

石原 1950年代の台湾向け魚雷艇移転とその背景について

1950年代の台湾向け魚雷艇移転とその背景について

石原明徳

【要約】

1950年代に行われた「復仇」級魚雷艇の移転は、戦後唯一の戦闘艦艇移転事例である。

「復仇」級は、国府海軍が米国からの供与艇と同一魚雷艇隊で運用する構想であったことから、先進的な船体材質を除き1940年代の仕様であり、日本の国情に合わせて開発された同時期の海上自衛隊向け魚雷艇とは明らかに異なる仕様だった。

その建造契機は、1954年の第1次台湾海峡危機での国府海軍主力艦の喪失にあった。敵魚雷艇の攻撃による主力艦の喪失は、国共内戦以来、常に保持していた海上優勢が覆される事件であり、魚雷艇を保有していなかった国府海軍は敵魚雷艇への対抗兵力として魚雷艇の迅速な取得を迫られた。

1952年の主権回復とともに日本の再軍備は進展し国産艦艇建造も再開された。日本の官民には魚雷艇に適用された新技術である軽合金製船体艇の建造経験蓄積を図りたい動機があった。当時の安全保障貿易管理制度そのものは現在よりも緩やかだったが、日本政府の防衛装備移転への姿勢は抑制的であった。これに対し、経団連など民間企業主導での防衛装備移転推進の流れがあった。

日本政府の組織的な移転促進はなかったが、国府海軍と三菱造船には艦艇造修契約での実務担当者レベルの交流があった。また、日本国内には旧軍関係者の人的関係を基盤とした官民一体となった意思疎通態勢が整っており、国府軍内部にも旧軍関係者が教官団として存在していた。

このような背景により「復仇」級の移転は実現した。

はじめに

「もはや『戦後』ではない」。1956年に刊行された経済白書のこの一節は、戦後経済復興完了の象徴と言われている。「復仇」級魚雷艇の移転は、日本経済が「復興から成長へ」の転換の道を進もうとしていたこの時代に行われた。わずか2隻の小型舟艇輸出事業に過ぎない「復仇」級の移転は、戦後日本を「復興から成長へ」の時代へと牽引する原動力を担っていた造船産業にとっては、幾多ある輸出事業の一例に過ぎない。

だが、わずか一例の移転事例ではあったが、「復仇」級建造に用いられた技術要素は当時の

日本造船産業界にとっては先進的技術であり、その建造経験が海上自衛隊（以降、海自）向け防衛事業だけでは得られない貴重な経験蓄積となったことは明らかである。

「復仇」級を建造した三菱造船株式会社下関造船所（以降、三菱下関）は、当時の日本造船産業界において軽合金製船体小型舟艇の産業化をリードするパイオニア的存在だった。同社は「復仇」級建造後、官民向けに多数の軽合金製船体舟艇を開発、建造している¹。

装備移転は、「受け手」側と「送り手」側の関係に直結した国際事業である。双方の国際関係のみならず、官民の関係性などそれぞれの国内関係にも大きな影響を受ける。このため、装備移転を考えると、移転対象の装備品そのものの特性のみならず「受け手」側と「送り手」側双方の背景を検討する必要があると言える。

「復仇」級移転が実現した背景を明らかにするため、「受け手」側である中華民国政府（以降、国府）が魚雷艇を欲するに至った事情と「送り手」側である日本の事情を顧みること、どのような経緯を経て魚雷艇移転が実現に至ったかを検証することとする。

次いで、「復仇」級魚雷艇そのものがいかなる装備品であり、その仕様から見える国府海軍での「復仇」級の位置づけを検証し、「復仇」級の移転促進要因とその後の移転継続がなかった理由を考察することとしたい。

「復仇」級魚雷艇は、戦後日本が海外移転を実現した唯一の戦闘艦艇である。「復仇」級の移転を防衛装備移転の希少な実現事例として捉えた時、その実現の背景と「復仇」級以降の移転が継続しなかった理由を明らかにすることにより、防衛装備移転に関する歴史的示唆を得ることができれば幸いである。

1 「復仇」級移転に至るまでの国府海軍

(1) 大戦終結後の海軍再建と遷台

日清戦争での清国北洋艦隊の壊滅と辛亥革命から第2次世界大戦に至る国内混乱のため、国府海軍の再建は遅々として進まなかった。大戦中から国府海軍の再建は始まっていたものの、対日戦争の勝利に国府海軍が寄与するところはほとんどなかった。日中戦争前には日本製巡洋艦、英独伊製各種高速戦闘艇（Fast attack craft: FAC）などを保有していた国府海軍ではあつ

¹ 三菱重工業下関造船所『下関造船所50年史』（三菱重工業下関造船所、1964年）222-225頁；下関造船所史料館「主要製品紹介」；三菱重工業『三菱造船株式会社社史』（三菱重工業、1967年）59、561、646、674頁。1950年に財閥解体により三菱重工は分社化され、長崎・下関造船所は西日本重工株式会社となった。同社は1951年に大戦時91式魚雷を生産していた長崎兵器製作所の後身である長崎精機製作所を統合、1952年には三菱造船株式会社と社名変更し、1964年に三菱重工に再統合されている。

石原 1950年代の台湾向け魚雷艇移転とその背景について

たが、日中戦争の初期にほぼ全ての艦艇を失っていた²。

戦後、国府海軍は米英の余剰装備の供与と日本からの賠償艦の引き渡しにより急速に規模を拡大し、1949年には各種艦艇824隻、人員約4万名と清末以来最大の規模となっていた。保有艦艇には英海軍から供与された旗艦軽巡洋艦「重慶」(旧 *Aurora*) 以下、米海軍から供与された6隻の護衛駆逐艦、多数の揚陸艦艇等に加え、1947年に日本から連合国に引き渡された賠償艦の1/4を獲得しており、その中には稼働状態にある2隻の駆逐艦(旧雪風、初梅)も含まれていた。また、対日戦争終結と同時に台湾を占領した国府軍は現地旧日本陸海軍の残置兵器を接收しており、その接收兵器の中には航空魚雷である91式魚雷多数も含まれていた³。

国共内戦中期までの国府海軍は、共産党軍が海軍らしい装備をほとんど持っていなかったことから、自軍の海上輸送を行いつつ満州に展開する共産党軍に対するソ連からの海上輸送を阻止するため、渤海方面での海上封鎖に従事していた⁴。1949年に国共内戦の情勢が絶望的になると、国府海軍の主要な任務は大陸沿岸の経済封鎖と、政府機関、国府軍部隊をはじめとする200万名もの官民の遷台を支援することとなった。国府海軍からも旗艦「重慶」など共産党軍に寝返る艦艇が出たものの、国府海軍は官民の遷台を成功させ、主力艦艇の多くも台湾への脱出に成功した⁵。

戦況悪化により英米からの軍事援助が打ち切られた結果、蒋介石は占領下の日本から教官団「白団」として旧日本陸海軍軍人を呼び寄せ、遷台後の国府軍の立て直しを図った⁶。1949年10月の中華人民共和国の建国宣言後、同月の金門島への攻撃は辛うじて撃退されたものの、1950年になると2-3月には海南島、5月には舟山列島が中国人民解放軍の支配下に入り、1950年夏までには大陸側の主要な海軍基地は全て失われた。また、1950年1月には大陸沿岸の香港を領有する英国が国府と断交し、西側諸国の中で一早く中華人民共和国の承認に踏み切っていた。渡海能力不足により台湾侵攻を延期した中国人民解放軍は侵攻可能な島嶼部の奪取を進め、1950年5-6月には広東省沿岸の万山群島が、6月には杭州湾内に位置する灘許山島が、7月には長江河口東南の嵎泗列島が中国人民解放軍に奪取された結果、広東省沿岸と上海

² Fast attack craft: FACのうち、対艦兵装として魚雷を搭載するものは魚雷艇、対艦ミサイルを搭載するものはミサイル艇に区分される。ミサイル艇が出現するのは1960年代以降である。

³ 第34魚雷調整班『台湾日本海軍航空隊第34魚雷調整班飛機所用魚雷機関呈繳清冊』防衛研究所戦史研究センター史料室蔵、史料番号：①中央一引渡目録-19。

⁴ Elleman, Bruce A, "High Seas Buffer The Taiwan Patrol Force, 1950-1979," *Newport Papers*, vol. 38 (April 2012), pp. 3-16, 45-60.

⁵ 金智「綏靖戡亂時期中国人民解放軍海軍的健軍發展」『軍事史評論』23期(2016年6月)138-143頁。

⁶ 中村示右悦『白団 国府軍をつくった日本軍将校たち』(芙蓉書房出版、1995年)14-21、48-55、110-117、124-125、134-162頁。

から浙江省沿岸の海上交通路が中国人民解放軍の支配下に置かれた。次いで浙江省沿岸島嶼が攻撃目標となり、7月9日から開始された砲艇と木帆船部隊による大陳島への攻撃は国府軍の反撃により撃退されたものの、大陳島の南方に位置する披山島が奪取されている。1950年末に国府支配下に残存した大陸沿岸島嶼は、福建省厦門付近の金門島、同省福州付近の馬祖島のほか、浙江省沿岸の大陳島などの限られた島嶼だけになっていた。蒋介石は1950年5月16日に政府目標として「一年準備、二年反攻、三年掃蕩、五年完成」を掲げ、国府軍に「大陸反攻」の準備を開始させたものの、国府の命運はまさに風前の灯火のように思われた⁷。

危機的な国府の安全保障環境は、1950年6月の朝鮮戦争勃発により一気に激変する。国府への軍事援助を取り止めていた米国トルーマン（Harry S. Truman）大統領は、「台湾海峡の中立化」を掲げ、米海軍第7艦隊を台湾海峡に展開させた。1950年秋の中国人民解放軍の朝鮮戦争参戦を契機に米国の国府への軍事援助が再開され、台湾の武力占拠という事態はひとまず避けられた。

