

論文

抵抗戦略としての戦後の台湾鉄道

蔡 正 倫*

はじめに——目的と概要

中山高速道路が開通した1978年以降、台湾鉄道の経営状況は悪化し、同年にはじめての赤字経営になった。長期にわたった経営悪化の対応として、1989年から国営事業である台湾鉄道の民営化が模索されはじめた。このような経緯のため、これまで台湾鉄道の経営や「民営化改革」が論じられる際には、経済的・経営的視点から捉えられることが多かった。そして、それらは台湾鉄道の経営効率や公共性、ユニバーサル・サービスが問題視されて論じられてきた（詹1993；林1994；呉1998；林2003；北波2004）。しかしながら、「民営化改革」が唱えられてから20年後の現在においても、台湾鉄道の民営化は実現されず、経営赤字の問題も解決されないままとなっている。いままですら単なる経営体制の変革を求めたのは不十分であることが自明である。長期債務の未解決と累積は台湾鉄道の改革を阻害する大きな要因の1つである。本稿では、台湾鉄道の経営赤字は事業体の経営効率の問題だけではなく、これを取り囲む歴史が現在でも深く今日の台湾鉄道の経営に影響し続けていると仮説を立てる。戦後、台湾鉄道の接収について歴史的な検討を行なうことで、接収時の人員の雇用が現在の経営赤字に関連していることを明らかにする。

本稿では、台湾鉄道を台湾の抵抗戦略という観点に着目しながら、戦後の台湾鉄道の歴史を考察する。とくに、戦後の台湾鉄道を国営事業と位置づけ¹、鉄道が対外的に抵抗戦略の手段として使われてきたことを歴史的に明らかにする。対内的には戦後の台湾鉄道は、台湾住民への抑圧の装置として、国民政府の統治手段として分析することができる。国家にとって国営事業としての鉄道の利用は、国の利益に資する一面のほかに、台湾住民の利益を損なう一面もある²。

なぜ、台湾という被支配者側の立場にたって、国営事業の歴史を記述することが重要なのか。戦前、戦後の台湾は政治・経済ともに不安定な状態に置かれており、さらに戦争の影響から国際的にも非常に弱い立場にあった。戦後の台湾は主に日本、米国、中国との対立関係で戦争の展開、反ソ連体制の生成、共産党の台湾浸透などの圧迫に迫られ、つねに国外から抑圧される立場であった。本稿では、国際関係の劣勢におかれ、同時に日、米、中などの強権国家の抑圧に対抗してきた台湾を、被支配者と見なす。台湾鉄道を含めた多数の国営事業は積極的に外圧、とくに日、米、中との関係において抵抗戦略の手段として多用されてきた歴史がある³。たとえば、二・二八事件のとき、いかに支配者層の下にあった資源として台湾鉄道が戦略的に使用されてきたのであろうか。あるいは中国との関係で⁴台湾鉄道をどう位置づけてきたのか。これらの観点から分析することで、台湾の経済的・政治的な全体像を歴史的に明らかにすることができる。

本稿は被支配者の視点から、鉄道を中心としながら台湾の歴史を記述するものである。当然、台湾内部における国営事業の接収と国営事業政策に関する記述も一様ではなく、政府の資料と住民の口述歴史にはかなりの偏差がある。また、1つの政策に対する論説についても、正反対のものが併存している状況がある。本稿ではこのような事態

キーワード：国営事業、台湾鉄道、抵抗戦略、抑圧の装置、接収

* 立命館大学大学院先端総合学術研究科 2007年度入学 公共領域

を踏まえ、外国人研究者の著作、二・二八事件記念基金会⁵の委託学者の著作を参照し、それを台湾政府の資料と照らし合わせて台湾鉄道の歴史を記述している。このように台湾の学者と外国人研究者の研究を用いることで、歴史記述の客観性を保とうとした。

本稿は以下の3節からなるが、それぞれの概要をあらかじめ示しておく。第1節では、戦後の台湾鉄道の接収と生じた諸問題との関係性について論じる。第2節では、国営化の経済・政治統制と二・二八事件と経済成長とのかわりのなかで、台湾鉄道が台湾の政治的・経済的安定化を支えていた歴史を整理する。第3節では、被支配者の抵抗戦略を国際間と国内との観点から整理し、分析する。以上の歴史を踏まえて、1989年以降の台湾鉄道「民営化改革」の形成と台湾鉄道の経営とをその関係から実証的に分析する。

一 戦後、日本資産の接収と生じた諸問題

(一) 戦後、台湾の国民政府復帰

1 接収機関の設置と米国の協力

1943年に行われたカイロ会談で、連合国は戦争終結の後、台湾を国民政府に復帰させることを決めた。戦後、台湾を順調に接収するために、1944年4月に国民政府は行政院に「台湾調査委員会」を設置し、中国に在留した台湾人を中心に様々な調査を展開した。「台湾調査委員会」の主要な任務は、接収の準備を進めるために、当時日本の統治下にあった台湾の政治、経済、産業、軍事、習慣、施設などの状況について詳細な調査を行なうことであった。調査委員会の調査によって台湾は単なる中国の一省として位置づけるのではなく、特別な行政区として扱われた。1945年9月1日には重慶において台湾行政長官公署及び台湾警備総部が設置された。台湾調査委員会の主任委員(委員長)であった陳儀⁶がその行政長官兼警備総司令官に任命された(羅 1995: 107-114)。

当時の台湾は50年間にわたって日本の統治を受け、言葉をはじめ、風習、政治制度、思想などの相違によって中国との間に乖離が生じただけでなく、共産党の反乱で中国共産党の浸透を防ぐ必要もあった。そのために、国民政府は台湾を普通の「台湾省」として設立するのではなく、かえって台湾独自で統治を強化する「特別行政区」として、さらに党・政・軍一体の中央集権的な党国体制⁷を強化した台湾行政長官公署を設置することになった(張 2006: 13-19)。

当時、国民党と共産党との内戦で戦況が厳しい状況にあり、大部分の軍隊がほとんど戦場に送られた。そのため当時の国民政府にとって、台湾に多くの軍隊と人員を送って接収作業を行なうだけの余力はなかった。このような厳しい背景のなかでも連合国の主導、とくに米国の助力をうけて、米軍の船舶と武器の支援で国民党の軍隊約22000人と官員200人余りによって台湾の占領が成し遂げられた(陳 2010: 92-94; 羅 1995: 114-116)。

