

〈論 文〉

戦後台湾造船業の発展

——産業政策と発展戦略の検討を中心に——

陳 正 達

I はじめに

東アジア NIEs の一員である台湾の経済発展は、開発経済学においては、ある特別な意味をもつ。台湾は、1960年代以降、低インフレ、低失業率、所得分配の公平性を達成したばかりでなく、経常収支面でもバランスのとれた持続的な経済成長を実現した。多くの先行研究は、この経済発展の源泉を1960年代初期に遂行された輸出志向工業化戦略や、高度成長を牽引した輸出部門＝中小企業の活動に求め、台湾経済の発展を、他の発展途上国が見習うべき成功例として賞賛した。

台湾産業の発展戦略を検討してきた既存の研究においては、川下の加工部門に属する中小企業を主たる担い手とする輸出志向工業化戦略が、常に研究の焦点となってきた。他方で、重化学工業の発展については、これを輸入代替的な産業発展とみなすのが通例であり、研究関心は一般に希薄で、研究蓄積も少ない。重化学工業部門がその発展の初期において有した特質や、経済全体の発展の中で占めた位置については、台湾の工業化を総合的に分析した既存研究においても、単に概説的な分析がなされているにすぎない。

本稿の目的は、上述のように研究史上の空白となっている1950年代後半から1970年代中期の重化学工業部門の発展に着目したうえで、造船業をその一例として取り上げ、その発展戦略を政策論的に解明することである。個別企業の事例としては、インガルス台湾造船公司（以下、

インガルス台湾造船）と台湾造船股份有限公司（以下、台湾造船）の2社を取り上げる。とりわけ、造船業の成立・発展過程において台湾が採用した産業政策や、資本・技術の国外からの導入問題を検討する。なお、本稿では、他国に籍を置く台湾の便宜置籍船（flag of convenience）を分析対象から除外し、台湾国籍を有する船舶に限定して、検討を行う。

本稿は以下の順に構成される。第I節では、各先行研究の妥当性を検討し、論点整理を行う。第II節と第III節では、コストの構成、台湾の造船業、国内市場（海運業）の三つの視点から台湾造船業の特徴を整理したうえで、造船業の発展過程をその担い手の変遷と特徴に基づき時期区分し、検討を行う。第IV節では、上記の分析に基づき、造船業の発展とその制約要因を検討したうえで、同産業の発展のメカニズムを、結論的に提示する。

I 先行研究の問題点と本稿の仮説

本節では、まず東アジア NIEs（台湾と韓国）における重化学工業化、特に造船業の発展に関する諸見解を整理し、それを台湾の産業の実際の発展過程と比較する。

1. 新古典派経済学

開発経済学において主導的地位を占め、また市場メカニズムによる需給調整能力を信頼する新古典派経済学は、基本的には、発展途上国の経済成長にとって、市場の自由放任と輸出促進

が不可欠の二大原則であるとみなす。新古典派はこの立場から、東アジア NIEs の成長を、国家の役割を最小限に抑え、これら二大原則を忠実に実行した成功例として評価する。この見方によれば、輸出促進を目指す工業化戦略の下で、東アジア NIEs 諸国は、比較優位に沿った資源配分、規模の経済の実現、輸出の伸びによって、技術の向上、資本の蓄積と雇用の創出を達成した。この輸出促進戦略の下では、高関税、輸入制限などの産業保護の諸措置を縮小・撤廃することを目的とした経済政策が採用される。これにより、資源がより効率的に活用され、また狭隘な国内市場という制約も克服されうる。東アジア NIEs の発展は、この見方からするならば、自由貿易の理念とその利点を体現したものと評価される。

新古典派の研究は、こうした観点から、発展途上国の重化学工業化やそれを目指す政策についても、国家の政治的・経済的な介入に基づく輸入代替的な発展とみなし、おおむね批判的立場をとってきた。重化学工業育成政策の下で実施された措置、すなわち、金利の優遇、輸入数量制限、保護関税などは、労働集約的輸出産業にとっては費用増加要因であり、それによってこれら産業の輸出が阻害されたこと、またこれにより資源の効率的配分が損なわれ、市場メカニズムの健全な働きが妨げられたと主張される。こうした観点から、台湾が採用した第二次輸入代替工業化政策には、否定的な評価が下される。

1980年代初頭の台湾経済建設計画策定に参加したバラッサ [Balassa 1981] は、上述の認識に基づき、韓国、台湾の重化学工業路線に否定的な立場をとった。バラッサは、韓国の造船業やカラーテレビ産業、また台湾の電子製品産業といった中間財・耐久消費財・生産財産業が、輸入代替の段階を経ずに輸出工業となったことを指摘した。同時に、生産における規模の経済、産業の水平・垂直分業化の観点から、当該産業

の発展が国内外市場の需要を同時に満たす必要性を強調し、産業発展過程における第二次輸入代替は、製品輸出の前提ではないと主張した¹⁾。このようにバラッサは第二次輸入代替政策の推進に反対し、同時に、発展途上国の重化学工業が、その産業発展の初期段階に直ちに輸出産業に転じる可能性を示唆した。

発展途上国では通常、資本と技術がきわめて乏しく、国際市場で先進国に対する競争力を持ち、自国の産業を育成するためには、資本の導入と技術移転が不可欠である。資本、技術をいかに合目的かつ戦略的に投入するかが、産業の発展を左右する決定的な要因となる。

2. 構造主義

市場メカニズムに全幅の信頼を置く新古典派と異なり、構造主義者あるいは修正主義派 (revisionist) は、発展途上国の経済成長を阻害する要因を、供給サイドの硬直性や、先進国とは異なる発展途上国自体の経済構造に求める。構造主義論者は、「市場の失敗」があるという仮定を前提として、経済開発計画、産業政策等を主導する政府の役割とその市場への介入を重視する。産業政策策定とその遂行においては国家の積極的な関与がきわめて重要であり、東アジアの経済成長は、政府による市場介入、すなわち、政府が市場価格を正しく「歪めた」結果であると評価した。

台湾の経済発展を論じるウェード [Wade 1990, pp. 39-42] は、「市場を導くことと市場に

1) バラッサは(1)石油輸出国での関連産業の発展、(2)国内市場の狭さ、(3)エネルギー供給の不足、(4)雇用創出と所得配分効果、および(5)輸出産業への負担などを理由に台湾政策当局に輸出志向政策を継続また推進し、これまでの中間財産業の輸入代替を中止すべきであると提言した。[Balassa 1981, pp. 545-546] の 17, 18 章を参照。これを契機に台湾政策当局は石油化学工業への投資を凍結する方向に政策転換したとされる [王振寰 1995, p. 3, pp. 25-27]。

追隨することを区別」し、政府が経済政策と各種の産業政策を実施することで、「市場での資源配分過程を誘動する」という「市場誘動政策」の仮説を提起した。東アジア NIEs 諸国の経済・産業政策では、しばしば長期的な国益の実現へ向けて、特定製品の価格が計画的に「歪め」られ、また産業や企業の動きは、政策的手段による調整を受ける。その結果生じる高水準の投資が、産業のさらなる成長をもたらす。さらに、ウェード [Wade 1990, pp. 123-128, 135-136] は、台湾政府がすでに第3次4ヵ年経済建設計画(1961~64年)の段階で重化学工業の育成に重点を置いていたこと、第4次4ヵ年経済建設計画(1965~68年)では「価格弾力性が高く、輸送コストの低い輸出製品を中心に(…中略…)前方と後方に関連した」重化学工業を育成したことを指摘している。同時に、1960年代における合成繊維・プラスチック・造船などの重化学工業部門の発展を明らかにしつつ、新古典派の主張——すなわち、台湾と韓国では、先進国の保護主義や国内賃金上昇を背景に、ようやく1970年代半ば、第一次石油危機以後に重化学工業化が進展したとの見解——を批判した。

東アジア NIEs の経済発展について、これを借入技術の学習に基づく工業化であると指摘したアムスデン [Amsden 1989, pp. 3-4] は、後発の不利益を克服するために、「国家は補助を用いて意図的に相対価格を歪め、産業の投資と貿易を促進する」と主張する (getting price mechanism wrong)²⁾。換言すれば、これは国家が補助を通じて、比較優位と学習効果を作り出す工業化政策である。国家の介入の程度ではなく、補助の効率性こそが重要であることが指摘

され、政府の市場介入が、全面的に容認される。

このアムスデンは、韓国の造船業に関する分析において、現代重工業 (Hyundai Heavy Industries, 以下, HHI) の設立と発展³⁾ が、輸出を前提としていたことを指摘した。造船業と HHI の成功は、企業が多角化経営によってリスクの分散を実現したことにとどまらず、その発展の過程においては国家の支援とその産業育成策が不可欠の要因であったことを示すとした。また、韓国政府が、植民地時代に旧三菱グループの所有下にあった韓国造船工程株式会社 (Korea Shipbuilding and Engineering Co., 以下, KSEC) を引き継ぎ、事業を継続した成功の事例を取り上げ、これを、造船業の発展の可能性を民間企業に示し、また政府の能力をデモンストレーションしたものであると評価した。この見方によれば、1950年代以降、ソウル大学、釜山大学などに造船学部が設立されたことも、産業発展の下地を創出する上で、重要な意味をもった。

