

行政院國家科學委員會專題研究計畫成果報告

日治時代台灣經濟的轉型 (1/5)

計畫類別: ☐ 個別型計畫 ☐ 整合型計畫

計畫編號: NSC 88-2415-H002-014

執行期間: 1998年8月1日至2000年7月31日

計畫主持人: 葉淑貞

處理方式: ☐ 可立即對外提供參考
☐ 一年後可對外提供參考
☐ 兩年後可對外提供參考

執行單位: 台大經濟系

中華民國 90 年 4 月 10 日

現代經濟的建立：第二章 基礎建設

第一節 何謂基礎設施

第二節 交通建設

第三節 幣制與度量衡

第四節 財產權的確立

第一節 何謂基礎設施

1.1 交易成本

- 分工專業化 $\rightarrow Y/L \uparrow$
- 如何才能使促進分工專業化？交易順暢。
- 交易欲順暢則交易成本要低於分工專業的利得。當交易成本越低 $\rightarrow$ 分工專業的淨利得就越多。
- 交易成本
 1. 運輸成本：交通條件
 2. 訊息成本 $\left\{ \begin{array}{l} \text{交通條件 (運輸系統, 近有通訊設備)} \\ \text{市場設備} \end{array} \right.$
 3. 衡量成本： $\left\{ \begin{array}{l} \text{衡量物理量 (容量、重量...); 度量衡} \\ \text{衡量價值量; 貨幣} \end{array} \right.$
 4. 執行成本：違約的可能性，強制履約的成本決定於產權是否清楚，法律規範是否清楚，法律的執行力量如何。

1.2 日治時代：商業化的程度或市場化的程度，或參與市場的程度。

如何計算參與市場的程度：

買者：利用支出，買生產因素與消費品。

賣者：賣出自產之農產與非農產，以及生產因素。

現金支出/總支出

現金收入/總支出

1. 農家生產物品中販賣的%。

(a) 個體資料，RBAS5, 1920 年米作農家平均 65% 的產品出售、蔗作農家平均 85% 的產品出售、茶作農家平均 85% 的產品出售。

(b) 總體資料，川野重任的估計：假設農家人口的食米都是自家生產，市場流通的米都是供出口，或供番內非農業人口消費。

→ 1935 年	臺北產米之販賣率	56.72%
	新竹	47.10
	臺中	80.86
	臺南	73.03
	高雄	55.16
	平均	62.57
1936-1938	全島	73.84

2. 現金支出/總支出

(a) 川野重任的估計 1936 年 58%

(b) 生產費中米作，肥料購入 80%，但是勞工雇入約只有 30 % —— 1920 年代末至 1930 年代初。

(c) 總現金支出 (生產與消費)/ 總支出 1931-32 年米作農家，東部以外其他地區 53.97% 東部地區 41.29%

1.3 產量

Gross AG output (1935-37 prices) 千元

1910 152274

1942 349874

每年成長 4.06%

IND 生產值 (1937 prices) 千元

1910 81916

1942 230739

每年成長 5.68%

1.4 交易成本、商業化與產量

Q 上升，商業化上升，表示有越來越多的物品經過市場的交易而到達買者或消費者的手裡。為何交易能上升？這與日治初期便進行的交通建設，貨幣制度改革、度量衡的改革、產權的確立、以及公權（財產權的執行）力的建立應該有密切的關係。所以本章討論這些問題。

第二節 交通建設

2.1 現代化的交通建設

- 汽電力推動的交通工具或設備（火車、汽車、輪船、飛機、郵電）
- 該種交通工具行駛的軌道（鐵路、現代化的公路、現代化的港灣、飛機場及設備）
- 定期的服務；廣大密集的網路

2.2 清朝的狀況

- 道路：多是聯絡城鎮與附近村莊的田畦小徑。
 1. 西部南北幹道：下淡水－雞籠。
 2. 羅漢門道路：羅漢門為高雄縣旗山及內門二地。
 3. 埔里社南北口道路：埔里社為今南投集集、水裏、魚池、埔里、竹山或總稱水沙連。

4. 恆春卑南寬道路: 恆春 - 臺東。
5. 臺北府至宜蘭, 有兩條:
 - (a) 三貂嶺到宜蘭
 - (b) 臺北府 → 坪林 → 宜蘭頭城
6. 「開山撫番」北中南三路。

