

日治時期臺灣海務協會成立原因及功能之研究ⁱ

游智勝ⁱⁱ

摘要

如細究日治時期臺灣海洋史之發展，可以發現大致在 1925 年以後，臺灣出現一些由總督府主管級官員擔任會長，會員包括總督府、地方州廳官員以及該領域重要會社，簡言之是由「官商合作」興辦並執行或推動海事業務的團體，例如「臺灣海務協會」便是其中之一。本文以《社團法人臺灣海務協會十年史》（以下稱「十年史」）以及《臺灣海務協會報》（以下稱「會報」）2 份史料為主，再輔以《臺灣總督府公文類纂》、《臺灣總督府府報》，以及相關的官方檔案、文書等史料，以探討臺灣海務協會之成立經過、組織成員、負責業務，藉以瞭解協會之整體營運概況。

從本研究可知，1936 年是臺灣海務協會在承辦業務以及會務發展上一個相當重要的分水嶺，其業務相較於以往，呈現相當濃厚的官方色彩。而之所以會呈現如此轉變，其主因應為 1936 年 1 月時，協會會規修正改由交通局總長擔任會長，交通局開始介入協會會務的運作，促使協會在翌年（1937 年）開始轉向為總督府服務，甚至可將之視為總督府交通局外圍團體。為何臺灣總督府會選擇在 1936 年起開始介入這個原本由退休總督府官員以及一些民間人士所組成的海事協會呢？就現有的資料與研究成果觀之，本文推測應與日本「南進政策」於 1930 年代復活有關。

關鍵字：臺灣海務協會、臺灣總督府交通局、南進政策

ⁱ 本文曾以〈海事報國——日治時期臺灣海務協會之研究〉為題於 2010 年 6 月 3 日於國立中央大學歷史研究所舉辦之「挑戰與回應論文發表會」宣讀，感謝當時評論老師的賜正，本文在架構以及問題意識方面已有相當之修正。

ⁱⁱ 國立政治大學臺灣史研究所博士候選人

A Study on the rationale and functionalities of the Taiwan Maritime Affairs Association established during the Japanese colonial period

You, Jhih-Sheng

Abstract

In the Taiwanese Maritime history, during the Japanese colonial period, several important maritime-related associations established after 1925 had chairmen and members previously served as chiefs or officers in the Taiwan Governor-General Office or local Prefectural Halls. These groups were set up through the collaboration between the government and private sectors to execute or promote maritime affairs. Taiwan Maritime Affairs Association was one of the examples. This study focused on the publications of Taiwan Maritime Affairs Association and supplemented other official archives and documents, such as “Taiwan Governor-General Office Public Archives” and “Taiwan Governor-General Office Report”. The purpose of this study was to understand the overall operation of the Taiwan Maritime Affairs Association through examining the process of its establishment, members, and responsibilities.

The study found that the year of 1936 was a turning point for the Association in terms of its work and internal development. It started to heavily lean towards the government compared to its past due to the Association’s rules being revised in January of 1936. The change resulted in the Chief of Transportation Bureau acting as the chairman of the Taiwan Maritime Affairs Association and triggered the Transportation Bureau’s involvement in the

Association's operation. Hence, the Association started to provide its services to Taiwan Governor-General Office in 1937. Taiwan Maritime Affairs Association can be considered as one of Transportation Bureau's external affiliated groups. Why did Taiwan Governor-General Office choose to get involved with the Taiwan Maritime Affairs Association which was formed by a group of retired officers from the General Office and citizens? Via available data and researches, the study concluded that it was driven by the return of Japan's Southward Policy in 1930.

Keywords: Taiwan Maritime Affairs Association, Taiwan

Governor-General Office, Transportation Bureau; Southward Policy

一、前言

關於日治時期臺灣海洋史之研究成果，目前大多偏向於海運、貿易、港灣建設、水產、鹽業等經濟面向的研究，僅有少部分注意到海運政策以及社會治安等面向¹，且累積之研究成果亦仍有相當的進步空間。如細究日治時期臺灣海洋史之發展，可以發現大致在 1925 年以後，臺灣出現一些由總督府主管級官員擔任會長，會員包括總督府、地方州廳官員以及該領域重要會社，簡言之是由「官商合作」興辦並執行或推動海事業務的團體，例如本文所欲探討的「臺灣海務協會」(以下簡稱「協會」)即是其中之一。關於此一議題的研究，就本文所知，僅有謝佳珍的 2 篇論文：〈臺灣水產協會成立初探〉²、〈臺灣水產會成立初探——兼論其與臺灣水產協會的差異〉³，而這 2 篇論文主要是從上述 2 個協會之成立背景、經過與成立者，並分析幹部之背景，並比較水產會與水產協會之異同，藉以瞭解這 2 個團體之成立情形。就前述兩個水產相關的團體觀之，其成立目的都是為了成立一個全島性的水產組織，如水產協會的目的在於發揮領導、協調、溝通全島水產業界，而水產會乃是協調各州廳水產會，並與日本帝國水產會交涉而成立的⁴。

至於本文則是以《社團法人臺灣海務協會十年史》以及《臺灣海務協會報》2 份史料為主，再輔以《臺灣總督府公文類纂》、《臺灣總督府府報》，以及相關的官方檔案、文書等史料，以探討臺灣海務協會之成立經過、組織成員、負責業務，藉以瞭解協會之整體營運概況。至於時間之斷限，因

¹ 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 254-257。

² 謝佳珍，〈臺灣水產協會成立初探〉，《臺北文獻》，直字第 160 期(2007.6)，頁 123-146。

³ 謝佳珍，〈臺灣水產會成立初探——兼論其與臺灣水產協會的差異〉，《臺灣風物》，57 卷 4 期(2007.1)，頁 144-177。

⁴ 可參見謝佳珍，〈臺灣水產協會成立初探〉，頁 141；謝佳珍，〈臺灣水產會成立初探——兼論其與臺灣水產協會的差異〉，頁 172。

限於史料不足，主要是從協會成立之 1931 年至 1940 年為止，1940 年以後，僅能作為補充論述，無法作深入討論。

二、成立經過

由於臺灣地理環境的緣故，本身發展與海運相關之各種事務常有密切的關係，例如水產業以及貿易的發展，然而在海事相關的鑑定與調查等業務負責機關方面，相較於日本本地、以及關東州（1905 年獲得租借權）、朝鮮（1910 年與日本合併）等地區，於 1920 年代以前即成立相關的海事機構，如帝國海事協會、日本海事檢定協會、日本海員掖濟會、朝鮮海事會、大連海務協會等，相較於前者，臺灣至 1920 年代為止仍無如上述之海事相關機構，起步顯然是比較慢的。

有鑑於此，1922 年 7 月由基隆港領航員關本諄一郎及兵頭直一等 7 人出資，以經營海運相關業務、以及從事其相關事業之船舶檢查、鑑定等為目的，於基隆創設合資公司「如月海事商會」。1923 年 3 月於高雄港成立出張所，以川井彥三郎為鑑定人並常駐於此。至 1927 年因改善組織而成立社團法人，名稱亦改為「臺灣海事諮詢社」，並設置高雄分社，由關本諄一郎擔任理事，川井彥三郎擔任監事，加上造船部技師都呂須玄隆、機械部技師岸田永吉等人，使該會陣容更加完整，之後英國ロイド保險協會代理店臺北ボイト商會的船舶檢查及鑑定事務便委由該社進行⁵。

時至 1931 年，為了因應海事諸法於本島施行，以及對外貿易、基隆高雄 2 港建設、海運水產業的與時俱進等情形，鑑於本島海運亟需調節、整備、以及擴張的情勢，而有創設應使官民之協力圓滿自在的權威海事機構之必要，因此當時在三菱商事分店長市岡正亮、大阪商船臺北分店長竹內三一、山下汽船臺灣分店長辻本正春、日本郵船基隆分店長松本晃吉、三

⁵ 參照〈本協會沿革の概要〉，《臺灣海務協會報》，創刊號（1937.5），頁 87-88。

井物產臺北分店長小寺新一、基隆船渠社長近江時五郎、基隆港領航員關本諄一郎、高雄港領航員川井彥三郎、交通局長白勢黎吉、遞信部長三宅福馬、前海事課長淺香貞次郎等 11 人的協議之下，設立「社團法人臺灣海務協會」，於 3 月 27 日向總督府提出申請書，其申請書當中即寫有該協會成立之目的：「謀求航海造船及其他海運業務之進步發達，進行海事相關之各種建設，期望在海上生命財產之安全，旁及船員教育及娛樂、就職介紹、以及刊行關係彙報等事業之經營，在合理的統制下，以期發展本島之海運。」5 月 23 日總督府許可其成立申請，7 月 7 日向法院申請設立法人，8 日完成登記，協會正式合法成立，其本部設於臺北市北門町，並在基隆、高雄成立分部，淡水成立出張所，並繼承先前海事諮詢社的一切業務及從業人員⁶。至於協會於何時終止運作則無相關資料可資證明，但查閱《臺灣日日新報》則可知其於 1943 年時尚在運作⁷，然從協會所負責的業務以及其組成人員來看（詳後），推測其運作時間應可至 1945 年。

