

台湾鉄道「民営化改革」をめぐる政治の影響

—1989年以降の「民営化改革」を中心に—

蔡 正倫*

はじめに——目的と概要

本稿の目的は、台湾鉄道¹⁾をめぐる歴史の変遷をたどりながら、現在の台湾鉄道の「民営化改革」²⁾に至るまでの歴史とその政治を明らかにすることである。とくに1989年以降の「民営化改革」を中心に、この時期の「政治性」³⁾を明らかにする。

本稿において「政治性」という分析視角を導入することの理由と意義は、以下のとおりである。

従来の台湾鉄道の民営化をめぐる研究においては、その経済的・経営的側面に注目する分析が主であった（陳1998, 鄭2002）。しかしながら、戦前から現在にかけて台湾鉄道⁴⁾は、様々な^{アクター}主体の利害や理念とのかかわりの中で、時代ごとに様々な役割や位置づけを付与されながら経営が続けられてきた歴史がある。それらの諸アクターには、ときの政府のみならず、政党(与野党)、利害団体、労働組合、世論、労働者、国会議員、学界などが含まれる。また、諸外国も政治と経済の両面で台湾政府に大きな影響を与えているという意味では、主要なアクターの一員に数えることができる。外国からの影響については「新自由主義への転換」、「対米の貿易摩擦」など、民営化の要因が一見

* 立命館大学大学院先端総合学術研究科

したところ経済的な理由（経済性）に見える。しかし、国内情勢をみるならば、事実上は、台湾政府が政治改革や国営事業の経営改善の手段によって国民から支持を得るために行った側面もあり、またそのために台米政府間での政治上の折衝を重ねた結果でもあった。いずれも背景には「政治性」の色彩が隠れている。

このような台湾鉄道の歴史的経緯からも、台湾鉄道の経済的・経営的側面の詳細は、それら諸アクターの動向とその複雑な関係性の分析を欠いては詳らかにすることができない。本稿ではこの分析視角を「政治性」と名づけ、具体的には1989年以降の台湾鉄道の「民営化改革」をめぐる諸動向を明らかにする。

ここで台湾鉄道の「民営化改革」の背景として、台湾における国営事業の民営化をめぐる歴史を瞥見しておけば、まずその起源は1953年にまで遡ることができる。当時、『耕者有其田』（「自作農を増やす」の意）の土地改革政策に合わせ、耕作農家に自分の農地を持たせることを目的として、国営事業4社が民営化された。その後、1960年代以来、国営事業の半数以上は経営悪化の難局に直面し、1962年に政府が投資市場の拡大を図って「台湾証券取引所」を設立し、国営銀行を中心に国営事業7社の株を上場させた。しかし、2回の民営化は一時的かつ局部的なものであった。一般的に「民営化改革」という用語は、1989年以降の計画的で本格的な民営化事業に関して用いられている。

1989年から台湾政府は『行政院公営事業民営化推動專案小組』を結成し、国営事業の計画的で本格的な民営化に着手しはじめた。他方、1989年以降、台湾は経済の自由化、政治の民主化を求めて、WTOの加盟と中国に対する融和政策をとり、改革開放の道を歩んだ。この激変の時代に台湾は外国との関係が密接になった。改革開放の影響でこの時期から台湾は国際関係、とくに日本、アメリカ、中国との国家間関係と強く影響しあうようになった。このような環境に置かれた台湾政府は民営化政策を実施する際に強い国外から

の影響を受けるようになったのである。この点でも、台湾の国営事業民営化の歴史から見れば、1989年は画期となる年である。

以上のような流れにおいて、台湾鉄道も例外ではなく、常に政治に左右されてきた。戦前、台湾鉄道は植民地台湾の支配強化に軍事・防衛の面で幾度となく利用されていた。戦後1948年に、経営と施設をすべて国が管理する典型的な国有鉄道として、「台湾鉄道管理局」が設立された（徳田1996：7）。戦前から戦後にかけて、台湾鉄道の経営あるいは改革はすべて政治主体や政策と関わってきたが、1989年以降の「民営化改革」も同様である。しかしこれまでの時代と異なるのは、グローバリゼーションやイギリスをはじめとする国鉄改革の影響など、国外からの影響がこれまで以上に大きいことである。本稿では、1989年以降の台湾鉄道をめぐる「政治性」の中で、とりわけ国内・外の影響に注目することでその「政治性」を提示するものである。

本稿は以上の目的をもって、戦後から1989年「民営化改革」までの歴史と、1989年以降の政策から「民営化改革」につながる「政治性」を解明する。この「政治性」を分析することで、1989年の「民営化政策」の形成と台湾鉄道の歴史的な変容を把握するものである。

本稿は以下の3章からなる。それぞれの概要をあらかじめ示しておく。第1章では、1989年以降の民営化政策の形成について論じ、とくに台湾固有・独自の理由（内部）と世界潮流の影響（外部）を二部で概観する。第2章では、台湾鉄道の「民営化改革」に関する歴史を時系列にそって整理する。以上をふまえて、第3章では、1989年以降の「民営化改革」をめぐる「政治性」について、国際関係からの影響力の大きさを、とくに日本、アメリカ、中国との国家間の関係から実証的に分析する。

I 1989年以降、民営化政策の形成

1 世界潮流からの影響——新自由主義への転換

戦後は経済不況から立ち直るために、世界各国のほとんどが国営事業を保有していた。社会主義国家から国営事業を取り入れ、資本主義国家もまた国営事業を主体とする経済体制をとっていたことである。しかし、1980年代から深刻な経済危機に直面した各国は、これまでの政府主導型の開発戦略の欠陥を認識せざるをえなくなり、政府による経済介入を減らす小さな政府という政策を取りはじめた。

新自由主義は文化・道徳における自由主義に対して、経済的自由主義を唱える際に使用される用語である。政府の過度な干渉に反対するとともに、市場自由競争を重じる立場と考え方である。主に、財政の健全化、公共サービスの縮小、国営事業の民営化、経済の開放、規制緩和などをとった経済体制である。従来政府が担っていた機能を市場に戻せる。そして、減税、国営事業民営化などの手段を使って、資金を民間に回し、民間経済の活性化を目指す。新自由主義はイギリスとアメリカを中心として発展してきた。1979年、イギリスのサッチャー政権は、財政負担の軽減を求め、自由競争原理と市場原理に基づく自由化と民営化を遂行し、国鉄、電話、航空などの国営事業の民営化をはじめ、一連の規制緩和、社会保障制度の見直しを実行した。同時期にアメリカのレーガン政権も競争原理により商品の品質を維持向上させようと市場開放をした。規制緩和や大幅な減税を実施し、民間経済の活性化を図った。日本においては80年代の中曽根政権下、国鉄、電信電話、専売三公社などの民営化により「行政改革」が進められた。いずれも相当な成果をあげて1980年代以降、国営事業の民営化は世界の潮流となっている。

台湾の場合も戦後の接収により、日本人所有の莫大な資産が国民党政府の管理下に置かれ、戦前、台湾経済を支配した日本独占資本が国営事業の形に変わり、国有事業化された。このように「国家資本支配体制」が形成され、

