

## 第四章 商品服務業

### 第一節、商業發展

早年蘇澳地區海陸運輸多不方便，相對地也侷限了商業的發展。一直到 1920 年代，蘇澳地區的交通狀況才有進一步改善。在陸路方面，蘇澳到花蓮間的臨海公路從 1916 年（大正 5 年）開築，直到 1931 年（昭和 5 年）才完工，可以簡單通行車輛。蘇花道路為單行道，道路崎嶇不平，又瀕臨太平洋，人車墜海意外頻傳，再加上常因天候因素而坍方中斷。雖然道路狀況不佳，但蘇澳作為蘇花道路的起點，商業發展的潛力卻因公路的開通而大為提昇。在海運方面，1923 年（大正 12 年）蘇澳漁港建成，取代了宜蘭東港的地位，無論是漁船或商船都由蘇澳港出入，進一步繁榮了蘇澳的商業活動。在鐵路方面，1924 年（大正 13 年）北宜線鐵路全線完工，蘇澳地區的旅客與物產可透過北宜線鐵路運往宜蘭、基隆、臺北等地，客貨運的數量也逐年快速提昇，促進了宜蘭地區的商業活動。

日治時期，蘇澳地區的商業活動多半以中小型商販的活動居多，以會社公司模式經營且登記在案者數量相當少。如 1914 年（大正 3 年），蘇澳地區的會社與營利組合只有 3 個單位。分別是經營海陸運輸業的蘇澳運輸合名會社本店、臺灣製腦合名會社蘇澳出張所，以及蘇澳製酒公司。到了 1930 年（昭和 5 年），株式會社仍只有 2 家，合名會社減少到 1 家，合計的資本額為 80,000 圓。在產業組合方面，則有蘇澳信用組合、北方澳漁業販賣購買利用組合與大南澳移民購買販賣利用組合，合計的資本為 66,000 餘圓。<sup>64</sup>

日治時期蘇澳郡設有消費市場、家畜市場與漁市場各一，這些市場可說是日治時期蘇澳地區的商業交易中心。以下分別加以概略介紹：（一）消費市場，設置於 1911 年（明治 44 年），至 1936 年時的統計，建築坪數為 36 坪，用地坪數為 300 坪，有 16 處店鋪，1936 年（昭和 11 年）全年銷售總金額 40,821 圓。（二）家畜市場，建築物坪數 12 坪，用地坪數為 30 坪，1936 年全年交易金額為 88,393 圓。（三）蘇澳魚市場，佔地 500 坪，建築物 199.5 坪，1936 年的交易金額為 913,445 圓，是宜蘭縣所有魚市場中最高的。<sup>65</sup>

戰後初期蘇澳地區仍受限於交通問題，在商業整體發展上不如宜蘭市與羅東鎮，根據 1953 年（民國 42 年）的統計，蘇澳鎮大宗的工商行業分別為買賣業有 249 家，製造加工業 98 家，設場屋以集客之業 54 家。<sup>66</sup> 戰後宜蘭地區工業化的程度不如西部地區，主要產業仍以一級產為主，商業的發展也較為緩慢，根據石計生的研究指出，宜蘭地區在 2000 年（民國 89 年）

<sup>64</sup> 蘇澳郡役所編，《蘇澳郡勢一覽》，1931 年，收入成文出版社印行，《蘭陽概況》，頁 15。

<sup>65</sup> 盧世標，《宜蘭縣志·經濟志·商業篇》，宜蘭市：宜蘭縣政府，1979 年，頁 17-21。

<sup>66</sup> 盧世標，《宜蘭縣志·經濟志·商業篇》，宜蘭市：宜蘭縣政府，1979 年，頁 24-25。

以前的發展大約落後臺灣整體發展 10 至 12 年。這種發展緩慢的狀況可以從蘇澳鎮服務業的企業單位數演變加以觀察，1976 年（民國 65 年）蘇澳鎮的服務業家數為 240 家，至 1986 年（民國 75 年）則為 287 家，10 年來只成長 19.58%。<sup>67</sup> 在 1990 年代之前，蘇澳的商業發展大都與農、漁、工、礦業的發展有密切關係，但除了漁業在戰後有長足發展以外，其餘的產業並未對蘇澳地區帶來繁榮。

但 1990 年（民國 79 年）之後，蘇澳地區或是整體宜蘭的則有開始有完全不同的發展。隨著以環保、自然為訴求的「宜蘭經驗」讓宜蘭成為「臺灣的後花園」，大量的觀光人潮湧入宜蘭地區，也帶動了周邊的產業。但真正讓蘇澳產業振衰起弊的關鍵，是 2006 年（民國 95 年）北宜高速公路的通車。從統計資料加以觀察，1991 年（民國 80 年）到 2001 年（民國 90 年）可說是蘇澳產業的衰退期，工商服務業經營場所從 2,098 處減為 1,811 處，衰退幅度為 13.7%；員工數從 13,624 人減為 8,938 人，衰退 34.4%。另外 1996 年蘇澳工商服務業的生產總額為 211 億，2001 年（民國 90 年）只有 118 億，衰退幅度達 44%。在北宜高速公路開通後，蘇澳在 2011 年（民國 100 年）的工商服務業經營場所是 2,137 處，員工數為 11,040 人，全年生產總額更達到了 348 億。北宜高速公路所帶來便捷的交通，讓蘇澳地區的物產便於銷售到其他地區，也讓其他地區的遊客能夠舒適快速地前來蘇澳旅遊，這些都大大促進了蘇澳的經濟發展，讓蘇澳的經濟狀況有著另一番新的氣象。

