

査読論文

日本統治時期における台湾工業化と造船業の発展 —基隆ドック会社から台湾ドック会社への転換と経営の考察—

蕭 明禮*

一. 前言

一般に台湾の重化学工業の勃興は日本統治時期晩期と考えるれ、この場合の重化学工業とは主に電力、化学工業であった。このほか、南進政策並びに戦時統制経済の需要に呼応するため、機械や造船工業も総督府の工業化政策の一環となった。電力や化学工業およびアルミ精錬工業の研究は、長年にわたる学界の努力の下、相当な研究成果が発表完成されてきた。これに比べて、造船工業ほとんど研究されてなかった。近年来、研究者は産業史の立場から、戦後の台湾造船業の発展歷程に初歩的な検討を展開してきたが、日本統治時代の造船業についてはほとんど空白だった。しかし、この時代は台湾近代造船業の勃興過程において、政府の政策が経営に影響を与えるなど、全体像の解明が待たれる分野である。従って、本文は日本統治時代の台湾最大且つ唯一のドライドック造船事業について、基隆ドック株式会社とその後身である台湾ドック株式会社を中心に、日本統治時代の政府並びに民間の関連史料、および台湾ドック営業報告書を使用して、台湾の近代造船業がどのように出現したのか、その発展過程で台湾全体の産業発展からどのような影響を変遷を受けたのか、また、1930年代東アジアの情勢下で総督府の工業化政策にとどのように連動して運営されたのかを探求する。

二. 台湾近代化造船事業の出現と基隆ドック株式会社の成立

台湾近代化造船事業の始まりは、清朝末期に遡ることができる。1889年、台湾巡撫劉銘伝は台湾での新政推進期間、欧米の造船技師を雇用して小型のはしけを1艘建造し、砲台建設に必要な物資並びに大砲の運輸に当たった¹⁾。但し、本格的な大規模近代化造船事業はまだ根付いていなかった。このような状況は日本統治時代初期でも変わらず、台湾には近代化した大型の造

* 連絡先：蕭 明禮

機関/役職：國立台湾大学歴史学研究所博士課程

機関住所：台湾台北市羅斯福路四段1號國立台湾大学歴史学系

E-mail：d93123006@ntu.edu.tw.

船所が欠乏していた。1899年になって、基隆港第1期築港工事の展開に伴い、台湾総督府は造船施設の建設を開始した。1900年10月、基隆築港局は基隆仙洞庄の海岸に船舶修理用の臨時小屋を建設し、築港工事に使用する浚渫船やはしけの修理の便にした。1902年5月、その臨時施設が破損して使用できなくなったため、球仔庄に別途船台と建物を新築し、且つ当年年末、船舶修理台を増築して浚渫船並びに小型汽船の修理に当てた。1899年に基隆築港局が船舶修理施設建設を計画したのと同時に、大阪鉄工所も基隆港火号庄に分工場を設置し、築港局が建造発注するフロート船並びに浚渫船を請負った²⁾。事実上、大阪鉄工所の基隆分工場は、総督府が基隆築港局用地を無償使用方式で同社に無料支給したものだ³⁾。さらに、1902年火号庄工場が完成した後、政府が発給した使用許可命令書の第1条に、「使用許可する工場及び付属建築物は当局の命令を受けて、船舶機械及び鉄製器具類製造のために使用しなければならない」と特に注記されている。このことから、大阪鉄工所が基隆に設置した分工場は、総督府の築港政策と密接な関係であったことがわかる。1902年12月現在、火号庄工場は227.25mのコンクリート製船舶修理台、100坪の鉄船工場1棟、255坪の鉄工場1棟、40坪の木工場1棟、18坪の木材鋸切り工場並びに25坪の蒸気機械室各1棟、16坪の倉庫2棟、宿舍4棟等の設備がすでに完成し、1,000トン以内の船舶が修理できるようになった。球仔庄並びに火号庄工場が竣工し、基隆港築港工事に使用する各種船舶がここで修理されるようになった。例えば、1900年には球仔庄工場で修理したの17隻船舶は、全部で築港工事に使用する船舶であった。また、1904年から1912年まで、球仔庄と火号庄工場に浚渫船、小型浚渫艇、土砂受船、曳航雑用小汽船など計181隻にして修理した、ほとんどは築港工事に用船舶であった⁴⁾。それから、1910年代以前に政府が投資した台湾造船事業の目的は、築港工事サポートの一環に過ぎず、造船産業の育成、重工業発展促進の角度から出発したものではないことが示されている。この点からも、日本統治初期の総督府の経済政策は、植民地の基礎建設を充実させることによる農工資源の輸出に重心を置き、重化学工業の本質を発展させることでなかったことがわかる。

政府の造船事業のほか、基隆港築港工事の開始に伴い、純民営の近代化造船事業も出現し始めるが、これらの「造船所」の規模は相当に小さかった⁵⁾。このことから、日本統治初期に日系の民間資本が台湾に設立した造船事業は、多くが小資本、小規模の形態であり、小型蒸気船ひいては日本式帆船を修理或いは組立てる能力しかなかったと断言できる。

日本統治初期の造船事業は小型資本であったが、第1次世界大戦勃発後に造船業規模の拡大の端緒が見え始める。欧米列強が東洋に関心を向ける余裕がない環境の下、東南アジア市場で日本の商品が欧州国家の商品に取って代わっただけではなく、台湾の海運業も日本の対外輸出の増加に伴って急速に拡張し、日本の華南、南洋との中継貿易の重要な基地になった⁶⁾。1914年より1918年までの間に、台湾-日本本土航路の旅客及び貨物運輸量がそれぞれ16.3%並びに49%成長したばかりではなく、戦時景気を契機にして、総督府は1916年基隆-ジャワ指定航路を開設し、台湾総督府の海運拡張に名を借りた南進を実行する意図の先触れとなった⁷⁾。そし

て台湾と中国大陸の海運航路も1915年からその終点を延長し始め、兩岸間の急激な貿易往來の増加に対応した⁸⁾。

このような海運ブームに加えて、総督府が港湾建設という植民地の基礎建設を通して基隆を台日貿易の中心に育成し、淡水を始めとする台湾—中国兩岸の貿易に取って代わらせる政策の下、宗主国日本に最も近い埠頭を基隆港としたため、その船舶出入り数量は大幅に増加した⁹⁾。基隆—神戸指定航路を例にすると¹⁰⁾、1914年より1918年まで間に、当該航路の貨物運輸量は93%近く成長し¹¹⁾、海運の急速な発展は、日本統治初期の台湾造船業がさらに発展する契機。1912年より、総督府は基隆港第2期追加工事を展開した。それには3,000トン級船舶のドック建設計画も含まれたが、当該工事が開始された翌年、政府の財政困難により、8年計画が15年に延長され¹²⁾、ドック建設工事もその影響を受けた。従って、政府は台湾民間企業の資金導入により、ドック工事が継続して行われるように希望した。これに大正初年の経済ブームが加わり、日本の在台資本家の造船事業への投資を促したことが、基隆ドック会社誕生の背景になったのである。

基隆ドックの建設には基隆地区に膨大な政治経済勢力を有した木村組が深く関与していた。木村組は1866年に日本の鳥取県に生まれた木村久太郎が創立した。彼は元々日本本土で東海道本線の鉄道鉄橋工事に従事し、1896年6月に、台湾の縦貫鉄道八堵トンネルの改築工事に参加した。その後1899年、友人に資金を借りる方法で牡丹抗（或いは武丹抗とも言う）金鉱の採掘事業に投入した¹³⁾。金鉱事業が成功したため、木村氏は1907年より経営の触手を炭鉱採掘に伸ばし、同時に高山の機械設備を修理するため、1910年より、基隆田寮港鉱区内に機械工場を設置した¹⁴⁾。木村の機械工場設置は、日本統治初期の基隆地区炭鉱採掘の隆盛と密接な関係にあり、成立初期の主要業務も鉱業機械設備の製造や修理を主にしていた。このほか、当時台湾は新式の製糖業が急速に立ち上がってきていたため、木村鉱業付属の工作機械工場も多くの製糖工場用機械設備の修理並びに製造業務を請負っていた。

