

日治時期高雄造船工業發展初探*

撰文／國立高雄海洋科技大學基礎教育中心專案助理教授 王御風

摘要

高雄的發展以港著稱，理論上造船工業應該相當興盛，但高雄造船工業正式受到國家政策支持發展卻要遲至1973年成立的中國造船公司，在此之前，高雄造船多半以民間力量發展。而新式造船又與1895年日本統治臺灣後引進現代工業有關。因此要瞭解高雄造船工業，必須要從日治時期開始探討。

本文將日治高雄造船工業發展分為三期：第一期以1895年日本治理臺灣之初至1921年打狗造船鐵工株式會社結束營業。本期為高雄新式工業初建時期，在糖業勃興影響下，由於糖業運輸，高雄造船一度蓬勃發展，並吸引大財團至高雄投資興建造船廠，但隨著1920年（大正9年）的不景氣而中止。第二期則以1921年至國家力量開始主導造船工業的1937年，此時期高雄造船工業以遠洋漁船為主，此為前期引進之新式造船所帶動的漁業發展而來，亦可看出新技術對高雄產業及社會的影響。第三時期則以1937年至日本統治結束的1945年（昭和20年），此時期為因應戰爭的「計畫造船」，高雄所有的造船廠均被國家整合，並試圖進行技術轉移，但因時間過短，未能成功。

日治時期高雄造船工業因糖業發展而躍起，也帶來新式造船技術，進而帶動漁業發展，讓高雄造船工業雖不如基隆獲得國家的支持，日治全期亦仍以木船為主，但仍持續發展，亦可見新技術帶來的社會與產業互動的影響。

關鍵詞：造船、高雄、旗津、日治時期

本文接受刊登日期：2011年10月20日。

* 本文曾發表於「第一屆STS、海洋、產業研討會」，會中承蒙雲林科技大學文化資產維護系林崇熙教授提出多點寶貴意見，特此致謝。同時也感謝兩位匿名審查人的精闢分析，點出本文在技術與產業上的關聯性，也指引本文未來可延伸討論之課題。

- 壹、築港與糖業：日治高市造船發展第一階段（1895～1921年）
貳、以漁船為主：日治高市造船發展第二階段（1921～1937年）
參、戰爭時期的造船工業：日治高市造船發展第三階段（1937～1945年）
肆、結論

臺灣四面環海，船是這個島嶼與外界連結的最主要交通工具，也因此，與船相關的造船工業理應在此地蓬勃發展，但實際卻非如此，現階段臺灣造船工業，大型船舶僅有臺灣國際造船公司一家，產量亦遠遠落後於韓、日、中等東北鄰近國家。而民間則不見建造大型船舶公司之船廠，著名船廠多半以中小型的遠洋漁船、遊艇等著稱。要解釋為何如此發展，可能得從日治時期的造船工業開始搜尋，因為臺灣的現代化工業多半源自日治時期，先瞭解日治時期臺灣造船工業之發展，才能理解戰後臺灣造船工業之發展脈絡。

目前對於日治時期臺灣造船工業之發展多集中於討論基隆，因基隆為當時臺灣造船重鎮，日治時期臺灣最重要的造船廠——臺灣船渠株式會社，也就是戰後的臺灣造船公司即位於基隆，目前對臺灣造船工業相關研究，多半以這兩間船廠為主，故亦會提及日治時發展，如陳政宏《造船風雲88年——從臺船到中船的故事》、洪紹洋《近代臺灣造船業的技術轉移與學習》兩書，以及林本源的碩士論文〈國輪國造：戰後臺灣造船業的發展（1945-1978）〉均為如此。但另一大港高雄受限於資料不足，目前仍無人討論，本文以當時著作及報紙，配合今人回憶，試圖描繪出日治高雄造船的樣貌。

本文依照高雄造船工業之發展，略做分期：第一期從日本政府治理臺灣：1895年（明治28年）為起點至1921年（大正10年）打狗造船鐵工株式會社結束營業為止。本期為高雄新式工業初建時期，在糖廠影響下，高雄造船一度蓬勃發展，但隨著1920年（大正9年）的不景氣而中止。第二期則以1921年（大正10年）至國家力量開始主導造船工業的1937年（昭和12年），此時期高雄造船工業發展以民間力量為主，對其影響最大為日治時期興起的遠洋漁業。第三時期則以1937年（昭和12年）至日本統治結束的1945年（昭和20年），此時期為因應戰爭的「計畫造船」，高雄所有的造船廠均被國家整合。另，高雄於1920年（大正9年）方改為此名，前稱為打狗，本文亦依史實，於1920年前稱為打狗，1920年後稱之為高雄。

壹、築港與糖業： 日治高市造船發展第一階段（1895～1921年）……………

現代的造船工業其實是需要技術、勞力及資金支持，故要發展造船工業，多半與國家政策相關，因此在討論造船工業發展前，仍有必要先從日治時期日本政府對於其本身造船發展及臺灣工業之政策談起。

明治年間，日本開始積極向外拓展，因此深感造船之重要性，而從明治維新開始的西化，也反應在其造船工業上。明治初期日本造船的兩大特色就是「洋型化」與「大型化」，所謂「洋型化」就是揚棄傳統日本和船，改建西洋型船舶；「大型化」顧名思義，就是船型越大越好，尤其在明治年間，日本造船技術已成功發展出鋼船，使其造船規模逐步提升。¹為能達成此兩目標，帝國議會通過《造船獎勵法案》，於1896年（明治29年）開始執行，加上原有的《航海獎勵法》鼓舞航商，在此政策激勵下，日本造船工業快速發展，「明治二〇年代」更被稱為是日本造船工業史上重要的關鍵，從北海道到鹿兒島，民間大型造船廠更是紛紛成立。²

