

論 文

植民地期台湾国鉄の戦時動員と輸送力増強

林 采 成[†]

要 旨

本稿は台湾国鉄、すなわち台湾総督府交通局鉄道部を対象として日中全面戦争の勃発に伴う鉄道動員と輸送動向の変化を分析し、鉄道運営上の特徴を検証した。戦争が勃発すると、従来の米、砂糖、肥料などの輸送に加えて軍事輸送が多発したため、輸送難の発生が避けられなかった。これに対し、台湾国鉄は現有施設をもって最大の輸送力を得るため、労働集約的鉄道運営を行い、超過需要の常態化に対応しようとし、輸送の効率化を通じて高い生産性を達成できた。その中で、現地人が大量採用されて労働力の主力となったのに対し、日本人を上位の身分に配置し、戦時下でも鉄道運営への掌握を依然として維持しようとした。ところが、このような対応は日米開戦後、戦時陸運非常体制が実施されてからは、その限界に達しており、米軍の上陸作戦に備えては鉄道の軍事的利用が実施されるに至った。資材難が著しくなる中、米軍の空襲を受けて、輸送力がそれまでの10-13%までに減退するほどの輸送危機が発生したが、戦時下の人的物的変容は戦後台湾鉄道の前提となったのである。

はじめに

1. 戦時輸送と鉄道投資
2. 輸送効率化と輸送統制
3. 運送圏と戦時陸運非常体制
4. 輸送危機と戦場態勢

おわりに

はじめに

本稿の課題は台湾国鉄、すなわち台湾総督府交通局鉄道部を対象として日中戦争の勃発に伴う鉄道動員と輸送動向の変化を分析し、鉄道運営上の特徴を検出することである。

日本帝国の外地であった台湾は戦時下華南と南方への前進基地として位置づけられ、植民地

[†] 立教大学経済学部教授 E-mail : limcs@rikkyo.ac.jp

工業化を進める一方で、依然として砂糖、米などといった食料資源を帝国に調達する役割を果たした。それに伴って増えていく輸送需要に対応するため、台湾国鉄は軍事輸送を行うとともに、重要物資への輸送力の供給を拡大しなければならなかった。しかしながら、それを可能とする資材と労働力の確保は円滑に行われることなく、常に不足しており、輸送統制の実施を余儀なくされた。このような経験を経て、戦後になると国民政府に鉄道は接收されたが、国民政府が台湾島に撤退してからは、戦後台湾の経済復興を輸送面で支えることとなった。

その前提となる戦時下の対応を検討することは戦後復興を理解する上でも重要であるにもかかわらず、台湾国鉄の戦時運営に関する研究は戦間期鉄道運営分析に比べて極めて少ない。高橋泰隆は台湾縦貫鉄道の建設と鉄道全般の経営管理を分析し、鉄道の建設および改良費の低廉性、鉄道投資金の実事実上自己調達、貨車中心の輸送体系、物資収奪線としての「産業型」鉄道の性格、鉄道管理における重層的統轄・人格支配・民族別分断支配などを明らかにしたものの、戦時時期については貨物主導型鉄道としての機能の喪失などを指摘するに止まった¹⁾。また、高成鳳も鉄道の普及および施設改良の過程、鉄道と港湾との関係、鉄道による都市化の促進などを考察したとはいえ、戦時鉄道運営に関する記述は皆無であった²⁾。竹内祐介は須永徳武編著の中で台湾の「鉄道輸送額」を推計して地域間分業を分析し、鉄道が広範囲・高密度で浸透しているにもかかわらず、朝鮮と比較して台湾内の地域間分業に対しては重要な役割を果たさなかったことを明らかにした。台湾の場合、地域的に「比較的均質」であったため、「より狭い範囲」での経済圏が維持されたのである³⁾。とはいうものの、戦時期における運送圏の変化が検討されることはなかった。また、同書の中で、林采成は台湾国鉄に関する資本ストックと収益性の推計を通じて台湾国鉄が初期段階の鉄道施設の脆弱性にもかかわらず、施設利用の効率化を実現し、これが鉄道経営の安定的基盤となったことを検証している⁴⁾。ところが、このような基盤も戦時下の変容を余儀なくされたため、台湾国鉄の対応が戦時下で如何なる限界を示したのかを数量的に検討する必要がある。

以上のような既存研究に対して戦時運営に関する唯一の研究が蔡龍保である。戦前期までの台湾国鉄を網羅的に研究した上、蔡龍保は戦時下の「官制改革」を分析し、1943年の交通機構の再編、鉄道部内の組織改編、判任官以上の職員任用、専・兼業の合理化などの人事制度の変

1) 高橋泰隆『日本植民地鉄道史論：台湾、朝鮮、満州、華北、華中鉄道の経営史的研究』日本経済評論社、1995年。

2) 高成鳳『植民地鉄道と民衆生活：朝鮮・台湾・中国東北』法政大学出版局、1995年；同『植民地の鉄道』日本経済評論社、2005年。

3) 竹内祐介「鉄道貨物輸送と地域間分業」（須永徳武編著『植民地台湾の経済基盤と産業』日本経済評論社、2015年）。この論文は竹内祐介『帝国日本と鉄道輸送：変容する帝国内分業と朝鮮経済』吉川弘文館、2020年に再掲載されている。

4) 林采成「鉄道業の展開：推計と実態」（須永徳武編著『植民地台湾の経済基盤と産業』日本経済評論社、2015年）。

化を考察した⁵⁾。さらに、戦争の拡大とともに、植民地工業化、生産力拡充といった帝国レベルでの戦時政策が推進されるにつれ、鉄道部を中心として展開された戦時陸運統制を分析した。具体的には陸軍統制令の実施と改正に伴う国鉄の客貨輸送の計画化や、私鉄、自動車運送業、小運送業といった島内陸運への統制・整合、列車運行における貨物輸送中心主義、ダイヤ改正、運賃制度の改正、貨車停留時間短縮、輸送ロスの防止などを検討し、1942年後には海陸輸送体制の破綻によって島内外の交通は「困境」に直面せざるを得なかったと指摘した。こうして、戦時陸運政策はかなりの部分が明らかにされたとはいえ、氏の分析は制度的アプローチを取ったため、鉄道輸送の動態とその急変への台湾国鉄の対応という戦時輸送の実態が解明されたとは言い難い。

戦時期の資料的限界のためであっただろうが、当時の資料を発掘してより立体的分析を行う必要がある。とりわけ、台湾国鉄の戦時変容は戦後再編の前提になるため、実証性を高めて、その実態的分析に迫らなければならない。莊建華と温文佑によれば、台湾国鉄が戦後再編されて経済復興に寄与するためにはその物的基盤として老朽化していた鉄道をまず復興させる必要があった⁶⁾。こうした事実を踏まえると、戦時下の鉄道投資や施設補修が充分に行われずに、相当の問題を抱えたことがわかる。この点からも、戦時陸運政策の限界を検討することは戦後史的にも重要であるだろう。

本稿の構成は以下のとおりである。第1節では日中全面戦争の勃発に伴う台湾国鉄の戦時動員と輸送動態を考察したあと、第2節においてはそれに対して取られた輸送力増強とともに、その投資不足に対する打開策たる輸送効率化や輸送統制を検討する。第3節では日米開戦後の船舶喪失に伴って決定された戦時陸運非常体制が鉄道輸送に及ぼした影響とそれにとまなう鉄道運営方式の変化を分析したうえ、第4節においては台湾における輸送危機を明らかにする。

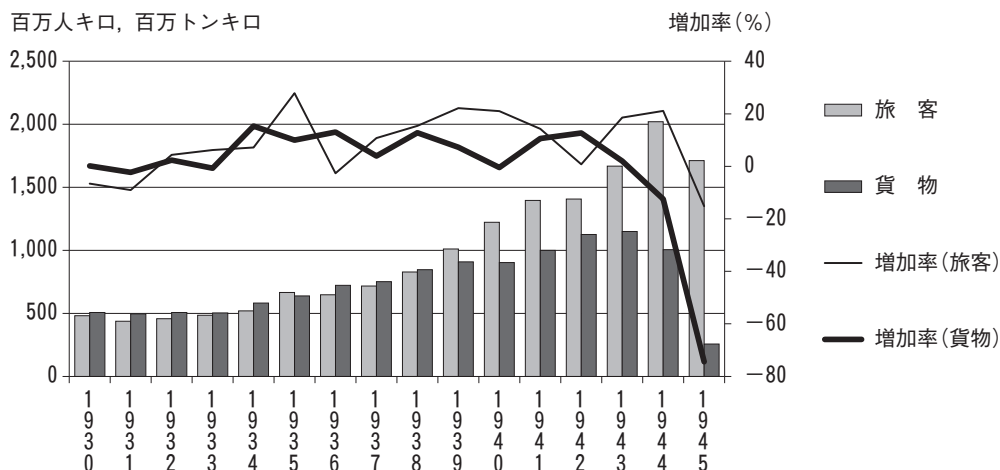
1. 戦時輸送と鉄道投資

植民地期台湾では基隆から高雄までの縦貫線の敷設に当たって、1899年11月に民政局通信部臨時鉄道掛と臨時台湾鉄道敷設部を一元化して台湾総督府鉄道部が設置され、台湾における国有鉄道の運営主体となり、1924年に交通局鉄道部に改められた⁷⁾。1930年代以降の営業状況

5) 蔡龍保『推動時代的巨輪：日治中期的台湾国有鐵路（1910-1936）』台湾書房出版有限公司，2007年；同「戦時体制下台湾総督府交通局鉄道部の官制改革（1937-1945）」『台湾師大歴史学報』42，2009年12月，297-326頁；同「戦時体制下台湾総督府鉄道部運輸政策之研究（1937-1945）」『成大歴史学報』48，2015年6月，197-242頁。

6) 莊建華「戦後初期台湾鉄道事業之研究（1945-1947）」国立中央大学歴史研究所修士学位論文，2007年；温文佑「戦後台湾鉄道史之研究：以莫衡担任鐵路局長時期為例（1949年-1961年）」国立政治大学歴史研究所修士学位論文，2010年。

7) 林前掲「鉄道業の展開」。



(出所) 台湾総督府鉄道部『台湾総督府鉄道部年報』各年度版；台湾総督府交通局鉄道部『台湾総督府交通局鉄道年報』各年度版；台湾省行政長官公署統計室編『台湾省五十一年來統計提要』1946年12月。

図1 台湾国鉄における客貨輸送量の推移

をみると、世界大恐慌の影響があったものの、1934年以来財界の好転や総督府政策による各種農工業の発展、新規工業の勃興に伴って輸送増加が続く「良好な成績」を取っていた⁸⁾ (図1)。

そうした中、「昭和十二年ノ如キハ七月支那事変勃発ト共ニ本島モ戦時体制下ニ入ルニ及ビ旅客収入ニ関係アル幾多ノ祭典其ノ他中止等統出シ一時其ノ収入成績ハ憂慮ノ状態ニ在リタルモ事変ノ進展ニ伴ヒ武運長久、戦勝祈願等ノ旅客激増シ又諸種ノ国策産業ノ計画実施其ノ他ニ依リ旅客ノ移動益々頻繁トナリタル為遂ニ其ノ客車収入ハ一千万円ヲ突破シ台湾鉄道開始以来ノ記録的好成績ヲ挙グルニ至」った⁹⁾。こうして、旅客輸送は大きく増加し、1937年には2,329万1千人、7億1,715万人キロという最高水準に達した。貨物輸送でも、財政の大膨張のため、軍需工業が進展し、一般産業も急激な振興を見ており、従来、糖、米の物流も価格騰貴に伴って旺盛となり、1937年に687万8千トン、7億5,091万トンキロという「本島鉄道創始以来の新記録」を示した。

戦前期における鉄道輸送の月別動向を見れば、春には4月を製糖最盛期として6月にかけて砂糖、米、バナナが輸送され、さらに7-8月には一期米の輸送が始まり、2期作用肥料の輸送と競合し、貨車および倉庫などが足りなくなるため、米および肥料の野積が余儀なくされていた。こうした滞貨問題の発生に対して、鉄道当局は台湾中部からの米の南送に対する運賃割引を実施するなど応急対策を講じ、なおかつ配車計画の励行を図った結果、「漸ク難局ヲ処理」

8) 台湾総督府交通局鉄道部『台湾総督府交通局鉄道年報』1937年度版、37頁。

9) 同上、40-41頁。

表1 日本帝国圏における国有鉄道の輸送動向

(単位：百万人キロ、百万トンキロ)

		日本			朝鮮			台湾			樺太		
		人キロ	増加率	指数	人キロ	増加率	指数	人キロ	増加率	指数	人キロ	増加率	指数
旅客	1936	26,216	8.5	100	2,024	14.8	100	648	-2.7	100	49	5.2	100
	1937	29,052	10.8	111	2,469	22.0	122	717	10.6	111	47	-4.1	96
	1938	33,633	15.8	128	3,047	23.4	151	827	15.3	128	54	14.9	110
	1939	41,671	23.9	159	4,174	37.0	206	924	11.7	143	62	14.8	127
貨物	1936	16,297	11.7	100	2,225	14.5	100	721	12.9	100	52	12.4	100
	1937	18,917	16.1	116	2,932	31.8	132	751	4.2	104	61	17.3	117
	1938	21,907	15.8	134	3,356	14.5	151	847	12.8	117	71	16.4	137
	1939	25,289	15.4	155	4,206	25.3	189	929	9.7	129	83	16.9	160

