

16 世紀高雄打狗山的歷史定位推論

撰文／國立高雄師範大學地理學系副教授 施雅軒

摘要

歷史上的打狗山就是現今的壽山，現今是高雄市民休閒的好去處，在明代的大航海時期，打狗山在東亞針路中有著重要的導航功能。

本文的目的主要在重建打狗山在臺灣史脈絡裡，所代表的意涵為何。因此利用相關史料以及古地圖，回顧明代東亞航運針路的歷史，以及歐洲關於東亞的航海資料，重新發掘打狗山的指標性意義。

經過相關地名的討論與緯度的利用，可以發現打狗山在臺灣歷史裡面，可以推導出 1582 年的船難，與〈塞爾登地圖〉的加里林解讀。

關鍵詞：高雄、打狗山、歷史地理、古地圖、16 世紀

投稿日期：2023 年 9 月 5 日
接受日期：2023 年 10 月 14 日



Inference on the Historical Positioning of Dagou Mountain in Kaohsiung in the 16th Century

Ya-Hsuan Shih

Associate Professor, Department of Geography, National Kaohsiung Normal University

Abstract

The historical Dagou Mountain is today's Shoushan. It is now a good place for Kaohsiung citizens to relax. During the great navigation period in the 16th century, Dagou Mountain played an important navigation function on the East Asian Needle Road.

The purpose of this article is mainly to reconstruct what Dagou Mountain means in the context of Taiwan's history. Therefore, we used relevant historical materials and ancient maps to review the history of the East Asian shipping routes in the 16th century, as well as European navigation data on East Asia, and rediscover the iconic significance of Dagou Mountain.

After discussing related place names and using latitude, we can find that Dagou Mountain is in Taiwan's history, and we can deduce the shipwreck in 1582 and the Gallilin interpretation of Selden's map.

Keywords: Kaohsiung, Dagou Mountain, Historical Geography, Ancient Map, 16th Century

- 壹、前言
- 貳、針路的歷史脈絡
- 參、1582 年海難與打狗山的關係
- 肆、西方針路的緯度資訊
- 伍、結論

壹、前言

歷史上的打狗山就是現今的壽山，現今是高雄市民休閒的好去處，而近年來成立的壽山國家自然公園，更是臺灣第一座國家級自然公園而聞名，但是被人忽略的是，在大航海時期，打狗山其實也扮演著一個的重要角色（圖 1），在東亞針路中扮演的導航歷史。



圖 1 從外海遠看打狗山

圖片來源：水路部，《日本臺灣諸港》（東京：水路部，1897）。

什麼是針路？依照文獻的說法，即「渡海以指南為信，曰針路。」¹「放洋全以指南針為信，認定方向，隨波上下，曰針路。」²「徑望東西洋而去，與海島諸夷相貿易；其出有時，其歸有候。廣洋巨浸，船一開颿，四望惟天水相粘無畔岸。而海人習知海道者，率用指南針（即羅經）為其導嚮。」³用現代的術語來說，便是遠洋渡海利用羅盤方位與自然地勢所標定的航線（圖 2），由於古代並沒有現今所謂的衛星定位，在茫茫大

1 孫元衡，《赤崁集》，臺灣文獻叢刊第 10 種（臺北：臺灣銀行經濟研究室，1958），頁 50。

2 余文儀，《續修臺灣府志》，臺灣文獻叢刊第 121 種（臺北：臺灣銀行經濟研究室，1962），頁 51。

3 百吉編，《清一統志臺灣府》，臺灣文獻叢刊第 68 種（臺北：臺灣銀行經濟研究室，1960），頁 60-61。





圖 2 徐葆光所繪「針路圖」局部

圖片來源：徐葆光，《中山傳信錄》，日本早稻田大學圖書館藏。資料檢索日期：2023 年 5 月 9 日。網址：http://archive.wul.waseda.ac.jp/kosho/bunko08/bunko08_c0123/bunko08_c0123_0001/bunko08_c0123_0001.pdf。

海中，如何透過穩定的島嶼分布來知曉航向的正確，這就是「針路」扮演的重要性，而針路的建立象徵著長期以來的海洋環境觀察。

臺灣是一個快速變遷的土地，主要是受到板塊運動的影響，不過整體而言，臺灣這塊土地是持續在上升，更新世冰河時期結束，海水面上漲，最後終於超過了現在的海平面，持續往今天的臺灣內部侵入，直到丘陵的邊緣，也構成了許多的大灣，不過六千年前全球海面上漲的趨勢大致停頓，因此臺灣山上帶下來的土沙泥流就堆積在西海岸的邊緣，形成廣大的平原。⁴ 這快速變動的平原地形幾乎沒有一個明顯的地標擔任導航的功能，由於打狗山組成地質屬於隆起的珊瑚礁石灰岩地形，其下部屬古亭坑層，原來沉積在較深的海底，後因海床抬升及海水面上下降等因素，轉而位於淺海區域；伴隨氣候轉暖，淺海區域發展成為適合珊瑚、藻類及貝類生長的环境，而有礁灰岩體的發育，⁵ 如此堅硬的屬性，成為臺灣西南海岸一個穩定的地形存在，這是提供航海定位的環境基礎。

明代前往呂宋的航海路途上，如《指南正法》即指出「（泉州往邦仔系蘭山形水勢）澎湖山巒已七更取虎頭山，即打狗仔。虎頭山沿山使十更取沙馬岐頭山。」⁶ 然而，

4 劉益昌主持，《壽山國家自然公園文化體系考古計畫成果報告書》（高雄：壽山國家自然公園，2020），頁 13。

5 郭美芳，《壽山國家自然公園人文歷史資源調查暨解說資料彙編成果報告書》（臺北：內政部營建署，2012），頁 31。

6 向達校注，《兩種海道針經》（北京：中華書局，2000），頁 160。

「打狗山」在歐洲的文獻是否有相關的記載呢？翻閱 1596 年《東印度水路誌》（Itinerario, Voyage ofte Schipvaert naer Oost ofte Portugaels Indien）的紀錄，可以發現其中羅列東亞航線參考點的緯度表，「Formosa」在緯度標註上有「21 3/4 度」與「25 1/3 度」兩種，而「Liqueo Piqueno」（小琉球）是「25 度」，⁷ 這些緯度以何種自然地形為準，查看 1597 年〈呂宋、艾爾摩沙島與部分中國沿岸圖〉（Isla Luzon, Isla Hermosa and a part of costa de la China）⁸，在這張確定呈現臺灣完整獨島的地圖⁹上（圖 3）可以

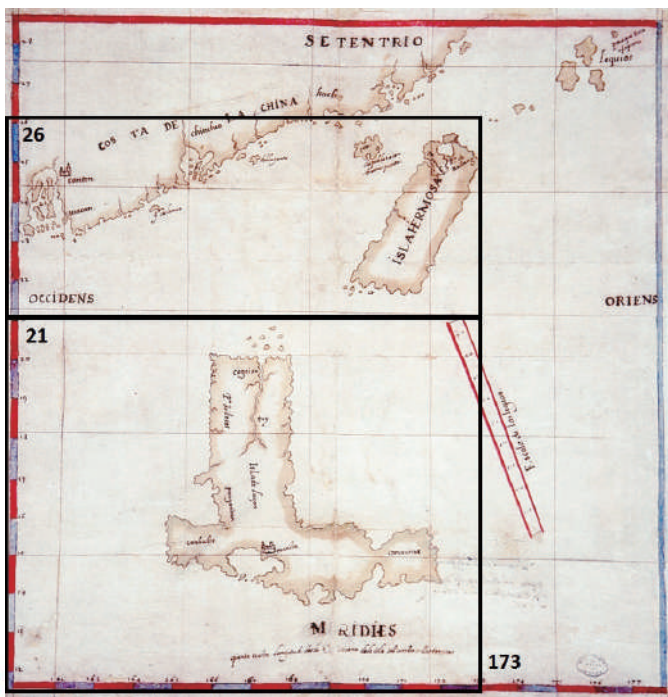


圖 3 重置「呂宋、艾爾摩沙島及部分中國沿岸圖」

圖片來源：石井希美〈西曆 1597 年スペイン製「臺灣島を一大島とする地圖」として最古「尖閣部分」は不明瞭〉。資料檢索日期：2023 年 5 月 9 日。網址：<http://senkaku.blog.jp/2016122768286450.html>。