1916年になって、営業規模が日ごとに拡大していく中、木村組は木村鉱業株式会社に改組した¹⁵⁾。1917年5月、木村は戦時景気下の台湾海運事業の隆盛に鑑み、また台湾周辺海域で海難事故が頻発しているにも関わらず関連船舶の救済修理施設等が欠乏していたことなどから¹⁶⁾、元の木村組の機械工場を木村鉱業社基隆鉄工所に改組した。同時に総督府の租借許可を受けて、大阪鉄工所が運営していた仙洞庄並びに球仔庄工場を使用することになった¹⁷⁾。木村久太郎は、これら2つの造船所の経営権を得たことから見て、至極厚い政商人脈関係を有していたと推察され。実は、木村は來台した当初、駐基隆日本陸軍の工事業務を請負ったことがあり、1902年には民生長官後藤新平と知り合っており、その関係から金瓜石金鉱の3年間無償採掘契約を得ている¹⁸⁾。これらの経緯より、木村の造船事業への投資は、ある程度政府の指導を得ていたことが想像できる。

大阪鉄工所造船所の経営権を得た後、1918年、木村鉄工所は総督府の補助を受けて第1工場

と改称した前仙洞庄工場にドックを建造し始め¹⁹⁾、且つ最新式の造船、機械生産設備を購入した。木村鉄工所がドック建設を展開した後、さらに膨大な資金を調達するため、木村久太郎はその人脈を通じて基隆の企業家と日本円100万を共同出資して、1919年6月、木村鉄工所の基礎の上に株式会社基隆鉄工所を創立し、さらに9月8日基隆ドック株式会社と改名した。そして、木村自身が社長に就き、専務取締役は近江時五郎が、支配人は原田斧太郎²⁰⁾が、監査役はそれぞれ柏木卯一郎並びに三井系統出身の大竹勝一郎²¹⁾が担任することになり、造船所の工場長には都呂須玄隆が就任した。注目に値するのは、当該社の取締役に台湾本島人鉱業最大資本家の顔国年が就任したことだ。事実上、顔家と木村氏の間には早くから鉱業経営上で深い提携関係があり、1907年より、顔雲年は雲泉商会の名義で木村鉱業の牡丹抗金鉱が必要な物資と人力を提供し²²⁾、双方に厚い友誼の基礎を構築していた。従って、顔家が基隆ドックの一員になったことは、木村との密接な人脈関係と不可分であった。顔家が基隆ドックの経営に参加したばかりではなく、その他の経営者の構成からも、基隆の地元鉱業資本家の姿を発見できる。例えば、藤田組出身の近江時五郎もそのメンバーになっているが、彼はかつて日本統治初期に日系鉱業資本の藤田組瑞芳鉱山所長代理を担当している時²³⁾、当時まだ瑞芳警察署巡査補であった顔雲年と知り合っていて、1908年木村組に雇用され、当該組の炭鉱事業の業態転換の重要な段階に協力している²⁴⁾。このほか、藤田組も顔氏、木村氏等人との関係が密接だった。その中から、1910年代末期、台湾駐在の日系と本島鉱業資本家との間には、すでに緊密なビジネス・ネットワークが形成され、政府との政商関係を通じて多角化した事業経営を行っていたことがわかる。

表1 基隆船渠會社創立時の幹部名單

職 稱	氏 名
取 締 役 社 長	木 村 久太郎
専 務 取 締 役	近 江 時五郎
取 締 役	顔 國 年
監 察 役	大 竹 勝一郎
監 察 役	柏 木 卯一郎
支 配 人	原 田 斧太郎
工 場 長	都呂須 玄 隆

資料來源：基隆船渠株式會社，《基隆船渠株式會社營業案内》(基隆：同編者，1924)，頁1。

基隆ドック創設者の人脈ネットワークを理解した後、さらに同会社創設時の株式構成を分析すると、持ち株比率最多者は専務取締役を担当していた近江時五郎で、計2,878株を所持し、社長の木村久太郎が第二の大株主で、持ち株数は2,783株だった。しかし、木村家家族の木村広吉、木村勘太郎の合計持ち株320株、及び木村久太郎がその後追加した100株を加えると、木村氏が掌握する株式は3,203株に達し、木村氏が基隆ドック経営の主導権を有していることがわかる。これに比べて、基隆の顔家はわずか100株であり、さらに注目に値するのは、台湾駐

在日系財閥資本の後宮新太郎も²⁵⁾200株の株式を所有していて²⁶⁾、これも基隆ドックが台湾島内の日系と本島人鉱業家が投資して成立したもう1つの証明となる。

1920年、基隆ドック会社設立後の主要工事であった石造りドックが完成した。当該ドックは全長12.7m、最大幅25.1m、ドック水門幅14.5m、地上からドック底面までの最深が7.45mに達し、3,000—4,000トン級の船舶をドック修理に収容できた。さらに接収した元の大阪鉄工所の第1、第2（球仔庄）工場を加えて、当該社は一般汽船の修理能力を具備しているだけではなく、500トン以下の小型フェリー、蒸気船等の船舶が製造できた²⁷⁾。当該ドックの竣工は、台湾唯一の大型造船、修理企業が正式に出現したことを表すだけではなく、台湾では、大正南進期間に民間企業を主軸とした造船事業の発展が始まったということを表している。

運営方面では、基隆ドックが会社設立後、短期的には第1次世界大戦終結後の海運不況の影響を受けて、船舶修理業務は不振になった。しかし、1920年代初期の海運保険費率下降に伴って海運業景気が回復し、さらに基隆港出入りの船舶増加もあって、多くの船会社は船舶を日本本土へ回航或いは遠く香港へ運送しての点検修理にかかるコストと不便さを削減するため、基隆ドックのドックで修理を行うようになり、同社の経営に好景気が到来した。台湾指定航路を経営する大阪商船、日本郵船、及びその後台湾—南洋航路に投入した山下汽船等の会社は、いずれも基隆ドックのドックでの修理工事を利用した²⁸⁾。また、造船本業のほか、基隆ドックも各種ウィンチ、ポンプ、選炭機等鉱山及び製糖用の機械設備、ひいては鉄橋、鉄道貨車の車両、製紙、製氷、土木機械等も兼業製造した²⁹⁾。これは木村工作機械工場時代に機械製造を兼業した特色を踏襲しただけではなく、台湾造船業が興った当初、技術不足及び主要造船市場はすでに日本本土の造船所が主導していることを受けて、台湾造船業者は船舶修理を主用業務とせざるを得ず、兼業経営の副業方式で経営を維持しなければならなかったことを反映している。とはいえ、基隆ドック社創立の重要な意義は、総督府が大正南進期間において、民間資本との結合を通じて港湾施設を改善し、台湾から南洋へ出発する日本籍船舶に修理サービスを提供することで、日本の海運勢力を東南アジアに拡張する政策の一環となったことである。加えて木村氏及び顔家等台湾島内の企業家が投資に参加した過程から、植民地政府と新興産業資本家間に綿密且つ深い政商ネットワークと相互補助関係があったことがもろれない。

