

國立臺灣師範大學文學院臺灣史研究所

碩士論文

Graduate Institute of Taiwan History

College of Liberal Arts

National Taiwan Normal University

Master's Thesis

清代臺灣渡口組織的運作：以新店溪流域為例

The Operation of Ferry Organizations during the Qing
Dynasty in Taiwan: A Case Study on Xindian River

張蕙羽

Chang, Hui-Yu

指導教授：陳志豪 博士

Advisor : Chen, Chih-Hao, Ph.D.

中華民國 112 年 8 月

August 2023

謝 辭

能夠完成這本論文，必須要感謝在研究所期間的所有的遇見，謝謝這些緣分與善意，讓我在論文寫作的過程中獲益良多，最終能有所產出。

首先必須要感謝我的指導教授陳志豪老師，從未給予我任何惡性壓力，總是鼓勵我去觀察與多方思考，並在我推論遇到瓶頸時，充分理解我的想法且引領我找到方向，真的無比感激。也非常感謝論文口試中提供寶貴建議的林聖欽老師與戴寶村老師，除了讓我重新思考定義與分類的方式，更提供細節上的指引，這些觀點都使我在後續完善論文時，得以思考地更加縝密。

謝謝臺史所各位老師的教導，課程充實的內容與老師們的身教，都是學術研究與未來人生的養分，尤其感謝素玢老師，從大學期間就帶給我滿滿的活力與熱忱，進入研究所後更讓我有幸參與鯉魚潭與中正紀念堂的計畫，獲得許多珍貴的經驗。謝謝維倫助教與育慧總是讓所辦成為一個避風港，在臺史所的一切都令我很珍惜。

一同學習的朋友們，雖然似乎過了很久才真正熟絡起來，但也許正是因為這樣慢慢地積累，才能讓我們擁有現在的互動。謝謝同門夥伴力瑜、竣元、昀叡、以綦、靚任在論文寫作路上的討論與陪伴。尤其感謝在百忙之中，仍願意協助我完成論文最終修改的人們。謝謝竣元與育慧在有許多工作的情況下，仍然仔細地讀完我的論文，無論在內容上還是表現上都協助我甚多；謝謝靚任與蔥花媽願意抽空協助我修改英文摘要。

在整理資料與思考的過程中，謝謝士玲總是耐心地聆聽，並且提出精確的問題，讓我在史料中悠遊後，能透過敘述整理思緒，藉由回答問題，提出一套屬於自己的見解。謝謝汀州路上的大學同學們，我很想念那段與大家互相鼓勵的時光。謝謝貓圖咖啡的大家，從面試臺史所到從臺史所畢業都陪伴著我，是能讓人好好充電並且獲得溫暖的地方。

最後，要感謝我的家人。謝謝爸爸無論在經濟上與精神上都支持我繼續學習，爸爸是第一個看完我紙本論文的人；謝謝媽媽總是無條件給予我最大的情感支持，並且提供最美味的食物；謝謝弟弟跟我分享不同觀點，祝福你論文寫作順利。也想要謝謝自己，在這段歷程中盡最大的努力，得以好好地邁向人生的下一階段了。

最後的最後，想要感謝閃閃發光的新店溪，你光是存在，就是無以名狀的美麗。

張蕙羽

2023 季夏 新店家中

清代臺灣渡口組織的運作： 以新店溪流域為例

摘要

渡口為清代臺灣居民渡河時使用的交通建設，官方編寫地方志時，皆會列載該區域的渡口與橋樑，可知渡口為當時重要的地方交通建設。其中，臺灣北部淡水廳的方志中記載之橋渡數量為臺灣府之冠，且渡口比例高於橋樑。因此，本文首先以淡水廳的渡口為主題，探討清代臺灣渡口組織的運作。

本文以渡口的發起、建設、資金來源以及營運等紀錄，判斷官方介入的程度，觀察到淡水廳中，官方介入程度最高者為基隆河與雙溪河流域，最低者為新店溪流域。以「渡稅」作為理解渡口組織營運的切入點分析，發現在官方介入渡口組織程度較高的基隆河流域，未見以繳交「渡稅」營運渡口的案例；而渡口組織全為民間自行經營的新店溪流域，「渡稅」係由新莊慈祐宮所管理。

同時，本文也指出「渡稅」在臺灣南部是官方與民間合作經營的媒介，以支應地方政府的財政。但新店溪流域的「渡稅」卻為民間自行經營，實與官方無關，說明清代臺灣的渡口不論有無官方介入，皆可仿照官方管理渡口的模式——「渡稅」以建立其運作模式，渡口經營者用繳交「渡稅」來確立其經營權，或保障經營權的移轉。

新店溪流域渡口運作有賴地方自行維持，除了繳交「渡稅」給慈祐宮，個別渡口亦藉由立碑以文字確立其運作。本文以各個渡口向新莊慈祐宮繳交「渡稅」的情形搭配地圖史料，推知新店溪流域各處渡口的歷史脈絡，以及新店溪流域渡口組織的架構。其中，又以大坪林渡、渡口所發展出的大坪林街、與兩者息息相關的大坪林斯馨祠，說明區域內人群網絡緊密參與渡口運作的情形。

本文透過新店溪流域渡口的研究，指出清代臺灣由民間經營的渡口，化用原先渡稅充當香資的方式完成組織化，使渡口交通與民間信仰的連結更為強烈，是故渡口附近多有廟宇。藉由廟宇碑文與捐款名單，得以了解渡口經營權的移轉與運作，更顯示渡口作為清代臺灣社會交通熱點，具有活絡社會網絡與人群的特色。

關鍵詞：渡口、渡稅、官渡、義渡、民渡、新莊慈祐宮、大坪林斯馨祠

Abstract

During the Qing Dynasty in Taiwan, the ferry crossing served as a vital transportation facility for residents to traverse rivers. Gazetteers compiled by officials meticulously documented the ferries and bridges in each region, underscoring the significance of ferries in local transportation. Notably, Tamsui Ting (淡水廳) in northern Taiwan had the highest number of recorded ferries, with a greater proportion of ferries compared to bridges. This research focuses on Tamsui Ting's ferries to explore the operations of ferry organizations during the Qing Dynasty in Taiwan.

By analyzing historical records concerning the establishment, construction, funding, and operation of ferries, this study assesses the level of official involvement in ferry organizations. Findings reveal that the degree of official engagement was most prominent in the Keelung (基隆) and Xindian (新店) River basins, and least in the Xindian River basin. The "ferry tax" (渡稅) system provides insights into the functioning of ferry organizations. Notably, in the Keelung River basin, where official involvement was high, ferries were not operated through the "ferry tax" system. Conversely, in the Xindian River basin, where the ferry organization was privately managed, the "ferry tax" was overseen by the Xinzhuang Ciyou Temple (新莊慈祐宮).

Furthermore, this study underscores that in southern Taiwan, the "ferry tax" served as a collaborative mechanism between the government and the private sector, supporting local government finances. In contrast, the "ferry tax" system in the Xindian River basin operated independently from government influence, relying on self-sustained efforts. Irrespective of official intervention, ferry operations in Taiwan during the Qing Dynasty followed an official mode of management, with ferry operators using the "ferry tax" to establish or transfer their operating rights.

In the Xindian River basin, the functioning of ferry organizations relied on local self-maintenance. Beyond paying the "ferry tax" to the Xinzhuang Ciyou Temple, individual ferries established their operational rights by erecting monuments. Historical maps, in conjunction with "ferry tax" payments to the Xinzhuang Ciyou Temple, helped reconstruct the historical ferry network in the region. Notably, case studies of the Dapinglin (大坪林) Ferry, Street, and Temple highlight the active involvement of the local population in ferry operations.

Moreover, this research reveals that privately operated ferries during the Qing Dynasty transformed the original "ferry tax" into religious offerings, strengthening the connection between ferry transportation and folk beliefs. As a result, numerous temples were established near ferry locations. Through the examination of temple inscriptions and donation records, this study provides valuable insights into the transfer and operation of ferry rights, emphasizing the pivotal role of ferries as essential social hubs in Qing Dynasty Taiwan.

Keywords : ferry, ferry tax, Guan-du, Yi-du, Min-du, Xinzhuang Ciyou Temple, Dapinglin Sihsin Temple

目次

目次.....	iv
表目次.....	v
圖目次.....	vi
第一章 緒論.....	1
第一節 研究動機與目的.....	1
第二節 研究回顧.....	4
一、水運交通與區域發展.....	4
二、民間信仰與地方社會.....	10
第三節 研究方法.....	13
第四節 章節架構.....	14
第二章 渡口經營權的確立——渡稅.....	15
第一節 渡稅的意義.....	15
一、前人研究對於渡稅的觀點.....	15
二、方志中的渡稅線索.....	16
第二節 渡稅的運作.....	19
一、渡稅充當港餉.....	20
二、渡稅充當香資.....	21
第三節 官方與渡口.....	26
一、由生員經營渡口.....	26
二、由番社經營渡口.....	27
第三章 清代臺灣渡口組織.....	33
第一節 渡口組織的運作模式.....	33
一、清代臺灣方志中的渡口.....	33
二、《淡水廳志稿》與《淡水廳志》中的渡口.....	40
第二節 渡口組織的類型.....	47
一、範圍層級：往來通津與各鄉之渡.....	47
二、營運模式：官方介入程度的高低.....	58
第四章 新店溪流域渡口組織化.....	69
第一節 淡水河與新店溪流域的渡口系統.....	70
一、方志與渡口紀錄.....	70
二、慈祐宮的石碑記載與渡口管理.....	73
第二節 新店溪流域渡口組織的運作模式.....	80
一、乾隆二十九年的渡口架構建立.....	80
二、乾隆四十四、四十五年的渡口細節構築.....	104
第五章 結論.....	119
參考書目.....	122

表目次

表 2-1 《續修臺灣府志》諸羅縣渡口與渡稅資料表	18
表 2-2 渡稅充作用途比例表	19
表 2-3 渡稅充當香資列表	22
表 2-4 渡稅充當港餉列表	22
表 2-5 有紀錄金額比例表	22
表 2-6 《諸羅縣志》廟宇祭祀花費表	23
表 2-7 諸羅縣不繳交渡稅之渡口營運者比例表	26
表 2-8 生員擔任渡口經營者列表	26
表 2-9 番社經營渡口列表	28
表 2-10 乾隆六年經營渡口番社所須繳納之餉稅	29
表 2-11 番社繳納陸餉金額表	29
表 3-1 臺灣方志橋渡列表	35
表 3-2 臺灣方志成書年代表	36
表 3-3 鳳山縣各時期方志橋渡數量	38
表 3-4 新竹縣各時期方志橋渡數量	38
表 3-5 臺灣各廳縣方志橋渡列表	39
表 3-6 《淡水廳志》淡水河流域渡口、橋樑比例表	40
表 3-7 《淡水廳志稿》、《淡水廳志》渡口對照表	42
表 3-8 《淡水廳志》各渡口資料表	45
表 3-9 《淡水廳志》「南北往來通津」與官道對照表	49
表 3-10 《淡水廳志》往來通津資料表	51
表 3-11 擺接渡與艚舨渡於《淡水廳志稿》中之紀錄方式整理表	53
表 3-12 《淡水廳志》各鄉之渡資料表	55
表 3-13 《淡水廳志》竹塹南北的通津、各鄉渡口統計表	56
表 3-14 《淡水廳志》淡水河流域渡口比例表	57
表 3-15 渡口營運性質轉變	58
表 3-16 《淡水廳志》官渡、義渡統計表	62
表 3-17 基隆河流域官渡	62
表 3-18 雙溪河流域官渡	62
表 3-19 《淡水廳志》渡口營運模式統計表	66
表 3-20 《淡水廳志》淡水河流域未紀錄營運模式之渡口	67
表 4-1 《淡水廳志》中淡水河、大漢溪、新店溪、基隆河、雙溪河之渡口分布表	71
表 4-2 〈慈祐宮聖母香燈碑記(乙)〉渡稅、店租額	76
表 4-3 廟宇支出比較表	77
表 4-4 〈慈祐宮聖母香燈碑記(乙)〉渡口位置與渡稅金額表	103
表 4-5 〈斯馨牌〉、〈福德祠碑〉比較表	117

圖目次

圖 1-1 新店溪流域渡口分布圖	2
圖 2-1 康熙時期臺灣番社圖局部	30
圖 3-1 〈臺灣山海全圖〉北半部	50
圖 4-1 擺接上渡位置示意圖	83
圖 4-2 擺接下渡位置示意圖	84
圖 4-3 大加蚋堡牛埔庄位置圖	86
圖 4-4 文山堡大坪林庄的牛埔位置圖	86
圖 4-5 擺街堡中坑庄的牛埔位置圖	88
圖 4-6 大加臘渡位置示意圖	89
圖 4-7 「瓜叵社」與「雷裡社」位置圖	90
圖 4-8 「大加臘社」與「雷裡社」位置圖 (〈清乾隆中葉臺灣番界圖〉)	91
圖 4-9 「大加臘社」與「雷裡社」位置圖 (〈大臺北古地圖〉)	92
圖 4-10 雷裡渡頭與大加臘渡位置示意圖	93
圖 4-11 奇母子渡位置示意圖	95
圖 4-12 大坪林渡位置示意圖	97
圖 4-13 秀朗渡位置示意圖	99
圖 4-14 溪仔口高江渡位置示意圖	102
圖 4-15 〈斯馨牌〉	106
圖 4-16 〈斯馨牌〉姓名紀錄差異	108
圖 4-17 〈斯馨牌〉金額紀錄差異	110
圖 4-18 〈斯馨牌〉金額紀錄差異	111
圖 4-19 斯馨祠與大坪林渡位置圖	113
圖 4-20 〈福德祠碑〉	115
圖 4-21 湳仔福德祠與湳仔渡位置圖	116

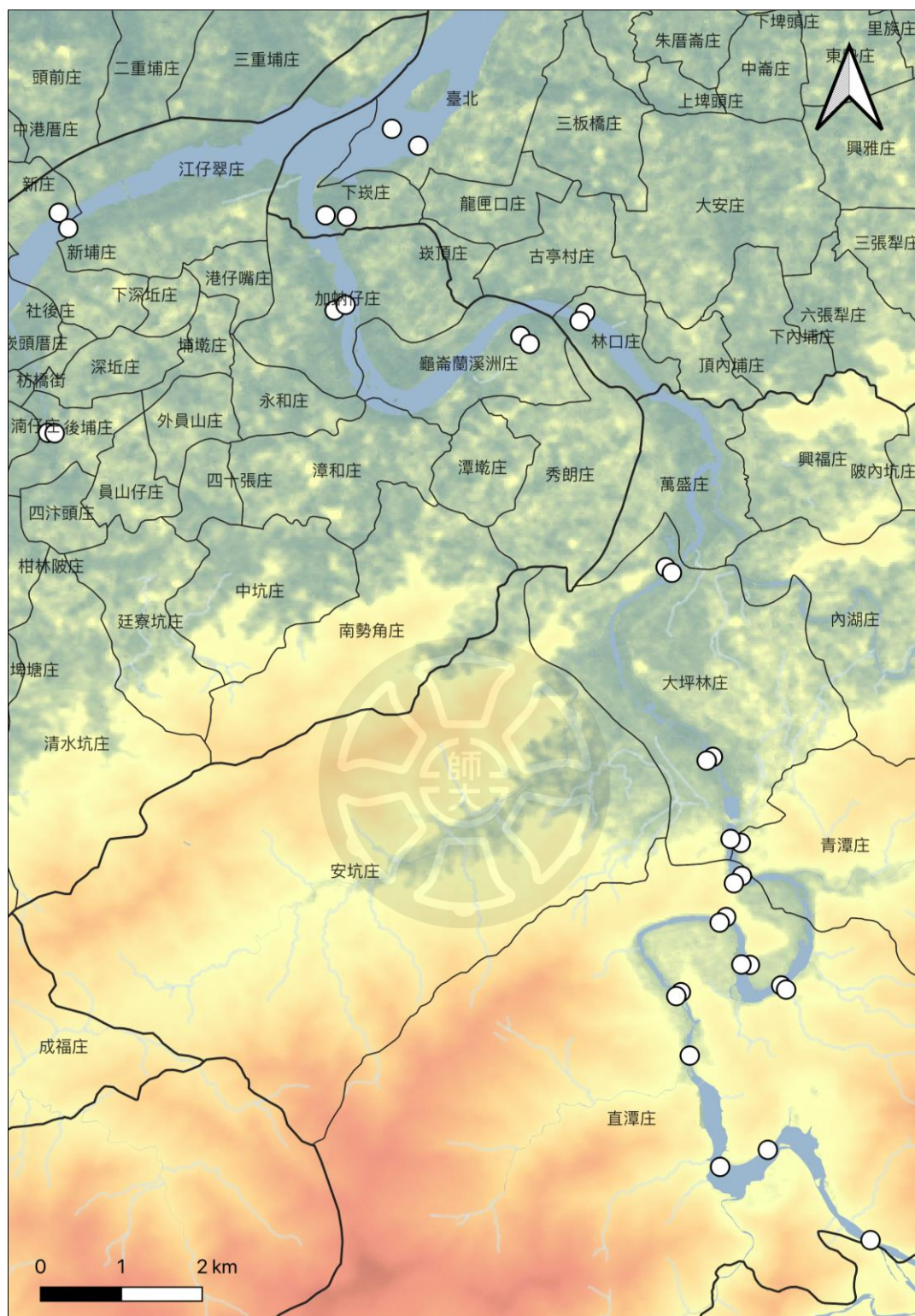
第一章 緒論

第一節 研究動機與目的

我的生活與求學順著新店溪，從新店一路流到古亭，通勤的路線便是經過一個又一個新店溪右岸的市鎮。這一路下來，曲流造就的碧潭風景名勝，是離家最近的捷運站；大坪林圳所灌溉的七張、大坪林地區，是離生活圈最近的商場聚集地；作為「梘尾」的景美，曾是連接臺北往新店、木柵、深坑、石碇等地的水陸必經之中轉，亦是我青春期的所有回憶；被稱作「城南」的公館、古亭一帶，作為日治以來規畫下的水岸休憩聖地，則是我學習與工作的區域。喝著新店溪的水、走著新店溪畔的河濱、沿著新店溪生活，卻曾經對這條河一無所知。

直到大學期間在紀州庵文學森林擔任導覽志工時，參與了一次導覽培訓。在那次活動中，我們穿過同安街底、跨越水源快速道路、來到新店溪畔的福佛宮與佛觀宮（臺北市中正區客家公園河堤外），此處是往來古亭與頂溪之間的「網溪渡」。那是我第一次遇見新店溪流域的渡口遺址，也引起了我對於渡口的興趣。不過，當時的我以為，渡口失去功能後，即便曾經渡過多少人，也渡不過時間的長河，卻很快地發現平常熟悉的新店捷運站附近，竟然有一處渡口，是新店溪畔僅存的人力擺渡。這處渡口目前仍日日由一位擺渡人，擺渡著灣潭地區的居民。

透過日治時期明治版〈臺灣堡圖〉（1904年），注意到越來越多渡口的遺跡，並發現這些渡口遺跡都留有一處小小的土地公廟。「新店渡」在青潭一側有開天宮、碧聖宮，灣潭一側則有龍鳳宮、地母宮；「網溪渡」在古亭一側除了有佛觀宮，尚有福德公、虎爺、樹頭公、地藏王菩薩、有應公，頂溪一側則有網溪里福德宮；「大坪林渡」在大坪林一側有大坪林斯馨祠，另一岸的「秀朗渡」則有景福宮。這些渡口的線索逐漸多到讓我意識到，曾經的新店溪流域充斥著各種渡口，而渡口的歷史線索，如今仍藏在民間信仰中。



資料來源：臺灣總督府臨時臺灣土地調查局，〈臺灣堡圖〉，臺北：國立臺灣圖書館館藏，1904；水利地理資訊服務平台 <https://gic.wra.gov.tw/Gis/gic/API/Google/Index.aspx>；明治三十四年（1901）十一月街（庄）界、保（里）界。

圖片說明：渡口位置為日治時期點位，溪流為現今溪流，筆者自繪。

藉由圖 1-1 中新店溪流域密集的渡口分布，以及過往的臺灣水運交通史研究，可知淡水河流域之河運交通影響臺北地區的經濟社會甚深，在清代與日治初期，貨物運輸與交通往來，皆十分依賴河運。¹

不過，以往的河運交通史研究大多以港口為主，如戴寶村、林玉茹等學者之研究，著重探討港口的管理制度及其對於政治經濟之影響，針對渡口則較少著墨。² 以渡口為主題的研究，多集中於義渡此一具有慈善特質的公共建設，討論義渡的發展過程與後續對社會的影響。³ 儘管有部分研究曾討論淡水河流域渡口空間，惟多聚焦於空間分析。⁴

由此來看，清代臺灣的河運相關研究，已討論河運交通的經濟意義，並注意到渡口對於清代臺灣社會的影響，但尚未釐清渡口如何組織、如何設立、如何運作，亦尚未關注渡口連結人群的功能與特色。

透過了解清代臺灣渡口的組織與運作，有助於理解渡口組織在清代臺灣社會的定位。以具有官方特質的方志作為切入點，能反映官方對於渡口組織的態度，且方志中記載之資訊多為地方上的重要建設，故分析方志中渡口之相關記載，可更進一步理解渡口組織對清代臺灣的重要性。

此外，進行渡口研究實有助於釐清，清代臺灣社會的人群交流與移動軌跡。以民間信仰作為切入點，是一項可深化討論渡口與地方社會的研究途徑。因此，本文先透過方志史料探討清代臺灣渡口組織的營運，再選擇以留有許多與渡口組織相關廟宇碑文的新店溪流域進行研究，探討清代渡口與地方社會的連結與影響。

¹ 王世慶，《淡水河流域河港水運史》（臺北：中央研究院中山人文社會科學研究所，1996），頁 120-122。

² 戴寶村，〈近代臺灣港口市鎮之發展：清末至日據時期〉（臺北：國立臺灣師範大學歷史研究所博士論文，1988）。林玉茹，《清代臺灣港口的空間結構》（臺北：知書，1997）。

³ 吳淑慈，〈清代臺灣的義渡——以永濟義渡為例〉，（臺北：國立臺灣大學歷史學系碩士論文，1997）。田妹榛，〈客家非營利組織與地方互動關係之研究——以東勢義渡社會福利基金會為例〉（桃園：國立中央大學客家研究碩士在職專班，2011）。姚美齡，〈從永濟義渡碑論濁水福興宮、社寮紫南宮的地方經營〉，（嘉義：國立中正大學臺灣文學研究所碩士論文，2015）。詹孟桐，〈文化建構與歷史書寫：臺中石崗劉文進家族與義渡會的創建源流〉，《師大臺灣史學報》11（2018 年 12 月），頁 157-178。許仟慈，〈跨政權下北臺灣義渡的整編與轉型（1796-1945）〉，（臺北：國立政治大學臺灣史研究所碩士論文，2020）。賴盈如，〈清代北臺灣公共事業的運作：以淡水同知婁雲的義渡建設為例〉，（臺北：國立臺灣師範大學歷史學系碩士論文，2021）。

⁴ 蔡育真，〈淡水河流域渡口空間研究〉，（臺北：國立臺北科技大學建築與都市設計研究所碩士論文，2014）。

第二節 研究回顧

本文透過帶有官方特質的方志與具民間特質的廟宇碑文，討論新店溪流域的渡口交通運作，以及渡口與地方社會之間的關係。

目前，討論淡水河流域的水運研究不少，但少以民間信仰作為主要切入點討論渡口與地方社會，不過以民間信仰討論漢人地方社會的研究成果十分豐碩。故將以下的研究回顧分為兩個面向，說明前人研究的成果與貢獻：一、清代水運交通史的研究現況；二、以民間信仰討論漢人地方社會的研究成果。

一、水運交通與區域發展

水運交通的研究分為海運與河運兩大類，不過除了日本學者松浦章以貿易航路為中心討論清代的海運以外，⁵ 清代中國的水運研究多以河運交通為主。

清代關於河運交通的研究主要可以分為兩種系統，一種是作為供給朝廷、支持國家財政的漕運系統（即大運河），由中央政府管理；另一種是主要作為民間交通工具的渡口系統，由地方官府負責建設與管理。

河運研究中最早開始被重視的是漕運研究。1937 年，日本學者清水泰次、星斌夫已開始研究明朝的漕運；⁶ 1944 年中國學者史念海的《中國的運河》亦討論中國漕運的發展，⁷ 這些研究多集中討論漕運制度的發展。後續的漕運研究則分為經濟、社會、區域發展三個層面展開。

學者首先注意到漕運對於經濟層面的影響，如漕運與商品流通的關係、財政管理、經濟價值，以及漕運對市場經濟之影響等研究。⁸ 社會層面的討論，展開於 1986 年臺

⁵ 松浦章對於海運史的研究有諸多著作，以下僅舉例說明：《清代海外貿易史の研究》（京都：朋友書店，2002 年）；《中国の海商と海賊（世界史リブレット）》（東京：山川出版社，2003 年）；《清代臺灣海運發展史》（臺北：博揚文化，2002）；《日治時期臺灣海運發展史》（臺北：博揚文化，2004）；《明清以來東亞海域交流史》（臺北：博揚文化，2010）。

⁶ 清水泰次，〈明代的漕運〉，《禹貢半月刊》53（1936 年 4 月），頁 35-50。〔原刊於《史學雜誌》39:3（1928 年 3 月），王崇武譯後刊登於《禹貢半月刊》〕；星斌夫，〈いはゆる遮洋漕運の變遷について〉，《社会経済史学》12:8（1942 年 11 月），頁 913-958。

⁷ 史念海，《中國的運河》（重慶：重慶史學書局，1944）。

⁸ 如：中原晃雄，〈清代漕船による商品流通について〉，《史学研究》72（1959 年 4 月），頁 67-81；張照東，〈清代大運河的經濟價值與環境制約〉，《東岳論叢》第 2 期（1992），頁 86-89；張照東，〈清代漕運與南北物資交流〉，《清史研究》第 3 期（1992），頁 67-73；周祚紹，〈清代前期漕運及其對國內市場的影響〉，《山東大學學報（哲學社會科學版）》第 1 期（1994），頁 55-62；陳峰，〈清代漕運運輸者的私貨運

灣學者莊吉發對漕運與幫派關係的討論，⁹ 此後學者針對不同的漕運水手組織與其對社會意義進行探討。¹⁰ 注意到漕運對社會的影響後，亦試圖加入經濟層面的探討，說明商品、商人、商業城鎮在漕運交通下如何產生變化，影響社會發展。¹¹

漕運研究在綜合討論經濟、社會層面成果後，開始注意到運河沿岸城市與漕運的關係，探討區域發展的層面。例如林純業、許壇、王雲、高壽仙等人，討論漕運對天津、山東、淮安等個別中國城市發展的影響的研究。¹² 以上關於漕運與城市發展的研究，已說明交通對於區域發展的重要性，但也因漕運本身的運糧用途，使得其討論多侷限在商品流通、商人水手移動網絡、商業城市等商業層面的探討。

渡口研究雖較晚展開，卻比漕運的討論更能深入探討河運對於區域發展的研究。渡口研究主要可以分為兩種模式：（一）以區域為範圍、（二）討論單一渡口。

以區域為範圍者數量多，且近幾年中國對於清代渡口的研究，大致上可分為四種，（1）集中討論該區域內的橋樑與渡口、（2）集中討論該區域內的渡口、（3）以義渡為核心進行討論、（4）以單一渡口進行討論。

集中討論橋樑與渡口的研究，觀點顯然受到方志的影響，渡口與橋樑由於同樣作為地方上重要的渡河公共建設，常合併記載於方志中的同一章。¹³

銷活動》，《西北大學學報（哲學社會科學版）》第4期（1997），頁30-33；吳琦，〈清代湖廣漕運與商品流通〉，《華中師範大學學報（哲學社會科學版）》第1期（1989），頁78-82。

⁹ 莊吉發，〈清代漕運糧船幫與青幫的起源〉，《中國歷史學會史學集刊》18（1986年7月），頁219-240。

¹⁰ 陳峰，〈清代漕運水手的結幫活動及其對社會的危害〉，《社會學科戰線》第2期（1996），頁140-145；吳琦，〈漕運與民間組織探悉〉，《華中師範大學學報（哲學社會科學版）》第1期（1997），頁120-126；〈清代漕運水手行幫會社的行程：從庵堂到老船堂〉，《江漢論壇》第12期（2002），頁57-61。

¹¹ 吳琦，〈清代漕糧在城市的社會功能〉，《中國農史》，第2期（1992），頁60-62；〈清代湖廣漕運的社會功能〉，《中國經濟史研究》第4期（1993），頁103-117；《漕運與中國社會》（武昌：華中師範大學書版社，1999）。

¹² 天津：鮑覺民，〈天津都市聚落的興起和發展〉，《南開大學學報》第1期（1956），頁5-25。林純業，〈明代漕運與天津商業都市的興起〉，《天津社會科學》第5期（1984），頁87-90；林純業，〈清代前期天津商品經濟的發展〉，《天津社會科學》第4期（1987），頁83-86。林純業、張增元，〈明清漕運和鹽業與天津城市的發展〉，《天津史研究》第2期（1987），頁56-63。

山東：許壇，〈明清時期山東商品經濟的發展〉（北京：中國社會科學出版社，1998）；許壇，〈明清時期山東的城鎮與城鎮人口〉，《清史論叢》第2期（1996），頁62-83；許壇，〈明清時期山東運河沿線的商業城市〉，《貨殖》第3期（1999），頁32-56。王雲，〈明清時期山東運河區域的徽商〉，《安徽史學》第3期（2004），頁12-19；《明清山東運河區域社會變遷》（北京：人民出版社，2006）；魏夢太，〈論明清時期山東運河沿岸城市經濟〉，《濟甯師範專科學校學報》第2期（2004），頁9-14。

淮安：高壽仙，〈漕鹽轉運與明代淮安城鎮經濟的發展〉，《學海》第2期（2007），頁40-52。江太新、蘇金玉，〈漕運與淮安清代經濟〉，《學海》第2期（2007），頁56-61；陶敏，〈明清淮安漕運與地方社會〉，（北京：北京師範大學中國古代史碩士論文，2008）。

¹³ 如：張俊，〈清代兩湖地區的橋梁與渡口〉，（武漢：武漢大學專門史碩士論文，2004）；常建榮，〈明清海南的橋梁與津渡研究〉，（廣州：暨南大學中國古代史碩士論文，2011）；劉方進，〈清代桂林交通與區

上述研究注意到，雖然渡口與橋樑的建設由地方官府負責，但明末清初開始，民間捐設田地以資助橋渡建造與修葺的風氣逐漸萌芽。原由官府籌措、編入的橋渡資金，開始改由地方官員捐資，地方世族、鄉紳、商人、寺院挹注的資金亦漸漸增加。由捐款所設立的渡口被稱作義渡，這種捐資建置的方式逐步成為方志記載中多數橋渡之運作模式。

集中討論該區域內的渡口，由於聚焦在渡口交通，因此更專注於討論渡口的營運，注意到除了原先由官府設立的渡口轉為義渡經營外，其實也有許多因應交通往來的需求產生的私設渡口，後多轉變為義渡。一方面是當時私設的渡口因為無制度可管理，時常發生對急於渡河者敲詐的案例，為了解決這個問題，以捐置義田的方式供給渡夫薪資，提供免費或價格合理的渡船，原本的民渡即轉變為義渡。另一方面，地方勢力透過捐錢捐地與官府產生連結，進而得到社會競爭中的優勢，因此義渡的建置，可以說是一種民間與官方合作的方式。¹⁴

以該區域義渡為核心進行討論的研究數量也不少，義渡具有公益性質，在地方社會中具有特殊的意義。之所以會選擇以該區域的義渡為核心進行討論，一方面可能在於該地區義渡的數量較高；另一方面在於義渡具有捐款性質，多會留下捐款名單與碑文紀錄，在史料較多的情況下，義渡研究有較高的優勢。¹⁵

討論單一渡口者則極少，在於單一渡口需要有豐厚的史料，才得以支撐該研究，但極少渡口保留詳細的史料，需要難得可貴的機緣才能透過單一渡口的史料，細繹理解渡口的運作。

相較清代中國其他區域，臺灣深受海運影響，因此在水運交通的研究上，早期多以海運為主。清代臺灣有許多漢人移民渡海移墾，港口作為移民上岸後聚集的地方，在腹地夠大的情況下，聚集人群、貨物的特質使其較容易形成聚落、市鎮。¹⁶ 在河運的發達

域社會研究》，（桂林：廣西師範大學中國古代史碩士論文，2019）；張艷芳，〈明清時期的橋渡田地〉，《歷史教學（高校版）》第10期（2009），頁41-45。

¹⁴ 何孝榮、肖奔，〈清代渡運管理模式的轉向：從「假手于役」到「假手于民」——以湖南益陽碧津渡為中心〉，《江西社會科學》第10期（2018），頁152-160、256；吳琦，〈清代湖北津渡及其运营管理〉，《江漢論壇》第1期（2008），頁83-89。

¹⁵ 如：楊文華，〈清代四川民間義渡的社會功能整合〉，《求索》第7期（2016），頁65-70；段曉偉，〈明清時期永泰嵩口水文化探析——以厝落、渡口、墟市為考察對象〉，《福建史志》第2期（2018）頁33-36、64；周艷華，〈瀟湘水路上的千年渡口——永州老埠頭研究〉第2期（2016），頁29-33。

¹⁶ 戴寶村，〈近代臺灣港口市鎮之發展：清末至日據時期〉，頁1-8。

下，港口逐漸串連起各個河運得以通行的地區，形成河運系統。例如，淡水港是臺北盆地的主要出入口，帶動臺北盆地的開發，商業貿易的往來以及人群的互動，皆透過淡水河系的河運交通系統運作。¹⁷

由於臺灣的河運與海運互相連動，成為一套運輸系統。因此，清代臺灣的水運研究中，事實上已經無法完全區分為海運研究與河運研究。目前清代臺灣的水運研究，傾向分為港口與渡口兩個類型。

港口研究的數量較高，初期多以臺灣整體的港口發展為主軸，如戴寶村、林玉茹的港口研究，¹⁸ 後續則多注意單一海運港口對區域發展的影響，如呂月娥以基隆港為中心討論都市形成之歷程；¹⁹ 吳沛禧以金門官澳村為核心，討論其如何成為港口聚落並發展出相對應的祭祀活動，且敘述此港口沒落後人口移出的聚落型態。²⁰ 這些港口研究皆言明水域交通與區域的發展息息相關，水運交通對人類生活的影響由此可見。

渡口研究的討論較少，不過在義渡方面卻有完整的討論。如前所述，義渡由於具有慈善組織的公益特質，而有較多討論。吳淑慈的〈清代臺灣的義渡——以永濟義渡為例〉首開義渡之討論，該文之所以可以研究單一個案，主要在於永濟義渡古文書與董家古文書的保存，這份史料無論在時間跨度以及文書種類上都十分齊全，透過對於永濟義渡細緻地分析，得以理解義渡組織的籌設、資金運作以及如何隨時代變遷的轉型。²¹

吳淑慈之後的渡口研究，初期亦集中在義渡個案探討，且仍然圍繞著義渡「慈善事業」的性質進行討論。田姝榛以東勢義渡社會福利基金會作為切入點，討論非營利組織對於社會的貢獻，在論述上仍然更著重義渡的公益性質。²² 姚美齡與吳淑慈一樣以永濟義渡作為切入點，不過主要使用的材料為立於福興宮與紫南宮的兩座永濟義渡碑。²³ 透

¹⁷ 林玉茹，《清代臺灣港口的空間結構》，頁 192-195、213-216、232-236。

¹⁸ 戴寶村，〈近代臺灣港口市鎮之發展：清末至日據時期〉；林玉茹，《清代臺灣港口的空間結構》。

¹⁹ 呂月娥，〈日治時期基隆港口都市形成歷程之研究〉，（桃園：中原大學建築學研究所碩士論文，2001）。

²⁰ 吳沛禧，〈傳統港口聚落之空間歷史研究——以金門官澳村為例〉，（金門：國立金門大學建築學系碩士論文，2015）。

²¹ 吳淑慈，〈清代臺灣的義渡——以永濟義渡為例〉。

²² 田姝榛，〈客家非營利組織與地方互動關係之研究——以東勢義渡社會福利基金會為例〉。

²³ 姚美齡，〈從永濟義渡碑論濁水福興宮、社寮紫南宮的地方經營〉。

過上述義渡的個案研究，可知若欲針對單一渡口進行研究，使用與該渡口有關的廟宇碑文以及古文書，能較為細緻地分析渡口的營運狀態與經費運作。

近期的研究者試圖跳脫義渡慈善性質的框架，討論義渡背後的權利意義。如詹孟桐透過東勢義渡與臺中石崗劉家的緊密關係，討論臺中石崗劉家建構其家族形象的過程。劉家藉由納捐成為貢生、設立義渡造福鄉里、積極參與地方事務等，將形象由經商家族轉型為地方仕紳，並逐漸與官方進行連結，加深其地方勢力。²⁴

上述討論之義渡個案研究皆集中於濁水溪，不過濁水溪以北亦有不少義渡，且清代北臺灣的「義渡」，在淡水同知婁雲的義渡政策下，運作狀況較具規模。因此，北部義渡的相關討論多非個案研究，而是以北臺灣為範圍，討論淡水同知婁雲義渡政策下的官設義渡。如許仟慈透過爬梳義渡自清代到日治後期的運作情況，呈現義渡的演變，並針對義渡的組織方式與營運類型進行分類。²⁵ 賴盈如更進一步關注到義渡政策的推行，不是只有慈善救濟的考量，亦隱含著官府對於地方整頓的面向，故在討論義渡運作時，主要聚焦官府與地方社會之間的互動關係。²⁶

然而，義渡研究之外的渡口研究十分缺乏，僅有蔡育真的〈淡水河流域渡口空間研究〉，以單一流域範圍探討渡口空間，利用地圖史料重建渡口位置，進而從自然環境、渡船型態與貨物集散的特性，討論渡口空間的特性與發展因素，同時注意到渡口與信仰空間的連結性。²⁷ 值得注意的是，綜觀清代各地的渡口研究，該研究是唯一以單一流域為範圍討論渡口者。

上述對港口研究與渡口研究的分類，主要來自於該研究者對於其研究對象的定義。本文的研究對象：清代臺灣的渡口組織，同時涵蓋在港口研究與渡口研究內，例如，新莊作為乾隆年間臺北地區重要的商業中心，在林玉茹的港口研究中被納入討論；卻也在蔡育真的渡口研究中，作為一處四通八達的渡口。

²⁴ 詹孟桐，〈文化建構與歷史書寫：臺中石崗劉文進家族與義渡會的創建源流〉。

²⁵ 許仟慈，〈跨政權下北臺灣義渡的整編與轉型（1796-1945）〉。

²⁶ 賴盈如，〈清代北臺灣公共事業的運作：以淡水同知婁雲的義渡建設為例〉。

²⁷ 蔡育真，〈淡水河流域渡口空間研究〉，頁 174-177。

在現今的文字使用中，港口強調貨物的運載功能，規模較大且多為對外貿易；渡口的主要功能為載客，規模較小，若有貿易行為則多為島內貿易，亦可能無貿易行為。兩者皆有聚集船隻、停泊的功能，因此皆可稱為碼頭。

在此定義下，港口基本上同時具有載客與載貨的功能，甚至可以說，港口是由渡口逐漸發展而成。例如，清代乾隆年間臺北盆地行政、商業中心——新莊，在後續研究與地方志中時常被稱為港；²⁸ 新竹士紳林占梅於同治二年（1863）寫有〈雨後移船泊新莊港〉詩一首，顯示清代確實已出現「新莊港」一詞。²⁹

然而，同治九年（1870）年的《淡水廳志》，卻未見「新莊港」一稱，而是稱其為「擺接渡」。且「該處有上下渡，往來新莊。其上通大姑嵌、三坑仔，下達淡水港，所收渡稅給新莊街天后宮香資。」³⁰ 意即，在同治年間已經出現「新莊港」一稱，顯示此時位於新莊的碼頭，其實已經具有載貨功能且規模不小，但在帶有官方性質的方志書寫中，仍不稱其為「港」，而是稱「渡」。

之所以會有這樣的狀況，其原因有兩個層面：（一）清代正式史料中使用「港」與「渡」的定義與現今有所不同。清代文獻中對於港、渡的定義，主要在於該乘船處所在的位置，若位在溪流入海口、沿岸之處，稱為港；位在一般溪流者，用於渡河者，稱為渡。在過去的港口研究與渡口研究中，皆討論過清代詞彙與現今的不同，因此在需重新定義詞彙指稱的範圍與定義。³¹

也就是說，在清代正式的文字定義中，現今所定義的「河港」如清代的新莊與艋舺，雖然具有港的載貨功能，甚至有「一府二鹿三新莊」與「一府二鹿三艋舺」之稱，仍然不會被稱為「港」。在清代不被稱為港，不代表其不具有現今定義的港口功能，而是因當時詞彙指稱的定義不同，故不被稱為港。

