

[研究ノート]

## 1950年代における日本車両工業の台湾再進出

Re-Entry of Japanese Rolling Stock Industries to Taiwan in the 1950's

やまだ あつし

YAMADA, Atsushi

---

*Studies in Humanities and Cultures*

---

No. 29

名古屋市立大学大学院人間文化研究科『人間文化研究』抜刷 29号

2018年1月

**GRADUATE SCHOOL OF HUMANITIES AND SOCIAL SCIENCES**

NAGOYA CITY UNIVERSITY

NAGOYA JAPAN

JANUARY 2018

[研究ノート]

## 1950年代における日本車両工業の台湾再進出<sup>1</sup>

### Re-Entry of Japanese Rolling Stock Industries to Taiwan in the 1950's

やまだ あつし  
YAMADA, Atsushi

はじめに

1. 日本車両工業の台湾再進出
  2. 台湾鉄道の車両導入
  3. 日本車両工業にとっての輸出
- おわりにかえて

**要旨** 日本企業はどのようにして敗戦により一度撤退した旧・植民地である台湾に再進出を遂げたのか。本論は、1950年代前後における日本企業の台湾再進出の事例として、車両工業すなわち鉄道車両製造業の事例を、初歩的に検討したものである。

日本の車両工業が戦後台湾に再進出できたのは、台湾鉄道の規格という日本が植民地時代に設定したルール、そして台湾で車両工業が育成されなかったという日本の政策が影響していた。さらにアメリカの日本占領政策が車両工業を解体するのではなく、軍需産業の民需転換を認め、輸出奨励をするなど、車両工業を生存し拡大させる方向で動いていたことも見逃せない。日本車両工業から見た台湾の位置付けは、企業経営の屋台骨を支えるほどのものではなかったが、1970年代初頭まで車両輸出を継続できた得意先であった。

**キーワード：**台湾、1950年代、車両工業、旧植民地、再進出

はじめに

植民地市場において、宗主国資本の企業の製品やサービスが植民地現地資本の企業や他国企業の製品やサービスに比べ優位な位置を占めていた事例は少なくない。優位を占めていた理由は、もともと技術や価格が優れていた場合もあれば、植民地支配で形成されたルールが原因であった場合もあった。そして脱植民地化過程において、旧・宗主国資本の企業の旧植民地への関与は多様なものがあつた。植民地に直接進出した企業の場合は、そのまま旧・宗主国資本で運営されたものもあれば、消滅したものや現地資本化されてしまったものもあつた。宗主国から植民地市場

---

<sup>1</sup> 本論は、2009年6月28日に台湾・政治大学で行った「1940・50年代の台湾鉄道と日本車両工業」と題する口頭報告の日本語版完成原稿である。改稿の暇がなく放置していたが、2017年10月になって台湾の交通史研究者から早く文章化して掲載するよう要請があつたので、本紀要に急遽掲載するものである。内容的には2009年時点から進歩が無いことをお断りする。

へと販売していた場合も、そのまま旧・植民地へと販売を続けたものもあれば、退出したものや退出後に再進出を遂げたものもあった。

日本植民地の場合、1945年の日本敗戦は、宗主国人である日本人の植民地総引き揚げに繋がった。植民地に直接進出していた企業は接收され、日本企業でなくなった。日本から植民地市場へと販売していた企業は、市場退出を余儀なくされた。しかし日本企業は永遠に旧・植民地から退出したわけではなく、少なからぬ企業は日本商品の販売であれ、日本資本の直接投資であれ再進出を遂げた。台湾も例外ではない。1955年においてすでに日本から台湾への輸出（台湾の日本からの輸入）は、台湾の総輸入中30.46%を占め、今日に至るまで台湾の主要な輸入相手として日本はあり続けている。台湾で日本企業が優位な位置を占める分野も少なくない。日本企業はどのようにして一度撤退した旧・植民地である台湾に再進出を遂げていったのだろうか。戦後台湾の経済発展についての議論は膨大にあり、日本企業の接收と公営企業化を論じたものも多いが、日本企業の台湾再進出の議論は1970年代以降の議論はあっても1950年代についてのものは少ない。全体像は、小林英夫「日台経済関係と在台日本人団体」小林他編『戦後アジアにおける日本人団体——引揚げから企業進出まで——』（東京：ゆまに書房、2008年、205-225頁）が概観しているものの簡略である。1952年に台湾支店を再設置した三井物産の歴史を説く台湾三井物産股份有限公司編『台湾に於ける三井物産百年の歩み』（台北：同公司、1996年）のように個々の日本企業史での言及もあるが、台湾支店単独の社史は珍しく、多くは社史中の一記述に止まる。当時の実態については、日本商品の販売・日本資本の直接投資のどちらについても日本側・台湾側双方からより詳細な検討が必要であろう。

