

## 大会シンポジウム

### 高度経済成長初期台湾鉄道の車両系統と構造の変化<sup>1</sup>

蔡 龍保

はじめに

- 第1節 米コンサルタント会社と台鉄米国人顧問の役割
  - 第2節 アメリカ援助期における技術人材の養成と国際技術協力
  - 第3節 アメリカ援助期車両系統と構造の変化——機関車
  - 第4節 アメリカ援助時期車両系統と構造の変化——貨客車
- おわりに

(要約)

台湾が奇跡的な経済成長へと邁進していく過程は、台湾鉄道が蒸気動力のディーゼル化など技術革新を進めて発展する過程でもあった。台湾鉄道の発展は、アメリカや日本との関係という国際的文脈のもとに進み、アメリカとの利益や見解が対立する場合、台湾側は妥協し、当初計画とは異なる提案を受け入れなければならなかった。

台湾鉄道の技術革新において、アメリカの援助は電力や車両の革新に加え、工場の技術向上をもたらした。一方で、技術支援や留学のための人材派遣では日本の鉄道の役割も重要であった。しかしながら、台湾鉄道の技術開発や生産の独立性には限界があり、依存の対象を植民地時代の日本から、日米へと転換したに過ぎないとも言えた。

はじめに

日本の高度経済成長は、1954年12月から1973年11月までの約19年間に及んだ。これに対して台湾のGDP成長率は1960年から1999年まで平均で6.19%を記録している。この数値は、同時期のGDPデータを持つ53カ国の中では韓国に次ぎ、台湾の経済成長は「奇跡」と称された。日本と台湾が実現した経済の急速な発展は、それぞれの内部に独自の要因だけでなく、それぞれの間の相互的な役割、そしてアメリカとの関係がいかなるものであったかを詳細に検討する必要がある。また、国内外の要因を分析するにあたっては、その前段階に遡る必要がある。台湾が奇跡的な経済成長へと邁進していく過程は、台湾鉄道（以下、台鉄）において蒸気動力のディーゼル化、さらには電化を進める過程でもあった。その前段階である1950年から1965年のアメリカ援助期は、戦後の荒廃から回復し基礎を確立し、高度経済成長へ向かう重要な段階であり、台湾経済の奇跡、あるいは高度成長の前段階にあたる。鉄道においては戦後復興を迎えディーゼル化へと向かう時期であり、台鉄の進化が台湾経済の奇跡に貢献したとも言える。

戦後台鉄の発達は、アメリカや日本との関係という国際的文脈のもとに進んだ。注意しておきたいのは、台鉄がいかなる方向で統合されたのか、という点である。国民政府の官僚によって中国式に統合されたのか、アメリカ援助の影響からアメリカ式だったのか、あるいは植民統治期の影響から日本式を維持したのか。この示唆に富む課題は、単に経済的な問題ではなく、戦後の台湾政治と外交に深いかわりがある。本研究は、アメリカ援助期の台鉄発展過程における「技術」

の出所を検討していく。

## 第1節 米コンサルタント会社と台鉄米国人顧問の役割

第二次世界大戦後期の対中華民国援助での不快な経験、そして戦後の連合国救済復興機関（UNRRA）や行政院善後救済総署による台湾支援に対するマイナスイメージから、アメリカは中華民国への支援を慎重に行う必要があると認識しており、資金や支援物資が援助国で有効に活用されることを期した。例えば、アメリカ援助によって建設された中部縦貫高速道路の建設が始まった後、建設費の4割が利益や管理費という名目で栄工処、国軍退除役官兵輔導委員会、公路局に持ち去られそうになった。ホワイト社（The J.G. White Engineering Corporation、以下ホワイト社）のバレリー・ボセー（Valery Sergei de Beausset）がこの問題を指摘、1億新台幣ドルを節減することができ、支援に対する有効な監査と管理が不可欠であることを示した。

アメリカ援助は1950年から15年間続き、毎年1億ドルが拠出された。台湾の経済建設計画は、アメリカに対して申請する経済援助の基礎となるものであり、アメリカ援助を「正当化」する作用を持った。審査と実施の過程において、アメリカのコンサルタントや顧問は確実に台湾の経済発展の方向性に影響を与えた。

