

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

蕭明禮

摘 要

太平洋戰爭結束後，依據「波茨坦宣言」的規定，日本需交付其工業設備以賠償同盟國在戰爭期間的損失。與此同時，中華民國國民政府亦制定了「中國要求日本賠償計畫」，準備將日本戰前與戰時興建的工廠設備運回中國，以發展各項重化工業。其中，由於戰後中國航運業發展的需求，資源委員會準備接收日本戰後殘存的造船設施，拆運回國，用於1946年籌設的中央造船公司。然而，日本對同盟國的賠償計畫，卻隨著戰後局勢變化而大幅縮減，國民政府預定利用日本賠償之工業設施發展造船業的構想，也就難以為繼，最後僅從1948年底至1950年間接收了約6萬噸的日本賠償機械器材，而中央造船公司也因上述外在環境的影響，無疾而終。

關鍵詞：賠償、造船工業、資源委員會、盟軍總部、中央造船公司

Japan's Reparations Material for China and Its Post-War Economic Reconstruction Policy: A Case Study of Central Shipbuilding Company

Mingli Hsiao*

Abstract

After the Pacific War, under the resolution of the Potsdam Declaration, Japan would conduct exaction of its own industrial equipment as reparations for the Allies. The Nationalist Government of Republic of China also created a "Reparation Program of China from Japan", making preparations for the handover of Japan's industrial facilities to China for the development of China's heavy industries. Due to the need for developing China's maritime industry in the postwar era, the National Resources Commission (NRC) was planning to take Japan's shipbuilding facilities that had survived the war and use them to develop a shipbuilding industry in China. Accordingly, the NRC was organizing a "Central Shipbuilding Company" in Shanghai in 1946. However, Japan's reparation policy for the Allies was greatly reduced due to the emergence of the Cold War. In 1948, moreover, the Nationalist Government began to lose the Chinese Civil War. It was forced to give up almost of all of its industrial plans related to the reparation materials. In the end, the Nationalist Government received only 60,000 tons of reparation materials, which were transported to Taiwan from late 1948 to 1950. The Central Shipbuilding Company also quietly folded.

Keywords: reparation, shipbuilding industry, National Resources Commission (NRC), Supreme Commander of the Allied Powers (SCAP)/ General Headquarters (GHQ), Central Shipbuilding Company

* Adjunct Lecturer, Musashino University, Japan; Adjunct Lecturer, Tokyo Metropolitan College of Industrial Technology, Japan

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*

蕭明禮**

壹、前言

太平洋戰爭結束後，依據「波茨坦宣言」（Potsdam Declaration）的規定，日本需以其工業設備賠償同盟國在戰爭期間的損失。¹ 最初以美國鮑萊（Edwin D. Pauley）調查團的建議，日本應拆遷其工業設施用於發展鄰國工業，以促進東亞各國經濟均衡發展。² 與此同時，中華民國國民政府亦制定了「中國要求日本賠償計畫」（The Reparation Program of China from Japan），準備將列為賠償物資的日本工廠設備運回中國，藉此發展重化工業。³ 其中，由於造船工業在戰後

* 本論文以2012年11月24日東京大學社會科學研究所與中央研究院臺灣史研究所合辦之2012年「戰後臺灣歷史的多元鑲嵌與主體創造」工作坊經濟組會議中宣讀之〈日本賠償物資與中央造船公司——戰時日本技術設備與戰後初期海峽兩岸機械工業發展連續性的案例分析〉一文為基礎大幅修改而成。在此數年史料追加收集與改寫期間，承蒙眾學界先進及友人惠賜諸多寶貴意見；論文審查階段復獲兩位匿名審查人細心指正與詳實建議，敝人獲益良多，謹申謝悃。

收稿日期：2018年5月30日；通過刊登日期：2018年9月14日。

** 日本武藏野大學非常勤講師兼東京都立產業技術高等專門學校非常勤講師

¹ 中華民國駐日代表團日本賠償及歸還物資接收委員會，「在日辦理賠償歸還工作綜述（初稿上冊）」，《駐日代表團檔案》，中央研究院近代史研究所檔案館藏，館藏號：49-07-076。

² 中華民國駐日代表團日本賠償及歸還物資接收委員會，「在日辦理賠償歸還工作綜述（初稿上冊）」，館藏號：49-07-076。

³ 中華民國駐日代表團日本賠償及歸還物資接收委員會，「在日辦理賠償歸還工作綜述（初

的龐大潛在需求，因此國府資源委員會在上海籌設了中央造船有限公司，並看上了日本的造船設施，列為賠償拆遷的重點部門之一。

然而，日本對盟國的賠償計畫卻隨著戰後局勢變化而大幅縮減，國民政府最後僅從1948年底至1950年間接收了約6萬噸的日本賠償機械器材。至於中央造船公司所企望的造船設備，不僅大多未能移交國府，少數取得之日本賠償機械設備，也只能轉運至臺灣，用於資委會接收日人設施成立的臺灣造船公司。

關於戰後初期日本對華賠償研究，目前中文學界已有相當豐富的成果，⁴ 而近年日本學界的研究亦有多篇作品發表。⁵ 但這些作品多著重從政治與國際關係層面探討日本賠償政策之變遷，且關於賠償物資與中國及臺灣造船業發展之相關討論更是少有。⁶ 另一方面，在臺灣史領域雖然有關日治時期與戰後臺灣工業化

稿上冊)」，館藏號：49-07-076。

⁴ 舉其要者，以臺灣為例包括了：遲景德，〈戰後中國向日本索取賠償研究〉，收入《國父建黨革命一百周年學術討論集》，第三冊（臺北：國父建黨革命一百周年學術討論集編輯委員會，1995年），頁497-542；遲景德，〈從抗戰勝利損失調查到日本戰敗賠償〉，收入《慶祝抗戰勝利五十週年兩岸學術研討會論文集》，下冊（臺北：中國近代史學會，1996年），頁1335-1366；孟祥瀚，〈戰後運臺之日本賠償物資研究〉，《興大歷史學報》，第10期（2000年6月），頁21-57；吳淑鳳，〈戰後中國對日求償之交涉（1945-1949）〉，《中華軍史學會會刊》，第13期（2008年9月），頁267-293。至於中國大陸方面，近年則有翁有利，〈美國與國民黨政府對日索賠問題淺議〉，《松遼學刊（哲學社會科學版）》，2000年第3期（2000年3月），頁18-22；楊盛雲，〈抗戰勝利後國民黨政府對日索賠始末〉，《湖南文史》，2002年第2期（2002年2月），頁68-70；張維鎮，〈戰後初期資源委員會與對日索賠〉，《文史哲》，2003年第3期（2003年3月），頁164-169；張維鎮，〈戰後初期資源委員會對日索賠中的美國因素——以資源委員會與美國交往為中心〉，《西南師範大學學報（人文社會科學版）》，2004年第1期（2004年1月），頁121-125；袁成毅，〈抗戰勝利後國民黨對日戰爭索賠始末〉，《北京檔案》，2005年第11期（2005年11月），頁35-36；王東進，〈簡論戰後初期國民政府對日本的戰爭索賠〉，《歷史教學問題》，2006年第5期（2006年5月），頁73-78；張維鎮，〈戰後初期中國對日索賠中的美國因素〉，《晚霞》，2011年第9期（2011年9月），頁53-56等。

⁵ 日本學界近年有關戰後賠償問題研究最重要者，為留日任教之華人學者殷燕軍所著《中日戰爭賠償問題：中国国民政府の戦時・戦後対日政策を中心に》（東京：お茶の水書房，1996年）。另外，如日籍學者川島真、山田敦等人最近亦有觸及戰後賠償問題。川島真，《日台關係史1945-2005》（東京：東京大学出版会，2009年）；山田敦，〈日華關係と賠償・經濟協力——植民地物流の復活と米台日關係——〉，「日本國際政治学会2013年度大会」，新潟：日本國際政治学会，2013年10月27日。

⁶ 關於賠償物資的運用，近年臺灣僅有孟祥瀚的論文曾有較為深刻的分析。但該文主要使用

的延續性問題，已成為近10餘年來學界關注的重要課題之一。特別是曾在戰後臺灣工業化過程中扮演相當重要地位，並接受國家重點扶植的造船業，自然也隨著1980年代末期臺灣史研究的蓬勃發展，成為臺灣史學界嶄新的研究主題。自2000年之後，多篇與戰後臺灣造船業相關的學術論文與專著陸續出版，藉由這些具有開創性著作的啟發，使學界對於原本相對陌生的戰後臺灣造船業發展問題有了更深刻的認識。⁷ 儘管上述作品開啟了戰後臺灣造船史研究之先，但仍有許多問題尚待進一步開拓，特別是戰後初期臺灣造船業與日本、中國大陸之間的設備轉移及其背後的東亞經濟格局變動之影響，似乎還未得到學界的注意。⁸

臺灣收藏的臺灣區生產事業管理委員會檔案，缺乏日本方面的史料比對。此外，賠償物資與造船業的關係部分，近年來亦僅有2009年中國大陸出版的《國民政府資源委員會與美國的經濟技術合作（1945-1949）》第二章中，在論述盟國日本賠償政策變化與國府取得賠償物資的經過時，有附帶一提日本賠償物資分配給造船業的情形，但仍缺乏進一步深入的研究。孟祥翰，〈戰後運臺之日本賠償物資研究〉，頁21-57；張維鎮，《國民政府資源委員會與美國的經濟技術合作（1945-1949）》（北京：人民出版社，2009年）。

⁷ 如：陳政宏，《造船風雲88年——從台船到中船的故事（1916~2004）》（臺北：行政院文化建設委員會，2005年）；林本原，〈國輪國造：戰後臺灣造船業的發展（1945-1978）〉（臺北：國立政治大學歷史學研究所碩士論文，2006年）；許毓良，〈光復初期臺灣的造船業（1945-1955）——以臺船公司為例的探討〉，《臺灣文獻》，第57卷第2期（2006年6月），頁192-233；柯堯文，〈戰後國營造船業的公司制度與業務發展——以台船公司為例（1945-1955）〉（桃園：國立中央大學歷史研究所在职專班碩士論文，2009年）；洪紹洋，《近代臺灣造船業的技術轉移與學習》（臺北：遠流出版公司，2011年）。

⁸ 以《造船風雲88年——從台船到中船的故事（1916~2004）》及〈光復初期臺灣的造船業（1945-1955）——以臺船公司為例的探討〉為例，雖然兩部作品中均曾提到資源委員會在上海成立中央造船有限公司曾支援機器設備與人力以協助接收臺灣造船公司前身的臺灣船渠株式會社，並於1948年將日本賠償之機械設備轉移至臺船公司。但前者之內容偏重概略性的臺灣造船通史介紹，故未能多所著墨日償物資對戰後初期臺灣造船業發展的重要性，後者實際上著重於1948年臺灣造船公司改組後的經營與業務開拓，亦未深入探討中央造船公司將設備轉移至臺灣的意義。另外，2011年的《近代臺灣造船業的技術轉移與學習》中，亦稍有提及國府計劃以日本賠償物資成立中央造船公司籌備處，以及該機構有關的技術人員受局勢影響而於1949年前後陸續調往臺船的事蹟，然而對於硬體的設備來源等層面的分析卻相對不足。最後，〈戰後國營造船業的公司制度與業務發展——以台船公司為例（1945-1955）〉則是臺灣目前少數以戰後初期臺灣造船公司為主題的學位論文之一，但該文對中央造船公司接收之日償物資轉移臺灣的始末也只是較前述幾部著作來得稍微詳細一點而已。對於中央造船公司的成立背景、日本賠償物資在該廠建設計畫中的重要性，日償器材如何由日本運往上海，又從上海轉運至臺灣的始末，乃至後續由臺灣區生產事業管理委員會（簡稱生管會）直接撥交臺船的日本賠償物資來源、用途等並未進一步論

倘若我們進一步辨析國府爭取日本對華物資賠償的折衝過程，將會發現制約日本對華賠償政策的要因，並非僅止於通論所稱的冷戰因素，也不能忽略戰後國民政府發展工業化的理想跟日本戰後經濟重建的現實需求間的衝突。據此，吾人不禁進一步追問：從物資賠償問題的經緯，是否可以折射出東亞經濟圈的長期發展趨勢與戰後中國大陸、臺灣近代工業化發展的關係？近年西方與日本學界關於戰後中國大陸、臺灣經濟史的研究中，針對日本戰前在華投資與整建之工業設施，如何帶動1945乃至1949年之後的中國工業化建設，已有相當的研究成果。⁹不過，對於賠償政策與戰後中國或臺灣經濟發展之間的關聯性與比較研究，似乎尚有開展的空間。

基於上述問題意識，本論文將使用國史館及中央研究院近代史研究所檔案館收藏之經濟部、資源委員會與部分外交部檔案，另參考上海市檔案館檔案等中文史料，並配合日本東京大學總合圖書館、社會科學研究所圖書館，以及經濟學圖書館所收藏之經濟安定本部、國民經濟研究協會、¹⁰ 經濟企劃廳等戰後日

述。陳政宏，《造船風雲88年——從台船到中船的故事（1916~2004）》，頁35-36；洪紹洋，《近代臺灣造船業的技術轉移與學習》，頁78-85；許毓良，〈光復初期臺灣的造船業（1945-1955）——以臺船公司為例的探討〉，頁200-201；柯堯文，〈戰後國營造船業的公司制度與業務發展——以台船公司為例（1945-1955）〉，頁54。

⁹ 其中，以柯偉林為例，他藉由對資源委員會的研究，證明了中華民國與中華人民共和國之間經濟發展的延續性，乃至國府大陸時期與遷臺後的經濟政策之關連性。William Kirby, "Continuity and Change in Modern China: Economic Planning on the Mainland and on Taiwan, 1943-1958," *The Australian Journal of Chinese Affairs*, No. 24 (1990), pp. 121-141. 至於日本學界方面，如松本俊郎以滿洲國時期到1949年中華人民共和國成立後的鞍山鋼鐵廠的研究為例，就強調鞍山鋼鐵廠在經歷二次大戰末期及國共內戰的戰火衝擊後，能在數年內快速恢復生產，其實與該廠仍有相當數量日本遺留的機具設備在戰爭中並未遭到徹底破壞有密切關係。松本俊郎，《「滿洲国」から新中国へ——鉄鋼業からみた中国東北の再編過程1940~1954》（名古屋：名古屋大學出版會，2000年）。

