

船難與救難：日治初期台灣海難史研究（1895—1912）

戴寶村

政治大學台灣史研究所教授



摘要

台灣海島的地緣與地理條件，對外航運一向發達，海洋史研究是台灣史重要的範疇，海洋史主要包含海岸海洋、海洋生業、海洋貿易、港口港市、船舶航具、航海技術、海洋政策、海權海軍、海外移民、海外關係、海洋思想文化等。海難是海洋交通偶有發生的災難意外，海難事件牽涉關係複雜，也是值得探究的海洋史課題。本文探討日治初期1895至1912年間台灣的海難事件，依據1908年至1912年間的連續統計，平均每年發生116次海難。導致船難的主要有風浪襲擊導致船隻破損以至沉沒，或是海岸地形導致船隻坐礁擱淺，也有人為疏失而發生船隻碰撞或軍艦彈藥爆炸。另外該時期中國沿海時有海盜出沒，其掠奪行為不只造成人員、貨物財產損失，船隻也有遭受破壞的船難。台灣總督府為了防止海難，建立嚴謹的船籍管理制度、調查海岸港口地理狀況、設置燈塔及港口浮標、加強船隻配備救生器材、制定周詳的救難規則等，代表殖民政府的海事管理、海難救護有比較制度性的對策與作為。

關鍵詞：海洋史、船難、坐礁、海盜、燈塔、海難救護

一、前言

台灣四面環海，歷史發展與海洋活動有著密切的關聯。無論是登臺或離臺，在航空器發明前海運交通可說是唯一的途徑，故海運活動在台灣歷史上可說佔有極重要的一席之地。若台灣歷史研究欠缺海運史的領域，可說缺少了一塊重要的拼圖。

雖海運帶來臺灣連結世界的便利性，但變幻莫測的海洋氣候與環境及種種的人為疏失，卻也使得海難事件頻仍不斷，由海難所延伸的影響更涉及廣泛的層面。如1867年美籍商船羅妹號（The Rover）事件，1874年的牡丹社事件等，皆是因海難事件所引發的涉外事件。1943年3月19日由神戶出發開往基隆的客輪「高千穗丸」遭魚雷擊中而沉沒，造成近千人罹難，則是不少台灣家庭的家族傷痛。海難可說是台人的移民、被殖民和戰爭記憶的一部分，海難史的研究可說涵括了社會、經濟、政治、外交等面向。

迄今台灣海難研究已有相當之積累，主要焦點集中於海難、海盜、海事因應等方向，時間則多以清代為主。由於移民、商貿、統治之所需，往來台灣沿海船隻頻繁，連帶船難事件時有所聞。在日治初期，已有美國記者Davidson，日籍學者伊能嘉矩等人，紀述自十七世紀初迄十九世紀末發生於台海的海難事件，及船難釀成之涉外糾紛事件。¹戰後，黃衡五、吳幅員、林子侯、徐玉虎、楊麗祝、廖風德、湯熙勇、高雯楓等學者續有相關討論，相關研究主要運用故宮檔案、方志、碑記、海關報告等，分就海難成因、次數、財物人員損失、失事船隻性質、救助與互助機制等切入探討，成果已甚成熟。²而包含羅妹號事件、牡丹社事件等外籍船難事件，及其延伸之涉外事件及因應措施，因涉及外

1 Davidson, James W., The island of Formosa, past and present (London: New York: Macmillan; Yokohama: Kelly & Walsh, 1903 (, pp.180, 214. 伊能嘉矩，《台灣文化志》，中卷（東京：刀江書院，1928），頁888 - 949。

2 2000年前之海難研究著作，可參見林玉茹、李毓中編著，《戰後台灣的歷史學研究1945～2000》（台北：國家科學委員會，2004），頁88 - 89。晚近研究則可參見高雯楓，〈舉舟煌燄，人力難施：清代台灣海難事件之研究〉。台中：東海大學研究所碩士論文，2007。

交、人權等議題，是研究者另一個關注的議題。³而船隻擱淺引發的搶船事件則是近年另一個研究者關注的焦點，林玉茹、許進發等人並以淡新檔案的衙門記載剖析地方「沒有犯罪感」的集體行動與國家法理治理間的認知差距，將船難事件細緻地置至社會脈絡中論述。⁴高啟進則運用民間海難和解契約來探討1896年的船難事件，則提供了民間文書蘊含海難研究新論述的可能性。⁵近年另有上溯至16、17世紀之研究，整比出多起於台灣周遭海域的歐洲船隻遭難事件，使海難史研究之時間縱深與內容得以更為豐富。⁶

海盜行為是海難發生的主要人為因素之一，除造成航運的損失，更是涉及社會、文化、心理等層面。筆者曾發表過〈台灣海洋史與海盜〉一文，略述曾活躍於台海之蔡牽、朱濆，及日本領台後總督府取締、防範海盜為亂之措施。⁷而如蔡牽等清代海賊事蹟，亦是研究者主要關心的研究項目。⁸松浦章使用日治時期的新聞報導與時人調查，將晚清及日治時期台灣總督府取締的海盜事件及捕獲涉嫌走私的台籍船隻做了詳細列表，可觀察日治時期活躍於台海之海盜國籍、使用船型、作案手

- 3 晚清台灣周遭的外籍船隻遭難列表，可參見賴永祥等纂修，《台灣省通志稿》卷三，《政事志·外事篇》（台北：台灣省文獻委員會，1960），頁114-118。另相關研究可林玉茹、李毓中編著，《戰後台灣的歷史學研究1945~2000》，頁90-92。
- 4 許達然，〈清朝台灣社會動亂〉，收於古鴻廷、黃書林編，《台灣歷史與文化（一）》（台北：稻鄉，2000），頁31-32。林玉茹，〈清末北台灣漁村社會的搶船習慣一以《淡新檔案》為中心的討論〉，《新史學》20：2（2009年6月），頁115-165。許進發，〈清季搶船事件與台灣沿海地區民眾風俗〉，《台灣風物》57：1（2007年3月），頁71-100。
- 5 高啟進，〈百年前(1896年)澎湖媽宮港外的兩起船難〉，《碇碇石》5（1996年12月），頁35-44。
- 6 jose eugenio borao簡介、林娟卉譯，〈關於台灣的首份西方文獻-1582年7月16日，西班牙教士pedro gomez於台灣北海岸之船難敘事〉，《北縣文化》58（1998年11月），頁42-47。周婉窈，〈一五八二年美麗島船難餘生記〉，收於蕭宗煌、呂理政統籌策劃，《艾爾摩莎：大航海時代的台灣與西班牙》（台北：國立台灣博物館，2006），頁69-79。翁佳音，〈葡萄牙人與福爾摩沙—並論1582年的船難〉，《歷史月刊》220（2006年5月），頁72-79。方真真，〈從西班牙史料考察十七世紀末期環台灣海域的暴風雨紀錄〉，《台灣文獻》58：4（2007年12月），頁125-151。
- 7 戴寶村，〈台灣海洋史與海盜〉，《宜蘭文獻》16（1995年7月），頁3-8。
- 8 關於蔡牽之研究甚多，可參見蘇同炳，〈海盜蔡牽始末 - 上 -〉，《台灣文獻》25：4（1974年12月），頁1-24。蘇同炳，〈海盜蔡牽始末 - 下 -〉，《台灣文獻》26：1（1975年3月），頁1-16。廖風德，〈海盜與海難：清代閩台交通問題初探〉，收於張炎憲主編，《中國海洋發展史論文集（三）》（台北：中央研究院三民主義研究所，1988），頁191-213。薛卜滋，〈清嘉慶年間海盜蔡牽犯台始末〉，《台灣文化研究所學報》2（2005年1月），頁199-227。李若文，〈追尋文本世界的海盜蹤跡—關於台灣蔡牽的傳說〉，《台灣文獻》60：1（2009年3月），頁89-128。

法、受害船隻之損失等。⁹針對日治時期台灣及中國沿海海盜之來源、作案方式、船隻形式及根據地等，許雪姬有更詳盡的說明，並擴及詳述民間船隻自衛的方式、清廷的對策、總督府因海盜問題與中國交涉、並加強防範海盜的措施等情形。¹⁰日治時期早年因受政治環境影響，相關研究有限，在海盜等研究方面雖已略有成果，但對於船難事件的彙整與論述，則仍有相當大的空白。但該時代海運往來更為頻繁，隨著近年日治時期檔案的公開及取得便利性的提升，研究上的質與量皆大幅躍升。¹¹且近年台灣史研究課題、方法愈趨多樣與深化，針對台灣史的研究是值得開拓探究的領域。

因日本治台長達五十年，限於時間、資料與篇幅，本文討論斷限先以1895年（明治28年）至1912年（明治45年、大正元年）為探討範圍，考量為此時期為日本治台初期的殖民統治奠基階段，亦是另一帝號繫年之終始。本文主要以《台灣日日新報》、《台灣總督府府報》、「臺灣總督府公文類纂」，及日本本國新聞報導等素材為主，觀察甫經明治維新的日本政府，在初次得到的殖民地台灣，對於海難事件的預防、海難救助措施等面向，及台灣在日治時期航運業開展的同時，船隻、會社、保險業、警察及人民，在海難事件中的各種因應方式，藉以進一步了解日治時代海洋史的另一面相，並作為往後有關船難的影響及船政單位的處理過程與後續責任歸屬等諸多細節探討之基礎。

二、頻繁的海難事件

當代海難之定義，分為一般海難及特種海難，一般海難係指船舶在海上航行或作業中遭遇阻礙船舶的正常機能狀態，包括機械故障、船

9 松浦章著，卞鳳奎譯，〈日治時期台灣海峽的海難與海盜之緝捕〉，《台北文獻》145（1993年9月），頁57-81。松浦章，〈日治時代台灣海峽の海賊〉，《台灣學研究通訊》1（2006年10月），頁1-19。松浦章，《中國の海商と海賊》。東京：山川，2003。

10 許雪姬，〈日治時期台灣面臨的海盜問題〉，收於林金田主編，《台灣文獻史料整理研究學術研討會論文集》（南投：台灣省文獻委員會，2000），頁27-82。

11 海運史相關研究回顧可參見游智勝，〈日治時期台灣沿岸命令航線（1897-1943）〉（台北：台灣師範大學台灣史研究所碩士論文，2008），第一章。

體破漏、觸礁、擱淺、風災、火險、衝突、顛覆等意外事故，以致失去控制與運行能力，甚至造成船舶沉沒、貨物損害、人身事故、行蹤不明等；特種海難則指為飛機、艦艇、船隻追蹤、襲擊、劫持而致船舶及人員遭受危害等情況。¹²

日治時期的統計書中，雖一度在1896、97兩年時對於船難數量有所統計，分別有18、37艘船隻遭難，並有統計發生的行政區與月份但其後的年份便未再出現。¹³直至1908年以降方有連續性的統計，並延續至日人統治結束。

如表一所示，總計這五年間共發生579次船難事件，平均一年發生將近116次，依年份來看，以1912年最高，達210次，同時是日治時期有統計的年份中第六高者。¹⁴最低的1909年則僅有66次。

就事件的種類來區分，以損壞最高，坐礁（觸礁）次之，第三為顛覆（翻覆）。歷年中此三者皆曾居首，且主因皆偏向自然氣候因素，即便是坐礁不少亦是因為暴風雨導致船隻無法操控，而有部分事件發生在已設有、船標，或是以為海員所廣知的海域，但因船隻失去掌控，或因當時尚無雷達設備，僅能依靠肉眼辨識，卻因視線不良仍發生慘劇，顯示海上活動的不可測性。另在此統計中海盜事件雖有出現，但總計歷年件數僅有四件，顯示其統計在大部分的年份多歸於警政，而非海事事件，但海盜行為乃是海難發生的主要人為因素之一，且影響商貿、生命之安全，仍是一相當值得注意的項目。