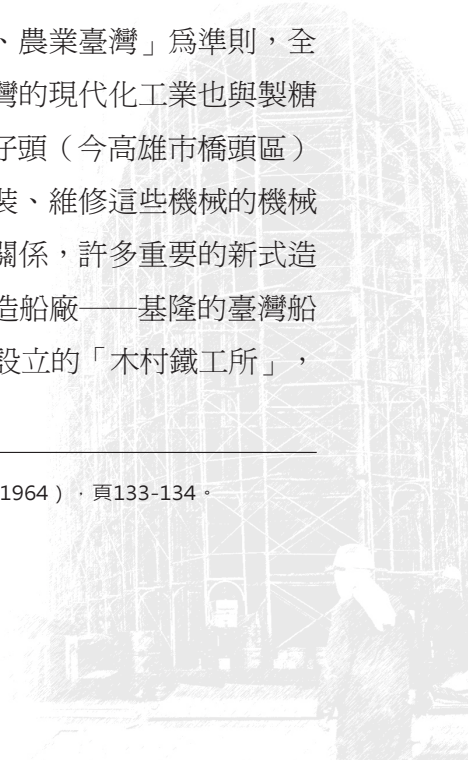
值得注意的是，日本政府鼓勵造船，也與其軍事擴張，需要大型船艦有關，因此誰掌握海軍訂單，也就能快速飛起，到了明治末年（明治30～40年，1907～1917年），透過造船獎勵法所製作的鋼船，集中在三菱造船所、川崎造船所、大阪鐵工所，幾占99%，³這也成為日本重要造船廠興起的關鍵之一。

至於臺灣的產業政策則有所不同，日本政府以「工業日本、農業臺灣」為準則，全力在臺灣發展可供給日本的農業原料，其中以製糖業為主，臺灣的現代化工業也與製糖工業脫離不了關係。新式製糖工廠於1901年（明治34年）在橋仔頭（今高雄市橋頭區）成立後，機械製糖取代了舊式以人力、牛車製糖的糖廊，要安裝、維修這些機械的機械工廠（鐵工業）也開始誕生，臺灣的新式造船工業與此有密切關係，許多重要的新式造船廠都伴隨著這些機械工廠產生。例如日治時期臺灣最重要的造船廠——基隆的臺灣船渠株式會社，其最初就是1916年（大正5年）木村久太郎在基隆設立的「木村鐵工所」，

1 金子榮一、小林宗三郎、中曾敬，〈造船〉（東京：現代日本產業發達史研究會，1964），頁133-134。

2 同上註，頁59-132。

3 同上註，頁134-135。



主要功能是修理金瓜石一帶的採礦機器。⁴由此即可看出臺灣造船工業之發展途徑與日本本土有極大差別。

日治高雄最重要的造船廠，首推設立於1900年（明治33年）的荻原造船鐵工所，其不僅為日治時期高雄最早設立的造船廠之一，更貫穿整個日治時期。創辦人荻原重太郎原本在大阪開設鐵工廠，後因大阪商船株式會社要開設高雄航線，故極力慫恿荻原至高雄設廠，荻原也搶得先機，成為當時高雄造船及機械修理最重要的工廠，日後其也擔任平和町區長（今旗津），為日治高雄重要領導人物。⁵

但此時期高雄造船工業整體發展，卻與臺灣製糖株式會社（以下簡稱臺糖）較有關。1908年（明治41年）總督府花費大筆經費進行高雄港築港工程，同年縱貫鐵路通車，橋仔頭糖廠的糖可經由鐵路及高雄港運至日本，但這需要大量船隻進行港內外運輸工作，高雄原存在規模不大之造船、修船業自然無法應付。對此，臺糖先採取購船，於1907年（明治40年）開始陸續購入接駁船（舢舨）、帆船、曳船等10餘艘船，後來乾脆在1910年（明治43年）於旗津成立臺糖造船所，自己建造所需船隻。

臺糖造船所使當時原始的打狗造船工業面目一新，由於打狗至阿緱（今屏東）的鐵路要到1914年（大正3年）才完工，當時臺糖的三大工廠，除了橋仔頭糖廠所生產的糖可由鐵路運輸外，打狗的後壁林工廠（今小港糖廠）及阿緱的阿緱工廠（今屏東糖廠）均須透過水路運送，尤其是阿緱糖廠必須透過下淡水溪（今高屏溪）至東港，再由東港轉至高雄港，因此臺糖急需大量船隻運送，這也是臺糖造船所誕生的重要原因。⁶

1914年（大正3年）打狗、阿緱間鐵路通車後，東港、打狗港間運輸量大減，小型的接駁船、曳船需求量不再，但在同年（大正3年）第一次世界大戰爆發後，船舶嚴重不足，造成運價高漲，反更需要興建大型船舶將砂糖運往其他地方。在此情形下，臺糖造船所改變其原先僅造小型接駁船的規模，先於1917年（大正6年）將東港的接駁船改建為具有發動機的350噸帆船金比羅丸，後更於1918年（大正7年）建造完成1,000噸福海丸，以堅韌之龍眼木造成，為當時臺灣所造最大之船隻。金比羅丸主要負責高雄—香港—廣

4 王御風，《鋼板在吟唱》（高雄：高雄市文化局，2009），頁32。

5 中山清、片山清夫，《躍進高雄的全貌》（東京：力行堂，1940），頁192-193。

6 伊藤重郎，《臺灣製糖株式會社史》（東京：臺灣製糖株式會社，1929），頁168-169。

東的航線，福海丸則負責高雄—香港—基隆—日本的航線。⁷

此時日本景氣仍佳，財團經常投資，尤其是打狗此時之建設，在總督府資金不足情形下，經常仰賴商界人士投資。如被譽為「臺灣財界之王」的荒井泰治曾投資「打狗整地株式會社」、「打狗土地株式會社」、「臺灣肥料」，協助政府填海造陸，興築今日哈瑪星、鹽埕等市區土地。1917年（大正6年）興建本地最重要水泥工廠「淺野水泥株式會社」的淺野總一郎，後來更主導東京灣的填海造陸工程。大正2年（1913）設立「臺灣煉瓦株式會社打狗工場」的後宮信太郎，亦為臺灣煉瓦事業大亨。