(出所) 企画院「昭和十五年度交通動員実施計画綱領参考資料 鉄道、港湾、船舶、航空及通信の状況」企画G交0007号、1940年7月13日。(原朗・山崎志郎編『初期物資動員計画資料 第12巻 昭和15年』現代史料出版、1998年)。

できた¹⁰⁾。輸送量が比較的減少する9-10月になると、石炭、鉱石、部用品などの早期輸送を慫慂し、繁忙期の輸送に備えた。ところが、「支那事変ノ勃発」に依って「特殊貨物ノ輸送繁劇」となって「例年二見ザル多忙ヲ極メ」た。「製糖ヲ中心トスル輸送繁忙期タル十一月以降ハ砂糖、石炭、肥料、二期米ナドノ大量貨物オヨビ一般雜貨類ノ出回り旺盛ヲ極メ、サラニ特殊輸送ノ増加ト共ニ再ビ貨車逼迫ヲ告ゲ、期間的モ量的ニモ一期米輸送当時以上ノ滞貨」が発生した。

その後も台湾経済の成長と総統府の財政拡大政策、生産力拡充計画ならびに物資動員計画の実施の結果、旅客、貨物ともに輸送量の需要が増えたのである。とりわけ、旅客輸送においては台湾が南進政策の拠点として往来客が増えたうえ、くわしくは「(イ) 時局景気ニ依ル一般旅客ノ激増、(ロ) 各種事業計画用務ニ依ル旅客ノ激増、(ハ) 統制経済強化ニ伴フ物資需給関係用務ヲ持ツ旅客ノ激増、(ニ) 本島ヲ拠点トシテ中南支方面ノ往来旅客ノ増加、(ホ) 動員作業計画ニ依ル軍事輸送」が続いた¹¹⁾。旅客輸送量は1944年に6,544万2千人、20億1,980万2千人キロを記録するに至った。その一方、貨物輸送においては台湾の重要物資、なかでも石炭、砂糖および米の増産が貨物輸送の増加を伴った。「軍需資材ノ増加、生産力拡充計画ノ進捗ニ伴フ貨物ノ増加及物資動員ノ為ノ物資ノ動キト一方ガソリン消費規正及貨物自動車ノ徴用ニ依ル貨物自動車運送」が困難となったため、鉄道貨物が増加した¹²⁾。それにより、貨物輸送は

10) 台湾総督府交通局鉄道部『台湾総督府交通局鉄道年報』1937年度版、42-43頁。

11) 台湾総督府交通局鉄道部『台湾総督府交通局鉄道年報』1941年度版、60頁。

12) 運輸課貨物係長恒吉備「新春を迎へ輸送統制総合輸送の両面を有する鉄道輸送政策の樹立へ」台湾鉄道協会『台湾鉄道』1942年1月；台湾総督府交通局鉄道部『台湾総督府交通局鉄道年報』1941年度版、60頁。

1943年には838万3千トン、11億4,928万6千トンキロにも達した。

こうした輸送増加を帝国圏における他の国有鉄道と比較してみたのが表1である。台湾国鉄は朝鮮国鉄に比べて規模が小さく、輸送量を基準としては4分の1に過ぎないが、樺太国鉄に対しては10倍以上の規模であった。この点で、規模の差はあるとはいえ、重要なのは他の鉄道に比べて戦時中の輸送増加が如何なるものであったのかである。輸送需要の増加は他の鉄道に比べて急激なものではなかったことに注意しておきたい。戦争勃発による影響は台湾国鉄にとって相対的に大きくなかったことから、台湾島における輸送力強化への政策的配慮が足りなくなる可能性がある。実際に、輸送力の不足によって産業施設への石炭調達が円滑に行われず、さらに船舶不足のため高雄などの砂糖倉庫が満庫となり、各駅での砂糖の積出が一時中止とされることも生じた。そうした中、1939年9月に第二次世界大戦がヨーロッパで勃発すると、船舶不足はより著しくなったため、これが鉄道運営にも影響を及ぼした。貨物輸送は「平調」を欠いて「急送ヲ要スル貨物」や「輸送期限付貨物」が激増し、一般貨物への輸送抑制が避けられず、経済運営方式の変化に伴う重要物資統制を断行せざるを得なかった¹³⁾。

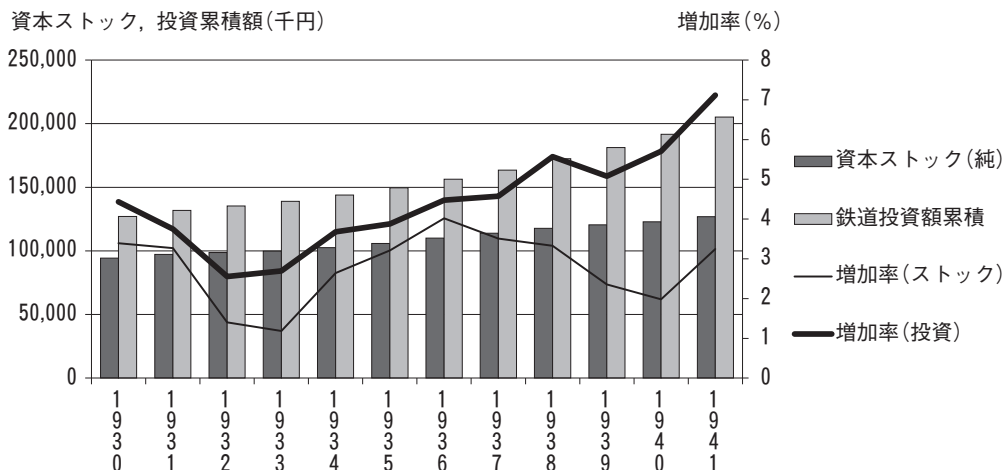
詳しいことは後述するが、こうした「繁忙」に対処するため、事前対策として鉄道当局は荷主懇談会を始め各種の輸送打合会を開催し、荷主と輸送業者との間で輸送力に対する協力と善処を求めた。それとともに、夜間荷役の督励などを通じて貨車効率の向上を図った¹⁴⁾。1940年2月25日には日本内地の鉄道省において陸運統制令を施行したため、台湾でもその適用を受けて同年3月13日に同施行規則の発布を見た¹⁵⁾。それにしても、全線各駅の在貨が19万2,807トンに達し、輸送難を示していた。当然、船舶の不足は基隆と高雄における倉庫を満庫とし、荷役力の不足もあり、「臨時貨物列車運転不能」となっていた。

このような状況に対して輸送力の強化が実施されたことはいうまでもないが、戦時下で鉄鋼、銅、セメント、木材などといった資材の確保は難しくなったため、それが計画通りには実施できなかった。資料上、1942年以降の鉄道投資データが確認できないものの、図2を見れば、鉄道投資が活発に行われ、鉄道投資額累積の増加率が上昇し、1941年には7%に達した。戦時下ではインフレーションが進んだため、それがそのまま実際の鉄道投資を反映していないことから、年間投資額をデフレーターをもって実質額に変えた資本ストックを推計してみると、鉄道投資が行われたことは否定できないが、資本ストックの増加率は2-3%に過ぎなかった。その増加率が1920年代前半より急減したことから見れば、2-3%の水準は低いとはいえないが、急増している輸送動態に比べては確かに低いものであった。そのため、台湾国鉄は信号場および停車場の増設、有効長の延長、レールなどの重量化、大型機関車をはじめとする鉄道車両の

13) 台湾総督府交通局鉄道部『台湾総督府交通局鉄道年報』1939年度版、54頁。

14) 台湾総督府交通局鉄道部『台湾総督府交通局鉄道年報』1937年度版、43頁；同『台湾総督府交通局鉄道年報』1938年度版、54頁。

15) 台湾総督府交通局鉄道部『台湾総督府交通局鉄道年報』1939年度版、54頁。



(出所) 台湾総督府鉄道部『台湾総督府鉄道部年報』（各年度版）；台湾総督府交通局鉄道部『台湾総督府交通局鉄道年報』（各年度版）；大川一司・野田孜・高松信清・山田三郎・熊崎実・塩野谷祐一・南亮進『物価』東洋経済新報社，1966年；江見康一『資本形成』東洋経済新報社，1971年。

(注) 資本ストックの推計方法は以下の通りである。『鉄道年報』『官設鉄道建設費』から年間鉄道投資額を得て、そのうち車両費と機械装備費を把握し、鉄道投資額を鉄道・軌道用施設投資と車両・運搬具投資に分けた。機械装備費が計上されていない1921-33年は1934-41年（但し40年は不詳）の車両費と機械装備の比率をもって推定した。また、車両費自体に関する情報が得られない1909-20年¹⁶⁾と40年に関しては1899-1908年と1921-39年と41年の鉄道・軌道用施設と車両・運搬具の比率が平均80.1対19.9であることに基づいて車両・運搬具の投資額を推定した。このようにして得られた投資額を日本側LTESの軌道施設と鉄道車両デフレーター（『物価』167-186頁；『資本形成』32頁）をもって35年価格を基準として実質額化し、次のようにPerpetual Inventory Methodによって資本ストックを推計した。 $K_{it}=I_{it}+(1-\mu_i)K_{it-1}$ (K_{it} 年度の資本ストック、 I_{it} 年度の投資額、 μ_i 代替率)。車両と施設投資額の代替率は各々0.04、0.02である。

図2 台湾国鉄の資本ストックと鉄道投資額累積

増備などを進め、列車運行の多頻度化と列車編成の長大化を実現しようとした。

その対応策を確認する手掛かりとして交通動員計画に注目してみよう（表2）。「昭和十四年度国家総動員実施計画設定ニ関スル件」（1938年9月13日、閣議決定）に基づいて「長期戦時態勢ノ強化ヲ目標トシ重要物資ノ動員、労務ノ動員、資金並ニ貿易ノ統制ト相俟テ交通電力ノ動員ノ計画ヲ策定シ以テ軍需充足ヲ主眼トスル外物資動員ノ実行ノ完璧ヲ期スル共ニ日満支間ニ於ケル運輸通信ノ調整ヲ図ル」ため、1939年には交通電力動員実施計画が実施されており、これが翌年からは電力が分離されて交通動員実施計画となった¹⁷⁾。同計画によれば、輸送需要の増加を想定して「基本可能量」に加えて車両増加などによる「輸送可能量増加」が想定され

16) この時期『鉄道部年報』の「官設鉄道建設費」に車両費が計上されなかったが、その理由としては車両増備が補充費で行われたところが大きかったことが考えられる。渡部慶之進『台湾鉄道読本』春秋社，1939年，159頁。

17) 企画院「昭和十四年度交通電力動員実施計画綱領」企計日交3号，1939年5月24日（原朗・山崎志郎編『初期物資動員計画資料 第9巻 1939年度』現代史料出版，1998年）；企画院「昭和十五年度交通動員実施計画綱領」企計G交0006号，1940年7月17日（原朗・山崎志郎編『初期物資動員計画資料 第12巻 昭和15年』現代史料出版，1998年）。

表2 交通動員計画における台湾鉄道輸送需給調整計画

(単位：千人キロ、千トンキロ)

			需要量 A	基本 可能量 B	輸送可能量増加 C				可能量	規正量 B - A - C	規正率 (B - A - C) /A	実績	達成率
					車両 増加	能率 向上	増加量 合計	増加率 C/A					
旅客	1940	国鉄	1,032,000						926,000	106,000	10.3	1,222,711	
	1941	国鉄	1,370,368	1,070,557	6,076	950	7,026	0.7	1,077,583	292,785	21.4	1,396,710	129.6
		私鉄	78,591	66,016	1,980	1,163	3,143	4.8	69,159	9,432	12.0		
	1942	国鉄	1,525,557	1,255,306	12,528	25,502	38,030	3.0	1,293,336	232,221	15.2	1,407,297	108.8
		私鉄	78,075	70,656	3,072	1,440	4,512	6.4	75,168	2,907	3.7		
	1943	国鉄	1,587,237	1,380,864	0	27,776	27,776	2.0	1,408,640	178,597	11.3	1,668,166	118.4
		私鉄	122,172	106,096	4,537	2,219	6,756	6.4	112,852	9,320	7.6		
	貨物	1940	国鉄	1,036,000						962,000	74,000	7.1	903,978
1941		国鉄	1,050,536	928,539	73,704	1,200	74,904	8.1	1,003,443	47,093	4.5	1,000,041	99.7
		私鉄	124,057	108,550	3,255	1,913	5,168	4.8	113,718	10,339	8.3		
1942		国鉄	1,143,029	1,003,276	30,100	10,214	40,314	4.0	1,043,590	99,439	8.7	1,126,755	108.0
		私鉄	125,090	114,259	9,088	1,269	10,357	9.1	124,616	474	0.4		
1943		国鉄	1,252,508	1,106,304	41,856	11,365	53,221	4.8	1,159,525	92,983	7.4	1,149,286	99.1
		私鉄	83,107	77,606	4,004	868	4,872	6.3	82,478	629	0.8		

