



高雄市立歷史博物館
KAOHSIUNG MUSEUM OF HISTORY

2020 年第四屆「寫高雄——屬於你我的高雄歷史」

出版及文史調查獎助計畫

結案報告書

計畫案名：

偶遇、共力到記憶：高雄的沖繩人士群樣（18 世紀～1945 年）

執行人：蔡承豪

結案日期：2021 年 12 月

（結案報告僅供參考，未經作者同意請勿引用）

目 錄

摘要.....	1
一、進度報告.....	2
(一) 計畫緣起與宗旨	
(二) 研究資料分析	
(三) 期末成果與未來展望	
二、研究成果.....	5
(一) 前言	
(二) 飄風偶遇：清代海難的意外訪客	
(三) 深入各界的沖繩人士	
(四) 基層移民與聚居分佈	
(五) 結論	
(六) 參考資料	
附表 日本時代高雄地區活動琉球人士概況表	
三、史料小故事.....	39
四、圖像資料.....	45

摘要

高雄是個移民城市，來自四方的外來移民於各時間點抵達這片土地，除尋求新契機，甚至進而落地生根，相互激盪互助，共榮共存，交織出諸多點點滴滴的歷史記憶。本研究以 18 世紀至 1945 年間長時期的觀察，鎖定來自於海外、因緣際會來到高雄的沖繩籍人士，探索其在這片土地各領域的活動樣貌。並希冀藉由此研究，得以更多元的觀點，豐添高雄的歷史文化。

依據「2020 年第四屆『寫高雄—屬於你我的高雄歷史』出版及文史調查獎助計畫」之補助條款，辦理期限為 2021 年 2 月 1 日至 2021 年 10 月 29 日止。隨計畫啟動後，本研究陸續著手相關之研究彙整與分析中日文之文獻史料、影響資料與口述歷史的蒐羅，並進行現地調查等，確立此一議題的可研究性與延伸性。惟因受 Covid-19（2019 新型冠狀病毒）影響，研究期間諸多機構與設施皆採取封禁政策，田野訪查也受到相當之限制，惟就現有所掌握之資料，仍可資建構 18 世紀至 1945 年間沖繩人士在高雄活動的概況與軌跡。

就文獻上之紀錄，清代沖繩人士來到高雄地區並非有計畫性地前來，多半係因遭到海上船難而意外抵達，這也是該時期琉球國人士來到臺灣的主要原因。來到高雄者首見於乾隆 53 年（1788），而若以其抵達高雄地區的方式與原因再行細分，可概分為三種類型：A：直接漂流到高雄沿岸。B：漂流到非高雄的鳳山縣轄域或東部地區，後進入鳳山縣境內而獲得協助者。C：沒有直接進入高雄地區，但事件中鳳山縣有提供協助者。目前根據清代檔案、歷代寶案所彙整出清代琉球遭風難民與高雄有關者，共計有 16 件。屬於 A 類型有 2 件，B 類型有 12 件，C 類型最少，僅有 1 件；另有 1 件不詳。

至日本時代，作為躍升港市及遠洋漁業重鎮的高雄，成為沖繩人士前來一展身手的新天地。由於眾多行政機構與學校的設置，提供已有殖民經驗、且適應南方風土氣候、具相關背景且有意更上一層樓的沖繩人士前來，從事公職（行政、司法、地方、稅關）、教職（校長、教師）、醫師與警察等各項職務，當中尚不乏士族出身者。而前來經商者，有從事代理商、出張所主任，亦有自行開業者，多元廣泛。就籍貫來看，以沖繩本島的那霸市（首里）地區最多，也不乏來自八重山群島者。基層勞動移民在高雄也有發揮天地，沖繩人聚落主要集中在入船町、湊町與堀江町一帶，男性主要從事受雇勞工及漁業，尤其是捕撈鮪魚、採集海人草與貝類等之遠洋漁業。而女性則主要從事服務業與家事幫傭。為保障自身權益，沖繩移民也藉由組合、互助會、鄉友會等以進行交誼並保護自身權益。

各個時期的沖繩漂流者與移民，前來高雄的目的與原因不一，並留下了諸多意外故事與生活略影，豐添了這片土地的多元風貌，也見證了高雄與國際間交流互動的歷程。

一、進度報告

本部分就此研究計畫的緣起與宗旨、研究資料、研究成果與未來發展方向，進行摘要概略說明。

（一）計畫緣起與宗旨

高雄是個移民城市，現今眾多的市民，無論自身或是父祖輩，不少便是從其他縣市甚至島外移居而來，於這片土地上尋求各式新契機，進而於此繁衍家族、落地生根，造就了高雄鮮明的「移民色彩」，也形塑了城市的多樣性。

在各個時期，來自四面八方、形形色色的移入者，除了來自於其他縣市、或是中國原鄉，在外來統治者時期，尚有諸多因偶然或懷抱夢想、來自於海外之人前來高雄。位於臺灣西南部的高雄，就地理位置上來看與間隔海洋的琉球群島正處於對角線的位置，琉球人士若欲前來，必須繞過大半個臺灣方能抵達。然而，看似遙遠，卻亦從偶然之間展開互動往來。在清代，部分飄風海難事件便造成琉球人士意外來到高雄地區，串連起兩地的間接關連。至日本時代，進入躍昇時期的高雄，並成為許多沖繩人士工商、漁業、公教……選擇的地域。從事漁業等活動主要集中入船町、湊町及崛江町等地，從事公教職者亦不在少數。如原籍沖繩縣八重山郡石垣村的花城長昱，即曾在高雄地方法院擔任判官；另如九塊公學校長的外間政善，亦是出身沖繩縣。這些人士的到來，豐富了高雄的移民群像；而他們於各行各業的活動，並成為以多元觀點了解高雄歷史文化的切入點。

回顧現有研究，雖有如又吉盛清、呂青華、黃于津與李文環等先行研究者以日本時代為主，論述該時期高雄的沖繩移民分佈與活動概況，但相對之下，有關清代來到高雄的沖繩人士研究則少有研究者碰觸，且關於日本時代的沖繩移民於高雄的活動，亦仍有深化的空間，以資做貫時性的連續性比較觀察，解析與臺灣一海之隔的琉球人來到高雄的生活足跡，對於高雄這個移民城市的歷史面貌實有缺憾。故本研究預計從：1、早期的海難偶發相遇，2、日本時代在高雄任職的各式琉球人士，3、高雄的琉球人聚落樣貌等三方面切入，以重塑兩地從偶遇到共力的交流記憶，豐添高雄的文史風貌。

（二）研究資料分析

本研究使用文獻分析法、文本解析、圖像比對、口述歷史整理與現址勘查等方式，圖以長時間的觀察及比較，彙整時間、地理以及個人意志等三方面因素，建立起一個立體的琉球與高雄之互動史觀及人物群像。

關於琉球人士在高雄活動之相關研究主要集中在日本時代，此一階段也是來自當時已改稱為沖繩縣的移民前來高雄的主要時期，涉及之研究主要集中在探討沖繩聚落的分佈以及內部人員的從業結構，研究者主要包括又吉盛清、呂青華、黃于津與李文環等。另石丸雅邦、末武美佐等，則依其研究之職業別，

對日本時代的琉球警察、教師等進行彙整研究，當中連帶羅列了在高雄任職者的資料，可資作為探討的基石。但整體而言，相關研究集中在日本時代，並未以貫時性的解析比較各階段琉球人來到高雄的歷程與影響。

故本研究除已逐一彙整相關研究專書、期刊論文外，目前更針對沖繩籍人士外移的相關研究持續進行搜集與分析，期能更進一步探討。另關於清代的部分，當時亦有若干琉球意外訪客進入高雄地區，或是由當時的鳳山縣提供救援協助，然此一方面的研究如吳幅員、楊彥杰、劉序楓等學者，主要偏重在全臺的彙整，並無以當時各縣廳州的處置方式進行個別解析與比較。故現陸續掌握相關清代琉球海難的相關研究外，未來將即以高雄地區（鳳山縣）為範圍，進一步解析探討。此外，關於高雄的「八重山炭」（西表島煤礦），則是此研究另一個發展與突破的方向。

在文獻史料收集方面，清代部分，主要運用清宮檔案以及琉球所編纂的《歷代寶案》，另輔以方志與文人著作。日本文獻則自臺灣總督府職員錄、府報，及民間出版的相關人士鑑等，蒐羅琉球出身、並在高雄任職的人物群像，輔以《臺灣日日新報》、《琉球新報》等新聞報導，以及教育類、產業界之相關期刊記載表格式建構基礎的人物表格，以作為更深入論述的基礎。另戰後初期的報導，則可回溯日治末期琉球漁民活動的樣貌。

近年隨著對生活史的重視，關於臺琉互動歷史的個人回憶錄、採訪報導、家族見證與紀錄片等文本作品亦漸趨豐富，為臺琉交流間的歷史提供諸多來自於基層由下而上的觀點，可作為過往以官方視角為主的文獻資料之對照。目前已見有數例，雖相對於北部地區豐富的實例可謂有限，但部分來自漁工或公教人物的回憶紀錄，仍可資豐富高雄的沖繩人士面貌。而圖像部分，本研究蒐羅了相關人物圖像、機關老照片、古地圖等，可搭配文獻史料，呈現更立體的面貌。

研究過程中，筆者另於鹽埕、鼓山等地區進行遺址調查，此一地區雖為過往沖繩移民主要聚集地，現址調查或可補文獻上對於民間活動記載的不足，並進行空間分析實證比對。然經過數次的實際訪查，相關琉球移民的建築與聚落樣貌多已遭拆除或改建，難以蒐集到更進一步的成果，甚為可惜。惟透過走訪，仍可資於解讀高雄古地圖空間分布時有所助益。

（三）期末成果與未來展望

隨上述研究資料的彙整與積累，並參考期中報告審查意見，期末報告如研究計畫所列，概論高雄與沖繩人士的偶遇、共力到記憶歷程。內文則共完成：1、30,000 字以上之研究內文，2、四則史料小故事，3、20 張以上之圖像資料。當中研究內文含參考資料，共分為 6 個章節另有高雄小故事及圖像資料。研究內文調整後之架構如下：1、前言，2、飄風偶遇：清代海難的意外訪客，3、深入各界的沖繩人士，4、基層移民與聚居分佈，5、結論，6、參考資料（詳後文）。

於高雄的沖繩人士之歷史身影，雖不似基隆、臺北、宜蘭等地人數較多且資料相對豐富，但透過本研究的彙整，於零星資料中仍可找挖掘出一定數量的事件與人物，顯示兩地間似隱卻現的關連。而透過廣泛蒐羅完成基礎脈絡建立與文獻、圖像等的彙整後，未來將可進一步針對特定人物，尤其可聚焦於日本時代至戰後初期，建構更深入且立體豐富的生命史脈動，探究沖繩人士在高雄的生活歷程及所帶來的影響，並進而以之與臺灣其他各地區沖繩移民樣貌相互參照。前述課題，應是下一階段值得繼續進行的延伸研究。



二、研究成果*

高雄是個移民城市，來自四方的外來移民於各時間點抵達這片土地尋求新契機，甚至進而落地生根，相互激盪互助，共榮共存，交織出諸多點點滴滴的歷史記憶。本研究以18世紀至1945年間長時期的觀察，鎖定來自於海外、因緣際會來到高雄的沖繩籍人士，探索其在這片土地各領域的活動樣貌。本部分即介紹資料彙整及研究成果。

（一）前言

高雄是個移民色彩鮮明的城市，諸多市民，無論是自身或是父祖輩，多有遠從其他縣市，甚至海外地區移居而來，先是在這片土地上尋求新的契機，在日久為他鄉後，進而落地生根繁衍，這也造就了高雄鮮明的「移民色彩」，並形塑了城市的多樣性。而上溯歷史，來自四方的移居高雄風潮其實由來已久。從十七世紀以降，諸多來自中國華南地區的漁民、開墾者甚至於土地投資商人，乘船渡過黑水溝，由打狗港或鄰近的數個小港口登岸，展開其活動歷程。而清代鳳山縣治位在高雄境內，轄內並有諸多軍事據點，造就了來自中國各省的文武官員來到此地任職或駐紮。至晚清，隨著打狗港開港通商，來自歐亞美洲諸多的商人及探險家不遠千里前來。更大的衝擊來自於日本時代，先是隨殖民統治的展開，日籍官吏與官兵進駐高雄，造成了統治階層的更替。明治41年(1908)，南北縱貫線通車，臺灣總督府在控制與分配殖民地資源的政策考量下，選定打狗港作為南部主要的進出口貿易港，並公布「打狗市區改正計畫」，決定大幅擴築高雄港為新式港口，讓興盛的製糖產品等由高雄港進出。後隨著日本南進政策的確立，高雄的工業規模更逐步擴大。種種因素交織下，不僅帶動了高雄突飛猛進的發展，讓來自於澎湖、臺南、屏東、嘉義，甚至於北部的客籍人士大舉來到高雄尋求契機。不同階段，因著不同目的，說著不同語言、自四面八方前來的人群，讓高雄更豐添多重面貌。

除了本地與日本內地人士，來自於同為日本殖民統治下的其他地域者亦來到高雄開展新人生，讓這片土地上更形多元，當中包括了琉球籍人士。地理距離相近的臺琉兩地，於1895年後同屬於一個治權下，使彼此的往來簡化為國境內的移動，並隨陸續建設起定期航路與通訊網，雙方的交流漸趨頻繁。位於臺灣西南部的高雄，就地理位置上來看雖與琉球正處於對角線的位置，看似遙遠，卻從偶然之間展開互動往來。在清代，部分飄風海難事件便造成琉球人士意外來到高雄地區，串連起兩地的間接關連。至日本時代，來到高雄的琉球人士，因從事漁業等活動主要集中入船町、湊町及崛江町等地，此外，從事公教職者亦不在少數。這些人士的到來，豐富了高雄的移民群像；而他們於各行各業的活動，也值得成為以不同觀點了解高雄歷史文化的切入點。且相對於基隆、臺北、宜蘭等琉球人士主要的聚集地，他們為何選擇地理位置相對較為遙

*本報告內容仍屬初步研究階段，部分內容尚待更深入的分析與查對，請勿援引。

遠的高雄，對於城市移民史的研究而言，亦是一個值得挖掘的課題。

現今雖已有若干研究關注到在高雄的沖繩籍人士歷史，如又吉盛清、呂青華、黃于津與李文環等，主要以日本時代為主，論述該時期高雄的沖繩移民分佈與活動概況。石丸雅邦、末武美佐等，則依其研究之職業別，對日本時代的琉球警察、教師等進行彙整研究，當中連帶彙整了在高雄任職者的資料，可資作為探討的基石。但整體而言，相關研究集中在日本時代，並未以貫時性的觀察解析與琉球人來到高雄的生活足跡，對於高雄這個移民城市的歷史面貌實有缺憾。故本研究預計從：1、清代的海難偶發相遇，2、日本時代於高雄任職的琉球人士，3、高雄的琉球人聚落等方面著手，以重塑兩地從偶遇到共力的交流記憶，豐添高雄的文史風貌。

（二）飄風偶遇：清代海難的意外訪客

2019 年末迄今，全球遭遇新冠肺炎（COVID-19）疫情狂烈的侵襲，傷亡慘重，且受影響人數仍不斷攀升。而在疫情正熾的當下，使得跨越國境間的移動在各國封鎖邊境的情況下，已有相當的難度，但意外總是無所不在，仍有帶原者穿過層層防護的漏洞帶來災害。海洋看似隔絕，卻也是通往各地的媒介，因此，水帶來的邊際線並未完全阻絕臺灣與世界的關連。如在傳統帆船時代，往來各地的人群，或因意外船難，或因誤航，或有心刻意造訪，因而渡海來臺，展開一段又一段遭逢與相遇的故事。

清代的高雄地區，亦意外迎來了來自琉球群島各地的遭風難民。透過文獻史料的耙梳，目前對於清代來臺的琉球遭風難民已有若干積累，然主要以全島作為探討範圍¹，或是以單一事件為個案。² 對於各縣、廳處理的方式，並未進行細緻的彙整與比較，故以下就以高雄地區為中心，探討清代高雄的琉球人士海難事件。

1、大洋通路與不測風險

在東亞海域當中，散落著各式大小島嶼，獨立者如日本列島、臺灣、菲律賓、琉球群島等，另在中國、朝鮮半島、東南亞等地，沿岸各地亦有諸多島嶼，海洋對於居於其上的民眾，除了是進行漁撈的場所，更是往來遠方的通道。除進行跨國境的長程貿易或是朝貢貿易，海洋船運也可做為區域內交通連結的媒介，不少商賈、船夫、運輸業者等並以此為業。相較於陸路運輸，水運有運載

¹ 相關研究可參見：吳幅員，〈清代臺灣所遇琉球遭風難民事件〉（上），《東方雜誌》，13 卷 9 期（1980 年 3 月），頁 58-69。吳幅員，〈清代臺灣所遇琉球遭風難民事件〉（下），《東方雜誌》，13 卷 10 期（1980 年 4 月），頁 71-75。徐玉虎，〈清乾隆朝琉球難夷風漂至臺灣案件之輯釋〉，《臺北文獻》，直 61/62 期（1983 年 3 月），頁 55-99。楊彥杰，〈臺灣歷史上的琉球難民遭風案〉，《福建論壇（人文社會科學版）》，2001 年 3 期，頁 66-70。劉序楓，〈琉球船的漂流事件〉，收於朱德蘭編，《琉球沖繩的光與影—海域亞洲的視野》（臺北：五南，2018），頁 143-170。

² 如：劉序楓，〈嘉慶七年（1802）琉球貢船的臺灣遭難事件——以琉球使者楊文鳳的見聞記錄為中心〉，收於朱德蘭、劉序楓、廖肇亨編，《萬國津梁—東亞海域史中的琉球》（臺北：中琉文化經濟協會，2015），頁 115-144。

量大、運輸成本較低，運送範圍較大等眾多優勢，因而諸多重要城市，便形成於貿易口岸處。

但所謂天有不測風雲，面對茫茫大海，各種海上活動必須面對的洋流、颱風、巨浪、海嘯等各種海象變數，有時單純的商販運輸與近海漁撈活動，不幸遭遇狂風，不小心偏離航道，在不熟識的水域中迷失方向，便可能變成一趟漂向千里之外意外旅程。

而十六世紀中葉以降，東亞及東南亞各國的海上活動日趨頻繁。期間雖因日本鎖國及清廷為對抗鄭氏勢力而展開遷界與海禁措施等因素，使各地交易往來一度衰退。但隨著康熙 22 年(1683)，清朝以軍事武力擊敗在臺的鄭氏政權，並將臺灣做為新附領土納入版圖，解除沿海的重大威脅後，清廷遂於康熙 23 年(1684)正式開海，准許百姓對外貿易，並陸續設置粵海關、閩海關、浙海關、江海關作為管理對外貿易和徵收關稅的機構。而隨著東亞情勢的穩定及清朝開海，日本、朝鮮、琉球、中國以及東南亞間的貿易益發興盛，往來商船數量成長，人民間的交流也愈發頻繁。