12 交通部1957年公布，〈船舶海難求救及救助作業程序〉，《航政法規》（台北：文翔，1977），頁174。

13 台灣總督府官房統計課，《台灣總督府第一統計書》（台北：台灣總督府民政文書課，1899），頁238。當時總督府統治基礎尚未穩固，此兩個統計數字應當偏低。

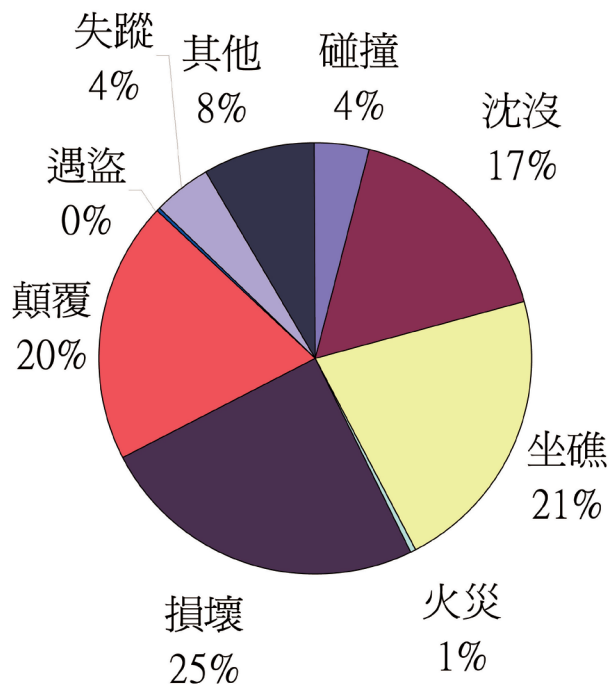
14 船難事故次數較高的年份依序為1932、1930、1931、1929、1928等年，但這幾年的「其他」因素皆超過九成，顯係因是統計方式改變所致，故1912年的船難次數顯係有相當的指標性。

表一、1908～1912年間臺灣地區船舶失事數

年代	碰撞	沉沒	坐礁	火災	損壞	顛覆	遇盜	失蹤	其他	共計
1908	3	23	18	-	23	26	-	6	11	110
1909	-	7	14	-	25	19	-	1	-	66
1910	4	12	28	-	14	14	-	9	7	88
1911	10	14	31	1	21	20	-	1	7	105
1912	7	41	32	3	59	34	2	8	24	210
合計	24	97	123	4	142	113	2	25	49	579

資料來源：臺灣省行政長官公署主計室編，《臺灣省五十一年來統計提要》（台北：同編者，1946），表465。

說明：原表有「擱淺」之項目，但1908年以降僅有3次，且在本文討論範圍內並無該事件之統計，故不予列出。



圖一、1908～1912年間臺灣地區船舶失事數比例圖

資料來源：同表一。

傷亡人數方面，五年間死亡人數共計118人，平均一年將近44人；失蹤者更達253人，平均一年失蹤約51人，顯見海事活動的驚險。而船難事件數與船員死傷人數甚為相關，相關係數高達0.96。

表二、1908～1912年間臺灣地區船員傷亡人數

	死亡	負傷	救助	失蹤	共計
1908	8	.	21	22	51
1909	12	.	.	26	38
1910	7	2	57	11	77
1911	26	.	130	40	196
1912	65	3	523	154	745
合計	118	5	731	253	1,107

資料來源：臺灣省行政長官公署主計室編，《臺灣省五十一年來統計提要》，表465。

三、海難事件類型之分析

明治年間台灣周遭地區的海難事件平均每年達上百件以上，事故頻繁，由當時的官方紀錄及新聞報導，有關海難事件自是屢見不鮮。附表為整理1898年至1912年間約四百件有記載的海難事件，其造成因素可大分為自然因素及人為因素，以下試就事件內容進行分類，並輔以實例加以說明。¹⁵

（一）自然因素的風候、海象變異

風向、海流等氣象因素在帆船時期是海洋活動必須仰賴的自然動力，但因難以預測掌控，也常是海難的主要肇因，在本文探討的時段，雖已有蒸汽動力船出現，但面對大規模的颱風、暴風雨，仍多感束手無策。且台灣在夏季至秋季時屢屢有颱風產生，航行船隻若遭遇暴風，即導致海難事件。

1、1895年臺灣茶葉視察員澎湖島漂著事件

在1895領台之初，即已發生因風暴使船隻漂流的事件。1895年8月31日時，載著台灣茶葉視察員鎌原幸治、松本龜太郎等人的新發田丸

15 本節暫不依總督府統計書之分類法係因未能確定新聞刊載原因與官方最後認定是否一致，故以下以事故報導內容進行分類探討。

號從宇品港出發，預計航向台灣。結果在海上航行時遭遇風暴，船隻失控，漂流了約一星期後，最後於9月7日夜晚漂抵澎湖。兩人在島上住宿一晚後，在搭船航向基隆。而遭受這一次風暴影響者，尚有姬路丸及鹿兒島丸等船隻。¹⁶

2、1896年淡水號塗葛窟擱淺事件

淡水號蒸汽船擱淺塗葛窟海岸事件係發生於1896年12月21日，該船隸屬於淡水稅關，在12月時奉令執行相關任務巡弋於台灣西海岸。在結束於鹿港周遭的稽查後，淡水號駛航北上，目標返回淡水港。初始航行時還算順利，但至21日清晨一點多時風向突然轉變，原本平靜的海水突然轉變為驚濤駭浪，強風並將船錨吹斷，淡水號因而失控一路漂流到台中廳的新港海灘上擱淺，時間已是當日十點半左右了，一行人在海上漂流了九個多小時，船上設備、物品多所損壞、佚失，人員並有受傷。¹⁷

3、1898年北海岸地區船難

1898年8月底，因暴風雨的襲擊，在北台灣海域出現多起海難。自8月28日起，強風暴雨開始出現，至29日清晨二時許，淡水有三艘中式帆船因強烈風浪而翻覆，乘客有170人慘遭溺斃，僅有六人倖免於難。

同時有大阪商船會社船籍的淡水丸，自清國向日本航行途中，同樣遇到此難關，暫時進基隆港避難，至9月1日俟風雨較平靜後開航。在距基隆25哩附近的海面上發現一艘遭遇海難的中式帆船，即刻著手救援工作，共救起乘員有48名。經船長與事務長協商後決定先行回到基隆，處理遭難人員。

大阪商船的宮島丸從蘇澳港駛向基隆的航行途中，在距離蘇澳港約20哩的龜山島附近，發現遭難的中式帆船三艘，於是立即著手救援。然因激浪甚為凶猛，僅能救起兩名乘客，最後只好結束救援作業折返基隆，將遭難者引渡給水上警察。

¹⁶ 〈臺灣茶葉視察員澎湖島に漂著を〉，《讀賣新聞》，明治28年9月20日，朝刊，五版。

¹⁷ 〈淡水稅關所有淡水號難破ノ始末稅關長上申〉，《台灣總督府公文類纂》，15年保存，21卷，1897年1月1日。

清國漳州府漳浦縣白砂庄陳王發所有船舶福隆號載運砂糖，另有船主及16名乘客，於8月27日自同地向基隆出發航行，同樣遇到28日的暴風雨，經過千辛萬苦然終於到達基隆附近，但發現始終無法順利航入港，最後由船主陳王發及另二名乘員，費盡辛勞從基隆堡大武崙上岸，向基隆參事請求緊急救援。該參事乃即刻向辨務署陳情，再向水上警察緊急通報，立刻著手救援工作，可能為時已晚，竟然已無任何人、船蹤影，只好放棄搜尋。¹⁸

4、1899年淡水港北洲丸擱淺事件

大阪商船株式會社所屬北洲丸（994噸，俄製）原來是蘇俄義勇艦隊中的一艘船，1874年製造，原名馬克貝斯，在浦鹽斯德港內沉沒很久之後被撈出，由大阪的廣海仁三郎收購修理後當做汽船使用。該船的所有權經輾轉多次換手，最後歸根室的山形屋內田才次郎所擁有。在1899年9月時，北洲丸裝載雜貨、鹽、木材、碼頭建材等貨品，由門司啟航，預定於9月29日夜晚進淡水港，淡水港設有引導航標與燈台，但在黑夜中疑似誤判針路航向岸邊，北洲丸被吹到八里坌岸邊擱淺在沙灘，船上的木材並漂流於海上。不過其裝載貨物原價為二萬七千餘圓，需打撈貨物原價為三千餘圓，損失異常的少，是不幸中的大幸。¹⁹

船舶在海上遭難，致貨主蒙受損害時，得召開開海損會議來決定各自分擔的欠損。第一次會議於10月10日在六館街小島屋召開，該會議生沼永保為船主代理，與會人士包括台灣人貨主及日本人等共有十五、六名。共同商議的內容包括：到目前為止的救助費用、打荷（丟棄貨物）所致貨物的損失、打荷時打開艙口所致貨物泡水等的損害、從本船遭難現場到淡水港的運送費用，執行共同海損相關費用，其他精算人認定需要加入共同海損費用等。²⁰會議商妥處理辦法後，由於北洲丸係坐

18 〈淡水港の難破船（溺死百七十名）〉，《台灣日日新報》，明治31年8月30日，二版。
〈基隆通信（九月三日報）暴風雨の景況〉，《台灣日日新報》，明治31年9月6日，四版。
〈北沿岸難破船彙報〉，《台灣日日新報》，明治31年9月10日，五版。
〈駭浪救生〉，《台灣日日新報》，明治31年9月14日，三版。

19 〈舟擱沙線〉，《台灣日日新報》，明治32年10月3日，二版。
〈北洲丸の遭難〉，《台灣日日新報》，明治32年10月5日，二版。

20 〈共同海損會議〉，《台灣日日新報》，明治32年10月11日，二版。

礁於沙灘狀態，損害並不嚴重，經過半年後，北洲丸終於在1900年4月4日趁滿潮時，成功地完成曳卸，轉碇泊在淡水港內，檢查後發現船體並無任何損傷，因此終於13日起錨歸航日本。²¹

5、1899年鯉船漂著紅頭嶼事件

1899年10月24日軍艦高千穗丸進入紅頭嶼時，發現沖繩縣那霸的中村孫兵衛、仲村渠山、地阿波國次郎、鹿兒島的野本畠助等四人漂流到該地。其遭難的情況為除了上述四人外，尚有兩人共六名，在9月16日因商業之需，搭乘鯉船自那霸港向八重山島出航，但當天即因風浪太強而轉泊久米島。9月29日從久米島航向八重山島，不幸在海上遭遇暴風雨，漂流九天後於10月8日漂到紅頭嶼。六人費盡九死一生而上陸，其中一人卻因波濤而墜落海中慘遭不幸，另一人在上陸後因害怕遭到當地住民的危害而逃入山中，行蹤不明，僅有前列四名獲得台人職員的照顧而得倖存，其原先所搭乘之鯉船在一行人上陸後不久也碰觸岩石而無法再航行。故高千穗丸將此四人於10月26日送至打狗港，將該四人引渡給台南縣知事處理。²²

6、1900年淡水港口中式帆船沉沒事件

1900年7月7日暴風雨，有一艘清國中式帆船在淡水港口沉沒，該船當時載有食鹽60,000斤、大豆1,200斤、茶碗1,000個、茶壺300個、豬3頭。據船主宣稱，其數日前自清國興化府出發，搭載船員十五名，船已航抵淡水港口燈塔附近，卻遭遇暴風而被激浪吹襲，乘員雖盡力划船想靠岸而不得，於是將搭載船貨傾倒海中以減輕船的重量，仍然無法登岸。船員中只有十一名獲救，另四名乘員與船體一同葬身海底。²³

7、1900年基隆大同丸漂流事件

大阪商船會社的雇用船千代丸於1900年7月2日從神戶往台灣航行途中，在距離基隆45浬處發現遭難船隻，船長高木教一下達停止進行的命令，與船員一齊協同盡力救助該破船。該遭難船係名為大同丸的日

21 〈坐礁船北州丸浮する〉，《台灣日日新報》，明治33年4月10日，二版。

22 〈紅頭嶼の漂着人〉，《台灣日日新報》，明治32年11月2日，二版。

23 〈淡水港口に沈みし戎克船〉，《台灣日日新報》，明治33年7月10日，五版。

本形船，船員共四人，裝載染料與紅露酒等貨物。該船於7月4日上午五時自八重山島川中港出港，目標為基隆港，因航行途中發現有暴風雨的凶兆於是轉往與那國島避難。但在5日晚間九時遭遇暴風雨，被激浪吹走，帆檣也被吹折，船隻在海上進退維谷，幸好後遇到千代丸而獲救。原本打算將船體一起拖曳到基隆，無奈因風浪過強，不得已而棄船，只救出船員，於9日安全到達基隆。²⁴

8、1900年白沙岬頭漢陽丸擱淺事件

1900年9月14日賀田金三郎所有的漢陽丸由塗葛窟（台中龍井）航往淡水途中，為逃避暴風浪，本來打算在白沙岬頭（桃園）錨泊，但是由於激浪怒濤，船身無法控制，不幸在燈塔附近外海擱淺。當時船員十九名中有二名負傷，乘客十四名悉皆安然獲救，收容於燈塔事務所中，受到適當的安撫與照顧。該船有運送驛傳會社的官金金 15,000圓，銀幣20,000圓，貨物中有樟腦453箱，腦油660箱。

