HOKKAIDO UNIVERSITY

Title	日本植民地下における朝鮮鉄道財政の展開過程
Author(s)	平井, 廣一
Citation	經濟學研究, 34(4), 12-32
Issue Date	1985-03
Doc URL	http://hdl.handle.net/2115/31667
Type	bulletin (article)
File Information	34(4)_P12-32.pdf

Instructions for use

Hokkaido University Collection of Scholarly and Academic Papers : HUSCAP

経済学研究 34-4
北海道大学 1985. 3

日本植民地下における朝鮮鉄道財政の展開過程

平井廣一

I はじめに

本稿は，日本統治下の朝鮮における官設鉄道＝国有朝鮮鉄道の展開過程を財政面から分析することにより，日本植民地財政の構造的特質の一側面を考察しようとするものである。

植民地における権力活動の物質的＝貨幣的基礎たる植民地財政は，周知のように地域ごとにそれぞれ性格の異なる官業を多数包摂していた。例えば，朝鮮では鉄道，専売（阿片・煙草・紅蔘・塩・度量衡），通信，森林，医院，台湾は鉄道，専売（阿片・煙草・酒・樟脳・石油・アルコール・燐寸・塩・にがり・度量衡），通信，森林，医院[1]というようにその種類は文字どおり多岐にわたるとともに，単純に計算しても朝鮮財政に占める官業費の割合は，1911年度が歳入で20%，歳出で27%；24・29・36年度はそれぞれ，40・52・52%，30・47・50%であり，同様に台湾においても1897・1903・15・24・36年度の財政全体に占める官業費は，歳入で22・42・61・57・54・60%，歳出では26・46・38・50・39・33%にもおよび，極めて高い比重を占めている[2]。

だが，植民地における官業財政に関してはこうした単なる計数上の比率の大きさに目を向けただけでは不十分であって，その会計制度に着目してはじめてその財政的意義が明らかになるのである。

一般に，官営事業＝公企業は公権力体が出資・所有しながら支配・統制を行う事業体であり，財政的性格からすれば同じ公権力による一般行政とは異質な面をもっている。何故なら公企業はそれ自身権力活動の一部を構成するとはいえ，貨幣の一方的給付（経費支出）とその権力的徴収（租税）によって行なわれる一般行財政と異なって，給付の対価として何らかの貨幣収入を要求し，さらに事業に必要な物品の購入や官業労働者に対する賃金の支払いは資本の投下および官業費の支出であって一般行政費の支払とは同質に論じられないからである。

そしてこのような特徴をもつ官業の経理を円滑に行うためにはその経営形態に即した官業財政制度が必要になるのであるが，一つ重要な問題が残る。それはこの官業部門が一般行財政部門と会計制度的にどのような関係に立つのか，すなわち両者がいわば一括処理されて直接的な繰り入れ関係をもつのか，または官業部門は一般財政から独立しながらも資金の授受は存在するのか，あるいは前者の会計処理が全く独立してなされるのかということである。

官業財政における一般行財政との対応関係という以上の視角から日本植民地財政を調べると，租税収入と同列に官業収入が，一般歳出と並列して官業関係費が計上されており官業は一般行財政と全く分離されていないことがわかる。

植民地財政中最大の規模をもつ朝鮮において，専売や通信など他を圧倒する官業である鉄道もこの例外ではない。朝鮮鉄道は，植民地物

1）『明治大正財政史』第18・19巻，『昭和財政史』XV・XVI による。
2）拙稿「日本植民地財政の展開と構造」（『社会経済史学』（第47巻第6号，1982年）53，62～64頁。

資の搬送に代表される経済的機能にとどまらず，軍事的・警察的機能が強く意識されていた(「国防共衛経済共通の理想[3]」)。そしてこれらの諸機能を現実に担当する鉄道財政は，日本資本主義による植民地的再編をうけた経済社会構造を反映した旅客と貨物の流れによって運輸収入を規定されつつ，他方では極東アジアの国際政治情勢に対応した大陸政策の遂行という極めて政治的要因によって拡充が行なわれ営業経費および建設投資を膨脹させてゆく。

