

論文

台湾鉄道はいかに台湾経済に影響を与えてきたのか

——台湾鉄道の歴史的・経済的文脈の考察から——

蔡 正 倫*

はじめに——目的と概要

台湾鉄道¹は百年以上の歴史を持つ古い国営事業であり、長期にわたり台湾の経済と密接な関係にあった。近代交通の構築が経済成長に肯定的な役割を果たしたことは間違いない。本論の問題意識は植民地主義との関連から台湾近代鉄道の成立を明らかにしつつ、特に台湾鉄道の変動はいかに台湾経済に影響を与えたかを考察することにある。具体的には韓国鉄道との比較を通じて台湾鉄道の特徴を明らかにすることならびに、歴史的変動期の台湾の代表商品と各港口における輸出货量の変化を詳細に分析することにより、台湾鉄道の変動期と台湾経済の関連性を考察することが本論の目的である。

本論では以上の目的に基づいて、台湾鉄道の歴史を4つの時期に分ける。「最初期の清国時代（1887～1895）」、「日本植民地期（1895～1945）」、「戦後民国時代（1945～2007）」、そして「現在、民営化²に直面する時期（2008）」である。このように時期区分を行う理由は、それぞれの時期の間を台湾鉄道の歴史における重要な変動期としてとらえたためである。まず、清国時代から日本植民地期にかけての鉄道建設から、1908年の縦貫線鉄道³の開通を一つの変動期ととらえる。次いで、鉄道が戦争で損害を蒙った戦後の1945年前後はもう一つの変動期である。最後に民営化時期に臨む台湾鉄道は1978年に中山高速道路の開通以来、交通手段の利用率が下がる一方であり、2007年の台湾高速鉄道の開通もあり現在進行中の変動期だといえる。

たしかに台湾鉄道の歴史に論及した著作や先行研究は日本にも台湾にも存在してはいる（李1961：宓1963：徳田1996：高1999：2006：高橋1995：曾山2004：劉2003：洪1993：1998）。しかし、それを総合的・体系的に論じたものとなると皆無である。すなわち、台湾の文献は主に清と戦後の歴史、一方で日本のそれは日本植民地時代の歴史にしか論及していないものが大半である。また、いずれも内容、それぞれの時期についても記述が不十分である。台湾の経済と鉄道発展の関係を論じる研究⁴はさらに少数である。先行研究はたいてい戦前あるいは戦後の産業と経済のかかわりや時期ごとの交通と産業の関係、交通建設の経済効率性などについて論及する著作である（矢内原1929：若林2001：林1995：劉1996：呉1994：1997：1999：2003a：2003b：2007）。鉄道と経済の関連性をいくつかの時期を並列して、長期的・系列的に考察する研究は見当たらない。この点、本論の研究史上における意義がある。台湾鉄道の歴史的意義を明らかにするためには、経済以外にも植民地論、国民国家論、政治や社会や文化や軍事などの側面もあるが、紙幅の制限で歴史的・経済的考察に限定する。

本稿は3章から成る。それぞれの概要をあらかじめ示しておく。

第1章では、近代鉄道の役割と意義について論じる。とりわけそれが近代化推進に果たした影響と、植民地政策との関係について概観する。第2章では、台湾鉄道の歴史を、4つの時期を系列的に整理することで明らかにする。以上をふまえて第3章では、戦前、戦後、改革・民営化期の3つの変動期において台湾経済にいかに関与したのかについて、実証的に分析する。

キーワード：台湾鉄道、台湾経済、改革、発展、国営事業

*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

I 近代鉄道の役割と意義

近代世界は、産業革命に伴う大量生産、大量流通、大量消費を中心としている。こうした産業発展を支えたのは陸上の大量輸送機関たる鉄道である。近代の歴史はいわば、鉄道の歴史であった。

19世紀末から、鉄道の重要性和影響力は産業革命の発祥地のイギリスに始まり、ヨーロッパ諸国に波及し、最後に植民地主義の発展に従って、鉄道建設は植民地支配の強化に悪用され、東アジア地域にも進出してきた（高2006：i-vi）。

植民地経済支配において、初期の鉄道は植民地鉄道⁵の性格を強くもち、物資、資源の搾取のための手段として、特に初期においては現地の民衆生活の向上にかかわっていなかった。工業化によって自国地域内だけでは市場の確保と原材料の調達が難しくなった欧米諸国が、豊かな資源と多くの人口をもったアジアやアフリカなどの第三世界地域に目を向けたことが背景にある（永雄1941：1-39、原田1991：27-34）。

イギリスは、植民地の生産地、資源開発拠点、港湾、鉄道を積極的に建設し、近代以降の植民地経営を確立した（高2006：ii-iii）。一方、日本にとって、台湾は最初の海外植民地であり、鉄道の建設を通じて日本内地と絶え間ない人や物資や情報の往来が可能になった。鉄道は日本の植民地支配を支え、強化し、軍事と産業発展に寄与した（原田1991：42-50）。

しかし、戦後、解放された諸国にとって、植民地の鉄道は現地での実質的近代化と経済発展に大いに寄与してきた。台湾や韓国や中国東北の経済発展や工業発達には植民地経験とかなり関連性があることが実証されている。鉄道が植民地の諸方面の近代化⁶に与えた影響はきわめて大きかった（原田1991：1-58、高1999：iii-v）。

前述のように、近代鉄道はしばしば植民地鉄道の性格を帯びる。東アジア地域における植民地鉄道はどういうものであったか。植民地期の台湾鉄道と韓国鉄道の比較を通じて、相互の同異を見てみたい。まず、共通点としては経済成長への寄与を挙げることができる。いわゆる植民地近代化論⁶である。両国とも植民地鉄道の建設により鉄道発達のスタートラインは共通である。鉄道が高度に発達する中で地下鉄、高速鉄道が建設され、経済の成長と結びついている。他方で相違点は2点に整理できる。第1に、台湾の植民地鉄道の経営は軍事的側面とともに産業的性格が強かった。当時の台湾統治は文民総督体制へ転換していたためである。これにたいし韓国の場合はずっと総督武官専任制であったので、鉄道の性質は大陸への通過路としての軍事用途と位置づけられていた（高1999：189-190）。第2に、台湾の鉄道は旅客輸送も発達していたことである。適当な距離に一定規模の町や都市が連なっており、西部の平野部では人口密度が高く、鉄道による都市間の輸送条件が備わっていたことがその背景にある。なお、運賃面に韓国や内地の鉄道とは異なる距離比例法を採用していたことが多数の短距離利用者に効果的に働き、そのため旅客輸送が発達した（高2006：30-32、曾山2004：114-115）。これにたいし韓国は日本と中国との連繫をとるために初期に南北縦断の鉄道しか建設されず、都市間の連結における旅客輸送は台湾ほど発展していなかった。以上をまとめると、台湾の鉄道の発達は人口の移入と産業発展に、韓国の鉄道の発達は軍事上の経略に条件づけられていた点に差異があるといえるだろう。

