

日據時期臺灣總督府驅逐道格拉斯會社戰略

始末：以華工運送制度為核心

王學新

國史館臺灣文獻館研究員

摘要

日本佔領臺灣初時，兩岸間客貨運輸頻繁，淡水與廈門間之航海幾乎為道格拉斯會社（Messrs Douglas Lapraik & Co.）所獨佔。這對於新成為殖民者的日本而言，實在是一件不愉快的事。因此1899年3月起總督兒玉源太郎便密令大阪商船株式會社開辦南清航線，對道格拉斯航運會社展開驅逐戰略，以獨占臺灣的航運權。

大阪商船會社由於有總督府補助金的支持，因此將船費降至極低，除正面搶奪道格拉斯的客貨外，並私下收購道格拉斯的股票，致使其遭到嚴重打擊。

原本料想將會一路消沉下去的道格拉斯會社，不料竟自1901年製茶期開始，訂定新的大決戰方針，全力搶奪由大陸來台打工的茶工。

因此每年一到臺灣製茶期即4月至11月間，與製茶業有關之客貨於兩岸間往返頻繁，正是大阪商船會社定期船與道格拉斯會社不定期船火拼之時。這種競爭似乎方興未艾，但道格拉斯卻自明治37年（1904）以後退出臺灣航運界。

據筆者的研究，致使道格拉斯會社退出的真正原因並非長期虧損，而在於1904年10月清國勞動者經理人制度之實施。而清國勞動者經理人的職位，似乎正是為了對付道格拉斯以清國勞動者，尤其是茶工為目標的新戰略而設置的一般。由於該職位的出現，道格拉斯會社喪失了最後一絲希望，不得不黯然出局。

關鍵字：道格拉斯會社、華工、大阪商船會社、清國勞動者經理人

壹、前言

關於日據時期航運史的研究，已累積不少成果，如中村孝志、松浦章、劉素芬、戴寶村、鄭智哲、蕭明禮等，¹但比較少對有關臺灣總督府排除英商道格拉斯公司航運勢力的謀略進行研究。筆者偶於整理史料過程中，發現總督府驅逐道格拉斯航運會社之戰略竟與來臺華工的管理有密切關係。而此事不僅於日據時期航運史，於來臺華工（即本文所稱「清國勞動者」）之研究亦付之闕如，故而撰寫本文以補空白。

有關華工渡臺制度之課題已有吳文星等人之研究及史料可供參考，²於此不再贅述。而明治37年（1904）9月24日總督府以府令第68號發布「清國勞動者取締規則」時，一般皆以為僅是為了華工管理問題，且認為此規則明確特許一名華工經理人有獨佔事業之權力。但實際上總督府從未明文規定可由一家企業或個人來獨攬該事業，因為若有如此規定將違反1894年日英通商航海條約平等互惠之精神。但實際上如本文所述，總督府在執行驅逐道格

-
- 1 中村孝志，〈南国公司について〉，《南方文化》，第7期（1980年12月），頁159 - 177。卞鳳奎譯，〈南國公司〉，《史聯雜誌》第33期（1998年12月），頁133 - 159。中村孝志，〈「大正南進期」と台湾〉，《南方文化》，第8期（1981年11月），頁209 - 257。戴寶村，〈近代臺灣海運發展〉，（臺北：玉山社，2000年12月）。松浦章著，卞鳳奎譯，〈日治時期臺灣海運發展史〉（臺北：博揚文化事業有限公司，2004年）。劉素芬，〈日治初期臺灣的海運政策與對外貿易（1895 - 1914）〉，湯熙勇編，〈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年），頁637 - 694。劉素芬，〈大阪商船會社與臺灣海運發展1895 - 1899〉，劉序楓編，〈中國海洋發展史論文集第九輯〉（臺北：中央研究院人文社會研究中心，2005年），頁377 - 435。鄭智哲，〈日據時期臺灣的海洋貿易政策發展－以大阪商船會社與日本郵船會社的營運為中心－〉（中國文化大學日本研究所碩士論文，2003年）。蕭明禮，〈「海運興國」與「航運救國」：日本對華之航運競爭（1914 - 1945）〉（臺灣大學歷史學系博士論文，2011年）。
 - 2 吳文星，〈日據時期來臺華工之探討〉，張炎憲編，〈中國海洋發展史論文集第四輯〉（臺北：中央研究院中山人文社會科學研究所，1993年再版），頁283 - 310。吳文星，〈日據時期在臺「華僑」之研究－以結構分析為中心〉，張炎憲編，〈中國海洋發展史論文集第三輯〉（臺北：中央研究院中山人文社會科學研究所，1990年再版），頁157 - 189。中村孝志，〈南国公司について〉，《南方文化》，第7期（1980年12月），頁159 - 177。卞鳳奎譯，〈南國公司〉，《史聯雜誌》，第33期（1998年12月），頁159 - 177。卞鳳奎譯，〈南國公司〉，《史聯雜誌》，第33期（1998年12月），頁133 - 159。王學新，〈日據時期在臺華人史料選編〉（南投：國史館臺灣文獻館，2013年）。

拉斯戰略時似乎已預先設想到未來可能發生的法律問題，而巧妙的避開了難纏的外交糾紛，卻又完美的執行了驅逐戰略。因此對於該戰略之過程有仔細研究之必要。

貳、驅逐道格拉斯戰略的擬定與執行

道格拉斯汽船會社創辦人原為鐘錶商，於1840年代在香港開設鐘錶店，後年年獲利豐碩，而於1871年開設輪船會社，開辦淡水航線。其後本人歸返歐洲，所有事務委託洋行內洋人處理。³

日本佔領臺灣初時，兩岸間客貨運輸頻繁，淡水與廈門間之航海幾乎為道格拉斯會社（Messrs Douglas Lapraik & Co.）所獨佔。雖先後有日本郵船及北辰會社的挑戰，但終究無功而返。直到明治31年（1898）2月第三任總督兒玉源太郎上任後，事情開始有了轉機。⁴

兒玉總督以徹底殲滅「土匪」為第一要務，但屢經失敗而大為苦惱時，一旦發現其武器彈藥等之補給似乎來自對岸，且是藉由外國船運輸來臺時，便毅然決然開辦南清航線，對道格拉斯航運會社展開驅逐戰略，以獨占臺灣的航運權。⁵