国営事業は経済発展に利用され、社会の安定に重要な役割を果たしてきた(劉2003:104)。このような「国家資本支配体制」は戦後台湾経済発展の起点となった(隅谷1992:20-25、劉2003:5-12)。

とくに台湾の国営事業は、1945年から1970年代を、「国営事業の時代」とさえいえるほどに戦後の経済復興に重要な役割を果たした。しかし、現在は各国の一般的状況として、国営事業が政府からの保護政策で普遍的に自立した経営能力を失っている。また、たとえ自立能力を持つ事業としても、法令の制限で自主的に経営体制の改革さえできない現実である。台湾でその転換期にあたるのが、深刻な経済危機に直面した1980年代である。新自由主義の影響を受けて、これまでの政府主導型の国営事業がもはや通用なくなり、国営事業改革や国営事業の民営化が台湾社会の主流となる。

2 台湾固有・独自の要因

台湾の国営事業の民営化改革が国策とされた理由には、世界的な潮流、財政負担の軽減、市場原理の追及など各国と共通のものもある。台湾自身の独自の要因もある。そのようなものとしては、旧体制の政治改革、中国思想の排除、本土化(台湾化)の実現、WTOの加入、台湾国内産業の成熟などが挙げられる。

台湾の国営事業は長期にわたって国民党支持者に対する利益分配の道具であると認識されていた。特定の政党や特定の「族群」(外省人グループ)に利用される傾向があった。長期独裁政権によって所有・経営された国営事業は独占・腐敗・非効率の象徴となり、負のイメージを背負うようになった(北波2004)。1988年1月、李総統は上記の負のイメージを一掃するために「台湾化」を中核とする政治上の改革を断行した。この一連の政治改革は国営事業の民営化を主軸として積極的に行われていた。

なお、貿易に依存する台湾は1990年から貿易機会を求めて、WTO世界貿易機関の加盟に備えるために、台湾政府は1989年から至急に大規模な民営化

計画を実行しはじめた。

国営事業の経営能力の喪失、政治上の改革、WTO加盟に向けた準備など、国内的な要素で台湾の国営事業の民営化が求められる一方で、国内産業の成熟にともない株式市場の需要が高まり、外資導入政策が行われたことなどが追い風としてある。このように民営化政策は一気に遂行されてきた。

3 1989年以降の民営化政策の進展

「台湾中央銀行」（日本銀行に相当）の統計によると、1952年の国営事業の資本は43%で、民間企業の資本は44%とほぼ同率であった。1993年に至っても、国営事業は台湾資本の22.5%を占めており、資本主義国家においてこれほど国営事業の資本が大きな割合を占めるのは非常に例外的である。また、台湾の国営事業は1950年代には総生産高の57%を占めていたが、80年代には20.9%まで下がって、90年代にはさらに18%に減少し続けてきた。生産の非効率と経営赤字問題の深刻化が加速し、組織数も膨大になり、独占的な国営事業のほとんどは経営効率が低くなる一方である。これら国営事業が国家の財政負担になっているとして近年は批判的になっている（蔡2005）。

こうした背景、台湾政府は1984年に掲げた「自由化、国際化、制度化」の基本経済政策にそって、国営事業に対して民営化の方向を定めた。また、与党の国民党は党の第13回全国代表大会では1988年7月に「国営事業の民営開放」決議が採択された。国家と政党の意思が一致し、国営事業の民営化改革方針は決めた。これらを背景にして1989年に行政院（内閣）は国営事業を所轄中央部に連合させ、そして学者も招き集めた『行政院公営事業⁵⁾民営化推動專案小組』を結成し、『公営事業移転民営条例』の法修正を行い、一連の『公営事業民営化推動方案』を草起したのである。

(1) 法令の整備

1953年に公布された『公営事業移転民営条例』第3条によれば、直接国防

秘密に関わるもの、専売事業あるいは独占性が高いもの、大規模な特定目的の事業の民営化は禁止されている。これ以外のものは、法令によって国営事業の民営化をすべきであるとされる。1991年6月に、民営化政策のさらなる促進のために『公営事業移転民営条例』について大幅に修正された。

第一に、国営事業の民営化に関しては基本的にこの条例に従うべきと定められている。本条例では未規定の部分にほかの法令が適用される。国営事業の民営化に関しては、本条例が基本法として機能すると定義される。第二に、国営事業の定義について、基本的には政府資本が50%を超えるものをさすとされる。第三に、国営事業の所轄機関が規定され定義される。第四に、国営事業の民営化、そして民営化の方式、資産移転の価格についての審議方法を定めている。第五に、民営化移転の所得資金の運用と従業員の安置について規定している。

(2) 組織の編成

1989年から経済建設委員会の管轄下に『公営事業民営化推進專案小組』が設置され、国営事業民営化のあり方と具体的事業のリストを作成しはじめた。専門家、学者の協力をえて民営化関連法令の修訂、民営化問題の解決方針の策定、民営化改革案の審議などが行われた。これが1998年に『行政院公営事業民営化推進指導委員会』に昇格し、執行力の増強が目指された。2000年からは国営事業の民営化について財団化、私有化の問題が指摘され、労働組合、国会議員、輿論、社会からの批判を受けた結果、監督機能を取り入れた『行政院公営事業民営化推進與監督委員会』に発展した。2003年から執行機構と監督機構を分離し、監督機関としては産業界、官業、学界の主導で『行政院公営事業民営化監督與諮詢委員会』を成立させ、執行機構としては『行政院公営事業民営化推進委員会』を設立した（白2008、石2003）。

4 国営事業の民営化成果と三つのパターン

(1) 国営事業の民営化成果

1989年に行政院（内閣）は国営事業を所轄中央部会と連合させ、『公営事業民営化推動専案小組』を結成し、『公営事業移転民営条例』の法修正を行い、一連の『公営事業民営化推動方案』を遂行した。最初の段階では22の民営化対象を決められたが、僅か9の事業が民営化されたのみであった。目立った成果が出なかったため、1996年に『国家發展會議』を召集し、またWTO加盟事項に応じて、民営化のペースを上げた。民営化の範囲を大幅に拡大し、5年のうちに総勢47の国営事業が民営化対象となった。

台湾国営事業の民営化は1989年からおよそ20年間、引き続いて遂行された歴史がある。途中で2000年に台湾政治史上、初めての政権交代で野党の民進党は政権を握ったことがあるが、民営化改革の政策は一度も中断することもない。国営事業民営化の実行は政権交代の影響を受けず、一途に遂行されてきた。1989年に『行政院公営事業民営化推動専案小組』が始まってから、2009年までに総計68の国営事業が民営化の対象になった。36の国営事業が民営化され、17の事業は閉鎖、5つは合併、残りの10事業が引き続き民営化の最中である（白2008：129-141、行政院經濟部国営事業委員会⁶⁾）。