本論は、1950年代前後における日本企業の台湾再進出の事例として、車両工業すなわち鉄道車両製造業の事例を初歩的に検討するものである。日本の車両工業がどのように台湾鉄道に再進出したのかを、植民地時代のどんなルールが影響したのか、戦後台湾のどのような状況が影響したのかから検討する。それとともに、日本車両工業にとっての台湾の位置づけも考えたい。

車両工業を検討する理由は、鉄道車両という商品の特性にある。鉄道車両の台湾における1950年代前後の動向は、他の商品よりも明らかになっている。台湾鉄道も統計は他の台湾における統計同様、1930年代末期から1950年前後まで不明確である。しかしながら鉄道車両、特に機関車は個々の商品識別の容易さと、1930年代末期の製品が1970年代まで使用され、1950年代の製品が近年まで使用されたという耐久性、そして鉄道愛好者の探求力のため、1940～50年代を通しての増減や1945年8月時点での在籍車両数など、他の商品では望めない状況が明らかになっている。洪致文『台湾鉄道伝奇』（台北：時報文化、1992年）に始まる台湾での鉄道愛好者の著作群では、しばしば鉄道車両の解説がなされている。車両について特に詳しいのは、蘇昭旭『台湾鐵路火車百科』（台北：人人月曆出版、1999年）と蘇昭旭『台湾鐵路蒸汽火車』（台北：人人月曆出版、2000年）であろうか。これら成果と日本側での社史や日本鉄道車両輸出組合の資料、そして本報告では利用していないが貿易統計を突き合わせ、植民地時代の車両工業について研究した沢井実『日本鉄道車輛工業史』（東京：日本経済評論社、1998年）の成果を利用しながら植民地時代のルール

に迫れば、課題の解決に繋がることは可能であろう。

## 1. 日本車両工業の台湾再進出

1945年の接收で、中華民国に引き渡された西部幹線（縦貫線）<sup>2</sup>の鉄道車両は、前掲蘇昭旭『台湾鐵路蒸汽火車』によれば、蒸気機関車（Steam Locomotive、以下SLと略す）221両、客車（Passenger Car、以下PC）428両、貨車（Freight Car、FC）5427両であった。SLに限れば1945年の在籍両数が最大であったから、それなりに車両が存在したかのように見える。

ただこの両数は、車両の状態を反映していない。SLの場合、221両の中には1900～10年代の老朽車両が多く、戦災や酷使と部品不足のため稼働できないものもあった。1940年代前半に投入された車両は新品同様だったが、部品の質が劣悪なため所定の能力を發揮できなかった。PCも大半が製造後20年以上たった木造車であり、適切な保守がなされないため劣化が進行していた。気動車（Diesel Car、以下DC。ガソリンエンジンのものはGasoline Carというべきだが本論はDCで統一する）のように、燃料が無くPC扱いは使用停止されていたものもあった。

劣悪な車両状態を改善するために行われたのが、日本からの車両導入である。最初は1946年に、台湾向けに製造されながら輸送途絶のため暫定的に日本国鉄で使われていたD51型SL5両が台湾へと送られ、DT650型（台湾のD51型を1945年に改称）のDT678～DT682号機とされた。D51型は貨物用機関車であった。続いて1951年に同じくDT650型5両（DT683～DT687機）が日本で新製の上、台湾へと送られた。1953年に旅客用のCT270型8両（CT277～CT284機、日本国鉄C57型と同型）が同様に新製された。以上が1945年以降に新製された台湾鉄道SLの全部でもあり、CT270型は台湾鉄道最後、そして日本国鉄型最後の新製SLとなった。一方で、老朽化したSLの廃車が1949年までに32両、1950年代に18両と行われた。

これらは13両のSLは、1940年代前半のSLと同型であった。同型という意味は、1940年代後半の日本のSLと異なるという意味である。日本では国鉄用として1946～47年にもC57型（3次形、4次形）が増備され、続いて1949年までC57型の後継機となるC61型が改造名目で製造された。台湾に1953年に送られたCT270型はこれら1940年代後半のSLで導入された新装備を取り入れず、1942～43年に台湾へ投入されたCT270型と同一であった（部品が本来の品質に改善されていたことは言うまでもない）。すなわち日本国鉄で1940～42年に投入されたC57型と略同一である。明らかに台湾のSLは完全同型機の増備が意図されていたことがわかる。DT650型も、1940年代前半のものと同型で増備された<sup>3</sup>。