三 組織架構與會員組成

如上所述，總督府於 1931 年 5 月 23 日許可協會之成立申請後，協會隨即於 6 月 2 日假臺北鐵道旅館舉辦第一次評議員會議，由前述參與協議之 11 人出席，並從中選出理事 7 名以及監事 2 名，之後隨即召開理事會，推舉淺香貞次郎擔任常務理事一職，總督府於 6 月 26 日以附指令第 1664 號認可此次選舉⁸。但必須指出，這次選舉就史料顯示並未選舉出會長與副會長，其原因目前所得之史料無法說明。這種「有會無長」的情形直至 1936 年 1 月 30 日舉行第 5 次定期總會時，因通過會長由交通局總長、副會長

⁶ 參照淺香貞次郎編輯，《社團法人臺灣海務協會十年史》（臺北：臺灣海務協會，1941），頁 1-2；〈本協會沿革の大要〉，《臺灣海務協會報》，創刊號（1937 年 5 月），頁 88。

⁷ 〈基隆に船員養成所臺灣海務協會が計畫〉，《臺灣日日新報》，1943 年 1 月 31 日，2 版。

⁸ 淺香貞次郎編輯，《社團法人臺灣海務協會十年史》，頁 3。

中的 1 名由遞信部長就任的新條款後而有所轉變⁹。由上觀之，於 1936 年增定新條款之前，常務理事等於是協會最高職務。擔任該職務的淺香貞次郎，由於之前已辭去海事課長之職務，因此是以普通百姓的身份執掌協會之業務，相對於 1936 年以後由交通局總長擔任協會會長一職，應可說協會雖然是依法成立之民間社團法人，但於 1936 年以後則成為總督府交通局之外圍團體，兩者的上下從屬關係已然形成。

除了會長、副會長（2 名）等職務外，協會尚有理事、監事、評議員等職務，其員額不定。其中理事與監事於評議員會議決定後，由會長任命，常務理事則由理事之間互選產生，而會長與副會長亦為理事；評議員則是由總會之決議推薦其擔任，理事需兼任評議員，以上 3 個職務的任期均為 3 年，均可連任。協會另設置有事務部與技術部，其部員之任免由會長定之¹⁰。

協會每年固定召開之會議有總會、理事會、以及評議會，3 項會議之議長均由會長擔任。總會每年固定召開 1 次，功能為認可每年之收支決算，另外會長如認為有必要時，可召開臨時總會。理事會之功能為審議關於會務執行之重要事項，評議會則是議決預算相關事項及其他重要之會務¹¹。由此可知，臺灣海務協會會務運作的中心為理事會以及評議員會。

關於會員組成，根據 1937 年的章程，分為名譽會員、特別會員、贊助會員、以及正會員 4 種，其中名譽會員資格為具學識名望並經理事會推薦者，特別會員則為對協會有特別之功勞或贊助並經理事會推薦者，贊助會員則為每年捐款金 60 圓以上之會社、團體、或個人並經理事會推薦者，正會員則為每年繳納會費金 15 圓以上並由理事會認可者¹²。以下將昭和 6

⁹ 淺香貞次郎編輯，《社團法人臺灣海務協會十年史》，頁 6。

¹⁰ 參照〈本協會沿革の大要〉，《臺灣海務協會報》，創刊號（1937 年 5 月），頁 90-91。

¹¹ 參照〈本協會沿革の大要〉，《臺灣海務協會報》，創刊號（1937 年 5 月），頁 91。

¹² 〈本協會沿革の大要〉，《臺灣海務協會報》，創刊號（1937 年 5 月），頁 91。

至 15 年度¹³之間特別會員、贊助會員、以及正會員之人數製成統計表如下：

表 1：昭和 6 至 15 年度會員人數統計表

年度	特別會員	贊助會員	正會員	合計
昭和 6	23	24	27	74
昭和 7	23	25	26	74
昭和 8	23	28	26	77
昭和 9	22	30	25	83
昭和 10	23	30	24	86
昭和 11	24	42	23	98
昭和 12	28	46	23	102
昭和 13	28	44	38	110
昭和 14	31	42	25	98
昭和 15	34	39	21	94

資料來源：淺香貞次郎編輯，《社團法人臺灣海務協會十年史》，頁 34。

說明：本表之年度為會計年度，而非西元曆年。

由上表觀之，協會之特別與贊助會員之數目通常多於正會員，其總人數雖然大致呈現上升趨勢，然而上升幅度並不明顯，因此協會規模可說並不大。而且必須指出的是，雖然上述之規章中關於會員的種類有「名譽會員」，然而統計資料當中卻無此項，箇中原因由於缺乏史料不得而知。對照前述協會成立之宗旨，應可說協會目的是在於執行或推動海事諸法於臺灣實行以後之諸般業務，因此與其增加入會門檻較低的正會員，不如去確

¹³ 此處之年度為所謂的「會計年度」。於昭和 13 年度以前，協會會計年度為該年之 1 月 1 日至 12 月 31 日，與一般曆年相符；但從該年度開始，改為從今年 4 月 1 日至翌年 3 月 31 日。以下表 1、2 之統計，由於牽涉到上述不同的會計年度定義，故以會計年度表示時間，而不以西元曆年表示。詳見〈本協會沿革の大要〉，《臺灣海務協會報》，創刊號（1937 年 5 月），頁 92；〈臺北海務協會無線通信士及船舶職員養成講習會〉，《臺灣總督府公文類纂》，永久保存，1938 年，10854-2-109。

保或增加能提供協會相當之資金與技術之特別或贊助會員，對於會務發展是較為有利的。而且，就上述規定觀之，無論哪種類型之會員，其入會與否都要經過理事會之推薦或認可，而這樣門檻的限制，應該也是限制會員人數增加的原因之一。

將目前得見的昭和 14 年度（1939 年 4 月 1 日至 1940 年 3 月 31 日）之會員名簿，與 1939 及 1940 年出版的工商業者名鑑等資料對照，可以發現會員尤其是特別與贊助會員幾乎都是當時臺灣與海運、水產、漁業、造船等行業的相關會社、支店與組合之重要幹部、負責人、甚或是所有者，亦有如日本海事檢定協會這般僅設於日本本地之企業或社團法人參與其中，同時特別會員當中亦有 12 人兼任協會理監事的職務。而在「贊助會員」的名單部份，也有如上述之僅設於日本本地之會社如川崎汽船、中村汽船等會社參與其中，但也有部份人士所屬公司或者職位無法在相關資料查出，兼任理事者則僅有 3 人。至於「正會員」的名單，有登載所屬會社或團體者僅有 9 人，其餘 15 人僅登載住家地址，較特別的是琉球漁業組合被登載於這份名單中，可見協會應該也允許如組合這般的團體或法人加入，而並非只限於個人。此外，在特別與贊助會員當中，亦有青果、糖業、漁業等相關組織加入，應與這些產業之產品輸出日本時，必須仰賴船運有關¹⁴。其中臺灣人加入協會為會員者僅有曹德滋 1 人（為贊助會員），而從工商業者名鑑等資料觀之，其所屬的泰記汽船株式會社應為臺灣本土資本¹⁵。

將該年度協會的理監事名單（可見表 2）與 1939 及 1940 年出版的工商業者名鑑以及總督府職員錄等資料對照，可以發現除了會長由交通局總長、副會長一名由遞信部長接任並兼任理事以外，在其餘 25 名理事（包含副會長理事與常務理事各 1 名）及 1 名監事當中，即有 9 名於當時任職於臺灣總督府或地方州廳，其中有 4 名任職於遞信部海事課，1 名為總督

¹⁴ 淺香貞次郎編、吉開右志太著，《臺灣海運史》（臺北：臺灣海務協會，1941），頁 1。

¹⁵ 千草默仙編，《會社銀行商工業者名鑑》昭和十四年版（臺北：圖南協會，1939，第八版），頁 271。

府地方海員審判所審判官，1 名為高雄州港務官，亦即有 6 名理事是具有總督府海事相關單位公務員之身分，再加上擔任協會實際業務運作的 4 名理事，總共有 10 位理事具有臺灣海事相關業務之實務背景，此外 2 名理事為基隆與高雄市尹。而其他理事亦為臺灣當時重要海運、水產、漁業、運輸、倉庫等會社之負責人或重要幹部，亦有任職於日本海事鑑定協會者擔任理事。協會理事含括了協會之業務與技術人員、總督府海事相關單位之官僚與技師、基隆與高雄兩大港市之行政首長、以及當時臺灣重要海事會社之負責人與重要幹部。由此觀之，此時協會內主要幹部的成員包括官方與民間海事相關機構與會社的主要幹部，已然成為官民之間的中介機構。