在當時船隻需求量仍大，新式糖廠也陸續建立的環境中，結合造船及機械製造修理的機械工業前景頗為看好，當時在臺灣經營有聲有色的鈴木商店也決定在打狗設立鐵工造船廠，其與打狗富商陳中和合作，租借其於打狗川（今愛河）旁的一萬坪土地（今日光榮碼頭附近），於1918年（大正7年）興建神戶製鋼所打狗分工場，主要經營項目為造船及製糖機械。⁸當時打狗人士更斷言：以臺糖原有基礎，再加上神戶製鋼所，機械工業會成為日後高雄最重要的產業。⁹由下表1-1亦可見，打狗初期的造船工業，在此時達到第一波高峰。

在此一片看好情形下，鈴木商店更與臺糖合作，再加上大阪田中鐵工所的技術，以神戶製鋼所原址，合併臺糖的鑄物工廠，設立「臺灣鐵工所」。臺糖鑄物工廠當初是為了方便修理臺糖工廠的各式機械，設於橋仔頭廠區，後於1917年（大正6年）轉設至高雄港畔，成為當時機械製造的龍頭，但當1919年（大正8年）株式會社臺灣鐵工所成立後，臺糖則將其鑄物工廠轉賣給臺灣鐵工所。¹⁰

臺灣鐵工所初期集資時，以鈴木商店與田中岩藏之田中鐵工所為主，總股份四萬股中，兩者共占一萬五千股，其餘一萬九千股由各製糖會社認購，並開放六千股給臺灣內地有興趣者。¹¹各製糖會社中，以臺糖最為積極（見表1-2），其鑄物工廠的機械也全數轉移，而臺灣鐵工所內營業項目尚包括船舶修繕，因此臺糖造船所也極有可能轉至臺灣

7 伊藤重郎，〈臺灣製糖株式會社史〉，頁196-197。

8 〈打狗造船所〉，《臺灣日日新報》（1918年6月16日），第3版。

9 田中一二、芝忠一，〈臺灣の工業地打狗港〉（臺北：臺灣日日新報，1918），頁16-19。

10 伊藤重郎，〈臺灣製糖株式會社史〉，頁170-172。

11 〈臺灣鐵工所設立〉，《臺灣日日新報》（1919年8月31日），第2版。

鐵工所。尤其是臺糖為解決貨物在打狗港存放問題，從1907年（明治40年）就開始在打狗港設立倉庫，但當1916年（大正5年）臺灣倉庫株式會社成立後，臺糖亦將其接駁船及倉庫售予臺灣倉庫株式會社。¹²由此可見臺糖對於非其製糖本業，在階段性任務完成後，就全身而退，因此臺糖造船所可能是連同鑄物工廠一併賣給臺灣鐵工所，由臺灣鐵工所接續臺糖的機械製造及造船工業。

表1-1 日治時期高雄重要造船廠一覽表

名稱	負責人	地址	成立時間	備註
荻原造船鐵工所	荻原重太郎	平和町二ノ一	1900	
臺糖造船所			1910	後為臺灣鐵工所
龜澤造船所	龜澤松太郎	哨船町二ノ二一	1916.5	
富重造船鐵工所	富重年一	平和町一ノ七	1919.10	
株式會社臺灣鐵工所	田中岩吉	入船町五ノ一四	1919.11	
高雄造船鐵工株式會社			1920.3	前身為中村造船所
廣島造船所	高垣坂次	旗後町二ノ二一	1922.6	
光井造船所	光井寬一	平和町五ノ二	1922.7	
中本造船所	中本勇二郎	哨船町二ノ一八	1923.6	
振豐造船鐵工所	曾 強	旗後町二ノ二〇	1927.1	
臺灣倉庫株式會社舢舨修繕工廠	中村一造	入船町六ノ八六	1927.8	
三輪造船所*		入船町		1928-1935
金義成造船所	許媽成	平和町五ノ一	1929.7	
高雄造船鐵工所	林成	平和町五ノ二	1937.2	
株式會社臺灣船渠會社高雄工場	刈谷秀雄	旗後町一ノ一四	1938.9	
臺灣造船資材株式會社	荻原重安	新濱町三ノ一四	1940.5	

*該造船所於1928~1935年間均記載於《高雄港要覽》，但未出現於1937年之《高雄市商工業案內》及《高雄港要覽》。
資料來源：高雄市役所，《高雄市商工業案內》（1937）。臺灣總督府交通局高雄築港出張所，《高雄港要覽》（1928、1930、1934、1935、1937、1938）。杉浦和作，《臺灣會社銀行錄》（1926、1928、1929、1930、1931、1932、1933、1934、1936）。千草默仙，《會社銀行商工業者名鑑》（1936、1937、1938、1939、1940、1941、1942、1943）。臺灣總督府殖產局，《工場名簿》（1932、1933、1940、1941）。

12 伊藤重郎，《臺灣製糖株式會社史》，頁195。

表1-2 臺灣鐵工所創設時製糖公司投資之股份

公司	股份
臺灣製糖	4,000
鹽水港製糖	2,500
東洋製糖	2,500
明治製糖	2,500
大日本製糖	2,000
帝國製糖	1,500
臺南製糖	1,000
新高製糖	1,000
新興製糖	1,000
林本源製糖	500
臺東製糖	500
合計	19,000

資料來源：《臺灣日日新報》（1919年8月31日），第2版。

除荻原造船鐵工所及臺灣鐵工所外，當時另一間主要造船廠為中村造船所，其設立時間不詳，而跟隨著此一波熱潮成立者，還有設立於1919年（大正8年）10月的富重造船鐵工所。