2 陳儀の国営事業理念と直面した問題

台湾の行政を担当した陳儀は、孫文の民生主義を実行し、国家統制の強化を図るために台湾での統制経済政策を実施した。このような信念のもとで、陳儀は日本統治時代の専売制度にそって日本資産の大部分を一律に国営体制としたほか、さらに、米・塩・砂糖・燃料等の民生品も公定価格で政府が一括購入する制度を確立した。これは日本統治時代ときの専売制度よりも統制を強化したものであった(陳: 2010: 139-144; 張 2006: 28-30)。また、国営事業を中心にして台湾での資金を生み出し、その資金が内戦の軍事支出に使われていた。

1949年に中国共産党との内戦で台湾に敗退してきた国民政府は、経済面では困難に直面していた。戦争末期の米軍による空襲で生産設備だけでなく、鉄道、道路、港湾施設の破損などの理由で輸出は不可能となった。外国から施設の復旧に使われた資材の輸入も困難となった。また、戦後の極端なインフレの影響と、国共内戦の結果100万人以上の軍民が大陸から流入したことによる人口急増の影響、さらには戦後の不況というトリプルパンチの衝撃で、台湾の経済状況はさらに悪化していた。

そして、当時の台湾の利権が外省人に独占されたこともあって、生活が困窮した本省人の間では政府に対し不満が募っていた(何 2004: 105-106; 羅 1995: 114-116)。表 1-1 が示すように、台湾行政長官公署に所属された中・高級官員の316名の中に、本省人がわずか17名しか占めていなかった。表 1-2 を見れば、台湾総督府に雇用された

台湾人は46955名であり、56%を占めていたが、中華民國の官僚体制へ移行後は、本省人の官員総数は9951名、22%までに大幅に下がった。1946年の政権転換で約36000人の台湾人が公務員の職を失っていた（張2006:118-19）。こうした背景のもと、日本資産の接収と公務員の任用といった経済・政治的場面における外省人の本省人への差別に対し、反発が生じる。そして、この反発に呼応する形で、国民政府は意識的に本省人の政治参加を拒否し、これに不満を持った本省人は国民政府と衝突するようになる。そして1947年2月の閩タバコ摘発を契機に政府と住民とが衝突し、ここからその衝突が台湾全島に広がり大規模な抗争が各地で引き起こされた。

表1-1 台湾行政長官公署各処中・高級官員省籍統計表

単位：人

職名 機構	秘書		専員		科長		股長		視察		主任	
	外省	本省	外省	本省	外省	本省	外省	本省	外省	本省	外省	本省
秘書処	2	0	9	2	2	0	9	0	0	0	3	0
民政処	3	0	9	2	4	0	13	0	6	0	1	0
教育処	3	0	0	0	2	0	13	1	12	3	3	0
財政処	1	0	7	0	6	0	17	3	10	0	2	0
農林処	1	0	31	3	8	0	0	0	1	0	2	0
工鉱処	2	0	10	0	4	0	10	1	0	0	1	0
交通処	2	0	10	0	0	0	6	0	10	0	3	0
警務処	3	0	1	0	4	0	20	2	17	0	1	0
會計処	0	0	3	0	3	0	7	0	0	0	0	0
合計	17	0	90	7	35	0	95	7	46	3	16	0

出所：《民報》（1946年11月18日）、500号、第3版；羅（1995）の表をもとに著者が日本語表記で再構成したもの。

表1-2 台湾総督府と台湾行政長官公署職員数比較（1945年～1946年）

A 台湾総督府における台湾人と日本人職員数配置				
	台湾人	日本人	総計	
最高6級職員数	14128 (35%)	26186 (65%)	40314 (100%)	
最低2級職員数	32827 (74%)	11418 (26%)	44245 (100%)	
合計	46955 (56%)	37604 (44%)	84559 (100%)	
B 台湾行政長官公署における台湾人、日本人、外省人職員数配置				
	台湾人	日本人	外省人	総計
最高6級職員数	7526 (39%)	0 (0%)	13419 (61%)	21845 (100%)
最低2級職員数	2425 (11%)	6266 (23%)	14815 (66%)	22606 (100%)
合計	9951 (22%)	6266 (14%)	28234 (64%)	44451 (100%)

出所：台湾行政長官公署宣伝委員会『台湾一年來之人事行政』；張（2006）の表をもとに著者が日本語表記で再構成したもの。

（二）戦後、日本資産の収用をめぐる争議

台湾鉄道の接収と生じた問題

1945年11月1日には国民政府は台湾行政長官公署の下に「鉄道管理委員会」を設置した。この組織の目的は台湾総督府が残した膨大な鉄道事業を接収することであった。日本統治時代の国営鉄道は8路線あり、それは全長901キロにもわたるものであった。鉄道の接収は駅などの建物以外に、鉄道沿線の土地、鉄道インフラ設備、車両などがあるが、初期の鉄道管理委員会は人手不足により短期間での台湾鉄道の膨大な資産を処理できなかった。

台湾鉄道管理委員会は元鉄道部の1000キロほどの旅客路線・貨物路線のほかに、日本の各株式会社が所有した3000キロの私営鉄道を接収した。そして、244台の機関車を接収したが、半数以上が動かない状態であった。機関車とは別に接収した1000台の車両のうちの200台は被害が大きく修復不能な状態であったが、800台は修復可能な状態にあった。しかし、戦後の時期は、物資の不足によって列車を修復するための部品が不足しており、鉄道の運行は厳しい状態にあった。

しかし、戦後すぐに、台湾全島の36万の日本人を鉄道で港口まで輸送する必要があり、これが鉄道の需要としてあった。また、戦後の台湾人の引揚者はおよそ3万人にのぼり、これらの引揚者を故郷に帰すために鉄道が必要と

され、ここにも鉄道の需要があった。また各地にある資源を鉄道によって運送することも需要としてあった。戦後の一時期において、台湾鉄道の復旧の要望と輸送の需要は高かった（劉 2003：76-77）。

同時に国民政府は国民党員の陳清文を鉄道管理委員会の主任委員（委員長）に任命し、1946年に「台湾省鉄道特別党部」を設立した。当時の台湾鉄道には13820人の従業員がおり、そのうちの4000人ほどが国民党に入党した。それ以来、台湾鉄道の機関首長は鉄道党部の主任委員を兼任する慣習があった。