(出所)「昭和十六年度各鉄道旅客貨物輸送需給調整計画表」1941年8月30日(企画院「昭和十六年度交通動員実施計画綱領」1941年9月4日[『開戦期物資動員計画資料 第6巻 昭和16年』現代史料出版]1999年);「各年度交通動員計画」『国家総動員史 資料編1・2』:企画院「昭和十八年度交通動員実施計画参考表」1943年4月7日(『後期物資動員計画資料 第8巻 昭和18年』2001年)。

て輸送「可能量」を計算し、それを上回る需要量については「規正」が行われたことがわかる。もちろん、旅客よりは貨物を重視して車両増加を計算されたことは戦時下でやむをえないことであった。

その中でも最も重視されたのが鉄道車両である。「保有車両数調」を見れば、1936年に台湾国鉄は機関車209両、客車497両、貨車4,278両を保有したが、1940年になるとこれらはそれぞれ211両、496両(3等車[定員80人]176両、3等緩急車[定員72人]61両、その他259両)、4,946両(10トン車1,523両、15トン車1,759両、その他1,664両)へと増加した。台湾の私鉄は糖業鉄道を含めて狭軌線が多かったため、車両数が多く、1940年に機関車326両、客車264両(3等車[定員60人]165両、気動車[定員40人]52両、その他47両)、貨車19,789両(5トン車以下19,537両、その他252両)であった¹⁸⁾。その後も車両の増備が続き、1942年に台湾国鉄は機

18)「昭和十六年度各鉄道旅客貨物輸送需給調整計画表」1941年8月30日(企画院「昭和十六年度交通動員実施計画綱領」1941年9月4日[『開戦期物資動員計画資料 第6巻 昭和16年』現代史料出版]1999年)。

関車236両、客車518両、貨車6,107両、私鉄は機関車83両、客車304両、貨車2,752両となった。1940年に私鉄は製糖業で使われる小型車両がそのまま集計されたため、国鉄の車両数を上回ったけれども、42年にはそれが国鉄車両を基準として換算車両として計算されたため、貨車両数が減っているように見える。ともあれ、全体的には1940年代に入ると客車に比べて貨車に重点が置かれ、戦時下の貨物重点主義が貫かれたといえよう¹⁹⁾。

2. 輸送効率化と輸送統制

このような鉄道投資にもかかわらず、輸送需要の増加に対応できないことから、鉄道当局はなによりも輸送の効率化を図った。表2に再び戻れば、交通動員実施計画では「能率向上」として表現されているように、限られた現有の施設をもって列車運行本数の増加と列車編成の長大化を図り、できる限り多くの客貨を輸送するのには、現有車両の利用率を高めるほうがもつとも重要である。

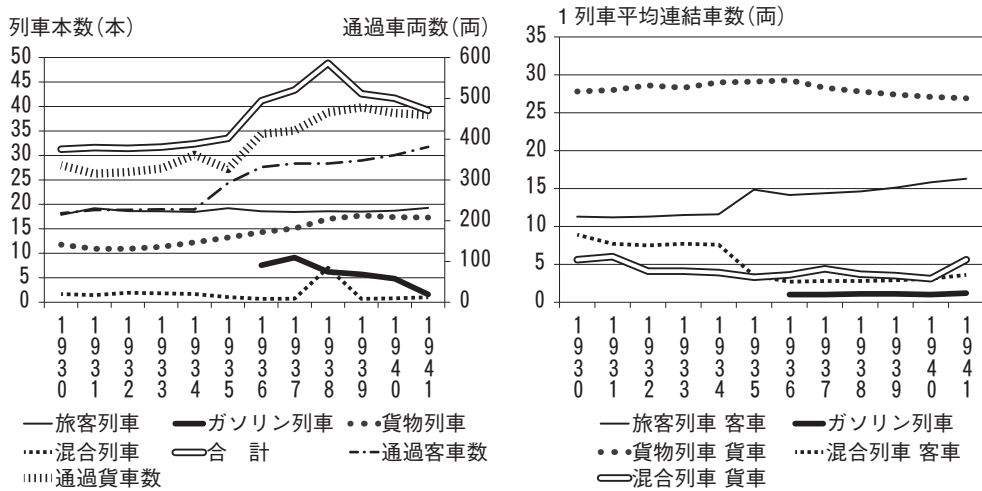
まず、使用車両数を増やすため、鉄道当局は修繕工場の効率化を図り、1920年代以来車両の修繕時間を短縮し続けた²⁰⁾。車両修繕を担当するのは台北、高雄、花蓮といった三つの鉄道工場であったが、その中心はあくまでも台北工場であり、縦貫線の南部分を担当したのが高雄工場であったほか、花蓮工場は本線より隔離されている台東線（762mmの狭軌）の鉄道車両を対象とした。修繕車両の1日平均在場日数は1919年（一般修繕と局部修繕の平均数値）に機関車は台北20.4日、高雄29.3日、花蓮149.4日、客車は台北26.0日、高尾27.8日、花蓮66.4日、貨車は台北60.0日、高雄40.9日、花蓮19.0日であった。1936年には修繕期間の長い一般修繕のみでも機関車は台北10.1日、花蓮33.4日、客車は台北10.1日、花蓮16.3日、貨車は台北5.8日、高雄5.9日、花蓮15.2日を記録し、修繕日数が大きく短縮されたことがわかる²¹⁾。その後、資料上確認できる一番遅い年である1941年には機関車は台北9.4日、花蓮27.0日、客車は台北10.9日、花蓮17.0日、貨車は台北5.0日、高雄3.8日、花蓮7.4日を記録し、戦時下でも車両修繕の効率化が進められ、全体的に時間短縮が実現されたことが判明した。

次に、戦時下でも貨車輸送と関連して配車の効率性が追求された。鉄道当局は貨物列車に輸送力をより多く割り当てるため、1-2両編成からなるガソリン列車を少なくし、旅客と貨物を同時に輸送する混合列車の連結車両数も減らした（図3）。もちろん、貨物列車でも連結車両が減ったものの、貨物列車の増発が行われたことからわかるように、貨物の行き先や品目をできる限り同じにし、貨物輸送時に発生し得るロスを削減しようとした。その反面、旅客列車

19) 蔡前掲『推動時代的巨輪』155-157頁。

20) 林前掲「鉄道業の展開」。

21) 台湾総督府鉄道部『台湾総督府鉄道部年報』各年度版；台湾総督府交通局鉄道部『台湾総督府交通局鉄道年報』各年度版。



(出所) 台湾総督府鉄道部『台湾総督府鉄道部年報』各年度版；台湾総督府交通局鉄道部『台湾総督府交通局鉄道年報』各年度版。

(注) 1935年以降客車の換算基準が変わったので、1日1キロ平均通過人員の1935年度増加率(1.28135)を利用し、1935-41年度の1日1キロ平均通過客車数と1列車平均連結客車数を1934年以前の基準に修正した²²⁾。

図3 台湾国鉄の1日1キロ平均列車回数および平均通過車両数と1列車平均連結車両数

はダイヤ編成において圧縮されたため、客車の増結による列車編成の長大化を推進し、1回の運行で多くの旅客を輸送しようとした。そのため、旅客輸送では、「一車当りの乗車効率を高め」て「来る列車も来る列車も超満員」となった²³⁾。さらに列車の運転速度を落とすなど、会社サービスの質的低下を余儀なくされることになった。

その一方で、運輸課配車係は「島内消費炭の強力輸送を計らんものと、石炭専用車の増設、石炭運用車制の実施、下り列車到着車の使用制限等各種の方策を試み来った」。しかし、それは各駅、「特に中部南部各駅の貨車排出作用が意外に鈍重であり、剰余車主義による現配車技術を以てしては貨車の強制引揚が或程度以上困難であった」ことから、その目的を十分に達成し得なかった²⁴⁾。そのため、鉄道当局は1942年2月中旬に貨車停留時間短縮句間を実施し、①各駅の適正な貨車計画の樹立、②荷役作業に関する駅の認識向上、③貨車の臨時連結方の励行、

22) 1934年から35年にかけて1日1キロ平均通過客車数は227.68両から105.28両へ、また1列車平均連結客車数は11.6両から6.2両へと低下した。当時、旅客輸送の低下が見られないだけでなく、車両1キロ平均通過人員は同期間中8.5人から20.2人へ急増したことから、客車の換算基準が変わったと思われる。

23) 鉄道部長満尾君亮「時務余言(十一)」『台湾鉄道』1943年10月；新見次郎「台鉄春秋」台湾鉄道協会『いしずゑ』1944年9月。

24) 運輸課配車係「輝かしい実績を挙げた貨車停留時間短縮句間の成果」『台湾鉄道』1942年4月；同「貨物輸送総力句間に就て」『台湾鉄道』1942年5月；台湾総督府交通局鉄道部『台湾総督府交通局鉄道年報』1941年度版、63-64頁、153頁。

④空車排出の活発化という効果を得て、毎日約230-240両の車両を浮かすことができた²⁵⁾。それにもかかわらず、1942年3月頃、駅頭には砂糖の滞貨が41年度の約6倍、重要物資である石炭の場合でも約3倍に達し、閑散期に持ち越されざるを得なかったのに対し、3月下旬には貨物輸送総力旬間を実施して「荷主及運送業者の協力」を求めた。しかし、司令電話を始め通信設備が十分に整備されなかったため、時々刻々変化する貨車の動きを把握できず、配車および輸送計画の実施に際して支障を免れなかったことも見逃してはいけない²⁶⁾。

鉄道輸送の再編は鉄道周辺にも拡大され、荷役作業や集配作業の効率化による貨車停留時間の短縮が図られた。戦時下でガソリン消費規正、荷役労働者の不足、資材難が発生し、鉄道駅における積卸・集配作業を担う小運送業の能力が発揮できなくなった。そのなかで1939年2月に「小運送業法」が台湾に施行されると、各駅ごとに小運送業者の集約合同が政策的に進められ、全線の1,097店にも達した業者数とその半分以上の495店へ統合された²⁷⁾。さらに、1943年には全線労働者数千人を網羅する台湾運輸組合作業奉公隊を結成させ、隊本部を組本部に、隊支部を台北、台中、台南に置き、その傘下に区・班（台北4区9班、台中3区5班、台南3区8班）を置いて、荷役作業能率の最高度発揮を期しようとした²⁸⁾。

とりわけ、貨物「輸送統制の分野」は「生産と消費部面を成るべく接近せしめ遠距離輸送及交錯輸送を極度に抑制し以て鉄道輸送の弾力性を強度に保有せしむる方策」であった。それだけでなく、輸送計画も国鉄内部のものに留まらず、「鉄道の合理的輸送計画に照応して小運送計画、荷役作業計画を樹立せしめ之れに依って鉄道輸送は勿論輸送の総局の目的たる生産から消費への物資の流通を迅速正確ならしむ総合計画」に変えられた。鉄道輸送をめぐる様々な諸計画とともに、輸送計画を一貫して立てるようになった。とくに、鉄道計画と物資動員計画および生産力拡充計画との連関性を重視して「繁忙期に処する事前対策を講ずる為砂糖輸送懇談会、石炭輸送懇談会を始め各種の輸送打合会を開催した」²⁹⁾。滞貨発生を抑制し、効率よく貨物輸送を行うため、それまでとは違って輸送供給側たる台湾国鉄が必要側との協議を経て、輸送力の事前配分を行ったのである。

貨物重点主義は以上のような数量調整だけでなく価格調整を通じても実現された。戦時インフレーションにもかかわらず、総督府の低物価政策が実施されてできる限り運賃引上げが抑制され、運賃指数はむしろ実質的に大幅低下した。それによって営業費用に比べて営業収入が増え難くなったため、1940-41年には旅客運賃を引上げることで、「不要不急」旅行を抑制しながら