(2) 民営化後の三つのパターン

1990年代以降、台湾政府は漸進的に国営事業を民営化させる政策方針を推進してきた。採用した方式は主に三種類を分けられる。1つ目は、5カ年計画を立てて順調に民営化するタイプである。これらの国営事業は昔の独占地位を失った事業であり、すでに政策的意味合いを終え、産業環境に同種の競争相手がいる事業である。このタイプには「中国石油化学」、「農民銀行」、「交通銀行」、「中華電信」などがある。2つ目は、将来性に欠けることを理由に国営事業を終了させるタイプである。これらの国営事業は9割以上が『行政院国軍退除役官兵輔導委員会』（退輔会）⁷⁾に所属する事業である。そのほ

とんどが農業・漁業・林業・工業・各種工場の性質の事業であった。この事業には、軍の若返りをはかり、退役軍人に就職機会を与える役割があった。たとえば「台中港船舶中心」、「榮民化工場」、「榮民印刷場」などがある。3つ目は、現在民営化計画が論議されている最中であるか、あるいは民営化路線が未確定の国営事業である。このタイプの国営事業はほとんどが公共的性格の強い業種であり、普遍的に事業の規模が大きく、組織数も膨大である。「台湾鉄道」、「台湾電力」、「中国石油」、「中華郵政」、「台湾自来水」などが国民の日常生活にかかわる業種である。これらを改革するのは困難で、改革のためには単に旧体制を破壊するだけではなく、また新しい公共性を創造する必要性がある（北波2004）。新しい公共性の創出はこれからの民営化改革にとって最も難しい課題である。

II 台湾鉄道の「民営化改革」とその歴史

1 市場占有率の低下——交通と産業政策の影響

「交通部運輸研究所」の統計資料（旅客輸送総覧）によれば、台湾鉄道は1967年に5割台にいたるまでの利用率を占めていた。当時の台湾鉄道は、幹線道路や航空業などが発達する前の時期で、旅客輸送に主要な大衆交通手段としてよく利用された。ほとんど独占状態であった。しかし、1970年代以降の台湾鉄道は台湾政府の交通政策転向の影響を受けて、この独占地位を失いつつある。まず、1978年に台湾初の高速道路——「中山高速道路」の開通で、バス、車両の利用率は一転し78%までに拡大した。他方で台湾鉄道の利用率は22%に急転落した。のちに台湾政府の道路建設重視政策の下で第1・第2高速道路、「北宜高速道路」、「東西快速道路」などが続々と建設された結果、台湾鉄道の経営は厳しくなり続けている。そして交通手段の多様化により、バス、飛行機、地下鉄、高速鉄道、船舶との競争で台湾鉄道の利用率は1割台になった（蔡2009）。

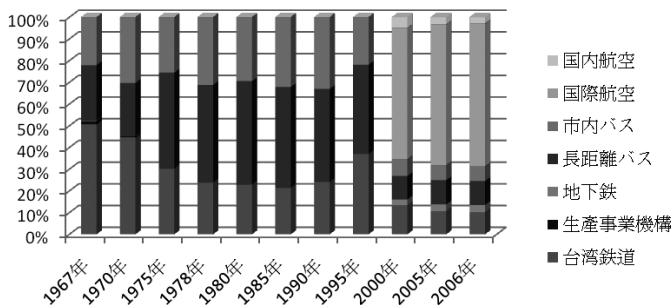


図1 旅客輸送総覧

注1) 生産事業機構は公務に使われた交通手段の統計。

注2) 出典：交通部運輸研究所（2007）の表をもとに著者が日本語表記で再構成したもの。

また、産業構造の変化という視点から捉えるなら、鉄道の貨物輸送については、台湾政府の産業政策の力点がハイテク産業の奨励育成へとシフトした影響で、ノートブック、携帯、TFT-LCD、半導体などの商品が軽量化した結果、鉄道の役割がほかの交通手段に代替されることになった。台湾鉄道の貨物輸送は1967年に7割の利用率があったが、後に道路の整備と航空の発達などにつれて利用率はさがる一方である。現在はわずかに3%の利用率となった（蔡2009）。

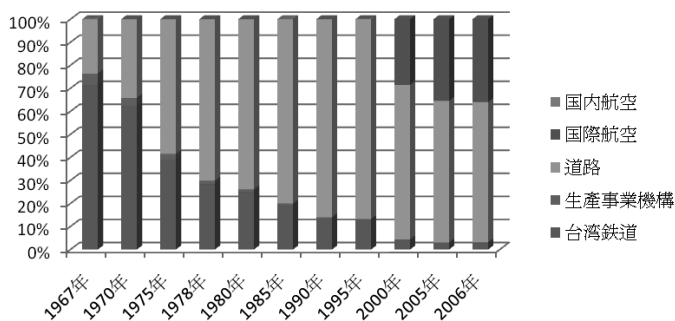


図2 貨物輸送総覧

注) 出典：交通部運輸研究所（2007）の表をもとに著者が日本語表記で再構成したもの。

2 1996年以降台湾鉄道「民営化改革」の提起

台湾鉄道は、かつて道路や航空業が発達も普及もしていなかった時代に、台湾の主要な大衆交通手段として利用されていた。1970年代以前、台湾鉄道は旅客運輸の7割を占め、貨物運輸にあつては9割にも達していた。政府は台湾鉄道管理局から多額の税収を得ていた（蔡2009）。

しかし、台湾鉄道は国営事業として、長く法令や政治からの干渉を受けてきた結果、企業体としての活力を失いつつある。そして、「台湾鉄道管理局」の局長などの職位は常に天下り人事に利用され、政治上の斡旋の手段として使われていたのは周知の事実である。こうして、内外とも不利な状況に置かれたことで、台湾鉄道は経営の自主性を失うと同時に、外部環境の激動に即応する能力もなくなっていた。そして、前節で述べたように政府の交通政策の道路建設重視、「高速鉄道」発展への転向、産業政策の影響で、旅客輸送・貨物輸送ともに大きな打撃を受けてきたのである。

また、表1が示すように、台湾鉄道の経営は毎年平均100億元の赤字である。政府の政策に応じ続けたこの数十年間は、赤字経営が続いている状態である。現在は、長期債務の利子だけで年間約25億元の支出となった。長期債務の未解決もしくは長期債務の増加はすでに台湾鉄道を限界に追いやっているとみられる（鄭2002）。

台湾鉄道管理局はこの経営体制の不調によって、民営化の矢面に立たされた。1996年に発足した『国家発展会議』の決議で、台湾鉄道管理局は民営化の主要対象になったのである。しかも、2008年から台湾鉄道が「台湾高速鉄道」（台湾新幹線）の挑戦を受けることが不可避である。さらに近年、都市部の地下鉄といった長距離、短距離の競争相手が台頭してきている。台湾鉄道にとって現在の国営事業体制ではこれらの競争には対応できない。

しかし、旅客輸送の利用については台湾鉄道は依然として重要な位置づけをもっている。国家から任せられた公共性に対する責任は重大である。このような理由で、台湾鉄道は存続する必要性が高いが、同時に改革が不可避で

表1 台湾鉄道経営損益表

(単位：億元)

