

日本對長江上游航行安全問題的 因應之道（1920-1925）

應俊豪

摘 要

1920年代前期受到四川內戰與紛亂的影響，日本在長江上游地區的商務與航運發展遭受嚴重威脅，輪船頻遭中國軍隊徵用或攻擊。然而長江上游特殊的地理環境與四川獨立於北京政府之外的客觀環境，卻使得日本傳統正規的使領交涉無法發揮應有的作用，海軍也無法像在長江中下游地區一樣提供充分支援。日本想要在此類徵用或攻擊事件上討回公道，並非易事。其次，川軍攻擊日本輪船初始並未帶有針對性或排日情緒，僅是企圖課徵非法稅收或強制徵用輪船。不過，日本輪船多次疑似涉入、介入四川內戰事務，引起部分川軍派系的敵意，間接導致重大中日衝突事件的發生。再加上領事與海軍系統對於中日衝突問題的看法也不太一致，使得此善後處理益形棘手。最後，自1922年、1923年開始，派駐在長江流域的日本第一遣外艦隊，為了因應日益嚴重的長江上游航行安全問題，逐漸採取積極的作為來強化保護日商航行安全。姑且不論海軍護航或動武方針是否真能達到提高航行安全的目的，強硬武裝政策所引起的後續效應，反倒可能為航行安全問題投下更不易處理的變數。長沙案、宜陽丸案、德陽丸案等一再發生的中日衝突事件，勢必再起漣漪，引起一波波群眾運動，諸如排斥與燒毀日貨、抵制日本輪船、反日示威遊行、對日商罷業等活動此起彼落。因此，海軍介入保護與避免排日運動之間，分寸應該如何拿捏，實考驗著日本駐華海軍與使領的智慧。

關鍵詞：長江上游航行安全問題、日本使領與海軍、宜陽丸案、德陽丸案、長沙案。

Japan's Responses and Solutions to Shipping Securities on Upper Yangtze (1920-1925)

Chun-hao Ying^{*}

Abstract

In the first half of 1920s, Japanese shipping and business on Upper Yangtze were greatly threatened by the civil wars and unrests in Szechuan. But, its geographical conditions and independence from the Peking government weakened the Japanese diplomats and consuls' regular negotiations, and refrained their Navy from taking operations. It was not an easy work for Japan to get what it wanted. Besides, The Szechuanese attacks on Japanese vessels were not brought up by the anti-Japanese sentiments but for practical purposes of illegal taxes and transportation. However, due to Japanese steamers' having got involved in the civil wars in Szechuan, some military factions began to resent the Japanese, resulting in serious Sino-Japanese conflicts. Finally, since 1922, the Japanese Navy has to take the hard line to deal with the navigation securities on Upper Yangtze. This strong military interference, regardless of the doubt as to its effectiveness on the improvement of this situation, whether it can improve the situation or not, must arouse more violent anti-Japanese movements, such as boycotts and demonstrations, that would surely make Upper Yangtze shipping issues more complex. The meditation between the Navy's interference and the avoidance of anti-Japanese campaigns by the Japanese diplomats, consuls and naval officers was a challenge to their determination and decision.

* Assistant Professor, Institute of Oceanic Culture, National Taiwan Ocean University.

Keywords: Shipping securities on Upper Yangtze, Japanese diplomats and consuls, Japanese Navy, I-yang Maru Incident, Teh-yang Maru Incident, Changsha Incident.

日本對長江上游航行安全問題的 因應之道（1920-1925）^{*}

應俊豪^{**}

一、前言

由於內部政治紛擾的因素，長江上游的情況已經不安定好長一段時間了。……很不幸地，外國人將發現他們身處在（四川）彼此敵對、攻擊的軍事派系之中，也不能期望條約會提供更多的保護。

《大陸報》(*The China Press*)，1924年6月¹

1920年代前期，四川頻繁的內戰，導致民不聊生，軍隊、土匪人數暴增，失控的兵匪問題威脅到正規航運的安全。不論是一般乘客、貨物主或是航商，為了安全與便利性，降低遭到軍隊土匪騷擾或干涉的風險，紛紛選擇託庇於有條約特權的外國旗幟之下：一般乘客選擇乘坐外輪，貨物主選擇由外輪托運貨物，中國航商則透過向外國領事註冊改懸掛外旗。因此，四川內戰、社會失序愈形嚴重，雖然風險加倍，但外國在長江上游貿易與航運事業也就益發顯得有利可圖。²處於這樣大環境

* 本文為國科會計畫「木船、輪船與砲艦：長江上游的航行安全與華洋衝突（1920-1925）」（NSC 96-2411-H-019-005-MY2）部分研究成果。

本文承蒙兩位匿名審查人提供寶貴意見，特此致謝。

收稿日期：2009年9月17日；通過刊登日期：2009年12月22日。

** 國立臺灣海洋大學海洋文化研究所助理教授

1 “The Situation on the Upper Yangtze,” *The China Press*, June 24, 1924.

2 以重慶海關的進出口統計為例，1920年代前期雖然受到四川內戰的影響，但整體而言貿易情況還是呈現成長趨勢。自1906年重慶設關以來，年度進出口總額超過100萬兩以上者，只有1914（176萬兩）與1919（100萬兩）二年，但1920年代上半期的1921（112萬兩）、1922（116萬兩）、1924（135萬兩）、1925（122萬兩）等年度均超過100萬兩。1920年（71萬兩）的衰退，應是受到直皖戰爭波及，影響到長江流域出口貿易，至於1923年（97萬兩）則因該年直系吳佩孚派軍介入四川內戰，為四川戰亂最為嚴重的一年，貿易受到衝擊。

下，英、美、日、法等國商人無不卯足全力發展長江上游航運事業。而對於各國駐華使領機構與海軍部門來說，如何在四川內戰、軍隊環伺的情況中，維持正規輪船航運，確保航行安全，也就成為首要考量之一。³

自中日馬關條約簽訂以來，日本即積極投入長江流域航運市場。從1907年起，日本政府開始大力推動國策會社，擴展在長江流域中下游的航運事業，透過整併商社、經費補助方式搶攻航運市場。第一次世界大戰期間，日本又利用歐洲各國無暇東顧之際，擴大航運規模，在長江中下游取得與英國並駕齊驅的優勢地位。⁴至於長江上游地區，日本政府亦很早即注意到該區的豐富資源與貿易潛力，先在1895年的中日馬關條約中，取得湖北宜昌至四川重慶的通航貿易權，⁵繼之於1901年在重慶設立租界，成為唯一一個在四川地區設有租界的國家。⁶一戰之後、1920年代起，當歐美各國公司紛紛致力於長江上游航運市場與原始資源的開發時，⁷日本自然也不能置

1906-1928年重慶海關進出口總額（單位萬兩，以下無條件捨去）												
年份	1906	1907	1908	1909	1910	1911	1912	1913	1914	1915	1916	1917
總額	34	36	23	25	43	44	45	85	176	79	67	91
年份	1918	1919	1920	1921	1922	1923	1924	1925	1926	1927	1928	
總額	64	100	71	112	116	97	135	122	116	84	172	

相關數據見〈六十一年來出入口貨價值港別統計表（1868-1928）〉，收入於楊端六，《六十五年來中國國際貿易統計》（出版地不詳：中央研究院社會科學研究所，1931年），頁79。

- 3 關於1920年代上半期歐美日等國在長江上游航運的發展與困境，見應俊豪，〈輪船入侵與華洋衝突：1920年代前期長江上游航運安全問題〉，國立臺灣海洋大學海洋文化研究所編，《東亞海域與文明交會：港市、商貿、移民與文化傳播》（基隆：國立臺灣海洋大學海洋文化研究所，2008年），頁193-273。
- 4 1907年起，日本政府將經營長江流域航線的日本郵船、大阪商船、大東汽船、湖南汽船等日商會社合併為日清汽船株式會社，成為日本的國策會社，除由日本政府直接指導經營方針外，每年並給予經費補助，以提高競爭力。見朱蔭貴，〈1895年後日本輪運勢力在長江流域的擴張〉，《中國社會科學院經濟研究所集刊》，10（北京，1988年），頁162-187。
- 5 〈中日馬關條約〉第2條第6款規定，日本輪船得駛入「湖北省宜昌溯長江以至四川省重慶府」附搭行客、裝運貨物，見「中日馬關條約」（1895年），汪毅、許同幸、張承榮編，《清末對外交涉條約輯》，第2冊（臺北：國風出版社，1963年，重印本）頁304-306。
- 6 1901年，日本領事山崎桂與清廷川東道寶棻訂立重慶日租界約章，在重慶東北對岸的王家沱設置租界，面積701.3畝。不過日租界因距離重慶城區稍遠，人煙稀少，不利商業活動發展，故日商遷入租界的意願不高，多半仍選擇在重慶城區內開業經商。見費成康，《中國租界史》（上海：上海社會科學院出版社，1991年），頁302-303、429、446-447。
- 7 〈各公司競爭長江上游航業〉，《民國日報》，上海，1924年4月19日，版10；Ann Reinhardt,

身事外，積極投入四川地區的航運與貿易事業。⁸

1920年代前期經營長江上游航運業的日本航商，有天華洋行與日清汽船會社，後期因天華洋行退出營業，由日清汽船會社獨撐大局。⁹關於日本輪船在長江上游航運市場發展情況，以1922年萬縣出口船舶為例，該年懸掛日旗的輪船甚至超越英、美等國，躍居第二，僅次於懸掛法旗但為華人所有之輪船。《上海總商會月報》即形容日輪崛起乃「以前所無，去年（1922年）驟盛」。¹⁰

但是日本要經營長江上游的航運事業，必須面臨各種挑戰。首先是軍隊對於輪船航運的危害與阻礙。四川內戰期間，軍隊往往任意徵調或勒索輪船，稍有不從即開槍攻擊輪船，形成嚴重的航行安全問題。其次，內戰期間部分派系部隊為取得外來物資以利作戰，往往用武力強迫或高利賄賂外國輪船代為運送軍火。但此類介入中國內戰、違反中立的行為，又會引起敵對軍事派系的不滿與仇恨，從而敵視外國輪船，進而攔截、臨檢，甚至攻擊、劫掠外國輪船的事件也就層出不窮。¹¹再者，

Navigating Imperialism in China: Steamship, Semicolony, and Nation, 1860-1937 (Ann Arbor, UMI, 2002), p. 157.

- 8 日商在重慶地區的商業活動，以收購原物料如桐油、豬鬃、牛羊皮、藥材、白蠟、牛油、羊毛、青麻、生漆等工業與軍事物資為主，並輸入洋紗、洋布、西藥、搪磁、文具、化妝品等生活用品。另外，依據日本重慶領事館1924年底的統計，先不算高額的萬縣桐油買賣，僅是重慶一地的日本貿易額即超過300萬元，其中重慶、宜昌航運業收入約50萬元，重慶、敘府之間土貨買賣約50-60萬元，由上海輸入重慶的日本海產物、雜貨、織物及賣藥等約200萬元。見費成康，《中國租界史》，頁302-303；〈支那軍警ノ德陽丸侵入事件ニ関スル重慶新聞及學生團ノ排日行動ニ鑑シ對將來ノ善後愚見ヲ開陳シ併セテ英米トノ競爭上重慶ヲ重要視スル事ノ國家的ニ必要ナルヲ稟申ノ件〉，在重慶代理副領事責布根康吉ヨリ外務大臣幣原喜重郎宛，1924年12月15日，日本外務省外交史料館藏，《外務省記錄》，5-3-2/5-1427。（以下簡稱《外務省記錄》）
- 9 依據日本駐宜昌領事館1922年的統計，行駛長江上游航線的日輪有天華洋行的聽天、行地、護法、宜慈4艘輪船，以及日清汽船會社的雲陽丸，總共5艘日輪。但1925年上海商務書記官統計時，則僅剩日清汽船會社的雲陽、宜陽與德陽等3艘輪船。見〈揚子江上游ニ於ケル列國航業ノ發展〉，在宜昌清水領事代理來信，1922年3月12日；〈宜昌重慶行路線ノ現況調查書送付ノ件（取調者囑託德川健次）〉，上海駐在商務書記官橫竹平太郎ヨリ外務省大臣幣原喜重郎殿宛，1925年5月30日，《外務省記錄》，3-6-4/36-5。
- 10 「（萬縣）出口船舶……掛法旗而華人所有之船最多，次為掛日旗之船（以前所無去年驟盛），再次為英美之船不相上下。」見〈各埠商情：萬縣〉，《上海總商會月報》，第3卷第8期（上海，1923年8月），頁15-16。
- 11 例如，1923年川軍內戰期間，貴州軍隊周西成倒戈支持川軍第一軍以對抗第二軍楊森及其背後的吳佩孚後，即宣稱輪船替北方軍隊運送軍火，故一直持續在涪州附近對往來輪船進行攔停與臨檢的動作。見“Japanese Ship Delayed by Death Threats: Chunking Students Menace Pilots; Gunboat

更為嚴重的乃是因四川內戰所導致的長江上游航運中斷。不僅輪船公司直接受害，其他相關貿易輸出入商也間接遭受損失。例如，1922年8、9月間，因四川內戰，航路封鎖二十餘日，即造成日本輪船公司、貿易商高達十餘萬兩的損失。¹²1923年6月的長沙慘案，日本水兵登岸槍殺中國抗議民眾，更是掀起長江流域的排日風潮，抵制日輪運動此起彼落，也造成航運安全的重大危害。¹³對於上述航行安全問題，職司保護在華僑民與商務安全的日本使領機構與海軍部門，又該如何因應與處理？

再者，日本為了因應長江流域戰亂，強化保護日本僑民商務與生命財產安全，也開始建造新式軍艦，提升駐華日本海軍的實力。¹⁴自1920年代起，日本海軍在八八艦隊計畫下，¹⁵也開始建造補充艦艇，其中包括準備用於中國內河水域的四艘

Can't Proceed," *The China Press*, September 29, 1923.

- 12 據日本駐重慶領事館的報告，1922年夏天8、9月間，因為四川內戰以及川軍攻擊輪船導致重慶、宜昌之間航路中斷20餘日，造成日商重大損失：

四川內亂期間重慶、宜昌航路中斷日商損失表（統計時間：1922年8月10日至9月初）			
重慶日商損失（單位：兩）			
會社商店名	屬性	損失額	備 考
天華洋行	輪船公司	50,000	行地、聽天兩船停駛損失預估
日清汽船會社	輪船公司	25,000	雲陽丸停駛損失預估
森村洋行	輸出商	12,000	豬鬃、棕櫚絲、獸皮等土貨輸出中斷損失
新來洋行	輸出商	9,000	同上
若林洋行	輸入商	5,000	日本仁丹及其他賣藥補給中斷損失
萬縣日商損失表（單位：兩）			
三井洋行	輸出商	11,000	桐油輸出中斷損失
日華製油會社	輸出商	10,000	同上
兩地總計		122,000	

〈四川擾亂中重慶宜昌間航路汽船ノ停船ニ伴フ本邦商人ノ被害額見積書〉，在重慶領事代理副領事ヨリ貴布根康吉外務大臣內田康哉宛，1922年9月11日，《外務省記錄》，5-3-2/ 5-1423。

《上海經濟日報》亦報導因為四川內戰期間川軍攻擊輪船，造成航運中斷，日商日清、天華兩家公司因此損失約10萬元。見〈日清天華で約十萬弗：指揮官の命令に依る故意の暴動と判明す〉，《上海經濟日報》（日文），1922年9月23日。

- 13 關於長沙慘案前後的抵制日輪行動，及其引起的排日風潮，參見應俊豪，〈抵制日輪與中日衝突：長沙案及其善後交涉（1923-1926）〉，《東吳歷史學報》，第19期（臺北，2008年6月），頁111-180。
- 14 "Division of Far Eastern Affairs to Secretary of State," August 22, 1923, RIAC, 893.811/689.
- 15 日本海軍八八艦隊計畫，倡議於1907年，直至1920年始獲國會通過，開啟造艦計畫，預計在1927年時，建立由8艘主力艦與8艘戰鬥巡洋艦組成的海軍艦隊。但受到1922年華盛頓海軍條約的影響，八八艦隊計畫並未順利完成。關於日本八八艦隊計畫與華盛頓海軍條約可以參見Sadao Asada, *From Mahan to Pearl Harbor: American Strategic Theory and the Rise of the Imperial Japanese Navy* (Annapolis: US Naval Institute Press, 2006), pp. 47-96.

