

年)廢除了東港特別輸出入港的地位，東港作為商港的歷史正式告終。加上高雄與屏東間鐵路的通車，鐵路沿線的屏東與潮州竄起，不在鐵路線上的東港更趨沒落，東港郵局甚至改到南州收發。另一方面，戰爭時期昭和12年(1937年)總督府在東港大鵬灣設立水上機場，重新帶入大量人口，東港轉變成為南進基地，帶來新的發展格局。同時伴隨著軍事的建設，昭和15年(1940年)縱貫線東港支線完工，以及次年東港都市計畫的擬定，東港才有了新的面貌。⁶⁹

另一方面，東港作為一個良好漁場的出入口，不僅有發達的傳統漁業，也吸引日本資本的投資。在東港貿易功能逐漸消失之後，除了南進所需的軍事建設外，日治中期之後東港已經逐漸轉型成為地方型漁港。明治37年(1904年)首先成立東港漁業組合，同時明治43年(1910年)總督府試驗船發現東港、小琉球一帶為絕佳魚場，確定了東港、小琉球一帶漁業發展的方向，而展開了後續一連串的漁業投資計畫。明治43年(1910年)臺灣海陸產業株式會社投資一百萬圓在東港經營魚市場、珊瑚業與養殖業，並鋪設枋寮至東港間的鐵軌。加上製冰廠的設立，東港的漁業開始快速發展。大正11年(1922年)設立東港水產補習學校，培養大量漁業人才。戰後初期屏東地區漁業領袖多半出身於東港水產補習學校。在漁業發展下，東港人士多方奔走要求修築漁港，總督府最後同意在昭和16、17年度(1941、1942)編預算築港，並成立築港期成會，惜因戰爭因素始終沒有真正動工，然而這個從商港到漁港的轉向延續到戰後，而型塑了東港乃至整個屏東對外交通的基本格局。

⁶⁹ 前引書，頁82。