

《史匯》
第十期，頁 1–18
二〇〇六年九月
國立中央大學歷史研究所

日治時期臺灣總督府對福建鐵路的規劃與佈 局（1898–1912）

鄭政誠*

中文摘要

日人據臺後不久隨即以臺灣為基地，展開對岸福建一地的侵略，圖南進之舉。總督府原規劃以軍事與政治方式為之，但受明治 33 年（1900）「廈門事件」影響，改採經濟、社會及文教方針，不再輕言政治與軍事侵略。而在種種「柔性」侵略作為中，鐵路興建被日人視為是擁有當地利權與緩和民眾反彈情緒的最佳方式，是以在臺灣總督府成立國策會社「三五公司」專事經營，並配合臺、閩二地仕紳合作，欲藉鐵路興建之舉而滲透福建一地。日人原欲以福建各地鐵路興建及與鄰接省區的銜接，將勢力擴及華南，但隨後因歐美各國勢力阻撓，大陸民眾排外及自主意識增強，清廷亦獨資興建鐵路，加上臺灣總督府因理蕃事業所需，縮減對岸經費補助等原因，致福建一地鐵道鋪設計劃多告停擺。此後，隨清朝覆滅，中華民國肇建，日本對清廷的「南清鐵道敷設權」要求宣告中止，日人欲藉福建鐵路興建而擴張勢力之舉也因而暫告落幕。

關鍵詞：臺灣總督府、南進政策、三五公司、愛久澤直哉、福建鐵路

* 中央大學歷史研究所助理教授

- 一、前言
 - 二、福建控管政策的轉變
 - 三、福建鐵路的涉入
 - 四、控管失利的要因
 - 五、結語
-

一、前言

由於福建與臺灣僅一衣帶水之隔，早期臺灣移民又多來自該地，是以二者在人種、語言與生活習慣上可謂有高度相似性。隨明治 30 年代（1897–1906），日人治臺稍有餘裕，臺灣總督府遂呼應國內南進之舉，以臺灣為基地積極展開對岸福建的侵略佈署。¹明治 31 年（1898），日人趁歐美各國瓜分中國之際，要求清廷不得將福建利權讓與他國，即「福建省不割讓宣言」，²更奠定臺灣總督府對福建侵略、控管的「便利性」與「優勢」。

歷來以臺灣對福建「滲入」議題的先行研究，如中村孝志³、梁華璜⁴、鍾淑敏⁵、黃瓊瑤⁶、陳美蓉⁷及陳小沖⁸等人的論著，已大致就政策面及臺灣籍

¹ 松永正義，〈臺灣領有論の系譜——一八七四（明治七）年の台灣出兵を中心に——〉，《臺灣近現代史研究》，創刊號（東京：臺灣近現代史研究會編印，1978 年），頁 30。

² 相關研究可參閱梁華璜，〈臺灣總督府的福建政策〉，收錄於該氏著，《臺灣總督府的「對岸」政策研究》（臺北：稻鄉出版社，2001 年），頁 51–61。

³ 中村孝志關於日人南進的研究成果頗豐，可參閱〈臺灣と「南支・南洋」〉及〈臺灣總督府の華南文化施設——大正年代（1912–1926）を中心に——〉二文，皆收錄於該氏編，《日本の南方關與と臺灣》（奈良：天理教道友社，1988 年）一書中。另卞鳳奎曾將中村孝志有關南進議題的八篇文論，集結成書加以中譯，名為《中村孝志教授論文集——日本南進政策與臺灣》（臺北：稻鄉出版社，2002 年）一書，亦可參閱。

⁴ 梁華璜相關南進研究作品多發表於《成功大學歷史學報》中，近來亦將其舊作編整成書，其中有關福建部分即編整為前述《臺灣總督府的「對岸」政策研究》一書。

⁵ 鍾淑敏，〈日本統治時期における臺灣の對外發展史——臺灣總督府の「南支南洋」政策を中心に——〉（國立東京大學東洋史研究所博士論文，1996 年）。

⁶ 黃瓊瑤，〈日據時期的臺灣銀行（1899–1945）〉（國立臺灣師範大學歷史研究所碩士論文，1991 年）。

民、醫院、新聞報紙、金融銀行、文教設施等課題得出一定成績，但若專論福建鐵路的興建，則僅陳小沖、鍾淑敏的文論述及，唯前者論述時限僅止於明治38年(1905)，但由於總督府仍有後續的鐵路興辦規劃，故有向下探究之必要。另方面，由於總督府採「柔性」侵略方針，成立國策會社「三五公司」主導福建佈局，福建鐵路的規劃與控管與該公司亦有相當牽連，然歷來研究較少論及，故本課題仍有發揮空間。最後，在材料運用上，由於《臺灣總督府公文類纂》、《日本外交文書》及《臺灣日日新報》內仍有各家未竟之處，是以筆者乃不揣已力，一方面統合歷來研究成果，另方面也針對文獻資料的再審視，希望能補強福建鐵路研究未竟之處，擴大日治時期南進政策研究範圍。

本文第一部份先針對臺灣總督府的福建控管政策，論述福建何以成為總督府南進政策要地，並對總督府從武裝（政治、軍事）至非武裝（文教、經濟）方針的轉變原委稍加敘述。其次，提出國策會社三五公司如何擔綱成為總督府滲入福建之要角。第二部份則探討總督府對福建鐵路的涉入與規劃，論述日人如何調查福建鐵路線，提出何種意見，三五公司又如何在日本政府與臺閩仕紳合作下，構築福建鐵路。最後部分則分析日本及臺灣總督府對福建鐵路控管失敗之要因。至於時限的斷定，則是從臺灣總督府實際對福建展開鐵路路線調查以迄清朝覆滅，日人喪失「南清鐵道敷設權」為止。