明治32年（1899）3月9日大阪商船株式會社社長中橋德五郎密報淡水香港航路準備開辦事宜。

此次鄙社承密令開辦淡水香港航路，暫時以舞鶴丸、隅田川丸兩艘自四月二日星期日起由淡水、香港兩地出發，同日開始航海。

3 〈香港ドグラス會社賣卻ノ説ニ關スル件〉，V04514\A014\262，《臺灣總督府公文類纂》（以下簡稱《公文類纂》），國史館臺灣文獻館藏。

4 吉開右志太，黃得峰譯，《臺灣海運史（1895-1937）》（南投，國史館臺灣文獻館，2009年，翻譯1935年臺灣總督府交通局遞信部版）。

5 吉開右志太，黃得峰譯，《臺灣海運史（1895 - 1937）》（南投，國史館臺灣文獻館，2009年），頁182。

日據時期臺灣總督府驅逐道格拉斯會社戰略始末：以華工運送制度為核心

現正準備中。預計上述兩艘近日將自神戶發船。⁶

3月27日兒玉總督以民通第94號對大阪商船會社發布命令書，第一條「臺灣總督府為圖謀臺灣與清國南部地方之間運輸交通之便利，而命令該會社進行下列定期航海。由淡水經廈門、汕頭至香港之航路。自3月至8月止，每月往返4次；自9月至2月止，每月往返3次。」第十條「臺灣總督府對本航路自明治32年4月1日起至同33年3月31日止一年撥12萬5千圓給該會社，以作為航海補助金。」⁷

但舞鶴丸（1,075噸）、隅田川丸（742噸）皆不如道格拉斯會社的2,000噸級汽船優秀，為與其對抗，而於同年6月底由1,600噸級之淡水丸取代隅田川丸，再於8月1日大阪商船株式會社社長中橋德五郎與川崎造船所簽約訂購適合淡水香港航線之新船1艘。⁸此即大仁丸。大仁丸於明治33年（1900）12月取代淡水丸。後又訂購大義丸，該船於明治34年（1901）5月取代舞鶴丸。兩船皆為1,500噸級汽船。⁹自此競爭力大增。

以往香港、汕頭、廈門等航路皆由道格拉斯會社所獨佔，因此該會社對於貨主之態度動輒流於專橫，完全主客顛倒，經常傷害到顧客之感情。譬如常以下列口氣對貨主說：「讓你載啦！」「就是因為有本會社，你們這些人才有生意可以作呀！」且由於是西洋人，常會瞧不起本島人，以致貨主對道格拉斯會社累積過多的不滿，而轉成對大阪商船會社的支持。¹⁰

明治33年（1900）大阪商船株式會社又開辦安平香港線，4月30日安平支店長續真報告安平香港線開始之一般情形如下：

6 〈日本郵船、大阪商船會社貨客搭載表及營業報告書樣式設定〉，V04593\A014\223，《公文類纂》。

7 〈日本郵船、大阪商船會社貨客搭載表及營業報告書樣式設定〉，V04593\A014\231 - 234，《公文類纂》。

8 〈淡水香港線航海ニ適合スル船舶新造ノ儀大阪商船會社届出〉，V04590\A010\103，《公文類纂》，影像典藏號：000045900100103。

9 吉開右志太，黃得峰譯，《臺灣海運史（1895 - 1937）》（南投，國史館臺灣文獻館，2009年），頁182。

10 〈商船會社の香港航路 土人貨主一般の氣受け〉，《臺灣日日新報》，1899年3月25日，版次02。

本航路之開辦於臺南地方本年來一直被看好，故不論是內地人或本島人於此次航海開辦皆表示非常滿意，尤以貨客運費更獲得歡迎，第一次出航之際，自前日起購買乘船券者陸續出現。

貨主之感觸：道格拉斯船長久以來為貨主所厭惡，故此次航路開辦頗為人期待，在安平丸尚未迴航本港以前，就有申辦貨物之特約者。甚至有預約於廈門及香港載貨之情形，已有淡水香港線之好樣本，故察覺到絲毫不需要擔心本航路是否能繼續下去。¹¹

大阪商船會社由於有總督府補助金的支持，因此將船費降至極低，除正面搶奪道格拉斯的客貨外，並私下收購道格拉斯的股票，致使其遭到嚴重打擊。此後雙方競爭愈加白熱化，道格拉斯甚至曾將廈門至淡水之船費（原本應為3圓）降至10錢。¹²但虧損的漏卮終究愈來愈大。

明治33年（1900）6月29日上午道格拉斯會社於其事務所舉行第17屆股東大會，由該公司總負責人向各股東提出業務報告。

本期間因支出各項雜費、保險費、諮詢費及監察人酬勞，致發生虧損65,408.79銀圓之損失，為此不得不由公積金填補該金額，因此公積金減少為165,778.59銀圓。出現此不幸結果的原因，係由於臺灣線中獲有政府保護的日本汽船頑強的對抗連續不斷，致運費跌落至非常低迷的地步。對此總經理深感遺憾。¹³

11 〈安平香港線開始ニ付狀況大阪商船會社報告〉，V04619\A003\091，《公文類纂》，影像典藏號：000046190030091。

12 〈香港航路の船客及び積荷〉，《臺灣日日新報》，1899年8月2日，版次2。

13 吉開右志太，黃得峰譯，《臺灣海運史（1895 - 1937）》（南投，國史館臺灣文獻館，2009年），頁190。

參、道格拉斯的反擊戰略

原本料想將會一路消沉下去的道格拉斯會社，不料竟自明治34年（1901）製茶期開始，訂定新的大決戰方針。即香港淡水航船於二、三回中限定一、二回只由廈門直接返航淡水，而不繞道香港。這對於專門製茶之渡臺勞動者及輸入廈門之茶貨主而言，不啻是迅速的航運。這種戰略自同年5月由淡水航往廈門之海澄號開始實施。除海澄號外，不久又將原來用於安南線之海龍號轉來充作香港淡水間之不定期船。¹⁴