但是幾乎都是人行步道。

- 鐵路: 1818 以後。
- 水路: 但河流短促, 能航行者很少。
- 郵政: 1888
- 電報: 1877
- 交通工具: 以粗米的運搬為例

1. 人肩: 所以有不少苦力。粗米主要市場之鹿港員林之間, 專由米販肩挑, 新米出場時, 數百的米販連日隊。* 人肩若採公平斗則一石 (5.77 日斗) 10 清里須 2 角。
2. 牛車: 臺中及彰化以南, 也有不少用牛車搬運 (因為平原)。
普通七、八石 10 清里付七、八十錢。
3. 河川沿邊: 可以用舟筏或汽車, 但是河川在北部淡水河及支流, 中部只大肚溪及北斗溪。南部河川較多, 但米產較少。舟筏一石 20 清里 1 角 5 點。
4. 桃園新竹: 輕便鐵道。

里: 舊以 1800 尺為一里; 現以 1500 市尺為一里。

所以舟筏較人肩與牛車便宜。

糙米每公石批發價 (元)

	1905
台北市	4.41
台中市	3.69
高雄	4.63

人肩 10 清里一石需 2 角, $2/40 = 5\%$ 。舟筏 $1.5/40 = 3.75\%$ (一石 20 清里);
 $15/40 * 1/2 = 1.87\%$ (一石 10 清里)

2.3 日治公路

• 清:

1874 年沈葆楨奏請開山撫番, 開築以台灣府 (台南) 為中心, 東至旗山, 南至東港, 北至基隆等三大幹線。大部份是由人行道修改而成, 因陋就簡, 距現代化公路標準甚遠, 但仍不失為台灣道路開闢之嚆矢。

• 日治:

1895 年入台之後, 便開始利用兵工趕築縱貫南北的道路, 為軍事目的。

- 至 1896 年 3 月止, 台中台南、台南安平、台南旗山、鳳山高雄、鳳山東港、台中埔里, 428 公里。
- 1896 - 1897, 基隆蘇澳、基隆台北、台北淡水、新竹台中、東港恆春、枋寮台東, 920 公里。

1900 年以後開始現代化公路之修築, 總督府制訂「道路設備準則」, 將重要道路分為三等, 即一等者寬度為 12.72 公尺以上, 二等 10.91 公尺以上, 三等 9.7 公尺以上。

1. 1916 年以後修築之重要公路

1916 年以後修築之重要公路			
名稱	起迄點	修築期間	長度 (公里)
1 縱貫公路	基隆屏東	原 1895-1897 重 1919-1925	425
2 蘇花公路	蘇澳花蓮	1916-1924	119.9
3 新店礁溪	同左	1936	73.5
4 南迴公路	高雄台東	1933-1939	194.3
5 南部橫貫公路	屏東台東	1927-1943	120
6 中部橫貫公路 (或稱新高公路)	台中州新高 郡, 花蓮銅門	1941 (未全部完工)	10

資料來源:《台灣省通志, 經濟志交通篇》, 第一冊

原多由人行道修築而成，後才整修而成公路。不過有些為砂石路面，有些為混凝土及柏油路面。(1952 年以前只有基隆桃園與台南高雄間有柏油路面，桃園到台南為石子路面，1952 -1954 年鋪上柏油)

2. 全長: 迄 1945 年 8 月完成之幹線與支線、鄉村道路等合計長度為 17170.53 公里。

3. 營業狀況

年	旅客人數		貨物噸數	
	公營	民營	公營	民營
1938	8,207,474	53,644,809	-	-
1942	9,413,577	81,536,398	5,302	1,660,984

2.4 日治鐵路

清治: 台北基隆 1888-1892

台北新竹 1894 完工

日治:

1.

