

1895年前後台灣的產出、工資率與物價

吳聰敏*

1999.4

摘要

甲午戰爭之後,清國將台灣割讓給日本。1895年5月日本軍隊登陸台灣之後,總督府迅速展開基礎建設,包括土地測量、交通建設、統一度量衡與貨幣等。日本人的基礎建設改變了台灣的經濟制度,使台灣的經濟出現結構性變遷。本文嘗試分析此一時期的經濟制度變遷對台灣人實質所得的影響。

日治時期台灣人實質所得之變化,張漢裕(1955)、溝口敏行(1975)等學者曾有過討論。¹雖然溝口敏行(1975)所估算的實質工資率上溯至1903年,大部分的研究多集中於日治中後期。晚近,魏凱立(1998)由日本人所作的身高調查,發現台灣人的身高在1910年前後顯著上升。影響身高的因素有很多,其中實質所得的上升應該是重要因素之一。本文嘗試探討1895年前後台灣經濟的轉變,以理解他所獲得的結論。

根據各種文獻記載,日治初期台灣有下列景象:

1. Davidson (1903, 頁619–20)指出:日本人來台之後,即刻展開基礎建設。1895年8月樺山總督指出:南北縱貫鐵路、基隆築港、道路開闢是三項施政要務。²
2. 鐵公路逐漸開通之後,島內島外貿易同時增加。
3. 日治初期,日本政府對台灣提供「補充金」,這直接提升台灣人的實質所得。
4. 基礎建設次第完成之後,民間的生產開始上升。以糖業為例,1900年代下半新式糖廠開工生產,台灣的砂糖產量大幅增加。

*作者感謝林佳蓉小姐協助整理資料。

¹參見與葉淑貞(1994)之文獻回顧。

²見臺灣總督府交通局鐵道部(1930),頁3。

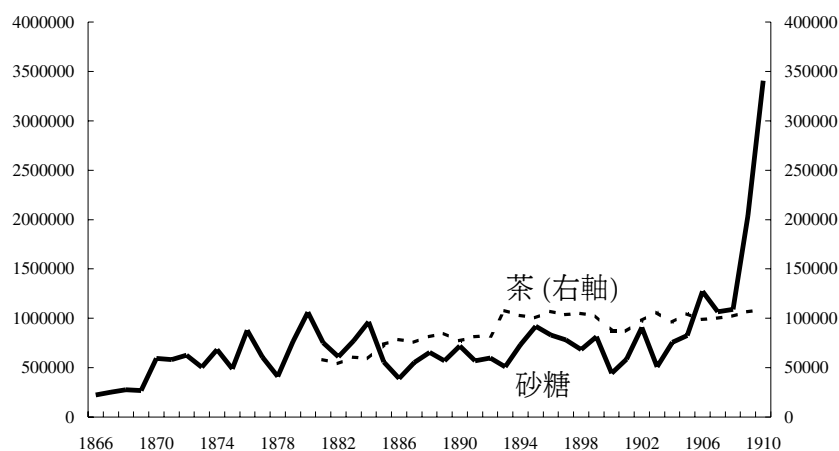


圖 1: 茶糖生產量與出口量

說明: 砂糖, 1866–1894 為出口量, 1895 開始為生產量, 單位: 擔。茶為出口量, 單位為公擔。資料來源: 糖: 臺灣糖業公司 (1946), 頁 4–5。產量資料, 1905 年係指 1904–05 年期。1895 年以前出口量係赤糖與白糖合計; 1896 開始係含蜜糖與分蜜糖合計。但是 1902 年始有分蜜糖數字。茶: 1866–1897: Davidson (1904) 頁 395; 1898 年開始取自臺灣省政府 (1949)。

各研究文獻都指出, 總督府的基礎是日後台灣經濟發展的基礎。那麼, 基礎建設本身對台灣人的所得可能產生什麼影響呢? 這是本文所想要探討的問題。底下第 1 節整理日治初期農業部門產出的變動。在日本統治的前十年間, 茶葉與砂糖的產量雖然沒有顯著增加, 稻米產量則大幅提升。其中, 有相當的比率出口到日本。第 2 節分析從清末到日初, 台灣財政收支的變動; 並探討日本對台灣的移轉支出之影響。日治初期, 除了稻米產量增加之外, 總督府的基礎建設本身直接使台灣的產出增加。在國民所得生產帳上, 基礎建設主要是提高製造業產值。遺憾的是, 因為統計資料有限, 我們無法直接計算製造業產值。第 3 節裡我們將由實質工資率的變動間接了解推動公共建設之影響。日治初期的基礎建設中, 交通建設是最重要的一項。交通系統建立之後, 貿易活動日趨重要。第 4 節討論交通建設與貿易的關係, 並討論其對於經濟的實質影響。第 5 節是結語。

1 農產品產量的變動

清末日初, 台灣最重要的產業是稻米、砂糖與茶葉。圖 1 畫出砂糖與茶的出口量。如圖所示, 從 1880 年開始, 茶出口量呈緩慢增加的趨勢。日治初期, 台灣的茶葉出口並無特別增加。砂糖出口量在清國末期起伏不定。日治初期到約 1905 年之前, 產量也無明顯增加。不過, 1900 年代下半開始, 因為新式糖廠陸續開工, 砂糖產量明顯上升。

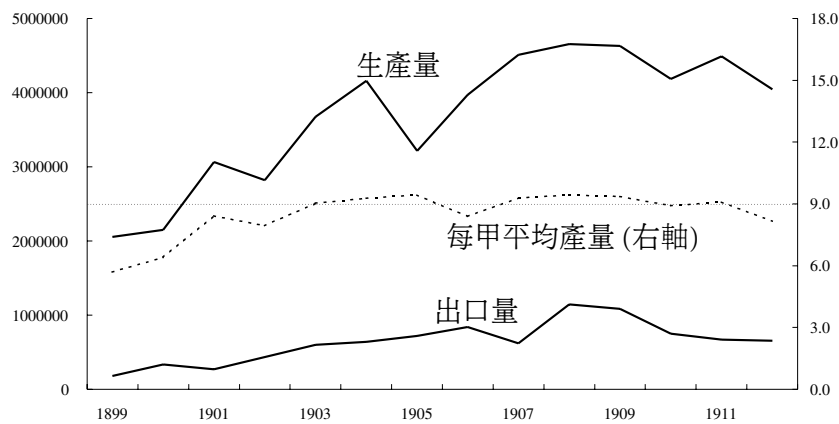


圖 2: 糙米產量與出口量

單位: 產量與出口量為日石。資料來源: 總產量與平均產量:《總督府統計書》各期; 出口量: 臺灣省政府主計處 (1949)。

根據以上統計數字,大約在 1905 年之前,砂糖與茶葉之產值並無明顯增加。不過,稻米產量則是完全不同的景象。依《總督府統計書》,1899 年台灣糙米產量為 2,052,970 日石;而稻米出口為 181,064 石,占 8.82%。此項數字若能與清末之生產量比較,我們更能了解其意義。不幸的是,清國末期台灣稻米產量與出口量並無統計數字。若依臺灣總督府殖產局 (1930, 頁 54) 之估計,「領台初期」台灣稻米產量約 150 萬石。若此數字可靠,則四年之間,台灣稻米產量增加約三分之一。而 1900-1910 年之間,台灣稻米產量又幾乎增加一倍:1900 年產量為 2,150,027 石,1910 年為 4,187,473 石。事實上,1908 年產量更高達 4,656,628 石。若簡單以 1895-1910 年之間稻米產量增加 2.5 倍計算,稻米產量成長率平均每年達 6.3%。

糙米的產量統計是否可靠,難以直接驗證。不過,我們可以由糙米出口作進一步的觀察。前以說明,1899 年糙米輸出占產量的 8.82%,此後十年之間,糙米出口不斷增加,1909 年出口量到達一個高峰,1,085,494 石,為生產量的 23.5%,參見圖 2。³ 以上以產量數字作比較,若從生產額統計來看,1905 年稻米出口總額為 5,897,420 圓,占當年台灣出口總額的 24.3%。1908 年稻米出口更高達當年總出口的 31.3%。日治初期的貿易資料顯示,台灣的糙米出口地已迅速地由中國大陸轉向日本。1900 年,台灣的稻米出口中,輸往日本的 (重量) 比率僅有 2.9%;1910 年,此一比率已劇升為 97.8%。

³清國末期台灣的稻米輸出亦無統計。根據馮用 (1957, 頁 38),清朝末期「台灣治下」(應指台灣府,即今台灣中部一帶)各港米穀出口年平均約在 60 餘萬石。在台中、彰化一帶所用容器,1 台石約合 0.60 日石;因此,此項出口若指的是糙米,則台灣府各港口之糙米出口約 36 萬日石,這大約是 1900 年的糙米出口量。不過,以上數字是否可靠尚未找到其他資料可以驗證。清國時期,台灣的稻米出口主要經由中部港口。有關清國時期台灣的稻米外銷,可參見王世慶 (1993)。