三. 基隆ドックの台湾ドック会社への改組と台湾鉱業家政策の関係

1920年の基隆ドック会社設立後、15年に達する間、同社は船舶修理をメイン、漁船等小型船舶の建造をサブとする業務形態を維持した。但し、これは総督府並びに基隆ドックが既存の施設規模で満足していたことを意味するものではなかった。実際、基隆港第2期追加工事計画で、土木局は基隆港の船舶出入りが第1次世界大戦期間に激増したことに鑑み、1920年から10,000トン級ドックの建設工事展開を計画し、本島及び東南アジア航路を往来する船舶の点検修理に

提供しようと計画していた³⁰⁾。しかし、当該計画は戦後の海運業の不景気等要素の影響を受けて、未着手のままであった。そうではあっても、基隆ドック社の経営陣は、積極的に公開の場で政府に対して10,000トン級のドック修築の重要性を説いていた。例えば同社のマネージャーを務め、1927年に総督府評議員に選ばれた顔国年は、1929年の第7次評議会で基隆には3,000トン級のドックが1つしかなく、1万トン級以上の船舶が入港する際に破損が生じた場合ドックで修理できないため、大型商船は台湾から遠く離れ、台湾経済の発展に不利になると指摘した。さらに、上海や香港等港湾には多数の大型ドックを有している事実を例に、基隆に1万トン級ドックを建設することの必要性を強調した³¹⁾。このほか、1930年11月、台湾総督府が召集した臨時産業調査会でも、調査会委員に選出された顔国年は再度、ドック増築の提案を提出した³²⁾。

表2 基隆船渠会社の主要株主組成(1931年度)

氏名	持ち株数(株)	持ち株比率(%)
木村久太郎	2,883	32.7
木村廣吉	200	2.3
木村甚太郎	120	1.3
近江時五郎	2,878	32.6
牧田環	2,100	23.8
後宮信太郎	200	2.3
原田斧太郎	148	1.7
顔国年	100	1.1
黒木兵衛	100	1.1
岸田永吉	100	1.1

資料来源：竹本伊一郎編，《台湾會社年鑑》昭和六年度（台北：台湾經濟研究會，1931），頁118。

ところが、顔国年等が何度と呼びかけても総督府は棚上げにしていた。しかしこれは、政府が決してドック建設の重要性を認識していないわけではなかった。主にはやはり全体的情勢が台湾造船業の規模拡張に不利であったことによる。1920年代末の大正南進ブームの衰退を受けて海運業界が不景気になった影響だけではなく、日本造船業の発展、及び殖民母国と植民地との分業関係から検討を加えなければならない。日本本土の造船業は、経済大恐慌期間に、造船業の生産高が1930年の1億1千万円あまりから翌年の3,800万円まで暴落している³³⁾。同時に、台湾本島の産業環境を見ると、大規模造船業を導入する条件は未だ揃ってなく、極度な不景気により産業の再整理を迫られている日本の各大造船業者は、台湾の修理造船工場に投資する余力はなく、且つ興味もなかった。しかし、1930年代中期以後は、台湾産業構造の再編に伴い、台湾最大の造船事業である基隆ドック社も新しい段階へ発展していった。

1929年より始まった世界経済の不景気は、日本経済圏に対して嚴重な衝撃を与えた、生産過剰、貿易衰退の苦境を克服するため、日本を含む各主要工業国は区域（ブロック）経済の概念

を採用して、本国並びにその勢力範囲内の国家或いは植民地との結合を強化し、自給自足の経済圏を構築して、経済復興及び産業発展の目的を達成しようとした³⁴⁾。上述のように、日本が自給的區域経済の構想を採った後、東南アジアのその他の国々、及び当地に大量の政治経済利益を有する欧米植民帝国と衝突が発生するのは必至であり、日本帝国は武力による生産資源拡張及び商品市場拡大への道を歩まざるを得なかった。最も直接的な影響は、即ち1931年の満州事変で、その後に日本の軍財官の複合体及び準戦争段階の統制経済体制を形成して³⁵⁾、1930年代中期に南進政策の再起をもたらした。これと同時に、植民地である台湾は、元来の米や砂糖生産を主とする経済形態も発展飽和に直面し、東南アジアに相対的に近い地理的環境が加わって、日本政府の計画で、台湾は徐々に米や砂糖を中心とする農産物供給地から、工業原料の初歩的加工地へと転換され、これが1930年代の台湾工業化の誕生へと導いた³⁶⁾。

臨時産業調査会に続いて、1935年10月、台湾総督府は再び熱帯産業調査会を招集した。そのうちの交通改善を討論テーマとする第三特別委員会は、会議後決議した「熱帯産業計画要綱説明書」で、海運システムの改善に呼応して台湾港湾施設の建設を推進し、大型ドックの修築を展開するべきだと主張した³⁷⁾。熱帯産業調査会が要求した海運交通施設改善の影響の下、総督府は一連の海運、港湾施設の拡大増築計画を開始した。昭和南進政策の確立³⁸⁾及び台湾工業化政策の推進に伴い、日本の新興工業財閥も総督府の指導の下、台湾に重化学工業の投資を始めた。これら來台投資の新興財閥資本中、三菱財閥の動向は注目に値する。三菱系統が初めて台湾の重化学工業に投資したのは1935年6月の日本アルミ業株式会社で、これは日月潭水力発電所が完成した後、台湾が廉価な電力エネルギーを持ったことに関係する。これを契機にして、三菱財閥は台湾に対する拡張を積極化し始めた³⁹⁾。元々三菱財閥は日本内地で膨大な造船事業を擁しており、経済大恐慌時期の再整理を経た後、日本帝国海軍第2次海軍補充計画の艦隊拡張注文、並びに通信省の「船舶改善助成施設」の造船資金補助を受けて、1930年代初頭の運営低調から抜け出し、資本金が6,000万円を越える超大型企業に成長した⁴⁰⁾。さらに1936年以後、南進政策による帝国海軍の台湾に大型艦船収容可能なドック設置計画に呼応して、長年棚上げされていた基隆ドック修築計画が海軍の要求の下、浮上した。この時、海軍の最有力な艦艇請負業者であった三菱は⁴¹⁾、海軍の支持の下、台湾総督府の援助を通して、台湾銀行、大阪商船並びに同じく三菱系統の近海郵船社と連合して、1937年4月に100万円の価格で基隆ドック社を買収した⁴²⁾。

三菱の基隆ドック買収は、実際には基隆ドックが1930年代初期に経済不景気の影響を受けて運営が衰退したことと関係があった。1930年には同社の売上げは約80万円で、収支も概ねバランスが取れていたが、1931年になって売上げは59万円の激減し、1933年時には上半期だけで総督府から23,650円の補助を受けたが、通年では5,000円の欠損が生じてしまった。運営衰退下で、1934年9月、基隆ドックは125,000円への減資が迫られた。これは当該社成立以後最大の経営危機だと言えるのではないだろうか。台湾最大且つ唯一のドック造船事業を救済するため、

表3 基隆船渠會社1930-1934年間損益表

年 度	收 入 (圓)	支 出 (圓)	利 益 (圓)	備 註
1930	801,000	801,000	0	千位數以下が省略です
1931	592,245	591,902	343	
1932	249,596	248,720	876 (上半年度) 276 (全 年)	収入と支出は上半 年度のみです
1933	276,278	282,964	-6,686 (上半年度) -5,543 (全 年)	収入と支出は上半年度のみです
1934	594,450	567,132	27,318	