表1-3が示すように台湾省鉄道特別党部に所属した国民党の党員数はつねに4割ほどの比率があり、半数近いという高い比率を保っていた。当時の台湾省鉄道特別党部は国民党の中央本部に直属し、主任委員、書記長、委員、幹事長、規律委員会、財務委員会などの職の大半は外省人に委任した。そして、台湾省議会議員、台北市議員、各県議会議員などの選挙に立候補を出し、当選したことがある。また、国民党中央の指示のもとで「反共抗俄列車」（中国共産党を反攻し、ロシアを抵抗する）の全島巡演をして台湾住民の愛国心、中国国民党への愛着を高めた（温 2010：67-73）。

鉄道特別党部の設置によって鉄道事業の中で国民党の勢力と影響力が培われ、これにともない各駅の周辺の売店経営、自転車レンタルなどの業務利益がすべて国民党の党営事業として計上された（黄 2009：74-77）。

表1-3 台湾省鉄道特別党部党員の比率

単位：人・%

年度	中国国民党党員数	職員総数	比率
1951	7929	20528	38.59
1952	8009	20765	38.56
1953	9207	20510	44.89
1954	9995	20900	47.82
1955	10253	22172	46.24
1956	10156	22219	45.70
1957	10077	22526	44.73

出所：龔宜君『「外来政権」與本土社会』（1998）；温（2010）の表をもとに著者が日本語表記で再構成したもの。

また、戦後の鉄道の技術者の人員不足問題が生じた。日本統治期において鉄道が「軍用施設」とされ、管理と上位技術の担当をすべて日本人に独占されていたことによるものでもある。日本の統治期において台湾人従業員は下級職員などの職しか与えられず、これにより戦後初期の国民政府はやむを得ず日本技師を引き続き雇うしかなかった（張 2006：21）。国民政府は段階的に中国内地からの鉄道技術者を派遣することで、台湾鉄道の戦後の技術者の空白期を埋めていた（劉 2003：70-71）。ここで指摘しておくべきこととして、戦前・戦後にかかわらず、台湾人の鉄道技術者は上級管理者の職から除外されていたという点である。

表1-4が示すように、1946年3月から台湾鉄道の日本人従業員のほとんどが日本へ送還された。1946年5月までに在籍した日本人はわずか459名であった。その数字の中には管理職の薦任級22人、委任級245人がいた。1947年1月に第2回目の日本人送還作業が行われたあと、台湾鉄道に残留する日本人が39名となった。1946年1月と5月のデータからみれば日本の影響を減少するために日本人の雇用が4141人から459まで大幅に削減した。そして、1946年10月には新たに242名の外省人が台湾鉄道に入ったことが分かる。この数字はちょうど日本籍の管理職の薦任級と委任級との総数と一致している。外省人を雇い入れることで、日本人の管理階層の穴を埋めたことがこの表から明らかである（莊 2007:67-68）。

表1-4 戦後初期台湾省行政長官公署交通処鉄道管理委員会職員数と国籍表

単位：人・%

時期	本省人	比率	日本人	比率	外省人	比率	総数
1945.11	13960	71.34	5603	28.62	8	0.04	19571
1946.01	13699	76.44	4141	23.10	81	0.45	17921
1946.05	13989	94.98	459	3.12	278	1.88	14727
1946.10	14356	93.80	429	2.80	520	3.39	15305

出所：台湾省行政長官公署交通処『台湾一年来之交通』（1946）；莊（2007）の表をもとに著者が日本語表記で再構成したもの。

さらには1949年以降、国共内戦の敗退で多くの外省人が流入し、これにより多数の外省人が台湾で職を見つけるために、国民党の知人から推薦状を持って台湾鉄道に職を求めたケースも多かった。また、本省人と外省人技術者の間で言葉の違いからコミュニケーションがうまく図れず、これにより本省人への任用差別、給料の差別が生じるようになる（黄2009：134-143）。

二 二・二八事件の勃発と朝鮮戦争の影響

（一）二・二八事件と台湾鉄道

1 二・二八事件の発生

1947年2月27日、台北市で闇タバコを販売していた本省人女性に対し、台湾専売局台北支局密売取締の役人が女性を銃の柄で殴打し、商品と所持金を没収し暴行を加える事件が起きた。戦後の台湾では、酒・タバコ・砂糖・塩などの販売は日本統治時期よりも厳しく統制されており、その全てが国家の専売となっていた。しかし、大陸ではタバコは自由販売が許されていたため、多くの台湾人がこの装置を差別的と考え不満を持っていた。そしてこの紛争は、たちまち全島規模に飛び火し二・二八事件に発展した。事件の過程で本省人は多くの地域においては一時的に実権を掌握した（張2006：43-51；何2004：91-100；羅1995：181-186）。

2 二・二八事件時期の台湾鉄道

二・二八事件の発生によって戦後はじめて台湾鉄道が運行中止になった。事件の収束によって、事件から半月後、ようやく台湾南北の交通が完全に回復した。事件の発端となった台北で闇タバコの取締りをめぐる衝突はすぐさま台湾全島に広がっていったが、そのとき外省人が駐屯した鉄道総局は、衝突の最前線になった。そのため事件当時、台北との交通はほとんど中断された。二・二八事件当日の午後、民衆は板橋駅を包囲し、台北行きの列車を止めて、外省人の旅客を殴った。新竹駅では民衆が軍用列車を阻止し、軍と激しい戦闘が行なわれ、台中駅では民衆の集会が開かれ、警察の宿舎を襲ったりもしていた。当時、駅は各地の重要拠点であったので、民衆は駅の占領を第一の目標としていた。そのため事件当時は鉄道の運行が不可能な状態であった。二・二八事件の後、中国から派遣された軍隊が台北の台湾鉄道管理委員会の台湾籍従業員を逮捕し、射殺した。台湾南部では軍が逮捕した多くの民衆を嘉義駅の前に連れて、公開射殺した。事件が収まるまで鉄道は短期的に軍に接収されたこともあった（劉2003：78-79）。