【表 4-4-1】1914 年（大正 3 年）蘇澳地區會社

會社名稱	所在地	創立時間	營業種類	資本金（圓）		積立金（圓）	利益配當割合
				總額	拂額		
蘇澳運輸合名會社本店	利澤簡堡 蘇澳庄	明治 43 年 8 月 5 日	海陸運輸業	10,000	10,000	884	年三割五分
臺灣製腦合名會社蘇澳出張所	利澤簡堡 蘇澳庄	明治 4 3 年 2 月 1 日	製腦業	—	—	—	—

資料來源：宜蘭廳編，《宜蘭廳治一班（一）》（大正 5 年稿本），1985 年 3 月，頁 160。

【表 4-4-2】1914 年（大正 3 年）蘇澳地區營利組合

會社名稱	所在地	創立時間	組織		事業	組合員數	出資拂額（圓）	積立金（圓）	利益配當割合
				其他					
蘇澳製酒公司	利澤簡堡 蘇澳庄	大正 3 年 7 月 1 日	—	合股組織	製酒販賣	7	5,000	—	—

資料來源：宜蘭廳編，《宜蘭廳治一班（一）》（大正 5 年稿本），1985 年 3 月，頁 162。

<sup>67</sup> 石計生，《宜蘭縣社會經濟發展史》，宜蘭市：宜蘭縣政府，2000 年，頁 109。

【表 4-4-3】1991-2011 年蘇澳鎮工商及服務業單位場所經營狀況

年度	工商及服務業家數	員工人數	全年生產總額（元）
1991 年	2,098	13,624	—
1996 年	1,819	11,398	21,136,000,000
2001 年	1,811	8,938	11,824,368,000
2006 年	2,086	10,569	18,055,979,000
2011 年	2,137	11,040	34,684,948,000

資料來源：歷年《工商業普查統計資料》。

## 第二節、蘇澳國際商港<sup>68</sup>

清代宜蘭地區的主要港口為頭城烏石港，但到了 19 世紀後半，烏石港漸漸淤塞，再加上宜蘭河改由東港出海，原本連接烏石港與宜蘭河的淇武蘭溪喪失了水源，烏石港的地位不再。日治初期，宜蘭地區的主要港口是宜蘭河新出海口的東港，羅東也因此成為溪南地區商業中心。但隨著蘇澳地區的開發腳步，港闊水深的蘇澳港比起水淺容易淤積的東港，有著更好的港灣條件。在蘇澳漁港建成之後，蘇澳港正式取代了東港，成為宜蘭地區的主要港口。



【圖 4-4-1】鳥瞰蘇澳港（基隆港務分公司蘇澳港營運處提供）

<sup>68</sup> 基隆港務局蘇澳港工程處編，《蘇澳港興建工程（上冊）》，1984 年 2 月。



## 壹、建港沿革

戰後初期蘇澳灣內有漁港兩處為南方澳漁港及內埤漁港，漁港碼頭共長 2,603 公尺，水深自 1.8~2.7 公尺不等，約可停泊大小漁船約 1,000 艘。基隆港務局在南方澳原設有「蘇澳辦事處」，負責漁船檢查等業務。為適應地方發展需要，基隆港務局於 1965 年（民國 54 年）7 月在南方澳北邊原屬海灘部分動工興建小型商港，用以提供貨輪停泊使用。至 1969 年（民國 58 年）5 月間，行政院經合會交通小組第七次委員會議決議：「基於經濟效益之考慮，應先將蘇澳港開闢為基隆之輔助港，先以木材裝卸為目標，嗣後按發展情形，在研究擴建」。並於 1970 年（民國 59 年）5 月 21 日由行政院公佈正式核准蘇澳港為基隆港的輔助港。並將「蘇澳港」改組為「蘇澳港分局」。

當時小型商港之興建包括：1,000 噸級碼頭兩座（各長 150 公尺，水深 5.0 公尺），3,000 噸級碼頭一座（長 220 公尺，水深 5.5 公尺），以及雜貨倉庫一棟（長 49 公尺，寬 20 公尺）等。工程在 1972 年（民國 61 年）6 月全部完工。基隆港務局並於 1971 年（民國 60 年）12 月在南方澳成立「蘇澳港務分局」，辦理船貨進出等業務，並於隔年初正式核准 3,000 噸遠洋貨輪停泊。