1950年代、台湾は様々な建設プロジェクトに必要となる多額の外国為替をアメリカ援助に依存しており、台湾・アメリカ双方はこうしたアメリカ援助計画の審査にあたっては、ホワイト社をコンサルタントとして招請した。1949年春、ホワイト社は來台し、その責任者となったのはバレリー・ボセーだった。同社は多くの重要な工業計画や産業政策の策定に参画し「1952年から1955年会計年度における工業計画草案」（中国語名：1952年至1955年会計年度工業計画草案）は台湾第一期経済建設計画の主軸となり、鉄道事業についてはモース（Richard C. Morse）が台鉄の顧問として招聘された。

アメリカのコンサルタントは台湾の発展における各部門について視察を行い、報告書を執筆、具体的な勧告を行った。彼ら顧問と台湾鉄道官僚の意見が食い違うケースもあった。

台鉄はアメリカ援助が始まった1950年から停止される1960年まで、12年間で総計47件の貸付を申請し、その総額は3613万4千ドル（開発借款基金、供応協約、第四特別口座）、1億4726万5千元（相対基金）にのぼった。行政院国際経済協力発展委員会が編集した『台湾鐵路建設運用米援成果検討』により、台湾政府はアメリカ援助の影響を肯定的に評価する傾向が見られる。

## 第2節 アメリカ援助期における技術人材の養成と国際技術協力

戦後も留用されていた日本人技術者の帰国に伴い、台湾鐵路管理局がいかに鉄道技術者を確保するかが重要な課題として浮上した。

アメリカ援助の台湾鉄道に対する支援は、計画の内容によって三種に分けられる。カテゴリーAは、技術者をアメリカに派遣して研修や調査を行うものである。カテゴリーAXは、技術者を

アメリカ以外に派遣するものである。カテゴリー B は、アメリカの専門家を台湾に派遣して作業や指導を行うものである。1952 年の第 1 回目から 1962 年の最終派遣まで合計 48 名の職員が研究・調査のために海外に派遣された。

カテゴリー B の場合、ほとんどの職員はホワイト社と美援会との契約に基づき、アメリカ援助工業建設計画の技術的な問題の解決に協力するため台湾に招聘された。アメリカ援助時期の台鉄と国外との間では 50 の技術協力計画があった<sup>2</sup>。その計画はおおむね

- (1) 企業の販売促進活動とアフターサービス
- (2) アメリカ / 「アメリカ援助技術協力」プログラム
- (3) 国際組織を媒介とする技術交流協力
- (4) 日本における調査・研究、「日中技術交流」プログラム
- (5) フランスとの技術交流

の 5 つに分けられる。そこでの注目点は、日中技術交流プログラムだけでなく、アメリカ援助技術協力、国際機関を通じた技術支援、企業による販売促進活動・アフターサービスにおいても日本が存在感を示していた点であり、また国鉄を中心とする日本の鉄道業界も台湾鉄道と緊密な関係を築いていたことである。50 の技術協力のうち、アメリカへの技術者の派遣が 11 件にとどまったのに対して、日本への派遣と日本の技術者の台湾訪問は 22 件にのぼった。

『中華民国交通年鑑』によると、1952 年から 1960 年にかけて、台鉄は 45 人をアメリカに派遣、調査研究を行った。同時期に日本へと派遣されたのはそれを上回る 68 人であった。米援時期の日本の台鉄に対する技術援助における役割は明白であり、その重要度もアメリカに引けを取らない。アメリカはコンサルティング会社（ホワイト社）を通じ、状況に応じて技術者を台湾に派遣すると同時に、相対的に先進的な地位にあった日本を利用して東アジアでの布石を打った。