II 台湾鉄道の歴史と現在

1 台湾における鉄道の登場（清国時代）

台湾人は、400年前の明・清時代に貧しい生活から逃れ、土地を求めて続々と福建省や広東省から移住してきた人々からなる。清国は、鄭成功の勢力を滅ぼすための台湾遠征後、台湾を化外の地として扱い、積極的な領有や開発への関心は消極的であった（曾山2004：35-36）。しかし1884年9月、清はベトナムの領有をめぐるフランスと開戦、くり返されたフランスの台湾周辺での軍事行動によって、清国はようやく台湾の戦略的な重要性に気づき、積極的な開発へと転じるのである。1885年、劉銘伝⁸が台湾と福建を管轄する福建巡撫⁹に就任し、台湾と福建を分離させた（宓1963：86-103、曾山2004：36、高1999：57-59）。

劉銘伝の改革は、国防強化と殖産興業の意図のもとで、台湾支配の強化と急速な開発の推進に主眼を置いていた。洋務運動の一つとしてもっとも注目されたのが鉄道の導入であった。もともと、中国最初の鉄道営業はイギリスの

貿易商社怡和洋行 Jardine & Matheson Co. による上海 - 呉松間の鉄道計画に始まる。じつはこの鉄道は清国政府の許可を得ずに着工されていた。1874年に起工し、1876年、営業運転が開始された。この鉄道は多く利用されたが、開業後、轢死事件を出し、また鉄道の橋梁が灌漑用水の妨害になるなどしたため、農民の抗議も見られた（宓 1963：34-63）。清国はこの鉄道を買収、撤去し、台湾に送り（原田 1996：184）、これがきっかけで台湾の鉄道は建設された（劉 2003：14-15、青木 2006：27-33、高橋 1995：15-16）。

劉銘伝は台湾の開発と防衛のために、鉄道の重要性を認識し、1887年に台湾鉄道が着工された。1891年に台湾北西部の港・基隆から台北までの鉄道が開通し、1893年に新竹までの鉄道が完成した。鉄道の全長は107キロ、建設費は銀129万両を費やした。工事計画、工事監督、測量はイギリス人の技術顧問を招聘していたが、工事は中国人の軍隊に任せた状況であった（洪 1998：2）。外国人技師との間では工事をめぐるトラブルが多発し、技師長が5回も変更されており、一般的な技術水準も高くなかったといわれる。また縦貫線鉄道は当初北部の基隆から台湾の南端恒春までを結ぶ予定だったが、資金難から、清国時代の台湾鉄道建設は北西部の基隆 - 新竹にとどまった。この時期の台湾鉄道建設は、以上のような資金面と技術水準の問題もあり、品質もそれほど高くなかった（宓 1963：134-146、李 1961：45-74、劉 2003：15-17、曾山 2004：58、高 1999：60）。

清国時代の台湾鉄道は技術水準が悪かったし、また建設計画は途中の新竹までで中止されていた。したがって、旧来の交通体系と市場開発を、鉄道を中心に再編するまでには至らなかった（洪 1993：16-19）。とはいえ、台湾鉄道を建築すること自体は台湾の本格的な開発が着手されることを意味し、また鉄道の国防に対する重要性が明らかになったため、清国において鉄道への反対言説はなくなった（李 1961：117-118）。

2 植民地下の鉄道開拓と普及（日本植民地期）

日清戦争の後、下関条約によって台湾は日本に割譲された。清国が建設した基隆 - 新竹の鉄道は日本に取用された。初代台湾総督樺山資紀は、有効統治をめざし、「内外の防禦」に備えるために鉄道の建設が必要だと認識しており、1895年には台北、台中、台南を経て高雄にいたる南北の縦貫線鉄道建設を日本政府への建議を行った。日本は軍事力の強化と産業の発展を目指し、ただちに基隆 - 新竹間の鉄道線路の調査に取り掛かった。初期は軍事的な需要をもとに、急速に鉄道のインフラ整備を進め、台湾鉄道の建設に着手した（高 2006：6-7、高 1999：61-63）。民政長官として台湾に赴任してきた後藤新平は、台湾鉄道の实情からみて縦貫線は官設鉄道によるべきと結論（劉 2003：32-33）、臨時台湾鉄道敷設部を定め、自ら部長に着任して台湾南北縦貫鉄道の建設を実現させた（御厨 2004：25-176、高 2006：8）。1899年、後藤は縦貫線の建設と鉄道の改良工事を本格的に着工した（洪 1998：3）。工事はほとんど新設に近い大規模なものであり、改良工事によって清国時代基隆 - 新竹間の既成線路107キロを99キロにまで短縮した。そして、続いて鉄道を新竹以南へ伸ばす工事が始まった（台湾総督府鉄道部 1909）。

1908年全線が正式開通した、基隆 - 高雄全長404.2キロにわたる縦貫線は、後の植民地統治や軍事需要には不可欠な存在となった。

日本植民地期の台湾鉄道の線路選定には、樺山や陸軍省の軍事線構想と総督府の産業線構想との対立が存在していた（曾山 2004：60）。軍事目的の山沿い線は、海からの攻撃を避けられ、鉄道線路を守りやすかった上、山に残留した抗日勢力と原住民のゲリラの掃討にも利用できる軍事線であった（劉 2003：28）。一方、産業線構想の海沿い線ルートは、都市部、人口の密度高い地区を主眼として、米や砂糖の生産地との距離、物資の輸出に重点をおいていた。軍事目的の山沿い線と産業発展の海沿い線の争いは、最後は産業線で決着し完成され、その後の日本の台湾支配において砂糖、木材、樟脳などの内地¹⁰への輸送に大きな役割を果たすことになった。台湾支配に決定的な意味を持つ重要な出来事である（劉 2003：31、高 1999：65-74）。

台湾縦貫鉄道建設の中心的な役割を担った後藤新平は、のちに南満州鉄道総裁として、日本の植民地統治を拡大した人物である。後藤の台湾建設経験は、植民地支配の強化だけではなく、一方で東京市長任期中に帝都の再建に非常に寄与した（高 1999：184-185、御厨 2004：25-30; 159-161）。台湾鉄道が完成したことで、北部の基隆と南部の南北が鉄道で結ばれ、迅速な大量輸送が可能になり、台湾の米、砂糖、木材などのモノカルチャー開発が加速することとなった。台湾植民地化が鉄道の開通で完成した後も、「宜蘭線」「花東線」「屏東線」「平溪線」などが建設されることで、ほぼ現在の台湾鉄道の形が整った（曾山 2004：61-64、劉 2003：34-40）。

日本植民地期には鉄道は順調に建設され、縦貫線による旅客輸送も着実に伸びた（曾山 2004：94-96）。この時期は台湾鉄道開拓と普及の時期だといえる。

3 終戦民国時代（全島鉄道網の完成）

1941年から1960年にかけての時期は台湾経済史上の暗黒期とよばれる。戦争中、米軍の空襲で台湾の基礎施設は激しく被害を受けた。発電量を例にとれば、1945年の発電量は1944年の34%にしか達していなかった。修復後の1951年の発電量も1943年最盛期の7%にすぎなかった。鉄道の場合も軌道はほぼ破壊され、運営不能の状態であった。また、戦前台湾産業の工業部門における大卒レベルの日本人技術人員は85%を占めていた（林 1995：183-185）。台湾鉄道の場合は日本人雇員の占める割合は86%までにのぼった（高橋 1995：40-50）。終戦後、日本人が引き揚げ、台湾産業技術人員不足問題が出た。1949年以後、中国大陸から技術者は来たが、当時の台中間の工業構造は違ったので、大きな効果が出なかった。元台湾鉄道の日本人職員の話により、半年足らず鉄道が動かず、運営が出来ないと予測していた¹¹。そして、戦後の鉄道資材の輸入も困難になり、結局、1945年から数年間、台湾鉄道は空白期に陥った。

