

戰後日軍遣返作業與海南臺人返鄉的衝突 ——以播磨丸（海南輪）出航事件為例^{*}

蕭明禮^{**}

摘 要

歷來有關二次大戰結束後，在海南島臺灣人遣返問題之研究，多認為缺乏足夠船隻為臺灣人遣返速度緩慢的主因。本文透過 1946 年春天前日本商船播磨丸（中國接收後改名為海南號）載運海南島臺灣人遣返案例的研究，認為探討戰後海南島臺灣人遣返遲緩的原因，不可忽略美軍規劃日軍遣返計畫時，只求儘速將中國戰區之日軍遣返日本本土，而將前殖民地人民的遣返順位置於日軍之後。再加上用於遣返作業之船隻調度不及，迫使實際負責海南臺人遣返作業的國軍第二方面軍（後改組為廣州行營）只能動用滯留於海南島的前日本商船播磨丸。然而，駐日盟軍總部（GHQ/SCAP）在播磨丸抵臺後，又逕行將該輪用於遣返在臺日人，導致海南與臺灣方面希望利用播磨丸完成後續臺人返鄉作業的期盼落空，讓海南島臺灣人遣返問題更為波折。

關鍵詞：播磨丸、臺灣、海南島、遣返、戰後

^{*} 本論文部分內容曾譯為日文，以「播磨丸の接收、出航とその返還——戦後中国戦区における日本人の引揚げと在海南島台湾人の帰郷をめぐる衝突」為題，於 2021 年度日本華南學會研究大會上宣讀（12 月 18 日，線上會議），並蒙谷垣真理子、山本眞、深町英夫等學界先進指教。論文審查期間，復蒙兩位匿名審查人不辭繁瑣、詳加審訂，惠賜多項建議指正。最後並獲《集刊》諸位同仁費心協助校閱編排，特此併申謝忱。

收稿日期：2021 年 6 月 18 日，通過刊登日期：2022 年 7 月 15 日。

^{**} 日本武藏野大學全球研究學部兼任講師

一、緒 論

海南島於 1939 年 2 月遭日軍佔領後，成爲日本在華南軍事作戰與資源榨取的重要據點。爲了開發當地資源與協助佔領，日本動員大量臺灣人前往海南從事各種具有軍事或經濟性質之工作。然而，當日本於 1945 年 8 月 15 日宣布投降後，要如何處置這些在海南的臺灣人，卻成爲接收臺灣與海南的中華民國國民政府必須立即應對的一大課題。

滯留海南臺灣人的遣返，曾經是戰後初期臺灣社會所關注的重大事件之一。許多當事人從戰爭結束起，到經歷重重磨難終於踏上家鄉土地那刻的種種經歷，不僅成爲個人生命歷程中刻骨銘心的回憶，在戰後特殊的壓抑環境下，這種歷史記憶更透過民間的私下傳播、沉澱，隨著 1990 年代臺灣史在臺灣本地的蓬勃崛起，再度回到歷史學界的視野。例如 1990 年代中晚期發表之一連串臺籍日本兵研究論著與口述歷史中，臺灣人在海南以及臺灣人從海南返鄉的經歷，就成爲其中相當重要的一部分。¹在眾多戰後海南臺灣人返臺的回憶敘事中，經常提到一艘名爲「播磨丸」的日本輪船，如何載運臺灣人百轉千折、迭經劫難，終於返回故鄉的故事，並成爲形塑戰時到戰後初期滯留海南臺灣人集體記憶的代表性故事之一。然而，這艘後來被中方改名爲「海南號」的播磨丸，究竟爲何來到海南？又爲何一度成爲載運臺灣人返鄉的寄託？最後它又是如何出航，駛向臺灣？迄今卻仍少有人能娓娓道來。

戰後滯留海外之日本軍民乃至臺灣、朝鮮等前殖民地人民遣返問題，自日本厚生省援護局出版《引揚げと援護三十年の歩み》以降，²相關之史料集及

¹ 舉其要者，包括：鄭麗玲採訪撰述，《臺灣人日本兵的戰爭經驗》（板橋：臺北縣立文化中心，1995）；鄭麗玲，〈海南島的臺灣兵（1937-1945）〉，《臺灣風物》，卷 46 期 3（1996 年 9 月），頁 73-103；周婉窈主編，《台籍日本兵座談會記錄并相關資料》（臺北：中央研究院臺灣史研究所籌備處，1997）；蔡慧玉編著，吳玲青整理，《走過兩個時代的人——台籍日本兵》（臺北：中央研究院臺灣史研究所籌備處，1997，2008 再版）等。

² 厚生省援護局編，《引揚げと援護三十年の歩み》（東京：厚生省，1977）。

學術論著陸續發表出版。³隨後，受日本學界之刺激以及臺灣史研究的興起，臺灣學界在 1990 年代後，以上述口述訪談為契機，亦陸續出現戰後在臺日人遣返及島外臺人返鄉問題的相關研究。⁴至於中國大陸方面，在近年抗戰史的熱潮下，也陸續出現有關戰後在華日本軍民遣返問題之研究論著。

整體來說，日本學界對戰後遣返議題的研究成果豐富，不過其關注之焦點還是傾向以遣返政策的形成與演變、日本本國軍民遣返過程為中心。至於臺灣學界的既有研究，若從臺灣為本體出發之討論，多集中於戰後在臺日人之留用或等待遣返期間的管理；⁵從中國近代史或中日關係史領域切入探討之論文，則多以戰後中國大陸日軍日僑遣返、留用日人等方面為主題。⁶中國學界對此

-
- ³ 史料集主要包括：森田芳夫、長田かな子編，《朝鮮終戦の記録・資料篇・第二卷：南朝鮮地域の引揚と日本世話会の活動》（東京：巖南堂書店，1980）；《朝鮮終戦の記録・資料篇・第三卷：北朝鮮地域日本人の引揚》（東京：巖南堂書店，1980）；台湾協会編，《台湾引揚史：昭和二十年終戦記録》（東京：台湾協会，1982）；河原功監修、編集，《台湾引揚・留用記録：台湾協会所蔵（全 10 卷）》（東京：ゆまに書房，1997-1998）；加藤聖文監修、編集，《海外引揚関係史料集成・国外篇・補遺篇（全 19 卷）》（東京：ゆまに書房，2002）；引揚援護庁編，《引揚援護の記録》（東京：引揚援護庁，1950）；引揚援護庁編，《引揚援護の記録（卷 1）》（東京：クレス出版社據厚生省援護局昭和 25 年版復刻，2000）；浜井和史編集、解題，《復員関係史料集成（全 12 卷）》（東京：ゆまに書房，2009-2010）等。學術研究方面，則從 1995 年加藤陽子的論文發表後，頗有明顯開展之勢，其中又以加藤聖文的成果最為矚目。加藤陽子，〈敗者の帰還——中国からの復員・引揚問題の展開〉，《國際政治》，号 109（1995 年 5 月），頁 110-125；加藤聖文，《海外引揚の研究：忘却された「大日本帝国」》（東京：岩波書店，2020）。
- ⁴ 近十年來有關戰後在臺日人遣返或臺人返鄉問題之研究，包括歐素瑛，〈戰後初期在臺日人之遣返與留用：兼論臺灣高等教育的復員〉，《臺灣文獻》，卷 61 期 3（2010 年 9 月），頁 287-329；楊護源，〈戰後臺灣軍事接收新局的開展：從日軍遣返到臺灣軍事設施會議〉，《台灣史料研究》，期 47（2016 年 6 月），頁 29-56；〈戰後在臺日軍的管理與遣返：兼論高雄運輸司令與第二戰俘管理所〉，《高雄文獻》，卷 9 期 1（2019 年 6 月），頁 55-72。
- ⁵ 在臺日人留用之相關研究頗多，在此僅舉數例如下：吳文星，〈戰後初年在台日本人留用政策初探〉，《臺灣師大歷史學報》，期 33（2005 年 6 月），頁 269-285；陳亮州，〈政府對臺灣日俘管理之研究——以臺灣省警備總司令部戰俘管理處為分析中心〉，《檔案季刊》，卷 10 期 2（2011 年 6 月），頁 94-110；沈昱廷，〈戰後初期臺灣地區日本官兵善後聯絡部之成立、運作與社會影響〉，《逢甲人文社會學報》，期 36（2018 年 6 月），頁 133-157；濶于婷，〈臺灣戰後初期林務局日籍人員的遣返與留用（1945-1949）〉（臺北：東吳大學歷史學系碩士論文，2019）等。
- ⁶ 林志宏，〈兩個祖國的邊緣人：「遺華日僑」的戰爭、記憶與性別〉，《近代中國婦女史研究》期 24（2014 年 12 月），頁 1-45；李俊儒，〈戰後滿洲引揚に関する研究——国民政府の日本人技術者の留用を中心に〉（臺北：國立政治大學日本語文學系碩士論文，2017）。

議題的研究看似急起直追，卻多停留於通論性概述，且集中於東北、華北，⁷對海南在內的華中、華南地區探討有限。⁸更甚者，這類論著多半也以「日俘日僑」為主題，少有專門以臺灣、朝鮮等前日本殖民地民眾遣返為題者。⁹

探討戰後海南島臺灣人返臺問題，以及播磨丸 / 海南輪來龍去脈的學術論著，迄今仍以湯熙勇在 2005 年的〈脫離困境：戰後初期海南島之臺灣人的返臺〉一文最為經典。湯氏除了詳述海南島當地臺人與臺灣省行政長官公署用各種方式洽詢船隻，以求儘速返回臺灣，亦就包括播磨丸在內的多艘船隻載運臺人返鄉經過有所著墨。¹⁰可惜受限於當時仍有相當史料未完全公開，¹¹以及作者採用以滯留海南的全體臺人為對象的整體性視角，該文未能進一步探究隱藏在臺人返鄉問題背後、盟國制定遣返政策時中美雙方產生的微妙影響，也未能繼續追查播磨丸的下落，對少數幾處重要細節的考證也未盡詳實。¹²此後，除

⁷ 從整體性角度探討在華日軍日僑遣返之論著，最重要者為：袁成毅，〈戰後蔣介石對日「以德報怨」政策的幾個問題〉，《抗日戰爭研究》，2006 年第 1 期，頁 210-231。此外，集中探討東北、華北情況的著作甚多，僅舉二例如下：關亞新、張志坤，〈1946 年瀋陽地區日僑俘遣返始末〉，《抗日戰爭研究》，2010 年第 3 期，頁 132-146；渠占輝，〈戰後華北地區日僑的收容與遣返〉，《抗日戰爭研究》，2011 年第 3 期，頁 128-138。

⁸ 有一文恐怕是 2020 年代之前少數的例外，參見馬軍、單冠初，〈戰後國民政府遣返韓人政策的演變及在上海地區的實踐〉，《史林》，2006 年第 2 期，頁 60-69。

⁹ 張傳宇，〈廣州日俘日僑遣返問題研究〉，《抗日戰爭研究》，2021 年第 1 期，頁 113-125。張氏以「遣返」為題，兼論海南在內的廣東地區臺籍人士遣返作業實施情形的概要。但綜觀該文，論述仍偏重於日俘日僑戰後受國軍監管、留用，少有論及遣返之處。儘管他已注意到美軍於在華日人遣返行動上具有某種主導地位，卻未能明確認識到美方的強勢程度深入到遣返的日程細節、船隻分配與調度等層面，更未能就海南島臺民遣返作業問題多加考察。

¹⁰ 湯熙勇，〈脫離困境：戰後初期海南島之臺灣人的返臺〉，《臺灣史研究》，卷 12 期 2（2005 年 12 月），頁 167-208。

¹¹ 特別是現存國發會檔案管理局的國軍檔案，在 2000 年代初期仍未全數移交、整理與公開。

¹² 如播磨丸出航與抵臺日期的考證上，湯文雖然注意到部分官方檔案記載該輪於 4 月 12 日抵達高雄，但因當時缺乏更多公開檔案可供對比分析，最後採用乘客的回憶，視為 1946 年 5 月上旬由榆林啓航，5 月 13 日抵達高雄。如今根據 3 月底至 4 月初臺灣省行政長官陳儀與廣州行營主任張發奎往來之電文可知，播磨丸實於 3 月 29 日離開海南，4 月 12 日抵達高雄。湯熙勇，〈脫離困境：戰後初期海南島之臺灣人的返臺〉，《臺灣史研究》，卷 12 期 2，頁 194；〈沙班輪等 2 船已運臺胞返籍復案〉（1946 年 04 月 13 日），國史館臺灣文獻館藏，《臺灣省行政長官公署檔案》，典藏號 00306520006016，「海南島廣東臺胞返籍接運」。

了臺灣文學界於 2016 年出版小說《播磨丸》外，¹³對於包括播磨丸在內的戰後海南島臺灣人遣返相關議題，學界並未廣續深究。

事實上，從目前已知的檔案文獻來看，播磨丸啓航前後，不僅臺灣本島民間積極聲援海南島臺灣人返鄉，臺灣省行政長官公署、駐廣州之第二方面軍（後改組為廣州行營）對民意的反應，還有接收海南之國軍部隊與解除武裝之前日本駐軍就播磨丸問題的交涉往來，亦不可忽視。至於更高層的陸軍總司令部、軍政部、外交部等國府中央機關，分別透過各種管道與駐華美軍、駐日盟軍總司令部（General Headquarters/Supreme Commander for the Allied Power, GHQ/SCAP, 簡稱盟總）等盟國機構折衝協調，也發揮一定程度的影響。最重要的是，戰後遠東國際秩序轉移，美國已成為當地最重要的區域穩定力量。是故，美方在戰後復員、對日佔領、對華關係等全盤性考量下，如何制訂包含前殖民地人民在內的日軍日僑遣返計畫，以及回應國府的遣返需求等事涉與美國遠東戰略層面的互動，亦是值得發掘的課題。

因此，本文以播磨丸遣返事件為題，在湯熙勇奠定的研究基礎上，利用典藏於臺灣、日本等史料保存機構的檔案，¹⁴透過史料考證與文獻分析，將播磨丸 / 海南輪事件放置於更廣闊的背景，剖析美軍主導中國戰區日軍遣返作業對播磨丸事件帶來的影響，釐清播磨丸先後為國府、美軍接收並徵用擔任遣返海南臺民任務的始末。希望能重新還原歷史現場，盡可能地從看似單一的事件主題中，追尋出背後所蘊涵的多重而複雜之歷史脈絡。¹⁵

¹³ 小說《播磨丸》乃一文學性作品，且作者在自序中即開宗明義說明，撰寫當時報刊相關記載有限，網路資料亦付之闕如，因此儘管以播磨丸載運海南島臺灣人返鄉為題，但小說中的細節有相當部分「是虛構的」。李旺台，《播磨丸》（臺北：圓神出版社，2016），頁 6-9。

¹⁴ 國內收藏之檔案部分，包括國史館以及中央研究院近代史研究所收藏之外交部檔案，國史館收藏之蔣中正總統、陳誠副總統文物、國民政府檔案，國史館臺灣文獻館（原臺灣省文獻委員會）收藏之臺灣省行政長官公署檔案，國家發展委員會檔案管理局收藏之國軍檔案等。海外檔案部分，則包括日本亞細亞歷史資料中心（アジア歴史資料センター）公開之防衛省防衛研究所保存的「海軍一般史料」，國會圖書館憲政資料室收藏之駐日盟軍總司令部檔案微卷等。

¹⁵ 由於現存中文檔案中，對播磨丸 / 海南輪的稱呼繁多，大致上行政長官公署與海南駐軍、廣州行營等機關的檔案中多稱之為播磨丸、哈利瑪丸，在交通部招商局與外交部往來電文中則多稱為海南輪。在此視行文脈絡，兼用「播磨丸」與「海南輪」兩名，以利表述。

二、戰後在華日本軍民遣送運輸機制的形成 與對海南島臺人遣返的影響

本節將分析戰後盟軍遣返日軍計畫的源起、計畫內容的演變，以及以海南島為中心的華南地區日本軍民遣返計畫內容大要等，俾使吾人在探究播磨丸啓航事件之前，能先釐清盟軍遣返在華日本軍民計畫對海南島臺人返鄉產生的可能影響。