### 第 3 節 アメリカ援助期車両系統と構造の変化——機関車<sup>3</sup>

#### (1) 修繕から新造へ

戦後初期、需要に応えるべく積極的に機関車が修理され、1952 年までに工事はすべて完了した。台鉄は増大する貨客輸送量と機関車需要を鑑み、1951 年にアメリカ援助を利用し、日本の汽船会社と三原製作所から 5 両の DT650 型蒸気機関車 (DT683-DT687) を購入した。1953 年は、第一次経済建設四カ年計画の初年度であり、アメリカ援助を利用して日立製作所と川崎車両から 8 両の CT270 型旅客用蒸気機関車 (CT277-CT284) を購入した。しかしながら蒸気機関車の購入はこの CT270 型が最後であり、以降、台鉄はディーゼル化へと邁進することになる。この時期に購入した蒸気機関車は、戦前に使われた車両と同型、つまり日本製であった。戦後もしばらくは日本への依存が続いていたことを意味し、植民地統治の遺跡のようでもあった。

## (2) 「ディーゼル・電化論争」から「部分的ディーゼル化」政策へ

アメリカ援助時期における台鉄の最重要課題は「動力近代化」であったが、その選択肢には、ディーゼル化と電化という2つがあった。電化はコスト面が高く、かつ電化工事の完成までは有用な効果を発揮できないという課題があった。それに加え、当時の兩岸関係が緊張している段階で、戦争が勃発すれば電化鉄道は砲火による被害を受けやすく、軍事的に不利と考えられた。とはいえ、台湾は原油を産出しない以上、アメリカのような全面的なディーゼル化は不適切だった。そのため、旅客輸送を主とする台鉄にとって、旅客車両のディーゼル化が重要であり、ディーゼーカーと蒸気機関車の併用は、電化前の過渡的な手段であると考えられた。そのため台鉄は柔軟なディーゼル車両の増備政策を必要とし、可能な範囲で蒸気機関車を淘汰し、改めて鉄道電化をいかに実現するかを考慮することとした。

1959年の行政院美援運用委員会第6回会議記録には、こうした過渡的手段と将来的な電化発展の可能性について次のように論じている。「鉄道機関車は、これまですべて蒸気機関車であったが、今年度よりディーゼル機関車の試用を開始し、すでに22両を購入した。コストの低減と運転効率の向上という観点から見て、今後も蒸気機関車の増備を行うことはない。しかし、総計200両に及ぶ機関車すべてをディーゼル化することになれば、年間で必要な軽油は5万トンに上る。軽油は自国での精錬が可能では有るものの、原油は輸入に依存しなければならず、日本や西欧各国における鉄道の経験に照らして、幹線電化の可否を研究すると、一時的な資本の支出は確かにディーゼル機関車と比べれば大きいものの、恒常的な支出は大幅に減少する。電化を決定すれば、ディーゼル機関車はすでに購入したもの以外には支線や入換用に僅かな増備が必要である」。つまり、蒸気機関車の全廃は既定事項であり、動力源の折衷案は、西部幹線の電化と支線のディーゼル化を考慮したものとなっていた。すでに購入したディーゼル機関車は各線に配置し、蒸気機関車を淘汰するが、電化時には支線、東部幹線、さらに入換用に配置すればよい。

## (3) ディーゼル機関車購入とその複雑化

### ① 日立購入にまつわる不愉快な経験

第一陣として購入しようとした10両の電気式ディーゼル機関車は、1957年度の米援経費によって購入し、アメリカの電気式ディーゼル機関車を模範として、国際競争入札を行った。台鉄は、技術的に成熟したアメリカ企業が落札すると予測していたが、日立が落札した。日立の価格は、アメリカGMより30万ドル安く、台湾初の電気式ディーゼル機関車製作契約は同社が手にすることになった。しかし、台鉄は日立が電気式ディーゼル機関車の製造に際して十分な経験がないと考えており、アメリカの相互安全保障庁台湾事務所もまた、日立の経験不足を認め、台鉄の規格に不適合であるとの理由で日立の落札資格を取り消すことに同意した。しかし、アメリカの相互安全保障庁は当時の日米外交関係を鑑みて台鉄の要求は否決し、日立が落札することになった。

台鉄の監査人員が生産中の電気式ディーゼル機関車に規格不適合の箇所を見つけ、日立は損失を出しながらも再製造に応じた。双方の齟齬によって、機関車の引き渡しが遅れ、台鉄動力ディーゼル化の予定にも狂いが生じた。台鉄は日立に強烈な不満を感じ、以後日立製の電気式ディーゼ