<sup>2</sup> 戦前台湾には、縦貫線と支線（宜蘭線・淡水線など）以外にも、台東線や林業鉄道そして民営鉄道が存在した。ただし、縦貫線と他線は規模が全く違うので、議論を簡単にするため本論では専ら縦貫線のみ取り扱う。

<sup>3</sup> 1940年代前半の日本型車両を求めたのは台湾だけでない。日本領南樺太を1945年に占領したソ連も、樺太鉄道で使用するため1949年に日本にSL30両を発注している。SLは1940年代前半に樺太鉄道に入ったのと同じD51型である。接收後の管理不安定な中で新機軸を取り入れるのを避け、性能に定評のある車両を増備したのではなかろうか。このようなSLの装備の詳細は、臼井茂信『機関車の系譜Ⅱ』（東京：交友社、1978年）が詳しい。台湾向けと南樺太向けD51型は同書591～592頁、台湾向けC57型は569頁参照。

表1 鉄道車両輸出契約（主要国）

単位：両

国名	車種別	1946-1950	1951-1956	1956-1960	1961-1965	1966-1970
台湾	SL	6	8			5
	EL					92
	DL		4	13	2	350
	PC	10		229	30	9
	DC		8	18	33	437
	FC			395	80	
韓国	SL	118	145			7
	EL	7				234
	DL				1	
	PC		56		115	
	EC				30	
	DC			16	52	87
FC	900	1292	124	935	1872	
フィリピン	SL		12			
	DL		1		17	
	PC	42	22	43	20	34
	DC		20	10		51
	FC		94	250	1000	160
タイ	SL	100	26			
	DL			30	2	
	PC	190	154	147	30	65
	EC	9				
	DC			24	14	88
FC	1000	927	410	1321		
マレーシア	DL			3	31	22
	DC				15	
	FC			57	255	44
インドネシア	SL			10	7	
	PC			30	135	
	FC			545	48	20
ミャンマー	DL				15	23
	PC		76	200	50	
	EC				15	
	FC		300	985	429	
インド	SL		377	4		
	EL		3	17	91	6
	DL				21	
	PC		50			
	EC		74			
	DC		12			
	FC		1102	135		14
パキスタン	SL		25			7
	DL				2	
	PC		45			14
	DC				126	
	FC	154		468	60	364
ソ連	SL	30				
	EL	3				
	PC	20		25		6
	DC			24		
	FC	310			27	
エジプト	DL			22	16	1
	DC			350	100	
	EC				20	105
	FC			803	24	
ブラジル	EL			2		8
	DL			11		5
	PC			50		
	EC			90		
	DC			2		
	FC			50		
ウルグアイ	DL				14	
	FC		300			
アルゼンチン	SL		10		20	
	DL			2		4
	PC				200	
	EC		55	197	200	
	FC					1440

出典：日本鉄道車両輸出組合編『日本鉄道車両輸出組合50年小史』（東京：同組合，2003年）88-91頁

日本から輸入されたのはSLだけでない。稼動車両の不足のためFCを簡易改造した「代用客車」と称するものが120両も運行されていたPCも、1956年になってから日本製の輸入が始まった。PCは台湾鉄道の既存車が簡陋でサービス水準が低いとみなされていたため<sup>4</sup>、植民地時代と同型の増備ではなく、1950年代前半の日本国鉄の客車に範をとった車両を購入した。その後も、車体長の延長（17メートルが最大だったものを、隧道改修を行って1959年の購入車から20メートルに延長）、座席の改善（転換クロスシートの導入、リクライニングシートの導入、一方で通勤用ロングシートの採用）、「莒光号」車両の冷房化などの展開をみせながら、1972年の国交断絶まで、日本製PCは購入が継続された。PCは台湾で製造されたものもあった。だが大半は1958年から行われた木造PCの部品を流用して鋼製車体に載せ換える工事で生み出されたもので純増は少なく、かつ台車やブレーキなど主要部品を日本から輸入して組み立てたものであった。

1955年にはDR2600系DCが日本から輸入された。DCはSLがPCを牽引した列車と比べ、加減速が良く目的地まで短時間で到着することができ（台北－高雄を5時間で運行した）、かつ黒煙を撒き散らさないため、「飛快車」の愛称とともに旅客に歓迎された。DR2600系も同時代の日本国鉄のDCに範をとった車両である。1960年代にはDR2600系を発展させたDR2700系DC「光華号」も日本から輸入された。これとは別に旧型DCへの日本製ディーゼルエンジン搭載もあった。FCの輸入・部品輸入もあった。