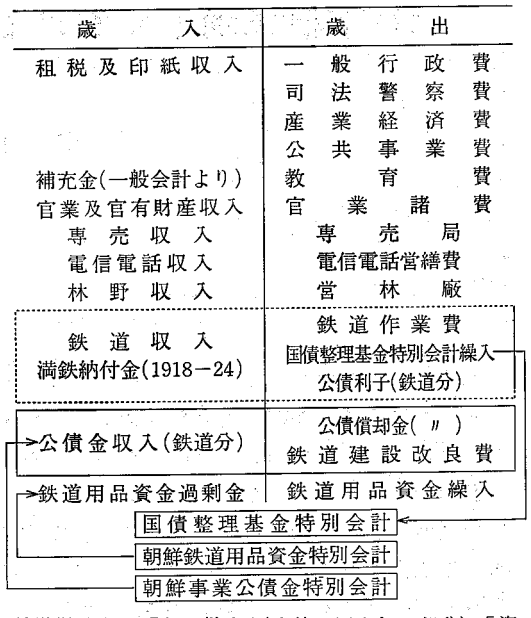
朝鮮鉄道財政のこうした展開過程は，それを一般行財政とともに自らの構成要素に組み入れている総督府財政総体に深刻な影響を与えざるをえない。異民族支配の典型である朝鮮植民地統治は終始尨大な警察・裁判費用の支出を余儀なくされたばかりか，時代が下るにつれて植民政策の多角化による産業経済・公共事業，さらには教育費へと統治諸費用を配分しなければならなかった。しかし一方でこうした経費膨脹－とりわけ内包的な－を賄うべき租税収入は構造的に低水準にとどまっており，ここに一般行政部門と会計制度上直結した官業財政としての鉄道部門の収支状況が大きく浮かびあがってくるのである。

以下，Ⅱ　朝鮮鉄道会計制度の特質，　Ⅲ　鉄道財政の分析の順で論を進めて，朝鮮鉄道財政がその特徴的な会計制度を通じて総督府財政においていかなる役割を果したのかを明らかにしたい。

Ⅱ　朝鮮鉄道会計制度の特質

Ⅰで少しふれたように，朝鮮鉄道の会計は植民地における官業の例にもれず単なる消費的財政過程である「一般会計」部分と合体しており，資本の調達・出資と営業資金の循環を担う「企業会計」として独立していないのであるが，こうした制度は朝鮮植民地財政全体にとっていかなる意義を有するのであろうか。

図1　朝鮮総督府特別会計と鉄道財政



鉄道財政とは「収益勘定」(点線で囲まれた部分)，「資本勘定」(実線で囲まれた部分)，および「鉄道用品会計」(「用品勘定」)をさす。『朝鮮総督府特別会計歳入歳出決算書』により作成。

まず図1を御覧いただこう。この図は朝鮮総督府特別会計に鉄道財政がどのように嵌めこまれているかを示したものである。図の説明にもあるように「収益勘定」・「資本勘定」および「朝鮮鉄道用品資金特別会計」を総称して鉄道財政という。

ここで注意したいのは，図1のように総督府財政の歳入に「鉄道収入」が，歳出に「鉄道作業費」・「鉄道建設改良費」がそれぞれ他の会計科目に並列して計上されるのは1911(明44)年度からであって[4]「併合」と同時ではないという事実である。すなわち1910年8月の「併合」に際して施行された朝鮮総督府特別会計には当初鉄道関係科目は計上されていなかったのである。では総督府財政に組み込まれる以前の朝鮮鉄道の会計＝経理はいかなる仕組になっていた

3) 朝鮮総督府鉄道局『朝鮮鉄道史』第1巻，1927年，序文。

4) 『明治大正財政史』第18巻の巻末付表「朝鮮総督府特別会計歳入歳出決算額累年一覧表」を参照。

のか。『明治大正財政史』会計制度編に依拠しながらみていくことにしよう。

1906（明39）年3月「鉄道国有法」公布の翌月，「帝国鉄道会計法」および「官設鉄道用品資金会計法中改正法」が公布され，同時に国有のために買収された京釜鉄道（京仁線を含む）の経営にあたっても帝国鉄道の例に倣ってこれら二法を準用するとした（その場合鉄道の管理は統監府鉄道管理局が行う）。「帝国鉄道会計法及帝国鉄道用品資金会計法ハ韓国ニ於テ帝国ノ経営スル鉄道ニ之ヲ準用ス」（法律第39号）。なお，軍用鉄道として建設された京義・馬山両線も翌1907年に国有として臨時軍事費特別会計から引き継がれている。

