論　文

植民地台湾における私設鉄道の経営と補助

── 台北軽鉄炭鉱から台北鉄道へ ──

林　　采　成†

要　旨

本稿は台北鉄道の経営実態，なかでも資金調達と借入金の返済に注目しながら，補助金制度が私鉄の経営上如何なる意味を有したのかを考察している。人力軌道業者たる台北軽鉄炭鉱は輸送需要の増加に応じて外部からの借入金の調達を念頭に置いて，資本金100万円の新会社を創立することを決め，台北鉄道株式会社の創立に至った。とはいうものの，1920年代の長期不況が続き，とりわけ世界大恐慌が発生すると，貨物輸送を中心に輸送量が急減し，会社経営は赤字を免れず，赤字補填のため，政府補助金の交付があったものの，「無配」が続いた。これに対し，総督府は都市近郊交通を担当する公益事業としての重要性を認め，企業再建を実施した。台湾の私設鉄道補助は制度的に朝鮮や樺太に比べて資本家にとって劣っているように見えるが，植民地中央銀行たる台湾銀行から借入金の半額の免除や利子免除といった，日本内地では考えられない手厚い保護措置を受けたのである。台湾においては，単なる補助金の交付だけでなく，朝鮮のように国家権力がインフラ維持のため民間企業内部に立ち入って強力な介入を示したのである。これを通じて糖業鉄道を通した私鉄インフラ整備における総督府鉄道部の放任という台湾私鉄政策に対する評価を相対化できる。

はじめに
１．台北軽鉄炭鉱の設立と経営実態
２．台北鉄道への再編と経営資源の投入
３．鉄道輸送の動態と経営収支分析
４．台湾私設鉄道補助の導入とその延長
５．「鉄道更生策」と借入金の返済
おわりに

†立教大学経済学部教授　E-mail：limcs@rikkyo.ac.jp

はじめに

日本帝国内の鉄道網は幹線鉄道を中心として国有鉄道によって敷設されたものの，短期間内に国家資本を動員するのに限界が生じると，民間資本の参入が勧められた。私鉄の延長は日本内地の鉄道国有化措置以前に，官鉄を上回る全国的な規模に達しており，朝鮮，台湾，樺太でも国有鉄道が幹線網の中心的存在であったとはいえ，私設鉄道の設立は該当地域の鉄道網にとって極めて重要であった。そのため，日本内地と外地では地方鉄道補助法ないし私設鉄道補助法が成立し，経営安定化のために政府補助金が交付されたのである。その中で，台湾の私鉄に対する補助制度が1920年代に入ってからようやく導入されるなど，他地域とは異なる私鉄経営の制度的環境が台湾では整えられていた。

とはいうものの，一般営業を中心とする私鉄は台湾鉄道と台中軽鉄（後に台湾交通）の２社しかなく，政府補助金の交付も２社に限定された。それ以外の鉄道は鉄道業を本業とするというより，むしろ製糖業などを本業としてその運送過程を担当する専用鉄道の一部路線が沿線住民の要請に応じて営利ベースの運輸業を行なっていた。もちろん，朝鮮や樺太でも本来専用鉄道であった鉄道が一般営業を行うケースがなかったわけではないが，あくまでも一般営業を目的とした私鉄が典型的であった。そこで，自社の社用品輸送需要がなく，外部からの貨客誘致を通じて鉄道経営を行なうべき私設鉄道として取り上げて，どのような経営状況の下で補助制度が実施され，会社経営にとっていかなる意義を持ったのかを考察してみるのは，帝国内のインフラ整備を把握するのに多様な視点を提示するだろう。

この点で，今までの台湾鉄道史に関する諸研究に注目してみると，このような論点が取り上げられることは全くなく，台北鉄道や台中軽鉄のみならず，台湾の私設鉄道が分析対象として取り上げられた例は少ない。その中で，糖業鉄道については渡邉恵一（2015）が「甘蔗輸送をめぐる問題点は，最終的には鉄道の利用，それも台湾総督府が建設した官設鉄道ではなく，製糖会社の私設鉄道によって解決されることになる。この方式は台湾へ進出した製糖会社の大半に採用され，私設鉄道の路線長は1909年に官設鉄道をたちまち凌駕するようになった」と指摘している[1)]。その実例として渡邉恵一（2017）は台湾製糖を分析し，「自社鉄道の建設は，甘蔗の刈取りから工場での圧搾に至るまでの近代製糖業の生産工程を一貫化させ，製糖歩留の向上を通じた利益の獲得にも寄与した」ことを明らかにしたうえ，「植民地における国家主導型のインフラストラクチャーの整備と進出企業との関係が，現実には複雑な状況のもとに置かれていたことを示すとともに，企業側にも国策へ追随するだけでは解決し得ない自立的な経営戦

1）渡邉恵一「糖業鉄道の成立と展開」須永徳武編『植民地台湾の経済基盤と産業』日本経済評論社，69-92頁，2015年。

略が不可欠であった」と指摘している[2)]。そのほか，地域単位において糖業鉄道輸送が台湾の研究者によって行われた[3)]。

このような点では，総督府による強力な介入が行われた朝鮮とは異なる台湾私鉄の「自立的経営戦略」が浮き彫りされるだろう。朝鮮では私鉄補助はもとより，私鉄の合同や分社化を促したりあるいは認めたりし，場合によって私鉄の国有化を通じて資本家の投資金の回収を可能とさせたのである[4)]。これに比べて台湾私鉄の自立的経営戦略が対照的に注目されるべきであろう。その一方で，台湾でも，糖業鉄道のような原料供給と商品販売を一次的目的としない交通業に本位を置く私設鉄道が存在したが，その性格があまり究明されてこなかった。

その一方，陳家豪（2013）は台湾の鉄道業に対する日本人投資を検討し，その中で台北鉄道と台中軽鉄が軌道より蒸気機関という機械力を用いた鉄道業を専業として行ったものの，その収益性は糖業鉄道に比べて乏しいものであったと指摘している[5)]。実態を正確にとらえた指摘ではあるものの，会社経営に立ち入って何が問題であったのかはまだ分析していない。その点で，経営的脆弱性を支えるため，総督府が如何なる介入を行ったのかは検討されなければならない。

これに対し，廣野聡子（2012）は地理学的観点より台北の都市発展を論じてそれと相俟って台北鉄道について分析し，台北軽鉄炭鉱が設立され，利益優先の運営を行ったが，都市発展に伴って台北鉄道へと発展的に解消されたと指摘した。さらに，初期投資の負担や大水害のため，経営悪化を免れず，赤字に近い状態になったけれども，その後は私鉄補助とともに，「台湾の経営成長に伴う台北の都市発展または郊外化の進展」があり，営業成績もようやく上昇したと評価し，こうした社会的・経済的背景の変化の下で「貨物輸送と観光輸送主体の鉄道から通勤・通学需要を担う都市鉄道への転換」がみられたと指摘している[6)]。

2）渡邉恵一「植民地期台湾製糖業における甘蔗輸送：台湾製糖の事例」『経営史学』52（1），2017年，24-45頁。

3）許淵翔「雲林地區糖業鉄道営業線的發展與再利用（1908～2017）」国立台湾師範大学大学院地理學系修士学位論文，2017年；黄儒柏「濁水溪下游的糖業鉄道之興衰（1907-1970）」国立台湾師範大学台湾史研究所修士学位論文，2016年；呉栄鐘「蒜頭糖廠的原料區與糖業鉄道之運作與發展」国立嘉義大学応用歴史学系研究所修士学位論文，2015年など。

4）矢島桂「植民地期朝鮮への鉄道投資の基本性格に関する一考察：1923年朝鮮鉄道会社の成立を中心に」『経営史学』44（2），2009年9月27日，59-84頁；矢島桂「植民地期朝鮮における「国有鉄道十二箇年計画」」『歴史と経済』52（2），2010年，1-18頁；矢島桂「戦間期朝鮮における鉄道金融の展開：朝鮮鉄道会社の社債発行を中心に」『社會経済史學』78（1），2012年5月25日，25-47頁；朴祐賢「大恐慌期（1930～1934）朝鮮総督府의 私設鉄道政策 転換과 特性」『歴史와 現実』101，2016年，307-344頁；朴祐賢「1930年代 朝鮮総督府의 私設鉄道 買収 推進과 特徴」『歴史와 現実』21-2，2017年，67-114頁。

5）陳家豪「日治時期在台日資與民営鉄道業之改革」『台湾学研究』第16期，2013年12月，101-150頁。

6）廣野聰子「日本殖民地時期台北的都市發展與私鐵経營―以台北鉄道為例―」淡江大學日本語文學系碩士学位論文，2012年；廣野聡子「日本植民地期の台北における私鉄経営：台北鉄道を事例に」

とはいうものの，やはり会社経営分析が本格的に行われなかったことから，借入金に依存した鉄道投資とそこから発生する資本費用，さらに鉄道沿線における輸送需要の不足のため，慢性的な赤字経営を免れず，根本的解決策としての国有化を望んでいた経営実態が明らかにされておらず，さらに補助制度が台湾に導入される歴史的コンテキストが鑑みられていない。そのため，「通勤通学輸送が卓越した都市鉄道」としての性格が過剰評価されたと指摘せざるを得ない。総督府の政策的介入が如何なる意味を持つのかが捉えられずに，都市発展との関係が強調されていた。

そこで，本稿は台北鉄道の経営実態，なかでも資金調達と借入金の返済に注目しながら，補助金制度が私鉄の経営上如何なる意味を有したのかを考察する。そのため，次のような構成をもって分析を進めることにする。第１節では台北鉄道の前身たる台北軽鉄炭鉱がどのように設立されて運営されたのかを検討し，第２節においてはこの軌道会社が鉄道業者としての台北鉄道に改められ，如何なる資金調達および鉄道投資が行われたのかを考察する。さらに第３節においては，外部環境の変化に応じて取られた鉄道輸送を考察したうえ，経営収支分析を試み，会社経営の脆弱性を指摘する。第４節では，このような経営状況を踏まえて会社経営を支えた補助金制度について検討し，その変遷過程を分析する。最後の第５節においては総督府鉄道部の主導下で展開された「鉄道更生策」を検討し，それによる借入金の返済を貸借対照表と損益計算書から明らかにする。

１．台北軽鉄炭鉱の設立と経営実態

台北軽鉄炭鉱株式会社は高石忠慥，古賀三千人，木下新三郎，松村十造，棚瀬軍之佐の諸氏が中心となって，資本金30万円で「軽便鉄道を敷設し，旅客及び貨物の運送業を営み，且つ石炭採掘売買を為すを目的とし」，1913年７月16日に創立総会を通じて創立された[7)]。第一回払込金７万5,000円と借入金１万円，合計８万５千円の資金調達を行ない，起業予算によれば，人力軌道業に着手し，まず沢井組[8)]の経営下の台北南門・新店街に至る軌道事業を４万円で買収して営業を開始するとともに，景尾・深坑間６マイル（２万2,400円），古亭庄・六張犁2.5マイル（7,280円）を敷設し，さらに古亭庄・八甲庄1.5マイル（4,887円）の延長を図る予定であった。その一方で，炭鉱業にも取掛り，景尾における面積61,000坪，炭層２フィート５インチを有する鉱区と，深坑における面積７万8,000坪，炭層２フィート５インチを有する鉱区を

『日本地理学会発表要旨集』2013s（０），48，2013年。引用文は廣野聡子（2013）を利用する。

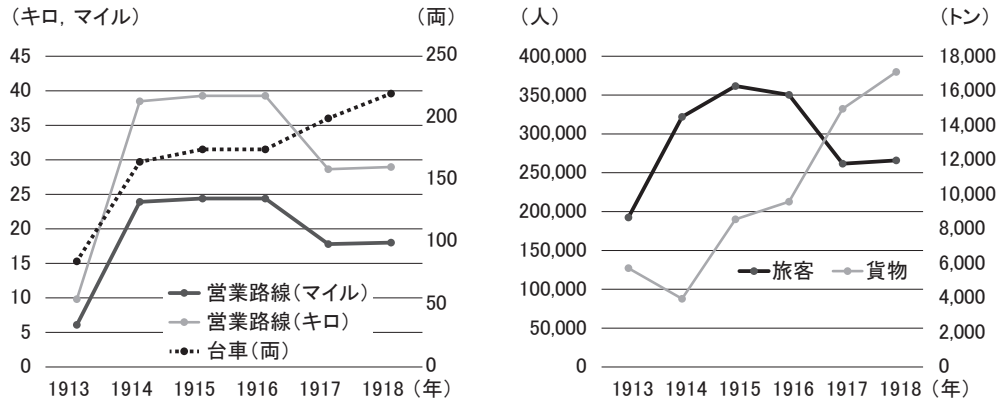
７）山川岩吉『台湾産業之現勢』台湾大観社，1913年10月25日，399頁。

８）澤井市造（1850-1912）は丹後国由良村に生まれ，15歳で船乗りとなって，30歳で建築業界に入って，46歳で台湾に渡り沢井組を創業，台湾を本拠として，南満州鉄道，台湾総督府官舎など土木事業を請け負った。