¹⁰ 財團法人國民經濟研究協會為太平洋戰爭剛結束的1945年12月1日，由戰時曾任職於企畫院的稻葉秀三、正木千冬、和田博雄等技術官僚與研究者，以及曾為日本海軍負責物資動員計畫之原日軍大佐岡崎文薰等人所組成。最初國民經濟協會的成立宗旨是為了調查日本戰時經濟的實際運作情況，但隨著戰後重建需求，國民經濟協會的業務轉變為日本政府商工省、農林省與盟軍總部收集戰後的日本經濟數據，並吸納了原滿鐵調查部、東亞經濟研究所等戰前、戰時日本調查機構的人才。1948年經濟安定本部成立後，原國民經濟研究協會的初代會長和田博雄，轉任經濟安定本部部長，稻葉秀三也轉任經濟安定本部官房次長。不僅如此，國民經濟研究協會也為戰後初期日本賠償政策、經濟發展與產業政策等提

本的經濟計畫部門與研究機關檔案文獻，乃至部分駐日盟軍總司令部（Supreme Commander of the Allied Powers/General Headquarters, SCAP/GHQ）檔案等英日文文獻的比對。藉由1946年國府計畫利用日本賠償物資在上海建設中央造船公司，及隨著局勢轉變，賠償物資如何轉由臺灣造船公司接收為主題，分析1945-1952年間中國對日物資求償過程中，國府的造船工業建設計畫和日本戰後經濟重建的現實需求間的衝突。希冀透過分析戰前東亞經濟發展的長期趨勢對戰後中國工業化的影響，進而解明戰後東亞國際局勢與經濟發展間錯綜複雜的互動關係。

貳、戰後中國對日求償政策的形成與中央造船公司的成立

一、戰前國民政府發展造船業的嘗試

中國近代化造船工業的起源雖然可追溯至19世紀中晚期的自強運動，但因為各種主客觀環境的限制，在20世紀初期的發展遠不如日本。面對這樣的環境，1927年國民政府定都南京後，即已嘗試發展造船工業作為工業化建設的一環。1930年2月，立法院通過了「特種工業獎勵法」附屬條例的「獎勵特種工業審查暫行標準」，在第2條中明訂了機器造船工業為扶植的項目之一。¹¹ 隨後在1930年5月，國民黨三中全會通過的建設方針決議文中，交通部更計劃在杭州灣口，亦即孫中山《實業計畫》的東方大港預定地附近，興建一座大造船廠以發展中國造船工業。在交通部擬定的詳細計畫內容中，大造船廠的規模相當宏偉，預計藉

供建言。直到今天，國民經濟研究協會雖然名義上為私人智庫，但其實與日本政府保有相當密切的關係，為日本的總體經濟與產業政策、地方經濟政策的制訂，提供調查與研究，具有相當的影響力。國民經濟研究協會編，《戰後復興期經濟調查資料》，第1卷 戰時經濟調查資料（東京：日本經濟評論社，1998年），頁iii-xi。

¹¹ 「關於經濟法制委員會報告審查特種工業保障法案經本院第三十四次會議議決照原按修正通過錄案呈請鑒核公布」（1930年2月20日），〈特種工業獎勵法〉，《國民政府檔案》，國史館藏，典藏號：001-110023-00002-005。該檔案為中央研究院近代史研究所研究員陳慈玉引介，特此致謝。

由引進外資與技術的方式興建5座混凝土船渠（船塢）及相關補助設施，最大修造能量預計為同時建造新船5萬噸、修理6萬噸的規模。¹² 其規模不僅超越江南造船廠，甚至如單論個別造船廠的船台與船塢數，也不會比當時日本主要造船廠來得少。¹³ 不過這項計畫因為建設經費驚人，¹⁴ 遠超越了1930年代初期中國所能執行的能力，再加上受到1930年代初期世界經濟大恐慌及中國政治、軍事局勢動盪的影響，這項造船廠建設計畫也就不了了之。其後國府雖曾於1936年10月通過「造船獎勵條例」，藉由補助國籍航運公司在華建造新船以汰換舊船。¹⁵ 但該條例卻因為次年中日戰爭的爆發而淪為泡影。

二、戰後國府對日物資求償政策的形成

國民政府利用日本賠償物資發展工業的構想至少可追溯至1943年冬天，由

¹² 5座船渠中最大者為222.65公尺×36.6公尺×10.98公尺，此外該造船廠還有附造船架的大型船台兩座與5座小造船台，前者可建造8,000噸以上、2萬噸以下之船隻，後者則可建造2,000至8,000噸級的船舶。「現據鐵道等部會呈獎勵工業審查委員會規程草案及獎勵特種工業審查暫行標準草案轉呈請鑒核公布由」（1930年5月1日），〈中國國民黨三屆三中全會建設方針決議〉，《國民政府檔案》，國史館藏，典藏號：001-110000-00009-001。該檔案為亦為陳慈玉教授引介。

¹³ 以日本最大造船會社三菱重工的長崎造船所與神戶造船所為例，在1920年代受到造船業不景氣影響，故造船廠的規模擴張有限，在1930年代初期長崎造船所的主要造船設施為船台6座、船塢3座，神戶造船所則為船台4座、浮塢（日文稱為浮船渠）3座，顯然總數少於國民政府交通部規劃之造船廠數量（合計12座）。當然，論船台及船塢的規模與建造噸位，這兩間造船廠仍大於中國的新造船廠，長崎造船廠2號船台長236.16公尺、寬33.03公尺，可建造45,000噸級船舶，相較之下新造船廠最大的1號船渠的尺寸就略小於前者。中日戰爭爆發後，三菱更將該廠2號船台予以擴大，以秘密建造世界最大（標準排水量64,000噸）的大和級戰艦武藏號。三菱重工業株式會社社史編纂室，《三菱重工業株式會社史》（東京：三菱重工業株式會社，1956年），頁262-267、276-279、408。

¹⁴ 交通部估計其預算金額高達3,600萬元，故在計畫中還特別註明可採分期籌設的方式辦理。「現據鐵道等部會呈獎勵工業審查委員會規程草案及獎勵特種工業審查暫行標準草案轉呈請鑒核公布由」（1930年5月1日），〈中國國民黨三屆三中全會建設方針決議〉，典藏號：001-110000-00009-001。

¹⁵ 「造船獎勵條例」是近代中國首部造船獎勵法案，依該條例規定交通部將以6年306萬元的預算，建造84艘、總噸位140,500噸的新船。葉健青編，《航政史料》（臺北：國史館，1989年），頁362-366；內田敬三，〈中華海運的現狀と其の更生運動〉，《海運》，第182期（1937年7月），頁14-16。

於戰局的走向對同盟國日趨有利，資源委員會乃開始規劃戰後工業建設的長期計畫。事實上，資委會在制定該計畫時，曾收集淪陷區內的工礦建設資料，這點暗示了資委會早已有意利用日本在中國淪陷區內建設的工礦設施，作為戰後經濟發展的工具。到了1945年戰爭結束前夕，資委會又擬定了「重工業建設五年計畫」作為戰後重工業發展的方針，計畫在5年期間推動動力、礦業、機械工業、運輸工具、電力工業、化學工業6大部門的建設。¹⁶

1945年7月，「波茨坦宣言」發表，在第11條中要求日本「交付公正之實物賠償物資」，成了戰後日本對盟國賠償之基本依據。¹⁷ 隨後美國政府派遣赴日的鮑萊調查團於當年12月7日發表「臨時報告」（Interim Report），主張日本現存的生產能力仍超過日本民眾和平生活之所需，故建議拆遷日本剩餘工業，將其工業生產能力限制在1926-1930年的水準，以抑制日本軍國主義復活及重啟侵略的可能。至於拆除之工廠設備，則可轉用於鄰國之工業，從而促進東亞各國經濟發展。¹⁸ 在該份報告中關於限制日本造船工業的部分，為建議拆遷20所主要造船廠作為削減手段。¹⁹ 1946年4月，鮑萊調查團向美國政府提出最終報告（Final Report），對造船業的限制更大，建議將拆遷之數量由20所增至30-40所，其中包括3座大型浮塢。²⁰

在鮑萊調查團赴日調查的同時，²¹ 國府亦制定了「中國要求日本賠償計畫」，作為中方對日求償的基本依據。該計畫對日本工業的限制較鮑萊調查團臨時報告更為嚴苛，主張將其工業生產限制在1914年的水準。在此基礎上，國府又根據中國戰後重建所迫切需要的工業建設項目，對日方提出拆遷工廠設施充當賠

¹⁶ 錢昌照，《錢昌照回憶錄》（北京：中國文史出版社，1998年），頁75-76。

¹⁷ 中華民國駐日代表團日本賠償及歸還物資接收委員會，「在日辦理賠償歸還工作綜述（初稿上冊）」，館藏號：49-07-076。

¹⁸ 中村隆英，〈概說1936-54年〉，收入《「計畫化」と「民主化」》，日本經濟史7（東京：岩波書店，1989年），頁39；中華民國駐日代表團日本賠償及歸還物資接收委員會，「在日辦理賠償歸還工作綜述（初稿上冊）」，館藏號：49-07-076。

¹⁹ 「對日賠償計畫の推移表」，收入國民經濟研究協會編，《戰後復興期經濟調查資料》，第3卷 經濟復興資料（1）（東京：日本經濟評論社，1998年），頁6。

²⁰ 中華民國駐日代表團日本賠償及歸還物資接收委員會，「在日辦理賠償歸還工作綜述（初稿上冊）」，館藏號：49-07-076。

²¹ 張維鎮，《國民政府資源委員會與美國的經濟技術合作（1945-1949）》，頁77。

表1、「中國要求日本賠償計畫」之求償工業設施

求償設備種類	設備數量或生產能力	備註
火力發電設備	發電容量1,200,000Kw	
船舶	總噸位983,000噸	
鐵路車輛修理廠	年修理能力2,900輛	機車、客貨車廂合計
鐵路車輛製造廠	年產量7,400輛	機車、客貨車廂合計
煉鋼廠	年產量2,400,000噸	
煉鋅廠	年產量5,000噸	
煉鉛廠	年產量5,000噸	
煉鋁廠	年產量5,000噸	
工具機製造廠	1. 中型工具製造：年產5,000套 2. 重工具製造：年產2,000套 3. 小工具製造：年產16,500,000套	
滾珠軸承製造廠	年產2,000,000至3,000,000件	
鍋爐製造廠	年產250,000馬力	
柴油機製造廠	年產100,000馬力	
造船廠	年產500,000噸	
汽車製造廠	年產卡車25,000輛、普通車5,000輛	
紡織機製造廠	年產紡錠200,000個、紡織機10,000部	
工具機	200,000件	
電工器材廠	多種	因種類與產量甚多，故原報告中省略
阿摩尼亞工廠	日產量600噸	
硝酸廠	日產量200噸	
純碱	日產量600噸	
燒碱	燒碱日產210噸、氯液日產180噸	
橡膠廠	每年處理生膠1,800噸	
儲油池	100,000噸	

資料來源：中華民國駐日代表團日本賠償及歸還物資接收委員會，「在日辦理賠償歸還工作綜述（初稿上冊）」，《駐日代表團檔案》，中央研究院近代史研究所檔案館藏，館藏號：49-07-076。

償物資的要求（表1）。²² 簡言之，「中國要求日本賠償計畫」要求拆遷的日本工業設施偏重於重工業部門，其中包括了鋼鐵、造船、滾珠軸承、工具機等中國以往發展不甚成功甚至是一直缺乏的部門。從這也可以看出戰後初期國府試圖利用工業設施賠償，加速推動中國以重工業為核心的現代化發展之企圖心。

三、戰後中國造船工業發展的實際需求與中央造船公司的籌設

上述國府求償計畫，除了有源於中日戰爭晚期的工業建設計畫之外，戰前中國的產業形態或戰後中國重建的現實需求，也產生了一定的影響。

雖然中國近代造船工業至少從清末自強運動期間就已有所興辦，但直到中日戰爭之前，造船業規模依然薄弱。二次大戰結束後，中國造船業迎來發展的轉機。原本戰前稍具規模的中國商船隊在8年戰爭期間遭到嚴重破壞，²³ 剩餘未損失者亦泰半老舊逾齡。即使戰後初期招商局、民生公司等、公民營航運企業大量接收或購入美造自由輪（Liberty Ship）、勝利輪（Victory Ship）以及戰車登陸艦（LST）等船隻，使國輪船隊的總噸位迅速超越戰前水準，但其規模仍遠低於市場需要。事實上，1946年國籍輪船即已增加至80餘萬噸，到1948年最高峰時，國籍輪船數量更達到3,830艘、總噸位1,159,897噸的規模。²⁴ 縱然國籍船隊的擴張速度頗為驚人，然而一般估計為了戰後中國經濟重建與發展所需，至少得要300萬噸以上的輪船。²⁵ 此外，再加上每年160萬噸的船舶修理需求，讓造船業擁有著龐大的潛在商機。²⁶ 然而，戰後初期中國的輪船建造能力當然無法應付如此

²² 中華民國駐日代表團日本賠償及歸還物資接收委員會，「在日辦理賠償歸還工作綜述（初稿上冊）」，館藏號：49-07-076。

²³ 1928至1935年間，中國輪船隊的增長甚為可觀。據交通部統計，此時期登記在案的國籍輪船數量由1,294艘增加為3,959艘，總噸位也由284,174噸增加為711,952噸。中國國民黨中央黨部國民經濟計畫委員會編，《十年來之中國經濟建設》（南京：扶輪日報社，1937年），第三章，頁30。

²⁴ 「中央造船有限公司建廠計畫書」，〈工廠遷建計畫〉，《外交部檔案》，國史館藏，典藏號：020-991100-0076；全國船聯會，《復興中國航業重要文件彙編》（出版地不詳：同編者，1953年），頁3。

²⁵ 「中央造船有限公司建廠計畫書」，〈工廠遷建計畫〉，典藏號：020-991100-0076。

²⁶ 「中央造船有限公司建廠計畫書」，〈工廠遷建計畫〉，典藏號：020-991100-0076。

規模的需要。以作為晚清以來中國近代造船業代表的江南造船所為例，國府在戰後從日軍手中重新收回該廠時，尚未恢復正常修造業務。²⁷ 是故藉著戰爭結束的契機，重新規劃、提振中國近代造船業的發展成了勢在必行的課題。