ル機関車は導入しないこととした。

### ②台鉄によるアメリカ製車両志向

その後、台鉄は『日立通用公司柴電機車使用調査報告』を提出した。この中で、日立製機関車に対する評価は極めて低かった。この「日立事件」の二の舞を防ぐため、台鉄は国際開発基金会对して、資金貸与協定の条項内に、購入はアメリカ製品に限定するとの条項を組み入れるよう要請、全面的な同意を得た。台鉄は日本製機関車の購入を希望せず、電気式ディーゼル機関車の製造経験が豊富な企業からの購入を希望し、公開入札ではなく、アメリカ GM、ゼネラル・エレクトリック、アメリカ・ロコモティブの三大メーカーを比較の上、アメリカで入札をおこない、GM が落札した。

日立から購入した電気式ディーゼル機関車は、アメリカ GM より契約が早かったにも関わらず、台湾には遅れて到着した。データから見ると、日立の電気式ディーゼル機関車は GM の機関車より優れているが、日独混合技術のエンジンは故障が多く、修理も容易ではなく、機関車の稼働率が低下し、50%を割ることもあった。そのため台鉄では、今後もアメリカメーカーの機関車を購入することを決めた。

興味深いことに、タイの国鉄も 1960 年に 25 台の日立ディーゼル電気機関車を購入した。ただし、その後の機関車購入は、1964 年に GE から 50 台、1974 年にフランスのアルストムから 54 台、1980 年にドイツのヘンシェルとクルップから 30 台、1983 年にアルストムから 29 台であった。日立の機関車が再び購入されたのは、33 年後の 1993 年であった。タイ国鉄も日立の機関車の高故障率、修繕困難、低稼働率などの問題に直面したのであろう。日本メーカーの技術が成熟した時期は、1960 年代半ば以降であった。

### ③ムーアマンの「動力標準化」主張

1960 年 2 月、「運輸能力向上」計画がふたたび開発貸与基金の 590 万ドルにもおよぶ支援を獲得し、電気式ディーゼル機関車 31 両を購入した。この契約書には、台鉄の強い要求のもとで、アメリカ製車両のみの購入とする条項が加えられた。調達を中央信託局ニューヨーク事務所に委託し、直接 GM と価格協議を行って購入することとなった。日本やヨーロッパ企業が参加することができなっただけでなく、他のアメリカメーカーも排除され、ふたたび調達方法について議論が生じた。台鉄の説明によれば、開発貸与基金の総工程司ムーアマンによる、複数社の電気式ディーゼル機関車を購入することは不経済であり、前回購入時のようにメーカーが台鉄の規格（開発貸与基金批准）に対して異議を提起し紛糾することを避けるべきだという意見に賛同したためである。つまり、「動力標準化」と「問題発生を避ける」ことを理由として、GM のみを優遇した。これは重大な疑惑を引き起こし、収賄が行われたのではないかとの声も見られた。

### ④ディーゼル化政策の後退——操り人形

1963 年 6 月 10 日、交通部は「交通部運輸計画連繫組会議」を召集した。会議において、鉄路

局総工務司の段品荘は、以下のように述べた。「本局は、鉄道牽引動力の検討をするにあたって、さきに日仏両国の鉄道専門家を台湾に招請、調査を行った。彼らが提出した報告書は、台鉄縦貫線・台中線は電化が最も経済的であると指摘している。また交通部運輸計画連絡組もこの問題に対して調査研究を行ったが、その結論において台鉄動力は最終的には電化を目標とし、現段階で購入している電気式ディーゼル機関車については電化後余剰とならないよう対応すべきであると提起している。本局は、経済面、安全面、そして（大陸）反攻支援という面で詳細な検討を行い、縦貫線及び台中線は電化を行い、支線と東線についてはディーゼル化を採用することが適当である」と考える」。

すなわち、「部分的ディーゼル化」を基礎とし、「幹線電化」に邁進することは、すでに所属機関を超えた共通認識となっていたのである。しかしながら、台鉄が計画を修正した後、美援会を通じて美援公署に提出したあと、得られた反応は、「世界銀行の運輸専門家調査団が現在鉄道など輸送需要を検討している段階であるので、この項目に対するアメリカ援助の申請計画については、現時点で検討しないものとする」というものだった。アメリカ側がこの案を否決したことで、ディーゼル化政策はさらなる縮減に向かった。と同時に、台鉄の外部支援が、これまでのアメリカ援助から世界銀行に向かい、技術的な出所もまた新たな段階に入ることを予告することになった。