（一）中美雙方遣返在華日軍日僑計畫的形成

雖然歷來研究多認為中美雙方對在華日本軍民遣返問題具有高度共識，¹⁶但近年的最新研究卻顯示，從出現、成形到實施，盟軍遣返日本軍民決策並非過往所認定的那樣簡單明快。例如加藤聖文就注意到，儘管美國政府在大戰結束後有意儘快排除日本在華的影響力，可是從日本投降前夕到 1945 年 12 月中為止，處理在華日本軍民遣返問題最為積極者，還是中國戰區美軍（United States Forces in China Theater, USFCT, 又稱駐華美軍）總司令官魏德邁中將（Lt. Gen. Albert C. Wedemeyer），華府態度反而相對消極，直到 11 月底才轉為積極協助國府。¹⁷另一方面，若將東京盟總執行日本軍民遣返作業的相關報告，對照同時期駐華美軍就遣返議題與國府磋商的相關檔案，亦可發現，重慶與東京之間對中國戰區日本軍民遣返問題的關注程度，存在微妙的時間差。

¹⁶ 如袁成毅即認為，在戰後日人遣返問題上，除國府方面為了防備中共趁機擴大勢力的考量外，美方亦希望藉由迅速遣返在華日軍、日僑，「以剷除日人在華勢力」、防止其「捲土重來」。袁成毅，〈戰後蔣介石對日「以德報怨」政策的幾個問題〉，《抗日戰爭研究》，2006 年第 1 期，頁 214-215。

¹⁷ 加藤聖文，〈大日本帝国の崩壊と残留日本人の引揚問題——国際関係のなかの海外引揚〉，收入增田弘編（下略），《大日本帝国の崩壊と引揚・復員》（東京：慶應義塾大学出版会，2012），頁 32-35。

根據戰後實質統治日本的盟軍總部於 1947 年 5 月編纂的一份報告顯示，從 1945 年 9 月至 1946 年 12 月，GHQ 的遣返作業共分爲以下三個階段。¹⁸階段一：1945 年 9 月 17 日至 1946 年 2 月 28 日，此階段唯一可資運用的船隻是戰後殘存的日本船舶與部分美軍運輸艦隻，而遣返作業也以「西太平洋美軍控制區」(United States controlled areas in the West Pacific)內的日軍部隊爲優先。階段二：1946 年 3 月 1 日至 7 月 15 日，由於美軍艦艇大量投入，成爲遣返作業運輸效率最高的時期。尖峰階段時每週遣返日本的人數高達 19.3 萬人。遣返作業的重點地區也由太平洋戰區轉換爲「中國與英國控制區」(Chinese and British controlled areas)，共有約 160 萬日人從中英控制區遣返日本。階段三：1946 年 7 月 16 日至 12 月 12 日，因高峰期已過，遣返日人人數下降。

由上可知，東京盟總最初的遣返政策方針上仍著重於「最大限度利用日本海軍艦艇與商船」，且第一階段作業也偏重於太平洋戰區。然而，在進入第二階段後，盟總卻派遣了大量美國海軍第七艦隊兩棲運輸艦艇參與遣返任務，其任務範圍也擴大到中國與英軍作戰地區內。除了報告中提到的日本船隻不足迫使盟總擴大介入的原因外，¹⁹也不可忽視駐華美軍總部對後續日本軍民遣返計畫發揮的影響。

按筆者所掌握之史料，中美盟軍對戰後遣返在華日軍的規劃，至少可以追溯至日本宣布接受《波茨坦宣言》(Potsdam Declaration)的 1945 年 8 月 10 日。當天下午，中國陸軍總司令部人員至重慶駐華美軍總部會談，初步草擬了「於敵突然投降時之進軍計畫」。八天後，根據該計畫爲藍本修正的「日軍投降」計畫案中，更明確提及盟軍在中國戰區需佔領地區(即收復區)的任務，包括「履行日本投降條件，包括解除武裝、遣回、復員等項」。²⁰若對照馬歇

¹⁸ G-3 Section GHQ/SCAP, "Report on Mass Repatriation in the Western Pacific," May 1947, Box 382, Folder 9, GHQ/SCAP Records, RG 331, National Diet Library, Tokyo, Japan (日本國會圖書館，以下簡稱 NDL)。

¹⁹ G-3 Section GHQ/SCAP, "Report on Mass Repatriation in the Western Pacific," May 1947, Box 382, Folder 9, GHQ/SCAP Records, RG 331, NDL.

²⁰ 中國第二歷史檔案館編，《中國戰區受降檔案·壹》(南京：南京出版社，2015)，頁 4-12、46-47。

爾特級上將（General of Army George C. Marshall）自 8 月 11 日起即已與魏德邁就在華日軍遣返問題電文往返，²¹可見對於中國戰區日軍遣返問題，中美雙方不僅早在日本投降前即已著手處理，且華府方面的介入層級亦相當高，顯示就此議題，雙方確實自一開始便有共識。只是在此階段，因盟軍佔領日本的最高機構尚未正式成立，加上遣返作業的制定亦才剛剛起步，故美方處理此一議題的任務，就落在駐華美軍總部身上。

到了 9 月之後，駐華美軍與駐日盟軍總部的合作逐漸擴大。9 月 12 日，駐華美軍總部曾與國府軍政部、軍事委員會就遣返日人問題展開初步協商。²²但因駐華美軍與國府對遣返在華日軍所需船隻的掌握仍嫌不足，且中國戰區遣返作業亦有與東京盟總協調之必要，故魏德邁親自飛往東京與駐日盟軍總司令麥克阿瑟特級上將（General of Army Douglas MacArthur）協商。10 月 25 號，東京盟總下令日本政府的海外平民遣返業務需接受盟總管轄，亦即盟總成爲管理日本政府遣返業務的上級機構。這讓駐華美軍與盟總的聯繫日趨緊密，中國戰區的日本軍民遣返計畫也就與正在進行中的太平洋戰區日軍遣返作業逐步合而爲一，成爲包含整個亞洲太平洋地區在內的整合性遣返計畫。²³

其後，中國戰區方面在 9 月底又假重慶召開中美聯合參謀會議，就日軍及日僑遣返行動展開前期作業。會中預測盟國政策：「所有自日方獲取之船舶，將由盟國最高統帥部統籌支配，其主要之任務乃在遣送日人，並維持日本最低限度經濟……爲準備於未來短期內，可獲船隻爲中國運輸。」至於會議中所估計戰後日本殘存之 500 噸以上輪船中，可供運輸之用者應有 75 萬噸，而中國戰區各地日軍、日僑遣返的順序，則是由中國本部開始，繼之爲東北、安南北

²¹ 加藤聖文，〈大日本帝国の崩壊と残留日本人の引揚問題——国際関係のなかの海外引揚〉，收入《大日本帝国の崩壊と引揚・復員》，頁 32。

²² 加藤聖文，〈大日本帝国の崩壊と残留日本人の引揚問題——国際関係のなかの海外引揚〉，收入《大日本帝国の崩壊と引揚・復員》，頁 33。

²³ 加藤聖文，〈大日本帝国の崩壊と残留日本人の引揚問題——国際関係のなかの海外引揚〉，收入《大日本帝国の崩壊と引揚・復員》，頁 33；李俊儒，〈戰後滿洲引揚に関する研究——国民政府の日本技術者の留用を中心に〉，頁 13。

部及臺灣。²⁴此後，中美雙方於 10 月底在上海舉行之中國戰區日人返國聯合會議中，又擬定了〈中國戰區日本官兵與日僑遣送歸國計劃〉，對遣返程序與作業細節有了更詳盡的規劃。舉其要者，大致可分為下列數項。

第一、遣送作業由國民政府主負其責，美方的責任主要在於提供船隻，協助將中國戰區內的日本軍民運返日本本土。此外，在實施過程中應盡量利用日方人員協助作業。²⁵

第二、遣返順序為先華北、再華南，先日軍、後日僑。在該計畫第三節第二項 B 條中註明：「自華南港口之遣送須待至一九四六年一月一日以後，且必須等至北方有至少一港口輸送完畢後始可開始，以免混亂」等語，其原因除了船舶缺乏之外，也和盟軍預計華南各港口的掃雷作業要到 1946 年 1 月才能完成有關。²⁶其次，該計畫附件 E 項中又明訂「日本陸海人員優先遣送，次及日僑」；²⁷且此時儘管臺灣人恢復中華民國國籍政策尚未正式定案，但在該計畫中已將臺灣、韓國人與日本人加以區分。²⁸故在此一階段，臺灣民眾的遣返順序就已列於日本軍人之後。

²⁴ 中國陸軍總司令部，〈中國戰區中國陸軍總司令部處理日本投降文件彙編（下卷）：第六節·對日俘僑及韓臺人遣送回國有關各項規定〉（1946 年 4 月），頁 221-222，國史館藏，《陳誠副總統文物》，典藏號 008-010701-00055-006，「處理日本投降文件彙編（二）」。

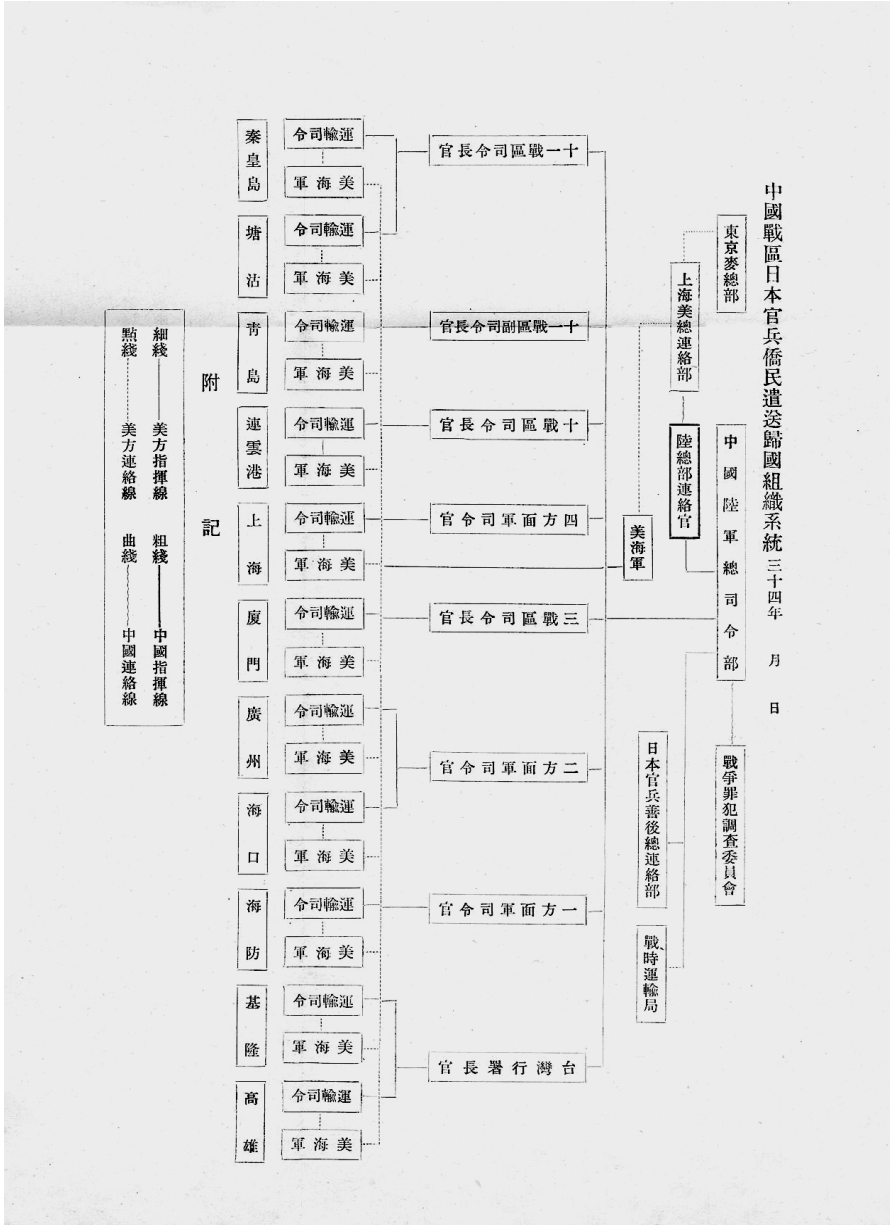
²⁵ 中國陸軍總司令部，〈中國戰區中國陸軍總司令部處理日本投降文件彙編（下卷）：第六節·對日俘僑及韓臺人遣送回國有關各項規定〉（1946 年 4 月），頁 224，國史館藏，《陳誠副總統文物》，典藏號 008-010701-00055-006，「處理日本投降文件彙編（二）」。

²⁶ 中國陸軍總司令部，〈中國戰區中國陸軍總司令部處理日本投降文件彙編（下卷）：第六節·對日俘僑及韓臺人遣送回國有關各項規定〉（1946 年 4 月），頁 224、226、230，國史館藏，《陳誠副總統文物》，典藏號 008-010701-00055-006，「處理日本投降文件彙編（二）」。除〈中國戰區日本官兵與日僑遣送歸國計劃〉外，當時其他盟軍檔案亦有提及掃雷問題對遣返進度的影響。例如一份 1945 年 11 月下旬東京盟軍總部就廣東地區日僑遣返所用船隻問題答覆日本政府的備忘錄中就明確提到：在廣東境內港口掃雷作業未完成之前，不會投入任何船隻進行遣返作業。Central Liaison Office, "SCAPIN-344: Repatriation Vessel for Japanese Residents in Canton," 24 November 1945, GHQ/SCAP Records, RG 331, NDL.

²⁷ 中國陸軍總司令部，〈中國戰區中國陸軍總司令部處理日本投降文件彙編（下卷）：第六節·對日俘僑及韓臺人遣送回國有關各項規定〉（1946 年 4 月），頁 242，國史館藏，《陳誠副總統文物》，典藏號 008-010701-00055-006，「處理日本投降文件彙編（二）」。

²⁸ 例如附件 D 的「日本官兵僑民遣送地所在地與數目」表中，便將臺、日、韓籍的「軍人」（應含軍伕與軍屬）、平民數量分開統計。中國陸軍總司令部，〈中國戰區中國陸軍總司令部處理日本投降文件彙編（下卷）：第六節·對日俘僑及韓臺人遣送回國有關各項規定〉（1946 年 4 月），頁 236-238，國史館藏，《陳誠副總統文物》，典藏號 008-010701-00055-006，「處理日本投降文件彙編（二）」。

圖 1 中國戰區日本官兵僑民遣送歸國組織圖



資料來源：中國陸軍總司令部，〈中國戰區中國陸軍總司令部處理日本投降文件彙編（下卷）：第六節·對日僑僑及韓臺人遣送回國有關各項規定〉（1946年4月），頁244，國史館藏，《陳誠副總統文物》，典藏號008-010701-00055-006，「處理日本投降文件彙編（二）」。

第三、為配合遣返作業，中美雙方亦就遣送日軍日僑之組織機構有所協議（圖 1）。首先，在最上層機構部分，分別由中國陸軍總司令部及東京之駐日盟軍總司令部負責遣返作業的制定與決策。其中，國軍於陸總參二（G2）增設「日韓臺人管理組」處理相關之管理與運輸；陸總與東京盟總之間的業務聯絡，原本計劃由中國戰區美軍總部設置專責遣返日本官兵與日僑業務之聯絡部，但受到美國陸軍部下令中國戰區美軍總部應儘速解散之故，乃修正為設置一簡單之指揮機構，由軍官兩名、書記一名及中日文翻譯官各一名組成。承此，在基層執行機構方面，陸總又分別在各戰區、司令部轄區之主要港口設置運輸司令部。同時，盟總則令上海美軍運輸總部節制之美國海軍第 78 特遣艦隊（TF 78），在上述各口岸派遣校級海軍軍官擔任運輸聯絡官，充當遣返船隻調度與聯絡國軍運輸司令部之機制。²⁹

第四、在該計畫中盟軍也預設了利用擄獲之日本船隻遣返之可能，並規定這些船隻：1、其確實數量需向駐日盟軍總部報告，且專供總部作為遣送日僑俘虜返國及供應日方最低限度之經濟，或因其他目的由美軍指揮官指定調派之用。2、美軍指揮官必須向蔣委員長請得放駛日輪前往中國各遣散港口之許可，然後再知會盟總。

從 10 月底制定的〈中國戰區日本官兵與日僑遣送歸國計畫〉中擬定之責任區分可知，東京盟總此時已在駐華日軍遣返任務中擔負起運輸船隻的控制與調度之責。然而，盟總參與中國戰區日軍日僑遣返作業，卻也衍生出指揮架構與權責區分的問題。特別是在船舶調度與控制方面，不只擔負遣送運輸的美軍戰車登陸艦（Tank Landing Ship, LST）與自由輪（Liberty ship）等艦艇，就連盟國擄獲之日本輪船，調度權也掌握在東京的麥克阿瑟手上。蔣中正領導的國

²⁹ 中國陸軍總司令部，〈中國戰區中國陸軍總司令部處理日本投降文件彙編（下卷）：第六節·對日俘僑及韓臺人遣送回國有關各項規定〉（1946 年 4 月），頁 230，國史館藏，《陳誠副總統文物》，典藏號 008-010701-00055-006，「處理日本投降文件彙編（二）」；Gordon K. Cusack, “Repatriation in the China Theater,” *Military Review*, 28:2 (May 1948), p. 61.