遷台後の国府海軍は、台湾脱出に成功した航洋艦艇を中心とする約80隻10万トン程の各種艦艇から成り、造修補給能力や基地施設などのロジスティクス基盤は不足し、艦艇への作戦支援能力は不十分だった。このような中でも、国府海軍は大陸沿岸にわずかに残った島嶼群に対する海上交通路を確保するとともに、国共内戦中の1949年から継続していた大陸沿岸の経済封鎖任務を活発化させ、中国との貿易に従事する多くの各国商船を拿捕した。このように、国共内戦に敗れたものの遷台後においても海上優勢は常に国府側にあった。

米海軍から国府海軍への軍事援助も再開されたものの、艦艇の供与はトルーマン政権下ではほとんど進展しなかった。だが、米国式を参考にした補給制度の導入やロジスティクス組織の整備が進められ、国府海軍の作戦支援能力改善の基盤が整えられた。造修能力については、1949年に大陸の造船所の人員・設備を台湾・澎湖諸島の海軍工廠に移転させていたものの、その能力は限定的であり艦艇の大規模な検査修理は在比米軍スービック米海軍工廠か日本の民間造船所で行わざるを得なかった⁸。

1952年4月28日の日本の主権回復と日華平和条約締結により、日本人の台湾渡航も合法化され日本企業の台湾再進出も始まった⁹。同年には国府海軍の主力艦である護衛駆逐艦6隻中の2隻が日本の民間造船所で大規模検査修理を行っている¹⁰。1954年末には国府海軍の稼働艦中で最大の駆逐艦「丹陽」の台湾現地修理を三菱造船株式会社長崎造船所（以降、三菱長崎）

⁷ 五十嵐隆幸『大陸反攻と台湾 中華民国による統一の構想と挫折』（名古屋大学出版会、2021年）35-37、43、47-49頁。

⁸ 金智「遷臺初期中華民国海軍的健軍發展(1949.12-1958.8)」『軍事史評論』24期（2017年6月）192、196頁。

⁹ 山田敦「1950年代における日本の台湾輸出」『人間文化研究』16号（2011年12月）122頁。

¹⁰ 田村俊夫「中華民国海軍」『世界の艦船』62号（1962年10月）34頁。

石原 1950年代の台湾向け魚雷艇移転とその背景について

に発注するなど、1950年代前半の国府海軍は日本造船企業との一定の直接契約実績を有しており、実務担当者レベルでの密接な交流が保たれていた¹¹。

遷台後の教育訓練体制についても、主力装備が米海軍からの供与装備であったことから、装備技術受容のため米海軍方式での制度整備がなされてゆく。1951年から開始された国府海軍独自の高級士官教育は、当初は十分な教育体制が得られず国府海軍とは独立して組織されていた「白団」の海軍戦術教官雛敏三（杉田敏三元海軍中佐）等により実施されたが、国府海軍独自の教育体制が整うと米海軍方式に移行した¹²。

米海軍による台湾海峡の安全確保により、国共内戦により大きく混乱した国府海軍はひとまず再編成の時を得ることができた。遷台後の国府海軍の造修補給、教育訓練など海軍を支える各種制度・組織の整備は、米海軍による軍事援助再開以降本格的に進展し、1953年7月には高い作戦能力を持続し得ることを念頭に置いた艦隊編成、司令部、各機関の枠組みが整えられるなど、その後の国府海軍の発展のための重要な時間が得られた。

(2) 第1次台湾海峡危機と大陳海戦での護衛駆逐艦「太平」喪失

1953年1月、トルーマンからアイゼンハワー（Dwight D. Eisenhower）に米大統領が交代した。アイゼンハワー政権は、トルーマン政権下で行われていた「台湾海峡中立化」を解除し、それまで抑制されていた国府軍への軍事援助を一気に加速した。アイゼンハワー政権の動向を受け、国府軍は策定を進めてきた「大陸反攻」作戦決行のため調整を進めた。だが、アイゼンハワー政権も決して戦争の拡大は望んでおらず、あくまで全面戦争を引き起こさない限りにおいての国府軍の小規模な攻撃行動が認められたのみであった。このため、国府軍は自軍の海上優勢下での大陸沿岸への小規模な水陸両用攻撃を繰り返していた。

1953年7月27日に朝鮮戦争の休戦協定が結ばれると、国府軍は「大陸反攻」作戦の準備に動き出す。だが同じ頃、大陸側の中国人民解放軍も朝鮮戦争への投入により拘束されていた兵力の転用が可能となったことから、中断していた台湾侵攻準備と大陳島奪取作戦を再開した。これにより、ソ連の協力により急速に建設されつつあった中国人民解放軍海軍が初めて本格的に実戦に投入されることとなった。

金門島の対岸にあたる廈門に約15万名の兵力を集めた中国人民解放軍は、1954年9月3日未明に金門島への砲撃を開始した。これに呼応し国府軍も金門島に対抗兵力を集中させ、米海軍も台湾海峡に展開する艦艇部隊を増強した。こうして台湾海峡の緊張は急速に高まってゆき、第1次台湾海峡危機が始まった。

¹¹ 三菱造船「三菱造船ニュース」『三菱造船』11号（1955年2月）46頁。

¹² 金智「遷臺初期中華民國海軍」174、194頁。

中国人民解放軍の金門島への砲撃が継続していた1954年11月13日、国府海軍の主力艦である護衛駆逐艦「太平」(旧 *Decker*) は大陳島周辺の沿岸狭海域において哨戒任務についていた。13日深夜、陸上レーダーに誘導された中国人民解放軍海軍魚雷艇隊から「太平」は奇襲雷撃され、被雷から6時間後の11月14日に沈没した。遷台後の国府海軍は駆逐艦、護衛駆逐艦などの航洋艦艇を主力としており、沿岸海域での敵魚雷艇に対抗可能なFACを保有していなかった。大陳島周辺の海上・航空優勢は中国人民解放軍の手に移り、国府海軍の大陳島周辺海域での行動は大きな制約を受けるようになった。1955年1月にも大陳島周辺海域での魚雷艇からの被害が続き、1月18日には大陳島至近の一江山島が中国人民解放軍の手に落ちたことから、国府海軍による大陳島周辺海域の海上優勢確保は増々困難な状況となった¹³。

台湾海峡での緊張の高まりを受け、1954年12月2日に「米華相互防衛条約」が締結されていたが、アイゼンハワー政権は金門島被攻撃時の武力介入の口頭了解を引き換えに大陳島からの撤退を蒋介石に受け入れさせた。1955年2月5日に米海軍と国府海軍による大陳島からの撤退作戦が実施され、国府は浙江省沿岸島嶼全てを失うこととなった。大陳島撤退後、米中2国間交渉が行われた結果、1955年5月、8カ月間に及んだ第1次台湾海峡危機は終了した。

(3) 国府海軍の魚雷艇保有の必要性認識

中国人民解放軍海軍魚雷艇による「太平」の喪失が台湾官民に与えた衝撃は大きかった。海軍主力艦艇が中国人民解放軍海軍に撃沈された事実は、国共内戦から遷台に至るまで常に海上優勢を確保していた海軍戦力への不安を抱かせたことは間違いないと考えられる。

1953年春に米海軍情報局 (Office of Naval Intelligence: ONI) は、両海軍が正面对決した場合、「火力、規律、士気、指導力における共産主義者の優位は、おそらく彼らに勝利をもたらすだろう。」と報告しており、米海軍には国府海軍の優位は既に失われたものと認識されていた¹⁴。専門性が高く行動中の姿が社会の目に触れる機会が少ない海軍種は、一般社会のみならず、政府や他軍種にもその行動や能力が正確に理解される機会は少ない。同じ海軍種である米海軍には台湾海峡兩岸の海軍能力の推移を正確に把握できていたが、台湾官民には、常に海上優勢を確保していた国府海軍への盲信があった。両海軍の能力差が均衡しつつある現実が白日の下に晒される契機となった事件が、大陳海戦での「太平」喪失であったと言える。大陳海戦での国府海軍の敗北は、大陸沿岸島嶼部という局地海域での海上優勢喪失を意味していたが、台湾海峡を含む外洋の海上優勢は依然として国府海軍が確保していた。

だが、この事件は台湾社会を憤慨させ、敵海軍への対抗艦艇の獲得と報復を求める「敵艦復

¹³ 平松茂雄『甦る中国海軍』(勁草書房、1991年) 12-37、78-85、87、90-91、93-94頁。

¹⁴ Elleman, *High Seas Buffer*; pp. 76-77.

石原 1950年代の台湾向け魚雷艇移転とその背景について

仇運動」を台湾社会に巻き起こした¹⁵。「太平」砲術士官として被雷沈没を経験した周官英は、「敵艦復仇運動」により台湾社会の各界から艦艇建造費が献金され、多くの優秀な学生が学業を捨て海軍に入隊することになったことを国府海軍への好影響として挙げている¹⁶。

また、大陳海戦が行われた1954年11月当時、「白団」の在日支援組織である「富士倶楽部」陸海軍代表として、西浦進元陸軍大佐と高田利種元海軍少将が訪台していた。大陳海戦翌日の11月15日、高雄に滞在していた西浦と高田の元に国府海軍総司令部副参謀長曹開諫海軍少将が訪れ、大陳海戦の状況を説明し研究を行った。西浦と高田は大陳海戦での「太平」喪失の状況を聞き、大陳島を放棄すべきか否か意見を求められたという。大戦中連合艦隊首席参謀など海軍作戦指導上の要職を務めていた高田は「貴国及び台湾海峡の情勢に通じざるわれわれ（ママ）が、この重大なる問題にお答えすることは到底不可能である」と回答を辞退したが、「ただし、われわれ（ママ）は過ぐる大戦中貴重なる経験を体得したので、その要旨を述べて御参考に資すべしとして、ガダルカナル島攻防に次ぐソロモン海域の苦闘を語り、守って価値の乏しき離島を懸軍万里防衛せんとするの不利を述べ、守って有利なる近接地を争点として敵を苦しむの有利なるを説いた¹⁷。島嶼部での激烈な戦闘が続いたソロモン海域の作戦指導を担っていた高田には、夜間沿岸狭海域での米海軍魚雷艇からの被害多発という苦い経験があった。訪台中に複数の国府軍首脳部との会談機会を持った西浦と高田は、帰国日となる11月19日には蒋介石にも直接謁見する機会を得たという。

