1930.4.29，夕刊第2版。

⁸¹ 〈十把一束〉，《臺灣日日新報》，1917.4.19，第7版。

⁸² 川上紀念館落成後，因當年虎列拉流行，至翌年才正式開放，由日人為主的社團基隆公益社負責營運。〈川上博士紀念の基隆海水浴場 宛然是れ龍宮の浮揚 諸般の設備完整せん〉，《臺灣日日新報》，1918.5.20，第5版；〈海水浴場の 開館祝 公益社の大招宴〉，《臺灣日日新報》，1920.6.14，第5版。

⁸³ 松本虎太在昭和7年(1932)升任交通局道路港灣課課長，兼基隆築港出張所所長，昭和10年(1935)基隆築港出張所所長由技師圖子武八接任。

⁸⁴ 〈基隆築港功勞者 松本記念館之建設 工事費按二萬五千圓〉，《臺灣日日新報》，1935.6.13，夕刊第4版；〈松本虎太氏の記念館贈呈式 基隆で舉行〉，《臺灣日日新報》，1937.4.29，夕刊第2版；〈松本記念館の壽像到着〉，《臺灣日日新報》，1936.9.1，第5版。

⁸⁵ 鮫島臺器原名鮫島盛清，鹿兒島人，生卒年不詳，被譽為是繼黃土水之後的雕塑家，曾在基隆任職於鐵道部，與基隆淵源頗深。參見朱家瑩，〈臺灣日治時期的公共雕塑〉，《雕塑研究》，第7期(2012.03)，頁45-49；〈鮫島盛清氏 彫刻個人展 廿八日本社講堂で〉，《臺灣日日新報》，1929.7.26，夕刊第2版。

築港的功績。⁸⁶

除了紀念館的建設外，川上浩二郎、松本虎太這些長期服務於基隆出張所的技師，被名以「基隆港的恩人」之稱謂，見諸於報章雜誌書籍；松本虎太更是曾被形容被「基隆市民如神一般的崇敬」。⁸⁷可說是刻意彰顯築港者對基隆築港的功勞，也是對其築港專業形象的具體塑造。但另一方面，這也是殖民政府利用技術官僚的形象來彰顯殖民功績，增進人民認同，同時又可藉此名目募捐推動公共建設的一種手段。⁸⁸

六、結語

築港工程是近代國家重要的交通基礎建設，而築港機關是築港發展的基石。本文將築港機關分為開創期、調整期與穩定期，分別代表初期獨立的築港機關，中期與土木機關的磨合調整，以及後期隸屬交通機關之下的三大階段。

基隆築港隨著事業公債法的通過，於明治33年(1900)成立臨時臺灣基隆築港局。此單位為首個專司築港事務的政府機構，其間制定的法令規則具有開創性的地位。而由技師長尾半平所帶規劃下的築港局人員，多有大專工科背景的專業技術官僚。這批第一代的技術人員，也成為日治中後期基隆以及其他各港灣的築港工程的重要管理階層。

因應南北兩港的築港工程，總督府欲成立專司臺灣港口的築港局，但最後未成，明治41年(1908)改由工事部總攬，隨即進入一連串土木官廳的頻繁的調整時期，人員流動頻繁。另外，因打狗港工程的影響，也使得基隆築港職員多流用至打狗，間接影響了基隆築港工程的進行。

至大正13年(1924)總督府將築港事務移至交通局下設置港灣道路課，兩港設

⁸⁶ 〈松本虎太氏の記念館贈呈式 基隆で舉行〉，《臺灣日日新報》，1937.4.29，夕刊第2版。

⁸⁷ 參見〈基隆築港の恩人川上博士逝去〉，《臺灣日日新報》，1933.3.31，夕刊第2版；加藤守道，《基隆市》(基隆：基隆市役所，1929)，頁31；中島新一郎，《基隆市案内》(基隆：基隆市役所，1930)，頁73；橋本白水，《臺灣統治と其功勞者》(臺北：南國出版協會，1930)，頁225。

⁸⁸ 以基隆為例，舉凡神社、公園、公會堂等建築以及前述的水族館，都是以紀念事業為號召，向地方進行募款籌設。可參考陳凱雯，〈日治時期基隆神社的興建與昇格之研究〉，《臺灣學研究》，第10期(2010.12)，頁75-96；陳凱雯，〈日治時期基隆公會堂之研究——兼論基隆地方社會的發展〉，《海洋文化學刊》，第3期(2007.12)，頁75-106。

立築港出張所，至戰爭末期沒有太大變動，築港機關與職員相對穩定發展。原以渡臺日人為主的築港技術人員，也逐漸染上「臺灣色彩」。除了曾在臺生長求學的日人技師，以及臺北工業學校的畢業生參與港務工程，至日治末期臺灣人也大幅擔任職工雇員等職務。

築港機關的建立，也在地方社會建立起特殊的社群。技術官僚的集合，醫療、休閒育樂設施的完備，以及對於築港者形象的塑造，使得築港社群在地方上成為殖民統治階級的象徵。



The Bureau of Keelung Harbor Construction and The Community in the Japanese Colonial Period

Chen, Kai-wen*

Abstract

Harbor construction is an important transportation infrastructure in modern countries, and harbor construction bureau is the cornerstone of development. This article describes the change of Harbor Construction Bureau in Keelung, where established a special community of harbor construction. First, by the Taiwan Public Bond Law, the Governor General of Taiwan has established the Extraordinary Taiwan Keelung Harbor Construction Bureau, which created the rule and personnel regulations of office. Second, after The Taiwan Harbor Construction Bureau was fail, the office harbor construction in Keelung was Several changes in short time. Therefore, staff changes frequently on this period. Third, Harbor Construction was under the Transportation Bureau from 1924, the office and staff has stabled relatively, and the Taiwan features was more important. In addition to the mechanism, the people in the community of harbor construction has been a symbol of colonial rule class in Keelung.

Keywords: The Keelung Harbor Construction, Harbor Construction Bureau, Technician, the Governor General of Taiwan, Xian Dong

* Ph. D. of Department of History, National Chung Cheng University.