	名稱	起迄點	修築期間	長度 (公里)
1	縱貫線	基隆高雄	1899-1908	408.5
2	淡水線	台北淡水	1900-1901	21.2
3	宜蘭線	基隆蘇澳	1917-1924	98.7
4	屏東線	高雄林邊枋寮	1907-1923	62.9
5	台東線	花蓮台東	1907-1917	175.9
6	阿里山線	嘉義阿里山	1910-1922	71.9
7	阿里山支線	阿里山新高口	1939	10.7
8	台中線 (海線)	竹南彰化	1919-1922	91.4
9	八仙山線*	大甲溪之土牛 至佳保台	1921-1922	45.4

* 原為運輸木材與理番，後 1921 專營客運。

2. 政府向民間收買

1.	平溪線	宜蘭三貂嶺至菁桐坑	1919-1921	12.9
		為台陽礦業株式會社建, 供運煤, 1929 由政府收買		
2.	集集線	二水至外車埕	1919-1921	29.7
		原為台灣電力株式會社敷設, 搬運器材。1922 改為營業線, 1927 政府收買 (為中部山區交通要道)		
3.	太平山線	羅東太平山	1921-1924	37.3
	分	a. 土場-天送埕, 台灣電器興業株式會社, 搬器材, 後政府收買 b. 天送埕-歪仔, 台南製糖會社建; 政府租用 c. 其餘-羅東人民捐築 (本現為開發森林之用, 1926 年後兼營客運)		

資料來源:《台灣省通志, 經濟志交通篇》, 第二冊。

3. 鐵路總長: 1242.5 公里 (不包含私人部門興建所有之部分), 其中有複線 176 公里以及糖廠鐵道。

4. 營運狀況

年	客運人數	貨運噸數
1899	393,338	67,263
1944	65,442,064	7,180,592

2.5 日治水路

1. 基隆港之修築, 1898-1925

- 1898 年兒玉總督五項事業計劃之一, 即修築基隆港防波堤浚渫, 港內為安全港灣, 1903 年一期工程完工。
- 1906-1925 年二期工程。

前後歷時 20 年, 支出 1137 萬日圓。(總督府經常性歲收: 1896 年 261 萬元, 1910 年 4136 萬元, 1920 年 8114 萬元。)

2. 高雄港, 1908-1925, 共費 2415 萬日圓。

因此兩港深水面積擴大, 防波堤、碼頭、起重機、倉庫等現代設備齊全。與陸路交通相互聯絡, 更加方便, 吞吐貨物量大增。

3. 航線

- 1899 年起補助大阪商船會社，開闢神戶、基隆間定期航線。
- 1900 年補助日本郵船會社，開闢神戶、門司、基隆間定期航線。
- 後來大阪商船又開臺灣東部海岸航線；淡水香港航線。
- 大正年間又由日本郵船及大阪商船各配巨輪三艘，走基隆神戶。
- 後又開闢高雄橫濱航線。

2.6 日治空運

- 1921 年：台日航空線
- 1922 年：臺北高雄；臺北花蓮

2.7 日治郵政

1. 清原用鋪遞制度，由官兵負責，傳遞軍書及公文。

- 至 1888 年劉銘傳創設郵政局於臺北府城（直轄於巡撫），取代了原來兵房管理鋪遞之制。
- 在鋪遞制之下，私人信件傳遞乃由私營的傳訊機構負責。
而在郵政制之下，公文及私人信件皆可由郵政制傳遞。（貼郵票）
- 臺北與臺南為總站，總站以下有分站；共計 13 站。

2. 日治時代：

- 1895 年設郵便局，共 20 處，屬陸軍郵便部；1896 年改由民政局通信接管；1900 年施行郵便法，彼此與日本本國制度一致。
- 初以人力，後改鐵道，1922 年東部開始汽車郵運（原用水運）；1935 年台日間定期航空郵班。
- 海外原先用水運
 - (a) 台日線 1896 年始。
 - (b) 海外線

- 1935 年收寄郵件達 8900 餘萬件
1936 年 9100 餘萬件
(上二項爲台人所寄)
約佔 50%, 通信率高於大陸人民。
1935 年人口 4990131。
1936 年人口 5108914。

2.8 日治電信

1. 清治:

- 1877 年沈葆楨奏請架設電線, 以速軍情。後巡撫丁日昌負責, 結果有兩線
(a) 府城-安平
(b) 府城-旗後
 - 1886-1888 劉 { 1. 臺北-淡水、基隆
2. 臺北-臺南 (新竹、苗栗、彰化、雲林、嘉義皆設局辦理)
 - 1887 海底線 { 3. 淡水-福州
4. 安平-澎湖
- 民間利用者, 概爲英德商人, 以洽茶、糖、樟腦交易, 國人只上海商人, 稍予利用。所以多用於軍事。

2. 日治:

1. 省內電報: 1895 年開始, 1896 年有 27 個局所; 年底 29 處。

line :

