

國立政治大學臺灣史研究所

博士論文

指導教授：戴寶村教授

臺灣總督府海運政策之研究（1895-1945）

研究生：游智勝

2015年7月

國立政治大學

台灣史研究所 游智勝 博士論文

臺灣總督府海運政策之研究 (1895-1945)

經學位考試合格特此證明

口試委員：

林元名 朱德南
馮超勇 鄭清明 戴慶村
指導教授：戴慶村

所長：薛化元

中華民國一〇四年六月二十九日

摘要

本論文將日治時期臺灣總督府海運政策分為制度面與執行面為兩個主軸，並將制度面分為港灣及海事管理法規之制定、行政組織機構之沿革（包括築港、港灣管理、以及海事管理等部門，但不包含海軍）兩章，執行面分為築港事業、以及航線規劃兩章。如此劃分的理由在於：法規制定與行政組織規劃，乃是總督府對於海運事務最基本的管理手段，而港灣建設及航線規劃，則是與海運最密切相關，應能反映出臺灣總督府對於臺灣海運政策規劃的基本態度為何。並據此究明臺灣總督府在日治 50 年當中，對於海運政策規劃、執行、以及其所產生的影響，除了探究背景因素及檢討實施成果以外，同時探討日治時期臺灣海運的近代化成果如何，並從臺灣總督府在南進政策當中地位的轉變，析論臺灣在日本帝國海上經略的位置及其意義。

臺灣總督府在日治 50 年期間，不論在制度面（行政組織與法規）或者執行面（港灣修築與航線規劃）上，均相當程度的引入了日本在海運近代化發展的既有經驗，因此在法規上以近代法的觀念建立海事相關法規，並據此進行管理；在行政組織上則是建立海事專門管理機關（包括海事、港灣、稅關等），並引入專業人員執行相關業務；在港灣修築上，至今仍是臺灣重要商、漁港的基隆、高雄、花蓮、及蘇澳等港，其基礎即是在日治時期所規劃建設的；在航線規劃上，除了使用較高速度與載運量的鋼製汽船以外，更使得臺灣得以藉由航線的規劃與華南、東南亞，甚至歐美、澳洲等地連接並建立經貿關係。凡此種種都是有別於清帝國的前近代統治，由經歷近代化洗禮的新興殖民帝國日本帶給殖民地臺灣的近代化成果。

然而，就本論文的研究可知，臺灣總督府海事政策規劃在制度面所產生的包括體制僵化、法令體系紊亂、組織龐雜、專業度低、效率不彰等問題基本上對於整體海運制度來說都是相當根本的問題，然而總督府所採取的態度則是持續擱置，直到戰爭時期方才有相對應的改革。執行面上則經常受到中央政府以及國內外政經情勢的限制，而有港灣工程遠落後實際需求以及航線營運狀況不如預期的問題。港灣建設除了漁港及避難港的建設無法回應實際需求以外，商港部分也有高雄港相關設備不足的問題。因此，臺灣總督府海運政策的規劃與執行，相較前近代管理式的清帝國，不論在制度還是執行面上都有相當的「進步」與「發展」，但如

檢視其推展過程與方式，可以發現重點是在於連結臺灣與殖民母國與其他殖民地，以及提供殖民母國必須的物資與市場兩個部分。就殖民帝國對於殖民地的雙重性格，也就是一方面為近代化的建設者，一方面則為被殖民地物資的掠奪者來看，日治時期臺灣海運的發展，毋寧是被殖民者犧牲以及被掠奪的比例遠多過於從中獲得近代化利益。

再從臺灣總督府在南進政策上的角色來看，以 1930 年代為界，在此之前可謂主動執行的角色，之後則逐漸轉變為協助的角色。特別是 1937 年中日戰爭爆發之後，日本中央基於戰爭需求將臺灣納入海運統制的範圍，此時臺灣總督府執行南進政策的「權力」，也不被中央相關單位所承認，僅被賦予協助的角色，提供相關行政、技術等經驗、人員、資材等支援。從南進政策的推展可以看出，日本中央對於臺灣海運採取長期放任、因陋就簡的經營模式，直到有戰爭需求時再施以直接統制的態度，除了部分反映臺灣殖民地的位階以外，也可說臺灣海運對於日本的海上經略而言，實處於邊緣的地位。

關鍵字：臺灣總督府、法規制定、行政組織、港灣修築、航線規劃、戰時體制、南進政策

目錄

第一章 緒論.....	1
第二章 法規之制定與演變.....	19
第一節 港灣管理法規之制定與演變.....	19
第二節 1896-1938 年間海事管理法規之制定與演變.....	28
第三節 戰時體制下的臺灣海事法規.....	46
第四節 港灣與海事管理相關法規之分析.....	63
小結.....	68
第三章 海事行政組織之沿革.....	69
第一節 築港事務部門.....	69
第二節 港灣管理部門.....	75
第三節 海事管理部門.....	94
第四節 行政組織與人事之分析.....	99
小結.....	114
第四章 築港事業之推展.....	117
第一節 基隆高雄築港期（1895-1920）.....	118
第二節 地方港築港期（1921-1939）.....	129
第三節 戰時工業港築港期（1936-1945）.....	151
第四節 築港事業之分析.....	155
小結.....	161
第五章 「臺灣命令航線」之規劃.....	165
第一節 統治初期（1895-1914）.....	166
第二節 南進時期（1914-1920）.....	176
第三節 不景氣至經濟大恐慌時期（1920-1937）.....	181
第四節 戰爭時期（1937-1945）.....	198
第五節 「臺灣命令航線」之分析.....	207
小結.....	213
第六章 結論.....	215
附錄一：〈實施海事諸法帶給臺灣之利益〉中實施 9 項海事法令之利益整理表	221

附錄二：總督府於海事諸法臺灣施行令施行之日實施之的法令整理表.....	226
附錄三：稅關執掌事務變遷一覽表.....	233
附錄四：稅關出張所及支署名稱與管轄區域變遷一覽表.....	236
附錄五：稅關監視署名稱與所在位置變遷一覽表.....	241
附錄六：歷年築港技師學經歷一覽表.....	247
附錄七：歷年海事官或海事技師學經歷一覽表.....	256
徵引書目.....	269



表目錄

表 2-1：1911 年〈基隆港內取締規則〉新增、修改之條文一覽表.....**錯誤! 尚未定義書籤。**

表 3-1：總督府部或局下設工程部門與築港出張所（支部）築港事務規定比較表.....	72
表 3-2：1904 年〈臺灣總督府稅關分課規程〉規定分課及其執掌事務.....	78
表 3-3：1904 年〈淡水稅關事務分掌規程〉規定 1 部 3 課以下單位及其執掌事務.....	78
表 3-4：1904 年〈安平稅關分課規程〉規定 1 部 3 課以下單位及其執掌事務.....	79
表 3-5：1943 年 12 月 1 日發佈之府令第 259~261 號內容整理.....	91
表 3-6：港務局營運部分課與業務表.....	93
表 3-7：港務局稅關部分課與業務表.....	93
表 3-8：1901 年 12 月 21 日〈民政部通信局事務分掌規程〉中隸屬海事課之船舶、航線標示、氣象 3 掛之業務執掌一覽表.....	95
表 3-9：1935 年以前海事行政管轄單位及其業務一覽表.....	100
表 4-1：建築費用與補助金或借貸金一覽表.....	148
表 4-2：日治時期除基隆、高雄兩港以外進行築港工程之港口一覽表.....	150
表 5-1：1895 年陸軍御用船航海航線表.....	167
表 5-2：1896 年總督府指定日臺指定航線與臺灣沿岸郵便航線表.....	167
表 5-3：1897 年臺灣命令航線表.....	169
表 5-4：1899-1902 年間華南命令航線表.....	172
表 5-5：南洋航線與南洋甲、乙線航線表.....	177
表 5-6：1915 年起華南與華北航線一覽表.....	179
表 5-7：「臨時產業調查會」對於臺灣命令航線改善意見一覽表.....	188
表 5-8：「熱帶產業調查會」對於臺灣命令航線改善意見一覽表.....	190
表 5-9：高千穗丸、富士丸與高砂丸基本資料表.....	191
表 5-10：1936 年陸軍義務航線與高雄東京線一覽表.....	192
表 5-11：1934-1935 年間開設臺灣與華北、滿洲間命令航線一覽表.....	194





第一章 緒論

1895年，日本開始殖民統治臺灣，當時日本已經過明治維新的現代化過程，在殖民統治臺灣的50年期間，自然順勢導入日本本國近代化的經驗，使得當時成為殖民地的臺灣，也多少分享到近代化所帶來的「進步」與「發展」，也使得「近代化」成為日治時期臺灣史研究當中的一個主要課題。在研究或討論日治時期臺灣的現代化過程時，基礎建設必然列位其中，而新式交通的引進與發展，更是基礎建設當中的重點項目，被視為臺灣近代化過程中重要的一環。

就海運而言，臺灣總督府透過「航海命令書」建構的「臺灣命令航線」，不但連接臺灣沿岸、日本本土，亦與中國華南、東北亞、東南亞、歐洲、美洲等地區連接，使得臺灣得以透過這些航線與世界接軌，並以此發展海運產業及貿易。除航線規劃以外，日治50年所進行的港灣近代化建設(特別是基隆與高雄兩港)，也發揮了帶動臺灣海運相關產業發展的作用。雖然上述所作的建設與規劃最終目的是以殖民母國的利益為優先，卻也奠下日後臺灣發展海運相關產業的基礎。此外，當時海運業已脫離國際貿易業成為一單獨產業，且負擔有以下8項任務：1. 貿易補助機關、2. 交通機關、3. 通信機關、4. 生產機關、5. 軍事機關、6. 造船及各種工業助長機關、7. 海上移民、8. 海員實地練習等，其所牽涉的層面不僅在吾人所熟知的國際貿易與交通而已，更擔負有郵政電信、賺取外匯、戰時後勤補給、運送海上移民等功能；且海運業的發達也能帶動相關工業的發展，因此海運業在當時可說是牽涉到國民經濟乃至於國力的消長，¹其重要性實不亞於陸運。

另外，回顧明治維新以後的日本海上策略可知，當時日本面對當時的國際情勢以及內政外交的危機，改採積極的對外擴張政策，特別是針對韓國與臺灣。當時日本之所以從明治維新以前就企圖領有臺灣，甚至於1874年發動「征臺之役」，其理由包括政治、軍事與經濟及商業價值。在軍事方面，領有臺灣可以使得日本藉由這個「南門鎖鑰」、「南進跳板」向華南及東南亞擴張其政治與商業勢力，不但可以控制東亞海權，更可做為日本海軍的戰略基地。至於商業經濟的價值，則是著眼在臺灣富饒的天然物產及農產，以及拓展商業的市場。²如此可見臺灣對

¹ 參照畝川鎮夫，《海運興國史》(大阪：海事彙報社，1927)，頁3、8-15；岡崎幸壽，《海運》(東京：ダイヤモンド社，1941)，頁75-78。

² 參照梁華璜，〈日本併吞臺灣的醞釀及其動機〉，收錄於氏作，《臺灣總督府的「對岸」政策研

於日本的海上經略來說，實具有其重要的意義。

一 研究目的

回顧臺灣海洋史相關的研究，其中大部分是被劃分在經濟領域的貿易、產業、或交通部份，少部份是在社會文化領域的宗教信仰部份，至於政策或制度相關研究部份目前研究成果並不多，以致於無法被歸類於政治領域的政策、制度或經濟政策之下，成為一個獨立的分類。至於貿易、產業、交通等分類下的海洋史相關研究課題目前則以清領時期的港口研究的成果最為豐碩，其餘如交通、產業、貿易等領域的相關研究等則成果有限；日治時期海洋史研究則集中於交通產業，戰後海洋史研究則集中於漁業等產業。³

本論文主要研究目的即在探討日治 50 年來臺灣總督府海運政策之演變及其特色為何。選擇這個時期的理由有四：一、日治時期為臺灣近代化的開端，總督府因近代化管理之故，保存不少文書檔案及統計資料，再輔以相關的日文或中文研究，應足以探討整個日治時期總督府的海事政策；二、目前就臺灣日治時期海洋史研究觀之，統整性與貫時性的研究不多，特別在政策部份鮮少有完整的探討；三、從近代化發展的角度析論並評價臺灣總督府海運政策執行之成效。

本文另參考目前國內相關研究成果與相關史料，從中整理出本論文的問題意識，即是將日治時期臺灣總督府海運政策分為制度面與執行面為兩個主軸，並將制度面分為港灣及海事管理法規之制定、行政組織機構之沿革（包括築港、港灣管理、以及海事管理等部門，但不包含海軍）兩章，執行面分為築港事業、以及航線規劃兩章。如此劃分的理由在於：法規制定與行政組織規劃，乃是總督府對於海運事務最基本的管理手段，而港灣建設及航線規劃，則是與海運最密切相關，應能反映出臺灣總督府對於臺灣海運政策規劃的基本態度為何。並據此究明臺灣總督府在日治 50 年當中，對於海運政策規劃、執行、以及其所產生的影響，除了探究背景因素及檢討實施成果以外，同時探討日治時期臺灣海運的近代化成果如何，並從臺灣總督府在南進政策當中地位的轉變，析論臺灣在日本帝國海上經略的位置及其意義。

究》（板橋：稻鄉，2001），頁 1-36。

³ 參照林玉茹、李毓中編著，《戰後臺灣的歷史學研究 1945-2000》第七冊《臺灣史》（臺北：行政院國家科學委員會，2004），頁 122-139、254-257、322-323。

二 研究回顧

如上所述，本研究的範圍包括港灣及海事管理法規之制定、行政組織機構之沿革、築港事業、以及航線規劃等 4 個部分。在研究回顧的部分，首先回顧總體及貫時性的研究，再按照上述 4 個研究範圍分別回顧其他的前人研究。

(一) 總體及貫時性相關研究回顧

在總體及貫時性研究部分，國內以日治時期「海運」、「海事」或相關主題為研究對象的專書應首推戴寶村《近代臺灣海運發展：戎克船到長榮巨舶》⁴一書，該書的研究重點為清領時期到戰後的臺灣海運發展的歷史過程，主題包括航運、船舶管理、航運經營等多項議題，是目前國內臺灣海運史領域當中，少見的統整性、貫時性的學術研究專書。且該書探討各時期的臺灣海運的發展，除了能使讀者對於臺灣海運的歷史脈絡有初步的理解與認識以外，也可從該書所整理從清末開港經過日治時期到戰後長榮海運的一系列發展，瞭解臺灣海運與經濟發展與國際貿易是密不可分的。

曾汪洋的《臺灣交通史》⁵一書內容雖為清領與日治兩個時期的臺灣交通史，其中重點為詳述日治時期航運、鐵路、公路、航空、郵政、電信等方面的發展，關於航運部份的篇幅佔最多。然而該文偏向整體日治時期臺灣命令航線現象面的敘述，較缺乏解釋。

松浦章著、卞鳳奎譯《日治時期臺灣海運發展史》⁶一書，其研究重點放在臺灣與中國以及臺灣與日本之間的航運。該書分為兩個部份，第一部份探討日治時期的兩岸航運、貿易以及海上治安；第二部份前兩章探討英商道格拉斯汽船的臺灣與兩岸航線，第三章則探討日臺航線。該書大量使用國內少見的第一手檔案史料與報紙新聞，例如《大阪昭日新聞》以及《大阪商船五十年史》等，雖然未參酌《總督府公文類纂》等存放於臺灣的史料，但對於臺灣的海運史研究而言，應有相當程度的參考價值與補充作用。

在期刊與學位論文部分，劉素芬〈日治初期臺灣的海運政策與對外貿易（1895-1914）〉⁷一文的研究重點有三：臺灣總督府的海運政策與命令航路對於

⁴ 戴寶村，《近代臺灣海運發展：戎克船到長榮巨舶》（臺北：玉山社，2000）。

⁵ 曾汪洋，《臺灣交通史》（臺北：臺灣銀行，1955）。

⁶ 松浦章著、卞鳳奎譯，《日治時期臺灣海運發展史》（蘆洲：博揚文化，2004）。

⁷ 劉素芬，〈日治初期台灣的海運政策與對外貿易（1895-1914）〉，收錄於湯熙勇主編，《中國海

海運的影響，各港輪船航運勢力的變遷與貿易之間的關係以及檢討輪船對於中式帆船貿易興衰的影響。得到的結論亦有三：1.臺灣總督府裡用航運補助政策，配合臺灣鐵道的修築，發展以基隆為中心的對日貿易，取代清季淡水對外貿易的地位。2.臺灣總督府補助下的命令航路，引進日本輪船航運，除了決定對日貿易發展外，也決定了日治時期臺灣港口的興衰。3.傳統中式帆船與輪船的航運競爭，在各港發展不同，近代臺灣並無傳統部門與現代部門並存的雙元經濟現象，即使有亦極為短暫。原與中國進行帆船貿易的特別港，或告衰落，或轉以輪船進行對日貿易，特別港仍保有國內貿易和沿岸航運特性，但進行方式與貿易對象清季完全不同。該文除此三點結論外，更突出的是利用《英國領事報告》與日文資料如《臺灣總督府統計書》或《調查經濟資料報告》等來互相驗證，亦因此得出相當豐碩的成果。然而其論文探討重點僅至 1914 年為止，且其研究對象為日治初期的整體航運政策，並未探討到至日治中後期的臺灣海運發展政策等問題。

蔡采秀〈日本的海上經略與臺灣的對外貿易〉⁸一文，則先從日本在明治維新以後的海上經略策略的角度出發，釐清日本領有臺灣的動機；之後再從日本的幾次對外戰爭以及海上的擴張行動當中，發現日本對外擴張因為經費不足，因此必須與財團掛勾，使得財團取得優厚的補助與保護，同時壟斷海運；最後則分析日本海上經略對於臺灣對外貿易的幫助與限制，並指出臺灣在這段時期的對外貿易，仍建立了近代資本主義的雛形。

蕭明禮〈戰爭與海運－戰時南進政策下臺灣拓殖株式會社的海運事業〉⁹雖然是將已有相當研究成果的「臺灣拓殖株式會社」做為其研究主題，然而該論文的研究時段「戰爭時期」及其主題「海運事業」，卻是前人研究中較少關注的一個議題。該文詳細探討了臺灣拓殖株式會社配合日本南進政策下投資臺灣海運事業的情形。其中第四、五章詳細討論臺拓投資的三大海運公司的理由及其營運，可謂將太平洋戰爭時期的臺灣海運的發展概況做一基礎的研究。

王俊昌的博士論文〈日治時期臺灣水產業之研究〉¹⁰討論範圍包括漁業環境、水產行政機關、水產業發展及其關連效果、水產運銷與貿易、以及漁民的生計等

洋發展史論文集》第七輯下冊(臺北:中央研究院中山人文社會科學研究所,1999),頁 637-694。

⁸ 蔡采秀,〈日本的海上經略與臺灣的對外貿易〉,收錄於黃富三、翁佳音主編,《臺灣商業傳統論文集》(臺北:中央研究院臺灣史研究所籌備處,1999),頁 187-232。

⁹ 蕭明禮,〈戰爭與海運－戰時南進政策下臺灣拓殖株式會社的海運事業〉(南投:國立暨南國際大學歷史學研究所,2004)。

¹⁰ 王俊昌,〈日治時期臺灣水產業之研究〉(民雄:國立中正大學歷史研究所博士論文,2006)。

層面。整體而言，該論文相當完整的呈現了日治時期臺灣水產業發展所應探討的諸多層面，也提供本論文在相關議題上許多的參考與啟發，然而其所的議題較為按照年代順序的敘述，而較少深入的分析與探討；另外在法令制訂的部份亦較少著墨。

在日文研究方面，專書部分如小風秀雅《帝國主義下の日本海運—國際競争と對外自立》¹¹一書以海運業來究明幕末開港以後在帝國主義世界體制下的日本的國際自立過程。本書認為日本的海運業的自立過程是與帝國主義轉化過程同時並行的，在當時的日本海運當中，明顯的擁有帝國主義列強化以及對亞洲帝國主義膨脹的正式化兩種性格。片山邦雄《近代海運とアジア》¹²一書詳細探討日本於二次世界大戰前的東亞航運政策與所謂「國策會社」在其所承包的航路上之活動，並從中整理日本對外各個航線（包括臺灣總督府命令航線）的構想、市場狀況、以及特色。

論文部分，三和良一〈戰前期日本海運政策史の一考察〉¹³一文是研究從 1867 至 1937 年之間日本海運政策發展的歷史脈絡。該文採用「經濟政策史的一般分析方法」¹⁴作為研究方法，並將這 70 年的時間分為海運企業為主、航線為主、船舶為主 3 個時期。該文認為，這段時期日本的海運發展與國際相比，有 3 個特點：1.在草創期，政府採取直接的保護，而促使海運壟斷企業的形成，但為了發展貿易以及維持海運自主權，企業保護政策的出現是必然的；2.政府將補助集中於特定海運企業的特定定期航線上，這種重點式的補助法，對於當時因軍事支出而負擔沈重的政府來說，補助效率是較高的；3.第一次世界大戰之後，政府將補助政策重心放在改善船質與獎勵造船，此與維持高度的國際競爭力有關。此外，在評價政策的效果上，認為第 1 時期的效果最好，第 2、第 3 時期的效果則漸次遞減。該文除了探討日本從明治維新到對中發動戰爭之間海運政策的變遷以外，

¹¹ 小風秀雅，《帝國主義下の日本海運—國際競争と對外自立》（東京：山川出版社，1998，1 版 2 刷）。

¹² 片山邦雄，《近代海運とアジア》（東京：御茶の水書房，1996）。

¹³ 三和良一，〈戰前期日本海運政策史の一考察〉，《青山經濟論集》，36 卷 2、3、4 期（1985.02），頁 79-133。

¹⁴ 所謂「經濟政策史的一般分析方法」是指，首先將政策的決定過程分別以 1.在客觀的利害狀況中形成主觀厲害意識的過程，以及 2.所有的利害意識是在政策決定的政治機構當中被調整之後，進行選擇政策目的、政策對象、政策手段的過程來掌握。其次，在追究政策實施過程的同時，也要 1.進行政策目的達成程度，亦即政策效果的評價，2.究明因政策實施的利害狀況變化與對應其所做的政策修正或者新政策的展開，亦即一種反饋的過程。可參見三和良一，〈戰前期日本海運政策史の一考察〉，頁 80。

並給予適當的分期以及歷史評價，除了對於本論文在瞭解日本海運政策史有相當的助益以外，其不論在研究主題以及研究方法上，都給予本論文相當的啟發。

中村孝志〈台湾と「南支・南洋」〉¹⁵一文，將臺灣與華南、東南亞的關係分為搖籃期、大正南進期、沈滯期、戰爭期等 4 期，並分析臺灣總督府在這 4 個時期當中對於「南方關與」的施政措施及其扮演的角色。該文對於本論文在探討臺灣總督府於南進政策當中所扮演角色的演變之討論，有相當的幫助。

（二）與本論文研究範圍相關之前人研究

以港灣及海事法規之制訂與演變為研究主題的前人研究方面，國內在日治時期法制史的研究，基本上是對於日治時期由殖民者導入之近代法律體系的特性、運作方式、以及影響等進行總體的研究，較少針對個別部門的法規進行個案式研究。至於日文研究部分，吉永豐實《日本海事法制史》第 5 編的第一至六章，¹⁶ 概述日本從明治維新到二次世界大戰結束前的海事法制發展，除了藉此瞭解日本戰前海事法制之發展脈絡以外，並可藉此回溯查詢重要海事法規的條文，也可以藉此瞭解日治時期臺灣海事相關法規制訂的參考依據為何。

以海事行政部門之演變及人事分析為研究主題的前人研究方面，國內雖然沒有相關的研究，然而蔡龍保的《殖民統治之基礎工程－日治時期臺灣道路事業之研究（1895-1945）》一書的第一章第三節〈技術官僚之人事分析〉當中，¹⁷以臺灣總督府公文類纂當中保存相對完整的總督府各級單位官員人事資料中對於各個官員的出身、學經歷、升遷、工作概況等紀錄為基礎，再參照歷年《臺灣總督府職員錄》等相關人事資料，以日治 50 年以來，職司道路事業、奏任官以上技師為中心，從整理這些人事資料當中，試圖了解這些技術官僚的專業、素質、角色、任務之階段性變化，並給予適當的分期以及評價。該節的研究重點雖與本論文較無直接關係，但其研究方法以及對史料的運用可作為本論文探討相關議題的重要參考。

¹⁵ 中村孝志，〈台湾と「南支・南洋」〉，收入中村孝志編，《日本の南方関与と台湾》（奈良：天理教道友會，1988 年），頁 5-31。

¹⁶ 吉永豐實，《日本海事法制史》（東京：山海堂，1985），頁 185-234。

¹⁷ 蔡龍保，《殖民統治之基礎工程－日治時期臺灣道路事業之研究（1895-1945）》（臺北：國立台灣師範大學歷史學系，2008），頁 65-172。另外作者又將該節論文改寫發表，可參見蔡龍保，〈日治時期臺灣總督府之技術官僚－以土木技師為例〉，《興大歷史學報》，19 期（2007.11），頁 309-390。

日文研究部分，和泉雄三《港灣行政》一書第2章〈戰前・戰中時代の港灣行政〉，¹⁸將日本政府從明治維新到二次大戰結束前的港灣行政按照時間前後過概括的敘述，有助於本論文瞭解日本港灣行政發展的脈絡，也有助於理解日治時期臺灣港灣行政的發展。

以築港事業政策為研究主題的前人研究方面，國內直接或間接相關的研究以學位論文較多，如戴寶村〈近代臺灣港口市鎮之發展－清末至日據時期〉¹⁹中第5、6章關於基隆與高雄兩個港市在日治時期的發展中，即有論及日本在建港之前的港勢調查以及築港經過，然而其時間僅限於日治初期而已。曾鶯斐〈日據高雄築港對高雄地區之影響－以人口與產業為中心〉²⁰以及李淑芬〈日本南進政策下的高雄建設〉²¹兩本學位論文均有提及高雄建港前的兩次港灣調查與高雄港的建設，以作為該論文之背景交代，然前者之論述與引用史料較後者為優。王信智〈日治時代安平港口機能的變遷〉²²亦有提及高雄港的港勢調查以及水產試驗調查，但卻未提及促成安平建成漁港最關鍵1930-1934年總督府的港灣調查。簡佑丞〈日治時期臺灣土木工程建設事業發展歷程之研究〉²³則為綜論日治時期50年以來臺灣土木事業之論文，所以其中亦論及築港事業，由於牽涉層面很廣，因此基本上僅能敘述日治50年來臺灣總督府的築港事業之概況，並未能深入探討其中之背景因素、成果與影響等部分。謝濬澤〈國家與港口發展－高雄港的建構與管理（1895-1975）〉²⁴則是在第二章討論日治以前打狗港的發展以及日治時期打狗（高雄）港的建設，並論及臺灣總督府對於臺灣經濟發展的規劃與推動，使得高雄港的性格從初始的農產品輸出港，隨著經濟發展以及政治情勢的改變而身兼漁港、工業港、乃至於「南進基地」等性格，而成為綜合型商港；雖然該文的

¹⁸ 和泉雄三，《港灣行政》（東京：成山堂書店，1973），頁17-32。

¹⁹ 戴寶村，〈近代臺灣港口市鎮之發展－清末至日據時期〉（臺北：國立臺灣師範大學歷史研究所博士論文，1988）。

²⁰ 曾鶯斐，〈日據高雄築港對高雄地區之影響－以人口與產業為中心〉（臺北：國立臺灣大學歷史學研究所碩士論文，1990）。

²¹ 李淑芬，〈日本南進政策下的高雄建設〉（臺南：國立成功大學歷史語言研究所碩士論文，1995）。

²² 王信智，〈日治時代安平港口機能的變遷〉（臺東：國立臺東大學教育研究所碩士論文，2005）。

²³ 簡佑丞，〈日治時期臺灣土木工程建設事業發展歷程之研究〉（中壢：中原大學文化資產研究所碩士論文，2008）。

²⁴ 謝濬澤，〈國家與港口發展－高雄港的建構與管理（1895-1975）〉（埔里：國立暨南國際大學歷史學系碩士論文，2008）。作者另將該章以〈從打狗到高雄：日治時期高雄港的興築與管理（1895~1945）〉發表於《臺灣文獻》中，然究其內容與論文差異不大。可參見謝濬澤，〈從打狗到高雄：日治時期高雄港的興築與管理（1895~1945）〉，《臺灣文獻》，62卷2期（2011.06），頁211-244。

研究重點並非在築港政策，卻也簡要敘述了日治時期高雄港港灣發展政策之背景因素，但其論述時代集中於 1930 年代以後，並非貫時性的研究。陳凱雯〈日治時期基隆的都市化與地方社會〉²⁵與楊惠瑛〈清代至日治時期梧棲港街的發展與貿易變遷〉²⁶兩本碩士論文，雖然有論及基隆港與梧棲（新高）港的建設，但其研究重點是放在港口背後的城市發展。

期刊及研討會論文部分，戴寶村〈梧棲港開發史研究－清代至日據時期〉²⁷一文綜論梧棲港自清代至日治時期的發展，其中論及 1937 年臺灣總督府於梧棲建設「新高港」之背景以及其經過。李若文〈臺灣與大陸兩岸商貿交流的地方個案：東石港（1897-1942）〉²⁸一文，則是分析東石港在 1897-1942 年間作為與中國帆船貿易的港口，其貿易型態與商品結構之變遷，並旁論 1930 年代東石港居民爭取該港建設，以求地方再創商機的可能性。夏良業〈高雄地區港口發展史研究之回顧〉²⁹則是將戰後高雄地區港口發展史研究作一綜合性的整理與回顧。拙文〈1930-1934 港灣調查之研究〉³⁰一文探討臺灣總督府實施 5 年港灣調查的背景、過程、及其成果，並從官方的實施和民間的因應兩個角度來探討官方與民間對於築港態度的異同。馬鉅強〈安平港的改良對策之研究（1895-1925）〉³¹一文以當時官方與報紙資料，針對安平港於日治前期地位與航運價值的改變、河川或港灣調查對於安平港疏浚的影響、以及建設臺南運河後對於改良與繁榮安平港的成果等方面作探討。陳凱雯〈技師川上浩二郎與基隆築港（1899-1916）〉³²以整理基隆築港的重要奠基者之一的川上浩二郎在臺灣臺灣的經歷為主，並透過探討川上氏與基隆築港的關係，解析技術官僚對殖民地統治的意義。另外在專書部份，洪慶峯總編輯、戴寶村編輯《臺中港開發史》的第三章〈日據時代的梧棲〉，則

²⁵ 陳凱雯，〈日治時期基隆的都市化與地方社會〉（中壢：國立中央大學歷史研究所碩士論文，2005）。

²⁶ 楊惠瑛，〈清代至日治時期梧棲港街的發展與貿易變遷〉（埔里：國立暨南國際大學歷史學系研究所碩士論文，2011）。

²⁷ 戴寶村，〈梧棲港開發史研究－清代至日據時期〉，《東海大學歷史學報》，第 9 期（1988.07），頁 105-133。

²⁸ 李若文，〈臺灣與大陸兩岸商貿交流的地方個案：東石港（1897-1942）〉，收錄於賴澤涵、朱德蘭主編，《歷史視野中的兩岸關係（1895-1945）》（臺北：海峽學術，2004），頁 1-52。

²⁹ 夏良業，〈高雄地區港口發展史研究之回顧〉，《高市文獻》，21 卷 2 期（2008.06），頁 47-60。

³⁰ 游智勝，〈1930-1934 港灣調查之研究〉，收錄於若林正丈、松永正義、薛化元主編，《跨越青年學者臺灣史研究續集》（板橋：稻鄉，2009），頁 197-236。

³¹ 馬鉅強，〈安平港的改良對策之研究（1895-1925）〉，《國史館館刊》，23 期（2010.03），頁 1-32。

³² 陳凱雯，〈技師川上浩二郎與基隆築港（1899-1916）〉，《臺灣學研究》，16 期（2013.12），頁 71-99。

有簡要的敘述當時總督府在梧棲建「新高港」的過程，其中包含對於該港的調查。³³

除了上述研究以外，蕭明禮〈邊陲地區政商網絡——東臺灣產業界與官方築港政策之間的互動關係（1920-1940）〉³⁴一文指出，1920年後期東臺灣築港運動的興起，是由在地的產業界以及官員所主導，再加上總督府南進政策受挫而將目光轉向東臺灣開發，因而推動臺東新港以及花蓮港的建設。而至1930年代後期，因為總督府工業化政策再加上戰時體制的影響，對於東臺灣產業政策進行重整，而作為產業政策一環的築港事業的進展，在地產業界基本上已經無法置喙。該文探討並比較了1920年代與1930年代後期促使臺灣總督府在東臺灣進行築港工程的背景因素，雖然較著重於比較東臺灣產業界在這兩個時期對於總督府築港政策的影響力。還有拙文〈從大港集中邁向小港分散：1930年代臺灣總督府築港政策轉變之背景〉³⁵一文以1930年代臺灣總督築港政策為研究對象，指出總督府於此時期改變築港政策，與水產業發展、舊有港灣當地官民持續請願、以及東臺灣築港請願成功有相當的關係，但由於總督有築港的預算與技術，因此並不一定會回應地方官民的請願，其地方築港也不一定符合地方的需求。以上兩篇是國內少數以築港政策為研究視角的論文。

日文研究在專書部分，寺谷武明《日本港灣史論序說》一書的第一至第四章，³⁶分別探討「明治時代的港灣政策」、「東北開發與野蒜築港」、「橫濱築港」、以及「戰時經濟下的港灣」等4個主題，雖然與日治時期臺灣築港事業並無直接的關連，但可以藉此瞭解在臺灣從事近代化建設的日本，在築港事業發展上的軌跡，同時也能藉此瞭解在戰時體制下日本港灣政策的發展，以及其對於當時臺灣港灣政策之影響。

在論文部分，井上敏孝〈日本統治時代の基隆築港事業—港勢の変遷と基隆港における輸移出入状況を中心に〉，³⁷分析基隆港從日本領臺初期的軍港為主，轉變為軍、商港並重，再轉變為「平時商港，有事軍港」，而逐漸朝向商港機能

³³ 洪慶峯總編輯、戴寶村編輯，《臺中港開發史》（豐原：臺中縣立文化中心，1987），頁48-61。

³⁴ 蕭明禮，〈邊陲地區政商網絡——東臺灣產業界與官方築港政策之間的互動關係（1920-1940）〉，《臺灣文獻》，57卷2期（2006.06），頁142-190。

³⁵ 游智勝，〈從大港集中邁向小港分散：1930年代臺灣總督府築港政策轉變之背景〉，《臺灣文獻》，65卷3期（2014年9月），頁276-305。

³⁶ 寺谷武明，《日本港灣史論序說》（東京：時潮社，1972），頁1-120。

³⁷ 井上敏孝〈日本統治時代の基隆築港事業—港勢の変遷と基隆港における輸移出入状況を中心に〉，《現代台湾研究》，36号（2009.09），頁1-23。

整備，最後兼具漁港、煤炭補充港，成為多機能港灣的歷史過程。其研究視角與國內一般偏向港灣與都市發展的研究視角不同。另外，井上敏孝〈台湾總督府の港湾政策に関する一考察－基隆港・高雄港の南北 1 港への「集中主義」方針を中心に－〉³⁸以及根據該文改寫之〈台湾總督府の築港事業〉³⁹兩篇論文，都將日治時期臺灣總督府的築港政策定位為「南北一港之集中主義」，其結論難免有受限於戰前日文官方資料的問題，但仍是少數討論日治時期臺灣築港政策的研究。

以臺灣總督府航線規劃為研究主題的前人研究方面，蕭明禮〈殖民地附庸下的殖民地海運－1895-1937〉⁴⁰將日治時期臺灣海運的發展與同時期日本本國海運發展作連結，認為臺灣海運為日本海運之附屬，隨著日本帝國構造的發展脈動，成為向外擴張之殖民地海運。蕭明禮〈臺灣拓殖株式會社的自營海運事業

（1938~1942）：戰時南進政策下建構殖民地國海運中繼站的縮影〉⁴¹一文是以臺灣拓殖株式會社自營海運事業為例，反映出日本自 1930 年代以來，藉由海運聯繫日本本國、臺灣、朝鮮、東南亞等地，建立所謂「大東亞共榮圈」的自給經濟圈之過程，當然這個構想最後因歐美之海空封鎖而導致戰爭失敗而破滅。另外筆者的碩士論文〈日治時期臺灣沿岸「命令航線」（1897-1943）〉⁴²中的第二章〈總督府對臺灣沿岸命令航線之規劃〉除了探討清代以及日治初期的沿岸航運以外，亦將 1897-1943 年的「沿岸命令航線」分為 3 個時期，並探討 3 個時期航線規劃的背景、特色及其異同，但其討論重點侷限於臺灣本島，並未旁及日本本國以及世界因素。

回顧前人研究可知，目前國內日治時期臺灣海洋史研究基本上仍是屬於「點」的研究成果居多，統整性與貫時性的研究並不多，特別是政策以及法令相關的研究課目前多是在研究港口或海運相關題目時，順帶提及或間接相關者居多，因此仍有相當多尚待後人研究與開發之研究議題。至於本論文所能蒐集到日文研究成果雖然偏重於日本本國當時的歷史發展脈絡，但統整性及貫時性的研究較我國

³⁸ 井上敏孝〈台湾總督府の港湾政策に関する一考察－基隆港・高雄港の南北 1 港への「集中主義」方針を中心に－〉，《現代台湾研究》，40 号（2011.09），頁 51-67。

³⁹ 井上敏孝，〈台湾總督府の築港事業〉收錄於松田吉郎編著，《日本統治時代台湾の經濟と社會》（京都：晃洋書房，2012），頁 143-163。

⁴⁰ 蕭明禮，〈殖民地附庸下的殖民地海運－1895-1937〉，收錄於中央研究院臺灣史研究所籌備處、臺灣大學歷史系、林本源中華文教基金會主編，《九十二年度林本源中華文教基金會暨臺灣史研討會》（臺北：中央研究院臺灣史研究所籌備處，2003），頁 1-45。

⁴¹ 蕭明禮，〈臺灣拓殖株式會社的自營海運事業（1938~1942）：戰時南進政策下建構殖民地國海運中繼站的縮影〉，《中國歷史學會史學集刊》，39 期（2007.09），頁 135-168。

⁴² 游智勝，〈日治時期臺灣沿岸「命令航線」（1897-1943）〉（臺北：國立臺灣師範大學臺灣史研究所碩士論文，2008）。

的研究多出許多，可作為理解日治時期臺灣海事政策發展的背景知識，亦可從中追溯或整理出推動或制訂某項政策或法令之根源為何。

三 研究資料與方法

在研究資料部份，本論文主要應用臺灣總督府海事相關單位出版品，港灣及海運相關報告書與研究，臺灣總督府及各州廳公報、職員錄、事務成績提要及法令彙編，統計書，報紙雜誌，臺灣總督府公文類纂，亞細亞歷史資料中心等資料，分別敘述如下：

(一) 臺灣總督府海事相關單位出版品

築港事業部分例如臺灣總督府交通局道路港灣課《臺灣の港灣》、基隆築港出張所《基隆港要覽》、高雄築港出張所《高雄港要覽》，以上這些史料的内容為全島或該州廳海洋事務的簡介，不但具有貫時性，且涵蓋範圍廣，對於本計畫在一般性海洋事務的探討，以及瞭解明治至大正期間海洋事務執行而言，是相當具有參考價值的史料。另外臨時臺灣總督府工事部《基隆築港誌》、土木局高雄築港出張所《高雄築港誌》等，則提供築港之前的港灣調查之經過，可作為探討港灣事業政策部份的篇章之史料。

(二) 海運及港灣相關報告書與研究

在海運部分，臺灣海務協會所出版之《臺灣海運史》⁴³一書主要敘述1895-1937年間臺灣各航線之興衰、貿易狀況與利弊得失等，本書作者吉開右志太為總督府交通局海事相關官員，其資歷豐富，因此該書應能相當程度的反映總督府各個時期在航運上的規劃及其政策，可作為探討臺灣總督府規劃臺灣命令航線時的基本史料。

此外，1922年出版、由伊東米治郎撰寫之《日本の海運》，⁴⁴則是在敘述日本海運的沿革、海運補助政策、以及日本海運現狀以外，探討海運政策（包括補助政策）、海員養成保護、以及船舶合同等議題，並兼論當時日本重要海事會社的發展概況。

1927年出版、由畝川鎮夫撰寫之《海運興國史》，⁴⁵基本上當時海運相關的

⁴³ 吉開右志太著、淺香貞次郎編，《臺灣海運史》（臺北：臺灣海務協會，1941）。

⁴⁴ 伊東米治郎，《日本の海運》（東京：東京寶文館，1922）。

⁴⁵ 相關出版資料可參見註1。

議題幾乎全部包括在內，且除了整理海運相關議題的歷史發展脈絡以外，也探討海運對於日本國防、貿易、產業、甚至整個國家的意義與重要性，同時也陳述作者對於日本海運將來的看法。應能從中較全面的瞭解到昭和期（1925 年）以前，日本海運發展的歷史脈絡。

1938 年出版、由岡崎幸壽撰寫之《海運》，⁴⁶其探討範圍亦相當全面，包括日本在 1920 年代以後於世界海運市場的競爭、近代海運的重要性、海運的經營、船舶、海事會社、海運保護政策、海運統制等。該書在 1941 年發行改訂版，因應當時海運統制的加強，特別在此一項目上增加不少篇幅。⁴⁷

1942 年出版、由麻生平八郎撰寫之《海運及海運政策》，⁴⁸首先概述海運、船舶、海員、航線、商港、海運業、運費等意義與發展概況，之後則主要論述從第一次世界大戰、戰間恐慌期、到日本發動大東亞戰爭為止的日本對於海運的管理與補助政策，同時也旁及當時世界主要國家的海運政策。

在港灣部分，除前述的出版品有提及港灣相關調查以外，在全島性調查部份有臨時臺灣舊慣調查會第二部《調查經濟資料報告》下卷⁴⁹中關於全島港灣的調查，1930-34 年總督府進行全島港灣調查後所遺留之公司寮港、大安港、淡水港、以及安平港等調查報告書，⁵⁰；在地方港灣部份，則有田代安定《臺東殖民地豫察報文》⁵¹、鹿子木小五郎《臺東廳管內視察復命書》⁵²兩份報告當中提及日治初期東臺灣的港灣狀況，以及 1936 年的《梧棲港調查書》⁵³等史料可資參考運用。

1935 年由臺灣總督府交通局道路港灣課編纂之《熱帶產業調查書：港灣ニ關スル事項》，當中，⁵⁴除了概述臺灣全島港灣狀況以外，更著墨在 1930 年代臺灣港灣管理之狀況，舉出其利弊得失，並提出改善當時港灣管理缺失之建議。大

⁴⁶ 岡崎幸壽，《海運》（東京：ダイヤモンド社，1938）。

⁴⁷ 相關出版資料可參見註 1。

⁴⁸ 麻生平八郎，《海運及海運政策》（東京：巖松堂書店，1942）。

⁴⁹ 臨時臺灣舊慣調查會第二部編，《調查經濟資料報告》下卷（臺北：編者，1905）。

⁵⁰ 齋藤四郎，《安平港調查記》，1931-1932，未出版；臺灣總督府交通局道路港灣課，《大安港調查書》，1932-1933 年，未出版；臺灣總督府交通局道路港灣課，《公司寮港調查書》，1933 年，未出版；臺灣總督府交通局道路港灣課，《淡水港調查書》，1934 年，未出版。

⁵¹ 田代安定，《臺東殖民地豫察報文》（臺北：成文，1985，根據明治 33 年排印本影印）。

⁵² 鹿子木小五郎，《臺東廳管內視察復命書》（臺北：成文，1985，根據明治 45 年石印本影印）。

⁵³ 臺灣總督府交通局道路港灣課，《梧棲港調查書》，1936 年，未出版。

⁵⁴ 熱帶產業調查會，《熱帶產業調查書—港灣ニ關スル事項》第 30 冊（臺北：同作者，1935）。

田修吉、鈴木斗人調查並寫作之《港灣行政制度の研究》一書，⁵⁵綜論港灣之定義、港灣行政管理制度（包括日本本國、臺灣以及歐美諸國）、以及當時日本本國對於港灣行政制度的改善，並提出對於臺灣港灣制度改善之建議。就兩書的成書年代觀之，應可適度反映自 1895 年至 1930 年代初期臺灣港灣制度發展的歷史脈絡。以上兩書可作為探討港灣事業政策當中關於港灣管理部分的重要參考史料。

日本港灣協會編《日本港灣史》第 1 編第 1 章〈近代港灣修築の黎明（戰前）〉，⁵⁶主要概述日本二次世界大戰前的港灣修築與整備概況；第 2 編第 1 章〈管理・運営〉⁵⁷則是概述戰前日本港灣行政與諮詢機關以及港灣相關法規的發展過程。

在海事行政部分，郵政省編《戰時海事行政史》⁵⁸一書則是整理二次大戰期間，日本海事行政機構、海運、造船、船員、燈塔等管理機構與法令的變遷。

（三）臺灣總督府及各州廳公報、職員錄、事務成績提要及法令彙編

此處的「公報」係指《臺灣總督府府報》以及 1920 年地方制度改正後由各州廳發行之州廳報。王世慶認為，這兩種政府公報是將臺灣總督府及縣、廳、州、市役所，經過判行的有關行政司法命令之公文書及施政資料排印公布出版，與經刊行公文的原檔案有同樣的史料價值，並列舉其 18 項資料價值，其中「官制組織及行政區域調整資料」、「司法資料」、「經濟、產業資料」、以及「交通資料」等。⁵⁹國史館臺灣文獻館已將《臺灣總督府府報》數位化並建立「臺灣總督府府（官）報資料庫」。

《臺灣總督府職員錄》則詳載總督府至地方等各級機關（不包含軍事單位）的各級公務員之官銜與姓名，再搭配《臺灣總督府公文類纂》當中關於公務員之履歷資料，可作為本計畫探討海洋相關組織之人事方面之重要基本史料。中央研究院臺灣史研究所已將之數位化為「臺灣總督府職員錄系統」。

⁵⁵ 大田修吉、鈴木斗人，《港灣行政制度の研究》（臺北：臺灣總督府官房調查課，1933）。

⁵⁶ 日本港灣協會編，《日本港灣史》（東京：成山堂，2008），頁 1-18。

⁵⁷ 日本港灣協會編，《日本港灣史》，頁 217-226、240-248、269-277、291-306。

⁵⁸ 郵政省編，《戰時海事行政史》（東京：日本海事振興會，1963）。

⁵⁹ 參照王世慶，〈日據時代臺灣政府公報及其史料價值〉，收錄於氏作，《臺灣史料論文集》上冊（板橋：稻鄉，2004），頁 311-317。

至於法令彙編部份，則有總督府遞信部《臺灣遞信法規類纂·海事篇》⁶⁰、《海事諸法臺灣施行令附屬法令》⁶¹、以及臺灣總督府於 1942 年編輯之《臺灣法令輯覽》⁶²第 11、12 輯關於產業、交通、電氣、瓦斯相關法令編輯等，可以作為探討大正以及昭和期間施行於臺灣海事相關法令的重要參考或引用資料。另外臺灣總督府編纂之《臺灣總督府民政事務成績提要》可以提供明治至大正年間的港灣海運相關事務之參考史料。

(四) 統計書

統計書最重要為臺灣總督府每年出版之《臺灣總督府統計書》，其中提供關於海洋事務相關之量化統計資料，另外亦可參酌各州廳之統計書，與總督府之統計書相互對照，可降低數據錯誤之發生率。

(五) 報紙

報紙主要為《臺灣日日新報》，該報出刊期間為 1898 年至 1944 年，長達 47 年，雖然其官方色彩濃厚，但某種程度有反映輿情的作用，可作為探討海洋事務實際執行層面以及其它章節的重要補充史料。目前大鐸與漢珍兩家公司均已將該報數位化並設立資料庫。

總督府公文類纂

由於現今保存之公文類纂為「永久保存」與「十五年保存」兩類，⁶³而海事相關文書檔案經使用中央研究院臺灣史研究所「臺灣總督府公文類纂與專賣局數位化檔案資料庫」檢閱後發現相當有限，然而仍可做為前述史料之補充。另外臺灣省文獻會出版之《臺灣總督府公文類纂官制類史料彙編》一～四冊，⁶⁴將明治時期臺灣總督府官制史料加以收集並翻譯成中文，可作為探討海事相關組織章節之重要參考。

(六) 戰前日文史料與文獻網路資料庫

⁶⁰ 臺灣總督府交通局遞信部，《臺灣遞信法規類纂·海事編》（臺北：同作者，1930）。

⁶¹ 臺灣總督府交通局遞信部，《海事諸法臺灣施行令附屬法令》（臺北：同作者，1933）。

⁶² 臺灣總督府編，《臺灣法令輯覽》，第 11、12 輯（臺北：同作者，1942 年版）。

⁶³ 王世慶，〈介紹日據時期臺灣總督府檔案〉，收錄於氏作，《臺灣史料論文集》上冊，頁 49。

⁶⁴ 徐國章編譯，《臺灣總督府公文類纂官制類史料彙編》一～四冊（南投：臺灣省文獻會（國史館臺灣文獻館），1999-2004）。

此處包括日本亞細亞歷史資料中心以及中央研究院臺灣史研究所之「臺灣研究古籍資料庫」與國立臺灣圖書館之「日治時期圖書全文影像系統」、「日治時期期刊全文影像系統」等。

日本亞細亞歷史資料中心原名為「アジア歴史資料センター」，該網站提供大眾免費搜尋及下載日本「國立公文書館」、「外交史料館」、以及「防衛研究所」所收藏之數位化史料。由於臺灣總督府在編成預算與及法律案之後，必須送交日本由內閣以及國會進行審議與審查，而該網站所收藏的數位資料，可供本論文搜尋臺灣海事或港灣相關法案及預算之編成理由以及最後決議，藉此可瞭解日本內閣及國會在不同時期對於臺灣總督府海事政策之態度。另外，也可從中搜尋臺灣現有相關史料當中缺少的部分，藉此更充實本論文之論述依據。

中央研究院臺灣史研究所之「臺灣研究古籍資料庫」是臺史所將「臺灣總督府圖書館」、「南方資料館」及臺灣省圖書館購藏帝大教授藏書等日文古籍數位化後並建置該資料庫，其中亦包括戰前海運相關研究與專書。

國立臺灣圖書館之「日治時期圖書全文影像系統」、「日治時期期刊全文影像系統」則是將該圖書館典藏之日文舊籍之膠捲再加以數位化而建置成的系統，上述第一項「臺灣總督府海事相關單位出版品」絕大部分可從此系統獲得。

就目前所能掌握的史料而言，基本上仍是保存或收藏在臺灣的部份佔大多數，至於日本當地的相關史料與研究，限於學養與時間金錢等因素，所獲較為有限，但仍希望透過廣泛周延的利用兩地史料與研究，並仔細的整理、分析、歸納這些史料、文獻、及前人研究等，並善加運用量化與比較的方法，分析各章節所探討主題之特色，並詮釋其意義所在，期能重建日治時期臺灣總督府海運政策的實施及演變之過程，同時檢討其實際成效，並賦予適當之歷史解釋與評價。

四 論文架構

如前所述本論文共包括 4 個部分，因此除了第一章緒論及第六章結論以外共分為四章。第二章「法規之制訂與演變」，由於海事相關法規種類繁多，本論文選擇港灣以及海事管理兩個面向探討。第一節「港灣管理法規之制定與演變」，是以基隆與高雄兩個「開港」的管理規則作為主要研究對象，並論及 1940 年公佈實施之〈花蓮港港則〉以及戰爭時期港灣管理，以究明日治時期臺灣港灣管理

規則之制定、修改、或變更之因素為何。第二節「海事管理法規之制定與演變」，則以 1931 年 11 月公佈〈海事諸法臺灣施行令〉為界，探討臺灣海事管理法規在該施行令實施前後之演變過程。第三節「戰時體制下的臺灣海事法令」，主要探討在 1938 年 3 月 31 日日本政府公佈法律第 55 號〈國家總動員法〉之後，依據該法所制訂實施之海事統制法規有哪些、其性質為何。第四節則綜合歸納日治時期臺灣港灣與海事管理規則之特色為何。

第三章「海事行政組織之沿革」，將臺灣總督府海事行政部門分為「築港事務」、「港灣管理」、「海事管理」3 個部門，透過整理與耙梳日治 50 年當中這 3 個行政部門的沿革，究明臺灣總督府海事行政部門的組織、功能於不同時期所產生的轉變及其過程。第四節「組織與人事之分析」則綜合探討上述三個部門的組織、功能與人事之所以產生轉變之背景因素，據以瞭解總督府如何在臺灣實施近代海事管理制度，並評價三個部門的組織功能與人事。

第四章「築港事業之推展」，本章將日治 50 年分為「基隆高雄築港期（1895-1920）」、「地方港築港期（1921-1937）」、以及「戰時工業港築港期（1937-1945）」3 個時期，將研究範圍擴大到日治時期臺灣各地進行的近代築港事業，最後在第 4 節綜論與檢討整個日治時期築港政策與事業成果。首先按照上述分期綜論日治時期港灣建設事業的發展始末，再探討每個時期港灣政策之背景因素，並著重在殖民體制、經濟發展、政府組織、經費、技術限制等面向做分析與探討，必要時旁及同時期日本本國港灣政策或政治經濟之發展，以究明日治時期築港政策之發展。

第五章「臺灣命令航線」之規劃，將日治 50 年分為「統治初期（1895-1914）」、「南進時期（1914-1920）」、「不景氣至經濟大恐慌時期（1920-1937）」、以及「戰爭時期（1937-1945）」等 4 個時期。本章主要探討臺灣總督府命令海事會社開設之定期命令航線，以探討日治時期官營航線的設置、變更、及其營運狀況。本章除了探討這 4 個時期臺灣航線的特色與其變化以外，並於最後一節綜合整理與探討日治時期臺灣航線之特色為何，也將探討航線規劃背後的政治、經濟、以及國際政經因素，並於最後一節綜合整理與探討日治時期臺灣航線之特色為何，以期能對日治時期臺灣海運航線做更完整的研究與評價。

總之，本研究以整個日治 50 年作為時間軸線，透過上述 4 章從制度與執行兩方面的研究，試圖究明臺灣總督府對於海運政策規劃、執行、以及其所產生的

影響，除了探究政策形成的背景因素以及檢討實施成果以外，同時析論臺灣在日本帝國海上經略的位置及其意義。





第二章 法規之制定與演變

日本殖民統治臺灣 50 年期間，除了帶來近代化的硬體建設以外，亦引進近代化的法律體系與行政組織來進行治理，海運部門自然也不例外。本章主要從港灣以及海事管理兩個部分來探討日治時期臺灣海事法規之演變。第一節「港灣管理法規之制定與演變」，是以基隆與高雄兩個「開港」的管理規則作為主要研究對象，並論及 1940 年公佈實施之〈花蓮港港則〉以及戰爭時期港灣管理，以究明日治時期臺灣港灣管理規則之制定、修改、或變更之因素為何。第二節「海事管理法規之制定與演變」，則以 1931 年 11 月公佈〈海事諸法臺灣施行令〉為界，探討臺灣海事管理法規在該施行令實施前後之演變過程。第三節「戰時體制下的臺灣海事法令」，主要探討在 1938 年 3 月 31 日日本政府公佈法律第 55 號〈國家總動員法〉之後，依據該法所制訂實施之海事統制法規有哪些、其性質為何。附帶說明的是，所謂的「海事管理法規」本論文集中討論：1.船舶管理、2.船員管理、3.引水及航海安全等 3 個部分的相關法規，如有相關或衍生之法令規定，亦會一併探討。第四節首先探討臺灣港灣管理規則與日本港灣管理規則之間的異同及其關連，接著分析海事管理相關法規的制定背景，並綜合歸納日治時期臺灣港灣與海事管理規則之特色為何。

第一節 港灣管理法規之制定與演變

在基隆港第一期工程完成的 1903 年以前，總督府並未制定港灣管理相關的法規，僅在各個開港與特別開港場設置稅關、稅關支署來管制從這些港口進出的人與貨物，以及設置檢疫所、臨時檢疫所來管控入港的人與獸畜所可能帶入的傳染病。以下將從 1903 年至 1945 年間的港灣管理法規的演變分為：「分別規則期」以及「統一規則期」兩期，以探究法規演變的脈絡及其特色為何。

一 分別規則期

此一時期基隆與高雄兩港各自制定其港灣管理規則，雖然有兩港各行其是的問題，但也反映出兩港在建設初期發展歷程的不同。

（一）〈基隆港內取締規則〉之演變

基隆港第一期工程於 1903 年 7 月 16 日竣工之後粗具現代港灣之規模，總督府立即於 9 月 17 日公佈府令第 62 號〈基隆港內取締規則〉共 21 條，以之管理基隆港。該取締規則第 1 條即明訂：「基隆港內由基隆廳長管理之」，並規定所謂「基隆港內」的範圍為何。該規則包括進出港應注意事項（第 2、15 條）、公有航線範圍（第 4 條）、各種船舶（包括駁船、舢舨）在港內航行或碇泊應注意事項（第 2、3、5-8、10、11、17 條）、防範暴風雨（第 12 條）、發生事故及等待救援應注意事項（第 13 條）、禁止向港內丟棄物品及其清理與預防（第 14 條）、清理足以造成航行妨礙或危險之物品及其費用賠償（第 16 條）、違反相關規則的罰款（第 18、19 條）、以及進出港申請書格式等。另外特別要注意的是第 20 條規定：「對築港用船舶而言，僅限於築港作業上不得已的狀況下不適用於本規則」。⁶⁵綜合上述來看，可以發現基隆在當時被總督府設定為全臺對外貿易或交通的唯一港口，因此該規則的制定是以維護港內船隻航行與碇泊安全做為首要前提，執行築港工程並非首要考慮者。此外，制訂規則之時，由於第二期築港工程預算無法通過之故，基隆港處於保持既成疏浚區域以及維護船舶機械器具的狀態，因此從第 20 條的規定觀之，可知總督府雖然認為基隆港必須進行第二期築港工程，然而因受制於現狀，而制訂該規定，以保障港灣疏浚等相關工程的進行可以不受取締規則之限制。該取締規則至 1911 年 5 月制定〈臺灣總督府港務所官制〉，將基隆港內管理權從基隆廳轉至港務所以前，除了兩次更改原有航線區域以外，⁶⁶並無根本性的變動。

1904 年 2 月，基隆廳長根據上述取締規則第 21 條規定「關於本則實施細則由基隆廳長定之」，⁶⁷公布實施基隆廳令第二號〈基隆港內取締規則施行細則〉共 17 條。該細則分為兩個部分，第一部分是根據取締規則之相關法規所制訂而成，作為實際執行時的依據；第二部分的第 13 條規定如在港內進行港灣工程、疏浚港口、打撈沉船或物品、從事漁業、以及在碼頭、卸貨場、海岸或者海面放置舟車或大型物品達一日以上，都必須將設計書以及圖面送交基隆廳，並取得許

⁶⁵ 臺灣總督府編，《府報》，1903.09.17，第 1402 號，頁 28-29。

⁶⁶ 分別為 1903 年的府令 68 號及 1905 年的府令 57 號。詳可見臺灣總督府編，《府報》，1903.10.02，第 1409 號，頁 6；臺灣總督府編，《府報》，1905.08.05，第 1804 號，頁 15。

⁶⁷ 臺灣總督府編，《府報》，1903.09.17，第 1402 號，頁 29。

可方能進行：第 14 條則規定在基隆港內進行繫船設備之修理、船舶下水儀式、划船競賽、使用潛水器具、以及中元普渡祭典時，必須預先向基隆廳申報；第 15 條則是規定違反本則第 1-4、7、8、10、13、14 等法規，可處拘留或罰款；第 16 條則是規定根據取締規則與施行細則需向基隆廳提出申請或申報者，可權宜向水上警察官吏派出所提出。⁶⁸上述 4 條法規對照前述取締規則來看並無相關條文規定，應可視為是取締規則的補充法規。

1911 年 9 月 30 日總督府公佈實施府令第 70 號，修改上述 1903 年公佈實施之〈基隆港內取締規則〉。⁶⁹根據同年 5 月 28 日決裁之〈基隆港內取締規則改正ノ件〉，修改取締規則的主要因為，當時公佈實施〈臺灣總督府港務所官制〉，然而因並未實施相對應的開港規則，因此沿用取締規則，然而該規則規定基隆港由基隆廳長管理，且施行細則亦是由基隆廳長公佈，因此有修改取締規則之必要；至於取締規則的修改，則是將原有的取締規則與施行細則合併為一個法令，修改的地方較少。⁷⁰以下將 1911 年取締規則改正當中除主管機關由基隆廳（長）改為基隆港務所（長），以及條文標號更改但內容不變的條文以外，其他新增、修改之條文以表格整理如下：

表 2-1：1911 年〈基隆港內取締規則〉新增、修改之條文一覽表

新增條文	修改條文
第 4 條：原為〈基隆港內取締規則施行細則〉第二條	第 5 條：將原第四條規定公共航線區域刪除
第 15 條：原第十三條第三項之規定	第 9 條：將原第八條之規定新增「除在岸壁或浮標停泊以外」
第 18 條：原為〈基隆港內取締規則施行細則〉第 9 條	第 10 條：在原第九條中加入〈基隆港內取締規則施行細則〉第 5 及第 6 條

⁶⁸ 詳可見〈基隆廳廳令第二號基隆港內取締規則施行細則〉，《臺灣總督府公文類纂》，永久保存，1904 年，946-2-1、7、10-11。

⁶⁹ 臺灣總督府編，《府報》，1911.09.30，第 3337 號，頁 79。

⁷⁰ 〈府令第七十號告示第一百五十四號基隆港內取締規則改正等ノ件〉，《臺灣總督府公文類纂》，永久保存，1911 年，1851-5-1。

第 21 條：原為〈基隆港內取締規則施行細則〉第 12 條	之規定。
第 22 條：原為〈基隆港內取締規則施行細則〉第 13 條	第 26 條：修改原第 20 條規定為：「基隆港務所長認定為築港作業上不得已之情況，得不適用本令之規定」
第 23 條：原為〈基隆港內取締規則施行細則〉第 15 條	
第 25 條：根據前條向船舶科處罰金，或第 19 條及第 20 條之費用，由船長或船舶所有者繳納；且若未提供基隆港務所長認為適當之擔保品者，其船舶不得出港。	

資料來源：〈基隆廳廳令第二號基隆港內取締規則施行細則〉，《臺灣總督府公文類纂》，永久保存，1904 年，946-2-1、7、10-11；臺灣總督府編，《府報》，1911.09.30，第 3337 號，頁 79-81。

上表大致與前述修改規則的理由一致，但要注意的是，1911 年的港內取締規則第 5 條刪除了基隆港公有航線區域範圍的規定，但規定另以告示公佈之，因此總督府以告示第 154 號公佈基隆港公共航線區域。⁷¹此外，關於第 26 條之規定，對照基隆港第二期工程開始的時間為 1912 年，應可推測當時相關預算已獲得認可，總督府為了將來即將進行的第二期築港工程，特於取締規則上明訂「基隆港務所長認定為築港作業上不得已之情況，得不適用本令之規定」之條文，可以部分反映出在相關人員的思維中，進行基隆港第二期築港工程優先於維持港內秩序與確保船舶安全，與 1903 年取締規則是以航行船舶優先的思維不同。

〈基隆港內取締規則〉在經過 1911 年的修正之後，就不再有大幅度的修正，就現有資料來看，僅於 1912 年 5 月公佈府令 44 號將取締規則第十八條刪除，之

⁷¹ 臺灣總督府編，《府報》，1911.09.30，第 3337 號，頁 81。

後 1916 以及 1919 年則是發佈告示修改基隆港內公有航線區域。⁷²

(二) 〈打狗港內船舶出入及運航規程〉之演變

至於高雄港管理規則部分，1909 年 6 月 6 日總督府公佈府令第 46 號，規定：「打狗港內出入或運航之船舶，於足以妨害築港工程的區域內，不得投錨或運航，不得妨害築港用船艇運航或投錨之自由，亦不得在有船隻衝撞之餘時，做出超越或橫切之行為。」上述築港工程區域，由臨時臺灣工事部長規定，並規定違反本令之時，處船長或船舶駕駛者 2 圓以上、50 圓以下的罰金。⁷³由於 1910 年為高雄港第一期工程的施工期（1908-1912，詳可見第四章第一節），因此公佈實施此府令，以維持港灣工程得以順利進行。翌年（1910）的 9 月 3 日，總督府公佈實施府令第 64 號〈打狗港內船舶出入及運航規程〉，為高雄港首部管理法規，並廢止 1909 年之府令第 46 號。⁷⁴

運航規程共 17 條法條，觀其內容，第 1 至第 3 條規定打狗港以及其內港與外港範圍為何，再規定外港公共航線區域的範圍。其餘則是有關進港船隻種類、船舶在港內航行或者碇泊、船舶出入許可、禁止向港內投擲物品、禁止毀損官有營造物、以及違反相關法令的罰款與賠償等規定，均與前述〈基隆港內取締規則〉類似。然而必須注意是，上述法條的規定，其管理者為總督府土木部長，第 17 條甚至規定「港內衛生與警察等相關規定另外定之」。⁷⁵

再查閱打狗港從 1896 年到 1908 年築港前的島外貿易額以及出入船舶數及噸數，可以發現在貿易總額部分呈現年年快速成長的趨勢，如以 1896 年的貿易總額為基準，則 1908 年的貿易額為 1896 年的 28.39 倍，而出入船舶數雖然不如 1896 年多，但其噸數卻增加了 13 倍。⁷⁶可以想見當時的打狗港，一方面進行築港工程，一方面則必須停泊噸位較大、吃水較深的船舶，還必須處理人員的上下船與貨物的裝卸，因此必須制訂適當的規範。必須指出的是，相較於前述 1903 年〈基隆港內取締規則〉，該運航規程將維持打狗港工程得以順利進行做為首要目的，至於船舶於港內航行、停泊、客貨上下、或者港內環境衛生等港內管理相關法規

⁷² 可參見臺灣總督府編，《府報》，1912.05.16，第 3518 號，頁 44；臺灣總督府編，《府報》，1916.04.01，第 982 號，頁 1；臺灣總督府編，《府報》，1919.12.12，第 1992 號，頁 52。

⁷³ 臺灣總督府編，《府報》，1909.06.06，第 2716 號，頁 31。

⁷⁴ 臺灣總督府編，《府報》，1910.09.03，第 3042 號，頁 9。

⁷⁵ 以上可參見臺灣總督府編，《府報》，1910.09.03，第 3042 號，頁 9。

⁷⁶ 可參見謝濬澤，〈國家與港口發展－高雄港的建構與管理（1895-1975）〉，頁 28 整理的數據以及臺灣總督府交通局道路港灣課編，《臺灣の港灣》，昭和十三年版，頁 93、97 的統計數據。

並不在該規程的範圍之內，亦未設立如港務所等專責港灣管理機關，與〈基隆港內取締規則〉相比，可謂相當粗糙及簡略。

這樣由工程部門主管高雄港出入船舶，且忽略其他港內管理、未設置專責管理機構的法規在 1911 年打狗港第一期工程完工後，可能是因為 1912 年緊接著進行 10 年期（後延長為 14 年期）的築港工程，因而繼續沿用，並未進行大幅度的修訂。該規程修改的部分最多是總督府土木部門進行改組、變更部門名稱並變更主管職稱時做出相對應的修訂，如 1911 年 10 月將主管由「臺灣總督府土木部長」改為「臨時臺灣總督府工事部長」，1919 年 6 月時將「臨時臺灣總督府工事部長」改為「臺灣總督府土木局長」，1924 年時將「臺灣總督府土木局長」改為「交通局總長」，並將「打狗」改成「高雄」；其他如 1910 年 12 月，將打狗港外港範圍作更明確規定，並於 1914 年 11 月進行部分修改；還有 1911 年 9 月時修訂原規程中的第 14 與 15 條規定，修改重點為港內與其附近通航或工程產生危害或造成危險的物件清除，以及船舶毀損立標、浮標、其他相關營造物的賠償等相關規定。⁷⁷

這樣基隆與高雄兩港在法令規定與行政制度均不相同的情況，直至於 1924 年總督府公布實施敕令第 432 號，將 1920 年公布實施之敕令第 218 號〈臺灣總督府地方官官制〉增加 8 條條文之後，方根據這 8 條條文的規定於臺北州及高雄州設置港務部，並設置相關職員員額，負責開港港則與海港檢疫，確立了基隆、高雄兩港港灣管理機關的設置（詳可見第三章第二節）。至於港灣管理法規則需至 1927 年公佈實施府令第 62 號〈臺灣開港規則〉之後，方才完成一定程度之統合。

二 統一規則期

1927 年 11 月 22 日總督府公佈府令第 62 號〈臺灣開港規則〉（實施時間為 1929 年 3 月 1 日），⁷⁸共 26 條。第 1 條即規定：「本令稱為開港者為基隆、高雄、

⁷⁷ 可參見臺灣總督府編，《府報》，1910.09.03，第 3042 號，頁 9；臺灣總督府編，《府報》，1910.12.24，第 3128 號，頁 72；臺灣總督府編，《府報》，1911.09.07，第 3320 號，頁 21；臺灣總督府編，《府報》，1911.10.16，第 3351 號，頁 43；臺灣總督府編，《府報》，1914.11.21，第 630 號，頁 52；臺灣總督府編，《府報》，1919.06.24，第 1865 號，頁 83；臺灣總督府編，《府報》，1924.12.25，號外，頁 2。

⁷⁸ 臺灣總督府編，《府報》，1929.02.10，第 589 號，頁 34。

淡水及安平各港」，並規定各開港之港界，⁷⁹亦即該規則適用於臺灣的 4 個開港，且從附則「基隆港內取締規則及高雄港內船舶出入運河規程於本令實施之日廢止」來看，該規則取代了前述兩港各自制定的港內管理規則，等於終止了自 1910 年開始臺灣對外港灣管理法令上各行其是的狀態。

該規則可說是以 1911 年 9 月 30 日府令 70 號〈基隆港內取締規則〉為基礎，再依據當時港灣管理的需求與現況，於條文上做補充或修改而形成的管理規則，究其內容，規定事項主要可分為 8 項：1.本島之開港及其區域，2.船舶入出港手續，3.碇泊相關限制，4.載運危險物之命令限制，5.港內清潔、去除障礙物、及其他港內船舶行動等相關限制，6.浮標相關事項，7.於特定情況下對於航行或碇泊之限制，8.損害賠償及針對違反本令之罰則。⁸⁰

該規則與〈基隆港內取締規則〉最大的不同，應在於規則內的主管長官除了港務部長以外，還多了州知事。就規則內容來看，第 4 至 7、11、14、20 等條文，為規定港務部長職權之條文，究其內容可知港務部長掌管的是港內船舶航行與碇泊的安全與秩序，特別是針對載運爆裂物船舶的規定（第 6、11 條）。另外第 18、19、21、23 條，則為規定知事職權的條文，其職權包括：1.港內廢棄物與遇難破損物的清理（第 18、19 條），2.對於未繳清罰款或費用的船舶，要求適當擔保品的權力（第 21 條），3.認為必要之時，可限定期間及區域禁止船舶航行及碇泊的權力（第 23 條）。另查閱相關官制規定，如 1924 年 12 月 25 日公布實施之訓令第 106 號〈臺灣總督府州港務部事務分掌規程〉，以及 1938 年 5 月 3 日公布之訓令第 33 號〈臺灣總督府州事務分掌規程〉之改正，均規定港務部下設海務課檢疫課，其中海務課掌管「開港港則以及部內非其他單位主管事項」，1938 年的改正當中更新增「開港規則直接必要之行政警察相關事項」，⁸¹可以看出州港務部即為開港港則之執行單位，如此開港規則為何賦予州知事管理權力？本文認為或許是因為港務部長是由警務部長兼任，其職權是維持港內秩序與安全，而關於港內清潔、特定情況下對於航行或碇泊之限制、以及損害賠償及針對違反本令之罰則等項目，可能已經超過警務部長之職權範圍，因此將這些權力賦予州知事執行。

⁷⁹ 臺灣總督府編，《府報》，1927.11.22，第 248 號，頁 53。

⁸⁰ 大田修吉、鈴木斗人，《港灣行政制度の研究》，頁 200。

⁸¹ 臺灣總督府編，《府報》，1924.12.25，號外，頁 8；臺灣總督府編，《府報》，1938.05.03，第 3269 號，頁 9。

在公佈〈臺灣開港規則〉之後，臺北州廳於 1928 年 3 月 5 日公佈〈基隆港規程〉，於翌年 3 月 1 日實施，1929 年 4 月 29 日公佈〈淡水港規程〉，於同年 5 月 1 日實施；高雄州廳則於 1929 年 8 月 29 日公佈〈高雄港規程〉，並於同年 9 月 1 日實施，⁸²僅安平港查無公佈相關之規程。上述 3 個規程與前述 1903 年由基隆廳公佈實施之〈基隆港內取締規則施行細則〉的功能類似，均為開港所在地的州政府依照〈臺灣開港規則〉所制定之規範，以及各個開港的實際情況及需求而制定，以作為在實際執行包括維護港內各種船舶停泊與航行之安全與權利、維護港內環境與安全、以及執行相關罰則時的法令依據。

至於在開港規則的改正部分，較為特殊的是在公佈實施前的 1928 年 10 月 5 日之時，即公佈修正原條文第 14 條，在原條文之後加上「但在發射軍艦禮炮之場合，應通知港務部長」，⁸³以此修正免除對於海軍執行任務的限制。在公佈實施開港規則的隔日又公佈修正開港規則，刪除第 25 條中「淡水港及」及「郡守或」，以及附則第二項中「、第十條」等句。⁸⁴從法條原文來看，第 25 條的規定與 1924 年 12 月 25 日公佈告示第 151 號港務部位置及管轄區域相對照，臺北州港務部管轄區域為基隆與淡水兩港，高雄州港務管轄區域則僅有高雄港，⁸⁵由此可知淡水港管轄權應歸於臺北州港務部，而非所轄地之郡守或警察署長。附則第 2 項則是規定不適用於淡水與安平兩港之條文，包括第 2、4、10、20 等條，其中第 10 條規定為：「船舶不得於公共航道下錨或妨礙其他船舶航行」，雖然 1929 年 2 月 10 日公佈之告示第 16 號並未明確規定淡水及安平兩港公共航道之區域範圍，⁸⁶但是將淡水、安平兩港納入開港規則第十條之規範，對於港內船舶航行安全來說，應有正面之助益。之後整個 1930 年代，僅於 1936 年改正開港規則第 12、13 條中信號旗旗號而已。⁸⁷

至於 1940-1945 年間開港規則的改正有 3 次，基本上均與花蓮港有關。1940 年 1 月 16 日公佈之府令第 3 號，新增花蓮港為開港，並制定花蓮港港界，且由於花蓮港屬花蓮港廳管轄，因此第 18、19、21、23 條關於知事權責之規定，改

⁸² 臺北州，《臺北州報》，1928.10.05，號外，頁 1；臺北州，《臺北州報》，1929.02.20，第 303 號，頁 43；臺北州，《臺北州報》，1929.04.24，第 332 號，頁 126-127；高雄州，《高雄州報》，1929.08.29，第 357 號，頁 221、223。

⁸³ 臺灣總督府編，《府報》，1928.10.05，號外，頁 1。

⁸⁴ 臺灣總督府編，《府報》，1929.03.02，第 606 號，頁 8。

⁸⁵ 臺灣總督府編，《府報》，1924.12.25，號外，頁 15。

⁸⁶ 詳可見臺灣總督府編，《府報》，1929.02.10，第 589 號，頁 34。

⁸⁷ 臺灣總督府編，《府報》，1936.03.25，第 2642 號，頁 51。

為「州知事或廳長」，⁸⁸賦予花蓮港廳廳長管理花蓮港之權力。在修改規則之後，又於 1 月 30 日公佈府令第 9 號〈花蓮港港規則〉，於 2 月 1 日實施。該規則分為：1.總則、2.水面管理、3.設備管理、4.貨物處理、5.特定信號、6.設備使用費、7.罰則、以及 8.雜則等 8 章，共 55 條法規，並附有花蓮港港界區劃與土地區域圖、特定信號參照表、出入港申請書、設備或拖船等使用申請書格式等。⁸⁹該規則之內容相較於前述基隆、高雄、淡水三港規程雖然類似，但更有體系，分類也較清楚，可視為日治時期臺灣管理規則之集大成。然而必須指出的是，該規則是由總督府制定與公佈實施，與基隆、高雄、淡水三港規程的位階不同，就先前所述來看，〈花蓮港港規則〉應和基隆、高雄、淡水三港規程一樣可視為〈臺灣開港規則〉之子法，但該規則以府令頒佈與母法相同，且在條文中還規定不適用於〈臺灣開港規則〉之狀況，例如第 6、10、14 等條文，⁹⁰推測可能與符合花蓮港以小型船舶與漁船進出為主有關。那為何總督府會頒佈此法，惜因資料不足，無法做更進一步的陳述與分析。之後的兩次更改則是在 1944 年，第一次於 6 月 14 日公佈府令第 208 號，更改高雄港港界，並刪除：1.花蓮港界，2.第一號與第二號樣式，而這兩號樣式規定之入港與出港申請書格式由港務局長定之，3.第 25 條。⁹¹第二次則於 7 月 31 日公佈之府令第 254 號，刪除第 1 條第 2 項當中的「花蓮港」，等於取消花蓮港開港的地位。⁹²

綜上所述，分別規則期臺灣兩個主要對外商港基隆與打狗，基隆不僅在築港工程方面領先，1911 年 9 月以府令第 70 號〈基隆港內取締規則〉取代先前 1903 年 9 月府令第 62 號〈基隆港內取締規則〉以及 1904 年 2 月基隆廳令第二號〈基隆港內取締規則施行細則〉，都使基隆港不論在管理法規或管理單位都具備一定程度的水準與規模。但相對的，打狗港於 1908 年進行第一期工程之後，為了防止港內進出船舶妨礙築港工程的進展，於 1909 年 9 月公布實施府令第 46 號，並

⁸⁸ 臺灣總督府編，《府報》，1940.01.16，第 3783 號，頁 22。

⁸⁹ 詳可見臺灣總督府編，《府報》，1940.01.30，第 3795 號，頁 70-75。

⁹⁰ 〈花蓮港港規則〉第 6 條：「雜種船不適用於臺灣開港規則第七條之規定」；第 10 條：「漁船不受臺灣開港規則第三條之規定限制，入港之時應立刻將附錄第一號樣式之入港申請書向港務部長提出，出港之時應將附錄第二號樣式之出港申請書向港務部長提出」；第 14 條：「船舶於以下各號的情況下，可不受臺灣開港規則第 10 條之規定限制，得在公共航道或水道投錨或停留：一、閃避衝撞或其他急迫危險，二、無法順利駕駛，三、從事人命或船舶救助，四、從事測量、疏浚工作、或航線標示，五、打撈遇難破損物、沈沒物或從事其他海中工程……（節錄）」。詳可見臺灣總督府編，《府報》，1940.01.30，第 3795 號，頁 70。

⁹¹ 臺灣總督府編，《臺灣總督府官報》，1944.06.14，第 674 號，頁 59。

⁹² 臺灣總督府編，《臺灣總督府官報》，1944.07.31，第 721 號，頁 159。

於翌年公布實施〈打狗港內船舶出入及運航規程〉，雖然該規程相當程度引用〈基隆港內取締規則〉之條文，但其重點是放在維持打狗港築港工程的順利進行，缺乏港內衛生與警察管理等相關法規及港灣管理專責單位，相較於〈基隆港內取締規則〉是較為簡略甚至是不周全的。而這樣基隆、高雄兩港制度各不相同，另外兩個開港淡水、安平則是缺少相關法令，因而造成港灣行政運用上呈現不完備的態勢，直到 1927 年 11 月公佈之府令第 62 號〈臺灣開港規則〉才有所修正。〈臺灣開港規則〉其基本架構實為 1911 年 9 月公佈之府令第 70 號〈基隆港內取締規則〉，並加以補強及擴充而成，以符合當時的情況。另根據開港規則延伸出來，由臺北州與高雄州廳所公佈實施之基隆、高雄、淡水三港之規程以及 1940 年公佈實施之〈花蓮港港規則〉，其功能是將開港規則所制定原則無法窮盡之處，例如因應各港因港灣形式與硬體設備差別而制定之規則，船隻航行、停泊、裝卸貨物等細節之規範，各種船舶（包括軍艦、航洋船舶、雜種船等等）應遵守或豁免之規則，違反開港規則中哪幾條法令應處以罰金等等，制定相關的規定或罰則，以起到補充或延伸的作用。總之，1929 年 3 月開始實施之〈臺灣開港規則〉，再搭配各開港制定之規程，可說日治時期臺灣的港灣管理法令自此方進入了統一且完備的狀態，相關規則直到 1945 年日本戰敗投降離臺為止，基本上無根本性的變更。

第二節 1896-1938 年間海事管理法規之制定與演變

本節先探討 1931 年 11 月公佈〈海事諸法臺灣施行令〉之前，臺灣總督府頒佈之海事管理法令之演變過程及其特色，之後探討 1931 年 11 月公佈〈海事諸法臺灣施行令〉之後，變成由日本本國的海事法令直接管理臺灣船員、船舶，其演變過程及其特色，最後探討戰爭時期，為因應戰事需求而公佈相關海事法令之演變過程及其特色。本論文討論的海事管理法規如本章開頭所述，：以船舶、船員、以及引水及航海安全等相關法規為主，而這些法規除了母法以外，都會伴隨相關的實施細則以及告示，本文的探討以母法及其法規修正為主，再旁及相關的實施規則、告示、或者衍生法令。

一 1896-1931 年間臺灣海事法規之演變

本段主要在探討〈海事諸法臺灣施行令〉實施之前，臺灣相關海事法規的制定、內容重點、以及其修正之過程。

(一) 船舶管理

1. 〈臺灣總督府支那形船舶取締規則〉

日治時期臺灣的船舶管理法規當以 1896 年 9 月 5 日公佈、10 月 1 日實施之府令第 31 號〈臺灣總督府支那形船舶取締規則〉為最早。該取締規則共 11 條，其主要目的是將當時臺灣的中國式船舶納入管理，其採取的方式為：1.登記管理的權責在地方廳，且所有中國式船舶都需登記並請領船牌，且在申請、更改(新)、及請領暫時牌照時需收取手續費；2.規定船牌之應登載項目；3.針對船舶在船籍港外製造或取得，船舶所有權轉移、沈沒、失蹤，船舶所有人不住在船籍港等情況，以法令規定如何處理；4.船舶出港時應到何單位辦理登記手續之內容(包括船員、船客、貨物等)、船舶入港辦理手續時應附出港許可證、以及在不得已狀況之時的權宜處理；5.對於未領船牌又航行之船舶、買賣租借船牌、以及違反本規則相關規定之罰則。⁹³另外為了使實際執行時有所依據以及補充規則未盡之處，總督府於同年 10 月 28 日制定〈臺灣總督府支那形船舶取締規則執行須知〉共 9 條，除了補充規則當中無法規定之執行所需注意及遵守之細節以外，並規定船牌、出港許可證、以及船客貨物登記表等格式。⁹⁴

2. 〈臺灣船籍規則〉

1898 年 5 月 21 日，經臺灣總督府評議會議決，並獲得敕裁之後，總督府公佈律令第 4 號〈臺灣船籍規則〉共 14 條，其重點有：1.明確規定居住臺灣之帝國臣民擁有之船舶，應辦理船籍登錄；至於在日本內地登錄船籍之船舶，只要在臺灣沿岸航行或以臺灣為起點航行至內地或外國者亦需登錄；2.規定登簿噸數 15 噸以上之西洋形船舶以及 150 石以上之日本形與中國形船舶，應透過管轄船籍港之地方官廳向臺灣總督府申請船籍登記，但是在上述重量以下的各種船舶、在港內與河川航行之船舶、以及駁船與划撐船等不需登記船籍，但須向地方官廳申請船牌；3.對於未登記日本船籍卻懸掛日本國旗、冒用船籍登記或船牌、以及本國

⁹³ 詳細條文可參見臺灣總督府編，《府報》，1896.09.05，第 5 號，頁 3-4。

⁹⁴ 詳細條文可參見〈支那形船舶規則取扱心得〉，《臺灣總督府公文類纂》，甲種永久保存，1896 年，69-38-1-7。

船隻冒用外國船籍（戰時避敵除外）等，訂定沒收船隻或罰金千圓等罰則，同時規定 7 月 1 日實施該規則之時，廢止〈臺灣總督府支那形船舶取締規則〉。⁹⁵另於 6 月 23 日公佈實施〈臺灣船籍規則施行細則〉共 28 條，其內容詳細規定船籍申請、船舶測量、以及船籍證書遺失、毀損、變更等手續，並制定各種申請書、紀錄表、船籍證書、船牌等書類格式。⁹⁶

〈臺灣船籍規則〉在公佈實施之後經過 2 次修改，第 1 次是在 1900 年 10 月 13 日以律令第 19 號公佈，其修改重點有：1.第一條關於船籍登記之規定除了日本臣民所有船舶外，更擴大至「在臺灣設有總行之會社，合名會社之全體社員、合資會社及株式合資會社之全體無盡責任社員、株式會社之全體董事為日本臣民等會社所有船舶；以及在臺灣設有主要事務所之法人，其全體代表者為日本臣民者之所有船舶，均為日本船舶，應於編入臺灣船籍登錄」；2.根據第 1 條規定之非日本船舶，以及未領有臺灣船籍證書或船牌之船舶，除了條約、法令另有規定、為避免海難或追捕、以及獲得臺灣總督許可以外，不得於臺灣未開港停泊，或於各港間載運旅客及貨物；3.將罰則處罰對象擴大至法定代理人、船舶管理人、商事會社、以及法人代表等。⁹⁷第 2 次修改則是將管轄船籍港的單位由辨務署改為地方官廳。⁹⁸至於施行細則部分則歷經 5 次修改，前 4 次均牽涉到各種申請書、紀錄表、船籍證書、船牌等書類格式的變動，以及相關事務處理和臺灣船籍規則修改而產生的條文增刪與修改，最後一次修改則是因為地方制度由廳制改為州廳制，因而在管理機關上有所增加。⁹⁹

3. 〈臺灣汽船檢查規則〉

1899 年 6 月 7 日經臺灣總督府評議會議決，並獲得敕裁之後，總督府公佈律令第 10 號〈臺灣汽船檢查規則〉共 14 條，於同年 10 月 1 日實施。並於同日公佈府令第 44 號〈臺灣汽船檢查規則施行細則〉，作為實際執行時的依據與補充。由於汽船檢查牽涉到實際執行的部分較多，因此本段將與實際執行有關的施行細則與規則一併探討。根據該規則第 1 及第 13 條之規定，需接受船舶檢查之汽船