其實在「重工業建設五年計畫」中，資委會就已擬定了造船業的建設計畫附屬於運輸工具部門之內，預計在計畫完成時達成年造船量9萬噸的目標。²⁸ 抗戰勝利，資委會發展造船工業的計畫獲得了付諸實行的絕佳機會。1945年12月4日，在行政院第723次會議中，國府決定以2,000萬美金的預算在上海黃浦江口新建中央造船廠。在行政院的最初計畫中，該廠以建造、維修大型輪船為主，預計完成後的造船能量為每年8萬噸（每艘最大1萬噸），修船能量每年達100艘。此外，資委會還計劃整合同樣位於上海地區的江南造船廠與另一間籌辦中之民生造船廠，以3廠合作交換設備、造船設計以及代辦人員訓練等方式，促進3廠共同發展，達成建設戰後造船工業的目標。²⁹

1946年3月14日，資源委員會頒布「資（35）人字第1670號」訓令設立中央造船有限公司籌備處，³⁰ 由周茂柏擔任籌備處主任。當月23日，中央造船公司籌備處於上海外灘沙遜大廈245辦公室正式成立（1947年遷至上海市四川路670號3樓）。³¹

中央造船公司籌備處開始運作之後的首要工作，就是選定造船廠址，以及相關的土地收購與建設事宜。原本在中央造船公司籌備處設立時規劃之組織架

²⁷ 「為本處吳淞船廠所需土地業經擬具計畫書及圖說逕呈地政署核定簽辦茲謹檢奉該附件各一份敬乞鑒核備查並函地政署迅賜核准由」（1946年7月9日），〈中央造船公司徵收吳淞船廠所需土地情形〉，《資源委員會檔案》，國史館藏，典藏號：003-010308-0024。

²⁸ 錢昌照，《錢昌照回憶錄》，頁75-76。

²⁹ 據資委會檔案中規劃的方案，江南造船廠雖然仍隸屬海軍部，但其業務應獨立發展。至於該廠擴建方面，預計以900萬美元將年造船量擴充至7萬噸，具備兼造軍艦與民用輪船，以及船舶修理的功能。「奉院令抄發中央、江南、民生三造船廠合作辦法令遵照並特飭遵照由」（1946年1月23日），〈中央暨江南與民生三造船廠建設事項分配及其合作辦法案〉，《資源委員會檔案》，國史館藏，典藏號：003-010301-0114。

³⁰ 「為本處吳淞船廠所需土地業經擬具計畫書及圖說逕呈地政署核定簽辦茲謹檢奉該附件各一份敬乞鑒核備查並函地政署迅賜核准由」（1946年7月9日），〈中央造船公司徵收吳淞船廠所需土地情形〉，典藏號：003-010308-0024。

³¹ 「中央造船有限公司建廠計畫書」，〈工廠遷建計畫〉，典藏號：020-991100-0076。

構為：1. 籌備處主任1名、副主任1-3名；2. 籌備處下轄秘書、會計、工務、設計、製造、業務6處，但籌辦之初6處並未同時成立，俟業務的開展再按需要陸續設置；3. 設總工程師1人、副總工程師至多3人、正工程師至多5人、工程師至多15人，副工程師、助理工程師、工務員助理、工務員等若干人，另有秘書、管理師等職。³² 至於籌備處的經費方面，資委會核定之1946年度創業預算為國幣28億元，主要用於購置土地（14億元）、構建房屋（4.5億元）、運輸設備（4億元）、雜項設備（1.5億元）、事務費（4億元）。由於建廠之初土地徵收進度緩慢，加上賠償物資尚未運到，以致建廠進度落後，到該年度結束時，中央造船公司籌備處僅支出4.75億元，剩餘未動支之款項併入1947年度創業經費中。³³

需注意的是，中央造船公司籌備處選定造船廠的過程中，美籍顧問扮演的角色可能也相當重要。據國史館收藏之《資源委員會檔案》顯示，行政院工程計畫團在中央造船公司籌備處成立時，曾派遣美國莫里森一顧德森顧問集團（American Morrison-Knudsen Consulting Group）總工程師出身的顧問泰特（Ralph A. Tudor）參與規劃選址作業。³⁴ 經過勘查後，中央造船公司決定以上海吳淞鎮與砲台灣之間靠近前吳淞商船學校舊址的黃浦江口作為造船廠址。選定當地作為廠址的原因，則是因為：1. 當地水深平均可達17公尺，為黃浦江各河段中唯一可以容納日本賠償之10,000噸浮塢（吃水15.12公尺）的水域；2. 由於拆遷之日本造船設施與新建之員工宿舍加上未來擴建的預備空間合計至少需要1,500市畝，該處為黃浦江沿岸少數符合具有3,000英呎河岸線及1,500畝土地面積，且未經開發之地段；3. 該處為吳淞地區江面較寬之水域，黃浦江通航線的邊界距離河岸尚有200英呎以上，故一般船隻航行不會妨礙造船作業之進行；4. 當地地勢較周邊地區高2英呎以上，可減少填土工程所耗費之時間；5. 因戰後購入之商船多為吃水較深的美造船隻，故在該處設廠亦可方便上述船隻進入維修。³⁵

³² 「修正資源委員會中央造船有限公司籌備處組織規程修正草案」（1946年6月11日），〈中央造船公司籌備處組織等案〉，《資源委員會檔案》，國史館藏，典藏號：003-010101-0410。

³³ 「查核中央造船有限公司籌備處卅六年度財務情況報告（截至卅六年九月廿日止）」，〈中央造船公司籌備處年度財務查核〉，典藏號：003-010407-0078。

³⁴ 「中央造船有限公司建廠計畫書」，〈工廠遷建計畫〉，典藏號：020-991100-0076。

³⁵ 「為本處吳淞船廠所需土地業經擬具計畫書及圖說逕呈地政署核定簽辦茲謹檢奉該附件各

而吳淞廠址的選定，亦經美籍顧問泰特審定後，認為是上海地區所能找到的設廠位址中最佳者，³⁶ 由此亦可見美籍顧問在其中的作用。

四、中央造船公司與日本賠償物資

依據中央造船公司的建廠計畫書顯示，該公司將興建一座可建造1萬噸級輪船的乾塢以供戰後龐大的修造船業務所需。但因為乾塢工程需時2至3年，在緩不濟急之下，中央造船公司決定直接拆卸充作賠償物資的日本造船廠設備以解決建廠初期設備不足的問題，此時選定的拆遷對象為三菱重工業株式會社神戶造船所。³⁷ 神戶造船所於1905年正式啟用，擁有日本最早的浮塢。經過多年擴建之後，在太平洋戰爭爆發前共有3座浮塢以及4座船台，並著手興建一座809英尺的大型乾塢以供日本海軍大型戰艦使用，戰爭期間又新增1座第五船台專供建造潛艇之用，³⁸ 為日本有數之大造船廠。戰後三菱神戶造船所設備如表2。

中央造船公司籌備處才成立不久就指名要求拆遷神戶造船所，顯然是早有一番醞釀。根據張維鎮的說法，至少在1945年12月底鮑萊調查團副團長麥克斯韋爾（H. D. Maxwell）赴華調查經濟概況時，曾於上海會晤包括資委會譚震在內的國府官員。會中麥克斯韋爾告知日本造船廠因「正在利用，拆除需推遲」，但「浮動碼頭〔按：應為浮塢之誤〕可先拆移」。³⁹ 從這段話可以判斷，資委會希望利用神戶造船廠的浮塢設施，應該與麥氏這次晤談的建議有相當大的關係。是故，1946年4月，擔任中央造船公司籌備處主任的周茂柏在該處正式成立後一個多月，就前往日本參加盟國對日委員會中國代表團的機械部門調查工作。周氏在相當短的時間內勘查完適合國府拆遷的日本造船廠，⁴⁰ 並將之納入「日本賠償設

一份敬乞鑒核備查並函地政署迅賜核准由」（1946年7月9日），〈中央造船公司徵收吳淞船廠所需土地情形〉，典藏號：003-010308-0024。

³⁶ 「中央造船有限公司建廠計畫書」，〈工廠遷建計畫〉，典藏號：020-991100-0076。

³⁷ 「中央造船有限公司建廠計畫書」，〈工廠遷建計畫〉，典藏號：020-991100-0076。

³⁸ 三菱重工業株式會社社史編纂室，《三菱重工業株式會社史》，頁273-278。

³⁹ 張維鎮，《國民政府資源委員會與美國的經濟技術合作（1945-1949）》，頁95-96。

⁴⁰ 「中華民國卅五年四月份工作述要」（1946年5月20日），〈中央造船公司籌備處工作月報〉，《資源委員會檔案》，國史館藏，典藏號：003-010301-0469。

表2、戰後三菱神戶造船所設備統計表

設備型式	數量、規模	備註
機械設備	1. 工作機具3,412部。 2. 動力機械1,303部。 3. 起重機具494部。 4. 其他設備984部 合計6,193部。	
船台	1號：長495英尺（ft）、寬42ft。容納能力9,000噸。 2號：長495ft、寬49ft。容納能力10,000噸。 3號：長475ft、寬77ft。容納能力9,500噸。 4號：長429ft、寬65ft。容納能力7,000噸。 5號：長360ft、寬77ft。容納能力700噸。	
船塢	1號浮塢：長388ft、寬64ft、深30ft。 容納能力7,000噸。 2號浮塢：長505ft、寬75ft、深36ft。 容納能力12,000噸。 3號浮塢：長410ft、寬99ft、深43ft。 容納能力16,000噸。 乾塢：長536ft、寬121ft、深46ft。 容納能力10,000噸。	(1)2號浮塢為一次大戰後取自德國之戰利品，借自日本海軍； (2)乾塢1938年開工、1946年完工。

資料來源：三菱重工業株式會社社史編纂室，《三菱重工業株式會社史》，頁276-279。

備緊急拆遷計畫項目」（詳後述）內。從以上的經緯來看，頗能解釋為何中央造船公司得以迅速決定先以日本賠償船塢作為建廠設施，並配合神戶造船廠船塢的規格選定廠址的原因，亦即受到美方建議的影響。⁴¹再者，從前述鮑萊調查團最

⁴¹ 在目前有案可考的資委會檔案中，雖然是在1946年7月的文件中才明確指出吳淞船廠使用設備將以日本神戶造船廠賠償物資為主，但從1946年4月分工作報告中就已記載選定「吳淞鎮與砲台灣之間」作為廠址，5月初周茂柏以中央造船公司籌備處主任名義向資委會大會回報覓得適宜廠址的公文中甚至還先行繪製了預計徵收的土地範圍圖來看，暗示很可能周氏在出國前就已決定拆遷神戶造船所作為建設中央造船廠的設備來源。這些跡象，都呼應了前述麥克斯韋爾的建議對中央造船公司成立初期的建廠方針所產生的重大影響。「中華民國卅五年四月份工作述要」（1946年5月20日），〈中央造船公司籌備處工作月報〉，典藏號：003-010301-0469；「為本處已覓得吳淞鎮至砲台灣地段為建築廠址及船塢之用僅費奉簡圖三份懇乞鈞會轉呈行政院核定徵收由」（1946年5月3日）、「為本處吳淞船廠所需土地業經擬具計畫書及圖說逕呈地政署核定簽辦茲謹檢奉該附件各一份敬乞鑒核備查並函地政署迅賜核准由」（1946年7月9日），〈中央造船公司徵收吳淞船廠所需土

終報告中特別指明日本須拆遷的造船設施之中包括3座大型船塢來看，也可知此時美方態度上傾向配合國府的賠償要求。

中央造船公司所相中神戶造船所的原因，除了該廠為日本最早擁有浮塢的造船廠之外，另一個相當重要的理由是：神戶造船所在大戰末期受美軍轟炸的損害相對其他主要民間造船廠來得輕微。依據三菱重工的資料，從1945年2月到戰爭結束為止，盟軍空襲總計造成廠房建築28,154坪、機械設備787部的損毀。⁴² 而美國戰略轟炸調查團（The United States Strategic Bombing Survey, USSBS）在戰後的評估也顯示，轟炸僅破壞了相當該廠總面積20%的廠房設備。⁴³ 其中，該廠3座浮塢中的12,000噸與7,500噸浮塢近況尚佳，讓亟需建廠設備的中央造船公司決心極力爭取將神戶造船所整廠搬遷回中國，以彌補乾塢完成前所缺乏的修造設施。⁴⁴ 綜合以上檔案文獻的紀錄可知，中央造船公司選定神戶造船所設施作為初期建廠的設備來源，背後有相當程度受到美籍顧問的影響。這些美方人士對國府戰後經濟建設計畫的肯定及積極參與，又反映了戰爭結束之初美國對日占領的初期方針與遠東戰略方向，亦即：採取澈底解除武裝、實施經濟非軍事化、排除經濟體制內的好戰分子、促進經濟民主化等相對嚴格的對日占領路線，⁴⁵ 以及扶

地情形〉，典藏號：003-010308-0024。

⁴² 另有8部搬運車輛與2艘船隻遭炸毀。三菱重工業株式會社社史編纂室，《三菱重工業株式會社史》，頁278。

⁴³ アメリカ合衆國戰略爆撃調査團，「太平洋戦争報告書」，收入富永謙吾編譯，《現代史資料》，第39卷・太平洋戦争（五）（東京：みすず書房，1975年），頁327。

⁴⁴ 另外，據三菱重工的資料，中央造船公司亟欲取得的神戶造船所12,000噸浮塢為該廠的第二浮船渠，該浮塢建於1907年。7,000噸浮塢則於1904年動工、1905年啟用，即為神戶造船所最早使用之浮塢。至於16,000噸（資委會檔案稱為10,000噸）浮塢則因吃水較深而未考慮接收。「中央造船有限公司建廠計畫書」，〈工廠遷建計畫〉，典藏號：020-991100-0076；「盟軍總部發表日本賠償船廠初步參觀簡單報告（計十九廠）」（1947年9月30日），〈盟軍總部提充賠償物資（一）〉，《外交部檔案》，國史館藏，典藏號：020-010120-0018；三菱重工業株式會社社史編纂室，《三菱重工業株式會社史》，頁273、275-276。

