

# 資源運輸與佔領區航運壟斷體制： 以中日戰爭前期東亞海運株式會社 的成立與經營為中心(1937-1941)\*

蕭明禮\*\*

## 摘 要

1937年中日戰爭爆發後，日本進入戰時體制，在戰時軍需生產的要求之下，其對於中國資源的仰賴也日益加深。此時，如何控制中國佔領區的航運，以有效將佔領區資源運回日本本土，成為日本政府的重大課題。因此，自開戰以降，日本就逐步強化航運統制政策，以求提升運輸效率，支援軍需生產。然而，開戰初期日本航運業者大舉進入中國水域，造成經營上多頭馬車與過度競爭的問題，不利於戰時經濟的運作。另一方面，由於英國及改掛第三國旗幟的中國輪船，依然活躍於日軍控制的中國沿海及內河水域，與日本航運業競爭，更不利於日本取得佔領區資源，勢必須採取更積極的作為以確保自身利益。本論文根據現存於東京大學經濟學圖書館、目前學界尚未廣泛使用的《戰時海運關係資料》，並旁及其他中、英、日文檔案文獻，發現1939年成立的東亞海運株式會社是日本戰時對華航運壟斷政策的重要一環，該會社的成立，除了具有佔領區航運經營一元化統制的使命之外，更帶有以官方扶植的企業驅逐英國在華航運勢力之目的。最後，藉由這個航運會社的設置以及政治軍事力量的壓制，到1941年太平洋戰爭爆發前夕，日本已取得中國佔領區航運的壟斷地位。

**關鍵詞：**戰時經濟、統制、航運、東亞海運株式會社、佔領區資源

---

\* 本文為筆者博士論文研究之一部份，撰寫與修改期間蒙黃富三教授、陳慈玉教授、諸位匿名審查人與相關學者專家提供寶貴之意見與指正，在此敬致謝忱，以表由衷感激之意。

收稿日期：2013年1月17日，通過刊登日期：2013年8月30日。

\*\* 東京大學社會科學研究所客員研究員

## 一、前 言

1930 年代是東亞經濟結構轉型的重要時代。相較以美國爲首的西方國家在 1920 年代經歷的經濟榮景，日本因接連遭逢第一次世界大戰後的景氣反動、1923 年關東大地震、1927 年昭和金融恐慌的衝擊，從而陷入長期不景氣。<sup>1</sup>1929 年的世界經濟大恐慌更讓日本雪上加霜，原在 1920 年代成爲日本經濟發展主導部門的重化工業資本，到了 1930 年代也面臨生產過剩的危機。<sup>2</sup>爲了救濟這些新興財閥資本，日本國會在 1931 年 1 月通過了「重要產業統制法」，邁向「統制經濟」的計畫經濟體制。<sup>3</sup>

另一方面，1931 年日軍藉「九一八事變」佔領中國東北，提供復甦中的日本重化工業部門資本輸出的機會。<sup>4</sup>伴隨日本對滿洲投資激增，1930 年代流行的集團經濟(bloc economy)理論，也成爲其經濟發展的策略依據。以此理論推衍，日本應建立獨佔性的經濟圈以減少對歐美貿易的依賴，中國東北、華北甚至東南亞都應納入日本經濟圈之內，以做爲日本本土工業核心地帶的原料供應地及市場。<sup>5</sup>因此，在軍部、財閥與政界形成的所謂「軍財官複合體」主導下，日本透過政治、軍事與經濟等手段，企圖建立「日滿支經濟圈」。<sup>6</sup>

<sup>1</sup> 武田晴人，〈景氣循環と經濟政策〉，收入石井寬治、原朗、武田晴人編（下略），《日本經濟史 3：兩大戰間期》（東京：東京大學出版會，2006），頁 11。

<sup>2</sup> 武田晴人，〈景氣循環と經濟政策〉，收入《日本經濟史 3：兩大戰間期》，頁 12-16。

<sup>3</sup> 日本的統制經濟思想的形成，可追溯到第一次世界大戰末期制定的「軍需工業動員法」，其後又受到 1920-1930 年代蘇聯、德國等極權國家計畫經濟的影響。不過日本和蘇聯計畫經濟制度的差異在於：前者雖然從 1939 年之後逐步藉由所有權與經營權分離的方式，架空了私人企業家的地位，但私有企業依然維持形式上的存在。此外，日本還擁有相較於德國、蘇聯更爲獨立的計畫經濟機構，並具有由軍人、技術官僚強烈主導此種機構的特徵。中村隆英，〈概說：一九三七——五四年〉，收入氏所編集（下略），《日本經濟史 7：「計画化」と「民主化」》（東京：岩波書店，1989），頁 9-10、14；原朗，〈戰時統制〉，收入同書，頁 71；吉川隆久，〈昭和戰中期的綜合国策機關〉（東京：吉川弘文館，1992），頁 376。

<sup>4</sup> 武田晴人，〈景氣循環と經濟政策〉，收入《日本經濟史 3：兩大戰間期》，頁 42。

<sup>5</sup> 金子文夫，〈資本輸出と植民地〉，收入大石嘉一郎編，《日本帝國主義史 2：世界大恐慌期》（東京：東京大學出版會，1985），頁 336-358。

<sup>6</sup> 伊藤隆，〈「国是」と「国策」・「統制」・「計画」〉，收入中村隆英、尾高焯之助編，《日

然而即使日本試圖藉由政治、軍事手段將中國東北、華北納入日本經濟圈以降低對歐美資源的依賴，仍不能根本解決重要工礦資源進口依存度偏高的困境。1936 年中日戰爭前夕，僅是日本對北美貿易的比重就佔了該國對外貿易總額（含殖民地）的 21.16%，<sup>7</sup>甚至到了中日開戰一年後的 1938 年，日本從歐美地區的進口額仍佔其對外貿易總額之 31.7%。<sup>8</sup>究其原因是日本機械工業技術相對落後，尚需要從英、德進口更為精密的加工機械，復因本土煤、鐵等工業原料的自給率不足，被迫仰賴美國供應石油、廢鐵與生鐵以維持工業生產。更嚴重的是，1930 年代日本在中國的勢力擴張，不僅無法徹底改變對歐美貿易依存度偏高的問題，反而又擴大了和當時亦積極致力於工業化發展的中國，以及長期在遠東享有經濟利益的英、美等西方勢力之間的緊張關係。

1937 年 7 月中日戰爭爆發後，日本為擺脫對西方進口物資的依賴以及維持戰爭體制運作的現實需求，乃以集團經濟概念為基礎，配合戰時統制經濟體制，採取開發中國佔領區資源供戰時軍需生產的「以戰養戰」策略，試圖建立真正自給自足的帝國經濟圈。

既然中國佔領區的資源在日本戰時經濟的重要性日益增加，那麼日本官方是如何組織、動員當地航運系統以有效的將物資運回本土？該問題之重要性是在於日本島國的地理特性，使任何產自海外的資源都必須藉由船運才能送回本土，因此航運自然肩負起橫跨海洋的天然障礙，促進核心區域的產品與邊陲地帶的原料互通有無之角色。

事實上，日本在華航運對其戰時經濟之重要，遠超過一般人的想像。1938-1941 年間，日本生鐵與粗鋼產量雖然持續增加，卻無法達到官方計畫之要求。（參見第二節）日本的鋼鐵等軍需物資生產量不足的原因，除了 1940 年之後美國強化對日禁運之外，也不可忽視中國佔領區物資運輸流通能力不足所造成的影響。多年來，研究日本戰時經濟或國際關係的學者，多將注意焦點

---

本經濟史 6：二重構造》（東京：岩波書店，1989），頁 361-363。

<sup>7</sup> 石井寬治，〈國際關係〉，收入大石嘉一郎編，《日本帝國主義史 2：世界大恐慌期》，頁 63。

<sup>8</sup> 入江昭，〈日米戰爭〉（東京：中央公論社，1978），頁 39。

放置在美國對日禁運的影響上，認為擴大禁運使日本無法取得充足的工礦資源，導致軍需生產不敷所需，最後不得不向英、美宣戰，以佔領東南亞資源地帶的方式解決經濟危機。<sup>9</sup>這種觀點固然有其邏輯上的合理性，卻忽略了日本雖然在短時間內佔領了大量的中國土地、資源，但並不能順利的將佔領區資源運出以供軍需生產，導致日本陷入不斷擴大對外侵略以彌補資源缺乏的惡性循環模式的事實。

長年投入日本帝國與戰時經濟體制研究的日籍學者小林英夫在 1970 年代中期曾提出一種觀點，認為運輸能力不足是造成日本無法有效榨取華北、華中佔領區資源的原因之一。其中在水道輻輳的華中地區，受制於日方並未完全掌控以長江為中心的水上運輸，使得當地資源運回日本的數量不能滿足戰時經濟計畫之所需。<sup>10</sup>儘管小林英夫的說法非常簡略，不僅並未進一步深入論述中日戰爭時期日本在中國佔領區航運統制的實際運作情形，而且空間範圍也僅侷限於華中一隅，但小林的論點卻暗示了中國佔領區的航運統制體系與日本戰爭經濟的成敗有密切關係。

除了戰時統制經濟的資源運輸需求之外，中日戰爭前期(1937-1941)日本在中國水域的經營還面臨許多來自外部的挑戰。這些挑戰主要來自在中國內河與沿海航線長期擁有龐大勢力的西方航運業者，以及自 1920 年代晚期急起直追、威脅日本在華航運經營的中國航運業者等。其中前者在戰爭前期憑恃著中立國身分得以規避日軍航運封鎖政策的限制；至於後者也透過改隸第三國船籍等方式，繼續維持在淪陷區的經營，損及日本戰時物資的取得與流通。更甚者，當 1937 年至 1938 年之際中國沿海戰事略告沉寂之際，日本航運業者就一窩蜂

<sup>9</sup> 如研究美日關係的著名學者入江昭就傾向美國自 1940 年起逐步擴大對日禁運是迫使日本對英美等國宣戰的主因之一，但入江並未注意到日本仰賴東南亞資源背後還隱藏著無法有效動員中國佔領區資源的因素在內。入江昭，《日米戰爭》，頁 40-45；入江昭著，篠原初枝譯，《太平洋戰爭の起源》（東京：東京大學出版會，1991），頁 161、174-175、220-226。

<sup>10</sup> 小林英夫，《大東亜共榮圏の形成と崩壊》（東京：御茶の水書房，1975 年第 1 版，在此引用 2006 年增補版），頁 215-223、369。另外，近三十年後小林英夫在《帝國日本と総力戦体制：戦前・戦後の連続とアジア》（東京：有志舎，2004）一書中亦延續 1975 年的主張，以解釋日本在中國佔領區物資榨取不如預期的原因，見該書頁 164-165。

地投入經營中國航線，反而不利於日本有效率的運送佔領區物資。因此，如何排除在中國水域的各國航運勢力以達成航運壟斷的目標，並以一元化的方式有效控制其在華航運經營，成為這段時間日本政府航運統制政策的主要課題之一。

原本學界研究多半認為自 1875 年日本開設第一條中日定期輪船航線以來，日本政府長期透過官方補助扶持航運企業的政策，擴張在中國沿海、內河航線的勢力。<sup>11</sup>特別是 1907 年具有國策會社地位的日清汽船株式會社成立之後，<sup>12</sup>日本政府扶植單一航運會社，壟斷長江為中心的中國內河與部份沿海航運的傾向更為明顯。

但是從 1907 到 1937 年整整三十年間，日本在中國水域的航運經營，固然因接受官方政策補助而具有國家主導的特徵，卻也因尚保有未受官方補助的「自由航線」與不定期航線，而維持著一定的企業自主性。只是中日戰爭爆發後，伴隨著戰爭帶來的混亂，以及戰時統制經濟體制的資源運輸需求，長年來運行不輟的官方補助與企業自主並行的航運經營型態必然被迫改弦更張，方能有效因應戰時特殊環境的挑戰。因此，以 1941 年太平洋戰爭爆發為界，日本政府在 1937-1941 年間如何擴大對中國內河及沿岸航線的航運壟斷，以強化其佔領區物資動員與運輸體系的效率？自然是我們理解 1930-1940 年代日本帝國戰時經濟體制的結構，以及中國與東亞經濟圈貿易與物資流通過程的重要切入點。

只不過此一課題目前受到的關注仍顯不足，雖然歐美學界對十九世紀末至

---

<sup>11</sup> 關於明治維新後到二十世紀初期日本航運政策與對外關係的研究，可參見片山邦雄，《近代日本海運とアジア》（東京：御茶の水書房，1996）；小風秀雅，《帝國主義下の日本海運——國際競爭と對外自立》（東京：山川出版社，1995）。

<sup>12</sup> 依據日本學者對國策會社的定義大致可分為以下幾點：1、日本帝國議會有通過法案。2、會社成立時日本政府有投資或持有股份。3、法案制定階段政府即已計劃從事多元化經營。4、政府擁有會社主要經營者的任命權。5、政府擁有經營方針的決定權。6、政府對於該會社其他相關業務亦有命令權。7、政府亦擁有對該會社之監督權。8、具有不受日本商法限制之特權。9、在特定條件下官股可免除配股利息。久保文克，《殖民地企業經營史論：「準國策會社」の實証的研究》（東京：日本經濟評論社，1997），頁 18-19；松澤勇雄，《國策會社論》（東京：同盟國際社，1941），頁 19-26。

二十世紀初期日本航運業向外擴張過程中，國家扶植政策及企業自主決策之間孰為優劣的研究，已有相當成果發表，但關於 1937-1941 年間日本如何達成在華航運壟斷的研究則相對較少。<sup>13</sup>

至於日本學界方面，受惠於本身航運產業的發達以及史料保存的相對完整，戰後對於明治維新至太平洋戰爭為止的航運史研究成果相當豐富。<sup>14</sup>但戰後有相當長一段時間日本航運史的研究偏重經營史領域，即便從 1980 年代起出現較多從大範圍的國際競爭面向切入、探討日本明治維新後對外航運發展脈絡之學術著作，然對於 1930 年代末的中國佔領區航運經營研究仍略顯不足。<sup>15</sup>

同樣地，中文學術界對於戰時航運的研究亦處於開創階段。以台灣為例，近年對於 1930 年代東亞航運史的研究，雖然已有數篇從英、日航運競爭的面向切入，論述當時東亞乃至世界經濟體系的變動、對英、日在遠東水域航運霸權轉移的影響。但這些作品主要偏重於分析全球化經濟造成的轉變，或是英、日在印度航線上的競爭經過，較缺乏從東亞內部的資源流通結構為主體之分析。特別是 1930 年代日本工業化發展受到資源取得等內在性因素制約，導致日本走向對外擴張以求解決資源問題的背景，其航運經營與資源需求之間的

<sup>13</sup> 如：William D. Wray 的“Kagami Kenkichi and N.Y.K., 1929-1935: Vertical Control, Horizontal Strategy, and Company Autonomy,” *Managing Industrial Enterprise Case from Japan's Prewar Experience* (Cambridge :Harvard University Press, 1989)，以及 Peter N. Davies 與 Tomohei Chida 合著的 *The Japanese Shipping and Shipbuilding Industries: A History of Their Modern Growth* (London: The Athlone Press Ltd., 1990)。前者強調戰前日本航運企業自主性的重要，而後者則傾向主張日本政府的航運扶植政策對航運業發展具有主導性。不過上述兩部研究均非以中日戰爭時期日本在華航運為主題，故對於 1937-1941 年間的佔領區航運問題並未深入探討。

<sup>14</sup> 相關研究回顧可參考小風秀雅，《帝國主義下の日本海運——國際競爭と對外自立》，頁 11-14。  
<sup>15</sup> 如中川敬一郎編，《兩大戰間の日本海事産業》（東京：中央大學出版部，1985），該書從世界經濟史的角度分析戰間期日本航運、造船等海事產業的經營變化。另外，日本陸上自衛隊出身的戰史學者荒川憲一在 2008 年發表〈日本の対中経済封鎖とその効果（一九三七～四一）——日本海軍の海上封鎖作戦を中心に——〉一文，可視為近年少數牽涉到中日戰爭前期日本在華航運的日文學術論著。但該文探討的重心聚集在 1937-1941 年間日本以海軍為中心的封鎖政策成效，對於此一時期日本在華航運經營的概況、佔領區航運控制體制的運作情形等，並未予以深入分析。見荒川憲一，〈日本の対中経済封鎖とその効果（一九三七～四一）——日本海軍の海上封鎖作戦を中心に——〉，收入軍事史學會編，《日中戦争再論》（東京：錦文社，2008），頁 159-178。

關係，似乎還有進一步研究的空間。<sup>16</sup>

在中日戰爭時期航運史研究仍尚待開展的狀態下，更突顯了對 1939 年日本政府成立的國策會社——東亞海運株式會社——進行研究的必要性。然而目前不僅中、英文學界關於該會社的研究相當稀少，<sup>17</sup>即便是日本也僅有針對東亞海運成立因素進行初步分析的兩篇期刊論文。可是既有的研究成果卻受限於篇幅與史料掌握程度，其論證不僅稍嫌簡單，亦忽略日本官方有意解決中日戰爭初期佔領地航運企業林立的企圖；同時也未探究東亞海運成立與「變態置籍船」（即「權宜國籍輪」）管理之間的關係；<sup>18</sup>更未及詳盡分析該會社成立初期的營運概況。<sup>19</sup>事實上，東亞海運會社擁有戰時日本在中國沿海絕大多數的定期航線，在其戰時航運統制體系中具有相當重要的地位。可以說透過深入分析東亞海運的成立背景、會社性質與經營情形，將可解開戰時日本對華航運控

<sup>16</sup> 如：Chih-lung Lin（林志龍），“British Shipping in the Orient, 1933-1939: Reasons for Its Failure to Compete,” *International Journal of Maritime History*, XX, No.1 (June 2008), pp.153-156；李宇平，〈第二次世界大戰初期英日海運在亞洲國際海域的競爭(1936-1939)〉，《中央研究院近代史研究所集刊》，期 73（2011 年 9 月），頁 53-97。另外，台灣學者張志雲(Chang Chih-yun)於 2012 年底出版的 *Government, Imperialism and Nationalism in China: The Maritime Customs Service and It's Chinese Staff* (New York: Routledge, 2012)一書，雖然以海關為主題，但亦有處理到包括航運在內的 1930 年代英日在華經濟競爭問題。

<sup>17</sup> 例如 Peter N. Davies 雖然曾提到日本戰時航運經營最重要的特徵是航運企業的合併，而此一趨勢與 1939 年東亞海運的成立有關，但他卻未進一步分析東亞海運的成立與經營情形。Tomohei Chida, Peter N. Davies, *The Japanese Shipping and Shipbuilding Industries: A History of Their Modern Growth*, p. 54.