国府海軍は遷台以降こそ FAC を保有していなかったものの、日中戦争以前には英国製の各種 FAC、独製魚雷艇、伊製魚雷艇と多様な FAC の運用実績があり、国共内戦中にも英国から魚雷艇導入を模索していた¹⁸。国府海軍に FAC の特性を十分理解するだけの運用実績があったことから、大陸沿岸島嶼部での「太平」喪失が国府海軍に敵魚雷艇への対抗手段としての FAC 保有の必要性を強く認識させたことは、いわば必然であったと言えよう。

蒋介石は、台湾社会に巻き起こった「敵艦復仇運動」に応ずるがごとく海軍力の強化を熱心に進めた。大陳島撤退作戦後の1955年3月1日、蒋介石は現場指揮官として大陳島撤退作戦を成功裏に終えていた国府海軍両用戦隊司令劉廣凱海軍少将を海軍軍政担当副司令官に任じた。蒋介石の命を受け、国府海軍総司令官梁序昭海軍大将は劉海軍少将に FAC 取得と保管中の旧日本海軍からの接収魚雷再製に関する検討を命じた¹⁹。

¹⁵ 國史館中華民國史事紀要組『中華民國史事紀要：綱文備覽（第6冊）——民國41年至民國45年（上）』（國史館、1999年）228頁。

¹⁶ 周官英「憶往事、話太平——記太平軍艦遇伏始末」『海軍學術雙』44卷1号（2010年2月）114頁。

¹⁷ 高田利種「中華民國視察の思い出」『偕行』507号（1993年3月）43頁。

¹⁸ 金智『青天白日旗下民國海軍的波濤起伏（1912-1945）』（独立作家、2015年）286、401-404頁；Elleman, *High Seas Buffer*, p 6.

¹⁹ 劉廣凱『劉廣凱將軍報國憶注』（中央研究院近代史研究所、1994年）113-115頁。

2 日本の艦艇建造再開と「復仇」級建造に至る背景

(1) 日本造船・防衛産業の戦後復興と自国向け防衛装備生産の再開

1945年の敗戦とともに日本経済は大きく混乱した。ポツダム宣言第11項に「日本国ハ其ノ経済ヲ支持シ、公正ナル実物賠償ノ取立ヲ可能ナラシムルカ如キ産業ヲ維持スルコトヲ許サルヘシ但シ日本国ヲシテ戦争ノ為再軍備ヲ為スコトヲ得シムルカ如キ産業ハ此ノ限りニ在ラス」と記されているように、戦争遂行を支えた軍需産業の解体は優先的に行われた。日本の軍需産業の中核を担った造船産業は「将来の平和的需要の限度」内で完全な解体は免れたが、GHQによる主要造船所に対する賠償工場指定や鋼船建造の許可制が敷かれるなど、1945年から1949年にかけて造船企業各社の企業活動は大きな制約を受けていた。一方、旧海軍解体による旧海軍工場の民営化や財閥解体による旧財閥系造船所の分社化など造船産業全体の大規模な再編が行われ、戦時中艦艇造修に携わってきた旧海軍技術者が様々な造船企業に移籍した結果、造船産業全体の技術的底上げの基盤が培われた²⁰。1952年の主権回復に先立ち、1947年から始まった計画造船政策の開始以降、日本造船産業は商船建造の再開による建造技術の向上と操業の維持が図られていた。1949年以降、日本造船産業は輸出船受注に乗り出すようになり、1950年の朝鮮戦争開始による世界的な船舶需要の増加により輸出船の大量受注に成功する。日本経済の景気の波と国内外の海運動向に大きく左右されながらも、造船産業再興の第一歩は着実に踏み出されていた。

戦後間もない時期から復興の萌芽が芽生えていた造船産業とは異なり、ポツダム宣言の解体対象となった防衛産業は全て民需転換されるか賠償として破壊、撤去されたため、1950年の朝鮮戦争開始まで目に見えた形では再興されなかった。極東の安全保障環境を根本から変えた朝鮮戦争の勃発は、安全保障面のみならず経済面でも大きな変化をもたらした。朝鮮戦争で直接戦場とならなかった日本は、海峡の対岸に展開した国連軍の後方支援を担った。朝鮮戦争開始とともに、国連軍向けの緊急調達物品・役務は「在日米軍のドルによる域外調達 (Offshore Procurement: OSP)」といった形で戦場に近い日本企業から調達された結果、「日本経済の回生薬」となる「朝鮮特需」がもたらされた。兵器の調達は応急的なものであり発注量も少なかったが、これが防衛産業復興の嚆矢となった。1952年4月28日、日米安保条約の発効とともに日本は主権を回復した。5月からは米軍向け迫撃砲や銃砲弾を中心とした完成兵器の本格的な調達が始まり、次いで航空機修理とその重要消耗品の発注が開始された。米軍向け完成兵器

²⁰ 沢井実『海軍技術者の戦後史 復興・高度成長・防衛』（名古屋大学出版会、2019年）11頁。

石原 1950年代の台湾向け魚雷艇移転とその背景について

の本格的なOSPは、1952年米会計年度末にあたる1952年5・6月だけで55億円の調達が行われ、1953年米会計年度となった1952年7月から1953年6月までに207億円に達する大量の調達が行われた²¹。このように、米軍の調達という変則的なかたちで日本防衛産業は本格的に再興されたのである。

1952年8月1日、日本の平和と秩序を維持し、人命及び財産の保護を担う機関として、保安庁が総理府に新設された。これに伴い海上保安庁外局に設置されていた海上警備隊が警備隊と改称のうえ保安庁に移管され、10月には警察予備隊が保安隊と改称のうえ保安庁に加えられた。翌1953年度予算から保安庁としての初の予算編成が行われ、防衛産業への自国向け装備調達が開始されることとなる。1954年7月には保安庁は防衛庁に改編され、陸上・海上・航空の3自衛隊が発足し、防衛力の骨格が完成することとなった。

旧陸海軍向け装備生産を主導した旧陸海軍工廠は、前述のとおり全て破壊、撤去されていた。このため、自国向け防衛装備生産は民間企業である防衛産業が担わざるを得なかった。陸上・海上・航空の3自衛隊の発足により日本の再軍備が進展し、旧陸海軍関係者が各自衛隊の基幹要員として採用されたものの、将官・佐官級など旧陸海軍の軍政・技術面を担った多くの関係者は引き続き民間にあった。当時の日本社会には旧海軍関係者団体である海空技術懇談会のような旧陸海軍関係者の私的な人的関係を基盤とする様々な団体が存在しており、官民相互の円滑な意思疎通が確保されていた²²。

(2) 国産艦艇建造枠組みの再構築と国産魚雷艇の建造再開

造船産業と防衛産業が再興された結果、1953年度予算から国産艦艇の建造が再開された。1953年度の艦艇建造予算は当時としては大規模なもので、甲型警備船（DD）2隻、乙型警備船（DE）3隻を含む16隻、124億円が成立したものの、政治情勢の影響により予算成立は7月となっている。

旧海軍では、主要艦艇の一番艦は海軍工廠で建造した。二番艦以降の建造を行う民間造船企業は官給図面に従って施工するのみで、性能に関する責任を負う必要は無かった。海軍工廠が失われた戦後の艦艇建造では、基本設計こそ官側が担うものの一番艦から民間造船企業で建造せざるを得ないため、戦後の官民状況に合致した新たな艦艇建造枠組みを構築する必要があった。海軍の解体と海軍工廠の廃止により、戦時中艦艇造修に携わってきた旧海軍技術者は造船企業各社の技術部門に移籍していた。新たな艦艇建造枠組みでは、民間造船企業の積極的な技術提案を求めその技術力を反映させる意図から、官民間の責任分担としては性能保証を含めた

²¹ 小山弘健『日本軍事工業の史的分析』（御茶の水書房、1972年）341頁。

²² 沢井『海軍技術者の戦後史 復興・高度成長・防衛』193-194頁。

責任を民間造船企業側が全面的に負うこととされた。このように艦艇建造枠組みが再構築され、艦艇の基本設計は1952年8月の保安庁新設と同時に創設された技術研究所（以降、技研）が担うこととなった。だが、発足したばかりの技研には基本設計を行う能力がなく、その能力が整うまでの暫定措置として財団法人船舶設計協会が設立された。同協会には牧野茂元海軍技術大佐を中心とする旧海軍技術者と造船企業各社からの技術者が参加し、新造艦艇の基本設計を受託し1958年まで活動した。

1953年度予算で6隻が計画された丙型警備船の基本設計については、船舶設計協会に委託することなく技研自らの手で行われた。この丙型警備船は1955年の完成時には魚雷艇と改称されている。海上自衛隊草創期に関する記録を取り纏めた鈴木総兵衛は「基本設計は、船舶設計協会に委託されることなく、技研自らの手によって実施されたが、ここでも技術習得のの名の下で、各造船関係会社の無償の協力があった」と記しているが、技研が行う基本設計の作業進展には造船企業各社から派遣された技術者の協力がなければ困難だった²³。だが、設計意図を理解し自ら決定を下すだけの技術力を技研自身が有していなければ基本設計の直接実施は不可能である。技研における魚雷艇基本設計の主務者を務めたのは1953年に南国特殊造船から警備隊に入隊した元海軍技術少佐の丹羽誠一2等海佐であった。旧海軍で魚雷艇建造に携わり、戦後は民間造船所技術者として各種高速艇の設計に従事していた丹羽2佐は、技研に身を置きながら『世界の魚雷艇』を出版するなど、高速艇建造に関する官民への技術啓蒙を積極的に行っていた。高速艇設計への高度な技術的知見を有する丹羽2佐が魚雷艇設計主務者を務めたことで、技研自らの手で魚雷艇の基本設計を行うことが可能となった。このように、丹羽2佐をはじめとする官側に復帰した旧海軍技術者と造船各社技術部門に在籍する旧海軍技術者との人的関係を基盤として官民一体となった意思疎通態勢が構築されており、官側と三菱下関にも円滑な協力態勢が確保されていた²⁴。