漢陽丸擱淺時，竟有上百岸邊住民趁亂搶取漂流物，並奪走2,000圓，經桃園辨務署及警察吏員嚴令村民將漂流物交出始得追回。²⁵另外，金券全數被激浪沖走，樟腦則沖失133箱，腦油流失6箱。漢陽丸在一週後利用大潮拖曳出淺灘，回航到淡水實施修繕。²⁶

9、1903年宜蘭大安丸擱淺流失樟腦事件

1903年10月9日，宜蘭羅東支廳管內清水口之東港（今五結鄉利澤簡）海面，有唐山帆船大安丸遭難破壞，其中有羅東支局所買樟腦35,000斤，欲由東港返航回基隆，但航行至東港灣外，忽遇風浪導致船隻擱淺破壞，所載樟腦一時流失，幸賴千丈救助船之盡力得以收拾22,000斤，其餘13,000斤則全然形跡不明。²⁷

10、1907年打狗港千鳥號的沉沒

1907年12月停泊在基隆港的警察本署小蒸汽船千鳥號，為迴航到

24 〈難破船を救ふ〉，《台灣日日新報》，明治33年7月10日，五版。

25 北台灣沿海居民的搶船習慣，可參見林玉茹、許進發等人之研究。

26 〈塗葛窟航路〉，《台灣日日新報》，明治33年7月19日，二版。〈漢陽丸沈沒と他の船舶〉，《台灣日日新報》，明治33年9月18日，五版。

27 〈遭難船流失樟腦〉，《台灣日日新報》，明治36年10月14日，四版。

打狗港，於1908年元旦當天從基隆出航，途中由於天候險惡，乃進入淡水短暫停泊等待天候回復正常。5日上午四時，自淡水港起錨出發，再迴航向打狗港。然而來到該港港外時，風浪尚未穩定，船體瞬間被巨浪吹襲，在港口的淺灘上坐礁，風浪繼續襲擊舷側，船體破壞而浸水沉沒。幸好船員六名以及乘客二名都安全上陸，在支廳中受到保護。

接到事件通報後，警察本署派出稅關及郵局的小蒸汽船到遭難地點，打算使用繩索拖曳該船，但因激浪而無法達成。膠著在泥沙上的船體，由基隆方面指派潛水夫從事打撈作業。²⁸

（二）人為因素

人為因素造成的海難事件，包括觸礁與擱淺、碰撞、及松島艦爆炸沉沒事件。

1、觸礁與擱淺

觸礁係指船舶觸及海底困坐在礁石或沉船者，又稱為坐礁，是導致海難的另一項大宗因素。在行經不熟悉的海域或是沿海岸行進時，稍有不慎，便可能會觸礁。其後果輕者擱淺，重則導致船身破裂，進水沉沒。



圖二、台灣西海岸的淺灘

圖片來源：仲摩照久，《日本地理風俗大系》第十五卷（東京：新光社，1931），頁38。

（1）1897年新開號塗葛窟坐礁事件

新開號是隸屬德商公泰洋行（Buttler & Co.）之新造船，在1897年9月時，預計從淡水港航行至塗葛窟，結果在14日時，於塗葛窟港外約兩里處觸礁，船隻進水，船內數千俵的精米約有一千五百俵浸水，但幸好並無人員傷亡。²⁹

28 〈千鳥號の沈没〉，《台灣日日新報》，明治41年1月7日，五版。

29 〈汽船沈没〉，《台灣日日新報》，明治30年9月15日，二版。〈新開號の坐礁に就て〉，《台灣日日新報》，明治30年9月16日，二版。

（2）1898年江之島丸坐礁沉沒事件

1898年8月6日，隸屬於大阪商船株式會社的江之島號（船長藤原松之助），因暴風雨之故，在基隆二砂灣與大砂灣之間坐礁，導致船身損壞。當時由於氣象預報已經指出將有暴風雨來臨，藤原船長因而要求船員不許離船，全力戒備，並下三個錨以防不測。但因風雨過大，其中兩個錨仍被切斷，隨時都有可能撞擊他船或是坐礁，船長為避免撞擊鄰近船隻，下令船隻轉向，寧可坐礁而不願使波及他船，但由該船所負責的台灣東部航線也一度暫停。³⁰

（3）1898年安平丸擱淺事件

1898年9月29日下午六點，歷經全島巡視的後藤新平民政長官一行人，預計搭乘安平丸，從馬公返回基隆，結束環島一週的行程，卻在澎湖至台灣間的黑水溝上，遭遇大風浪，並因而擱淺。澎湖至台灣間的海峽水域素以危險著稱，在日本領台前，也曾懷疑軍艦「畝傍」號乃係消失於澎湖周遭海域。³¹

當天因天候不穩，風浪強烈，所以一時決定將出帆時間延期。但觀察天候並未有太大的變化，以致認為那是冬季通常的天候狀態。因此決定於30日上午5時10分驅船直航。然解纜而出馬公灣時，高浪開始侵洗船板，船體動搖甚急。入夜後北東風力愈發威猛，進而轉變成暴風，狂瀾怒濤捲襲船體。其最可怕的時候是高浪大波侵襲船板一而再發生，船體傾斜達到四十九度以上，而在返航馬公途中，在10月1日行經白砂岬外海六海里處時，發現前方有異樣，船長立即下令以全速力後退，蒸氣動力雖非無效，但因前進的餘力，船體終致抵觸擱淺到淺灘上。而坐礁的安平丸，船長眼見暫時沒有浮上可能性，於是下令關掉蒸汽機並投錨。到了七點左右，海象轉回漲潮，嘗試以全速力進航。終於在八時許，船體在毫無故障的狀態下脫離了淺灘，順利恢復進航。此時全員才

30 神田外茂夫編，大阪商船株式會社編輯，《大阪商船株式會社五十年史》（大阪：大阪商船株式會社，1934），頁388。〈江ノ島丸の坐礁〉，《台灣日日新報》，明治31年8月9日，二版。〈江の島丸の遭難と定期〉，《台灣日日新報》，明治31年8月9日，二版。〈江の島丸遭難詳報〉，《台灣日日新報》，明治31年8月13日，二版。

31 渡辺加藤一，《海難史話》（東京：海文堂，1981，二版），頁24 - 25。

恢復愉悅的臉色。由於風浪仍然強烈，因此船員們再三小心警戒，一邊用水深機不斷測度深淺狀態而行進。天候愈益不穩，到2日上午10時為止，進航哩數僅只六海里多。瞭解貫徹原來的計劃，不只徒勞且無功，而且已經百計用盡，只能任波漂流，不然就需要尋求避難。因此調轉針路到南西，折返澎湖島。

但返航途中船體的動搖仍然嚴重，一行人員全體發生船暈，船上氣氛陷入低氣壓中，多人進入熟睡。下午四時左右，激浪愈益高漲，加以潮煙以及嚴重的濃霧，四邊都是咫尺不辨，此時又行經曾經發生奈良丸沉沒的地方，與原先預定鍼路漂流了廿海里多。吉貝島就出現在右邊，船長此時驚駭的心情可是筆舌所無法盡述的。只聽到大喝逆轉的命令，而後就寂然冥目等待天命的安排。船員們則振奮畢生的勇氣，將鍼路轉到北西方向，到七點僅能看到漁翁島的燈塔出現在船首左舷的一角。此時船長的驚喜可想而知吧！事後船長追憶當時的情況，說到：「當時如果沒有測定船體的位置，不能認出北島，則顯然必定覆轍奈良丸的命運。該北島乃是不容易用肉眼看出的島嶼，所以豈能僅只任由天命安排！當然認出北島乃是天祐所賜，這應該是自助天助的重要証據！」赤裸裸道出當時船體所瀕臨危險的境界。³²



圖三、安平丸

圖片來源：神田外茂夫編，大阪商船株式會社編輯，《大阪商船株式會社五十年史》，頁225。

由於原先預計是1日抵達基隆，但至該日卻未見到安平丸進港，讓總督府一度大為緊張。若然後藤新平真因此次海難葬身海中，台灣歷史的發展說不定將大幅改寫。

³² 〈安平丸の搜索〉，《台灣日日新報》，明治32年10月3日，二版。〈後藤長官一行の消息〉，《台灣日日新報》，明治32年10月3日，二版。〈仍返澎湖〉，《台灣日日新報》，明治32年10月4日，三版。〈安平丸遭難詳報〉，《台灣日日新報》，明治32年10月11日，二版。

（4）1908年下湖口共同丸沉沒事件

1908年2月3日深夜，阿波共同汽船株式會社所屬第七共同丸（558噸），由荒井泰治租借，載運基隆四腳亭出產的煤炭，由淡水運至高雄後迴航，在斗六廳下湖口外海因航向錯誤，撞上淺灘而坐礁。26名船員跳海游泳至離岸沙洲，其中一人溺斃，天明之後下湖口支廳長率巡查及壯丁划船前往救助，船體及貨物則放棄。³³

（5）1908年馬公釜山丸觸礁事件

1908年3月10日夜晚由基隆出發的釜山丸，搭載8名乘客及600噸貨物，在馬公風櫃尾撞上暗礁，船艙進水貨物水損，所幸人員安全。3月15日起卸50噸之貨物，同時全力排水，後再由鹿島丸拖曳至馬公灣內繫泊。³⁴

2、碰撞

碰撞指船舶間之相互碰撞，無論是在航行、錨泊或繫泊時。雖說茫茫大海甚為遼闊，但因包括操縱者對氣象、海象狀況未充分熟悉，或是航行技術欠嫻熟，另因機器輪船構造複雜，稍有不慎則仍有導致意外發生之虞。以下介紹數則案例。

（1）1904年大義丸—大經丸碰撞事件

1904年6月14日深夜，同為辜顯榮經營之大和輪船公司所屬的大義丸與大經丸，都是固定來往淡水與塗葛窟間的船隻，竟然在中港外海發生撞船事件。大義丸（32.48噸）當天裝載麥酒（啤酒）、布、麵粉、菸草、魚乾、食品及石油等貨物，乘員20人，由淡水航向塗葛窟。大經丸（40噸）裝載米653石、豬22頭，乘員26人，由塗葛窟往北航向淡水。因當晚天候穩定風平浪靜，雙方船長也以在外海行駛，竟疏於注意警戒，結果在中港（今新竹竹南）離岸2浬半外海相撞，北上的大經丸撞入大義丸左舷，大義丸快速進水，20分鐘後沉沒。當時有恰好有從鹿

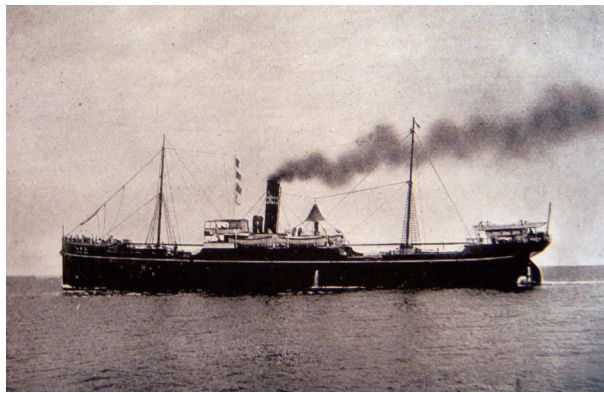
33 〈難破船共同丸〉，《台灣日日新報》，明治41年2月7日，五版。〈沈沒船共同丸に就て〉，《台灣日日新報》，明治41年2月9日，五版。

34 〈釜山丸の座礁〉，《台灣日日新報》，明治41年3月13日，五版。〈釜山丸の共同海損〉，《台灣日日新報》，明治41年3月17日，五版。〈釜山丸の損害程度〉，《台灣日日新報》，明治41年3月18日，二版。

港北航的利濟丸聽聞到大經丸的求救汽笛，全力進行搜救。嗣後大義丸貨主胡文士等七人向大和輪船公司提出損害賠償請求，台北地方法院初審判定原告請求成立。大和公司提出上訴，經覆審法院參引台灣慣例：船舶沉沒時，船員雖有過失的追究，但船主並無被追究責任之原則，以及日本商法五百四十四條：船主在其屬下船員的過失，致使他人遭受損害時，於航海結束後，對於船舶運費以及船主對於船舶的損害賠償，或報酬的請求權，得以委託債權者免除其責，所以判決被告勝訴，唯須負擔訴訟費用。³⁵

（2）1908年基隆丸—倉庫船衝突事件

大稻埕杜厝街十四號戶劉隆修所有的汽船基隆丸，除了搭載船員十七名之外，另外裝載磚瓦二萬個，又拖曳有三名船員的薩謬爾商會倉庫船二艘，於1908年11月30日上午11時從淡水港出帆，向打狗港航行。途中，於晚上11時，在白沙灣燈塔附近的外海，被激浪所襲，船體搖晃甚為強烈，以致拖綱被切斷。基隆丸乃即時停止行進，返身來繫曳綱，就在當時來了強風浪，與倉庫船發生衝撞，其腹部被撞傷，而發生嚴重的浸水，因此顧不得救助倉庫船，以全速率返回淡水，不幸途中在港外一哩半的外海又撞上暗礁。