小型砲艦。此類砲艦均是在日本國內建造，由上海、漢口等地造船廠組裝完成，分別為勢多 (Seta)、堅田 (Katata)、比良 (Hira)與保津(Hozu)等四艘軍艦。¹⁶從其狹長艦身與吃水淺的特徵，可知乃是為了因應長江上游三峽地區特殊地理環境而特別設計的。1923年7月，堅田軍艦在上海進行下水典禮時，日本駐上海總領事船津辰一郎曾對上海外國報紙表示，新軍艦將可以強化對長江流域日人生命財產的保護。¹⁷因此，自1923年底開始，除了原先長期駐防重慶的鳥羽軍艦外，四艘新軍艦的投入，將大幅提高日本海軍在長江上游地區的護航與應變實力。¹⁸

關於1920年代前期長江上游航行安全問題，既有相關的研究，嚴格說來並不多。四川軍閥與內戰的研究雖多，但甚少觸及因航運受阻而起的中外互動與交涉。¹⁹至於列強海軍在長江上游的護航問題，僅有美國學者針對美國商船與海軍在長江上游的活動所做的研究，²⁰但日本海軍在長江上游活動的相關研究則付諸闕如。另外，關於日本在長江流域航運業務的擴張雖也有部分研究成果，但多半集中探討中下游流域，而且多偏向經濟史領域的探究，較不觸及中外航運安全問題與交

-
- 16 勢多級內河砲艦的規格為：基本排水量為338噸、艦長184呎、寬27呎；四艘軍艦均在1923年陸續完工。見Robert Gardiner ed., Randal Gray and Przemyslaw Budzbon, *Conway's All the World's Fighting Ships: 1906-1921* (Annapolis: US Naval Institute Press, 1985), p. 250.
- 17 勢多級內河砲艦吃水約僅3呎4吋。見“Second Japanese Gunboat Floated from Yards Here: Consul-General Funatsu Comments on Need for Protection on Yangtze,” *The China Press*, July 17, 1923.
- 18 例如，1923年8月湖北、四川內戰期間，川東邊防軍在長江上游涪州等地設置臨檢站，強令往來中外輪船必須停船檢查，否則將開砲攻擊，日本駐宜昌領事為避免日船遭到臨檢，經外務省同意，與海軍協調請將甫下水的砲艦比良號緊急派至長江上游涪州地區保護日本商船。見〈森岡領事ヨリ内田外務大臣宛〉，1923年8月25日（第96號）、8月27日（97號）；〈内田外務大臣ヨリ森岡領事宛〉，1923年8月29日，《外務省記錄》，5-3-2/ 5-1428。
- 19 例如，楊維真，〈抗戰前國民政府與地方實力派之關係—以川滇黔為中心的探討〉，《國立政治大學歷史學報》，第15期（臺北，1998年），頁199-238；匡珊吉、楊光彥編，《四川軍閥史》（成都：四川人民出版社，1991年）；蕭波、馬宣偉，《四川軍閥混戰（1917-1926）》（成都：四川省社科院出版社，1986年）；馬宣偉、蕭波，《四川軍閥楊森》（成都：四川人民出版社，1983年）；喬誠、楊緒雲，《劉湘》（北京：華夏，1987年）。
- 20 美國在華海軍研究，如Kemp Tolley, *Yangtze Patrol: The U.S. Navy in China* (Annapolis: Naval Institute Press, 1971)；Bernard D. Cole, *The United States Navy in China, 1925-1928* (Auburn: Auburn University Ph.D. Dissertation, 1978)；William Reynolds Braisted, *Diplomats in Blue: U.S. Naval Officers in China, 1922-1933* (Gainesville: University Press of Florida, 2009)。美國在長江航運事業研究如David H. Grover, *American Merchant Ships on the Yangtze, 1920-1941* (Westport: Praeger Publishers, 1992)。

涉。²¹1920年代長江上游航行安全問題與其中涉及到中外關係與海軍護航問題，基本上是一個較新且尚待開發的課題。筆者自2005年起，即開始專注此一課題，2007年執行國科會計畫以來，更是全力探究長江上游航行安全問題與列強的舉措與因應之道，目前已有部分研究成果，其中有整體討論長江上游航行安全問題的〈輪船入侵與華洋衝突：1920年代上半期長江上游航運安全問題〉、〈四國海軍因應長江上游航行安全問題採取的聯合行動〉；也有以國別作區分，深入討論列強駐華使領與海軍的長江上游護航政策，如〈長江上游航行安全問題與美國駐華海軍的因應之道（1920-1925）〉、〈1920年代上半期長江上游美國海軍護航行動爭議〉；以及相關個案的研究，如〈內戰、輪船與綁架勒贖：中日宜陽丸事件（1923-1924）〉、〈航運、砲艦與外交—1924年中英萬縣案研究〉、〈美旗下的迷思：從字水號輪船被劫事件看美國眼中的長江上游航行安全問題（1924）〉等七篇論文。本文則是屬於國別討論，而以日本駐華使領機構與海軍為研究對象。²²

二、日本面臨的長江上游航行安全問題

（一）四川內戰與自治問題

21 例如，朱蔭貴，〈1895年後日本輪運勢力在長江流域的擴張〉，《中國社會科學院經濟研究所集刊》，10（北京，1988年），頁162-187；林志龍，〈日清汽船與中英長江滬漢集資協定之航運競爭，1921-1927〉，《興大歷史學報》，第18期（臺中，2007年6月），頁249-268。

22 依發表時間，筆者相關著作目錄如下：〈內戰、輪船與綁架勒贖：中日宜陽丸事件（1923-1924）〉，《近代中國》，第161期（臺北，2005年6月），頁117-137；〈航運、砲艦與外交—1924年中英萬縣案研究〉，《國立政治大學歷史學報》，第28期（臺北，2007年11月），頁287-328；〈輪船入侵與華洋衝突：1920年代上半期長江上游航運安全問題〉，黃麗生主編，《東亞海域與文明交會：港市、商貿、移民與文化傳播》（基隆：國立臺灣海洋大學海洋文化研究所，2008年），頁195-276；〈長江上游航行安全問題與美國駐華海軍的因應之道（1920-1925）〉，《國史館館刊》，第20期（臺北，2009年6月），頁123-172；〈美旗下的迷思：從字水號輪船被劫事件看美國眼中的長江上游航行安全問題（1924）〉，發表於由廈門大學國學研究院、國立臺灣海洋大學人文社會科學院、國立成功大學人文社會科學中心主辦，「2009海洋文化國際學術研討會：環中國海漢文化圈文化之保存與創新」，廈門，2009年11月9日-13日；〈1920年代上半期長江上游美國海軍護航行動爭議〉，《國立政治大學歷史學報》，第32期（臺北，2009年11月），頁71-124；〈四國海軍因應長江上游航行安全問題採取的聯合行動〉，《東吳歷史學報》，第22期（臺北，2009年12月），頁169-224。

受到民國初年政局動盪不安的影響，四川境內軍隊系統異常複雜，內戰頻仍。除了川軍之外，還有所謂的客軍，即滇軍、黔軍之流。肇因於晚清四川保路運動，以及民初反袁世凱戰爭的護國軍行動，滇軍、黔軍即長駐四川，與川軍並不相容，川、滇、黔三軍混戰時有所聞。1920年川軍發動驅逐滇、黔軍之戰，戰場遍及全川。1921年湘鄂戰爭爆發，湘軍與直軍開戰，川軍亦加入戰局，順長江而下進攻湖北宜昌，導致長江上游航路完全中斷。1922年起，川軍內部又發生戰爭，川軍第一軍熊克武、但懋辛與第二軍劉湘、楊森等彼此開戰交火，加上吳佩孚介入四川事務以及中國南北對立局勢的波及，1923年四川內戰加劇，直軍深入四川作戰，直至1924年川軍第二軍楊森作戰勝利，第一軍熊克武率部退出四川後，川局才暫告穩定。但1925年楊森又發動新一波攻勢，企圖統一全川，內戰復起。²³整體而言，1920年代前期長江上游四川、湖北地區戰爭不斷，作戰軍隊往來調動、攻防，動輒開槍攻擊航行在上游地區的中外輪船，或是登船勒索，甚至強制徵用輪船，遂構成外人眼中極其嚴重的長江上游航運安全問題。²⁴

其次，受到中國南北對立、軍閥割據分裂與聯省自治運動的影響，川軍亦喊出川人治川的口號，否定北京政府的管轄權。早在1920年底，部分川軍將領即曾在重慶舉行會議，提出四川自治的主張。1921年初，熊克武、劉湘及大部分川軍將領亦先後通電反對北京政府，聲言「川人自立自治，不受何方支配，不任外力干涉」。²⁵1922年川軍又再度宣布四川自治，甚至準備籌備省憲。²⁶然而，四川獨立於北京政府之外的現實情況，卻造成列強駐華使領機構極大的困擾。因為外商在長江上游航運事業屢屢遭到四川戰禍波及而損失慘重，但各國使領機構卻處於投訴無門的窘境。北京政府雖有外交部，但卻無力介入四川事務，因此導致各國無法經由中

23 關於1920年代前期四川軍閥混戰的情形，參見匡珊吉、楊光彥編，《四川軍閥史》，頁100-178；蕭波、馬宣偉，《四川軍閥混戰（1917-1926）》，頁1-327；馬宣偉、蕭波，《四川軍閥楊森》，頁7-48。

24 關於四川內戰對長江上游輪船航運的危害情況，參見應俊豪，〈輪船入侵與華洋衝突：1920年代上半期長江上游航運安全問題〉，黃麗生主編，《東亞海域與文明交會：港市、商貿、移民與文化傳播》，頁240-249。

25 〈劉湘等拒絕北京政府任命電〉，1921年1月21日，四川省文史研究館編，《四川軍閥史料》，第3輯（成都：四川人民出版社，1985年），頁238-240。

26 匡珊吉、楊光彥編，《四川軍閥史》，頁127-137。

央層級的外交交涉來處理長江上游航運安全問題，而只能寄望於地方領事交涉。然而四川軍閥內戰頻繁，各部隊經常調動移防，造成各國駐重慶領事疲於奔命，但卻無法找到可以進行交涉的對口單位。

簡單來說，四川內戰導致長江上游航行安全問題，而四川獨立自治的現實環境則是使此問題無法經由外交領事層級的交涉而獲得解決。日本既然致力於開發長江上游航運市場，自然必須面對上述嚴峻形勢的挑戰。

（二）川軍強徵、攻擊日船問題

依據日本駐宜昌領事清水芳次郎的分析，四川軍隊之所以攻擊日本或其他外國輪船，基本上與當地的排外運動或排斥外船（中外輪船之爭）毫無關係，而是與四川軍隊本身利害有關。第一是四川士兵疲於內戰戰事，故意攻擊外國輪船阻擾航運，希望藉此迫使列強駐宜昌、重慶領事團出面介入干涉，停止四川戰爭。第二則是藉由開槍攻擊，迫使外國輪船停船，以便登船檢查是否有運送敵對派系軍隊或戰爭物資等違反中立的行為；如無違反情事，也可能趁機劫掠輪船。第三同樣是藉開槍攻擊，迫使外國輪船停船，而強制其運送本身的軍隊。第四則是基於戰爭需要，為了切斷敵軍對外交通聯絡，故意開槍攻擊，迫使輪船停止；也可能認定外國輪船有違反中立運送敵軍部隊或長官，故基於報復心態，蓄意攻擊特定國籍輪船。²⁷日本駐重慶副領事貴布根康吉，也有類似的看法，他認為四川軍隊攻擊外國輪船，基於下列理由：1.無法對輪船徵稅，故開槍攻擊報復。2.欲對外國輪船上所運之中國貨物課徵稅收。3.軍事上需求，欲對輪船進行臨檢。4.少部分基於惡作劇，或是對於外國輪船未與川軍交涉即往來航行感到不快，故藉開槍攻擊以展示軍威。²⁸綜合上述，日本宜昌與重慶領事官員的看法，可以歸納出川軍攻擊輪船的原因，不外乎停戰需求、檢查輪船是否違反中立、劫掠、非法課稅或徵用輪船、封鎖航路、報復

27 〈本邦汽船ガ四川軍ヨリ射撃サシタル件〉，在宜昌代理副領事清水芳次郎ヨリ外務大臣伯爵內田康哉宛，1922年8月24日，《外務省記錄》，5-3-2/ 5-1427。清水認為中外輪船之爭與川軍攻擊外輪船並無直接關係，因為中國方面還有其他和平方式可以抵制外輪，更何況川軍乃無差別地攻擊所有往來輪船，沒有區分中外，也無刻意攻擊外輪的情況。

28 〈四川第一軍ノ兵宜渝航路汽船射撃ニ関スル件〉，在重慶領事代理副領事貴布根康吉ヨリ外務大臣內田康哉宛，1922年8月30日，《外務省記錄》，5-3-2/ 5-1423。

心態等。

1. 強制徵用日船問題

一艘溯江而上，行駛於重慶、宜昌間的日本天華洋行輪船，在宜昌附近遭到四川第二軍的強制徵用，以運送軍隊前往重慶。川軍原先要求租用輪船，但遭到日籍船長的嚴詞拒絕，因為船上還有滿載的貨物與乘客。然而，軍隊最終還是用武力強制徵用。

上海《星報》(*The Evening Star*)²⁹

自1922年7月四川內戰爆發起，³⁰軍隊往來調動亟需船隻運送。除了徵用木船民船，或自行購置輪船之外，³¹軍隊也試圖強制徵用運量大又航速快的外國輪船。³²1922年7月22日，日本天華洋行³³行地號輪船從宜昌出發前往重慶途中，先是

29 “Szechuen Army Takes Steamer from Japanese: First Ask it as Loan; Then Commandeer Craft up River Run,” *The Evening Star*, August 11, 1922.

30 1922年7、8月前後，川軍第一軍熊克武、但懋辛與第二軍劉湘、楊森展開內戰爭奪勢力範圍，後來第二軍作戰失利，劉湘宣布下野，楊森率領第二軍撤離重慶，轉往湖北向吳佩孚求援。吳佩孚擬藉此良機介入四川政局，其麾下的長江上游總司令孫傳芳通電要求川軍停戰，意在阻止川軍第一軍對第二軍的追擊行動，否則將動用武力援助川軍第二軍。關於1922年7、8月間四川內戰的情況，見“The Rival Factions in Szechuan,” *The North China Daily News*, August 19, 1924; “The Fight in Szechuan: 2nd Army Entirely Collapsed; Appeal to Wu Pei-fu,” *The North China Daily News*, August 25, 1924; 李白虹，〈二十年來之川閥戰爭〉，收入於廢止內戰大同盟會編，《四川內戰詳記》（上海：廢止內戰大同盟會，1933年；北京：中華書局，2007年重印），頁247-276。

31 川軍第二軍劉湘、楊森在1922年初即曾向英國安利洋行（Arnold Bros.）購買其安寧（SS Anning）、安康（SS Ankong）兩艘輪船，但後來因未完全支付購船款項，而遭安利洋行索還船隻。見“The Civil War in Szechuan: The Defeated Second Army; A renew of the Struggle,” *The North China Daily News*, September 25, 1922.