項目	年別	1998年	1999年	2000年	2001年	2002年	平均数
		決算数	決算数	決算数	決算数	決算数	
収入		211.21	222.01	237.90	213.40	230.99	223.10
支出		318.34	312.72	332.34	339.84	325.64	325.78
当年度の赤字		-107.13	-90.71	-94.44	-126.44	-94.65	-102.68
1. 優遇運賃		50.06	46.16	43.54	46.29	46.34	46.48
2. 不採算路線経営		7.83	7.39	7.51	7.45	6.87	7.42
3. 退職金支出		50.06	46.16	43.54	46.29	46.34	46.48
4. インフラ・設備維持		54.52	55.81	57.38	50.43	50.77	53.78
5. 長期債務利息支出		31.85	26.93	24.89	27.06	21.22	26.39

注)出典：石(2003)の表をもとに著者が日本語表記で再構成したもの。

ある(蔡2009)。

3 台湾鉄道「民営化改革」の進捗状況

(1) 台湾鉄道の「民営化改革」

1996年に発足した『国家發展会議』の決議で台湾鉄道管理局は民営化の主要対象になった。1回目の台湾鉄道の民営化方針は1998年に正式に決められ、2002年には改革が完了されるはずなのが、組織数の膨大、山積みの債務問題、退職金問題などの要因で進行が滞っていた。2回目の改革では『行政院公營事業民営化推動與監督管理委員會』18次委員會議の決議で2004年に会社化し、そして2007年までに民営化を完成するというスケジュールを立てた。しかし、これもまた主に労働組合の強い反対で成功しなかった。2002年の民営化と2007年の民営化は失敗に終わったのである。現在、台湾政府の「台湾鉄道管理局」に対する態度は保留状態であり、具体的な民営化の動きが見えていないというのが現状である。台湾鉄道の会社化の法律は現在改定中で、政府方針としても、具体的な民営化方法は従業員と組合とで意思疎通とされている。

台湾鉄道には、労働組合の力、インフラ設備の支出、公共性の継承と創出、歴史の負担および長期債務など、未解決の問題が多くひかえている。これら

の問題は民営化の前に入る具体案を練りながら解決されるべき課題である。

(2) 台湾鉄道「民営化改革」の進捗状況

1970年代後期から「行政院經濟建設委員会」のもとで台湾鉄道組織内における一連の改革案が提出された。一つ目は、1978年西ドイツの鉄道顧問会社に委託するという「台湾鉄道管理局財務構造及營運管理之研究——最終報告」がまとめられた。当時の台湾鉄道は官庁の怠慢で改革が進まなかったのである。二つ目は、1980年に『台湾鉄道整理委員会』を成立させ、組織縮減、従業員のリストラ、駅の削減などの改革を行ったことである。しかしこれは大きな成果をあげなかった。三つ目は、1988年に『台湾鉄道監理委員会』を創設したことである。だが、改革の権限を持たされなかったために改革の成果はなかった。四つ目は、1994年に『台鉄業務改進方案審査小組』が成立したことである。これはひたすらに体制内の改革を実行した。だが、体制内の改革は行政上の安定を求める目的をもっていたために、局部的かつ内部的な改革にしかならなかったため、やはり具体的な成果は収められなかった（林2003）。

1995年に交通部と台湾省政府は共同で『部省專案小組』を成立した。はじめて台湾鉄道の経営体制に対して『車路分離』民営化案が提出された。これがいわゆる第1回『民営化改革』である。1999年に台湾鉄道自身も『民営化推動小組』を創設した。この組織は『車路分離』改革案に反対する労働組合との折衝を行うことが主要な任務である（林2003、白2008）。

台湾鉄道は非常に公共的性格が高い業種であり、事業の規模が大きく、組織数も膨大である。労働者の権利と人員の生活の保障に丁寧に配慮しなければならない。台湾鉄道は人民の日常生活にかかわる業種であり、公共性の創出と継承を重要視すべきである。

Ⅲ 台湾鉄道「民営化改革」をめぐる「政治性」——1989年以降を中心に

1 戦後から1989年「民営化改革」までの政策と歴史に関する考察

(1) 鉄道遺構の接収と再利用

戦後、「接収」という言葉でいいあらわされた日本人企業の戦後処理は、その後の台湾経済構造の再編方向に決定的な影響を及ぼした。この「接収」によって、かつて台湾経済を支配した日本独占資本が国有化され、国家資本として再編され、植民地遺制と国民党権力が結びついた。日本独占資本支配体制と戦時統制経済は国家資本支配体制に姿を変え、戦後台湾経済発展の起点となったのである（隅谷1992：20-25）。また、日本の資産の一部が国民党台湾省党部⁸⁾に接収された歴史がある（劉1975：15-46、渡辺1993：43）。このように国営事業と党営事業の区別がはっきりしていないことが、国営事業の民営化を促進する要因の1つとなっている（劉2003：104-108）。

台湾鉄道の接収はそれほど順調に行われたわけではない。戦争中、米軍の空襲で台湾の基礎施設は激しい被害を受けた。鉄道運営には重要な二つの側面があり、1つは、ハードな部門、つまり軌道、枕木、車両、電機、電気、駅舎などである。もう1つは、技術人員と操作人員などのソフトな部分である。戦時、台湾鉄道の場合も車両、軌道などのインフラ設備がほぼ破壊された。そして、終戦後、日本人が引き揚げて、台湾産業は技術人員不足に直面した。戦後に台湾鉄道が接収される過程で鉄道資材の輸入も困難になり、結局、1945年からの数年間、台湾鉄道は「空白期」に陥った（蔡2009）。数年後、台湾鉄道は従業員の努力によってようやく正常の運行状況に回復した。そして1970年代にいたる前に、鉄道遺構を国営事業の形で復活させ、経済発展に寄与し、国民の足として国家に活かされたのである。

(2) 台湾鉄道の国有化

台湾鉄道は、『鉄道法』第3条によれば、「鉄道の経営は国営を原則とする。

地方経営、民営および専用鉄道の建設、延長、移転、経営は交通部の認可を得るべき」とされている。この基本法に基づいて台湾鉄道は、戦後以来「台湾鉄道管理局」に管理され、経営が行われてきたのである。1948年に「台湾鉄道管理局」が成立し、台湾省政府がこれに経営を委託した。1998年に行政の効率化を求め、台湾省が事実上廃止され、現在は「交通部」（国土交通省）の国営事業に属している。経営は国家の指導のもとに行われ、施設はすべて国有であるという典型的な国有鉄道である（徳田1996：7）。台湾鉄道は国営事業に属し、長きにわたって、低価の運賃とサービスを提供し、いままで台湾の主要な大衆交通手段としてよく利用されてきた。

戦後の台湾鉄道は最初に国営事業として位置づけられ、統制の強化、台湾経済の再編に寄与した。この時期の台湾鉄道は国家により経済発展と社会の安定に活用された。台湾鉄道は国営事業の1つとして戦後復興期と経済発展期の台湾経済に大きく貢献した。加えて、台湾鉄道は、特に旅客輸送及び貨物輸送の分野と戦後膨大な復員者の雇用提供などにみられるように社会基盤の安定化にも力を入れていた。ほかの国営事業とともにおよそ10万人もの退役軍人に対する安定的な雇用提供は戦後の社会基盤を作り、経済発展の基礎を支えたのである。