由於這種不定期直航方法頗能吸引一些貨客，故而形成一種新競爭方法，以致原本已瀕臨垂死之道格拉斯淡水線竟有復活起來的跡象。¹⁵

明治36年（1903）道格拉斯會社將臺灣代理店轉讓給三美路（Samuel）商會後，該商會讓道格拉斯會社汽船輸出其本身之煤礦等貨物，以及茶貨及茶工。自此道格拉斯會社增一盟友，以致大阪商船會社不得不將廈門淡水間之船費降至2圓以下。然而仍有不少茶工搭乘道格拉斯汽船，此因三井支店與三美路商會訂有契約，其所承包之清國勞動者必須搭乘道格拉斯汽船所致。¹⁶

這種情況不僅在廈門而已，廈門內海航線間的客源爭奪戰況更是激烈。據明治35年（1902）5月大阪商船株式會社之「廈門內海航線視察報告書」所載，在廈門碼頭集結輸出到南洋諸島及臺灣地方的華工幾乎都來自泉州、漳州兩府，前者以安海、同安（石灣），後者以石碼作為集散地，每年來往的人數在60 - 70萬人之間。石碼、安海、同安為廈門內海航線中最重要的三處地點。其中石碼航線因河岸狹窄必須暫時航行外港。但「道格拉斯」於每年產茶季節單獨在淡水廈門之間調派吃水較淺的「福爾摩沙」號往返航

14 〈廈門通信（五月四日發）ドグラスと茶期〉，《臺灣日日新報》，1901年5月7日，版2。〈廈門通信（五月七日發）ドグラス船〉，《臺灣日日新報》，1901年5月11日，版2。

15 〈廈門通信（五月四日發）ドグラスと茶期〉，《臺灣日日新報》，1901年5月7日，版2。

16 〈對岸航路の競争〉，《臺灣日日新報》，1903年5月17日，版2。

行，吸納此等船客，故對手三井經常只能在一旁羨慕發呆而已。¹⁷

此外，船公司必須設法雇用熟練的「客頭」，否則難以掌握住客源。據大阪商船會社派駐廈門的職員林安繁調查：

客頭（拉客黃牛）若非由各地方的熟人擔任無法為自己的船舶拉來客人，特別是其他公司實施合併會計，預料客人稀少時裁減船班以節約煤炭費等，隨處可見種種對我的新事業帶來的妨害，尤其職自抵廈以來便多方走動打聽業者的情況，隨時進行協議，目前由於認為最重要的是事先選擇客頭，故又擅自進行洽談中，亦即擬在同安、安海、石碼各配置對當地與旅社皆熟識的客頭一人，在廈門則由買辦（打算雇用現成的人士）兼差攬客，按客人數目給予小額報酬。¹⁸

原本大阪商船將客貨業務委以三井的買辦，但由於其能力不足，敵不過本土的「客頭」，以致自鄉下搭乘小輪船或戎克船前來廈門的華工大部分被「道格拉斯」所奪，因此林安繁才計畫在各內海航線的終點亦即安海、同安、石碼等地設置客頭。至於在廈門的買辦，則計畫將道格拉斯航運會社買辦林麗生拉攏過來。林麗生雖活躍於中國商界，且為中國國會議員林駱存¹⁹之兄，一直被視為中國人，但該人已於明治32年（1899）9月入臺灣籍而成為日本人，²⁰故讓其轉向投靠大阪商船應非難事。

17 〈廈門內海航線視察復命書商船會社提出〉，V04704\A023，《公文類纂》，影像典藏號：000047040230137 - 000047040230160。

18 〈廈門內海航線視察復命書商船會社提出〉，V04704\A023\150，《公文類纂》，影像典藏號：000047040230150。

19 據「泉州歷史網」所言：1911年（辛亥年）辛亥革命成功後，林駱存由印尼日惹返回中國，被選為福建諮議局議員、諮政院議員，不久又被選為福建臨時省議會議員和華僑議員。民國2年（1913）第一屆國會成立時，林駱存被選為國會議員。1916年他又被選為立法院議員，辭未就，復被選為眾議院議員。故林駱存不僅曾擔任福建諮議局議員、諮政院議員，亦擔任福建臨時省議會議員和華僑議員，以及第一屆國會議員、眾議院議員。故稱為國會議員應無問題。見泉州歷史網：qzhnet.dnscn.cn/qzh178.htm。（2013年10月點閱）

20 〈臺灣籍民林麗生等ノ日本籍編入調査方ノ件〉，V04142\A029，《公文類纂》，影像典藏號：000041420290448 - 000041420290467。