表2 鉄道車両輸出契約（主要国・FOB金額） 単位：1000ドル

国名	1946-1950	1951-1956	1956-1960	1961-1965	1966-1970
台湾	407	1,029	12,313	5,179	25,970
韓国	11,166	14,344	1,648	18,018	41,382
フィリピン	755	2,433	4,012	5,156	10,044
タイ	9,409	9,501	10,384	8,311	11,599
マレーシア		7	1,034	5,815	2,572
インドネシア			3,903	7,860	607
ミャンマー		3,260	7,701	4,535	6,209
インド		47,041	31,446	44,214	19,290
パキスタン	466	3,316	2,972	7,834	7,693
ソ連	3,141		1,756	326	16,857
エジプト			19,418	9,574	7,438
ブラジル			9,813	2,330	31,066
ウルグアイ		2,115		874	
アルゼンチン		8,078	20,733	59,474	12,679
総輸出	25,344	94,945	136,839	205,660	344,785

出典：日本鉄道車両輸出組合編『日本鉄道車両輸出組合50年小史』（東京：同組合、2003年）92-93頁

以上のような日本製車両の台湾輸出総数と総輸出額は、車体（完成品を含む）に限れば日本鉄道車両輸出組合の統計がある。『日本鉄道車両輸出組合50年小史』（東京：同組合、2003年）がまとめた統計から、台湾（西部幹線以外の鉄道向けも含まれている）および主要国向けの数値を「表

<sup>4</sup> 台湾銀行経済研究室編『台湾之交通』（台北：同行、1958年）81頁。

1)「表2」で示した。本報告では利用していないが、車両部品やレールなど鉄道用品を含む輸出货量と金額は各年度の『日本外国貿易年表』にある。

## 2. 台湾鉄道の車両導入

前節のような1945年前後の車両荒廃と、日本製車両による補充は台湾鉄道固有の事情ではない。日本国鉄でも空襲で車両が焼失したことによる損耗や、SLの不良ボイラー破裂事故など車両の質低下が激しかった。車両不足による極度の混雑も車両破損に繋がった。しかしながら日本国鉄は1945年9月にSL310両、電気機関車(Electric Locomotive、以下EL)86両、客車(PC)と電車(Electric Car、以下EC)をあわせて1200両、貨車(FC)2100両の大量発注を日本の車両工業各社に対して行った。部品不足とGHQの予算干渉のため計画通りには行えなかったものの、国鉄の車両増備と荒廃車両整備は進展した。PCの過半数を占めPC荒廃の主要原因となっていた木造車も1949～56年までに鋼製車体に載せ換えられて一掃され、1950年代半ばには荒廃から立ち直っていた。

一方、台湾鉄道は日本国鉄同様に荒廃しながらも、SLを除くと1940年代後半から1950年代前半にPCの増備が十分行われず、1950年代後半に日本から車両を輸入するまで「代用客車」の利用など荒廃の影響が続いた。この理由の一端が、1945年までの日本帝国圏の車両工業政策にあったことは疑えない。前掲『日本鉄道車輛工業史』や臼井茂信『機関車の系譜図Ⅱ』(東京:交友社、1978年)が明らかにしたように、植民地台湾は台湾鉄道と台湾鉄工所で車両製造を行っていたものの、大半を日本の車両工業からの供給に仰いでいた。特に台湾鉄道のSLは、アメリカなど外国製輸入を止めた後は日本製のみであった。しかも高速鉄道を目指して独自の設計を行った南満洲鉄道や朝鮮鉄道と異なり、1920年代以降の台湾鉄道の車両は、日本国鉄の図面を利用して同型を導入したものであった。特に戦時体制下で物資動員網が形成された1930年代末から1940年代前半、台湾鉄道はD51型(後のDT650型)、C57型(後のCT270型)、C12型(後のCK120型)という日本国鉄の最新型と同型車両を、毎年少両数ながら(日本の民営鉄道と違い)安定的に配給を受けていた。これは戦時体制下においても領域内に車両工場を持ち、増加する貨物輸送に応じていた南満洲鉄道や朝鮮鉄道と全く異なる。台湾鉄道にとってこのような車両の受け入れ方法は、外貨を使わずに(日本円と等価とされた)台湾円で安価かつ安定的に優秀車両を入手できる合理的な方法であった。しかし日本から車両が入らなくなると、自前の車両製造体制はおろか自前の設計技術もないまま、今までは使用しなくて良かった外貨を使って部品や完成品を買いながら、車両を維持しなければならない。ここに接収や国共内戦などの混乱が加われば、車両荒廃は続かざるを得ない。