- (a) 東至蘇澳、北至淡水、南至恆春之陸線。
- (b) 安平、澎湖之海線。

2. 省外電報

海底電報- 1896, 1910 { 基隆鹿耳島
淡水長崎 (未幾每日平均 2400 餘件)
臺北 - 廈門、上海

無線電報 { 1910 在臺北州設無線電話局
1923 台日無線電報

3. 電話:1897 年澎湖

1900 年 臺北、臺中、臺南: 設電話交換局, 基隆: 分局 (該年用戶 433 戶)。

	單獨用戶	市內通話次數	長途
1917	5351		
1927	11312		
1937	18418		
1943	25999	152,089,285	4365904

4. 無線 (廣播): 1926 年。

2.9 臺灣與日本間的交通

1. 海運

- 1899年起總督府補助大阪商船會社, 開闢神戶、基隆間定期航線
- 1900年起補助日本郵船會社, 開神戶、門司、基隆之間定期航線
- 大正年間, 上述兩公司各配巨輪三艘, 走基隆、神戶之間
- 後又有高雄橫濱之直達航線

2. 空運

- 1921 年台日航空線

3. 郵政

- 1896年開始台日線, 以水運
- 1935年開始台日線, 定期航空郵班

4. 電信

- 1896年基隆鹿耳島
- 1910年淡水長崎
- 1923年台日間無線電信

第三節 幣制與度量衡

3.1 清至時代的幣制

3.2 日治時代的幣制

3.3 度量衡

- 貨幣的功能

1. 交易的媒介: 容易攜帶, 價值穩定
2. 計價的單位: 容易計算物品的價值
3. 價值儲藏: 價值穩定

- 欲達這些目的:

1. 貨幣要統一:

- (a) 計價單位只有一套; 單位本位 → 容易計價
- (b) 流通貨幣 (法幣) = 本位貨幣及其輔幣。

本位貨幣與其他貨幣間有固定的兌換關係 → 價值穩定。而欲達此一目的, 需集中發行。

2. 輕便: 紙幣或銀行券
3. 控制發行量
4. 貨幣代表的價值容易辨識 (元, 而不是兩)

3.1 清治時代的幣制

- 清治時代臺灣貨幣

1. 種類繁多, 日人調查在日治前夕達一百種以上。
2. 有多種幣制單位, 並各具獨立性。

- 貨幣可大致分為四種:

1. 銅錢, 以文為單位。但有各代、各朝、各省、以及外國錢; 又有私鑄磨損者。

所以分

$\left\{ \begin{array}{l} \text{好錢} \\ \text{壞錢} \end{array} \right\}$ 可以混用

所以需使用「秤量制」, 以含銅量及銅的價值為準。

2. 銀塊,

(a) 以兩為基本單位, 以下又有錢、分、釐, 十進位。

(b) 計算銀兩之衡器-天平, 法碼不同有

庫平	一兩 = 37.301 公克
商平	一兩 = 37.2413 公克
海關平	約高前兩者一成左右
湘平	一兩 = 35.2308 公克

(c) 流通量較少。

3. 銀元, 以元角點為單位

(a) 臺灣鑄, 1853 年開始鑄銀元。

(b) 墨西哥銀元、鷹銀: 在臺灣普遍流通。

(c) 香港銀元、西班牙銀元 → 佛銀。

(d) 日本銀元

(e) 各種外國小銀幣。

粗銀:

品位不一, 成色不一, 偽造, 所以為辨真偽, 辨者鑿印於上或藉檢查真偽削切一小部份。長期流通、磨損。

所以

(a) 需輔以秤量制。

(b) 「元」變成是抽象計算單位

有「七二銀」、「七錢銀」、「六八銀」, 而一個七二銀不等於一個七錢銀, 也不等於一個六八銀。

4. 紙幣

在1862 (為戴潮春事件), 1884 (為中法戰爭), 1895 (臺灣民主國), 曾發行紙幣。私人發行, 限期流通, 量少, 所以不重要。

● 產生的問題:

(1) 不方便計價:

某物 P 為 1 元 2 角 5 點 4 文, 並非 1.254 元, 也非 1254 文。而是某種成色的銀元一枚, 一角銀幣二枚, 五點銀幣一枚, 一文銅錢四枚。