圖四、基隆丸

接到此急報的滬尾支廳，雖然即時急行，奈因波浪太強而難於接近。勉強在午後一時救出船員全部、其一切攜帶品及部分船的備用品等。³⁶

圖片來源：神田外茂夫編，大阪商船株式會社編輯，《大阪商船株式會社五十年史》，頁392 - 393間。

35 〈汽船衝突損害事件〉，《台灣日日新報》，明治40年9月7日，二版。〈船舶所有主の責任〉，《台灣日日新報》，明治40年9月26日，二版。〈船舶衝突に關する判例〉，《台灣日日新報》，明治40年10月15日，五版。

36 〈基隆丸の厄難〉，《台灣日日新報》，明治41年12月3日，七版。〈擱坐せる基隆丸〉，《台灣日日新報》，明治41年12月4日，五版。

(3) 1911年印度丸—備後丸衝突事件

該事件發生於1911年12月14日下午四點左右，地點在基隆港。當時正有五千噸級的印度丸（大阪商船會社）、備後丸（日本郵船會社）、新竹丸等三艘蒸汽船準備出港。根據港務所的安排，為預防同時出港造成不必要的碰撞，安排印度丸於4點10分先行出港，備後丸於20分、新竹丸於50分陸續出港。依照指示，印度丸於規劃時間時拔錨出港，十分鐘後備後丸緊接著出港。但由於印度丸預計要搭載火藥，故先於港外等待，待備後丸通過後再返回內港。原先預計是備後丸由印度丸前方通過，但不知為何，備後丸轉向印度丸的船尾，結果撞上印度丸的右後方船舷，導致船身龜裂。³⁷



圖五、印度丸

圖片來源：神田外茂夫編，大阪商船株式會社編輯，《大阪商船株式會社五十年史》，頁408 - 409間。

3、意外爆炸沉沒—1908年馬公港松島艦爆沉事件

1908年4月松島號軍艦在澎湖爆炸沉沒，是日本治台50年間最嚴重的軍事意外事故，也是傷亡人數僅次於1943年的高千穗丸沉船的海難。

松島艦是1890年日本在法國Foul Scheschanche 造船廠所訂造的二等巡洋艦，總排水量4,278噸，長295呎，寬50呎，吃水深21呎，配置各型火炮20多門，魚雷發射管4門，官兵約600人。松島艦曾參與1895年9月甲午戰爭中之黃海海戰，而且擔任伊東聯合艦隊司令官之旗艦，遭受清國海軍鎮遠號砲擊，陣亡官兵55人，受損後仍力戰還擊，重創定遠號使其退卻。1895年的武裝接收台灣戰爭中，參與澎湖、東港、

³⁷ 〈備後丸の接觸印度丸の舷側凹む〉，《台灣日日新報》，明治44年12月21日，七版。
〈汽船衝突の詳報備後丸と印度丸〉，《台灣日日新報》，明治44年12月28日，七版。

枋寮、基隆等地之登陸協同作戰。後來因日本海軍增建新的大型巡洋艦，松島艦乃不再擔任主力艦，1905年日俄戰爭時編屬第三艦隊，戰爭結束後改編入訓練艦隊。1908年4月由矢代由德擔任艦長與橋立、巖島等二艦組織訓練艦隊由橫須賀港出發，搭載軍校生往南洋進行訓練航行，4月27日抵達媽宮港，沒想到30日清晨時居然發生火藥庫爆炸之船難。³⁸

松島號火藥庫內所存的火藥數量甚多，爆炸威力自是甚為驚人，頃刻間艦體便報沉沒，災變發生後逃出的官兵僅有砲術長大尉平真雄、軍醫折茂恒治、候補生22名、準士官5名、下士兵141名，總計170名而已，矢代艦長以下至少四百名官兵，遭逢與艦共亡的命運。

沉沒之松島艦在媽宮灣只露出一樁與一煙囪部分，其損傷的程度，干潮時水深19公尺，艦首最高部在距離海面1公尺深處，艙部則完全埋在海底沙中，上甲板距離水面9公尺深，後部32公分艦砲處也在水面下5.4公尺，損傷皆在艦體後部，前部並無任何損傷。其後部的大損傷處是在防禦甲板（在上甲板、下甲板下層的甲板，其下方即為火藥庫）的下部有大破裂，艦側的兩舷向機關部方向有相當長的開裂，此防禦甲板與艦底，幾乎就像提燈筒的破裂，開大口裂開，兩舷的鐵板都大幅度向外折曲。上甲板自32公分艦砲的位置折裂下垂。左舷上甲板的下部有一大破孔，右舷也有三個破孔。此外大爆炸的餘力將輪機室的大隔壁破壞，煙囪後部上甲板被打穿，這就是損傷中火燄高高噴出的位置。）³⁹

松島號爆炸沉沒後，澎湖廳長即刻召集警察並動員漁民，利用魚網搜尋遭難者遺體及船上物品，海軍也派遣常磐號巡洋艦（9,750噸，1898年下水成軍）裝載人員及器材前往澎湖進行救難作業。⁴⁰松島艦隻爆炸為災情慘重之大船難，後來日人在澎湖建紀念碑以為紀念兼誠鑑。⁴¹

38 〈松島艦沈沒〉，《台灣日日新報》，明治41年5月1日，二版。

39 〈松島艦の遭難者〉，《台灣日日新報》，明治41年5月2日，二版。〈松島艦の回顧〉，《台灣日日新報》，明治41年5月16日，四版。

40 〈本日の招魂祭〉，《台灣日日新報》，明治41年5月6日，二版。〈松島沈沒と澎湖廳〉，《台灣日日新報》，明治41年5月6日，二版。

41 〈伊知地彦四郎外二名軍艦松島及殉難者記念碑建設許可〉，《台灣總督府公文類纂》，15年保存，第43卷，1911年8月1日。

4、海盜劫掠

早年國家行政掌控能力有所未逮，海上秩序法治不備，臺灣鄰近海盜掠奪船隻、人貨之事時有所聞，即便進入日治前期海盜事件仍然不斷，並常成為台灣總督府維護海上航行安全乃至國際交涉之事務。據台灣總督府民政部警察本署1917年匯報的資料《台灣と南支那ノ關係及現在ノ設施並將來ノ方針》，指出活動於中國南部沿海的海盜，多於每年六月到九月之間的夏季季風期出沒，襲擊台灣海峽及近海的船隻，對附近住民採取粗暴行為，其中又以福建省沿岸的蕭禧、湄州、大烏龜、小烏龜、南日島為根據地的海盜最為兇暴。從1905年到1916年間，在台灣海峽受海盜襲擊的事例有四十一起之多。⁴²上述事件雖多不再海難事件的統計範圍內，但實是海難事件的重要因素之一，並甚影響商貿順利及人命安全，故以下仍揭舉新聞報導中船隻遭海賊劫掠的幾起具體事例，以觀察海難的另一個面向。

（1）1898年梧棲港合榮號米船遭劫事件

1898年8月，台中梧棲港合榮號載米百二十石，方出港揚帆北上，忽有海盜船四艘蜂擁而來，將合榮號團團圍住後將其所載之米劫掠一空，然後揚長而去。⁴³

（2）1899年通霄海域金黃瑞號鹽船遭劫事件

1899年8月10日梧棲港盛泰號所有之駁船金黃瑞號，裝載滿船的食鹽，從鹿港出航經過通霄海面距岸不遠，突遇海盜發砲襲擊，所有船中銀錢俱被掠奪，11日下午一時抵達後港，廳下警官從嚴搜查，期能破案緝凶。⁴⁴

（3）1902年苑裡海域金順利號遭劫案

中式帆船金順利號的船長係住於苗栗三堡塭寮港十番戶的洪深，該船於1902年7月15日晚上八點左右由洪深率領領外兩名船夫，載著七十石的米穀由大安港出海，目標是淡水港。但在出港不久，於晚間十點時

42 松浦章，《中國の海商と海賊》，頁83 - 84。

43 〈海賊狡猾〉，《台灣日日新報》，明治31年8月24日，五版。

44 〈食鹽積載戎克海賊に逢ふ〉，《台灣日日新報》，明治32年8月16日，四版。

在苑裡沿岸遭到十數名海盜乘著中式帆船發砲搶劫，米穀以及船上的衣物、鍋子都被掠絕一空，但幸好人員並沒有死傷。這群海賊於隔日三點左右乘船向東方海面離開，不知蹤影。⁴⁵

（4）1909年苗栗外海金源順號遭劫事件

1909年8月3日時，新竹廳下十塊蔡庄有船戶彭溪及弟彭王及三名船員，以其航船金源順號為大稻埕和豐號載糙米百三十七袋，價值六百八十五圓，由苗栗大安港駛向淡水。途中因遇南風起，暫停舟于苗栗廳灣瓦庄海岸，忽有一船疾行如風，掠近舷側擊以砲，彭等知為海賊雖急忙逃去，但馬上就被追及。海賊們約十五六人，持銃劍棍棒及薪火等，先將彭等縛置艙內，上釘以釘而閉之，而後將諸物一掠而空。後海賊將船開到對岸航路中心點後棄船而去，幸彭溪閉于敷板之下，船不致顛覆，且尚存糙米六袋。而船艙下的彭等人在海賊離開後也爬出船艙，將船向東而進，翌二日忽見一山如大屯，喜近臺灣，靠岸時發現並非大屯山，而是新竹香山附近之山也，未幾遂入後壠港。該海賊船外觀白色，約可載百五十石，其船首小而尾大，一見如漁舟的樣子，聽其語言純然為泉州音，當其與已船或先或後時，甚難分辨其是否為海賊船，因而遭劫。⁴⁶

（5）1911年新竹鹽水港外海金和風號及良順號遭劫事件

1911年7月30日正午時分，有帆船金和風號及良順號兩隻，其船大十五噸，船員五名，共向灣裡而航。南行至距新竹廳竹北一堡鹽水港庄沿岸約十二三丁之洋面，有海賊船一隻駛來，海賊有十二三人，發砲攻擊兩船，金和風號急轉舵竭力而航，避難於舊港稅關支署香山監視所前，幸得無事。但良順號逃之不及，為賊船所捕，船中貨物，掠奪無餘，逃向北方而去，新竹廳接報後，該廳立命折本警部統巡查十五名、巡查補一名，馳赴舊港，並與稅關員一名同乘停泊該港之清國船蕭合興號，於該日下午一時啟帆朝北方追去。後果見賊船航於前面約八里之洋面，但該船似也知道為蕭合興號乃是為了緝捕而來，全力加速逃逸，結

45 〈苗栗沿海の海賊〉，《台灣日日新報》，明治35年7月22日，五版。

46 〈苗栗沖の海賊〉，《台灣日日新報》，明治42年8月12日，五版。

果到了下午三點半左右就不見其蹤影。⁴⁷

這起海上打劫事件乃是兩船同行，且鄰近海關不遠，但海賊團仗著人數眾多及技術熟練，仍放膽行搶成功，即便新竹廳緊急派員追緝，仍在汪洋大海中追丟，顯示海賊的囂張行徑。

四、總督府的海難因應與預防政策

船難的頻繁發生，對於民生、經貿都有莫大的衝擊，為降低事故的發生率，總督府積極設置相關法令、助航設施，以圖減低事故的發生。且海難事件若然涉及外國船隻，更是嚴峻的國際問題，需妥善因應方可避免爆國際糾紛。

（一）涉外事件的處理

日本領有台灣之後，兩岸之間往來仍甚頻繁，但就國籍而言，以分屬不同國家。過往之海盜事件尚屬於國內範圍，但以1895年為分水嶺，則轉成為兩個國家的外交事件。面對海盜事件，日方多以較強硬態度、並透過正式外交管道要求清國積極處理賠償及掃到海賊相關事宜，此一方面論者已多有著墨。⁴⁸

台灣沿海周遭是東亞地區的航行通道，往來之外籍船隻頻繁，外籍船隻失事時有所聞，而外籍船隻亦有可能協助台籍（日籍）難船，故以下即數則案例，來觀察此一時期處理外籍船難事件的經過與方式。

1、1898年英國帆船救助事件

除了救助在台灣周遭失事的外籍船隻外，亦有外籍船隻救助台灣難船的事件。如1898年，一艘英國帆船「ヴァルキリー」行經台灣南方海域時，便救助起台南籍帆船順風號兩名船員，並將之載至長崎。先由英國領事交予清國領事，再引渡於長崎縣。後在清國商