在這其中，中村造船所相當活躍。其於1918年（大正7年）興建機動帆船南洋丸，主要供臺灣及中國南部間的航行。¹³同年還接受要在高雄成立的山下汽船會社打狗出張所の委託，興建10艘接駁船，¹⁴而臺南佐佐木紀綱想要成立新汽船會社，也在中村造船所下了二、三艘300噸發動機船隻的訂單。

¹⁵因其景氣佳，中村造船所的中村吉松氏一度規劃在填海造陸的新地設立新造船廠，¹⁶最後在許多臺籍及日籍商人籌資下，將中村造船廠及豐國鐵工所合併，1920年（大正9年）3月23日於原中村造船廠址成立打狗造船鐵工株式會社，¹⁷由阿緱（屏東）商人鄭清景擔任社長，中村擔任常務取締役，鳳山的青木愚範擔任主事，同樣以造船及修繕為主。¹⁸

原本對於造船景氣感到樂觀的投資者，萬萬沒想到，1920年（大正9年）臺灣出現經濟大恐慌，上述興建神戶製鋼所的鈴木商店經營不善颳起了旋風，不僅讓臺灣經濟出現危機，更讓打狗造船在不到短短半年間，大幅虧損一萬三千圓，迫使中村及青木均提出辭呈，¹⁹而船廠也陷入停擺，在1921年（大正10年）3月宣布解散。²⁰這也使得日治時期打狗造船工業受到第一次重擊。

13 〈南洋丸就航〉，《臺灣日日新報》（1918年8月4日），第4版。

14 〈舢舨進水〉，《臺灣日日新報》（1918年10月20日），第4版。

15 〈新汽船の内容〉，《臺灣日日新報》（1918年8月17日），第3版。

16 〈打狗新造船所〉，《臺灣日日新報》（1918年8月17日），第3版。

17 〈打狗造船會社〉，《臺灣日日新報》（1920年3月14日），第2版。

18 〈打狗造船近況〉，《臺灣日日新報》（1920年6月26日），第2版。

19 〈打狗造船窮況〉，《臺灣日日新報》（1920年10月9日），第2版。

20 〈高雄造船亦解散〉，《臺灣日日新報》（1921年3月29日），第2版。

在此時期，藉由日本的造船鐵工所來此設廠，西洋式的新式造船在高雄開啓，首度製造具有發動機的船舶，航行能力也可由打狗至中國南部及日本，更是臺灣首次造出千噸的船隻，驅使大型財團（鈴木商店）或當地日商、臺商均看準此商機，加碼投資，興建船廠，但在1920年（大正9年）的不景氣中，打狗造船應聲倒地，也讓打狗的造船工業爲之中斷。

貳、以漁船為主： 日治高市造船發展第二階段（1921～1937年）

此波造船不景氣，在高雄究竟維持多久，並無詳細資料。但在1922年（大正11年）、1923年（大正12年），高雄陸續有三間造船所興設，分別是廣島造船所、光井造船所及中本造船所，²¹這三間均專注於造船工業，且負責人爲日籍，可見高雄的造船市場仍有需求。但此時期所造之船舶應與前期糖廠所需之船隻有所不同，而是偏重於漁船。如1925年（大正14年）的富重造船，從元月到7月，共修造了30多艘船，被視爲造船工業好轉的指標，而其所造之船多爲發動機船及舢舨，就是以漁船爲主，²²像是航行日本與高雄間的大型商船、貨船，如「千光丸」則仍於日本本土大造船廠興建。²³

臺灣漁業在日治時期進入新階段，1905年（明治38年）開始，擬定水產獎勵計畫，使得臺灣漁業在以下四個層面有長足進步：一是漁法、漁具改良及漁船設備改善、二是建造動力漁船、三是發展養殖事業、四是發展水產品加工。²⁴除了技術外，鮪魚的引進臺灣，也對高雄漁業有長足影響。

臺灣的鮪魚產業是由日本傳來，連「鮪魚」這個名詞也是由日本人帶來。清代臺灣漁民主要以無動力的船筏，以捕獲烏魚爲大宗；日本治臺後，以臺灣作爲前進南洋魚場的跳板，帶來了動力漁船，也引進延繩鮪釣。

21 高雄市役所，《高雄市商工業案內》（高雄：高雄市役所，1937），頁177。

22 〈造船工場好況〉，《臺灣日日新報》（1925年7月8日），第4版。

23 〈近郵の新造船 千光丸進水式〉，《臺灣日日新報》（1935年5月19日），第11版。

24 胡興華，《臺灣的漁業》（臺北：遠足文化，2005），頁50-52。

日治時期臺灣總督府在臺灣發展鮪魚業，是以延繩釣為主，當時是以鮪魚、旗魚為主要魚類，延繩釣是指由一幹繩與在其下方以等間隔的枝繩所構成，在海上常可綿延數公里至數十公里之遙，為釣具規模中最大者。這種新的技術，搭配新的動力漁船，讓臺灣的漁業進入新境界。

1913年（大正2年）臺灣總督府在南北開始發展鮪釣，北部以基隆、蘇澳為主，南部則以高雄為主，一開始仍是以帆船為主，1916～1917年以後開始用機帆船，因機帆船能夠航行的距離較遠，因此漁場漸漸擴大，以帆船從事漁撈者幾告絕跡，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，遂使鮪魚成為臺灣漁獲的主力之一。

在造船技術日益精進下，鮪魚漁場逐漸擴增，1923年（大正12年）前後，以高雄為根據地者，約僅在其沿岸30～40浬內；至1929年（昭和4年）前後，已至菲律賓、印尼沿海。因其範圍可至印度洋，比之蘇澳僅以近海為主，高雄遂成為鮪釣重心。隨著漁船大型化及各項技術漸臻完善，對設備要求增高，加上雇用船員以及消耗品（如油類、漁具、漁業用冰、餌料、糧食等）等費用，從事漁業者需要大量資金，漁業成為勞力、資金密集的產業，已不再是十九世紀之前漁夫駕著一艘小船出海搏鬥就能解決。²⁵