(2) 兌換率不穩定 (價值不穩定)

1 銀元 = 銅錢多少枚? 過去 1500 枚; 1739 800 枚; 1851 600 枚。

這是因為商品貨幣, 而且多元本位的關係。

(3) 不方便攜帶

- 計算單位不一
- 流通貨幣不統一
- 商品貨幣

3.2 日治時代的幣制

本位貨幣:

規定某種材料、重量、成色及形式的 物品, 作為記帳單位及最後支付工具, 並為體系內他種貨幣價值的計算標準。

本位制度:

有關「本位貨幣」的全套規定, 包括重量、成色、形狀、鑄造、發行、與他貨幣之兌換率等, 發行準備。

金幣本位制度基本上為商品 money 的一種, 該制度的特色為:

1. 黃金流通制度, 須鑄金幣供作交易之用。
2. 代表本位貨幣的銀行券, 得無限制兌換金幣, 用銀行券乃為降低交易成本及提升交易效率。

日治時代的幣制改革:

- 1895-1909 年間
- 改革後幣制之特色:
 - 計價單位統一為 (圓)
 - 流通貨幣統一 (一套)
 - 發行機構統一
 - 銀行券

— 臺灣銀行券與日本銀行券之兌換率爲一比一。

● 改革的三階段:

1. 1895-1897, 準備階段
2. 1897-1904, 過度階段
3. 1904-1910, 完成階段

金幣本位 $\left\{ \begin{array}{l} \text{以含金量定義本位貨幣} \\ \text{以金幣 (元) 作為計價單位} \\ \text{流通金本位貨幣 - 法幣} \end{array} \right.$

● 1895 - 1897 的改革:

- 帶進日本銀行券, 日本銀圓, 所以幣制更複雜。
- 促使日本銀行券按面值流通
- 規定須以日本貨幣用於納稅, 以減少舊錢之流通。

● 1897 - 1904 的改革:

- 臺灣一圓銀幣得按時價 (金) 無限制流通, (法幣)
- 進口「粗銀」課 5% 稅
- 換算日本貨幣達三圓以上之外國輔幣禁止輸入
- 修正臺灣銀行法, 成立「臺灣銀行」, 給其發行鈔票之權利。

1899 年 6 月 15 日臺灣銀行成立, 9 月 26 日開業, 9 月 29 日發行一圓銀行券 (稱爲一圓銀券), 從此臺灣才開始有現代紙幣之發行。

1899, 12, 25 5 圓; 1900, 12, 3 50 圓; 1901, 2, 5 10 圓。

● 1904 - 1910 的改革:

- 1904 年 7 月 1 日台銀開始發行金券:
1904, 7, 1 1 圓金券; 1904, 8, 26 5 圓金券; 1906, 8, 1 10 圓金券。
- 同日發布「臺灣一圓銀幣只能用於納稅」, 不再是法幣。(不能流通於其它地方)

— 1908 年規定：

1. 日本銀幣、外國銀幣、超過三圓之外國輔幣、粗銀等都禁止進口。
2. 一圓銀幣也不能再用於納稅，完全取消銀的貨幣功能。
3. 一圓銀幣得按時價向政府兌換。
4. 1911 年 4 月施行貨幣法，完全與日本國內的制度相統一。日本於 1897 年 3 月公佈貨幣法，實施金本位制度，10 月 1 日開始實施。
5. 1906 年「台灣銀行得發行票面金額一圓以上之銀行券。前項銀行券可在台灣銀行總行及分行之營業時間內，隨時請求兌換金幣...」。

● 1935 以後：

1935 年進一步發佈「銀行券金貨兌換停止之件」，結束金本位制度，進入管理通貨（紙幣本位），結束商品貨幣本位制度，進入信用貨幣本位制度。

3.3 度量衡

量器： 容量

衡器： 重量

一、日治初期的度量衡

● 衡器

台北芝蘭二堡

衡器	日匁 (モンメ)		用途
1.零五秤	一斤 = 163	(148-173)	SP、牛、豚、柴、薪、木炭
2.加一秤	一斤 = 168	(154-185)	牛、豚肉
3.加二秤	一斤 = 194		黑砂糖
4.加三秤	一斤 = 223		藍菁、苧麻
5.釐戥	一兩 = 9 匁 8 分	(11 匁 5 分-9 匁)	金銀藥劑阿片
6.天平			