⁹⁵ 詳細條文可參見臺灣總督府編，《府報》，1898.05.21，第 297 號，頁 45-46。

⁹⁶ 詳細條文可參見臺灣總督府編，《府報》，1898.06.23，第 313 號，頁 40-53。

⁹⁷ 詳細條文可參見臺灣總督府編，《府報》，1900.10.13，第 837 號，頁 22。

⁹⁸ 臺灣總督府編，《府報》，1901.11.11，第 1054 號，頁 15。

⁹⁹ 詳可見臺灣總督府編，《府報》，1900.10.13，第 837 號，頁 22-26；臺灣總督府編，《府報》，1900.12.05，第 870 號，頁 9；臺灣總督府編，《府報》，1901.11.11，第 1054 號，頁 18-19；臺灣總督府編，《府報》，1914.09.28，第 591 號，頁 50-55；臺灣總督府編，《府報》，1921.04.24，第 2360 號，頁 81。

有兩類，一是擁有臺灣船籍之汽船，二是有日本內地船籍，並在臺灣沿岸航行、或以臺灣為起點航向內地與外國之汽船，但如根據帝國船舶檢查法，領有檢查證書，於其航行期間者不在此限。執行汽船檢查之處，則是規定於基隆、淡水、媽宮、安平、打狗等 5 港，其中除媽宮以外，其餘均為開港。至於汽船檢查的目的除了檢查船體、蒸氣機、鍋爐等處以確保航行安全以外，也依照檢查的結果來制定被檢查汽船之航線限制、旅客定員、汽壓限制、以及航行期間等項目，其決定的標準，也與船體、蒸氣機、鍋爐等的品質良窳有相當的關係。此外亦規定汽船在船體、蒸氣機、鍋爐、以及其他重要部分進行修理或變更之後，應由所有人或船長具陳事由申請檢查；另也賦予檢察官吏認為必要時對汽船進行臨檢，以及在檢查時發現船體、蒸氣機、鍋爐有瑕疵時，可命其修理或停止航行之權力，並制定違反規則者（包括無檢查證書或暫時證書、航行時超過航線限制、旅客定員、汽壓限制、以及航行期間等項目）所應有之罰則。¹⁰⁰總之，該規則的制定是從維護汽船航行安全的角度上，賦予相關官吏一定的權力，給予被檢查汽船一定程度的管理與管制。

〈臺灣汽船檢查規則〉在公佈實施之後僅經過一次修改，為 1901 年 6 月 5 日總督府公佈律令第 5 號。此次修改的重點有二：一為在第十條規定之後加上「違反此規則者不適用於刑法數罪並舉之例。前條之罰則代行船長職務者亦適用之」；以及第 13 條擁有日本內地船籍汽船之航行區域新增為「臺灣沿岸或河港內」，另規定「向日本臣民借入，於臺灣各港之間或臺灣與外國之間使用之外國汽船，以及僅於臺灣沿岸或河港內航行之外國汽船亦適用此規則」之規定。¹⁰¹至於施行細則 3 次的修正，大致僅於規定的補強、增加汽船檢查處（臺北、士林）、以及調整書類格式。¹⁰²

4. 律令第 12 號

總督府除了公佈實施上述之〈臺灣船籍規則〉及〈臺灣汽船檢查規則〉以外，總督府於 1908 年 8 月 28 日公佈律令第 12 號，而該律令之頒佈是根據 1906 年〈法律第三十一號〉（即俗稱之「三一法」）第 1 及第 2 條，¹⁰³獲得敕裁並公佈之。該

¹⁰⁰ 詳細條文可參見臺灣總督府編，《府報》，1899.06.07，第 534 號，頁 11-13。

¹⁰¹ 臺灣總督府編，《府報》，1901.06.05，第 968 號，頁 10。

¹⁰² 臺灣總督府編，《府報》，1906.04.06，第 1942 號，頁 9；臺灣總督府編，《府報》，1906.05.29，第 1976 號，頁 87；臺灣總督府編，《府報》，1921.04.24，第 2360 號，頁 81。

¹⁰³ 〈法律第三十一號〉第一條：「在臺灣需以法律規定之事項，得以臺灣總督命令規定之。」；第二條：「前條之命令應經主務大臣請求敕裁。」參見臺灣總督府，《臺灣ニ施行スヘキ法令ニ關

律令僅有：「船舶的所有權、抵押權、及借貸權之相關登記，依照〈船舶登記規則〉向地方法院、法院出張所或登記所辦理之。」¹⁰⁴一條規定而已。而律令中所謂〈船舶登記規則〉，是指於 1899 年 6 月 15 日於日本公佈之敕令第 270 號之法規，該法規共 53 條，分為第一章總則、第二章登記所、第三章登記簿、第四章登記手續、以及附則等，其中第四章登記手續部分，包括通則、所有權相關登記手續、抵押權及借貸權相關登記手續等規定。¹⁰⁵

從 1908 年的律令第 12 號以及〈船舶登記規則〉來看，與前述船舶管理相關規則比較，可以看出是屬於民商法的範疇。回溯日本在臺實行民商法的歷史，基本上與日本為廢除西方列強在臺灣的領事裁判權有關，因此採取將日本民商法典透過律令形式施行於臺灣，在 1898 年 7 月 16 日日本民法典生效日，也是總督府首度就民商實體法做一般性立法，即為律令第 8 號〈關於民事商事及刑事之律令〉以及律令第 9 號〈關於民事商事及刑事之律令施行規則〉。¹⁰⁶而與船舶所有權、抵押權、及借貸權之相關登記有關的法規，出現於施行規則第二條第二項，規定其登記手續「依照登記法向地方法院進行登記事務。」¹⁰⁷而在 1908 年公布上述之律令第 12 號的同時，之前的律令第 11 號即廢止 1898 年公佈之律令第 8 及第 9 號，¹⁰⁸由此可知律令第 12 號的制訂，牽涉到日本在臺實施民商法的手續。

（二） 船員管理

1. 〈臺灣汽船職員規則〉

1901 年 9 月 28 日經臺灣總督府評議會議決，並獲得敕裁之後，總督府公佈律令第 11 號〈臺灣汽船職員規則〉共 13 條，於同年 10 月 1 日實施。其重點有：1. 擁有臺灣船籍之汽船職員必須有海技執照；2. 所謂「汽船職員」有：船長、一等駕駛士、二等駕駛士、輪機長、一等輪機士等 5 個職務；3. 所謂「海技執照」有：甲、乙種船長、甲種一等、二等駕駛士、乙種一等、二等駕駛士，以及輪機長與一、二、三等輪機士等 10 種執照；4. 海技執照之授與資格以及可以高等執照代替低等執照；5. 汽船所有者、管理者、借貸者需按照船舶之類型與噸數，雇

スル法律》（臺北：作者，1921），頁 1。

¹⁰⁴ 臺灣總督府編，《府報》，1908.08.28，第 2513 號，頁 85。

¹⁰⁵ 詳細條文可參見佐藤續監修、青木行清、諏訪鶴雄編，《臺灣六法》（臺北：出版者不詳，1926），281-292。

¹⁰⁶ 參照王泰升，《臺灣法律史概論》（臺北：元照出版，2004），頁 292。

¹⁰⁷ 臺灣總督府編，《府報》，1898.07.16，第 330 號，頁 55。

¹⁰⁸ 臺灣總督府編，《府報》，1908.08.28，第 2513 號，頁 84-85。

用擁有相當海技執照之船員於該船服務；6.褫奪公權、破產、被禁止或停止執業者不得擔任汽船職員並行使其職務；7.日本船舶或外國船舶只要航行於臺灣沿岸或河港，或者以臺灣為起點者，均須按照此規則配置船舶職員；8.依照日本內地船舶職員法獲得海技執照者可相當於規則規定之汽船職員；9.目前正以汽船職員身份從事其職務者，可於規則實施後 6 個月內，即使未取得海技執照仍可實行其職務。並制訂違反規則之罰則，以及以附表規定不同船舶種類與噸數所應配置之船舶職員之種類與人數。¹⁰⁹

〈臺灣汽船職員規則〉在公佈實施之後僅經過一次修改，為 1905 年 10 月 21 日總督府公佈律令第 12 號。此次修改的重點有：1.刪除第 4 條海技執照可以高等執照代替低等執照之規定；2.將第 5 條改為「汽船所有者、汽船管理者、或汽船借貸者除臺灣總督特別規定之情況外，應按附表之規定雇用擁有相當海技執照之船員於該船服務」；3.將附表各種船舶之登簿噸數提高。¹¹⁰

在〈臺灣汽船職員規則〉公佈實施修改之後 5 天的 10 月 26 日，總督府公佈實施府令第 78 號〈臺灣汽船職員規則施行細則〉共 16 條，除了對於上述規則的執行細節加以規定以外，並對於規則不足之處制訂法規以避免漏洞，其重點包括：1.補入前述修改刪除規則第四條之規定（第 1、2 條）；2.對於規則修正後第 5 條之「特別規定之情況」，規定 6 種特別狀況，可使汽船職員全部或一部份無須服務於該汽船（第 3 條）；2.規定擁有海技執照者應於 7 種情況下向臺灣總督府提出取消登錄，以及臺灣總督府應於 3 種情況下取消擁有海技執照者之登錄（第 11、12 條）；3.規定海技執照失效的 4 種情況。此外並規定違反施行細則之罰則，以及船員名冊登錄申請書、體格檢查申請書、以及海技執照等 3 種書類之格式。¹¹¹至於施行細則的改正有兩次，第一次是 1920 年 9 月 26 日，以府令第 109 號，將第 8 條第 2 項當中有關姓名、本籍地、以及種族等登記變更之申請單位，由廳長變更為「郡守、支廳長、警察署長、或警察分署長」；第二次則是將第 3 號海技執照之格式當中「道府縣」之下加入「州」。¹¹²

2. 〈臺灣汽船職員測驗規程〉

根據〈臺灣汽船職員規則〉第 3 條規定：「海技執照應授與依照船員試驗規

¹⁰⁹ 臺灣總督府編，《府報》，1901.09.28，第 1029 號，頁 38-39。

¹¹⁰ 臺灣總督府編，《府報》，1905.10.21，第 1852 號，頁 53。

¹¹¹ 臺灣總督府編，《府報》，1905.10.26，第 1854 號，頁 67-69。

¹¹² 臺灣總督府編，《府報》，1920.09.26，第 2207 號，頁 61；臺灣總督府編，《府報》，1921.04.24，第 2360 號，頁 81。

程接受試驗並合格，且登錄於船員名簿者。」¹¹³總督府據此條款於公佈〈臺灣汽船職員規則〉的同日，公佈府令第 58 號〈臺灣汽船職員測驗規程〉共 24 條，分為 4 章與附則，其重點包括：1.測驗申請：包括受驗者資格、考試日期、申請程序、應備資料、費用等；2.受驗者履歷：規定受驗者需年滿 20，擁有第 8 條規定之履歷其中一項（包括甲、乙種船長，甲、乙種一、二等駕駛士，輪機長，一、二、三等輪機士），且非〈臺灣汽船職員規則〉第 6 條規定者（包括褫奪公權及尚未復權者，宣告破產或尚未還清債務者，以及禁止執業或停止執業者）方能接受測驗；3.測驗：分為體格檢查與學術測驗，體檢不合格者不得參加測驗；測驗分為筆試與口試，但乙種二等駕駛士與三等輪機士測驗不進行筆試；並規定停止測驗、測驗無效、以及測驗不成立之情況；4.規定體格檢查不合格者 3 個月內不得參加測驗，同種執照筆試及口試於 3 個月內 2 次不合格者，於最後一次測驗後 3 個月不得參加該項測驗；5.規定各類執照之筆試與口試考試範圍，以及合格證書格式。¹¹⁴至於試驗規則的修改部分，除了 1903 年 10 月 27 日發佈之府令第 70 號修改第 2 條第 1 項，將原本舉行測驗日期由每月 15 日改為每年 2 月 15 日、5 月 15 日、8 月 15 日、以及 11 月 15 日舉行測驗以外，其餘均因為負責官廳變更或改制而進行的修改，並未進行條文規定之修正。¹¹⁵

3. 〈臺灣汽船職員懲戒規則〉

船員管理除了船員資格及取得資格的規定以外，亦包括船員違反相關規則之懲戒法令。1902 年 10 月 24 日經臺灣總督府評議會議決，並獲得敕裁之後，總督府公佈律令第 8 號〈臺灣汽船職員懲戒規則〉共 29 條。其重點可分為兩個部分，第一個部分是規定持有海技執照之汽船職員在執行其職務時，在：1.過失、懈怠、或其他不當行為導致殺傷人命，或破壞沈沒船舶，或使船體或機械重要部分受損；2.無正當理由放棄船舶；3.遭逢海難時無正當理由，不盡一切方法救助自他船舶之乘客與船員；4.其所為違反其他法令，認為有施加懲戒之必要之情況下，可以懲戒委員會之評決施加懲戒。並規定懲戒的項目，包括禁止或停止執行職務以及申斥，另規定停止執行職務期間為 1 月以上 3 年以下，以及規定懲戒追

¹¹³ 臺灣總督府編，《府報》，1901.09.28，第 1029 號，頁 38。

¹¹⁴ 詳可見臺灣總督府編，《府報》，1901.09.28，第 1029 號，頁 38-45。

¹¹⁵ 可參見臺灣總督府編，《府報》，1901.11.11，第 1054 號，頁 23；臺灣總督府編，《府報》，1901.09.28，第 1029 號，頁臺灣總督府編，《府報》，1902.11.29，第 1260 號，頁 49；臺灣總督府編，《府報》，1903.10.27，第 1422 號，頁 58；臺灣總督府編，《府報》，1920.09.26，第 2207 號，頁 61；臺灣總督府編，《府報》，1921.04.24，第 2360 號，頁 81。

溯期為 5 年，但準用刑事訴訟法有關時效之規定，且不得以停業之故免除懲戒。

值得注意的是第二部分關於懲戒委員會之組成及其職權。懲戒委員會設於臺灣總督府之下，設置懲戒委員長、委員、及書記等職務，委員長及委員由總督從總督府高等官、書記則從判任官當中任命。懲戒審理由委員長 1 人、委員 2 人列席合議即可。該規則賦予懲戒委員會在汽船職員違反上述規定時，擁有對於整起事件的調查權（包括蒐集證據、審訊被審人或證人、進行臨檢或鑑定等）、審問權（口頭審訊）、以及審判權等權力，等於在船舶職員違反相關規則的範圍內，該委員會身兼警察、檢察官、以及法官等職務，並可視需求權宜委託司法警察官代行調查權，並可對無正當理由不接受懲戒委員傳喚之被審人發出拘捕狀，其執行手續準用形式訴訟當中拘捕令執行手續。對於無正當理由不接受傳喚之證人、鑑定人、口譯等，可處 2 圓以上、40 圓以下罰金。證人、鑑定人、口譯如作偽證或詐偽陳述，及以賄賂或其他方法使人作偽證或詐偽陳述者可處 1 月以上、1 年以下有期徒刑，併科 5 圓以上、50 圓以下罰金，但在宣佈判決之前自首者可免其刑。¹¹⁶

根據懲戒規則第二十九條之規定「此規則所定以外必要之規定，由臺灣總督定之。」¹¹⁷總督府於同年 11 月 25 日公佈實施府令第 82 號〈臺灣汽船職員懲戒處理規則〉共 29 條，作為前述懲戒規則之補充。其中應注意的有：1.對於從海難或其他事件發生到通知懲戒委員會之前，包括通報、調查、記錄等相關手續之進行：(1) 擁有海技執政之船員在：(1)殺傷人命、或破壞沈沒船舶、或毀損船體或機械；(2)放棄船舶；(3)遭逢海難或認定為遭逢海難之船舶；(4)其所為違反法令之時，該當船長或代理人，以及獲悉或推測前述事項發生者，應向臺灣總督府、或該船所在地、或之後初次到達地之管轄廳或支廳，在日本內地則向各相關中央地方行政機關，在外國則向日本領事館、領事館分館、或貿易事務館報告其大要。(2) 廳長、支廳長、海事官、稅關官吏、警察官吏在獲悉臺灣汽船職員懲戒規則第 1 條各項規定之情事發生時，該當職員在認為必要之時，於海難事件應向關係人進行之調查項目共 14 項，發生其他事件時則需調查之項目共 6 項，並製作調查報告，向臺灣汽船職員懲戒委員會提出。調查報告需登載年月日場所，並使接受調查者閱讀或聽取之後簽名蓋章。2.懲戒審理之評決與決定按照過半數

¹¹⁶ 臺灣總督府編，《府報》，1902.10.24，第 1243 號，頁 54-55。

¹¹⁷ 臺灣總督府編，《府報》，1902.10.24，第 1243 號，頁 55。

意見，如意見出現分歧，對於被審人不利之意見以利益順序合計，出席審理之委員長及委員不得拒絕陳述意見。3.進行施加懲戒之宣判時，應作審理費用的全部或一部份由被審人負擔之宣判，但是在不施加懲戒的狀況下，費用由國庫負擔。4.違反處理規則第一條者，處 25 圓以下罰金。5.經臺灣總督之許可，懲戒委員長可制訂事務處理相關規程。¹¹⁸

(三) 引水及航海安全

1.〈基隆港引水規則〉

引水部分，基隆與高雄兩港分別於 1912 年以及 1929 年分別公佈相關法令，但是高雄港引水相關規則第一條即規定：「關於高雄引水，準用基隆港引水規則。」¹¹⁹因此本處僅重點探討〈基隆港引水規則〉。

1912 年 5 月 25 日總督府公佈府令第 50 號〈基隆港引水規則〉共 21 條，於同年 6 月 20 日實施。其重點有：1.於基隆港經營引水業者需具備引水人執照，擁有執照者除為日本國民以外，另應具備：(1) 擔任總噸數千噸以上航洋船船長 2 年以上，並擁有甲種船長執照者；(2) 擔任總噸 500 噸以上航洋船船長 1 年以上，並擁有乙種船長執照者，且在基隆港引水區練習引水實務達 1 年以上者；(3) 實施本規則之時，在基隆港已持續經營引水業達 3 年以上，並為臺灣總督認定有相當技能者。符合第 (1)、(2) 項資格者，在繳交相關文書經基隆港務所呈報臺灣總督並審查資格認為適當者，頒給甲號引水證照；符合第 (3) 項資格者，頒給乙號引水執照。高雄港引水相關規定當中亦有類似規定，但其執照有效期限僅為自該令實施之日起 1 年。2.引水人執業相關規定：(1) 引水人可訂定或更改事務所位置、業務規程、以及引水嚮導費，但須經基隆港務所長認可；(2) 引水人在執業時需攜帶引水執照，在搭乘要求引水船舶之前需告知身份與姓名，並在船長要求時出示證件；(3) 引水人除了船舶無法自由航行以及因無引水人可為嚮導而將需引水之船舶以曳網連結等情形以外，不得同時對兩艘以上的船舶進行嚮導。3.禁止引水人執業相關規定：(1) 引水執照記載事項變更或執照遺失、毀損的情況，應速將其事由以書面經基隆港務所向臺灣總督提出更換或再發給之申請；(2) 引水人停業時應將其執照經基隆港務所返還臺灣總督，休業時應向基隆港務所提

¹¹⁸ 詳可見臺灣總督府編，《府報》，1902.11.25，第 1256 號，頁 34-36。

¹¹⁹ 臺灣總督府編，《府報》，1929.06.20，第 696 號，頁 60。

出說明；(3) 臺灣總督認定引水人於行使職務時出現酒醉、粗暴、不當行為、或重大過失，以及身體機能受損時，應禁止使用引水執照；(4) 引水人被處以拘役或徒刑以上刑罰、被禁止使用引水執照之情況、以及宣告破產時，失去引水人之資格，應立即將引水執照經基隆港務所返還臺灣總督。4.違反相關規定之罰則：

(1) 因其怠忽職守導致船舶毀損或沈沒，無引水人資格於引水區從事航路嚮導而導致船舶毀損或沈沒者，處 1 年以下有期徒刑或 200 圓以下罰金；(2) 無引水人資格於引水區從事航路嚮導，出借引水執照使他人得以執業，違反第 6 條及第 11 條，無正當理由違反第 7 條，要求超出定額引水嚮導費，因其怠忽職守導致航線標示及其他營造物毀損或沈沒者，處 100 圓以下罰金；(3) 違反第 8 條至第 10 條、第 13 條、第 14 條、第 17 條第 2 項、及第 18 條第 1 項規定者處以罰款。¹²⁰

2. 〈海上衝撞預防法〉

1900 年 2 月公佈敕令第 21 號〈於臺灣實施海上衝撞預防法之件〉，規定於同年 5 月 1 日實施 1892 年 6 月實施之法律第 5 號〈海上衝撞預防法〉。凡是航行於航洋船舶得以航行之水面的汽船（該法定義為以機械運轉之船舶）均適用於該法之規定，不論天氣如何，汽船須於日沒至日出之間懸掛適當的船燈，使他船得以辨識本船之狀況為何。該法重點有：1.在（1）航行中，（2）拖曳他船，（3）被他船拖曳，（4）因意外事故無法自由航行，（5）於夜間鋪設海底電纜，（6）欲超越他船，（7）欲喚起其他船隻注意等狀況下，懸掛燈號之種類、位置、數量等規定；2.小型汽船、長度在 150 尺以上或以下之船隻、領航船應懸掛之燈號；3.霧中航行時，使用汽笛與航速之規定，並規定「長聲」為鳴笛 4-6 秒，「短聲」為鳴笛 1 秒；4.在面臨衝撞危險時的航行方法，且亦賦予船隻得視狀況臨機應變之空間；5.超越或靠近他船且欲變換航道時相關規定；6.因不按規定懸掛燈號或鳴響汽笛，或疏於處置與應變而造成之不良後果，船主、船長、船員均須追究其責任；7.罹難船隻在日間與夜間之信號。¹²¹

3. 〈臺灣船燈、信號器及救命具管理規則〉與〈臺灣船燈、信號器及救命具測驗、檢定及監察手續〉

1900 年 2 月總督府公佈府令第 17 號〈臺灣船燈、信號器及救命具管理規則〉共 22 條，於 7 月 1 日實施；3 月公佈實施訓令第 55 號〈臺灣船燈、信號器及救

¹²⁰ 詳可見臺灣總督府編，《府報》，1912.05.25，第 2526 號，頁 72-75；臺灣總督府編，《府報》，1929.06.20，第 696 號，頁 60。

¹²¹ 詳可見臺灣總督府民政部通信局，《臺灣海上法規》（臺北：作者，1903），頁 85-92。

命具測驗、檢定及監察手續〉共 13 條。管理規則的重點有：1.欲製作船燈、信號器及救命具，或販賣外國製、臺灣製、日本製船燈、信號器及救命具，均需經地方政府向總督府提出申請，並由其發給執照；2.製造者須將其姓名及製造日期刻在製造品上，販賣外國製品者，須將其姓名刻或貼在製品上；3.臺灣製品與外國製品之檢測與抽查由地方政府執行，每年至少一次，受檢廠商須備妥附有檢印之器具、相關設計圖與檢驗報告備查，如有瑕疵，可立即令其停止販賣與使用；4.製造人與販賣人每年 2 月 15 日需向總督府繳交相關報告；5.相關執照可以繼承，但須提出申請；6.罰則除罰金之外，累犯者可吊銷其執照。〈臺灣船燈、信號器及救命具測驗、檢定及監察手續〉則是明訂各種器具之檢查法，以及相關表格格式，其中最特別的是第 12 條規定：「監察官吏詢問船長或駕駛士有關船燈、信號器、救命具、隔板之裝置與使用方法，如其有不明之處，應懇切教示之。」¹²²

4. 〈臺灣水難救護規則〉

1900 年 3 月 15 日經臺灣總督府評議會議決並獲得敕裁後，總督府公佈實施律令第 8 號〈臺灣水難救護規則〉共 4 條，並同時公佈實施府令第 27 號〈臺灣水難救護規則施行細則〉，以及訓令第 51 號〈臺灣水難救護規則取扱手續〉，其中，救護規則是準用 1899 年法律第 95 號〈水難救護法〉，施行細則則是準用同年 7 月遞信省頒佈之遞信省令第 35 號〈水難救護法施行細則〉。

〈水難救護法〉分為「遇難船舶」及「漂流物與沈沒品」兩章，其重點有：1.海難救護的主導者為市町村長（在臺灣為辨務署長），其負責人員與物資徵用，與救難衍生費用之徵收、給付、申請，甚至擁有可以排除一切妨礙救難之人事物的權力；2.救難不能違反船長之意志，但市町村長判斷船長對於人命保護手段不充分或認為其為惡意時不在此限；3.除無須交付國籍證書或僅限於航行在河川湖泊之船舶以外，船長在遇難後必須向市町村長提交船難報告書，市町村長對該報告書有審查權，必要時得訊問船長、船員、乘客；3. 規定打撈物品之可拍賣或必須交還物主之種類，拍賣所得金額，可充作救難費用；4.救難所衍生的金額由市町村長制定，並制定給付、徵收之範圍，如有不足可向總督府申請補助；5.關於非市町村長招募之救援行為以及海軍或官廳所屬船舶之適用條文；6.制定拾獲漂流物並繳交給市町村長保管者之獎金額度；7.關於漂流物所有權的規定；8.關於漂流物之公告、保管、拍賣等規定；9.關於拒絕救難徵召、妨害救難、遲交或

¹²² 詳可見臺灣總督府民政部通信局，《臺灣海上法規》，頁 92-103。

偽造報告書、以及侵佔或毀損漂流物及沈沒品之罰則。至於遞信省令第 35 號〈水難救護法施行細則〉，則是將前述遇難船舶、漂流物及沈沒品、以及相關拍賣手續，做更明確的規定。¹²³至於取扱手續亦分為「遇難船舶」及「漂流物與沈沒品」兩章，其重點有：1.救難人員的召集、相關物件的徵用、以及其他處理以達到救援目的為限；2.救援順序為：人命、郵件、船內書類、其他物件；3.制定救難人員因救難導致傷亡的撫卹；4.遇難船舶如為外國籍，辦務署長在確認後應呈報地方長官，再由地方長官呈報臺灣總督；5.因救難衍生的費用之申請、給付、索取等手續；6.救難情況、漂流物及沈沒品相關記載或登記書類格式以及交付時間。¹²⁴

由上可知，當時海難救護並無專責單位及人員，而是委由地方行政長官管理，因此相關的修正大致是以主管官員之修正為主，例如 1901 年地方制度由「辦務署」改為「廳制」，主管官員即由「辦務署長」改為「廳長」，以及 1920 年地方制度再由「廳制」改為「州郡街庄制」，主管官員則由「廳長」改為「市尹、街庄長、或區長」。¹²⁵另外則是關於拾獲或保管之漂流物及沈沒品為未完納關稅之處理手續，以及刪除每年應固定繳交漂流物及沈沒品記載報告之規定。¹²⁶

1922 年 12 月公佈敕令第 521 號〈水難救護法實施於臺灣之件〉，規定將 1900 年修正之法律第 66 號〈水難救護法〉於翌年 1 月 1 日實施於臺灣，總督府也於同時發佈府令第 7 號〈有關水難救護法之實施之件〉，廢除 1900 年府令第 27 號〈臺灣水難救護規則施行細則〉，直接適用前述遞信省令第 35 號〈水難救護法施行細則〉，另公佈訓令第 3 號〈水難救護法取扱規程〉，觀其內容僅是將前述之修正納入規程，其餘並無更改，並廢除訓令第 51 號〈臺灣水難救護規則取扱手續〉。¹²⁷至此之後，水難救護的法規直接與日本內地法規接軌，並去除其臺灣特別立法之位階。

¹²³ 詳可見臺灣總督府交通局遞信部編，《臺灣遞信法規類纂・海事編》（臺北：編者，1930），頁 191-201。

¹²⁴ 詳細條文可參見臺灣總督府編，《府報》，1900.03.15，第 709 號，頁 30-32。

¹²⁵ 臺灣總督府編，《府報》，1901.11.11，第 1054 號，頁 15-16、21、31；臺灣總督府編，《府報》，1920.08.31，號外，頁 1；臺灣總督府編，《府報》，1920.09.01，號外，頁 1。

¹²⁶ 臺灣總督府編，《府報》，1902.06.24，第 1076 號，頁 44；臺灣總督府編，《府報》，1911.12.25，第 112 號，頁 139。

¹²⁷ 臺灣總督府交通局遞信部編，《臺灣遞信法規類纂・海事編》，頁 191、198；臺灣總督府編，《府報》，1923.01.01，第 2842 號，頁 7-9。

二 1931 年 11 月公佈〈海事諸法臺灣施行令〉後臺灣海事法令之演變

1931 年 11 月 9 日日本政府公佈敕令第 273 號〈海事諸法臺灣施行令〉共 25 條，將原本在日本內地實施之船舶法、船舶檢查法、船舶滿載吃水線法、船舶無線電信設施法、船員法、船員最低年齡法、船舶職員法、引水法（除同法第二十二條第二項）、以及海員懲戒法（除同法第八條第二項、第九條、第十一條、第十二條第二項、第十三條、及第十四條）等海事法規施行於臺灣。¹²⁸總督府亦於 11 月 22 日公佈律令第 2 號，明令廢止臺灣船籍規則、臺灣汽船檢查規則、臺灣汽船職員規則、臺灣汽船職員懲戒規則、以及明治四十一年律令第十二號等法規，除了航海安全相關法令因為大致已與日本內地法令接軌以外，全面廢止所有先前以律令形式公佈實施，僅對於擁有臺灣船籍之船舶及船員有效力之海事法令，等於從法律面將臺灣海運與日本海運做更進一步的接軌。以下先論述〈海事諸法臺灣施行令〉實施之理由及其特色為何，之後再論述隨著該施行令一併實施至臺灣的附屬法規為何，最後則論述〈海事諸法臺灣施行令〉之修改概況。

（一）〈海事諸法臺灣施行令〉實施之理由及其特色

這樣將海事法規「內臺共通」的想法，早於 1924 年時便已形成，但在當時臺灣總督府雖積極與遞信、拓務、以及其他相關各省往復交涉，但因時機未成熟及其他原因導致無具體成果。¹²⁹直到 1931 年方才公佈敕令第 273 號，完成海事法規之「內臺共通」。而其所持的理由如下：

臺灣之海事法規向來是以律令規定之，其規定之內容，除了無法伴隨海運業務之進展與海事行政之要求以外，不僅缺乏適當之法規，且因為內地及臺灣種種法規根據不同，導致執行公務者及相關業者諸多不便。補正此等缺陷為衡諸臺灣海事現況當中最為緊要之事，……。¹³⁰

為何要施行上述海事法規，其理由為：

¹²⁸ 臺灣總督府編，《府報》，1931.11.17，第 1387 號，頁 72。

¹²⁹ 松下倉吉，〈海事諸法の施行に際して〉（出版地、出版社不詳，1933），頁 1。

¹³⁰ 〈海事諸法台湾施行令ヲ定ム〉，JACAR（アジア歴史資料センター）Ref. A01200618200，昭和 6 年 11 月 2 日，[公文類聚・第五十五編・昭和六年・第一卷・皇室・雜載、政綱一・詔勅～統計調査一](#)，頁 14。

臺灣關於船籍、船舶檢查、船舶職員、及海員懲戒等法規向來是就臺灣特殊情況以律令規定之，然而其內容已不適合最近海運界之情勢，造成海運業務運行上之不便不利，因此實施船舶法、船舶檢查法、船舶職員法、及海員懲戒法等可謂適當。又關於船舶滿載吃水線、船舶無線電信、船員、及水路嚮導等法令，向來缺乏一般規定，而且此役對照臺灣海運界之現狀，因此認為於此時一併實施船舶滿載吃水線法、船舶無線電信設施法、船員法、船員最低年齡法、及引水法等為適當。¹³¹

至於為何要實施這九個法令？根據時任遞信部海事課以及臺灣汽船職員懲戒委員會書記職務的根津熊次郎¹³²在 1932 年 1 月於《臺灣時報》發表〈實施海事諸法帶給臺灣之利益〉一文（詳見附錄一），¹³³論述於臺灣實施海事諸法的益處。根據附錄一整理作者認為海事諸法施行於臺灣的益處應有：1. 使得原本為相異法域的內地與臺灣統一使用內地海事法規及其修正；2. 對於船舶與船員的管理範圍更廣，3. 相關法規更趨合理，4. 增加船舶航行安全以及船員保障。且從《臺灣遞信協會雜誌》與《臺灣時報》均願意刊登根津氏之文章來看，其撰文應能一定程度反映出臺灣總督府對於〈海事諸法施行臺灣令〉的看法。

最後關於施行令的內容部分，第 2-6 條是將從日本內地引入的法令當中，包括主管官員、機關、命令等名稱改為適用於臺灣之名稱，第 7-8 條則是規定臺灣總督府海員審判所設置單位以及人員編制。此外附則的第 9-25 條法令當中，第 10-14、16-22 條則是針對在本令實施之時，所衍生出新舊法令間的落差甚或是違反新法令的情況，制定出緩衝或彌補的方式。可以看出如何彌補新舊法令之間的衝突是本法的重點所在，至於法中規定臺灣總督府海事審判所相關規定則是有些突兀。

雖然〈海事諸法臺灣施行令〉及律令第 2 號於 1931 年 11 月公佈，但卻延遲

¹³¹ 〈海事諸法台湾施行令ヲ定ム〉，JACAR（アジア歴史資料センター）Ref. A01200618200，昭和 6 年 11 月 2 日，[公文類聚・第五十五編・昭和六年・第一卷・皇室・雜載・政綱一・詔勅～統計調査一](#)，頁 25。

¹³² 參見中央研究院臺灣史研究所，「臺灣總督府職員錄系統」，<http://who.ith.sinica.edu.tw/s2g.action>，2014.09.30。

¹³³ 該文與根津氏在 1931 年 12 月於《臺灣遞信協會雜誌》發表之〈關於實施海事諸法所帶來之利益〉一文大同小異，因此本論文參照兩篇文章整理出本表。詳可參見根津熊次郎，〈海事諸法施行ニ伴フ利益ニ就テ〉，《臺灣遞信協會雜誌》，119 期（1931.12），頁 17-22；根津熊次郎，〈海事諸法施行之臺灣に及ぼす利益〉，《臺灣時報》，1932.01，頁 115-121。

至 1933 年 5 月 23 日方才公告實施。¹³⁴推測其原因，除了上述 9 則法令從日本沿用至臺灣以外，尚有許多附屬與衍生法令也必須跟隨母法沿用至臺灣，而其中又難免出現與臺灣實際情況不符的條文或規定，因此研究哪些法令可沿用至臺灣，以及制定修正條文等，應需要相當的時間。以 1933 年 3 月刊載於《臺灣時報》之〈海事諸法施行細則之解說〉一文來看，雖然該文僅以〈船舶法實施細則〉為例，但該文論及：1.〈海事諸法臺灣施行令〉公佈之法令多為實體法，而包括〈船舶法實施細則〉在內的手續法規則以府令另外制定；2.原則上引用明治 32 年遞信省令第 24 號〈船舶法施行細則〉，但仍參酌臺灣特殊情況制定特別法條；3.制定給予按照舊法規取得相關證書之船舶一定程度的行政簡化手續，一方面作為新舊法規之間的緩衝，一方面也免去行政機關與船舶所有人苦於繁複之行政手續；4.針對現在的狀況訂定新的罰則與罰款。¹³⁵雖然無法詳細整理 40 個法令之個別特性，但從該文的整理仍可以知道在海事諸法適用於臺灣之後，相關行政及立法手續之概況。

(二) 在〈海事諸法臺灣施行令〉實施之日一併實施之府令、訓令、及告示總督府以府令、訓令、或告示等形式，公佈「於昭和六年敕令第 273 號海事諸法臺灣施行令施行之日實施之」的法令名稱、沿用日本法令為何、以及廢止哪些原有法令等資料（詳見附錄二）。從整理出的共 40 個法令來看，除了大部分是施行於臺灣的 9 項海事法令之附屬或衍生法令，另外還有一些與 9 項法令無關但也被列入施行之法令，以下分別討論。

在 9 項海事法令之附屬或衍生法令當中，附屬法令部分多是直接引入日本相關海事法令之施行規則或施行細則，至於衍生法令部分除了讓相關法令適用範圍更加擴大，並使法令規範更嚴謹以外，也出現國際化的趨勢，例如 1 月 28 日公佈之府令第 15 號〈有關船舶滿載吃水線證書互相承認之件〉當中，引入日本與荷蘭、比利時、德國、英國、法國、澳洲、丹麥等國相互承認滿載吃水線證書之告示或省令，以及 5 月 21 日公佈之府令第 77-79 號關於船舶航行至美國與法國兩國時，船舶檢查相關之法令。

在與 9 項法令無關但也被列入施行之法令部分，僅有 3 月 17 日公佈之府令

¹³⁴ 臺灣總督府編，《府報》，1933.05.23，第 1816 號，頁 75。

¹³⁵ 根津熊次郎，〈海事諸法施行細則の解說〉，《臺灣時報》，1933.03，頁 116-117。

第 42-44 號、訓令第 16-17 號，以及 5 月 21 日公佈之府令第 80 號，其中除了府令第 42、43、以及 80 號以外，其餘均與海難通報有關。府令第 44 號〈有關呈報海難及其他事實之件〉以及訓令第 16 號〈海難等辦理手續〉，則是規定擁有海技執照者在發生放棄船舶、損壞或沈沒船舶、殺傷人命、確認遭逢海難船舶、違背職務上之義務或怠忽職守、酒醉亂暴或其他不當行為之時，船長及其代理人應行通報，以及各官廳在接受通報之後，應進行調查並製作調查書之項目，是屬於海員管理或懲戒之法令。¹³⁶

（三）〈海事諸法臺灣施行令〉之修改

公佈實施〈海事諸法臺灣施行令〉之後，亦經過幾次修改。首次修改是 1934 年 1 月 31 日，公佈敕令第 14 號修改〈海事諸法臺灣施行令〉之規定，於 3 月 1 日實施。此次修改的重點為：1.刪除第一條實施於臺灣之海事法規當中的〈船舶檢查法〉、〈船舶滿載吃水線法〉、以及〈船舶無線電信設施法〉，加入〈船舶安全法〉，但在臺灣不實施同法第 2 條第 1 項第 11 號以及第 27 條相關規定。2.刪除該令實施之際，依據臺灣汽船檢查規則領有之汽船檢查證書及臨時證書，以及無需經船舶檢查之船隻且在臺灣總督制定規定檢查之前即可航行等規則（第 13、14 條規定）。¹³⁷

上述所提及之〈船舶安全法〉，為 1933 年 3 月 15 日由日本政府公佈之法律第 11 號，共 37 條，在日本本土直到 1934 年 1 月 31 日方才公佈敕令第 13 號〈船舶安全法〉施行令，於同年 3 月 1 日正式實施。¹³⁸臺灣總督府則於 2 月 25 日公佈府令第 3 號〈關於船舶安全法實施之件〉，亦訂定該法實施日期為 3 月 1 日。¹³⁹該法制定目的為規定日本籍船舶必須維持得以保持堪航性與人身安全之設備，且

¹³⁶ 詳可參見臺灣總督府編，《府報》，1933.03.17，第 1762 號，頁 56-57。

¹³⁷ 臺灣總督府編，《府報》，1934.02.23，第 2033 號，頁 79。另外，〈船舶安全法〉第 2 條規定：「船舶依照命令應裝設以下之設備」；該條第 1 項第 11 號的規定則為：「碼頭裝卸及其他設備」。第 27 條的規定為：「與預防船舶衝撞有關，船舶應遵守之船燈表示、航法、信號、及其他必要事項，以敕令定之。前項之船舶亦包含海軍艦船。」臺灣不實施這兩條規定，前者推斷可能是航行至臺灣的船舶無法或無須裝設此設備；後者則是第 27 條之規定明顯與前述 1900 年實施之〈海上衝撞預防法〉相抵觸。可參見〈參考資料 船舶安全法關係法令（昭和九年二月）〉，JACAR（アジア歴史資料センター）Ref. A03034195500，昭和 9 年 2 月，樞密院決議・一、海上ニ於ケル人命ノ安全ノ為ノ國際條約御批准ノ件，頁 3、5。

¹³⁸ 〈參考資料 船舶安全法關係法令（昭和九年二月）〉，JACAR（アジア歴史資料センター）Ref. A03034195500，昭和 9 年 2 月，樞密院決議・一、海上ニ於ケル人命ノ安全ノ為ノ國際條約御批准ノ件，頁 1、7。

¹³⁹ 臺灣總督府編，《府報》，1934.02.25，第 2035 號，頁 83。

從 1934 年 2 月 1 日公佈之遞信省令第 4 號〈船舶安全法實施規則〉來看，該規則共分為 19 章，其中包括滿載吃水線、無線電信、以及船舶檢查等共 7 個章節，等於將前述〈船舶檢查法〉、〈船舶滿載吃水線法〉、以及〈船舶無線電信設施法〉等法的相關規定納入該法及其實施規則當中，可說將維持船舶安全等法規作一統整性的制定。¹⁴⁰

1938 年 3 月 24 日，以敕令第 136 號，修改〈海事諸法臺灣施行令〉，此次修改重點是刪除第 1 條當中的「船員最低年齡法」，以及第 4 條，並修改第 3、6 條。刪除第 1 與第 4 條之原因為，實施修改後的〈船員法〉，因此廢止〈船員最低年齡法〉而連帶進行相關條文之刪除；修改第 3、6 條則與臺灣戶籍制度之確立，以及地方行政單位刪除「區」這個單位有關。¹⁴¹

進入戰爭以後，〈海事諸法臺灣施行令〉於 1942 及 1945 年進行兩次修改，這兩次修正的重點，都是將新的海事法令沿用至臺灣，1942 年為〈造船事業法〉，1945 年則為〈小型船舶船員手冊法〉。¹⁴²

1942 年 4 月 4 日日本政府公佈之法律第 70 號〈造船事業法〉，其重點有：

- 1.造船事業除造船與修船業以外，亦包括船體、船舶用機械、船舶裝備、零件、或附屬品的製造或修繕。
- 2.造船事業之經營、合併、讓渡、解散、停業等均須經政府認可，且其資本、股東、董事、社員、以及擁有議決權者半數以上須為日本國民。
- 3.政府對於造船會社之職權有：(1) 獎勵造船會社製造國內尚未製造之船體、船舶用機械、裝備、零件、或附屬品；(2) 命令造船會社使用本國製之船體、船舶用機械、裝備、零件、或附屬品；(3) 制定船舶、船體、船舶用機械、裝備、零件、附屬品、及材料之規格；(4) 支付補助金給造船之會社或預約造船者；(5) 制定製造、販賣、變更修繕費、或相關物品供應等命令；(6) 命令造船會社：(1)

¹⁴⁰ 詳可參見〈參考資料 船舶安全法關係法令（昭和九年二月）〉，JACAR（アジア歴史資料センター）Ref. A03034195500，昭和 9 年 2 月，樞密院決議・一、海上ニ於ケル人命ノ安全ノ為ノ国際条約御批准ノ件，頁 1-5、9-52。另外，前述府令第 3 號〈關於船舶安全法實施之件〉當中，亦規定除特別規定以外，依據遞信省令第 4 號〈船舶安全法實施規則〉於臺灣實施該法，僅變更主管長官及單位，以符合臺灣之現況。可參見臺灣總督府編，《府報》，1934.02.25，第 2035 號，頁 83。

¹⁴¹ 詳可參見〈海事諸法台湾施行令中ヲ改正ス・（船員法ノ改正及船員最低年齡法ノ廃止等）〉，JACAR（アジア歴史資料センター）Ref. A02030022400，昭和 13 年 3 月，公文類聚・第六十二編・昭和十三年・第二卷・政綱二・法例～雜載；臺灣總督府編，《府報》，1938.04.06，第 3247 號，頁 20。

¹⁴² 臺灣總督府編，《臺灣總督府官報》，1942.10.09，第 160 號，頁 45；臺灣總督府編，《臺灣總督府官報》，1945.04.29，第 962 號，頁 97。

設備之新設、增設、與改良，(2)製造或修繕政府指定之船舶、船體、船舶用機械、裝備、零件、附屬品，(3)關於船舶特殊事項之研究或特殊設備之裝設，因進行前項事業所蒙受之損失，可由政府補償。4.造船會社為謀求事業之改良發達，得設立造船組合，進行：(1)取得、保有、供給組合員事業必要之物資，並建設共同設施；(2)統制組合員之事業；(3)關於組合員事業之指導、研究、及調查；(4)達成組合目的之必要事業；且不得從事以營利為目的之事業。5.政府對於造船組合之職權有：(1)命令組合變更章程、收支預算、經費分配等；(2)命令組合進行必要之事業；(3)可命組合員服從組合之統制，並將非組合員但有資格者納入組合；(4)在認定造船組合事業之進行產生困難，以及組合之行為違反法令、章程、命令、及公共利益時，得進行以下之處分(1)取消總會決議、(2)解雇幹部、(3)停止事業、(4)解散。6.造船組合為達成共同目的，得組成造船組合聯合會。7.對於造船會社、組合、組合聯合會之業務、財產、以及會計狀況，得命其報告以進行必要之監督與處分。¹⁴³頒佈此法等於是將造船業交由國家統制。

該法規定其實施日期另以敕令定之，同年 5 月 12 日公佈之敕令 491 號〈海軍諸法臺灣施行令〉當中則規定該令實施日期由臺灣總督定之。而後總督府於 10 月 9 日公佈府令第 169 號，公佈敕令 491 號於 10 月 10 日實施，並於同日公佈府令第 170 號〈臺灣造船事業法實施規則〉共 68 條，除了將前述法令與施行令無法涵蓋之實施手續部分加以明文規定以外，亦按照臺灣實際現況制定條文，例如第 1 條即規定：「造船事業法第一條第一項之設備為長 15 公尺以上、可進行船舶製造或修繕之船塢、造船台、船架等。」¹⁴⁴

1945 年 3 月 31 日日本政府公佈之法律第 83 號〈小型船舶船員證件法〉11 條，其重點有：將搭乘 1.總噸數 5 噸以上、20 噸以下船隻，2.總噸數 5 噸以上之駁船，以及以划槳航行之小船，3.在平水區域航行、總噸數 20 噸以上之船舶之船員，以：1.授予小型船舶船員證件；2.在成立、中止、更新、或變更其雇傭契約時，須經管海官廳之證明；3.在必要之時要求船舶所有者或持有證件者出面或向其徵求報告；4.制定相關罰則等方式，將原本未在前述法規規範之小型船舶之船員納入國家管控當中。¹⁴⁵

該法亦規定其實施日期另以敕令定之。而在早於〈小型船舶船員證件法〉公

¹⁴³ 詳細條文可見臺灣總督府編，《臺灣總督府官報》，1942.10.09，第 160 號，頁 43-45。

¹⁴⁴ 以上可參見臺灣總督府編，《臺灣總督府官報》，1942.10.09，第 160 號，頁 45-49。

¹⁴⁵ 詳細條文可見臺灣總督府編，《臺灣總督府官報》，1945.04.29，第 962 號，頁 97。

佈前之 3 月 6 日，即已公佈敕令 97 號〈海事諸法臺灣施行令〉，當中亦規定該令實施日期由臺灣總督定之。總督府則於 4 月 29 日公佈府令第 79 號，公佈敕令 97 號於 4 月 30 日實施，並於同日公佈實施府令第 80 號〈小型船舶船員證件法實施規則〉共 32 條。該法除了規定實施手續及母法無法規定之細項以外，亦包含母法規定之證件與文書格式。¹⁴⁶

綜上所述，在 1931 年實施〈海事諸法臺灣施行令〉以前，總督府已制定相關海事法規與實施規則，但是這些法規除了〈海上衝撞預防法〉是引用日本內地現有的法規以外，其餘為臺灣總督府以律令或府令頒佈之特別立法，僅適用於臺灣，與日本內地相關法規既不相同亦無法適用。1931 年實施〈海事諸法臺灣施行令〉以後，廢除殖民地臺灣海事法令，並開始沿用在日本內地實施之海事法令，使得臺灣的海事法體制逐漸與日本融合。而到了 1938 年 3 月 31 日因應戰爭而發佈〈國家總動員令〉之後，又產生了新的變化。

第三節 戰時體制下的臺灣海事法規

1938 年 3 月 31 日，日本政府公佈法律第 55 號〈國家總動員法〉，該法第 1 條即定義何謂「國家總動員」：

本法所謂「國家總動員」，意指當戰爭之際（包含準戰爭之事變，以下相同），為達成國防目的，將國家所有力量做最有效之發揮，而統籌運用人力、物力、資源之事。¹⁴⁷

至於總動員的物資共有 9 項，包括：1.兵器、艦艇、彈藥、及其他軍用物資，2.國家總動員必要之被服、糧食、飲水、及飼料，3.國家總動員必要之醫藥用品、醫療機械器具、及其他衛生物資與家畜衛生物資，4.國家總動員必要之船舶、航空器、車輛、馬、及其他運送用物資，5.國家總動員必要之通信用物資，6. 國家總動員必要之土木建築物資及照明用物資，7.國家總動員必要之燃料與電力，8.

¹⁴⁶ 可參見臺灣總督府編，《臺灣總督府官報》，1945.04.29，第 962 號，頁 97-99。

¹⁴⁷ 臺灣總督府編，《府報》，1938.04.13，第 3253 號，頁 47。

前揭各號之物資於生產、修理、配給、以及保存上所需之原料、材料、機械器具、裝置、及其他物資，9.除前揭各號外以敕令指定之國家動員必要物資。

與國家總動員有關的業務亦有 9 項：1.總動員物資生產、修理、配給、輸出、輸入、及保管，2.國家總動員必要之運輸及通信，3.國家總動員必要之金融相關業務，4. 國家總動員必要之衛生、家畜衛生、及救護，5. 國家總動員必要之教育訓練，6. 國家總動員必要之實驗研究，7. 國家總動員必要之情報及啟發宣傳，8. 國家總動員必要之警備，9.除前述各號以外，以敕令指定之國家總動員必要之業務。¹⁴⁸綜合國家總動員所必須的物資及業務，從字面上來看雖然與海運不一定直接相關，但如從緒論當中所提及的海運之任務以及其所包含的港灣、船舶、人員等面向來看，則幾乎無一不與海運有直接或間接的關連。

日本政府又於同年 5 月 3 日公佈敕令第 316 號，使〈國家總動員法〉自 5 月 5 日起於朝鮮、臺灣、樺太等地施行，¹⁴⁹使得殖民地亦一體適用該法。本節的重點在探討日本政府依據〈國家總動員法〉之規定頒佈實施於臺灣的海事法令，主要分為船員管理、養成、徵用，以及海運或會社統制兩個部分，並旁及遞信省或臺灣總督府根據這些法令公佈之實施規則的探討；此外，亦有非依據〈國家總動員法〉制定之海事法令，本文亦一併探討之。

一 船員管理、養成、徵用相關法令

(一) 〈船員職業能力申告令〉及實施規則

第一個依照〈國家總動員法〉公佈並施行於臺灣的法令為 1939 年 1 月 28 日公佈實施之敕令第 23 號〈船員職業能力申告令〉共 12 條。該令是根據〈國家總動員法〉第 21 條，¹⁵⁰以其規定船員職業能力相關事項之申告，以其職業能力相關之檢查。其重點為：該令規定的「船員」包括：1.非在總噸數未滿 20 噸或載重量未滿 200 石之船隻、以櫓或槳作為主要動力的船隻、在靜水區域航行船隻、以及總噸數未滿 30 噸之漁船等船隻上工作之船員，(但在遞信大臣認為必要之時，上述船舶之船員亦需向管海官廳作部分申告)且擁有 1 年以上船舶工作經驗，並在最後一次被雇用至今未滿 3 年者；2.擁有海技執照者；3.於遞信大臣指定之船

¹⁴⁸ 臺灣總督府編，《府報》，1938.04.13，第 3253 號，頁 47。

¹⁴⁹ 臺灣總督府編，《府報》，1938.05.08，第 3274 號，頁 22。

¹⁵⁰ 〈國家總動員法〉第 21 條之規定為：「政府於國家總動員必要之時，依據敕令所定，得令帝國臣民或僱傭帝國臣民者，申告帝國臣民職業能力相關事項，及進行帝國臣民職業能力之相關檢查。」原文可參見臺灣總督府編，《府報》，1938.04.13，第 3253 號，頁 48。

員養成設施中，修畢課程不滿 3 年者。申告每年 1 次，時間為每年 7 月 1 日至 15 日。其申告項目有 18 項，除基本之姓名、性別、出生年月日、本籍、現居地、兵役、學歷以外，需申告項目包括：1.擁有船員手冊、海技執照、無線通信士資格、救生艇手資格、及其他海技執照者之種類、等級、及編號；2.擔任船員之經歷；3.現在從事之業務；4.如為受薪者現在的薪水；5.健康狀況是否妨礙船內勤務；6.有無配偶及現在扶養人數；7.希望擔任船內勤務為何；8.以其他命令規定之事項。其中姓名、本籍、現居地、兵役、以及現在從事之業務等如有更改，則必須向居住地之管海官廳提出申告。船員如為現役陸海軍人、戰時或事變之時徵召之後備軍人、編入兵籍之陸海軍學生、陸海軍軍屬、根據〈國家總動員法〉第 4 條徵用者、或根據醫療關係者職業能力申告令進行申告者，不適用於本法，但是與移居該令施行場所以外者一樣，必須立即向管海官廳申告。此外現役陸海軍人、外國旅行中、以及以其他命令規定者允許延長申告。¹⁵¹

除了公佈實施敕令以外，遞信省亦於 2 月 23 日公佈實施遞信省令第 2 號〈船員職業能力申告令實施規則〉共 11 條，其內容除規定申告書類格式以外，其餘則為補充申告令無法在法條當中規定的、關於實際執行的規定或補充規定。¹⁵²該施行規則僅於 1940 年改正過 2 次，均為書類格式及文字上的改正。¹⁵³

（二）〈船舶航行技能者養成令〉及實施規則

日本政府再於 1939 年 11 月 20 日公佈實施敕令第 780 號〈船舶航行技能者養成令〉共 12 條。該令根據〈國家總動員法〉第 22 條，¹⁵⁴制定除根據〈學校技能者養成令〉者以外之船舶航行技能者養成法令。其重點為：1.該令規定遞信大臣（在臺灣為臺灣總督）可對船舶航行技能者養成設施之管理者、船舶所有者或船舶航運業者制定技能種類及養成人數，並命其從事技能者之養成。2.遞信局長（在臺灣為交通局總長）負責養成計畫及其變更之認可，亦可派遣相關官吏檢查技能者養成情況及相關帳簿書類。3.遞信大臣可發給養成設施補助金及補償其因為負

¹⁵¹ 詳細條文可見臺灣總督府編，《府報》，1939.02.11，第 3504 號，頁 27。

¹⁵² 詳細條文可見臺灣總督府編，《府報》，1939.02.23，第 3513 號，頁 61-62。

¹⁵³ 臺灣總督府編，《府報》，1940.04.14，第 3860 號，頁 75；臺灣總督府編，《府報》，1940.06.27，第 3923 號，頁 86。

¹⁵⁴ 〈國家總動員法〉第 22 條之規定為：「政府於國家總動員必要之時，依據敕令所定，得對於學校、養成所、工場、事業場、其他適合技能者養成設施之管理者、以及應被養成者之雇主，執行有關國家總動員必要之技能者養成之必要命令。」原文可參見臺灣總督府編，《府報》，1938.04.13，第 3253 號，頁 48。

擔養成任務而蒙受之損失；且該令不適用於漁船航運技能者培養。¹⁵⁵臺灣總督府隨後於 12 月 9 日公佈實施府令第 136 號〈船舶航行技能者養成令實施規則〉共 10 條。其重點為：1. 定義養成令第 1 條之「從事船舶航行技能者」為搭乘船舶，並從事駕駛船舶、運轉機關、及以無線電信或電話進行通信者。2. 定義養成令第 3 條第 1 項「應具有法命令規定之資格者」所應具備之資格，除了體格足以擔任船員以外，技能種類包括：(1) 需根據船舶職員試驗規程考取海技執照者，(2) 需根據無線通信士資格檢定規則考取證書者，(3) 滿 15 歲者可雇用為船員，滿 18 歲者可雇用為煤炭工及火工。3. 規定各種技能類別，包括船長、駕駛士、機械士、通信士等類別，以及同類別不同等級之養成時間。4. 特別對於船舶所有者及航運業者要求於執行技能者養成計畫之前，應提出養成計畫申請書、養成計畫費用項目等，並需經交通局總長同意後方可執行；且在養成終了後，需將養成概況向交通局總長報告。5. 規定相關官吏檢查技能者養成設施相關業務及書類時，應攜帶之證明文件之格式。¹⁵⁶總之，這個府令的頒佈，相當程度的補充了〈船舶航行技能者養成令〉未能詳盡規定之項目。

(三) 〈船員給與統制令〉及實施規則

1940 年 10 月 16 日，日本政府公佈敕令第 679 號〈船員給與統制令〉共 16 條，臺灣等殖民地自 11 月 5 日起實施。該令根據〈國家總動員法〉第 6 條及第 11 條，¹⁵⁷制定船員給與等相關命令，以及會社會計相關命令當中，與船員給與相關之命令。所謂的「給與」，該令第 2 條之規定為：「以薪水、津貼、獎金、或其他任何名義，作為給與船員職務之報酬，從船舶所有者處獲得之金錢、物品、及其他利益。」其重點為：1. 該令賦予遞信大臣（在臺灣為臺灣總督）之職權有：(1) 根據船舶所有者提供之給與準則，如認定在統制上為不適當者，得命其變更；(2) 船舶所有者對於船員給與準則或協定之制定、變更、廢除，以及不欲按

¹⁵⁵ 詳細條文可見臺灣總督府編，《府報》，1939.12.09，第 3754 號，頁 21。

¹⁵⁶ 詳細條文可見臺灣總督府編，《府報》，1939.12.09，第 3754 號，頁 21-22。

¹⁵⁷ 〈國家總動員法〉第 6 條之規定為：「政府於戰時國家總動員必要之時，依據敕令所定，得制定從業者之利用、聘用、解雇、貸款、以及其他勞動條件之必要命令。」第 11 條之規定為：「政府於戰時國家總動員必要之時，依據敕令所定，可限制或禁止會社之設立、增加資本、合併、變更目的、募集社債，以及第二回以後之股資繳納等相關事宜，制定對於會社利益金處分、償還、及其他會計事項之必要命令。亦得制定對於銀行、信託會社、保險會社、及其他以敕令指定者，有關資金運用之必要命令。」原文可參見臺灣總督府編，《府報》，1938.04.13，第 3253 號，頁 47。

照準則支付給與之時，需獲得其同意；(3) 得在認定為必要之時，命令非受給與協定約束之船舶所有者加入協定，命令船舶所有者集會社制定相關給與協定，制定起薪、加薪、津貼、獎金、及其他給與等相關命令，以及制定給與相關之必要命令。¹⁵⁸ 11月5日總督府公佈實施府令第159號〈船員給與統制令實施規則〉共13條，除了補充統制令在執行上的規定以外，另規定船舶所有者之資格為何，以及許可申請書之格式等。¹⁵⁹ 另於1941年5月14日發佈告示第376號，根據〈船員給與統制令〉第10條第1項，制定支付船員獎金之金額範圍，高級船員為其基本工資之3/4，普通船員則為其基本工資之2/5。¹⁶⁰

(四) 〈船員徵用令〉及實施規則

1940年10月19日，日本政府公佈敕令第687號〈船員徵用令〉共25條，臺灣等殖民地自11月10日起實施。該令根據〈國家總動員法〉第4條，¹⁶¹將〈船員職業能力申告令〉第2條所規定者徵用為船員，從事總動員業務當中之船舶航行，並根據〈國家總動員法〉第6條，制定被徵用者之雇用、給與、或其他勞動條件等相關命令。其重點為：1. 徵用除特別事由以外，僅限於在職業介紹所及使用其他募集方式無法獲得需要人員時，方能採用。2. 該令賦予遞信大臣（在臺灣為臺灣總督）之職權有：(1) 徵用及解除徵用；(2) 船舶所有者有徵用船員之需求，被徵用者配置船舶與從事業務有變更需要，以及被徵用者因疾病或其他事由需解除其徵用之時，應向其申請；(3) 在有徵用之必要時，發佈徵用令書，並將之交付被徵用者；(4) 在有判定適合徵用與否之必要時，得召集被徵用者，被徵用者因疾病或其他不可抗力事故無法參加召集者，應向其報告；(5) 召集時間或場所變更或取消不適合之被徵用者之徵用令時，應發佈並交付召集變更書及徵用取消書。3. 被徵用者在執行總動員業務船舶上服務時，如為官衙聘僱者，接受該當官衙長官之指揮，其餘則聽從船舶所有者之指揮。4. 被徵用者之薪資以及徵召所衍生之旅費，由船舶所有者支付；受應徵者之給與及旅費，如為官衙聘用者，由所管大臣與遞信大臣協商，其他給與部分則由船舶所有者獲遞信大臣同意後定

¹⁵⁸ 詳細條文可見臺灣總督府編，《府報》，1940.11.05，第4032號，頁23。

¹⁵⁹ 詳可見臺灣總督府編，《府報》，1940.11.05，第4032號，頁24-25。

¹⁶⁰ 臺灣總督府編，《府報》，1941.05.14，第4187號，頁69。

¹⁶¹ 〈國家總動員法〉第4條之規定為：「政府於戰時國家總動員必要之時，依據敕令所定，得徵用帝國臣民從事總動員業務，但不得妨礙兵役法之適用。」原文可參見臺灣總督府編，《府報》，1938.04.13，第3253號，頁47。

之，旅費則由郵遞信大臣定之。5.不能徵用者有：(1)現役及召集中之陸海軍人，(2)陸海軍學生，(3)陸海軍軍屬，(4)依法監禁者。6.除非特殊情況下不能徵用者有：(1)不能以他人取代職務之官吏、待遇官吏、或公吏，(2)帝國議會、道府縣會、市町村會、及其他類似機關之議員，(3)從事總動員業務且無法以他人取代者。¹⁶²臺灣總督府於該令實施之日公佈實施府令第 164 號〈船員徵用令實施規則〉共 12 條，大致為補充徵用令執行上之規定。¹⁶³1943 年 6 月 25 日總督府以府令第 138 號改正上述施行規則，基本上是申請書類的增加及格式改變。¹⁶⁴

此外，1941 年 6 月 21 日公佈實施府令第 118 號〈船員徵用旅費規則〉共 13 條，是根據徵用令第 16 條第 1 項之規定，制定除了官衙雇用者以外，旅費支給之相關規定。1943 年 6 月 9 日公佈實施府令第 125 號〈船員徵用扶助規則〉共 23 條，是根據徵用令第 17 條第 1 項所制定，做為被徵用者被徵用期間或者因公死亡之時，給與其家屬一定程度之金錢或物質作為生活之補貼。¹⁶⁵

(五) 〈船員利用等統制令〉及實施規則

1940 年 11 月 8 日，日本政府公佈敕令第 749 號〈船員利用等統制令〉共 14 條，臺灣等殖民地自 11 月 25 日起實施。該令根據〈國家總動員法〉第 6 條，制定船員利用、聘用、及解雇等相關命令。其重點為：1.遞信大臣（在臺灣為臺灣總督）於必要時得對於船舶所有者、組合、或準組合者發佈：(1)船舶服務船員數，(2)保持預備船員，(3)其人員在僱傭期間內可轉給其他船舶所有者利用等命令。2.為確保船員不會轉業以致於影響航運業，規定任何人不得勸誘或使他人勸誘已被雇用的船員轉任他職，臺灣總督亦可向船舶所有者發佈聘用及解雇限制等相關法令。3.可向政府申請雇用船員養成設施當中完成修業者，但其人數需經臺灣總督認可，且政府可對於船員之利用、聘用、解雇等相關事宜進行查核。¹⁶⁶11 月 23 日總督府公佈府令第 170 號〈船員利用等統制令實施規則〉共 10 條，於 12 月 25 日實施。除了補充統制令在執行上的規定以外，由於該統制令有需多部分需要民間向政府提出申請，政府亦有權檢查民間對於船員利用情形，因此該實

¹⁶² 詳細條文可見臺灣總督府編，《府報》，1940.11.10，第 4037 號，頁 43-44。

¹⁶³ 詳可見臺灣總督府編，《府報》，1940.11.10，第 4037 號，頁 44。

¹⁶⁴ 詳可見臺灣總督府編，《臺灣總督府官報》，1943.06.25，第 367 號，頁 111-113。

¹⁶⁵ 詳可見臺灣總督府編，《府報》，1941.06.21，第 4218 號，頁 85；臺灣總督府編，《臺灣總督府官報》，1943.06.09，第 353 號，頁 53-55。

¹⁶⁶ 詳細條文可見臺灣總督府編，《府報》，1940.11.23，第 4049 號，頁 130。

施規則規定的申請書類格式即有 5 項，其中包含 7 種申請表格。¹⁶⁷

二 海運、運送業、海事會社統制及管理法令

(一) 〈海運統制令〉及實施規則

日本政府於 1940 年 1 月 31 日公佈敕令第 38 號〈海運統制令〉共 19 條，臺灣等殖民地自 2 月 15 日起實施。該令根據〈國家總動員法〉第 8 條，制定船舶製造、修繕、使用等相關命令，以及同法第 19 條制定船舶價格、水上運送費用、船舶租借費用等相關命令（〈價格等統制令〉第 7 條規定者除外）。¹⁶⁸其重點有：

1. 該令賦予遞信大臣（在臺灣為臺灣總督）的職權有：(1) 許可日本與外國之船舶製造，以及向非日本籍船舶提出借用或委託航行；(2) 得命令船舶所有者及造船業者限制船舶修繕範圍、縮短修繕期間、船舶借貸、以及委託船舶航行等相關必要事項；(3) 如航運業者之間無法協調相關費用，可由其裁定；(4) 得指定航線或區域，禁止或限制一般船舶航海以及一般人或物之運送，但不能違反根據其他法令之處分；(5) 在有謀求船舶運送順利之必要時，可對於運送業者、裝卸承包業者、送貨人、收貨人等，制定有關運送品裝船與卸貨之方法與順位之變更及其他必要事項等規定；(6) 遞信大臣在制定船舶價格、水上運送費用、及船舶租借費用之金額時，受其許可者、在公佈之前已完成相關契約或支付者以及延長行使契約或支付者均不在此限，且在必要之時，可將上述規定及於所有相關業者，且上述規定金額需公佈。
2. 關於制定船舶價格、水上運送費用、及船舶租借費用等相關規定，不適用於：(1) 非以營利為目的之契約，但僅限於非業務場合簽訂之契約；(2) 中國以外之地與本令實施地區之間船舶輸出入貿易及兩地間水路運送費用（遞信大臣公告者除外）；(3) 其他以命令制定之價格、運送費用、及借貸費用。
3. 可根據〈國家總動員法〉第 27 條之規定在遭受損失時請求補償，¹⁶⁹但僅限於因本令第 4 條之處分而生之損失；
4. 本令不適用於總噸數未滿 20 噸之漁

¹⁶⁷ 詳可見臺灣總督府編，《府報》，1940.11.23，第 4049 號，頁 131-137。

¹⁶⁸ 〈國家總動員法〉第 8 條之規定為：「政府於戰時國家總動員必要之時，依據敕令所定，得制定有關總動員物資之生產、修理、配給、讓渡、其他處分、使用、消費、攜帶、以及移動等必要命令。」第 19 條之規定為：「政府於戰時國家總動員必要之時，依據敕令所定，得制定有關價格、運送費用、保管費用、保險費用、租借費用、以及加工費用等必要命令」原文可參見臺灣總督府編，《府報》，1938.04.13，第 3253 號，頁 47-48。

¹⁶⁹ 〈國家總動員法〉第 27 條之規定為：「政府根據敕令所定，因按照第八條、第十條、第十三條、以及第十四條規定之處分，第九條規定之輸出或輸入之命令，第十一條規定融資或有價證券募集、認購、及買入之命令，以及第十六條之規定設備之新設、擴張、以及改良等所產生之損失，應給與補償。」原文可參見臺灣總督府編，《府報》，1938.04.13，第 3253 號，頁 48。

船買賣價格及借貸費用。¹⁷⁰

〈海運統制令〉公佈實施之後經過三次改正。第一次是 1941 年 9 月 2 日公佈之敕令第 842 號，臺灣等殖民地則是於 9 月 10 日實施。此次改正的重點有：1.將第 1 條也就是該統制令的基本架構新增：「及航行手續費、裝船及卸貨有關之承包費或手續費，以及船舶買賣、借貸、或委託航行、船舶運送之仲介手續費等相關命令」等句；2.將已完成相關契約或支付者以及延長行使契約或支付者之範圍擴大；其餘則是條文文字的更改，其目的則有精簡文字及擴大管理範圍。¹⁷¹

第二次則是 1942 年 5 月 14 日公佈之敕令第 504 號，而此次改正相較於前者，可說是整部〈海運統制令〉的重新公佈。該令相較於 1940 年所公佈者，其依據〈國家總動員法〉之法條，除了之前依據的第 8 及第 19 條以外，再增加了第 5 條及第 16 條之 2 與之 3。¹⁷²新增根據總動員法第 5 條制定與海運關係事業有關之試驗研究業務之協助命令，根據同法第 16 條之 2 制定屬於海運關係事業之設備或權利之讓渡、出資、或者租賃等相關命令，根據同法 16 條之 3 制定海運關係事業之委託、共同經營、讓渡、廢止、休止、或者經營海運關係事業會社之合併等相關命令。其重點有：1.所謂「海運關係事業」有：(1)以船舶運送人或物、船舶借貸、或船舶委託航行，(2)船舶製造或修繕，(3)船舶航行、製造、或修繕當中必須之多種類物品之販賣，(4)船舶救助、打撈、以及拆解等事業。2.該令賦予遞信大臣（在臺灣為臺灣總督）的職權除了舊法賦予以外，新增對於海運關係事業經營者之權力，包括：(1)認為有整備海運關係事業之必要時，可命令經營者讓渡、繼承、借貸、租用其所有之設備、權利、或供應事業所用之物資，且受命者可不受其他法令之限制繼承與借貸；(2)當事人之間繼承與借貸之協議，須經遞信大臣之認可，如無法達成協議，則由其裁定之；(3)認為有整備海運關係事業之必要時，可命令經營者對於其所有之設備或權利進行出資，且可對出資

¹⁷⁰ 詳細條文可見臺灣總督府編，《府報》，1940.02.15，第 3809 號，頁 38-39。

¹⁷¹ 詳可見臺灣總督府編，《府報》，1941.09.10，第 4288 號，頁 45-46。

¹⁷² 〈國家總動員法〉第 5 條之規定為：「政府於戰時國家總動員必要之時，依據敕令所定，得要求帝國臣民、帝國法人及其他團體，協助國家或者地方公共團體進行之總動員業務。」至於第 16 條之 2 及之 3，則是源自 1941 年 3 月 1 日，日本政府公佈之法律第 19 號，對於〈國家總動員法〉進行改正。第 16 條之 2 之規定為：「政府於戰時國家總動員必要之時，依據敕令所定，得制定有關屬於事業之設備或權利之讓渡、處分、出資、使用、及移動等必要命令。」第 16 條之 3 之規定為：「政府於戰時國家總動員必要之時，依據敕令所定，得制定有關於事業之開始、委託、共同經營、讓渡、廢止或休止，以及法人目的變更、合併、或解散等必要命令。」原文可參見臺灣總督府編，《府報》，1938.04.13，第 3253 號，頁 47；臺灣總督府編，《府報》，1941.03.13，第 4137 號，頁 49。

者發佈必要之命令；(4)可命令經營者在有關其供應事業所用物資之使用、消費、保存上之必要事項，亦可限制或禁止其讓渡、使用、消費、或保存；(5)可命令經營者有關製造指定規格之船舶、指定船舶修繕範圍、限制或禁止在指定規格或範圍以外之船舶製造或修繕、變更船舶製造或修繕之順位等必要事項；(6)欲製造或修繕船舶或欲向外國預定製作或修繕船舶者，須經遞信大臣之許可；(7)接受前述設備、權利、或物資讓渡與出資者，須經遞信大臣同意方能轉讓；然而財團依命令讓渡或出資者，仍屬原財團所有；(8)上述設備、權利、物資在進行相關之強制拍賣、根據國稅徵收法之強制徵收、根據土地徵用法使用或徵用、根據國家總動員法第 10 條或第 13 條規定使用或徵用、或其他準此之手續當中，不適用上述規定；(9)設備、權利、物資之讓渡或出資者，如認為將設備、權利、物資作為擔保所衍生之債務，由讓渡或出資者繼續負擔為不適當，可根據國家總動員法第 18 條之 2，將該債務的全部或部分轉由接受讓渡或出資者承擔；(10)認為有海運關係事業整備之必要時，可命令海運關係事業之全部或一部，進行委託、信託、共同經營、讓渡、繼承、或合併會社等，亦可命其廢止或中止事業之全部或一部；(11)可命令海運關係事業者或團體，對於國家總動員上必要之試驗研究給與協助。¹⁷³

總督府則是於 1940 年 2 月 25 日公佈實施府令第 23 號〈海運統制令實施規則〉共 29 條，基本上將海運統制令規定之相關業者應向政府申請及報告之項目與格式做更進一步之制定。¹⁷⁴之後亦進行數次更正。同年 11 月 1 日公佈實施府令第 154 號，新增第 5 條之規定，將長 50 公尺船隻以及漁船之修繕做規範，並修正第 6 條條文。¹⁷⁵1941 年 9 月 10 日公佈實施府令 168 號，修正以及補充第 16、22 條 2 號、23 條、29 條 1 號、以及附錄第 5 項表格樣式等之內容與格式作修改以及更詳盡的規定。¹⁷⁶1942 年 6 月 6 日的修正則是因應前述第 2 次〈海運統制令〉修正所公佈實施之府令第 105 號〈海運統制令實施規則〉共 49 條，其條文內容相較於 1940 年公佈者更形完整及複雜。¹⁷⁷1944 年 10 月 6 日公佈實施府令第 307 號，將第 11 條的規定範圍加以擴張，並修改條文規定。¹⁷⁸

¹⁷³ 詳細條文可見臺灣總督府編，《臺灣總督府官報》，1942.06.06，第 55 號，頁 25-26。

¹⁷⁴ 詳可見臺灣總督府編，《府報》，1940.02.25，第 3818 號，頁 99-103。

¹⁷⁵ 臺灣總督府編，《府報》，1940.11.01，第 4029 號，頁 5。

¹⁷⁶ 臺灣總督府編，《府報》，1941.09.10，第 4288 號，頁 47-48。

¹⁷⁷ 詳可見臺灣總督府編，《臺灣總督府官報》，1942.06.06，第 55 號，頁 26-31。

¹⁷⁸ 臺灣總督府編，《臺灣總督府官報》，1944.10.06，第 785 號，頁 53。

除了實施規則的公佈實施以外，亦有一些根據實施規則公佈之告示。如 1940 年 2 月 25 日公佈告示第 87 號，明訂應於運送計畫報告書當中應報告之貨物共 20 種；3 月 17 日公佈告示第 100 號，禁止歐洲交戰國國民被編入或疑似被編入軍隊者乘船；11 月 1 日公佈告示第 157 號，規定修繕軍隊徵用船舶、修繕期間不超過 5 日、以及緊急處置因海難或其他事故所生之損傷者，無須得到臺灣總督之許可。1942 年 6 月 6 日公佈府令第 105 號〈海運統制令實施規則〉取代舊的實施規則後，亦於同年 12 月 12 日公佈告示第 1100 號，除實施規則第 11 條 1 號及 2 號規定之船舶，在臺灣無住所者讓渡或出資之船舶應在 20 噸以上。¹⁷⁹

(二) 〈港灣運送業等統制令〉及實施規則

1941 年 9 月 17 日，日本政府公佈敕令第 860 號〈港灣運送業等統制令〉共 46 條，臺灣等殖民地於同年 10 月 1 日開始實施。該法根據〈國家總動員法〉第 8 條港灣運送業貨物移動之相關命令，同法 16 條之 2 屬於港灣運送業設備之讓渡、處分、出資、及使用等相關命令，16 條之 3 港灣運送業開始、委託、共同經營、讓渡、以及廢止等相關命令，或經營港灣運送業會社之合併或解散等相關命令，以及 18 條以統制港灣運送業為目的之團體設立之相關命令，及該當團體有關之必要事項之規定。¹⁸⁰其重點有：1.所謂港灣運送業為：「附隨於海上運送，為貨物裝船卸貨而進行貨物處理與裝卸，或以駁船或拖船搬運之事業，以及承包此等作業之事業。」2.該令賦予遞信大臣（在臺灣為臺灣總督）的職權有：（1）許可港灣運送業之經營；（2）得命令港灣運送業者有關事業之委託、信託、共同經營、讓渡、繼承，或者合併會社等，且得以在前述協調不成之時，進行裁定；

（3）得命令港灣業者事業設備之讓渡、繼承、借貸、或出資，以及有關事業設備使用之方法改善及其他必要事項，在事業設備出資的情況，遞信大臣得對出資

¹⁷⁹ 參見臺灣總督府編，《府報》，1940.02.25，第 3818 號，頁 104；臺灣總督府編，《府報》，1940.03.07，第 3828 號，頁 34；臺灣總督府編，《府報》，1940.11.01，第 4029 號，頁 1-2；臺灣總督府編，《臺灣總督府官報》，1942.12.12，第 209 號，頁 34-35。

¹⁸⁰ 〈國家總動員法〉第 18 條之規定包含 6 項：「政府於戰時國家總動員必要之時，根據敕令所定，得命令總動員業務上相同或不同事業之事業主，設立以統制該當事業為目的之組合。」「前項組合為法人。」「根據第一項之規定命令其設立組合者，於其未設立之時，政府得制定章程，進行必要之處分。」「第一項組合成立之時，政府根據敕令，得使擁有該當組合之組合員資格者，成為其組合之組合員。」「組合當中有關組合員營業統制規程之設定、變更、以及廢止，需經政府認可；政府得命令統制規程之設定與變更，又得按照組合之統制規程命令組合員。」「有關第一項組合之必要事項以敕令定之。」原文可參見臺灣總督府編，《府報》，1938.04.13，第 3253 號，頁 48。

者發佈必要之命令；(4) 得對港灣運送業者發佈貨物指定及其處理，以及有關於貨物處理方法或順位之必要命令；(5) 許可港灣運送業者事業之讓渡或廢止，以及事業設備讓渡或租賃；(6) 許可經營港灣運送業之會社合併或解散之決議，以及總社員之同意；(7) 因統制經營上之必要，得命令中央團體進行必要之事業，亦得命其變更定款或他必要事項，對中央團體之業務及會計發佈必要之命令或處分；(8) 中央團體之幹部有違反法令、侵害公益、或在港灣運送業之統制營運上被認為不適當等情形者，可予以解任；(9) 可命令中央團體解散。3. 遞信大臣在有將港灣裝卸之總體能力做最有效發揮之必要之時，得命令有團體員資格者，規劃港灣運送業之綜合統制營運，亦得命令其設立以協助遂行港灣運送業相關國策為目的之團體（稱為中央團體），中央團體之創立、制定章程以及其他必要事項，應獲得遞信大臣之同意；亦可對地區當中符合資格者，命其成立謀求港灣運送業統制營運之團體（稱為地區別團體）。4. 中央團體之性質與功能有：(1) 從事：(1) 組織團體員及作為團體員之團體，進行港灣運送業相關之統制指導，(2) 確立港灣運送業之整備，(3) 增進效率、改善會計、組織團體員及作為團體員之團體等發達港灣運送業相關設施，(4) 相關調查、研究、及檢查，(5) 達成中央團體目的之必要事業；(2) 有中央團體團體員之資格者為：(1) 遞信大臣指定之港灣運送業者，(2) 於指定地區設置之港灣運送業統制團體；(3) 對於港灣運送業相關事項，得對相關各部會建議，也須答覆各部會的諮問；(4) 可因調查港灣運送業，向團體員或組織者要求提供必要之資料，被要求者必須無條件提供；(5) 可根據相關章程向團體員徵收費用，且可因為事業進行之特殊需要，經遞信大臣同意後，向團體員徵收特別費用，亦可對違反章程者課以罰金；(6) 認為必要之時，可派遣工作人員檢查團體員之業務與財產狀況、相關帳簿文書、設備、以及物件等，且被檢查者不得拒絕、妨礙、或逃避。5. 地區別團體之性質與功能與中央團體類似，只是管轄範圍限於某地區。¹⁸¹

總督府則於 10 月 1 日實施〈港灣運送業等統制令〉的同一天，公佈實施府令第 189 號〈港灣運送業等統制令實施規則〉共 34 條，大致是將〈港灣運送業等統制令〉關於執行部分的細節與條文無法詳細規定者，以及相關的申報文書格

¹⁸¹ 詳細條文可見臺灣總督府編，《加除自在臺灣法令輯覽》（臺北：帝國地方行政學會，出版年不詳），頁 278 / 22-278 / 26 / 1。

式等，做更詳盡的規定。¹⁸²在改正部分，1942年2月20日，日本政府公佈敕令第99號，改正〈港灣運送業等統制令〉，其重點在於條文的刪改與新增，總督府於3月20日該敕令實施於臺灣的同一天，公佈實施府令第45號，改正〈港灣運送業等統制令實施規則〉，重點亦為條文的刪改與新增。¹⁸³

此外，1941年12月28日，總督府根據〈港灣運送業等統制令〉第9條第2項準用同令第41條規定，認可基隆與高雄地區設立地區別團體，並以告示1247、1248號公佈基隆與高雄地區港灣運送業會章程。兩個地區章程除了地區不同以外，其餘內容均相同，共有27條，分為總則、會員、幹部、會議、事務局、罰則、以及雜則等7章，其內容均遵照前述〈港灣運送業等統制令〉及實施規則制定。¹⁸⁴

（三） 〈戰時海運管理令〉及實施規則

1942年3月24日，日本政府公佈實施敕令第235號〈戰時海運管理令〉共68條。第1條總則即闡述：該法根據〈國家總動員法〉第4條關於徵用服務於船舶營運會之船舶，同法第6條被徵用船員之解雇、就業、退休、或給與等相關命令，同法第8條使用船舶營運會之船舶相關命令，同法第13條命令船舶營運會航行船舶之使用，與船員衛生與教育訓練相關設施之管理，以及同法第18條設立船舶營運會相關命令，以及船舶運營會相關必要事項等，以該令制定相關法規。¹⁸⁵該法共分為總則、船舶使用、船員徵用、船舶營運會、以及雜則等5章，除總則以外，以下將其他4章之重點分別敘述如下。

第二章為船舶使用，重點有：1.遞信大臣（在臺灣為臺灣總督，以下皆同）可依此法使用日本船隻，但不得妨礙陸海軍依據法令或契約使用船舶。2.遞信大臣欲使用該船舶時，應向所有者或使用者送達使用通知書，且非軍機保護之必要者應登載於公報，所有者或使用者將其船舶引渡給遞信大臣後，應發給受領證書，

¹⁸² 詳可見臺灣總督府編，《加除自在臺灣法令輯覽》，頁278 / 26 / 2-278 / 33。

¹⁸³ 詳可見臺灣總督府編，《府報》，1942.03.20，第4445號，頁144-145。

¹⁸⁴ 詳可見臺灣總督府編，《府報》，1941.12.28，第4378號，頁145-147。

¹⁸⁵ 〈國家總動員法〉第13條之規定包含3項：「政府於戰時國家總動員必要之時，根據敕令所定，得管理、使用或徵用屬於總動員事業之工場、事業場、船舶、其他設備，以及可以轉用設備之全部或一部分。」「政府使用或徵用前述之設備時，根據敕令所定，得使其從業者提供，亦得將該當設施以現今實施之特許發明或登錄實用新案實施。」「政府於戰時國家總動員必要之時，根據敕令所定，得管理、使用或徵用總動員業務必須之土地、家屋、或其他建築物。」原文可參見臺灣總督府編，《府報》，1938.04.13，第3253號，頁47。

依法被徵用之船舶應交付船舶營運會使用。3.被徵用之船舶即便面臨強制執行或徵收手續，或者船舶使用權問題，亦不妨礙上述之徵用。4.船舶於使用期滿或停止使用之後，應返還所有者，且須預先發給通知書，亦應登載於公報，政府對於船舶之使用權亦於歸還之後消滅。

第三章為船員徵用，重點有：1.遞信大臣可徵用船員有：(1) 船舶徵用通知書送達時，在該船服務之船員；(2) 遞信大臣所指定之日本船舶所有者或團體當中保留作為預備員之船員；(3) 〈船員職業能力申告令〉第 2 條規定之船員，且限於無法徵用上述兩項規定之船員時，方能行使。2.被徵用者配置於船舶營運會航行之船舶，其職務及薪水、津貼、獎金等，由該會依相關規定處理。3.被徵用船員之解雇與退職，須經遞信大臣之認可；搭乘船舶為陸軍或海軍徵用時，應解除搭乘該船舶船員之徵用；被徵用船員雇傭期滿或因解雇或退職以外的原因中止雇傭關係時，需保存繼承雇傭關係。4.被徵用船員在執行任務時，因遭遇戰鬥或者類似行為而受傷、罹病或死亡者，應按照政府訂定之法令給與其遺族補償費。5.遞信大臣應制定被徵用船員服務規則，應管理屬於海事相關法人之船員衛生與教育訓練設施，並指揮監督相關業務之經營者。

第四章為船舶營運會，重點有：1.其設立目的為：「為使戰時海運總體力量做最有效之發揮，進行海運事業之統制，並協助海運相關國策之遂行。」2.為達成前述目的，以依法被徵用船舶或其他船舶從事海運事業，亦可根據遞信大臣之命令或認可，從事前項事業以外，為達成其目的之必要附帶事業。3.擁有船舶營運會成員資格者為遞信大臣指定之日本船舶所有者或組織所有者之團體。4.遞信大臣可命令前述資格者組成船舶營運會，營運會之章程及必要事項須經遞信大臣之認可。5.遞信大臣從有海運相關之經驗者或學識者當中任命營運會幹部，幹部當中總裁、理事長、理事等不得從事其他職務或商業，但受遞信大臣認可者不在此限。6.船舶營運會之職權有：(1) 從事遞信大臣指定之航海及運送人或物品；(2) 依法對被徵用船員進行職務相關指示；(3) 支付被使用船舶之所有者一定金額，被使用船舶作為已知的優先取得權及抵押權之標的物時，應將前述之金額委託保管，對該船擁有優先取得權及抵押權者有權利處理此金額；(4) 制定及變更業務規程；(5) 設置航運實務者，由遞信大臣於營運會成員中任命，依照營運會之指示，處理船舶航運相關事務，並由營運會支付其處理事務費；(6) 命其成員提出遂行事業上必要之事務處理及報告；(7) 對於違反章程者，課以罰金。7.