資料來源：竹本伊一郎編，《台灣會社年鑑》昭和六年度，119ページ，竹本伊一郎編，《台灣會社年鑑》昭和九年度，(台北：台灣經濟研究會，1933)，218～219ページ，竹本伊一郎編，《台灣會社年鑑》昭和十年度，(台北：台灣經濟研究會，1934)，221～222ページ，竹本伊一郎編，《台灣會社年鑑》昭和十一年度，(台北：台灣經濟研究會，1935)，323ページ。

総督府は10月末台湾銀行の資金を投入して基隆ドックを35万円に再増資した⁴³⁾。台湾銀行が基隆ドックを援助したことは台湾銀行が同社の最大株主になっただけではなく、総督府が公的銀行を通して株主になったことを意味し、基隆ドックに対するコントロールを強化することで、その後の日本の内地資本投資にレールを敷いたことになる。資本金が縮減された後の基隆ドックは、1934年度、帳面上は赤字から27,318円の黒字を計上した。しかし、23,650円の総督府補助金を控除すると、実際の黒字は相当に限りがあった。加えて、再整理後の資本金は将来業務の拡大展開には不足しており、さらに多くの資金を投入する必要がある。これらの要素が相互に影響しあい、三菱が基隆ドックの主になることは必然的な趨勢であったといえる。1937年4月24日、基隆ドック会社は臨時総会を招集し、同社を解散して三菱が資産を買収する旨を決議した。5月20日、台湾ドック株式会社は東京で創立総会を招集し、6月1日、台湾ドックが正式に設立された⁴⁴⁾。元来台湾の現地資本で設立された基隆ドック社が、日本内地の重化学工業資本が主導する台湾ドックに改組されたのである。これは1930年代の日系在台資本及び台湾土著資本が、日本本土の新興財閥資本拡張の下で、さらに従属化されていった史実を反映している。

台湾ドック社は基隆ドックの資産施設を継承して改組設立したが、設立初期の経営者及び株主構成から分析すると、日本本土重化学工業の資本が大量に投資された状況が見取れる。まず、会社経営陣では、常務取締役就いた刈谷秀雄は造船界出身で、三菱重工の元顧問であり⁴⁵⁾、役員会の構成員も多くが三菱財閥と関係のある人物が就任した。次に、株式面では、総計20,000株1,000,000円の株式のうち、三菱重工業株式会社が8,900株を有して最大株主になり、同じく三菱系列に所属する近海郵船社を加え⁴⁶⁾、さらに三菱出身の個人株主を加えると⁴⁷⁾、三菱系列の株式は12,300株、持ち株比率61.5%で、台湾ドックの実際の支配者となった。その他株主の中で、持ち株の次に多いのが台湾銀行の3,100株、第3株主は台湾指定航路最重要な大阪商船で計1,100株を有していた。これにかつて大阪商船社長を務めていた村田省蔵及

び大田丙子郎の持ち株を加えると、大阪商船系統で計1,700株を所有していたことになる。第4株主は2つあり、その1つは1,000株を所持した台湾電力株式会社、もう1つの1,000株を所持する株主は、1937年に顔国年が死亡した後、基隆顔家の事業を引継いだ顔雲年の長子顔欽賢だった⁴⁸⁾。1938年に顔欽賢の持ち株は300株に減少したが、残りの700株は相変わらず顔家が経営していた台陽鋳業株式会社が所有しており⁴⁹⁾、顔家の台湾ドック内における実際の株式数は変化していない。顔家が台湾ドック創立時の最大個人株主になったことは、顔国年が度重なる総督府評議会、臨時産業調査会及び熱帯産業調査会で、総督府に対して交通改善、ドック建設を提言していたことと関係があるばかりではなく⁵⁰⁾、さらに重要なのはいわゆる新興族系資本の顔家が、その発展過程で日系の在台資本及び日本本土資本に依存して従属関係を形成する戦略の下、比較的大規模な投資活動を行い⁵¹⁾、1930年代台湾工業化に唯一参与した台湾土著資本家であることだ⁵²⁾。特に戦後、台湾ドックが台湾造船会社に接收され、乃至はその後中国造船会社に改組された後も、顔家はやはり株式を保有していて、まれに見る民間株主になっている⁵³⁾。結局、台湾ドックの株式構成中、はっきり現れているのは、同社は日本内地の重化学工業資本、日系の台湾駐在海上運輸企業、及び台湾土著資本で構成されており、台湾総督府の仲介の下、共同出資して創立されたという事実だ。

表4 台湾船渠會社創社時の幹部名單

職 稱	氏 名
常 務 取 締 役	刈 谷 秀 雄
取 締 役	伊 藤 達 三
取 締 役	原 耕 三
取 締 役	岡 田 永 太 郎
取 締 役	渡 部 知 直
取 締 役	顔 欽 賢
取 締 役	元 良 信 太 郎
監 察 役	陰 山 金 四 郎
監 察 役	山 本 健 治
監 察 役	福 島 弘 次 郎

資料來源：台湾船渠株式會社，《第壹期報告書》(基隆：同編者，1938)，11-12ページ。

台湾ドック社設立後、最も重要な事項は、長年提案してきた10,000トン級の新ドック建設工事が完成したことである。1937年より、総督府は437万円の経費と、5年の歳月をかけて、基隆港社寮島(今の和平島)城隅角にドックを建設した。当該ドックの規模は、長さ307m、幅31.8m、水門幅28mだった。このほか、別途、長さ215m、水深9mの繫留埠頭並びに長さ184m、水深3mの荷卸埠頭各1つ、及び造船関連の機械、鑄造、鉄工、木工等の工場、倉庫、起重機並びに事務室等の施設を新たに建設した⁵⁴⁾。社寮島新工場の建設並びに設備、生産能力移転事項に加え、さらに重要な事件は台湾ドック設立の翌月、計画が役員会を高雄市旗後町の分工場

建設通過したことだ⁵⁵⁾。10,000トン級のドック建設、或いは高雄工場の建設に限らず、これらはやはり南進政策の下で、熱帯産業調査会で、台湾造船事業拡充が決議されたことに起因する。つまり顔国年等の長年に渡る提案が1930年代中期後になってやっとその端緒を開いた、という史実の背後には、当時日本経済圏の対外拡張及び植民地工業化に伴う実利的な要請があったためだと、さらにはっきり認識できるのである。

四. 戦時統制経済と台湾ドックの拡充

1937年7月に勃発した日中戦争は、設立せられたばかりの台湾ドック社にとって重大な契機になった。戦時体制に突入して、政府は海運系統に対して動員をかけ、船舶修理の重要が増大した。このため、1937年6月より12月までの間、台湾ドックは計204隻、589,160トンの船舶点検修理業務を受注した。造船業務面でも5隻の小型木造船、自動蒸気船の成果があった。そのほか、付属の機械製品生産部分では、総計139件の鉄道、製糖会社、鉱業関連機械の生産業務を受注した⁵⁶⁾。その後1938年11月には、台湾ドック高雄分工場が完成した⁵⁷⁾。その規模は基隆工場より小さく、木造機帆船の建造を主としていた。台湾総督府の1945年の資料によると、高雄工場は計3つの船台を持ち、400トン以下の木造船が建造でき、毎年30万トンの点検修理能力を有していた⁵⁸⁾。新工場の竣工、及び戦時船舶の点検修理量の増加に伴い、当該年度の台湾ドックが点検修理した船舶数量は343隻、964,167トンに達した。興味は、台湾ドックの新造船の数量は当時はまだ限定的で、3隻の小型船舶しか製造していなかったのにもかかわらず⁵⁹⁾、基隆工場をすでに2,000トン級船舶が新造できる能力に向上させている点である⁶⁰⁾。このことから戦時体制突入後も、台湾造船業が日本経済圏の分業体系下では、やはり点検修理をメインとする役目を担っていたことがわかる。ここで注意しなければならないのは、戦時統制経済の深化に伴い、造船関連物資調達並びに購入は日毎に困難になっていったということである。したがって、この時点では事業に対する影響は明確ではなかったが⁶¹⁾、造船原材料の欠乏問題は、戦時台湾ドック経営の問題に1つになっていった。