台湾鉄道の車両規格が、アメリカや中国大陸の諸鉄道と類似したものであれば、中古車を持ち込んで急場をしのぐことも可能であったろう。韓国国鉄の場合、朝鮮戦争(1950～53年)での車両荒廃を補うため、アメリカから約200両の中古PCが運ばれ、1945年以前に朝鮮まで入り込ん

でいた旧南満洲鉄道の PC とともに使用された<sup>5</sup>。しかしながら開業から 1959 年まで車体長が 17 メートルに制限されていた台湾鉄道に、長さが 25 メートルもあり幅も広いアメリカ製や南満洲鉄道の PC を入れることは無理であった。

では台湾鉄道の日本車両輸入の再開は、どのような状況で実現したのだろうか。まず新製された SL13 両から見たい。これらは全てアメリカの援助資金で購入されたものであった。日本車両輸出組合側の資料で見ると、アメリカの EPS（緊急品一手調達機関）が購入したもので、配備先が台湾であると明示されているのに過ぎなかった。なおアメリカが日本車両工業から購入した SL の大半は韓国向けで、朝鮮戦争での作戦用および韓国国鉄車両の補充用であった。

表 3：台湾鐵路四年建設計画（1953-1956）必要経費

項目	年別	1953		1954		1955		1956	
	貨幣別	US ドル	台湾元						
SL		480,000						800,000	
FC		677,000	300,000	300,000	3,500,000				
PC						300,000	1,000,000	300,000	1,000,000
DC		125,000		326,000	1,450,000	420,000	2,100,000		
検査設備		93,000	500,000	80,000		200,000	1,000,000		
レール			10,500,000	560,000		450,000		220,000	
枕木			14,500,000		25,000,000		22,000,000		22,000,000
枕木プレート				20,000		115,000			
橋梁強化		160,000	3,000,000		2,500,000	300,000	2,000,000	200,000	2,000,000
補選設備				30,000		70,000		100,000	
信号設備				82,000	150,000	350,000	550,000		
運搬工具						100,000		50,000	
合計		1,535,000	28,800,000	1,398,000	32,600,000	2,305,000	28,650,000	1,670,000	25,000,000

出典：台湾銀行経済研究室編『台湾之交通』（台北：同行、1958年）73-74頁

他車両の導入は、台湾銀行経済研究室編『台湾之交通』（台北：同行、1958年）の73-74頁で紹介された1953～57年の台湾鉄道の整備計画が参考になる。この計画は台湾の「第一次経済建設四ヵ年計画」の一環である。同計画に付された表を「表3」に示した。表はアメリカの援助資金（表ではUSドルと記載）と、台湾の自己資金（表では台湾元と記載）それぞれの投入額を年度別に記載している。金額と年度から、各部門の優先順位も理解できる。車両について、整備計画は以下のように述べている（原文は中国語）。(1)がSL、(2)がFC、(3)がDCである。PCの記載はない。

- (1) 1953年に旅客用機関車8両を購入し、旅客用に使っている貨物用機関車を貨物輸送に振り向ける。1956年に貨物用機関車5両を購入する。
- (2) 1953年に有蓋車150両、1954年に無蓋車70両、石炭車40両、タンク車44両をそれぞれ購入する。

<sup>5</sup> 『鉄道ジャーナル』1969年8月号（特集 韓国の鉄道）の24頁には、1969年当時残存していた韓国国鉄所有の旧アメリカPCや旧南満洲鉄道PCの写真が掲載されている。

- (3) 旅客の混雑を緩和し、輸送コストを削減するため、ディーゼルカーを採用する。1953年にディーゼルエンジンを15台購入（してガソリンエンジンと換装する）。1954～55年にディーゼルカーを20両購入するとともに修理器具と設備も導入する。

この計画のうち(2)はそのまま実施された。(3)も小修正と若干の遅延（一部は1957年の購入となった）はあったものの実施された。(1)の1953年は上記に述べた通りCT270型である。一方、「1956年に貨物用機関車5両を購入」は実施されず、かわりに同書75頁の記載にあるように1956年に「自己資金で日本から通勤客車50両を購入」が実施された。PCが購入された理由は旅客輸送の増加による混雑対策とある。SLが購入されなかった理由に説明はないが、同87頁には1958年のアメリカへの援助要請内容として10両の「新型の電気式ディーゼル機関車」(Diesel-Electric Locomotive、以下DL)購入計画が記載されているので、旧世代のSL購入はキャンセルされたのかも知れない。DL購入は1960年に、日本（日立）製10両とアメリカ（GM）製4両の輸入として実現した。