確保し，それぞれ5,000円，4,700円の建設費を計上した。合計８万4,267円を投資して年間２万4,932円余の利益を確保する計画であった。

実際には沢井組からの南門・新店間の軌道業の購入費は５万円となった反面，石炭坑区２か所は1,400円で確保できた。「開業一箇年間の状況を見るに最初一箇月の収入」は1913年８月に395円余であったが，1914年６月に4,793円余に達した[9]。既存路線を買収した新店線（南門・新店間6.5マイル）は「創業以来運転を継続し来り従来の陸路には馬車荷車人力車の便あり又一方新店渓水運の競争あるに拘はらず旅客貨物共に漸次非常なる激増を示し」，「収入十幾倍加するの大発展をなし」た。台車は一日平均４回強の回転を行ない，「単線軌道としては其の極度を示して実に台湾軽鉄界のレコードを破りつゝある」と記された。これに対し，**図１**のように，新設の錫口線（4.8マイル）は1914年６月４日より開通し，「汽車の平行線あり且つ一方基隆川による舟揖の便あるにより此の方面の貨客共に軽便機関利用の途を解せざるよりまだ充分の利益を挙げ難しと雖も漸次一般知識の発達と会社自ら其の吸集策を講ぜば其の発展期して待つ」こととなった。大稲埕線も1914年６月28日に営業開始となった。路線の新設が1914年６月にあったものの，それより既存の新店線における貨客増加が会社収入の「大激増」の要因であったといえよう。

ところが，「会社処女決算にして当事者［松村常務，吉鹿支配人：引用］の手腕を株主に発表せざるべからず誤信し営業費に属すべきものをも敷設費に嵌入して利益を装ひ七分の好配当を行へり」と批判が出された[10]。「これ彼が山師的気質を発揮したるものにして誠実なきを証するものならざる可からず若し相当の利潤ありとするも無配当を断行して基礎の堅実を企画す



（出所）台湾総督府鉄道部『年報』各年度版。

図１　台北軽鉄炭鉱の営業路線，台車，輸送成績

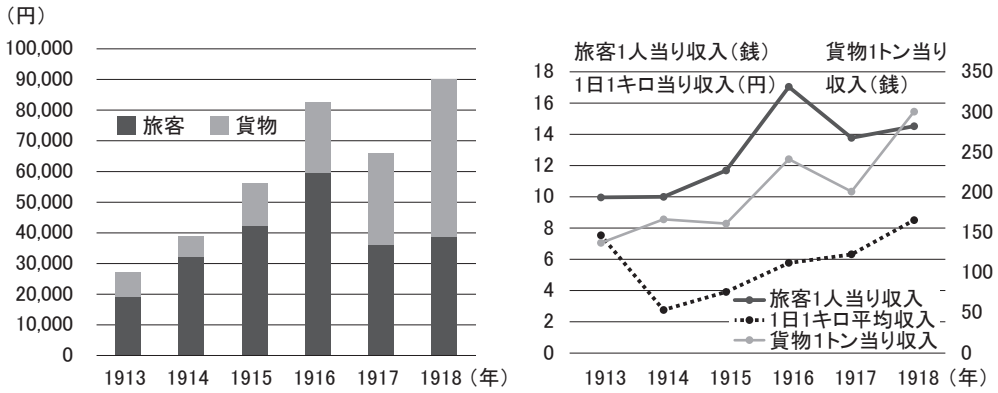
9）古川松舟・小林小太郎『蕃界平定紀念台湾開発誌』小林小太郎，1915年４月28日，122–123頁。

10）小林知寂「会社の皮剝ぎ（台北軽鉄炭鉱株式会社）」『実業之台湾』第87号，1917年３月15日，48–50頁。

べきに徒らに利益を装うて俗語の章魚配当をなすが如きは自己広告に急にして事業経営の責任を忘れたるものと云はざるべからず」と言われたのである。第二期（1914年７月–1915年６月）には錫口線の竣工後，景尾・石碇間10マイルの敷設が着手され，「岩石の開鑿」や「橋梁の架設」などの難工事が行われ，会社所有の「深坑」との連絡が可能となった。「農事試験場に於ける施政二十周年の展覧会等に際会し前期に比し利益を増加しつれども前期既に七分の配当を行へる行掛り上苦策を弄し営業費を新線工事に埋没して一万二千円の利益を計上し一割一分の配当を」行った。

こうした粉飾会計も問題であるが，長期的に見て，会社経営上の深刻なものとなったのが新路線の敷設も当初の予測とは異なって台北軽鉄炭鉱にとって大きな経営的負担であったことである。事業の拡大に伴って貨客とも確かに増えたものの，**図２**の１日１キロ当り収入をみれば，1913年より収益性が悪化しており，期待の貨物収入より旅客収入が増えて，その比重を増やしたことがわかる。支出に関する情報が資料上得られないものの，路線延長による収入の増加分より支出のそれが大きくなかったことが断片的記述資料より確認できる。それにもかかわらず，第一，二期決算に際しては「章魚配当」が試みられたのである。第三回決算期（1915年７月–1916年６月）になると，「石碇線と錫口線が全通し」たにもかかわらず，運賃収入は期待に及ばず，「新設線の営業費」が大量に発生したため，「前期の半額に近き利益」となった。期待したサミユル煉瓦からの輸送需要も少なく，石炭輸送も本格化されておらず，沿線からの貨物輸送需要も大きくなかったことが**表１**よりわかる。

そのため，ついに重役会においては「松村等の夢想もせざりし錫口線の撤廃，本期無配当，決算を年二回に更むるに決し且つ松村氏に年一万八千円の純益を得るを必要条件として暗に退職を諷するの挙に出でた」のである[11)]。錫口線は「サミユル煉瓦の運搬」を主目的としたが，



（出所）台湾総督府鉄道部『年報』各年度版。

図２　台北軽鉄炭鉱の運賃収入と１日１キロ当り収入

11）同前書。

表１　台北軽鉄炭鉱の種類別貨物輸送量

（単位：トン）

	米	石　炭	木　材	茶	雑　貨	その他	計	社用品	合　計
1913	290.4				1,074.1	4,366.0	5,730.5	37.9	5,768.5
1914	270.0	136.2			144.6	3,399.9	3,950.7	87.6	4,038.3
1915	377.4	2,895.6		24.0	961.8	4,293.6	8,552.4	36.0	8,588.4
1916	1,182.0	449.4		413.7	1,260.6	6,264.3	9,570.0		9,570.0
1917	1,259.1	6,411.0	414.3	1,011.3	1,447.2	4,406.4	14,949.3		14,949.3
1918	1,717.8	8,050.5		991.2	1,715.4	4,614.3	17,089.2		17,089.2

（出所）台湾総督府鉄道部『年報』各年度版。

表２　台北軽鉄炭鉱の路線区間

（単位：マイル）

1913年	1914・1915年	1916年	1917年	1918年
台北南門・新店（6.1）	台北南門・新店（6.1）	台北南門・新店（6.1）	台北南門・新店（6.1）	台北南門・新店（6.1）
	古亭庄・大稲埕（2.4）	古亭庄・大稲埕（2.4）		
	大稲埕・錫口（4.8）	大稲埕・錫口（5.3）		
	景尾・石碇（10.6）	景尾・石碇（10.6）	景尾・石碇（10.6）	景尾・石碇（10.6）
			龍匣口・下崁庄（1.1）	龍匣口・艋舺停車場（1.3）

（出所）台湾総督府鉄道部『年報』各年度版。

その出荷量は「想像の半数に到らず」,「二宮煉瓦との競争の結果非常の低廉なる運賃を要求し」た。これを受け入れると，軌道会社としては「収支殆んど無利益」になり,「これを退けんか替はるべき貨物なく，且つ錫口大稲埕間は鉄道の便ありて，後押し台車の競争べくも非ず」と判断された。第一次世界大戦中，鉄鋼価格が高騰したので，むしろこれらの路線を廃止し，レールをはじめ軌道施設を販売し,「損失補填」を図ることを古賀三千人は提案したのである。しかしながら,「松村一派」は重役会の決議を無視し,「説明書を編纂し営業不振を捏造的説明し」，株主総会で「勝利」を得た[12)]。

これに対し，在東京「重役はこれに屈伏する程の無能者には非らず再び錫口線の撤廃を決議し沢井組と売買契約を締結し其実行に著手し」たのである。従来「沢井組経営時僅々六哩（マイル）の収益八千円を算せしに営業線二十五哩の利潤僅に六千円たるの運命を惹起せし」たため，会社経営を担っていた松村常務，吉鹿支配人は退き，松本志郎支配人体制が成立したのである[13)]。**表２**のように，1917年には大稲埕線（2.4マイル）と錫口線（5.3マイル）を整理し，これらのレールなど軌道施設を販売し，支出面の負担を減らし，一部投資金の回収も可能となり，さらに

12）同前書。
13）同前書。

撤去施設の一部をもって市内の採算性の高いと思われる艋舺線（1.3マイル）を敷設した。そのため，1917年に旅客輸送は大稲埕線及び錫口線の撤去のため，急減した半面，石炭を始めとする貨物輸送はむしろ増えた。米，茶，石炭といった産品が増えて，軌道事業が沿線地域と密着していったと判断できよう。その結果，貨物収入の比重が大きくなって，１日１キロ当り平均収入から見て収益性が改善したことがわかる。炭鉱部門に関する資料は得られないものの，第一次大戦期の景気好況の最中で採掘が本格化すると，会社の収支構造は大きく改善したに違いない。

このような軌道事業を行なうため，台北軽鉄炭鉱は**表３**のような植民地雇用構造を有したことはいうまでもない。資料上利用可能な最も早い1916年の民族別身分構成を見れば，支配人は日本人１人，事務員は日本人13人，台湾人12人，線路工夫は日本人１人，台湾人２人，雑役は台湾人10人であった。日本人は１人を除いて身分名を見る限り，上位身分かつ室内勤務者であったのに対し，台湾人の多くが現場労働者であった。もちろん，台湾人の事務員があるものの，１人当り賃金が全台湾人社員の平均額にも及べない5.7円に過ぎず，日本人事務員24.7円との格差は大きいものであった。全体的にも台湾人が24人であって，日本人より多いにもかかわらず，月給総額は日本人のほうがむしろ二倍近くになっていた。台湾人はほとんど低賃金の現場労働力であったといえよう。

また，松村常務と吉鹿支配人の下で，「職員の解職三十余人短かきは十二箇月を以て馘られたるものあり，其事由を聞くに」は「危険思想を包蔵」したり「重役に会社の秘密を口外したり」すると，職員は解職処分となった[14)]。その人数が「三十余人」にも達したのである。1916年に社員数が39人であったのに，３年半の経営期間中「三十余人」が馘首されたとは，そのほかにも自発的な転職もあったはずであるから，当時会社の離職率が高かったと推測できる。このような人事が松本支配人の下でやや是正され，台湾人の一人当り賃金上昇分が日本人のそれより大きくなって，民族別賃金格差がやや縮小し，インフレの進行の中，台湾人社員の不満を減らすのに役立ったと考えられる。とりわけ，見逃してはいけないのは，台湾人の現場労働力

表３　台北軽鉄炭鉱の軌道関連従事員と賃金

（単位：人, 円）

	日本人			台湾人			合　計			人件費
	人　員	月　給	平　均	人　員	月　給	平　均	人　員	月　給	平　均	
1916	15	429.1	28.6	24	229.0	9.5	39	658.1	16.9	7,897.3
1917	15	481.0	32.1	37	514.3	13.9	52	995.3	19.1	11,943.8
1918	14	494.5	35.3	37	594.9	16.1	51	1,089.4	21.4	13,072.8