海上活動的成長，連帶提升了船難意外的頻率。但隨著康熙年間海禁的開放，清朝對於海上救助政策的也陸續確立。在外部的措施方面，鑒於海難並非一國一地之事，國際救援自然需要多國之間的通力協作。故開海同時，康熙皇帝(1654—1722，在位 1661-1722)即批准禮部、兵部所提：「海禁已開，各省民人海上貿易行走者甚多，應移文濱海外國王等，各飭該管地方，凡有船隻漂至者，令收養、解送。」，希冀以中國在當時國際上的影響力，通令各國通力協助海上救助事宜。至於在清朝內部，則對海難的緊急救助、通報、遣返，甚至於賞賜等逐步制度化。由於清初歷經鄭清戰爭，加以實施遷界令封鎖海岸線來斷絕臺灣鄭氏家族的物資，故即便後來取得臺灣、進而開放海禁後，面對外國船隻的海難事件基本上並未有統一的救助規定，而是由各地方通報後自行救護。故即便康熙 57 年(1718)，康熙皇帝下令依當時兩廣總督楊琳(?—1724)之上疏，規定沿海各省對外國遭風難民之救助及遣返，須於年末彙整題報中央，但各省仍多依個案處理，且對救助經費之來源並未有明確規定，至雍正 7 年(1729)方確立對所有外國漂到船隻均一視同仁，令地方官動支公項，加意撫卹，遣返本國，然似未見普及於全國。

然隨著事件發生頻率的提升，乾隆 2 年(1737)，藉由在處理漂到浙江的琉球船的契機，乾隆皇帝(1711—1799，在位 1736—1796)根據地方大員的奏報，再度重申同樣的政策，將救助外國難民的工作制度化。清高宗上諭予地方官員即明確指示：

聞今年夏秋間，有小琉球中山國裝載粟米棉花船二隻，遭值颶風，斷桅折柁，飄至浙江定海、象山地方。隨經大學士稽曾筠等查明人數，資給衣糧，將所存貨物一一交還。其船隻器具，修整完固。咨赴閩省，附伴歸國。朕思沿海地方，常有外國船隻，遭風飄至境內者。朕胞與為懷，內外並無岐

視，外邦民人既到中華，豈可令一夫之失所。嗣後如有似此被風飄泊之人船，著該督、撫，督率有司，加意撫卹，動用存公銀兩，賞給衣糧，修理舟楫，並將貨物查還，遣歸本國，以示朕懷柔遠人之至意。將此永著為例

3
。

積極救助成為既定的方向後，中央部會隨之調整修訂相關規則，地方官員則以此作為施行準則，至乾隆末年，大致已固定化。以琉球為例，當該國難民飄流到各省沿海地區，且經由地方人民或地方官兵救助上岸後，會先由管轄的衙門了解海難發生始末，再護送到福建省城所在的福州，由福防廳透過通事中介翻譯，進一步查明確認海難原因，並逐層通報布政司、巡撫與總督等，最後由地方大員上奏朝廷，以讓皇帝知曉此事。同時海難救助之相關配套條例亦載入會典中，具體撫卹細則更收入乾隆《戶部則例》內，沿海之奉天、山東、江南、浙江、福建、廣東各省對難民撫卹之金錢、物品數量等均有規定，讓地方得以有法規可遵循以無慮直接進行救助。中央之禮部與戶部各司其事，對各國難民，不論是否為朝貢國，均一視同仁，動用地方存公銀兩，優加撫卹並遣返本國。

4

隨處理案件的積累，因著盤查、經費支出、護送等種種行政程序，留下為數可觀的各式文書紀錄。在清代以前，有關遭風漂流的海難事件雖間有記載，但較少有單獨分類項目予以紀錄保存。隨著救助措施的制度化與精細化，連帶在行政程序中產生了諸多關於外國遣使進貢及救助送還難民之資料，雖然不一定匯集成單一類型檔冊，但仍使相關事蹟大致有固定的脈絡可以查找。⁵ 不僅在清朝，如於琉球，也仿效中國撰寫、呈送相關海難文書，以通報難民宗主國受災及援救情況，並將中方所咨送的海難相關公文抄錄於該國之《歷代寶案》內，形成該國的海難檔案；另在《球陽》這類琉球國的官修編年史當中，並偶可見相關紀錄。在日本，也有《通航一覽》及眾多漂流記等。⁶ 這些資料，讓幸運在風浪中倖存的各方來者，其各自的人生故事得以有契機呈現於文字之上。

2、意外的訪客

臺灣地處中國東南沿海各省、琉球、呂宋（菲律賓）間，並為東南亞、澳門船隻前往日本、朝鮮等地航途的要衝，周圍往來船隻甚多。由於颱風、洋流、季風以及臺灣沿岸暗礁和沙洲密佈的影響，導致亦有不少遠洋商貿或是本僅是

³ 華文書局輯，《大清高宗純皇帝實錄》（臺北：華聯出版社，1964），卷 52，乾隆二年閏九月上，15 日。

⁴ 劉序楓，〈清代檔案與環東亞海域的海難事件研究—兼論海難民遣返網絡的形成〉，《故宮學術季刊》，23 卷 3 期（2006 年春季），頁 96-97。

⁵ 參見劉序楓，〈清代檔案與環東亞海域的海難事件研究—兼論海難民遣返網絡的形成〉，頁 93-96。

⁶ 成果彙整可參見湯熙勇、劉序楓、松浦章主編，《近世環中國海的海難資料集成：以中國、日本、朝鮮、琉球為中心》（臺北：蔣經國國際學術交流基金會，1999）。

近海移動的居民，因故遭風前來臺灣。從遭風外國船隻的空間分佈來看，來自琉球國的船隻數量最多，朝鮮、呂宋、日本與越南等地亦有船舶漂至臺灣海域。至 19 世紀晚期，隨著臺灣的開港通商，更加入了多件西洋船隻船難事件，顯見臺灣船難的「多樣性」。⁷

自明初以來，琉球與中國的關係就非常密切，中間雖因明清交替一度中斷，但在清朝建立後，自順治 6 年（1649），琉球王國開始請貢清廷，並獲順治帝允諾接見。自此，琉球與清廷往來不斷，定制兩年一貢，貢船固定往來於琉球與福建之間，是清代由海道進貢中國次數最多的國家。如此的往來除了政治上的意義，更有龐大因「冠船貿易」所帶來的利益。然相對之下，頻繁渡航連帶提升了海難的發生率，面對海上風雲，設備較為完善的貢船亦是難以避免天災。此外，遭難的原因百百種，非僅是往來中琉間朝貢遠航路程方會發生，琉球群島各島分散，國內間的催貢或納貢、做生意買賣的航程，甚至駕小舟、獨木小船捕魚之際都有可能發生意外，且事故來臨的時間也不一。部分難民在無法抗拒的自然風災下，便漂向臺灣，有幸者透過漢人居民、原住民平埔族人的協助，而有再度返國的機會。

來到臺灣的琉球意外訪客散於北中南東各地，與高雄有關者，或是直接漂到高雄地方，或是先於東部或恆春半島登岸後，藉由陸路運輸抵達鳳山縣城，再被安排至臺灣府城以船運送往福州。若以其抵達高雄地區的方式與原因再行細分，可概分為三種類型：A：直接漂流到高雄沿岸。B：漂流到非高雄的鳳山縣轄域或東部地區，後進入鳳山縣境內而獲得協助者。C：沒有直接進入高雄地區，但事件中鳳山縣有提供協助者。目前根據清代檔案、歷代寶案所彙整出清代琉球遭風難民與高雄有關者，共計有 16 件。屬於 A 類型有 2 件，B 類型有 12 件，C 類型最少，僅有 1 件，另有 1 件不詳。

當中 A 類與高雄地區直接涉及者，為嘉慶 20 年（1815）琉球國芭蕉島哪吧村人安里等 13 名漂至打鼓洋面事件，及道光 20 年（1840）琉球國那霸府平氏友寄等 9 人因風漂至打鼓汛岐外事件。B 類的 12 件，年代分布從乾隆年間至同治年間皆有。而 C 類的 1 件，則為嘉慶 11 年（1806）琉球貢船失事事件，貢船因風漂至枋寮沿海，經鳳山縣知縣陳起鯤轉飭，協助將正貢船護送至臺灣府。當中由於 A 類係直接抵達高雄，故以下先就此兩個案例進行說明與探析。

（1）A 類型

1. 嘉慶 20 年安里等 13 人事件

嘉慶 20 年，來自琉球國芭蕉島哪吧村的安里等 13 人，坐駛海船一隻，奉公差前往八重山裝載糧米，船隻並於 4 月 21 日出航。儘管是屬於琉球國內的移動，然而天有不測風雲，半途當中便遭遇大風而偏離原有航道。農曆四、五

⁷ 湯熙勇〈清代臺灣的外籍船難與救助〉，收於湯熙勇主編，《中國海洋發展史論文集》，第 7 輯（臺北：中研院中山人文社會科學研究所，1999），頁 549-550、552。楊彥杰，〈臺灣歷史上的琉球難民遭風案〉，《福建論壇（人文社會科學版）》，2001 年 3 期（2001），頁 66-70。

月之際，正值春夏交替之際，安里等人所遭逢的突發事件，可能是碰上了梅雨季節快速變換的鋒面系統。「梅雨」是東亞地區特有的天氣現象，發生在春末夏初、由冬季東北季風轉為夏季西南季風的轉換期。期間沿著梅雨鋒面形成的組織性深對流雲簇，稱為「中尺度對流系統」(MCS)，這是個會造成持續性且劇烈降水、以及豪(大)雨災害的天氣系統。此外，也可能伴隨一些少見的劇烈天氣現象，包括地面的強陣風、冰雹、甚至龍捲風等等，導致局部地區的破壞性災害。傳統帆船突遇這種天氣變化，更容易偏離航道，甚至於船破人亡。

安里一行人在海上驚險漂流數日後，在 5 月 3 日，一路被送往距離出發地遠達八百公里外的打鼓洋面上。打鼓也就是打狗，該地有守軍駐紮的汛營，設置年代可上溯至康熙年間，港邊並設有砲台一座。雍正 9 年(1731)，打狗汛移至旂後山上(今旗津區旗後山)。汛營接獲通報後，便立即前去救護，並知會在地鳳山縣。當時鳳山縣的父母官是由湖北黃安人士吳性誠(?—1826)署理，吳知縣號樸庵，為廩貢生，遵川楚例捐納獲得縣丞資格，先是來福建等候委派，之後他擔任的許多職務都與臺灣有關。先是嘉慶 17 年(1812)護理澎湖海防通判，2 月後卸事，隔年調署福建沿海的南日縣丞。嘉慶 19 年(1814)攝理鳳山知縣，倡建阿緱書院，後陸續署彰化縣、臺灣府北路理番鹿仔港海防捕盜同知、道光 4 年(1824)並任淡水同知等職位，但翌年就因病辭職，不久即卒。他的官職生涯，可謂幾乎都是在臺灣海峽兩岸中度過。⁸

吳性誠接獲通報後，立即將登岸獲救的安里一行人安頓後，轉送往臺灣府城。這樣的處理方式是一般遇有外國難民，主要是先送往臺灣府，以交由更高層級的官員，包括文官系統的臺灣府知府、按察使銜分巡臺灣兵備道(原銜有多次變動，統一簡稱「臺灣道」)，以及武職系統的臺灣鎮總兵等來進行安排。而林爽文事件後，臺灣雖已獲准開放多個港口與福建直接進行對渡航行，但原則上南部官方的船隻仍從府城(鹿耳門)出發，渡航至泉州府廈門港為主。

當時擔任臺灣道的官員為四川人士糜奇瑜(1762—1827)，其字象輿，號朗峰，在嘉慶 16 年(1811)10 月 8 日奉旨補授臺灣道。隔年正月 28 日抵達福建省城，先經過福建巡撫考核，並上報通過後，在 4 月 2 日獲准正式授與道台職位，並渡海來臺任事。⁹ 臺灣府知府則為出身安徽、先是來臺擔任淡水同知，後升任知府的汪楠(1755—1820)。而臺灣軍務最高總指揮的臺灣鎮總兵，則為滿洲正黃旗人武隆阿(?—1831)。這些官員在接獲鳳山縣送來的琉球難民後，便安排後續遣返事宜。由於至嘉慶年間，海難救助已經制度化，臺灣官員便依照行之有年的程序持續進行。在鳳山縣送到琉球難民後，官員們就按名賞卹，然後由武職系統派撥員弁護送渡海至廈門，再轉送到福州省城的琉球館。

¹⁰ 琉球館是為負責接待琉球國來中國的進貢使、琉球至中國的留學生，並進

⁸ 周璽，《彰化縣志》(臺灣文獻叢刊第 156 種。臺北：臺灣銀行經濟研究室，1962；1836 原刊)，頁 105。

⁹ 中國第一歷史檔案館、海峽兩岸出版交流中心，《明清宮藏臺灣檔案匯編》，第一二三冊(北京：九州出版社，2009)，頁 311-315。

¹⁰ 中國第一歷史檔案館，《清代中琉關係檔案選編》(北京：中華書局，1993)，頁 482-483。

行貿易的館舍，另當有難民來到時，亦會將之安排於此。中國官方將之稱為「柔遠驛」，始建於明成化 8 年（1472），清代又重新修建，於康熙 6 年（1667）啟用。康熙 52 年（1713），清聖祖下令琉球難民三十名回國前居於閩省之柔遠驛，並附貢舟回國，後沿為例。¹¹

雖由臺灣府城至廈門的海路尚稱順利，且此事件並沒有人中途過世，但轉送至福州的路段反而出現了一些插曲。安里等人的船隻應仍可使用，故到廈門後，當中有赤嶺等 7 人，選擇由福建廈門海防同知張映斗派撥兵役，隨同臺灣來的護送委員，循陸路護送前往福州，並於 8 月 27 日住進琉球館。而安里等 6 人或因不願意放棄船隻，選擇由海路前往福州。水路通行雖較迅速，但此行又遭遇風災而難以順利抵達，還好一行人仍可返回廈門，只是這次的經驗，安里等人放棄再搭乘船隻前往，只好仍是由廈防同知由陸路北送至福州，船隻則待另行安排。至 10 月 24 日，一行人方抵達福州琉球館安插，延遲了兩個月時程總算完全安頓妥善。在琉球館期間，根據江蘇籍的福建按察使兼署布政使李賡芸（1754—1817）的奏報，安里等人「每名每日給口糧米一升，鹽菜銀六厘，回國之日另給行糧一個月」，給予適當的生活補助。至嘉慶 21 年（1816）5 月，適逢琉球接貢船準備返國，先是在 18 日，安排貢船至竿塘洋面準備出航；25 日午刻，安里等人的船隻也被護送至竿塘洋面，乘風放洋。歷時一年多，終於得以踏上返家旅程。¹²

2. 道光 20 年平氏友寄等 9 人事件

另一起直接漂抵高雄沿海的事件，則是道光 20 年平氏友寄等 9 人的漂流意外。

當時負責掌理鳳山縣的父母官，是河南籍的鳳山縣知縣曹謹（1787—1849）。曹知縣字懷璞（樸），號定庵，在任內有諸多建設，最知名者莫過於〈曹公圳〉。根據他的報告指出，在 4 月 19 日，有一艘雙桅船隻，漂泊縣轄打鼓汛岐外，接近中午時，船隻駛入港內，由海防兵船接護進港，駐軍初步將這群意外訪客安頓好後，於 4 月 28 日送往鳳山縣衙門來審訊。在後續漫長的過程中，除了鳳山縣的初步調查，臺灣府及福建海防同知亦需再行確認。

根據各級衙門的調查，這一次的琉球難民，共有包括平氏友寄在內的 9 人。當中平氏友寄、吳氏平安是舵工，召氏伊禮、林氏比嘉、信氏與儀、往氏比嘉、吳氏島袋、喜氏兼城與利氏大城為水手，通船 9 人俱係琉球國那霸府人。他們在 4 月 8 日因公差被派往琉球宮古島催運糧米，也另外自己買了一些食鹽、茶葉、掛麵等貨品順便帶往宮古島售賣。結果錢還沒賺到，從那霸港出航後，

¹¹ 臺灣銀行經濟研究室編，《清代琉球紀錄續輯》（臺灣文獻叢刊第 299 種。臺北：臺灣銀行經濟研究室，1972），頁 29。

¹² 中國第一歷史檔案館，《清代中琉關係檔案續編》（北京：中華書局，1994），頁 1156-1163。

當晚就遇上了風浪。¹³發生的時節與1815年安里等人事件都是春夏交接之際，且航線也都是要前往那霸西南方的島嶼運糧。

在鳳山縣盤留數日後，為讓平氏友寄等人得以返國，曹謹派員將他們送往臺灣府城，一行人於5月11日抵達府城。知府隨即安排其安頓公所，並給予飯食、錢文，更協助整修加固原船。由於受限於規定不能直接由臺灣返航琉球，因此仍然要依照程序先送往福建省城。故8月24日，臺灣府派撥內地舵水操駕修好的船隻內渡，並經安排，於11月25日抵省城南臺，隔日安插館驛，後便是等待明年的航期返國。¹⁴

至道光21年（1841）4月15日，平氏友寄等人離鄉一年後終於得以踏上返鄉之路，9人於該日離驛，準備搭著原船隨著琉球貢船出航返鄉。回程時並非僅是原班人馬，由於考量到原來的小船噸位不足，恐怕遠航時遇大浪容易翻覆，故經過福州府海防同知與琉球貢船雙方協調，從二艘貢船當中的頭號貢船內撥出粗重貨物當作壓艙物，並派遣貢船上水梢蒲新垣、內間二名代為引導駕回，以使小船能順利回國。此外，前一年另有同是由鳳山縣送到、晚於平氏友寄等人抵達福州、同是住在館驛內的琉球難民平姓大城筑登之親雲上等9人，也是從那霸府人，出航後遭風遇難。不過由於他們的船隻已經被風浪擊碎，無法坐駕原船，故藉此機會就一同返回琉球。

但這趟返鄉航程卻又碰上老天戲弄，開船沒多久後便被風損壞槓槓，還好尚能撐回福州番船浦地方，該地位於南臺島倉前山東北方向閩江岸邊，是當地重要的對外港之一，可見平氏友寄等人的船隻開行並未太遠。後又一次歷經修整加固，18人再度於5月5日揚帆出發，此次終於同月24日順利歸國，結束了漫長的意外之旅。¹⁵