32 四川內戰期間，軍隊多以作戰需要強徵輪船，大部分華籍輪船為了避免被軍隊徵調運送軍隊與軍火，乃轉向外國領事註冊，取得懸掛外國旗的權利。不過作戰期間，軍隊往往無視外國輪船的條約權利，因此不論是託庇於外國旗幟之下的華籍輪船，還是真正的外國籍輪船，均常常遭到軍隊脅迫運送人員或戰爭物資。例如，英國怡和、太古等輪船公司均有被強制徵用的經驗。見“Commander, Yangtze Patrol Force to Commander-in-Chief, Asiatic Fleet,” September 24, 1922, Department of State, *Records of Department of State Relating to the Internal Affairs of China, 1910-1929* (Washington: The National Archives, 1960) (hereafter referred to as RIAC), 893.811/479; 〈外交部照會英國駐華公使館〉，1923年12月13日、15日、1925年3月7日，FO228/ 2047、2058；〈揚子江上流二於ケル列國航業ノ發展〉，在宜昌清水領事代理來信，1922年3月12日，《外務省記錄》，3-6-4/36-5。

33 依據日本外務省1922年的調查，天華洋行乃是日本靈智教（渡邊薰美所倡導）信眾組成，在中國

在涪陵（涪州）遭到為數約200名的川軍第二軍武裝憲兵隊強制登船，之後在長壽又有約80名第二軍士兵強制登船。無獨有偶，日清公司所屬的雲陽丸輪船21日在行經涪陵時，也遭到士兵開槍攻擊，其目的無非想迫使雲陽丸停船，讓士兵強制登船前往重慶。³⁴

2. 攻擊日船問題

日本日清公司所屬雲陽丸輪船歷經驚險後從重慶抵達宜昌。在溯江航行時，該船在涪州遭到兩岸士兵的攻擊，許多子彈擊中船身，造成兩名船員受傷，機關長頭部中彈。

〈路透社電報〉，1922年8月³⁵

由於四川爆發內戰，陷入無政府狀態，川軍對輪船的攻擊、騷擾不斷。1922年8月往來行駛於宜昌、重慶之間的各國輪船，均在涪州、萬縣附近遭到川軍士兵亂槍攻擊，導致宜渝間航路因此中斷。³⁶日船聽天、雲陽兩船亦先後遭到攻擊，船身

經營各種事業，致力於開拓中國物資輸入日本，以促進中日親善為使命。天華洋行尤其著重經營水上運輸業，例如上海至宜昌間航路（一艘輪船乃購置，其餘則租用），以及宜昌至重慶間航路（擁有兩艘輪船，近來並新造兩艘）。天華洋行的社長由日本前警視總監岡田文治出任，東京本店則由某海軍少將主持。見〈天華洋行〉，《外務省記錄》，5-3-2/ 5-1427。

- 34 天華洋行所屬行地號輪船於7月22日從宜昌出發，25日抵達涪陵後，即有十餘名川軍第二軍楊森所部士兵上船，要求運送700名軍隊前往重慶，但遭到日本船長的拒絕。隔日早晨6時，行地號正準備出發之際，200名武裝憲兵隊不顧船長制止與反對，強制登船，並脅迫船長立刻開船。憲兵隊隊長楊天驊雖出具一紙已解除武裝的證明，但實際上該批部隊依然保持武裝狀態。到達長壽後，又有80名左右的士兵趁日本輪船上下乘客之際，以一樣的方式強制登船。合計共有288名武裝士兵以強迫方式乘坐日本輪船前往重慶。日本駐重慶領事研判行地、雲陽兩船事件，乃因川軍第二軍正準備與從成都南下的第一軍、第三軍在瀘州、榮昌附近對陣，故急於將涪陵、長壽等地的部隊運往重慶備戰，乃強徵（攻擊）日本輪船。見〈報告書〉，本船行地船長坂本榮ヨリ在重慶大日帝國領事館宛，1922年7月26日；〈貴布根領事代理ヨリ內田外務大臣宛〉，1922年7月27日，《外務省記錄》，5-3-2/ 5-1427。此外，行地號輪船為證明該船並非自願，乃是受武力脅迫而運送軍隊，還請船上四名日籍乘客，包括臺灣總督府專賣局鹽務監督官花香伯貢、若林洋行宮川敷，以及兩名東亞同文書院學生出具證明。〈行地乘組船客證明書〉，1922年7月26日，《外務省記錄》，5-3-2/ 5-1427。
- 35 “Upper River Attacks on Foreign Steamers: Navigation Difficulties; Japanese Boats’ Casualties,” *The North China Daily News*, August 29, 1922; “Upper Yangtze Unsafe; Troops Fire on Ships; Japanese Gunboat and Steamer Sustain Casualties; Teal Acts as Escort,” *The Evening Star*. August 28, 1922.
- 36 “Kuomintang Win in Szechuen,” *The Evening Star*, August 17, 1922；〈四川は無政府狀態：外國船射擊損害頻々〉，《臺灣日日新報》，1922年9月10日。

中彈數十處，雲陽丸機關長亦因此負傷。³⁷因重慶、宜昌間電信不通，日本駐宜昌領事清水芳次郎緊急與在港的海軍鳥羽號(Toba)軍艦艦長協調因應之道，決定派遣特使前往當地與各駐軍交涉。鳥羽號艦長亦建議與美國領事協商，兩國海軍軍艦採取共同行動以維護長江上游航行安全。³⁸清水芳次郎除與隸屬直系的長江上游總司令孫傳芳交涉，通令該部軍隊保護日本及外國輪船之外，也勸說英國領事同意以宜昌領事團名義，向孫發出抗議照會，並派遣特使直接前往上游警告各川軍不得再攻擊外國輪船。³⁹日本駐華公使小幡酉吉亦向北京政府外交部提出嚴重交涉。⁴⁰

（三）日船違反中立問題

1922年四川、湖北戰事混亂之際，傳出日商天華洋行準備將所屬輪船租予北方直系軍隊用於運兵。由於吳佩孚決定利用四川內戰機會，將影響力深入四川，故決定介入四川戰局，擬從湖北派遣軍隊支援作戰失敗的川軍第二軍楊森回川，故命孫傳芳派人與天華洋行交涉，計畫租用該行所屬聽天、行地兩艘輪船一個月，並改懸

37 依據雲陽、聽天兩船長事後的報告，他們均是在1922年8月行駛長江上游宜昌、重慶間，遭到川軍第一軍、第二軍士兵的開槍攻擊。雲陽丸甚至兩度（上行、下行各一次）遭到攻擊，而且在從重慶往宜昌下行時，雖有英國軍艦小亮號護航，但仍在萬縣附近遭到川軍攻擊，幸賴英艦開砲還擊。關於攻擊經過，參看〈三塊石巴陽峽間ニ於ケル狙撃並ニ龜門關寧石間ニ於ケル猛射ノ件ニ就キ御報告〉，重慶雲陽丸船長山下平藏ヨリ在宜昌清水領事官宛，1922年8月11日；〈遭難報告書〉，聽天船長佐藤直治ヨリ在宜昌清水領事官宛，1922年8月14日；〈本船第十一次下航モ際ニ於ケル發砲ニ付報告〉，重慶雲陽丸船長山下平藏在宜昌清水領事官宛，1922年8月23日，《外務省記錄》，5-3-2/ 5-1427；“Capture Wanhhsien by Szechuanese: Evacuation of Chungking; River Trade at a Standstill; Attacks on Steamers,” *The North China Daily News*, August 17, 1922.此外，根據上海《星報》報導，聽天號從重慶回宜昌途中，之所以遭到川軍第二軍的猛烈攻擊，可能與船上運有大量銀元有關。根據美豐銀行（American Oriental Bank）職員透露，該行委託大來喜號（SS *Alice Dollar*）與聽天號兩船從重慶運出20萬銀元。因從重慶運出銀元需經軍事當局的同意，故川軍第二軍事先即已獲悉兩船運銀之事，故攻擊輪船試圖奪取銀元。不過，因當時第二軍作戰失利，急於從重慶撤出，所以攻擊兩輪也可能只是因為想奪輪船以運輸部隊撤離。見“Describes Events on Upper River: Mr. H Sander Tells Exciting Story of Szechuen,” *The Evening Star*, August 23, 1922.

38 〈宜昌清水領事代理ヨリ內田外務大臣宛〉，1922年8月16日（第48號），《外務省記錄》，5-3-2/ 5-1427。

39 〈宜昌清水領事代理ヨリ內田外務大臣宛〉，1922年8月16日（第50號），《外務省記錄》，5-3-2/ 5-1427。

40 〈北京小幡公使ヨリ內田外務大臣宛〉，1922年8月17日，《外務省記錄》，5-3-2/ 5-1427。

掛中國旗幟，用來運送軍隊。日本宜昌領事清水芳次郎獲悉後，極力反對天華洋行為了商業利潤與中國軍隊簽訂雇傭契約。⁴¹

清水認為川軍第一軍之所特別仇視日本輪船，即在於認定日本輪船與第二軍楊森有相當特殊關係。先前日商天華洋行行地號輪船雖係遭脅迫運送第二軍士兵，但已在第一軍心中烙下了日本輪船幫助第二軍的印象。1922年7、8月間，第二軍作戰失敗，又盛傳日本輪船協助該軍首腦劉湘、楊森逃離重慶。故基於報復心態，第一軍乃蓄意攻擊日輪。⁴²

因此，如果日本輪船與川軍第二軍楊森簽訂雇傭契約，勢必加深日本輪船違反中立、介入四川內戰的錯誤印象，也將造成川軍第一軍的誤解，強化對日輪的恨意與報復，從而對航行長江上游的日本輪船造成危險的狀態。

不過，日本領事的告誡顯然沒有發揮作用。時隔一年之後，1923年9月，日清輪船公司所屬的宜陽、雲陽兩船，疑似因替吳佩孚運送軍火援助川軍第二軍，遭敵對的川軍第一軍襲擊。雲陽丸僥倖逃過一劫，但宜陽丸則慘遭劫掠，日籍船長當場被殺，兩名船員被擄。事後日本駐重慶副領事貴布根康吉雖對外宣稱宜陽丸乃是被中國軍隊以武力脅迫運送軍火，但在給外務省的報告中，還是坦承不排除宜陽丸船長與直系軍隊可能在軍火運送上有所協議。⁴³

1923年10月，川軍第一軍又在重慶與日清汽船的德陽丸爆發重大衝突。當時川軍第一軍正與駐守重慶的川軍第二軍激戰，第二軍作戰失利往長江北岸撤退，第

41 〈宜昌清水領事代理ヨリ内田外務大臣宛〉，1922年8月19日（第53號）；〈漢口瀨川總領事ヨリ内田外務大臣宛〉，1922年8月17日，《外務省記錄》，5-3-2/ 5-1427。

42 〈本邦汽船ガ四川軍ヨリ射撃サシタル件〉，在宜昌代理副領事清水芳次郎ヨリ外務大臣伯爵内田康哉宛，1922年8月24日，《外務省記錄》，5-3-2/ 5-1427。清水認為日船協助劉湘、楊森逃離重慶乃係誤傳，因為事實上楊森乃是乘坐中國輪船撤離，而劉湘則是匿居重慶又新絲廠。

43 關於宜陽丸案始末，中國方面的資料，參見〈宜陽丸中國買辦傅廷勳報告〉（1923年9月）、〈運輸隨員隊保械隊隊長王澤成報告〉（1923年9月），以及北京政府外交部科長江華本的調查報告，〈收江科長密呈〉（1923年11月21日），中央研究院近代史研究所藏，北京政府《外交檔案》，03-06/5-2-10。日本方面的資料，則為〈重慶日本領事通啟〉（1923年9月），北京政府《外交檔案》，03-06/5-2-10；日本外務省亞細亞局編，《最近支那關係諸問題摘要》（東京：外務省亞細亞局，1923年12月），第3卷，帝國議會關係雜纂第48次議會用，《外務省記錄》，1-5-2。此外，亦可參見筆者先前的研究：應俊豪，〈內戰、輪船與綁架勒贖：中日宜陽丸事件（1923-1924）〉，《近代中國》，第161期（臺北，2005年6月），論著，頁117-137。

一軍則趁勝進占重慶市區。10月16日下午，德陽丸在重慶朝天門外暫泊裝運貨物之際，第一軍部隊約五百餘人適巧追擊第二軍至該地，因懷疑日船違反中立、企圖運送第二軍高階軍官撤離重慶，故對德陽丸展開攻擊，除用步槍射擊外，也架起兩挺機關槍攻擊德陽丸。四、五十名川軍士兵甚至分乘兩艘舢舨船擬登上德陽丸。值此危急時刻，派駐在德陽丸上保護的日本海軍護衛隊乃動用機關槍與步槍還擊（共射擊467發子彈），⁴⁴除擊沉兩艘舢舨船外，也對岸上川軍士兵進行掃射攻擊，共造成約51名川軍士兵死亡。衝突過程中，德陽丸船身中彈三十餘處，船上2名日本海軍水兵負傷。為避免川軍進一步的進攻與報復，德陽丸緊急割斷錨繩，急馳出港下江前往宜昌避難。⁴⁵由於衝突中有50餘名川軍士兵身亡，擔心川軍第一軍挾怨報復危及日本僑民安全，日本外務大臣伊集院彥吉也緊急命令漢口總領事、宜昌、重慶、成都等領事館，與長江上游日本海軍以及各國海軍軍艦保持密切聯繫，以便危急時採取行動護僑。⁴⁶

-
- 44 依據德陽丸船長谷田義生的報告，鑑於四川內戰影響，長江上游航路危險，乃要求日本海軍派遣護衛兵登船保護。加上德陽丸此行除了前往重慶運送貨物外，還要負責援救在涪州被川軍劫掠的宜陽丸，故第一遣外艦隊司令部決定由停泊宜昌的伏見軍艦派遣福住不二男中尉率領下士1名、水兵10名（共12名），攜帶機關槍1挺、手槍2支、步槍10支登上德陽丸進行護衛。見〈第十三次航海報告及重慶碇泊中第一軍入城ニ際レ猛射サレ本船ヨリモ應射捨錨脫出顛末〉，德陽丸船長谷田義生ヨリ日清會社漢口支店宛，1923年10月19日，《外務省記錄》，5-3-2/ 5-1427。關於德陽丸此行任務亦可參見外務省亞細亞局編，《最近支那關係諸問題摘要》（東京：外務省亞細亞局，1923年12月），第3卷，帝國議會關係雜纂第48次議會用，《外務省記錄》，1-5-2/ 043；〈第一遣外艦隊司令官ヨリ海軍見大臣宛〉，1923年10月8日，《外務省記錄》，5-3-2/ 5-1428。
- 45 關於川軍第一軍與德陽丸衝突過程，亦可參見〈德陽丸船長航海日誌〉（1923年10月18日）、〈重慶領事館警部小池運藏報告書〉（1923年10月19日），收入於〈德陽丸射擊事件ニ関スル件〉，在重慶代理副領事貴布根康吉ヨリ在北京公使芳澤謙吉宛，1923年10月21日，《外務省記錄》，5-3-2/ 5-1427。日本海軍報告，見〈伏見艦長報告〉，第一遣外艦隊司令官ヨリ海軍次官、軍令部次長宛，1923年10月18日，《外務省記錄》，5-3-2/ 5-1427。
- 46 根據日本外務省的調查，當時居住在四川境內的日本僑民共約83人，其中在重慶有66人（男44人、女22人，共31戶，全為日本人），在成都有17人（男6人、女9人，共14戶，另有朝鮮人男2人）。此外，日本海軍派駐在長江上游地區共有3艘軍艦，當時比良艦在重慶，伏見、鳥羽兩艦在宜昌，見〈德陽丸射擊事件〉，伊集院大臣ヨリ在漢口林總領事宛，1923年10月21日，《外務省記錄》，5-3-2/ 5-1427。

四、日本的因應之道

（一）駐華使領交涉

1. 川軍徵用日船交涉

川軍強制徵用日船之後，天華洋行立刻報告駐重慶領事館，要求日本政府採取嚴厲措施向中國政府展開交涉。⁴⁷日本駐重慶副領事獲悉即向川軍第二軍軍長楊森面交抗議，並提出道歉、保證（不再發生相同之事）與賠償等三項要求。同時，為避免正與第二軍敵對作戰的川軍第一軍、第三軍誤會日本輪船有介入四川內戰的行為，日本領事也致函第一軍、第三軍，強調日本輪船乃係遭脅迫所為。⁴⁸此外，日本領事也向重慶海關當局、領事團表明行地號輪船遭受武力脅迫運送軍隊的情況。⁴⁹日本外務省獲悉此事後，因擔心外界誤解日本輪船違反中立原則，故要求駐華公使、領事務必向中央、地方當局提出嚴重交涉以正視聽。⁵⁰8月10日小幡西吉公使正式照會北京政府外交部抗議四川軍隊強制占用日本輪船之事，9月11日外交部照覆已轉電四川省飭「各軍長官嚴束兵丁，勿任再有此種舉動」。⁵¹

至於強制占用行地號輪船的善後交涉事宜，仍由日本駐重慶副領事與當地外交交涉員處理。日本領事當初所提之道歉、保證與賠償三項要求，因為川軍第二軍隨即在與第一軍、第三軍聯合軍的作戰中失利，楊森急於率領所部從重慶撤退，憲兵隊隊長楊天驊也因作戰負傷，兩人均無法親至日本領事館致歉，故最後折衷由外交部駐重慶交涉員陳同紀代替楊森與憲兵隊隊長楊天驊前往日本領事館表達遺憾之

47 “Szechuen Army Takes Steamer from Japanese: First Ask it as Loan; Then Commandeer Craft up River Run,” *The Evening Star*, August 11, 1922.