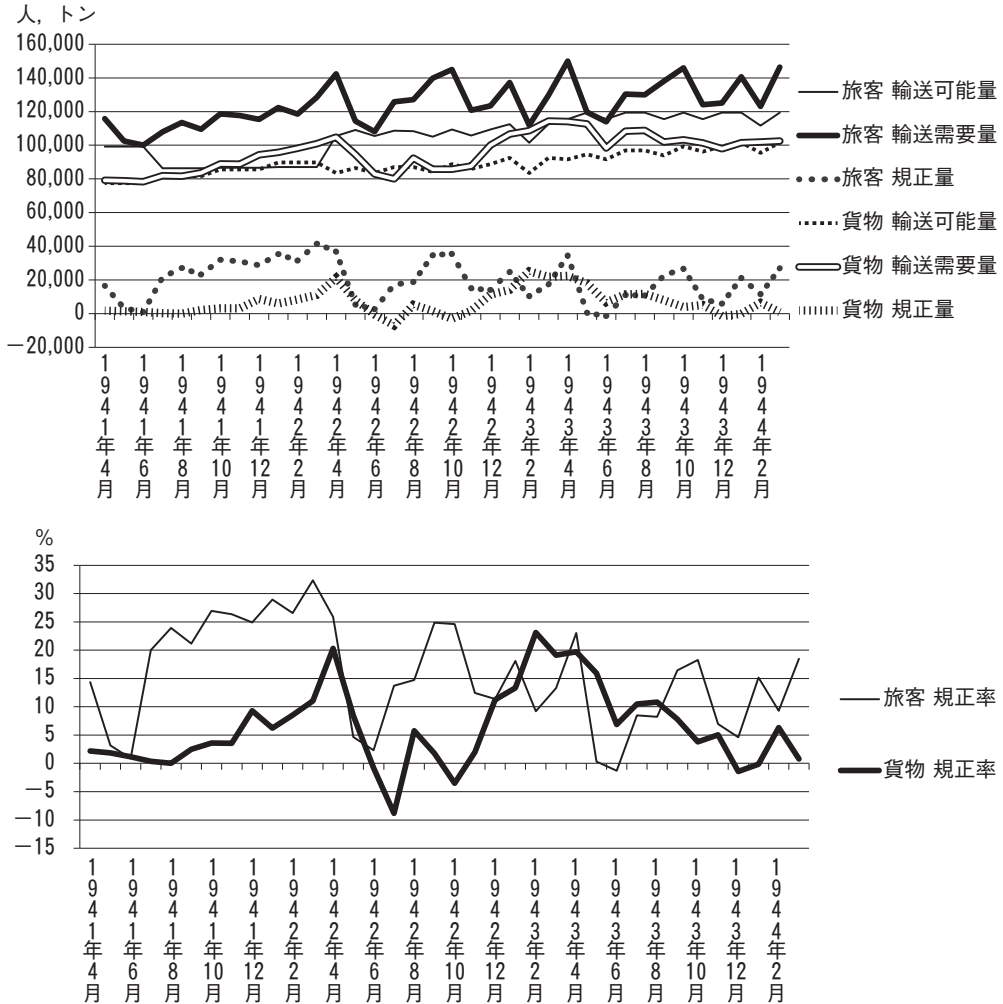
25) 貨車停留時間短縮旬間の実施によって、1日平均輸送トン数は最低月の6月に比して5,799トンの増加、最高月の11月に比して1,725トンの増加を記録しており、また1車平均貨車停留時間は最短期間の10月の15.5時間をさらに短縮して15.4時間の記録を樹立した。

26) 鉄道部長満尾君亮「台湾鉄道我観」『台湾鉄道』1942年12月、4頁。

27) 「鉄道と小運送の相関性に関する理論的考察」『台湾鉄道』1941年11月。

28) 編集部「島内陸運強化の総合的方策二つ」『台湾鉄道』1943年3月、10頁。

29) 恒吉前掲「新春を迎へ輸送統制総合輸送の両面を有する鉄道輸送政策の樹立へ」。

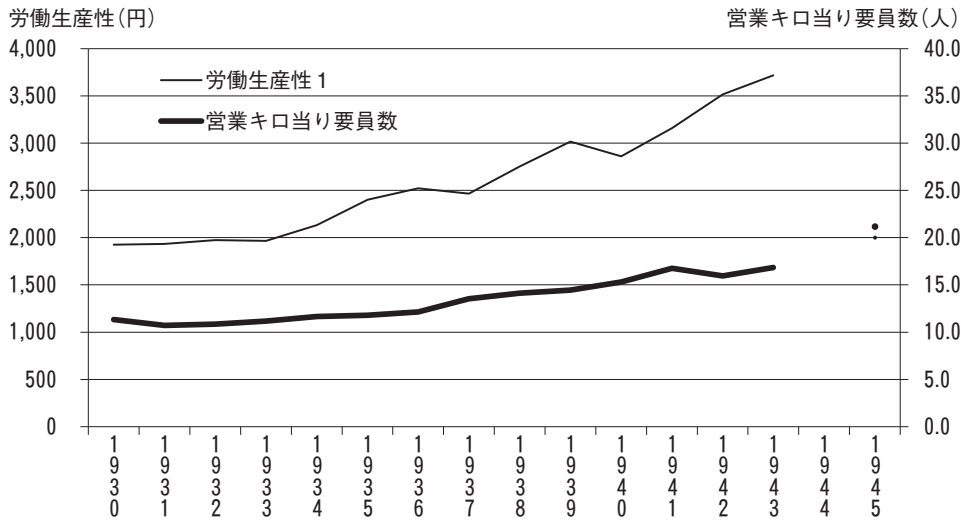


(出所) 企画院「昭和十七年度交通動員実施計画綱領」1942年6月9日(『開戦期物資動員計画資料 第12巻 昭和17年』現代史料出版, 2004年); 企画院「昭和十八年度交通動員実施計画参考表」1943年4月7日(『後期物資動員計画資料 第8巻 昭和18年』2001年)。

図4 台湾国鉄の月別鉄道輸送需給計画

ら、営業収支の悪化を防ごうとした。その反面、軍事品、石炭、米、砂糖などといった重要物資の輸送に対して各種割引の適用、低運賃設定が行われ、名目運賃も低下した。その後も、鉄道当局は旅客運賃の引上げを断行したが、特に1944年4月には内地の国鉄のように既存運賃の3割に相当する戦時特別貨率を設定し、さらに距離比例制を廃止して遠距離低減制を導入した³⁰⁾。その一方、貨物運賃については若干の引上げがあったが、旅客運賃に比べては微々たる

30) 田村安一「旅客運賃の改正に就て」『いしずゑ』1944年3月; 渋沢誠次「局鉄運賃の改正について」『いしずゑ』1944年6月。



(出所) 図1と同じ：企画院「昭和十八年度交通動員実施計画参考表」1943年（『後期物資動員計画資料 第8巻 昭和18年』2001年）；台湾省行政長官公署交通処編『台湾一年来之交通』1946年；南亮進『鉄道と電力』東洋経済新報社、1965年。

(注) 労働生産性 = 実質生産額 ÷ 職員数。ただし、実質生産額は運賃指数をもって鉄道収入を実質額化したものである。

図5 台湾国鉄における労働生産性と営業路線1キロ当たり鉄道要員数

水準に過ぎなかった。米空軍の空襲が本格化した1945年には、大幅の運賃上げが再び旅客輸送に対して実施されることとなった³¹⁾。このような貨物重点主義によって、図4のように貨物より旅客に対して厳しい「規正」、すなわち輸送需要の削減が実施された。

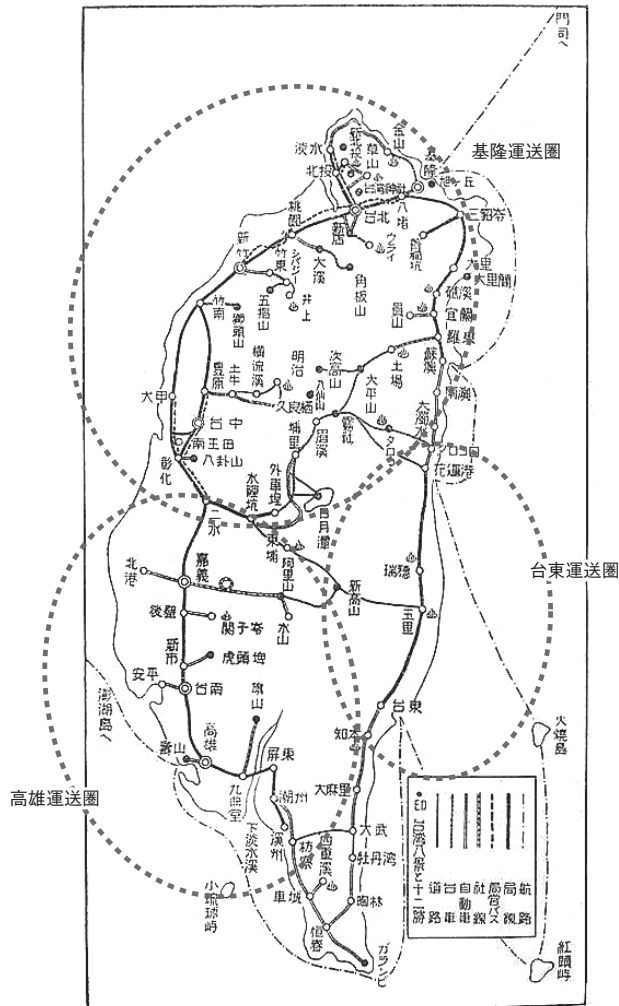
以上のように、台湾国鉄は車両修繕および配車の効率化を追求し、なおかつ列車の増発と長大化を進めた上、輸送統制を実施することで需給調整を図った。そのためには現有施設に対してより多くの労働力を配置することは言うまでもない。1936年の従事員は10,693人から1943年に15,332人へ増加し、営業1キロ当たり鉄道要員数（図5）が1936年12.1人から1943年に16.8人へ急増し、この水準は1945年にも維持された。このような増員は応召・入営が避けられない日本人によってとてい賄えなかったため、現地人の大量採用を行わざるを得ず、詳しいことは後述するが、現地人の比率が急増したのである。労働集約的鉄道運営は単に台湾国鉄にとどまらず、日本帝国内の他の鉄道でも見られる現象であって、図5のように戦前期に見られない

31) 台湾国鉄の経営収支については林前掲「鉄道業の展開」を参照されたいが、輸送距離をもって運賃収入を割って客貨別運賃を推計してみると、千人キロあたり旅客運賃は1937年14.7円、38年14.8円、39年15.2円、40年16.5円、41年15.5円、42年18.1円、43年17.8円、44年21.2円、45年47.0円であり、千トンあたり貨物運賃は1937年21.9円、38年22.3円、39年22.5円、40年22.2円、41年19.1円、42年20.7円、43年19.2円、44年15.6円、45年33.8円であった。貨物運賃が1944年まではむしろ下がったことから、貨物収入は1920年代後半から30年代前半にかけて全体収入の50-60%を占めたが、戦時下でその比率が急減し、1945年には全体収入の10%に過ぎなくなった。

高い生産性を実現するものであった³²⁾。

3. 運送圏と戦時陸運非常体制

そうした中、日米開戦に伴う戦争の拡大は台湾の鉄道にとって大きなショックとなった。それを理解するため、とりあえず戦前期の貨物輸送に注目する必要がある。貨物輸送は図6のよ



(出所) 台湾総督府交通局鉄道部『列車時刻表』1936年2月1日

図6 台湾鉄道路線図

32) 林前掲「鉄道業の展開」；林采成「満鉄における鉄道事業の展開と経営実態」および「全要素生産性(TFP)比較分析」『東アジアのなかの満鉄：鉄道帝国のフロンティア』，名古屋大学出版会，2021年。

うな三つの運送圏に大別されていた。島内貨物運賃と日本内地・台湾間の船舶運賃からなる貨物運賃は、縦貫線濁水溪付近（縦貫線二水駅）を分水界とし、南北に進むに従って低減するため、それぞれ基隆と高雄を中心とする運送圏が形成した。北部の基隆運送圏では、島外への輸移出と人口稠密な消費地たる台北のため、上り線の貨物が下り線の貨物を凌駕した³³⁾。逆に、南部の高雄運送圏においては輸移入品は上りとなるため、上り線取扱貨物は少なく、下り線取扱貨物が多くなった。そのほか、花蓮港を門戸とする台東線が独自の運送圏を形成し、おもに貨物は台東より北送したものの、最大数量といっても十万トン（1936年）に過ぎなかった。

船舶不足による鉄道貨物の変動現象は戦時下でより深刻化した。日中全面戦争が勃発し、さらにそれがアジア・太平洋戦争へとエスカレートすると、台湾内の輸送動態にも大きい変化が生じた³⁴⁾。要するに、島内陸運貨物の6割が港湾出入貨物であっただけに、船舶不足は「生産地より港湾への陸上輸送を掣肘し、延いては生産地に於ける滞貨となり、生産そのものにも大なる影響を与へるに至った」³⁵⁾。1941年度中に「砂糖ハ内外地ノ砂糖「カスレ」ニ対応シ例年ヨリ早く製糖開始サレタル工場多カリシガ船舶之ニ伴ハズ港湾倉庫ハ終始満庫ヲ続ケタル為例年ノ如キ専用貨車輸送ヲ実施スル」ことができなかったため、「約三十八万噸ノ大量砂糖ヲ翌年度ニ持越」せざるを得なかった³⁶⁾。また、船舶不足のため、南送して高雄から輸移出されるべき特産物が北送して基隆から送られたので、鉄道運営から見れば「非効率的」遠距離輸送が絶えなかった。同時に、同じ理由から、高雄へ陸揚げされるべき貨物が基隆に陸揚げされ、全島へ発送された。そのなかで、最繁忙期の2-3月には北部に限って生産されて南送されなければならなかった石炭の場合、「発送整備車の未連結竝に中継貨車の停滞著しく生じ貨車効率の阻害甚しきもの」があった。