1953年度計画魚雷艇は、試作評価を意図し同一装備・機関の艇を船体材質のみ木製、軽合金製、鋼製と3種に分けて建造された。3種の船体材質にはそれぞれ長短があり、最も高性能かつ高価なものは軽合金製であった。大戦中に旧海軍が急造した魚雷艇は全て木製船体艇であり、軽合金製船体艇の建造経験は無かった。このことから、警備隊が軽合金製船体艇の信頼性に技術上の懸念を持っていたことが伺われる。この3種の魚雷艇のうち軽合金製船体艇となっ

²³ 鈴木総兵衛『聞書・海上自衛隊史話 海軍の解体から海上自衛隊草創期まで』（水交会、1989年）199-200頁。

²⁴ 金子幸雄「アルミニウム合金高速艇回想記(1)」『軽金属溶接』37-12号（1999年12月）11頁；沢井『海軍技術者の戦後史 復興・高度成長・防衛』193-194頁。三菱下関技師として「復仇」建造に携わった金子幸雄は、丹羽が行った技術講話への参加が軽合金製船体高速艇に携わるきっかけとなったと述べている。当時の日本造船産業界は、旧海軍技術者の人的関係を基盤に技術力向上のための官側と造船各社の垣根を超えた密接な交流が保たれていた。

石原 1950年代の台湾向け魚雷艇移転とその背景について

た「3号」型に先駆け、海上保安庁が軽合金製船体巡視艇「あらかぜ」を三菱下関で建造していた。1954年3月に完成していた「あらかぜ」は同造船所にとって初の軽合金製船体艇であったことから建造技術的には未知数の要素が多かった。だが、船体規模も小さく速力も抑えられていたことから無事完成に漕ぎつけ、就役後も大きな不具合は認められなかった。当時、軽合金製船体艇を建造可能な日本国内造船所は三菱下関のみであり、「3号」型も同造船所で建造された。「あらかぜ」と比較してより高速が要求された「3号」型の公試速力は要求性能に届かなかった。「3号」型に続く1954年度計画魚雷艇の「7号」型も軽合金製船体で計画されたが、「7号」型では速力不足への対応から機関出力・兵装を増加したため船体も大型化して計画され、なんとか計画速力を達成している²⁵。海自は「7号」型と同じ1954年度計画で英国サンダース・ロー (Saunders-Roe) 社からダーク (*Dark*) 級魚雷艇1隻を「9号」として参考購入するなど、国内造船所の高速艇建造技術水準の向上を図った。魚雷艇「9号」は、就役後、貴重な実艇資料として官民が参加した各種技術試験に使用された²⁶。

このように国産魚雷艇の建造は再開されていたが、1950年代の国産高速艇建造技術は成長途上と言え、基本計画を担う官側と建造造船所である三菱下関の双方にとって、高速艇建造経験の蓄積は急務であった。

(3) 「復仇」級移転当時の日本の防衛装備移転環境

「復仇」級が移転された1957年当時の日本の安全保障貿易管理制度は、1949年に制定された「外国為替及び外国貿易管理法」(以降、外為法)に拠っており、日本国内から国外への武器移転に際しては通産省の許可を必要としていた。現在の国際輸出管理レジームの源流にあたる対共産圏輸出委員会 (Coordinating Committee for Multilateral Export Controls: COCOM) は1950年1月には活動を開始しており、西側諸国から共産圏に対する軍事技術・戦略物資の輸出規制制度の運用は始まっていた。冷戦期という東西対立の時代にあつて、COCOMは敵対勢力である共産圏に対する西側諸国の封じ込め政策の一翼を担う枠組みであった。

2014年に閣議決定された防衛装備移転三原則が国際輸出管理レジームであるワッセナー・アレンジメントに対応し非国家主体をも対象に見据えた広範な対象を規制する改正外為法に依拠していることに対し、1957年当時の規制対象は限定的であった。COCOMの規制対象はあくまで共産圏諸国であり、西側諸国の末席としてCOCOMに参加していた日本にあつては、外為法上の輸出許可要件は共産圏か否かという視座でしかなかった。

このように、当時の安全保障貿易管理制度上の規制そのものは限定的であったが、当時の日

²⁵ 三菱重工業下関造船所『下関造船所50年史』200-201、274-275頁。

²⁶ 高田泰光編「海上自衛隊全艦艇史」『世界の艦船』869号(2017年10月)88頁。

本政府は防衛装備移転を積極的に奨励する立場には立っていなかった。当時の外為法の基本性格は「対外取引原則禁止」であり、防衛装備移転全てが通産省の許可判断対象とされていたことから、日本政府の防衛装備移転への姿勢は抑制的であったことが伺われる。

このような日本政府の抑制的な姿勢に対し、日本経済団体連合会（以降、経団連）を中心とした民間企業には防衛装備移転を積極的に推進する流れがあった。経団連防衛生産委員会は 1955 年半ば頃から主に東南アジア諸国への防衛装備移転を意図した各国の軍装備の状況、保有装備品の戦後における生産状況、受注の場合の最小経済単位、デリバリーに至る詳細な調査を行っていた。この調査は非常に具体的な内容であり、調査対象となる装備品は、航空機、弾薬類、兵器等 219 品目に及んでいた。1956 年に経団連がベトナム、カンボジア、タイ、ビルマ、パキスタンの 5 カ国に対して派遣した経済親善民間使節団は、経済協力活動と合わせてこれらの調査を行うなど、民間企業による防衛装備移転を積極的に模索する流れがあった²⁷。

3 三菱造船の「復仇」級の建造と、国府海軍の魚雷艇運用構想の中での位置づけ

(1) 三菱造船の「復仇」級建造契約受注とその建造

国府海軍が FAC 取得を決意する契機となった 1954 年 11 月の大陳海戦当時、米国アイゼンハワー政権の軍事援助による国府海軍への艦艇供与も始まっていた。1954 年 8 月には旧米海軍駆逐艦（*Benson* 級）2 隻が台湾に到着し、1955 年 5 月には更に 1 隻の旧米海軍駆逐艦（*Gleaves* 級）の供与も追加されていた。これらの旧米海軍駆逐艦は略同型艦であり、基準排水量約 1,600 トンと排水量では国府海軍の稼働駆逐艦で最大の「丹陽」には及ばなかったものの、高速であり 5 インチ砲を装備するなど火力にも優れていた。その他、1954 年から 1957 年にかけて、駆潜艇、掃海艇、各種揚陸艦艇、沿岸哨戒艇などの多数の艦艇が供与されている²⁸。国府海軍が FAC 取得検討を始めた当初には、必然的に米国からの FAC/魚雷艇供与を追求したものと考えられる。国府海軍は、大戦型米国製魚雷艇であり米海軍からの退役以降は魚雷非搭載の FAC として CIA 隷下で運用されていた「ボスパー（*Vesper 70*）」級、「エルコ（*Elco 80*）」級の 2 種 4 隻を 1957 年 8 月に供与されている²⁹。だが、以降の追加供与はなく、国府海軍はこれらの艇の供与と並行して新造艇 2 隻の建造に踏み切っている。

国府海軍が 2 隻の新造を行った理由は、米国が供与可能な FAC/魚雷艇がこの 4 隻だけで

²⁷ 防衛生産委員会『防衛生産委員会十年史』（防衛生産委員会、1964 年）183 頁。

²⁸ 金智「遷臺初期中華民国海軍」155-158 頁。

²⁹ Friedman Noman, *Conway's All the World's Fighting Ships, 1947-1995*, Conway Maritime Press, 1995, p. 459.

石原 1950年代の台湾向け魚雷艇移転とその背景について

あった可能性が高く、4隻では国府海軍の運用構想上の所用数には不足したものと考えられる。

1950年代に米海軍が保有していた FAC/魚雷艇は 1951年に技術開発目的で試作建造された 4形式 4隻のみであり、新造艇の建造は行われておらず米国の軍事産業には稼働中の FAC/魚雷艇の建造ラインを持つ企業はなかった³⁰。当時の米国の対外軍事援助で供与された艦艇は、大戦前・中に建造され、米海軍が直接モス・ボール保管していた余剰装備がその大半を占めていた。だが、戦時急造の木造船体のため長期間の運用を考慮していない大戦型魚雷艇は、大戦直後の 1946年までに 600隻余りにものぼる全ての艇が米海軍から退役していた。米海軍から他機関に譲渡された少数の艇を除き、退役艇は全て廃棄されており米海軍が直接モス・ボール保管していた艇は 1隻もなかった³¹。

戦前に FAC の運用経験を持っていた国府海軍は、FAC 運用構想検討を始めた初期段階で複数艇での運用の必要性を認識し、導入検討が進展する中で米国から十分な供与数を得られないことが判明したため、不足充分の新規建造と接收後保管・放置されていた旧日本海軍航空魚雷の転活用が意識されたのであろう。前述のとおり、1955年 3月に国府海軍副司令官に就任した劉海軍少将は、国府海軍のロジスティクス部門関係者である艦政署長陳精文海軍少将、第一造船廠長王先登海軍少将、海軍供應司令夏新海軍少将及び張奇駿海軍大佐、田敬一海軍大佐と FAC 取得と魚雷再製に関する詳細検討を行った。国府海軍ロジスティクス部門関係者の見解では、台湾の各海軍工廠・民間造船所は FAC 新造と魚雷再製に関する設備や技術を十分に備えておらず、自力での FAC 新造と魚雷の再製は不可能であり、国外に頼らざるを得ないとの結論であった³²。

前述のとおり、1953年度から日本の民間造船所での艦艇建造は再開されていた。民間造船所で一番艦から建造する戦後の新たな艦艇建造枠組みでは、新規設計艦艇の建造に際しては、まず運用者である海幕が建造予定艦種の運用構想が概成する必要がある。基本設計を担当する技研に提示される個々の新規設計艦艇の要求性能は、その運用構想を満たす水準が示される。民間造船所は、海幕・技研の官側と適宜やりとりを行い要求性能の技術的実現性や建造工期及び経費について調整を行い、技研の所掌により基本設計を決定し、民間造船所との正式な建造契約の締結、建造の段階へと進むこととなる³³。発注者が外国海軍であり基本設計を受注造船

³⁰ 丹羽誠一『世界の魚雷艇』(舟艇協会、1957年) 96-98頁。

³¹ NavSource Naval History, *Motor Torpedo Boat (PT) Motor Boat Submarine Chasers (PTC) and Fast Patrol Craft (PTF) Index* <<http://www.navsourc.org/archives/12/05idx.htm>>, accessed on Oct 28, 2023.