這也導致此時期高雄漁業快速發展：1925年（大正14年）日人成立「旗後漁業組合」於湊町四丁目（今哈瑪星）；同年11月，成立「中洲漁業組合」；1926年（昭和元年）成立「高雄魚市株式會社」。其中「高雄魚市株式會社」共同出資者包括當時高雄著名日商高橋傳吉、杉本音吉、楠田金之丞，以及出身旗津（旗後）的臺商王沃、陳光燦、潘致祥等人。其中王沃更是高雄的漁業大王，擁有魚塢、發動機漁船多艘，其魚貨不僅銷售臺灣、日本，甚至遠到朝鮮、滿州，其後來曾出任「高雄魚市株式會社」理事及「高雄造船互助會」會長等職。²⁶

在此漁業榮景下，建造動力漁船應為此時期高雄造船廠仍陸續成立主因。除此之外，高雄港內客運船隻（巡行船）也隨時代進步而更新，如1924年（大正13年）的燕號，同樣由富重造船建造，下水時由街長（今市長）親自主持。²⁷後陸續有1927年（昭

25 胡興華，〈臺灣的漁業〉，頁162-175。

26 張守真，〈旗津漁業風華〉（高雄：高雄市文獻會，2000），頁28-33。

27 〈巡行船進水式〉，〈臺灣日日新報〉（1924年8月28日），第4版。

和2年)的鼓山丸(行駛湊町、旗後間,也就是今日哈瑪星到旗津的渡船線)²⁸等市營渡輪,此亦為高雄造船工業的另一來源。

此時期的景氣,亦可由1928年(昭和3年)《臺灣日日新報》報導的一則新聞印證。該報導表示成立於1926年(昭和元年),位於旗津的振豐造船所,原由高雄富商薛步梯擔任理事,後薛步梯辭職,由臺東來高雄的吳廣大接任。吳廣大表示其資金充裕,許多人跟隨投資,但船廠經營卻虧損連連,等到投資者發現已來不及,船廠只好在1928年(昭和3年)宣布倒閉。²⁹從此事件看來,當時的造船景氣應屬不錯,才會有人願意投資,而在此時,高雄造船職工也組成了高雄造船工和會,爭取其本身權益。

1929年(昭和4年)的經濟大恐慌,也影響到臺灣以及高雄的造船工業。高雄市在1930年(昭和5年)的十餘間造船所中,約有六成職工失業,其餘也面臨船老闆減薪的可能。而當時報導的討論,均將原因指向漁價不振,連帶使漁船建造減少,導致造船工業蕭條。³⁰由此可看出,當時高雄造船工業確是以漁船為主。

造船工業者為了度過難關,於1931年(昭和6年)1月29日密商後決議,要將原來的工作時間由10個半小時減為10小時,而其每日薪資也由3圓60錢,減為3圓。³¹此提議送交工和會討論,職工們雖然也認同景氣不佳,須共體時艱,然減幅過大,在雙方各讓一步情形下,最後將日薪修正為3圓20錢,由1931年4月29日開始實施。³²但仍無法阻止因景氣不佳衍生的削價競爭。這也導致高雄市的造船廠有很長一段時間未成立新廠,從1930年(昭和5年)到1937年(昭和12年)間,全臺大約新成立10間造船所,都不在高雄(見表1-1),高雄要一直到1937年(昭和12年)才有高雄造船鐵工所的成立,但那已經屬於戰時。

總而言之,在第二階段,高雄市的造船工業是以漁船為主,不見大型資金來此投資,這也與高雄市產業發展相契合。高雄市產業發展在1920年(大正9年)後,由於經濟不景氣,外來日資紛紛退場,改以在地商人為主,由於資金不如外來日資雄厚,遂以相互投資為主,此時發展的產業所需資金亦較少,如電影院、製冰、汽車運輸等。同樣

28 〈市營渡船鼓山丸進水式〉,《臺灣日日新報》(1927年4月15日),第2版。

29 〈振豐造船所倒閉原因〉,《臺灣日日新報》(1928年5月6日),第8版。

30 〈高雄造船界窮迫〉,《臺灣日日新報》(1930年8月15日),第3版。

31 〈高雄造船業者對職工懇談減薪資〉,《臺灣日日新報》(1931年2月1日),第4版。

32 〈高雄造船業者工資問題〉,《臺灣日日新報》(1931年4月3日),第4版。

的，高雄的造船工業也以當地需求，如漁船、渡輪為主，加上漁業因新技術蓬勃發展，遂使得此時期高雄造船工業的景氣波動，與漁業緊密相關，這和日本本土大造船廠因為1922年（大正11年）華盛頓會議後各國達成限制海軍軍備，導致依賴軍需甚重的造船工業受到重大衝擊有截然不同。

而此時期總督府對於臺灣造船的發展也集中於基隆，總督府強力扶植之「基隆船渠株式會社」位於基隆。而從高雄造船廠的地域發展，也可看到此情形，高雄較重要的新式工業均集中在填海造陸的鹽埕及戲獅甲等地，高雄的造船廠除早期的神戶製鋼所，均集中在旗津，此固然有漁業的歷史脈絡，但也可看出政府的重視與否。高雄雖然未受政府青睞，然民間造船需求仍相當強大，在此時期富重造船鐵工所職工人數超過百人，是僅次於基隆船渠株式會社的臺灣第二大造船所，下表2-1為1936年（昭和11年）臺灣造船工廠分布地區及規模，也可見高雄造船工業即使是以民間為主，但規模仍大，具有相當發展性。

表2-1 1936年（昭和11年）臺灣造船工廠分布地區及規模

地點	數量	人數
基隆	13	200人以上：1；20人以上：1；10人以上：4；10人以下：7
高雄	7	100人以上：1；20人以上：3；10人以上：1；10人以下：2
蘇澳	3	10人以下：3
臺南	1	20人以上：1
臺東	1	10人以下：1

資料來源：洪紹洋，〈近代臺灣造船業的技術轉移與學習〉，頁235。

參、戰爭時期的造船工業： 日治高市造船發展第三階段（1937～1945年）.....