而前述的兩起事件，屬於直接抵達高雄沿海，船隻尚存，由於打狗港及旗後皆有駐軍，得以儘早發現並知會鳳山縣衙門，且由於從發現到救護的時間不長，也沒有人員途中逝世，故使得事件相對單純。鳳山縣接手救護後，即依照標準程序先進行基本的訊問，接下來便送往臺灣府城，交由更高層的臺灣道、臺灣知府，並會同臺灣鎮辦理後續照料及遣送福建事宜。反而是在送往福州省城過程，以及返鄉的歸途上，出現了若干意外，但幸皆無造成更大的傷亡，期間官方並會供給基本的生活所需。只是從抵臺到歸鄉，前後時程便須耗上一年以上，應不是當初出航時所預想得到的吧。

（2）B類型

B類型事件，由於不少是先漂至界外或是後山處，難民多在艱困的環境下登岸（如船隻損毀、後又遭遇為難等等），情況有時更為複雜，在通報上就需

¹³ 中國第一歷史檔案館，《清代中琉關係檔案選編》，頁818-819。

¹⁴ 中國第一歷史檔案館，《清代中琉關係檔案選編》，頁818-819。

¹⁵ 蔡鐸等編，《歷代寶案》，第十二冊（臺北：國立臺灣大學，1972），頁7247-7252。

更為繁複且仔細，甚至需派遣人員調查是否有無倖存者。由於案件數量較多，在此先行簡單表列，並選擇前三個事項進行列舉，以說明處理情況。

1. 乾隆 53 年平良等 6 人事件

乾隆 53 年（1788）的一起平良等 6 人事件，是目前所知鳳山縣最早處理琉球難民的案件。該意外係因琉球國太平山（八重山群島）人平良等 6 人，於當年 10 月 10 日，裝載棉花駕船往中山王府交納。但在事項完畢，於 11 月 22 日承領中山回程執照，同船 16 人，欲駕回琉球本島。結果 29 日在洋遭風，沖礁擊碎船隻，行李、回程執照等盡行沈失，同船並有十人隨波不知去向。剩下的 6 人幸運抵達臺灣南路「生番地方」生還，推測可能是東部或恆春半島。

6 人隨後以步行的方式離開原住民地域，後進入了鳳山縣境，並於 12 月 6 日被當地人發現。經過駐軍通報護送，一行人抵達了臺灣府。府方除依例救助，卹給口糧、衣物，並在隔年 3 月 24 日將平良一行人送抵福建省城，安插館驛。而在一行人抵達省城前，署臺灣府理番同知清華已經先行向福建巡撫徐嗣曾（？—1790）報告。而在確定一行人順利安頓、並經署福州府海防同知朱慧昌譯訊後，徐巡撫於 4 月 29 日即上報此事，5 月 27 日奉硃批：「知道了」。¹⁶ 自安插之日為始，每名照例日給米一升，鹽菜銀六厘；回國之日另給行糧一個月。之後應即依照慣例，附搭琉球貢船回國。

而下落不明的十人，閩省下令臺灣方面仍須持續搜查，希冀可以找出生還者。¹⁷ 不過後續並無消息，恐怕已經凶多吉少。

2. 嘉慶 8 年馬齒山事件

嘉慶 8 年（1803）的馬齒山事件，難民僅有馬齒山一位，是與鳳山縣救助的遭風事件中，人數最少者，也是最終無法返國的少數案例之一。

馬齒山是琉球國人，在 8 月 25 日，開船欲載運米粟納貢。結果在 9 月 5 日，漂至臺灣鳳山縣海域後游泳登岸，但由於並沒有明確紀錄其在鳳山縣的何處登岸，故為求慎重，先將之分類於 B 類型。

當時的知縣為江西崇仁舉人、年約 50 歲的鳳山知縣陳起鯤。陳長期在臺灣南部任官，嘉慶 7 年（1802）被派至臺灣擔任署臺灣鳳山縣縣令，後又調往嘉義縣，被評為「才守兼優，熟悉臺灣情形」¹⁸，鳳山縣紳衿耆老在其嘉慶 8 年（1803）調往嘉義縣時，贈立「愛民惜士」碑一方。而嘉慶 11 年前後，正是海上勢力蔡牽（？—1809）多次攻擊臺灣的緊張時期。陳起鯤在抵禦蔡牽幫的攻勢上頗有建樹，因而獲得保舉。

¹⁶ 徐嗣曾，〈奏報撫卹琉球遭風番民情形〉，《軍機處檔摺件》，乾隆 54 年 04 月 29 日。國立故宮博物院藏，統一編號：故機 040675。

¹⁷ 中國第一歷史檔案館，《清代中琉關係檔案三編》（北京：中華書局，1996），頁 204-205。

¹⁸ 中國第一歷史檔案館，《嘉慶道光兩朝上諭檔》第八冊（桂林：廣西師範大學出版社，2000），頁 34。

陳知縣接獲通報轄域內有此事件後，即下令要妥善處理，並在馬齒山被護送來縣會面時，即酌給衣履、銀元等，並將馬齒山轉送至臺灣府。臺灣府知府一方面令臺灣縣知縣薛志亮（？—1813）訊問，另一方面則向閩省陳報此事。但根據薛志亮的報告，馬齒山當時已經患病，雖然已經調請醫生治療，但他的狀況似乎仍然不佳。且由於言語不通，即便給予紙筆，依然無法順暢溝通，因此希望可以將他送至省城，由通譯來協助訊問。

可是馬齒山的狀況似未見起色，在安排前往福州前，就已經醫治無效，於嘉慶 9 年（1804）2 月 8 日病故，客死臺灣。知府將情況通報福建布政使後，高層認為既然府、縣都已調查清楚，且係為病故，便通報琉球國接貢船，於回國向該國王世子照會即可。

整起事件由於在雙方溝通困難情勢下，詳情顯得有些模糊，馬齒山究竟是他的名字，還是他的故鄉，則無法證實。

3. 嘉慶 15 年建西表等 42 人事件

嘉慶 15 年（1810）所發生的建西表等 42 人事件，則是 B 類型當中鳳山縣處理過最多人數的事件，若不分類型，也僅次於嘉慶 11 年的琉球正貢船事件。

建西表係琉球國麻姑山（宮古群島）人士，根據中國官方資料的紀錄，他們先是被地方官派往琉球國辦理公務，在結束準備回程時，正好有麻姑山頭目坡座真、有石垣等，赴琉球國處理進貢事完畢後也欲返鄉，建西表便與錦高嶺附搭坡座真船隻同回，該船內頭目、舵水、客人等，總共 42 名，在嘉慶 15 年 10 月 17 日出發。結果船開沒多久便在洋面上遭風，在 10 月 20 日飄至臺灣南部番地四浮鑾洋面，後又遭風刮斷桅繩，船隻擊碎，23 日被當地的原住民救起。¹⁹

但根據琉球方《中山世譜》的紀錄則表示：一行人先是「高山之下，拋桅灣泊。此時該處人民結夥成群，俱為異粉，攜帶武器，登來船上。所有貨物及諸器等件，盡行奪取，而至本船被風波吹流。」²⁰ 後來船隻又被風吹走飄至四浮鑾岸上。而根據建西表等人的描述，其上岸後遇到漢人，告知此地為四浮鑾，並將之迎至村內，並承諾要將之送往官府。但根據中國官方的資料，救助他們的為「生番」，倖存上岸的一行人，身在異鄉茫茫無法探得離開方法，故僅能先在當地，透過所帶零星銀物，與住民交換食物度活。這樣的說法可能是為了掩飾在臺灣後山界外已經有漢人開墾的情況，遂掩稱其所遭遇的是原住民而非漢人。

初始村民們雖一度應允協助，但後來不知為何卻不願意護送，建西表等人便只好自己想辦法尋求生路。但在途中，先是被不認識的七、八人搶走衣裳、

¹⁹ 蔡鐸等編，《歷代寶案》，第九冊，頁 5207-5223。

²⁰ 蔡鐸，《中山世譜》，卷十一。

簪子等，返回原村尋求協助又被拒絕，建西表等人只好步行前往噶瑪蘭，請求當地人民護送至衙門。

而在漫長等候期間，嘉慶 16 年 4 月，適逢有漢人漁船靠近。本想請求船家將全部人送至府城，但無奈船隻容量有限，只能搭載建西表、錦高嶺二人先至琅〔王喬〕，後抵枋寮，進入了鳳山縣地域內。鳳山縣在接獲通報後，即循例協助安頓，給予糧食、衣物等，並將之轉送至臺灣府城。其他人則僅能由陸路步行，他們選擇往南的路線，但沿途陸續遭逢原住民殺害、溺斃與中途病故等種種意外。5 月 24 日，先是抵達卑南，至 7 月 11 日，共計有 18 人抵達了鳳山縣，後經照料後，鳳山縣亦將一行人轉送。但在轉送期間，又有西平良、多良間、上里等三人先後在途中病故，僅餘 15 人，再加上建西表及錦高嶺，總計 17 名。在歷經船難及遙遠的步行後，身在異鄉的疲累人們，於臺灣道、知府的安排下，陸續踏上渡海返鄉之路。10 月 24 日順利抵達了廈門，但厄運還沒結束，水手仲本、大嵩貳名在同安閩縣地方病故。11 月 7 日，建西表等 15 名抵達省城，總算得以稍事安頓，但至嘉慶 17 年，又陸續有水手與那及上江地等人病故。等到 5 月搭上貢船返國時，這起事件僅餘下 13 人。

針對後續的處置，閩浙總督汪志伊（1743－1818）與福建巡撫張師誠（1762－1830）在上奏的奏摺中提出其見解：

至戕害山田筑等三名之生番……不知姓名、住址，未便遽令兵役經入番地查拏，轉致驚擾。應飭臺灣文武各官，遴選妥幹兵役，協同屯弁社丁，在于番界留心查訪，務將正兇緝獲究辦。其在四浮鑾患病之有宮良等四名，並飛飭該道、府確查，如果尚存，即行派員護送至省，遣令歸國，俾免失所。²¹

意即在張師誠等奏陳之際，雖琉球難民 13 名已經於福州省城安頓並等待回國，但閩省高層仍認為涉及命案及仍有可能在異地生還者，皆應須調查清楚，甚至若仍生還，當即救助至省，方能使此事件更為完善。

在建西表等人陸續送往閩省時，汪志伊與張師誠並下令臺灣官府必須調查仍遺留在後山的琉球人士，發現這群人員的鳳山縣，以及在北路的噶瑪蘭分別進行調查。為此，鳳山縣指示差役王錦、通事王有獎、王文章等負責調查，而歷經派人訪查，又詢問埤南通事，但無所獲。噶瑪蘭委員胡桂調查後亦稟稱差往查明並無下文，這些遺落在臺灣東部的琉球人，最後以下落不明告終。

整體而言，鳳山縣負責轉介的情況，直到光緒元年（1875），拆分鳳山縣率芒溪以南之地增設恆春縣，後又將紅頭嶼（蘭嶼）納入轄域，使臺灣南端一帶的救難事務便就近由恆春縣處理，故同治末年到清朝統治結束為止，已未見到鳳山縣處理 B 類型的事件。

²¹ 中國第一歷史檔案館編，《清代中琉關係檔案選編》，頁 453。

表 1、B 類型事件概況表

	遇難年份	抵臺日期	遇難人員	漂抵地點
1	乾隆 53 年	11 月 29 日	平良等 6 人	南路生番地方
2	嘉慶 8 年	9 月 5 日	馬齒山	鳳山縣
3	嘉慶 15 年	10 月 20 日	建西表等 42 人	南路番地四浮鑾洋面
4	嘉慶 19 年	4 月 1 日	宮城等 7 人	鳳山縣轄番社
5	道光 8 年	10 月 7 日	葉渡山等 14 人	琅嶠山後
6	道光 16 年	1 月 19 日	嘉手苳史地頭等 17 人	後山
7	道光 18 年	2 月 8 日	大城筑登等 5 人	琅嶠大秀房莊海邊
8	道光 18 年	3 月 18 日	鄭氏山口等 14 人	鳳山東港
9	道光 20 年	12 月 6 日	平性大城筑登之親雲上等 26 人	傀儡番界
10	同治 10 年	11 月 12 日	松大著等 46 人	臺灣洋面
11	同治 10 年	10 月 29 日	島袋等 69 人	臺灣南部
12	同治 12 年	4 月 11 日	林廷芳等 9 人	琅嶠海口

說明：文獻紀錄中關於船難事發地點，多數僅有概略性的描述而無精確之說明，故本表仍以原始檔案中之紀錄為準。

(3) C 類型

唯一的 C 類型事件，為嘉慶 11 年事件，這並是鳳山縣唯一一次遭遇琉球國正貢船船難的事件，以下略作介紹。

嘉慶 11 年 10 月 13 日，突然有一艘外籍船隻漂到枋寮洋面，狀況不明，但經過引導後，該船於枋寮收泊。後經確認人船俱各無恙，並得知該船為琉球國的頭號貢船，係屬重大事件，故上船者立即向船上人員確認事件細節。經船員告知，該船是係在 10 月 9 日於琉球姑米山開船，依慣例係兩艘貢船為一組出發，分別搭載正使耳目官楊克敦、都通事梁躬等率領官伴、水梢共約貳百名。本是例行的朝貢之行，卻在隔天變貌，10 日兩船就在洋面遭遇大風浪而失散。在歷經數日的漂流後，頭號貢船於 13 日來到了枋寮沿岸並被人發現，不過二號貢船卻無蹤影。

當時的鳳山縣知縣為陳起鯤，陳起鯤並不是第一次接觸到琉球難民，在嘉慶 8 年已曾協助過琉球難民馬齒山，只不過可惜最終未能順利助其返鄉。故此次接獲通報後，他也立刻向上傳報，並在 10 月 20 日將遭風正貢船護送至臺灣府。

頭號船雖然大體無恙，但二號貢船就沒有如此的好運了。根據澎湖傳來的消息，二號貢船在 14 日的時候飄至澎湖之吉貝嶼外洋，不過並沒有順利登岸，反因撞上礁石而毀，船內貢品行李等項盡行沉沒，損失包括所載貢物硫磺陸千參百觔、紅銅壹千伍百觔、白剛錫伍百觔。此外，有些作為貿易的土產以及用以購物的銀兩也盡行沉沒，付諸流水。不過官伴 81 名及原本要附搭頭號

船的跟伴馮玉田 1 名，總共 82 人，落海時尚能扳扶板片，隨浪漂流、浮載浮沉之際，又幸運地被附近的漁船救起並送到陸地上，總算是不幸中的大幸。經澎湖地方先行撫卹後，也護送至臺灣府，經臺灣道、知府、知縣共同安排，贈給糧食、衣物、布疋等物品，讓這群為數多達 198 名的琉球人員可以安頓驛館，稍事休息。就人員規模來看，此次的事件可謂是清代臺灣救護琉球難民事件中數目最多的一次。

福州將軍賽冲阿（？—1828）接到臺灣的通報後，除在 11 月 25 日上奏朝廷，另一邊已先行指示臺灣道清華，將送到失水官伴人妥善安頓，且考量頭號船雖然仍可以航行，然風帆已經受損，故指示臺灣當局連帶需修繕船隻。由於需維護戰船，府城設有軍工廠修葺保整，此時正派上用場。至隔年 2 月 15 日，頭號船修繕已經完成，故準備動身前往福建。為求謹慎，官方並添雇熟練舵工貳名幫駕，由淡水廳新莊縣丞魏堯年、署臺灣水師中營守備陳一凱等熟悉臺灣情勢的文武官員，管帶商哨船隻，護送至廈門，讓朝貢團得以繼續行程。

整體事件來看，鳳山縣在這場事件初期扮演著居間聯繫的工作，後續則交給更高層的臺灣鎮、道、府等來進行統籌。任務雖看似輕微，卻是救護流程當中一棒接一棒之下不可欠缺的角色，若然延遲，其中可能又遭逢意外。在大的海洋救援政策下，地方的配合，實不可或缺。

琉球貢船此行，也算是命運多舛。順利被護援至福建後，人員被安排從陸路送至省城，而船隻與頭號船的貨物則從海路前往，並陸續給予口糧等安頓，以便展開後續行動。如以此事件來說，至隔年，福建當局協助租雇商船吳捷裕海船壹隻陪同頭號貢船以分散搭載一半人員及貨物回國，租賃費用番銀壹千元。這筆費用本要由琉球方面付費，由於清廷先已賞卹銀壹千兩，因此正可換給船價，後便搭乘此船返國。但在歸還時，卻又出現意外，琉球方於嘉慶 14 年（1809），由都通事鄭崇基等坐駕原船，率領水手赴閩歸還所借船隻。但元月出航時先是船隻漏水，必須返回那霸港修整，5 月再度發航時，卻在海面上遭到海盜攻擊，奮力逃脫攻擊後，船隻又在不知名島嶼暫歇時因風浪而損壞，只好搭乘該島船隻返回琉球換船，在年底時另發航赴閩賠償。來來回回間，數年時間就如此消耗。更可見層層環節流暢的重要性。

從上述鳳山縣所進行的救援活動來看，地方政府主要依據當時已經日趨成熟的海難救護措施，進行安頓與轉送。鳳山縣在接獲難船失事通報後，即展開護援行動，將之送往臺灣府，後對渡廈門，轉送福州城，隨同琉球貢船返國時回鄉。

（三）深入各界的沖繩人士

琉球與臺灣地理位置上雖然接近，進入歷史時期，兩邊之互動主要卻是因海難的偶然交流，基本上並沒有穩定的往來。然隨著兩地陸續被納入日本領土後，情況出現了變化。臺琉原皆不屬於日本（即便自 1609 年「慶長琉球之役」

後琉球已被薩摩藩實際控制），但因著「牡丹社事件」的契機，琉球在1879年被日本強硬「廢藩置縣」，納入日本行政區劃。1895年，臺灣則因甲午戰爭後所簽訂的馬關條約，儘管在臺人蜂起抗日行動後，仍被納入日本殖民地。因被納入同一國家治權下而消卻了國界區隔帶來的移動成本障礙後，雙方展開了相互流動，加以在殖民者對新領地物產資源與人力調配引導下，琉球人士也因而陸續抵達高雄。

1、近代交通設備下的移動途徑

沖繩群島由於資源有限，是近代日本主要的移出區之一。²² 但因距離臺灣不遠，尤其是南方的八重山群島，與臺灣宜蘭地區僅相距一百多公里，若有一定噸數的堅固漁船，應係可自行抵達臺島。故除了正式的管道，由於沒有國界的阻隔，有些漁民就利用漁船往來於琉球與臺灣之際，進而移動到西南部的高雄，赴臺灣南方海域、東沙群島一帶從事漁業。此外，也可上岸另尋工作。

進入日本時代，沖繩與臺灣間開始有日臺間由近代輪船所構築的航線，可定期運載兩地人民往來。明治29年（1896）5月1日開始的內臺航路，每月三次，依次為「神戶—門司—長崎—鹿兒島—奄美大島—沖繩（那霸）—八重山（石垣島）—基隆」，藉由這條航路，使臺灣與琉球間有了定期的通路。至同年9月，航線有所調整，先是廢除停靠長崎，隔年3月廢除該航路。自4月起，改設立經過門司（當時也停靠宇品、長崎）直航內臺的「神戶—基隆」線，以及經過沖繩的「神戶—基隆線」。同月起經沖繩線每月運行三次，其中一次停靠八重山。自明治31年（1898）3月起至6月底，該航路延伸至高雄（經過地為鹿兒島、沖繩、八重山、基隆、澎湖島、安平），自7月起每月2次停靠八重山。明治34年（1901）4月起，再將該航路固定至高雄，隔年4月起停靠八重山減為每月1次，然該航路在明治39年（1906）便不定期了。²³