HHI の発展の初期においては、韓国政府は現代グループの海外からの資金獲得に際して信用保証を与え、また IMF や世界銀行等による融資を斡旋し、その資金調達を全面的に支援した。国内市場の面では、国内消費向けの原油輸送を現代グループに所属する海運会社に独占的に委託する方式を採用して、HHI 向けの国内船舶需要を創出した。技術面でも、造船計画や KSEC を通じて、HHI に直接・間接に生産技術を移転させた [Amsden, *ibid.*, pp. 269-276]。

3. 日本における先行研究

日本の先行研究の多くは、新古典派の見解に近い。その多くは、1973年の「十項目宣言」発

2) アムスデンは工業化の手段を世代別に分類し、第一世代のイギリスは発明 (invention)、第二世代のドイツ、アメリカは革新 (innovation) であり、そして現在の東アジア NIEs は借入技術の学習であると主張した。

3) 原名は韓国造船重工業であった。HHI は1973年に成立、1974年に世界最大の船渠を完成させる。1978年以降、現代重工業と改名し現在では世界最大の造船会社である。

表や第一次石油危機を、台湾の重化学工業化の始点でありまたその契機であるとみなしている。そのため、台湾重化学工業化の初期の発展に対する認識は非常に希薄であり、その研究蓄積も乏しいと言わざるを得ない。

戦後台湾経済研究のベンチマークと言える劉進慶の研究〔劉 1992, pp. 127-128〕は、新古典派の見解や雁行発展理論を拠り所とし、1970年代における造船業の発展を「新規の画期的な重工業」とみなし、「輸入代替的に自給生産する条件が整えられてきた事情が背景にある」と指摘した。また朝元〔朝元 1996, pp. 4, 74〕も、「圧縮過程」(compressed process) 概念や、雁行発展理論を援用して、台湾重化学工業化の発展過程を実証的に分析することを試みた。ここで朝元は「輸出志向工業化の川下段階産業が有機的に川中・川上段階の産業発展を牽引して、川中・川上段階産業の第2次輸入代替工業化が推進される」という成長パターンを検出し、これを、「川下産業から川中・川上産業へ」の「誘発的発展の因果関係」とし、「雁行形態の動態的発展の経験法則に沿ってきた」と結論づけた。

一方、台湾と韓国の海運業を分析した武城〔武城 2000, pp. 17-18〕は次の現象を指摘する。発展途上国の海運業は一般に企業規模が零細かつ資金力にきわめて乏しく、よって新船の購入が困難であり、低価格の中古船を購入する傾向にある。これより武城は「船舶価格の巨額性」という問題を指摘した。

造船業の場合、船舶の単価がきわめて高く、市場の買い手である海運会社にとって、船舶の購入は必ずしも容易ではない（「船舶価格の巨額性」）⁴⁾。一般に、大型船舶ではその価格は数十億円から時に100億円以上に上り、たとえ多

国籍企業であっても、購入資金の調達を決して容易ではない。この「船舶価格の巨額性」というハードルを乗り越えるためには、大手商社との連携、銀行による貸付、信用供与の確保及び造船業助成策に基づく政府の財政的・金融的援助が不可欠となる。

新古典派の主張と異なり、国家の支援と産業育成政策は、むしろ産業の興亡を決定するほどの重要な意味をもつ。ウェードが指摘したように、台湾の重化学産業は、政府支援の下で、1960年代初頭以降、着実な発展の軌道に乗っている。この初期の段階では、国家は、市場メカニズムの不足を補い、外資の導入や技術提携を支え、その育成政策と造船計画などを通じて、造船業を積極的に支援した。よって本稿は、構造主義の立場をとるウェード、アムステンおよび武城らの見解を踏まえた上で、台湾の産業発展における政府の役割、産業政策と戦略、ならびにその限界を検証する。

結論を先取りするならば、台湾の造船業は国家による支援の下で、国内市場向け生産のみならず、輸出面でも一定程度の成果を収めた。したがって、従来の多くの研究での評価とは異なって、およそ1972年前後には、輸入代替の目標を量的に達成したと評価される。他方ではしかし、産業支援全般に関する政府の認識不足、育成政策の不十分さ、また国内市場の狭隘性などが、造船業のその後の発展を阻害した事実も否定できない。以上のような台湾造船業の発展過程を、政策の面から論証することが、本稿の目的である。

II 台湾造船業の特徴

1. 生産工程とコストの構成

造船業は重化学工業の一つに属し、川下に位置する総合的な組立加工産業であるが、同時に労働集約的工程も相当含んでいる。このため資本集約的産業と労働集約的産業の双方の特徴を

4) 「船舶の巨額性」については、武城正長が韓国海運業を例に提起したものだが、第Ⅲ、Ⅳ節で検討するように台湾の海運業にもこの概念が適用可能と考えられる。

表1 台湾造船会社の造船コスト構成 (1975年)

単位：%

	2万8000重量トン級 バラ積貨物船	10万重量トン級 タンカー
造船の関連産業 材料費：鋼材、主機、補機、航海計 器を含む	74.77	78.48
造船所 合計	25.23	21.52
内訳		
労務費（工賃、工場経費）	18.29	15.01
一般管理費（管理、販売部門費用）	2.16	2.15
直接経費（保険料など）	4.78	4.36

資料出所：顧 [1975, p. 101]。

有する産業と言える。また造船業は、鉄鋼業と重電産業にとっての需要を生み出す後方連関効果も有している。

生産工程上のコスト構成から検討すると、広義の造船業は、実際に船体の組み立てを担当し労働集約的色彩を強く有する狭義の造船業と、鋼材、主機・補機などを製造する造船関連産業という二つの部分に分けられる。後者は、造船業の中でも資本集約度とコストに占める割合が最も高い部分であると考えられる。ディーゼル貨物船を例にとれば、1960年代の日本造船業に関する統計では、外部（＝造船関連産業）から調達する鋼材、主機、航海計器などの材料費は、一般に船価の60～70%にも達する（主機の社内自製率により異なる）とされている。造船業が担当する組み立て分野では、賃金を中心とする労務費の占める割合は、工場経費などの間接費用を含め船価の約20%に達し、また管理・販売経費、保険などの直接経費を含む他の諸費用は、残りの約10%を占めている [謝敷・堀川 1960, pp. 161-169]。

台湾の場合にも、日本の造船業と近似した数値が見出せる。表1は、1975年の台湾造船の造船コストを示したものである。この表によると、労務費用は全造船コストの15.01%から18.29%を占める。これが造船所自身の造船費に占める割合は、69.7%から72.5%であり、非常に高い。このように、労務費用は、造船所の

価格競争力を左右する重要な要素である。もっとも、造船の全生産工程をとるならば、この事例では造船コストに占める材料費の比率は74.77%から78.48%に達しており、船舶の組み立てを担う労務費用の比率が15%から18%に過ぎないのに比べ、ずっと高い。生産費の構成は、このように、日本の場合と大きくは違わない。

2. 台湾の国内市場（台湾海運業）と造船業の特徴

まず造船業にとっての国内市場というべき台湾海運業の構成とその特徴を概観する。1945年の終戦直後、台湾には38社の海運会社が存在し、その所有船腹量は157隻、43万565総トン（約56万6000重量トン前後）に上った [陶 1984, pp. 75-76]⁵⁾。その構成は歴史的・統計的に見て、以下三つのカテゴリーに大別される。

第一は、植民地時代の日本人海運資産を接收・統合して1946年7月に設立された台湾省営の台湾航業股份有限公司（Taiwan Navigation Co. Ltd., 以下、台湾航業）である。これらの海運資産は、合計して船舶5隻、2万1797総トン（約2万8683重量トン）であり、1945年当

5) 以下カッコ内の重量トン数は1952年の台湾船舶船腹量より換算。[中華民國交通部運輸研究所 1977, p. 32] を参照。

時の台湾全船舶数の約3.2%、全船腹量の約5.06%にとどまる⁶⁾。

第二は、国民党政府の台湾移転に伴って中国から台湾に移った国営の招商局輪船股份有限公司（China Merchants Steam Navigation Co. Ltd., 以下、招商局）である。1945年から1970年代初頭まで、同社は、台湾唯一の国営海運会社であった。1945年当時、招商局の保有船腹量は69隻、21万3511総トン（約28万962重量トン）で、全船腹量に占めるシェアは49.58%とほぼその半分に達した〔戴2000, pp. 367-369〕。

第三は、民間の海運会社である。1945年当時、台湾の民間海運会社はその全体で75隻、18万6380総トン（約24万5259重量トン）を保有し、全船腹量の約43.28%を占めた〔陶1984, p. 75〕。民間会社の所有船舶が全船舶数に占める割合は約47.77%であり、所有船舶数と船腹量において民間と公営の海運会社が一応バランスを保つ形となった。

交通部の『交通運輸資料』〔1973, pp. 21-24〕によれば、1972年に台湾の全海運会社数（公営海運会社を含む）は81社、船舶数は180隻、また全船腹量は214万2308重量トンであり、先述した1945年の数値を基準とすると、1972年までに船舶数で約14.6%、船腹量においては219.1%と増大した。この間、民間会社の成長は著しく、全船腹量の59.16%に相当する船舶145隻、126万7547重量トンを有し、公営海運会社を大きく上回った。この数字からは、官民逆転が生じたかのように見えるが、しかしその内実はそうした印象とは異なるものであった。