1936年（昭和11年），日本國內發生「二二六事件」，政黨政治正式宣告結束，臺灣也因日本積極南進，成為戰場重要的「南進基地」，武官總督制在1936年（昭和11年）再度復活。1937年（昭和12年）的蘆溝橋事變，中國宣布對日本全面開戰，戰爭動

員成為此時期最重要的政策，首位復任的武官總督小林躋造在1939年（昭和14年）所表示的「皇民化、工業化、南進化」即為此時期目標。

在此情形下，與國防事業攸關的造船工業，也成為戰時體制下重要的軍需工業。如位於基隆，日治時期臺灣最重要的造船廠：「臺灣船渠株式會社」就是在1937年（昭和12年）6月，由三菱重工業株式會社、臺灣銀行、臺灣電力株式會社、日本郵船、大阪商船及顏欽賢家族等共同出資300萬圓，收購當時最具規模的「基隆船渠株式會社」成立。

換言之，在軍事需求下，臺灣的造船技術開始有了長足進步，如1938年（昭和13年）就在日本技術指導下，臺灣第一艘全鋼鐵船「瑞陽丸」誕生。³³此發展與臺灣其他的工業情形雷同，日本治臺初期，其最高指導原則為「工業日本、農業臺灣」，臺灣僅發展日本母國缺乏的農業，其中以糖業最重要。此時臺灣發展的工業就是圍繞在與糖業相關的食品加工及機械，造船也為了載運從日本進口的機械及漁業、運輸業開始發展，並常與機械工廠一起設立，但也由於臺灣的工業發展剛起步，故造船技術仍欠佳。

後期武官總督時期，在臺灣產業上最大的變化，就是由原來以農業為主，改成積極發展工業，這個轉變當然與日本面對的戰爭情勢有關。1930年代以後，許多電廠的陸續完成，尤其是1934年（昭和9年）臺灣電力公司的日月潭第一水力發電廠的完成，讓工業電力更為充沛，也使日本許多輕金屬、電力電機、製鋼部門，如日本鋁業、臺灣電化株式會社、臺灣化學工業會社等開始進入臺灣。後來更運用統制經濟下的金融貸款，讓日資大量進入臺灣投資，其投資重點在於新興的電力電機、化學工業，以及原有的食品工業。

這雖奠定了臺灣工業的初步基礎，但重點發展的機械與金屬工業，到最後依舊沒有獲得預期的成績。其原因在於臺灣的工業化，一如原來的米、糖經濟，都是以日本中心為主體思考，因此是以原料由「大東亞共榮圈」取得、在臺灣製成半成品、再輸往日本的殖民地式工業發展，這在太平洋戰爭爆發後，由於戰爭及船舶不足，使其工業化成績不佳。³⁴

同樣的道理，出現在造船工業上。由於長期技術及原料都壟斷在日本，導致戰爭爆

33 〈臺灣造船技術の誇〉，《臺灣日日新報》（1938年12月6日），第7版。

34 小林英夫著，何義麟譯，〈1930年代後半期以後的臺灣「工業化」政策〉，《臺灣史料研究》，創刊號（臺北：吳三連基金會，1993年2月），頁135-146。

發後，日本政府無法在短期內將技術移轉給臺灣，加上戰時造船材料的缺乏，讓臺灣很難由以木船為主轉移到鋼船，這使臺灣成為另一造船重鎮之願望碰到艱難挑戰。

為達到製造大量船舶的目的，在戰時體制下，臺灣總督府以國家力量整合各產業，實施「計畫造船」方便於軍事使用。臺南、高雄、澎湖的造船工業者也從1939年（昭和14年）開始進行統整，首先於當年將臺南及高雄州下的小型蒸汽船及接駁船的船廠整合，成為「南臺造船組合」。³⁵

到了1942年（昭和17年），隨著太平洋戰爭爆發，船舶成為消耗量最大，也最迫切的戰時軍需品。當年年初，日本全國先成立造船統制會，整合全日本的造船發展。³⁶3月，南臺灣較大型的造船工業者，如高雄的荻原、龜澤、富重、廣島與臺南的須田等，也共同組成「圖南造船會社」，該會社其中一項目標就是造船技工的養成。³⁷也因此於平和町五丁目設立圖南造船技能者養成所，計畫性地培養造船專業人才，只可惜學員均未結業。³⁸在此之前，臺灣造船工均為師徒學習制，故船舶建造線型、放樣等，皆由師傅一手主導現場摹繪。

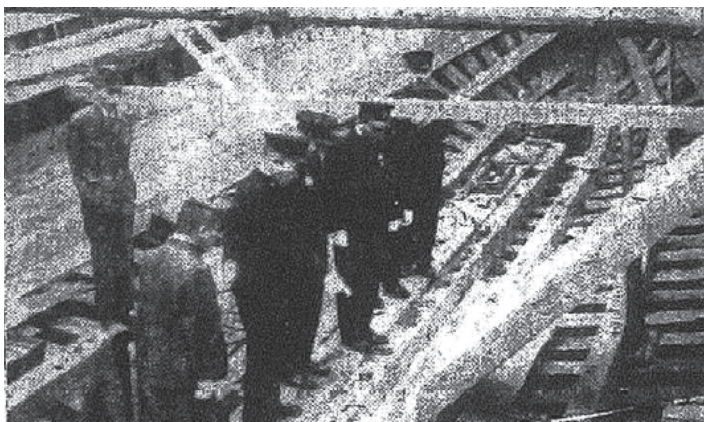


圖3-1 1943年，臺灣總督長谷川清巡視南部造船工業，可見其均為木造船。
資料來源：《臺灣日日新報》（1943年2月8日），第5版。

昭和17年（1942）11月1日，高雄造船工業者更進一步整合為「高雄造船報國會」，³⁹由荻原造船鐵工所荻原重太郎擔任會長，會址設於平和町二丁目。所有造船工業務由報國會統籌支配，積極建設200噸級以下軍需運輸船，⁴⁰而此時也因為造船材料的缺乏，臺