<sup>18</sup> 「變態置籍船」（又稱「變態船」）為日文名詞，即中文之「權宜國籍輪」。變態船管理成為日本航運界的主要問題是因 1934 年航運景氣好轉後，有不少日籍航運企業與其他第三國（多為挪威與中國）業者簽訂租船契約以載運貨物，但大量老舊變態船進入日本航運市場，卻引發削價競爭以及削弱日本商船隊競爭力的問題。日本郵船株式會社編纂，〈海運及經濟調查：昭和九年上半期〉（東京：日本海運集會所，1934），頁 130-132。另外，近年台灣學界關於變態船的研究，可參見劉素芬著，箱田惠子譯，〈1930 年代における日本の在華置籍船〉，《東洋史研究》，卷 67 期 1（2008 年 6 月），頁 134-160。

<sup>19</sup> 友田謙一，〈東亞海運株式會社——中國・東南アジアを視野にしたわか國戰時國策海運會社の史料研究〉，《海運經濟研究》，號 33(1999)，頁 223-241、〈戰時國策海運會社——『東亞海運株式會社』設立目的の分析〉，《海運經濟研究》，號 34(2000)，頁 155-171。另外，雖然友田氏在〈戰時國策海運會社——『東亞海運株式會社』設立目的の分析〉一文中曾引用《戰時海運關係資料》，卻僅僅使用了〈東亞海運株式會社事業目的論見書〉一件史料而已，其實該批檔案中與東亞海運成立與經營有關的文件絕非僅止於此。

制體系的結構之謎。

基於以上的問題意識，本論文將以東亞海運株式會社為主題，探討日本在中日戰爭前期，如何利用設置一元性航運統制企業的方式，試圖壟斷中國沿海及內河航運，實現獨佔資源之目標。

至於論文參考的史料依據，則是日本東京大學經濟學圖書館所收藏之《戰時海運關係資料》、<sup>20</sup>《美濃部洋次關係文書》微捲、<sup>21</sup>《日滿財政經濟研究會關係資料》等檔案文獻，以及當時《海運》月刊的報導。除了日文史料之外，本文亦參考中、英文海關檔案，包括學界廣為使用的《海關報告》中的統計年報，<sup>22</sup>以及近年頗受英文學界注意、收藏於英國倫敦大學(University of London)亞非學院(School of Oriental and African Studies, SOAS)的〈梅樂和文件〉(Maze papers)。<sup>23</sup>藉由上述史料的爬梳，重建中日戰爭期間，中國佔領區資源需求對

<sup>20</sup> 該史料為 1937 年中日戰爭爆發至 1945 年太平洋戰爭結束之後，日本航運統制之相關檔案文件。其來源包括了日本政府的遞信省管船局、海務院、海運總局，負責戰時計畫經濟制訂的企畫院等政府機關，還有從中日開戰前夕至戰爭期間陸續成立之海運自治聯盟、海運自治統制委員會、海運中央統制輸送組合，以及 1942 年初由海運中央統制輸送組合改組之船舶運營會等具有官方色彩的航運業界團體，加上各種調查機關與民間企業遺留之檔案文書，是忠實記載了 1937-1945 年間日本政府原始航運決策與在華航運經營的第一手史料，具有極高的參考價值。該批文件在太平洋戰爭結束時，有部份為盟軍總部(GHQ)所扣留，但大部份文件及副本由前船舶運營會官員所保留，並於 1960 年代移交給東京大學經濟學部，而後在 1990 年代晚期製成 57 卷微捲提供學界研究使用。到目前為止台灣、中國大陸，甚至是日本學界使用該批史料者均可說鳳毛麟角，故本人親自赴東京大學詳盡蒐羅了該批檔案中有關戰時日本在中國大陸、台灣等地進行航運活動之部份。東京大學經濟學部圖書館編，《東京大学経済学部所蔵：特別資料「戦時海運関係資料」目録》（東京：東京大學經濟學部圖書館，1999），前言頁 1-3。

<sup>21</sup> 美濃部洋次(1900-1953)，1926 年東京帝國大學法學部畢業，曾於 1933 年前往滿洲，返回日本後又歷任日本企畫院、商工省技術官僚。美濃部洋次一般被視為是藉由仿效蘇聯計畫經濟體制以改造日本政治、經濟的所謂「革新官僚」之一，而他遺留之會議紀錄、公文、檔案等文書在 1990 年代初被製成 114 卷微捲，亦為研究 1930-1940 年代日本戰時統制經濟的重要史料。

<sup>22</sup> 本文使用的海關年報版本包括上海通商海關造冊處譯，《中華民國海關華洋貿易總冊：1902-1905》（台北：國史館史料處，1982）；中國第二歷史檔案館、中國海關總署辦公廳、中國舊海關史料編輯委員會編，《中國舊海關史料：1859-1948》（北京：京華出版社，2001），該書由中國第二歷史檔案館於 2000 年代收集滿洲國海關在內的統計資料後更名出版。

<sup>23</sup> 〈梅樂和文件〉是英人梅樂和(Sir F. W. Maze)在 1929 至 1943 年間擔任中國海關總稅務司期間所遺留的書信文件，後由倫敦大學亞非學院所典藏，目前〈梅樂和文件〉已完成數位化，並以電子資料庫的方式公開供學界研究使用：<http://www.amdigital.co.uk/Collections/China-Trade-Politics-and-Culture-1793-1980.aspx>（2013 年 1 月 12 日檢索）。在此感謝張志雲先生介紹該史料。



日本政府制定在華航運政策的影響、東亞海運的成立經過及創設初期的經營概況，以分析驅動日本在 1937-1941 年間實施中國沿海航運壟斷政策背後的對外航運競爭因素，以及日本佔領地航運政策尚不為人知的眾多細節。

本論文含前言與結論共計五節，其中第二節概述日本資源需求與戰時統制經濟體系的形成、中日開戰對日本在華航運的衝擊與恢復，以及日本在開戰初期成立的佔領區航運統制機構。第三節研究東亞海運株式會社之創立，為論述日本在華航運恢復後，日本面對佔領區航運機構林立的現象時，成立單一航運企業以統合各個航運機構之構想的誕生，以及東亞海運會社成立的實際經過，成立時的資產結構與股份組成等。第四節則為分析東亞海運自 1939 年成立到 1941 年太平洋戰爭爆發前的經營概況，及其如何肩負日本官方任務實現在華航運壟斷戰略的情形。

## 二、中日戰爭爆發時的日本在華航運

日本在中日戰爭爆發後，為了降低對歐美進口資源的依賴性，而試圖強化中國佔領區的資源開發，國家對航運的控制也成為戰時統制經濟不可或缺的一環。由於日本的戰時統制經濟體制具有由上而下層層控制的管理特性，這種結構特徵又對日本戰時航運政策的制定及執行產生深遠影響。故本節將先從戰時統制經濟體制形成的制度面因素切入，深入分析 1937 年中日開戰對日本在華航運的衝擊，以及戰時航運統制政策如何因應戰爭的現實環境而展開。

其次，則由實務上的航運經營需求，探討日本如何克服戰爭初期的混亂、恢復或新增在華航線，同時藉由成立區域性航運統制機構的方式，逐步強化在中國沿海及內河水域航運控制的經過，以理解自中日戰爭爆發至 1939 年東亞海運成立為止日本在華航運統制體制的形成。

### （一）日本戰時統制經濟體制與戰時航運統制政策之展開

本段將分別論述日本戰時統制經濟體制的形成，以及伴隨該體制而生的航

運統制政策，在中日開戰最初兩年間的誕生與發展。

### 1. 日本戰時統制經濟體制的形成

「盧溝橋事件」爆發前夕的 1937 年 6 月，新成立的第一次近衛內閣提出財政經濟三原則：「生產力擴充、國際收支均衡、物資供給順暢」，成為日本戰時統制經濟政策的核心大綱。速中日戰火點燃後，為了有效動員勢力圈內的經濟資源以支援軍事活動，日本帝國議會從 7 月起陸續制訂了「臨時資金調整法」、「進出口品級臨時措施法」等統制經濟的相關法規。<sup>24</sup>日本政府並於 10 月將內閣所屬的企畫廳改組為企畫院，該院成員由當時日本政界「革新官僚」與軍部的中堅軍官所組成，作為「經濟參謀本部」以及「國家總動員的中樞機關」，專門擬訂戰時經濟統制方案。<sup>25</sup>

1938 年 3 月，日本帝國議會通過「國家總動員法」作為中日戰爭經濟統制的基本法源依據，該法案賦予政府控制各種經濟活動的命令權，以「統制運用人力的及物資的資源」而「達成國防目的」。<sup>26</sup>另一方面，藉由制訂「昭和十三(1938)年度物資動員計畫」為開端，日本政府又透過企畫院，擬定各年度物資動員計畫與生產力擴充計畫，<sup>27</sup>強化了國家對資源取得、流通、生產與分

<sup>24</sup> 小林英夫，《大東亜共栄圏の形成と崩壊》，頁 111-115；原朗，〈戰時統制〉，收入《日本經濟史 7：「計画化」と「民主化」》，頁 73-74；小林英夫，《帝国日本と総力戦体制：戦前・戦後の連続とアジア》，頁 135-137。

<sup>25</sup> 原本日本內閣中已設有針對國內重要政策進行調查與審議的內閣審議會，及其所屬事務執行單位的內閣調查局。1937 年內閣調查局改組為企畫廳。中日開戰後在日本陸軍的強烈要求下，企畫廳再和內閣資源局（1927 年成立）合併、改組成企畫院，由瀧正雄擔任首任總裁。該機構除了聚集日本政府各機構的技術官僚之外還包括現役陸海軍人，其中又以具有「滿洲國」行政經歷者最值得注意。舉其要者，除了前述的美濃部洋次之外，還包括從 1940 年起擔任企畫院總裁的星野直樹（曾任滿洲國財政部總務司長）、於 1939-1941 年間兼任企畫院職務並於戰後擔任日本總理的岸信介（1936 年前往滿洲就任實業部次長）等。田中申一著，原朗校訂，《日本戰爭經濟秘史：十五年戦争下における物資動員計画の概要》（東京：日本戰爭經濟秘史刊行會，1974），頁 19-20；小林英夫，《帝国日本と総力戦体制：戦前・戦後の連続とアジア》，頁 127；中村隆英、原朗解說，《国家総動員：（一）經濟》（東京：みすず書房，1970），頁 xxviii-xxix；小林英夫，《昭和ファシストの群像》（東京：校倉書房，1984），頁 229-243。

<sup>26</sup> 中村隆英，〈概説：一九三七——五四年〉，收入《日本經濟史 7：「計画化」と「民主化」》，頁 10-13；原朗，〈戰時統制〉，收入同書，頁 76。

<sup>27</sup> 最初「昭和十三年度物資動員計畫」制訂時，是以每年進口 30 億日圓（後修正為 24 億日圓）

配等各方面經濟活動的控制。

與此同時，當日軍佔領華北與華中地區之後，隨著戰事陷入持久僵局，日本政府亦打算轉化中國大陸佔領區的豐富資源，做為戰時統制經濟計畫的主要物資來源，以實現自給自足的目標。因此在戰時統制經濟體制的大架構下，日本官方以戰前制定的開發計畫為基礎，推動多項華北、華中佔領區開發計畫，使中國佔領區資源在日本工業生產中的重要性日益提昇。特別是 1939 年 9 月第二次世界大戰爆發，使遠東與歐洲的貿易陷於停頓，再加上 1940 年秋天美國因日本進佔法屬中南半島而擴大對日石油與廢鐵禁運的衝擊，在歐美資源來源幾乎斷絕之下，中國佔領區成為日本能夠從事資源動員以支援戰爭的最後據點之一。<sup>28</sup>

據統計，1937 年日本由中國（不含東北）進口金額僅佔總進口及移入總額（47.65 億日圓）的 9.2%，但到了 1941 年太平洋戰爭爆發時，日本進口中國物品的比重已攀升至總進口 / 移入總額的 21%（40.68 億日圓）。相對的由英、美勢力範圍進口的比重由 1937 年的 37.3% 逐步下降至 1941 年的 25.9%。<sup>29</sup>

至於輸往日本的主要物資為何？以企畫院 1938 年 8 月檔案資料的統計顯示，當年 1 至 8 月間中國佔領區（華南、華北）輸往日本的物資，最大宗依序為：煤炭、棉花、有機肥料、皮革與鋼鐵等。<sup>30</sup>反映了中日戰爭初期中國佔領區提供日本工礦原料資源，成為日本戰時統制經濟重要支柱之一的事實。

雖然日本進口的中國物資在其對外貿易中所佔的比重增加，但並不代表日本取得中國佔領區資源就此毫無阻礙。以戰時工業生產最重要的煤、鐵兩大資源為例，固然 1938-1941 年間，日本勢力範圍內（含殖民地與中國大陸佔領區）

---

為基礎制訂軍、民需物資的生產與分配計畫。小林英夫，《帝国日本と総力戦体制：戦前・戦後の連続とアジア》，頁 133-135；田中申一著，原朗校訂，《日本戦争経済秘史——十五年戦争下における物資動員計画の概要》，頁 23-26。

<sup>28</sup> 小林英夫，《帝国日本と総力戦体制：戦前・戦後の連続とアジア》，頁 162。

<sup>29</sup> 中村隆英，〈概説：一九三七——五四年〉，收入《日本経済史 7：「計画化」と「民主化」》，頁 27。

<sup>30</sup> 物資調査第六部，〈為替許可額表（八月二十日現在）〉，東京大學經濟學圖書館藏，《美濃部洋次關係文書》，微捲號：mf OLD:W20:53-D:41:7:B。

的煤炭與鐵礦砂產量大致呈現增長之勢，但增長的幅度卻遠低於物資動員計畫所制定的數量。煤、鐵取得量的不足，連帶影響到重工業基礎的生鐵與粗鋼產量，依據日方檔案的統計顯示，1938 至 1941 年間日本國內的粗鋼產量不僅低於物資動員計畫的計畫值，甚至呈現逐年遞減的趨勢；至於生鐵的產量雖然維持每年增加的態勢，但亦無法達成物資動員計畫的要求。<sup>31</sup>日本戰時軍需生產未能達成計畫值的原因，實正與資源的取得與運輸有重要關係。

## 2. 因戰爭而生的日本航運統制體制

從 1937 年中日開戰到 1942 年 3 月「戰時海運管理令」公布為止，依據日本學者的戰時研究，其航運統制政策基本上經歷了層次由淺至深、由民間自主到官方主導的三個階段。<sup>32</sup>

日本航運統制的第一階段始於淞滬會戰如火如荼進行時的 1937 年 9 月，並持續到 1939 年 7 月為止。此時為因應中日戰事擴大所引起的運費高漲、船班混亂等現象，加上進入戰時經濟體制後的運輸需求，日本臨時議會於 9 月 9 日通過「臨時船舶管理法」。其制訂目的之一是為了穩定運費、確保船隻租賃費用之公平性、維持本國航權，以防止外國商船藉日本亟需船隻的機會侵入其航運市場；另一方面也是為了配合戰時體制下的重要物資運輸需求，制訂設置海運統制機構的法源依據。因此，根據該法案第 13 條，日本政府又成立船舶管理委員會作為執行管理法的決策機構。<sup>33</sup>值得注意的是，雖然日本進入了航運統制的第一期，但時人將此一時期稱為「民間自治統制階段」。之所以有此稱呼乃因當時主管日本交通的遞信省在制訂「臨時船舶管理法」時，是基於：「對海運業者自覺性自主統制的尊重」以「消極的達成（統制）目的之手段」的方針之故。其特徵是在維持航運業自由經營的原則下，透過業者自發性統制