民政府對於中國戰區擄獲之日籍船隻雖然保有名義上的使用同意權，³⁰但實質的管理與使用仍然要秉承東京盟總的意旨。因此，乍看之下中美盟軍在〈中國戰區日本官兵與日僑遣送歸國計劃〉中規劃的任務區分與聯絡機制似乎頗為清晰，然而卻隱藏著組織疊床架屋、雙方高層聯絡傳遞複雜的缺點。例如遠在東京的盟總可以透過美國海軍向下層層轉達至中國境內各運輸司令部的美軍聯絡官，影響國軍運輸司令部作業，但國軍基層單位只能循國軍體系層層向上傳達至中國陸軍總司令部，且陸總還不能直接與東京盟總聯絡，造成資訊傳達的延誤與混亂。

（二）〈中國戰區遣送計劃〉的定案

中國戰區日軍遣返作業的速度在 1945 年 11 月底之後有所加快，學界一般認為與華府態度之轉變有關。1945 年 11 月底，魏德邁與國民政府主席蔣中正因東北接收及國共衝突問題，先後向美國陸軍部及杜魯門總統（Harry S. Truman）要求賦予駐華美軍總司令部明確的任務權限以及擴大對華援助。至此，華府才一改自日本投降後不願積極介入戰後中國議題的態度，重新增強對國府的援助，並將遣返在華日本軍民議題置為支援國府的重要一環，以維持中國局勢之穩定。11 月底，美國政府發布馬歇爾擔任特使來華調停國共衝突；12 月 15 日杜魯門發表對華聲明，表示美方有義務協助國府遣返在華日軍回國。駐華美軍總部也在 12 月中獲得參謀首長聯席會議（JCS）明確賦予負責遣返全中國戰區日本軍民的任務，範圍包括東北、臺灣、海南島乃至法屬中南半島北部。隨後，美軍於 12 月底提供大量自由輪與戰車登陸艦與日方（1946 年初，美軍亦決定提供自由輪給國府），並以第七艦隊運輸艦艇投入中國大陸日軍遣返任務。³¹美國政府這一連串的轉變，確實有效提升了在華日軍遣返的

³⁰ 中國陸軍總司令部，〈中國戰區中國陸軍總司令部處理日本投降文件彙編（下卷）：第六節·對日俘僑及韓臺人遣送回國有關各項規定〉（1946 年 4 月），頁 238-239，國史館藏，《陳誠副總統文物》，典藏號 008-010701-00055-006，「處理日本投降文件彙編（二）」。

³¹ 袁成毅，〈戰後蔣介石對日「以德報怨」政策的幾個問題〉，《抗日戰爭研究》，2006 年第 1 期，頁 214-215；加藤聖文，〈大日本帝国の崩壊と残留日本人の引揚問題——国際関係のなかの海外引揚〉，收入《大日本帝国の崩壊と引揚・復員》，頁 35-39。

速度。不過，若進一步考察各地區遣返的先後順序，卻可發現仍有部分地區因遣返順位偏後而引發某些問題。其中，當然包括了本文主角播磨丸當時所停泊的海南島。在此，我們將先分析中國戰區日軍遣返計畫的正式決定與實施經過。

繼 1945 年 10 月底的中國戰區日人返國聯合會議後，中美雙方於 1946 年初又至少召開兩次會議，商議各戰區日軍、日僑遣返順序與作業細節。首先，是 1 月 4 日、5 日兩天在上海舉行的第二次遣送日俘日僑會議中，中方曾告知美方海南島之「日俘日僑」（應包含臺人）除已有 3 萬人集中於海口外，另有 1 萬名已集中於三亞港，並希望美方同意開放海口港作為海南的第二座遣返用港口。美方則詢問中方能否於 3 月 1 日至 15 日間將日俘日僑集中於兩港，並得到中方「可以」的肯定答覆。³²

其次，在攸關遣返運輸作業進度最重要的船隻調度情形方面，原本美軍在 1945 年底就已經注意到，光憑戰後殘存之日本船隻以及部分美軍運輸艦艇，完全不足以應付將分散在中國、太平洋、東南亞各地的日本軍民遣返回國之龐大需求。雖然盟總也曾向國府、盟軍東南亞戰區司令部（SACSEA）、澳洲甚至蘇聯洽詢調用其接收之日本船隻進行遣返運輸的可能，但除了東南亞戰區司令部提供了 14 艘、共約 2.3 萬噸的船隻供盟總使用之外，其他三國皆未能給予更多協助。因此東京盟總甚至在 1946 年 1 月初悲觀地估計，若只靠既有的船舶運量，至少需要五、六年才能將西太平洋地區的所有日人遣返完畢。³³然而，在美軍自身亦有官兵復員回國的壓力下，美方卻在上海會議中告知，駐滬美國海軍登陸艦艇將自 2 月 20 日起停止遣返日人運輸任務，駐華北之美軍戰車登陸艦亦可能從 3 月 1 日起撤出當地，此後將沒有美國海軍第七艦隊所屬之戰車登陸艦可資運用。所幸，美方亦在該會議中提出替代方案，建議派日本商船管理局（Shipping Control Authority for Japanese Merchant Marine,

³² 中國陸軍總司令部，〈中國戰區中國陸軍總司令部處理日本投降文件彙編（下卷）：第六節·對日俘僑及韓臺人遣送回國有關各項規定〉（1946 年 4 月），頁 254，國史館藏，《陳誠副總統文物》，典藏號 008-010701-00055-006，「處理日本投降文件彙編（二）」。

³³ G-3 Section GHQ/SCAP, "Report on Mass Repatriation in the Western Pacific," May 1947, Box 382, Folder 9, GHQ/SCAP Records, RG 331, NDL.

SCAJAP)³⁴轄下日本投降後美方移交之戰車登陸艦與自由輪各 100 艘，由日籍船員駕駛來華，支援日軍日僑遣返業務。同時，美方亦將 25 艘自由輪移交中華民國，作為進一步補充。儘管如此，可能因為會議中估算替換的自由輪數量到 4 月 1 日才能累積到 75 艘（表 1），最後決定海南地區遣送進程為 4 月 1 日至 5 月 1 日，以每日 4,000 人規模在海口港展開日俘日僑遣返作業。³⁵

1 月 4 日至 5 日在上海舉行之第二次會議結果，隨即在當月 15 日至 17 日於東京召開之第三次中國戰區遣返會議中有相當幅度的更動。原本該次會議大致依據前兩次會議的方向，就遣送日軍日僑以及臺籍韓籍人士的集中與運輸、使用船隻形式與指揮劃分、啓航通報機制、各港口開放與作業時間等展開進一步磋商。在該次會議紀錄中有關遣返作業實施原則的部分，則明確記載了由「〔駐華〕美軍總部決定中國各遣送海港遣送之先後程序」，³⁶凸顯出在華日軍日僑遣返的起運順序決策權由美軍主導的現實。³⁷

³⁴ 中方文獻有譯作「盟總船舶管理處」或「日本船舶管理處」者，其成立經緯參見後述。
³⁵ 中國陸軍總司令部，〈中國戰區中國陸軍總司令部處理日本投降文件彙編（下卷）：第六節·對日俘僑及韓臺人遣送回國有關各項規定〉（1946 年 4 月），頁 254、257、265、267-268，國史館藏，《陳誠副總統文物》，典藏號 008-010701-00055-006，「處理日本投降文件彙編（二）」。
³⁶ 中國陸軍總司令部，〈中國戰區中國陸軍總司令部處理日本投降文件彙編（下卷）：第六節·對日俘僑及韓臺人遣送回國有關各項規定〉（1946 年 4 月），頁 270-276，國史館藏，《陳誠副總統文物》，典藏號 008-010701-00055-006，「處理日本投降文件彙編（二）」。
³⁷ 值得注意的是，若對照國府檔案與東京會議美方英文文本紀錄，會發現該次會議只有參加 1 月 4、5 日上海會議的美軍將校以中國戰區代表身分出席，亦即駐華美軍代替國府相關官員赴東京與盟總協商上海會議結果，並逕自與盟總、美國海軍太平洋艦隊司令部（CINCPAC）訂立了中國戰區日軍遣返作業協定“Agreement Reached at Conference on Repatriation 15-17 January 1946, Tokyo, Japan”（即後述〈中國戰區遣送計劃〉之主體）。在此將均曾出席上海與東京會議之重要美軍軍官名稱羅列如下（中文姓名依國史館檔案為準）：中國戰區代表：中國戰區遣返作業總指揮官米都頓准將（Brig. Gen. J. W. Middleton）、駐華美軍總部日俘僑遣送組長魏特曼陸軍上校（Colone R. C. Wittmann）、駐華美軍總部參四季物斯勒中校（Lt. Col. P. A. Livesloy）；美軍第七艦隊司令代表：牛頓海軍上校（Captain E. H. Newton Jr.；國史館檔案將牛頓之海軍上校英文軍階“Captain”誤譯為陸軍軍階之「上尉」）。中國陸軍總司令部，〈中國戰區中國陸軍總司令部處理日本投降文件彙編（下卷）：第六節·對日俘僑及韓臺人遣送回國有關各項規定〉（1946 年 4 月），頁 249-250、258，國史館藏，《陳誠副總統文物》，典藏號 008-010701-00055-006，「處理日本投降文件彙編（二）」；“Tokyo Conference, January 1946,” 12 March 1946, Box 384C, Folder 1, GHQ/SCAP Records, RG 331, NDL.

表 1 遣返日軍日僑船隻數變化表

1946年1月5日中美聯合遣送日人會議計畫				1946年2月6日〈中國戰區遣送計畫〉		
日期	戰車登陸艦	自由輪	日本輪船管理處船隻	日期	戰車登陸艦	自由輪
1/1	70	0	14	--	--	--
1/20	68	10	25	--	--	--
2/1	78	25	25	2/2	4	0
2/10	90	35	25	2/9	8	7
--	--	--	--	2/16	15	19
2/20	96	50	32	2/23	24	31
3/1	80	65	32	3/2	38	43
3/10	100	75	32	3/9	52	56
--	--	--	--	3/16	66	69
--	--	--	--	3/23	83	82
4/1	100	75	40	3/30	83	100
5/1	100	80	50	--	--	--
6/1	100	90	50	--	--	--
7/1	100	100	50	--	--	--
最終投入總數	100	100	50	最終投入總數	83	100

資料來源：中國陸軍總司令部，〈中國戰區中國陸軍總司令部處理日本投降文件彙編（下卷）：第六節·對日俘僑及韓臺人遣送回國有關各項規定〉（1946年4月），頁267-268、293-293，國史館藏，《陳誠副總統文物》，典藏號008-010701-00055-006，「處理日本投降文件彙編（二）」。

從東京會議結束後，中美雙方於 1946 年 2 月 6 日頒布作為遣返作業執行細則之〈中國戰區遣送計劃〉，從中更可看出該會議結論與以往擬訂之遣返方案不同。

一、該計畫與 1945 年 10 月底擬定之〈中國戰區日本官兵與日僑遣送歸國計劃〉（以下簡稱「十月計畫」）相較，在責任劃分架構上乍看沿襲十月計畫，即國府負責集中日軍日僑，美國負責提供船隻遣送，但在實施細則上更為詳盡。更重要的是：1、〈中國戰區遣送計劃〉取消了十月計畫中「盡量利用日方人員」的方針。2、在該計畫第二部分「責任」項中，駐華美軍總部直接進行對口聯絡的機關增加了「中國政府」與「日本船舶管理處」（即前述日本商船管理局）。3、該計畫在「實施」項中又明訂美方有權決定遣返順序，並將十月計畫中預訂縮編的美軍中國戰區日軍日僑遣返聯絡機構重新擴編，改由美國陸軍與海軍陸戰隊分派遣返作業組（Repatriation Group）至中國戰區各港口的的方式，³⁸負責與中方遣返作業人員、美國海軍第七艦隊以及日本船舶管理處聯絡協調等事項，原本直接與國軍港口運輸司令部對口的 TF 78 駐港聯絡官，改為只對進出該港之美軍船隻負責。由此觀之，該計畫似乎是希望藉由提高美軍的主導權限以彌補十月計畫中疊床架屋的聯絡機制。這樣的設計，或許能增加美方的執行效率，卻也讓中方負責第一階段日軍日僑遣返集中作業的陸軍總司令部，實際上成了美軍督導的下屬機構。³⁹

³⁸ 在國史館所藏之〈中國戰區遣送計劃〉中譯本內，將英文原本（現存於美國國家檔案館，日本國會圖書館另有副本以微捲形式收藏）中的“Repatriation Group”譯為「遣散組」或「遣送隊」，在此一併重譯為「遣返作業組」。至於美軍陸戰隊與陸軍的任務劃分區域，為：陸戰隊負責華北地區港口的遣返作業，陸軍則負責華北以外中國戰區的日軍日僑遣返作業。人員編制為軍官 8 員、士官兵 24 員。中國陸軍總司令部，〈中國戰區中國陸軍總司令部處理日本投降文件彙編（下卷）：第六節·對日俘僑及韓臺人遣送回國有關各項規定〉（1946 年 4 月），頁 275、287，國史館藏，《陳誠副總統文物》，典藏號 008-010701-00055-006，「處理日本投降文件彙編（二）」；“Tokyo Conference, January 1946,” 12 March 1946, Box 384C, Folder 1, GHQ/SCAP Records, RG 331, NDL.

³⁹ 如該計畫的日軍日僑登船前港口檢疫施行細則中，就載明了中國陸軍總司令部受「美軍之督導」辦理檢疫措施。中國陸軍總司令部，〈中國戰區中國陸軍總司令部處理日本投降文件彙編（下卷）：第六節·對日俘僑及韓臺人遣送回國有關各項規定〉（1946 年 4 月），頁 270-275，國史館藏，《陳誠副總統文物》，典藏號 008-010701-00055-006，「處理日本投降文件彙編（二）」；

二、〈中國戰區遣送計劃〉還有一項與臺灣人遣返有關的重大方針，即首度對滯留於中國大陸的臺灣人遣返執行方式有明確的紀錄：「臺民自中國之返籍則須視自菲律賓遣送華僑返國之船隻於其返程時是否有空位而定，並以不妨礙遣送日人計劃為原則」。⁴⁰顯示美軍將日人與臺民遣返分開處理，但臺民遣返需等候太平洋戰區美軍遣返船隻有空艙時方能執行。若對照此時從海南、廣東到臺灣本島各界希望島外臺民儘速返鄉的強烈要求來看，不啻是曠日費時。雪上加霜的是，在遣返作業最重要的船舶運輸一環上，〈中國戰區遣送計劃〉中使用的美軍戰車登陸艦與自由輪數量卻又較 1 月 5 日會議所規劃者少，最多僅有 100 艘戰車登陸艦與 85 艘自由輪，由日人操作。更甚者，這批船隻在 2 月 2 日時僅有 4 艘戰車登陸艦抵華，第一批自由輪則要到 9 日前後方能抵達。一個月後，到 3 月 2 日，戰車登陸艦的數量也才累積到 41 艘，而自由輪則是 43 艘，再過一週，戰車登陸艦與自由輪的數量則分別為 55 及 56 艘。⁴¹相較 1 月 5 日計畫中，3 月 1 日與 10 日的戰車登陸艦及自由輪累積數量分別為 80、100 艘，以及 65、75 艘來看（表 1），〈中國戰區遣送計劃〉能利用的船隻數量更為減少。

美方並未對船舶不足問題坐視不管，在 2 月 6 日的〈中國戰區遣送計劃〉中又另外規定了三項補救措施。一是：「就自日方接收現由日本船舶管理處管理之長程航運船隻，仍得利用百分之三十之乘客艙位（約一萬八千人）以資運送。」二為第七艦隊登陸艇仍繼續擔任遣返運輸任務直到 4 月 7 日，但這些船隻的運用既須配合載運國軍運輸，又受美國海軍「整編計劃」下第七艦隊戰車登陸艦駛回美國的數目決定。第三，計畫中以備註的方式載明：「中國政府於

“Tokyo Conference, January 1946,” 12 March 1946, Box 384C, Folder 1, GHQ/SCAP Records, RG 331, NDL.