雖沖繩直抵打狗的海上交通航路時有變動，但琉球人士若欲前赴高雄，可以選擇先在基隆、宜蘭等地上岸，再循陸路前往打狗，尤其鐵路建設的完備，使得島內移動得以有更穩定的運輸設施。先是明治33年（1900）臺南到打狗的鐵路通車，後於明治41年更完成南北縱貫的「基隆—高雄」間西部縱貫線通車後，這樣近代化交通設備的完成，使南北原本需步行數日的路程，可以於一日內抵達，使得「沖繩—（海路）—基隆—（鐵路）—高雄」成為快速的移動管道。而公路設備的漸次完善，也有助於島內的移動遷徙。

此外，為擴展沖繩產業的發展契機，沖繩本地的產業視察團也曾前來臺灣，並造訪高雄。²⁴ 兩地間也時有水產交流與調查。²⁵ 這種不定期的交流，成為

²² 石川友紀，〈沖繩県における出移民の歴史及び出移民要因論〉，《移民研究》，1期（2005年3月），頁11-30。

²³ 〈沖繩臺灣間の定期船〉，《臺灣日日新報》，1906年4月1日，版4。

²⁴ 〈産業視察團抵臺南〉，《臺灣日日新報》，1913年3月29日，版5。〈沖繩人の爲めに〉，《臺灣日日新報》，1920年12月29日，版6。

²⁵ 〈沖繩から水産調査に來臺〉，《臺灣日日新報》，1936年11月12日，版7。

沖繩人士瞭解高雄的另一項途徑。

2、新興都市的拉力與八重山炭的需求

隨著從晚清打狗開港通商以來，打狗地區地位漸次提升，就業機會的擴增，吸引各方人士前來從事商貿與勞務。總督府並鑑於此，在地方設置及擴張行政、司法、警察、海關等各式單位，以因應地方行政與國際商貿。隨人口的增加及國家教育政策的需求，學校的教育人員也逐漸擴增。打狗港與各式工廠的建設活動所需的勞力，以及會社交易所需等等各面向，吸引了諸多琉球人士前來。

另一方面，在日治初期，因為火車運輸需要煤炭作為動力，已有所謂「八重山炭」，即八重山群島（主要是西表島）所生產煤炭的進入打狗。此係因領臺後總督府體認到鐵路在交通及統治上的重要性，仍繼續發展鐵路建設，進行路線修改及車站、列車的設備更新等。一面重新規劃北部的路線，另一方面自明治32年（1899）起，鐵道部開始大規模整建往南的縱貫鐵路。由於多數鐵路建材無法在臺灣取得，多半需要從日本或其他國家輸入，為搬運建材，除了利用原有的運輸工具外，也修築不少材料搬運線，港口整建工程亦隨之展開，鐵路的建設，因而帶動了相關基礎建設的展開。而煤炭品質甚攸關鐵路運轉效率，根據總督府鐵道部初步觀察，臺灣北部的煤礦品質不甚理想，煤礦燃燒率及供給力都非稱穩定，故計畫針對臺灣及日本多個產地的煤礦燃燒效率來進行試驗，以圖找出最經濟且品質穩定之燃燒動力，也包含八重山西表島出產的煤礦。²⁶

自明治 32 年開始，大倉組開始交付煤炭與臺灣總督府²⁷，這可能轉口之際另採購做為其他用途²⁸，並可能用於火車運轉燃燒測試。明治 35 年（1902），鐵道部決定大規模使用八重山炭來進行運轉試驗，故於 6 月時公開招標採購 120 萬斤的八重山炭，來投標各業者的出價情況如下：

表 2、明治 35 年鐵道部八重山炭業者投標情況

	業者	投標金額（円）
1	大倉組	9,345
2	三井	8,640
3	林禎之助	6,120

資料來源：〈鐵道部石炭の入札と八重山炭〉，《臺灣日日新報》，1902 年 6 月 26 日，版 2。

最後由沖繩開運會社的林禎之助（輔）以平均一萬斤 70 圓以下的價格標得。這樣的金額就鐵道部而言相當划算，因其評估，即便臺灣煤礦於每萬斤僅約

²⁶ 臺灣總督府鐵道部，《臺灣鐵道史 下卷》（臺北：臺灣總督府鐵道部，1911），頁 135-137。

²⁷ 三木健，《沖繩・西表炭坑史》（東京：日本經濟評論社，1996），頁 203-204。

²⁸ 高橋春吉，〈臺灣の礦業〉，《日本礦業會誌》，606 號（1935 年 10 月），頁 591。

30 圓，但包含運送到打狗所需的相關手續及搬運費，便超過 70 圓。²⁹ 在南北缺乏穩定路上交通之際，以海運運送南部鐵路運轉所需的煤礦，反而較為低廉。

鐵道部也於明治 35 年首次進行八重山炭的測試，共四十三種的樣本中，有三種樣本只使用八重山的石炭來行駛，六種樣本是以一定比例混合八重山和臺灣出產的石炭來行駛。結果在排名上，混合的兩種樣本分居第七名和第八名。因此，總督府做出了如下的評價：「今後將使用混合石炭，以補本島出產石炭之缺點及不足之處。」雖總督府對於八重山石炭的供貨能否穩定，仍抱持不安的看法³⁰，但臺灣鐵道基本上仍延續以八重山炭作為燃料主力。除了品質，價格更可能是一個重要的因素，因為相較於日本本國的煤炭，八重山炭相對低廉。而大倉組雖然首年競標失利，後仍獲得了運銷事務，相對於三井及英商三美路（Samuel Samuel & Co., Ltd.）負責購買內地炭，大倉組則專於買入八重山炭。³¹

即便臺灣北部煤礦開採規模日漸擴大，明治 41 年西部縱貫鐵路完成，南北人貨往來便利性大為提升，但是鐵路運輸能量的限制、天災的干擾，及貨物稅等問題，仍困擾著臺灣北煤南送。加以南部製糖工廠的擴大對於燃料需求的提升，使得即便臺灣北部煤炭的價格幾乎與西表島所生產者相近，以海路運送的八重山炭仍繼續保有臺灣南部市場，甚至有若干中國撫順炭輸入做為燃料來源。³² 即便是第一次世界大戰期間，因為海運運費高漲，使得船運煤礦的成本大幅提昇，理論上這應該是臺灣本地煤礦伸張的好時機，卻因為大量貨物轉向鐵路運輸，運送能量不足，帶來所謂的「滯貨事件」，使得在北部基隆煤輸出中國的同時，卻無法順利供應南部完全所需。³³ 故在南部，在戰時海運缺乏之際，較為鄰近的八重山炭更幾乎獨佔進口的煤礦市場，與基隆煤礦分庭抗禮。³⁴ 即便一次大戰後，日本內地煤礦及撫順煤礦再度重新移入，八重山炭仍佔進口半數以上。³⁵ 以大正 9 年（1920）為例，移入的外地煤炭當中，日本的筑豐炭約五千噸，撫順炭有三千噸，而八重山炭六千噸（八重山炭礦三千噸，琉球炭礦三千噸）。³⁶ 即便臺灣產煤炭至 1920 年代初已達有 35 萬噸，西表島約僅 1 萬 5 千至 2 萬噸，然在前述各種因素下，尋求市場的西表島煤礦與缺煤的臺灣南部仍形成了產銷間的互補關係。³⁷

²⁹ 〈鐵道部石炭の入札と八重山炭〉。

³⁰ 臺灣總督府鐵道部，《臺灣鐵道史 下卷》，頁 135-141。

³¹ 〈八重山石炭と臺灣労働者〉，《臺灣日日新報》，1906 年 1 月 27 日，版 2。

³² 〈石炭と輸送費〉，《臺灣日日新報》，1912 年 2 月 18 日，版 2。〈輸入炭激增〉，《臺灣日日新報》，1912 年 10 月 14 日，版 2。

³³ 〈本島炭業の現勢及將來（一）〉，《臺灣日日新報》，1920 年 11 月 19 日，版 2。

³⁴ 〈大正八年 臺灣貿易概況〉，《臺灣時報》，9 期，頁 58、63。

³⁵ 臺灣總督府殖產局，〈大正三年臺灣貿易概況〉，《臺灣商工月報》，74 號（1915 年 6 月），頁 16。

³⁶ 〈本島炭業の現勢及將來（一）〉，《臺灣日日新報》，1920 年 11 月 2 日，版 2。

³⁷ 許世融，〈關稅與兩岸貿易 1895—1945〉（臺北：國立臺灣師範大學歷史學系博士論文，2004），頁 20-21。

此外，在南部築港工程所需，臨時臺灣總督府工部有甚大的燃料所需，以用於開鑿、疏濬、填設等各方面。由於正處一次大戰期間，船運費用及煤價皆屬高漲之際，八重山炭仍屬相對便宜者，故透過競標方式，陸續採買八重山炭。大正 5 年（1916）時幾經協調三井、三美路商會、木村組與八重山炭礦出張所等企業，前二者因利潤不高而婉拒，後由八重山炭礦以一萬斤 73 圓的價格得標。³⁸ 至大正 6 年（1917），則由三井得標負責採購。³⁹

八重山的煤礦會社也來到高雄設立據點，如「八重山炭礦株式會社」於高雄設有出張所，並由屬於琉球資本的丸一洋行負責運銷。⁴⁰ 主事者為沖繩縣首里區儀保町出身、畢業於沖繩縣第一中學校的桃原良毅。⁴¹ 該出張所即曾參予打狗築港工程的煤礦供應。

3、深入各界的沖繩人士

活動於高雄各界的沖繩人士紀錄，散見於總督府公文類纂、相關人物誌、報章雜誌中。筆者彙整《臺灣紳士名鑑》、《南國之人士》、《大眾人事錄》、《臺灣人士鑑》、《新臺灣を支配する人物と産業史》、《臺灣人事態勢と事業界》、《台灣關係人名簿》、《南臺灣の寶庫と人物》、《專賣事業の人物》、《南部臺灣紳士錄》、《芝山巖史》、《芝山巖誌》、《臺灣警察遺芳錄》、《警察職員錄》、《建功神社誌》、《臺灣總督府職員錄》等，將於高雄活動、有較完整履歷的琉球籍人士之初步資料，依職業別等，彙整如附表所列。至於基層漁民、幫傭者等，由於個人資訊相較為零散且不完整，故未列入表中，並於下一節中介紹。

沖繩人士在高雄任職的層面甚廣，包含從事公職（行政、司法、地方、稅關、鐵道）、教職（校長、教師）、醫師與警察等各項職務，當中且不乏士族出身者，亦有來臺就讀醫學校後在高雄開業者，顯示新興南方城市所提供的就業契機。而前來高雄經商者，有從事代理商、出張所主任，亦有自行開業者。就籍貫來看，以沖繩本島的那霸市（首里）地區最多，也不乏來自八重山群島者。

42

部分人士在戰後仍與臺灣有關係，如在鐵道部高雄事務所任職的神村孝太郎（1897—1988），後任琉球政府副主席，曾率貿易親善團訪華。而擔任過校長的東恩納盛亮，現在則被轉化為漫畫人物，開啟了一項古今對話新連結。⁴³

³⁸ 〈石炭の入札 八重山炭七十三圓〉，《臺灣日日新報》，1916 年 12 月 16 日，版 3。

³⁹ 〈八重山炭價 七十四圓五十錢〉，《臺灣日日新報》，1917 年 4 月 22 日，版 2。

⁴⁰ 〈福建施設と人物（四）〉，《臺灣日日新報》，1912 年 2 月 21 日，版 3。

⁴¹ 內藤素生編，《南國之人士》（臺北：臺灣人物社，1922），頁 337。

⁴² 關於八重山群島來臺移民，可參見松田ヒロ子，〈沖繩県八重山地方から植民地下台湾への人の移動〉收於蘭信三編著《日本帝国をめぐる人口移動の国際社会学》（東京：不二出版，2008），頁 529-558。

⁴³ 「竹田動漫祭」，網址：

https://www.facebook.com/takedaas/photos/a.1565248400484389/838889066453663/?type=3&_rdr

[存取日期：2021 年 10 月 10 日]

（四）基層移民與聚居分佈

除了前述以公職及商業為主，具有較高任務性質及自主性，且經濟狀況較為穩定的階層，以勞力服務為主的沖繩移民也陸續來到高雄尋求契機。相對於沖繩群島，已經同屬日本國內境的臺灣幅員及人口都較多，相對有較彈性且寬廣的就業機會，高雄又是新興都市，建設與商業都需要大量人力，可前來從事建設、碼頭勞力，甚至於擔任日人的家事服務及服務業等，契機甚多。而更重要者為藉由原就具備的漁業技術，前來從事近海與遠洋漁業。相對而言，這些勞力移民往往居住於高雄年月較久，且不如具軍公教職者有較穩定的保障與財力，基於同鄉間互助援助的特性，高雄地區內也逐漸形成若干沖繩人聚居地及同鄉（業）組織。

1、聚落分布

根據又吉盛清的推測，有別於前述軍警公教的沖繩移民可能在日治初期便陸續前來高雄，勞動移民移入高雄應在明治末年至大正初期，這樣的移動與鐵路陸續完工及高雄築港應有甚深的關連。⁴⁴

明治 33 年，臺南到打狗的鐵路通車，於潟湖北岸的端點設立打狗臨時停車場，貨物從火車卸下後需利用駁筏從車站旁的後壁港，沿著打狗川支流送至哨船頭的港口，層層轉運自甚不便，總督府鐵道部遂於明治 37 年（1904）決議於鄰接海面進行填海造陸工程，擴建打狗臨時停車場並興建一條鐵路連接哨船頭和停車場，至明治 40 年（1907）5 月完工，即為鐵道埋立地。而連接哨船頭和停車場的鐵路即為後來的濱線。此外，築港運動也隨之陸續展開，明治 41 年 5 月 1 日，臺灣總督府公布「打狗市區改正計畫」，這是第一個在目前的高雄市域進行的都市計畫，面積約 172 公頃，於鹽埕埔地區規劃了田町、山下町等新市街。⁴⁵ 後又於明治 45 年（1912）展開第二期工程，於大正 3 年（1914）在原本的鹽埕莊填築了 185,000 坪多的海埔新生地，加以官方在此一區域進行都市規劃，後陸續成為鹽埕町、北野町、堀江町、入船町、榮町等新市街。

這些地區是當時高雄重要的政商中心，後設置的高雄州州廳即設於山下町的原打狗文庫處，高雄郡役所則在湊町；另港口又提供眾多就業機會，故吸引了有心拓展的日本移民前來，沖繩勞動者也前來聚集於此一新興地帶尋求發展。隨移民日眾，根據黃于津與李文環統計鼓山戶政事務所的戶籍資料，日本時代居住於湊町的日籍人口，以九州地區的移民最多（37%），沖繩籍移民次之（16%），第三的是日本中國地區的移民（12%）。⁴⁶ 基於就業及同鄉互相援助的天性，遂逐漸在前述地區形成聚集地。其聚落主要集中在入船町（今大勇路

⁴⁴ 又吉盛清，《大日本帝国植民地下の琉球沖繩と台湾：これからの東アジアを平和的に生きる道》（東京：同時代社，2018），頁 373-374。

⁴⁵ 山下町部分區域位於鐵道埋立地及淺野埋立地（即哈瑪星）。

⁴⁶ 黃于津、李文環，〈日治時期高雄市「哈瑪星」的移民與產業—以戶籍資料為主的討論〉，《高市文獻》，5 卷 1 期（2015 年 4 月），頁 15。

以東，五福四路以南區域)、湊町(今濱海二路以東，鼓山一路以西，登山街以南區域)與崛江町(今大勇路以西，五福四路以南區域)一帶。

惟這些當年的居住地並非重要的建築，根據筆者的數次實地訪查，前述地區多半已經改建為現代建築，並無留下蹤跡。另根據呂青華在十餘年前進行的田野調查，雖然在 1950 年代仍有一戶沖繩人士居住在大禮街，但基本上當地人對於是否曾有沖繩移民居住在該地已經全無印象。⁴⁷

2、勞動型態

沿著濱線(はません)一帶的新街區，因具備當時最先進的交通設施—鐵路和港埠，發展成為海陸運輸樞紐，鐵道線周邊隨之商行、倉庫林立，大幅創造就業機會。由於港埠發展促進產業、創造就業，新移民交相湧入、開創新街區，除了前述以從事司法、公教、警務與商業等履歷可較為詳細者，另有數目不詳，或有數百人規模的移民來此就業。大體可區分為：1.低階公職人員：因高雄驛、稅關、郵局等機構的設置，哈瑪星地區因而有若干沖繩移民被派來擔任低階公職人員，2.從事碼頭、商務的搬運勞力，3.漁業，4.以女性為主擔任服務業或家內幫傭者。

在基層公務員方面，如湊町與新濱町的戶籍資料整理，顯示基層的公職人員來自日本各地區者，有九州24名、中部4名、中國4名、四國3名、關東2名、沖繩2名、近畿1名。當中包括哈瑪星因高雄驛的設置，在新濱町與湊町內有沖繩籍人士居住。⁴⁸如服務於鐵道部打狗出張所の垣花惠祥。

從戶籍資料的職業登記欄可見日籍移民者中，有不少人受雇於各行各業的會社、店鋪，出賣勞力維生。如仲原保久利，職業登記為「漁市雇人」，於昭和9年(1934)從本籍地移入湊町三丁目6番地。⁴⁹

漁業是沖繩移民從事最多的項目，尤其相對於沖繩海域，臺灣南方的海域甚至由高雄出發的遠洋漁業，都是更有機會獲取利潤的區域。從日本時代鼓山區日籍人士的戶籍資料可略見這類移民的端倪，區內的沖繩縣和山口縣(中國地區)日籍移民與漁業有密切關係，這點與占哈瑪星日籍移民多數的九州籍移民有些差異。雖然來自九州地區的日籍移民所從事行業已遍布各行，然而從事漁業者則絕無僅有。而在新濱町與湊町內獨立設戶口的沖繩籍移民約有8戶的戶主從事船、漁業相關職業，又特別是湊町三丁目的漁夫數量較多，包括西銘新勝(1887—)、安里文榮(1896—)、古波藏善助(1896—)、宮城富榮(1901—)、宮城三郎(1903—)等，他們的職業欄記載皆為「漁夫」；而有一位太田正喜(1902—)則登記為「船夫」，其戶口下另外還寄留了11名的沖繩人。此外，還有像仲原保久利受雇於位在湊町三丁目的魚市場，仲原保久利與妻子、女兒一同設籍湊町三丁目6番地，其戶下也另外寄留了5名沖繩人。另有一位身分較