48 〈貴布根領事代理ヨリ内田外務大臣宛〉，1922年7月27日，《外務省記錄》，5-3-2/ 5-1427

49 “Letter from Y. Yamashita to the Commissioner of Customs, Chungking,” July 27, 1922; “Letter from Y. Kifune, Acting Consul of Japan to German Consul, British Consul, French Consul and American Consul,” July 27, 1922, 《外務省記錄》，5-3-2/ 5-1427。

50 〈内田大臣ヨリ在重慶貴布根領事代理宛〉、〈内田大臣ヨリ在支小幡公使宛〉，1922年8月7日，《外務省記錄》，5-3-2/ 5-1427。日本駐華公使小幡西吉則於1922年8月10日向北京政府外交部長遞送抗議照會，見〈四川軍ノ本邦汽船強制乗船並ニ射撃抗議ニ関スル件〉，1922年8月10日，《外務省記錄》，5-3-2/ 5-1427。

51 〈外交部照覆日本駐華公使館〉，1922年9月11日，《外務省記錄》，5-3-2/ 5-1427。

意，並保證將來不再發生類似情事；至於賠償部分，第二軍則繞過日本領事，直接與被害者天華洋行交涉，最後以涪州至重慶間一般船票價格，支付約576元。⁵²

2. 川軍攻擊日船交涉

聽天號、雲陽丸攻擊事件發生後，日本駐重慶領事館運作重慶領事團，以德、英、法、美、日五國領事共同具名，聯合照會重慶外交交涉員陳同紀，抗議四川軍隊攻擊日本輪船事件。⁵³8月19日，日本重慶副領事再度照會陳同紀，正式提出雲陽丸案的善後條件要求：（1）成都聯合軍（係指四川第一軍、第三軍與邊防軍）總指揮須代表四川政府向日本領事道歉；（2）成都聯合軍須嚴令並保證將來不得再有軍隊攻擊日輪之事；（3）賠償雲陽丸修繕費2,830元；（4）支付雲陽丸上受傷人員醫療費475元；（5）給予受傷人員撫卹費1,200元；（6）賠償雲陽丸無法行駛期間的相關損失。⁵⁴日本領事所提六項要求，基本上如同上述行地號遭占用事件一樣，可以歸納為道歉、保證與賠償三大範疇。至於聽天號案，則因無日人受傷，情況較為單純，故日本領事只要求四川軍隊保證將來不得再攻擊日本輪船，同時支付聽天號修繕費用。⁵⁵

不過，對於五國領事的聯合抗議照會，四川軍隊的答覆則為「查自戰事發生，沿江土匪甚為猖獗，刻正趕派大兵前往肅清，茲聞日輪被擊，實深抱歉」。換言之，攻擊日輪乃係土匪所為，與四川軍隊無涉。⁵⁶陳同紀給日本領事的覆函中，也

52 陳同紀給日本領事的照會中，轉述第二軍司令部覆函，表示「軍士占裝日輪一節，實深抱歉，至軍士船價，已由軍部自與天華洋行了結清楚」，至於道歉一事，則因「楊軍長、楊隊長均因公在外未克親趨貴館道歉」，故由陳同紀代為道歉。見〈重慶交涉員陳同紀致日本領事函〉，1922年8月6日，《外務省記錄》，5-3-2/ 5-1427。川軍與天華洋行議定的補償方式為：總共288名第二軍士兵登船，其中200名在涪州登船，88名在長壽登船，但以較遠的涪州為計價標準，涪州往重慶船票價格為每人2元，故288人的船票為576元。日本領事後對於天華洋行未經領事同意，私自與第二軍議定賠償方式，深感不滿，並嚴厲斥責天華洋行；不過，由於重慶交涉員出具天華洋行的領據，日本領事只能接受上述賠償條件，了結此案。見〈四川第二軍兵本邦汽船二強制乘船ノ件〉，貴布根領事代理ヨリ内田外務大臣宛，1922年8月12日，《外務省記錄》，5-3-2/ 5-1427。

53 “The Joint Note Sent by the Consular Body to T. Chen Esquire, Commissioner of Foreign Affairs, Chunking,” August 15, 1922, 《外務省記錄》，5-3-2/ 5-1427。

54 〈日本駐重慶領事貴布根康吉照會重慶交涉員陳同紀〉，1922年8月19日，《外務省記錄》，5-3-2/ 5-1427。

55 〈日本駐重慶領事貴布根康吉照會重慶交涉員陳同紀〉，1922年9月6日，《外務省記錄》，5-3-2/ 5-1427。

56 〈重慶交涉員陳同紀照覆駐渝各國領事〉，1922年8月2日，《外務省記錄》，5-3-2/ 5-1427。

引用四川軍隊的看法，將雲陽丸攻擊事件定調為「川中軍事未平，匪徒趁機竊發，雲陽丸上駛之時，適值匪徒聚集涪陵（州）江岸開槍射擊」。所以四川軍隊雖對此事深感抱歉，但「此事既係匪徒所為，又已派隊剿辦，（四川）官廳礙難承認賠償之責」。然而基於中日親善之意，四川軍隊願意給予受傷人員治療撫慰費1,200元，並由交涉員陳同紀代表四川軍事當局前往日本領事館道歉，且交付費用。⁵⁷至於聽天號賠償問題，重慶交涉員陳同紀亦以相同理由，主張聽天號所受攻擊乃是由土匪所為，故中國方面無賠償之責，僅表示川軍總部已嚴飭江面軍隊，將來不會再有攻擊輪船之事。⁵⁸簡單來說，四川軍事當局（重慶交涉員）藉口土匪問題，規避應負之責任，以陳同紀代表道歉來應付日本的軍事首長道歉要求，以已肅清匪患來交代保證要求，並將賠償部分合併為一條治療撫慰費，其實等於僅支付日方原先所提之雲陽丸受傷人員撫慰費1,200元，至於聽天號、雲陽丸修繕費、雲陽丸停駛期間賠償費、受傷人員治療費則完全置之不理。

日本領事雖然接受治療撫慰費一項，但堅持雲陽丸確實是受川軍第一軍攻擊，而且即或土匪所為，但亦係四川「政府管轄境內，保護之責亦不能辭」。故日本領事除要求四川當局必需支付雲陽丸停駛期間損失，共計6日，以每日損失800元計算，應支付4,800元。⁵⁹至於聽天號，日本領事則認為四川軍隊需賠償船身修繕費用2,160元。⁶⁰

不過重慶交涉員陳同紀依然強調，雲陽丸案確係「匪徒所為」，而且依「照條約，匪徒對於外商損害，（地方當局）只能緝匪，不能賠償」，現四川軍隊既肅清江面土匪，則已盡條約義務，故不可能再行賠償。⁶¹上述陳同紀所謂的條約規定，

57 〈重慶交涉員陳同紀照覆日本重慶領事貴布根康吉〉，1922年9月12日，《外務省記錄》，5-3-2/5-1427。

58 〈重慶交涉員陳同紀照覆日本重慶領事貴布根康吉〉，1922年9月18日，《外務省記錄》，5-3-2/5-1427。

59 〈日本重慶領事照貴布根康吉覆重慶交涉員陳同紀〉，1922年9月14日，《外務省記錄》，5-3-2/5-1427。

60 〈日本重慶領事照貴布根康吉覆重慶交涉員陳同紀〉，1922年9月21日，《外務省記錄》，5-3-2/5-1427。

61 〈重慶交涉員陳同紀照覆日本重慶領事貴布根康吉〉，1922年9月19日，《外務省記錄》，5-3-2/5-1427。

指的即是「中日通商行船條約」（1896年）第19款，「日本船隻被中國強盜海賊搶劫者，中國官員即應設法將匪徒拏辦追贓」；該條約並未規定中國官方負有賠償相關損失的責任。⁶²而聽天號案，「匪徒並未上船搶劫，無贓可追」。⁶³因此，如雲陽丸、聽天號案確係土匪所為，則四川軍事當局僅負緝捕、追贓之責，而無須賠償。這也是為何四川軍事當局與交涉員堅持雲陽丸事件為土匪所為的主要原因。

但日本領事則強調日本輪船顯係遭到川軍第一軍攻擊，並駁斥陳同紀援用「中日通商行船條約」第19款，「意圖避責，未免失當」，指責陳同紀曲解條約意義：

縱使實係土匪，則照約文意義，貴國政府即應設法將匪徒拏辦追贓。此次聽天雖非遭搶劫，然被擊之損害，亦與搶劫相當等，追贓既照條約係貴政府之責任，則賠償亦當然為貴政府之義務。⁶⁴

但陳同紀仍是代替川軍否認到底，堅持該軍部隊並未開至涪州等處，故無從徹查。⁶⁵因此，聽天號、雲陽丸兩案遲遲無法善了，一拖再拖。為了順利獲得雲陽丸賠償，以及因川軍攻擊行動所導致的航運中斷損失賠償，日本外務省甚至不惜想利用「承認問題」來加速與川軍的賠償交涉。因為日本駐重慶領事館向來採取不承認四川省（自治獨立地位）的方針，但外務省認為可以在進行賠償交涉時，與川軍一併交涉承認問題。⁶⁶換言之，外務省企圖以外交手段，以承認四川當局為籌碼，來交換賠償。但結果依然一樣，仍舊無法解決此案。

62 〈中日通商行船條約〉（1896年）第19款，收入於汪毅、張承榮編纂，《清末對外交涉條約輯》，第2冊，頁338-342。除了中日條約之外，其他中外條約也有類似規定，例如〈中美天津條約〉（1858年）第11條，規定地方官對於在中國安分貿易辦事的外國人民負有保護之責，如有「內地不法匪徒逞兇恐嚇焚燬侵害」，地方官應立即派兵彈壓，將匪徒按律拿辦。換言之，外國人船如在中國遭遇匪徒劫掠侵害，中國方面僅負查緝彈壓之責，見〈中美和好條約（中美天津條約）〉（1858年），收入於黃月波等編，《中外條約彙編》（上海：商務印書館，1935年），頁127。

63 〈重慶交涉員陳同紀照覆日本重慶領事貴布根康吉〉，1922年9月22日，《外務省記錄》，5-3-2/5-1427。

64 〈日本重慶領事照貴布根康吉覆重慶交涉員陳同紀〉，1922年9月26日，《外務省記錄》，5-3-2/5-1427。

65 〈重慶交涉員陳同紀照覆日本重慶領事貴布根康吉〉，1922年10月12日，《外務省記錄》，5-3-2/5-1427。

66 〈本件損害賠償請求方可否ニ就テ〉，日本外務省內部分析資料，約1922年9月，《外務省記錄》，5-3-2/5-1423。

1923年3月起，日本重慶領事館又再度提起交涉，希望中國方面儘速賠償日船損失，以便早日完結此案，但四川方面仍以此類案件係土匪所為，依照條約只能緝匪，不能賠償為由拒絕受理。⁶⁷無計可施的情況下，日本領事甚至不惜以威脅口吻，表示如不解決此案，未來如有相同情況發生，日本將動用海軍介入處理：

（四川當局）欲以援照條約一層，遂存推卸不負賠償責任，以此項為匪徒之暴行，即置不顧，則將來再有同樣之事發生，……亦必指為土匪，不負賠償。不得已僑商勢將自請海軍清匪臨時保護，設一旦誤遇係是軍隊，惹起異常重大事件，敝領事即不負責可乎？⁶⁸

但四川方面還是斷然以「無從再辦」的態度，聲稱「明係匪徒所為，當然不能賠償」，拒絕日方的賠償要求。⁶⁹

由於軟硬兼施均無法奏效，日本重慶領事館最終只能放棄地方層級的交涉，決定將此案移交日本駐華公使館，希望透過中央政府層級的交涉來解決懸案。⁷⁰然而，日本駐華公使館就有能力迫使四川讓步嗎？

（二）海軍的護航對策

1920年代前期，日本海軍對於屢次攻擊日本船隻的中國軍隊或土匪，原先可以採取外交的平和手段，即經由外交交涉要求地方軍事當局嚴格約束軍隊或圍剿土匪。但是在中國各地割據分裂、內戰混亂的情形下，平和的外交交涉幾乎不可能解決航運安全問題，所以勢必得動用武力，採取自衛行動。⁷¹而依據日本海軍外務令第23條，軍艦在遭遇攻擊時，可以臨機制宜採取武力行動。然而，日本海軍軍艦一

67 〈日本重慶領事照貴布根康吉覆重慶交涉員王唐〉，1923年3月21日，《外務省記錄》；〈重慶交涉員王唐照覆日本重慶領事貴布根康吉〉，1923年3月24日，《外務省記錄》，5-3-2/ 5-1427。

68 〈日本重慶領事照貴布根康吉覆重慶交涉員王唐〉，1923年4月20日，《外務省記錄》，5-3-2/ 5-1427。

69 〈重慶交涉員王唐照覆日本重慶領事貴布根康吉〉，1923年5月2日，《外務省記錄》，5-3-2/ 5-1427。

70 〈日本重慶領事照貴布根康吉覆重慶交涉員王唐〉，1923年4月20日，《外務省記錄》，5-3-2/ 5-1427。

71 例如，1921年9月川鄂戰爭爆發時，為保護宜昌日清汽船會社的安全，日本海軍鳥羽軍艦即曾派遣陸戰隊登陸執行護衛任務。〈鳥羽陸戰隊登陸〉，《臺灣日日新報》，1921年9月7日，版2。

且動用武力反擊，雖然屬於正當自衛行動，極有可能引起普遍性的排外運動，反側影響通商。為了避免引起不必要的排日運動，日本軍艦在因應岸邊中國軍隊的攻擊行動時，有時採用空包彈威嚇，而不願進行實彈還擊。⁷²日本艦隊司令官也訓令日本軍艦對於中國軍隊的不法行為，不一定要採取直接報復手段，對於動用武力應戰還擊，應慎重考慮。⁷³

1. 日本鳥羽軍艦被攻擊事件的處置問題

一艘日本軍艦在通過夔州府時，不幸遭到當地第一軍士兵的猛烈攻擊。該軍艦多處遭到擊中，並有兩名人員受傷。據報目前雖然重慶已恢復平靜，但長江上游仍然十分不安全，船隻均被警告不要試圖穿越該水域。

〈路透社電報〉1922年8月⁷⁴

四川內戰期間，1922年8月19日，日本軍艦鳥羽號從宜昌前往重慶途中，在風箱峽、白帝城附近，遭到岸邊四川軍隊的猛烈攻擊，造成兩名士兵受傷。隨後又在夔州府附近，遭到另外一批川軍攻擊，鳥羽號向川軍表明身分（避免川軍誤以為該艦為一般商船），乃發射兩枚空包彈示警，但川軍並未理會，攻擊行動依然持續，造成艦身中彈50餘處。鳥羽艦考量當地水流湍急，加上擔心晚上無安全停泊之地，故並未應戰還擊，而是全速航行通過危險區域。隔日，鳥羽號駛抵萬縣，日本艦長隨即登岸拜訪駐紮該地的川軍第一軍第二混成旅旅長張沖，詢問日艦遇襲地點的駐軍番號，張沖坦承該批部隊確屬第一軍。日艦長即向張沖抗議川軍對於日艦的不法攻擊行動，張沖除表示遺憾外，也將嚴飭沿岸第一軍部隊注意不得再有攻擊行動。⁷⁵

攻擊事件發生後，日本駐重慶領事館除照會重慶交涉員陳同紀外，也同時致

72 〈揚子江ニ於ケル帝國/通商航海保護シ関シ麾下艦長ニ訓示〉，第一遣外艦隊訓示第三號，1922年12月1日，《外務省記錄》，5-3-2/ 5-1427。

73 該訓令時間約在1921年8月，見〈長江ニ於ケル帝國軍艦被射擊事件摘要〉，海軍次官井出謙治ヨリ外務次官埴原正直殿宛，1922年12月21日，《外務省記錄》，5-3-2/ 5-1427。

74 “Upper River Attacks on Foreign Steamers: Navigation Difficulties; Japanese Boats’ Casualties,” *The North China Daily News*, August 29, 1922.