發現，緯度「21 3/4 度」幾乎在臺灣本島以外，以當時的量測技術有可能是誤差值所導致的結果。那有可能以「打狗山」作為指標嗎？

回顧臺灣於 16 世紀的討論，大致圍繞在三個方面：一是歷史建構，如翁佳音〈葡萄牙人與福爾摩沙——並論 1582 年的船難〉、陳宗仁《雞籠山與淡水洋》等；¹⁰ 二是古地圖解析，如曹永和〈歐洲古地圖上之臺灣〉、陳宗仁《Selden Map 與東西洋唐人：地理知識與世界景象的探索（1500-1620）》等；¹¹ 三是史料翻譯兼解讀，如李毓中《臺灣與

7 翁佳音，〈葡萄牙人與福爾摩沙——並論 1582 年的船難〉，《歷史月刊》，220（2006），頁 75。

8 李毓中，《臺灣與西班牙關係史料彙編 I》（南投：國史館臺灣文獻館，2008），頁 334。

9 翁佳音、黃驗，《解碼臺灣史 1550-1720》（臺北：遠流，2017），頁 34。

10 翁佳音，〈葡萄牙人與福爾摩沙——並論 1582 年的船難〉，頁 72-79；陳宗仁，《雞籠山與淡水洋》（臺北：聯經，2005）。

11 曹永和，〈歐洲古圖上的台灣〉，《臺灣文獻》，1（1962），頁 1-66；陳宗仁，《Selden Map 與東西洋唐人：地理知識與世界景象的探索（1500-1620）》（臺北：中央研究院臺灣史研究所，2022）。



西班牙關係史料彙編》等叢書，¹² 以上都是以大範圍的研究角度入手，少見單一小區域作為切入點，因此本文將回顧東亞針路的歷史，來論述推測「打狗山」歷史定位的可能性。

貳、針路的歷史脈絡

要理解打狗山在東亞航路所扮演的角色，需要從理解針路的歷史脈絡著手。

東亞針路的終點是日本，臺灣進入東亞針路系統，是從明代開始。1368 年朱元璋建立明朝，1372 年琉球中山王察度遣使入明稱臣納貢，並於 1392 年派遣從子日孜每闢八馬等人入國子監學習，¹³ 如此「（洪武）二十五年，中山遣子姪及其陪臣子弟入國學。上喜，禮遇獨優；賜閩人三十六姓善操舟者，令往來朝貢。」¹⁴ 這「閩人三十六姓善操舟者」，將可合法在「禁海令」下，進出沿海門戶，而北端臺灣便在這樣的歷史脈絡下被記錄下來。

以 1556 年鄭舜功出使日本為例，其所著「日本一鑑」，內繪製「滄海津鏡」一圖，在「雞籠山」旁，標註：「小東島即小琉球，彼云大惠國」（圖 4）。或是 1560 年代鄭若先後編纂《山本圖纂》、《萬裡海防圖論》、《琉球圖說》、《籌海圖編》等著作，後來其子孫重新整理，將部分著作編纂為《鄭開陽雜著》。¹⁵ 其中《鄭開陽雜著》卷四敘及福建往日本針路，言「梅

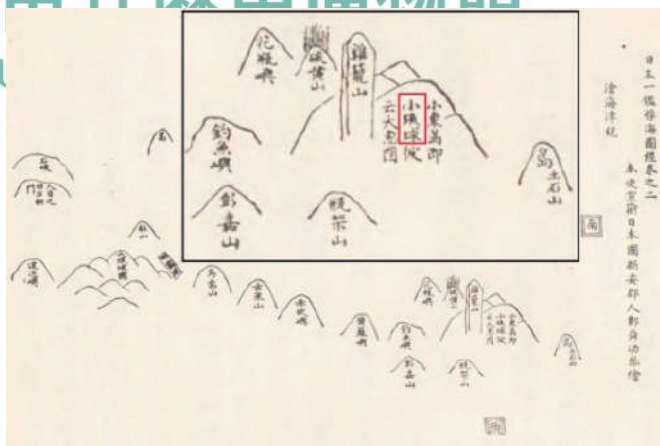


圖 4 鄭舜功「日本一鑑」「滄海津鏡」的「小琉球」標註

圖片來源：藤田元春，《日支交通の研究：中近世篇》（東京：富山房，1938），頁 214。

12 李毓中，《臺灣與西班牙關係史料彙編》三冊（南投：國史館臺灣文獻館，2008-2015）。

13 孫清玲，〈論「閩人三十六姓」在中國海外移民史上的特殊性——東亞朝貢體制下的海外移民個案分析〉，《福建教育學院學報》，10（2006），頁 90-93。

14 吳幅員編，《流求與雞籠山》，臺灣文獻叢刊第 196 種（臺北：臺灣銀行經濟研究室，1964），頁 53。

15 陳宗仁，《雞籠山與淡水洋》，頁 66。

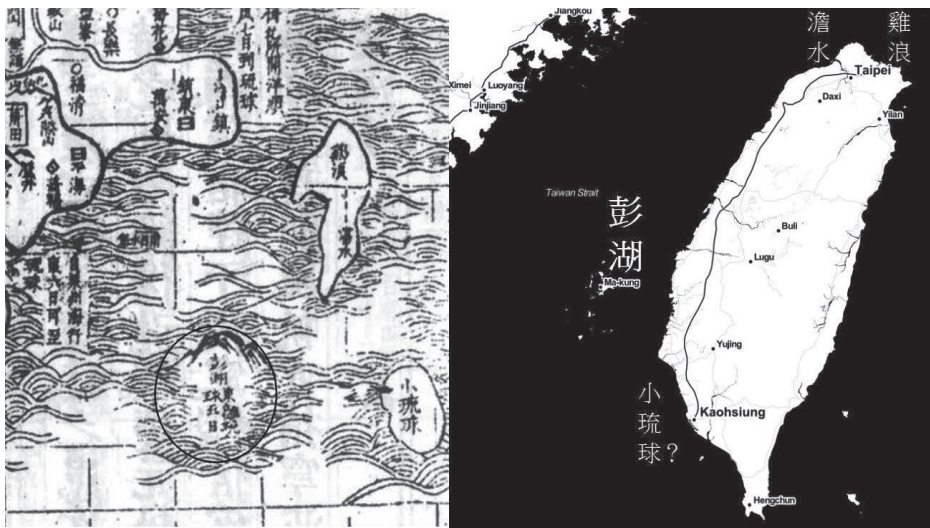


圖 5 明代地圖的兩島式臺灣

圖片來源：（左）沈玉慧，〈朝鮮王朝海外知識的形成與累積——以《輿地圖·朝鮮日本琉球國圖》為例〉，《故宮學術季刊》，32（2）（2016），頁 151；（右）底圖來自 Stamen 網站。資料檢索日期：2023 年 5 月 10 日。網址：<http://maps.stamen.com>。筆者後製文字。

花東外山開船，用單辰針乙辰針或用辰巽針，十更船取小琉球，小琉球套北過船，見雞籠嶼及花瓶嶼、彭嘉山」。¹⁶比對當時的針路，加上所登錄的「小琉球」鄰近「雞籠山」、「花瓶嶼」，可以證明圖內的「小琉球」位於臺灣北端。

但是這個「小琉球」可以視為是整個臺灣島嗎？其實不然，由陳組綬於 1636 年刊刻的《皇明職方地圖》¹⁷，該地圖集的〈福建地圖〉當中（圖 5 左），可以發現圖中有兩個名為「澹（淡）水、雞浪（籠）」與「小琉球」的島嶼，由於在澎湖的東北與東南方，可以確定這兩個島各顯示臺灣島的一部分，陳組綬圖內的「小琉球」與鄭舜功登錄的「小琉球」可以發現視同地名但是不同的空間位置，反而是「澹（淡）水、雞浪（籠）」該島才能滿足鄭舜功所登錄的「小琉球」。