【圖 4-4-2】蘇澳港工程完工紀念（基隆港務分公司蘇澳港營運處提供）

1973 年（民國 62 年）5 月 26 日行政院長蔣經國、臺灣省政府主席謝東閔與交通處長陳樹曦至蘇澳港視察，下達指示：「應從速進行蘇澳輔助港之規劃工作。」基隆港務局在同年 6 月 1 日成立規劃小組，並在 8 月提出初步規劃報告，呈報臺灣省政府核准轉行政院，行政院於第 1359 次院會經簡報後裁示：「蘇澳港工程應於 1974 年（民國 63 年）7 月開工，第一



期工程應於 5 年內完成，所需經費由中央就九項經建計劃中之財務方案作全盤性考慮調整支應。」

1974 年（民國 63 年）5 月蔣經國再度蒞臨蘇澳港巡視並指示：「蘇澳港工程務必在 63 年 7 月 1 日動工」；基隆港務局於同年 7 月 1 日成立蘇澳港工程處，開始興建工程。



【圖 4-4-3】蘇澳港（基隆港務分公司蘇澳港營運處提供）

## 貳、建港目的

### 一、疏解基隆港之擁擠

臺灣北部海運以基隆港為吞吐口，基隆港之擁塞如以碼頭使用率計算，在 1970 年為 105.5%，呈現高度擁塞的現象。又基隆港受到地形限制，水陸面積頗為狹窄，當時估計 1976 年後已無擴建餘地。根據官方估計，蘇澳港第二期完工後之碼頭能量可達 660 萬噸，而 1983 年估計的運量約為 2000 萬噸，使用率僅及 30%，深具發展潛力。因此，隨著蘇澳港營運的快速成長，可日漸發揮疏解基隆港擁擠的效益。

### 二、開發蘭陽平原，均衡臺灣區域發展

宜蘭地區因受台灣中央山脈北部支脈之阻隔，北、西、南三面環山，東臨太平洋，對外交通不便，開發緩慢，與相鄰之基隆、台北比較之下，區域發展相距懸殊。當時基於國土充分利用觀點，認為臺灣東部應積極開發，使台灣東、北部人口居住合理分布，產業結構均衡發展，而蘇澳港的開闢是達成此目標的一環。此外，又配合聯外交通之改善，進一步改善宜蘭地區的投資環境，促進蘭陽平原的繁榮，進而使蘭陽平原成為大台北都會的衛星城鎮。

## 參、工程計畫原則

當時擬定工程計畫原則如下：

- 一、以蘇澳溪出口及北方澳內堤堤端為界，北面為北方澳港使用範圍，南面為商港計劃範圍。
- 二、將現有小型商港加以延伸，改為遠洋漁港，並使漁船與商船分道進出。
- 三、商港區大致分為三部份：
  1. 木材裝卸區
  2. 近海輪船及散什貨通用裝卸區。
  3. 遠洋及貨櫃輪船裝卸區。



#### 四、配合蘇澳港興建改善內陸交通

1. 鐵路部分：港區內鐵路由基港局負責規劃，併在蘇澳港興建計畫內實施；港區外鐵路改善列在鐵路局「消除瓶頸計畫」內自行辦理；全部鐵路工程均交由鐵路局設計、施工。
2. 公路部分：以拓寬沿海 102 號公路為主，省道 9 號公路作重點改善，列蘇澳港興建計畫內實施，交由公路局負責施工。

五、宜蘭地區內部都市計畫級工業發展計畫配合省府「蘭陽地區綜合開發計畫」實施。

## 肆、工程內容

蘇澳港工程處依據中華顧問工程司之評估基隆港務局支初步規劃報告暨水工模型試驗等資料，依上述計畫原則，擬訂蘇澳港工程興建計畫，分二期 8 年施工。

### 一、第一期工程

建港部分自 1974 年（民國 63 年）7 月至 1975 年（民國 64 年）6 月，完成規劃、設計與機具採購作業，於 1975 年（民國 64 年）7 月起正式施工，建造大部分外廓堤防，浚挖航道港池，闢建公路隧道及貯水池各一座，並興建深水碼頭 7 座。本期工程完成後，營運能量估計約 280 萬噸。至聯外公路改善部分配合建港工程自 1975 年（民國 64 年）度實施，本期包括基隆經濟瑞濱、水湳洞、福隆、二城至蘇澳公路之新闢及改善。

### 二、第二期工程

1979 年（民國 68 年）1 月至 1983 年（民國 72 年）6 月，建港部分除繼續完成堤防外，並擴建港池及深水碼頭 6 座，本期商港全部完成後，共有深水碼頭 13 座，營運能量可增至 660 萬噸。而聯外公路改善本期部分主要包括八堵縣界至瑞濱，頭城至港區隧道口沿海公路之新闢及改善工作。

第一期工程自民國 1974 年（民國 63 年）7 月 1 日開工，原預定於 1979 年（民國 68 年）6 月底完工，因提前半年於 1978 年（民國 67 年）12 月底完工，第二期工程奉准續辦，於 1979 年（民國 68 年）1 月開始施工，施工至 1983 年（民國 72 年）6 月全部完工。