日米開戦後のガダルカナル戦闘が始まると、船舶の徴用と喪失が甚だしくなり、海上輸送力の低下はもはや避けられなくなった。これに対し、日本政府は「戦時陸運ノ非常体制確立ニ関スル件」（1942年10月6日）を閣議決定し、日本帝国全領域にわたって石炭を始め戦略物資輸送を海運から陸運（おもに鉄道）に変えた。当然、台湾への配船が少なくなり、それを補うため、「沿岸貨物の陸運への転嫁」が広範囲で発生し、さらに「港湾勢力圏の変動」を起こした。既述のように、「従来基隆、高雄両港の勢力範囲は彰化〔二水駅の付近：引用者〕を分界とし」たが、「船稼行率を昂上」させるため、「海上輸送距離の縮小と船舶在泊時間の短縮が必要」と

33) 1936年度基隆、高雄両駅の取扱貨物をみれば、基隆は発送73万3千トン、到着181万3千トン、合計254万6千トン、高雄は発送81万6千トン、到着132万2千トン、合計213万8千トンであった。

34) 太平洋戦争期における海上輸送力の喪失が鉄道を筆頭とする陸運に及ぼした影響については次の研究を参照されたい。林采成『戦時経済と鉄道運営：「植民地」朝鮮から「分断」韓国への歴史的経路を探る』東京大学出版会、2005年；同「日本国鉄の戦時動員と陸運転移の展開」『経営史学』46（1）、2011年6月。

35) 淡沢誠次「台湾と戦時陸運の非常体制」『台湾鉄道』1943年8月。

36) 台湾総督府交通局鉄道部『台湾総督府交通局鉄道年報』1941年度版、63頁。

され、「船舶は海上距離における最捷路を求めて寄港することとなり、又同一船舶が数港に寄港」できなくなった³⁷⁾。

その結果、「港湾の勢力範囲は陸上輸送距離によらず、海上輸送距離によって決ま」った。日本「内地との出ている貨物は基隆に、南方との出入貨物は高雄に集中するの傾向は益々顕著とな」った。また、「海運事情の激変による陸運への影響」として考えられるのが「輸送の平均化 [平準化：引用者]」であった。従来本島産業の両軸が米糖にあったため、上述したように、季節的変動を避けられず、月別指数において最大100、最小55という甚だしい「懸隔」があった。しかし、海上輸送力の不足によって砂糖、米のような季節作物も年間を通じて概ね平準的に輸送されることとなり、1942年には月別最大100、最小90という「理想的平均輸送」が実現された。そのなかで、島内の生産力拡充事業が進むにつれ、「工業原料、燃料、製品等島内移動貨物の著しい増加となって陸運の上にも如実に反映し」1942年来島内「陸運貨物における港湾出入貨物と島内移動貨物との振合は、従来の六対四にたいし逆に四対六となり、両者の比率はまさに逆転するに至った」³⁸⁾。

以上のように、縦貫線の開通によって基隆と高雄の両港を中心として運送圏が形成されたが、船舶不足というショックを受け、それらの運送圏が大きく変移したのである。「海上輸送方式の変更に基づき、南送貨物の激増による、西部線縦貫輸送の実現によって、島内輸送系統に革命をもたらした」³⁹⁾。このような陸運転移にあわせて台湾国鉄は輸送力を強化しなければならなかったが、当時輸送施設はきわめて脆弱なものであった。鉄道部長満尾君亮によれば、1942年頃「機関車では四十年以上経過したものが相当数現役として働いて居り、客車、貨車でも三十年以上のものが相当にある」という状態であった。「停車場の構内の設備も実は大変なものであ」って、「列車運転の安全を確保する信号保安の設備も甚だ旧態依然たるものがあって不十分である。通信設備、つまり業務運用上絶対必要な電話電信線の如きも至って不完全であると指摘されていた」⁴⁰⁾。

こうして老朽化した鉄道施設を拡充するため、台湾国鉄は表3と表4のような鉄道施設整備計画を樹立してその実行を図った。新設建設は一部に限定し、予算および資材を施設改良に当てるつもりであったが、資材難は甚だしかった。1942年から43年にかけて予算額は増えたものの、配給予定の鋼材を見る限り、むしろ減ったのである。そのため、鉄道当局は「南部、中部、北部操車場の完成、主要駅構内の拡張、列車行違設備および信号場の増設による本線線路容量の強化、線路負担力の強化等によって特に幹線輸送力の充実を期する」ことにした⁴¹⁾。それと

37) 渋沢前掲「台湾と戦時陸運の非常体制」。

38) 同上。

39) 鉄道部長満尾君亮「台湾陸運非常体制（一）」臺灣鐵道協會『いしずゑ』1944年6月。

40) 満尾前掲「台湾鉄道我観」。

41) 渋沢前掲「台湾と戦時陸運の非常体制」。

表3 台湾国鉄における鉄道施設整備計画

	1942年度				1943年度	
	予算額 (千円)	所要資材 (トン)			予算額 (千円)	所要資材鋼材 (トン)
		鋼材	銅	セメント		
建設工事	1,000	200		360	724	50
高雄臨港線	190	100		50		
新高臨港線	625	100		260	624	50
花蓮港臨港線	100			50	100	
その他	85					
改良工事	4,306	1,920	15	7,490	5,009	992
複線工事	2,476	1,400		6,400		
彰化台南間複線					2,276	600
南部操車場					500	30
北部操車場					500	20
停車場改良	422	300		600	621	160
通信施設					420	62
工場拡充	300	180	15	75	532	100
その他	1,108	40		415	160	20
自動車運輸事業	643	10		50	1,000	180
補修		4,160	557	2,025		3,850
車両		1,550	457	5		1,500
線路その他		2,610	13	2,020		2,350
総計		6,290	602	9,925		5,072
【追加】 鉄道防空施設整備						479
灯火管制施設						2.5
防護施設						474.5
非常用施設						2

(出所) 図4と同じ。

ともに、表4のように鉄道車両においては1943年にも引き続き機関車と貨車に重点を置いて車両増備を進めた。ところが、このような車両の製作や修繕には戦時規格が適用されており、既存施設のなかで不要あるいは遊休なものと判断されると、これを撤去し、緊要な方面に置き換えるという転用も行われた⁴²⁾。

「海岸線の軌条更换と南二水信号場新設と、線路施設に関する最小限度の準備を整へたので」、

42) 工作課「鉄道車両の戦時設計製作に就て」『台湾鉄道』1943年4月；工作課「鉄道車両の戦時設計製作に就て(下)」『台湾鉄道』1943年5月。

表4 1942-43年度鉄道車両整備計画表

		車 両	前年度末 運営両数 (A)	当年度新製 増加両数 (B)	当年度廃車 その他減少両数 (C)	差引年度末運営両数 (A + B - C)
1942	国 鉄	機関車	226	12		238
		客 車	501	15	5	511
		貨 車	5,833	391	43	6,267
	私 鉄	機関車	67	14	1	80
		客 車	276	29	6	299
		貨 車	2,351	400	27	2,724
1943	国 鉄	機関車	245	6		251
		客 車	518			518
		貨 車	6,107	270	15	6,362
	私 鉄	機関車	83	7		90
		客 車	304	10		314
		貨 車	2,752	240	15	2,977

(出所) 図4と同じ。

台湾国鉄は1944年6月15日を期して「改正ダイヤを実施した」⁴³⁾。それによって捻出された輸送力を北部産石炭を高雄港へと輸送する貨物列車などに当てたが、その代わりに縦貫線を直通する旅客列車を一本消さざるを得なかった。このように、戦時下の台湾国鉄は既存施設に対して応急的な改良投資を加えることで、線路容量を拡大するとともに、機関車の牽引力を高め、貨物輸送力を強化しようとした。

とはいえ、各種資材の配給量が削減されたため、1944年7月から鉄道当局は磨耗限度と修繕基準を緩和し、車両修繕や施設補修を簡易化した。機関車の場合、「機関車使用の繁劇、修繕用資材や検収要員の不足と技能の低下と云ふ条件の下に」「機関車故障も検修のための休車率も従来よりは増加」せざるを得なかった⁴⁴⁾。「戦時基準」によって施設の老朽化が甚だしくなり、「全線を通じて日々繰り返される大小運転事故のあまりにも多いのに驚いた」と指摘されるほどであった⁴⁵⁾。「機関車の走行百万軒当りの比率にして比較してみると、西部線でも内地の国鉄有鉄道の実に三倍半から四倍の件数を示し、東部線に至っては二十倍前後の負^{マイナス}の成績を挙げている」⁴⁶⁾。このような状況は人的資源でも見られる。

応召・入営、転職などのため、日本人を中心に退職率が高くなり、それを補うとともに、業

43) 満尾前掲「台湾陸運非常体制(一)」。

44) 新郷喬「戦時的措置と機関車検修に就いてのその動向」『いしずゑ』1944年7月。

45) 平川茂「真剣になって運転事故を防止せよ」『いしずゑ』1944年6月。

46) 鉄道部長満尾君亮「時務余言(十)」『台湾満鉄』1943年9月。

表5 1943年度鉄道要員需要計画表

職別		1942年度末 現在員		1943年度新規需要						1943年度末 現在員		比率	
				新規増加		減耗拡充		計					
		男	女	男	女	男	女	男	女	男	女	男	女
技術者 甲	官	129		18		24		42		147		1.14	
	民	8		1				1		9		1.13	
技術者 乙	官	388		35		47		82		423		1.09	
	民	51		4				4		55		1.08	
技能者	官	5,351		42		495		537		5,393		1.01	
	民	1,436		83		34		117		1,519		1.06	
労務者	官	7,027	243	679	20	475	6	1,154	26	7,706	263	1.10	1.08
	民	5,295	58	616	4	150		766	4	5,911	62	1.12	1.07
管理事務 職員	官	386				33		33		386		1.00	
	民	174				5		5		174		1.00	
下級事務 職員	官	845	169			107	49	107	49	845	169	1.00	1.00
	民	466	6			13	3	13	3	466	6	1.00	1.00
合計	官	14,126	412	774	20	1,181	55	1,955	75	14,900	432	1.05	1.05
	民	7,430	64	704	4	202	3	906	7	8,134	68	1.09	1.06
	計	21,556	476	1,478	24	1,383	58	2,861	82	23,034	500	1.07	1.05
	男女計	22,032		1,502		1,441		2,943		23,534		1.07	

(出所) 前掲「昭和十八年度交通動員実施計画参考表」。

務量の増加に備えて「台湾人」の新規採用も増やして労働力の不足を緩和し、労働集約型鉄道運営を強化しようとした⁴⁷⁾。表5では、身分構成が表示されていないものの、台湾国鉄は日本内地のように勅任官、奏任官、判任官、雇員、傭人といった身分編成をもっていたことから見れば、技術者甲、技術者乙、技能者、労務者は主にそれぞれ奏任官以上の技師（一部は判任官の技手）、判任官の技手（一部は雇員）、雇員（一部は傭人）、傭人に当たる。その反面、事務職員においては管理事務職員は奏任官以上の書記官、判任官の書記、一部の雇員、下級事務職員は一部の雇員、傭人になるだろう。労務者は主に「台湾人」に当たるが、この労務者と若干の技能を持つ技能者を中心に「新規増加」+「減耗拡充」を行っていたことがわかる。

その結果、民族別労働力構成が戦前来の日本人と「台湾人」の比率が6：4から1941年には4：6へと逆転し、さらに1944年初には2：8へと変わり、「台湾人」が現場労働力の主力となっていた⁴⁸⁾。その結果、「台湾人」の中でも雇員への登格者が増えており、さらに一部に限

47) 林采成「『南国』台湾における鉄道員と労働衛生：植民地鉄道の労働衛生管理の始まり」『鉄道員と身体：帝国の労働衛生』京都大学学術出版会、2019年。

48) 林前掲「『南国』台湾における鉄道員と労働衛生」；鉄道部長満尾君亮「群盲探象の説」1944年4月5日『いしずゑ』1944年7月。

表6 1943年度陸上交通要員養成所計画表

養成所別	科別	期間	新規養成 人員	養成中 人員	修業人員	施設場所
鉄道現業員教習所	本科及び別科等	4ヶ月-1年	657	355	612	台北
交通局鉄道工場 技工見習教習所	予科, 本科	6ヶ月, 2年	80	193	46	台北
鉄道病院看護婦養成所		2年	15	28	10	台北
台湾製糖会社養成所	運転科	1年	50	50	50	屏東
総計			802	626	718	

(出所) 表5と同じ。

(注) 鉄道現業員教習所の本科は運輸, 運転, 別科は駅員, 車掌, 電信, 機関助手, 検車手, 線路。

ってあるが、判任官への昇格者も登場した。とはいえ、鉄道当局は不足している日本人を身分的に上位の身分へと昇格・配置し、その結果、労働力の質的低下が進んだにもかかわらず、日本人傭人が減っていった。部署別には管理部署・現場上層部に重点配置することで、鉄道当局は植民地雇用構造を維持しようとした⁴⁹⁾。さらに、表5からは台湾の私鉄でも同様の労務措置が取られたことも確認できる。