要解釋「小琉球」分化的現象，最有可能的明代重開海禁，建立「引稅」的體系，從此「這個地方」有了明代政府有白紙黑字的地名登錄，那就是「雞籠、淡水」：

於時凡販東西二洋、雞籠、淡水諸番及廣東高、雷州、北港等處商漁船引

16 黃樹仁，〈望見流求：從福建沿海觀測紀錄論宋元明人的臺灣認識〉，《成大歷史學報》，50（2016），頁 57-58。

17 周運中，〈明末臺灣地圖的一則新史料〉，《福州大學學報》，1（2014），頁 7。



俱海防官為管給，每引納稅銀多寡有差，名曰「引稅」（東西洋每引納稅銀三兩，雞籠、淡水及廣東引納稅銀一兩，其後加增東西洋稅銀六兩，雞籠、淡水稅銀二兩）。¹⁸

萬曆三年，巡撫劉堯誨請稅舶以充兵餉。於是設商引，由海防官管給；每引徵稅有差，名曰引稅（東、西洋每引稅銀三兩，雞籠、淡水二兩；後倍之）。¹⁹

進入官方系統的「雞籠、淡水」的地名登錄，排擠了「小琉球」地名的使用，也有了「小琉球」南移的地圖出現，如此的差異也可以由 1605 年南京吏部考功司郎中徐必達摹繪的〈乾坤一統海防全圖〉內的「小琉球國」（圖 6）得到證明，左下角的「雞籠山」也對應著「澹（淡）水、雞浪（籠）」，而「小琉球國」唯一大河的入海口兩旁的「山體」，更不免令人推測是現今「壽山」與「旗後山」。



圖 6 1605 年〈乾坤一統海防全圖〉內「小琉球國」

圖片來源：賴志彰、魏德文、高傳棋，〈竹塹古地圖調查研究〉（新竹：新竹市文化局，2003），頁 37。

這兩島式的臺灣意象，在另一張〈塞爾登地圖〉上有另一個角度的佐證；〈塞爾登地圖〉是在 2008 年在英國牛津大學博德利圖書館（Bodleian Library）的地下室，發現了一張古老的東亞地圖，由於該圖是英國國際海洋法學者塞爾登（John Selden）於 1659 年所捐贈，英文原名稱之為〈The Selden Map of China〉（譯為塞爾登中國地圖），²⁰ 而博德利圖書館內部中文出版品稱為「東西洋航海圖」。²¹ 該圖大約長 1.5 米，寬 1 米，繪製地域北起西伯利亞，南至今印尼爪哇島和馬魯古群島（香料群島），東達北部的日本列

18 百吉編，〈清一統志臺灣府〉，頁 62-63。

19 周凱，〈廈門志〉，臺灣文獻叢刊第 95 種（臺北：臺灣銀行經濟研究室，1961），頁 194。

20 王翠霞，〈解析〈塞爾登地圖〉所繪之東西洋貿易概況及其對中國政經的影響〉，《海洋事務與政策評論》，7（1）（2019），頁 91。

21 聶洪萍，〈「東西洋航海圖」與明代中國〉（Oxford: Bodleian Libraries, University of Oxford, 2014），頁 1。資料檢索日期：2023 年 6 月 15 日。網址：https://www.bodleian.ox.ac.uk/_data/assets/pdf_file/0006/165093/Selden-Map-Chinese.pdf。

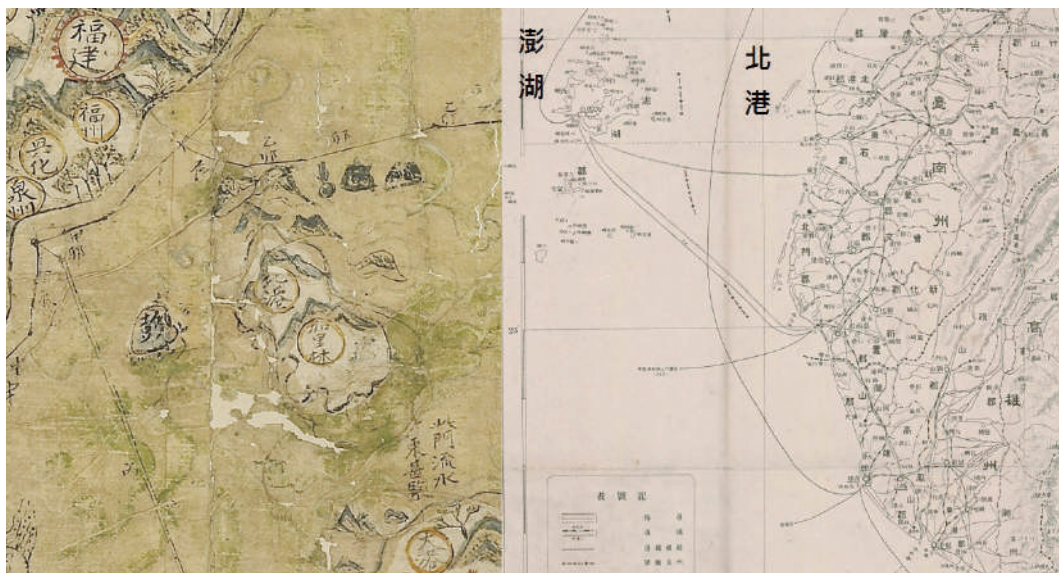


圖 7 〈塞爾登地圖〉與現今空間比對

圖片來源：（左）Bodleian Libraries, "The Selden Map of China." Retrieved May 23, 2023, from <https://seldenmap.bodleian.ox.ac.uk/>；（右）臺灣總督府，《臺灣全圖》（臺北：臺灣總督府，1920），頁 1。

島和南部的菲律賓群島，西抵緬甸和南印度。²²在這張古地圖裡，若以福建泉州為基準，右下角有「彭」標註，即為現今「澎湖」所在地，透過方位比對，以東便是臺灣，其間標示兩個地名，分別為「北港」和「加里林」（圖 7）。

這樣的地名標示，用前段所用的「兩島式」概念，就可以理解〈塞爾登地圖〉是繪製南島的部分，其中的兩個地名，「北港」的登錄不難理解，如 1592-1594 年任福建巡撫的許孚遠，²³其所刊印的《敬和堂集》中所載「海禁條約行分守漳南道」一文，提及：「又有小番，名雞籠、淡水，地鄰北港捕魚之處，產無奇貨水程最近，與屬東、福寧州、浙江、北港船引，一例原無限數，歲有四、五隻或七、八隻不等。」²⁴即使在 1619 年西班牙菲律賓總督 Alonso Fajardo de Tenza 派遣道明會士馬蒂涅（Bartolomé Martínez）出使明國，期間兩度前往臺灣西南部。馬蒂涅撰寫〈征服福爾摩沙島的利益〉（Utilidad de la conquista de Isla Hermosa）報告，裡面提及：「在艾爾摩莎島一個名為北港（Pacan）的

22 錢江，〈一幅新近發現的明朝中葉彩繪航海圖〉，《海交史研究》，1（2011），頁 3。

23 吳幅員編，《明史選輯》，臺灣文獻叢刊第 307 種（臺北：臺灣銀行經濟研究室，1972），頁 140-141。

24 周婉窈，《海洋與殖民地臺灣論集》（臺北：聯經，2012），頁 45。



地區中，一座從他人口中獲悉的港口，建立為我方要塞是極為有利的。」²⁵ 證明在荷蘭人未來臺灣之前，「北港」是個重要的港灣，在〈塞爾登地圖〉出現合情合理。

那「加里林」為何出現在圖上？這與「打狗山」作為針路要點有關。要釐清這個問題，首先要知道「加里林」在那裡，雖然推斷以高雄傳統聚落塔加里揚的機率最高，²⁶ 但是張燮在 1617 年《東西洋考》指出「東番，人稱為小東洋，從澎湖一日夜至魷港，又一日夜為打狗；又用辰巽針，十五更取交里林，以達雞籠、淡水」。²⁷ 這段紀錄讓「交里林」有異於現今「高雄」的解釋。²⁸