商品出口對象的改變不只是在稻米上,而是發生在台灣所有的出口商品上。此種轉變是1895年台灣成為日本殖民地的一個自然結果。對於稻作農家而言,統治政權改變帶來新的出口市場,使其產量增加,所得提高。

2 財政支出與日本對台移轉

上一節所討論的稻米、茶葉與砂糖是清末台灣最重要的商品,其中,稻米屬農業、茶葉與砂糖則屬農業與食品加工業。除了以上所述之外,國民所得的增加可能來自其他產業。事實上,總督府的基礎建設本身就具有提升國民所得的效果。依照國民所得統計,

$$GDP = C + (I_P + I_G) + G + (X - M)。$$

上式中, I_P 代表民間投資支出, I_G 為政府投資支出。政府財政支出等於 $G + I_G$ 。當財政支出上升時,GDP將同幅上升。不過,政府支出雖可提升國民所得,對應的課稅增加卻有降低所得的負面影響。

Barro (1981)的實証研究指出,政府短暫性或恆久性支出增加皆有助於提升國民所得;但短暫支出增加之效果較顯著。不過,實証分析上,他所衡量的主要是戰爭期間國防支出增加之效果。1895-6兩年,日本政府在台灣的支出主要也是軍事支出;1897年開始,則以基礎建設為最主要。

表1是1884-1900年間台灣的政府支出統計。1895年開始,總督府的財政收支數字很詳盡,清末的財政收支則相當模糊。清國時期的財政收支主要引用自張世賢(1978),原始資料來源請見該書。清末的政府支出主要用於防務。譬如,1893年之財政收支原名為「光緒十九年海防經費支出決算表」。但是,支出項目中仍有少部分是用於經濟建設,如「鐵路工程銀」。表1數字顯示:台灣總督府之財政收支遠高於清國時期的政府支出。1895年的支出特別高,原因是占領台灣的軍事支出。1896年的財政支出為9,652,097圓,是1893年的2.5倍。若比較絕對數值,日治初期最重要的出口品是茶與砂糖,1896年台灣烏龍茶出口金額為6,463,140圓;包種茶出口金額無數字,但1897年為460,910圓。另外,1901年之米穀生產額為17,426,223圓。相較之下,總督府的財政支出規模並不小。

政府支出增加對於GDP可能有正面的影響。但是,若政府支出增加時,進口也同幅度增加,GDP將維持不變。換言之,若政府支出全部用於購買進口商品,國內支出毛額(domestic expenditures)會增加,但國內生產毛額維持不變。日治初期台灣對日本有相當大的貿易逆差,表示在政府支出增加的同時,進口也增加。因此,欲評估政府支出增加

表 1: 台灣財政收支

年度	財政收入	財政支出
1884.6-1885.6	5,363,357	5,826,391
1885.7-1886.12	4,038,016	3,937,721
1887-1888	6,873,294	6,892,647
1889	3,124,362	3,099,285
1891	2,088,235	
1893	3,775,916	3,843,694
1894	4,345,014	
1895		29,897,705
1896		9,652,098
1897		10,487,610
1898		11,843,733
1899		18,001,150
1900		22,999,783

說明：單位：圓。1894年以前各年資料原單位為銀兩，以一圓 = 0.68 銀兩折算。1884.6-1885.6: 資料轉引自張世賢 (1978), 頁 259。1885.7-1886.12: 資料轉引自同書, 頁 277。1887-1888、1889: 轉引自同書, 頁 278。1891年資料來源, 連雅堂《臺灣通史》, 頁 250。原資料為「142 萬餘兩」。1893年資料轉引自張世賢 (1978), 頁 280。1894年資料取自洪敏麟 (1978, 頁 133), 該項資料整理自「台灣總督府公文類纂」, 但原資料中並未說明是那一年數字, 但是由下列各項加總而成: 海關稅、地稅、厘稅、官田租稅、樟腦稅與登記稅。本表姑列為 1894 年數字。1895 年財政支出數字轉引自 Davidson (1903), 頁 615。1896-1900 數字取自臺灣總督府 (1908), 頁 192-3。財政數字係國庫與地方稅支出之加總, 但扣除「地方費補足」與「歲入經常部繰入」兩項。

對於產生之影響並不容易。不過, 日治初期台灣總督府的財政支出大都仰賴日本政府的補助。這直接提高了台灣的國民所得。

日治初期, 1895 及 1896 兩個會計年度, 總督府的財政支出都是由日本國內直接提供。從 1897 年度開始, 台灣總督府單獨成立獨立的「台灣總督府特別會計」, 以有別於日本本國之一般會計。在獨立會計之下, 總督府的稅收可以自行運用於台灣地區, 不須回繳日本國庫。日本治台初期, 日本的一般會計曾對台灣特別會計有直接的財政補助。補助的方式包括直接提供「補充金」, 及關稅與砂糖消費稅的移轉。「補充金」是直接的財政補助, 在 1896-1904 年度之間, 補充金數額計達 3,048.5 萬圓。⁴ 其中, 1896 年實際補充金為 694 萬圓, 占當年度台灣歲入的 72%。1897 年補充金為 595.8 萬圓, 占台灣歲入的

⁴高橋龜吉 (1937), 頁 513。

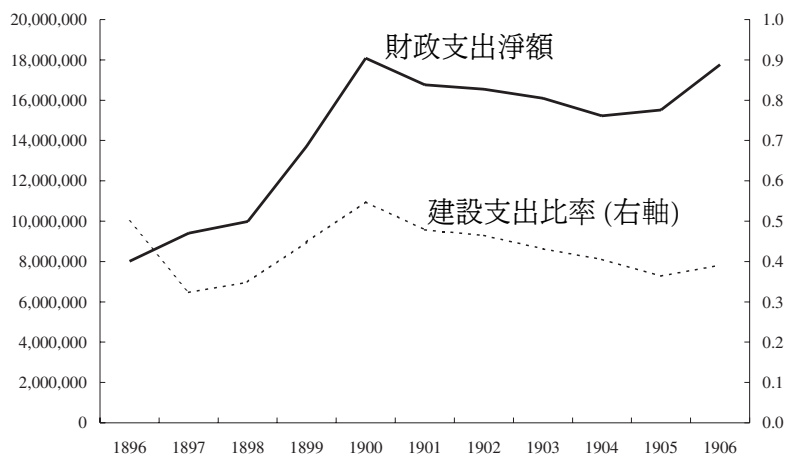


圖 3: 財政支出淨額與建設支出比率

資料來源: 臺灣總督府 (1908), 頁 192-3。財政支出淨額係國庫支出與地方稅支出加總, 再扣除「歲入經常部繰入」、「地方費補足」、「專賣局作場費並專賣品補償及購買費」。建設支出包括: 修繕費、遞信事業費、鐵道事業費、特別事業費、營繕及土木費等項。

53%。補充金之數額逐年下降, 1900年數額為 259.8 萬圓, 1903年為 245.9 萬圓。

日本的財政移轉將提升台灣居民的所得。那麼, 數額到底有多大呢? 梅村又次、溝口敏行 (1988, 頁 232) 載有 1903年台灣的 GDP 估計值為 9,833.1 萬圓。由圖 1 所列, 日治初期台灣的砂糖、茶葉之生產量增加有限。不過, 因為總督府大力推動基礎建設, 營建業與製造業產值應有大幅提升。假設日治初期之實質 GDP 年成長率為 1%, 物價膨脹率為 3%, 則 1896年之名目 GDP 約為 7,472 萬圓。因此, 當年日本政府的補充金約占 GDP 的 9.3%, 1897年之比率約為 7.7%; 比率相當高。⁵

除了直接的補充金移轉之外, 尚有關稅與砂糖消費稅之移轉。日本國內人民購買台灣砂糖所繳之砂糖消費稅自 1901年開始徵收。雖然砂糖是在日本消費, 但砂糖消費稅卻全部劃為臺灣的收入。因此, 日本本土消費者所付的砂糖消費稅, 應視為日本對臺灣的移轉。1901年台灣「砂糖消費稅」收入為 37.219 萬圓, 1905年增加為 186.65 萬圓, 1910年則增為 1,211.77 萬圓。關稅移轉則是到了 1920年才有數字記載, 該年度為 433.30 萬圓。