⁴⁰ 中國陸軍總司令部，〈中國戰區中國陸軍總司令部處理日本投降文件彙編（下卷）：第六節·對日俘僑及韓臺人遣送回國有關各項規定〉（1946 年 4 月），頁 274、275，國史館藏，《陳誠副總統文物》，典藏號 008-010701-00055-006，「處理日本投降文件彙編（二）」。

⁴¹ 中國陸軍總司令部，〈中國戰區中國陸軍總司令部處理日本投降文件彙編（下卷）：第六節·對日俘僑及韓臺人遣送回國有關各項規定〉（1946 年 4 月），頁 292-293，國史館藏，《陳誠副總統文物》，典藏號 008-010701-00055-006，「處理日本投降文件彙編（二）」。

尋獲任何日本船隻時應通知美軍總部轉達日本盟軍總部，此項船隻將由盟軍總部支配擔任遣送工作。」⁴²這三項規定頗為重要，代表面對遣返船隻不足的問題，美方稍有讓步，繼續讓部分戰車登陸艦進行遣返運輸，只是最後仍要遵循美國海軍戰後復員時程的規定，以致緩解船隻不足的效果有限。⁴³因此，美方又透過第三條的補充規定，讓國府在收復區內接收之日籍船隻亦可投入日本軍民遣返作業，這等於是日後徵用播磨丸載運海南臺人返鄉的法源依據，其影響之深遠，不可輕忽。

三、除了上述遣返計畫細節的增補之外，〈中國戰區遣送計畫〉中針對海南島臺灣人遣送時程與執行細節，亦有更詳盡的規劃。在該計畫附件 F 中，列出當年 2 月 1 日時集中於海南島與廣州灣（亦即湛江）兩地待遣返之日本、朝鮮、臺灣人（軍民合計）共 44,531 名，其中日人 21,555 名、臺人 21,160 名、韓人僅 1,816 名。而海南島之「日俘日僑」遣送運輸順位排在臺灣本島、華北、華中之後，為第二順位（表 2）。至於遣返作業的執行速率方面，因海口、三亞港僅能容納兩艘自由輪，故海口、三亞方面仍按之前計畫所定，以每日共 4,000 人的速率展開運輸，且臺灣人與韓國人之遣送仍須待日俘日僑遣送完畢後方可執行；唯一值得寬慰的是，海南島遣返作業的執行日期提前至 3 月 10 日。⁴⁴

⁴² 中國陸軍總司令部，〈中國戰區中國陸軍總司令部處理日本投降文件彙編（下卷）：第六節·對日俘僑及韓臺人遣送回國有關各項規定〉（1946 年 4 月），頁 272-273、292，國史館藏，《陳誠副總統文物》，典藏號 008-010701-00055-006，「處理日本投降文件彙編（二）」；“Tokyo Conference, January 1946,” 12 March 1946., Box 384C, Folder 1, GHQ/SCAP Records, RG 331, NDL.

⁴³ 這也是目前可見，中美雙方討論遣返日人使用船隻運用問題的相關檔案中，首度明確指出第七艦隊撤出駐華戰車登陸艦的原因，與美國海軍兵力整編，亦即戰後美軍復員、削減艦隊規模有關者。

⁴⁴ 中國陸軍總司令部，〈中國戰區中國陸軍總司令部處理日本投降文件彙編（下卷）：第六節·對日俘僑及韓臺人遣送回國有關各項規定〉（1946 年 4 月），頁 290-291、294、300，國史館藏，《陳誠副總統文物》，典藏號 008-010701-00055-006，「處理日本投降文件彙編（二）」。

表 2 〈中國戰區遣送計劃〉之遣返港口與人數

地區		港口 使用 順位	遣返人數			總計	遣返船隻 作業期間
			日本人	朝鮮人	臺灣人		
臺灣	臺北	1	474,010	1,080	--	475,090	至 4/30 爲止
	高雄	1					至 4/30 爲止
華北	連雲港(報告 寫作老饒,應 爲老窯之誤)	1	107,733	7,028	23	114,784	2/15 至 5/20
	青島	1	86,597	4,062	279	90,938	至 5/20 爲止
	大沽	1	61,206	29,019	1,382	91,607	至 6/1 爲止
華中	上海	1	672,869	11,957	6,212	690,858	至 6/15 爲止
華南	廣東	1	105,078	1,505	4,101	11,0684	2/15 至 4/25
	廣州灣(註1)	2	21,555	1,816	2,1160	44,531	2/15 至 4/25
	海口	2					3/10 至 4/25
	三亞	2					3/10 至 4/25
	廈門	1					4,795
	汕頭	1	3,686	--	7,000	10,686	2/15 至 4/25
法屬 越南	海防/洪街	3	30,935	29	15	30,985	4/1 至 4/20
東三省	葫蘆島	4	1,603,000	N/A	N/A	1,603,000	N/A
至 1946/1/25 爲止統計 之預計遣返人數			3,505,782	56,622	4,1596	3,604,000	

資料來源：中國陸軍總司令部，〈中國戰區中國陸軍總司令部處理日本投降文件彙編（下卷）：第六節·對日俘僑及韓臺人遣送回國有關各項規定〉（1946年4月），頁290-295，國史館藏，〈陳誠副總統文物〉，典藏號008-010701-00055-006，「處理日本投降文件彙編（二）」。
說明：原檔案中又另外列出：在海口者爲13,520名，在三亞者爲30,978名，以及3,650人在廣州灣之數據，但因與上表統計人數不符，故在此僅列出以供參考。

（三）日軍遣返計畫對海南島臺民返鄉的影響

2月6日頒布的〈中國戰區遣送計畫〉中，海南島日本軍民的遣返時間雖已提前，然而海南島卻因為糧荒問題（參見後述）日益嚴重，迫使遣返作業必須加快速度。2月14日，魏德邁透過馬歇爾告知國府將海南島日僑遣返作業的起始時間進一步提前到3月1日，並準備於4月1日前完成。同時，在魏德邁的原文中還特別提到，因為海南島日人的糧食短缺問題緊迫，故當地的遣返作業列為極高度優先（very high priority）。⁴⁵

儘管如此，如果我們進一步檢視〈中國戰區遣送計畫〉所排定的遣返用船隻集結日程（表1），便可發現，若按照魏德邁最新修正的計畫在3月1日發動遣返作業，3月2日集結完成之戰車登陸艦與自由輪數量，分別僅有原計畫發起日（3月10日）的73%與76%（以3月9日船隻數量計）。這樣看來，船舶運量不足的問題非但未能緩解，反而更形緊迫；再加上戰時海南島周邊水域布放水雷之清掃作業進度、⁴⁶當地海域冬季天候不佳，乃至美方在自身勝利返鄉、迅速復員的心態下，希望將原本部署於太平洋的龐大兩棲運輸艦隊儘速撤回美國本土等因素的影響，⁴⁷促使盟軍在決策時，傾向先將數量較多且距日本本土較近地區的日本軍民優先載運遣返，以求有限船隻能在最短時間內發揮最大的運輸效率。這樣的決策，不僅造成包括在海南臺灣人的遣返曠日費時，必須等到華北、華中地區遣返作業告一段落才有返鄉機會，就算是想從臺灣本島直接派船赴海南撤運，也因為臺灣島內堪用輪船同樣受東京盟總節制，優先用於遣返在臺日僑，而一時無法調用。⁴⁸

⁴⁵ George C. Marshall, "Repatriation of Japanese from Kwangtung Province, Hainan and Formosa" (1946年2月14日)，國史館藏，《蔣中正總統文物》，典藏號002-020400-00052-043，「革命文獻—處置日本」。

⁴⁶ 伍賀啓次郎，〈集94号・海南島海面掃海情況の件〉（1946年1月2日），防衛省防衛研究所藏，アジア歴史資料センター（以下簡稱JACAR），《海軍一般史料》，檔號C08010753900，「海南海軍警備府引渡日録26/33」。

⁴⁷ Douglas MacArthur, *Reports of General MacArthur: MacArthur in Japan: The Occupation: Military Phase, Vol.1* (Washington, D.C.: U.S. Army Center of Military History, 1994), pp. 154, 158.

⁴⁸ 〈電商英方調撥船隻運送臺胞返籍請示案〉（1946年02月11日），國史館臺灣文獻館藏，《臺灣省行政長官公署檔案》，典藏號00306520005008，「海南島廣東臺胞返籍接運」。

在上述船隻不足、海南島臺人遣返順序偏後等因素的影響下，雖然東京盟總在 1946 年 2 月初將海南日俘日僑遣返運輸的起始時間提前，但此時海南當地臺人以及臺灣本島早已民意沸騰，多次向島上駐軍與臺灣省行政長官公署強烈表達要求，希望政府盡快接運臺人返鄉（詳後述）。然而，以目前筆者所掌握的史料來看，臺灣民間和東京盟總之間彷彿是處於平行線的狀態。一方面是盟總希望能盡快完成日軍日僑遣返，將島外臺灣人的遣返順序排在日人之後；另一方面則是臺灣民間要求盡快讓海南臺人返家的聲浪日益高漲。雙方似乎沒有直接對話的跡象，也對彼此的決策與訴求缺乏清楚認識。不僅島上臺籍人士對東京盟總的決策所知有限，至少到 3 月之前，盟總對海南島臺灣人返鄉迫切性的問題也未有所著墨。至於直接承受海南臺民與臺灣本島民意訴求的臺灣省行政長官公署及廣州行營，也只能向上呈報，請求陸軍總司令部、軍政部甚至國民政府等機構協助處理遣返事宜。這樣的現象，正呈現了前述盟軍遣返在華日軍架構疊床架屋、資訊層層傳遞，導致難以及時掌握最末端地區遣返作業實際情況的問題。

三、播磨丸的由來與在海南島臺灣人遣返作業的曲折

由前文所述可知，遣返中國戰區日本軍民以及臺灣、朝鮮等前殖民地民眾，是戰後初期國府與美方共同面對的重大課題之一。尤其兩萬餘名滯留海南島的臺灣人，更是國府在大陸各收復區內為數最多的臺人群體，⁴⁹不僅成為國府急需解決的問題，也受到臺灣民間的熱切關注。本節將以戰後搭載首批海南臺人返臺的原日籍輪船播磨丸的由來及接收經過為主軸，進一步分析船舶運輸能力的限制，對 1945 年底至 1946 年初海南島遣返作業的影響。

⁴⁹ 湯熙勇，〈脫離困境：戰後初期海南島之臺灣人的返臺〉，《臺灣史研究》，卷 12 期 2，頁 173。

（一）播磨丸的身世由來

播磨丸原為日本石原汽船會社所有，總噸位 10,045 噸（17,651 載重噸）之 2TL-2 型戰時標準船（簡稱戰標船）。⁵⁰戰標船為日本二次大戰期間為擴充商船隊規模而設計，具有設計標準化、規格化與簡易化的特徵，以求快速、大量生產彌補戰場上的耗損；⁵¹2TL 的型式名稱是第二批次大型油輪的縮寫（圖 2）。由於戰標船強調快速建造的特性，故播磨丸於 1944 年 3 月 18 日在株式會社播磨造船所動工後，只花了短短的兩個多月就迅速下水（5 月 31 日），並於 6 月 30 日竣工，⁵²擔任運輸日本戰時經濟不可或缺的石油資源任務。此時，隨著盟軍對日本航運線的封鎖越發嚴密，播磨丸的航行風險也就日益升高。1944 年 12 月 3 日，播磨丸從日本門司出發，加入ヒ 87 船團準備前往新加坡裝載石油。⁵³ヒ 87 船團在 1945 年 1 月中旬行經香港、海南島水域時，卻遇上了美國海軍第 38 特遣艦隊（Task Force 38, TF 38）對南海水域的大規模海上掃蕩行動。⁵⁴1 月 16 日，播磨丸在海南島三亞外海，遭受第 38 特遣艦隊第 3 特遣群（Task Group 38.3, TG 38.3）航空母艦艾塞克斯號（USS Essex CV-9）艦載機群的空襲。⁵⁵據美軍作戰紀錄顯示，TG 38.3 的航艦艦載機在北緯 11 度 18 分、東經 109 度 33 分，也就是在榆林外海擊沉了油輪播磨丸。⁵⁶但日方的

⁵⁰ 播磨丸其他主要規格諸元為：長 148 公尺、寬 20.4 公尺、吃水 12 公尺；主機為三菱單筒燃燒室衝動式渦輪機 T1 配兩段減速齒輪，最大出力為 5,400SHP；極速 14.9 節。伍賀啓次郎，「集 117 号・哈利碼丸性能外表提出の件」（1946 年），防衛省防衛研究所藏，JACAR，《海軍一般史料》，檔號 C08010756200，「海南海軍警備府引渡目錄 26/33」；播磨造船所 50 年史編纂室，《播磨造船所 50 年史》（東京：株式會社播磨造船所，1960），頁 458-459。

⁵¹ 石津康二、山上和政、橋本一彦，〈改 E 型戰時標準油槽船の大量建造に就いて：CONSTRUCTION から PRODUCTION への転機〉，《日本船舶海洋工学会講演会論文集》，号 26（2018 年 5 月），頁 91。

⁵² 播磨造船所 50 年史編纂室，《播磨造船所 50 年史》，頁 459。

⁵³ 木俣滋郎，《日本海防艦戰史》（東京：図書出版社，1994），頁 150。

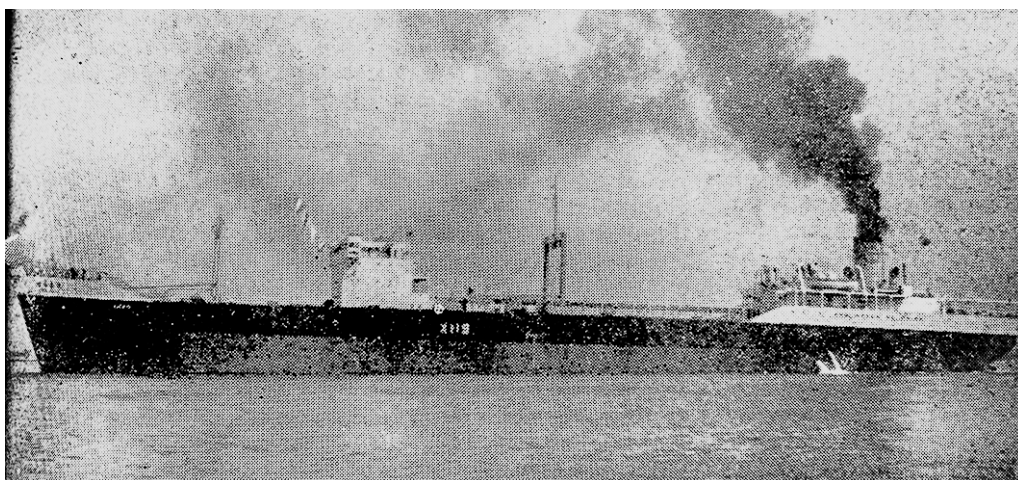
⁵⁴ 據統計在為期一週的空襲中，日本共損失 83 艘、共約 28.3 萬噸的各式船舶。大井篤，《海上護衛戰——太平洋戰爭の戰略的分析》（東京：日本出版協同株式會社，1953），頁 248-249。

⁵⁵ 木俣滋郎，《日本海防艦戰史》，頁 152。

⁵⁶ 除播磨丸外，美軍戰報記載在榆林港外海還擊傷了海防艦大東號。Robert J. Cressman, *The Official Chronology of the U.S. Navy in World War II* (Annapolis, MD: Naval Institute Press, 2000), p. 289; "Japanese Naval and Merchant Shipping Losses During World War II by All Causes,"

紀錄則是播磨丸雖在航行中遭到轟炸起火，卻勉強駛入了鄰近的榆林港而免於當場沉沒，直到美軍第二波空襲時，繫留於石原汽船專用碼頭的播磨丸才因船艙中彈進水擱淺於港中。⁵⁷

圖 2 2TL 型戰時標準船



資料來源：《海運》（神戸），号262（1949年7月），封面內頁。

說明：播磨丸照片流傳甚稀，故在此以同型之日本油槽船會社詩里亞丸（せりあ丸）代替，以供參考。詩里亞丸船名的由來為婆羅洲西北部之詩里亞（Seria）油田。

（二）戰後國府接收播磨丸與最初的海南島「日僑」遣返計畫

1945年8月日本投降，中華民國收復海南。原本在海南之大量日軍部隊與平民（含臺灣、朝鮮等殖民地民眾）也納歸國府管理。此時，這些日本軍民該何去何從，成為國府接收後的重要課題之一。國府負責海南地區受降與接收

Prepared by The Joint Army-Navy Assessment Committee (U.S.), Navexos P-468, February 1947, <https://www.history.navy.mil/research/library/online-reading-room/title-list-alphabetically/j/japanese-naval-merchant-shipping-losses-wwii.html> (accessed May 6, 2020).

