

第二章 北客遷徙屏東平原

一個地方因其有嚴重的人口壓力，其土地人口的撫養力又無法承受，以致非將其過剩的人口移出，無法緩和這股壓力；相對地，另一個地方的土地人口撫養力，卻非常地充裕，其對勞動力的需求，又大於現有人口所能供應的程度，亟需他處人口的移入。¹有了這兩股力量的牽引與配合，才能讓一個地方的移民浪潮順利地進行。本研究將以人口遷移和土地資源的觀點，來探討日治時期新竹州客籍人士遷徙屏東平原的背景因素。

第一節 北客遷移背景因素

促使北客遷移他鄉的因素頗多，其中家鄉的生存條件差是極重要的緣由，而它們又可分以下幾點來討論：

一、北客生存條件差：

(一)山多田少

依台灣「土地等則」與「土地資源品質」的劃分，前者有高等則、等則和低等則之分；後者則有低品質、品質及高品質之別，而等則與品質呈反比現象，即等則數據愈高者，代表土地耕作品質越低，土地價值也低；反之亦然。因此低等則卻屬高品質者(即高價值區域)，乃河流切過土地行程的河灘小沖積平原，可以開墾成為良田；高等則而屬低品質或低價值區域則為山地。新竹州客家庄所在區域的構成，是以山地、丘陵為主，因之客家俗諺「八山一水一分田」就很自然的形容北客所居住的新竹州，更具體的說，這裡是典型「山多田少」的區域。吾人由下面的「農業用途土地資源價值與面積曲線圖」(圖4)，可看出土地等則與土地資源品質，更顯示出佈滿丘陵地、台地與山地的桃園、新竹、苗栗地區，地理環境之惡劣。

下圖為苗栗、新竹、桃園的丘陵地、台地與山地等區域的農業用途土地資源價值與面積曲線，可以看出在地理位置確實居於劣勢。

¹簡炯仁，《台灣開發與族群》，台北：前衛出版社，1997，頁153。

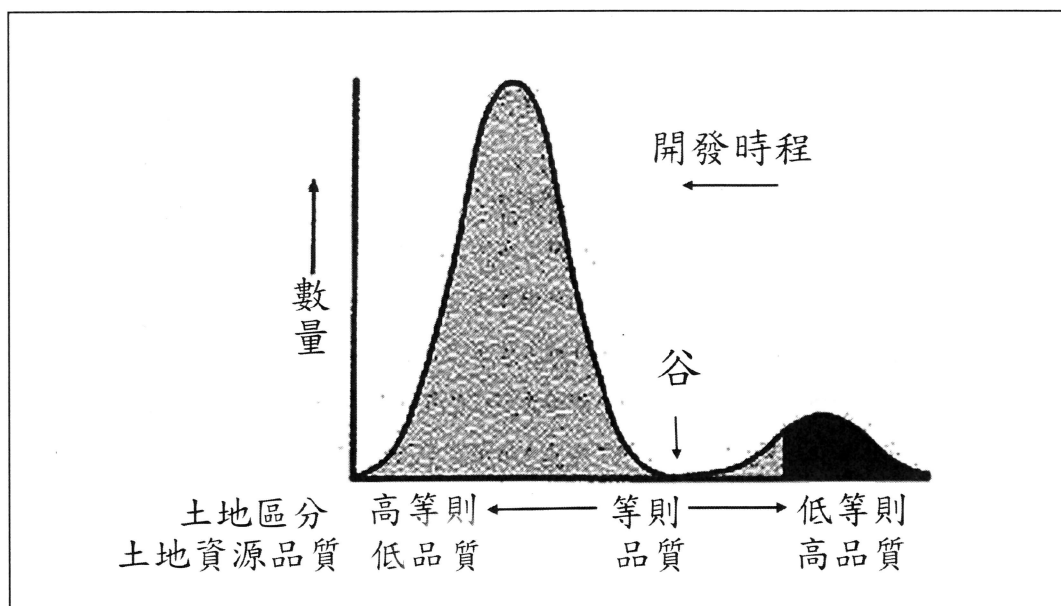


圖 4：新竹州之土地等則與土地資源品質

資料來源：溫紹炳，《北部地區客家人遷徙南台灣學術研討會論文集》，成功大學客家研究中心，2005，頁 5。

（二）土地貧瘠

台灣在日治時期，即已將農地區分為田、園、林地，並依照土地的農產生產力區分等則，等則越低的土地生產力越高，土地價值越高；反之，等則越高的土地生產力越低，土地價值越低。圖 4 右側是高價值區域是河流切過土地形成的河灘小沖積平原，可以開墾成為良田；圖左側是低價值區域的山地。亦可由（表 1）了解新竹州客家人耕地之屬性與價值。