75 〈第一遣外艦隊司令官ヨリ海軍大臣、軍令部長宛〉，情報機密第八番電，1922年9月2日，《外務省記錄》，5-3-2/ 5-1427。

函川軍行營總部實力派將領鄧錫侯、賴心輝抗議此事。⁷⁶但鄧、賴兩人的答覆顯然避重就輕，否認川軍攻擊日艦的可能：「敝國各軍將領，素重邦交，斷無向友邦軍艦射擊之理。此次事實或出誤會，亦未可知」。鄧、賴僅承諾會嚴飭駐軍詳查再做答覆。⁷⁷四川當地報紙亦刊出川軍行營總部下令保護外艦、調查攻擊日艦原委等命令，⁷⁸但似乎只是川軍故作姿態之舉。日本駐北京公使小幡西吉也照會外交總長顧維鈞，嚴重抗議中國軍隊攻擊日本軍艦的「重大不遜行為」，要求詳細調查、賠償損失，並採取有效措施，取締攻擊日艦的不法行為。但外交部的答覆亦是將問題推給四川當局，要求由重慶交涉員與日本領事妥商善後之法。⁷⁹

然而，一如前述的聽天、雲陽丸攻擊事件，不論是中央或地方層級的交涉，均無法順利有效解決此案。日本駐北京公使將善後交涉權賦予重慶領事館，⁸⁰但重慶領事官員顯然沒有動作，這可能與四川動亂有關，不易展開交涉。直到1923年7月，日本外務省督促向四川當局提出交涉後，駐重慶領事館才趕緊向四川重慶交涉員提出道歉、賠償與保證三項要求。⁸¹但此時四川戰局已有很大的變化，川軍第一軍軍長但懋辛等因作戰失利，已撤離重慶轉往川西。在難以聯繫交涉對象的情況下，重慶領事館只得將交涉之責又轉移給成都總領事。⁸²但結果仍是一樣，受到四

76 〈日本駐重慶領事照會重慶交涉員陳同紀〉，1922年8月24日；〈日本駐重慶領事致總指揮鄧錫侯、賴心輝函〉，1922年8月26日，《外務省記錄》，5-3-2/ 5-1427。

77 “Upper Yangtze Unsafe; Troops Fire on Ships; Japanese Gunboat and Steamer Sustain Casualties; Teal Acts as Escort,” *The Evening Star*, August 28, 1922；〈鄧錫侯、賴心輝回覆日本駐重慶領事函〉，1922年8月27日，《外務省記錄》，5-3-2/ 5-1427。

78 四川當地報紙報導「（行營）總部昨通令各軍師旅一律保護各國軍艦以重外交」、「行營總部昨令一軍但（懋辛）軍長查夔府駐軍槍擊鳥羽日艦情形呈報」，見〈各方面要訊〉，《民治新聞》，1922年8月30日。

79 〈日本全權公使小幡西吉照會外交總長顧維鈞〉，1922年8月29日；〈外交部照覆日本公使館〉，1922年9月13日，《外務省記錄》，5-3-2/ 5-1427；“Japan Protests Yangtze Troops Firing on Ships,” *The Evening Star*, August 30, 1922.

80 〈四川省內亂ノ為帝國軍艦及邦人被害ニ関スル件〉，特命全權公使小幡西吉ヨリ在重慶領事代理貴布根康吉宛，1922年9月15日，《外務省記錄》，5-3-2/ 5-1427。

81 日本駐重慶領事提出的三項要求為：1.由「四川有力之人」向日本領事及鳥羽艦長表達道歉之意；2.軍艦當日受傷之二人，應由四川當局給予撫卹治療金2,000元，並賠償軍艦修理費1,200元；3.四川當局應保證未來不再有類似事件發生。見〈日本駐重慶領事照會重慶交涉員〉，1923年7月14日，《外務省記錄》，5-3-2/ 5-1427。

82 由於四川內戰持續，川軍第一軍與第二軍作戰互有勝負，1922年下半年第一軍作戰勝利占領重

川內戰的影響，實力派將領居無定所，日本駐成都總領事不易展開有效的交涉。⁸³此外，1923年10月以後四川內戰戰事逆轉，川軍第一軍擊敗第二軍再回重慶，但卻與日本海軍發生衝突（即上述德陽丸攻擊事件），造成川軍第一軍士兵50餘人死亡，也加深川軍與日本之間的仇恨。日本駐重慶領事館此時想要重啟烏羽號賠償索賠交涉，無疑是難上加難。⁸⁴

相較於外交使領的無力感，日本海軍的反應也不見得強勢。初受攻擊時，烏羽號軍艦僅鳴空砲示警，稍後眼見川軍攻擊持續，也未積極動用實砲還擊，反倒加速駛離；至於事後的處置，只不過向萬縣川軍將領表達口頭抗議而已，並未採取任何實質性的報復行動。同時，英國軍艦小鳶號(HMS *Teal*)從長江上游順江而下，也遭到岸邊川軍的開槍攻擊，但英艦反應與作為則與日艦非常不同：立即以實彈進行還擊，壓制川軍攻擊。⁸⁵由此可知，與英國相較，此時日本海軍在因應長江上游航行安全問題上，是相當隱忍克制與保守低調。

2. 日本駐華海軍態度的改變

隨著四川內戰加劇，日本在長江上游航行安全受到嚴重的威脅。一般正規外交使領交涉，受到四川自治與戰亂的牽制，不論在事前的警告預防，或事後的善後處置上，均無法發揮作用。因此，日本駐華海軍勢必得兼負起護衛日本商業利益與國家尊嚴的重責大任。

1922年底，日本海軍決定採行比較果斷的海軍護航政策。是年12月，負責長

慶，第二軍則敗逃至湖北西部，故此時重慶乃是在第一軍控制之下。但1923年後，川軍第二軍在吳佩孚支持下又反攻回四川，重新占有重慶，第一軍等則失敗撤回四川南部與西部。因為攻擊烏羽艦的是第一軍部隊，所以如欲與第一軍實力派將領但懋辛等人交涉善後事宜，勢必得將交涉舞臺從重慶移往第一軍勢力範圍的成都。見〈軍艦烏羽ニ對スル支那兵射撃ノ件〉，貴布根領事代理ヨリ內田外務大臣宛，1923年7月15日，《外務省記錄》，5-3-2/ 5-1427。

83 〈支那兵ノ軍艦烏羽ニ關スル件〉，在成都總領事代理國原喜一郎ヨリ在重慶領事代理貴布根康吉宛，1923年7月23日，《外務省記錄》，5-3-2/ 5-1427。

84 〈德陽丸射撃事件ニ關スル件〉，在重慶代理副領事貴布根康吉ヨリ在北京公使芳澤謙吉宛，1923年10月21日，《外務省記錄》，5-3-2/ 5-1427。

85 “Political Conditions in Szechuan,” from American Consulate, Chungking to American Minister, Peking, August 11, 1922, RIAC, 893.00/4677.

江流域的日本海軍第一遣外艦隊司令官小林研藏發佈新的訓示給各艦艦長。⁸⁶有鑒於長江流域戰亂影響，對日艦的攻擊行動也日益頻繁，為了制止中國方面的不法行動，小林研藏正式下令日本海軍艦長：當自由航行權遭到阻礙，或是受到人身攻擊時，授權位處第一線的軍艦艦長臨機制宜，自行決定是否要動用武力。其應變程序為：當日本船艦受到攻擊時，必須先高懸日本旗幟，或是使用空包彈威嚇，如果攻擊仍持續進行，則日本軍艦將採取斷然措施動用武力進行反擊。不過使用武力仍有一定的規範與限制。首先，盡量不使用比攻擊者優勢的武器。其次，當攻擊停止時或是已順利完成通航任務後，將不再繼續動用武力進行追擊。最後，當位處戰亂地區受到流彈波及時，也應盡量避免使用武力。小林訓示的部分內容，也由駐華公使小幡西吉通知北京政府，嚴飭地方當局與軍隊不得再攻擊日本船隻。⁸⁷

依據日本海軍外務令第23條，軍艦艦長有權臨機制宜，決定是否動用武力。因此，軍艦艦長往往各自彈性處理所面臨危機。有時為擔心刺激中國輿情，軍艦艦長多極力克制，避免使用武力。例如，受到岸邊中國軍隊攻擊時，可以選擇快速通過，或以空包彈威嚇，而不使用實彈。依據日本海軍的統計，1918-1922年間，日本軍艦在長江流域共發生6次被攻擊事件，前3次日艦選擇還擊，但其中2次僅使用殺傷不大的步槍，唯獨1次是動用威力較大的火炮；至於後3次則全未進行還擊行動。由此可知1920年代以來，日本海軍對於動用武力是較為克制的。

隨著四川頻繁發生內戰、社會失序，長江上游沿岸軍隊、土匪攻擊往來輪船問題也日益嚴重，長江流域的日本海軍不得不採行更為明確的應變程序。自新的訓示發布後，日本海軍將採取更為積極的作為，來處理日人安全問題。1923年4月因重慶戰亂，散兵、土匪四處劫掠，駐防重慶的日本鳥羽軍艦即派遣水兵登岸保護日本居民安全。尤其自1923年9月宜陽丸事件發生後，四川軍隊認定日清汽船會社替直

86 小林研藏此份訓示乃是針對長江流域各軍艦艦長而發，內容也含括整個長江流域各種挑戰與任務，並非專為長江上游而發布。不過因長江上游的情況也一體適用。故此訓示也可視為長江上游日本海軍艦長執行任務的基本方針。見〈揚子江ニ於ケル帝國/通商航海保護シ関シ麾下艦長ニ訓示〉，第一遣外艦隊訓示第3號，1922年12月1日，《外務省記錄》，5-3-2/ 5-1427。

87 〈日本駐華公使小幡西吉致外交部長施肇基書翰〉，1923年1月27日，《外務省記錄》，5-3-2/ 5-1427。

表一、1918-1922年日本海軍艦隻在長江流域被攻擊事件與處置之道⁸⁸

時間	地點	被攻擊軍艦	艦長處置	流域
1918年3月	漢口附近	伏見軍艦(Husimi) (護航商船)	開砲還擊	長江中游
1918年4月	宜昌附近	鳥羽軍艦 (單獨行駛)	步槍還擊	長江上游
1920年6月	長沙附近	伏見軍艦 (停泊時)	步槍還擊	長江中游
1921年8月	漢口（龍口）附近	宇治軍艦(Uzi) (護航商船)	隱忍未還擊	長江中游
1921年8月	漢口（龍口）附近	伏見軍艦 (護航商船)	未還擊	長江中游
1922年8月	夔府附近	鳥羽軍艦 (單獨行駛)	未還擊（空包彈威嚇）	長江上游

系軍隊私運軍火，故極度仇視日船，大肆狙擊船隻，迫使日船只得暫停長江上游宜昌、重慶間航路，也造成日商貿易上相當大的損失。日本駐重慶領事館為維護重慶日人安全，也為確保日商在四川貿易的地位，防止其他外國勢力趁虛而入，於是請求海軍提供協助。第一遣外艦隊司令官野村吉三郎則在給領事答覆與給海軍省的報告中，闡述海軍護航的基本立場：

（日本）政府方針是：對於（中國）內亂，採取絕對中立主義。相信日本商船有義務不運送（中國）彈藥與軍人。對於從事不正當商務的船隻，海軍不可能登船保護。……（但是）對於全部從事平和商業的日清汽船會社，應慎重考慮派遣護衛兵登船保護。⁸⁹

88 〈長江ニ於ケル帝國軍艦被射撃事件摘要〉，海軍次官井出謙治ヨリ外務次官埴原正直殿宛，1922年12月21日，《外務省記錄》，5-3-2/ 5-1427。不過依據《臺灣日日新報》的報導，1921年9月，日本海軍隅田軍艦從四川下航途中也曾遭到兩岸軍隊攻擊，並有人員受傷，但此事並未見於上述海軍統計記錄內。見〈宜昌戰鬥決せず：兩軍互に譲らず宜昌重慶交通杜絶〉，《臺灣日日新報》，1921年9月25日，版2。

89 野村認為日清汽船會社一直嚴守政府方針，也採取適當方式通告湖北、四川軍事當局與新聞報紙，禁止日船運送彈藥與軍隊，所以海軍應考慮派遣護衛兵登船保護。另外，野村也向海軍次官

至於登船的海軍護衛隊，則視情況採取不同的應變措施：當遭遇小批軍隊（土匪）攻擊時，商船上海軍護衛兵動用武力反擊，但如面對數百或數千名大批軍隊（土匪）時，則避免衝突，儘速駛離現場。例如，德陽丸從宜昌前往重慶途中，在萬縣附近曾兩度遭遇土匪攻擊，船上的海軍護衛隊一次選擇應戰反擊（小股土匪），另一次則避免衝突（大股土匪）。⁹⁰尤其當情況緊急時，海軍護衛隊更是不惜動武。在上述1923年10月的德陽丸事件中，德陽丸在重慶遭受川軍第一軍攻擊時，船上的日本海軍護衛兵即斷然採取武力反擊行動，造成川軍多人死傷。事後野村吉三郎在給第一線軍艦艦長的訓令以及給海軍省的報告中，均強調長江上游航路受到土匪與軍隊攻擊的危險，因此在商船上派駐海軍護衛兵是明智的措施。而且當遭受軍隊攻擊時，海軍護衛兵的行動必須「陰忍與果斷兼備」，亦即該忍則忍，但不能忍時則應當機立斷應戰。以德陽丸案過程來看，海軍護衛兵在最後危急時刻動用武力擊退敵人，不但保護船員安全、維護日本國威，同時也避免了中日兩國之間重大問題的產生，因此野村認為海軍護衛兵「臨機制宜地採取了適當的行動」。⁹¹

簡言之，由上述日本第一遣外艦隊兩任司令官的訓令，以及長沙、德陽丸兩事件中日本海軍的反應與舉措，還有1923年底甫建造完成能夠因應長江上游地形的四艘新式內河砲艦看來，日本海軍顯然已採取更積極的作為來維持長江流域航行安全、強化保護商船安全；一旦遭遇危險情況，不論攻擊者是手無寸鐵的人民或是土匪、軍隊，日本軍艦以及派駐在商船的海軍護衛隊，均不吝於動用武力採取反擊行

報告，英、美兩國已採取積極措施保護商船，美國海軍派遣護衛兵登船，英國海軍則是在重要區域派遣軍艦間接保護商船；加上考量到上海各方輿論，海軍實在難以採取消極態度因應。換言之，日本海軍也必須採取積極作為來保護商船。見〈第一遣外艦隊司令官ヨリ海軍次官宛〉，一遣機密第70番電，1923年10月16日，《外務省記錄》，5-3-2/ 5-1428。

90 德陽丸1923年10月9日從宜昌出發，10月12日下午4時半航經萬縣再上游7浬的洋頭溪場時，遭到約25名的土匪開槍攻擊，幸賴船上海軍護衛隊開槍還擊驅散土匪；下午6時半在萬縣上游66浬的高家鎮暫泊時，又遭遇30名土匪攻擊，海軍護衛隊起初向靠岸水邊射擊以試圖威嚇土匪，但因土匪日漸聚集達數百名之多，且又配備機槍，故決定拔錨駛離，避免與土匪衝突。事後得知高家鎮的土匪總人數約2,000名，並有4門機槍。〈德陽丸警護隊指揮官福住中尉報告〉，丸山伏見艦長ヨリ第一遣外艦隊司令部宛，1923年10月18日，《外務省記錄》，5-3-2/ 5-1427。

91 〈第一遣外艦隊司令官ヨリ帝國軍艦勢多艦長宛〉，1923年11月18日；〈第一遣外艦隊司令官ヨリ海軍次官、軍令部次長宛〉，1923年11月20日，《外務省記錄》，5-3-2/ 5-1427。

動。⁹²

不過，日本海軍積極的應變措施、增建的海軍艦隻依然趕不上長江上游航行安全的惡化程度，四川地區戰事不斷，強制徵用、攻擊日輪事件依舊時有所聞：1923年9月，日本海軍比良軍艦行經涪州附近，遭到當地駐軍攻擊，比良艦應戰，雙方交火30分鐘；⁹³1924年11月，日清汽船會社所屬輪船停泊重慶時，遭到川軍第33師士兵洗劫現金，並將船長、運轉士綁架而去；⁹⁴1925年1月時德陽丸在萬縣附近，遭到木船上中國士兵的開槍攻擊；⁹⁵11月時又發生雲陽丸遭川軍第二軍楊森所部強制登船事件。⁹⁶領事的外交抗議形同具文，⁹⁷日本海軍艦隻也只能奔波於長江上游各港