（3）台湾鉄道経営の弱体化

IIの1に示したように、1970年代以後の台湾鉄道は交通手段の多様化と産業構造の変化を背景にしている。台湾政府の道路建設重視政策の下で第1・第2高速道路、「北宜高速道路」、「東西快速道路」などが次々と整備された。台湾鉄道の旅客運輸はこのようなモータリゼーションの影響をうけ、そしてバス、飛行機、地下鉄、高速鉄道、船といった交通手段の多様化、それらの間の競争によって台湾鉄道の独占地位が失われた。また鉄道の貨物輸送においては台湾政府の産業政策の力点が重長厚大の産業から軽薄短小のハイテク産業の奨励育成へとシフトした影響で、TFT-LCD、半導体などの商品が軽

量化した結果、鉄道の役割がトラックや飛行機に代替されてしまった。台湾鉄道は政策的意図をもって進められた産業構造の変化と交通手段の変化によって経営状態が弱体化しはじめていた。

(4) 台湾鉄道の予算と政治干渉

戦後の台湾鉄道は、最初に国営事業として統治の強化、経済の再編、社会の安定に達したが、これらの目的を達成すると同時に不利な経営状況に陥った。戦後の台湾鉄道の支出比率は政府の政策に応じて、国益を誘導するために、退役軍人の雇用提供、車両の購入、優遇運賃の設定、不採算路線の経営、不必要なインフラ整備・投資の割合が非常に高くなっていた。

とはいえ、支出が増えた一方で、退役軍人の雇用提供によって社会・雇用の安定化は確実に達成された。車両の購入で設備の維持費用は増えたものの、外交の上で他国との友好関係が維持できた。優遇運賃を設定し、不採算路線を維持したことで安価・普遍的なサービスを国民に提供できるという成果もあった。不必要に見えるインフラ設備の投資などは就業機会を増やしたし、全島を一周する鉄道の完成をもたらした。台湾鉄道は基幹産業として、社会を安定させ、国民の福祉を保つために、きわめて重要な役割を果たしたことも事実である。

しかし、こうしたプラス面がある反面、台湾鉄道の自主経営能力は失われ、支出の予算の5割ほどが政策と関わってきた。これが現在の台湾鉄道の長期債務を形成した大きな要因となった。

2 1989年以降台湾鉄道「民営化改革」をめぐる政治性

(1) 外国改革からの刺激

1980年代以降、多くの国家で国鉄が民営化されてきた。1988年にスウェーデンは、はじめて鉄道の「車路分離」の方式で国鉄の民営化改革を遂げた国家である。スウェーデン政府は、鉄道を幹線道路と同様に国家の経済発展、

社会福祉に貢献し、国民の生活に関わる不可欠な基幹交通手段であると考えた(林2003)。鉄道施設における軌道の建設、維持などは道路と同等に扱われ、政府が負担している。スウェーデン国鉄の民営化は多大な成果を挙げたため、後のイギリス、ドイツなどの国鉄改革に大きな影響を与えてきた。

1990年代に入り、イギリスの国鉄は交通手段の多様化によって市場の占有率が減少した。道路や航空の需要増加によって国鉄の経営状況は悪化しつづけていた。イギリス政府は国家による管理や干渉を排し、できるかぎり市場の自由な調節に委ねようとする新自由主義の思想のもとで、国营事業の非効率を解消するために市場競争を導入した。ゆえにイギリスは鉄道の市場を全面的に開放し、鉄道に対する補償金制度を地方政府に移転し、国鉄の民営化を実行した。

日本の国鉄は、1960年代以降、交通産業における独占地位を失い続けていた。1964年から経営が悪化しはじめ、赤字経営に陥った。日本政府は1987年に国鉄の分割民営化を実行する一方で、民営化後のローカル線の存続をするために、公私部門が経営する第3セクター鉄道を活かして、公共性や普遍的サービスを維持した(林2003; 白2008)。日本の国鉄の民営化はこのようにして実現した。

台湾政府は、上記のような各国の国鉄民営化改革に刺激をうけて、1996年に台湾鉄道の経営状況を改善するために、イギリスのような「車路分離」の「民営化改革案」を押し出した。しかし長期債務と組織の分割問題および退職金の負担問題などで2001年に従来の計画を差し戻し、日本国鉄と同じ「車路一体」の「民営化改革」の路線を決めた。しかし2007年に車路一体の「民営化改革」案では、業者が鉄道施設を維持するため財政を負担できないおそれが出てきたため、改めてイギリスの改革方針を採用することになった。現在は業者の財政負担、公共性の確保、普遍的なサービスの提供などを配慮しながら、具体的な改革案を模索している。

(2) 新自由主義への転換

先進国家、開発国家、新興国家などの経済発展の程度が異なる国々でそれぞれの民営化の動きがみられる。経済制度が違う資本主義国家でも社会主義国家でも民営化が遂行されている（詹1993）。近年の中国でも国営事業の改革事例が多く見られ、現在民営化の潮流はまさにグローバルな規模で拡大している。

台湾の場合も新自由主義への転換が迫られている。台湾の国営事業のほとんどの産業が民営化路線に含まれている状況である（高1991）。しかも、台湾の国営事業の資本構成比は一貫して3割の比率を保っており、資本主義国家のなかでも、台湾は国営事業の比率が極めて高い国の一つであった（北波2004）。だからこそ民営化改革への需要はさらに高まっている。しかしながら、政治上の理由から各国の成果を羨んで、国民からの支持を得るために不採算の国営事業を急遽に民営化を実行するのは極めて危ういことである。自国の社会状況、国営事業の歴史背景、自国の政治上の特殊性を理解して、民営化を遂行すべきである。もし、民営化の本質を見極めることなく、理性的な判断を欠いた状態で盲目的に民営化を行なうことは慎まなければならない。それは極めて危険であり、逆に国家、社会に不利益を与える結末になってしまうおそれがある。したがって、改革対象の根本的な問題を理解し、正確な民営化による公共政策をとることが民営化を成功させるために重要である。

台湾政府が積極的に新自由主義を導入したことには、いくつかの理由がある。まず、表面的に経済上の理由から国家財政の正常化を求めて、経営不振にある国営事業の民営化改革を実行しようとした。しかし、国民党は国営事業に着手したのには政治上の思惑がある。当時、国営事業の赤字経営問題は輿論の議題になり、国民に注目される話題であった。国民党は国家財政の改善を求めるほかに、重要な動因は国民の支持を得ようとしたのである。

(3) WTO への加盟

台湾は資源に乏しい島国であり、貿易に大きく依存している。1990年から台湾は貿易機会を増加させるために、WTO 加盟の準備に没頭していた。全世界の95%の貿易は WTO のもとでなされるので、早急に市場開放の準備が必要である。しかも、WTO の加入による市場の開放、貿易自由化などが予想されていた。WTO 加盟に備えるために外国産業との競争は今後不可避であり、国営事業もたくましい体質をもった事業へと転換を図る必要を迫られた。外国産業と競争に耐えうる体質を創出するために、台湾政府は民営化の議論、施策を盛んに論議しはじめ、1989年から急速に大規模な民営化計画が実行されはじめた（林2001：13-15）。