#### 第4節 アメリカ援助時期車両系統と構造の変化——貨客車

##### (1) 鉄道工場の革新と発展

戦後台鉄の車両補修基地は、台北機廠、高雄機廠、花蓮修理廠の3箇所、そのなかでも台北と高雄は規模が大きかった。台鉄は戦前からすでに貨客車を自製する経験を有していたが、製造と補修を同時に進めるのは、満足な効果が得られていなかった。多くの車両が海外で製造されていたために、為替上も大きな問題であった。車両補修効率と品質を向上し、現有機関車、車両の運用を増強、貨客車の製造によって車両不足を補うことを目的とし、1953年にアメリカ援助によって修理、車両架装に必要な機械と物資を購入し、翌1954年には再度アメリカ援助を利用し、各種材料と設備、工具を購入し、ディーゼル機関車の修理効率を維持したまま、各車両の架装コストを引き下げ、外資流出抑制という目的を達成した。こうしたアメリカ援助で購入した機械、設備は一般工場の補修用に供された以外は、大部分の装置が台北機廠の新車工場と電気式ディーゼル機関車工場に配置され、経済建設四カ年計画の鉄道車両拡充計画の実現に寄与した。

貨客車の不足を鑑み、また木造客車の鋼体化をすすめる必要性から、1958年にはアメリカ援助を利用して、台北機廠に新車工場を建設した。1960年には、アメリカ援助を利用して電気式ディーゼル機関車工場を建設、1963年初めに完成した。経済建設計画に伴う台北機廠の技術向上は、アメリカ援助なしには達成し得ないものだった。

## (2) 客車の変革

### ①動力ディーゼル化の先鞭——ディーゼル客車

自力で運行可能な気動車の運用の歴史は、1930年代に日本車輛、川崎造船によって製造されたガソリンカー（Gasoline Railway、略称 GA）35両に遡る。1954年、アメリカ援助によりアメリカから200馬力のカミンズディーゼルエンジン15基を購入し、13両の大型ガソリンカーのエンジンを換装した。1956年、台鉄は自費で日本国鉄標準のDMH-17エンジン（160馬力）7基を購入、6両の中型ディーゼルカーに換装した。このディーゼルカーの運輸成績は良好で、旅客業務改善のため、1956年にはアメリカ援助を利用し、東急車輛から300馬力の大型ディーゼルカー18両、ディーゼルトレーラー4両を購入して、台北～高雄間を5時間半で運行し、乗客から好評を得た。

### ②東線旅客列車のディーゼル化

東線の発展モデルは、西線と同じく、まず現有蒸気機関車による営業運転の維持を行い、またエンジン換装を行うことで厳しい時期を乗り切り、改めてディーゼルカーを購入して旅客列車運用能力を向上するというものだった。

1959年、アメリカ援助によってディーゼルカー4両を購入（車体は東急車両、エンジンはカミンズ）、1960年に中信局が購入手続きを行い、翌61年3月に到着、東線の花蓮修理廠にて架装を行った。1960年には再度2両の購入を申請、当初の予定では1両まるごと購入する予定であったが、予算不足のために、アメリカ人顧問のベイズは材料を購入して自製することにし、輸入材料については中信局が代理購入し、本土の材料については台鉄が購入し、車体は台北機廠で製造し、組み立ては東線修理廠で行うこととした。

1961年5月、東線は旅客列車の完全ディーゼル化を達成し、快適性、列車速度、コスト低減、故障率いずれの部門でも改善が見られた。

### ③客車の修繕と増備

1945年から1965年まで、台鉄は日本車輛、東急車輛、近畿車両、富士重工業、汽車会社、川崎車両、新潟鉄工所などの日本企業から新型車両を購入していたが、よりも重要なのは、台湾の唐榮と台北機廠が車両を製造していたことである<sup>4</sup>。1963年には木造客車が淘汰され鋼体客車が80%に増加し、客車の平均車齢は27.3年から12.6年と若返り、列車の安全な運行に大きく貢献した。