（出所）台湾総督府鉄道部『年報』各年度版。

14）同前書。

を強化し，民族別身分構成を，支配人は日本人１人，事務員は日本人１人，台湾人２人，技術員は日本人１人，線路工夫は日本人１人，台湾人11人，雑役は台湾人15人，その他は日本人９人，台湾人10人に変えたことである。

こうして，不採算性の路線を撤去し，収益性の高い路線に人員配置を配置するだけでなく，多く増備された台車（前掲**図１**）を集中的に運営することで，会社の収益性の改善を図ったのである。その結果，「この軌道は，常時全島にも一，二を争ふ優秀な営業成績を有する軌道」となり[15]，その延長線上，さらに経営の刷新を図ったのである。

２．台北鉄道への再編と経営資源の投入

台北軽鉄炭鉱は「台北市の近郊及烏来社，坪林等の蕃地への物資輸送，生産物搬出等の為め貢献」したものの，「就中，台北，新店間の軌道は，台北市の進展につれて漸次交通量増加し，従来の諸施設を以てしては輸送困難なる実状となり，止むなく台北，景尾間の道路の幅員を改め，単線軌道を複線に変更する等あらゆる手段を講じ，一般旅客公衆の利便の為め鋭意努力し来りた」[16]。しかし，「人文の発達は異常なる地方の興隆を促し，軌道の如き施設を以てしては，能く是に副ふ能はざる現況に鑑み」，人力ではなく機械力による鉄道経営を模索し始めた。もちろん，既存の会社体制でも鉄道事業は可能であったが，1919年上半期決算総会に至っては，台北軽鉄炭鉱は「形式」としては新会社を設立して「増資の上」，同社の施設一切を買収して台湾国有鉄道との連絡が可能な1,067㎜のゲージを採用して官鉄萬華駅から起工し，「台北新店間に蒸気鉄道を布設することに決し」た[17]。こうした「本［台湾］島に於ける軌道交通機関の改善は，当局者［総督府鉄道部］年来の方針であり，業者も亦其改善は必然的に来る可きものとの覚悟」を有したのである[18]。

このように，私鉄行政・監督に当る総督府鉄道部からの「奨励」もあって，台北鉄道株式会社が資本金100万円（払込金50万円）をもって1919年９月22日に創立され，軌道路線の新店線に対して1920年２月に「鉄道施設の出願を為し，許可と同時に着手して」，1921年１月25日に萬華・公館間4.5キロを竣工し，運輸営業を開始し，同年３月25日に公館・新店間5.9キロの竣工を見て全路線10.4キロにわたる営業を始めた（**図３**）[19]。台北鉄道の重役も台北軽鉄炭鉱以来の人物であって，古賀三千人が取締役社長に就き，沢井組の後継者たる澤井市郎が引続き，

15）石井禎二「私設鉄道営業線めぐり（一）」『台湾鉄道』第249号，1933年３月１日，19–27頁。
16）同前書。
17）「彙報」『台湾鉱業會報』第68号，1919年８月30日；布川漁郎「事業と人を語る」『台湾』第５巻第７巻，第39通号，1934年７月12日。
18）台湾鉄道株式会社『台北鉄道案内』1922年。
19）前掲書「私設鉄道営業線めぐり（一）」。

（出所）台湾総督府「台湾鉄道路線図」1932年12月31日現在。

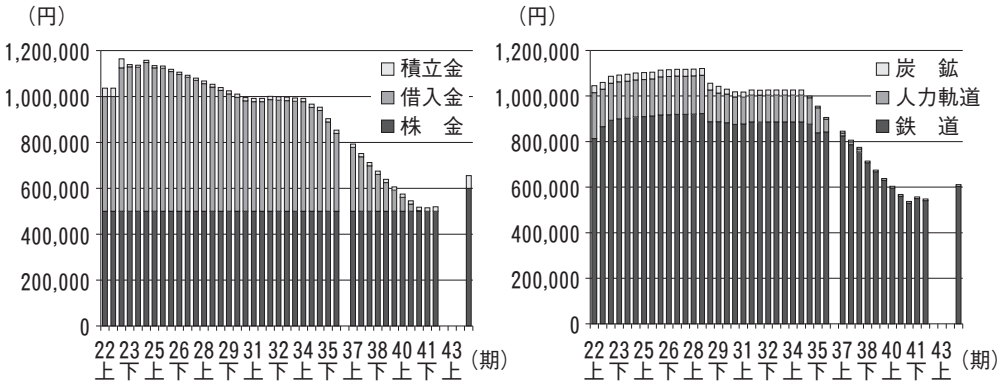
図３　台北鉄道株式会社の路線図

台北鉄道にも参加して常務取締役になっており，取締役には永井徳照，柵瀬軍之佐，片山昂，中辻喜次郎，松本志郎が就き，そのうち松本が支配人となった[20]。監査役には呉昌才，曾根茂夫，林烈堂が就き，ほかに荒井泰治が相談役になっていた。

新会社の創立時から1921年上期にかけて鉄道敷設が進められる一方，既存の軌道事業や炭鉱業が行われており，鉄道事業の開始後もこれらの事業が附帯事業として位置づけられ，相当の期間中続けられた。この点で，台北軽鉄炭鉱から台北鉄道への組織再編が行われたとしても，事業体としての連続性は事実上守られたともいえる。ほかにも，1924年８月より豊原・土牛間13.1キロの鉄道業を始めた台中軽鉄の場合，既存の軌道業者が鉄道事業に進出したのである。新会社の設立という事務的手続きが行われたのは，旧会社設立時の資本金30万円を100万円へと増資し，そのうち50万円を払い込んで，追加的にそれに等しい借入金を台湾銀行より調達するためであっただろう。即ち，新会社が旧会社の施設一切を購入する形をとり，事実上現金の取引を行わず，帳簿上の取引として処理し，それを資本金にしたとすれば，**図４**のように，事実上の建設費の調達は借入金で賄われたと判断できよう。というのは旧会社の財務諸表が残っていないため，帳簿上の資金繰りは把握できないものの，借入金の返済（後述）に伴って建設費≒固定資本が減っていき，返済の完遂時に建設費は50万円に収斂したからである。

鉄道路線の縮小があれば，建設費の縮小調整はロジカル的に問題ないだろうが，10.4キロの路線はそのままで維持されていた。当時，鉄道会計では時価主義ではなく，原価主義が取られ

20）台北鉄道株式会社『営業報告書』第６期，1922年１月１日－６月30日。



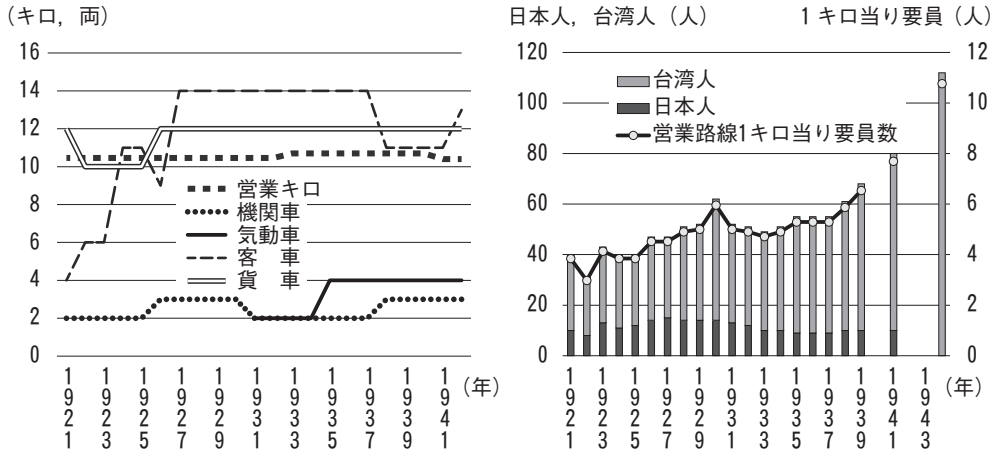
（出所）台北鉄道株式会社『営業報告書』各期版。

図４　台北鉄道の資金調達と事業別建設費

たため，建設費は追加的改良とともに，増えることになる。私設鉄道の営業路線１キロ当り建設費を見ると，1922年には台湾製糖13,072円，明治製糖18,697円，東洋製糖13,777円，塩水港製糖8,972円，新高製糖9,717円，帝国製糖17,334円，大日本製糖11,359円，新興製糖8,502円，林水源製糖10,697円，台北鉄道73,114円，台湾電力119,096円であった[21]。日月潭水力発電所の建設用資材を運搬するために敷設された台湾電力の二水・外車埕間29.6キロを除いては平地の台北鉄道が最も高い建設費を記録した。しかし，1941年には台湾製糖10,366円，明治製糖24,313円，塩水港製糖53,817円，大日本製糖16,910円，台北鉄道49,714円，台湾交通（台中軽鉄より改称）35,636円であった。製糖会社の場合，合併による１キロ当り建設費の変化があったものの，ほとんどが増えており，大幅に縮小調整されたのは台北鉄道しかなかったのである。建設費にあてる新会社の創立時の追加的資金が主に借入金で調達されたことは確かだろう。新会社の創立時の「増資」とは台湾銀行から払込金に等しい大規模な政策融資を確保するための必要条件であったと判断せざるを得ない。

台北鉄道はゲージ762㎜の軌道を1,067㎜への線路に変えて，40ポンド（＝18.14kg）のレールを敷設した上，アメリカ H. K. ポーター製タンク機関車（車軸配置０－６－０，重量15.7トン）２両，二等車１両，三等車３両の客車，有蓋車２両，無蓋車８両を購入し，列車運行を始めた。**図５**によれば，車両増備が行われたが，その重点は貨車よりは客車に置かれて，台北市内と郊外を連結する都市近郊鉄道としての性格を示している。この性格は気動車の導入によって明確にあらわれるが，1931年８月に「乗客誘致設備のため新規購入したる「ガソリン」機動車二両を運転開始し」たのである[22]。これらの鉄道施設に対して鉄道要員を配置して鉄道運営に当らせたが，これが台北軽鉄炭鉱と同じく高賃金の日本人が運営管理に当り，その指示を受けて低賃金の台湾人が現場労働力として働くという植民地雇用構造を有したことはいうまでもない。

21）台湾総督府鉄道部『年報』各年度版より営業路線と建設費を得て，１キロ当り建設費を推計する。
22）台北鉄道株式会社『営業報告書』第25期，1931年７月１日–12月31日。



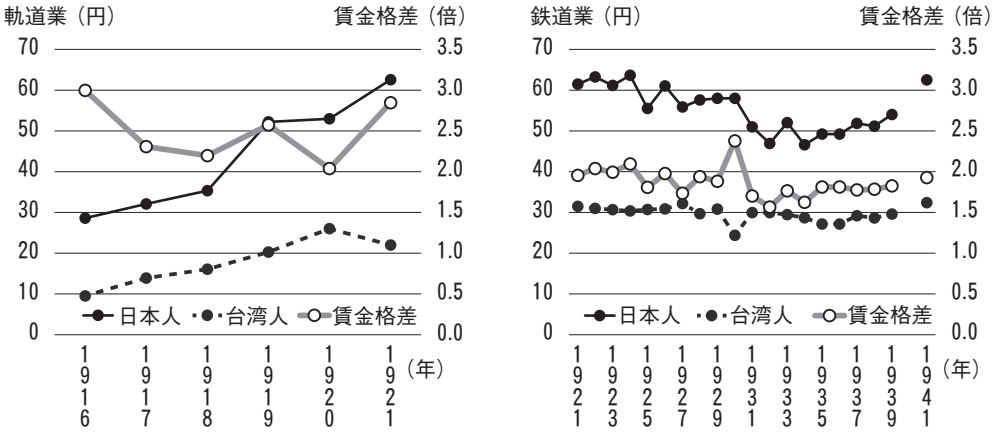
（出所）台北鉄道株式会社『営業報告書』各期版；台湾総督府『台湾総督府統計書』各年度版；台湾総督府鉄道部・同交通局鉄道部『年報』各年度版。
（注）1944年の人員は上期のものであって，台湾人の中には日本人が含まれる。