表 1：台灣農業使用耕作面積的等則區分與價值高低表

耕地土地等則	一、二、三…	…十一、十二	十三、十四…	…二十五、二十六
地 目	田…田	田……田	旱……旱	旱……旱
耕地品質	最佳水田	最差水田	最佳旱田	最差旱田

資料來源：溫紹炳，《北部地區客家人遷徙南台灣學術研討會論文集》，成功大學客家研究中心，2005，頁 3。

在農業時代新竹州的土地資源價值幾乎都被列為最差旱田的等級，作物收穫都是要看老天臉色的「看天田」²，可見其土地之貧瘠。北客在此貧瘠的土地上反覆耕種，造成地力消耗殆盡，為謀生存自然會想到有否地方可容納他們，於是遷居尋覓新桃花源成為他們苦思的焦點。

²溫紹炳，〈由土地資源觀點分析客家人的特性〉，《北部地區客家人遷徙南台灣學術研討會論文集》，成功大學客家研究中心，2005，頁 3-7。

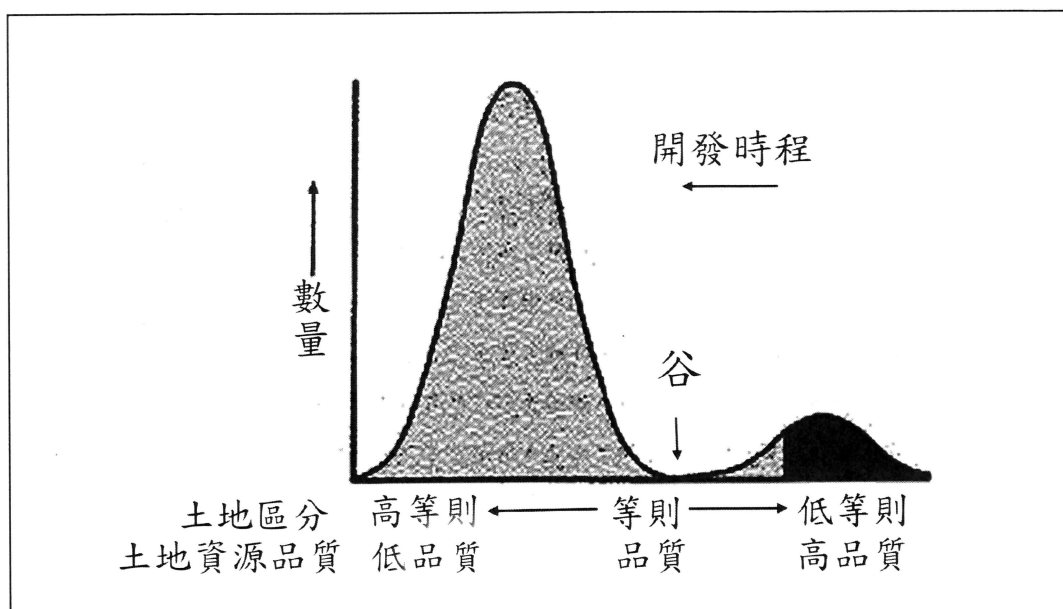


圖 4：新竹州之土地等則與土地資源品質

資料來源：溫紹炳，《北部地區客家人遷徙南台灣學術研討會論文集》，成功大學客家研究中心，2005，頁 5。

（二）土地貧瘠

台灣在日治時期，即已將農地區分為田、園、林地，並依照土地的農產生產力區分等則，等則越低的土地生產力越高，土地價值越高；反之，等則越高的土地生產力越低，土地價值越低。圖 4 右側是高價值區域是河流切過土地形成的河灘小沖積平原，可以開墾成為良田；圖左側是低價值區域的山地。亦可由（表 1）了解新竹州客家人耕地之屬性與價值。