47 〈新竹洋面海賊詳報〉，《漢文台灣日日新報》，明治44年8月2日，三版。

48 參見許雪姬，〈日治時期台灣面臨的海盜問題〉，頁27－82。

號泰昌號的支助下，於隔年1月搭乘釜山丸返回台灣。

2、1899年美國商船コーメット號沉沒事件

1899年9月，強烈暴風雨襲擊台中縣轄區各地，導致美國船隻コーメット號（673噸）遇難沉沒。

美國商船コーメットル號，船長為美國人布羅德霍斯特，1899年8月27日裝載竹材與砂糖六百噸，自廈門航向牛莊。28日午後開始風雨逐漸增強，船隻在狂風巨浪中完全失控，帆檣挫裂、舵檣折斷，幾乎完全喪失航行能力。船隻在海上漂流四晝夜，31日清晨五時許被沖到後外海，然而即將到岸邊的瞬間，船體竟然被推入淺灘，船體傾覆橫倒，十三名船員與四名船客紛紛抓緊木片或浮具躍進淺洲中，剎時被狂瀾掃入海中，生死不明。船長夫婦、機械士一名和一名清國人緊抓住半沉沒的船體，竭力呼救，期間雖有一艘汽船經過，卻無情地匆匆通過。河口的公司寮派出所巡查瞭解狀況後，立即展開救援工作，徵得竹筏及舢舨四隻，強徵十名土著掌控舵檣，衝破波浪的漩渦，漕筏近コーメット號，將船長等四名救起，再與港口的激浪搏鬥達三小時，終於上陸。先行解決遭難者之衣食問題，而後將船長夫婦安頓到後租稅檢查所，另二名則安置於中川回漕店。再遵從當事人的願望，引渡到台北的美國領事館。⁴⁹

3、1902年美國船漂著事件

1902年11月21日恆春發來電報，稱距牡丹灣派出所管下阿魯隈方面約二里半之海岸，見有外國汽船一艘，係二千五百噸以上的船隻漂到其間。該船搭載材木數萬株，船員等已無一人，其船籍國未詳。警察官吏海陸並進共同搜查其船員蹤跡。在台北海軍幕僚即派遣廈門港投錨之南清警衛艦千草號，22日早晨由廈門港起航向牡丹灣前進。又接電報之時，適值海軍淺間、高砂兩艦停泊在廈門港，藉返航日本順道與千草號共同進行救護任務。11月30日的後續追蹤報導，得知其為美國籍船，

49 〈コーメットル號後沖ニ於テ難破ノ義淡水稅關長報告〉，《台灣總督府公文類纂》，15年保存，第16卷，1898年9月1日。〈同難破船處分方ニ付米領事ヘ問合及回答〉，《台灣總督府公文類纂》，15年保存，第16卷，1898年9月1日。

船上已無人員，推測船員因遭遇風浪，船隻損壞而棄船逃生。12月16日，經美國領事照會船隻所有者後，將漂流船上的上等亞美利加松木歸台灣總督府所有。⁵⁰

4、1907年德屬加羅林群島羽翼船漂流事件

1907年9月15日，有不明人種六名乘員的一隻小船，漂流來到宜蘭廳管內的東港。該船寬幅四尺、長度六間左右，船兩側裝有羽翼。全體乘組員因糧食缺乏且極度疲勞，於該廳內接受救助安頓。經調查得知，其來自距離台灣約二千海里，南太平洋德國佔領地的加羅林群島（Caroline Islands）中的烏利西（Ulithi）島。

據護送一行人住進台北行旅病人收容所的高橋警部談到，他們在談話中往往會出現英語，例如船的ship、汽船的steamer、魚的fish等。由此可察知他們所住島上會有英船的到來，與土人從事交換。另一件有趣的事為他們持有航海用羅盤針，而且是日本製的，明確標示有Tokyo, Japan I. Ishimura Iei，有可能是交換而得，並不是他們自己購買的。由於其所持物品中有屬於當地貴族階級擁有的 甲製耳飾、手環及珠玉等物，足見他們應該是屬於住民中的貴族。10月3日由佐久間總督在總督官邸內庭接見，分別贈送每人有美麗蒔繪的硯宮一組，並供應日本酒以及水果等的饗宴，並承諾將會予以妥善安置。

對於此次日本給予德國領土烏利西（Ulithi）島民的救助，德國政府命令該國駐台的代理領事メヒレンブルク，將其深厚致意的感謝函送交總督府民政長官，可說是一次成功的船難外交。⁵¹

（二）相關法令的制訂與頒佈

鑑於海難事件頻生，須有相關法令對策以為因應，總督府自領台之

50 〈派査難船〉，《台灣日日新報》，明治35年11月25日，三版。〈漂流外國船救助の模様〉，《台灣日日新報》，明治35年11月26日，二版。〈漂着外國船の詳報〉，《台灣日日新報》，明治35年11月28日，二版。〈木材漂着す〉，《台灣日日新報》，明治35年12月14日，七版。〈米國遭難船處分の成行〉，《台灣日日新報》，明治35年12月16日，二版。

51 〈羽翼船の漂著〉，《台灣日日新報》，明治40年9月17日，五版。〈羽翼船漂著後聞〉，《台灣日日新報》，明治40年9月22日，五版。〈羽翼船の珍客〉，《台灣日日新報》，明治40年10月28日，四版。〈漂著南洋土民の出發〉，《台灣日日新報》，明治41年1月7日，二版。

初，便援引日本本國相關海事法令，並配合台灣現況，陸續發佈多項法令措施，以做處理相關海事活動時之依據。

1、船隻管理規則的頒佈

台灣總督府最早公布有關海難事件的第一條法令，是在1896年9月5日頒布的府令第三十一條〈台灣總督府支那形船舶取締規則〉，其中第五條規定：「所有船隻如更換業主，或有船舶破壞、沉沒、喪失、失蹤等事，…即將鑑札（船牌）繳回。」⁵²規定一旦登記有明確船籍的清國式船舶遭遇海難導致沉毀，即須將官方發給的船舶登記證繳回。在《府報》中即有許多相關公告，如1902年1月「（第十六號）一唐山形船金瑞成船舶國籍證書，船主黃查某，於遭難破之際流失，宣告無效。」⁵³同年4月又有「（第三五五號）一唐山形船金合興船舶國籍證書，船主盧宜硯，1901年11月中於清國泉州海口船體破壞之際流失，宣告無效。」⁵⁴同年12月「一唐山形船金復利，船籍證書（第一一七號，明治31年12月26日付）所有者杜清淇，因罹盜難，船籍證書宣告無效。」⁵⁵

2、船隻配置救生裝備之規定

船隻需配備救生裝備，在遭遇海難時，起碼能採取基本自救措施。1900年3月，台灣總督府以訓令第五十五號頒布〈台灣船燈信號器及救命具試驗檢定與監查手續〉，對於船燈、信號器、及救命具之相關規定包括：

- （1）船燈：船燈的材料使用玻璃和銅、青銅或鐵。玻璃應選用能耐寒，遇冰凍時不致發生龜裂的品質者。其接合部分必須密合，毫無縫隙。船燈的空氣孔上下要保持均衡，油壺的製造必須維持燈油不致洩漏程度的堅牢狀態。點火口的押金裝置以及注油口的栓必須是螺旋形。而船燈的光達距離必須達到海上衝突預防法規定

52 《台灣總督府報》（台灣新報第十七號附錄），明治29年9月5日。

53 《台灣總督府報》第1091號，明治35年1月14日。

54 《台灣總督府報》第1138號，明治35年4月11日。

55 《台灣總督府報》第1264號，明治35年12月5日。

的距離，其射光方位同樣以適合同法規定的方位者才算合格。船燈的光達距離得由實視距離，或以光達距離測定器測算之。射光方位乃是以玻璃球弧對全圈的中心點到玻璃球弧的中央所成直線，與玻璃球各端到點火口兩端，若其呈八字形則以其後端為準，所畫二直線的交切點，對玻璃球各端所畫直線間的弧度範圍。

(2) 信號器：機械製霧中號角，高空鳴響且發出星火的榴彈、火箭、紅光燈管、焰管及救命焰，必須檢查其用法及保存狀態的適當與否，進而吹鳴，或點火試驗，認定其成績良好者准予合格。

(3) 救命具：救命浮環附帶24斤以上，救命浮帶則附帶11.25斤以上的重量後，投入水中，使在水面上浮游二十四小時，確認其構造良好者准予合格。而方官廳必須對救生配備之製造、販賣、裝配者經常進行查驗；對於船隻亦須進行臨檢，若上述裝備未配置完全，則處以罰金的制裁。⁵⁶

3、制訂救難協定與沿岸救難規則

甲午戰後，日本因統有台灣，清、日兩國重疊之海域因而更為延伸，屬於日屬的台灣船隻在清國海域遭遇海難，或清國船隻在台灣沿海遭遇海難事件時有所聞，故1898年日本與清國締結〈海難船救助費用償還約定〉，約定日本國與清國兩國政府彼此在救助遭難船時，所支用費用償還法，條文如下：

第一條 兩國彼此在沿岸救助遭難人民時所支給衣食旅費醫藥及撈屍埋葬等諸費用，全數應由難民本國政府償還。

第二條 在兩國救助難民時所派出官吏的旅費以及照顧護送與電信公文往還等諸費用得由難民本國政府償還。

⁵⁶ 《台灣總督府報》第711號，〈訓令第五十五號〉，明治33年3月17日。〈船舶の諸器具取締に就て〉，《台灣日日新報》，明治34年1月26日，二版。

第三條 兩國在遭難船隻及物貨的保存時所需用看顧人手酬勞等諸費用，得由領收船隻物貨者，或船隻所有者，或貨物所有者，予以償還。

該條款並於10月15日開始實施。⁵⁷

另總督府亦制定台灣沿岸救難規則，其一為1898年3月以訓令第四十一號頒布，海軍艦船得接受遭難船隻的救護請求：「內外國的軍艦商船，在台灣本島及澎湖列島沿岸遭罹危難而請求海軍艦船救護時，得即時將其請願由最接近的辨務署或警察官署向總督府海軍幕僚申報。若有帝國軍艦在其附近時，亦得向該軍艦通報。唯在情況危急時，船主或其代表人得直接向總督府海軍幕僚或帝國軍艦請求救護」。⁵⁸

又因台灣沿海海難事件頻繁，然而沿岸人民常有不出手救護遭難破船，還爭奪搶拾漂流物的習性，為規範此種情況，台灣總督府遂依據1899年法律第九十五號〈水難救護法〉，先以律令第八號頒布〈台灣水難救護規則〉，再以訓令第五十一號頒布〈台灣水難救護規則處理手續〉，制定規定遭難船舶的救護及漂流物和沉沒物的拾得處理法，包括救難訊號、人員召集、救護順序、費用、救護報告書製作、漂流物處理原則等等，均有詳細明確規範作為救難依循以釐清權責（其條文詳細內容參見附錄）。

（三）港灣調查

日人治台以交通設施為開發殖民地的先決條件，1899年後藤新平巡視台灣全島之後，深感有在南部建港的必要。翌年（1900）乃派總督府技師川上浩二郎率5名技術人員調查打狗之地形、地質、水深、潮流、氣象、海底泥沙移動等，歷時9個月完成港灣調查工作。基隆則在1898年即已開始築港工程，擴大港區，並增建設備，提供避難場所。而其他沿岸大小港口，日人也都進行調查。

此以台灣最南端恆春廳管內的調查報告為例，報告書指出，台灣南部缺乏港灣，唯一的交通機關只有沿岸的定期航運。然而天候不良時

57 《台灣總督府報》第392號，明治31年10月13日。

58 《台灣總督府報》第255號，明治31年3月8日。

期，往往停止寄港（進港借宿、上下貨等），如此將對台灣南部的開發造成莫大的妨礙。因此選定安全的寄港地點，謀求交通上的便利乃是當務之急。在觀察車城、海口、大板轆港、後港仔等諸港灣，認為大板轆港夏季時波浪雖高，然而不失其為恆春管下唯一的良港。

在地形上，大板轆港（今恆春鎮南灣）向正南面展開，港灣形狀稍呈半圓形，其東西北三面被山岳所包圍。港口的幅寬2,050間（3,731公尺），港口到陸地彎入距離1,250間（2,275公尺），水面積190萬坪。但其西岸散布許多的岩礁，幾乎有70萬坪不適於碇泊。距離海岸約150間（273公尺）地方深度達到30尺（9公尺），海底為砂質，適合投錨。就地形而論，港口失以寬濶，不適於當作安全的錨地。不過，大板轆港的港口係南向開展，對於正南方襲來的浪濤第一時間無法掩護，其為天然良港與否的條件，乃取決於地形與氣象的關係，因此氣象觀測在港灣的調查上相當重要。⁵⁹