二、福建控管政策的轉變

日本據臺後不久，第二任總督桂太郎隨即發表臺灣與華南經營意見書，他認為：「佔領臺灣是甲午戰爭勝利之結果，但不應只圖臺灣島之經營而已，更重

⁷ 陳美蓉，〈臺灣總督府的對岸政策（1898-1906——以經濟面為中心的探討）〉（國立政治大學歷史研究所碩士論文，1994年）。

⁸ 陳小沖，〈臺灣總督府對福建路礦權益的滲透與擴張（1898-1905年）〉，《臺灣史研究會論文集》第3集（臺北：臺灣史研究會編印，1989年），頁83-96。

要是挾臺灣、澎湖，藉其與華南沿岸相對之勢，進圖華南甚至南洋」⁹。又說：「臺灣和對岸，尤其是與廈門港間密切的商業經濟、民族關係，故宜以臺灣為基礎，由廈門注入日本勢力，並在福建培蓄勢力，此與發展朝鮮半島勢力同等重要」¹⁰。另，第四任臺灣總督兒玉源太郎亦言：「對臺灣島民的統治，欲收十全效果，不能只著重於島內鎮壓及民心收攬，必須留意對岸之福建省，尤其是廈門的民心，察其民心歸向，再將其反射於臺灣島之安定政策上，如此方能達到統治目的」¹¹。綜觀二位總督的看法，可知臺灣是日本作為華南經營與控制要地，而廈門則是總督府南進的第一站，另注意福建的動態也有助於臺灣統治。

受此時歐美列強瓜分中國利權影響，日本也想在華南地區握有勢力，尤其福建一地，因與臺灣最為接近，且為總督府南進政策第一站，加上列強並未租借此區，故日本藉「馬關條約」附屬之「中日通商行船條約」規定及日本曾撤兵威海衛為藉口，要求清廷不得將福建割讓他國。¹²在明治 31 年(1898)取得清廷的承諾後，臺灣總督府乃開始佈署福建的控管事宜。

由於未有詳盡策略，此時臺灣總督兒玉源太郎及民政長官後藤新平曾暗中策動「廈門事件」，欲使用武力控管福建。在明治 33 年(1900)8 月 24 日，即八國聯軍攻入北京後十天，託詞暴民火燒廈門日人「東本願寺布教所」，為保護日人安全，趁機將日本陸戰隊員派至廈門。¹³唯此自導自演計謀為歐美各國識穿，清廷亦派兵處理，故總督府利用武力、軍事之「經營」法，並未達到預期效果。

受此事件及稍後「日俄戰爭」影響，日本政府對外政策改以「北守南進」為主，對岸經營策略乃為之一變，強調「今後各種事業計劃，務求避免惹起國

⁹ 〈桂總督 南進論〉，《後藤新平文書》1，微捲 23 卷（簡稱 R23-1，以下比照）（東京：雄松堂，1980 年）。

¹⁰ 宿利重一，《兒玉源太郎》（東京：國際日本協會，1943 年），頁 352。

¹¹ 鶴見祐輔，《後藤新平》，第 2 卷（東京：勁草書房，1965 年），頁 415-416。

¹² 外務省編，《日本外交文書》，第 1 冊，23 編，明治年間追補，「福建省不割讓不貸與ノ照會復」（東京：日本國際聯合協會發行，1963 年），頁 631-641。

¹³ 有關廈門事件與臺灣總督府之關聯，可參閱梁華璜，〈臺灣總督府與廈門事件〉，《國立成功大學歷史學報》，第 3 期（1976 年），頁 103-129。

際糾紛，並以地方紳士合作為方針」¹⁴，藉以獲致實益。兒玉總督與民政長官後藤新平亦記取前次教訓，改變福建控管方式，前者謂：「戰後我國必須極力將擴張政策向經濟方面轉換」¹⁵，後者則說：「今後國際上的競爭，不再以武力侵略土地人民，而是以經濟力佔領土地人民，亦即由戰略轉為商略，這是不爭的事實」¹⁶。換言之，臺灣總督府此後的對岸方針不再輕言武力軍事侵略，而改以經濟力的滲透為主。

此外，由於各列強對清朝無止境的貪婪行為，引起大陸民眾收回主權的意識高漲，排外運動大為盛行，若以官方機構或官方人員之名涉入對岸經營，恐效果不佳。是以，臺灣總督府亦盱衡時勢，轉變侵略政策，利用民營公司並積極運用當地土紳，以獲取最大利益。明治 34 年（1901）2 月，臺灣總督府特派員（囑託），在上海之日本正金銀行職員澤村繁太郎向兒玉總督報告，謂上海江蘇候補道林朝棟獲得福建樟腦製造特許權，但因資金不足欲向臺灣銀行貸款，¹⁷總督府的對岸經營正想如何轉化為商略時，恰有福建樟腦特許合作商機出現，在多次評估利弊及風險後，總督府決議以成立個人名義，但全權代表總督府之機構，藉以順利推展對岸經營。¹⁸

即在此種背景下，後藤新平於明治 35 年（1902）授命愛久澤直哉籌組中日合資的「三五公司」，以民營公司型態，代行總督府的對岸施策。愛久澤直哉係明治 27 年（1894）東京帝大法科大學（法學院）政治科畢業，¹⁹畢業後曾