圖 3 為 1896-1906 年間財政支出淨額, 以及建設支出占財政支出淨額之比率。在此期間, 並無一般物價指數之統計。不過, 台北市的糙米價格在 1896-98 年間為上升趨勢, 1899-1901 之間略有下降; 其後兩年, 米價再度上揚; 1903-05 年米價又下降。圖中同時

⁵當然, 日本政府的移轉支出並非全部由台灣人取得。假設日本政府的補充金是用於交通建設, 並假設勞動份額 (labor share) 占總產值的 60%, 由此或可間接推估台灣勞動者所得之增加。在勞動者中, 台灣人所占之比率遠高於日本人; 不過, 日本人之工資率約為台灣人的兩倍。

畫出公共建設支出占財政支出淨額之比率；除 1896 年之外，1900 年前後似是一期間公共建設的高峰期。事實上，1900 年的「特別事業費」與「營繕及土木費」都特別高，使得該年的財政支出淨額與公共建設支出比率同時達到最高點，

3 實質工資率之變動

日治初期，農業是台灣最重要的產業。台灣總督府在日治初期所積極推動基礎建設，對於農業部門或許沒有直接助益，但製造業部門，特別是營建業，的產值必然大幅上升。不過，現有的統計資料難以推估清末民初產值的變動，故本節改由實質工資率的變動間接推估其影響。

欲計算實質工資率，我們必須取得名目工資率與生活支出費用之統計資料。日治初期，台灣並無消費者物價指數統計，不過，臨時臺灣舊慣調查會 [以下簡稱《舊慣》] (1905, 下卷第 4 編) 收錄許多日治初期各階層的生計費調查。此外，由各種經濟調查中我們可以整理出物價與名目工資資料。底下，我們將由生計費、物價與名目工資統計資料，探討勞動者實質工資率之變動。

3.1 生計費

《舊慣》的生計費調查分上等、中等、下等社會。上等社會指財產約 10 萬圓左右；每年有銀 1 萬圓左右之收入，每年生計費約 5,000 圓 (頁 523)。中等社會指財產約銀 1 萬圓，每年約 1,200 銀圓之收益，生計費也是約 1,200 銀圓 (頁 548)。「一般商家」屬於中等社會；「卸小賣商」，「上等農家」也屬於中等社會 (頁 565-6)。下等社會則包含小農、職工 (木匠、行商、勞動者等)；這是台灣社會人數最多的階層。表 2 整理下等社會階層之收入與生活費。為易於比較，所有的數字皆換算為每日數字。

根據表 2，日治初期台灣的低所得階層，每日收入約在 40 錢到 80 錢之間。在支出方面，食費約占總支出的 50%-60%；而食費中又以米最為重要。因此可知，下等社會生活費用的高低，相當程度地受到的稻米價格的影響。在未能發掘更多物價資料的限制之下，底下將以米價的波動代表生活費用的高低。

3.2 物價

清國末期，台灣物價統計很少；不過，由少數零星資料可以看出來物價有緩慢上升的趨勢。例如，《舊慣》(下卷，頁 515) 列有清末 1875 年台南豬肉價格為每斤 0.116 圓，1885 年為 0.138 圓，1894 與 1896 年皆為 1.50 圓。在米價方面，依《臺灣協會會報》(第 51 號) 所

表 2: 下等社會階層生活費

身分	收入	總支出	食費	被服費	器具費	房租	其他
(1) 獨身職工	65.0	45.1	26.3	8.0	6.8	1.0	3.0
(2) 獨身木匠	60.0	53.1	30.9	6.7	9.7	3.3	2.5
(3) 有眷土工	50.0	44.0	25.0	8.3	5.6	3.3	1.8
(4) 燒賣烏	78.0						
(5) 賣餅	84.2						
(6) 蕎麥、餛飩	56.1						
(7) 勞動者	45.0	20.6	12.2	3.5	0.8	2.7	1.4
(8) 運搬夫	30.0	25.6	-	-	-	3.3	-
(9) 車夫	-	34.2	22.0	2.8	2.1	3.3	4.0
(10) 獨身車夫	-	-	21.6	-	-	1.0	-
(11) 勞動者	40.0	34.0	15.0	4.0	-	2.0	9.0

說明: 資料來源,《舊慣》(下卷,頁574-92)。單位: 錢/每日。一年以360日換算;一月以30日換算。「食費」包含: 阿片、石油、煙草等;「其他」項包含: 年節祭費、祭祖費、醫藥費等。

(3)「有眷土工」支出中另有「冠婚費」100圓(一回),「喪費」20圓(一回);因性質特殊,故未計入。

(7)「稍上等」之勞動者之收入為一日平均四五十錢,記為45錢。

(9)車夫之支出尚有「車稅」,一年兩圓,未記入。

(11)資料來源為《臺灣協會會報》,第32號,1901年5月,頁33。為基隆地方之調查結果。同項資料來源列有日本人勞動者之所得約80錢,生活費約68錢。

記錄之台北米價,1875年與1885年皆為每石4圓,1894年則上升6圓。另外,依據嗽石(1986)所收集的資料,1889-1893年之間,臺灣縣上忙之上等米價由每石2.55圓上漲至2.775圓;彰化縣的米價起伏較大,1889年為2.700圓,1900與1901年漲為2.850圓,1902年降為2.700圓,1903年則上漲至3.450圓。

1895年之後,台灣的經濟統計資料漸多。不過,時間數列性質的統計資料一直要到1902年才開始出現。表3由各種資料來源整理出1893-1905年間台灣的米價;圖4為依據表3資料所畫出的米價數列。台灣各地米價由1893年開始上升,1902年前後達一高點,其後則有下降趨勢;在1906-7兩年又上升。根據稻米產量之統計,1901年台灣糙米產量為5,530,498石;1902年減為5,089,595石。因此,1902年的米價上漲,應該是產量減少所引起。除了米價之外,其他物品的價格也有上升的趨勢,雖然漲幅不一。⁶因此,米

⁶參見臨時臺灣舊慣調查會(1905)下冊,頁475-6。

表 3: 台灣糙米價格: 1893–1905

	台北米價 (1)	台北米價 (2)	苗栗米價	台中米價	台南米價	宜蘭米價
1893	6.05			3.52		
1894	6.36			4.02	3.00	
1895	6.88			4.36		4.27
1896	6	7.14		5.53	5.00	5.56
1897	7	7.24				8.12
1898	9	9.24	7.50	7.20		7.65
1899	9				5.80	
1900	8	8.67	7.02	7.04	8.12	7.68
1901	8					8.45
1902	9.62		11.50	7.05	10.33	9.71
1903	10.44		10.74	7.84	9.37	8.58
1904	8.59			6.46	8.75	
1905	7.96		7.38	6.66	8.54	6.42

說明: 1902–1905年資料取自各年《總督府統計書》，但1904年無資料，改取自《米穀統計(日本之部)》(1922)，但僅有台北、台中、台南三地之價格。《總督府統計書》有1900年數字，但數字偏低，疑為以台灣石為單位之價格。台南1902年，宜蘭1903年米價，請另見底下說明。