## (3) 貨車の変革

貨車の復旧について見ていくと、戦後間もない頃、貨車のほとんどは長年の修理不足によって荒廃し、使用に耐えない状態であった。総車両数5,000両以上のうち、1,000両以上が空襲の被害を受け、全体の2割強を占めた。戦後台鉄は、もっぱら貨車を自製して調達を行っていた。アメリカ援助を得る前の段階で、台鉄は日本統治時代の古い車両や資材を利用して、119両の貨車

と50両の15トン有蓋車を製造した。1953年、アメリカ援助により150両の貨車の組立部品を調達、台湾機械会社が製造し、1954年に完成、投入を開始した。その後、台北機械もアメリカ援助を受けて石炭ホッパ車40両を製造した。

輸送量の増加に伴い貨車不足が進んだので、台鉄は台湾銀行から1550万ドルを借り入れ、62万5000ドルで日本から15トン貨車95両を購入、一部の鋼材や部品を輸入し、台湾で15トン貨車100両を生産した。台鉄がアメリカ援助を受けた後、この借り入れは台銀に返済された。1954年から63年の間、アメリカ援助で製造された貨車は1,632台で、1945年から1965年まで、台鉄は日立や富士などの日本企業から貨車を購入していたが、それよりも台北・高雄機廠や唐榮、台湾機械会社が製造した貨車がより重要な役割を果たしていた<sup>5</sup>。

## おわりに

本研究が明らかにしたのは、戦後の国際政治が台湾鉄道の発展に大きな影響を与えたことである。台湾経済の発展は台湾とアメリカ双方の利益や見解が対立する場合において、台湾はある程度妥協し、当初計画とは異なる提案を受け入れなければならなかった。アメリカ援助の確実な効果を確保するため、アメリカの顧問やアメリカのコンサルティング会社が審査・実施にあたって重要な役割を果たし、政府主導の経済システムの枠組みをある程度超えて、台湾の発展に大きな影響を与えることになった。アメリカ援助が台鉄に与えた影響について、台湾政府は全面的に肯定する傾向がある。しかし、アメリカ側はしばしば一方的な決定を行ったため、支援国の実際の需要との間には落差を生じることもあった。

台鉄の技術協力事業を見ていくと、アメリカ援助技術協力プログラムは経済支援の一部であり、その他にも国際組織を媒介とした技術協力や、日中技術交流プログラム、企業による販売促進活動やアフターサービスなどが他にあったことがわかる。注目すべきは、いずれにおいても日本の鉄道が果たした役割が顕著であり、台鉄と日本の鉄道との協力関係がますます緊密になっていったということである。技術支援や留学のための人材派遣という点では、アメリカ援助期の台鉄に対する技術支援において日本が果たした役割は、アメリカに劣らず重要であった。アメリカは顧問を通じて台湾鉄道の発展の鍵となる方向性を把握し、技術者を台湾に派遣すると同時に、アメリカよりも相対的に遅れをとっていたとはいえアジアの先進国に属していた日本を利用し、日米間で巧妙な「分業」を行った。この現象は、アメリカ援助が東アジアでどのように機能しているかという文脈で見るとよりわかりやすいだろう。ベトナム、タイ、フィリピン、韓国、カンボジア、日本、ラオス、パキстанは、いずれもアメリカ援助の資金を利用して台湾に人材を派遣し、研修を行った。アメリカ援助は、アジア諸国と欧米、東アジアのアジア諸国との間で、相互学習・支援の仕組みを構築した。

詳細に台鉄の車両体系の革新過程を見ていくと、台鉄のディーゼル化と貨客車の更新過程でも興味深い国際的分業があったことがわかる。戦後初期の台湾鉄道は、機関車の修理に尽力し、需要に応じて日本の蒸気機関車を購入した。これはある意味では、植民地統治の遺産であった。ホ