まず全海運会社数81社のうち、保有船舶2

6) 台湾航業はその他69隻、約5421総トンの小型漁船も接収したという。なお重量トンは1952年のデータに基づき換算。また前出データ（1945年、13隻、3万673総トン）と比較すると多少の誤差があるが分析上差し支えないものと判断する〔陶1984, p. 75〕。

隻以内の民間中小海運会社は63社に上った。これらの中小海運会社は、企業数の78%弱を占めるが、その所有船腹量はわずか40万1194重量トンで、総船腹量の18.7%にすぎない。また1隻あたりの平均トン数は5210重量トンに止まった。これに対し、公企業部門は、台湾航業と招商局の2社のみで、総船腹量の40.84%に相当する87万4761重量トン（35隻）をも保有し、1隻あたりの平均トン数は、前者の4倍近くの2万4993重量トンに上っていた。

そればかりでなく、資金面でも、民間海運会社はきわめて貧弱であった。台湾の交通部運輸計画委員会のアンケート調査〔1969, p. 14〕によれば、調査対象となる主要海運会社31社（公営海運会社を含む）のうち、資本金が1億新台幣ドルを超える船社はわずか3社にすぎなかった。

このように、台湾造船業にとって国内市場というべき台湾の海運業は、一方では巨大な国営海運会社が存在し、他方で、会社規模・資本金が小さい多数の民間中小・零細企業がこれと並存するという構成であった。戦後の台湾海運業は、典型的な官民二重構造の姿を呈していたのである。

続いて造船業の特徴について考察する。戦後の台湾造船業は、植民地期の遺産を受け継いでスタートした。といっても、植民地期の台湾の民間造船業は、日本の植民地政策もあって、必ずしも順調な発展を遂げたわけではなかった。敗戦当時、台湾人が所有する造船所は主に小型木造漁船修理を担う華南造船機械と蘇澳造船の2社のみであった。しかも両造船所は植民地期にはみるべきほどの工場設備を持たず、またその船舶建造実績は皆無であった〔顧1975, p. 96〕。

それから約30年後の1974年の状況を、台湾区造船工業同業組合の統計〔顧1975, pp. 96-97, 101〕からみるならば、造船所数は95社に達している。このうち、公企業である台湾造船、台

湾機械公司（以下、台湾機械）及び基隆・高雄港務局に所属する造船所、ヨット製造所の19社を除くと、民間の造船所数は植民地時代から76社に増えており、企業数で38倍へと成長したことが確認される。しかしその内実は乏しいものであった。まず、民間造船所の生産品目は、そのほとんどが300～500総トン以下の小型漁船であった。主要民間造船所12社の年間生産能力合計も、2万6000総トン（約4万1000重量トン）にとどまっていた。1966～73年の間における民間の造船量は、漁船を中心に約500隻、9万総トン（約14万4000重量トン）であり、その年間平均建造量は、70隻未満、約1万1000総トン（約1万7600重量トン）にすぎない。これに対し公企業である台湾機械の年間生産能力は約2万4000重量トン（1973年）、同じく公企業である台湾造船の造船量は、27万2870重量トン（1973年）であった。このように、1970年代中葉までの民間の造船能力は、公企業の約7～10分の1にすぎず、微々たるものであったのである。

したがって、企業規模や生産能力を基準とするならば、台湾造船業の特徴は、通念的に言われる官民二重構造というよりは、官業（および外資）への一極集中と見なすほうが適切であろう。これらの事情を顧慮した上で、以下では台湾最大の造船所であるインガルス台湾造船と台湾造船の二社を分析する。

Ⅲ 戦後台湾造船業の発展過程

1. 戦後の復興期（1946～55年）

台湾造船業の成立やその後の成長を産業全体の発展という脈絡の中で把握すると、1970年代半ばまでの台湾造船業の発展は、大別して①戦後の復興期（1946～55年）、②外資導入期（1956～62年）、そして③輸入代替期（1963～77年）の三段階に分けることができる。

戦後の台湾造船業の起点は、1946年4月、経

済部が、基隆にある旧三井重工業所有の「台湾船渠株式会社」（戦後、基隆造船所と改称）と、高雄の「台湾鉄工所」などの旧日系企業・工場を整理・統合する目的で、台湾機械造船有限公司を設立したことに求められる。1949年頃、台湾機械造船会社は、生産の事業別の再編とその他の経営上の理由のために、台湾機械と台湾造船に分割された。前者の台湾機械は、機械部門の生産・修理を本業とし、造船部門においては、小型船舶の生産・修理を行う設備のみを保有した。これに対し後者の台湾造船は、所有する基隆造船所の生産設備・規模が大きく、また潜在的生産能力が比較的高かったため、他の分野へ参入せず船舶の製造と修理に集中した。

第二次世界大戦中、基隆造船所は三つの旧式石造船渠および付属工場を保有していたが、戦時中の資材不足で生産に必要な機械設備が揃えられず、船舶の建造はほとんど行われなかった⁷⁾。さらに、アメリカ軍の空襲によって終戦時には工場の80%と周辺施設の30%が失われており、1949年までは造船所は事実上稼働不能の状態にあった。1949年、台湾造船は復旧費用が比較的小さな船舶修繕業務を再開した。しかし、最大の課題である造船用設備の導入や造船業務への着手と拡大は、遅々として捗らなかった〔蔣1958, pp. 3-4, 6-8〕。

図1の台湾造船業の生産量の推移が示すように、1955年までの台湾造船の建造実績は、数百重量トン前後にとどまる。1954年から55年にかけて老朽船の淘汰と船舶の補充を目的に、台湾造船は大型遠洋船舶の建造を構想し、アメリカからの資金援助の獲得や、日本の石川島重工業、新潟鐵工所2社との技術提携を試みた。し

7) 1945年末の台湾經濟部接收に際して台湾船渠株式会社取締役及び総務部長であった久場守恒の報告に基づく。それによれば台湾船渠株式会社が成立して以来（1937年）、大型船舶建造実績はないが、その前身である基隆船渠株式会社時代には200重量トン級小型船舶数隻の建造実績があった〔高1968, 9〕。

単位：重量トン

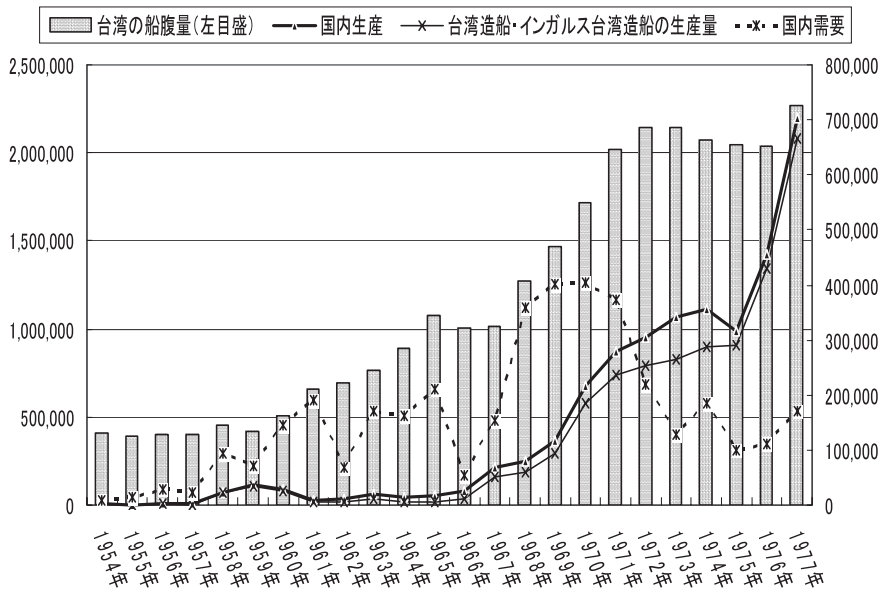


図1 台湾造船業の生産・国内需要の推移

注：1. 国内需要＝当年度、台湾籍に登録する新造船と中古船舶増加量の合計。

2. 1976、77年の生産量は台湾造船と中国造船の合計。

資料出所：台湾造船・インガルス台湾造船の生産量：1970年まで、台湾造船 [1971, p. 74], 1971～73年、顧 [1975, p. 101], 1976～78年、行政院經濟建設委員会 [1979, p. 428] および中国造船 [2003] より整理。

国内生産量：『中華民国統計提要』[各年版] より作成。

台湾の船腹量ならびに国内需要：交通部交通研究所編 [各年版] より作成。

しかし資金難とインガルス台湾造船の成立によって、構想は部分的にしか具体化せず、遠洋漁船の建造がなされたにとどまった⁸⁾。台湾造船が大型船舶を建造できず不振となった最大の理由は、造船用資金の不足にあった [葉 1970, p. 46]。