關於這個疑問，有兩種途徑的討論，一是方位的解讀，根據記載：

船由浯嶼或大嶝放洋，用羅經向巽巳行，總以風信計水程遲速。望見澎湖西嶼頭、貓嶼、花嶼，可進；若遇黑水溝，計程應至澎湖，而諸嶼不見，定失所向，仍收泊原處候風信。由澎湖至臺灣，向巽方行。²⁹

不管是前面的「辰巽針」，或是「向巽巳行」、「向巽方行」，依照大航海時代產物的〈塞爾登地圖〉上的羅經（圖 8），都顯示澎湖往臺灣，針路均指向往東南方的方向。那前往東南方的理由為何？按照針路所描述，如《順風相送》所指：「（太武往呂宋）太武開船，辰巽七更、取澎湖山，巳丙五更見虎仔山，單丙及巳丙六更取沙馬歧頭。」³⁰ 既然張燮所述的「交里林」

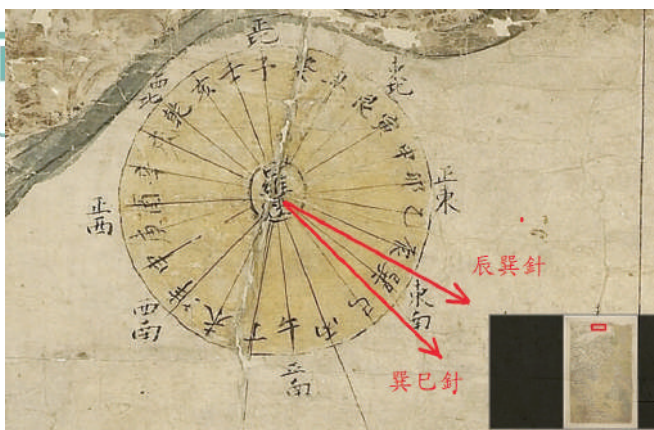


圖 8 〈塞爾登地圖〉上羅經的「辰巽針」和「巽巳針」方位
圖片來源：Bodleian Libraries, "The Selden Map of China."。筆者後製文字。

25 李毓中，〈臺灣與西班牙關係史料彙編 I〉，頁目次 4。

26 施雅軒，〈明代塞爾登地圖的臺灣地名討論——一個針路判讀的個案〉，《臺灣文獻》，73（1）（2021），頁 32。

27 陳宗仁，〈Selden Map 有關臺灣與琉球的描繪及其知識淵源〉，《臺灣史研究》，27（3）（2020），頁 29。

28 陳宗仁，〈Selden Map 與東西洋唐人：地理知識與世界景象的探索（1500-1620）〉，頁 218。

29 范咸，〈重修臺灣府志〉，臺灣文獻叢刊第 66 種（臺北：臺灣銀行經濟研究室，1961），頁 49。

30 向達校注，〈兩種海道針經〉，頁 88。

在澎湖東南方，配合前面明代針路的打狗山標記仍以處於高雄的機率為高。

二是地名的解讀，若取後兩句「十五更取交里林，以達雞籠、淡水」，這是否定「交里林」位於高雄的主要史料，但是若以 1633 年所繪這張圖，可以發現約現今新竹地區也有「Gillira」的稱謂（圖 9），這讓張燮的「交里林」也有位於



圖 9 古地圖新竹一帶曾出現的「Gillira」

圖片來源：International Research Center for Japanese Studies, Retrieved May 11, 2023, from https://shinku.nichibun.ac.jp/kichosho/new/books/00/pdfs/005330030.pdf?page_num=

現今新竹位置的可能性，但是這與「北港」的相對位置有所抵觸，顯然張燮《東西洋考》所述，與〈塞爾登地圖〉的「加里林」並不相同。



參、1582 年海難與打狗山的關係

明代前往呂宋的航海路途上，如《順風相送》所指：「（太武往呂宋）太武開船，辰巽七更、取澎湖山，巳丙五更見虎仔山，單丙及巳丙六更取沙馬岐頭。」³¹或是「（泉州往彭家施蘭）長枝開船，丙巳七更取澎湖。丙午七更取虎尾山，沿山五更取沙馬頭。」³²而略晚的《指南正法》指出：「（泉州往邦仔系蘭³³山形水勢）澎湖山巽巳七更取虎頭山，即打狗仔。虎頭山沿山使十更取沙馬岐頭山。」³⁴證明「虎仔山」或是「打狗仔（山）」，這是中文文獻最早論及「打狗山」，而在歐美文獻要回顧 1582 年的臺灣船難這段歷史。

1582 年的臺灣船難，是歐洲人第一次登錄臺灣的歷史事件，其簡要經過如下：

31 向達校注，《兩種海道針經》，頁 88。

32 向達校注，《兩種海道針經》，頁 94。

33 當時的呂宋，現為菲律賓邦阿西楠省（Pangasinan Province）。

34 向達校注，《兩種海道針經》，頁 160。



此船由澳門出航（7月6日）後，旋即遭遇暴風所吹，途中又遇颱風或颶風，在海上飄盪三、四日，而於7月16日晨衝撞到臺灣本島的蠻荒海岸。眾人千辛萬苦登岸後，進而選擇某條河流旁築草寮當臨時居所，並準備用原船木板另造船隻脫困。島上的原住民見船難，過來撿拾漂流的貨物，如布匹等。剛開始時，原住民試圖和平與船難人員進行交易，但雙方溝通有問題，互有殺傷。這些船難人員就在防禦狀態中待了將近75天，於9月30日成功離開，返回澳門。³⁵

要理解1582年的臺灣海難事件與葡西兩國的特殊性，要先從葡西兩國在東亞的航海歷史談起。

葡萄牙對於東亞的經營始於1494年葡萄牙與西班牙所簽署的《托爾德西利亞斯條約》（Treaty of Tordesillas），其以非洲維德角群島以西三七〇里格為界，³⁶正式確定劃分東、西勢力範圍的「教皇子午線」，在1542-1543年間，當葡萄牙船隻漂流至日本九州附近的種子島，1550年葡人獲得默許在上川島（現位於廣東臺山外海）每年一次貿易，同年並指定唐·費爾南多·德·梅內塞斯（Dom Fernando de Menezes）與杜阿爾特·伽馬（Duarte de Gama）為「日本航線加必丹末」（capitão-mor），³⁷葡萄牙東亞航海責任制的成形，東亞針路也被成熟地運用。

相形之下，西班牙來東亞的航海方式需要繞過半個地球，在1559年簽訂《薩拉戈薩條約》（Treaty of Zaragoza），³⁸確定靠近亞洲的界線應該通過摩鹿加群島（Moluccas）以東297.5里格，或是17度的地方，³⁹才到1565年黎牙實比（Legazpi）自墨西哥率領遠征隊，航抵菲律賓的宿霧設立據點，西班牙也正式進入東亞航線，在這個歷史脈絡下是理解船難的必要因素。

目前要重建事件的始末，大致都需要依賴以下三篇文本，分別是：（1）1582年澳門的「1582年12月13日倍德羅·戈梅茲（Pedro Gómez）神父自澳門寫給其他神父，有關他自中國前往日本途中遭遇船難的信件」；（2）1582年澳門的「有關『阿隆索·