この計画の進行によって1950年代半ばからは台湾側も資金を出しながら、車両購入が可能となった。また1950年代後半以降、台湾鉄道は旅客サービスで幾つかの新機軸を打ち出している。例えば湯茶の供給である。車内に給湯器を置き、係員が乗客に湯を配布するもので、日本国鉄や植民地時代の台湾鉄道では原則として行わなかった。優等列車用PCへの転換クロスシートの導入も行われた。進行方向に座席を向ければ座り心地は向上するが、座席の整備が面倒になるため1950年代の日本国鉄では導入しなかったものである。DC導入にしても、1954年には再起させた戦前製DCのエンジンを、日本製ガソリンエンジンからアメリカ製ディーゼルエンジンに載せ替え、翌1955年に日本から購入したDR2600系DCもエンジンはアメリカ製を搭載させている。

このように新機軸を打ち出すことが可能となり、アメリカ製エンジンを購入することも可能だったにもかかわらず、車両の車体部分は台湾鉄道自製を除くと日本製に限られていた。理由は簡単であったようだ。有力な車両工業会社の一つである日本車輛製造株式会社の社史は以下のように述べている。

台湾向け客車の2軸ボギー3等車の製造に当たった。これは全10両すべて当社が請け負ったものであったが、国有鉄道のものとはほぼ同様の諸元であったために製造期間が極めて短いことが特徴的であった。（日本車輛製造株式会社『驀進——日本車輛80年のあゆみ——』、名古屋：同社、1977年、212頁）

1950年代に鉄道車両を輸出できる国は日本以外に、アメリカ・イギリス・フランスなど限られていた。その中で、日本側の製造期間を極めて短くできるという利点が、資金が潤沢にあるとはいえない台湾鉄道の車両入札、それもまとまった両数が必要でありながら細かな仕上げが必要なPCの入札にとって、価格・納期とも他国企業に比べて優位であったことは疑えない。1971年にイ

ンドからさらに低価格のPCを購入できるようになるまで、日本製が台湾のPCで大勢を占め続けた。

### 3. 日本車両工業にとっての輸出

1945年の日本敗戦は軍需に頼っていた企業の生産停止を招いたが、車両工業の立ち直りは早かった。輸送の復興が戦災復興でも最も急務とされ、日本国鉄が1945年9月に車両の大量発注を行い、さらに民営鉄道各社からも戦災車両の修繕注文が舞い込んだためである。そのため1945年以前から車両製作に従事していた企業以外に、富士重工業（元の中島飛行機）のような軍需から民需への転換企業や、東京急行電鉄横浜製作所（東急車輛製造を経て、今の総合車両製作所）のような新規参入企業も出現した<sup>6</sup>。1949年の緊縮政策いわゆる〈ドッジライン〉による不況も、1950年からの朝鮮戦争特需による輸送激増で回復した。そして玉軸受（ball bearing）や航空力学など既存軍需技術が車両工業へと導入され、またアメリカからECの駆動装置（gear coupling）、ドイツやスイスからディーゼルエンジン（MANやSulzer）が技術導入された。これら技術導入は、1964年の新幹線成功に象徴される日本国鉄の近代化を民間側から支えることとなった。

このように日本国内でも需要があった車両工業において、輸出はどのように位置づけられていたのだろうか。前述『鷲進—日本車輛80年のあゆみ—』は、220-222頁にかけて昭和29～31年度（1954～56年度）に行われた「インド向け蒸気機関車の大量生産」を記しているが、その中で輸出の比重と意義を以下のようにまとめている。

新製車両だけを取り上げた場合、年間生産実数においてこれら（引用注：インド向け・アルゼンチン向け・タイ向け）の輸出車両の占める割合は17.7%（昭和29年度国有鉄道66.2%、民営鉄道16.1%）で、それほど高いものではないが、国有鉄道・民営鉄道車両は漸増が期待されこそすれ既に車両メーカー大手のシェアが定まりつつあり、プラスアルファは輸出車両にしか存在しなかった。……（中略）……特に当社におけるインド向け蒸気機関車の生産実績は、昭和29年6億6900万円（当社占有率26.0%）、同30年9億7700万円（同38.7%）、同31年9億2400万円（同35.1%）となり、当社の売上高全体に対しては、昭和29年14.7%、同30年23.7%、同31年15.9%となった。まさに特需に続く大きな需要であった。（221頁）

上記のように、日本車両工業における輸出は、いわば新たな開拓先として位置付けられていた。民間企業の自由な貿易は禁止されていたGHQ占領期の日本においても、1949年9月にGHQの命令によってではあるが、タイ・ビルマ・パキスタン・インドなど東南アジア諸国へ通商使節団が