再將該年度之理監事名單與前述 1931 年 6 月 2 日第 1 次評議員會議選出之第 1 屆理監事（可見表 3）相比較，可以發現第 1 屆 9 名理監事（7 名理事，2 名監事）當中，仍有 6 名名列昭和 14 年度的理監事名單中，由此可知協會之理監事具有一定程度之延續性。再者，1931 年的理監事當中並無任何總督府或地方州廳官員，與昭和 14 年度之理監事名單有相當之不同。究其原因，應與前述 1936 年會規修正有關，亦可說自該年以後，臺灣總督府交通局正式成為協會會務經營之指導者，相對協會亦成為交通局的外圍團體。

表 2：昭和 14 年度理監事名單

姓名	協會職務	所屬機構/擔任職務	備註
泊武治	會長理事	臺灣總督府交通局總長	
佐佐波外七	副會長理事	臺灣總督府交通局遞信部長	
近江時五郎	副會長理事	基隆商工會議所近江產業合資會社會頭	
淺香貞次郎	常務理事		特別會員
井上信司	理事	臺灣總督府交通局遞信部海事課副參事	

土井卓三	"	高雄州港務官	
加藤平吉	"	株式會社林兼商店支店支店長	特別會員
高居末吉	"	臺灣海務協會高雄船舶指導所主任	
辻本正春	"	臺灣產業株式會社	贊助會員
中村一造	"	高雄漁業協同組合組合長	特別會員
宗藤大陸	"	高雄市尹	
梅田三良	"	臺灣總督府交通局遞信部海事課技師兼臺北州港務官	
打荻貞	"	臺灣總督府交通局遞信部海事課技師	
安松勝雄	"	臺灣船渠株式會社基隆工場長	贊助會員
松本晃吉	"	日本郵船株式會社臺北支店支店長	特別會員
松井匡祐	"		贊助會員
川井彥三郎	"	臺灣海務協會高雄支部主任檢查員	特別會員
橫山竹男	"	基隆市尹	
田上鄉吉	"	日本海事檢定協會	特別會員
松末勇	"	交通局技師、臺灣總督府地方海員審判所審判官	
前根壽一	"	日本水產株式會社取締役所長	特別會員
安座上真	"	日本通運株式會社臺灣支社支社長理事	特別會員
廣瀨辰之助	"	大阪商船株式會社支店支店長	特別會員
關本諄一郎	"	臺灣海務協會基隆支部主任檢查員	特別會員
關口壽之助	"	高雄州產業技師	
瀨戶口寬一	"	臺灣總督府交通局遞信部海事課技師	
杉本三郎	"	臺灣運輸株式會社專務取締役	特別會員
三卷俊夫	監事	臺灣倉庫株式會社取締役社長	特別會員

資料來源：臺灣總督府編，《臺灣總督府及所屬官署職員錄》昭和十四年（臺北：臺灣時報發行所，1939），頁 174、216、286、458、740、746、750；臺灣總督府編，《臺灣總督府及所屬官署職員錄》昭和十五年（臺北：臺灣時報發行所，1940），頁 233。

說明：本表之年度為會計年度，而非西元曆年。

表 3：第一屆理監事名單

姓名	協會職務
淺香貞次郎	常務理事
市岡正亮	理事
川井彥三郎	"
竹內三一	"
辻本正春	"
松本晃吉	"
關本諄一郎	"
近江時五郎	監事
小寺新一	"

資料來源：淺香貞次郎編輯，《社團法人臺灣海務協會十年史》，頁 3。

說明：本表所載理監事原屬之單位與擔任之職務，可參見本文第二章成立經過之敘述。

最後介紹臺灣海務協會常務理事淺香貞次郎的經歷。之所以介紹，是因為就本文所使用的史料觀之，淺香自 1931 年臺灣海務協會成立之時直到 1942 年均擔任常務理事一職¹⁶，如上所述，在 1936 年增訂會長、副會長由交通局總長及遞信部長擔任的新規定之前，常務理事等於是協會的最高負責人，而 1936 年以後雖設有會長總理會務，常務理事降為次於會長

¹⁶ 可參見淺香貞次郎編輯，《社團法人臺灣海務協會十年史》，頁 3-17；〈目次〉，《臺灣海務協會報》，第 8 號（1942 年 12 月），無頁碼。

與副會長並處理常務的角色¹⁷，然而由於會長與副會長是由總督府交通部門的首長兼任，對於協會實際業務可能並不明瞭，因此能夠實際掌握並處理會務的仍非常務理事莫屬，因此就職務的重要性以及擔任時間的長短而言，淺香貞次郎當可謂協會之靈魂人物。

搜尋〈臺灣總督府公文類纂〉關於淺香貞次郎的人事資料，顯示淺香氏於 1911 年時來臺擔任總督府官員，最初於 10 月 1 日被任命為港務官，1 個月後的 11 月 1 日即被任命為基隆港務所港務課長，1913 年曾代理檢疫課長職務，1917 年 3 月被任命兼任總督府海事官以及技師，同年 4 月被任命為「臺灣汽船懲戒委員會」委員，1922 年時同時擔任基隆港務所港務課長與庶務課長職務，1923 年被任命為「臺灣汽船懲戒委員會」理事，1924 年擔任總督府交通局技師，1927 年 7 月擔任遞信部海事課課長，1931 年 3 月因「個人因素」辭退總督府職務¹⁸。

從上述可以發現，淺香在臺灣總督府擔任公職的時間約有 20 年，全都是擔任海事、港務相關的職務，是在海事相關部門有相當資歷且對於海事相關業務相當嫻熟的技術官僚。另外淺香辭退官職的時間（1931 年 3 月）與臺灣海務協會從申請成立到正式成立的時間（1931 年 3 月底至 7 月初）相距不遠，就當時的情況推論，應是基於個人意願而由公職轉至協會擔任幹部。

¹⁷ 〈本協會沿革の大要〉，《臺灣海務協會報》，創刊號（1937 年 5 月），頁 91。

¹⁸ 參照〈淺香貞次郎任港務官ノ件〉，《臺灣總督府公文類纂》，永久保存，1911 年，1877-3-22、〈港務官淺香貞次郎命港務課長ノ件〉，《臺灣總督府公文類纂》，永久保存，1911 年，1878-7-64~65、〈港務官淺香貞次郎檢疫課長代理ノ件〉，《臺灣總督府公文類纂》，永久保存，1913 年，2181-12-132~133、〈淺香貞次郎任海事官兼府技師港務官〉，《臺灣總督府公文類纂》，永久保存，1917 年，2744-26-223、〈淺香貞次郎臺灣汽船職員懲戒委員ヲ命ス〉，《臺灣總督府公文類纂》，永久保存，1917 年，2745-6-58~59、〈淺香貞次郎基隆港務所庶務課長兼港務課長命免〉，《臺灣總督府公文類纂》，永久保存，1922 年，3451-2-16~17、〈淺香貞次郎臺灣汽船職員懲戒委員會理事ヲ命ス、臺灣汽船職員懲戒委員會委員ヲ免ス〉，《臺灣總督府公文類纂》，永久保存，1923 年，3741-27-362~364、〈淺香貞次郎依願免本官、賞與〉，《臺灣總督府公文類纂》，甲種永久保存，1931 年，10063-115-892~895。

四、負責業務

協會所負責之業務，根據 1937 年章程的規定，共有 21 項，¹⁹如再對照於 1931 年 11 月發佈之敕令第 273 號〈海事諸法臺灣施行令〉第 1 條「規定於臺灣實施的海事相關法令」（共 9 條）²⁰，以及該條法令之附屬法令，可以發現在船員法部份包括海難調查以及急救助相關法令，而在船舶職員法部份則包括授與相關執照以及船舶職員試驗規程等法令²¹。至於 1937 年章程所規定的執行業務中，除了第 14 以及 16~21 項等是與海事人員之教育、娛樂、就職等有關之業務以外，其他項目均與〈海事諸法臺灣施行令〉的第 1 條有關。如此可知，臺灣海務協會之業務，都是在國家法令的規範之下，並因應當時臺灣海運界的實際狀況來執行的。

本文將協會負責的業務以 1936 年，也就是協會更改章程之年為界，分為 2 個時段以探討協會執行業務之變化。

（一）1936 年以前即以執行之業務

協會於 1936 年以前，也就是協會成立時執行的業務，共有海事相關檢查與檢定、船員免費就職協調、海事審判輔助以及海事糾紛調停、以及船隻設計、建造工程監督、以及檢查修繕等 4 項。