²⁸ 林玉茹，《清代臺灣港口的空間結構》，頁 20，定義港口為「海岸、河岸上的一地點，運載客貨的船隻，可在此停留運轉，這一地點稱港口。」因此新莊港、艋舺皆為其討論範圍。新莊市志編輯委員會，《新莊市志》（臺北：臺北縣新莊市公所，1998），頁 38-40。

²⁹ 林占梅，《潛園琴餘草簡編》（臺北：臺灣銀行經濟研究室，1964〔原刊於 1927〕），頁 140。

³⁰ 陳培桂，《淡水廳志》，頁 150。

³¹ 林玉茹，《清代臺灣港口的空間結構》，頁 19-20。蔡育真，〈淡水河流域渡口空間研究〉，頁 8-10。清代史料中針對港的相關定義可參考《諸羅縣志》與《鳳山採訪冊》。

（二）方志記載時的架構與切入視角有所差異。「擺接渡」記載於《淡水廳志》的〈建置志・橋渡〉中；其中提及的「淡水港」，不被放在橋渡架構下詳細說明，而是被紀錄於〈武備志・海防〉中。也就是說，「橋渡」在官方的架構中被視為一種地方建設，而「港澳」則是被視作海防的武備建設，這僅僅反映清代官方的視角，並不一定代表規模大小、載貨與載客等性質。

本文所欲討論的清代臺灣渡口組織，是清代史料中被稱為渡口者。無論在現今研究中被稱為港口或渡口，只要在清代的史料中被記載為「渡」，即在本文討論的範圍內。透過方志與其他地方史料的對比，進一步了解這些被稱為「渡」的碼頭，有什麼樣的差異與運作方式。

二、民間信仰與地方社會

上述渡口研究時常以渡口相關碑文作為媒介，討論渡口的運作，而這些渡口多為義渡。由於義渡具有公益性質，且地方社會與官府可透過義渡的運作，建立彼此的合作關係，因此義渡常立有「義渡碑」，藉由此行為達到類似於契約的效用，且碑文帶有公開告示的作用，對地方社會的影響更深。

這些義渡碑通常放置於渡口附近的廟宇中，例如，兩塊〈永濟義渡碑〉分別放置於福興宮與紫南宮；〈房里溪官義渡碑〉存於苗栗縣苑裡鎮上北里福德宮前；婁雲所設的〈義渡碑〉，則立於舊新竹縣衙門內的福德祠外。

此外，不是只有義渡才與民間信仰有所連結，在蔡育真的研究中已注意到渡口背後的信仰。討論臺灣水運、淡水河流域發展以及新莊區域發展的研究中，皆觀察到立於新莊慈祐宮之〈慈祐宮聖母香燈碑記〉中呈現的水運網絡，貨物與人群透過淡水河交通往來，新莊成為轉運站，再經由水運抵達各個渡口。³²

從上述例子可知，在地方社會具有重要意義的建設，通常會與民間信仰產生連結。民間信仰所透露的訊息，是研究地方社會的有效途徑。

³² 林玉茹，《清代臺灣港口的空間結構》，頁 215-216。

回顧臺灣漢人社會之相關研究，學者們早已發現可藉由臺灣漢人的宗教信仰觀察其社會、文化與生活，其中又以「祭祀圈」概念在研究中的運用最為廣泛。

「祭祀圈」概念源自於 1938 年日本學者岡田謙的研究，其利用共同祀奉同一個主神的民眾所居住的地域，討論臺灣北部村落的生活範圍。³³ 此概念在 1960 年由陳乃蘗翻譯為「祭祀範圍」，³⁴ 並於 1970 年的「臺灣省濁水、大肚兩河流域自然與文化史科技研究計畫」（以下簡稱「濁大計畫」）中，被施振民、許嘉明兩位學者援引用於調查濁水、大肚兩河流域的漢人墾殖與拓展史。「濁大計畫」中對於「祭祀圈」概念的運用，也成為後續學者進一步討論民間信仰的重要課題，如林美容在草屯鎮的研究中，即借用此概念，梳理草屯鎮各個民間信仰背後的人群網絡。這些以「祭祀圈」作為概念的研究，說明民間信仰與地緣關係的連結相當緊密。

不過，「祭祀圈」概念的運用，也遭到一些批評。例如王崧興在〈臺灣漢人社會研究的反思〉一文提出祭祀圈以產生定義混淆的狀況，認為應定義祭祀圈為一「地域單位」，而非地方組織。³⁵ 其次，張珣在〈祭祀圈研究的反省與後祭祀圈時代的來臨〉中，也提到祭祀圈研究雖因林美容而發揚光大，卻也停留在民俗與宗教層面，無法回答地方社會組織的結構問題。³⁶ 因此，近年來探討民間信仰背後人群連結的研究，多不使用「祭祀圈」，而是以「祭祀網絡」描述人群透過信仰活動產生的連結。例如，艾茉莉（Fiorella Allio）討論臺南刈香此一宗教遊行，以及其中隱含的社群關係。³⁷

部分學者使用「社群」（community）的概念，探討祭祀組織的地緣關係。「社群」研究也有其侷限性，若以「社群」為研究單位，將地域視為「社群」的必要假設，則會陷入和「祭祀圈」一樣的困境。如能依照研究者自身的問題意識，針對某一種具有團體緊密性

³³ 岡田謙，〈臺灣北部村落に於ける祭祀圈〉，《民族學研究》4（1938 年 1 月），頁 1-22。

³⁴ 岡田謙著，陳乃蘗譯，〈臺灣北部村落之祭祀範圍〉，《臺北文物》9:4（1960 年 12 月），頁 14-29。

³⁵ 王崧興，〈臺灣漢人社會研究的反思〉，《國立臺灣大學考古人類學刊》47（1991 年 12 月），頁 1-11。

³⁶ 張珣，〈祭祀圈研究的反省與後祭祀圈時代的來臨〉，《臺灣大學考古人類學刊》58（2002 年 6 月），頁 78-111。

³⁷ Fiorella Allio, "Spatial Organization in a Ritual Context: A Preliminary Analysis of the Koah-hiun Processional System of the Tainan Region and Its Social Significance", 收於林美容主編，《信仰、儀式與社會：第三屆國際漢學會議論文集》（臺北：中央研究院民族學研究所，2003），頁 131-177。

的「社群」進行討論，將地域視作影響「社群」的因素之一，研究者便能透過各種層面對「社群」的影響，討論其形塑過程與動態網絡，甚至是「社群」間的互動關係。³⁸

例如，林秀幸的〈以社羣概念探討祭祀組織與文化——以大湖鄉北六村的臺灣客家聚落為例〉中，以「社群」概念討論臺灣客家鄉村的地方組織與文化，將地域視為社群互動中的一種連結屬性，藉此突破「祭祀圈」研究為地域所限制的狀況，並透過團體關係的緊密度，設定其研究中祭祀組織作為社群的意義，進一步討論社群間的動態網絡。³⁹

此外，亦有以「社會網絡」為方法，分析地方社會者。例如，陳緯華以「社會網絡」分析並討論清代彰化平原社會結構、社會意識以及民間信仰活動的場域特質與邏輯，將社會網絡分為祖籍群關係、市場體系、婚姻網絡、行政體系、神會體系（即祭祀體系）等五類，認為此五種因素對社會之形成有決定性的力量，而每一個因素都會各自形成社會關係網絡，使地方社會成為由多重社會關係交織而成的社會體系。陳緯華發現，彰化平原的地方社會體系中，相互連結的關係網絡以交通節點為中心。⁴⁰

藉由上述許多與民間信仰相關的研究成果與研究方法，可知民間信仰確實能作為區域人群的連結網絡，透過民間信仰的活動與發展，得以梳理區域內部的社會運作。因此，本文認為以民間信仰作為切入點，觀察渡口與河運交通的發展，應能更具體地探討河運交通對於臺北地區的影響。

³⁸ 陳文德、黃應貴主編，《「社群」研究的省思》（臺北：中研院民族所，2002）。

³⁹ 林秀幸，〈以社羣概念探討祭祀組織與文化——以大湖鄉北六村的臺灣客家聚落為例〉，《民俗曲藝》142（2003年12月），頁55-102。

⁴⁰ 陳緯華，〈靈力經濟與社會再生產：清代彰化平原民間信仰與地方社會的形成〉，（新竹：國立清華大學人類學研究所博士論文，2005）。

第三節 研究方法

本文對於清代臺灣的渡口組織，主要分為兩個層面進行研究：（一）渡口組織的運作，以及渡口組織在清代臺灣社會中的定位；（二）清代臺灣的渡口如何連動地方社會的人群，以及渡口組織所塑造的社會網絡如何運作。

清代臺灣的渡口，在文字上沒有大量的紀錄，但由於渡口是地方上重要的河運交通建設，歷來的方志皆會記載地方渡口建設。因此，本文首先以清代臺灣的方志作為切入點，討論渡口組織的樣貌。

然而，方志具有較高的官方特質，透過新店溪流域的民間信仰相關史料，可以發現方志實不足以反映清代臺灣渡口交通的全貌。因此，本文選擇以新店溪流域為例，透過廟宇碑文分析渡口在地方社會中呈現的網絡。

由於本文藉由民間信仰所討論的並非社會結構問題，而是渡口的運作以及渡口如何連結地方社會。故不會使用上述用以研究民間信仰與地方社會的眾多研究方法，例如，祭祀圈、信仰圈、社群與社會網絡等，而是僅透過廟宇碑文進行內容上的分析，不過，林美容的土地公研究對本文深有啟發。

土地公廟是規模最小的祭祀單位，與最小社區單位——聚落之間的關係密切，故被稱為「聚落廟」。林美容認為，土地公廟除了可用以定義一個聚落的範圍，還能看出聚落內的人群組織與活動樣貌。⁴¹ 同理來說，若該土地公廟並非所謂的聚落廟，而是與最小的水運節點——渡口產生密切連結，則可透過土地公廟呈現的資料，討論渡口的運作以及人群活動狀況。

此外，因為清代與渡口相關的細部調查資料較為缺乏，需透過清代的契約資料進行推論，或對照日治時期的地圖、街庄誌。本研究主要使用清代臺灣的方志與廟宇碑文，搭配地圖史料以及其他文獻進行考證，以理解清代臺灣渡口組織的運作，並進一步以新店溪流域的渡口組織為例，說明渡口與地方社會之間的互動。

⁴¹ 林美容，《祭祀圈與地方社會》（臺北：博揚文化，2008），頁 38-66。

第四節 章節架構

本文除緒論與結論外，全文共分為三章。

第二章，透過渡稅具體解釋渡口如何營運。第一節主要闡述渡稅的意義以及過去研究中對於渡稅的見解。第二節以渡稅繳交案例，理解渡稅如何運作，並藉由充當港餉、香資與修橋費共三種運用模式，說明渡稅對地方政府來說是挪用經費時的媒介，對渡口營運者來說則具有確立經營權的用途。第三節藉由生員、番社經營渡口的案例，說明不繳交渡稅但仍然有官方介入的渡口如何運作，進而理解官方與渡口並不只透過渡稅產生關係。

第三章，主要分析清代臺灣的渡口組織。第一節以清代方志作為切入點，大方向地討論渡口組織的運作模式，並聚焦於渡口交通紀錄數量最高的《淡水廳志》。第二節將《淡水廳志》的渡口資訊列表化，觀察渡口組織的類型，並歸納出理解渡口組織的兩個層面：（一）《淡水廳志》依渡口所能往來區域範圍的層級，將渡口分為往來通津與各鄉之渡；（二）本文依營運模式官方介入程度的高低，提供一套光譜思維，重新解讀過去所謂的「官渡、義渡、民渡」。

第四章，藉由新店河流域渡口的地方史料，以非官方的視角，討論官方介入程度極低的渡口如何進行組織化。第一節對照方志與石碑兩種史料，分析官方視角的渡口組織與民間視角的渡口組織有何差異。第二節以乾隆二十九年（1764）的〈慈祐宮聖母香燈碑記〉及乾隆四十四、四十五年（1779、1780）的〈斯馨牌〉、〈福德祠碑〉，剖析新店河流域的渡口系統架構、個別渡口組織的參與者，以及 18 世紀中後期水運交通組織對於地方社會的影響力。

第二章 渡口經營權的確立——渡稅

過往的渡口研究指出，渡稅是理解渡口營運模式的切入點，透過渡稅可以觀察渡口組織的運作。這些討論多由伊能嘉矩對清代臺灣的論述出發，雖然已提出對伊能嘉矩論點的反對，⁴² 但始終無法具體解釋渡稅為何，故無法掌握渡稅在渡口運作上的意義。因此，本文首先從清代臺灣的渡稅如何具體運作於渡口組織展開討論，作為後續理解清代臺灣渡口組織的基礎。

第一節 渡稅的意義

渡稅一詞在過去的渡口研究中多有論述，為了釐清渡稅的意義，本文先整理前人對於渡稅的觀點；接著回歸清代臺灣方志中關於渡稅的紀錄，分析清代臺灣渡稅的繳交情況，以此跳脫前人的觀點，進而了解渡稅對於渡口營運的意義。

一、前人研究對於渡稅的觀點

最早提及渡稅運作問題者，為日治初期的伊能嘉矩，其指出清代臺灣的渡口經營，於乾隆三年（1738）由官渡轉變為民渡，這項觀點也持續為後續的渡口研究者所討論。因此，本文認為有必要先從伊能嘉矩的論證依據進行討論。伊能嘉矩的觀點，係依照《大清律例》與《重修鳳山縣志》的記載所推論，《大清律例》規定地方官員應在所需之處設立渡口或建造橋梁，若未設置則會遭到懲罰，可知渡口為官方應辦理的業務之一。⁴³ 由官方辦理營運的渡口經營模式應在乾隆三年（1738）有所轉變，《重修鳳山縣志》記載「按乾隆三年奉文：臺地渡稅，概行裁革；民資利濟，行旅謳歌矣。」⁴⁴ 也就是說，鳳山縣按照乾隆三年（1738）的命令，裁撤臺灣的渡稅，且因民間資金的挹注有益於渡河交通，故將渡口改由民營。⁴⁵

⁴² 吳淑慈，〈清代臺灣的義渡——以永濟義渡為例〉，頁 15-17；蔡育真，〈淡水河流域渡口空間研究〉，頁 87-89。

⁴³ 〈卷三十九·工律河防〉，收於徐本、三泰等奉敕纂；劉統勳等續纂，《大清律例（乾隆朝）》，清乾隆間刊本，（臺北：商務印書館，1982），頁 225。

⁴⁴ 王瑛曾，《重修鳳山縣志》（臺北：文建會，2006〔原刊於 1762〕），頁 94。

⁴⁵ 伊能嘉矩，《臺灣文化志 中卷》（新北：大家出版，2017〔原刊於 1928〕），頁 667-682。

若依照伊能嘉矩的論述，乾隆三年（1738）以後臺灣的渡口應全為民渡與義渡，不會再有官渡的存在，且由民間經營以後，渡口應不須再繳納「渡稅」。然而，實際情形並非如此，例如道光十五年（1835）編纂的《淡水廳志稿》中，仍然記載 7 處官渡的存在，由此可見，官渡此一經營模式並未如伊能嘉矩所述，在乾隆三年（1738）後徹底消失。此外，吳淑慈的研究指出，「渡稅」一詞在乾隆三年（1738）後仍多次出現於文獻中，作為廟宇的香油錢、書院的經費等。⁴⁶ 也就是說，這些渡口不一定會被記載為官渡，無論是義渡、民渡，都可能繳交渡稅。

這一方面顯示繳交「渡稅」的渡口並不等於官渡，是否繳交「渡稅」也不能用以判定渡口的經營模式；另一方面反映頻繁出現在方志中的「渡稅」，可能已與乾隆三年（1738）的「臺地渡稅」有所不同，演變為渡口營運者與「官方」之間互相約定的權利義務。據此，可將後續方志所載的「渡稅」，視為隱含渡口營運者與官方之間產生連結的線索。

二、方志中的渡稅線索

清代方志對於渡稅有記載者其實不多，詳加記載者僅有《續修臺灣府志》。其餘如《重修鳳山縣志》除了紀錄渡稅的裁撤外，只列有硫磺水渡與蘭波嶺渡的渡稅金額與用途；《淡水廳志稿》與《淡水廳志》僅艋舺渡與擺接渡有渡稅繳交紀錄，且只紀錄繳交對象，未載明金額。故本文主要以《續修臺灣府志》說明渡稅的運作，以《重修鳳山縣志》、《淡水廳志稿》與《淡水廳志》補充說明。

《續修臺灣府志》將渡口相關資訊紀錄於〈卷二・規制・橋樑〉，並分別列出臺灣縣、鳳山縣、諸羅縣、彰化縣、淡水廳共五個行政區的橋樑與渡口。⁴⁷ 這五個行政區的紀錄規範不同、詳細程度也不一。

其中，以諸羅縣的紀錄內容最為詳盡，其他廳縣的紀錄則較為簡陋。諸羅縣列有渡口名稱、所在位置外，也大多詳列創建年代、批准官員、渡口負責人，或列有渡稅金額與用途，例如：「灣港渡：在木柵保海汊，縣西南□十里。康熙三十五年，知縣董之弼

⁴⁶ 吳淑慈，〈清代臺灣的義渡——以永濟義渡為例〉，頁 15-17。

⁴⁷ 余文儀，《續修臺灣府志》（臺北：文建會、遠流，2007〔原刊於 1774〕），頁 194-218。

斷歸港戶盧斗設渡濟人，年徵渡稅銀二十七兩一錢七分零充輸港餉。」⁴⁸ 臺灣縣與鳳山縣則紀錄渡口名稱、所在位置以及相關補充說明，例如：臺灣縣「二贊行渡：在文賢里。夏秋水大，以小船濟人；春冬則架竹橋。」⁴⁹ 鳳山縣「硫磺水渡：亦稱田尾渡。在縣東七里，大路之衝。寬十餘丈。有潮流，小舟渡人。」⁵⁰ 彰化縣針對渡口在流域的分布進行說明，例如：「打馬辰渡、樹子腳渡、貓兒干渡、雙條圳渡：以上四渡俱在東螺溪。」⁵¹ 淡水廳僅列有渡口名稱，例如：「擺接渡。」⁵²

從上述各廳縣的渡口紀錄，可看出清代臺灣渡口的運作情況在每個區域有所不同。此外，渡稅並沒有在《重修鳳山縣志》所謂的裁撤後消失，甚至《重修鳳山縣志》在言明「渡稅」裁撤後，馬上就又紀錄渡稅的運用：「硫磺水渡，亦稱田尾渡，在縣東七里，大路之衝，寬十餘丈，有潮流，小舟渡人。年贖稅銀二十兩，為朱子祠香燈費。」⁵³ 「蘭波嶺渡，在港西里，縣東北四十里，小舟渡人，即上路渡頭。渡稅係府治萬壽亭香燈之費。」⁵⁴

上述兩個渡口之紀錄中，雖皆可見渡口繳錢給寺廟作為香燈費的情況，但此費用卻無統一名目。例如，在硫磺水渡的條目中，以「稅銀」稱呼這筆錢，以年為單位，「贖」銀 20 兩給朱子祠；蘭波嶺渡的條目中，則以「渡稅」稱呼這筆錢，繳給府治萬壽亭，對於繳交方式沒有特別記載。此亦顯示渡稅的運作與運用，即使在同一個行政區內也有明顯的差異，並不能理所當然地將渡稅直接歸納為香燈費與書院束脩。

筆者認為，應針對不同的渡稅繳交方式與運用方式進行分析，方能更貼近渡稅在渡口營運者與「官方」之間的運作。因此，以《續修臺灣府志》中渡口紀錄內容最為詳盡的諸羅縣為例，將渡口資料整理為表 2-1，藉由諸羅縣理解當時可能的渡稅繳交模式，諸羅縣的案例雖不能完全代表其他區域，但卻是一個能具體了解清代臺灣渡稅運作的切入方式。

⁴⁸ 余文儀，《續修臺灣府志》，頁 203。

⁴⁹ 余文儀，《續修臺灣府志》，頁 196。

⁵⁰ 余文儀，《續修臺灣府志》，頁 197。

⁵¹ 余文儀，《續修臺灣府志》，頁 204。

⁵² 余文儀，《續修臺灣府志》，頁 206。

⁵³ 余文儀、王瑛增，《重修鳳山縣志》，頁 94。

⁵⁴ 余文儀、王瑛增，《重修鳳山縣志》，頁 95。

表 2-1 《續修臺灣府志》諸羅縣渡口與渡稅資料表

渡口名稱	創建年代	批准官員	渡口營運者	渡稅金額與用途
灣港渡	康熙 35 年	知縣董之弼	港戶盧斗	年徵渡稅銀二十七兩一錢七分零充輸港餉
榕樹王渡	康熙 61 年	知縣汪□□	城隍廟僧人	渡稅充為本廟香燈
笨港渡	雍正 2 年	知縣孫魯	本街天后宮僧人	年收渡稅充為本宮香燈
井水港渡	雍正 7 年	知縣劉良璧	僧人興亮	渡稅銀十六兩充為城隍廟香燈
沙船頭渡	雍正 7 年	知縣劉良璧	府治天后宮僧人	渡稅充為本宮香燈
內管寮渡	雍正 8 年	知縣馮盡善	生員梅暉	
二竹園渡	乾隆 3 年	知縣戴大冕	莊民翁輝	年納城隍廟香燈
八掌溪渡	乾隆 6 年	知縣何衢詳	諸羅山番社	
灣裏渡	乾隆 6 年	知縣何衢詳	灣裏、麻豆二社番	
大匏崙渡	乾隆 6 年	知縣何衢詳	大武壠頭社番	
龍蛟瀨渡	乾隆 6 年	知縣何衢詳	大武壠二社番	
走馬瀨渡	乾隆 6 年	知縣何衢詳	大武壠二社番	
鐵線橋渡	乾隆 6 年	知縣何衢詳	麻豆社番	
茅港尾渡	乾隆 6 年	知縣何衢詳	蕭壠社番	
蕭壠渡	乾隆 6 年	知縣何衢詳	蕭壠社番	
篤加港小渡	乾隆 6 年	知縣何衢詳	蕭壠社番	
牛稠溪渡	乾隆 6 年	知縣何衢詳	打貓社番	
井水港渡	乾隆 7 年		渡夫	呈請每年另出銀十五兩充修鹽水港里仁橋費
蚊港渡	乾隆 8 年	知縣嚴暉	港戶鄭宏賓	渡稅年充港餉
水溪上渡	乾隆 16 年	知縣周芬斗	僧人普日	渡稅充為城隍、天后香燈
急水下溪渡	乾隆 16 年	知縣周芬斗	麻豆社番	渡稅銀五兩充茅港尾觀音亭香燈
枋樹角渡	乾隆 18 年	知縣徐德峻	南浦寺僧人	渡稅銀三兩充為本寺香燈之需
鹿場渡	乾隆 18 年	知縣辛竟可	生員黃國寶	
管寮小渡	乾隆 18 年	知縣徐德峻	南浦寺僧人	渡稅銀二兩零五錢，充本寺香燈
直加弄港渡	自開闢後		港戶蔡育	年徵渡稅銀四十二兩七錢三分零充輸港餉
含西港渡	自開闢後		港戶王正雅	年徵渡稅銀四十二兩七錢三分零充港餉
西港仔渡	自開闢後		港戶張助	年徵渡稅銀四十二兩七錢三分零充輸港餉
大埔林渡				
朴仔腳渡				
石龜溪渡			他里霧社番	
黃地崙渡				

資料來源：余文儀，《續修臺灣府志》，頁 194-218。

表 2-1 以渡稅為中心列出諸羅縣的渡口相關資訊，包含渡口名稱、創建年代、批准官員、渡口營運者、渡稅金額與用途，並依照時間順序重新進行排列。在此架構中可以觀察到各項資料間的關聯性，例如，有年代紀錄者，皆有官員批准渡口的建立；需要繳納渡稅者，在紀錄上較為完整，通常包含年代、批准官員與渡口經營者。因此，以下透過渡口資訊之間的關聯性，分析渡口繳交渡稅與否以及渡稅繳交的用途，藉此理解渡稅的運作，梳理渡口與渡稅之間的關係。

第二節 渡稅的運作

為了理解渡稅的運作，先將渡口分為繳交渡稅與不繳交渡稅兩個部分，並分別說明。繳交渡稅與不繳交渡稅的渡口，在諸羅縣的分布比例相當，29 個渡口，有 15 個不繳交渡稅、14 個要繳交渡稅，但井水港渡較為特殊，在「雍正七年，知縣劉良璧批允僧人興亮設渡濟人，渡稅銀十六兩充為城隍廟香燈。」已算作一筆渡稅繳交紀錄，但在「乾隆七年，渡夫洪五呈請每年另出銀十五兩充修鹽水港里仁橋費。」這筆修橋費根據《道光福建通志臺灣府》中的記載也算作渡稅。⁵⁵ 在本文的統計中（詳見表 2-1），井水港渡算作有兩筆渡稅繳交紀錄，故《續修臺灣府志》諸羅縣的渡口相關紀錄中，共有 15 筆渡稅繳交紀錄。

要繳交渡稅的渡口，渡口經營者身份包含港戶、僧人、莊民、渡夫與少數番社；由於臺灣的稅收名目中沒有「渡稅」一項，⁵⁶ 「渡稅」實與一般所謂的「稅」不同，無需上繳給中央政府，而是由地方自行支應、調配。諸羅縣的「渡稅」，主要分為港餉與香燈兩種，另有一筆渡稅被呈請運用於修建橋樑。透過渡稅具體用途的解讀，實有助於理解渡稅的性質以及渡稅運作的常態或規則。

表 2-2 將《續修臺灣府志》諸羅縣渡口繳交渡稅的紀錄，依照渡稅用途分為三類：港餉、香資、橋樑。比例最高為充作香資者、次之為充作港餉者、最少為充作修橋費用者，以下針對這三種渡稅用途進行說明。

表 2-2 渡稅充作用途比例表

	港餉	香資	修橋費用	總數
數量	5	9	1	15
百分比	33.3%	60%	6.7%	100%

資料來源：余文儀，《續修臺灣府志》，頁 194-218。

⁵⁵ 「里仁橋在鹽水港街南府治大路。乾隆七年，井水港渡渡夫洪五呈請每年出渡稅銀十五兩，充修橋費。」陳壽祺，《道光福建通志臺灣府》（臺北：文建會，2007〔原刊於 1871〕），頁 191。

⁵⁶ 李文良，〈清代臺灣的「港戶」及其水域權利——以臺江內海新灣二港為例〉，《臺大歷史學報》54（2014 年 12 月），頁 223。

一、渡稅充當港餉

《續修臺灣府志》諸羅縣總共有 15 筆渡稅繳交紀錄，其中，渡稅充當港餉的方式，佔 5 筆，約 33.3%，雖未如渡稅充當香資之多，卻是最早的渡稅運用紀錄。這 5 筆渡稅紀錄，分別為康熙三十五年（1696）由知縣董之弼批准港戶盧斗經營的灣港渡；乾隆八年（1743）由知縣嚴嘖批准港戶鄭宏賓經營的蚊港渡；另又有三個設立年代未知的渡口：港戶蔡育所經營的直加弄港渡、港戶王正雅所經營的含西港渡、港戶張助所經營的西港仔渡。所有渡稅充當港餉的渡口，經營者皆有港戶的身份。

以灣港渡的渡稅來說，灣港渡在康熙三十五年（1696），由諸羅知縣董之弼，斷歸港戶盧斗經營，「年徵渡稅銀二十七兩一錢七分零充輸港餉」；⁵⁷ 在嘉慶十九年（1814），盧斗子孫賣掉灣港渡經營權的契約中記載，盧斗經營的「新灣二港，給照執憑，年配帶港餉銀二十七兩一錢三分七釐八毫。」⁵⁸ 根據記載可知，充當港餉類型的渡稅，其數額的訂定可能來自於港餉額度，故盧斗不需額外負擔所謂的渡稅，而是以渡口經營的所得，貼納原先本就該繳給官府的港餉。

港餉為清代臺灣官府針對水域空間所徵收的稅務，負責繳納港餉者稱為「港戶」，此關係可類比承擔田賦而擁有相應土地權利的「業戶」。港戶因承擔港餉而擁有官方明文批准在該水域空間從事產業活動的權利，意即港戶用繳納港餉的義務，換取在水域空間的經營權。⁵⁹ 但港戶未能完全壟斷繳交渡稅的水域，《續修臺灣府志》在灣港渡的資訊後補充說明「按該港設立小船三十六隻，受遠近莊民徵募輸載五穀、艚油等物赴郡起卸。臺、鳳、諸三縣船戶分認，遞年貼納本縣八房紙筆銀二十兩。按該港另有小橫渡，在灣口渡。」⁶⁰ 由此可知，除了港戶用納貼港餉換取的經營權外，在貿易的活絡下，該港口亦設立 36 隻小運輸船，並藉由每隻船每年繳納「本縣八房紙筆銀二十兩」，換取水運貿易的經營權。

⁵⁷ 余文儀，《續修臺灣府志》，頁 203。

⁵⁸ 國立臺灣大學，「臺灣歷史數位圖書館（THDL）」，〈立賣杜絕盡根船寮港契人新化里西保王甲莊盧禮〉，檔名：〈ntul-od-bk_isbn9789570000030_0120601208.txt〉，2022/2/7 瀏覽。

⁵⁹ 李文良，〈清代臺灣的「港戶」及其水域權利——以臺江內海新灣二港為例〉，頁 212-214。

⁶⁰ 余文儀，《續修臺灣府志》，頁 203。

灣港經營權所需繳交的「港餉二十七兩一錢三分七釐八毫」，與小舢舨貿易經營權所需繳交的「本縣八房紙筆銀二十兩」，是不同性質的費用。「港餉」是朝廷的法定稅收，「本縣八房紙筆銀」是地方衙門的行政規費，不必上繳朝廷，這也顯示在渡口的經營上，縣級官府具有一定彈性的裁量權。同樣的，由於《續修臺灣府志》提及知縣董之弼將灣港渡『斷歸』給港戶盧斗，顯示渡口經營權產生紛爭時，知縣也須透過協調、裁決來維持秩序。⁶¹

二、渡稅充當香資

《續修臺灣府志》諸羅縣的 15 筆渡稅繳交紀錄中，以渡稅充當香資的方式佔 9 筆，約總數的 60%，為渡稅運作方式中比例最高者，且此一模式行之有年，時間跨度甚廣。其中，又有 7 筆的渡口營運者為僧人，諸羅縣由僧人經營的渡口，其渡稅運作模式皆係充作宮廟香燈費用。

僧人所經營的渡口，可分為兩個類型：（一）僧人非特定一人，而是以宮廟作為單位經營渡口，若此渡口為該宮廟之僧人經營，其渡稅充當該宮廟之香資，如笨港渡由本街天后宮僧人經營，其每年所收的渡稅即充作天后宮香燈；（二）僧人以個人名義經營渡口，其渡稅亦會充作某些宮廟的香資，如僧人興亮所經營的井水港渡，其渡稅充當城隍廟香燈；僧人普日所經營的水溪上渡，其渡稅充當城隍、天后香燈。

除了僧人以外，渡稅充當香資的渡口經營者，亦有其他身份者。例如，莊民翁輝所經營的二竹圍渡，年納渡稅當作城隍廟香燈；麻豆社所經營的急水下溪渡，年納 5 兩充茅港尾觀音亭香燈；此外，沙船頭渡原先由府治天后宮僧人經營，後官方亦允許莊民加入共同經營，渡稅充作府治天后宮香燈。

渡稅之所以可以充當香資，與充當港餉的性質略有不同，但在本質上是一樣的。無論是充當香資或者港餉，繳交渡稅給一個固定單位，即表示繳交渡稅者獲得該渡口的經

⁶¹ 本文舉灣港一例主要用於說明渡稅之於港餉的意義，灣港港戶盧家的訴訟非本文的重點，欲深入瞭解訴訟的詳細內容與港口水域經營的紛爭，詳見：李文良，〈清代臺灣的「港戶」及其水域權利——以臺江內海新灣二港為例〉，《臺大歷史學報》，頁 211-246。

營權；不同之處在於港餉是港戶要繳予政府的錢，香資則非廟宇要繳給政府的錢。為討論渡稅的金額，以下茲將諸羅縣的渡稅運作方式與金額，整理如表 2-3、2-4、2-5。

表 2-3 渡稅充當香資列表

渡口名稱	渡口負責人	渡稅充當香資之宮廟	金額（兩）
榕樹王渡	城隍廟僧人	城隍廟	-
笨港渡	本街天后宮僧人	本街天后宮	-
井水港渡	僧人興亮	城隍廟	16
沙船頭渡	府治天后宮僧人	府治天后宮	-
二竹圍渡	莊民翁輝	城隍廟	-
水溪上渡	僧人普日	城隍廟天后宮	-
急水下溪渡	麻豆社番	茅港尾觀音亭	5
枋樹角渡	南浦寺僧人	南浦寺	3
管寮小渡	南浦寺僧人	南浦寺	2.05

資料來源：余文儀，《續修臺灣府志》，頁 194-218。

表格說明：-表示無紀錄

表 2-4 渡稅充當港餉列表

渡口名稱	渡口負責人	渡稅充當港餉之港口	金額（兩）
灣港渡	港戶盧斗	灣港（目加溜灣）	27.17
蚊港渡	港戶鄭宏賓	港餉	-
直加弄港渡	港戶蔡育	直加弄	42.73
含西港渡	港戶王正雅	含西港	42.73
西港仔渡	港戶張助	西港仔	42.73

資料來源：余文儀，《續修臺灣府志》，頁 194-218。

表格說明：-表示無紀錄

表 2-5 有紀錄金額比例表

渡稅運作方式	紀錄金額渡口數	總數	紀錄金額比例
渡稅充當港餉	4	5	80%
渡稅充當香資	4	9	44%

資料來源：余文儀，《續修臺灣府志》，頁 194-218。

表格說明：-表示無紀錄

從表 2-3、2-4、2-5 可知，渡稅充當香資者，有紀錄實際金額的數量較渡稅充當港餉者少，僅佔 44%；渡稅充當港餉者，有紀錄實際金額的渡口數量則高達 80%。由於渡稅並非所有渡口統一的定額，而是官府為了管理渡口經營權時，因地制宜的額度，故渡稅若作為港餉，通常渡稅與港餉的金額一致，但若渡稅作為廟宇香燈，其渡稅金額便不一定載於方志中，顯示此類渡稅的數額、運作，多有賴民間自行協調，而不一定由官府硬性規定。

渡稅充當香資的案例，雖不如渡稅充當港餉的時間要早（最早的案例為康熙三十五年灣港渡），卻也在康熙六十一年（1722）時，已有城隍廟僧人經營榕樹王渡，並將渡稅充作該廟香燈的案例，但方志並沒有紀錄繳納金額。渡稅充當香資者，最早有紀錄金額者為雍正七年（1729）由僧人興亮所經營的井水港渡，此渡口繳渡稅 16 兩充當城隍廟香燈。

值得一提的是，《諸羅縣志》曾於「存留經費」項目中，提及：

本縣聖廟香燈，銀二兩五錢二分。春秋二祭啟聖公、文廟、山川、社稷、邑屬等壇祠，銀一百四十八兩。習儀、拜賀、救護香燭，銀六錢。祈晴、禱雨謝神香燭，銀一兩二錢。修理文廟、城隍、社稷等壇祠，銀一十一兩三錢五分七釐。鄉飲二次，銀六兩。⁶²

表 2-6 《諸羅縣志》廟宇祭祀花費表

祭祀對象	金額（兩）	用途
聖廟	2.52	香燈
聖公、文廟、山川、社稷、邑屬	148	春秋二祭
文廟、城隍、社稷	1.2	祈晴、禱雨謝神香燭
	0.6	習儀、拜賀、救護香燭
	11.357	修理
	6	鄉飲二次
總和	169.577	
扣除祭祀活動之總和	15.677	

資料來源：周鍾瑄，《諸羅縣志》，頁 185。

⁶² 周鍾瑄，《諸羅縣志》（臺北：文建會，2005〔原刊於 1724〕），頁 185。

根據表 2-6《諸羅縣志》所載的「留存經費」可知，官府其實也有補貼城隍廟、文廟、厲壇等廟宇修繕、祭祀活動費用，每年共計 15.677 兩。但是，城隍廟自己所收取的渡稅就有 16 兩，已高出官府每年補貼的經費，顯示渡稅對於廟宇運作的實質助益，實際上可能高於官府本來應該補貼給城隍廟的經費。

雖然諸羅縣渡口渡稅充當香資的筆數高達 9 筆，但真正收到渡稅的宮廟，僅有 5 間，分別為城隍廟、府治天后宮、本街（笨港街）天后宮、茅港尾觀音亭、南浦寺。且渡口與廟宇有一定距離，例如，府治天后宮位於臺灣府，但其擁有位於諸羅縣木柵保（今臺南市新市區看西）沙船頭渡之經營權，之所以距離遙遠仍要繳交渡稅給該廟宇，是因為知縣的批准。⁶³ 由此可知，這些渡口經營者所需要繳交的渡稅，若為充當香資者，可能非源於廟宇與渡口的地緣關係，而是被賦予的空間經營權。

不過，渡口以渡稅充作香燈費用的情況，有時也隨時間推移而有新的變化。例如，《續修臺灣府志》曾提及：

井水港渡：在鹽水港，縣西南□十里。雍正七年，知縣劉良璧批允僧人興亮設渡濟人，渡稅銀十六兩充為城隍廟香燈。乾隆七年，渡夫洪五呈請每年另出銀十五兩充修鹽水港里仁橋費。⁶⁴

由於井水港渡至少在雍正七年（1729）就已運行，原先由僧人興亮經營，渡稅 16 兩充作城隍廟香燈。根據《續修臺灣府志》的記載，乾隆七年（1742）井水渡的渡稅運作有所變化，渡夫洪五以每年出銀 15 兩作為里仁橋費，參與渡口的經營。此外，《福建通志臺灣府》的記載：「里仁橋在鹽水港街南府治大路。乾隆七年，井水港渡渡夫洪五呈請每年出渡稅銀十五兩，充修橋費。」⁶⁵ 由此可知，洪五每年支出的修橋費用，其實就是渡稅。

⁶³ 府治天后宮為今臺南祀典大天后宮，在其官網（https://gtainanmazu.org.tw/?act=menuinfo&ml_id=20211026007）亦可以看到此知縣劉良璧批准大天后宮經營木柵沙船頭之相關紀錄，甚至紀錄木柵沙船頭位於今臺南市新市區看西附近，推測大天后宮可能有其他相關紀錄或可詢問的知情人士。

⁶⁴ 余文儀，《續修臺灣府志》，頁 201-202。

⁶⁵ 陳壽祺，《道光福建通志臺灣府》，頁 191。

那麼，官府為何可以在井水渡的渡稅原額外，新增 15 兩渡稅並移作修橋費用呢？這可能是因為官府除了管理渡口外，亦需維持橋樑建設，而橋樑與渡口兩者在方志之中，往往被記載於同一篇章。也就是說，橋樑與渡口對於官府來說，是同一個管理科目，其經費自然可以互相流用。事實上，修橋也是縣官的重要業務之一，《大清律例》規定：

凡橋梁道路，府州縣佐貳官職專提調於農隙之時，常加點視修理，橋梁務要堅完，道路務要平坦，若損壞失於修理，阻礙經行者，提調官吏笞三十，此原有橋梁而未修理者。若津渡之處應造橋梁而不造，應置渡船而不置者，笞四十，此原未有橋梁而應造置者。⁶⁶

因此，新增渡稅充作修橋費用，能減低官方對於修繕橋樑的負擔，而官方因握有渡口的管理權力，往往也會透過渡稅的增減、挪用，用以支應地方各種公務所需的費用。



⁶⁶ 〈卷三十九·工律河防〉，收於徐本、三泰等奉敕纂；劉統勳等續纂，《大清律例（乾隆朝）》，清乾隆間刊本，頁 225。

第三節 官方與渡口

清代的渡口可透過繳交渡稅取得經營權，但方志紀錄亦顯示，有些渡口其實不需要繳交渡稅。根據《續修臺灣府志》諸羅縣渡口的相關記載（表 2-7），不需繳交渡稅的渡口，經營者皆為生員、番社，或者無渡口經營者相關紀錄。至於其他由港戶、僧人團體、僧人個人或莊民、渡夫所經營的渡口，則皆須繳納渡稅。

到底為何這些渡口經營者不繳交渡稅，卻仍然可以獲得官員批准？而經營者又是如何取得此處渡口的經營權呢？為理解這些渡口與官方的關係，以下針對生員、番社兩種特殊身份者所經營的渡口進行說明。

表 2-7 諸羅縣不繳交渡稅之渡口營運者比例表

	生員	番社	無經營者紀錄	總筆數
數量	2	11	2	15
百分比	13.5%	73%	13.5%	100%

資料來源：余文儀，《續修臺灣府志》，頁 200-204。

一、由生員經營渡口

由生員經營渡口的情況，在諸羅縣不繳交渡稅的渡口僅佔少數，但卻在雍正八年（1730）就有內管寮渡由知縣馮盡善批允生員梅暉經營的案例，且並非孤例，乾隆十八年（1753）時，知縣辛竟可批允生員黃國寶經營鹿場渡。甚至在《鳳山縣采訪冊》中亦可以看到生員、廩生經營渡口的例子。⁶⁷