遞信大臣對於船舶營運會之管理權有：(1) 在有達成目的之必要時，可命營運會實施必要之事業、變更章程、及其他必要事項；(2) 可發佈在業務及會計相關監督上之必要命令，必要時可使監事報告監察之結果；(3) 幹部及航運實務者有違反法令或業務章程、危害公益、或者對於營運會之目的達成有妨礙者，可將之解任；(4) 可解散船舶營運會。第五章的雜則，則是將前面 3 章無法涵蓋者，例如損害賠償、臨檢檢查、殖民地主管機關、以及特別規定等。¹⁸⁶

同年 10 月 7 日，總督府公佈實施府令第 168 號〈戰時海運管理令實施規則〉共 36 條，其中亦分為船舶使用、船員徵用、及雜則等 3 章。大致是補充〈戰時海運管理令〉中無法規定之執行方面的法令，以及相關申請書類之格式等。¹⁸⁷

(四) 〈統制會社令〉

1943 年 10 月 15 日，日本政府公佈敕令第 784 號〈統制會社令〉共 53 條，臺灣等殖民地於同年 11 月 10 日實施。該法根據〈國家總動員法〉第 18 條，制定以設立統制事業為經營目的之會社等相關規定（別法已規定者除外）。統制會社則是以最有效發揮國民經濟之總體力量為目的之物資生產（包括加工、安裝、及修理）、配給、輸出入、保管，或者統制經營人員及物品運送之事業等為目的所經營之株式會社。就該令之內容來看，統制會社之組成方式、組織架構、義務權責、官方對其之監督與管理、因應日本內地與殖民地管理單位與法律不同的情況所做之規定、以及申請書類格式等，大致與前述各項法令以及〈戰時海運管理令〉當中的海船舶營運會類似，唯一不同的在於，統制會社牽涉到股份的申請、分配，以及盈餘分配等問題。¹⁸⁸

以上各項法令，除了制定政府與民間相關權責及義務以外，更明文規定政府得依照國家總動員法第 31 條，徵集相關報告，並命令有關官吏進行臨檢及相關帳簿書類之檢查，以確保統制令的執行得以確實。¹⁸⁹

¹⁸⁶ 以上可參見臺灣總督府編，《臺灣總督府官報》，1942.10.07，第 158 號，頁 25-27。

¹⁸⁷ 詳可見臺灣總督府編，《臺灣總督府官報》，1942.10.07，第 158 號，頁 28-37。

¹⁸⁸ 詳細條文可見臺灣總督府編，《臺灣總督府官報》，1943.11.09，第 481 號，頁 19-22。

¹⁸⁹ 〈國家總動員法〉第 31 條之規定為：「政府於國家總動員必要之時，根據命令所定徵集報告；亦得使該當官吏於必要場所進行臨檢，以及檢查業務狀況或帳簿書類及其他物件。」原文可參見臺灣總督府編，《府報》，1938.04.13，第 3253 號，頁 48。

三 非根據〈國家總動員法〉公佈實施於臺灣之海事法令

除了根據〈國家總動員法〉公佈實施於臺灣之海事法令，另有日本政府根據當時需求公佈實施於臺灣之海事法令，例如〈船員保險法〉、〈船舶保護法〉、以及由總督府公佈實施之〈臺灣總督府海員養成所規則〉等。

(一) 〈船員保險法〉、施行令、及實施規則

〈船員保險法〉於 1939 年 4 月 5 日以法律第 73 號公佈，共 72 條分為 7 章。第一章「總則」的重點有：1.保險給付的範圍包括疾病、負傷、高齡、殘疾、退休、以及死亡；2.船員保險由政府經營；3.保險費與保險給付根據船員標準報酬而定，標準報酬以敕令定之；4.設定補助金、年金、以及退職金等權利之年限；5.船舶滅失或沈沒時，搭乘之被保險者資格喪失，生死未明或失蹤者，3 個月期滿推定為死亡；船舶存否未明者，1 個月期滿推定為滅失；6.滯納保險金者，行政官廳可依國稅滯納處分條例處分之。

第二章「被保險者」的重點有：1.船員法第 1 條規定擁有日本國籍之船員，並在本法實施地中決定船籍港之船舶中服務者，且非船舶所有者雇用者、官吏或有相同待遇者、以及敕令所指定者，為船員保險之被保險者；2.被保險人資格取得要件：(1) 於船舶服務之日，(2) 取得日本國籍之日；3.被保險人資格取消要件：(1) 死亡之日，(2) 不在船舶服務之日，(3) 被解雇、成為官吏、相同待遇、或敕令規定無資格者，(4) 喪失日本國籍者；4.10 年以上未滿 15 年年資之被保險者可繼續投保直到補足年資，但喪失日本國籍不在此限。

第三章「保險給付」分為 7 節，包括「總則」、「療養給付與傷病津貼」、「養老年金」、「殘疾年金與補助費」、「退休補貼」、「死亡撫卹金」、「保險給付限制」等，共有 36 條，佔了所有條文的一半。其重點有：1.被保險人資格產生及消滅的開始與結束時間；2.支付保險給付、年金、津貼的原因、範圍、方式、金額、以及期間；3.根據其他法規支付或停付保險給付、年金、津貼；4.接受上述給付者因：(1) 犯罪及其他不當行為，(2) 以自殘或自殺方式詐領保險金，(3) 被陸海軍徵召，(4) 不在本法實施地，(5) 服刑，(6) 獲得其他健康保險者支付者，(7) 無正當理由不接受正規療養，(8) 失去接受給付之資格等情況，應全部或部分停止保險給付。

第四章「費用負擔」規定：1.國庫需負擔保險給付（療養給付及傷病補助除

外) 的 1/5 費用，以及船員保險事業業務執行費用；2. 被保險者及其雇主各分擔 1/2 保費，但雇主可從被保險人的薪資當中扣除保費。第五章「審查請求、訴願、及訴訟」則是規定對於被保險者不服保險給付相關決定、徵收金的賦課與處分、滯納保險金處分的情況下，提出訴願甚至行政訴訟所準用之法條、訴願或訴訟之程序，以及接受訴願或訴訟之單位為何。第六章「罰則」則是規定雇主如不提供或偽造雇用員工異動及報酬或其他相關報告，應處 100 圓以下罰金，且不能以非自己指揮而免罰；對象為法人時，則處罰理事、董事、或執行相關業務者。第七章「雜則」則規定本法實施於朝鮮或臺灣時應另以敕令規定。另外，「附則」則規定保險給付與費用負擔等相關規定亦應另以敕令規定。¹⁹⁰

由於第七章「雜則」與「附則」規定本法實施於朝鮮或臺灣以及保險給付與費用負擔等相關規定應另以敕令定之，因此至 1940 年 2 月 22 日日本政府公佈敕令第 65 號〈船員保險法實施臺灣及朝鮮之件〉以及敕令第 66 號〈船員保險法施行令〉。〈船員保險法實施臺灣及朝鮮之件〉規定於 1940 年 3 月 1 日於朝鮮於臺灣實施〈船員保險法〉，但不包括第 16 條及第 5 章之規定，但保險給付及費用負擔等相關規定則於內地開始實施之日實施。¹⁹¹

〈船員保險法施行令〉於 1940 年 2 月 22 日公佈，共 87 條分為 7 章，其內容除了規定〈船員保險法〉當中無法涵蓋之實施手續部分加以明文規定以外，另有：1. 「標準報酬」的制定：此項數據牽涉到保險金的繳納，該法將之分為 12 個等級，且保險金為按月繳納，亦規定標準報酬之每月平均金額。2. 船員保險審議會：〈船員保險法〉第 66 條規定，船員保險審議會相關規定另以敕令定之，因此以該令制定審議會相關規章，包括組織及審查手續兩節。3. 該法於朝鮮及臺灣之特例，重點有：(1) 主務大臣、行政制度、以及適用法律均按照朝鮮或臺灣之現有狀況；(2) 朝鮮與臺灣船員保險申訴相關機關；(3) 朝鮮與臺灣船員保險審查會組織及人員。4. 由於當時實施該法的地區包括日本內地、朝鮮、及臺灣，因此制定各地區被保險者之資格取得及喪失、保險給付、年金給付等相關規定。5. 以附則及附表規定殘疾等級與保險年資。¹⁹²

¹⁹⁰ 以上可參見臺灣總督府編，《府報》，1940.03.03，第 3825 號，頁 5-8。

¹⁹¹ 臺灣總督府編，《府報》，1940.03.03，第 3825 號，頁 8。〈船員保險法〉第 16 條的規定為：「本法中規定有『町村』之法條，在不實施町村制之處，應準用此法條。」可參見臺灣總督府編，《府報》，1940.03.03，第 3825 號，頁 5。

¹⁹² 詳細條文可參見臺灣總督府編，《府報》，1940.03.03，第 3825 號，頁 8-14。

3月3日總督府公佈府令第26號〈船員保險法施行規則〉共110條，其主要的內容為規定〈船員保險法〉及〈船員保險法施行令〉的條文中包括被保險者相關資料，包括搭乘船舶、標準收入、被保險者資格申請或喪失，保險給付或年金申請，保險申訴申請，以及審查手續等文書應登載事項與格式。¹⁹³另於5月11日公佈實施厚生省令第15號，規定被保險者資格取得與喪失、職務變更、每月報酬變更之申報，以及標準報酬之決定及變更等事項。¹⁹⁴

至於修正部分，〈船員保險法施行令〉於1941年6月20日以敕令第717號進行改正。除了刪除及修改相關條文以外，最需注意的是，第75條條文新增75之2-8條，其內容為制定朝鮮及臺灣保險審查會在進行保險審查時的流程及手續，該修正於同年7月1日實施。同年9月14日，總督府分別以府令第173號及174號修正〈船員保險法施行規則〉以及被保險人資格喪失申報等規定。1943年3月6日，日本政府公佈法律第27號，刪修〈船員保險法〉相關規定；1944年5月20日以府令第197號修正被保險人資格喪失申報等規定。¹⁹⁵

(二) 〈船舶保護法〉及實施規則

〈船舶保護法〉則是於1941年3月15日以法律第74號公佈，共12條，其目的在於保護船舶在戰時免於遭受威脅帝國通商航海之敵襲或其他軍事危害。該法賦予海軍大臣與軍官在戰時得對於船舶之設備、航海、碇泊、通信、裝備、船員、乘客、貨物等做臨機或必要之處置，且可在必要之時對船舶進行臨檢並要求所有者或船長提供報告，並制定罰則懲罰不服從命令者，但不適用於屬於陸海軍之船舶。¹⁹⁶該法於年4月20日開始實施。¹⁹⁷

由於本法授權海軍保護一般通商航海之船舶，並賦予海軍因戰時保護船舶而可對航海一切事務作臨機或必要處置，因此在〈船舶保護法〉正式實施之前，4月16日由海軍省公佈海軍省令第16號〈船舶保護法及關東州及南洋群島船舶保護令實施規則〉共14條，實施日期為4月20日；又於1942年7月17日，公佈

¹⁹³ 可參見臺灣總督府編，《府報》，1940.03.03，第3825號，頁14-27。

¹⁹⁴ 可參見臺灣總督府編，《府報》，1940.05.11，第3882號，頁37-38。

¹⁹⁵ 詳可見臺灣總督府編，《府報》，1941.06.27，第4223號，頁111；臺灣總督府編，《府報》，1941.09.14，第4292號，頁82-84；臺灣總督府編，《臺灣總督府官報》，1943.04.13，第306號，頁61-62；臺灣總督府編，《臺灣總督府官報》，1944.05.20，第649號，頁121。

¹⁹⁶ 詳細條文可參見臺灣總督府編，《府報》，1941.03.31，第4152號，頁165。

¹⁹⁷ 臺灣總督府編，《府報》，1941.05.14，第4187號，頁69。

海軍省告示第 26 號，有關無線電信管制之規定。¹⁹⁸等於海軍透過保護法及施行規則與其他相關法令之公佈實施，掌握了日本國內一般船舶之航海事務與船舶製造修理等。

（三）〈臺灣總督府海員養成所規則〉

1945 年 4 月 12 日，總督府公佈實施府令第 75 號〈臺灣總督府海員養成所規則〉共 26 條。其重點有：1.其目的為提供欲成為皇國海員之男子相關教育及訓練。2.分為初、中、高等，並制定其修業年限、修業科目及每週授課時數、入學相關學歷等；中、高等科分為航海及機械兩科。3.制定休假、休學、及退學相關規定。4.養成所免學費、提供學員食宿及被服，並設置獎勵；畢業後需在船上服務至少 1 年；5.退學、自請退學、或未盡義務者，本人或保證人應償還修業相關費用之一部分或全部；但所長認定其為不得已者不在此限。¹⁹⁹

綜上所述，日本政府以〈國家總動員法〉作為動員國家一切人員、物資以供應戰爭需求的法令依據，而依此頒佈的海事法令，也大致是從動員海事相關人員及物資兩個角度出發。從人員相關法令來看，日本政府透過頒佈這些法令，全面的掌握海事人員之專長、培養、收入、甚至是工作分配，進一步來說，等於是國家藉由掌握全國海事人員之基本資料（及專長與收入），以方便其徵用與分配全國之海事人員，且國家亦可透過人力養成制度，以維持人力資源之素質與數量。而從海運相關法令來看，除了統制海運相關之設備與物資以外，亦藉由法令逐步將海運會社等大型私人資本納入國家統制之中。

第四節 港灣與海事管理相關法規之分析

本節綜合以上三節所述，分為兩個部分：第一部分探討臺灣港灣管理規則與日本港灣管理規則之間的異同及其關連，第二部分則探討海事管理相關法規的制定背景。

¹⁹⁸ 可參見臺灣總督府編，《府報》，1941.05.14，第 4187 號，頁 71-72；臺灣總督府編，《臺灣總督府官報》，1942.09.05，第 132 號，頁 15-16。

¹⁹⁹ 臺灣總督府編，《臺灣總督府官報》，1945.04.12，第 948 號，頁 44。

一 港灣管理法規之分析

由於 1927 年總督府公佈之〈臺灣開港規則〉無法在「臺灣總督府公文類纂查詢系統」中找到任何資料，無法分析該開港規則為何至 1927 年方才制定公佈，以及其制定背景、目的等問題，因此本文試圖從日本港灣管理法規之體系以及開港港則制定之項目，與臺灣做比較，一方面探討臺灣港關管理法規之特色，另一方面也整理出臺日之間港灣法規之關連性。

從大田修吉、鈴木斗人編纂之《港灣行政制度の研究》當中對於日本港灣管理法令的整理來看，於 1898 年 7 月 8 日即公佈實施敕令第 139 號〈開港港則〉，亦於同年公佈實施遞信省令第 16 號〈開港港則施行細則〉，而當時被指定為開港之橫濱、神戶、長崎、門司、大阪等港灣所在之府縣在上述法令以外，更制定該當港灣相關之管理規程。但鑑於由各府縣制定之港內管理規程彼此相異，反而造成海運業者甚為不便之結果，於 1927 年公佈實施遞信省令第 7 號〈開港港則施行規則〉，並廢除由府縣制定之港灣管理規程，使港灣管理之必要事項由該施行規則統一規定。同時整理〈開港港則〉之內容包括：1.開港區域，2.船舶出入手續，3.碇泊，4.危險物載運船舶管理，5.水災、火災、流行病、傳染病發生之際之處置，6.港內清潔及障礙物去除，7.浮標及登船，8.罰則相關規定等。1927 年公佈實施之〈開港港則施行規則〉亦分為錨地、航線、航法、爆炸物及危險物、申請手續、雜則、罰則等 7 章及相關規定。²⁰⁰

將上述與第一節所述之〈臺灣開港規則〉以及後續制定〈基隆港規程〉、〈淡水港規程〉、〈高雄港規程〉、以及〈花蓮港港則〉等港灣管理法規之內容相比，可以發現〈臺灣開港規則〉與日本實施之〈開港港則〉內容非常類似，其餘各港規程與〈開港港則施行規則〉相比，也大致不出後者的範圍，可說日本內地對於開港管理之模式，相當程度的為臺灣總督府所繼承。然而，就港灣管理法令體系來看，戰前日本的港灣管理法規始終以〈開港港則〉為母法，至於以下的施行細則以及各港的管理規則等子法，則在現實的需求之下，逐漸整併成由 1927 年公佈實施之〈開港港則施行規則〉統一管理各開港，因而形成單純明瞭的法規體系。相對的，臺灣的港灣法規體系的發展與日本大不相同。1897 年日本政府即承認基隆、淡水、安平、高雄四港為開港，與日本帝國締約之各國人民及船舶可於此

²⁰⁰ 參照大田修吉、鈴木斗人，《港灣行政制度の研究》，頁 136-139、140-151。

四港經商、居住、以及貿易，²⁰¹但是臺灣總督府並未此當時制訂統一的開港港則，而是基隆、高雄兩港各自制訂管理規則，直至 1927 年方才制訂統一之〈臺灣開港規則〉，各開港仍可各自制訂管理規程（僅安平港無管理規程），甚至 1940 年公佈實施之〈花蓮港港則〉之位階與〈臺灣開港規則〉一致，均為總督府頒佈之府令，其法令體系呈現相對紛亂的情況。

二 海事管理法規之分析

綜合第二節與第三節對於海事管理法規的整理，可以發現自 1896 年公佈實施第一個船舶管理法規〈臺灣總督府支那形船舶取締規則〉至 1931 年 11 月公佈〈海事諸法臺灣施行令〉之前，將近 35 年的時間，臺灣的海事管理法規是臺灣總督根據〈六三法〉第 1 條「臺灣總督得於其管轄區域內發布具有法律效力之命令」²⁰²所賦予之權力所制訂之特別立法，與日本海事管理法規並不相通。在 1931 年 11 月公佈、1933 年 5 月公告實施〈海事諸法臺灣施行令〉之後，臺灣海事管理法規方與日本接軌；1938 年 3 月 31 日，日本政府公佈法律第 55 號〈國家總動員法〉之後，又加入根據該總動員法所頒佈之海事管理法令。等於 1931 年 11 月至 1945 年 8 月日本戰敗投降前的將近 14 年期間，臺灣海事法規是屬於準用或直接導入日本法規的狀態。以下分析 1931 年 11 月前後兩個時期海事法規之特色及其制訂背景。

（一）特別立法時期臺灣海事管理法規之特色及制訂背景

此時期的海事法規之特色有：1. 船員與船舶管理規則除了律令第 12 號以外，都是在兒玉源太郎總督、後藤新平擔任民政長官時期（1898-1906 年）以律令所制訂的。2. 引水及航海安全等相關法規部分，引水法規屬於特別立法，但航海安全相關法規則是以敕令頒佈或直接準用日本相關法規者為多。如此亦可知，1931 年〈海事諸法臺灣施行令〉所取代與引進的法令，大部分屬於特別立法的船員、船舶、以及引水相關法規。

就律令立法的程序來看，由於當時屬於〈六三法〉實施的時期（1896.03.31-1906.12.31），根據該法第 2 條「前條之命令應取得臺灣總督府評議

²⁰¹ 大田修吉、鈴木斗人，《港灣行政制度の研究》，頁 171。

²⁰² 臺灣總督府官房審議室，《律令制度ノ沿革》（臺北：作者，1940），頁 1。

會之議決，並經拓殖務大臣請求敕裁。」²⁰³若再加上總督府內部的擬案工作，以及內閣審議過程，整個律令制訂流程（〈六三法〉時期）為：臺灣總督府內主管部門擬案，經民政長官核定及總督批決→經臺灣總督府評議會議決→總督呈請中央監督大臣將奏請敕裁案轉交內閣→內閣法制局審擬後進行閣議→天皇裁可後下達指令（敕裁）。²⁰⁴以目前能搜尋到的「律令第一一號臺灣汽船職員規則」為例，可以發現整個律令案的制訂過程與上述整理之流程基本上一致。²⁰⁵

但值得注意的是該律令案的制訂理由。其重點有：1.雖已制訂〈臺灣汽船檢查規則〉以管理船體輪機等，但制訂該法之目的是為了管理操作或駕駛之人員，以確保航海安全；2.如果採取提升海技執照測驗的程度，以此篩選出學養與技術兼備之海員，但「就當時情況觀之亦不允許」，因此測驗程度較內地簡單是必須的；3.按照日本內地之法令，除了總噸數 15 噸以下或載重量未滿 150 石之船隻以外，其餘船隻均須持有符合需求之海技執照的船員搭乘，但「就當時實際情況亦屬不可行之事」，因此本案僅適用於汽船。²⁰⁶由上述可以發現，該律令案為了遷就當時臺灣海運界的實際情況，因此制訂與日本內地相關法規不同的特別立法。再從吳密察的研究可以得知，日本政府針對〈六三法〉公佈實施之後出現的缺陷，在幾經折衝之後，於兒玉後藤上臺之際，已經確定在法律制定與執行上「……，斟酌臺灣的情況，不將內地法律原樣地施用於臺灣。臺灣的統治由天皇大權發動，在臺灣施行的法令為臺灣總督發佈的律令及天皇的敕令，及專為臺灣立法的限地法。」²⁰⁷如此則可推斷當時以律令形式制訂之海事管理法規，應是受到當時對於〈六三法〉權限解釋的限制。法令制定受限於當時時空環境本屬可以理解之事，但上述相關海事管理法規卻完全無視於時空環境變化，僅作法規細部修正而持續沿用至 1931 年的情況（雖然 1924 年曾試圖進行修改，但無具體成果），本文認為總督府海事管理部門在運作上應有一定程度的僵化。

²⁰³ 臺灣總督府官房審議室，《律令制度ノ沿革》，頁 1。

²⁰⁴ 王泰升，《臺灣法的連續與斷裂》（臺北：元照，2002），頁 281。

²⁰⁵ 詳可參見〈律令第一一號臺灣汽船職員規則〉，《臺灣總督府公文類纂》，甲種永久保存，1901 年，597-34-1~39。

²⁰⁶ 〈律令第一一號臺灣汽船職員規則〉，《臺灣總督府公文類纂》，甲種永久保存，1901 年，597-34-9~10。

²⁰⁷ 參照吳密察，〈明治國家體制與臺灣—六三法之政治的展開〉，《臺大歷史學報》，37 期（2006.06），頁 80-102。

(二)〈海事諸法臺灣施行令〉公佈實施後臺灣海事管理法規之制訂背景

綜合上一段及本章第二節可知，〈海事諸法臺灣施行令〉的實施是為了修正當時臺灣海事法規 1.已不符合當時海運界情勢，2.造成海事行政執行之困難 3.缺乏某些必要法規等狀況而制訂。除此之外，〈海事諸法臺灣施行令〉是屬於敕令，此為依天皇大權或法律的委任，經敕裁而發佈的命令；且 1931 年時，臺灣的統治基本法已更改為〈法三號〉，該法第 1 條即規定：「將法律的全部或一部分實施於臺灣者以敕令定之。」由此可知，於日本實施之法令在臺灣不當然產生效力，因此由敕令決定其是否施行於臺灣，稱為「施行敕令」。而此等敕令案大部分是由臺灣總督府內主管部門擬案，經總務長官核定及總督批決後，向中央監督大臣呈報包括敕令草案及理由書的「稟議案」，名義上雖然由中央監督臺灣總督府之大臣提出敕令案請為閣議，但該項敕令之制訂實出於臺灣總督府的意思。另有少部分敕令是由中央各主管事務大臣擬定並提案請議，顯示中央各省大臣仍保有對於臺灣統治上主動發議之權力。²⁰⁸

搜尋「アジア歴史資料センター」以及中央研究院臺灣史研究所「臺灣總督府檔案資料庫」之後可以發現，〈海事諸法臺灣施行令〉並無臺灣總督府上呈之「稟議案」，且該案是由遞信及拓務大臣請議，²⁰⁹應可推斷此施行令是由中央大臣所發動的。至此則必須思考一個問題，即為何這兩位大臣要在 1931 年發動此次請議呢？從本論文第五章第三節的論述可知，日本面對 1930 年代初期的經濟恐慌，除了向外擴張以外，對內則是採取與各殖民地之間的更進一步結合，而這個結合的主體之一便是在於相互的貿易。必須指出的是，日本帝國內不論與母國或者與各殖民地之間的貿易，除了海運航線的開通以外，減少相關從業人員如行政官員、海運業者在海運行政上的不便，應是重要的措施之一。因此，本文推測，1931 年 11 月 9 日由遞信及拓務大臣請議之〈海事諸法臺灣施行令〉，有可能是日本帝國在面對世界性經濟恐慌以及與中華民國關係交惡的局勢之下，開始加強與各殖民地之間經貿關係政策的一個環節。至於 1938 年 3 月 31 日公佈之〈國家總動員法〉，賦予政府在經濟統制方面無限制的權限，更進一步將日本帝國內包

²⁰⁸ 參照王泰升，《臺灣法的連續與斷裂》（臺北：元照，2002），頁 275、279-280；臺灣總督府官房審議室，《律令制度ノ沿革》，頁 4。

²⁰⁹ 〈海事諸法台湾施行令ヲ定ム〉，JACAR（アジア歴史資料センター）Ref. A01200618200，昭和 6 年 11 月 2 日，[公文類聚・第五十五編・昭和六年・第一卷・皇室・雜載・政綱一・詔勅～統計調査一](#)，頁 1。

括母國及各殖民地間的包括海運在內的各種經濟資源加以統合，完成了日本的戰時經濟統制體系。²¹⁰

小結

由於相關史料如《臺灣總督府公文類纂》對於日治時期臺灣海事管理法規的制訂、更改等，並不一定有直接的文字史料得以佐證，然而綜合上述，本文認為，在港灣管理法規部分，在 1927 年制定統一的開港規則之前，各港自行制定其管理規則，1927 年之後雖有統一之開港規則，然而各開港仍可各自制訂管理規程（僅安平港無管理規程），甚至 1940 年公佈實施之〈花蓮港港則〉之位階與〈臺灣開港規則〉一致，相較於日本港灣管理規則逐漸朝向統一管理各開港的情形，臺灣總督府的港灣管理法規毋寧是較為紛亂的。其法規內容雖大致與日本相關法規類似，但總督府擁有較多的主控權。

在海事管理法規部分，日治初期由於日本政府對〈六三法〉的政治解釋，使得法規制定朝向臺灣特殊立法，導致海事法規亦屬於自外於日本的特殊法域；即便至 1919 年 10 月 29 日首任文官總督田健治郎上任，殖民統治政策開始轉為「內地延長主義」之同化政策，以及 1921 年 3 月 14 日制定、1922 年 1 月 1 日生效之〈法三號〉第一、二條，規定將日本本土法令以敕令規定其全部或局部實施於臺灣，除非臺灣需要之法律日本沒有，或者因臺灣特殊之情況而無法適用日本法律者，才能以臺灣總督命令規定（即律令），²¹¹然而在 1931 年 11 月以前，臺灣海事管理法規仍持續採用律令，並未即時與上述政策與法制接軌。時至 1931 年，因為經濟、政治上的衝擊以及持續存在的行政需求，而產生必須與日本內地海事法規統合的需求，進而促成〈海事諸法臺灣施行令〉的公佈實施。這樣與日本內地海事管理法規接軌的狀態，又因為 1938 年公佈實施〈國家總動員法〉之後而有更進一步的增強。

²¹⁰ 參照石井寬治著、黃紹恆譯，《日本經濟史》，頁 373。

²¹¹ 臺灣總督府官房審議室，《律令制度ノ沿革》，頁 4-5。

第三章 海事行政組織之沿革

如第二章開頭所述，日本殖民統治臺灣，除了引進近代化的法律體系以外，亦需配合相應的行政組織體系，以及專業的行政人員，如此方能達到有效的治理。因此本章的主要目的在於究明日治時期臺灣總督府海事行政組織之沿革，並因應當時的情況，將本章分為「築港事務」、「港灣管理」、以及「海事管理」3節，透過整理與耙梳日治 50 年當中這 3 個行政部門的沿革，究明臺灣總督府海事行政部門的組織、功能於不同時期所產生的轉變及其過程，最後於第 4 節綜合探討日治 50 年以來海事行政組織之特性以及相關人員之學經歷。

第一節 築港事務部門

本節將日治 50 年臺灣總督府築港事業部門的沿革分為「草創期」、「臨時臺灣基隆築港局時期」、「基隆、高雄築港出張所時期」、以及「港務局築港部時期」4 個時期，並探討築港事業部門組織與任務的沿革及其特色為何。

一 草創期（1895 年 6 月-1900 年 8 月）

本時期以 1898 年後藤新平就任民政長官，並於該年底任用長尾半平為民政部土木課長做為分界。在此之前是屬於總督府統治由民政轉向軍政又回歸民政的時期，該時期包括港灣調查以及築港在內的所有土木事業都被置於土木部門之下，先後隸屬於民政局內務部土木課、民政局臨時土木部、財務局土木課管轄。此時期土木部門的特色之一在於部門領導者均非土木專長出身，而是屬於行政事務官；且此時期技師均為日本國內自行培養之土木技術人員，大多在日本本國以具有多年中央官廳、地方官廳、或業界的土木建設相關經驗，且由於此時期曾實施軍政之故，這些技師與軍方關係均甚良好，因此隨著日本政權進入臺灣，揭開日本土木技術人員進入海外殖民地的序幕。²¹²而本時期雖然沒有築港專門單位，但是首任總督樺山資紀以及海軍基於對臺灣海防戰略位置的認識，於 1896 年 6 月設立

²¹² 參照蔡龍保，〈日治時期臺灣總督府之技術官僚－以土木技師為例〉，《興大歷史學報》，19 期（2007.11），頁 314-316。

築港調查會，專司基隆築港前的港灣調查。該調查會於 1898 年 4 月解散，調查事務移交財務部土木課繼續辦理。²¹³這段時期土木部門雖然歷經民政→軍政→民政的轉變，所屬單位與名稱也因此變更頻繁，然而其人事卻是一直延續著，直到後藤新平任民政長官、長尾半平任民政部土木課長為止。²¹⁴

以「生物學原理」作為殖民政策思想的後藤新平於 1898 年 2 月擔任民政長官，為了瞭解臺灣的舊有風土與習慣，作為施政的根據，並致力經營臺灣這片日本帝國最初的殖民地，運用了他獨特的政治手腕，從日本網羅一群技術官僚，其中長尾半平就是招聘來臺負責土木建築營繕事業者。²¹⁵長尾氏擔任民政部土木課課長之後，前一時期的技師幾乎全部被汰換掉，新任的技師一方面是從總督府其他部門當中尋找的人才，例如臨時陸軍建築部的福田東吾、片岡淺次郎、田島檉造、野村一郎、及民政局衛生課濱野彌四郎等人；另一方面則提攜同為東京大學土木科出身川上浩二郎及高橋辰次郎，1901 年民政部土木課改制為土木局土木課，擔任代理局長的長尾氏又新聘東大土木科的清水一德、山形要助、山路魁太郎等人加入該課。²¹⁶而這些東大出身的技師當中，川上浩二郎、高橋辰次郎、以及山形要助等 3 人，即是之後主持基隆以及高雄築港相關單位的重要人物，其中川上因為主持基隆港第二期建設工程，山形因為主持高雄港第一期建設工程，兩人分別於 1912 年及 1919 年獲得工學博士學位。²¹⁷因此可說，基隆與高雄港建設的基礎，便是奠定在這些長尾氏所拔擢的東大土木科出身的技師之手。

民政部土木課與前一時期的土木相關部門一樣亦無築港專責單位，因此 1898 年 6 月改制之後先接手築港調查事業，之後於 12 月完成防波堤與港內疏浚的計畫，並編列 10,000,000 圓的預算書，最後國會僅通過預算 2,000,000 圓、為期 4 年的築港工程預算。²¹⁸由於第一期築港工程期間為 1899-1902 年，在 1900 年 8 月臨時臺灣基隆築港局成立之前，民政部土木課即為負責基隆築港之單位。

²¹³ 臨時臺灣工事部，《基隆築港誌》（臺北：作者，1916），頁 49。

²¹⁴ 蔡龍保，〈日治時期臺灣總督府之技術官僚－以土木技師為例〉，頁 317。

²¹⁵ 黃俊銘，〈長尾半平與日據初期的營繕組織〉，《建築學報》，1 期（1990.03），頁 153-154。

²¹⁶ 蔡龍保，〈日治時期臺灣總督府之技術官僚－以土木技師為例〉，頁 319。

²¹⁷ 蔡龍保，〈日治時期臺灣總督府之技術官僚－以土木技師為例〉，頁 344-347；陳凱雯，〈技師川上浩二郎與基隆築港（1899-1916）〉，《臺灣學研究》，16 期（2013.12），頁 79-84。

²¹⁸ 臨時臺灣工事部，《基隆築港誌》，頁 49。

二 臨時臺灣基隆築港局時期（1900.8-1908.7）

前述由民政局土木課負責的築港工程，在 1900 年 8 月 10 日公布臨時臺灣基隆築港局官制，9 月設立該局，成為臺灣總督府第一個築港專責單位。根據官制，該局屬於臺灣總督管理，掌理基隆築港事務，局長由民政長官充任。²¹⁹築港局長由後藤新平擔任，此乃宣示公債事業（土地調查、縱貫鐵道、基隆築港）對於總督府的重要性，後藤負責築港計畫的大方向，實際築港事務則由長尾半平領導的築港團隊執行，然而長尾氏在築港局成立之時，便前往歐美進行 1 年半的考察（1900.7-1902.1），因此第一期築港事務基本上是由擔任築港局技師的高橋辰次郎、川上浩二郎、十川嘉太郎等人負責。²²⁰

從編制來看，築港局下設庶務與工務二課，與築港工程直接相關的工務課負責：1. 工事設計與施作，2. 測量及製圖，3. 工事用船舶、器具、及機械，4. 管理軌道及棧橋，5. 氣象觀測，6. 建築，7. 築港事業所需之臨時雇工，8. 前述以外之技術相關事項等，²²¹可說除了築港工程的設計與施作以外，與工程相關的測量、觀測、設備、人力等軟硬體都由工務課一手包辦。而從人員執掌來看，技師與技手的職務為分掌工務與執行工務，理應為工務課之職員，其中專任技師名額 6 人，專任技手為 20 人。²²²然而以中研院臺史所提供之「臺灣總督府職員錄系統」進行查詢後卻發現，1901-1908 年之間，在築港局工務課任職的技師通常保持在 6 名左右，然而技手部分，最多是 1908 年的 16 名，最少則是 1906 年的 6 名，大致為 8 名左右，²²³與規定員額相比不僅從未滿員，甚至經常連半數都不足，由此可知當時願意前往臺灣服務之土木人才相當不足，且技師可能尚有其他土木相關的兼職，²²⁴對比負責事務與人力配置，可推測當時築港局業務應是相當繁重。

臨時臺灣基隆築港局至 1908 年因為進行打狗築港之故，總督府進行官制調整而遭到廢止，²²⁵日治時期臺灣的築港專責機構也因此進入另一個時期。

²¹⁹ 臺灣總督府編，《府報》，1900.08.22，第 805 號，頁 22-23。

²²⁰ 參照陳凱雯，〈技師川上浩二郎與基隆築港（1899-1916）〉，頁 73-74。

²²¹ 臺灣總督府編，《府報》，1900.09.02，第 811 號，頁 4。

²²² 臺灣總督府編，《府報》，1900.08.22，第 805 號，頁 22。

²²³ 「中央研究院臺灣史研究所臺灣總督府職員錄系統」，2014.02.26 查詢。

²²⁴ 蔡龍保，〈日治時期臺灣總督府之技術官僚－以土木技師為例〉，頁 321。

²²⁵ 臺灣總督府編，《府報》，1908.08.05，第 2494 號，頁 19。

三 築港出張所時期（1908.7-1943.12）

此時期長達 35 年，可說是日治時期臺灣築港部門的主要形式，且在 1940 年花蓮港埠頭出張所成立之前，僅於基隆與高雄兩地設置築港出張所，且至日本統治終了時，全臺僅於設置 4 個築港出張所（基隆、高雄、花蓮港、新高），且全部集中於建築商港之處，由此可知日治時期的築港重點集中於商港。以下則按照時間順序探討築港出張所成立的因素及其事務執掌。

如上所述，1908 年 7 月 29 日總督府因進行打狗築港而調整土木部門官制，設臨時臺灣工事部。工事部官制第一條規定掌管事務第一項即為「基隆及打狗築港相關事項」，第十條則規定「總督府得於認定為必要之地設置支部」。²²⁶總督府根據上述兩條規則，於 7 月 30 日發佈告示第 90 號，在基隆仙洞庄及打狗哨船頭街兩地設置支部，辦理築港工程施工相關事宜。²²⁷之後即使總督府掌管土木工程的主管部門屢見更迭，²²⁸但在所有相關的官制當中，都繼續沿用上述工事部官制第十條法規，於基隆與高雄設立出張所負責辦理兩港築港工程，這樣單獨將築港工程部門獨立出來的體制實施期間長達 35 年，一方面落實將築港政策的重心放在基隆與高雄兩港，另一方面也凸顯築港工程的特殊性與專業性。

然而細究這段時期土木工程主管部門的分課規程以及《臺灣の港灣》當中關於港灣修築事務主管部門，則可以發現除了於基隆與高雄設立支部或出張所以外，這些部或局其下設置的工務或土木課當中，也掌管港灣修築相關事項，這兩個單位所掌管的港灣修築事項是有所分工？亦或是疊床架屋？以下先以表格整理各個時期兩個單位的業務執掌之規定，再進行分析。

表 3-1：總督府部或局下設工程部門與築港出張所（支部）築港事務規定比較表

築港主管部門	部或局直轄工程部門與出張所（支部）築港事務規定比較
臨時臺灣工事部 (1908.07-1909.10)	築港課：「築港工程施工相關事項」 基隆與打狗支部：「辦理築港工程施工相關事項」
土木部	工務課：「道路、給水、排水、港灣、運河、河川等相關事項」

²²⁶ 臺灣總督府編，《府報》，1908.08.05，第 2494 號，頁 18-19。

²²⁷ 臺灣總督府編，《府報》，1908.08.01，第 2491 號，頁 11。

²²⁸ 從 1908 年 7 月至 1943 年 12 月之間總督府土木工程主管部門更迭如下所示：臨時臺灣工事部（1907.07-1908.10）→土木部（1908.10-1911.10）→臨時臺灣總督府工事部（1911.10-1919.05）→土木局（1919.08-1924.12）→交通局（1924.12-1943.12）。可參見臺灣總督府交通局道路港灣課，《臺灣の港灣》昭和十年版，頁 26-27。

(1909.10-1911.10)	基隆與打狗出張所：「辦理築港及電氣事業相關事務」
臨時臺灣總督府工事部 (1911.10-1919.05)	工務課：「築港工程相關事項」 基隆與打狗出張所：「辦理築港相關事務」
民政部土木局 (1911.10-1919.08)	土木課：「道路、供水系統、排水系統、港灣、河川、運河及埤圳其他土木工程相關事項」、「屬於土木技術相關事項」
土木局 (1919.08-1924.12)	土木課土木係：「水利、港灣工程調查、設計、實施相關事項」 土木課工事係：「水利、港灣工程實施相關事項」 基隆與高雄出張所：「辦理築港工程相關事務」
交通局 (1924.12-1943.12)	道路港灣課：「港灣工程相關事項」、「港灣計畫及設備調查相關事項」 基隆與高雄築港出張所：「掌管築港工程相關事務」

說明：1919.05-1919.08 之間是由民政部土木局掌管築港事項，其規定同土木局。

資料來源：臺灣總督府編，《府報》，1908.08.01，第 2491 號，頁 1、11；臺灣總督府編，《府報》，1909.10.25，第 2819 號，頁 88、91；臺灣總督府編，《府報》，1911.10.16，第 3351 號，頁 46-47、50；臺灣總督府編，《府報》，1919.06.08，第 1853 號，頁 35；臺灣總督府編，《府報》，1919.09.06，第 1922 號，頁 25；臺灣總督府編，《府報》，1920.09.01，號外，頁 1；臺灣總督府編，《府報》，1924.12.25，號外，頁 15；臺灣總督府編，《府報》，1927.09.27，第 206 號，頁 62；臺灣總督府交通局道路港灣課，《臺灣の港灣》昭和十年版，頁 26-27。

就上表整理來看，僅能大致瞭解出張所(支部)是實際執行港灣建設的單位，部或局直轄工程部門則是負責工程，卻無法明瞭部或局直轄工程部門在築港事務上所扮演的角色為何。進一步搜尋相關部局的處務規程，則可以從有限的資料當中整理出一些端倪。就本文所能獲得的史料，臨時臺灣總督府工事部的處務規程當中，工務課下設設計與工事 2 係，設計係負責「工程設計相關事項」，工事係負責「工程施行監督相關事項」。²²⁹民政部土木局的處務規程當中，土木課下設土木、衛生工事、以及監查 3 係，其中土木係負責「關於道路、港灣、運河、河

²²⁹ 〈工事部處務規程報告ノ件〉，《臺灣總督府公文類纂》，永久保存，1911 年，1780-9-3。

川、土木工程調查、設計、實施相關事項」。²³⁰由此可以看出，工務課負責工程設計與監督，土木課則是負責工程調查、設計、實施，但兩個部門在設計業務上有所重疊。另外，工務課因負有監督工程之責，因此與出張所之間可以視為有上下從屬之關係，然而民政局土木課負責之業務當中也包含港灣工程相關事業，因此這 3 個單位究竟如何協調與分工以免互相掣肘甚至推卸責任，惜因缺乏史料無法作更進一步的分析。再從土木局時期的規定來看，則將前一時期 3 個單位簡化為由土木課掌管水利、港灣工程的調查、設計、實施等事項，使其權責更加清楚。綜上所述，大致可以整理出部或局直轄工程部門是負責築港工程的調查、設計、實施，出張所（支部）則是實際執行港灣建設，但目前仍無史料可以充分證明兩個單位之間是從屬亦或是協同關係。

1940 年 1 月 30 日總督府公佈府令第 9 號〈花蓮港港規則〉並於 2 月 1 日實施，在實施之日，總督府公佈實施訓令第 25 號及告示第 39 號，修改 1927 年訓令第 56 號〈交通局出張所事務分掌規程〉及告示第 104 號〈關於臺灣總督府交通局出張所之名稱、位置、及所轄之件〉，將花蓮港廳移出基隆港築港出張所轄區，並於花蓮港新設花蓮港埠頭出張所，掌管花蓮港則施行及築港工程相關事務。²³¹同年 6 月 1 日由於新高港開始漁港建設工程，因而於該地成立築港出張所，因而公佈告示第 224 號，將臺中州畫出基隆築港出張所轄區以外，並設立新高築港出張所。

四 港務局築港部時期（1943.12-1945.08）

1942 年 10 月，日本中央定期召開的次官會議當中，檢討目前複雜的港灣行政，並提出將之一元化，以促進港灣裝卸能力以及實行增強戰時輸送策略，因此於 1943 年開始進行一連串將港灣行政一元化之政策並試圖實行之。²³²總督府應是跟隨中央腳步，於同年 12 月 1 日以「鑑於增強輸送力的重要性，統合臺灣總督府稅關、臺灣總督府州廳港務部、臺灣總督府交通局海事出張所、同築港出張所等之業務，因而有制定臺灣總督府港務局官制的必要。」為由，²³³公布實施敕

²³⁰ 臺灣總督府編，《府報》，1911.11.10，第 3369 號，頁 27。

²³¹ 臺灣總督府編，《府報》，1940.02.01，第 3797 號，頁 1；臺灣總督府編，《府報》，1940.06.01，第 3900 號，頁 1。

²³² 詳細內容可參見寺谷武明，《日本港灣史論序說》，頁 105-114。

²³³ 〈敕令第九〇一號臺灣總督府港務局官制制定ノ件〉，《臺灣總督府公文類纂》，永久保存，1943 年，10493-17-26。

令第 901 號〈臺灣總督府港務局官制〉，並依此官制成立基隆與高雄港務局，將原本分散於各個單位掌管包括稅關、港灣管理、船舶、海員、造船、領航、海港檢疫、築港等海事業務集中於港務局辦理。²³⁴

港務局編制中以築港部負責築港相關業務，下設經理及工事二課，經理課負責築港部預算以及非他課主管事項，工事部負責港灣土地及設備維持保存與港灣工程實施相關事項。²³⁵另外，交通局也因應這項組織調整而改變其編制，下設海務部港灣課，負責：1.港灣工程相關事項，2.港灣調查與計畫相關事項，3.運河相關事項。²³⁶由上述來看，可以發現雖然將築港業務移至港務局，然而港灣調查與計畫等業務仍屬於交通局海務部港灣課，相較於前期的組織架構，反而是將港灣工程相關事項分屬於兩個單位，如此可能增加兩個單位之間橫向聯繫與協調的困難度。另外，新高築港出張所仍屬交通局管轄，並未併入基隆或高雄港務局。²³⁷

第二節 港灣管理部門

本節所謂的「港灣管理」，基本上是指管理港灣的行政部門，在日治時期大致可以分為：稅關、檢疫、以及港內管理 3 個部分。至於日治時期臺灣港口的分類，基本上分為「開港」、「特別開港」、以及「不開港」3 大種，3 種港口有其相對應的管理機構與法規。本節分為稅關、檢疫、以及港內管理 3 個部分，主要探討這 3 種港灣管理部門的演變過程。另外，由於 1943 年 12 月以後，總督府設立港務局，統籌上述 3 種港灣管理單位，亦會討論 3 個港灣單位合併之後的組織架構。

一 稅關

日本正式領有臺灣之後，承認 1860 年清帝國因天津條約而開雞籠、淡水、安平、打狗 4 港為對外國開放之港口，允許與日本帝國締結通商航海條約的外國

²³⁴ 臺灣總督府編，《臺灣總督府官報》，1943.12.01，第 499 號，頁 1。

²³⁵ 臺灣總督府編，《臺灣總督府官報》，1943.12.01，第 499 號，頁 10。

²³⁶ 臺灣總督府編，《臺灣總督府官報》，1943.12.01，號外，頁 9。

²³⁷ 臺灣總督府編，《臺灣總督府官報》，1943.12.01，號外（二），頁 1。

人民在上述 4 港居住及經營商業，亦認可這些國家經營貿易的自由。²³⁸1896 年 2 月 23 日日本與締盟各國的通商條約開始適用於臺灣，²³⁹並將 1890 年 9 月制定之〈稅關法〉於同年 8 月以敕令第 293 號〈於臺灣實施稅關法之件〉及第 294 號〈稅關規則〉，將稅關之基本法規公佈實施於臺灣。²⁴⁰而日治臺灣的稅關另下設出張所及監視署，在本文亦一併探討。

（一） 稅關之沿革

臺灣總督府則於同年 4 月頒佈敕令第 92 號〈臺灣總督府稅關官制〉，於淡水、基隆、安平、臺南、打狗 5 地設置稅關，²⁴¹並執掌以下事務：1.各開港船舶出入相關事項，2.貨物輸出入相關事項，3.各開港以外外國貿易管理相關事項，4.各開港以外搭載輸出入貨物船舶出入相關事項，5.輸出入稅及稅外諸收入徵收相關事項，6.稅關管理倉庫相關事項。此外，官制第 4 條規定由淡水稅關長兼任基隆稅關長，安平稅關長兼任臺南與打狗稅關長，便可以反映出當時仍接續清領時期淡水與安平為臺灣兩大對外通商港的狀態。再從人員編制及任務來看，該官制規定各稅關的人員編制及任務為：1.稅關長：奉臺灣總督府民政局長之命，掌理有關稅關諸般事務；2.鑑定官：奉稅關長之命，掌理貨物檢查鑑定事宜；3.鑑定吏：接受上官指揮從事貨物檢查鑑定事宜；4.屬：接受上官指揮從事庶務；5.監吏：接受上官指揮，監視監吏補及從事密商逃稅之監視；6.監吏補：接受上官指揮協助監吏之事務。²⁴²

1899 年時，總督府頒佈敕令第 371 號〈臺灣總督府稅關官制〉，取代 3 年前頒佈之稅關官制。該官制中規定臺灣總督府稅關掌管以下事務：1.關稅、噸稅、出港稅及稅關諸收入相關事項；2.保稅倉庫、其他倉庫相關事項，3.船舶及貨物管理相關事項，4.處分違反關稅規則及噸稅者相關事項，5.關稅通路調查相關事項。此外在淡水、安平、基隆、打狗 4 港設置稅關，以淡水稅關長兼任基隆稅關長，以安平稅關長兼任打狗稅關長。該官制對於各稅關的人員編制及任務的規定也有所更改與增加，更改的部分有：1.稅關長奉臺灣總督之命，掌理有關稅關諸

²³⁸ 大田修吉、鈴木斗人，《港灣行政制度の研究》，頁 171。

²³⁹ 臺灣總督府財務局，《臺灣の關稅》（臺北：作者，1935），頁 16-17。

²⁴⁰ 詳細條文可參見臺灣總督府財務局，《臺灣の關稅》，頁 18-29。

²⁴¹ 臺灣總督府財務局，《臺灣の關稅》，頁 71。

²⁴² 參照大田修吉、鈴木斗人，《港灣行政制度の研究》，頁 180-181。

般事務；2.屬除了可以擔任稅關出張所長以外，並接受上官指揮從事庶務；3.監吏除了擔任稅關監視署長以外，並接受上官指揮從事關稅警察及犯則處分相關事務；4.刪除監吏補職務。增加的部分則有：1.增加「監視」與「鑑定官補」2項職務，前者除了擔任稅關監視部長或稅關監視署長以外者，並接受上官指揮從事關稅警察及犯則處分相關事務，後者則是接受上官指揮從事貨物檢查鑑定；2.在稅關內設置稅關監視部，從事關稅警察及犯則處分相關事務；3.在稅關轄區內必要場所得設置稅關出張所及稅關監視署，出張所與監視署的名稱位置、管轄區域等由臺灣總督定之，出張所及監視署均奉稅關長之指揮，前者負責稅關事務，後者負責關稅警察及犯則處分相關事務。²⁴³

1901年時，總督府再頒佈敕令第49號〈臺灣總督府稅關官制〉，其內容與兩年前頒佈者內容大同小異，除了員額異動以外，不同之處有：1.掌管事務第四項改為「處分違反臺灣關稅規則、臺灣輸出稅、及出港稅規則、臺灣噸稅規則者相關事項」，第五項改為「關稅通路管理相關事項」；2.僅於淡水與安平兩港設置稅關，並以淡水稅關長兼任安平稅關長；3.將稅關出張所改為稅關支署。²⁴⁴由上述可知，自1896年制定〈臺灣總督府稅關官制〉之後，短短的5年內更改3次，反映出制度建立之初的不穩定狀態。而比較這3個版本的官制（雖然1901年僅為小幅更動而已），可以發現以下差異：1.在掌管事項上，刪除在各開港管理船舶出入以及外國貿易等事項，並增加關稅等各項收入的掌管與處分、以及保稅倉庫等相關事務，使其掌管事務更切合稅關本身應處理之事項；2.設置稅關的港口雖然漸次減少，卻以增加稅關支署以及監視署等單位來彌補。1909年5月，因為關稅統一的原因，將安平稅關廢止，改設支署，全島僅於淡水設置稅關。²⁴⁵

至於稅關的組織架構與事務，根據現有資料，1904年1月28日總督府公布訓令第14號〈臺灣總督府稅關分課規程〉，將稅關下設監視部、庶務課、檢查課、以及經理課4個單位，並明訂其執掌事務；²⁴⁶當時設置的兩個稅關淡水與安平，也隨之訂定事務分掌規程與分課規程，以劃分前述規定之1部3課以下之單位，並明訂各單位之執掌事務。以下以表格整理1904年規定稅關分課及其執掌為

²⁴³ 臺灣總督府編，《府報》，1899.08.23，第588號，頁45。

²⁴⁴ 臺灣總督府編，《府報》，1901.04.23，第944號，頁61-62。

²⁴⁵ 〈關稅統一の段落（改正官制公布）〉，《臺灣日日新報》，1909年05月12日，2版；〈稅關官制〉，《臺灣日日新報》，1909年05月21日，2版；臺灣總督府編，《府報》，1909.05.13，第2699號，頁48。

²⁴⁶ 臺灣總督府編，《府報》，1904.01.28，第1467號，頁34。

何。

表 3- 2：1904 年〈臺灣總督府稅關分課規程〉規定分課及其執掌事務

監視部	庶務課	檢查課	經理課
船舶貨物及稅關內 管理 違規事件調查及處 分 艙口申報書旅客姓 名表及船用品目錄 調查 船用品、旅具及攜帶 品檢查 貨物收容 貨物整理	官印保管 人事相關事務 往返文書的發送及 編纂保存 統計相關事項 圖書相關事項 執照、特許、許可相 關事項 異議、訴願及訴訟相 關事項	貨物鑑定檢查 樣品相關事項	歲入歲出的預算及 決算 會計調度相關事項 關稅擔保相關事項 官有財產及物品相 關事項 營繕相關事項

資料來源：臺灣總督府編，《府報》，1904.01.28，第 1467 號，頁 34。

表 3- 3：1904 年〈淡水稅關事務分掌規程〉規定 1 部 3 課以下單位及其執掌事務

監視部	庶務課	檢查課	經理課
<ul style="list-style-type: none"> ● 內勤掛 違規事件調查及處分 監吏及監吏補之賞罰 <ul style="list-style-type: none"> ● 海務掛 船舶出入港相關事項 艙口申報書旅客姓名表 及船用品目錄調查 艙口開閉 貨物裝卸監視 船內檢查 船用品檢查	<ul style="list-style-type: none"> ● 文書掛 官印保管 人事相關事項 往返文書的發送及 編纂保存 圖書相關事項 <ul style="list-style-type: none"> ● 調查掛 執照、特許、許可相 關事項 異議、訴願及訴訟相 關事項	<ul style="list-style-type: none"> ● 審查掛 申告書審查 <ul style="list-style-type: none"> ● 查定掛 貨物查定 <ul style="list-style-type: none"> ● 申告掛 申告書受理 <ul style="list-style-type: none"> ● 檢定掛 貨物品質檢定 樣品相關事項	<ul style="list-style-type: none"> ● 收入掛 歲入的預算與決算 收入相關事項 關稅擔保相關事項 <ul style="list-style-type: none"> ● 支出掛 歲出的預算與決算 支出相關事項 <ul style="list-style-type: none"> ● 用度掛 官有財產及物品相關事 項 調度相關事項

指揮監督稅關所屬船舶 ● 陸務掛 貨物出入監視 旅具及攜帶品檢查 稅關內部管理 ● 貨物掛 貨物收容 貨物整理	● 統計掛 統計相關事項		營繕相關事項
--	-----------------	--	--------

資料來源：臺灣總督府編，《府報》，1904.02.03，第 1471 號，頁 10-11。

表 3-4：1904 年〈安平稅關分課規程〉規定 1 部 3 課以下單位及其執掌事務

監視部	庶務課	檢查課	經理課
● 總務係 違規事件調查及處分 監吏及監吏補之賞罰 文書處理 監督支署、監視署監視事務 違規事件簿登錄整理 監督部內傭人 ● 海務係 監視船舶 入港船舶之盤查 船舶入出港申請書的受理及調查 保管船舶書類 噸稅相關事務 艙口申告書及旅客姓名表調查以及艙口的開閉	● 秘書係 保管官印及廳印 人事相關事務 機密相關事務 儀禮相關事務 ● 文書係 文書的收發、編纂及保存 執照、特許、許可相關事項 船舶貨物相關證明 異議、訴願及訴訟相關事務 圖書相關事務 ● 統計係 貿易統計 支署統計表調查	● 庶務係 貨物相關申告書受理及調查 製產原地證明書受理及調查 適用稅率及檢查鑑定之審查 監督支署檢查鑑定事務 監督課內傭人 ● 檢查係 檢查貨物 適用稅率 分析相關事務 管理所屬稅關人員 ● 鑑定係 鑑定貨物 調查採購書	● 徵收係 歲入徵收 歲入歲出以外現金受理 歲入之預算決算 收入印花相關事務 退稅及追繳 關稅擔保 監督支署徵收事務 ● 支出係 經費支出 經費之預算決算 ● 用度係 官有財產相關事務 物品買賣、借貸、配給及保管 營繕相關事務

<p>監視貨物旅具、船用品、及船隻貨物裝卸駁船的管理</p> <p>船內檢查、船用品目錄調查及船內船用品檢查</p> <p>信號相關事務</p> <p>船舶碇泊相關事務</p> <p>管理巡邏船與其他稅關所屬船舶、船員及水夫</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 陸務係 <p>監視貨物旅具及船用品出入</p> <p>旅具及船用品檢查</p> <p>輸送砂糖檢查</p> <p>船舶行商管理</p> <p>監視在碼頭停泊之駁船</p> <p>管理稅關內營業人及車馬</p> <p>門戶開閉及稅關內管理</p> <p>防火器具管理</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 貨物係 <p>碼頭庫房內外貨物放置場所指定與整理</p> <p>調查貨物記號與員數並對照裝貨清單</p> <p>貨物檢印相關事務</p>		<p>調查商業情況</p> <p>樣品相關事務</p>	
--	--	-----------------------------	--



貨物收容			
管理所屬稅關人員			

資料來源：臺灣總督府編，《府報》，1904.02.20，第 1480 號，頁 57-58。

從上列 3 表來看，淡水及安平稅關在一部三課以下的係或掛的組織與功能分類基本上是大同小異的，而從執掌事務來看，可知監視部的任務繁重，特別是在管制貨物人員進出、相關用品（如旅具、攜帶品、船用品）檢查、違規事件的調查與處分等事務上，也由此可知臺灣總督府設置稅關除了收取關稅、噸稅、以及其他手續費等收入以外，更重要的目的在於防止走私、偷渡、以及攜帶違禁品等，以維持臺灣內部經濟以及治安的穩定。1909 年 10 月 26 日改定原有事務分掌規則，明訂 1 部 3 課以下設置的單位及其執掌，而當時安平稅關已被裁撤，因此整體內容基本上是直接挪用 1904 年〈淡水稅關事務分掌規程〉的規定，僅合併調整 1 部 3 課下設各掛及其執掌而已。²⁴⁷至於 1909 年以後稅關的變動不多，僅於 1921 年將稅關自淡水移至基隆，以及 1934 年時於基隆及高雄兩港設置稅關。²⁴⁸

（二） 稅關支署及監視署

如前所述，稅關得於轄區內必要場所得設置稅關出張所（1901 年改為支署）及稅關監視署，以便於執行港口管理、徵稅、查禁、以及防止走私與偷渡等業務。在稅關出張所部分，1896 年即依據當時頒佈之敕令第 92 號〈臺灣總督府稅關官制〉當中第 2 條規定，以府令第 25 號公告於蘇澳、舊港、後壠、梧棲、鹿港、布袋嘴、東港、媽宮等 8 個港口設置出張所。²⁴⁹1897 年廢止布袋嘴出張所，改於東石港設置出張所。²⁵⁰至 1899 年時，在新頒佈的稅關官制當中，明定稅關出張所以及監視署的任務以及人員配置，²⁵¹並以府令第 128 號公告於舊港、後壠、

²⁴⁷ 臺灣總督府編，《府報》，1909.12.16，第 2855 號，頁 27-28。

²⁴⁸ 臺灣總督府編，《府報》，1921.08.03，第 2439 號，頁 4；臺灣總督府編，《府報》，1934.06.26，第 2135 號，頁 54。

²⁴⁹ 臺灣總督府編，《臺灣總督府民政事務成績提要》二（臺北：成文，1985，根據明治 29 年度稿本影印），頁 117-118。

²⁵⁰ 臺灣總督府編，《府報》，1897.01.14，第 8 號，頁 11。

²⁵¹ 1899 年 11 月總督府以訓令 299 號公布之〈臺灣總督府稅關分課規程〉當中第 11 條即規定：「稅關出張所及稅關監視署之事務規程由稅關長定之」。然而查詢中研院臺史所之「臺灣總督府公文類纂與專賣局數位化檔案資料庫」，卻發現雖有〈稅關監視署事務規程及稅關出張所事務規程〉之檔案，但其內容卻因為水漬而完全無法判讀，從其他資料也無法獲得相關資訊。可參見〈稅關監視署事務規程及稅關出張所事務規程〉，《臺灣總督府公文類纂》，乙種永久保存，1899 年，

塗葛窟（即梧棲）、鹿港、下湖口、東石港、媽宮、東港等地設置稅關出張所，並明訂其管轄區域。²⁵²此次修改官制應與 1899 年時總督府正式指定舊港、後壠、梧棲、鹿港、下湖口、東石港、東港、媽宮等 8 港為「特別輸出入港」，以為臺灣與清帝國之間的通商口岸有關。²⁵³在這 8 個特別輸出入港設置出張所，其目的方面顧及當時臺灣與清帝國之間，長久以來因原有貿易交通往來密切，造成的臺灣對於中國的商品需求，因而開放 8 個港口以符合現實需求；但另一方面，也藉由在這些港口設置稅關出張所，除了管制來自對岸的走私與偷渡以外，也藉由向從這 8 個特別開港進出的中國式帆船收取每千石 5 圓、不滿千石 3 圓的噸稅（1899 年頒佈），以增加小容積中國式帆船的負擔，再加上 1899 年日本得以提高關稅定率，但清帝國不在關稅優惠的國家之列，連帶使得從該地輸入臺灣的商品大受打擊，使得日本能進一步切斷臺灣與清帝國之間的貿易關係。²⁵⁴

1907 年，由於下湖口港的輸出入貿易額從 1899 年開港以來，最多僅有預計金額的 1/8，且該港的腹地北港街及樸仔腳一帶亦有東石港可做為輸出入貨物的集散地，下湖口港不論輸出入貿易額及出入船舶均不如東石港，再加上其關稅收入無法與支出相抵，因此淡水稅關向臺灣總督提議關閉下湖口港以及稅關支署，於 5 月 17 日公告撤廢，並將東石港稅關支署的管轄區域由於原本的北港溪，向北延伸至西螺溪；然而該地被認為是關稅警察的適當地點，因此在此地設置下湖口稅關監視署。²⁵⁵而稅關支署的廢除，基本上均與特別輸出入港的廢除有關。

同年，淡水稅關認為現今臺灣及澎湖稅關支署的管轄範圍僅限於沿岸，並不包括各開港背後的地域，造成各稅關支署從沿岸到內陸的管轄程度以及相互之間管轄區域全然不明的狀況，因此向臺灣總督建議以當時本島各地方廳的行政區域作為各稅關支署的管轄區域，並於 1909 年 5 月 13 日以府令第 41 號公告實施。²⁵⁶1910 年，總督府再以府令第 71 號，將各稅關支署的轄區做更精確的劃分。²⁵⁷

369-50-1-9。

²⁵² 臺灣總督府編，《府報》，1899.12.08，第 654 號，頁 9。

²⁵³ 臺灣總督府編，《府報》，1899.03.30，第 490 號，頁 77；蔡昇璋，〈日治時期臺灣「特別輸出入港」之研究〉，頁 104-106。

²⁵⁴ 參照矢內原忠雄著、林明德譯，《日本帝國主義下之臺灣》（臺北：吳三連臺灣史料基金會，2004），頁 122-123；薛化元等編撰，《臺灣貿易史》（臺北：外貿協會：2008），頁 144。

²⁵⁵ 參照〈府令第四十五號ヲ以稅關監視署名稱位置中改正ノ件〉，《臺灣總督府公文類纂》，永久保存，1907 年，1309-27-9-30-31、37；臺灣總督府編，《府報》，1907.05.17，第 2192 號，頁 63。

²⁵⁶ 參照〈府令第四十五號ヲ以稅關監視署名稱位置中改正ノ件〉，《臺灣總督府公文類纂》，永久保存，1907 年，1309-27-9-27-28；臺灣總督府編，《府報》，1909.05.13，第 2220 號，頁 48。

²⁵⁷ 臺灣總督府編，《府報》，1910.10.22，第 3080 號，頁 64。

至於稅關監視署的部分，最早於 1899 年 11 月時，於當時臺中縣管轄下的大安港以及番挖兩港成立監視署，²⁵⁸之後則屢有增設、撤廢、更名、以及變更所在位置或負責區域等情況。就本文可得的史料顯示，增設的原因有：1.該港為外國船隻經常出入之處，或為外國船隻避難之處，為防止企圖於此地進行走私等非法行為者，大多數設置監視署之目的為此；²⁵⁹2.該港為貨物集散地，如大稻埕與梧棲等地；²⁶⁰3.港灣逐漸發展而成為該地重要出入口岸如蘇澳港；4.被認定為具有成為重要出入口岸的潛力，如花蓮港；5.該地位置適合進行關稅警察取締等事務，如赤崁庄；²⁶¹6.因原有支署廢撤而改設監視署，例如 1932 年 12 月廢除舊港與梧棲支署、1936 年 6 月廢除馬公支署、1942 年 11 月廢除鹿港、東石等，並於這些地點新設監視署；²⁶²7.從監視署升格為支署，例如 1939 年 9 月增設花蓮港支署，同時廢止花蓮港監視署。²⁶³

撤廢或改變其所在位置或負責區域的原因，除了因為該地或該港少有外國船隻在此出入，因此無須設置監視署以外，也有如大稻埕稅關監視署於 1907 年被廢撤的原因在於雖然該監視署的成立，分擔了淡水稅關的工作量，但當時淡水港的港域也包括大稻埕，當時各國領事館亦設於此地，如此大稻埕貿易品的輸出入如無妨礙的情況下，可以期待貿易會因此逐漸發展，因此認為沒有必要特別於設置稅關監視署執行關稅警察事務的情形。²⁶⁴

（三） 總督府稅關管理機關

除了上述稅關等在港口設立實際負責徵稅以及防制走私偷渡之單位以外，總督府當中稅務相關部門亦負有監督稅關之職責。就其沿革來看，最早 1896 年設

²⁵⁸ 臺灣總督府編，《府報》，1899.11.19，第 643 號，頁 22。

²⁵⁹ 〈府令第一二號臺中縣大安港及蕃挖港二稅關監視署設置〉，《臺灣總督府公文類纂》，甲種永久保存，1899 年，351-7-1；〈府令三五號稅關監視署名稱及區域中追加〉，《臺灣總督府公文類纂》，甲種永久保存，1900 年，472-16-1；〈府令第七四號稅關監視署設置〉，《臺灣總督府公文類纂》，甲種永久保存，1902 年，709-27-1；〈稅關監視署增設ノ件〉，《臺灣總督府公文類纂》，永久保存，1905 年，1102-14-2；

²⁶⁰ 〈府令二一號稅關監視署名稱及管轄區域〉，《臺灣總督府公文類纂》，甲種永久保存，1900 年，472-14-1。

²⁶¹ 〈府令第四十五號ヲ以稅關監視署名稱位置中改正ノ件〉，《臺灣總督府公文類纂》，永久保存，1907 年，1309-27-9-10、37。

²⁶² 臺灣總督府編，《府報》，1932.12.10，第 1688 號，頁 33；臺灣總督府編，《府報》，1936.06.28，第 2721 號，頁 71；臺灣總督府編，《府報》，1942.11.01，號外，頁 4-5。

²⁶³ 臺灣總督府編，《府報》，1939.09.30，第 3699 號，頁 83。

²⁶⁴ 〈府令第四十五號ヲ以稅關監視署名稱位置中改正ノ件〉，《臺灣總督府公文類纂》，永久保存，1907 年，1309-27-9-35-37。

於民政局財務部之關稅課，其關稅課長實際上即是執行稅關長之事務者。翌年 3 月新的民政局官制當中，規定關稅課掌管事務有：1.海關關稅徵收及稅關諸收入相關事項，2.稅關輸出入狀況調查，3.海關稅務之管理監督，4.外國貿易船舶及輸出入監督等事項。然而，除了監督稅關的事務以外，其餘事務與稅關本身的業務亦有重疊之處，因此在行政調整的過程當中，稅關也開始負責一部分原由總督府稅務機關負責之業務。1934 年 7 月高雄稅關成立之後，加入稅關行政管理監督以及貿易狀況關稅率調查等兩項事務。

總之，經過多次行政整理之後，臺灣總督府財務局稅務課關稅係執掌之業務有：1.監督稅關事務 2.關稅、噸稅、關稅諸收入相關事項，3.審查或製作應向會計審查院提出之關稅、噸稅、其他稅關諸收入相關文書，4.輸出入貨物之退稅與交付金，5.保稅倉庫、保稅工場、保稅區域之設置與改廢，6.稅關預算，7.稅關關係法規，8.貿易及稅務統計，9.貿易狀況調查，10.違規事件，11. 保稅倉庫、保稅工場、保稅區域之管理，12.船舶貨物管理及貨物收容，13.運送通路之管理，14.貨物檢查鑑定，15.輸出入品之範本，16.關稅率調查，17.關稅制度調查。²⁶⁵

綜上所述可知，此段時期確定了稅關設置於「開港」（條約港），稅關支署設置於「特別開港」，「不開港」則設置稅關監視署，藉由港灣的分級制度，決定了稅關設置的等級區別。必須說明的是，由於草創期過後，稅關、稅關支署、稅關監視署等單位的組織章程大致底定，之後直到 1943 年 12 月廢止稅關官制為止，其變動的部分均為員額編制以及單位的新設與撤廢，且其原因及理由已大致如上所述。至於總督府關稅管理機關之職責，則著重於監督稅關、預算與文書製作、調查統計、以及其他相關管理事項等。至於前述關於稅關執掌事務的增減，以及稅關支署與監視署名稱、位置、管轄區域等的變動，可參見附錄三~五的整理。

二 檢疫

日治時期臺灣港口的管理組織體系當中，除了設置稅關收取關稅和其他手續費以及防止逃漏稅、走私、偷渡以外，另外設置檢疫制度防止境外疾病藉由人畜傳入，使本地居民遭受傳染病威脅，亦是港灣管理的重要項目之一。然而總督府在 1899 年 8 月 4 日頒佈〈臺灣海港檢疫規則〉以及在翌年 3 月頒佈敕令第 119 號〈臺灣總督府海港檢疫所官制〉之前，並無專責的單位與法規執行海港檢疫業

²⁶⁵ 以上參照臺灣總督府財務局，《臺灣の關稅》，頁 72-73。

務。就本文所能得的史料來看，1896年臺灣總督府回歸民政以後，衛生事務由民政局總務部衛生課主管。在檢疫部分，當時並無設置海港檢疫所，因此只能制定臨時船舶檢疫法，依此實施檢疫，並訓令臺南、基隆、淡水、鳳山各地方廳遵照此暫行辦法實施檢疫，8月時規定基隆、淡水、安平、打狗、鹿港等5港需製作船舶檢疫表，並通知臺北、臺中、臺南各縣遵照辦理。²⁶⁶這段時期的檢疫工作，執行單位基本上以縣為主，檢疫對象以從清帝國渡航來臺的中國式帆船為主，並特別注意與臺灣來往關係密切的廈門、泉州、或香港等地之疫情，但如果日本本國有傳染病疫情發生，亦會通知臺灣總督府命令基隆與淡水兩港注意。1897年12月，於基隆堡仙洞庄設立基隆檢疫所，附有消毒室、汽罐室，並建設碼頭、鋪設棧道、軌道以及購買小蒸汽船，檢疫所於1898年大致完工。另在1898年9月於臺北醫院內建設隔離室與消毒所，工程於翌年2月完成。²⁶⁷

在上述檢疫設施於1898年大致完工以後，1899年8月4日即頒佈前述之律令第23號〈臺灣海港檢疫規則〉。該規則根據日本本國於同年2月14日頒佈之法律第19號〈海港檢疫法〉，並經臺灣總督府評議會議決而公佈。該規則僅有2條，第一條：根據明治32年法律第19號海港檢疫法對從臺灣以外各港船舶進行檢疫；第二條：應實施經常或臨時檢疫的海港及傳染病種類由臺灣總督定之。²⁶⁸然而僅有兩條法令或者按照〈海港檢疫法〉進行檢疫則難免有疏漏或者不符合臺灣情況的問題發生，因此總督府於8月27日頒佈府令第105號〈臺灣海港檢疫施行規則〉，作為在臺灣實施海港檢疫之準則。該施行規則規定實施海港檢疫的港口為基隆及淡水兩港，其餘港口則在實施臨時檢疫時，以告示指定之；並指定實施檢疫的傳染病有霍亂、天花、猩紅熱、鼠疫、黃熱病等，對於其他傳染病的臨時檢疫則以告示指定之。其他還包括檢疫時遵守的原則以及應收取的手續費等規定，與〈海港檢疫法〉比較，可以發現施行規則的檢疫作業原則與〈海港檢疫法〉相同，然而檢疫疾病種類、檢疫、消毒、隔離等流程、手續費、以及許可證格式等相關規定則是按照臺灣當時實際情況由總督府自行制定之。²⁶⁹

²⁶⁶ 臺灣總督府編，《臺灣總督府民政事務成績提要》二，頁41、46。

²⁶⁷ 參照臺灣總督府編，《臺灣總督府民政事務成績提要》二，頁46；臺灣總督府編，《臺灣總督府民政事務成績提要》三（臺北：成文，1985，根據明治30年度稿本影印），頁80-82；臺灣總督府編，《臺灣總督府民政事務成績提要》四（臺北：成文，1985，根據明治31年度稿本影印），頁105-106、109；臺灣總督府編，《臺灣總督府民政事務成績提要》五（臺北：成文，1985，根據明治32年度稿本影印），頁99-100。

²⁶⁸ 臺灣總督府編，《府報》，1899.08.04，第575號，頁7。

²⁶⁹ 詳可參見臺灣總督府編，《府報》，1899.08.04，第575號，頁7-8；臺灣總督府編，《府報》，

在相關檢疫法規頒佈之後，總督府於 1900 年 4 月公佈敕令 119 號〈臺灣總督府海港檢疫所官制〉，官制第一條規定該所屬臺灣總督管理，掌管臺灣海港檢疫相關事務。基於上述檢疫施行規則以及相關建設，規定於基隆設置基隆海港檢疫所，並於滬尾設置支所，並設置相關人員進行檢疫工作。²⁷⁰另於同年 11 月頒佈敕令第 403 號〈臺灣總督府臨時海港檢疫官制〉，掌管臨時海港檢疫相關事項，該所受臺灣總督指揮監督，由知事或廳長管理，其開設與關閉由臺灣總督告示之。此外，臨時海港檢疫所所長由所在縣、廳的警部長（未設警部長之廳由廳長）充任，與海港檢疫所所長是由海港檢疫官擔任不同。²⁷¹1902 年 3 月 29 日，總督府公佈告示 33 號，於 4 月 1 日在舊港、後壠、梧棲、鹿港、下湖口、東石港、安平、打狗、東港、媽宮等 10 個港口設置臨時海港檢疫所，而這 10 個海港檢疫所的設置位置與「開港」以及「特別開港」設置的位置一致，也符合〈臺灣海港檢疫規則〉第一條之規定，至此總督府方於臺灣奠定了近代化海港檢疫體系的基礎。此制度直到 1924 年設置港務部，將海港檢疫業務轉移至該部後方才廢止。

三 港內管理

本段所謂的「港內管理」指的是管理各港口之行政機關，而就史料來看，日治時期僅基隆、高雄、以及花蓮港設有港灣管理部門，因此本段主要討論此三港之管理部門，並將日治 50 年分為「分別管理期」以及「州港務部期」兩個時期。此外，本段與第二章探討之港灣管理法規多少有重疊之處，然本段以探討行政部門之沿革為主，法規部分則視論述需要擇要寫入文中。

（一） 分別管理期

基隆港第一期工程於 1903 年 7 月 16 日竣工之後粗具現代港灣之規模，總督府則於 9 月 17 日公佈府令第 62 號〈基隆港內取締規則〉，以該法管理基隆港。該取締規則第一條即明訂：「基隆港內由基隆廳長管理之」，並規定基隆港內的範圍、各種船舶（包括駁船、舢舨）在港內航行的應注意事項、違反規則的罰則、以及出港申請書格式等。該取締規則至 1911 年 5 月制定〈臺灣總督府港務所官制〉，將基隆港內管理權從基隆廳轉至港務所以前，並無根本的變動。

1899.08.27，第 590 號，頁 48-49。

²⁷⁰ 臺灣總督府編，《府報》，1900.04.18，第 730 號，頁 54。

²⁷¹ 大田修吉、鈴木斗人，《港灣行政制度の研究》，頁 183。

1911年5月11日總督府公佈實施敕令第151號〈臺灣總督府港務所官制〉，該所屬臺灣總督管理，執掌以下事務：1.開港港則相關事項，2.開港港則實施區域內行政警察及衛生相關事項，3.海港檢疫相關事項，4.輸入或移入獸畜之檢疫及檢查相關事項。港務所所長是以管轄該所所在地的廳長充任，受臺灣總督的指揮監督掌理所務，並得在有關其所管事務當中指揮警察官吏；所長之下設港務官、港務醫官、港務書記、港吏、港務醫官補、港務獸醫、港務調劑手等職務，各有其執行事務。且因為成立港務所之故，廢止1900年實施之〈臺灣總督府海港檢疫所官制〉，²⁷²但〈臺灣總督府臨時海港檢疫官制〉並未被廢除。

隨後於5月30日，總督府公佈實施訓令第104號〈臺灣總督府港務所分課規程〉，將港務所下設庶務、港務、以及檢疫3課，其中港務以及檢疫課負責上述港務所官制當中4項執行事項，庶務課則負責人事、文書、會計等事務。此外，總督府以告示第83號，公告臺灣總督府港務所的名稱位置及管轄區域，名稱爲「臺灣總督府基隆港務所」，位於「臺北廳基隆」，管轄範圍爲「基隆、淡水港」。再以告示第84號，公布於臺北廳滬尾設置臺灣總督府基隆港務所之出張所，負責於淡水港進行海港檢疫以及輸入或移入獸畜之檢疫及檢查相關事項。²⁷³

關於上述官制與分課規程的改正並不多，除了員額的調整以外，1915年以訓令139號改正〈臺灣總督府港務所分課規程〉，內容爲：「第四條中『海港檢疫』之下加入『及傳染病預防』」，²⁷⁴使得港務所除了人畜檢疫以外，也增加了預防傳染病的業務。之後於1920年9月以敕令第350號，將原本港務所所長以管轄該所所在地的廳長充任，受臺灣總督的指揮監督掌理所務，改爲「所在地州警務部長」，並受「知事」的指揮監督，²⁷⁵可知在1920年實施地方官官制改正之際，也一併將港灣管理的權責由總督府交給地方州廳。

1910年9月3日總督府公佈實施府令第64號〈打狗港內船舶出入及運航規程〉，此應爲高雄港首部管理法規。但必須注意的是，1910年爲高雄港第一期工程的施工期（1908-1912），而在公佈實施此規程的前1年，總督府公佈府令第46號，規定「打狗港內出入或運航之船舶，於足以妨害築港工程的區域內，不得投錨或運航，不得妨害築港用船艇運航或投錨之自由，亦不得在有船隻衝撞之餘時，

²⁷² 臺灣總督府編，《府報》，1911.05.17，第3235號，頁47-48。

²⁷³ 臺灣總督府編，《府報》，1911.05.31，第3246號，頁81。

²⁷⁴ 臺灣總督府編，《府報》，1915.09.30，第853號，頁71。

²⁷⁵ 臺灣總督府編，《府報》，1920.09.01，第2194號，頁5。

做出超越或橫切之行為」，此築港工程區域，由臨時臺灣工事部長規定，違反本令之時，處船長或船舶操縱者 2 圓以上、50 圓以下的罰金。而 1910 年公佈實施運航規程之後，便廢止 1909 年之府令第 46 號。²⁷⁶

從運航規程的內容來看，可以發現關於港口範圍、進港船隻種類、船舶在港內航行或者碇泊、以及船舶出入許可等相關規定，均為總督府土木部長之權限，衛生與警察等相關規定則是「另外定之」。²⁷⁷另查閱打狗港從 1896 年到 1908 年築港前的島外貿易額以及出入船舶數及噸數，可以發現在貿易總額部分呈現年年快速成長的趨勢，如以 1896 年的貿易總額為基準，則 1908 年的貿易額為 1896 年的 28.39 倍，而出入船舶數雖然不如 1896 年多，但其噸數卻增加了 13 倍。²⁷⁸可以想見當時的打狗港，一方面進行築港工程，一方面則必須停泊噸位較大、吃水較深的船舶，還必須處理人員與貨物的上船與登陸，因此必須制訂適當的規範。必須指出的是，相較於前述〈基隆港內取締規則〉、〈臺灣總督府港務所官制〉等規定，該運航規程是以工程的角度而非港務的角度來制訂，其主要目的是在於維持打狗港工程得以順利進行，至於船舶於港內航行、停泊、客貨上下、或者港內環境衛生等港內管理相關法規並不在該規程的範圍之內，亦未設立如港務所等專責港灣管理機關。

這樣由工程部門主管管理高雄港出入船舶、忽略其他港內管理、且無設立專責管理機構的法規在 1911 年打狗港第一期工程完工後，可能是因為緊接著進行 10 年期（後延長為 14 年期）的築港工程，而繼續沿用，並未進行大幅度的修訂，多是總督府土木部門進行改組、變更部門名稱並變更主管職稱時，方才做出相對應的修訂，例如於 1911 年 10 月將「臺灣總督府土木部長」改為「臨時臺灣總督府工事部長」，於 1919 年 6 月時將「臨時臺灣總督府工事部長」改為「臺灣總督府土木局長」，並將「打狗」改成「高雄」；其他則只有在 1910 年 12 月，將打狗港外港範圍作更明確規定，以及 1911 年 9 月時修訂對於港內與其附近通航或工程產生害或造成危險的物件清除，以及船舶毀損立標、浮標、其他關有營造物的賠償等相關規定。²⁷⁹

²⁷⁶ 參照臺灣總督府編，《府報》，1909.06.06，第 2716 號，頁 31；臺灣總督府編，《府報》，1910.09.03，第 3042 號，頁 9。

²⁷⁷ 臺灣總督府編，《府報》，1910.09.03，第 3042 號，頁 9。

²⁷⁸ 可參見謝濬澤，〈國家與港口發展－高雄港的建構與管理（1895-1975）〉，頁 28 整理的數據以及臺灣總督府交通局道路港灣課編，《臺灣の港灣》，昭和十三年版，頁 93、97 的統計數據。

²⁷⁹ 臺灣總督府編，《府報》，1910.12.24，第 3128 號，頁 72；臺灣總督府編，《府報》，1911.09.07，

此時期臺灣兩個主要對外商港基隆與打狗，基隆不僅在築港工程方面領先，1911年5月公佈實施〈臺灣總督府港務所官制〉以及其分課規程，以及同年9月以府令第70號〈基隆港內取締規則〉取代先前1903年9月公布實施之府令第62號〈基隆港內取締規則〉，²⁸⁰都使基隆港不論在管理法規或管理單位都具備一定程度的水準與規模。但相對的，打狗港於1908年進行第一期工程的後，才為了防止港內進出船舶妨礙築港工程的進展，於1909年9月公布實施府令第46號，並於翌年公布實施〈打狗港內船舶出入及運航規程〉，但該規程目的與上述府令第46號一致，且缺乏港內管理等相關法規及專責單位，如此則出現兩港在管理規則及單位均出現不統一的現象。

（二） 州港務部期

鑑於上述港灣管理呈現基隆與高雄各自實行不同制度的情況，以及其他開港因缺乏許多相關法令，造成港灣行運用上的不完備，²⁸¹總督府於1924年公布實施敕令第432號，將於1920年公布實施之敕令第218號〈臺灣總督府地方官官制〉加以修正與增加，增加的部分即是在原本46條條文之後，增加第47-54條，這8條條文便是設置港務部之相關條文，其大要有：1.於臺北州及高雄州設置港務部；2.港務部長由州警務部長兼任，部長承知事之命掌理該部事務，並可因其所管事務指揮警察官吏；3.港務部位置及其管轄區域由臺灣總督定之，知事得於認為必要之地設立港務部支部。這8條條文實施後，即廢止原有的〈臺灣總督府港務所官制〉與〈臺灣總督府臨時海港檢疫官制〉。同日又公布實施訓令第106號〈臺灣總督府州港務部事務分掌規程〉，下設海務課與檢疫課，海務課掌管開港港則以及部內非其他單位主管事項，檢疫課掌管海港檢疫以及輸入或移入獸類之檢疫檢查。再以告示第151號公布港務部位置及管轄區域，臺北州港務部位於基隆市，管轄區域為基隆與淡水兩港；高雄州港務部位於高雄市，管轄區域為高雄港。²⁸²

由上述官制以及分課規程來看，基本上是1920年經修改過後的〈臺灣總督

第3320號，頁21；臺灣總督府編，《府報》，1911.10.16，第3351號，頁43；臺灣總督府編，《府報》，1919.06.24，第1865號，頁83。

²⁸⁰ 臺灣總督府編，《府報》，1911.09.30，第3337號，頁79-81。

²⁸¹ 大田修吉、鈴木斗人，《港灣行政制度の研究》，頁175。

²⁸² 臺灣總督府編，《府報》，1920.08.04，第2172號，頁7-9；臺灣總督府編，《府報》，1924.12.25，號外，頁8、15、19-20。

府港務所官制〉的直接挪用，只是將適用範圍擴大致高雄港而已，卻也統一了臺灣兩大對外港口的管理單位。但必須指出的是，雖然統一了兩大開港的管理單位，但由該部轄下海務課掌管之開港港則仍是基隆港使用〈基隆港內取締規則〉，高雄港使用〈高雄港內船舶出入及運航規程〉。直至 1927 年 11 月 22 日，總督府公布實施府令第 62 號〈臺灣開港規則〉，並同時廢止〈基隆港內取締規則〉與〈高雄港內船舶出入及運航規程〉之後，日治時期臺灣的港灣管理單位與法令才完成統合。

1938 年 5 月 3 日總督府公布訓令第 33 號，改正 1920 年公布之訓令第 144 號〈臺灣總督府州事務分掌規程〉，其中將港務部負責事務修改為：1.海務課除前述掌管事項以外，新增「開港規則直接必要之行政警察相關事項」；2.檢疫課則修改對於獸畜檢疫事務之規定為「針對獸畜及其他貨物檢疫檢查相關事項」。²⁸³

1940 年 1 月 8 日公布告示第 2 號，修改 1924 年告示第 151 號關於港務部位置及管轄區域，新增花蓮港廳港務部及花蓮港，²⁸⁴將 1939 年完成第一期築港工程的花蓮港納入開港的行列。由於花蓮港成為開港，包括海港檢疫、開港管理等相關規定因為必須納入花蓮港而進行修改；此外，由於港灣管理為地方州廳事務，為使花蓮港廳管理花蓮港獲得法律依據，因而修改原本 1931 年訓令第 14 號〈臺灣總督府廳事務分掌規程〉，新增第五條之二，於廳之下新設港務部，掌管：1.開港港則，2.開港規則直接必要之行政警察相關事項，3.海港檢疫，4.針對獸畜及其他貨物檢疫檢查相關事項，5.其他海務、檢疫相關事項；²⁸⁵且因應開港港則及廳事務分掌規程之修改，於同年 1 月 30 日公布（2 月 1 日實施）府令第 9 號〈花蓮港港規則〉，²⁸⁶以因應現實的需求。

四 港務局

1943 年總督府將包括稅關、港灣管理、船舶、海員、造船、領航、海港檢疫、築港等各個海事業務機關集中於港務局管轄。從〈臺灣總督府港務局官制〉第一條關於該局掌管事務來看，第三項「對於開港管理相關法令有實施直接必要之港內行政警察相關事項」、第四項「與臨港倉庫有關之倉庫營業相關事項」、第