その後1980年に「北廻線」、1992年に「南廻線」も開通し、ようやく台湾全土を一周できる鉄道網が完成された。

台湾鉄道は、主要線路のうち西部の縦貫線（基隆-台北-高雄）は西部幹線とも称し、これはJRの東海道線にあたる重要幹線である（徳田 1996：4）。また屏東線、南回り線、花東線、北回り線、宜蘭線の5線路で構成される東部幹線、ほかに支線の内湾線、集集線、平溪線がある（劉 2003：72-83、蔡 2005、高 1999：162-163）。

1948年に台湾鉄道管理局が成立し、台湾省政府に経営を委託し、のちに交通部の国営事業に属し、経営と施設はすべて国有で、典型的な国有鉄道である（徳田 1996：7）。鉄道は1976年まで台湾の主要な大衆交通手段として利用されていた。鉄道は、全体交通輸送量のうち、旅客輸送の7割を占め、貨物輸送ではその9割まで達したことがある。鉄道の安全性と一般の人々の国営事業に対する信頼感で、台湾鉄道はこの時期非常に発展し、政府は台湾鉄道から多額の税収を得ていた。

4 現在——民営化に直面する時期

国営事業は1970年代以前、戦後各国の経済復興に重要な役割を果たしてきた。しかし、現在は自立した経営能力を失う一方であるのが一般的な状況である。1979年、イギリスは、財政負担の軽減を求め、自由競争原理と市場原理の回復に基づいた自由化と民営化を遂行、同時期にアメリカは、競争によって商品・サービスの品質が維持できるということを信じ市場開放を進めていた。両国ともかなりの成果を収めていたため、1980年代以降国営事業の民営化は世界の潮流になり、台湾も1989年に『行政院公營事業民営化推動專案小組』を結成し、国営事業の民営化を推進してきた（蔡 2005：103-106）。

台湾の国営事業¹²は1950年代に総生産高の57%まで達したが、1960年代に40%にさがり、1980年代には29%に減少し、1990年代にはさらに18%に転落した（蔡 2005）。台湾鉄道は戦後復興期と経済発展期の台湾経済に大きく貢献した。加えて、台湾鉄道は、特に旅客輸送および貨物輸送の分野と戦後膨大な復員者の受け入れなどにみられる社会の安定化にも力を入れていた。戦後、ほぼ10万人の退役軍人の安定雇用は穏やかな社会基盤を作り、経済発展の基礎を支えたのである。しかし、台湾鉄道は国営事業として、長く法令や政治からの干渉を受けてきた結果、企業体としての活力を失いつつある。そして、経営の自主性を無くすと同時に、外部環境の激動の下で即時の対応能力がなくなった。旅客輸送と貨物輸送ともに大きな打撃を受けた。この数十年間、ずっと赤字経営が続いている状態である。現在は、長期債務の利子だけですで限界に達しているともいわれている（劉 2003：110-112）。台湾鉄道が国家から任せられた公共性に対する責任は重大で、真剣な改革を実行する時期にさしかかっている（蔡 2005、台湾鉄道管理局 1997-2007）。

長期の経営不振により、台湾鉄道は民営化改革の必要に迫られた。1996年に発足した『国家發展會議』の決議で台湾鉄道管理局は民営化の主要対象になったのである。台湾鉄道の民営化方針は1998年に正式に決められたが、1回目の2002年の民営化と2回目の2007年の民営化はことごとく失敗に終わった。組合と従業員との折衝を重視しながら民営化を遂行するというのが、今後の政府の方針である。

Ⅲ 台湾鉄道の變動期と台湾経済への影響

日本植民地初期は、近代台湾の経済成長が始まった時期としばしば言及される。交通建設のほかに、治安改善、度量衡や貨幣制度、土地調査、衛生環境、灌漑施設などが重要な影響要素だと考えられる。台湾鉄道は諸交通の中でもっとも重要な存在である。鉄道が経済発展にポジティブな効能を与えるのはおそらく誰でも予測できることであろう。従来交通建設と経済発展を時期的に区分し、分析する研究はあったが、本論は、台湾鉄道に焦点をあててこれらの点に検討を加えた上で、鉄道の変動期と経済との関わりを長期的な視野に入れ、考察・実証を行おうとするものである。

台湾鉄道歴史発展の変動期を日本植民地期、終戦民国時代、改革・民营化時期と設定し、分析する理由は次の通りである。鉄道乗客数と鉄道営業キロの推移をみると、1897年から1941年までの日本植民地期が最大の成長期であることがわかる（曾 2004：67-69、高橋 1995：32-33）。そして、1908年の縦貫線鉄道の開通で経営にはかなりの伸びが見られる。終戦民国時代には第2章3節で記述したように鉄道は戦争期にほぼ破壊され、運営不能の状態に陥った（林 1995、高橋 1995、交通部台湾鉄道管理局 2008）。最後の改革・民营化時期には旅客輸送総覧と貨物輸送総覧¹³における利用率が年々下がる一方である。

台湾鉄道の清国時代を、その創設期にもかかわらず、分析の対象としないのには次のような理由がある。第1に、清国時代の経済は農業主体で、外国へ輸出の実績が少なかった。第2に、清国時代の台湾鉄道は僅か基隆-新竹の間で中南部の米や砂糖の輸出には役に立たなかった。第3に、清国時代の台湾鉄道は基隆港、高雄港が未整備であったため、大型貨物船との連携ができなかった。第4に、清国時代の台湾鉄道は品質が悪く、旅客運輸にしか使えず、貨物輸送の機能がほとんどなかった（呉 2007：2-3、李 1961：188）。本論は経済との関わりを重視するため、以上の4つの理由から、清国時代の台湾鉄道を扱わない。

米、茶、砂糖などの台湾の代表的な商品・作物、そして経済尺度たる港口の輸出量の変化、地価の変動などから見られる台湾経済の変化と、鉄道の盛衰がどのように関係したのかを実証するのが本章の目的である。

1 日本植民地期——1908年を中心に¹³

(1) 台湾鉄道の变化

台湾鉄道の縦貫線鉄道が開通した1908年から、鉄道の路線と輸送力がいかに変化したかをデータを用いて分析してみよう。清国時代の鉄道は1897年に営業キロが基隆-新竹の97キロにとどまり、乗客数が26.5万人であった。1908年、鉄道の営業キロと旅客数の推移をみれば、営業キロは高雄まで延び、436.4キロに延長し、乗客数も269.1万人になった。路線は4倍に成長し、輸送力は10倍ほど上がった。さらに1942年の数字を見ると営業キロは1069.7キロであり、乗客数は4664.2万人であった。路線は10倍となり、乗客数のほうは175倍となった。台湾鉄道の最重要幹線である縦貫線鉄道開通の年にあたる1908年を境に、日本植民地期の台湾鉄道は成長期に入ったことが分かる。