1. 海事相關檢查與檢定

此為承接協會前身的臺灣海事諮詢社之業務，是協會在 1937 年以前的主要業務，然而關於此項業務所留下的史料卻非常少，較完整的僅有 1931 至 1940 年之間的統計資料，而從統計資料來看，其業務大致可分為船體、機械、貨物等相關檢查鑑定，海事儀器校正，以及海難鑑定等，相

¹⁹ 〈本協會沿革の大要〉，《臺灣海務協會報》，創刊號（1937 年 5 月），頁 90-92；〈臺北海務協會無線通信士及船舶職員養成講習會〉，《臺灣總督府公文類纂》，永久保存，1938 年，10854-2-104-109。

²⁰ 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），頁 1。

²¹ 臺灣總督府交通局遞信部，《海事諸法臺灣施行令附屬法令》，目次頁 1-5。

關統計資料如下表所示：

表 4：1931 至 1940 年海事相關檢查與鑑定統計表 單位：件

年度 業務	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937	1938	1939	1940
船體損傷 檢查	19	42	37	27	25	26	28	22	62	63
機械損傷 檢查	3	0	0	1	0	2	8	5	9	21
船艙檢查	3	2	10	7	3	3	3	14	7	18
貨物堆疊 檢查	1	15	3	5	7	67	48	47	44	34
火藥類堆 疊檢查	0	0	0	8	17	6	9	5	3	5
貨物損傷 檢查	18	39	36	35	45	33	37	55	52	57
貨物包裝 檢查	0	0	0	3	0	0	18	3	0	0
容積測度	5	3	9	2	6	13	29	17	3	5
船價評定	1	3	0	0	0	0	0	0	6	3
海難鑑定	0	0	0	1	1	5	3	1	3	0
航海器具 及計器矯 正及檢查	18	0	0	23	98	31	12	84	184	152
海事手續	18	61	152	273	325	533	16	0	0	0

資料來源：淺香貞次郎編輯，《社團法人臺灣海務協會十年史》，頁 28-29。

由上表觀之，協會在這個時期所承辦的業務可分為 2 部份，一是針對特殊情況例如海難等而執行之檢定業務，另外則是一般的海事儀器校正或者貨物檢查，且由於此項業務是配合前述之海事諸法令再加上以專業人員來執行，因此也可以反映在船艙、貨物、海事儀器以及海難等相關海事鑑定業務上已受到近代化的國家法令與制度的規範與掌握。此外，協會亦執行如硫磺燻蒸消毒以及基隆港港內作業等業務²²。

至於海事相關鑑定與檢查之實際情形雖然缺乏史料記載，然而從刊載於《會報》的文章當中，仍能發現一些蛛絲馬跡。例如中山秀治郎在〈對於貨物鑑定之所感及希望〉一文當中，論及船難鑑定人在接受鑑定的委託以後，從航海、機關日誌以及船長、船員的調查當中，依照經驗來探究並判斷是因為不可抗力、船員過失、船舶不堪航行、設備不足、或是因為甲板貨物、貨物堆疊及處理上的過失等因素而導致船難事故的發生。除此之外，作者認為鑑定人應該要具備有商品學以及相關的化學知識，前者是瞭解商品的性質、種類、使用方法、原有瑕疵以及真偽，後者則是瞭解商品在被海水浸濕以後會產生何種影響（例如外觀），價格因此跌落多少，如能知道被浸濕部份的價格，則計算出來的折損率應該更能接近實際的損失。另外亦論及鑑定人在處理外部包裝看似良好，但內部商品已然受損的鑑定處理方式，並要求鑑定人起碼必須知道受損商品的良好狀態為何，以及其包裝是否適切等等，如此亦能避免再次檢查的麻煩²³。由此可知，從事關於海難以及損失之鑑定者除了必須擁有相當的海事知識與資歷以外，也必須經常面對與處理對於其鑑定結果之爭議以及質疑，而協會既然能夠承接此業務，則表示協會中處理相關事務的人員應是當時臺灣海運界當中具有相當資歷與經驗的人物。

2. 船員免費就職協調

²² 〈會報〉，《臺灣海務協會報》，第二號（1937年12月），頁82。

²³ 參照中山秀治郎，〈積荷鑑定に對する所感並に希望〉，《臺灣海務協會報》，創刊號（1937.5），頁29-31。

該項業務開始時間為 1931 年，就《十年史》提供的統計資料顯示，1937 年基隆港灣館開始營運以前，每年接受就職協調的委託件數都不超過 50 件，1937 年以後則呈現逐年上升之趨勢，至 1940 年時甚至達到 125 件，較 1932 年的 17 件，足足增加有 7.35 倍之多²⁴。

3. 海事審判輔助以及海事糾紛調停

海事審判補助就《十年史》提供的統計資料觀之，自 1931 至 1940 年為止僅有 3 件，1934 年 2 件、35 年 1 件。但相關文字記載卻指稱 1935 年 12 月 3 日淺香理事在第三基興丸與東海丸對撞事件的審判庭中，擔任第三基興丸的輔助辯論人，是為此項業務之嚆矢，兩相比對，顯然有所差異。至於海事糾紛調停業務，自 1931 年開辦以來，至 1940 年之間僅受理 10 件而已²⁵。

4. 船隻設計、建造工程監督、以及檢查修繕

該項業務就《十年史》提供的統計資料顯示應始於 1932 年，至 1940 年為止每年接受委託之案件數多寡不一，但大致呈現上升趨勢²⁶。此處將有記載於《十年史》以及《會報》之業務按照時間順序臚列如下所示：

(1) 警邏船工事監督

1934 年協會淺香理事接受總督府警務局委託監督建造雙葉及天南兩艘警邏船，自 11 月 19 日開始監督，翌年建造完畢，並於 5 月 10 日完成交接²⁷。

(2) 拖船、給水船或運送船等船隻的設計與建造監督

關於此項業務的文字記載集中於 1938-39 兩年《臺灣海務協會報》的〈會報〉當中。1938 年時關於該項委託業務共有 3 件，第一件為接受基隆市役所委託，設計並監督建造 75 噸給水船，船隻委由基隆岡崎造船所製造，於同年 5 月 28 日完工下水。第二件為設計並監督建造高雄小琉球與

²⁴ 淺香貞次郎編輯，《社團法人臺灣海務協會十年史》，頁 29。

²⁵ 參照淺香貞次郎編輯，《社團法人臺灣海務協會十年史》，頁 19-20、29。

²⁶ 淺香貞次郎編輯，《社團法人臺灣海務協會十年史》，頁 29。

²⁷ 淺香貞次郎編輯，《社團法人臺灣海務協會十年史》，頁 19。

東港之間的運送船，運送船船體部份委由富重造船所、機械部份委由豐國鐵工所製造，於同年 7 月 15 日完工下水。第三件為接受高雄築港出張所的委託，設計並監督製造拖船。於同年 9 月設計完成。1939 年時僅接受高雄市役所委託，設計拖船與給水船，於同年 6 月設計完畢²⁸。

(3) 福大丸建造監督

協會接受位於橫濱之倉田工業會社建造福大公司²⁹新造船福大丸的監督委託，於 1939 年 1 月 8 日由淺香理事出差至當地，直到 3 月 23 日任務完成後返臺³⁰。

(4) 船隻檢查修繕

1938 年時由高雄船舶指導所高居以及吉川於月 26 日治 10 月 2 日之間，檢查若干艘漁船之船體與機械，並指導修繕。而從統計資料觀之，該項業務於 1938 年開辦以後，至 1940 年每年均有 500-600 件的委託案³¹。

除上述業務之外，尚有 1932 年在基隆及高雄辦理針對海上從業員及其家屬的收費診療³²。

以下將上述第 2-4 項海事業務，從 1931 年至 1940 年之間所辦理之件數整理如表 5 所示：

表 5：1931 至 1940 年海事業務統計表

單位：件數

年度	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937	1938	1939	1940
業務										

²⁸ 〈會報〉，《臺灣海務協會報》，第四、五號（1938 年 12 月、1939 年 10 月），頁 104-105、74。

²⁹ 該公司設立於 1937 年 11 月，為臺灣拓殖株式會社所投資，其業務在於以福建省為中心的經濟與文化事業，並從事華南地區產業與資源的調查與介紹。日中戰爭以後，亦協助日軍在中國佔領區域公共事業之復興。參照臺灣拓殖株式會社調查課編，《事業要覽》（臺北：編者，1939），頁 60-61。

³⁰ 淺香貞次郎編輯，《社團法人臺灣海務協會十年史》，頁 23。

³¹ 〈會報〉，《臺灣海務協會報》，第四號（1938 年 12 月），頁 105；淺香貞次郎編輯，《社團法人臺灣海務協會十年史》，頁 29。

³² 淺香貞次郎編輯，《社團法人臺灣海務協會十年史》，頁 18。

海事審判輔助	0	0	0	2	1	0	0	0	0	0
海事糾紛調停	3	0	0	0	0	2	0	3	2	0
新造及修繕船設計說明書製作及製造工程監督	0	7	5	4	8	7	18	23	20	73
船員免費就職介紹	48	17	20	38	32	24	40	63	80	125
船體機械及無線機器之指導	0	0	0	0	0	0	0	550	500	600