日據時期臺灣總督府驅逐道格拉斯會社戰略始末：以華工運送制度為核心

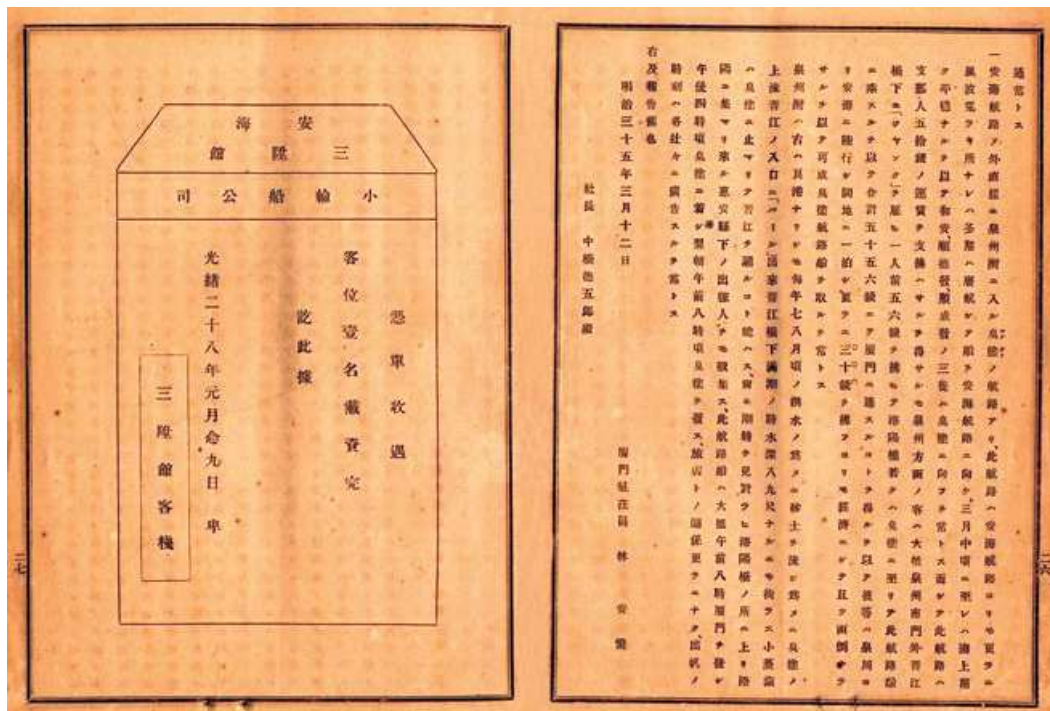


圖1 《總督府公文類纂》中有關廈門內海航線的檔案

資料來源：明治35年（1902年）《臺灣總督府公文類纂》中〈廈門內海航線視察復命書商船會社提出〉之件（影像典藏號：000047040230154）

除「客頭」外，另一重要拉客處所為當地的「客棧」。由於這些客棧都與船公司多少有些關係，因此若想掌握住客源，就必須要先與客棧業者套好關係。這種情形以安海最為盛行。

安海有十數間客棧（廉價旅社），其中有4家完全提供搭乘安海航線的諸小輪船或上岸的華工住宿，此即三陟號、洽利號、合利號、益利號四家，這些客棧一般都擁有各小輪船公司的股票，除股票紅利之外，尚可獲得每名旅客運費的百分之五的佣金，船票為事先販賣，與石碼、同安不同，其形式如附件，公司與旅館一般在第二個月底整理帳款，而直接登上輪船支付運費者人數甚少，因此，有意新加入此航線經營輪船事業者必須拉攏這些客棧給予百分之五

的佣金，或是在當地找尋堪與匹敵的客頭全力進行競爭，二者只能擇一。²¹

該附件為安海三陟館所開出的小輪船公司船票，顯示各小輪船公司已與各地客棧結成同盟關係。以致大輪船公司若不與客棧業者結成緊密關係，將難以確保由廈門出海的客源。（圖1）

這種經營方式亦遍及各地。譬如在廈門之勞動者或茶工於乘船之際並不直接購買乘船券，而常是50至70名工人成群，藉由旅館之周旋來購買乘船券。旅館首先向兩汽船會社交涉，再購買較低廉之會社。故兩社不得不拼命削價競爭。尤以道格拉斯會社為攏絡顧客常會採取靈活的處置，相反的大阪商船會社則儘量設法不降至一定價格之下，以致常被道格拉斯奪去貨客。²²

因此每年一到臺灣製茶期即4月至11月間，²³與製茶業有關之客貨於兩岸間往返頻繁，正是大阪商船會社定期船與道格拉斯會社不定期船火拼之時。這種競爭似乎方興未艾，但如表1所示，道格拉斯似乎自明治37年（1904）以後退出臺灣航運界。

據資料顯示，大阪商船會社與道格拉斯會社由明治32年（1899）起至明治37年（1904）止歷經6年間的苦戰而獲勝利，此後道格拉斯會社退出臺灣，放棄多年來一直掌握的臺灣與對岸航線之航海權。²⁴

表1內淨損益為收入減去支出後再加上總督府補助金後之餘額。可知南清航線若無補助，皆年年虧損。尤以淡水—香港線因受到道格拉斯會社之頑強對抗，直至明治37年（1904）仍舊虧損嚴重。

21 〈廈門內海航線視察復命書商船會社提出〉，V04704\A023\153，《公文類纂》，影像典藏號：000047040230153。

22 〈對岸航路の競爭〉，《臺灣日日新報》，1903年6月14日，版2。

23 卞鳳奎譯，〈南國公司〉，《史聯雜誌》，第33期（1998年12月），頁152。中村教授文中提及茶工「通常是四月入臺，而以十月製茶結束之季返鄉。」實際上臺灣製茶期約為每年4月至11、12月。有時會隨氣候寒暖與雨量之差異而受影響，致而前後誤差常有2個星期。生茶盛產期應為4-10月，但後續之加工、包裝等則延續至12月底。通常華工至11月底開始大量歸國，明年4月初渡台。由於往來頻繁皆從水運，故本文以4-11月最與航運有關。

24 吉開右志太，黃得峰譯，《臺灣海運史（1895-1937）》（南投，國史館臺灣文獻館，2009年），頁195。

日據時期臺灣總督府驅逐道格拉斯會社戰略始末：以華工運送制度為核心

表1 大阪商船會社南清航線之經營情形（單位：日圓）

年		淡水—香港	安平—香港	福州—香港	福州—三都澳	福州—興化	廈門—內灣
33（1900）	補助金	123,500	45,000	35,000	3,681	697	
	淨損益	9,954	-11,955	21,406	-3,979	-878	
34（1901）	補助金	113,775	60,000	64,970	18,120	19,041	
	淨損益	18,602	23,110	7,185	6,729	-330	
35（1902）	補助金	93,937	61,028	52,353	11,700	12,650	13,716
	淨損益	-26,901	29,932	5,368	1,249	1,811	2,217
36（1903）	補助金	93,937	61,028	52,353	11,700	13,942	14,936
	淨損益	-6,792	10,756	-7,147	11,311	8,566	2,446
37（1904）	補助金	93,937	61,028	51,353	11,700	13,942	14,936
	淨損益	-16,503	21,609	7,401	8,894	3,955	1,553

資料來源：吉開右志太，黃得峰譯，《臺灣海運史（1895 - 1937）》（南投，國史館臺灣文獻館，2009年），頁193 - 194。

以明治37年（1904）而言，大阪商船會社在淡水香港線實際虧損（淨損益減補助金）高達110,440圓，還超過明治36年（1903）的100,729圓。可知道格拉斯對抗大阪商船之企圖心正旺盛，似乎拚死也要爭一口氣。但為何卻於該年嘎然而止？僅是長期虧損也絕不足以解釋道格拉斯會社退出的真正原因。