図５　台北鉄道の路線，鉄道車両，鉄道従事員

職名別人員配置とその月給総額（1921年）をみると，鉄道主管は日本人１人・120円，鉄道係主任は日本人１人・58円，台湾人１人・48円，駅長は日本人２人・142円，駅長助役は台湾人１人・53円，車掌は日本人２人・70円，台湾人２人・59円，車掌兼出札兼改札は日本人１人・36円，台湾人１人27.5円，保線手は日本人１人・70円，機関手は日本人１人・57円，台湾人１人・43円，転轍手は台湾人２人・52円，駅夫は台湾人３人・69円，踏切番は台湾人３人・58.5円，線路工夫は台湾人10人・360円，検車方は台湾人１人・58円，火夫３人・91円，注油夫は台湾人３人・78.3円，合計は日本人10人・615円，台湾人30人・944.30円であった[23]。台湾人の一部が上位の身分に属することもあったが，その殆んどは相対的に低い賃金の現場労働者であったと言わざるを得ない。とはいえ，近代的機械力を用いた鉄道業（1,067㎜）においては，人力の軌道業（762㎜）に比べて一定の技術・技能を持つ台湾人が優遇されており，賃金格差の縮小も若干見られる。

1921年の軌道事業の従事員をみると，主任は日本人２人・150円，事業員は日本人５人・288円，台湾人６人・83円，線路工夫は台湾人６人・180.80円，合計は日本人７人・438円，台湾人12人・263.80円であった。台湾人賃金を基準とした日本人賃金の倍率，即ち民族別賃金格差は2.8倍であった。これに対し，**図６**のように鉄道業のそれは同年2.0倍を記録し，その後，２倍を下回るほど縮小したのである。世界大恐慌を経てから人員整理（**図５**）が日本人，台湾人とも行われ，人件費の削減が図られたものの，１人当り賃金の削減は日本人において著しく行われており，景気回復後にも賃金の高い日本人の採用は殆ど行われずに，相対的に低賃金の台

23）台湾総督府鉄道部『年報』1921年度版。



（出所）台湾総督府『台湾総督府統計書』各年度版；台湾総督府鉄道部・同交通局鉄道部『年報』各年度版。
（注１）賃金格差＝日本人賃金÷台湾人賃金。
（注２）軌道事業の賃金のうち，1916–1918年分は台北軽鉄炭鉱の経営下のものである。

図６　台北鉄道における民族別賃金とその格差

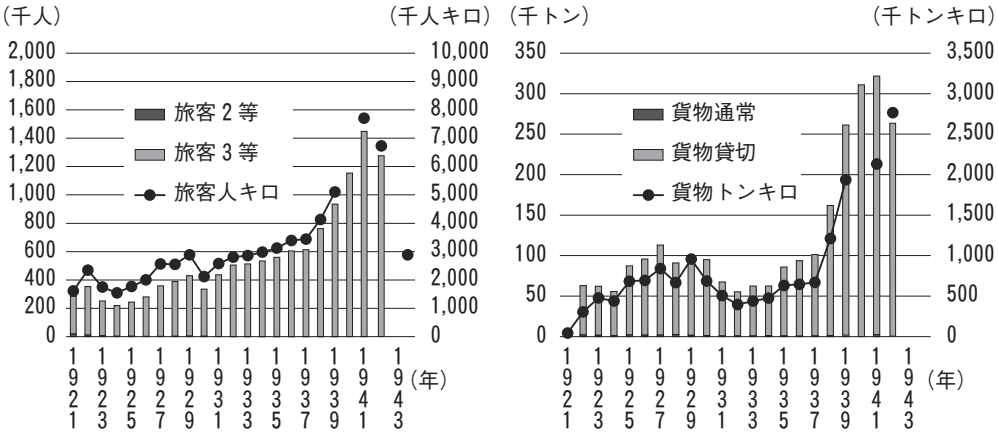
湾人だけが採用され，経営陣の合理的判断が下されたと言える。

このように，新会社への再編に伴って従来に比べて大量の経営資源が資本と労働力の両面から鉄道業に投入され，沿線地域の開発を促して大量の貨客誘致による会社経営の安定化を期待したのである。

３．鉄道輸送の動態と経営収支分析

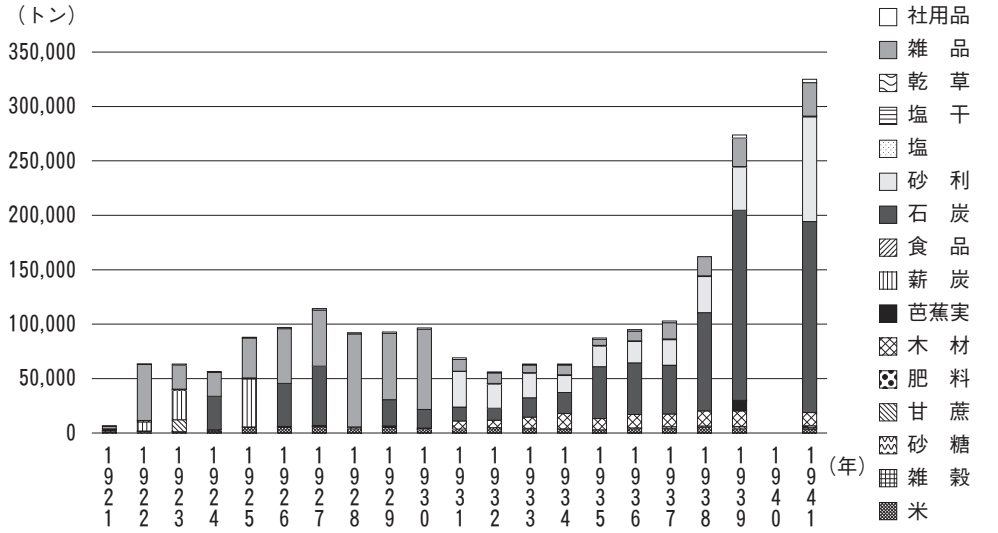
台北鉄道は設立直後鉄道敷設工事を進める一方，軌道業を通じて収入を確保し，その利益が1920年下半期には「一箇月平均三千余円の利益を挙げ」，さらに炭坑事業の賃貸によって「直接の営業ではないが」，収入を確保し，「両者を併せて二万三千余円の純益を計上して株主には一万七千五百円即ち年七歩の配当を行」った[24]。しかしながら，1921年より鉄道業が本格的に展開されると，会社収支状況は大きく変わらざるを得なかった。反動恐慌の影響もあり，鉄道輸送が伸び悩み，この状況が1920年代前半まで続き，1924年には「八月五日暴風襲来ニ加ヘテ未曾有ノ大洪水アリ為メニ鉄道全線ニ亘リ大破損ヲ蒙リ」，「約一箇月殆ンド営業ヲ休止」せざるを得なかった[25]。その後も回復する兆しが見られたものの，再び世界大恐慌に遭遇し，輸送量は減っていき，**図７**のように，とりわけ貨物輸送において甚だしかった。この動向は**図８**のように米，雑穀などの農産品で見られており，石炭の輸送も初期には増えていったが，これも景気後退に際して炭価の低迷を免れず，出荷量が急減した。鉄道業は「漸次発展ノ緒ニ就ク可

24）「台北鉄道今期決算」『実業之台湾』13–７，1921年７月。
25）台北鉄道株式会社『営業報告書』第11期，1924年７月１日–12月31日。



（出所）台湾総督府『台湾総督府統計書』各年度版；台湾総督府鉄道部・同交通局鉄道部『年報』各年度版。
（注１）旅客においては1941年に限って無賃乗車人員として745人，4,470人キロが確認できるが，資料上の連続性のため，本図には表示しない。
（注２）貨物においては社用品貨物として1940年3,199トン，1941年3,091トン，324,932トンキロ，1942年4,930トンが確認できるが，資料上の連続性のため，本図には表示しない。
（注３）1940年と1942年の場合，資料上旅客３等は旅客２等を含んでおり，貨物貸切は貨物通常を含む。

図７　台北鉄道の鉄道輸送



（出所）台湾総督府鉄道部・同交通局鉄道部『年報』各年度版。

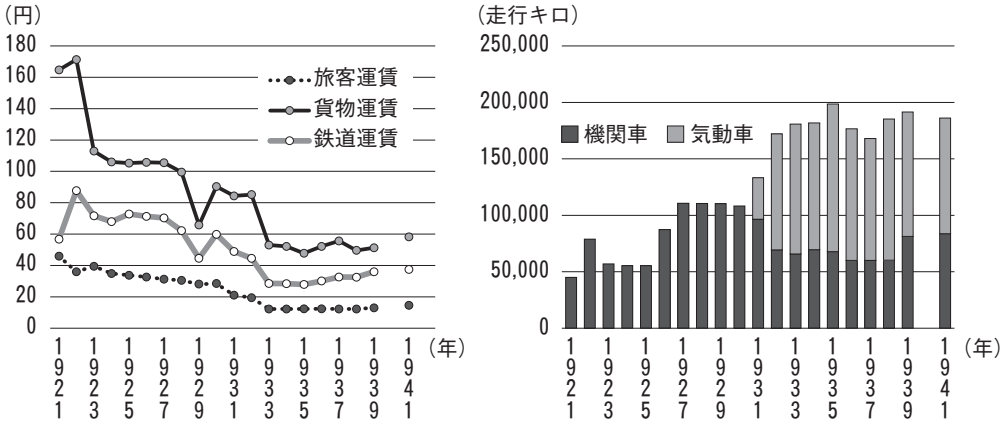
図８　台北鉄道の種類別貨物輸送

キナルモ其成績予期ニ達セズ実ニ遺憾トスル所」であった[26]。その背景には景気変動とともに，台北鉄道の市場競争力にも問題があった。

26）台北鉄道株式会社『営業報告書』第７期，1922年７月１日–12月31日。

「殊に製茶の如きは年額百七十万斤以上の産額に達する」ことから，「之等の運搬には同社の貨車を利用すべき状況にあるけれども，実際に於ては出荷者が台北鉄道を利用するに於ては運賃の採算上不利益となるから出荷者の多くは牛車を利用して居る」のであった[27]。「実際に於ける牛車の状態は鉄道の無賃運送と同一歩合に近い関係に在る」ためであった。「新店地方に於ける出荷者が仮りに製茶を台北の大稲埕に運搬せんとする場合には之を鉄道輸送に託する時は一先づ貨物を新店駅まで牛車其他の機関で運搬せねばならぬ」ので，「萬華に到著してからは更に牛馬車に依って大稲埕まで運ぶには二重の積降と二重の搬出機関とを要する其上に貨物の損傷を被むるを免れない」が，「新店から牛車で直接大稲埕に運搬すれば貨物の損傷が少いのみならず運賃が割安に出来る」ことになっていた。「此の関係は戻りの空牛馬車は再び雑貨物を積載して新店に帰るから運賃は割安にしても採算上有利となるからであ」った。台北鉄道が荷牛馬車に対応するため，既存業者の「牛馬車を買収するか又は破路の運賃割引を要する」こととなった。

この２つの選択肢のうち，台北鉄道がとった対応策は**図９**のような運賃の引下げであった。運賃引下が1920年代初から1930年代半ばに長期的に進められ，貨客誘致が図られたのである。それにもかかわらず，前掲**図８**をみればわかるように，奥地からの茶運搬は鉄道によって行われることはなく，依然として軌道や在来の荷牛馬車によって進められた。これらの荷牛馬車を代替していったのは鉄道ではなく，さらなる近代的交通手段たる自動車業であった。1920年代に入ると，「自動車営業が漸次勃興するにつれて本線沿線にも乗合自動車開業せられ，之が影響甚大で全く致命的打撃を蒙りつつある現状」であった[28]。自動車業の影響は台湾全般に見ら



（出所）台湾総督府鉄道部・同交通局鉄道部『年報』各年度版。
（注）鉄道運賃＝運賃収入÷輸送量。輸送量とは人キロとトンキロである。鉄道運賃＝旅客運賃×旅客収入ウェイト＋貨物運賃×貨物収入ウェイト。

図９　台北鉄道における鉄道運賃と機関車および気動車走行キロ

27）前掲書「台北鉄道今期決算」。
28）前掲「私設鉄道営業線めぐり（一）」。

れる[29]が，台湾島の首都たる台北では乗合自動車運輸業の成長が目立つものであったため，製糖業の物流を担当する糖業鉄道とは違って「私設純営業鉄道の経営は更に至難を極める」こととなった[30]。