2. 外資導入期 (1956～62年) —インガルス台湾造船の成立と挫折

上述のように、1956年に至るまでの台湾の造船業は、政府の財政難が原因で、運営資金と生産技術、設備が極端に不足する状況にあり、その発展は停滞していた。

しかし、1956年の初め、国際海運市場は好況を迎え、船舶供給は逼迫し、中国石油公司（以下、中国石油）のタンカー調達が困難となった。この問題を解決するために、台湾政府はアメリカ駐在台湾事務所を通じ、海外業務の拡大を図り国外の余剰施設を探していたアメリカ大手造船所のインガルス造船 (Ingalls Shipbuilding Inc.) に、台湾での船舶建造事業への参入を打診した。こうして、インガルス造船が台湾造船所有の基隆造船所の諸施設を借り受け、大型タンカーを建造するという外資導入案が、台湾側から提起され、交渉が開始された⁹⁾。1956年3

8) 石川島重工業、新潟鐵工所と技術提携が成立したものの、大した実績をあげるには至らなかった [吳大恵 1968, p. 20] を参照。

9) 「經濟部施政報告」、1957年3月、『殷臺公司租賃臺船經過』[アーカイブ番号：0046/303030/1]、台湾國際造船公司収蔵。

月、両者は覚書の交換に至り、同年4月には貸与契約が発効し、これをもってインガルス台湾造船が正式に発足した。貸与・譲渡覚書では貸与期間を10年と定めていた。インガルス造船は、船台周辺設備、大型クレーンの交換、鋼材加工工場、艀装埠頭の建設を担当し、また会社の運営資金を負担すること、他方、台湾造船は、組立用船台と造船船台を追加建造し、3500万新台幣ドルの初期資金を提供するなどが、合意された¹⁰⁾。

インガルス台湾造船は、アメリカによる戦後初の対台湾大型投資であり、政治経済面でも、1960年代のアメリカのソコニー・モビル(Socony Mobil Oil Co.)とアライド・ケミカル(Allied Chemical Co.)が投資した慕華聯合化学会社に比肩しうるほどの影響力をもった¹¹⁾。また生産設備の貸与という形式を通じ、事実上インガルス台湾造船は、台湾造船に代わって、台湾造船業の主導役を担った。インガルス台湾造船は、1956年から62年にかけて、アメリカのゼネラル・タンカー・グループ(General Tanker Corp.)へ供給する3万6000重量トンの大型タンカー(2隻)を始めとし、計16隻、10万3818重量トンの船舶を建造した¹²⁾。また先述した図1からは、戦後一貫して減少を続けていた台湾国内船腹量も、1957年を境に回復を

始め、1962年には約69万重量トンに急増したことがわかる。このように、これに先立つ時期に比べ、台湾造船業と国内市場は、飛躍的な発展を成し遂げたかのように見える。

しかしインガルス台湾造船の経営は良好とさええず、スエズ危機後の同運河再開による海運市況の暴落によって打撃を受け、また高利潤の船舶修繕を行わず新造船の建造に専業化していたため、巨額の経営赤字を抱えるに至った。事態の解決へ向けアメリカ側と台湾政府が数回の調査を行い、会社の再編や造船計画による支援を試みたが効果はあがらず、成立からわずか7年足らずの1962年9月、インガルス造船は台湾での事業展開を見限って全面的な撤退を決め、その結果、インガルス台湾造船は倒産に追い込まれた。

3. 輸入代替期(1963~77年)

インガルス台湾造船の倒産により、振り出しに戻る形で台湾造船が再建されるに至った。しかし未完成の1万2500重量トン貨物船の工事の継続や外資撤退後に生じた混乱の収束に多くの労力が割かれ、1964年まで新規造船は滞った。この間、台湾造船は、とりわけ近代的・能率的な造船技術の導入の可能性を模索し、1962年10月に交渉が開始された日台間の円借款(4000万ドル)を利用して、1965年7月、石川島播磨重工業(以下、石播)との技術提携契約を締結した。これに関しては、次節で詳細に検討する。

輸入代替期における台湾造船業の本格的展開は、1964年より石播の助言に基づき実施した一連の建設計画を待たせざるを得なかった。まず1964年末に台湾造船は台湾銀行から2000万新台幣ドルの融資を受け、1万5000重量トン級船台、組立工場、鋼材置場、ガス切断機、油圧機械などを新設・購入した。続く1965~66年にはアメリカから2000万新台幣ドルの支援を得て、「緊急拡大建設計画」を実施した。この計

10) 「台湾造船公司第四屆第十八次董監聯席會議紀錄」, 1956年4月, 『造船公司第四屆董監聯席會議紀錄(二)』, [經濟部国営事業司檔案, アーカイブ番号: 35-25-20-2]。

11) 經濟部に提出した台湾造船董事長王世圻の上申書, 1962年4月, 『監督股台公司業務財務(三)』, [經濟部国営事業司檔案, アーカイブ番号: 35-25-20-34]。

12) 図1に引用した台湾造船[1971, 74]のデータ(9万246重量トン)と比較すれば、約1万3572重量トンの誤差が存在する。これは恐らく台湾造船がインガルス台湾造船の未完成1万2500重量トン貨物船を引き続き建造したことにより生じた誤差と考えられる。

画の内容は、3万2000重量トン級船台の拡張と、埠頭、鋼材組立工場、クレーン、関連設備の建設・追加購入により、年間生産能力を5万重量トンに高めるというものであった。

次いで、台湾造船は、第4次4ヵ年経済計画期(1965~68年)において計画された自国船(タンカー)建設のプロジェクトに対応するため、政策当局の強力な資金援助を背景に、より大規模な第1期4ヵ年拡大建設計画(1967~70年)を推進した。建設総額は約3億5600万新台湾ドルに達した[呉1968, p. 34]。

計画の主な項目は(1)10万重量トン級の造船用船渠の新設、(2)現有修繕用船渠の増築、(3)大型クレーンの設置、(4)組立工場、クロムメッキ工場などの拡張・新設などであった。計画完成後、台湾造船は、10万重量トン級の船舶建造が可能となったのみならず、年間生産能力と船舶修繕能力も一挙に15万、150万重量トンへと拡大した。1970年には、台湾造船の生産能力は計画の規模を大幅に上回り、17万8000重量トンに達した。

1971年以降になると、台湾造船は、日本の円借款500万ドル相当(2億新台湾ドル)を含めた5億2200万新台湾ドルを投入し、第2期4ヵ年拡大建設計画(1972~75年)と船舶用機械を製造する「発展甲板機械計画」を推し進めた[台湾造船1971, p. 7]。その計画内容は、主に、(1)既存の10万重量トン級の造船用船渠の拡張(13万重量トン級)、(2)周辺設備の追加、(3)ブロック組立工場、溶接工場及び艀装工場などの拡張・新設、(4)先進国の造船所との技術提携による船舶用主・補機、機械部品の国産化等である[經濟部工業局1985, pp. 98-99]。

上述した建設計画の達成にともない、1975年以降、台湾造船の最大建造能力は、13万重量トンとなり、年間生産能力は30~40万重量トンに倍増した[趙・施1971, p. 37]。第1期4ヵ年拡大建設計画が遂行された1966年から1977年までの間に、台湾造船は合計で約188万9562

重量トンの船舶を建造している。平均年間建造量は約15万7463重量トンであった。とりわけ重要なのは1972年に台湾造船の建造量が22万4044重量トンに増加し、これにより国内需要量の21万8174重量トンを超えたことである。言い換えれば、1972年以降の急速な産業発展に支えられた台湾造船の生産拡大は、国内市場の需要をついに上回るに至り、量的に見る限り産業レベルで輸入代替を達成する結果となったのである。

1970年代の重化学工業化を推進するに際し、台湾政府は、中国造船公司(以下、中国造船)に大型船舶建造を担当させ、また台湾造船を15万重量トン以下の船舶建造に特化させるという分業を構想していた。しかし第一次石油危機以降、世界市場の急速な縮小に伴い両社の抱える競争問題が顕在化し、当初予定された生産分業は不可能となった。結局、不況対策の一環として、1978年1月、中国造船を存続会社とする台湾造船の合併が行われた。合併後の台湾造船は、中国造船基隆造船所と改称された[行政院经济建设委员会1979, p. 437]。

IV 産業発展の分析

1. 技術導入と産業発展戦略

(1) 技術導入の方法

他の発展途上国と同様、台湾政府もまた、資本・技術集約型産業である造船業を立ち上げるに際し、資本と技術の不足に悩んだ。この問題の解決にあたり、政府は、1950年代に外資の導入(インガルス台湾造船)を決定し、また1960年代には日本とアメリカからの経済支援を受け、同時に石播との技術提携に踏み切った。

インガルス造船の台湾進出は、アメリカのナショナル・バルク・キャリアーズ(National Bulk Carriers, 以下、NBC)が日本の旧呉海軍工廠の一部を借り受けてNBC呉造船所を設立し、日本造船業に最新の建造技術と生産管理体

系を導入した方式〔寺谷武明 1993, 151-165〕に類似している。台湾造船は、この NBC の日本投資案をも念頭に、インガルス造船の投資誘致を図ったと推測される¹³⁾。