¹⁴ 鶴見祐輔，《後藤新平》，第 2 卷，頁 489-492。

¹⁵ 東亞同文會內對支功勞者傳記編委會編，《對支回顧錄》，下卷，「兒玉源太郎伯」（東京：該會印行，1936 年），頁 781。

¹⁶ 伊藤金次郎，《奇傑後藤新平》（臺北：清水書店，1944 年），頁 150。

¹⁷ 〈明治 34 年 2 月 25 日澤村給兒玉信〉，《後藤新平文書》，「澤村繁太郎書翰」，R26-7-44。

¹⁸ 有關三五公司與福建樟腦事業關係，可參閱鍾淑敏，〈明治末期臺灣總督府的對岸經營——以樟腦事業為例〉，《臺灣風物》，第 43 卷第 3 期（1993 年），頁 197-230 及陳小沖，〈日本南進政策中的臺灣——以福建官腦局案為中心之個案分析〉，《臺灣史研究會論文集》（臺北：臺灣史研究會編印，1988 年），頁 147-166。

¹⁹ 金子文夫，〈持地六三郎 生涯 著作〉，《臺灣近現代史研究》，第 2 號（1979 年），頁 120。

任職於三菱日本郵船會社，後擔任三菱總裁岩崎久彌男氏之秘書。²⁰明治 32 年(1899)起曾相繼擔任總督府民政部、製藥所及專賣局「囑託」(約聘人員)，²¹被派至印度、南洋及華南各地視察。²²明治 34 年(1901)3 月，被任命為日人在臺最大風俗習慣調查組織之「臨時臺灣舊慣調查會」囑託，旋即接任該會第二部(經濟部)部長，擔任經濟調查工作，²³在產業經濟方面的資歷可說相當完整。

愛久澤在視察各地回臺後，即向兒玉總督建議南進政策的施行方針，他認為總督府的對岸政策應以經濟面之商權經營為主，採行英國東印度公司經營模式；且基於各國勢力介入及中國排外心理，應儘量結合對岸鄉紳以強化日本在華南的商權經營，²⁴此認知與兒玉在廈門事件後之主張可說不謀而合。此外，愛久澤主張「調查→發達經濟→擴張勢力」的理念與後藤新平的生物學殖民政策亦相通，²⁵故其接掌三五公司，成為臺灣總督府在華南的代言人，可說是當時總督府認定運作對岸政策下的極佳人選。

關於「三五公司」一名由來，或說此公司恰成立於明治 35 年(1902)，或謂此公司創辦時愛久澤恰好三十五歲，故稱之。²⁶該公司總部設於福建廈門，除總公司外，另設有四個分局(分公司)及四十餘處代辦所。²⁷人員方面，除愛久澤直哉外，還有社員百餘人，²⁸連代辦所則共計數千人，²⁹其中日

²⁰ 増田次郎原著，林春江譯述，〈臺灣電力株式會社社長——增田次郎自敘傳下的臺灣時代〉，《臺灣風物》，第 47 卷第 4 期(1997 年)，頁 144。

²¹ 《臺灣總督府公文類纂》，「愛久澤直哉商工舊慣取調事務ヲ囑託ス」，明治 32 年「進退追加」，第 20 卷第 2 門，官規官職〈進退〉；「愛久澤直哉製藥所事務囑託セラル」，明治 33 年「進退追加」，第 12 卷第 2 門，官規官職〈進退〉。

²² 《臺灣總督府公文類纂》，「囑託愛久澤直哉英領印度海峽殖民地爪哇及ビ暹羅出張並ビ支度料給與ノ件」，明治 33 年「永久追加」，第 37 卷第 2 門，官規官職〈懲戒〉。

²³ 有關愛久澤直哉在臨時臺灣舊慣調查會的職稱與表現，可參閱拙著，《臺灣大調查——臨時臺灣舊慣調查會之研究》(臺北：博揚文化事業公司，2005 年)，頁 99–101、169–173。

²⁴ 陳美蓉，〈臺灣總督府的對岸政策(1898–1906)——以經濟面為中心的探討〉，頁 153。

²⁵ 鍾淑敏，〈明治末期臺灣總督府的對岸經營——以樟腦事業為例〉，頁 223。

²⁶ 鍾淑敏，〈明治末期臺灣總督府的對岸經營——以樟腦事業為例〉，頁 204。

²⁷ 《臺灣總督府公文類纂》，「廈門東亞書院改革案覺書」，明治 37 年「永久保存」，第 13 卷第 1 類「外交」，第 4 門「外事」。

²⁸ 〈愛久澤直哉氏との關係〉，《後藤新平文書》，R27-7-49，頁 41。

人僅佔三十名，其餘則多為臺灣籍民及福建在地民眾，³⁰顯見總督府為顧及中國民眾排外心態，遂多任用閩臺籍民。另在資金方面，因三五公司為官方色彩極濃之御用機構，故總督府多所支持，即使該公司在成立之初短缺二十萬圓資金，臺灣總督兒玉源太郎仍設法在其擔保下獲得臺灣銀行的融資。³¹此外，總督府每年均給予該公司稱為「南清貿易擴張費」之補助，而外務省的機密金、清廷違約的賠款，³²甚至連臺灣的「罹災救助金」也都成為補助三五公司的來源，³³顯見三五公司確實得到總督府在經費、人力的高度支援，也可窺見總督府對福建積極控管之野心。

三、福建鐵路的涉入

日本雖於明治 31 年（1898）獲清廷福建不割讓之承諾，然歐美各國早對福建一地礦權及鐵路興築注意良久，且動作頻頻，故儘早取得該省利權以維持日本在福建勢力，便成為臺灣總督府對岸經營之重要課題。³⁴在鐵路部分，臺灣總督府於清廷對福建承諾不割讓之初，即派遣小川資源技師到福建調查鐵路路線，他從廈門北岸出發，經泉州、福州，溯閩江而上至江西，再東往浙江，初步擬定福建內部及與江西、浙江二省銜接之路線，³⁵雖然小川認為興築該路段效益不高，但日人仍以其調查為基礎，規劃從福建廈門至湖北漢口之主幹線及由福建福州出發至浙江杭州的支線，且於明治 33 年（1900）3