さらに、従事員の若年化や勤務年数の短期化が進み、労働力の質的低下が甚だしくなった⁵⁰⁾にもかかわらず、外部からの高学歴者の採用が難しくなったことから、鉄道当局は技術者の内部養成を図った。表6のように、鉄道現業員教習所の本科と別科を通じて既存の内部養成体制を強化しており、これとは別に交通局鉄道工場技工見習教習所を通じて鉄道工場で働く技能者を育成しようとした⁵¹⁾。そのほかにも、職員の福利厚生の一環として既存の診療所に代えて、台北鉄道医院を1940年に設置すると、ここにも鉄道病院看護婦養成所を設けて現地で看護婦を養成しようとした。糖業鉄道の中でも運転要員の不足が著しくなったため、台湾製糖会社養成所が設置され、機関士の育成が進められた。

鉄道輸送方式において陸運転嫁輸送が実施されてからは、海陸輸送分野との調整が必要とされたため、港湾出入貨物に対して強力な統制輸送を行い、「米、砂糖等の重要移出貨物に対しては、海運に即応せる計画輸送を実施し」た。これにあわせて、総督府は交通局の組織再編を図り、まず海陸一貫輸送体制の重要性を鑑みて交通局に鉄道、通信両部のほか海務部を新設し、

49) 林前掲「[南国]台湾における鉄道員と労働衛生」；法制局「台湾総督府交通局官制中ヲ改正ス」1943年2月26日「公文類聚・第六十七編・昭和十八年・第三十九卷・官職三十三・官制三十三（台湾総督府一）」国立公文書館所蔵。

50) 林前掲「[南国]台湾における鉄道員と労働衛生」。

51) 若年層職員が増えるのに対し、1943年に鉄道特設青年訓練所を設置し、16歳424人、17歳668人、18歳743人、合計1,835人に対して7-14日間教練・修身公民といった所定の訓練を行うことにし、鉄道従事員教習所、台北鉄道工場技工見習教習所および台北自動車修理場にそれぞれ分所を設置した。

なお既存の諸局にわたっていた港湾関連業務を一元化して港務局を設置した⁵²⁾。さらに戦時輸送計画、施設計画、資材調達業務など各種業務の急増、現場機関への統制および監督の強化の必要性、各地域の輸送特性の反映などに鑑み、鉄道部は1943年12月に「本部九課を六課に減じ、地方鉄道として新たに台北、高雄、花蓮港の三鉄道事務所と台北、高雄の二鉄道工事事務所とを創設した」⁵³⁾。鉄道部と現業機関たる駅・区の間に庶務・輸送・工務の3課からなる鉄道事務所を設置することによって、従来台湾国鉄の組織は二段階から三段階に改められたのである。

一方、戦時下旅客輸送に対しては表2のように貨物に比べて厳しい輸送制限が加えられた⁵⁴⁾。「不要不急の旅行を抑制する事は勿論已むを得ざる旅行にしても急行列車の如き混雑する列車は力めて避ける様に」した。「年末年始の旅行輻輳期を見越して団体旅客の取扱を制限し教員学生生徒宗教家等に対する割引停止の如きは皆輻輳緩和の対策として実施せられた」。さらに「車内の混雑、駅頭の雑聞」は極まるものであったため、「一列運動、車内整理週間、旅行道徳訓練週間」を実施した。輸送力の配給たる列車ダイヤの編成においても、戦前期にもすでに貨物の比重が大きいほうであったが、戦時下ではさらに貨物優先主義が政策的に強調された⁵⁵⁾。

4. 輸送危機と戦場態勢

これらの対応策にもかかわらず、前掲図1で見られるように、1944年には旅客輸送は依然として増えたものの、貨物輸送はむしろ減少して、1945年に入ると輸送危機（transportation crisis）が顕在化した。台湾総督府は1944年8月に台湾島戦場化を予想して台湾戦場態勢実施要綱を決定し、総督府防衛本部と同経済動員本部を設置し、軍官民一体の態勢を整えた⁵⁶⁾。それに伴って台湾国鉄の戦時動員が強化されることとなったが、米空軍による空襲がよいよ1944年10月より本格化し、付表1のように、45年1月以来おおむね毎日フィリピンなどからの台湾空襲が続いた⁵⁷⁾。

戦況の悪化に伴い、軍事輸送の要請が増えただけでなく、空襲による被害が激増したため、輸送力はむしろ更なる不足を告げた。陸上交通の重要な機関たるべき「自動車輸送機関」もき

52) 蔡前掲「戦時体制下台湾総督府交通局鉄道部の官制改革」。

53) 運輸課+運転課→業務課、建設改良課+工務課→施設課、監督課+自動車課→監理課。鉄道部長満尾君亮「鉄道部機構の改正に就いて」『いしずゑ』1944年1月。

54) 旅行係長藤井一二「決戦体制下の旅行輸送に就て」『台湾鉄道』1942年1月。

55) 列車走行キロの構成は1941年に旅客48%、貨物45%、混合7%であったが、戦時陸運非常体制が実施された42年に旅客45%、貨物48%、混合7%となって貨物列車キロ数が旅客より大きくなり、さらにこれらが44年には43%、48%、9%になった。台湾省行政長官公署統計室編『台湾省五十一年來統計提要』1946年12月（→台湾省政府主計処重印、1994年11月）。

56) 山中一毅「台鉄時評」『いしずゑ』1945年1月。

57) 武部英治「共に戦ふ」『いしずゑ』1944年10月；佐藤孝夫「空と地との闘ひ：空襲下、機関車添乗記」『いしずゑ』1945年1月。

わめて貧弱であって、民間トラックは約千台に達したが、作戦の開始になった時には利用車は少なくなり、また空襲の損害を除いてもすでに自然損耗率の影響も甚大であった。「陸上小運送力ノ欠陥ハ台湾交通輸送上大ナル欠陥ヲ暴露シ、鉄道船舶ノ能力ニモ影響スルトコロ、キワメテ大ナル実情」であった⁵⁸⁾。当時台湾国鉄の輸送力を軍事的観点からみると、「①南北ニ連絡スベキ線路ハ縦貫線一本ニテシカモ大橋梁ヲ有シ敵ノ妨害ニヨリ比較的容易ニ交通遮断ノ目的ヲ達成シ得。②防空的見地ヨリ建設セラレ非ズ。③縦貫線中尚一部単線ノ箇所アリ。④鉄道工場ハ平時ノ常続的ナル修理力以上ニ出デズ、シカモ其ノ施設ハ一ヶ所ノミナルコト。」という状況であった。

そうした中、台湾島への米軍の上陸も予想された。そこで、軍官民一体となって台湾防備態勢を樹立するために、日本政府は陸軍が中核となって作戦準備に邁進する必要があると見て、1944年12月に台湾軍の後身たる第10方面軍司令官たる安藤利吉が台湾総督を兼職した⁵⁹⁾。総督府だけでなく各州各庁でも作戦準備すなわち郷土防衛の精神をもって軍の作戦準備に直接間接に協力し、飛行場整備などに対する労務の供出、「台湾人」の徴兵、志願兵・義勇兵の組織、島民遊撃戦準備などが進んだ。第10方面軍は従来軍事鉄道、船舶機関を有しなかったため、遅れながらも、各種の機構に一新して鉄道司令部および船舶輸送司令部以下を編成して強力な計画統制を実施するとともに、空襲の激化に伴い地上防空機関も直接作戦時を除いて、交通機関の防空を重点として配置部署を変更させた⁶⁰⁾。

すなわち、第10方面軍は1945年2月25日に台湾鉄道司令部を編成し、日本内地より独立鉄道第9大隊の派遣を受けた。「船鉄一貫」的運用を図るため、同司令官は第7船舶輸送司令官を兼任し、司令部の編成内には2つの鉄道輸送司令部および十数の停車場後方部および編成要員を含んだ。第1鉄道輸送司令部を台北に、第2鉄道輸送司令部を高雄（後に嘉義へ移転）にそれぞれ配置し、二つの鉄道輸送司令部の下に基隆、新竹、台中、彰化、嘉義、台南、岡山、高雄、蘇澳に停車場司令部を配置した。台湾鉄道司令官の隷下に編入された独立鉄道第9大隊は主として空襲被害の復旧作業に出動したが、空襲下では台湾国鉄に対して「一般鉄道職員以下ノ業務指導援助ヲ兼ネ」た⁶¹⁾。

縦貫線の切断に備えて、台湾軍側は豊原（台中州）から屏東附近に至るまで数社の製糖用軽便鉄道を南北連絡することを企図し、1944年11月から工事に着手して1945年1月までに完成した⁶²⁾。この南北一貫予備路線は「公用線」と称され、その輸送力は少ないものの、必要に応じ

58) 第一復員局「台湾方面軍作戦記録（台湾及南西諸島）」1946年8月、防衛省防衛研究所所蔵。

59) 海軍出身総督が戦時行政に当たると、総力戦態勢の樹立に「隔靴搔痒の感」があり、その施行について研究が行われた。第一復員局「第十方面軍作戦記録（台湾及南西諸島）」1946年8月、防衛省防衛研究所所蔵。

60) 第一復員局前掲「台湾方面軍作戦記録」。

61) 同上。

62) 同上。



(出所) “U.S. had plan to take over Taiwan after World War II: historian,” *Taiwan Times*, February 23, 2018. ただし、記事の作成は Central News Agency (or Focus Taiwan) によって行われた。

図7 第5航空軍による竹南駅空襲(1945年5月17日)

て1日10列車の運行ができるようになった。1945年1-3月ごろ、台湾全島にわたって輸送力がきわめて逼迫すると、私鉄の統一運営を通じてこれに対応するため、第2鉄道輸送司令部(嘉義)の「指導」によって台湾私鉄運営会が設けられ、私鉄の運行を統制し、輸送能率の向上を図った。

1945年4-5月に至って沖縄戦と相まって空襲は図7と付表1のように最も熾烈になり、「連日連夜ニ亘リ全島ノ飛行場市街、港湾、鉄道、船舶其ノ他主要施設ヲ徹底的ニ爆撃」した⁶³⁾。それによって主要都市がほとんど破壊され、高雄、屏東、台南、嘉義、新竹、基隆などではその損害が甚だしかった。その反面、台北、台中の損害は比較的少なかった。また、港湾(高雄、基隆、蘇澳、花蓮港など)でも爆撃があったが、致命的ではなかった。当然、空爆は鉄道施設に対しても損傷を与え、機関車の約半数、駐車場の建物の大半が爆撃に曝された。各地の工場は徹底的に破壊され、とくに製糖、酒精工場の被害が多かったため、アルコールなどの燃料難が発生し、「一時全島自動車ノ運行中止」となり、その後も自動車の運行が大きく制限された。

鉄道が空襲の急増に伴ってその機能を失いつつあったことは事実であり、「遂ニ敵ノ進攻ヲ

63) 第一復員局前掲「第十方面軍作戦記録」。

受ケルニ先立ち交通途絶スナワチ台湾ノ自存不能ニ陥ルベキコト明瞭」であったため、「陸海軍ト台湾総督府協議ノ結果、軍事鉄道輸送（広義ニ解シコト軍事ニ関係アル事項ハ概ネコレニ踏ムト解ス）ニ関シテ台湾鉄道ニ関シ台湾総督府交通局総長ハ第十方面軍司令官（台湾軍司令官）ノ指揮ヲ受ケル」こととなった。台湾鉄道司令部は軍事的見地から鉄道全般にわたる指導を行い、「①輸送統制ヲ強力ニ実施ス、②旅客本位ヨリ貨物本位ニ転移ス、③夜間運行ヲ本則トシ夜間トシ昼間ハ補助的運行トス、④重要鉄道機関（鉄道工場ナド）ノ分散疎開、⑤復旧資材ノ準備、⑥輸転材料就中機関車ノ秘匿、掩護、⑦退避引込線ノ活用、⑧基隆港湾短切揚搭実施ノタメ東臨港線ノ建設、台北マデノ即時分散用施設」を実施させた⁶⁴⁾。

空襲によって「鉄道及通信ノ連絡遮断頻発スベキコト」を経験するにつれ、「中央ノ一元的統制指揮ヲ以テシテハ非常ノ際各地方ノ緊急事態ニ応ズル臨機措置ノ万全ヲ期シ難ク」なったため、「各地方現業機構ヲシテ局地的ニ迅速果敢ナル機動的運営ヲ為サシムル態勢ヲ整フル」必要が生じた⁶⁵⁾。そこで、鉄道当局は図8のように鉄道事務所支所を新設して「当該区間ノ主要駅長ヲシテ支所長ヲ兼ネシメ之ニ広く鉄道部長及鉄道事務所長ノ権限ヲ委ネ」て「非常ノ事態発生セル場合ニ於テハ全責任ヲ以テ管内従業員ヲ指揮シ被害応急復旧、緊急輸送等ノ戦場的業務ノ機動的運営ニ当ラシムコト」とした。それによって、新竹、台中、台南、台東には鉄道事務所支所が設置され、台北、高雄、花蓮の三鉄道事務所の直轄区域とは独自の戦場態勢を備えたのである。もちろん、米軍の上陸による鉄道寸断が生じなかったため、戦場態勢が実際に稼働されることはなかったものの、空襲の主要目標となっている鉄道を運営する現業員にはかなりの危険性が伴われた。