肆、清國勞動者經理人制度之建立

對於清國勞動者，總督府曾於明治28年（1895）以日令第22號發布「清國人臺灣上陸條例」，當時基於維持臺灣安寧秩序之必要，而暫時禁止清國勞工上陸。爾後因應時勢變遷之必要，而於31年（1898）時發布「清國人茶工券規則」，明治32年（1899）7月18日又以府令第74發布「清國勞動者取締規則」，以開啟導入清國勞動力之途。但實施之後缺點甚多，尤以

無法制止清國勞工上陸後逃亡的情形為該規則最大的缺失。當時臺灣戶口制度尚未確立，難以分辨臺灣人與清國人，以致成為非法勞工不需向仲介者繳納管理費反而有利。

故明治37年（1904）9月24日總督府再以府令第68號發布「清國勞動者取締規則」，並以訓令第242號發布「清國勞動者取締規則施行細則」。²⁵其擬案理由書內有云：

……〔以往〕這些法令完全是鑑於當時臺灣之情勢，將重點置於治安上而制定者，是以並不適合民情平穩且殖產興業之今日狀態。因此有關勞動者之法令，相信不如將重點置於經濟上而進行必要之改正，才是當前之急務。且以往之管理規定繁雜，效果卻不彰。因此有必要綜合這些點加以改正。²⁶

該「清國勞動者取締規則」名稱與1899年舊規則的名稱相同，但總督府卻不稱改正，而重新制定。其原因在於其宗旨與策略已大幅變動。如新規則之第2條：「於本規則內所稱之清國勞動者是指從事有關農業、漁業、礦業、土木、建築、製造、搬運、拉車、碼頭工人等雜役之勞動者。」其內包括技術工人與非技術的苦力。

舊規則制定時已有茶工券規則，以致茶工可不適用舊規則。至於其他技術工人如木匠、鐵匠等，亦可準照為清國勞動者以外者來作例外處置。²⁷但茶工券規則實施後，亦生弊端。總督府認為茶工券是依照製茶業者之證明而發給，但製茶業者並不直接由官署管理，故產生發證明書給實際上並不從

25 《臺灣總督府報》，第1599號，1904年9月24日，頁32 - 34。

26 〈清國勞動者取締規則及施行細則ノ件〉，V00984\A016\129，《公文類纂》，影像典藏號：000009840160129。

27 〈清國勞動者上陸拒絕ノ件〉，V00545\A017，《公文類纂》，影像典藏號：000005450170273 - 000005450170278。1899年9月4日民政長官以民警第773號通知駐廈門領事有關清國勞動者之管理辦法，該文附註：「至於特殊技能之木匠、鐵匠等則如前處理。」即許可其上陸。〈清國人ニシテ特殊ノ技能アル木工鍛冶工ノ類ハ勞動者以外ノ者ニ準シ取扱ノ件地方官ヘ通達〉，V00633\A006，《公文類纂》，影像典藏號：000006330060019 - 000006330060020。

事茶業之其他勞動者，以致釀成茶工券買賣之弊端。因此必須對茶工加強管理。

因此，新規則之宗旨，是不將茶工等技術工人與其他勞動者分開，而一體包含於同一規則下來管理。其管理策略是由管理者統籌運作並負擔責任，勞動者僅是要收到管理者之證明書即可，而不需要其他任何手續，即使茶工亦不再需要茶業者之擔保。故程序比以前更簡便。總督府又事先調查製茶業者是否會因此而感到難以獲得工人，而發現並無任何問題。

在舊規則內，清國勞動者管理者稱為承包人（請負人），而新規則稱為經理人（取扱人），兩者負擔責任之內容大致相同，但名稱不同，其原因為：

因應於目前殖產興業之情勢，勞動者之渡來採取不受限於雇傭契約者之原則，故避免承包人之名義，而寄與幹旋渡航人之意味，故採用經理人之名義。²⁸

新規則第5條：「領取上陸許可證者得於本島任何地點居住或旅行。」不再受清國人臺灣上陸條例第七條僅能居住於基隆、打狗、安平、淡水四口岸之限制。其理由是以勞力需求之層面而言，若限制其居住地區實在不得法。至於如此是否會影響到地方之安寧秩序，總督府從當時臺灣之情勢及周密之警察力來考量，而表現出十足的自信心。事實上，該新制度實施後不到一年，總督府隨即網羅將近一萬名非法大陸勞工，並將其轉移給清國勞動者經理人來處理，而轉變為合法的勞動者。²⁹這可謂成效顯著。

新規則於明治37年（1904）9月24日揭載於府報，10月1日起實施，同時廢止明治31年（1898）府令第98號「清國人茶工券規則」及明治32年（1899）府令第74號「清國勞動者取締規則」。但後藤猛太郎卻於9月24日

28 〈清國勞動者取締規則及同規則施行細則ノ件〉，V00984\A016\130，《公文類纂》，影像典藏號：000009840160130。

29 〈明治三十七年末清國勞動者ニ對スル調査表（警察本署）〉，《公文類纂》V04868\A013。〈清國勞動者取扱手数料徵收方出願ノ件〉，公文類纂V01063\A004。

申請擔任清國勞動者經理人，25日經臺北廳長佐藤友熊陳報。28日經總督核可並發布指令第1943號，並於30日公布於府報。³⁰審查及公文作業竟如此迅速且有效率。但如此一來自然隔絕其他任何有意願者之申請，卻又合乎法令。可見總督府早已內定人選。且由後續紀錄顯示，經理人只有一個，自然出現獨佔事業。這是新規則的最大特色。且如後述，此制度似與驅逐道格拉斯航運會社之戰略有密切關係。

伍、外交糾紛與落幕

如前所述，道格拉斯與三美路所訂出的新作戰計畫就是搶奪製茶期間來往兩岸的客貨。但自從明治37年（1904）10月後藤猛太郎成為清國勞動者經理人後，客源已無法確保，這對道格拉斯的經營無疑是雪上加霜。