⁴⁷ 呂青華，〈戰後在臺沖繩人的處境—高雄「入船町」個案〉，收於曲金良、修斌主編，《第十二屆中琉歷史關係國際學術會議論文集》(北京：北京圖書出版社，2010)頁427-428。

⁴⁸ 黃于津、李文環，〈日治時期高雄市「哈瑪星」的移民與產業〉，頁19-20。

⁴⁹ 黃于津、李文環，〈日治時期高雄市「哈瑪星」的移民與產業〉，頁31。

為特殊、有「士族」頭銜，職業登記為「社外船タリーマニ船員」的田頭政顯（1896—），昭和2年（1927）從本籍地沖繩縣那霸市移入高雄田町，幾年內不斷在鹽埕町、山下町、湊町內遷移，至戰後並移至大港埔；其戶下除了家人7名之外，另外還寄留有23名沖繩人、1名鹿兒島人，此外還雇有4名沖繩籍雇人。值得注意的是，從幾戶的沖繩籍戶主的戶下，都可觀察到沖繩籍移民多有相互寄留於同籍者戶籍下的情況，這似乎也顯示沖繩籍移民比較依賴原籍地的社會關係。⁵⁰

多數的漁民並沒有直接留下相關傳記或回憶錄等，不過從《臺灣日日新報》或水產雜誌等媒體的報導中，仍可發現其若干身影。尤其在這黑潮流經的海洋裡，搭乘突棒船的與那國島民與臺灣的往來其實是相當頻繁的。且為保障自身利益，漁民們透過加入或組織相關組合、互助會、鄉友會等組織，以保護自身權益。⁵¹ 這些為生計而來到高雄從事漁業的沖繩人士，從事的項目包括遠洋釣鮪、海人草採集、貝類撈取與海龜捕抓等等。

遠洋漁業方面，日籍記者松田良孝曾採訪了一位與那國島久部良出身的大城正次（1923年生），其口述追憶可作為一個觀察範例。大城在來臺前不算具備有專業的漁撈技術，反而是在臺灣南方澳開啟了漁夫生涯。他在昭和13至14年（1938—1939）左右來到臺灣開始捕旗魚的工作，大城並因為探尋旗魚的眼光銳利，從船主那裡領到了代替獎金的衣服，同時也得到了特別提供的返鄉費用。而在經過一段時間後，大城轉移居到南方的高雄，並搭上了鮪釣船。據他表示，這是因為有位舅舅在高雄擔任「鮪釣船」的輪機長，所以接受了對方的邀請前去擔任見習船員。⁵² 日本領臺後，以臺灣作為前進南洋魚場的跳板，帶來了動力漁船，也引進延繩鮪釣。大正2年（1913），臺灣總督府開始著手鼓勵發展鮪釣，北部以基隆、蘇澳為主，南部則以高雄為主。捕撈動力一開始仍以帆船為主，但至1910年代中葉則逐漸啟用機帆船，因機帆船能夠航行的距離較遠，因此漁場漸漸擴大，遂使鮪魚成為臺灣漁獲的主力之一，並輸往日本。從高雄出發的作業範圍，至昭和4年（1929）前後已至菲律賓、印尼沿海，後更擴及印度洋等地，加上所使用的餌料：虱目魚，在高雄、臺南有穩定的養殖業供給，比之蘇澳僅以近海為主，高雄遂反轉成為鮪釣重心。⁵³ 而這些動力漁船及日本型帆船則大多為極有經驗的沖繩人所擁有。

既以遠洋漁業為主，故出航時程自須甚久，大城正次表示，鮪釣船出港一次，就要一個月的時間才會回到高雄，也有的船隻會離開臺灣長達四十天之久，還不時會越過赤道進行捕撈。出港時，船艙裡一定堆滿了蔬菜和豆腐等食品，見習船員便係在船上負責煮飯。船隻內雖然儲存了很多高麗菜和蘿蔔等蔬菜，

⁵⁰ 黃于津、李文環，〈日治時期高雄市「哈瑪星」的移民與產業〉，頁31。

⁵¹ 又吉盛清，〈大日本帝國殖民地下の琉球沖繩と台湾〉，頁374-375。呂青華，〈戰後在臺沖繩人的處境—高雄「入船町」個案〉，頁423-427。

⁵² 松田良孝著，蘆荻譯，〈被國境撕裂的人們：與那國臺灣往來記〉（臺北：聯經，2017），頁91。

⁵³ 胡興華，〈臺灣的漁業〉（新店：遠足文化，2003），頁162-175。

但畢竟蔬菜不能放太久。故當他回到岸上後，便會馬上就會跑去蔬菜店買上一堆菠菜，一邊泡醬油，一邊「好吃、好吃」地吃個不停。而回到港口後，大概會在陸地待上一週到十天。這段期間，要清除附在船底的海藻、修繕添補漁具，還要請油漆工重新塗刷船底。鮪釣船的薪資非常好。正次似乎也聽過「欠債的話就上鮪釣船」這句格言；讓他也在短短的時間內，他就累積了一筆可觀的財富。⁵⁴ 從他的經驗，反映出沖繩人士來到高雄從事漁業的部分原因。

由於沖繩漁民在漁業活動當中扮演重要角色，至戰後初期甚至有報導指出：

現在高雄港之手動漁船，有兩艘此種手動漁船，全部使用沖繩人。現在留居高雄港之沖繩漁業者，有二十一名。這次沖繩人要遣返本國，此事若是實現，影響高雄港之手動漁業，而且這樣技術，難得代用。現在市營漁業公司有六名練習生，但是此數字向嫌不敷，因此市內漁業關係者，對省公署接洽將沖繩僑民留用。此事若不能實現，高雄港之漁獲量恐能急激低下，手動漁船之漁獲量，每隻平均達七、八十萬，最高達數百萬元云。⁵⁵

也有不少沖繩移民仍被留用。⁵⁶

此外，沖繩漁民則藉由其精良的泅水計畫，改從事採海人草（*Digenea simplex* (Wulf.) C. Ag.）。海人草為松節藻科植物，為當時重要的驅蟲藥方。由於腸道寄生蟲病主要盛行於熱帶及中低度開發國家，以動物糞便為作物肥料的臺灣，蛔蟲感染率尤其高。1920 年代以後，日本衛生當局開始對學童展開驅蟲措施，係讓寄生蟲患者服用煎煮過的湯汁，可收驅蟲功效，故驅蟲藥的需求大增。海人草製成的驅蟲藥方，除在臺灣，於日本、香港、德國等地亦甚暢銷。⁵⁷ 東沙群島一帶為重要的產地，當日本勢力擴張至南洋地區後，沖繩漁民便隨之前往，數百名漁民並於東沙島上曬製、綑裝海人草以供輸出。⁵⁸ 海人草的採集期從3月至10月，由於必須潛入海中較久，沖繩漁民僅利用護目鏡、配戴棉質手套便裸身下海採集，於海底採集後先集中於胸前袋中後再帶至船上。由於需長時間留於海中，其他漁民技術無法如沖繩漁民精良，故採集海人草成為其專擅的項目。⁵⁹ 但由於沖繩漁民較缺乏資金，故出資的業主與船主通常係為日本其他道縣人士，而沖繩漁民則從事實際捕撈。相對處於較弱勢的漁民為保障自身權益，也聯合結成組織相互援助。在昭和10年（1935）時，漁民與船主因利益分配不均而發生糾紛，漁民主張船夫分配比例過高，無視其冒生命危

⁵⁴ 松田良孝，《被國境撕裂的人們》，頁 91-92。

⁵⁵ 〈沖繩漁民之遣返 恐影響高雄漁業 關係者將商洽留用〉，《民報》，1946 年 9 月 5 日，版 3。

⁵⁶ 何義麟，〈戰後在臺琉球人之居留與認同〉，《國史館學術集刊》，18 期（2008 年 12 月），頁 153-154。

⁵⁷ 〈新知識 海藻と蟲 海人草は蛔蟲除に〉，《臺灣日日新報》，1918 年 11 月 8 日，版 3。

⁵⁸ 平尾則人，〈謎の南支那海とわが漁船隊の活躍 南海の需要性に着眼せよ〉，《大阪朝日新聞》，1933 年 8 月 15 日。

⁵⁹ 僑務委員會第三處編，《臺灣外銷產品簡介》（臺北：僑務委員會第三處，1957），頁 83-85。

險進行採撈，進行了激烈的抗爭行動，除與警察起衝突，更至官署進行抗議。

⁶⁰ 後高雄州出面調停，並在高雄海人草組合、沖繩縣水產互助會及沖繩縣民的協助下，勞資雙方重訂協議。⁶¹

前述協助的「高雄海人草組合」報導並未明確區分，當時海人草相關的組合有兩個，一為採集組合，一為販賣組合，地點皆位於湊町一丁目24番地，且組合成員都是23名，應係同一群人士所組成。前者創設於昭和8年（1933），後者則於昭和9年組成。⁶² 昭和11年（1936）時，由平田末治擔任組合長，平田受訪時表示是居住於新濱町，組合內另設副組合長及理事五名，成員包含日本本島、九州與沖繩各地的漁民，採集組合員每人每年繳交五千圓作為費會以供運作，而販賣組合則為每口300圓。相關費用作為會員間互相協助、救濟之用。

⁶³

昭和12年（1937）後，日本佔有東沙群島，並劃歸高雄州管理，沖繩漁民得以重新於該海域採集海人草。在海人草市場價格低落，且中國與日本間對於東沙島的主權時有所爭議，以致影響海人草採收之際，沖繩漁民則另轉向採貝及捕撈海龜等。當中高瀨貝打磨後可作為飾品、鈕扣等加工品，是沖繩當地知名的工藝品。⁶⁴ 漁民間並設有南洋貝類採集販賣組合。⁶⁵ 海龜則是在進入第二次世界大戰時期，由於肉類物資漸為欠缺，海龜肉因而成為取代的選項之一。但由於烹煮習慣不熟悉，加以龜肉含有毒素的疑慮，也在媒體上引發的報導與討論。後即便海人草協會理事井上龜太郎攜帶捕撈的海龜一尾，前往臺北帝國大學交由農學部農藝化學佐藤正一教授進行判定，確認其捕獲的海龜係為無毒品種，且在臺灣附近海域有相當產量，而肉質可謂營養，但最後並仍未能成廣成功成為蛋白質來源，也無法為漁民帶來收益。⁶⁶

女性移民就目前資料所見，主要是以從事服務業與幫傭。高雄港與基隆港並列為臺灣兩大國際通商口岸，稅關乃是重要機構，任職其內的公職人員多為日人，而其家內的「下女」與「女中」，則有來自沖繩的女性。⁶⁷ 另有些年輕

⁶⁰ 〈海人草起水時抗爭 反抗者受警官檢束 漁夫六十餘名擁到署大鬧〉，《臺灣日日新報》，1935年7月19日，版4。關於東沙島的海人草開採與琉球漁民的關係，可參見湯熙勇，〈東沙島海人草的經營與琉球漁民的參與〉，發表於「2017 淡水學國際學術研討會港口、船舶與貿易」，淡江大學：淡江大學歷史系、中研院人社中心亞太區域研究專題中心海洋史研究，2017-11-03～2017-11-04。

⁶¹ 〈州の調停案件を漁夫連遂に承認海人草問題圓滿解決〉，《臺灣日日新報》，1935年7月27日，版5。〈海人草採取問題圓滿にい解決す 天候回復次第に漁夫らブ島に向ふ〉，《臺灣日日新報》，1935年8月7日，版5。

⁶² 〈海人草組合臨時總會二十日高雄で〉，《臺灣日日新報》，1933年8月20日，版3。高雄州，《高雄州產業調查會水產部資料》（高雄：高雄州，1936），頁508-509。

⁶³ 〈高雄海人草組合 海國男子の特異性と統制ある活動振り〉，《臺灣農林新聞》，1936年1月1日，版6。高雄州，《高雄州產業調查會水產部資料》，頁508-509。

⁶⁴ 〈高雄海人草組合 海國男子の特異性と統制ある活動振り〉。

⁶⁵ 高雄州，《高雄州產業調查會水產部資料》，頁509-510。

⁶⁶ 平坂恭介，〈本邦近海の海龜に就て〉，《臺灣水產雜誌》，341期（1943年9月），頁2-7。呂青華，〈戰後在臺沖繩人的處境—高雄「入船町」個案〉，頁426。

⁶⁷ 黃于津、李文環，〈日治時期高雄市「哈瑪星」的移民與產業〉，頁19-20。

女子並因為嚮往都市生活，因而來到高雄尋求機會。如昭和4年（1929），有一位沖繩縣生的親川ヴメ，就被誘至鳳山街上的料理店內擔任女中。⁶⁸ 亦有夫妻一同在鐵工廠上班者。⁶⁹

3、生活略影

沖繩移民在高雄生活日久，在日常生活間，也留下他們活動的身影，豐添了高雄的日常生活。

（1）龍舟絕技

划龍舟（船）是東亞、東南亞地區端午節時的重要文化活動，臺琉兩地皆甚為盛行。琉球人稱划龍舟為「爬龍」（ハーリー），在昭和11年11月17日出刊的《海南時報》頭版，刊載了以「龍舟競賽盛況空前」為題的報導。這篇報導清楚描述了在高雄舉行的划船大會盛況，摘錄如下：

沖繩水產互助會舉行了划龍舟大賽。隊伍共分為紅白藍三組，進行五百公尺的划船比賽；到了兩百公尺的地方，船隻按照白、紅、藍的順序陸續翻倒，然後原樣繼續划行；其勇壯的美技，讓觀眾不禁全部站起身來，為之狂熱歡呼喝采……

這是在描寫將船隻上下翻倒、再翻回正面的技術競賽，旅居高雄的沖繩漁民在海上展露了「翻轉爬龍」這樣一手妙技，令前來觀賞的人們全都大呼過癮。⁷⁰ 這種盛況可能也出現在高雄的端午港祭當中。⁷¹熱鬧的景況，也可遙想沖繩移民在高雄的風華。

（2）求學

成年者或勞動者，來到高雄主要尋求工作契機，至於家庭內的幼子，則連帶有教育需求。

進入日本時代，高雄地區陸續設置公學校、中學、高等學校、商業補習學校等教育機構，也成為沖繩籍後代就學的機構。以高雄州立高雄高等女學校的校友資料為例，即可見沖繩學子就讀紀錄。如第一屆畢業生的花城節（那霸市東町），第六屆的嘉平秀子（八重山郡石垣町）等，另有數位就姓名來判斷可能是沖繩子弟，惟因戶籍地址都在臺灣，尚待確認。⁷²

⁶⁸ 〈誘惑から 流浪の十八娘〉，《臺灣日日新報》，1929年1月18日，版5。

⁶⁹ 〈犬も食はない夫婦喧嘩の 果が運河へ投身〉，《臺灣日日新報》，1921年3月5日，版2。

⁷⁰ 松田良孝，《被國境撕裂的人們》，頁91。

⁷¹ 〈高雄の港祭藝妓連の扒龍船嬌聲を張聲で張舉1力漕 聲援銅鑼の音も物凄く非常の盛況を呈す〉，《臺灣日日新報》，1935年6月11日，版3。

⁷² 高雄州立高雄高等女學校同窓會，《高雄州立高雄高等女學校同窓會 會員名簿》（高雄：高雄州立高雄高等女學校同窓會，1937），頁7、26。

（3）社會事件

另偶可見一些社會案件及不幸憾事。如大正10年（1921）3月，就有一位29歲、來自沖繩縣八重山郡石垣村的妻子金松とみ，方於同年1月來臺，夫妻都在入船町的高雄鐵工廠內工作。但因為家庭糾紛，夫妻間劇烈爭吵，金松とみ後竟在晚上九點投身運河（第一船渠）身亡，其屍體後在3月5日被發現。⁷³也有見因戀愛不被承認而從沖繩八重山與那國村的十九歲少女與愛人，在昭和6年（1931）一起逃至高雄鹽埕町尋求新天地，即便面對家人來相勸亦不願意返回與那國的事蹟。⁷⁴

在社會紛擾方面，有一位原籍沖繩縣國頭郡、32歲的漁民金子藤一，不知因何緣故，在昭和7年（1932）2月20日，携刀橫臥於西子灣隧道中，後經通報被湊町派出所巡查帶回管束的社會事件。⁷⁵而有一位自稱是船主的上原加奈，其實是一位詐欺慣犯，在昭和6年，他一下自稱是來自基隆的船主，一下子又說是俄船主，在臺灣各地行騙。今年來到高雄榮町的料理店白吃白喝，且又四處跟商店拐騙欠債，後被查出只是一個無賴混混而被捕。⁷⁶身在異地生活著實不易，形形色色的背後，都有其故事。

這些在基層的沖繩移民不易在文獻上留下太多蛛絲馬跡，但從現在可見的資料當中，約略可呈現當時高雄這個移民城市的另一種風貌。

（五）結論

高雄是個移民城市，來自四方的外來移民於各時間點抵達這片土地，以尋求新契機。而隨生活日久，甚至進而落地生根，相互激盪互助，共榮共存，交織出諸多點點滴滴的歷史記憶。本研究計劃即聚焦於18世紀至1945年間來到高雄的各式沖繩籍人士，藉由其抵達高雄的原因與活動樣貌，側映這片土地上的多元風貌。

在清領時期，琉球人士抵達高雄地區多非計畫性的前來，而是遭到海上飄風船難意外抵達所致目前根據清代宮中檔、軍機檔等文書檔案，以及琉球所整理的《歷代寶案》內所載清代琉球遭風難民與高雄有關者，共計有16件。首件琉球人士漂抵高雄則發生於乾隆53年。若以其抵達高雄地區的方式與原因再行細分，可概分為三種類型：A：直接漂流到高雄沿岸。B：漂流到非高雄的鳳山縣轄域或東部地區，後獲得鳳山縣協助者。C：沒有直接進入高雄地區，但透過鳳山縣協助者。屬於A類型有2件，B類型有12件，C類型最少，僅有1件，

⁷³ 〈犬も食はない夫婦喧嘩の 果が運河へ投身〉，《臺灣日日新報》，1921年3月5日，版2。

⁷⁴ 〈沖繩から逃げて高雄で愛の巢 折角尋ね當てたら又も何處へか駈落〉，《臺灣日日新報》，1931年8月28日，版2。

⁷⁵ 〈沖繩人携刀 横臥西子灣 隧道中〉，《臺灣日日新報》，1932年2月23日，版8。

⁷⁶ 〈ニセ船主が高雄で無錢遊興捕へて見れば常習犯〉，《臺灣日日新報》，1931年1月19日，版5。

另有1件不詳。若就臺灣與琉球群島的相對位置而言，位於西南部高雄地區恰與琉球處於對角線的位置，要抵達高雄，必須繞行東海岸或進入臺灣海峽方能抵達，因而直接漂至高雄的事件相對有限。多半是因為船隻漂流至臺灣東部地區，或經地方人士通報，或難民倖存後在行抵鳳山縣境內，後獲得鳳山縣官方協助而進入高雄地區，再轉往府城的模式。對於這些沖繩難民而言，高雄地區多半僅是路過的途徑，卻也提供了某種返途中保障。