（二）二・二八事件以後の台湾鉄道

戦後台湾鉄道の復元と建設

台湾鉄道管理委員会主任委員（委員長）の陳清文⁸によれば、二・二八事件以後の台湾鉄道において、事件による直接的な被害はなかったものの、事件の影響によって、台湾鉄道内部の本省人従業員と外省人従業員と隔たりがいつそう深刻になった。また、事件によって従業員の死傷問題が生じたことから、鉄道の復旧に努めた従業員の士気にも大きな打撃を与えた。復旧のためによく調達された資材は事件の間に盗まれたこともあって、復旧の工程には数ヶ月の遅れが出た（劉2003：79）。

二・二八事件の翌年の1948年3月に、台湾鉄道管理委員会は台湾省政府の交通処の管轄下にある台湾鉄道管理局となった。戦後の資金難と二・二八事件を乗り越えて、台湾鉄道の旅客量は10万人から、年々7%の成長を遂げた。1951年、台湾鉄道の旅客・貨物輸送は台湾全島の65%と95%に達成した。1950年代の台湾は、日本統治時期の「快速工業化」と異なり、1953年から政府は連続5期の国家建設計画をうち立てて、国营事業の強化を図ることで台湾産業の発展を進めていった。産業の発展にともない運輸へのニーズも大きくなり、産業発展により台湾鉄道の業績も年々上昇し、1961年の前後には、台湾鉄道の旅客輸送量は30万人に達し、戦後の初期と比べて300%の成長となった。当時はまだ道路建設、高速道路の整備が完全に行われておらず、そのため台湾鉄道は島内の長距離輸送の重要な交通手段となった（劉2003：80）。

そして、1950年代初期から1960年代の半ばまで、米国からの援助金が台湾鉄道の軌道更新費用や動力電化などに使われた。この時期は、台湾鉄道の黄金時代であった。

(三) 朝鮮戦争後の一貫した経済成長

1949年の国共内戦に敗れた国民政府は、まず国家を守るために社会の安定化を図った。農業経済以外に、工業経済の確立のために国营事業政策を採用した。台湾の急速な経済発展をバックアップするのは党・政・軍が一体となった国民政府による産業政策であった。戦後の国民政府は、政策目的に即して産業間の資源を配分する際に、そこに政府が介入することで産業政策が適切に実施され経済成長が促された。この時期、上記の考えに基づいて国营事業政策を数多く採用している。

朝鮮戦争が勃発した1950年には、国民政府は朝鮮戦争特需によって反共の立場が一致している米国の資本をえて近代工業化を実現した（何2004：165）。戦時中の米国は台湾の空軍基地を借用していたため、蒋介石政権の勢力との結びつきを緊密化した（陳2010：369-382）。このほかに、米国は台湾での直接軍事物資の調達を行なって大量の物資を買い付けた。そして、台湾の基地化にともなって米軍の戦車や戦闘機は台湾現地で修理することになり、これが台湾の工場生産の拡大に寄与した。朝鮮戦争がこの時期の台湾の近代工業化の礎となったことは間違いない。この軍備拡張などによる特需景気は戦後台湾を経済不況から脱出させ、経済成長の軌道に乗るきっかけとなった（何2004：143-156）。

一方で米国の介入は、中国が台湾に武力侵攻すること、また反対に台湾が中国に武力侵攻することも阻止した。戦後の長い時期には米国政府は台湾に様々な武器、物資、資金などの援助を提供していた。1965年以後のベトナム戦争では同じく米国は台湾から軍需物資を調達し、台湾に空軍基地を設置することによって、米ドルが大量に台湾経済に流入した。長期間米国と連携し、米国の軍事保護下に置かれ、日米の資本の投入することによって、台湾は西側民主国家陣営の一角となった。また、ベトナム戦争拡大にともなう特需は、米国による台湾国内、近隣諸国への経済支出の拡大を意味し、この支出は台湾の輸出支援政策の追い風となった。これらの特需は戦後の高度経済成長の足掛りとなった（何2004：130-138；劉2003）。

三 戦後、抵抗戦略を通じてみる国营事業とする台湾鉄道

(一) 国外に対する抵抗戦略

戦後、国共内戦の熾烈化にともない国民政府は優れた軍勢を戦場に置いていたが、台湾接管には主に連合国の主導で米国の武器や戦艦をえることで、台湾の占領を順調に成し遂げた。国民政府は台湾の軍勢が少ないという理由で、日本の政治的・経済的な影響を断ち切るために、日本統治期の資産や産業をほとんど国有化した。台湾鉄道も戦後の鉄道管理委員会の接管によって台湾省政府の管轄になった。日本からの影響を断絶するために、台湾に残留していた日本人の36万人は鉄道で輸送され、船舶を經由し日本本土へ返送された（陳2010：111）。日本人の引き揚げによる台湾鉄道の技術人員不足に対応するために、一部の日本人技師を引続き雇うことがあったが、最終的に日本の勢力を追い出すように中国の鉄道技術者を派遣した。しかし、日本の勢力を早期に排除するやり方は台湾鉄道の復旧に悪影響をもたらした。

台湾の鉄道制度や技術は日本の技術に由来するもので、中国のそれとでは相当な技術格差があること、また言葉の問題の点から、本省人労働者は重視されないままであった。中国共産党との内戦の熾烈化にともない、優秀な鉄道技術者を台湾に派出することが困難となった結果、鉄道技術とは無関係な技術者が派遣されていた。当時の台湾鉄道は軍用施設と認識され、管理階級と上位技術の担当はすべて外省人に任せていたことで、本省人は重要なポストから排除され、下級職員などの職しか与えられなかった。これらの背景から、台湾鉄道の管理階層に鉄道とは無縁の外省人の技術者が就いたことで、台湾鉄道の復旧に遅れが生じた。

中国との緊張関係のなかで蒋介石は、二・二八事件に対する処置に軍事鎮圧を選んだ。この国家統制の強化の思惑に並行して、本省人が排除され、共産党の流入を防止する目的が行われた。そこでは外省人による台湾の利権を独占することで、その支配力を高めることが目指された。そのため戦時の台湾産業近代化のノウハウを熟知した本省人は、上記の思惑から意識的に鉄道の管理層から除外された。また、台湾鉄道の接管には歴大な土地のほかに、

建物、資産、施設も含まれており、そこには相当な利権があった。国民党は台湾鉄道のなかに鉄道特別党部を設置し、駅周辺の売店経営、自転車レンタルなどの利権を外省人を中心にふり分けた。