<sup>31</sup> 小林英夫，《帝國日本と総力戦体制：戦前・戦後の連続とアジア》，頁 150、153。

<sup>32</sup> 竹井廉，《戰時海運管理の構想》（神戸：辰馬海事記念財團，1943），頁 45。

<sup>33</sup> 船舶管理委員會成員包括陸海軍與內閣官員、國會議員、海運、造船與貿易金融等企業之主管，由此可將該委員會視為海運界的軍財官複合體。岡崎幸壽，《海運》（東京：ダイヤモンド社，1938 年），頁 338-341。

的方式，達成官方期望的運輸目標。<sup>34</sup>幾乎同時，各航運會社亦組成了海運自治聯盟，藉著協定運費與分配船隻等手段，<sup>35</sup>重整日本航運系統與提高經營效率。<sup>36</sup>值得注意的是，在海運同盟之外另設專門的國策海運會社之議，也在此一時期初露端倪，這點亦影響往後日本對華航運統制的政策走向。

1938年4月，日本政府開始實行「國家總動員法」。由於官方對經濟控制力的上升，<sup>37</sup>航運統制體系也伴隨著經濟統制強度的提高而再度調整。當月，海運自治聯盟與日本船主協會共同組成海運自治統制委員會，<sup>38</sup>增強了各海運自治團體間的橫向聯繫，藉以削弱私人航運業者的獨立性。<sup>39</sup>

總之，因中日戰爭的爆發使日本航運業正式進入戰時統制階段。雖然最初的統制政策號稱是委由民間自治，但這種「自治機構」實際上是由政府引導成立，且官方更握有自治機構的主導權。由此便可瞭解在當時日本官方偏好統制經濟的立場上，自戰爭一開始，國家即試圖干涉航運界的經營，希望藉此達成其理想中的運輸效率最佳化目標。

## （二）戰前日本在華航運實力與中日戰火之衝擊

中日戰事的突然擴大，對在中國水域經營多年的日本航運業者造成怎樣的

<sup>34</sup> 岡崎幸壽，《海運》，頁336。

<sup>35</sup> 依據航運學的定義，海運同盟（Shipping Conference，或稱運費同盟：Freight Conference）是指同一航線或地區內兩家以上之定期航線經營者，為統一運費及其他營運條件、避免同業競爭，達到控制航線營運效果所成立的組織。為防止同業競爭，海運同盟分別利用業者間簽訂各式協定的內部規範、或對外提供運費折扣的外部制約等兩大方式，限制競爭的發生。藉由上述手段，使海運同盟具備穩定運費、維持定期航運、提供優良航運服務與各類貨主一律適用運費均等原則等經濟上的優點。林光，《海運學》（台北：華泰文化，1999），頁327、塚本揆一，《海運同盟入門——國際海運におけるカルテルの実態》（東京：成山堂書店，1971），頁19-26。

<sup>36</sup> 海運自治聯盟為戰爭爆發前夕的1937年7月，在時任日本船主協會會長的大阪商船會社社長村田省藏的呼籲下，由經營北美航線的7家海運會社為中心，協調其他航運業者加入組成，成為日本進入戰時體制後第一個航運統制機構。太田康平，《現代海運經濟及政策》（東京：文雅堂書店，1943年），頁597-600。

<sup>37</sup> 原朗，〈戰時統制〉，收入《日本經濟史7：「計画化」と「民主化」》，頁88-89。

<sup>38</sup> 日本船主協會的前身為1892年成立的日本海運業同盟會，1920年始改組為日本船主協會，是日本最重要的船東組織之一。岡崎幸壽，《海運》，頁359-361。

<sup>39</sup> 岡崎幸壽，《海運》，頁354。

影響？要解答此一問題，必須先分析開戰時日本在華航運的實際地位。以海關統計的 1937-1941 年間各國在華船隻進出港總噸位資料（表 1、表 2）為例，可清楚發現 1937 年日本在中國國內航線（含內河與沿岸）的佔有率僅有 11.02%，不僅落後英國的 42.43%，也不如中國的 36.2%。至於在海外航線上，日本的佔有率為 19.18%，雖然略高於中國的 16.34%，但仍落居英國的 36.51% 之後。

表 1 1937-1941 年中國海外航線之各國船隻總噸位比率表

單位：千噸、%

	日本		英國		中國		其他		總計
	噸位	比率	噸位	比率	噸位	比率	噸位	比率	
1937	6,797,299	19.18	12,940,748	36.51	5,791,489	16.34	9,913,930	27.97	35,443,466
1938	6,484,620	22.03	12,350,327	41.97	2,243,323	7.62	8,351,568	28.38	29,429,838
1939	11,993,733	40.21	8,298,929	27.82	2,225,900	7.46	6,307,866	24.51	28,826,428
1940	13,736,469	53.5	4,437,605	17.28	1,811,927	7.05	5,689,593	22.17	25,675,594
1941	12,547,432	66.01	1,756,726	9.24	1,444,970	7.6	3,259,027	17.15	19,008,155

資料來源：中國第二歷史檔案館、中國海關總署辦公廳、中國舊海關史料編輯委員會編，《中國舊海關史料：1859-1948》（北京：京華出版社，2001），冊124、128、132、136、140。

表 2 1937-1941 年中國國內航線之各國船隻總噸位比率表

單位：千噸、%

	日本		英國		中國		其他		總計
	噸位	比率	噸位	比率	噸位	比率	噸位	比率	
1937	6,017,715	11.02	23,165,047	42.43	19,797,249	36.2	25,391,713	10.35	74,371,724
1938	2,259,355	7.69	16,052,820	54.63	4,572,957	15.56	6,499,788	22.12	29,384,920
1939	3,762,206	17.03	10,928,771	49.46	2,012,385	9.11	5,391,209	24.4	22,094,571
1940	5,001,611	32.08	6,387,890	40.97	1,504,480	9.65	2,698,178	17.3	15,592,159
1941	4,612,183	41.58	3,926,705	35.4	1,095,645	9.88	1,457,460	13.14	11,091,993

資料來源：同表1。

表 3 1937-1940 年間中國佔領區內河與沿岸航線各國輪船數統計表

時期	國籍	內河航線			沿岸航線			合計		
		數量	總噸位	比率 (%)	數量	總噸位	比率 (%)	數量	總噸位	比率 (%)
1937 年中 日戰 爭爆 發前	日本	13	29,360	11.3	24	50,035	10.3	37	79,395	10.6
	中國	132	115,590	44.5	158	290,942	59.7	290	406,532	54.4
	第三 國	71	115,085	44.2	53	146,000	30.0	124	261,085 (中國—南洋 29,667)	35.0 4.0
1939 年11 月	日本	34	41,822	41.8	39	94,105	23.6	73	135,927	24.5
	中國	--	--	--	--	--	--	36	56,941	10.2
	第三 國	49	58,260	58.2	132	304,382	76.4	181	362,642 (中國—南洋 153,454)	65.3 27.6
1940 年10 月	日本	74	69,343	72.1	47	85,159	33.6	121	154,502	44.2
	中國	--	--	--	6	5,723	2.3	6	5,723	1.7
	第三 國	17	26,815	27.9	84	162,293	64.1	101	189,108 (中國—南洋 300,750)	54.1 86.1

資料來源：東亞海運株式會社營業部企畫課編，《支那沿岸及內河航路經營第三國及支那船主運管ノ實勢（上）》（出版地不詳：東亞海運株式會社營業部企畫課，1941），調查特報第一號，頁20。

由於海關的資料包含了 1937 年 7 月開戰之後的統計，且其船隻數與總噸位數據，實由每次進出港數加總計算而來，故不能完全呈現戰爭爆發前夕日本在華航運經營的全貌，必須進一步分析各區域航線上實際運航的船隻數量及其噸位。如依據東亞海運株式會社在 1941 年的調查統計（表 3），雖然其計算方式與前者不同，但結果也大致呼應海關統計報告，反映出在 1937 年中日戰爭爆發前，日本經營中國內河與沿岸航線的船隻數與總噸位，皆落居中國之後。

只不過東亞海運的統計資料仍不夠全面（參見第四節），因此尚需要日本遞信省在 1937 年 6 月統計之該國在華各航線定期與不定期輪船數量加以補充。依遞信省包含中日國際航線及不定期船班的統計數據，當年在華經營的日本輪船總數遠高於表 3 的 37 艘（總噸位 79,395 噸）。但其中僅有 13 艘（總

噸位 32,270 噸) 經營華中地區航線, 華南地區也只有 27 艘(總噸位 109,606 噸), 其他 82 艘(262,899 噸) 皆集中於在華北、東北水域。<sup>40</sup>

當然, 僅憑統計數據尚不能完全反映戰前日本在華航運經營的實態。本文進一步藉由檔案文獻與其他調查統計資料的交叉比對, 可知戰前日本在中國水域的航運實力因區域不同, 大致呈現華北獨強、華中走弱及華南更弱的趨勢。

首先, 在華北地區, 日本從 1920 年代初期就已經透過各式航運同盟取得經營優勢。<sup>41</sup> 隨著「九一八事變」後日本對華北影響力的擴大, 原本經營華北——東北沿岸航線的中國輪船公司多受到日本航商的壓迫, 被迫逐步依附於日本資本下。<sup>42</sup> 到了中日戰爭爆發前, 日本航運業在以渤海灣為中心的華北水域已取得相當高的佔有率優勢。

其次, 在華中水域方面, 雖然依照日本東亞研究所的統計, 1936 年日本在華中的航運投資高達 5,526.9 萬日圓, 超過在華北投資的 2,981.2 萬日圓及華南的 436.7 萬日圓。<sup>43</sup> 但受到 1930 年代初期排日運動影響, 以日清汽船為首的日本航運業者在華中水域遭到極大的打擊。雖然日清汽船的營運從 1934 年起逐步復甦, 然而長江航線上的中國航運勢力卻已在這段期間迅速填補了日清汽船的空缺。至於作為日本在華北水域佔有優勢原因之一的航運同盟制度, 在長江航線上亦有施展不開之處。<sup>44</sup>

<sup>40</sup> 另有 4 艘(總噸位 9,238 噸) 的輪船為經營華南至華北水域, 涵蓋整個中國沿岸的航線。〈內地在籍總噸數一千噸以上邦船配船狀況調(昭和十二年七月一日現在)〉, 東京大學經濟學圖書館藏, 《戰時海運關係資料》, 微捲號: mf98:W10:46。

<sup>41</sup> 這些組織最初集中於日本——華北航線, 隨後又出現於華北——華中與華北——華南航線上。遞信省管船局, 〈本邦對外航運ノ協定ニ關スル調査〉(昭和十一年十月), 東京大學經濟學圖書館藏, 《戰時海運關係資料》, 微捲號: mf98:W10:53。

<sup>42</sup> 以 1936 年 5 月成立的大連修航會(渤海及山東沿岸六社運費合同計算) 為例, 6 家成員中除政記輪船外皆為日籍企業, 而原為張本政兄弟創立的政記輪船, 其實也已從屬於日本航運資本之下。另外, 中國籍的惠通行與利通公司以及滿洲籍的大通輪船, 也以日商松浦汽船的名義參與該同盟。遞信省管船局, 〈本邦對外航運ノ協定ニ關スル調査〉(昭和十一年十月), 東京大學經濟學圖書館藏, 《戰時海運關係資料》, 微捲號: mf98:W10:53。

<sup>43</sup> 東亞研究所第一調查委員會編, 《日本の對支投資——第一調查委員會報告書》(東京: 東亞研究所, 1942), 資料甲第十六號 A, 頁 457-460。

<sup>44</sup> 以 1935 年成立的長江公攤貨物運費合同(日本文獻稱為長江七社運賃合同計算) 為例, 參與運費同盟的 7 間公司中, 代表日本的只有日清汽船, 其他分別為英方的怡和洋行、太古洋行所屬



最後在華南沿海方面，儘管 1935 年之後配合日本政府建設「日滿支經濟圈」及南進政策的逐步成形，台灣總督府命令航運業者重新改組台海兩岸航線，以強化台灣與中國大陸的海上交通聯繫，<sup>45</sup>不過依前述 1937 年遞信省統計資料所示，中日戰爭爆發時航行華南水域的日籍輪船僅有 32 艘、總噸位 121,048 噸，遠少於中國輪船的 123 艘、總噸位 246,632 噸，亦不如英國的 54 艘、116,834 噸。<sup>46</sup>就算中國存在著輪船老舊、噸位過小的問題，<sup>47</sup>日本航運業仍受限於船隻絕對數量偏低的制約，使其在華南沿海的整體實力不如中、英兩國。

總之，相較其他地區的日本航運業者，在 1930 年代藉由政府補助船隻更新等方式，<sup>48</sup>率先脫離經濟大恐慌的泥沼，並在印度洋、遠東太平洋水域佔有優勢地位。<sup>49</sup>日本航運業在華中內河、沿海以及華南航線的經營，卻受到「九一八事變」後國民政府藉由抵制日貨運動、實施車船聯運制度等保護政策，<sup>50</sup>再加上民生實業公司等民間企業靈活的經營手腕而陷入不振，直到中日戰爭前夕才剛剛走出 1930 年代初期的谷底。故 1937 年中日開戰爭時，日本在中國的航運經營呈現因南北區域不同而實力強弱不一的現象。因此，開戰後如何壓制

---

中國航業公司與太古中國有限公司，以及中方的招商局、三北與寧紹輪船公司。總之，如加上受代理之航運業者，參與長江七社運賃合同計算的中外公司比例為 4:5，中國與英日等列強處於平起平坐的地位。遞信省管船局，〈本邦對外航運ノ協定ニ關スル調査〉（昭和十一年十月），東京大學經濟學圖書館藏，《戰時海運關係資料》，微捲號：mf98:W10:53。

<sup>45</sup> 淺香貞次郎，《台灣海運史》（台北：台灣海務協會，1941），頁 80、325。

<sup>46</sup> 〈內地籍總噸數一千噸以上邦船配船狀況調（昭和十二年七月一日現在）〉，東京大學經濟學圖書館藏，《戰時海運關係資料》，微捲號：mf98:W10:46。

<sup>47</sup> 增田晴雄著，田中西藏編，《日本ノ對支海運業投資（未定稿）》（東京：東亞研究所，1940），資料丙第八十八號，頁 29。

<sup>48</sup> 即「船質改善助成設施政策」。岡崎幸壽，《海運》，頁 304。

<sup>49</sup> 自 1933 年之後，日本航運業者經營的印度、東南亞航線即因其對外貿易的復甦、加上低運費的手段，以及英國政府對本國航運業者補助不足等因素而取得優勢。1937 年，日本輪船總噸位合計 447 萬噸，佔世界輪船比例的 6.86%，僅次於英國、挪威，穩居世界第三位。蘇彝士運河以東活動的日本商船共計 296 艘、157 萬噸，而蘇彝士運河以西僅有 46 艘、38 萬噸。岡崎幸壽，《海運》，頁 10-17、66；Chih-lung Lin, “British Shipping in the Orient, 1933-1939: Reasons for Its Failure to Compete,” *International Journal of Maritime History*, XX, No.1, pp. 153-156。

<sup>50</sup> 遞信省管船局，〈支那航運業に於ける日英兩國船の地位〉調查資料三七，翻譯自英國海運委員會報告書《東洋に於ける英國海運》，第一編〈中國〉部份，東京大學經濟學圖書館藏，《戰時海運關係資料》，微捲號：mf98:W10:48。

中英航運勢力，以確保日益重要的中國佔領區資源不致流入外人之手，成爲日本戰時經濟體制的重大課題，也成爲開啓日本戰時航運統制之路的契機。

7月7日「盧溝橋事件」發生之初，因事態尚未擴大，使得日本航運業者還感受不到戰爭的衝激。但這只是暴風雨前的寧靜，隨著華北方面緊張局勢升高，7月底時，在中國水域的日籍輪船奉日本政府之命進行撤僑並駛離當地水域。以戰前日本在華航運經營最重要的日清汽船會社爲例，除了華北的天津支店因日軍迅速進佔平津一線而未遭到戰火的嚴重破壞之外，華中、華南地區各支店以及孤懸山東半島的青島支店，皆從7月底至9月初之間陸續被迫關閉。<sup>51</sup>

8月13日淞滬會戰爆發後，因戰場就在中國海河航線輻輳地的大上海地區，長江內河航線以及上海爲中心點的中國沿岸航線、中日航線不可避免地首當其衝。事實上，日清汽船由長江中上游撤出的船隻，在淞滬會戰開打時就遭到戰火波及。整場會戰期間日清汽船共損失了8艘輪船（總噸位23,350噸）、4艘拖船與小蒸汽船（另有5艘受創或擱淺）、3艘駁船（另有17艘受傷），以及上海浦東的倉儲設施遭到焚燬、劫掠。如果再加上會戰期間，該社航線被迫停航及該社所屬之數十艘各式輪船、駁船、小蒸汽船爲日軍徵用，<sup>52</sup>日清汽船在上海可說遭到空前嚴重的打擊。