1. 台北米價 (1): 1893–95年: 台北米價取自臺灣總督府民政局殖產部 (1896, 頁98)。原資料每年米價分上半年與下半年。1893年上下半年米價分別為5.96元與6.14元, 1894年上下半年分別為6.22元與6.49元, 1895年上半年為6.49–7.36, 下半年為6.84元。本表所列為平均值, 單位為日石 (以台灣一石折日本5斗7升計算)。1896–1901年: 資料取自《臺灣協會會報》, 第51號, 此為艋舺地區躉售米價。原資料涵蓋期間為1876–1901, 其中1893年米價為5元, 1894與95年皆為6元。此外,《會報》第2號 (1898.12) 頁74, 載台北米價 (10月21日) 為一臺灣斗0.625圓。以一公平斗等於0.577日斗換算, 折算為每日石10.83圓。此項價格可能為零售價。同會報第15號 (1899年12月), 頁52, 描述在該年晚秋因數回暴風, 米價漲至11.5圓。
2. 台北米價 (2): 1896–1898年:《臺灣經濟雜誌》, 第17期 (1900.4), 頁26–7。原資料各年米價分別為4.12, 4.18, 5.33圓; 假設其單位為公平斗轉換而得。(除台北外, 原資料另有1896–1898年台中, 宜蘭, 台東之米價。) 1900年:《會報》, 第26號 (1900年7月), 頁51, 上等玄米每石5.0圓。以公平斗單位換算而得; 中等玄米每石4.5圓。《總督府統計書》之1900年台北米價 (上等) 為5.362圓/石。若此為台北公平斗單位, 則接近《會報》所錄。另外,《臺灣協會會報》第71號 (1904.8), 頁37, 載有台北各品種玄米價格, 最上等每石10.057圓。此應為1903–4年之米價。
3. 苗栗米價: 1898年: 見下一項「台中米價」之說明。1900年: 為三叉河米價, 原資料一斗40錢, 以公平斗 (合0.57日斗) 換算而得。見《會報》第21號 (1900年6月)。另外, 吉井友兄 (1896, 頁410) 列舉新竹1895年末米價, 上等玄米一石6.857圓; 上等白米一石7.407圓。
4. 台中米價: 1893–1896: 馮用 (1957, 頁38), 原資料為「葫蘆堡」一帶之米價, 單位為九三斗 (合0.597日斗)。各年米價分別為: 2.1圓, 2.4圓, 2.6圓, 3.3圓。1898年: 大甲上等米,《會報》第2號 (1898.12), 頁64。下等米價為6.5圓。後龍米價幾乎相同; 苗栗, 上等米7.5圓, 下等米6.5圓。精米價格約玄米的1.4–1.5倍。同《會報》第3號 (頁44) 有苗栗、葫蘆墩精米價格。1900年:《會報》, 第21號, 頁59, 原資料為大甲一 (九三) 斗42錢; 葫蘆墩亦為42錢。《總督府統計書》之台中米價為每石3.07圓。《臺灣經濟雜誌》第17期亦載有臺中米價, 1897年為每台灣石4.83圓, 1898年為6.40圓。台中為產米地, 一般而言米價低於台北, 但以上價格卻高於同資料所載之台北米價, 故本表未記錄這兩筆米價。
5. 台南米價: 1896, 1899年為上等玄米每石價格, 資料來源為見《舊慣》(下), 頁475。臺灣總督府民政局 (1896, 頁211) 載有1896年台南米價, 每石3圓, 以正小北斗 (合0.585日斗) 折算後, 每石為5.13圓, 此與《舊慣》所載米價接近。同書, 頁256, 載有戰爭前後米價, 最高分別為每石3.0圓與4.4圓。但單位為舊制或新制不明, 故暫不用。1900年米價由《總督府統計書》折算。《舊慣》另有1902年米價, 9.0圓; 遠低於《總督府統計書》所載。
6. 宜蘭米價: 1895年: 臺灣總督府民政局 (1896, 頁323) 載1895年6月白早米上等米價3圓 (白晚米2.9圓)。以米斗 (合0.585日斗) 換算, 並假設白米價格為玄米1.2倍。1896, 1897年:《臺灣經濟雜誌》第17期 (1900.4), 頁26–7。原載價格分別為3.25圓, 4.75圓, 以米斗 (合0.585日斗) 換算而得。同資料尚有1897年數字, 但排版有誤, 無法使用。1898, 1901年:《會報》第88號 (1906.1), 此為上等玄米價格。同資料另有1903年米價, 8.58圓, 但遠低於《總督府統計書》之9.71圓。1900年, 由《總督府統計書》折算。

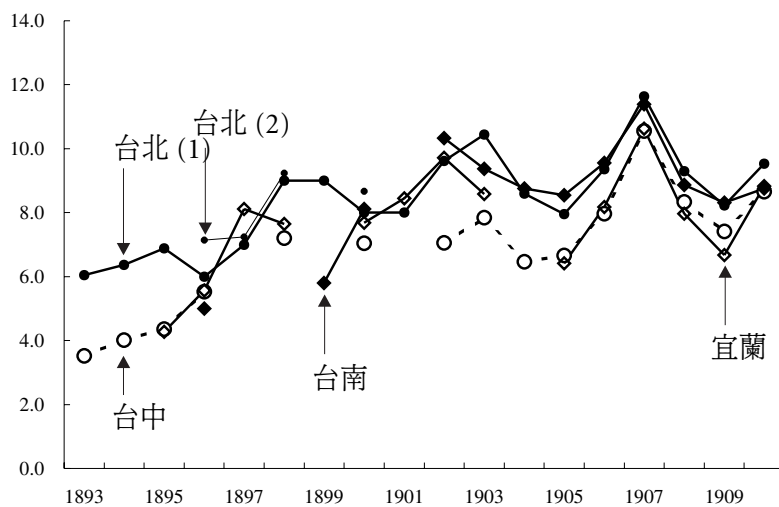


圖 4: 台灣糙米價格: 1893-1910

資料來源: 1893-1905, 表 3; 1906-10, 《總督府統計書》。

價上漲所反映的並不是相對價格的變動,而是普遍性的物價膨脹現象。

如上所述,台灣在清末日初時期尚無連續性的物價統計。表 3 所記錄之米價取自各種資料來源; 各年或各地區之米價調查不見得一致 (consistent)。不過, 驗證日治初期的文字記錄, 表中所呈現的米價變動趨大抵合乎當時之文字記載。

各地之米價雖然有同變動的趨勢, 但彼此之間卻有相當的差異。以 1893 年為例, 台北米價每石 6.05 圓; 台中僅為 3.52 圓。1895 年, 台北米價每石 6.88 圓, 台中為 4.36 圓, 宜蘭為 4.27 圓。依據嗽石 (1986, 頁 272), 1889 年彰化縣上忙之上等米價每石 2.700 圓, 埔里社則為 2.025 圓。各地區的米價頗大, 反映出當時交通不便, 運輸成本高, 以致不同地區之間商品交易難以進行。第 4 節將有進一步的討論。

3.3 工資率

與物價統計的情況類似, 1902 年以前台灣亦未見系統性的工資率調查。在零星的統計中, 工資率資料之整理還面臨一個問題: 勞動者依其技術水準高低或其他因素, 工資率也不同。因此, 統計表上台北與台南木匠工資率之差異, 原因可能是地區性的供需差異; 但也可能是兩地所抽樣調查的木匠, 其技術水準不同所致。為避免此一問題, 在引錄不同的資料來源時, 我們盡可能選取原資料描述為同一技術水準者, 如木匠工資即儘可能選用「上等木匠工資」。相關細節, 請見該表說明。

表 4 整理 1894-1905 年的木匠與搬運工之工資率。木匠是用來代表技術性 (skilled)

表 4: 台灣的工資率: 1894–1905

	木匠						搬運工					
	基隆	台北	新竹	台中	台南	宜蘭	基隆	台北	新竹	台中	台南	宜蘭
1894	40	30	20		35	25	27	20	10	17	18	15
1895		40		20				25				
1896	65	45	35	30	35		35	35	25	19	25	
1897				30								
1898	70			37.5		50	65					40
1899		70	50		45	50		40	50	34	25	50
1900					50							
1901	80	70				55	30	40				35
1902	70	50	50	50	54	55	40	30	50	30	26	35
1903	60	70	55	60	55	55	45	50	40	30	25	35
1904	65	60	60	60	55	49.5	50	40	30	305	30	27