35 翁佳音，〈葡萄牙人與福爾摩沙——並論1582年的船難〉，頁77-78。

36 周婉窈，〈海洋與殖民地臺灣論集〉，頁66。

37 金國平、吳志良，〈陳瑞召見澳門葡人的原委〉，《行政》，15（4）（2002），頁1219。

38 吳志良、湯開建、金國平主編，〈澳門編年史：第一卷 明中後期〉（廣東：廣東人民出版社，2009），頁56-57。

39 周婉窈，〈一五八二年美麗島船難餘生記〉，收於蕭宗煌、呂理政，〈艾爾摩莎：大航海時代的臺灣與西班牙〉（臺北：國立臺灣博物館，2006），頁25。

桑切茲（Alonso Sánchez）神父旅程的簡短報告』，描述其船隻 1582 年 7 月自澳門前往日本途中發生船難，以及在艾爾摩沙島上所發生的事」；（3）16 世紀末澳門的「安德列·費歐（André Feio）的戎克船在福爾摩沙島失事的報告，由葡萄牙籍的耶穌會法蘭西斯可·皮列斯（Francisco Pérez）敘述在他的備忘錄中」⁴⁰ 等等。由於以上是當事人的一手觀察，讓打狗山的推論更具可靠性。

在船難事發地點的描述上，皮列斯描述：

阿隆索神父從馬尼拉帶來一名具呂宋血統的男孩，他與那群野蠻人中的一人交談，並和他們一起走入村落……我們的船隻觸礁後的隔天，那位跟隨野蠻人離開的年輕男孩，在七十名身著輕便武裝的人員陪同下回來了……在更南邊的島嶼峽角處，我們聽說有一處港口停有二或三艘前去捕魚和採買獸皮的中國（Chinos）船隻。⁴¹

而其中的「島嶼峽角」屬岩岸地形（圖 1），在臺灣海岸的四大分類裡，在「西部的隆起堆積海岸」當中，西南部唯有高雄打狗山與旗後山符合「島嶼峽角」的意象。⁴² 由於「峽角」為岩岸地形，如此岩性抗蝕性強才能不受海浪侵蝕而存在，只有現在的高雄打狗山與旗後山一帶，以此為指標對應皮列斯所謂「在更南邊的島嶼峽角處」，顯然 1582 年的船難現場，在現今高雄「打狗山」（壽山）的北方，也就是俗稱「堯港」，於現今的高雄市路竹、湖內一帶。

另外的證據在於姚旅於 1606 年開始著手撰述的《露書》，內容提及：「鹿筋、烏魚子、鰻魚脬最佳味，而海澄最多，皆來自北港番。」⁴³ 加上皮列斯所錄的「捕魚」與打狗山的連結，在 1622 年荷蘭東印度公司未來臺灣之前，曾經派雷理生來探勘南臺灣，報告中嚮導也有來臺捕魚的經驗，也留下打狗山第一次的文字描述：

一位中國人到我們船上來，他曾於兩年前，前往福爾摩沙島捕魚，並說他

40 李毓中，〈臺灣與西班牙關係史料彙編 I〉，頁目次 4。

41 李毓中，〈臺灣與西班牙關係史料彙編 I〉，頁 255、257。

42 施雅軒，〈1582 年臺灣西海岸葡萄牙船難地點再議——透過歷史地理學的方法〉，《臺灣風物》，73（2）（2022），頁 46。

43 邱仲麟，〈姚旅《露書》中的明代社會經濟史料〉，《明代研究通訊》，4（2001），頁 23、44。



熟知該地方，說到在大員灣有一個好的停泊地，並有足夠水深讓船進入。我們答應他，若帶我們去觀察那個地方及其四周之地，我們給 50 里爾……立刻前往離大員東南約 7 哩的 Mackan（註：應該是 Tackau，打狗音譯），因中國人向我們說此地為好的港口，但依他說，只能有 8 或 10 隻船進入。

.....

7 月 28 日，星期日，天明時，我和一位水手乘 Chaloup 往前述之港。到此，發現不適合一快船進入，因為其入口不超過一艘船寬，兩側均斷崖，在滿潮實不超過 13 呎，港內寬約二分之一纜繩長，其周圍為牡蠣礁，低潮時乾燥，其長約 2 哩，不適合船的停泊。陸上長滿灌木和雜草，沒有適合作薪材和木材之材，而看到在高山之上有許多樹木，但是不好到達。⁴⁴

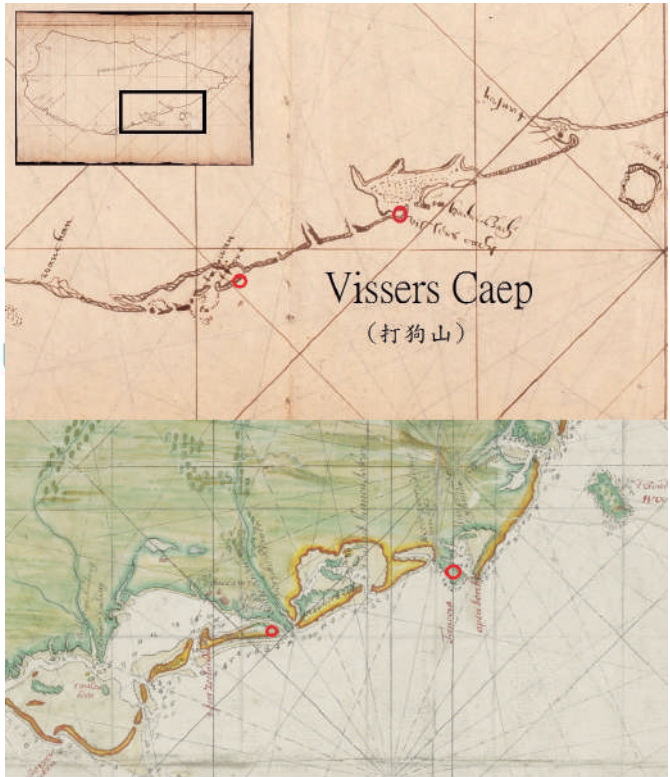


圖 10 1625 年北港圖與 1662 年北港圖的比較

圖片來源：（上）維基共享資源，〈Nederlands: Kaart van Formosa〉。資料檢索日期：2023 年 5 月 24 日。網址：https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/3/35/AMH-6613-NA_Map_of_Formosa.jpg；（下）共同文化資產圖錄（Atlas of Mutual Heritage）資料庫。資料檢索日期：2023 年 6 月 5 日。網址：<http://www.atlasofmutualheritage.nl/>。

而 1625 年荷蘭東印度公司雅各·諾得洛斯（Jacob Noordelcos）所繪製的〈北港圖〉（Packan alsoo），可以發現有漁夫角（de Vissers Caep）的標示（圖 10），與前述文獻史料的結合，可以推估是打狗山，但是受到於 1662-1665 年繪製的〈北港或福爾摩沙圖〉（Kaart van Pakan o Ilha Formosa）誤導，因為該圖漁夫灣

44 林偉盛譯，〈雷理生司令官日誌（1622 年）〉，《臺灣文獻》，54（3）（2003），頁 171-173。

(Vissers baoji) 為堯港，導致〈北港圖〉的漁夫角 (de Vissers Caep) 也標在堯港，這是有問題的，因為唯有「打狗山」才能滿足地形「角」的要求。如此 1582 年臺灣的海難，雖然沒有明確「打狗山」的描述，但是根據史料的推論，「打狗山」在事件中確有出現的可能性，而這也有可能是讓以外形命名的局外人視野——「虎仔山」，改為以當地人的局內人視野——「打狗」，以此命名的契機。⁴⁵

肆、西方針路的緯度資訊

此次船難事件也衍生出一個「Liqueo Piqueno」(小琉球)⁴⁶與「Formosa」的問題。

原因在於西班牙出身的倍德羅·戈梅茲 (Pedro Gómez) 神父於 1582 年 12 月 3 日在澳門寫給耶穌會友人的信件，信件引用事件發生地在「Liqueo Piqueno」，而菲律賓馬尼拉的西班牙神父阿隆索·桑切茲 (Alonso Sánchez) 於 1583 年 8 月 15 日所寫的文件中，⁴⁷卻用了「Hermosa」的地名，來指涉船難事件的發生地，由於法蘭西斯可·皮列斯 (Francisco Pérez) 的信中寫道：「我和船長安德烈·費優 (André Feyo) 與倍德羅·戈梅茲、阿爾瓦洛·迪斯、阿隆索·桑切茲神父等人搭乘舢板。」⁴⁸顯然他們兩個同時出現在船難現場，但是戈梅茲使用「Liqueo Piqueno」，桑切茲卻使用「Hermosa」，同場域使用不同地名，讓人對特殊考量感到興趣，以下針對這個議題繼續討論。