²⁹ 〈臺灣總督府對岸經營の由來〉，《後藤新平文書》，R27-7-51，頁 9。

³⁰ 臺灣總督官房調查課，《「臺灣」と南支南洋》、「南支篇」（臺北：該課編印，1935 年），頁 23-24。

³¹ 〈愛久澤直哉氏との關係〉，《後藤新平文書》，R27-7-49，頁 22-23。

³² 〈三五公司作業報告〉，《後藤新平文書》，R27-7-50，頁 14。

³³ 《臺灣總督府民政事務成績提要》，第 11 編，1903 年份，頁 173-175。另見《臺灣總督府公文類纂》，「臺灣罹災救助基金規則施行規則中改正ノ件」，明治 36 年「永久保存」，第 16 卷，第 3 門「恩賞（救恤）」，頁 81。

³⁴ 外務省編，《日本外交文書》，第 36 卷第 2 冊，事項 15，「南清鐵道關係雜纂」，編號 986，「南清鐵道敷設權要求方訓令ノ件」，頁 170-171。

³⁵ 東亞同文會內對支功勞者傳記編委會編，《對支回顧錄》，下卷，頁 784。

月 30 日，正式向清廷提出「南清鐵道敷設計畫」，並申明路權及沿線礦權由清廷及日本兩國商民承辦開攬，利益均霑。³⁶同年底，總督府又派出鐵道部技師長長谷川謹介率領松本龜太郎等人，沿此路線再度調查。³⁷由於若能順利完成此段鐵路的興築，對日本掌控華中、華南的交通權可謂有極大助益，另方面，在日人的相關調查中亦發現若能掌控此段鐵路，則長江航運計畫及棉花原料供給地的確保亦可獲得，³⁸是以日本乃積極向清廷要求福建鐵路的敷設權。

然由於此時歐美各國也紛向清廷要求鋪設福建鐵路，引起日本的高度不安與緊張，如美國的「美華合興公司」(American China Development Company)已獲得廣州至漢口的鐵路（粵漢鐵路）敷設權；另英國也企圖架設重慶至武昌間的鐵路（川漢鐵路），二者均有意將各鐵路延伸至福建，德國也屢向清廷提出興建福建鐵路之舉，清廷雖多以資金不足等理由拒絕，³⁹然歐美各國對福建鐵路一事仍積極應對。日本在歐美列強環伺下，認為消極的防衛手段已緩不濟急，今後除極力阻擋歐美各國滲入福建利權外，更應儘速興建鐵路，施用更積極的對策。

明治 35 年 (1902) 三五公司成立後，臺灣總督府積極規劃福建鐵路興建事宜，翌年 (1903)，又聽聞美德法英等國在福建建造鐵路，日方除時時注意各方動態外，更透過外交管道要求清廷注意日本在福建的優先利權，極力阻斷他國的涉入。明治 36 年 (1903) 11 月 11 日下午 5 時 45 分，日本駐福州領事中村巍向外務大臣小村壽太郎拍電報告，謂英國欲聯合福州碧林園主人何某，建造從廈門至漳州的「漳廈鐵路」，並連接採煤事業，但因何某不識此

³⁶ 外務省編，《日本外交文書》，第 33 卷，「南清鐵道關係雜纂」，編號 232，「福建鐵道二關シ請議ノ件」，頁 264。

³⁷ 東亞同文會內對支功勞者傳記編委會編，《對支回顧錄》，下卷，頁 399、784。

³⁸ 明治 33 年 (1900) 在三井物產廈門出張員高橋正二的《閩浙兩省視察報告書》中，曾提到該鐵路沿線所產棉花比印度還多。轉引自鍾淑敏，〈日本統治時期における臺灣の對外發展史——臺灣總督府の「南支南洋」政策を中心に——〉，頁 66。

³⁹ 外務省編，《日本外交文書》，第 36 卷第 2 冊，「南清鐵道關係雜纂」，編號 984，「獨國ノ福建ニ於ケル鐵道利權獲得情報ニ關シ取調方訓令ノ件」，頁 168；編號 985，「獨國ノ福建鐵道利權獲得情報ハ根據ナキ慶親王談話ノ件」，頁 170。

段路程，詢問日本福州領事館書記生野口，野口遂推薦何某去諮詢有樟腦經驗的三五公司主事愛久澤直哉。既是如此，為免利權落入他國之手，福州領事中村巍乃電告外務大臣小村壽太郎，希望能告知愛久澤盡力阻斷此事以維日本權益。⁴⁰

除英國外，法國對福建鐵路的重視亦不遑多讓，在駐福州領事中村巍致電外務大臣小村壽太郎四個小時後，駐廈門領事上野專一也拍出電報告知法國動態。該電報謂法國透過駐福州領事館向清朝駐馬尼拉總領事的海關道陳日翔要求共同合作開辦福州至漳州之「福漳鐵路」，並擴展至浙江、江西二省，且已達成初步共識。法國與清朝合作建造此鐵路的總資本額為二千萬銀元，除由陳日翔「操盤」外，並由英華書院畢業生，不久前方任職廈門海關之余約翰加以協助。另據傳聞，法方已要求陳日翔以二十萬銀元打通北京與福州當局的「關節」。⁴¹

日本外務省獲此消息後，除指示駐廈門領事上野專一密切注意情勢發展，隨時報告外，並命令駐清公使內田向北京當局抗議，要求慶親王奕劻重申日本在福建的優先利權。⁴²另方面，在上野專一對外務省所提的電報中，曾謂陳日翔希望臺灣籍民霧峰林家林維源能擔任福建商務大臣，所幸，林維源告知上野他無意插手此鐵路計畫，方便日人放心。⁴³然由於林維源為臺灣籍民，臺灣總督府亦有可能奉日本政府之命，要求其勿插手此事以維日本在福建的利權。