後藤成為清國勞動者經理人後，立即與大阪商船會社訂定運送清國勞動者渡臺之契約，指明大阪商船會社為運送華工的唯一航運公司。自明治38年（1905）4月製茶期開始，清國勞動者經理人後藤伯爵在廈門之代理人曾根廉郎拒絕對欲搭乘道格拉斯會社汽船渡臺之清國勞動者發給渡航證明書，並表示若道格拉斯會社願意支付運費之2成當作手續費，始可運送這些清國勞動者。³¹

30 〈伯爵後藤猛太郎清國勞動者取扱人許可及ヒ清國勞動者取扱ノ件ニ付各廳長へ〉，《公文類纂》V00984\A017。《臺灣總督府報》，第1603號，1904年9月30日，頁44 - 45。後藤猛太郎具有華族及伯爵之身分。中村孝志，〈南国公司について〉，《南方文化》，第7期（1980年12月），頁159 - 177。卞鳳奎譯，〈南國公司〉，《史聯雜誌》，第33期（1998年12月），頁133 - 159。據中村孝志指出，明治30年（1897）11月時，由後藤猛太郎與杉山茂丸共同出資一萬圓收買原來的大陸殖民公司，目的是從事為臺灣引進中國之勞工。之後，明治38年（1905）後藤猛太郎與杉山茂丸分股，獨自經營，大正2年（1913）後藤猛太郎去世，由其妹婿成富公三郎擔任該公司之社長，並於大正4年（1915）2月改名為「合資會社南國公司」，獨佔引進中國勞工來台之業務。

31 〈清國勞動者取扱人ノ件ニ付英國領事へ回答〉，V04883\A027，《公文類纂》，影像典藏號：000048830270194 - 000048830270270。〈伯爵後藤猛太郎清國勞動者取扱人許可及ヒ清國勞動者取扱ノ件ニ付各廳長へ通牒〉，V00984\A017\169，《公文類纂》，影像典藏號：000048830170169。

日據時期臺灣總督府驅逐道格拉斯會社戰略始末：以華工運送制度為核心

道格拉斯會社不願支付手續費，於是透過英國領事Hausser於4月19日向駐廈門日本領事上野專一請求援助。但Hausser僅請求發給10名苦力往淡水之渡航證明書。原本上野領事認為此案在自己權限以外，只不過是當事者間的商務糾紛而已。但看在英國領事Hausser的面子上，而向曾根要來渡航證10張，且不須支付手續費。

原本搭乘4月23日道格拉斯會社之海門號有326名乘客，由於曾根拒絕發給渡航證明而無法搭乘，經上野領事請託發給10名渡航證明書後，曾根卻予以同意，可知其處理並無絕對之合理性。

4月27日英領Hausser致上野：「由此可知，不論從曾根的命令，或是從清國勞動者取締規則第9條說來，曾根拒絕發護照給道格拉斯會社之其餘申請者這件事皆無正當性可言。」(From this it would appear that Mr. Sone's refusal to issue passports for the rest of the application made to him direct by Messers. Douglas Lapraik & Co. can be justified neither by his instructions nor by the terms of the Regulations governing the immigration of Chinese Labours into Formosa clause 9.)³²

道格拉斯會社並指出曾根其他不公義之事所造成之損失。

- (1) 收取搭乘4月10日海門號177.5名乘客船費之手續費，每名50錢。損失88.75圓。
- (2) 原本預定搭乘4月23日海門號之316名乘客之船費，由於曾根拒絕，以每人3圓算，而損失948圓。
- (3) 由於曾根拒發護照〔為渡航證明書之誤〕，而損失未來乘客對道格拉斯之信用。
- (4) 損失時間及勞力之賠償與臨時花費。³³

明治38年（1905）7月11日由駐東京英國公使館對日本外務省提出抗

32 〈清國勞動者取扱人ノ件ニ付英國領事ヘ回答〉，V04883\A027\239，《公文類纂》，影像典藏號：000048830270239。

33 〈清國勞動者取扱人ノ件ニ付英國領事ヘ回答〉，V04883\A027\239 - 240，《公文類纂》，影像典藏號：000048830270239 - 000048830270240。

議。其大意为：曾根氏違背1904年發布之有關清國勞動者取締規則，而拒絕發給上陸許可證，但又不說明理由。如此行為毀損到英國之利益，且阻礙到門戶開放之原理，因而希望日本政府能出面干涉。並聲稱：

本案是在日本政府之監督下，以清國勞動者經理人曾根為對象所採取之作為，而不僅僅是私人會社無責任之社員而已。(It would appear, however, that such a suit would lie against Mr. Sone in his capacity as the responsible Acting Superintendent of Chinese Labourers under the official regulations of the Japanese Government, and not against him as irresponsible member of a private company.)³⁴

根據清國勞動者取締規則第9條：「清國勞動者經理人應於其渡航前交付記載有下列事項之渡航證明書。一、姓名、籍貫、年齡二、勞動之種類三、於本島之上陸地點 渡航證明書應貼附勞動者之照片並加蓋契印。」曾根拒絕核發渡航證明書給搭乘道格拉斯會社汽船之勞動者，亦不說明理由。雖然第10條中有指明若因疾病等因素以致身體不強健者、被禁止居住本島者、身分不確實者，清國勞動者經理人不得交付渡航證明書。但是否發給渡航證明書似乎也不應隨經理人之偏好來決定。此行為明顯有差別待遇之性質。

駐北京英國公使將本案照會駐同地日本公使，該公使向廈門領事上野專一索取詳細報告，上野領事解釋如下：

該勞工會社選擇勞動者中最善良者，且負有保證這些人之責任。因此限於能適合於清國勞動者上陸條例之各條項之勞動者，才發給證明書。故該會社會參酌所有這些條件，選擇相信是適當之汽船，用來運送上述勞動者。故曾根之情形為當然之事，因此對擬搭乘該汽船會社所屬汽船以渡臺之勞動者不發給證明書一事，難以認

34 〈清國勞動者取扱人ノ件ニ付英國領事ヘ回答〉，V04883\A027\216，《公文類纂》，影像典藏號：000048830270216。

日據時期臺灣總督府驅逐道格拉斯會社戰略始末：以華工運送制度為核心

為是不正之所為。³⁵

這種解釋當然不能讓英方滿意，而試圖採取別的辦法。明治39年（1906）6月2日駐淡水英國領事函詢民政長官後藤新平：一名個人之外國人或外國會社可否擔任清國勞動者經理人並核發渡航證明書？6月9日後藤民政長官函覆：原本有關清國勞動者經理人則不論是內地人或是外國人，又或者是外國會社皆可，但本府既已許可臺華殖民合資會社為其經理人，故目前將不會許可其他人。