⁵⁷ 木俣滋郎，《日本海防艦戰史》，頁152；長澤文雄，〈はりま丸 HARIMA MARU (1944)〉，「なつかしい日本の汽船」網站：http://jpnships.g.dgdg.jp/showa_senpyo_tl_class_list.htm（2020年2月14日檢索）。

事宜之部隊，為隸屬陸軍第二方面軍（司令官張發奎上將）的第 46 軍。⁵⁸根據現存於日本防衛省的海南日軍與國府往來電文顯示，第 46 軍於 9、10 月之交登陸海南島後不久，利用島上殘存船隻載運日方平民撤退的問題很快就浮上檯面。10 月 30 日，在國軍粵桂南區總指揮部海口前進指揮所主任朱暉日中將轉發日本海軍海南警備府的南字第 265 號代電中，就清楚提到日本駐華派遣軍司令岡村寧次大將於 10 月 14 日致電中國陸軍總司令何應欽上將，請求下令海南國軍儘速接收海南榆林、海口兩港的 11 艘日籍輪船，以運送當地「日僑」⁵⁹赴臺，並於完成任務後載運臺灣煤炭供應上海。在這 11 艘船之中，就包括了仍擱淺於榆林港內的播磨丸。針對岡村的請求，何應欽雖然予以同意，但也註明需透過國軍第二方面軍通知美軍准許放行。此外，為求作業方便起見，何氏亦在電文中下令海南地區之日籍輪船先交由第二方面軍就近代為接收，待這批船隻完成日僑運輸作業，並將臺灣煤炭運抵上海後再移交戰時運輸局。更重要的是，在該份電文中，除了請海南日軍先將需要輸送之日僑姓名造冊呈報外，還特別告知日方日僑上船赴臺之檢查辦法及開始輸送日期等「另候指示」。⁶⁰

儘管岡村的這份電文顯示駐華日軍在投降兩個月後仍有自力處理遣返作業的打算，但若對照前述中美盟國遣返日軍日僑作業時程就可發現，這段時間也正是日本政府對在華日本平民的處理方針從盡可能「就地歸化」（日文原為「現地定着」），轉變為除少數留用技術人員外，「儘快遣返」，以及海外日本軍民遣返行動主導權由東京盟總接手的階段。⁶¹與此同時，隨著十月計畫頒

⁵⁸ 國民政府軍事委員會，〈特急重慶委員長蔣 2450 密（受降情形）〉（1945 年 9 月 28 日），國史館藏，《蔣中正總統文物》，典藏號 002-090105-00013-298，「勝利受降（二）」。

⁵⁹ 粵桂南區總指揮部命令中文版原文如此，該命令之日文譯本作「日本居留民」。海口前進指揮所，〈南字 265·台山丸布引丸外船舶の台湾行動後戰時運輸局にて接收の件〉（1945 年 10 月 30 日），防衛省防衛研究所藏，JACAR，《海軍一般史料》，檔號 C08010763400，「海南海軍警備府引渡目錄 27/33」。

⁶⁰ 海口前進指揮所，〈南字 265·台山丸布引丸外船舶の台湾行動後戰時運輸局にて接收の件〉（1945 年 10 月 30 日），防衛省防衛研究所藏，JACAR，《海軍一般史料》，檔號 C08010763400，「海南海軍警備府引渡目錄 27/33」。

⁶¹ 作者不詳，〈『日本外交文書』概要・「占領期」（全三卷）〉，《外交史料館報》，号 31（2018 年 3 月），頁 103-119；大澤武司，〈戦後東アジア地域秩序の再編と中国残留日本人の発生——「送還」と「留用」のはざままで〉，《中央大学政策文化総合研究所年報》，号 10（2007

布，確立了由美國海軍第七艦隊擔任中國戰區到日本本土間遣返運輸任務的權責劃分，讓原為駐華美軍執行之遣返計畫逐步納入盟總整體遣返作業的一環。雖然在計畫中仍註明需要「盡量利用日方人員」協助遣返計畫之實施，但整體而言，日方主動介入的空間已受到壓縮。特別是 10 月 27 日，中美盟國於上海舉行的中國戰區日人返國聯合會議結束後，海口前進指揮所便於 30 日轉第二方面軍代電，要海南日軍在平民遣返業務上「另候指示」，由此已可窺見日本軍民遣返行動的微妙變化。

此外，除了遣返作業的主導權由東京盟總接管，此時日本籍船舶的調動也納入盟總的控制之下。當盟軍佔領日本後，盟總隨即下令禁止總噸位 100 噸以上的日籍船隻航行。到了 9 月上旬，盟總更明訂日本商船的航行活動需在其指示下進行。10 月，盟總又成立日本商船管理局，⁶²主管該國船隻所有航行、維修等相關業務。因此，不只是日本本土，投降後的在華日軍也無法任意調度船隻使用，只能透過中華民國軍方接收海南日本船隻的方式以求達成撤僑任務；這也是為何岡村請求國府接收海南島之日船以協助撤退日僑，何應欽卻回電提醒這些船隻出航時需要「通知美方」的原因。10 月底後，不僅日方所有船舶的調度受到盟總支配，就連遣返任務的作業細則與執行也逐漸為盟軍所主導。這樣的演變，也反映了美方對包括中國戰區在內日本海外軍民遣返行動的主導程度日漸深化的現實。

最後，還有一點需要注意的是：從岡村在電文中提及希望將海南「日僑」運往臺灣來看，這批「日僑」很可能包括了在海南島的臺灣平民在內。畢竟國民政府行政院要到次年 1 月 12 日才正式明文恢復臺灣人為中華民國國籍。⁶³在這樣的背景下，不只 1945 年底前的日方文書，就算是中美盟國在制定遣返

年 6 月），頁 35-51；加藤聖文，〈大日本帝国の崩壊と残留日本人の引揚問題——國際関係のなかの海外引揚〉，收入《大日本帝国の崩壊と引揚・復員》，頁 16-25、31-32。

⁶² 株式会社出版文化社編集，《川崎汽船 100 年史》（東京：川崎汽船株式会社，2019），頁 101-102。

⁶³ 湯熙勇，〈脫離困境：戰後初期海南島之臺灣人的返臺〉，《臺灣史研究》，卷 12 期 2，頁 168。

作業的初期階段，亦有未細分日本本土與殖民地民眾，逕自以「日僑」稱之者，⁶⁴這點也是在判讀戰後初期遣返作業相關檔案文獻時需要留意之處。

承上所述，吾人或可認為：從國府接收海南初期的情勢來看，一開始島上含臺人在內的日本僑民撤退作業，尚有日方某種主動發揮之餘地（如岡村寧次電請何應欽協助等）。國府方面的態度，從現有史料看來，亦無明顯刁難之處。但隨著以美軍為中心的盟總成為戰後日本海外軍民遣返的主導者，從 1945 年 10 月起，海南日僑的撤退作業也自然而然地須接受美方節制，逐步納入盟國整體遣返日軍日僑的作業中，日方的自主性也隨之限縮。不過，從目前已知的檔案史料來看，海南島上的日本僑民（應包含臺民）在 1945 年 11 月底前尚有一次提前返鄉的機會，但最後仍因為主客觀條件的限制而錯失良機。

（三）播磨丸接管整修的曲折與初期遣返計畫的推延

當國府完成海南受降，接收擱淺中的播磨丸後，首要工作就是利用留用之日籍技術人員展開打撈、修復工作。為配合國府方面之接收事宜，日本海軍海南警備府司令（該部於 10 月 31 日解除武裝後改組為瓊崖日本官兵善後聯絡部）伍賀啓次郎中將於 10 月 31 日向朱暉日報告，播磨丸預計於 11 月中打撈完成，並可於次年 1 月修復完成。同時，伍賀在報告中列出了打撈、修復所需的詳盡人員與物資清單，以及所需使用之相關設施。⁶⁵繼提出維修所需之人員物資清單後，伍賀又於 11 月初進一步向朱暉日報告，稱由於海南缺乏重油，播磨丸修復後需要島外提供燃油方能啓航。此外，有鑒於島上糧食缺乏，希望能儘早遣返日本軍民，故預定之播磨丸載運人數為 4,000 人或 4,000 人以上。⁶⁶11 月 15 日，第 46 軍又要求日方將海南島榆林、三亞等港可一次載運 1,500 人之運

⁶⁴ 中國陸軍總司令部，〈中國戰區中國陸軍總司令部處理日本投降文件彙編（下卷）：第六節·對日俘僑及韓臺人遣送回國有關各項規定〉（1946 年 4 月），頁 221-223，國史館藏，《陳誠副總統文物》，典藏號 008-010701-00055-006，「處理日本投降文件彙編（二）」。

⁶⁵ 伍賀啓次郎，〈油槽船播磨丸修理工事に關する件希望〉（1945 年 10 月 31 日），防衛省防衛研究所藏，JACAR，《海軍一般史料》，檔號 C08010735700，「海南海軍警備府引渡目錄 25/33」。

⁶⁶ 伍賀啓次郎，〈播磨丸使用に關する件希望〉（1945 年 11 月），防衛省防衛研究所藏，JACAR，《海軍一般史料》，檔號 C08010735800，「海南海軍警備府引渡目錄 25/33」。

輸船隻於 21 日前全數集中至海口以應備用。⁶⁷一時之間，海南島日本軍民似乎仍有可在 1945 年底前離開海南的希望。

然而，由於 1945 年底海南島的自然環境與實際可用的船舶數量等主客觀條件的限制，無法讓遣返作業儘速進行。11 月 16 日，伍賀答覆朱暉日 10 月 30 日之南字第 265 號電（詳前述）時，卻以海南島—臺灣航線在 10 月至次年 3 月冬季東北季風期間風浪甚大、海象惡劣，11 艘國府接收輪船中的 8 艘中小型船隻「難保航行安全」為由，建議遣返作業延後到次年 3 月以後再行實施較為妥當，⁶⁸等於是告知第 46 軍 11 月 15 日下達之集結令礙難照辦。此外，伍賀這份電文雖未明確提及播磨丸，但從其在 10 月 31 日的報告中評估該輪最快也要到次年 1 月才能修復完成來看，當時海南島上缺乏適合橫渡冬季臺灣海峽的船隻，應為不爭之事實。

第 46 軍在接獲伍賀的請求後，隨即於 11 月 17 日回覆將請示上級。⁶⁹21 日，伍賀又行文第 46 軍，除了重申 16 日電文中提及海南島內現有船隻，除 3,000 噸以上者外，其餘中小型船隻皆無法抵擋每年盛行於南海水域的東北季風之外，也詳加報告島上殘存大型輪船的情況：在海南之原日籍輪船中，噸位 3,000 噸以上者僅有桐榮丸與播磨丸兩艘，前者在戰爭結束前於榆林港內遭美機轟炸多次，輪機更遭重創，以海南島的維修能力完全無法修復。至於播磨丸部分，好消息是已於 11 月 11 日打撈成功，泊靠於石原產業碼頭繼續修復，但伍賀依然預估應急修理作業要到 1946 年 1 月下旬才能完成。因此，伍賀再次

⁶⁷ 陸軍第 46 軍，〈榆林及三重にある運輸艦海口に集中の件〉（1945 年 11 月 15 日），防衛省防衛研究所藏，JACAR，《海軍一般史料》，檔號 C08010768300，「海南海軍警備府引渡目錄 27/33」。

⁶⁸ 伍賀啓次郎，〈台湾向の日本居留民輸送に関する件希望〉（1945 年 11 月 16 日），防衛省防衛研究所藏，JACAR，《海軍一般史料》，檔號 C08010736800，「海南海軍警備府引渡目錄 25/33」。

⁶⁹ 陸軍第 46 軍，〈政字第 18 号に依る回答（台湾向け日本居留民輸送延期の件）〉（1945 年 11 月 17 日），防衛省防衛研究所藏，JACAR，《海軍一般史料》，檔號 C08010768700，「海南海軍警備府引渡目錄 27/33」。

請求國府延後海南日僑遣返時間至次年 3 月。⁷⁰12 月 1 日，陸軍總司令何應欽回電伍賀，同意海南島日僑輸送臺灣一事「准予緩辦」，並於 13 日由第 46 軍轉發瓊崖日本官兵善後聯絡部，⁷¹代表官方遣返海南島臺民的行動確定無法在 1945 年結束前展開。

從伍賀與第 46 軍往返電文可知，1945 年底海南「日僑」遣返的「破局」，主要還是客觀條件難以配合，亦即東北季風期間的惡劣海象，以及島上實在無適合船隻可以擔負撤運任務。因此，吾人應可認定伍賀等前海南日軍將校建議推遲當地日僑（含臺民）遣返一事，還是出於專業性考量。然而，戰後動蕩不安的局勢卻超乎伍賀等人的意料，使得此一延後遣返時程的舉措，不意竟讓海南臺民從次年起陷入更大的困境之中。

就在播磨丸修復工程進行之際，卻又發生了交通部從第 46 軍手中接管播磨丸的插曲。1946 年 1 月底，行政院長宋子文赴海南視察時，發現正在整修中的播磨丸，便下令將該輪改由交通部接收，並命名為「海南號」，交由國營招商局使用，以便「加入航線，增加運輸效率」。⁷²固然戰後國府對海南的接收多有缺乏規劃、接收單位劃分不清之弊，⁷³但宋子文亦有其考量之處，因中國戰前累積的國籍洋航輪船在抗戰期間損失殆盡，而戰後重建更需要大量船隻投入運輸，⁷⁴故對確保船舶資源有極為迫切的現實需求，所以宋子文才會看上軍方接收的播磨丸。

⁷⁰ 伍賀啓次郎，〈台湾向け日本居留民輸送延期希望の件申請〉（1945 年 11 月 18 日），防衛省防衛研究所藏，JACAR，《海軍一般史料》，檔號 C08010737000，「海南海軍警備府引渡目錄 25/33」。

⁷¹ 陸軍第 46 軍，〈海南島日僑台湾輸送延期許可の件〉（1945 年 12 月 13 日），防衛省防衛研究所藏，JACAR，《海軍一般史料》，檔號 C08010771300，「海南海軍警備府引渡目錄 27/33」。

⁷² 國民政府，〈簽呈〉（1946 年 3 月 25 日），國史館藏，《國民政府》，典藏號 001-110200-00004-006，「敵偽資產接收與處理（三）」。

⁷³ 張發奎口述，夏連蔭訪談紀錄，胡志偉譯，《張發奎口述自傳：中華民國第四任陸軍總司令回憶錄》（臺北：亞太政治哲學文化出版有限公司，2017），頁 585。

⁷⁴ 資源委員會在 1946 年評估戰後中國造船業的市場需求時，曾提及中國需要至少 300 萬噸以上之船舶才能滿足需求。蕭明禮，〈戰後日本對華物資賠償及其經濟復興政策：以中央造船公司為例〉，《國史館館刊》，期 58（2018 年 12 月），頁 171。

頗堪玩味的是，當宋子文介入海南輪接收事宜時，或許是因為遣返計畫的推遲，以及預期美方日後將投入支援海南日本軍民遣返作業，不論是實際負責接收的第 46 軍，還是原訂負責接管的戰時運輸局，似乎都對宋氏的命令沒有多大異議。從既有的檔案來看，交通部接管海南輪後，對該輪的修復作業亦未有產生太大衝擊的跡象，甚至駐海南國軍還多次協助日籍修理人員，以維持修復作業的進行。像是 1945 年 12 月間，在第 46 軍的居間聯絡與粵桂南區總指揮部的協調下，就取得中國空軍第六地區司令部同意，讓日方領用該部擁有之相關修理工具，修復播磨丸。⁷⁵

四、美軍徵用與海南輪的啟航

儘管接收主管機構有所更迭，但海南輪的修復工程較最初估計延遲一個多月之後，終究於 1946 年 2 月底 3 月初大致告一段落。這時，來自海南與臺灣本島，希望海南臺民能儘速返鄉的聲浪也越來越強，讓播磨丸再度捲入遣返問題的漩渦之中。本節將分別分析海南島臺民遣返問題的檯面化、國府尋求解決方案的經過、播磨丸的出航及其背後廣州行營與美軍扮演的角色。