そのため，既述のように，台北鉄道は運賃引下を通じて価格競争力を強化する一方，列車運行方式を改善し，貨客誘致を図った。1925年６月15日には「列車時間改正ト同時ニ従来ノ通常列車運転回数上リ七回下リ七回ヲ上リ十五回下リ十五回ニ増加変実施シタ」結果，列車本数を増やすことで，旅客や荷主の待機時間を短縮できた[31]。さらに，同年８月１日には「市内自動車トノ連絡運輸ヲ開始セリ自動車連絡ニアリテハ未ダ一般ニ利用セラレズ従テ顕著ナル効果ヲ収ムルニ到ラズリシモ列車増発ノ効果ハ頗ル良好ニシテ著シキ乗客ノ増加ヲ来タ」した[32]。ところが，1930年５月１日になって「台北市市営自動車運転」が開始して以来，「乗客ノ大部分ヲ自動車ニ吸取セラレ収入激減ヲ来」したのである。これが世界大恐慌によって輸送需要が低迷する中で，台北鉄道にとって極めて大きな打撃になった。この「乗合自動車ノ侵略」に対し，従来の措置ではもはや対応できなかったのである。

これに対し，台北鉄道は「「ガソリン」機動車（マ）（マ）二両」を購入し，1931年８月１日に「列車運転時刻改正ト同時ニ」気動車の運転を開始し，「従来ノ列車運転回数一日三十回ヲ四十六回ニ変更増加シタル結果スピード時代頗ル公衆ノ歓迎ヲ受ケ乗車人員ハ従前ニ比シ倍加スルニ至」った[33]。**図９**をみれば，気動車走行キロが機関車走行キロを上回って，旅客輸送はおもに気動車によって行われていたことがわかる。列車運転時刻表によれば，１日の列車46本のうち，気動車30本，混合列車16本であって，ほぼすべての列車が萬華・新店（ないし文山郡役所前）間を32–36分で運行し，これが「人気ヲ博シ乗客著シク増加シタ」[34]。その結果，旅客輸送は1930年に減少したが，その後回復し，伸び続け，ながらく輸送量の低迷を経験していた貨物輸送と

29）「自動車事業中最も重要なる乗合自動車事業（自動車運輸事業）について，台湾と内地とを比較するのも極めて興味深いものがあると思ふ。今各地方別に按ずるに，台北，台中，台南，この台湾に於ける主なる各州は夫々五百粁（キロ）から千七百粁（キロ）の路線粁程の下に二百三十両より三百両のバス車両を運用せしめているのであって，之を内地各府県と比較するに，鳥取，香川，沖縄，滋賀，福井，石川及富山等の各県を凌ぎ，長崎，和歌山，三重，奈良，佐賀，山梨，山形，岩手，青森，宮城及秋田等の比較的自動車事業の発達したる各県と比肩している現況である」。「斯くの如く自動車に依る運送事業が長足の進歩を遂げ，台湾陸上交通界に於ける重要なる地歩を占め，官私鉄道と比肩するの情勢に立ち至っては，茲に内地に於けると同様深刻なる交通統制の諸問題を生ずるは其の所と謂はねばならない」。鉄道部監督課長小林長彦「台湾に於ける私設鉄道及陸運の概況」『交通時代』７－１，1936年１月１日。

30）渡部慶之進『台湾鉄道読本』春秋社，1939年，264頁。

31）台北鉄道株式会社『営業報告書』第14期，1925年１月１日－６月30日。

32）台北鉄道株式会社『営業報告書』第15期，1925年７月１日–12月31日。

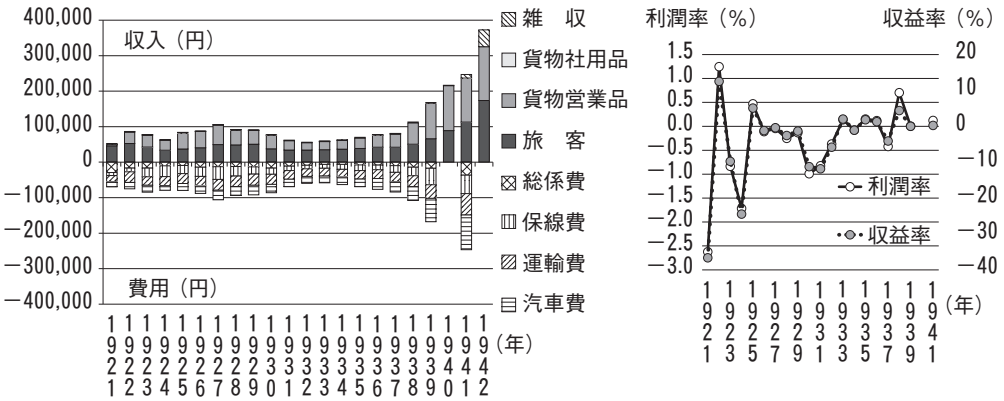
33）台北鉄道株式会社『営業報告書』第25期，1931年７月１日–12月31日

34）台北鉄道株式会社『営業報告書』第26期，1932年１月１日－６月30日；前掲「私設鉄道営業線めぐり（一）」。

は対照的であった。

一方，貨物輸送は「製糖開始一般ニ遅レ且炭業者ノ売込競走激烈ナリシタメ兎角単価引立タズ漸ク年末ニ至リ市況回復ニ見ルニ至リシト雖社線炭ハ遂ニ閑却セラレ輸送状態全ク閑散ニ陥リ」，「成績不良」を免れず，この傾向が1930年代前半まで続いたのである[35]。その後，輸送動向も全般に増えてゆき，「乗客は米価好況に因る地方農村の景気反映して順調に増加しつゝあり」，「貨物は我［台北鉄道］沿線炭が中南部方面へ著しく進出増加し」続けており，土木建設の資材となる砂利の採取も増えて，輸送量が急増した[36]。

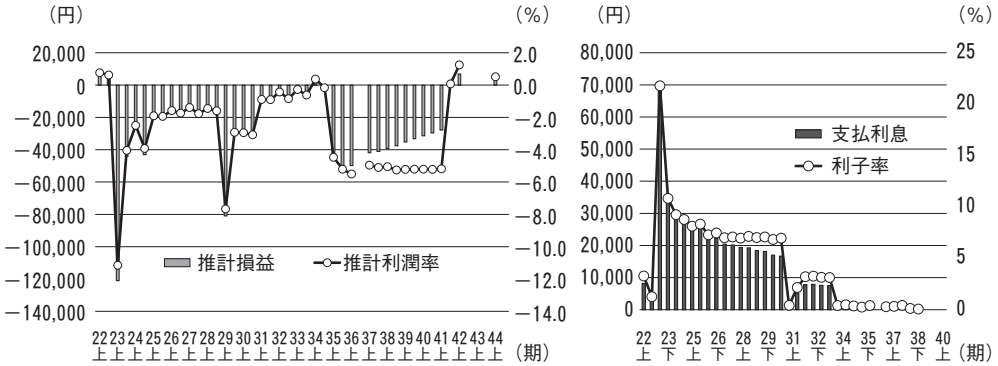
このような輸送動向が会社の収益性にも影響を及ぼすことは言うまでもない。**図10**の営業収入についてみると，旅客輸送ではなく貨物輸送とほぼ同じ動きを示している。旅客輸送の場合，停滞の年は一部に限られ，長期的には増えたにもかかわらず，旅客誘致のため，割引や賃率調整などによる運賃引下げが重ねられ，運賃収入は輸送量の増加ほどに増えなかったからである。運賃引下げが行われる中，1920年代半ばから30年代半ばにかけて輸送量が停滞していた貨物輸送の場合，同期中運賃収入の減少を経験した。この問題がある程度解決されるのは1930年代半ば以降，とくに戦時期になってからである。その一方，保線，運輸，汽車（運転）にかかわる費用が80-90％を占めている営業費用においても，輸送量の変化に応じて増加と低下を繰り返したが，なかでも列車運行の多頻度化は汽車費の増加をもたらした。事実上の費用をカバーできるほどの収入確保がなかったため，台北鉄道はほとんど赤字経営とならざるを得ず，1930年代半ば以降輸送量が急増したにもかかわらず，黒字経営が定着したとは言い難い。黒字といっても正常な配当ができるほどには到底及ばず，微々たる水準にすぎなかったと評価せざるを得



（出所）台湾総督府『台湾総督府統計書』各年度版；台湾総督府鉄道部・同交通局鉄道部『年報』各年度版。
（注）利潤率＝利益÷建設費。収益率＝利益÷営業収入。

図10　台北鉄道における鉄道業の経営収支と利潤率（単位：円，％）

35）台北鉄道株式会社『営業報告書』第23期，1930年７月１日-12月31日。
36）台北鉄道株式会社『営業報告書』第34期，1936年上半期。



（出所）台北鉄道株式会社『営業報告書』各半期版。
（注１）政府補助金は損益計算書あるいは貸借対照表・損益金処分に計上されたが，それを取り除く。また，利益金の債務免除利益をも取り除く。
（注２）推計利潤率＝推計損益÷建設費

図11　台北鉄道の推計損益と支払利息（単位：円，%）

ない。

とはいうものの，前掲**図10**のデータはあくまでも鉄道業に限っているため，軌道業と炭鉱業を取り入れて，さらに台湾銀行からの借入金に対する利払いを勘案すると，**図11**の建設費を基準とする推計利潤率はより一層厳しい会社経営を示している。1923年上半期には７万円に近い利子払いが行われて，これが会社経営にとって最大の赤字要因になっていたことがわかる。鉄道業が創立時「予期ノ成績」を得られなかったため，営業収入による諸般の費用の補填はできなくなった。景気好況期に立てられた事業方針が1920年代の不況期にそのまま適用されることはできず，しかも荷牛馬車という在来交通手段に対抗しながら，新しい近代的交通手段たる自動車業の登場に対して市場競争力を維持するため，運賃引下げを余儀なくされ，会社の収益性は悪化一途を辿った。そのため，事業の初期を除いて1922年上半期より投資家への配当が行われることなく，台北鉄道の株価も払込金を基準として30%に過ぎないほど低迷し続けた。

そのため，利子払いの負担を減らせる正当な方法として想定される資本金の払込あるいは増資の決定は投資家によってなされなかった。こうした慢性的赤字企業であった台北鉄道にとって最大の援助となったのが政府補助金の交付であった。

４．台湾私設鉄道補助の導入とその延長

日本帝国圏内では私設鉄道・地方鉄道に対する補助金制度が設けられ，国有鉄道のほかに，民間資本による鉄道敷設を促していた。**表４**は1911年から1933年までの補助制度を示している。注意すべきなのは朝鮮の場合，朝鮮私設鉄道補助法の制定が1921年４月に行われたものの，1914年９月30日に「軽便鉄道補助内規」が制定され，払込資本に対する利益不足額補給及び建

表４　私設鉄道補助比較表（1933年４月１日現在）

	法規の制定日 法規の施行日	補助の対象となる鉄道	補助始期	補助期間	補助標準資金	補助金総額	区間別補助	区間別補助
日本本土	1911年３月 法律第17号 1912年１月１日	地方鉄道	営業開始の日	10年	建設費	建設費の５分を補給する。但し益金１分超過額を控除する	年々所要額を予算に計上する	なし
北海道	1920年８月 法律第56号 1920年８月７日	地方鉄道 軌道	営業開始の日	15年	建設費	建設費の８分を補給する。但し益金を控除する欠損の場合は１分を増補	年々所要額を予算に計上する	なし
台　湾	1922年３月 法律第24号 1922年４月１日	私設鉄道	営業開始の日	10年	建設費	建設費の８分を補給する。但し益金を控除する	80万円予算残額は翌年度に繰越し使用し得る	あり
樺　太	1921年４月 法律第40号 1921年４月１日	鉄道を経営する株式会社	会社設立登記の日	15年	払込資本金並に建設費に充てる社債，借入金利息	払込資本金の８分及び社債，借入金の利息担当額を補給する。但し益金を控除する	予算の残額120万円は翌年度に繰越し使用し得る	あり
朝　鮮	1921年４月 法律第34号 1921年４月１日	鉄道を経営する株式会社	会社設立登記の日	15年	払込資本金並に建設費に充てる社債，借入金利息	払込資本金の８分及び社債，借入金の利息担当額を補給する。但し益金を控除する	予算の残額500万円は翌年に繰越し使用し得る	あり