<sup>6</sup> 東京急行電鉄自体は新規に車両製造に参入した企業であったが、工場は日本海軍の第一海軍技術廠支廠の土地・建物を転用したものであり、軍需から民需への転換企業と言えなくもない。経緯は、東急車輛製造株式会社編『東急車輛30年のあゆみ』（横浜：同社、1978年）に詳しい。

派遣され、鉄道車両などの輸出促進がはかられていた（『驀進——日本車輛 80年のあゆみ——』、193頁）。この時期は、車両輸出も政府間貿易が建前であり、受注並びに手続きは交易営団が、資材の斡旋は貿易庁が、検査は運輸省の製作担当官が行っていた。アメリカ資金による台湾へのSL輸出も、日本の車両工業各社が独自に売り込んだものではなく、GHQの監督下、日本政府が取りまとめたものであった。

1952年に講和条約が発効するとGHQの制約は解かれ、また台湾とは同じ1952年に日華平和条約が発効したが、外貨割当の規制など日本における外国貿易の制限は強く、政府間で貿易取り決めを結んでその枠内で貿易するのが原則だった。よって各社は社員派遣による受注競争をしながらも、敵対する関係ではなく（1952年制定の輸出取引法に基づき）1953年に設立された日本鉄道車両輸出組合（現・日本鉄道システム輸出組合 <http://www.jorsa.or.jp/>）を接点とする連合した受注活動を行っていた。

この中で台湾への車両輸出はどのように位置づけられたであろうか。全体像は「表1」「表2」の通りである。ここでは最初に各社社史の記述を見る。

まず日本最大の車両工業会社で、近年は台北市捷運（地下鉄）や高速鉄道に車両を多数納入している川崎重工業の社史を見よう。同時代のものとして川崎重工業株式会社編『川崎重工業株式会社社史』（東京：同社、1959年）、現代のものとして川崎重工業車両カンパニー編『未来につづく100年の軌跡——兵庫工場100年史——』（神戸：同カンパニー、2007年）がある。どちらも1950年代の台湾の記述はそっけない。『川崎重工業株式会社社史』は台湾向け3等客車50両を製作輸出した（847頁）とあるだけであるし、『未来につづく100年の軌跡——兵庫工場100年史——』も台湾へは1956年に「客車・荷物車30両」、1957年に「客車20両」を納入したことが62頁にある程度である。これらは353頁の記述に従えば「通勤用」となっている。他に529頁には1958年から1971年までの継続として、台湾向け30トン積有蓋貨車を合計46両製造とある。他社も記述は大同小異であり、1行で片付けたり、年表にしか載っていなかったりが普通である。

この中で特記に値するのは、株式会社日立製作所編『日立製作所史2』（東京：同社、1960年）であろう。同書での台湾の記述は、

戦後の輸出は29年にビルマへ、チンパーワゴンを50両、33年に台湾へワキ・トキ・セキ・テムなどを192両輸出したのが大口である。これらビルマおよび台湾向けのボギー貨車には、アメリカのナショナル・マレアブル・アンド・スティーレル・カスティング社との技術提携により作ったC-1台車を装備している。（410頁）

35年には台湾鉄路局へ、1560HP・81t機関車10両を輸出し、さらにタイ国から25両を受注し、いまやディーゼル電気機関車はさきの蒸気機関車に代わって、輸出の花形となりつつある。

なお、これらの機関車は車体・台車はもちろん、ディーゼル電気機関車に使用する機器は「日立-MANディーゼル機関」をはじめ、発電機・電動機・制御機器などいっさいを当社内で製作している。（407頁）

35年に台湾鉄路局へ納入した1,560PSディーゼル電気機関車は、当社製機関を搭載し、全国産車の最初の輸出として注目すべきものであった。（412頁）

の各箇所である。すなわち、昭和33（1958）年にワキ（蓬車）・トキ（平車）・セキ（煤斗車）・テム（鉄蓬車）というFCに、アメリカとの技術提携によって製造した性能の良い台車を装備して192両輸出したという記述と、昭和35（1960）年に、西ドイツのMAN社との技術提携によるディーゼルエンジンを搭載し、日立が自社で完成させた大型DLを、日本で初めてのDL輸出として台湾へ10両輸出したという記述である。どちらも両数や初輸出の重要さもさることながら、技術提携による高性能技術を、この社史が重視していると読むべきではなかろうか。