資料來源與說明: 單位: 錢。搬運工係日文「人夫」之譯名。除底下另有說明之外, 1902–4年工資率取自《總督府統計書》。

1. 基隆: 1894, 1896, 1898年搬運工工資取自《舊慣》(下), 頁502–3。原資料之「從前之勞銀率」記為1894年工資。原資料有「舊政府時代」苦力工資: 30錢, 略高於本表所錄之27錢。1901年木匠工資有兩項資料來源: 一為《臺灣協會會報》第29號, 頁41–2。上等木匠工資為100錢, 下等為60錢。另一資料來源為《臺灣協會會報》第32號, (1901.5), 頁33。木匠工資為40–80錢。本表選用後一資料來源。運搬夫工資則取自前一來源。1902–4年木匠與搬運工工資取自《總督府統計書》; 原資料作「日傭人夫」。
2. 台北: 1894與1903年, 木匠與搬運工工資皆取自《舊慣》(下), 頁466; 原資料之「領臺前」工資記為本表之1894年。搬運工工資為原資料之「苦力」工資。1895與1904年工資取自同書頁592–3; 原資料之「領臺當時」記為本表之1895年。1896與1899年木匠與「苦力」工資取自同杉村濤(1899, 頁18)。1896年為1896年12月之調查, 原資料1896年(12月調查)木匠為「四十乃至四十五錢」, 苦力為「二十五乃至三十五錢」; 本表皆取最高工資。同資料之1899年工資率與河合弘民(1899)略有差異。後者資料較詳細, 且其「從前」之工資率與《舊慣》相同。故本表1899年工資採其數字。《臺灣協會會報》第16號(1900.1), 頁77, 載有1899年11月份台北工資調查。木匠工資上等為70錢, 中等65錢, 下等60錢。「日傭人夫」工資, 上等為40錢, 中等35錢, 下等30錢。以此推斷河合弘民之資料亦為上等木匠與搬運工之工資。1901年工資取自《臺灣協會會報》第29號, 頁41–2。原資料分上等、下等兩種, 本表所錄為上等工資率。1902年木匠與搬運工工資自《總督府統計書》, 同資料亦有1903–4年數字, 但遠低於本表所錄: 搬運工1903年為35錢, 1904年為30錢; 而木匠1903年為60錢, 1904年為40錢。《總督府統計書》1905木匠工資為60錢, 故1904年之資料或有問題。綜合各項資料, 本表1902年台北的木匠與搬運工工資率可能偏低。
3. 新竹: 1894與1896年, 臺灣總督府民政局(1896, 頁286–87)。1894係原資料之「戰亂前」。1899年工資率取自河合弘民(1899, 頁27)。另外, 《新竹縣統計一斑》(1897.12)亦載有「戰前」、「戰後」之工資率。戰前木匠工資率為19錢, 苦力為12.5錢, 戰後之工資率分別上漲為32.5錢與20錢, 與本表所錄差異不大。
4. 台中: 搬運工: 1894, 1896, 1903年工資採自《舊慣》(下), 頁473–4, 原資料說明係「中部台灣」之苦力工資率。同資料亦有木匠工資, 但數字與其他不符。例如, 1894年工資為25錢; 但同書頁594之台中木匠工資為20錢。故1894年數字不採用。1904年木匠工資取自頁594之數字; 但搬運工無統計。同書頁505亦有工資率統計, 1897年木匠工資採自葫蘆墩: 30錢。河合弘民(1899, 頁27–31)有各地「從前」與「現時」工資率。木匠部分雖然缺台中地區, 但彰化「現時」為「從前」之1.5倍。假設「從前」是指1894年, 以此比率估算「現時」(1899)木匠工資率為37.5圓。搬運工以同法估算: $17 \times 2 = 34$ 錢。
5. 台南: 臺灣總督府民政局(1896, 頁286–7)有1894, 1896年工資, 但與其他來源不符。1894與1899年兩年取自河合弘民(1899, 頁26–9)。1896年取自臺灣總督府民政局(1896, 頁210)。1900, 1902年木匠工資取自《舊慣》(下), 頁508–9。同書(頁595–6)亦列有1900與1904之工資率。1903年木匠工資率取自《總督府統計書》, 同資料有1904年之工資率, 50錢, 略低於本表所錄。另外, 河合弘民之人夫「從前」工資率為18錢, 後者為20錢。因其資料較詳細, 故本文採河合弘民資料。
6. 宜蘭: 1898, 1901, 1903年工資取自《臺灣協會會報》第88號(1906.1)頁13–4。1894與1899年取自河合弘民(1899, 頁26–29)。

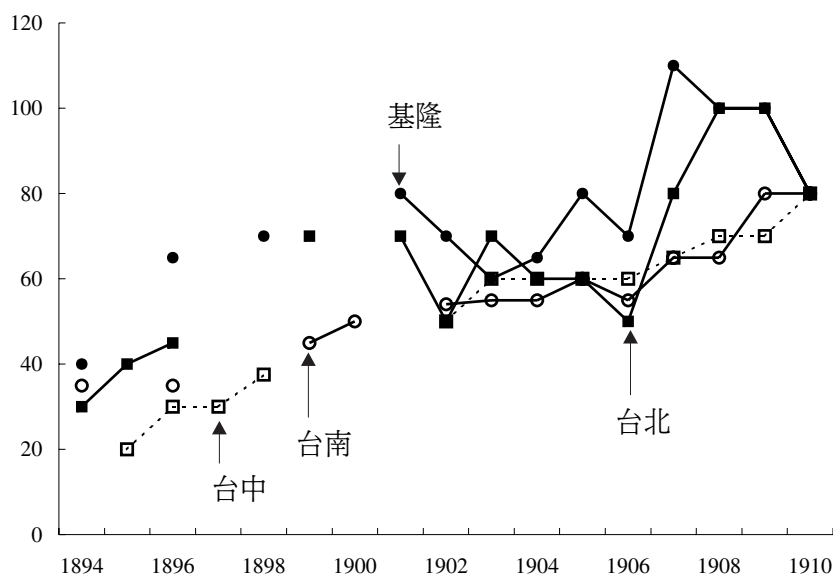


圖 5: 名目工資率之變動: 木匠

資料來源: 1894-1904, 表 3; 1905-10, 《總督府統計書》。

工人; 搬運工則用以代表非技術性 (unskilled) 工人。統計資料顯示, 台灣各地的工資率在 1895 年前後大幅上漲。1894-1896 的兩年之間, 台北木匠每日工資率從 30 錢上漲為 45 錢, 增加率達 50%; 搬運工之工資率由 20 錢上升為 35 錢, 增加率為 75%。圖 5 畫出基隆、台北、台南、台中等地之木匠名目工資率; 圖 6 為基隆、台北、台中、台南搬運工工資率之變動。

將圖 4-6 擺在一起觀察, 1894-1900 年之間, 米價與工資率皆上升, 雖然上升的幅度不一。這顯示日治初期台灣曾有物價普遍上揚的現象。⁷ 不過, 工資率與一般物價之上漲幅度不見得相同。事實上, 物價與工資率普遍上揚的現象, 在日治初期的經濟文獻中常有記載。以下是部分報導的摘錄:

1. 《舊慣》(下卷, 頁 468) 記載勞動者生計費, 並說明: 領臺前一般勞動者每個月的生計費約三圓, 今日 (1904 年前後) 生計費上升為 3.98 圓, 上升 30%; 工資率上漲率更是在 30% 到 150% 之間。
2. 《臺灣協會會報》第 21 號 (1901.6), 頁 46, 說明: 從約 1893-4 年到 1898 年之間, 茶葉之「人夫」(即搬運工人) 工資率上漲約 40%。
3. Davidson (1903, 頁 600) 記述: 日本統計之前 unskilled labor 每日工資率約在 0.13-0.20 圓之間。到了作者著書當時 (約 1902 年), 工資率約增加一倍。而且,

⁷ 有關於日治初期台灣貨幣供給的變動, 參見袁穎生 (1993), 頁 49-71。

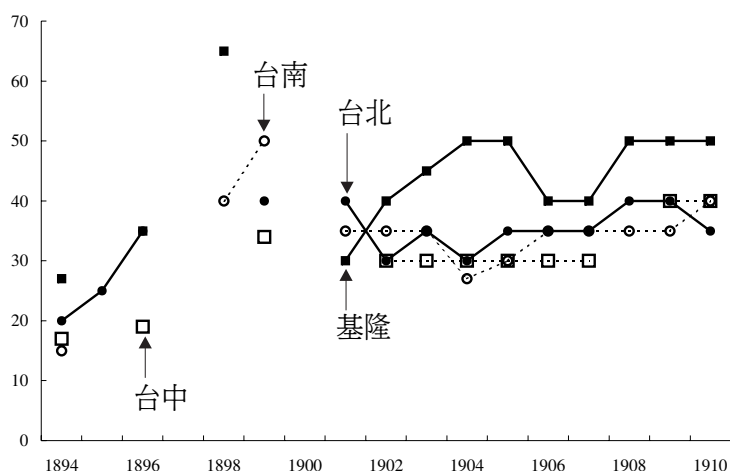


圖 6: 名目工資率之變動: 搬運工

資料來源: 1894–1904, 表 3; 1905–10, 《總督府統計書》。

... the coolie finds his wages doubled, and contractors ... frequently find it extremely difficult to obtain them even at the price mentioned. The great demand for labor owing to the industrial and improvement works of the government ...