除了日清汽船之外，其他經營在華航線的日本航運會社，在中日開戰之初也蒙受一定程度的衝擊。以日本郵船及其子公司近海郵船爲例，戰火點燃未久，兩公司經營的中日定期航線，便因船隻陸續爲日軍徵用從事軍運，或是擔任撤僑任務而幾乎完全停頓。<sup>53</sup>

但中日航線受戰事影響最鉅者仍爲不定期船班，因行駛不定期航線者，多半以散裝貨輪載運日本工業所需的原料，擴大的軍事衝突自然也導致運輸停頓，進而牽累日本本土的工業生產。1937年8月華北局勢惡化後，撫順煤炭

<sup>51</sup> 淺居誠一編，《日清汽船株式會社三十年史及追補》（東京：日清汽船株式會社，1941），頁111-119。

<sup>52</sup> 淺居誠一編，《日清汽船株式會社三十年史及追補》，頁127-128、135。

<sup>53</sup> 日本經營史研究所編，《日本郵船株式會社百年史》（東京：日本郵船株式會社，1988），頁370。

以及由青島、秦皇島集散的煤炭，河北長蘆鹽的輸出均暫告終止。此外，由長江中游大冶、荻港等地開往日本的鐵礦砂運輸，也因戰爭而被迫中斷。據估計七七事變爆發時共有 100 萬噸以上的鐵礦砂囤積在上述各港，當 8 月 5 日三井船舶部的最後一班貨輪離開荻港，日本在長江的不定期輪船全部絕跡時，仍有 60 萬噸的鐵砂未能運出。<sup>54</sup>這些物資因戰事擴大無法運往日本，除了一時之間造成戰時經濟生產的波動之外，真正深遠的影響在於牽動往後日本對華佔領區開發以及航運統制政策的制訂。

### （三）中日航線與中國沿岸航線的復航

對擁有優勢海權的日本來說，中日開戰對其在華航運經營的破壞畢竟只是暫時性的。1937 年 8 月 25 日，日本海軍第三艦隊奉軍令部指令，宣布對上海至汕頭之間的中國沿海進行「交通遮斷」，隨後又在 9 月初將封鎖範圍逐步延伸整個華中、華南沿海。<sup>55</sup>日本海軍的封鎖使中國對外航運受到極大的破壞，依日方轉引中國海關的統計顯示，從 8 月底日軍宣布封鎖後的短短一個月內，就有 240 艘、35 萬噸的中國籍船隻被迫停航。<sup>56</sup>當日本以政軍力量驅逐中國航運勢力，取得優勢地位後，如何恢復受戰爭所擾亂的在華航運交通以支援佔領區開發，自然成爲其當務之急。

首先，在華北航線部份，因平津地區在事變發生後不久即爲日軍所控制，故早在 1937 年 10 月 5 日三井船舶部即恢復大連——天津定期航線。至於山東半島方面，也在日軍攻陷青島後，於 1938 年 1 月再度恢復大阪——青島聯營航線。<sup>57</sup>隨著日軍大致控制華北地區，以及佔領區開發政策浮上台面，在戰後

<sup>54</sup> 〈長江の鐵礦石積取中止〉，《海運》（月刊），號 184（1937 年 9 月），資料頁 12。〔爲避免與 1938 年出版之專書《海運》混淆，以下將註明爲《海運》（月刊）。〕

<sup>55</sup> 海軍以交通遮斷一詞代替「封鎖」，乃是因爲中日之間並未實際宣戰，故在國際法上無權封鎖對方領海，因而以交通遮斷的名義執行變相封鎖。日本防衛廳防衛研修所戰史部編，《中国方面海軍作戰》（東京：朝雲新聞社，1974），冊 1，頁 481-489。

<sup>56</sup> 另一份資料則稱從 8 月 25 日宣布封鎖起，至 9 月初就有 700 艘、總噸位 18 萬噸左右的大小船隻被迫停航。古川哲次郎，〈支那戰時體制下海上軍事輸送〉，《海運》（月刊），號 185（1937 年 10 月），頁 48-49；日本防衛廳防衛研修所戰史部編，《中国方面海軍作戰》，冊 1，頁 481-489。

<sup>57</sup> 〈青島航路同盟の増配を當局へ申請〉，《海運》（月刊），號 190（1938 年 3 月），資料頁 7。

重建及開發的需求下，不僅華北和東北之間的航運量陡然增加，日本——華北航線的重要性也大增。面對這樣的大好良機，日本各航運會社自然不會輕易放過，故紛紛增派船隻、新闢航線。

其次，在華中航線方面，1937年11月3號，日軍以海權優勢在杭州灣金山衛進行登陸，打破了淞滬會戰的對峙僵局。11月11日，日軍正式進佔上海。當戰局漸趨有利，日本在上海地區的航運交通也漸次恢復。11月18日，日本郵船的筑後丸由神戶出發開往上海，成為日軍佔領上海後第一艘由日本開來的商船。<sup>58</sup>其後，伴隨日軍深入長江三角洲地區，日本和上海、華中之間的航運交通也逐步復原。透過英籍江海關稅務司羅福德(L. H. Lawford)在1938年1月中旬寄給海關總稅務司梅樂和(Sir Maze Frederick William)的信件，留下了中國海關內的西方職員對於日本在華航運迅速恢復的強烈印象。在這封羅福德回報與日方交涉上海碼頭管理權收回情形的機密信件中特別提到，從1月16日到2月2日短短兩週左右的時間之內，日本郵船、大阪商船與大連汽船這三間日系航運企業就有至少10班輪船由上海開出，駛往長崎、大連、基隆等地。這還不包含日本郵船從1月25日到3月8日間，準備由上海駛往歐洲的4班輪船。<sup>59</sup>

至於華南航線方面，亦藉由戰爭的契機，使戰前在華南沿海不如中、英兩國活躍的日本航運勢力得以擴張，其中又以台灣為中心據點的航線發展最值得矚目。原本從1920年代晚期至1930年代中，台灣總督府命日籍航運業者所開設的中國指定航線<sup>60</sup>因經濟不景氣及排日運動影響而陷入低潮。但隨著中日戰爭爆發，日軍封鎖中國沿岸並於1938年進佔華南沿海後，使得日本政經勢力得以直接控制華南地區，從而驅逐當地的中國航運勢力，給予日本航運業者在華南拓展的機會。因此，台灣——華南間的部份航線逐漸擺脫之前的低迷出現

<sup>58</sup> 〈郵船上海航路の配船復活〉，《海運》（月刊），號188（1938年1月），資料頁10-11。

<sup>59</sup> Copy of Confidential Letter From Commissioner of Customs, Shanghai I/G, January 18, 1938, 倫敦大學亞非學院〈梅樂和文件〉（以下簡稱 PMMS），PPMS2 IG Personal Correspondence with British Embassy, Volume 1, 1938.

<sup>60</sup> 日文作「命令航路」。

增長，例如 1938 年大阪商船經營的基隆——香港指定航線貨運量便成長 47%。<sup>61</sup>

1938 年 4 月時，日本航運業者在中國水域共有 118 艘、364,115 噸各式船隻。和戰前的統計數字對照可發現，如以船隻數量與總噸位的數字合計，開戰 9 個月後日本在華航線即大約已恢復到盧溝橋事變前的九成左右。這百餘艘輪船中，又以日本本土——中國航線最多，共有 63 艘、243,180 噸，<sup>62</sup>這正呼應了日本進入戰時體制後，亟需中國佔領區資源以維繫戰爭經濟運轉的事實。

再者，如依據當時遞信省資料則可發現，1938 年初日本經營的 9 條中國沿岸航線，以華北沿岸為中心的傾向相當強烈，<sup>63</sup>中國——日本航線方面，亦以日本——滿洲——華北航線數最多、日本——上海航線次之，華南航線最少。由此也反映了中日戰爭初期日軍主要佔領區仍以華北、長江中下游等地區為主的現實。

#### （四）開戰初期日本成立的區域性航運統制機構

隨著戰事的擴大，日本逐步進佔中國各沿海要港及內河口岸，也陸續在華北、華中及華南佔領區成立了區域性的航運統制機構。首先，以華北為例，日本海軍在 1938 年 5 月於青島推動成立的青島船舶聯合局，為將華北沿岸航線中國籍航運業者整編進入日本航運體系的控制機關。<sup>64</sup>1939 年 4 月由華北方面軍（北支方面軍）主導成立的華北交通株式會社，成為日本經營華北佔領區內河航線（海河、大運河及黃河下游）、碼頭駁船運輸與倉儲業務的代表企業。<sup>65</sup>

至於華中地區，除了既有的日清汽船內河航線之外，華中日軍又於 1938

<sup>61</sup> 台灣總督府交通局，《昭和 13 年遞信統計要覽》（台北：台灣總督府交通局，1940），頁 136。

<sup>62</sup> 遞信省管船局，〈日支間航運ノ現狀（昭和十三年四月現在）〉，東京大學經濟學圖書館藏，《戰時海運關係資料》，微捲號：mf98:W10:48。

<sup>63</sup> 遞信省管船局，〈日支間航運ノ現狀（昭和十三年四月現在）〉，東京大學經濟學圖書館藏，《戰時海運關係資料》，微捲號：mf98:W10:48。

<sup>64</sup> 日本郵船株式會社編纂，《海運及經濟調查：昭和十三年上半期》（神戶：日本海運集會所出版部，1938），頁 269-273。

<sup>65</sup> 福田英雄編，《華北の交通史——華北交通株式會社創立史小史》（東京：TBS ブリタニカ，1983），頁 491-492、564-586。

年 1 月 11 日協調日清在內的 5 間日資企業成立上海輪渡公司，以取代戰前設置的上海市輪渡管理局，經營、管理市內的渡船業務；<sup>66</sup>是為日本在戰爭爆發後首家成立的長江內河航線統制會社。僅僅 10 天後，日清又奉日軍上海佔領當局之命，與另外 2 間日本運輸業者合組江浙輪船公司，作為日本控制大上海地區後重建當地內河航運，以及驅逐原本經營長江三角洲航線的眾多中國輪船業者，並確保日本在當地優勢的統制企業。<sup>67</sup>不久，日方又在 1938 年 7 月將江浙輪船公司改組為上海內河汽船株式會社（中文名稱為上海內河輪船公司，以下沿用之），以強化日本在長江中下游內河航線的獨佔地位。<sup>68</sup>

最後在華南地區，隨著日軍於 1938 年底登陸廣州灣而擴大在華南的佔領區範圍之後，由台灣總督府所成立的國策會社——台灣拓殖株式會社——在當地航運控制上扮演的角色亦不可輕忽。1939 年 5 月底，台拓投資的福大公司與其他 5 家日本企業，共同出資成立廣東內河運營組合，成為日本控制華南地區內河航運的主要機構。<sup>69</sup>

由日本所成立的各種佔領區航運統制企業及機構，顯示其強化控制中國佔領區航運的企圖，卻也反映中日戰爭初期的佔領區航運統制，因散布各地的航運企業與組織缺乏上級機構整合，不僅不利提昇運輸效率以確保資源取得，也潛藏著不利日本與英、美航運勢力競爭的隱憂。

隨著日軍於 1937 年底逐步控制華北與華中沿海主要通商口岸，不僅原有的中國競爭對手遭到逐出，理論上中立於交戰雙方之外的英、美等國航運勢力也因日本以攔檢、封鎖等手段刻意壓制，而從 1937 年秋季之後大幅衰退。<sup>70</sup>依

<sup>66</sup> 淺居誠一編，《日清汽船株式會社三十年史及追補》，頁 140-141。

<sup>67</sup> 日清汽船會社，〈上海を中心とする諸内河航路〉，東京大學經濟學圖書館藏，《戰時海運關係資料》，微捲號：mf98:W10:48；淺居誠一編，《日清汽船株式會社三十年史及追補》，頁 165-166。

<sup>68</sup> 上海內河輪船股份有限公司編，《事業概況》（上海：上海內河輪船股份有限公司，1943），頁 1-2。

<sup>69</sup> 其他 5 間企業分別為：日本郵船、大阪商船、日清汽船、三井物產、三菱商事。淺居誠一編，《日清汽船株式會社三十年史及追補》，頁 165-171。

<sup>70</sup> Nicholas R. Clifford, *Retreat from China: British Policy in the Far East 1937-1941* (London: Longmans, Green & Co. Ltd., 1967), p. 63；遞信省管船局，〈支那航運業に於ける日英兩國船の

據美國駐日大使於 1938 年 10 月向日本政府遞交的照會所示，美方抱怨日軍進佔長江中下游地區將近一年之後，日方仍以軍事理由禁止美國與其他國家的船隻行駛長江下游水域，卻放任日本商船載運貨物行駛於上海——南京之間，而這些船隻又「拒絕載運其他國家的商品」。<sup>71</sup>

在華北、長江航線為日方所佔之下，第三國輪船只能撤往華南沿海，以上海或香港為中心，往來於日軍控制不及的未開口岸。<sup>72</sup>以長年經營長江航線的英國太古、怡和洋行為例，依據日本在 1938 年底發動廣州灣登陸作戰前夕的一份報導所稱，由於長江航線受阻，這兩公司只能將經營重點轉換為以華南沿岸航線為中心，將開戰後被迫停航於香港的 40 多艘船隻轉用於中國沿岸航線。<sup>73</sup>

不過從日本的立場來看，即使英、美等國在華航運實力減弱，但中國水域存在著懸掛第三國旗幟的船隻本身就是一種威脅。這是因為相當數量的中國輪船轉移為第三國船籍，<sup>74</sup>成為日方所稱的「朦朧船」，得以藉由第三國身分的掩護不受日軍封鎖影響而往來於華南各個未開放為通商口岸的沿岸小港，<sup>75</sup>以及長江下游等內河航線。這些船隻常與日方爭奪佔領區的物資運輸，對其戰時生產造成嚴重影響，<sup>76</sup>成為日本擴大在華航運壟斷的潛在障礙，也打亂了日方

地位)調查資料三七,翻譯自英國海運委員會報告書,《東洋に於ける英国海運》,第一篇〈中國〉部份,東京大學經濟學圖書館藏,《戰時海運關係資料》,微捲號:mf98:W10:48。

71 American Note to Japan Delivered to the Japanese Government By the American Ambassador on October 6, 1938, PPMS2 IG Personal Correspondence, Volume 4, 1938.

72 在日方的調查中稱這類穿越日軍封鎖線的航運貿易為「潛行的運航」,其實這種活動未必是走私貿易,甚至是在國民政府刻意安排之下所形成。東亞海運株式會社營業部企畫課編,《支那沿岸及內河航路經營第三國及支那船主運營ノ實勢(上)》(出版地不詳:東亞海運株式會社營業部企畫課,1941),調查特報第一號,頁 6;交通部,〈淪陷區交通實況〉,收入葉健青編,《航政史料》(台北:國史館,1989),頁 1233。

73 岡孝道,〈極東に於ける英國の頽勢〉,《海運》(月刊),號 200(1939年1月),頁 56。

74 除英國之外,中國輪船還轉移船籍至挪威、德國、義大利、荷蘭、丹麥、葡萄牙等國。

75 東亞海運株式會社營業部企畫課編,《支那沿岸及內河航路經營第三國及支那船主運營ノ實勢(上)》調查特報第一號,頁 22。

76 陳慈玉對戰時無錫地區蠶絲工業的研究中即已發現,即使在日軍重重監視下,江都、江陰等地的蠶繭依舊透過第三國船轉運至上海租界的絲廠內,使日方於戰爭期間專為統制生絲輸出、獨佔華中地區蠶繭收購為目的所成立之華中蠶絲股份有限公司,竟無法獲得足夠的生繭。陳慈玉,

確保佔領區物資榨取及斷絕國民政府對外補給的戰略。

有鑑於此，面對內有佔領區航運機構各行其是且外有各國航運勢力繼續競爭的局勢，不僅日本航運業界在開戰後出現呼籲對華進行航運壟斷的聲浪，<sup>77</sup>日本政府也相當重視航運統制機構的整合，於是成爲了日本初步恢復中國佔領區航運秩序後，步入下一階段航運統制的先聲；具有國策會社身分的東亞海運株式會社，也就在這樣的環境下應運而生。

### 三、日本對華航運系統的整併 ——東亞海運株式會社之創立

中日開戰還不滿一週年，日本在中國的航運經營即已大致恢復戰前水準，但戰時經濟的型態與平時迥異。特別是近代總體戰爭(total war)理念影響下，進入戰時體制的日本政府認爲，需要有效控制資源的取得與流通才能確保軍需生產。所以，在華航運經營不能沿襲戰前的模式，需要國家更強力的介入。因此，戰爭爆發後日本很快地在華北、華中、華南佔領區陸續成立各種不同型態的航運統制機構，但各地航運機構林立又不利於以效率爲先的日本戰時航運統制體系。故本節將分別從日本如何整合各個佔領區航運機構的面向切入，論述東亞海運株式會社的成立經過，並由其資本組成分析該會社的設置，與日本企圖落實對華航運一元化統制之間的關係。