（四）助航設備的建設

助航設備又稱為「導航設施」、「航路標示」，或簡稱為航標。傳統的助航設備包括燈塔、燈杆、浮標等等。在清代時，台灣已設有燈塔、燈杆、指引旗等設備，晚清時並陸續建設近代化燈塔設施。至日治時期，則更進一步強化相關措施，以提供船隻在海上航行與出入港口時之指引。

1、設立燈塔

台灣沿海風浪險惡，有些海域危礁林立，屬於至難航路為世人所熟知，尤其是澎湖列島中王公礁以及五烈岩等地方的海面，被世人稱為東洋第一難海，船舶在此遭難事件極為頻繁。尤其開港之後，外國船隻往來更為頻繁，為回應外國對於海難事件關注的壓力，清朝政府首先於1875年（光緒元年）在澎湖西嶼設置第一座近代化燈塔—漁翁島燈塔，繼而在1882年（光緒8年）設置鵝鑾鼻燈塔，次年又設置打狗燈塔。日本領台當時，全島的燈塔共有五地六座，另外還有浮標五個及立

59 《台灣總督府報》第1096號，明治35年1月21日。

標一個。⁶⁰此等建設費因未有紀錄留存下來，無法確知其詳情，根據日本當局技師的評估，其概況大略如下：

表三、晚清台灣建置之燈塔

燈塔名稱	落成時間	建設費評估
漁翁島燈塔	光緒元年（1875）	104,000圓
鵝鑾鼻燈塔	光緒9年（1883）	235,600圓
打狗燈塔（臨時燈塔）	光緒9年（1883）	800圓
淡水低燈〈淡水港口〉	光緒14年（1888）	4,500圓
淡水高燈（紅毛城附近）	光緒14年（1888）	2,500圓
安平燈塔	光緒17年（1891）	20,000圓
合 計		367,400圓

六座燈塔中，鵝鑾鼻燈塔的建設為清政府最用心者，這裡的貯水池、飼雞、養豬等的設備頗為完全，其鐵材及燈器使用法國製品，燈籠設有防彈用的鐵扇，外緣的護欄貼以鐵板，也設置槍眼，是一相當堅固的建築。完備度屬於其次者為漁翁島燈塔。然而當時台灣沿岸一週的航路546浬中，僅有五座燈塔（淡水的高低燈視為一座），對於航海的安全顯然極為不足。且在1895年時，恆春知縣歐陽萱奉令秘密焚毀南台灣鵝鑾鼻燈樓、石牆，以及石路碼頭。故領臺之初，燈塔能使用者僅餘五座。



圖六、鵝鑾鼻燈塔



圖七、安平燈塔

圖片來源：日治時期明信片。

60 森重秋藏，《台灣交通常識講座》（台北：台灣交通問題研究會，1933），頁197。

日本在西洋列強的要求下，在1869年2月⁶¹於東京灣觀音崎正式啟用第一個西式燈塔，後並陸續於沿岸興建燈塔，以維航運安全。⁶²領台後，除重新恢復遭破壞之鵝鑾鼻燈塔，以維護台灣南端海域的行船安全外，為減低海難事件的發生，亦從事燈塔的增設。首先完成的是鼻頭角燈塔，後並陸續著手建設富基角及其他燈塔，各燈塔落成時間及建設費列表如下：

表四、1895～1912年間台灣建置之燈塔

燈塔名稱	落成年份	建設費（圓）
鼻頭角燈塔	明治30年（1897）	35,267
富基角燈塔	明治30年（1897）	71,286
基隆燈塔	明治33年（1900）	46,604
白沙岬燈塔	明治34年（1901）	84,960
北島燈塔	明治35年（1902）	203,813
彭佳嶼燈塔	明治35年（1906）	
花蓮燈塔	明治43年（1910）	
東吉嶼燈塔	明治44年（1911）	
查母嶼燈塔	大正元年（1912）	

在日治時期，共增設18座燈塔，其中有半數係增設於此時期，平均每兩年即增加一座燈塔，顯見此一時期總督府對於興建燈塔等助航設備的積極性。⁶³

有關當時的燈塔規格、燈質及燈光照明區域方位等，以設於澎湖列島最北端目斗礁上的北島燈塔為例，該燈塔自1902年6月15日開始每夜點燈，設置照明用第一等白色迴轉燈，燈塔建築採用鐵造圓筒形，塗上黑白橫線，由基礎到燈火高12丈，照明弧度依磁針方位，自北29度30分，自東經東南西而到北30度30分，西到300度之間。每二十秒發出閃光一次。但以上方位的標示係由海上向燈塔方向所測定。該燈塔自水面

61 因日本當時尚屬於曆制轉換期間，西元1869年橫跨了明治元年及2年，該燈塔啟用於明治2年1月1日，西元日期則為2月11日。

62 海事產業研究所「近代日本海事年表」編集委員 編，《近代日本海事年表 .I .1853 - 1972 〈改定版〉》（東京：成山堂，2003），頁22、24。

63 李素芳編著，《台灣的燈塔》（新店：遠足文化，2002），頁18 - 19。

的高度為15丈8尺，其光可達19哩之距離。⁶⁴1910年並將鵝鑾鼻燈塔改裝煤油白熱燈，光力增強至26,000支燭光。⁶⁵

在此階段，雖然航路標識已有倍加的成果，然而相較於歐美海各國沿海燈塔的設置普及，幾乎沒有在黑暗中航行的問題，台灣的助航設備仍有努力的空間。但與中國沿海相較，香港到天津的航路長度1,460浬中，燈標數目有三十七座，其燈標一座的浬數為39.9浬。此時台灣的燈標合計有十座，燈標一座的浬數為54.6浬程度，即沿岸一周中可認明燈火的浬數達到240浬，與日本領台前相較，已有明顯進步，但在航海安全的維護上仍有所不足，總督府也已規劃其他需要建設的航路標識，但因財政上的困難而無法立即進行，包括以下九處：

表五、總督府規劃之航路標示

名稱	位置	建設費估算（圓）
彭佳嶼	基隆北方38海里的小島	220,000
東吉嶼	澎湖列島南東端小島	160,000
塗葛堀	該所河口	90,000
北角	蘇澳灣北東	115,000
三島	澎湖列島南東小島	125,000
塹港堆	布袋鎮灣北角	140,000
火燒島	該島西角	130,000
西角	安平北西	85,000
車城	車寮灣	50,000
合 計		1,115,000

除前列九座海岸燈塔以外，另外計劃在媽宮、卑南、花蓮港、大安、東港、香山港、西港建設八座港燈，雞籠島、火燒島、王公礁、九尺礁設立四座石造立標。其中彭佳嶼港燈為日本與台灣間以及香港與日本間的航行上所必要者，所以在未設燈塔中列為最優先著手建設者。其次火燒島燈塔為日本、香港間的直航路及沿海航路所需；東吉嶼燈塔為

64 《台灣總督府報》第1163號，〈告示第七十號〉，明治35年5月31日。

65 〈航路標識と燈臺の改善〉，《台灣日日新報》，明治43年3月2日，二版。李素芳編著，《台灣的燈塔》，頁129。

安平、廈門間及沿海航路上所需；北角蘇澳燈塔為東海岸航路，塗葛堀燈塔為沿岸航路所必要。⁶⁶

2、設立港口浮標系統

浮標系統為沿岸港口船隻入港的指示標識，日本領台當時，台灣沿岸已設有五處浮標，其中一處位於淡水港。依1901年11月告示第一二一號，同年12月告示第一三六號頒布的台北廳淡水港南北兩門洲浮標規定：碇置於原舊位置，其中，北門洲浮標，其形為鐵造圓錐形，頭部呈三角形，塗成紅色，在水面上的高度為1丈2尺5寸；南門洲浮標，其形為鐵造圓錐形，塗成黑色，頭部帶有籠球，在水面上的高度為1丈2尺5寸。⁶⁷

另如基隆港進行浚渫工程時，港內亦設立浮標，以識別浚渫區域，上附有臨時台灣基隆築港局徽號，且帶有白色冠標的浮標四個，碇置於下列位置：

- (1) 以石花灘浮標為基點北東55度30分，距離110間（200公尺），水面上高14尺（4.2公尺）。
- (2) 同以石花灘浮標為基點，南西6度30分，距離295間（535公尺），水面上高14尺（4.2公尺）。
- (3) 同以石花灘浮標為基點，南西34度30分，距離495間（900公尺），水面上高度11尺5寸（3.4公尺）。
- (4) 以同石花灘浮標為基點，南西42度30分，距離470間（855公尺），水面上高14尺（4.2公尺）。⁶⁸

3、霧笛的裝設

過往的助航裝置多以標的物、燈光等為主，主要依靠肉眼辨識。但一遇濃霧，便可能失去辨識標的。故總督府於1899年開始，首於富基角燈塔裝設霧笛，自該年3月15日起，富基角燈臺設置之壓窄空氣霧笛，自每逢濃霧天候，則每小時吹鳴一次，每次持續五秒鐘，

66 〈沖繩香港間の新航路〉，《台灣日日新報》，明治37年1月16日，二版。〈本島沿海と燈臺〉，《台灣日日新報》，明治41年9月26日，二版。

67 《台灣總督府報》第1201號，〈告示第一〇五號〉，明治35年8月9日。

68 《台灣總督府報》第1153號，〈告示第五十號〉，明治36年6月2日。

其聲響於平穩天候可達四海里。⁶⁹而鑑於該地方有時強風甚劇，霧笛音量有限，故部分燈塔便開始增設霧砲，以擴大傳音範圍。⁷⁰如富基角燈塔1909年12月1日起，更改用霧砲，於船隻靠近之際，每四分鐘發砲一次，以為信號，一直到1940年該項設備才廢除。⁷¹透過上述的聲音裝置，讓助航設備得以更多元化提供服務，避免船難的發生。

歷經不斷的增設修建，至1912年底，台灣沿岸相關助航設備共有燈塔13座、燈杆2座、掛燈立標2座、掛燈浮標2座、浮標3個、導標3個，並有霧笛4個，可在濃霧中發出警告聲以免船隻誤航觸礁。⁷²

（五）提供避難港

興建避難港，可提供船隻在遭遇緊急危難時一個避難之所，然在明治年間，台灣總督府尚未開始著手進行專門之避難港。而是採取增建原有港灣內之設施，以及在緊急時刻開放軍用港口來因應。

增建原有港灣設施方面，以基隆港為例，為避免暴風雨來襲時港內船隻碰撞導致損壞、沉沒，基隆築港局在1901年便曾因應暴風雨之來到而規劃船隻避難地。⁷³1903年時並著手規劃小舟碇繫所及帆船小輪船避難所。⁷⁴尤以基隆築港擴建之後，在遭逢暴風雨侵襲之際，該港確提供了不少船隻一個穩固的避難之所。⁷⁵

而如馬公港，總督府主要規劃該港為軍事港口，一般船隻出入甚受管制。但為提供船隻行舟安全，於1904年公布「前往馬公要港避難船舶及航行至馬公要港船舶之須知事項」，開放在台灣沿海作業的船隻於緊急時刻可入內避難。但居於軍事考量，僅開放白日入

69 〈霧笛の設置〉，《台灣日日新報》，明治32年2月24日，二版。《台灣總督府報》第468號，〈告示第二五號〉，明治32年2月24日。

70 〈燈臺建築と霧砲〉，《台灣日日新報》，明治43年3月24日，二版。〈漁翁島燈臺の霧砲〉，《台灣日日新報》，明治43年5月22日，五版。

71 〈富基角燈臺の霧砲〉，《台灣日日新報》，明治43年12月1日，二版。〈霧砲を廢止してサイレンを吹鳴 基隆燈臺に新設と決定〉，《台灣日日新報》，昭和15年3月10日，七版。

72 台灣總督府編，《台灣總督府民政事務成績提要》，第18編（台北：同編者，1913），頁203。

73 〈暴風雨と築港局の防備〉，《台灣日日新報》，明治34年8月6日，五版。

74 〈浚渫基隆港〉，《台灣日日新報》，明治36年8月23日，五版。

75 〈基隆港の狀觀〉，《台灣日日新報》，大正3年7月20日，五版。

港，若在夜間，僅能於漁翁島小智灣投錨，或在防禦海面外等待，待白天申請獲准在行入內。⁷⁶雖有所不便，但在海象多變的台灣海峽中，仍可提供船隻適時的避風港。

五、結語

台灣是一海島，海上航運交通發達，相對地海難事件亦常發生，尤其早年氣象技術、海洋科學、船隻航技、通訊等相關技術非今日所能比擬，風候、海象、船隻構造、航海技術、海盜等諸多因素皆可能造成船難。海難救援比陸地災害困難，一旦事故發生，往往便無相關遺骸供後人來還原真相，造成資料存留常有相當的限制。而海難事件又偶涉及他國關係，連帶著海難史的相關資料也比其他領域欠缺且複雜，研究也不易進行，然而海難史的層面涉及海事技術、商業貿易、政治外交、海下考古、災害創傷史等多面向之海洋史研究價值，故仍是一相當值得重視的領域。