³² 劉廣凱『劉廣凱將軍報國憶注』115頁。

³³ 柏谷達男、吉岡勇治郎、佐藤晴彦「16DDHに見る自衛艦研究開発プロセス」『世界の艦船』674号(2007年5月) 75-83頁; 日本造船学会『昭和造船史第2巻(戦後編)』(原書房、1973年) 613-616頁。艦艇建造枠組みが軌道に乗っていない当時においては、官側で実施すべきプロセスを受注企業側が提案する場合もあった。

所が実施する場合は、海幕・技研の官側が外国海軍となり、正式な建造契約の締結が基本設計決定前となる以外は、建造業務の流れは基本的に同じとなる。

劉海軍少将は、国府海軍総司令官梁海軍大将から指示された FAC 取得と魚雷再製に関する検討結果を報告したが、その具体的な報告時期は明らかになっていない。また、劉海軍少将が国府海軍ロジスティクス部門関係者と行った詳細検討の具体的内容や、その検討の前提となる国府海軍の魚雷艇運用構想の概要を示す記録も見受けられない。だが、明らかになっている「復仇」級の建造工程と性能要目から、劉海軍少将が FAC2 隻の新造と魚雷再製の発注先を三菱造船と決定するまでに費やすことができた具体的な検討期間と、国府海軍の魚雷艇運用構想の概要を推測することができる。

「復仇」級の起工は 1956 年 6 月 14 日である³⁴。造船所での建造工程上、新規設計艇の起工時には少なくとも基本設計だけでなく詳細設計まで概成している必要がある。要求性能の概要から造船所が基本設計と詳細設計を進め起工可能とするまでに要する期間を考えると、建造造船所は、基本設計の前提となる国府海軍の「復仇」級に対する要求性能の概要を、少なくとも 1956 年初頭には入手している必要がある。要求性能の概要を提示するためには、1956 年初頭までには国府海軍の魚雷艇運用構想は概成していなければならない。

1954 年 11 月の大陳海戦当時、魚雷艇を含む FAC を一切保有していなかった国府海軍にとって、FAC は新たな装備体系の艦種であった。過去に運用実績を有していたとは言え、国府海軍は FAC をどのように運用すべきかの運用構想を新たに検討、確立する必要があった。また、その具体的な装備化のためには、運用構想を満たすべき要求性能とその取得方法を具体的に検討し、同時に搭載対艦兵装としての魚雷再製についても具体的に検討する必要があった。三菱下関での建造工程から見て、これらの具体的な検討に国府海軍が費やすことができた期間は、長めに見ても 1954 年末から 1956 年 4 月末までの約 1 年 4 カ月であったと考えられる。

この時期と重なる 1954 年 12 月 17 日に三菱長崎の技術者 2 名が国府海軍駆逐艦「丹陽」の現地修理のため台湾に赴いているほか、1955 年 9 月 9 日には三菱長崎参事が国府海軍所有の魚雷に関する調査と見積資料の収集のため台湾へ出張した記録が残されている³⁵。損傷艦艇の現地修理や放置魚雷の再製に関する現地調査には発注元である国府海軍ロジスティクス部門担当者との密接かつ実務的なやりとりが必須である。国府海軍が魚雷艇の導入を決め、その運用構想と取得に関する具体的な検討を行った時期に、台湾現地において三菱造船と国府海軍ロジスティクス部門双方の実務担当者が密接かつ実務的なやりとりを行う機会に恵まれていたことが確認できる。

設備・技術的な能力面で自力での FAC 建造と魚雷再製が不可能な中で、最大の援助国であ

³⁴ 三菱造船『商船建造の歩み：1887-1958』（三菱造船、1959年）246-247頁。

³⁵ 『三菱造船』11号、46頁；三菱造船『創業百年の長崎造船所』（三菱造船、1997年）693頁。

石原 1950年代の台湾向け魚雷艇移転とその背景について

る米国から十分な数の退役魚雷艇供与を受けることができず、米国の軍事産業に新造 FAC／魚雷艇の建造ラインを持つ企業がない状況は、劉海軍少将に米国以外での新造艇建造を選択させる強い要因となったものと考えられる。国共内戦の敗北により遷台を余儀なくされた国府は、1950年1月に断交となった英国をはじめとする欧州の FAC／魚雷艇建造国の多くとの国交を失っていた³⁶。FAC 建造と魚雷再製を委ねる相手先として劉海軍少将に残された選択肢は、自国向けに魚雷艇を建造中であり、国府海軍が保有する 91 式魚雷生産者のうち戦後も事業継続していた唯一の企業であり、また、自軍艦艇の造修業務の中で密接かつ実務的なやりとりを現に交わしている日本の三菱造船以外になかったのだろう³⁷。

1956年1月に昇任した劉海軍中將は、梁海軍大將に FAC 新造と魚雷再製を国外に依存せざるを得ないとの検討結果を報告するとともに、発注先を三菱造船として報告し決裁を得ている。1956年5月初旬、劉中將は幕僚を伴い三菱造船との建造契約締結のため日本に赴き6月まで滞在した³⁸。劉中將は東京到着後、三菱造船と数日間の交渉と検討を行ったのち、2隻の魚雷艇の建造契約と91式魚雷の再製契約を締結した。契約締結後、三菱下関での「復仇」級起工式に参列ののち魚雷再製工事を行う三菱長崎を訪問したほか、友好国海軍高官として佐世保・横須賀の海上自衛隊部隊や防衛大学校を公式訪問している³⁹。その後、三菱造船と防衛庁長官、海上幕僚長との公式レセプションに参加し、答宴となる沈観鼎駐日大使の公式レセプションでは白団後援者である元支那派遣軍総司令官岡村寧次元陸軍大將とも顔を合わせた。

1950年代当時、日本政府と国府は正式な国交を持っていたことから国府海軍艦艇の日本寄港はしばしば行われており、国府海軍艦艇の日本寄港に関する便宜供与依頼文書は外務省から防衛庁に通知されていた。1957年に引き渡された「復仇」の台湾回航のための国府海軍 LST「中勝」の下関入港に関する便宜供与依頼文書が残されており、同文書が防衛庁にも通報されていることが確認できる⁴⁰。劉海軍中將は三菱造船との契約締結時に友好国海軍高官として防衛庁・海上自衛隊を公式訪問していたことから、当然、防衛庁・海上自衛隊が三菱下関での国府海軍魚雷艇建造の事実を把握していたことは間違いない。だが、当時の日本政府の抑制的な防衛装備移転姿勢から、防衛庁・海上自衛隊が組織的に国府海軍の魚雷艇建造を支援した形跡はなく、また、当時の防衛庁・海上自衛隊には防衛装備移転を担当する専門の部署もなかった。

³⁶ 丹羽『世界の魚雷艇』86-155頁；三宅康之「中国の「国交樹立外交」1949-1957年」『愛知県立大学外国語学部紀要』第39号（2007年3月）174頁。1950年代の欧州の主要な魚雷艇開発・輸出国は英、スウェーデンであり、その他に仏、西独、伊、ノルウェー、デンマークがあった。このうち英、スウェーデン、ノルウェー、デンマークが国府と断交していた。

³⁷ 海軍水雷史刊行会『海軍水雷史』（海軍水雷史刊行会、1979年）635頁。

³⁸ 劉廣凱『劉廣凱將軍報國憶注』115-118頁。

³⁹ 防衛大学校10年史編集委員会『防衛大学校10年史』（防衛大学校、1965年）247頁。

⁴⁰ 「中華民国軍艦中勝号の来航承認の件」『諸外国軍艦本邦来航及び寄港関係雑件』外務省外交史料館蔵、史料番号：C'.2.4.0.2-1。

台湾に残された史料にも「復仇」級が建造中であった 1956 年 12 月 15 日から 18 日にかけての国府海軍 LST「中栄」の長崎入港記録が残されている⁴¹。「中栄」の長崎入港目的は、三菱長崎で修理する魚雷 65 本の輸送のためだった。「中栄」の長崎入港から 2 カ月後の 1957 年 2 月 15 日付で地方紙である長崎日日新聞が「国府軍の魚雷を再製」と報じている⁴²。当該記事中で国府海軍の 91 式魚雷の再製見込み本数は 20 本と報じられており、1957 年の武器輸出実績中に記録されている台湾向け 91 式魚雷 20 本の輸出記録と一致する⁴³。また、長崎日日新聞は、再製作業が行われた三菱長崎幸町工場の再製作業場には国府側の申出で板囲いがなされ、国府側は防衛庁に対しても工事の詳細が漏れることを嫌っているとも報じている。また、台湾に残された史料にも、外交部から国防部宛の機密情報に本報道についての駐長崎領事館からの報告が残されており、国府側が日本での自軍魚雷の再製工事に神経を尖らせていたことが理解できる⁴⁴。