⁴⁵ 福永文夫，《日本占領史1945-1952：東京・ワシントン・沖繩》（東京：中央公論新社，2014年），頁40。另外，關於美國對日占領初期政策的兩份重要文件SWNCC150/4/A “United States Initial Post-Surrender Policy for Japan”（日文多譯為「初期對日方針」，國府駐日代表團則譯為〈戰後對日政策〉，但究其英文原意，似譯為〈投降後對日初期政策〉較佳）及JCS1380/15 “Basic Initial Post-Surrender Directive to Supreme Commander for the Allied Powers for the Occupation and Control of Japan”（中文簡稱為〈初期基本指令〉）

助中華民國成為亞洲區域穩定的重要力量之政策。⁴⁶

根據中央造船公司的計畫，如能順利取得神戶造船所的浮塢，可讓該公司達到年造船量10萬噸、修理量100萬噸的規模。值得注意的是，在中央造船公司的計畫書中還特別註明，待資委會接收日人在華北、東北遺留之鋼鐵廠復工之後，造船用鋼板將全數改以國產鋼料。⁴⁷ 由此觀之，資源委員會在戰後頗有藉由日本賠償及戰時遺留物資加速中國重工業發展的企圖，因此自然必須緊密整合「有極密切之關係，須相輔而行」的造船與鋼鐵工業，⁴⁸ 以強化中國重工業的基礎。從另一個角度來看，也反應了日本工業化建設的遺產影響之深遠。

叁、造船設施拆運計畫的挫折與中央造船公司的無疾而終

一、賠償物資拆遷的停滯不前

雖然國府對拆運三菱神戶造船所設施建設中央造船公司抱持著很大的期盼，但很快的這項計畫就遭遇阻礙。

在鮑萊調查團臨時報告發表後不久，美國政府為了落實以中國為首的部分盟國成員希望能儘快實施賠償的要求，於1946年3月向負責賠償事宜的遠東委員會（Far Eastern Commission, FEC）提出「臨時賠償方案」（Interim Reparations Removal Program for Japan）。其中各部門的賠償計畫經FEC逐項討論後，分別於當年5月至12月間陸續獲得通過。⁴⁹ 臨時賠償方案的內容與臨時報告差異不

之內容，可參見住本利男《占領秘錄》書後所附之日文版。住本利男，《占領秘錄》（東京：每日新聞社，1965年），頁334-336、344-345、349-353。

⁴⁶ 五十嵐武士，〈占領下日本の國際的地位〉，收入中村政則等編，《世界史のなかの一九四五年》，戰後日本占領と戰後改革第1卷（東京：岩波書店，1995年），頁130。

⁴⁷ 「中央造船有限公司建廠計畫書」，〈工廠遷建計畫〉，典藏號：020-991100-0076。

⁴⁸ 「中央造船有限公司建廠計畫書」，〈工廠遷建計畫〉，典藏號：020-991100-0076。

⁴⁹ 事實上，除了鋼鐵工業部門遲至12月6日通過之外，其餘類別皆於5至6月間通過。其中造

大，但對於造船業拆遷的規模卻較約略同時的鮑萊調查團最終報告有所縮減，不僅規定日本海軍所屬工廠的造船設備拆遷要另外規定，民間造船設備的總體修造能量也規定在年造船量15萬噸、修船能力總噸位300萬噸，超過此一規模者才予以拆遷的標準。但不論如何，如對照戰前日本造船量，年造船量15萬噸僅相當於1935年的水準。⁵⁰

此時，為因應上述臨時賠償方案，國府亦制定了「日本賠償設備緊急拆遷計畫項目」（Urgent Priority Interim Reparation Items for China），將多項亟需的工業設備列入優先拆運之清單中，並於1947年5月向盟總提出。⁵¹ 依該方案，國府要求儘速拆遷最為迫切需要的工業設施主要包括：火力發電、鐵路設備製造及修理、造船廠、鋼鐵廠、蒸汽及柴油引擎製造廠、工具機製造廠、化工廠等共計16大項（表3）。如進一步分析造船設施求償內容，可發現中方明確指定要拆運擁有7,500噸、10,000噸、12,000噸浮塢各1座之造船廠，以及另設有500噸浮塢之造船廠1所。⁵² 是故，明眼人立刻就可以看出前者即為三菱重工神戶造船所，如再對照中央造船公司籌備處所制定的建廠計畫書，即可明白國府緊急拆遷項目中關於造船業的部分，幾乎就是為了中央造船公司的需求而量身訂做。從該計畫中的造船業求償內容來看，基本上反映了前述周茂柏在1946年4至5月間赴日勘察的結果，也反映了資委會在戰後初期發展造船事業的企圖心頗為強烈，而相關的先期準備工作亦有一定的成果。事實上，除了神戶造船所之外，國府對其他日本造船設施亦頗有興趣。據1946年7月駐日代表團的當月工作報告轉述盟總調查所稱，戰後殘存之日本造船設備重量尚有120萬噸，如扣除作為保留設備的35萬噸（即相當年造船量15萬噸之造船設備）之後，尚有85萬噸可供賠償之用。駐日代表團估計，如以30%分配量計算，則中華民國可取得之日償造船設備重量為27萬

船部門賠償規模的通過日期為5月23日。中華民國駐日代表團日本賠償及歸還物資接收委員會，「在日辦理賠償歸還工作綜述（初稿上冊）」，館藏號：49-07-076。

⁵⁰ 三和良一，《日本占領の經濟政策史的研究》（東京：日本經濟評論社，2002年），頁116。

⁵¹ 中華民國駐日代表團日本賠償及歸還物資接收委員會，「在日辦理賠償歸還工作綜述（初稿上冊）」，館藏號：49-07-076。

⁵² 中華民國駐日代表團日本賠償及歸還物資接收委員會，「在日辦理賠償歸還工作綜述（初稿上冊）」，館藏號：49-07-076。

表3、「日本賠償設備緊急拆遷計畫項目」之要求設備

部門	賠償施設	設備數量或生產能力	資委會接收單位	部門	賠償施設	設備數量或生產能力	資委會接收單位	
電力	火力發電廠	發電能力700,000kW、設備重量共26,100噸	長沙電力公司湘潭電廠	機械	鐵路車輛修理廠	年修理能力5,800輛	中央機器公司瀋陽機車廠	
			大冶電廠		鐵路車輛製造廠	年產量3,700輛		
			廣州電廠		工具機製造廠	中型工具製造：年產4,000套		中央機器公司上海廠、天津廠、馬鞍山廠，通用機器公司（上海），臺灣機械造船公司高雄廠，瀋陽機器公司，中央電工器材湘潭廠、天津廠，中央有線電器器材公司（南京）、中央無線電公司南京廠、天津廠，中央絕緣器材公司（南京），資委會所屬各礦場。
			青島電廠			小工具製造：年產4,000,000件		
			天津電廠		滾珠軸承工廠	年產2,000,000件		
			阜新電廠		鍋爐與柴油引擎工廠	年產100,000馬力		
鋼鐵	煉鋼廠	年產量120,000噸、設備重量共201,000噸	鞍山鋼鐵公司	造船	造船廠	全部建設完成後每年可造船10萬噸，修理100萬噸	中央造船公司	
			華北鋼鐵公司		化學工業	硫酸銦工廠	年產量300,000噸	中央銦肥公司
			華中鋼鐵公司			燒碱工廠	年產量9,000噸	臺灣碱業公司
			四川鋼鐵廠			氰化鈣工廠	年產量100,000噸	中央化工廠（南京）、天津化工廠
輕金屬	鉛鋅冶煉廠	年產量10,000噸	上海鋁銅公司	其他	船舶	總噸位400,000噸		
	鎂加工廠	年產量2,000-3,000噸			碼頭起重機	30部		
	煉鋁廠	年產量28,000噸			鐵路設備、煤礦設備、兵工廠、飛機工廠、工業研究所	數量未定		

資料來源：中華民國駐日代表團日本賠償及歸還物資接收委員會，「在日辦理賠償歸還工作綜述（初稿上冊）」，館藏號：49-07-076；張維鎮，《國民政府資源委員會與美國的經濟技術合作（1945-1949）》，頁109-110。

噸左右，這還不包括前日本海軍所屬之大型造船廠。⁵³ 從這份報告中，清楚反映了國府對利用日本造船設施發展自身造船業的期盼。

儘管遠東委員會通過了臨時賠償方案，但對於各國分配賠償物資的比率卻因美、蘇之間意見相左而遲遲未能決定，⁵⁴ 這也影響了中央造船公司吳淞船廠的建設進度。從中央造船公司籌備處的每月工作報告來看，自1946年4月至12月間，該處主要的業務是辦理後續的土地徵收與轉讓，而周茂柏大部分的時間都待在日本與盟軍辦理賠償拆遷相關的交涉事宜。⁵⁵

1946年12月，駐日盟軍總司令部奉美國政府之命準備執行先期拆遷作業，並向遠東委員會建議制定先期拆遷計畫（Advance Transfer of Japan Reparations）以為施行細則。依據該計畫，臨時賠償方案中所規定之賠償物資的30%將先移交各盟國，而中國又可獲得這30%配額中的15%賠償物資。儘管先期拆遷方案的規模已小於臨時賠償方案，但英、蘇等國對此仍有意見，直到1947年4月，美國政府才正式下令GHQ執行先期拆遷計畫，至此國府才真正的獲得拆運日本賠償物資的許可。⁵⁶ 配合先期拆遷計畫的展開，行政院賠償委員會也有所改組：首先，在日本成立賠償及歸還物資接收委員會負責辦理物資的接收事宜。同時，賠償委員會又在中國境內成立督運委員會，以辦理賠償物資的運輸事務。其次，賠償委員會其下另新設機械工具、造船、鋼鐵、化工、電力、輕金屬六大小組，作為賠償物資返國後之接收與運用事宜的專責管理機構。⁵⁷

在此需要注意的是，行政院賠償委員會的成員與資源委員會關係密切，除了賠償委員會主委為資委會主委翁文灝之外，各小組組長也分別兼任資委會賠償拆

⁵³ 「七月份工作報告」，〈我國駐日代表團第三第四組工作報告〉，《外交部檔案》，國史館藏，典藏號：020-010121-0008。

⁵⁴ 中華民國駐日代表團日本賠償及歸還物資接收委員會，「在日辦理賠償歸還工作綜述（初稿上冊）」，館藏號：49-07-076。

⁵⁵ 「中央造船公司籌備處工作月報（中華民國三十五年四月份至十二月份）」，〈中央造船公司籌備處工作月報〉，典藏號：003-010301-0469。

⁵⁶ 中華民國駐日代表團日本賠償及歸還物資接收委員會，「在日辦理賠償歸還工作綜述（初稿上冊）」，館藏號：49-07-076。

⁵⁷ 中華民國駐日代表團日本賠償及歸還物資接收委員會，「在日辦理賠償歸還工作綜述（初稿上冊）」，館藏號：49-07-076。

遷委員會組長，因此中國大陸學者認為資委會藉由這樣的人事安排確立在行政院賠償委員會中的重要地位。⁵⁸ 事實上，如以兩個委員會的造船組來看，資委會的控制更為一元，因為行政院賠償委員會、資委會賠償拆遷委員會造船組的負責人是擔任中央造船公司籌備處主任的周茂柏兼任，⁵⁹ 這顯示資委會想要藉由周茂柏身兼3職的方式，由上到下一元化的處理將日本賠償物資有效搬遷至上海建設中央造船廠的企圖。

最後，隨著先期拆遷計畫的展開，國府有意申請賠償物資的各單位也在多次審查、修正後，向美方提出了相應的賠償方案。⁶⁰ 在此方案中，國府要求拆遷482,218噸的工業設施，其中用於造船工業者則為兩座造船廠的完整設施及部分其他設備，其總重量估計為118,000公噸。但必須慎加注意的是，在上述48萬噸中，資委會分得309,150噸，⁶¹ 而其中屬於造船設備的重量又是如何？依張維鎮引用南京中國第二歷史檔案館保存之資委會檔案稱，資委會所分配到的造船設備就只有中央造船公司一直想要接收的神戶造船廠單廠設施共計48,000萬噸，⁶² 對照筆者引用駐日代表團報告所示「二整廠及部分設備，估重118,000公噸」的記載，或可推斷其他7萬噸造船設備可能是撥交交通部、經濟部等其他部門使用。⁶³ 但不論如何，若以國府提出賠償總重量48.2萬噸來計算，總數11.8萬噸的造船設施相當於前者的24.47%；就算只以中央造船公司要求的4.8萬噸來看，也占了賠償總重量的9.95%，或資委會分得配額的15.52%，均相當程度的反映了日

⁵⁸ 張維鎮，《國民政府資源委員會與美國的經濟技術合作（1945-1949）》，頁80。

⁵⁹ 中華民國駐日代表團日本賠償及歸還物資接收委員會，「在日辦理賠償歸還工作綜述（初稿上冊）」，館藏號：49-07-076。

⁶⁰ 中華民國駐日代表團日本賠償及歸還物資接收委員會，「在日辦理賠償歸還工作綜述（初稿上冊）」，館藏號：49-07-076。又，依張維鎮的說法，資委會分配之賠償物資量直到1947年底才正式定案，故可推斷國府向美方提出求償方案的時間應當也在當年下半年左右。張維鎮，《國民政府資源委員會與美國的經濟技術合作（1945-1949）》，頁106。

⁶¹ 中華民國駐日代表團日本賠償及歸還物資接收委員會，「在日辦理賠償歸還工作綜述（初稿上冊）」，館藏號：49-07-076。

⁶² 張維鎮，《國民政府資源委員會與美國的經濟技術合作（1945-1949）》，頁108-109。

⁶³ 從報告中特別明記求償範圍為「二整廠」，並列出較為明確的拆遷設備重量等跡象，吾人更可進一步推斷，此時國府除了神戶造船所之外，可能也另有其他中意的日本造船廠打算拆遷。中華民國駐日代表團日本賠償及歸還物資接收委員會，「在日辦理賠償歸還工作綜述（初稿上冊）」，館藏號：49-07-076。