表 1：台灣農業使用耕作面積的等則區分與價值高低表

耕地土地等則	一、二、三…	…十一、十二	十三、十四…	…二十五、二十六
地 目	田…田	田……田	旱……旱	旱……旱
耕地品質	最佳水田	最差水田	最佳旱田	最差旱田

資料來源：溫紹炳，《北部地區客家人遷徙南台灣學術研討會論文集》，成功大學客家研究中心，2005，頁 3。

在農業時代新竹州的土地資源價值幾乎都被列為最差旱田的等級，作物收穫都是要看老天臉色的「看天田」²，可見其土地之貧瘠。北客在此貧瘠的土地上反覆耕種，造成地力消耗殆盡，為謀生存自然會想到有否地方可容納他們，於是遷居尋覓新桃花源成為他們苦思的焦點。

²溫紹炳，〈由土地資源觀點分析客家人的特性〉，《北部地區客家人遷徙南台灣學術研討會論文集》，成功大學客家研究中心，2005，頁 3-7。

(三)土地所有過度集中現象

根據陳彩裕的分析，大正 10 年(1921)時，新竹州土地所有集中的情況嚴重，州內耕地面積不滿一甲的零星耕地所有者，佔農家總戶數之 60.37%，耕地面積僅佔耕地總面積之 9.41%。擁有 10 甲以上的地主，佔農家總戶數的 3.7%，所佔之總耕地面積卻達 40.97%。³

自耕農佔農家戶數之 31%，半自耕農 16%，佃農 53%。不僅土地過細，所得亦因而偏低，再加上佃權之不穩定，租稅的沉重，致使絕大部分生計沒有保障，且充滿不安定感的佃農紛紛向外流動。⁴一般而言，吾人雖可由新竹州土地所有過度集中的現象，及地主和佃農比例之過於懸殊，解釋佃農紛紛他遷的理由。但對於想向外發展，尋求機會，吾人亦須將人的「主觀能動性」考慮在內，此即，生活貧困，家庭負責沉重者，為找塊能謀生之地，需要極大的勇氣，必須敢於冒險，而具開拓精神，否則他們依舊會受傳統農業生產方式及孝親觀念的影響，而株守桑梓。

(四)人口壓力

人口問題中最易引人注意者，為人口之分布，此係指人口居住之集散問題，亦即人口在地面上所佔之位置及人口與土地之分配問題。茲將日治時期台灣新竹州的歷次人口普查所得之人口分佈與密度，列述如下：

表 2：日治時期台灣新竹州的歷次人口普查所得之人口分佈與密度表

新竹州	第一次臨時 戶口調查 (1905)	第二次臨時 戶口調查 (1915)	第一次 國勢調查 (1920)	第二次 國勢調查 (1925)	第三次 國勢調查 (1930)	第四次 國勢調查 (1935)	第五次 國勢調查 (1940)
人數	522,092	558,573	560,293	597,576	664,711	712,309	783,416
密度	114.2	122.2	122.6	130.8	145.5	155.9	171.4

資料來源：《重修臺灣省通志卷三住民志人口篇》，台灣省文獻委員會，2001，頁 333-334。

由表 2 得知：新竹州本為山多田少之地，而今因人口系裔日繁，結果產生高度之人口密度。由於人口過多，勢必發生高度之「人口壓力」，耕植所獲不足供用，居民生活必感窘困，於是「人口過剩」問題於焉產生。⁵事實上，自清領以來，新竹地區的人口即持續成長中，雖然行政區域範圍一再變更，但仍無法解決人口膨脹問題，於是促成了外移現象，這種外移情形有人認為，乃民間自發性的

³ 陳彩裕，〈台灣戰前人口移動與東部花蓮的農業成長〉，《台灣銀行季刊》，第 34 卷 1 期，1983，頁 159-160。

⁴ 同註 7，頁 162-168。

⁵ 《重修臺灣省通志卷三住民志人口篇》，台灣省文獻委員會，2001，頁 331。

流動或遷徙，客家學研究先驅羅香林，也常以「內部人口的膨脹」，或「人口壓力」，解釋客家人的遷徙。⁶

二、經濟因素：腦丁失業

北客之遷徙高雄州，或花東縱谷地區，與尋找農業生產空間也有密不可分的關係，原來北客多務農，但居住於山區的客家人，受靠山吃山的觀念影響，事實也具有地利之便，遂多致力於樟腦之開發生產。自 1860 年代，清廷開採新竹、桃園及苗栗地區之樟腦時，客家人就積極的參與；1890 年代，北路大料崁(大溪鎮)，中路彰化，另在南庄、三角湧(三峽)、雙溪、卓蘭、集集、埔里等地樟腦的開發，均可見到客家人的身影。隨後他們在腦務的督導下，積極向東部、南部山區擴張樟腦產業。