韓国鉄道に準用された「帝国鉄道会計法」は，①従来並びに将来の出資金である「資本」は同会計の負債であって一般会計に対して漸時償還する（第一条），②鉄道の建設改良費を賄うために一般会計からの繰入金及び鉄道財産の売却代金を充てる勘定を資本勘定とする（第三条），③営業上の収入・「資本」に所属する物件の貸付料・用品勘定の過剰金を以て営業上の諸費用等を支払う収益勘定を立てる（第四条），④収益勘定の差額を「益金」として負債（①を参照）の利子と負債償却金に区分して一般会計に納付する（第五条），⑤収益勘定の歳出に対し歳入が不足する場合は一般会計から50万円まで借入を行うことができる（第十条）などと規定していた。ここに国有鉄道は建設改良を担当する資本勘定と営業を担当する収益勘定の二勘定を立て，資本勘定の歳入と収益勘定の益金に一般会計を関係させたのである。そして韓国鉄道はこの法令の適用をうけるのであるから，その会計には上記の二勘定が立つことになる。「韓国鉄道特別会計」がそれらを処理する会計であるが，同会計は1910年度で廃止，翌年度から韓国鉄道の収支はこのような独立の会計によってではなく「朝鮮総督府特別会計に併合」して計上されてしまうのである（図1）。だとすれば総督府特別会計に1911年度以降顔を出す鉄道関係科目のうち，「鉄道収入」は旧「韓国鉄道特別会計」における収益勘定の歳入に，営業諸経費の支出である「鉄道作業費」は同勘定の歳出に，そして「鉄道建設改良費」は資本勘定の歳出にそれぞれ該当するのは明らかである。

「韓国鉄道特別会計」を構成する「資本」・「収益」の二勘定が総督府特別会計に引き継がれるにあたっては，鉄道建設改良費の調達とその返済方法に重要な制度的変更が行なわれている。すなわち「韓国鉄道特別会計」の資本勘定の歳入には建設改良費として一般会計から1906～10年度にかけて約2,800万円が繰り入れられているのに対して，総督府特別会計においては「朝鮮事業公債法」（明44年法律第19号）の「朝鮮に於ける産業の開発及文化の普及の為め，鉄道の敷設・道路の改修・港湾の修築の三事業を企画せしが此等に要する経費は之を公債又は借入金を以て支弁する」という規定に基き公債が充当されているのである。この制度的変更の背後にあるのは1909（明42）年制定公布の改正鉄道会計法であると考えられる。つまり1906年の法律では鉄道の建設改良費は一般会計に依存していたのであるが，こうした制度では「一般財政計画の如何に依りて建設改良事業は往々その進捗を制限せられ，鉄道事業の急速なる発展は為に阻碍せらるるの虞」がある。従って「鉄道特別会計を一般会計より分離して資金の調達を容易にし，併せて建設改良の敏速を図る」ためには，改正鉄道会計法第二条の「帝国鉄道ノ建設改良ニ要スル経費ハ鉄道益金ヲ以テ之ニ充ツ但シ鉄道益金不足ノ場合ニ於テ政府ハ本会計ノ負担ニ於テ公債ヲ発行シ又ハ他ノ特別会計其ノ他ヨリ借入金ヲ為スコトヲ得」という規定が必要になるのである。

加えて鉄道資本を公債で調達すれば，その償還および利子の支払いをあわせて行なわねばならないことはいうまでもない。1906（明39）年の鉄道会計法では「鉄道益金」を「資本」に対する「負債償還金」と「負債の利子」に分割して一般会計に納付していた（同法第五条）が，