(2) 国府海軍の魚雷艇運用構想と「復仇」級の位置づけ

「復仇」級魚雷艇は、同じ三菱下関で並行建造された海自魚雷艇「3号」型、「7号」型の同型艇ではなく、設計上全く異なる新規設計艇であった。このように、国府海軍の要求性能を達成すべく新規設計された「復仇」級の性能要目は、国府海軍の魚雷艇運用構想が具体的に結実したものとも言える。このため、その具体的な性能要目の特徴を精査することにより、国府海軍の魚雷艇建造目的を推測することが可能となる。また、海自艇も海自の魚雷艇運用構想を満たす要求性能を達成すべく設計されている。従って、「復仇」級と海自艇との性能要目差は、国府海軍の魚雷艇運用構想と海自のそれとの差異を具現化したものだとも言える。

このため、同じ三菱下関で並行建造された海自艇の具体的な性能要目についても精査し、「復仇」級の具体的な性能要目との比較から日華両国の魚雷艇運用構想の差異を明確化し、国府海軍の魚雷艇建造目的を検証することとしたい。

1950 年代末、日華両国は双方合計で 8 種 15 隻の魚雷艇を保有しており、「復仇」級を含む 3 種 6 隻は同じ三菱下関で建造されていた。それ以外の艇としては、海自は 1953 年度計画の「1号」、「5号」型の国産艇と 1954 年度計画の英国製「ダーク」級の 3 種 5 隻を持ち、国府海軍は大戦型米国製魚雷艇「ボスパー」級、「エルコ」級の 2 種 4 隻を保有していた。

⁴¹ 我海軍 LST210 乙艘載運舊魚雷 65 具送日修理残株知我駐日大使館最理入港手續由、1956 年 12 月 4 日、国史館所蔵外交部檔案『國人赴日工商考察等 (一)』、典蔵番号：020-010104-0110。

⁴² 『長崎日日新聞』1957 年 2 月 15 日。

⁴³ 村上薫『日本防衛の構想』(サイマル出版、1970 年) 199 頁。

⁴⁴ 評靖機密等級、1957 年 2 月 15 日、国史館所蔵外交部檔案『國人赴日工商考察等 (一)』、典蔵番号：020-010104-0110。

石原 1950年代の台湾向け魚雷艇移転とその背景について

「復仇」級の船体規模は基準排水量約 40 トンであり、船体材質面で軽合金製と木製の違いがあるものの、大戦型米国製魚雷艇である「ボスパー」級とほぼ同等であった。機関構成はガソリン主機 3 基 3 軸と艦艇としては非常に特徴的であり、可燃性が高く危険な航空ガソリンを主燃料とするためロジスティクス上不利なものとなったが、大戦型米国製魚雷艇と同じ機関構成を採用している。また、主機自体は大戦型米国製魚雷艇とは異なり、取得性が高い米空軍 F-51 戦闘機用中古エンジンの「パッカー航空エンジン V-1650」を新三菱重工名古屋製作所にて船用改造し搭載した。また、搭載火器は、大戦型米国製魚雷艇と同程度の 40mm 及び 20mm 機銃を装備している。非常に特徴的な対艦兵装は、旧日本海軍の主力航空魚雷であり真珠湾攻撃にも使用された 91 式魚雷を搭載しているが、前述のとおり、この魚雷は終戦時に国府軍が台湾で接收し、保管・放置していたものを再製したものだ。

このように性能要目から見ると、「復仇」級は、1940 年代の大戦型米国製魚雷艇を 1950 年代の新技術である軽合金製船体を適用して再建造し、雷装を 1940 年代の余剰兵器の転活用で済ませたものと言って良かった。

「復仇」級魚雷艇が、大戦型米国製魚雷艇とほぼ同等の船体規模・機関構成として計画された理由は、国府海軍が切望する敵魚雷艇への対抗兵力となる FAC を一日も早く戦力化したいという事情が反映されたものと考えられる。当時の国府海軍にとって新たな装備体系であり、大型艦艇とは明らかに異なる運用特性を持つ FAC の戦力化にはその要員養成から始めなければならず、供与された大戦型米国製魚雷艇との高い共通性の確保は、FAC 要員の早急な養成に寄与する要件であった。搭載機関の選定については、中古とは言え安価で高性能な完成エンジンが多く市場に出回っていた 1950 年代末当時の状況では取得性の面で当然有利と考えられるが、価格面よりも調達納期面でよりメリットがあったものと考えられる⁴⁵。高速艇向け船用ガソリンエンジンを新規に製造するよりも、既に完成品である航空エンジンを船用化改造した方がより納期を短縮することができ、魚雷艇本体の建造工期の短縮効果が見込まれたものと考えられる。「復仇」級搭載主機の発揮可能出力は大戦型米国製魚雷艇の公試出力を下回ったことからその最大速力は計画速力を満たさなかったものの、国府海軍は「復仇」級の性能を高く評価していた⁴⁶。傷みやすい戦時急造木製船体を持ち、就役後 15 年を経て老朽化により発揮可能速力が低下していたと考えられる大戦型米国製魚雷艇と同一魚雷艇隊での一体運用に支障が無い程度の速力さえ発揮できるのであれば、国府海軍にとって実用上の問題はなかった。一日も早く FAC を戦力化したい国府海軍にとっては、カタログ速力の発揮保証よりも、建造工期

⁴⁵ 衆議院「内閣委員会」1956 年 4 月 26 日。同エンジンを採用した海自特務艇用主機の調達価格の妥当性について、新造エンジンと比較して取得性に優れる旨の答弁がなされている。

⁴⁶ 三菱重工業下関造船所『下関造船所 50 年史』274-275 頁；彭孟緝呈蔣中正檢送實踐學社教官屠遠航所堤對建造海軍魚雷快艇暨魚雷整修工廠之意見暨補充說明、1959 年 3 月 9 日、国史館所蔵蔣中正總統文物『實踐學社（一）』、典藏番号：020-080102-00126-014。

短縮による早期入手こそが必要な要件であったと言える。

「復仇」級の兵装要目は、運用構想上国府海軍が「復仇」級に求めた役割を如実に反映したものである。大戦中、ソロモン諸島の夜間沿岸狭海域での米海軍魚雷艇からの被害多発という苦い経験が、旧日本海軍に敵魚雷艇への対抗兵力としてFACを急速建造させていた⁴⁷。旧日本海軍が急速建造したFACは魚雷艇と魚雷艇に魚雷を搭載せず運用する艇の2種があり、対魚雷艇用に火器のみを持つ後者を特に「隼艇」と呼称していた。小型高速で俊敏だが防御力が貧弱なFACに対する攻撃手段としては、1発の破壊力が大きい魚雷よりも発射速度に優れた自動火器が適している。敵魚雷艇への対抗兵力として見た場合、最も重要な兵装は搭載火器だと言える。「復仇」級の搭載火器は、大戦中の対FAC戦で多大な戦果を挙げた大戦型米国製魚雷艇と等しい装備水準が確保されていた。

このように充実した火器に対し、対艦兵装である雷装は余剰兵器である91式魚雷の搭載を前提としていた。この雷装は、大戦中ほとんど実績を上げることがなかった旧日本海軍魚雷艇と同等の水準であった⁴⁸。この水準が許容された理由は、当時の中国人民解放軍海軍には魚雷戦の目標となる駆逐艦以上の大型水上艦艇がほとんどなかったことから、予想会敵機会から雷装は手持ち余剰兵器の再製で十分だと判断された結果だと考えられる⁴⁹。

新規設計艇である「復仇」級の仕様には、主機選定における建造工程短縮への配慮と、1940年代に建造された僚艇との仕様差を極力排する配慮があり、要員養成の迅速化を明確に指向している。また、会敵機会が少ない搭載魚雷には余剰兵器の装備を許容していた。このように、国府海軍が計画した「復仇」級の性能要目は、搭載魚雷を除き非常にオーソドックスなものとなっている⁵⁰。これに対し、海自魚雷艇の性能要目を具体的に見てみると、その要目には非常に特徴的な面が多い。

海自魚雷艇には対潜能力の付与が要求された結果、本来小型高速であるべき魚雷艇に、高速発揮のためには不利となるソーナードームの装備と水測・対潜兵装が搭載されたため船体の大型化を招いている⁵¹。「3号」型は同じ三菱下関で建造された「復仇」級の2倍の約80トンとなり、機関出力と兵装を増した「7号」型では約100トンと2.5倍の排水量となっている。搭載主機には、大戦中から開発を継続していた小型艦艇用国産ディーゼル機関を初めて採用したが、高速を発揮すべき魚雷艇用としては出力が低く速力不足を招いた。反面、ディーゼル機関の採用は、比較的 안전한艦船用主燃料を他艦種と共用できるためロジスティクス上有利であった。また、搭載火器は40mm機関砲のみと船体余積を考えると比較的軽武装であり、対艦兵

⁴⁷ 今村好信『日本魚雷艇物語 日本海軍高速艇の技術と戦歴』（光人社、2003年）25-38、124頁。

⁴⁸ 水雷史刊行会『海軍水雷史』37、194-196頁。

⁴⁹ 平松『甦る中国海軍』32-37頁。

⁵⁰ 三菱下関設計部『PRINCIPAL PARTICULAR FINISHED PLAN』（三菱下関、1957年）。

⁵¹ 高田『海上自衛隊全艦艇史』85、87頁。

石原 1950年代の台湾向け魚雷艇移転とその背景について

装として大戦中に開発できなかった魚雷誘導機能の実用化を目指し戦後初めて開発された試製54式魚雷が搭載されたが、この魚雷は対艦攻撃用としては明らかに劣速であった⁵²。

日米安保体制下での圧倒的な米海軍の海上優勢下での活動が期待できた海自は、本来、「基地近傍海面でのみ使用可能な対艦兵器」である魚雷艇にさえも、対潜能力の付与という多用途性を求めていた。これは、当時の米海軍の圧倒的な海上戦力から、隠密性に優れた潜水艦との交戦機会の蓋然性が重視された結果とも考えられる。1953年度計画魚雷艇が予算上「丙型駆潜艇」として要求されたことも当時の対潜機能の優先度を象徴していると言えよう。また、米海軍の圧倒的な海上戦力を期待できる当時の日本の安全保障環境は、将来の脅威への備えとしての国内防衛産業への技術的投資とその代償としての劣等装備を許容していたとも言える。