Davidson (1903) 的記述清楚點明, 工資率上揚主要來自總督府的基礎建設。《舊慣》的調查說明則進一步說明勞動者的實質工資率上升。因為現有統計資料無法編算消費者物價指數, 故我們權且以名目工資率除以糙米價格, 用以代表實質工資率。圖 7 台北、台中兩地的木匠與搬運工之實質工資率。

在 1894–1896 年間, 木匠與搬運工之實質工資率明顯上揚。不過, 1900 年上半期, 實質工資率呈現下跌趨勢。1900 年代中期以後, 木匠的實質工資率再度上揚; 搬運工的實質工資率則持平, 回到日治初期的水準。本圖中, 木匠工資是用以代表 skilled worker, 搬運工則代表 unskilled worker。這兩類勞動者實質工資率之不同趨勢, 在其他職業的勞動者身也看得出來, 參見圖 8。

如前所述, 日治初期的工資率或物價統計都不見得可靠。不過, 以上兩圖所呈現的景象與當時的文字記載是相符的。相對於清國末期, 台灣的公共建設支出從 1896 年起即大幅增加。由此引起的勞動需求增加, 將使實質工資率上漲。不過, 技術工人 (木匠與泥水匠) 的實質工資率上漲明顯高於搬運工與農夫。這個現象並不難理解。在清國時期, 因為交通極為不便, 台灣各地都需要搬運工、苦力、轎夫等勞動者。鐵、公路逐漸暢通之後, 市場上對於以上勞動者的需求減少。若其他條件不變, 搬運工、苦力之實質工

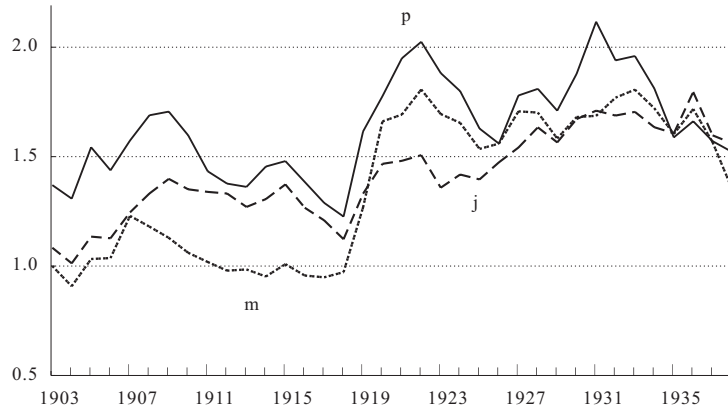


圖 7: 實質工資率之變動

資料來源: 1894–1904, 由表 3 與表 4 計算而得; 1905–10, 由《總督府統計書》計算而得。

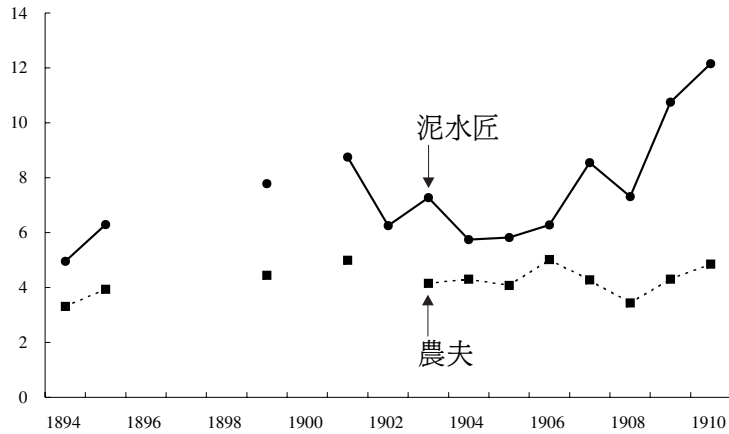


圖 8: 台北農夫與泥水匠之實質工資率

資料來源: 1894–1904, 由表 3 與表 4 計算而得; 1905–10, 由《總督府統計書》計算而得。

資率應下降。不過，總督府所進行的公共建設又使苦力的需求增加。因此，苦力工資率的變動決定於兩項因素的相對大小。

此外，前面圖3曾說明，依財政支出統計，日治初期的公共建設支出在1900年前後是一個高點。由以上兩圖中的木匠與泥水匠工資率的變動來看，1900年前後的實質工資率似有高於前後期間的現象。不過，農夫的實質工資率在1900年前後的變動較不明顯；1898的台中與1899年的台北搬運工的工資率反而是低於前後幾年。這是勞動市場上對搬運工需求的下降，或者是工資率統計品質的問題，有待進一步探討。

4 交通建設與貿易

清國末期台灣交通之不便，屢見於當時之文字記載中。例如，1895年10月中下旬，臺南民政支部鳳山出張所長巡視轄區之報告中有下列之描述：

爲防止盜賊來襲，有在路上結紮竹柵者……所到之處，未見有堪稱爲道路者…供水牛車通行者，多爲將一村所屬之水田與旱田之農作物運至村內之道路而已，…用厚木板製成之車輪載重時，深陷入於地內，以致車道之兩側起伏不平，不堪步行。

同年12月，埔里社出張所長之報告中亦提及：「管內道路之困難行，於赴任途中可實見者，實在出於意料之外…。」⁸

地區之間的交通不便，使商品的運費昂貴，構成嚴重的貿易障礙。舉例言之，在新米上市之際，數以百計的米販連日以肩膀扛運稻米至就近的市場，蔚爲特殊景觀。⁹ 砂糖成品的運搬也是大問題。台灣南部所砂糖絕大部分外銷，爲了減低運輸成本，多數糖廠都設於河畔以使用較低廉的水運。

1901年，臺灣製糖株式會社成立時，欲從曾文街與橋子頭兩者之中擇一作為新式工場場址。最後選定橋子頭爲場址，主要考慮因素是運搬成本與用水的便利與否。開始興建新式製糖廠時，要將國外購入的製糖機器運搬至工地，製糖會社吃足了苦頭，主要原因也在於交通運輸的落後。舊式糖廠的產糖量有限，製糖的甘蔗原料來自附近蔗園，並以牛車爲運輸工具。新式製糖廠一晝夜可壓榨250噸甘蔗，部分甘蔗原料勢必從較遠地

⁸參見《臺灣總督府檔案中譯本》第5輯，頁432-3, 258-9。其他之描述，如 Takekoshi (1907, 頁253) 謂：“After Formosa had passed into our possession the thing which most surprised Japanese visitors was the difficulty of travelling from one part to another, there being nothing in the whole island worth calling a road.”

⁹《舊慣》(上)，頁33-4。

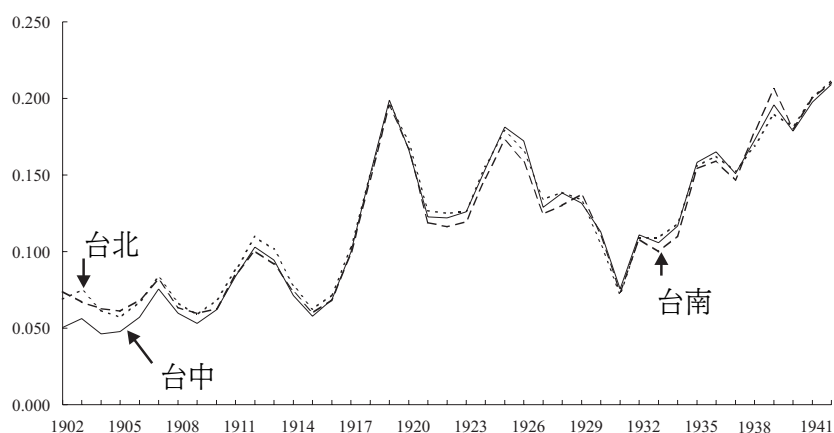


圖 9: 在來糙米產地價格: 1902–1942, 單位: 圓/公斤

資料來源:《總督府統計書》, 各期。

方運搬而來。因此, 在新式糖廠設立之後, 臺糖會社同時興建運送甘蔗的臺車道。此外, 縱貫鐵道線於 1902 年 2 月 8 日設立橋子頭車站, 協助解決原料運問題。¹⁰

因為交通不通暢, 商品與勞動力的移動成本都很高。日本人於 1895 年 5 月登陸三貂角, 軍隊由北往南推進時, 即發現道路不良, 野砲與彈藥糧食之運搬困難重重, 因此工兵隊隨即開始道開修工程。¹¹ 因此, 日治時期台灣道路的修築是由軍隊開始的。南北縱貫鐵路則於 1899 年開始興建, 1908 年完成通車。基隆築港工程於 1900 年開始; 高雄築港正式工程於 1908 年才開始, 不過, 1900 年開始總督府對於港外淺洲已進行浚渫工程。

4.1 物價與工資率之區域性差別

嗽石 (1986, 頁 275) 比較 1889–1893 年間的台灣中部地區米價, 發現埔里米價較彰化、雲林一帶低廉, 「係因新開地住民較少, 供給饒多與搬出不便之故」。在鐵公路陸續完成, 基隆、高雄兩港修築完成之後, 商品與勞動力的運輸成本下降, 台灣全島逐漸形成一整合市場。圖 9 畫出台北、台中、台南三地的在來米價。三個地區的米價差異, 在 1910 年前後顯著縮小。這顯現出運輸成本下降有促進貿易的顯著效果。

在 1895–6 年, 台南安平港最重要的出口商品是稻米。但是, 因為交通不便, 運輸成本甚高。當時, 陸上運輸須藉助苦力或牛車; 水路交通或者利用汽船, 或者是戎克船。根據臺灣總督府民政局 (1896, 頁 282), 當時由安平到打狗的運費 (汽船) 每擔約 20 錢。每擔的重量因貨物內容而異, 但一般挑夫約可挑重 80-90 斤。若以 80 斤計算, 則每百斤貨物