「Hermosa」或是「Fermosa」的最早文本，來自於最早 1554 年羅伯·歐蒙 (Lopo Homen) 地圖所標定「I. formosa」⁴⁹而來，根據 16-19 世紀的幾部權威性字典，fermosa 與 fremosa 是早期的同意異體字，此字後來才演變為 formosa，⁵⁰到了兩

45 施雅軒，〈十七世紀高雄搭加里揚地域的重構〉，《高雄文獻》，8 (3) (2018)，頁 9。

46 此「小琉球」與現今屏東縣琉球鄉並不相同，在大航海時期曾指稱臺灣北部，也有指稱臺灣南部的紀錄。

47 翁佳音，〈葡萄牙人與福爾摩沙——並論 1582 年的船難〉，頁 76。

48 李毓中，〈臺灣與西班牙關係史料彙編 I〉，頁 254。

49 陳宗仁，〈Lequeo Pequeno 與 Formosa——十六世紀歐洲繪製地圖對臺灣海域的描繪及其轉變〉，《臺大歷史學報》，41 (2008)，頁 126。

50 柯保羅，〈福爾摩沙之源起與林氏侯登 (Linschoten) 的海誌 (1540-1580 年代)〉，《臺灣史研究》，28 (3) (2021)，頁 5。



島式臺灣，Formosa 指的都是北臺灣，南臺灣都以 Liqueo Piqueno（小琉球）稱之，所以戈梅茲（Pedro Gómez）神父稱事件發生地在「Liqueo Piqueno」（小琉球）這是合乎當時的航海脈絡，但桑切茲（Alonso Sánchez）神父刻意將南北調換，所產生的混淆，將反應在緯度的登錄上。

16 世紀末的航海資料裡，就屬林蘇荷頓（Jan Huygen van

Linschoten）的資料最為有名，由於林蘇荷頓曾在 1583 年隨果阿大主教馮塞卡（D. Vicente da Fonseca）到果阿，並擔任秘書及司庫的職務，在此期間，他看了很多葡萄牙政府的機密材料和一些航海檔及海圖，在那裡搜集了很多資料，⁵¹ 這個特殊經歷讓林蘇荷頓 1596 年出版的《東印度水路誌》，如其書名所示，資料年分位於 1579-1592 年之間，其中附圖清楚地將「Formosa」與「Lequeo Pequeno」（小琉球）（圖 11）分開繪出，確定在 16 世紀末的航海資料，「Formosa」在北，而「Lequeo Pequeno」在南是一般的常規概念。

而《東印度水路誌》關於航道的紀錄可以歸納出澳門出發到日本，大致沿著海岸走到福建廈門、金門，即向東北往琉球，再北上日本，⁵² 相關紀錄如下：

〔32 章〕葡萄牙領航員所述，從澳門浪白澳開船沿中國海岸到日本平戶的航路。此行一開始沿著海岸經南澳到漳州廈門（Chincheu）一帶，然後往東北東行駛，會看到位於 25 度、山非常高，成橢圓形的 Lequeo pequeno（小琉球）



圖 11 林蘇荷頓書中附圖

圖片來源：伊能嘉矩，《臺灣文化志（上卷）》（東京：刀江書院，1928），頁 33。

51 吳志良、湯開建、金國平主編，《澳門編年史：第一卷 明中後期》，頁 321。

52 翁佳音、曹銘宗，《大灣大員福爾摩沙：從葡萄牙航海日誌、荷西地圖、清日文獻尋找臺灣地名真相》（臺北：貓頭鷹，2016），頁 22。

島，離中國海岸有 18（葡）哩，然後再北東往日本。

〔33 章〕葡萄牙領航員搭乘中國小海船（soma）從澳門港口西側出航，沿南澳、廈門經小琉球往日本的航海誌。這篇航海誌提到他們航海四晝夜後看到中國領土外的小琉球，因在破曉時分船抵達南西方的岬角，故在離島外 8（葡）哩下錨，折往中國海岸航行後再繼續往日本。又云：小琉球島山極高，島長 15—16（葡）哩，島的北東盡端岬角（hoeck）位於北緯 25 度。

〔36 章〕（西班牙船長）見 Ilha Formosa 位於小琉球之旁，提到晚間船隻取 25 1/3 度，往北，北東等方向，翌日可看到 Formosa 島的盡端。

〔54 章〕（西班牙船長）航海誌說：船從澳門出發，經過白礁（Ilha Branco）後，往東南東行駛，準備往一陸地，即澎湖群島（Os Baixos dos Pescadores），以及琉球諸島（d' Eylanden Lequeos）境界開端繼續行駛。東邊的諸島「被稱為福爾摩沙諸島（As Ilhas Formosas），意即美麗諸島」；一位叫三泰（Santy）的漳州人告訴西班牙船長說，諸島位於北緯 21 3/4 度，沿岸有水深 30 尋之處，但這艘船並未前往探看。⁵³

由以上的紀錄，可以發現 1596 年《東印度水路誌》，32 章、33 章、36 章不論「Formosa」或「Liqueo Piqueno」（小琉球）的緯度皆是「25 度」或「25 1/3 度」，由於葡萄牙早期使用北端針路，以漢文史料作為比對，「Liqueo Piqueno」（小琉球）符合前述 1556 年鄭舜功出使日本的「小琉球」標記，也符合 1554 年羅伯·歐蒙（Lopo Homen）地圖「Formosa」標定，但是問題就出在 54 章，為何「Formosa」會有「21 3/4 度」的標記？若把以上 1596 年《東印度水路誌》的紀錄與 1594 年出版的《葡屬東印度遊記》（Reys-gheschrift vande navigatien der Portugaloyzers in Orienten），其中羅列東亞航線參考點的緯度表相互比對，「Formosa」也標註緯度是「21 3/4 度」（圖 12），那這個參考點是什麼？這讓 1582 年船難事件中，桑切茲（Alonso Sánchez）神父刻意將南北調換有了巧妙的連結。

53 翁佳音，〈葡萄牙人與福爾摩沙——並論 1582 年的船難〉，頁 74-75。



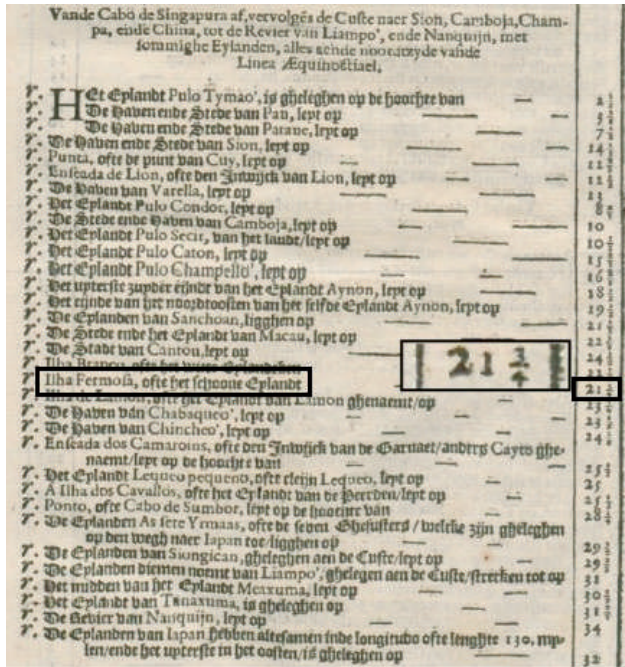


圖 12 《葡屬東印度遊記》中從新加坡 (Singapore) 到日本 Nankijn 的航海表

圖片來源：Linschoten, J. H., *Reys-gheschrift van de Navigation der Portugaloyers in Orienten*. (Amsterdam: Cornelis Claesz, 1595), p. 361.