国民政府においても、二・二八事件以後本省人と外省人との対立が顕在化し、本省人の外省人に対する不満が募っていたことは十分に把握しており、この不満をそのまま放置すればお互いの衝突や対立が生じ、台湾社会に悪影響が出ることは危惧していた。そして、共産党との内戦に敗れた国民政府は、中国大陸の反攻の目標を掲げ、蒋介石政権の政権持続に大義名分をあたえた。このように中国との抵抗が長期化すること予期して、国民政府は長期的に軍民の中国大陸への反攻意識を高めるために軍事力を保持することが必要となった。そこで、国民政府はお互いの対立と不満を抑えるため、つねに台湾住民の生活を豊かにすることを意識して、経済成長政策を実施したのである。

その時、1950年朝鮮戦争の勃発で、蒋介石政権は米国との反共主義の立場の一致で、台湾を沖縄、韓国と同様に中国・ソ連を牽制する反共の戦略的な拠点とした。これにより米国の技術と資本をえて台湾の工場生産が拡大した。また、1950年から1965年の間、台湾は毎年米国から巨額の「美援」(米国援助金)をもらって、これにより戦後台湾公共施設や産業設備を復旧させることができた。米国の援助金は台湾鉄道の復旧と整備にも大きく利用されたことがある(何2004:133)。たとえば、米国の援助金によって1958年に鉄道の動力現代化のディーゼル機関車を購入することができた。そして鉄道軌道の更新、鉄道資材の供給も米国援助により達成できた(劉2003:84)。戦後、台湾は経済不況の中にあり鉄道復興に必要な枕木、機関車、電気施設、鋼材の取得が困難となり、米国の援助のみで鉄道の整備と復旧とを遂行していた時期があった。台湾鉄道の復興による物流の輸送の配合で台湾の産業発展を促進した。戦後の台湾の工業・農業の近代化を下支えするという重要な役割を担ったのが台湾鉄道であった。

(二) 国内に対する抑圧の装置

台湾内部において、戦後の台湾鉄道は国営事業としてかなり国家からの助力で、整備・復旧を進めてきた。本来、鉄道の人員採用は優秀な人材を採用するものであった。しかし、外省人の支配体制を形成・強化するため、台湾鉄道は外省人とくに国民党の働き口となり、外省人に有利な雇用の場所になった。さらに国民党は台湾鉄道に鉄道特別党部を設置し、台湾鉄道を選挙の動員人数を確保するために利用してきたことがある(何2004:127-129;呉2007:7)。本省人にとっては、国営事業たる台湾鉄道は一種の抑圧の装置として作用してきたという点は、指摘しておくべきこととしてある。

抑圧の装置といえば、戦前の日本の高圧統治から論じられる。日本統治期における第二次世界大戦の戦時中の農業近代化や軍事工業化の発展は、台湾の財政独立を基礎づけた。この時期の台湾には地方選挙が整備されており、台湾人の生活は経済的側面・政治的側面においても清国の統治よりずっと高い水準にあった。この生活水準の上昇によって、日本からの抑圧、台湾人への差別行為が意図的にもしくは無意識に忘却されてきた。

同様に、戦後、国民党統治の一貫した経済成長の恩恵のもとで台湾住民の生活もじょじょに豊かになり、その結果、たとえ過去に、二・二八事件のような本省人と外省人との対立によって内戦状態に瀕したことがあったとしても、互いの事件に対する禍根は忘却された。過去、国営事業としての台湾鉄道が外省人に悪用され、その悪質な抑圧の装置が遺忘されてしまった。要するに、いま鉄道の戦後の抵抗戦略と抑圧の装置とされた作用は覆い隠され、隠蔽されるようになり、見えなくなりつつある。

しかし、この国内に内在する抑圧の装置の影響は、いまだに一部の人の心の中で作用している。戦後の日本資本の接収の不正で本省人への任用や差別を引き起こした二・二八事件の影響で、戦後からの台湾の本省人と外省人との間の社会的な権力配分の不均衡から生じた諸矛盾は「省籍矛盾」と呼ばれている。この矛盾は戦後から現在までも台湾社会が抱えるもっとも重要な民族間の問題である。いま、台湾の主要政党の国民党と民進党の政党間にその問題が内在している。両政党の各自の支持者の外省人と本省人の間に台湾という国家の行方、進む方向について、与・野党の間で長い論争が続いている。

(三) 二・二八事件と現在の台湾鉄道の経営問題

戦後当初、植民地統治の終焉を迎えて、台湾が植民地支配から解放されたことを知った際に、喜びを露にする本省人もいた。半世紀の植民地統治を乗り越えた本省人は、自分たちが台湾の産業や政治を運用することを当たり前

と考えていた。しかし、産業の国有化の理念で国営事業の人員任用はとくに上級管理層をはじめ、外省人が雇用され、給料の差別化が図られるなどして、本省人は管理職や技師の職から除外された。台湾行政長官公署の官員にも圧倒的に多数の外省人が任用された。

外省人のほうは抗日戦争の代償として、台湾の統治と資産・利益を獲得するのが当然だと考えた。社会的に優位な立場に立つこととなった外省人勢力が、植民地統治時代に日本の皇民化教育を受けた本省人を蔑視する態度をとることで、両者の間で相互不信が増大し、社会的な亀裂が深まった。

退職金・年金の件費支出

第二次大戦後、共産党との戦いに敗退した国民党政府は200万人の軍民とともに台湾に渡ってきた。表3-1が示すように台湾鉄道は国民党員を中心とする就業学生、退役軍人、転勤人員に1000人以上の雇用を提供したが、この1000人以上の復員者らを無理に雇用した結果、人件費、特に退職金、年金の負担がさらに増加した。台湾鉄道の従業員の構成から見れば、表3-2が示されるように本省籍と外省籍の従業員はつねに87:13比率を保っている。台湾鉄道の従業員の統計では外省人の比率がわずか少数の13%しか占めていなかった。しかし、莊建華(2007)の総計によれば、1945年11月～1946年10月の間に台湾鉄道の職員総数は19571人から15305人までに大幅に削減されたことに対して、同一期間に減少された日本人の267個の管理職務はすべて、外省人によって代られた。ゆえに、管理階層の総数は相対的に減少していなかったと分かった。外省人の雇用の多くは管理階層なので、退職金や年金の負担はいっそうに深刻化した(石2003)。