¹⁰臺灣糖業株式會社甘蔗原料運輸問題, 請參見伊藤重郎 (1939), 頁 118–33。

¹¹臺灣總督府 (1908) 頁 272–273。

之運費約 25 錢。假設運送之貨物為糙米，每百斤糙米標準容量為 0.43 日石，因此每一石之糙米運費約 0.58 圓。依臺灣總督府民政局 (1896, 頁 212) 的調查，安平港上等糙米每石 4.3 圓，打狗每石 3.8 圓。但是，清末日初台灣各地之度量器並不統一。依調查 (《舊慣》，上卷，頁 32-3)，台南使用正小北斗，合 0.585 日斗；打狗使用四角斗，合 0.527 斗。因此，折換為日制，安平港之糙米每日石價格 7.35 圓；打狗米價為 7.21 圓。兩地米價差異小於汽船運費。

在清末日初，交通最困難的是陸路運輸，運費也最昂貴。《舊慣》(上卷，頁 36) 列出 1904 年前後鹿港至各地之運費表。鹿港至溪湖距離 3.34 里，但經由「小路」，人力運輸百斤貨物每 10 里運費 1.17 圓。另外，《舊慣》(上，頁 34) 說明稻米運輸，以人肩運輸，公平斗一石十清里費用 0.2 圓。公平斗 1 石合日制 0.577 石。因此，每百斤稻米運行 10 清里之費用為 1.49 圓。但牛車或舟筏之運費則較低。鐵路通車之後，運輸費用顯著下降。以鹿港至臺中為例，距離為 7.01 里，若全部經由「大路」，以人力搬運，每百斤運費是 0.50 圓。若是鐵路 (4.00 里)、「大路」(3.01 里) 混合運輸，每百斤運費是 0.39 圓。以此折算，人力運輸百斤稻米，每 10 里費用約 0.71 圓，因此，若全部都是鐵路運輸，每 10 里費用只需 0.44 圓；約合原先的三分之一。

鐵公路暢通除了使地區物價差異縮小之外，是否也使各地的工資率差異下降？若勞動力移動的成本甚低，各地的工資率應該也有集中的趨勢。圖 10 畫出台北、基隆、高雄等六個地方的木匠每日工資。和米價不同的是，木匠工資並無趨於集中的現象。

4.2 貿易之福利效果與重分配效果

興建鐵路上使島內貿易增加；海上交通建設 (擴建港口) 則促進了台日之間的貿易與國際貿易。「貿易提升福利」是經濟學分析最主要的結果之一。但是，貿易的出現有其條件。在日本人開始進行交通建設之前，受限於運輸成本太高，許多的貿易是不可能的。

彰化、台中一帶是台灣稻米的主要產地。在 1899-1904 年間，米價變維持穩定，但土地價格已上升一倍。縱貫鐵路通車前後，彰化地方的水田價格從 1904 年到 1906 年復又上漲一倍，如表 5 所示。水田價格上漲可能是相對價格的變動，也可能只是反映物價膨脹的現象。假設糙米價格能反映一般物價指數，1904-6 年之間，台灣的物價有所上漲，但幅度小於表中水田價格的變動。因此，表 5 的數字的確表現土地價格的上升。

水田價格上漲表示水田生產力上升。水田的生產力上升可能源自於生產技術改進，如施用化學肥料，新稻穀品種，水利條件改善等。也可能是交通通暢之後，貿易量增加，稻米相對價格提高所致。若表 5 所列價格並無太大誤差，而且在 1900 年代中期，農業技

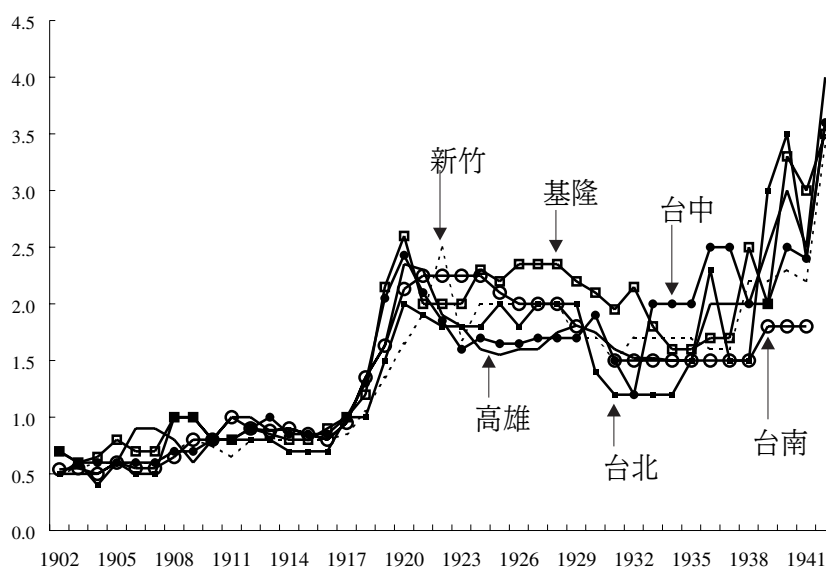


圖 10: 台灣木匠工資, 單位: 圓/日 (wage-cross)

資料來源:《總督府統計書》, 各期。

表 5: 彰化地方水田價格

	1899	1900	1901	1902	1903	1904	1905	1906	1907	1908
上田	318	374	450	454	522	572	n.d.	1,282	1,483	1,483
中田	248	292	350	354	434	484	n.d.	950	1,216	1,216
下田	193	227	227	276	317	390	n.d.	906	1,150	1,150

單位: 每甲圓。資料來源: 臺灣總督府鐵道部 (1910), 下卷, 頁 223。

術尚未有重大發展, 則水田價格之上漲幅度即可用以衡量貿易對於「出口」者所帶來的福利。¹²

交通網的建立除了促進貿易量之外, 也改變工資率結構。在清末日初, 陸路交通極不便利, 商品運輸須依賴大量的運搬夫; 人的運輸則依靠轎夫。當公路、鐵路系統逐步建立之後, 搬運人力與轎夫的需求應逐漸減少。若其他條件不變, 運搬夫或轎夫的工資應相對下跌。

¹²日治初期土地價格資料不多, 因此不易判斷表 5 所列價格是否可靠。底下列舉日治初期各地田園價格, 以供比較。町田永五郎、松尾萬喜 (1898, 頁 63-4) 調查苗栗、台中之田園買賣價格。苗栗上則田一甲之價格為 670-700 圓; 台中上則田價格為 450-460 圓。《臺灣協會會報》第 1 號 (1898 年 11 月), 頁 74, 列舉宜蘭田園價格: 上等田一甲 600 圓 (租稅 4.5 圓, 借地料 40 圓), 上等園一田 400 圓 (租稅 3 圓, 借地料 30 圓)。另外, 臺灣總督府民政局 (1896, 頁 331) 調查宜蘭上則田每甲時價 470 圓。《臺灣協會會報》第 33 號 (1901 年 6 月), 頁 32-3, 列舉臺南城內花園與菜園價格及租金。文中另有明治 22 年 (1889 年) 之田園價格, 並說明從 1889 年迄調查當時, 田園價格上漲約三分之一至二分之一。《臺灣協會會報》第 38 號 (1901 年 12 月), 頁 9-10, 列舉各地甘蔗畑價格: 嘉義附近上則園一甲 400 圓, 臺南 300 圓, 鳳山 320 圓, 屏東 250 圓。

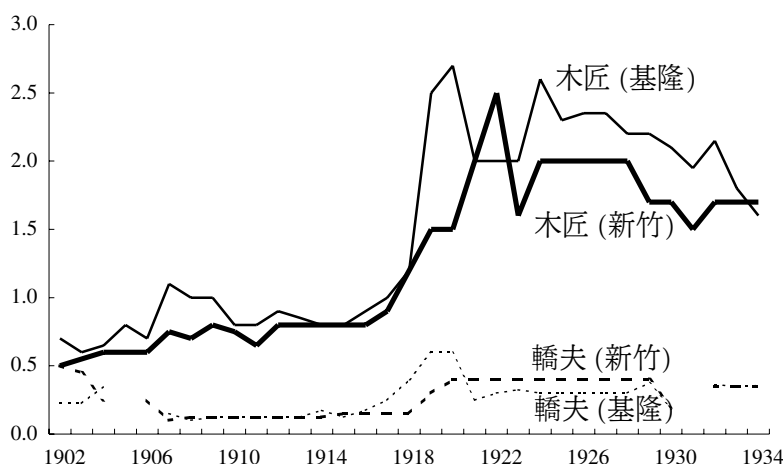


圖 11: 木匠與轎夫之工資

說明: 工資率單位: 木匠: 圓/天; 轎夫: 圓/里。

資料來源:《總督府統計書》, 各期。原資料中, 轎夫之工資是扛一頂轎子所有轎夫合計, 經折算為每一轎夫之工資率。

在日治初期的工資調查中, 運搬夫 (或苦力) 的工資雖有零星的調查, 但無長期的時間數列資料; 轎夫的工資率則有較完整的統計。圖 11 比較基隆與新竹之木匠與轎夫工資率之變動。木匠工資是每天工資率; 轎夫工資率是指每位轎夫行走一里之所得。在 1900 年代上半, 基隆與新竹的木匠工資率出現上升的趨勢; 但轎夫的工資率則略有下降。