● 用斗表

地名	用斗名稱	內地量 (日升)	地名	用斗名稱	內地量 (日升)
宜蘭	米斗	5.85	大甲	九三斗	5.97
桃仔園	乙未斗	5.81	臺中	道斗	5.27
基隆	公平斗	5.77	朴仔腳	米斗	5.85
淡水	公平斗	5.77	鹽水港	米斗	6.10
台北	公平斗	5.77	牛馬頭	滿斗	6.42
新庄	乙未斗	5.81	彰化	字號斗	6.74
鳳山	四角斗	5.85	臺東	(四角斗) 正小北斗	5.85
澎湖島	米斗	6.06	雲林	正米斗	6.23
中壢	公平斗	5.85	打狗	四角斗	5.27
大料坎	米斗	5.70	新竹	公平斗	5.85
嘉義	市斗	5.56	後壠	公平斗	5.70
葫蘆墩	九三斗	5.97	中港	米斗	5.70
恆春	公平斗	5.77	北港	米斗	5.85
三角湧	公平斗	5.70	鹿港	滿斗	6.42
苗栗	公平斗	5.70	臺南	正小北斗	5.85
			北斗	滿斗	6.42

二、日治時代的改革

- 1895 年 10 月開始日本式度量衡器的輸入與販賣。
- 1900 年發布, 1901 年實施「臺灣度量衡條例」, 改正統一使用日本式。迄 1903 年底止, 禁止舊式度量衡之使用。
- 1906 年 4 月起, 度量衡器之製作、修理、批賣都歸官營。

三、日式度量衡制

長度:

1 日里 = 3.92727 公里

1 日尺 = 0.30303 公尺

1 町 = 109.09091 公尺

1 間 = 1.81818 公尺

容量:

1 日石 = 1.80391 公石

1 日升 = 1.80391 公升

1 日勺 = 1.80391 公勺

重量:

1 貫 = 3.75 公升

1 日斤 = 0.6 公升

1 匆 (モンメ) = 3.75 公分

面積:

1 町 = 99.17355 公畝

1 段 = 9.91736 公畝

1 日畝 = 0.99147 公畝

1 步 (坪) = 3.30578 方公尺

體積:

1 立坪 = 10.92825 立方公尺

1 日石 = 0.2783 立方公尺

第四節 財產權的確立

一、前言

現代化的財產權:

1. 財產權的歸屬: 私有財產權; 而且所有權明確。
2. 財產權的範圍 (性質): 有明文的法規規範財產權之移轉、處分等, 所以產權範圍明確。民法 (債權、物權)、商法。
3. 財產權的執行: 有效。觸犯這些法規者, 將受到處罰。

日治時代初期或清國時代的土地:

1. 西部地區 (包括宜蘭) 的私有田園 → 大小租制度, 所以所有權歸屬不明確
2. 東部地區 (臺東、花蓮): 多為原住民各社佔有, 外人不得進入, 所以所有權歸屬不明確。
3. 林野的使用人多無契據, 以證明其所有權。

- 以上為歸屬財產權不明確
- 並無明確的法規界定所有權的範圍 (習慣)
- 並無有效的執行力量

清代的土地產權

- 土地財產權並非個人主義法制下的私有財產權。
 1. 權利的歸屬：中國對土地財產權有王土的觀念，所以私人對土地的最高權不稱為所有權，而稱為業主權。
 2. 複雜：大租權與土地並無直接關係，只是收大租的權利。大小租權可以單獨出讓，所以同一土地誰為大租戶，誰為小租戶，可能互不相識。土地的權利關係，難免紛雜。
 3. 國家未有效保護
 4. 不完整、不明確：大租權雖以土地為根據，但實際上只是大租收納的權利，因此既非物權，也非債權，可以說是一種特別的財產權。小租權是隨現實的土地管理而移轉，所以是物權；但非完全的所有權，因其具有納大租的義務，所以可視為是一種附帶負擔的所有權。
- 結果：土地業主不明確，也就是不動產權移轉方式不明確。因此，對於土地制定單一而明瞭的所有權，確定納稅與交易，乃是資本主義的基礎設施之一。