這樣的回答立即遭到英方的強烈抗議。同年7月19日駐東京英國大使麥當勞（Claude M. MacDonald）照會日本外務大臣林董：

於此本人希望提醒閣下一點，即後藤男爵之上述回答將使臺灣廈門間勞動者運送之特權完全由臺華殖民會社及大阪商船會社所獨占，最後將致使長久以來從事該事業之道格拉斯·雷普雷克會社之英國商船陷於絕望之地位。（I have the honour to call your Excellency's attention to the fact that this reply from Baron Goto gives a complete monopoly of coolie traffic from Amoy to Formosa to the Sino Formosan Immigration Company and the Osaka Shosen Kaisha and places the British Steamship line of Messrs Douglas Lapraik and Co., who have long been engaged in the traffic, at the hopeless disadvantage.）³⁶

其實這才是總督府多年謀略的真正用意。

明治39年（1906）8月10日英國大使麥當勞再照會日本外務大臣林董，其要點如下：

35 〈清國勞動者取扱人ノ件ニ付英國領事ヘ回答〉，V04883\A027\215 - 216，《公文類纂》，影像典藏號：000048830270215 - 000048830270216。

36 〈清國勞動者取扱人ノ件ニ付英國領事ヘ回答〉，V04883\A027\201，《公文類纂》，影像典藏號：000048830270201。

1894年日英條約第3條規定，兩訂盟國之臣民因外國貿易而以其船舶自由來往於各自之開放通商港口時，應受到與所在國臣民同樣之待遇。至於租稅輸入稅或負擔則不論其性質如何，或官署、個人、會社等名義如何，不得被課以比所在國人民更多之負擔或受到不同之待遇。因此臺華殖民會社向道格拉斯會社收取船費代價之2成做為手續費，即是對英國運輸會社課以比日本會社高2成之額外負擔。故認為此種違約行為當然應該禁止。並認為臺灣總督府之處置是讓臺華殖民會社獨占勞動者運送業，該會社事實上儼然如同總督府之代理人。

此嚴厲之照會立即被函轉總督府並要求解釋，9月14日民政長官函覆要點如下：

勞動者經理人負有救護蒙受災厄或罹患疾病等情形之勞動者之義務，臺華殖民會社是由於本府需要而使其負擔前記之義務因而准許其設立。至於其與大阪商船會社或其他船舶會社之關係，本府皆絲毫不加以干涉，完全任由臺華殖民會社自由處置。故該會社將輸送業務委託大阪商船會社，也無可厚非。

這種回答仍不令人滿意，而再度被中央要求解釋。11月7日警察本署保安課偵訊臺北華民會館主事長尾平次郎後，發現有力新事證。於是11月8日由在東京民政長官後藤新平直接發文答覆內務次官，要點如下：

英國大使認為有關臺華殖民會社對英國汽船會社請求運費之二成，為在日英兩國船舶間設定差別課稅，而違反日英通商航海條約。但此金額也向大阪商船會社徵收，故並無日英間之差別課稅。且這些會社所徵收之手續費本府並無規定，僅止於仲介會社與其請求人之間之契約關係而已，故以為並無所謂課稅之理由。

且本府並無讓臺華殖民會社獨占外勞仲介業務之想法。但外勞

日據時期臺灣總督府驅逐道格拉斯會社戰略始末：以華工運送制度為核心

經理人既已許可由臺華殖民會社來擔任，就沒有再另外設置經理人之必要，故以為目前並不需要增設經理人。³⁷

總督府並提出明治37年（1904）10月1日大阪商船株式會社淡水支店長阿部克太郎與清國勞動者經理人後藤猛太郎間締結之清國勞動者運送契約。其第八條規定：「甲〔大阪商船會社〕於每月底向乙〔臺華殖民會社〕支付乘船運費之二成，以作為第一條所有手續之報酬。」³⁸至此英方只得默然而退。

陸、結論

至於道格拉斯會社究竟何時退出臺灣？根據明治39年（1906）8月25日、11月7日臺北華民會館主事長尾平次郎接受警察本署保安課之偵訊記錄，明治38年（1905）4月至9月間，道格拉斯會社亦與大阪商船會社同樣與臺華殖民會社訂約，從事清國勞動者之運送業務。³⁹但如前述，道格拉斯僅以海門號於4月10日搭載177.5名以及4月23日之10名苦力而已，此後便宣稱不再支付手續費。至明治39年（1906）4月道格拉斯會社又嘗試訂約，但船隻不能如期調度而作罷，是以一般皆認為明治37年（1904）為其活躍臺灣航運界之最後時間。

如上所述，自明治32年（1899）起總督府訂定驅逐道格拉斯戰略之計畫，直至明治38年（1905）始達成目的。而道格拉斯會社雖然受到總督府保護的大阪商船會社之攻擊，卻能不斷以新戰略和對手纏鬥多年，可謂雖敗猶榮。而清國勞動者經理人的職位，似乎正是為了對付道格拉斯以清國勞動

37 〈清國勞動者取扱人ノ件ニ付英國領事ヘ回答〉，V04883\A027\247 - 248，《公文類纂》，影像典藏號：000048830270247 - 000048830270248。

38 〈清國勞動者取扱人ノ件ニ付英國領事ヘ回答〉，V04883\A027\265 - 266，《公文類纂》，影像典藏號：000048830270265 - 000048830270266。