這就不得讓人好奇桑切茲神父是何許人也？原來 1582 年 3 月，菲律賓總督佩尼亞

羅沙派桑切茲率領一個由 26 人組成的西班牙使團前往澳門，通知澳門葡萄牙人西葡兩國合併之事，並宣誓效忠菲利浦二世，任務結束後，由於船隻被沒收，澳門將領阿爾梅達 (D.João de Almeida) 強調目前西班牙人不宜造訪澳門和從事馬尼拉與澳門之間的貿易，使得桑切斯不能直接從澳門回呂宋，必須借道日本。桑切斯不得不依從阿爾梅達的建議，於 1582 年 7 月 6 日乘坐蘭代那⁵⁴的商船去日本長崎，計畫從那裡轉船返回菲律賓，⁵⁵這就是桑切斯也踏上船難事件的原因。後來於 1582 年 7 月離開澳門，乘坐的船在臺灣島遇到海難，倖存者利用三個月時間，用沉船的材料造另一艘船。再次啟程經過七、八天回到澳門，最後桑切斯乘坐蘭德伊羅的船於 1583 年 2 月 13 日才返回馬尼拉，一行於 3 月 27 日抵達目的地。⁵⁶

54 蘭德伊羅、Bartoloméu Vaz Landeiro。

55 伍玉西，〈澳門與馬尼拉關係的開始——1579-1584 年間赴澳門的西班牙人〉，《社會科學輯刊》，4 (2016)，頁 134、136。

56 普加 (Rogério Miguel Puga)，〈桑切斯澳門及中國沿海之行 (1582-1584)〉，收於吳志良、湯開建、金國平主編，《澳門史新編 (第一冊)》(澳門：澳門基金會，2008)，頁 40。

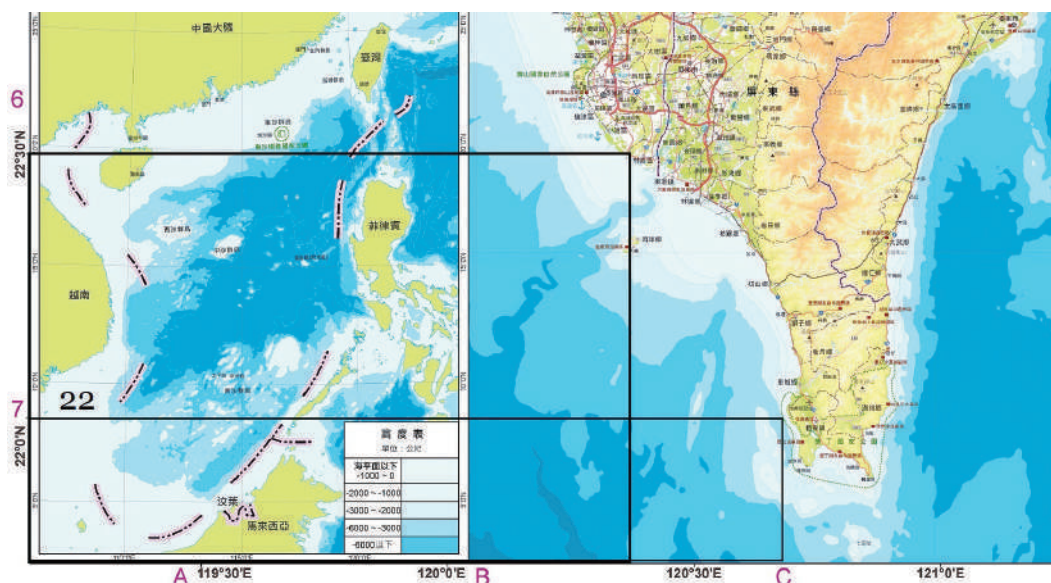


圖 13 臺灣周遭海域

圖片來源：行政院，〈土地與人民·土地〉，《國情簡介》。資料檢索日期：2023 年 5 月 16 日。網址：<https://www.ey.gov.tw/state/235266A41238ECQE>。

1584 年 5 月桑切斯第三次來到澳門，10 月 1 日離開澳門返回馬尼拉，後通過新西班牙前往馬德里，1587-1588 年在馬德里朝廷期間，桑切斯撰寫了「中國主要情況報告」，向菲利普二世建議採取軍事征服中國的計畫，⁵⁷ 這個攻佔概念，在 1597 年 6 月科羅內爾（Hernando de los Ríos Coronel）從馬尼拉寄予國王陛下的報告書，建議在適當時機於中國大陸和艾爾摩沙島占領一座港口等，⁵⁸ 而報告中附有〈呂宋、艾爾摩沙島與部分中國沿岸圖〉，這是第一張確定呈現臺灣完整獨島的地圖，⁵⁹ 這張地圖的特色，也繼承桑切斯以「Hermosa」稱呼臺灣，因此文前提及的緯度是「 $21\frac{3}{4}$ 度」，查詢現代地圖（圖 13）也可以發現，緯度「 $21\frac{3}{4}$ 度」幾乎在臺灣本島以外，以當時的量測技術有可能是誤差值所導致的結果，假如此資訊登錄的源頭來自 1582 年船難的親身參與者，若此推論正確，那事發地點「堯港」南方的「打狗山」，成為最佳的參考點。因此可以推論，《葡屬東印度遊記》所標註的「Formosa」，參考點就是「打狗山」機率最大。

57 普加（Rogério Miguel Puga），〈桑切斯澳門及中國沿海之行（1582-1584）〉，頁 41、43。

58 李毓中，〈臺灣與西班牙關係史料彙編 I〉，頁 334。

59 翁佳音、黃駿，〈解碼臺灣史 1550-1720〉，頁 34。



伍、結論

隨著航海技術的進步，「打狗山」到了 17 世紀以後，其重要性逐漸式微，但是本文透過歷史資料的耙梳，可以發現在 16 世紀艱難的航海條件下，打狗山因為地質特性的緣故，成為航海座標的參考點，在此特性下重新解讀史料，可以得出以下的幾點發現：一、作為針路的必經航線，明代臺灣的活動領域，「打狗山」扮演重要的角色，以此為假設，可以延伸臺灣歷史上若干方向不明的定位問題，顯現其重要性。

二、定位 1582 年船難發生地，史料雖然沒有明確的事發地點，但是論及「峽角」地形，唯有「打狗山」符合。

三、《東印度水路誌》的「formosa」定位，因為航海定位需要有明確的地標，「打狗山」為最佳地點，針對「formosa」這個地名，長期以 1554 年羅伯·歐蒙（Lopo Homen）地圖為研究的源頭，顯示「formosa」在史料上，也曾有南北的區分。