表 2-8 生員擔任渡口經營者列表

渡口名稱	創建年代	西元年	批准官員	渡口經營者
內管寮渡	雍正八年	1730	知縣馮盡善	生員梅暉
鹿場渡	乾隆十八年	1753	知縣辛竟可	生員黃國寶

資料來源：余文儀，《續修臺灣府志》，頁 200-204。

⁶⁷ 「北勢尾渡(港東)，在東溪上游，縣東三十二里，縣治往粵莊經此，渡錢十文。後□□部仔渡(港東)，在東溪中游，縣東二十六里，縣治往潮州莊經此，渡錢六文。外水哮渡(港西)，在西勢溪下游，縣東二十三里，縣治往潮州莊經此，渡錢十文。以上三渡，共置義渡田二甲一分五釐，歲收租穀七十八石，係廩生蔡聯登經理。」、「頂林仔邊渡(小竹)，在中厝溪下游，縣東南二十里，頂林仔邊往東港經此，渡錢四文。生員黃贊元經理。」盧德嘉，《鳳山縣采訪冊》（臺北：文建會，2006〔成稿於 1894，未刊行〕），頁 162-168。

生員為科舉制度中最基層的功名，也就是俗稱的秀才，雖說是最基層，但也需要經過層層考試以取得資格，且若要維持身份，得每年參加歲試。具備秀才資格，不但能提升社會地位，又可享受如免徭役、免丁稅等優待，此外，地方政府亦會撥予縣學廩生廩糧；撥予書院學生（童生、生員）膏伙。⁶⁸ 官府撥給生員的膏伙，經費多來自於官府設置的學田，例如，康熙四十五年（1706）諸羅縣設置一處學田位於目加溜灣（今臺南善化一帶），共有 40 甲地供應義學膏伙。但這處學田後來被水沖毀，故乾隆五年（1740）重新清查後，尚存園 6.6752 甲，這剩餘的園地收入，轉充作文廟香火。⁶⁹

由此可知，生員的收入雖來自學田，但學田有時會因天災出現變化，後續官府未必能持續以此作為生員膏伙，反而將學田收益轉作為文廟香火，如此一來，官府顯然必須另覓經費作為生員膏伙。若官府可將渡口經營費用作為彈性調配的費用撥給廟宇，則亦可移撥給生員，作為優待生員的費用來源。換言之，生員經營的渡口為何不繳納渡稅，原因很可能就是官府將渡口經營權交給生員，並以此作為優待生員費用的來源。且生員身份不可轉移，故不能像港戶、廟宇一樣，透過渡稅的繳交轉移其經營權。

二、由番社經營渡口

此類型的經營方式佔不繳納渡稅之渡口比例極高，且大多集中在乾隆六年（1741）由知縣何衢⁷⁰ 所批准；事實上，由知縣何衢所批准的渡口，全數皆由番社擔任渡口經營，此外，該年度是渡口經營紀錄最密集的一年，且這一年所紀錄的渡口皆不繳交渡稅。但也不是所有由番社經營的渡口，皆不繳納渡稅，後續在乾隆十六年（1751）由知縣周芬斗批准麻豆社經營的急水下溪渡，仍須繳納渡稅銀五兩充當茅港尾觀音亭的香資。以下茲將番社擔任渡口經營者的情形，整理如表 2-9。

⁶⁸ 單文經，〈一八九五年以前鹿港教育史初探〉，《教育研究集刊》40（1998 年 1 月），頁 113-142；溫振華，〈清代後期臺北盆地士人階層的成長〉，《臺北文獻》90（1989 年 12 月），頁 1-31；彭煥勝、吳正龍，〈清代彰化縣儒學的生員教育〉，《教育研究集刊》51：3（2005 年 9 月）頁 53-82；蔡志展，〈清代鹿港功名人物拾遺〉，《臺灣文獻》68：3（2017 年 9 月），頁 127-162。林文龍，《彰化書院與科舉》（臺中：晨星，2012），頁 124-133。

⁶⁹ 余文儀，《續修臺灣府志》，頁 505。

⁷⁰ 《續修臺灣府志》將其姓名記載為知縣何衢詳，經筆者使用國立臺灣大學，「臺灣歷史數位圖書館（THDL）」考證，如：〈為蘇萬不期毆死顏甫其兄究償弟命事〉，檔名〈ihp-neigedk-0000100012-0071520.txt〉；〈為懇乞據情恭謝天恩以抒下悃事〉，〈ihp-neigedk-0000100014-0032091.txt〉，2022/3/9 瀏覽。皆顯示其姓名應為何衢。可能是摘錄名字時誤將「何衢詳稱……」認作「何衢詳，稱……」，引發後續誤植。

表 2-9 番社經營渡口列表

渡口名稱	創建年代	西元年	批准官員	渡口經營者
八掌溪渡	乾隆六年	1741	知縣何衢	諸羅山番社
灣裏渡	乾隆六年	1741	知縣何衢	灣裏、麻豆二社番
大砲崙渡	乾隆六年	1741	知縣何衢	大武壠頭社番
龍蛟瀨渡	乾隆六年	1741	知縣何衢	大武壠二社番
走馬瀨渡	乾隆六年	1741	知縣何衢	大武壠二社番
鐵線橋渡	乾隆六年	1741	知縣何衢	麻豆社番
茅港尾渡	乾隆六年	1741	知縣何衢	蕭壠社番
蕭壠渡	乾隆六年	1741	知縣何衢	蕭壠社番
篤加港小渡	乾隆六年	1741	知縣何衢	蕭壠社番
牛稠溪渡	乾隆六年	1741	知縣何衢	打貓社番
急水下溪渡	乾隆十六年	1751	知縣周芬斗	麻豆社番
石龜溪渡	-	-	-	(現歸)他里霧社番

資料來源：余文儀，《續修臺灣府志》，頁 200-203。

表格說明：-表示無紀錄

表 2-9 顯示，共有 12 個渡口由番社所經營，但番社卻有一定重複性，有經營權的番社共有 7 個，分別為諸羅山番社、灣裏（即目加溜灣社）、⁷¹ 麻豆社、大武壠社（頭社、二社）、蕭壠社、打貓社、他里霧社。其中，除了他里霧社經營的石龜溪渡、麻豆社經營的急水下溪渡外，其他都是乾隆六年（1741）知縣何衢所批准經營渡口的番社。

官府大量、同時間地批准番社經營渡口，顯然有其特殊用意，依照港戶盧斗的例子可以朝兩個層面推測：（一）番社所需繳納的餉稅因故無法繳納，地方政府為了要收齊須上繳給朝廷的法定稅收，所以需要給予番社渡口的經營權，以換取收齊餉稅的保證；（二）當時此處渡口的經營模式衝突頻繁，或原先經營者的經營權受到挑戰，故需要由地方政府確立渡口的經營權。

從餉稅層面來看，比對《諸羅縣志》番社需繳納的陸餉與《續修臺灣府志》該番社所經營的渡口，需繳納陸餉金額較高的蕭壠社、大武壠社確實掌握較多渡口，且金額居中的麻豆社掌握渡口的數量亦居中，但是否就可以推斷，需要繳納越高額的陸餉，就能獲得越多渡口的經營權呢？參考《諸羅縣志》中番社需繳納的陸餉所列出的表 2-10，顯示是否能經營渡口與需繳納稅額的高低並無正相關。沒有取得經營權的番社，也

⁷¹ 黃叔璥，《臺海使槎錄》（未知：畿輔叢書 謙德堂校刊本，1879），頁 225。

有可能需要繳納三、四百兩以上的陸餉；取得八掌溪渡經營權的諸羅山社則僅需繳納65.258兩。由此可知，番社在向政府取得渡口經營權的過程雖然可能和餉稅有關，但卻又受其他因素影響。

表 2-10 乾隆六年經營渡口番社所須繳納之餉稅

渡口名稱	渡口經營者	須繳納餉稅之番社	餉稅金額
八掌溪渡	諸羅山番社	諸羅山社	65.258
灣裏渡	灣裏、麻豆二社番	目加溜灣社（灣裏）	113.2488
		麻豆社	172.872
牛稠溪渡	打貓社番	打貓社	136.188
鐵線橋渡	麻豆社番	麻豆社	172.872
茅港尾渡	蕭壠社番		
蕭壠渡	蕭壠社番	蕭壠社	452.2896
篤加港小渡	蕭壠社番		
大匏崙渡	大武壠頭社番	大武壠社【內礁吧咩、木岡、茅匏、 內幽等四社餉銀俱附入合徵】	914.814
龍蛟瀨渡	大武壠二社番		
走馬瀨渡	大武壠二社番		

資料來源：余文儀，《續修臺灣府志》，頁200-203；周鍾瑄，《諸羅縣志》，頁173-178。

表格說明：灰底為《續修臺灣府志》橋渡相關紀錄／白底為《諸羅縣志》餉稅相關紀錄。

表 2-11 番社繳納陸餉金額表

社名	陸餉金額
諸羅山社	65.258
哆囉囑社	313.992
大武壠社	914.814
麻豆社	172.872
目加溜灣社	113.2488
蕭壠社	452.2896
新港社	458.64
大傑巔社	190.0512
阿里山社	155.232
奇冷岸社	12.908
大龜佛社	17.9828
打貓新社	136.188
他里霧社	50.0832
後略	

資料來源：周鍾瑄，《諸羅縣志》，頁173-178。

表格說明：《諸羅縣志》餉稅相關紀錄與金額



圖 2-1 康熙時期臺灣番社圖局部

資料來源：佚名，〈臺灣番社圖〉，臺北：國立臺灣圖書館藏，年代不詳。

圖片說明：圖中黑框白字與橘框為筆者所加。

從衝突的層面來看，圖 2-1 顯示這些最終獲得地方政府的批准，得以「合法」經營渡口的番社，其社址本就鄰近河流，應早在這些水域空間活動已久，恐怕並非得到「批准」後分配到這些渡口經營權，才在此處進行渡口交通。

以麻豆社為例，麻豆社所經營的渡口範圍極廣，主要經由水崛頭往來南北，「麻豆水崛頭，南出灣裏溪墘，北出茅港尾，西出佳里興。」⁷² 此處原先即是番社與漢人交流往來之處，捕撈、貿易等水域空間的往來活動頻仍，且因為地處麻豆地域，又稱麻豆港。⁷³

⁷² 周鍾瑄，《諸羅縣志》，頁 199。

⁷³ 林玉茹編，〈從番社到漢庄：17 至 19 世紀麻豆地域的拓墾與市街發展〉，《麻豆港街的歷史族群與家族》（臺南：臺南縣政府，2009），頁 96。

但若番社原先就已經在該處經營渡口，那麼為什麼需要在這個時間點被「批准」呢？如圖所示，這些獲准經營渡口的番社，皆位於交通往來頻繁的嘉南平原，雖然目前未見此區域有渡口經營權相關的訴訟資料，但可以猜測的是，該往來熱區必定不會只有番社想要經營。之所以會有乾隆六年（1741）大量批准番社經營渡口的情況，很有可能是番社等待或爭取已久，一個保護其渡口經營權的機會。

雖然番社在乾隆六年（1741）被大量批准渡口經營權的深層原因，可能是如上所述的衝突層面問題，但能被批准的理由仍然要回歸到餉稅層面。如同港戶盧斗在爭取經營權時所陳述的情形，由於某些問題而無法繳納餉稅時，地方政府為了收齊餉稅，而確保其經營渡口的權利。不過，此處的「問題」不似盧斗的案例，直接點明其經營權受損，而是有一個更大、更廣泛，影響整個西南平原番社的問題，才足以讓知縣何衢在短短一年內批准 10 個渡口，畢竟從康熙三十五年（1696）直至乾隆十八年（1753）共 57 年間，諸羅縣經過知縣批准的渡口也才 23 個，但光這一年間，就批准了將近一半的數量。

回溯知縣何衢任期內發生的事件，根據乾隆七年（1742）五月十三日的公文：乾隆五年（1740）閏六月的颱風十分嚴重，大雨把穀倉給弄濕了，倉粟被水淹浸，徹底損失 3605 石 5 斗的倉粟（約 373648 公升 916.48 毫升⁷⁴），經換算約為 6289.9 兩，⁷⁵ 知縣何衢因此被革職，必須在一年內賠完，才能免罪復職，最終何衢在乾隆七年五月經查驗，照數賠完。⁷⁶ 由此可知，知縣何衢從乾隆五年（1740）六月至乾隆七（1742）年五月，在地方財政上遇到難題。換言之，乾隆六年（1741）大量由番社經營渡口的情形，反映在地方財政緊張的情況下，地方政府如何透過批准渡口經營權，讓社番經營渡口賺錢，確保其得以繳納陸餉，使地方財政的款項不出問題，足以讓何衢在兩年內湊齊還款。

⁷⁴ 依照國立臺灣大學，「臺灣歷史數位圖書館（THDL）」，「度量衡單位換算系統」換算為公制，網址：<http://140.112.114.16/docusky/DocuTools/MeasurementConversionTool/measurementconversion.html>，2022/3/18 瀏覽。

⁷⁵ 王世慶，〈清代臺灣的米價〉，《臺灣文獻季刊》9：4（1958 年 12 月），頁 11-20。「乾隆五年當收成之際，米價每石尚至一兩五錢左右。翌六年春夏米價更昂貴，每石價漲至一兩七、八錢至二兩不等，與從前大相懸殊，小民謀食困難。」故本文以每石 1.8 兩換算。

⁷⁶ 國立臺灣大學，「臺灣歷史數位圖書館（THDL）」，〈為稟報颱風情形事〉，檔名：〈ihp-neigedk-0000100019-0012902.txt〉，2022/4/7 瀏覽。

至於為何這些番社所經營的渡口不繳納渡稅，一方面在於依照乾隆六年（1741）此一模式下的批准與運作並非常態，此時地方政府的需求，並不像渡稅充當香資一般，需要源源不絕供應特定金額，這也是為何乾隆十六年（1751）麻豆社經營的急水下溪渡就不遵從這套運作方式，而是以渡稅充作香資的方式運作。另一方面，番社的身份並不能像港戶一般進行轉移，這點與生員經營渡口的情況類似。

總而言之，透過諸羅縣中「繳交渡稅」與「不繳交渡稅」的渡口經營，反映清代臺灣在水域空間的經營上，藉由「繳交渡稅」確立渡口與官方之間的合作關係：官方提供經營權的證明，而渡口提供官方挪用地方財政的空間。但「不繳交渡稅」的渡口經營情況，亦顯示渡口與官方的關係不一定是以「繳交渡稅」的形式發生，官員的「批准」本身就具有此合作性質，「渡稅」實並非渡口與官方合作的證明，更有可能是一個經營權轉移的保障。

甚至在乾隆二十九年（1764）的〈慈祐宮聖母香燈碑記〉中，可以看到不由官方所「批准」即自行運作的渡稅系統（詳見第四章）。⁷⁷ 由此可知，渡稅確實是理解渡口營運的重要線索，但僅透過渡稅無法完全理解渡口組織的運作。為了進一步了解清代臺灣的渡口組織，本文以清代臺灣的方志為線索，討論渡口組織如何運作，以及渡口組織與官方、地方之間的互動關係。

⁷⁷ 〈慈祐宮聖母香燈碑記〉，收於何培夫編《臺灣地區現存碑碣圖誌：臺北縣》（臺北：國立臺灣圖書館，1999），頁 6-9。

第三章 清代臺灣渡口組織

清代臺灣的渡口是地方社會重要的河運交通設施，其建設與運作皆需有經費支持，始能長期維持運輸功能。本章針對建設、維持渡口的相關組織進行討論，逐一說明渡口組織的運作模式、類型及其意義。

第一節 渡口組織的運作模式

清代臺灣的渡口係重要河運交通建設，留存的文字紀錄雖不多，但歷來的方志編輯過程，皆會採集並書寫地方的渡口建設，故本研究先以方志的渡口相關紀錄，分析渡口組織的運作模式。

一、清代臺灣方志中的渡口

渡口為清代臺灣居民渡何時的交通建設，官方在編寫方志時，皆會記載當地的渡口建設，且多與橋樑合併記載，顯示橋、渡作為渡河公共建設的重要性。⁷⁸ 值得注意的是，清代中國對於渡口管理模式的相關研究說明，根據方志所呈現的渡口資料顯示，原先為官方所建立、營運的渡口，在乾隆年間逐漸注入民間的資金，完全由官方所營運的渡口數量漸漸變少，在光緒年間這些渡口大多成為義渡，也就是所謂的官設義渡，設立時有官方的參與，但是由民間所營運。⁷⁹

在乾隆三十九年（1774）刊行的《續修臺灣府志》中，卻呈現與中國其他地區方志不同的紀錄，諸羅縣的所有渡口皆由官府所管理，臺灣縣與鳳山縣的渡口雖然沒有紀錄是否由官方所經營，但完全沒有民間資金注入渡口的營運，更沒有義渡相關的紀錄。⁸⁰ 同治九年（1870）所刊行的《淡水廳志》中雖然有義渡的存在，但義渡僅有 6 處，官渡則有 14 處，官渡的比例仍然高出義渡許多。

⁷⁸ 如：張俊，〈清代兩湖地區的橋梁與渡口〉；常建榮，〈明清海南的橋梁與津渡研究〉；劉方進，〈清代桂林交通與區域社會研究〉。

⁷⁹ 何孝榮、肖奔，〈清代渡運管理模式的轉向：從「假手於役」到「假手於民」——以湖南益陽碧津渡為中心〉，《江西社會科學》，頁 158-159。

⁸⁰ 余文儀，《續修臺灣府志》，頁 194-218。

由此可知，清代臺灣較中國其他地區，有更高的官渡比例。此現象一方面說明清代臺灣官府對於渡口的管理程度較高，另一方面也顯示官府在交通建設的資金支配上，較有餘裕。因為臺灣的縣級政府多有屯租、存留經費等額外收入，所以比起其他地區，有更多可以動支的經費，也更易於以地方官員的名義捐建渡口，例如淡水廳即透過官庄的建置，擁有一筆可彈性支配的行政經費約 699.699626 兩。⁸¹

清代臺灣的方志依照書寫範圍，可分為府志與廳縣志。本文選擇以廳縣志進行分析的理由有二點：（一）廳縣志有較細緻的紀錄，由於府志包含的範圍較廣，對於橋渡等地方建設的資訊不如廳縣志詳細，且有鑒於清代方志的編纂習慣，時常參考先前編纂的方志，再進行增修，因此府志與廳縣志的資訊時常重複。⁸²（二）橋渡建設屬於地方官府所負責的範圍，由於《大清律例》規定：

凡橋梁道路，府州縣佐貳官職專提調於農隙之時，常加點視修理，橋梁務要堅完，道路務要平坦，若損壞失於修理，阻礙經行者，提調官吏答三十，此原有橋梁而未修理者。
若津渡之處應造橋梁而不造，應置渡船而不置者，答四十，此原未有橋梁而應造置者。⁸³

據此可知，縣官有修理橋梁道路之責，以廳縣志為討論中心，較能切合清代橋渡建設的運作。本文初步將清代各時期編輯的廳縣志中有關橋渡的記載整理如表 3-1。

⁸¹ 此數據參考：陳志豪，〈紫線番界：清乾隆時期北臺灣番界清釐與地方行政的規劃〉，《臺大文史哲學報》94（2020 年 11 月），頁 1-34。根據《淡水廳志稿》的記載推算，淡水廳每年的官庄收入為 2484.9348 石，扣除應納正供的 1,404.8225 石後，尚餘 1,080.1123 石，折銀 669.669626 兩。

⁸² 參考：方豪，〈臺灣方志的研究資料〉，《臺南文化》2:3（1952 年 9 月）頁 47；〈清代前期臺灣方志的編纂工作〉，《臺灣人文》2（1978 年 1 月），頁 5-16；〈清代中期臺灣方志的編纂工作〉，《臺灣人文》3，（1978 年 4 月），頁 4-16；〈清代後期臺灣方志的編纂工作〉，《臺灣人文》4（1978 年 7 月），頁 3-14。

⁸³ 〈卷三十九·工律河防〉，收於徐本、三泰等奉敕纂；劉統勳等續纂，《大清律例（乾隆朝）》，清乾隆間刊本，頁 225。

表 3-1 臺灣方志橋渡列表

方志名稱	橋	渡	總計	渡口比例	備註	出處
鳳山縣採訪冊	77	52	129	40%		(1)
淡水廳志	30	46	76	61%		(2)
淡水廳志稿	27	46	73	63%		(3)
新竹縣採訪冊	41	35	76	46%	(+鐵道橋 49=90 橋)	(4)
諸羅縣志	5	29	34	85%		(5)
彰化縣志	15	29	44	66%		(6)
新竹縣志初稿	27	23	50	46%		(7)
噶瑪蘭廳志	20	15	35	43%		(8)
重修鳳山縣志	8	12	20	60%		(9)
苗栗縣志	8	10	18	56%		(10)
噶瑪蘭志略	19	5	24	21%		(11)
樹杞林志	39	4	43	9%		(12)
鳳山縣志	10	4	14	29%		(13)
續修臺灣縣志	35	4	39	10%		(14)
臺灣縣志	12	3	15	20%		(15)
嘉義管內採訪冊	5	2	7	29%		(16)
苑裏志	21	1	22	5%		(17)
臺東州採訪冊	0	1	1	100%		(18)
重修臺灣縣志	12	1	13	8%		(19)
雲林縣採訪冊	4	0	4	0%		(20)
恒春縣志	2	—	—	—		(21)

- 資料來源：(1) 盧德嘉，《鳳山縣採訪冊》（臺北：文建會，2006〔成稿於1894，未刊行〕），頁162-168。
 (2) 陳培桂，《淡水廳志》（臺北：文建會，2006〔原刊於1870〕），頁146-152。
 (3) 鄭用錫，《淡水廳志稿》（臺北：文建會，2006〔成稿於1835，未刊行〕），頁70-76。
 (4) 陳朝龍、鄭鵬雲，《新竹縣採訪冊》（臺北：文建會，2011〔成稿於1894，未刊行〕），頁134-153。
 (5) 周鍾瑄，《諸羅縣志》（臺北：文建會，2005〔原刊於1724〕），頁110-112。
 (6) 周璽，《彰化縣志》（臺北：文建會，2006〔原刊於1836〕），頁152-155。
 (7) 陳朝龍、鄭鵬雲，《新竹縣志初稿》（臺北：文建會，2011〔始輯於1893，未刊行〕），頁56-65。
 (8) 陳淑均，《噶瑪蘭廳志》（臺北：文建會，2006〔原刊於1852〕），頁110-113。
 (9) 王瑛曾，《重修鳳山縣志》（臺北：文建會，2006〔原刊於1764〕），頁93-96。
 (10) 沈茂蔭，《苗栗縣志》（臺北：文建會，2006〔成稿於1894，未刊行〕），頁104-105。
 (11) 陳培元，《噶瑪蘭志略》（臺北：文建會，2006〔原刊於1764〕），頁264-266。
 (12) 林百川、林露結，《樹杞林志》（臺北：文建會，2011〔原刊於1898〕），頁356-359。
 (13) 李丕煜，《鳳山縣志》（臺北：文建會，2005〔原刊於1720〕），頁91-92。
 (14) 謝金鑾、鄭兼才，《續修臺灣縣志》（臺北：文建會，2006〔原刊於1807〕），頁100-105。
 (15) 王禮，《臺灣縣志》（臺北：文建會，2005〔原刊於1720〕），頁156-158。
 (16) 不著撰人，《嘉義管內採訪冊》（臺北：文建會，2011〔始輯於1896，未刊行〕），頁465、479、491、525。
 (17) 蔡振豐，《苑裏志》（臺北：文建會，2011〔成稿於1897，未刊行〕），頁343-345。
 (18) 胡傳，《臺東州採訪冊》（臺北：文建會，2006〔成稿於1894，未刊行〕），頁374。
 (19) 王必昌，《重修臺灣縣志》（臺北：文建會，2005〔原刊於1752〕），頁180-183。
 (20) 倪贊元，《雲林縣採訪冊》（臺北：文建會，2011〔成稿於1894，未刊行〕），頁50-51、101、122、145、171-172、181-182、191-192、204、230、264-265、274。
 (21) 屠繼善，《恒春縣志》（臺北：文建會，2007〔成稿於1894，未刊行〕），頁72。

表格說明：—表示無相關記載，0表示此方志中記載為無橋渡

根據表 3-1，得以了解具官方性質的紀錄中，作為各廳縣地方基礎渡和交通建設的橋、渡數量；渡口比例則反映該廳縣的渡河交通中，是否以渡口作為主要的渡河交通工具。同時，透過整理各廳縣方志中的橋渡數量，得以了解此區域內的渡河交通是否具有特殊意義，以及交通往來的頻率；例如，以渡口佔橋渡整體的比例，可以推測此區域主要的渡河方式。由於這些方志的成書年代不一，方志成書的年代與原由，會影響橋渡數量的統計意義，故本文將上述方志成書年代，整理如表 3-2。

表 3-2 臺灣方志成書年代表

方志	製作年代	
澎湖臺灣紀略	康熙 24	1685
諸羅縣志	康熙 55-56	1716
鳳山縣志	康熙 58	1719
臺灣縣志	康熙 58-59	1719
澎湖志略	乾隆 5	1740
重修臺灣縣志	乾隆 17	1752
重修鳳山縣志	乾隆 27	1762
澎湖紀略	乾隆 34	1769
續修臺灣縣志	嘉慶 12	1807
澎湖續編	道光 9	1829
彰化縣志	道光 11-12	1831-32
噶瑪蘭廳志	道光 11-12	1831-32
噶瑪蘭志略	道光 12	1832
澎湖續編	道光 12	1832
淡水廳志稿	道光 15	1835
淡水廳志	同治 9	1870
金門志	光緒 8	1882
澎湖廳志	光緒 18	1892
新竹縣志初稿	光緒 19	1893
苗栗縣志	光緒 19	1893-94
鳳山縣採訪冊	光緒 19-20	1893-94
恆春縣志	光緒 20	1894
雲林縣採訪冊	光緒 20	1894
臺東州採訪冊	光緒 20	1894
新竹縣採訪冊	光緒 20	1894
安平縣雜記	光緒 21	1895
新竹縣制度考	明治 28	1895
嘉義管內採訪冊	明治 29	1896
苑裡志	明治 30	1897
樹杞林志	明治 31	1897

資料來源：吳密察等，《臺灣史料集成提要（增訂本）》（臺北：文建會、遠流，2005），頁 51-72。

從表 3-2 的方志成書年代可知，清代方志約可以分為三個主要編寫時期。第一個時期為 17、18 世紀，針對範圍較大的主要行政區如諸羅縣、臺灣縣、鳳山縣進行縣志編寫，並幾經重修、續修；第二個時期為 19 世紀，且多集中於道光年間，此時期新設廳縣的發展已趨於成熟，故地方官員多針對新設廳縣進行方志編纂，中後期亦有少許修纂；第三個時期為 19 世紀末，分界點是光緒十八年（1892），當時為了編《臺灣通志》設立臺灣通志局，各廳縣亦因此進行更加詳盡的方志資料蒐集。⁸⁴

方志中橋渡數量最多的《鳳山縣采訪冊》，正出產於第三個時期。其中紀錄的橋渡數量，是清代臺灣所有方志中數量最多者，總數高達 129 處，這與采訪冊的方志編纂方式有關。在光緒十八年（1892）臺灣通志局倡修通志的情況下，許多臺灣人參與其中，他們對地方事務有更詳細的掌握程度，將資料整理為采訪冊，是故采訪冊對於橋渡的統計非常詳細。⁸⁵ 到了日治初期出版的《苑裏志》、《樹杞林志》等，同樣由地方文人編寫，且因係更小區域的方志，故其所紀錄的橋渡更為詳細。

此外，以鳳山縣來說，比較不同時期編纂的方志，可以看出采訪冊中的橋渡數較過去增加了 110 處（詳見表 3-3），橋渡數量確實可能隨著時間增加，但采訪冊所呈現的數字，普遍高於一般廳縣志。除了鳳山縣的例子以外，《新竹縣志初稿》與《新竹縣采訪冊》的橋渡總數相差 26 處（詳見表 3-4），但兩者的成書年份實際上僅相差一年，由此可知，采訪冊呈現的橋渡總數高，並不完全是因為橋渡數量有所成長。

⁸⁴ 吳密察、翁佳音、李文良、林欣宜（合著），《臺灣史料集成提要（增訂本）》（臺北：文建會、遠流，2005），頁 51-72。方豪，〈臺灣方志的研究資料〉，《臺南文化》2:3（1952 年 9 月），頁 47；〈清代前期臺灣方志的編纂工作〉《臺灣人文》，頁 5-16；〈清代中期臺灣方志的編纂工作〉，《臺灣人文》，頁 4-16；〈清代後期臺灣方志的編纂工作〉，《臺灣人文》，頁 3-14。

⁸⁵ 吳密察，〈「歷史」的出現——臺灣史學史素描〉，《當代》224（2006 年 4 月），頁 32-94。

表 3-3 鳳山縣各時期方志橋渡數量

方志	製作年代		橋	渡	總計
鳳山縣志	康熙 59	1720	10	4	14
重修鳳山縣志	乾隆 29	1764	8	12	20
鳳山縣採訪冊	光緒 22 (日治)	1896	77	52	129

資料來源：李丕煜，《鳳山縣志》，頁 91-92；王瑛曾，《重修鳳山縣志》，頁 93-96；盧德嘉，《鳳山縣採訪冊》，頁 162-168。

表 3-4 新竹縣各時期方志橋渡數量

方志	製作年代		橋	渡	總計
新竹縣志初稿	光緒 19	1893	27	23	50
新竹縣採訪冊	光緒 20	1894	41	35	76

資料來源：陳朝龍、鄭鵬雲，《新竹縣志初稿》，頁 56-65；陳朝龍、鄭鵬雲，《新竹縣採訪冊》，頁 134-153。

上述針對方志編寫的觀察可以看出兩點意義：（一）清代由官員聘請專家主修、地方文人協修的方志，僅紀錄具有重要意義且官府可管理的建設，故一般廳志、縣志記載中的橋渡並非全數，方志中義渡、官渡的高比例下，隱藏的是許多私設渡口，這些渡口在採訪冊時期終於被紀錄於官方資料中。（二）晚清通志局成立後，以地方文人主修的採訪冊，對於地方上的細節有更高程度的掌握，故將所有生活周遭的橋渡皆列進書中，無論其營運性質與大小。

由於採訪冊並非方志書寫的常態，因此在判斷橋渡是否對地方行政具有重要意義時，還是應以一般廳縣志為判定標準，方能在同一個水平上，進行綜觀意義上的討論；但若欲對社會生活進行較為細緻的討論，則可參考採訪冊中的線索。

無論如何，儘管採訪冊有更為詳盡的記載，但比較各廳縣編寫的方志，更能體現橋渡交通對於地方行政的意義，故先將廳縣志中的橋渡數量進行統計列，並於表 3-5，說明清代臺灣廳縣紀錄中橋渡交通的發展情況。

表 3-5 臺灣各廳縣方志橋渡列表

方志	製作年代		橋	渡	總計	渡比例	出處
淡水廳志	同治 9	1870	30	45	75	59%	(1)
淡水廳志稿	道光 15	1835	27	46	73	63%	(2)
彰化縣志	道光 11-12	1831-32	15	29	44	66%	(3)
續修臺灣縣志	嘉慶 12	1807	35	4	39	10%	(4)
噶瑪蘭廳志	道光 11-12	1831-32	20	15	35	43%	(5)
諸羅縣志	康熙 55-56	1716	5	29	34	85%	(6)
噶瑪蘭志略	道光 12	1832	19	5	24	21%	(7)
重修鳳山縣志	乾隆 27	1762	8	12	20	60%	(8)
臺灣縣志	康熙 58-59	1719	12	3	15	20%	(9)
鳳山縣志	康熙 59	1720	10	4	14	29%	(10)
重修臺灣縣志	乾隆 17	1752	12	1	13	8%	(11)

資料來源：(1) 陳培桂，《淡水廳志》（臺北：文建會，2006〔原刊於1870〕），頁146-152。

(2) 鄭用錫，《淡水廳志稿》（臺北：文建會，2006〔成稿於1835，未刊行〕），頁70-76。

(3) 周璽，《彰化縣志》（臺北：文建會，2006〔原刊於1836〕），頁152-155。

(4) 謝金鑾、鄭兼才，《續修臺灣縣志》（臺北：文建會，2006〔原刊於1807〕），頁100-105。

(5) 陳淑均，《噶瑪蘭廳志》（臺北：文建會，2006〔原刊於1852〕），頁110-113。

(6) 周鍾瑄，《諸羅縣志》（臺北：文建會，2005〔原刊於1724〕），頁110-112。

(7) 陳培元，《噶瑪蘭志略》（臺北：文建會，2006〔原刊於1764〕），頁264-266。

(8) 王瑛曾，《重修鳳山縣志》（臺北：文建會，2006〔原刊於1764〕），頁93-96。

(9) 王禮，《臺灣縣志》（臺北：文建會，2005〔原刊於1720〕），頁156-158。

(10) 李丕煜，《鳳山縣志》（臺北：文建會，2005〔原刊於1720〕），頁91-92。

(11) 王必昌，《重修臺灣縣志》（臺北：文建會，2005〔原刊於1752〕），頁180-183。

從表 3-5 中可清楚觀察到，淡水廳無論是橋渡總數紀錄，抑或是渡口數量紀錄，都是最高的，且渡口比例亦較橋樑比例高。由此可知，在淡水廳的地方行政上，渡河交通非常重要，其中又以水運作為交通媒介的渡口最為重要。

必須補充說明一點，橋樑與渡口並非完全相斥的兩種交通方式，尤其在鳳山縣、臺灣縣的方志中，時常可見夏秋因河水高漲以渡船渡河、春冬則架橋通過的案例，也就是說，同一個渡河點，依照不同季節的水位而有兩種交通方式。⁸⁶ 橋、渡並行的河運交通，正好顯現臺灣大多數河流枯水期與豐水期流量變化大的特質。

不過，由於淡水廳地區在水運方面的自然條件具有優勢，故淡水廳的方志記載中，沒有出現上述橋、渡兩種渡河方式隨季節轉變的案例。淡水廳區域內的主要河流包括：淡水河、頭前溪、後龍溪、大安溪、大甲溪，其中又以淡水河的流域面積最廣，共 2,726

⁸⁶ 以下方志中皆有相關紀錄。盧德嘉，《鳳山縣採訪冊》，頁162-168；陳朝龍、鄭鵬雲，《新竹縣採訪冊》，頁134-153。；王禮，《臺灣縣志》，頁156-158；王必昌，《重修臺灣縣志》，頁180-183；李丕煜，《鳳山縣志》，頁91-92；謝金鑾、鄭兼才，《續修臺灣縣志》，頁100-105；周鍾瑄，《諸羅縣志》，頁110-112；王瑛曾，《重修鳳山縣志》，頁93-96。；周璽，《彰化縣志》，頁152-155。

平方公里，比第二廣的大甲溪流域（1,236 平方公里）大了一倍以上。淡水河流域有別於臺灣其他地區坡陡流長、水量變化大的特質，使其在運輸交通上具有極高的價值。⁸⁷故本研究主要以淡水河流域所在的淡水廳為核心，理解渡口組織的運作。

二、《淡水廳志稿》與《淡水廳志》中的渡口

淡水廳的方志著作主要有道光十四年（1834）鄭用錫所編纂的廳志稿、同治六年（1867）同知嚴金清招聘林豪所編纂的續志稿，以及同治九年（1870）同知陳培桂聘請楊浚所編纂的淡水廳志。⁸⁸目前可以看到的版本為《淡水廳志稿》與《淡水廳志》，此二者雖相差 36 年，對於橋渡的記載卻沒有什麼變動，該狀況顯示兩種層面的涵義：（一）《淡水廳志》基本承襲《淡水廳志稿》的資料；（二）官方在這 36 年之間，對於淡水廳的橋渡並未有更高程度的掌握與理解。

細究淡水廳內的渡口數據，可發現《淡水廳志》中紀錄的渡口數量，遠多於其他方志，其中又以淡水河流域的渡口占比為最高。根據表 3-6 的統計數據可知，《淡水廳志》中記載的渡口數量共有 46 處，其中淡水河流域的渡口即高達 30 處，佔渡口數的 65%；《淡水廳志》中記載的橋樑有 27 處，其中淡水河流域的橋樑有 15 座，佔 56%。根據此比例可知，淡水河流域的渡河交通往來頻繁，其中又以水運交通上的渡口交通更為頻繁。這源自於淡水河流域的廣大面積，亦顯示此時淡水河流域水運交通的發展，已到達一個高峰期。

表 3-6 《淡水廳志》淡水河流域渡口、橋樑比例表

	淡水廳	淡水河流域	淡水河流域所佔比例
渡口數量	46	30	65%
橋樑數量	27	15	56%
橋渡總數	72	45	62.5%

資料來源：陳培桂，《淡水廳志》，頁 146-152。

⁸⁷ 陳正祥，《臺灣地誌中冊》（臺北：南天書局，1993），頁 403。王世慶，《淡水河流域河港水運史》，頁 31-119。

⁸⁸ 孫定邦，〈臺灣清代地方志木雕版研究——以國史館臺灣文獻館所藏《淡水廳志》雕版為例〉，（臺中：逢甲大學歷史與文物研究所碩士論文，2015），頁 14；林文龍，〈板橋林家與《淡水廳志》〉，《林熊祥父子與板橋林家史料特展圖錄》（南投：國史館臺灣文獻館，2008），頁 101。

為了觀察淡水河流域的特殊性，本文針對整個淡水廳內的所有渡口綜觀整理，具體爬梳淡水廳內渡口的差異，透過淡水河流域與非淡水河流域的差異性，進而了解淡水河流域的渡口特色。在比較材料的選擇上，本文主要以《淡水廳志》內文，進行表格化比較研究。

一方面，在於《淡水廳志稿》與《淡水廳志》對渡口的記載內容相差不大，除了部分渡口在用字遣詞上稍有變動外，只有少數渡口的增減，少了八里坌渡此一渡口；新增吞霄溪渡、鹽水港渡、巔坑口渡等三個渡口。（詳見表 3-7）關於渡口記載的差異，將於下文進行分析。

另一方面，《淡水廳志》將渡口分級為往來通津、各鄉之渡兩種類型，此分級系統在觀察官方看待渡口的角度時具有特殊意義。關於渡口的類型與分級，會在下一節進行說明，並進一步討論其對於淡水河流域河運交通變化的意義。

此外，值得注意的是《淡水廳志》關於營運模式上的紀錄特別詳盡，基本上按照官方歸納渡口營運的官渡、義渡、民渡系統分類，但亦有如莊民自設、船戶自置等特殊的用語，且更多的渡口並沒有紀錄營運模式，故本文亦會針對《淡水廳志》中的營運模式進行分析，試圖提供一套理解清代臺灣渡口營運模式的分類方式。

表 3-7 《淡水廳志稿》、《淡水廳志》渡口對照表

《淡水廳志稿》		《淡水廳志》	
廳北		廳南	
金門厝溪渡	金門厝渡	頭灣渡	頭灣渡
鳳山崎渡	鳳山崎渡	九信埔渡	九信埔渡
艋舺渡	艋舺溪渡	中港渡	中港溪渡
八里坌渡	—	龜山頭渡	龜山頭渡
關渡渡	關渡口渡	車路潭渡	車路潭渡
八仙渡	八仙渡	南河渡	後壠溪渡南渡渡
獅頭渡	獅頭渡	北河渡	後壠溪渡北河渡
塹仔渡	塹仔渡	房裡溪渡	房裏溪渡
滬尾渡	滬尾溪渡	大安溪渡	大安溪渡
成仔寮渡	成仔寮渡	大甲溪渡	大甲溪渡
擺接渡	擺接渡	—	吞霄溪渡
港仔嘴渡	港仔嘴渡	—	鹽水港渡
柑林渡	柑林渡		
員林仔渡	員林仔渡		
橫溪渡	橫溪渡		
三角湧渡	三角湧渡		
圭母卒渡	圭母卒渡		
番仔溝渡	番仔溝渡		
溪州底渡	溪仔底渡		
劍潭渡	劍潭渡		
社仔渡	社仔渡		
白石湖渡	白石湖渡		
塔塔攸渡	塔塔攸渡		
里族灣渡	里族灣渡		
錫口渡	錫口溪渡		
樟樹灣渡	樟樹灣渡		
五堵渡	五堵渡		
六堵渡	六堵渡		
馬陵坑渡	馬陵坑渡		
八堵渡	八堵渡		
四腳亭渡	四腳亭渡		
鯪魚坑渡	鯪魚坑渡		
芋仔潭渡	芋仔潭渡		
頂雙溪渡	頂雙溪渡		
遠望坑渡	遠望坑渡		
—	龐坑口渡		