1960年代における台湾の輸出志向工業化と比較すれば、台湾造船業は、これにはるかに先だって、外資導入を試みた。しかし NBC 呉造船所の成功とは対照的に、インガルス造船の台湾進出は大きな成果をおさめることなく、撤退に追い込まれた。その最大の理由は、産業育成という政策目標と、アメリカ企業の経営方針の隔たりであった。当初、資金不足で造船業発展の限界に直面していた台湾政府は、海外からの資金・技術導入なしにはその後の発展が望めないと判断し、インガルス造船の投資を誘致することを決定した。この際目標とされたのは、最短の時間と最低のコストで最新の建造技術・生産システムを国内に導入し、造船業を急速に発展させることであった。

これに対しインガルス造船側では、台湾造船が所有する設備と安価な労働力に着目し、中古生産設備や成熟化技術の投入を通じて、港湾施設増築・投資費用を最小限に抑えようと企てた。また主機・補機などの船舶用機械、鋼材や船舶設計も、パッケージ・ディール (Package Deal, 略称 P/D) 方式を採用し、全面的に輸入に依存させた〔馬 1968, p. 56-57〕。結果的には、インガルス台湾造船に対する直接投資は、労働集約的輸出加工業の事例と同様に、船舶部品の組立という労働集約的生産工程に特化するものにな

りなかつたのである。

このようにインガルス台湾造船のあり方をめぐっては、台湾政府とインガルス造船との経営方針上の相違が顕著となり、結局はインガルス造船の撤退という事態に至った。しかし、大きな造船実績を実現するには至らなかったとはいえ、インガルス造船の進出は、台湾造船に近代的技術を導入し、同社に欠ける経営資源を補完する上で、一定の役割を果たした。また大型船舶の建造の経験は、市場の不確実性に対する台湾造船の不安を取り除くとともに、産業発展の将来性、自力生産の可能性を示すことになり、その後の発展を促すデモンストレーション効果をもたらしたのである¹⁴⁾。

この時期における台湾造船の初期目標と経営計画は、基本的には、インガルス台湾造船の不振に対する調査と救済策に基づき策定・修正されたものであり、とりわけ造船所を最低限に維持する年間生産量 (1万2500重量トン船舶1.5隻, 2500重量トン1隻)¹⁵⁾は、後に日本からの技術導入を選別する決定的基準の一つとなった。また海外からの技術導入を急務とした背景には、なお未完成であった1万2500重量トン貨物船の建造工事を台湾造船が続行しなければならないという事情があった。

当初の調査では、この建造途上の貨物船の自力生産は可能であると判断されたのであるが、インガルス造船が撤退しアメリカ側からの技術援助が失われると、実質的には建造を中止せざ

13) 1951, 52年頃、台湾造船は、技術提携に関する可能性、関連情報を打診、収集するために、技術者を日本の各造船所に派遣した。これを通じ NBC の投資状況を入手したと考えられる。また、当時台湾造船の役員であった李国鼎もほぼ同時期に日本の造船所を訪問した。1970年代初頭、台湾政府が中国造船の提携相手を模索した際、NBC の日本投資経緯を蔣経国に具申した。李国鼎の上申書、1971年12月、〔李国鼎檔案, アーカイブ番号: B00420008〕。

14) 台湾造船董事長杜殿英の発言。「台湾造船有限公司第六屆第八次董監聯席會議紀錄」, 1963年2月, 〔李国鼎檔案, アーカイブ番号: B00422010〕中央研究院近代史研究所檔案館収蔵。

15) その後提携条件を4年契約, 1万2500重量トン貨物船6隻の建造と修正した。「殷格斯台湾造船公司考察團考察報告」, 1962年7月, 25ページ, 『監督股台公司業務財務(三)』, 〔經濟部国营事業司檔案, アーカイブ番号: 35-25-20-34〕中央研究院近代史研究所檔案館収蔵。

表2 石播と三菱造船の建設計画の比較

	石播	三菱
年間生産能力 初期段階/拡張工事 の完成後	1966年に1万2500重量トンバラ積貨物船3隻を建造する。 1966年以降、6万重量トンタンカー3隻、1万2500重量トンバラ積貨物船2-3隻を建造可能に。	1970年にA. 500総トン漁船1隻 B. 5000重量トン貨物船2隻 C. 1万2500重量トン貨物船2隻を建造する。 1970年以降、7-10万重量トンタンカーを建造可能に。
船舶修理量	50万トン	70万トン
機械生産量	5000トン	3000トン
初期費用/拡張工事 を含む総費用	16万ドル/516-616万ドル	407万ドル/607万ドル
生産効率(延べ時間 数の比率、1965年の 台湾造船を基準)	76%(1966年に達成予定)	1970年に達成予定 A. 船殻65% B. 艀装70% C. 船舶修繕80% D. 鉄構工事80-90%

資料出所：「石川島播磨重工業及三菱組織対台湾造船公司所提技術合作建議之意見」, 1965年5月, 『台船公司與日本石川島重工業株式会社技術合作案』, [經濟部国営事業司檔案, アーカイブ番号: 35-25-01a-254] より整理。

るを得なくなった。窮地に追い込まれた台湾造船を救うため、政府は当初、欧米諸国の造船所に支援を求めたが、条件が折り合わずこれを断念した。これを受け、政府は、日台間の円借款交渉に際して日本側に全面的技術援助を要請し、またその対象を石播、三菱造船、三井造船の三社に絞った¹⁶⁾。

台湾側の打診に対し、三井造船の回答は、船舶設計図の提供、資材調達と技術援助に関しては交渉の用意はあるものの、財務・経営面での

提携の意志はないというものであった¹⁷⁾。これを受け、台湾側は三井造船を交渉対象から外し、石播と三菱造船の両社のみが候補として残った。

表2は石播と三菱造船の建設計画の比較である。石播と三菱造船は、いずれも、単純な技術提携の範疇を超え、企業の経営改革、資金運用、人員編成、技術訓練、陸上関連産業の振興といった包括的な計画案を提出した。石播案ではその重点を大型船舶の建造に置き、1966年からの台湾造船の年間生産能力を、台湾政府が要求する1万2500重量トン貨物船建造達成に合わせる形で定めた。また拡張工事と生産設備の追加をせず、現有施設を効率的に活用することによって、初期費用を16万ドルと比較的低額に見積もった。また長期的発展戦略としては、「品質と価格が国際化された」台湾造船が将来的に「輸

16) 各社が交渉相手として選ばれた理由は次の点にある。石播の場合、1950年代に結んだ技術提携契約の経験による。三菱造船が候補となったのは、その母体である三菱重工(戦後の3社分割を経たこの時期の後継企業は、三菱造船の他、三菱日本重工業、新三菱重工業)が、植民地時代に台湾造船の造船所を建設した企業であったためである。また三井造船は、台湾に船舶を輸出した実績に基づく。「台船公司與日本石川島重工業株式会社技術合作案」, 1965年5月, 77-78ページ, 『台船公司與日本石川島重工業株式会社技術合作案』, [經濟部国営事業司檔案, アーカイブ番号: 35-25-01a-254]。

17) 「三井造船來電摘譯」, 1962年12月, 『日本石川島重工業株式会社與三菱造船公司專擬與造船公司恢復舊約』, [經濟部国営事業司檔案, アーカイブ番号: 35-25-20-77]。

出産業として」の地位を確立し、ひいては製鉄所建設、鋼材などの資本財自給体制にもつながる旨を記していた¹⁸⁾。

この石播の造船積極路線に対し、三菱造船案は、初期においては漁船建造と船舶修理を優先的にを行うことを想定したもので、その理由は、植民地期に設立された造船所が元来船舶修繕を目的とし造船には不向きであるというものであった。他方、新造船の建造については、提携当初より大規模な施設拡張・改修工事、工場設備を追加することを想定し、台湾造船の生産能力を段階的に高めるとしていた。そのため初期の所要費用は石播案の20倍以上という巨額の規模となり、また計画完了までの期間も、石播案より4年以上長いものであった¹⁹⁾。

(2) 産業発展戦略と目標

両社の計画が公表された当初、船舶修繕を当面の主軸とする三菱造船案は、インガルス台湾造船の挫折に懲り、造船路線に反対する国内海運業や、国会、世論の支持を受けた。このため当初は三菱造船案が有利な立場にあったが、最終的には、台湾經濟部と台湾造船は、造船を主軸とする石播を提携相手として選択した。三菱造船、經濟部、台湾造船の間の三者会談では、三菱造船は台湾の造船業を他の産業と同時並行的に発展させるべきであり、現有船渠の不足を顧慮して、台湾造船は大型船舶建造を中止し、むしろ船舶修繕に集中すべきと主張した。また

台湾機械と共同で漁船や船用機械製造を行うという生産効率化・多角化などを提言したが、その意見はほとんど經濟部に受け入れられなかった。經濟部は、交渉の冒頭から、漁船と船用機械の生産を台湾機械に担わせることは「既定の政策」であると表明し、三菱造船案による船舶修繕の一本化について、これを造船業の発展に逆行するものと捉え、「議論の余地がない」と一蹴した。また台湾造船の運営に関しては、巨額資金の投入や生産施設の大幅拡張は予定しておらず、現有設備を活用し、比較的少ない資金で生産技術・技術者の水準を引き上げる方針であることを強調し、最終的に三菱造船案を却下した²⁰⁾。