²⁸³ 臺灣總督府編，《府報》，1938.05.03，第 3269 號，頁 9。

²⁸⁴ 臺灣總督府編，《府報》，1940.01.08，第 3776 號，頁 6。

²⁸⁵ 臺灣總督府編，《府報》，1940.01.16，第 3783 號，頁 22。

²⁸⁶ 臺灣總督府編，《府報》，1940.01.30，第 3795 號，頁 70。

五項「關稅、噸稅、出港稅及輸出入貨物之國內稅相關事項」、第六項「保稅倉庫、保稅工場及其他保稅區域相關事項」、第七項「輸移出入貨物之管理、與輸移出入貨物有關船舶及航空器之管理，以及貨物收容相關事項」、第八項「稅關貨物經辦人相關事項」、第九項「外匯管理法實施相關事項」、第十項「根據與輸移出之獸畜及其他貨物有關之家畜傳染病預防法以及畜牛結核病預防法進行之檢疫或檢查相關事項」、第十一項「海港檢疫相關事項」、第十二項「於港務局或港務支局所在地從移出目的地（砂糖消費稅第七條規定之處）收取之砂糖消費稅相關事項」，換句話說，第一條除了第一、二項以外，其餘均與稅關、檢疫、港灣管理有關。且根據第一條之規定，衍生出第四條「局長於開港管理相關法令有實施直接必要之港內行政警察相關事項，得指揮監督警察署長」、第十條「臺灣總督得於認為必要之地設置港務支局、港務局出張所、或港務局支局出張所。港務局支局、港務局出張所及港務局支局出張所之名稱及位置，以及港務局支局管轄區域，由臺灣總督定之。辦理第一條第十項及第十一項事務之港務局支局、港務局出張所及港務局支局出張所由臺灣總督公告之」、第十一條「港務局於海港檢疫費預算定額內，得設置下列臨時職員……（下略）」等法規，並且在本官制公布之後，廢止臺灣總督府稅關官制。²⁸⁷

在發佈官制的同一天，總督府根據該官制，發佈府令第 259-261 號，並廢止原有稅關、稅關支署、稅關監視署等單位之名稱、位置、管轄區域，詳細內容如下表所示：

表 3-5：1943 年 12 月 1 日發佈之府令第 259~261 號內容整理

法令編號	法令內容		
府令第 259 號	臺灣總督府港務局管轄區域制定如下： 基隆港務局管轄區域：臺北州、新竹州、臺中州、花蓮港廳 高雄港務局管轄區域：臺南州、高雄州、臺東廳、澎湖廳		
府令第 260 號	臺灣總督府港務局支局之名稱、位置及管轄區域制定如下：		
	名稱	位置	管轄區域

²⁸⁷ 臺灣總督府編，《臺灣總督府官報》，1943.12.01，第 499 號，頁 1。

	基隆港務局 臺北支局	臺北市 臺北市	臺北市內臺北市、七星郡、文山郡、海山郡
	基隆港務局 淡水支局	淡水郡 淡水街	臺北市內淡水郡、新莊郡
	基隆港務局 花蓮支局	花蓮港廳 花蓮港市	花蓮港廳
	高雄港務局 安平支局	臺南州 臺南市	臺南州
府令第 261 號	臺灣總督府港務局出張所及港務局支局出張所之名稱及位置制定如下：		
	名稱	位置	
	基隆港務局蘇澳出張所	臺北市蘇澳郡蘇澳街	
	基隆港務局舊港出張所	新竹州新竹市	
	基隆港務局新高出張所	臺中州大甲郡梧棲街	
	高雄港務局安平支局布袋出張所	臺南州東石郡布袋庄	
	高雄港務局車城出張所	高雄州恆春郡車城庄	
	高雄港務局臺東出張所	臺東廳臺東郡臺東街	
	高雄港務局馬公出張所	澎湖廳馬公街	

資料來源：臺灣總督府編，《臺灣總督府官報》，1943.12.01，第 499 號，頁 2。

將上表與前述以及附表之稅關、稅關支署、稅關監視署之名稱、位置、管轄區域做比較，可以發現，相較於原有的稅關，仍設基隆與高雄港務局，並明訂其管轄區域，再於臺北、淡水、花蓮、以及安平等 4 地設港務局支局，後龍於 1943 年 12 月 1 日廢止特別輸出入港（亦為最後一個廢止之港口），因此並未在後龍設置支局；²⁸⁸另於蘇澳、舊港、新高（梧棲）、車城、臺東、馬公等 6 地設置港務局出張所，於布袋設置安平支局布袋出張所，相較於 1942 年共設置 19 個監視署，其刪減程度頗高。

²⁸⁸ 蔡昇璋，〈日治時期臺灣「特別輸出入港」之研究〉，頁 375。

除了根據官制公佈實施上述府令取代原有稅關組織以外，同日亦公佈實施訓令第 210 號〈臺灣總督府港務局事務分掌規程〉，將稅關、港灣管理、檢疫等 3 個部門的業務，納入營運部及稅關部 2 個部門執行，2 個部門的分課及其業務如下 2 表所示：

表 3- 6：港務局營運部分課與業務表

分課	分課業務
海務課	港灣運送業之監督及輔導相關事項 海上輸送計畫實施及海陸運輸聯絡相關事項 臺灣開港規則及對於其有實施直接必要之港內行政警察相關事項 運河管理相關事項 航線相關事項 部內不屬於他課主管事項
業務課	倉庫、臨時倉庫、碼頭裝卸設備及繫船設備之管理相關事項 卸貨場、戶外堆放場、其他臨港區域之管理相關事項 危險物品的搬運及放置場所之管理相關事項
船舶課	船舶相關事項 船員相關事項 造船及造機之監督與輔導相關事項 引水及導航法相關事項
檢疫課	海港檢疫相關事項 獸畜、其他貨物之檢疫檢查相關事項

資料來源：臺灣總督府編，《臺灣總督府官報》，1943.12.01，第 499 號，頁 9。

表 3- 7：港務局稅關部分課與業務表

分課	分課業務
關稅課	關稅、噸稅、出港稅及輸出入貨物之國內稅相關事項 保稅倉庫、保稅工場及其他保稅區域相關事項 稅關貨物經辦人相關事項

	與輸出入貨物有關之外匯管理法之實施與貿易統制相關事項 砂糖運送內地相關事項 部內不屬於他課主管事項
監視課	輸移出入貨物之管理、與輸移出入貨物有關之船舶及航空器之管理、以及貨物收容相關事項 與關稅有關之船用品、機用品、旅具、及攜帶品相關事項 關稅、噸稅、間接國稅、以及專賣法令相關之違法事件之調查與處分，以及違反基於外匯管理法所發佈命令之事件調查相關事項 保稅倉庫、保稅工場及其他保稅區域以及從事關稅上特殊處理之場所與運送通路管理相關事項 針對外國貨物常用之臨時倉庫及碼頭裝卸設備之管理相關事項
鑑查課	輸移出入貨物之檢查及鑑定相關事項 樣品相關事項

資料來源：臺灣總督府編，《臺灣總督府官報》，1943.12.01，第499號，頁9-10。

由上述二表整理可以看出，港內管理與檢疫由運營部海務、業務、檢疫3課辦理，其中海務課負責行政警察事務，業務課負責港灣設備以及臨港區域管理，檢疫課則負責獸畜與貨物檢疫檢查。而稅關業務則是由稅關部直接繼承。

第三節 海事管理部門

本節所討論的「海事管理」，於日治時期之定義雖然屢有增刪，但大抵不脫船舶、船員、航線、航線標示之管理。本節將日治50年期間海事管理部門之演變分為「民政部期」、「交通局期」、「港務局期」3期，主要探討其行政組織、執掌事務、功能之演變。

一 民政部期

關於海事管理部門，最早應出現於 1897 年 6 月 30 日訓令第 149 號之〈臺灣總督府官房及民政部分課規程〉當中，其中第六條規定，民政部下設 15 課，其中包括通信課，第十九條關於通信課執掌業務之第三項即為：「船舶、海員、航線、航線標示、氣象相關事項」。²⁸⁹

1896 年 3 月 31 日公佈實施敕令第 96 號〈臺灣總督府燈臺所官制〉，第一條即規定：「臺灣總督府燈臺所屬臺灣總督管理，掌理航線標示之事務。」各燈臺所設所長與看守。²⁹⁰再於 1898 年 4 月制定看守教則，同年 5 月公佈府令第 26 號〈航路標識規則〉。²⁹¹1901 年 4 月 12 日及 6 月 12 日總督府分別公佈訓令第 104 號〈臺灣總督府燈臺所氣象觀測規程〉以及訓令第 201 號〈臺灣總督府燈臺所看守業務取扱規程〉。²⁹²

除了燈塔管理以外，1901 年 5 月 9 日，總督府公佈實施敕令第 79 號〈臺灣海事局官制〉，第一條即規定：「臺灣海事局屬臺灣總督管理，掌管船舶職員及引水人之測驗、船舶之測量與檢查、根據其他法令所規定之管海官廳之業務」。該局設局長、海事官、書記、以及技手等職務，以處理局務及庶務。²⁹³但在同年的 11 月 19 日，總督府公佈敕令第 201 號〈臺灣總督府官制改正之件〉，其中將第十七條修正為：「於民政部設置警察本署及以下五局：總務局、財物局、通信局、殖產局、土木局」；²⁹⁴之後又於同年公佈〈民政部通信局事務分掌規程〉，其中第十條規定通信局下設海事課，海事課下設船舶、航線標示、氣象 3 掛，第十一至十三條則為上述三掛之業務執掌規定，²⁹⁵以表格整理如下：

表 3-8:1901 年 12 月 21 日〈民政部通信局事務分掌規程〉中隸屬海事課之船舶、航線標示、氣象 3 掛之業務執掌一覽表

²⁸⁹ 臺灣總督府編，《府報》，1897.06.30，第 317 號，頁 86。

²⁹⁰ 臺灣總督府史料編纂會，《臺灣史料稿本》（臺北：編者，1896），無頁碼。

²⁹¹ 臺灣總督府民政部通信局編，《臺灣總督府通信要覽》（臺北：編者，1907），頁 377。

²⁹² 臺灣總督府編，《府報》，1901.04.12，第 936 號，頁 25；臺灣總督府編，《府報》，1901.06.12，第 972 號，頁 23-26。

²⁹³ 臺灣總督府編，《府報》，1901.05.09，第 953 號，頁 21。

²⁹⁴ 此次修改的第十七條原條文為 1897 年 6 月 30 日公佈實施之〈臺灣總督府官制改正之件〉當中第十七條「民政部中之局課及其事務之分掌由總督定之」。可參見臺灣總督府編，《府報》，1897.06.30，第 317 號，頁 87；臺灣總督府編，《府報》，1901.11.19，第 1059 號，頁 49。

²⁹⁵ 臺灣總督府編，《府報》，1901.12.21，第 1081 號，頁 54。

單位	業務執掌
船舶掛	船舶、海員、引水人、航線標識及氣象法規 地方海上管理 海事會社 水運事業監督 港則 水難救護 國籍證書、船鑑札、信號符字 船舶測量及檢查 新造船工程監督 船員及引水人之測驗與登錄 船員與引水人之審問 船燈信號及救命具 頒發海技與引水執照及檢查證書 航線 認可雇用或解雇船員 課內文書往返及保管 課內文書之記錄編纂 課內統計及諸報告 船員犯罪 船名錄 課內備品、消耗品之保管與收受 不屬於他掛之主管事項
航線標示掛	航線標識變更廢置適否及燈塔用品檢定事務相關事項 公設私設航線標識管理 航線標識用品製作、修繕、及購買 航線標識視察 傳授看守業務 航線標識維持、航線標識用地及建造物調查 航線標識的告示與報告

	航線標識用品之出納與供給
氣象掛	氣象觀測 氣象報告 氣象調查 測候所及暴風信號標廢置變更 暴風信號標監督 視察測候所及暴風信號標 測候所用品、製作修繕及購買 測候所物品之出納供給

資料來源：臺灣總督府編，《府報》，1901.12.21，第 1081 號，頁 54。

對照〈臺灣海事局官制〉可以發現，隸屬民政部通信局海事課之船舶、航線標示、氣象 3 掛之業務執掌，基本上已經涵蓋該官制之業務執掌「掌管船舶職員及引水人之測驗、船舶之測量與檢查、根據其他法令所規定之管海官廳之業務」。為免單位設置與功能有疊床架屋之嫌，總督府於 1902 年 11 月 26 日公佈實施改正臺灣總督府官制，將測候所及燈塔附屬於通信局之下，並將海事官置於通信局管轄，負責海事業務，燈臺部分則僅設置看守，同時廢除〈臺灣總督府測候所官制〉、〈臺灣總督府燈臺所官制〉、〈臺灣海事局官制〉。²⁹⁶等於將海事管理單位納入民政部門管轄，而不另設專責單位。1904 年 3 月，增加「接受航海補助及補助之海運會社或個人之業務監督」此項業務，²⁹⁷1919 年 7 月由通信局改為遞信局，²⁹⁸之後直至 1924 年 12 月，將海事課業務由民政部遞信部轉至交通局遞信部為止，並無重大更改。

二 交通局期

1924 年 12 月 25 日總督府公佈實施敕令第 429 號〈臺灣總督府交通局官制〉，²⁹⁹同時公佈實施訓令第 103 號〈臺灣總督府交通局事務分掌規程〉，於遞信部設海事課，掌管：1.船舶、海員、航線及交付補助金之海運會社或個人業務之

²⁹⁶ 臺灣總督府編，《府報》，1902.11.26，第 1257 號，頁 39-40。

²⁹⁷ 臺灣總督府編，《府報》，1904.03.01，第 1485 號，頁 11。

²⁹⁸ 臺灣總督府編，《府報》，1919.07.08，第 1876 號，頁 24。

²⁹⁹ 臺灣總督府編，《府報》，1924.12.25，號外，頁 18。

監督，2.航線標示，3.港灣事務（除屬於道路港灣課主管事項及海港檢疫監督相關事項），4.水難救護事項。相較於 1918 年的規定，主管事項減少了氣象一項，其餘則無變動。³⁰⁰在制定公佈海事課掌管業務之後，其變動算是相當少，僅於 1940 年 3 月 20 日增加第 5 項業務：「船員保險相關事項」，以及 1942 年刪除第 2 及第 5 項業務，並將第 3 項業務改為第 2 項，第 4 項業務改為第 3 項而已。³⁰¹

除海事課以外，另設立海事出張所，執掌船舶及海員監督之業務，出張所設置於基隆與高雄兩市，基隆海事出張所轄區包括臺北州、新竹州、花蓮港廳、及臺東廳，高雄海事出張所轄區包括臺中州、臺南州、高雄州、及澎湖廳。³⁰²1940 年 10 月 1 日因花蓮港開港，增設交通局基隆海事出張所花蓮港分室，分掌基隆海事出張所之業務。³⁰³

三 港務局期

〈臺灣總督府港務局官制〉第一條第一項即規定港務局掌管「船舶、造船、船員、航線、及其他水運相關事項，但不包括航線標示」，上述業務則由營運部海務課及船舶課負責，海務課負責：1.港灣運送業監督及輔助，2.海上輸送計畫實施及海陸運輸聯絡，3.航線；船舶課負責：1.船舶 2.船員 3.造船及造機之監督與輔導，4.引水及航法。³⁰⁴

然而，1943 年 12 月 1 日總督府公佈實施訓令 215 號〈臺灣總督府交通局事務分掌規程〉，將遞信部海事課的業務以新設立之海務部下設之海運課與船舶課掌管。海運課掌管業務有：1.輸送計畫、配船計畫以及航線與海運會社之監督相關事務，2.港灣運送業之監督與輔導相關事項，3.木船保險及水難救護相關事項，4.航線標示相關事項，5.開港規則相關事項，但不包括屬於他課主管事務。船舶課掌管業務有：1.船舶及船員相關事項，2.造船相關事項，3.引水與航法相關事項。³⁰⁵其中海運課掌管的輸送與配船計畫、港灣運送業之監督與輔導、木船保險，船舶課掌管之造船等業務均與戰時體制有關。但與上述對照，確有相當重複之處，

³⁰⁰ 參見臺灣總督府編，《府報》，1919.06.29，號外，頁 3；臺灣總督府編，《府報》，1924.12.25，號外，頁 7。

³⁰¹ 臺灣總督府編，《府報》，1940.03.20，第 3839 號，頁 81；臺灣總督府編，《臺灣總督府官報》，1942.11.01，號外（二），頁 1。

³⁰² 臺灣總督府編，《府報》，1927.09.27，第 206 號，頁 62。

³⁰³ 臺灣總督府編，《府報》，1940.09.28，第 4003 號，頁 103。

³⁰⁴ 臺灣總督府編，《臺灣總督府官報》，1943.12.01，第 499 號，頁 1、9。

³⁰⁵ 臺灣總督府編，《臺灣總督府官報》，1943.12.01，號外，頁 9。

且純就法規文字來看，海務部海運課的角色主要為監督，而港務局海務課則為執行，尚可看出兩個部門間的分工，但是海務部船舶課與港務局船舶課的職掌卻幾乎一致，目前尚無進一步資料可說明兩個部門間的分工情形，僅能推測應與前述類似，海務部負責管理監督，港務局則為執行單位。

此外，交通局海務部海運課負責的木船保險業務，其法源依據應來自於該年 8 月 17 日，日本政府為促進木船建造以及謀求藉由木船增進運輸力之故而公佈之法律第 39 號〈木船保險法〉，此法目的為成立木船保險組合，並給予該組合成員擁有之木船（漁船除外）一定程度之保險。同時公佈敕令第 623 號〈木船保險法朝鮮及臺灣施行令〉，於 9 月 1 日實施。臺灣總督府因應此敕令，於 8 月 31 日公佈府令第 188 號〈木船保險法施行規則〉，亦於 9 月 1 日實施。³⁰⁶至於船舶課新增之造船業務則是因應自 1942 年起，為增強本島海運而展開之 200 噸型木造機帆船製造計畫，該計畫持續至 1944 年 5 月，因為迫切需要快速且大量的製造木造機帆船，而於總督府內設置臨時船舶建造部，將造船業務從交通局海務部船舶課移交至此部，並訂定製造 170 噸機帆船 50 艘、75 噸漁船 10 艘、65 噸漁船 40 艘，共計 100 艘之計畫，但因戰爭激烈化導致的生產力低落，最終於 1945 年 7 月時繳出完成 200 噸機帆船 2 艘、75 噸漁船 2 艘之成績，並於同時廢除此部。³⁰⁷

第四節 行政組織與人事之分析

綜合前三節探討之「築港事務」、「港灣管理」、以及「海事管理」3 個海事行政部門，可發現其中築港屬於土木硬體建設；港灣管理則負責人員、貨物、船隻、甚至動物的入出境、課稅、檢疫，以及港內行政警察等事務；海事管理則著重於船舶、船員、航線、航線標誌之上，可說各個單位都需要有不同的專業。以下關於組織與人事的探討，著重於日治 50 年以來海事行政組織之特性以及相關人員之學經歷。

³⁰⁶ 臺灣總督府編，《臺灣總督府官報》，1943.08.14，第 412 號，頁 91-95；臺灣總督府編，《臺灣總督府官報》，1943.08.31，第 424 號，頁 151。

³⁰⁷ 臺灣總督府編，《臺灣統治概要》，頁 190-191。

一 海事行政組織之特性

從本章的整理可以看出，整個海事行政在 1943 年年底港務局成立之前，基本上都是屬於橫跨多個部門的狀態，除了與港灣、海運相關的單位以外，也包括如稅務、動植物檢查等機關。由於牽涉層面很廣，以下先以表格整理 1935 年《熱帶產業調查書：港灣相關事項》此一報告書當中，整理出的 1935 年以前與海事行政相關的各單位以及其執行業務。

表 3-9：1935 年以前海事行政管轄單位及其業務一覽表

管轄單位	執行業務
交通局遞信部	在港內管理的範圍中，不屬於警務局主管事項 船舶監督 海員及領航員監督 航線標示 水難救護
交通局道路港灣課	港灣計畫及設備調查 港灣（包含陸上設備）工程 岸壁、棧橋及浮標使用費 卸貨場及戶外堆貨場管理經營，但不包括附屬於鐵道之場地 築港事業用地保管
交通局鐵道部	臨時倉庫、倉庫、起重機、其他搬運裝置、旅客用設備管理經營 碼頭區域內鐵道及其附屬物管理經營
財務局稅務課	關稅行政管理監督 調查貿易狀況及關稅率
警務局	在港內管理的範圍內，維持治安、海港檢疫及其他衛生等
殖產局	輸移出入植物、米穀、肥料及鳳梨罐頭檢查
專賣局	專賣品出入管理
州港務部	船舶出入港、港內航運及碇繫 海港檢疫

	港內水域管理 航路浮標、繫船設備等毀損、復原費用徵收 水中丟棄物、海難毀損物之處理費用徵收 港內行政警察
交通局築港出張所	港灣（包含陸上設備）工程 岸壁及浮標使用費徵收 卸貨場及戶外堆貨場管理經營，但不包括附屬於鐵道之場地 築港事業用地保管 航路浮標、繫船設備等毀損、復原費用決定及收取 水中丟棄物、海難毀損物之處理費用決定及收取
交通局海事出張所	船舶監督 海員及領航員監督 水難救護
交通局燈塔	航線標示
交通局鐵道保線區	保持臨時倉庫、倉庫、旅客用設備之正常狀態 保持鐵道線路及其附屬物之正常狀態
交通局鐵道工場	保持起重機及其他搬運裝置之正常狀態
稅關	稅關行政之執行 屬於稅關之臨時倉庫、倉庫、卸貨場、戶外堆貨場、起重機、其他搬運裝置、旅客用設備之管理
警察署	港內治安維持
植物檢查所	輸移出入植物檢查
米穀檢查所	米穀檢查
肥料檢查所	肥料檢查
鳳梨罐頭檢查所	鳳梨罐頭檢查
專賣局出張所	專賣品出入管理
市役所	港內水面掃除

資料來源：交通局道路港灣課編，《熱帶產業調查書：港灣ニ關スル事項》（臺北：編者，1935），頁 154-160。

（一）海事行政組織之問題

由上表可知，海事相關行政單位至 1935 年以前的發展，除了本論文探討之築港、關稅、港內管理、檢疫、海事管理以外，還包括鐵路、警察、專賣、殖產、市役所等單位，其牽涉的單位範圍不可謂不廣。然而這樣的狀況，在 1933 出版、由總督府官房調查課官員大田修吉、鈴木斗人撰寫之《港灣行政制度の研究》，以及 1935 年熱帶產業調查會主持的各項調查，並完成多本《熱帶產業調查書》當中，由交通局道路港灣課編寫之《熱帶產業調查書：港灣ニ關スル事項》等兩本對於港灣調查的專書當中，均指出當時臺灣總督府的海事行政組織，在總督府直轄單位部分，與日本內地的中央海事行政分屬大藏、遞信、鐵道、農林、商工各省，並無太大的差異；而在臨港單位部分，臺灣島內仍為各官公署分立的狀態，日本內地雖然在 1924 年的行政整理之時，將原來屬於地方廳的開港港則、錨地指定、及海港檢疫等相關事務，以及在農商務省管轄下的植物檢查等相關事務，轉由稅關辦理，但由於稅關本身執行的業務與 1924 年合併的業務在理論與實際上有相互抵觸的狀況，因此在臺灣本島並沒有實施如日本內地一般的合併措施，³⁰⁸如此「各個單位之間相互密切的聯繫以及期待藉由相互補正而遂行行政的圓滿的目的，不得不說其中藏有許多的障礙。」³⁰⁹

除了各單位橫向聯繫及相互補助上無法達成預期的效果以外，當時海事行政制度運用的實際情況上也存在不少的問題，《港灣行政制度の研究》一書便針對州港務部與交通局兩大海事行政機關的缺失做出整理。

在州港務部方面，《港灣行政制度の研究》列出以下 3 項問題：

1. 員額不足：臺北州港務部除部長以外，設置港務官 1 名、港務醫官 1 名、港務屬、港吏、港務醫官補、港務獸醫、調劑手、檢疫醫員等職員，並設海務課及檢疫課二課分掌其負責事務；然而高雄州港務部則是從來沒有配置港務官以下的專任職員，常設職員僅設置檢疫員 1 名、雇員 2、3 名，其他則僅以高雄警察署長充任海務課長、高雄州衛生技師充任檢疫課長，以數名州市職員兼辦港務部業務而已，直至 1932 年才增設港務官及港務醫官以下的專任職員。
2. 行政管理不出治安取締的範圍：在港務部主管的事務部分，基本上不出治安

³⁰⁸ 交通局道路港灣課編《熱帶產業調查書：港灣ニ關スル事項》（臺北：編者，1935），頁 160-162、170-171。

³⁰⁹ 大田修吉、鈴木斗人，《港灣行政制度の研究》，頁 300。

取締之範圍，且其他與之並存的掌管港灣助長行政的機關卻不存在。尤其交通局官制當中交通局主管事項雖有「港灣設備及其利用相關事項」的規定，也僅是對於港灣工程有附加的意義，並非包括港灣行政全體的運轉機能。雖然在港灣安全且平穩利用的目的上，原本就無法否定治安取締的必要性，但以簡易、敏速、確實、便宜、且舒適的利用為目的的助長行政之圓滿遂行毋寧是更為重要的。並認為此點即為本島港灣行政改善的根本關鍵所在。

3. 警務部長兼任港務部長的問題：兼任港務部長的警務部長為執掌警務行政的繁忙職務。特別是臺北州，雖然港務部在基隆，但港務部長平常是在臺北州廳上班，因而難以保證對於在基隆港務部上班的港務官及港務警官以下職員有足夠的指揮監督。港務行整官廳應屬於所謂現業（現場作業）官廳，設置於鄰近港灣所在地，在必要的時刻，必須親自執行其事務。港務部長因為無法在當地處理港務，因此產生多是機械式的任由下級官吏處置的傾向，從而與其他港灣相關官署之間的事務聯絡亦從中產生阻礙，要期待積極港灣行政的完全遂行實際上是幾乎不可能的。至於高雄州港務部就日常事務的辦理來看，港務部事務處理頗為千篇一律，其中毫無任何定見或主義，全部是機械式的處理。³¹⁰

至於交通局則有以下幾個問題：

1. 道路港灣課並非專門為港灣行政而設置：交通局為掌管港灣相關事項所設之道路港灣課，根據 1924 年訓令第 103 號臺灣總督府交通局事務分掌規程第 3 條，主管：1.道路橋樑，2.港灣工程，3.港灣計畫並設備調查，4.運河，在此官制內該課的主管事項並不符合所謂港灣利用相關事項。因此從形式上來說，港灣利用相關事項並非道路港灣課的主管業務。大凡根據敕令頒佈的官制所規定之主管事項，明確規定該事務之主要負責課是當然之事，但現行的訓令規定在這方面則不免有所缺憾。
2. 道路港灣課及築港出張所的主管事項重港灣建設而輕港灣管理：道路港灣課是以土木技術者之技師擔任課長統轄其事務，設副參事 1 名負責庶務及會計事務，在其管轄下之基隆及高雄築港所長亦由技師擔任。要之，現在的道路港灣課是以築港技術為主，營造物管理可說是以築港工程的附帶事務來執行的。然而港灣管理作為港灣行政運用上的中樞，從諸外國的例子來看，港灣

³¹⁰ 以上參照大田修吉、鈴木斗人，《港灣行政制度の研究》，頁 301-304。

經營主體大多與港灣管理者一致，是作為總括有關港灣一切運轉事務的獨立機構，如道路港灣課一樣將之作為技術官署的附屬事務，則欲期待運用上毫無遺憾可說是幾乎不可能的。尤其是以純然出差形式的築港出張所擔任岸壁及其他港灣設施實際上的管理使用者，就行政組織而言不免有不合體例的問題，築港出張所也將這些管理及收取費用的業務視為麻煩且不得已而為之事。

3. 工程實施缺乏橫向聯繫：在視察道路港灣課或者築港出張所工程實施情形，則不免有與其他港灣關係官署之間缺乏事務聯絡統制之憾。此等缺陷的主因應是向來的築港工事僅從土木技術者的立場做成決定，並未徵詢如港灣調查會或者港灣委員會等多種觀點的建議所導致。³¹¹

綜上所述，日治時期臺灣海事行政上的重大問題應有：1.專業度不足，2.偏重建設管制而非協調管理，3.相關單位過於龐雜而導致橫向聯繫不足等問題。此外，《熱帶產業調查書：港灣ニ關スル事項》所指出的關於海事行政的問題與《港灣行政制度の研究》大致相同，並認為這樣的行政體系，「積極的投入龐大經費的港灣設備之管理運用，以及期待在重要且龐大的港灣當中助長行政的完全遂行，不僅僅幾乎是不可能的，且在消極的諸設備保存上也無法滿足，……。」³¹²

（二）海事行政組織之改革

關於海事行政組織之改革，兩書各自提出其看法，其中心思想均是朝向將各單位統一整併，以提高其行政效能的方向進行，以下分別整理兩書的海事行政組織改革方案。

1.《港灣行政制度の研究》之改革方案

該書作者參考當時外國的港灣行政制度，一方面除了提出上述關於臺灣港灣行政制度的問題以外，也在書中提出〈本島港灣行政制度改善之具體對策〉，該對策除概說以外，另分為「行政系統之整備」、「中央機關」、「臨港機關」、「都市的港務機關」、以及「基隆及高雄以外的港灣」等項目，以下分別敘述之。

（1）概說

概說部分的重點為：「從我國港灣發達之沿革、一般行政體系、及民族性等

³¹¹ 以上參照大田修吉、鈴木斗人，《港灣行政制度の研究》，頁 304-307。

³¹² 交通局道路港灣課編，《熱帶產業調查書：港灣ニ關スル事項》，頁 164。

方面來看，將歐美制度直接運用於我國一事是無法倉促決定的。在需慎重考慮的事項當中，最為迫切的應是：思考在現有國有國營主義的原則之下簡化複雜的行政體系，並容許地方公共團體與利害關係人某種程度的參與這兩點。」

（2）行政系統之整備

本島港灣行政之統一整備首先應將之改為在統一系統下以統一組織組成之行政機關。適當之合併方法，例如考慮以州港務部為中心，將除稅關以外的關係官署合併至港務部內的可能性，重要港灣僅有基隆與高雄兩港的本島，不僅將上述這些機關統一在一個行政機關之下毫無任何困難，且和所謂港灣國有國營主義原則之下，港灣之管理經營事由國家中央機關統一運用的理論根據一致，可謂按照本島一般行政制度實情之妥當方策。其中最應注意的是，港灣行政多屬於所謂現場作業之機構。樹立港灣營造並使用之大方針、拓展貿易、規劃設備等計畫固然需要相當之研究，但事實上港灣行政從最初的港灣修築、港灣設備運用、船車聯絡、到其他種種事項等，幾乎都屬於現場作業的範疇。因此諸外國在港灣所在都市設置港廳，港灣理事者即港長親身在港灣並握有相當高等之指揮命令權，親自總理港灣行政的一切。我國與本島在現地的港灣行政官署其權限至為薄弱，在凡事都須等待中央指令的制度之下，是無法期望港灣行政運用之順暢。且與其在中央機關設置龐大的組織，倒不如中央機關僅止於從國家的角度維持該當港灣建設運用的方針不至於偏差的程度，至於實際的運用則交由臨港機關執行，並賦予相當的組織與權限。

（3）中央機關

港灣作為海陸運輸交通之聯絡機關，與船舶、鐵路、及其他陸上運輸機關有著密不可分的關係。船舶航線及鐵道陸運現均由交通局主管，因此將港灣由交通局主管應是最為方便適宜的。現在港灣的修築工程與道路橋樑相關事務均屬交通局主管，而由道路港灣課處理這些事務，但如前所述該課不過是技術機關而已，因此應改為由交通局總長主管，並將陸運及海運合併，另將聯絡兩者的港灣相關事項交由總長主導。然而問題在於交通局總長掌握與港灣相關之警察權則似有不當之嫌。但如暫時將海港檢疫放在一旁，開港規則實施的相關命令或強制事實上是所謂的營造物警察權，身為營造物管理者之交通局總長有此等權利並無不可，且也沒有一定要與一般警察權屬於同一系統之理由。唯僅海港檢疫及輸移入獸畜檢疫的部分，就全島防疫衛生的觀點來看，並不適合置於交通局總長的管理之下，

應統一於警務系統較為妥當；然而由於此事務亦與海事行政關係密切，從當業者的便利及官廳事務簡捷的觀點來看，將檢疫事務單獨分離反倒產生不便，且讓交通局總長辦理此一業務是絕對不當的理由亦甚缺乏。如此，交通局總長掌管一切有關於港灣行政之事務，而其下設置設置如海務課或類似稱呼的一課，以此辦理相關事務應已足夠，其掌管不過與臨港機關之港廳間的統一聯絡及其他不屬於現地作業之業務而已。

(4) 臨港機關

基隆與高雄兩港分別設置基隆港廳與高雄港廳，各港廳設置港長，承交通局總長之命令處以一切港務。換言之，港廳統轄現在的州港務部、交通局道路港灣課、築港出張所、海事課、海事出張所、鐵道部埠頭事務所之所有業務，此即所謂港灣行政統一之實質，一切船舶、旅客、貨主等所謂港灣關係者之所有事務均由港廳辦理，除關稅及輸移出入植物檢查等相關業務以外，均可直接與港廳交涉。

港廳的分課與主管事項

①庶務課

- 庶務及會計
- 港灣利用、船舶與船客招攬和待遇
- 非他課主管事項

②港務課

- 臺灣開港規則相關事項
- 港灣、港灣營造物、航線標示、及燈塔之管理
- 港灣管理及整理
- 港灣相關私人與公共團體設施之監督

③檢疫課

- 海港檢疫
- 輸移入獸類檢疫及檢查

④工事課

- 港灣計畫及設備調查
- 港灣工程
- 航線標示及燈塔工程

- 臨港鐵路

⑤海事課

- 海事諸法規之實施
- 交付補助金之海運會社或個人之業務監督
- 航線標示
- 水難救護

(5) 都市的港務機關

認為當時臺灣兩大重要港口基隆與高雄的所在地市政府，與港灣行政與經營間毫無關係，基隆市政府甚至有迴避的傾向，因此建議基隆市政府當局必須在有基隆港的基隆市這個觀念之下，對於該港的建設經營嘗試必要的調查研究，更進一步則是向總督府當局具陳意見，以此促進港灣的利用並有助於作為港灣都市的基隆市的自身發展。於基隆與高雄兩市市政府內設置港灣課，在與港廳充分聯絡提攜之下，港灣計畫與都市計畫保持充分的協調一致，充分考慮都市的美觀交通，更進一步經營供船員住宿娛樂之會館、浴場、公共市場等亦是港灣都市發展上不可或缺之設施。船舶供水業務現在由市政府執行，另外給炭、給油設備之經營，倉庫、臨時倉庫等管理亦應交由市港務機關辦理，且因此等事業之公益本質，因此倉庫、臨時倉庫等建築主要由國費支付建設，應為極適切之方策。且此等設施之管理經營在收支相抵甚至有盈餘的情況之下，可作為設備之改善及發展其他設施之基金。

(6) 基隆及高雄以外的港灣

根據其港勢或由交通局海務課設置出張所，或以稅關官吏充任海務屬等方法，並應將之置於交通局海務課之監督。³¹³

2. 《熱帶產業調查書：港灣ニ關スル事項》改革方案

該書的海事行政組織改革方案則是在第四章結論的部分，提出〈港灣行政的統一整備案〉之提案，首先提出行政機關的設置以及其職務如下：

- (1) 設置作為臨港機關的港務局，作為交通局處理地方現場業務單位，掌理以下事務：

- ①關於港灣的管理經營事項，但除開漁港、航線標識及鐵道經營

³¹³ 以上參照大田修吉、鈴木斗人，《港灣行政制度の研究》，頁 308-318。

- ②港灣管理中必要的港內行政警察
 - ③海港檢疫
 - ④輸入或移入的獸畜及其他貨物檢疫檢查
 - ⑤ 船舶及海員監督
- (2) 港務局於基隆、高雄、淡水、安平等各港設置，花蓮港及新港於開始使用之時亦在該港設置。
- (3) 基隆及高雄港務局長由參事或技師充任；其他各港港務局長由書記充任。
- (4) 港務局長在關於港灣管理中必要的港內行政相關事項，得指揮警察官吏。

再就港務局的分掌事務提出進一步說明如下：

(1) 關於港灣的管理經營事項

將之做具體的詳細說明，築港出張所在港灣新設的物質設備，在其新設的設備當中：

- ① 水深、防波堤、防砂堤、護岸、棧橋、繫船壁、卸貨場、繫船浮標、繫船樁、道路、橋樑、繫船壁上卸貨場、鐵路及軌道、運河、大部分的戶外堆貨場、竹筏泊地、碼頭用地、船舶修理設備等由出張所自行保管。
- ② 航線標示移至燈塔保管。
- ③ 稅關專用臨時倉庫、倉庫、旅客上下船用設備、起重機及其他裝卸貨物裝置、戶外堆貨場、照明裝置等移至稅關保管。
- ④ 繫船壁上之卸貨場鐵路以外的鐵路、鐵路專用戶外堆貨場、上述以外的臨時倉庫、倉庫、旅客上下船用設備、起重機及其他裝卸貨物裝置、戶外堆貨場、照明裝置等移交碼頭事務所或車站保管。
- ⑤ 私設倉庫以其他各種建物、給水裝置、給油裝置、給炭裝置、給冰裝置等，在得到築港出張所的許可與承認之後，可成為經營者並新設之。
- ⑥ 關於拖船、聯絡船、雜用船，其經營者可自由新設，其結構等受海事出張所的監督。

上述設計的目的，是為了去除港灣現場作業機關因兼辦其他業務或業務配置上產生的錯綜矛盾及不便不利，因而列舉港灣營造物管理經營的相關事項，並將

之移至港務局的掌理當中。此外，航線標示在新設之後，是交由燈塔職員管理，在消耗品類使用及技術的方面而言有其優點，一方面航線標示在港灣利用者與人的交涉上不多，如就管理上的利益來說，可將之排除在港務局掌管事務之外。另外，鐵道在與本線直通及其他各種關係上，有委託鐵道當事者管理經營的必要，因此也將之排除在港務局掌管事務之外。

(2) 港灣管理中必要的港內行政警察

在港灣管理行為之中，就港則的實施及道路橋樑的使用來看，需要有預計實施命令與強制的必要之情況，因此港務局需要掌理本事項。在內地也是給予對於稅關實施開港港則有直接必要的港內行政警察權。在關東州，也是給予海務局行政警察權。而且在本島，向來給予港務部行政警察權，並據此認為其為必要，且已同意其為不得已之事。

(3) 海港檢疫及輸入獸畜及其他貨物檢疫檢查

從全島防疫衛生的觀點來看，由交通局總長率領下的港務局辦理此事是不理想，就理論觀之，檢疫應由作為警察系統的機構來辦理。但實際上，在港灣的自我防衛及其他的部份，海港檢疫與港務行政有著密切的關係，且已港務局執行該事務是最經濟的，應將該事務屬於港務局管轄。就交通局與警務局的聯繫部份，使原本警務局的承辦人在交通局兼任的方式來執行，在運用上應不會有顯著的不方便。

(4) 船舶及海員監督

領航員的管理監督、海員的聘任解雇等相關事項與港務行政有著密切的關係，從將船舶還有港灣利用視為生命的觀點視之，就船舶檢查事務實際執行，以及聯絡船和其他港灣設備的使用的部份，都是經濟且增進便利的，因此應將此事務隸屬港務局。

除了港務局的事務分掌，道路港灣課又提出以下見解：

- (1) 港務局就本島的現狀而言，應設置於基隆、高雄、淡水、安平四個開港，而將來建設具備港灣設備的商港的情形下，也應在該港設置港務局。但就船舶及海員監督的相關事項，就現在職員設置的情況，應將全島分做兩部份，使之分屬於基隆及高雄兩港務局。
- (2) 基隆及高雄的港務局長原則上以參事充任，技師當中如有適任者也可使之充任，此為謀求港灣行政整備之必要。當時在如基隆與高雄

此種花費龐大經費並擁有大量設備現場，配置的專任職員除了築港職員以外，僅不過有港務官及港務醫官等技術高等官，以及屬於港務部的判任事務技術職員 11 人而已，其缺乏整備的狀態可想而知，依照如此狀態發展下去，除了港灣行政的不統一，海事從業者亦會散佈出事務遲滯、不清楚設備運用等相關惡評。因此，首先著手兩港港灣的行政整備，並配置參事，其下配置副參事；之後在依照事務的實況，進行第二次輔佐職員的整備，如此應能使重且大的港灣設備的機能得以充分的發揮。

(3) 兩港務局的分課分掌如下所示：

① 庶務課

- 庶務及會計
- 港灣管理經營，但屬於他課主管事務除外
- 不屬他課主管事項

② 海務課

- 港則施行
- 拖船
- 水面掃除
- 港內行政警察

③ 檢疫課

- 海港檢疫
- 輸移入獸畜及其他貨物檢疫檢查

④ 船舶課

- 船舶監督
- 海員監督
- 水難救護

⑤ 工務課

- 港灣設備維護
- 港灣工程
- 前述各項以外之港灣技術
- 港務局保管船舶運用

淡水及安平的港務局長以書記充任，淡水港向來僅配置港務屬 1 人，因此以此定員充任；安平港務局長目前是由台南警察署配置的警部兼任之。³¹⁴

綜上所述，兩書在統一海事行政體系的觀點基本上是大同小異，都認為海事行政體系當中，在港灣現場作業的機關較總督府內的管理機關為重要，因此重點都是放在設置統一臨港管理機關及其職權上。兩書均認為除了稅關以外，都應該將現有的港灣現場作業機關及其職務都包括在內，只是，《熱帶產業調查書：港灣ニ關スル事項》認為應將航線標示與鐵路另由專責單位管理，此點與《港灣行政制度の研究》的意見不同而已。

然而，兩書出版的時間是 1933 與 1935 年，但總督府正式實施港務局官制卻是在 1943 年的 12 月，這其中相差了將近 8 年的時間，但可惜沒有史料可以說明為何拖延近 8 年才進行改革的理由。這也明白的顯示出，日治時期的臺灣海事行政，基本上是屬於多頭馬車、且行政效率難以提升的狀態。

二 相關人員之學經歷

由於海事行政機關龐雜，在其中的公務員數量亦不少，限於個人能力無法完全探究全體人員的學經歷，因此選擇 3-8 等奏任官之技師與海事官為中心，整理分析其學歷、經歷、以及升遷概況，以瞭解日治時期臺灣海事行政者的專業及素質如何。選擇部門則是以築港與海事管理相關部門為主，理由是總督府直轄土木相關部門在相關資料如《總督府職員錄》等無法明確分析是哪種類型的土木工程技師，因此以築港相關部門（包括基隆築港局、基隆與高雄築港出張所、以及基隆與高雄港務局工事課）技師做整理；海事管理部門則是以總督府直轄之海事課與海事出張所兩個單位的海事官為主。選擇這兩個部門一方面符合本文的研究範疇，另一方面也避免模糊本論文研究之重點。

（一）築港技師之學經歷分析

就附錄六來看，本文整理出以下幾點：1.就本論文所能蒐集的 37 位技師的學經歷來看，僅 6 位任職時間未滿 10 年，且其中有 3 位是 1936 年以後才來臺任職，如扣除這 3 位任職時間不可能滿 10 年者，其餘 3 位則均為兼任築港技師。2.專任其他部門又兼任築港技師者僅 5 名，且兼任時間不超過 3 年。3.就學歷來

³¹⁴ 以上參照交通局道路港灣課編，《熱帶產業調查書：港灣ニ關スル事項》，頁 167-188。

看，除 8 名無法獲得相關資料者以外，其餘 29 名當中，高工畢業者 15 名，大學畢業者 14 名，其中除 6 名為機械相關學科畢業以外，其餘均為土木建築科系畢業。4.擁有大學學歷者，就算不是直接就任技師，從技手升任技師的時間也大概僅需要 1-2 年（如松本虎太等 4 人）；然而擁有高工學歷者，要升任技師，除了早期如十川嘉太郎直接任技師以外，其餘大致都需要 7-8 年的時間，10 年以上技手資歷者比比皆是；特別值得注意的是，總督府於 1939 年以後拔擢上述這些有資歷但學歷相對不足者升任技師，是否與戰爭時期大量動員，造成技師員額不足有關，還尚須更多資料佐證。5.從其履歷來看，一般都是直接進入築港相關部門任職，鮮少從其他部門轉入。較特別者如鈴置良一，在 1929 年來臺擔任技師之前，已在日本遞信省及多家會社擔任營繕工程相關職務，來臺雖任基隆築港出張所技師，但其任務為廳舍營繕工程，如設計基隆港合同廳舍，或擔任埠頭廳舍工程主任等。6.1925 年以後成立交通局道路港灣課，但築港技師得以升任課長者僅松本虎太 1 人。

總之，築港技師基本上是相對穩定、久任其職的職位，這應該與該職務本身非相關專業背景者難以勝任有相當的關係。另從學歷來看，高工畢業者卻多過大學畢業者，然而大學畢業者如川上浩二郎以其基隆築港之經驗、山形要助以其高雄築港之經驗，分別於 1912 年及 1919 年獲得工學博士學位；圖子武八主持花蓮港築港以及在新高築港出張所長任內，負責新高港之設計與建設，可以看出日治時期臺灣主要商港的設計與建設仍必須依賴大學畢業之技師。此外，築港技師升任管理職如課長者在 1925 年以後僅有 1 人，此現象亦值得探討。

（二）海事官或海事技師之學經歷分析

就附錄七來看，本文整理出以下幾點：1.在本論文所蒐集的 52 位奏任官位階的海事官或技師當中，其中有 6 位是任職於遞信省並兼任臺灣總督府遞信部海事課副參事 5 人、技師 1 人（即表格最後町田均以下 6 人，岩井祐文為兼任技師）。究其原因，1926 年聘任町田均是因為總督府在補助航線（即命令航線）事務、海運情況、海事法規的調查上欠缺人手，而町田長年兼任總督府官吏、熟悉臺灣情況，因此聘其擔任副參事，負責前述事務的調查及調查必須之聯絡；町田氏於 1931 年退休之後，之後接任的官吏順序為中村邦輔、窪田順三郎、井奧義光、

宇田川惣助等人，其任務雖有差異，但大抵不出前述交付町田的任務。³¹⁵至於岩井祐文則是因為在船舶檢查事務上因為船舶安全法的頒佈，使得該事務與日本內地接軌，與遞信省之間須有更緊密的協調聯絡，因此聘請在遞信省內之技師兼任總督府船舶檢查相關事務。³¹⁶2.扣除掉上述 6 位兼任副參事與技師、僅任官 1 年的 6 人、以及 1934 年以後任職的 6 人，其餘的 34 位海事官或技師當中，有 8 人任期未滿 10 年，且其中有 5 人集中於 1910 年以前。3.就可以查得學歷的 21 人來看，有 8 位擁有大學學歷，但其學歷均與航海或海事無關；另外 13 位則有 10 位畢業於商船學校、2 位畢業於海軍兵學校，另 1 位應為大阪私立中山海士學館肄業，幾乎均為航海或海事相關科系畢業。4.8 位擁有大學學歷者，除了稻田穰、藤村孜郎、以及井上信司 3 人長年任職於海事或築港相關部門直到退休以外，其餘 5 位都有調任至其他非海事相關部門任職的經歷，甚至只是兼任課長。5.另外 13 位擁有航海或海事相關科系學歷者，較特別的是在於來臺任職前，曾在商船會社擔任航海相關職務者（包括駕駛、輪機、船長等職務）有 9 人，在政府海事相關部門任職者有 2 人，曾擔任海軍軍官者亦有 2 人，均為在應聘來臺之前，已具有相當實務經驗者。6.其他查無學歷者由於人數較前述兩種為多，由於資料較為缺乏，也難以整理歸納，只能指出類似第 4 與第 5 項經歷者皆有，但值得注意的是，其中也有 3 人是從判任官開始一路累積年資到升任奏任官，這是與前述可以查得學歷者明顯不同之處。

總之，擔任海事官等奏任官職務，大抵以學歷較高或者相關實務經驗豐富者佔多數，可以推測在海事部門任職者，相較於學歷，相關實務經驗豐富者應更能持續留任並升任較理想的職位。

綜合上述兩項的討論，歸納日治時期擔任海事行政奏任官之學經歷特色有二：
1.築港技師較重學歷，海事官則重實務經驗；2.無論是築港技師或者海事官，培養其學養與累積其實務經驗都是在日本內地，反映出當時臺灣一方面欠缺海事相

³¹⁵ 可參見〈〔遞信局事務官兼遞信省事務官〕町田均兼任府交通局副參事〉，《臺灣總督府公文類纂》，永久保存（進退），1925 年，4003-27-3；〈中村邦輔兼任交通局參事〉，《臺灣總督府公文類纂》，甲種永久保存，1931 年，10066-14-3；〈窪田順三郎兼任交通局副參事、官等〉，《臺灣總督府公文類纂》，甲種永久保存，1933 年，10074-51-3；〈井奧義光兼任臺灣總督府交通局副參事、敘高等官八等〉，《臺灣總督府公文類纂》，甲種永久保存，1936 年，10086-73-2；〈宇田川惣助任臺灣總督府交通局副參事、敘高等官六等〉，《臺灣總督府公文類纂》，甲種永久保存，1940 年，10106-a02-3。

³¹⁶ 〈岩井祐文兼任交通局技師、三等〉，《臺灣總督府公文類纂》，甲種永久保存，1935 年，10081-42-3。

關教育的機構與科系，一方面在臺灣擁有海事相關實務經驗者亦不被總督府所用的情況。

小結

綜合本章探討，關於築港事務部門的探討，自 1900 年 8 月成立臨時基隆築港局作為第一個築港專責部門，至 1908 年於基隆、打狗兩地成立築港支部之後，日治時期臺灣的築港專責部門便固定下來，即便 1908-1924 年之間總督府土木主管機關更迭頻繁，設於兩地的築港部門亦不受任何影響。如與第一章築港事業結合來看，則臺灣總督府 50 年來的築港事業與機關均以基隆和高雄兩港為主則自不待言。

港灣管理部門從「稅關」、「檢疫」、「港內管理」3 個港灣現場管理機構的演變來看，前兩者關係到稅收以及疾病管控，因此都在統治初期即已成立，特別是稅關基本架構少有變動或調整。相對的，港內管理部門卻出現初期法規與管理部門不完備，而在 1924 年成立州港務部並合併檢疫業務之後，卻是以警政單位首長兼任港務部長的情況，呈現了「外行領導內行」的不專業狀態。且就史料來看，3 個部門亦各行其是，雖然 1943 年底以港務局統合 3 個港灣管理部門，但是至 1945 年 8 月日本帝國即結束對臺統治，設置時間約 1 年 8 個月，其成果亦難言顯著。

海事管理部門最初屬於民政局管轄，除管理船員、船舶、航線、海難救助以外，亦負責氣象業務；至 1924 年改由交通局遞信部海事課負責，且不再負責氣象業務；至 1943 年的港務局時期，除因應戰爭需求而增設之業務以外，行政體系設計為總督府下設之海事管理部門負責管理監督，港務局下設之海事管理部門則負責執行，較前兩個時期分工更加細緻，其演變可謂是逐漸走向專業化及科層組織化。

本文認為，日治時期臺灣海事行政上的重大問題應有：1.專業度不足，2.偏重建設管制而非協調管理，3.相關單位過於龐雜而導致橫向聯繫不足等問題。綜合以上對於行政組織與人員學經歷的探討，可以發現日治時期臺灣海事行政組織過於龐雜，導致橫向聯繫與組織效能不佳，即便在其中的人員多有良好的學養及

經驗，但在組織效能低落的情況下，也難以發揮其長才，而可能形成照章辦事以及機械化處理事務的情況，而導致整個海事行政組織陷入慣性循環，而無法順應時勢需求進行組織改造。





第四章 築港事業之推展

1895 年日本殖民統治臺灣之後，由於是日本帝國的第一個殖民地，在當時本國資本主義尚未完成再加上毫無殖民經驗的情況下，從 1860 年代至 1880 年代推動的明治維新近代化的經驗，便成為經營殖民地的重要依據之一，「近代化」也成為日治時期臺灣發展的重要特徵之一。而臺灣總督府在推展近代化的過程中，在鐵路、道路、港灣、電信、郵務、上下水道等基礎建設的興建方面獲得相當的肯定，其中不少成為後來相關設施之基礎，甚至沿用至今。

本章主要目的為究明日治時期臺灣總督府港灣建設政策，並將日治 50 年分為基隆高雄築港期（1895-1920）、地方港築港期（1921-1939）、以及戰時工業港築港期（1936-1945）3 個時期，將研究範圍擴大到日治時期臺灣各地進行的近代築港事業，首先按照上述分期綜論日治時期港灣建設事業的發展始末，再探討每個時期港灣政策之背景因素，並著重在殖民體制、經濟發展、政府組織、經費、技術限制等面向做分析與探討，必要時旁及同時期日本本國港灣政策或政治經濟之發展，以期能較全面的探討日治 50 年臺灣港灣修築政策發展之發展。

本章所謂「港灣」的定義如下：

多由天然地勢所形成，或加人工修築而完成之港灣，其位置在海洋或江湖之濱，為航路之起迄點，為船舶之繫留所，同時亦為人員與物資上下裝卸之地。因此，需有各種船舶應用之設備，以及通達腹地之運輸工具，配合足夠之勞力與有效之管理等等，俾供進出口貿易及旅客運輸之需要。³¹⁷

另需說明的是，本章所討論的港灣，就上述標準來說，可能僅基隆、高雄、花蓮港、以及新高等 4 個商港符合。然而除了 4 個商港之外，整個日治時期尚興建若干漁港及避難港，而這些港口即便無法包含上述功能，但也是以近代化工程技术修築所成，與天然港灣不同。因此本章研究對象的港灣，僅「人工修築」一項為充分條件。

³¹⁷ 崔延紘，《海洋運輸學：航運業務及港區管理》（臺北：國立編譯館，2002），頁 114。

第一節 基隆高雄築港期（1895-1920）

本時期約 25 年，幾佔日本殖民統治臺灣 50 年期間的一半，臺灣總督府在這段時期的築港政策重點僅為建設基隆與高雄兩港，而這兩港也在日治 50 年期間持續進行建設及擴建工程，並成為日治時期臺灣最重要的兩個商港。如此集中且持續修築基隆與高雄兩港的政策，也直接影響了日治時期臺灣總督府對於全臺灣築港的規劃。本節除了整理這 25 年當中基隆與高雄兩港築港的原因及過程以外，也嘗試釐清總督府在此時期採取集中建築基隆高雄兩港政策的背景因素為何。

一 基隆築港

這段期間總督府的築港事業僅限於基隆與高雄兩港，這段時期的規劃與興建奠定了這兩港成為日治時期臺灣兩大國際商港的基礎。以下探討基隆於日治初期築港規劃之過程及其成果，由於港灣建設部分前人研究已多有著墨，因此本文探討重點放在港灣性質規劃以及成果兩個部分，並探討日本政府及軍方對於基隆築港規劃及成果之影響。

（一）築港前的調查與規劃以及第一期築港

1895 年日本因〈馬關條約〉取得臺灣的統治權之後，臺灣總督府雖然於 6 月 17 日舉行「始政典禮」，但當時一切制度都尚未建立，又必須面對全島的反日勢力，因此在始政不到 2 個月之後，便開始為期約 8 個月的軍政時期（1895 年 8 月 6 日至 1896 年 4 月 1 日）。³¹⁸為了便於軍隊的移動、軍需品以及郵件的運送，再加上當時臺灣陸路交通不便的情況，以開設「陸軍御用船航海」的方式滿足上述需求，其航線遍及全島及澎湖島。³¹⁹除了航線規劃以外，首任臺灣總督樺山資紀於 9 月上呈參謀總長彰仁親王的報告當中，陳述了其對於臺灣港灣建設特別是基隆築港的看法：

³¹⁸ 參照〈臺灣總督府條例〉，《臺灣總督府公文類纂》，甲種永久保存，1895 年，11-17-2~3；臺灣總督府編，《臺灣總督府民政事務成績提要》第二編（臺北：成文，1985，據明治 29 年排印本影印），頁 1。

³¹⁹ 總督府交通局遞信部，《熱帶產業調查書—航空、海運、動力、郵便、電信、電話、放送、外國為替》（臺北：作者，1935），頁 55；吉開右志太著、淺香貞次郎編，《臺灣海運史》，頁 178-179。

臺灣位於本邦南方海域，控制該方面之海權，是為最要衝之地，實為我南門之重鎮，帝國之前衛。自今以後南方一旦有事，必以此地作為作戰根據地，我國艦隊移動亦必以此地做為基地，因此關於本島之軍備，設置軍港要港自不待言。尤其在與本邦內地各港交通上，於本島取得良港一事最為迫切。原來本島可供碇繫船舶之港口僅不過打狗、安平、淡水、蘇澳以及基隆五個港口，且除基隆以外，其餘皆為灣內狹窄，安全之停泊地僅能提供小船三、四艘停泊而已，若遇風浪興起之時，難期船舶之安全；唯獨基隆港雖地勢稍偏北陬，稍有交通不便之感，但較之他港卻為本島唯一之良港。……今若加以修築，終可成為本島之良港。故當今之急務為修築該港、將之疏浚、並築防波堤，此為本島經營上之必須事業也。……，該港若能完成築港工程，即能使許多大艦巨舶得以安全停泊，如此無疑可成為一大良港。……，蓋鐵道宛如本島之脈管，而港灣實為其咽喉，若鐵道如計畫進度，卻未能伴隨築港，則立刻缺乏運用之靈活，鐵路利器無法盡其用。其不獨軍事上之必要，本島土地肥沃、天產富饒，為圖往後殖產興業之發達，若得運輸之便，本島固有之物產將較今日倍增，定可得見海外貿易之盛況。故築港事業可謂當今最大急務。……次於基隆再加以修築之後可望成為良港者為打狗港，在本島之形勢上可謂南方鎖鑰，……。打狗築港與基隆築港一般雖為必要之事業，然由於目前並非適當時機，因此尚待他日。如今先將基隆一港成為完全之良港，且基隆為鐵道之起點，並佔有維持統轄本島之臺北府與內地聯絡之最緊要位置，(下官)斷言設置軍港之地除該港外並無其他適當位置。……³²⁰

從上文可以發現，樺山總督從自然地理條件判斷當時全臺可以投入經費興建港口者僅基隆、打狗兩港，且當時全島尚未有效統治，再加上基隆為最靠近殖民行政中心臺北的唯一天然良港，因此力陳基隆築港之重要性，以作為臺灣與日本之間的連結點，同時認為基隆為全島唯一可設置軍港之處。而樺山之所以可以從國防及交通的觀點來作如此陳述，究其原因，當與樺山於 1873 年因牡丹社事件

³²⁰ 樺山資紀〈基隆港築港ノ儀ニ付稟申〉, JACAR(アジア歴史資料センター)Ref. C06061524100, 明治 28 年自 8 月 23 日至 1 月 26 日, 「臨着書類 庶」(防衛省防衛研究所), 頁 1-6。括號為筆者所加。

奉命來臺偵察，其足跡幾乎踏遍全臺，因此對於臺灣有一定程度的認識有關。從其日記觀之，在基隆停留 3 日期間，對於基隆港灣的印象頗為深刻，認為「如施以港內疏浚工程，無疑可成為最佳港口」。³²¹由此可知日本在殖民統治臺灣之初，在還需要軍事力量進行島內反抗勢力的彈壓之際，一切政策考量都從軍事角度出發，因此基隆港的定位便被限定為軍港。³²²

此提案在經參謀總長向陸軍大臣直接提出協議後，由陸軍大臣向內閣提出，閣議決定基隆築港費須經實地測量之後方能詮議。陸軍大臣從臨時軍事費當中撥出 100,000 圓支付縱貫鐵路及基隆築港調查所需費用，於 1896 年 3 月由參謀總長直接通知臺灣總督於基隆港實施實地測量。當月 14 日即設立基隆築港調查委員會，以臺灣總督府海軍部長海軍少將角田秀松為委員長，除推選臺灣總督府若干官員為委員外，並委託具有築港事業經驗的工學博士石黑五十二及工學博士石橋絢彥為委員，委員會於同年 12 月向臺灣總督府提出實地調查復命書以及實測圖面，並在復命書當中提出兩個基隆築港之建議案。³²³

大約與此同時，海軍省內部則擬定「關於臺灣島軍備設計意見」文件，其觀點與前述樺山的意見書大致相同，且更詳細的闡述當時海軍對於臺灣軍備所提出的相關設施興建的計畫。特別是這份計畫涉及港灣、鐵路、道路與通信等基礎設置的興建，應可將之視為日治初期日本政府對於臺灣近代化基礎建設的初步規劃。觀其內容，海軍省認識到臺灣為帝國南方戰略上最重要位置，而且島內軍力除了對外軍備以外，也必須防備當時島內的反日勢力，因此必須建立優勢的軍備，而規劃必須充實之基礎建設共有 9 項，由於是從海軍軍備的角度出發，因此海運相關建設佔了 7 項，其中港灣建設包括軍港、要港、防禦港、以及商港，其中基隆與打狗便被規劃為全臺灣唯二軍商港合一的港口。而之所以做如此規劃，最主要是認為臺灣地形缺乏天然良港，而加以人工修築之後可成良港者僅有基隆與打狗兩港，因此雖然充分了解軍商港必須分開以免妨礙軍務，但為了將來發展島內產業以及國際貿易等所帶來的利益，因此也在這兩港規劃商港區。³²⁴

³²¹ 谷ヶ城秀吉編集、藤崎濟之助著，《台灣全誌〔樺山資紀〕》（東京：ゆまに書房，2008，再版），頁 627-628。關於樺山對臺灣的調查，可參照該書第二編第四、五、七、八章以及第三編。

³²² 井上敏孝〈日本統治時代の基隆築港事業—港勢の変遷と基隆港における輸移出入状況を中心に〉，《現代台湾研究》，36 號（2009.09），頁 2。

³²³ 參照臨時臺灣工事部，《基隆築港誌》，頁 33-47。

³²⁴ 參照〈臺灣島軍備設計ニ關スル意見〉JACAR(アジア歴史資料センター)Ref. C11081241000，台灣關係書類 卷 1 明治 28~38（防衛省防衛研究所），頁 362-385。

另將海軍省的基隆築港規劃與前述石黑與石橋兩位博士提出的基隆築港建議案相比較後可以發現，這些計畫都是將基隆設計為軍商港並用的性質，可知在此時基隆港已從單純軍港被更改為同時具有商港及軍港功能的綜合港灣。³²⁵其中石黑五十二的計畫與海軍省的相比，在軍港區與商港區的規劃是一致的，僅有在細部工程以及部分海軍用地的配置上有出入而已，且海軍基隆港修築計畫及防備方案圖當中貼有「關於臺灣島軍備設計圖附有角田少將意見」之附箋，³²⁶而角田為基隆築港調查委員會委員長，由此可推測，基隆進行港灣調查之後的築港計畫雖然表面上是由角田與石黑兩人主導，然而究其內容可發現，上述海軍省對於臺灣軍備規劃的精神幾乎被貫徹其中，而當時基隆築港的定位已從純粹軍港轉變為軍商港並用，但仍以軍港為主。

然而上述的築港方針在 1898 年 2 月 26 日兒玉源太郎總督與後藤新平民政長官上任之後出現了相當程度的改變，就是將原本「軍港及商港兩種並設計畫」改為「平時所有港灣設備為商業貿易使用，一旦有戰事則改為軍用」的方針。此一方針的改變是由於某個「內部討論」當中，後藤新平鑑於基隆港地形上的制約，認為無法採用原來軍商港並用計畫，因此在前往東京之時，向當時的海軍大臣提出上述建議，並獲得海軍大臣的同意後變更基隆築港之目的。³²⁷之後於同年 12 月完成防波堤以及疏浚的設計圖，並編列 10,000,000 圓的預算，然而在送交閣議討論之時，受到海軍大臣山本權兵衛的反對，後在內務大臣西鄉從道的強力斡旋之下，方使海軍大臣同意而預算通過閣議，但在送交帝國議會審查時，因財政問題改為預算 2,000,000 圓的 4 年連續事業（1899-1902）。³²⁸之後又因為疏浚工程必須追加預算而於 1902 年獲得帝國議會通過 440,000 圓之預算，工程於 1903 年 7 月 16 日竣工，共花費金額 2,440,000 圓。由於預算大幅刪減導致工程僅能以港灣疏浚為主，但其成果仍使基隆港內港得以停泊 2 艘 3,000 噸級汽船，並完成繫船浮標、鐵製臨時棧橋、修船架及工場、以及部分填埋工程，此即「基隆港第一

³²⁵ 井上敏孝〈日本統治時代の基隆築港事業－港勢の変遷と基隆港における輸移出入状況を中心に〉，頁 3。

³²⁶ 可參見臨時臺灣工事部，《基隆築港誌》，頁 42-44；〈臺灣島軍備設計ニ關スル意見〉，頁 370-371；〈築港著手前之基隆港平面圖〉，收錄於臺灣總督府工事部，《基隆築港沿革》（臺北：作者，1913），無頁碼。

³²⁷ 參照臨時臺灣工事部，《基隆築港誌》，頁 49；高橋情報システム製作，《後藤新平文書》（東京：雄松堂書店，1989），R29-58-70。

³²⁸ 鶴見祐輔編著，《後藤新平》第二卷（東京：後藤新平伯傳記編纂會，1937），頁 240-241。

期築港工程」之梗概。³²⁹

（二）日本從明治維新至 1895 年以前的港灣修築政策之特性

從上述可知，從 1895 年至 1898 年短短 3 年間，基隆港的定位便出現軍港→軍商港合併→商港為主等 3 種版本，如此也反映出日本政府雖然對於基隆港在戰略以及交通上的重要性有一定程度的瞭解，但對於該港的定位，也就是牽涉到築港計畫的最初定義部分，卻出現相當程度的不確定性。此處本文先回顧日本從明治維新到 1895 年這段期間的港灣修築史，以期究明日本在統治臺灣之前，關於港灣修築的經驗與發展概況。

在 1895 年以前日本僅進行了 4 個近代築港工程：野蒜、坂井、長崎、以及橫濱築港，其中野蒜築港最終宣告失敗，長崎與橫濱等大港也只進行第一期工程，粗具規模而已。而這段期間的港灣修築政策大致可以歸納出以下 3 個特性：

1. 政策與制度都處在摸索階段：雖然在 1873 年大藏省發佈「河港道路修築規則」，試圖在河川、港灣、道路等相關工程上，關於工程計畫立案、實施、費用等 3 個部分，規定國家與地方公共團體的責任分配以及主務大臣的監督，並根據河川、港灣之重要性制訂等級，以期國家補助與地方公共團體費用之分擔得到合理的解決。該規則將港灣分為一等、二等、三等 3 個等級，一等為「涉及全國之得失」的港灣，當時僅有橫濱、神戶、長崎、新潟、函館等 5 港，由國家施行工程，工程費用 6 成由國家負擔，4 成由地方民眾負擔；二等為與單獨一個地方長官管轄區域的利害相關者，地方廳負責工程的計畫與施行，國家給予 4 成的補助；不屬於前述港灣、「與市街郡邨利害相關」者定為三等港，工程由地方官計畫及施行，全部費用由地方民眾負擔，國庫不作任何補助。然而由於政府財政問題，沒有實施該政策之餘力，此規定於 1876 年 6 月廢止，但卻造成國家、府縣、或者市町村欠缺修築經營港灣以及相關費用負擔的基準，因而產生混亂。³³⁰如此也導致中央政府必須按照個別的狀況來做適當的政治判斷，例如坂井築港最終導致政府補助從原來的不到 1 成大幅暴增至 7 成以上，其主要原因即在於為了避免政府威信受到打擊，而野蒜築港最終宣告失敗的部分原因也跟政府改採財政緊縮政策有

³²⁹ 參照臨時臺灣工事部，《基隆築港誌》，頁 50-51。

³³⁰ 參照寺谷武明，《日本港灣史論序說》，頁 3-4。

關。³³¹如此反映出在建立明確法規的發展過程當中，不可避免會出現法規未規定或規定不明確的個案，而政府必須針對這些個案作適當處理的情形。

2. 相關技術不純熟：日本在明治維新之後採用西洋型蒸汽船，隨之出現適應上述船隻的近代化港灣建設之要求，但由於相關技術必須向外國學習，因此初期只能在外國人技師的指導下從事適合築港地點的調查與測量或者簡單的港灣疏浚工程。前述的 4 個近代港灣修築工程的調查、設計、監工均是聘請外國技師主導，然而從中亦產生許多問題。例如野蒜築港失敗的原因之一即為最初進行港灣調查的荷蘭人技師 Van Doorn 為河川工程技師，對港灣工程並不熟悉，導致調查結果以及工程設計出現許多錯誤。³³²

3. 資金缺乏：由於港灣修築需要大量資金，而明治政府為了解決這個問題，1871 年明治政府發佈太政官布告第 648 號〈道路橋梁河川港灣等通行錢徵收ノ件〉，被視為日本政府港灣政策的開始。該布告的重點在於鼓勵私人自費或組成會社從事道路橋梁河川港灣等相關工程，並且給予建設相關交通設施者若干年限向使用者徵收費用的利權，以使其投入的資本得以回收，藉此政策鼓勵私人資本投入國家基礎建設。上述實施近代化築港的 4 個港灣當中，動員私人資本築港的有坂井及長崎 2 個港灣，但是坂井港因工程變更以及防波堤遭受海浪毀損而使工程費用暴漲，當地居民的財力無法負擔，最後由國家接手完成築港。而國家財政狀況不良也導致「河港道路修築規則」無法順利推展，連帶使得港灣政策無法由此開始逐步建立與推展。另外，被視為「日本港灣修築史上的劃時代開端」的橫濱築港第一期工程，也是因為 1886 年美國歸還先前幕府下關事件賠償金的 1,390,000 圓之後才得以開工。³³³

（三） 影響基隆第一期築港成果之原因

由上述整理可以發現，日本在殖民統治臺灣之前，在港灣相關的政策、技術方面，基本上都尚處於初期摸索嘗試的階段，相關的資金也不充足，也就是在一切尚未成熟的情況之下，開始進行在臺灣這塊新殖民地上的港灣建設工程。而綜合上述可以歸納出，在一切條件尚未成熟穩定的情況之下，相關主事者包括軍方、總督府等的意向極可能成為築港政策的主要依據，如此則可理解前述基隆港在短

³³¹ 寺谷武明，《日本港灣史論序說》，頁 7-9、41。

³³² 參照寺谷武明，《日本港灣史論序說》，頁 1-2、6-8、41、45-47。

³³³ 參照寺谷武明，《日本港灣史論序說》，頁 2-4、6-8、50-51。

短 3 年之內定位變動劇烈的情況。由前述可知，日本統治臺灣之初，無論縱貫鐵路或者基隆築港都是為了保障在臺軍事力量的調度運用能順利有效而建設的，³³⁴至於殖產興業等經濟目的則為次要，因此在 1898 年 3 月兒玉後藤上任之前，基隆築港計畫是由海軍主導。然而海軍所擬定的軍商港並存計畫在後藤新平上任後被推翻，經查閱相關文獻後，發現前引文獻記載同意後藤提案的海軍大臣即為西鄉從道，而西鄉本人於 1898 年 11 月改任內務大臣，海軍大臣一職由山本權兵衛接任，³³⁵如此可推知西鄉替後藤出面斡旋的理由。然而從山本權兵衛的反對態度，也多少反映出海軍不滿後藤更改基隆築港計畫使得築港的主導權從海軍省轉為臺灣總督府的態度。

雖然臺灣當局主事者的思維可以決定基隆港的定位，但從當時日本帝國的體制觀之，臺灣總督府的預算案除經內閣閣議同意以外，也須經帝國議會之審查方能通過。³³⁶基隆築港第一期工程是被放在「臺灣事業公債法」當中送交帝國議會審查的，其結果如前所述，原本 10,000,000 圓的預算被大幅刪減至 2,000,000 圓，也連帶造成第一期築港工程成效有限。究其原因，在 1897 年之前，日本中央包括藩閥以及各政黨都充分理解經營新領土需要龐大的經費，然而由於臺灣各地反日勢力活躍以及地方制度的缺失，造成稅收不如預期，因而大幅增加日本政府對臺灣經營的補助金，連帶使得政府必須增徵地租支應，而造成在野黨的反彈，也造成政府的壓力，而形成政黨為了阻止增徵地租，轉而主張臺灣統治改革論，政府為了實現增徵地租，也以臺灣統治改革作為前提，而形成臺灣統治改革＝補助金削減的共識。³³⁷

為了應付政府與政黨削減補助金的要求，後藤新平提出「臺灣統治救急案」，以保存舊慣＝經常費節減為基策，發行大量公債＝事業費膨脹，進行積極主義的殖民地經營，並提出 60,000,000 圓的事業公債計畫。然而因為日清戰爭後經濟不景氣的惡化，金融界呼籲以償還公債作為對經濟界的救濟，而使得新公債發行轉為困難；而且縱使公債償還全部由臺灣歲入支付，要使內閣同意支出 60,000,000

³³⁴ 小林道彥著、李文良譯，〈後藤新平與殖民地經營—日本殖民政策的形成與國內政治〉，《臺灣文獻》，48 卷 3 期（1997.09），頁 113。

³³⁵ 可參見秦郁彥編，《日本陸海軍総合事典》（東京：東京大學出版社，2005，第 2 版），頁 212、263。

³³⁶ 此處參考小林道彥「統治體制」的觀點，認為不單指總督府，也包括中央政府以及帝國議會。小林道彥著、李文良譯，〈後藤新平與殖民地經營—日本殖民政策的形成與國內政治〉，頁 117。

³³⁷ 參照小林道彥著、李文良譯，〈後藤新平與殖民地經營—日本殖民政策的形成與國內政治〉，頁 103-106。

圓，仍是不容易的。因此雖然內閣也認知到鋪設縱貫鐵路以及基隆築港在軍事上的重要性，也主張藉由臺灣向華南地區發展，然而公債總額在最後與內閣以及國會主要黨的協調之下以 35,000,000 圓為起債金額，其中縱貫鐵道的興築被視為對外國防以及對內治安上不可或缺的建設，而獲得 28,800,000 圓的預算，比原訂預算的 30,000,000 圓僅減少 1,200,000 圓，其餘包含築港在內的預算則遭到大幅刪減。³³⁸也造成前述築港計畫被迫大幅度縮減的不良後果。

（四）第二期築港工程與擴張工程

在第一期工程完工之後，由於受到預算影響，僅完成部分工程，若要達成原來計畫之築港目標並充分發揮港灣功能，則必須進行第二期築港工程。³³⁹但是第二期工程預算於 1902 年送交第 17 回帝國議會審查，卻因為該回議會解散而無法成立，之後又因為被議會否決或者議會解散，不得已僅能進行已完成工程的維護作業，從 1903 年 7 月起至 1905 年 1 月間共獲得約 490,000 圓之「基隆築港維持費」，進行保持既成疏浚區域以及維護船舶機械器具，雖然在 1905 年 3 月獲得名為「基隆築港費」的約 230,000 圓預算，然而由於金額太少，無法進行具體築港計畫，基本上不脫維護工程的範圍。³⁴⁰

由於基隆港貿易的快速進展，使得第二期築港工程的進行越顯急迫。然而原先提出的 13,000,000 餘圓的工程預算，然而鑑於當時日俄交戰的局勢，以如此鉅額費用進行工程頗有困難之處，因此變更計畫，預算亦刪減至 6,200,000 圓，預計從 1906 年開始至 1912 年完工，工程計畫主要變更之處在於刪除建造港口防波堤、外港設備、以及有助於市區改正的土地整理等工程。其主要成果包括加廣及加深疏浚面積與深度、延長繫船岸壁、增加填埋地面積、增設海陸聯絡設備與繫船浮標、建設內港防波堤與漁船舶地等，使每年貨物吞吐量可達 250,000 噸。³⁴¹

但因為受到 1904-1905 年日俄戰爭之後景氣大好的影響，海運界除了戰時購入船舶噸數大增以外，國內造船業者已有自信與能力建造大型船艦，再加上戰後景氣良好導致臺灣米、糖、樟腦等產品從基隆港輸出日本的數量大增，連帶導致

³³⁸ 參照小林道彥著、李文良譯，〈後藤新平與殖民地經營—日本殖民政政策的形成與國內政治〉，頁 106-113。

³³⁹ 臨時臺灣工事部，《基隆築港誌》，頁 52。

³⁴⁰ 參照臨時臺灣工事部，《基隆築港誌》，頁 51-55；臺灣總督府官房文書課編纂，《臺灣統治綜覽》（臺北：編者，1908），頁 244-245。

³⁴¹ 參照臨時臺灣工事部，《基隆築港誌》，頁 56-58。

臺日航線客貨數激增。因此自 1909 年起，日本郵船開始引進 6,000 噸級鎌倉丸之後，至 1911 年時，經營日臺航線的日本郵船與大阪商船普遍都採用 6,000 噸以上船隻，³⁴²然而基隆港第 2 期工程原本規劃為岸壁可停泊 3,000 噸左右船隻 4 艘、6,000 噸左右船隻 1 艘，繫船浮標可停泊 3,000 噸左右船隻 7 艘、6,000 噸左右船隻 1 艘，共計 13 艘的水準，但由於 6,000 噸等級的大型船舶激增，因此更改設計為岸壁 4 艘、浮標 6 艘的水準，如此卻造成無法應付定期航班船同時停泊的狀況，更造成臨時停泊的船隻只能停泊於外港，而且港灣水深也以容納 3 千噸級船隻為標準，無法應付 6,000 噸甚至 8,000-10,000 噸等級的船隻停泊。另外，基隆港的吞吐量於 1910 年時已達 252,471 噸，1911 年時為 304,265 噸，也就是說，在尚未完成第二期工程以前，其吞吐量已超過原先預設的 250,000 噸。³⁴³

如此變化使得基隆港在第二期工程尚未完成之前即面對必須進行擴張工程的情況，臺灣總督府亦編列追加工程預算 5,170,000 圓、進行時間為 8 年

(1912-1919) 之預算案，經帝國議會審查通過，但 1913 年時因帝國財政整理的關係，計畫延長至 1922 年，1916 年帝國會議又將該追加工程進行時間再延長 1 年至 1923 年。本次追加工程的重點在於給予 6,000 噸至 10,000 噸級安全且方便的停泊位置（岸壁 7 艘、繫船浮標 6 艘），並且將基隆港吞吐量提升至 450,000 噸。³⁴⁴但此次追加工程至 1917 年時將部分款項挪至高雄築港工程，至 1920 年更全面中止。³⁴⁵

然而此時因為第一次世界大戰，歐洲列強無暇東顧，日本趁機拓展其在東南亞的貿易，連帶造成基隆港進出貨物大增，導致原有工程計畫無法滿足需求，因此於 1920 年臨時議會上通過為期 7 年（1920-1926）、總額為 13,560,646 圓的追加工程預算，工程重點是將基隆港擴建為出入船型可達 15,000 噸、內港停泊船數可達 21 艘、每年吞吐量達 800,000 噸的港口，並設置 1 年可輸出 800,000 噸煤炭的碼頭。³⁴⁶而煤炭碼頭的設置，除了由於基隆一帶出產的煤礦，在一次大戰期

³⁴² 參照吉開右志太著、淺香貞次郎編，《臺灣海運史》，頁 112-114；曾汪洋，《臺灣交通史》，頁 21。

³⁴³ 參照臨時臺灣總督府工事部，《基隆築港事業》，頁 4-7；臨時臺灣總督府工事部，《臨時臺灣工事部主管事業概要》（臺北：作者，1916），頁 6。

³⁴⁴ 臨時臺灣總督府工事部，《臨時臺灣工事部主管事業概要》，頁 6-9。

³⁴⁵ 參照臺灣總督府土木局，《基隆築港概要》大正九年度調（臺北：作者，1921），頁 11；臺灣總督府交通局道路港灣課，《臺灣の港灣》昭和五年版（臺北：作者，1930），頁 31。

³⁴⁶ 參照臺灣總督府土木局，《基隆築港概要》大正九年度調，頁 8-9；臺灣總督府交通局道路港灣課，《臺灣の港灣》昭和五年版，頁 31。

間期出口量激增以外，更因為 1914 年巴拿馬運河啟用後，基隆被納入新的世界航線，成為補充煤炭和水以及輸出茶和樟腦的港口，這也使得基隆港的機能呈現多樣化。³⁴⁷然而本工程執行至 1923 年時，因日本發生關東大地震，因而延長預定完工時間至 1929 年。³⁴⁸

二 高雄築港

根據樺山資紀的意見書，高雄的港灣價值是全島僅次於基隆者，就其天然條件與地利位置來看，殖民者亦無法不建設該港。

（一）築港前的調查與計畫以及第一期築港工程

高雄築港始於 1899 年 9 月後藤新平結束全島巡視之後，認為必須在臺灣南部進行港灣修築，因此於翌年 6 月編列預算，並派遣技師川上浩二郎等人進行相關之港灣調查，川上技師於 1901 年 5 月提出復命書，其中認定打狗港因縱貫鐵路的修築以及本身的自然條件，必能取代安平港成為將來南臺灣物資出入的最重要港口，並擬定築港計畫。但由於當時一方面正在進行基隆築港第一期工程，就財政而言無法負擔，此外該築港計畫被認為在倉促的調查之下成立的，「其基礎不免過於薄弱」，並且認為還需調查除了高雄以外南臺灣是否有其他適合築港之處，基於上述理由該計畫不被採用。³⁴⁹

3 年後的 1904 年因為縱貫鐵路已貫通到中部，因為預期做為終點站的高雄將成為貨物集散地但火車站空間過於狹隘，因此總督府鐵道部認為有進行火車站擴張工程之必要，並決定填埋鄰近車站的海面約 13.2 萬平方公尺的面積，填埋所使用的土方則來自於疏浚高雄港內的泥沙，如此一方面擴大高雄車站的用地，一方面也達到疏浚高雄港灣的目的。該工程總預算為 250,000 圓，以 4 年為期，於 1908 年 3 月完工。此工程使得填埋地區附近水域較之前為深，可使小蒸汽船與中國式帆船得以航行至填埋地區前裝卸貨物，除了使裝卸貨物較之前安全以外，也使水運費用得以大幅降低。³⁵⁰

³⁴⁷ 參照井上敏孝〈日本統治時代お基隆築港事業－港勢の変遷と基隆港における輸移出入狀況を中心に〉，頁 14-17。

³⁴⁸ 臺灣總督府交通局道路港灣課，《臺灣の港灣》昭和五年版，頁 31-32。

³⁴⁹ 臺灣總督府土木局高雄出張所，《高雄築港誌》（出版地、出版年均不詳），頁 37-41、70-71。

³⁵⁰ 參照臺灣總督府土木局高雄出張所，《高雄築港誌》，頁 72-74；臺灣總督府土木部，《打狗築港計畫一斑》（臺北：作者，1911），頁 4。

在進行填埋工程之際，為了該工程以及其他附屬工程之參考，又開始進行港灣相關調查，1905年時則開始第二回打狗港灣調查，執行調查的山形要助技師除了高雄以外亦從事全島13個港灣之比較調查。山形技師以臺灣南部築港之急務以及適合物資吞吐兩點為由，認為除了高雄以外再無他港，因此總督府也決定以高雄為築港之預定地。³⁵¹

此時臺灣南部砂糖、木材、以及其他雜貨等累積已有45萬噸需經由打狗港出口，為了因應此急迫局勢，臺灣總督府擬定總預算4,730,300圓、為期6年的工程計畫，於1908年3月經帝國議會通過後於4月1日開始實施。然而在工程著手後不滿1年，因臺灣南部產業發展超過預期，連帶使得高雄港的貨物進出口量急速成長而導致混亂，帝國議會在同年年末提出將工程從6年縮短為4年的建議，但礙於政府財政上的狀況無法達成，因此變更設計，將吞吐量從450,000噸縮減為350,000噸、港內同時可停泊2,000-3,000噸商船7艘的規模，並因新購入疏浚船1艘而縮短工程年限為5年，預定於1912年完工。³⁵²

（二）第一期工程之追加工程

總督府鑑於高雄港的貨物進出口發展持續呈現急速上升的狀態，另擬定自1912年開始為期10年的延長工程計畫，並追加預算12,784,000圓，預計吞吐量達1年900,000噸，出入船舶可達10,000噸之規模。然而工程受到1913以及1915年兩度政府財政整理的影響而使整個計畫延長至1925年。工程進行至1917年時因為第一次世界大戰的影響造成物價急速攀升，導致預定工程費用不足必須增加預算，因此於1921年起縮減原訂計畫之規模，將吞吐量縮減為660,000噸，出入船舶縮減為5,000噸。之後又擬定從1926年起至1934年止的延長工程，並追加預算9,884,935圓。然而這樣的工程根本無法應付現實需求，因此到了1929年時又更改工程計畫為吞吐量800,000噸、出入船舶可達10,000噸之規模，追加工程預算4,695,644圓，並將完工期限延長至1935年。³⁵³

³⁵¹ 臺灣總督府土木局高雄出張所，《高雄築港誌》，頁129-130。

³⁵² 參照臺灣總督府土木部，《打狗築港計畫一斑》，頁5-7；臺灣總督府鐵道部，《高雄築港概要》（臺北：作者，1921），頁7。

³⁵³ 參照臺灣總督府鐵道部，《高雄築港概要》，頁7-8；臺灣總督府交通局道路港灣課，《臺灣の港灣》昭和九年版（臺北：作者，1934），頁77。

第二節 地方港築港期（1921-1939）

總督府從殖民統治臺灣之初便持續投入大量經費與人力物力興建基隆與高雄兩個對外商港，直到 1920 年代方才開始進行地方港的修築。而從 1921-1939 年間包括地方商港、漁港以及避難港等共修築 14 個港口，位置遍及臺灣東西沿岸甚至外島。而這約 20 年的時間可概分為點狀修築期（1921-1929）以及全面修築期（1930-1939）兩個時期。

一 點狀修築期（1921-1929）

本時期總督府進行的地方築港工程僅有 1921 年開始的蘇澳與海口港築港工程，以下分別論述之。

（一）蘇澳漁港築港工程

蘇澳港東方面海、其餘三面環山，其屏障足可防止波濤進入，因為港灣水深足夠再加上港底泥沙可供下錨，即便是 2,000-3,000 噸船隻也可以在此停泊避風，因此被稱為是「基隆以南東海岸唯一良港」。日本治臺初期曾指定為特別輸出入港，1897 年沿岸命令航線開設後，便被指定為停泊港。除了港灣條件良好以外，因為東面太平洋，黑潮經過帶來大量暖流性迴游魚群，被評估為良好漁場，再加上東北角漁業發展至 1920 年代時已有一定程度之規模，發動機漁船已成為漁業作業船隻的主力，其中蘇澳與淡水便發展成臺北州發動機漁船漁業的主要港口。總督府鑑於臺灣東部海面漁業資源豐富，再加上蘇澳港天然條件較他港為佳，於 1921 年編列國庫預算 665,500 圓，以 2 年時間疏浚南方澳低窪地，建築漁船泊地、防波堤、防沙堤、護岸石牆等設施，並以疏浚泥沙填埋而成的海埔新生地則作為漁業相關設備及工廠之用。³⁵⁴而蘇澳漁港的完工也使得臺北州當局藉此漁港向擁有豐富漁業資源的東部海面發展水產業的計畫得以初步實現。³⁵⁵

（二）海口避難港築港工程

海口港位於今屏東縣車城鄉海口村，為位於車城灣北方的海灣。³⁵⁶1901 年 8

³⁵⁴ 參照臺北州內務部勸業課，《蘇澳の漁港》（臺北：作者，1926），頁 15-16、37-41；蘇澳水產株式會社，《蘇澳漁港》（蘇澳：作者，1935），頁 1-4。