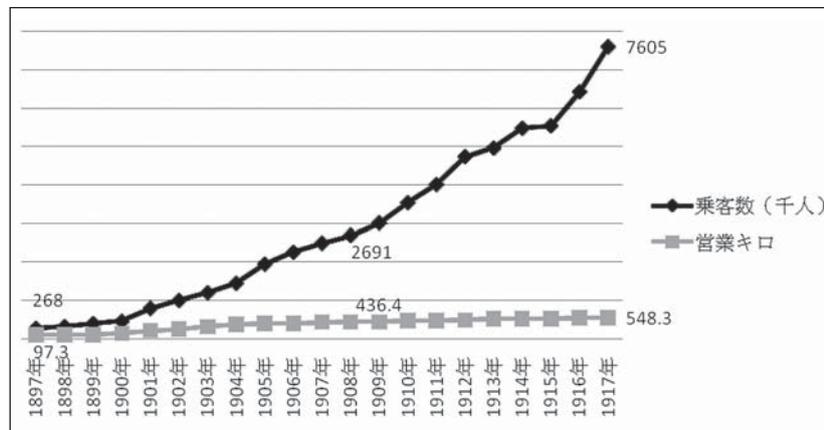


図1 官設鉄道乗客数・営業キロの推移——1908年を中心に

(台湾総督府統計書ならびに曾山 2004) をもとに、著者作成

表1 官設鉄道乗客数(千人)・営業キロ統計

年度	1897年	1898年	1899年	1900年	1901年	1902年	1903年	1904年	1905年	1906年	1907年	
乗客数(千人)	268	318	394	453	793	998	1198	1445	1946	2255	2489	
営業キロ	97.3	97.3	97.3	143.4	208.2	248.9	314.5	372	403.7	403.7	428.8	
1908年	1909年	1910年	1911年	1912年	1913年	1914年	1915年	1916年	1917年	1918年	1919年	1920年
2691	3010	3535	4011	4736	4959	5476	5542	6427	7605	9207	12805	14623
436.4	436.4	467.7	476.3	486.9	516.7	525.7	526	546.7	548.3	570.7	608.4	711.5
1921年	1922年	1923年	1924年	1925年	1926年	1927年	1928年	1929年	1930年	1931年	1932年	1933年
14596	14087	14708	15958	18058	19185	20591	20882	20580	18471	16604	16796	17351
708.1	825.1	839.7	885.3	905.4	948.8	978.6	979.1	998.2	998.4	998.4	1002.7	1002.7
1934年	1935年	1936年	1937年	1938年	1939年	1940年	1941年	1942年				
18345	20723	21681	23291	27394	33199	41063	47573	46642				
999	1001.7	1001.7	1040.1	1040.1	1044.1	1061.1	1069.7	1069.7				

(台湾総督府統計書ならびに曾山 2004) をもとに、著者作成

同様に台湾鉄道の旅客収入と貨物収入の変化を分析してみよう。1899年の旅客収入は21.4万円であり、貨物収入は12.8万円であった。1908年の時点で旅客収入は123.2万円となり、貨物収入は146.8万円となった。1938年に旅客収入は1160.1万円であり、貨物収入は1894.6万円であった。いずれもかなりの成長ぶりがみえる。

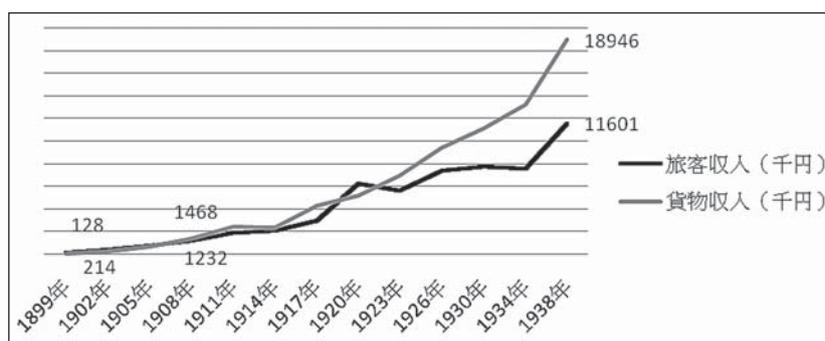


図2 台湾鉄道の収入統計——1908年を中心に

(高橋 1995) をもとに、著者作成

表2 台湾鉄道旅客収入・貨物収入統計

年度	1899	1902	1905	1908	1911	1914	1917	1920	1923	1926	1930	1934	1938
旅客収入(千円)	214	441	847	1232	1968	2174	3026	6294	5653	7479	7802	7589	11601
貨物収入(千円)	128	281	771	1468	2528	2419	4379	5225	7001	9428	11099	13207	18946

(高橋 1995) をもとに、著者作成

(2) 台湾経済の変動

①産物を選定した理由

台湾鉄道と台湾経済のかかわりを究明するためには、当時の代表的な産物を選定しなければならない。高成鳳によれば、台湾の産業は日本植民地期を通じて、農産物をはじめとする、一次産品の生産と輸出を中心としていた。当時の台湾の重要な農産物は砂糖、米、茶、樟脳などであった(高 2006: 23)。また、林によれば、日本領有期における台湾の主要な輸出品は茶、樟脳、砂糖、米などであった(林 1995: 10-12; 37)。そこで、これらの商品・作物の輸出変動と台湾鉄道の発展とを照合してみる。

②鉄道と港口と産物の関係——鉄道のもたらした産業連関効果

清国時代、台湾は交通が不便だったため、産物の輸出は各地の国内小型港を經由し、輸出していた。しかし、縦貫線鉄道開通以来、基隆港と高雄港が結びつき、輸出が2つの国際港に集中した。台湾鉄道が沿線の産品を吸収し、大型輪船を通じて、外国へ輸出する経路である。国内港の淡水港と国際港の基隆港の輸出量の変動から見ると、台湾鉄道の影響力が分かる。1904年時点での茶の輸出量は淡水港の場合、905万斤であった。同じ年、基隆からの輸出量は407万斤であった。これらが1906年には淡水は643万斤となり、基隆は662.5万斤となった。注目された1908年、いわば縦貫線鉄道開通の年には淡水は75.5万斤に下がり、基隆は1159.5万斤となり、鉄道が原因で国際港の基隆港は大幅に逆転し、国内港の淡水は凋落傾向が鮮明となった（高2006：23-25、高1999：70、呉2007：5-6）。台湾南部国内港の安平と国際港の高雄も1908年以後、鉄道とつながる高雄港は成長し、安平港は停滞の状態になった。