（出所）鮮交会『朝鮮交通史』1986年。
（注１）日本本土の補助法は1914年，1917年，1919年，1921年，1931年，1933年に改正された。1933年の改正では従来開設費の２分に相当する金額の益金留保を認めたものを１分に低減した。
（注２）北海道の補助法は他の地域と違い補助の対象に軌道を加えている。1924年及び1927年に改正された。欠損を出した場合は１分だけ増補となることが他地域と異なる。
（注３）台湾の補助法は日本本土地方鉄道補助法に似ているが，補助金年総額に制限がある。
（注４）樺太の補助法は1928年，1933年に改正された。朝鮮の補助法と同時に施行されており，補助金年総額が相当するだけである。
（注５）朝鮮の補助法は1923年，1925年及び1930年に改正された。

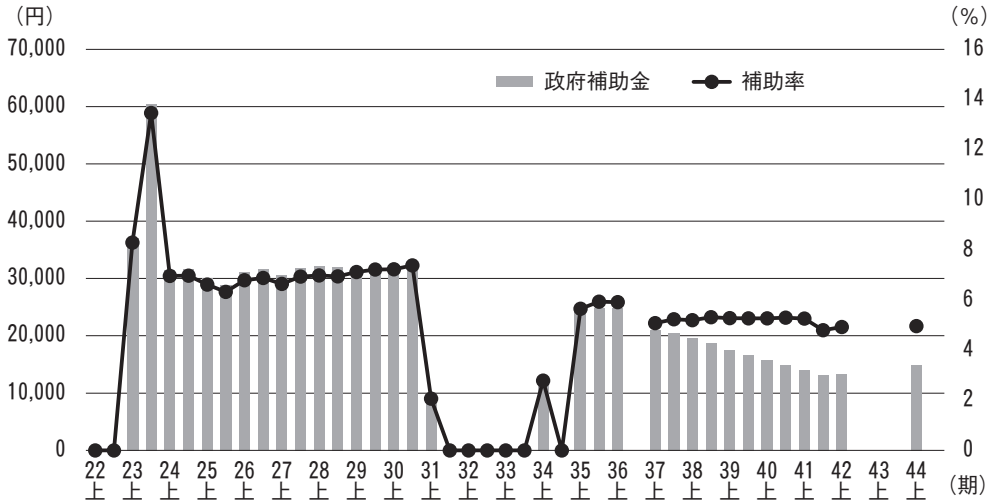
設費に充当する社債，借入金の利子補給の方法を採用して当時全北鉄道を始めとする私設鉄道に対して政府補助金が交付されたことである[37]。ともあれ，帝国圏内で最も遅れて私設鉄道・地方鉄道に関する補助法が実施されたのが台湾であった。この点で，台湾として参照すべき補助制度としては①日本本土，②北海道，③朝鮮・樺太があったわけである。そのうち，①と②の建設費を基準とするが，北海道の開拓を促すため，補助保証率が日本本土５％より高い８％として設定されていた。③は払込金と社債・借入金を基準として補助保証率８％であって，投資家にとって最も理想的であった。鉄道敷設が少なかった朝鮮と樺太では日本内地からの投資を招くため，一定期間中投資家への配当を保障する必要があったと言ってよい。

台北鉄道の創立後，払込資本金に等しい借入金50万円が台湾銀行より調達されたのは朝鮮や樺太の補助制度を前提にして行われたとも考えられる。ところが，1922年３月に制定された台湾私設鉄道補助法は「大体ニ於テ内地補助法ニ拠ルコト」となったが，なかでも北海道の補助

37）鈴木清・竹内虎治『朝鮮の私設鉄道』南満洲鉄道株式会社総務部調査課，1925年，24-42頁；前掲『朝鮮交通史』，774-785，789頁。

方式が導入され，建設費を基準とする補助保証率８％が適用された。ただし，80万円の予算制約の下で10ヶ年を補助期間として区間別補助も可能であった。この補助制度の下で最大の補助金を確保する方法とは建設費をできる限り大きくすることである。まさにこれが1921年下期に713,176円であって，1928年下半期に923,223円へと大きくなっていた建設費が年々縮小し，のちに払込資本金50万円に収斂していく理由の一つであっただろう。さらに，他の補助制度とは異なる点は，「専用線ヲ営業線ニ変更スル鉄道」や「本法施行以前ニ営業ヲ開始シタル鉄道ニ対シテハ全然補助セサルヲ原則ト」したことである[38]。

「台湾ニ於ケル既設開業地方鉄道営業線ハ三百三十六哩ニシテ開業以来既ニ十ヶ年ヲ経過シ若ハ之ニ近キモノ大部分ヲ占ム而シテ多クハ製糖会社ノ経営ニ係ルモノ」であった。「元来本島ノ地方鉄道タルヤ内地地方鉄道トハ全然其ノ発達ノ歴史ハ異ニシ当初製糖会社ノ原料専用線トシテ敷設シ後交通頻繁ノ部分ニ対シ専用ノ傍一般運輸ニ供シタルモノニシテ殆ト製糖附帯ノ事業タリ外ニ又製糖会社ノ専用鉄道八百三十哩アリ而シテ其等両線路ノ従事スル素養アル現業員ノ常傭等ノ関係アリ考案スレバ或一部ノ営業開始ハ寧ロ会社ニ取リテ得策トスヘク然カル鉄道営業ハ大体ニ於テ製糖附帯ノ事業トシテ固ヨリ重キヲ措カス加フルニ既ニ述ヘタル如クソノ大部分ハ十年ヲ経過シ若ハ之ニ近キモノナル」ものであったことから，原則として政府補助金の交付を必要としないと判断されたのである。「只三呎（フィート）六吋（インチ）ニシテ交通ノ要路ニ当ルモノニ対シテハ特ニ設備ヲ完全ナラシメ官設鉄道ト連絡ヲ取リ一般公衆ノ運輸ヲ円滑ナラシムル必要ア



（出所）台北鉄道株式会社『営業報告書』各半期版。
（注１）1936年下期，42年下期，43年上期，43年下期は資料不詳。
（注２）補助率＝政府補助金÷建設費×100。

図12　台北鉄道における政府補助金の交付とその補助率

38）内閣総理大臣・大蔵大臣「台湾私設鉄道補助法ヲ定ム」1922年３月（『公文類聚・第四十六編・大正十一年・第二十四巻・交通・通信（郵便）・運輸鉄道・船舶・河川港湾・船車』）。

ルヲ以テ之ヲ除外」し，補助交付が可能であると見ている。しかしながら，台湾で政府補助金の交付を受けたのは台北鉄道と台中軽鉄の２社しかなかったので，施設改良の上，補助を受けた糖業鉄道はなかったと見てよいだろう。

台北鉄道の開業１年後，1922年４月１日に台湾私設鉄道補助法が実施されると，台北鉄道に対して補助を開始し，**図12**のような所定の補助金を下付して，鉄道経営を支えた。その結果，最終損益において後掲**図15**のように前掲**図11**の推計損益より赤字規模が縮小し，年によっては黒字となることもあった。しかしながら，最終損益が1923年上期，24年下期，29年上期に大幅な赤字を記録し，それが後期繰越金として会計上処理されたため，正常な黒字経営に転じたとは評価し難い。それも1930年代には殆んど赤字を記録し続けた。もし朝鮮や樺太のような補助金制度が導入されたとすれば，補助金８万円（＝［払込資本金50万円＋借入金50万円］×0.08）が公布され，ほぼ毎年黒字経営となり，株主への配当（８％）も可能であっただろう。このような補助金の交付も萬華・公館間は1931年１月24日，公館・新店間は同年３月24日をもって法定補助期間が満了したのである。そのため，「会社ハ外部負債五十一万余円ヲ擁シ営業継続モ殆ンド困難トナルノ危機ニ瀕シ」た[39]。

そこで，台北鉄道株式会社の経営再編が台湾総督府交通局鉄道部監督課を含めて模索され始めた。そのきっかけとなったのが，朝鮮総督府とともに，進められた私設鉄道補助法の改正であった。朝鮮の場合，補助期間「十五年を必要に応じ更に五年を限り延長し得ることに改め，台湾においては現行の十年を十五年に改む」こととなった[40]。補助期間の延長の代りに，台湾の場合，補助保証率を８％から６％に引き下げたが，朝鮮も同じく従来の払込資本金や社債・借入金を基準とする８％の補助保証率を建設費基準の６％，さらに15年を超えた鉄道会社に対しては５％に引き下げた。朝鮮でも鉄道ネットワークが整備されたことを，補助制度の再設計の背景とするが，のちに樺太地方鉄道補助法も建設費基準に変えられると，補助保証率の差がややあるが，帝国圏内の私鉄補助制度が統一され，「自助の範囲を拡大する」こととなった。

その結果，**表５**のように，台北鉄道に対する補助金の交付が1934年４月より再開され，この補助期間が1936年初に終了したが，再び台湾私設鉄道補助法が改正された。私設鉄道補助にもかかわらず，既存の台北鉄道と台中軽鉄のほか，新規参入の鉄道会社がなかったとし，むしろ自動車事業を支援すべきであるとの意見から，補助期間の延長に対する反対の意見も交通問題調査部（交通時代社）から出されたものの，慢性的赤字企業である台北鉄道を倒産させたり，あるいはそれを総督府側が買収して国有化したりすることができないことから，補助金制度の維持が決定されて台北鉄道への補助が1941年までに延長され，その後にも再び延長された[41]。

39）台湾総督府「台湾私設鉄道補助法中改正ノ件」1939年11月10日。

40）「朝鮮及台湾私鉄補助法改正要綱」『京城日報』1934年３月13日。

41）「現行の補助法は台北鉄道，台中軽鉄の二社にのみ補助するを主眼とするなら兎に角本島私設鉄道の普及発達と言ふ大局から見るなら毫も改正の必要はない殊に台北鉄道，台中軽鉄両社の鉄道の如き

表５　台北鉄道に対する補助期間

区　分	萬華・公館間	公館・新店間
営業開始	1921年１月	1921年３月
補助開始	1922年４月	1922年４月
1922年３月法律第24号に依る補助終了	1931年１月	1931年３月
同補助期間	８年10ヶ月	９ヶ年
1934年３月法律第28号に依る補助開始	1934年４月	1934年４月
同補助終了	1936年１月	1936年３月
同補助期間	１年10ヶ月	２ヶ年
1936年５月法律第41号に依る補助開始	1936年６月	1936年６月
同補助終了予定	1941年１月	1941年３月
同補助期間予定	４年８ヶ月	４年10ヶ月
合　計		
実際補助期間予定	15年４ヶ年	15年10ヶ年

（出所）台湾総督府「台湾私設鉄道補助法中改正ノ件」1939年11月10日。

とはいうものの，補助保証率が８％から６％へ引下げられ，さらに５％となったため，**図12**の補助率が長期的に下がっており，その金額も減っていった。

５．「鉄道更生策」と借入金の返済

このような補助の再開にあわせて，総督府側は「本鉄道ノ更生策ヲ樹テタ」。その「第一段階」として借入金の完全返済が目標として取り上げられた。その主要なポイントは，「（イ）昭和八年十一月一日現在負債額五一二，九七三円九四ノ内其ノ半額二五六，四八六円九七ヲ返済シタル場合残半額ハ債権銀行ヲシテ債務免除セシム」，「（ロ）二五六，四八六円九七（之ニ対スル将来ノ利息金ヲ免除セシム）ノ返済方法ニ就テハ昭和九年度以降ニ交付スル政府補助金ヲ以テ之ヲ決済セシム」ということであった。即ち，借入金の半額にあたる負債免除と，残りの半額への利子免除という特恵措置が取られた。債権者が商業銀行であった場合では考えられないような，「台湾鉄道株式会社借入金整理計画」が**表６**のように台湾銀行の同意を得て作成された。そのため，事実上倒産となっていた台北鉄道の「更生策」は総督府交通局鉄道部監督課の

本島の交通大系から見るならばほんの微々たる存在に過ぎ無いにも拘らず長年補助金を下付せられて居るもので，勿体ない話である。若し当局者にして真に本島の交通界の健全なる発達に熱意を有するならば潮州，恒春間，恒春，台東間，（満洲里，牡丹湾，大武軽由）及蘇澳，花蓮港間の自動車事業者に厚い保護を与へる然るべきと信ずる。」（交通問題調査部「台湾私設鉄道補助法改正に就て国家経済上の見地から考慮の餘地がある」『交通時代』７－４，1936年４月１日。