³⁵⁵ 參照臺北州，《臺灣の水産》（臺北：作者，1925），頁 51。

³⁵⁶ 吳連賞編纂、黃瓊慧等撰述，《臺灣地名辭書卷四屏東縣》（南投：臺灣省文獻委員會，2001），

月，時任臺灣總督府土木技師的川上浩二郎被派往當時恆春廳的轄區內進行港灣調查。根據其復命書的記載，自 1900 年至 1901 年之間，總督府便針對恆春地區港口進行 4 次調查，其目的應是由於沿岸命令航線停泊船在天候不佳之際往往無法順利停泊，進而妨礙當地之開發，因而必須選定安全的停泊港灣，以謀求交通之便利。就其內容來看，川上技師的調查重點是放在大板轆港（今屏東縣恆春鎮南灣），認為以該港天然地形雖然不足以屏蔽所有波濤，但以當時沿岸命令航線船隻停泊情形來說，即使不施行港灣建設也不會使停泊船隻遭受危險。而從該復命書抄錄的之前兩份關於恆春地區的調查報告來看，也大多集中於調查或者評比大板轆港灣的形式及其優劣，海口港並不被當時奉命調查的人員認為是適合的停泊地點。³⁵⁷而且就當時情形來看，築港的預算都投注在基隆港築港上，對於屏東地區的港灣應只能做港灣地形氣候等相關調查，無法進行近代化的港灣建設。

然而時至 1921 年，總督府選定在海口以國庫預算 115,200 圓進行築港工程，於翌年完成。而選定海口築港的理由為：「本島南部與恆春地方的交通從高雄出發以海路最為便利，不僅從事貨物運送的石油發動機船與中國式帆船往來頻繁，從小琉球到七星岩之間的海面也有極為豐富的漁場，然而附近海岸並無適當的避難港，造成多年來出入船隻一直忍受因風濤帶來的不便。」包括 3 次追加工程在內（1924、1926、1928 年，共花費 99,970 圓），海口港的工程包括港內疏浚、防波堤、防沙堤、燈塔、航路標示、擋土牆等，但無繫船岸壁、碼頭或陸上卸貨設備等，其規模僅為避難港而已。海口港在 1922 年完工之後，於同年 4 月再度被指定為沿岸命令航線停泊港，該港又於 1922 年起開設海口高雄間的發動機貨船航線，並且開放讓乘客搭乘。³⁵⁸但在 1927 年 4 月以後因為當地冬季時從後方山上吹下強勁的季風，使得命令航線船隻的停泊較大板轆不便，且出入客貨又因為陸路交通的整備而減退，因此又改停泊大板轆港。³⁵⁹

為何總督府不選擇被設定為沿岸命令航線停泊港的大板轆，而選擇以海口作為築港地點呢？因為並無築港計畫書等直接史料可資證明，因此本文嘗試從時代背景以及主事者的判斷兩方面來加以解釋。

頁 681-682。

³⁵⁷ 參照〈港灣調查川上技師外一名復命書燈臺建設物調查青山技師復命書〉，《臺灣總督府公文類纂》，15 年保存，1902 年，4704-30-4~15。

³⁵⁸ 臺灣總督府交通局道路港灣課，《臺灣の港灣》昭和十年版（臺北：作者，1935），頁 148-149。

³⁵⁹ 吉開右志太著、淺香貞次郎編，《臺灣海運史》，頁 199。

從川上技師報告書完成的 1902 年的時空背景來看，當時臺灣可以聯絡全島的交通方式僅有總督府開設之沿岸命令航線，從總督府在 1900 年-1901 年這 1 年 4 個月的時間之內進行 4 次對於恆春地區港灣的調查，可以反映出當時總督府對於選擇沿岸命令航線停泊港一事的重視；而且當時臺灣財政尚未獨立，必須節省殖民地經營費用，大板轆因此無法築港是可以想像的。而在海口築港的 1920 年代，當時縱貫鐵路早已通車且高雄港也已發展成為臺灣南部第一大港，高雄成為南臺灣水陸路交通以及人員貨物集散的 center，也因此發展出海口與高雄之間的航線，也使得海口港最遲應該在 1910 年代末期已經成為恆春地區與高雄之間聯絡的主要港口。至於大板轆港因為位於恆春半島南端，當時沿岸命令航線還是屬於環島航線，而大板轆港正好可作為往來臺灣東部與南部命令航線船隻停泊的中繼港，再加上其天然條件較適合吃水深的汽船停泊，因此雖無進行近代化築港，但仍被沿岸命令航線選擇為停泊港。從昭和十年版的《臺灣の港灣》提供的 1930-1934 年統計資料顯示，海口港進出船隻以中國式帆船居多，而大板轆則以汽船居多，但在貿易額部分海口明顯比大板轆多出起碼 10 倍，³⁶⁰則可作為上述的佐證，這樣也反映出至 1920 年代，沿岸命令航線的重要性已經大幅降低。

此外主事者的判斷與選擇也直接影響到海口築港。就 1901-1902 年川上浩二郎等人的復命書來看，當時相關人員對於海口港的評價不是忽略不提就是認為比不上大板轆港。然而在 20 年後，狀況卻有明顯不同。在《臺灣總督田健治郎日記》當中曾提及（1920 年 4 月 28 日）：「……，聽松本（虎太）技師築港說明。（海口）蓋此地成一小灣，海底珊瑚礁彎曲助港勢，少加人工，可泊二、三千屯（噸）船舶，且最便於荷物揚卸（即貨物裝卸），優於大板埕（即大板轆）也遠矣。恆春地方獲益頗大，不要多費而成云，可斷行也。」³⁶¹從引文可以明顯看出當時擔任海口築港相關事務的技師松本虎太的看法與前者完全不同，當然這樣的判斷與選擇的確會受到前述經濟交通等發展的影響，然而自然環境的變化不如人類社會來的快速與頻繁，因此應可推論是不同的專業判斷而導致最終選擇海口築港。

³⁶⁰ 臺灣總督府交通局，《臺灣の港灣》昭和十年版，頁 150。

³⁶¹ 吳文星等主編，《臺灣總督田健治郎日記》（上）（臺北：中研院臺史所籌備處，2001），頁 283。括號文字為筆者所加。

二 全面修築期（1930-1939）

1930年代除了因為基隆與高雄在吞吐量以及進出船隻都持續上升的情況下，必須持續進行這兩個港口的港灣擴建或追加工程以滿足現實的需求以外，整個臺灣進入了一波修築地方港的高峰期。本文除了整理基隆與高雄港港灣擴建工程以外，另將重點放在探討這個時期臺灣各地的築港事業，並分為東部臺灣與西部臺灣兩個部分，³⁶²以分析影響當時築港政策制訂與執行的背景及原因為何。

（一）1930年代基隆與高雄港的擴建或追加工程

如第一節所述，預定於1929年完工之基隆港築港工程，在進行到1928年時計畫預定的船隻停泊以及貨物吞吐能力等相關工程已經完成，然而當時基隆港1年的吞吐量（突破2,000,000噸）以及船隻進出數量已經遠遠超過當初工程計畫所預期的規模，因此總督府決定在當年就中止原本的工程計畫，並於翌年（1929）擬定為期4年（至1932年）、工程預算為11,321,490圓的工程計畫，預計將基隆港擴充為年吞吐量2,800,000噸（包括普通貨物2,000,000噸、煤炭800,000噸）、可容納20,000噸及船隻入港、以及同時可停泊27艘汽船之規模，並於社寮島防波堤內增設基隆漁港。但之後因為國庫歲計的關係而延長年限至1935年。當工程進行至1934年時，外港疏浚已近完工，但由於內港面積極為狹隘，導致妨礙船隻停泊，在面對出入船隻年年增加的情況下，必須增加可以讓船隻停泊外港的設備，因此追加自1935年至1943年為期9年、預算7,790,544圓的外港防波堤、內港聯絡道路、以及外港港口疏浚等工程，預計可在外港停泊13艘船隻，使基隆港可同時停泊船隻達40艘。³⁶³

另外預定於1935年完成的高雄築港工程，因為財政的狀況延長至1937年完工，但在這個期間不論吞吐量還是出入港船隻數量都已超過原來設計的規模，因此於1934年另外著手進行為期3年（1934-1937）的追加工程，以預算1,450,000圓從事棧橋與岸壁建設以及碼頭內鐵路敷設等工程。該工程於1937年完工後，已使高雄港內得以停泊3,000-10,000噸船隻26艘。然而當時的貿易發展使得各項設備的擴建充實變得迫切需要，因此總督府又著手進行為期6年（1937-1942）、

³⁶² 本文所謂的「東部臺灣」意指花東地區，並不包括今天的宜蘭縣一帶，關於宜蘭地區築港事業的探討，則是放入探討西部臺灣地方築港的章節內。

³⁶³ 參照臺灣總督府交通局道路港灣課，《臺灣の港灣》昭和十年版，頁33-34、36-39。

預算總額 7,700,000 圓第三期工程。³⁶⁴

除了上述的擴建工程以外，基隆與高雄兩港在進入 1930 年代以後，其港灣性質也隨著經濟發展而有所改變。基隆港的部分是規劃建設漁港並加強煤炭補給的能力，建設漁港是因為基隆以北海面為鯛魚、鰹魚、以及旗魚漁場，使得基隆港成為 3 大漁業的中心港，因此規劃設置漁港，³⁶⁵而基隆附近生產之煤炭品質良好，因此在該港停泊之船隻多在此補充煤炭，再加上輸出貿易所需，³⁶⁶因此加強該港煤炭補給能力。如此基隆的港灣性質不只是單純的貿易港，也同時擁有煤炭輸出與補給港、避難港、以及漁港等功能，而有朝向綜合港灣發展的傾向。³⁶⁷

高雄港在 1930 年代初期，因為總督府召開臨時產業調查會當中提出未來應注意的工業項目中，肥料、酒精、以及製罐等工業在高雄當地已有一定之基礎，³⁶⁸再加上當時日本本國也出現建設港灣工業地帶以及工業港的呼聲，因而民間亦出現將高雄港建設為工業港的呼聲，論者列舉高雄港包括以往的吞吐量、地理位置（即日本向華南、東南亞發展的前哨站，並藉由該港向南洋或歐洲進口工業原料的費用也較為低廉）、擁有廣大的土地可供做工業地使用、低廉且充足的勞動力、自然資源及物產豐富（可供應部分工業原料）、電力供應充足、氣候溫和、海陸交通便利、以及港灣遼闊可持續擴建等優點，從理論方面支持並推動高雄港連帶高雄市朝向工業港市發展。³⁶⁹然而總督府雖在此次會議之後訂定相關的產業計畫，但由於總督府產業政策被要求必須與日本中央協調一致，但當時日本中央資源局制訂的產業政策當中，並未提出較具體可行的計畫，再加上當時相較於朝鮮，臺灣經濟並未發生迫切危機，而且被定位為南進基地的臺灣，在當時軍事行動偏向北方大陸的情況下也沒有軍事上的迫切性，或許在這樣內外環境並不要求，中央

³⁶⁴ 參照臺灣總督府交通局道路港灣課，《臺灣の港灣》昭和十年版，頁 81；臺灣總督府交通局道路港灣課，《臺灣の港灣》昭和十三年版（臺北：作者，1938），頁 85。

³⁶⁵ 臺北州，《臺灣の水産》，頁 48-49。

³⁶⁶ 伏喜米次郎，《グレート基隆》（臺北：成文，1985 年重印本），頁 34-35。

³⁶⁷ 井上敏孝〈日本統治時代の基隆築港事業—港勢の変遷と基隆港における輸移出入状況を中心に〉，頁 18。

³⁶⁸ 臨時產業調查會提出未來應重視的工業發展種類包括紙漿、天然瓦斯、酒精、蘇打、肥料、苧麻及黃麻、罐頭製造等 7 項工業。可參見臺灣總督府，《臨時產業調查會答申書 臺灣產業計畫說明書》（臺北：作者，1930），頁 71-75。高雄州到 1930 年的工業發展項目，則可參見久米正德，〈工業港としての高雄〉，收錄於臺灣總督府臺北高等商業學校南支南洋經濟研究會編，《本島經濟事情調査報告》第一回（臺北：編者，1936），頁 47-51。

³⁶⁹ 可參見芝忠一《新興の高雄》（高雄：作者，1936），頁 232-241、319-320；久米正德，〈工業港としての高雄〉，頁 51-91。

政策也未定的情況之下，總督府並未如朝鮮一般積極提出具體工業發展計畫，³⁷⁰自然高雄發展成工業港市的計畫在當時不可能有太大的進展。

時至 1935 年總督府因應日本經濟南進的需求以及臺灣工業的發展而召開熱帶產業調查會，³⁷¹再加上南進政策於 1936 年 8 月 7 日被決定為「國策的基準」，這是南方問題首次被日本國策構想所採納。³⁷²因此一反之前臨時產業調查會召開時的氣氛，在中央政策支持的情況之下，原本就被總督府設定為南進基地的高雄港的工業化建設也緊接著在 1936-1937 年開始積極進行，包括於 1936 年編列預算，成立「高雄州產業調查會」，以調查州內全部產業概況，並以此樹立該州往後的產業指導方針，並設立「高雄州工商獎勵館」，以鼓勵該州發展工商業。³⁷³就「高雄州產業調查會」的調查結果顯示，高雄州工業化的唯一前提即為將高雄港往所謂工業港的發展方向去整備，因此在 1936 年在臨接高雄港的苓雅寮至戲獅甲一帶約 600,000 坪的區域，投入 1,000,000 元經費建設重工業地帶，並於一年投入 2,000,000 圓的經費建設百萬坪的接續工業地帶，再加上日本鋁業工廠於 1936 年 5 月竣工，³⁷⁴為高雄港乃至於高雄市朝向工業港市的發展奠定了一定的基礎。

綜上所述，1930 年代基隆港及高雄港的建設除了持續擴張既有規模以增加吞吐量以外，基隆港因漁港、煤炭碼頭的興建而逐漸往綜合港灣發展，高雄港則因為 1935 年以後臺灣工業化的發展，而朝向工業港的型態發展。在整理完兩大港於 1930 年代的發展之後，以下則探討地方港的建設、成果及政策形成之背景因素。

（二） 東部臺灣的築港

1930 年代東部臺灣的築港工程為花蓮的花蓮港與臺東的新港（今成功港），以下敘述東部臺灣築港之調查與計畫，以及 1920 年代築港請願運動之過程，以

³⁷⁰ 參照高淑媛，〈臺灣近代化產業的建立—日治時期臺灣工業與政策分析〉（臺南：國立成功大學歷史研究所博士論文，2003），頁 149-153。

³⁷¹ 臺灣總督府，《臺灣總督府熱帶產業調查會會議錄》（臺北：作者，1935），頁 5。

³⁷² 參照矢野暢，《日本の南洋史觀》（東京：中央公論社，1979），頁 164-165；林明德，《日本近代史》（臺北：三民，2004），頁 227。

³⁷³ 田中備，〈高雄產業の概観—工業化促進のために—〉，《高雄經濟情報》，4 卷 3 期（1942.01），頁 7-8。

³⁷⁴ 可參見高雄州知事官房文書課編，《高雄州勢一覽》昭和十二年度（高雄：編者，1938），頁 6；田中備，〈高雄產業の概観—工業化促進のために—〉，頁 10。

及請願成功之後築港的大致經過。

1. 築港前的調查與建設

早在 1896 年時，總督府便派遣技師田代安定前往花東地區進行調查，其範圍涵蓋地理、族群、土地、交通、農漁林業等，其目的是作為日後擬定東臺灣經營方針的參考。田代氏在該文中明確指陳出，東臺灣官營土木事業的重點在「道路的開鑿、河道的整治、港口的修建」³⁷⁵，而這三個項目中，交通建設就佔了兩項，由此可見當時東部交通之不便。在港灣修築的部份，田代氏實地踏查了當時花東地區三個主要港灣：花蓮港、卑南港、以及成廣澳（書中稱成廣灣），文中指出，花蓮與卑南兩港直接面對外海，在天候晴朗時，汽船雖然可以接近岸邊碇泊，但是由於海岸波浪激盪，導致接駁小艇裝卸貨物極為困難，而遇上風浪洶湧之時，往往無法裝卸貨物，而且即使陸運開通，海運的存在仍是必須的緣故，因此需要專家做更多的調查，並使用適應該地地理環境的方法築港。³⁷⁶

1908 年總督府通信局長鹿子木小五郎奉命前往東部地區考察，翌年海軍水路部進行花蓮港測量，兩者均提出對於花東地區港灣修築的看法。鹿子木氏認為，花東地區即便因為地形以及氣候因素使得海路交通如此險峻，但仍較陸路為優，所以除了實施花蓮港與卑南兩港改善工程外，也必須另尋安全的停泊港，此乃開發臺東的首要解決問題；但認為在花蓮港與卑南兩地興建防波堤與碼頭以當時技術而言實為不可能，因此僅有另外尋找安全停泊港一途。³⁷⁷

由上述可知，日治初期的花東地區被評估為一方面經濟產業尚未發達，另一方面則因為海岸地形多為斷崖、彎曲極少，不利於築港，再加上受限於技術與資金不足，因此築港一事便被擱置，直到 1920 年代，當地產業界才逐漸積極推動築港運動。此與東部在地日系資本的推動有密切關係。因臺灣漢人進入東部時間較晚，再加上日本內地財閥資本最初對東臺灣缺乏投資興趣，使得明治末期到大正年間，許多前往東臺灣發展的日本中小企業得以累積資本，並在當地形成綿密的企業網絡，影響地方產業與行政發展的動向。³⁷⁸而當地產業界與地方官廳聯合

³⁷⁵ 田代安定，《臺東殖民地豫察報文》（臺北：成文，1985，根據明治 33 年排印本影印），頁 108。

³⁷⁶ 田代安定，《臺東殖民地豫察報文》，頁 111-114。

³⁷⁷ 鹿子木小五郎，《臺東廳管內視察復命書》（臺北：成文，1985，根據明治 45 年石印本影印），頁 94。

³⁷⁸ 參照林玉茹，〈殖民地邊區的企業—日治時期東臺灣的會社及其企業家〉，收錄於氏作，《殖民地的邊區：東臺灣的政治經濟發展》（臺北：遠流，2007），頁 246、250；蕭明禮，〈邊陲地區政商網絡—東臺灣產業界與官方築港政策之間的互動關係（1920-1940）〉，《臺灣文獻》，57 卷 2 期（2006.06）頁 154。

向中央提出改善花東地區交通的請願，第一個例子便是於 1920 年 4 月由成廣澳支廳的官民聯合向總督府爭取航行於東臺灣的命令航線「沿岸甲線」停靠麻荖漏，也獲得正面回應，並於該年 7 月沿岸甲線停靠港增停麻荖漏。³⁷⁹

1921 年花蓮港商工會長向花蓮港廳請願，希望能在花蓮港港灣興建漁港與避難港等設施。³⁸⁰1922 年時任花蓮港廳長的江口良三郎向總督府交通局港灣課爭取到 30,000 元經費，在米崙灣一角嘗試興建小規模的防波堤，可承受暴風雨時海浪的侵襲，並且在米崙灣海岸及四周進行實地研究後，認為該地是做為停泊港兼漁港最佳地點。1923 年 11 月 21 日，時任總督的內田嘉吉（任期 1932.9.6-1924.9.1）前往東部視察，途中因風浪太大，臨時變更行程由新港登陸，因此得以親身體驗當地對外聯絡不便之苦，使得築港之事露出曙光；但 2 個月前的 9 月 1 日日本發生關東大地震，財政因而緊縮，無力舉辦新的事業，築港一事遂遭擱置。因此 1924 年時花蓮港商工會向當時新任總督伊澤多喜男提出東臺灣開發的請願當中，關於花東地區的築港問題即提出將米崙灣建設成為停泊港兼漁港的請願，並且在請願書當中強調「所需經費亦不甚多額」，³⁸¹以避免總督府因日本國內為復興震災而減少殖民地經營預算，連帶導致花蓮築港又遭受擱置的命運。但花蓮築港案在送交總督府審查時，卻以預算關係為由而無法通過。³⁸²

時至 1925 年，因宜蘭線鐵路完工，蘇澳—花蓮港間定期航線開航，使得東部海陸交通較以往更為方便，如此也突顯出港灣設施缺乏對於東部經濟產業發展將造成更大的妨礙。花蓮港商工會即在該年度再度發起儘速築港請願運動，但仍與上述一樣因預算問題而無法通過。且就史料顯示，1923 年時花蓮港商工會也做過相同的請願。³⁸³連同前述觀之，1921、1923、1925 等 3 年花蓮港商工會都提出相同的請願，但都被總督府以相同的理由否決，究其原因，應與總督府的東部治理政策有關。

2. 東臺灣築港政策轉向之因素

日治初期，總督府對於東部的治理首重「理蕃事業」，並採取特殊化區域政策，

³⁷⁹ 可參見〈沿岸甲線火燒島及麻荖漏往復寄港變更ノ件〉，《臺灣總督府公文類纂》，15 年保存，1920 年，6904-14-1～34。

³⁸⁰ 花蓮港廳，《大正十三年花蓮港廳管內概況及事務提要》（花蓮：作者，1926），頁 222。

³⁸¹ 參照一記者，〈東臺灣の開發問題〉，《東臺灣研究叢書》第七編（臺北：東臺灣研究會，1924），頁 8-10；喜多孝治，〈東部在住者の奮起を望む〉，《東臺灣研究叢書》第三編（臺北：東臺灣研究會，1924），頁 22；施添福，《臺東縣史·大事篇》上冊（臺東：臺東縣政府，2001），頁 386。

³⁸² 花蓮港廳，《大正十三年花蓮港廳管內概況及事務提要》，頁 222。

³⁸³ 花蓮港廳，《昭和三年花蓮港廳管內概況及事務提要》（花蓮：作者，1930），頁 183。

當時東部的開發以及基礎建設也都委託民間資本。1910年起，總督府於東部推行「官營農業移民」，更企圖透過移民進行「內地化東臺」的試驗。「理蕃事業」自1914年起成效漸著，但「官營農業移民」則於1918年宣告失敗。³⁸⁴總之，在1920年代中葉以前，總督府對於東部的政策最具成效的應為行政力量的進入。然而自1926年開始，因南進政策的轉趨停滯，同時對本島西部的統治日趨穩定下，開發東臺灣成為總督府所重視的方向，再加上日本內地移民需求、東部資源的開發、以及臺東線鐵路的完工等因素，³⁸⁵使得總督府開始進行與東部相關的資源調查及開發事業。為了取得東部資源，吸引日系資本前往投資，總督府勢必進行一連串的基礎建設，以改善東部投資環境。³⁸⁶其中，當年3月臺東線鐵路的全線通車，是東部開發政策轉變的重要關鍵點，在陸上交通獲得初步解決之下，東部的產業開發已成為可能，故港口的興築，自然成為繼鐵路建設後，東臺灣基礎建設的新一波重點。³⁸⁷

3. 築港請願運動與新港築港

隨著1926年總督伊澤多喜男（任期1924.9.1-1926.7.16）以及總務長官後藤文夫（任期1926.9.22-1928.6.26）相繼巡視東部後，爭取新港築港與新港玉里道路開通的輿論也隨之熱烈興起。相關議題的討論就現有史料來看應具體成形於1925年，認為花蓮、臺東兩港天然地形不良，且在這兩地築港技術上也無法保證，米崙灣雖然地形遠優於花蓮、臺東，又靠近花蓮市街，但港灣面積狹小是其缺點。而新港除了在天然地形上遠優於上述3港以外，又位於東臺灣花東縱谷的中心點，只要闢建道路或鐵路連接花蓮以及臺東兩地，則東臺灣交通問題可以完全解決。³⁸⁸除了港灣地形以及位置良好以外，當時任臺東廳庶務課長的林田軍五郎在討論該廳水產業的文章中，指出該廳水產業不振的最大原因在於並無可停泊漁船的良港，造成許多在此海域作業的漁船發生海難，不僅在產業上，在人道上也是不容忽視的重大問題，因而要求在廳下建設可停泊船隻的漁港，如此不僅對

³⁸⁴ 參照林玉茹，〈國家在東臺灣歷史上的角色〉，《東臺灣研究》，第五期（2000年12月），頁164-165；張素玢，《臺灣的日本農業移民（1909-1945）：以官營為中心》（臺北：國史館，2001），頁138-148。

³⁸⁵ 林玉茹，〈國策會社的邊區開發機制：戰時臺灣拓殖會社在東臺灣的經營管理系統〉，《臺灣史研究》，9卷1期（2002.06），頁9。

³⁸⁶ 林玉茹，〈國家在東臺灣歷史上的角色〉，頁165。

³⁸⁷ 蕭明禮，〈邊陲地區政商網絡－東臺灣產業界與官方築港政策之間的互動關係（1920-1940）〉，頁161-162。

³⁸⁸ 參照加納久夫，〈東部の開發は新港の築港にあり〉，《東臺灣研究叢書》第九編，（臺北：東臺灣研究會，1925），頁2-5。

於臺灣水產業發展有所幫助，同時對於南洋漁業的開發亦有相當的裨益。³⁸⁹林田氏的觀點賦予了新港一個推動東部沿海乃至於南洋漁業發展的新功能。

因為新港擁有天然地形及位置良好以及漁業資源豐富等利多條件，雖然陸路交通不便，但仍能促使東臺灣不少官紳及民間團體支持新港築港運動，也使得新港築港請願運動在 1926 年以後快速竄起，與原有的花蓮築港請願運動形成競爭的態勢。³⁹⁰1927 年 4 月時任臺灣總督的上山滿之進（任期 1926.7.16-1928.6.16）巡視東部，也抵達新港巡視港灣設備；³⁹¹同年 10 月總督府為了於火燒島以及新港建設漁港，而派遣技師前往兩地調查。³⁹²

1928 年可說是新港築港正式啟動的一年。當年 10 月甫任總督的川村竹治（任期 1928.6.16-1929.7.30）前往東部視察，認為新港周圍的環境以及港灣地形是建設漁港最適切的位置，再加上水產業的發展以及東部開發上的必要，一口氣以追加預算的 500,000 圓經費投入漁港建設。當時築港計畫大要為：建設港灣面積約一萬坪（約 33,058 平方公尺）左右，可停泊 70-80 噸發動機船 50 艘規模的漁港，預定 1929 年正式開始新港漁港的建設工程，³⁹³至此歷時 3 年的新港築港要求終於實現。

然而，於 1929 年 5 月 7 日正式動工的新港漁港建設工程，³⁹⁴卻在 7 月時傳來總督府將予以停工的消息，使得當地民情為之譁然。其主要原因為當時的日本內閣總理田中義一因暗殺張作霖事件（1928.6.4）未向昭和天皇報告而引發天皇不滿，因而於 7 月總辭，改由民政黨濱口雄幸組閣，³⁹⁵時任總督的川村竹治因與濱口雄幸內閣分屬不同政黨而辭職，改由石塚英藏接任臺灣總督（任期 1929.7.30-1931.1.16）。新內閣上臺後，隨即提出財政緊縮計畫，臺灣總督府方面被要求除了既定的跨年度經費與屬於法律上的義務者外，所有事業一律停止，新

³⁸⁹ 林田軍五郎，〈漁港の施設を急務とす〉，《東臺灣研究叢書》第二十一編（臺北：東臺灣研究會，1926），頁 16-17。

³⁹⁰ 〈東部臺灣の開発は交通第一〉、〈新港築港の曙光見ゆ〉，《東臺灣研究叢書》第十六編（臺北：東臺灣研究會，1926），頁 21-22、24。

³⁹¹ 〈新港支廳下の港灣施設を視察〉，《臺灣日日新報》，1927 年 4 月 9 日，1 版。

³⁹² 〈漁港調査〉，《臺灣日日新報》，1927 年 10 月 18 日，4 版。

³⁹³ 〈有望視さるゝ新港の築港〉，《臺灣日日新報》，1928 年 10 月 13 日，2 版；〈新港決定施行築港經費豫算五十萬圓〉，《臺灣日日新報》，1928 年 11 月 4 日，4 版；中曾根特派記者，〈電光石火的に決定した新港の漁港築港問題〉，《臺灣日日新報》，1928 年 11 月 6 日，3 版；臺灣總督府交通局高雄築港出張所，《新港漁港》（高雄：作者，1932），頁 2。

³⁹⁴ 〈新港の築港起工式七日に舉行〉，《臺灣日日新報》，1929 年 5 月 10 日，5 版。

³⁹⁵ 井上清，《日本の歴史》下（東京：岩波書店，2004），頁 172。

港漁港建築費的預算自然也遭到刪除。³⁹⁶

當命令傳到東臺灣時，引起輿論一片譁然，在當地官民提出請願與總督府爭取恢復預算無效後，³⁹⁷便由擔任東臺灣研究會會長梅野清太以及副會長橋本白水直接向東京中央有力人士見面，以尋求新港築港復工的支持。³⁹⁸梅野與橋本在東京期間分別拜謁了新任的臺灣總督石塚英藏，以及擔任民政黨內要角的原修次郎。³⁹⁹原修次郎是當時日本政界中少數出身東臺灣的人士之一，可說與東臺灣關係匪淺，⁴⁰⁰實為代表東臺灣官民在中央替新港復工案發言的不二人選。原氏更在《東臺灣叢書》發表他對新港築港案的贊同。⁴⁰¹原氏的公開表態，對民政黨有重要影響力，使得內閣在新港築港復工議題上有鬆動跡象。⁴⁰²而在面見石塚總督時，則力陳新港築港後對於東臺灣在交通、經濟以及產業上的正面影響，並提示停止築港後對於政府威信的傷害等面向，石塚總督當時雖然不置可否，⁴⁰³但對新港築港問題應已建立初步印象。另一方面，新港當地的官民也積極向新任總督以及原修次郎上呈請願書，表達恢復新港築港工程的強烈希望。⁴⁰⁴

石塚總督赴臺就任後，請願運動已從新港地區擴大至臺東街、新港、里壠、玉里等地了。9月12日，臺東街長重森確太代表臺東街、新港、里壠、玉里等地民眾向新總督提出請願書，指出停工不僅對當地經濟發展造成嚴重影響，也使得當地民眾驚愕失望，特別使得原住民對官方產生懷疑，由於廳下各項事業推動均需要調動原住民，如此對於往後各項事業的推動感到相當憂慮。⁴⁰⁵10月1日石塚總督到達臺東廳視察，第一站便是前往新港，在巡視並聽取相關簡報之後，

³⁹⁶ 〈交通局關係の事業中止が多い〉，《臺灣日日新報》，1929年7月16日，3版。

³⁹⁷ 參照一會員，〈新港漁港復活に對する東部民の叫び〉，《東臺灣研究叢書》第六十二編（臺北：東臺灣研究會，1929），頁27-29；〈總督府の新規事業削除額千四百萬圓の内復活確信あるもの五百萬圓〉，《臺灣日日新報》，1929年7月19日，3版。

³⁹⁸ 〈橋本副會長急遽上京〉、〈梅野會長より〉，《東臺灣研究叢書》第五十九編（臺北：東臺灣研究會，1929），頁23。

³⁹⁹ 白水生，〈新港問題で石塚新總督と語る〉；原修二郎，〈新港と花蓮港の築港問題〉，《東臺灣研究叢書》第六十一編（臺北：東臺灣研究會，1929），頁1-2、16。

⁴⁰⁰ 原修次郎與東臺灣研究會會長梅野清太均曾先後擔任賀田組及花蓮港製紙會社總經理與社長，並分別在昭日組、櫻組中擔任社長與專董。可參見林玉茹，〈殖民地邊區的企業—日治時期東臺灣的會社及其企業家〉，收錄於氏作，《殖民地的邊區：東臺灣的政治經濟發展》，頁241。

⁴⁰¹ 原修二郎，〈新港と花蓮港の築港問題〉，《東臺灣研究叢書》第六十一編，頁16-17。

⁴⁰² 蕭明禮，〈邊陲地區政商網絡—東臺灣產業界與官方築港政策之間的互動關係(1920-1940)〉，頁167。

⁴⁰³ 白水生，〈新港問題で石塚新總督と語る〉，《東臺灣研究叢書》第六十一編，頁2。

⁴⁰⁴ 一會員，〈新港漁港復活に對する東部民の叫び〉，《東臺灣研究叢書》第六十二編，頁29-33。

⁴⁰⁵ 〈新港漁港の復活を嘆願〉，《臺灣日日新報》，1929年9月18日，5版。請願書提出日期可見〈臺東街長より謝電〉，《東臺灣研究叢書》第六十一編，頁33。

確定新港築港將於來年編列一年的預算繼續施行，⁴⁰⁶此項宣示除了使得新港當地乃至東臺灣產業界數月來最掛念的問題獲得解決外，也代表東臺灣產業界對總督府甚至日本中央政界的遊說力量，在新港築港問題上發揮的實際作用。⁴⁰⁷

1930年新港漁港的預算總督府以特別會計的名義交付大藏省核可後再由內閣會議通過，⁴⁰⁸而在帝國議會審定當年度預算時，透過計劃變更的方式使得新港築港工程得以在6月1日復工。⁴⁰⁹此時築港計畫與1929年時制訂的已略有差異，除了前述1930年是以計畫變更方式繼續工程外，1931-32年是以2年750,000圓的預算繼續工程建設。⁴¹⁰新港漁港的設計，基本上是在新港本身地理環境優勢的基礎上再加以改善，使其停泊條件更能符合當地漁業開發計畫，以及東臺灣海運的需求。⁴¹¹在歷經2年4個月的工期之後，東臺灣各界爭取多年的新港漁港終於在1932年10月9日正式竣工啟用。⁴¹²

4.花蓮港第一期工程

川村總督除了同意新港築港以外，亦同意進行米崙港築港計畫，並於1929年派遣時任交通局總長的丸茂藤平視察米崙港，開始相關的港口設計規劃。⁴¹³而就《花蓮港築港工事說明書》的記載來看，當時花蓮築港的關鍵除了經費以外，便在於築港技術。

就地形來看，如果要以防波堤包圍海面而得到安全泊地的築港方式，以最高浪高8公尺來計算，起碼需要800公尺的防波堤，且其最前端是位於水深18-35公尺的深海當中，光如此建設就必須花費鉅額預算，無法以較少預算完成築港。再就之前臺灣其他築港工事來看，都是在有天然海灣等相對地形較為良好的地點築港，像這樣直接面向大洋建築防波堤的工程是毫無經驗的。日本本土相類似的

⁴⁰⁶ 參照〈問題の新港築港愈々實施か〉，《臺灣日日新報》，1929年10月2日，2版；戰ひ疲れ郎，〈石塚總督東巡雜記〉，《東臺灣研究叢書》第六十一編，頁16-17；〈新港の築港來年度に於て復活〉，《臺灣日日新報》，1929年10月4日，夕刊1版。

⁴⁰⁷ 蕭明禮，〈邊陲地區政商網絡－東臺灣產業界與官方築港政策之間的互動關係(1920-1940)〉，頁167。

⁴⁰⁸ 〈總督府の新規事業七十萬元承認さる〉，《臺灣日日新報》，1929年12月18日，夕刊2版。

⁴⁰⁹ 臺灣總督府交通局，《臺灣の港灣》昭和五年版，頁144；〈新港築港〉，《臺灣日日新報》，1930年6月4日，夕刊4版。

⁴¹⁰ 臺灣總督府交通局高雄築港出張所，《新港漁港》，頁3。

⁴¹¹ 蕭明禮，〈邊陲地區政商網絡－東臺灣產業界與官方築港政策之間的互動關係(1920-1940)〉，頁168。

⁴¹² 〈新港漁港竣工落成本九日舉式〉，《臺灣日日新報》，1932年10月9日，4版。

⁴¹³ 臺北一會員，〈政變と東臺灣〉，《東臺灣研究叢書》第五十九編，頁2；〈丸茂總長一行米崙港築港視察〉，《臺灣日日新報》，1929年03月17日，夕刊1版。

港灣工程當時只有銚子與室戶兩港，但是前者防波堤尚未動工，後者則是遭到破壞，而且花蓮港較上述兩港所要面臨之風暴更為強烈。因此負責花蓮港築港的技師參考與東部海岸地形相類似的南美洲智利兩個港灣的修築工法，並提出將防波堤興建範圍縮減至水深 10-12 公尺處，再向陸地挖掘以擴大泊地，並以防波堤保護泊地出入口的築港方式，如果則可減少防波堤的長度以及建造經費，泊地也可讓船隻入內避風浪，可說是較為經濟且有效的方法。至於築港地點，在經過相關調查之後，認為米崙灣一帶海岸飄沙淤積較不嚴重，是唯一適合築港之處。⁴¹⁴ 花蓮港的設施與規模部分，設計為年吞吐量為 200,000 噸，可供 3 艘 3,000 噸船隻同時停泊，並設計沿岸命令航線專用碼頭 1 座、砂糖與木材載運船專用碼頭 2 座、200 噸級小型船碼頭 1 座，岸壁可供大型發動機漁船以及小蒸汽船停泊。陸上則設置臨時倉庫 2 棟，並建設鐵道與車站連接花蓮港車站，便利貨物起卸、運輸、倉儲以及旅客的出入。⁴¹⁵ 從上述設計來看，顯示了為配合花蓮港廳產業發展的特性，特別設置砂糖木材載運船以及漁船碼頭，而小型船碼頭應與東臺灣在地海運業者多使用小型汽船經營海運航線有關。⁴¹⁶ 由此可見花蓮港的功能被定位在兼具商漁港的多功能港灣，其港灣泊地的規劃也較先前基隆以及高雄築港的規劃來的明確，其中應可部分反映出基隆高雄築港經驗的累積以及傳承。

花蓮港築港計畫最初為總預算 7,429,000 圓、為期 7 年（1931-1937），但在動工後不久，帝國議會即因為財政因素，將當年度築港預算削減 1,000,000 餘圓，也使得工程被迫延長至 1939 年，吞吐量也從 200,000 噸縮減為 150,000 噸。⁴¹⁷ 可見自 1920 年代末期開始的經濟不景氣，對於東部港口建設造成直接衝擊，⁴¹⁸ 新港築港由於規模與預算較小，還得以重新復工並完成，但規模較大的花蓮港，則在國家財政的現實狀況下，被迫延長工期。

（三）西部臺灣的築港

在 1920 年代東部臺灣以官民聯合請願的方式向總督府爭取築港工程的同時，

⁴¹⁴ 參照不著撰人，《花蓮港築港工事說明書》（出版地、出版年均不詳），頁 4-8。

⁴¹⁵ 不著撰人，《花蓮港築港工事說明書》，頁 16、24-26。

⁴¹⁶ 蕭明禮，〈邊陲地區政商網絡－東臺灣產業界與官方築港政策之間的互動關係（1920-1940）〉，頁 171。

⁴¹⁷ 參照 T.A 生，〈花蓮港の今昔〉，《臺灣海務協會報》第三期（1938.07），頁 67；臺灣總督府交通局道路港灣課，《臺灣の港灣》昭和十三年版，頁 134。

⁴¹⁸ 蕭明禮，〈邊陲地區政商網絡－東臺灣產業界與官方築港政策之間的互動關係（1920-1940）〉，頁 172。

1930 年代初期的西部臺灣也有類似的情形發生，但其起因、過程與結果和東部臺灣大相逕庭。以下首先探討掀起 1930 年代西部臺灣各地築港請願風潮的全臺港灣調查之經過始末及其意義，之後再論述西部臺灣漁港以及避難港的築港成果。

1.1930-1934 年全島港灣調查

該項調查為總督府交通局道路港灣課擬定之為期 5 年（1930-1934）、總預算為 36,150 圓的全島港灣調查，並依據此調查成果，作為日後決定各港灣規模及修築計畫立案之依據，預定調查淡水、舊港、公司寮、大安、鹿港、布袋、東石、安平、大樹房、臺東、花蓮、蘇澳、馬公 13 個港口。⁴¹⁹然而開始執行之後，到 1931 年時預算就遭到削減，到了 1932 年已後，預算更減為半數，使得布袋、大樹房、及臺東三港的調查因而終止。⁴²⁰至於預算刪減的原因，應與前述花蓮築港預算因經濟不景氣被刪減相同。

先從實際調查的 10 個港口來看，其中淡水及安平為基隆、高雄以外的「開港」；⁴²¹舊港、公司寮港、鹿港、東石、馬公為「特別輸出入港」⁴²²；大安港則為當時臺中地區的主要港口之一；⁴²³花蓮港如前述於 1931 年動工築港，而該港的調查於 1930 年即完成，⁴²⁴應可將此次調查視為築港的主要參考；蘇澳較為特殊，該港已於 1923 年完成築港工事，但仍被列入此次全島性港灣調查的名單當中。綜觀上述被調查的港灣，大多數都是日治初期就被指定為國際貿易港或者是與對岸中國的指定貿易港，其餘則是地方的主要港口，換句話說，對於港灣所在的地區而言，這些港灣與該地區經貿民生等都是息息相關的。

⁴¹⁹ 交通局道路港灣課，〈第六十回帝國議會說明資料—臺灣道路港灣之概況〉，收錄於臺灣總督府交通局，《臺灣總督府交通局事務概要》（臺北：作者，出版年不詳），頁 56。

⁴²⁰ 臺灣總督府交通局道路港灣課編，《港灣調查報告書》（臺北，編者，1936），無頁碼。

⁴²¹ 所謂「開港」就日本政府的定義可謂為「世界公開之貿易港」，與其相反者則「不開港」。臺灣成為日本領地之後，日本帝國即對締盟各國發佈於基隆、淡水、安平、高雄 4 港通商開港之宣言。可參見大田修吉、鈴木斗人調查，《港灣行政制度の研究》，頁 6-7；交通局道路港灣課，《熱帶產業調查書—港灣ニ關スル事項》，頁 9-10。

⁴²² 「特別輸出入港」是指日本治臺之初，總督府鑑於臺灣與清國之間貿易交通往來密切，風俗、日常習慣亦緊密相關，因此於 1897 年 1 月在 4 個開港以外，加開 8 個「特別輸出入港」，1899 年以下湖口港取代蘇澳港，正式指定為：舊港、後龍、梧棲、鹿港、下湖口、東石、馬公、東港等 8 個港口。而公司寮港為後龍港淤積之後的替代港口。詳可參見蔡昇璋，〈日治時期臺灣「特別輸出入港」之研究〉（中壢：國立中央大學歷史研究所碩士論文，2008），頁 104-106、373-374、473。

⁴²³ 可參見臺灣總督府交通局道路港灣課，《大安港調查書》（臺北：作者，出版年不詳），頁 1-2；王顯榮，〈大安港史話〉，《臺灣文獻》，29 卷 1 期（1978.03）頁 182-185。

⁴²⁴ 臺灣總督府交通局道路港灣課編，《港灣調查報告書》，無頁碼。

至於道路港灣課提出此次全島性港灣調查計畫的理由如下：

……。近來水產業與對岸及沿岸貿易之發展，而迫切需要於沿岸設置許多兼具漁港及避難港功能之地方港。各地方民眾亦對之熱望不止，各州廳專心努力的年年要求高額國庫預算，以用於自己管內的港灣修築。然而由於此等地方港從未進行專門之調查，因此無法對此訂定施工計畫。於是昭和五年已降之五年為期，對於各地方港施以周到的技術調查，對於各港後方地區之產業狀態、海路聯絡狀況等經濟性調查亦一併進行，徹底查究全島地方港的分布、修築港的規模、以及修築方法等。……⁴²⁵

上述理由反映出這些港灣對於當地居民的重要性，因此導致各地方政府與人民要求築港之聲浪高漲。

接著探討道路港灣課提出的港灣調查之理由。就上一段引言水產業及對岸沿岸貿易發展兩個主要理由來看，1920-1930 年代是日治時期臺灣水產業發展的高峰時期，應是直接促使道路港灣課開始注意臺灣沿岸港灣（基隆、高雄除外）調查與建設的直接因素之一；⁴²⁶至於對岸貿易則於 1910 年代即開始萎縮，然而沿岸貿易部分雖然並無直接相關史料可供參考，然而綜合前述海口築港以及《臺灣の港灣》的記載觀之，當時這些地方主要港口或者特別輸出入港以中國型帆船或小型汽船進行對岸乃至於沿岸貿易的情況應該頗為頻繁，⁴²⁷當然貿易額遠不及國際大港的基隆或高雄，但對於當地而言卻是重要的貿易口岸。

2. 築港期成請願運動

如前所述，這個 5 年期的全島港灣調查，應可視為總督府在基隆以及高雄兩港築港進入改良追加工程期之後，作為回應各地官民築港請願以及企圖更進一步的在全島進行地方港灣建設的準備工作。而對於被選定進行港灣調查的當地官員居民來說，則不啻為當地築港帶來希望，也連帶引起當地官民以及團體的熱烈討論並進行更積極的請願活動。如使用上述 10 個確定進行港灣調查的港灣名稱以

⁴²⁵ 交通局道路港灣課，〈第六十回帝國議會說明資料—臺灣道路港灣之概況〉，收錄於臺灣總督府交通局，《臺灣總督府交通局事務概要》，頁 55-56。

⁴²⁶ 參照王俊昌，〈日治時期臺灣水產業之研究〉（民雄：國立中正大學歷史研究所博士論文，2006），頁 76；游智勝，〈1930-1934 港灣調查之研究〉，收錄於若林正丈、松永正義、薛化元主編，《跨域青年學者臺灣史研究續集》（板橋：稻鄉，2009），頁 203-204。

⁴²⁷ 可參見臺灣總督府交通局道路港灣課，《臺灣の港灣》昭和十三年版，頁 102-178 的記載。

關鍵字在《臺灣日日新報》資料庫進行搜尋，可以發現大概在 1931-1934 年間（最晚可至 1936 年），每個被指定進行調查的港灣之在地官民都因此展開積極的築港請願運動。

從《臺灣日日新報》相關記載及前人研究顯示，當時最積極推動築港的民間團體，當推各地之「商工會」，而這些地方商工會之所以積極推動築港，其原因不外乎因為當時島內對外交通唯有依靠海運，再加上臺灣雜貨在當時已大部分仰賴日本輸入，若有港口直接進口，不但可以大幅降低成本，也將成為貨物轉運中心，關係地方繁榮甚鉅。這些商工會曾經請願修築的或擴建的港口遍及全臺包括北中南東各地，⁴²⁸如此反映了商工會在當地的影響力，以及築港對於推動當地經貿發展的重要性。而各地的築港請願運動模式，通常是以商工會為主軸，連結地方有力人士（包括日人與臺人）組成「築港期成同盟會」等類似組織，甚至當地街庄市長甚至郡守也會加入此同盟會，也有北上總督府請願的情況。⁴²⁹

以 1935 年築港的安平港為例。安平港在 1860 年因天津條約開港之前，已成為臺南地區的重要門戶港，雖然該港容易遭受泥沙淤積，港口條件不佳，但由於腹地都市臺南人口眾多，具有政治、文教、經濟、消費等多元機能，有助於安平維持港口的門戶地位，直到日治初期，安平港的地位仍較打狗來得重要。⁴³⁰然而由於總督府對於開港也就是基隆、淡水、安平、高雄等 4 港的築港政策，是採取集中全力興建具有良好港灣條件的基隆以及高雄，而安平與淡水兩港則是採取放棄的態度，⁴³¹1908 年總督府開始建設高雄港以後，該港在政策的支持之下，逐漸成為南臺灣第一大吞吐港。面對這樣的困境，當地官民雖然體認到安平港的興廢與否對於臺南地區的繁榮有著直接關係，卻一直無法提出突破性的意見，直到 1920 年 6 月 3 日《臺灣日日新報》刊登的有關安平港疏浚港口的報導中，出現「安平港的前途如作為貿易港是毫無希望的，然而作為漁港或許還能有相當的價值，近來持續提倡這樣的築港論。」⁴³²這樣的論點。

臺南州則是至 1922 年方才開始發展漁業，除了技術提昇與獎勵等措施以外，並於 1922 年 4 月開鑿臺南運河，至 1926 年 3 月完工，此工程共花費 704,500 圓，

⁴²⁸ 趙祐志，《日據時期臺灣商工會的發展（1895-1937）》（板橋：稻鄉，1998），頁 299。

⁴²⁹ 相關例子可參見游智勝，〈1930-1934 港灣調查之研究〉，頁 220-233 之研究。

⁴³⁰ 戴寶村，〈近代臺灣港口市鎮之發展—清末至日據時期〉，頁 96-98。

⁴³¹ 臺灣總督府交通局道路港灣課，《臺灣の港灣》昭和十三年版，頁 7。

⁴³² 〈安平浚渫設計〉，《臺灣日日新報》，1920 年 6 月 3 日，4 版。

其中臺南州的補助為 230,000 圓，臺南市自行負擔 474,500 圓，其中 400,000 圓來自市政府發行之公債。⁴³³臺南運河於同年 4 月 25 日舉行開通儀式，時人認為該運河開通後可帶來以下好處：1.中國式帆船等船隻在安平港無須將貨物移裝，可直接透過運河運往臺南市內，如此可減少貨物損傷或浸濕，並節省搬運時間與運費；2.運河可作為暴風雨期間中國式帆船或其它吃水淺船隻良好的避風港；3.澎湖或其它沿海漁獲物，可以發動機船直接從運河搬運至臺南市場，可使得安平港在漁港部份更加發展；4.伴隨著水陸交通的更形便利，使得普通雜貨與其它原物料的輸入增加，臺南市因此而招來工商業的繁榮，今後安平與臺南因此運河帶來相當的利益則是自不待言。⁴³⁴由上述可知，臺南運河的開鑿，發揮了類似商港、漁港、以及避難港的功能。

然而僅開鑿運河似乎已經無法滿足臺南當地工商業的需求，自 1928 年開始，包括日本以及臺灣在地商界以及有識階級等，已經著手研究安平築港問題。至 1929 年時，臺南市當地的實業協和會、商工會、商工業協會等工商團體將聯合喚起輿論，謀求安平築港的實現，並向總督府請願。⁴³⁵1930 年，臺南市由當時市尹堀內林平率領實業協和會、商工會、商工業協會、以及臺南愛市會等團體代表參加 6 月 8 日於新潟市舉辦之全國港灣大會，會中一致通過安平築港案，此消息傳回臺南，亦使這些團體會員大受鼓舞，並計畫於該月中所以代表歸來後，繼續磋商請願運動事宜。⁴³⁶如此反映出當地工商業界的意見與臺南市政府的港灣政策漸趨一致，而這些團體亦趁機鼓吹輿論支持，自此之後，安平築港即進入積極請願的階段。

1931 年 2 月，去年開始執行的港灣調查計畫針對安平港進行基本調查，並先召開協調會，聽取各方意見。⁴³⁷3 月時，臺南愛市會代表趁新任總督太田政弘（任期 1931.1.16-1932.3.2）、民政長官高橋守雄（任期 1931.1.17-1931.4.14）巡視地方之時，向其面陳安平築港問題。⁴³⁸6 月，正式派遣調查員前往安平港進行根本的調查，該調查原預計半年，後延長至一年半結束。⁴³⁹時至 1933 年 5 月，

⁴³³ 臺灣總督府交通局道路港灣課編，《臺灣の港灣》昭和五年版，頁 63-64。

⁴³⁴ 〈臺南運河の開通式に就て〉，《臺灣日日新報》，1926 年 4 月 25 日，2 版。

⁴³⁵ 〈安平築港問題又復擡頭〉，《臺灣日日新報》，1929 年 2 月 26 日，夕刊 4 版。

⁴³⁶ 〈全國港灣大會席上安平港修築可決〉，《臺灣日日新報》，1930 年 6 月 8 日，夕刊 4 版。

⁴³⁷ 〈安平港問題で第一回打合せ會〉，《臺灣日日新報》，1931 年 2 月 2 日，5 版。

⁴³⁸ 〈臺南愛市會員安平問題を陳情〉，《臺灣日日新報》，1931 年 3 月 5 日，5 版。

⁴³⁹ 〈懸案の安平港根本的調査開始〉，《臺灣日日新報》，1931 年 6 月 6 日，5 版；〈安平搜查隊を督府が特派〉，《臺灣日日新報》，1931 年 6 月 17 日，夕刊 2 版。根據齋藤四郎在調查後所寫成

臺南當地工商界人士為了促成安平築港，成立「安平築港期成同盟會」。⁴⁴⁰該會於 1933-34 年活動可說相當積極頻繁，其中最重要兩次，首先於 1933 年 7 月底由該會幹部北上向總督府當局陳情，1934 年 6 月 10 日更召開臨時大會，會中包括臺南愛市會等各民間團體，以及府州市議會議員均出席該會，會中除了報告該會請願運動過程，以及總督府對安平港的態度以外，並通過決議文，以電報方式拍發給總督、民政長官、交通局長、財政局長、道路港灣課長等，以敦促總督府及相關當局早日實現安平築港。⁴⁴¹這兩年的積極運作與請願，總算得到總督府的正面回應，將安平築港編入 1935 年的總預算中。致力於促使總督府通過築港預算的「安平築港期成同盟會」在達成目的後，於 1935 年 4 月 27 日宣布解散。⁴⁴²

3. 西部臺灣各地的築港

1934 年完成港灣調查之後至 1937 年間，連續進行安平(1935)以及馬公(1937) 2 個漁港之築港工程，再加上自 1933 年開始至 1941 年間進行的 8 個避難港建設，在這 9 年期間內西部臺灣便有 10 個築港工程，相較於之前的築港工程而言，雖然規模與經費相對較小也較少，但以頻率而言則是相當密集的。

漁港建設部分，安平漁港工程是以臺南州國庫補助事業的名義進行安平港口的改良，該港開工儀式於 10 月 15 日舉行，⁴⁴³其施行的大要如下：1. 港口要固定在具備最有利條件的地點，故選擇原來港口南方約 2 公里的地點，建設幅員約 100 公尺的港口。2. 建造夾著新設港口並面向外海，長約 160 公尺的導流堤二條，並在其前端設置標示燈。3. 在連接導流堤的內側建造長 2,770 公尺的水路護岸，與運河及鹽埕瀉的水路接續。4. 將接續新設港口與臺南運河的水路疏濬至乾潮面以下 2 公尺。工程經費總額為 777,600 圓，從國庫支付補助金 622,080 圓，其餘由臺南州與臺南市籌出，其中州分攤 2/3。該工程由臺灣總督府直接施工，目的有：一、以最少的經費固定港口；二、導引港內潮流，使得其水路能保持一定水

之《安平港調查記》序論中提到，調查該港的時間是自 1931 年 7 月至 1932 年的 12 月，約 1 年半的時間。然而《臺灣日日新報》1932 年 4 月 27 日夕刊卻報導安平港調查已於當時全部完畢，調查人員將於 29 日離開。詳見齋藤四郎，《安平港調查記》（出版地、出版年均不詳），序；〈安平港の調査全く終る〉，《臺灣日日新報》，1932 年 4 月 27 日，夕刊 2 版。

⁴⁴⁰ 〈安平修築期成會近く解散〉，《臺灣日日新報》，1935 年 4 月 21 日，3 版。

⁴⁴¹ 〈安平築港期成幹部陳情〉，《臺灣日日新報》，1933 年 7 月 27 日，夕刊 4 版；〈臺南安平築港問題倡開臨時大會〉，《臺灣日日新報》，1934 年 6 月 12 日，夕刊 4 版。

⁴⁴² 〈安平修築期成會近く解散〉，《臺灣日日新報》，1935 年 4 月 21 日，3 版；〈期成會散〉，《臺灣日日新報》，1935 年 4 月 24 日，夕刊 4 版。

⁴⁴³ 〈安平港修築起工式きのふ盛大に行はる〉，《臺灣日日新報》，1935 年 10 月 16 日，5 版；〈安平港修築實現十五日盛舉起工式〉，《臺灣日日新報》，1935 年 10 月 16 日，夕刊 4 版。

深；三、使得經常性維持水深的疏浚容易，並能以少額費用負擔；四、使臺南運河能夠完全被利用。⁴⁴⁴1938年3月，安平港修築工程完工，23日舉行竣工儀式，⁴⁴⁵

馬公漁港的興建，是作為因應1936年因軍事因素而取消馬公港與中國帆船貿易往來所帶來的衝擊的對策，一方面促進當地最重要產業之水產業的發展，一方面則因應戰爭而作為充實國防之用，而以預算850,000圓，自1937年開始的連續3年計畫，主要工程包括填埋新生地、堤防、港灣濬深、防波堤、以及設置繫船浮標與標示燈等，工程目的在於使汽船、漁船及其他船隻得以在該港安全停泊，使海陸聯絡得以自由，令該港面貌一新。

8座避難港與前述漁港建設不同之處在於均由州政府自行規劃興建，由資料觀之，除了高雄州小琉球避難港以外，其餘均由臺北州所建。從《臺灣水產統計》1930-1939年的統計數字來看，臺北州都是臺灣全島漁獲量最高的州，從佔全島漁獲量的百分比來看，以1930及1935兩年佔57%最高，1932年佔47%最低，其餘年份大致都在50%左右，⁴⁴⁶由此可以反映出臺北州在1930年代漁業發展之興盛，並可理解臺北州在漁業開始興起之後，所伴隨而來加強漁業相關設施的需求。

1933年臺北州於大溪（今宜蘭縣頭城鎮大溪漁港）與石門（位於今新北市金山區）兩地建設避難港，前者是為了當地漁業開發、充當沿海漁船避難港、並作為防止當地失業的救濟手段，以經費71,000圓興建避難港，於1934年2月完工。而後者則是石門一帶冬季時因強勁東北季風而無法出海捕魚，因此在此築港，除使船隻避風以外，也可促進當地產業發展，而以經費37,000圓興建避難港，於同年9月竣工。⁴⁴⁷1935年於貢寮庄卯澳（位於今新北市貢寮區）興建防波堤，也於金山庄磺港（位於今新北市金山區）設置漁船避難港。⁴⁴⁸1937年以18,000圓經費，於澳底（位於今新北市貢寮區）興建避難港，以供漁船冬季避難之用；該港由於季節風之故，冬季漁船出入澳底碇泊會發生危險，因此挖掘澳底內面東

⁴⁴⁴ 臺灣總督府交通局道路港灣課，《臺灣の港灣》昭和十三年版，頁69-70。

⁴⁴⁵ 〈安平港口更生し臺南州民は歡喜〉，《臺灣日日新報》，1938年3月24日，5版。

⁴⁴⁶ 臺灣總督府殖產局水產課，《臺灣水產統計》昭和五年版（臺北：臺灣總督府殖產局水產課，1932年），頁3；臺灣總督府殖產局水產課，《臺灣水產統計》昭和六～十四年版（臺北：臺灣總督府殖產局水產課，1933-1941），頁1。

⁴⁴⁷ 〈指令第一三七〇號臺北州道路鋪裝並二船溜築造工事〉，《臺灣總督府公文類纂》，永久保存，1933年，10606-2-178~179；臺北州，《昭和八年臺北州管內概況及事務概要》（臺北：成文，1985年，根據日本昭和八年版影印），頁228-229。

⁴⁴⁸ 〈澳底に漁港 漁船避難港を兼ねる〉，《臺灣日日新報》，1936年02月01日，5版。

側 523 坪海埔地作為船隻停泊處；澳底一帶冬季最危險的航線在鼻頭角與三貂角中間，為向來以此地做為漁場的基隆、蘇澳之漁船，提供極為安全的避難港。⁴⁴⁹1938 年以 9,000 圓經費於龜山島設置避難港，施工方式是將龜尾湖切開，再依其天然地形築成避難港，由於該島附近亦為漁場，在此地築成避難港，也可使在附近作業的漁船安全受到保障。⁴⁵⁰另鑑於野柳雖有天然港灣，但其形勢於冬季時無法停泊船隻，在當地居民熱烈請願下，以 30,000 圓經費，依照原有港灣形勢建築防波堤，於 1941 年 1 月完工。⁴⁵¹至於高雄州小琉球避難港的興建，則是鑑於當時停泊在小琉球之發動機漁船已逾 90 艘，而當地並無適當的停泊地點，特別因颱風或冬季季節風之故，造成許多漁船遇難事故，再加上此地伴隨南方漁業發展，成為以高雄港為根據地的發動機漁船的重要地點，因此在 1936 年以 80,000 圓的經費當年 10 月動工，於翌年 9 月完工。⁴⁵²

西部臺灣的地方港建設都是設計成漁港或者避難港的規模。然而漁港在用途並不僅限於水產業，如馬公港及安平港，便肩負部分貿易及運輸用途，馬公港甚至還有部分國防目的。此外，漁港建設由總督府相關單位負責興建，而避難港部分則多由州廳政府自行興建，除了規模大小與施工難易程度不同以外，州廳政府在 1920 年地方制度改正以後，總督府委任一部分水產事務於州廳政府，並配置相關產業技術員於州廳政府任職，⁴⁵³州廳政府除了獎勵水產、進行水產試驗以外，亦根據當地漁業發展以及普遍使用發動機漁船的情況，向總督府要求經費補助，進行簡易避難港的建設。

至於築港經費的部分，從現有資料可以發現，上述漁港及避難港的築港經費出現和以往均由國費支出不同，出現地方政府與總督府分攤築港經費或者向總督府商借經費築港的情況，將與總督府分攤修築經費港口及其分攤內容列表如下所示：

表 4-1：建築費用與補助金或借貸金一覽表

⁴⁴⁹ 〈冬季の避難港澳底の船溜り略竣工〉，《臺灣日日新報》，1938 年 03 月 24 日，7 版。

⁴⁵⁰ 〈龜山島避難港待望 湖水を切開いて築造〉，《臺灣日日新報》，1938 年 06 月 17 日，5 版；〈龜山島の避難港工事落成〉，《臺灣日日新報》，1938 年 11 月 25 日，2 版。

⁴⁵¹ 〈基隆郡野柳に船溜を築造二十二日盛大な竣工式〉，《臺灣日日新報》，1941 年 01 月 19 日，夕刊 2 版。

⁴⁵² 高雄州，《昭和十一年高雄州管内概況及事務概要》（臺北：成文，1985 年，根據日本昭和十一年版影印），頁 134-135；高雄州，《昭和十二年高雄州管内概況及事務概要》（臺北：成文，1985 年，根據日本昭和十二年版影印），頁 159-160。

⁴⁵³ 臺灣總督府殖產局水產課，《臺灣水產要覽》（臺北：臺灣總督府殖產局水產課，1940 年），頁 105-106。

港口名稱	建築費用（圓）	國庫或州補助金及借貸金（圓）
安平漁港	777,600	國庫補助金：662,080
大溪	71,000	借貸金：64,000
石門	37,000	國庫補助金：12,000 州費補助金：13,500
小琉球	80,000	國庫補助金：36,850
龜山島	9,000	國庫補助金：3,000
野柳	30,000	國庫補助金：10,000 州費補助金：10,000

資料來源：臺灣總督府交通局道路港灣課，《臺灣の港灣》昭和十三年版，頁 8；〈指令第一三七〇號臺北州道路舗装並ニ船溜築造工事〉，《臺灣總督府公文類纂》，永久保存，1933 年，10606-2-193；〈龜山島の避難港工事落成〉，《臺灣日日新報》，1938 年 11 月 25 日，2 版；〈基隆郡野柳に船溜を築造二十二日盛大な竣工式〉，《臺灣日日新報》，1941 年 01 月 19 日，夕刊 2 版。

上述這種地方州政府與總督府共同分擔築港費用最早出現於 1927 年的高雄漁港築港工程，當時高雄州以州費 188,050 圓與同額之國庫補助共 376,100 圓為預算，將高雄港內既有之泊地改建為漁港，被視為以地方費從事港灣修築工程之嚆矢。⁴⁵⁴而此制度應是參考當時日本本國的港灣修築費用負擔比例之規定。當時日本本國的相關法規是遵循 1907 年開始的規定，將港灣分為第一種與第二種重要港灣，前者為國家經營，但是與該港灣有關的地方可以協助，築港經費地方負擔最多不超過總額的 1/2；後者則由當地政府經營，與該港灣有關的地方可以協助，築港經費政府補助最多不超過總額的 1/2，其他則由各地政府獨力經營。而到 1932 年時，為了振興國內景氣，原本委由地方獨立經營的地方港灣也可獲得國費補助，從原先的大港集中主義，開始改採分散至地方小港的政策，並在 1935 年制訂相關的補助標準。⁴⁵⁵

相較於日本本國，臺灣總督府直到 1927 年才開始採用相關制度，至 1933 年大溪與石門築港之後方普遍採用之，且分攤費用的比例並不像日本本國訂有明確的法令條文，中央與地方分攤的比例不一，例如安平港是中央負擔約 85%，然

⁴⁵⁴ 臺灣總督府交通局道路港灣課，《臺灣の港灣》昭和三年版，頁 14。

⁴⁵⁵ 參照日本港灣協會編，《日本港灣史》（東京：成山堂，2008），頁 8、14-15。

而小琉球港卻只負擔約 46%；此外如大溪築港經費當中的約 90%是由臺北州向總督府借貸，石門築港則是總督府與臺北州都撥付補助金，但現有的資料卻無法得知在扣除補助金之後剩下的 11,500 圓是以何種方式及由哪個單位支付；同時亦有如新港、花蓮、馬公等地的築港費用是由總督府全額支付的情況。

表 4-2：日治時期除基隆、高雄兩港以外進行築港工程之港口一覽表

港口名稱	興建年度	竣工年度	工程預算	備註
三沙灣漁港	1910	1912		為基隆港第二期築港工程之一部
蘇澳漁港	第一期 1921 第二期 1941	第一期 1923 第二期因戰爭於 1944 年中止	第一期 662,000 第二期 1,735,000	
海口避難港	1921	1922	115,200	另於 1924、1926、1928 等 3 年進行港內疏浚與防波設施工程，共花費 99,970 圓
高雄漁港	1927		376,100	
基隆漁港	1929	1934	608,415	
新港漁港	1931	1932	750,000	
花蓮港	1931	1939	7,429,000	另於 1940 年進行擴張工程，預算 484,0000 圓
石門避難港	1933.04	1933.12	37,000	
大溪避難港	1933	1934	71,000	
安平漁港	1935	1938	777,600	
卯澳避難港	1935	1935		
磺溪避難港	1935	1935		

小琉球避難港	1936	1937	80,000	
澳底避難港	1937	1938	18,000	
馬公漁港	1937	1939	850,000	
龜山島避難港	1938.04	1938.11	9000	
新高港	第一期 1939 第二期 1943	第一期 1943 第二期因戰爭 於 1944 年中止	第一期 15,000,000 第二期 15,500,000	
野柳避難港		1941	30,000	

說明：「漁港」及「避難港」不同之處在於，漁港除了如防波堤、泊地、航路標示等基礎港灣設施以外，另擁有魚市場、製冰冷藏設備、給水給油設備、造船修船廠等陸上設施，而避難港通常僅擁有基礎港灣設施而已。

資料來源：臨時臺灣工事部，《基隆築港誌》（臺北：作者，1916），頁 57、506、879、884-885、896；臺北州水產試驗場，《臺北州の水産》（臺北：臺北州水產試驗場，1935），頁 38-40；臺灣總督府交通局道路港灣課，《臺灣の港灣》昭和十三年版（臺北：臺灣總督府交通局道路港灣課，1938 年），頁 8、69、70、129、134、139、146；東港郡役所，《東港郡要覽》昭和十三年版（東港：東港郡役所，1939 年），頁 6；佐佐木武治，《臺灣水産要覽》昭和 15 年版（臺北：臺灣水産會，1940），頁 69-71；臺灣總督府編，《臺灣統治概要》（臺北：成文出版社，1985 年，根據昭和 20 年排印本影印），頁 168-178；〈石門船溜工事竣工式〉，《臺灣日日新報》，1934 年 01 月 26 日，5 版；〈澳底に漁港漁船避難港を兼ねる〉，《臺灣日日新報》，1936 年 02 月 01 日，5 版；〈冬季の避難港澳底の船溜り略竣工〉，《臺灣日日新報》，1938 年 03 月 24 日，7 版；〈龜山島の避難港工事落成〉，《臺灣日日新報》，1938 年 11 月 25 日，2 版；〈基隆郡野柳に船溜を築造二十二日盛大な竣工式〉，《臺灣日日新報》，1941 年 01 月 19 日，夕刊 2 版。

第三節 戰時工業港築港期（1936-1945）

臺灣從 1930 年代開始，特別是 1934 年日月潭水力發電計畫完成後，使得臺灣的工業發展從原本的輕工業以及農產加工業進而開始朝重化工業發展，而 1937

年由於中日戰爭的全面爆發，更使得臺灣工業發展朝軍需工業化邁進。⁴⁵⁶而在戰爭以及工業化的雙重需求之下，此時的築港政策也產生新的轉變，而其最顯著的特色便在於配合戰爭體制所進行的港灣工業地帶或者工業港的修築，其方式則分為以修築港口之擴建或改築以及修築新港口（即新高築港）兩種模式。至於本分期定於 1936 年，則是因為前述高雄港工業地帶的建設開始於 1936 年。

一 已修築港口之擴建或改築

為因應戰爭而進行的已修築港口擴建包括基隆、高雄、蘇澳、以及花蓮 4 港，前兩港著重於既有規模的擴建，後兩港則是看重港灣所在地所擁有的天然資源。

基隆與高雄兩港的修築大致延續前期的計畫。基隆港持續前期的追加工程，但預算持續追加至 14,702,000 圓，⁴⁵⁷預定完工日期也延長至 1946 年，但由於戰爭的關係，工程資材與勞力不足，至終戰時仍有許多未完成的部分，僅提升吞吐量至 3,000,000 噸，但因戰時遭受轟炸，終戰時已呈現癱瘓狀態，港灣吞吐量僅剩 900,000 噸左右，陸上設備與港內泊地等亦遭受破壞甚鉅。⁴⁵⁸至於高雄港部分，於 1944 年以預算 12,500,000 圓進行為期 3 年的繼續工程，預定於 1947 年完工，然而從 1944 年 10 月開始遭受盟軍轟炸，至終戰時吞吐量減至 1,797,600 噸，陸上設備與港內泊地也多受破壞與阻塞，港口亦因沈船堵塞而無法進出。⁴⁵⁹

花蓮港在築港的過程當中，即因為花蓮地區擁有豐富且廉價的電力資源之開發潛力以及豐富的地下礦藏等天然資源，而從地方型商業港轉型成為包含漁港、商港、以及工業港等綜合型港口，再加上花蓮港於 1939 年完成第一期工程之後，使得交通更加安全便利，吸引日資大企業前往該地投資，背後的國有地也因此被規劃為工業區，使該地成為東臺灣的工業中心。⁴⁶⁰如此也促使總督府於 1940 年開始進行總預算 4,840,000 餘圓、預定至 1947 年完工的花蓮港第一期擴張工程計畫，工程重點為擴張及掘深港灣泊地的面積與深度、增加繫船岸壁的長度、以及

⁴⁵⁶ 參照涂照彥著、李明峻譯，《日本帝國主義下的臺灣》（臺北：人間，1993），頁 121-125；高淑媛，〈臺灣近代化產業的建立—日治時期臺灣工業與政策分析〉，頁 266-268。

⁴⁵⁷ 基隆市文獻委員會編印，《基隆市志·港務篇》（基隆：編者，1957），頁 11。

⁴⁵⁸ 參照臺灣總督府，《臺灣統治概要》（臺北：成文出版社，1985 年，根據昭和 20 年排印本影印），頁 164-165；基隆市文獻委員會編印，《基隆市志·港務篇》，頁 11、13。

⁴⁵⁹ 參照臺灣總督府，《臺灣統治概要》，頁 166-167；陳武璋等監修，《高雄市志·港灣篇》（高雄：高雄市文獻委員會，1958），頁 45。

⁴⁶⁰ 參照林玉茹，〈戰爭、邊陲與殖民產業：戰時臺灣拓殖株式會社在東臺灣投資事業的佈局〉，《中央研究院近代史研究所集刊》，43 期（2004.03），頁 139-143。

增建倉庫等，但工程最後因戰事持續延長再加上遭受空襲而被迫中止。⁴⁶¹

原本被規劃為漁港的蘇澳港，於 1941 年時因總督府計畫在該港後方的蘭陽平原上開發工業地帶，也被計畫闢建為工業港，因而規劃進行港灣擴建工程，工程重點有：1.興建南北防波堤，以使港內泊地不受風浪侵襲，也可使接駁船碇繫與裝卸貨物變得較為安全容易；2.興建道路與鐵路連接蘇澳庄與蘇澳車站，以便利貨物運送；3.在內港開鑿南北 2 條運河，如此可將工廠的原料及產品以接駁船經由此運河，直接運送至碇泊內港的船隻。⁴⁶²最後核定以總預算 1,735,000 圓進行為期 3 年的工程，但因為工程預算及其他狀況，竣工其延長至 1945 年。然而由於 1942 年 7 月的颱風侵襲，以及材資勞力不足等因素，工程進展並不順利，再加上大東亞戰爭的影響，該工程於 1944 年中止。⁴⁶³

二 新高（梧棲）築港

除了上述 4 港的擴建與增築以外，中部梧棲港（日治時期稱「新高港」）的修築，更可視為是日治末期總督府為因應戰爭時局的發展，在產業發展與軍事國防之考慮之下，在交通部門所做的具體措施之一。而之所以在中部築港的理由有三：1.改善港灣分佈之不均以因應產業發展所需：臺灣西部兩個商港基隆與高雄分據臺灣南北兩端，而面積最廣的中部地區與兩大商港距離最遠，而且基隆與高雄之間航程約 224 哩、鐵路約 404 公里，相較於當時日本本國相當開發地區平均每 100 哩即有對外商港而言距離過遠。而且中部地方為臺灣西部農業產值及人口密度最高之處，但其貿易現狀卻遠較南北兩個地區為弱，其主因在於當地僅能仰賴陸運，而陸運運費較海運為高，因此為了減少中部物產與消費物資出入之運費和減少鐵路運輸之壓力，有在中部築港之必要；2.中部地區大甲溪的水力發電資源充沛，且因電力輸送距離在 50 公里內，可節省不少漏電損失與費用，而且可藉由修築工業港獲得大量且價廉的海埔新生地，再加上充沛的工業用水資源與人力資源，在此築港應可帶動工業發展；3.在當時被視為南進重要據點且四面環海的臺灣，從國防軍事的角度來看，增加船隻停泊的港口以及港口停泊船隻數量，

⁴⁶¹ 參照臺灣總督府交通局花蓮港埠頭出張所，《昭和十六年花蓮港第一期擴張工事實施計畫書》（花蓮：作者，1941），無頁碼；臺灣總督府，《臺灣統治概要》，頁 168。

⁴⁶² 參照臺灣總督府交通局道路港灣課，《蘇澳港修築工事計畫書》（臺北：作者，1939），無頁碼。

⁴⁶³ 參照交通局基隆築港出張所，《昭和十八年度蘇澳港修築工事設計豫算書》（基隆：作者，出版年不詳），無頁碼；臺灣總督府，《臺灣統治概要》，頁 172。

並分散工業地帶都是必須的，而在中部築港可達到上述要求。⁴⁶⁴

總督府在選擇於中部何地築港時，是選擇臺中州轄下的梧棲與鹿港來做比較，最後評估結果梧棲在許多方面優於鹿港，特別是築港工程費較鹿港便宜 4,320,000 圓、築港完成後可開發地較多、以及無需鉅額維持費與防波堤延長費這 3 點最為總督府所肯定，因此最終選擇梧棲為中部臺灣築港地點。⁴⁶⁵並於 1937 年計畫以總預算 26,980,000 圓、分 10 年進行梧棲築港工程，其中工程費為 25,078,000 圓，佔了總預算將近 93%，其他 7% 為薪水及事務費。由於梧棲港一帶並無天然港灣，純為人工港，因此工程費中防波堤築造費及港灣疏浚與海埔地填埋費就佔了 76.5%；⁴⁶⁶薪水及事務費之所以如此低的原因在於許多基礎工程係動員大甲郡居民義務勞動因而節省不少開支。⁴⁶⁷而梧棲港建設除了商港以外，還包括漁港以及工業港。該港規模設計為可同時停泊 1 萬噸以下船隻 21 艘，1 年吞吐量 150 萬公噸，漁港可停泊大小漁船約百艘。⁴⁶⁸

然而至 1939 年時，由於總督府財政極為困難之故，因此先實施 4 年半、總預算 15,000,000 圓（由公債支付）的第一期工程，此計畫預計到 1942 年時可完成港內可停泊 3000 噸級汽船 5 艘之規模，第二期工程則於 1943 年開始，預計實施 3 年、總預算 15,500,000 圓，但至 1944 年 8 月時因受到戰爭影響，只能停止工程進行。⁴⁶⁹至於工業港則從 1941 年開始動工，預計實施 5 年、總預算為 4,921,000 圓，後因前述商港停止建設而連帶停工，僅完成 3000 公尺防波堤建設而已；漁港部分則於 1940 年動工，1942 年完成，其規模如前所述。⁴⁷⁰除了築港以外，更計畫在該港後方大甲溪以南、大肚溪以北、大肚山以西的約 12500 公頃面積的區域規劃「新高都市計畫」，規畫為工業都市，市街地為 3600 公頃，人口 30 萬人。⁴⁷¹但最終因為日本戰敗而未付實行。

⁴⁶⁴ 參照松本虎太，〈臺灣中部港築港計畫的將來とその役割〉，《臺灣時報》（1939.06），頁 53-56；戴寶村，〈梧棲港開發史研究—清代至日據時期〉，《東海大學歷史學報》，第 9 期（1988.07），頁 125。

⁴⁶⁵ 臺灣總督府交通局道路港灣課，《梧棲港築港事業計畫書》（臺北：作者，1937），頁 24。

⁴⁶⁶ 臺灣總督府交通局道路港灣課，《梧棲港築港事業計畫書》，頁 5。

⁴⁶⁷ 戴寶村，〈梧棲港開發史研究—清代至日據時期〉，頁 126。

⁴⁶⁸ 臺灣總督府交通局道路港灣課，《梧棲港築港事業計畫書》，頁 4；松本虎太，〈臺灣中部港築港計畫的將來とその役割〉，頁 52-53。

⁴⁶⁹ 參照松本虎太，〈臺灣中部港築港計畫的將來とその役割〉，頁 51；臺灣總督府，《臺灣統治概要》，頁 169。

⁴⁷⁰ 臺灣總督府，《臺灣統治概要》，頁 170-171。

⁴⁷¹ 早川透，〈都市經營論：新高都市建設事業と開發會社〉，《臺灣時報》（1943.01），頁 7-8。

第四節 築港事業之分析

綜合以上 3 節的分析，日治 50 年期間的港灣建設的進程，從 1895 年至 1930 年代以前，全力集中於基隆與高雄兩港之建設，地方港建設僅有 1921 年開始興建之蘇澳及海口二港。而至 1925 年以後，因為東臺灣築港請願運動的興起，最後導致花蓮與新港的成功築港，總督府道路港灣課也順勢從 1930 年開始進行為期 4 年的全島港灣調查，並在 1930 年代完成 1 個商港、3 個漁港、8 個避難港之地方港建設，之後因為 1937 年對中戰爭的爆發，使得築港政策逐漸轉向為滿足軍需產業而進行的工業港建設，但因為戰爭情勢的江河日下所導致物資與經費的不足，再加上盟軍轟炸所造成的損害，工業港的建設至終戰為止基本上可謂幾無成果。

另從總督府的築港事業成績觀之，50 年來一在 19 個港灣進行近代化工程，包括 3 個商港（基隆、高雄、花蓮）、8 個漁港（蘇澳、新港、安平、馬公，另基隆、高雄、花蓮則是在港內另建漁港，新高港則只完成漁港建設）、以及 9 個避難港，其修築範圍遍及全島甚至包括外島，其中當以基隆與高雄兩港所投入的預算為最多，也使兩港從 20 世紀初期至今都仍是臺灣最重要的兩大對外貿易港，此外蘇澳、花蓮、馬公等港至今亦為當地重要的漁港或商港，其他漁港及避難港的修築不僅為當時水產業的發展帶來相當的助益，也使當地得以藉此港口發展沿岸海運及貿易。

從臺灣近代化的歷程觀之，這些「從無到有」的近代化築港工程，的確為臺灣近代化歷程—特別是在基礎建設部分帶來貢獻，也在臺灣港灣史（包括土木技術史）上近代築港的部分佔有一定程度的重要性。除了上述評價以外，本論文也嘗試從以上 3 節的分析當中，整理出日治 50 年臺灣築港事業的特色有以下 3 點：

一 配合殖民母國發展情勢與總督府水產發展政策的築港政策

綜觀日治 50 年的臺灣築港規劃來看，商港大致是配合殖民母國發展情勢而進行建設與擴充，而漁港及避難港的興建則大致與總督府推廣水產業有關。

商港部分，基隆港在興建以前即以軍事以及與日本本國聯絡為規劃築港之主要目的，之後於後藤新平的規劃之下該港從軍商港並用轉為商港為主，然而其性格除了作為對外貿易之商港以外，更由於其為最靠近行政中心臺北以及日本本國

的良港，因此在日治 50 年當中一直是臺日兩地海運與貿易的最主要樞紐，被視為是「本島的玄關」，也是日治時期臺灣的第一大港。且由與該港與日本關係密切，因此日本本國的發展也會影響到基隆港的修築規劃。例如 1909 年時，日臺航線船舶逐漸改換為 6,000 噸級船隻，然而當時基隆港的港灣深度與設備是以 3,000-4,000 噸船隻為標準，無法容納此等級的船隻出入，因此在 1912 年進行基隆港第 2 期工程的第 1 次追加工程，將基隆港擴大為可收容 10,000 噸船隻的規模。此外基隆港多次的工程與追加工程雖然大致都與對外貿易急速上升、出入船舶暴增而導致港灣面積與設備無法應付有關，且就該港之貿易觀之，內國貿易或者移出入（指臺灣與日本之貿易）的總額都遠大於外國貿易或輸出入（指臺灣與其他外國之貿易）的總額，⁴⁷²因此可說基隆港在日治時期的擴建工程大致上都與其最大的貿易對象，也就是殖民母國的日本有著相當程度的關連。

至於高雄港如前所述是因為南部生產的砂糖以及其他物產必須從該港出口因而開始築港，該港長久以來也被定位臺灣中南部物產輸往日本的最重要出口港。1935 年以後開始的工業港與工業地帶的建設，也是因為總督府與日本本國因應戰爭需求，開始推動臺灣的工業化與新一波南進政策所帶來的結果。

花蓮港的興築起初是當地官民為了增進東臺灣的發展，而聯合向總督府請願爭取築港，在經過一番努力之後，方才於 1929 年時確定新港與花蓮的築港。雖然築港過程經 1930 年代初期的不景氣而導致工程延宕，然而 1935 年以後，花蓮港也因為總督府工業化政策而進行產業重編，花蓮港廳因其豐富的動力與礦產資源而被規劃為工業生產區，並引進日本本國重化工業資本前往投資；1939 年花蓮港開港之後，在配合已經入東臺灣的日本重化工業資本，以及日本戰時統制經濟日漸深化所產生的需求，因而進行第 2 期的擴建工程。⁴⁷³至於新高港（梧棲港）雖因為戰爭而未完成，然而該港是因為總督府因應戰爭局勢，為兼顧產業經濟發展、交通便利、以及軍事安全的考量而興建為商業、工業、與漁業的綜合港灣。

至於地方港灣的興建，除了花蓮港以外，其餘興建各港的等級都是漁港或是避難港。從 1930 年代出版的水產業相關書籍中對於臺灣附近漁場的記載來看，

⁴⁷² 可參見臺灣總督府交通局道路港灣課，《臺灣の港灣》昭和三年版，頁 30；臺灣總督府交通局道路港灣課，《臺灣の港灣》昭和十三年版，頁 24。

⁴⁷³ 參照蕭明禮，〈邊陲地區政商網絡－東臺灣產業界與官方築港政策之間的互動關係（1920-1940）〉，頁 174-177、182。

當時臺灣的漁場集中在臺灣北部、東部近海以及南中國海一帶，⁴⁷⁴就日治時期興建的漁港及避難港位置來看，幾乎都在這些漁場的附近，由此可知興建這些港口應與總督府或者州廳政府發展水產業有直接的關連。另外必須指出的是，由於漁港及避難港的機能為一個港口所具有的最粗泛、最低層次的機能，⁴⁷⁵其港灣泊地面積、水深、陸上設備、以及陸上交通運輸連結等相較於商港而言可謂十分不足，因此即便興建漁港的地區亦可藉此發展沿岸航運及貿易，但仍有其限制。

二 經常落後於現實需求的築港計畫與進度

以基隆與高雄兩港為例，基隆港在第一次築港之後即面臨港灣設備不足的問題，因此展開第二期工程，進行充實港灣設備、提升裝卸貨物能力、擴充與浚深泊地等工程，然而二期工程進行時即因為原本計畫不敷現實需求而出現 2 次追加工程，第 3 期工程包括 1 次追加工程也是如第 2 期工程一樣在進行滿足現實需求之港灣工程。高雄港也在第 1 期工程過後的第 2 與第 3 期工程都是在進行滿足充實港灣設備、提升裝卸貨物能力、擴充與浚深泊地等工程，然而工程途中因為財政關係造工程期間延長或者工程規模縮減，導致工程進度及成果遠落後於實際需求，因此又被迫更改工程計畫或者進行追加工程。⁴⁷⁶

而這樣的築港計畫與進度對於當時的港灣吞吐貨物的能力乃至於經濟的發展產生何種影響呢？以 1940 年出版的《躍進高雄の全貌》一書為例，該書對於高雄港的評價即為：「極度未完成的港灣，因此造成貨物的裝卸亦無法合理」。並認為，高雄港做為南部農產品的輸出港，因為輸出期間恰巧都在冬季的乾燥期，因此在第 1 期與第 2 期前半的工程都著重於防波堤、岸壁、碼頭用地、以及港灣疏浚等工程，但由於進出貨物增加上農產品以外貨物增加，才從第 3 期工程（1937-1942）開始大力擴充碼頭陸上設施。然而這樣小規模、消極的築港計畫卻也造成缺乏處理 1 年 310 餘萬噸的出入貨物的設施，雖然可以依靠工人達到上述的成績，但是裝卸貨物能力的低落是無法否認的事實，這樣也造成出入貨物流通的困難，不僅使得貨物運費大漲，也阻礙了港灣腹地的經濟發展。⁴⁷⁷

⁴⁷⁴ 可參見岩崎小虎，《臺灣水產要覽》（臺北：臺灣水產會，1930），主要漁場圖；佐佐木武治，《臺灣水產要覽》（臺北：臺灣水產會，1933），頁 29。

⁴⁷⁵ 曾鶯斐，〈日據高雄築港對高雄地區之影響—以人口與產業為中心〉，頁 53。

⁴⁷⁶ 參照臺灣總督府交通局道路港灣課，《臺灣の港灣》昭和十三年版，頁 29-32、83-85。

⁴⁷⁷ 參照中山馨、片山清夫，《躍進高雄の全貌》（臺北：成文，1985，根據昭和 15 年排印本影印），頁 118、127-128、137-138。

三、重商港輕地方港的築港規劃

這樣的規劃模式不僅可從當時官方文獻中明白獲得這種訊息，從前人研究大多集中於探討日治時期基隆以及高雄兩大商港亦可見端倪，這樣的研究成果反映出從日治時期保存至今的與此兩港相關之官方文書以及民間記載與文獻數量相對較多且完整，因此以日治時期基隆或高雄兩大港灣為主題的前人研究成果自然較為豐碩。另查閱日治時期臺灣港灣的相關史料，臺灣總督府交通局道路港灣課在 1930 年代出版的數冊《臺灣の港灣》的第一章〈總說〉，雖然其內容幾乎是重複抄錄，卻也能相當程度的反映出臺灣總督府規劃臺灣全島港灣建設的基本思維。