表3-1 戦後台湾鉄道採用した就業学生・退役軍人・転勤人員一覧表

単位：人

年度	就学学生	退役軍人	他の機関転勤人員	合計
1949	22			22
1950	132			132
1951	175			175
1952	172	207		379
1953	128		4	132
1954	83			83
1955				0
1956			8	8
1957		100	1	101
1958		91		91
1959	5	38	7	50
1960	9		1	10
合計	726	436	21	1183

出所：交通研究所中華民國五十年交通年鑑、温(2010)の表をもとに著者が日本語表記で再構成したもの。

表3-2 戦後台湾鉄道従業員と省籍別一覧表

単位：人

年度	本省籍	外省籍	総計人数
1949	17428	1984	19412
1950	17888	2081	19969
1951	18255	2273	20528
1952	18144	2621	20765
1953	18046	2464	20510
1954	18442	2458	20900
1955	19688	2484	22172
1956	19666	2553	22219
1957	20021	2505	22526
1958	19911	2484	22395
1959	19740	2518	22258
1960	20086	2545	22631

出所：交通研究所中華民國五十年交通年鑑、温(2010)の表をもとに著者が日本語表記で再構成したもの。

白素琴(2008)の研究によれば、上記の背景から台湾鉄道は数十年間新規採用を一切行なってこなかった。その結果、2007年には適正人数の12619人になり、半減している。とはいえ、しかしながら表3-3が示すように、従業員の高齢化という事態を招いてしまっている。2009年度の台湾鉄道従業員年齢統計表によると、50代以上の従業

員数は半数以上をしめており、今後は、退職金・年金の負担が経営を圧迫すると予想される。しかし、戦後60年間一貫して国営事業であった台湾鉄道は、全収入を国庫に納めてきたため、退職金の準備はなされていない。ちなみにその退職金であるが、昨年一年間だけでも69億円の支出となっており、経営的に台湾鉄道にとって最も重い負担になっている。

表 3-3 2009 年度台湾鉄道従業員年齢統計

単位：人；%

年齢	人数 (人)	百分率 (%)
20 以下	2	0.02
20 ~ 30	1680	5.28
30 ~ 40	1851	14.39
40 ~ 50	4247	33.01
50 ~ 60	5237	40.70
60 以上	849	6.60
平均年齢	47.86	

出所：台湾鉄道管理局，2009，『台湾鉄路統計年報』をもとに著者が再構成したもの。

おわりに——結論と今後の課題

これまで台湾鉄道問題を論じる際には、単純に台湾鉄道の経営効率の改善や公共性の問題やユニバーサル・サービスといった経済的側面でしか注目されてこなかった。台湾鉄道を抵抗戦略の手段や抑圧の装置であったことの歴史が看過されてきた。しかし、意図的にこれらの歴史を忘却するならば、台湾鉄道の問題の核心に触れることはできない。現在の台湾鉄道の経営状態は外省人の退職者をめぐる退職金・年金の支出により悪化している。この抵抗戦略であると同時に抑圧の装置でもあった台湾鉄道は、いま上記のような負の遺産の形で台湾鉄道と関係し続けている。もし、台湾鉄道が健全な民営化を図るためには、抵抗戦略の手段として、抑圧の装置として使用され、そこで生じた負担やその責任を政府にいかにして週及することができるのかということ考察しなければならない。これが台湾鉄道の民営化、あるいはその改革の成否を決める最重要な鍵である。

本稿では戦後、日本資産の接収、二・二八事件の発生、そして朝鮮戦争以後の経済成長、3つの時期の台湾鉄道の歴史を記述してきた。そこでは、抵抗戦略であろうと、抑圧の装置であろうと、歴史の中において台湾鉄道は国営事業体制のものであると同時に、外省人の支配体制をサポートし、働き口の場所として機能した歴史があった。現在の台湾鉄道の「民営化改革」、「民営化政策」を考察する際には、この過去の国家政策により生じた費用と責任をもう一度考慮しなければならない。本稿では戦後、台湾鉄道の接収の歴史を通して現在の台湾鉄道の経営難に関する歴史的な検討を行なうべきであることを実証した。ここから、民営化改革に向かう台湾政府と台湾鉄道に対する筆者の提案を示すことをもって本稿の結論とする。

まず、歴史の忘却について、西川長夫は植民地放棄と植民地忘却の脱植民地化について次のように述べている。

「植民地の記憶の抑圧は単に国民感情や社会心理学的な次元にとどまらない。日本の社会科学は植民地という対象を失うことによって、この問題を曖昧に放置し、そのことが戦後社会科学の不透明的な転向にかかわっている。そして植民地問題に対する曖昧な対処の仕方、かえって植民地忘却がやがては植民地肯定論と結びつく」（西川 2006：9-11）

西川の説はかつての植民地者の立場から歴史の忘却は植民地肯定論とつながるおそれがあると主張するが、台湾という空間に生きている人間とくに被治者の本省人の立場から見れば、何とか辛うじて外省人の支配体制の抑圧の中から脱出してきた歴史がある。けれども、二・二八事件以後、本省人と外省人との利権構造はほとんど解決されず、本省人が抑圧された中に、朝鮮戦争の特需による台湾の右肩経済成長を遂げ、台湾住民の生活はそこそ豊かになってきた影響で、本省人は不満を言わなくなった。台湾内部における多くの本省人と外省人の間にある葛藤、抑圧、

不平等、不均衡などのコンフリクトと対立が逆に隠蔽され、見えにくくなってしまった。実際にはこの利害の衝突、資源分配の不平等の状況は現在においても変わっておらず、ただ経済成長の過程で見えにくくなっただけである。現在なされている台湾鉄道の民営改革論の提起は、歴史に由来する退職金・年金からくる財政問題や、本省人と外省人の不平等の問題を扱っておらず、単に経営的な民営化論に注目したものである。そのため、これまでの民営化論では問題の解決を図ることができない。むしろ徹底的に隠蔽された歴史を掘り下げる必要がある。もし、この内部における不平等、非対称性を引き続き隠蔽するのであれば、それは歴史の忘却につながるであろう。