表６　台湾鉄道株式会社借入金既定整理計画と実行との比較

		既定整理計画				整理実行額			
		借入金現在	補助金	整理予想額	借入金残額	借入金現在	補助金	返済額	借入金残額
1934		512,974	37,116	74,233	438,741		37,074	74,148	
1935	上	438,741	24,866	49,731	389,010	438,826	24,853	49,705	389,121
1935	下	389,010	24,866	49,731	339,279	389,121	25,005	50,010	339,111
1936	上	339,279	11,000	22,169	317,111	339,111	9,664	19,329	319,782
1936	下	317,111	20,917	41,834	275,276	319,782	20,930	41,860	277,922
1937	上	275,276	20,917	41,834	233,442	277,922	20,554	41,107	236,815
1937	下	233,442	19,871	39,742	193,700	236,815	19,578	39,157	197,659
1938	上	193,700	18,878	37,755	155,945	197,659	18,780	37,560	160,098
1938	下	155,945	17,934	35,868	120,077	160,098	17,604	35,207	124,891
1939	上	120,077	17,037	34,074	86,003	124,891			
1939	下	86,003	16,185	32,370	53,633				
1940	上	53,633	15,376	30,752	22,881				
1940	下	22,881	14,607	26,047	−3,167				
1941	上	−3,167	4,158		−7,324				
1941	下	−7,324			−7,324				

（資料）台湾総督府「台湾私設鉄道補助法中一部改正法律案」1939年12月（台湾総督府「台湾私設鉄道補助法中改正ノ件」1939年11月10日）。
（注）原資料に誤算があるが，借入金残額を基準として是正する。

主導下で立案されたと見るべきであろう。

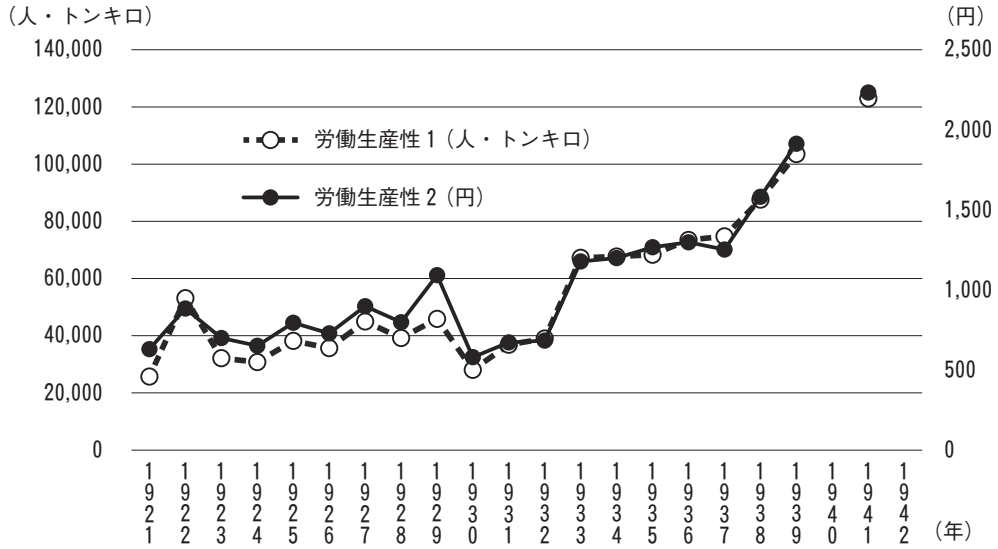
そこで，重役の構成に注目すれば，1934年下期には取締役古賀三千人，取締役中辻喜次郎，江原節郎（太田組），田傚吉，松村政太郎，監査役林永生であったが，1935年上期には鬼丸尚文が新しく取締役支配人に加わっていた。彼に対する紹介を見ると，「永い事鉄道部の監督課に居り，軌道とか私設鉄道には頗る明い人，同社に一と騒動あり永井徳照氏の辞した後に，適材適所として聘せられた人，貧乏世帯の遣り繰りに懸命であるのは同情に値する」と記されている[42]。即ち，鉄道部の影響下より重役に加えられ，会社経営の実権を握って，「貧乏世帯の遣り繰り」を担当し，借入金がほぼ返済される1940年下期まで台北鉄道に勤務したのである。

鬼丸支配人体制の下で，鉄道業の貨客誘致を図り，1935年より「石炭燃料」気動車２両を追加増備し，既存のガソリン気動車２両とともに運営し始めた。石炭を燃料とする気動車を購入したのは自社炭鉱からの原料調達ができ，経費削減にもつながることになる。これらの気動車

42）布川漁郎「事業と人を語る」『台湾』５－７，第39通号，1934年７月12日，15頁。

とともに機関車２両，客車14両，貨車12両を用いて，既存の列車運行回数を気動車16往復，混合７往復，計23往復に変えた。当時，萬華・新店間10.4キロを運行する列車運転速度を見ると，気動車１時間32キロ，混合列車１時間19キロ，貨物其の他列車１時間19キロ以下であったことから，速度の速い気動車を増やしたことを意味する[43]。さらに，会社所有の「十五份，城内坑，萬順蓁三鉱区」を委託経営し，少ない金額であるが，炭鉱収入を確保しながら，沿線からの出荷量の拡大を促した[44]。1938年９月15日にはすでに赤字事業となっていた人力軌道「景尾，石碇間営業線及蕃仔坑線」を文山軽鉄に譲渡し，事業範囲を鉄道業のみにし，経営資源の集中を図った[45]。

さらに，輸送量の増加にもかかわらず，経費支出を最小限に止めるため，鉄道施設の改良や鉄道要員の配置をできる限り抑制し，合理化措置を取った。これが**図13**の労働生産性の向上として現れた。世界大恐慌に際して低下した労働生産性が1933年に回復し，鬼丸支配人の経営下で伸び続け，それが戦時期に入って急増している。これが採算性の向上にも寄与したことはいうまでもない。「然りに台北鉄道に対する需要者の動向を見るに，発車時間の不正確，接客上の不親切，営業者の不真面，と云ふ如き批難」が出された[46]。総督府主導下で借入金の完全返



（出所）台湾鉄道株式会社『営業報告書』各期版；台湾総督府鉄道部・同交通局鉄道部『年報』各年度版。
（注１）労働生産性１＝（人キロ×旅客収入ウェイト＋トンキロ×貨物収入ウェイト）÷従事員。
（注２）労働生産性２＝（鉄道運賃収入÷運賃デフレーター）÷従事員。ただし，運賃デフレーターは1934-36年の三ヵ年平均運賃を１にする。

図13　台北鉄道の労働生産性

43）台湾総督府「台湾私設鉄道補助法中一部改正法律案」1939年12月（台湾総督府「台湾私設鉄道補助法中改正ノ件」1939年11月10日）

44）台北鉄道株式会社『営業報告書』第42期，1940年上半期。

45）台北鉄道株式会社『営業報告書』第39期，1938年下半期。

46）「犠牲と苦悩の二重奏」『台湾自治評論』３－４，1938年４月11日。

済を目標とする「鉄道更生策」が進められる中，戦時期下で輸送量が急増すると，列車運行において利用者の便宜が軽視されたのである。従事員の不親切は単に台北鉄道に限定されず，交通界の全般にわたる問題であって，「親切運動」が展開されるほどであった[47]が，増員や賃金引上が人件費の削減のため，最小限に止めるなか，増え続ける旅客に対する従事員側の接客は従来と異なっただろう。

このような鉄道運営の効率化が図られる一方，借入金の返済が行われた。それを財務諸表で確認すると，**表7**のように返済金は損益計算書損失金の「固定資本償却」として計上された。これらの「固定資本償却」は通常想定されるべき鉄道施設の償却ではなく，借入金の返済に伴う建設費の減少分を会計上処理するために設けられたものである。その一方で，損益計算書利益金には「債務免除益金」が設けられ，「借入金整理計画」の方針に従って借入金の免除が行われたのである。台湾銀行からの借入金に対する利子は既述のように免除されていた。さらに

表7　台北鉄道財務諸表の借入金の返済

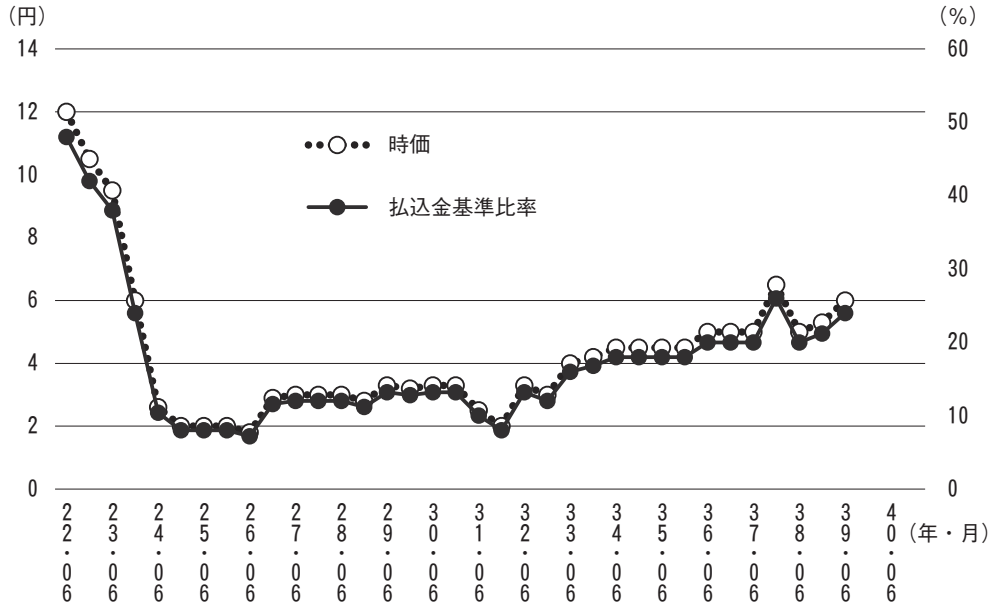
		貸借対照表	損益計算書			損益金処分
		負　債	利益金		損失金	
		政府補助金	債務免除益金	当期純損金	固定資産償却	政府補助金
1934	上	12,330				12,330
	下		12,330			
1935	上	24,744	24,744	19,964	31,278	24,744
	下	24,853	24,853	24,853	49,761	24,853
1936	上	24,896	25,005	24,896	52,435	24,896
	下	N. A.	N. A.	N. A.	N. A.	N. A.
1937	上	20,930	20,930	20,930	41,222	20,930
	下	20,554	20,554	20,554	39,414	20,554
1938	上	19,578	19,578	19,578	42,908	19,578
	下	18,780	18,780	18,780	47,057	18,780
1939	上	17,604	17,604	17,604	38,655	17,604
	下	16,609	16,609	16,609	36,702	16,609
1940	上	15,691	15,691	15,691	34,587	15,691
	下	14,826	14,826	14,826	35,715	14,826
1941	上	13,933	13,933	13,933	30,026	13,933
	下	13,188	1,386			13,188