35 〈南臺造船組創設〉，《臺灣日日新報》（1939年6月29日），第5版。

36 〈造船統制會創立〉，《臺灣日日新報》（1942年1月30日），第1版。

37 〈圖南造船會社創設〉，《臺灣日日新報》（1942年3月4日），第2版。

38 吳初雄，《旗津的古往今來與造船工業》（高雄：作者自印，未著出版日期），頁45。

39 〈高雄造船報國會〉，《臺灣日日新報》（1942年10月31日），第2版。

40 吳初雄，《旗津的古往今來與造船工業》，頁45-46。

灣傾全力製造木船。如1943年（昭和18年）3月，就在「計畫造船」下，報國會完成第一艘船，⁴¹後又交付若干艘木造機帆船給予南日本汽船會社，⁴²而木船的建造更成為此時高雄軍需工業的重點，不僅官方媒體加以歌頌，更於1943年（昭和18年）12月成立「高雄造船株式會社」，⁴³主導計畫造船，直到戰爭結束。

肆、結論

在日治時期臺灣的工業發展中，造船工業並不是重點，這與臺灣總督府初期的政策「農業臺灣、工業日本」有關。造船工業在日本本島，是與軍需相關的產業，故由與日本政府關係密切的大財團如三菱所掌握，而在殖民體制下，造船工業一如其他工業，是以日本本島造船廠為主，臺灣僅能購買，故大型商船、客船仍需由日本本島造船廠製造。直到日治末期，因戰爭需求，才在臺灣開始發展造船工業，其代表「臺灣船渠株式會社」也是依賴三菱的技術所成立，也可看出日治時期臺灣造船工業的發展重點是在基隆。

也因此，日治時期高雄的造船工業發展歷程，除與國家政策外，也與其自身產業需求有關。本文略將高雄造船工業的發展分為三期，這三期的發展其實也與高雄產業發展的腳步雷同。第一時期（1895～1921年）是高雄市開始發展時期，總督府開發高雄時，邀集許多重量級商人來高雄參與開發，加上當時日本本土許多人投資興設造船及鐵工廠，而高雄也因臺糖設廠及高雄港築港有此需求，故帶動高雄興建造船廠的熱潮，但此風潮在1920年（大正9年）的不景氣席捲下退潮，而1921年（大正10年）打狗造船鐵工株式會社倒閉也代表此時期的告一段落。

但不可否認，第一時期帶來的新技術已對高雄產業產生影響。因新式製糖帶來的新式造船技術，讓高雄地區的漁業能夠藉由新式漁船發展遠洋漁業。這也使得第二時期（1921～1937年）發展，雖因外來大資本家退場，不見大型船廠之投資，但在漁業的

41 〈計畫造船の第一船〉，《臺灣日日新報》（1943年4月1日），第2版。

42 〈計畫造船の第二彈〉，《臺灣日日新報》（1943年3月21日），第4版。

43 〈高雄造船會社十四日創立〉，《臺灣日日新報》（1943年12月10日），第2版。

帶動下，新式漁船的興建及維修，仍可維持高雄地區造船工業的一波榮景，直到1929年（昭和4年）的經濟大恐慌。這可看出新式技術引進後，對於在地產業及社會的變化，也與當時高雄地區產業界以在地商人為主，發展新興產業（如汽車、電影等）相吻合。

第三時期（1936～1945年）已進入戰時體制，在「南進政策」的規劃下，總督府引入許多大型財團至高雄投資軍需產業，至於原有的產業，則是進行統整，以方便管理及運用，造船工業也不例外，經過幾次合併後，在1943年（昭和18年）成立高雄造船株式會社，而所有的造船工作，則在「計畫造船」指導下，以木造船生產為主。此時日本政府為加速發展臺灣造船工業，開始成立養成所，試圖轉移技術，但隨著戰爭結束，此努力未見開花結果，而此一時期也是日治時期國家政策影響高雄造船工業最深的時期。

透過日治時期高雄造船工業發展，可看到國家政策與民間力量在技術、產業與社會發展的拉鋸力量。日本政府有意將造船技術留在日本本土的情形下，臺灣造船技術與日本有顯著落差。但透過在地產業的發展，尤其是新式製糖及高雄港的運輸需求，具有發動機的新式造船技術引進高雄，更帶動遠洋漁業，使得高雄的造船工業在不具備國家政策支持的條件下，依然有其活力。但此種造船工業的發展，仍僅能停留在小型船隻的興建、修繕，且以木船為主，無法與需要大量資金及技術的大型造船工業相比。而高雄的造船工業也一直是這種民間為主力的方式發展，直到戰後十大建設的中國造船公司，由於國家力量的介入，才真正開啓了高雄的大型造船工業。