#### (一) 單一航運企業構想的出現

早在 1936 年中日開戰前，遞信省便有鑑於在華日系航運企業眾多，以致

---

《近代中國的機械繅絲工業(1860~1945)》(台北：中央研究院近代史研究所，1989)，頁 117、124-125。

<sup>77</sup> 例如 1938 年日軍攻克南京後不久，在日本《海運》月刊中刊登的多篇日本航運界人士對時局感想的文章中，即載有應對華實施航運壟斷的意見。像是三井物產船舶部長古川虎三郎就明白主張希望能藉日軍控制中國沿海與長江的機會，將英國等第三國航運勢力驅逐出中國水域，以求取日本的優勢地位。古川虎三郎，〈支那事變と我海運の將來〉，《海運》(月刊)，號 188，頁 8；渡部重吉〈東亞に於ける我海運の發展〉，《海運》(月刊)，號 188，頁 42-44。



缺乏有效整合，故於林銑十郎內閣成立後展開設立統制會社的研究案。在遞信省的草案中，預計成立名為「東亞汽船」的單一企業，整合近海郵船與大阪商船的大連、牛莊、青島、上海、華南及台灣航線。希望藉著強化海運企業與官方海事機構的聯繫，達成實踐日本政府南進政策，以及對滿洲、中國大陸海運線的控制。<sup>78</sup>

1937年7月，中日戰事興起之後，軍事運輸與民間產業的船隻需求大增，對航運企業統制的強化也更為迫切。在面對中國佔領區航運經營各行其是的情況下，以日清汽船為基礎成立單一對華航運統制企業的構想就浮上檯面。

1937年11月14日，日軍控制了黃浦江水域之後，因淞滬會戰困居上海一隅的日清汽船終於重啓營運。<sup>79</sup>雖然受到戰火波及，日清汽船許多的船隻及碼頭設施或沈、或毀，甚或被國府扣押，但為了奉命支援上海方面日軍後勤補給及佔領區的開發需求，剛恢復中日航線的日清汽船首先在1938年1月，應急性的重開了上海——蕪湖及上海周邊之內河航線。緊接著上海——蕪湖線的復航，日清又於3月及5月間先後開設上海——通州與上海——崇明島航線。

另一方面，隨著日軍佔領範圍的擴大及佔領區局勢逐漸穩定，日清汽船也從1938年4月到1939年1月，陸續恢復戰前的華北、上海——漢口、華南航線，並於1939年間另外新增長江北岸、漢水、鄱陽湖等內河航線以及阪神——漢口國際航線。同時日清汽船還在1939年7月接手原為日軍負責的武漢渡船業務。<sup>80</sup>

然而，在中日戰爭前期的日軍佔領區航運經營中，單憑日清汽船一間企業絕對不足以應付縱橫交錯的內河航線上的廣大需求。以華北地區來說，當日軍進佔當地後，因配合日本方面〈華北經濟開發方針〉等計畫的制訂實行，更加緊擴大了對棉花、煤炭、鹽、鐵礦等資源的開發，<sup>81</sup>要如何增進華北——日本

<sup>78</sup> 〈我南方政策に相呼應して滿支航路會社の統制化〉，《海運》（月刊），號178（1937年3月），資料頁9-10。

<sup>79</sup> 〈日清汽船黃浦江の就航開始〉，《海運》（月刊），號187（1937年12月），資料頁15。

<sup>80</sup> 淺居誠一編，《日清汽船株式会社三十年史及追補》，頁140-152。

<sup>81</sup> 中村隆英，《戰時日本の華北經濟支配》（東京都：山川出版社，1983），頁137-138。

本土間的海上運輸效率亦成爲重要課題。故在前述的日滿財政經濟研究會提出的〈華北產業開發計畫概要（試案）〉中，即已提出改善華北港口設施，以增進當地產業開發之目的。<sup>82</sup>但很快的日軍就查覺，光憑港口設施整建，不足以達成增進海上運輸的需求。特別是日本官方認爲，戰前之在華航運經營便因爲投入企業過多，致使各會社間產生對立競爭，加以缺乏統制使船隻調度及港口設施使用效率不彰等缺點，<sup>83</sup>不免擔心開戰後日本各民間航運會社面對佔領區資源運輸的龐大商機再度引發競爭。爲避免會社間惡性競爭導致航運經營上不必要的衝突，遞信省在 1937 年底配合華北開發計畫、長江與華南沿岸航線的統制，有意協調各航運會社分配營運區域，或是以日清汽船爲母體引進各社資本成立新的單一會社。<sup>84</sup>

鑑於戰爭初期大量日清船隻與港埠設施遭到破壞，如何妥善運用日軍擄獲的中國招商局及其他民間公司船隻，將日清汽船的航線網擴張至南洋甚至遠洋航線，<sup>85</sup>日本官方乃在日清汽船擴大案的基礎上，進一步提出了三項計畫方案：1、在日清汽船現有的機構組織上擴張強化。2、合併日本在華海運企業成單一大型國策會社。3、以前述方案 2 爲藍本，另外加入招商局等中國航運企業。<sup>86</sup>

對於如何強化日本在華航運經營，官方與民間企業均傾向第二案，在該案中分析了中日戰爭爆發後，中國各地方航線的經營概況與展望。

首先，在日軍進佔華北之後，因爲對當地的建設材料、食品及其他商品的需要增加及旅客人數的激增，各航運會社投入大量船隻進入華北水域。其次，以上海爲中心的華中方面，隨著華中、華南戰事在 1937 年底趨向緩和，雖然

<sup>82</sup> 〈北支產業開發計畫概要（試案）〉，收入日本近代史料研究會編（下略），《日滿財政經濟研究会資料——泉山三六氏旧蔵》（東京：日本近代史料研究會，1970），卷二，頁 33-34。

<sup>83</sup> 〈北支產業開發計畫概要（試案）〉，收入《日滿財政經濟研究会資料——泉山三六氏旧蔵》，卷二，頁 81。

<sup>84</sup> 〈北支開發に早くも海運の進出計劃〉，《海運》（月刊），號 187，資料頁 11。

<sup>85</sup> 〈事變後の日清汽船急擴大か〉，《海運》（月刊），號 185，資料頁 56。

<sup>86</sup> 木村岩五郎，〈本年度海運界の課題は對支航權の確立〉，《海運》（月刊），號 188，頁 48-49。

上海——華南與上海——華中航線的客貨運量仍不如華北，但也轉為回升的勢態。<sup>87</sup>

然而日本在華航運經營雖呈現龐大的商機，但各企業間以營利為目的自行其是之經營，多少與航運統制政策的運作方向不盡相符。故將各海運會社的船隻、設備委由新成立的單一國策會社營運，在當時日本航運決策官僚的心目中，似乎是一條頗為可行的道路。另一方面，為了與在華的英、美航商對抗以獲得中國沿岸航線的優越地位，也必需要集合各企業的資本與設備。因此，依第二案成立國策會社的資本額，儘管預估高達 2 億日圓，<sup>88</sup>但如此鉅額資金及龐大船隊所帶來的附加效益與強大競爭力，卻對日本在華航運的競爭至關緊要。

## （二）東亞海運的創立

1938 年 1 月，遞信省管船局管理課派員前往上海，視察航運經營情形。<sup>89</sup>在考察期間，遞信省官員與當地日系航運業者進行會晤，並巡視了日清汽船在黃浦江畔的倉庫、碼頭設施以及江南造船廠等機構。此時各家業者向遞信省官員表達了設立新航運會社的意見，雖然各會社立場有所不一，但在日清汽船的基礎上，整合日本郵船、近海郵船、大阪商船等大型航運資本，以取得中國航運牛耳地位，是日本政府及民間航運業者一致的共識。<sup>90</sup>

此時，關於新海運會社組成方式的爭議，主要是官方對會社控制力的強弱以及新會社的經營區域上。首先，民間航運業者難以接受官方對新會社具有相當程度的經營控制權。因為對各企業來說，即便自明治維新以來，官方藉由補助日本航運業者的方式，達成擴張其航運勢力的目標，但獲得官方補助的業者

<sup>87</sup> 木村岩五郎，〈本年度海運界の課題は對支航權の確立〉，《海運》（月刊），號 188，頁 48-49。

<sup>88</sup> 需要之船舶總噸位則高達 150 萬噸。木村岩五郎，〈本年度海運界の課題は對支航權の確立〉，《海運》（月刊），號 188，頁 49；H.S.A，〈國策海運會社設立氣運の勃興を歡ぶ〉《海運》（月刊），號 188，頁 68。

<sup>89</sup> 〈我對支海運根本策を樹立すべく〉，《海運》（月刊），號 189（1938 年 2 月），資料頁 6。

<sup>90</sup> 〈支那海運國策會社の片鱗〉，《海運》（月刊），號 190（1938 年 3 月），資料頁 6。

基本上仍能維持經營自主性。相反地，中日戰爭爆發後日本官方對航運業者的運費、船隻調度等經營層面的控制卻日益強烈，這與以往航運業界在大方向上遵循政府政策指導，基層經營則維持自主的經營模式背道而馳。所以在東亞海運的籌備階段，經營對華航運事業的日本業者之間，亦有反對設立新會社的聲浪出現。<sup>91</sup>

其次，在日本政府的原訂計畫中，新會社的業務區域主要是中國沿岸內河航線與中國——日本航線，並得視必要將航線網延伸至東南亞。如要實現此計畫，勢必要得到日本國會的贊同，然而直到 1938 年 3 月國會休會時該計畫草案仍在遞信省內研議中。故遞信省只得先派員赴上海與在華各航運會社協商，以求取得各界對於新航運會社經營區域劃分的共識。<sup>92</sup>

另一方面，著眼於佔領區經濟開發的需求，日本軍部成爲積極鼓吹設置新航運會社的推動者之一。依據日滿財政經濟研究會資料顯示，在 1938 年底，該會與日本軍部協議有關佔領區政權的政治、經濟建設方案時，就已經提及需要成立特殊的航運會社，以輔助鐵路交通促進華北資源順利的運輸。但此一設立新航運會社的建議，是分爲內河航運與中日跨國海運兩間不同的企業，且經營重心仍偏於華北地區，<sup>93</sup>顯示當時軍部對於設立新航運會社案的著重之處在於促進佔領區資源運輸。該方案在稍後的〈長期建設下之對英美經濟政策（含日滿）期中報告〉（〈長期建設下ノ對英米經濟政策（日滿）中間報告〉）中獲得更進一步的修正。依據該報告的規劃，雖然新設置之航運會社，仍分爲內河及海上航線部份，但內河航線會社必需置於經營海上航線的國策汽船會社管理之下，亦即以子公司的型態營運。此外，該方案也吸收了遞信省以日清汽船爲中心，整併大阪商船、朝鮮郵船、大連汽船等 6 間會社的船隻設備成爲新企

<sup>91</sup> 理化學興業株式會社調查課編，《海運界の近狀と對支海運の整備》（東京：理化學興業株式會社調查課，1939），頁 11。

<sup>92</sup> 〈支那海運國策會社案進捗〉，《海運》（月刊），號 191（1938 年 4 月），資料頁 11。

<sup>93</sup> 〈東亞新秩序建設要綱〉，收入《日滿財政經濟研究会資料——泉山三六氏旧藏》，卷二，頁 68。

業之主張。<sup>94</sup>

最後，擔憂第三國船隻妨礙日本獲取中國佔領區資源的焦慮感，希望藉由創辦單一航運企業驅逐英、美商船的主張，也成了新會社得以成立的重要因素之一。譬如前述日滿財政經濟研究會在 1939 年 2 月提出的〈長期建設下之對英美經濟政策（含日滿）期中報告〉中，就提到了強化日本在中國沿海及內河航線的壟斷地位，並藉機驅逐英國航運勢力的構想。<sup>95</sup>

要之，經過將近一年的審議、協商之後，到了 1938 與 1939 年之交，遞信省與軍部對於新航運會社型態的意見已趨於一致，日後東亞海運的組織規模也逐漸成形。1938 年 12 月 16 日，內閣會議通過了〈強化對華海運相關暫行辦法〉（〈對支海運強化ニ關スル暫訂の措置ノ件〉）。在該文件中指出，為求日本對華海運經營的統制強化、增強對外競爭力以實行對華經濟工作，以及充實國防、確立日本在華航權等目標下，成立正式的國策海運會社是現實急需之要務。因此，將以日本本土經營對華航運各輪船公司的設施為資本，設置單一國策航運會社作為臨時性的措施。該計畫中所擬定的會社，名稱暫訂為日華海運株式會社，其性質亦為日本商法中的「假稱」（即中文的「暫定」）會社。此外，該案與上述的〈長期建設下之對英美經濟政策（含日滿）期中報告〉相較，其規模更為擴大，併入新會社的航運業者由 6 間增加為 11 間，<sup>96</sup>也顯示日本官方企圖積極推動佔領區航運經營徹底一元化。日華海運之所以用暫定會社的名義設立，依據遞信省對日本國會的答覆，與當時日本在中國佔領區各項工作的需求極為迫切有關。<sup>97</sup>所以，即使該會社籌備時的資金尚未齊備，為了

<sup>94</sup> 〈長期建設下ノ對英米經濟政策（日滿）中間報告〉，收入《日滿財政經濟研究会資料——泉山三六氏旧蔵》，卷二，頁 84。

<sup>95</sup> 〈長期建設下ノ對英米經濟政策（日滿）中間報告〉，收入《日滿財政經濟研究会資料——泉山三六氏旧蔵》，卷二，頁 82-86。

<sup>96</sup> 遞信省管船局，〈日華海運株式會社（東亞海運株式會社）設立ニ關スル閣議決定〉，東京大學經濟學圖書館藏，《戰時海運關係資料》，微捲號：mf98:W10:25，頁 1。

<sup>97</sup> 遞信省管船局，〈東亞海運株式會社法案想定質疑應答〉（其ノ二），東京大學經濟學圖書館藏，《戰時海運關係資料》，微捲號：mf98:W10:25，頁 6。

配合上述佔領區開發政策的實施，也只能被迫以暫定會社的型態先行開業。<sup>98</sup>

受遞信大臣之邀，日本在華航運會社代表於 1939 年 1 月中召開了新會社設立準備協議會。4 月 21 日，內閣會議通過〈日華海運株式會社設立要綱〉，在該〈要綱〉中值得注意的要點包括了：1、新海運會社的營業區域，涵蓋日本——中國航線、中國沿海、中國內河水運、中國與呂宋、南洋間各航線，顯示前述 1938 年初遞信省與日本航運企業對新會社營業區域的意見獲得內閣採納。2、在該要綱所附的諒解事項第一條第二款中，提到了日本在華擄獲及扣留的中國輪船及港埠設施，在沒有遭受損害的特定條件下，得以移交該會社使用之。由這點顯示新海運會社的成立，不僅包括了上述海運經營單一化以降低競爭之目的，還包含了對變態置籍船集中處置、運用，以解決船隻數量不足及調度問題的用意在內。<sup>99</sup>

繼〈日華海運株式會社設立要綱〉通過後，爲了新會社開業的相關事宜，遞信省與各海運會社代表，在當年 5、6 月間又召開了三次設立準備協議會，至此日本藉由政治力量驅逐英國在華航運勢力的意圖，正式行諸於官方文字之間。根據 5 月 8 日第 26 回遞信局長會議後的會議紀錄大綱顯示，國策海運會社設立事宜是該會議中唯一被列爲極機密事項者，因爲在文件中明白指出了新會社的成立是爲了：<sup>100</sup>

為使本會社確立在中國經營的地盤，以及了無遺憾的遂行我對華經營而決意者，是必須和長年以來擁有盤根錯節基礎、最強力的競爭對手演出白熱戰以打倒之，作為實現此一國策遂行之重任的準備，首先必須要成立極為嚴密的會社組織……

這段紀錄代表了〈對支海運強化ニ關スル暫訂の措置ノ件〉等文件所寫的「強化對華航運統制」、「確立日本在華航權」各種曖昧理由背後，東亞海運最根

<sup>98</sup> 增田晴雄著，田中西藏編，《日本ノ對支海運業投資（未定稿）》，資料丙第八十八號，頁 48。

<sup>99</sup> 遞信省管船局，〈日華海運株式會社（東亞海運株式會社）設立ニ關スル閣議決定〉，東京大學經濟學圖書館藏，《戰時海運關係資料》，微捲號：mf98:W10:25，頁 7。

<sup>100</sup> 遞信省官房文書課，〈次官指示事項〉，東京大學經濟學圖書館藏，《戰時海運關係資料》，微捲號：mf98:W10:26，頁 16-17。

本的成立目的即將呼之欲出。<sup>101</sup>亦即：以國家力量和英國在華航運勢力展開強力競爭，並將之逐出中國水域，確保日本在華航運壟斷地位。<sup>102</sup>

待會社經營權、營業區域等問題釐清後，1939年8月5日，東亞海運於東京召開成立大會，並於8月底完成設立登記，9月初首先開始中國方面航運業務，隨後在10月1日正式對外營業。<sup>103</sup>首任社長為曾任內閣書記官長，並於1944年擔任台拓最後一任總裁的河田烈。<sup>104</sup>