即在日本密切注意與各部會配合下，最後此段鐵路並未被他國承攬，在明治38年（1905），反由清廷獨自收回經營，由光祿寺卿張亨嘉等發起，以

⁴⁰ 外務省編，《日本外交文書》，第36卷第2冊，「南清鐵道關係雜纂」，編號999，「佛清ノ廈門福州鐵道計劃ニ付報告ノ件」，頁183。

⁴¹ 外務省編，《日本外交文書》，第36卷第2冊，「南清鐵道關係雜纂」，編號1000，「佛清合辦鐵道計畫ニ關シ報告ノ件」，頁184。

⁴² 外務省編，《日本外交文書》，第36卷第2冊，「南清鐵道關係雜纂」，編號1002，「佛清合辦鐵道ノ著手ニ關シ慶親王ノ注意喚起訓令ノ件」，頁185-186；編號1007，「福建省新鐵道問題ニ關シ稟請ノ件」，頁188-189。

⁴³ 外務省編，《日本外交文書》，第36卷第2冊，「南清鐵道關係雜纂」，編號1004，「佛清合辦福州廈門鐵道ニ關シ情報ノ件」，頁186。

商款官辦方式成立「閩路公司」，向商部申請，同年 8 月獲得許可，並由前內閣學士兼禮部侍郎陳寶琛擔任福建鐵路總理。據日本鐵道院運輸局的記載，該公司截至明治 43 年（1910）年底，共完成福建境內廈門至漳州之「漳廈鐵路」、福州至泉州之「福建鐵路」及泉州至南安之「泉州鐵路」三段。⁴⁴不過，並未能完全連接上述法國所計畫之漳州至福州的路線（即福漳鐵路），且其中「漳廈鐵路」更由於經營困難，在大正元年（1912）時由交通部買回繼承管理。⁴⁵

法國與海關道陳日翔合作的「福漳鐵路」計劃雖告失敗，但陳日翔仍有繼續尋找合作對象，推動華南鐵路之舉。明治 39 年（1904），陳日翔竟向日本駐廈門領事上野專一提出鋪設「閩潮鐵路」的構想，計劃以福建泉州為起點，經漳州往南直至廣東汕頭，藉此與在廣東的「潮汕鐵路」銜接。⁴⁶日本政府及臺灣總督府馬上意識到這是涉足福建且兼顧廣東之絕佳時機，故全力動員以配合行事，且當時的指導方針，即如上野專一所言：「為求此事成功較速計，名義上為清人事業，至於基礎，則如張煜南潮汕鐵路公司，其資本完全以洋籍人名義注入之，是為最上策」⁴⁷。由於「潮汕鐵路」即是三五公司在廣東的經營佳作，⁴⁸故總督府亦責成三五公司仿潮汕鐵路經營模式，利用該公司人力、物力加以佈局。

三五公司為此除在廈門一地設立「閩潮鐵路公司」外，有關興建鐵路所需之資金、技術人員與建材，亦由該公司加以協助提供，如「閩潮鐵路公司」設立之初所需的兩百萬元資金，即是三五公司主事愛久澤直哉向閩、粵、臺灣及南洋各地的富商籌措而來。至於職工及建材方面，包括技師、鐵條、機器與雜用等，則多由日本政府處理，除非日人不願受雇或不能辦到或材料未

⁴⁴ 鐵道院運輸局，《支那の鐵道（下）》（東京：東京印刷株式會社印行，1918 年），頁 326。

⁴⁵ 鐵道院運輸局，《支那の鐵道（下）》，頁 324–325。

⁴⁶ 陳小沖，〈臺灣總督府對福建路礦權益的滲透與擴張（1898–1905 年）〉，頁 86。

⁴⁷ 憲汝成編，《中國近代鐵路史資料（1863–1911）》，第 2 冊（北京：中華書局，1984 年），頁 706–707。

⁴⁸ 有關三五公司在潮汕鐵道的有效作為，可參閱鶴見祐輔，《後藤新平》，第 2 卷，頁 179–184。

備，方改用他國人或向他處採購。⁴⁹雖然日人大費周章作「閩潮鐵路」之規劃與佈局，但有趣的是，經臺灣總督府鐵道部技師長谷川謹介實地調查結果，卻發現該段鐵路鋪設的收益不高，另方面，日人又發現陳日翔仍暗中與法國磋商協議此段鐵路，故日方緊急抽手，與陳日翔的合作計劃也突告中止。⁵⁰

「閩潮鐵路」事件過後不久，日本又衡量連接閩、粵二省之「廣廈鐵路」收益極高，欲拉攏前述曾經擔任南洋大臣、內閣學士之福建鐵路總理陳寶琛，方便涉入華南。日方以資金及技術援助為名，希望陳寶琛能掛名向清廷提出此段鐵路申請案，但對此行動，陳氏卻抱持民族主義情感而不願領情，不過還是幫日本招聘到中國技師加以協助。關於廣廈鐵路興建的最後結果，日本方面確實有些微成效，即規劃興建包括廈門至漳州、泉州至東石及福州至馬江的三條短線。最後並獲得廣東交通銀行融資及印尼華僑出資，唯各出資者對地方利益頗有考量，故至明治 44 年（1911）時僅完成廈門至漳州一小段鐵路，且由於此段路線過短，收益並不理想。⁵¹之後，又因資金不足與地方上的混亂，致後續鐵路鋪設計劃停擺，民國元年（1912）清廷滅亡後，日本「南清鐵道敷設權」的要求宣告中止，是以對福建鐵路的涉入乃更顯困難。

雖然終明治時期總督府欲藉福建鐵路的興建而掌控福建利權進行並不順遂，然據《臺灣總督府公文類纂》所示，大正初起，臺灣總督府鐵道部長內田嘉吉在大正 3 年（1914）10 月，仍派遣技師菅野忠五郎至福建、廣東、江西等地，進行為期六十天的鐵路路線調查。⁵²顯見臺灣總督府對福建甚或華南鐵路路權的獲得仍是處心積慮。