到日本時代，作為躍升港市及遠洋漁業重鎮的高雄，成為沖繩人士前來一展身手的新天地。由於眾多行政機構與學校的設置，提供已有殖民經驗、且適應南方風土氣候、並具相關背景的沖繩人士前來高雄，從事公職（行政、司法、地方、稅關）、教職（校長、教師）、醫師與警察等各項職務，當中且不乏士族出身者。就籍貫來看，以沖繩本島的那霸市（首里）地區最多，也有來自八重山群島者。對於這些從事公職的沖繩人士而言，相對於日本本土，作為新領土的臺灣得以有更多的發揮的空間。

高雄在臺灣總督府的規劃下，成為帝國南方的重要港口，創造諸多建設工程與商貿契機，則是另一個發展途徑。前來高雄經商者，有從事代理商、出張所主任，亦有自行開業者。尤其八重山煤炭在臺灣縱貫線運輸能量的限制、天災的干擾，及貨物稅等問題，加以南部製糖工廠的擴大對於燃料需求的提升，使海路運送的八重山炭繼續保有臺灣南部市場，成為兩地間商貿往來的重要商品。高雄與沖繩間的水產交流，也是另一個重要的項目。

基層勞動移民在高雄也有甚大的發揮天地，男性主要從事受雇勞工及漁業，尤其是遠洋漁業，包括捕撈鮪魚、採集海人草與貝類，甚至二戰時期捕撈海龜等。為保障自身權益，沖繩移民並組織組合，以保護自身權益。而女性則從事服務業與家事幫傭為主。這些沖繩移民也留下諸多生活略影，豐添了日本時代高雄地區的多元風貌。

日本時代從日本各縣地區的日人移民至臺灣眾多，他們來臺的目的不同，階級身份也各有不同，當中沖繩移民因地理位置相近，是最主要的外籍移民。關於在臺灣各地區的沖繩移民研究已有一定之積累成果，然關於高雄地區者研究仍甚有限，從前述的彙整當中，可看出來到高雄的沖繩移民人數或若不如臺北、宜蘭等地，卻有著商貿與遠洋漁業的特殊性，未來可再與臺灣其他地域進行更深入的比對。

(六) 參考資料

1、文獻史料

〈高雄海人草組合 海國男子の特異性と統制ある活動振り〉《臺灣農林新聞》，1936 年 1 月 1 日，版 6。

大園市藏編，《臺灣人物誌》。臺北：谷澤書店，1916。

大園市藏編，《臺灣人事態勢と事業界》。臺北：大園市藏，1942。

山川岩吉編，《最近の南部臺灣》。臺南：臺灣大觀社，1923。

中山馨、片山清夫，《躍進高雄の全貌》。東京：片山清夫，1940。

中國第一歷史檔案館，《清代中琉關係檔案選編》。北京：中華書局，1993。

中國第一歷史檔案館，《清代中琉關係檔案續編》。北京：中華書局，1994。

中國第一歷史檔案館，《光緒朝硃批奏摺》。北京：中國第一歷史檔案館，1995。

中國第一歷史檔案館，《清代中琉關係檔案三編》。北京：中華書局，1996。

中國第一歷史檔案館，《嘉慶道光兩朝上諭檔》。桂林：廣西師範大學出版社，2000。

中國第一歷史檔案館、海峽兩岸出版交流中心，《明清宮藏臺灣檔案匯編》。北京：九州出版社，2009。

內藤素生編，《南國之人士》。臺北：臺灣人物社，1922。

王元樞，《甲戌公牘鈔存》。臺北：臺灣銀行經濟研究室，1959。

太田肥洲編，《新臺灣を支配する人物と産業史》。臺北：臺灣評論社，1940。

沖繩毎日新聞社，《沖繩毎日新聞》，歷年。

谷元二編，《大眾人事錄》。東京：帝國密祕探偵社，1940，第十三版。

岩崎潔治編，《臺灣實業家名鑑》。臺北：臺灣雜誌社，1912。

東京電報通信社編，《戰時體制下に於ける事業及人物》。東京：大空社，1990。

周璽，《彰化縣志》。臺灣文獻叢刊第 156 種。臺北：臺灣銀行經濟研究室，1962；1836 原刊。

洪安全主編，《清宮奏摺檔臺灣史料》。臺北：國立故宮博物院，2002。

林進發編，《臺灣人物評》。臺北：赤陽社，1929。

杉浦和作，《高雄州商工人名錄》。臺北：臺灣實業興信所編纂部，1929。

林進發編，《臺灣官紳年鑑》。臺北：成文，1999。

建功神社社教所編，《建功神社誌》。臺北：建功神社社教所，1940。

原幹次郎編，《南進日本之第一線に起つ：新臺灣之人物》。臺北：拓務評論社臺灣支社，1937。

琉球新報社，《琉球新報》，歷年。

高雄市役所，《高雄市商工案内》。高雄：高雄市役所，1937。

高雄州，《高雄州產業調查會水產部資料》。高雄：高雄州，1936。

高雄州水產會，《高雄州水產會報》，歷年。

高雄州立高雄高等女學校同窓會，《高雄州立高雄高等女學校同窓會 會員名簿》，歷年。

高雄州知事官房文書課，《高雄州統計書》，歷年。

國立故宮博物院編，《宮中檔光緒朝奏摺》。臺北：國立故宮博物院，1973-1975。

國立故宮博物院編，《宮中檔康熙朝奏摺》。臺北：國立故宮博物院，1976。

國立故宮博物院編，《宮中檔乾隆朝奏摺》。臺北：國立故宮博物院，1983。

國立故宮博物院編，《宮中檔嘉慶朝奏摺》。臺北：國立故宮博物院藏，未刊。

國立故宮博物院編，《宮中檔道光朝奏摺》。臺北：國立故宮博物院藏，未刊。

華文書局輯，《大清高宗純皇帝實錄》。臺北：華聯出版社，1964。

間島三二，《南臺灣の寶庫と人物 高雄州の卷》。高雄：圖南社，1931。

新高新報社編，《臺灣紳士名鑑》。臺北：新高新報社，1937。

清史稿校註編纂小組編纂，《清史稿校註》。臺北：國史館，1989。

檜原翠邦，《沖繩縣人事錄》。沖繩：小澤書店，1916。

臺灣日日新報社，《臺灣日日新報》，歷年。

黑田菊之助，《南部臺灣寫真帖》。臺南：臺灣繪畫會，1914。

臺灣民報社，《臺灣民報》，歷年。

臺灣教育會編，《臺灣教育沿革誌》。臺北：臺灣教育會，1939。

臺灣新民報社編，《臺灣人士鑑》。臺北：臺灣新民報社，1934。

臺灣新民報社調查部編，《臺灣人士鑑（日刊一週年紀念出版）》。臺北：臺灣新民報社，1937，二版。

臺灣銀行經濟研究室編，《清代琉球紀錄續輯》。臺灣文獻叢刊第 299 種。臺北：臺灣銀行經濟研究室，1972。

臺灣總督府，《臺灣總督府府報》，歷年。

臺灣總督府，《臺灣總督府統計書》，歷年。

臺灣總督府編，《臺灣列紳傳》。臺北：臺灣總督府，1916。

臺灣總督府殖產局，〈大正三年臺灣貿易概況〉，《臺灣商工月報》，74 號（1915 年 6 月），頁 1-17。

臺灣總督府鐵道部，《臺灣鐵道史 下卷》。臺北：臺灣總督府鐵道部，1911。

臺灣總督府警務局編，《臺灣警察遺芳錄》。臺北：臺灣總督府警務局，1940。

蔡鐸等編，《歷代寶案》。臺北：臺灣大學，1972。

蔡鐸，《中山世譜》。沖繩：沖繩縣教育委員会，1986。

James W. Davidson (達飛聲) 著，陳政三譯，《福爾摩沙島的過去與現在》。
臺南：國立臺灣歷史博物館，2014。

2、近人研究

1. 專書

- 三木健，《沖繩・西表炭坑史》。東京：日本經濟評論社，1996。
- 又吉盛清，《日本植民地下の台湾と沖繩》。沖繩：沖繩あき書房，1990。
- 上里賢一等編，《東アジアの文化と琉球・沖繩：琉球 / 沖繩・日本・中國・越南》。東京：彩流社，2010。
- 又吉盛清，《大日本帝國植民地下の琉球沖繩と台湾：これからの東アジアを平和的に生きる道》。東京：同時代社，2018。
- 安里進、高良倉吉、田名真之等，《沖繩県の歴史》。東京：山川出版社，2004。
- 卞鳳奎，《日治時期日人在臺灣移民之研究》。新北：博揚，2017。
- 朱德蘭，《臺灣沖繩交流史論集》。臺北：遠流，2016。
- 沖繩県文化振興会公文書管理部史料編集室編集，《沖繩と臺灣》。沖繩：沖繩県教育委員會，2000。
- 沖繩県商工労働部編，《沖繩県労働史》。沖繩：沖繩県，1994。
- 那霸市市民文化部博物館，《那霸市歴史博物館 企劃展 川平朝申と沖繩文化》。那霸：那霸市歴史博物館，2012。
- 松田良孝，《台湾疎開「琉球難民」の1年11ヵ月》。石垣：南山舎，2010。
- 松田良孝著，邱淑雯譯，《八重山の臺灣人》。臺北：行人文化實驗室，2012。
- 松田良孝著，蘆荻譯，《被國境撕裂的人們：與那國臺灣往來記》。臺北：聯經，2017。
- 林泉忠，《「辺境東アジア」のアイデンティティ・ポリティクス：沖繩，台湾，香港》。東京：明石書店，2005。
- 邱淑雯，《出外：臺日跨國女性的離返經驗》。臺北：聯經，2013。
- 後藤乾一，《近代日本の「南進」と沖繩》。東京：岩波書店，2015。
- 胡興華，《臺灣的漁業》。新店：遠足文化，2003。
- 琉球政府，《沖繩県史》第12卷。沖繩：琉球政府，1966。
- 高雄市文獻委員會編，《續修高雄市志》。高雄：高雄市文獻委員會，1995。
- 新里金福、大城立裕著、琉球新報編，1969，《沖繩の百年：人物編 近代沖繩の人びと》。東京：太平出版社。
- 湯熙勇、劉序楓、松浦章主編，《近世環中國海的海難資料集成：以中國、日本、朝鮮、琉球為中心》。臺北：蔣經國國際學術交流基金會，1999。
- 僑務委員會第三處編，《臺灣外銷產品簡介》。臺北：僑務委員會第三處，1957。

2.期刊論文

又吉盛清，〈沖繩女性と台湾植民地支配〉，《沖繩文化研究》，16期（1990年3月），頁329-352。

水田憲志，〈日本植民地下の臺北における沖繩出身「女中」〉，《史泉（関西大学史学・地理学会）》，98號（2003），頁36-55。

王御風，〈日治初期打狗（高雄）産業之發展（1895-1913）〉，《高雄文獻》，2卷1期（2012年3月），頁58-75。

王御風，〈日治時期高雄造船工業發展初探〉，《高市文獻》，17卷4期（2004年12月），頁1-18。

平坂恭介，〈本邦近海の海龜に就て〉，《臺灣水產雜誌》，341期（1943年9月），頁2-7。

末武美佐，〈日治前期臺灣公學校的沖繩籍教師（1895～1918）〉，《臺灣學研究》，11期（2011年6月），頁59-85。

石川友紀，〈沖繩県における出移民の歴史及び出移民要因論〉，《移民研究》，1期（2005年3月），頁11-30。

石川友紀，〈第二次世界大戦前の沖繩県からの出稼ぎについて〉，《人文地理》，25卷4期（1973），頁456-473。

吉越義秀，〈臺灣水產史（一）、（二）〉，《臺灣水產雜誌》，293、294期（1939），頁21-30、1-14。

朱惠足，〈作為交界場域的「現代性」：往返於沖繩八重山郡島與殖民地臺灣之間〉，《文化研究》，第5期（2007年秋季），頁49-86。

何義麟，〈戰後在臺琉球人之居留與認同〉，《國史館學術集刊》，18期（2008年12月），頁129-163。

吳幅員，〈清代臺灣所遇琉球遭風難民事件〉（上），《東方雜誌》，13卷9期（1980年3月），頁58-69。

吳幅員，〈清代臺灣所遇琉球遭風難民事件〉（下），《東方雜誌》，13卷10期（1980年4月），頁71-75。

呂青華，〈基隆社寮島における沖繩人の調査報告〉，《東方學報》，25期（2005年10月），頁146-155。

呂青華，〈戰後在臺沖繩人的處境－高雄「入船町」個案〉，收於曲金良、修斌主編，《第十二屆中琉歷史關係國際學術會議論文集》，頁419-431。北京：北京圖書出版社，2010。

呂青華，〈蘇澳南方澳沖繩人移民村今昔〉，《政治大學民族學報》，30期（2012年9月），頁1-35。

松田ヒロ子，〈沖繩県八重山地方から植民地下台湾への人の移動〉，收於蘭信三編著，《日本帝国をめぐる人口移動の国際社会学》，頁529-558。東京：不二出版，2008。

松田ヒロ子，〈植民地台湾における沖繩系移民のエスニシティー「沖繩

人」をめぐる葛藤と実践〉《白山人類学》,14期(2011年3月),頁7-30。
松田良孝著,張良澤譯,〈由《吳新榮日記》看沖繩人的疏散體驗〉,《臺灣文學評論》,7卷4期(2007年10月),頁82-91。

金戸幸子,〈1930年前後の八重山女性の植民地台湾への移動を促したブル要因—台湾における植民地的近代と女性の職業の拡大をめぐって—〉,《移民研究》,3期(2007年3月),頁1-26。

徐玉虎,〈清乾隆朝琉球難夷風漂至臺灣案件之輯釋〉,《臺北文獻》,直61/62期(1983年3月),頁55-99。

栗原純,〈台湾事件(一八七〇—一八七四年)—琉球政策の転機としての台湾出兵—〉,《史学雑誌》,87卷9期(1978),頁60-136。

高橋春吉,〈臺灣の鑛業〉,《日本鑛業會誌》,606號(1935年10月),頁2-11。

富山一郎著,林盈萱、魏仙芳譯,〈土著與流亡的邂逅:沖繩近代史與廣域經濟〉,《臺灣社會研究季刊》,72期(2008年12月),頁191-203。

曾煥棋,〈日本植民地下台湾における沖繩人の職業についての一考察—1935年と1939年の新竹州の事例を中心に—〉,《現代台湾研究》,27期(2005年3月),頁21-35。

黃于津、李文環,〈日治時期高雄市「哈瑪星」的移民與產業—以戶籍資料為主的討論〉,《高市文獻》,5卷1期(2015年4月),頁6-37。

黃紹恆,〈戰前臺琉關係之的建立、開展與客家人遷移〉,《客家研究》,7卷4期(2014年6月),頁109-141。

楊彥杰,〈臺灣歷史上的琉球難民遭風案〉,《福建論壇(人文社會科學版)》,2001年3期,頁66-70。

劉序楓,〈清代檔案與環東亞海域的海難事件研究—兼論海難民遣返網絡的形成〉,《故宮學術季刊》,23卷3期(2006春季),頁91-126+158。

劉序楓,〈清末的東亞變局與中日琉球關係—以漂流民的遣返問題為中心〉,收於琉球中國關係國際學術會議編委會編,《第11回琉中歷史關係國際學術會議論文集》,頁131-168。沖繩:琉球中國關係國際學術會議,2008。

劉序楓,〈嘉慶七年(1802)琉球貢船的臺灣遭難事件—以琉球使者楊文鳳的見聞記錄為中心〉,收於朱德蘭、劉序楓、廖肇亨編,《萬國津梁—東亞海域史中的琉球》,頁115-144。臺北:中琉文化經濟協會,2015。

劉序楓,〈琉球船的漂流事件〉,收於朱德蘭編,《琉球沖繩的光與影—海域亞洲的視野》,頁143-170。臺北:五南,2018。

3.學位論文

許世融,〈關稅與兩岸貿易 1895—1945〉。臺北:國立臺灣師範大學歷史學系博士論文,2004。

趙曉雯,〈清代臺灣海上遭風事件研究〉。福州:福建師範大學碩士論文,

2014。

謝明如，〈日治時期臺灣總督府國語學校之研究（1896-1919）〉。臺北：國立臺灣師範大學歷史學系碩士論文，2007。

4.會議論文

石丸雅邦，〈琉球人理蕃警察職員〉，發表於國立政治大學原住民族研究中心舉辦，「第三屆臺日原住民族研究論壇」，2010年8月27日。

湯熙勇，〈清代臺灣的琉球船難事件〉，發表於中琉文化經濟協會主辦，「第七屆中琉歷史關係國際學術會議」，1998年10月30日至11月1日。

湯熙勇，〈東沙島海人草的經營與琉球漁民的參與〉，發表於「2017 淡水學國際學術研討會港口、船舶與貿易」，淡江大學：淡江大學歷史系、中研院人社中心亞太區域研究專題中心海洋史研究，2017年11月3日至11月4日。

5.網路資源

「竹田動漫祭」，網址：

https://www.facebook.com/takedaas/photos/a.1565248400484389/838889066453663/?type=3&_rdr [存取日期：2021年10月10日]

《文化部國家文化記憶庫》。網址：<https://memory.culture.tw/>

附表 日本時代高雄地區活動琉球人士概況表

	姓名	性別	屬性	本籍	於高雄之任職	到職
1	花城 長昱	男	司法	沖繩縣八重山 郡石垣村 1881.5.25	臺南地方法院高雄支部判官	1934.07
2	高嶺 方美	男	司法	沖繩縣八重山 郡 1883.2.18	從四位、勳四等、高等法院上告部 判官、八重郡大川尋常小學校教 諭、東京市練成小學校訓導、沖繩 縣大濱小學校長、石垣小學校長、 宜野灣小學校長、辯護士試驗及弟 司法官試補、判官、府法院判官(臺 北地方法院)、高等法院覆審部部 長、新竹支部合議部部長、新竹法 院長、高雄地方法院長	1940.12
3	城間 恒人	男	公	沖繩縣 1883.6	高雄州內務部長	
4	與儀 喜助	男	公、 商	沖繩縣島尻郡 高嶺村字大里 八四 1886.8.8	東港製氷株式會社常務取締役、東 港信用販賣購買利用組合理事、新 竹廳雇、新竹廳屬稅務課、高雄州 屬、屏東稅務出張所、高雄州稅務 課直稅係主任	
5	與儀 喜宣	男	公	沖繩縣島尻郡 1886.7.8	從五位、勳四等、拓洋水產會社專 務取締役、福山縣水產講習所練習 船高志丸漁撈長、島根縣水產試驗 場技師、水產試驗場長、農商務省 技師、水產局勤務、總督府技師、 殖產局勤務、基隆支場長、臺灣底 曳網水產組合高雄支部理事組合長	
6	儀間 正良	男	公	沖繩縣國頭郡 伊江村 1881.5.10	琉球庄長、島尻郡書記、臺灣郡屬、 高雄州書記、東港郡書記	
7	赤嶺 直	男	公	沖繩縣島尻郡 小祿村大字榮 原 1892.8.11	鳥松庄長、鳥松庄米穀共同搗精組 合長、總督府雇、高雄州屬、高雄 州郡屬、大寮庄長	1920.10
8	伊川 長壯	男	公	那霸市安里三 四七	人事委、事務局給与課長、高雄州 總務課	1937
9	平川	男	公	那霸市寒川町	琉球放送專務、高雄郵便局長	