資料來源：淺香貞次郎編輯，《社團法人臺灣海務協會十年史》，頁 29。

(二) 1936 年以後新增之業務

如前所述，協會在 1936 年更改章程以後，逐漸成為總督府交通局之外圍團體，並從 1937 年開始陸續增加以下業務：1. 海事人員養成，2. 經營基隆港灣館，3. 發行《臺灣海務協會報》，4. 船隻返航等。

1. 海事人員養成

海事人員養成是協會於 1936 年以後所承辦之業務當中相當重要的一個部份。協會雖曾接受臺灣水產會的委託，於 1931 年 8 月在高雄，以及同年 10 月 19 日至 31 日在蘇澳港舉辦甲板部及機關部的講習，為協會船舶職員養成講習的開端³³；〈海事諸法臺灣施行令〉則於 1933 年 5 月以府令第 61 及 62 號公佈之〈關於船舶職員法施行之件〉、〈關於船舶職員試驗之件〉，以及以告示第 62 號公佈之〈關於依據船舶職員法第五條第二項認定學術試驗合格者應授與海事技術執照之件〉等 3 項法令與告示之規定在臺灣開始辦理實施海事人員養成³⁴，然而協會正式且持續辦理講習以及相關考試並發給合格者執照則是始於 1936 年，以下將該業務則分為船舶職

³³ 淺香貞次郎編輯，《社團法人臺灣海務協會十年史》，頁 25。

³⁴ 《臺灣總督府府報》，第 1798 號，1933.5.2，頁 17-18、20；臺灣總督府交通局遞信部，《海事諸法臺灣施行令附屬法令》，頁 39-50。

員講習、無線電通信士養成講習、船舶運航技術者養成講習、以及其他特殊講習等 4 項分別敘述之。

(1) 船舶職員講習

1936 年因基隆水產商船講習所關閉而由協會繼續辦理此講習，起初僅在基隆辦理，1937 年開設高雄船舶指導所，同年 7 月以後即於基隆、高雄兩地分別舉辦常態性的船舶職員養成講習，講習內容大致分為以取得海事技術執照為目的之海技考試應考講習、謀求海事技術人員實力提升的實地講習、以及其他講習。1938 以及 1940 兩年亦於馬公開辦，舉辦次數至 1940 年時已增加為基隆 3 次，高雄 4 次³⁵。

講習種類從 1938-1940 年協會向總督府提出的計畫書觀之，大致可以分為小型船甲板部門與機械部門職員免試取得資格講習以及小型船以外船隻船舶職員資格考試講習 2 種³⁶，其中小型船講習的種類甲板部門有小型船乙種二等駕駛士和小型船丙種駕駛士 2 種，機械部門則有小型發動機船三等機械士；小型船以外船隻在甲板部門有乙種二等駕駛士、沿岸乙種二等駕駛士、丙種駕駛士等，機械部門則有沿岸發動機船三等機械士³⁷。講習時間小型船講習為最少 22 日，小型船以外船隻講習則約為 50 日³⁸。講習完畢後發給參與講習者結業證書，並辦理相關考試，合格者發給執照，從執照的種類觀之，當時總督府透過臺灣海務協會培養之船舶職員，絕大多數限定於近海航行之船隻。以下將 1936 至 1940 年間辦理講習之地點、次數、參加人數、參與考試合格人數以及合格率等製表如下：

³⁵ 參照淺香貞次郎編輯，《社團法人臺灣海務協會十年史》，頁 25-26；〈會報〉，《臺灣海務協會會報》，創刊號、第二號（1937 年 5 月、1937 年 12 月），頁 100、82-84。

³⁶ 參照〈臺北海務協會無線通信士及船舶職員養成講習會〉，《臺灣總督府公文類纂》，永久保存，1938 年，10854-2-46；〈指令第八二四一號臺北州臺灣海務協會無線通信士及船舶職員養成講習會經費二對シ州費補助ノ件認可〉，《臺灣總督府公文類纂》，永久保存，1939 年，10873-3-38；〈臺灣海務協會船舶職員養成講習會經費二對シ州費補助認可指令案〉，《臺灣總督府公文類纂》，永久保存，1940 年，10872-8-281。

³⁷ 參照〈會報〉，《臺灣海務協會會報》，創刊號～第五號（1937 年 5 月、1937 年 12 月、1938 年 7 月、1938 年 12 月、1939 年 10 月），頁 100、83-84、108、101-103、70-78。

³⁸ 淺香貞次郎編輯，《社團法人臺灣海務協會十年史》，頁 26。

表 6：1936-1940 年船舶講習統計表

年度	辦理地點	種類	次數	參加人數	合格人數	合格率(%)
1936	基隆	甲板部門	1	22	12	55
		機械部門	1	13	6	46
1937	基隆	甲板部門	1	16	9	56
		機械部門	1	13	4	31
	高雄	甲板部門	1	23	11	48
		機械部門	1	23	12	52
1938	基隆	甲板部門	1	21	10	48
		機械部門	1	23	8	35
	高雄	甲板部門	2	32	7	22
		機械部門	2	22	7	32
	馬公	機械部門	1	10	—	—
1939	基隆	甲板部門	1	41	18	44
		機械部門	1	30	15	50
	高雄	甲板部門	3	68	39	57
		機械部門	3	45	17	38
1940	基隆	甲板部門	3	87	—	—
		機械部門	3	95	—	—
	高雄	甲板部門	4	75	—	—
		機械部門	4	73	—	—
	馬公	甲板部門	1	9	—	—
		機械部門	1	8	—	—

資料來源：淺香貞次郎編輯，《社團法人臺灣海務協會十年史》，頁 26；〈會報〉，《臺灣海務協會報》，第一～五號（1937 年 5 月、12 月、1938 年 7 月、12 月、1939 年 10 月），頁 100、83-84、108、101-103、71、75-78。

說明：「—」表示無資料。

(2) 無線電通信士養成講習

無線電的功能除了與陸地聯繫以外，在船舶相互間的聯絡、船隻位置的確認、以及海難預防防止上都是不可或缺的。在當時的政策導引之下，設置無線電的漁船數量激增，再加上為振興水產業而設置有漁業無線局，如在與該局密切聯繫如市價變動等必要事項的情形下作業，則可獲得相當之成績，因此被視為提升水產業發展的利器。因鑑於無線電通信士的不足，在殖產局以及水產業者的要求之下，協會於 1937 年開辦此講習。講習所需的預算 1 萬 5 千圓，在協會的促請之下，由殖產局發給補助金後實施。8 月 30 日開辦首次講習會，通過審核參加講席者有 23 位，在講習的 7 個月期間因中日戰爭的擴大而有應召入伍者，最後有 16 位修業完畢，全員亦通過檢定考試³⁹。第二回則於 1939 年 1 月 15、16 兩日先行對 105 名之申請人進行筆試以及體格檢查，合格者有 28 名，於 8 月 20 日進行為期 7 個月的講習⁴⁰。之後直至 1941 年 9 月 12 日才辦理第 3 次講習，至翌年 3 月中旬結束，1942 年 9 月 16 日則舉辦第四次講習，但因缺乏史料，無法得知此次講習會的結束時間⁴¹。

講習種類就現有資料觀之，僅舉辦第三級無線電通信士講習。參與講習者的資格則限制為高等小學畢業以及能理解初級英語者。講習時間分為第一學期 3 個月、第二學期 4 個月，共 7 個月。講習內容有無線電學理、無線電實驗、電力學理與機械、通信術、無線電法規、通信實驗、英語、以及修身國語等，並在第一級第二學期結束時辦理上述科目之測驗，通過者方能取得參加第三級無線通信士檢定考試的資格。而在通過檢定考試之

³⁹ 參照淺香貞次郎編輯，《社團法人臺灣海務協會十年史》，頁 27；〈無線通信士講習會〉，《臺灣海務協會報》，第二號（1937 年 12 月），頁 52；〈海務協會無線講習終了式舉行〉，《臺灣海務協會報》，第三號（1938 年 7 月），頁 103。