いままで台湾政府は、共産党の浸透を防ぐために反共の国是という大義名分によって、意識的に二・二八事件の「実情」と国営事業の歴史に対して歴史忘却を図ってきた。台湾住民、とくに本省人にとって長年の間、二・二八事件はずっと政治のタブーとされていた。もし、歴史の真相を解明しなければ、二・二八事件という民族間の紛争の解決も適切に考察することができない。同様に台湾鉄道の経営悪化¹⁰や民営化問題を考察する場合、職員の退職金や年金や社会福祉などにかかわる支出の歴史的な要素も加味してきちんと考察する必要がある。そして過去の歴史と対峙することで、政府の担うべき責任をきちんと見定める必要がある。

台湾政府もしくは与党と台湾鉄道とが、互いの民営化の方針についての認識の相違をいかにして縮めることが可能となるのか、また、長期債務の解消、経営効率と安全性とが両立する新しい公共性の創出について今後、検討していく必要がある。これが今後の考察の課題としてある。ゆえに民営化改革のあり方や、具体的に退職金・年金に対する対策に関して、今後引き続き観察・考察していくことは、非常に意義があることと考える。

注

- 1 一般に「台湾鉄道」には、国営鉄道（官営鉄道）、私鉄、糖業鉄道、塩業鉄道、港湾施設鉄道、鉱業鉄道、林業鉄道、五分車（手押し鉄道）、地下鉄、高速鉄道（新幹線）などが含まれるが、本論文の研究対象は国営事業に属する「台湾鉄道管理局」の所轄鉄道に限定し、これを「台湾鉄道」と表記する。
- 2 戦後の国営事業政策の下で社会資源分配の不均衡から生じた本省人への差別は、のちに省籍問題と政党意識への過剰化とつながった。
- 3 戦後の国民政府は戦勝国でありながら、共産党の反乱によって政治・経済の局面とも不安定であり、台湾鉄道は国営事業の1つとされ、台湾の接収、内戦への支援、二・二八事件への対応、経済成長の実現、民営化政策の推進などの歴史の中には日、米、中との対峙、抵抗してきた歴史がある。例えば、「台湾の接収」の時期には、ときの国民政府はちょうど長期戦の疲弊で台湾を接収する余裕もなく、米国の協力でようやく完成した。また、日本の影響力を駆除するために36万人の日本人を送還した。中国共産党の浸透を防ぐために、台湾に対する高圧統治を実施し、本省人優遇と本省人への差別の一連の措置をとった結果、まもなく二・二八事件の悲劇を招いた。各時期の台湾鉄道は台湾政府の政策の重要な一環と位置づけられ、日、米、中との対峙をしながら、発展してきた。
- 4 戦後の台湾は単に中国との対抗だけではなく、この裏側には日、米とのつながりも深く関わっていた。この台湾鉄道の位置づけはどのように国営事業として配置されたかが各節に詳細を述べる。
- 5 台湾政府は1995年10月に「二・二八事件記念基金会」を設立した。基金会は「財団法人」であり、政府の委託を受けて補償の審査・支給などの業務を行ない、また事件の真相の解明、被害者の名誉回復を目的とする。
- 6 中華民国の軍人・政治家。台湾省行政長官の在任期間中に二・二八事件が発生している。事件の責任を問われ、職務を解任された。晩年は中国共産党と通じていたことが発覚し、処刑された。
- 7 党国体制とは中国国民党による一党独裁下の台湾統治において、中国国民党の長期与党化の影響で国民党のポストと政府のポストとが完全に重なり合い、党と政府とが同じになった政治体制をさす。
- 8 陳清文は鉄道路管理委員会主任委員を歴任し、二・二八事件以後、台湾省政府の交通処長に昇任した。
- 9 戦後、台湾鉄道で雇われた全体として、約8:2の割合で本省人の人数の方が断トツで多かったが、残り2割の外省人がいわば地位の高い重役、役職についたこともあるし、あとは国民党の比率も高いし、外省人だから、国民党の支持基盤となることもある。ゆえに、本論文では当時の外省人と国民党の利益と立場の一致で両者を同一の事象とみなす。
- 10 交通部台湾鉄道管理局は2005年度から6年間、毎年百億圓以上の赤字を出ている。2010年102.39億圓の赤字の中には退職金の支出は67.3億圓に達した。監察院は正式に行政院および交通部に対して、改正文を提出した（自由時報2011/08/10）。改正文の内容は相関機関が台湾鉄道管理局の問題を忌避し、経営効率の低下や行政効率の低落に有効な対策を提出しないという内容である。