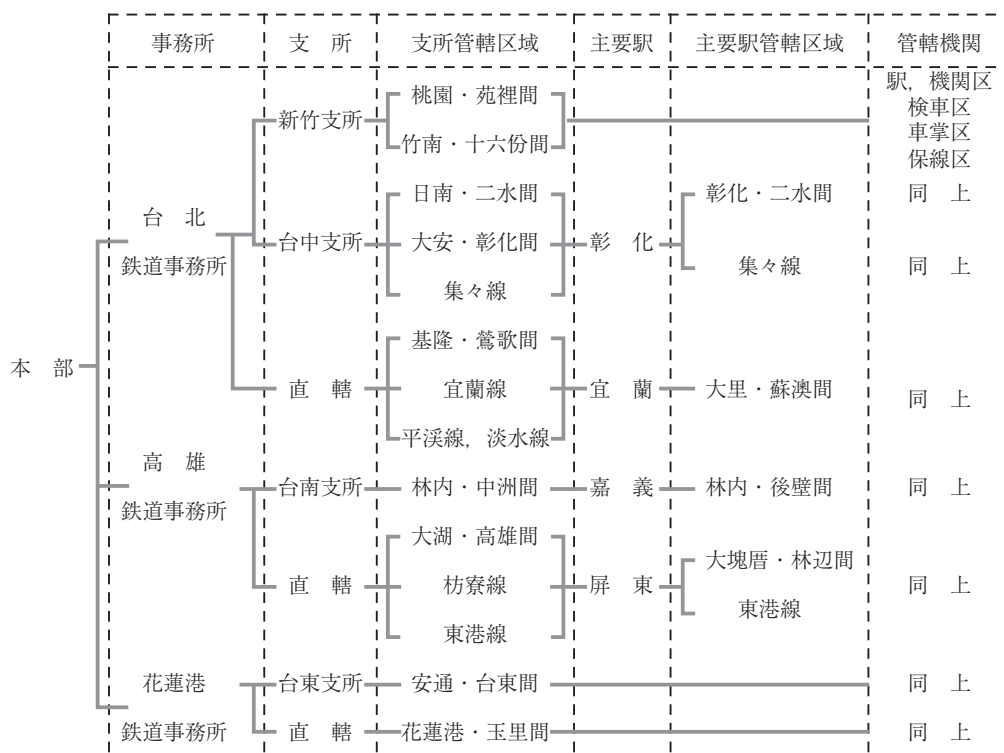
その中でも、客貨の輸送は戦時経済や民生安定はもとより、防衛作戦の遂行を保障することから、「職域ヲ死守スルノ敢闘精神ヲ振起シ且其ノ服務ニ付厳肅ナル責任制ヲ確立スル」必要があった⁶⁶⁾。鉄道当局は「鉄道現業員ノ志気ヲ昂揚シ其ノ身分ノ安定ヲ図ル為特段ノ措置ヲ講ズル」こととし、「帝国及朝鮮鉄道従業員ニ比シ著シク低劣ナル台湾鉄道従業員ノ待遇改善ニ資セシムル為交通手二五六人ヲ夫々属又ハ技手ニ昇格セシムコトトシ」た。職務別判任官の比率を見れば、駅長100%、駅助役40%、運転係40%、構内係0.4%、車掌区助役17%、車掌0%、機関区助役49%、機関士13%となり、全体的には従来の7%から20%へと上昇し、戦時動員のために身分登格が大量に行われたと評価できよう。

とりわけ、「昭和二十年本島人徴兵制度」が施行されると、それまで日本人の不足を補うために大量採用されて全従事員の8割を占めている「台湾人」も「補充確保」が難しくなった。それによる更なる労働力の質的低下が予想されたため、「台湾人」を含めて内部養成体制の強

64) 第一復員局前掲「台湾方面軍作戦記録」。

65) 法制局「台湾総督府交通局官制中ヲ改正ス」1945年4月19日、「公文類聚・第六十九編・昭和二十年・第三十卷・官職二十四・官制二十四（台湾総督府）」、国立公文書館所蔵。

66) 同上。



(出所) 法制局「台湾総督府交通局官制中ヲ改正ス」1945年4月19日、「公文類聚・第六十九編・昭和二十年・第三十卷・官職二十四・官制二十四(台湾総督府)」, 国立公文書館所蔵。

図8 台湾総督府交通局鉄道部における鉄道事務所および支所体制の成立

化が図られ、養成人員は1944年の1,410人から45年に1,510人へと増えた(表7)。そのうち、本科は1年間の教育が実施され、年1回になるが、専修科の場合、4-6ヶ月の教育が年2-3回実行された。そのうち、電信科に限って3学級の一つが女子部である以外、すべてが男子部であった。このような内部養成のために教官の増員が行われたが、日本内地の国鉄に比べて教官数はきわめて少なかった。教習所別教官たる職員1人当たり養成人員数を見れば、名古屋48人、大阪62人、門司46人、新潟25人、札幌66人(以上1941年)、台湾150人(1945年)であった。帝国圏鉄道において戦時下台湾国鉄の輸送力強化は人的資源面でも比較的脆弱なものであったといえよう。

そうした中、機関車に対する銃爆撃、停車場および鉄道橋の爆撃、通信線の破壊などといった敵機による鉄道被害が依然として続いた。とくに空襲による鉄道橋の破壊が致命的であったため、約11ヶ所の主要橋梁に対して高射砲あるいは機関砲を配置し、敵機をしばしば撃墜することもあり、鉄道橋への空襲は比較的少なくなった。とはいうものの、機関車は1日平均1両という損耗を出し、これが鉄道工場の修理能力を凌駕したので、鉄道の杜絶が懸念された。そのため、敗戦直前においては輸送力は1944年秋頃の8分の1ないし10分の1に減少した。鉄道

表7 鉄道現業員教習所における養成人員調

教科別		1944年度	1945年度	
			増員	計
本科	運輸科	65	50	165
	運転科	200		200
	保線科	35		35
専修科	駅員車掌科	180		180
	信号操車科	120		120
	電信科	180	50	230
	機関助手科	360		360
	検車手科	90		90
	保安科	60		60
	線路科	120		120
計		1,410	100	1,510

(出所) 図7と同じ。

- (注) 1. 表6の別科が1944年度には専修科と改称されている。
2. 電信科における1945年度増員は女子とする。

ネットワークの正常な機能はもはや期待できず、防衛作戦どころか、民生安定すら不可能となったといえよう。

おわりに

1930年代に入って鉄道輸送が増えるなか、戦争が勃発すると、従来の米、砂糖、肥料などの輸送に加えて軍事輸送が多発したため、輸送難の発生が避けられなかった。その後も軍需資材や生産力拡充物資の発生やガソリン消費規正などによる貨物自動車からの転移もあり、鉄道輸送は年々急増し、鉄道創始以来の新記録を重ねた。とはいえ、帝国圏内における他の国有鉄道に比べて台湾国鉄における輸送需要の増加は著しいものではなかった。

輸送需要の増加に対し、輸送力の強化が図られたが、資材の不足のため、鉄道投資は充分といえず、信号場および駐車場の増設、有効長の延長、レールの重量化、車両の増備という改良投資に重点が置かれた。その上、鉄道工場における車両修繕の効率化や配車作業の強化、そして貨車停留時間短縮運動などによる車両運営の効率化が実施され、さらに列車運行本数の増加と列車編成の長大化が進められ、限られた現有施設をもって輸送力増強が図られた。こうした鉄道輸送の効率化は鉄道の両端における積卸・集配に当たる小運送業に対する統制合同が実施され、後には台湾運輸組合作業奉公隊の結成を見た。それにしても、輸送力不足を免れなかったため、一般貨物や旅客に対する「規正」が実施されており、重要物資に関しては輸送打合せ

が開催されて輸送力の事前的配分が実施された。そのなかで、貨物重点主義が具現されたことはいうまでもないが、数量調整のほかにも主に旅客運賃の引上げによる価格調整が実施されたことも注目に値する。

こうして、台湾国鉄は車両修繕および配車の効率化を通じてできる限り多く確保された鉄道車両をもって列車の増発と長大化を進めた。そのために現有施設に対して労働集約的鉄道運営を進め、戦前期に見られない高い生産性を実現し、経営収支の改善を経験した。その一方、人的資源においては入召・入営のため日本人の離職が続き、日本人の大量採用も難しくなったため、現地人が従来より多く採用され、植民地雇用構造の中でも労働力の主力となっていた。その中で、相対的に少なくなった日本人が上位の身分を占め、戦時下でも鉄道運営への掌握を依然として維持しようとした台湾国鉄の行動様式は見逃すことができない。

そうした中、日米開戦が勃発し、船舶不足を補うために戦時陸運非常体制が実施されてからは、島内の輸送動態も大きく変わった。従来の運送圏は中部の二水駅で南北二分化する基隆・高雄の両港体制と東側の台東線からなっていた。戦時下で輸送需要が著しく増加し、さらに海上輸送力が不足すると、沿岸海運からの陸運への転移が増え、さらに既存の運送圏にも大きな変化が生じた。日本内地への移出される貨物輸送は基隆に集中し、南方との貨物輸送は高雄に集中する傾向が生じており、滞貨の持越によって季節的変動も非常に小さくなった。これが既存施設の容量を圧迫し、資材不足の中で施設の老朽化を余儀なくさせる要因にもなった。

そこで、鉄道当局は臨港線、複線工事、操車場、駐車場の改良、工場拡充といった重点部門に対して優先的に資源を配分し、場合によっては施設の転用までも行い、輸送力増強を図った。人的資源では技術者や技能者を中心に内部養成を行い、労働力の質的低下に対応しようとした。国鉄の組織構造においては鉄道事務所を設置して従来の2段階の組織を3段階へと高めるとともに、交通局内に海務部を設置して海陸一貫輸送体制を構築した。

しかしながら、輸送危機 (transportation crisis) の発生は避けられず、米空軍の空襲によって輸送力の低下が甚だしくなり、それに対応して台湾鉄道司令部が設置され、台湾国鉄の戦場態勢が整えられた。防空施設の設置はもとより、敵軍の上陸と路線の切断に備えて予備縦貫線 (公用線) の確保、私鉄の統一運営、重要施設の分散疎開、復旧資材の準備、退避引込線の敷設、強力な輸送統制、夜間運行の励行が実施された。そのみならず、人的資源面でも身分上昇や内部養成の機会が与えられたものの、輸送力の減退はもはや避けられなかった。

以上のように、台湾国鉄は現有施設をもって最大の輸送力を得るため、労働集約的鉄道運営を行い、超過需要の常態化に対応しようとした。その結果、輸送の効率化を実現し、高い生産性を達成したものの、それが一般輸送に対する厳しい輸送制限を伴い、遂に鉄道の軍事的利用を見るに至った。しかし、輸送危機の発生を避けられなかったが、戦時下の人的物的変容は戦後台湾鉄道の前提となったのである。

【付表1】 台湾鉄道の空襲状況

区分	月日	関係州所在地	被害状況並びに数量
宜蘭駅	1月9日, 21日	台北	事務所1棟大破, ガソリン車庫1棟大破, 跨線橋大破, スタンドパイプ倒壊, 鉄管パイプ及びソケット破壊
斗南駅	1月9日, 15日	台南	駅舎及び付属建物1棟半壊, 駅工事事務所小破, 駅構内売店1棟小破, 駅倉庫1棟半壊, 日糖社線駅舎及び付属建物1棟半壊, 線路1ヵ所10m破壊
新営駅	1月9日	台南	荷物取扱所及びホーム上家小破
東花蓮港駅	1月9日	花蓮港	仮事務所大破
彰化駅	1月15日	台中	貨物積込ホーム1棟小破, 駅官舎3棟小破, ポイント破損1運動装置鉄管2本破損, 鉄道専用電話線全部切断
台中駅	1月15日	台中	機関車庫屋根小破, 鉄道専用電話線一部断線
高雄港駅	1月15日	高雄	鉄道官舎5棟半壊, 補修用軌条50本切断
新埔駅	1月15日	新竹	付属倉庫1棟小破, 鉄道専用電話線一部切断
基隆駅	1月21日	台北	八番線 S26号転轍器16号
嘉義駅	1月21日	台南	8号転轍器1大破
鶯歌駅	1月3日	新竹	駅舎及び官舎各1棟小破
台東駅	1月3日	台東	駅舎及びガソリン倉庫各1棟全焼
台北鉄道工場	1月3日	台北	操重車倉庫周壁半壊, 官舎2棟大破
線路	1月3日	台北	山子脚駅構内線路30m破壊
	1月3日	台北	二結駅構内上り本線30m破壊
	1月3日	台東	台東駅構内3ヵ所96m破壊
	1月3日	花蓮港	花蓮港駅構内1ヵ所170m破壊
	1月9日	台南	台南・車路坵駅間上り本線1ヵ所20m破壊
	1月9日	台南	林鳳宮駅構内下り本線1ヵ所45m破壊
	1月9日	台北	羅東・冬山駅間線路2m小破
	1月9日	花蓮港	東花蓮港駅構内線路250m破壊
	1月9日	台南	嘉義水上駅線路1ヵ所60m破壊
	1月14日	台南	嘉義飛行場引込線3ヵ所50m破壊
	1月15日	台中	彰化駅構内1ヵ所4本180m破壊
	1月15日	台中	台中駅構内2ヵ所7本屈曲
	1月15日	台南	斗南駅構内日糖社線線路1ヵ所10m破壊
	1月17日	新竹	新竹海軍航空引込線80破壊
	1月21日	台北	基隆駅構内2ヵ所80m彎曲
	1月21日	台北	宜蘭駅構内線路22m破壊
列車	1月3日 -1月21日	本線	進行中旅客列車3列車銃爆撃
			同 貨物列車7列車 右同
			退避中旅客列車4列車 右同
		屏東線	同 貨物列車11列車 右同
			退避中旅客列車1列車 右同
			同 貨物列車1列車 右同