⁴⁰ 淺香貞次郎編輯，《社團法人臺灣海務協會十年史》，頁 28；〈會報〉，《臺灣海務協會報》，第五號（1939 年 10 月），頁 78。

⁴¹ 〈會報〉，《臺灣海務協會報》，第八號（1942 年 10 月），頁 203、208。

後，必須在臺灣籍或以臺灣為根據地的船舶服務，或者在島內無線電信局或無線電相關業務工作滿 5 年（1939 年縮短為 3 年）⁴²。

(3) 船舶運航技術者養成講習

1937 年中日戰爭以後，由於中國的全面抗戰，戰爭陷於長期化，有必要採取資本與勞力集中於軍需工業的非常措施，乃於 1938 年 1 月制定〈國家總動員法〉⁴³，該法於 4 月 1 日以法律第五十五號公佈，5 月 4 日以敕令第三百十五號公佈施行，同日以敕令第三百十六號公佈該法施行於朝鮮、臺灣、以及樺太等地區⁴⁴。依據此令，於 1939 年 11 月 20 日以敕令第七百八十號，公布日本本土以及各「外地」（包括臺灣）施行〈船舶運航技能者養成令〉⁴⁵，其中第一條便闡明：「基於國家總動員法第二十二條之規定，從事船舶航運技能者之養成，除依照學校技能者養成令之外，應依照本令之規定」⁴⁶。由此可以看出包括上述 2 項法令以及講習都是基於戰爭需求而創設的。

臺灣總督府為了實行該法，以及因應以本島為根據地前進華南以及東南亞船隻的激增，而徵召許多民間船舶及船舶職員，因而造成從事船運的船員人數不足，再加上新進船員又多是未受過海事相關訓練者的情形⁴⁷，於發佈養成令之後的 12 月 9 日發佈府令第百三十六號〈船舶運航技能養成令施行規則〉。該規則第 1 條即明確定義所謂從事船舶運航之技能者是

⁴² 〈臺北海務協會無線通信士及船舶職員養成講習會〉，《臺灣總督府公文類纂》，永久保存，1938 年，10854-2-43~44；〈指令第八二四一號臺北州臺灣海務協會無線通信士及船舶職員養成講習會經費二對シ州費補助ノ件認可〉，《臺灣總督府公文類纂》，永久保存，1939 年，10873-3-36~37。

⁴³ 林明德，《日本近代史》（臺北：三民，2004），頁 209。

⁴⁴ 臺灣總督府官房企畫部，《國家總動員法及關係法規集》（臺北：臺灣時報發行所，1944），頁 1、9。

⁴⁵ 《臺灣總督府府報》，第 3754 號，1939 年 12 月 9 日，頁 21；瀨戶口寬一，〈船舶航運技能者養成に就て〉，《臺灣海務協會報》，第六號（1940.5），頁 19。

⁴⁶ 《臺灣總督府府報》，第 3754 號，1939 年 12 月 9 日，頁 21。〈國家總動員法〉第 22 條之規定為：「政府在國家總動員有必要之時，得向依照敕令所規定之學校、養成所、工場、事業場、其他適合技能者養成設施之管理者、或應被養成者之雇傭主，發佈關於國家總動員必要技能者養成之必要命令」。參見臺灣總督府官房企畫部，《國家總動員法及關係法規集》，頁 4-5。

⁴⁷ 參照瀨戶口寬一，〈船舶航運技能者養成に就て〉，《臺灣海務協會報》，第六號（1940.5），頁 19。

指「搭乘船舶，從事船舶之運航、機械的運轉，或者從事無線電信或無線電話通信者」⁴⁸，由此可知該養成令的養成人員包括船舶職員以及無線電通信士，整合了前述船舶職員以及無線電通信士 2 項講習。而臺灣總督府根據規則之第 4 條命令臺灣海務協會負責養成講習之辦理，協會則按照規則第 5 條之規定向交通局總長提出實施計畫書，於 7 月 3 日獲得認可之後開始辦理⁴⁹。

該講習於 1940-42 年均由臺灣海務協會受總督府之命令辦理⁵⁰。總督府透過協會執行該項敕令並辦理講習，其目的除了前述的培養船員以外，也有藉此降低船難發生率，以及提升航運營業成績的意圖，並透過《臺灣海務協會報》宣傳參加該講習之優點，藉此鼓勵船舶所有者派遣旗下的船員參加講習，然而由於養成令以及施行規則當中並無強迫船舶所有者應派遣旗下船員參與講習之規定⁵¹，故在宣傳當中僅能「『希望』船舶所有者『援助或獎勵有志於取得更高階執照或者擁有執照者』」，以及「一船至少派出 2-3 人參與講習」⁵²。

(4) 其他臨時委託之特殊講習

這些講習大多是由高雄船舶指導會舉辦，或是由州水產會等單位舉辦，再委託協會提供講習師資，以下按照時間順序敘述之。

⁴⁸ 《臺灣總督府府報》，第 3754 號，1939 年 12 月 9 日，頁 21。

⁴⁹ 參見《臺灣總督府府報》，第 3754 號，1939 年 12 月 9 日，頁 22；淺香貞次郎編輯，《社團法人臺灣海務協會十年史》，頁 24。〈船舶運航技能養成令施行規則〉第 4 條之規定為：「被命令為船舶運航技能者之養成者除因臺灣總督命令委託其他船舶運航技能者養成設施進行養成以外，應於本身之養成設施養成；但船舶所有者或船舶運航業者得委託臺灣總督指定之船舶運航技能者養成設施進行養成」。第 5 條按照〈船舶運航技能者養成令〉第 4 條第 1 項之規定，被命令為船舶技能者之養成單位須制定計畫書並獲得遞信局長（在臺灣為交通局總長）之認可，計畫書之內容包括：1.養成設施之名稱與位置，2.教室、實習設備、教授用品備品及其他與養成有關設備之概要，3.養成技能之種類以及參與養成者之人數，4.可接受養成者之資格與選拔方法，5.養成時間與預定養成開始之年月日，6.講習科目與時間，7.講師姓名與經歷，8.養成相關之規則，9.關於養成及接受養成者之契約內容，10.養成需要經費概算，11.其他可供參考之事項。

⁵⁰ 參見〈會報〉，《臺灣海務協會報》，創立十周年記念特輯號、第八號（1941 年 7 月、1942 年 10 月），頁 187、189、207。

⁵¹ 《臺灣總督府府報》，第 3754 號，1939 年 12 月 9 日，頁 21-22。

⁵² 瀨戶口寬一，〈船舶航運技能者養成に就て〉，《臺灣海務協會報》，第六號（1940 年 5 月），頁 19-21。

A. 天文航海術講習

該講習的舉辦始於 1937 年 8 月 11 至 21 日，是由高雄船舶指導會主辦，目的在於謀求船舶職員的技術提昇。就現有史料顯示，除該年以外，1938 以及 1942 兩年亦有舉辦⁵³。

B. 澎湖水產會委託之船舶職員講習會

由澎湖水產會舉辦，並委託協會高雄船舶指導所派遣講師前往指導，首次講習於 1938 年 3 月 12 日-25 日舉辦，緊接著同年 8 月又舉辦第二次，內容均為機械操作⁵⁴。

C. 於臺南舉辦之漁船機械士講習會

由臺南水產會主辦，並委託協會高雄海事出張所予以協助，派遣適當的講師前往指導，舉辦時間為 1938 年 9 月 1 日-12 日，內容則是包含實地運轉講習等相關課程⁵⁵。

D. 節約燃料講習會

該講習是因應日中之間開戰以後的日本燃料國策所舉辦，講習重點在於作為船舶發動機必要燃料之液體燃料的消費節約，同時向聽講者灌輸身後方的國民對於遂行國策的意識，本講習會舉辦時間為 1938 年 9 月 19-20 日⁵⁶。

E. 鐵工講習會

舉辦時間為 1938 年 11 月 20 日起一週，地點於高雄，其目的為使在各個鐵工所以鐵工製作船舶機械或其他工作者之技術提昇，內容則為針對隨著〈船舶安全法〉的施行之後船用機械製作以及各種修繕工程在施工方法上的指導。就《十年史》與《會報》顯示，本講習僅舉辦一次⁵⁷。

⁵³ 參照淺香貞次郎編輯，《社團法人臺灣海務協會十年史》，頁 27；〈會報〉，《臺灣海務協會會報》，第二、四、八號（1937 年 12 月、1938 年 12 月、1942 年 10 月），頁 84、103、208。

⁵⁴ 〈會報〉，《臺灣海務協會會報》，第三、四號（1938 年 7 月、1938 年 12 月），頁 108、103。

⁵⁵ 〈會報〉，《臺灣海務協會會報》，第四號（1938 年 12 月），頁 103。

⁵⁶ 〈會報〉，《臺灣海務協會會報》，第四號（1938 年 12 月），頁 103。

⁵⁷ 參照淺香貞次郎編輯，《社團法人臺灣海務協會十年史》，頁 27；〈會報〉，《臺灣海務協

F. 自動艇操縱者講習會

高雄州鑑於自動艇的海難事故頻發，因此於六月發佈〈自動艇取締規則〉，此後除了船體機械需依照該規則檢驗以外，操縱者也必須是持有海技執照或是修畢由州知事認可之講習者，再加上協會 2 名指導者被高雄州委託擔任自動艇船體機械的檢定事務，因這層關係獲得州知事之認可而舉辦該講習會。就《十年史》與《會報》顯示，第一次講習舉辦於 1939 年 6 月 5 日，第二次講習舉辦於同年 11 月 1 日至 12 月 5 日，第三次講習舉辦於 1940 年 12 月 15-16 日⁵⁸。