39 〈清國勞動者取扱人ノ件ニ付英國領事ヘ回答〉，V04883\A027\263，《公文類纂》，影像典藏號：000048830270263。

者，尤其是茶工為目標的新戰略而設置的一般。由於該職位的出現，道格拉斯會社喪失了最後一絲希望，不得不黯然出局。

本文中道格拉斯反擊戰略涉及華南當地客源之爭奪，因此難有明確統計資料作佐證。但如表1所示，自道格拉斯展開反擊戰略之明治34年（1901）4月起，至後藤猛太郎出任清國勞動者經理人之明治37年（1904）10月止這段期間，致使日本商船會社損失慘重。當然在臺灣總督府既定之保護政策下，道格拉斯此舉並無法再度壟斷華南航運之主導權。且從華工輸出海外的路線而言，臺灣僅是一小部分而已，輸往東南亞的情形更多，因此以道格拉斯放棄臺灣市場並不會影響其生存。但其反擊行動可視為一介公司對總督府的不公平政策所作的抗議。對於困境所表現的不輕易放棄行為是值得被稱許的。

另一方面而言，總督府驅逐道格拉斯戰略實施之原初目的雖是為了根絕島內土匪，但多少會與廢除不平等條約的問題有關。明治32年（1899）日本條約改正運動達成目的，致使日本成為與世界列強平起平坐的國家。此後，日本民族自信心抬頭，自然總督府對於臺灣島內原本為外國人所佔據的各種利權會設法逐步收回。或許吾人可以說，驅逐道格拉斯戰略也是這種心理所引發的行動之一。

但這種驅逐外國商船策略卻與兩岸貿易之發展不同調。至明治40年（1907）起兩岸間輸出入貿易開始大幅跌落。此乃是日本於明治39年（1906）改正關稅稅率，而課以重稅所致。據海事官保木利吉所言：

某領事謂：臺灣總督府一面以庇護華南貿易之目的而撥下鉅額之補助金，使其航行定期船，一方面卻似乎採取持續提高輸出入稅並對輸出品課重稅等方式，以阻止華南貿易之政策，看起來甚為矛盾。⁴⁰

40 〈南清航路視察復命書（海事官：保木利吉）〉，V05254\A011\186，《公文類纂》。

日據時期臺灣總督府驅逐道格拉斯會社戰略始末：以華工運送制度為核心

由此看來，驅逐道格拉斯戰略雖然成功，但總督府似乎絲毫不考慮如何從獨佔兩岸航運中獲得經濟利益，或許吾人可以認為該策略確實僅是出於政治層面的考量而已。

參考書目

一、檔案、報紙、舊籍與史料

《臺灣總督府公文類纂》（南投，國史館臺灣文獻館藏）。

《臺灣總督府報》

《臺灣日日新報》，臺灣日日新報社。

《漢文臺灣日日新報》，臺灣日日新報社。

王學新，《日據時期在臺華人史料選編》。南投：國史館臺灣文獻館，2013年。

吉開右志太，黃得峰譯，《臺灣海運史（1895 - 1937）》。國史館臺灣文獻館，2009年，譯自1935年臺灣總督府交通局遞信部版。

二、前人研究

中村孝志，〈南国公司について〉，《南方文化》，第7期（1980年12月），頁159 - 177。

中村孝志，〈「大正南進期」と台湾〉，《南方文化》，第8期（1981年11月），頁209 - 257。

卞鳳奎譯，中村孝志著，〈南國公司〉，《史聯雜誌》，第33期（1998年12月），頁133 - 159。

吳文星，〈日據時期來臺華工之探討〉，張炎憲編，《中國海洋發展史論文集第四輯》（臺北：中央研究院中山人文社會科學研究所，1993年再版），頁283 - 310。

吳文星，〈日據時期在臺「華僑」之研究—以結構分析為中心〉，張炎憲編，《中國海洋發展史論文集第三輯》（臺北：中央研究院中山人文社會科學研究所，1990年再版），頁157 - 189。

松浦章著，卞鳳奎譯，《日據時期臺灣海運發展史》。臺北：博揚文化事業有限公司，2004年。

劉素芬，〈日據初期臺灣的海運政策與對外貿易（1895 - 1914）〉，湯熙勇編，《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年），頁637 - 694。

劉素芬，〈大阪商船會社與臺灣海運發展1895~1899〉，劉序楓編，《中國海洋發展史論文集第九輯》（臺北：中央研究院人文社會研究中心，2005年），頁377 - 435。

鄭智哲，〈日據時期臺灣的海洋貿易政策發展－以大阪商船會社與日本郵船會社的營運為中心－〉，臺北，中國文化大學日本研究所碩士論文，2003年。

戴寶村，《近代臺灣海運發展》。臺北：玉山社，2000年12月。

蕭明禮，〈「海運興國」與「航運救國」：日本對華之航運競爭（1914 - 1945）〉，臺北，臺灣大學歷史學系博士論文，2011年。

The study of Taiwan Government-General's strategy of expulsion of
the Douglas Company: with referring to the system of transport of
workers from Mainland China

Hsueh-Hsin Wang^{*}

Abstract

At the early days of Japanese occupation on Taiwan, the nautical route between Tamsui and Xiamen where frequent passengers and cargo transports were across the Taiwan Strait, was monopolized by Douglas Lapraik & Co. For a new colonialist power, Japan, it was a bad thing undoubtedly. So Governor Kodama issued a secret order to Osaka Shosen Kaisha to start the South China shipping route at March, 1899, in order to drive out Douglas Co. from Taiwan.

Owing to the subsidy from the Government-General of Taiwan, Osaka merchant shipping company could cut down tickets fee to extreme low to snatch the customers of Douglas Co. and purchase her stocks secretly. This strategy made Douglas Co. suffer very badly.

People would have thought that Douglas Co. will sink all the way, but from the tea-manufacturing period of 1901, she drew up a new approach of Armageddon to snatch tea workers from the Mainland to Taiwan. Although this strategy seems very successful, but Douglas quit Taiwan shipping circles since 1904.

Why Douglas Co. quit? According to the author's research, the real cause is not long-term losses, but the implement of the system of Chinese workers manager from Oct 1904. It seems that the post of Chinese workers manager was set up to deal with the new approach of Douglas co. Because the post appeared,

^{*} research fellow, Taiwan Historica.

日據時期臺灣總督府驅逐道格拉斯會社戰略始末：以華工運送制度為核心

Douglas co. lost the last glimmer of hope and could not but quit.

Keywords: Douglas Lapraik & Co, workers from Mainland China, Osaka Shosen
Kaisha, superintendent of Qing labors.