資料來源：陳培桂，《淡水廳志》，頁 146-152；

鄭用錫，《淡水廳志稿》，頁 70-76。

表格說明：灰底者文字有變化；—表未紀錄該渡口。

將表 3-7 中《淡水廳志稿》、《淡水廳志》的渡口兩相對照，可以看出兩類型的差異：（一）為字詞上的變動；（二）為渡口數量的增減。

首先，在字詞變動部分，除了成仔藔渡的「藔」變成「寮」、鰲魚坑渡的「鰲」變為「鰓」，此二者為單純字形上的改變外，其他皆有意義上的轉變，如：「溪」、「口」等字的增減。變化最大的為「溪」字的增減，原先的金門厝溪渡改記為金門厝渡，此例為溪字的減少；艋舺渡改記為艋舺溪渡、滬尾渡改記為滬尾溪渡、錫口渡改記為錫口溪渡、中港渡改記為中港溪渡，上述幾例為溪字的增加。另外，較特別的是南河渡、北河渡，合併敘述於後壠溪渡此條記載中，於說明中才分述為南河渡與北河渡。

由此可以觀察到「溪」一字在渡口紀錄上具有特殊的意義，以此理解兩部方志之編纂者看待渡口勢力的視角轉變。帶有「溪」一字的渡口，在方志編纂者眼中，掌控著這條「溪」的河運交通，因此，可以透過溪字有無之轉變，看出該渡口在官方眼中，對於河運交通方面影響力的變化。

例如位於官道上的「金門厝溪渡」（位於今頭前溪）在同治九年（1870）的《淡水廳志》中被紀錄為「金門厝渡」，光緒十九年（1893）的《新竹縣采訪冊》則紀錄「金門厝渡」後因金門厝溪淤積變淺，移設於上游之舊社溪，改稱舊社溪義渡。除了渡口位置改變的相關紀錄外，同為渡河交通建設的橋，也很可能取代「金門厝溪渡」在官方眼中的重要性，《新竹縣采訪冊》亦有相關紀錄：

舊社橋在縣北四里舊社小溪，為南北往來孔道、舊社莊適新社各莊之所。長三丈三尺，寬三尺四寸。創建年月無考；光緒十三年，鋪戶洪合春重修。⁸⁹

由上述相關記載可知，在光緒十三年（1887）以前就已經有舊社橋位於金門厝渡的附近，且後續金門厝確實為舊社所取代，成為新的重要渡河交通節點，且在《新竹縣采

⁸⁹ 陳朝龍、鄭鵬雲，《新竹縣采訪冊》，頁 138；146-147。

訪冊》中也稱位於舊社的渡口為「舊社溪義渡」。不過，光緒二十年（1894）的《新竹縣志初稿》即不再稱舊社溪渡，而是稱舊社渡，與舊社橋並行，「為塹城往臺北通衢」。⁹⁰

進一步來看，「錫口溪渡」位於基隆河流域，該渡口被稱為「錫口溪渡」即代表其匯集基隆河勢力；「艋舺溪渡」位於大漢溪、新店溪匯流至淡水河處，該渡口被稱為「艋舺溪渡」正顯示其匯集大漢溪、新店溪的渡口勢力，並且通往淡水河口，具有較高的河運勢力；「滬尾溪渡」位於淡水河流域的出海口，匯集整個淡水河流域的河運事業，該渡口被稱為「滬尾溪渡」呈現其作為出海口，在淡水廳河運交通上的特殊地位。上述渡口在《淡水廳志》中的名稱轉變，暗示著淡水河流域河運的重要性，並凸顯具有匯集功能的渡口，在地方政治地位上的提升。

其次，渡口數量的增減上，《淡水廳志》增加了吞霄溪渡與鹽水港渡，減少的渡口僅八里坌渡此一處渡口。兩個新增的渡口，也都處於重要的匯集處，因此有「溪」、「港」等關鍵字，吞霄溪渡（今通霄）代表南勢溪的河運、鹽水港渡代表的鹽港溪的河運；被剔除的八里坌渡，則應證了八里坌港口的沒落，八里坌港口因嘉慶元年、二年（1796、1797）暴風雨摧毀建設、大量泥沙淤積，最終無法持續運作而被對岸的滬尾所取代。⁹¹

從上述分析可知，方志中對各個渡口描述的轉變，實反映區域內部的渡口勢力變化。其中，淡水河流域的重要度大幅提升，並且能隱約看到淡水河流域渡口的勢力範圍，以下本研究將《淡水廳志》的紀錄整理為表 3-8，詳述各區域的渡口勢力範圍。

⁹⁰ 陳朝龍、鄭鵬雲，《新竹縣志初稿》，頁 56；62。

⁹¹ 葉鴻灝，〈淡水鎮對岸--八里鄉興衰始末考〉，《淡江史學》14（2003 年 12 月），頁 3-10。

表 3-8 《淡水廳志》各渡口資料表

	渡口名稱	往來流域	性質	與竹塹城的距離	
往來通津	大甲溪渡		官渡	95 里	廳南
	大安溪渡		莊民自設	85 里	
	房裏溪渡		官渡	80 里	
	吞霄溪渡		義渡	65 里	
	後攏溪渡		義渡	45 里	
	中港溪渡		官渡	27 里	
	鹽水港渡		官渡	17 里	
	金門厝渡		義渡	3 里	廳北
	鳳山崎渡		官渡	10 里	
	艋舺溪渡	上通擺接青潭內湖、下達淡水港	義渡	115 里	廳北
	滬尾溪渡		船戶自置	130 里	
	錫口溪渡		民渡	140 里	
	五堵渡	水返腳、上溪洲之內	官渡	160 里	
	六堵渡	水返腳、上溪洲之內	官渡	163 里	
	八堵渡	水返腳、上溪洲之內	官渡	173 里	
	四腳亭渡	水返腳、上溪洲之內	官渡	193 里	
	鯽魚坑渡	水返腳、上溪洲之內	官渡	198 里	
	芋仔潭渡	水返腳、上溪洲之內	官渡	208 里	
	龍坑口渡	三貂嶺東面；往噶瑪蘭要路	官渡	230 里	
	頂雙溪渡	三貂嶺東面；往噶瑪蘭要路	官渡	240 里	
	遠望坑渡	三貂嶺東面；往噶瑪蘭要路	官渡	253 里	
各鄉之渡	柑林渡	擺接溪上流		110 里	廳東北
	員林仔渡	擺接溪上流		113 里	
	橫溪渡	擺接溪上流		115 里	
	三角湧渡	擺接溪上流		105 里	
	關渡口渡	艋、滬往來適中之區。		120 里	廳北
	八仙渡			120 里	
	獅頭渡			120 里	
	塭仔渡	由新莊往滬尾之路。		110 里	
	成仔寮渡			120 里	
	擺接渡	有上下渡，往來新莊；上通大姑嵌三坑仔、下達淡水港。其渡稅給新莊街天后宮香資。		105 里	
	港仔嘴渡			105 里	
	圭母卒渡			120 里	
	番仔溝渡			120 里	
	溪仔底渡			130 里	
	劍潭渡	金包裹往來要路，上通峯仔峙，下達淡水港。峯仔峙下流		125 里	
	社仔渡	峯仔峙下流		125 里	
	白石湖渡	峯仔峙下流		130 里	

搭搭攸渡	峯仔峙下流	135 里	廳 南
里族灣渡	峯仔峙下流	138 里	
樟樹灣渡	峯仔峙下流	152 里	
馬陵坑渡		163 里	
頭灣渡	義渡	25 里	
九信埔渡	義渡	25 里	
龜山頭渡		52 里	
車路潭渡		52 里	

資料來源：陳培桂，《淡水廳志》，頁 146-152。

表格說明：灰底者為位於淡水河流域之渡口。

根據表 3-8 的內容可知，《淡水廳志稿》與《淡水廳志》中的每個渡口皆載有：渡口名稱、與竹塹城的相對方位與距離；若方志編纂者對於這些渡口有更多的了解，又會有更深入的記載。例如：渡口的營運模式、建設年代、建設者、流域與往來的渡口、渡稅。

其中，除了在特定渡口的記載上，增加有關渡船的數量；也針對「各鄉之渡」加上了「保」層級的行政區域記載，例如，《淡水廳志稿》紀錄「社仔渡，在廳治北離城一百二十五里。」《淡水廳志》則紀錄：「社仔渡，廳北百二十五里大加蠟堡。」⁹² 同時，《淡水廳志》又將渡口分為「南北往來通津」與「各鄉之渡」兩種，所謂的「南北往來通津」，被認為是貿易往來頻繁的交通節點，且具有更大的往來範圍；至於「各鄉之渡」則被認為扮演地方交通的角色，往來範圍較小。由此可知，方志渡口記載雖有一定的慣例，實際上也會因編輯者對於河運交通的認識，而加上了特定意義的紀錄。

⁹² 鄭用錫，《淡水廳志稿》，頁 74；陳培桂，《淡水廳志》，頁 151。

第二節 渡口組織的類型

《淡水廳志》中針對渡口組織的分類可分為兩種，一種依據渡口往來的範圍，分為往來通津與各鄉之渡；另一種根據渡口的營運模式，分為官渡、義渡、民渡，其中亦包括莊民自設、船戶自置等其他營運模式之描述。透過《淡水廳志》對於渡口組織的分類依據，可以進一步理解清代臺灣渡口組織的運作，因此，本文針對渡口往來的範圍以及營運模式兩種分類，討論清代臺灣渡口組織的類型。

一、範圍層級：往來通津與各鄉之渡

在《淡水廳志》中，將渡口分為兩類，分別為南北往來通津與南北各鄉之渡，這兩個類別的渡口在方志編纂者眼中，具有往來區域範圍上的差異。然而，此分類在《淡水廳志稿》並未出現，是《淡水廳志》增加的分類系統。

(一) 往來通津

《淡水廳志》中歸類為「南北往來通津」者，係指具有往來南北功能的渡口，能夠進行跨區域的交通往來，例如艋舺溪渡、滬尾溪渡、錫口溪渡等。此類渡口，在方志中所呈現的規模其實沒有比其他渡口來得大，船的數量大多只有一艘，至多兩艘，可見方志的分類依據並非考量渡口的規模，而是因為這類渡口具有往來要道的功能，為了要往來南北，各地的人皆可能會利用此類型的渡口。

值得注意的是，被列為「各鄉之渡」的渡口，並非不具有往來要道的功能，例如：擺接渡可以上通大姑嵌三坑仔（今大溪、三坑）、下達淡水；劍潭渡可以上通峯仔峙（今汐止），下達淡水。由此可知，往來通津之所以被《淡水廳志》分類為往來通津，並不是因為其具有南北往來的功能，而是有其他依據。

被《淡水廳志》分類為往來通津的渡口，皆位於官道上。清代臺灣的官道並非一條由官方明文規定、管理的道路，而是往來各級地方官府的路線，多被稱為「南北孔道」、「南北通衢」、「南北往來必由之路」。⁹³ 這條南北縱貫的道路必須渡過眾多河流，較

⁹³ 黃智偉，《省道台一線的故事》（臺北：如果出版社，2011），頁12-24。

為細小的水流可以涉水而過；水量較大的河川則仰賴橋渡方得以交通，由此可知，清代臺灣的官道與橋渡有密切的關聯。

過去對於官道的研究顯示，若將方志中的渡口與官道路線上所經的河流對照，會得到完全吻合的結果，尤其是鳳山、彰化地區方志所記載的渡口，大多位於官道上。⁹⁴ 淡水廳的渡口情況則有所不同，有更高比例的渡口不位在官道上，不過，被淡水廳志分類為「南北往來通津」的渡口全數位於官道。

欲了解清代臺灣淡水廳的官道，可透過姚瑩〈臺北道里記〉進行更進一步的探討。〈臺北道里記〉是時任噶瑪蘭通判的姚瑩，⁹⁵ 於道光元年（1821）從「臺郡」（臺南府城）前往「五圍蘭城」（噶瑪蘭廳城）任職時，所經道路與里程的紀錄。⁹⁶ 與方志不同的是，〈臺北道里記〉所紀錄的是姚瑩赴任時親身走過之路線，而方志編纂者通常無法真正實地考察。此外，道光初期所繪製的〈臺灣山海全圖〉，其路線與〈臺北道里記〉高度相似，可作為地圖參照。⁹⁷

雖然本文以《淡水廳志》為核心探討，且「往來通津」與「各鄉之渡」的分類僅出現在《淡水廳志》而未見於《淡水廳志稿》，但《淡水廳志稿》的成書時間與〈臺北道里記〉、〈臺灣山海全圖〉的年代更為相近，應將之納入討論並進行比較。

因此，透過對照道光元年（1821）〈臺北道里記〉、道光年間〈臺灣山海全圖〉的路線，與道光十五年（1835）《淡水廳志稿》、同治九年（1870）《淡水廳志》中的渡口紀錄，可更貼近理解 19 世紀淡水廳道路與渡口的關係與樣貌。

以下將整理〈臺北道里記〉、〈臺灣山海全圖〉的道里資料作為官道路徑的依據，對照《淡水廳志稿》與《淡水廳志》中的渡口資料，呈現為表 3-9，由此證明《淡水廳志》中的「南北往來通津」吻合 19 世紀官道的路徑。

⁹⁴ 黃智偉，〈統治之道——清代臺灣的縱貫線〉，（臺北：國立臺灣大學歷史學研究所碩士論文，1999），頁 25-29；93-94；118-122；135-142。

⁹⁵ 中央研究院歷史語言研究所，《內閣大庫檔案（資料庫）》，序號：0056621。

⁹⁶ 姚瑩，〈臺北道里記〉，收錄於陳培桂，《淡水廳志》，頁 517-520。

⁹⁷ 吳佩璇，〈十九世紀〈臺灣山海全圖〉的繪製及其時代背景〉，（臺北：國立臺灣大學歷史學研究所碩士論文，2022）

表 3-9 《淡水廳志》「南北往來通津」與官道對照表

位置	臺北道里記	臺灣山海全圖	淡水廳志稿	淡水廳志	營運模式的變化
廳南	大甲溪	八里大甲溪	大甲溪渡	大甲溪渡	官渡→官渡
	大埤溪	五里大安溪	大安溪渡	大安溪渡	莊民自建→莊民自設
	坊裏溪	十里枋里溪	房裡溪渡	房裏溪渡	莊民自建→官渡
	十里椿梢街，市有溪、汛、館舍	五里吞消溪	—	吞霄溪渡	—→義渡
	後壠	七里后壠	南河渡 北河渡	後壠溪渡	義渡→義渡
		五里中港溪	中港渡	中港溪渡	官渡→官渡
			—	鹽水港渡	—→官渡
	金門厝，有溪渡	三里金門厝	金門厝溪渡	金門厝渡	義渡→義渡
	頭重溪	五里頭重溪	鳳山崎渡	鳳山崎渡	官渡→官渡
	渡大溪，至艋舺	五里艋舺	艋舺渡	艋舺溪渡	官渡→義渡
廳北	由艋舺東，水程二十里即八里坌海口，設滬尾一營	滬尾街市	滬尾渡	滬尾溪渡	官渡→船戶自置
	錫口	十里錫口	錫口渡	錫口溪渡	×→民渡
	五堵		五堵渡	五堵渡	官渡→官渡
	七堵				
			六堵渡	六堵渡	官渡→官渡
	八堵		八堵渡	八堵渡	×→官渡
	至碇內，渡溪北岸，更多行二里楓仔瀨，復過溪南岸	三里碇內渡	四腳亭渡	四腳亭渡	官渡→官渡
	鯽魚坑，過渡沿山	三里鯽魚坑	鯽魚坑渡	鯽魚坑渡	官渡→官渡
	茶仔潭，過度水深無底	四里茶仔潭	芋仔潭渡	芋仔潭渡	官渡→官渡
	粗坑口，過渡	八里粗坑口	—	麤坑口渡	—→官渡
	頂雙溪，有渡	六里頂雙溪	頂雙溪渡	頂雙溪渡	官渡→官渡
	下雙溪，過渡為遠望坑民壯寮	八里下雙溪	遠望坑渡	遠望坑渡	官渡→官渡

資料來源：鄭用錫，《淡水廳志稿》，頁 70-76；陳培桂，《淡水廳志》，頁 146-152；頁 517-520；謝國興、陳宗仁主編，《地輿縱覽：法國國家圖書館所藏中文古地圖》，頁 228-229。

表格說明：×代表未紀錄相關訊息；—未紀錄該渡口。〈臺北道里記〉內文說明較長，表格中並非全文。

由表 3-9 可觀察到《淡水廳志》中的「南北往來通津」與官道路徑的吻合度極高。甚至《淡水廳志稿》中沒有紀錄，《淡水廳志》中才有紀錄的吞霄溪渡、麤坑口渡，皆出現在〈臺北道里記〉、〈臺灣山海全圖〉中，可知即使《淡水廳志稿》沒有相關紀錄，這兩個渡口在當時仍然運行著，且為南北往來必經的渡口。

僅有的幾處差異如下，中港溪渡：〈臺北道里記〉無紀錄，但〈臺灣山海全圖〉有；鹽水溪渡：〈臺北道里記〉、〈臺灣山海全圖〉《淡水廳志》皆無紀錄；五堵渡、六堵

渡、八堵渡：在〈臺灣山海全圖〉中未有紀錄，〈臺北道里記〉中雖有紀錄但為五堵、七堵、八堵。

由表 3-9 可知，即使文字略有不同，但《淡水廳志》中的「南北往來通津」吻合官道上的路徑。也就是說，《淡水廳志》對於渡口往來範圍的分類，並不是來源於渡口真實的往來範圍狀態，而是該渡口是否位於官道這條「南北往來必由之路」上。

「官道」與「官渡」事實上並沒有直接的關聯性，官道上的渡口呈現多種樣貌的營運模式。除了官渡、義渡以外，亦有莊民自己設立的渡口，更有一大部分的渡口在《淡水廳志稿》中是未紀錄營運模式的。值得注意的是，從錫口以降的所有渡口，在《淡水廳志稿》中皆無營運模式之相關紀錄，卻在《淡水廳志》中全數轉變為官渡，這點在營運模式的分類下會進行更進一步的探討。

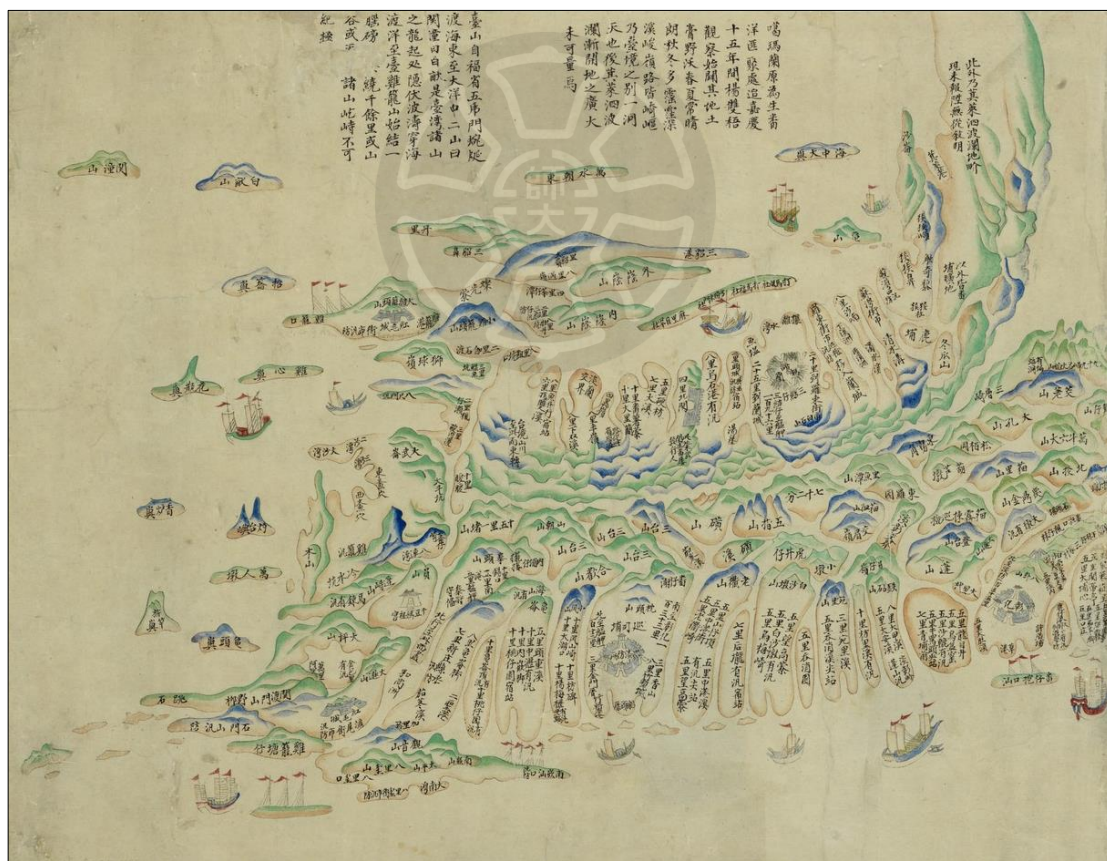


圖 3-1 〈臺灣山海全圖〉北半部

資料來源：謝國興、陳宗仁主編，《地輿縱覽：法國國家圖書館所藏中文古地圖》，頁 228-229。

了解《淡水廳志》分類往來通津與各鄉之渡的標準後，本文將《淡水廳志》中往來通津所紀錄的內容資料整理為表 3-10，用以進一步分析《淡水廳志》紀錄往來通津與各鄉之渡方式的不同。

表 3-10 《淡水廳志》往來通津資料表

類型	位置	與竹塹城距離	渡口名稱	營運模式	船數	其它
往來通津	廳南	95 里	大甲溪渡	官渡	大船一 小船一	遇有洪水橫流，水道不通，渡筏隨時添設。
		85 里	大安溪渡	莊民自設	×	遇有洪水。
		80 里	房裏溪渡	官渡	大船一 小船一	
		65 里	吞霄溪渡	義渡	中船一	
		45 里	後壠溪渡	義渡	各船一	有兩渡，街南名南河渡、街北名北河渡
		27 里	中港溪渡	官渡	船一	乾隆五十二年設
		17 里	鹽水港渡	官渡	船一	
	廳北	3 里	金門厝渡	義渡	船一	嘉慶元年，林先坤同竹塹社屯弁錢茂祖捐租設。
		10 里	鳳山崎渡	官渡	船一	
		115 里	艋舺溪渡	義渡	船二	上通擺接青潭內湖、下達淡水港。其渡稅給艋舺街天后宮香資。
		135 里	滬尾溪渡	船戶自置	每日船隻多寡不定	每日船隻多寡不定，係駁載人貨，均有定價。此渡為滬尾、艋舺往來必由之路。
		140 里	錫口溪渡	民渡	船一	由錫口起，至暖暖止。往來行人或走東岸西岸、或坐駁船，視天之晴雨、水之大小為準。
		160 里	五堵渡	官渡	船一	
		163 里	六堵渡	官渡	船一	
		173 里	八堵渡	官渡	船一	往大雞籠要路。
		193 里	四腳亭渡	官渡	船一	
		198 里	鯽魚坑渡	官渡	船一	
		208 里	芋仔潭渡	官渡	船一	屬三貂嶺腳。
		230 里	羶坑口渡	官渡	船一	
		240 里	頂雙溪渡	官渡	船一	
		253 里	遠望坑渡	官渡	船一	

資料來源：陳培桂，《淡水廳志》，頁 146-152。

表格說明：×代表未紀錄相關訊息。

觀察表 3-10 的個別渡口詳細資訊，往來通津於《淡水廳志》中，可見渡口的營運模式，並大多有渡船數量的相關紀錄。這些皆為《淡水廳志稿》中未見的資訊，例如，《淡水廳志稿》僅紀錄五堵渡的位置「在廳治北，離城一百六十里。」；《淡水廳志》中，卻多了五堵渡為「官渡；船一。」等渡口營運性質與船隻數量之相關紀錄。⁹⁸ 且這些關於渡口詳細資料皆為往來通津所特有的，各鄉之渡僅有廳南的頭灣渡與九信埔渡被紀錄為義渡，其他全數未提及渡口營運模式與船隻數量。

位置紀錄方面，往來通津的紀錄方式，僅紀錄與竹塹城的相對方位與距離，並未紀錄更小階層的保級行政區，但《淡水廳志》中的各鄉之渡卻大多有紀錄該渡口所在的保級行政區，此特色將於各鄉之渡的類別進行較詳細的討論。

這些資訊上的差異，可以觀察到《淡水廳志》的編纂者，試圖完整化、統一化往來通津的營運性質與相關紀錄。透過該過程，呈現官府對於位在官道這條「南北往來必由之路」上的「南北往來通津」，比一般地方上的渡口即各鄉之渡，有更高程度的了解與掌握度。然而，在細節中仍可以看到官方對於這些渡口的掌握程度不一。例如，大安溪渡雖為掌握整個流域的重要渡口，且被列為南北往來通津，卻沒有船隻數量的紀錄。

(二) 各鄉之渡

《淡水廳志》中歸類為「南北各鄉之渡」者，係指地方上的渡口，雖然不代表其往來範圍不大或規模不大，但是在方志編纂者的眼中，這些渡口的功用，主要在於地方上的交通。以往來新莊與擺接（今板橋）的擺接渡為例，依《淡水廳志》記載，該渡口位於「廳北百五里擺接堡。有上下渡，往來新莊；上通大姑嵌三坑仔、下達淡水港。」⁹⁹ 能夠往來的範圍大，且新莊為官道必定行經之縣丞所在，¹⁰⁰ 在〈臺北道里記〉與〈臺灣山海全圖〉中亦皆有新莊的紀錄。但對於《淡水廳志》的編纂者來說，該渡口位於「擺接堡」而非新莊街所在的「興直堡」，其主要功能為往來新莊與擺接，故被認作是地方上的「各鄉之渡」。

⁹⁸ 鄭用錫，《淡水廳志稿》，頁 74；陳培桂，《淡水廳志》，頁 149。

⁹⁹ 陳培桂，《淡水廳志》，頁 150。

¹⁰⁰ 尹章義等，《新莊志·卷三新莊政治發展史》（臺北：新莊市公所，1989），頁 95-145。

值得注意的是，《淡水廳志》中紀錄擺接渡「往來新莊」；《淡水廳志稿》則稱擺接渡「往來擺接」。¹⁰¹ 也就是說，這條新莊與擺接往來的渡河路徑，原先在《淡水廳志稿》中，是以新莊作為主體；《淡水廳志》卻轉而以擺接作為主體進行敘述。欲了解擺接渡在《淡水廳志稿》與《淡水廳志》中敘述的轉變，必須先了解《淡水廳志稿》對於擺接渡的敘述。

事實上，《淡水廳志稿》中擺接渡與艋舺渡的紀錄方式相似度極高，且並未如《淡水廳志》一般進行分類。茲將兩者的紀錄方式，全文整理如表 3-11 進行對照。

表 3-11 擺接渡與艋舺渡於《淡水廳志稿》中之紀錄方式整理表

艋舺渡	擺接渡
在廳治北 離城一百一十五里 係官渡	在廳治北 離城一百五里
其水上通擺接、青潭、內湖，下達淡水港 所收渡稅給艋舺街天后宮香資	該處有上下渡，往來擺接 其上通大姑嵌、三坑仔，下達淡水港 所收渡稅給新莊街天后宮香資

資料來源：鄭用錫，《淡水廳志稿》，頁 70-76。

兩者皆顯示渡口所在位置有「上接某處、下達淡水港」的功能，且皆繳交渡稅給某一繁榮市街的祭祀中心，分別為艋舺街的天后宮及新莊街的天后宮，而不是繳納給較具有地方性質的土地公廟。由此可知，兩者都是層級較高的渡口，且皆具有往來淡水河流域的功能，並與市街的貿易系統有關。除了營運模式的紀錄有所不同：艋舺渡的營運模式為官渡；擺接渡並未紀錄營運模式，其他部分皆顯示艋舺渡與擺接渡有極高的相似性質。

照《淡水廳志稿》之紀錄，擺接渡應該是位於新莊一側，往來擺接。若維持這樣的敘述，擺接渡應該被分類為往來通津。但《淡水廳志》改變敘述，透過敘述的轉變，將其定位在擺接一側，並歸類在各鄉之渡。

會有這樣的轉變，一方面可從新莊的沒落此一面向進行解讀。¹⁰² 新莊自乾隆三十二年（1767）正式成為地方官府「新莊巡檢」的所在位置，乾隆五十五年（1790）「新

¹⁰¹ 鄭用錫，《淡水廳志稿》，頁 73；陳培桂，《淡水廳志》，頁 150。

¹⁰² 尹章義等，《新莊志·卷三新莊政治發展史》（臺北：新莊市公所，1989），頁 140。

莊巡檢」升為「新莊縣丞」，雖然在嘉慶十四年（1809）改名為「艋舺縣丞」但事實上位置並沒有移動，仍然位於新莊，直到光緒五年（1879）艋舺設府、縣（臺北府），才因為與新莊距離十分接近，故裁撤位於新莊的「艋舺縣丞」，改設為「臺北府經歷」。¹⁰³ 透過地方官府的制度演變，往往能反映地域重要性之轉變，新莊在《淡水廳志》成書的同治末期已逐漸失去其重要性。

另一方面，也可以解讀為《淡水廳志》透過將擺接渡歸類為各鄉之渡的方式，來劃分勢力範圍。比較《淡水廳志稿》中艋舺渡與擺接渡的差異時，最主要的不同即在於艋舺渡是官渡，在乾隆四十五年（1780）所立的〈添建艋舺大渡碑記〉中可以看到艋舺渡的設立過程中，除了有淡水同知成履泰、新莊巡檢張啟進背書以外，分憲師爺王啟華亦有捐款；擺接渡則沒有紀錄營運方式，即使在乾隆二十九年（1764）的〈慈祐宮聖母香燈碑記〉可以見到擺接上下渡繳交渡稅給新莊慈祐宮的紀錄。根據這塊碑的記載，淡水同知胡邦翰知情並同意新莊慈祐宮收取眾多渡口的渡稅，共有擺接上渡、擺接下渡、牛埔渡、大加臘渡、奇母子渡、大坪林渡、秀朗渡、溪仔口高江渡共 8 個渡口。奇怪的是，除了擺街渡以外，其他的渡口皆未曾出現在方志中。由此可見，擺接渡以及其他繳交渡稅給新莊慈祐宮的渡口，是官方無法全然理解、紀錄與掌握的渡口勢力。

《淡水廳志》改變擺接渡的相關敘述，將其歸類於各鄉之渡，顯示官方事實上不能真正掌控這些渡口。擺接渡有一定重要性，因此需要被記載入方志中，且相關紀錄也相當豐富，但卻無法為官方所掌控，故被歸類為各鄉之渡。雖然單純藉由《淡水廳志稿》與《淡水廳志》無法進行推論，但擺街渡與新莊的關係值得細究，很可能在民間已經有一股強而有力的渡口勢力在運行，本文將於第四章透過石碑記載進一步討論。

以下回到各鄉之渡的資料進行討論，本文將各鄉之渡的資料整理為表 3-12 進行解讀。各鄉之渡在紀錄形式上與往來通津乍看之下並無明顯差異，僅缺少營運模式與船隻數量，增加保級行政區的紀錄。然而，從這些資料的差異，可進一步解讀《淡水廳志》對於渡口的了解，並推測官府對於這些渡口的理解程度。

¹⁰³ 新莊市志編輯委員會，《新莊市志》，頁 54-62。

表 3-12 《淡水廳志》各鄉之渡資料表

位置	與竹塹城距離	《淡水廳志》	行政區	營運模式	其它
廳南	25 里	頭灣渡	大北埔三灣內山	義渡，莊民公設	道光六年莊民公設。
	25 里	九信埔渡	中港堡北埔	義渡，莊民公設	莊民公設。
	52 里	龜山頭渡	後壠堡中心埔下	×	乾隆四十六年設。
	52 里	車路潭渡	後壠堡嘉志閣莊	×	道光八年設。
	120 里	關渡口渡	興直堡	×	艋、滬往來適中之區。
各鄉之渡	120 里	八仙渡	艋舺東南	×	
	120 里	獅頭渡	和尚洲	×	
	120 里	塭仔渡	興直堡	×	由新莊往滬尾之路。
	120 里	成仔寮渡	八里坌堡	×	
	105 里	擺接渡	擺接堡	×	有上下渡，往來新莊；上通大姑嵌三坑仔、下達淡水港。其渡稅給新莊街天后宮香資。
	105 里	港仔嘴渡	擺接堡	×	
	120 里	圭母卒渡	大加蠟堡	×	
	120 里	番仔溝渡	大加蠟堡溪仔尾洲	×	
	130 里	溪仔底渡	興直堡	×	
	125 里	劍潭渡	芝蘭堡	×	金包裹往來要路，上通峯仔峙，下達淡水港。
	125 里	社仔渡	大加蠟堡	×	
	130 里	白石湖渡	芝蘭堡	×	錫口對河
	135 里	搭搭攸渡	大加蠟堡	×	
	138 里	里族灣渡	芝蘭堡	×	
	152 里	樟樹灣渡	石碇堡	×	
	163 里	馬陵坑渡	石碇堡	×	
	110 里	柑林渡	擺接堡	×	
	113 里	員林仔渡	擺接堡	×	
	115 里	橫溪渡	海山堡	×	
	105 里	三角湧渡	海山堡	×	

資料來源：陳培桂，《淡水廳志》，頁 146-152。

表格說明：×代表未紀錄相關訊息。

各鄉之渡新增保級行政區的紀錄，是《淡水廳志》特有的情況，《淡水廳志稿》中的所有渡口都只紀錄了與竹塹城的相對方位與距離。以社仔渡為例，《淡水廳志稿》紀錄「社仔渡，在廳治北離城一百二十五里。」在《淡水廳志》中則紀錄「社仔渡，廳北百二十五里大加蠟堡。」¹⁰⁴

「保」是清代臺灣縣級以下最小的行政單位。《淡水廳志》雖寫作「堡」，多了軍事防禦的性質，¹⁰⁵ 但仍然是縣級以下最小的行政單位。藉由各鄉之渡中保級行政單位的紀錄，可知在官方眼中各鄉之渡與作為最小行政單位的「保」形成對應關係。《淡水廳志》較少描述各鄉之渡的渡口資訊，卻整體性的新增保級行政區域，這是《淡水廳志稿》中完全沒有紀錄的項目。《淡水廳志》透過將地方渡口與地方行政區域連結的方式，試圖呈現其對於各鄉之渡是有所了解、能夠掌握其位置的，至少能夠經由行政單位的對應與紀錄，掌握各鄉之渡。

以上討論也可以看出官方對於各鄉之渡的理解與掌握程度其實不高，透過保級行政區域與各鄉之渡的連結，官方得以掌握渡口的運作範圍，並大致了解其流域，試圖呈現其對於淡水河流域河運交通的全面理解。這些未紀錄營運模式與更多詳細資訊的渡口，其運作模式與營運情況皆是方志編纂者無法觸及，意即官方無法實際掌握的。

此外，在南北往來通津與各鄉之渡的分類下，又有區域上的分別，區域的紀錄在《淡水廳志稿》就已定下，且並沒有變動。主要依照與竹塹城的相對位置分為廳南、廳北，本文將廳南、廳北的渡口數量整理為表 3-13，可以明顯看到廳北的渡口數量是比較多的，尤其在各鄉之渡基本上都位於竹塹以北。

表 3-13 《淡水廳志》竹塹南北的通津、各鄉渡口統計表

	竹塹以南	竹塹以北
南北往來通津	7	11
各鄉之渡	4	21
總數	11	32

資料來源：陳培桂，《淡水廳志》，頁 146-152。

¹⁰⁴ 鄭用錫，《淡水廳志稿》，頁 74；陳培桂，《淡水廳志》，頁 151。

¹⁰⁵ 鄭竣元，〈清代臺灣「保」的空間劃分：以淡水廳芝蘭保為例〉，（臺北：國立臺灣師範大學臺灣史研究所碩士論文，2022）。

廳北的渡口之所以多，是因為淡水河流域的渡口非常多。從表 3-14 可以得知，淡水河流域的渡口佔淡水廳所有渡口的 65%，各鄉之渡的比例更高達 84%。各鄉之渡是《淡水廳志》較無法掌握的渡口，因此，從這些統計資料可以看出，淡水河流域的渡口在《淡水廳志》的系統中，重要性雖然很高，但官方僅知道淡水河流域有很多的渡口運行著，事實上不甚了解其運作模式與細節，僅能大致上對渡口的位置進行紀錄。

表 3-14 《淡水廳志》淡水河流域渡口比例表

	總數	淡水河流域	淡水河流域所佔比例
南北往來通津	21	9	50%
各鄉之渡	25	21	84%
總數	46	30	65%

資料來源：陳培桂，《淡水廳志》，頁 146-152。

由表 3-13、3-14 的整理可知，《淡水廳志》的編纂者透過南北往來通津、各鄉之渡的分類，以及細微的紀錄差異，如：渡口營運性質、船隻數量、「保」的紀錄與否等，將渡口進行分級。這些渡口資訊的記載，一方面呈現渡口系統於官方治理的狀態，另一方面能作為觀察當時社會理解渡口系統運作的切入點。

其中，營運模式又是渡口層級中非常重要的線索。各鄉之渡大多沒有營運性質的紀錄，除了廳南的頭灣渡、九信埔渡被紀錄為義渡以外，其他渡口皆沒有營運模式的相關紀錄；南北往來通津中，即使紀錄的名詞種類多且不統一，卻仍有相關記載。故以下針對營運模式進行分類與討論。

二、營運模式：官方介入程度的高低

在渡口的營運模式上，可以看到方志中有許多相關記載，且紀錄方式不一，反映出渡口營運模式的多元與變動。然而，渡口的營運模式分類，從伊能嘉矩的研究後，¹⁰⁶ 便固定在「官渡、義渡、民渡」的架構下，後續的義渡研究雖針對義渡進行更深入的討論，依照設立者的身份分為「官設義渡、民設義渡」，但仍然在此架構下進行。

過往的渡口研究，多以義渡為核心，相較之下，官渡與民渡的研究甚少，且沒有深入的個案研究，官渡與民渡的營運模式並沒有詳細資料，不過，《淡水廳志稿》與《淡水廳志》之中的義渡數量並不多。本節回歸《淡水廳志稿》與《淡水廳志》中的紀錄，切入討論渡口的營運模式，以下先整理表 3-15 進行對照與說明。

表 3-15 渡口營運性質轉變

	《淡水廳志稿》	《淡水廳志》	《淡水廳志稿》	《淡水廳志》
	頭灣渡	頭灣渡	義渡	義渡
	九信埔渡	九信埔渡	義渡	義渡
	中港渡	中港溪渡	官渡	官渡
	龜山頭渡	龜山頭渡	×	×
	車路潭渡	車路潭渡	×	×
廳南	南河渡	後壠溪渡之南河渡	義渡，莊民公建	義渡
	北河渡	後壠溪渡之北河渡	義渡，莊民公建	義渡
	房裡溪渡	房裏溪渡	莊民自建	官渡
	大安溪渡	大安溪渡	莊民自建	莊民自設
	大甲溪渡	大甲溪渡	官渡	官渡
	—	吞霄溪渡	—	義渡
	—	鹽水港渡	—	官渡

¹⁰⁶ 伊能嘉矩，《臺灣文化志 中卷》，頁 453-459。

	《淡水廳志稿》	《淡水廳志》	《淡水廳志稿》	《淡水廳志》
廳 北	金門厝溪渡	金門厝渡	義渡	義渡
	鳳山崎渡	鳳山崎渡	官渡	官渡
	艋舺渡	艋舺溪渡	官渡	義渡
	八里坌渡	—	官渡	—
	關渡渡	關渡口渡	×	×
	八仙渡	八仙渡	×	×
	獅頭渡	獅頭渡	×	×
	塹仔渡	塹仔渡	×	×
	滬尾渡	滬尾溪渡	官渡	船戶自置
	成仔寮渡	成仔寮渡	×	×
	擺接渡	擺接渡	×	×
	港仔嘴渡	港仔嘴渡	×	×
	柑林渡	柑林渡	×	×
	員林仔渡	員林仔渡	×	×
	橫溪渡	橫溪渡	×	×
	三角湧渡	三角湧渡	×	×
	圭母卒渡	圭母卒渡	×	×
	番仔溝渡	番仔溝渡	×	×
	溪州底渡	溪仔底渡	×	×
	劍潭渡	劍潭渡	×	×
	社仔渡	社仔渡	×	×
	白石湖渡	白石湖渡	×	×
	塔塔攸渡	塔塔攸渡	×	×
	里族灣渡	里族灣渡	×	×
	錫口渡	錫口溪渡	×	民渡
	樟樹灣渡	樟樹灣渡	×	×
	五堵渡	五堵渡	官渡	官渡
	六堵渡	六堵渡	官渡	官渡
	馬陵坑渡	馬陵坑渡	×	×
	八堵渡	八堵渡	×	官渡
	四腳亭渡	四腳亭渡	官渡	官渡
	鯨魚坑渡	鯽魚坑渡	官渡	官渡
	芋仔潭渡	芋仔潭渡	官渡	官渡
	—	龍坑口渡	—	官渡
	頂雙溪渡	頂雙溪渡	官渡	官渡
	遠望坑渡	遠望坑渡	官渡	官渡

