

開啟 台灣國際貿易 的門戶—— 川上浩二郎與 松本虎太

台北中山社
李博信 PP Marine



川上浩二郎



松本虎太

十八世紀台灣較大的海港大概就是台南安平港、鹿港、淡水等，但是因為缺乏港灣設施，也僅能停泊小型船舶，其他的只是小漁港，直到 20 世紀初日本領台之後才開始建設現代化的港口，當時首先規劃及建造基隆港的貢獻者就是川上浩二郎和松本虎太。

川上浩二郎是日本新潟人，東京一高及東京帝國大學土木科畢業。1899 年奉派來台擔任總督府技師，1900 年擔任臨時基隆築港局技師

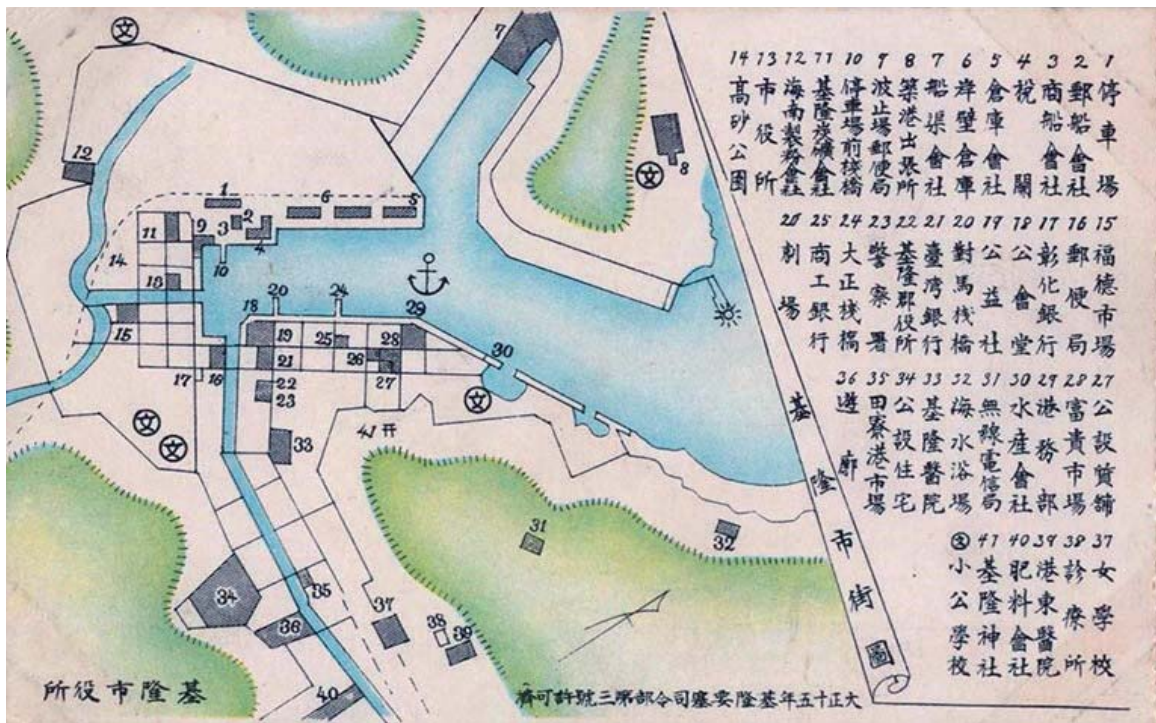
規劃建港計畫。他首先主持免受波浪侵襲的防波堤建造及港灣浚挖工程。1901 至 1903 年間奉派赴英屬印度、荷屬爪哇考察，並至歐美各國留學，獲工學博士。歸國後專任台灣總督府工事部基隆出張所長，完成基隆港第一期工程。

1906 年，松本虎太奉派來台接任川上浩二郎的工作，他是日本香川縣人，京都帝國大學土木科畢業，來台後負責基隆港最艱難的第二期工程。由於基隆港灣的



↑ 基隆港碼頭

← 停泊基隆港之客輪蓬萊丸



基隆港區規劃圖

海底地質較弱，加上很多天然條件的不足，因此遭遇了很多施工上的困難，在他擔任基隆築港所所長期間，從規劃設計到施工技術的逐一突破，終於在六年內圓滿完成建港工程，使基隆港成為當時台灣最大的現代化商港。

1917年初，他奉派前往英、美兩國留學一年半，研修「對海水之鋼筋混凝土的研究」。1919年他以「混凝土強度的水灰比」為題的論文，獲得美國 Duff Abrams 期刊發表，此論文因為具有前瞻性而受到很高的評價。

再者，由於前清時代開鑿的台南運河設計不當，早已無法航運，因此總督府又命建港經驗豐富的松本虎太重新規劃設計。他歷經四年的工期，終於在1926年竣工。運河全長約3.8公里，河面寬37公尺，河底寬27公尺，退潮水深1.8公尺，可以直接通往安平港，

成為貫通安平一帶的重要內陸航運通道。

安平港與台南運河有唇齒相依的密切關係，但是前清時代所建造的安平港也因為設計不當，施工不良，而造成嚴重淤積，無法因應客貨輪之停泊，因此松本虎太又奉總督府之命重建新海港。他經過縝密的勘測和設計規劃之後，選擇在距離舊港二公里處興建新港，並於1935年底年開始施工，在僅僅一年時間即竣工開港，並與台南運河銜接，成為南部最重要的港埠。可惜在1945年美軍大轟炸時，所有港灣設施全遭炸毀，戰後又未積極整建，導致安平港從此沒落。

松本在完成三大重要建設工程後，即接掌臺灣電力株式會社社長，並擔任臺灣技術協會首任會長、日本土木學會臺灣支部長等職。他的經濟建設推動了台灣的茶

葉、樟腦等各種物產的外銷更為活絡，對於台灣的進出口貿易貢獻卓著。

1935年，他以總督府台灣課長職受邀加入台北扶輪俱樂部為會員。

1945年終戰，他繼續受聘為台灣電力公司顧問，並留任台灣大學工學院教授。1947年其在台資產全遭沒收，並被遣返日本。1959年逝世，享年80歲。

由於他建設基隆港的卓越貢獻，除了榮獲總督府表彰之外，基隆各界也設立「松本虎太紀念館」，並立銅像供市民瞻仰。終戰後該銅像即被拆除，其後雖經文史工作者努力搜尋，迄今仍查無下落，但是他所建造的基隆港，至今仍然是北部最大商港，巨型船舶進出頻繁，繼續為台灣的進出口事業服務。