92 不過必須強調，雖然日本海軍對航運安全態度漸趨強勢，但對於一般商務糾紛，例如木船與輪船之爭，日本海軍並不主張任意動用武力。1923年初，日本海軍認為中國木船（民船）與外國輪船在爭奪載貨權上的糾紛，全屬地方領事館掌管權限，只要由領事介入斡旋應可獲致圓滿解決。中國木船幫眾還不致於危害到輪船貨物與乘客的安全，也就無須海軍方面的干涉。換言之，日本海軍介入干涉的時機，以木船與輪船之爭是否已危及到日本輪船上貨物與乘客的安全為主要的指標。〈米原案ノ内容ニ関スル日本意見〉，收入於〈上揚子江通商航江保護ニ関スル日英米佛海軍首席指揮官會議指導方針〉，倉賀野第一遣外艦隊參謀ヨリ重慶貴布根領事殿宛，1923年1月20日，〈上海來電〉，日清汽船會社，1925年11月2日；〈上海電〉，日清汽船會社，1925年11月4日，《外務省記錄》，5-3-2/ 5-1427。

93 因為發生宜陽丸事件，日本第一遣外艦隊急令比良艦由宜昌趕往涪州救援，但卻遭到當地駐軍攻擊。見〈宜陽丸事件の真相〉，《臺灣日日新報》，1923年9月26日，版2。

94 報載稱被劫掠的輪船為「岳陽丸」，應為筆誤，因日清汽船會社能航行長江上游的輪船僅宜陽丸、雲陽丸及德陽丸三艘，故實際被劫掠的輪船應為上述三船之一，而非岳陽丸。見〈又も重慶で邦人船員を拉致した支那兵の暴狀唐師長の謝罪で落著〉，《臺灣日日新報》，1924年11月23日，版7。

95 德陽丸是在萬縣下流18里處遭遇分乘數艘木船的川軍士兵，德陽丸為避免浪沈木船故減速緩行，但其中一艘木船上的士兵卻趁機突然向德陽丸開槍攻擊。事發後，日本重慶領事館駐萬縣出張員伊地知吉次研判該批部隊應屬川軍唐示遵所部士兵，故直接與其交涉。見〈支那兵ノ德陽丸狙撃ニ関スル件〉，在萬縣領事館出張員、外務書記生伊地知吉次ヨリ在重慶領事代理副領事貴布根康吉宛，1925年1月8日，《外務省記錄》，5-3-2/ 5-1427。

96 雲陽丸於1925年10月31日從重慶駛抵萬縣，遭當地駐軍川軍第二軍第12混成旅約500人強制登船，日籍船長以及日本領事館書記生伊地知吉次先後向川軍交涉婉拒搭載，但俱歸無效。後來楊森亦親自到場，川軍士兵以刺刀脅持日籍機關長為人質，強迫雲陽丸開船前往宜昌。日本駐宜昌領事則趕緊乘坐日本海軍宇治軍艦攔截雲陽丸，要求川軍士兵立刻下船。此時在重慶的宜陽丸，也因擔心楊森所部會強制登船，故暫緩出航，等待日本軍艦保護。關於此案經過，參見〈上海來電〉，日清汽船會社，1925年11月2日；〈上海電〉，日清汽船會社，1925年11月4日，《外務省記錄》，5-3-2/ 5-1427。

97 雲陽丸案事發後，日本駐重慶領事雖曾對四川軍務督辦劉湘表達嚴重抗議，但坦承內戰期間四川高級將領居無定所，無從交涉，只能轉命令派駐萬縣的書記生伊地知嘗試與當地駐軍將領川軍第

口之間替日輪護航，或是在戰火波及的危險航段從事警戒任務。⁹⁸

五、日本舉措的檢討及其分析

（一）中央（公使）與地方（領事）層級的交涉爭議

雲陽丸事件發生後不久，1922年8月，日本駐華公使小幡西吉即正式拜會與照會北京政府外交部長顧維鈞；但外交部的照覆，明顯仍屬官樣文章，僅強調已「轉電該省查明辦理，茲准電覆已電各軍嚴行查禁，並令交涉員查明，迅與日領妥商議結」。⁹⁹也由於上述外交部照覆中，提及將由重慶交涉員與日本領事妥商解決辦法，故9月時小幡公使決定停止與外交部的中央政府層級交涉，交由事發地附近的重慶領事館負責與四川方面協商。¹⁰⁰

然而，如同前述情況，歷經數月往來交涉，到了翌年（1923年）4、5月間，重慶領事館仍遲遲無法與四川軍事當局在賠償交涉上獲致結果，故希望再將此案移回北京。但1923年6月日本代理駐華公使吉田伊三郎卻還是重申中央政府層級交涉已

22師師長唐式遵交涉，重申日船不搭載中國軍隊的基本立場。見〈日本駐重慶領事代理町田萬二郎致四川軍務督辦劉湘函〉，1925年11月2日；〈支那軍隊ノ雲陽丸強制乗船事件ニ對スル錯置方ノ件〉，在重慶領事館事務代理町田萬二郎ヨリ在萬縣伊地知出張員宛，1925年11月16日，《外務省記錄》，5-3-2/ 5-1427。

98 為了避免攻擊、強制登船事件一再發生，日本駐宜昌領事通過外務省向海軍請求保護雲陽、宜陽兩船。日本駐漢口總領事也與海軍司令官協調，派遣軍艦在長江上游萬縣、夔州附近監視警戒。見〈上海電〉，日清汽船會社，1925年11月4日，《外務省記錄》，5-3-2/ 5-1427。但是川軍攻擊、強制徵用日輪的情況，還是一再出現。1926年11月，宜陽丸從重慶下駛途中，在酆都附近，遭到分乘五艘划子的川軍士兵開槍攻擊，船身中彈20餘處；12月時，雲陽丸則再度遭到川軍強制登船，船上的川軍甚至還在雲陽丸航經枝江縣、洋溪市時與岸上的貴州軍隊袁祖銘部相互交火，直接將日輪捲入戰爭之中。見〈駐宜日本領事官浦川昌義致川軍第二軍軍長魏楷函〉，1926年11月16日；〈川軍第二軍軍長魏楷覆駐宜日本領事官浦川昌義函〉，1926年11月18日；〈酆都ニ於ケル支那兵ノ宜陽丸射撃ニ関スル件〉，在宜昌領事代理浦川昌義ヨリ在重慶領事代理後藤錄郎宛，1926年11月20日；〈漢口發電報〉，日清汽船會社，1926年12月14日，《外務省記錄》，5-3-2/ 5-1427、1428。

99 〈日本全權公使小幡西吉照會外交總長顧維鈞〉，1922年8月29日；〈外交部照覆日本公使館〉，1922年9月13日，《外務省記錄》，5-3-2/ 5-1427。

100 〈四川省內亂ノ為帝國軍艦及邦人被害ニ関スル件〉，特命全權公使小幡西吉ヨリ在重慶領事代理貴布根康吉宛，1922年9月15日，《外務省記錄》，5-3-2/ 5-1427。

終止，應由領事與重慶交涉員進行地方層級的善後交涉。¹⁰¹

日本駐重慶副領事貴布根康吉只能再向吉田公使坦承：無論是雲陽丸案抑或聽天號案，均無法在地方政府層級解決的窘況。首先，外交部派駐在重慶的交涉員基本上乃由四川軍閥所任命，對於軍事當局常心存戒慎恐懼，更不敢提出賠償要求。再者，由於近來內戰頻繁，所謂的四川實力派軍閥常常到處轉戰、居無定所，難以直接與其交涉。因此，日本領事如果僅是與重慶交涉員反覆進行形式上的交涉，無助於解決此案。¹⁰²

簡言之，由上述情況可以得知，在聽天、雲陽兩船攻擊事件善後處理問題上，當日本駐華公使館期許地方領事層級的交涉之際，領事館卻寄望於中央公使層級的介入交涉。然而，受限於四川內戰、割據分裂與自治的現實環境，以及海軍軍力鞭長莫及的情況下，日本駐華使領機構，無論是以北京政府外交部為交涉對象的公使館，抑或以四川當局與重慶交涉員為對口單位的領事館，本質上均無法有效處理發生於長江上游四川地區的日船攻擊事件。姑且不論攻擊雲陽丸、聽天號兩船的究竟是四川第一軍或是土匪，整個攻擊事件所牽涉到的賠償費，其實不過區區幾千元，但日本公使、領事歷經十餘次往來照會、耗時近年，卻無法順利取得賠償。¹⁰³至於由川軍肆意攻擊輪船，造成航運中斷，日商輪船公司因此而導致的重大商業損失，更是索賠無門。¹⁰⁴由此可見，傳統正規的外交使領交涉管道，在因應長江上游航行安全問題上，充滿著無奈與無力感。

其次，日本駐重慶副領事貴布根康吉在分析日本對於川軍攻擊日船的因應之道時，曾提出四個解決方案。第一是順從川軍徵稅、臨檢甚至乘船的要求而停船，但

101 〈北京發重慶領事宛電報〉，1923年6月9日，《外務省記錄》，5-3-2/ 5-1427。

102 〈聽天號（雲陽丸ノ船体ニ對スル損害賠償ヲ含ム）被擊事件損害賠償要求ノ件〉，在重慶領事代理副領事貴布根康吉ヨリ臨時代理公使吉田伊三郎宛，1923年6月30日，《外務省記錄》，5-3-2/ 5-1427。

103 總計聽天、雲陽兩船日本方面尚未取得的賠償，有雲陽丸船隻修繕費2,160元以及停駛期間賠償費4,800元，聽天號則是船隻修繕費2,160元，合計9,790元。見〈日本重慶領事照貴布根康吉覆重慶交涉員王唐〉，1923年3月21日，《外務省記錄》，5-3-2/ 5-1427。

104 日本外務省認為，由於川軍攻擊輪船，輪船公司為顧及安全自發性暫停航運所造成的損失，要中國政府付出賠償是「非常困難的」。見〈本件損害賠償請求方可否ニ就テ〉，日本外務省內部分析資料，約1922年9月，《外務省記錄》，5-3-2/ 5-1423。

是如此日船將面臨川軍可能趁機掠奪的風險。第二則是派出日本軍艦護航，或是讓日船跟隨外國軍艦航行。然而參酌過去經驗，無論是英船安瀾號跟隨日本軍艦烏羽號，或是日船雲陽丸跟隨英國軍艦小鳧號，雖均有軍艦護航，後來依然仍是不免遭到川軍的開槍攻擊。第三是派員與川軍軍官溝通，請其停止攻擊外國輪船的行動。第四則是在輪船上安裝充分的防彈裝置。貴布根最後認為四個方案中，還是以第四個方案為上策。因為在輪船上安裝防彈鋼板，雖然厚重的鋼板會占去約40噸的輪船承運量，但卻可一勞永逸地解決川軍開槍攻擊輪船問題；即或遭到攻擊，船上船員、乘客也可躲避於鋼板之後，不用擔心生命危險。¹⁰⁵《上海經濟日報》一則報導也強調裝置防彈鋼板的重要性，該報導陳述在四川內戰期間，外國輪船如無軍艦護航幾乎無法順利航行長江上游地區，然而就算有軍艦的護航，輪船如缺乏充分的防彈裝置，仍然無法順利平安地通過川軍的攻擊區域。¹⁰⁶由此可知，要應付四川軍隊對輪船的攻擊行動，最有效的方式竟是在輪船裝置防彈鋼板，消極地以鋼板來忍受川軍的槍彈。熟知四川事務的日本領事最終也只能選擇以被動消極的方式來因應川軍攻擊輪船問題，可見長江上游地區的特殊地理環境與中國紛亂的內政情勢，在某種程度上削弱了外國駐華使領機構的應變處理能力與力道。

（二）外交與海軍步調不一致

就上述德陽丸違反中立問題而言，德陽丸前往重慶的真正原因為何？是否有違反中立的行為？由日本方面的資料來看，德陽丸乃是在重慶從事正規航運上下貨業務，卻不幸被川軍誤會違反中立、運有川軍第二軍軍官，故遭到攻擊，最後引發雙方衝突事件。不過，依據美國駐重慶領事的報告，日船德陽丸確實受第二軍之託前來重慶運送高級軍官撤退，只不過因為德陽丸到達重慶時間過晚，第二軍已經從陸路撤退逃離，故德陽丸來不及運送劉湘、楊森等人。¹⁰⁷此外，派駐在德陽丸上的

105 〈四川第一軍ノ兵宜渝航路汽船射撃ニ関スル件〉，在重慶領事代理副領事貴布根康吉ヨリ外務大臣內田康哉宛，1922年8月30日，日本外務省外交史料館藏，《外務省記錄》，5-3-2/ 5-1423。

106 〈支那兵の暴行、長江航行の不安：各國船共に被害頻頻〉，《上海經濟日報》（日文），1922年9月23日。

107 “Political Conditions in Szechuan,” from American Consulate, Chungking to American Minister, Peking, November 10, 1923, RIAC, 893.00/5336.

海軍護衛隊指揮官福住不二男中尉，在其事後給伏見艦長與第一遣外艦隊司令部的報告中，也提及事發當日（10月16日）中午他曾經率領水兵5人陪同德陽丸機關長小野澤力治一同上岸前往日商新利洋行視察，並與川軍第二軍洪團長、司令部謝祕書、《四川日報》¹⁰⁸周社長等三人會晤談論戰況。洪等三人還向福住表示第二軍作戰形勢不利。由當日德陽丸機關長、海軍護衛隊指揮官與川軍第二軍官員的密會來看，雙方之間可能有一定程度的聯繫。雖然不得而知密會的目的，是否與運送川軍第二軍軍官撤離重慶有關，但川軍第一軍懷疑德陽丸與第二軍之間有合作關係顯然並非空穴來風。¹⁰⁹

姑且不論德陽丸事件真相為何，事件的結果勢將對日本在長江上游的商務發展與僑民安全造成重大影響。衝突過程中川軍士兵的重大死傷，導致重慶民情激憤，謠傳中國人將「殺盡日本僑民」、「把死去中國士兵屍體抬往日清汽船會社」等不穩情況，日本駐重慶副領事貴布根康吉為化解危機，只得趕緊派員與川軍討賊總指揮賴心輝、第一軍張沖及其他軍事長官協商善後方法。同時，貴布根也建議應暫緩提出抗議與船隻損害、人員治療等賠償要求，以免刺激輿情。究其實際，德陽丸案非但有害於日清汽船會社未來的營運，隨之而來的反日情緒，更可能影響到日商在四川所有的正常貿易活動。¹¹⁰因此，如何改變四川人的仇日情結，同時去除川軍

108 依據日本駐重慶領事館的報告，《四川日報》為日本的言論機關。見〈支那軍警ノ德陽丸侵入事件ニ関スル重慶新聞及學生團ノ排日行動ニ鑑シ對將來ノ善後愚見ヲ開陳シ併セテ英米トノ競争上重慶ヲ重要視スル事ノ國家のニ必要ナルヲ稟申ノ件〉，在重慶代理副領事貴布根康吉ヨリ外務大臣幣原喜重郎宛，1924年12月15日，《外務省記錄》，5-3-2/ 5-1427。

109 〈德陽丸警護隊指揮官福住中尉報告〉，丸山伏見艦長ヨリ第一遣外艦隊司令部宛，1923年10月18日，《外務省記錄》，5-3-2/ 5-1427。然而，德陽丸船長谷田義生事後的報告，卻未提及與第二軍軍官間的會晤，僅稱機關長與指揮官曾率兵登岸視察。另外，谷田還提及在遭受第一軍攻擊前，曾有6、7名第二軍武裝士兵與著平服者來船臨檢，值班的日本水兵拒絕第二軍武裝士兵登船，但准許兩名著平服的官員登船與船上買辦會面。當時第一軍與第二軍正在嘉陵江江面附近激戰，在此敏感時刻第二軍的臨檢與官員登船會晤，也是可能造成第一軍猜忌的原因。〈第十三次航海報告及重慶碇泊中第一軍入城ニ際レ猛射サレ本船ヨリモ應射捨錨脫出顛末〉，德陽丸船長谷田義生ヨリ日清會社漢口支店宛，1923年10月19日，《外務省記錄》，5-3-2/ 5-1427。

110 〈德陽丸射擊事件ニ関スル件〉，在重慶代理副領事貴布根康吉ヨリ在北京公使芳澤謙吉宛，1923年10月21日，《外務省記錄》，5-3-2/ 5-1427。在另外一份給外務大臣的報告中，貴布根再次強調，宜陽丸案、德陽丸案均造成川軍第一軍與日本（日清會社）之間的猜忌，為了確保重慶當地日本僑民的安全，日本應在租界停泊軍艦，以便必要時能將僑民撤往軍艦避難。〈德陽丸事