資料來源：鄭用錫，《淡水廳志稿》，頁 70-76；陳培桂，《淡水廳志》，頁 146-152。

表格說明：×代表未紀錄相關訊息；—未紀錄該渡口。

從表 3-15 可知，《淡水廳志稿》與《淡水廳志》之間渡口營運模式的紀錄差異主要有二：（一）基隆河流域（部分位於雙溪河）眾多官渡的新增；（二）淡水河流域重要渡口營運性質的轉變。這兩個主要差異，將於後續進行詳細討論。

其中，關於這兩本方志對營運模式的記載差異，有兩個可能性：（一）《淡水廳志》具官修性質而《淡水廳志稿》則具私修性質，《淡水廳志》的官修性質可能會導致其特別強調渡口與官方行政系統的連結。（二）《淡水廳志稿》與《淡水廳志》的成書時間相差 35 年，在這段期間內，淡水廳的渡口勢力可能發生轉變，甚至形成另一套渡口營運系統。

筆者認為，《淡水廳志稿》與《淡水廳志》中的渡口營運性質，其實不能完全以官渡、義渡、民渡等詞彙歸納。原因如下，《淡水廳志稿》中載有義渡莊民公建、莊民自建等相關紀錄，但沒有任何渡口被記載為「民渡」；在《淡水廳志》中，僅有錫口溪渡紀錄為「民渡」，其他與民渡概念相似的渡口，卻有不同紀錄方式，如滬尾溪渡紀錄為「船戶自置」、大安溪渡紀錄為「莊民自設」，代表即使同樣為民間設立的渡口，仍然有不同的經營型態。

不過，更多的渡口沒有被記載其營運模式，《淡水廳志稿》中沒有記載營運模式者有 25 處渡口；《淡水廳志》中沒有記載營運模式者有 24 處。如果只將這眾多「未紀錄營運模式」、「船戶自設」、「莊民自設」以及「民渡」，通通稱為「民渡」，就喪失了進一步討論為何有這些紀錄差異的可能性。

此外，即使是在過去研究中被廣泛討論的義渡，其營運模式也還有討論的空間。淡水同知婁雲在北臺灣致力於推廣「義渡」政策，道光十八年（1838）所立的〈義渡總碑〉顯示，婁雲總共推動大甲溪渡、房里溪渡、柑尾溪渡、中港溪渡、鹽水港渡、洪水港渡共六個「義渡」。然而，早在道光十五年（1835）的《淡水廳志稿》中，大甲溪渡、中港渡本就已經是「官渡」，房裡溪渡原先為莊民自行建設的渡口，其他渡口則未有相關紀錄。同治九年（1870）的《淡水廳志》中，大甲溪渡、房裏溪渡、中港溪渡、鹽水港渡全數皆被紀錄為「官渡」，而非「義渡」。也就是說，雖然淡水同知婁雲積極推行義渡的成立，並為這些渡口爭取到許多資金，但在所有淡水廳的方志記載中，這些所謂的

「官義渡」都不是「義渡」，而是「官渡」。在清代的官方視角中，這些被後續研究稱為「官設義渡」的渡口，根本不是所謂解決訛索風氣的「義渡」，「義渡」在婁雲的論述下，只是讓官府獲得資金得以經營這些「官渡」的名義罷了。¹⁰⁷

回歸官渡、義渡、民渡等名詞的定義，其實此三者皆為渡口成立之初，官方立案時文獻所留下的記載，渡口營運模式的稱呼，很可能隨著渡口的資金來源改變、經營者移轉，或者是官方的政策而有所不同。雖然這些名詞具有其意義所在，但是若拘泥於以這三個分類討論渡口的營運模式，其實並無法真正深入地了解整個淡水河流域的渡口營運模式與當時的資金運作樣貌。因此，本文將跳出以往的分類模式，重新以官方介入的高低，以光譜而非二分法的分類，討論官方對於這些渡口的介入程度，說明淡水廳的渡口營運模式。以下雖為了便於閱讀與理解，將營運模式分為官方介入程度較高與官方介入程度較低兩個標題討論，但仍應把官方介入的程度視為可調整的光譜而非兩種類別。

(一) 官方介入程度較高

渡口作為清代中國社會中重要的公共交通建設，照理來說，渡口應該由地方官府所籌畫、建設、營運，也就是過去渡口營運模式中所謂的「官渡」。但事實上，地方財政中並沒有專門用於建設公共交通建設的資金，因此渡口的修建資金多仰賴由地方官員自掏腰包、請地方人士捐款，或者由地方人士以各種形式捐資建造與營運，也就是過去渡口營運模式中所謂的「義渡」。¹⁰⁸

官渡由地方官府主導營運，官方介入的程度遠高於義渡，屬於官方介入程度最高的渡口。清代臺灣的渡口事業中，「官渡」的數量明顯高於中國其他區域，尤其是《淡水廳志》中有大批渡口原先在《淡水廳志稿》中就沒有營運模式相關紀錄，卻在《淡水廳志》中轉變為官渡。觀察《淡水廳志》，可發現官渡的數量遠高於義渡。這一方面在於清代臺灣的官府在資金支配上較具有餘裕，有能力建造並營運渡口；另一方面也顯示淡

¹⁰⁷ 黃智偉，《省道台一線的故事》，頁 152-155。

¹⁰⁸ 何孝榮、肖奔，〈清代渡運管理模式的轉向：從「假手于役」到「假手于民」——以湖南益陽碧津渡為中心〉，《江西社會科學》，頁 158-159；張艷芳，〈明清時期的橋渡田地〉，《歷史教學（高校版）》，頁 41-45。

水河流域的渡口，對於地方行政十分重要，因此需要由官府出資建造並營運渡口，茲將淡水廳的官渡、義渡數量整理如表 3-16。

表 3-16 《淡水廳志》官渡、義渡統計表

	竹塹		淡水河流域		總數	
	南北往來	各鄉	南北往來	各鄉	南北往來	各鄉
官渡	5	0	9	0	14	0
義渡	3	2	1	0	4	2

資料來源：陳培桂，《淡水廳志》，頁 146-152。

表 3-16 顯示，《淡水廳志》中，淡水河流域的官渡數量較其他區域高，之所以會有此現象，在於基隆河流域與雙溪河官渡系統的產生。這些渡口原先在《淡水廳志稿》中就已經存在，且除八堵渡與巔坑口渡以外，其他渡口早已被紀錄為官渡，觀察詳細的渡口資訊，可發現這些渡口有非常明確的交通往來方向。本文茲將基隆河流域的渡口整理為表 3-17、表 3-18。

表 3-17 基隆河流域官渡

五堵渡	160 里(廳北)	水返腳、上溪洲之內	官渡
六堵渡	163 里(廳北)	水返腳、上溪洲之內	官渡
八堵渡	173 里(廳北)	水返腳、上溪洲之內	官渡
四腳亭渡	193 里(廳北)	水返腳、上溪洲之內	官渡
鯽魚坑渡	198 里(廳北)	水返腳、上溪洲之內	官渡
芋仔潭渡	208 里(廳北)	水返腳、上溪洲之內	官渡

資料來源：陳培桂，《淡水廳志》，頁 149-150。

表 3-18 雙溪河流域官渡

巔坑口渡	230 里(廳北)	三貂嶺東面；往噶瑪蘭要路	官渡
頂雙溪渡	240 里(廳北)	三貂嶺東面；往噶瑪蘭要路	官渡
遠望坑渡	253 里(廳北)	三貂嶺東面；往噶瑪蘭要路	官渡

資料來源：陳培桂，《淡水廳志》，頁 149-150。

如表 3-17 所示，水返腳、上溪洲之內，往來此一系統的渡口，有五堵渡、六堵渡、八堵渡、四腳亭渡、鯽魚坑渡、芋仔潭渡，以上位於基隆河流域的渡口，構成往來臺北與基隆的河運交通系統；如表 3-18 所示，三貂嶺東面、往噶瑪蘭要路有位於雙溪河流域的龐坑口渡、頂雙溪渡、遠望坑渡，雙溪河流域雖不包含在淡水河流域內，但該流域的渡口作為往來臺北與宜蘭河運交通之要路，亦全數為官渡。

基隆河流域與雙溪河流域的渡口系統，全都被歸類在南北通津中，不過各鄉之渡中卻完全沒有任何官渡的營運記載，這再次證明《淡水廳志》中的渡口紀錄方式，隱含著官方與這些渡口連結性的高低。

透過《淡水廳志稿》與《淡水廳志》的比對，可知渡口的營運模式會有所轉變，在《淡水廳志稿》中本為官渡，至《淡水廳志》則轉變紀錄為其他營運模式。例如，艋舺渡在轉變為艋舺溪渡的過程中，由官渡改為義渡；滬尾渡在轉變為滬尾溪渡的過程中，由官渡改為船戶自置的渡口；錫口渡在轉變為錫口溪渡的過程中，由未有任何紀錄改為民渡。這些特殊轉變皆發生在淡水河流域重要的渡口，且明顯與基隆河官渡系統有所差異。由此可知，淡水河流域的渡口系統，顯然有其他的勢力存在，故官方無法高程度介入，不過這些渡口仍與官方有一定程度的連結，連結與否則顯示在官方對於渡口營運模式的紀錄方式上。

由地方官員與有力人士「捐資」建造的渡口被稱作「義渡」，義渡具有公共建設的特質，初衷為免費的渡船，後逐漸演變為有貼補、輔助渡河的慈善事業，捐資來源有二：一為「義渡租」，為義渡購置田產，收取義渡租作為渡夫薪資、整修船隻的費用等；二為「歲捐」，即每年的捐款。¹⁰⁹

在過去的研究中，會以義渡是否為官員所推行作為判斷標準，將義渡分為「官設義渡」與「民設義渡」，且多強調義渡的慈善、公益性質，認為狹義的義渡應該完全免費。但事實上，所謂的「官設義渡」就是婁雲所設立的「官義渡」，之所以要推行這項政策有兩項原因：（一）為了將原本為民間經營的房裏溪、柑尾溪兩渡納為官方所能掌控的

¹⁰⁹ 吳淑慈，〈清代臺灣的義渡——以永濟義渡為例〉，頁 20。臺灣慣習研究會，〈臺灣の橋梁と渡船〉，《臺灣慣習記事》（不詳：臺灣慣習研究會，1901），頁 58-59。

渡口，意即提升官方介入的程度；¹¹⁰（二）以「義渡」的名義讓官方經營的渡口得以募捐資金，雖然有民間資金的注入，但其本質為官方經營的渡口。這也是為何《淡水廳志》從未將婁雲所設立的「官義渡」稱為「義渡」，而一直是以「官渡」稱之。

至於「民設義渡」，近期的研究者在試圖跳脫義渡慈善性質的框架、進一步討論義渡背後的權利意義與結構時，發現其可能不單純是「民間」事務，而可能仍然與官方有所關係。這些「民設義渡」的發起人雖然不是官員，但也不是跟官府沒有關係的普通百姓，而是有意參與地方事務、擴展地方勢力的經商家族，設立義渡可以說是這些家族與官方進行連結，加深其地方勢力的媒介之一。

舉被歸類為民設義渡，且有許多相關研究的東勢義渡與永濟義渡為例，東勢義渡的創辦人為例貢生劉章職，時任樸仔籬堡總理，總理為清代官府與民間溝通的重要橋樑，是具有分配地方資源勢力的職務。¹¹¹ 永濟義渡所在的位置原先有濁水溪渡，由多人共同持有，後一一被董長發號所收購，雖然成立永濟義渡的董榮華僅具有童生的身份，但他以讀書為己志，且最初其父親董郁文提議創建義渡者時，便有歲貢生董大經、南投堡義首吳聯輝、集集堡義首陳再裕支持，¹¹² 義首即為義民領袖，且義首的身份同樣是官方所授予的。¹¹³ 也就是說，推動、支持民設義渡的地方勢力，多為有意加入官方的經商家族，或是已經具有官方所授予的身份者。

捐建義渡固然具有慈善性質，但有鑒於義渡在捐資過程，即透過發起、捐建地方公共建設進而參與地方行政事務，故此過程具有扮演官方協力角色的特質。筆者認為，即使是民設義渡，仍然具有一定程度的官方介入，雖然其程度確實比所謂的「官渡」、「官設義渡」低一些，但仍然不可忽略。

同樣在《淡水廳志》的記載中被紀錄為義渡，營運模式的紀錄形制卻也有所不同。例如，金門厝渡詳細紀錄年份、發起者，為嘉慶元年（1796）由「林先坤同竹塹社屯弁錢茂祖捐租設」；頭灣渡、九信埔渡僅紀錄是「莊民公設」；吞霄溪渡、後壠溪渡、艋

¹¹⁰ 黃智偉，《省道台一線的故事》，頁 152-155。

¹¹¹ 詹孟桐，〈文化建構與歷史書寫：臺中石崗劉文進家族與義渡會的創建源流〉。

¹¹² 吳淑慈，〈清代臺灣的義渡——以永濟義渡為例〉，頁 53-112。

¹¹³ 陳慧兒，〈清林爽文之變中的義民首證〉，《臺南文化》9：3（1972 年 06 月），頁 21-24。

舥溪渡對於義渡的性質則未有更多的解釋。¹¹⁴ 然而，單純從這些方志的渡口記載，其實無法針對義渡的資金來源詳細討論，若要詳加了解這些渡口的官方介入成分有多高，需進行個案研究，真正認識該渡口如何設立、資金如何運作，方能進一步研究。本文此節的重點在於提供一套渡口營運模式的分類架構，若有機會再另行撰文細緻探討這些渡口受到官方介入的成分。

(二) 官方介入程度較低

官方介入程度較低的渡口，包含《淡水廳志》「未紀錄營運模式」、「船戶自置」、「莊民自設」以及「民渡」等項目，這些渡口在多數的渡口研究中被分類為「民渡」，且並沒有針對這些「民渡」有更多的討論。一方面在於這些渡口研究多以義渡為主軸；另一方面也在於，真正在《淡水廳志》中被官府登記為實質意義上的民渡者，其實只有一個——錫口溪渡。不過蔡育真的〈淡水河流域渡口空間研究〉，卻把滬尾溪渡、白石湖渡、錫口溪渡、搭搭攸渡、里族灣渡皆列為民渡，依據其統計，淡水河流域的官渡佔 27%、民渡佔 15%、未註明類型佔 54%。¹¹⁵

回歸到《淡水廳志》對這五個渡口的原文敘述：

滬尾溪渡，廳北百三十五里。船戶自置。每日船隻多寡不定，係駁載人貨，均有定價。此渡為滬尾、舥舢往來必由之路。

錫口溪渡，廳北百四十里。民渡；船一。由錫口起，至暖暖止。往來行人或走東岸西岸、或坐駁船，視天之晴雨、水之大小為準。

白石湖渡，廳北百三十里芝蘭堡錫口對河。

搭搭攸渡，廳北百三十五里大加蠟堡。

里族灣渡，廳北百三十八里芝蘭堡。¹¹⁶

¹¹⁴ 陳培桂，《淡水廳志》，頁 148-151。

¹¹⁵ 蔡育真，〈淡水河流域渡口空間研究〉，頁 86。

¹¹⁶ 陳培桂，《淡水廳志》，頁 146-152。

從以上史料可發現，白石湖渡、搭搭攸渡、里族灣渡其實沒有任何可以歸類為民渡的相關記載；滬尾溪渡在方志中的原文記載為船戶自置，而非如錫口溪渡載明為民渡，由此可知，這兩者之間的營運模式實有差異，此外，跳脫淡水河流域的渡口系統，淡水廳南的大安溪渡則被紀錄為莊民自設。

上述眾多營運模式的記載方式，在以往的渡口研究中皆被歸類為「民渡」，但此處「民渡」的意義，其實並非官方所記載的民渡，而是指稱「民間所經營之渡口」的名詞，這些渡口雖然在官方介入程度較低，但是其經營模式仍然為官方所知、所能紀錄者，因此可知這些渡口是由專門以渡船維生的船戶所設置，或者是由莊民因為生活所需而設。

在官方介入程度較低的渡口營運模式中，除了上述在方志中登記為民渡、船戶自置、莊民自設的三種類型外，還有一塊最大宗、卻被過去渡口研究在類型化過程中忽視的部分——沒有任何渡口營運模式紀錄的渡口，也就是官方完全不了解其營運模式的渡口，這些渡口受到的官方介入程度又比被登記為「民渡、船戶自置、莊民自設」者更低。

表 3-19 《淡水廳志》渡口營運模式統計表

	廳南		廳北		總數	
	南北往來	各鄉	南北往來	各鄉	南北往來	各鄉
官渡	4	0	10	0	14	0
義渡	3	2	1	0	4	2
民渡	0	0	1	0	1	0
其他	1(莊民自設)	0	1(船戶自置)	0	2	0
無紀錄	0	2	0	21	0	23

資料來源：陳培桂，《淡水廳志》，頁 148-152。

從表 3-19 可以觀察到，《淡水廳志》中未紀錄營運模式者共有 23 處，廳北即佔有 21 處，且廳北所有無紀錄的渡口，皆位在淡水河流域。呈現出相較於其他流域的渡口，官方對於淡水河流域渡口介入程度較低的情況。此外，淡水河流域的渡口共有 33 處，其中無紀錄的渡口有 21 處，即淡水河流域有 63% 的渡口都沒有紀錄營運模式，茲將淡水河流域「未紀錄營運模式」的渡口資訊整理為表 3-20，進一步了解淡水河流域有哪些些渡口官方介入程度較低。

表 3-20 《淡水廳志》淡水河流域未紀錄營運模式之渡口

渡口名稱	與竹塹城的距離	保級行政區域	往來流域	
關渡口渡	120 里(廳北)	興直堡	艋、滬往來適中之區。	淡水河
八仙渡	120 里(廳北)	艋舺東南		
獅頭渡	120 里(廳北)	和尚洲		
塹仔渡	110 里(廳北)	興直堡	由新莊往滬尾之路。	
成仔寮渡	120 里(廳北)	八里坌堡		
圭母卒渡	120 里(廳北)	大加蠟堡		
番仔溝渡	120 里(廳北)	大加蠟堡溪仔尾洲		
港仔嘴渡	105 里(廳北)	擺接堡		新店溪
擺接渡	105 里(廳北)	擺接堡	有上下渡，往來新莊；上通大姑嵌三坑仔、下達淡水港。其渡稅給新莊街天后宮香資。	大漢溪
柑林渡	110 里(廳東北)	擺接堡	擺接溪上流	
員林仔渡	113 里(廳東北)	擺接堡	擺接溪上流	
橫溪渡	115 里(廳東北)	海山堡	擺接溪上流	
三角湧渡	105 里(廳東北)	海山堡	擺接溪上流	
溪仔底渡	130 里(廳北)	興直堡		基隆河
劍潭渡	125 里(廳北)	芝蘭堡	金包裹往來要路，上通峯仔峙，下達淡水港。	
社仔渡	125 里(廳北)	大加蠟堡	峯仔峙下流	
白石湖渡	130 里(廳北)	芝蘭堡	峯仔峙下流	
搭搭攸渡	135 里(廳北)	錫口對河	峯仔峙下流	
里族灣渡	138 里(廳北)	大加蠟堡	峯仔峙下流	
樟樹灣渡	152 里(廳北)	芝蘭堡	峯仔峙下流	
馬陵坑渡	163 里(廳北)	石碇堡	峯仔峙下流	
		石碇堡		

資料來源：陳培桂，《淡水廳志》，頁 149-150。

根據表 3-20，可知未紀錄營運模式的渡口遍布整個淡水河流域，其中又以新店溪流域的渡口最少。然而，根據乾隆二十九年（1764）的〈慈祐宮聖母香燈碑記〉，新店溪早已有渡口運行且為數不少，卻未被紀錄於《淡水廳志》中。由此現象可以觀察到兩項重點：（一）《淡水廳志》紀錄的僅僅是官方所了解的渡口，而非清代臺灣渡口的全貌，若要真正貼近當時的渡口營運狀態，勢必得搭配地方史料；（二）這些在方志中連名稱都未曾被記載的渡口，即為官方介入程度最低的渡口，與所謂的「官渡」可以說是兩個極端。

藉由以上官方介入程度光譜的討論可知，官方介入程度最高的渡口分別為基隆河、雙溪河流域的官渡系統，以及婁雲政策下，在方志中被認為是「官渡」的「官設義渡」。官方介入程度高的渡口皆位於官道上，雖然官道上的渡口不一定是所謂的「官渡」，官道上的渡口即往來通津，可以有多種營運模式。官道上的渡口，官方介入程度高的渡口確實較多，官方介入程度與官道可以說有一定程度的連結，但官道上的渡口與官渡並不能畫上等號。

過去被歸類為「民設義渡」的渡口，雖然似乎單純是民間所設立，但有鑒於設立「義渡」本身即有透過地方建設參與地方行政事務的性質，且有許多設立所謂「民設義渡」者，具有官方授予的官方協力身份，故必須依照渡口資金的來源以及設立者的背景，推敲這些渡口官方介入的程度，而不可以一概而論。

過去被歸類為「民渡」的渡口，雖然官方介入程度較低，但是通過方志紀錄的詳細程度仍然可以得知，官方對於這些渡口的設立方式與存在，有著一定程度的了解；官方介入程度最低的，是那些明明存在、卻未被記載於方志的渡口，也就是新店溪流域的渡口。

了解未被記載於方志中的渡口在營運模式上到底如何運作，是進一步了解清代臺灣渡口與地方社會之間互動關係的癥結點。本文於下一章，藉由與渡口相關的民間信仰史料，討論這套官方介入程度極低，由民間發展、營運的渡口組織。

第四章 新店溪流流域渡口組織化

從諸羅縣的渡稅運作情形，可知清代官方對於渡口的經營，應有相當程度的介入與管理。但由於地方社會發展的脈絡不同，每個廳縣面臨的行政課題不同，甚至主政者所採取的策略也不盡相同，因此，每個廳縣的渡口管理往往有其歷史特色。以淡水廳來說，由於設官治理的時間較晚，故廳內各處流域的河運，往往先由民間自行發展，後才有官方的介入，與諸羅縣等地的情況不同。

即使現有的研究認為道光十六年（1836）淡水同知婁雲曾大力推行義渡，介入地方的河運交通。¹¹⁷ 但婁雲自己也在〈設立義渡詳牒〉一文中強調：「塹北之滬尾、艋舺、三貂、鳳山崎各溪港所設之渡船，渡費每人不過兩、三文起至四、五文不等，均稱利濟，並無訛索之風，詢之紳民、郊行，咸稱率由舊章，無庸改設義渡云。」¹¹⁸ 據婁雲所述，塹北的渡船因為渡費十分合理、沒有勒索情況，所以不需要改為義渡。顯然，婁雲也不願或者不需要以設置義渡的方式，介入新竹以北的渡口管理，這些渡口早由地方仕紳、郊商建立完善的運作體系。若是如此，以北部航運最大的淡水河來說，民間行之有年的系統，究竟是如何進行組織、運行，並且達到地方政府「無需介入」的程度呢？或者更甚至可能是「無法介入」呢？

在第三章中，已透過《淡水廳志稿》與《淡水廳志》，了解官方視角中的淡水河流域渡口組織，亦可知官方對於淡水河流域渡口組織的介入程度有所差距，且確實仍有無法掌握的區域。因此，本章進一步以淡水河與新店溪流流域為例，討論地方勢力與渡口之間的互動關係。

¹¹⁷ 賴盈如，〈清代北臺灣公共事業的運作：以淡水同知婁雲的義渡建設為例〉，頁 8-21。

¹¹⁸ 臨時臺灣舊慣調查會，《臺灣私法·附錄參考書第一卷·下》（臺北：南天書局，1995），頁 313-314。

第一節 淡水河與新店河流域的渡口系統

《淡水廳志》中淡水河流域的渡口總共有 33 處，其中官方介入程度低的「無紀錄」、「船戶自置」、「民渡」即共有 23 處，比例為 70%，此數據甚至還不包含未紀錄於方志中的渡口。因此，若欲了解清代民間的渡口到底如何運作，可以淡水河流域作為切入點進行討論。

一、方志與渡口紀錄

淡水河流域有三條主要支流，分別為大漢溪、新店溪與基隆河，大漢溪和新店溪在今新莊、板橋與萬華的交界處匯流為淡水河，這四條河流構成臺北盆地的河運交通，以下將《淡水廳志》中的渡口分置各個流域，整理為表 4-1，觀察各個流域的渡口營運模式。此外，雖然雙溪河並不在淡水河流域，乃獨立水域，但由於其為性質與基隆河類似，皆為官道上的渡口且全數為官渡，因此亦列入表 4-1 供參考。

表 4-1 所呈現的渡口系統狀態顯示，基隆河與雙溪河的渡口受到官方的介入程度最高，淡水河流域所有的官渡皆分布在基隆河與雙溪河；淡水河的渡口受到官方的介入程度次之，有一處義渡與一處船戶自置的渡口，能夠紀錄渡口的營運狀態，代表官方對於該流域有一定程度的理解；大漢溪與新店溪的渡口，是淡水河流域中受到官方介入程度最低者，兩者的渡口皆沒有任何一處紀錄渡口的營運狀態，甚至新店溪的渡口數量僅有一處。

表 4-1 《淡水廳志》中淡水河、大漢溪、新店溪、基隆河、雙溪河之渡口分布表

	渡口名稱	與竹塹城的距離	特定流域	性質
淡水河	滬尾溪渡	130 里(廳北)	艍、滬往來適中之區	船戶自置
	關渡口渡	120 里(廳北)		
	八仙渡	120 里(廳北)		
	獅頭渡	120 里(廳北)		
	成仔寮渡	120 里(廳北)		
	圭母卒渡	120 里(廳北)		
	番仔溝渡	120 里(廳北)		
		艍舦溪渡	115 里(廳北)	上通擺接青潭內湖、下達淡水港
大漢溪	塹仔渡	110 里(廳北)	由新莊往滬尾之路	
	擺接渡	105 里(廳北)	有上下渡，往來新莊；上通大姑嵌三坑仔、下達淡水港	
	柑林渡	110 里(廳東北)	擺接溪上流	
	員林仔渡	113 里(廳東北)	擺接溪上流	
	橫溪渡	115 里(廳東北)	擺接溪上流	
	三角湧渡	105 里(廳東北)	擺接溪上流	
新店溪	港仔嘴渡	105 里(廳北)		
基隆河	溪仔底渡	130 里(廳北)	金包裹往來要路，上通峯仔峙，下達淡水港／峯仔峙下流	
	劍潭渡	125 里(廳北)		
	社仔渡	125 里(廳北)		峯仔峙下流
	白石湖渡	130 里(廳北)		峯仔峙下流
	搭搭攸渡	135 里(廳北)		峯仔峙下流
	里族灣渡	138 里(廳北)		峯仔峙下流
	樟樹灣渡	152 里(廳北)		峯仔峙下流
	馬陵坑渡	163 里(廳北)		民渡
	五堵渡	160 里(廳北)	水返腳、上溪洲之內	官渡
	六堵渡	163 里(廳北)	水返腳、上溪洲之內	官渡
	八堵渡	173 里(廳北)	水返腳、上溪洲之內	官渡
	四腳亭渡	193 里(廳北)	水返腳、上溪洲之內	官渡
	鯽魚坑渡	198 里(廳北)	水返腳、上溪洲之內	官渡
	芋仔潭渡	208 里(廳北)	水返腳、上溪洲之內	官渡
	雙溪河	巒坑口渡	230 里(廳北)	三貂嶺東面；往噶瑪蘭要路
頂雙溪渡		240 里(廳北)	三貂嶺東面；往噶瑪蘭要路	官渡
遠望坑渡		253 里(廳北)	三貂嶺東面；往噶瑪蘭要路	官渡

資料來源：陳培桂，《淡水廳志》，頁149-150。

值得注意的是，艋舺渡原先並不是義渡，在道光十四年（1834）鄭用錫所編纂的《淡水廳志稿》中，艋舺渡是官渡；同治九年（1870）同知陳培桂聘請楊浚所編纂的《淡水廳志》中，艋舺溪渡（即艋舺渡）¹¹⁹ 則是義渡。淡水河流域的義渡甚少，且根據婁雲〈設立義渡詳牒〉中的敘述，艋舺渡的渡費「每人不過兩、三文起至四、五文不等」，皆沒有勒索往來人民的情形，婁雲諮詢當地的士紳、郊商時，這些地方有力人士皆稱循規舊制即可，不需要改設為義渡。¹²⁰

不過奇怪的是，根據《淡水廳志稿》的紀錄，艋舺渡為官渡，且其他被婁雲稱「不需要改設為義渡」的渡口，分別為滬尾渡、三貂渡（推測即遠望坑渡）、鳳山崎渡，這些渡口在《淡水廳志稿》的紀錄中亦全為官渡。《淡水廳志》中，滬尾渡改稱滬尾溪渡且營運模式為船戶自置；艋舺渡改稱艋舺溪渡且營運模式改為義渡；僅有鳳山崎渡與遠望坑渡維持紀錄為官渡。這段轉變過程更加證明基隆河流域的官方介入程度最高，無論在《淡水廳志稿》還是《淡水廳志》中皆為官渡。相反地，官方對於淡水河的介入程度有所降低，艋舺渡改為義渡、滬尾渡改為船戶自置。

此外，婁雲在決定要不要將渡口改設為義渡時，甚至會詢問當地的士紳、郊商，代表地方有力人士對於渡口的營運模式具有一定的發言權。透過乾隆四十五年（1780）〈添建艋舺大渡碑記〉中艋舺渡的資金來源，可以得知這些有力人士在渡口的建立上扮演的角色，且明顯呈現官方與地方合作的方式。

艋舺渡並非於立碑時才形成，在乾隆四十五年（1780）以前，早有小船來往，當地的耆老、行鋪以擴大渡口經營為「大渡」為由，請地方政府批准經營，取得渡口經營的資格，且繳錢給新興宮作為香資。¹²¹

〈添建艋舺大渡碑記〉一方面說明此時的艋舺渡，透過跟官府合作取得經營權，碑文中的捐款者名單更顯現這些人的身份，雖然許多名稱已模糊不清，但藉由殘存的字跡，能看到捐款者的身份有：淡水分憲、頭家、課館、料館、典舖、糖郊、廈郊，從官員到

¹¹⁹ 此處艋舺溪渡即艋舺渡，對於「溪」字增加的解讀，可詳見頁 43-44 的討論。

¹²⁰ 臨時臺灣舊慣調查會，《臺灣私法·附錄參考書第一卷·下》（臺北：南天書局，1995），頁 313-314。

¹²¹ 〈添建艋舺大渡碑記〉，收於邱秀堂編《臺灣北部碑文集成》（臺北：臺北市文獻委員會，1986），頁 69。

土地開發以及各種商業貿易團體，都在此處捐錢。此外，這些捐款者並不只捐款給艋舺大渡，在新莊慈祐宮的碑記上，也可以看到這些土地開發與商業貿易團體的捐款與往來。例如，林成祖向慈祐宮租用附近眾多店面共 10 間，地租每年 4 兩；¹²² 合興號、成興號、金興號、鼎興號等眾多商業團體，亦紛紛在新莊慈祐宮重修之際捐款，¹²³ 顯示慈祐宮與艋舺的水運有著緊密的關係。

此外，《淡水廳志》與新莊慈祐宮〈慈祐宮聖母香燈碑記〉碑文的對比，更反映出官方無法掌握新店溪的渡口。根據《淡水廳志》記載，擺接渡「有上下渡，往來新莊；上通大姑嵌三坑仔、下達淡水港」，繳交渡稅給新莊慈祐宮；艋舺溪渡「上通擺接青潭內湖、下達淡水港」，繳交渡稅給新興宮。¹²⁴ 由此可知，位於新店溪流域的青潭、內湖¹²⁵ 也包含在淡水河流域的渡口系統中。根據〈慈祐宮聖母香燈碑記〉的碑文記載，早在乾隆二十九年（1764）以前，新店溪流域的渡口系統就已經十分發達，並且將渡稅繳交給新莊慈祐宮。

新店溪流域的案例，可以反映出官方介入程度極低的渡口如何運作。以下透過新莊慈祐宮的石碑記載，了解新店溪流域的渡口運作。

二、慈祐宮的石碑記載與渡口管理

新莊慈祐宮現存一塊乾隆二十九年（1764）的〈慈祐宮聖母香燈碑記〉，這塊碑記分為（甲）、（乙）兩塊，（甲）敘述慈祐宮立碑的原委；（乙）紀錄渡稅、店稅、地租的金額與納租者。筆者認為〈慈祐宮聖母香燈碑記〉的捐款紀錄，正好顯示出一個官方未能掌握的渡口系統，也就是新店溪流域的渡口，茲將碑文內容節錄如下。

¹²² 「林成林成祖喜助香灯宮前左邊店三間，地租艮九錢；右邊四間，地租艮貳兩二錢；又宮左邊店三間，地租艮九錢。」〈慈祐宮聖母香燈碑記〉，收於何培夫編《臺灣地區現存碑碣圖誌：臺北縣》，頁 6-9。

¹²³ 合興號：重修慈祐宮碑記（甲）〔嘉慶十八年（1824）〕艮四十元、艮貳十元、重修慈祐宮碑記（乙）〔嘉慶十八年（1824）〕艮貳元；成興號：重修慈祐宮碑記（乙）〔同治十二年（1873）〕銀五元；金興號：重修慈祐宮碑記（乙）〔乾隆四十四年（1779）〕艮二元、重修慈祐宮碑記（甲）〔嘉慶十八年（1824）〕艮三十元、重修慈祐宮碑記（丙）〔同治十二年（1873）〕銀貳元；鼎興號：重修慈祐宮碑記（乙）〔乾隆四十四年（1779）〕艮二元。除重修慈祐宮碑記（乙）〔嘉慶十八年（1824）〕外，以上碑記皆收於何培夫編《臺灣地區現存碑碣圖誌：臺北縣》，頁 10-27。重修慈祐宮碑記（乙）〔嘉慶十八年（1824）〕，收錄於國立中央圖書館臺灣分館，「臺灣記憶」，https://tm.ncl.edu.tw/article?u=014_001_0000000609，瀏覽日期 2023/7/25。

¹²⁴ 陳培桂，《淡水廳志》，頁 149-150。

¹²⁵ 此處的內湖並非今內湖區，而是指今深坑、景美、木柵一帶的文山堡內湖庄。

〈慈祐宮聖母香燈碑記（甲）〉碑文內容如下：

聖母香燈

國家於天后聖母，崇秩祀、廣祝釐，廟號宜加，令至肅也。故偏陬僻壤例同王京都邑，□敢褻越，識是道也。淡水四面環海，舟楫之利遍通東南省會。前人建立慈祐宮，且將左右店租、魚池、渡稅增入廟內香燈之費，無非體朝廷禋祀至意，以報鴻庥者也。奈歷年久，則舞弊多。乾隆二十八年，首事等協同街眾條呈分憲胡公，蒙准給示仍撥入供費。案據第恐規矩未彰，或致僧祝仍□□□，故勒石鐫碑，使赫然知有神靈在焉。爰并立規于後：

一議：宮內租稅不許僧俗擅自典賣。如違，許眾鳴官，即以法治，其業仍歸本宮。

一議：宮內主持僧須守規矩，併宮前不許築寮。如違，聽眾議交僧主持。

一議：所收租稅，每年除僧人、工資併香費用艮，共四十兩正；有餘剩，該每年諸神中秋及重陽共戲二。公用不得糊塗分派，致缺供費。¹²⁶

¹²⁶ 〈慈祐宮聖母香燈碑記（甲）〉，收於何培夫編《臺灣地區現存碑碣圖誌：臺北縣》，頁 6-7。

〈慈祐宮聖母香燈碑記（乙）〉碑文內容如下：

奉憲立石

渡稅店租額例開列于后：

一、胡仁可頂擺接上渡頭一分，每年艮六兩七錢。

一、陳振興、張同利充擺接上渡舡貳分，每月除費外，實納錢一千七百五十文；又每年納來渡艮一十三兩三錢正。

一、擺接下渡頭，每年納艮乙十貳兩。

一、牛埔渡頭，每年納艮三兩貳錢。

一、大加臘渡頭，每年納艮乙兩六錢。

一、奇母子渡頭，每年納艮六兩。

一、大坪林渡頭，每年納艮六兩。

一、秀朗渡頭，每年納艮六兩。

一、溪仔口高江渡，每年納艮四兩六錢。

一、王坎充本宮后魚池一口。

一、趙隆盛充本宮左邊，店稅艮每年九兩六錢。

一、林成租喜助香燈宮前左邊店三間，地租艮九錢；右邊四間，地租艮貳兩貳錢；又宮左邊店三間，地租艮九錢。

一、宮右邊厝乙間，每年納稅兩四錢。

一、郭啟、呂盛店，地租艮伍錢。

一、陳旭店半間，每年納地租艮貳錢五分。

乾隆二十九年孟冬月吉旦。首事：黃遠來、曾國揚、林載喬、劉其琛、林玉鳴、吳文紹、羅和山、林光宗、羅振文、林學謙同街眾公立。¹²⁷

¹²⁷ 〈慈祐宮聖母香燈碑記（乙）〉，收於何培夫編《臺灣地區現存碑碣圖誌：臺北縣》，頁 8-9。

由〈慈祐宮聖母香燈碑記（甲）〉可知，碑文敘述慈祐宮原先在建廟時，左右的店租、魚池、渡稅即被納為廟內的香燈費，也暗示香燈費本來是官方的責任，將這些收入納為香燈費是「體朝廷禮祀至意」，但之所以要立這塊碑主要是因為「歷年久，則舞弊多」，於是「乾隆二十八年，首事等協同街眾條呈分憲胡公，蒙准給示仍撥入供費。」¹²⁸ 地方勢力透過向淡水撫民同知胡邦翰報告，得到指示以按照過往的運作模式收取費用。為了明定金額，故刻此石碑，並把金額一一條列於〈慈祐宮聖母香燈碑記（乙）〉。

這一方面說明，乾隆二十九年（1764）以前，新莊慈祐宮的收租系統已行之有年，且所收的香燈費方式非常多元，包括店面、魚池到渡口費用；另一方面顯示，廟宇為了維持這個收租系統的穩定，特別呈請官方的許可，並據此訂定租金的數額與管理方式。

以上實反應新莊慈祐宮的香燈費，在乾隆二十八年（1763）新莊慈祐宮的首事與其他有力人士，向淡水撫民同知胡邦翰報告他們行之有年的運作模式以前，新莊慈祐宮實際上並沒有經過官方的「批准」，即由地方上自行營運收取「渡稅」。

由於〈慈祐宮聖母香燈碑記（乙）〉中，詳細紀錄新莊慈祐宮所收租稅的對象、用途與金額，其類型主要分為兩大部分：渡口渡稅與房屋店稅、地租。以下將其整理為表 4-2，並進一步解讀，從金額與用途兩個層面，了解新莊慈祐宮所收的費用。

表 4-2 〈慈祐宮聖母香燈碑記（乙）〉渡稅、店租額

繳交者	用途	金額 (兩)	繳交者	用途	金額 (兩)
胡仁可	擺接上渡頭渡稅	6.7	王坎	后魚池	
陳振興、張同利	擺接上渡渡稅	13.3	趙隆盛	店稅	9.6
	擺接下渡渡稅	12		地租	4
	牛埔渡頭渡稅	3.2	林成祖	厝稅	2.4
	大加臘渡頭渡稅	1.6	郭啟、呂盛	店 地租	5
	奇母子渡頭渡稅	6	陳旭	店半間 地租	2.5
	大坪林渡頭渡稅	6	總額		23.5
	秀朗渡頭渡稅	6			
	溪仔口高江渡渡稅	4.6			
總額		73.8			

資料來源：〈慈祐宮聖母香燈碑記〉，收於何培夫編《臺灣地區現存碑碣圖誌：臺北縣》，頁 8-9。

¹²⁸ 〈慈祐宮聖母香燈碑記（甲）〉，收於何培夫編《臺灣地區現存碑碣圖誌：臺北縣》，頁 6-7。

表 4-3 廟宇支出比較表

繳交者	所收總額（兩）	支出（兩）
淡水廳聖廟	-	62.52
新莊慈祐宮	97.3	42

資料來源：陳培桂，《淡水廳志》，頁 188；〈慈祐宮聖母香燈碑記（乙）〉，收於何培夫編《臺灣地區現存碑碣圖誌：臺北縣》，頁 8-9。

從金額層面來看，新莊慈祐宮一年所收的渡稅金額共 73.8 兩；店稅、地租共 23.5 兩，總金額為 97.3 兩（細部金額詳見表 4-2）。根據《淡水廳志》的紀錄，淡水廳聖廟所需的花費有香燭銀 2.52 兩、兩次祭祀活動齋品 60 兩，總共為 62.52 兩。¹²⁹ 意即對官方來說淡水廳最重要的廟宇，其所需的花費都比新莊慈祐宮所收取的少。〈慈祐宮聖母香燈碑記（甲）〉亦記載，新莊慈祐宮的僧人工資與香燈費為 42 兩，也就是說，新莊慈祐宮所收租稅的總金額，足足為其開銷的兩倍之多。