その後に行われた經濟部と交通部の合同審議会において、台湾造船の発展戦略は、いっそう具体的なものとなった。この場で經濟部は、当面の資金不足のために、造船業と他の関連産業を同時並行的に発展させることがきわめて困難であることを認めた。むしろ、生産技術と経営効率を高めることを優先させ、造船実績を上げた後に、産業規模の拡大を試みるのが産業発展にとり有利であるとし、漸進的発展方式をとるべきであると主張し、この観点から、初期費用を抑え造船に重心を置く石播案を支持した。石播・三菱造船のいずれと提携する場合にも、懸案の1万2500重量トン貨物船建造は必須条件であり、船用用機械輸入に必要となる信用供与と資金の一部は、提携相手の斡旋を通じて日本から導入することを明言していた²¹⁾。また台湾造船自身も、陸上機械と鉄鋼業の将来的発展に鑑みて、製鉄設備の製造に強い石播を、パートナーとして推奨した²²⁾。こうして台湾政府

18) 石川島播磨重工業、「台湾造船有限公司の自立発展策について」、1963年3月、2-8、34、40-41ページ。『台船與日本石川公司合作案』、[經濟部国営事業司檔案、アーカイブ番号：35-25-20-76]中央研究院近代史研究所檔案館収蔵。

19) 三菱造船・三菱日本重工業・新三菱重工業、「台湾造船公司との合作に関する提案」、1963年4月、7-8、10-12ページ。『台船與日本三菱公司合作案』、[經濟部国営事業司檔案、アーカイブ番号：35-25-20-78]中央研究院近代史研究所檔案館収蔵。

20) 「日本三菱集團考察團來部商談與台船公司合作計畫談話紀錄」、1963年5月、『日本石川島重工業株式会社與三菱造船公司專擬與造船公司恢復舊約』、[經濟部国営事業司檔案、アーカイブ番号：35-25-20-77]中央研究院近代史研究所檔案館収蔵。

は、経済部や台湾造船の戦略と方向性が大筋において一致していた石播による提携案を、最終的に選択したのである。

2. 国内市場の狭隘性

(1) 輸入代替の達成

新古典派や日本の先行研究による台湾重化学工業化に関する見解とは異なって、造船業においては、その輸入代替は、すでに1972年前後に達成されていた。この動向を先の図1より検証する。

まず戦後の復興期から輸入代替期前半までを見ると、国内建造量や台湾造船による建造量は、きわめてわずかである。しかし1966年以降、またとりわけ1970年代以降、建造量は急速な増加を示す。造船業全体でも台湾造船単独でも、その船舶建造量は1969年に10万重量トンに達し、わずか3年後の1971年には20万重量トンを超えた。そして1972年には、国内需要量を上回る24~27万重量トンに達した。それ以降は、国内生産量が国内需要を超える状況がほぼ定着した。したがって、産業レベルでの輸入代替は、1970年代前期に完了していたといえることができる。

とはいえ、台湾の国内需要動向は、振幅を伴うものであった。1950年代後半まで、国内の需要量は低水準に留まっていた。1958~66年の間、年間需要は漸次的に増加しつつも10~20

万重量トン前後を推移し、その後、1967~72年になると、年間需要量は30~40万重量トンへと急増した。その背景には、戦時中に大量建造されこの頃すでに老朽化していたリパティール船に対し、国際的な保険会社が割り増し課金制度を設け、そのため台湾の船会社が新造船購入を余儀なくされたといった事情〔樊1969, pp. 13-14〕や、第4次4ヵ年経済計画でのタンカー建造という、一過性的な需要増があった。そのため、70年代半ばに至ると国内需要は縮小し、第一次石油危機の影響もあって、1972~77年の間の需要量は、1960年代半ばの水準にあたる10万重量トン前後へと一気に落ち込んだ。

量的拡大のみならず、この間の産業発展に伴う国内需要の構成の変化も、重要な指標である。図2は台湾国内の需要構成の推移、すなわち年度別国内需要量に占める中古船・新造船の比率の変化を示す。産業の発展段階に即して区分すると、戦後の復興期(1954年)から輸入代替期の初期にあたる1966年に至るまで、中古船比率は、1956年を唯一の例外として、一貫して90%前後の高い水準にあった。しかし1967年以降になると、この比率は一転して急激に減少し始め、1970年には9.3%、1971年には6.5%というそれまでにない低水準に減少した。とりわけ、中古船の増加がすべて海外からの輸入によって賄われたという事実を考慮すると、国内需要がこの時期にほとんど国内造船業によって満たされたことが浮き彫りとなり、その意味は大きい。

このように、台湾国内の需要構成の変化は、上述の輸入代替の完成過程と時間的にほぼ一致しており、その点でも、1970年代初期に、台湾造船業が量的にも需要構成の上でも輸入代替を完了したといえよう。

(2) 国内市場の構成と狭隘性

上述の分析の背景として、台湾国内需要における中古船問題についてなお言及せねばならな

21) 「為關於日本石川島及三菱兩株式會社對台灣造船公司所提發展及合作計畫經會同研擬謹將原計畫連同台船公司分析意見及預算表等一併報請鑒核示遵由」, 1963年7月, 『日本石川島重工業株式會社與三菱造船公司專擬與造船公司恢復舊約』, [經濟部國營事業司檔案, アーカイブ番号: 35-25-20-77] 中央研究院近代史研究所檔案館収蔵。

22) アメリカ援助運用委員会と台湾造船の役員を兼任した李国鼎の発言。「台灣造船有限公司第六屆第八次董監聯席會議紀錄」, 1963年2月, [李国鼎檔案, アーカイブ番号: B00422010]。

単位：重量トン、%

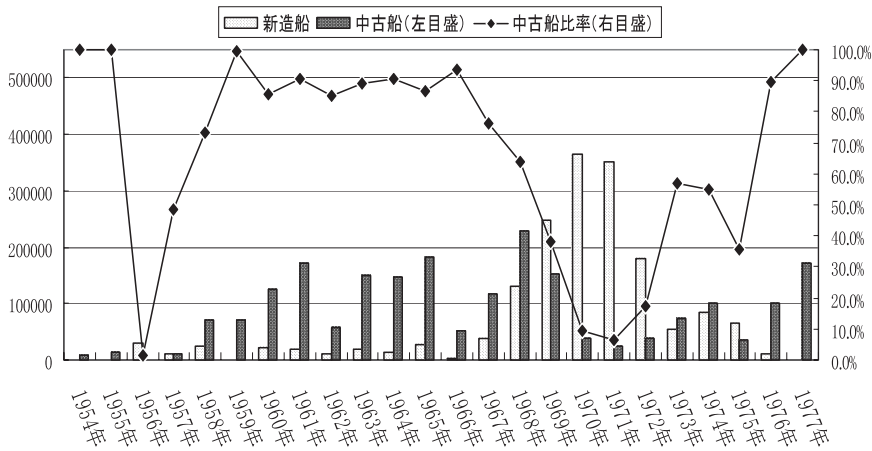


図2 台湾の船舶増加構成の変化

注：国内需要は新規需要と代替需要の合計である。
資料出所：交通部交通研究所編「各年版」より整理

い。中古船は、造船業の国内需要における量的・質的構成と変化に密接に関わっており、また造船業の発展にも決定的な影響を及ぼした。

質的問題に関し、先の図2をもう一度検討しよう。1970年代初期に造船業の輸入代替が完了したとはいえ、1954年から80年にかけての期間、台湾国内需要量の過半（約55.7%）は、実質的には輸入された中古船により充足された。また1973年以降、国内市場での中古船比率は再び上昇し、1973～77年の間には、67%前後の水準に達した。

中古船がこのような高い割合で存在するということは、国内需要の大半が新造船に対する需要に転化せず、実際には造船業そのものの発展に繋がらなかったということを意味する。またこの事実は、造船業の発展に対する国内市場の役割を実際以上に過大評価する新古典派の見解に対する反証ともいえる。中古船に対する国内需要が新造船のそれに転化しなかった最大の理由は、武城の提出した「船舶価格の巨額性」および台湾の国内市場、すなわち海運業の特徴に起因すると考えられる。というのも、台湾の民間海運会社はそのほとんどが中小・零細企業で

あり、高価な新造船購入に必要な資金を自力では十分には調達し得ず、中古船購入を余儀なくされていたからである。したがって、台湾造船の最大のライバルは、海外の造船所ではなく中古船であったと言える。

こうした状況の下で、台湾政府は、公企業、とりわけ中国石油のタンカー調達を通じて、民間海運企業による需要の不足を補った。同時に、台湾造船業は、国内市場の狭隘性に制限され、海外に市場を求めざるを得ない状況にあったと言える。表3は台湾造船の船舶建造構成を示す。1963～77年の間、台湾造船の全建造量の89%に相当する中・大型船舶はその約40%が輸出向けであり、また約34%（国内全体の約57.7%に相当）が、公企業向けに建造された。ウェードの言葉を借りて表現するならば、政府が「市場を導く」のではなく、むしろ市場を創造する、と言えようか。このような国内市場の狭隘性は、造船業の国内志向＝輸入代替的発展の可能性を制約すると同時に、輸出志向的傾向を補完・強化する結果となった。

表3 台湾造船の船舶建造構成 (1963~1977年)