（一）海南島臺灣人返臺問題的檯面化

當接收海南之國府與當地日軍在 1945 年底決定將撤運日僑赴臺灣計畫延期之際，恐怕很難料想到此一舉動卻讓海南臺民在次年初遭遇更嚴峻的生存問題。1945 至 1946 年之交，由於海南島的國共衝突情勢惡化，以及島上旱災導致糧食缺乏，⁷⁶加之日本投降數月以來，海南臺人因缺乏經濟來源等多重因素

⁷⁵ 陸軍第 46 軍，〈「申請政字第 4 号・ハリマ丸」修理用材料貸与の件〉（1945 年 12 月 14 日），防衛省防衛研究所藏，JACAR，《海軍一般史料》，檔號 C08010771800，「海南海軍警備府引渡目錄 27/33」。

⁷⁶ 湯熙勇，〈脫離困境：戰後初期海南島之臺灣人的返臺〉，《臺灣史研究》，卷 12 期 2，頁 177。

衝擊，讓島上臺灣人生活普遍面臨困境，甚至有「飢死餓斃」者。⁷⁷在此局勢下，希望儘早返回臺灣的情緒也就日益強烈。

因此，從海南島臺民乃至海南、廣東軍政當局之間，均有要求臺灣省行政長官公署儘速尋覓船隻，提前展開遣返作業之議。1946年1月23、24日，行政長官公署分別收到廣東省政府轉發第九行政督察區專員丘岳宋、以及第二方面軍司令張發奎自廣州發來之電報，均稱海南方面糧荒嚴重，亟待臺灣方面派遣船隻與人員到瓊協助辦理輸送登記與返臺作業。⁷⁸隨後，海南臺民於戰後組織的旅瓊臺灣同鄉會在1月25日電請行政長官公署，懇求募款採購糧糖救濟海南臺民，並藉運送救濟物資船隻抵達海南時，「以該船輸送無告之臺胞先行返籍」；至於其他民眾，則再「請設法求美協助，派船送歸故里」。⁷⁹31日，同由海南臺民於戰後成立的海口臺灣同鄉總會亦向第46軍陳情，求其代向行政長官公署請願，該會將自掏腰包遣人冒險雇船經廣州輾轉返回臺灣，傳達在海南的生活困境及希望儘速返臺的訴求，希望該部能發給通行證出發。⁸⁰對此，第46軍亦以島上臺灣民眾分散各地，且海南民眾對臺人情感不佳，若不設法早日予以救濟，恐將影響綏靖工作為由，請求行政長官公署早日協助尋找船隻載運臺人返臺。⁸¹約略與此同時，中國國民黨廣東省黨部委員丘念台亦於2月5日電告駐臺灣之第62軍，請求派輪載運在廣東地區之七千餘名臺人，

⁷⁷ 何鳳嬌編，《政府接收臺灣史料彙編》（臺北：國史館，1990），頁1211、1218。

⁷⁸ 何鳳嬌編，《政府接收臺灣史料彙編》，頁1210；〈已電救濟分署派輪運送臺胞返籍電復案(1)〉（1946年1月24日），國史館臺灣文獻館藏，《臺灣省行政長官公署檔案》，典藏號00306520005003，「海南島廣東臺胞返籍接運」。另外，汕頭方面更早在1月8日就已請願希望能協助返臺。〈華南臺胞經電廣東救濟分署救濟案〉（1946年1月8日），國史館臺灣文獻館藏，《臺灣省行政長官公署檔案》，典藏號00318200018003，「旅外臺胞返籍接運」。

⁷⁹ 行政長官公署於2月1日收達此電。何鳳嬌編，《政府接收臺灣史料彙編》，頁1211。

⁸⁰ 〈已商請盟軍派輪接運臺胞回籍電知案〉（1946年2月11日），國史館臺灣文獻館藏，《臺灣省行政長官公署檔案》，典藏號00306520006022，「海南島廣東臺胞返籍接運」。

⁸¹ 〈已商請盟軍派輪接運臺胞回籍電知案〉（1946年2月11日），國史館臺灣文獻館藏，《臺灣省行政長官公署檔案》，典藏號00306520006022，「海南島廣東臺胞返籍接運」。

該文隨後於 2 月 8 日轉送行政長官公署，⁸²顯見此一時期，各方要求行政長官公署儘速解決臺灣人滯留海南島問題聲浪之強烈。

1946 年 1 月底以降，滯留海南與廣州之臺灣人以及第二方面軍、廣東省政府等黨政軍機構多次來電，請求行政長官公署儘速接運臺人返臺，⁸³由此情況來看，當時海南、廣州等地的臺灣人的確處於非常窘迫的狀態。行政長官陳儀接獲請願消息後，也意識到問題的嚴重性，隨即試圖接洽可能的船舶資源載運海南臺民。一開始，陳儀似乎曾考慮直接利用臺灣本地船隻載運海南、廣東臺民返臺，卻因為「本省遣送日俘，無輪調撥」而未能實現。⁸⁴在本島船隻不足之下，陳儀只得向外求援。1 月底，行政長官公署交通處電請行政院善後救濟總署臺灣分署協助辦理廣州臺人返臺事宜，然而救總臺灣分署於 29 日電請救總總部及廣東分署調撥船隻後，直到 2 月中旬仍未得到正面回覆。⁸⁵為此，陳儀於 2 月 11 日決定上報南京陸軍總司令部，電請總司令何應欽商洽英國方面協助調派船隻載運廣東方面臺人，並在 2 月 19 日寄出的電文中提到，前述臺灣境內船隻因撤運日僑，而無法載運海南臺人的情況。⁸⁶

若將陳儀自 1 月接獲請願與要求後，試圖調運臺灣本地船隻未果，又向何應欽求助的經過，放置在前述盟軍遣返中國戰區日本軍民執行進程的脈絡下，

⁸² 〈電商英方調撥船隻運送臺胞返籍請示案〉（1946 年 2 月 11 日），國史館臺灣文獻館藏，《臺灣省行政長官公署檔案》，典藏號 00306520005008，「海南島廣東臺胞返籍接運」。

⁸³ 廣東省政府，〈瓊島台胞生活困苦請查照致子馬感電速予救濟〉（1946 年 2 月 18 日），國史館臺灣文獻館藏，《臺灣省行政長官公署檔案》，典藏號 00306520005022，「海南島廣東臺胞返籍接運」。

⁸⁴ 〈電商英方調撥船隻運送臺胞返籍請示案〉（1946 年 2 月 11 日），國史館臺灣文獻館藏，《臺灣省行政長官公署檔案》，典藏號 00306520005008，「海南島廣東臺胞返籍接運」。另外，從行政長官公署民政廳於 1 月 31 日作成、次日發給省外臺胞送還促進會的電文中提到：「本省交通工具缺乏，一時尚無法派船前往」接運滯留華南臺民來看，至少在 1 月底陳儀就已知曉臺灣本島無船可用於接運海南、廣東等地臺民返鄉。〈華南臺胞經電廣東救濟分署救濟案〉（1946 年 1 月 8 日），國史館臺灣文獻館藏，《臺灣省行政長官公署檔案》，典藏號 00318200018003，「旅外臺胞返籍接運」。

⁸⁵ 〈廣東臺胞回籍船隻調撥回復案〉（1946 年 2 月 18 日），國史館臺灣文獻館藏，《臺灣省行政長官公署檔案》，典藏號 00318200002003，「臺人回籍」。

⁸⁶ 〈電商英方調撥船隻運送臺胞返籍請示案〉（1946 年 2 月 11 日），國史館臺灣文獻館藏，《臺灣省行政長官公署檔案》，典藏號 00306520005008，「海南島廣東臺胞返籍接運」。

就可以看出滯留海南、廣東地區臺灣人返鄉問題，事實上還是與戰後整個中國戰區、乃至太平洋戰場的日軍、日僑遣返行動高度連動。是故，若要理解為何最後還是由播磨丸挑起載運第一批海南臺民返鄉的大任，就必須把握此一前提，方有可能最貼近理解當時的情況。

（二）行政長官公署與廣州行營尋求可用船隻的經過

在民意的強烈要求下，行政長官公署除了請廣東、海南方面代為接濟當地臺籍民眾之外，也在 1 月底至 2 月中旬間陸續電請行政院善後救濟總署、南京陸軍總司令部等機關，希望能代為協助取得船隻以載運海南臺人返臺。但在行政長官公署、陸軍總司令部向英國洽詢船隻的公文尚在往返之際，⁸⁷廣州市臺灣同鄉理事會就於 2 月 23 日，先行以自力救濟的方式，透過廣東實業公司租用美國公司的輪船沙班號載運廣州臺人返鄉，並訂於 3 月 3 日開航。⁸⁸相較廣州方面的臺人撤運略有眉目，海南方面的船舶接洽卻一直不得要領。更甚者，由於前述海南糧荒問題日趨嚴重，當地臺民生存瀕臨危急邊緣，負責管理之國軍第二方面軍（2 月 1 日改組為廣州行營）亦深感壓力沉重。因此，廣東省政府於 2 月 12 日再度致電臺灣省行政長官公署，催促公署儘速派船隻與人員至海南，協助提前接運當地臺人返臺。⁸⁹

另一方面，原訂 3 月 1 日實施的海南地區日軍與日僑遣返作業，終究還是無法按時發動。3 月 1 日當天，美方通知廣州行營，遣返作業預計於 3 月 8 日開始。⁹⁰但當地臺人還是一直得不到適合的船隻載運，這讓陳儀受到來自海南當地與臺灣各界更強烈的壓力，導致陳儀向外求援的層級進一步升高，直接電

⁸⁷ 〈電商英方調撥船隻運送臺胞返籍請示案〉（1946 年 2 月 11 日），國史館臺灣文獻館藏，《臺灣省行政長官公署檔案》，典藏號 00306520005008，「海南島廣東臺胞返籍接運」。

⁸⁸ 〈廣州市臺灣同鄉會函請沿途保護歸臺同鄉案〉（1946 年 2 月 23 日），國史館臺灣文獻館藏，《臺灣省行政長官公署檔案》，典藏號 00306520005012，「海南島廣東臺胞返籍接運」。

⁸⁹ 〈救濟海南島臺胞電復案〉（1946 年 2 月 18 日），國史館臺灣文獻館藏，《臺灣省行政長官公署檔案》，典藏號 00306520005022，「海南島廣東臺胞返籍接運」。

⁹⁰ 張嘉斌，〈管秘字 317·日俘歸國輸送開始及調用者復歸の件〉（1946 年 3 月 3 日），防衛省防衛研究所藏，JACAR，《海軍一般史料》，檔號 C08010781500，「海南海軍警備府引渡目錄 28/33」。

告國民政府主席蔣中正，請求他出面解決。3月5日，蔣中正回覆陳儀，稱已飭張發奎需將旅居廣東、海南之臺人「設法遣送回臺」。⁹¹蔣氏的命令，雖然將這一燙手山芋丟回張發奎手上，但也可能讓張發奎得到某種自由行動的裁量權，使其可以動用廣州行營管轄範圍內的資源，以取得海南臺人遣返需要的交通工具。因此，已為招商局接收的播磨丸又再度回到本文的視線之中。

在1946年1月底為交通部國營招商局接收前，播磨丸擔負遣返任務的目的地似已有變更，從載運海南島日軍日僑前往臺灣，改為直接駛往日本本土，再開回上海完成正式接收程序。⁹²待交通部接收海南輪後，更計劃將它投入海南—香港—上海航線。⁹³加上2月間〈中國戰區遣送計劃〉公布後，美軍艦艇將擔負華南地區日俘日僑遣返作業之主要運輸任務，一時之間海南輪作為日軍日僑遣返工具的迫切性下降。參與海南輪修復工作的日籍人員甚至因聽聞美艦即將到來而產生怠工心態，迫使中方下達原播磨丸船長、水手與修理工人共約600人必須在該輪修復完成後始能歸國的命令，⁹⁴以求維持修復作業的進行。

1946年2月底，在面臨物資不足、日方怠工等種種困擾下，⁹⁵海南輪的初步修復終告一段落。2月21日，瓊崖日本官兵善後聯絡部長伍賀啓次郎向海口運輸司令張嘉斌及第46軍軍長韓鍊成報告，稱播磨丸的修復工程即將完成，預計於當月28日進行試航，並請求中方提供播磨丸後續的詳細使用方針。

⁹¹ 蔣中正，〈留粵台胞已飭張主任設法遣送希予安置並與張聯絡〉（1946年3月5日）；臺灣省行政長官公署，〈准電瓊島台胞生活困難請救濟回台等由電復查照由〉（1946年3月28日），均見於國史館臺灣文獻館藏，〈臺灣省行政長官公署檔案〉，典藏號00306520005022，「海南島廣東臺胞返籍接運」。

⁹² 中國戰區日本官兵善後總聯絡部，〈田集參甲第181號〉（1946年1月16日），防衛省防衛研究所藏，JACAR，〈海軍一般史料〉，檔號C08010790500，「海南海軍警備府引渡目錄29/33」。

⁹³ 行政院，〈為美軍徵用之海南輪案〉（1946年6月8日），國史館藏，〈外交部〉，典藏號020-010119-0022，「要求日本歸還船舶（二）」。

⁹⁴ 張嘉斌，〈ハリマ丸工具に対する帰国を許可するの件〉（1946年2月25日），防衛省防衛研究所藏，JACAR，〈海軍一般史料〉，檔號C08010780400，「海南海軍警備府引渡目錄28/33」。

⁹⁵ 張嘉斌，〈ハリマ丸工具に対する帰国を許可するの件〉（1946年2月25日），防衛省防衛研究所藏，JACAR，〈海軍一般史料〉，檔號C08010780400，「海南海軍警備府引渡目錄28/33」。

就此，伍賀在報告中進一步闡明：播磨丸未來的運用方向對日本船員的編制與歸國準備影響重大，故希望中方能考量「期待藉該船返回日本而參與（修復）工程或是提供協助的日本人心情」等情形。此外，伍賀在這份報告中，還註明播磨丸目前雖為交通部所接收，但相關手續尚待處理，故交通部指令先以臨時接收（日文：仮接收）的形式進行遣返運輸，待完成遣返任務後，再於上海進行正式接收手續。⁹⁶

伍賀在報告中特意提及須考量修復播磨丸之相關日籍人士心情等語，或暗示希望能將播磨丸用於遣返海南日俘與日僑。這份報告輾轉上傳之後，很可能給了廣州行營方面莫大的啓示。因為海南輪雖已交由招商局管理，但由於形式上瓊崖日本官兵善後聯絡部長需接受海南國軍與戰俘營、海口運輸司令部等機關管轄，所以實際負責該輪修復工作的伍賀在行政程序上需要向張嘉斌與韓鍊成報告，而韓、張兩人又皆為張發奎下屬，原本與海南輪的修復、營運並無直接關係的廣州行營，反而可以透過身兼港口運輸司令及海南戰俘營主任的張嘉斌，以及海南島駐軍最高司令官的韓鍊成，掌握海南輪的修復動態。所以，伍賀的暗示，應當也會上報至正為苦尋船隻遣返臺人而焦頭爛額的張發奎處。特別是 3 月初海南日軍遣返作業確定將於 8 號發動之後，在島上日軍將由美軍艦艇先行載運遣返之下，臺人遣返的船隻問題若還無法得到妥善解決，廣州行營必將會遭遇更大的責難。這時，伍賀希望活用播磨丸的建議，恐怕就成了解決無船可用的一條蹊徑；再加上前述蔣中正 3 月初飭張發奎將海南臺人「設法遣送回臺」的電令，更可能促使張發奎決定將海南輪轉用為載運臺人返鄉的工具。其影響之深遠，絕非當事人所能料及。

（三）海南輪的接管與出航

1946 年 2 月 28 日，播磨丸在榆林港碼頭完成試俵。3 月 8 日，又在榆林港外以 10 節航速完成試航。伍賀稱兩次測試的結果皆屬良好，「海上航行應

⁹⁶ 伍賀啓次郎，〈哈利碼丸に関する件申請〉（1946 年 2 月 21 日），防衛省防衛研究所藏，JACAR，〈海軍一般史料〉，檔號 C08010754600，「海南海軍警備府引渡目錄 26/33」。