此外，在《續修臺灣府志》諸羅縣的渡稅相關記載中，一間廟宇確實不只收取一個渡口的渡稅，例如城隍廟收取 4 處渡口的渡稅、南浦寺收取 2 處渡口的渡稅。但卻未曾見到一間廟宇收取 8 個渡口的渡稅，且總金額高達 73.8 兩的紀錄。由此可見，慈祐宮收取高額渡稅的情況，在臺灣可說相當少見，而筆者認為這可能正好反映淡水廳在官府介入渡口管理前，便有一套行之有年的民間管理模式，故官府對於新店溪流域渡口組織的態度，比較接近對過往模式的追認而非介入。

從內容層面看，每個渡口的紀錄詳細程度不同，其中，擺接上渡頭的記載比其他渡口的記載更為詳盡。其餘渡口僅紀錄渡口名稱與每年所納金額；擺接上渡頭卻詳細記載繳納人的姓名，並且不只有渡稅繳納的紀錄，還出現渡船的費用明細。

一、胡仁可頂擺接上渡頭一分，每年艮六兩七錢。

一、陳振興、張同利充擺接上渡舡式分，每月除費外，實納錢一千七百

五十文；又每年納來渡艮一十三兩三錢正。¹³⁰

¹²⁹ 陳培桂，《淡水廳志》，頁 188。

¹³⁰ 〈慈祐宮聖母香燈碑記（乙）〉，收於何培夫編《臺灣地區現存碑碣圖誌：臺北縣》，頁 8-9。

胡仁可頂下擺接上渡頭的經營權，每年繳納 6.7 兩的渡稅。但陳振興、張同利兩人所負擔的費用又為何？從他們所繳納金額可以看出一些端倪，在所有的渡稅繳納中，都是以「每年艮幾兩幾錢」紀錄，這兩人雖然也有每年須繳納的費用，但這筆錢的紀錄方式卻是「又每年納來渡艮一十三兩三錢正」。¹³¹ 此外，陳振興、張同利還需繳納另外一筆費用，這筆費用以月為單位，繳納 1750 文。跟渡口有關的經費中，《新竹縣採訪冊》津渡篇有十分詳細的記載。其中，以月為單位者，即為渡夫的工食錢，且多以文計算，雖然少數義渡會以「圓」計算，或者有義渡租的義渡會以工食穀的名義，以「石」計算並以年為單位給發。¹³² 許多渡夫的工食錢是以月為單位、以「文」計算，少則兩千多文，多則七千多文，¹³³ 且乘客所付的渡錢也皆以「文」計算，金額大約落在 2 文錢到 20 文錢之間，渡錢若超過 40 文即被認為偏高。¹³⁴ 在婁雲的〈設立義渡詳牒〉中也有討論渡錢合不合理的論述：「渡費每人不過兩、三文起至四、五文不等，均稱利濟。」¹³⁵ 由此可知，以「文」作為單位計算，多與渡夫和乘客有關。

由此推測，這每月繳交 1,750 文，很可能需要用來負擔擺接上渡頭的渡夫的薪資。在大部分跟渡夫相關的經費中，都可以看到薪資按月、修理費按年給發的紀錄，在〈慈祐宮聖母香燈碑記（乙）〉的紀錄中亦可看到 1750 文、13.3 兩共兩筆紀錄，只是其中的關係並不是「給發」，而是「繳納」，也就是說，陳振興、張同利很可能並不是渡夫的身分，而單純是經營渡口者，但渡夫的薪資亦需要被保障，故刻於石碑上。

¹³¹ 〈慈祐宮聖母香燈碑記（乙）〉，收於何培夫編《臺灣地區現存碑碣圖誌：臺北縣》，頁 8-9。

¹³² 如：金門厝義渡：每年給渡夫工食穀五十石。北濟安義渡：每年除給渡夫工食穀二十六石外，尚騰六石存作修船之用。石壁潭義渡：每年渡夫工食經費三十石。口公館義渡：苗栗縣民張義和捐施義租六十石，以三十石為口公館渡每年渡夫工食經費。流水潭義渡：苗栗縣民張義和捐施義租六十石，以三十石為流水潭渡每年渡夫工食經費。南濟安義渡：每年除給渡夫工食穀一十七石外，尚騰二石存作修船之用。廣安義渡：榮光次子澄漢捐施義租一十五石，以充每年渡夫工食經費。參見：陳朝龍、鄭鵬雲，《新竹縣採訪冊》，頁 134-153。

¹³³ 鹹水港渡：大建，每月給工食錢七千二百文；小建，每月給工食錢六千九百六十文。又全年支給修船經費一十二千文（與中港渡、大甲渡同案）。中港渡：每月給渡夫工食錢：大建，三十九千六百文；小建，三十八千二百八十文。全年給修理渡船經費銀三十圓（載在義渡碑）。山柑尾渡：每月大水給發渡夫工食銀一十八圓，小水每月給渡夫工食銀九圓。大甲溪渡：二、三、四、八，四個月中水，大建給渡夫工食銀二十八千五百文，小建給工食銀二十七千五百文；五、六、七三個月大水，大建每月七十四千一百文，小建每月七十一千六百五十文。參見：陳朝龍、鄭鵬雲，《新竹縣採訪冊》，頁 134-153。

¹³⁴ 《鳳山縣採訪冊》，頁 162-168。東港渡（港西），在淡水溪尾閘，縣東三十里，縣治往東港經此，渡船一隻，渡錢四十文。順源等棧經理（此港渡夫最壞。聞當時業有成議，後被奸民阻撓，因弗果行，殊為可惜）。

¹³⁵ 臨時臺灣舊慣調查會，《臺灣私法·附錄參考書第一卷·下》（臺北：南天書局，1995），頁 313-314。

這代表渡口的運作中的分工，又更細分為經營者與渡夫。一般來說若渡夫與經營者為不同人，則渡夫應為經營者所僱傭，因此渡夫的薪資直接由經營者所給付，但在此碑文中顯示，擺接上渡頭的經營者，需要繳交渡稅與渡夫的薪資給新莊慈祐宮，透過慈祐宮發給這份薪資以保障渡夫。

此現象一方面顯示擺接上渡頭的經營狀況，擺接上渡頭在經營上可能衝突較多，因此碑文中的記載較為詳細；且貿易十分頻繁，得以繳出較其他渡口高額的渡稅，共繳納 20 兩，比單筆渡稅額最高的擺接下渡 12 兩高出許多。¹³⁶ 另一方面也代表渡稅運作意義的擴展，原先諸羅縣的狀況中，渡稅機制的意義在於官方如何以渡稅作為可挪用的經費，並同時滿足地方上的渡河交通需求；渡口經營者則獲得經營權的保障。在此之中，廟宇僅作為一個中繼站，是官方提供經費、渡口繳交渡稅的交流窗口，但新莊慈祐宮顯然不僅有這樣的功能。

新莊慈祐宮在乾隆年間有強大的地方勢力支持，以乾隆四十四年（1779）新莊慈祐宮所立的〈重修慈祐宮碑記〉為例：官方勢力的淡防分府王右弼捐 100 元、巡政廳曾應蔚捐 100 元；地方勢力中捐款額最高的趙隆盛，單一人即捐 400 元、泉廈眾船戶捐 210 元、廈郊抽分捐 161 元、張宿南捐 100 元，從捐款金額即可看出地方勢力的強盛。新莊慈祐宮所反映的這套系統，很可能就是由這些地方勢力所支持，這也是為何婁雲在詢問紳民、郊行是否需要將這些渡口改設為義渡時，地方勢力的代表皆稱維持原本的運作模式即可。

新莊慈祐宮的碑文紀錄，反映為何婁雲不在淡水河流域設置義渡，實係這套民間行之有年的渡口系統，早在乾隆二十八年（1763）呈請、乾隆二十九年（1764）立碑之前，即透過向新莊慈祐宮「繳交渡稅」確立彼此的經營權，在渡口組織的運行上具有保障。且這套「繳交渡稅」的系統原先並非由官方所知，而是在乾隆二十八年（1763）慈祐宮地方勢力才向官方呈請，後取得同意並穩定持續運行至婁雲推行義渡政策時，仍能不受官方介入，繼續運行這套新莊慈祐宮的渡稅系統。

¹³⁶ 以 1000 文=1 兩換算。

第二節 新店溪流域渡口組織的運作模式

了解渡稅在新莊慈祐宮的渡稅系統如何運作後，若欲了解渡口組織實際的運作模式，需對新莊慈祐宮碑文中之渡口進行點位確認，甚至針對個別渡口的運作進行分析，進而疏理新店溪流域渡口之間的交通與貿易行為如何建立起交流網絡。

一、乾隆二十九年的渡口架構建立

乾隆二十九年（1764）新莊慈祐宮透過〈慈祐宮聖母香燈碑記〉，確立新店溪流域渡口組織的運作模式。在溫振華的清代臺北盆地經濟社會研究中，利用此碑文中顯示的交通路線，觀察新莊與各個渡口所構成的市場體系。由新莊輸入外貨，運至各個渡口，再由各個渡口運至附近的消費區域，同時盆地內的農產品，亦經由此路線集中運輸至新莊輸出。¹³⁷

由此可知，〈慈祐宮聖母香燈碑記〉中所紀錄的渡口位置有其特殊意義，必須針對渡口的位置進行推論，方能更貼近這套在乾隆二十九年（1764）藉由文字化確立的渡口架構。渡口的位置雖然會隨著地形、水道而有所變動，但是其大致位置仍然可以透過後續的渡口營運紀錄與地圖進行分析。由於清代的方志並未能紀錄到新店溪流域的渡口資訊，因此必須對照日治時期的地圖與方志等史料，來推測渡口的點位。

地圖方面，本文主要使用明治三十七年（1904）〈臺灣兩萬分一堡圖〉（以下稱〈臺灣堡圖〉），¹³⁸ 該圖為日治時期臺灣總督府為了掌握臺灣的土地資料，透過近代地圖的測繪方式建構一套完整地形圖。之所以稱為堡圖，實係沿用清代行政區體系，且其兩萬分一的圖幅正好是堡里範圍。選用這套地圖作為推論渡口位置的主要資料，一方面在於其時間與清代十分靠近，是日治時期地圖資料中，最能呈現清末臺灣的地理與人文狀態的地圖史料，甚至繪製出渡口位置與對渡航線；另一方面之所以不選擇使用清代的地圖資料，主要在於清代的地圖史料雖理所當然能最貼近清代的樣貌，且清末雖也有堡圖

¹³⁷ 溫振華，〈清代臺北盆地經濟社會的演變〉（臺北：國立臺灣師範大學歷史研究所碩士論文，1977），頁106-111。

¹³⁸ 臺灣總督府臨時臺灣土地調查局，〈（臺灣）兩萬分一堡圖〉（臺北：遠流出版社，1996〔原刊於1906〕）；施添福，〈《臺灣堡圖》：日本治臺的基本圖導讀〉，收於《臺灣堡圖》（臺北：遠流出版，1996）；魏德文等合著，《測量臺灣：日治時期繪製臺灣相關地圖 1895-1945》（臺北：南天書局，2008），頁5-41。

的繪製，但並沒有經過實地測量，因此在形狀、位置和面積上都不明確，難以推估渡口的位置。

方志方面，由於本文聚焦於新店溪流域的渡口，故需要有詳細紀錄地方渡口資訊的方志，將以 1930 年左右編纂的街庄誌為主。日本於 1895 年領臺，初期為了解殖民地，曾積極搜集清代修纂的志書與采訪冊稿，承續光緒十八年（1892）為編《臺灣通志》所搜集的方志史料進行編纂，亦有針對清代制度、民間習慣、地方調查所編纂的志書。領臺約十年後，出現一些針對領臺以來施政情形與地方風貌編纂的志書。¹³⁹ 這些方志由於書寫的範圍較大，因此並未能紀錄較詳細的渡口資料，如明治三十六年（1903）的《臺北廳志》與大正八年（1919）的《臺北廳誌》，皆僅說明淡水河的河運交通便利，並紀錄各個流域能通行的船隻類型。¹⁴⁰

相對而言，1930 年左右編纂的街庄誌，由於所紀錄的範圍小，紀錄的資訊更為詳盡。如昭和七年（1932）的《中和庄誌》中，〈渡船〉在〈交通〉一章中獨立成節，紀錄渡口的起迄處；¹⁴¹ 昭和八年（1933）的《板橋街誌》，將渡船資料詳細紀錄於〈道路橋樑渡船〉表格，除了紀錄起迄處外，亦紀錄交通距離。¹⁴² 若日治時期的資料亦不足以推論，則輔以其他渡口相關的紀錄進行補充。

以下透過地圖史料與後續方志中的渡口營運紀錄等，試圖推論擺街上渡、擺街下渡、牛埔渡、大加臘渡、奇母子渡、大坪林渡、秀朗渡、溪仔口高江渡共八個渡口的位置；再藉由渡口的位置與渡稅繳交的金額，理解此渡口組織架構。

¹³⁹ 高志彬，〈臺灣方志纂修概況與內容特質〉，《臺灣史田野研究通訊》15（1990 年 6 月），頁 36-43。

¹⁴⁰ 臺北廳總務課，《臺北廳志》（不詳：臺北廳總務課，1903），頁 53；臺北廳，《臺北廳誌》（臺北：株式會社臺灣日日新報社，1919），頁 470-471。

¹⁴¹ 中和庄役場，《中和庄誌》（臺北：中和庄役場，1932），頁 87-88。

¹⁴² 淀川喜代治，《板橋街誌》（臺北：板橋街役場，1933），頁 182-183。

(一) 渡口位置

(1) 擺接上渡

擺街上渡頭在方志中多有記載，是一個在官方視角下無法忽視的重要渡口，通常在敘述中都會強調擺接有上、下渡口，分別能夠往來大溪與艋舺，具有轉運的特質。

根據《淡水廳志》中的記載，「擺接渡，在廳治北，離城一百五里，該處有上下渡，往來新莊。其上通大姑嵌、三坑仔，下達淡水港，所收渡稅給新莊街天后宮香資。」¹⁴³也就是說，擺接渡雖然名為「擺接渡」，但渡口並非只指擺街一側，而是往來新莊、擺接（今板橋）的這條渡河路線，《淡水廳志》記載中所描述的「上通大姑嵌（今大溪）、三坑仔（今三坑）」者，即為擺接上渡。

在日治時期的〈臺灣堡圖〉上，可以看到新莊慈祐宮前有一條道路通往河岸，此處繪有渡口的符號——小船；在昭和八年（1933）所出版的《板橋街誌》中，亦記載「新莊渡船場」能夠往來板橋與新莊，透過地圖與地方誌可以觀察到此處有渡口運作。此外，清末若要從板橋到桃園，走陸路交通可利用鐵路，通過臺北橋、經過新莊；走水路交通則可利用船隻，通過湳子、經過大嵙崁溪（今大漢溪）。然而，河川漸漸變淺使水運交通難以進行，故官方政府積極投入資金開發陸路交通設施，直至《板橋街誌》編纂之際，原先作為主要交通方式的河運已經被評價為較不方便的選擇，交通頻繁往來的地方早已建起橋樑，板橋甚至取代新莊，被納入新的鐵道路線，無需經過新莊即可抵達桃園。¹⁴⁴

由此可知，擺街上渡頭在日治時期的街庄誌中之所以沒有相關紀錄，主要在於其作為交通往來臺北新莊、桃園大溪的功能，已經為鐵路所取代。不過，由於擺接上渡頭在清代的交通運輸中有重要地位，在《淡水廳志》中有較詳細的記載，也對新莊地區的商業活動有深刻的影響，因此後續的方志能明確指出擺街上渡頭，位在今新莊慈祐宮前路的下端河岸，即為〈臺灣堡圖〉中繪製渡口的位置，然而，〈臺灣堡圖〉中的渡口，其實已非清代往來新莊與大溪的擺街上渡，而僅僅是往來新莊與板橋之間的「新莊渡船場」。¹⁴⁵

¹⁴³ 陳培桂，《淡水廳志》，頁 150。

¹⁴⁴ 淀川喜代治，《板橋街誌》，頁 180-181。

¹⁴⁵ 吳盛沂、吳基瑞，《板橋市志》（臺北：板橋市公所，1988），頁 547。新莊市志編輯委員會，《新莊市志》，頁 37-40、302。



圖 4-1 擺接上渡位置示意圖

資料來源：臺灣總督府臨時臺灣土地調查局，〈臺灣堡圖〉，臺北：國立臺灣圖書館館藏，1904。

圖片說明：圖中黑框白字、橘框、藍框與藍色箭頭為筆者所加，藍色箭頭為「上通大姑嵌、三坑仔」之方向。

(2) 擺接下渡

擺接下渡頭的特性與擺接上渡頭十分類似，只要資料紀錄中提到「擺接渡」皆會同時提及上、下渡頭的存在。根據《淡水廳志》，擺接下渡是往來淡水港與新莊的重要渡口，此渡口的功能同樣在鐵路通行後完全被取代，後續的方志指出，擺接下渡位於今新莊廣福宮前路的下端河岸。¹⁴⁶

此位置在〈臺灣堡圖〉中並沒有任何渡口紀錄，主要在於〈臺灣堡圖〉繪製之際，往來新莊與淡水港的擺接下渡與往來新莊與大溪的擺接上渡，早已失去用途。〈臺灣堡圖〉中擺接上渡的點位其實並非清代所謂的擺接上渡，是作為「新莊渡船場」被標記出來而已，因此擺接下渡作為不再運作的渡口，自然不會被標記在〈臺灣堡圖〉中。然而，透過廟宇位置較不會變動的特性，可以利用廟宇與渡口相對位置的定位，明確點出清代擺接下渡的位置，如圖 4-2 所示。

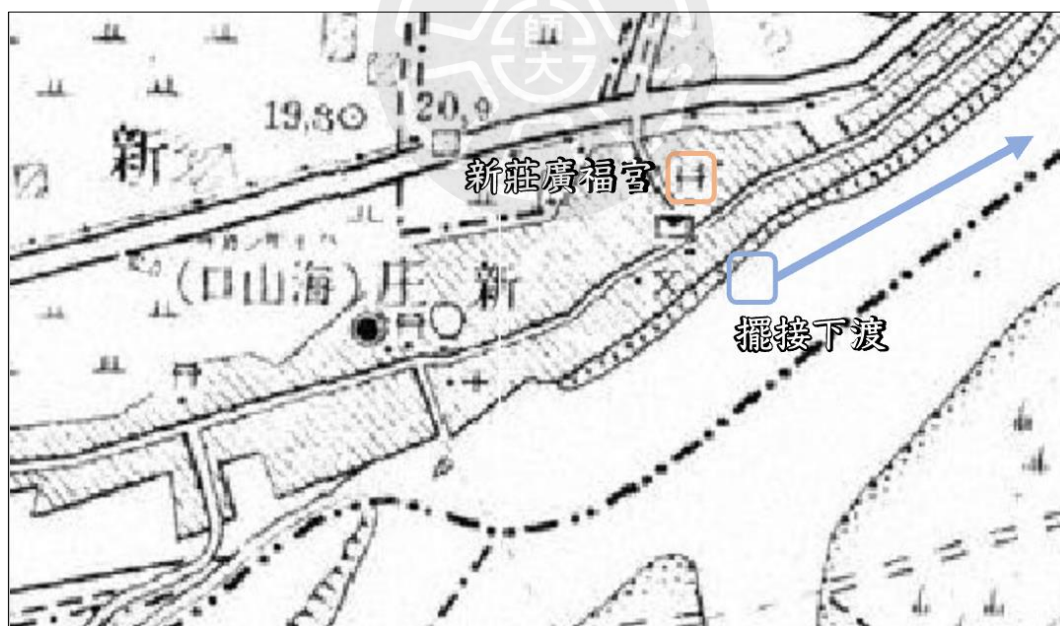


圖 4-2 擺接下渡位置示意圖

資料來源：臺灣總督府臨時臺灣土地調查局，〈臺灣堡圖〉，臺北：國立臺灣圖書館館藏，1904。

圖片說明：圖中黑框白字、橘框、藍框與藍色箭頭為筆者所加，藍色箭頭為「下達淡水港」之方向。

¹⁴⁶ 吳盛沂、吳基瑞，《板橋市志》，頁 547。

(3) 牛埔渡

牛埔渡無論在清代或日治的方志中，皆沒有相關記載，在方志中沒有相關記載有幾種可能性，可能其規模較小或較不穩定，抑或者其未能被官方所掌握。由於相關史料過少，牛埔渡的位置在過往的研究中尚未能被明確指出。不僅如此，由於牛埔為臺灣常見的地名，故此一地名有太多的可能性，在推論上並不容易，例如溫振華的〈清代臺北盆地經濟社會的演變〉，便將牛埔推論在大直一帶，卻未有進一步的說明。¹⁴⁷

為了推論牛埔渡的所在位置，本文重新分析臺北地區名為「牛埔」的區域，是否有可能是〈慈祐宮聖母香燈碑記〉所記載的牛埔渡之所在地。在〈臺灣堡圖〉中，臺北地區共有三處牛埔的記載：1. 大加蚋堡牛埔庄、2. 擺街堡中坑庄的牛埔、3. 文山堡大坪林庄的牛埔。以下針對此三個位址進行分析。

1. 大加蚋堡牛埔庄（詳見圖 4-3）雖靠近基隆河且能夠通船，但附近卻有許多規模更大的渡口，如劍潭渡、三腳渡等，其中劍潭渡規模甚大，是往來臺北與金山的要道，上通峯仔峙（今汐止），下達淡水港。¹⁴⁸ 牛埔渡顯然不是一個如此大規模且穩定運行的渡口，因此應不大可能位於大加蚋堡牛埔庄。
2. 文山堡大坪林庄的牛埔位在新店渡的東側（詳見圖 4-4），「新店」此一地名出現的較晚，最早可見的於乾隆三十三年（1768）的契約中。¹⁴⁹ 牛埔渡被紀錄於乾隆二十九年（1764）的〈慈祐宮聖母香燈碑記〉中，在「新店」此一地名出現前，此處是否即有渡口存在並稱為牛埔渡呢？事實上，後被稱為「新店」之處的水域，在乾隆五年（1740）大坪林的墾戶前去開鑿水圳時，該處已被稱為青潭口，¹⁵⁰ 因此不太可能以牛埔稱此渡口。

¹⁴⁷ 溫振華，〈清代臺北盆地經濟社會的演變〉，頁 106-111。

¹⁴⁸ 鄭用錫，〈淡水廳志稿〉，頁 70-76。

¹⁴⁹ 國立臺灣大學，「臺灣歷史數位圖書館（THDL）」，〈立盡根杜賣契人蔡政〉，檔名：〈ntul-od-bk_isbn9789570157925_c06s02_318318.txt〉，2022/5/27 瀏覽。

¹⁵⁰ 國立臺灣大學，「臺灣歷史數位圖書館（THDL）」，〈全立公訂水路車路合約字人大坪林五庄墾戶首金合興等〉，檔名：〈ntul-od-bk_isbn9789570157925_c06s03_319322.txt〉，2022/5/27 瀏覽。



圖 4-3 大加蚋堡牛埔庄位置圖

資料來源：臺灣總督府臨時臺灣土地調查局，〈臺灣堡圖〉，臺北：國立臺灣圖書館館藏，1904。

圖片說明：圖中橘框與藍框為筆者所加。

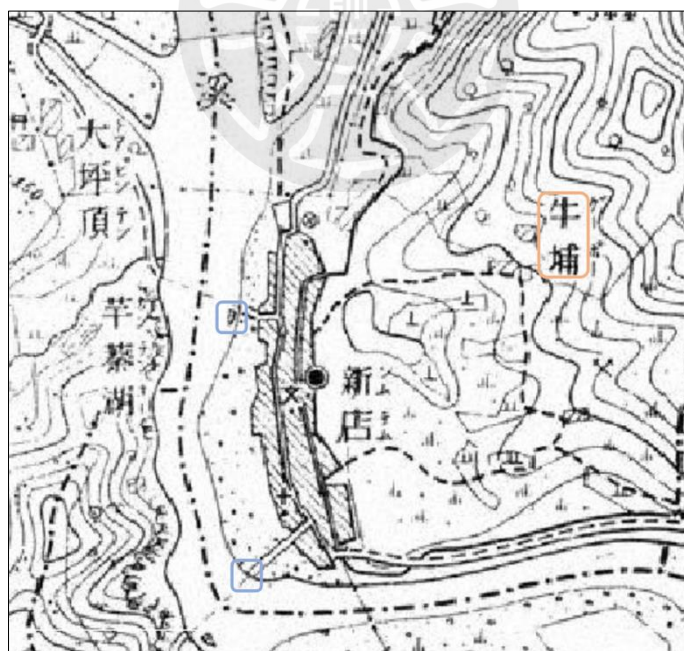


圖 4-4 文山堡大坪林庄的牛埔位置圖

資料來源：臺灣總督府臨時臺灣土地調查局，〈臺灣堡圖〉，臺北：國立臺灣圖書館館藏，1904。

圖片說明：圖中橘框與藍框為筆者所加。

3. 擺街堡中坑庄的牛埔是最有可能為牛埔渡之處，雖然在〈臺灣堡圖〉中僅為位於中坑庄的小地名（詳見圖 4-5），但在乾隆三十九年（1774）的《續修臺灣府志》中沒有中坑莊的存在，其附近卻有牛埔莊。¹⁵¹ 代表在乾隆年間，牛埔為莊級地名，後續才慢慢為中坑此一地名所取代，與牛埔渡此一名稱在後續仍然十分盛行的河運交通中不復存在的情況相似。

〈臺灣堡圖〉中畫有渡口之處，根據昭和七年（1932 年）的《中和庄誌》記載，水尾通往臺北市的渡口稱為水尾渡，又稱為猫英渡，由於尚未架設橋樑，若要渡河就需要使用渡船或者搭乘台車，無法步行。¹⁵² 該渡口直至民國六十五年（1976）華中大橋通車後才不再使用。¹⁵³

如圖 4-5 所示，水尾渡下方有一條河道能上溯至牛埔，這就是〈慈祐宮聖母香燈碑記〉中的牛埔渡。原先水位較高而能夠航行至牛埔，故被稱為牛埔渡，但後續由於淡水河的水位持續下降，¹⁵⁴ 而無法航行至牛埔，故此渡口的名稱也隨之消失。



¹⁵¹ 余文儀，《續修臺灣府志》，頁 173。

¹⁵² 中和庄役場，《中和庄誌》（海山郡：中和庄役場，1932），頁 88。

¹⁵³ 中華綜合發展研究院應用史學研究所，《中和市志》（臺北：中和市中所，1998），頁 452。

¹⁵⁴ 王世慶，《淡水河流域河港水運史》，頁 15；方豪，〈臺北「江頭」之地名學的研究：附論吳廷華及其臺灣詩〉，《文獻專刊》1:4（1950 年 12 月），頁 18-20；宋國士、溫良碩、劉康克、劉佩琨，〈淡水河口區水下地形〉，《臺灣海洋學刊》39（2011 年 12 月），頁 137-138。

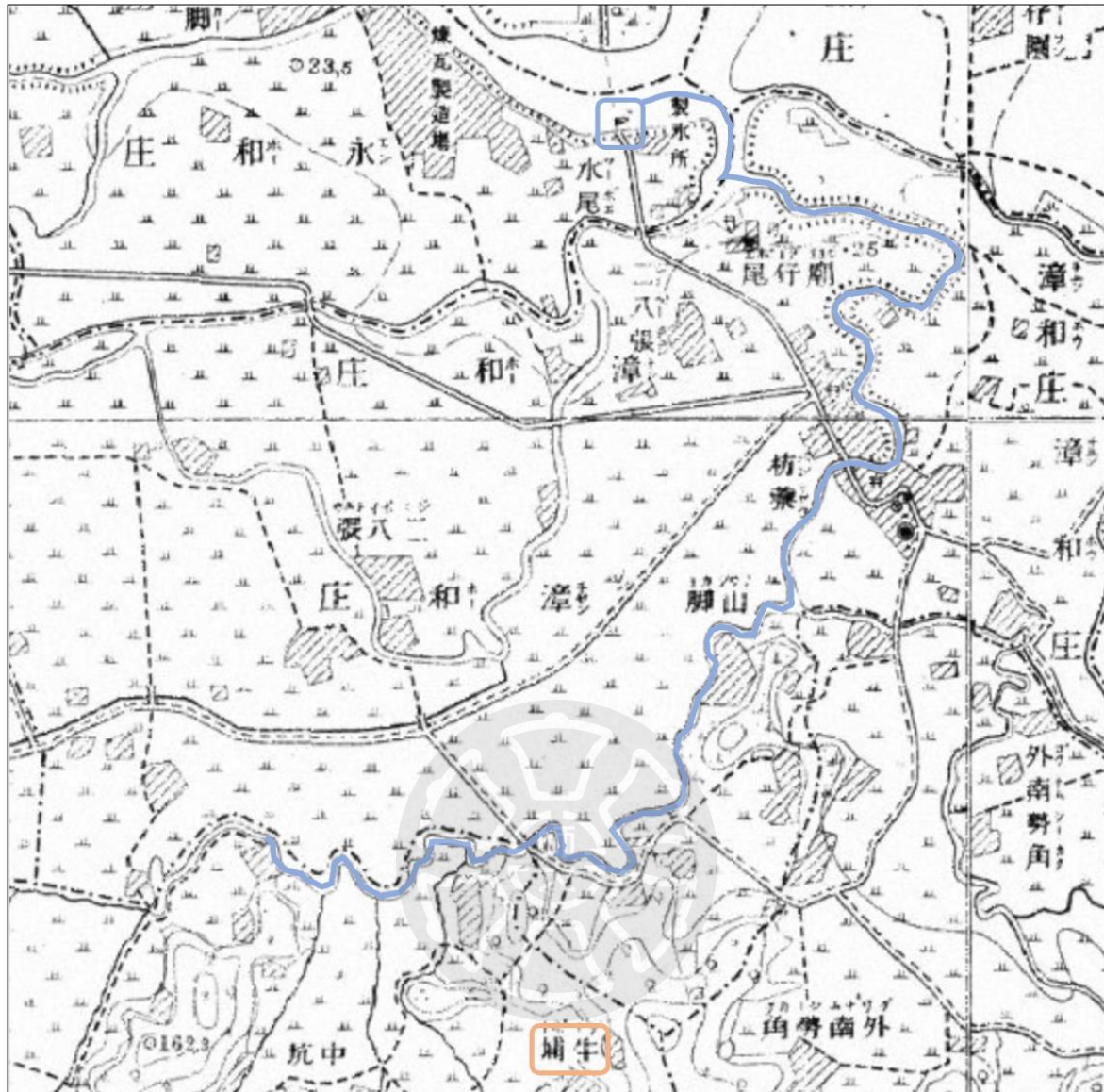


圖 4-5 擺街堡中坑庄的牛埔位置圖

資料來源：臺灣總督府臨時臺灣土地調查局，〈臺灣堡圖〉，臺北：國立臺灣圖書館館藏，1904。

圖片說明：圖中橘框、藍框與藍色線條為筆者所加，藍色線條代表水域。

(4) 大加臘渡

大加臘渡在《淡水廳志》中沒有相關記載，因此需要透過地名進行推測。大加臘此一地名範圍相當大，是一個堡級的地名，但觀察其他渡口的取名模式可以發現，在〈慈祐宮聖母香燈碑記〉中的渡口名稱多為層級較小的莊級地名，抑或是平埔族聚落的名稱。因此推論大加臘渡應為於大加臘莊內，或者是大加臘社內。

在〈臺灣堡圖〉中，雖沒有大加臘庄，卻有加蚋仔庄存在，位於今萬華一帶（圖 4-6 橘色標示區域），此區域中的渡口總共有二：其一可往來港仔嘴庄舊社、其二可往來永和庄水尾。

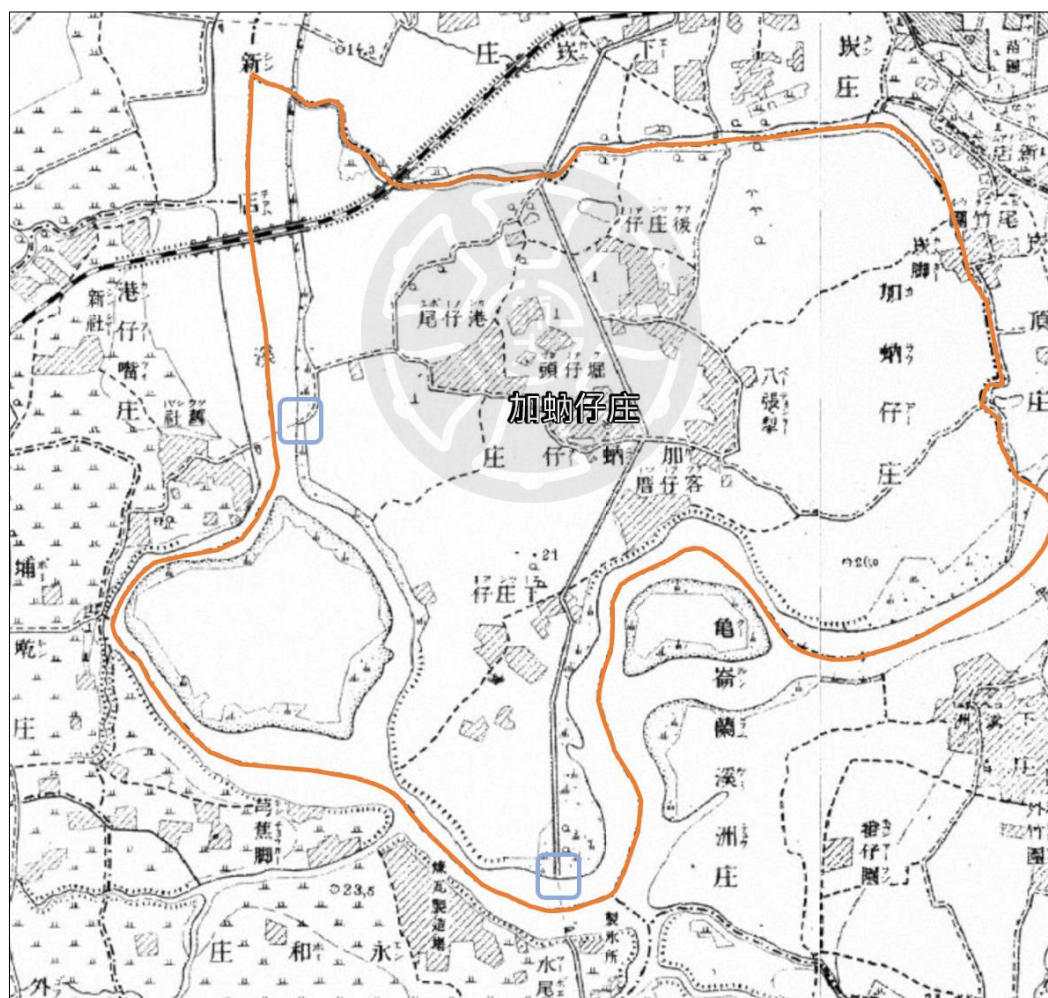


圖 4-6 大加臘渡位置示意圖

資料來源：臺灣總督府臨時臺灣土地調查局，〈臺灣堡圖〉，臺北：國立臺灣圖書館館藏，1904。

圖片說明：圖中黑框白字、橘色線條、藍框為筆者所加，橘色線條所框起的範圍是加蚋仔庄。

雖然藉由日治時期的〈臺灣堡圖〉與街庄誌，無法完全推論大加臘渡的位置，但透過更早以前的地圖可以獲得一些線索。根據清乾隆二十一至二十四年間(1756-1759)繪製的〈乾隆臺灣輿圖〉，大加臘庄不靠河，反而靠近新店溪側有「瓜厘社」與「雷裡社」兩社存在，「瓜厘社」位在「雷裡社」與「石壁潭」（今寶藏巖）中間。

圖 4-7 「瓜厘社」與「雷裡社」位置圖

圖片說明：圖中橘框為筆者所加。

「瓜厘社」有許多別稱，如龍厘、老厘、荖厘、了阿八社與大加臘社（以下稱該社為大加臘社），透過「大加臘社」此一名稱，基本上已經完全可以確認大加臘渡即位於大加臘社，甚至很有可能由該社所經營。值得考證的是，「大加臘社」與「雷裡社」的相對位置在各個地圖中皆有所不同。

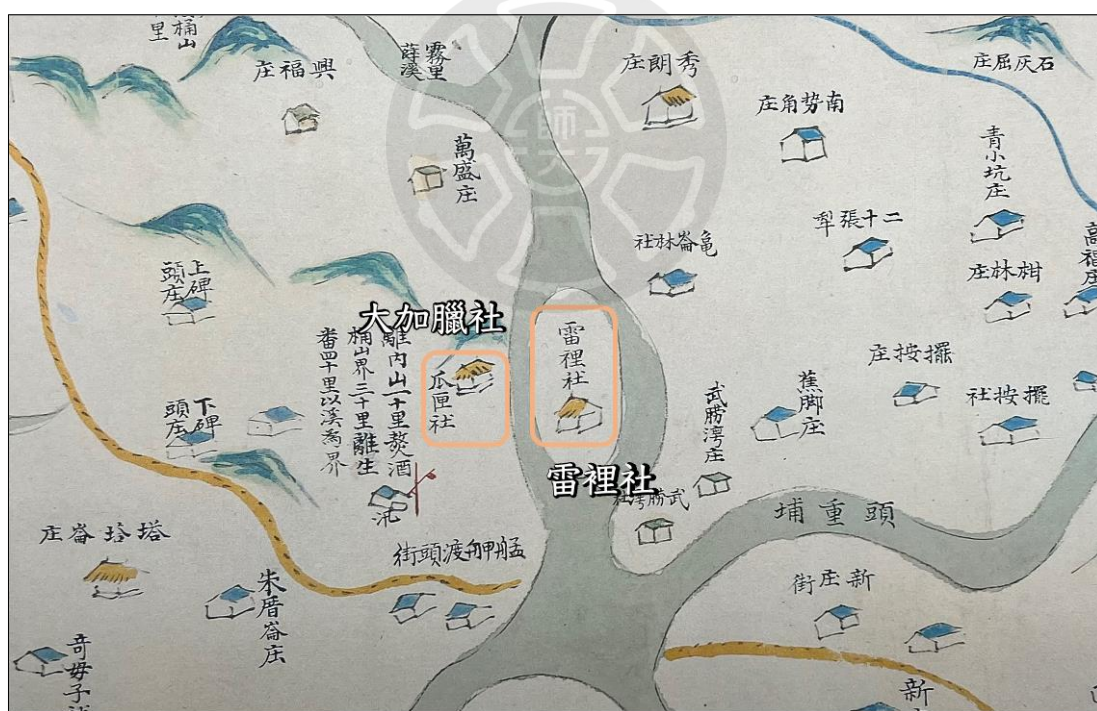


圖 4-8 「大加臘社」與「雷裡社」位置圖（〈清乾隆中葉臺灣番界圖〉）

¹⁵⁵ 翁佳音，《大臺北古地圖考釋》（臺北：北縣文化，1998），頁54。



圖 4-9 「大加臘社」與「雷裡社」位置圖（〈大臺北古地圖〉）

資料來源：佚名，〈大臺北古地圖〉，荷蘭：海牙國家檔案館館藏，1654。

圖片說明：圖中黑框白字與橘框為筆者所加，23 號為龜崙蘭社。

溫振華在〈清代臺北盆地經濟社會的演變〉中，推論大加臘渡位於在萬華雙園一帶。¹⁵⁷ 本文同意此推論，但由於萬華雙園一帶在〈臺灣堡圖〉中顯示有兩個渡口，因此透過清代〈乾隆臺灣輿圖〉、〈清乾隆中葉臺灣番界圖〉與〈大臺北古地圖〉一一考證，以證明大加臘渡所在位置。

大加臘渡位於大加臘社所在的位置，甚至很可能由大加臘社所經營。清代新店溪流域的渡口名稱中，時常可以看到以社名作為渡口名稱的案例，例如，〈慈祐宮聖母香燈碑記〉中出現的大加臘渡、奇母子渡、秀朗渡，¹⁵⁸ 以及契約中出現的雷裡渡頭，¹⁵⁹ 且這些番社在〈大臺北古地圖〉中都沿河岸而居。由此推測，乾隆年間新店溪流域渡口交通的經營，可能與平埔族有很大的關係。

¹⁵⁷ 溫振華，〈清代臺北盆地經濟社會的演變〉，頁 106-111。

¹⁵⁸ 〈慈祐宮聖母香燈碑記〉，收於何培夫編《臺灣地區現存碑碣圖誌：臺北縣》，頁 8-9。

¹⁵⁹ 國立臺灣大學，「臺灣歷史數位圖書館 (THDL)」，〈全立歸就補墾契字人雷裡社番土目兼業戶李朝英〉，檔名：〈nrch_cca100004e-od_ah703_1-0012-i.txt〉；〈光緒十二年全立再行補墾沙石荒埔字〉，檔名：〈ntul-od-bk_isbn9789570131352_0003200033.txt〉，2022/5/23 瀏覽。