償造船設備在戰後國府求償計畫中的地位。

二、賠償物資的拆運與資委會改變造船業發展重點的轉折

然而，歷經波折才好不容易展開的日本賠償物資拆遷作業很快再度陷入泥淖。一開始在1946年底時，國府即因對賠償物資交付方式的意見不同而與美方發生爭執。原本在12月間，在日負責接洽造船物資賠償事宜的周茂柏還曾樂觀地向資源委員會報告待賠償會議召開後「即可開始拆遷」，應及早進行拆遷作業的相關準備。⁶⁴但美方要求將賠償物資在日本各港裝船即同時移交各國，國府方面則認為中國剛經大戰之後資金缺乏，實難以負擔多餘運費，因此希望能在賠償物資運抵中國口岸之後再行移交。⁶⁵由於國府的提案並未獲得美國在內的其他盟國同意，在考量避免因交貨問題影響物資拆遷時程之下，國府最後在1947年2月態度軟化，表達不反對美方立場，僅「保留將來仍特殊要求之權」。⁶⁶

賠償物資的交貨地點問題解決之後，並不代表拆遷作業就此順利展開。1947年1月，美國政府派遣斯瑞克（Clifford S. Strike）調查團赴日重新調查，並於2月18日發表調查報告。其內容較鮑萊調查團多所放寬，主張獲得保留之日本工業不僅用於供應國內生產，更可用於生產外銷品，以作為進口原料與生活必需品之抵償。此外，第一次斯瑞克調查團報告還主張，日本所保留之工業規模應以能於1950-51年達到遠東委員會於當年1月決定之維持戰後日本生產為1930-1934年標準的原則。雖然第一次斯瑞克調查團的主張未獲美國政府採納，⁶⁷卻已預示了賠償政策即將出現更大的變化。

⁶⁴ 「來電」（1946年11月18日），〈拆遷日本器材案〉，《資源委員會檔案》，國史館藏，典藏號：003-010700-0101。

⁶⁵ 「第264號 四日」（1946年12月6日），〈日本賠償物資之拆遷與運輸〉，《外交部檔案》，國史館藏，典藏號：020-010120-0006。

⁶⁶ 「賠償物資交貨地點案」（1947年2月7日），〈日本賠償物資之拆遷與運輸〉，典藏號：020-010120-0006。

⁶⁷ 中華民國駐日代表團日本賠償及歸還物資接收委員會，「在日辦理賠償歸還工作綜述（初稿上冊）」，館藏號：49-07-076；經濟企画庁戰後經濟史編纂室編，《戰後經濟史》，第1卷 總觀編（東京：大藏省印刷局，1957年），頁519。

4月，美方頒布指令執行先期拆遷計畫之後，除了前述國府要求的造船設施之外，盟總賠償技術顧問委員會的中、英、荷等國代表又於1947年7月擬定拆遷順序，以軍需、火力發電、造船工業為前三優先順位。自8月起，作為先期拆遷計畫的一環，以周茂柏為首的駐日代表團人員偕同盟總賠償組展開申請前參觀（Pre-Claim Inspection）作業，視察日本19間大、小造船廠，⁶⁸以評估哪些廠房值得列入拆遷名單中。值得注意的是，視察名單中固然包括了已列入優先賠償名單的三菱神戶廠，但也包括了歷史悠久的三菱橫濱造船所（1891年竣工）、川崎重工艦船工廠（1898年成立）、藤永田造船所總廠等著名造船企業。其次，駐日代表團視察後對戰時遭受轟炸損害相對輕微的大型造船廠評價頗高，甚至明白表示具有拆遷價值。相對的，遭受轟炸較為嚴重者，或是其他中小型造船廠、戰時興建之造船廠等則認為多不具拆遷價值。⁶⁹

這時，儘管駐日代表團仍汲汲於造船設施的賠償作業，外部環境卻對國府求償日益不利，其中又以美國態度的轉變最為重要。自第一次斯瑞克調查報告書公布後，美國政府與軍方之間就為了日本對盟國賠償規模是否應予縮減有所激辯，陸軍部傾向大幅放寬賠償的嚴格性，而以鮑萊調查團為首的一方，則主張維持對日強硬路線。此時，再加上美、蘇冷戰局勢升高，美國於1947年6月間發表馬歇爾計畫（The Marshall Plan），擴大援助西歐經濟重建的大環境影響，⁷⁰更加促使了美國在日本向盟國賠償議題的態度上轉趨消極，GHQ竟有長達5個月的時間未指定任何一間工廠或設備應用於賠償。⁷¹直到中華民國與其他盟國代表多次催

⁶⁸ 中華民國駐日代表團日本賠償及歸還物資接收委員會，「在日辦理賠償歸還工作綜述（初稿上冊）」，館藏號：49-07-076。

⁶⁹ 例如三菱橫濱廠周茂柏等調查團評價為「該廠造船機及其他設備均屬充實良好」，且「轟炸損失甚微」。至於川崎重工艦船工廠則評為「規模宏大，對建造大型艦船之設備極為齊全」，且「轟炸損失甚微」。而藤永田造船總廠雖然「稍有轟炸損失」，但因「該廠機械部門甚屬充實，其他部分亦平均發展」，故特別註明「對拆遷頗為相宜」。至於中小型造船廠部分，以1940年成立於瀨戶內海的瀨戶田造船所為例，該廠雖然「無轟炸損失」，但因「設備甚為簡陋」，且廠房狹小，故「似無拆遷之價值」。「盟軍總部發表日本賠償船廠初步參觀簡單報告（計十九廠）」（1947年9月30日），〈盟軍總部提充賠償物資（一）〉，典藏號：020-010120-0018。

⁷⁰ 三和良一，《日本占領の經濟政策史の研究》，頁78-95。

⁷¹ 中華民國駐日代表團日本賠償及歸還物資接收委員會，「在日辦理賠償歸還工作綜述（初稿上冊）」，館藏號：49-07-076。

促之後，盟總才於9月間指定17所日本陸海軍兵工廠（稍後又增加為20座，1949年6月則減少兩座成為18座）作為立即拆遷之賠償設施。其分配按先期拆遷計畫之規定，分別以3：1：1：1之比例交予中華民國、英國、荷蘭、菲律賓4國。如按1939年之美金幣值計價，國府分得的賠償物資價值為美金2,207.028萬元。⁷²

儘管這20座陸海軍兵工廠中包含了具有造船能力的橫須賀海軍工廠（曾建造歷史上最大的大和級戰艦）及吳海軍工廠，卻不包含國府最屬意的三菱重工神戶造船所。⁷³ 這也代表中央造船公司籌設最為需要的神戶造船所設備，仍未得到盟總方面的首肯放行。再者，在盟軍總部公布17所拆遷工廠的同時，又將這些工廠的設備分為3批陸續辦理賠償移交，其中第一批主要是工具機、副金屬成形機、銅片軋軋機、液壓幫浦等加工機械，第二批是兵工廠實驗室內之試驗儀器，第三批則為17所兵工廠的電氣設備、剩餘通用設備以及後續追加之3所兵工廠的所有設備等。⁷⁴ 由這3類賠償物資的類別來看，是以通用之加工機具或電力設備、儀器，甚至小型工具為主，缺乏浮塢、造船用起重機等專門之重型造船設備。

經歷漫長的交涉，先期拆遷計畫的賠償物資經日本政府拆卸、裝箱陸續集中於盟總指定的6處主要港口，並交由受償國派員清點正式完成賠償移交手續。1948年1月，招商局海康輪駛抵日本橫須賀港，執行第一批賠償物資的裝載作業後駛返上海，⁷⁵ 將取得之賠償器材分配給需要之單位。至1949年9月時，國府拆運之賠償物資共3批，合計派遣22船次，運回賠償設備12,542箱，重35,912.72公噸、容積57,171.599尺噸。這些賠償物資最初先運抵上海，隨後又因內戰局勢影響，大多數轉運至臺灣，僅有少數滯留大陸。最後尚未起運之4、5萬尺噸物資，亦於1950年間陸續由日本運回臺灣。⁷⁶

⁷² 中華民國駐日代表團日本賠償及歸還物資接收委員會，「在日辦理賠償歸還工作綜述（初稿上冊）」，館藏號：49-07-076。

⁷³ 中華民國駐日代表團日本賠償及歸還物資接收委員會，「在日辦理賠償歸還工作綜述（初稿上冊）」，館藏號：49-07-076。

⁷⁴ 中華民國駐日代表團日本賠償及歸還物資接收委員會，「在日辦理賠償歸還工作綜述（初稿上冊）」，館藏號：49-07-076。

⁷⁵ 中華民國駐日代表團日本賠償及歸還物資接收委員會，「在日辦理賠償歸還工作綜述（初稿上冊）」，館藏號：49-07-076。

⁷⁶ 中華民國駐日代表團日本賠償及歸還物資接收委員會，「在日辦理賠償歸還工作綜述（初稿上冊）」，館藏號：49-07-076。

就在第一批賠償物資陸續裝船運回中國的同時，資源委員會對於中央造船公司事業的經營方針也出現重大轉折。1948年3月，資源委員會決定將臺灣機械造船公司改組為臺灣造船與臺灣機械兩間公司。4月，臺灣造船公司於基隆正式成立，首任總經理由周茂柏接任。⁷⁷ 從此時開始，資委會將造船工業的發展重點由中央造船公司逐步轉移至臺船。⁷⁸ 雖然近年臺灣學界的研究多以為資委會將中央造船公司的資金與設備逐次轉撥臺船，是受到國共內戰局勢轉趨對國府不利之影響，但這種說法稍嫌不夠精確。依據國史館收藏之《資源委員會檔案》顯示，1948年5月底，兼任臺船總經理的周茂柏曾致電資委會大會，以「為配合（臺灣造船公司）發展，中央造船公司仍須繼續推進，以收事倍功半」的理由，請求維持1948下半年度之預算，⁷⁹ 使中央造船與臺灣造船得以「兩方案同時推進」。但周茂柏的請求被資委會以「本會財力不逮」為由駁回，並明確指出未來資委會造船工業的發展方向為「宜集中力量致力臺船之發展，俟日本賠償確定之後再行計劃中船之推動。」⁸⁰ 從這兩件檔案中透露了兩點有趣的訊息：第一，遲至1948年春夏之交，以周茂柏為中心的資委會造船工業負責人仍希望投入一定程度的資金與資源以繼續維持中央造船公司的建廠工程，而非將所有資源投入建設臺船。事實上直到1948年秋天之前，固然局勢轉趨對國府不利，但國府政經中心所在的長江中、下游地區所受到的戰事威脅仍相對較少。

那麼促成資委會決定優先發展臺灣造船公司的原因是什麼？這就是資委會回

⁷⁷ 據資源委員會檔案顯示，決定將臺灣機械造船公司改組為臺灣造船與臺灣機械兩間公司之理由，為原臺灣機械造船公司之造船、機械兩廠分處臺灣南、北兩端、管理不易之故。事實上基隆、高雄兩廠不僅距離上相隔較遠，其業務形態也不盡相同，在管理上也存在先天上的不易之處。「為奉令兼臺灣造船公司總經理職務遵於四月三日前往接收所有中央造船有限公司籌備處觸務擬請交由副主任朱天秉代拆代行乞鑒核備查由」（1948年4月3日），〈中央造船公司職員籌備處出勤及代理職務案〉，《資源委員會檔案》，國史館藏，典藏號：003-010102-0726。

⁷⁸ 柯堯文，〈戰後國營造船業的公司制度與業務發展——以台船公司為例（1945-1955）〉，頁42-43。

⁷⁹ 「為中央造船公司37年度下半年預算仍乞賜准列入」（1948年5月24日），〈中央造船公司民國三十七年下半年中心工作案〉，《資源委員會檔案》，國史館藏，典藏號：003-010301-0187。

⁸⁰ 「為復中船本年下半年工作應以完成未完之碼頭倉庫為限由」（1948年5月31日），〈中央造船公司民國三十七年下半年中心工作案〉，典藏號：003-010301-0187。

電所透露的第二點訊息：亦即美方對日賠償政策的影響。在賠償問題遲遲未得進展，使亟欲發展戰後中國造船工業的資委會，在首選的神戶造船廠兩座船塢無法順利取得之下，只好退而求其次，使用日本人在基隆遺留的船塢設施。特別是臺灣造船公司擁有日治晚期所建造的25,000噸及15,000噸大型乾塢各1座，加上1919年興建的3,000噸級乾塢，使臺船公司的船塢總容量高達43,000噸，居當時國府統治範圍內各造船廠首位。⁸¹ 由此觀之，促成資委會對臺船公司經營轉趨積極的最直接原因，還是不能低估中央造船公司無法獲得原定日償設施的影響。也就是因為這樣的背景因素，使得其建廠進度一波三折，最終於國共內戰末期走向停擺的結局。

肆、戰後初期日本經濟情勢與賠償政策的衝突

進一步探究賠償政策轉變的原因，我們將會發現固然與以往學界通說的盟國間意見不合及冷戰局勢升高有關，但從造船的例子可知，國府的賠償要求與日本戰後經濟重建的實際需求之間，存在的現實衝突也是不可忽略的因素。

一、日本造船業戰時損害評估與戰後初期GHQ的造船管制政策

大戰末期盟軍對日本本土工業設施轟炸所造成的破壞如何？如依日本經濟企劃廳的評估，1945年8月日本投降時，殘存工業設備之產能約為戰時最高峰（1944年）的三分之二左右（表4）。其中，關於本文主題的造船設施方面，以下將進一步分析日本造船業在戰時所受的破壞，以及戰後初期的殘存產能，俾使讀者對當時日本造船業的現況有更深刻的印象，從而得以深入理解為何國府爭取日本造船設施充作物資賠償陷入僵局的經濟因素。

⁸¹ 臺灣造船有限公司編，《臺灣造船有限公司概況（1948年10月）》，收入陳雲林總主編，《館藏民國臺灣檔案匯編》，第273冊（北京：九州出版社，2007年），頁7-9。