無妨礙」，正式宣告播磨丸修復完成。⁹⁷就在招商局打算在試航完成後，將海南輪投入前述海南—香港—上海航線之際，⁹⁸3月14日，突有軍方人士前往榆林港，要求招商局海口辦事處榆亞分處將海南輪移交第46軍軍部接管。在招商局向上級交通部請示的電報中，甚至宣稱該軍方人士為「46軍蔡姓科長」，且擁有「蔣主席手令」。突遭此變的招商局，又在電報中稱「當地駐軍動輒假藉軍用，任意扣留船隻，亦屬尋常」，頗有指責第46軍意圖假藉國府主席手令，染指海南輪的意味。⁹⁹招商局的緊急請示從交通部一路上傳至行政院，行政院長宋子文甚至於3月24日親自面見蔣中正，並獲蔣氏親口證實，並無頒布第46軍接收海南輪之手令。¹⁰⁰隨後，第46軍假傳手令疑雲引起國府高層徹查，並以蔣中正之名義電令該軍軍長韓鍊成答覆。然而，從韓鍊成事後（4月3日擬就，4日發電）的辯白來看，卻像是一場輕描淡寫的誤會事件。韓氏在陳述處理海南輪經過的電文中，先是特地強調自該軍接收海南之初，便已嚴令所部不得任意接收任何物資，且重申自宋子文於1月間抵海南視察後，便一直謹遵宋氏「面示該輪之價值及用途」之耳提面命，「豈有不知其重要性而敢擅自扣用者」。直到最後才在文末扼要推斷此次事件之原因：「或係廣州行營令飭海口張運輸司令控制該輪，備作運輸臺胞回籍之誤」，¹⁰¹對招商局之指控四兩撥千斤地轉嫁到廣州行營及海口運輸司令部去。然而，若從前述第46軍、海口運輸司令部、廣州行營之間對海南輪修復動態的掌握情形，即可

⁹⁷ 伍賀啓次郎，〈哈利碼丸修理完了の件〉（1946年3月），防衛省防衛研究所藏，JACAR，《海軍一般史料》，檔號C08010756100，「海南海軍警備府引渡目錄26/33」。

⁹⁸ 行政院，〈為美軍徵用之海南輪案〉（1946年6月8日），國史館藏，《外交部》，典藏號020-010119-0022，「要求日本歸還船舶（二）」。

⁹⁹ 交通部，〈電請查示四十六軍軍部擬扣海南輪經過以憑核備由〉（1946年3月26日），國史館藏，《國民政府》，典藏號001-110200-00004-006，「敵偽資產接收與處理（三）」。

¹⁰⁰ 宋子文，〈呈報四六軍軍部誣冒鈞座手令企圖接收海南島敵輪轎〔播〕磨丸（現改名海南輪）查該輪應交由交通部接收擬請分飭遵照當否乞核示〉（1946年3月25日），國史館藏，《國民政府》，典藏號001-110200-00004-006，「敵偽資產接收與處理（三）」。

¹⁰¹ 韓鍊成，〈呈報處理海南輪經過情形〉（1946年4月3日），國史館藏，《國民政府》，典藏號001-110200-00004-006，「敵偽資產接收與處理（三）」。

知曉，倘若海口運輸司令部真以第 46 軍某科長名義強徵海南輪，該軍豈會一無所知？顯然其中必有蹊蹺。

不論如何，以第 46 軍名義前來接收未果後，出面企圖徵用海南輪的層級繼續升高。這次換成美軍親自出馬，以東京盟總的名義從招商局手中強徵海南輪。據目前可見之史料記載，國民政府軍政部曾以備忘錄 1006 號致電重慶美軍聯絡組。該備忘錄之詳細內容不明，但從後續電文轉述之要旨判斷，應為請求東京盟總同意徵用播磨丸事宜。軍政部電請盟總介入播磨丸徵用，除了與《波茨坦宣言》中規定盟軍總部有權支配日本船隻有關之外，¹⁰²最直接的原因，當然是前述〈中國戰區遣送計劃〉附註條項中要求國府接收日本船隻時須通知盟總，再由其調派擔任遣送任務的規定。3 月 23 日，重慶美軍聯絡組以 C-3124-7 號備忘錄致函軍政部長陳誠，稱美方已「同意」¹⁰³軍政部使用播磨丸之請求，並稱其任務為先將在海南之臺人由榆林港運返高雄，而後再將在臺日人由高雄遣返回日本，待完成以上任務後，該輪將用於鹿兒島—上海來回航線。¹⁰⁴至此，因美軍授權，國軍正式取得讓播磨丸投入海南臺人遣返運輸的合法依據。

不過，C-3124-7 備忘錄中雖同意播磨丸之使用，卻也埋下了另一處讓遣返作業橫生波折，且造成日後中美雙方爭執多時的伏筆，那就是該備忘錄雖然明確指示可將播磨丸用於「載運臺灣人由榆林至高雄」，但文中對榆林—高雄間遣返航行的次數規定似不夠明確。¹⁰⁵結果導致中方（特別是廣州行營與臺灣行政長官公署）以為可以分批載運海南臺人返鄉，直到所有臺人遣返完成為止，而非盟總原意，即播磨丸只能載運一航次的臺人，由榆林抵達高雄後，就

¹⁰² 行政院，〈海南輪為麥帥總部徵用案〉（1946 年 5 月 22 日），國史館藏，《外交部》，典藏號 020-010119-0022，「要求日本歸還船舶（二）」。

¹⁰³ 現存國史館檔案中之 C-3124-7 備忘錄英文抄本作“as you requested”，中文譯本譯為「同意所准」。

¹⁰⁴ Lt. Col. James F. McKinley, “No C-3124-7 Memorandum”（1946 年 3 月 23 日），國史館藏，《外交部》，典藏號 020-010119-0022，「要求日本歸還船舶（二）」。

¹⁰⁵ 國史館保存之重慶美軍聯絡處至軍政部備忘錄抄本原文為：“Initially, this vessel will be used for the transportation of Formosans from Yulin to Takao [Takao] and transportation of Japanese from Takao to Japan.” Lt. Col. James F. McKinley, “No C-3124-7 Memorandum”（1946 年 3 月 23 日），國史館藏，《外交部》，典藏號 020-010119-0022，「要求日本歸還船舶（二）」。

要轉而載運在臺日僑遣返日本。中美雙方對這封備忘錄解釋上的歧異，導致日後海南臺人遣返任務無船可用、計畫進度大亂的窘境。

就在軍政部與東京盟總交涉之際，海南島軍政當局先發起了一波新的催促攻勢。¹⁰⁶3月21日，廣東省政府瓊崖辦公處主任蔡勁軍與第46軍長韓鍊成聯名致電行政院與陸總，稱滯留海南臺人近三萬人，「近睹日俘次第返籍，望洋興嘆、頗感失望」，故建議商請美軍依遣返日俘方式，再派船隻前往海南載運臺人，或是利用停泊榆林港之播磨丸將臺人運返臺灣，並利用回程空艙之便購運臺米紓解海南糧荒問題。¹⁰⁷23日，美軍同意將播磨丸用於載運海南臺人遣返，第46軍隨即於26號再度急電陸總，請求陸總決定是將播磨丸開赴日本，或是赴上海從事運輸業務，抑或是載運臺人返臺。文中並稱該輪不論開往長崎或上海，所需重油約374噸，潤滑油另計，故請陸總儘速購運或向美方洽商調用，顯見燃料問題尚未解決。值得注意的是，這封急電中特別提及修復後的播磨丸船況，稱「修理竣工，試行良好，能長期航行；〔但〕應再入船塢一修」。又稱「該船如無油發動機件抽〔水〕，若延至卯月〔四月〕，則積水鄢〔淹〕沒機件，即發生故障，影響甚大」等云云，希望陸總方面儘速決定播磨丸啓程。¹⁰⁸這封電報較3月3日伍賀上呈中方的報告，¹⁰⁹透露了更多播磨丸的實際情形——儘管初步修復完成，顯然船況仍然不佳，甚至還在漏水，尚需進一步大修。不過，由於遣返臺人的需求迫切，海南方面也只能儘速催促陸總決定，以求盡快處理這件讓海南、臺灣兩地之間引發種種爭議的難題。

¹⁰⁶ 另外，廣東地區的糧食危機在3月底更形惡化，也成為廣州行營必須加快遣返作業步調的動機之一。張發奎，〈張發奎電蔣中正據各方報告部隊絕糧軍糧會亦無款採購運輸日俘之美船亦已到達但途糧無著無法登船等乞飭於一日內匯撥五億元以便救急〉（1946年3月），國史館藏，《蔣中正總統文物》，典藏號002-090105-00015-194，「勝利受降（四）」。

¹⁰⁷ 韓鍊成，〈韓鍊成電宋子文何應欽擬具遣送海南島臺胞返臺辦法〉（1946年3月21日），國家發展委員會檔案管理局藏，《國史館》，檔案號A202000000A/0034/172-1/0853/1/066，「在日臺僑遣送回籍」。

¹⁰⁸ 韓鍊成，〈韓鍊成電何應欽修復後之日輪哈利瑪號船隻可運日俘等〉（1946年3月26日），國家發展委員會檔案管理局藏，《國史館》，檔案號A202000000A/0034/172-1/0853/1/064，「在日臺僑遣送回籍」。

¹⁰⁹ 伍賀啓次郎，〈哈利碼丸修理完了の件〉（1946年3月），防衛省防衛研究所藏，JACAR，《海軍一般史料》，檔號C08010756100，「海南海軍警備府引渡目錄26/33」。

海南方面於 3 月 21 日及 26 日發出的電報尚在陸總公文旅行之中，¹¹⁰但以美軍爲首，動用播磨丸進行遣返運輸的行動卻已先行展開。26 日，美軍中國戰區廣東遣返作業組榆林港分隊 (Yu-Lin Port Team, Canton Repatriation Group) 指揮官孟甘穆利少校 (Maj. Malvin Montgomery) 親赴招商局海口辦事處榆亞分處，稱根據中國最高統帥部 (Chinese Supreme Headquarter) 與美軍之協定 (agreement)，播磨丸將移交盟軍總部控制，以載運臺灣人遣返回臺後再駛往日本。¹¹¹突聞海南輪遭徵用消息，榆亞分處主管人員試圖以須先請示招商局命令方允移交爲由，阻止美軍立即徵用該輪；¹¹²但孟甘穆利少校卻強硬表示：美軍油輪將於 27 日抵達榆林，¹¹³補給完播磨丸所需之燃料重油後，該輪「即須開航、不得延宕」。就連隨行的國軍港口運輸司令部副司令亦站在美軍聯絡官的立場上，認爲該船「原係輪〔按：原文如此〕送臺民返臺，現有張〔發奎〕主任命令，自無異議」。此時，國營招商局總經理徐學禹恰在海口，聞訊後星夜趕赴榆林與美方交涉，仍不得結果。¹¹⁴於是播磨丸在孟甘穆利少校的命令下，搭載 6,700 名臺人與 92 名日籍船員，於 29 日上午 7 時由榆林啓航，¹¹⁵且

¹¹⁰ 3 月 21 日第 46 軍發出之寅馬瓊秘一電，直到 3 月 30 日傍晚陸總才正式回電，准予使用接收之日輪擔任遣返海南臺民任務，但此時播磨丸已於前日出航矣。中國陸軍總司令部，〈中國陸軍總部電韓鍊成接收之日輪准用遣送海南島臺胞〉（1946 年 3 月 30 日），國家發展委員會檔案管理局藏，《國史館》，檔案號 A202000000A/0034/172-1/0853/1/065，「在日臺僑遣送回籍」。

¹¹¹ 現存之國府檔案則稱孟氏爲聯絡官，並稱其奉廣州行營主任張發奎 28 日上午急電（寅儉已電），指示招商局榆亞分處將播磨丸暫撥美軍指揮，並於當天裝載「臺籍軍民五千餘名返臺灣，後駛往上海候命」。徐學禹呈、行政院抄錄，〈抄國營招商局原代電〉（1946 年 5 月 24 日）；行政院，〈海南輪爲麥帥總部徵用案〉（1946 年 5 月 22 日），均見於國史館藏，《外交部》，典藏號 020-010119-0022，「要求日本歸還船舶（二）」；“Memo for Record,” 28 January 1947, Box 4182, Folder 17, GHQ/SCAP Records, RG 331, NDL.

¹¹² 徐學禹呈、行政院抄錄，〈抄國營招商局原代電〉（1946 年 5 月 24 日），國史館藏，《外交部》，典藏號 020-010119-0022，「要求日本歸還船舶（二）」。

¹¹³ “Memo for Record,” 28 January 1947, Box 4182, Folder 17, GHQ/SCAP Records, RG 331, NDL.

¹¹⁴ 徐學禹呈、行政院抄錄，〈抄國營招商局原代電〉（1946 年 5 月 24 日），國史館藏，《外交部》，典藏號 020-010119-0022，「要求日本歸還船舶（二）」。

¹¹⁵ 行政院，〈海南輪爲麥帥總部徵用案〉（1946 年 5 月 22 日），國史館藏，《外交部》，典藏號 020-010119-0022，「要求日本歸還船舶（二）」。

張發奎還透過駐守當地的陸軍新編第 19 師再度嚴令播磨丸須立即放行，「各機關不得留難」。¹¹⁶

在經歷重重的波折之後，海南輪終於滿載歸心似箭的海南臺人從榆林出航。然而，從榆林到高雄的迢迢歸程，擁擠的船艙加上船隻故障，卻導致行程大幅延誤，加上航程中的飢餓、疾病，帶給船上六千餘名臺人更大的苦難與傷痛，¹¹⁷留下難以抹滅的傷痕。

（四）不計一切、達成任務：廣州行營在海南輪啟航事件中扮演的角色

回顧從 3 月中旬，海南駐軍與招商局間爲了海南輪運用問題的角力，乃至局勢急轉直下，隱約可以看出爲了解決海南臺人遣返問題，張發奎在背後的政治運作。因此，若我們進一步推敲，自 2 月底海南輪修復工程告竣後，海南民政與軍政機關以及廣州行營的種種行動，或許可以勾勒出下列圖像。

一、3 月 1 日，美軍通知廣州行營海南島日僑遣返作業將提前於 3 月 8 日展開，來自臺灣要求儘速載運臺民返鄉的壓力也隨之升高。國民政府主席蔣中正 3 月 5 日的電令，讓張發奎取得某種自由裁量權，他先是於 3 月 14 日令海南駐軍直接從招商局手中接收海南輪，卻遭到該局駐榆林人員拒絕，甚至透過交通部、行政院一路上告至蔣中正。此時，第 46 軍將責任推給港口運輸司令部，但從海南軍事機關的指揮架構來看，第 46 軍若無廣州行營命令，斷無擅自行事之理。因此，3 月 14 日的接收事件，實爲廣州行營授意爲之。至於招商局指控軍方「假冒委員長手令」等情，恐怕亦非真有「僞令」造假，倒不如說廣州行營將蔣中正 3 月 5 日的電令當作徵用海南輪的權力依據，但下屬單位執行時言詞或態度不當，反讓招商局在程序上找到瑕疵，藉此阻擾接管而引發風波。

¹¹⁶ 徐學禹呈、行政院抄錄，〈抄營招商局原代電（1946 年 5 月 24 日）〉，國史館藏，《外交部》，典藏號 020-010119-0022，「要求日本歸還船舶（二）」。

¹¹⁷ 湯熙勇，〈脫離困境：戰後初期海南島之臺灣人的返臺〉，《臺灣史研究》，卷 12 期 2，頁 194。

二、廣州行營試圖自行重新接收海南輪不成後，張發奎與陳儀只能分別透過陸軍總部、軍政部向上層層傳達與交涉，取得美方同意使用播磨丸撤運臺人的權限，再待時機成熟，利用美軍有權支配遣返船隻的名義，向交通部所屬的招商局施壓。

三、海南日軍戰俘與日本籍僑民由美軍撤運殆盡後，3月21日，廣東省政府瓊崖辦公處主任蔡勁軍便立刻電請行政院與陸軍總部，請求動用海南輪遣返臺人。若再從廣州行營與海南軍民政機關的指揮關係來看，可推測這也是張發奎藉由營造海南民政與軍政最高長官代表的「眾意」，向行政院與陸軍總部施壓。同時，美軍也在23日同意國府使用播磨丸進行遣返運輸作業。在時機成熟之下，藉由駐榆林美軍聯絡官出面，成功地從招商局手中取回海南輪，將第一批6,700名臺人運回臺灣。