1909年の改正同法においては資本勘定の負担で「負債償還金」を，収益勘定の負担で「負債ニ対スル利子」をそれぞれ「国債整理基金特別会計」に繰り入れることとした（改正同法六・七条)。このシステムは総督府特別会計に鉄道資本を調達する根拠法令である「朝鮮事業公債金特別会計」第二条に受け継がれる（「公債又ハ借入金ヲ償還スル場合ニ於テハ直ニ之ヲ国債整理基金特別会計ニ繰入ルヘシ」)。但し図1をみてもわかるように，大蔵省『朝鮮総督府特別会計歳入歳出決定計算書』の「国債整理基金特別会計繰入」の項には（1918年までの名称は「一般会計繰入」)，償還金だけではなく利子支払も含まれている[5]。

このように朝鮮鉄道財政は総督府財政と一体化したことによって従来の「資本」「収益」の二勘定を法規上消滅させた。その結果次のような制度的特質をもつに至る。

第一に，「資本勘定」の廃止によって鉄道の建設改良資金が「朝鮮事業公債金特別会計」からの支弁となったため，かなり後まで黒字に転化することがなかった「収益勘定」に依存することなくその調達が可能となった。また発行した公債の償還（利子支払は総督府財政が行う）は，1929年までは一般会計が行なっていたのである[6]。ここでただちに想起されるのは帝国鉄道の会計制度の変遷であり，同会計が中仙道鉄道基金部(1884年)→鉄道会計条例(85年)→官設鉄道会計法（90年)→鉄道敷設法（92年)・鉄道公債会計法（93年)→帝国鉄道会計法（1906年)→改正同法（09年）という過程を経るなかで，特別会計制度として法的に整備されていた理由の一つに，鉄道会計それ自体の責任において公債を発行し建設資金を有利に獲得しようという意図があったとされているが，この場合発行した公債の償還計画は全くなく一般会計がその任にあたっていたのであった[7]。朝鮮鉄道もある時期まで事情は同じであって，鉄道財政は日本財政の権力的収入にもたれかかってのみ存続しえた。

第二に，「収益勘定」の消滅によって総督府財政の外見上（具体的会計科目は「国債整理基金特別会計繰入」=図1)，公債の利子支払は鉄道会計とは無関係であるかのように現象する。

第三に，再三繰り返すように鉄道財政は総督府財政の他の科目と一括して処理されるため，前者が「益金」を計上して黒字となる場合は鉄道関係以外の諸財政支出－とりわけ権力的統治諸費用－を補塡することになり，ひいては経費膨脹に耐えうるような植民地財政の一応の安定化の寄与につながっていく。また逆の場合は，租税収入や専売等他の官業収入がその部分の穴埋めをせざるを得ず，財政危機を顕在化させることになるのである。

ではこのような会計制度は，総督府財政において実際にはどのように機能したのであろうか。それを明らかにするためには，鉄道財政の実態がまず把握されねばならないが，本稿ではその課題に対して鉄道財政の現象上の特徴を最初に押さえ，次に鉄道財政の主軸である収益勘定の分析を作業費，鉄道収入の順で行うことによって接近していきたい。そして最後に収益勘定における利子支払のあり方が鉄道政策を財政面から規制してゆく側面を剔出しつつ総督府財政における鉄道財政の役割を確定していくことにする。

Ⅲ　鉄道財政の分析

1．概　　観

鉄道財政の分析に際して最も重要なのが「資本勘定」とともに総督府財政に埋没した旧「収益勘定」部分，すなわち鉄道収入・鉄道作業費そして利子支払の動向である。ここで鉄道収入

5）大蔵省『朝鮮総督府特別会計歳入歳出決算書』の同項参照。

6）『昭和財政史』XVI，148頁。

7）島恭彦「日本資本主義と国有鉄道」(『著作集』第3巻，有斐閣，1982年）第3章をみよ。

とは，運輸収入（旅客収入・貨物収入），倉庫や旅館収入などの雑収入，仮収入及立替金受入，受託工事収入の合計をさし，鉄道作業費は，俸給，事業費（総係費・保存費・車両修繕費・汽車費・運輸費・補充費）および諸払戻立替金及欠損補塡金をいう。鉄道収入と作業費の計数は既存の統計を利用すればよいが，公債利子（鉄道分）額は1911～43年に朝鮮事業公債（前出）によって発行された公債額のうち，鉄道建設改良に充当された比率を算出し（『昭和財政史』XVI，152～5頁），それを総督府特別会計が支払う年々の公債利子額に掛けあわせて推計した[8]。