日華魚雷艇の具体的な性能要目の精査・比較から、国府海軍の魚雷艇運用構想は次のようなものであったと言えるだろう。一刻も早い戦力化を念頭に、大戦型米国製魚雷艇4隻に「復仇」級2隻を加えた1個魚雷艇隊6隻での一体運用を前提としていた。そして、大陸沿岸島嶼部での国府海軍の海上優勢確保の障害となる敵魚雷艇隊への対抗兵力として、対魚雷艇戦を一義的な任務とし、副次的な任務として対大型水上艦艇戦での魚雷攻撃を考慮したものであった。

国産魚雷艇の建造に際し将来の脅威への備えとして1950年代当時の最新の技術的投資を許容できた海自の状況と、国府海軍が置かれた切迫した状況は明確に異なっていた。大陸沿岸島嶼部に跳梁する敵魚雷艇隊への対抗兵力として一刻も早い戦力化が強く求められていた国府海軍にあって、欠如していた対魚雷艇戦能力の早期獲得とそれを具現化する魚雷艇隊の一刻も早い戦力化こそが第一であり、その魚雷艇隊の構成要素が「復仇」級魚雷艇だったのである。

1957年12月16日、国府海軍は「復仇」級2隻を含む6隻の魚雷艇で遷台後初となる魚雷艇隊を編成した。1954年11月の大陳海戦敗戦により露呈した大陸沿岸島嶼部での国府海軍の対魚雷艇戦能力の欠如は、3年を経てようやく充足されることになった。

4 「復仇」級魚雷艇移転とその後

(1) 日本側の「復仇」級移転促進要因と「復仇」級建造の意義

海自向け魚雷艇を建造中であり、大戦中91式魚雷の製造元であったことからその再製技術を持つ唯一の企業でもあった三菱造船は、国府海軍ロジスティクス部門の実務担当者との密接かつ実務的なやりとりを行う機会にも恵まれていたことから、新造魚雷艇の取得期間を短縮したい国府海軍からの受注獲得に極めて有利な環境にあったことは間違いないだろう。

⁵² 佐藤明彦「魚雷員の回想」『海上自衛隊 苦心の足跡 第4巻 水雷』（水交会、2013年）39頁；大坪詮「海上自衛隊の魚雷の変遷」『水雷』65頁。

魚雷艇隊の一刻も早い戦力化を目指す国府海軍が発注先企業に求める能力としては、実戦投入可能な魚雷艇を一刻も早く建造できるだけの建造能力とそれを担保する技術水準だったと考えられる。国府海軍が求めた建造能力については、三菱下関は海自向け魚雷艇を現に建造中であり十分な建造能力を有していた。国府海軍が求めた技術水準をより具体的に表現すると、「大戦時の標準的な魚雷艇」を確実に建造するだけの技術的信頼性の担保だった。国府海軍が新造魚雷艇建造への適用を求めた技術は、より高性能を求めながらも、あくまでも「信頼に足る技術」の適用だったと言える。三菱下関の「復仇」級受注獲得を促進した理由の一つとしては、「復仇」級取得検討開始以前の1954年3月に、三菱下関が軽合金製船体艇の実艇「あらかぜ」を現に完成させていたことにより、軽合金製船体艇建造技術の技術的信頼性を内外に証明していたことが挙げられるだろう。「復仇」級の取得検討開始以前に軽合金製船体艇の実艇が完成していなかったとしたら、「信頼に足る技術」の適用を求めている国府海軍が新造魚雷艇に軽合金製船体艇を選択することはなく、三菱造船はプライム・メーカーとしての受注こそ獲得し得たかもしれないが、1953年度計画の木造船体艇製魚雷艇「1号」型を建造した日立造船神奈川か、同計画の鋼製船体艇魚雷艇「5号」型を建造した東造船が、ベンダー・メーカーとして魚雷艇そのものの建造を担った可能性も否定できない⁵³。

1950年代において、軽合金製船体艇高速舟艇を建造可能な日本国内造船所は三菱下関のみであった。1954年から1958年にかけて三菱下関が建造した軽合金製船体艇小型舟艇は、「復仇」級2隻を含め4種7隻であり、海保・海自向け建造数が5隻に対し「復仇」級は2隻と全体の3割を占めている。「あらかぜ」建造によって、三菱下関は軽合金製船体艇建造に関する工作技術や詳細設計技術などの建造技術に対する技術的信頼性を内外に証明できていたものの、その建造経験は未だ端緒についたばかりであり、船型、排水量、要求速力などの諸元を変更した更なる建造経験の蓄積は、産業化を見据えた技術向上と実証のために極めて重要であった。新規技術である軽合金製船体艇の建造は未だ試作要素の強い事業であり、取得単価が高価なことから激しい価格競争下に晒される民間向け小型高速舟艇市場での受注獲得は容易ではなかったことは想像に難くない。また、国内造船産業での軽合金製船体艇建造能力の獲得は、防衛力の基盤となる防衛技術基盤育成という面から必須のものであり、防衛庁・海自にとってもその獲得を促すための実艇建造機会の作為は極めて重要であった。

前述のとおり、「3号」型は計画速力に届かず「復仇」級も同様であったが、続く「7号」型では計画速力は達成されている。このような実艇建造経験の蓄積が、基本設計を担当する防衛庁技研と建造企業である三菱下関双方の技術向上に繋がっている。旧海軍技術者の人的関係を基盤として官民一体の円滑な情報共有を行い得た当時の環境下にあつて、海自艇と異なり三菱

⁵³ 高田『海上自衛隊全艦艇史』84、86頁。

石原 1950年代の台湾向け魚雷艇移転とその背景について

下関自身が基本設計を行った「復仇」級の建造についても、その経験蓄積が官民双方の技術向上に寄与したことは確かであろう。「復仇」級の移転実現当時の官民一致した認識として、国内向け建造だけでは得られない貴重な建造経験の蓄積となる海外移転は、技術向上のために極めて有用であったものと考えられる。

当時の日本の国内法上正当な手続きを経て移転が実現した「復仇」級であったが、建造企業である三菱造船は「復仇」級の建造・移転について積極的な公表を控えている。現在、三菱下関構内にある下関造船所史料館の主要製品紹介や年表に「復仇」級は一切記載されていない。同社が編纂した社史には「復仇」級に関する記録は記載されているものの、諸元以外の情報を意図的に隠ぺいした形跡が見られる。1959年の『商船建造の歩み:1887-1958』には、他の同社製品と同じく諸元が記載されているものの、船名は「高速艇」、船種も「High Speed Boat」として記載されており、船主は未記載となっている⁵⁴。1964年の『下関造船所 50年史』には他の同所製品と同じく船名、諸元、船主が記載されているものの、船種は警備艇などと記載され「魚雷艇」の名称は伏せられている⁵⁵。また、三菱造船の広報誌である『三菱造船』誌上には、「復仇」級建造当時の下関造船所建造船関係記事中には「復仇」級の建造記録は一切記載されていない。1959年に三菱造船研究部の岩井次郎が『溶接学会』誌上に掲載した記事には、三菱下関の軽合金製船体艇建造実績一覧として「40T 型魚雷艇」の記載が見られる⁵⁶。意図的に発注国・艇名が伏せられているが、「復仇」級の完成年月日・要目と一致することから「40T 型魚雷艇」が「復仇」級を指していることは明白である。このような配慮が見られるものの、1958年の『三菱造船』誌上に「三菱造船下関造船所工作部舟艇課技師向井憲敬、中国海軍魚雷艇試運転立会のため4月29日09:00NWA機にて羽田発台北に向かう」、「三菱下関造船所長参与岩崎誠一、中国海軍魚雷艇引渡式に参列のため、5月1日23:30CAT機にて羽田発台北に向かう」との記事が見られる⁵⁷。これらの記載は、三菱下関での国府海軍向け魚雷艇建造を直接示していないため、記事として掲載されたのだと考えられる。

三菱造船のこのような配慮は、日本政府の安全保障貿易管理制度が現在よりもはるかに緩やかであった当時であっても、三菱造船経営陣が他国に戦闘艦艇を移転した事実を企業経営上のレピュテーションリスク (Reputational risk) と捉えていたことの現れであり、国内向けに積極的に公表することが企業経営上好ましくない結果をもたらすことを危惧した現れだと考えられる⁵⁸。前述のとおり、民間企業主導での防衛装備移転が推進されていた当時においてすら、

⁵⁴ 三菱造船『商船建造の歩み』246-247頁。

⁵⁵ 三菱重工業下関造船所『下関造船所 50年史』276-277、327頁。

⁵⁶ 岩井次郎「全軽金属製魚雷艇の建造について」『溶接学会』28号(1959年8月)496頁。

⁵⁷ 三菱造船「三菱造船ニュース」『三菱造船』28号(1958年6月)78頁。

⁵⁸ レピュテーションリスク (Reputational risk) とは、企業などの評判やブランドイメージが低下することで様々な影響をもたらすリスクを指す。

防衛装備移転が企業経営上のレピュテーションリスクとして企業自身に認識されていたことを示している。このことは、防衛装備移転によるレピュテーションリスクが、防衛装備移転への参加を企業に躊躇させる普遍的な要因であることを顕著に示した事例だと言えよう。

三菱下関は「復仇」級移転後、民間向けに多数の軽合金製船体舟艇を開発、建造しており、現在でも軽合金製高速艇を主力製品のひとつとしている。現在に至る軽合金製高速舟艇建造技術の技術基盤の蓄積に、「復仇」級を含めた魚雷艇建造経験が寄与したことは確実であろう。