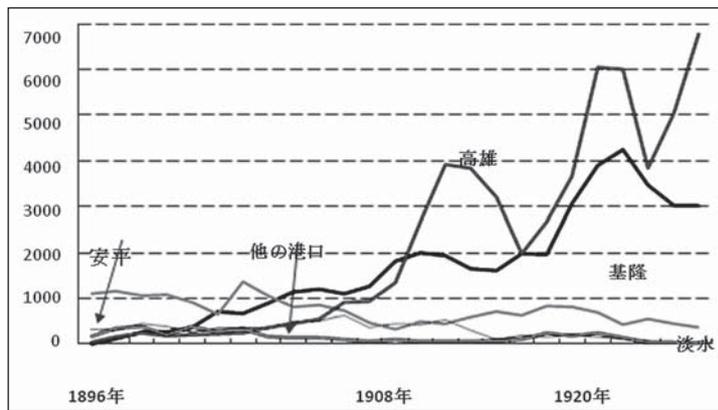


図3 1890年-1920年間台湾各港口の輸出変化 単位：千円
（呉2007）をもとに、著者作成

③鉄道平均運賃の変化

台湾鉄道の貨物平均運賃の変動に関しては、次のような事実が観察される。鉄道の貨物平均運賃は1908年を境として、総じて下がる傾向が見られる。1938年までの運賃水準は1899年のほぼ半分しかない。このような鉄道運賃の下がりには大量な貨物運送がもたらした結果であった。貨物輸送総量の増大と独占化にしたがい、鉄道の経営の基礎が安定した。これが貨物輸送のコストを低下させる結果となった。詳細なデータは筆者のwebサイト (<http://www.arsvi.com/w/tc02.htm>)¹⁴を参照されたい。

表3 台湾鉄道の貨物平均運賃

単位：円

年代	1899年	1908年	1914年	1918年	1922年	1926年	1930年	1934年	1938年
米	7	5	3.8	3.2	2.7	2.7	3	3	3
甘蔗	7	7	7	7	3.3	3.7	3.1	3.8	3.4
砂糖	7	4	3	3.1	3.2	3.1	3.4	3.2	3.2
木材	7	7	3.9	3.3	3.8	3.8	3.9	3.8	3.7
石炭	4	4	2	1.8	3	2.9	2.8	3	2.9
樟腦	7	7	5.5	5.3	5.7	5.3	5.1	5	5
肥料	7	7	2.7	2.4	3.1	3.2	3.2	3.2	3.4
食塩	7	5	2.5	2.5	2.5	2.3	2.7	2.7	2.7

（高橋1995）をもとに、著者作成

④主要な商品：砂糖、米、茶の輸出量

1908年以後、台湾砂糖の年間生産量は大幅に成長を遂げ、1936年に104万9321トンとなった。清国時代の1880年には僅か8万2562トンであり、12倍に達した。輸出金額から見ると、1909年-1933年の間、輸出総額の5割台あるいは6割台であり、1934年以後の10年間もつねに4割を占めていた。1910年前後、米は砂糖に次いで輸出品の第2位へと成長した。1920年以後、輸出金額の2割台ほどを維持し続けた。米と砂糖は1960年以前、台湾経済における代表的な産物であり、長期にわたって台湾経済を支えてきた（林 1995：10-12）。

主要商品、砂糖、米、茶の輸出量変化を見ると、砂糖の生産量と輸出量は1908年を境に急成長し、米と茶の輸出量は緩やかに増加した。砂糖、米、茶の生産量と輸出量は植民地初期よりあがる傾向が見られる。

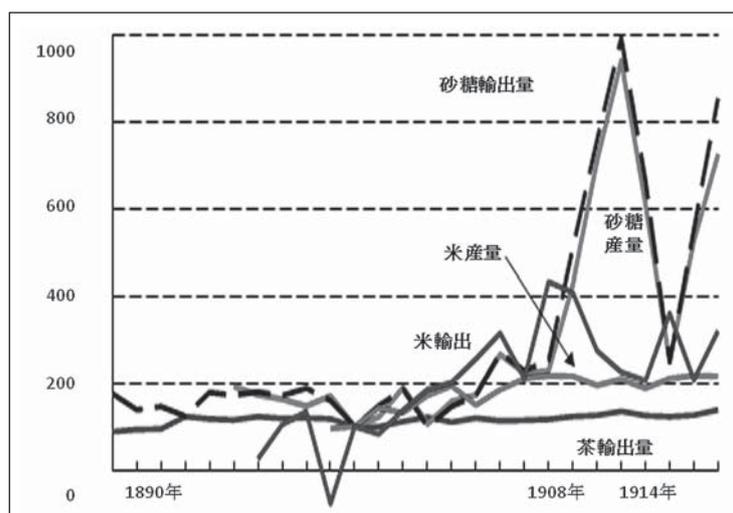


図4 主要商品：砂糖、米、茶の産量と輸出量変化—1908年を中心に

(呉 2007) をもとに、著者作成

⑤米価、地価の変化と意義

清国時代の台湾は、急な川が多くあり、橋は建てられなかったもので、雨季になったら各地は孤立しがちであった。このような状況の下、各地の物資の流通が難しく、各地の物価の差が大きく、経済が発達しなかった（林 1995：7：35-37）。1894年に台北の米価は6.35円であり、台南は3円であった。両者の間には2倍ほどの価格差があった。ところが鉄道などの交通建設が進んだことで南北貿易が盛んになり、1904年には台北の米価は8.59円、台南は8.75円となった。南北間の米価は一致するようになった。台湾の米価を長期に観察すれば、台北、台中、台南三地の値段は1908年を過ぎ、変動が一致するようになった。このように台湾南北間の米価の需要の差が縮まった主要な原因は、台湾鉄道の影響で運輸コストが減少したことにあると考えられる。

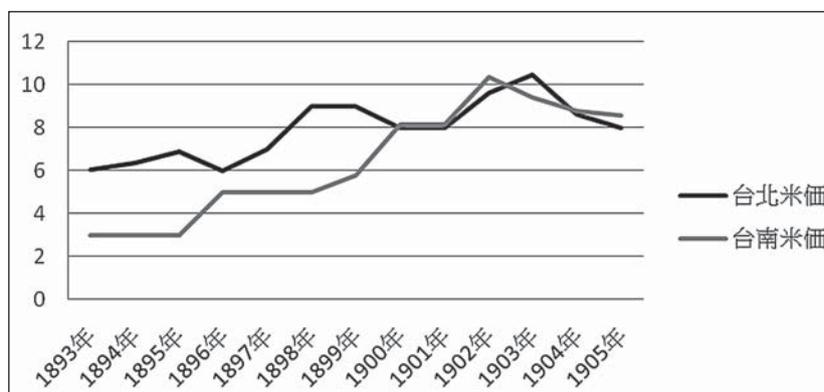


図5 台湾米価の変動

単位：円

(呉 1997) をもとに、著者作成

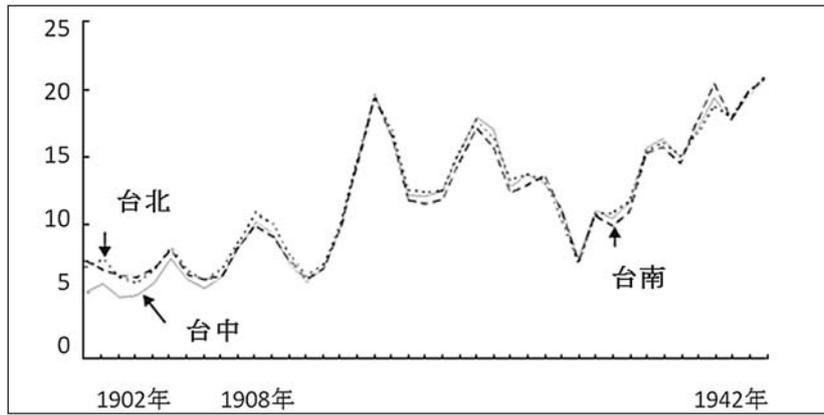


図6 台湾米価の長期変動——1902年-1942年 単位：円

(呉 1999) をもとに、著者作成

表4 台湾米価の変動

単位：円

年代	1893年	1894年	1895年	1896年	1897年	1898年
台北米価	6.05	6.36	6.88	6	7	9
台南米価	3	3	3	5	5	5
1899年	1900年	1901年	1902年	1903年	1904年	1905年
9	8	8	9.62	10.44	8.59	7.96
5.8	8.12	8.12	10.33	9.37	8.75	8.54