二、土地所有權的確定

日治時代財產權之歸屬明確化分幾個步驟：

1. 西部田園所有權之確定：1898-1904 年之土地調查，確定臺灣西部田園所有權。
2. 林野所有權之確定
 - (a) 1910-1914 年之林野調查，分普通行政區域內之林野為官有或民有。
 - (b) 1915-1925 年之官有林野整理事業，使官有林野所有權確定。
3. 東部田園所有權之確定：1915 - 1925。

至此，除番界以外，所有土地之所有權確定。

1. 1898-1904 土地調查

事業範圍：地籍調查、三角測量、地形測量、大租權整理、田賦改正。

- 其中大租權整理之目的就是在於使土地權利的歸屬達到單一化。
- 步驟：
 - (a) 大租權之確定 (從 1903 年 12 月開始)
 - (b) 大租權的廢除 (1904 年 5 月 20 日)
- 大租權之確定
 - (a) 製作並公告大租權名簿
 - (b) 申請改正錯誤
 - (c) 調查委員會調查，並簽註意見，呈交總督
 - (d) 總督作出決定
- 大租權之廢除採用補償主義。總督府共付出 378.3 萬補償金 (該年政府經常性稅收為 557.9 萬)。
- 結果大租權消滅，小租戶變成地主，完全取得土地所有權，從前的現耕佃人變成完全的佃農。
- 1905 年又制定土地登記規則，以登記為土地權利移轉效力發生之要件。

所以土地制度於是成立，買賣交易獲得安全。

至此臺灣西部田園 (包括水田、旱田、宅地、魚池) 的所有權乃告確定，而西部以外 (東部、澎湖) 及山林原野都尚未確定。

2a. 1910-1914 年林野調查

將普通行政區內之林野分出官有與民有。(番界以外地區)

- 清代林野並未丈量，亦無賦課，雖為地目之一，也是買賣的標的物，但很少有契據。故林野之所有權較田園更不明確。
- 林野調查：就普通行政區內前次土地調查未調查之山林原野及其它土地，予以調查，確定為民有或官有。凡確定為民有者，則精密測量繪圖，且登錄於土地台帳；而確定為官有者，除田、畑、宅地外 (因為有些田、畑、宅地零星散於山間溪邊、前次未調查)，所以只做大體測繪。

- 採無主地國有化之原則。因為當時人民少能提出確實證據，以證明其所有權，故幾乎全劃為官有。
- 查定結果：官有— 752,993 甲；私有— 31,201 甲。

2b. 1915–1925 官有林野整理：分為區分調查以及處分調查。

- 區分調查：官有林野依國土保安及土地整理等見地，有些應由政府保存者，則劃為「要存置林野」；不必由政府保存，而應移歸民有者，劃為「不要存置林野」。

— 官有林野中有一部份以久被民間事先佔有或栽植開墾，但人民無契據可以證明所有權。依規定非編為官有不可，但在人情上又說不過去，於是採一通融辦法，即「緣故關係」。

凡林野之有上述關係者稱為緣故關係。而有緣故關係之林野雖暫編為官有，仍允它的緣故關係人在政府監督下使用其收益，但須繳費。有此關係之森林為保管林；而有此關係之原野稱為緣故關係地。待區分調查後，凡屬不要存置者，則可放領給關係人。

- 緣故關係
- 保管林
- 緣故關係地

- 處分調查

既然不要存置林野可由緣故關係人或其他企業家申請放領，所以對於該項林野之境界、交通情形、土質良否、利用程度、價格等均需調查。此種為便於處分，而進行之調查稱為「處分調查」。

經過 11 年整理了 717835 甲，其中決定為「要存置林野者」有 319,274 甲，「不要存置林野者」有 398,541 甲；而後者辦理放領者有 267,228 甲。

3. 東部土地調查, 1915–1925

花蓮台東有很多土地已為山地人所開墾，彼等有一習慣，凡為其所佔有之地，便認為彼等所有，不許外人進入，故 1898 年土地調查未納入該二地。以後情勢較平靖，乃乘林野整理之便，實施調查。完成後規定凡 1910 年以前佔有而現仍耕種之地，歸開墾者所有；以後才開墾者，由彼等承領。