参考文献

- 朝元照雄・劉進慶, 2003, 『台湾の産業政策』, 勁草書房.
- 張炎憲, 2006, 『二二八事件責任帰属研究報告』, 財団法人二二八事件記念基金会.
- 陳師孟, 1991, 『解構党国資本主義』, 澄社研究.
- Danny Roy, 2003, *Taiwan: A political History*: Cornell University Press. (= 2004, 何振盛訳『台湾政治史』台湾商務印書館.).
- 檔案管理局, 2007, 『二二八事件與公營事業: 二二八事件檔案選輯』, 檔案管理局.
- 戴天昭・田中直吉, 1968, 『米国の台湾政策』, 鹿島研究所.
- 戴震宇, 2002, 『台湾鉄道』, 遠足文化.
- 戴寶村, 2009, 『縦貫環島・台湾鉄道』, 香港雅凱電腦語音.
- 龔宜君, 1998, 『「外来政権」與本土社会——改造後国民党政権社会基礎の形成 (1950-1969)』, 稻香出版社.
- George H Keer, 1965, *Formosa Betrayed*: Houghton Mifflin, Boston. (= 2010, 陳榮成訳『被出売の台湾』前衛出版社.).
- 何振盛, 2004 『台湾政治史』, 台湾商務印書館.
- 黃俊銘, 2009, 『鉄道探源: 鉄路歴史之旅』, 檔案管理局.
- 石田浩, 1999, 『台湾経済の構造と展開——台湾は「開発独裁」のモデルか』, 大月書店.
- 交通研究所, 1963, 『中華民國五十年交通年鑑』, 交通部運輸研究所.
- 北波道子, 2003, 『後発工業国の経済発展と電力事業』, 晃洋書房.
- , 2004, 「公營事業改革——旧体制の破壊から新しい公共性の創出へ——」『陳水扁再選——台湾總統選挙と第二期陳政権の課題——』, アジア経済研究所.
- 林丘煌, 2006, 『国民党政権在経済上の省籍差別、待遇体制與族群建構』, 中山大学.
- 林建安, 1994, 『公營事業民営化經營績効之実証研究』, 東吳大学.
- 林淑馨, 2003, 『鉄路電信郵政三事業民営化: 国外経験與台湾現況』, 鼎茂圖書出版.
- 劉進慶, 1975, 『戦後台湾経済分析』, 東京大学出版会.
- 劉文駿, 2003, 『百年臺灣鐵道』, 城邦文化.
- 永雄策郎, 1941, 『植民地鐵道の世界経済的及世界政策的研究』, 日本評論社.
- 西川長夫, 2006, 『《新》植民地主義論』, 平凡社.
- 白素琴, 2008, 『我国国营事業民営化可行性之研究——以台湾鐵道管理局為例』, 国立東華大学.
- Ramon h. myers, 1991, *A Tragic Beginning: The Taiwan Uprising of February 28m 1947*: leland stanford junior University Press. (= 1995, 羅珞珈訳『悲劇性的開端——台湾二二八事変』時報文化出版.).
- 石崇義, 2003, 『台鉄管理與民営化之方向』, 国立中正大学.
- 台湾省行政長官公署交通処編, 1946, 『台湾一年來之交通』, 台湾省行政長官公署.
- 台湾省行政長官公署交通処編, 1946, 『台湾一年來之人事行政』, 台湾省行政長官公署.
- 台湾鐵道管理局, 1997～2009, 『台湾鉄路統計月報』, 台湾鐵道管理局.
- , 1997～2009, 『台湾鉄路年鑑』, 台湾鐵道管理局.
- , 1997～2009, 『台湾鉄路統計年報』, 台湾鐵道管理局.
- , 1997～2008, 『台鉄資料』, 台湾鐵道管理局.
- 蔡正倫, 2005, 『日本国营企業民営化への一考察——日本国鉄と台湾鐵道との比較を通して』, 国立高雄第一科技大学修士論文.
- , 2009, 「台湾鐵道はいかに台湾経済に影響を与えてきたのか——台湾鐵道の歴史的・経済的文脈の考察から」『Core Ethics』 Vol.5, 133-147.
- , 2010a, 「台湾鐵道「民営化改革」をめぐる政治の影響——1989年以降の「民営化改革」を中心に」『立命館大学人文科学研究所紀要』95号, 181-209.
- , 2010b, 「台湾鐵道における「民営化改革」をめぐる歴史とその政治」『Core Ethics』 Vol.6, 197-208.
- , 2011, 「現在の台湾鐵道と民営化改革論の形成——民営化改革における政府側・台湾鐵道側 / 論どう組合側の行き違いを中心に」『台湾応用日語研究』第8期, 2011年11月出版.
- 王姍姍, 2004, 『近代台湾鐵道貨物輸送之研究』, 新竹県文化局.
- 渡部慶之進, 2006, 『台湾鐵道読本』, 台湾文献館.
- 翁元, 1994, 『我在蒋介石父子身邊的日子』, 書華出版.
- 吳芳貞, 1998, 『公營事業民営化之探討: 以日鉄、台鉄為例』, 行政院国科会科資中心.
- 吳春宜, 2008, 『馬英九政権の台湾と東アジア』, 早稲田出版.

- 吳密察, 1991, 『台灣近代史研究』, 稻香文化.
- 吳若予, 1989, 『角色遞移中的公營事業』, 國家政治季刊.
- , 1992, 『戰後台灣公營事業之政經分析』, 業強出版社.
- 溫文佑, 2010, 『戰後台灣鐵道史之研究——以莫衡擔任鐵路局長時期為例 (1949年~1961年)』, 國立政治大學.
- 趙賢明, 1994, 『台灣三巨人』, 開今文化.
- 曾健民, 2010, 『1949: 國共內戰與台灣——台灣戰後體制的起源』, 聯經文化.
- 詹中原, 1993, 『民營化政策——公共政策理論與實務之分析』, 五南圖書出版社.
- 莊建華, 2007, 『戰後初期台灣鐵道事業之研究 (1945-1947)』, 國立中央大學.

Postwar Taiwan Railways as Taiwan's Resistance Strategy

TSAI Cheng-Lun

Abstract:

Most preceding research on Taiwan Railways has been conducted from the viewpoints of economics and management and has tended to focus on management efficiency, state ownership, and universal service. However, Taiwan Railways current situation, including its financial problems, is also related to its history. For example, the huge size of its long-term debt, retirement and pension outlays, and equipment costs is a negative inheritance from the government's postwar policy of state enterprise. If we ignore this history, we cannot understand the true core of Taiwan Railways problems. This paper reviews the history of Taiwan Railways in the postwar era, focusing on its role as a resistance strategy. It shows how Taiwan Railways was used as a tool to resist outside forces, as well as to suppress the Taiwanese people, and how this suppression was a measure for stabilizing the nation, especially in the face of communist China's threat to Taiwan. Also, the paper examines how state enterprise in the postwar era has protected Taiwan relative to the influence of Japan, the partnership with the U.S.A., and the threat of China. In this way, the relation between Taiwan Railways' history and its current management and privatization is clarified.

Keywords: state enterprise, Taiwan Railways, resistance strategy, suppression measure, condemnation

抵抗戦略としての戦後の台湾鉄道

蔡 正 倫

要旨：

これまで、台湾鉄道の経営や「民営化改革」が論じられる際には、経済的・経営的視点から捉えられることが多かった。そして、それらは台湾鉄道の経営効率や公共性、ユニバーサル・サービスが問題視されて論じられてきた。

しかし、現在の台湾鉄道の経営状態の悪化させている要因である長期債務、退職金、年金、設備費用などの財務問題は、すべて過去の歴史において政府の国営事業政策に由来した負債である。これらは一種の歴史的な負の遺産である。ゆえに、台湾鉄道の歴史を看過するならば、その経営的問題の核心に迫ることはできない。

本稿では、台湾鉄道を台湾の抵抗戦略という観点に着目して、台湾鉄道が対外的に抵抗戦略の手段として使われ、そして対内的には台湾住民への抑圧の装置であったことを歴史的に解明したい。戦後の各時期の国営事業がいかに日、米、中との対立関係のなかで台湾を支え、守り続けてきたのか、このことを歴史的に明らかにすることが本稿の目的である。また、台湾鉄道の過去の歴史的影響が、今日の台湾鉄道の経営や民営化の進捗と関連していることを明らかにする。