四、最後，海南島上前日軍的態度也對廣州行營決定重新取回海南輪／播磨丸發揮某種程度的影響。除2月21日的電文之外，伍賀啓次郎在1946年初就曾多次致電上級，論及運用播磨丸擔任遣返運輸一事，¹¹⁸這多少也成為促成張發奎下達決策的外部因素之一。

根據以上推測，張發奎為了儘快解決困擾數月的海南臺人遣返問題，乃藉上列手段促成播磨丸出航。既有研究多把戰後臺灣人返鄉問題的重點放在陳儀身上，卻未能多加注意國府其他地區主政官員所扮演的角色。透過本節的分析，讓吾人對戰後臺人遣返問題的多樣性與複雜性，有更深刻的認知。

五、結 論

播磨丸自戰後接收、輾轉易手，然後在美軍強勢徵用下出航的曲折經過，在經歷戰後七十多年的歲月後，若非重新爬梳各方檔案文獻，很難讓當代研究者重新審視這件前因後果極其複雜的歷史事件。要之，透過本文的分析可知，

¹¹⁸ 中國戰區日本官兵善後總聯絡部，〈田集參甲第181號〉（1946年1月16日），防衛省防衛研究所藏，JACAR，〈海軍一般史料〉，檔號C08010790500，「海南海軍警備府引渡目錄29/33」。

播磨丸啓航事件其實可以概括成：（一）戰後在華日人遣返作業的制定及其所需船隻的調度問題。（二）島外臺灣人返鄉的迫切需求。其間還發生了招商局與海南駐軍對播磨丸 / 海南輪接收權爭執的插曲。戰後海南島臺灣人歷經長久等待，才得以在 1946 年 3 月得到官方派船接運返鄉的主要原因，正是上述兩點的衝突與制約。歷來研究多承襲美方觀點，認為同盟國在日本投降後短短半年之內，就把包括中國大陸在內的數百萬日軍快速遣返回日本本土，至少在效率層面上堪稱優秀。華府、東京、重慶三地的高層政治家、軍事家們確實解決了一項龐大的難題，但是在這些高層決策者的視線之外，中層執行者以及基層參與者所面臨的各種不同問題與困境，卻未必能為其所察覺。

搭乘播磨丸返臺的臺灣人，從出發前的苦苦等待，到航程中經歷的飢餓病痛，當然是其個人生命中深刻真切而不可磨滅的體驗。不過，造成受難者痛苦的原因，還是得回歸到戰後航運業百廢待舉、國府遣返作業只能仰賴美國提供船隻支援的現實大環境。在此前提下，由於制定遣返作業的中美參謀先華北後華南、先日人後臺人的運輸順位決策，以及招商局官僚主義、本位主義的阻擾等種種因素的綜合作用，導致播磨丸遲遲未能順利啓航。至於以廣州行營為首的國府相關軍政機構，雖有心儘快解決問題，卻又因為船隻不足的限制，加之中美雙方聯絡機制不夠完備，以及國府科層體制下資訊層層傳遞的慣性，在處理海南島臺人返鄉事務上終究難稱明快，進而積累大量民怨。此外，播磨丸事件的影響並未隨它的啓航而結束。原本中美軍方在制定遣返作業時，美方就傾向只顧儘速完成日人遣返作業及貫徹船舶調度掌控，而對東亞各地脫離日本統治的前殖民地人民返鄉需求關注不夠充分。這個盲點，在播磨丸駛抵臺灣後更是暴露無遺。播磨丸把第一批海南島臺灣人接返高雄後，卻因東京盟總的大意，忽略了海南島上尚有大批臺灣人亟待救援，逕自讓播磨丸開赴日本。結果不只導致後續利用該輪進行返鄉運輸的構想完全落空，¹¹⁹更讓海南島臺人付出了更多時間、甚至生命的代價尋求返鄉之路，引發日後更大的悲劇。但另一方

¹¹⁹ 關於播磨丸 / 海南輪駛往日本後國府向盟總交涉取回該輪的始末，筆者已寫就初稿，容待日後發表。

面也不可否認的是，若非美軍主導的盟總於關鍵時刻介入徵用海南輪，則連第一批海南島臺灣人何時能重返故鄉也不可知。因此，該如何評定在播磨丸 / 海南輪啓航事件中，國府、美方與海南日軍等主要決策、執行者的功過是非，恐怕亦非簡單的善惡二分法就可輕易論斷。

要之，面對這場七十多年前的悲劇，吾人除了重新釐清播磨丸出航前後的種種曲折之外，更得要深刻地同情、理解海南島臺人有家歸不得的急切、憤懣心境，方能撫平歷史的傷痛。

徵引書目

一、檔案

國史館藏檔案

《外交部》

「要求日本歸還船舶（二）」，典藏號 020-010119-0022。

《國民政府》

「敵偽資產接收與處理（三）」，典藏號 001-110200-00004-006。

《陳誠副總統文物》

「處理日本投降文件彙編（二）」，典藏號 008-010701-00055-006。

《蔣中正總統文物》

「革命文獻—處置日本」，典藏號 002-020400-00052-043。

「勝利受降（二）」，典藏號 002-090105-00013-298。

「勝利受降（四）」，典藏號 002-090105-00015-194。

國史館臺灣文獻館藏檔案

《臺灣省行政長官公署》

「海南島廣東臺胞返籍接運」，典藏號 00306520005003、00306520005008、00306520005012、
00306520005022、00306520006016、00306520006022。

「旅外臺胞返籍接運」，典藏號 00318200018003。

「臺人回籍」，典藏號 00318200002003。

國家發展委員會檔案管理局藏檔案

《國史館》

「在日臺僑遣送回籍」，檔案號 A202000000A/0034/172-1/0853/1/064、

A202000000A/0034/172-1/0853/1/065、A202000000A/0034/172-1/0853/1/066。

日本防衛省防衛研究所藏檔案（アジア歴史資料センター，JACAR）

《海軍一般史料》

「海南海軍警備府引渡目錄 29/33」，檔號 C08010790500。

「海南海軍警備府引渡目錄 25/33」，檔號 C08010735700、C08010735800、C08010736800、
C08010737000。

「海南海軍警備府引渡目録 26/33」，檔號 C08010753900、C08010754600、C08010756100、C08010756200。

「海南海軍警備府引渡目録 27/33」，檔號 C08010763400、C08010768300、C08010768700、C08010771300、C08010771800。

「海南海軍警備府引渡目録 28/33」，檔號 C08010780400、C08010781500。

日本國會圖書館（National Diet Library, NDL）藏駐日盟軍總部（GHQ/SPAC）

檔案（原藏於美國國家檔案館：The U.S. National Archives and Records Administration, NARA）

“Memo for Record,” 28 January 1947, Box 4182, Folder 17, GHQ/SCAP Records, RG 331, NDL.

“Tokyo Conference, January 1946,” 12 March 1946, Box 384C, Folder 1, GHQ/SCAP Records, RG 331, NDL.

Central Liaison Office, “SCAPIN-344: Repatriation Vessel for Japanese Residents in Canton,” 24 November 1945, GHQ/SCAP Records, RG 331, NDL.

G-3 Section GHQ/SCAP, “Report on Mass Repatriation in the Western Pacific,” May 1947, Box 382, Folder 9, GHQ/SCAP Records, RG 331, NDL.

二、期刊、史料彙編

《海運》（神戸），1949。

中國第二歷史檔案館編，《中國戰區受降檔案·壹》，南京：南京出版社，2015。

引揚援護庁編，《引揚援護の記録（卷 1）》，東京：クレス出版社據厚生省援護局昭和 25 年版復刻，2000。

引揚援護庁編，《引揚援護の記録》，東京：引揚援護庁，1950。

加藤聖文監修・編集，《海外引揚関係史料集成・国外篇・補遺篇（全 19 卷）》，東京：ゆまに書房，2002。

台湾協會編，《台湾引揚史：昭和二十年終戦記録》，東京：台湾協會，1982。

何鳳嬌編，《政府接收臺灣史料彙編》，臺北：國史館，1990。

河原功監修・編集，《台湾引揚・留用記録：台湾協会所蔵（全 10 卷）》，東京：ゆまに書房，1997-1998。

森田芳夫・長田かな子編，《朝鮮終戦の記録・資料篇・第二卷：南朝鮮地域の引揚と日本世話会の活動》，東京：巖南堂書店，1980。

森田芳夫・長田かな子編，《朝鮮終戦の記録・資料篇・第三卷：北朝鮮地域日本人の引揚》（東京：巖南堂書店，1980。

浜井和史編集・解題，《復員関係史料集成（全 12 卷）》，東京：ゆまに書房，2009。

三、回憶錄、訪談錄

周婉窈主編，《台籍日本兵座談會記錄并相關資料》，臺北：中央研究院臺灣史研究所籌備處，1997。

張發奎口述，夏連蔭訪談紀錄，胡志偉譯，《張發奎口述自傳：中華民國第四任陸軍總司令回憶錄》。臺北：亞太政治哲學文化出版有限公司，2017。

蔡慧玉編著，吳玲青整理，《走過兩個時代的人——台籍日本兵》，臺北：中央研究院臺灣史研究所籌備處，1997，2008再版。

鄭麗玲採訪撰述，《臺灣人日本兵的戰爭經驗》，板橋：臺北縣立文化中心，1995。

四、專著

Cressman, Robert J. *The Official Chronology of the U.S. Navy in World War II*. Annapolis, MD: Naval Institute Press, 2000.

MacArthur, Douglas. *Reports of General MacArthur: MacArthur in Japan: The Occupation: Military Phase, Vol. I*. Washington, D.C.: U.S. Army Center of Military History, 1994.

大井篤，《海上護衛戰——太平洋戰爭の戰略的分析》，東京：日本出版協同株式会社，1953。

木俣滋郎，《日本海防艦戰史》，東京：図書出版社，1994。

加藤聖文，《海外引揚の研究：忘却された「大日本帝国」》，東京：岩波書店，2020。

李旺台，《播磨丸》，臺北：圓神出版社，2016。

株式会社出版文化社編集，《川崎汽船 100 年史》，東京：川崎汽船株式会社，2019。

播磨造船所 50 年史編纂室，《播磨造船所 50 年史》，東京：株式会社播磨造船所，1960。

厚生省援護局編，《引揚げと援護三十年の歩み》，東京：厚生省，1977。

五、論文及專文

加藤聖文，〈大日本帝国の崩壊と残留日本人の引揚問題——国際関係のなかの海外引揚〉，收入増田弘編，《大日本帝国の崩壊と引揚・復員》（東京：慶應義塾大学出版会，2012），頁 13-48。

加藤陽子，〈敗者の帰還——中国からの復員・引揚問題の展開〉，《国際政治》，号 109，1995 年 5 月，頁 110-125。

Cusack, Gordon K. "Repatriation in the China Theater." *Military Review*, 28:2 (May 1948), pp. 58-62.

大澤武司，〈戦後東アジア地域秩序の再編と中国残留日本人の発生——「送還」と「留用」のはざままで〉，《中央大学政策文化総合研究所年報》，号 10，2007 年 6 月，頁 35-51。

石津康二、山上和政、橋本一彦，〈改 E 型戦時標準油槽船の大量建造に就いて：CONSTRUCTION から PRODUCTION への転機〉，《日本船舶海洋工学会講演会論文集》，号 26，2018 年 5 月，頁 91-96。

- 作者不詳，〈『日本外交文書』概要「占領期」（全三卷）〉，《外交史料館報》，号 31，2018 年 3 月，頁 103-119。
- 吳文星，〈戰後初年在台日本人留用政策初探〉，《臺灣師大歷史學報》，期 33，2005 年 6 月，頁 269-285。
- 沈昱廷，〈戰後初期臺灣地區日本官兵善後聯絡部之成立、運作與社會影響〉，《逢甲人文社會學報》，期 36，2018 年 6 月，頁 133-157。
- 林志宏，〈兩個祖國的邊緣人：「遺華日僑」的戰爭、記憶與性別〉，《近代中國婦女史研究》期 24，2014 年 12 月，頁 1-45。
- 袁成毅，〈戰後蔣介石對日「以德報怨」政策的幾個問題〉，《抗日戰爭研究》，2006 年第 1 期，頁 210-231。
- 馬軍、單冠初，〈戰後國民政府遣返韓人政策的演變及在上海地區的實踐〉，《史林》，2006 年第 2 期，頁 60-69。
- 張傳宇，〈廣州日俘日僑遣返問題研究〉，《抗日戰爭研究》，2021 年第 1 期，頁 113-125。
- 陳亮州，〈政府對臺灣日俘管理之研究——以臺灣省警備總司令部戰俘管理處為分析中心〉，《檔案季刊》，卷 10 期 2，2011 年 6 月，頁 94-110。
- 渠占輝，〈戰後華北地區日僑的收容與遣返〉，《抗日戰爭研究》，2011 年第 3 期，頁 128-138。
- 湯熙勇，〈脫離困境：戰後初期海南島之臺灣人的返臺〉，《臺灣史研究》，卷 12 期 2，2005 年 12 月，頁 167-208。
- 楊護源，〈戰後臺灣軍事接收新局的開展：從日軍遣返到臺灣軍事設施會議〉，《台灣史料研究》，期 47，2016 年 6 月，頁 29-56。
- 楊護源，〈戰後在臺日軍的管理與遣返：兼論高雄運輸司令與第二戰俘管理所〉，《高雄文獻》，卷 9 期 1，2019 年 6 月，頁 55-72。
- 歐素瑛，〈戰後初期在臺日人之遣返與留用：兼論臺灣高等教育的復員〉，《臺灣文獻》，卷 61 期 3，2010 年 9 月，頁 287-329。
- 鄭麗玲，〈海南島的臺灣兵（1937-1945）〉，《臺灣風物》，卷 46 期 3，1996 年 9 月，頁 73-103。
- 蕭明禮，〈戰後日本對華物資賠償及其經濟復興政策：以中央造船公司為例〉，《國史館館刊》，期 58，2018 年 12 月，頁 161-204。
- 關亞新、張志坤，〈1946 年瀋陽地區日僑俘遣返始末〉，《抗日戰爭研究》，2010 年第 3 期，頁 132-146。
- 李俊儒，〈戰後滿洲引揚に関する研究——国民政府の日本人技術者の留用を中心に〉，臺北：國立政治大學日本語文學系碩士論文，2017。
- 瀾于婷，〈臺灣戰後初期林務局日籍人員的遣返與留用（1945-1949）〉，臺北：東吳大學歷史學系碩士論文，2019。

六、網路資源

“Japanese Naval and Merchant Shipping Losses During World War II by All Causes.” Prepared by The Joint Army-Navy Assessment Committee (U.S.), Navexos P-468, February 1947.

<https://www.history.navy.mil/research/library/online-reading-room/title-list-alphabetically/j/japanese-naval-merchant-shipping-losses-wwii.html> (accessed May 6, 2020).

長澤文雄，〈はりま丸 HARIMA MARU（1944）〉，「なつかしい日本の汽船」網站：
http://jpnships.g.dgdg.jp/showa_senpyo_tl_class_list.htm（2020年2月14日檢索）。

The Conflict between Japanese and Taiwanese Repatriation Operations in Hainan after World War II: The Case of the *Harima Maru* (SS *Hainan*)

Hsiao Ming-li*

Abstract

Most studies over the years on the repatriation of the Taiwanese from Hainan Island after World War II have posited that an inadequate number of ships is the main reason for why the process took as long as it did. Based on a case study of the former Japanese merchant tanker *Harima Maru* 播磨丸 (later renamed to SS *Hainan* 海南號 after being seized by the Chinese), which returned the Taiwanese from Hainan Island in the spring of 1946, this article argues that the plan enacted by the Allied powers to repatriate Japanese troops from the Chinese theater after the war played a major role in the slow repatriation of the Taiwanese, a plan which prioritized Japanese troops over former colonial peoples (i.e., the Taiwanese) displaced by the war. Moreover, the few ships allocated by the Supreme Commander for the Allied Powers (GHQ-SCAP) for the Taiwanese repatriation effort were not dispatched in time, and the Second Front Army (later reorganized into the Guangzhou Camp) of the National army was thus forced to recover and utilize the *Harima Maru*, which had been stranded at Hainan Island. However, once the *Harima Maru* arrived in Taiwan, the GHQ-SCAP instead ordered the ship be used to repatriate the Japanese in Taiwan back to Japan, greatly disappointing Taiwan and those on Hainan Island, who were expectantly awaiting the *Harima Maru* to complete the repatriation operation, and further complicating the situation.

Keywords: *Harima Maru*, Taiwan, Hainan Island, repatriation, post-War World II

* Faculty of Global Studies, Musashino University