単位：重量トン，%，カッコ内は隻数

種類	輸出	国内市場	合計
10万重量トン級 タンカー	19万1200 (2)	59万1040 (8)	78万2240 (10)
バラ積貨物船	44万2920 (14)	37万4600 (13)	81万7520 (27)
5500重量トン級 バナナ冷蔵船	0 (0)	1万1200 (2)	1万1200 (2)
その他	4万 (2)	2万5000 (2)	6万5000 (4)
合計	67万4120 40.2% (18)	100万1840 59.8% (24)	167万5960 100% (43)
		その内 公営：57万8180 57.7% (10) 民営：42万3660 42.3% (14)	

注：5000重量トン級以上の船舶。合計量は当期生産量（190万7243重量トン）の89.3%に相当する。

資料出所：中国造船 [2003] より整理。

3. 産業政策——多角化と直接助成

前述のアムステンの研究では、企業の多角化と政府支援が韓国造船業の成功要因であるとされた。これに比較すると、台湾では産業支援に対する政府の認識が異なり、台湾造船は韓国造船業並みの支援を受けることができず、助成措置の不備と誤った政府介入によって、企業の発展が大きく制約されることとなった。

(1) 多角化経営の制限

一般に、重化学工業の発展過程では、各企業は川上・川下部門および関連部門の水平的・垂直的な統合や再編を通じて、規模の経済のメリットを生かし、またリスク分散を図るとされる。日本の造船業の場合、造船所は本業とする造船以外、船用機械、航海計器の製造、プラント、陸上工事にも進出した。この現象は多角化によるリスク分散を目指した動きと捉えられる。1960年代、新三菱重工、三菱日本重工、石播の各社では、陸上部門の売り上げが売上高全体に占める比率は、いずれも50%を超えた [謝敷・堀川 1960, 186-187]。例えば石播では、

1960年代から火力発電設備、自動倉庫システム、工業用ロボット、鉄鋼・石油精製プラントなどの製作を手がけた [石川島播磨重工業 1992]。

これに対し台湾では、公企業同士の競争を避けるため、台湾造船の多角化経営は政府（経済部）によって厳しく制約された。1950年代半ば、台湾電力の石炭輸送船の発注をめぐり、台湾造船と台湾機械が競合することになった。1954年11月、経済部国営事業司がこれに関して調停に乗り出し、翌年、台湾造船と台湾機械の「業務画分8原則」が公表された。これに基づき、経済部は、ディーゼルエンジンを台湾機械の業務とし同社に優先的に製造させ、また公企業の台湾製糖、台湾電力、台湾鉄道等からの発注も、台湾機械に独占的に振り向けた。これに対し台湾造船に関する受注は、大型船用エンジン製造に限られ、また陸上部門の業務地域も、台湾北部・中部に限定された²³⁾。1970年代における船用主機・補機の国産化は、実際のところ全面的に台湾造船ではなく台湾機械によって行われた。しかし、台湾機械とスイスの大手機械

メーカーであるスルザー社（Sulzer）との技術提携は難航し、船用ディーゼルエンジンの国産化はこれによって予定より大幅に遅れ、その生産は、1980年まで待たねばならなかった〔陳2007, p. 109〕。船用鋼材生産でも、1977年に第一期工場を漸く完成させた中国鉄鋼に割り当てられたため、1970年代後半に至るまで、台湾造船は、割高な船用主機・鋼材の輸入に依存せざるを得なくなり、コスト面での負担が大きかった。

(2) 産業助成策の不備

先述した経営方針をめぐるインガルス造船と台湾政府の隔たりなどのほか、インガルス台湾造船を失敗に導いたもう一つの要因は、日本の同型船舶より3割も高いとされる船価にあった。これはとりわけ国内海運業のインガルス台湾造船に対する不満を引き起こし、また後に政府と民間海運会社の間で起こった発展戦略をめぐる争いにも大きな影響を与えた²⁴⁾。この割高な船価は、政府の誤った産業認識に基づく産業助成の欠如に起因している。

造船業に対する助成策は一般に、①造船業に対する直接助成、②船舶輸出促進へ向けた輸出金融助成、③内外の海運業者に補助を与え国内造船業に対する需要を喚起する間接助成の三つに分けられる。直接助成は、主に海外造船所と

の建造差額を助成する船価補助金を指す。これに対し間接助成は、償却優遇制度、船用品の輸入関税免除・還付、政府・銀行による融資・保証、また税制上の特典措置などを含む。そのうち最も重要なのは造船所と海運会社に対する長期低金利融資である。以下、造船業の直接助成についてその概要を検討する。

1977年まで、台湾では造船業やその関連産業に対する公式の産業政策や法制度による支援は、ほとんど存在しなかった。1936年に中国大陸で制定された「獎勵造船条例」が存在していたものの、これは実質的には空文化していた。1959年にインガルス台湾造船が台湾政府に造船計画への参加を要求した際には、外貨と国際貿易の管理を統括する「外匯貿易審議委員會」は、公営企業・民間企業を問わず、海運会社による国内銀行への資金・信用供与の申請を、一切拒否する旨を明言した。その理由は、財政難の下で、外貨の調達に困難であるというものであった。「外匯貿易審議委員會」は、政治的・経済的な影響を考慮して、インガルス台湾造船の参加に一定の理解を示しつつも、必要な資金は海外から調達すべきとして、政府による直接助成や信用供与に反対の立場をとった²⁵⁾。

1966年、台湾造船による貨物船建造に際して、高い船価を担いきれない台湾航業、招商局の不満を抑える目的で、台湾政府は行政命令を用いて船価の5%に相当する助成金を交付することを決定した²⁶⁾。これは台湾における造船業に対する直接助成の発端であるといえる。しかし厳密に言えば、これは公式の制度に基づく一律の補助ではなく、受注案を個別に審査するという臨時的かつ場当たり的な対応であった。し

23) 「台湾造船有限公司第四屆第四次董監聯席會議報告及提案紀錄」および「附件」, 1955年2月, 『造船公司第四屆董監聯席會議紀錄(一)』, [李国鼎檔案, アーカイブ番号: 00422006]。

24) 台湾国内海運業の組合である「中華民國輪船商業同業公会」は、インガルス台湾造船の失敗を理由に、行政院に意見書を提出し、政府の造船路線に強く抗議した。「為就台湾造船公司將與日本船廠技術合作一案提陳管見敬祈核奪由」, 1963年6月, 『日本石川島重工業株式会社與三菱造船公司專擬與造船公司恢復舊約』, [經濟部国営事業司檔案, アーカイブ番号: 35-25-20-77]。

25) 外匯貿易審議委員會の責任者(主任委員)、尹仲容の発言。「有關股台公司請求承造新船資料」, 1959年8月, 『航輪汰舊更新訂造新輪審議小組(一)』, [經濟部国営事業司檔案, アーカイブ番号: 35-25-20-43] 中央研究院近代史研究所檔案館収蔵。

かも、台湾行政院は財政に窮しており、助成金額の逐次削減を要求した。その後、台湾造船の生産効率性目標が達成されたことを理由に、1973年、直接助成の廃止が決定された[顧 1973, p. 16]。

国際的に見ると、欧米諸国での補助金率は15～25%に達しており[張 1984]、また日本の造船業では、その発展の初期に、「造船コスト引下げに関する暫定措置」、「粗糖リンク制」などの実施によって、鉄鋼製品の値下げや粗糖輸入差益という形で、船価の20～30%に相当する助成金の付与[中川 1992, pp. 132-133]が行われた。これらの国際水準に比較し、台湾における造船業に対する直接補助は、はるかに低い水準にあったといえる。

なお、間接補助についても、台湾では、財政上の制約と金融能力の不足のために、十分には行われなかった。台湾造船が必要とする造船資金は、台湾国内銀行の保証と提携相手である石播の仲介によって実現した日本輸出入銀行からの船舶用機材の輸出融資として供与された。この際、政府支援がない台湾造船に対する融資利率は6%以上に達しており、アメリカの3.5%、日本国内の4.75%に比較して、かなりの高水準であったことが窺える[王 1970, pp. 2-3]。

26) 經濟部と交通部共同で行政院に船価の15%に相当する直接補助を要求したが、最終的に政府、台湾造船および発注の海運会社がそれぞれ船価の5%を負担するという妥協案に決着した。經濟部と交通部の補助計画について、「為擬請比照美意法等國，實施國內造船造價差額補貼，以扶植本國造船工業，減輕本國航商負擔，而促進一般工業發展，加速經濟成長由」，1964年、『台船承建台航一萬五仟噸貨輪及國內造船差價補貼辦法』，[經濟部国营事業司檔案，アーカイブ番号：35-25-20-69]を参照。

おわりに

本稿では、産業特性や産業政策・発展戦略の視点から、台湾造船業の初期の発展における政府の役割や、産業政策、資本・技術導入に関し、検討を行った。その結果、台湾造船の大型船舶建造志向や、産業の発展メカニズムの概要を明らかにした。台湾の重化学工業化の起点を、輸出志向工業化や中小企業の発展に続くものとみなして1970年代中葉に求める先行研究の見解とは異なり、本稿ではそれが、より早期にあることを解明した。これらの事実からするならば、本稿では触れなかった石油化学や鉄鋼産業など、他の重化学工業部門の発展に関しても、今後再検討の必要があるといえるだろう。