(4) 対米の貿易摩擦

アメリカ政府は台湾との貿易摩擦・赤字問題を解消する条件として、WTO 加盟にともなって台湾の市場開放、または国営事業の民営化をあげていた。アメリカの狙いは台湾市場の獲得と自国資本の進出にあった。1989年以降の国営事業の民営化はこうした国家間の政治圧力の背景のもとで強いられた産物である。

しかし、懸念される問題は、アメリカの外圧で台湾鉄道のように公共性・公益性が高い事業の「民営化改革」に拙速な「民営化」が強制された結果、逆に弱者の切り捨てにつながるのではないかということである。公共的性格をもつ事業維持の責任を、社会はどのようにしてどこまで負担するのか。公共性の継承と創出という課題は各国の社会実情に深く関わり、いまだ解決策がないので、じっくりと改革対象となる事業体の根本的な問題を理解し、正確かつ必要な民営化政策を念入りに立案すべきである。

「対米の貿易摩擦」の問題は一見して単純に経済の問題であるが、事実上、これは台米政府間で経済問題を解決するために、政治上の折衝を重ねた結果である。

(5) 対中自由化の誇示

台湾の民営化論の形成には台湾固有の独自の要因もある。たとえば、最も重要なものとして旧体制に対する政治改革（いわゆる「台湾化」）が挙げられる。1988年1月、蔣経国総統が急逝し、本省人の李登輝副総統が総統に就任し、1990年に国民大会（参議院）の選挙で第8代の総統に選ばれた。本省人初の総統である李は、過去の国営事業が長期にわたり特定の政党の支持者に対する利益分配の道具として機能してきたと認識している。国営事業は特定の政党や特定の「族群」（とくに外省人グループ）に利用される傾向があったが、その背景には軍人、公務員、教師などの社会的地位の高い職業に就業する外省人の比重が非常に大きかったことが理由としてあげられる。1989年の公務員総数は94万人で、全国総労働力の11.4%に達し、専門的な技術人員の47%は政府部門に雇われていた(林2006)。国営事業への就職の実権は、国民党が一手に掌握していた。また、長期独裁政権によって所有・経営された国営事業は、すでに独占・腐敗・非効率の象徴となり、負の遺産として認識されていた(北波2004)。李総統は政治改革を求めて、「台湾化」方針を中核とした政治・経済の自由化を追求し、国営事業の民営化が積極的に行われた(林2006)。このような改革は表面的には政治の民主化を標榜しながら、経済の自由化を実行するのであるが、実際のところは中国に対して「民主台湾」を誇示する欲望が潜んでいる。そしてアメリカ、日本などに対して、民主陣営に属する台湾をアピールする姿勢も兼ねている。

(6) 外国資本の導入

台湾の外国資本は、おもにアメリカ資本、日本資本および華僑資本の3者が中心となっている。台湾経済は戦後、冷戦体制のもとでアメリカをはじめ資本主義を軸とする西側陣営に組み込まれた。いわば、主に日米資本の支配下に置かれてきたのである(劉1975: 263-292)。1958年から台湾の経済政策は「輸入代替工業化」から「輸出志向工業化」に転換するようになった。経

済発展初期に台湾企業は外資系企業に頼って輸出市場との顧客関係を築き、輸出市場を開拓した。また、外国資本の導入にともない、より多くの雇用機会が創出され、台湾の経済発展と社会の安定化に大きな役割を果たした。この外資の導入による先進的な技術の定着で新しい技術の開発が促進されている（朝元2003：117-139）。さらに、外国資本の導入の結果として台湾と日米間の貿易依存が密接になり、日米間との一体感が強化されている。こうした国際共同体の構造のもとで「Safe net」防衛体制が構築され、台湾の国防体

表2 外国資本の投資統計

(単位：件数、千ドル、認可ベース)

年別	華僑系		外資系		合計	
	件数	金額	件数	金額	件数	金額
1952～60	58	10,440	28	25,212	86	35,652
1961～70	643	152,576	559	371,002	1,202	523,578
1971～80	774	801,671	675	1,357,502	1,449	2,159,173
1981～90	713	989,093	2,323	9,544,123	3,036	10,533,216
1991～00	553	1,855,852	6,194	29,458,840	6,747	31,314,692
合計	2,741	3,809,632	9,779	40,756,679	12,520	44,566,311

注)出典：劉（2003）の表をもとに著者が転載引用したもの。

表3 外資投資国別の統計

(単位：件、百万米ドル、認可ベース)

国別	1952～1990年		1991～2000年		合計	
	件数	金額	件数	金額	件数	金額
アメリカ	1,035	3,648	1,224	7,105	2,259	10,753
日本	2,035	3,882	1,748	5,389	3,773	9,211
英領中南米	55	406	989	5,666	1,044	6,072
シンガポール	177	469	485	3,123	662	3,592
香港	296	1,434	437	2,118	733	3,552
イギリス	65	411	150	1,368	215	1,779
オランダ	63	503	118	1,126	181	1,629
フィリピン	180	322	31	811	211	1,133
その他	1,876	2,237	1,565	4,608	3,441	6,485
合計	5,772	13,252	6,747	31,314	12,519	44,566

注)出典：劉（2003）の表をもとに著者が転載引用したもの。

制に間接的な助力にもなった。台湾政府は国営事業の民営化を通じて外国資本を導入することで台湾と日米間の貿易依存を密接化しようとしているのである。

(7) 鉄道の騒音公害と安全性問題

台湾の住民は、国民の生活水準の上昇、政治の民主化、社会の多元化にともない、生活の質を向上させるための要求が増え、生活環境・自然生態を維持することへの関心が強まっている。かつて、無視されていた公害、汚染現象も国民の強い関心を集めている。台湾鉄道の騒音公害問題がしばしば大衆の抗議を受けて、踏み切りの安全性が頻繁に議論されるようになってきている(小林1993: 74-101)。2007年から「台湾高速鉄道」が長距離の旅客輸送に参入した後、台湾鉄道に対する運転の安全性、サービスの品質、車両の衛生問題、タイムテーブルの問題を解消するよう要求が出され、批判されている。台湾鉄道の改革や「民営化」を求める声がいっそう高まっている。

(8) 国家資本支配体制の崩壊と民主化

戦後、日本人が所有する膨大な資産が国民党政府の管理下に置かれた。かつて台湾経済を支配した日本独占資本が国営事業として、国有化された。この国家資本支配体制が戦後台湾経済発展の起点をなしている。しかし、国民党が長期的に政権を握る結果、一部の国営事業は国民党に接収され、国民党の党営事業になってしまった(劉1975: 15-46、渡辺1993: 43) このように、国営事業と党営事業の区別がはっきりしないままに、国営事業の利益が直接に特定政党に流れたことが批判され、後に台湾の国営事業の民営化を促進する大きな要因の1つになった。そして、国営事業は台湾鉄道も含めて、特定政党の選挙活動に使われる傾向があった。さらに、国営事業への天下り人事に対する反発からも国営事業の改革が提起されている。台湾鉄道の「民営化」議題もこれらを背景にして積極的に論議されたのである。