戦局の長期化に伴い、1938年、日本中央の企画院は重要産業生産力拡充4年計画を提出し、日本本国及び植民地の軍需並びに民生資源を開発することで、重要物資生産の自給自足並びに戦時経済の需要を満足させようとした⁶²⁾。この原則の下、植民地の生産動員は、さらに強化されることが必至だった。同時に、修理造船業務の逐次拡張により、1939年末、台湾ドックは第1回増資を行い、1株50円の価格で80,000株の新株式を発行した。既存の20,000株と合わせて、当該会社の資本金は100,000株、4,000,000円に増加した。増資後の株主の持ち株比率順序は増資前と比べて、三菱重工がやはり最大株主であり、65,300株を所持していた。その次が台湾銀行で計14,900株、第3の株主が大阪商船で5,700株を所持し、台湾電力会社は5,000株を所持した。台陽鉱業は2,500株を所持し、顔欽賢個人の500株を加えると、顔家が所有する株式

表5 台湾船渠會社1937—1943年間損益表

年度	収入(圓)	支出(圓)	利益(圓)	備註
1937	400,724.3 (營業收入)	346,996.23 (作業支出)	57,698.14	從1937年 6月 至1937年 12月
	2,719.55 (利息收入)	136.6 (利息支出)		
	1,387.12 (雜項收入)			
	404,830.97 (合計)	347,132.83 (合計)		
1938	1,242,772.7 (營業收入)	1,103,095.33 (作業支出)	83,474.16	
	3,257.31 (利息收入)	6,388.28 (利息支出)		
	928.76 (雜項收入)	54,000 (營業權消卻金)		
	1,246,957.77 (合計)	1,163,483.61 (合計)		
1939	640,158.84 (營業收入)	562,752.66 (作業支出)	44,035.28	從1939年 1月 至1939年 6月
	1,586.15 (利息收入)	7,957.05 (利息支出)		
	641,744.99 (合計)	27,000 (營業權消卻金)		
		597,709.71 (合計)		
1940	1,466,324.89 (營業收入)	1,294,165.71 (作業支出)	213,377.52	
	44,060.04 (利息收入)	579.19 (利息支出)		
	177.74 (雜項收入)	2,442.15 (雜項支出)		
	1,510,562.67 (合計)	1,297,185.15 (合計)		
1941	1,939,576.63 (營業收入)	1,581,370.61 (作業支出)	319,400.81	
	83,232.71 (利息收入)	706.46 (利息支出)		
	23.31 (雜項收入)	2,354.77 (雜項支出)		
	2,022,832.65 (合計)	119,000 (引當税金)		
	1,703,431.84 (合計)			
1942	2,822,849.73 (營業收入)	2,240,099.33 (作業支出)	413,016.9	
	38,028.13 (利息收入)	915.04 (利息支出)		
		58,846.59 (雜項支出)		
	2,860,877.86 (合計)	148,000 (引當税金)		
	2,447,860.96 (合計)			
1943	3,595,278.17 (營業收入)	2,799,196.52 (作業支出)	459,246.41	
	8,596.57 (利息收入)	29,995.08 (利息支出)		
		125,436.73 (雜項支出)		
	3,603,874.74 (合計)	190,000 (引當税金)		
	3,144,628.33 (合計)			

資料來源：台湾船渠株式會社，《營業報告書》第壹期至第拾參期。基隆：同編者，1938—1943。

は3,000株になった。しかし、各社の持ち株比率の変化を分析すると、日本郵船の4,900株及び三菱系統の個人持ち株を加えた場合、三菱系統の持ち株額は71,000株に達し、その持ち株比率は設立時の61.5%から71%に上昇して、三菱財閥の同社に対する主導権がさらに強化されたことがわかる⁶³⁾。

1939年上期から1940年までの間、基本的に台湾ドックの船舶点検修理数量は拡張の趨勢を呈していた。しかし、太平洋戦争勃発前の1941年、船舶修理数量の成長に停滞が生じた。物資不足の比較的明確な影響が出現したのである。造船用木材の欠乏が修理業務停滞の要因で、これ

表6 台湾船渠會社創社時の主要株主組成

府 縣	氏 名	持ち株数 (株)	持ち株比 (%)
東 京	三菱重工業株式會社	8,900	46.11
台 北	台湾銀行	3,100	16.06
大 阪	大阪商船株式會社	1,100	5.70
台 北	台湾電力株式會社	1,000	5.18
基 隆	顏欽賢	400	2.07
東 京	近海郵船株式會社	300	1.55
東 京	伊藤達三	300	1.55
東 京	原耕三	300	1.55
兵 庫	太田丙子郎	300	1.55
兵 庫	岡田永太郎	300	1.55
東 京	渡部知直	300	1.55
基 隆	刈谷秀雄	300	1.55
東 京	陰山金四郎	300	1.55
兵 庫	村田省藏	300	1.55
東 京	山本健治	300	1.55
東 京	保田次郎	300	1.55
東 京	安田繁三郎	300	1.55
東 京	福島弘次郎	300	1.55
台 北	近藤清三	300	1.55
東 京	斯波孝四郎	300	1.55
東 京	元良信太郎	300	1.55

資料來源：台湾船渠株式會社，《第壹期報告書》(基隆：同編者，1938)，14ページ。

註：進位ために持ち株比率は100%未満ご注意ください。

は台湾の造船用木材の多くが日本内地から来ていたことに起因する。日中戦争勃発後、日本内地で木材の需要量が増加し、船舶運輸量が飽和した影響を受けて、台湾で入手し得る材木量に制限が加わったのである。このため、台湾ドック社並びに台湾本島のその他中小型造船業者は、1940年5月、18万円の資金で造船資材会社を共同設立し、直接台湾本島の木材伐採と販売事業を經營して、原料の需給を一元化する方法で、物資の順調な供給を達成しようとした⁶⁴⁾。

戦時統制体制が一步一步強化される中、1941年、総督府海運拡充計画で海運業強化の需要に応じるため、総督府交通局は台湾の船舶修理能力向上を計画した。計画案では、交通局はドック入りして修理する船舶数を51隻、224,968トンと予想したが、台湾には3,000トン級ドックが1つしかないことから、1940年度には船舶が実際にドック入りしたのはわずかに25隻、53,550トンに過ぎなかった。また、1万トン級の新船ドックが完成した後は、ドックが小さすぎるとの問題は解決したが、巨大なドックに中型船を収容するのでは却って経済効率が悪いとの考えから、5,000～6,000トン級の中型船ドックの新設計画も浮上した⁶⁵⁾。

日米関係が日ごとに悪化し、かつ1938年度から展開している第1次生産力拡充計画がほぼ完成したことにより、1941年10月末に、第2次生産力拡充計画が制定された。総督府は日本中央政府役人及び台湾駐在の各企業代表を招集し、臨時台湾経済審議会を開催して、台湾の工業生産を強化して、日本の戦時経済の需要に応えようとした。そのうち、造船事業について、会議では総督府交通局の中型ドック増築提案が採択されたほか、基隆及び高雄に7,000トン級ドックをそれぞれ1つ設置する計画、並びに基隆に別途3,000トン級船台の新設計画も決議された。台湾の船舶修理施設を拡充することで、台湾工業の発展及び南進政策に対応し、各産業の原料並びに製品の運輸需要増大の下、台湾を中心とする船舶運輸量を大幅に増加させようとした⁶⁶⁾。上述方案は太平洋戦争の勃発により部分的に修正されたが、台湾造船事業は国家の主導の下でさらに拡充され、却って大勢ができあがった。このことから、台湾は準戦時体制に突入した後、総督府の台湾工業化、南進基地化の政策に呼応するため、徐々に日本経済体系の「外地」から「準内地」の地位へと転換し⁶⁷⁾、その産業形態も農産品の加工工業から重化学工業へと転換する過程に入ったことが、はっきりと読み取れる。