### （三）東亞海運的資本組成

東亞海運株式會社是以日清汽船為基礎，合併了日本郵船、大阪商船、近海郵船等11間航運業者經營之在華航線所創設而成的國策企業。其營業項目包括：

1. 中國各港口間、日本——中國間及以中國為中心的海運業。

<sup>101</sup> 雖然友田謙一在2000年的研究中就已依據第76帝國議會的眾議院會議紀錄，認定東亞海運成立目的之一是為了將英國航運勢力從中國沿海、長江流域排擠出去。但該會議的時間是1941年2月，此時東亞海運早已以暫定會社的型態存在一年半之久，故友田依據帝國議會會議紀錄的推測雖然正確，但不免有論斷稍嫌大膽之慮。而筆者根據的1939年日滿財政經濟研究會報告以及遞信省會議紀錄，在時間上早於友田所引用之史料，故更為貼近東亞海運籌設的時段，也更有力的證實了東亞海運成立背後，的確有驅逐英國航運勢力的意圖在內。友田謙一，〈戰時國策海運會社——『東亞海運株式會社』設立目的の分析〉，《海運經濟研究》，號34，頁162-170。

<sup>102</sup> 其實最遲在甲午戰爭之後，日本即已有意驅逐中國沿海及內河的西方輪船勢力，但因當時日本實力仍無法真正挑戰英國在中國水域的勢力，故長年以來只能屈居英國之後。儘管如此，在中日戰爭之前仍可見日本航運官員或民間航運界相關人士，在各種場合有意無意的透露欲排擠歐美航運的論調。例如1927年畝川鎮夫所著的《海運興國史》中就提到日本應該重視中國沿海航運、驅逐英國在當地的勢力，甚至提出了「東洋海運的門羅主義」口號。畝川鎮夫，《海運興國史》（大阪：海事彙報社，1927），頁1467-1470。

<sup>103</sup> 遞信省管船局，〈東亞海運株式會社法案想定質疑應答〉（其ノ二），東京大學經濟學圖書館藏，《戰時海運關係資料》，微捲號：mf98:W10:25，頁7。

<sup>104</sup> 河田烈(1883-1963)。1908年東京帝國大學政治學科畢業後進入大藏省任職，累官至大藏省次官。1930年改任拓務次官。1940年第二次近衛內閣成立後就任大藏大臣。1944年任台拓總裁。戰後一度遭到GHQ禁止擔任公職（公職追放）的處分，直到1950年代初解除禁令後，他才得以代表日本於1952年在台北與中華民國政府簽訂「中日和約」。又，河田烈就任東亞海運社長後不久，即因就任大藏大臣之故，而於1940年7月將社長一職交接給曾任日本郵船副社長的清水安治。友田謙一，〈東亞海運株式會社——中國・東南アジアを視野にしたわか國戰時國策海運會社の史料研究〉，《海運經濟研究》，號33，頁234。

2. 倉庫、棧橋、碼頭停泊業及貨物裝卸業。

3. 代理業。

4. 前述各項附帶之事業及其關係事業的經營、投資與融資。<sup>105</sup>

東亞海運創立資本額原訂爲一億日圓，其中現金出資 1,500 萬日圓、實物出資 8,500 萬日圓。<sup>106</sup>但因所需金額龐大，受戰時物資及造船能力不足，以及資金調度困難等影響，故以「暫定會社」的型態，先行募集 7,300 萬日圓充作創立資本。<sup>107</sup>在此其中，出資的幾間主要海運會社包括了：日本郵船實物出資 1,800 萬日圓、現金出資 1,151 萬日圓，大阪商船實物出資 1,250 萬日圓、現金出資 940 萬日圓，日清汽船實物出資 1,333 萬日圓、現金出資 100 萬日圓。<sup>108</sup>至於其他的股東，請參見表 4。

由資本組成（表 4）可知，日本郵船是東亞海運最大股東。至於大阪商船雖然實物出資略少於日清汽船，但因現金出資遠超過後者而成爲第二大股東。長年在日本對華航運企業中獨占鰲頭的日清汽船之所以失去對新會社的主導權，應與遞信省的對華海運經營方針有關。

從東亞海運營業項目中包括日本——中國航線可知，日本政府在中日開戰後爲防止重要航線上民間企業自由競爭，導致船隻資源多重配置的浪費，<sup>109</sup>乃有意整合中國內河——沿岸——海外航線，委由單一企業經營以提升運輸效率。在此目的下，日本郵船讓出了長崎——上海、橫濱——上海、阪神——上海航線等精華航線，大阪商船亦讓渡了阪神——青島、神戶——天津等航線。<sup>110</sup>

<sup>105</sup> 東亞海運株式會社，〈東亞海運株式會社事業目的論見書〉，東京大學經濟學圖書館藏，《戰時海運關係資料》，微捲號：mf98:W10:25，頁 1。

<sup>106</sup> 遞信省管船局，〈日華海運株式會社（東亞海運株式會社）設立ニ關スル閣議決定〉，東京大學經濟學圖書館藏，《戰時海運關係資料》，微捲號：mf98:W10:25，頁 3。

<sup>107</sup> 遞信省管船局，〈東亞海運株式會社法案想定質疑應答〉（其ノ一），東京大學經濟學圖書館藏，《戰時海運關係資料》，微捲號：mf98:W10:25，頁 16-17。

<sup>108</sup> 理化學興業株式會社調查課，〈海運界の近狀と對支海運の整備〉，頁 11-12。

<sup>109</sup> 遞信省管船局，〈東亞海運株式會社法案想定質疑應答〉（其ノ一），東京大學經濟學圖書館藏，《戰時海運關係資料》，微捲號：mf98:W10:25，頁 32。

<sup>110</sup> 遞信省管船局，〈日華海運株式會社（東亞海運株式會社）設立ニ關スル閣議決定〉，東京大學經濟學圖書館藏，《戰時海運關係資料》，微捲號：mf98:W10:25，頁 4-5。



相較之下，日清汽船在這些航線的勢力不如前兩者，再加上為彌補各海運業者讓渡航線、資產設施的損失，在分配新會社持股時，於熱門航線擁有船舶資產越多者，所獲得的補償（股份）也就越多，因此在日本——中國航線上處於劣勢的日清，在新會社主導權的競爭中失利實有跡可尋。總之，東亞海運成立後，日清汽船所有的航線、船隻、土地設備資產及相關業務全數移交東亞海運，日清的名稱與會社組織雖然繼續保留，但只剩下持股企業的功能。<sup>111</sup>

表 4 東亞海運股東一覽表

名 稱	持股數	名 稱	持股數
日本郵船	672,509	堀新	100
大阪商船	439,576	大谷登	100
日清汽船	286,459	岡田永太郎	100
三井物產船舶部	21,195	岡崎忠雄	100
川崎汽船	8,586	河田烈	100
岡崎汽船	7,897	長岡信捷	100
阿波共同汽船	7,251	中川幹太	100
原田汽船	5,327	村田省藏	100
山下汽船	4,932	山中喜一	100
大同海運	4,568	山本武夫	100
鑄谷正輔	100	安田繁三郎	100
古川虎三郎	100	近藤復	100
澤井謙吉	100	清水安治	100
內田茂	100		
合 計	企業及個人股東 27 名、總股額 146 萬股		

資料來源：東亞海運株式會社，〈東亞海運株式會社營業報告書〉（第三期），東京大學經濟學圖書館藏，《戰時海運關係資料》，微捲號：mf98:W10:25。

最後，在作為東亞海運經營骨幹的船隊規模方面，其創立之初的大型船隻數量共 59 艘（總噸位約 20 萬噸）。其中日本郵船提供輪船 15 艘、大阪商船 16 艘、日清汽船 17 艘，另外尚有 25 艘小蒸汽船、拖船等充作港內運輸或支

<sup>111</sup> 淺居誠一編，《日清汽船株式會社三十年史及追補》，頁 174-175。

援使用。<sup>112</sup>到了創社一年之後，東亞海運的船隊數量已增加至輪船 65 艘、小蒸汽船與駁船共 50 艘，<sup>113</sup>可見其規模的擴張。

## 四、東亞海運成立後的經營與日本 在華航運壟斷體制的形成

本節將分析 1939 年東亞海運成立後至 1941 年間的營運情形，及其投資中華輪船公司的原因，並探討這段時期日本如何以政治、軍事、經濟手段擴大在中國沿海的航運壟斷地位。

### （一）東亞海運自成立後至太平洋戰爭爆發前的營運概況

東亞海運成立時，正逢日本戰時航運統制進入官民協力統制時期（1939 年 7 月至 1940 年 9 月）的新階段。<sup>114</sup>1939 年 7 月，隨著國際局勢的惡化，以及日軍為發動武漢會戰徵用大量船隻，以致艙位不敷分配等因素，<sup>115</sup>海運自治統制委員會改組為海運統制委員會。該委員會的成立被視為日本進入航運統制第二階段的標誌，因此時遞信省已可直接介入控制、調度個別船隻的運航。<sup>116</sup>9 月，日本政府通過「海運統制措置要領」，並將「臨時船舶管理法」所設置的船舶管理委員會改組為海運統制協議會。該機構形式上由政府與民間代表組成，但實際上該協議會受遞信大臣監督，且由遞信省管船局長兼任會長。<sup>117</sup>1940 年 2 月，日本內閣又頒布「海運統制令」，強化了國家對船隻徵用、航線指定

<sup>112</sup> 理化學興業株式會社調查課，《海運界の近状と對支海運の整備》，頁 11-12。

<sup>113</sup> 東亞海運株式會社，〈弊社現有船腹量及將來ニ於ケル船腹増加見込量ノ件〉，東京大學經濟學圖書館藏，《戰時海運關係資料》，微捲號：mf98:W10:1。

<sup>114</sup> 竹井廉，《戰時海運管理の構想》，頁 45。

<sup>115</sup> 日文作「船腹」，在此依中文航運學用語譯為「艙位」。

<sup>116</sup> 遞信省，〈海運統制委員會ノ配船統制方策〉，東京大學經濟學圖書館藏，《戰時海運關係資料》，微捲號：mf98:W10:15。

<sup>117</sup> 該會的民間委員共 8 名，而官方委員卻有 10 名，可見政府在其中的影響力。遞信省，〈海運統制措置要領ニ關スル件〉，東京大學經濟學圖書館藏，《戰時海運關係資料》，微捲號：mf98:W10:15、遞信省，〈海運統制官民協議會規程〉，東京大學經濟學圖書館藏，《戰時海運關係資料》，微捲號：mf98:W10:15。

等方面的權限。<sup>118</sup>一連串相關管制法條的訂定，正反映出航運統制強度漸次升高的事實。在政府必須進一步強化航運控制以滿足物資運輸與戰時生產的現實需求之下，國策航運會社也就在官民協力統制時期中扮演了更為吃重的角色。

表 5 1939 年 10 月至 1940 年 4 月東亞海運營業收支表

單位：日圓

營收	金額	支出	金額
總營收	22,799,164.23	總支出	21,505,197.38
盈餘			1,293,966.85

資料來源：遞信省管船局，〈東亞海運株式會社法案想定質疑應答〉（其ノ二），東京大學經濟學圖書館藏，〈戰時海運關係資料〉，微捲號：mf98:W10:25。

1939 年東亞海運成立初期，因資產設備移交未久，加上佔領區內局勢仍動盪不安，故最初營收情況不甚良好，1939 年 10 月至 1940 年 4 月的總營收僅有 2,279.9 萬日圓。（表 5）1940 年 4 月至 9 月間，隨著佔領區的治安逐步恢復以及經濟開發的進展之下，東亞海運的營運呈現大幅成長。（表 6）當期總營收為 3,588.5 萬日圓，較前期增加 1,308.6 萬日圓，其成長幅度高達 63%。<sup>119</sup>以個別航線為例，像是在日本——天津航線、日本——青島航線、日本——上海航線上，輸往中國的貨運量均呈現相當活絡的情況。其間雖於 1940 年中受到日圓經濟圈輸出統制強化政策影響，對華輸出貨運量一度略有減少，<sup>120</sup>但整

<sup>118</sup> 遞信省，《遞信公報》（東京），號 3884 (1940)。

<sup>119</sup> 遞信省管船局，〈東亞海運株式會社法案想定質疑應答〉（其ノ二），東京大學經濟學圖書館藏，〈戰時海運關係資料〉，微捲號：mf98:W10:25，頁 13；東亞海運株式會社，〈東亞海運株式會社營業報告書〉（第三期），東京大學經濟學圖書館藏，〈戰時海運關係資料〉，微捲號：mf98:W10:25，頁 20-22。

<sup>120</sup> 由於中日戰爭爆發後日本對外收支惡化，導致國內物資不足的問題更形嚴重，日本政府乃逐步擴大對日圓經濟圈的輸出管制，遂於 1940 年 9 月 2 日施行「關滿支輸出入物資價格調整實施要領」，對滿洲及中國佔領區等地的輸出入商品數量與價格進行全面性的強力統制。該政策施行初期由於申請手續複雜，以及貿易商認為無利可圖等因素影響，故日本對華出口金額曾一度減少。中西一夫，《圓域貿易論》（神戶：神戶商業大學商業研究所，1941），頁 72、77-89。

體來說日本對華的船運輸出業務處於非常興盛的狀態。

但另一方面，經由上述航線輸往日本的貨運量，卻較對華輸出量為低。至於日本——華中航線方面，儘管對日雜貨輸出量不足，得利於礦石輸日業務滿載的盛況，故整體運輸成績尚屬良好。而日本——華南航線與台灣海峽兩岸航線方面，則呈現對華輸出熱絡，華南對日、對台輸出不振的現象。<sup>121</sup>

表 6 1940 年 4 月至 9 月東亞海運營業收支表

單位：日圓

營收項目	金額	支出項目	金額
貨物運費（荷物運賃）	23,990,739.03	會社營業支出	3,703,038.18
旅客運費（船客運賃）	4,968,265.34	客貨運輸支出	3,860,473.80
船舶出租費用（貸船料）	1,621,265.34	船舶費用	15,372,330.99
		船舶租借費用	4,963,002.35
收入利息	24,668.89	支付利息	138,488.34
水陸設施經營收入	2,055,158.13	水陸設施經營支出	2,010,282.42
航路補助金	2,950,227.70	税金	518,836.35
雜項營收（雜收入）	274,976.54		
		小計	30,566,452.43
		船舶保險公積金	87,791.51
		船舶大修公積金	458,787.68
		船舶減價返還金	1,917,337.15
		不動產減價返還金	114,960.81
		水上機關減價返還金	189,067.58
		水陸設施整備準備金	120,000.00
		小計	2,887,944.73
總計	35,885,300.97	總計	33,454,397.16
盈餘			2,430,903.81

資料來源：東亞海運株式會社，〈東亞海運株式會社營業報告書〉（第三期），東京大學經濟學圖書館藏，《戰時海運關係資料》，微捲號：mf98:W10:25。

<sup>121</sup> 東亞海運株式會社，〈東亞海運株式會社營業報告書〉（第三期），東京大學經濟學圖書館藏，《戰時海運關係資料》，微捲號：mf98:W10:25，頁 2-4。

另外值得稍加討論者，則為政府補助金在東亞海運收支結構中所佔的比重。由於 1939 年 10 月至次年 4 月間的東亞海運營業報告書（表 5）並未區分詳細的收支類別，故在此主要以 1940 年 4 至 9 月間的統計數據（表 6）作為分析對象。若只算表 6 中補助金佔總營收的比例，則官方補助僅佔東亞海運總營收的 8.22%。相較其前身日清汽船在 1931-1937 年間所獲得的補助，曾一度高達總營收的 30-40%，<sup>122</sup>官方補助佔日本政府主導成立的東亞海運總營收之比例並不高。但是否可以就此推斷官方補助在東亞海運的營收中不具有重要地位？可能還需要利用表 6 的數據進一步計算其經營利潤，才能得到較為精確的答案。

首先，扣除營收項中的補助金以及支出項中的各項公積金、返還金（原文作償還金）與準備金之後加以計算，得出東亞海運在 1940 年上半期的利潤為 7.22%，該數字固然並非相當特出，但至少仍有獲利。不過如將各項公積金保留於支出項中，再與扣除補助金之後的營收加以計算，得出的利潤卻是 -1.58%。最後再計算包含補助金的總營收與包含各項公積金的總支出之利潤則為 6.78%。由上可知，如果沒有官方補助，東亞海運在 1940 年 4 至 10 月的營運將會出現 519,323.89 日圓的虧損。

因此，儘管東亞海運為繼承日本在華各航運企業之航線、資產等設施的獨佔性會社，理論上在競爭減少的情形下，應不需大量補助，光靠航運業務營收即可維持經營。但至少在東亞海運成立的最初一年半時間裡，政府補助金額雖少，卻具有維持營收結構的平衡以及促進資本累積的關鍵作用。這是因為如果計入各項船舶設備返還、保險與維修的公積金以及準備金時，既有的盈餘將不敷應付，如此也就無法進一步累積資本。是故官方補助金的撥給（其金額剛好略高於非營業項目支出額），使東亞海運得以維持基本的企業獲利，同時亦可累積資本以供後續經營擴充或其他必要的運作之用。