《舊慣》(下, 頁 591-2) 討論轎夫之生計費時, 說明在以往轎夫之收入不差。但在鐵公路系統逐漸建立之後, 除了偏遠山區之外, 轎夫的需求減少, 工資率也下降。同書 (頁 594) 比較各種勞動者之工資率。從「領臺當時」至「明治三十七年上半期」, 木工與泥水匠之工資率皆上漲為 3 倍; 轎夫工資率 (每里) 則僅上升為 1.43 倍。另參見梅村又次、溝口敏行 (1988, 頁 258-9) 所列之各行業工資率。各行業中, 僅轎夫工資率明顯出現下降趨勢。¹³

貿易所帶來的所得重分配, 除了發生在不同職業別的勞動者身上外, 同樣的效果也出現在不同的地區。上面圖 9 已經說明, 交通網路陸續完成之後, 各地商品的價格差異縮小。此外, 商品的運輸方式與移動方向也改變。台灣的次要港口逐漸沒落, 基隆、高雄兩港的重要性提升。譬如, 在基隆鐵路 (新線) 通車之前, 台灣北部的貨物主要是由淡水港出口。鐵路通車之後, 淡水港快速沒落, 基隆港取而代之, 如表 6 所示。事實上, 不僅是

¹³原始資料來源為 K. Odaka。另外, 呂赫若的著名小說《牛車》, 描寫一原本依賴牛車運輸為生的人, 在公路通車之後, 收入驟減, 生活面臨困境。該篇小說的中譯本, 收錄於呂赫若 (1995)。

表 6: 淡水與基隆港出口貨物量

	1899	1900	1901	1902	1903	1904	1905	1906	1907	1908
淡水	11,752	10,937	10,325	12,904	11,633	9,050	8,320	6,429	2,058	755
基隆	n.d.	n.d.	n.d.	939	2,832	4,070	5,836	6,625	10,441	11,597

單位: 千斤。基隆台北間舊鐵道線 (在來線) 於1899年度開始營運; 1900年改良線路通車, 內含6哩「在來線」; 同年舊線撤去。資料來源: 臺灣總督府鐵道部 (1910), 下卷, 頁187-8, 218。

台灣北部貨物, 連南部所產稻米或其他貨物, 也有越來越多經常鐵路運至基隆港出口。南部諸港口, 如東石港、下湖口、安平港等, 即逐漸沒落。¹⁴

5 結語

根據本文的分析, 台灣人實質所得在日治初期應有顯著的提升。主要原因有四: (1) 對日本的貿易機會出現, 促使稻米產量大增; (2) 日本政府對台灣的移轉; (3) 總督府所推動的公共工程建設使勞動需求增加, 進而提升了實質工資率; (4) 交通系統建立之後, 貿易機會增加, 福利上升。

除了公共工程建設之外, 日治初期台灣總督府還進行許多基礎建設, 如土地改革、統一貨幣、發行紙幣、保障財產權等。這是矢內原忠雄 (1929) 所謂的台灣的「資本主義化」。本文所討論的只是其中的一部分。1895年, 台灣的統治者從清國政府變成日本政府之後, 經濟上產生結構性轉變。因此, 新政府的確產生完全不同的結果。日治初期的經驗說明: 政府在經濟發展中的確扮演關鍵角色。具體言之, 市場機能不見得能產生社會所共同需要的基礎建設。政府在適當的時機作適當的公共建設, 似乎是經濟發展不可或缺的要件之一。

如果這個觀察是正確的, 緊接著的問題是: 如何產生像樣的政府? Landes (1998, 頁437-8) 比較幾世紀以來各國殖民地經驗, 認為: “the best colonial master of all time has been Japan”。如果1895年開始不是日本統治台灣, 而是由其他國家統治, 台灣的經濟發展很可能是完全不同的景象。¹⁵ 對於目前所得仍低、基礎建設落後的國家而言, 台灣的發展經驗的啓示似乎是: 如何「產生」一個「好的」政府是經濟發展的必要條件之一。

¹⁴臺灣總督府鐵道部 (1910), 下卷, 頁223-4。

¹⁵日本殖民台灣初期, 因為日本國內財政困難, 曾有「出售」台灣的意見。見矢內原忠雄 (1929), [中譯本] 頁9。

參考文獻

- 王世慶 (1993) 〈清代臺灣的米產與外銷〉, 載於《清代臺灣社會經濟》, 93-129, 台北: 聯經。
- 矢內原忠雄 (1929) 《帝國主義の臺灣》。[周憲文譯, 台北: 帕米爾書局, 1985。]
- 杉村濬 (1899) 〈臺灣經濟界に關する意見の一節〉, 《臺灣協會會報》第6號, 17-26。
- 吉井友兄 (1896) 《臺灣財政視察復命書》, 東京。
- 呂赫若 (1995) 《呂赫若小說全集》, 台北: 聯合文學出版社。
- 河合弘民 (1899) 〈臺灣の經濟界〉, 《臺灣協會會報》第11號, 1-32。
- 張世賢 (1978) 《晚清治臺政策》, 台北: 臺灣商務印書館。
- 張漢裕 (1955) 〈臺灣農民生計之研究〉, 收於《臺灣經濟史二集》, 台北: 台灣銀行。
- 馮用 (1957) 〈劉銘傳撫臺檔案整輯錄〉《臺灣文獻》, 8:1, 33-90。
- 洪敏麟 (1978) 《日本據臺初期重要檔案》, 台中: 臺灣省文獻會。
- 町田永五郎、松尾萬喜 (1898) 〈臺中及舊新竹縣下殖民地〉, 《臺灣協會會報》, 第2號 (1898年11月), 54-66。
- 袁穎生 (1993) 《重修臺灣省通志經濟志金融篇》, 南投: 臺灣省文獻會。
- 高橋龜吉 (1937) 《現代台灣經濟論》, 東京: 千倉書房。
- 梅村又次、溝口敏行 (1988) 《舊日本植民地經濟統計》, 東京: 東洋經濟新報社。
- 嗽石 (1986) 〈領臺五年間中路之米價〉, 《臺灣慣習記事》, 第2卷上, 272-5。[台灣省文獻會編譯。]
- 溝口敏行 (1975) 〈消費者物價指數と生活水準〉, 載於作者《台灣・朝鮮の經濟成長》(第1章), 東京: 岩波書店。
- 臺灣省文獻會 (1995) 《臺灣總督府檔案中譯本》, 第5輯, 南投: 臺灣省文獻會。
- 臺灣省政府主計處 (1949) 《臺灣貿易五十三年表》。
- 《臺灣經濟雜誌》, 臺北, 臺灣經濟雜誌社, 各期。
- 臺灣糖業公司 (1946), 《臺灣糖業概況》。
- 臺灣總督府 (1908) 《臺灣統治綜覽》, 臺灣總督府官房文書課。
- 臺灣總督府民政局 (1896) 《殖產部報文》, 1896年12月, 台北: 民政局植產部。

- 臺灣總督府民政局殖產部 (1896) 《臺灣產業調查錄》，東京。
- 臺灣總督府交通局鐵道部 (1930) 《臺灣の鐵道》，台北。
- 臺灣總督府殖產局 (1930) 《臺灣の農業》，台北。
- 臺灣總督府鐵道部 (1910) 《臺灣鐵道史》，東京。
- 臨時臺灣舊慣調查會 (1905) 《調查經濟資料報告》(臨時臺灣舊慣調查會第二部)，上下兩冊。
- 魏凱立 (1998) 〈身高與台灣人福利的變化, 1860–1910〉, 台大經濟系。
- Barro, R.J. (1981) “Output Effects of Government Purchases”, *Journal of Political Economy*, 89 (December): 1086–1121。
- Davidson, J.W. (1903) *The Island of Formosa, Past and Present*, published by the author.
- Landes, David S. (1998) *The Wealth and Poverty of Nations*, New York: W.W. Norton & Co.
- Takekoshi, Yosaburo (1907) *Japanese Rule in Formosa*, (translated by George Braithwaite), London: Longmans, Green, and Co.