（9）法令からの干渉

2008年に新しく改定された『国営事業管理法⁹⁾』によれば、政府資本が50%を超えないときでも、行政の指名で企業の会長あるいは代表取締役を担当させた場合は、企業には立法院（国会）に対して予算と経営状況を報告する義務が課せられる。このように、台湾の国営事業の民営化が進んでいく中でも政権・政治との癒着を解消するのは困難である。また、引き続き政治からの影響を受けるおそれがある。

『公営事業民営移転条例』によれば、政府資本が50%以下に減資すれば、民営化の基準が満たされる。この意味で台湾の民営化定義は完全民営化¹⁰⁾ではなく、不完全民営化に属している。この仕組みでは、政府が引き続き最大の株主になる可能性があり、事業の主導権を掌握することもできる。政府の介入を残すところに台湾の民営化政策の特徴がある（劉2003）。

3 1989年以降「民営化改革」における政策と歴史の考察

1989年以降「民営化改革」における政治上の特徴

以上、戦後から「民営化改革」にいたるまでの政策と歴史を考察することで、本稿は台湾鉄道の経営が各年代・各時期の政策とその政治に深く連動していることを明らかにした。戦後から1989年「民営化改革」までの歴史をたどることで、1989年以降の政策から1つの重大な政治上の特徴がみえてきた。「民営化改革」には対外的な影響力が大きく作用していたということである。外国国鉄改革からの刺激、新自由主義への転換、WTOへの加盟、対米の貿易摩擦問題、対中自由化の誇示、外国資本の導入などはことごとく外国からの影響を受けたり、影響を与えたりすることである。この時期を境に「民営化改革」に対する国外からの影響がこれまで以上に大きくなった。台湾鉄道の「民営化」は単なる台湾鉄道という個別企業の問題ではない。その背景には、日本、アメリカ、中国と台湾の国家間関係が強く影響しているのである。1989年以降、台湾の国営事業民営化改革について明らかに日本、アメリカ、

中国との対外関係が密接になり、重要になる傾向が見えてきた。

そのほかに、2008年『国営事業管理法』の法改正にともない、政府資本が50%未満の場合でも該当企業に対して、会長あるいは代表取締役を行政が指名することができる。そして立法院（国会）に予算や経営状況の報告する義務が課せられている。対内的に国営事業の民営化が実行されても、引き続いて政治との癒着が残る可能性がある。政治からの干渉は不可避な状況に置かれる台湾鉄道の「民営化」とはいえ、「健全な民営化」を達成するためには、台湾政府との折衝が重要である。

おわりに——結論と今後の課題

本稿では1989年以降の台湾鉄道の「民営化改革」をめぐる「政治性」を検証したが、国内のみならず国外からの影響力がこれまで以上に大きいことが明らかになった。台湾鉄道の「民営化改革」や「民営化政策」を考察する際には、各国との関係を考慮しなければならない。

しかし、各国との関係を重視して国営事業に関する政策を作り出すのはもちろん重要ではあるが、外国の圧迫・圧力を受けての拙速な民営化には注意が必要である。もし、これをきっかけにして台湾鉄道のような公共性・公益性が高い事業が急に「民営化」を強制されて窮境に陥るなら、逆に弱者の切捨てや国際格差、社会格差の問題が表出化するおそれがある。民営化改革は、改革対象となる事業の根本的な問題を理解したうえで、正確な民営化政策を作り出すべきである。台湾鉄道の「民営化改革」はまず第一に、公共性、普遍的サービスの継続的な提供について配慮すべきである。

民営化の潮流はグローバルな規模で広がっている。しかしながら、世界の潮流に盲従するのではなく民営化の本質を見極めなければならない。民営化、自由化すればすべての問題が解決されたわけではなく、公共性の継承と創出についてあわせて考える必要性がある。

北波によれば、改革は単に旧体制の破壊だけではなく、新しい公共性を創造する必要性があると指摘する（北波2004）。この公共性の創出と継承は、これからの台湾鉄道の「民営化改革」にとって最も難しい問題だが、しかし解決すべき課題でもある。

改革の対象は製造業や金融業など市場親和性の高い業種から、交通・インフラなどの公共性の高い業種へとシフトし、陳政権成立後に鉄道・電信・電力などの、いわゆる「公企業」改革が始まった。これらは単に政府株式を売却すれば民営化が成立するというものではなく、現在もなお、世界各国で民営化の定義と方法が模索されている業種である。たとえば日本の国鉄で1950年代の公社化後に大事故が頻発し、また近年イギリスの国鉄が民営化後に大脱線事故が起こるなどの例があるように、鉄道事業改革では利用者の便益に加えて効率と安全とのバランスが確保されなければならない（北波2004：125）

外国の鉄道の利用率は多くても1割程度であるが、台湾鉄道の旅客の利用率がつねに1割から3割ほどであるという利用水準から見れば、旅客輸送の必要性が認められる。そして、安価かつ普遍的なサービスの提供が長期的に国民に信頼され、愛されている。とくにお正月、帰省などの時期に「国民の足」と呼ばれるほど、不可欠な存在感を感じさせている。だが、今後、存続していくには様々な課題を抱えており、今の台湾鉄道が生き残るためには徹底的な改革が必要である。当然、経営状況の改善は第一任務として進められるべきであるが、北波によれば、鉄道事業改革では利用者の便益に加えて効率と安全とのバランスを確保する、新しい公共性の創出が必要だと提起される。

台湾鉄道の改革後も引き続き、鉄道の安全保障に抵触する問題が残される。民営化後の台湾鉄道は「企業性」を追求するあまりに、恐らく「安全性」の

維持がなおざりにされやすい。政府は鉄道の「安全性」をどのように確保し、鉄道に対する監督機制をどう作っていくのかが新しい公共性を創出する際に思考すべき課題である。政府がどのような強制力を持ってこれに関与していくのかが重要なポイントになってくる(北波2004)。

今後、台湾鉄道が健全な民営化に達成するためには、新しい公共性の問題を解決すべきであり、他方で人員の安定と公共的性格をもつ事業を政府の政策・施策に基づいて運営した結果、生じた費用・責任が、いかにして政府に戻されるかということであり、これは「民営化改革」の成敗を決める重要な鍵になる。今後の輸送に関する公共的事業は引き続き台湾鉄道が担う可能性が高い。公共性を維持し、継承するための支出に政府の予算から損失を補填する機制が重要かつ不可欠である。

台湾鉄道のような公共的性格が高い事業は市場原理にゆだねるのではなく、社会全体の利益を考えて負担を分担すべき事業である。その事業の必要性とその維持の負担をどのように誰がになうのかという公共的議論や合意形成、今後の改革のあり方、改革の内実、具体的な責任帰属の問題に関する考察は今後の課題としたい。