<sup>122</sup> 1933 年與 1934 年獲得的補助分別佔總營收的 32.47%與 40.23%。淺居誠一編，《日清汽船株式會社三十年史及追補》，各收入累年表折頁、各支出累年表折頁。

就在東亞海運成立滿週年之際，日本的戰時航運統制又邁入了更為嚴密的階段。1940年9月，因日軍進佔法屬中南半島引起美國對日禁運後，隨著對英美貿易量的持續減少，國家開始全面主導航運統制。當年9月，日本政府發布「海運統制國策要綱」，正式開啓了戰時航運統制第三期的「海運統制國策要綱頒布後的官方管理時期」（1940年9月到1942年3月），國家介入航運經營的強度更甚以往。<sup>123</sup>至此，具有營利性色彩的航運經營幾乎一掃而空，確立了由國家強力統制的計畫性、綜合性的船隻調度體制。<sup>124</sup>迨1941年中，日本與英美開戰已毫無轉寰餘地之際，日本內閣於8月19日通過「戰時海運管理要綱」，賦予政府直接徵傭船隻再委由特別法人代為航行的權力，使日本全國的船隻一律納入國家一元化的運航管理之下。<sup>125</sup>

在「海運統制國策要綱」頒布後的1940年11月，海運中央統制輸送組合成立，此為日本航運第三階段統制執行機構，東亞海運為該組合定期船部門的第十組會員以及不定期船部門的第一組會員。<sup>126</sup>依據海運中央統制輸送組合檔案顯示，東亞海運成為該組成員後主要的業務重心仍舊以定期航線為主。這點可以從1941年5月時，東亞海運在定期船第十組中擁有73艘各式客貨輪的龐大船隊加以看出。<sup>127</sup>在不定期航線營運方面，東亞海運因只有一艘東泰丸（載重量5,053噸），故需要承運大量貨物時，必須要從社內其他定期航線調派船隻。<sup>128</sup>

<sup>123</sup> 在該要綱中，各航運會社應組成法人組織的輸送組合，在政府指示下共同運輸物資，因此海運統制委員會的配給部門，在當年11月獨立為海運中央統制輸送組合，而海運統制委員會則轉型為單純的運費審查與統制監察機關。竹井廉，《戰時海運管理の構想》，頁45；太田康平，《現代海運經濟及政策》，頁604-608。

<sup>124</sup> 今井田研二郎，〈戰時海運管理令解說〉，東京大學經濟學圖書館藏，《戰時海運關係資料》，微捲號：mf98:W10:26，頁12。

<sup>125</sup> 今井田研二郎，〈戰時海運管理令解說〉，東京大學經濟學圖書館藏，《戰時海運關係資料》，微捲號：mf98:W10:26，頁125。

<sup>126</sup> 海運中央統制輸送組合，〈海運中央統制輸送組合創立總會錄事〉，東京大學經濟學圖書館藏，《戰時海運關係資料》，微捲號：mf98:W10:1，頁22、25。

<sup>127</sup> 海運中央統制輸送組合，〈昭和十六年五月各組保有船腹一覽〉，東京大學經濟學圖書館藏，《戰時海運關係資料》，微捲號：mf98:W10:1，未載明頁數。

<sup>128</sup> 例如在1941年3月時，因天津方面貨物量繁多，故東亞海運另外調派兵庫丸支援東泰丸將貨品

經由以上的分析可知，東亞海運從成立起到太平洋戰爭爆發前，其經營業績尚可視為大致良好。但隨著日本戰時航運統制強化，對華物資需求增加，官方對其船隻調度等業務的控制也日趨嚴密。

## （二）東亞海運的投資企業：中華輪船股份有限公司

雖然東亞海運是肩負了日本戰時對華航運一元化統制的重責大任而成立，但東亞海運營業後並不代表其他日本在華航運企業就此消滅，甚至東亞海運還投資了包含已成立的上海內河輪船公司在內之佔領區航運、倉儲等相關企業。<sup>129</sup>不僅如此，日本於 1940 年 9 月另外成立的中華輪船股份有限公司，更是由華中振興公司（中支那振興株式會社）及東亞海運共同出資。<sup>130</sup>既然已有東亞海運，為何又讓中華輪船公司設立？這現象看似令人納悶，但如從日本對中國佔領區的資源榨取型態，以及佔領區內的國民政府招商局等航運企業資產歸屬問題諸面向加以考量，將會得到合理的解答。

既如前述，自中日戰爭爆發後日本極為仰賴中國佔領區資源，但由於中日之間法理上並未處於戰爭狀態，因此日本在形式上仍須遵守中國主權之完整，故必須透過扶植的佔領區政權所制訂之法律，才有法源依據控制當地原為中國所屬之經濟資源。正因為如此，當國民政府遷都重慶之後，招商局將淪陷區碼頭房地產及滯留香港的船隻，轉交給美商公司以避免遭日軍徵用。固然日方對停泊於仍屬中立的香港內的船隻暫時束手無策，但無法移動的建築物所在地既然已陷入日本控制，那麼日方總有能找到據為己有的機會。

---

運回大阪、神戶地區。東亞海運株式會社，〈東泰丸、兵庫丸阪神 / 天津往荷積取ノ件〉，東京大學經濟學圖書館藏，《戰時海運關係資料》，微捲號：mf98:W10:2。

<sup>129</sup> 1940 年 8 月時，東亞海運持有上海內河輪船 13,429 股、共計 671,450 日圓。〈東亞海運株式會社投資先事業內容〉，東京大學經濟學圖書館藏，《戰時海運關係資料》，微捲號：mf98:W10:25。

<sup>130</sup> 華中振興會社源自 1937 年底，企畫院第三委員會為配合物資動員計畫所制定之佔領區開發方案。1938 年 4 月 30 日，日本國會通過法律第 82 號「中支那振興株式會社法」。11 月 7 日，華中振興公司在上海正式成立。該公司資本額 1 億日圓、2 億股，業務範圍包括了交通運輸及通信、電氣瓦斯與自來水、礦業等。依田熹家編，《日中戰爭史資料 4：佔領區支配 1》（東京：河出書房新社，1975），頁 550；山崎志郎，《物資動員計畫と共榮圈構想の形成》（東京：日本經濟評論社，2012），頁 162-164。

在這樣的情形下，爲了有效利用佔領區內的中國輪船與碼頭、倉儲設施，日本政府於 1939 年 4 月 21 日的內閣會議中決定，以維新政府特殊法人的形式，成立中日合辦之航運企業，作爲「與東亞海運株式會社關係緊密」之「培養的勢力」。<sup>131</sup>原本在日方規劃中，名義上作爲中日合辦航運企業的主管機關者，是 1938 年 3 月成立的「中華民國維新政府」政權，但 1940 年初南京汪精衛政權成立後，理論上日軍佔領區內的招商局房地產設施之處分權就由該政權所繼承。因此在消弭「第三國壟斷」及中日「相互提攜以邁進興亞的大業」之名義下，<sup>132</sup>1940 年 2 月由東亞海運和華中振興投資成立的中華輪船公司在上海成立。

該公司成立時的資本額爲 3,000 萬日圓、60 萬股，其中現金出資 1,100 萬日圓、實物出資 1,900 萬日圓，而實收資本額爲 1,709 萬日圓。實物資產方面共計 1,159.4 萬日圓、38 萬股，<sup>133</sup>包括由中國民營航運企業扣押之船隻 13 艘、1.3 萬噸以及招商局位於佔領區內之碼頭設施。<sup>134</sup>如以總資本額計算，中日雙方的持股率爲 51.2%與 48.8%，故形式上爲中國經營的航運企業。

進一步細分中華輪船的主要股東，可以發現最大股東爲南京汪政權，共出資 1,500 萬日圓（持股率 50%），另外還有兩間中國籍的企業：華豐實記航業公司與平安輪船局，各出資 28.5 萬(0.95%)與 7.6 萬日圓(0.25%)，而不論汪政權或這兩間企業皆爲實物出資。<sup>135</sup>爲何讓中國籍小型航運企業參與，應該是要維持中華輪船公私合辦及中國籍企業的形式。至於日本方面的股東僅有兩間：即爲東亞海運會社與華中振興公司，其中前者共出資 884.3 萬日圓(29.48%)，包括現金出資 553.84 萬日圓，實物出資 330.55 萬日圓，<sup>136</sup>後者則出資 579 萬

<sup>131</sup> 〈東亞海運株式會社法想定質疑事項其ノ三——對支海運方策ニ關スル件〉，東京大學經濟學圖書館藏，《戰時海運關係資料》，微捲號：mf98:W10:25。

<sup>132</sup> 依田熹家，《日中戰爭史資料 4：佔領區支配 1》，頁 561。

<sup>133</sup> 〈東亞海運株式會社法想定質疑事項其ノ三——對支海運方策ニ關スル件〉，東京大學經濟學圖書館藏，《戰時海運關係資料》，微捲號：mf98:W10:25。

<sup>134</sup> 交通部，〈淪陷區交通實況〉，《航政史料》，頁 1221-1222。

<sup>135</sup> 依田熹家，《日中戰爭史資料 4：佔領區支配 1》，頁 561-563。

<sup>136</sup> 〈東亞海運株式會社法想定質疑事項其ノ三——對支海運方策ニ關スル件〉，東京大學經濟學



多日圓(19.32%)，包括現金 546.11 萬日圓、現物 33.285 萬日圓。由持股率來看，除了為符合中國籍企業形式而成為最大出資者的汪政權之外，東亞海運的持股遠超過其他幾間企業，可見東亞海運在中華輪船公司的地位。

最後，在經營航線方面，中華輪船在 1940 年底時共有 4 條航線，分別為：崇明島線、天生港線、新生港線與口岸線，分布於長江中下游等地。<sup>137</sup>

由此可知，東亞海運在中華輪船的影響力大於華中振興公司，雖說中華輪船名義上也是華中振興所屬的子公司，但在華中振興內部的地位，卻不如以鐵路運輸為主的華中鐵道會社。<sup>138</sup>總之，中華輪船成立的原因，還是與日本需要控制佔領區內的中國籍輪船及相關倉儲碼頭設施，以作為佔領地經濟開發、促進戰時軍需生產的一環有關。至於東亞海運之所以成為該公司最大的日籍股東當然是因為航運的實務經驗，華中振興則主要擔負資金供應者的角色。

事實上，這種透過國策會社轉投資形式，提供其他更小型的佔領區航運企業設備或資金的方法，不止出現於東亞海運與華中振興共同投資中華輪船的案例上。早有學者指出，擔負日本在華南經濟滲透的台灣拓殖株式會社，也具有類似的資金供應者角色。<sup>139</sup>其中在航運業方面，藉著進一步分析《台灣拓殖株式會社檔案》的實證研究顯示，日軍於 1939 年初佔領海南島後，為了開發當地資源以支援軍需生產的需求，亦需要設置官方控制的區域性航運企業。此時在海南海軍特務部和台灣總督府共同推動下，藉由台拓收購在當地經營的小型日籍航運業者大日洋行的方式，於 1941 年 5 月正式成立了名為開南航運株式會社的企業。從台拓出資額在開南航運資本額中所佔的比重達到 58.3%，且原大日洋行職員仍負責航運業務的實際運作來看，<sup>140</sup>台拓在華南的航運投資與華

---

圖書館藏，《戰時海運關係資料》，微捲號：mf98:W10:25。

<sup>137</sup> 依田熹家，《日中戰爭史資料 4：佔領區支配 1》，頁 561-563。

<sup>138</sup> 華中鐵道會社（中文名為華中鐵道公司）的成立資本額為 6,400 萬日圓，其中華中振興的出資額高達 3,900 萬日圓，遠超過對中華輪船的投資。依田熹家，《日中戰爭史資料 4：佔領區支配 1》4·佔領區支配 1，頁 564。

<sup>139</sup> 張靜宜，〈台灣拓殖株式會社之研究〉（桃園：國立中央大學歷史研究所碩士論文，1997 年 6 月），頁 22-25。

<sup>140</sup> 開南航運創立資本額共 60 萬日圓，其中台拓出資 35.2 萬日圓，其他 24 萬餘日圓主要為大日洋

中振興投資中華輪船的特徵有相通之處。至於東亞海運的角色則較為複雜，一方面既有大日洋行般提供船隻設備與航運經營的勞務等特徵，一方面卻也具有類似台拓與華中振興的資金提供者身分。

儘管中華輪船與開南航運的案例或有些許不同之處，但仍可看出日本佔領地特殊會社在經營模式上具有一定的共通性，皆有規模較大的特殊會社以轉投資形式，提供其他規模更小、經營範圍更具地方性之佔領區企業資金的傾向。以上述投資模式的相似性可知：中華輪船的成立仍是為了確保日軍在華中佔領區內的物資運輸之順暢，<sup>141</sup>其作為佔領區資源榨取機構的性質也就顯而易見。

### （三）東亞海運成立與日本在華航運壟斷體制的形成

經過上述演變，日本在 1939 年中形成了以東亞海運為中心、水平整合各個佔領區航運組織，並以轉投資形式向下形成垂直控制的航運統制體系。至於東亞海運成立後日本在中國沿海的航運壟斷體制是如何形成？將是本段分析的重點。

由表 1 及表 2 對於 1937 年到 1941 年間，中國外洋航線及國內航線上各國船隻佔有率的變動中可以發現，日籍輪船在中日開戰後不論是輪船總噸位或數量均呈上升。特別是國內航線部份，原本戰前受中國民族航運業興起的打擊而屈居第三位的日本輪船業者，在經過中日戰爭初期的混亂之後，從 1939 年起佔有率快速回升，先後超越中、英兩國。再者，在外海航線上，如以 1937 年的進出港總噸位來看日本商船並未超過中國太多，但開戰後日本在此航線的佔有率卻一直呈現增長趨勢。1937-1941 年間中國藉商船佔有率的銳減，自不待言是日本以優勢軍力配合政治手段的結果。如再進一步分析該時期英日在華航運經營的消長之勢，我們將可發現不論中國國內或海外航線，英國輪船的佔有率都在 1938 年達到高峰，但隨即從 1939 年之後出現巨幅衰退，這裡面的原因

---

行船舶設備的實物出資。蕭明禮，〈軍事佔領與產業經營的利益共生關係——台灣拓殖株式會社在海南島的海運投資企業(1940-1944)〉，收入胡春惠、唐啓華主編，《兩岸三地歷史學研究生研討會論文選集 2007》（台北：國立政治大學歷史學系，2008），頁 379-398。

<sup>141</sup> 小林英夫，《大東亞共榮圈の形成と崩壊》，頁 221-222。

亦頗堪玩味。

依據東亞海運在 1941 年初的調查資料（表 3）顯示，在東亞海運成立後不過 3 個月的 1939 年 11 月間，日本輪船在中國沿岸（含中日南洋航線）及內河航線的總數為 73 艘（總噸位 135,927 噸），佔當時各國在華輪船總噸位的 24.5%。雖然該數字較 1937 年開戰前的 10.6% 提昇一倍有餘，但如以表 3 為基礎，配合東亞海運在該調查報告中另外所列的數據加以對照，卻可發現直到 1939 年 10 月，英國輪船在中國沿海及內河航線的佔有率仍高於日本。其中在沿岸航線的 132 艘第三國輪船中，英輪總數為 53 艘（總噸位 148,347 噸）、佔有率 37.2%，內河航線的 49 艘之中，英輪則有 34 艘（總噸位 53,646 噸）、佔有率 53.6%，兩者合計為 87 艘（總噸位 201,993 噸），佔各國在中國沿海及內河航線輪船總噸位（555,510 噸）的 36.4%，如加上中國——南洋航線則比率更上升到 41.7%。<sup>142</sup>

由此可知，儘管海關以進出港總噸位計算（表 1、2）的日本輪船佔有率在 1939 年開始回升，甚至日輪在中國海外航線的佔有率還超越英國，但如以東亞海運調查的實際保有噸位加以計算，直到 1939 年底英國仍維持中國國內（沿岸及內河）航線的領先優勢，在國外航線上更大幅領先日本。

造成如此微妙差異的原因為何？固然在日方的調查統計中，認為與相當數量的中國籍輪船改隸第三國籍有關，<sup>143</sup>但由國民政府方面的中國籍輪船轉籍統計可知，國輪改掛英國國旗的數量相對其他國家為少。<sup>144</sup>因此英國輪船進出港總噸數的比重增加，絕非單純的中國輪船改隸英籍所致，也應注意英國航運業的在華動向。前面已經提到，中日開戰後第三國輪船被迫轉以香港及上海為據點經營華南航線。依據 1938 年度海關報告所示，華中的溫州與華南珠江流域

<sup>142</sup> 東亞海運株式會社營業部企畫課，《支那沿岸及內河航路經營第三國及支那船主運營ノ實勢（下）》，調查特報第一號，頁 366。

<sup>143</sup> 東亞海運株式會社營業部企畫課，《支那沿岸及內河航路經營第三國及支那船主運營ノ實勢（上）》，調查特報第一號，頁 21。

<sup>144</sup> 1937 年開戰後共有 130 艘國輪轉移外籍，在此其中轉籍英國之輪船只有 5 艘。王泯編著，《中華水運史》（台北：台灣商務印書館，1982），頁 254-255。