所以東部台灣亦豎立了土地私有制度。

三、財產權範圍的界定

日治時代的法律改革

- 滿清時代

- 傳統中國並無全套的民法商法, 只有一些律令, 在臺實施之法律多是基於「為防台而治台」的帝國統治政策, 例如禁止或限制漢人移居台灣, 入山墾荒等。
- 清代在台官吏大多腐敗無能, 官府禁令殆成具文, 結果人民蔑視官府之法。無專業的執法人員, 且法律執行力量薄弱。
- 當時規範土地關係及解決社會糾紛多依賴移民自身的力量, 而裁斷根據乃是移民家鄉固有的習慣。

- 日治時代

就實行於台灣之法的實質內容, 可大致分為兩階段:

1. 1895-1921 年以「殖民地特別法」為主
2. 1922-1945 之以「內地法延長」為主

法源:

1. 1895-1921:

- 民事關係採取放任主義, 除土地關係外, 仍依台灣舊習慣規範之。將這些舊慣訂定為法律, 因此許多舊慣乃變成法律, 而稱為習慣法。
- 民刑事訴訟程序法則於 1899 年以後依用日本民刑事訴訟法。
- 刑事: 1896 年後便依用日本刑法。
(依用: 將日本法律變成律令的一部份, 而在台灣生效。)
- 1901 年臨時台灣舊慣調查會, 1919 年解散 故幾乎全劃為官有。
 - (a) 第一部法制舊慣調查,
 - (b) 第二部農工商經濟舊慣,
 - (c) 第三部, 立法部門。

2. 1922-1945

- 1922 年公佈內地法延長

- 1923 年 1 月 1 日日本民法 (除親屬編外) 與民事訴訟法已直接適用於台灣。
- 1924 年 1 月 1 日日本刑事訴訟法也直接適用於台灣。
- 但日本刑法並未直接適用, 仍依律令方式依用日本刑法, 以保持依據律令所制訂的若干特別刑法 (例如匪徒刑罰令)。

四、財產權的執行

執行:

1. 西式審級制度, 1896 年 5 月開始。原為二級二審, 後有三級三審, 四級三審等制度
2. 司法權系統相當獨立。

- 自 1898 年台灣法官有不得任意免職、轉官之保障; 1919 年起廢除總督休職權。但是卻無日本內地法官之不得任意轉所、停職、減俸之保障。
- 不過仍有部份法官堅持司法獨立, 例如 1923 年台灣議會事件的地方法院法官宣判涉嫌之台灣人政治異議份子無罪。

該事件稱為「治警事件」(台灣治安警察法違反事件)。關係人為「台灣議會期成同盟會」會員。該會成立於 1923 年 1 月 23 日, 於 2 月 2 日被總督府禁, 2 月 16 日再成立於東京。台北地方法院檢查局以「主腦者與法域雖不同, 其會員大部份為舊結社會, 會名又同一, 而同在台灣活動」, 於 12 月 16 日大舉在臺搜查, 計 66 家, 拘留 48 名, 被召問 60 多名。1924 年 7 月 25 日-8 月 4 日在台北地方法院開審, 8,8 宣判全無罪。(以上見連溫卿《臺灣政治運動史》, 稻鄉出版社)

3. 普及的法院建築

- 1930 年有 30% 的司法經費用於蓋高等法院 (今日之司法院) 及台北地方法院 (台灣高等法院)。
- 在分佈方面, 台灣九個市, 其中八個 (臺北、宜蘭、花蓮港、新竹、臺中、臺南、嘉義、高雄) 有地方法院或分院; 且在各街市有出張所, 全台共有 39 個出張所。
- 1919 年以後台灣的法官、檢察官人數一直上升。但是人口百分比仍低於日本內地。

- 1943 年法院長 6 人, 判官 60 人; 檢查官長 6 人, 檢查官 27 人; 書記長 6 人, 書記 200 人; 通譯 56 人。

4. 司法人員數質

- 在日治時代曾擔任法官之台灣人只有 19 位, 無任何一人任檢察官 (可能因為檢察官負責思想檢查)
絕大多數法官及檢察官是日本人, 難免會有因為言語障礙而生之困難。
- 但因為日本人用心的調查及整理台灣舊慣作為辦案基礎, 審判品質並不低, 而且日本司法人員幾乎清廉不貪污, 足以維繫司法公信力。

5. 地方行政機關之民事調停

為補救人民不利用法院解決民事糾紛, 地方行政機構擁有名為調停, 實為審判之民事調停權。

台灣人民事糾紛之解決, 在早期行政調停較常被使用, 但自 1920 年代以後, 西式法院已成主流。