(呉 1997) をもとに、著者作成

続けて縦貫線鉄道開通前後を中心に、駅の地価の変動を分析する。地価の上昇幅はしばしば経済発展の印であるとみなされる。とくに駅周辺の地価の変動は経済発展を示すといわれる(呉 2007)。図7が示すように、1897年から1908年までの増加率より、1908年以降の増加率の方が高い。換言すれば1908年を境に、地価が上昇し、駅兼港口の地価はそれ以上に上昇したことが分かる。

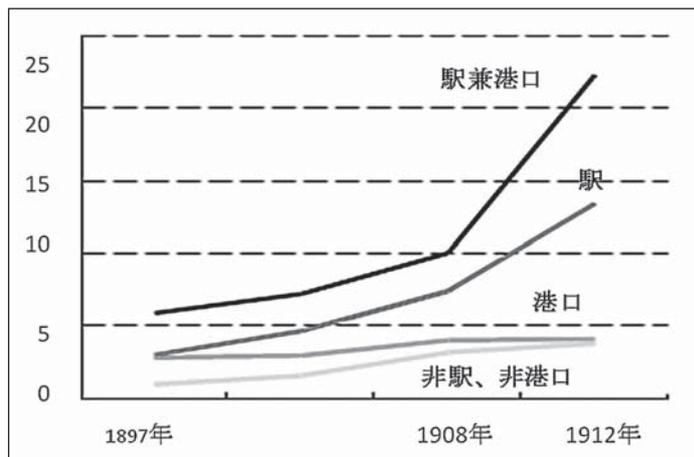


図7 1908年前後、駅、港口、一般地の地価変化 単位：千円

(呉 2007) をもとに、著者作成

2 終戦民国時代——1945 年前後を中心に

(1) 台湾鉄道の変化

前章で論じたように、1945 年は終戦の年であった。台湾鉄道は戦争中、空襲によって、かなり被害を受け、軌道はほとんど破壊され、運営不能の状態に陥った。そして、戦後の鉄道資材の輸入も一時的に困難で、結局、1945 年から数年間台湾鉄道は空白期に陥った。この時期の台湾鉄道は衰退期に入った。当時、砂糖、米の輸出は主に鉄道に依存したので、鉄道の衰退が経済に相当影響を与えた。

(2) 台湾経済の変動

① 砂糖、米を中心に

砂糖は、日本植民地期におけるもっとも重要な輸出品であった。しかし、砂糖の生産量は 1940 年に 113 万 2768 トンであり、1945 年に 32 万 7200 トンとなった。1947 年にさらに 3 万 1310 トンに下がった。1950 年には 62 万 3251 トンに回復したが、1940 年のわずか 5 割台にしか戻らなかった。砂糖と米は 1942 年から減少しはじめ、1945 年に米の産量は 1941 年の半分しか残らなかった。1946 年の砂糖の生産量は 1941 年のわずか 3% であった。総合的にいえば、1945 年前後、台湾の主要商品の砂糖と米は生産量をもっとも落ちこんだ 1 年であった（呉 1997：2：7-8）。

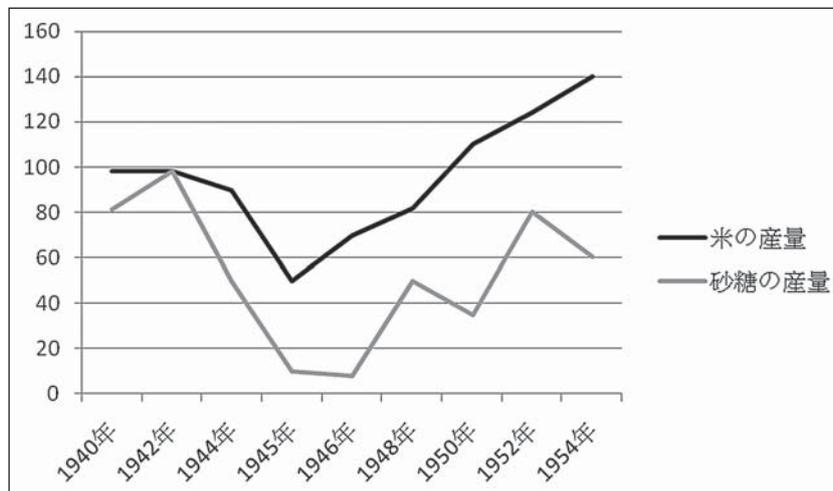


図8 砂糖と米の生産指数：1941 年を 100 とする

(呉 1997) をもとに、著者作成

3 現在、民営化時期——2008 年を中心に

(1) 台湾鉄道の変化

台湾の旅客輸送全体のうち、台湾鉄道は 1967 年に 5 割台のシェアを占めていたが、1978 年に中山高速道路の開通でバスと車の比率が 78% に拡張した。台湾鉄道の使用率は 22% へ転落した。2000 年に航空のデータも計算されるようになり、以後の台湾鉄道の市場占有率は 1 割台にとどまるようになった。2007 年に、またライバル鉄道である高速鉄道¹⁵ が営業しはじめ、具体的な統計資料はまだ公表されていないが、台湾鉄道の使用率はさらに下がると考えられる。

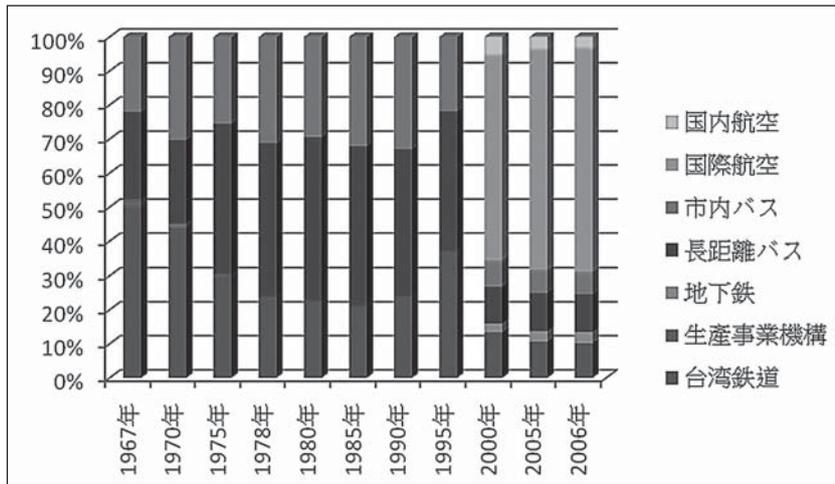


図9 旅客輸送総覧

*生産事業機構は公務に使われた交通手段の統計。
(交通部運輸研究所 2007) をもとに、著者作成

台湾の貨物輸送全体に対する台湾鉄道の占有率は1967年に7割であったが、のちに道路の整備が進み、航空の発達などにつれ、占有率はさがる一方である。現在はわずかに3%の占有率となった。