〈總說〉當中對於臺灣全島港灣的敘述重點有：1.將基隆港設定為日本臺灣之間聯絡的門戶港，將高雄設定為農產品的輸出港，其餘做為地方交通以及沿岸漁業的港口約有 80 餘個，除了少數港口擁有現代港灣建設以外，其餘都是利用天然海濱與河口，也被認為沒有從事小規模商業的價值；2.西部海岸泥沙淤積作用嚴重，東部海岸山脈逼近海岸，後方又沒有平原，因為地勢與洋流，造成港灣建設的困難；3.由於臺灣海岸缺乏天然的港灣地形，造成築港之初必須花費巨額經費以進行挖掘、浚深、修築碼頭等建設工程，再加上隨著經貿發展導致出入船貨增加而必須隨之進行的港灣設備擴充等工程，如此亦需永久巨額之修理費用。因此築港政策以不增加修築港灣數量為原則，而對外商港則因應臺灣之地形採取南北各一港的集中主義，因此傾全力修築基隆與高雄兩港。⁴⁷⁸

對照此段論述以及前 3 節的整理可以看出，雖然總督府曾於 1930 年代將築港政策的重點放在修築地方港上，但如前所述，民間自 1920 年代即開始出現的地方築港的聲浪，總督府直到 1930 年代方才有較正面的回應與積極的作為，然而至 1937 年因應戰爭需求而轉向興建工業港，使得地方港建設政策轉趨消極；反觀商港特別是負有與日本聯絡以及將臺灣農產品運往日本的基隆與高雄兩港，一直都是總督府建設的重點。如此可知，總督府的築港政策的重點基本上來說是放在對外甚至可是說對日本貿易的商港建設上，至於島內的地方港的建設與充實則是採消極的態度，這也反映在〈總說〉對於地方港的敘述上，認為這些沿岸的

⁴⁷⁸ 由於此段敘述在目前臺灣圖書館所藏的 5 冊《臺灣の港灣》(昭和三年、五年、九年、十三年版)當中均有且幾乎重複，因此本文選擇昭和十三年(1938)版本作為重點整理之參考。選擇該版本的原因在於，此版本可以將總督府在戰爭期開始也就是 1937 年之前臺灣全島築港事業與政策做一較完整的回顧。可參見臺灣總督府交通局道路港灣課，《臺灣の港灣》昭和十三年版，頁 1-7。

小港口，已隨著道路以及鐵路等路上交通漸次完備而逐漸被遺忘，現在僅有蘇澳、花蓮港、新港、臺東、大板埕、海口等港有沿岸定期船以及小型商船停泊以外，其餘有發動機船設籍或停泊的港口不過寥寥數個而已。⁴⁷⁹但若對照第 2 節所述關於 1930-1934 年間全島港灣調查計畫的理由以及該計畫所引起的西部臺灣築港請願運動，或許可說，總督府相關官員對於臺灣港灣建設的觀察與想法與在地官紳之間存在著一定程度的落差。

總之，日治時期臺灣築港政策除了 1930 年代轉向修築地方港以外，其他時間大致都以集中修築商港為主，即所謂「大港集中主義」。且從商港的定位，無論是基隆在日治初期從軍港→軍商港→商港的規劃，高雄、花蓮及蘇澳港於 1936 年以後因應軍需工業發展，朝向工業港發展等，以及 50 年以來 4 大商港修築與擴建的目的來看，大致均與日本本國的政治或經濟發展有相當的關連性，此自然與當時臺灣為日本殖民地有直接的關連。之所以會出現上述的 3 項特點，本文認為除了臺灣為殖民地必須配合殖民母國相關政策進行港灣修築與擴充以外，還與預算、政府組織、及築港技術等的限制有關。

一 預算的限制

日治 50 年臺灣築港特別是商港的經費幾乎都會因為帝國議會審查、財政整理、或者國家經濟狀況不良等原因而遭到刪減。基隆與高雄港在第一期工程開始前即因為預算緣故而使工程規模縮減，之後的進行的擴建工程也常因為預算因素被迫延長工程或者縮減規模，這也導致整個日治時期基隆與高雄兩港的規模與設備往往無法滿足實際的需求，因而必須持續進行追加工程的情況。至於花蓮與新高二港的建設，前者是因為經濟大恐慌造成國家財政狀況不良，而被刪減預算，工程更延長至 1939 年方才完成第一期工程；後者則由於總督府財政困難，而利用發行公債的形式募集資金才得以於 1942 年完成第一期工程當中的漁港建設。至於地方港的建設在 1930 年代以前，也經常因為預算關係而到否決，例如 1926 年以前的東臺灣築港請願即是如此，至於 1930 年代地方港建設過程中若干港口

⁴⁷⁹ 臺灣總督府交通局道路港灣課，《臺灣の港灣》昭和十三年版，頁 6。在此附帶說明，這些港口除了臺東與大板埕以外，其他港口均經過現代化築港工程，且從 1932-1940 年間總督府對於臺灣沿岸命令航線的規劃來看，這些港口除海口以外均為沿岸東線之指定停泊港，至於沿岸西線則僅剩下高雄與馬公對渡航線而已。而之所以會出現這樣的規劃，應與總督府欲開發東部，吸引日本資本進駐有關，而東部陸路交通整備並不若西部完整，因此使用命令航線配合港灣建設來彌補陸路交通之不足。可參見游智勝，〈日治時期臺灣沿岸「命令航線」(1897-1943)〉，頁 46-49。

的建設採取總督府與地方州政府分攤費用的方式，本文也認為應與預算的限制有關。

從財政的面向來看，雖然 1897 年 4 月 1 日開始實施「臺灣總督府特別會計法」，目的除了使臺灣財政得以自立以外，也提供了臺灣總督「臨機應變」的空間，且島內收入由總督府留用，大藏大臣不得干涉，使得總督府在財政面擁有相當的裁量空間。但是從整個日本帝國的政府組織與法規來看，基本上臺灣總督府自始即非日本政府的直轄機關，而為接受日本政府所屬省廳節制與指令之次級機關，因此與臺灣有關的法律制定、修訂或年度預算等重大決策時，臺灣總督或總督府官員，必須以政府委員出席，接受國會議員的質詢並做答辯，以爭取國會做出對其統治臺灣有利的決議，而在施政方面，亦必須經過與日本政府相關省廳的折衝、磨合才得以逐漸成形、施行，並非其獨自專斷決定或依據相關法律「機械性」的付諸實行。⁴⁸⁰從上述可知，雖然日治時期臺灣的財政歲入至 1937 年來看大致每年均有剩餘，歲出則大部分用於建設，⁴⁸¹然而就築港事業而言，卻容易因為預算的短缺而導致成果通常不如預期，也連帶無法滿足商港機能與地方港建設的實際需求。

二 政府組織的限制

從日治 50 年總督府的行政組織規劃來看，不論築港事務主管部門是隸屬於民政、土木、交通局、或者是港務局，基本上築港事務都是屬於總督府轄下單位所負責，且僅在基隆與高雄兩地設置出張所；至於地方僅有臺北與高雄兩州設置港務部，而該單位的業務為基隆與高雄兩港之管理，並不涉及港灣修築之業務。而且臺灣相較於日本本國實行自治的時日尚淺，地方公共團體的實力不足以如日本一樣負擔地方港灣之建設。⁴⁸²且如前所述，總督府基本上認定臺灣全島除基隆高雄外，其他無商港價值，因此僅在地方修築漁港或避難港，再加上築港相關技師與人力有限，無法根據各州廳之特色與需求進行港灣建設，而僅能遵守總督府既定之築港規劃，如此應是日治 50 年以來港灣修築成果絕大多數集中於基隆與高雄兩港的原因之一。

⁴⁸⁰ 參照黃紹恆，《臺灣經濟史中的臺灣總督府：施政權限、經濟學與史料》（臺北：遠流，2010），頁 37、44-46。

⁴⁸¹ 黃通、張宗漢、李昌樞合編，《日據時代臺灣之財政》（臺北：聯經，1987），頁 15。

⁴⁸² 臺灣總督府交通局道路港灣課，《臺灣の港灣》昭和十三年版，頁 22。

此外，從一些制度的設計，例如總督府與州政府分攤築港費用的例子則可以看出，臺灣總督府官員在施政時，會參考日本內地現行的制度是相當自然且合理的。但必須注意的是，日本內地關於築港經費補助規定最多不超過總額的 1/2，但臺灣總督府的在築港經費補助的比例卻查無相關規定，也導致補助的比例呈現相當的浮動。另外，日本政府起初將港灣分為第一、二、三等港，後於 1927 年 11 月改為經港灣調查會審議，選定第一種與第二種重要港灣，根據其分類明訂各個等級港口之定義、功能、及補助範圍，然而臺灣總督府並無此種定義與規定，僅有開港、特別開港、及不開港 3 種分類，⁴⁸³這種分類法基本上是以對外貿易與否為主要分類之依據。從上述例子明顯看出與日本內地實行的制度仍有相當的落差，可知日本本國的相關制度、法規、與經驗，殖民地官僚並不一定全盤接受或挪用，而這其中牽涉到殖民體制的限制、兩地政經情勢與民情風土不同、或是單純只是為了施政方便，可能還需要更多的個案研究來驗證。

三 技術限制

在築港技術部分，可以花蓮築港為分界，在花蓮築港之前，臺灣進行近代技術築港的港口，都是原本就擁有良好天然港灣地形之處，就當時的觀念而言如此可使築港工程較為簡單，亦可減少經費與縮短工期。1931 年的花蓮築港則是首度在以往的港灣調查當中都被評價為不利於築港的海岸進行築港工程，並引進當時連日本內地都未嘗試過的築港工法。之後的新高築港，更是規劃了商港、漁港、工業港等綜合港灣，並在該港背後進行都市計畫，此項工程可謂臺灣築港史上的創舉，然而因為戰爭因素，在日本投降前僅完成漁港建設。當然上述可以從節省殖民地經營開銷以及主管機關與技師囿於本身學養兩個角度來審視，但總之技術上的限制的確也是評價日治時期築港事業成果的必須考慮到的層面之一。

小結

綜合以上 4 節所述，日治初期，由於當時日本不論在港灣政策以及港灣修築等方面都是屬於摸索萌芽的階段，相關資金也不夠充分，因此在開始殖民統治臺

⁴⁸³ 大田修吉、鈴木斗人調查，《港灣行政制度の研究》，頁 121、198-199。

灣之初，雖然能夠充分了解基隆築港在國防以及交通上的重要性，但對於基隆港定位的設定，卻出現軍港→軍商港並用→商港為主的變動，如此情況與「統治體制」（包括臺灣總督府、中央政府以及帝國議會）的思維有相當的關連。相較於基隆築港，高雄築港的理由就集中於經濟商貿的發展，尤其著重於臺灣南部，因此也反映出臺灣總督府在進行高雄第一次築港計畫時即已意識到臺灣南部產業發展的潛力。時至 1920-1930 年代，基隆與高雄兩港規模已有一定基礎，因此開始進入在既有基礎上進行擴建工程的時期。基隆港因為附近地區產煤可供輸出貿易以及供應入港船隻補充，再加上漁業發展而擴充建設煤炭補給設備和漁港，其港灣功能從單純貿易港也朝向綜合港灣發展。高雄港則在 1930 年開始因為總督府的南進與工業化政策再加上本身擁有部分工業基礎，因而民間開始有將高雄港乃至於高雄建設為工業港的呼聲出現，而總督府直到 1935 年熱帶產業會議召開以及 1936 年日本正式宣告南進為國策之後，方才於 1936-1937 年著力建設高雄港工業地帶，也為高雄港的工業港機能奠定基礎。

地方港建設的部分，直到 1921 年總督府方才展開地方港灣的修築。與此同時，花蓮港廳開始興起官民聯合向總督府要求築港，直到 1926 年因為南進政策受挫，為開發東部資源，吸引日本本國大型資本進駐東部，再加上東臺灣在地日系資本與當地政府於 1920 年代便積極要求築港，在官方政策與民間輿論方向趨於一致以及有效結合日本中央政界力量的情況下，除了達成興建新港與花蓮港的訴求，為東臺灣帶來現代化漁港與商港設施以外，更進一步促成總督府交通道路港灣課於 1930 年著手進行 5 年期全島港灣調查計畫，以作為日後訂定地方築港計畫之準備與參考。此項調查計畫的制訂與執行，宣示了總督府的築港政策將由基隆、高雄兩港集中築港政策轉為全島性的、小規模的築港政策。整個 1930 年代，總督府在臺灣包括外島總共興築 1 個商港、3 個漁港及 7 避難港（野柳避難港築港時間不明，故不列入），不但對於築港地區的產業與經濟發展產生相當助益，這段期間內全臺灣包括離島進行一波密集的地方港築港工程，這樣的情況在臺灣港灣建築史上應為首次出現。但必須指出的是，總督府掌握築港工程所必須的預算，地方州廳政府即便聯合在地官民強力請願，也不一定能達成目的，因此出現無須顧及地方需求的情形，特別是對照西部築港請願與實際成果的落差後即可發現。

進入戰時體制後，總督府為配合戰爭體制進行全島軍需重化工業的推展，本

時期的築港政策完全偏向於工業港的增築或修建，包括基隆、高雄、花蓮、蘇澳等港都進行工業地帶以及相關港灣設施的修築與擴建，1939年總督府更在兼顧產業經濟發展、交通便利、以及軍事安全的考量之下，開始進行梧棲港的興建。然而上述計畫，最後都因為日本帝國在1942年以後戰局江河日下再加上被盟軍空襲破壞而不得不告終。其中梧棲築港雖然是未完成之工程計畫，但就其設計以及規劃來說，應可視為日治50年築港技術人員在臺築港技術與經驗之集大成。

總之，在築港事業的發展上，由於築港技術與預算都掌握在總督府手上，再加上預算時常遭到國會因各種不同理由刪減，再加上受限於築港技術，導致臺灣築港事業基本上在1930年代以前均集中於建設基隆、高雄兩港；且為配合殖民母國發展情勢與總督府水產發展政策，因而形成重商港輕地方港的「大港集中主義」；再加上由於預算經常被刪減，使得築港工程被迫延長或者築港規模被迫縮減，這也導致築港工程進度與成果遠遠落後於實際需求的情況。





第五章 「臺灣命令航線」之規劃

在探討日治 50 年期間臺灣總督府對於「臺灣命令航線」的規劃之前，先敘述日本在 1895 年取得臺灣之前海運發展之概況，藉以瞭解日本海運勢力進入臺灣之前，其發展概況與經驗為何。

1859 年日本簽訂安政條約，正式對西方開港，使用蒸汽輪船的西方海運勢力因此得以進入日本，由於不平等條約以及造船技術上的落差，日本沿岸及對外航線均為西方列強之海運勢力所壟斷。明治政府雖於 1870 年設立半官半民的「迴漕會社」，但因虧損連連而於 1875 年解散。然而明治政府卻因為在 1874 年對臺灣出兵之時，因美國中立政策導致太平洋輪船公司拒絕日本政府之委託運輸，造成日本政府不得自外國購買 13 艘汽船，轉交三菱會社執行運輸部隊與補給。自此日本政府方才警覺，海運政策在外交及軍事方面的重要性，因而改採扶植本國海運會社的積極海運保護政策，透過補助金、低利貸款、以及政府購置商船轉交三菱使用等方式，使得三菱會社快速成長，進而奪回日本沿岸海運的控制權。但三菱的壟斷也引起其他海運會社甚至政黨的不滿，並引發惡性競爭，幾經協調後於 1885 年將共同運輸會社及三菱商船合併為日本郵船株式會社。

另外，1884 年 5 月，關西及瀨戶內海地區的中小海運會社會消弭彼此的惡性競爭，合併成立大阪商船株式會社。而日本在鞏固沿岸航運控制權的同時，也開始向中國、朝鮮等地開闢航線，1891 年時日本郵船開設香港航線，為日後遠洋航線奠下基礎，1893 年 11 月開設神戶—孟買航線，成為日本第一條遠洋定期航線。1895 年甲午戰爭期間，日本各海運會社商船共 140 艘、227,000 噸被軍方徵調從事運補任務，且為了增加海運能量，更臨時向外國訂購與購買船舶，共計 87 艘、132,963 噸，因此戰爭後日本擁有的輪船噸位大幅增加。⁴⁸⁴綜上所述，日本殖民統治臺灣之前，在海運發展上因為政府採取補助金等積極保護政策，扶植大型海運會社如日本郵船，得以奪回沿岸航運自主權，且將航線擴展至東亞，並開始進入遠洋航運，並在甲午戰爭後獲得更長足的進展，而獲得臺灣，對於當時日本海運界來說，也是擴張其海運版圖的良機。

⁴⁸⁴ 參照神田外茂夫，《大阪商船株式會社五十年史》（大阪：大阪商船株式會社，1934），頁 7-37；三和良一，〈戰前期日本海運政策史の一考察〉，頁 82-91；蔡采秀，〈日本的海上經略與臺灣的對外貿易〉，頁 196-198。

由上述可知，日本在統治臺灣之後，在本國發展且已建立一定基礎的海運經營模式應會隨著官僚體系以及海運會社進入臺灣。因此本章探討臺灣總督府對於臺灣命令航線的規劃，除了著眼於日本與臺灣政經發展以及國際情勢變化的因素，亦更進一步探究臺灣總督府是否有承襲日本政府原有海運規劃模式，以及日本內地海運會社對於航線規劃的影響為何。至於分期部分，本章將日治 50 年分為：「統治初期（1895-1914）」、「南進時期（1914-1920）」、「不景氣至經濟大恐慌時期（1920-1937）」、以及「戰爭時期（1937-1945）」等 4 個時期，除了探討這 4 個時期臺灣命令航線的特色與其變化以外，也將探討航線規劃背後的政治、經濟、以及國際政經因素，並於最後一節綜合整理與探討日治時期臺灣命令航線之特色為何，以期能對日治時期臺灣命令航線做更完整的研究與評價。

第一節 統治初期（1895-1914）

日治初期臺灣總督府強化海運有兩個理由，首先是連接本國與殖民地，並促進對於臺灣的認識；其次則是開闢臺灣與華南之間的航線，以臺灣做為進入華南地區的基地，並與以香港為根據地的英國對抗，因此開設日本臺灣、臺灣沿岸以及臺灣華南之間的定期航線被認為是當時最優先的急務。⁴⁸⁵此外，本時期為了臺灣的烏龍茶貿易，亦開設北美航線。本節即以上述為重點，論述此時期臺灣命令航線成立之背景及其經過。

一 臺日及臺灣沿岸定期航線之建立與發展

從 1895 年 8 月實施軍政至翌年 4 月實施民政的這段期間，臺日及臺灣沿岸航線均由陸軍省依照軍隊、軍需品、以及郵務運送等需求規劃航線。臺日航線部分是以陸海軍徵用日本郵船船舶航行，臺灣沿岸航線部分則是以總噸數千噸以上，平均時速 10 哩以上的汽船 3 艘，開設以基隆為起點、航行臺灣東西部沿岸以及澎湖島的航線 4 條，航行次數每月 1 次（詳可見下表）。⁴⁸⁶

⁴⁸⁵ 參照吉開右志太著、淺香貞次郎編，《臺灣海運史》，頁 34；片山邦雄，《近代海運とアジア》，頁 219-221。

⁴⁸⁶ 參照總督府交通局遞信部，《熱帶產業調查書—航空、海運、動力、郵便、電信、電話、放送、外國為替》，頁 53-54；曾汪洋，《臺灣交通史》，頁 17；吉開右志太著、淺香貞次郎編，《臺灣海

表 5-1：1895 年陸軍御用船航海航線表

航線	航行次數	使用船隻	船隻噸數
基隆、卑南、車城、打狗、大安、基隆	每月一回	釜山丸 勝山丸	3491 1753
基隆、蘇澳、花蓮港、打狗、澎湖島、基隆	每月一回	南越丸	不詳
基隆、澎湖島、打狗、花蓮港、蘇澳、基隆	每月一回		
基隆、大安、打狗、車城、卑南、基隆	每月一回		

資料來源：總督府交通局遞信部，《熱帶產業調查書－航空、海運、動力、郵便、電信、電話、放送、外國為替》（臺北：同作者，1935），頁 53-54；吉開右志太著、淺香貞次郎編，《臺灣海運史》（臺北：臺灣海務協會，1941），頁 178-179。

1896 年 4 月實施民政之後，日臺航線部分臺灣總督府命令大阪商船株式會社開設每個月 3 航次經沖繩往返神戶、基隆的定期航線，並給予補助金 60,000 圓；沿岸航線部分由於預算與調查不充分的原因，故僅開設西部沿岸與澎湖島之間以郵物運送為目的的定期航路，受命開設此航路為伊萬里運輸株式會社，補助金為 22,000 圓（詳可見下表）。⁴⁸⁷

表 5-2：1896 年總督府指定日臺指定航線與臺灣沿岸郵便航線表

日臺指定航線停泊港	航行次數	指定噸數	航速
神戶、馬關、長崎、鹿兒島、大島、沖繩、八重山、基隆	每月 1 次	1000 噸以上	10 節以上
神戶、鹿兒島、大島、沖繩、基隆	每月 2 次	1000 噸以上	10 節以上
臺灣沿岸郵便航線停泊港	航行次數	指定噸數	航速
基隆、淡水、澎湖島、安平、打狗	每月 3 次	500 噸以上	9 節以上

運史》，頁 178-179。

⁴⁸⁷ 〈臺灣、內地間定期航海大阪商船會社へ命令〉，《臺灣總督府公文類纂》，乙種永久保存，1896 年，101-34-2~3；總督府交通局遞信部，《熱帶產業調查書－航空、海運、動力、郵便、電信、電話、放送、外國為替》，頁 54-55；吉開右志太著、淺香貞次郎編，《臺灣海運史》，頁 179。

資料來源：〈臺灣、內地間定期航海大阪商船會社へ命令〉，《臺灣總督府公文類纂》，乙種永久保存，1896年，101-34-2；總督府交通局遞信部，《熱帶產業調查書—航空、海運、動力、郵便、電信、電話、放送、外國為替》，頁54-55；吉開右志太著、淺香貞次郎編，《臺灣海運史》，頁179。

為何臺灣總督府要指定大阪商船而非已發展至相當規模的日本郵船呢？日本學者片山邦雄認為，日本郵船與中央政府關係深厚，對於主張獨立性的總督府而言頗為不便；其次，臺灣地理位置與西日本較為接近，利用在西日本具有勢力的大阪商船對於臺灣開發而言是較為適當的。⁴⁸⁸然而，由於近代日本海運發展所形成的「社船」（接受政府補助並開設定期航線者）與「社外船」（未接受政府補助、以經營不定期航線為主者）的階層結構並以此進行區域分工，使得成立之初僅限於經營大阪以西的國內航線，直到1896年獲得臺灣總督府的命令航線補助方才擁有「社船」資格的大阪商船，在原有的海運體制之下，其財力與船隻噸數自然無法與日本郵船相比，因此採用1000噸的船隻並經過沖繩線的方式規劃臺日定期航線。但此一規劃因為船隻過小不能解決臺日之間的客運問題而宣告失敗，迫使總督府轉向陸軍省和日本郵船會社尋求協助。⁴⁸⁹

由上述可知，1896年的航線補助費預算由於當時正值兵馬倥傯之際，各項調查未能詳盡周全，僅開設必要之航線，即上述日本臺灣與臺灣西岸定期航線。但1897年航線補助費預算當中，則制定包括日臺、臺灣沿岸、以及臺灣華南間的航線計畫，並向中央要求總額800,000圓的預算，最後裁定將陸軍省掌管之臺灣輸送費支應上述之補助費。⁴⁹⁰陸軍省除將這筆費用交付當時主管臺灣總督府的拓殖務省以外，隨後並附上該省對於臺灣命令航線的要求事項共11條，其重點有：1.日臺定期航線部分：（1）每月4次定期往返航線，且需停泊宇品與門司兩港；（2）使用汽船需超過1,800噸以上，平均速度10節；（3）船艙容積以及船艙寢室總數的2/3至1/2需提供陸軍使用，但有剩餘者，可視情況交由會社使用；（4）軍人軍屬的運送以及其費用。2.臺灣沿岸航線部分：（1）定期航線每月至少西部沿岸3次、東部沿岸2次；（2）以基隆為起點，並停泊大安港、澎湖島、

⁴⁸⁸ 片山邦雄，《近代海運とアジア》，頁218。

⁴⁸⁹ 參照劉素芬，〈日治初期大阪商船會社與臺灣海運發展（1895-1899）〉，收錄於劉序楓主編，《中國海洋發展史論文集》第九輯（臺北：中央研究院中山人文社會科學研究所，1999），頁384-385。

⁴⁹⁰ 吉開右志太著、淺香貞次郎編，《臺灣海運史》，頁33。

打狗、車城、卑南、花蓮港、蘇澳等港；(3) 使用汽船噸數為 1000 噸以上。⁴⁹¹可說將原本陸軍御用船運輸軍品及軍人的任務，全部移交由臺灣總督府辦理。從當年 7 月總督府發給大阪商船與日本郵船兩會社的航海命令書當中可以發現，除了航線全數納入陸軍要求停泊之港口以外，該命令書的 10 至 13 條即將上述陸軍省除了停泊港的要求以外全數納入。除了軍人、軍需用品的運送以外，命令書第七條則規定所有航線均必須擔負運送郵件與郵務器具的任務；⁴⁹²這兩種義務直到昭和 13 年度(1938 年 4 月 1 日至 1939 年 3 月 31 日)的航海命令書當中亦可得見，⁴⁹³可知已成慣例。

此外，從命令書當中可以發現臺灣總督府僅將神戶至基隆的直航路線委由日本郵船經營，其餘航線則委由大阪商船經營。其原因在於 1897 年 2 月總督府考量到：1.大阪商船新造船隻可能無法趕上該年度的航海計畫，且備用船隻不足，2.日本郵船執日本海運界之牛耳，如拒絕該社參與日臺航線之營運，實非航海安全之策，3.為防止因民營會社倒閉影響日臺航線，因此否決大阪商船要求獨佔臺灣命令航線經營之請求。但大阪商船為取得獨佔經營權，除了向總督府及拓殖務省積極活動以外，亦使出降低運費、甚至散播不實謠言以打擊日本郵船的手段。⁴⁹⁴兩社在臺灣命令航線上的競爭，雖然在當時造成大阪商船蒙受相當的損失，⁴⁹⁵但之後卻形成大阪商船得以持續獲得總督府指定經營大部分臺灣命令航線的局面，也使得大阪商船成為當時僅次於日本郵船的國策會社。

表 5-3：1897 年臺灣命令航線表

日臺航線停泊港	航行次數	指定噸數	航速	經營者
基隆、門司、神戶	每月 2 次	2500 噸以上	10 節以上	日本郵船
基隆、長崎、門司、宇品、神戶	每月 4 次	2500 噸以上	10 節以上	大阪商船
基隆、沖繩、三角、門司、	每月 1 次	1500 噸以上	10 節以上	大阪商船

⁴⁹¹ 〈南乙第二〇号〉，《臺灣總督府公文類纂》，十五年保存，1896 年，4538-39-24~26。

⁴⁹² 可參見〈民通第六六一号〉，《臺灣總督府公文類纂》，十五年保存，1896 年，4538-39-128~134。

⁴⁹³ 該命令書的第 20-21、23-31 條為郵物運送相關規定，第 32-36 條則為軍人、軍用品運送相關規定，命令書共 57 條條文，相關規定即有 16 條，分量不可謂不重。詳可參見臺灣總督府編，〈總交第二一二號航海命令書〉，《臺灣總督府航海命令書（昭和十三年度）》（未出版），頁 7-12。

⁴⁹⁴ 參見劉素芬，〈日治初期大阪商船會社與臺灣海運發展（1895-1899）〉，頁 388-392。

⁴⁹⁵ 參見劉素芬，〈日治初期大阪商船會社與臺灣海運發展（1895-1899）〉，頁 397-403。

神戶				
基隆、沖繩、名瀨、鹿兒島、 神戶	每月 1 回	1500 噸以上	10 節以上	大阪商船
基隆、八重山、沖繩、鹿兒 島、神戶	每月 1 回	1500 噸以上	10 節以上	大阪商船
臺灣沿岸航線停泊港	航行次數	指定噸數	航速	經營者
基隆、蘇澳、花蓮、卑南、 南灣、車城、打狗、安平、 澎湖島、基隆	每月 4 次	1200 噸以上	10 節以上	大阪商船
基隆、澎湖島、安平、打狗	每月 2 次	1200 噸以上	10 節以上	大阪商船
基隆、淡水、大安、塗葛窟	每月 4 次	300 噸以上	7 節以上	大阪商船

資料來源：〈民通第六六一号〉〈航海命令書改正ノ件〉《臺灣總督府公文類纂》，十五年保存，1896年，4538-39-128~134、202-204；曾汪洋，《臺灣交通史》，頁20。

綜上所述，1897年的航海命令書決定了臺灣命令航線的兩項特性，一為大阪商船自此擁有大部分臺灣命令航線的指定經營權，即便1940年總督府將各大海運會社整併成立南日本汽船，該會社於1941年正式營運時，仍無法完全接收大阪商船所受命開設的航線；二為日臺及臺灣沿岸航線必須負擔軍事以及郵務運送。

時至日俄戰爭時期，由於戰爭時期徵調船隻再加上日本籍船隻不足等因素，雖然積極物色買入船隻或以捕獲船隻充作軍用，但加上命令船隻仍不敷使用，因此不足部分以租借外國籍船隻補充。當時日臺航線的船隻也被徵用，因此採用英、德、挪威等國汽船，以輪流方式維持定期航線的經營。⁴⁹⁶

日俄戰後，日本朝野體認到戰時因商船不足帶來的不便利甚至威脅，因此帝國海事協會提倡建造發展平時做為商船、戰時做為輔助巡洋艦之船舶，最後建造出櫻丸與梅香丸，其中櫻丸成為1908年大阪商船日臺航線之使用船舶，其特色在於快速，可實行日臺間兩晝夜航海。而與大阪商船在日臺航線競爭的日本郵船，

⁴⁹⁶ 吉開右志太著、淺香貞次郎編，《臺灣海運史》，頁109-110。

則正好遇到歐洲航線使用船舶從 6 千噸轉換為 7-8 千噸船舶的時機，再加上備受期待的櫻丸的航海成績居然凡善可陳，而促使總督府決定將 6 千噸級的鎌倉丸用於日臺航線，因為速度不及櫻丸，因此致力於載運大量貨物以及使乘客舒適的機能。且由於基隆港當時的規模無法容納 6 千噸級船舶，使用鎌倉丸也促使了基隆港的疏浚與擴建。鎌倉丸航行之後的成績明顯優於櫻丸，且總督府給與櫻丸的補助金年額 260,000 圓又遠多於鎌倉丸的年額 116,000 圓，因此總督府亦催促大阪商船更換 6 千噸級船舶。又加上明治末期景氣普遍好轉、總督府移民獎勵、以及臺灣島內的產業大有進展等因素，日臺航線間的旅客大增，也促使大阪商船與日本郵船陸續在日臺航線上增加 6 千噸級船舶。⁴⁹⁷

二 臺灣華南間定期航線之建立

在確立連結日臺以及臺灣沿岸的航線之後，下一步便是建立臺灣與華南之間的航線，而建立此航線的目的，即在於處理臺灣與中國之間長久且密切的貿易關係，以及爭奪中國東南沿海為英商壟斷控制的海運。⁴⁹⁸

1870 年以後，臺灣與華南沿岸航運除中國式帆船航運以外，尚有清政府招商局的汽船航運，但整體而言汽船航運市場幾乎為英商道格拉斯汽船所壟斷。1871 年道格拉斯商會開設香港—淡水間航線，1873 年開設香港—安平線，清政府招商局為了收復航權而於 1881 年開設臺灣與廈門、福州間的官營航線，1885 年劉銘傳任臺灣巡撫，再度開設臺灣中國之間的官營航線，不僅將航線擴展至上海、香港，更拓展至新加坡、西貢、呂宋等地，與道格拉斯之間產生激烈競爭。但是清政府洋務運動效果不彰，1891 年劉銘傳去職，其推行之新政亦遭改廢，使得官營航線遭受影響，臺灣與中國之間的航線又為道格拉斯所獨佔。⁴⁹⁹

1895 年時，日本郵船將其經營的上海—浦鹽航線將起點延長至香港，由於此時恰巧臺灣割讓日本，為挑戰道格拉斯航權，於 1897 年 4 月起開始每個月一次停泊基隆港，但由於載運客貨數不理想而於同年底中止。1898 年 7 月，由日本小資本家與臺灣資本家（包括林本源）合資的北辰館，開設淡水—廈門—香港定期航線，使用汽船 3 艘，每月航行 6 次，雖獲委託貨主好評，但因道格拉斯汽

⁴⁹⁷ 參照吉開右志太著、淺香貞次郎編，《臺灣海運史》，頁 111-114。

⁴⁹⁸ 戴寶村，《近代臺灣海運發展：戎克船到長榮巨舶》，頁 157。

⁴⁹⁹ 參照片山邦雄，《近代海運とアジア》，頁 221-213；戴寶村，《近代臺灣海運發展：戎克船到長榮巨舶》，頁 157-158。

船的壓迫而業績不彰，因不堪虧損於同年 11 月撤退。⁵⁰⁰對臺灣總督府而言，這兩次由非國家資本介入的航運之失敗，似乎更能讓總督府瞭解道格拉斯鞏固其航線之手段，並且很快的將之運用以對付道格拉斯公司。總督府所採取的策略包括航運網包圍、降低運費、勵行定期主義、以及收購道格拉斯汽船股份等方式。⁵⁰¹

1899 年 4 月，總督府基於：1.挑戰英國遠東海運政策，2.斷絕島內反日勢力的武器彈藥來源，3.維持臺灣與福建之間的交通聯絡等理由，而於 1899 年以航海補助費 125,000 圓，命令大阪商船開設淡水—香港航線，正式開設華南航線並正面挑戰道格拉斯商船對於臺灣—華南航線獨佔經營權。1900 年開設安平—香港航線，並時同年 10 月開設福州—香港航線以及福州近海航線，以此佈下道格拉斯包圍網。1902 年又設置廈門內灣線，其目標鎖定以漳州為中心、至海外謀生者。⁵⁰²

除了航線包圍以外，更採取客貨運費減價之競爭策略。1899 年開設淡水—香港航線時，即實行客貨運費較道格拉斯便宜 5 成的策略，而道格拉斯也以更優於大阪商船的客貨運費與之抗衡，當然大阪商船為了實行徹底打倒道格拉斯的國策目標，而持續降低運費。兩社競爭最激烈的時期為該年 4 月至翌年 6 月北京爆發義和團事變之間，且道格拉斯因為這波運費競爭而產生鉅額虧損，並取消香港安平線，將經營主力轉至香港福州線上，然而大阪商船一方面以新造船隻充實淡水香港線，一方面再開設香港福州線以及福州沿岸線等包圍道格拉斯汽船，迫使道格拉斯先於 1903 年廢除淡水代理店，1904 年則完全撤出臺灣華南航線。至此已初步達成轉變英商以香港為轉口港將世界商品輸入臺灣並轉出口的方法，而轉為以日本為轉口站，或直接向華南、美國、東南亞地區輸出物產。⁵⁰³

表 5-4：1899-1902 年間華南命令航線表

航線	停泊港	航海次數
淡水香港線	淡水、廈門、汕頭、香港	3-8 月每月 4 次、9-2

⁵⁰⁰ 參照吉開右志太著、淺香貞次郎編，《臺灣海運史》，頁 260-262；〈創設航輪〉，《臺灣日日新報》，1898 年 6 月 23 日，5 版。

⁵⁰¹ 吉開右志太著、淺香貞次郎編，《臺灣海運史》，頁 268；戴寶村，《近代臺灣海運發展：戎克船到長榮巨舶》，頁 159。

⁵⁰² 吉開右志太著、淺香貞次郎編，《臺灣海運史》，頁 267-271。

⁵⁰³ 參照吉開右志太著、淺香貞次郎編，《臺灣海運史》，頁 273-290；戴寶村，《近代臺灣海運發展：戎克船到長榮巨舶》，頁 162-163。

		月每月 3 次
安平香港線	安平、廈門、汕頭、香港	每月 2 次
福州香港線	福州、廈門、汕頭、香港	2 週 1 次
福州三都澳線		每月 4 次
福州興化線		每月 4 次
廈門內灣線		1 年 600 次

資料來源：吉開右志太著、淺香貞次郎編，《臺灣海運史》，頁 268-270。

在使道格拉斯汽船撤離臺灣華南航線以後，華南航線的第二階段經營目標則是放在防止道格拉斯汽船的反擊及殲滅該公司之上。因此於明治 38 年度也就是 1905 年 4 月起，除原有的淡水香港及安平香港線以外，另新設淡水福州線，並將香港福州線改為香港上海線，而福州三都澳線、福州興化線、廈門內灣線等則於 1904 年廢止，傾全力經營淡水福州線與香港上海線。但經過數年，道格拉斯汽船則完全沒有衰退跡象，雖然其中曾試圖收購該公司股票，但仍未能如願。1911 年 10 月，時任大阪商船社長的中橋德五郎向總督提呈請願書，指出近幾年來臺灣與日本間的貿易日漸發達導致與華南地區的貿易降低，連帶導致華南航線的收益降低，而道格拉斯傾全力經營的香港福州線的收益則領先大阪商船，其在華南沿岸的勢力也超過該社，因此要求持續補助與延長航線經營權。總督府方面在接到大阪商船請願之後，經過研究與討論，基於：1.香港福州線對臺灣並無直接影響，2.大阪商船即便擴充福州香港線亦無法打倒道格拉斯，即便擊潰，也會出現第二、第三個道格拉斯，3.福州香港線經營不符經濟，將來發展無望等理由，放棄殲滅道格拉斯的政策。⁵⁰⁴除了上述理由，部分原因也可能是因為在 1900 年 8 月總督府發動「廈門事件」，企圖以武力奪取廈門失敗之後，因此於 1902 年改採與英國建立同盟的方式，並以經濟為主的方式擴張其在福建省的影響力。⁵⁰⁵但從上述 1911 年大阪商船社長的請願書來看，多少也反映出當時日本的經濟力其實無法與已在廈門等地經營許久的英國相抗衡。

在華南航線獲得初步成果之後，下一步便是將這些航線延伸至華中、華北等

⁵⁰⁴ 吉開右志太著、淺香貞次郎編，《臺灣海運史》，頁 290-299。

⁵⁰⁵ 參照吉開右志太著、淺香貞次郎編，《臺灣海運史》，頁 299；梁華璜，〈日本帝國主義與廈門事件〉，收錄於氏作，《臺灣總督府的「對岸」政策研究》，頁 63-99。

地。因此 1905 年 4 月起，除了前述將香港福州線改為香港上海線以外，由於臺灣南部糖業的發展，開始尋求日本以及華南等市場，再加上自 1904 年開始為期 4 年的打狗港疏浚工程，以及 1905 年時總督府決定以打狗做為臺灣南部築港的預定地，在砂糖產業開始發展與新的築港政策的影響之下，使得原來的安平香港線也於同年變更為打狗香港線。而這條航線由於糖業持續的快速發展，而於 1911 年起延航至上海，1912 年起更延長至華北與滿洲，目的在於向這些地方銷售砂糖的同時也能輸入豆粕做為肥料使用。⁵⁰⁶

除了開闢與中國之間的航線以外，總督府亦試圖將航線往東南亞延伸。1901 年 9 月至 12 日，大阪商船奉總督府命令派員前往爪哇考察具體航線計畫，並於翌年提出視察報告書。總督府認為，以臺灣做為基地進入福建，在東南亞有許多出身福建的中國人，而進入華南的日本，藉由加強與東南亞福建出身者的合作，而使日本前進東南亞一事變得容易，因而要求大阪商船開設華南與爪哇間定期航線，報告書當中亦提出 3 種方案。然而，由於中國到東南亞的工作者因時期不同人數落差頗大，不適合定期船，且亦需要有力的仲介來集中船客，中途插手並不容易，目前亦無法與英國或香港船運公司抗衡；國內亦有三井物產經營九州碳輸出及爪哇糖輸入的貿易，再加上日本出產的棉織物在爪哇需求量少，因此在開設定期航線上持負面評價。此外，1902 年的定期航線補助金被削減，以及和屬東印度群島的荷蘭行商成立 JCJL 海運同盟，都使得開設臺灣經華南至東南亞、爪哇航線的機會更加渺茫。⁵⁰⁷直到 1911 年，因日本雜貨外銷的增加，方才獲得帝國議會通過以 1 年 150,000 圓的補助新開設東南亞航線。此航線最初未經過基隆港，後因臺灣總督府以外銷包種茶為由，與遞信省交涉，方才實現停泊基隆港。該航線於 1912 年 10 月起，由南洋郵船會社經營，1 個月停泊基隆港 1 次。⁵⁰⁸至此才建立臺灣與東南亞之間的聯繫。

三 北美航線之建立

北美航線的建立則是與臺灣烏龍茶運銷歐美有關。在日本統治臺灣以前，臺

⁵⁰⁶ 吉開右志太著、淺香貞次郎編，《臺灣海運史》，頁 310-311、314-315。至於打狗築港可以參照本論文第四章。

⁵⁰⁷ 參照片山邦雄，《近代海運とアジア》，頁 260-274。

⁵⁰⁸ 中村孝志，〈大正南進期與臺灣〉，收錄於卞鳳奎譯，《中村孝志教授論文集—日本南進政策與臺灣》（板橋：稻鄉，2002），頁 48-49。

灣烏龍茶在集散地也是加工地的大稻埕交給外商，利用淡水河運至淡水，由淡水—香港線送往廈門與香港，再從兩港以北美航線經西雅圖陸運至紐約，或經蘇伊士運河、歐洲至紐約，或經好望角至紐約。當時貨主均為英美商人，運送船舶也大半為該國船舶，等於烏龍茶運銷的利益全為其所壟斷；再加上統治臺灣後，臺灣輸出至日本的數量僅佔從日本輸入至臺灣的 23%，因此總督府便思考如何轉換在輸出品中獨占鰲頭的烏龍茶的輸出路徑，以將該利益收歸己有。

就當時淡水及基隆的港灣條件來看，都不足以停泊大型船舶，因此考慮將原來經廈門及香港轉運改為經日本轉運，然而當時從臺灣移至神戶的各種運費及規費較移至廈門貴超過 3 圓，為獎勵利用臺灣命令航線進行輸出，促其降低運費，於 1899 年 8 月 1 日實施臺灣輸出稅及出港稅。實施之後也導致廈門的烏龍茶貨物被神戶及橫濱奪走部分。1902 年薩米爾商會開設直接從基隆輸出北美的航線，造成淡水廈門或者基隆神戶等烏龍茶運輸航線的衝擊。因為輸出廈門經蘇伊士運河的路線雖然運費低廉，但是停泊港較多與航程較遠，不適合欲快速送達者；相較於太平洋航線與美國輪船及各鐵路公司互有海陸聯絡協定，自中國及日本沿岸出發不論在美國任何地點卸貨，其運費皆相同，因此選擇直接從基隆輸出烏龍茶以節省船舶裝載之前的費用是最好的選擇。

隨著基隆築港工程的進展與烏龍茶運銷路徑移往基隆之後，第一轉變中繼貿易的方向，第二增加了停泊基隆港的北美航線及經由蘇伊士運河的歐美航線，第三則是航行於北美航線的大型船舶陸續停泊基隆。除了烏龍茶以外，基隆附近生產的煤炭也成為重要的輸出品。日俄戰爭之後，日本郵船、東洋汽船、以及大阪商船因為地理因素紛紛開設北美航線，將貿易品運輸至美國西部，再與北美鐵路公司銜接。1906 年 10 月，日本郵船開設的北美航線汽船為載運烏龍茶開始停靠基隆港，東洋汽船則是自 1908 年起增列基隆為北美航線的停靠港，大阪商船則是在 1909 年 7 月開辦北美航線時同時將基隆列為停泊港，開始載運烏龍茶。上述會社開設的航線最初以經蘇伊士運河為主，但自從與北美鐵路公司簽訂聯絡運輸契約以後，則開始轉向選擇北美太平洋航線。1913 年 7 月巴拿馬運河開通以後，使得北美太平洋航線更加興盛。⁵⁰⁹

⁵⁰⁹ 參照吉開右志太著、淺香貞次郎編，《臺灣海運史》，頁 383-394。

第二節 南進時期（1914-1920）

1914年第一次世界大戰爆發，由於主要交戰國如英、法、德等亦為當時的海運大國，雖然主要戰場在歐洲大陸，但隨著戰況的發展，促使交戰國對物資需求日益增多，導致運送本國的食品、日用品、以及武器彈藥等軍用品的船隻不足，而將原本航行於殖民地航線的船隻轉調為此種緊急輸送航線或供作軍用，因此招致全球性的船隻不足；再加上德國派軍艦在印度洋到南海之間的海域出沒，使得歐洲與東南亞之間的物資運輸產生障礙，導致東南亞各地陷入日用品及其他雜貨短缺，必須向其他地區尋求供應的情況，也給了日本產品往東南亞地區拓展通路的機會。⁵¹⁰

日本海運界也在此次大戰期間獲得飛躍性的成長，具體而言，航線的擴張、運費及租船費的暴漲，從而為海運企業帶來相當的收益。⁵¹¹在航線的擴張方面，日本郵船在6年間開設13條遠洋航線及3條近海航線，大阪商船亦開設12條遠洋航線及5條近海航線。此外商船總噸數在大戰前的1913年為1,514,000噸，至1919年大戰結束時增加至2,481,000噸，也使得日本成為當時世界三大海運國。這也連帶使得外國貿易貨物使用日本船隻載運的比例從1913年的平均49.1%，至1918年時最高已達87.9%，即便是戰爭結束的1919年也有80.8%的水準。⁵¹²就臺灣海運而言，這段時期最重要的即在東南亞航線的開拓，因此本段的論述重點便在於這段時期臺灣與東南亞航線開拓的過程，之後再論述臺灣日本、臺灣沿岸、華南華北等航線的發展概況。

一 東南亞航線的開設

如前所述，由於日本對東南亞貿易的增加以及包種茶成為臺灣向東南亞輸出的主要商品，1912年開設日本東南亞航線，1個月停泊基隆港1次。大戰爆發之後，日本東南亞間的貿易呈現顯著的發展，南洋航線發展頗為迅速。1914年9月，總督府派遣海事官保木利吉前往調查荷屬印度尼西亞貿易及海運。回臺後提出的報告書當中，提出4項理由：1.移民至該地，以調節日本本國人口壓力；2.以臺灣為中繼站，促進日本與東南亞間的貿易，並發揮臺灣做為南進基地的意義；

⁵¹⁰ 吉開右志太著、淺香貞次郎編，《臺灣海運史》，頁352。

⁵¹¹ 麻生平八郎，《海運及海運政策》，頁280。

⁵¹² 參照三和良一，〈戰前期日本海運政策史の一考察〉，頁113-114。

3.爪哇與中國、日本之間僅荷蘭 JCJL 及南洋郵船開設航線，並不充足；4.因為大戰影響導致歐洲物資難以運輸至東南亞，應趁機阻斷歐洲商品運銷東南亞，並拓展日本商品在東南亞的銷售市場。保木海事官以上述理由強力主張應開設臺灣與東南亞間的航線。⁵¹³

1915 年 4 月，南洋郵船將原來的 3 艘船、年航行 12 次擴充為 4 艘船、年航行 16 次的規模。1916 年 4 月，臺灣總督府趁著這一波「海運界前所未有的好景氣」，以 1 年 100,000 圓的補助金額，命令大阪商船開設東南亞航線，以貨物運輸與貿易為主要目的，裝載臺灣的包種茶、水泥、米、雜貨、以及日本的銜接貨物，再加上華南的貨物運送至菲律賓及荷屬東印度，再從荷屬南印度裝載砂糖、貝殼、藤、石臘、雜貨，從馬尼拉裝載砂糖及雜貨運送至香港、臺灣、以及日本。1917 年將原本在基隆港停泊的時間挪做延航至日本主要港口，以直接載運日本貨品，並將使用船隻增加為 3 艘，此後直到 1918 年間，該航線並無重大變化。⁵¹⁴此外，遞信省因 1916 年 4 月大阪商船開設南洋航線，而中止南洋郵船停靠基隆，此舉引起臺灣茶商的恐慌，而紛紛向總督府請願，總督府則在同年 5 月向遞信省管船局發函，希望能恢復南洋郵船停靠基隆，除了可以增加臺灣與東南亞航線以外，也可載運大阪商船南洋航線無法消化的臺灣包種茶。然而遞信省 6 月的回函當中，則以目前對東南亞貿易活絡，載運輸出口的船舶已感不足，且南洋郵船船舶已載運大量日本貨物為由，拒絕總督府的請求。⁵¹⁵因此大阪郵船等於獨佔了臺灣至東南亞的航線。

1919 年，鑑於過去南洋航線的成績，並追求更理想的貿易途徑，而將原本的山洋航線分為甲、乙兩線。甲線以荷屬印尼為目的地，乙線則以暹羅、法屬印度支那為主並以海峽殖民地（新加坡、檳城、麻六甲）為終點。

表 5-5：南洋航線與南洋甲、乙線航線表

航線	停泊港	航海次數
南洋線	去航：基隆、廈門、汕頭、香港、馬尼	每月 1 次，1 年 12 次

⁵¹³ 參照吉開右志太著、淺香貞次郎編，《臺灣海運史》，頁 348-352；片山邦雄，《近代海運とアジア》，頁 288-289。

⁵¹⁴ 吉開右志太著、淺香貞次郎編，《臺灣海運史》，頁 352-354。

⁵¹⁵ 〈遞信省南洋航路基隆寄港方ノ件供高覽〉，《臺灣總督府公文類纂》，15 年保存，1916 年，6241-12-3~4、11~13。

	拉、山打根、拉布安或汶萊、古晉、新加坡、雅加達、三寶壟、泗水 回航：望加錫、加里萬丹、山打根、香港、打狗、基隆	以上
南洋甲線	基隆、打狗、馬尼拉、山打根或斗湖、雅加達、三寶壟、泗水、望加錫、山打根或斗湖、香港、打狗、基隆	每月 1 次，1 年 12 次 以上
南洋乙線	基隆、打狗、香港、西貢、曼谷、新加坡	每月 1 次，1 年 12 次 以上

資料來源：吉開右志太著、淺香貞次郎編，《臺灣海運史》，頁 353-355。

二 其他航線之概況

此時除了東南亞航線以外，臺灣命令航線尚可分為：日臺、臺灣沿岸、華南、華北 4 個系統，其中除了日臺航線是由日本郵船與大阪商船共同分擔以外，其餘均由大阪商船獨佔。以下分為日臺與臺灣沿岸航線以及華南與華北航線兩個部分分別論述。

(一) 日臺與臺灣沿岸航線

如前所述，明治末期的日臺航線進入了 6 千噸級船舶的時代，除了體積變大以外，舒適度與安全感也連帶提升。1914 年世界大戰開始之後，整體景氣再次提升，總督府考量到此一趨勢與未來，計畫增加日臺航線定期船配置。然而當時因為景氣過熱，使得日臺航線要維持當時 6 艘 6 千噸級船舶變得相當困難，日本商船與大阪郵船分別 1916 年的 5 月及 9 月各將 1 艘日臺航線船舶調至其他航線，而使得航線變成以 4 艘船舶每兩週各 1 次，每年航行百次，這樣的狀況持續至 1922 年 3 月底為止。⁵¹⁶

至於臺灣沿岸航線部分，自 1914 年開始，原本東西向均以基隆為起迄點，迴航臺灣東西部沿岸停泊港口的航線設計，改為以基隆為起點、高雄為終點，東西沿岸航線也因此分開，不再重疊。這是由於 1912 年打狗港完成第一期工程，提供船舶安全停泊地，使得航線規劃順勢改變。且在 1919 年時，由於前述臺日

⁵¹⁶ 參照吉開右志太著、淺香貞次郎編，《臺灣海運史》，頁 114-118。

航線減少船舶與航次而出現剩餘的補助費，因此將之新設基隆經蘇澳花蓮港、每年航行 24 次的新航線，但由於預算緣故僅開設 1 年。⁵¹⁷從東西沿岸航線的配置來看，也可以發現 1914-1920 年之間，東沿岸航線的航海次數都比西沿岸航線為多，主要原因是因為西部臺灣在 1908 年縱貫鐵路開通，對於沿岸航線的需求遠不及陸路交通機關尚未完備的東部。1914 年起，西部沿岸航線也開始調整為基隆、高雄與澎湖連結的航線，主要用意在於鼓勵澎湖居民在東北季風時期可以移往本島工作。至於東部沿岸航線在這段時期由於受到大戰景氣影響，1918-1920 年間的客貨數較 1914-1917 年為高。⁵¹⁸由此反應這個時期臺灣沿岸航線的規劃，已脫離前期偏重軍事運輸，轉而重視交通與經濟層面。

（二）華南與華北航線

日本在領臺初期便致力於開設中國航線，雖然以國家力量補助大阪商船開設航線，企圖打倒英商道格拉斯汽船以獨佔華南臺灣間的航權，然而整體而言並不順利，在 1911 年時放棄道格拉斯殲滅政策。1914 年的世界大戰，使得英、德兩個東亞海運的大國無暇東顧，給了總督府再一次積極經營中國航線，以期拓展日本與華南、東南亞間轉口貿易的契機。1915 年開始，先廢止福州—香港線，將中國航線劃分為華南及華北航線，其中更將華南航線分為甲線及乙線。前述 1916 年將日臺航線兩艘船舶調往其他航線的情形，導致大阪商船必須以其他負擔做為補償，其中一項便是華南航線甲線附屬線。最後 1919 年起，由於大戰期間臺灣與福建之間的客貨輸出入運量，以 1912 年為基準 100 來看，大正 5-8 年為 222、313、321、358，而出現直航價值，因此開設基隆、福州、淡水、基隆的定期航線。至於華北航線部分，則是在 1915 年起，將 1914 年日本對德宣戰後獲得的青島增為停泊港，以加強與華北之間的聯繫。然而當時本航線對於華南與華中北、及華中與華北滿洲間客貨運輸的重要性高於臺灣與華北或滿洲之間客貨運輸的重要性。⁵¹⁹

表 5-6：1915 年起華南與華北航線一覽表

⁵¹⁷ 吉開右志太著、淺香貞次郎編，《臺灣海運史》，頁 197；游智勝，〈日治時期臺灣沿岸「命令航線」(1897-1943)〉，頁 40。

⁵¹⁸ 吉開右志太著、淺香貞次郎編，《臺灣海運史》，頁 203-204、214、223-224。

⁵¹⁹ 參照吉開右志太著、淺香貞次郎編，《臺灣海運史》，頁 314-321。

航線	停泊港	航海次數
華南甲線	基隆、廈門、汕頭、香港	1 個月 4 次以上
華南乙線	打狗、安平、廈門、汕頭、香港、廣東	1 個月 2 次以上
華北線	去航：打狗、基隆、福州、上海、青島、 天津 回航：天津、大連、上海、福州、基隆、 打狗	1 個月 2 次以上
華南甲線附屬線	同華南甲線	1 個月 2 次以上
華南丙線	基隆、福州、淡水、基隆	1 個月 2 次

資料來源：吉開右志太著、淺香貞次郎編，《臺灣海運史》，頁 318-320。

三 運費與臺灣命令航線

因為第一次世紀大戰帶來的海運景氣，雖然使得臺灣命令航線出現相較於前期較為蓬勃的發展，然而景氣高漲也帶來船舶不足以及船舶租金、煤炭費等費用的上漲，再加上日本郵船與大阪商船又獨佔臺灣命令航線，因此也造成因調漲運費引發臺灣南北商工會向總督府陳情的例子。例如 1917 年 7 月 4 日臺北商工會便以運費上漲會影響本島商工業發展為由，於鐵道飯店召開臨時總會，並決議提出陳情書經臺北廳向總督府請願。7 月 7 日則是臺南廳長枝德二向殖產局長傳達臺南商工會的請願，希望總督府能解決：1.臺灣南部因為較仰賴自由航線（非總督府指定之定期航線），而自由航線運費上漲連帶造成物價高漲，北部因有命令航線之便影響較少，因而造成南北物價不均；2.如此也造成北部的商業勢力藉著其物價便宜之便向南拓展，而造成南部商工業之不振的情況。⁵²⁰

1918 年 6 月時，臺灣糖業聯合會由於不滿大阪商船與日本郵船調漲日臺航線運費，中止與上述汽船會社的交涉，轉與山下汽船達成從該年 12 月至翌年 6 月的砂糖輸日協定。⁵²¹當時山下汽船不過是擁有船舶總噸數約 4-5 萬噸左右海運

⁵²⁰ 參照〈商工會と運賃問題〉，《臺灣日日新報》，1917 年 1 月 1 日，47 版；〈運賃直上問題〉，《臺灣日日新報》，1917 年 7 月 4 日，2 版；〈運賃直上と南部〉，《臺灣日日新報》，1917 年 7 月 7 日，2 版等報導。

⁵²¹ 參照〈臺糖運賃協定〉、〈運賃協定別報〉、〈社外船來航〉、〈砂糖運賃曲折〉，《臺灣日日新報》，1918 年 6 月 16 日，2 版等報導。山下汽船是由山下龜三郎所經營，原本從事煤炭業，1903 年購入一艘汽船而開始跨足海運界。1904 年因日俄戰爭而被徵用，從中獲利不少。1911 年於神戶設立分店，改名為山下汽船合名會社，並增資至 10 萬圓。1914 年與日本商船株式會社合併，增加

會社，是否能完全載運當時大致有 35-36 萬噸的臺灣輸日砂糖，也被當時的《臺灣日日新報》以專文質疑。⁵²²但這也反映出當時臺灣商工界對於郵、商兩會社因獨佔臺灣命令航線而調漲運費的不滿，也連帶使得臺灣命令航線出現第一次有「社外船」進入營運的情況。

第三節 不景氣至經濟大恐慌時期（1920-1937）

從第一次世界大戰的戰後景氣 1919 年頂點，進入激烈的戰後 1920 年恐慌，日本的經濟連接出現不景氣的態勢，然後捲入 1929 年的世界經濟大恐慌，在脫離不景氣的過程當中，往 1931 年的九一八事變以及 1937 年的中日戰爭的方向前進。⁵²³海運等交通機關與經濟發展可謂息息相關，因此本節以日本經濟與海運界的發展為背景，究明臺灣海運界在這段時期的發展狀況。為了研究之便，本節將這段 17 年的時期分為不景氣以及經濟大恐慌兩個時期，不景氣時期大致為 1920 年代，之後的 1930-1937 年則為經濟大恐慌時期。

一 不景氣時期（1920 年代）

1920 年代的不景氣的全面與激烈，與當時日本經濟的構造特質有深切的關係。第一，大戰及戰後景氣產生激烈投機的原因，可說在於儘管有大戰期間重化學工業化的進展，但是由於其水準尚低而制約了設備的投資，並使得商品價格暴騰；第二，大戰末期開始的勞資爭議、地主與佃農爭議之高揚，從根柢搖動以禁壓這些爭議成立的天皇制國家，使得政府當局的危機意識高漲。由於受制於如此構造特質，使得大規模展開的資本救濟對策，妨礙了恐慌造成的工資及利率之降低，在國際競爭壓力日漸增強的情況下，日本經濟無法擺脫不景氣。⁵²⁴

經濟不景氣也連帶造成海運狀況也是連續的不景氣，其原因除了經濟因素，還包括戰時船舶大量增產以及外國船舶的競爭。針對這樣的不景氣，日本政府提

所有船舶。1917 年變更為株式會社，資本額增至 1 千萬圓，並開設印度、東南亞、華南等航線。參見伊東米治郎，《日本の海運》，附錄頁 52-53。

⁵²² 〈灣糖積取曲折〉，《臺灣日日新報》，1918 年 6 月 29 日，3 版。

⁵²³ 參照石井寬治著、黃紹恆譯，《日本經濟史》，頁 356-357 對於 1920-1937 年間日本經濟狀況的研究。

⁵²⁴ 石井寬治著、黃紹恆譯，《日本經濟史》，頁 360。

出：1.中止造船直接補助改為間接補助，1921年時免除造船材料輸入稅，更制定製鐵獎勵，鼓勵製造船舶用鋼材；同時提升船舶出入關稅，防止外國舊船輸入，以促進確保國造船舶的目的。2.繼續航線補助，不僅在於維持特定航線，更是為了對抗外國船舶之競爭。3.為解決不景氣，以各個海運會社的剩餘船隻成立國際汽船會社，並以25,000,000圓的債券擔保，以國家力量直接或間接保護該會社。⁵²⁵此時期關於強化海運的重點在於解決船舶過剩與船齡過老的問題，目的在於一方面維持一定的船舶量，亦提升到船舶的品質，同時達到救濟造船業的不景氣，然而當時提出的包括解體老舊船2噸改建新船1噸的補助政策，或者補助將老舊船解體輸出，並在日本建造新船的業者等等政策，不是效果不彰就是時機未成熟，並未達到預期的效果。⁵²⁶

綜上所述，日本海運界面對著不景氣以及船舶過於老舊等困境與衝擊，同時期的臺灣海運界，在不同海運政策及區域發展之下，會有何種發展或衝擊，以下分別探討日臺與臺灣沿岸、中國、以及東南亞航線三個部分的營運狀況。

（一）日臺與臺灣沿岸航線

日臺航線部分，如前所述因為第一次世紀大戰景氣影響導致的日臺航線減為4艘輪船每年航行百次的模式，到了1920年因為經濟不景氣導致船舶過剩，總督府於1922年4月命令郵、商兩會社恢復6艘6,000噸船舶航行的模式。而且日本戰後的不景氣並未影響臺灣海運界，此時的日臺航線反而形成船艙不足的情況，而且之前服務的6,000噸級船舶已經過了命令航線船舶最長船齡25年的規定，即將邁入第30年。由於當時國際海運界有整理老舊船舶、建造優秀船舶的傾向，大阪商船藉此機會選購9,000噸級與8,000噸級船舶各1艘，並投入大量經費改造後，於1924年6月取代該會社在日臺航線上服務的舊船舶；近海郵船也於隔年4月以1艘9,000噸船舶取代原有服務船舶，另2艘則暫時維持原狀，以待來日尋得適當船舶替代之。總督府也因為這3艘大型船舶服務於日臺航線，而著手調查縮短日臺航行時間的議題，結果自1926年起開始實施基隆、門司間去程夏季52小時、冬季64小時，回程不分季節52小時的航行。其後大阪商船又購進8,500噸級船舶1艘，於1927年3月起開始服務於日臺航線，同時近海

⁵²⁵ 麻生平八郎，《海運及海運政策》，頁410-412。

⁵²⁶ 參照三和良一，〈戰前期日本海運政策史の一考察〉，頁119。

郵船也購得 9,500 噸級船舶 2 艘，於 1928 年 7 月開始服務，可說在 4 年間，日臺航線的船舶便迅速的從 6,000 噸級升級至 8,000-9,000 噸級船舶。總督府也從 1928 年起命令日臺航線 6 艘船舶實施航速提升，並試圖將航行次數從每年 138 次增加為 150 次，勵行每艘船舶每 2 週 1 次的定期航行。⁵²⁷

此外，前述的於 1918 年 6 月開始承攬臺灣砂糖載運的山下汽船，於 1922 年 4 月與日本郵船與大阪商船達成配船比率與運費之協議，除命令航線的 6 艘定期船以外，三社不論自由或臨時航線配船 1 年限合計 168 艘航行次數，其中大阪商船分得 72 航次、日本郵船及山下汽船各 48 航次；運費部分則採郵商兩社之運費標準，砂糖、米穀、專賣品等運送由三社聯合向與相關單位訂約，再分配載運比例及載運數量，相關協議於 6 月 1 日開始實施。這表示山下汽船進入臺灣命令航線，的確對郵、商兩社帶來衝擊，兩社為避免惡性競爭帶來的損失，而與山下協議。此協議也使得山下汽船在高雄—橫濱航線上佔有優勢。⁵²⁸

除了砂糖運送以外，山下汽船也開始跨足臺灣香蕉運送。1922 年，臺蕉輸日首次突破 1,000,000 籠，因此出現了希望新設航線以增加臺蕉在日本消費地的呼聲。1923 年 8 月 2 日，山下汽船與臺中的臺果利用組合簽定香蕉獨家運輸契約，確定於 9 月起配置 3 艘船舶、開辦高雄—橫濱每月 4 次直航航線。1925 年 4 月，因為南部商工會等團體請願以及芭蕉產量大增等原因，總督府開設以貨物為主、旅客為輔的高雄—橫濱線，採取郵、商、山下三社共同經營，以每家公司 2 艘、共 6 艘船執行每月 6 次的航行，其中僅山下汽船因過去擁有香蕉獨家運輸權，同意得與命令航線一樣，每月加開 2 次自由航線。除了高雄—橫濱線的定期航線以外，在香蕉盛產期由高雄直航大阪與基隆直航名古屋自 1926 年開始，由郵、商、山下三社共同經營，該航線為自由航線，配合香蕉市場交易日，分別派船載運。⁵²⁹此外，1929 年 11 月，辰馬汽船加入臺糖輸日，分配到 3,000,000 擔的載運量。⁵³⁰

在臺灣沿岸航線部分，1919 年廢止停泊安平港，1920 年增加停泊蘆荖漏

⁵²⁷ 參照吉開右志太著、淺香貞次郎編，《臺灣海運史》，頁 118-119。近海郵船為 1923 年時日本郵船將近海航線分離而創立的子公司，專門經營近海航線 20 餘條。參見岡崎幸壽，《海運》改訂版（東京：ダイヤモンド社，1941），頁 278-279。

⁵²⁸ 參照〈郵商山下與協約〉、〈郵商山下の三角同盟〉，《臺灣日日新報》，1922 年 4 月 23 日，6、7 版；〈三社同盟〉《臺灣日日新報》，1922 年 4 月 26 日，7 版。

⁵²⁹ 參照吉開右志太著、淺香貞次郎編，《臺灣海運史》，頁 145-151。

⁵³⁰ 〈新糖積取運賃決定〉，《臺灣日日新報》，1929 年 11 月 27 日，夕刊 1 版。

(1921年改為新港，即今臺東縣成功漁港)。廢止停泊安平港主要原因在於港灣條件不良，淤積嚴重，增停蘇荖漏的原因則是因為臺東廳官民的聯合請願，並建議停靠港灣條件優良且位置適中的蘇荖漏，最後獲得總督府之同意。這兩次停泊港的修訂，使得臺灣西部沿岸航線變成僅停泊基隆、高雄與澎湖，等於成為臺灣本島兩大港與澎湖島間的聯絡航線。東部沿岸航線自1920年以後固定停靠基隆、蘇澳、花蓮港、新港、臺東、火燒島、紅頭嶼、大板埕（或海口）、高雄等港。1925年起，由於1924年鐵路宜蘭線開通，臺東線又漸次完成（1926年開通），為聯絡蘇澳與花蓮港間的交通，特別增設沿岸附屬線，規定每年航行次數為250次，等於是不到兩天就有一個航次。⁵³¹而且1926年以後，由於總督府開始注重東部開發，再加上東部陸路交通整備不如西部完整，使得東部沿岸航線成為臺灣沿岸航線之主力，並進入其發展的顛峰期。

（二）中國航線

這個時期的中國航線基本上並無太大的變化，僅在1926年時，因為臺灣香蕉產量大增，在日本市場漸趨固定之後，業者便積極向外尋求市場，再加上當時大阪商船會長前往中國考察，計畫開設華南華北聯絡航線，正好與總督府欲使該航線實現的目的之一致，因而發佈自高雄運輸香蕉至大連的直通區間航線命令，該航線以總噸數2,500噸級船舶4艘、每月航行4次、補助金40,000圓的形式成立。但該航線因為1927年的濟南事件引發強烈的排日運動，且該航線也因為香蕉出貨出乎意料的少，其他貨物也幾近全無，開航第二年（即1927年）便被廢止。

此時期的中國航線出現相當的困難，其原因有：1.中國航線的獲利是建立在日貨經臺灣轉口至中國各港口之上，但是對於大阪商船來說，臺灣命令航線的運費相較於香港—日本間的運費還高，且臺灣的船舶往返數也少於香港，都不利於競爭；2.中國當時的排日運動；3.國民政府對於日貨採取高關稅政策；4.中國採銀本位，因此匯兌變動較大；5.缺乏可供交換織物資，例如臺灣與上海間的貿易。⁵³²

⁵³¹ 參照游智勝，〈日治時期臺灣沿岸「命令航線」(1897-1943)〉，頁44-46的整理。

⁵³² 參照吉開右志太著、淺香貞次郎編，《臺灣海運史》，頁322-327。

（三）東南亞航線

如前所述，1919年起將東南亞航線分為南洋甲乙線，但是戰後的不景氣，使得兩線都蒙受極大的虧損。其中乙線因年年嚴重虧損，為減少損失，停止靠泊收入相對較少的新加坡，將航線終點改為曼谷，但此舉效果不彰，只好在1926年起廢止該線。甲線部分，1916年開航至1918年3年間，合計淨利有2,321,758圓，但是戰後的1919年至1921年的3年間，總計虧損達1,674,718圓，等於扣除之前1916-18年的盈餘僅剩下約650,000圓。而從1922年起至1927年，累積虧損額已達2,735,245圓，如果再加上該航線投資額每年1成的利息，則虧損高達4,049,950圓。另1926年因廢止南洋乙線，該線改名為基隆爪哇線，對於總督府而言，由於該航線創立的目的是在當時的確有其需要，而且經營的結果也確實獲得往東南亞的國際航權，因此開設符合南進政策的東南亞直航航線，不能因為大阪商船的虧損而中斷，如果大阪商船放棄經營則必須另覓其他海運會社接手，如不同意大阪商船放棄經營，則勢必增加補助費，然而大阪商船因再三申請增加補助費但未獲回應的情況下，則改減輕支出的方式，即於1927年12月起，將基隆爪哇線使用船舶減為2艘，但每年仍進行12次定期航行，如此作法也成功的將1928年的虧損（276,819圓）減為前一年虧損（538,987圓）的將近一半，1929年則更減為虧損23,1289圓。然而從開航的1916年至1929年之間，大阪商船共虧損約4,000,000圓，若不加計總督府在這段時間的補助金1,580,000圓則虧損應達5,600,000圓左右，可說總督府與大阪商船為維持這條航線的確付出相當的代價。⁵³³

除了大阪商船經營的東南亞航線以外，山下汽船也計畫以臺灣為基礎，開設華南東南亞航線兩條，兩線均以打狗為起迄點，華南航線中途停靠基隆、上海、福州、廈門、汕頭、廣東、香港等地，東南亞航線中途停靠香港、海豐、豐伯、西貢、曼谷、新加坡、爪哇、婆羅州、菲律賓等地。於1918年12月21日時向遞信省提交請願書，28日獲得遞信省同意。⁵³⁴1921年時，總督府鑑於法屬印度支那有做為日本產品的市場以及日本人在當地發展貿易的潛力，且海防為越南東京（今河內）的唯一港口，且其腹地不只包括內陸，更可達雲南一帶，具有相當開發的潛力，再加上當地在住的日人屢屢陳情，甚至領事議題出陳情書，因此決

⁵³³ 參照吉開右志太著、淺香貞次郎編，《臺灣海運史》，頁355-358。

⁵³⁴ 〈山下汽船之南航圖〉，《臺灣日日新報》，1919年1月16日，5版。

定以 100,000 圓補助金，命令山下汽船開設以基隆為起點，經廈門、汕頭、香港至海防的航線，使用兩艘汽船進行每兩週一次往返航行。⁵³⁵然而該航線開設後，營運狀況甚為不良，⁵³⁶1925 年起山下汽船因為難以進入命令航線，使得經營陷入困難，只能將臺灣命令航線與大阪商船共同經營，包括基隆—海防航線；⁵³⁷1928 年以後則將該航線讓渡給大阪商船，由於該航線與大阪商船經營之基隆—香港航線重複，此為免浪費而將其改為香港—海防航線，使用船舶減為 1 艘，補助金亦減為 80,000 圓，但航行次數不變。⁵³⁸

總之，臺灣總督府為了維持日本在東南亞的航權，而不顧第一次世界大戰後的海運不景氣，持續要求大阪商船開設東南亞航線，其結果則是造成雙方均為此政策付出相當的代價。

二 經濟大恐慌時期（1930-1937）

1929 年開始、蔓延至 1930 年代初期的世界經濟大恐慌，使得原本在 1920 年代即因為歐美列強結束第一次世界大戰後回歸亞洲市場，而導致慢性經濟不景氣的日本，必須全面調整其政治結構、經濟政策、與對外關係。因此在經濟政策上 1931 年底採取黃金輸出再禁止以及低匯率政策，使得日本國內市場出現實質關稅壁壘的保障。而在對外關係上，1931 年的九一八事變以及翌年 3 月的滿洲國建國，使得當時的中日關係急遽惡化。如此也導致了日本政府必須加強連結與結合殖民地的臺灣、朝鮮，以及滿洲國之間的經貿關係。參照前人研究可以發現，日本帝國在 1930 年與各殖民地間的輸出入貿易佔本國貿易比例的 80%-90%，並巧妙的運用各殖民地物產的不同，除了增進殖民地與母國之間的貿易，也加強了殖民地之間的貿易，例如臺灣與滿洲國之間於 1932 年以後輸出入貿易的急速增長，連帶使得以重化學工業為動力的日本資本主義因為這樣的分工而急速發展，生產力顯著增加，進而在 1930 年代後半期形成以日本為中心，結合其殖民地的「日本帝國經濟圈」。⁵³⁹另外，採取黃金輸出再禁止以及低匯率政策，使得日本

⁵³⁵ 參照杉山靖憲，《臺灣歷代總督之治績》（東京：帝國地方行政學會，1922），頁 311-314；〈海防航路開始〉，《臺灣日日新報》，1921 年 4 月 16 日，2 版。

⁵³⁶ 〈中華丸就航海防〉，《臺灣日日新報》，1924 年 5 月 26 日，6 版。

⁵³⁷ 參照〈共營と海防線の將來〉，《臺灣日日新報》，1925 年 4 月 2 日，3 版；片山邦雄，《近代海運とアジア》，頁 230。

⁵³⁸ 吉開右志太著、淺香貞次郎編，《臺灣海運史》，頁 63-64。

⁵³⁹ 以上參照堀和生，〈植民地帝国日本の經濟構造——一九三〇を中心に〉，《日本史研究》，462 號（2001），頁 26-54；林滿紅，〈臺灣與東北間的貿易（1932-1941）〉，《中央研究院近代史研究

海運的國際競爭力轉強，也使得日本輸出量急速擴大，間接幫助日本海運從不景氣當中恢復。⁵⁴⁰

（一）日本的海運政策

在海運政策部分，進入 1930 年代的日本海運界除了前述老舊船充斥的問題以外，因世界性的經濟大恐慌連帶產生船隻過剩的問題遞信省針對這些問題，於 1932 年 7 月提出：1.推動船舶素質改善，2.恢復遠洋航海獎勵金制度，3.制定防止惡性競爭對策，其中最重要也最早實施的為第 1 項的促進船舶素質改善計畫。該計畫共分為 3 期，第 1 期是從 1932 年 10 月 1 日至 1934 年度的 3 年計畫，目標是解體 400,000 噸舊船，新建造船舶總噸數限制在 200,000 噸，政府預計支出 11,000,000 圓來輔助造船業進行更新。這個 3 年計畫在當時獲得相當的好評，從海運政策的觀點來看，這個政策達到了：1.共建造 31 艘、總噸數 198,989 噸船舶，全部為 4,000 噸級、速度 14 節以上的大型優秀商船，其中 21 艘達到 6,000 噸以上，15 艘速度在 18 節以上，且 26 艘為柴油引擎船。2.共解體 94 艘、399,240 多噸的老舊船舶，除了改善船舶品質以外，也達到處理過剩船舶的效果。3.此政策不僅嘉惠原有受政府補助的大型海運會社，亦嘉惠其他海運會社，例如新造船舶當中的 20 艘，便是由非受補助的 9 家會社所建造；解體船部分，其中 58%便是由中小型船主所提供，這些船主也獲得補助，且解體船的價格也因為該政策而提高。由於該政策之成功，日本政府於 1935 與 1936 年再度實施上述政策，這兩次實施都是以 1 噸新造船對 1 噸解體船，以建造與解體 50,000 噸船舶為目標。⁵⁴¹

除了船舶品質改善政策以外，於 1933 年 5 月實施船舶輸入許可制，除了做為推動船舶品質改善的補助政策以外，也是在強力保護國內造船業。另於 1936 年 8 月 1 日實施航線統制法，其要點即為保護既有的定期航線，並賦予政府有以下權力：1.可先以勸告的方式防止海運業者的惡性競爭；2.如勸告不成，則可命其經航線統制委員會的協議，進行航線經營相關協定，若無法達成協議，政府得禁止或限制航線經營；3.認為航線的營運條件（例如運費）有違反公益之情形，

所集刊》，24 期下冊（1995.06），頁 653-696；林繼文，《日本據臺末期（1930-1945）戰爭動員體係之研究》（板橋：稻鄉，1996），頁 25-31 等的研究成果。

⁵⁴⁰ 三和良一，〈戰前期日本海運政策史の一考察〉，頁 121。

⁵⁴¹ 參照麻生平八郎，《海運及海運政策》，頁 450-451；三和良一，〈戰前期日本海運政策史の一考察〉，頁 123-124。

得對海運業者發出相關必要之命令。實施該統制法的原因在於，船舶因為前述的船舶品質改善政策而使得船舶品質提升、繫船減少，海運變得更合理化以外，再加上當時因為普遍不景氣而採取低匯率，低價輸出品在政府補償保護之下大舉外銷，因而產生對於船舶的需求，連帶使得原本的不定期航線逐漸轉變為定期航線，而與原本政府指定的定期航線產生惡性競爭，因此由國家出面統制航線。此外，1936 年更制定遠洋航海補助、建造優秀船舶補助、以及造船資金貸款利息給付與損失補償等措施，預計於 1937 年度實施，但由於中日戰爭爆發，導致遠洋航海補助因為戰爭需要大量近海航行船舶以及籌措軍事費用的理由而中止，然而另兩項措施被認為是戰爭遂行上的有效政策而被實行。⁵⁴²

總之，1930 年代的補助政策，使得日本海運擺脫以往的總噸數主義，而轉向船舶品質主義，但也逐漸使得海運資本集中，再加上戰時化及國家補助及保護，因此朝向國家獨佔化的方向前進。⁵⁴³

(二) 臺灣總督府的海運政策

在日本經濟發展逐漸加強連結殖民地的臺灣、朝鮮、與關東州之間的經貿關係，以及海運政策朝向提升船舶品質主義與海運資本集中、國家獨佔化發展之下，臺灣命令航線的發展與受到的影響為何？本文以 1930 年 4 月召開的「臨時產業調查會」以及 1935 年召開的「熱帶產業調查會」，這兩個調查會的報告書當中，對於臺灣海運的計畫為本，再探討日本—臺灣與臺灣沿岸、中國、東南亞航線、以及歐美航線 4 個部分，並與上述兩項計畫作對照。

1. 臨時產業調查會與熱帶產業調查會對於臺灣海運的計畫

1930 年 11 月 10 日至 14 日，臺灣總督府召開一連 5 天的「臨時產業調查會」，⁵⁴⁴其中對於航線的改善擴張如下表所示：

表 5-7：「臨時產業調查會」對於臺灣命令航線改善意見一覽表

項目	意見內容
日臺航線改善	航行次數增加、航行時間的縮短及正確

⁵⁴² 參照麻生平八郎，《海運及海運政策》，頁 456-463；三和良一，〈戰前期日本海運政策史の一考察〉，頁 124-125。

⁵⁴³ 參照麻生平八郎，《海運及海運政策》，頁 464-469 的論述。

⁵⁴⁴ 井出季和太，《臺灣治績志》（臺北：臺灣日日新報，1937），頁 1193。

	加入輸送青果、生魚專用設備 區隔快速純客船與貨物船 建造優秀快速之客貨混載船
沿岸航線改善	從地方開發的角度應設置以下航線 澎湖—離島間 高雄—安平—馬公間 安平—高雄—東港—海口間 基隆—煥仔寮—鼻頭角間 基隆—金山—淡水間 高雄—海口—紅頭嶼—火燒島—臺東—新港間
中國航線改善	需考慮基隆、廣東間直航航線
東南亞航線整備	新設臺灣、菲律賓間命令航線：助長雙方貿易及在菲日人企業 改善基隆、爪哇航線：增加使用船速度 新設基隆、新加坡命令航線
歐美航線	使日本對歐洲及美國間航線船舶停泊基隆港，以開啟直接與歐美貿易之途，並便利旅客

資料來源：，臺灣總督府編，《臨時產業調查會答申書》（臺北：編者，1930），頁 48-50。

1935 年臺灣總督府為於 10 月 19 日至 23 日間召開「熱帶產業調查會」。⁵⁴⁵ 從會後出版的《熱帶產業調查會答申書》來看，從在改善交通設施的部分，可發現總督府對於以臺灣為中心，發展與華南東南亞連結的交通設施，不論是海運或陸運，都有其相當積極的規劃。陸運方面，鑑於當時臺灣已與日本、朝鮮、滿洲之間實施旅客、行李、貨物的聯絡運輸措施的成績良好，為提升臺灣與華南、東南亞間經濟往來的密切程度，設計臺灣與兩地之間的客貨聯絡運輸制度，首先將臺灣的鐵路與基隆香港、基隆廈門、基隆菲律賓、基隆爪哇、以及高雄廣東等 5 條航線連結進行聯絡運輸，之後再於華南、東南亞當地陸上運輸機關連結。

海運方面的目的有：1. 為振興商工業及貿易，以拓展商品銷路及輸入工業原

⁵⁴⁵ 井出季和太，《臺灣治績志》，頁 1194

料為目標，謀求航線的充實；2.利用本國商品的競爭力與臺灣地理位置的優越，以促進中轉貿易；3.為收取外國運費，著眼於華僑移動，並謀求航線網的擴張。航線改善的整理則如下表所示：

表 5- 8：「熱帶產業調查會」對於臺灣命令航線改善意見一覽表

項目	意見內容
華南航線	除設立新航線以外，應謀求舊有航線的使用汽船的速度與旅客設備的改善
東南亞航線	<p>整理基隆爪哇線：以南洋海運株式會社的成立為契機，改善基隆爪哇線的停泊港與航海次數的整理，使之更合理化</p> <p>新設基隆馬尼拉線：著眼廈門馬尼拉間每年有 25000 華僑來往，但僅有 1 艘英國船舶航行，因而有儘快成立經廈門的基隆馬尼拉航線的必要</p> <p>再度開設基隆海防線：做為聯絡將來臺灣工業原料供給地的雲南、廣西、河內等地，以及與香港、海口、北海、海防間的客貨運輸</p> <p>新設基隆曼谷線：為了本國產品的銷路擴張及輸入工業原料，規劃此航線聯絡臺灣與暹羅及法屬印度支那</p> <p>再度開設基隆新加坡線：除了原料的輸入及本國產品與包種茶的輸出以外，更以華南、海峽殖民地、法屬印度支那之間的華僑為對象</p>
日臺航線	為使臺灣成為日本商品的中轉地，在擴展銷路的通時也能幫助臺灣貿易的進展，規劃改善基隆神戶及高雄橫濱兩條航線，前者增加使用船舶速度及航行次數，後者則是進行航線改善，以謀求日臺航線的合理化。
國際航線	為開啟對歐洲、北美、南美等地的直接貿易並招攬觀光客，應實現國際主要航線停泊基隆。

資料來源：參照臺灣總督府，《熱帶產業調查會答申書》（臺北：作者，1935）頁 74-79。

綜上所述，臨時產業調查會的航線改善較為平均，而熱帶產業調查會的航線改善意見集中於東南亞航線，其原因與臺灣總督府試圖以推動「工業化」與「南進」以改變臺灣的產業結構有直接的關連。⁵⁴⁶以下再分別探討日本—臺灣與臺灣沿岸、中國、東南亞航線、以及歐美航線在這個時期的營運情況。

2. 日臺與臺灣沿岸航線

日臺航線受政策影響最大之處為使用船舶噸位與速度的提升，此外受到兩個調查會的意見影響，航線規劃上也增設了新航線與調整原有航線。

在船舶品質與速度提升部分，首先是藉由刪減日臺航線超過 25 年服務年限船舶的補助金，以促使兩大海運會社儘速汰換舊船舶。例如 1932 年時因大阪商船已表明建造新船舶即高千穗丸取代舊有的扶桑丸，但近海郵船卻繼續使用吉野丸，因此刪吉野丸一半的補助金，這也促使近海郵船於 1935 年決定建造新船舶取代吉野丸。⁵⁴⁷其次則是建造新船舶。如前所述，船舶素質改善計畫於 1932 年開始實施，大阪商船即於 1933 年將高千穗丸航行於日臺航線，1936 年近海郵船與大阪商船分別啟用富士丸與高砂丸，這 3 艘船舶都可謂是日本國造的代表性船舶（基本資料如表所示）。這些新造船舶除了客房設備較 1920 年代的中古船舶舒適以外，其最高航速約 19-20 節、平均航速約 15-16 節，較中古船舶平均最高航速約 17 節、平均航速約 15 節要快，且煤炭消耗量平均減少 7%；再以每噸造價來看，新造船每噸約 400 圓，購入船價格每噸則在 400-500 圓之間，⁵⁴⁸等於以較便宜的價格換取更有效率的船舶。

表 5-9：高千穗丸、富士丸與高砂丸基本資料表

船名	總噸數	製造年月	最高航速	平均航速
高千穗丸	8,154	1933.10	19.18 節	15.50 節
富士丸	8,750	1936.11	20 節	16 節
高砂丸	8,800	1936.12	20 節	16 節

資料來源：吉開右志太著、淺香貞次郎編，《臺灣海運史》，頁 121、135、140。

⁵⁴⁶ 相關研究可參見河原林直人，〈熱帶產業調查會開催過程に觀る台湾の南進構想と現実〉，《名古屋学院大学論集 社会科学篇》，第 47 卷第 4 號（2011.03），頁 111-133。

⁵⁴⁷ 參照吉開右志太著、淺香貞次郎編，《臺灣海運史》，頁 73-74。

⁵⁴⁸ 吉開右志太著、淺香貞次郎編，《臺灣海運史》，頁 120-121、134、137-138。

在航線異動部分，1936 年時開設附屬船航線，做為陸軍義務航線，還有將原來的高雄橫濱線改為高雄東京線。

在陸軍義務航線部分，原本在開設日臺與臺灣沿岸航線時即已負有免費載運陸軍軍人、軍屬、與軍品的義務，然而這項義務隨著時局變化亦有所增減。至 1936 年因已邁入準戰時體制，再加上運送飛機的需求，因此無法再以過去利用島內產業與母國之間商業關係所需而設立的航線，順帶運輸軍需品的模式來辦理，因此在該年 7 月以高雄東京線附屬線的名義開設。本航線因屬陸軍專用，總督府大舉解除其監督權，規定日本與臺灣任何港口皆可以作為停泊港自由出入。⁵⁴⁹