⁴⁹ 憲汝成編，《中國近代鐵路史資料（1863-1911）》，第 2 冊，頁 709。

⁵⁰ 外務省編，《日本外交文書》，第 37 卷第 2 冊，「南清鐵道關係雜纂」，編號 802，「陳日翔ノ閩潮鐵道企畫ニ關シ回訓ノ件」，頁 91。

⁵¹ 憲汝成編，《中國近代鐵路史資料（1863-1911）》，第 3 冊，頁 997-998。

⁵² 《臺灣總督府公文類纂》，「臺灣總督府鐵道部技師：菅野忠五郎福建、廣東、江西各省出張支度料支給件」，2304 冊，14 號，第 10 卷（1914 年 10 月 1 日）。

四、控管失利的要因

日本藉福建不割讓宣言，傾全力規劃福建鐵路，且欲連接廣東、浙江、江西各省，藉此圖華南利權，臺灣總督府亦配合國策，由三五公司主事，惟歷經十餘年的規劃佈局，成效仍不理想。睽諸原因，外部與內部的不利因素可謂皆具，首就外部因素而言：由於清末中國深受帝國強權壓迫，民眾激起排外之風，是以各鐵路興建計畫若無在地人士掛名支援，甚或有效打點地方官府，則幾乎不成。另由於日方或對鐵路路線不熟，或找錯合作對象，致福建一地鐵路興建常無下文，如前述陳日翔在福漳鐵路計畫失敗後找上日本建造閩潮鐵路，但事實上陳氏仍與法國密商，故外務省除採用總督府鐵道技師長谷川謹介的調查收益效果不佳的結論外，獲知陳日翔信用不佳，斷然拒絕合作，亦是閩潮鐵路無法鋪設之要因。

其次，為防止列強在中國巧取豪奪各省路權及礦權，清朝總理衙門已於光緒 24 年（1898）頒佈「礦物鐵路章程」，除山東及東三省由俄德法三國協商外，外國在其他各地的鐵路申請案一律不允。雖然日本在此章程頒佈前已獲得清廷對福建鐵路若需採用他國資本及技術以其為優先的口頭承諾，⁵³但清廷亦可獨資興建，透過官督商辦方式，無須受他國擺佈，是以日本亦得不到好處。如廣廈鐵路一案，日人原欲結合前內閣學士陳寶琛，陳氏雖部分協助日方，仍秉持民族意識而未加入。在此同時，在廣東奉旨督辦閩粵路礦事宜的張振勳，卻組織「廣廈鐵路公司」來與日本抗衡。在經濟民族主義抬頭狀況下，該公司強調需有民族資本與自國技術，宣言要自立鋪設鐵路。⁵⁴是以在此種民族主義的影響下，日本對福建鐵路涉入一事乃多無可為，僅剩抗拒他國、抗議清廷、規劃草案、路線調查、資金調度與打通關節而已。

⁵³ 外務省編，《日本外交文書》，第 31 卷，「南清鐵道關係雜纂」，編號 444，「福建省內鐵道ノ義ニ關電信往復並ニ原照會書其外口頭契約覺書等寫相添申進ノ件」，頁 504–508。

⁵⁴ 鍾淑敏，〈日本統治時期における臺灣の對外發展史——臺灣總督府の「南支南洋」政策を中心に——〉，頁 72。

此外，歐美各國在福建鐵路路權的爭奪亦值得關注，雖然日本挾清廷福建不割讓宣言，讓日本擁有路礦技術與資金的優先權，甚或需先行知會，但在各方角逐競爭下，德美英法各國互顯神通，亦讓日方疲於奔命，清廷在不願意得罪他國情況下，乾脆收回自行經營處理，且當時清朝子民對於鐵路自主聲浪亦高，日本駐廈門領事上野專一在給外務大臣小村壽太郎的電報中就曾明言：「現時清國人稍注入時事問題之關心，對地方物產獎勵、交通機關的設備視為是國家最先事業，為一般所倡導。」⁵⁵

另就內部因素視之，福建鐵路的佈局與涉入難有起色，與日本國策的變化亦有關連，明治 36 年（1903）12 月 30 日，由於俄國對中國東北積極展開入侵行動，「為維護韓國獨立，以謀保全帝國之防衛」，日本內閣會議決定轉變關於東亞大陸的入侵步驟，原以「北守南進」為主的政策轉為「南守北進」，⁵⁶是以福建利權的獲得與各種入侵活動也因此受到擋延。

除國策的轉變外，主事福建鐵路規劃佈局的三五公司亦有可議之處。三五公司在總督府的大力贊助下原可鴻圖大展，但因諸多因素，致該公司在華南經營成效大打折扣，連帶福建鐵路興建亦無法達成。在鶴見祐輔為其岳父後藤新平所寫的專書中，提及該公司挫敗之因乃支持者兒玉源太郎總督與後藤新平民政長官的相繼離職，致總督府欠缺有力人士主導，即使接任之民政長官祝辰已有心於此卻早逝，而續任之佐久間左馬太總督則因專注臺灣理蕃事業，屢有收回補助金的動作，致三五公司績效不彰，連帶失去進行華南經營實力。⁵⁷但此說顯然無法涵蓋該公司失敗之因，除總督府支持與否態勢外，總督府與外務省意見是否合一、愛久澤個人因素及三五公司發展時所受的制約，也都是福建入侵失敗之癥結。

首先，總督府與外務省的權責未釐清，意見時常相左，甚至相互攻擊，

⁵⁵ 外務省編，《日本外交文書》，第 36 卷第 2 冊，「南清鐵道關係雜纂」，編號 1010，「南清鐵道敷設權獲得並ニ之ガ施設上ニ關スル意見具申ノ件」，頁 194。