參考書目／

一、專書與論文

- 王御風（2009）。《鋼板在吟唱》。高雄：高雄市文化局。
- 林本原（2007）。《國輪國造：戰後臺灣造船業的發展（1945-1978）》。臺北：政大歷史研究所碩士論文。
- 吳初雄。《旗津的古往今來與造船工業》。高雄：作者自印，未著出版日期。
- 洪紹洋（2011）。《近代臺灣造船業的技術轉移與學習》。臺北：遠流。
- 胡興華（2005）。《臺灣的漁業》。臺北：遠足文化。
- 張守真（2000）。《旗津漁業風華》。高雄：高雄市文獻會。
- 陳政宏（2005）。《造船風雲88年——從臺船到中船的故事》。臺北：文建會。
- 小林英夫著，何義麟譯（1993）。〈1930年代後半期以後的臺灣「工業化」政策〉，《臺灣史料研究》，創刊號，頁135-146。
- 千草默仙（1936）。《會社銀行商工業者名鑑》。臺北：圖南協會。
- 千草默仙（1937）。《會社銀行商工業者名鑑》。臺北：圖南協會。
- 千草默仙（1938）。《會社銀行商工業者名鑑》。臺北：圖南協會。
- 千草默仙（1939）。《會社銀行商工業者名鑑》。臺北：圖南協會。
- 千草默仙（1940）。《會社銀行商工業者名鑑》。臺北：圖南協會。
- 千草默仙（1941）。《會社銀行商工業者名鑑》。臺北：圖南協會。
- 千草默仙（1942）。《會社銀行商工業者名鑑》。臺北：圖南協會。
- 千草默仙（1943）。《會社銀行商工業者名鑑》。臺北：圖南協會。
- 中山清、片山清夫（1940）。《躍進高雄の全貌》。東京：力行堂。
- 田中一二、芝忠一（1918）。《臺灣の工業地打狗港》。臺北：臺灣日日新報。
- 伊藤重郎（1929）。《臺灣製糖株式會社史》。東京：臺灣製糖株式會社。
- 杉浦和作（1926）。《臺灣會社銀行錄》。臺北：臺灣實業興信所。
- 杉浦和作（1928）。《臺灣會社銀行錄》。臺北：臺灣實業興信所。
- 杉浦和作（1929）。《臺灣會社銀行錄》。臺北：臺灣實業興信所。
- 杉浦和作（1930）。《臺灣會社銀行錄》。臺北：臺灣實業興信所。
- 杉浦和作（1931）。《臺灣會社銀行錄》。臺北：臺灣實業興信所。
- 杉浦和作（1932）。《臺灣會社銀行錄》。臺北：臺灣實業興信所。
- 杉浦和作（1933）。《臺灣會社銀行錄》。臺北：臺灣實業興信所。
- 杉浦和作（1934）。《臺灣會社銀行錄》。臺北：臺灣實業興信所。
- 金子榮一、小林宗三郎、中曾敬（1964）。《造船》。東京：現代日本產業發達史研究會。
- 高雄市役所（1937）。《高雄市商工業案內》。高雄：高雄市役所。
- 高雄市役所（1939）。《高雄市商工人名錄》。高雄：高雄市役所。
- 臺灣總督府交通局高雄築港出張所（1928）。《高雄港要覽》。出版地不詳。
- 臺灣總督府交通局高雄築港出張所（1930）。《高雄港要覽》。出版地不詳。
- 臺灣總督府交通局高雄築港出張所（1934）。《高雄港要覽》。出版地不詳。
- 臺灣總督府交通局高雄築港出張所（1935）。《高雄港要覽》。出版地不詳。
- 臺灣總督府交通局高雄築港出張所（1937）。《高雄港要覽》。出版地不詳。
- 臺灣總督府交通局高雄築港出張所（1938）。《高雄港要覽》。出版地不詳。
- 臺灣總督府殖產局（1932）。工場名簿。出版地不詳。
- 臺灣總督府殖產局（1933）。工場名簿。出版地不詳。
- 臺灣總督府殖產局（1940）。工場名簿。出版地不詳。
- 臺灣總督府殖產局（1941）。工場名簿。出版地不詳。

二、報刊

- 〈市營渡船鼓山丸進水式〉・《臺灣日日新報》・1927年4月15日・第2版。
- 〈打狗造船所〉・《臺灣日日新報》・1918年6月16日・第3版。
- 〈打狗造船近況〉・《臺灣日日新報》・1920年6月26日・第2版。
- 〈打狗造船窮況〉・《臺灣日日新報》・1920年10月9日・第2版。
- 〈打狗新造船所〉・《臺灣日日新報》・1918年8月17日・第3版。
- 〈巡行船進水式〉・《臺灣日日新報》・1924年8月28日・第4版。
- 〈近邨の新造船 千光丸進水式〉・《臺灣日日新報》・1935年5月19日・第11版。
- 〈南洋丸就航〉・《臺灣日日新報》・1918年8月4日・第4版。
- 〈南臺造船組創設〉・《臺灣日日新報》・1939年6月29日・第5版。
- 〈計畫造船の第一船〉・《臺灣日日新報》・1943年4月1日・第2版。
- 〈計畫造船の第二彈〉・《臺灣日日新報》・1943年3月21日・第4版。
- 〈振豐造船所倒閉原因〉・《臺灣日日新報》・1928年5月6日・第8版。
- 〈桑名丸進水〉・《臺灣日日新報》・1929年12月26日・第4版。
- 〈高雄造船亦解散〉・《臺灣日日新報》・1921年3月29日・第2版。
- 〈高雄造船界窮迫〉・《臺灣日日新報》・1930年8月15日・第3版。
- 〈高雄造船報國會〉・《臺灣日日新報》・1942年10月31日・第2版。
- 〈高雄造船會社十四日創立〉・《臺灣日日新報》・1943年12月10日・第2版。
- 〈高雄造船業者工賃問題〉・《臺灣日日新報》・1931年4月3日・第4版。
- 〈高雄造船業者對職工懇談減薪資〉・1931年2月1日・第4版。
- 〈造船工場好況〉・《臺灣日日新報》・1925年7月8日・第4版。
- 〈造船統制會創立〉・《臺灣日日新報》・1942年1月30日・第1版。
- 〈新汽船の内容〉・《臺灣日日新報》・1918年8月17日・第3版。
- 〈舩船進水〉・《臺灣日日新報》・1918年10月20日・第4版。
- 〈圖南造船會社創設〉・《臺灣日日新報》・1942年3月4日・第2版。
- 〈臺灣造船技術の誇〉・《臺灣日日新報》・1938年12月6日・第7版。
- 〈臺灣鐵工所設立〉・《臺灣日日新報》・1919年8月31日・第2版。