五. 太平洋戦争下の台湾ドック社

1941年12月8日、太平洋戦争が勃発し、全面的に戦時体制に突入した。政府の台湾造船業に対する統制もさらに強化され、1941年末、台湾で造船事業法が実施された後、台湾ドックも翌年3月に政府の指示により造船統制会に加入し⁶⁸⁾、日本の戦時造船体系の一環に編入された。また、台湾ドックとの関係が密接で利害が一致する大事件も開戦のその月に発生した。鶴首して期待していた基隆の1万トン級新ドックが正式に竣工し、全面戦争の下、船舶修理需要増加の局面に間に合ったことがそれである。同社の営業報告書には船舶修理、新造の数字が開戦後の守秘制度の制限を受けて詳細には記されていないが、売上げの数字から、新ドックの完工及び戦争需要によって船舶修理業務が大幅に拡張した実情が窺い知れる。1942年1月より6月までの、台湾ドックの業務売上げは1,275,219.57円で、1941年度下期売上げの966,494.62円と比較して⁶⁹⁾、開戦後半年ほどの期間で、32%近く増加し、開戦初期において同社の営業が盛況だったことがわかる。開戦初期、日本軍の輝かしい戦績の下、台湾ドックの経営者は1942年8月の第1回東亜経済懇談会で、「戦後」の台湾造船事業の輝かしい未来像を描き出した。台湾の日本本土と東南アジアの中継点としての先天的地理条件により、政府が発展重点とする台湾鉄鋼工業に呼応し、さらに東南アジアの資源を利用して積極的に造船業建設を推進することで、大東亜共和圏内の物資流通を促進するとした⁷⁰⁾。

この遠大とも言える前景は、現実の戦局の逆転には敵わなかった。1942年下期に日本軍が南太平洋で膠着状態に陥った後、船舶運輸は日毎に緊迫し、本島沿岸航路の物資運輸を確保するため、総督府は一連の木造機帆船建造計画を展開した。1942年9月、総督府交通局海務部は計

画的造船政策を展開して、200トン級木造機帆船30隻の建造を準備し、1943年中に陸続と完成させようとした。同時に、本島造船事業の効率を向上させるため、総督府は1942年10月より造船事業法を実施して、個人名義での船舶建造を禁止した。これにより造船業を会社組織形態に転化させ⁷¹⁾、資材は少数の会社に集中させるために、政府の統制を順調に推進しようとした。

1943年1月、交通局は臨時台湾経済審議会の決議に基づいて、正式に中型ドックの建造計画を発表し、75万円の資金で基隆に新ドックを建設することにした⁷²⁾。しかし一方で、戦時の資金及び物資供給問題の影響を受けて、元の審議会が要求した高雄に中型ドックを建設する計画は実施されなかった。また、戦局の拡大による船舶の修理需要の激増に対応するため、基隆の中型ドック計画の収容トン数は元の7,000トンから15,000トンに拡大された。同時に、この前に完成していた1万トン級ドックも25,000トン級の水準に拡大された。つまり、総督府は木造船舶の統制及び大型船舶修理能力を拡充する方法で、それぞれ台湾本島航路及び戦時の島外海運の需要を満足させ、台湾島内外の物資運輸能力を確保しようとした。これら統制政策の施行及び日毎に増加する船舶修理需要の下、1943年下期の台湾ドック業務の売上げは1,879,174.66円とピークに達した⁷³⁾。

しかし、木造船建造は却って多くの要素による制約を受け、実際の成績は予想に及ばなかった。1943年末から始アメリカ軍潜水艦の日本海運系統に対する攻撃が本格化し、海上運輸が封鎖されたため、日本本国の物資供給状況が次第に悪化し、連動して台湾の輸入物資獲得にも影響してきた。台湾ドック社とその他造船業者による1944年2月の会談では、台湾本島の造船計画進捗遅延の原因は、造船用木材、機械等材料不足、及び熟練の造船作業員が欠乏していること等と密接な関係があるとされている。台湾本島の造船業者が合資で設立した台湾造船資材社は造船物資の供給効率を向上させようとしたが、同社の資本金がわずか18万円では十分な物資を購入できず、その効果は芳しくなかった。このほか、総督府海事課はかつて林業を主管する山林課及び各地方庁と交渉して、多くの木材を造船使用に分配することを希望したが、建設用木材及び木炭に優先分配するために、結果は得られなかった。同時に船舶用内燃機の分配も日本内地の生産能力が不足して造船全体の進捗に影響した⁷⁴⁾。物資調達の日毎に困難になる問題を解決するため、総督府は1944年5月より臨時船舶建造部を設け、総督府の直轄方式で造船界への統制力を強化させ、170トン級機帆船50隻、75トン級漁船10隻、65トン級漁船40隻の新造計画目標を達成しようとした⁷⁵⁾。

戦時の台湾造船業は最大の破壊に直面した。1944年10月、アメリカ海軍TF38任務部隊の艦上戦闘機と艦上爆撃機が台湾本島の重要軍事、経済施設に爆撃を加え、アメリカ軍の大規模な台湾空襲の序幕となった。そのうち、台湾ドックの基隆並びに高雄の工場も例外ではなく、アメリカ軍の攻撃目標になった。10月12日アメリカ軍艦上機の第1次空襲時、同社の基隆にある2つの工場は爆撃に遭遇したが、そのうちの社寮島工場はわずかに加熱炉1つ、起重機2基、及び部分的な建物が損害を受けただけです。しかし、大正町工場の損害は比較的大で、鋳

造型（木型）並びに鍛造工場全壊、ボイラー室も徹底的な破壊を受けたほか、鋳銅工場、鋳造工場並びに鋳造型倉庫も半壊の被害を受けた⁷⁶⁾。その後アメリカ軍は継続して空襲を行い、台湾ドックは相当な被害を受け、社寮島工場の損壊程度は65%、大正町及び高雄工場の損害は比較的軽かったが⁷⁷⁾、全体的に台湾造船業の工場建築物の損失は80%、機械設備の損失は30%前後に達した。このほか、ドックが受けた破壊は少なかったが⁷⁸⁾、15,000トン級ドックの建設工事は爆撃と海上封鎖により物資が欠乏していたことで、終戦まで完工することはなかった。爆撃と海上封鎖の造船事業に対する直接的影響は造船生産量の下落であり、終戦の1945年には、台湾ドックを含めて、全台湾の造船会社の木造船生産量は、わずかに200トン級3隻、75トン級2隻を完成させたに過ぎず⁷⁹⁾、船舶の修理業務も停滞状態に陥っていた。ここに至って、台湾ドック社を代表とする台湾造船事業は瓦解の淵に立たされ、日本植民政府が1930年代に台湾工業化政策を推進して以来、南進政策を目標に積極的に台湾で発展させた造船事業は、終戦とともに終止符を打ち、新しい統治者の再開を待つことになった。