	先次郎			二ノ二四		
10	宮城久安	男	公	那霸市古波蔵 三六八ノ一	琉球政府行政監察課長、高雄消防署長	1927
11	友利惠任	男	公	沖繩縣宮古郡 下地村興那霸 1895.8.6	臺灣總督府專賣局塩務課勤務、北門郡出張所勤務、岡山郡烏樹林出張所勤務、彰化郡鹿港出張所勤務、東石郡布袋出張所勤務	
12	福地原名	男	公	沖繩縣	蕃薯蔡廳技手、統計	1905
13	神村孝太郎	男	公	那霸市久米町 二丁目 1897.6.30	沖繩電電公社總裁、府交通局鐵道部技師	1924
14	外間政善	男	教	沖繩縣 1892.11.28	高雄州萬丹公學校勤務、同新園公學校長、同林邊公學校長、同九塊公學校長	1921.04
15	東恩納盛篤	男	教	沖繩縣 沖繩縣土族	臺灣公學校蕃薯蔡公學校田蔡分校	1906.04
16	東恩納盛亮	男	教	沖繩縣首里區 字山川二百四十六番地土族 1878.3	蕃薯蔡公學校六龜里分校教諭、高雄州旗山第二公學校訓導	1920.08
17	東恩納信	男	教	沖繩	高雄州旗山第二公學校教諭心得、高雄州吉洋公學校訓導、高雄州手巾寮尋常小學校教員心得（代用教師）	1921
18	平識政龜	男	教	沖繩縣 1893.2.17	從七位、勳八等、屏東市海豐國民學校長、臺灣小學校教諭、鳳山尋常小學校長	
19	久高友貞	男	教	沖繩縣首里 1869.11.6	宜蘭小學校雇、臺灣公學校教諭、楠仔坑公學校勤務、兼任臺灣公學校長、勤務、鳳山公學校港仔墘分教場	
20	嘉數寶三	男	醫	沖繩縣 1907.6.11	內科小兒科醫、東北大內科教室仙臺市立病院小兒科歷勤	
21	宜保之春	男	醫	沖繩縣那霸市 1905.3.8	從七位、高雄醫院醫官（眼科）、福州博愛醫院勤務、臺灣總督府醫院	1941.10

					醫官補、花蓮港醫院勤務、臺灣總督府醫院醫官、高雄醫院勤務	
22	當山眞功	男	警	沖繩縣首里區字金城二二五一	臺南廳巡查、打狗支廳	
23	喜友名安呈	男	警	沖繩縣八重山郡八重山村字登野城一四〇	鳳山廳巡查、阿公店支廳白砂崙派出所	
24	宮國定喜	男	警	沖繩縣宮古郡手良村西里二五六	臺南廳巡查、打狗支廳	
25	垣花恒行	男	警	那霸市美栄橋區一ノ四〇	弁護士、高雄州警察官	
26	西盛佳美	男	警	八重山群島竹富島		
27	上原繁喜	男	警		高雄州衛生課衛生技手	
28	宮城久安	男	警		高雄州鳳山郡警部補	
29	宮城久真	男	警		高雄州鳳山郡巡查	
30	知念正昌	男	警		高雄州旗山郡巡查	
31	桃原良毅	男	商	沖繩縣首里區儀保町 1884.9	八重山炭礦株式會社高雄出張所主任、丸一洋行貿易商	1915.08
32	宮良永昌	男	商	那霸市樋川三九	壽商事社長、高雄壽屋文具店	
33	伊地柴清	商	商	沖繩縣	楠梓庄協議會員、煙草賣捌人組合理事、自動車會社重役、青果同業組合役員	
34	與奈原良哲	男	商	沖繩首里市儀保町 1894.2.1	專賣品賣捌人、專賣局書記、臺南支局嘉義出張所勤務、岡山酒賣捌人	

說明：本表所列者，主要以從事司法、公教、警務與商業等履歷較為詳細者。
漁民、勞工、雇傭者等則不在此列。

三、史料小故事

要了解在高雄的琉球人士歷史故事，除閱讀現有成果，亦可透過業已公開的各種文獻史料自己動手找找看，從中去挖掘許多意想不到的歷史軌跡與小點滴。以下便提供四種相關史料與圖像來源的簡介，以供有心使用者探查之途徑。

1、《歷代寶案》

《歷代寶案》是琉球地區從 15 世紀至 19 世紀間的外交關係重要文書集，記錄了琉球王國與中國及其週邊國家的外交往來經緯，是了解琉球對外交通貿易史無可取代的貴重史料。

《歷代寶案》涉及的年代，以中國紀年來，時間範圍從明永樂 22 年（1424），一直至同治 6 年（1867）間，涵跨的時間長達四百年以上。編集的緣由，可見諸第一集卷首的記載：「歷代寶案久藏於天妃宮，歷世既經漫長年月，有破損散失之虞。國相尚弘方、法司向世俊、毛克盛、毛見龍甚憂之，以紫金大夫蔡鐸、長史蔡應祥、鄭子綸重修舊案，抄成一部含 49 本（卷）者二部，一部納於王城，一部藏於天妃宮。康熙 36（1697）年 4 月 4 日著手，11 月 30 日完了。」可謂是為了保存琉球文獻而大規模動員的編輯工作。

由於內容橫跨時機甚長，《歷代寶案》整體的數量相當龐大，主要分為第一、二、三等三集。第一集是以明、清皇帝詔敕為首，其次是明、清的中央官禮部，以及地方官福建布政使司等的咨文。第二集以下是將康熙 36 年至咸豐 8 年（1858），計 162 年間的文書編集而成，包括清朝皇帝的詔敕、禮部等的咨、符文、執照等，全部按年月順序編次。故卷的順序即以編年為原則，一般而言是一年一本（卷），若是得知欲查找事件的年代，便可直接查閱該卷。

如此珍貴的《歷代寶案》，原件卻已經不存。其中一部因被移至東京，卻遭逢東京大地震時而燒毀，流於沖繩的版本，則因第二次世界大戰美軍轟炸沖繩而毀盡，故現在已經難以看到原件樣貌，甚為可惜。然所幸在日本與臺灣多個館舍內，仍可見各式曬藍本與手抄副本，可以相互在補訂錯誤不全之處。而目前全世界最完整且接近原貌之抄本，係昭和 10 年（1935）由臺北帝國大學小葉田淳（1905—2001）教授委託沖繩久場政盛（1876—1968）進行抄寫之臺大版本。雖然抄寫過程當中不免出現若干錯漏字，但該抄本實為各版本中最為完整且相當接近原貌的一部。這份抄本因緣際會留存於臺灣，也反映出區域性與時代流轉的記憶脈絡。

《歷代寶案》雖然是琉球所抄錄製作的文書，可是內容都是以漢字、漢文文言文所書寫，對於臺灣的讀者而言，即使不懂琉球語或日文一樣可以進行內容查閱。而除了到臺灣大學圖書館提閱原件，目前在坊間也已經有多套影印出版的書冊，到圖書館即可查閱。此外，為讓更多有心研究者可以使用，臺日琉

多個機構並將《歷代寶案》逐步校對、標點並且數位化上網公開。現在只要彈指之間，就可以查閱到所要的內容，而且並已標點完成。如臺灣大學就建置有「歷代寶案脈絡分析系統」資料庫（網址：

<http://lidaibaoan.digital.ntu.edu.tw/>）。如果要查詢清代高雄地區的琉球難民遭風事件，只要輸入「鳳山」、「臺灣南路」等關鍵字，就可以把所有的事件撈出來後閱讀比較，甚至可利用系統進行地點的視覺化判讀，以及對字詞出現頻率來統計檢視。若對數位化的內容有疑慮，該系統並有附上掃描影像可供比對，甚為便利。



圖 1、「歷代寶案脈絡分析系統」資料庫

2、《清宮檔案》

前些年颳起清宮劇熱潮的劇情當中，總是少不了要出現一下皇帝批閱奏摺的場景，這多少讓觀眾瞭解到清代奏摺的樣貌，並且知悉皇帝用硃砂紅筆批閱的指示叫做「硃批」。當然，並非所有的清代公文書都叫是奏摺，不過或許是受到歷史小說或宮廷劇的影響，一般人大多就以「奏摺」來概稱所有的清代的公文書，故有時連地方知縣這種沒有資格上陳奏摺的低層官員所寫之公文，也稀哩呼嚕的被叫做奏摺了。

實際上要被稱為「奏摺」，嚴格定義來說是指清代具有上奏資格的官員直接奏陳給皇帝的文書密奏，才能稱為奏摺，也稱為「摺子」。官員可藉此向主政者報告地方事務，也可作為請安謝恩之用。且由於奏摺係由官員派遣親信直送皇帝，無需經過層層關卡，隱密性高，因而逐漸成為官員與皇帝間溝通的

重要媒介，也是皇帝掌握地方政務、軍事戰爭、民情風俗、農業經濟、治安教育等各方實情的最佳工具。

清代的奏摺制度完成於推行於康熙時期，確立於雍正年間，乾隆朝以後成為定制。並由於上奏內容及皇帝的批示甚有關政務的推行，更隨之衍伸出繁複的封存與抄錄制度。使得即便內容看起來相當雷同，宛如複製貼上一般，但隨著在不同的使用與保存階段而被賦予了各異的名稱，其實隱含著不同的意義。下面就列舉同一份奏摺，所可能出現的三種類型。

1. 宮中檔

簡單來說，這就是奏摺的原件。係由官員親手撰寫密奏予皇帝，有皇帝閱覽後書下紅色硃批（有時是墨批或藍批）的檔案本尊。其名稱是因為奏摺經皇帝批示，發還原具奏人遵奉批示處理後，原摺繳回清宮的懋勤殿儲存，因存放於宮內，故有此稱。一般宮中檔高約 20 至 22 公分，每扣寬約 10 公分，總長度則視內容多寡而定，甚至有達 8 公尺者以上者。漢文書寫者由右起，滿文書寫者則由左起。

2. 軍機檔

全稱為軍機處檔摺件。軍機處係襄助皇帝處理公務的重要單位，於雍正年間成立。經皇帝批閱後的奏摺，會發交軍機處謄抄副本備查，稱為「奏摺錄副」。由於清代沒有影印機，需抄錄的奏摺又多，故軍機檔的字跡往往較為潦草。但由於會錄下宮中檔內沒有的皇帝批示日期（上奏者一定會寫報告日期，但皇帝批示時不會註明日期），對於瞭解清代奏摺的流程有著重要幫助。而軍機檔一般高約 22 至 26 公分不等，略大於宮中檔，而每扣寬亦約 10 公分，總長度同視內容多寡而定。

3. 月摺檔

軍機處除抄錄奏摺，也會依經辦之文件分類，另以整齊楷書謄錄一份，當日後要查閱時，就可以依日期快速查找。月摺檔的樣式不同於前兩者單件的形式，而由於是按月裝訂成簿冊，故有此名。內容則包含已奉硃批及未奉硃批的臣工奏摺。其簿冊規格，橫約 18 公分，縱約 28 公分，每半葉 10 行，每行書寫 20 餘字，視該月的事情多寡，少者 1 冊就抄錄完畢，但多者有時甚至要用到 6 冊。

簡要言之，宮中檔是本尊，軍機檔是抄錄的單件，而月摺檔則是抄錄後彙整的檔冊。而清代檔案除了上述三種，另外還有因應性質不同所產生的上諭檔、電報檔、寄信檔、議覆檔、外紀檔……。有興趣更深入了解的讀者，可參閱莊吉發的《故宮檔案述要》一書的詳細介紹。

在各式清宮檔案當中，偶而會見來自福建省的高層官員，通報有琉球人漂

流到「鳳山縣」境內的紀錄。呈報內容包括了事件發生的人事時地物。數位化檔案，可參見國立故宮博物院的「圖書文獻數位典藏資料庫」，以及「臺灣歷史數位圖書館」(THDL)等線上資料庫。

3、《臺灣日日新報》

《臺灣日日新報》是臺灣日本時代發行量第一的大報，也是日治時期發行時間最長的報紙媒體，雖然因「模範的殖民地報紙」，自詡而有傾向官方的色彩，但由於發行時日甚長，版面眾多，內容自然包羅萬象，故是了解日本時代政經社會文化各方向的重要史料來源。

該報前身可追溯至明治 29 年（1896）創辦的《臺灣新報》，至兩年後，日人守屋善兵衛併購《臺灣新報》與《臺灣日報》再創辦而成。而此後《臺灣日日新報》一路營運，至昭和 19 年（1944）4 月 1 日臺灣總督府將之併入《臺灣新報》為止，其經營時程，幾乎與整個日本時代重疊。

《臺灣日日新報》雖是在日本殖民統治下發行，且由日人經營，但是新聞內容同時包含日文版及漢文版，漢文版要至昭和 12 年（1937）4 月才被全面廢除。而在明治 38 年（1905）7 月，漢文版一度擴充並另獨立發行《漢文臺灣日日新報》，當時每日有六個版面，至明治 44 年（1911）11 月方廢除，後恢復為日文版中加兩頁漢文版。對於當時不諳日文的大量臺灣人士而言，是重要的資訊來源與發表園地。

高雄是日本時代臺灣的貿易與工業重鎮，在《臺灣日日新報》時可見高雄的相關新聞，當中也包括了在高雄地區活動的琉球人士有關紀錄。報導的內容包括琉球與高雄間的航線、特定琉球籍人士的介紹與報導，也記錄了不少水產業者基層琉球漁民所涉及的事件等等。此外，並可以看到當時高雄的製糖工場及火車使用的是來自於八重山表島的煤礦作為動力，而高雄州的稻米則輸往琉球地方銷售等兩地的互動往來情況。

而由於《臺灣日日新報》數量龐大，且資料珍貴，若欲至位於新北市的國立臺灣圖書館翻閱紙本原件，實際上有諸多限制，過往多半只能調閱微縮捲片瀏覽。不過進入數位化時代，現在已經有多個數位化資料庫。包括 1. 「漢文臺灣日日新報」：由臺大圖書館與漢珍公司合作開發，內容為《漢文臺灣日日新報》，內容自 1905 年至 1911 年。2. 「臺灣日日新報 -YUMANI 清晰電子版」：收錄日文版《臺灣日日新報》，是漢珍公司與日本ゆまに書房（YUMANI）合作，根據日本北海道大學所藏原件拍攝而成，採用標題與關鍵字檢索策略。3. 「臺灣日日新報」資料庫：由大鐸資訊所開發，將日文版及漢文版整合於同一介面，採用報導內容部分全文作為檢索方式。

透過前述資料庫的交互檢索與比對，可先以「打狗」或「高雄」為主要關鍵字，再搭配「沖繩」、「琉球」、「八重山」、「海人草」等次要關鍵字，即可撈出相關影像資料。另並可輸入特定琉球籍人士人名或官銜，抽出其當時活動的部份樣貌。而涉及琉球人士者，主要以日文相關報導為主，判讀時須進行翻譯

解讀。

4、《臺灣人士鑑》

進入日本時代，隨著近現代社會更趨頻繁的社會互動與商貿往來，加以印刷媒體的發達及識字率上升等因素，相關人物指南與簡介成為一項新興的出版品，為沒有網路與視訊媒體時代查找當時社會領導階層或是商界要角的重磅指南，並成為後世的我們瞭解當時在高雄活動人士的敲門磚。

日本時代所發行的人物傳記或是類似指南性質的《列紳傳》、《人士鑑》、《地方大觀人物》等形形色色，且總計為數眾多。所謂的《人士鑑》，類似於歐美通行的“WHO'S WHO”，收錄當代各界名流的略傳，多半以「某某人士鑑」為名。而歐美通行的“WHO'S WHO”，約興起於 19 世紀中葉，日本也在學習西化當中，於興辦媒體及出版業的同時引入相關機制以介紹日本社會重要人士。此類書籍為反映各界名流最新的異動情形，通常每隔幾年就會更新一次，且由於《人士鑑》重視新聞時效，重視人物當時的身份、職位，過去的經歷、事蹟則相對簡略，得以呈現某種變動趨勢。

在此類型的出版品當中，臺灣新民報社（後改稱為「興南新聞社」）所發行的《臺灣人士鑑》，公認是甚為齊全且頗具參考價值者。該社陸續出版的《臺灣人士鑑》，包括有「一週年紀念刊」、「五週年紀念刊」和「十週年紀念刊」，即昭和 9 年（1934）版、昭和 12 年（1937）版與昭和 18 年（1943）版等三種。乍看三者書名一樣，但內容因更新而完全不同，可謂與時俱進。其編輯動機，係起於昭和 7 年（1932）臺灣新民報社正式獲得臺灣總督府同意發行《臺灣新民報》日刊。故翌年為慶祝發刊一週年，該社調查部計畫動員散布在全島的通信網，蒐集社會中各界信望紳士、社會運動家、藝術家、善行德行者、地方自治機關等要員身家經歷，以編輯《臺灣人士鑑》一書作為紀念。此項調查作業及編輯於昭和 9 年完成出版，細觀內容，雖不免有些疏漏，卻成就出一套完整的索引指南。後至昭和 12 年，為慶祝日刊發行 5 週年，臺灣新民報社繼之增訂《臺灣人士鑑》以成新版，連帶更新了社會脈動。

綜觀前 2 版所收錄的資料，多附有照片，依照五十音順排列；刊載內容包括：姓名（字號）、現職、現住地、出生日期、出生地、重要學經歷、興趣，以及其家庭狀況，如配偶姓名、出生年代、子女數等。昭和 16 年（1941）2 月《臺灣新民報》更名《興南新聞》，兩年後為慶祝日刊發行 10 週年，乃修訂出版《臺灣人士鑑》第 3 版，除不附照片外，次序並將已改日本姓名的臺籍人士以日本姓名附記舊名的方式排序與登錄，可看出進入戰爭時期的背景氛圍。