表4、日本重要工業產能受損情形

部門別	單位	年月別	1944年設備能力 (A)	空襲受損之設備產能 (B)	空襲受損率 = (B) / (A)	1945年8月設備產能 (C)		
火力發電	千kW	年產	2,450	741	30.24%	1,680	68.57%	設備最高產能為1941年
水力發電	千kW	年產	6,074	0	0.00%	6,233	102.62%	
普通鋼鋼材	千噸	年產	7,998	N/A	N/A	8,040	100.53%	一說鋼鐵業整體空襲受損率為20%
生鐵	千噸	年產	5,769	N/A	N/A	5,660	98.11%	
特殊鋼	千噸	年產	900	N/A	N/A	919	102.11%	
煉鋁	噸	月產	11,100	2,650	23.87%	8,350	75.23%	
氧化鋁	噸	月產	29,390	3,700	12.59%	27,490	93.54%	
電氣銅	噸	月產	12,680	2,800	22.08%	10,380	81.86%	
工作機械	噸	年產	170,000	43,000	25.29%	120,000	70.59%	設備最高產能為1943年
滾珠軸承	仟圓	年產	382,000	76,500	20.03%	257,300	67.36%	
汽車	輛	月產	3,600	750	20.83%	1,850	51.39%	設備最高產能為1941年
硫酸銦	噸	年產	1,659,000	897,000	54.07%	762,000	45.93%	設備最高產能為1941年
硫酸	噸	年產	6,281,300	903,300	14.38%	5,376,000	85.59%	
苛性鈉	噸	年產	722,500	257,860	35.69%	464,690	64.32%	
水泥	噸	年產	1,779,000	480,330	27.00%	1,295,910	72.84%	設備最高產能為1940年

資料來源：經濟企画庁戰後經濟史編纂室編，《戰後經濟史》，第1卷 總觀編，頁99-101。

關於太平洋戰爭末期日本造船設施遭受轟炸的情形。首先，如以設備重量來算，依據前引1946年7月駐日代表團轉述盟總調查所稱，戰時日本造船設備重量共達158萬噸，扣除遭轟炸損失者尚有120萬噸，亦即約有38萬噸、或總重量

24%左右的設備在戰爭期間遭轟炸損毀。⁸² 另外，如根據美軍戰略轟炸調查團於戰後的調查顯示，在1945年3月之前，日本57座具備建造100噸以上鋼製輪船能力的民間造船廠中，遭轟炸破壞者僅占戰爭結束時受損總面積的1%。要到1945年3月之後，伴隨美軍擴大對日本城市地區的區域轟炸，原先未受到空襲的造船廠才因遭到美軍轟炸機對市區投擲的燃燒彈延燒波及，或是高爆彈落入造船廠區的緣故，受到嚴重的破壞。到了大戰結束時，日本民間造船廠遭轟炸摧毀的工廠面積為772.5萬立方英尺，占有民間造船廠總面積（3,490.3萬立方英尺）的22%左右。⁸³ 其中，受轟炸之造船廠產量較未受轟炸者衰退更多，⁸⁴ 且大型造船廠受空襲的損害較小型造船廠嚴重。前者（12間）在戰爭結束時共有9間的受損程度超過10%以上，占大型造船廠總數的75%；而總數達45間的小型造船廠中，則有51%（23間）的受損程度超過10%。整體來說，大型造船廠廠區因空襲受損的面積達480.6萬平方英尺，占總面積（1,771.1萬平方英尺）的27.1%。高於小造船廠的16.9%（總面積1,719.2萬平方英尺、受損面積291.9萬平方英尺）。⁸⁵

綜合上述調查顯示，不論是以設備重量或是工廠面積計算，美軍轟炸對日本造船廠造成的損傷大約在20-25%之間。其中，如以面積計算，大型造船廠的受損更接近3成左右，其破壞不可謂不大。但必須注意的是，除了大、小型工廠遭轟炸損害程度不一之外，在美軍對造船廠的轟炸行動展開之前，日本造船業的實際產量就已經大幅下跌。以戰後初期赴日進行調查的美國學者柯恩（Jerome B. Cohen）在1949年出版的*Japanese Economy During and After the War*一書（日文版名為《戰時戰後の日本經濟》）所稱，受限於造船用鋼材的缺乏，1945年2月時的日本造船量只剩1944年最高峰時的三分之一。故柯恩認為真正造成日本造

⁸² 「七月份工作報告」，〈我國駐日代表團第三第四組工作報告〉，典藏號：020-010121-0008。

⁸³ アメリカ合衆國戰略爆撃調査團，「太平洋戦争報告書」，收入富永謙吾編譯，《現代史資料》，第39卷・太平洋戦争（五），頁345、348、391、401。

⁸⁴ J. B. コーヘン著，大内兵衛譯，《戰時戰後の日本經濟》，上卷（東京：岩波書店，1950年），頁383-384。

⁸⁵ 戰略轟炸調査團報告中的大型造船廠與小型造船廠是以產品附加價值區分，高於50萬日圓以上者為大型造船廠，低於此值者即為小型造船廠。アメリカ合衆國戰略爆撃調査團，「太平洋戦争報告書」，收入富永謙吾編譯，《現代史資料》，第39卷・太平洋戦争（五），頁348、397-401。

船工業在大戰末期陷入癱瘓，進而導致日本的航運交通與戰時經濟生產崩潰的原因，不在於空襲，而是鋼鐵原料供應的不足。⁸⁶ 總之，不論到底是轟炸還是封鎖導致了戰時日本船舶生產的癱瘓，但可以確定的是空中轟炸對日本造船廠的破壞，不僅影響了戰後日本造船業的重建，甚至也影響了日本對盟國物資賠償政策的制定與決策。

其次，如要理解戰後日本造船業的重建與賠償政策間的關係，得先從美國自大戰末期開始制定日本戰爭經濟解體的方針時說起。至少早在1943年7月，美國國務院在研究如何限制戰後日本的戰爭經濟潛力時，就已經分析過禁止造船業的可能性。此時國務院的判斷是，由於日本造船業的經濟性不高，故傾向認為禁止日本發展造船業對其經濟影響不大。⁸⁷ 到了太平洋戰爭結束盟軍占領日本之初，盟總於9月間頒布第3號命令（SCAPIN47），不僅限制日本的軍事工業生產，就連包括造船業在內的多項重工業部門的工廠設施也勒令停工、移交盟軍保管以待日後進一步的處置。伴隨GHQ成為日本造船業實質的最高主管機關，其造船管制自然也有所開展。盟軍占領日本之初對造船業的管理，是下令所有鋼製輪船及總噸位100噸以上木船之建造須經由盟軍總部許可。至於管理機關，則為GHQ經濟科學局工業課（Industrial Division）所負責。⁸⁸

整體來說，GHQ的造船管制政策，大致與賠償計畫規模的增減連動。自GHQ接管日本造船業到1946年夏季之間，GHQ對日本的航運、造船管制基本上為年造船量15萬噸（甚至8萬噸）、每艘新船噸位不得超過5,000噸、極速不得超過12節（22km/h），修船量300萬噸，保有船隊規模不得超過總噸位150萬噸；亦即大致遵循鮑萊調查團最終報告的建議。⁸⁹ GHQ此時對日本造船業的嚴格限

⁸⁶ J. B. コーヘン著，大內兵衛譯，《戰時戰後の日本經濟》，上卷，頁383-384。另外，關於太平洋戰爭末期日本造船工業由於缺乏鐵砂等工業原料以致產量衰退的經過，亦可參見筆者所著《「海運興國」與「航運救國」——日本對華之航運競爭（1914-1945）》（臺北：國立臺灣大學出版中心，2017年）一書。

⁸⁷ 三和良一，《日本占領の經濟政策史の研究》，頁114。

⁸⁸ 最初GHQ的造船許可制僅為盟總高層以口頭下達命令的方式發布，直到1946年8月22日才以正式備忘錄SCAPIN 1148號“Construction of Steel and Wood Vessels”的形式予以明文化。

三和良一，《日本占領の經濟政策史の研究》，頁115。

⁸⁹ 三和良一，《日本占領の經濟政策史の研究》，頁86-95、116-117。中華民國駐日代表團日本賠償及歸還物資接收委員會，「在日辦理賠償歸還工作綜述（初稿上冊）」，館藏

制，其實正是遵照戰爭剛結束時，美國實施強硬路線的對日占領政策。根據此一路線，剝奪日本過剩的重工業生產能力，是防止其軍國主義復甦政策的一環。⁹⁰而中華民國對日求償的提出，此時之所以能得到美方的支持與協助，亦需放在此一大背景上理解才行。

二、賠償要求與戰後日本經濟重建需求之衝突浮現

除了戰時造船設施的損壞之外，戰後初期日本經濟的動向，也是吾人分析其賠償政策變化時，不可不察的重要背景因素。特別是戰後初期社會經濟的混亂，讓日本工業生產陷入低迷，1946年日本的產業綜合生產指數約為1944年的20%左右。令人感到弔詭的是，賠償問題也成為戰爭結束後制約日本工業生產恢復的原因之一。這是由於賠償政策未能正式定案，導致日本企業的復工意願低落，影響戰後經濟重建。⁹¹事實上，由表5可知中國求償之日本工業設施規模，占其戰後殘存生產能力的比重最高可達70%（火力發電），最低也有15%（苛性鈉）。至於本文所著重的造船工業方面，中國求償之造船設備能量，占了日本投降產能的46.09%，更可見賠償問題對戰後日本造船業乃至其他工業部門重建的潛在衝擊如何。

隨著對日非軍事化及民主化改革逐漸步入軌道，盟總從1946年後半起，得以投入更多的精力穩定日本經濟。如此，卻也讓戰後賠償與日本經濟重建間的衝突日益強烈。事實上，自鮑萊調查團提出臨時報告後，就一直有聲音反對，認為其內容太過苛刻且不具現實。⁹²另一方面，自1946年秋季起，由於戰時工業原料

號：49-07-076。

⁹⁰ 事實上，美國政府早在大戰結束前就已多次討論要如何處理戰後日本的造船業，而針對造船業的處理方針，也與大戰末期到戰後美國政府內部對日路線的角力、轉變有密切關係。包括鮑萊調查團報告發布在內的一連串對日造船業的嚴格限制，正反映了戰後初期美國政府執行的對日硬和平（Hard Peace）路線。其後對日造船航運業規模限制的放寬、造船設施賠償的縮減，亦反映了美國占領日本從硬和平轉向軟和平（Soft Peace）的走向。三和良一，《日本占領の經濟政策史的研究》，頁78-95。

⁹¹ 經濟企画庁戰後經濟史編纂室編，《戰後經濟史》，第1卷 總觀編，頁37。

⁹² J. B. コーヘン著，大内兵衛譯，《戰時戰後の日本經濟》，下卷（東京：岩波書店，1950年），頁227-229。

表5、戰後日本重要工業生產能力與中美賠償要求之比較

部門別	單位	1945年8月設備能力 (A)	鮑萊最終案拆除能力 (B)	中國要求日本賠償計畫 (C)	(C) / (A)	(C) / (B)	(B) / (A)
火力發電	千kW	1,680	2,000	1,200	71.43%	60.00%	119.05%
鋼鐵	千噸	14,619	20,000	2,400	16.42%	12.00%	136.81%
工作機械	千台	750	600	200	26.67%	33.33%	80.00%
滾珠軸承	千個	14,582	14,582	3,000	20.57%	20.57%	100.00%
苛性鈉	噸	464,690	195,000	72,000	15.49%	36.92%	41.96%
純鹼	噸	327,200	450,000	208,000	63.57%	46.22%	137.53%
保有船舶	噸	2,207,400	869,000	983,000	44.53%	113.12%	39.37%
造船	噸	1,084,900	30-40所造船廠	500,000	46.09%	—	—

說明：鋼鐵、造船、火力發電之戰後生產能力為1947年3月之數據，滾珠軸承為1945年戰爭結束時之實際產量。

資料來源：中華民國駐日代表團日本賠償及歸還物資接收委員會，「在日辦理賠償歸還工作綜述（初稿上冊）」館藏號：49-07-076；經濟企画庁戰後經濟史編纂室編，《戰後經濟史》，第1卷 總觀編，頁99-101；外務省調查局第三課，《ポーレー対日賠償最終計畫案の日本經濟に及ぼす影響》，調三資料第18號（東京：同編者，1947年），附表；船舶運營會編，《船舶運營會會史》（東京：同編者，1947年），頁140-141；植田浩史，〈戰後復興期のベアリング業〉，收入原朗編，《復興期の日本經濟》（東京：東京大學出版會，2002年），頁237；「對日賠償計畫の推移表」，收入國民經濟研究協會編，《戰後復興期經濟調查資料》，第3卷 經濟復興資料（1）頁4-6。

庫存耗盡，工業生產再度陷入停滯，並導致通貨膨脹問題再度惡化。⁹³ 面對戰爭結束1年多來的各種經濟危機，日本政府於當年底採取擴大物價與生產控制（即所謂的「傾斜生產方式」）的手段試圖解決問題。⁹⁴ 同時，為對應日本經濟的現

⁹³ 中村隆英編，厲以平監譯，《計畫化與民主化》，日本經濟史7（北京：三聯書店，1997年），頁141-142。

⁹⁴ 1946年12月底，日本內閣會議正式決定實施傾斜生產方式，將生產重點集中在重工業最基礎的煤炭與鋼鐵，藉以帶動其他部門的生產成長，以求恢復日本經濟的穩定。經濟企画庁

況，盟國對於其工業水準的限制也開始逐步放寬。1947年1月，遠東委員會通過以1930-1934年的平均生產量為日本戰後工業生產之基準，⁹⁵ 遠高於國府以1914年為基準的主張。6月，成立不久的片山哲內閣發表「緊急經濟對策」，其主要措施可歸納為「強化傾斜式生產」與「振興輸出」兩大方向。其後，經濟安定本部並於7月起展開長期經濟計畫的擬訂作業。⁹⁶