（出所）台湾鉄道株式会社『営業報告書』各期版。

47）「局營バスたより」『旅と運輸』12，1938年4月16日；「旅と親切」『旅と運輸』37，1939年5月6日。

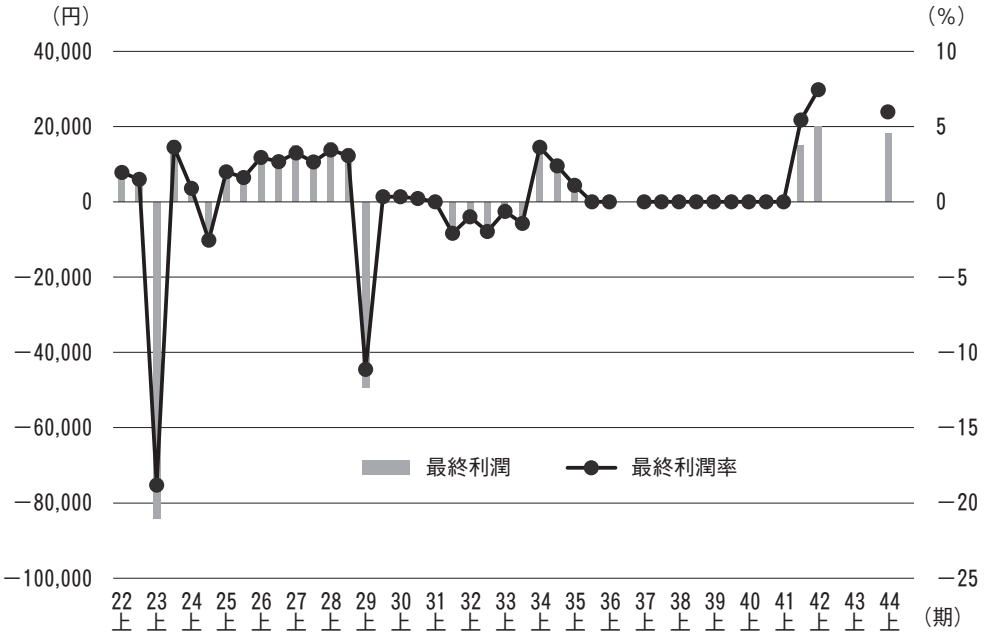
留意すべきなのは，政府補助金が貸借対照表負債に計上され，これが損益処分において当期純損金を補填するのに使われたのである。とりわけ，資料的に確認できる範囲で指摘すれば，債務免除益金，当期純損金，政府補助金がほぼ一致しており，なお債務免除益金と政府補助金を合せると，その金額が固定資産償却とほぼ一致するか，あるいは金額的に近接している。即ち，台北鉄道の自力では到底返済できない借入金を，台湾総督府が台湾銀行からの了解を得て借入金を返済し，これらの操作を鬼丸支配人が指揮したのである。その結果，前掲**図４**のように1941年中に借入金は完全返済されたのである。

このような借入金の返済に伴って，台北鉄道の株価も若干回復の気配を示しており，完全返済後にはその株価もさらに上昇したと考えられる（**図14**）。そのため，推計損益に債務免除益金と補助金を加えた最終利潤は借入金返済期間中ゼロになっており，1941年下期以降黒字に転じた（**図15**）。それを建設費をもって割った最終利潤率は５－６％を記録し，政府補助金の交付を受けて５％の配当もできるようになった。しかし，総督府の主導下で経営の健全化が実現されたため，すぐその利益金を投資家へ還元することは不可能であっただろう。とりわけ，「開業以来業績不振ニ陥リ線路，車両，橋梁其ノ他諸建造物等ハ悉ク必要已ムヲ得ザル最小限度ノ補修ニ止メ以テ徹底的緊縮政策ヲ採リ来リタル結果」，借入金完済後には「疲弊老境に入らんとする」と予測された。もしそれができなければ，「啻ニ将来ノ輸送量ニ対応シ得ザルノミナラズ独立自営ノ域ニ達スルコト困難ナリ」と見て，「鉄道更生策」の「第二段階」として「輸



（出所）台湾総督府「台湾私設鉄道補助法中改正法律案説明参考書」1939年12月（台湾総督府「台湾私設鉄道補助法中改正ノ件」1939年11月10日）

図14　台北鉄道の株式時価



（出所）台湾鉄道株式会社『営業報告書』各期版。
（注）最終利潤＝推計利潤＋債務免除益金＋政府補助金。最終利潤率＝最終利潤÷建設費。

図15　台北鉄道の利潤額と利潤率

送機能ヲ完備充実セシムル」ことにした。

鉄道施設は「根本的に補修，改良を要する時期に逢着するもの」が多くなっており，「併かも時局の影響を受け台北奥地資源及電源の開発更に一段の活況を呈せんとし之に伴ふ輸送量亦累年繁忙を加ふべきこと予想に難からず」となっていた。**表8**によれば，機関車1両と気動車1両を追加購入した上，機関車修繕用鉄道工場1棟を建設し，既存線路の修繕・強化を図ることにした。それを担当する人物として台湾交通（台中軽鉄より改称）社長佐藤続が登場した。1940年下期の重役は取締役社長中辻喜次郎，取締役永井徳照，江原節耶，松村政太郎，鬼丸尚文，監査役広瀬政二，林永生であった[48]が，1941年6月に元台中州知事にして台湾交通社長佐藤続が「推挽」され[49]，台北鉄道に比べて私設鉄道としての経営安定化を達成し，毎期8％以上の配当を行なっていた台湾交通の経験をもって台北鉄道の「更生策」の「第二段階」を進めたのである。

佐藤社長は「重役陣容の刷新を図ると共に諸般の改革を断行し，清新溌剌の社風を注入した」[50]。まず，借入金の返済の任務を終えた鬼丸が永井とともに離れて，常務取締役に言論人

48）台湾鉄道株式会社『営業報告書』第43期，1940年下期。
49）金融之世界社編『台湾産業金融事情 産業・会社篇』1942年版，金融之世界社，1942年7月20日，74-75頁。
50）同前書。

表８　台北鉄道における1941年度下期以降建設補修費

種　別	建設費	保存費	計	摘　要
機関車購入	80,000		80,000	２両
気動車購入	35,000		35,000	１両
機関車修繕		5 ,000	5 ,000	１棟
橋梁修繕		11,000	11,000	赤池及景尾橋梁
軌条取替		36,900	36,900	3.7㎞。20㎏軌条購入１キロ当２万円，同旧軌条売却１キロ当１万円，差額単価１万円の割。
計	115,000	52,900	167,900	

（資料）台湾総督府「台湾私設鉄道補助法中一部改正法律案」1939年12月（台湾総督府「台湾私設鉄道補助法中改正ノ件」1939年11月10日）。

として台湾農民運動にもかかわってきた泉風浪が就いた[51]。次に，**表８**の鉄道投資を行なうため，社長自らが株式3,700株を保有し，１－２位の大株主となり，無配方針を貫徹させ，利益と補助金を会社内部に止める一方，払込金を50万円から60万円へと増やし，借入金に頼らず，鉄道投資を行なった[52]。しかしながら，戦時下で資材調達が円滑に行われることは難しく，燃料不足のため，ガソリン気動車の運行が制限されるなど，鉄道運営上の困難が生じた。資材不足を補うため，台北鉄道は前掲**図５**のように1944年上半期には台湾人を中心に従事員を112人までに増やして営業路線１キロ当り10.7人を配置し，戦時輸送に対応しようとしたが，前掲**図７**のように貨客ともに，輸送量の低下を経験しながら，敗戦を迎えざるを得なかった[53]。

おわりに

在台日本人資本家を中心に成立した台北軽鉄炭鉱は当初大稲埕線と錫口線という路線選定に失敗し，内訌を経たものの，これを通じて松本支配人体制が成立し，路線整理などといった規律のある改革を推進し，第一次世界大戦期の好況があり，人力軌道は収益性を取り戻し，炭鉱事業も収益を出した。その中で，台北市内と郊外を連結する新店線に対する輸送需要が急増し，台北軽鉄炭鉱としては新店線を日本内地と同様のゲージ1,067㎜で鉄道化することを検討し始めた。会社の経営陣は既存の会社体制を維持するというより，外部からの借入金の調達を念頭に置いて，資本金100万円の新会社を創立することにした。

朝鮮では1914年以来，払込金と借入金を基準として補助保証率８％を設定していることから，おそらく朝鮮や樺太並の私設鉄道補助法が制定されることを想定し，新会社の資金調達を行な

51）台湾鉄道株式会社『営業報告書』第44期，1941年上期。
52）台湾鉄道株式会社『営業報告書』第50期，1944年上期。
53）前掲図７；台湾鉄道株式会社『営業報告書』第46期，1942年上期。

ったとも推測できる。とはいえ，事業ポートフォリオを見れば，石碇線などといった人力軌道を同時に運営したため，軌道業を完全に手放したわけではなかった。ともあれ，資本の投下や労働力の配置から見て，鉄道業が本業となり，植民地雇用構造の下で台湾人を現場労働力として配置し，これを高賃金の日本人が管理するという鉄道運営が行われ，軌道業と炭鉱業が付帯事業となった。

とはいうものの，鉄道業の展開は当初の「予期」とは大きく異なっていた。人力軌道に比べて運賃が高くなったため，在来手段たる荷牛馬車が依然として競争力を維持しており，さらに自動車という強力な近代的運送手段が登場し，沿線で乗合自動車運輸事業を展開した。その衝撃が台湾の首都圏で大きかったため，台北鉄道の鉄道事業だけでなく人力軌道事業も自動車業の浮上による打撃を受けざるをえなかった。

1920年代の長期不況が続き，とりわけ世界大恐慌が発生すると，貨物輸送を中心に輸送量が急減した。これに対し，貨客とも鉄道運賃を引き下げ続け，価格競争力を維持しようとしたものの，華南地方と島内糖業の燃料需要が低迷したため，沿線地域の採掘量が減っていき，「閑散」を免れなかった。その一方，台北鉄道は乗合自動車運行に対抗し，列車運行回数を増やし，運賃の低い市営乗合自動車業が会社の同一路線に参入すると，ガソリン気動車２両を導入し，気動車を中心として運行回数を増やすとともに，運行時間の短縮を試みた。これが効果をもたらし，旅客輸送の急激な輸送量の低下を避けられた。

それでも，当初の「予期」に及ばない輸送量のため，会社経営は赤字を免れず，赤字補填のため，政府補助金の交付があった。しかしながら，台湾での私設鉄道補助は朝鮮や樺太と異なって，北海道地方鉄道補助制度をモデルにしており，建設費の８％を補助保証率としたため，借入金の利子をカバーできず，会社規模から見て膨大な赤字が発生し，初期を除いては「無配」が続いた。そのため，延滞利子を手形に書替えたりして会計上の工夫が講じられたが，これも1931年に補助金の交付が期間満了となると，もはやできず，事実上の倒産状態に瀕していた。もちろん，資本家からの追加的払込を通じて借入金を返済し，資本費用を減らし，会社の健全化を図る方法もあったが，払込金50万円も殆んど旧台北軽鉄炭鉱の資本や施設であったことから，株価が払込額の20％程度に過ぎないなか，追加的払込はもはや期待できなかった。

そうした状況を打開していったのは監督機関たる総督府交通局鉄道部と債権者たる台湾銀行であった。鉄道部監督課は台湾銀行との了解を得て台北「鉄道の更生策」の「第一段階」として借入金整理計画を作成し，借入金の半分近くを「債務免除」とし，残余債務に対しても無利子措置を取り，借入金の返済を進めた。そのため，監督課の勤務経験のある鬼丸支配人体制が成立し，1941年上半期にかけて整理計画が実行され，「債務免除益金」と「政府補助金」をもって「固定資産償却」が行われ，さらに鉄道収入も増えて，完全返済が可能であった。総督府（および台湾銀行）によって会社の経営が支えられ，企業再建が行われたといえよう。

その上，この間，老朽化された鉄道施設のレノベーションを行なう一方，鉄道車両などの投

資を行ない，輸送力強化を図った。この「鉄道更生策」の「第二段階」に際して同じく台湾の私鉄であった台湾交通（台中軽鉄）社長が台北鉄道の社長を兼任し，無配方針を貫き内部留保を確保し，さらに他人資本に頼らずに，払込金の追加徴収を決定し，「第二段階」の資金を捻出した。これが一部実行されたものの，戦時下の資材不足のためにレノベーションは思わしくなくなり，ガソリンの不足のため，乗合自動車の運行が制限される中，近郊都市鉄道としての台北鉄道の存在価値が重視された。ところが，同じくガソリン気動車の運行が難しくなったため，輸送サービスの提供には限界があったといえよう。

以上のように，台北鉄道は都市近郊交通を担当する公益事業としての重要性が認められ，総督府といった国家権力によって支えられ，企業再建が行われた。1930年代前半まで台湾における私設鉄道補助は制度的に朝鮮や樺太に比べて資本家にとって劣っているように見えるが，植民地中央銀行たる台湾銀行から借入金の半額免除や利子免除といった，日本内地では考えられない手厚い保護措置を受けたのである。台湾においては，単なる補助金の交付だけでなく，朝鮮のように国家権力がインフラ維持のため民間企業内部に立ち入って強力な介入を示したのである。これにより糖業鉄道を通じた私鉄インフラ整備における総督府鉄道部の放任という台湾私鉄政策評価を相対化できるだろう。