過往關於台灣海難的研究多半集中於清代，日治時期之研究相對有限。本文為台灣近代海事史有關海難史研究的初步成果，先以日本領台初期1895至1912年為時段範圍，先揭舉《台灣日日新報》等登載的海難事件報導，再從中依類型以實例說明海難事件狀況，進而延伸探討總督府的相關因應政策，以圖瞭解此一時期的海難實況及統治者的因應策略。

以1908年至1912年間之連續性統計來觀察，五年間共發生579次船難事件，平均一年發生將近116次。依事的種類區分，以損壞最高，坐礁（觸礁）次之，第三為顛覆（翻覆），此三者皆曾輪流居首，三者因素多偏向自然氣候因素，顯見台灣沿海周遭的險惡性，即便當時的日本船隻多以改用蒸汽船，仍難以抵抗大自然的力量。傷亡人數方面，五年間死亡人數共計118人，平均一年將近44人；而行蹤不明者共253人，

76 《台灣總督府報》第1548號，〈告示第八十二號〉，明治37年6月29日。

平均每年失蹤約51人，顯見海事活動的驚險。而船難事件數與船員死傷人數甚為緊密的關連，相關係數高達0.96連，亦呈顯除如松島艦之突發性大型死傷事件外，多數海難事件並未出現大規模的傷亡情況。

針對海難之預防、救護與處置，因當時海上秩序尚未有健全的制度，面對中國沿海的海盜事件，日方多強硬與清國交涉，甚至台灣總督府還有直接訴諸武力的對策計畫。對於歐美各國船隻，則多予以協助，並循外交管道告知，如烏利西島土著漂流事件，總督府甚至予以熱心款待，藉此贏得德國方面的感謝，可說是趁勢做了一場海難外交。而為避免海難事件的頻繁發生，以興建助航設施（燈塔、浮標等）為例，日治時期興建的燈塔有半數（9/18）即是興建此一時期，且為加強指航功能，並從燈光、座標建築傳統目視方式，擴展至霧笛、霧砲等聲音方式，使得助航功能更為多元。雖然航路標識的數量與功能與日本領台前相較已有明顯進步，但在航海安全的維護上仍有所不足，此階段總督府已規劃其他需要建設的航路標識，卻因財政上的困難而無法立即進行，顯示仍有持續精進的空間。從船難數字來看反有逐漸上升的趨勢，但這應非表示相關設備無效，而是面對大自然的力量人力仍有限制所致。

且從近代化的法令、設施的建置，對於傳統搶船的習慣，亦以國家力量強行介入，日人從事海岸港灣調查、設置燈塔等輔助航行措施，制訂比較周詳的救難協定與救難規則，反映日本治理台灣初期在處理海洋事務上有其制度性的對策作為，呈顯了與清帝國統治時期的差異性，也顯示台灣歷史發展某部分進程。

附錄：「台灣水難救護規則處理手續」

- 第一條 遭難船舶救護在招募救難人員時，得敲打半鐘、吹奏喇叭或其他適宜方法。
- 第二條 遭難船舶救護中，對於人員的召集、物件的徵用及其他一般處分，注意在達成救護目的的必要限度內，得以增加救護費用。
- 第三條 救護中以人命為第一優先，次及於郵件、船內書類其他物件等。
- 第四條 辨務署長對於參與救護人員的勞務種類、危險程度，及從事救護時間的長短等必須留意紀錄。
- 第五條 救護人員在救護中發生死傷者，得依據明治十五年十二月太政官第六十七號規定處理之。前項規定的實施中，認定其符合褒賞條例第一條行為者，辨務署長得就具體詳細狀況向地方長官，地方長官再向台灣總督稟申之。
- 第六條 遭難船舶屬於外國國籍者，辨務署長得即刻將下列事項通知地方長官，地方長官再向台灣總督報告之：
- 一、船舶的國籍及名稱。
 - 二、遭難的事由、地點及年月日。
- 第七條 辨務署長在指定水難救護法第十四條第一項的時間，必須以時間為標準申報救護參與者應支領金額。
- 第八條 從事救護的辨務署長必須記載下列事項，據以調製救護始末書：
- 一、遭難船舶的種類名稱及承載量。其為外國國籍者註明其國籍。

- 二、船籍港。
- 三、船舶所有者的住址、姓名或名稱。
- 四、船長姓名，其具有海技執照者註明其種類及文號。
- 五、遭難事由、年月日時及場所。
- 六、救護的狀況。
- 七、參與救護人員的姓名、勞務的種類、時間。依據水難救護法第十四條第一項的規定申報的金額，及辦務署長所定金額和救護費用。
- 八、徵用的物件、及使用的土地種類、所有者的姓名或其名稱、使用的時間、損傷的有無及其程度、依據水難救護法第十四條第一項的規定所申報的金額、辦務署長所定費用金額。
- 九、船員旅客的員數，死傷者的姓名及其住址。
- 十、本手續第五條第一項的發生情由。
- 十一、救上物件的種類及數量。
- 十二、從事公賣的物件種類、數量、及公賣的金額數量。
- 十三、依據水難救護法第十六條第四項、第五項所認可者，列出其物件種類、數量及保管金額。
- 十四、物件的搬運、保管或從事公賣所需費用。

第九條 辦務署長在指定水難救護法第十五條第二項的日期時間，得以船長或船舶所有者需要繳納救護費用的時間為標準。

第十條 遭難船舶若屬於外國國籍時，辦務署長必須辦理水難救護法第十五條第二項及第三項的手續。若船長、船舶所有者或其代理人不在台灣時，辦務署長得就救護費用金額及應繳納期間，向地方長官申報。地方長官得就前項的金額及期間，通知駐在最近地點的該國領事。

第十一條 船長或船舶所有者繳納救護費用，或提供擔保品時，辦務署長必須交付收據。另外，船長或船舶所有者在接領辦務署長所保管金錢或物件時，同理必須提供其相關收據。

第十二條 辦務署長在支辦救護費用時，必須請領收者出面領收，而當面交付該應得金額。若有不方便出面者，應將該金額送達該領收者所在地點，當面交付之。

第十三條 辦務署長依據水難救護法第十九條的規定，由國庫支領救護費用的全部或一部分時，必須記載該事由，在救護費用補給請求書上添附救護始末書的謄本呈遞地方長官。

第十四條 辦務署長在救護事務告一段落的一個月以內，必須經由其地方長官，將救護始末書的謄本奉呈台灣總督。另外就前項情況下承領救護費用的補給時，必須將其金額附記在救護始末書的末尾。

第二章關於漂流物及沉沒品的規定，條文如下：

第十五條 辦務署長由拾得者將漂流物或沉沒品接受引渡時，必須訊問其拾得日時、場所及物件存在的狀況。

第十六條 辦務署長必須製作記載下列事項漂流物或沉沒品的件名書：

- 一、物件的名稱、數量、品質及其他必要的表示。
- 二、拾得的日時及場所。
- 三、接受物件引渡的日時。
- 四、拾得者的住所、姓名。
- 五、公告的方法、從事公告或告知的年月日。
- 六、物件的評價額。
- 七、公告、保管、公賣或評價所需費用。
- 八、支給拾得者的分一金額。
- 九、所有者的住所、姓名。
- 十、水難救護法第二十八條第三項的情形下，國庫的收得額或補給金額。

第十七條 辦務署長將物件移交給所有者，或自拾得者接受移交時，必須在物件登記書上詳記其姓名及日期，並在姓名下方捺印。

第十八條 水難救護法第二十八條第三項或第三十條第二項情況下，國庫的收得有殘餘，或發生必須接受國庫補給的不足時，辦務署長必須調製記載下列事項的漂流物或沉沒品計算書，呈報地方長官：

- 一、物件的名稱、數量及品質。
- 二、公賣代金。
- 三、公告、保管、及公賣的費用。
- 四、殘餘或不足的金額。

第十九條 辦務署長必須每年一次，依據附件書寫格式，調製漂流物及沉沒品件數表，在翌年一月末以前，呈送地方長官。地方長官將辦務署長所呈報的件數表統計後依照同一書寫格式，再次調製漂流物及沉沒品件數表，於當年二月末以前，呈送台灣總督。⁷⁷

⁷⁷ 〈律令第八號臺灣水難救護規則〉《台灣總督府公文類纂》，甲種永久保存，6卷，1900年3月15日。〈水難救護法〉，《台灣日日新報》，明治33年3月10日，二版。

附表 1895～1912年間臺灣地區海難事件表

年次	月日	海難事件標題
明治28年 (1895)	5月24日	水雷艇第十六號の沈没
	6月28日*	姫路丸沈没 姫路丸は媽宮回航中澎湖島北島附近に於て暗礁に觸れ沈没す
	9月20日	臺灣茶葉視察員澎湖島に漂著を
	12月28日	廣丙號沈没の詳細
明治29年 (1896)	3月2日*	澎湖島沖ニ於テ英國汽船ハンバア號沈没ス
	8月7日	遭難船の歸航
	9月17日	小汽船の難破
	9月27日	威甫丸難破の詳細
	12月26日	汽船難破
明治30年 (1897)	2月23日	福生丸難破
	3月16日	難船漂着
	3月26日	難破船
	5月16日	端艇遭難 (海軍士官一名水夫七名溺死)
	7月8日	難破船
	8月5日	沈没船引揚
	8月12日	船舶の避難詳細
	9月9日	沈没小蕉汽船の引揚
	9月15日	汽船沈没
	10月3日	大勝丸の沈没
	10月13日	基隆の難破船
	10月22日	難破船
	11月6日	難破船
	11月15日	諾威汽船沈没の確報
	12月31日	佐世保鎮守府御用船「奈良丸」が沈没
明治31年 (1898)	1月21日	支那形帆船金成順の坐礁
	2月18日	大濟沈没
	3月22日	小汽船の沈没
	3月23日	大倉組借入ジャンクの沈没
	3月26日	難破船
	4月13日	不幸之幸
	5月12日	ジャンク船の沈没

	5月22日	支那形船の難波
	5月26日	救護難破船
	6月16日	支那形船の難破
	6月21日	難船救援
	7月14日	支那形船海賊の襲撃に逢ふ
	7月31日	難破船三件
	8月7日	碰沈駁船
	8月9日	江ノ島丸の坐礁
	8月17日	難破船
	8月24日	海賊猖獗
	8月30日	淡水港船難 溺死百七十名
	8月31日	商船遭難
	9月4日	基隆の難破船
	9月6日	米國帆船遭難
	9月10日	北沿岸難破船彙報
	9月16日	美國商船コーメット號沈沒
	9月20日	難破船二
	9月23日	臺南通信（九月十一日支局報） 外國船沈沒
	10月4日	商船沈沒
	11月12日	帆前船の難破溺死一名
	11月17日	汽船沈沒 四十名行蹤不明
	11月21日	丁抹漁船坐礁
明治32年 （1899）	1月19日	安平丸の坐礁
	2月26日	難破船の救護
	4月19日	難破船
	5月31日	漁船の沈沒（溺死二名）
	6月4日	難破船と沈沒
	6月9日	小蒸漁船の沈沒
	6月11日	難破と沈沒
	7月22日	安平港舢舨の沈沒
	7月27日	駁船の難破（行衛不明十六名生存者二名）
	8月1日	駁船の難破
	8月13日	食鹽積載戎克海賊に逢ふ
	8月17日	戎克船難破
	9月23日	難破船

	9月26日	輪船沈沒
	10月5日	北洲丸の遭難
	10月10日	難波船
	10月12日	帆船遭難
	11月1日	遭難船救護賞與
	11月2日	紅頭嶼的漂來人
	12月7日	難破船
	12月19日	難破船
	12月24日	外國船坐礁
	12月28日	英國帆船の難破
明治33年 (1900)	1月7日	幾乎沉沒
	1月21日	漁夫の難船
	2月2日	打狗丸の坐礁
	2月18日	小輪船の坐礁
	3月7日	難破船
	3月10日	漁夫の遭難
	4月10日	坐礁船北州丸浮する
	4月14日	宮島丸の坐礁
	5月13日	難波船
	5月27日	難波船
	6月17日	難破船
	6月19日	帆船沈沒
	7月10日	拯救遭難船大同丸
	7月10日	淡水港口沉沒的戎克船
	8月22日	鹽船沉沒
	9月17日*	漢陽丸沈沒 基隆臺中間定期船漢陽丸暴風雨に遭遇沈沒す
	9月19日	漢陽丸及威甫丸沉沒詳報 台中丸坐礁續報
	9月23日	太武沉沒
	9月30日	淡水沖の難船
	10月27日	安平丸坐礁
	11月12日	船舶の難破
	11月17日	大經丸の難船
	11月18日	對岸航海船の遭難
	11月22日	難船詳録