⁵⁶ 信夫清三郎著、呂萬和等譯，《近代日本政治史》，第 3 卷（臺北：桂冠圖書公司，1994 年），頁 368-369。

⁵⁷ 鶴見祐輔，《後藤新平》，第 2 卷，頁 491-492、502。

如外務省認為福建一地缺乏資源，總督府毋須以積極態度去經營對岸，祇需監視外國動態及保護日本在華利權即可，不要增加福建人民對日人的懷疑與猜忌，致日本外交權益受損。⁵⁸然總督府對外務省的「提醒」常充耳不聞，反藉臺灣籍民與國策會社（如三五公司）的入駐，對福建入侵可謂掌有高度的主導權。

此外，三五公司主事愛久澤個人因素也是一大問題，明治 37 年（1904）6 月，日本右翼浪人杉山茂丸曾對愛久澤個人的人格特質提出批判。杉山茂丸認為愛久澤因受兒玉及後藤所喜，故膽大妄為，對屬下頗指氣使，而兒玉及後藤此種「深層信任」的法則也不恰當，不考慮其他官員感受，也不去考察對岸事業的進行程度如何，直到駐廈門領事上野專一提出對愛久澤不利的報告後，總督府才開始重視愛久澤的作為。⁵⁹其實在廈門一地都流傳著對愛久澤的負面評價，有人批評他生活過於豪奢有如王侯但卻極端吝嗇，是高度的拜金主義者，即使離職後仍將總督府為其所建的宅邸秘密賣給外人。「全閩新日報」的主筆宮川次郎更是毫不留情地將總督府對岸政策失敗之因全歸咎給愛久澤一人，他認為愛久澤將總督府的補助金納入個人收益中，而讓此種拜金主義者來經營福建事務，總督府是不可能成功的。宮川甚至明言，愛久澤的離職對廈門、汕頭、馬來半島等地的榨取也終可宣告結束。⁶⁰舉福建鐵路鋪設一事，外務省原本在資金及技術方面欲與福州商人陳寶琛共同合作但被拒絕，而據聞拒絕的理由即是受愛久澤直哉所影響，⁶¹由此可見愛久澤的個人問題確實是福建涉入的一大「利空」。

最後，就三五公司所受的制約而言，總得說來，該公司在福建的佈局經營並不順利，由於中國境內屢有收回利權運動，致該公司業務不彰。而臺灣

⁵⁸ 鍾淑敏，〈日本統治時期における臺灣 對外發展史——臺灣總督府 「南支南洋」政策を中心にして〉，頁 79。

⁵⁹ 「1904 年 6 月 16 杉山茂丸より後藤新平宛て書翰」，《後藤新平文書》，R85- 34 -98。

⁶⁰ 鍾淑敏，〈日本統治時期における臺灣 對外發展史——臺灣總督府 「南支南洋」政策を中心にして〉，頁 80-81。

⁶¹ 外務省編，《日本外交文書》，第 39 卷第 1 冊，編號 702，「福建鐵道ニ關スル資金、外人技師顧問ニ付陳寶琛談話ノ件」，頁 752。

總督佐久間左馬太又因熱衷臺灣理蕃事業，屢有收回補助金之舉，在明治 42 年(1909)停止經費補助後，該公司營運沒落，甚至呈現關閉狀態，經營權落於大股東臺人林麗生之手，愛久澤則至馬來半島經營橡膠園。⁶²總督府利用此國策會社對福建鐵路的操控，至此可說已無力回天。

五、結語

日本自領有臺灣後，承繼南進政策使命，開始重視對岸經營，尤其福建一地，因地理位置相鄰，且在人種、語言、風俗習慣上多與臺灣相似，更引起臺灣總督府高度關切。在入侵方針的選用上，由於明治 33 年(1900)廈門事件的挫敗，以經貿侵略的方法便順勢取代政治、軍事，成為臺灣總督府對岸經營的重大方針。而為避免過多干涉與引起大陸民眾的反彈，總督府也以中日合資為名，成立負有國策會社使命之「三五公司」作為對岸經營之全權機構，而負責人則以兒玉源太郎及後藤新平器重之愛久澤直哉擔任。

由於歐美帝國強權也想將彼等勢力深入華南，故如德美英法等國皆曾向清廷提出福建鐵路鋪設之舉，甚至也與地方仕紳官員合作來達成目的。日本為獨享福建利權，不讓他國插手，遂挾福建不割讓宣言，獲得清朝在建造鐵路欲引用外資及技術時，享有優先之承諾。另方面，也有效利用清朝仕紳及臺灣籍民，阻斷他國在福建鐵路上的涉入。話雖如此，日本終清朝覆滅亦未獲得多大優勢，究其原因，一方面乃清朝子民受帝國主義壓迫，常有排外之舉，是以如日本欲進行廣廈鐵路興建時，不但未能獲得內閣學士陳寶琛的合作，清廷派駐廣東辦理事宜的張振勳，甚至成立由清朝獨資之鐵路公司來與日本抗衡。

另方面，面對中國利權回收運動影響，為避免引發民怨，日人在福建鐵路興建多需拉攏當地仕紳合作，由彼等掛名，甚至需花費不少銀兩打通地方

⁶² 中村孝志，〈臺灣と「南支・南洋」〉，頁 13。

官府關節，然由於認識未清；或合作對象有二志（如陳日翔者流）；或資金不足無法自主（如廣廈鐵路受限於他國資金故僅完成部分路段，且收益亦不佳），致福建鐵路計畫多告停擺。雖然總督府在鐵路路線規劃上頗為用心，如曾派遣小川資源技師及鐵道部技師長谷川謹介等人現地調查，但收益不高的報告，或也使得總督府在福建鐵路規劃時多所猶豫躊躇。