(2) 「復仇」級以降に魚雷艇移転が継続しなかった理由と「復仇」級のその後

「復仇」級2隻は国府海軍魚雷艇隊の主力として長期間にわたり在籍し、1982年に除籍されるまで国府海軍の貴重な戦力として活躍した⁵⁹。「復仇」級はFACであり、その建造には相応の新規技術が必要だったものの、航空機のように製造に準ずる程度の極めて高度な技術水準での重整備を定期的に必要とはせず、一般的な艦船造修技術の範疇で維持が可能だった。三菱下関技師として「復仇」級の建造に携わった金子幸雄は、「現地の工廠で兵器搭載後正式に就役し、後に演習中の写真を入手した。程なく接触事故を発生し、船首付近の舷側が凹んだとの報に接したが、適当な材料が無く、純アルミニウム板をリベット止めで補修したとの情報を得た。就役後は金門島沖に出動して、何度か砲火を交えたと聞いたが、現地新聞記事以上の詳細はもちろん承知できなかつた」と述懐している⁶⁰。「復仇」級に適用された技術水準は「受け手」側自身での維持が可能な程度であったため、「受け手」側と「送り手」側との関係性を長期間継続する必要性は乏しかった。

移転受容の可能性という視座において、移転対象となる装備品の技術水準が「『受け手』側自身での維持が可能な程度」であることは、移転受容の可能性を高める要件の一つであると推察される。半面、このような技術水準の装備品移転では、航空機や高性能レーダーのようなその製造・維持に極めて高度な技術水準が要求される装備品移転が強いられる「移転装備品の運用期間全体を通じた『受け手』側と『送り手』側との長期間に及ぶ関係性の構築」を行う必要性は少ないものと考えられる。このため、前者の技術水準の装備品移転の場合、一事例の装備品移転がその後の移転継続に寄与する可能性は少ないものと考えられる。

⁵⁹ Noman, *Conway's All the World's Fighting Ships*, p. 459; 郭鳳明、高明芳「國軍研製裝備雄蜂飛彈的F-AB電導飛彈快艇試驗成功、陸軍噴火戰車亦將問世」『中華民國史事紀要（初稿）——中華民國六十九年（一九八〇）七至十二月份一』（國史館、2004年）170頁；「海鷗的起源」軍武狂人夢 <<http://www.mdc.idv.tw/mdc/navy/rocnavy/FABG1.htm>>2023年10月28日アクセス。国府海軍初の量産ミサイル艇「海鷗」級に搭載された「雄風I型」対艦誘導弾の開発にあたり、1970年代末に「復仇」級に「雄風I型」対艦誘導弾が装備され、各種試験が行われたとの記載も見られる。

⁶⁰ 金子幸雄「アルミニウム合金高速艇建造回想記（2）」『軽金属溶接』38-1号（2000年1月）24頁。

石原 1950年代の台湾向け魚雷艇移転とその背景について

「復仇」級移転が2隻で終了し、その後、国府海軍への魚雷艇移転が行われなかった最も大きな理由は、「復仇」級の移転をもって1個魚雷艇隊が概成したことにより、国府海軍に欠如していた対魚雷艇戦能力が獲得された結果、国府海軍の魚雷艇取得事業がともかくも終了したことであろう。「復仇」級就役後、「白団」海軍教官屠遠航（土肥一夫元海軍中佐）から蒋介石に提出された意見書が台湾に現存している⁶¹。「白団」に所属した旧海軍軍人の活動は1963年までであり、1950年から1963年まで在台した土肥は、「白団」海軍教官として最も遅くまで活動した旧海軍軍人の一人だった。土肥の意見書は1959年3月9日付で書かれたものであり、「復仇」級魚雷艇の性能を高く評価するとともに、国府海軍魚雷艇の大幅な増勢と魚雷整備工廠の設置、魚雷の増備及び金門島補給用高速輸送船の建造を提言するものであった。

土肥の提言が採用され魚雷艇の増勢が果たされていたならば、「復仇」級に続く魚雷艇移転が実現した可能性も十分あり得たかもしれない。だが、土肥が在台していた期間には国府海軍は魚雷艇を含むFACの追加取得を行わなかった。第1次台湾海峡危機以降、アイゼンハワー政権から駆逐艦多数を含む旧米海軍余剰装備の国府海軍への供与が急速に進展しており、国府海軍の水上部隊戦力は大幅に強化されていった。また、国府海軍の造修能力も技術・装備面で強化され、台湾の海軍工廠・民間造船所での自軍艦艇の造修が可能となった。国府海軍は1960年代後半に新たなFACの建造計画を進めたが、1960年代後半は台湾での艦船建造が模索されていた時期にもあたり、これらのFACは台湾の海軍工廠及び民間造船所において建造されている⁶²。

また、前述のとおり当時の三菱造船経営陣が防衛装備移転を少なくとも国内的には企業経営上のレピュテーションリスクと捉えていたことは明白である。だが、結果的に「復仇」級以降に海外移転が実現した事例はなかったものの、三菱造船は海外向け事業展開として「復仇」級に続くFACの海外移転を具体的に検討していた。三菱下関には、1950年代末から1960年代初期のものと思われる海外事業用パンフレット『LIGHT-ALLOY SPEED BOAT』が現存している。本パンフレットには、海自向けの魚雷艇、高速艇と並び、「復仇」級の航走中の写真が掲載されており、事業紹介用と思われる「23m型救命艇」、「26m型魚雷艇」、「34m型魚雷艇」、「37m型魚雷艇」の4種の新造艇概略図が掲載されている。民間企業主導での防衛装備の海外移転が推進されていた当時の情勢が垣間見られる貴重な史料だと言えよう。

このように、1960年代まで経団連をはじめとする民間企業主導での防衛装備移転実現に関

⁶¹ 彭孟緝呈蔣中正檢送實踐學社教官屠遠航所提對建造海軍魚雷快艇暨魚雷整修工廠之意見暨補充說明、1959年3月9日、国史館所蔵蔣中正總統文物『實踐學社（一）』、典藏番号：020-080102-00126-014。土肥は、国府海軍の大戦型米国製魚雷艇には魚雷が装備されていないため、「復仇」級に装備されている魚雷発射器を台湾の海軍工廠で模倣製造中であるとも述べている。

⁶² 金智「遷臺初期中華民國海軍」154-158頁；金智「在臺整軍備戰時期中華民國海軍的建軍發展」『軍事史評論』25期（2018年6月）146-150頁。

する様々な模索が行われたものの、日本政府の防衛装備移転に対する姿勢は終始抑制的であり、官民の姿勢が一致しないまま 1970 年代の三木内閣に至り、日本政府は事実上の武器禁輸へと進んでゆく。結果的に「復仇」級に続く戦闘艦艇の移転が実現することはなく、やがて「復仇」級移転の記憶は忘却の彼方へと追いやられていった。

おわりに

「復仇」級を建造した三菱下関造船所長岩崎誠一は、1958 年 5 月 1 日に羽田空港から台北に渡航し「復仇」級の就役式典に参加している。この日の東京は前日深夜から降り続いていた雨が昼には上がり、深夜 23:30 発の飛行に支障はなかった⁶³。戦後初の海外移転戦闘艦艇の就役式典という晴れの舞台への出立が人目から隠れるような深夜となったのは、その後の日本防衛装備移転史が歩む歴史を暗示するかのようであった。

「復仇」級魚雷艇の移転は、日本防衛装備移転史における数少ない実現事例である。「復仇」級魚雷艇は戦後日本から海外移転された唯一の戦闘艦艇であり、ある意味、日本防衛装備移転史における金字塔とも言える事例であった。だが、その記憶は、日本経済の高度成長期を支えた幾多の輸出船事業の中に埋没して久しい。現在では防衛省関係者や防衛産業関係者のみならず、当該企業関係者においてさえも忘れ去られている。

「復仇」級の移転は、特異な諸条件が満たされたが故に実現したものであり、ある意味、僥倖とも言ってよい程の条件に恵まれてのものだった。移転対象装備である「復仇」級の仕様は、日本の国情に合わせて開発された海自向け魚雷艇とは全く異なる仕様であり、先進的な船体材質を除き国府海軍が望んだ「1940 年代」の水準だった。装備移転の「受け手」側である国府海軍は早期戦力化を第一としており、「送り手」側である日本企業は自ら欲する先進技術を適用した建造経験蓄積のため、早期戦力化への寄与と技術的信頼性を担保した移転専用仕様の魚雷艇を提供できた。

当時の日本政府の防衛装備移転に対する立場は抑制的であり防衛庁・自衛隊を含む政府の組織的な移転促進関与もなかったものの、「復仇」級移転が実現した 1950 年代当時には、装備移転の「受け手」側である国府海軍と「送り手」側である日本企業間では、装備維持に関する直接契約実績と実務担当者レベルでの密接な交流があった。また、日本国内には旧軍関係者の私的な人的関係を基盤とした官民相互の円滑な意思疎通態勢が確保されており、その人間関係は、「白団」教官として「受け手」側の国府軍内部にまで及んでいた。このように、関係者間相互

⁶³ 「東京（東京都）1958 年 5 月 1 日（1 時間ごとの値）」気象庁<https://www.data.jma.go.jp/obd/stAts/etrn/view/hourly_s1.php?prec_no=44&block_no=47662&year=1958&month=5&day=1&view=>2023 年 10 月 28 日アクセス。

石原 1950年代の台湾向け魚雷艇移転とその背景について

の円滑な意思疎通態勢が整っていたことも移転を促進した一因だといえよう。

だが、「受け手」側の所要が満たされてしまうと、移転装備の技術水準が「受け手」側単独で維持可能な水準だったことから、移転を促進した実務担当者レベルでの密接な交流は継続しなかった。結果的に、1957年に引き渡し完了した「復仇」級に続くFACの移転は行われな
いまま、日本の防衛装備移転政策は三木内閣下での事実上の武器禁輸を迎えることになった。
時の経過とともに、旧軍関係者の私的な人的関係を基盤とした関係者間相互の円滑な意思疎通
態勢も失われていった。

防衛装備移転三原則が策定されて久しいが移転実現に至った事例が極めて少ないことを考えたとき、わずか2隻の小型舟艇輸出事業に過ぎない「復仇」級移転から得られる歴史的示唆は極めて貴重だと言ってよいのではないだろうか。

最後に、所蔵する貴重な史資料の閲覧を許していただいた三菱下関担当諸氏に多大なる謝辞を送りたい。