	12月12日	臺東測候所員の難船
明治34年 (1901)	1月23日	淡水丸沉沒彙報
	1月25日	鹽船沉沒
	1月27日	同舟共溺
	2月9日	肥前丸觸礁
	2月27日	郵便船覆の救危受賞
	3月14日	崎陽丸の沉沒 宜蘭船難
	3月15日	帆船掛礁 獨逸汽船の坐礁
	3月29日	難船漂流 難破船
	4月11日	帆船撞破
	7月26日	帆船破難
	8月30日	沿岸航海船の難破
	9月26日	魚舟傾覆
	10月10日	臺中丸難破船を救ふ
	10月15日	福井丸難破船を救ふ
	11月21日	小蒸汽船の坐礁
	12月15日	難破船二艘
	12月19日	第一共同丸沉沒の詳報
明治35年 (1902)	2月1日	漢陽丸座礁
	2月15日	漁船の難破
	2月22日	海賊船（澎湖支那形船）
	4月26日	火燒島の難破船
	5月6日	難破船
	5月7日	ジャンクの難破
	5月30日	シヤンクの難破
	6月4日	塗葛堀の難船後報
	6月11日	船舶坐礁及覆沒
	8月5日	南部地方の海嘯被害 汽船の坐礁
	8月9日	戎克船金成順の難破
	10月15日	難破船の救助
	10月28日	戎克の難船
	11月26日	難船救護
	12月4日	漂着外國船避難者搜索に就て

	12月6日	難破船
	12月21日	難船（溺死廿八名）
明治36年 （1903）	1月5日	支那形船の遭難
	1月7日	炭船沉溺
	4月8日	難破船の救助
	4月12日	外國難船
	5月2日	難破船二件
	5月3日	花蓮丸船長譴責 鹽船遭難
	5月7日	支那形船の難破
	5月10日	難破船と食鹽流失
	5月12日	難破船三件
	5月14日	澎湖島の難破船
	7月2日	遭難船
	7月28日	本島沿岸遭難船
	8月21日	西京丸失火
	9月20日	籌設鳥島燈台
	10月6日	外國夾板船沉沒
	10月11日	支那形船の難破 美船遭難後報 韓國船漂到
	10月13日	難破船と樟腦の流失
	10月20日	破船遭難者と軍艦赴援
	11月18日	漁船と戎克の難破
	11月21日	戎克船の遭難
	12月6日	臺東丸の遭難
	12月26日	戎克船の遭難
明治37年 （1904）	1月28日	難波船の漂着
	2月4日	遭難漁船乗組員の捜査
	2月9日	戎克船の難破
	2月25日	日本形船の難破
	2月26日	難破船
	3月9日	難破船
	3月10日	難破船の件
	3月18日	滬尾の難波船
	4月29日	漁船の難破

	5月3日	金州丸遭難公報
	5月5日	戎克の難破
	6月16日	大經大義之沉沒
	6月28日	常陸丸遭難詳報 佐渡丸遭難詳報
	6月30日	戎克船の難破 頭圍沖の難破船
	7月3日	明石丸擱淺
	7月17日	食鹽輸送船の難破
	7月30日	戎克船難破の詳報
	8月19日	戎京（克）の難破
	10月23日	戎克の難破
	11月2日	滬尾の難破船
	11月6日	頂双溪の難破船
	11月13日	難破船
	11月30日	戎克の難破
	12月29日	漁船の遭難
明治38年 （1905）	1月24日	紅頭船之沉沒
	2月21日	怪しの難破船
	3月1日	戎克の遭難
	4月29日	戎克の難破
	5月27日	英船遭難始末
	7月12日	漁船の顛覆
	7月25日	珊瑚採取船の遭難
	8月27日	戎克船の難破
	9月1日	南清海賊
	10月21日	破難船を救助す
	10月26日	飛龍丸沉沒
	11月1日	難破船
	11月7日	難破船
	12月6日	生田丸の沉沒光景
	12月10日	團平船の沉沒
明治39年 （1906）	1月13日	戎克船の難破
	1月23日	漁船の遭難
	1月25日	清國船の難破
	1月30日	米國漁船難破

	2月8日	英國帆船之火災
	2月9日	要塞汽船沉沒
	2月13日	安平港の難破船
	2月25日	明石丸遭難
	2月27日	堂島丸の擱座
	3月14日	漁船の遭難
	3月24日	漁船の水雷遭難
	4月1日	漁船の難破
	4月10日	安平の海難
	5月4日	三浦丸の座礁
	5月23日	南部の暴風雨
	6月1日	傳馬船の難破
	7月4日	帆船の遭難
	7月14日	日出丸沉沒
	8月31日	南部暴風及鹽船遭難
	9月2日	安平港難破船後報
	9月21日	米國巡邏船難破
	9月23日	信濃丸遭颶風
	9月30日	戎克の難破
	10月2日	臺北丸船客遭難
	10月4日	金德發號の難破
	10月6日	遭難漁船の發見
	10月9日	臺東恒春の暴風雨
	11月8日	石船遭難
	11月18日	難破船の漂著
	12月26日	舢舨の遭難
明治40年 (1907)	4月13日	支那形船難破
	5月7日	戎克難破
	6月6日	汽船の遭難
	7月26日	戎克船の難破
	9月7日	神幸丸遭難狀況
	9月8日	汽船衝突損害事件
	9月10日	戎克船の遭難 難破船
	9月18日	羽翼船漂至
	10月11日	戎克船の難破

	11月7日	漁業者遭難
	12月12日	共同丸之救助
	12月13日	傳馬船の遭難
	12月14日	汽船錦江丸の遭難
	12月15日	嘉義丸船員の遭難
	12月18日	戎克の難破 英國帆船坐洲 汽船四國丸の遭難
	12月20日	西澤島遭難之救助
明治41年 （1908）	1月8日	千鳥號之沉沒
	1月9日	汽船の遭難
	2月4日	不動丸之海難
	2月5日	救護漂流之沖繩人
	2月21日	台北丸遭難
	2月26日	汽船北陸丸の海難
	3月11日	臺北丸の海難
	3月13日	團平丸之沉沒
	3月14日	釜山丸之坐礁
	5月2日	松島沉沒彙報
	5月19日	狂風覆船
	5月21日	支那形帆船の海難
	6月19日	漁船の難破（十六日午後發）
	6月24日	輪船沉沒
	8月14日	救助遭難船
	8月27日	又又運送船の災難
	10月7日	戎克の難破
	11月12日	炭船顛覆
	12月2日	汽船難破
	12月5日	汽船厄難 輪船擱坐
	12月10日	サミユル遭難船（詳報） 戎克船の遭難
	12月19日	帆船の難破
	12月25日	沙崙頭沖の難船
	12月27日	海盜破獲
明治42年 （1909）	2月20日	帆船漂泊
	2月25日	漁民遭難

	2月26日	輪船遭難
	3月3日	汽船沉沒
	3月7日	舢舨傾覆
	3月11日	西澤島の難破船
	3月16日	漁船遭難二件
	4月3日	難破船判明す
	4月8日	烏賊釣船の難破
	4月11日	臺北丸の大破
	6月1日	颶風と難船（生死不明六人）
	6月11日	淡水河難破船
	7月14日	竹筏傾覆
	8月4日	難破船助かる
	8月10日	漁船傾覆
	9月17日	大義丸の海難
	10月12日	台灣府號沉沒詳報
	11月6日	遭難鹽船
	11月19日	漁船の難破
	11月26日	東港漁船遭難
	11月27日	北門嶼帆船遭難
	12月10日	汽船擱難
	12月15日	炭船觸岩
	12月16日	難破船の不明■出づ
	12月17日	淡水漁船遭難
明治43年 (1910)	3月9日	漁夫遭難
	4月19日	替船遭難
	6月30日	汽船の坐礁
	7月19日	難破船遭難者
	7月24日	鐵嶺丸遭難
	9月2日	漁船の遭難
	9月3日	漁船顛覆
	9月4日	旅順丸の遭難 戎克船の遭難
	9月17日	商船沉沒
	9月30日	船の遭難
	10月22日	香取丸海難詳聞
	11月20日	梅丸の遭難

	12月19日	舢舨の遭難 船頭浪に掠はる
	12月24日	團平船の遭難
	12月25日	漁夫遭難
明治44年 (1911)	1月9日	漁船の難破
	1月11日	漁船の遭難
	1月17日	打狗の難破船 幸運丸遭難
	1月18日	舢舨の遭難（十六日南臺發）
	1月24日	漁舟遇救
	2月20日	漁船の大遭難
	2月25日	覆舟二則 觸沉舢舨
	2月28日	江陽丸後聞
	3月1日	輪船擱淺
	3月10日	渡船覆沒
	4月25日	亞細亞號沉沒
	4月28日	基隆の難破船 被害船七艘溺死五名
	6月1日	臺北丸の坐礁
	7月11日	雷擊海舶之異聞
	7月31日	浪中救人
	8月1日	新竹洋面海賊
	8月10日	傳馬船轉覆
	8月12日	笠戸丸の避難
	8月14日	西瓜船慘事
	8月25日	唐船擱淺
	9月4日	清國帆船沉沒
	10月8日	新高丸沉沒詳報
	10月26日	救漂流船
	10月29日	郵船破碎
	11月19日	難破船救はる
	12月6日	戎克の難破
	12月7日	難船二節
	12月24日	戎克船の遭難
明治45年 (1912)	1月18日	七日間漂流 沖繩發動機船の遭難
	1月25日	戎克船の遭難
	1月27日	舢舨遭難
	2月5日	勝立丸火事

2月18日	安平之颶風
3月19日	漁船遭難 蔗船沉沒
3月20日	筑後丸坐礁 戎克火災
3月21日	輪船坐礁
3月24日	越後丸の坐礁
4月18日	汽船坐礁
4月19日	大輪船沉沒
4月26日	海史上之大慘事
4月27日	貨船沉沒
5月8日	大成丸遇難獲救
5月23日	新竹通信 商船遭難
6月4日	海賊蘇州丸を襲ふ
6月10日	船の難破 戎克船難破
6月11日	啞咕船遭風沉沒
6月30日	帆船遭難
8月17日	花蓮港通信（十二日） 成廣丸難破
8月20日	紅頭船沉沒
8月22日	郵便船遭難 海賊に襲はる
9月1日	長山丸坐礁
9月2日	舊港方面海賊 救助帆船 遭難船の行方 行衛不明漁船發見
9月4日	遭難漁船救はる 漂流三晝夜に及ぶ 生還者僅かに二人 搜索船
9月6日	小汽船の遭難 福岡丸の遭難
9月7日	戎克の難破
9月8日	帆船遭難
9月10日	又もや海賊船
9月11日	横行せる海賊 海賊被害續出
9月13日	春洋丸坐礁
9月13日	再復海賊船
9月18日	英汽船難破
9月13日	春洋丸坐礁
9月22日	南越丸坐礁
9月23日	興安丸と榮丸坐礁 三菱雇船坐礁
10月11日	金勢丸沉沒

	11月13日	發動船の難破
	12月3日	基隆沖の難破船
	12月27日	難破船（三名行衛不明）

資料來源：《讀賣新聞》、《漢文臺灣日日新報》、《臺灣日日新報》、《台灣大年表》

說明：1、表列日期原則為報導日期，標示*則為發生日期。

2、同一事件僅列首則報導之日期與標題。

Marine Perils and Rescue in Early Japanese Colonial Taiwan

Pao-tsun Tai

ABSTRACT

Island Taiwan makes its marine transportation prosperous. Marine history is an important category of Taiwan history studies. Marine history studies include ocean, trade, harbour, ship, ocean policy, sea power, foreign relations, ocean culture etc. This article focused on exploring the marine perils and wrecks in early Japanese colonial Taiwan (1895-1912). By the ship wreck reports from Taiwan Nichi Nichi Sin Po we can find the weather and ocean conditions usually led to marine perils. Sometimes according to neglect made wreck a fatal disaster. During that times there were many pirates on the Fukien and Taiwan strait oceanfront. Their plunder made the loss of human lives, cargos and properties. Taiwan Sotofuku government conducted many measures to prevent marine perils such as ship register management, coast and harbor investigation, lighthouses, lifesaving appliance, rescue ordination etc. This paper is the preliminary research and can make more intensive marine perils studies in the future.

Keywords : Marine history, Marine perils, Deadlock, Pirates, Lighthouses, Rescue ordination