注

- 1) 一般に「台湾鉄道」には、国営鉄道(官営鉄道)、私鉄、糖業鉄道、塩業鉄道、港湾施設鉄道、鉱業鉄道、林業鉄道、五分車(手押し鉄道)、地下鉄、高速鉄道(新幹線)などが含まれるが、本稿の研究対象は国営事業に属する「台湾鉄道管理局」の所轄鉄道に限定し、「台湾鉄道」と表記する。
- 2) 本稿では台湾鉄道にかかわる「民営化」および「民営化改革」に言及する際、意図的に括弧をつける理由は台湾鉄道の「民営化方針」が、ときに民営化路線になり、ときに国営化路線になるという恣意的な変動を遂げているからである。現在も確実に民営化が方針として立てられているわけではない。
- 3) 本稿では「政治性」という語を、台湾鉄道が民営化過程において「国家および政党の意思や政策が複雑に関係する動態。なかには台湾政府に影響を与える諸外国の行為も含まれる」と定義する。
- 4) 戦前、戦後の台湾鉄道における「民営化改革」をめぐる歴史とその政治に関する研究、

- 台湾の国営事業・台湾鉄道「民営化」の重要年表、これに関わる著者の研究などについては、<http://www.arsvi.com/w/tc02.htm> を参照されたい。
- 5) 台湾政府を中央政府と地方政府に大別し、公営事業のうち中央部門の所轄に属するのが国営事業と分類する。地方政府の所轄に属するものには県（市、郷、鎮）営事業がある（呉1992：2-6）。
 - 6) 行政院經濟部国事業委員会 <http://www.motc.gov.tw> と交通部 <http://www.motc.gov.tw>（2009年11月1日アクセス）を参照されたい。
 - 7) 台湾政府は1954年に「行政院国軍退除役官兵輔導委員会」を成立し、本来は退役軍人の就職と安定した生活を目的とする。現在は就職、就学、医療、介護、サービスなどの職務がある。
 - 8) 1988年、蔣経国総統が死去し、李登輝が台湾人初の総統に就任した。当時、野党であった民進党は国家財産と国民党の予算が混同されてきたことを強く批判し、これが後の国営事業の民営化の一因となった。
 - 9) 最新版の『国営事業管理法』は2007年12月21日に修正され、2008年1月9日に公表され、実行された。
 - 10) 国営事業の完全民営化は通常、株式が公開され、段階的に株式を放出し、最後に市場に全株を保有させることである。いわば政府資本の株式が完全に放出されることである。

参考文献

- 朝元照雄・劉文甫（2001）『台湾の経済開発政策——経済発展と政府の役割』勁草書房。
朝元照雄・劉進慶（2003）『台湾の産業政策』勁草書房。
朝元照雄（2004）『開発経済学と台湾の経験——アジア経済の発展メカニズム』勁草書房。
陳建宏（1998）『民営化対公営事業財務及營運績効之影響』中国文化大学。
陳師孟（1991）『解構党国資本主義：論台湾官営事業之民営化』澄社。
鄭錦珠（2002）「実施退撫新制対台鉄未来十年債務負担影響之探討」『台鉄資料』308期，台湾鉄道管理局。
石田浩（1999）『台湾経済の構造と展開—台湾は「開発独裁」のモデルか』大月書店。
今城光英（1999）『鉄道改革の国際比較』日本経済評論社。
五石敬路（2008）『東アジアにおける公営企業改革』国際書院。
交通部運輸研究所（2000）『旅客・貨物運輸総覧』交通部運輸研究所。
交通部運輸研究所（2007）『設立台鉄員工退輔基金之研究』交通部運輸研究所。
高希均・李誠主編（1991）『台湾経験四十年』天下文化出版。（= 1993，小林幹夫・塚越敏彦訳，『台湾の四十年』連合出版）。
小林武・見上崇洋・安本典夫（2005）『「民」による行政：新たな公共性の再構築』法律文化社。

- 北波道子 (2003) 『後発工業国の経済発展と電力事業』 見洋書房.
- 北波道子 (2004) 「公営事業改革——旧体制の破壊から新しい公共性の創出へ——」 『陳水扁再選——台湾総統選挙と第二期陳政権の課題——』 アジア経済研究所.
- 北波道子 (2008) 「台湾における公営事業の民営化——經濟部所属国営事業を中心に——」 『台湾の企業と産業』 アジア経済研究所.
- 林丘煌 (2006) 『国民党政権在経済上の省籍差別、待遇体制與族群建構』 中山大学中山學術研究所.
- 林淑馨 (2001) 「日本の民営化における公共性と企業性—— JR と NTT を素材として——」 法政論集188.
- 林淑馨 (2003) 『鐵路 電信 郵政三事業民営化』 鼎茂圖書出版股份有限公司.
- 林鐘雄 (1995) 『台湾経済経験一百年』 三通図書出版.
- 劉進慶 (1975) 『戦後台湾経済分析』 東京大学出版会.
- 松田昌士 (2002) 『なせばなる民営化 JR 東日本』 生産性出版.
- 湊照宏 (2008) 「台湾における戦後復興と電力市場の再編 (1945-51年)」.
- 田島俊雄編著 『現代中国の電力産業——「不足の経済」と産業組織』 昭和堂, pp.65-90.
- 西川長夫・山口幸二・渡辺公三 (1998) 『アジアの多文化社会と国民国家』 人文書院.
- 中村太和 (1996) 『民営化の政治経済学：日英の理念と現実』 日本経済評論社.
- 佐藤幸人 (2008) 『台湾の企業と産業』 アジア経済研究所.
- 隅谷三喜男・劉進慶・涂照彦 (1992) 『台湾の経済——典型 NIES の光と影』 東京大学出版会.
- 白素琴 (2008) 『我国国営事業民営化可行性之研究——以台湾鉄道管理局為例』 国立東華大学.
- 石崇義 (2003) 『台鉄管理與民営化之方向』 国立中正大学. .
- 陶百川 (2008) 『最新綜合六法全書』 三民書局.
- 台湾鉄道管理局 (1997~2003) 『台湾鐵路統計月報』 台湾鉄道管理局.
- 台湾鉄道管理局 (1997~2003) 『台湾鐵路年鑑』 台湾鉄道管理局.
- 台湾鉄道管理局 (1997~2003) 『台湾鐵路統計年報』 台湾鉄道管理局.
- 台湾鉄道管理局 (1997~2003) 『台鉄資料』 台湾鉄道管理局.
- 蔡正倫 (2005) 『日本国営企業民営化への一考察——日本国鉄と台湾鉄道との比較を通して』 国立高雄第一科技大学修士論文.
- 蔡正倫 (2009) 「台湾鉄道はいかに台湾経済に影響を与えてきたのか——台湾鉄道の歴史的・経済的文脈の考察から」 『Core Ethics』 5, pp.133-147.
- 涂維穂 (2002) 「台鉄民営化全民受益何必設限？」 『国政評論』 国家政策研究基金会.
- 高橋泰隆 (1995) 『日本植民地鉄道史論』 日本経済評論社.
- 徳田耕一 (1996) 『台湾の鉄道』 JTB 日本交通公社出版事業局.
- 呉若予 (1989) 『角色通移中の公営事業』 国家政治季刊.
- 呉若予 (1992) 『戦後台湾公営事業之政経分析』 業強出版社.

詹中原（1993）『民営化政策——公共政策理論與実務之分析』五南図書出版社.