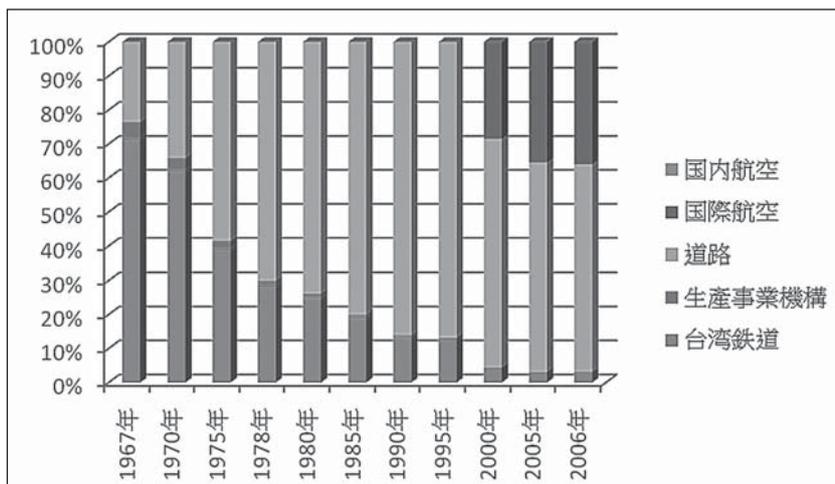


図10 貨物輸送総覧

(交通部運輸研究所 2007) をもとに、著者作成

(2) 交通手段の多様化と経済

従来の砂糖、米などの輸送ルートは台湾中南部の産地から鉄道を経由し、港で船積みされ、外国へ輸出するパターンであった。交通手段の多様化とモータリゼーションに従って、しかも、現在の台湾の主要産業はIC産業であり、商品の軽量化にともない、従来のパターン、産地→鉄道→港口→船→外国、は大きく変化した。鉄道の役割はトラック、飛行機に代替されている。現時点の台湾鉄道は石炭や穀物などの輸送を担っている。昔のように直接的に経済成長に与える影響力はもはや持たなくなった。

台湾鉄道の旅客輸送、貨物輸送の統計から見ると、現在の経営状況はきわめて不振である。台湾政府は台湾鉄道が自立経営出来るように、2回の民営化計画を練った。数回の試行錯誤を経て、今後、政府は民営化を前提にして組合と従業員との折衝を重視し、民営化を遂行する方針である。

事実から考えると、2008年の台湾鉄道が高速鉄道の挑戦を受けるのは不可避な事実である。今年まで、台湾の国内航空はすでに高速鉄道との競争に敗れ、何社かはすでに路線廃止や減便を決め、そのなかの1社は倒産した。こ

れからの台湾鉄道の改革は不可避であると思われる。台湾鉄道の経営層、従業員、組合も改革や民営化のことを真剣に思考する時期に臨んでいる。

おわりに——結論と今後の課題

本論は台湾鉄道の歴史的考察を通じ、鉄道の建設が台湾の近代化に大きく貢献し活躍していたことを明らかにした。特に3つの変動期のそれぞれの時期において、鉄道と台湾経済との相関関係を実証した。結論としては台湾鉄道の変動は台湾経済に密接な関連性をもつことがわかった。今の台湾鉄道はちょうど低迷期に入り、外部の競争に対応できるように、内部からの改革が必要である。

旅客輸送における鉄道の利用率は欧米先進国は1割程度であり、台湾鉄道は常時1割から3割ほどの利用水準ならば、旅客輸送における鉄道の必要性が認められる。台湾鉄道は安定な価格でサービスを供給することで、長期に国民に信頼され愛されているとともに、正月、帰省などの時期には特に不可欠な存在感を有している。だが、今後、存続していくためには様々な課題を抱えており、今の台湾鉄道はその存続可能性のためにも徹底した改革が必要である。

現在国営事業体制の台湾鉄道における、外部の経営環境の競争激化と内部の経営効率不振という2つの問題は明らかである。近年、さらに台湾高速鉄道の開通や都市部の地下鉄といった長距離、短距離の競争相手が台頭してきている。現在の国営事業体制では上記の変化に対応できなかった。これからの台湾鉄道は民営化の道に入るはずである。今後、民営化の諸問題、そして民営化後の鉄道の公共性をいかに確保するかという課題に対して、実証的な検討を積み重ねていく必要がある。他に民営化の必要性と反対論の詳細な分析/考察、またはヨーロッパ、アメリカ、日本などの諸国の鉄道の現状と民営化問題については、今後の課題として別稿にて論じたいと思う。

注

- 1 一般に台湾鉄道とは、官営鉄道、私鉄、糖業鉄道、塩業鉄道、林業鉄道、鉱業鉄道、手押し鉄道などを含めたが、本稿では台湾鉄道管理局の鉄道を指して「台湾鉄道」と表記する。台湾鉄道管理局の所轄線路に限定し、清国や日本植民地時代の官営鉄道を対象とする。
- 2 台湾鉄道の民営化論や台湾国営事業の民営化論については、別途稿を改めて論じる。
- 3 台湾の地形は西部に平野が多く、ほぼ人口の8割を占めている。なお、主要な都市はたいてい西部沿海部に点在する。縦貫線鉄道は台湾西側を貫通し、台湾の経済発展には重要な位置を占めている。
- 4 台湾の経済と鉄道の関係を論じる先行研究はごく一部しかない。代表的な研究者は呉聡敏である。呉氏の研究は全体の交通建設と産業発展を中心に論及する著作であり、両者の関係を概括的に見るのが特徴である。これに対して、本研究は台湾鉄道がいかに台湾経済に影響を与えたかに力点をおく。
- 5 永雄策郎（1941）植民地鉄道は経済的に発達尚幼稚なる新開諸国に於ける最初の鉄道である。新たに経済生活及び交通を創造するをその任務とする。普通鉄道は既存経済生活に適合し、既存交通に寄与し、かつ改良するを目的とする鉄道である。
- 6 植民地鉄道は社会生活全般に大きな影響を与えた。鉄道は、地域間の物理的・心理的とも距離は縮め、周辺部からの人・ものが都市に流れ込むことで、都市の形成や近代化を促進した。情報の流れにも影響を及ぼしており、鉄道による周辺部と中心部間の郵便の情報伝達は地域や国家の近代化の象徴でもある。
- 7 植民地近代化論に対して、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）確かに、消極な忘却や意識的な忘却は脱植民地化とつながらない。植民地の歴史を直視し、被支配国や支配国の人民の感情を慰め、歴史の経験を通じ、同じ誤りを繰り返さないのは真の脱植民地化といえる。
- 8 劉銘伝（1836年9月7日-1896年1月12日）、安徽省合肥西郷に生まれた清末の官人である。淮軍を率い、台湾省の初代巡撫に任命された。字は省三、号は大潜山。
- 9 巡撫は、明朝、清朝に存在した官職名である。清代には明の制度を踏襲し、巡撫を省の長官とされた。
- 10 ここの内地は日本本土のことを指す。
- 11 (<http://www.railway.gov.tw/intro/introduction-3.aspx> 交通部台湾鉄道管理局 20080812) を参照。