在高雄東京線部分，原本為 1925 年開設之高雄橫濱線，該線因香蕉產業蓬勃發展的刺激，而將以往日本航線附屬船並負有陸軍義務之航線納入本線，成立合併產業與陸軍義務之航線。總督府考量到該航線身兼兩項業務的不合理，以及適逢第一次船舶品質改善補助金而打造的 5 艘臺灣命令航線貨物專用船完工，加上東京芝浦已可停泊 6,000 噸級船舶，因此將終點改在東京，因而成立高雄東京線。然而原本規劃的提升船舶航速達到高雄東京 4 晝夜航行、回程確定停泊港口、20 天往返航行 1 次、航班增加為每個月 9 次的航行計畫，到最後以航次減少 17%、靠港地無法確定、也無法實施高雄東京 4 晝夜航行，連帶補助金也從 120,000 圓大幅減至 30,000 圓的方式成案。⁵⁵⁰

表 5- 10：1936 年陸軍義務航線與高雄東京線一覽表

航線	停泊港	航海次數
高雄東京線	去航：高雄、東京 回航：東京、橫濱、名古屋、大阪、神戶、門司、鹿兒島、基隆、高雄（可省略停泊名古屋、大阪、神戶）	近海郵船：每年 30 回 大阪商船：每年 60 回
高雄東京線附屬船	高雄、馬公、基隆、門司、宇品	每月 2 次

資料來源：吉開右志太著、淺香貞次郎編，《臺灣海運史》，頁 92、103-104。

⁵⁴⁹ 參照吉開右志太著、淺香貞次郎編，《臺灣海運史》，頁 100-101。

⁵⁵⁰ 參照吉開右志太著、淺香貞次郎編，《臺灣海運史》，頁 102-104。

臺灣沿岸航線部分，總督府自 1932 年起，取消沿岸西線，改為高雄馬公線。回顧之前的航線安排，自 1914 年開設的臺灣沿岸西線，即將該航線分為基隆澎湖以及澎湖安平打狗兩條航線，航行次數前者每月 2 回、後者每月 4 回。1918 年廢止停泊安平港後，航行次數改為基隆澎湖間每月 3 回、澎湖高雄間每月 5 回。至 1926 年時，改為基隆馬公間每月 2 回，馬公高雄間每月 8 回。⁵⁵¹由上述可看出，澎湖高雄間的航次呈現增加的狀態，而基隆澎湖間的航次則維持不變。其原因在於，當時基隆澎湖間的船客除了勞工以外，以公務員、軍人、商人為多，而澎湖高雄間的船客則以勞工往來最多，此與當時高雄亟需勞動力，而吸引澎湖當地人口大量進入高雄工作有關；在貨運部分，基隆澎湖間的貨物主要從日本內地來的雜貨，而澎湖高雄間多為從高雄銷往澎湖的消費性雜貨。⁵⁵²如此可以推知，基隆澎湖間的船客數應遠不及澎湖高雄間，因此理由取消亦可謂合理。

沿岸東線雖然在此時期停泊港沒有任何改變，然而其中使用船隻噸位卻大幅降低的現象。究其原因，當時東部開發事業急遽進行，1931 年從花蓮港出口的貨物已不下 80,000 噸，而為了使貨物運輸順暢，與其使用原來船艙容積較大的兩艘船舶，不如將航海次數增加，且當時使用的船隻如撫順丸與長春丸，均不易航行於臺灣沿岸，故當時大阪商船評估改用 700 噸級的小型汽船，經過充分試航，確認先前評估無誤後即開始使用，至於船艙容積不足的問題，則以增加航海次數彌補。從 1932 年開始，將沿岸東線改為 3 艘用船，而聯絡線因為 1931 年蘇澳花蓮港間的聯絡道路開通後廢止，改為基隆花蓮港線，⁵⁵³1934 年以後因為該航線使用船之噸數太小、不耐風浪，再加上港灣設備不充分，無法達到預期的目標，因而恢復以 1,500 噸以上船隻 2 艘航行。⁵⁵⁴基隆花蓮港線則是因為蘇澳花蓮港間的聯絡道路開通之後，提供汽車運輸的便利，因此大多數旅行者選而選擇陸上交通設施，使得此航線失去存續的使命而廢止。⁵⁵⁵

⁵⁵¹ 吉開右志太著、淺香貞次郎編，《臺灣海運史》，頁 223-225；臺灣總督府編，〈總交第一二一號航海命令書〉，《臺灣總督府航海命令書（昭和三年度）》，頁 1。

⁵⁵² 吉開右志太著、淺香貞次郎編，《臺灣海運史》，頁 227-228。

⁵⁵³ 吉開右志太著、淺香貞次郎編，《臺灣海運史》，頁 200。

⁵⁵⁴ 參照總督府交通局遞信部，《熱帶產業調查書—航空、海運、動力、郵便、電信、電話、放送、外國為替》，頁 79-80；吉開右志太著、淺香貞次郎編，《臺灣海運史》，頁 68-69。

⁵⁵⁵ 吉開右志太著、淺香貞次郎編，《臺灣海運史》，頁 69。

3. 中國航線

此時期中國航線的重點是加強華北及滿洲之間的連結，在船舶更新的部分，本文所得的資料僅有 1935 年將大阪商船基隆—香港線使用船舶鳳山丸補助減半，促使大阪商船建造新船舶的例子。⁵⁵⁶1931 年的「九一八事變」以後，臺灣與滿洲之間有近海郵船與大阪商船開闢定期航線。1932 年 11 月，大連汽船有兩艘船航行於大連、基隆之間載運特產物。⁵⁵⁷1934 年，近海郵船因為臺灣、滿洲間的客貨移動有增加傾向，鑑於兩地間的重要性及將來的發展，將原有「自高雄經基隆、仁川、大連、鎮南浦、仁川、釜山、基隆返抵高雄」航線，改為「自高雄經基隆、大連、仁川、基隆返抵高雄」航線。大阪商船也著眼於該航線有相當的利益，於 3 月時著手開辦高雄—天津線，該線以高雄為起點，經基隆、福州、上海、青島、大連，最後抵達天津。⁵⁵⁸

1935 年時，總督府再次針對臺灣滿洲間航線進行新設與調整。新設航線部分有：1.將 1933 年 8 月大阪商船開設之臺灣、九州、北朝鮮線指定為命令航線，改稱高雄—清津線；2.將 1932 年 11 月大連汽船的大連直航線納入命令航線，稱為高雄—大連線；3.將日本郵船上年度變更為直航大連的朝鮮航線更改為貨物船。在調整航線部分，則是將大阪商船的高雄—天津線分為兩線，其一由高雄經基隆及福州至上海，改稱為高雄—上海線，另一線則是由高雄經基隆及大連至天津，稱為高雄—天津線，等於是放棄福州還有上海與青島、大連、天津之間的客貨運送，改為加強臺灣與華中還有與滿洲及華北的聯絡。⁵⁵⁹將大連汽船的大連航線納入命令航線，也有消弭其與郵、商兩會社間競爭的意義。⁵⁶⁰

表 5- 11：1934-1935 年間開設臺灣與華北、滿洲間命令航線一覽表

年度	航線	停泊港	航海次數
1934	高雄天津線	高雄、基隆、福州、上海、青島、大連、天津	1 年 30 次

⁵⁵⁶ 吉開右志太著、淺香貞次郎編，《臺灣海運史》，頁 82-83。

⁵⁵⁷ 林滿紅，〈臺灣與東北間的貿易（1932-1941）〉，頁 666。大連汽船為南滿鐵道支持，以開發滿洲國為使命的會社。參見岡崎幸壽，《海運》改訂版，頁 282。

⁵⁵⁸ 參照吉開右志太著、淺香貞次郎編，《臺灣海運史》，頁 66-70；〈臺滿航線商船加入〉，《臺灣日日新報》，1934 年 3 月 7 日，8 版。

⁵⁵⁹ 吉開右志太著、淺香貞次郎編，《臺灣海運史》，頁 79-80。

⁵⁶⁰ 參照〈商、郵、大汽三社が臺灣大連線の協定〉，《臺灣日日新報》，1935 年 3 月 3 日，5 版。

1934	臺灣滿洲朝鮮線	高雄、基隆、大連、仁川、基隆、高雄	1 年 24 次
1935	高雄清津線	高雄、基隆、鹿兒島、長崎、博多、清津	1 月 1 次
1935	高雄大連線	高雄、基隆、大連	1 月 3 次
1935	高雄天津線	高雄、基隆、大連、天津	1 月 2 次

資料來源：吉開右志太著、淺香貞次郎編，《臺灣海運史》，頁 67、81。

4. 東南亞航線

此時期的東南亞航線雖然還是持續著上一時期的不景氣，卻有日本的會社在此時加入東南亞航線的營運，分別為中村組以及石原產業，分別敘述如下。

中村組株式會社獲得在菲律賓的木材採伐權之後，為解決運輸問題，自 1923 年起開始經營日本菲律賓間的準定期航海。到了 1930 年，該會社向總督府提出該航線的補助金申請，恰巧在此前後大阪商船也提出從 1928 年 3 月開始自營的菲律賓線的補助申請。總督府在檢討兩社經營的航線內容後認為中村組航線主要為貨物運送，大阪商船航線則是運輸在達邦的日本移民，且這類移民大半為沖繩島民，考量往返航行路徑，認為以基隆做為轉口站為最佳，因此做為日本及臺灣與菲律賓間的聯絡航線以指定後者較為便利，於 1932 年成為總督府的命令航線。至於中村組的申請則被擱置，直到 1933 年時，因為海軍的協助而得以編入 1934 年度的預算當中，但遭到刪除，至下個年度方才順利通過。然而中村組卻提出因為船艙不足，需要租用費用較高的外國船舶，停泊基隆與高雄是甚為沈重的負擔，希望能免除停泊高雄港，最後獲得同意。由於該航線為日本菲律賓間、中途停靠基隆的航線，被認為是並非基於總督府命令航線業務上的需要，而是因為政治考量而開設的航線。⁵⁶¹

石原產業則是因為在海峽殖民地擁有豐富的鐵礦山，每年運交八幡製鐵所超過 1,000,000 噸鐵礦，為當時日本的鐵工業付出相當的貢獻。最初該會社曾利用大阪商船、川崎汽船、以及其他雇傭船舶等載運上述之大量鐵礦，然而由於鐵礦石的交貨數量增多，因而開始自營船舶業，不足時再以臨時傭船的方式應急。該會社鑑於其船舶在回航日本時貨物充足（因載運鐵礦），但去航時卻是空船的情況，為活用其去航的船艙空間以振興輸出貿易，而於 1931 年 2 月 20 日時發表開

⁵⁶¹ 參照吉開右志太著、淺香貞次郎編，《臺灣海運史》，頁 84-85。

設以爪哇為中心的日本爪哇航線，並於 3 月 21 日首度出航，並公佈其運費較原本經營東南亞航線的三家海運公司同盟：爪哇支那日本線（荷屬東印度政府）、南洋郵船（日本）、以及大阪商船（臺灣）表定的運費便宜 2 成，此舉造成三社同盟極大的壓力，便提出運費降價 25% 的策略，使得兩邊關係陷入競爭當中，由日本輸往爪哇的貨物運費競爭激烈至極，也造成在爪哇各港包括卸貨費甚至特殊貨物，都一度出現所謂「無運費時代」的狀態。

由於喪失了運費穩定性，交易上也無法順利，又無法預期運費能永遠維持低廉，這也導致輸出入業者的不安。石原產業也藉由《臺灣日日新報》的報導，表明自己無意與向同盟三社對抗，並積極建造優秀船舶航行於東南亞航線當中，且計畫其西迴航線於 1932 年春天開始停泊臺灣。但對於同盟三社來說，原本該航線的載貨率 43%，若維持原有的運費與船艙，則三社的營業成績不一定會不敷成本，然而石原產業的進入，加上當時世界性的不景氣，則會因此蒙受嚴重的損失，況且石原汽船表現出實力及永續經營該航線的模樣，同樣也給同盟三社帶來極大的壓力。爪哇支那公司為彌補損失，開始經營華北特別是滿洲特產品的運輸；大阪商船則是汰換使用船舶，以原來航行於東非航線的船舶，負責以往最薄弱的由爪哇返回華南的華僑載運工作；至於南洋郵船則毫無動作。1932 年四月，石原汽船於臺北成立出張所，並計畫以兩艘新造船隻在該社東南亞航線當中停泊基隆以載運包種茶。此舉相較於當時大阪商船與南洋郵船仍以老舊船舶航行於東南亞航線相比，被認為對於臺灣有相當的貢獻。⁵⁶²

總之，上述中村組與石原汽船的航線都是從日本出發，途中停靠基隆的設計，且這些會社開設東南亞航線的理由都是因為在當地已有相當的事業規模，因此停靠臺灣不過是航線當中的一個中繼點，與總督府規劃臺灣命令航線的目的有根本上的不同。

時至 1935 年，荷屬東印度政府因為「貨物自國船主義」而實施輸入限制令，對於日本東南亞海運界產生相當的壓迫。為因應此情況，日本郵船、大阪商船、

⁵⁶² 參照吉開右志太著、淺香貞次郎編，《臺灣海運史》，頁 365-383；〈石原產業南洋航路開始〉，《臺灣日日新報》，1931 年 3 月 8 日，3 版；〈凄味を帯びた南洋航路白熱戦〉，《臺灣日日新報》，1931 年 3 月 29 日，夕刊 2 版；〈南洋の鐵山王石原汽船が南洋航路西迴船を來春より本島へも寄港〉，《臺灣日日新報》，1931 年 4 月 26 日，3 版；〈石原汽船の割込で南洋航路は今後大競争とならん？〉，《臺灣日日新報》，1931 年 5 月 6 日，3 版；〈南洋航路の競争が何時まで續く？〉，《臺灣日日新報》，1931 年 5 月 15 日，3 版；〈南洋倉庫の本社移轉と今後〉，《臺灣日日新報》，1932 年 4 月 5 日，5 版。

石原汽船、南洋郵船等海運會社於 7 月 6 日成立南洋海運株式會社，以對抗前述的爪哇支那日本線汽船，並出以下幾點方針：1.繼承原來石原汽船、大阪商船、南洋郵船東南亞航線 14 艘使用船，經營每月 6 次的定期航線，並從事石原產業出資的南洋倉庫的代理事業；2.與爪哇支那日本線汽船展開持久戰，直到其敗退；3.對於本國貨物與商權的不當壓迫，透過政府持續抗議，同時因為持久戰造成的損失，政府的補助金也應隨之增加以填補；4.如果荷領東印度政府肯讓步，則願意與之協商，以謀求雙方貿易之進展順利。⁵⁶³

除了 1935 年的熱帶產業調查會以外，南進政策於 1936 年 8 月 7 日被決定為「國策的基準」，而為了呼應這項以臺灣為中心的政策，南洋海運計畫開設連結臺灣（基隆或高雄）、華南（廈門及香港）、以及荷領印尼的航線。⁵⁶⁴

5. 歐洲航線

所謂歐洲航線是指遞信省郵務航送命令下的橫濱倫敦線，航行船舶為 10 艘，嚴格執行每 2 週 1 次的定期航行，從橫濱出發，行經上海、香港、新加坡、印度、阿拉伯半島、蘇伊士運河、義大利、法國、西班牙等地之港口，終點為倫敦。本航線停泊基隆從 1929 年時開始交涉，雖然當時已獲得日本郵船之諒解，但因遞信省在閣議中反對而破局。直到 1935 年，時任總督的中川健藏親自與當時的遞信大臣床次竹二郎進行政治協商，方才獲得同意實行。雖然定期航班為兩週一次，但因為當時歐洲航線與外國船競爭，正力圖縮短航行時間，再加上新造船隻停泊基隆有其困難，因此決定以 8 艘船舶每月 1 次往返基隆，停泊時間約 3 小時。補助金部分由於起初是以每年往返停泊基隆港 24 次、15 萬圓為基礎，但因為航行次數減半，補助金也隨之減半為 7 萬 5 千圓。

爭取歐洲航線停靠基隆，其目的在於使臺灣成為世界航線的停泊港之一，因與其說是扶助貿易，倒不如說是讓臺灣更加融入全世界。總督府預期的收穫有：1.被認為是世界航線的停泊港，2.方便部分日臺旅客往返上海觀光，3.招攬住在上海或香港的外國人來臺，4.給予歐美旅行客來臺觀光之便。但也被認為與其以發展觀光為目的，不如與北美航線一樣結合與歐洲的貿易關係較為適當。⁵⁶⁵

⁵⁶³ 參照〈南洋海運創立總會〉，《臺灣日日新報》，1935 年 7 月 7 日，3 版；〈あくまで爭霸 南洋海運會社の方針〉，《臺灣日日新報》，1935 年 7 月 8 日，2 版。

⁵⁶⁴ 〈臺灣、蘭印を結ぶ航路を開拓か〉，《臺灣日日新報》，1936 年 9 月 23 日，5 版。

⁵⁶⁵ 參照吉開右志太著、淺香貞次郎編，《臺灣海運史》，頁 93-95、395-396。

第四節 戰爭時期（1937-1945）

一 戰時體制下的日本海運統制政策

1937年7月7日中日戰爭爆發之後，日本進入戰時經濟體制。一般政府在戰時經濟體制的管理政策，大都致力於國民生活安定、軍需物資供給的順利、國力經濟的發展，並防止戰時混亂。海運的管理統制，也必須使軍事輸送與國內物資輸送得以順利，同時致力維持既有航權。根據前人研究，日本戰時經濟體制的海運統制，可分為三個階段：以價格統制為中心的民間自治統制階段（1937年7月到1939年7月）、以配給統制為中心的半官半民統制階段（1939年7月到1940年9月）、以及海運統制國策要綱頒佈後的官方管理時期（1940年9月到1941年8月）。⁵⁶⁶

1937年7月1日，包括日本郵船、大阪商船、三井船舶、國際汽船、川崎汽船、山下汽船、大同海運等7家海運會社，協調成立海運自治聯盟，其成立目的為「本國海運業自治的統制」，致力於抑制運費及租船費的上漲，並於8月發佈運費及租船費的標準。然而之後因中日戰爭的爆發，政府判斷無法僅期待民間自治統制，因此於9月召開臨時議會，為了完善經濟機構的戰時體制化而實施戰時經濟立法，在海運部分於10月1日公佈實施〈臨時船舶管理法〉，著手進行較積極的統制。該法實施的目的有：1.將本國海上交通運輸機關置於戰時體制下，並使重要物資得以順利輸送；2.將作為物價對策的運費及租船費維持在公正的費率上；3.維持本國在海外的航權，並防止外國船的入侵；4.設置專門委員會以從事專門事項的調查研究，並重視各海運會社及相關從業者的協力。但當時遞信省認為仍可期待民間統制的效果，因此採取迴避由政府發動統制的方針，而是以監督海運自治聯盟等海運團體的方式進行統制。此外，該令規定於「支那事變中止後一年內廢止」，由此可知其為因應中日戰爭的臨時海運統制法令。⁵⁶⁷

由於中日戰爭漸趨長期化，以海運自治聯盟這樣規模的組織進行統制的負擔亦越顯沈重，因此於1938年4月25日設立海運自治統制委員會，持續制定標準運費，更致力於抑制當時因為日本、滿洲與中國之間越來越頻繁的貨物流動而造

⁵⁶⁶ 參照麻生平八郎，《海運及海運政策》，頁509、515；岡崎幸壽，《海運》改訂版，頁335、360。

⁵⁶⁷ 參照岡崎幸壽，《海運》改訂版，頁335-339、359-364；臺灣總督府編，《府報》，1937.09.30，第3094號，頁81。

成的船艙極度缺乏與運費上漲的情況。然而時局的進展激化了船艙不足，無法達成合理船艙調度，因此政府亦無法袖手旁觀，於 1939 年 7 月將海運自治統制委員會改為海運統制委員會，將此機構更加擴大強化，等於開始實施所謂半官半民的海運統制。

海運統制會的成立目的在於遂行重要物資的順利輸送，並且遵守遞信當局的指揮命令。運作方式為在遞信省當中設立作為海運相關各省之課長級與民間業者協調機關的海運統制協議會，每月於該會制定以物資動員計畫為基礎的船舶分配方案，逐步延遲非緊急需要物資運送，並斷然實行以重要物資運輸為重心的重點配船政策。然而船艙不足的状态更趨嚴重，導致物資運送上頻頻產生不協調的狀況，再加上 1939 年 9 月爆發的歐洲戰爭有擴大的趨勢，因此海運統制轉向全然以國家管理的方向。⁵⁶⁸

1940 年 7 月以高度國防國家建設為目標的近衛內閣成立，並於 9 月 27 日經閣議決定後發佈〈海運統制國策要綱〉，以加強海運統制、促進企業組織合理化、實施船舶徹底擴充計畫為目標，確立強力國家管理型態。其實施方針包括：1. 政府確立輸送計畫，管理決定船舶分配，並公定運費與租船費；2. 為實施上述措施而整備擴充政府機構；3. 在政府監督下，將航運業者組成海運中央統制輸送組合，根據政府之指令共同承擔物資運送；4. 政府為謀求統制之徹底，可在上述組合當中集結適當數量的集團；5. 為謀求統制的順利，可實行必要之共同計算與公積金制度。並依照該要綱於 11 月 1 日成立海運中央統制輸送組合，為有獨立權限且強制加入之法人組織，可說完全除去前兩期的民間自治統制成分。該組合的目的在於共同承擔重要物資及其他需要輸送物資，政府在輸送計畫中明訂物資的品項、數量、貨主、貨物運送地點、運送期間等，命令組合運送之時，原則上該組合承擔此責任，與貨主訂定運送契約，組合再分配給各集團，各集團再分配給所屬各組員。⁵⁶⁹

二 戰時體制下臺灣海運的經營與統制

綜上所述，日本的海運統制的趨勢是從民間自治統制朝向官方統制的方向。以下分析臺灣在戰時經濟體制、戰局變化、以及海運統制政策之下，所遭受的影

⁵⁶⁸ 參照岡崎幸壽，《海運》改訂版，頁 368-369。

⁵⁶⁹ 參照麻生平八郎，《海運及海運政策》，頁 516、518；岡崎幸壽，《海運》改訂版，頁 370。

響與發展。雖然此時期臺灣海運政策屬於日本中央海運統制政策的一環，但由於臺灣的海運環境與任務與日本不同，因此本論文位符合此時期臺灣海運之情況，以 1940 年 9 月實施海運統制國策要綱為界，將戰時體制下的臺灣海運分為間接統制與直接統制兩個時期。

（一）間接統制時期

1937 年 9 月初公佈〈臨時船舶管理法〉之後，因為朝鮮與臺灣海運狀況與日本不同，於 9 月 28 日公佈敕令第 552 號，規定：1.〈臨時船舶管理法〉第 11-13 條不適用於臺灣及朝鮮；2.臺灣與朝鮮總督在按照該法第 3-7 條發佈命令時需與遞信大臣協議。⁵⁷⁰可知此時臺灣海運已開始受到日本海運法規的統制，但總督府與民間海運會社並沒有太多積極統制的動作。1937 年臺灣海運受到中日戰爭的衝擊，臺日航線與中國沿岸航線貨運量均出現衰退現象。⁵⁷¹

1.1938 年度的臺灣命令航線

至於 1938 年則可說是因應戰爭情勢設計命令航線的第一年，從預算總額來看，較上年度減少 314,000 圓，這是因為包括日臺、中國、及東南亞等航線都被刪除預算，特別是日臺航線減少 200,000 圓預算為最多。至於各航線在該年度的規劃如下所示。

在日臺航線部分，重點在於基隆神戶線出航到港時間的改善。首先是決定去航是基隆正午出發，抵達門司也是正午；回航則是正午門司出發，抵達基隆為上午 11 點。其次依照去年啟用的新船富士丸與高砂丸以及之前啟用的高千穗丸的實際狀況，訂出去航航行時間為約 46 小時又 30 分，回航則為約 47 小時又 30 分。而採取這樣的設計是為了達到 1.航海時間盡可能縮短，2.出港時間盡可能延遲，以及入港時間盡可能提早等 3 個目標。

在中國航線部分，受到中日戰爭爆發的衝擊最大的即為華南航線，可謂幾乎休止的狀態，僅為了交通聯絡的必要，開設基隆、高雄、香港間的航線。去年 12 月攻陷南京之後，因意識到軍事上與經濟上臺灣上海間聯繫的必要性，於 1 月 16 日開設基隆、高雄、上海間的航線。至於與華南連結的基隆廈門與高雄廣東兩條航線則為休止狀態。

⁵⁷⁰ 臺灣總督府編，《府報》，1937.10.21，第 3113 號，頁 78。

⁵⁷¹ 參照蕭明禮，〈戰爭與海運－戰時南進政策下臺灣拓殖株式會社的海運事業〉，頁 73-74。

在東南亞航線部分，基隆爪哇線因為南洋海運以及日本與荷蘭兩國海運會商成立，兩地貿易狀況恢復平穩，因而將航線更改為先停泊雅加達。基隆菲律賓線則是受到中日戰爭的影響，導致馬尼拉麻與煙草的需求降低，因此廢止停泊蘇比克與達沃；復因日人在三寶顏港經營海產罐頭工廠，每月有 200 噸左右進出貨物，而增停該港。另外則是新設高雄—阿帕里與高雄—帝汶兩條新航線。設置高雄—阿帕里航線的原因有：1.高雄與該港距離約為 270 哩，航程約 1 日，且該港於 1937 年 1 月開港；2.該港的腹地擁有豐富的礦物、林產、與農業資源，且大多尚未被開發。因此高雄資產家趁著南進政策的推動，於阿帕里進行調查，發現當地具有作為本國產品消費市場、移民地、以及木材供給地的潛力，因而合資創立臺灣海運株式會社，並於去年 7 月開設高雄—阿帕里航線。總督府認為此不失為南方發展的一個手段，因此給予補助金 10,000 圓，命令臺灣海運株式會社開設 3-10 月每月 3 次以上、11-2 月每月 6 次以上的高雄—阿帕里間定期航線。設置高雄—帝汶航線的原因有：1.該地擁有豐富石油資源；2.該地尚未有大規模開發，可作為國人發展之處。因此南洋興發著眼於上述兩點，原本計畫開設以香港為起點，經澳門、望加錫，終點為帝利的航線，因考慮與臺灣的關係而改以高雄為起點。該航線開設的目的是把香港與望加錫作為中轉地以擴展日本商品的通路，並載送各港間的華僑，以及運輸澳門與帝汶間葡萄牙政廳的御用貨物及人。總督府給予該航線 3 萬圓補助金，並規定每年航行次數為 9 次。⁵⁷²

綜上所述可知，1938 年臺灣命令航線的規劃主要是著眼於東南亞擁有豐富資源的未開發地，並試圖開設定期航線與之連結，並藉此拓展日貨通路以及鼓勵日人前往當地進行海外開拓。

2.1939 年度的臺灣命令航線

1939 年總督府計畫的海運統制要點有三，一是為預防船隻缺乏的情形，必須對進出口貨物實施優先順序管制，其中以殖民母國需求的物資為最優先，另外擴建改良港口倉庫，希望藉此達成船艙空間的有效應用；二則規定貨主應指定單一船東承運貨物，官方則公定運費標準，以物流單一化的方式，避免海運會社間削價承攬貨物，反而導致船艙空間分配的不平衡；三則建議總督府應協調大阪商

⁵⁷² 參照吉開右志太，〈昭和十三年度命令航線〉，《臺灣遞信協會雜誌》，193 期（1938 年 4 月），頁 9-18。

船與日本郵船在經營方針上的統一，以求得最符合統制利益的妥協之道。⁵⁷³

1939年初的砂糖因為業者間的互相掣肘、船舶運轉的偏差、鐵路運輸、工廠運作、倉庫不足、駁船迴航不順、碼頭裝卸力低落等多種原因造成運輸問題；另一方由於日臺航線船舶減少為5艘，造成3-5月間交通中斷的情況，之後採取兩艘船舶以關門為終點，藉以緩和客貨運輸的問題。⁵⁷⁴9月第二次世界大戰爆發，總督府交通局官員針對大戰爆發再加上海運朝向官方統制的情勢，提出：1.砂糖載運合理化：針對載運分配不公平、港灣裝卸效率低落、以及船艙使用浪費等狀況，認為應成立專責機構，進行合理分配與各海運部門間的聯絡。2.認為台灣海運界應趁此時機發展華南、東南亞間的中轉貿易，並積極成為帝國的南方基地。3.加強實施船舶持有、船舶修繕建造、船員養成等種種關係事業的整理與發展。並認為在船舶逐漸缺乏的情況下，必須加強統制。⁵⁷⁵

3.1940年度的臺灣命令航線

進入1940年以後船艙不足的問題更趨嚴重，直接影響臺灣產品的輸出以及必需品的輸入，例如：1.2月份在高雄港與糖廠共堆積了800,000石的砂糖，導致糖廠不得不停工；2.由於日本電力不足的問題，因此向臺灣輸入大量的煤炭，導致高雄的水泥工廠與築港用煤炭存量不足；3.木炭的輸日與水泥和肥料的輸入也因船艙不足而出現問題。⁵⁷⁶

針對此一現象，1940年臺灣總督府在日臺航線部份，先從臺灣的需求供給出發，並延伸考量母國以及日圓經濟圈的需求供給，因此得出必須整備日臺航線，以達成使帝國南進順利的結論。日臺航線中最重要基隆—神戶線，為了緩和因戰爭導致的客貨運輸的激增，因而以8,000噸級客貨船2艘開設基隆神戶線附屬線，此舉等同於擴充基隆—神戶線。再者，開設臺灣與北海道間的直航航線，藉由臺灣的地理位置，將北海道產的海鮮經由此航線輸往華南地區販售，並且使兩地物產得以互通有無。在中國航線部分，對滿洲航線因為臺灣輸出的激增，再加上經營該航線的三家會社以其各自經營目的分配航班，造成臺灣輸出滿洲的大宗

⁵⁷³ 參照吉開右志太，〈海運の統制強化を見る〉，《臺灣遞信協會雜誌》，209期（1939年8月），頁2-8。

⁵⁷⁴ 吉開右志太，〈事變三年度臺灣航路船腹需給〉（一），《臺灣遞信協會雜誌》，220期（1940年7月），頁2。

⁵⁷⁵ 參照吉開右志太，〈歐洲戰爭と臺灣の海運〉，《臺灣遞信協會雜誌》，221期（1939年11月），頁2-7；吉開右志太，〈事變三年度臺灣航路船腹需給〉（二），《臺灣遞信協會雜誌》，221期（1940年8月），頁7。

⁵⁷⁶ 參照吉開右志太，〈船腹不足の反映〉，《臺灣遞信協會雜誌》，216期（1940年3月），頁3-5。

如香蕉柑橘蔬菜等輸送產生不便利，為了強化該航線的輸送能量，將原來以 2 艘船舶每月航行 3 次的規畫，增配 2 艘新造船舶，並將航行次數增加為 1 個月 6 次。另外華南航線部分，因應戰爭的情勢發展，將原來的高雄—上海與基隆—廈門兩條航線停止停靠福州，並將基隆—香港與高雄—廣東兩條航線合併為基隆—廣東線，並增設基隆—汕頭與臺灣—海南島兩條航線。⁵⁷⁷

（二）直接統制時期

1. 因應海運統制國策要綱實施的機構調整

1940 年 9 月實施海運統制國策要綱之後，臺灣總督府亦經過府議決定確立海上運輸的新體制，包括官廳機構及民間機構的擴充與整備，另外則是設置海上輸送協議會。

在官廳機構的整備部分，首先在港灣行政部分，維持原有的管理行政業務，並新增港灣經濟行政的業務共 8 項：1. 監督使用機帆船的水運事業，2. 機帆船的配船管理並制定運費及租船費價格，3. 船舶及拖船的配船管理並制定運費及租船費價格，4. 制定水上小型運送費用，5. 制定貨物置放場地，6. 包括貨物裝卸順位、裝卸方法、及其他能增進裝卸效率的命令，7. 監督海運相關組合或團體，8. 與前述各號相關的調查與統計。

其次在海事課組織機構的調整上，將原有的航路、船舶兩掛與海事出張所改變擴增為監理、統制、船舶三掛與海事出張所。監理掛除了承接原航路掛的監督命令航線、海運調查、航線標識等業務，並將這些業務作更細緻的規定以外，並接收船舶掛的水難救助、船員登錄與保險等業務，並新增船員給與、使用、統制、及徵用之業務。船舶掛除了原有的船舶檢查、造船監督、海難救助、船員測驗等業務以外，並與監理掛共同執行海事資源調查，以及執行海運統制令、臨時船舶管理令、以及造船價格統制等業務。基隆海事出張所則新增機帆船、接駁船、拖船、水上小運送組合監督，以及港灣狀況調查等業務。至於新成立的統制掛，則有：1. 物流計畫與輸送調整，2. 與輸出、入地官廳的聯絡，3. 擬定重要物資輸送計畫，4. 海上輸送協議金，5. 配船計畫，6. 機帆船統制監督，7. 租用外國船舶，8. 港灣狀況調查，9. 港灣裝卸監督，10. 指導監督海陸聯絡業，11. 貨物裝卸價、運

⁵⁷⁷ 參照吉開右志太，〈新年度航路計畫の概要〉，《臺灣遞信協會雜誌》，214 期（1940 年月份不明），頁 7-10；臺灣總督府編，《臺灣統治概要》，頁 180-181。

費、租船費的制定與認可，12.俘虜船的處理。從這次改組可知，統制掛即為總督府直接統制臺灣海運的執行機構。

在民間機構的整備部分，將向來自由經營的港灣裝卸及運輸業納入一元化統制之下，以期提升港灣裝卸效率與控制物資輸出入，因而於基隆高雄兩港分別設置基隆港水上運送聯合會與高雄港水上小運送聯合組合，以統合在兩港經營運送或碼頭裝卸業的所有組合，並直接隸屬於兩港之海事出張所，並由遞信部海事課統籌管理。另外鑑於臺灣物資輸出任多仰賴日本籍船舶，在臺灣被要求進行生產力擴充與物資動員計畫的情況之下，必須向中央適當爭取以確保必要的船舶，因此設置海上輸送協議會，以期在緊密的聯絡之下，決定輸送順位及審議其他海上運送等相關重要事項。⁵⁷⁸

2.南日本汽船之成立

前述 1939 年總督府的海運統制方針中，已經出現協調大阪商船與日本郵船兩大海運會社，以使統制順利的方案。1940 年年初，日本郵船即提出以 5,000,000 圓成立以臺灣為中心、作為既有航線的補助機關、充實島內交通運輸為目的之臺灣汽船會社。該會社成立前，即面對到如何協調郵、商兩會社的問題，最後在總督府關照大阪商船妥協以及遞信省的協調下，達成由大阪商船提供 5 艘商船、日本郵船出資 5,000,000 圓，兩社持有相同數量股票(約佔全體 3/4, 兩社各佔 50%) 的協調方案。除郵、商兩會社以外，新會社股東還包括辰馬汽船、山下汽船、大連汽船、國際汽船、川崎汽船、臺灣拓殖株式會社、以及臺灣日本企業家後宮信太郎等。同年 9 月該會社更名為南日本汽船，推測應與該會社目標是以臺灣為中心連接華南與東南亞的企圖有關，該會社於 9 月 11 日舉行成立大會，初步的事業則是承接原本由大阪商船經營之臺灣沿岸航線。⁵⁷⁹

從該會社高級幹部的人事來看，董事長由後宮信太郎擔任，董事全數由日本郵船與大阪商船高級幹部、日本在臺企業家所組成。由此可推測總督府為了平衡

⁵⁷⁸ 《臺灣海運ニ關スル雜集》(出版地、時間不詳)，頁 38-55

⁵⁷⁹ 參照〈資本金五百萬圓で臺灣汽船會社を計畫〉，《臺灣日日新報》，1940 年 1 月 28 日，3 版；〈臺灣汽船創立の趣旨〉，《臺灣日日新報》，1940 年 1 月 30 日，夕刊 4 版；〈臺灣汽船會社 七月中には創立總會〉，《臺灣日日新報》，1940 年 5 月 23 日，夕刊 1 版；〈臺灣汽船會社は商郵兩船が對等で設立〉，《臺灣日日新報》，1940 年 6 月 6 日，3 版；〈商船は現物出資 郵船は現金出資〉，《臺灣日日新報》，1940 年 7 月 13 日，3 版；〈臺灣汽船會社 來月上旬迄に創立〉，《臺灣日日新報》，1940 年 8 月 2 日，2 版；〈南日本汽船の株式引受數決定 十一日發起人總會で創立〉，《臺灣日日新報》，1940 年 9 月 8 日，3 版；〈愈よ創立さる南日本汽船〉，《臺灣日日新報》，1940 年 9 月 10 日，3 版；〈南日本汽船創立披露〉，《臺灣日日新報》，1940 年 9 月 12 日，3 版。

郵、商兩會社的競爭，因此以立場較超然的後宮信太郎為社長，再加上經營層全為在臺日人，可知透過人事上的在地化，使會社經營較能適應臺灣海運系統，以實現總督府設立以臺灣本島為中心的海運會社的計畫。⁵⁸⁰

再從總督府的資料來看，南日本汽船的設立目的是為了解決臺灣命令航線長久以來僅能依靠日本籍船舶，因而造成運輸困難的情況，且為了發揮臺灣作為南方發展要地的使命，並解決臺灣籍船隻不足的問題。而該社的計畫包括：1.沿岸航線的整備與統制，即透過統合經營臺灣沿岸運輸的小型船船主，實施合理運輸，以解決沿岸航運因客貨運輸急速增加而出現的船隻不足問題。2.為了實現臺灣協助殖民母國向東南亞發展產業文化的使命，因此必須發展東南亞航線。3.建造新船以取代原本在沿岸航線上航行之老舊船，以充實沿岸航線與將來開設之新航線。4.向海軍租用捕獲船，以補充沿岸航線船舶不足問題。5.為了培養南日本汽船成為獨佔業者並使其進入東南亞航線，應於適當時機合併臺拓之金令丸與及新造船船、開南航運株式會社之事業、與臺灣海運株式會社之事業。6.由於預見在委託日本造船將面臨極大困難，因此應推動臺灣船渠機能的整備與擴充。⁵⁸¹由此可知總督府對於南日本汽船與臺灣作為「南方進出」基地的企圖心。

3.1941-1943 年之臺灣命令航線

在成立南日本汽船，達成由總督府直接統制臺灣海運的第一步之後，總督府即著手進行 1941 年的臺灣命令航線的規劃，擬定 22 條航線、使用 39 艘船舶、補助金年額達 1,601,000 餘圓之航線計畫。當年計畫重點有：1.鑑於基隆—神戶線使用船舶除了富士丸與高砂丸以外，均呈現船齡老化與速度不足的情況，因此總督府要求郵、商兩會社更新船舶，兩大會社亦配合總督府的要求，分別向日本訂購共 4 艘新船，預計於 1942 年 8 月以後開始服務於該航線。基隆—神戶附屬線則遇到大阪商船在該航線的船舶被軍方徵用而無替代船舶的問題。高雄—東京線則是因應日臺間旅客激增，僅依靠基隆—神戶及其附屬線無法消化，因此總督府與遞信省協商，將該線使用船舶逐漸替換乘客貨用船。2.由於作為大東亞共榮圈一環的臺灣負有南進的使命，並考慮到日後臺灣與澳洲間的貿易，因此遞信省計畫將澳洲航線增停臺灣。3.計畫以海軍俘虜船作為臺灣—海南島航線或臺灣沿

⁵⁸⁰ 蕭明禮，〈戰爭與海運—戰時南進政策下臺灣拓殖株式會社的海運事業〉，頁 130。

⁵⁸¹ 《臺灣海運ニ關スル雜集》，頁 30-36。雖然臺灣圖書館之網路資料無法提供出版年，但就其內容，該書應於 1941 年底至 1942 年年初出版。

岸航線之使用船。4.命令東亞海運準備開設基隆福州線。⁵⁸²然而由於第二次世界大戰逐漸波及東南亞各地區，再加上資金凍結以及各航線使用船舶相繼被徵調的影響，首先是停止歐洲航線停泊臺灣，而後封閉基隆—爪哇與基隆—菲律賓兩條航線，高雄—清津、高雄—仁川、基隆—廈門等航線亦相繼取消。⁵⁸³

1942 年度臺灣命令航線計畫擬定 21 條航線、使用 36 艘船舶、補助金年額為 139 萬 2 千餘圓之航線計畫。該年度航線最大的特色在於取消基隆—爪哇線，僅設日本—曼谷航線停泊臺灣，且 1 年航海次數不過 12 次而已；另外，1941 年由總督府命令東亞海運開設的基隆—海南島線，至本年度則是命令南日本汽船開設相同航線，其餘則大致維持上年度航線不變。然而同年 3 月因發佈以一元統制營運、以增強輸送力與完成重點輸送為目標的〈戰時海運管理令〉發佈之後，日本國內船舶除特殊航線以外全部改為國家統籌管理，因此臺灣命令航線於 5 月起除南日本汽船經營之臺灣沿岸航線與臺灣海南島線以外的航線全部廢止。⁵⁸⁴

時至 1943 年，當時南日本汽船為因應配合臺灣工業生產，沿岸航線貨物運輸量更為增加，造成原本就不足的船舶問題更加嚴重，總督府因而展開機帆船建造計畫，但由於物資缺乏、造船廠分散等因素，其效果不盡理想，第一艘船遲至 3 月底，始在高雄港進行下水儀式。3 月 10 日在總督府交通局的主導下，以南日本汽船為首的臺灣各機帆船業者共 23 名，組成臺灣機帆船報國會，並由該社擔任社長。這代表總督府更進一步強化對機帆船的統制，希望藉由該會社領導民間機帆船隊，增強臺灣沿岸海運能量，以達成戰時運輸計畫的目標。當年秋季起，隨著造船材料問題的解決，機帆船建造逐漸步上軌道，竣工船隻陸續移交其使用。凡此種種，再加上南日本汽船本身靈活的營運手腕使得臺灣沿岸航線部分仍能維持相當的運輸能力，然而該年下半年，其營運已受到戰時海運逐步崩解之影響，而呈現衰退現象。美軍潛艇對行經臺灣—日本、臺灣—巴士海峽與南海航線的日本船隻進行攻擊，臺灣重點工業生產亦逐漸走下坡，而且臺灣與日本本土之間的聯繫遭到截斷，使本島工業產品無法出口，再加上油料缺乏，必然影響到該會社的營運。⁵⁸⁵1944 年以後，總督府於前一年開設的臺灣沿岸以及臺灣—海南島航

⁵⁸² 參照《臺灣海運ニ關スル雜集》，頁 15-19。

⁵⁸³ 臺灣總督府編，《臺灣統治概要》，頁 181。

⁵⁸⁴ 臺灣總督府編，《臺灣統治概要》，頁 181。

⁵⁸⁵ 參照蕭明禮，〈戰爭與海運—戰時南進政策下臺灣拓殖株式會社的海運事業〉，頁 191-192。

線根據海運統制令已全部移交由國家統一管理，⁵⁸⁶所以總督府開設的臺灣命令航線至 1943 年底正式劃下休止符。

總之，中日戰爭爆發後，官方對於臺灣海運實施統制的最終目的，便是殖民政府透過船隻分配、運輸效率提升等手段，配合整體日本戰時統制經濟，在區域經濟體之間進行輸送活動，以維持戰時體制的運作。且總督府的海運統制，更伴隨著以臺灣作為南進基地的戰略構想，並擔負起日本南進交通動脈的地位。⁵⁸⁷在 1940 年 9 月日本實施海運統制國策要綱之前，總督府對於臺灣海運之統制力道其實遠遜於日本，甚至可說毫無統制可言，這可能與 1931 年〈海事諸法臺灣施行令〉當中規定實施〈船舶法〉之後，在總督府的立場，認為臺灣命令航線使用船舶領取來自臺灣島民稅金的補助金，因此將原為日本籍船舶轉至臺灣籍實屬當然；但就遞信省的立場來看，如此相對也減少了日本籍船舶的數量，且該省又於 1933 年發佈省令，規定船籍港必須設於船舶所有人的住所或最鄰近的地點，因此大阪商船及近海郵船的命令船終究未能轉入臺灣籍。⁵⁸⁸這樣的情況即便在南日本汽船成立之後也沒有改善的跡象，可能是造成總督府進行海運統制困難的原因之一。但在實施此要綱之後，總督府立即針對總督府海事機構、民間港灣裝卸與運送組合進行相當程度的整備與統制，甚至成立海上輸送協議會以向日本中央爭取臺灣海運所需之船舶，之後再成立南日本汽船以統合臺灣各海運會社，可見其對於臺灣作為日本帝國南進海運中心的企圖心；但由於總督府無力統制臺灣命令航線各會社之船舶，再加上戰爭情勢每況愈下以及日本中央海運統制政策更加集中化的影響，總督府在這段時期進行的海運統制成果可謂相當有限。

第五節 「臺灣命令航線」之分析

綜合以上四節分析，日治時期臺灣總督府開設臺灣命令航線是按照日本過往發展海運事業經驗，以補助金方式補助海運會社開設航線的方式進行，而大阪商船成為臺灣命令航線的核心海運會社，承攬了大部分的臺灣命令航線。因此即便日治初期即與日本郵船共同經營日臺航線，且在 1920 與 1930 年代又有山下汽船

⁵⁸⁶ 臺灣總督府編，《臺灣統治概要》，頁 182。

⁵⁸⁷ 參照蕭明禮，〈戰爭與海運－戰時南進政策下臺灣拓殖株式會社的海運事業〉，頁 68-82。

⁵⁸⁸ 吉開右志太著、淺香貞次郎編，《臺灣海運史》，頁 71。

與辰馬汽船以低價方式搶入日臺航線經營權，但仍無法動搖大阪商船在臺灣海運之地位。

本節的重點為綜合前述四節之整理，首先分析臺灣命令航線的補助金，再分析各個時期臺灣命令航線的營運概況，最後則歸納臺灣命令航線之特色。

一 臺灣命令航線補助金的性質

如前所述，總督府以給與補助金的方式，命令各海運會社開設總督府所需之航線，且在命令書當中規定航行次數、船體材質、船舶噸數、速度、以及其他權利義務等。先從總督府航線補助費的總額來看，大致呈現逐年上升的趨勢，其中以 1922-1932 年之間增加較為明顯，數額也較大；再從佔歲出比例來看，1899-1905 年間最高，大致佔 3.5%，1906-1917 年間逐漸從 2.89% 降至 2.06%，1918 年以後，除了 1918 年為 1.69% 以外，其餘維持在 1.05%-1.57% 之間，1937-1938 年間則佔總歲出不到 1%，僅 0.72% 與 0.63%。再從客貨運營業收入與補助金來看，1910 年以前補助金佔營收 50% 以上，1917-1934 年間下降至 10-15%，1935 年以後降至 10%。⁵⁸⁹最後從 1927-1941 年間，大阪商船經營臺灣命令航線中各航線（包括臨時航線、自營航線、暫時命令航線等）收入構成比例可以發現：1.在不包含補助金的收入構成比部分，客貨運為主的基隆—神戶線與以貨運為主的高雄—橫濱線各佔 24.3% 及 23.7%，再加上運送臺灣米與砂糖至日本的臺灣臨時航線佔了 25.9%，三者相加已佔收入的 73.9%。2.在不含補助金的各航線盈虧部分，前述 3 條日臺航線的數字分別是 76.8%（基、神）、44.2%（高、橫）、以及 10.9%（臺臨），另兩條有盈餘的航線相加也不過只有 8.2%。3.在補助金所佔的比例部分，基隆—神戶線即佔了 39.4%，且該航線在無補助金時已是盈餘狀態，而其補助金額度亦是相當巨大，這是因為當時的補助金取決於該航線使用船舶的噸位、速度、及航海次數。此外，臺灣沿岸航線的補助金比例是 21.1%，中國航線則是 27.6%。4.在計算補助金之後的盈虧狀況，則僅臺灣沿岸線依然呈現虧損狀態。5.從包含補助金在內的總收入來看補助金的比例，基隆神戶線為 8.2%、高雄橫濱線更只有 0.4%；相對的，臺灣沿岸線東線佔 30.4%、西線佔 37.6%，中國航線的 3 條航線則大致維持在 10%-14% 之間。6.整體臺灣命令航線的盈餘當中，補助金即佔了

⁵⁸⁹ 參照劉素芬，〈日治初期台灣的海運政策與對外貿易（1895-1914）〉，頁 639-640；戴寶村，〈近代臺灣海運發展：戎克船到長榮巨舶〉，頁 133-135 的整理。

綜上所述可知，臺灣總督府補助命令航線所佔的其歲出的比例並不高，但對於經營大部分臺灣命令航線的大阪商船來說，補助金對於其經營臺灣命令航線來說，不僅可以彌補航線經營的虧損，甚至是構成盈餘的重要部分。另外也可看出，日臺航線在收入與補助金的比重相對於其他航線都高出許多，除了反映出該航線的重要性高過於其他航線以外，也反映出補助金制度的不合理，使得使用船舶的噸位、速度、及航海次數遠多於其他航線。日臺航線在賺錢之餘又獲得更多補助金，造成排擠其他航線預算的問題。

二 各時期臺灣命令航線之營運

綜合以上四節所述，臺灣總督府規劃之臺灣命令航線大致可分為日臺、臺灣沿岸、中國（包括 1932 年以後開設之滿洲航線）、以及東南亞航線等四大航線系統。以下分別敘述各航線在各時期的發展。

（一）日臺航線之營運

日臺航線的航運量在 1906 年以後即大幅度增加，到 1925 年每年進出船隻數平均超過千艘，總噸數超過 1,500,000 噸，進入 1930 年代受到國際不景氣影響而稍有衰退，1935 年之後逐漸恢復，至 1942 年進入全面戰局而嚴重衰退。客運部分，1898-1901 年間因眾多日本官吏、家屬等往返臺日之間，航次與旅客量相當頻繁，之後稍降，1911 年起則逐年增加，至 1937 年已將近有 70,000 旅客；1938-1941 年間因為戰爭需要載送兵員，平均航次略少但人數卻激增，例如 1941 年航次僅 171 次，但乘客數卻高達 98,000 餘人次。貨運部分，臺灣輸往日本以農產品居多，再從日本進口工業產品與原料，1917 年臺灣出港貨物噸數首度超過日本進口貨物噸數，至 1923 年起幾乎完全領先，反映出殖民地經濟的特質。⁵⁹¹

此外，該航線在船舶品質（包括噸數、速度、設備等）的提升以及老舊船舶的汰換等方面也遙遙領先其他航線，分別在明治末年、1920 年代後半、以及 1930 年代初期進行過 3 次船舶的更換或新造，也連帶使得日臺航線的補助金也遙遙領先其他航線。甚至因為使用船舶噸數超過基隆港的水深標準，而促使總督府亦編列追加工程預算 5,170,000 圓、進行時間為 8 年（1912-1919）的追加築港工程。

⁵⁹⁰ 參照片山邦雄，《近代海運とアジア》，頁 233-235 的整理。

⁵⁹¹ 參照戴寶村，《近代臺灣海運發展：戎克船到長榮巨舶》，頁 150-156 的整理。

然而必須指出的是，日臺航線僅被侷限於臺灣與日本之間的客貨往來及貿易，而無法發展成以臺灣作為日貨轉口至華南、東南亞的貿易中繼站。如前述 1936 年時，總督府為使臺灣成為日貨轉口中繼站而增開高雄東京線，最後以航次減少 17%、靠港地無法確定、航速亦無法增加而最終無法達成。當時任職於海事課的吉開右志太，便認為臺灣相較於香港，其腹地與工業發展更勝一籌，在南方發展上無論如何都必須採取發展轉口貿易的政策，對於此航線未能按計畫實現，而感到相當遺憾。⁵⁹²如此反映出臺灣總督府與中央在海運政策上的落差，以及殖民地政府在發展殖民地經濟的同時，必須聽命於中央、甚至被中央掣肘的無奈。

（二）臺灣沿岸航線之營運

在沿岸命令航線的營運額部份，除了兩次世界大戰期間因需求而產生的景氣以外，其它年度基本上是呈現平穩的情況，故可知其需求量並未因為時間而有明顯增加或減少。從個別航線來看，東沿岸線在 1931 年東部主要陸路交通機關未整備完成前，是呈現客貨量均穩定上升的態勢，1931 年以後則轉為以貨運為主；西沿岸線於 1932 年變更為高雄馬公線之前，則呈現衰落態勢，1932 年以後因澎湖大量勞工往返高雄、澎湖兩地之故，轉為以客運為主。這樣的特性至戰爭期仍持續維持。沿岸航線本身規劃雖然單調且多有重複，然而其中卻會因為總督府的規劃與使用者的需求，進而造成航線營運偏向客運或貨運，由此形成該航線的特色。

臺灣沿岸航線受到臺灣沿岸平直、缺乏可使船隻躲避季風的天然港灣等天然條件的限制，再加上總督府的築港政策是以基隆、高雄兩港為主，因而造成沿岸命令航線使用汽船無法停泊於指定港灣內，而必須依靠小船接駁客貨，因此容易造成損失；由於受氣候條件限制較大，故在總督府漸次完成鐵路、公路等陸路交通運輸機關之後，沿岸航線便會受其排擠而逐漸失去重要性。如陸路交通整備較完全的西部地區，其沿岸命令航線至 1920 年代以後便成為澎湖與本島的聯絡航線，直到 1941 年以前均不再擔負運輸西部沿岸人員物資的任務。相對的，陸路交通整備較不完全的東部地區，其沿岸命令航線的發展便呈現穩定成長的態勢，航線亦漸趨多元，此種狀態一直持續至 1943 年沿岸命令航線停辦為止。⁵⁹³

⁵⁹² 吉開右志太著、淺香貞次郎編，《臺灣海運史》，頁 102-105。

⁵⁹³ 參照游智勝，〈日治時期臺灣沿岸「命令航線」(1897-1943)〉，頁 123、125、135-141 的整理。

（三）中國航線之營運

中國航線的大致可以分為華南與華北、滿洲兩大航線系統，但兩大航線系統成立原因則大不相同。

1. 華南航線之營運

華南航線部分是因為總督府為實現藉臺灣為跳板進而控制華南（特別是福建省）而於 1899 年開設淡水香港航線，正面挑戰英商道格拉斯商船對於臺灣華南航線獨佔經營權，並以航線包圍網的方式迫使道格拉斯商船退出華南航線經營。華北、滿洲航線部分，雖然華北航線自 1912 年起即開設，但在當時僅為華南航線之延伸；1932 年起因為日本軍事力量已控制東北，再加上因應經濟大恐慌而加強日本與各殖民地間的物資與貿易聯繫，因而開設連接臺灣與華北、滿洲、朝鮮之間的航線。從航次與客貨運量來看也可以發現中國航線重心的轉變。航次在 1935 年以前，都是華南航線與大於華北、滿洲航線，之後則逆轉；客貨運量方面，客運量華南航線在開設之後直到 1940 年都領先華北、滿洲航線，貨運量則是華北、滿洲航線在 1931 年以後即超過華南航線。⁵⁹⁴時至戰爭時期，華南各航線因為戰局影響而屢有停航，僅 1940 年之後開設之臺灣—海南島航線相較於其他航線而言稍微穩定；至於華北、滿洲航線則持續至 1942 年臺灣命令航線結束為止。

此外，對於臺灣與華南間的貿易與海運在中日戰爭爆發前的發展，前述之吉開右志太認為可以「四十年如一日」概括形容，並認為會造成此現象最主要原因是在於「英國的壓迫」。也就是說，香港成為英國殖民地之後，經過百年來不斷的開發、經營，已發展成為以華南地區為腹地，擁有完整近代化港灣設備，以利大型船舶出入停泊、迅速裝卸或避難，並實施簡化手續與低廉費用的自由港。而英國為了保持香港的優勢，利用當時中國國內政情經常動盪不安導致經濟亦無法順利發展的情勢，將華南地區數個對外開港操作成為香港的補助港，這些港灣即便擁有良好天然條件，但因為並無任何近代化設施，因此也無法發展。由於日本晚了半個世紀才領有臺灣，因此要對抗英國以香港為中心的貿易海運政策，涉足華南的貿易海運，終究有其限制，難以期望有大幅的擴展。⁵⁹⁵。對照前述 1911 年時大阪商船對總督府提出放棄殲滅道格拉斯的計畫，應可推測當時日本的海運

⁵⁹⁴ 參照戴寶村，《近代臺灣海運發展：戎克船到長榮巨舶》，頁 171-172 的整理。

⁵⁹⁵ 參照吉開右志太著、淺香貞次郎編，《臺灣海運史》，頁 332-335。

實力無法與英國抗衡，再加上總督府對於基隆及高雄兩港的建設也無法與香港匹敵，因此在華南海運的經營上無法達成其所欲想的成果。

2. 華北、滿洲航線之營運

華北、滿洲航線部分，根據林滿紅的研究，認為滿洲與臺灣之間雖然有很多物產可以互通有無，但是兩地之間直接貿易，還是開始自九一八事變以後，也就是說日本軍事力量的擴張促成了兩地貿易。且為了促進兩地貿易與人員往來，除了更換優秀船舶以外，也在船艙、火車、市場、倉庫等增設保鮮設備，以利臺灣進口蔬菜水果至滿洲；1936年實施日鮮滿臺運輸一體化，可僅以一張聯絡票，在這4個地區搭乘火車、飛機、或輪船，行李則可以在這個運輸網內轉運，臺灣滿洲間商貿往來的通關與匯兌也給與簡便與優惠。這樣的基礎設施，大大促進了臺灣與滿洲間的貿易，1932-1938年間，臺灣輸出滿洲貿易值增加了10倍，滿洲輸出臺灣貿易值則增加2倍，臺灣與滿洲間貿易值佔臺灣對外貿易（包括對日貿易），由1906-1931年間平均為0.67%，至1932-1939年間增為平均5.63%，增幅為8.4倍。

在經貿關係上，臺灣對滿洲貿易較臺灣對滿洲的移民與投資重要；相對的。臺灣對福建發展貿易的同時，對於福建的移民與投資亦極重要。臺灣對於滿洲較多直接貿易，與對於華南較多轉口日貨貿易形成對比。臺灣與華南之間的貿易為出超，對於島內服務業亦有帶動作用，但對於產業部門影響較小。相對的，臺灣進口滿洲大量豆餅與硫酸作為肥料，由於日治時期臺灣農業的發展仰賴肥料，因此臺灣與滿洲貿易雖然是入超，但仍對臺灣經濟有利。而臺灣生產的茶葉、鳳梨、香蕉、柑橘、及蔬菜等輸出東北，也為臺灣農產品另闢一發展空間，故臺灣對滿洲的貿易對臺灣產業部門特別是農業的影響較臺灣對福建貿易為大。⁵⁹⁶

（四）東南亞航線的營運

東南亞航線是臺灣總督府趁著第一次世界大戰以及日本的南進熱潮而開設的航線，其目的自然是為了推進其所奉行的南進政策。

從航次與客貨運量來看，航次在1916-1920年間為逐步上升的狀態，1921-1925年間為最高峰，之後則稍減直到1941年均無顯著增加；客運量則以1922-1927年間為最高峰，貨運部分1916-1920年間持續增加，1921-1925年間達

⁵⁹⁶ 以上參照林滿紅，〈臺灣與東北間的貿易（1932-1941）〉，頁694-696

到高峰，1926-1931 年間逐漸減少，1932-1940 年間又逐漸增加。⁵⁹⁷本文參照中村孝志的研究，分析東南亞航線客貨運增減的因素為何。

從 1916 年開設東南亞航線至 1925 年間，由於搭上日本南進熱潮景氣，使得客貨運量隨之上漲；然而因 1923 年關東大地震導致日本國內產業界大受打擊，使得經濟不景氣更加嚴重，臺灣在日本財政緊縮政策之下，開始進行包括經營與研究華南、東南亞的「南方施設費」等經費的削減，再加上當時高唱內地延長主義，被視為一個地方廳的臺灣，不應給予預算去進行應由國家進行的事業（即指南進）之論調高漲，更加速了總督府南進事業的停滯，使得客貨運量自 1926 年以後開始減少。1932-1940 年間貨運量的上升，則與 1929 年起，臺灣總督府開始對東南亞日人企業進行直接補助或者利息補助，再加上 1932 年以後日圓匯兌的低落，使得對東南亞貿易得以恢復連帶使得貨運量上升，但仍無法與 1921-1925 年間相比。⁵⁹⁸

小結

綜上所述，臺灣命令航線大致可以分為兩個部分，一為對內航線，如日臺航線、臺灣沿岸航線、以及 1932 年以後開設之東北航線，其主要目的是與殖民母國或者其他殖民地的物資輸送與經貿往來；二為對外航線，如華南與東南亞航線，其主要目的是輔助日本帝國向華南或東南亞進行擴張。對內航線除了臺灣沿岸航線因為陸路交通逐漸整備而逐漸邊緣化以外，其他航線都維持相當的營運成績，且不論在金錢或者船舶上的補助，都優於其他航線，而且對於日治時期臺灣的經濟與產業發展來說也是至關重大的。至於對外航線部分，其開設之目的都是為了實現日本帝國藉由臺灣前進華南與東南亞的南進政策，然而不論在對外關係（例如與英國爭奪華南海權、與荷蘭在印尼航權上的競爭、以及中華民國的反日運動等）或者內部政治、經濟發展上（政治上例如 1925 年以後總督府被認為不適合推動南進政策，經濟上例如 1920-1930 年代的經濟不景氣等），都有不利於對外航線發展的關鍵因素存在，且單憑總督府之力並無法解決這些問題，因此即便臺

⁵⁹⁷ 參照戴寶村，《近代臺灣海運發展：戎克船到長榮巨舶》，頁 180-182 的整理。

⁵⁹⁸ 參照中村孝志，〈台灣と「南支・南洋」〉，頁 22-23 的研究。

灣在日貨轉口華南上，取代了部分香港與上海地位，⁵⁹⁹但從吉開右志太對於 1936 年高雄東京線開設計畫受挫的評論來看，臺灣在發揮日貨轉口中繼站的功能上，似乎仍有不符合總督府預期之處。此外，對照總督府於 1930 及 1935 年舉行的兩個產業調查會對於海運航線改善或新設的政策與實際實施成果，日臺航線的改善與歐洲航線停靠基隆港的達成度應為最高；中國航線部分對於華南航線的改善應是受到「九一八事變」以及滿洲國成立的影響，轉向開設連結華北與滿洲的航線；東南亞航線則僅完成臺灣菲律賓線的開設，至於爪哇航線除了因石原汽船加入使得使用船舶品質提升以外，改善幅度十分有限；至於臺灣沿岸航線部分基本上毫無改善；即便 1936 年之後南進成為國策，總督府亦戮力規劃與增設連接華南與東南亞之航線，但由於船舶統制困難再加上戰爭因素，這些航線的營運也不如預期。

總之，臺灣總督府承襲日本發展海運的經驗，以相當的補助金形成對海運會社有利的狀況，促使這些會社願意開設總督府計畫的航線；但由於會社所有船舶都屬於日本籍，臺灣總督府本身並無法對其進行統制，造在戰爭時期因統制困難而產生的航線營運問題。另外總督府也多次向遞信省協商，要求從日本連接美洲、歐洲、或東南亞航線可以停泊臺灣，目的則是在於促進臺灣與這些地區的連結，也連帶促進臺灣的對外貿易。從整體來看，受到日本國內政經情勢、與航線連接諸外國之間的競爭或該國政經情勢、以及總督府本身位階的限制等等問題，臺灣命令航線的發展基本上是對內航線優於對外航線。

⁵⁹⁹ 林滿紅，〈日本殖民時期臺灣與香港經濟關係的變化〉，《中央研究院近代史研究所集刊》，36 期（2001.12），頁 89。

第六章 結論

結論首先將第二至四章的論述做一整理，並從近代化發展的角度析論並評價臺灣總督府海運政策執行之成效。再從臺灣總督府在執行南進政策地位的轉變來看臺灣在日本帝國海上經略的位置為何。

臺灣總督府在統治的 50 年期間，不論在制度面（行政組織與法規）或者執行面（港灣修築與航線規劃）上，均相當程度的引入了日本在海運近代化發展的既有經驗，因此在法規上以近代法的觀念建立海事相關法規，並據此進行管理；在行政組織上則是建立海事專門管理機關（包括海事、港灣、稅關等），並引入專業人員執行相關業務；在港灣修築上，至今仍是臺灣重要商、漁港的基隆、高雄、花蓮、及蘇澳等港，其基礎即是在日治時期所規劃建設的；在航線規劃上，除了使用較高速度與載運量的鋼製汽船以外，更使得臺灣得以藉由航線的規劃與華南、東南亞，甚至歐美、澳洲等地連接並建立經貿關係。凡此種種都是有別於清帝國的前近代統治，由經歷近代化洗禮的新興殖民帝國日本帶給殖民地臺灣的近代化成果。然而，從上述四章的探討也可以發現，臺灣雖然因為日本的殖民統治而獲得近代化的洗禮，然而這些成果是有其限度的。

法規部分雖然相當程度的引進日本相關法規，然而在港灣法規的制定上，初期呈現各自為政的狀態，雖然 1927 年之後制定統一的開港規則，但各港仍能自行制定管理規程，甚至花蓮港的管理規則與開港規則位階一致，相較於日本港灣管理規則逐漸朝向統一管理各開港的情形，臺灣總督府的港灣管理法規毋寧是較為紛亂的。海事管理法規制定的時間為日治初期，再加上為特別立法，因此與日本相關法令並不相通，且這些法令受限於當時的時空環境，因此較日本相關法規寬鬆，然而法規卻沒有因為時空環境改變而進行相對應的結構性調整，僅作細部的調整，並沿用至 1931 年〈海事諸法臺灣施行令〉之後，才與日本相關法規結合。1938 年再因為〈國家總動員法〉而有進一步的增強，形成中央透過法令對殖民地進行海運統制的狀態。

行政組織部分，雖然建立相對應的行政體系，但其最主要的問題有：1.專業度不足：以警務部長兼任港務部長，導致現地港務機關僅能進行一般事務處理，無法積極執行港務行政。2.偏重土木建設或治安管制而非協調管理：由於以警務機關以及港灣修築機關進行現地港務管理，使得港灣管理偏向治安管制與築港建

設，對於商港所要求的簡易、敏速、確實、便宜、且舒適的利用來說，基本上是無法達到的。3.相關單位過於龐雜導致橫向聯繫不足：整個海事行政管轄單位高達 21 個，不但各有其職司，且橫跨交通、警務、殖產、專賣、財務、稅關等相關單位，雖然在 1930 年代曾有總督府相關官員提出改革意見，但直到 1943 年 12 月方才針對這樣的行政體制做大幅度的修改。這樣行政體系呈現多頭馬車的狀態，即便有優秀或學有專精的人才加入，也無法改變行政效率不彰的問題。

港灣修築部分，總督府雖然均派遣學有專精的技師進行規劃與督導修築，然而由於築港技術與預算都掌握在總督府手上，再加上預算時常遭到國會因各種不同理由刪減，再加上受限於築港技術，導致臺灣築港事業基本上在 1930 年代以前均集中於建設基隆、高雄兩港，且為配合殖民母國發展情勢與總督府水產發展政策，因而形成重商港輕地方港的「大港集中主義」；再加上由於預算經常被刪減，使得築港工程被迫延長或者築港規模被迫縮減，這也導致築港工程進度與成果遠遠落後於實際需求，因此被迫進行追加工程的窘境。

命令航線規劃部分，總體而言對內航線的營運遠優於對外航線，其原因有：1.補助金給付是按照航次、船舶噸數與速度，導致對內航線的補助金遠多於對外航線；2.對內航線的開設一方面載運臺灣物產供給母國與其他殖民地需求，一方面從母國與其他殖民地輸入臺灣的物產也幫助臺灣經濟與產業的發展；3.相對的，臺灣總督府持續將臺灣對外航線朝日貨轉口貿易方向經營，但受限於日本政經發展、對外關係進展不順利等問題，即便進入戰爭時期得以加強統制，但受限於統制困難與戰爭因素，仍無法取得較佳的成績。

本文認為在海運法令與體制所產生的包括體制僵化、法令體系紊亂、組織龐雜、專業度低、效率不彰等問題基本上對於整體海運制度來說都是相當根本的問題。雖然總督府官員也於 1930 年代開始針對這些問題提出建言，但是處置的方式通常是被忽略並持續擱置，直到中央面臨經濟或軍事上的挑戰或需求，開始針對法規或組織進行修正或調整，臺灣才連帶進行相關的修正與調整，且此時通常已進入戰時體制。然而，如果忽略上述制度面的問題，單就日臺間客貨數量來看，卻是呈現穩定上升的趨勢。換句話說，臺灣總督府海運政策在制度面上的問題，對於「殖民地供給殖民母國資源以及提供市場」這項任務的達成即便有所影響，但並不顯著。因此本文認為，從統治者的角度來看，雖然既有組織有根本上的問題，但在仍能達成任務的狀態下，維持現狀或者延遲改革應是合理的選擇。

執行面上則經常受到中央政府以及國內外政經情勢的限制，而有港灣工程遠落後實際需求以及航線營運狀況不如預期的問題。港灣建設除了漁港及避難港的建設無法回應實際需求以外，商港部分也有高雄港相關設備不足的問題。合併上述對於制度面的探討，本文認為處於殖民地階級的基隆與高雄兩港，在沒有政黨奧援與國會席次的日本帝國議會裡，被刪減港灣修築相關預算應不是令人意外之事，且從刪減的狀況來看，高雄更甚於基隆，也部分透露出殖民統治者的港灣建設優先順序為何。在航線規劃部分，臺灣總督府的確相當忠實的執行其殖民地航線的任務，在對內航線上不僅扮演提供物資與市場的角色，也藉由對內航線帶動或促進島內產業發展；然而在對外航線上，其受限於國內外政經情勢以及總督府的位階，特別在 1925 年以後，其執行成效與權限呈現逐漸低落與限縮的狀態。

反觀日本本國的海運法規與行政組織，法規部分在二戰之前並未制定港灣管理及營運的統一基本法，相關的法律、律令、通牒等都是按照當時的需求作適當且片段的發佈。港灣管理也是呈現許多官廳共管的情況，造成港灣裝卸業務停滯。雖然日本政府在 1943 年起致力於戰時港灣行政一元化，包括法規及行政組織上均提出相應的改革，然而當時日本戰況每況愈下，也導致這些改革並未收到任何成效。⁶⁰⁰從上述情況來看，師法日本的臺灣總督府在海運制度上的規劃，與日本產生類似的狀況應該是可以理解的。況且，臺灣總督府在執行面上又受限於日本以及國際政經情勢變化，再加上其本身位階亦不足以解決這些問題，連帶也造成港灣建設與航線規劃的限制。

綜上所述，在評價臺灣總督府的海運政策的規劃與執行，帶給臺灣海運的「進步」與「發展」，當然相較起前近代管理式的清帝國，日本帝國不論在制度還是執行面上都來的進步許多。但如檢視臺灣總督府規劃海運政策的推展過程與方式，可以發現其重點是在於連結臺灣與殖民母國與其他殖民地，以及提供殖民母國必須的物資與市場兩個部分，這也可以從 1930 年代漁港及避難港的興築，並非是回應當地官民的請願而是以發展水產業為主，以及臺灣命令航線全都是由日本海運會社承攬這兩個面向反映出來。而就殖民帝國對於殖民地的雙重性格，也就是一方面為近代化的建設者，一方面則為被殖民地物資的掠奪者來看，日治時期臺灣海運的發展，毋寧是被殖民者犧牲以及被掠奪的比例遠多過於從中獲得近代化利益。

⁶⁰⁰ 參照寺谷武明，《日本港灣史論序說》，頁 105-114。

此外，綜合前人研究來看，臺灣作為日本勢力前進華南、東南亞的基地一點是無庸置疑，因此本文從臺灣總督府執行南進政策地位的轉變審視臺灣在日本帝國海上經略的位置為何。

從中村孝志的研究可知，日治時期臺灣的「南方關與」分為四期，第一期從領臺開始至 1914 年第一次大戰爆發的搖籃期，此時期以總督府為主，執行以華南為目標的南進佈局，包括進行文化工作以及貿易擴張計畫等。第二期從 1916、1917 至 1923 年關東大地震為止，是所謂的日本「大正南進期」，臺灣也策劃從「華南轉進東南亞的南進策略，此時期臺灣的南進熱達到高峰，臺灣總督府的在南支南洋設施費以及航海補助費等的預算編列也達到最高。第三期從 1924 年至 1936 年為止的沈滯期，這段時期由於日本經濟不景氣，連帶使得南洋熱潮也隨之衰退，此時的臺灣總督府採取對於東南亞企業家、小商工業者借款立即補給的方式，使其脫離困難，並施以事業維持的救濟政策，另一方面則持續專注於南方研究及人才養成等踏實的研究，在機構縮減的情況下蓄積其原有實力以待下一個時期的到來。第四期則是從 1938 年至二次世界大戰終了結束對臺統治為止，日本在確立「大東亞共榮圈」而展開南侵策略之時，臺灣總督府跟隨這樣的步調推進南進政策。尤其 1941 年經閣議決定的〈關於南方政策當中的臺灣地位之件〉當中，將臺灣的南進編入中央所制定的南方政策當中，也就是說臺灣自此無法獨自進行南進政策。⁶⁰¹

在第一與第二時期由於臺灣總督府在南進政策上處於主導的地位，華南與東南亞的航線也在這個時期漸次開設，並獲得相當的收益；即便進入 1920 年代的不景氣，日本本國的南進熱退燒，但臺灣總督府開設之東南亞航線仍能維持榮景至 1925 年，之後雖面臨虧損，但總督府為維繫其南進政策主導權，仍持續命令大阪商船開設東南亞航線，而其結果是造成兩者均蒙受極大的損失。

進入 1930 年代之後，臺灣總督府所舉辦的臨時產業調查會與熱帶產業調查會，除了致力於臺灣產業轉型（農業邁向工業）以外，特別是 1935 年的熱帶產業調查會，在航線規劃上便致力於東南亞航線的整備與開拓，然而由於當時外務省採取「外交一元化」政策，對於總督府發展華南、東南亞關係採取抑制態度；⁶⁰²即便 1936 年南進成為國策，1937 年中日戰爭爆發之後，臺灣總督府在遂行南進

⁶⁰¹ 參照中村孝志，〈台灣と「南支・南洋」〉，頁 5-6。

⁶⁰² 河原林直人，〈熱帶産業調査会開催過程に觀る台湾の南進構想と現実〉，頁 119-120。

政策時，為避免與外務省摩擦，而採取與軍部合為一體推進的路線，然而臺灣總督府仍無法以機關的角色參與軍政，僅是協助角色而已，例如 1939 年日軍佔領海南島之後雖然提出海南島「臺灣化」的政策，但軍方也只是尋求臺灣的協助，而不是將主導權交給臺灣。⁶⁰³此外，臺灣總督府在 1935 年熱帶產業調查會當中，規劃對於東南亞航線的大規模整備與新設，但從不完整的資料來看，似乎沒有達成其預定的目標，雖有新設航線但也沒有太大的突破，還因為戰爭的因素使得包括連結華南與東南亞的多條航線都被迫取消。即便總督府於 1940 年整併各大海運會社並成立南日本汽船，該會社於 1941 年開始運作時，所繼承的航線為臺灣沿岸航線，對外航線則僅有臺灣—海南島航線。相較於 1920 年代以前總督府對於華南東南亞航線的規劃，即可印證當時台灣總督府在軍事南進上的角色已退居第二線。

1941 年經閣議決定的〈關於南方政策當中的臺灣地位之件〉，即明白規定：1. 考量臺灣的地理性和其他特長，將之活用為帝國的南方基地之一；2. 隨之，臺灣總督府順應中央鎖定的南方政策，整理必要的島內設施與事業，並對南方諸地方的帝國駐外機關事務，提供所需的協助；3. 關於前項的設施、事業整備及協助，綜合考察軍事上的要求、臺灣的地位、資源、經驗等的活用，與相關各廳關係的調整及其他事項等，使之實現。並同時通過〈關於臺灣總督府協力南方諸地方帝國駐外機關事務之件之件〉的閣議諒解事項，將上述 3 條做更詳細的規定，要求臺灣總督府必須遵守中央之指示，在與有關各官廳緊密聯絡與調整之下，進行積極的協力。⁶⁰⁴簡言之，中央所要的，不是臺灣總督府的獨斷專行，而僅是協助而已。⁶⁰⁵換句話說，臺灣總督府所謂的「南進」，是從臺灣的利害為出發點，與中央層級所構想的南進是不同的。⁶⁰⁶

綜上所述，臺灣總督府在南進政策上的角色可以 1930 年代為界，在此之前可謂主動執行的角色，之後則逐漸轉變為協助的角色。且根據近藤正己的研究，臺灣總督府對於華南東南亞的經營，是在沒有法治根據下的習慣性累積。⁶⁰⁷1931

⁶⁰³ 參照近藤正己著、林詩庭譯，《總力戰與臺灣：日本殖民地崩潰》上（臺北：臺大出版中心，2014），頁 125、132-134。

⁶⁰⁴ 〈南方政策ニ於ケル台湾ノ地位ニ関スル件〉，JACAR（アジア歴史資料センター）Ref. A03023596700，昭和 16 年 6 月 24 日，頁 7-9。

⁶⁰⁵ 近藤正己著、林詩庭譯，《總力戰與臺灣：日本殖民地崩潰》上，頁 136。

⁶⁰⁶ 河原林直人，〈熱帶産業調査会開催過程に觀る台湾の南進構想と現実〉，頁 127。

⁶⁰⁷ 近藤正己著、林詩庭譯，《總力戰與臺灣：日本殖民地崩潰》上，頁 133。

年之後，特別是 1937 年中日戰爭爆發之後，日本中央基於戰爭需求將臺灣納入海運統制的範圍，此時臺灣總督府執行南進政策的「權力」，也不被中央相關單位所承認，僅被賦予協助的角色，提供相關行政、技術等經驗、人員、資材等支援。從南進政策的推展可以看出，日本中央對於臺灣海運採取長期放任、因陋就簡的經營模式，直到有戰爭需求時再施以直接統制的態度，除了部分反映臺灣殖民地的位階以外，也可說臺灣海運對於日本的海上經略而言，實處於邊緣的地位。

總之，從臺灣總督府的海事政策來看，即便帶來了某種程度的「進步」以及世界貿易的進展，但是從被殖民者的角度來審視，推動海運近代化所衍生出來的利益，基本上都是由殖民統治者及特定資本家所分享。因此，對於所謂的「進步」、「發展」等思維，吾人應當更加深思其背後帶來的剝削與犧牲。



附錄一：〈實施海事諸法帶給臺灣之利益〉中實施 9 項海事法令之利益整理表

法令名稱	帶來的益處
所有法律	<p>一 得以謀求形式上法規之統一</p> <p>伴隨著實施海事諸法，不僅可以期待法令之統一，內地有改正法令的情況，亦可直接將改正之效力及於臺灣。</p> <p>二 使處分之手續及效力得以內臺共通</p> <p>向來的海事法規由於內臺法域相異之故，船舶或海員在某個地域中進行的手續或所受之處分，在其他地域並無任何效力，而法律共通的結果原則上可去除此等障礙。</p>
船舶法	<p>一 可使臺灣籍船舶進出內地不開港場以及進行沿岸貿易</p> <p>依照船舶法第三條，以非日本船舶不得進出不開港場或從事沿岸貿易為原則。實施船舶法則可除去此一障礙。</p> <p>二 增加受船舶法支配之船舶</p> <p>根據現行臺灣船籍規則第二條，船舶登記的範圍限於登簿噸數 15 噸（總噸數約 40 噸）、或者載重量在 150 石以上之船舶。船舶法實施後，根據同法第二十條，與內地、朝鮮、及關東州相同，改為總噸數 20 噸或者載重量 200 石之範圍，擴大受船舶法統一支配的範圍。</p> <p>三 去除因船籍抵觸之不利</p> <p>根據現行制度，不僅內地與臺灣之海事法規各自獨立，制訂船籍之標準亦不同，往往造成船籍抵觸之情況。根據船舶法應定為內地船籍之船舶，但其所有者之住所在臺灣之時，必須登錄雙方船籍之情形，因而產生「雙重船籍」之情況。為避免此一情</p>

	<p>況，採用將所有船舶定為日本國籍的統一標準是必須的。</p> <p>四 打開可於外國使用船舶噸位測量之途</p> <p>根據船舶法第 4 條及第 9 條，於外國取得且於外國各港間航行之船舶，允許向駐該地之日本領事申請噸位測量；另外，於外國修繕船舶導致變更噸位之情形，亦可向領事申請噸位改測。然而現行臺灣船籍規則並無這些規定，實施船舶法則可彌補此等不便。</p> <p>五 可使船舶噸位測量於內臺兩地相互進行</p> <p>在內地及臺灣一方的在籍船舶於其他地域申請噸位測量或改測的情況下，現行法規採取由申請測量方向對方官廳提出委託測量之手續，然而根據船舶法第 4 條及第 9 條，得於兩方進行測量及改測。</p> <p>六 根據船舶法實施可依據事務之難易區分管轄之權責所在</p> <p>根據現行臺灣船籍規則，船舶事務及船舶噸位測量不論大型或小型船舶均為地方廳掌管，然而根據船舶法第 20 條及 21 條以及船牌規則，總噸數 20 噸或載重量 200 石以上之船舶，因擁有國籍證書而歸管海官廳管轄，其他小型船舶為擁有船牌者歸地方廳管轄，如此得以根據事務之難易區分管轄之管轄權責。</p> <p>七 得以明白船舶之所有關係</p> <p>伴隨船舶法之實施，根據同法第 5 條應強制進行船舶登記，如此可使船舶所有關係得以明確，從而促進船舶借貸之利用及獲得利益。</p>
船舶檢查法	<p>一 即使是帆船亦需進行船舶檢查</p> <p>根據現行臺灣汽船檢查規則，僅限汽船需進行檢查，但近來西洋型帆船裝有輔助機械者之數目增</p>

	<p>加，且發動機船隻數目亦激增，且此等船隻相較於汽船危險率必然不低，實施船舶檢查法可使此等船隻亦能接受檢查，如此應可謀求航行之安全及生命財產之保障。</p> <p>二 得申請船舶製造中部分檢查以及再檢查</p> <p>船舶檢查法的實施當中，得申請現行臺灣汽船檢查規則當中不被認可之船舶製造中的部分檢查，以及不符檢查情況下之再檢查，應可保證檢查之適當正確。</p> <p>三 明文規定內地籍船舶可於臺灣進行檢查</p> <p>關於內地籍船舶於臺灣實施檢查，根據現行規則第 13 條，僅限於航行於臺灣沿岸或河港內，或者以臺灣為起點航行至外國之船舶。船舶檢查法的實施當中，根據上述敕令第 13 條，除了僅使用於臺灣與內地間之船舶，及僅使用於臺灣沿岸或湖川港灣內之船舶以外，以命令規定之船舶亦可接受檢查。</p>
<p>船舶滿載吃水線法及船舶無線電信設施法</p>	<p>由於海事法規採無特殊事由限制，各地域在法規上不能有所不同，因此實施船舶滿載吃水線法及船舶無線電信設施法，應可使船舶航行安全及人命財產的保護得以周全。</p>
<p>船員法</p>	<p>一 可使船員之權利義務得以明確</p> <p>殖民地當中僅臺灣未實施與船員法相當之法規，係根據向來海運界之情況及水準，關於船員一般權利義務，則以一般的商法規定之，但商法並未訂定相關罰則，實施上不免有不完全之處。因此在實施船舶法等法的同時，一併實施船員法應為適當。</p> <p>二 得以從事船員法上之認證、公認、航海日誌之檢閱</p> <p>船員法當中，船長就退職的認證（第 24 條）、海員雇用解雇公認（第 26 條）、上述公認之認證（第</p>

	<p>29 條)、海難的認證(第 18 條)、航海日誌的檢閱(第 16 條)等，因臺灣未實施船員法，無法進行船員法上有效力之處理，只能進行便宜之處理，再於內地管海官廳進行正式的處理。船員法實施後，應可使船員免於此種不便。</p> <p>三 得以利用船員手冊</p> <p>不問船舶在籍地是內地或臺灣，也不論在該船服務的船員出身為何，以郵寄方式將可明白其身份之船員手冊交付至船員手中。然而現在臺灣不僅沒有相關之規定，內臺之間亦無任何聯絡。實施此法之際則可補此缺陷。</p>
船員最低年齡法	<p>本法是依據國際勞動會議結果所制定，同法之實施，可保護幼年勞動者。</p>
船舶職員法	<p>一 得以管理於帆船服務之職員</p> <p>根據臺灣汽船職員規則也規定汽船職員，然而帆船如無一定數量的船舶職員服務，則難以期待船舶航行之安全，因此實施本法應可保障船舶航行之安全。</p> <p>二 船員之資格與定員數得以適合各種船舶</p> <p>根據臺灣汽船職員規則附表，僅概括規定可於船舶服務之船員資格與定員數；然而根據船舶職員法之附表，得以根據各船舶之航行範圍與能力規定應有之船員資格與定員數。</p> <p>三 將來海技執照的效力得以內臺共通</p> <p>關於海技執照亦與前述船舶檢查的狀況相同，如將來廢止敕令第 23 條，臺灣發給之執照亦可於內地被認可其效力，海員應可獲得相當之利益。</p>
引水法	<p>關於水路嚮導，僅於明治 45 年制定府令第 50 號基隆港引水規則，該規則不僅不完備之處頗多，最近基隆港以外之開港場亦產生相關規定之需求，因此</p>

	於此時實施引水法應為適當。而且實施本法亦可健全引水人之管理。
海員懲戒法	在臺灣汽船職員懲戒規則當中，並無汽船以外船舶職員相關懲戒之規定，此時實施海員懲戒法，以設置汽船以外職員相關懲戒規定。又，將向來的一審制改為二審制，以期給予船員更多的保護。

資料來源：根津熊次郎，〈海事諸法施行ニ伴フ利益ニ就テ〉，《臺灣遞信協會雜誌》，119期（1931.12），頁17-22；根津熊次郎，〈海事諸法施行の臺灣に及ぼす利益〉，《臺灣時報》，1932.01，頁115-121。



附錄二：總督府於海事諸法臺灣施行令施行之日實施之的法令整理表

公佈日期	令號與名稱	引用日本法律	廢除原有法令
1月28日	府令第11號 〈有關船舶法施行之件〉	明治32年遞信省令第24號〈船舶法施行細則〉	明治31年府令第35號 〈臺灣船籍規則施行細則〉
1月28日	府令第12號 〈有關船舶法第12條命令之件〉	明治40年遞信省令第24號〈船鑑札細則〉	無
1月28日	府令第13號 〈有關船舶滿載吃水線法施行之件〉	大正10年遞信省令第44號〈船舶滿載吃水線法施行規則〉	無
1月28日	府令第14號 〈有關船舶滿載吃水線法施行之件〉	大正10年遞信省令第45號〈船舶滿載吃水線規程〉	無
1月28日	府令第15號 〈有關船舶滿載吃水線證書互相承認之件〉	大正11年遞信省令第7號〈有關日荷間船舶滿載吃水線證書互相承認省令〉 大正11年遞信省告示第163號 〈有關日荷間船舶滿載吃水線證書互相承認告示〉 大正11年遞信省令第31號〈有關日比間船舶滿載吃水線證書互相承認省令〉 大正11年遞信省告示第626號 〈有關日比間船舶滿載吃水線證書互相承認告示〉 大正11年遞信省令第45號〈有關日德間船舶滿載吃水線證書互相承認省令〉	無