另關於三五公司在福建鐵路的規劃佈局，總督府在該公司設立之初雖大力贊助，且該公司在華南與南洋事業類別亦多，如在華南擁有樟腦、鐵道、書院、礦山、水道等事業，南洋則還有橡膠、植林、採貝等業務，規模不小。但就福建鐵路而言，即如上述，由於諸多因素制約而無法有效發展。另方面，也由於日本「北守南進」政策轉為「北進南守」，加上外務省與總督府未能有效合作，愛久澤個人性格缺陷及奢靡之風遭受非議，故該公司的福建業務多顯窒礙。且隨總督府人事異動，早期大力贊助之兒玉源太郎總督與後藤新平民政長官，前者回到日本擔任內相，後者則遠赴滿洲接掌滿鐵總裁，⁶³繼任之民政長官祝辰已雖有心於此卻早逝，而繼任之佐久間左馬太總督則因重視臺灣理蕃事業，對三五公司屢有收回補助金之舉，及至明治 44 年（1911）更停止該公司的所有補助金並追討各款項，該公司作為總督府國策會社的使命也適時宣告結束。翌年（1912）隨清廷覆滅，日本對清廷要求的「南清鐵道敷設權」中止，日本對福建鐵路的規劃與控管也終於暫告段落。

⁶³ 葛生能久，《東亞先覺志士記傳》，第 3 卷（東京：黑龍會出版部，1934 年），頁 555、568。

參考書目

- 《後藤新平文書》，微捲 23、26、27、85 卷，東京：雄松堂，1980 年。
- 《臺灣總督府公文類纂》，明治 36 年「永久保存」。
- 《臺灣總督府公文類纂》，明治 36 年「永久進退追加」。
- 《臺灣總督府公文類纂》，明治 37 年「永久保存」。
- 《臺灣總督府民政事務成績提要》，第 11 編，明治 36 年(1903 年)。
- 中村孝志著、卞鳳奎譯，《中村孝志教授論文集——日本南進政策與臺灣》，臺北：稻鄉出版社，2002 年。
- 中村孝志編，《日本の南方關與と臺灣》，奈良：天理教道友社，1988 年。
- 外務省編，《日本外交文書》，東京：日本國際聯合協會發行，1963 年。
- 矢野暢，《南進の系譜》，東京：中央公論社，1975 年。
- 伊藤金次郎，《奇傑後藤新平》，臺北：清水書店，1944 年。
- 東亞同文會內對支功勞者傳記編委會編，《對支回顧錄》，下卷，東京：該會印行，1936 年。
- 松永正義，〈臺灣領有論の系譜——一八七四(明治七)年の台灣出兵を中心にして〉，收錄於《臺灣近現代史研究》，創刊號，東京：臺灣近現代史研究會編印，1978 年，頁 5-39。
- 金子文夫，〈持地六三郎の生涯と著作〉，收錄於《臺灣近現代史研究》，第 2 號，東京：臺灣近現代史研究會編印，1979 年，頁 119-128。
- 宓汝成編，《中國近代鐵路史資料 (1863-1911)》，第 2、3 冊，北京：中華書局，1984 年。
- 信夫清三郎著、呂萬和等譯，《近代日本政治史》，第 3 卷，臺北：桂冠圖書公司，1994 年。
- 宿利重一，《兒玉源太郎》，東京：國際日本協會，1943 年。
- 梁華璜，〈臺灣總督府與廈門事件〉，《國立成功大學歷史學報》，第 3 期，1976 年，頁 103-129。
- 梁華璜，《臺灣總督府的「對岸」政策研究》，臺北：稻鄉出版社，2001 年 3 月。
- 陳小沖，〈日本南進政策中的臺灣——以福建官腦局案為中心之個案分析〉，《臺灣史研究會論文集》，臺北：臺灣史研究會編印，1988 年，頁 147-166。
- 陳小沖，〈臺灣總督府對福建路礦權益的滲透與擴張 (1898-1905 年)〉，《臺灣史研究會論文集》，第 3 集，臺北：臺灣史研究會編印，1989 年，

頁 83–96。

陳美蓉，〈臺灣總督府的對岸政策（1898 – 1906）——以經濟面為中心的探討〉
(國立政治大學歷史研究所碩士論文，1994 年)。

黃瓊瑤，〈日據時期的臺灣銀行（1899 – 1945）〉，國立臺灣師範大學歷史研究
所碩士論文，1991 年。

葛生能久，《東亞先覺志士記傳》，第 3 卷，東京：黑龍會出版部，1934 年。
臺灣銀行，《臺灣銀行四十年誌》，臺北：該行編印，1939 年。

臺灣總督官房調查課，《「臺灣」と南支南洋》，「南支篇」，臺北：該課編印，
1935 年。

增田次郎原著，林春江譯述，〈臺灣電力株式會社社長——增田次郎自敘傳下
的臺灣時代〉，《臺灣風物》，第 47 卷第 4 期，1997 年，頁 131 – 178。

鄭政誠，《臺灣大調查——臨時臺灣舊慣調查會之研究》，臺北：博揚文化事
業公司，2005 年。

鍾淑敏，〈日本統治時期における臺灣の對外發展史----臺灣總督府の「南支
南洋」政策を中心に---〉，國立東京大學東洋史研究所博士論文，1996
年。

鍾淑敏，〈明治末期臺灣總督府的對岸經營——以樟腦事業為例〉，《臺灣風
物》，第 43 卷第 3 期，1993 年，頁 197 – 230。

鐵道院運輸局，《支那の鐵道（下）》，東京：東京印刷株式會社印行，1918
年。

鶴見祐輔，《後藤新平》，第 2 卷，東京：勁草書房，1965 年。