即便遠東委員會通過的戰後日本經濟水準較之前盟國擬議的要為放寬，而此前提出的緊急拆遷賠償項目規模亦較先期拆遷計畫更為縮減，卻還是與日本戰後經濟重建的需求相衝突。國民經濟研究協會於1947年8月提交經濟安定本部長期計畫幹事會的內部參考資料中推算，1950年日本工業生產規模仍只達1935年的80%左右，亦即無法達成將工業生產恢復到1930-1934年水準之目標。工礦業主要物資的供需亦嚴重失衡，鋼鐵等基礎工業產品部分，如扣除用於賠償的工業設施產能，⁹⁷ 1950年的普通鋼產量估計值只有110萬噸，遠不如1946年制定之中國要求日本賠償計畫中所規定的年產量240萬噸之規模。再者，鋼鐵產量的不足，更直接影響了鐵路、航運等交通運輸部門的重建，特別是對戰後造船業的影響。因此在該報告中建議，應該擴大提供計劃產量數倍的物資，才能維持經濟的正常運作。同時，為了重建戰時遭到毀滅的航運，應該將造船列入重點化增產，以求運輸煤炭等海外物資供日本本土工業恢復生產。⁹⁸ 此外，GHQ在1948年的分析也認為，儘管當年上半年結束時，日本的工業生產已經恢復到1930-1934年基準的52%，但仍存在成長不均衡的現象。例如礦業部門的生產已達基準年度的99%，而製造業部門卻仍只有1930-1934年基準的45%。再者，盟總的經濟專家亦注意

戰後經濟史編纂室編，《戰後經濟史》，第1卷 總觀編，頁67-68。

⁹⁵ 經濟企画庁戰後經濟史編纂室編，《戰後經濟史》，第1卷 總觀編，頁519。

⁹⁶ 經濟安定本部成立於1946年8月，是為戰後經濟政策的制定機構。中村隆英編、厲以平監譯，《計畫化與民主化》，日本經濟史7，頁143-144；經濟企画庁戰後經濟史編纂室編，《戰後經濟史》，第1卷 總觀編，頁117-118。

⁹⁷ 經濟安定本部長期經濟計畫幹事會，〈我國經濟回復力の測定について物資供給力研究会第六次案をめぐつて〉，收入総合研究開発機構戰後經濟政策資料研究会編，《經濟安定本部 戰後經濟政策資料》，第7卷 經濟計畫（1）（東京：日本經濟評論社，1994年），頁109。

⁹⁸ 經濟安定本部長期經濟計畫幹事會，〈我國經濟回復力の測定について物資供給力研究会第六次案をめぐつて〉，頁124。

到，作為基準年度的1930年日本人口僅有6,000萬人，但戰後日本人口已達8,000萬以上。因此，如以總體經濟規模（物資生產額）當作計算基準，就算戰後日本經濟規模恢復到1930-1934年水準，人均生產額仍舊會因為人口增加而無法達到1930-1934年基準。是故，若要讓戰後日本國民的生活水準回到1930-1934年基準，日本的總體生產額需要達到1930-1934年基準的130%以上。⁹⁹ 由於戰後經濟重建所需的工業產能與相關生產財的規模超過預估，這樣自然也就影響了包括造船廠在內的工業設施賠償的進行。

三、賠償政策的轉變：1947-1948

（一）日本經濟局勢的變動與造船需求的增加

1947年後，隨著冷戰局勢變遷，盟總對日本造船業的限制也逐步放寬。原本在1947年2月第一次斯瑞克調查團報告書公布後，雖然建議縮減賠償規模，但並未明確表示造船業應保持的規模為何。因此，當年4月美國政府向遠東委員會提出的賠償計畫修正案中，關於造船業的部分仍然大致沿襲1946年之遠東委員會臨時賠償方案內容。然而，這時日本的經濟重建與航運交通的需求，卻讓美方面臨勢必要再度放寬日本保有的造船規模的壓力。一方面是船舶賠償102艘、76萬噸，占當時日本商船隊總噸位的40%，如遽然將之移交其他盟國，將會對日本國際收支造成嚴重影響，進而增加美國占領日本的負擔。另一方面，戰後日本航運交通的實際需求，也讓擴大造船規模成為現實的問題。例如日本政府1947年底開始實施第2次造船計畫的原因，就是因為鐵路交通已陷入極度壅塞狀態，而為了擴大日本商船隊規模至必要水準，當然也需要建造新船。¹⁰⁰

事實上，1947年至1948年間的日本經濟情勢仍有兩大問題，成為影響賠償執行的因素之一：¹⁰¹

⁹⁹ 當時日本經濟的另一個問題是各產業部門的恢復水準不均，但與本段關係較小，故分析從略。J. B. コーヘン著，大内兵衛譯，《戰時戰後の日本經濟》，下卷，頁292-295。

¹⁰⁰ 三和良一，《日本占領の經濟政策史的研究》，頁118、124。

¹⁰¹ 經濟企画庁戰後經濟史編纂室編，《戰後經濟史》，第1卷 総觀編，頁124-125。

1. 通膨問題依然嚴重：1947年1月至1948年1月間，日銀躉售物價指數（1933年基準）由2,437.9暴增至9,143.6，當年3月又增加至9,480.2。¹⁰²
2. 生產持續停滯：1947年工礦業總合生產指數（以1933-1935年的100為基期）顯示，當年4月之前指數多在40以下，4月之後，雖然指數略有回升，但仍徘徊於40-45之間，直到12月才有明顯的上揚。此外，以煤炭為中心的礦業生產指數迅速增加，但未能反映在綜合指數上。經濟安定本部的分析認為，這是因為：
（1）運輸困難；（2）電力不足（1947年11月的電力生產指數僅有42.5）；
（3）進口原料不足。

特別是第2點，讓日方要求盟總縮減民間工業設施賠償拆遷規模的說服力大增，也成了美方檢討大幅放寬日本賠償政策的重要背景因素之一。

1948年1月，經濟安定本部完成經濟復興計畫第一次試案的草擬作業。其目標以5年時間，在1952年時將日本國民生活水準恢復至1930-1934年的標準。¹⁰³同年底，緊急經濟對策所制定的生產方針終於顯現效果，工礦生產指數（1930-1934=100）由1948年4月的49.8上升至12月的64.4。日本銀行調查之東京躉售物價指數：1947年12月的月增率為158%，但1948年之後開始趨緩，到當年6月為止，物價月增率為0.5%-2.1%。同時，黑市的消費品物價漲幅亦趨緩。¹⁰⁴雖然日本經濟情勢略見好轉跡象，但總體經濟的重建仍然千頭萬緒。值此景氣榮枯轉折的緊要關頭之際，迎來了美國檢討大幅放寬日本賠償政策的契機。

（二）第二次斯瑞克與屈萊柏調查團報告的發表

1947年11月，斯瑞克再度赴日調查（第二次斯瑞克調查團），次年2月，美方公布第二次斯瑞克調查團報告第一部分。此為根據美國國務院、陸軍部、海軍部聯合協調委員會（State-War-Navy Coordinating Committee, SWNCC）所擬定

¹⁰² 經濟企画庁戦後經濟史編纂室編，《戰後經濟史》，第7卷 經濟安定本部史（東京：同編者，1964年），頁66-67。

¹⁰³ 經濟企画庁戦後經濟史編纂室編，《戰後經濟史》，第7卷 經濟安定本部史，頁80-81。

¹⁰⁴ 1948年12月黑市物價月增率約3.3%，低於1947年12月的7.5%。經濟企画庁戦後經濟史編纂室編，《戰後經濟史》，第7卷 經濟安定本部史，頁74、102；經濟企画庁戦後經濟史編纂室編，《戰後經濟史》，第1卷 總觀編，頁157。

之日本工業設施保留能力為基礎所制定之研究報告，基本上與遠東委員會1946年制定之臨時賠償方案差異不大。同月，美國陸軍部又派遣屈萊柏（William Draper）調查團（又稱強斯頓調查團）赴日調查經濟與賠償問題。¹⁰⁵ 5月，美方公布第二次斯瑞克調查團報告第二部分與屈萊柏／強斯頓報告。前者為斯瑞克主持之海外顧問公司（Overseas Consultant Inc., OCI）進行調查後自行提出之日本工業限制與賠償意見報告，對日本賠償數量與工業限制大幅放寬。其中關於造船業之部分，第二次斯瑞克調查團報告建議造船業之產能限制（1948年5月為基準）為每年新造41.5萬噸。至於強斯頓報告中的造船的產能限制更放寬至每年新造量63萬噸。¹⁰⁶

然而，即便第二次斯瑞克調查團與強斯頓調查團報告大幅放寬了造船業的賠償規模，卻仍然與日本戰後航運造船業重建的需求相衝突。依據日本國民經濟研究協會分析經濟安定本部制定之「經濟復興計畫第一次試案」與第二次斯瑞克調查團第二部報告之內容，認為要以美方報告所限制的工礦業規模在1953年恢復1930-1934年生產水準的可能性不高。¹⁰⁷ 再者，以造船業為例，儘管斯瑞克調查團第二部報告設定1952年度日本的年度造船量與經濟復興計畫第一次試案設定的目標相去不遠（前者30萬噸，後者30.7萬噸），但國民經濟研究協會評估之後，亦認為以當時日本所保有的生產能力（1947年底的造船設備能力為80.28萬噸），無法達成斯瑞克調查團建議的1954年產40萬噸船舶的目標。更甚者，依照國民經濟研究協會的分析，經濟復興計畫第一次試案中所規劃的造船與航運重建方案較斯瑞克調查團第二部報告更切合當時日本海上運輸能力不足的現狀（前者計劃1952年底將日本商船隊恢復到總噸位191萬噸的規模，後者則為165萬噸），¹⁰⁸ 亦即暗示後者放寬幅度仍嫌不足。是故，從日方對於造船工業產能不足應付戰後復興需求的評估，可以推想國府希望拆遷日本造船廠充作賠償設施的計畫，必然面臨日方以本身也有龐大造船需求的現實理由，向盟總爭取縮減賠償的可能。

¹⁰⁵ 經濟企画庁戦後経済史編纂室編，《戦後経済史》，第7卷 経済安定本部史，頁118-119。

¹⁰⁶ 經濟企画庁戦後経済史編纂室編，《戦後経済史》，第7卷 経済安定本部史，頁118-119。

¹⁰⁷ 「ストライク報告による日本経済復興の構想」，收入国民経済研究協会編，《戦後復興期経済調査資料》，第3卷 経済復興資料（1），頁158-159。

¹⁰⁸ 「ストライク報告による日本経済復興の構想」，頁159-161。

（三）日本對外賠償規模縮減的定案與造船設施賠償的名存實亡

在此美國對日占領政策轉變的轉折點上，日本政府於1948年4月起擬定中間經濟安定計畫。6月，經濟安定本部版中間經濟安定計畫（試案）完成，建議應在該計畫的準備階段（1948年10月之前）請求盟總儘速決定最終的賠償處理方針，以提振日本企業家的生產意願。¹⁰⁹ 1948年初夏，盟軍總部致電美國陸軍部，希望就賠償政策進行檢討，陸軍部將該案轉交國家安全會議（National Security Council）討論。6月19日，陸軍部將國安會討論的結果以機密電報發給駐日盟軍總司令麥克阿瑟上將（Gen. Douglas MacArthur）本人。在該電報中，國安會就賠償問題提出兩項方案供盟總參考：

方案1：取消先期拆遷計畫，向遠東委員會提交以第二次斯瑞克及強斯頓調查團報告為基準的新賠償方案。如遠東委員會無法得出最終賠償方案的結論，美方應在波茨坦宣言的原則下片面頒布拆遷指令。

方案2：相較明顯傾向單邊主義的前案，本案強調美方應傾力在遠東委員會中爭取友邦支持。其下又分3部分：（1）取消先期拆遷計畫，重新訂定賠償物資的分配比例以確保日本經濟重建受到的負面衝擊最小；（2）在遠東委員會中尋求各國支持美方訂定的戰後日本工業生產水準，並以此為基準向盟國移交賠償設備；（3）以1947年4月美國國務院、陸軍部、海軍部聯合協調委員會236/43號文件以及OCI報告為藍本，修正日本對盟國賠償計畫的工業基準。

國安會比較上述兩方案後認為，第2案符合保留日本經濟自主能力的必要條件。¹¹⁰ 1948年7月底，盟軍總部經濟科學局長針對6月20日華盛頓陸軍部的機密電報提出回覆，¹¹¹ 該電文對於賠償問題的重點大致如下：

¹⁰⁹ 〈中間的經濟安定計畫を提出するについて〉，收入総合研究開発機構戰後經濟政策資料研究会編，《經濟安定本部 戰後經濟政策資料》，第7卷 經濟計畫（1），頁684、691-693。

¹¹⁰ Incoming Message, W 84232, From DA (Secy. Royall) to CINCFE (Personal to Gen. MacArthur), June 19, 1948. NARA: RG331, AG-10, 387.6.

¹¹¹ 就目前所見的GHQ檔案中，ESS至少於1948年7月19日就已經擬定完成草稿，至7月25日才發出正式電文。Outgoing Message, C-62519, From SCAP to Dept. of Army, Draft, July 19,

1. 沒有可能同時滿足日本重建與盟國賠償需求的方案。因時間緊迫，故制定出政策清晰明確有利於日本經濟儘速重建的最終賠償方案，遠勝過繼續找出完美的決議。
2. 維持日本工業水準所需的產能可能比估計更高，因戰後日本貿易結構已與戰前有所不同。出口貿易的增長，將會需要更多的鋼鐵、機械以擴充產能，從而影響到賠償的執行。此外，拆遷工廠需要額外的資金與設備，並且會造成日本政府財政惡化，也會影響交通系統。
3. 關於盟國對於賠償拆遷問題的態度，其中蘇聯對美方的任何決定都反對到底，至於中國也會反對任何縮減賠償規模的方案。此時，因擔憂國共內戰局勢，GHQ除了強調國府無能力妥善運用賠償物資，¹¹²更擔心賠償物資移交給對美國不友善的政權（應為暗示內戰局勢逐漸對中共有利）。其次，如果因賠償設施交付的時間超過預定期限而展延時，中國一定會在其求償配額之內再要求移交一切可能的設備。
4. ESS認為國安會提出的第2案中，建議由美國重新制定賠償計畫與分配比率的方式，仍不足以確保日本維持戰後經濟自立的能力。至於賠償指定工廠均為日本經濟重建所必需，故難以拆遷，同時因需要保留的工廠設施數量龐大，使得個別求償亦不可能。¹¹³

綜觀上情，美方此時對於將賠償物資移交中國一事頗為疑慮，而美國制定的日本對外賠償政策方向也在前述考量之下大致敲定。1949年4月，負責管理日本交通的盟軍總部民間運輸局（CTS）提出新的年度造船基準方案。在此方案中，主張日本必須在1949/50、50/51年度各建造30萬噸船舶才能在1951年底達到船隊規模200萬噸的要求。4月22日，CTS的方案獲得盟總參謀長批准。3天後，GHQ在上呈美國陸軍部報告當年度造船計畫的電報中，特意刪去日本船隊規模200萬

1948. NARA: RG331, AG-10, 387.6.

¹¹² 此處似為遁詞，以中央造船為例，該公司使用賠償物資的工廠建設計畫就是美國顧問策劃的。

¹¹³ Outgoing Message, C-62519, From SCAP to Dept. of Army, July 25, 1948. NARA: RG331, AG-10, 387.6.