		<p>大正 11 年遞信省告示第 1427 號〈有關日德間船舶滿載吃水線證書互相承認告示〉</p> <p>大正 13 年遞信省令第 2 號〈有關日英間船舶滿載吃水線證書互相承認省令〉</p> <p>大正 13 年遞信省告示第 154 號〈有關日英間船舶滿載吃水線證書互相承認告示〉</p> <p>大正 14 年遞信省令第 88 號〈有關日法間船舶滿載吃水線證書互相承認省令〉</p> <p>大正 14 年遞信省告示第 1794 號〈有關日法間船舶滿載吃水線證書互相承認告示〉</p> <p>大正 14 年遞信省告示第 797 號〈有關日澳間船舶滿載吃水線證書互相承認告示〉</p> <p>大正 15 年遞信省令第 24 號〈有關日丹間船舶滿載吃水線證書互相承認省令〉</p> <p>大正 15 年遞信省告示第 1307 號〈有關日丹間船舶滿載吃水線證書互相承認告示〉</p>	
1 月 28 日	府令第 16 號 〈有關船舶無線電信設施法施行之件〉	大正 15 年遞信省令第 16 號〈船舶無線電信設施法施行規則〉	無
2 月 5 日	府令第 17 號 〈有關船員最低年齡法施行之件〉	大正 12 年遞信省令第 96 號〈船員最低年齡法施行細則〉	無

2月5日	府令第18號 〈有關引水法施行之件〉	明治32年遞信省令第33號〈引水法施行細則〉	明治45年府令第50號 〈基隆港引水規則〉及 昭和4年府令第43號
2月5日	府令第19號 〈臺灣引水人測驗規程〉	總督府制定之法令	無
2月5日	府令第20號 〈臺灣總督府海員審判所事務章程〉	總督府制定之法令	明治35年府令第82號 〈臺灣汽船職員懲戒辦理規則〉
3月17日	府令第39號 〈有關船員法施行之件〉	明治32年遞信省令第25號〈船員法施行細則〉	無
3月17日	府令第40號 〈臺灣船員證明規則〉	總督府制定之法令	無
3月17日	府令第41號 〈根據船員法第79條應執行管海官廳事務者之件〉	總督府制定之法令	無
3月17日	府令第42號 〈商法第562條第1巷第2號至第5號所揭文件之件〉	明治32年遞信省令第19號	無
3月17日	府令第43號 〈根據商法施行法第122條之規定湖川、港灣及沿岸小航海範圍相關之件〉	商法施行法第122條	大正12年府令第3號
3月17號	府令第44號 〈有關呈報海難及其他事實之件〉	總督府制定之法令	無

3月17號	訓令第10號 〈有關船舶法辦理手續之件〉	明治33年遞信省公達第363號〈船舶法辦理手續〉	無
3月17日	訓令第11號 〈有關船舶法第21條命令之件〉	明治40年遞信省調令第1號〈船鑑札規則施行手續〉	無
3月17日	訓令第12號 〈有關大正12年訓令第2號船舶積量測度須知之件改正〉	總督府制定之法令	無
3月17日	訓令第13號 〈有關船舶滿載吃水線法辦理手續之件〉	大正10年遞信省公達第1083號〈船舶滿載吃水線法辦理手續〉	無
3月17日	訓令第14號 〈有關船舶滿載吃水線指定須知之件〉	大正10年遞信省公達第1027號〈船舶滿載吃水線法指定須知〉	無
3月17日	訓令第15號 〈有關船員法辦理手續之件〉	明治34年遞信省公達第729號〈船員法辦理手續〉	無
3月17日	訓令第16號 〈海難等辦理手續〉	總督府制定之法令	無
3月17日	訓令第17號 〈有關救助金分配案之辦理手續〉	明治44年遞信省公達第679號	大正12年訓令第12號 〈有關救助金分配案辦理規程〉
5月2日	府令第61號 〈有關船舶職員法施行之件〉	昭和5年遞信省令第1號〈船舶職員法施行細則〉	明治38年府令第78號 〈臺灣汽船職員規則施行細則〉、明治33年府令第104號〈公稱馬力算定方法〉
5月2日	府令第62號	昭和5年遞信省令第6	明治34年府令第58號

	〈有關船舶職員測驗之件〉	號〈船舶職員測驗規程〉	〈臺灣汽船職員測驗規程〉、明治 35 年府令第 29 號〈臺灣汽船職員測驗規程中官吏公吏證明書之件〉
5 月 2 日	訓令第 34 號 〈臺灣船舶職員法辦理須知〉	總督府制定之法令	無
5 月 2 日	告示第 61 號 〈定期舉行船舶職員測驗之場所與日期〉		
5 月 2 日	告示第 62 號 〈根據船舶職員法第 5 條第 2 項應授與認定學術測驗合格者海技執照〉		
5 月 2 日	告示第 63 號 根據〈船舶職員測驗規程〉第 10 條得接受測驗者，根據其測驗種類及同規程第 20 條第 3 項有關免除筆試之情況，依照昭和 5 年遞信省告示第 1285 號		
5 月 2 日	告示第 64 號 根據〈船舶職員測驗規程〉第 11 條第 1 項關於機關工場之規定，依照昭和 5 年遞信省告示第 1286 號		

5月21日	府令第72號 〈有關船舶檢查法施行之件〉	明治33年遞信省令第87號〈船舶檢查法施行細則〉	明治32年府令第44號 〈臺灣汽船檢查規則施行細則〉
5月21日	府令第73號 〈有關船舶檢查之件〉	明治33年遞信省令第88號〈船舶檢查規程〉	無
5月21日	府令第74號 〈有關木船檢查之件〉	明治33年遞信省令第89號〈木船檢查規程〉	無
5月21日	府令第75號 〈有關漁船檢查之件〉	明治42年遞信省令第42號〈漁船檢查規程〉	無
5月21日	府令第76號 〈有關造船之件〉	大正5年遞信省令第65號〈造船規程〉	無
5月21日	府令第77號 〈有關美利堅合眾國船舶檢查之件〉	明治39年遞信省令第49號	無
5月21日	府令第78號 〈有關航行至法蘭西之日本船舶檢查之件〉	大正14年遞信省令第86號	無
5月21日	府令第79號 〈有關法蘭西船舶檢查之件〉	大正14年遞信省令第87號	無
5月21日	府令第80號 〈有關海事代理申請人管理之件〉	明治41年遞信省令第52號〈海事代理申請人管理規則〉	無
5月21日	訓令第40號 〈有關船舶檢查手續之件〉	明治33年遞信省訓令第4號	無

資料來源：臺灣總督府編，《府報》，1933.01.28，第1724號，頁54-55；臺灣總督府編，《府報》，1933.02.05，第1731號，頁8-10；臺灣總督府編，《府報》，1933.03.17，第1762號，頁55-57；臺灣總督府編，《府報》，1933.03.17，第1762號，頁55-57；臺灣總督府編，《府報》，1933.05.02，第1798號，頁17-20；臺

灣總督府編，《府報》，1933.05.21，第 1815 號，頁 71-72。



附錄三：稅關執掌事務變遷一覽表

施行時間	執掌事務（即官制第一條）變遷沿革
1896.04.01	<ol style="list-style-type: none"> 1. 各開港船舶出入相關事項 2. 貨物輸出入相關事項 3. 各開港以外外國貿易管理相關事項 4. 各開港以外搭載輸出入貨物船舶出入相關事項 5. 輸出入稅及稅外諸收入徵收相關事項 6. 稅關管理倉庫相關事項
1899.08.23	<ol style="list-style-type: none"> 1. 關稅、噸稅、出港稅及稅關諸收入相關事項 2. 保稅倉庫、其他倉庫相關事項 3. 船舶及貨物管理相關事項 4. 處分違反關稅規則及噸稅者相關事項 5. 關稅通路調查相關事項。
1901.04.15	<ol style="list-style-type: none"> 1. 關稅、噸稅、出港稅及稅關諸收入相關事項 2. 保稅倉庫、其他倉庫相關事項 3. 船舶及貨物管理相關事項 4. 處分違反臺灣關稅規則、臺灣輸出稅、及出港稅規則、臺灣噸稅規則者相關事項 5. 關稅通路管理相關事項
1904.06.28	<p>新增</p> <p>第六號「從稅關或保稅倉庫領取之砂糖、石油、毛織物之消費稅及骨牌之課稅相關事項</p>
1905.02.22	<p>修改</p> <p>第六號：「石油、毛織物」改為「織物」</p>
1906.06.01	<p>新增</p> <p>第七號「製茶稅相關事項」</p>
1908.07.18	<p>修改</p> <p>第一條第六號：「織物」之下加入「石油」</p>
1910.12.23	<p>修改</p>

	<p>第一號：刪除「出港稅」</p> <p>第四號：將「臺灣輸出稅、及出港稅規則、臺灣噸稅規則」改為「臺灣噸稅規則及被稅關發現之臺灣間接國稅」</p> <p>增加</p> <p>第八號「砂糖、糖蜜、糖水，以及酒類向內地、朝鮮及樺太移出相關事項」</p> <p>第九號「退還酒類造石稅、織物消費稅及石油消費稅相關事項」</p>
1911.07.06	<p>修改</p> <p>第二號：「保稅倉庫、其他保稅區域相關事項」</p> <p>第三號：「船舶及貨物管理及貨物收容相關事項」</p> <p>第五號：「輸出入或移出入貨物之退稅及補助金相關事項」</p> <p>第六號：「運送通路管理相關事項」</p> <p>第八號：「輸入或移入之砂糖、織物、石油之消費稅與骨牌的課稅相關事項」*</p>
1914.02.08	<p>修改</p> <p>第二號中「保稅倉庫」之下加入「臨時放置場」</p> <p>刪除第九號*</p>
1921.08.03	<p>修改</p> <p>刪除第五號「或移出入」以及第八號「或移入」</p>
1924.12.25	<p>修改</p> <p>刪除第八號「石油」</p>
1926.09.14	<p>新增</p> <p>第九號「砂糖移出內地之管理相關事項」</p> <p>第十號「於稅關或稅關支署的所在地，從移出目的地領取砂糖之消費稅」</p>
1929.07.09	<p>修改</p> <p>第二號中「臨時放置場」改為「保稅工場」</p>
1932.08.16	<p>修改</p>

	第三號中「船舶」改為「船舶、航空機」
1934.06.26	修改 刪除第七號「製茶稅相關事項」
1935.01.09	新增 第七號「出港稅相關事項」
1937.09.12	修改 第四號「臺灣關稅規則、臺灣噸稅規則及」改為「違反關稅法及臺灣噸稅規則者及……」 第八號改為「輸入貨物之消費稅相關事項」
1938.08.04	新增 第十一號「依據外匯管理法管理輸出入貨物相關事項」

說明：經比對《臺灣總督府公文類纂》與《府報》當中關於稅關官制第 1 條之更改內容，發現：1.1911 年 7 月 6 日《府報》當中的變更，第七號應為第八號；2.1914.02.08 本為刪除第八號，但應為刪除第九號。

資料來源：大田修吉、鈴木斗人，《港灣行政制度の研究》，頁 180-181；臺灣總督府編《府報》，1899.08.23 第 588 號，頁 45；臺灣總督府編《府報》，1901.04.23，第 944 號，頁 61；臺灣總督府編，《府報》，1904.06.28，第 1547 號，頁 47；臺灣總督府編，《府報》，1905.02.22，第 1693 號，頁 55；臺灣總督府編，《府報》，1906.05.30，第 1977 號，頁 99；臺灣總督府編，《府報》，1908.07.18，第 2479 號，頁 45；臺灣總督府編，《府報》，1911.12.23，第 3127 號，頁 71；臺灣總督府編《府報》，1911.07.06 第 3274 號，頁 12-13；臺灣總督府編《府報》，1914.02.08，第 415 號，頁 33；臺灣總督府編，《府報》，1921.08.03，第 2439 號，頁 4；臺灣總督府編《府報》，1924.12.25，號外，頁 19；臺灣總督府編，《府報》，1926.09.14，第 3897 號，頁 22；臺灣總督府編，《府報》，1929.07.09，第 711 號，頁 23；臺灣總督府編，《府報》，1932.08.16，第 1600 號，頁 46；臺灣總督府編，《府報》，1934.06.26，第 2135 號，頁 54；臺灣總督府編，《府報》，1935.01.09，第 2288 號，頁 3；臺灣總督府編，《府報》，1937.09.12，第 3080 號，頁 31；臺灣總督府編，《府報》，1938.08.10，第 3355 號，頁 18；〈臺灣總督府稅關官制〉，《臺灣總督府公文類纂》，甲種永久保存，1931 年，10335-30-1-2。

附錄四：稅關出張所及支署名稱與管轄區域變遷一覽表

施行時間	名稱變遷	管轄範圍變遷
1896.08.01	設置 基隆稅關蘇澳出張所 淡水稅關舊港出張所 淡水稅關後壠出張所 淡水稅關梧棲出張所 淡水稅關鹿港出張所 打狗稅關東港出張所 安平稅關媽宮出張所 安平稅關東石港出張所	
1898.01.25	更名 蘇澳基隆稅關出張所 舊港淡水稅關出張所 後壠淡水稅關出張所 梧棲淡水稅關出張所 鹿港淡水稅關出張所 東港打狗稅關出張所 媽宮安平稅關出張所 東石港安平稅關出張所	
1899.03.30	廢除 蘇澳基隆稅關出張所	
1899.12.08	設置 舊港出張所 後壠出張所 塗葛窟出張所 鹿港出張所 下湖口出張所 東石港出張所	從南崁港至南方中港沿岸 從中港至南方大安港沿岸 從大安港至南方草港沿岸 從草港至南方西螺溪沿岸 從西螺溪至南方北港溪沿岸 從北港溪至南方新溫庄沿岸

	媽宮出張所 東港出張所	澎湖列島一帶沿岸 從淡水溪至南方枋寮沿岸
1901.04.15	變更 基隆稅關支署 舊港稅關支署 後壠稅關支署 塗葛嶼稅關支署 鹿港稅關支署 北港溪稅關支署 東石港稅關支署 打狗稅關支署 東港稅關支署 媽宮稅關支署	從花蓮港繞過北方三貂角至西方富基岬沿岸 從南崁港至南方中港沿岸 從中港至南方大安港沿岸 從大安港至南方草港沿岸 從草港至南方西螺溪沿岸 從西螺溪至南方北港溪沿岸 從北港溪至南方蚊港沿岸 從阿公店溪至南方淡水溪沿岸 從淡水溪至南方枋寮沿岸 澎湖列島一帶沿岸
1907.05.	廢除 下湖口稅關支署	將東石港支署管轄區域「從北港溪」改為「從西螺溪」
1909.05.13	更名 臺灣總督府稅關基隆支署 臺灣總督府稅關舊港支署 臺灣總督府稅關後壠支署 臺灣總督府稅關塗葛嶼支署 臺灣總督府稅關鹿港支署 臺灣總督府稅關東石港支署 臺灣總督府稅關安平支署 臺灣總督府稅關打狗支署 臺灣總督府稅關東港支署 臺灣總督府稅關媽宮支署	變更轄區 基隆廳、宜蘭廳、深坑廳轄區一帶 桃園廳、新竹廳轄區一帶 苗栗廳轄區一帶 臺中廳轄區一帶 彰化廳、南投廳轄區一帶 斗六廳、嘉義廳轄區一帶 鹽水港廳、臺南廳、蕃薯寮廳轄區一帶 鳳山廳轄區一帶 阿猴廳、恆春廳轄區一帶 澎湖廳轄區一帶
1910.10.22	臺灣總督府稅關基隆支署	變更轄區 臺北廳轄區內基隆、頂雙溪、瑞芳、水返腳、金包里等支廳轄區一帶

	臺灣總督府稅關舊港支署 臺灣總督府稅關後壠支署 臺灣總督府稅關塗葛嶺支署 臺灣總督府稅關鹿港支署 臺灣總督府稅關東石港支署 臺灣總督府稅關安平支署 臺灣總督府稅關打狗支署 臺灣總督府稅關東港支署 臺灣總督府稅關媽宮支署	桃園廳轄區一帶、新竹廳轄區內廳直轄及新埔、樹杞林、北埔、中港各支廳轄區一帶 新竹廳轄區內舊港稅關支署管轄區域以外一帶 臺中廳轄區內廳直轄及東勢角、葫蘆墩、大甲、沙轆各支廳轄區一帶 臺中廳轄區內塗葛嶺稅關支署管轄區域以外一帶、南投廳一帶 嘉義廳轄區一帶 臺南廳轄區內廳直轄及安平、蕭壠、北門、嶼、麻荳、六甲、噶吧哖、灣裡、大目降、關帝廟各支廳轄區一帶 阿緱廳轄區內甲仙埔、六龜里、蕃薯寮各支廳轄區一帶 臺南廳轄區內安平稅關支署管轄區域以外一帶 阿緱廳轄區內安平稅關支署管轄區域以外一帶 澎湖廳轄區一帶
1913.08.06	更名 將「臺灣總督府稅關塗葛嶺支署」改為「臺灣總督府稅關梧棲支署」	
1916.07.11		變更轄區 刪除安平支署「阿緱廳轄區內甲仙埔、六龜里、蕃薯寮各支廳轄區一帶」，並將此轄區移至打狗支署管轄區域。並將東港支署規定轄區當中的「安平支署」改為「打狗支署」
1920.09.01	更名 臺灣總督府稅關基隆支署	變更轄區 臺北州內基隆郡、宜蘭郡、羅東郡、蘇澳郡

	臺灣總督府稅關舊港支署 臺灣總督府稅關後龍支署 臺灣總督府稅關梧棲支署 臺灣總督府稅關鹿港支署 臺灣總督府稅關東石支署 臺灣總督府稅關安平支署 臺灣總督府稅關高雄支署 臺灣總督府稅關馬公支署	新竹州內新竹郡、中壢郡、桃園郡、大溪郡、竹東郡 新竹州內竹南郡、苗栗郡、大湖郡 臺中州內臺中市、大屯郡、豐原郡、東勢郡、大甲郡 臺中州內彰化郡、員林郡、北斗郡、南投郡、新高郡、竹山郡 臺南州內新營郡、嘉義郡、斗六郡、虎尾郡、北港郡、東石郡 臺南州內臺南市、新豐郡、新化郡、曾文郡、北門郡 高雄州內高雄郡、岡山郡、鳳山郡、旗山郡、屏東郡、潮州郡、東港郡、恆春郡 高雄州內澎湖郡
1921.08.04	變更 刪除「基隆支署」，新設「臺灣總督府淡水支署」	設置轄區 臺北州內淡水郡、新莊郡
1932.12.10	變更 廢除舊港與梧棲支署	變更轄區 將後龍支署管轄區域改為「新竹州轄區一帶」，將鹿港支署管轄區域改為「臺中州轄區一帶」
1934.06.26	變更 基隆稅關臺北支署 基隆稅關淡水支署 基隆稅關後龍支署 基隆稅關鹿港支署 高雄稅關東石支署 高雄稅關安平支署	轄區 臺北州內臺北市、七星郡、文山郡、海山郡 臺北州內淡水郡、新莊郡 新竹州 臺中州 臺南州內嘉義市、新營郡、嘉義郡、斗六郡、虎尾郡、北港郡、東石郡 臺南州內臺南市、新豐郡、新化郡、曾文郡、北門郡

	高雄稅關馬公支署	澎湖廳
1936.06.28	廢除 高雄稅關馬公支署	
1939.09.30	新增 基隆稅關花蓮港支署	新增轄區 花蓮港廳
1942.11.01	變更 基隆稅關臺北支署 基隆稅關淡水支署 基隆稅關後龍支署 基隆稅關花蓮港支署 高雄稅關安平支署	變更 臺北州內臺北市、七星郡、文山郡、海山郡 臺北州內淡水郡、新莊郡 新竹州、臺中州 花蓮港廳 臺南州

資料來源：臺灣總督府編，《府報》，1898.01.25，第 449 號，頁 41；臺灣總督府編，《府報》，1899.03.30，第 490 號，頁 77；臺灣總督府編，《府報》，1899.12.08，第 654 號，頁 41；臺灣總督府編，《府報》，1901.04.13，第 937 號，頁 27；〈府令第四十五號ヲ以稅關監視署名稱位置中改正ノ件〉，《臺灣總督府公文類纂》，永久保存，1907 年，1309-27-9-30-31、37；臺灣總督府編，《府報》，1909.05.13，第 2699 號，頁 48；臺灣總督府編，《府報》，1910.10.22，第 3080 號，頁 64；臺灣總督府編，《府報》，1913.08.06，第 285 號，頁 23；臺灣總督府編，《府報》，1916.07.11，第 1058 號，頁 30；臺灣總督府編，《府報》，1920.08.30，第 2192 號，頁 116；臺灣總督府編，《府報》，1921.08.04，第 2440 號，頁 5；臺灣總督府編《府報》，1932.12.10，第 1688 號，頁 33；臺灣總督府編《府報》，1934.06.26，第 2135 號，頁 55；臺灣總督府編，《府報》，1936.06.28，第 2721 號，頁 71；臺灣總督府編，《府報》，1939.09.30，第 3699 號，頁 83；臺灣總督府編，《臺灣總督府官報》，1942.11.01，號外，頁 4；

附錄五：稅關監視署名稱與所在位置變遷一覽表

時間	名稱	所在位置
1899.12.01	大安稅關監視署 番挖稅關監視署	臺中縣轄區大安港 臺中縣轄區番挖
1900.03.04	大稻埕稅關監視署 大安稅關監視署 番挖稅關監視署 梧棲稅關監視署	臺北縣轄區大稻埕 臺中縣轄區大安港 臺中縣轄區番挖 臺中縣轄區梧棲
1900.04.07	新增 八罩島稅關監視署 漁翁島稅關監視署	澎湖廳轄區八罩島 澎湖廳轄區漁翁島
1901.04.13	大稻埕稅關監視署 大安稅關監視署 番挖稅關監視署 梧棲稅關監視署 八罩島稅關監視署 漁翁島稅關監視署	臺北縣轄區大稻埕 臺中縣轄區大安港 臺中縣轄區番挖 臺中縣轄區梧棲 澎湖廳轄區八罩島 澎湖廳轄區漁翁島
1902.10.01	東港稅關監視署 金包里稅關監視署 大稻埕稅關監視署 許厝港稅關監視署 通宵稅關監視署 大安稅關監視署 番挖稅關監視署 八罩島稅關監視署 漁翁島稅關監視署 五條港稅關監視署 布袋嘴稅關監視署 國聖港稅關監視署	宜蘭廳轄區東港 基隆廳轄區金包里 臺北廳轄區大稻埕 桃仔園廳轄區許厝港 苗栗廳轄區通宵 苗栗縣轄區大安港 彰化縣轄區番挖 澎湖廳轄區八罩島 澎湖廳轄區漁翁島 斗六廳轄區五條港 嘉義廳轄區布袋嘴 鹽水港廳轄區國聖港

	灣裡港稅關監視署 大林埔稅關監視署 枋寮稅關監視署 車城稅關監視署	臺南廳轄區灣裡港 風山廳轄區大林埔 阿猴廳轄區枋寮 恆春廳轄區車城
1905.08.24	新增 舊社稅關監視署 香山稅關監視署 苑裡稅關監視署 北門嶼稅關監視署 赤嵌稅關監視署 大板埕稅關監視署 卑南稅關監視署	基隆廳轄區三貂堡社里庄 新竹廳轄區竹北一堡香山庄 苗栗廳轄區苑裡庄 鹽水港廳轄區學甲堡北門嶼庄 鳳山廳轄區仁壽上里赤嵌庄 恆春廳轄區下至厚里鷺鑾鼻庄 臺東廳轄區下南鄉卑南街
1907.06.27	新增 蘇澳稅關監視署 下湖口稅關監視署 花蓮港稅關監視署 廢除 大稻埕稅關監視署 變更 赤嵌稅關監視署改為桃 仔園稅關監視署	宜蘭廳轄區蘇澳 斗六廳轄區新港 臺東廳轄區下蓮鄉花蓮港街 變更 鳳山廳轄區仁壽上里赤嵌庄改為 鳳山廳轄區桃仔園庄
1917.12.08	變更 東港稅關監視署改為清 水稅關監視署 大林埔稅關監視署改為 紅毛港稅關監視署	變更 宜蘭廳轄區頂清水庄 臺南廳轄區紅毛港庄
1920.09.25	蘇澳稅關監視署 頂清水稅關監視署 社里稅關監視署 金山稅關監視署	臺北州蘇澳郡蘇澳庄 臺北州羅東郡五結庄 臺北州基隆郡貢寮庄 臺北州基隆郡金山庄

	許厝港稅關監視署 香山稅關監視署 中港稅關監視署 通宵稅關監視署 苑裡稅關監視署 大安稅關監視署 沙山稅關監視署 海口稅關監視署 口湖稅關監視署 布袋稅關監視署 北門稅關監視署 七股稅關監視署 灣裡稅關監視署 桃子園稅關監視署 紅毛港稅關監視署 東港稅關監視署 枋寮稅關監視署 車城稅關監視署 大板埕稅關監視署 八罩島稅關監視署 漁翁島稅關監視署 臺東稅關監視署 花蓮港稅關監視署	新竹州桃園郡大園庄 新竹州新竹郡香山庄 新竹州竹南郡竹南庄 新竹州苗栗郡通宵庄 新竹州苗栗郡苑裡庄 臺中州大甲郡大安庄 臺中州北斗郡沙山庄 臺南州虎尾郡海口庄 臺南州北港郡口湖庄 臺南州東石郡布袋庄 臺南州北門郡北門庄 臺南州北門郡七股庄 臺南州新豐郡永寧庄 高雄州高雄郡左營庄 高雄州鳳山郡小港庄 高雄州東港郡東港街 高雄州潮州郡枋寮庄 高雄州恆春郡車城庄 高雄州恆春郡恆春庄 高雄州澎湖郡望安庄 高雄州澎湖郡西嶼庄 臺東廳臺東街 花蓮港廳花蓮港街
1923.02.01	廢除 香山稅關監視署 苑裡稅關監視署 七股稅關監視署 桃子園稅關監視署 紅毛港稅關監視署 八罩島稅關監視署	

1924.12.25	變更 蘇澳稅關監視署 社里稅關監視署 金山稅關監視署 布袋稅關監視署 北門稅關監視署 灣裡稅關監視署 東港稅關監視署 車城稅關監視署 漁翁島稅關監視署	臺北州蘇澳郡蘇澳庄 臺北州基隆郡貢寮庄 臺北州基隆郡金山庄 臺南州東石郡布袋庄 臺南州北門郡北門庄 臺南州新豐郡永寧庄 高雄州東港郡東港街 高雄州恆春郡車城庄 高雄州澎湖郡西嶼庄
1925.07.04	變更 社里稅關監視署改為澳 底稅關監視署	
1930.08.30	新增 許厝港稅關監視署 中港稅關監視署 大安稅關監視署 沙山稅關監視署 海口稅關監視署 七股稅關監視署 花蓮港稅關監視署 臺東稅關監視署	新竹州桃園郡大園庄 新竹州竹南郡竹南庄 臺中州大甲郡大安庄 臺中州北斗郡沙山庄 臺南州虎尾郡海口庄 臺南州北門郡七股庄 花蓮港廳花蓮港街 臺東廳臺東街
1932.12.10	新增 舊港稅關監視署 梧棲稅關監視署	新竹州新竹郡舊港庄 臺中州大甲郡梧棲街
1934.07.01	變更 基隆稅關蘇澳監視署 基隆稅關澳底監視署 基隆稅關金山監視署 基隆稅關許厝港監視署	臺北州蘇澳郡蘇澳庄 臺北州基隆郡貢寮庄 臺北州基隆郡金山庄 新竹州桃園郡大園庄

	基隆稅關舊港監視署 基隆稅關梧棲監視署 基隆稅關沙山監視署 基隆稅關花蓮港監視署 高雄稅關海口監視署 高雄稅關布袋監視署 高雄稅關北門監視署 高雄稅關七股監視署 高雄稅關灣裡監視署 高雄稅關東港監視署 高雄稅關車城監視署 高雄稅關臺東監視署 高雄稅關漁翁島監視署	新竹州新竹郡舊港庄 臺中州大甲郡梧棲街 臺中州北斗郡沙山庄 花蓮港廳花蓮港街 臺南州虎尾郡海口庄 臺南州東石郡布袋庄 臺南州北門郡北門庄 臺南州北門郡七股庄 臺南州新豐郡永寧庄 高雄州東港郡東港街 高雄州恆春郡車城庄 臺東廳臺東街 澎湖廳西嶼庄
1936.06.28	新增 高雄稅關馬公監視署	澎湖廳馬公街
1938.03.11	新增 基隆稅關野柳監視署	臺北州基隆郡萬里庄
1939.09.30	廢除 基隆稅關花蓮港監視署	
1942.11.01	廢除 基隆稅關野柳監視署 新增 基隆稅關鹿港監視署 高雄稅關東石監視署	臺中州彰化郡鹿港街 臺南州東石郡東石庄

資料來源：臺灣總督府編，《府報》，1899.11.19，第 643 號，頁 22；臺灣總督府編，《府報》，1900.03.04，第 705 號，頁 15；臺灣總督府編，《府報》，1900.04.07，第 723 號，頁 16；臺灣總督府編，《府報》，1901.04.13，第 937 號，頁 27；臺灣總督府編，《府報》，1902.10.01，號外，頁 1；臺灣總督府編，《府報》，1905.08.24，第 1814 號，頁 45；臺灣總督府編，《府報》，1907.06.27，第 2220 號，頁 46；臺灣總督府編，《府報》，1917.12.08，第 1443 號，頁 22；臺灣總督府編，《府報》，

1920.09.25，第 2206 號，頁 54；臺灣總督府編，《府報》，1923.02.01，第 2862 號，頁 1；臺灣總督府編，《府報》，1924.12.25，號外，頁 1；臺灣總督府編，《府報》，1925.07.04，第 3560 號，頁 10；臺灣總督府編，《府報》，1930.08.30，第 1045 號，頁 65；臺灣總督府編，《府報》，1932.12.10，第 1688 號，頁 33；臺灣總督府編，《府報》，1934.06.26，第 2135 號，頁 55；臺灣總督府編，《府報》，1936.06.28，第 2721 號，頁 71；臺灣總督府編，《府報》，1938.03.11，第 3266 號，頁 27；臺灣總督府編，《府報》，1939.09.30，第 3699 號，頁 83；臺灣總督府編，《臺灣總督府官報》，1942.11.01，號外，頁 5



附錄六：歷年築港技師學經歷一覽表

項目 姓名	學歷	於築港部門之經歷與任職時間	在臺任職期間
十川嘉太郎	札幌農學校工學科	1900-1908 年任臨時臺灣基隆築港局工務課技師	1897-1916
長尾半平	東京帝大土木科	1900 年奉派至蘭領爪哇、英領印度、埃及、法領阿爾吉利亞及歐美考察各地港灣，以資臺灣築港事業之參考 1900 年 8 月-1901 年兼任臺灣基隆築港局技師 1902-1908 年任民政部土木局代理局長兼臨時臺灣基隆築港局技師	1898-1910
高橋辰次郎	東京帝大土木科	1900-1908 年任臨時臺灣基隆築港局工務課技師，擔任過掛長（1900）、工務課課長（1901、1906-1908）等職 1909 年任工事部築港課課長	1899-1919
川上浩二郎	東京帝大土木科	1899-1908 年任臨時臺灣基隆築港局工務課技師 1909 年 5-11 月任工事部基隆支部支部長 1909 年 11 月-1911 年任土木部基隆出張所所長 1912-1916 年任臨時臺灣總督府工事部基隆出張所所長	1899-1916
筒井丑太郎		1900 年 8 月-1907 年任臨時臺灣基隆築港局工務課技師 1908 年任臨時臺灣基隆築港局工務課技師 1909 年 5 月-11 月任工事部打狗支部技師 1909 年 11 月-1911 年任土木部打狗出張所技師	1899-1922

		1912-1919 年任臨時臺灣總督府工事部打狗出張所技師（1915-1919 年任所長） 1919-1920 年任土木局打狗（高雄）出張所所長	
乾安五郎	第三高等學校機械工學部	1901-1907 年任臨時臺灣基隆築港局工務課技手 1909 年 5 月任工事部基隆支部技師 1909 年 11 月-1911 年任土木部基隆出張所技師 1912-1916 年任臨時臺灣總督府工事部基隆出張所技師	1900-1916
長尾正元	京都第三高等學校工學部	1901-1907 年任臨時臺灣基隆築港局工務課技手 1908 年任臨時臺灣基隆築港局工務課技師 1909 年 11 月任工事部基隆支部技師 1921-1924 年任土木局高雄出張所技師 1925-1930 年任交通局高雄築港出張所技師	1900-1930
青山重遠		1902-1904 年兼任臨時臺灣基隆築港局工務課技師	1901-1905
山形要助	東京帝大土木科	1901 年 12 月 7 日-1908 年 7 月 29 日兼任臨時臺灣基隆築港局工務課技師 1908 年 7 月 30 日-1909 年任工事部打狗支部長 1910-1911 年任土木部打狗出張所所長 1912-1915 年任臨時臺灣總督府工事部打狗出張所所長 1919-1920 年兼任土木局基隆出張所所長	1901-1923
愛發時三郎		1903-1904 年兼任臨時臺灣基隆築港局技師	1902-1904

田崎二三次	東京帝大 機械工學 科	1905-1908 年任臨時臺灣基隆築港局工 事部技師 1909 年兼任工事部築港課技師	1905-1909
小川亮吉		1910-1911 年兼任土木部基隆出張所技師	1906-1913
松本虎太	京都帝大 土木科	1906-1908 年任臺灣基隆築港局技手 1909 年 5-11 月任工事部基隆支部技師 1909 年 11 月-1911 年任土木部基隆出張所 技師 1912-1916 年任臨時臺灣總督府工事部基 隆出張所技師 1916 年 12 月任基隆築港出張所所長 1920-1924 年任土木局基隆出張所所長兼 港灣課技師 1924 年 12 月-1934 年任交通局基隆築港出 張所所長 1932 年 7 月-1934 年任道路港灣課課長兼 基隆築港出張所所長 1934-1941 年任道路港灣課課長	1906-1947
美濃部良晴	札幌農學 校 土木科肄 業	1908 年任臨時臺灣基隆築港局工務課技手 1909 年 5 月任工事部基隆支部技手 1909 年 11 月-1911 年任土木部基隆出張所 技手 1912-1917 年任時臺灣總督府工事部基隆 出張所技手 1920-1924 年任土木局基隆出張所技手 1925-1929 年任交通局基隆築港出張所技 手 1930-1939 年任交通局基隆築港出張所技 師 1940 年任交通局花蓮港埠頭出張所技師	1908-1940

池田季苗	京都帝大 土木科	1922-1924 年土木局土木課技師兼港灣課 長 1925-1931 年任交通局道路港灣課課長	1911-1932
木原齊次郎	旅順工科 學堂機械 科	1926-1929 年任交通局高雄築港出張所技 手 1930-1943 年任交通局高雄築港出張所技師	1915-1943
石尾進	岡山縣立 工業學校 土木科	1917-1919 年任臨時臺灣總督府工事部 打狗出張所雇 1921-1924 年任土木局基隆出張所技手 1925-1939、1941 年任交通局基隆築港出張 所技手 1940 年任交通局花蓮港埠頭出張所技手 1942-1943 年任交通局基隆築港出張所技 師 1944 年任基隆港務局工事課技師	1917-1944
山下繁造	東京帝大 土木科	1920 年 8 月-1924 年任土木局基隆出張所 技師 1925-1930 年任交通局基隆築港出張所技 師 1931 年-1941 年任交通局高雄築港出張所 所長 1941 年任交通局道路港灣課課長 1942-1945 年任交通局港灣課課長	1917-1945
黑田愛之助	名古屋高 等工業學 校 土木科	1922-1924 年任土木局高雄出張所技手 1925-1930 年任交通局高雄築港出張所技 手 1931-1938 年任交通局高雄築港出張所技 師 1939 年任交通局基隆築港出張所技師 1940-1943 年任交通局新高築港出張所技	1919-1944

		師 1944 年任海務部新高築港出張所技師	
篠原國憲	東京帝大 土木科	1927-1941 年任交通局道路港灣課技師 1929 年 12 月任交通局道路港灣課道路係 長兼任港灣係長 1941-1943 年任交通局高雄築港出張所所 長 1944-1945 任高雄港務局築港部部長、工事 課課長	1919-1945
圖子武八	東京帝大 土木科	1920 年 12 月-1921 年任土木局基隆出張所 技手 1922-1924 年兼任土木局基隆出張所技師 1924 年 12 月-1930 任交通局高雄築港出張 所技師 1931-1939 年任交通局基隆築港出張所技 師 曾任高雄、花蓮各出張所工事主任 1933 年 8 月出差歐美各國、埃及視察土木 事業 1935 年 4 月任交通局基隆築港出張所所長 1940-1945 任交通局新高築港出張所所 長，致力於新高港之設計	1920-1945
池田雄之進 (技手升技 師)	熊本高等 工業學校 電氣工學 科	1939-1940 年兼任交通局基隆築港出張所 技師 1941 年兼任交通局新高築港出張所技師	1921-1941
藤村孜郎	京都帝大 機械科	1925 年 1 月-1926 年兼任交通局道路港灣 課技手 1926 年 4 月兼任遞信部海事課船舶掛技手 1926 年 10 月-1929 年兼任交通局道路港灣	1922-1939

		課技師 1930-1939 年任交通局基隆築港出張所技師	
松井時治	金澤高等工業學校機械科	1925 年 5 月任交通局高雄築港出張所工手 1926-1939 年任交通局道路港灣課技手 1940 年兼任交通局基隆築港出張所技手 1941-1943 年兼任交通局基隆築港出張所技師 1944-1945 任基隆港務局工事課技師	1925-1945
北川正勝	熊本高等工業學校土木工學科	1926-1927、1933-1937 年任交通局道路港灣課技手 1938 年任交通局基隆築港出張所技手 1939 年任交通局基隆築港出張所技師 1940-1941 年任交通局新高築港出張所技師 1942-1943 年任交通局花蓮港埠頭出張所技師 1944 年任基隆港務局花蓮港支局技師	1926-1944
吉村善臣	九州帝大土木科	1926 年 4 月-1928 年任交通局道路港灣課技手 1929 年 5 月-1932 年任交通局道路港灣課技師 1933-1939 年任交通局基隆築港出張所技師 1940-1943 年任交通局基隆築港出張所所長 1944-1945 年任基隆港務局築港部部長、工事課課長	1926-1945
福田義信	德島高工土木科	1927 年-1929 年任交通局高雄築港出張所工手	1927-1942

		<p>1929年4月-1939年任交通局高雄築港出張所技手</p> <p>1940年2月任交通局道路港灣課技師兼基隆築港出張所技師，5月轉任交通局花蓮港埠頭出張所技師至1941年</p> <p>1942年任交通局港灣課技師</p>	
赤津德	山梨高工 土木科	<p>1929年3月-1939年任交通局道路港灣課技手</p> <p>1940-1941年任交通局道路港灣課技師</p> <p>1942-1943年任交通局高雄築港出張所技師</p> <p>1944-1945任高雄港務局工事課技師</p>	1929-1945
永淵光次	德島高工 土木科	<p>1929年4月任交通局高雄築港出張所工手，11月任技手至1939年</p> <p>1940年5月任基隆築港出張所技師</p> <p>1941-1943年任交通局新高築港出張所技師</p> <p>1944年任海務部新高築港出張所技師</p>	1929-1943
日岡長明		<p>1930-1934年任交通局基隆築港出張所技師</p> <p>1935-1940年任交通局高雄築港出張所技師</p>	1930-1940
鈴置良一	名古屋高工 建築科	<p>1929年8月-1936年任交通局基隆築港出張所技師兼道路港灣課技師，擔任營繕工程相關事務，負責屬於基隆港擴張工程當中的基隆港合同廳舍設計、施工、監督等事務</p>	1929-1945
大塚成	東京帝大 土木工學 科	<p>1930年任交通局道路港灣課技手</p> <p>1931-1934年任交通局高雄築港出張所技手</p>	1930-1944

		1935-1943 年交通局高雄築港出張所技師 1944 年任海務部港灣課技師	
佐崎稔	熊本高等 工業學校 土木工學 科	1930-1932 年任交通局基隆築港出張所技 手 1933-1938 年任交通局高雄築港出張所技 手 1939-1943 年交通局高雄築港出張所技師 1944 年任高雄港務局工事課技師	1930-1944
打荻貞		1940 年任遞信部海事課技師兼臺灣總督府 高等海員審判所理事官兼臺灣總督府地方 海員審判所理事官兼交通局基隆海事出張 所所長兼交通局基隆築港出張所技師 1941-1943 年任遞信部海事課技師兼臺灣 總督府高等海員審判所理事官兼臺灣總督 府地方海員審判所理事官兼交通局基隆海 事出張所所長兼交通局新高築港出張所技 師	1934-1943
內田壽雄	東京帝大 土木工學 科	1941-1943 年任土木局高雄出張所技手 1944 年任基隆港務局工事課技師	1936、 1941-1944
小野木敏雄		1941-1942 年任遞信部海事課技師兼交通 局新高築港出張所技師 1943 年任交通局遞信部技師兼交通局新高 築港出張所技師	1937-1944
小川元		1938 年任交通局基隆築港出張所技手 1944 年任基隆港務局工事課技師	1938、1944

資料來源：「臺灣總督府職員錄系統」，網址：

<http://who.ith.sinica.edu.tw/mpView.action>；蔡龍保，〈日治時期臺灣總督府之技術
官僚-以土木技師為例〉，《興大歷史學報》，第 19 期（2007.11），頁 335-381；〈長
尾正元外一名任技手〉，《臺灣總督府公文類纂》，永久進退保存，1899 年，

464-28-2；〈乾安五郎任技手〉，《臺灣總督府公文類纂》，永久進退保存，1899年，
469-65-2；〈田崎二三次臨時臺灣基隆築港局技師任用ノ件〉，《臺灣總督府公文
類纂》，永久保存（進退），1905年，1120-72-2；〈工事部技手美濃部良晴兼任府
技手〉，《臺灣總督府公文類纂》，永久保存（進退），1918年，2886-55-3；〈石尾
進任臺灣總督府技手〉，《臺灣總督府公文類纂》，永久保存（進退），1919年，
2984-33-8；〈木原齊次郎任交通局技師、俸給〉，《臺灣總督府公文類纂》，甲種
永久保存，1929年，10058-76-6~7；〈鈴置良一任交通局技師、俸給〉，《臺灣總
督府公文類纂》，甲種永久保存，1929年，10058-76-7；〈黑田愛之助任交通局技
師、俸給〉，《臺灣總督府公文類纂》，甲種永久保存，1931年，10063-46-3~4；〈大
塚成任交通局技師、官等、俸給、勤務〉，《臺灣總督府公文類纂》，甲種永久保
存，1934年，10080-46-3~4；〈池田雄之進任臺灣總督府交通局技師、敘高等官
七等、八級俸下賜〉，《臺灣總督府公文類纂》，甲種永久保存，1937年，
10089-34-3~4；〈北川正勝任臺灣總督府交通局技師、敘高等官七等〉，《臺灣總
督府公文類纂》，甲種永久保存，1939年，10096-98-5~6、9；〈內田壽雄任交通
局技師〉，《臺灣總督府公文類纂》，甲種永久保存，1941年，10111-25-3~4。

附錄七：歷年海事官或海事技師學經歷一覽表

項目 姓名	學歷	於海事管理部門之經歷與任職時間	在臺任職期間
遠藤可一		1896 年任通信部海事課課長 1902 年任通信局海事課課長兼臺灣海事局代理局長	1896-1902
保木利吉		1896 年任通信部海事課屬 1897-1900 年任民政局通信課屬 1902 年任通信局海事課屬兼臺灣海事局技手 1903 年任通信局海事課屬兼技手 1904-1908 年任通信局海事課屬 1909-1915 年任通信局海事課海事官 1912-1922 年兼任汽船職員懲戒委員會理事 1916-1919 年任通信局海事課課長 (1916-1917 年為代理課長) 1919-1922 年任遞信局海事課課長	1896-1922
青山重遠		1902 年任通信局海事課技師	1898-1904
鳥井靜治		來臺任職前在日本曾於海軍、船舶司檢所、地方海員審判所等單位任職 1902 年任通信局海事課技師兼臺灣海事局海事官 1903 年任通信局海事課課長兼海事官	1899-1903
千葉萬壽	東京商船學校航海科	來臺任職前在日本曾於船舶司檢所任職 1902 年任通信局海事課技師兼臺灣海事局海事官 1903-1906 年任通信局海事課技師兼海事官	1901-1906

三村三平	東京帝大 法律科	來臺任職前在日本曾於東京海事局任職 1902 年任通信局海事課屬兼臺灣海事局書記 1903-1908 年任通信局海事課海事官	1901-1924
愛發時三郎		1902 年任臺灣海事局海事官 1903-1904 年兼任通信局海事課海事官	1902-1904
堀內廣助		1903 年 9 月-1919 年兼任通信局海事課海事官 1912-1920 年兼任汽船職員懲戒委員會委員 1919-1920 年兼任遞信局海事課海事官	1903-1920
小關世男雄	東京商船 學校 航海科	來臺任職前在日本擔任駕駛士及船長職務 1905-1907 年任通信局海事課海事官	1905-1907
田上鄉吉	東京商船 學校 航海科	來臺任職前於大阪商船擔任駕駛士、船長等職務，曾擔任造船監督 1908-1916 年任通信局海事課海事官 1912-1916 年兼任汽船職員懲戒委員會委員	1906-1916
淺香貞次郎	東京商船 學校	來臺任職前於大阪商船擔任駕駛士、船長等職務 1910 年 10 月任土木部打狗出張所囑託 1912-1916 年任港務所港務課課長 1917-1919 年任通信局海事課海事官兼基隆港務所港務課港務官（1917 年任港務課課長） 1917-1922 年兼任汽船職員懲戒委員會委員 1919-1920 年任遞信局海事課海事官兼基隆港務所港務課港務官	1910-1930、 1941-1944

		<p>1921 年任遞信局海事課海事官</p> <p>1922 年任遞信局海事課海事官兼基隆港務所港務課課長兼庶務課課長</p> <p>1923-1924 年任遞信局海事課海事官兼基隆港務所港務官</p> <p>1923、1925-1929 年兼任汽船職員懲戒委員會理事</p> <p>1925-1926 年任遞信局海事課技師</p> <p>1927-1930 年任遞信局海事課課長</p> <p>1930 年兼任臺灣汽船職員懲戒委員會理事</p> <p>1941-1944 年任臺灣船員保險審查會委員</p>	
松木次郎	東北帝大 機械科	<p>1915 年 5 月任通信局海事課雇</p> <p>1916-1918 年任通信局海事課技手</p> <p>1920 任遞信局海事課技手</p> <p>1933-1937 年任總督府技手兼遞信部海事課技師</p>	1915-1944
吉開右志太		<p>1920 年 8 月-1921 年任遞信局海事課雇</p> <p>1921 年文官普通試驗合格（臺灣總督府辦理）</p> <p>1922-1924 年任遞信局海事課屬</p> <p>1925-1941 年任遞信部海事課書記</p> <p>1942 年任交通局高雄海事出張所副參事兼遞信部海事課副參事</p> <p>1943 年任交通局遞信部事務官</p> <p>1944 年任海務部海運課事務官兼臺灣總督府高等海員審判所審判官</p>	1916、 1920-1944
平峯靜彌		1942 年任遞信部海事課副參事	1917-1944
山口通一		1944 年兼任海務部海運課事務官	1919-1944
加藤節	日本官立 商船學校	<p>來臺任職前於大阪商船擔任機關長</p> <p>1920 年 12 月-1925 年任遞信局海事課海事</p>	1920-1931

	機關科	官 1921-1929 年兼任汽船職員懲戒委員會委員 1926-1928 年任遞信部海事課技師 1928 年轉任交通局基隆海事出張所所長 1929-1931 任交通局高雄海事出張所所長 1930-1931 年兼任臺灣汽船職員懲戒委員會委員	
深川繁治		1920-1929 年兼任汽船職員懲戒委員會委員 1923-1924 年任遞信局海事課事務官兼課長 1925 年任交通局遞信部部長兼庶務課、海事課課長 1926 年任交通局遞信部部長兼海事課課長 1927-1929 年任交通局遞信部部長 1933-1934 年任交通局遞信部部長	1920-1942
藤村孜郎	京都帝大 機械科	1925 年 1 月-1926 年任交通局道路港灣課技手 1926 年 4 月任交通局道路港灣課技手兼任遞信部海事課船舶掛技手 1926 年 10 月-1929 年任交通局道路港灣課技師兼遞信部海事課技師 1930-1939 年任交通局基隆築港出張所技師	1922-1939
井上信司	早稻田大 學商科二 年修業	來臺任職前，曾於稅務署、稅關、及南洋貿易會社任職 1923 年任遞信局海事課屬 1924 年任遞信局海事課屬兼汽船職員懲戒委員會書記	1922-1940

		<p>1925-1926 年任遞信部海事課書記兼汽船職員懲戒委員會書記</p> <p>1927-1935 年任遞信部海事課書記</p> <p>1936-1940 年任遞信部海事課副參事</p>	
棚町功	大阪私立中山海士學館肄業	<p>來臺任職前取得乙種一等駕駛士執照</p> <p>1926 年任交通局基隆燈臺雇</p> <p>1927 年任交通局基隆燈臺雇兼遞信部海事課雇</p> <p>1928-1929 年任遞信部海事課技手兼汽船職員懲戒委員會書記</p> <p>1930-1932 年任遞信部海事課技手兼臺灣汽船職員懲戒委員會書記</p> <p>1933 年任遞信部海事課技手兼臺灣總督府地方海員審判所書記</p> <p>1934-1942 年任遞信部海事課書記兼臺灣總督府地方海員審判所書記</p> <p>1943 年任交通局遞信部事務官</p> <p>1944 年任海務部船舶課事務官</p>	1922-1944
藤井精次		<p>來臺任職前於海軍服役（大佐）</p> <p>1923-1924 年任基隆港務所庶務課課長兼港務課課長兼遞信局海事課海事官兼汽船職員懲戒委員會委員</p> <p>1925 年任臺北州港務部港務課課長</p> <p>1926-1927 年任臺北州港務部港務課課長兼遞信部海事課技師兼汽船職員懲戒委員會委員</p>	1923-1927
鶴友彥	東京帝大政治學科	<p>高等試驗行政科試驗合格</p> <p>1931 年任遞信部庶務課課長兼海事課課長</p> <p>1932 年任遞信部庶務課課長兼海事課課長兼臺灣汽船職員懲戒委員會委員</p>	1923-1940

		1933-1935 年任遞信部庶務課課長兼海事課課長兼臺灣總督府高等海員審判所審判官	
筧口文夫		1926 年任遞信部庶務課雇兼海事課雇 1927 年任遞信部海事課雇 1928-1941 年任遞信部海事課書記 1942 年任交通局基隆海事出張所副參事兼遞信部海事課副參事 1943 年任交通局基隆海事出張所副參事兼遞信部事務官	1926-1943
稻田穰	東京帝大法學部	高等試驗行政科試驗合格 1927 年任遞信部海事課書記兼汽船職員懲戒委員會書記 1927-1928 年兼任遞信省屬 1929 年任交通局基隆郵便局副參事兼交通局基隆海事出張所副參事兼汽船職員懲戒委員會委員 1932 年任遞信部海事課副參事 1933-1936 年任遞信部監理課課長兼臺灣總督府高等海員審判所理審判官 1937-1939 年任遞信部監理課課長兼遞信部海事課課長臺灣總督府高等海員審判所理審判官 1940-1941 年任遞信部監理課課長兼臺灣總督府高等海員審判所理審判官 1944 年任高雄港務局局長	1926-1944
瀧野種一		1932-1937 年任遞信部海事課書記兼臺灣總督府高等海員審判所書記 1941 年任遞信部海事課副參事 1942 年任遞信部海事課副參事兼臺灣總督	1926-1944

		<p>府高等海員審判所審判官</p> <p>1943 年兼任交通局遞信部事務官兼臺灣總督府高等海員審判所審判官</p> <p>1944 年兼任臺灣總督府高等海員審判所審判官</p>	
梅田三良	海軍兵學校	<p>來臺任職前於海軍服役（大佐），曾參與日俄戰爭</p> <p>1927 年 12 月任臺北州港務部屬</p> <p>1928-1940 年任臺北州港務部海務課課長兼遞信部海事課技師</p> <p>1928-1929 年兼任汽船職員懲戒委員會委員</p> <p>1930-1932 年兼任臺灣汽船職員懲戒委員會委員</p> <p>1933-1937、1939-1940 年兼任臺灣總督府高等海員審判所審判官</p>	1927-1940
瀨戶口寬一	官立商船學校航海科	<p>來臺任職前，任職於山下汽船，擁有一等駕駛士與甲種船長執照</p> <p>1927 年任遞信部海事課技手</p> <p>1928-1931 年任交通局基隆海事出張所技手</p> <p>1933-1934 年任臺灣總督府地方海員審判所審判官</p> <p>1935-1937 年任交通局高雄海事出張所技師兼臺灣總督府地方海員審判所審判官</p> <p>1938-1940 年任遞信部海事課技師兼臺灣總督府地方海員審判所審判官</p>	1927-1940
勝村豐藏	東京帝大英法科	<p>來臺任職前曾於遞信局、管船局任職，高等試驗行政科試驗合格</p> <p>1927 年任遞信部海事課書記、船舶掛長</p>	1927-1944

		<p>1928 年任遞信部海事課參事兼汽船職員懲戒委員會委員</p> <p>1930 年任遞信部海事課參事</p> <p>1931-1932 年任臺灣汽船職員懲戒委員會委員</p>	
菊竹士郎	東京帝大 政治學科	<p>1942 年任遞信部保險課課長兼海事課課長兼臺灣總督府地方海員審判所審判官</p> <p>1943 年兼任臺灣船員保險審查會委員</p> <p>1944 年任海務部海運課課長兼臺灣總督府地方海員審判所審判官兼臺灣船員保險審查會幹事</p>	1927-1944
慶谷隆夫		<p>1936 年任遞信部庶務課課長兼海事課課長兼臺灣總督府高等海員審判所審判官</p>	1927-1944
高橋百千	商船學校 機關科	<p>來臺任職前曾任遞信局技手、技師，地方海員審判官所審判官</p> <p>1928 年任交通局高雄海事出張所所長</p> <p>1929-1931 年任遞信部海事課技師兼交通局基隆海事出張所所長</p> <p>1932 年任遞信部海事課技師兼遞信部臨時航空調查掛掛長兼臺灣汽船職員懲戒委員會委員</p> <p>1933-1934 年任遞信部海事課技師兼遞信部航空係技師兼臺灣總督府地方海員審判所審判官</p>	1928-1934
松下倉吉	商船學校 航海科	<p>來臺任職前曾於私人會社擔任包括駕駛士、船長等職。1920 年開始擔任遞信局技師兼地方海員審判所審判官</p> <p>1931-1932 年任遞信部海事課技師兼臺灣汽船職員懲戒委員會理事</p> <p>1933 年任遞信部海事課技師兼臺灣總督府</p>	1931-1933

		高等海員審判所理事官兼臺灣總督府地方海員審判所理事官	
瀨戶又芳		1931-1938 年任交通局基隆築港出張所技手 1939-1941 年任交通局基隆海事出張所技手 1942-1943 年任交通局基隆海事出張所技師兼臺灣總督府高等海員審判所審判官 1944 年任海務部船舶課技師兼臺灣總督府高等海員審判所審判官	1931-1944
松末勇	官立商船學校機關科	來臺任職前，曾於山下汽船、昭和商船任職，曾於商船擔任一、二等機關士，機關長職務 1932 年任遞信部海事課技手 1933-1934 年任交通局高雄海事出張所技手 1935 年任交通局基隆海事出張所技手兼遞信部海事課技手 1936-1937 年任交通局基隆海事出張所所長兼臺灣總督府地方海員審判所審判官 1938-1943 任交通局高雄海事出張所所長兼臺灣總督府地方海員審判所審判官 1944 年任高雄港務局船舶課兼業務課課長兼臺灣總督府地方海員審判所審判官	1932-1944
打荻貞		1934-1937 年任遞信部遞信部海事課技師兼臺灣總督府高等海員審判所理事官兼臺灣總督府地方海員審判所理事官 1938-1939 年任遞信部海事課技師兼臺灣總督府高等海員審判所理事官兼臺灣總督府地方海員審判所理事官兼交通局基隆海	1934-1943

		<p>事出張所所長</p> <p>1940年任遞信部海事課技師兼臺灣總督府高等海員審判所理事官兼臺灣總督府地方海員審判所理事官兼交通局基隆海事出張所所長兼交通局基隆築港出張所技師</p> <p>1941-1943年任遞信部海事課技師兼臺灣總督府高等海員審判所理事官兼臺灣總督府地方海員審判所理事官兼交通局基隆海事出張所所長兼交通局新高築港出張所技師</p>	
荻野泰男		<p>1935年任遞信部海事課技師兼臺灣總督府地方海員審判所審判官兼交通局基隆海事出張所所長</p> <p>1936-1937年任信部海事課技師兼臺灣總督府地方海員審判所審判官</p>	1935-1937
日高正己		<p>1939年7月1日-1940年1月1日任臺灣總督府高等海員審判所審判官</p> <p>1940年任臺灣總督府地方海員審判所審判官</p>	1935-1944
小野木敏雄		<p>1937-1940年兼任遞信部海事課技師</p> <p>1941-1942年兼任遞信部海事課技師兼交通局新高築港出張所技師</p> <p>1943年兼任交通局遞信部技師兼交通局新高築港出張所技師</p> <p>1944年兼任海務部船舶課技師</p>	1937-1944
砂本周一		<p>1938-1941年任遞信部海事課技師兼臺灣總督府高等海員審判所審判官</p>	1938-1941
大崎亨	東京高等商船學校航海科	<p>來臺任職前於辰馬汽船任職，擔任運轉士、船長等職務</p> <p>1938-1940年任交通局高雄海事出張所技師</p>	1938-1944

		手 1941-1942 年任遞信部海事課技師兼臺灣總督府地方海員審判所審判官 1943 年任交通局遞信部技師兼臺灣總督府地方海員審判所審判官 1944 年任臺灣總督府地方海員審判所審判官	
渡邊聰		1939 年兼任遞信部海事課技師 1940 年兼任遞信部海事課參事	1939-1940
草川淳	海軍兵學校	來臺任職前於海軍服役（大佐） 1941 年任臺北州港務部海務課課長兼遞信部海事課技師兼臺灣總督府高等海員審判所審判官	1941
楠元巖		1941-1942 年任遞信部海事課技師 1944 年任海務部船舶課技師兼臺灣總督府高等海員審判所審判官	1941-1944
小池行政		1944 年兼任海務部海運課書記官	1944
今井田研二郎		1944 年兼任海務部海運課書記官	1944
下田行夫		1944 年兼任海務部海運課書記官	1944
町田均	東京外國語學校 佛語科	1910 年兼任通信局海事課屬 1911-1919 年兼任通信局屬 1920-1921 年兼任遞信局屬 1924 年任遞信局海事課兼遞信局事務官 1926-1930 年兼任遞信部海事課副參事 （於遞信省任職，未來臺）	
中村邦輔		1931-1932 年兼任遞信部海事課副參事 （於遞信省任職，並未來臺）	
窪田順三郎	大阪府立	1934-1935 年兼任遞信部海事課副參事	

	北野中學校	(於遞信省任職，並未來臺)	
岩井祐文	東京帝大造船科	1935-1936 年兼任遞信部海事課技師 (於遞信省任職，並未來臺)	
井奧義光	私立京都豫備學校中學科	1936-1939 年兼任遞信部海事課副參事 (於遞信省任職，並未來臺)	
宇田川惣助	東京外國語學校英語科	1940-1941 年兼任遞信部海事課副參事 (於遞信省任職，並未來臺)	

資料來源：「臺灣總督府職員錄系統」，網址：

<http://who.ith.sinica.edu.tw/mpView.action>；〈從七位鳥井靜治任技師及千葉萬壽船舶檢查事務ヲ囑託ス〉，《臺灣總督府公文類纂》，永久進退保存，1899 年，466-28-2~3；〈臺灣總督府技師從七位鳥井靜治外一名兼臺灣海事官ニ任命セラル〉，《臺灣總督府公文類纂》，永久進退保存，1901 年，688-36-2~5；〈小關世男雄總督府海事官ニ任セラル〉，《臺灣總督府公文類纂》，永久保存（進退），1904 年，1031-52-1~3；〈田上郷吉外一名官等陞叙〉，《臺灣總督府公文類纂》，永久保存（進退），1907 年，1330-10-6~7；〈淺香貞次郎任港務官ノ件〉，《臺灣總督府公文類纂》，永久保存（進退），1911 年，1877-3-4~5；〈三村三平恩給上申〉，《臺灣總督府公文類纂》，永久保存，1919 年，2916-13-6~12；〈堀内廣助恩給證書下付〉，《臺灣總督府公文類纂》，永久保存，1921 年，3136-12-11~13；〈吉開右志太任府屬〉，《臺灣總督府公文類纂》，永久保存，1921 年，3211-2-3；〈〔府港務書記〕藤井精次任海事官兼港務官〉，《臺灣總督府公文類纂》，永久保存（進退），1922 年，3449-16-1~2；〈鶴友彦任府屬〉，《臺灣總督府公文類纂》，永久保存（進退），1923 年，3750-13-12；〈〔遞信局事務官兼遞信省事務官〕町田均兼任府交通局副參事〉，《臺灣總督府公文類纂》，永久保存（進退），1925 年，4003-27-5~11；〈高橋百千任交通局技師、俸給〉，《臺灣總督府公文類纂》，甲種永久保存，1927 年，10049-4-4~5；〈梅田三良任州港務官、俸給、勤務、兼任交通局技師〉，《臺灣總督府公文類纂》，甲種永久保存，1927 年，10049-55-5、8~15；〈勝村豐藏任交通局參事、俸給〉，《臺灣總督府公文類纂》，甲種永久保存，

1928年，10051-96-3；〈稻田穰任總督府交通局副參事〉，《臺灣總督府公文類纂》，甲種永久保存，1929年，10055-9-3~4；〈中村邦輔兼任交通局參事〉，《臺灣總督府公文類纂》，甲種永久保存，1931年，10066-14-3~6；〈松下倉吉任交通局技師、俸給〉，《臺灣總督府公文類纂》，甲種永久保存，1931年，10066-27-6~8；〈瀨戶口寬一任交通局技師〉，《臺灣總督府公文類纂》，甲種永久保存，1932年，10070-85-3~5；〈松木次郎兼任交通局技師、官等〉，《臺灣總督府公文類纂》，甲種永久保存，1933年，10074-39-4~5；〈窪田順三郎兼任交通局副參事、官等〉，《臺灣總督府公文類纂》，甲種永久保存，1933年，10074-51-3~6；〈棚町功海員審判所書記任命〉，《臺灣總督府公文類纂》，甲種永久保存，1933年，10239-13-1~4；〈井上信司任交通局副參事、七ノ六〉，《臺灣總督府公文類纂》，甲種永久保存，1935年，10081-12-3~7；〈菊竹士郎任交通副參事、七ノ九〉，《臺灣總督府公文類纂》，甲種永久保存，1935年，10081-30-3~4；〈岩井祐文兼任交通局技師、三等〉，《臺灣總督府公文類纂》，甲種永久保存，1935年，10081-42-4~7；〈松末勇任交通局技師、七ノ九〉，《臺灣總督府公文類纂》，甲種永久保存，1935年，10084-11-3~5；〈井奧義光兼任臺灣總督府交通局副參事、敘高等官八等〉，《臺灣總督府公文類纂》，甲種永久保存，1936年，10086-73-1~4；〈日高正己臺灣總督府高等海員審判所審判官ヲ命ス〉，《臺灣總督府公文類纂》，甲種永久保存，1939年，10098-81-1~2；〈宇田川惣助任臺灣總督府交通局副參事、敘高等官六等〉，《臺灣總督府公文類纂》，甲種永久保存，1940年，10106-a02-3~6；〈平峰靜彌任臺灣總督府交通局副參事、敘高等官六等、七級俸下賜〉，《臺灣總督府公文類纂》，甲種永久保存，1940年，10107-31-6、12~17；〈草川淳任臺灣總督府交通局技師、敘高等官三等、兼任臺灣總督府州港務官、敘高等官六等、任臺灣總督府州港務官、敘高等官六等、兼任臺灣總督府交通局技師、敘高等官三等、三級俸下賜、臺北州勤務ヲ命ス、一級俸下賜〉，《臺灣總督府公文類纂》，甲種永久保存，1941年，10109-a07-7~8；〈大崎亨任交通局技師〉，《臺灣總督府公文類纂》，甲種永久保存，1941年，10111-7-3~6。

徵引書目

一 史料

(一) 日文

《臺灣海運ニ關スル雜集》，出版地、時間不詳。

《臺灣時報》，1919-1945。

伊東米治郎，《日本の海運》，東京：東京寶文館，1922。

井出季和太，《臺灣治績志》，臺北：臺灣日日新報，1937。

岡崎幸壽，《海運》，東京：ダイヤモンド社，1938。

岡崎幸壽，《海運》，東京：ダイヤモンド社，1941。

花蓮港廳，《大正十三年花蓮港廳管內概況及事務提要》，花蓮：作者，1926。

花蓮港廳，《昭和三年花蓮港廳管內概況及事務提要》，花蓮：作者，1930。

岩崎小虎，《臺灣水產要覽》，臺北：臺灣水產會，1930。

吉開右志太著、淺香貞次郎編，《臺灣海運史》，臺北：臺灣海務協會，1941。

臺灣總督府臺北高等商業學校南支南洋經濟研究會編，《本島經濟事情調查報告》
第一回，臺北：編者，1936。

交通局基隆築港出張所，《昭和十八年度蘇澳港修築工事設計豫算書》，基隆：作
者，出版年不詳。

交通局道路港灣課編，《熱帶產業調查書—港灣ニ關スル事項》第30冊，臺北：
同作者，1935。

高橋情報システム製作，《後藤新平文書》，東京：雄松堂書店，1989。

高雄州，《高雄州報》，高雄：作者，1929。

高雄州，《昭和十一年高雄州管內概況及事務概要》，臺北：成文，1985年，根
據日本昭和十一年版影印。

高雄州，《昭和十二年高雄州管內概況及事務概要》，臺北：成文，1985年，根
據日本昭和十二年版影印。

高雄州知事官房文書課編，《高雄州勢一覽》昭和十二年度，高雄：編者，1938。

高雄商工會議所編，《高雄經濟情報》，高雄：編者，1941-1944。

佐佐木武治，《臺灣水產要覽》，臺北：臺灣水產會，1933。

佐佐木武治，《臺灣水產要覽》昭和15年版，臺北：臺灣水產會，1940。

佐藤續監修、青木行清、諏訪鶴雄編，《臺灣六法》，臺北：出版者不詳，1926。

鹿子木小五郎，《臺東廳管内視察復命書》，臺北：成文，1985，根據明治 45 年石印本影印。

芝忠一《新興の高雄》，高雄：作者，1936。

松下倉吉，〈海事諸法の施行に際して〉，出版地、出版社不詳，1933，頁 1-15。

神田外茂夫，《大阪商船株式會社五十年史》，大阪：大阪商船株式會社，1934。

秦郁彥編，《日本陸海軍総合事典》，東京：東京大學出版社，2005，第 2 版。

杉山靖憲，《臺灣歷代總督之治績》，東京：帝國地方行政學會，1922。

畝川鎮夫，《海運興國史》，大阪：海事彙報社，1927。

蘇澳水產株式會社，《蘇澳漁港》，蘇澳：作者，1935。

大田修吉、鈴木斗人，《港灣行政制度の研究》，臺北：臺灣總督府官房調査課，1933。

谷ヶ城秀吉編集、藤崎濟之助著，《台湾全誌〔樺山資紀〕》，東京：ゆまに書房，2008，再版。

中山馨、片山清夫，《躍進高雄の全貌》，臺北：成文，1985，根據昭和 15 年排印本影印。

鶴見祐輔編著，《後藤新平》第二卷，東京：後藤新平伯傳記編纂會，1937。

田代安定，《臺東殖民地豫察報文》，臺北：成文，1985，根據明治 33 年排印本影印。

東港郡役所，《東港郡要覽》昭和十三年版，東港：東港郡役所，1939 年。

東臺灣研究會，《東臺灣研究叢書》，臺北：成文，1985，據日本大正 12 年至昭和 7 年排印本影印。

日本港灣協會編，《日本港灣史》，東京：成山堂，2008。

伏喜米次郎，《グレート基隆》，臺北：成文，1985 年重印本。

麻生平八郎，《海運及海運政策》，東京：巖松堂書店，1942。

郵政省編，《戰時海事行政史》，東京：日本海事振興會，1963。

臨時臺灣總督府工事部，《基隆築港誌》，臺北：同作者，1916。

臨時臺灣總督府工事部，《臨時臺灣工事部主管事業概要》，臺北：作者，1916。

臨時臺灣舊慣調査會第二部編，《調査經濟資料報告》下卷，臺北：編者，1905。

齋藤四郎，《安平港調査記》，出版地、出版年均不詳。

總督府交通局遞信部，《熱帶產業調查書—航空、海運、動力、郵便、電信、電話、放送、外國為替》，臺北：同作者，1935。

臺北州，《昭和八年臺北州管內概況及事務概要》，臺北：成文，1985年，根據日本昭和八年版影印。

臺北州，《臺北州報》，臺北：臺灣日日新報社，1929。

臺北州水產試驗場，《臺北州の水産》，臺北：臺北州水產試驗場，1935。

臺灣海務協會，《臺灣海務協會報》，創刊號～第八號，1937-1942。

臺灣總督官房調查課，《臺灣總督府統計書》第二～第四十六，臺北：同作者，1898-1941。

臺灣總督府，《臨時產業調查會答申書 臺灣產業計畫說明書》，臺北：作者，1930。

臺灣總督府，《臺灣ニ施行スヘキ法令ニ關スル法律》，臺北：作者，1921。

臺灣總督府，《臺灣總督府熱帶產業調查會會議錄》，臺北：作者，1935。

臺灣總督府官房審議室，《律令制度ノ沿革》，臺北：作者，1940。

臺灣總督府官房文書課編纂，《臺灣統治綜覽》，臺北：編者，1908。

臺灣總督府交通局，《臺灣總督府交通局事務概要》，臺北：作者，出版年不詳。

臺灣總督府交通局花蓮港埠頭出張所，《昭和十六年花蓮港第一期擴張工事實施計畫書》，花蓮：作者，1941。

臺灣總督府交通局高雄築港出張所，《高雄港要覽》，高雄：同作者，1937。

臺灣總督府交通局高雄築港出張所，《新港漁港》，高雄：作者，1932。

臺灣總督府交通局道路港灣課，《梧棲港築港事業計畫書》，臺北：作者，1937。

臺灣總督府交通局道路港灣課，《梧棲港調查書》，1936年，未出版。

臺灣總督府交通局道路港灣課，《公司寮港調查書》，1933年，未出版。

臺灣總督府交通局道路港灣課，《蘇澳港修築工事計畫書》，臺北：作者，1939。

臺灣總督府交通局道路港灣課，《蘇澳港測量調查報告書》，1939年，未出版。

臺灣總督府交通局道路港灣課，《大安港調查書》，臺北：作者，出版年不詳。

臺灣總督府交通局道路港灣課，《淡水港調查書》，1934年，未出版。

臺灣總督府交通局道路港灣課編，《港灣調查報告書》，臺北，編者，1936。

臺灣總督府交通局道路港灣課編，《臺灣の港灣》昭和三年、五、九、十、十三年版，臺北：同作者，1928、1930、1934-1935、1938年版。

臺灣總督府交通局遞信部，《海事諸法臺灣施行令附屬法令》，臺北：同作者，

1933。

臺灣總督府交通局遞信部，《臺灣遞信法規類纂・海事編》，臺北：同作者，1930。

臺灣總督府工事部，《基隆築港沿革》，臺北：作者，1913。

臺灣總督府財務局，《臺灣の關稅》，臺北：作者，1935。

臺灣總督府史料編纂會，《臺灣史料稿本》，臺北：編者，1896。

臺灣總督府殖產局水產課，《臺灣水產統計》昭和六～十四年版，臺北：臺灣總督府殖產局水產課，1933-1941。

臺灣總督府殖產局水產課，《臺灣水產要覽》，臺北：臺灣總督府殖產局水產課，1940年。

臺灣總督府土木局，《基隆築港概要》大正九年度調，臺北：作者，1921。

臺灣總督府土木局高雄出張所，《高雄築港誌》，出版地、出版年均不詳。

臺灣總督府土木局高雄出張所編，《高雄築港誌》，未出版。

臺灣總督府土木部，《打狗築港計畫一斑》，臺北：作者，1911。

臺北州內務部勸業課，《蘇澳の漁港》，臺北：作者，1926。

臺灣總督府編，《加除自在臺灣法令輯覽》，臺北：帝國地方行政學會，出版年不詳。

臺灣總督府編，《臺灣統治概要》，臺北：成文，1985，據昭和二十年排印本影印。

臺灣總督府編，《臺灣法令輯覽》，第11、12輯，臺北：同作者，1942年版。

臺灣總督府編，《臺灣總督府航海命令書（昭和三年度）》，未出版。

臺灣總督府編，《臺灣總督府航海命令書（昭和十三年度）》，未出版。

臺灣總督府編，《臺灣總督府民政事務成績提要》二~五，臺北：成文，1985，根據明治29年度稿本影印。

臺灣總督府民政部通信局，《臺灣海上法規》，臺北：作者，1903。

臺灣總督府民政部通信局編，《臺灣總督府通信要覽》，臺北：編者，1907。

臺灣總督府鐵道部，《高雄築港概要》，臺北：作者，1921。

臺灣遞信協會，《臺灣遞信協會雜誌》，臺北，1918-1939。

（二）中文

吳文星等主編，《臺灣總督田健治郎日記》（上），臺北：中研院臺史所籌備處，2001。

吳連賞編纂、黃瓊慧等撰述，《臺灣地名辭書卷四屏東縣》，南投：臺灣省文獻委員會，2001。

基隆市文獻委員會編印，《基隆市志·港務篇》，基隆：編者，1957。

陳武璋等監修，《高雄市志·港灣篇》，高雄：高雄市文獻委員會，1958。

曾汪洋，《臺灣交通史》，臺北：臺灣銀行，1955。

二 專書

(一) 中文

卞鳳奎譯，《中村孝志教授論文集—日本南進政策與臺灣》，板橋：稻鄉，2002。

王泰升，《臺灣法的連續與斷裂》，臺北：元照，2002。

王泰升，《臺灣法律史概論》，臺北：元照出版，2004。

矢內原忠雄原著，林明德譯，《日本帝國主義下之台灣》，台北：吳三連台灣史料基金會，2004。

石井寬治著、黃紹恆譯，《日本經濟史》，臺北：五南出版社，2008。

吉開右志太著、黃得時譯，《臺灣海運史》，南投：國史館臺灣文獻館，2009。

松浦章著、卞鳳奎譯，《日治時期臺灣海運發展史》，蘆洲：博揚文化，2004。

林玉茹，《殖民地的邊區：東臺灣的政治經濟發展》，臺北：遠流，2007。

林玉茹、李毓中編著，《戰後臺灣的歷史學研究 1945-2000》第七冊《臺灣史》，臺北：行政院國家科學委員會，2004。

林明德，《日本近代史》，臺北：三民，2004。

林繼文，《日本據台末期(1930-1945)戰爭動員體係之研究》，台北，稻鄉出版社，1996。

涂照彥原著，李明峻譯，《日本帝國主義下的台灣》，台北：人間出版社，1993。

洪慶峯總編輯、戴寶村編輯，《臺中港開發史》，豐原：臺中縣立文化中心，1987。

崔延紘，《海洋運輸學：航運業務及港區管理》，臺北：國立編譯館，2002。

張素玠，《臺灣的日本農業移民（1909-1945）：以官營為中心》，臺北：國史館，2001。

梁華璜，《臺灣總督府的「對岸」政策研究》，板橋：稻鄉，2001。

黃紹恆，《臺灣經濟史中的臺灣總督府：施政權限、經濟學與史料》，臺北：遠流，2010。

黃通、張宗漢、李昌樞編，《日據時代臺灣之財政》，臺北：聯經出版社，1987。
趙祐志，《日據時期臺灣商工會的發展(1895-1937)》，臺北：稻鄉，1998。
蔡龍保，《殖民統治之基礎工程－日治時期臺灣道路事業之研究（1895-1945）》，
臺北：國立台灣師範大學歷史學系，2008。
戴寶村，《近代臺灣海運發展－戎克船到長榮巨舶》，臺北：玉山社，2000。
薛化元主編，《臺灣貿易史》，台北：外貿協會，2008。

（二）日文

片山邦雄，《近代海運とアジア》，東京：御茶の水書房，1996。
矢野暢，《日本の南洋史観》，東京：中央公論社，1979。
吉永豊實，《日本海事法制史》，東京：山海堂，1985。
寺谷武明，《日本港湾史論序説》，東京：時潮社，1972。
和泉雄三，《港湾行政》，東京：成山堂書店，1973。
井上清，《日本の歴史》下，東京：岩波書店，2004。
日本港湾協會編，《日本港湾史》，東京：成山堂，2008。
近藤正己著、林詩庭譯，《總力戰與臺灣：日本殖民地崩潰》上，臺北：臺大出版中心，2014。

三 期刊與專書收錄論文

（一）中文

小林道彥著、李文良譯，〈後藤新平與殖民地經營－日本殖民政策的形成與國內政治〉，《臺灣文獻》，48卷3期（1997.09），頁101-121。
中村孝志，〈大正南進期與臺灣〉，收錄於卞鳳奎譯，《中村孝志教授論文集－日本南進政策與臺灣》（板橋：稻鄉，2002），頁1-74。
王世慶，〈介紹日據時期臺灣總督府檔案〉，收錄於氏作，《臺灣史料論文集》上冊，板橋：稻鄉，2004，頁49-115。
王世慶，〈日據時代臺灣政府公報及其史料價值〉，收錄於氏作，《臺灣史料論文集》上冊，板橋：稻鄉，2004，頁271-318。
王顯榮，〈大安港史話〉，《臺灣文獻》，29卷1期（1978.03）頁181-187。

- 吳密察，〈明治國家體制與臺灣—六三法之政治的展開〉，《臺大歷史學報》，37期（2006.06），頁 59-143。
- 林玉茹，〈國家在東臺灣歷史上的角色〉，《東臺灣研究》，第五期（2000年12月），頁 161-170。
- 林玉茹，〈國策會社的邊區開發機制：戰時臺灣拓殖會社在東臺灣的經營管理系統〉，《臺灣史研究》，9卷1期（2002.06），頁 1-54。
- 林玉茹，〈戰爭、邊陲與殖民產業：戰時臺灣拓殖株式會社在東臺灣投資事業的佈局〉，《中央研究院近代史研究所集刊》，43期（2004.03），頁 117-172。
- 林滿紅，〈臺灣與東北間的貿易（1932-1941）〉，《中央研究院近代史研究所集刊》，24期下冊（1995.06），頁 655-696。
- 林滿紅，〈日本殖民時期臺灣與香港經濟關係的變化—亞洲與世界關係調動中之一發展〉，《中央研究院近代史研究所集刊》，36期（2001.12），頁 51-115。
- 夏良業，〈高雄地區港口發展史研究之回顧〉，《高市文獻》，21卷2期（2008.06），頁 47-60。
- 馬鉅強，〈安平港的改良對策之研究（1895-1925）〉，《國史館館刊》，23期（2010.03），頁 1-32。
- 梁華璜，〈日本併吞臺灣的醞釀及其動機〉，收錄於氏作，《臺灣總督府的「對岸」政策研究》（板橋：稻鄉，2001），頁 1-36。
- 梁華璜，〈日本帝國主義與廈門事件〉，收錄於氏作，《臺灣總督府的「對岸」政策研究：日據時代臺閩關係史》（板橋：稻鄉，2001），頁 63-99。
- 陳凱雯，〈技師川上浩二郎與基隆築港（1899-1916）〉，《臺灣學研究》，16期（2013.12），頁 71-99。
- 游智勝，〈1930-1934 港灣調查之研究〉，收錄於若林正丈、松永正義、薛化元主編，《跨域青年學者臺灣史研究續集》，板橋：稻鄉，2009，頁 197-236。
- 游智勝，〈從大港集中邁向小港分散：1930年代臺灣總督府築港政策轉變之背景〉，《臺灣文獻》，65卷3期（2014年9月），頁 267-305。
- 黃俊銘，〈長尾半平與日據初期的營繕組織〉，《建築學報》，1期（1990.03），頁 153-160。
- 劉素芬，〈日治初期台灣的海運政策與對外貿易（1895-1914）〉，收錄於湯熙勇主編，《中國海洋發展史論文集》第七輯下冊（臺北：中央研究院中山人文社會

- 科學研究所，1999），頁 637-694。
- 劉素芬，〈日治初期大阪商船會社與臺灣海運發展（1895-1899）〉，收錄於劉序楓主編，《中國海洋發展史論文集》第九輯（臺北：中央研究院中山人文社會科學研究所，1999），頁 377-435。
- 蔡采秀，〈日本的海上經略與臺灣的對外貿易〉，收錄於黃富三、翁佳音主編，《臺灣商業傳統論文集》（臺北：中央研究院臺灣史研究所籌備處，1999），頁 187-232。
- 蔡龍保，〈日治時期臺灣總督府之技術官僚－以土木技師為例〉，《興大歷史學報》，19 期（2007.11），頁 309-390。
- 蕭明禮，〈殖民地附庸下的殖民地海運－1895-1937〉，收錄於中央研究院臺灣史研究所籌備處、臺灣大學歷史系、林本源中華文教基金會主編，《九十二年度林本源中華文教基金會暨臺灣史研討會》（臺北：中央研究院臺灣史研究所籌備處，2003），頁 1-45。
- 蕭明禮，〈臺灣拓殖株式會社的自營海運事業（1938~1942）：戰時南進政策下建構殖民帝國海運中繼站的縮影〉，《中國歷史學會史學集刊》，39 期（2007.09），頁 135-168。
- 蕭明禮，〈邊陲地區政商網絡——東臺灣產業界與官方築港政策之間的互動關係（1920-1940）〉，《臺灣文獻》，57 卷 2 期（2006.06），頁 142-190。
- 戴寶村，〈梧棲港開發史研究－清代至日據時期〉，《東海大學歷史學報》，第 9 期（1988.07），頁 105-133。
- 謝濬澤，〈從打狗到高雄：日治時期高雄港的興築與管理(1895~1945)〉，《臺灣文獻》，62 卷 2 期（2011.06），頁 211-244。

（二）日文

- 三和良一，〈戰前期日本海運政策史の一考察〉，《青山經濟論集》，36 卷 2、3、4 期（1985.02），頁 79-133。
- 井上敏孝，〈日本統治時代の基隆築港事業－港勢の変遷と基隆港における輸移出入状況を中心に〉，《現代台湾研究》，36 号（2009.09），頁 1-23。
- 井上敏孝，〈台湾總督府の港湾政策に関する一考察－基隆港・高雄港の南北 1 港への「集中主義」方針を中心に－〉，《現代台湾研究》，40 号（2011.09），

頁 51-67。

井上敏孝，〈台湾総督府の築港事業〉收錄於松田吉郎編著，《日本統治時代台湾の經濟と社会》（京都：晃洋書房，2012），頁 143-163。

中村孝志，〈台湾と「南支・南洋」〉，收入中村孝志編，《日本の南方関与と台湾》（奈良：天理教道友會，1988 年），頁 5-31。

河原林直人，〈熱帯産業調査会開催過程に觀る台湾の南進構想と現実—諸官庁の錯綜する利害と認識—〉，《名古屋学院大学論集 社会科学篇》，47 卷 4 號（2011.03），頁 111-133。

崛和生，〈植民地帝国の日本經濟構造—一九三〇年代を中心に—〉，《日本史研究》，462 號（2001），頁 26-54。

四 學位論文

王俊昌，〈日治時期臺灣水產業之研究〉，民雄：國立中正大學歷史研究所博士論文，2006。

王信智，〈日治時代安平港口機能的變遷〉，臺東：國立臺東大學教育研究所碩士論文，2005。

李淑芬，〈日本南進政策下的高雄建設〉，臺南：國立成功大學歷史語言研究所碩士論文，1995。

高淑媛，〈臺灣近代產業的建立—日治時期臺灣工業與政策分析〉，臺南：國立成功大學歷史系博士論文，2003。

陳凱雯，〈日治時期基隆的都市化與地方社會〉，中壢：國立中央大學歷史研究所碩士論文，2005。

曾鶯斐，〈日據高雄築港對高雄地區之影響—以人口與產業為中心〉，臺北：國立臺灣大學歷史學研究所碩士論文，1990。

游智勝，〈日治時期臺灣沿岸「命令航線」（1897-1943）〉，臺北：國立台灣師範大學臺灣史研究所碩士論文，2008。

楊惠珩，〈清代至日治時期梧棲港街的發展與貿易變遷〉，埔里：國立暨南國際大學歷史學系研究所碩士論文，2011。

蕭明禮，〈戰爭與海運—戰時南進政策下臺灣拓殖株式會社的海運事業〉，南投：

國立暨南國際大學歷史學研究所，2004。

戴寶村，〈近代臺灣港口市鎮之發展－清末至日據時期〉，臺北，國立臺灣師範大學歷史研究所博士論文，1988。

謝濬澤，〈國家與港口發展－高雄港的建構與管理（1895-1975）〉，埔里：國立暨南國際大學歷史學系碩士論文，2008。

簡佑丞，〈日治時期臺灣土木工程建設事業發展歷程之研究〉，中壢：中原大學文化資產研究所碩士論文，2008。

（五）網路資料

「アジア歴史資料センター」，網址：<http://www.jacar.go.jp/>

「臺灣研究古籍資料庫」，網址：
http://rarebooks.ith.sinica.edu.tw/sinicafrsFront99/about_us.htm?jsessionid=431A924AC183E287CC911B1B51C5699D

「日治時期圖書全文影像系統」，網址：
<http://stfb.ntl.edu.tw/cgi-bin/g32/gswweb.cgi/login?o=dwebmge>

「日治時期期刊全文影像系統」，網址：
<http://stfj.ntl.edu.tw/cgi-bin/g32/gswweb.cgi/login?o=dwebmge>

《臺灣總督府公文類纂》，中央研究院臺灣史研究所「臺灣總督府檔案資料庫」，網址：<http://sotokufu.sinica.edu.tw/>。

《府報》、《臺灣總督府官報》，國史館臺灣文獻館「臺灣總督府府（官）報資料庫」，網址：<http://db2.th.gov.tw/db2/view/loginAction.php>。

《臺灣總督府職員錄》，中央研究院臺灣史研究所「臺灣總督府職員錄系統」，網址：<http://who.ith.sinica.edu.tw/>。

《臺灣日日新報》電子版（漢珍），中央研究院圖書館，網址：
<http://rrxin.hslib.sinica.edu.tw:8000/LiboPub.dll?Search1>。