

國費補助陸續完成。<sup>66</sup>

道路與鐵道的修築不僅提供了便捷的交通，同時也重組了城鎮間的發展型態。清代作為屏東平原門戶的東港由於缺少主要的鐵路與公路建設，在特別輸出入港撤廢後，城市發展受到很大侷限。同樣的，作為中游農產品集散中心的阿里港也在河運衰退後迅速沒落。然而另一方面，從明治38年（1905年）以來，高雄港成為臺灣南部出入口，加上與阿猴的鐵道完工，使得經由阿猴透過鐵道通往高雄成為屏東平原物資的出入方式。大正6年（1917年）阿猴與溪州（今南州）鐵路開始動工是屏東平原交通與城鎮發展的轉捩點，1923年鐵道完工後，沿線的潮州、林邊等城鎮開始快速發展。在這樣的情勢下，東港在地仕紳積極尋求交通建設的延伸，發起包括縱貫鐵路延長請願運動，在地方仕紳積極地奔走下，從溪州到東港部分的鐵路終於於在昭和13年（1938年）動工，到昭和15年（1940年）完工通車。<sup>67</sup>相形之下，清代就已形成市街的潮州，在成為鐵道轉運中心後快速崛起，逐步取代了東港的地位。

#### 從特別輸出入港到漁港—屏東平原對外連結的歷史性轉型

日治時期對屏東至今影響深遠的一個制度性安排，是把東港從對中國連結的商港轉變成為南進的基地，並形成了漁港的雛型。這個歷史性的變化不僅改變了東港的命運與都市屬性，同時也徹底改變了屏東平原對外聯絡的模式，屏東從可對外直接貿易的自主區域轉變成為高雄港的腹地。東港在清領末期已然成為南部重要出口港，日治初期也持續這個地位。明治29年（1896年）在總督府所頒布的法規下成立東港租稅檢查所，以維繫米糖的出口，並在明治30年（1897年）正式成立「打狗稅關東港出張所」，在東港設立東港支廳附屬於阿猴廳，同時將東港以及其他七個港口為僅准「支那型船舶」（戎克船）進出的「特別輸出入港」，維繫與中國大陸的貿易往來。到明治32年（1899年）之前東港仍頻繁地與福建、廣東的港口往來，甚至在鐵道建設尚未完備的初期，臺灣製糖株式會社的貨物仍然由東港出入，東港的盛況維繫相當長的時間，直到明治42年（1909年）仍然有相當貿易量。東港商業的興盛吸引了許多投資，最重要的是陳中和投資鹽田十多萬坪。同時也有相當多來自臺灣其他地方以及中國大陸經商人口，甚至有來自閩南寄宿的人口，加上區域行政中心所帶來的官署以及日本經營的企業，東港商業仍相當繁華。<sup>68</sup>

從明治40年（1907年）之後，在殖民政府逐漸透過關稅等各種手段將臺灣主要貿易對象從中國轉移到日本後，特別輸出入港與中國對口的貿易功能逐漸喪失，加上高雄港的開築使得貨物的集散往高雄集中，東港的航運不斷衰退。總督府在大正6年（1917

<sup>66</sup> 蔡龍保，《殖民統治之基礎工程—日治時期台灣道路事業之研究》，（台北：國立台灣師範大學歷史學系，2007）。

<sup>67</sup> 郭婷玉，〈日本時代東港地方社會發展與社會力量之形成〉。

<sup>68</sup> 郭婷玉，〈日本時代東港地方社會發展與社會力量之形成〉，頁44-48。