的江門、三水、梧州等口岸，英國輪船仍然佔有重要地位。<sup>145</sup>再者，因為這種短程航線其實班次頗為密集，<sup>146</sup>所以在海關統計時很容易迅速累積進出港艘次及噸位，形成 1938 年英國輪船在中國水域佔有率遠超過日本的印象。

事實上，正是海關與東亞海運統計方式的不同，以致在呈現 1939 年英日航運在華佔有率消長上有著相違的結果。海關以船隻進出港總噸位作為統計基準，較容易計入往來於各口之間的不定期商船或是短程航線上多次來回的定期船班，這點固然有利於 1939 年之前活躍於華中、華南各小口的第三國籍輪船，但隨著 1939 年日軍對中國沿海及內河水域的控制更形穩固之後，往來於中日航線的日籍不定期貨船以及華北、華中日軍佔領區的日籍小輪活動也日益增加，在海關統計上反而會抵消英國航運在華南的優勢。相對地東亞海運的統計是以各航線上實際投入的船隻數為基準，且較為著重定期航線的調查。<sup>147</sup>再加上日本經營的中國海外航線多為中日航線，缺乏轉停中國的東南亞航線，故在中國——南洋航線上呈現絕對劣勢也就不足為奇。這點也反映了中日之間的貿易型態以直接貿易為主，並暗示了這種直接貿易其實就是戰時日本將中國做為軍需資源供應地的事實。總之，藉由各項調查統計數據的相互比對顯示，中日戰爭前兩年間日本尚未徹底實現中國佔領區的航運壟斷。

由此觀之，日本政府之所以設立專營中國海運的國策會社，和日軍控制大部份的中國沿海後，有意藉此擺脫長久以來日本航運業在中國水域缺乏統制，

<sup>145</sup> 中國第二歷史檔案館、中國海關總署辦公廳、中國舊海關史料編輯委員會編，《中國舊海關史料：1859-1948》，冊 128，頁 618-623、643。

<sup>146</sup> 以太古、怡和洋行為例，1938 年底日軍攻佔廣州灣之後，兩洋行從 11 月 12 日起將原本每週一班的香港——海防航線，增加為每半個月 6 班（即每週至少 3 班）以避開日軍封鎖。（太古、怡和兩社の海防線急増す），《海運》（月刊），號 199（1938 年 12 月），資料頁 2。

<sup>147</sup> 依據《支那沿岸及內河航路經營第三國及支那船主運營ノ實勢（上）》序言的說法，東亞海運在編纂該書時，除了使用海關統計、勞氏驗船協會(Lloyd's Register of Shipping)資料、在華外文報導等文獻之外，還特別透過在中國的各支店，以直接調查方式收集其他航商在當地擁有的船隻數與噸位、航線、航班等資料。另外在該書下冊第 327 頁中，也特別註明其統計數據（主要是日籍輪船）是以定期航線為主。東亞海運株式會社營業部企畫課，《支那沿岸及內河航路經營第三國及支那船主運營ノ實勢（上）》，調查特報第一號，序、頁 41-43；東亞海運株式會社營業部企畫課，《支那沿岸及內河航路經營第三國及支那船主運營ノ實勢（下）》，頁 327。

以對抗英國航運勢力的現實需求有關。<sup>148</sup>因此東亞海運會社成爲建構第二期戰時航運統制體系的基石之一，自然也就有其脈絡可循。關於這點我們也可以從海關報告加以佐證，一份由海關於 1940 年 1 月收集日本在廣東地區軍事與經濟活動的報導中，明白指出雖然日本郵船在廣東設有支店，但該社船隻卻幾乎不再進入當地，東亞海運會社才是日本在廣東唯一實際經營海運的企業。

東亞海運在廣東主要經營的航線有兩條：（一）廣東——大連航線（中停汕頭、廈門、上海、天津），使用 5 艘 2,000 噸級輪船。（二）高雄——廣東航線，使用 4 艘 1,500 噸級輪船。由於東亞海運是日本在廣東唯一實際經營沿岸與近海航線的民營航運會社，故幾乎所有日本——廣東之間的民間進出口商品都是由東亞海運所包辦，至於廣東內河營運組合只擔負了香港與廣州、澳門之間的客運航線。<sup>149</sup>顯見隨著日軍在華南地區控制力日趨穩固，新成立不久的東亞海運也肩負起聯繫日本與廣東地區航運交通之重任而迅速擴大在當地的經營規模。

因此東亞海運的調查數據在 1940 年底出現戲劇性的轉變，此時日本輪船在中國沿岸及內河航線的總數增加到 121 艘（總噸位 154,502 噸），正式超越英國的 59 艘（總噸位 131,748 噸）。至於中國——南洋航線方面，英國的船隻數則又較前一年的 29 艘（總噸位 94,138 噸）增加至 39 艘（總噸位 142,048 噸）。如對照前文敘述來看，英國在中國沿海航運勢力的突然萎縮正好與東亞海運成立的時間點相當，而東亞海運也從 1939 年底業務快速成長。特別是 1940 年 10 月時，東亞海運投入中國沿海及內河航線的船隻達到 45 艘（總噸位 95,455 噸），已佔該水域日籍船隻總數（122 艘）的 36.9%，或是當年東亞海運 500 噸以上船隊數的 69.2%，<sup>150</sup>似乎更映證了東亞海運成立後確實達到驅逐英美等

<sup>148</sup> 增田晴雄著，田中西藏編，《日本ノ對支海運業投資（未定稿）》，資料丙第八十八號，頁 47。

<sup>149</sup> Appendix Report on Japanese Business and Shipping Activities at Canton, January 4, 1940, PPMS2 IG Personal Correspondence, Volume 8, 1940.

<sup>150</sup> 該數據因包含一艘中國——南洋航線的 2,962 噸商船，故總數增加至 122 艘（總噸位 157,464 噸）。東亞海運株式會社營業部企畫課，《支那沿岸及內河航路經營第三國及支那船主運營ノ實勢（下）》，調查特報第一號，頁 330、364。

國航運勢力的作用。

但如果就這樣遽然斷定東亞海運一創立，就達成了驅逐英國航運勢力的使命，反而是倒果為因、見樹不見林，未能看清東亞海運會社只是中日戰爭前期日本對華航運壟斷政策的一環。固然東亞海運在 1941 年的報告中，自認隨著會社成立後的經營規模漸上軌道，逐步壓制了第三國船隻的活動，但報告中也提到日軍的封鎖及二次大戰爆發後英美等國船隻陸續撤出中國水域，同為第三國船隻在 1940 年之後勢力減退的要因。<sup>151</sup>

若進一步探究日本強化航運壟斷的政策脈絡可以發現，就在東亞海運剛成立的 1939、1940 年之交，日本與英美關係也陷入急遽惡化的危機。面對可能發生的英美對日制裁，企畫院擬定了報復性計畫。該計畫假定當日本遭遇英國全面制裁，且美國亦以中立法案為由中止對日貿易時，日本將採取禁止英輪進入日本的非通商口岸進行貿易、阻止英籍商船在滿洲、中國佔領區等勢力範圍內停靠，乃至驅逐在中國內河與沿岸航線之英國商船等手段以為對抗。<sup>152</sup>這份計畫雖然並未真正實施，其構想卻為日本在太平洋戰爭爆發前迫使英國航運勢力退出中國水域的措施提供基礎。

1940 年 7 月 13 日，日本宣布自 7 月 15 起封鎖浙海關（寧波）、甌海關（溫州）及福海關（三都澳）、福州關所屬各港口，禁止所有第三國船隻進入，以斷絕重慶國民政府對外海上援助管道。11 月之後，日本海軍更強迫江海關停止發給浙江松門、海門，福建沙埕、石浦等沿海小港的出港免狀(Clearance Permit)。各國船隻（包括轉移國籍的中國輪船）受此接連的打擊，穿越封鎖線進行貿易更為困難，<sup>153</sup>結果就是表 3 所呈現的 1940 年底第三國輪船被逐出華中水域，壓迫至華南——南洋航線上的現實。其後直到太平洋戰爭發生為止，

<sup>151</sup> 東亞海運株式會社營業部企畫課，《支那沿岸及內河航路經營第三國及支那船主運營ノ實勢（上）》，調查特報第一號，頁 6-8。

<sup>152</sup> 第二委員會第四分科會，〈本邦海運強化方策ニ關スル件〉，東京大學經濟學圖書館藏，《戰時海運關係資料》，微捲號：mf98.W10:46。

<sup>153</sup> 東亞海運株式會社營業部企畫課，《支那沿岸及內河航路經營第三國及支那船主運營ノ實勢（上）》，調查特報第一號，頁 8-9。

日本以對內成立東亞海運會社整合航運統制、對外強化封鎖的雙管齊下方式，持續壟斷中國沿海航運，以防止物資流入國府控制區、打擊英美航商在華殘存之勢力。<sup>154</sup>

總之，或有學者從軍事戰略的角度主張：日本對中國的經濟封鎖，受限於無法有效排除第三國勢力等因素，雖然在阻止國民政府取得軍需用品方面收到成效，但在防止民需用品流入國府控制區方面的成效則不如預期。<sup>155</sup>然而這是從日本削弱國府抗戰力的面向得出的結論，日本對華航運統制還有一層更積極而重要的意涵，就是如何確保日本取得在中國佔領區的物資，以維持其戰時經濟生產。如果改從佔領區資源取得的面向加以評估，或許吾人仍然可以認為：1940 年之後，日本在中國沿海及部份內河水域，基本上還是成功取得了航運壟斷的優勢地位，而這種壟斷地位至少在理論上，為其取得佔領區資源提供了物流運輸上的有利條件。

## 五、結 論

自一次大戰以來，隨著現代工業國家大規模戰爭型態的發展，動員整體國力一決生死的總體戰概念，深入當時決策者內心。特別是在 1930 年代中期之後，隨著日本軍部對政局的主導力日深，在備戰需求下，強調國家強烈控制各部門經濟活動的思想，對經濟政策之影響也就日益明顯。故中日戰爭時期航運統制最根本的出發點，就是日本戰時經濟體制下國家需要強力控制運輸部門，以有效榨取佔領區資源、維持經濟運作。此時隨著戰線延長、佔領區範圍擴大，為了當地的控制與開發，日本政府除了將既有的航運企業整編進入統制體系內

<sup>154</sup> 如 1941 年 8 月，日本大本營陸軍部便曾向中國派遣軍下達「大本營陸軍部命令第 529 號」及隨附的「大本營陸軍部指示第 925 號」，令其封鎖中國沿岸各地，特別是廣東、海南島沿岸及部份內河流域，以阻止重要物資流出。臼井勝美、稻葉正夫編，《太平洋戰爭(4)》（東京：みすず書房，1972），頁 4-5。

<sup>155</sup> 荒川憲一，〈日本の対中經濟封鎖とその效果（一九三七～四一）——日本海軍の海上封鎖作戰を中心に——〉，收入軍事史學會編，《日中戦争再論》，頁 170-175。

之外，又得另外成立更多航運企業以擔負運輸業務。固然對日本民間航運業者來說，中國佔領區隱藏了巨大的航運商機，不過在當時益加重視管制經濟的日本官方看來，卻擔心航運企業林立隨之而生的競爭與管理問題，與航運統制的需求背道而馳，作為航運一元化統制政策產物的東亞海運會社，就是在這樣的背景下誕生。

整體來說，從 1939 年 9 月日本政府成立東亞海運至太平洋戰爭爆發之前，該會社在中國——日本航線、中國沿岸航線以及長江內河航線上，確有實現日本政府創立該會社的原始構想：以設置單一航運企業的方式解決上述航線各企業林立、不利對外競爭的問題。儘管東亞海運成立後，佔領區內仍存在其他航運統制企業與機構，這除了因佔領區日軍本位主義的緣故之外，還受制於法律等現實環境之故。

不論如何，藉由分析東亞海運的成立及其轉投資中華輪船公司的經緯之後，吾人可舉出中日戰爭前期日本在中國水域的航運統制具有下列特徵：

一、水平與垂直整合的統制結構：1940 年左右日本即已大致完成了中國佔領區航運統制構造的水平與垂直整合。其中在水平整合方面，日本政府藉由設立東亞海運株式會社的形式，避免戰爭初期各個民間航運會社競相投入中國航線引發的過度競爭現象，有利於達成官方所期望的佔領區資源運輸一元化的目標，藉以提升效能。至於垂直整合方面，透過東亞海運投資中華輪船的案例，也可看出中日戰爭前期，日本利用以全中國佔領區為經營範圍的國策會社，投資區域性航運企業的方式，加強基層航運組織與中層航運機構乃至上級政府組織間的聯繫。

二、具有日系航運統制企業、以及名義上為中國籍實際上卻受日本控制的航運統制企業雙重構造：這種雙重構造的型態又可分為三點：首先，不論是日系航運企業還是具有中國籍身份的航運企業，其營運模式都是在日本戰時航運統制體系的大架構下，由政府的統制機構對這兩類航運企業進行控制。此外，日本在佔領地設置的國策開發會社，亦擔負資金供給及協助經營的角色。最



後，佔領區的中國協力政權只有形式上的監督管轄權，實際能掌握的控制力相當有限。故不論中國籍還是日本籍，中日戰爭時期這些在佔領區水域由日本政府所扶植的航運事業，只能配合戰爭機器的運轉而不得不戮力以赴的經營下去。

三、利用政治軍事手段促成航運壟斷：從中日戰爭期間日本實施航運封鎖的經過，可看出日方以政治軍事力量與佔領區航運企業交互運用的手段，以實現對華航運壟斷的企圖。日本以強大軍力為後盾，將過去競爭中一度帶給日本在華航運業者相當程度壓力的中國航運業趁機驅逐殆盡，並名正言順的以封鎖為由限制西方船隻通航長江、中國沿海的權利，這點可說是日本戰時對華航運統制最大的特徵。相較日本最主要航運競爭對手的英國，受海洋自由主義的影響，偏重大商船公司與集團營運為中心，迥異於日本受國家資本介入而帶有國有化色彩的經營型態。<sup>156</sup>在承平時期的這兩種航運經營型態各有優劣，但在 1930 年代晚期遠東國際關係的緊張局勢中，日本以在西太平洋優勢軍力的干涉，卻成了實現壟斷中國航運的重要保證，這也是 1930 年代晚期日本對華航運壟斷體制和英國在華航運經營型態的最大不同之一。

上述特徵背後，反映了日本戰時經濟計畫制定者的重要心態：由於戰時軍需生產的資源需求，如何擴大管制、建立具有壟斷性質的航運體系，確保大量的資源運回本土成為當務之急。在此最高原則之下，靠著軍事封鎖、統制法規與團體的成立、佔領區航運企業的設置，日本政府建構了一個空間廣闊的航運壟斷體制，用以聯繫形成中的「大東亞共榮圈」，藉此運輸來自共榮圈各地的重要物資，以供應日本經濟圈核心養分。此時吾等將可理解小林英夫所提出的資源取得論主張，確實看出了航運等交通物流系統，對維繫日本戰時經濟生產的重要性，要從這層角度切入方能清楚把握東亞海運成立的意義。只是他偏重於太平洋戰爭晚期日本在華航運陷入困境後的負面影響，本研究則認為至少

<sup>156</sup> 李宇平，〈第二次世界大戰初期英日海運在亞洲國際海域的競爭(1936-1939)〉，《中央研究院近代史研究所集刊》，期 73，頁 63-64。

從 1940 年中到 1941 年底太平洋戰爭爆發為止，在長江主航道與大部份的中國沿海水域，日本航運勢力都佔有優勢。

1941 年 12 月 8 日，日軍偷襲珍珠港，引發太平洋戰爭。既然已與同盟國正式宣戰，日本更順理成章地將英美等國船隻加以拿捕、扣押。至此，日本實現了從中國內河到西太平洋的全面性航運壟斷。

# **The Monopoly and Transportation of Wartime Materials in Occupied China, 1937-1941: A Case Study of the East Asia Navigation Company**

Hsiao Ming-li\*

## **Abstract**

The outbreak of the Second Sino-Japanese War in 1937 pushed Japan's economy into wartime mode and increased the demand for wartime production, making Japan more dependent on raw materials from China. How Japan should organize its maritime capacity and transport raw materials from Occupied China to Japan became a crucial task. In August 1939, Japan established the East Asia Navigation Company (Tōa Kaiun Kabushiki Kaisha) to help carry out the national policy of control over Chinese coastal and inland waters. The corporation, as the agency designed to carry out Japan's maritime control, was required to eliminate British shipping companies in China. Through the efforts of the corporation and a thorough blockade by the Japanese military, Japanese authorities successfully established a monopoly in Chinese coastal and inland waters before the outbreak of the Pacific War in 1941.

**Keywords: wartime economy, control, maritime, East Asia Navigation Co. (Tōa Kaiun Kabushiki Kaisha), raw materials of Occupied China**

---

\* Institute of Social Science, the University of Tokyo