迨 1900 年後，開採樟腦已集中在嘉義縣中埔、大埔，台南縣楠西及高雄縣甲仙、六龜等地。樟腦開採的路線，由北而中、由中而東，最後由東而至南部，腦丁之所以採取這樣的開發路線，實與樟樹的枯竭有關，一直往南的方向開採，換言之，擅長採樟燭腦的北客腦丁，為解決「失業」的危機，只好順著樟樹生長之地，南下開採。他們所找到的生產空間，除提供當地所需的「技術勞工」，同時也解決了北部腦丁失業的問題。

三、自然災變

最常見的天然災害莫過於風災、水災、旱災或震災，而台灣是位於世界最大的海洋與最大的陸塊接壤之處的海島國家，因此夏秋之際，多風災與水患，以致人民流離失所；若遇乾旱又有旱災之虞，所以早年新竹州的桃園台地，曾是台灣水塘密度最高之地。此外，台灣地質結構多斷層，因此在歐亞大陸板塊的擠壓下，地震頻繁，若碰到芮氏地震儀 7 級以上的強度，房屋倒塌，人員傷亡。這一節分別就風災、水災和震災做概要敘述，以明白它們對北客向外流動，或其對北客所形成推力若何？

（一）風災、水災肆虐

新竹州的新竹地區，因風多且強勁，故有「風城」之稱，而多山多丘的新竹州，在颱風季節所引發，而今稱「土石流」的山洪暴發，也十分驚人。根據《台灣日日新報》1910-09-06 日的雜報第 3 版〈風水害彙報〉，有這麼一段記載：

客月三十一日暴風雨。已如既報矣。茲得各地詳細報告。更為總列如左。
。新竹廳—新竹家屋全壞八戶。同半壞七戶。浸水家屋十四戶。破損家

⁶ 羅香林，《客家源流考》，頁 25，刊於《崇正總會 30 週年紀念特刊》，（香港：崇正總會編印），1950 年 12 月。

屋五戶。落橋二箇所。交通杜絕八箇所。鐵道線路破損一箇所。船流失一隻。橋梁流失二箇所。田園流失二十七町三反八畝一、二步。新埔家屋半壞六戶。浸水家屋八戶。交通杜絕二箇所。道路破損四箇所。橋梁流失五箇所。樹杞林交通杜絕二箇所。北埔交通杜絕三箇所。土墘破損一箇所。家屋半壞十四戶。南庄交通杜絕三箇所。道路破損一箇所。中港交通杜絕六箇所。落橋五箇所。太湖交通杜絕九箇所。橋梁流失九箇所。三叉河交通杜絕一箇所。道路破損一箇所。橋梁流失一箇所。苗栗交通杜絕四箇所。田園砂入四町八反九畝。