透過《臺灣人士鑑》，除可資瞭解日本時代臺籍菁英職業背景、出生地、居住分佈，以及在各界的貢獻等。亦可瞭解當時活動在臺灣的日籍人士，當中也包含了琉球人士。因為在刊載人物的簡介當中，往往會介紹其出生地或籍貫，甚至是在各地活動的經歷，故可資判斷其是否來自於琉球並且落腳於高雄的各行各業當中。有時雖因琉球人士更動其戶籍至日本內地省分（主要是東京），

但亦可透過別的管道獲知後，再回來比對《臺灣人士鑑》的介紹內容，增補其活動的足跡。

欲運用《臺灣人士鑑》，除紙本的閱覽，並有「臺灣人物誌」線上免費資料庫可供檢索，該資料庫除有繕打日本時代人士基礎資料以供檢索，並提供原檔進行比對。而若欲全本瀏覽，則可至國立臺灣圖書館的「日治時期圖書影像系統」查閱全文 PDF 檔。



圖 2、「臺灣人物誌」線上資料庫

四、圖像資料

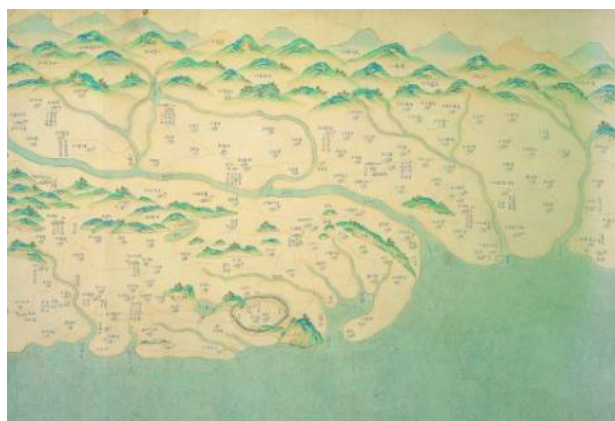


圖1、《乾隆臺灣輿圖》的高雄地區概況

圖片來源：國立故宮博物院藏



圖2、嘉慶年間《各省沿海口隘全圖》中的臺灣西部景況

圖片來源：國立故宮博物院藏

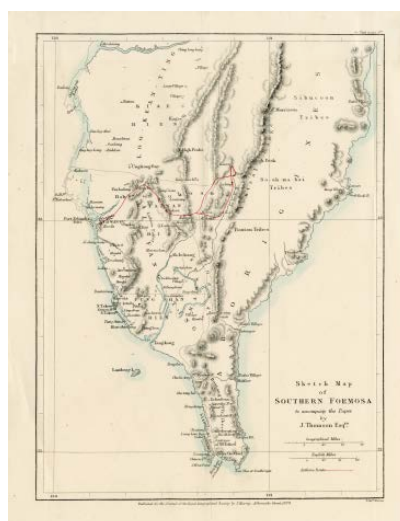


圖3、1871年蘇格蘭籍攝影師約翰·湯姆生（John Thomson）的遊歷地圖，可見南臺灣的地形風貌

圖片來源：高雄市立歷史博物館藏

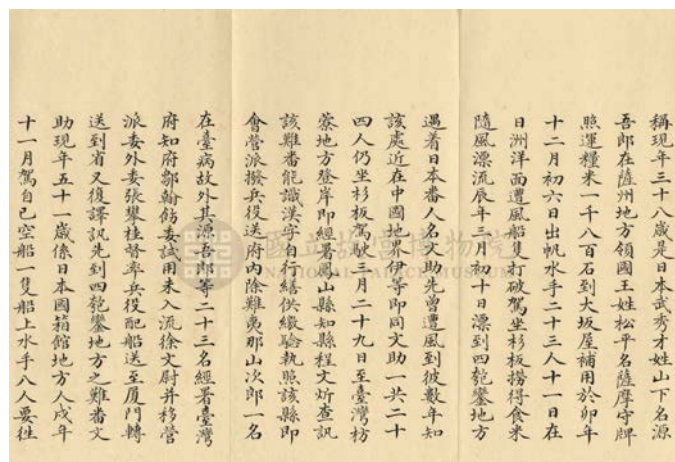


圖4、嘉慶13年鳳山縣地區的琉球船難事件之宮中檔奏摺（局部）
 圖片來源：國立故宮博物院藏

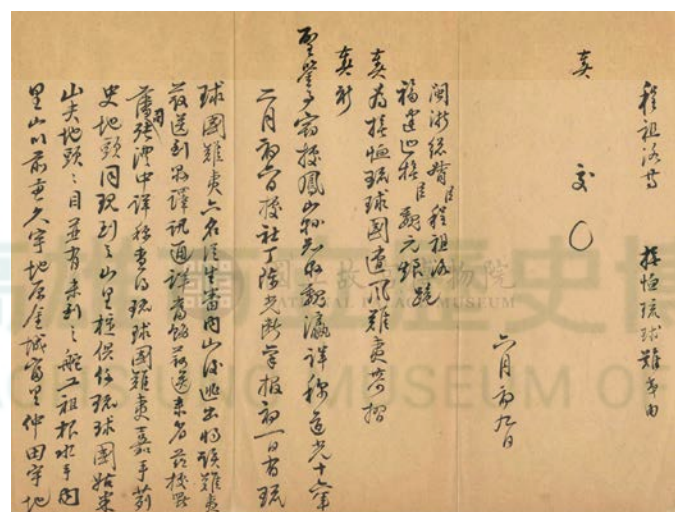


圖5、道光16年琉球難船漂至鳳山縣之軍機檔奏摺（局部）
 圖片來源：國立故宮博物院藏

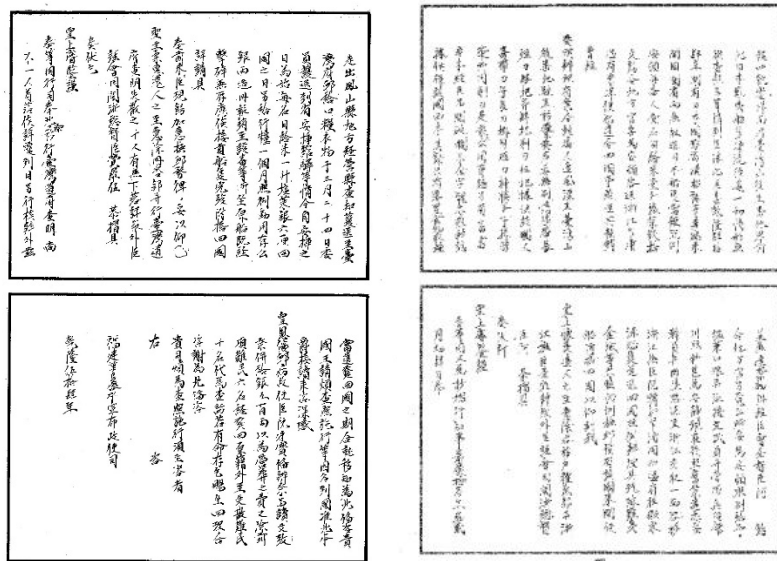


圖6、《歷代寶案》中有關琉球人士漂流至鳳山之紀錄
 圖片來源：國立臺灣大學圖書館特藏組藏

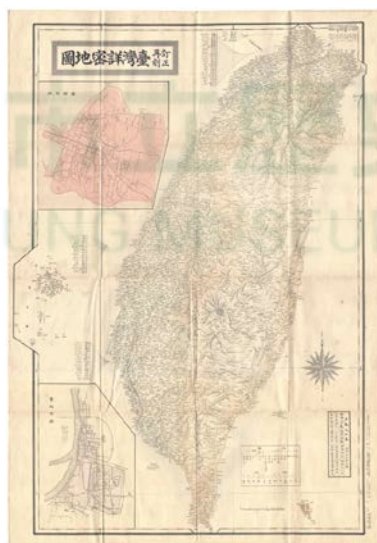


圖7、1897年《臺灣詳密地圖》，可觀日人對臺地逐步進行認知與掌握情況。
 圖片來源：國立臺灣歷史博物館藏



圖8、日本時代高雄州廳樣貌

圖片來源：國立臺灣歷史博物館藏



圖9、日本時代的高雄市役所，現為高雄市立歷史博物館。

圖片來源：國立臺灣歷史博物館藏



圖10、日本時代高雄港碼頭機械設備與船隻停泊景況

圖片來源：國立臺灣歷史博物館藏

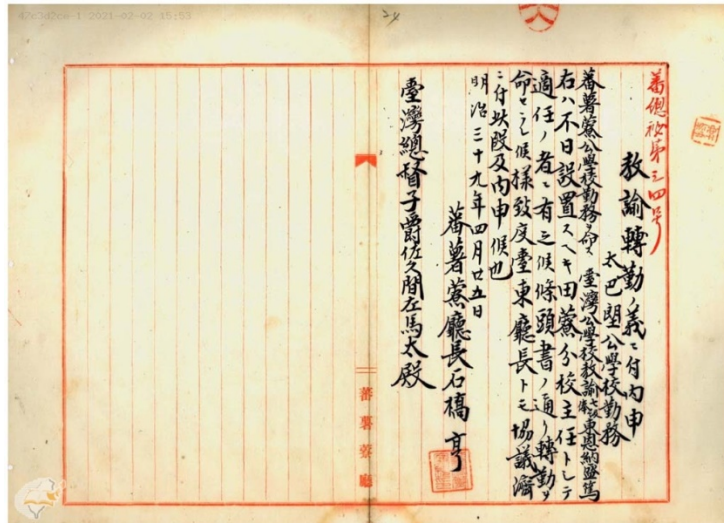


圖11、公學校教師東恩納盛篤調動之公文

圖片來源：國史館臺灣文獻館藏



圖12、與儀喜宣

圖片來源：《臺灣人士鑑》

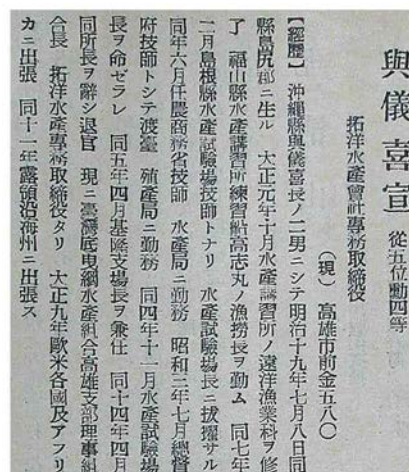


圖13、《臺灣人士鑑》中與儀喜宣資歷之介紹，可了解其經歷概況。

圖片來源：《臺灣人士鑑》

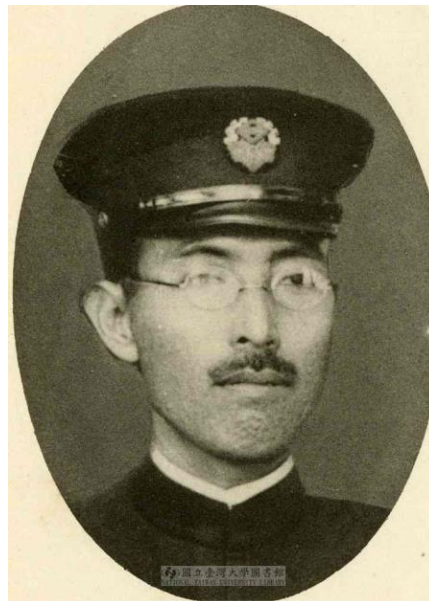


圖14、城間恒人

圖片來源：《臺灣に於けるバナナ沿革史》

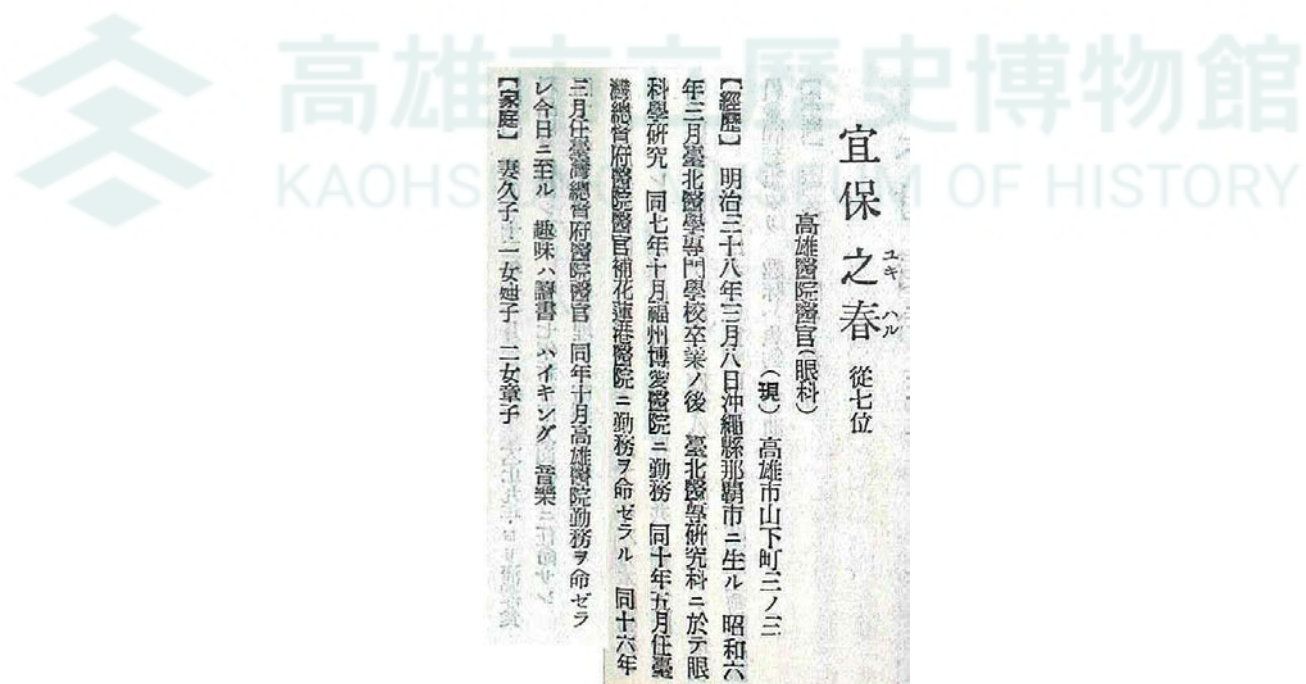


圖15、《臺灣人士鑑》中宜保之春醫師資歷之介紹

圖片來源：《臺灣人士鑑》



圖16、日籍漁民於東沙島曬海人草情景並貨倉一間

圖片來源機關：國防部史政編譯局 管有機關：國家發展委員會檔案管理局



圖17、海人草網包待運情形

圖片來源機關：國防部史政編譯局 管有機關：國家發展委員會檔案管理局

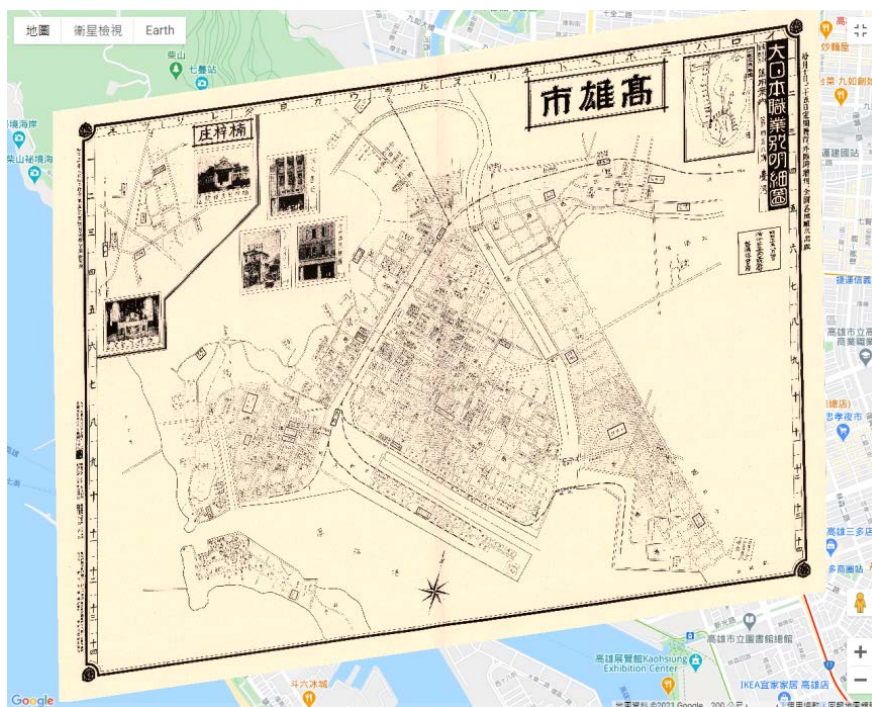


圖18、昭和11年高雄市職業別明細圖套疊於google map

圖片來源：「臺灣百年歷史地圖」。網址：<http://gissrv4.sinica.edu.tw/gis/twhgis/>



圖19、昭和11年高雄市職業別明細圖之入船町、榮町

圖片來源：「臺灣百年歷史地圖」。網址：<http://gissrv4.sinica.edu.tw/gis/twhgis/>

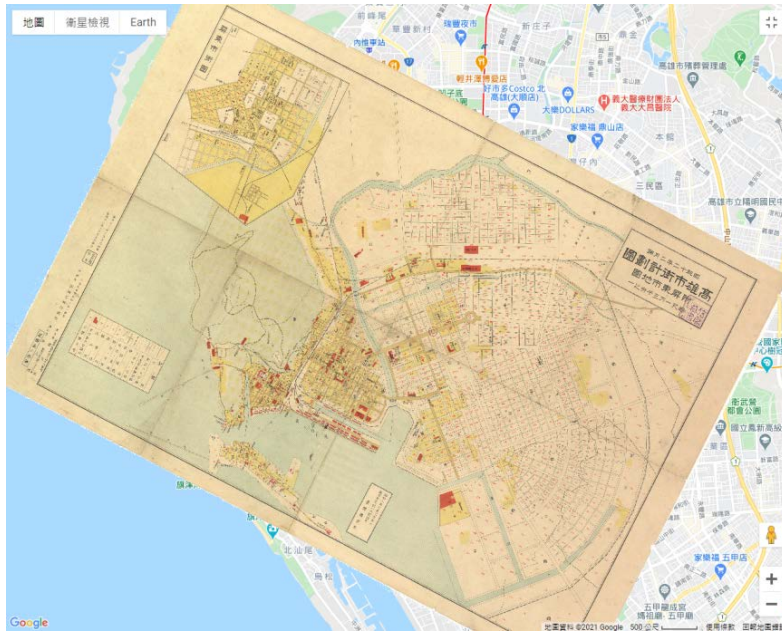


圖20、昭和12年高雄市街計畫圖套疊於google map

圖片來源：「臺灣百年歷史地圖」。網址：<http://gissrv4.sinica.edu.tw/gis/twhgis/>



圖21、昭和12年高雄市街計畫圖內之鹽埕地區

圖片來源：「臺灣百年歷史地圖」。網址：<http://gissrv4.sinica.edu.tw/gis/twhgis/>