- 12 台湾の国営事業は二つの部分から成っている。ひとつは戦後日本から継承したもの。もうひとつは台湾の経済成長に伴い、設立されたものである。前者は台湾鉄道管理局、台湾肥料公司、台湾水泥公司などで、後者には1949年以後中国から台湾へ移された中国石油公司、中国紡織公司など、また1970年に産業発展促進するために設立された中国鋼鉄公司、中国造船公司などがあり、および退役軍人の面倒を見るために榮民気体場、軍需用系列工場が設けられていた。
- 13 (交通部運輸研究所：2007)の旅客輸送総覧、貨物輸送総覧を参照。
- 14 紙幅の制限で台湾鉄道の相関年表や図表は筆者のwebサイト (<http://www.arsvi.com/w/tc02.htm>) を参照。
- 15 台湾高速鉄道は台北から高雄までの345kmを最高速度300km/h、所要時間90分で着ける鉄道である。同区間は、最速の台鉄特急自強号で所要時間3時間59分である。日本として新幹線の輸出・現地導入したはじめての事例である。高鐵が民営で、台鐵は国営で、並行路線で競合している。

参考文献

- 秋山芳弘, 1998, 『世界の鉄道事情——アジア編——』, 吉井書店.
- 青木栄一, 2006, 『鉄道忌避伝説の謎』, 吉川弘文館.
- 白素琴, 2008, 『我国国営事業民営化可行性之研究——以台湾鉄道管理局為例』, 国立東華大学.
- 橋本克彦, 1990, 『日本鉄道物語』, 講談社.
- 原田勝正, 1991, 『日本の鉄道』, 吉川弘文館.
- 原田勝正, 1996, 『鉄道17マイルの興亡』, 日本経済評論社.
- 洪致文, 1993, 『台湾鉄道伝奇』, 時報文化出版企業有限公司.
- 洪致文, 1998, 『台湾鉄道印象』, 南天書局有限公司.
- 池田篤志, 2004, 「正念場迎えた公企業の民営化」『通商広報』, JETRO 日本貿易振興機構.
- 交通部, 2001-2007, 『交通年鑑』, 交通部.
- 交通部運輸研究所, 1999, 『台鉄集集支線民営化之初歩規画』, 交通部運輸研究所.
- 交通部運輸研究所, 2007, 『旅客・貨物運輸総覧』, 交通部運輸研究所.
- 小林重雄, 2001, 「進行する台湾の国営企業民営化」『アジア・マンスリー』2008号, 日本総研調査部・環太平洋研究センター.
- 高成鳳, 1999, 『植民地鉄道と民衆生活』, 法政大学出版局.
- 高成鳳, 2006, 『植民地の鉄道』, 日本経済評論社.
- 立法院図書資料室, 1994, 『公営事業民営化』, 立法院.
- 李國祁, 1961, 『中国早期的鐵路經營』, 中央研究院近代史研究所.
- 林鐘雄, 1995, 『台湾經濟經驗一百年』, 三通図書.
- 劉文駿, 2003, 『百年台湾鉄道』, 城邦文化事業股分有限公司.
- 劉士永, 1996, 『光復初期台湾經濟政策的檢討』, 稻郷出版社.
- 宓汝成, 1963, 『中国近代鐵路史資料』, 中華書局.
- 御厨貴, 2004, 『時代の先覚者・後藤新平1875-1929』, 藤原書店.
- 西川長夫・山口幸二・渡辺公三, 1998, 『アジアの多文化社会と国民国家』, 人文書院.
- 西川長夫, 2006, 『《新》植民地主義論』, 平凡社.
- 西川長夫, 2008, 『日本回帰・再論』, 人文書院.
- 永雄策郎, 1941, 『植民地鉄道の世界経済的及世界政策的研究』, 日本評論社.
- 小熊英二, 1998, 『日本人の境界』, 新曜社.
- 曾山毅, 2004, 『植民地台湾と近代ツーリズム』, 青弓社.
- 沢和哉, 1977, 『鉄道に生きた人々』, 築地書館.
- 蔡正倫, 2005, 『日本国営企業民営化への一考察——日本国鉄と台湾鉄道との比較を通して——』, 国立高雄第一科技大学.
- 高橋泰隆, 1995, 『日本植民地鉄道史論』, 日本経済評論社.
- 台湾鉄道管理局, 2004-2007, 『台湾鐵路統計月報』, 台湾鉄道管理局.
- 台湾鉄道管理局, 1997-2007, 『台湾鉄道年鑑』, 台湾鉄道管理局.
- 台湾鉄道管理局, 1997-2007, 『台湾鉄道統計年報』, 台湾鉄道管理局.
- 台湾鉄道管理局, 1998-2007, 『台鉄資料』, 台湾鉄道管理局.
- 台湾総督府鉄道部編, 1909, 『台湾鉄道史上・中・下』, 台湾総督府.
- 徳田耕一, 1996, 『台湾の鉄道』, JTB 日本交通公社出版事業局.

- 和久田康雄・廣田良輔, 1990, 『アジアの鉄道』, 吉井書店.
- 若林正文, 2001, 『矢内原忠雄「帝國主義下の台湾」精読』, 岩波書店.
- 吳聰敏, 1994, 『台湾戦後の悪性物価膨張』, 時報文化公司.
- 吳聰敏, 1997, 『1945-1949年国民政府对台湾的經濟政策』, 經濟論文叢刊.
- 吳聰敏, 1999, 『1895年前後台湾の産出、工資率與物価』, 經濟論文叢刊.
- 吳聰敏, 2003a, 『台湾砂糖與甘蔗の産額與産量之估算：1901至1953年期』, 經濟論文叢刊.
- 吳聰敏, 2003b, 『從平均每人所得的變動看台湾長期的經濟發展』, 經濟論文叢刊.
- 吳聰敏, 2007, 『台湾 1895』, 經濟論文叢刊.
- 矢内原忠雄, 1929, 『帝國主義下の台湾』, 岩波書店.
- 周憲文訳, 1985, 『帝國主義下の台湾』, 帕米爾書局.

Effect of Taiwan Railways on the Taiwanese Economy: Historical and Economic Context of Taiwan Railways

TSAI Cheng-Lun

Abstract:

There is little previous research on the relationship between the Taiwanese economy and Taiwan Railways, and there may be no previous papers that focus on the subject exclusively.

To focus on the relationship between the economy and the railways, this paper investigates two historical periods by analyzing the changes in the total quantity of typical commodities and the export quantity of the same commodities from major ports, and it looks at a third period by looking at freight and highways to show the situation of Taiwan Railways.

The economy and the railways both experienced expansion in the 20 years centered on 1908, because rail connections to ports led to increases in exported commodities. In connection with WW II, both the economy and the railways declined during the 20 years centered on 1945, as evidenced by the reduction by half of principal commodities. However, from 1960 to the present, although the economy expanded, Taiwan Railways fell behind highways, airlines and Taiwan High Speed Rail. The economic and transportation changes in this period are reflected in passenger and freight volume shifts on Taiwan Railways.

Nowadays, Taiwan Railways still has significant influence in passenger transportation, but it must innovate to deal with competition like THSR.

Keywords: Taiwan Railways, Taiwanese economy, innovate, development, national enterprise