根據上述報導，可見新竹廳遭受暴風雨侵襲，不僅房屋毀壞、田園流失、橋樑沖毀、道路破損嚴重，居民更是顛沛流離、居無定所。

《新竹縣志》上也記載：台灣歷年的颱風，在日治時期五十年中，影響北部地區較嚴重的共有十二個年段，如下述：

- (1) 明治 44 年 (1911) 8 月 30 日到 9 月 1 日，台北全市浸水。
- (2) 大正元年 (1912 年) 有兩次颱風。第一次是 8 月 28 日到 29 日，北部受害較大，台北全市浸水。第二次是 9 月 16 日到 17 日，全島受害慘重。
- (3) 大正 3 年 (1914) 6 月 30 日，北部受害較大。
- (4) 大正 14 年 (1925) 有兩次颱風，北部受害較大。第一次是 8 月 26 日到 27 日，第二次是 9 月 15 日，北部均受害較大。
- (5) 昭和元年 (1926) 8 月 15 日，北部受害較大。
- (6) 昭和 5 年 (1930) 7 月 17 日到 28 日，台北全市形成澤國。
- (7) 昭和 8 年 (1933) 9 月 18 日，北部受害。
- (8) 昭和 9 年 (1934) 7 月 19 日，全島受害。
- (9) 昭和 15 年 (1940) 有兩次颱風，7 月 17 日到 28 日。第一次是 8 月 30 日，全島受害。第二次是 9 月 30 日，全島受害甚重。
- (10) 昭和 17 年 (1942) 台北全縣受害。
- (11) 昭和 18 年 (1943) 有兩次颱風。第一次是 7 月 8 日，東部北部被害。第二次是 7 月 18 日，北部西部水災嚴重。
- (12) 昭和 21 年 (1946) 6 月 22 日到 23 日，北半部受害。⁷

由以上之記載，足見風災、水災侵襲台灣北部地區頻仍，新竹州原來就已經是山多田少、土地貧瘠；當地居民本來就很貧窮，再加上風災、水災肆虐，人民受害嚴重，使得原來就貧窮的日子更是雪上加霜，民不聊生。

加上 1959 年，台灣中部發生八七大水災，新竹、苗栗客家地區，亦同樣遭受水患，當時有很多房屋被淹沒，農田被沖毀，人民的生命財產損失慘重，有的家庭因此家徒四壁，一無所有。家鄉又無工作機會，不得不舉家南遷而落腳屏東平原。

⁷ 黃旺成主修，《新竹縣志（二）》卷三，土地志，台北成文出版社，1976，頁 564-569。

（二）地震頻傳

台灣多火山，且處於地震帶上，一旦歐亞大陸板塊推擠，釋放能量，有感的小地震雖然無大災害，但亦叫人心驚膽跳，若是強震則天搖地動，房屋倒塌，人員傷亡，令人有如臨地獄般的恐怖感。根據《台灣治績志》的記載：

昭和 10 年(1935)4 月 21 日午前 6 時 2 分及 6 時 27 分，前後 2 次，以大安溪中流區域為震源地，在近接之新竹州中南部之大湖郡、苗栗郡、竹南郡及台中州北部的東勢郡、豐原郡、大甲郡等地，發生激烈地震，釀成空前損害。受害最多，瀕於全滅地方為台中州豐原郡內埔庄及神岡庄，其他受害甚大之地方為同州大甲郡清水街、新竹州苗栗郡銅鑼庄、同州公館庄、同州竹南郡南庄及三灣庄等。

這次震災造成新竹州死亡人數 1367 人，受傷人數重傷 999 人，輕傷 3,592 人，共 4,591 人；住家被害數全壞 12,354 戶，半壞 7,034 戶，大破 5,407 戶，小破 8,181 戶。⁸

又根據台灣大地震的紀錄，在日治時代，新竹州共發生了兩次大地震，時間均在昭和 10 年(1935)，分別是 4 月 21 日及 7 月 17 日。前一次造成台中新竹烈震，死傷多達 4591 人，房屋毀壞達 2 萬多戶；後一次造成竹南、苗栗烈震，此時不僅田土損失、波堤沖毀、道路斷裂，人口死亡，而間接引發饑荒、疫疾流行，因此當地人口也只得大量流亡了。⁹

四、茶價大跌

日治時期（1895~1945）農業產品集中度，初期以茶最重要（占出口一半以上），後期則以糖為最重要。自 1865 年台灣北部已因茶葉商業貿易興盛起來，直至 1875 年中國茶商大舉來台發展為止，文獻上都無茶郊組織發展的紀錄；但直到台北市茶商業同業公會（即茶郊永和興前身）於 1938 年編輯的《組合沿革史》上，首見「茶郊永和興」於 1889 年組織設立的紀錄。加以 1893 年《苗栗縣志》〈封域志，山川，山（嶺附）〉記載大坪頂山、老田寮山、三叉河山在當時山上已遍植茶樹，¹⁰足見清末日治初期「茶郊」的出現，已顯示出當時茶葉的興盛與蓬勃發展。