本稿の検証から明らかのように、台湾の造船業は、政府の介入や資本・技術の外国からの導入を経て、1960年代後半から本格的な発展を遂げ、その生産能力も急速に拡大した。また1972年頃には台湾造船の生産量は国内の需要量を上回った。台湾の造船業は、この時点で、量的にみても需要構成からみても、輸入代替をおおむね達成したと考えられる。

しかし実際には、この時期に至っても、「船舶価格の巨額性」と、台湾海運業の中小・零細性に伴う資金調達能力不足の間に大きな乖離が残っていた。その結果、台湾海運業が中古船を選好し、そのため新造船に対する国内需要が拡大しないという問題、すなわち「市場の狭隘性」が制約要因となった。台湾の造船業の発展は、この市場の狭隘性によって阻害されたのである。こうした中、台湾政府は民間海運会社に期待せず、公企業による調達を通じて市場の拡大を試みたが、これにも限界があった。政府の認識不足に基づく産業育成策の不備、財政資金不足といった問題のために、結局は、台湾造船業の次の段階への発展は、大きく制約されたのである。

台湾造船業にとって外的な環境要因ともいえ

る外資＝多国籍企業の戦略や、国際市場の状況、また同じく重化学工業に属する石油化学工業や鉄鋼産業の動向については、本稿では触れることができなかつた。これら残る課題の解明によって、台湾の経済発展における重化学工業の位置が、より明瞭とならう。

参考文献

日本語文献

- 朝元照雄 [1996]『現代台湾経済分析——開発経済学からのアプローチ』勁草書房。
- 石川島播磨重工業 [1992]『石川島播磨重工業社史』石川島播磨重工業。
- 謝敷宗登・堀川運平 [1960]『造船』有斐閣。
- 武城正長 [2000]「台湾海運の近代化と1980年前後の欧州同盟」『地域と社会』第3号, 11-44 ページ。
- 寺谷武明 [1993]「造船業の復興と発展:世界の王座へ」日本経済評論社。
- 陶怡敏 [1984]「台湾の海運・造船政策に関する一考察」『海事交通研究』第24集, 6-127 ページ。
- 中川敬一郎 [1992]『戦後日本の海運と造船——一九五〇年代の苦闘』日本経済評論社。
- 劉進慶 [1992]「産業—官民共棲の構図」(隅谷三喜男・劉進慶・涂照彦著『台湾の経済—典型 NIES の光と影』東京大学出版会) 93-156 ページ。

中国語文献

- 王先登 [1970]「当前發展台湾造船工業之有效途徑」『台船季刊』1 卷 10 期, 1-5 ページ。
- 王振寰 [1995]「國家機器與台湾石化業的發展」『台湾社会研究季刊』18 期, 1-39 ページ。
- [中央研究院近代史研究所の所蔵資料
經濟部国营事業司檔案
「台湾造船公司第四屆第十八次董監聯席會議紀錄」,
1956 年 4 月, 『造船公司第四屆董監聯席會議紀錄
(二)』, [アーカイブ番号: 35-25-20-2]
「有關股台公司請求承造新船資料」, 1959 年 8 月, 『航
輪汰舊更新訂造新輪審議小組 (一)』, [アーカイブ
番号: 35-25-20-43]
台湾造船董事長王世圻の上申書, 1962 年 4 月, 『監督
股台公司業務財務 (三)』, [アーカイブ番号:
35-25-20-34]
「殷格斯台湾造船公司考察團考察報告」, 1962 年 7 月,
『監督股台公司業務財務 (三)』, [アーカイブ番

号: 35-25-20-34]

- 「三井造船來電摘譯」, 1962 年 12 月, 『日本石川島重工業株式會社與三菱造船公司專擬與造船公司恢復舊約』, [アーカイブ番号: 35-25-20-77]
石川島播磨重工業「台湾造船有限公司の自立發展策について」, 1963 年 3 月, 『台船與日本石川公司合作案』, [アーカイブ番号: 35-25-20-76]
三菱造船・三菱日本重工業・新三菱重工業「台湾造船公司との合作に関する提案」, 1963 年 4 月, 『台船與日本三菱公司合作案』, [アーカイブ番号: 35-25-20-78]
「日本三菱集團考察團來部商談與台船公司合作計畫談話紀錄」, 1963 年 5 月, 『日本石川島重工業株式會社與三菱造船公司專擬與造船公司恢復舊約』, [アーカイブ番号: 35-25-20-77]
「為就台湾造船公司將與日本船廠技術合作一案提陳管見敬祈核奪由」, 1963 年 6 月, [經濟部国营事業司檔案, アーカイブ番号: 35-25-20-77]
「為關於日本石川島及三菱兩株式會社對台湾造船公司所提發展及合作計畫經會同研擬謹將原計畫連同台船公司分析意見及預算表等一併報請鑒核示遵由」, 1963 年 7 月, 『日本石川島重工業株式會社與三菱造船公司專擬與造船公司恢復舊約』, [アーカイブ番号: 35-25-20-77]
「為擬請比照美意法等國, 實施國內造船造價差額補貼, 以扶植本國造船工業, 減輕本國航商負擔, 而促進一般工業發展, 加速經濟成長由」, 1964 年, 『台船承建台航一萬五仟噸貨輪及國內造船差價補貼辦法』, [アーカイブ番号: 35-25-20-69]
「台船公司與日本石川島重工業株式會社技術合作案」, 1965 年 5 月, 『台船公司與日本石川島重工業株式會社技術合作案』, [アーカイブ番号: 35-25-01a-254]
「石川島播磨重工業及三菱組織對台湾造船公司所提技術合作建議之意見」, 1965 年 5 月, 『台船公司與日本石川島重工業株式會社技術合作案』, [アーカイブ番号: 35-25-01a-254]
李国鼎檔案
「台湾造船有限公司第四屆第四次董監聯席會議報告及提案紀錄」及び「附件」, 1955 年 2 月, 『造船公司第四屆董監聯席會議紀錄 (一)』, [アーカイブ番号: 00422006]
「台湾造船有限公司第六屆第八次董監聯席會議紀錄」, 1963 年 2 月, [アーカイブ番号: B00422010]
李国鼎の上申書, 1971 年 12 月, [アーカイブ番号:

- B00420008]
- 中国造船 [2003]「造船リスト」中国造船公司。
- 中華民國交通部運輸研究所 [各年版]『運輸資料分析』
中華民國交通部運輸研究所。
- 行政院經濟建設委員會 [1979]『十項重要建設評估』行
政院經濟建設委員會。
- 交通部運輸計畫委員會 [1969]『航業港埠經營合理化之
研究』交通部運輸計畫委員會。
- 台湾國際造船公司之所蔵資料「經濟部施政報告」, 1957
年 3 月, 『殷臺公司租租賃臺船經過』[アーカイブ
番号: 0046/303030/1]
- 台湾造船 [1971]『中程發展計劃 自民国 61 至 64 年』
台湾造船股份有限公司。
- 呉大恵 [1968]「台船二十年」『台船季刊』1 卷 1 期,
19-35 ページ。
- 高禎瑾 [1968]「台湾機械造船公司成立經過的回憶」『台
船季刊』1 卷 1 期, 7-11 ページ。
- 馬緯 [1968]「二十年来公司生産計劃管制作業之演進」
『台船季刊』1 卷 1 期, 36-42 ページ。
- 張兆喜 [1983]「造船補助政策之研究 (三)」『航運季刊』
20 卷 2 期, 44-57 ページ。
- , [1984]「造船補助政策之研究 (五)」『航運季刊』
20 卷 4 期, 70-76 ページ。
- 經濟部工業局 [1985]『工業發展年報』經濟部工業局。
- 趙懷瑾・施啓榮 [1971]「台船的再擴建—第二期擴建計
画」『台船季刊』2 卷 3 期, 37-43 ページ。
- 葉仲伯 [1970]「台湾經濟建設計畫之執行與成果」『台
湾銀行季刊』21 卷 1 期, 36-56 ページ。
- 陳政宏 [2007]『鏗鏘已遠——台機公司獨特的一百年』
行政院文化建設委員會。
- 蔣靜一 [1958]「台湾之造船工業」『台湾銀行季刊』9
卷 4 期, 1-13 ページ。
- 戴寶村 [2000]『近代台湾海運發展: 從戎克船到長栄巨
船』玉山出版社。
- 顧大凱 [1973]「談我国造船工業所需機材国内製供比率
及提高造船機材自給率之管見」『企業與經濟』2 卷
8 期, 12-17 ページ。
- [1975]「台湾之造船工業」『台湾銀行季刊』26 卷
1 期, 91-111 ページ。
- 樊祥孫 [1969]「台湾之交通」『台湾銀行季刊』20 卷 3
期, 1-19 ページ。
- Amsden, Alice H. [1989] *Asia's Next Giant: South
Korea and Late Industrialization*. New York:
Oxford University Press.
- Balassa, Bella [1981] "*The Newly Industrializing
Countries in the World Economy*" New York:
Pergamon Press.
- Wade, Robert [1990] *Governing the Market: Econo-
mic Theory and the Role of Government in East
Asian Industrialization*. Princeton, N. J.: Prince-
ton University Press. (長尾伸一他訳『東アジア資
本主義の政治経済学』同文館, 2000 年。)