六. 結論

日本統治時代の台湾造船工業は、開始時より総督府の台湾基礎建設の一環に属し、港湾建設工事船舶のサポート施設として出現したものであり、1910年代以前において、総督府は造船業の発展そのものに力を注いでいたわけではなかった。第1次世界大戦前夜になって、台湾並びに南洋の海運を発展させる前提で、総督府はやっと船舶修理のドックの重要性に注目し始め、戦時景気に乗って、多角的投資に興味のある日系の在台資本及び台湾本島の土著資本を導入して、1919年に基隆ドック株式会社を設立させた。しかし、注意しなければならないことは、この時の台湾の船舶修理造船事業は日本海運体系の中継サポート施設としての地位であり、基隆ドックの経営形態は船舶修理に偏重して、本格的な大型船舶建造ではなかった点である。その背景には、台湾はまだ重工業発展の条件が欠乏していたこと、および日本植民母国の造船業が市場独占を形成していたことがあった。このため、基隆ドックの3,000トン級ドックが完成した後、更なるドック建設は遅々として展開しなかった。このような状況は1930年代中期以後、日本の対外拡張による資源及び市場獲得を主目的とする分業体系が徐々に形成され、これを契機とする南進政策が確立されたことに伴い、台湾造船事業は政府の重視を受け始めたのである。これと同時に、日本内地の重化学工業資本も積極的に植民地工業に投資を始め、このため総督府は1937年三菱重工と結びついて、基隆ドックの資産を接収し、台湾ドック株式会社を設立させた。これは日本統治晩期の台湾土著資本が日系の在台企業或いは本島人企業に限らず、従属化を迫られた現象を証明している。

1937年に日本が準戦時体制に入った後、統制経済が日毎に強化される中、台湾ドックは新ドック、工場建設を展開し、日本の戦時海運の膨大な船舶修理造船需要をサポートすることで、

台湾の戦時海上交通運用の基礎を維持しようとしただけでなく、ひいては東南アジアの資源並びに日本の資本、技術を結びつけることで、台湾造船業を日本のもう1つの区域造船センターに発展させようと画策した。しかし、この計画は太平洋戦争末期に、まず連合軍による海上封鎖、物資不足の影響を受けて造船業務が停滞し、次に連合軍の空爆により、大戦終結時には台湾の造船業は麻痺状態に陥たことによって頓挫した。

結論として、日本統治時期における台湾造船業の発展と日本の南進政策との密接不可分であり、台湾造船業の中心が基隆ドック会社から台湾ドック会社への転換は、植民地台湾の産業が外地から準内地へ転換する図式化、これは植民母国による産業の整理編成、そして改造という過程をはっきりと現しているのである。すなわち、植民地時代の台湾造船業は、世界あるい東アジアの造船業と比較すれば、後発的な位置づけにされたが、ただし、植民地の視角から考えれば、この斬新な産業は、工業化の道へ重要な基石のひとつであった、特別に戦後1960-1970年代で、発展途上国としての台湾に対し、これも貴重な遺産と思う。

註：

- 1) 劉銘伝,《劉壯蕭公奏議》台湾文献叢刊27(台北:台湾銀行經濟研究室,1958)256ページ,陳衍編纂,《台湾通紀》台湾文献叢刊120(台北:台湾銀行經濟研究室),229ページ.
- 2) 臨時台湾総督府工事部,《基隆築港誌》(台北:編集同,1916).
- 3) 〈基隆築港局付属工場ヲ大阪鉄工所基隆分工場ニ無料使用許可報告〉,《台湾総督府公文類纂》15年保存,1920年,8-3.
- 4) 原典ではの単位は750日本尺,ここではメートルに換算した(1日本尺=0.303m).臨時台湾総督府工事部,《基隆築港誌》955-956ページと996-1018ページ.
- 5) 総督府殖産局の1918年調査に基づく.当時台湾の造船工場は,木村鉄工所を加えない場合,従業員総数は40人以下であり,そのうち最大の荻原造船鉄工場の設備も1馬力の発電機が1台あるのみだった.台湾総督府殖産局,《台湾工業通覽》大正7年度(台北:編集同,1920),5-7ページ.
- 6) 浅香次郎,《台湾海運史》,316ページ.
- 7) 片山邦雄,《近代日本海運とアジア》,288-293ページ.
- 8) 浅香次郎,《台湾海運史》,318-321ページ.
- 9) 劉素芬,〈日治初期台湾の海運政策与対外貿易(1895-1914)〉,《中国海洋發展史論文集》第7卷(台北:中央研究院中山人文社会科学研究所,1999年),663-664ページ.
- 10) 指定航路は即ち日本文献中で称される命令航路.
- 11) 1914年基隆-神戸航路(日本郵船と大阪商船の合計)の貨物運輸量は224,359トン,1918年時に432,849トンに激増した.台湾総督府民生部通信局,《台湾通信事業要覽》大正3年度より大正7年度.(台北:編集同,1916-1920).

- 12) 台湾総督府土木局,《基隆築港概要》大正8年度調査(台北:編集同,1921)8ページ。
- 13) 東京通信社台湾支局,《新台湾》御大典奉祝号(台北:編集同,1915)91ページ。
- 14) 椿本義一,《基隆港大観》(台北:南国出版協会,1922)10-11ページ。
- 15) 野村正編,《木村久太郎翁》(東京都:行政学会印刷所,1937)161ページ。
- 16) 基隆ドック株式会社,《基隆ドック株式会社営業案内》(基隆:編集同,1924)5-6ページ。
- 17) 石井荘作,《基隆港》(台北市:台湾日日新報社,1917)118ページ。
- 18) 野村正編,《木村久太郎翁》9-10ページ。
- 19) 仙洞庄は後に大正町と改称され,第1工場の所在地は現在の基隆市中山二路の旧台湾造船公司冶鑄工場及び海軍第3造船工場の間。
- 20) 原田斧太郎は1901年藤田組に入り,瑞芳鉦山技師を担任した。その後木村組牡丹坑鉦業所長,金瓜石田中鉦山技師当を経た。また台湾鉦業会理事も勤めた。《南国の人士》17ページ。
- 21) 大竹勝一郎は東京商業学校卒業後,直接三井系列に入り,三井鉦山部石炭副部長を担当し,1918年三井が顔家鉦山を買収して基隆炭鉦株式会社が成立した後,大竹氏は当該社の常務取締役を勤め,顔家と関係を作った。《台湾の事業界と中心人物》192ページ。
- 22) 陳慈玉,《台湾鉦業史上の第一家族:基隆顔家研究》(基隆:基隆市文化センター,1999)8ページ。
- 23) 長浜実,《顔国年君小伝》(台北:台湾日日新報社,1939)63-65ページ。
- 24) 友声会,《顔雲年翁小伝》(台北:台湾日日新報社,1924)225-226ページ。
- 25) 後宮信太郎,1873年と京都府生まれ,1892年同志社大学卒業。その後来台し建材營造業を経営。台湾レンガ株式会社,高砂ビール,北投窯業,台湾製紙,後宮合名等社の社長を務め,台北州協議会員,台湾総督府評議員等々の要職に選抜された。日本統治時期日系台湾駐在資本の重要な代表人物の1人。《台湾紳士名鑑》240ページ。
- 26) 竹本伊一郎編,《台湾会社年鑑》昭和6年度(台北:台湾経済研究会,1931)118ページ。
- 27) 基隆ドック株式会社,《基隆ドック株式会社営業案内》6ページ。
- 28) 上注に同じ,6ページ。
- 29) 上注に同じ,6-7ページ。
- 30) 総督府土木局基隆出張所,《基隆築港篇》(基隆:作者同,1921?)57-58ページ。松本虎太,《基隆築港要覧》(基隆:台湾総督府交通局基隆築港出張所,1928)ページ数未掲載。
- 31) 台湾総督府土木局,《基隆築港概要》大正8年度調査17ページ。
- 32) そのうち,上海ドックは3,000及び5,000トン級ドックが各1つ,10,000トン級ドックが5つ,香港にはさらに1,000及び3,000トン級ドックが9つ,5,000~10,000トン級ドックが2つ,20,000~30,000トン級ドックが3つ,50,000トン級ドックが1つの計15あった。陳慈玉,《台湾鉦業史上の第一家族:基隆顔家研究》85-86ページ。
- 33) 橋本寿郎,《戦間期の産業発展と産業組織》I 戦争間期の造船工業(東京:東京大学出版会,2004)