大加臘社約位在今植物園稍東一帶，¹⁶⁰ 且位於龜崙蘭社的對岸，因此圖 4-10 中靠近上游處、水尾渡的對面，較可能為大加臘渡的所在位置，雖然渡口的位置會改變，但若以〈清乾隆中葉臺灣番界圖〉中，雷裡社位於溪水環繞的浮州處的相對位置來看，靠近下游處即為雷裡渡頭的所在位置。

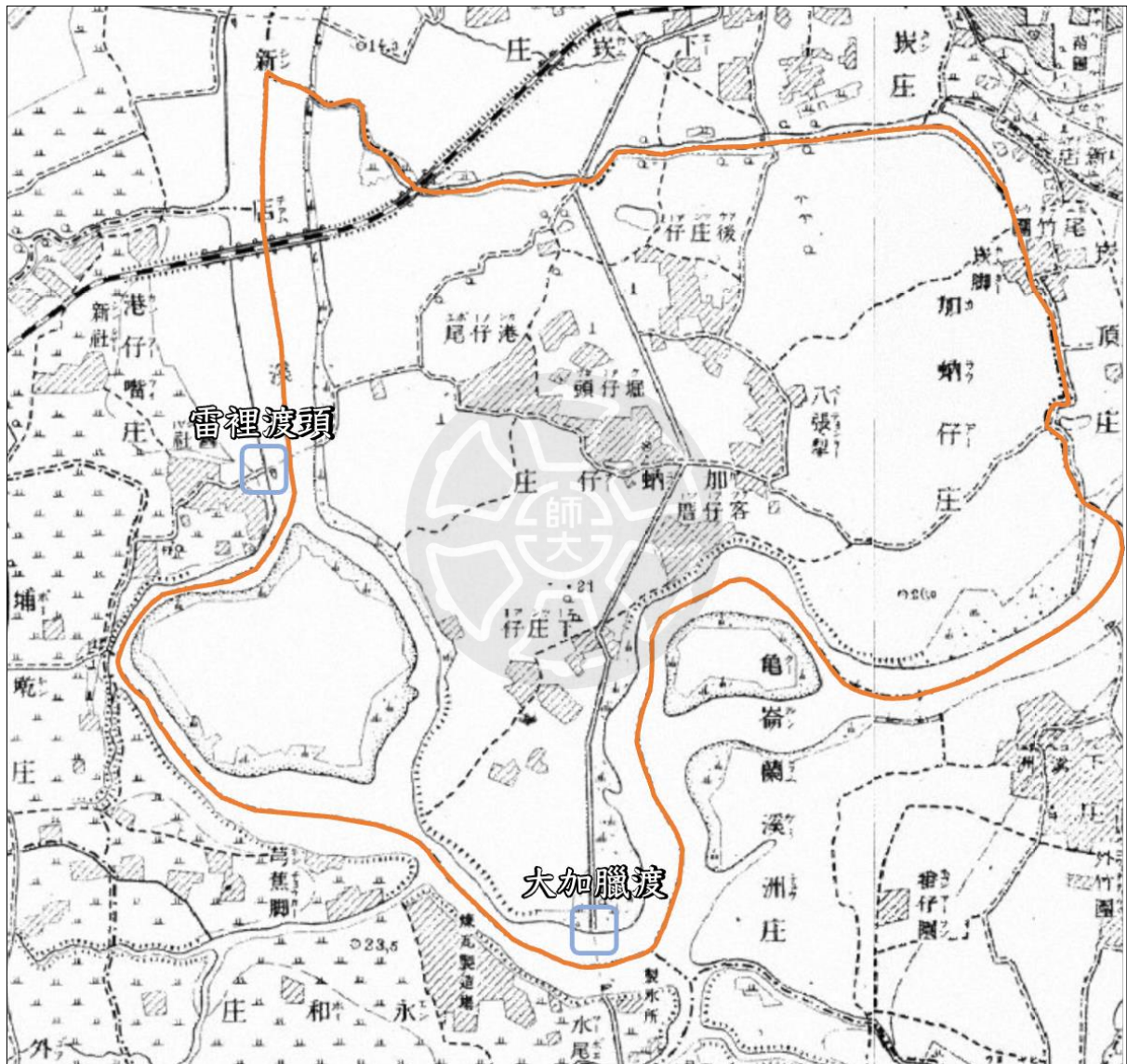


圖 4-10 雷裡渡頭與大加臘渡位置示意圖

資料來源：臺灣總督府臨時臺灣土地調查局，〈臺灣堡圖〉，臺北：國立臺灣圖書館館藏，1904。

圖片說明：圖中黑框白字、橘色線條、藍框為筆者所加，橘色線條所框起的範圍是加蚋仔庄。

¹⁶⁰ 翁佳音，《大臺北古地圖考釋》，頁 54。

(5) 奇母子渡

奇母子渡在《淡水廳志》中沒有相關記載，但其顯然與大加臘類似，與平埔族有相當大的關係。在相關研究中並沒有「奇母子」這個名稱，不過「奇母子」事實上就是文獻中的「奇武卒社」（以下稱該社為奇武卒社），該社有許多別稱，如奇武仔、圭母卒、圭母子、奎府聚等。¹⁶¹

在〈臺灣堡圖〉與街庄誌中，「奇母子」此一地名基本上已經完全消失，故無法以這兩種史料推測奇母子渡的位置。然透過奇武卒社的相關研究，可以大致推估奇武卒社的生活區域，大約位於劍潭山對岸（即今臺北市立美術館附近）至大稻埕一帶。¹⁶² 其在《大臺北古地圖》中的位址為劍潭山對岸一帶，但後續記載中多認為其位於大稻埕一帶，故可推測其社域經過擴張或遷移，不過目前的研究仍無法指出明確的時間點與遷移、擴張情形。

本文之所以推測奇母子渡位於今大稻埕一帶，主要在於〈慈祐宮聖母香燈碑記〉中出現的渡口具有連續性，雖然並未完全按照上下游的順序，不過大致上位於新店溪流域以及淡水河、新店溪、大漢溪匯流處。劍潭對面雖有渡口運行，此處亦確實是奇武卒社的社址，但該渡口已位於基隆河流域，與〈慈祐宮聖母香燈碑記〉中其他渡口距離甚遠。

此外，乾隆三十九年（1774）的《續修臺灣府志》中，紀錄「艋舺渡街（距廳一百里）、奇武卒莊（距廳一百十五里）、大浪泵莊（距廳一百一十里）」。¹⁶³ 由此可知，「奇武卒」一詞在乾隆年間所指涉的範圍，約位在艋舺與大浪泵（即大龍峒）中間，故可推測，奇母子渡位在大稻埕，對比〈臺灣堡圖〉上的渡口位置，即今臺北橋所在處。

¹⁶¹ 翁佳音，《大臺北古地圖考釋》，頁 42；詹素娟，《大臺北都會區原住民歷史專輯：凱達格蘭調查報告》（臺北：臺北市文獻委員會，1999），頁 193-194；簡宏逸，〈臺北圭母子社和大浪泵社研究〉，《臺北文獻（直字）》，208（2019 年 6 月）頁 41-68。

¹⁶² 翁佳音，《大臺北古地圖考釋》，頁 42；詹素娟，《大臺北都會區原住民歷史專輯：凱達格蘭調查報告》，頁 193-194；簡宏逸，〈臺北圭母子社和大浪泵社研究〉，頁 49-52。

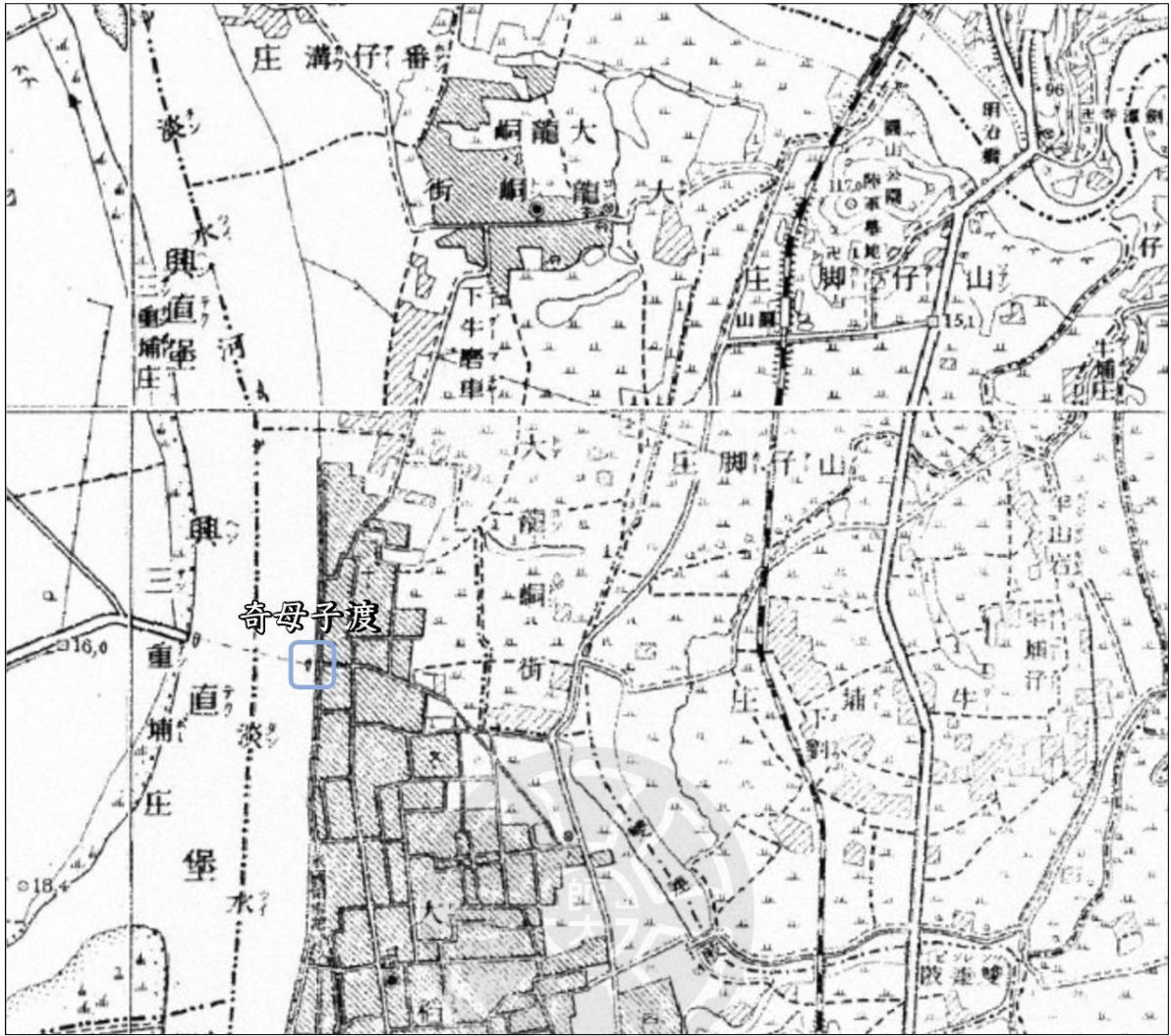


圖 4-11 奇母子渡位置示意圖

資料來源：臺灣總督府臨時臺灣土地調查局，〈臺灣堡圖〉，臺北：國立臺灣圖書館館藏，1904。

圖片說明：圖中黑框白字與藍框為筆者所加。

(6) 大坪林渡

大坪林渡在《淡水廳志》中沒有相關記載，且日治時期也沒有針對大坪林地區編纂的街庄誌，但在〈臺灣堡圖〉中可以清楚看到大坪林庄十四張有一處渡口；明治四十年（1907）出版的《深坑廳第二統計書》中，也紀錄大坪林地區所運行的船隻，共有一艘渡船、十四艘運輸船與一艘漁船。¹⁶³ 由此可知，透過梳理地方史料，可補足官方史料中缺乏的脈絡。

乾隆年間，大坪林地區便在水資源的開發下進行拓墾，以蕭妙興為首的金合興墾號，在乾隆十八年（1753）接手郭錫流在青潭口的水圳取水口進行開鑿，至乾隆二十五年（1760）鑿通引水石腔。為了確保大坪林水圳所灌溉的範圍不受侵犯，因此在乾隆三十八年（1773）請官方進行清丈，並分庄定界，按土地大小收圳租。這份契約共有五紙，分別由十四張、二十張、十二張、七張、寶斗厝共五庄的有力人士收存。¹⁶⁴

其中，十四張由於聚集商業活動而發展成店仔街。這條商店街即位在大坪林庄十四張的渡口上岸處，為大坪林庄最早形成的商業聚落。十四張店仔街的街頭有一座土地公廟——斯馨祠，斯馨祠內有一立於乾隆四十四年（1779）的〈斯馨牌〉。¹⁶⁵ 由此可知，大坪林地區在乾隆年間進行有規模的開墾活動，具有水利之便的大坪林渡岸邊，因此形成商業活動聚集的店仔街。

¹⁶³ 深坑廳，《深坑廳第二統計書》（不詳：深坑廳，1907），頁 136。

¹⁶⁴ 國立臺灣大學，「臺灣歷史數位圖書館（THDL）」，〈乾隆三十八年全立公訂水路合約字〉，檔名：〈ntul-od-bk_isbn9789570131352_0040000403.txt〉，2022/5/23 瀏覽

¹⁶⁵ 蔡丁財，《新店人的歷史》（臺北：臺北縣新店市公所，2002），頁 45-46；李順仁，《碑情城市：新店地區石碑的歷史意義》（臺北：拳山堡文史工作室，2004），頁 40-46。

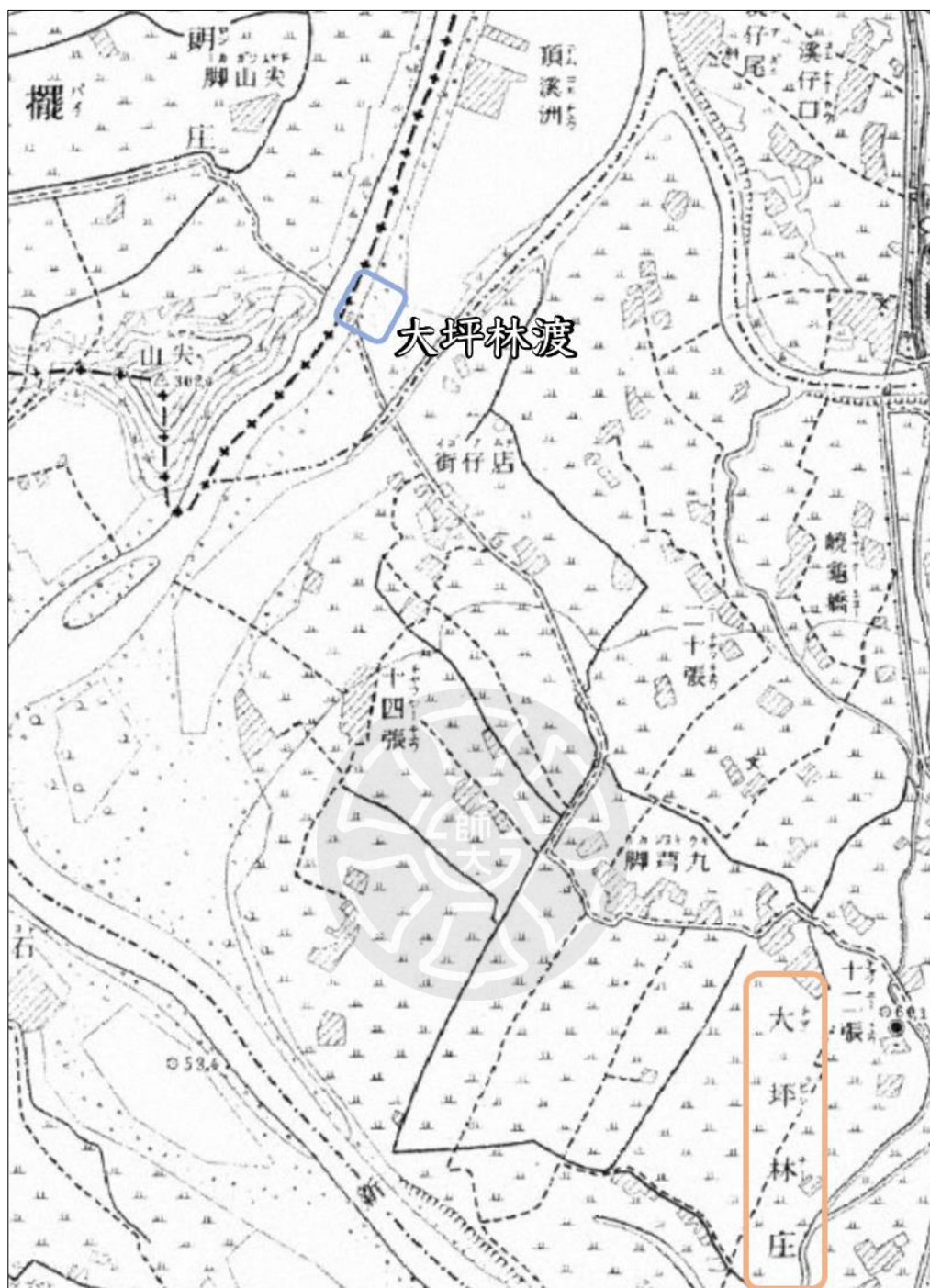


圖 4-12 大坪林渡位置示意圖

資料來源：臺灣總督府臨時臺灣土地調查局，〈臺灣堡圖〉，臺北：國立臺灣圖書館館藏，1904。

圖片說明：圖中黑框白字、橘框與藍框為筆者所加。

(7) 秀朗渡

秀朗渡在《淡水廳志》中沒有相關記載，但透過〈臺灣堡圖〉與昭和七年（1932）《中和庄誌》可以推論秀朗渡的位置。《中和庄誌》記載秀朗渡位於尖山腳，可以通往文山郡景尾（今景美），由此可知，秀朗渡位於尖山腳。

在圖 4-13 中顯示可以對渡至對岸的大坪林渡，但根據《中和庄志》中的記載，此渡口在日治時期主要往來秀朗與景尾。¹⁶⁶ 就圖 4-13 無法確定其航行路線如何至景尾，但渡口的位置可確定為該處。

此外，秀朗渡位在尖山山腳下，且黃昏之際乘船往來的人群不少，景象熱鬧，宛如一幅圖畫，此景象被列為「中和八景」之首——「尖山晚渡」。有石天申撰詩云：「尖山加制水加油。幾片帆隨暮靄收。一葦橫江方北渡。蒙茸荻畔起鳬鷗。」林芷香撰詩云：「尖山山下古津頭，遠近婦人共一舟；船過急流無勇退，祇因日暮費勾留。」¹⁶⁷



¹⁶⁶ 中和庄役場，《中和庄誌》，頁 88。

¹⁶⁷ 中和庄役場，《中和庄誌》，頁 98-99。

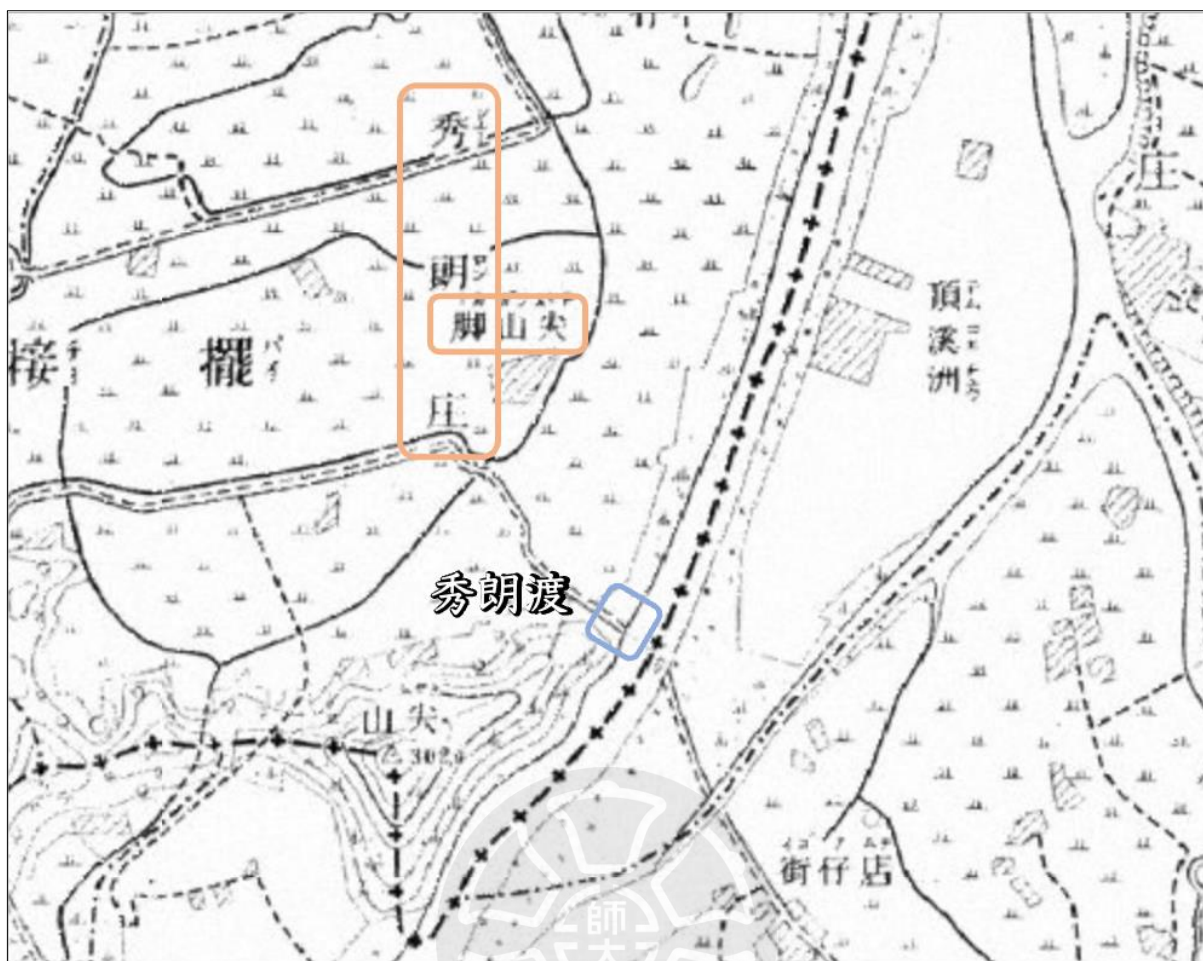


圖 4-13 秀朗渡位置示意圖

資料來源：臺灣總督府臨時臺灣土地調查局，〈臺灣堡圖〉，臺北：國立臺灣圖書館館藏，1904。

圖片說明：圖中黑框白字、橘框與藍框為筆者所加。

(8) 溪仔口高江渡

溪仔口高江渡在《淡水廳志》中沒有相關記載，且日治時期也沒有針對景美地區編纂的街庄誌，但在明治四十年（1907）所出版的《深坑廳第二統計書》中，可以清楚看到景尾區運行的船隻有：一艘渡船、二十五艘運輸船與五艘漁船，¹⁶⁸ 景美溪更是能從溪州（位於今萬隆一帶）航行至楓仔林（今石碇）的舟路。¹⁶⁹

過去的研究多推斷其為今景美一帶，所指涉範圍會讓人誤以為是今北新橋的所在位置，也就是〈臺灣堡圖〉中景尾至大坪林的渡口。然而，以「溪仔口」此一地名即可看出，溪仔口高江渡可能並非《深坑廳第二統計書》所紀錄的渡口，而是指下溪洲東側沿岸的溪仔口，或甚至是更下方快到景尾一帶的溪仔口。但無論如何，乾隆二十九年（1764）〈慈祐宮聖母香燈碑記〉中所指涉的溪仔口高江渡並不位在真正意義上的景美市街，畢竟當時景美市街尚未發展起來。

溪仔口高江渡的位置有兩個可能性：（一）萬慶巖清水祖師廟前，位在溪仔口附近；（二）今寶藏巖一帶。萬慶巖清水祖師廟前的地名為溪仔口，因此有可能是溪仔口高江渡的舊址，但萬慶巖清水祖師廟目前最早的紀錄是在道光十一年（1831），與乾隆二十九年（1764）的〈慈祐宮聖母香燈碑記〉相差 67 年，且高江渡這個詞彙仍有更多的可能性待考查。

雖然無法透過日治時期的資料進行考證，但透過地方史料以及口述訪談的結果，可以發現一些線索。根據《武威順勉系廖氏家譜》以及廖家後人廖守義先生的口述影像，廖順勉在至少在康熙三十二年（1693）就來到萬盛公館一帶，以舢舨從淡水河進入新店溪，從虎坑口港（即石壁潭，今寶藏巖）上岸。¹⁷⁰

藉由廖家移民的細節顯示，在〈臺灣堡圖〉上沒有渡口記號的觀音山（即寶藏巖），在清代早期是重要的水運交通節點。此外，廖守義先生所說的「虎坑口港」在文獻資料上並沒有類似的記載。溪仔口高江渡的「高江渡」亦是如此，虎坑與高江的閩南語發音

¹⁶⁸ 深坑廳，《深坑廳第二統計書》，頁 136。

¹⁶⁹ 深坑廳，《深坑廳第二統計書》，頁 135。

¹⁷⁰ 戴寶村、溫振華，《大臺北都會圈客家史》（臺北：臺北市文獻委員會，1998），頁 42；臺北市客家遷徙紀錄片：《城南客事》，網址：<https://www.youtube.com/watch?v=4iLlnwT7sO8&t=2167s>，2022/5/5 瀏覽。

有其相似之處，廖家雖是客家人，但後代主要使用的語言為閩南語。因此今寶藏巖一帶有如此多不同的名稱，很有可能是閩南語發音上的異同所造就的情形，¹⁷¹ 兩者指涉的其實都是所謂的石壁潭。

由此可知，溪仔口高江渡很可能位在下溪洲東側的河岸，〈臺灣堡圖〉中的觀音山至溪仔口一帶，由於渡口的位置會隨著水勢有所變動，故推測為此一範圍。此外，溪仔口高江渡是清代早期進入臺北東南側山區進行開墾的重要上岸處，但在日治時期卻已經不再是水運交通的節點。



¹⁷¹ 虎坑的閩南語發音為：(ho`o) (khenn)；高江的閩南語發音為：(ko) (kang)。

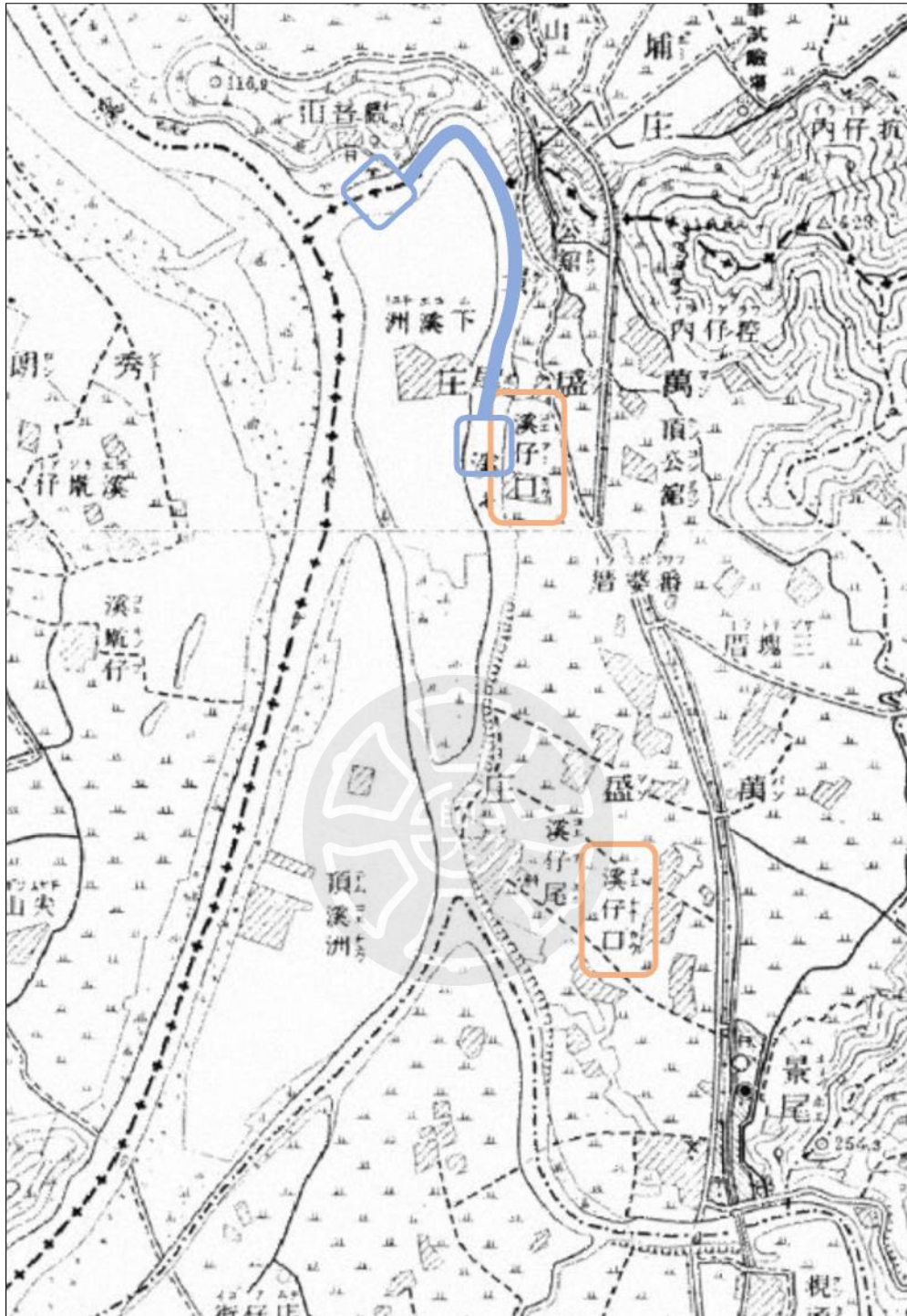


圖 4-14 溪仔口高江渡位置示意圖

資料來源：臺灣總督府臨時臺灣土地調查局，〈臺灣堡圖〉，臺北：國立臺灣圖書館館藏，1904。

圖片說明：圖中黑框白字、藍色線條、橘框與藍框為筆者所加，藍色線條代表水域。

(二) 渡口層級

確認〈慈祐宮聖母香燈碑記〉中八個渡口的點位後，分別列出其所需繳交給新莊慈祐宮的渡稅，藉由繳交金額的多寡，試圖解讀其意義。擺街上渡頭與擺接下渡頭所繳交的金額最高，透過這兩個繳交高額渡稅的渡口所在位置與已運行情形可以推測，繳交較高額的渡稅一方面可以顯示其加入新莊慈祐宮渡口系統的時間較早，一方面顯示其具繳交較高金額渡稅的能力。

以加入此渡稅系統的時間推論，其加入順序為擺接上渡頭、擺接下渡頭、奇母子渡頭、大坪林渡頭、秀朗渡頭、溪仔口高江渡、牛埔渡頭、大加臘渡頭，且奇母子渡頭、大坪林渡頭、秀朗渡頭此三個渡頭大約是同一時期加入者，因此在金額上屬於同一層級。

表 4-4 〈慈祐宮聖母香燈碑記（乙）〉渡口位置與渡稅金額表

渡口名稱	推論位置	渡稅金額（兩）
擺接上渡頭	新莊慈祐宮前	20 (6.7+13.3)
擺接下渡頭	新莊廣福宮前	12
牛埔渡頭	永和水尾渡下方河道 能上溯至牛埔	3.2
大加臘渡頭	萬華（華中橋一帶）	1.6
奇母子渡頭	大稻埕（臺北橋一帶）	6
大坪林渡頭	大坪林十四張	6
秀朗渡頭	秀朗尖山山腳下	6
溪仔口高江渡	寶藏巖至萬隆一帶	4.6

資料來源：〈慈祐宮聖母香燈碑記〉，收於何培夫編《臺灣地區現存碑碣圖誌：臺北縣》，頁 8-9。

表格說明：擺接上渡頭的渡稅金額較為特殊，總共有兩筆金額，分別為：(1)胡仁可頂擺接上渡頭一分，每年銀六兩七錢。渡稅為 6.7 兩。(2)陳振興、張同利充擺接上渡舡貳分，每月除費外，實納錢一千七百五十文；又每年納來渡銀一十三兩三錢正。渡稅為 13.3 兩。故寫作 20 (6.7+13.3)

以渡口所能繳交的渡稅金額來判斷，第一個層面可以推測渡口的營運規模，繳交的渡稅金額越高，其渡口規模越大；第二個層面來看，可以發現渡稅繳交金額若為較畸零的數字，此渡口很可能位於浮洲地，具有較不穩定的渡船環境。要進入溪仔口高江渡與大加臘渡頭皆需通過浮洲，牛埔渡頭的入口亦位於浮洲邊，連金額最高但金額組成稍顯畸零的擺接上渡，也需經過浮洲，不如擺接下渡的環境穩定。¹⁷²

¹⁷² 根據表 4-4，亦可觀察渡稅金額彼此之間有折半的現象，12 元的擺接下渡頭折半後為 6 元的奇母子渡、大坪林渡、秀朗渡；3.2 的牛埔渡頭折半後為 1.6 元的大加臘渡頭；此外，溪仔口高江渡的金額雖然不符合這兩套金額折半，但卻介於兩者之間，為 4.6，很可能是第一套系統中折半下來的 3，加上第二套系統折半下來的 1.6。這個渡稅金額的折半現象，若有更多資料可能可以推估更精確的渡稅繳納情形，但目前僅為筆者的評估，留待後續討論。

以上透過〈慈祐宮聖母香燈碑記〉，一一分析其渡口位置，再進一步針對渡稅的繳交金額進行討論，得理解新店溪流域有一套以新莊慈祐宮為基礎，用繳交渡稅來確立經營權的渡口系統。此系統的渡口在清代乾隆年間已運行一段時間，有的作為重要的移墾入口、有的作為商店街的主要進出口。這套系統隱身在清代的官方資料中，直至日治初期的〈臺灣堡圖〉雖有留下渡口紀錄，但隨著時間流逝，有些渡口沒有延續使用至日治初期，故需要藉由更多民間相關資料作為輔助，方能更貼近乾隆年間新店溪流域的渡口樣貌。

〈慈祐宮聖母香燈碑記〉說明清代乾隆二十九年（1764）呈現的新店溪流域渡口系統，但仍然無法理解個別渡口的營運情形與細節。細看新店溪流域的渡口，可以發現這些渡口即使後來被橋樑所取代，曾經的渡口所在位置，附近大多留有一座小土地公廟，其中，大坪林渡口附近的斯馨祠留有乾隆四十四年（1779）的〈斯馨牌〉、湳仔渡附近的湳仔庄福德宮則留有乾隆四十五年（1780）的〈福德祠碑〉，這兩塊石碑皆立於土地公廟中。

透過個別渡口與土地公廟中的關係，以及〈斯馨牌〉與〈福德祠碑〉兩塊石碑，以下試圖藉由這兩個渡口所留下的線索，構築渡口本身運行的細節。

二、乾隆四十四、四十五年的渡口細節構築

若說乾隆二十九年（1764）所立的〈慈祐宮聖母香燈碑記〉，揭示以新莊為首的渡口系統，透過文字化確立其架構的過程；那麼分別於乾隆四十四、四十五年（1779、1780）所立的大坪林十四張〈斯馨牌〉、擺接湳仔〈福德祠碑〉，則顯示此渡口系統歷經十五年後，有所變動或有狀況產生，個別渡口自身也需要立碑以文字確立其運作。

當這兩塊碑的立碑時間點十分相近，可以借此推測，這兩塊碑的立定並非單獨事件，很可能在此時間點，各個渡口都紛紛立碑。之所以要立定碑文有兩個層面：（一）此區域的經濟活動達到一定程度，得以捐款立碑；（二）廟宇碑文具有契約的作用，並且帶有地

方社會的公眾特質，得以表示參與地方社會的勢力以及人群的流動。¹⁷³ 可能發生了一些事件，讓眾人認為需要立碑作為保障或宣告。

為了證明這兩塊碑的立定並非偶發事件，而是反映了整個新店溪流域渡口系統的發展趨勢，以下針對此二碑文進行分析。由於兩塊碑的碑文中皆未提及其立碑原因，而是以捐款人與捐款金額為主要紀錄對象，因此，首先針對碑的形制以及捐款額、捐款人進行分析，以觀察其資金來源與地方勢力；其次，對此二石碑的所屬廟宇位置進行空間分析，藉由這兩座土地公廟，理解渡口、市街以及該區域的互動關係，最後進行兩者的比較，以推論新店溪流域渡口系統的發展狀態。



¹⁷³ 科大衛，〈告別華南研究〉，收於華南研究會編，《學步與超越：華南研究論文集》（香港：文化創造出版社，2004），頁 9-30。

(一) 〈斯馨牌〉¹⁷⁴

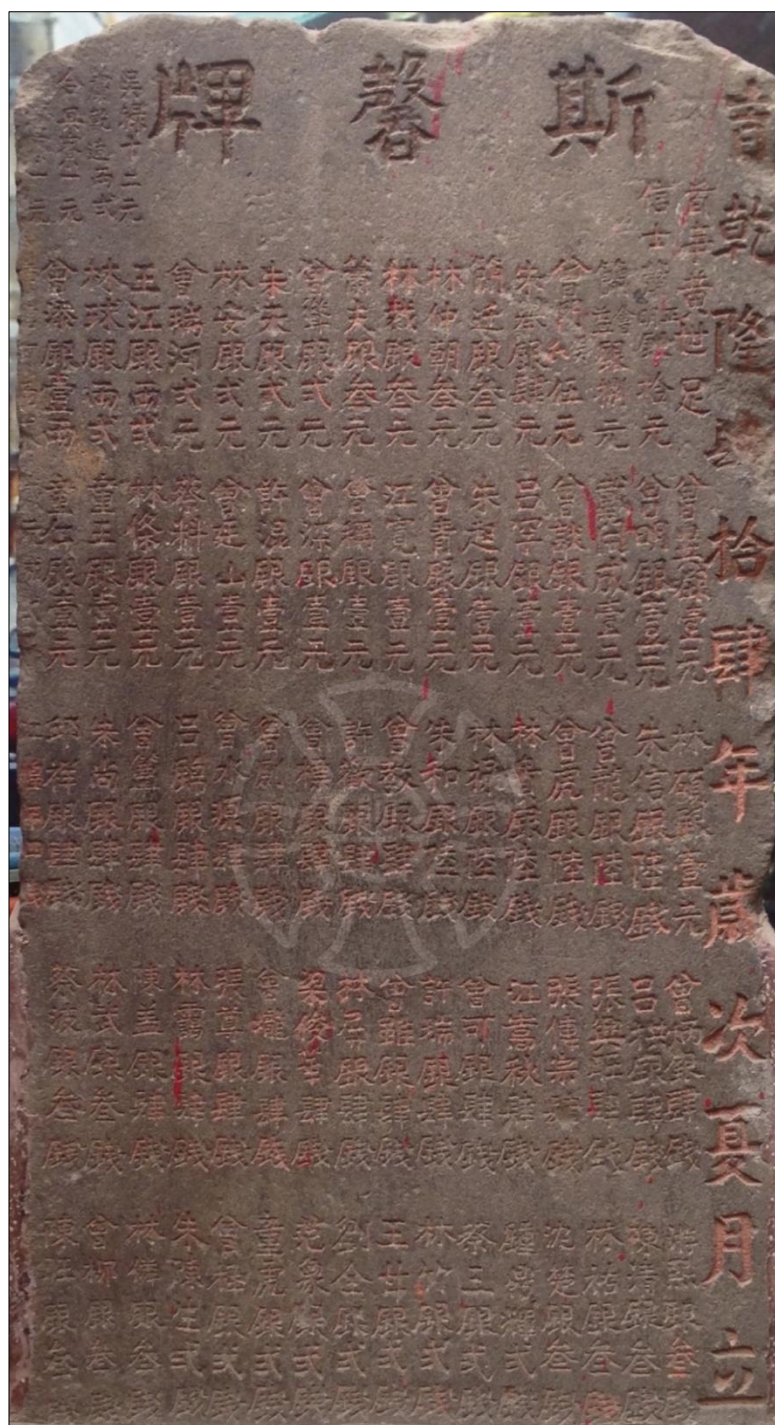


圖 4-15 〈斯馨牌〉

資料來源：「斯馨牌」，<https://zh.wikipedia.org/zh-hant/File:斯馨碑.jpg>。
原碑暫存於新北市新店區民生路 126-1 號，新店斯馨祠。