第一軍對日本的成見，改善雙方關係，也就成為日本在長江上游商務發展的重要課題。¹¹¹然而，貴布根的意見顯然與海軍部門有所出入。第一遣外艦隊司令野村吉三郎即認為德陽丸上海軍護衛兵的反擊行動是在遭受非法攻擊時的正當防衛，並無缺失，故外務省應針對此案向中國提出抗議。¹¹²

宜陽丸案、德陽丸案之後，1923年10月底北京政府外交部駐宜昌交涉員奉湖北督軍之命，又照會日本領事，以四川戰事急迫，四川軍隊往往假扮乘客混入輪船，或是暗中運送武器彈藥，故要求外國輪船應暫停行駛萬縣以上航線，以免影響湖北軍隊剿匪事宜，同時應嚴守中立，避免重蹈宜陽丸案覆轍。¹¹³日本外務省雖質疑上述航運禁令的有效性，¹¹⁴但還是再次提醒日清汽船會社，¹¹⁵同時通知遞信省、海軍省，¹¹⁶以及駐華公使館、長江沿岸各領事館，¹¹⁷在川軍內戰之際，應注意避免日本商船涉及武器彈藥運輸，以免引起誤會，違背日本政府向來禁止日船運

件ノ影響ニ関スル件》，在重慶代理副領事貴布根康吉ヨリ在外務大臣伊集院彥吉宛，1923年11月10日，《外務省記錄》，5-3-2/5-1427。

111 〈支那軍警ノ德陽丸侵入事件ニ関スル重慶新聞及學生團ノ排日行動ニ鑑シ對將來ノ善後愚見ヲ開陳シ併セテ英米トノ競爭上重慶ヲ重要視スル事ノ國家的ニ必要ナルヲ稟申ノ件〉，在重慶代理副領事貴布根康吉ヨリ外務大臣幣原喜重郎宛，1924年12月15日，《外務省記錄》，5-3-2/5-1427。

112 〈第一遣外艦隊司令官ヨリ帝國軍艦勢多艦長宛〉，1923年11月18日，《外務省記錄》，5-3-2/5-1427。

113 〈在宜昌森岡領事ヨリ伊集院外務大臣宛〉，1923年10月27日，《外務省記錄》，5-3-2/5-1428。不過，湖北當局此次萬縣以上航運禁止令，明顯與兩湖巡閱使吳佩孚企圖調兵介入四川內戰有關，據英、美駐華使領判斷，吳佩孚乃假封鎖河道剿匪之名，行封鎖四川以使用兵之實。見〈英館會晤問答：渝萬一帶暫停外輪行駛事〉，1923年11月12日，中央研究院近代史研究所藏，《北京政府外交檔案》，03-11/007-01-008；“Situation on Upper Yangtze,” from Wai Chiao Pu to Dean, November 13, 1923, RIAC, 893.811/595。

114 日本外務省、遞信省均以此禁令有違日本航行權，故「主義上礙難承認」。見〈伊集院外務大臣ヨリ在宜昌森岡領事宛〉，1923年11月1日，《外務省記錄》，5-3-2/5-1428、〈日清汽船ノ揚子江航江ニ関スル件〉，遞信省宮崎局長ヨリ外務省亞細亞局出淵局長宛，1923年11月14日，《外務省記錄》，5-3-2/5-1428。

115 〈日清汽船ノ揚子江航江ニ関スル件〉，外務省亞細亞局出淵局長ヨリ日清汽船會社竹內社長宛，1923年11月5日，《外務省記錄》，5-3-2/5-1428。

116 〈日清汽船ノ揚子江航江ニ関スル件〉，外務省亞細亞局出淵局長ヨリ遞信省宮崎局長、海軍省大角軍務局長宛，1923年11月7日，《外務省記錄》，5-3-2/5-1428。

117 〈日清汽船航行ニ関スル件〉，外務省伊集院大臣ヨリ在支芳澤公使宛，1923年11月7日，《外務省記錄》，5-3-2/5-1428。

輸軍火的方針。

（三）反日運動的衝擊

四川內戰期間，日本海軍除了必須處理軍隊、土匪對航行安全的危害外，還得面對由1920年代左右開始漸趨嚴重的反日、抵制日貨、抵制日輪等運動所造成的航行安全問題。¹¹⁸早自日本輪船進入長江上游開始，四川的學生組織即已威脅要抵制日本輪船。1922年4、5月間，學生團體即曾派出糾察隊，阻止兩艘駛抵重慶的日本輪船靠岸。日本領事要求重慶當局派兵驅趕學生糾察隊，但遭到拒絕。日本海軍軍艦鳥羽號則因必須前往上海進行修整，故艦長只能拜託英國海軍官員代為「照顧（重慶的）日本利益」。¹¹⁹1923年3月後，又因受到收回旅順、大連運動影響，長江沿岸各港陸續爆發反日遊行示威，由外交後援會、學生會策動的抵制日貨、抵制日輪行動此起彼落，長江上游的宜昌、重慶等地亦無倖免，造成日本各商會、領事館極大壓力。¹²⁰蒙受抵制日貨影響，行駛長江漢口、宜昌段的日本輪船僅有少量貨運，至於長江上游宜昌、重慶段更是遭到嚴重抵制，日船停在宜昌港無貨可運，重

118 1919年底因福州興起抵制日貨運動，反日群眾與日本海軍水兵衝突，百姓多人死傷，影響所及，連重慶也出現為數8,000餘人的學生團反日示威運動，並與警察爆發激烈衝突。學生甚至包圍警察局，高喊「亡國奴」口號，要求將日貨銷毀。重慶軍政當局為避免衝突擴大，並未介入處理。最後警方讓步，同意銷毀價值約一萬元的日貨。關於1919年底的重慶抵制日貨運動，可以參見“Political Conditions in Chunking District,” December 12, 1919, *Correspondence of the Military Intelligence Division Relating to General, Political, Economic, and Military Conditions in China, 1918-1941* (RG165, hereafter referred to as MID) (Washington D.C.: National Archives and Records Administration, 1987), 2657-I-26; 〈重慶の排日騷擾〉，《臺灣日日新報》，1919年11月25日，版2。

119 依據美國駐重慶領事館的觀察，重慶當局之所以拒絕日本的要求派兵驅趕學生糾察隊，乃是因為此舉可能刺激學生運動，造成更大的抵制風潮，也可能是因為重慶當局擔心如果過度制止學生行動，將會激起學生的反政府活動。此外，原先派駐在重慶的日本海軍軍艦鳥羽號，則是在抵制運動之前即已離開重慶駛往長江下游的上海。“Anti-Foreign Sentiment and Political Conditions in Szechuan,” from American Consulate, Chunking to the Secretary of State, May 2, 1922, RIAC, 893.00/4433

120 “Annual Report, 1923,” Sir R. Macleay to Mr. Macdonald, April 22, 1924, Robert L. Jarman ed., *China: Political Reports 1911-1960* (Slough: Archive Editions, 2001), p. 656; 〈最近中國各地排日行動之實例一覽表〉，〈收日本使館照會〉，1923年5月12日，附件，收入於中央研究院近代史研究所編，《中日關係史料：排日問題（1919-1926）》（臺北：中央研究院近代史研究所，1993年），頁322-325。

慶商人甚至電告將不會委託日輪運送貨物。¹²¹重慶的駁船業者也拒絕替日船接駁，導致日船無法正常裝卸貨物，水路交通全斷。部分反日群眾更衝入重慶日清汽船會社建物內，破壞物產，打傷人員。¹²²抵制運動使得日清公司在長江上游航運事業蒙受重大損失。而且由於四川反日輿情極度高漲，甚至當日本輪船宜陽丸號在萬縣上游附近觸礁時，岸上民眾非但不提供人道協助，還威脅要攻擊上岸求援的船員。¹²³

強大的反日浪潮，引致日本在華商務蒙受重大損失，重慶日本居民以及各地日本商會紛紛起而要求日本政府採取極端措施來反制或報復中國的反日運動，¹²⁴甚至高喊中日戰爭論，¹²⁵間接迫使日本海軍必須採取較為積極作為來保護日商利益，但也預示更為嚴重的中日衝突行將到來。1923年5月，日本水兵在宜昌與反日運動群眾發生衝突。¹²⁶1923年6月，伏見軍艦派兵在長沙登岸保護被中國百姓包圍的日商輪船，當使用空包彈威嚇無法奏效後，日軍隨之進行實彈射擊，而造成中國百姓重大死傷，引起普遍性排日風潮。¹²⁷四川省的反日氣氛也因此日益高漲，美國駐重慶領事1923年6月的報告，即強調「現在很難說四川省是否有明確的排外運動，但是肯定有非常強烈且明顯的反日情緒」。¹²⁸同年7、8月湖北、四川內戰期間，日本駐宜昌領事原擬規劃商船武裝方案以強化日本商船在長江上游的航行安全，但日清汽

121 “Anti-Japanese Boycott Gains in Szechuen: Students and Others at Ichang Keep up Agitation,” *The China Press*, May 15, 1923.

122 〈重慶排日運動惡化〉，〈重慶にも排日運動起り日清汽船破壊〉，《臺灣日日新報》，1923年6月9日版2，6月10日版7。

123 “Boycott Still on: Aids is Refused to Wrecked Vessels,” *The China Press*, July 14, 1923.

124 〈支那の不當を鳴さん重慶在留日本人より〉，《臺灣日日新報》，1923年6月29日，版2；“Japanese Chambers in Session here Warn China: Patience Is Nearing End; Advocate Drastic Counter Measures in Retaliation against Anti-Japan Agitation through Country,” *The China Press*, July 13, 1923.

125 在華日本商會聯合會會長即曾寫信給中國商會聯合會會長要求停止抵制日貨運動，否則中日兩國終將進入戰爭狀態。“Japanese Urge Chamber Heads to End Boycott,” *The China Press*, July 3, 1923.

126 “Reports of Sino-Japanese Clash at Ichang Distorted,” *The China Press*, May 25, 1923.

127 伏見艦長的報告，可見〈丸山伏見艦艦長ヨリ小林司令官宛報告書寫〉，伏見機密第53號，1923年6月1日，收錄在日本外務省編，《日本外交文書・大正12年》（東京：日本外務省，1979年），第2冊，頁46-47。北京政府外交部對長沙事件的調查報告，見〈施參事履本報告〉，1923年8月20日，北京政府《外交檔案》，03-06/8-1-24。

128 “Changing Attitude of Chinese toward Foreigners,” from American Consulate, Chungking to American Minister, Peking, June 12, 1923, RIAC, 893.00/5170.

船會社卻向領事坦言，日本商船武裝後恐將引起反日運動的攻擊。¹²⁹

因此，除了原先單純的中國土匪、軍隊攻擊日輪外，又加上民族主義反日情緒的成分，迫使日本海軍調派第24驅逐艦隊趕赴中國，協助第一遣外艦隊擔當強化長江水道警備、保護日僑的任務。¹³⁰但增援後的日本海軍似乎仍無法消除日商對於長江上游航行安全的疑慮，1924年4月間漢口日本商會又請求日本政府增派軍艦，因應長江上游日益嚴重的軍隊、土匪攻擊日輪事件。¹³¹

質言之，日本海軍雖透過建造新式軍艦、增援艦隊以及果決的武力護航政策來因應長江上游航行安全問題，但受到四川內戰方熾以及中國反日輿情高漲的雙重影響，使得日本海軍在應對處置上頗有捉襟見肘之感。特別是日本海軍在處理航行安全問題時，稍有不慎即可能觸動敏感的中國反日情緒，造成中日衝突事件，反倒激起更為龐大的抵制運動，嚴重影響日本在華的商務活動。¹³²

另一方面，日本駐重慶副領事貴布根康吉則認為，1920年代前期的反日風潮與排日運動背後可能有英國與美國勢力的運作，即透過新聞媒體煽動，或是動員教會學校學生，發起反日或抵制運動。因為英、美、日在長江流域商業競爭激烈，英、

129 〈森岡領事ヨリ内田外務大臣宛〉，1923年8月25日（第96號），《外務省記錄》，5-3-2/5-1428。

130 1924年6月，受長沙事件反日運動影響，日本政府從佐世保軍港調派第24驅逐艦隊四艘軍艦（分別桃號、柳號、堅號、檜號）到長江，歸日本第一遣外艦隊司令官小林研藏指揮。以強化長江水道警備任務、保護日本僑民安全。此四艘軍艦排水量為665-835噸、航速30-31節，艦上均配備有火炮10餘門，見〈在留邦人保護ノ目的ヲ以テ驅逐隊ノ揚子江方面出動ニ關シ通牒ノ件〉、岡田海軍次官ヨリ田中外務次官宛，官房機密第824號，1923年6月7日、〈長沙筋警備ノ為驅逐艦四隻派遣ノ件〉，内田外務大臣ヨリ在中國吉田臨時代理公使、在漢口林總領事宛（電報），1923年6月7日，《日本外交文書・大正12年》（東京：日本外務省，1979年），第2冊，頁56、61；〈全國注目之長沙中日交渉〉，《晨報》，1923年6月20日，版2；〈驅逐隊を派遣す揚子江方面の邦人保護にして〉，《臺灣日日新報》，1923年6月9日，版2。

131 〈揚子江上流航路ノ保護方ニツキ漢口日本商業會議所陳情ノ件〉，在漢口總領事林久治郎ヨリ外務大臣男爵松井慶四郎宛，1924年4月29日，《外務省記錄》，3-6-4/36-5。

132 有趣的是，為了避免日本軍事行動影響在華商務發展，上海的日本商人早已弄出一套應變方案：極力對上海華商表現善意，一方面設法區隔日本商人與軍人的形象，強調商人並不認同軍隊的行為，另外一方面則給予華商長期信貸，藉此減緩軍事行動與反日輿情所帶來的影響。再者，日本在華的新聞媒體也藉由指控中國反日、抵制日貨運動帶有布爾什維克性質，來分化中國與其他歐美國家。見“Foreigner in China,” June 8, 1921, MID, 2657-I-176; Stanley K. Hornbeck, “Bolshevism in China,” June 13, 1921, MID, 2657-I-178.

美在華報紙也多半傾向於親華反日。¹³³影響所及，除了造成四川百姓情緒性仇日之外，現實上也由於抵制日輪與日貨運動的盛行，造成當地百姓主動或被動地不願意乘坐或使用日本輪船。連帶地原先與日本輪船公司有密切合作關係的中國公司，擔心受到反日運動波擊，紛紛轉而改向英、美、法、義等其他外國旗幟之下，造成日本商務上的重大損失。因此，如要消除排日問題，貴布根康吉認為，必須從五個方面著手：一是日本必須投入文化事業，如設置學校（培養親日學生）、建立慈善醫院等；二是建立日本商品陳列所，推廣日本商品，改變四川人對日本的成見；三是澈底地控制重慶的中國新聞媒體，如藉由撥支機密費，控制新聞報紙，必要時將營造親日輿論，反擊英、美報紙的仇日言論；四是與當地的中國留日學生保持密切聯繫，培養其發言權；五是鼓勵日本僑民少年與當地中國學生進行網球運動交流，推動中日親善，並由日清汽船會社撥款支助設立中國學生俱樂部，內設圖書館、食堂、浴場等讓中國學生瞭解日本文化與清潔習慣。¹³⁴

133 根據美國軍事情報處的分析，自1919年五四愛國運動以來，英、美在華各大報，如《字林西報》（*The North China Daily News*）、《京津泰晤士報》（*Peking and Tientsin Times*）等均日漸展露同情中國、反對日本的論調，也不主張英日同盟，甚至還出現所謂的「ABC觀念」，即美國（America）、英國（Britain）、中國（China）合力抵抗日本。但1921年初由於英日同盟續約論的討論，英國在華報紙的論調又有所改變，傾向支持英日同盟續約，反美宣傳漸次浮出檯面，出現如美、日開戰，英國將支持日本的論調。見“*Foreigner in China*,” June 8, 1921, MID, 2657-1-176. 不過，隨著華盛頓會議的召開，英日同盟不再續約，英國的立場自然不再搖擺，向美國靠攏的態勢也日益明顯。關於英國對英日同盟態度的改變與定調，可以參看 Malcolm D. Kennedy, *The Estrangement of Great Britain and Japan* (Berkeley and Los Angeles: University of California Press, 1969), pp. 48-59; J. Kenneth McDonald, “The Washington Conference and the Naval Balance of Power,” John B. Hattendorf and Robert S. Jordan ed., *Maritime Strategy and the Balance of Power: Britain and America in the Twentieth Century* (London: The Macmillan Press, 1989), pp. 192-193.