G. 船舶經營講習會

由高雄船舶指導所於 1939 年 12 月 6-9 日舉辦，是針對船舶所有者，從船舶營運相關技術的角度給予指導改善⁵⁹。

2. 經營基隆港灣館

該館是由海務協會於 1937 年 1 月 8 日租借基隆當地水產會館，並進行改裝後於同年 5 月 10 日正式營運⁶⁰。根據〈設立趣意書〉所闡述之理念，該館之功能除了提供在海上生活者如同家庭一般的娛樂與休養的場所，以期增進海員效率以外，並提供職業介紹、醫療等服務⁶¹。該館的設施及服務如下表所示：

表 7：基隆港灣館相關設備與服務一覽表

設備及服務項目	內容
建築物	本館為鋼筋混凝土二層建築物，面積原為 56 坪，後擴增為 106 坪。分館為木造平房，面積 20 坪。

會報》，第四號（1938 年 12 月），頁 104。

⁵⁸ 參照淺香貞次郎編輯，《社團法人臺灣海務協會十年史》，頁 27；〈會報〉，《臺灣海務協會會報》，第五、六、創立十周年紀念特輯號（1939 年 10 月、1940 年 5 月 5 日、1941 年 7 月），頁 73-74、98、186。

⁵⁹ 〈會報〉，《臺灣海務協會會報》，第五號（1939 年 10 月），頁 70。

⁶⁰ 淺香貞次郎編輯，《社團法人臺灣海務協會十年史》，頁 20-21。

⁶¹ 〈本協會沿革の大要〉，《臺灣海務協會會報》，創刊號（1937 年 5 月），頁 90。

休息、住宿、集會	1. 提供和式房間免費休息、住宿（單人或多人，收費）服務。 2. 1942 年開始提供房間作為集會、宴會之場所。
購買	日常用品如向當館特約店購買的話，可享有相當的折扣，又備有明信片、郵票、香菸等販售。（該服務於 1942 年終止）
免費入浴	每日下午 4-8 時可自由入浴，並提供浴衣、肥皂與毛巾。
娛樂設備	提供撞球檯 2 檯（收費）、麻將（1940 年以後停止供應）、圍棋、將棋、撲克牌、克朗球（以上免費）等娛樂設施。
圖書	提供水路告示、報紙、以及海事相關雜誌。
談話室	樓上部份空間備有桌椅，可作為簡單的集會及接待場所。
書信保管	慎重保管發信人委託本館的發送的信件，待收信人入港時即送達。
診療	該館聘有特約醫生提供收費診療服務（須申請）。
職業介紹	提供免費職業介紹（須申請）
檢查鑑定	提供海務協會所有海事相關的檢查鑑定業務，亦代行繫船及港灣各種作業。

資料來源：〈基隆港灣館御案内〉，社團法人海務協會發行，《臺灣海務協會報》，第 2-4 號、創立十周年紀念號、第 8 號（1937 年 12 月、1938 年 7 月、1938 年 12 月、1941 年 7 月、1942 年 12 月），無頁碼；淺香貞次郎編輯，《社團法人臺灣海務協會十年史》，頁 30。

該館所負責之業務與現今集合住宿、休閒、會議等的大型會館非常類似，不同之處則是在於其亦有執行海事從業人員職業介紹以及作為海務協會業務窗口的業務，因此總括來說雖是「海事從業員輔助事業」，然究其內容則可以說是十分多元。附帶一提，前述協會所負責之「船員免費就職

協調」當中顯示自 1937 年以後，此項業務之成績呈現大幅的成長，或與該館之經營有關，但限於史料不足，無法再做更深入之推論。

3.發行《臺灣海務協會報》

該會報為協會之機關雜誌，於 1937 年 5 月 10 日發行創刊號，中央圖書館臺灣分館典藏有創刊號至第八號（1942 年 12 月 26 日）的會報 8 冊。至於該會報發刊之目的為何，就相關的史料觀之，並無直接明白的闡述或說明，因此本文試圖從每期會報內容之大要來探討該會報發行之目的。

中央圖書館臺灣分館所典藏之 8 冊《臺灣海務協會報》，分別為創刊號～第六號、創立十周年紀念特輯號、以及第八號，其中除了第八號由於因應大東亞戰爭的開戰，以致內容完全偏向戰爭宣傳以及戰時政令宣導以外，其餘 7 冊為使投稿文章符合刊物之特性，而明列其徵稿限制，如創刊號最後之〈編輯後記〉中即說明徵求稿件之內容「除了與本會事業相關之研究以及海洋資料以外，也希望能有隨筆、創作、短文等投稿本刊。」⁶²而從創刊號到紀念特輯號的 7 冊會報所收錄的文章觀之，亦大致符合上述的徵稿條件。以下則將除了第八號以外的 7 本刊物所收錄文章分為海事相關研究、海事相關知識、統計資料、以及會報等部份加以探討之。

在海事相關研究的部份，可以說是《會報》最主要的內容，其涵蓋的層面包括海員、港灣、船舶、航運、海難救助、海上保險、水產、以及政令宣導等，範圍十分廣泛，另在第五、第六號則附有吉開右志太撰寫之〈事變第二年度の船腹需給〉以及〈社外船主の臺灣航路經營〉兩篇文章，這兩篇文章均有相當之篇幅（〈事變〉68 頁，〈社外船主〉126 頁），且其頁碼是以重新計算的方式刊載於《會報》的最後，應可視為別冊性質的研究論文。

海事相關知識在創刊號是以「船的故事」（船の話）的標題來呈現，自第三號以後改為「海與船的知識」（海と船の智識），其內容相較於前述

⁶² 〈編輯後記〉，《臺灣海務協會報》，創刊號（1937 年 5 月），頁 101。

的研究文章，是屬於較為軟性的、類似「海事小常識」的短篇。統計資料自第三號以後開始刊登，刊登之統計資料包括國內現有船舶數、現有臺灣籍船舶數、臺灣籍附發動機漁船數、基隆高雄兩港出入船舶數、出入貨物噸數、乘船及登陸人數等多年度統計資料。會報的內容則是記載協會於《會報》前一次發刊及本次發刊的這段時期之中所辦理的業務以及相關的統計報告，可使會員藉此瞭解協會執行業務之內容以及績效之良窳。另外從創刊號至第六號均刊登船舶職員考試問題與解答以及海事審判例纂，應與協會承辦之海事從業人員培養以及海事審判輔助人推薦等業務有關。另外亦有新的海事相關法令之介紹，以及臺灣海務協會舉辦講習會之報導。至於隨筆、創作、短文等則比較集中於前兩期。

綜上所述，《臺灣海務協會報》除了刊載協會執行業務之報導與統計以外，更多是刊載與海事相關的研究、小常識、統計資料等，因此該會報除了是機關雜誌以外，更可說是專業的海事雜誌。

4. 船隻返航

該項業務就《十年史》與《會報》顯示均為臺灣拓殖株式會社所委託，委託時間都在 1938 年，為協助赤崁號及之後由原船改裝並改名為金令丸之船隻完成返航任務。

赤崁號因「順應國策之使命」而交由臺拓執行運航任務，由位於基隆之臺灣船渠株式會社對於該船實施船體及機械部門的大修理，因此委託協會將該船從高雄港返航基隆港，而該船在高雄海事出張所瀨戶口所長及山根技手的指導下，並由高居末吉指導員擔任船長、鶴田忠雄技術部員擔任一等駕駛士，雇用船員並整備返航一切必要之設備，於 6 月 12 日從高雄出港，2 天後平安返抵基隆港。接著臺拓又委託協會監督赤崁號一切修理工程，於 8 月 20 日完工，並改名為金令丸，於 9 月 6 日首航上海⁶³。

⁶³ 參照〈會報〉，《臺灣海務協會報》，第四號（1938 年 12 月），頁 105；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〉（埔里：國立暨南國際大學歷史學研究所

除了上述業務以外，另有接受大阪商船會社的要求於 1938 年 10 月 19 日以及 12 月 25 日擔任該社雇傭船「ユニタ」號的水路嚮導，以及 1939 年 5 月 24 日，從交通局下達船用馬尼拉麻繩相關之現品配給事務由協會負責處理工作，以及同年 11 月 1 日接受委託前往花蓮港從事檢定調查等業務⁶⁴。