基於以上三點的結論來看高雄的打狗山，在臺灣歷史的研究上，應該給予新的評價與詮釋才是。



參考書目／

一、專書

(一) 中文

- 向達校注 (2000) · 《兩種海道針經》。北京：中華書局。
- 百吉編 (1960) · 《清一統志臺灣府》。臺灣文獻叢刊第 68 種。臺北：臺灣銀行經濟研究室。
- 余文儀 (1962) · 《續修臺灣府志》。臺灣文獻叢刊第 121 種。臺北：臺灣銀行經濟研究室。
- 吳志良、湯開建、金國平主編 (2009) · 《澳門編年史：第一卷 明中後期》。廣東：廣東人民出版社。
- 吳幅員編 (1964) · 《流求與雞籠山》。臺灣文獻叢刊第 196 種。臺北：臺灣銀行經濟研究室。
- 吳幅員編 (1972) · 《明史選輯》。臺灣文獻叢刊第 307 種。臺北：臺灣銀行經濟研究室。
- 李毓中 (2008-2015) · 《臺灣與西班牙關係史料彙編》三冊。南投：國史館臺灣文獻館。
- 周婉窈 (2012) · 《海洋與殖民地臺灣論集》。臺北：聯經。
- 周凱 (1961) · 《廈門志》。臺灣文獻叢刊第 95 種。臺北：臺灣銀行經濟研究室。
- 范咸 (1961) · 《重修臺灣府志》。臺灣文獻叢刊第 66 種。臺北：臺灣銀行經濟研究室。
- 孫元衡 (1958) · 《赤崁集》。臺灣文獻叢刊第 10 種。臺北：臺灣銀行經濟研究室。
- 翁佳音、曹銘宗 (2016) · 《大灣大員福爾摩沙：從葡萄牙航海日誌、荷西地圖、清日文獻尋找臺灣地名真相》。臺北：貓頭鷹。
- 翁佳音、黃驗 (2017) · 《解碼臺灣史 1550-1720》。臺北：遠流。
- 陳宗仁 (2022) · 《Selden Map 與東西洋唐人：地理知識與世界景象的探索 (1500-1620)》。臺北：中央研究院臺灣史研究所。
- 陳宗仁 (2005) · 《雞籠山與淡水洋》。臺北：聯經。
- 賴志彰、魏德文、高傳棋 (2003) · 《竹塹古地圖調查研究》。新竹：新竹市文化局。

(二) 外文

- 水路部 (1897) · 《日本臺灣諸港》。東京：水路部。
- 伊能嘉矩 (1928) · 《臺灣文化志 (上卷)》。東京：刀江書院。
- 臺灣總督府 (1920) · 《臺灣全圖》。臺北：臺灣總督府。
- 藤田元春 (1938) · 《日支交通の研究：中近世篇》。東京：富山房。
- Linschoten, J. H. (1595), *Reys-gheschrift van de Navigatien der Portugaloyers in Orienten*. Amstelredam: Cornelis Claesz.

二、期刊、專書合輯

- 王翠霞 (2019) · 〈解析《塞爾登地圖》所繪之東西洋貿易概況及其對中國政經的影響〉，《海洋事務與政策評論》，7(1)，頁 87-114。
- 伍玉西 (2016) · 〈澳門與馬尼拉關係的開始——1579-1584 年間赴澳門的西班牙人〉，《社會科學輯刊》，4，頁 132-141。
- 沈玉慧 (2016) · 〈朝鮮王朝海外知識的形成與累積——以《輿地圖·朝鮮日本琉球國圖》為例〉，《故宮學術季刊》，32(2)，頁 107-163。
- 周婉窈 (2006) · 〈一五八二年美麗島船難餘生記〉，收於蕭宗煌、呂理政，《艾爾摩莎：大航海時代的臺灣與西班牙》。



頁 25-38。臺北：國立臺灣博物館。

周運中 (2014) · 〈明末臺灣地圖的一則新史料〉 · 《福州大學學報》 · 1 · 頁 5-10。

林偉盛譯 (2003) · 〈雷理生司令官日誌 (1622 年)〉 · 《臺灣文獻》 · 54 (3) · 頁 139-187。

邱仲麟 (2001) · 〈姚旅《露書》中的明代社會經濟史料〉 · 《明代研究通訊》 · 4 · 頁 21-45。

金國平、吳志良 (2002) · 〈陳瑞召見澳門葡人的原委〉 · 《行政》 · 15 (4) · 頁 1217-1236。

施雅軒 (2018) · 〈十七世紀高雄搭加里揚地域的重構〉 · 《高雄文獻》 · 8 (3) · 頁 6-30。

施雅軒 (2021) · 〈明代塞爾登地圖的臺灣地名討論——一個針路判讀的個案〉 · 《臺灣文獻》 · 73 (1) · 頁 7-38。

施雅軒 (2022) · 〈1582 年臺灣西海岸葡萄牙船難地點再議——透過歷史地理學的方法〉 · 《臺灣風物》 · 73 (2) · 頁 9-56。

柯保羅 (2021) · 〈福爾摩沙之源起與林氏侯登 (Linschoten) 的海誌 (1540-1580 年代)〉 · 《臺灣史研究》 · 28 (3) · 頁 1-50。

孫清玲 (2006) · 〈論「閩人三十六姓」在中國海外移民史上的特殊性——東亞朝貢體制下的海外移民個案分析〉 · 《福建教育學院學報》 · 10 · 頁 90-93。

翁佳音 (2006) · 〈葡萄牙人與福爾摩沙——並論 1582 年的船難〉 · 《歷史月刊》 · 220 · 頁 72-79。

曹永和 (1962) · 〈歐洲古圖上的台灣〉 · 《臺灣文獻》 · 1 · 頁 1-66。

陳宗仁 (2008) · 〈Lequeo Pequeno 與 Formosa——十六世紀歐洲繪製地圖對臺灣海域的描繪及其轉變〉 · 《臺大歷史學報》 · 41 · 頁 109-164。

陳宗仁 (2020) · 〈Selden Map 有關臺灣與琉球的描繪及其知識淵源〉 · 《臺灣史研究》 · 27 (3) · 頁 1-42。

普加 (Rogério Miguel Puga) (2008) · 〈桑切斯澳門及中國沿海之行 (1582-1584)〉 · 收於吳志良、湯開建、金國平主編 · 《澳門史新編 (第一冊)》 · 頁 31-44。澳門：澳門基金會。

黃樹仁 (2016) · 〈望見流求：從福建沿海觀測紀錄論宋元明人的臺灣認識〉 · 《成大歷史學報》 · 50 · 頁 37-84。

錢江 (2011) · 〈一幅新近發現的明朝中葉彩繪航海圖〉 · 《海交史研究》 · 1 · 頁 1-8。

三、計畫

郭美芳 (2012) · 《壽山國家自然公園人文歷史資源調查暨解說資料彙編成果報告書》。臺北：內政部營建署。

劉益昌主持 (2020) · 《壽山國家自然公園文化體系考古計畫成果報告書》。高雄：壽山國家自然公園。

四、網路資源

石井希美 · 〈西曆 1597 年スペイン製 臺灣島を一大島とする地圖として最古 尖閣部分は不明瞭〉。資料檢索日期：2023 年 5 月 9 日。網址：<http://senkaku.blog.jp/2016122768286450.html>。

共同文化資產圖錄 (Atlas of Mutual Heritage) 資料庫。資料檢索日期：2023 年 6 月 5 日。網址：<http://www.atlasofmutualheritage.nl/>。

行政院 · 〈土地與人民 · 土地〉 · 《國情簡介》。資料檢索日期：2023 年 5 月 16 日。網址：<https://www.ey.gov.tw/state/235266A41238ECCE>。

徐葆光 · 《中山傳信錄》 · 日本早稻田大學圖書館藏。資料檢索日期：2023 年 5 月 9 日。網址：http://archive.wul.waseda.ac.jp/kosho/bunko08/bunko08_c0123/bunko08_c0123_0001/bunko08_c0123_0001.pdf。

維基共享資源 · 〈Nederlands: Kaart van Formosa〉。資料檢索日期：2023 年 5 月 24 日。網址：https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/3/35/AMH-6613-NA_Map_of_Formosa.jpg。

轟洪萍 · 《「東西洋航海圖」與明代中國》 (Oxford: Bodleian Libraries, University of Oxford, 2014) · 頁 1。資料檢索日期：2023 年 6 月 15 日。網址：https://www.bodleian.ox.ac.uk/_data/assets/pdf_file/0006/165093/Selden-Map-

Chinese.pdf。

Bodleian Libraries, "The Selden Map of China." Retrieved May 23, 2023, from <https://seldenmap.bodleian.ox.ac.uk/>.

International Research Center for Japanese Studies. Retrieved May 23, 2023, https://shinku.nichibun.ac.jp/kichosho/new/books/00/pdfs/005330030.pdf?page_num=.

Stamen 網站。資料檢索日期：2023 年 5 月 10 日。網址：<http://maps.stamen.com>。



高雄市立歷史博物館
KAOHSIUNG MUSEUM OF HISTORY