ワイト社による検討を通じて、「動力革新」はディーゼル化へと向かい、日米混用の折衷案である、「部分的ディーゼル化」を経て、「幹線電化」の実現を待つことになる。その特色と必要は、当時の台湾における段階的需要の拡大に符合している。機関車の変遷を見る限り、台鉄は「日本依存」から「アメリカ依存」に切り替わり、「動力標準化」政策はGMの独壇場を築き、また議論を招いた。その後、アメリカ援助によって進められたディーゼル化方針はアメリカ援助を得なくなると、しばらく後退することになった。

ディーゼルカーに関しては、日本メーカーの独壇場ではあったが、エンジンのほとんどがアメリカのカミンズ製であった。日本メーカーから車両を購入することはまたアメリカによる朝鮮戦争後の日本工業促進政策に符合するものであり、アメリカの利益に符合するものであった。貨客車については、台北、高雄機廠や唐榮、台湾機械公司などの民間企業によって製造された。国外メーカーから購入する際には日本メーカーから購入を行った。その結果、戦後の台鉄の車両調達において、機関車はアメリカに依存し、ディーゼルカーや一部の貨客車については日本に依存することになった。

また、アメリカの援助は、電力や車両の革新に加え、台北機廠の技術向上をもたらし、それが経済建設計画に沿ったインフラ建設であり、台湾経済の奇跡の原動力となったことも見逃せない。新たに工場に設置された電気式ディーゼル機関車工場と新車工場は、電気式ディーゼル機関車の効率を維持し、自製・架装した貨客車は製造コストを削減し、外貨の流出を抑制した。しかし、技術研究開発や生産の独立性という観点から見ると、台湾鉄道は戦前の植民地時代と同様に戦後も停滞し、ただアメリカの東アジアにおける国際政治的な観点のもとで、依存の対象を日本から、日米へと転換したに留まった。この過程で、台湾鉄道の整備は、車両工業の発展を大きく後押しするものではなく、むしろその限界を示すことになった。これは、台湾初の本格的車両メーカーである台湾車両が2002年10月になってようやく成立したことからも<sup>6</sup>、この限界が存在したことが理解できるだろう。

この時期の台湾とアメリカ、日本の関係は「協力」なのか「依存」なのか。あるいは、台湾は「外資を受け入れていた」のか「外資に侵略されていた」のかを検討する価値はあるだろう。国が自国を発展させるために必要な資本と技術を持っていない場合、他国との協力が正しい選択肢となるだろう。台鉄はいつ政府が大陸反攻を実行するかわからない政治的な可能性に直面し、技術の研究開発に関心を寄せることができず、同時にまた当時の反共同盟国であった日米両国と協力して、人材の技術革新を進め、必要な先進的な車両を購入した。この過程で、台湾への影響力という点でアメリカは日本を追い抜いた。日米友好のため、日本は技術レベルの低さを理由に排除されることはなく、微妙な分業を形成した、アメリカ援助の運用メカニズムの下、台湾・アメリカ・日本間の経済連携が形成され、アメリカメーカーの優位が確立されただけでなく、東アジアにおけるアメリカの経済的戦略にも大きな影響を与えたのである。この点については、本文で取り上げた台湾鉄道に限らず、継続して詳細に検討する必要があるだろう。

---

**注**

- 1 本文は以下の論文を、シンポジウム向けに再編集したものである。蔡龍保「高度成長期台湾と鉄道」林采成、武田晴人編『企業類型と産業育成 東アジアの高成長史』（京都：京都大学学術出版会、2022年）317-355頁。詳細な注釈は、2022年論文を参照されたい。
- 2 50の技術協力計画の詳細は、蔡龍保前掲論文、330-334頁「表1 1952-1965年度台湾国際技術協力案例一覧表」を参照。
- 3 本節で言及される機関車を含む、1945年から1965年までの台鉄が購入した動力付車両の詳細は、蔡龍保前掲論文、344頁「表2 1945-1965年台鉄新規購入・新造機関車一覧表（ディーゼルカーをふくむ）」を参照。
- 4 蔡龍保前掲論文、350-351頁「表3 1945-1965年台鉄新規購入・新造客車一覧表」参照。
- 5 蔡龍保前掲論文、353頁「表4 1945-1965年台鉄新購／新製貨車一覧表」参照。
- 6 台湾車両「關於 TRSC」<http://www.trsc.com.tw/information>（最終閲覧日：2024年7月31日）