前掲『日本鉄道車両輸出組合50年小史』は、1946年以降の鉄道車両輸出を、幾つかの時代に区切って解説している。同小史によれば1946～55年は「第1章 鉄道車両輸出の増大に備えた準備段階」である。朝鮮戦争特需によるアメリカ軍向け輸出と、インド向け鉄道車両の大量輸出の2つがこの時期の主要な話題であった。次の1956～65年は「第2章 鉄道車両輸出の第1次最盛期」とされる。1955年度より東南アジア諸国との賠償協定やODA協力が逐次調印され、協定・協力の対象として鉄道車両輸出が増加したことや、1964年開業の新幹線の成功など、世界に日本の鉄道技術を誇示できるようになったことが、この時期の主要な話題であった。台湾鉄道への輸出は、日立を除けば技術の誇示とはいえず、両数的にも特需などによる大量輸出と比べれば少ないものであった。その意味で、日本車両工業にとって輸出先としての台湾は、目だった存在ではなかった。しかしながら「表1」「表2」からは別の位置づけを見ることもできる。韓国を含め他の輸出先には変動が大きく、大量輸出があれば激減するのが常であったのに対し、台湾は1940年代から1970年代初頭まで車両輸出を比較的安定して継続できていたことである。上述の「国有鉄道のものとはほぼ同様の諸元であったために製造期間が極めて短いこと」を含め、これはいわば得意先であったことを示すものである。

## おわりにかえて

本論の主要内容は、1950年代前後における日本の車両工業の台湾への再進出の流れの概観である。議論をまとめれば、日本の車両工業が戦後台湾に再進出できたのは主として、台湾鉄道の規格という日本が植民地時代に設定したルール、そして台湾で車両工業が育成されなかったという政策が影響していたと言う事になる。アメリカの日本占領政策が車両工業を解体するのではなく、軍需産業の民需転換を認め、輸出奨励をしたり朝鮮戦争に際して車両を多数購入したりするなど（特需）、日本車両工業を生存し拡大させる方向で動いていたことも見逃せない。また日本車両工

業から見た台湾の位置付けは、企業経営の屋台骨を支えるほどのものではなかったにしろ、他の輸出先と違って1940年代から70年代初頭まで車両輸出を継続できた得意先であったと言えるであろう。特に日立製作所にとっては、自社技術を内外に見せる場ともなっていた。

本論の大きな問いである「日本企業はどのようにして一度撤退した旧・植民地である台湾に再進出を遂げていったのだろうか」の問いに、車両工業の事例はどういう答になるであろうか。車両工業自体の位置付けは、他の業種・企業を分析していない以上は推測に過ぎないが、すんなりと再進出できた事例のひとつでは無かったかと考えている。経済活動上、必要不可欠ではありながら、1950年代台湾の経済戦略であった輸入代替工業化戦略、それに続く輸出志向工業化戦略で育成できそうな工業ではなく、アメリカを含む他国も日本を排除して入るのが容易ではなかったからである。もっとも植民地時代に台湾鉄道に関連していた日本企業が全て台湾に再進出できたことを意味はしない。管見の限りでは、枕木(Railroad tie)の日本から台湾へ輸出は、植民地時代のみで1945年以降は無かったようである。

本論は、台湾鉄道や車両工業各社の社内報や内部文書等を検討したものでなく、まして日台の外交交渉過程を追ったものでもない。その意味で極めて外面的な概観に過ぎない。概観を肉付けする作業は今後の課題としたい。

## 参考文献（刊行年順）

- 台湾銀行経済研究室編『台湾之交通』（台北：同行、1958年）  
川崎重工業株式会社編『川崎重工業株式会社社史』（東京：同社、1959年）  
日立製作所編『日立製作所史2』（東京：同社、1960年）  
三菱重工業株式会社編『新三菱重工業株式会社史』（東京：同社、1967年）  
日本国有鉄道編『日本国有鉄道百年史』（東京：同鉄道、1969～74年）  
白井茂信『機関車の系譜図Ⅰ・Ⅱ』（東京：交友社、1973・78年）  
日本車輛製造株式会社編『驀進——日本車輛80年のあゆみ——』（名古屋：同社、1977年）  
東急車輛製造株式会社編『東急車輛30年のあゆみ』（横浜：同社、1978年）  
沢井実『日本鉄道車輛工業史』（東京：日本経済評論社、1998年）  
蘇昭旭『台湾鐵路火車百科』（台北：人人月曆出版、1999年）  
蘇昭旭『台湾鐵路蒸汽火車』（台北：人人月曆出版、2000年）  
日本鉄道車両輸出組合編『日本鉄道車両輸出組合50年小史』（東京：同組合、2003年）  
川崎重工業車両カンパニー編『未来につづく100年の軌跡——兵庫工場100年史——』（神戸：同カンパニー、2007年）