- 140, 164ページ.
- 34) 堀和生, <日本帝国と植民地関係の歴史的意義>, 《日本主本主義と朝鮮・台湾》(京都: 京都大学学術出版会, 2004) 10-14ページ.
 - 35) 平沢照雄, 《大恐慌期日本の経済統制》(東京: 日本経済評論社, 2001年) 7ページ.
 - 36) 張宗漢, 《光復前台湾之工業化》(台北: 聯經出版, 1980年) 31-35, 61ページ.
 - 37) 台湾総督府, 《熱帯産業調査会調査書》上(台北: 作者同, 1935) 72-83ページ.
 - 38) つまり昭和南進政策は何か, 矢野暢, 《日本の南洋史観》(東京: 中央公論社, 1979) 12ページ, 中村孝志著, 卞鳳奎訳, 《中村孝志教授論文集-日本南進政策与台湾》(台北: 稻郷出版社, 2002) 1-2ページを参照してください.
 - 39) 涂照彦著, 李明峻訳, 《日本帝国主義下の台湾》(台北: 人間出版, 1999) 341ページ.
 - 40) 三菱造船社は1934年4月, 三菱重工業社に改組し, 同年6月三菱航空機社と合併した. 橋本寿郎, 《戦間期の産業発展と産業組織》I 戦争間期の造船工業185-204ページ. 旗手勲, 《日本の財閥と三菱》(東京: 楽遊書房, 1978) 362-367ページ.
 - 41) 1933年海軍追加計画及び1934年第2次補充計画を例に, 海軍艦船建造業務を請負った民間造船業者中, 三菱造船所が占める割合は41.3%に達し, 1位になった. 橋本寿郎, 《戦間期の産業発展と産業組織》I 戦争間期の造船工業188ページ.
 - 42) 旗手勲, 《日本の財閥と三菱》366ページ.
 - 43) 竹本伊一郎, 《台湾会社年鑑》昭和11年度(台北: 台湾経済研究会, 1935) 322ページ.
 - 44) 台湾経済年報刊行会, 《台湾経済年報》昭和16年度版(東京: 国際日本協会, 1941).
 - 45) 刈谷秀雄は1905年東京帝国大学造船科を卒業した後, 横浜ドック株式会社に入社し, 技師, 修理課長, 常務等の職を歴任した. 横浜ドックが三菱重工に買収された後, 当該社の顧問になった. 台湾新民報社, 《台湾人士鑑》(台北: 編集同, 1937) 95ページ.
 - 46) 近海郵船会社は1923年3月, 日本郵船が戦後海運不況に対応するため改組し, 近海, 遠洋海運を分業する原則の下, 近海航路部門を独立させて成立し, 1939年に日本郵船と再度合併した. 当該社と大阪商船は共同で台湾-日本指定航路を経営した. 日本郵船株式會社, 《日本郵船100年史資料》(東京: 日本経営史研究所, 1988年) 589ページ.
 - 47) 伊藤達三, 元良信太郎, 原耕三等.
 - 48) 台湾ドック株式会社, 《第1期報告書》(基隆: 編集同, 1938) 13ページ.
 - 49) 台湾ドック株式会社, 《第2期報告書》(基隆: 編集同, 1938) 13ページ.
 - 50) 陳慈玉, 《台湾鉱業史上の第一家族: 基隆顏家研究》, 85-86ページ.
 - 51) 涂照彦著, 李明峻訳, 《日本帝国主義下の台湾》, 419-420, 438ページ.
 - 52) 陳慈玉, 《台湾鉱業史上の第一家族: 基隆顏家研究》, 103ページ.
 - 53) 陳政宏, 《造船風雲88年: 從台船到中船的故事(1916-2004)》(台北: 行政院文化建設委員會, 2005) 29ページ.

- 54) 台湾総督府編, 山本寿賀子, 曾培堂訳, 《台湾統治概要》(台中: 大社会文化事業, 1999) 248—250ページ.
- 55) 台湾ドック株式会社, 《第2期報告書》3ページ.
- 56) 上注に同じ, 2—3ページ.
- 57) 台湾経済年報刊行会, 《台湾経済年報》昭和16年版.
- 58) 台湾総督府編, 山本寿賀子, 曾培堂訳, 《台湾統治概要》278ページ.
- 59) 台湾ドック株式会社, 《第2期報告書》2ページ. 台湾ドック株式会社, 《第3期報告書》(基隆: 編集同, 1939) 2ページ.
- 60) 台湾総督府交通局, 《台湾海運ニ関スル雑集》(台北: 未刊行, 1941) ページ数未掲載.
- 61) 台湾ドック株式会社, 《第3期報告書》(基隆: 編集同, 1939) 1ページ.
- 62) 陳慈玉, 〈一九四〇年代的台湾軍需工業〉, 《中華軍史学会会刊》第9期(台北: 中華軍史学会, 2004) 150—151ページ.
- 63) 台湾ドック株式会社, 《第6期報告書》(基隆: 編集同, 1940) 15ページ.
- 64) 台湾総督府交通局, 《台湾海運ニ関スル雑集》 ページ数未掲載.
- 65) 上注に同じ, ページ数未掲載.
- 66) 台湾総督府, 《臨時台湾経済審議会議事速記録》(台北: 編集堂, 1941), ページ数未掲載.
- 67) 楠井隆三, 《戦時台湾経済論》(台北: 南方経済研究所, 1944) 334ページ.
- 68) 上注に同じ, 126, 372ページ.
- 69) 台湾ドック株式会社, 《第9期報告書》(基隆: 編集同, 1942) 10ページ. 台湾ドック株式会社, 《第10期報告書》(基隆: 編集同, 1942) 11ページ.
- 70) 東亜経済懇談会台湾委員会, 《東亜経済台湾懇談会第1回報告書》(台北: 編集同, 1943) 71—75ページ.
- 71) 台湾総督府編, 山本寿賀子, 曾培堂訳, 《台湾統治概要》276—277ページ.
- 72) 台湾経済年報刊行会編, 《台湾経済年報》昭和19年版(東京: 国際日本協会, 1944) 102ページ.
- 73) 台湾ドック株式会社, 《第13期報告書》(基隆: 編集同, 1944) 11ページ.
- 74) 編集部, 〈戦ふ木造船〉, 《台湾時報》293(台北: 台湾総督府台湾時報發行所, 1944) 52—58ページ.
- 75) 台湾総督府編, 山本寿賀子, 曾培堂訳, 《台湾統治概要》276ページ.
- 76) 台湾総督府防衛本部防空部, 《本島空襲情況》(台北: 作者同, 1944) 58ページ.
- 77) 資源委員会経済研究室, 〈台湾鉱業事業考察報告〉, 《台湾光復和光復後五年省情》(南京: 南京出版社, 1989) 3—5, 29—31ページ.
- 78) 陳政宏, 《造船風雲88年: 從台船到中船的故事(1916—2004)》32ページ.
- 79) 台湾総督府編, 山本寿賀子, 曾培堂訳, 《台湾統治概要》237ページ.