134 見〈支那軍警ノ德陽丸侵入事件ニ関スル重慶新聞及學生團ノ排日行動ニ鑑シ對將來ノ善後愚見ヲ開陳シ併セテ英米トノ競爭上重慶ヲ重要視スル事ノ國家のニ必要ナルヲ稟申ノ件〉，在重慶代理副領事貴布根康吉ヨリ外務大臣幣原喜重郎宛，1924年12月15日，《外務省記錄》，5-3-2/5-1427。不過日本在華商會卻認為中國反日與抵制日貨運動實際上與直系軍閥有密切的關係。在1923年7月「日本在中國與日本商會聯合會」（Joint Conference of Japanese Chambers of Commerce in China and Japan）會議上，擔任主席的日清汽船會社經理即表示，反日運動背後乃受到直系軍閥的支持，藉此將人民注意力轉移到對日外交問題上，故直系勢力範圍內的抵制日貨運動最為嚴重。見“*Japanese Chambers in Session here Warn China: Patience Is Nearing End; Advocate Drastic Counter Measures in Retaliation against Anti-Japan Agitation through Country*,” *The China Press*, July 13, 1923.

五、結語

由本文實際案例處理情況可以得知，在長江上游地區日船攻擊事件的善後處置上，日本駐華公使館希望透過重慶領事與四川實力派軍人的地方層級交涉，來解決此案。其著眼點，與北京政府和四川之間的對立現況有很大的關係。究其實際，北京政府對於已於1921年宣告自治的四川省根本毫無約束力，四川軍事當局也否定北京政府的中央管轄權。¹³⁵所以，無論日本公使如何嚴辭抗議四川軍隊攻擊日船暴行，北京政府除了以官樣文章的答覆外，並無有效的解決辦法。中央層級交涉既然無法奏效，只能寄望於地方政府層級的交涉。但是日本駐重慶領事館似也陷入類似的困境中。正忙於內戰與搶奪地盤的四川軍事當局，對於日本領事一再的賠償要求，幾乎置之不理，僅由重慶交涉員代為出面，堅稱攻擊事件乃土匪所為，照約不用賠償為由，拒絕日方的要求。川、日雙方各說各話，毫無解決的可能。而日方的屢次交涉，除了換來川軍毫無實質作用的保護外輪通令外，其他仍然照舊，川軍攻擊輪船事件仍一再發生。長江上游險峻的自然環境，阻礙了軍艦上駛，也大幅降低日本動用海軍武力進行干涉的可行性。傳統正規的外交、領事交涉無法發揮應有的作用，海軍也無法像在長江中下游地區提供充分支援的情況下，日本想要在日船攻擊事件上討回公道，縱然僅是區區的幾千元的賠償費，並非易事。

其次，由日本領事的分析報告中，可知原先川軍攻擊日本輪船並未帶有針對性或排日情緒，單純只是想課徵非法稅收或強制徵用輪船等。然而由於日船多次疑似涉入、介入四川內戰事務，無論過程中是否被迫，最終均造成川軍第一軍隊與日本輪船的敵意，間接導致宜陽丸案、德陽丸案等重大中日衝突事件的發生。日本領事部門雖曾提議從產業、輿論、僑民互動、慈善事業與經濟補助等各個方向，試圖化解中日仇恨與偏見，但成效顯然有限，如何落實也是難事。再加上領事與海軍系統對於中日衝突問題的看法也不太一致，使得此類問題的善後處理更形棘手。

再者，日本海軍雖採取積極作為處理長江上游航運安全問題，但仍堅持中立立場，不介入中國內戰，也不保護違反中立的日本船隻。然而對於從事平和貿易的

135 郭廷以，《近代中國史綱》（香港：香港中文大學出版社，1989年），頁478。

日本船隻，日本海軍則提供保護，派遣軍艦護航或是護衛兵登船保護。尤其自1922年、1923年開始，鑒於長江上游地區戰爭頻繁與內政秩序瓦解的現實情況，派駐在長江流域的日本第一遣外艦隊逐漸開始採取積極的作為來強化保護日商航行安全。不過，海軍介入後也可能引起負面效應。姑且不論此類海軍護航或動武方針是否真能達到提高航行安全的目的，強硬武裝政策所引起的後續效應，反倒可能為航行安全問題投下更不易處理的變數。因為日本海軍出動軍艦或武裝水兵，以優勢武力壓制長江上游各種不確定因素，表面上看似保障了日商安全與利益，但動用武力的結果，卻可能導致中國方面軍民的死傷，從而激起更為深刻的民族仇恨，造成日本發展商務上的致命傷。而長沙案、宜陽丸案、德陽丸案等一再發生的中日衝突事件，勢必再起漣漪引起一波波群眾運動。

最後，除了四川內戰所引起的一般航行安全問題外，日本還需面臨日益麻煩的排日問題。肇因於日本歷來對華政策的影響，1920年代中國各地反日情緒漸趨高漲，長江上游四川地區亦不例外，排斥與燒毀日貨、抵制日本輪船、反日示威遊行、對日商罷業等活動此起彼落，勢必嚴重影響到日商在長江上游的發展。因此，海軍介入保護與避免排日運動之間，分寸應該如何拿捏，則考驗著日本駐華海軍與使領的智慧。

總結來說，日本駐華海軍偏向動用武力來處理長江上游航行安全問題與排日運動，但駐重慶領事館則偏向以文化事業、中日親善活動與輿論形塑來改善川人對日本的觀感。一方面由此可以略窺日本駐華海軍與領事在對華事務上不同調的情況，另一方面無論是駐華海軍的強力壓制，抑或重慶領事館的中日親善策略，顯然均無法有效解決長江上游航行安全與反日問題，反倒形成一種惡行循環，日本政府越想確保航行安全問題，就必須動用更強勢的海軍武力來保護商船，卻因此引起中國方面強大的反日輿論與抵制行動，從而為航行安全問題增加更多的變數。（責任編輯：高素蘭）

徵引書目

（一）檔案

(United States) Department of State. *Records of the Department of State Relating to the Internal Affairs of China, 1910-1929*.(M329) Washington, D.C.: The National Archives, 1960. (Microfilm)

(United States) The War Department. *Correspondence of the Military Intelligence Division Relating to General, Political, Economic, and Military Conditions in China, 1918-1941*. (RG 165) Washington D.C.: The National Archives and Records Administration, 1987. (Microfilm)

(Great Britain) Foreign Office. *China, Embassy and Consular Archives, Correspondence, 1834-1930*.(FO228) London: Public Record Office. (Microfilm)

(Great Britain) Jarman ed., Robert L. *China: Political Reports 1911-1960*. Slough: Archive Editions, 2001.

（日本）外務省外交史料館藏，戰前期《外務省記錄》。

（日本）外務省編，《日本外交文書・大正12年》。東京：日本外務省，1979年。
北京政府《外交檔案》，03-11、03-06，中央研究院近代史研究所藏。

中央研究院近代史研究所編，《中日關係史料：排日問題（1919-1926）》。臺北：中央研究院近代史研究所，1993年。

（二）報紙、雜誌、月報

英文

“Anti-Japanese Boycott Gains in Szechuen: Students and Others at Ichang Keep up Agitation,” *The China Press*, May 15, 1923.

“Boycott Still on: Aids is Refused to Wrecked Vessels,” *The China Press*, July 14, 1923.

“Describes Events on Upper River: Mr. H Sander Tells Exciting Story of Szechuen,” *The Evening Star*, August 23, 1922.

“Japan Protests Yangtze Troops Firing on Ships,” *The Evening Star*, August 30, 1922.

“Japanese Chambers in Session here Warn China: Patience Is Nearing End; Advocate Drastic Counter Measures in Retaliation against Anti-Japan Agitation through Country,” *The China Press*, July 13, 1923.

“Japanese Ship Delayed by Death Threats: Chunking Students Menace Pilots; Gunboat Can’ t Proceed,” *The China Press*, September 29, 1923.

“Japanese Urge Chamber Heads to End Boycott,” *The China Press*, July 3, 1923.

“Kuomintang Win in Szechuen,” *The Evening Star*, August 17, 1922

“Reports of Sino-Japanese Clashay Ichang Distorted,” *The China Press*, May 25, 1923.

“Second Japanese Gunboat Floated from Yards Here: Consul-General Funatsu Comments on Need for Protection on Yangtze,” *The China Press*, July 17, 1923.

“Szechuen Army Takes Steamer from Japanese: First Ask it as Loan; Then Commandeer Craft up River Run,” *The Evening Star*, August 11, 1922.

“The Civil War in Szechuan: The Defeated Second Army; A renew of the Struggle,” *The North China Daily News*, September 25, 1922.

“The Fight in Szechuan: 2nd Army Entirely Collapsed; Appeal to Wu Pei-fu,” *The North China Daily News*, August 25, 1924 ;

“The Rival Factions in Szechuan,” *The North China Daily News*, August 19, 1924;

“The Situation on the Upper Yangtze,” *The China Press*, June 24, 1924.

“Upper River Attacks on Foreign Steamers: Navigation Difficulties; Japanese Boats’ Casualties,” *The North China Daily News*, August 29, 1922.

“Upper Yangtze Unsafe; Troops Fire on Ships; Japanese Gunboat and Steamer Sustain Casualties; Teal Acts as Escort,” *The Evening Star*, August 28, 1922 ;

日文

〈重慶にも排日運動起り日清汽船破壊〉，《臺灣日日新報》（日文），1919年6月10日，版7。

〈重慶の排日騷擾〉，《臺灣日日新報》（日文），1919年11月25日，版2。

〈宜昌戰鬥決せず：兩軍互に譲らず宜昌重慶交通杜絶〉，《臺灣日日新報》（日

- 文），1921年9月25日，版2。
- 〈四川は無政府狀態：外國船射擊損害頻々〉，《臺灣日日新報》（日文），1922年9月10日。
- 〈日清天華で約十萬弗：指揮官の命令に依る故意の暴動と判明す〉，《上海經濟日報》（日文），1922年9月23日。
- 〈支那兵の暴行、長江航行の不安：各國船共に被害頻頻〉，《上海經濟日報》（日文），1922年9月23日。
- 〈驅逐隊を派遣す楊子江方面の邦人保護じして〉，《臺灣日日新報》（日文），1923年6月9日，版2。
- 〈支那の不當を鳴さん重慶在留日本人より〉，《臺灣日日新報》（日文），1923年6月29日，版2。
- 〈宜陽丸事件の真相〉，《臺灣日日新報》（日文），1923年9月26日，版2。
- 〈又も重慶で邦人船員を拉致した支那兵の暴狀唐師長の謝罪て落著〉，《臺灣日日新報》（日文），1924年11月23日，版7。

中文

- 〈各埠商情：萬縣〉，《上海總商會月報》，第3卷第8期（上海，1923年8月），頁15-16。
- 〈烏羽陸戰隊登陸〉，《臺灣日日新報》，1921年9月7日，版2。
- 〈各方面要訊〉，《民治新聞》，1922年8月30日。
- 〈重慶排日運動惡化〉，《臺灣日日新報》，1923年6月9日，版2。
- 〈全國注目之長沙中日交涉〉，《晨報》（北京），1923年6月20日，版2。
- 〈各公司競爭長江上游航業〉，《民國日報》（上海），1924年4月19日，版10。

（三）專書、條約彙編

Asada, Sadao. *From Mahan to Pearl Harbor: American Strategic Theory and the Rise of the Imperial Japanese Navy*. Annapolis: US Naval Institute Press, 2006.

Braisted, William Reynolds. *Diplomats in Blue: U.S. Naval Officers in China, 1922-1933*. Gainesville: University Press of Florida, 2009.

- Cole, Bernard D. *The United States Navy in China, 1925-1928*. Auburn: Auburn University Ph.D. Dissertation, 1978.
- Gardiner, Robert, ed., *Randal Gray and Przemyslaw Budzbon, Conway's All the World's Fighting Ships: 1906-1921*. Annapolis: US Naval Institute Press, 1985.
- Grover, David H. *American Merchant Ships on the Yangtze, 1920-1941*. Westport: Praeger Publishers, 1992.
- Hattendorf, John B. and Robert S. Jordan ed. *Maritime Strategy and the Balance of Power: Britain and America in the Twentieth Century*. London: The Macmillan Press, 1989.
- Kennedy, Malcolm D. *The Estrangement of Great Britain and Japan*. Berkeley and Los Angeles: University of California Press, 1969.
- Reinhardt, Ann. *Navigating Imperialism in China: Steamship, Semicolony, and Nation, 1860-1937*. Ann Arbor, UMI, 2002.
- Tolley, Kemp. *Yangtze Patrol: The U.S. Navy in China*. Annapolis: Naval Institute Press, 1971.
- 匡珊吉、楊光彥編，《四川軍閥史》。成都：四川人民出版社，1991年。
- 汪毅、許同幸、張承榮編，《清末對外交涉條約輯》。臺北：國風出版社，1963年重印。
- 蕭波、馬宣偉，《四川軍閥混戰》。成都：四川省社科院出版社，1984-86年。
- 馬宣偉、蕭波，《四川軍閥楊森》。成都：四川人民出版社，1983年。
- 郭廷以，《近代中國史綱》。香港：香港中文大學出版社，1989年。
- 喬誠、楊緒雲，《劉湘》。北京：華夏，1987年。
- 費成康，《中國租界史》。上海：上海社會科學院出版社，1991年。
- 黃月波等編，《中外條約彙編》。上海：商務印書館，1935年。
- 楊端六，《六十五年來中國國際貿易統計》。出版地不詳：中央研究院社會科學研究所，1931年。

（四）期刊、論文

- 朱蔭貴，〈1895年後日本輪運勢力在長江流域的擴張〉，《中國科會科學院經濟研究所集刊》，10（北京，1988年），頁162-187。
- 李白虹，〈二十年來之川閩戰爭〉，收入於廢止內戰大同盟會編，《四川內戰詳記》（上海：廢止內戰大同盟會，1933；北京：中華書局，2007年重印），頁247-276。
- 林志龍，〈日清汽船與中英長江滬漢集資協定之航運競爭，1921-1927〉，《興大歷史學報》，第18期（臺中，2007年6月），頁249-268。
- 楊維真，〈抗戰前國民政府與地方實力派之關係—以川滇黔為中心的探討〉，《國立政治大學歷史學報》，第15期（臺北，1998年），頁199-238。
- 應俊豪，〈1920年代上半期長江上游美國海軍護航行動爭議〉，《國立政治大學歷史學報》，第32期（臺北，2009年11月），頁71-124。
- 應俊豪，〈內戰、輪船與綁架勒贖：中日宜陽丸事件（1923-1924）〉，《近代中國》（季刊），第161期（臺北，2005年6月），頁117-137。
- 應俊豪，〈抵制日輪與中日衝突：長沙案及其善後交涉(1923-1926)〉，《東吳歷史學報》，第19期（臺北，2008年6月），頁111-180。
- 應俊豪，〈四國海軍因應長江上游航行安全問題採取的聯合行動〉，《東吳歷史學報》，第22期（臺北，2009年12月），頁169-224。
- 應俊豪，〈長江上游航行安全問題與美國駐華海軍的因應之道(1920-1925)〉，《國史館館刊》，第20期（臺北，2009年6月），頁123-172。
- 應俊豪，〈美旗下的迷思：從字水號輪船被劫事件看美國眼中的長江上游航行安全問題（1924）〉，發表於由廈門大學國學研究院、國立臺灣海洋大學人文社會科學院、國立成功大學人文社會科學中心主辦，「2009海洋文化國際學術研討會：環中國海漢文化圈文化之保存與創新」，廈門市，2009年11月9日-13日。
- 應俊豪，〈航運、砲艦與外交—1924年中英萬縣案研究〉，《國立政治大學歷史學報》，第28期（臺北，2007年11月），頁287-328。
- 應俊豪，〈輪船入侵與華洋衝突：1920年代上半期長江上游航運安全問題〉，國立

臺灣海洋大學海洋文化研究所編，《東亞海域與文明交會：港市、商貿、移民與文化傳播》（基隆：國立臺灣海洋大學海洋文化研究所，2008年），頁193-273。