噸上限的文字。在此同時，日本政府經濟安定本部也在獲悉GHQ放寬造船限制後，將1949年度實施的第5次造船計畫規模提升到30萬噸。¹¹⁴至此，盟國對戰後日本造船業的規模限制可說名存實亡。

（四）尾聲——中央造船公司淡出舞台

結果從1950年最後一批充作賠償物資的日本兵工廠機件運抵臺灣後，國府直到1952年與日本簽訂「中日和約」放棄對日求償為止，再也未曾接收其他的賠償物資。原先國府計劃接收神戶造船廠以發展工業的偉大構想，也就化作幻影。至於中央造船公司在上海的吳淞造船廠命運又是如何？依據留存於上海市檔案館的中央造船公司檔案顯示，1949年5月上海陷共前，中央造船公司吳淞廠在已徵收的基礎上完成450英呎水泥碼頭一座、240英呎浮碼頭一座、永久倉庫5座，以及總長3公里之環廠公路與圍牆，¹¹⁵顯示初步的廠房基地與碼頭設施已見雛形。上海陷共後，中央造船公司為中共上海市軍事管制委員會財政經濟接管委員會重工業處接管，未隨國府遷臺的員工仍試圖繼續未完的事業。弔詭的是，在原定之日本賠償物資無法取得下，遭接管之中央造船公司竟轉而利用行政院善後事業保管委員會船舶修理廠遺留上海之二次大戰美軍剩餘物資，計劃在吳淞船廠原址興建一座1,000噸級小型滑道，以修理該噸位等級船隻。然而，小型船廠的計畫尚在重工業處審核之中，中央造船公司就因缺乏「機器廠房設備，一切船舶修造工作無法進行」為由，於1949年7月底宣布撤銷，部分人員併入為中共所控制的原保管委員會船舶修理廠。¹¹⁶

¹¹⁴ 該報告三和良一譯為「日本船舶建造暫定計畫」。三和良一，《日本占領の經濟政策史的研究》，頁125-126。

¹¹⁵ 「資源委員會中央造船公司籌備處建廠概況及職員名單」，《資源委員會中央電工器材廠上海分廠檔案》，上海市檔案館藏，檔案號：Q457-1-59。

¹¹⁶ 主要為2艘前美國陸軍修理船與3艘前美國海軍修理船。「資源委員會中央造船公司籌備處建廠概況及職員名單」，《資源委員會中央電工器材廠上海分廠檔案》，檔案號：Q457-1-59。

伍、結論

由戰後資源委員會爭取日本賠償物資用以發展造船工業的過程中可以看出，外在政治、軍事環境的變化是制約這批物資能否順利取得的主要因素之一。亦即面對戰後百廢待舉，原本就欠缺造船工業基礎的國民政府，想要利用日本賠償物資降低投資成本與時間，以加速發展造船工業，卻必然會受到美國對日索賠態度的變化所左右。不可否認，以美國為首的自由主義經濟體制主導了戰後東亞的經濟發展，但戰前日本遺留的影響力依然可觀。從資委會希望藉由日本賠償物資發展中國造船工業的期盼來看，日本戰前工業化及戰時軍需工業擴張的效應早已深刻地滲透進東亞各地。既然已有現成的基礎，隨著日本的經濟勢力因戰敗而退出東亞，國府想要就此直接填補日本退出後的位置，利用日本的賠償設備，配合戰時日本在華北、東北等地建設的鋼鐵、機械工業，發展出屬於自己的造船工業，取代自19世紀晚期以來日本在東亞的工業及輪船航運業優勢地位。

另一方面，如果僅僅把中央造船公司籌備處為爭取日償器材一波三折、最後連公司都無疾而終的境遇看做是另一個因冷戰格局而犧牲的故事，反而無法體察到在設備拆遷故事的背後，蘊藏著從二次大戰結束到冷戰初期東亞經濟圈的巨大轉變。日本在太平洋戰爭中的敗北，可視為其自19世紀中葉明治維新成功，進而主導東亞近代工業化進程以來，一次東亞經濟圈疆界變動的契機；亦即中國得到了一個取代日本在該經濟圈地位的良機。但這樣的機會，既受到戰後成為全球超級強權的美國之亞太政策所左右、又不能完全擺脫戰後日本自身經濟需求的牽動。要之，1945-1948年間賠償政策變化的因素，固然有盟總基於遠東政治局勢判斷的影響，卻也不能忽略日本戰後經濟重建的實際需求。此時日本尚處於戰後初期的混亂階段，要重建經濟、穩定戰後日本社會，就需要利用剩餘的工業設備。然而，從中央造船公司的案例可知，中國企圖以日本工業設施充當戰爭賠償，藉以發展自身工業的構想，固然其理想性值得肯定，但在實際執行的層面上，似有對戰後日本殘留之工業設施期望過高的問題，更低估了戰後日本重建所需工業設備之龐大。也就是說，國府樂觀地以為戰後能有大量日償工業設施可用於發展中國工業，現實卻是一開始中國所能取得的工業設備配額，除了要與盟國

協調分配之外，更重要的是必須在不能削弱日本工業生產、威脅其戰後經濟重建的前提下才能取得，這在先天上限制了中國所能獲得的賠償物資數量。1948年之後，隨著冷戰局勢加劇，特別是國共內戰情勢消長的轉變之下，美國乃大幅減少日本賠償規模，使國府接收日本賠償工業設施的計畫幾乎化為泡影。

由上觀之，戰後日本對華賠償問題，受到日本經濟發展、冷戰局勢、中國本身戰後工業化需求等多方面因素的交互影響。由國府所制定的利用賠償設施發展工業的建設計畫，以及國府的賠償要求與日本戰後經濟重建的衝突，讓我們對東亞近代工業化發展模式和過程有更多的理解與討論的空間。

徵引書目

一、檔案

《外交部檔案》（臺北，國史館藏）

〈工廠遷建計畫〉。

〈日本賠償物資之拆遷與運輸〉。

〈我國駐日代表團第三第四組工作報告〉。

〈盟軍總部提充賠償物資（一）〉。

《國民政府檔案》（臺北，國史館藏）

〈中國國民黨三屆三中全會建設方針決議〉。

〈特種工業獎勵法〉。

《駐日代表團檔案》（臺北，中央研究院近代史研究所檔案館藏）

「在日辦理賠償歸還工作綜述」（初稿上冊）」。

《資源委員會檔案》（臺北，國史館藏）

〈中央造船公司民國三十七年下半年中心工作案〉

〈中央造船公司徵收吳淞船廠所需土地情形〉。

〈中央造船公司職員籌備處出勤及代理職務案〉。

〈中央造船公司籌備處工作月報〉。

〈中央造船公司籌備處年度財務查核〉。

〈中央造船公司籌備處組織等案〉。

〈中央暨江南與民生三造船廠建設事項分配及其合作辦法案〉。

〈拆遷日本器材案〉。

《資源委員會中央電工器材廠上海分廠檔案》（上海，上海市檔案館藏）

「資源委員會中央造船公司籌備處建廠概況及職員名單」。

Records of General Headquarters Supreme Commander for Allied Powers (GHQ/SCAP), Record Group 331. The National Archives at College Park, Maryland, USA. (GHQ/SCAP檔案另有整套微卷副本收藏於日本國會圖書館憲政資料室，本論文之GHQ檔案取自後者)

二、史料彙編

外務省調查局第三課，《ポレー対日賠償最終計画案の日本經濟に及ばす

- 影響》，調三資料第18號。東京：同編者，1947年。
- 富永謙吾編譯，《現代史資料》，第39卷・太平洋戦争（五）。東京：みすず書房，1975年。
- 国民經濟研究協會編，《戰後復興期經濟調查資料》，第1卷 戰時經濟調查資料。東京：日本經濟評論社，1998年。
- 国民經濟研究協會編，《戰後復興期經濟調查資料》，第3卷 經濟復興資料（1）。東京：日本經濟評論社，1998年。
- 葉健青編，《航政史料》。臺北：國史館，1989年。
- 臺灣造船有限公司編，《臺灣造船有限公司概況（1948年10月）》，收入陳雲林總主編，《館藏民國臺灣檔案匯編》，第273冊。北京：九州出版社，2007年。
- 総合研究開発機構戰後經濟政策資料研究会編，《經濟安定本部 戰後經濟政策資料》，第7卷 經濟計畫（1）。東京：日本經濟評論社，1994年。

三、文集、回憶錄、訪談錄

- 錢昌照，《錢昌照回憶錄》。北京：中國文史出版社，1998年。

四、專書（含論文集）

- J. B. コーヘン著，大内兵衛譯，《戰時戦後の日本經濟》，上、下卷。東京：岩波書店，1950年。
- 三和良一，《日本占領の經濟政策史的研究》。東京：日本經濟評論社，2002年。
- 三菱重工業株式会社社史編纂室，《三菱重工業株式会社史》。東京：三菱重工業株式会社，1956年。
- 川島真，《日台關係史1945-2005》。東京：東京大学出版會，2009年。
- 中村政則等編，《世界史のなかの一九四五年》，戰後日本・占領と戰後改革第1卷。東京：岩波書店，1995年。
- 中村隆英編，《「計畫化」と「民主化」》，日本經濟史7。東京：岩波書店，1989年。
- 中村隆英編、厲以平監譯，《計畫化與民主化》，日本經濟史7。北京：三聯書

- 店，1997年。
- 中國國民黨中央黨部國民經濟計畫委員會編，《十年來之中國經濟建設》。南京：扶輪日報社，1937年。
- 住本利男，《占領秘録》。東京：每日新聞社，1965年。
- 松本俊郎，《「滿洲国」から新中国へ——鉄鋼業からみた中国東北の再編過程 1940~1954》。名古屋：名古屋大學出版會，2000年。
- 洪紹洋，《近代臺灣造船業的技術轉移與學習》。臺北：遠流出版公司，2011年。
- 原朗編，《復興期の日本經濟》。東京：東京大學出版會，2002年。
- 殷燕軍，《中日戦争賠償問題：中国国民政府の戦時・戦後対日政策を中心に》。東京：お茶の水書房，1996年。
- 國父建黨革命一百周年學術討論集編輯委員會編，《國父建黨革命一百周年學術討論集》，第3冊。臺北：近代中國出版社，1995年。
- 張維績，《國民政府資源委員會與美國的經濟技術合作（1945-1949）》。北京：人民出版社，2009年。
- 船舶運營會編，《船舶運營會會史》。東京：同編者，1947年。
- 陳政宏，《造船風雲88年——從台船到中船的故事（1916~2004）》。臺北：行政院文化建設委員會，2005年。
- 經濟企画庁戦後經濟史編纂室編，《戦後經濟史》，第1卷 總觀編。東京：大藏省印刷局，1957年。
- 經濟企画庁戦後經濟史編纂室編，《戦後經濟史》，第7卷 經濟安定本部史。東京：同編者，1964年。
- 福永文夫，《日本占領史1945-1952：東京・ワシントン・沖繩》。東京：中央公論新社，2014年。
- 慶祝抗戰勝利五十週年兩岸學術研討會籌備委員會編，《慶祝抗戰勝利五十週年兩岸學術研討會論文集》，下冊。臺北：中國近代史學會，1996年。
- 蕭明禮，《「海運興國」與「航運救國」——日本對華之航運競爭（1914-1945）》。臺北：國立臺灣大學出版中心，2017年。

五、期刊及研討會論文

- 山田敦，〈日華關係と賠償・經濟協力——植民地物流の復活と米台日關係——〉，「日本國際政治学会2013年度大会」。新潟：日本國際政治学会，2013年10月27日。

- 內田敬三，〈中華海運の現状と其の更生運動〉，《海運》，第182期（1937年7月）。
- 王東進，〈簡論戰後初期國民政府對日本的戰爭索賠〉，《歷史教學問題》，2006年第5期（2006年5月）。
- 吳淑鳳，〈戰後中國對日求償之交涉（1945-1949）〉，《中華軍史學會會刊》，第13期（2008年9月）。
- 孟祥瀚，〈戰後運臺之日本賠償物資研究〉，《興大歷史學報》，第10期（2000年6月）。
- 翁有利，〈美國與國民黨政府對日索賠問題淺議〉，《松遼學刊（哲學社會科學版）》，2000年第3期（2000年3月）。
- 袁成毅，〈抗戰勝利後國民黨對日戰爭索賠始末〉，《北京檔案》，2005年第11期（2005年11月）。
- 張維縝，〈戰後初期資源委員會與對日索賠〉，《文史哲》，2003年第3期（2003年3月）。
- 張維縝，〈戰後初期資源委員會對日索賠中的美國因素——以資源委員會與美國交往為中心〉，《西南師範大學學報（人文社會科學版）》，2004年第1期（2004年1月）。
- 張維縝，〈戰後初期中國對日索賠中的美國因素〉，《晚霞》，2011年第9期（2011年9月）。
- 許毓良，〈光復初期臺灣的造船業（1945-1955）——以臺船公司為例的探討〉，《臺灣文獻》，第57卷第2期（2006年6月）。
- 楊盛雲，〈抗戰勝利後國民黨政府對日索賠始末〉，《湖南文史》，2002年第2期（2002年2月）。
- Kirby, William. "Continuity and Change in Modern China: Economic Planning on the Mainland and on Taiwan, 1943-1958." *The Australian Journal of Chinese Affairs*, No. 24 (1990).

六、學位論文

- 林本原，〈國輪國造：戰後臺灣造船業的發展（1945-1978）〉。臺北：國立政治大學歷史學研究所碩士論文，2006年。
- 柯堯文，〈戰後國營造船業的公司制度與業務發展——以台船公司為例（1945-1955）〉。桃園：國立中央大學歷史研究所在職專班碩士論文，2009年。