¹⁷⁴ 李順仁，《碑情城市：新店地區石碑的歷史意義》，頁 42-46。

〈斯馨牌〉的立碑時間紀錄在右側，「時乾隆肆拾肆年歲次夏月立」。這樣的紀錄情況在清代立碑時極少出現，大部分的碑文皆會將時間立於碑文左側，也就是碑文內容的最後一行，在這些碑文中，時間具有類似於落款的特質。然而，在〈斯馨牌〉中，立碑時間卻紀錄在第一行，且可以看出〈斯馨牌〉中人名的紀錄方式其實並不統一，由此可證，〈斯馨牌〉的捐款人很有可能並非於同一時間捐款，也就是說，〈斯馨牌〉並非如一般碑文一樣，紀錄同一時間的捐款人，而是類似於捐款名簿的存在，眾人捐款的時間點有所不同。

依照〈斯馨牌〉的刻痕深淺，可以觀察到標題「斯馨牌」與「時乾隆肆拾肆年歲次夏月立」的刻痕最深，刻在第一位的首事黃世足，很有可能就是籌措該次捐款的有力人士。首事在廟宇建設中，多為在廟宇活動、修建時，能夠並願意貢獻資金或有能力籌措經費者。

以乾隆四十四年（1779）新莊慈祐宮所立的兩塊《重修慈祐宮碑記》為例，依照社會地位排序為：淡防分府王右弼捐 100 元、巡政廳曾應蔚捐 100 元、進士沈鴻儒捐 16 元、舉人葉期頤捐 10 元，接下來依照捐款額高低排序為：趙隆盛捐 400 元、泉廈眾船戶捐 210 元、廈郊抽分捐 161 元、張宿南捐 100 元。

一般來說，為了展示對地方的貢獻，會依照社會地位排序，先將社會地位高者排列在前，此後才依照捐款金額的高低排列，若碑文是以捐款者與捐款額為主要紀錄內容，所有列於名單者皆有捐款，即使捐款極少，都還是會有捐款金額的紀錄。

透過《重修慈祐宮碑記》的落款可以發現，捐款 100 元的巡政廳曾應蔚是新庄司的首事，此外，在乾隆二十九年（1764）的〈慈祐宮聖母香燈碑記〉中落款者也有首事。也就是說，以「首事」的身份作為廟宇碑記落款是較普遍的現象。

名列〈斯馨牌〉第一位的黃世足既沒有捐款、又身為首事，很可能是以落款的身份紀錄在碑文中，作為見證大家捐款的公證人所存在。接下來的捐款信士，雖然看起來依照金額高低，由右至左、由上至下排列，但是透過紀錄形制上的不同，可以觀察到這些紀錄並非同一時間所列下的。〈斯馨牌〉在紀錄形制上的不同共有四處，以下分點敘述。

第一處在於捐款者姓名在紀錄形式上的不同，最前面的兩筆捐款在書寫捐款人名字時，若為三個字的姓名，則會將名字中的兩個字並列，寫作「蕭^正銀拾元、簡^會銀捌元」；但後續的紀錄方式卻有所不同，是將「銀」一字省略，寫作「林仲朝參元」。透過此處姓名紀錄形制上的不同，可以得知前面幾筆捐款者與後面的捐款人可能是不同群人、於不同時間點捐款。



圖 4-16 〈斯馨牌〉姓名紀錄差異

資料來源：「斯馨牌」，<https://zh.wikipedia.org/zh-hant/File:斯馨碑.jpg>。
原碑暫存於新北市新店區民生路 126-1 號，新店斯馨祠。

圖片說明：圖中橘框與放大圖示為筆者所加。

第二處在於捐款單位使用的不同，幾乎所有的捐款都是使用「元」作為單位進行捐款，卻有少數幾筆使用「兩」作為單位進行捐款。這就需要討論到清代的貨幣使用，在清代有兩套交易的貨幣單位，一套為以銅錢為中心，單位為「文」；一套以白銀為中心，在單位上卻又有兩套系統，其一是銀員，以「元、角、瓣、尖、周」為單位，¹⁷⁵ 其二為銀兩，以「兩、錢、分、厘、毫」為單位。

一般來說，在民生日常的交易上多使用銅錢，也就是以「文」作為單位，例如渡錢即多以「文」作為單位。¹⁷⁶ 銀員多用在較大筆的商業往來貿易上，尤其是土地契約中，多以銀員作為交易單位，廟宇捐款也多使用「元」作為捐款單位；銀兩多使用在政府經費上，基本上方志中的政府收支都是以兩作為單位計算。

那麼為何在〈斯馨牌〉中，會出現以「兩、錢」等作為單位的捐款呢？這很可能與渡稅有關，在〈慈祐宮聖母香燈碑記〉中可以清楚看到，大坪林渡頭每年所需繳納給新莊慈祐宮的渡稅為銀 6 兩，此外，向廟宇租用空間的者，其店稅、地租也是以「兩」作為單位。通常渡稅、店稅的金額會較高，基本上都會到以兩為單位；地租的金額較低，金額大約在 2 錢 5 分到 5 錢 5 分之間，較少進位到以兩為單位。

也就是說，斯馨祠收到的捐款中，以「兩、錢」作為單位者，很可能並非單純的捐款，而是帶有向廟宇繳交「稅」的性質。依照金額的高低，〈斯馨牌〉中以「兩」為單位來捐款者，其捐款很可能帶有渡稅的性質，筆數較少但金額較高；底下以「錢」為單位捐款者，其捐款很可能帶有地租的性質，筆數雖多但金額皆較低，大約在 2 錢到 6 錢之間，與〈慈祐宮聖母香燈碑記〉中地租的金額範圍相吻合。

細看以「兩」為單位捐款者的捐款金額，有蕭乾造捐 2 兩、王江捐 2 兩、林球捐 2 兩、曾添捐 1 兩，以及曾添的左側有一筆無法看清捐款人者捐 2 兩，總共 9 兩，超過大坪林渡頭每年所需繳納給新莊慈祐宮的渡稅 6 兩。

¹⁷⁵ 雖然銀員有固定的單位，卻有非常多不同的種類，例如銀、番銀、劍銀、佛頭銀、佛銀、清水銀等。由於本文此處的主要目的在於討論〈斯馨牌〉中捐款金額形制上的差異，故不針對清代臺灣銀員的種類進行深入討論，若想深入理解銀幣相關問題，可參考：陳哲三，〈臺灣清代契約文書中的銀幣及其相關問題〉，《逢甲人文社會學報》22（2011 年 6 月），頁 101-137。

¹⁷⁶ 陳朝龍、鄭鵬雲，《新竹縣採訪冊》，頁 134-153。；《鳳山縣採訪冊》，頁 162-168。本文頁 77 有相關論述。

這筆總共 9 兩的經費，很可能包含此年度要繳給慈祐宮的渡稅，由於乾隆四十四年（1779）新莊慈祐宮進行大規模的整修，一方面獲得大筆的捐額，另一方面也很可能無法維持正常的營運。在此情況下，會往來於大坪林渡的船戶們，將本要繳給新莊慈祐宮的渡稅，作為具有渡稅性質的捐款，捐給大坪林斯馨祠。

船戶捐給大坪林斯馨祠的總捐款之所以會超過本來要繳給慈祐宮的渡稅，很可能代表斯馨祠除了原先穩定營運於大坪林渡的船戶外，也獲得其他船戶的支持，這些船戶可能是比較不穩定卻也會於大坪林渡互動者。



圖 4-17 〈斯馨牌〉金額紀錄差異

資料來源：「斯馨牌」，<https://zh.wikipedia.org/zh-hant/File:斯馨碑.jpg>。

原碑暫存於新北市新店區民生路 126-1 號，新店斯馨祠。

圖片說明：圖中橘框與放大圖示為筆者所加。

第三處在於雕刻位置上的差異。碑文的最左側一排也可以看到一些較為模糊不清的字，這些很可能是之後再補充上去的款項；值得注意的是，題名「斯馨牌」三字的左側，有四筆捐款，不但字體較小，字跡也與下面的有所不同，分別紀錄為「吳祿十二元、蕭翰（乾）造兩貳、合興寮一元、順興寮一元」。其中捐款金額最高的吳祿捐款 12 元，其捐款額甚至高於底下最高額者，捐款 10 元的蕭明正。



圖 4-18 〈斯馨牌〉金額紀錄差異

資料來源：「斯馨牌」，<https://zh.wikipedia.org/zh-hant/File:斯馨碑.jpg>。
原碑暫存於新北市新店區民生路 126-1 號，新店斯馨祠。

圖片說明：圖中橘框與放大圖示為筆者所加。

這四筆捐款金額之所以與其他金額不同，被補在最左側邊緣的位置，有兩個可能性：第一個可能性在於捐款金額較高，不過除了吳祿以外，其他的捐款金額在〈斯馨牌〉中都不算特別高，那麼為何還會被列於較高的位置呢？第二個可能性在於這幾筆金額的捐款者，在大坪林地區擁有較高的社會地位或貢獻。

細究其名稱，合興寮與順興寮這兩筆捐款者顯然與大坪林圳的建置有關，在〈乾隆三十八年全立公訂水路車路合約字〉中可以看到相關的紀錄。這份契約主要紀錄供應大坪林地區的重要水圳——大坪林圳的相關使用與管理，一開始開發大坪林圳者為「墾戶首金順興，即郭錫流」，由於屢次失敗，因此由「墾戶首金合興，即蕭妙興」接手。¹⁷⁷

「合興寮（又寫作蔡）」與「金合興」的不同主要在於，提及「合興寮」時主要以水圳管理為主，例如「水流入圳者，均歸合興蔡界管」、「依山一帶，圳頂水流入圳者，均歸合興寮界管；依溪一帶，圳岸俱至大溪為界，與牛角垵崙尾比齊，亦均歸合興寮界管。」¹⁷⁸ 提及「金合興」時，除了與水圳開發有關外，更屢屢強調其為「墾戶首」、「墾首」，表示其土地開發的正當性。由此推測，「順興寮」很可能就是「金順興」用來管理水圳的組織。

此外，依照斯馨祠的官方說法，蕭乾造即為蕭妙興，雖然這個說法並沒有相關史料作為證據，但仍可做為參考。此外蕭乾造若真的為蕭妙興，¹⁷⁹ 也可以說明其可能有參與水運交通的事業，因為其捐款額以「兩」呈現，以蕭妙興開鑿水圳的成功情況來看，其在新店溪流域的活躍程度高，若有兼營水運交通也十分合理。

下方捐款人中有一位也曾出現在〈乾隆三十八年全立公訂水路車路合約字〉中，為捐款 4 元的朱舉。朱舉是金合興的股夥，更是這份合約的其中一個保管人，代表十四張庄，此外，朱舉也有 1 甲 5 分的土地位在十四張；曾振（即曾振聲），在十四張亦擁有 4 甲地。雖然在〈斯馨牌〉中並沒有出現他的捐款，但卻可以看到許多曾姓人士，甚至捐款額高於朱舉者，有位曾門李氏，這些曾姓人士很可能與曾振有關。

¹⁷⁷ 臺灣總督府民政部殖產課，〈乾隆三十八年全立公訂水路車路合約字〉，《臺北縣下農家經濟調查書明治三十二年》（臺北：日本物產會社活版部，1899），頁 1102-119。

¹⁷⁸ 臺灣總督府民政部殖產課，〈乾隆三十八年全立公訂水路車路合約字〉，《臺北縣下農家經濟調查書明治三十二年》（臺北：日本物產會社活版部，1899），頁 1102-119。

¹⁷⁹ 新店十四張斯馨祠官方 Facebook 帳號貼文：<https://reurl.cc/j190RM>，2022/5/27 瀏覽。

透過上述〈斯馨牌〉紀錄上的差異，可以看出〈斯馨牌〉上的捐款者不像一般捐錢修建廟宇一樣，在同一個時間捐錢、立碑；也不像一般土地公廟信仰中以「丁口錢」的方式，由區域內的居民一同供奉。斯馨祠集合了許多人群，是一個具有流動特質的交通聚落，捐款者中確實有十四張的土地所有者，也有大坪林地區的水圳管理者，更可能有往來於大坪林渡的船戶，以及租借廟宇土地的店家。



圖 4-19 斯馨祠與大坪林渡位置圖

資料來源：臺灣總督府臨時臺灣土地調查局，〈臺灣堡圖〉，臺北：國立臺灣圖書館館藏，1904。

圖片說明：圖中黑框白字、橘框與藍框為筆者所加。

大坪林的斯馨祠由於位在大坪林店仔街的街頭，因此被認為是店仔街的土地公廟，¹⁸⁰ 而店仔街之所以會發展起來與大坪林渡有直接的關係，在圖 4-19 中能清楚看到店仔街上的路，可以直接通往渡口。

¹⁸⁰ 蔡丁財，《新店人的歷史》，頁 45-46

然而，雖然說斯馨祠與市街、渡口直接相關，卻無法透過〈斯馨牌〉對這個以渡口發展起來的市街有進一步的了解，一方面是這個市街的規模不大，另一方面是後來整個拓墾範圍變大後，新店的市街發展起來，大坪林就不再是規模最大的市街。

在大坪林的〈斯馨牌〉碑文與其位置上，可以反映大坪林渡與市街基本上是互相扶持的關係，大坪林店仔街是藉由渡口而發展商業聚落；相反的，通往渡口進行河運交通必須經過這條店仔街。且透過〈斯馨牌〉的碑文，可以理解到大坪林區域的開墾者、土地擁有者也會在這個交通聚落進行活動，不但可能進行商業貿易的往來，亦可能參與渡船交通。甚至可以說，大坪林地區若要對外往來，十四張斯馨祠以及大坪林渡是必經的出入口。



(二) 〈福德祠碑〉¹⁸¹



圖 4-20 〈福德祠碑〉

資料來源：「福德祠捐題碑記」，國立中央圖書館臺灣分館藏；https://tm.ncl.edu.tw/article?u=014_001_0000000433

¹⁸¹ 乾隆四十五年（1780）〈福德祠捐題碑記〉（即〈福德祠碑〉），收於何培夫編《臺灣地區現存碑碣圖誌：臺北縣》（臺北：國立臺灣圖書館，1999）頁 70-71。

相較起來，湳仔福德祠的〈福德祠碑〉，在形制上就比較符合一般的廟宇碑記，其時間落於最後一行，寫作「乾隆肆拾伍年歲次庚子蒲月吉旦眾立」，這代表湳仔福德祠的集資是在乾隆四十五年（1780）五月以前完成的。

捐款額最高者為呂蕃贊，捐銀十五元。在捐款金額上值得注意的是，〈福德祠碑〉中也出現一些以「兩」作為單位捐款者，分別為：張文說、張志權、鍾士實、陳士會、呂蕃繪、羅士哲、劉興趙、官威羅、鍾士必，以上各銀一兩。其捐款額總共為九兩，與〈斯馨牌〉以「兩」為單位捐款的數字相當。



圖 4-21 湳仔福德祠與湳仔渡位置圖

資料來源：臺灣總督府臨時臺灣土地調查局，〈臺灣堡圖〉，臺北：國立臺灣圖書館館藏，1904。

圖片說明：圖中黑框白字、橘框與藍框為筆者所加。

在圖 4-21 中可觀察到，湳仔福德宮並沒有被紀錄在〈臺灣堡圖〉中，反倒是枋橋街有兩座大廟，分別為接雲寺與慈惠宮，但這兩座廟與湳仔渡並沒有直接關係。接雲寺與慈惠宮皆於咸豐年間在板橋林家的支持下創建，興建年代晚於乾隆四十五年（1780）即有碑文紀錄的湳仔福德宮。

涌仔區域在乾隆年間的發展，雖說不如大坪林店仔街，尚未形成市街，僅在枋橋街坎仔腳建有兩、三間草仔店，但約在道光年間，也發展成板橋最早的商店街「新興街」。

透過涌仔渡、涌仔福德宮與新興街的時間關係，可以看出涌仔福德宮在乾隆年間基本上是一個屬於渡口的廟宇，而〈福德祠碑〉即是確立涌仔渡勢力的石碑。雖然在〈慈祐宮聖母香燈碑記〉中沒有涌仔渡的相關紀錄，目前也沒有其他涌仔渡相關的渡稅金額紀錄，但是根據〈福德祠碑〉的內容，可以了解到涌仔渡透過「繳交渡稅」，確立其渡口勢力與運作。

新興街雖然與涌仔渡有密切關係，不過是較為後期才發展起來的市街，且後續涌仔渡甚至被稱為涌仔港，由此稱呼可以推估，新興街的貨物往來量應該不小，才得以讓原先的渡口被稱之為港。不過上述證明，涌仔福德祠很明顯不是一個因商業聚落而起的信仰，而是由渡口發展起來的信仰。

為了進一步討論廟宇碑文的記載，如何反映清代臺灣渡口組織對於地方社會的影響，本文比較〈斯馨牌〉與〈福德祠碑〉於表 4-5。

表 4-5 〈斯馨牌〉、〈福德祠碑〉比較表

	〈斯馨牌〉	〈福德祠碑〉
所屬廟宇	斯馨祠	涌仔庄福德宮
立碑地點	大坪林十四張	擺接涌仔
立碑年份	乾隆四十四年（1779）	乾隆四十五年（1780）
捐款月份	夏月（農曆四月至六月）	蒲月（農曆五月）
最高捐款額	12 元（吳祿）	15 元（呂蕃贊）
以「兩」為單位的捐款	2 兩*4+1 兩*1=9	1 兩*9=9
最低捐款額	2 錢	4 錢
總捐款額	106.7	128.8
總捐款筆數	88	61

資料來源：〈斯馨牌〉、〈福德祠碑〉

根據表 4-5 可以看出〈斯馨牌〉與〈福德祠碑〉在資訊上的呈現相當相似，捐款額最高者與最低者的金額差不多，與其他大廟如新莊慈祐宮的捐款相比，兩者在金額上是同一個層級的捐款。且兩者立碑的時間十分相近，事實上，這個時間點新莊慈祐宮亦進

行大規模的重修，其捐款的名單甚至需要兩塊碑方能紀錄，且捐款額最高者甚至捐了銀 400 元，共有 615 筆捐款，總金額高達 5,625.5 元。

在重要廟宇的大規模修整下，與慈祐宮有密切水運往來關係的區域亦受到影響，而這些與渡口直接相關的土地公廟最快受到影響，並響應整理。而土地公廟整修之際，往來此渡口的船戶們也捐資修建，甚至可能依循著繳交渡稅給廟宇的習慣，以銀兩的方式捐款，達到繳渡稅的效果。

此外，在新莊慈祐宮乾隆四十四年（1779）的重修捐款紀錄中，可明確看到船戶的身影，分別有泉廈眾船戶捐銀 210 元。這兩者為何沒有像〈斯馨牌〉與〈福德祠碑〉用「兩」作為捐款單位呢？主要在於渡稅的概念是為了要讓個別船戶的經營權足以被確立或得以轉移，但在新莊慈祐宮的重修紀錄中，船戶作為一個群體出現，所代表的是整個水運系統，故其捐款不再用繳交渡稅的方式呈現。

也就是說，乾隆四十四、四十五年（1779、1780）這個時間點，新店溪流域的廟宇從慈祐宮開始，紛紛展開整修，這一方面呈現渡口彼此之間的影響。於此同時，以新莊慈祐宮為中心的新店溪流域渡口系統，已發展到足以讓船戶成為一個群體的境界，更反映出 18 世紀中後期淡水河流域河運交通的發達，透過民間信仰體現船戶對於地方社會的影響力。

另一方面也能藉由更細部的渡口資料，進而了解渡口作為一個交通聚落，其所組成的人群為何。廟宇碑文所分析的新店溪流域渡口組織，反映渡口是人群頻繁流通的交通節點，不但能夠渡河至對岸，更能經由河運交通往來淡水河流域，並透過商品貿易往來、聚集人群的特性，又因此形成交通熱點。根據渡口廟宇碑文中地方勢力的捐款，可以更進一步了解渡口所塑造出的、具有流動性質的交通聚落，其人群組成為何，對於清代臺灣淡水河流域的地方社會有何影響。

第五章 結論

過去對於清代臺灣渡口的討論，主要集中於義渡此種類型的渡口，從單一渡口的設立、資金籌措與運作，到義渡運作時官府與地方社會的互動關係皆有所討論，但忽略了清代臺灣的渡口，大多是由官方所管理或者由民間自行運作的情況。新店溪流域由民間自行運作的渡口組織，反映以往地方官府用以管理渡口的「渡稅」運作，如何在官方完全未介入的情況下被實踐，以確保渡口經營與移轉的權利。這套於 18 世紀後期完成組織化的新店溪流域渡口系統，正是理解清代臺灣渡口運作的最佳途徑。

一、「分類」渡口的意義

過往對於渡口運作的討論之所以集中於義渡，針對其他營運方式的渡口則聚焦在「官渡、義渡、民渡」的類型說明，無法進一步觸及渡口組織的運作細節，在於「官渡、義渡、民渡」事實上僅僅是渡口設立之初官方立案的紀錄，實際的渡口營運情況並不一定按照此分類。例如，在《淡水廳志》中由民間所經營的渡口，除了沒有紀錄渡口營運模式的情況，另有「船戶自設」、「莊民自設」以及「民渡」，總共四種敘述方式，更遑論新店溪流域的渡口，有眾多沒有被紀錄於方志中。

方志紀錄的渡口營運模式，有助於分析官方對於這些渡口的介入程度，以了解渡口的運作與特性，但必須注意這些對於渡口的「分類」都是研究者後續對於渡口的歸納，而非清代臺灣渡口營運模式的規則。故本文提出以官方介入程度的高低，分析渡口的營運模式，此分類方式並非二分法，而是一套光譜。透過這套光譜，得以在所謂民間經營的渡口此一「分類」下，進行更細緻的討論，分析其中官方與地方勢力扮演的角色。

以渡口的發起、建設、資金來源以及營運等紀錄，判斷官方介入的程度後，觀察到淡水廳中，官方介入程度最高者為基隆河與雙溪河流域，最低者為新店溪流域。並發現在官方介入渡口組織程度較高的基隆河流域，未見以繳交「渡稅」營運渡口的案例；而渡口組織全為民間自行經營的新店溪流域，「渡稅」係由新莊慈祐宮所管理。

二、「渡稅」用途的轉化

「渡稅」的意義與用途，也一直是過去渡口研究中無法釐清的問題。伊能嘉矩將「渡稅」與「官渡」劃上等號，認為繳交「渡稅」的渡口即為官方所管理、經營的渡口，但從吳淑慈以降的義渡研究，即一再指出「渡稅」並不僅僅出現在官方所經營的渡口紀錄中，無論有無官方的介入，任何營運模式的渡口皆可以繳交「渡稅」。¹⁸² 是否繳交「渡稅」與渡口的營運模式有無官方介入沒有正相關，卻又確實在渡口的營運上具有重要意義。

「渡稅」在諸羅縣的運作，顯示「渡稅」確實可以是官方與民間合作經營渡口的媒介，能充作港餉、香資，官方藉此挪用資金以支應地方財政，而渡口經營者得以保障或轉移其經營權。然而，新店溪流域由民間自行營運的渡口系統，即化用「渡稅」充當香資的方式，完成渡口的組織化，形成以新莊慈祐宮為首的新店溪流域渡口系統，於此同時，「渡稅」已與官方毫無關係。

三、渡口交通與民間信仰的連結

新店溪流域渡口運作有賴地方自行維持，除了繳交「渡稅」給慈祐宮，個別渡口亦藉由立碑以文字確立其運作。例如，大坪林斯馨祠的斯馨牌，即顯示大坪林渡、由渡口所發展出的大坪林街、與兩者息息相關的大坪林斯馨祠之間的連結，說明區域內人群網絡緊密參與渡口運作的情形。

透過新店溪流域渡口的案例，可知清代臺灣由民間經營的渡口，借原先「渡稅」的名目，化用充當香資的方式完成組織化，且渡口交通與民間信仰皆有整合人群的特色，使渡口交通與民間信仰的連結更為強烈，而渡口附近多有廟宇的現象便是最佳證明。藉由廟宇碑文與捐款名單，得以了解渡口經營權的移轉與運作，更顯示渡口作為清代臺灣社會交通節點，具有活絡社會網絡與人群的特色。

¹⁸² 吳淑慈，〈清代臺灣的義渡——以永濟義渡為例〉，頁 15-17。

清代臺灣的渡口交通建設雖是地方官府的職責所在，但透過新店溪流域渡口組織的案例，可知若有交通往來的需求，在地方官府設立渡口之前，民間即會因應需求發展出渡口。發展至一定規模時，渡口組織借用官府管理、運作渡口的方式，來確立經營的正當性，就算使用的看似是同一套方式，但本質上是完全不一樣的。

對渡口經營者而言，重要的是能夠有保障地經營渡口，在轉移經營權的時候亦能證明其正當性。就廟方的角度，在渡口經營者透過繳交渡稅、捐款給廟宇確立經營權的過程中，其繳納費用讓廟宇得以可以被修繕、營運。對於地方官府來說，這些渡口的設立同時完成了原為地方官府職責的渡口建設，又補充了原先為地方官府預算的廟宇香資。

總而言之，這一套完全由民間自行運作的新店溪流域渡口系統，參考並化用地方官府用來管理渡口的方法——「渡稅」，代替地方官府原先在渡口組織運作中扮演的角色，於乾隆二十九年（1764）完成渡口的組織化。

現今新店溪流域的人力擺渡，只剩下新店與灣潭之間的對渡渡口。從過往的交通變遷可以觀察到，只要搭建起橋樑，同樣作為渡河交通的渡口就會停止營運。事實上，灣潭在 2006 年在市地重劃下，欲規劃建造密集的大樓，¹⁸³ 若灣潭真的進行開發，可以想見的是，新店溪流域最後的人力擺渡終會在交通需求大增的情況下，由橋樑所取代，河運交通或許終將步下歷史的舞台。

臺北作為一個由淡水河流域所孕育的城市，最終與河流的互動，若僅剩下河濱公園，那麼，人類與河流的關係只會越來越遠。當最後一處經驗渡船交通的活歷史成為歷史遺跡，渡口交通將消失在生活中，最終人們將不再有搭船渡河的記憶。因此，撰寫這本論文的用意之一，即是希望在歷史變遷的當下，為過去留下更多紀錄，也讓我們從過去的經驗，重新思索人與河流之間的關係。

¹⁸³ 針對灣潭重劃區的爭議，公視曾做過專題進行討論：<https://www.youtube.com/watch?v=xqoqiF28oXs>；<https://ourisland.pts.org.tw/content/7637>。

參考書目

一、徵引史料

「慈祐宮聖母香燈碑記（甲）（乙）」1764

「重修慈祐宮碑記（甲）（乙）」1779

「重修慈祐宮碑記（甲）（乙）」1824

「重修慈祐宮碑記（丙）（丁）」1873

「添建艋舺大渡碑記」1780

「福德祠捐題碑記」（即「福德祠碑」）1780

「斯馨牌」1779

「臺灣番社圖」

（年代不詳）。臺北：國立臺灣圖書館藏。

「（臺灣）兩萬分一堡圖」

1904。臺北：國立臺灣圖書館藏。

「臺灣山海圖」

1824-1835。法國：法國國家圖書。

「乾隆臺灣輿圖」

1756-1759。臺北：故宮博物院館藏。

「清乾隆中葉臺灣番界圖」

1760。臺北：中央研究院歷史語言研究所館藏。

「大臺北古地圖」

1654。荷蘭：海牙國家檔案館館藏。

不著撰人

2011〔1898〕《嘉義管內采訪冊》。臺北：文建會。

中和庄役場

1932《中和庄誌》。臺北：中和庄役場。

王必昌

2005〔1752〕《重修臺灣縣志》。臺北：文建會。

王瑛曾

2006〔1762〕。《重修鳳山縣志》。臺北：文建會。

王瑛曾

2006〔1764〕《重修鳳山縣志》。臺北：文建會。

王禮

2005〔1720〕《臺灣縣志》。臺北：文建會。

伊能嘉矩

2017〔1928〕。《臺灣文化志 中卷》。新北：大家出版。

何培夫編

1999《臺灣地區現存碑碣圖誌：臺北縣》。臺北：國立臺灣圖書館。

余文儀

2007〔1774〕《續修臺灣府志》。臺北：文建會、遠流。

李丕煜

2005〔1720〕《鳳山縣志》。臺北：文建會。

沈茂蔭

2006〔1894〕《苗栗縣志》。臺北：文建會。

周鍾瑄

2005〔1724〕《諸羅縣志》。臺北：文建會。

周璽

2006〔1836〕《彰化縣志》。臺北：文建會。

林占梅

1964〔1927〕《潛園琴餘草簡編》。臺北：臺灣銀行經濟研究室。

林百川、林露結

2011〔1898〕《樹杞林志》。臺北：文建會。

邱秀堂編

1986《臺灣北部碑文集成》。臺北：臺北市文獻委員會。

胡傳

2006〔1895〕《臺東州采訪冊》。臺北：文建會。

倪贊元

2011〔1894-1895〕《雲林縣采訪冊》。臺北：文建會。

徐本、三泰等奉敕纂；劉統勳等續纂

1982〔1743〕《大清律例（乾隆朝）》，清乾隆間刊本。臺北：商務印書館。

屠繼善

2007〔1895〕《恒春縣志》。臺北：文建會。

淀川喜代治

1933《板橋街誌》。臺北：板橋街役場。

深坑廳

1907《深坑廳第二統計書》。不詳：深坑廳。

陳培元

2006〔1764〕《噶瑪蘭志略》。臺北：文建會。

陳培桂

2006〔1871〕《淡水廳志》。臺北：文建會。

陳淑均

2006〔1852〕《噶瑪蘭廳志》。臺北：文建會。

陳朝龍、鄭鵬雲

2011〔1895〕《新竹縣采訪冊》。臺北：文建會。

陳朝龍、鄭鵬雲

2011〔1897〕《新竹縣志初稿》。臺北：文建會。

陳壽祺

2007〔1871〕《道光福建通志臺灣府》。臺北：文建會。

黃叔璥

1879《臺海使槎錄》，謙德堂校刊本。畿輔叢書。

臺北廳

1919《臺北廳誌》。臺北：株式會社臺灣日日新報社。

臺北廳總務課

1903《臺北廳志》。不詳：臺北廳總務課。

臺灣慣習研究會

1901《臺灣慣習記事》。不詳：臺灣慣習研究會。

臺灣總督府民政部殖產課

1899《臺北縣下農家經濟調查書明治三十二年》。臺北：日本物產會社活版部。

蔡振豐

2011〔1897〕《苑裏志》。臺北：文建會。

鄭用錫

2006〔1834〕《淡水廳志稿》。臺北：文建會。

盧德嘉

2006〔1894〕《鳳山縣采訪冊》。臺北：文建會。

謝金鑾、鄭兼才

2006〔1807〕《續修臺灣縣志》。臺北：文建會。

二、專書

中華綜合發展研究院應用史學研究所

1998《中和市志》。臺北：中和市公所。

王世慶

1996《淡水河流域河港水運史》。臺北：中央研究院中山人文社會科學研究所。

吳密察、翁佳音、李文良、林欣宜（合著）

2005《臺灣史料集成提要（增訂本）》臺北：文建會、遠流。

吳盛沂、吳基瑞

1988《板橋市志》。臺北：板橋市公所。

李順仁

2004《碑情城市：新店地區石碑的歷史意義》。臺北：拳山堡文史工作室。

林文龍

2012《彰化書院與科舉》。臺中：晨星。

林玉茹

1997《清代臺灣港口的空間結構》。臺北：知書。

林美容

2008《祭祀圈與地方社會》。臺北：博揚文化。

翁佳音

1998《大臺北古地圖考釋》。臺北：北縣文化。

黃智偉

2011《省道台一線的故事》。臺北：如果出版社。

新莊市志編輯委員會

1998《新莊市志》。臺北：臺北縣新莊市公所。

詹素娟

1999《大臺北都會區原住民歷史專輯：凱達格蘭調查報告》。臺北：臺北市文獻委員會。

臺灣總督府臨時臺灣土地調查局

1996〔1906〕《臺灣堡圖》。臺北：遠流出版。

蔡丁財

2002《新店人的歷史》。臺北：臺北縣新店市公所。

戴寶村、溫振華

1998《大臺北都會圈客家史》。臺北：臺北市文獻委員會。

謝國興、陳宗仁主編

2018《地輿縱覽：法國國家圖書館所藏中文古地圖》。臺北：中研院臺史所。
臨時臺灣舊慣調查會

1995《臺灣私法・附錄參考書第一卷・下》。臺北：南天書局。



三、論文

(一) 期刊論文、合集

方豪

- 1978〈清代前期臺灣方志的編纂工作〉《臺灣人文》2：5-16
〈清代中期臺灣方志的編纂工作〉，《臺灣人文》3：4-16。
〈清代後期臺灣方志的編纂工作〉，《臺灣人文》4：3-14。

王世慶

- 1958〈清代臺灣的米價〉，《臺灣文獻季刊》9（4）：11-20。

何孝榮、肖奔

- 2018〈清代渡運管理模式的轉向：從「假手于役」到「假手于民」——以湖南益陽碧津渡為中心〉，《江西社會科學》10：152-160、256

吳密察

- 2006〈「歷史」的出現——臺灣史學史素描〉，《當代》224：32-94。

吳琦

- 2008〈清代湖北津渡及其運營管理〉，《江漢論壇》1：83-89。

李文良

- 2014〈清代臺灣的「港戶」及其水域權利——以臺江內海新灣二港為例〉，《臺大歷史學報》54：211-246。

高志彬

- 1990〈臺灣方志纂修概況與內容特質〉，《臺灣史田野研究通訊》15：36-43。

張艷芳

- 2009〈明清時期的橋渡田地〉，《歷史教學（高校版）》10：41-45。

陳志豪

- 2020〈紫線番界：清乾隆時期北臺灣番界清釐與地方行政的規劃〉，《臺大文史哲學報》94：1-34。

陳慧兒

- 1972〈清林爽文之變中的義民首證〉，《臺南文化》9（3），頁21-24。

單文經

- 1998〈一八九五年以前鹿港教育史初探〉，《教育研究集刊》40：113-142。

彭煥勝、吳正龍

- 2005〈清代彰化縣儒學的生員教育〉，《教育研究集刊》51（3）：53-82。

詹孟桐

2018〈文化建構與歷史書寫：臺中石崗劉文進家族與義渡會的創建源流〉，《師大臺灣史學報》11：157-178。

蔡志展

2017〈清代鹿港功名人物拾遺〉，《臺灣文獻》68（3）：127-162。

溫振華

1989〈清代後期臺北盆地士人階層的成長〉，《臺北文獻》90：1-31。

葉鴻瀾

2003〈淡水鎮對岸--八里鄉興衰始末考〉，《淡江史學》14：3-10。

簡宏逸

2019〈臺北圭母子社和大浪泵社研究〉，《臺北文獻（直字）》，208：41-68。

（二）學位論文

田姝榛

2011〈客家非營利組織與地方互動關係之研究—以東勢義渡社會福利基金會為例〉。桃園：國立中央大學客家研究碩士在職專班。

吳淑慈

1997〈清代臺灣的義渡——以永濟義渡為例〉。臺北：國立臺灣大學歷史學系碩士論文。

吳佩璇

2022〈十九世紀〈臺灣山海全圖〉的繪製及其時代背景〉。臺北：國立臺灣大學歷史學研究所碩士論文。

姚美齡

2015〈從永濟義渡碑論濁水福興宮、社寮紫南宮的地方經營〉。嘉義：國立中正大學臺灣文學研究所碩士論文。

孫定邦

2015〈臺灣清代地方志木雕版研究——以國史館臺灣文獻館所藏《淡水廳志》雕版為例〉。臺中：逢甲大學歷史與文物研究所碩士論文。

常建榮

2011〈明清海南的橋梁與津渡研究〉。廣州：暨南大學中國古代史碩士論文。

張俊

2004〈清代兩湖地區的橋梁與渡口〉。武漢：武漢大學專門史碩士論文。

許仟慈

2020〈跨政權下北臺灣義渡的整編與轉型（1796-1945）〉。臺北：國立政治大學臺灣史研究所碩士論文。

黃智偉

1999〈統治之道——清代臺灣的縱貫線〉。臺北：國立臺灣大學歷史學研究所碩士論文。

溫振華

1977〈清代臺北盆地經濟社會的演變〉。臺北：國立臺灣師範大學歷史研究所碩士論文。

蔡育真

2014〈淡水河流域渡口空間研究〉。臺北：國立臺北科技大學建築與都市設計研究所碩士論文。

鄭竣元

2022〈清代臺灣「保」的空間劃分：以淡水廳芝蘭保為例〉。臺北：國立臺灣師範大學臺灣史研究所碩士論文。

賴盈如

2021〈清代北臺灣公共事業的運作：以淡水同知婁雲的義渡建設為例〉。臺北：國立臺灣師範大學歷史學系碩士論文。

戴寶村

1988〈近代臺灣港口市鎮之發展：清末至日據時期〉。臺北：國立臺灣師範大學歷史研究所博士論文。

四、資料庫、網路資源

中央研究院地理資訊科學專題研究中心

「臺灣百年歷史地圖」，網址：<http://gissrv4.sinica.edu.tw/gis/twhgis.aspx>

中央研究院臺灣史研究所

「臺灣文獻叢刊資料庫」，網址：[http://tcss.ith.sinica.edu.tw/cgi-](http://tcss.ith.sinica.edu.tw/cgi-bin/g32/gweb.cgi/login?o=dwebmge&cache=1655301109062)

[bin/g32/gweb.cgi/login?o=dwebmge&cache=1655301109062](http://tcss.ith.sinica.edu.tw/cgi-bin/g32/gweb.cgi/login?o=dwebmge&cache=1655301109062)

「內閣大庫檔案資料庫」，網址：<https://newarchive.ihp.sinica.edu.tw/mcttp/>

府治天后宮官網

網址：https://gtainanmazu.org.tw/?act=menuinfo&ml_id=20211026007

國立臺灣大學圖書館

「臺灣古碑拓本」，網址：<https://dl.lib.ntu.edu.tw/s/rt/page/home>

國立臺灣大學

「臺灣歷史數位圖書館（THDL）」，網址：<http://thdl.ntu.edu.tw/index.html>

國立臺灣圖書館

「日治時期圖書影像系統」，網址：[http://stfb.ntl.edu.tw/cgi-](http://stfb.ntl.edu.tw/cgi-bin/g32/gweb.cgi/login?o=dwebmge&cache=1655300743921)

[bin/g32/gweb.cgi/login?o=dwebmge&cache=1655300743921](http://stfb.ntl.edu.tw/cgi-bin/g32/gweb.cgi/login?o=dwebmge&cache=1655300743921)

「日治時期期刊影像系統」，網址：[http://stfj.ntl.edu.tw/cgi-](http://stfj.ntl.edu.tw/cgi-bin/g32/gweb.cgi/login?o=dwebmge&cache=1655300772590)

[bin/g32/gweb.cgi/login?o=dwebmge&cache=1655300772590](http://stfj.ntl.edu.tw/cgi-bin/g32/gweb.cgi/login?o=dwebmge&cache=1655300772590)

臺灣記憶

網址：<https://tm.ncl.edu.tw/index?lang=chn>

萌典（臺灣閩南語／臺灣客語）

網址：<https://www.moedict.tw/%E8%90%8C>

新店十四張斯馨祠官方 Facebook 帳號貼文

網址：<https://reurl.cc/j190RM>，原網址：

<https://www.facebook.com/1838901819660268/photos/%E4%B9%BE%E9%9A%8638%E5%B9%B4%E8%A5%BF%E5%85%831773%E5%A4%A7%E5%9D%AA%E6%9E%97%E4%BA%94%E5%BA%84%E4%BB%9D%E7%AB%8B%E8%A8%82%E6%B0%B4%E8%B7%AF%E8%BB%8A%E8%B7%AF%E5%90%88%E7%B4%84%E8%A8%98%E8%BC%89%E5%A4%A7%E5%9D%AA%E6%9E%97%E5%9C%B3%E4%BA%94%E5%BA%84%E9%96%8B%E9%91%BF%E5%A4%A7%E5%9D%AA%E6%9E%97%E5%9C%B3%E5%B7%A5%E7%A8%8B%E7%9A%84%E6%AD%B7%E5%8F%B2%E9%81%8E%E7%A8%8B%E5%A4%A7%E5%9D%AA%E6%9E%97%E4%BA%94%E5%BA%84%E5%A2%BE%E6%88%B6%E9%A6%96%E9%87%91%>

E5%90%88%E8%88%88%E5%8D%B3%E8%95%AD%E5%A6%99%E8%88%88%E
8%82%A1%E5%A4%A5%E6%9C%B1%E8%88%89%E9%99%B3%E6%9C%9D%E
8%AA%87%E5%90%B3%E5%BE%B7%E6%98%8C%E7%AD%89%E4%BA%BA%
E5%85%B6%E4%B8%AD%E9%87%91%E5%90%88%E8%88%88%E8%95%AD%E
5%A6%99/2574821886068254/?paipv=0&eav=AfYCi7e0-Ehr gb-

Jw_Xtl9km8DVbvo9avqM9hmBpflLGKadJ8q-KeO6AWnERKF8XbMpA&_rdr

新店十四張斯馨祠官網

網址：http://14.org.tw/Sixin_History.htm

臺北市客家遷徙紀錄片《城南客事》

網址：<https://www.youtube.com/watch?v=4iLlnwT7sO8&t=2167s>