区分	月日	関係州方所在地	被害状況並びに数量
列車	1月3日 -1月21日	宜蘭線	退避中旅客貨物3列車 右同
			同 貨物列車1列車 右同
			進行中旅客列車1列車 右同
		淡水線	退避中貨物列車1列車 右同
		台東線	停車中旅客列車1列車銃撃
			進行中貨物列車1列車 右同
退避中貨客混合列車1列車 右同			
車両	1月3日 -1月21日		機関車は大破4両、中破2両、小破33両、計39両
			客車 小破28両、全焼4両、計32両
			貨車 大破11両(内、日糖社線3両)、中破10両、小破94両、全焼29両(内、日糖社線7両)、半焼15両、計159両
			油槽車 焼損2両
			ガンリン車 大破1両(日糖)
			合計 215両
高雄港駅	2月24日、27日	関係州庁及所在地	駅舎、各事務所及付属倉庫大破、駅構内ポイント2両大破
高雄駅	2月19日	高雄市	機関車1棟小破
初音駅	2月19日	高雄市	機関車1棟小破
鹿野駅	2月19日	台東庁	給水タンク2基小破
日糖水景頭駅	2月15日	台中州	揚水ポンプ2台大破
鉄橋	2月15日	台中州	第1茂子溪鉄橋橋桁1本20m墜落
	2月15日	台南州	曾文溪鉄橋枕木数本飛散同復線工事中鉄橋橋脚1小破
線路	2月3日	屏東線	隘寮支線第3積場線路1ヵ所10m飛散
	2月15日	本線	曾文溪鉄橋南300mの地点線路1ヵ所50m大破
	2月19日	高雄駅	構内引込線3ヵ所破壊
	2月19日	本線	後壁駅南方600m線路1ヵ所破壊
	2月3日	湾糖社線	屏東駅南側線路1ヵ所破壊
	2月19日	本線	岡山駅北方200m線路1ヵ所破壊
	2月20日	屏東線	竹田・潮州間線路1ヵ所破壊
	2月27日	高雄港駅	山下町陸橋下線路6箇所破壊
鉄道専用電話	2月2日 -2月26日	本線・屏東線	2日台南・高雄間、3日新竹・台中間、7日屏東・西勢間、13日嘉義・台南間、15日台中・台南間、18日高雄・台南間、26日嘉義・台南間各切斷
列車	2月2日 -2月28日	本線	旅客列車1列車、貨物列車5列車銃撃
		宜蘭線	貨物列車1列車銃撃
		屏東線	旅客列車1列車、貨物列車1列車銃撃
		台中線	旅客列車3列車、貨物列車1列車銃撃
		湾糖溪州線	貨客混用列車1列車銃撃
車両	2月2日 -2月28日		機関車 大破15両(内、湾糖・日糖社線2両)、中破16両、小破16両(内、湾糖・日糖社線4両)、焼損10両、計57両
			客車 大破5両、中破5両(内、日糖社線4両)、小破44両、計54両

区分	月日	関係州方所在地	被害状況並びに数量
車 両	2月2日 -2月28日		貨車 大破29両, 中破20両, 小破54両, 計103両
			ガンリン車 中破1両
			合計 215両
自動車	2月2日 -2月28日		局営兼営自動車 大破1両, 小破1両, 全焼1両, 計3両
			貨物自動車 大破4両, 中破8両, 小破4両, 全焼6両, 半焼1両, 計23両
			乗合自動車 大破1両, 小破5両, 全焼1両, 計7両
			乗用車 全焼1両, 半焼1両, 計2両, 合計35両
高雄港駅	3月4日	高雄州	高雄鉄道工場1棟全焼
白川駅	3月5日	花蓮港庁	構内給水タンク小破
高雄新駅	3月11日	高雄州	第1, 第2ホーム及待合室小破
大肚駅	3月11日	台中州	構内信号機破壊
台南駅	3月12日	台南州	駅本屋及び付属建物各大破
民雄駅	3月13日	台南州	構内転轍器破壊
中 崙	3月16日	台北州	中崙局営バス修理工場小破
大山脚駅	3月27日	新竹州	上家倉庫1棟大破
基隆駅	3月31日	基隆市	貨物取扱所大破
線 路	3月1日	高雄港駅	駅構内において線路20m 破壊
	3月1日	本 線	上下線共台南, 三分子踏切破壊
	3月3日	日鉱社線	基隆市八斗子において1ヵ所埋没
	3月3日	台南駅	構内北側4個所破壊
	3月5日	宜蘭駅	宜蘭駅北方2キロにて線路1ヵ所破壊
	3月5日	本 線	曾大溪鉄橋南方100m 線路20m 彎曲
	3月5日	■山駅	構内線路2箇所破壊
	3月9日	高雄市	岸壁裏引込線5ヵ所切断
	3月11日	高雄駅	構内線路2箇所破壊
	3月12日	台南線	構内線路5ヵ所破壊
	3月16日	本 線	■■■■■駅間1ヵ所破壊
	3月18日	本 線	台南市東門町踏切にて上下線共1ヵ所60m 破壊
	3月20日	台南州	台南駅南方1キロ線路1ヵ所破壊
	3月25日	基隆市	基隆埠頭第12号岸壁引込線1ヵ所破壊
	3月26日	高雄市	高雄岸壁引込線5ヵ所各50m ないし100m 破壊
	3月28日	本 線	基隆・台北間基隆起点500m において線路50m 破壊
3月29日	高雄市	高雄港第4岸壁引込線2箇所10m 破壊	
3月31日	基隆市	基隆駅構内線路3箇所各10m 破壊	
列 車	3月1日 -3月31日	宜蘭線	4結駅停車中の貨物列車銃撃手
		宜蘭線	羅東・冬山駅間遂行中の貨物列車銃撃
		本線(3月27日)	新竹州北新竹駅停車中旅客列車銃撃
		本線(3月27日)	新竹州公司寮駅停車中の貨物列車銃撃
		本線(3月30日)	大肚駅南岸において貨物列車銃撃

区分	月日	関係州所在地	被害状況並びに数量
車 両	3月1日 - 3月31日		機関車 大破7両(内、塩糖社線1両を含む)、中破3両、小破3両(内、日糖社線1両を含む)、計13両
			客車 大破13両、中破1両、計14両
			貨車 大破22両、小破23両、焼失3両、計48両
			アルコール輸送車1両大破、民営乗合自動車1両小破
新営駅	4月2日	台南州	駅舎小破、浦倉庫4棟全焼、倉庫1棟全焼
塩水港駅	4月3日	台南州	駅舎半壊半焼、自動車倉庫1棟全焼
台南駅	4月7日	台南州	駅舎半壊
彰化駅	4月13日	台中州	駅付属倉庫1棟全壊
彰化駅	4月18日	台中州	駅構内転轍器半壊、検車事務所半壊
花蓮港駅	4月18日	花蓮港庁	駅舎事掌区事務室2半壊、検車事務所半壊
台中駅	4月22日	台中州	駅舎事務室、同上屋、保線区、機関区各事務所各小破、通信区、車掌区、駅倉庫、通信区、倉庫各1棟、及び停車場司令部事務室各半壊
楊梅駅	4月23日	新竹州	駅本屋1棟半壊、貨物倉庫1棟半壊、保線区結所1棟半壊、跨線橋小破
線 路	4月2日	新営駅	構内線路2ヵ所切断
	4月3日	嘉義駅	構内線路上下並びに引込線全部切断
	4月6日	彰化駅	構内線路3ヵ所切断
	4月7日	台南南駅	構内線路1ヵ所破壊
	4月7日	台南南駅・車路坵間	線路1ヵ所切断
	4月12日	新竹駅・香山駅間	線路4ヵ所破壊
	4月12日	新竹市内湖	白糖社線路1ヵ所破壊
	4月15日	台北駅・上埤頭駅間	線路上下各1ヵ所15m破壊
	4月16日	基隆駅・八堵駅間	線路1ヵ所20m破壊
	4月16日	松山駅・樺山駅間	線路1ヵ所破壊
	4月18日	彰化駅	構内線路1ヵ所破壊
	4月18日	花蓮港駅	構内線路2ヵ所破壊
	4月23日	楊梅駅	構内線路4ヵ所破壊
	4月25日	台東線馬蘭駅	構内線路2ヵ所切断
	4月26日	淡水駅・竹圍駅間	線路3ヵ所破壊
	4月28日	高雄駅・旧城駅間	線路1ヵ所切断
	4月28日	屏東駅・六塊厝駅間	線路1ヵ所切断
車 両	4月1日 - 4月30日		機関車 大破10両、中破8両、小破6両、計24両
			客車 大破6両、中破8両、小破14両、計28両
			貨車 焼失33両、大破101両、中破18両、小破36両、計188両
玉里駅	5月4日	花蓮港庁	機関庫1棟、機械倉庫3棟、通信室1棟半壊
彰化駅	5月5日	台中州	作業所1棟全壊、貨物2家中破
豊田駅	5月16日	花蓮港庁	駅舎全壊
竹南駅	5月17日	新竹州	構内跨線橋、信号所2棟小破
末広駅	5月21日	花蓮港庁	構内ポイント1箇所破壊

区分	月日	関係州方所在地	被害状況並びに数量
台北駅	5月31日	台北市	待合室半壊、鉄道事務所倉庫1棟全壊
線路	5月5日	台中州	彰化駅構内線路1箇所40m破壊
	5月5日	台中州	大肚駅構内線路1箇所40m破壊
	5月6日	台北州	台北市新起町踏切附近線路200m彎曲
	5月14日	台北州	淡水駅信号所前に於て線路10m彎曲
	5月14日	台中州	彰化駅構内において上下線共破壊
	5月16日	台南州	新宮駅構内上り本線1箇所切断
	5月17日	台中州	台中駅構内引込線1箇所40m破壊
	5月17日	台中州	彰化駅構内引込線3箇所破壊、1箇所彎曲
	5月17日	台中州	花壇駅構内線路20m彎曲
	5月17日	新竹州	竹南駅構内引込線4箇所破壊
	5月18日	台中州	二水駅構内線路1箇所破壊
	5月19日	台北州	基隆岸壁引込線5ヵ所破壊
	5月19日	新竹州	伯公岡駅構内線路上下線共破壊
	5月20日	新竹州	竹南駅構内線路7箇所破壊
	5月30日	高雄州	高雄市田町駅構内において線路1箇所10m破壊
5月30日	花蓮港庁	鳳林駅構内において線路1箇所破壊	
車両	5月1日 -5月31日		機関車 大破7両(内私鉄6両)、小破5両(内私鉄2両)、計12両(内私鉄8両)
			客車 大破12両(内私鉄5両)、小破13両、全焼14両(内私鉄5両)、計39両(内私鉄10両)
			貨車 大破96両(内私鉄5両)、中破9両(内私鉄1両)、小破21両、全焼29両(内私鉄5両)、計155両(内私鉄11両)
			自動車 大破3両、小破5両、全焼8両、計16両
基隆駅	6月17日	台北州	基隆駅機関庫1棟全焼
彰化駅	6月19日	台中州	跨線橋大破
豊原駅	6月21日	台中州	駅舎小破上屋倉庫1棟全焼
線路	6月4日	高雄州	高雄港駅構内200m破壊
	6月16日	台北州	基隆駅構内線路5ヵ所破壊
	6月17日	台北州	基隆駅構内線路100m破壊
	6月19日	台中州	大肚溪鉄橋上り線破壊
車両	6月1日 -6月30日	本線	機関車 大破4両、中破11両、小破9両、計24両
			客車 中破8両、小破3両、計11両
			貨車 大破63両、小破12両、計75両
玉里駅	7月12日	花蓮港庁	駅舎、保線区区事務所、機関庫修理工場各半壊
線路	7月7日	甲南駅	坑内線路湾曲
	7月12日	玉里駅	構内線路300米破損
	7月14日	本線	新州公司寮茅1トンネル附近線路150米彎曲
車両	7月12日	玉里駅	貨車1両中破
鉄橋	8月10日	新竹州	頭前溪鉄橋上下線各一個所破壊 下り線即日復旧
車両	8月12日	台北州	淡水駅において機関車1両中破、各車1両中破

(出所) 台湾総督府警務局防空課「台湾空襲情況集計」1945年1月、2月、3月、4月、5月、6月、7月、8月。