若以區域茶園面積佔總茶園面積的百分比數值的變化，更可清楚顯現台灣茶園分布北消南長的現象。根據日本政府在 1905 年對台灣茶園所做的調查資料顯示，當時台灣茶園總面積有 26,611.6 公頃，其中 99% 以上集中在現今台北、宜蘭、桃園、新竹、苗栗等縣市，北部地區成為台灣最主要的茶園空間。¹¹然而，台灣茶園面積於 1902 年的 26,000 公頃急速上升到 1919 年的 46,000 公頃，卻在戰

⁸ 井出季和太，《台灣治績志》，台灣日日新報社刊行，1997 南天書局發行，1937，頁 1207-1209。

⁹ 劉還月，《台灣客家族群史 移墾篇（上）》，台灣省文獻會頁，2001，頁 224。

¹⁰ 林木連等，《台灣的茶葉》，遠足文化事業公司，2004，頁 25-32。

¹¹ 吳淑娟，《戰後台灣茶葉的發展與變遷》，中央大學歷史研究所碩論，2007，頁 17。

後初期，由於戰爭的破壞，1945 年時台灣茶園的面積僅 34,255 公頃，¹²較戰前大幅減少。當然茶業出口也由盛而衰，故大正、昭和時期茶園面積極速萎縮，茶價又大跌，北部茶農倒閉連連，¹³紛紛他遷。

北客既有上述遷移因素的驅使，另一方必需有牽引的吸引力，才能配合人口遷徙的過程，那麼到屏東平原的北客又是受到何種吸引力的牽引呢？

第二節 屏東平原牽引因素

人口的遷移因素當然重要，另一方的吸引力雖也不容忽略，但牽引力量中交通的暢通與否扮演關鍵性角色。因為人口的遷徙受交通影響甚大，易言之，前往新地開發的人民若碰到自然的障礙，其前進的步伐就會緩慢下來，乃至完全停止，故「縱貫鐵路」的興築完竣改寫了歷史，扮演著最關鍵角色。

一、縱貫鐵路的興建

台灣的南北鐵路運輸的修築始於清代，日本治台後更將鐵路建設列為開發台灣之要務，1898 年日本政府在台灣興建從新竹到高雄的鐵路，並改善了清領時代劉銘傳擔任台灣巡撫時已興建完成的基隆到新竹段鐵路。當時新竹到高雄鐵路之興建，為求早日通車，是從兩地同時開工興建，隨後再繼續往南興築高雄至屏東的鐵路，1907 年高雄（港）站至九曲堂（屏東線）路段通車，於是整個西部縱貫線鐵路終於全面通車。隨後，日本總督府更於 1911 年興建橫跨高屏兩地的下淡水溪鐵橋，1913 年竣工，¹⁴1921 年高雄至屏東市鐵道路線至此全面通車。1923 年屏東－南州路段通車，1941 年南州－枋寮站亦告完工通車；1942 年鳳山至屏東路段已雙向通車，從此鐵路交通更加便捷了。

由上述得知：日治時代鐵路交通建設到達全盛時期，全台四通八達的鐵路網總長度將近 5000 公里，包括國有鐵路及各種產業鐵路都深入各大小鄉鎮。此乃為從大正 13 年（1924）建市的高雄市，隨著高雄港現代化築港工程的擴展，縱貫鐵道已於大正 12 年（1923）延伸至潮州、南州的屏東縣鐵道，以高雄港為輸出港口，鐵道與港口綿密的運輸網路，嘉南、高屏平原成了高雄港的廣大腹地。豐饒的物產、勃興的產業以及愈來愈大的客運量，讓位在新濱町，有台灣南部最大鐵道基地的高雄驛亦不敷使用。¹⁵

¹²台灣省政府農林廳編印，《台灣省茶園調查報告》，台灣省農林廳，1987，頁 16。

¹³葉茂榮、溫紹炳、涂永清、陳瑞嬌、胡紅波、林秀昭等 6 人，《高雄市客家族群開拓史》，高雄市客家族群開拓史系列叢書（第二冊），行政院客家委員會、高雄市政府客家事務委員會編印，2008。

¹⁴小山權太郎，《屏東、旗山、潮州、恆春、東港五郡大觀》，南國寫真大觀社，昭和 8 年 8 月 30 日出版。

¹⁵許玲齡，《繁華落盡話三塊厝火車站》，高雄市政府文化局，2007，頁 57。