綜上所述，協會在 1936 年以前的業務除了船隻設計建造及檢查的項目的委託比較多集中於 1936 年以後，其他大致與官方無關，且長期經營的業務；而 1936 年以後新增的業務則帶有濃厚的官方色彩，其中亦有相當的比例是屬於臨時委託的業務。然而值得注意的是，1936 年以後新增業務的記載，遠較原有的業務的來得詳盡，此應與《臺灣海務協會報》的發行有相當的關係，而從《會報》發行的時間點（1937 年）觀之，可以推測協會之所能發行《會報》，應與 1936 年以後官方力量的介入有關，如此亦部份反映了此時國家力量介入民間團體的痕跡。

五、結論

綜上所述可知，1936 年是臺灣海務協會在承辦業務以及會務發展上一個相當重要的分水嶺，由前述章節可知，在該年以前，協會業務除了船隻設計、建造、修繕的業務以外，其餘如海事檢查與鑑定、工作介紹、海事審判輔助及糾紛調停等各項業務，大致與官方無關。然而在該年之後，協會業務開始大量承接總督府以及地方政府的委託，進行海事相關人員養成、海事相關講座、經營海員福利與娛樂機構（基隆港灣館）等，並發行協會機關報，換句話說，協會在 1936 年以後，其業務相較於以往，呈現相當濃厚的官方色彩。而之所以會呈現如此轉變，其主因應為 1936 年 1 月時，協會會規修正改由交通局總長擔任會長，交通局開始介入協會會務

碩士論文，2004），頁 98-99。

⁶⁴ 參照淺香貞次郎編輯，《社團法人臺灣海務協會十年史》，頁 18-23。

的運作，促使協會在翌年（1937年）開始轉向為總督府服務，甚至可將之視為總督府交通局外圍團體。

而協會由民間團體轉為官方外圍團體的跡象有二：一從昭和 14 年度的協會理監事名單當中可以看出，在 27 名理監事當中，擁有臺灣總督府或地方州廳官員身份者就有 11 人，相較於 1931 年協會初成立時的理監事當中全無官員的情形，可明顯看出官方介入協會運作的舉措。另一個即如前所述，可從 1937 年以後開始出現大量官方委託協會執行之業務當中即可看出官方力量介入的痕跡。另外從《臺灣海務協會報》的內容觀之，亦能發現其中有相當的篇幅在報導協會執行官方業務的概況及成果，甚至有官方政策宣傳的文章被收錄其中，特別是第八號更直接的成為官方宣傳戰爭正當性以及政令宣導的傳聲筒。

最後要探討的是，為何臺灣總督府會選擇在 1936 年起開始介入這個原本由退休總督府官員以及一些民間人士所組成的海事協會呢？就現有的資料與研究成果觀之，本文推測應與日本「南進政策」於 1930 年代復活有關。

「南進」是於 1936 年 8 月 7 日經由「五相會議」（首相、陸相、海相、外相、藏相）而被決定為「國策的基準」，此為南方問題首次被日本的國策構想所採納⁶⁵。

回顧 1930 年代初期的日本歷史，在經濟上，因為經濟大恐慌的影響，加上日本於 1932 年試圖擴展對南洋的貿易遭受頓挫，雖使日本轉向以「日滿中經濟集團」為其發展之道，但依然強調要確保南洋的經濟勢力，為謀日本商權的補強，日人對南方發展的關心逐漸增強⁶⁶。

在政治、軍事方面，1930 年因為內閣強行批准倫敦海軍裁軍條約所引

⁶⁵ 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》，頁 227。

⁶⁶ 參照游重義，〈臺灣拓殖株式會社創立之背景（下）〉，《國立中央圖書館臺灣分館館刊》，第 2 卷第 3 期（1996.03），頁 76。

發的干涉天皇統帥權的爭議，因而導致青年軍官以及右翼團體的暴力暗殺活動，再加上 1931 年「九一八事變」、1932 年「滿州國」成立，使得日本陸軍積極展開對外擴張，導致軍部勢力抬頭。海軍方面則於 1933 年以石油問題為核心，提出「大陸是培養線，大洋（南方）則是生命線」的南進論。1935 年，海軍成立「對南洋方策研究會」，以研究對南洋經略的方針，其中將臺灣定位為海軍南進的「中繼基地」及「進出基地」⁶⁷。

至於臺灣方面，在前述 1932 年日本對南洋貿易的開展，以及海軍對臺灣地位的日漸重視，使得在 1930 年代初期沉潛的「南進政策」又再度浮出檯面。1934 年 7 月恢復外事課，作為南支南洋事務的統籌機關，1935 年適逢始政 40 週年，總督府更利用此機會，大力推動南進政策，舉辦「臺灣博覽會」和「熱帶產業調查會」，自此之後，臺灣隨著日本南進政策之推移，成為日本在經濟、軍事、政治南進上不可或缺的基地⁶⁸。

綜上所述可知，在 1936 年 8 月 7 日「南進政策」正式成為「國策的基準」之前，日本本土早已高唱「南進論」多時，而臺灣總督府亦秉持「傳統」極力響應之，因此可以推測 1936 年官方勢力介入協會運作，應與「南進政策」的回溫有相當程度的關連，畢竟該政策的推動與海軍有關，而總督府也勢必更加重視海洋事務與政策的推動，以因應國家政策之轉變。

最後從昭和 14 年度的會員名簿觀之，可以發現協會理事或者位階較高的特別及贊助會員當中，總督府交通及海事相關官僚，以及當時臺灣所有大型海事會社甚至以經營華南、南洋拓殖事業為主的「國策會社」臺灣拓殖株式會社亦名列其中⁶⁹，或可推測總督府欲以協會作為聯繫官（總督府）民（各海事會社）的中介機構。然而由於本文研究重點不在於此，因

⁶⁷ 參照游重義，〈臺灣拓殖株式會社創立之背景（下）〉，頁 75-76；梁華璜，〈臺灣總督恢復武官制的背景〉，收錄於氏作，〈臺灣總督府南進政策導論〉（板橋：稻鄉，2003），頁 65-69。

⁶⁸ 參照游重義，〈臺灣拓殖株式會社創立之背景（下）〉，頁 77。

⁶⁹ 臺灣海務協會，〈會員名簿〉（臺北：作者，1940），頁 1。關於「臺灣拓殖株式會社」之性質，可參照梁華璜，〈臺灣拓殖株式會社之成立經過〉收錄於氏作，〈臺灣總督府南進政策導論〉，頁 37-47 的研究。

此缺乏相關史料佐證，僅能做此初步推測，至於本協會與南進政策之相關問題則另闢專文以探討之。

參考書目

- 《臺灣日日新報》
- 《臺灣總督府公文類纂》
- 臺灣海務協會發行，《臺灣海務協會報》，創刊號～第八號，1937-1942。
- 千草默仙編，《會社銀行商工業者名鑑(昭和十四年版)》(臺北：圖南協會，第八版，1939)。
- 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。
- 矢野暢，《日本の南洋史觀》(東京：中央公論社 1979)。
- 吳密察監修，《臺灣史小事典》(臺北：遠流，2000)。
- 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)。
- 國家圖書館特藏組編輯，《臺灣歷史人物小傳——明清暨日據時期》(臺北：國家圖書館，2006)。
- 淺香貞次郎編輯，《社團法人臺灣海務協會十年史》(臺北：臺灣海務協會，1941)。
- 淺香貞次郎編、吉開右志太著，《臺灣海運史》(臺北：臺灣海務協會，1941)。
- 許雪姬總策劃，《臺灣歷史辭典》(臺北：行政院文化建設委員會，2004)。
- 梁華璜，〈臺灣拓殖株式會社之成立經過〉，收錄於氏作，《臺灣總督府南進政策導論》(板橋：稻鄉，2003)，頁 1-49。
- 梁華璜，〈臺灣總督恢復武官制的背景〉，收錄於氏作，《臺灣總督府南進政策導論》(板橋：稻鄉，2003)，頁 51-95。
- 游重義，〈臺灣拓殖株式會社創立之背景(下)〉，《國立中央圖書館臺灣分館刊》，第 2 卷第 3 期(1996.3)，頁 75-102。
- 臺灣拓殖株式會社，《臺灣拓殖株式會社役員及職員名簿(昭和十三年)》(臺北：作者，1938)。
- 臺灣拓殖株式會社調查課編，《事業要覽》(臺北：編者，1939)。
- 臺灣海務協會，《會員名簿》(臺北：作者，1940)。
- 臺灣新民報社調查部編，《臺灣人士鑑》(臺北：臺灣新民報社，1934)。
- 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)。
- 臺灣總督府官房企畫部，《國家總動員法及關係法規集》(臺北：臺灣時報發行所，1944)。
- 謝佳珍，〈臺灣水產協會成立初探〉，《臺北文獻》，直字第 160 期(2007.6)，頁 123-146。
- 謝佳珍，〈臺灣水產會成立初探——兼論其與臺灣水產協會的差異〉，《臺灣風物》，57 卷 4 期(2007.12)，頁 144-177。