こうして旧「収益勘定」＝鉄道収入－（鉄道作業費＋公債利子）の時系列をとったのが表1と図2の下のグラフである。同表で1918(大7)～24（大13）年度の「鉄道収入－作業費」の数値は，朝鮮鉄道の満鉄移管による同部分の喪失に対する保障，換言すれば総督府特別会計による利子支払の埋めあわせの性格をもつ「満鉄納付金」をあらわす。

この表と図から「収益勘定」の収支は次のような現象を呈するに至る。第一に，朝鮮鉄道が黒字をだすのは1935－37年段階以降（より詳しくは1934年の413万円から）であり，それまでは1917～19年度の154万円の差益計上にみられるように第一次大戦下の「財界好況」とりわけ「海運界未曽有の殷賑」に伴う「船腹の欠乏」＝「貨物〔の〕鉄道〔への集中〕」[9]が収支の一時的好転をもたらした以外は平均100万円程度の赤字である。「過去に於て半島の国有鉄道に投下したる資金は約二億八千万円でありますが，是れに対し一年の営業益金〔表1の鉄道収入－作業費に該当〕は九百万円内外に止り，未だ其の利子さへも支払ふに足りません」[10]（大正15年4月，朝鮮総督府鉄道局長官・大村卓一，傍点筆者，以下同じ）や「鉄道の収支差益が増加して利子支弁のみならず，一般行政費にも財源として，使用し得られる時の来らんことを希って止まない次第」[11]（昭和7年5月，総督府財務局長・水田直昌）という発言はこの事実を裏付けている。特に1929－31年度は平均507万円（30年度が613万，31年度が792万）もの欠損がでているが，これは昭和恐慌が朝鮮に波及し運賃収入が大幅に落ち込んだためで，「是れ事業官庁の収入の状況如何が，本府〔総督府〕財政に絶大な影響を及ぼす所以であって，両三年〔1930－32年〕の財政窮迫も一にこの事業庁の収入の不振に基くと云ふも，過言ではない」[12]（同上）と嘆息されていたのであった。

ところが1935－37年に平均1,055万円の差益を計上して以来，朝鮮鉄道は黒字に転化しその額も38－40年度で2,900万，41－43年度では実に4,200万円にものぼっている。この金額は同時期の総督府特別会計における租税収入の11.1，20.8，12.1％に相当し，「鉄道収入を〔総督府の〕一般会計が搾取し」[13]ていたといわれる程の歳入補塡機能を鉄道財政が担うことになる。しかも1937年9月「臨時軍事費特別会計」の成立による戦時財政への移行は，翌38年の法律第23号「関東局，朝鮮総督府，台湾総督府及樺太庁ノ各特別会計ニ於ケル租税収入ノ一部ニ相当スル金額ヲ臨時軍事費特別会計ニ繰入ルルコトニ関スル件」というかたちで植民地財政を臨軍会計に従属させたから，朝鮮鉄道財政は間接的にではあれ租税負担の強化を下支えしたのである。以下旧「収益勘定」を構成する三つの要素を「作業費」，「鉄道収入」，「利子支払」の

8）この推計額を例えば小林利一『国有朝鮮鉄道経理事務の常識』(1932年) 25頁に掲載されている「総督府負担利子支払額」と比較すれば，1923～25年度平均額で前者は表1により9,096千円に対し，後者は8,385千円であり，その誤差は約8％である。

9）朝鮮総督府鉄道局『朝鮮の鉄道』(1928年)，159頁。

10）同『朝鮮鉄道論纂』1930年，457頁。

11）水田直昌「朝鮮の財政」(『朝鮮』昭和8年7月号)，3頁。

12）同上，9頁。

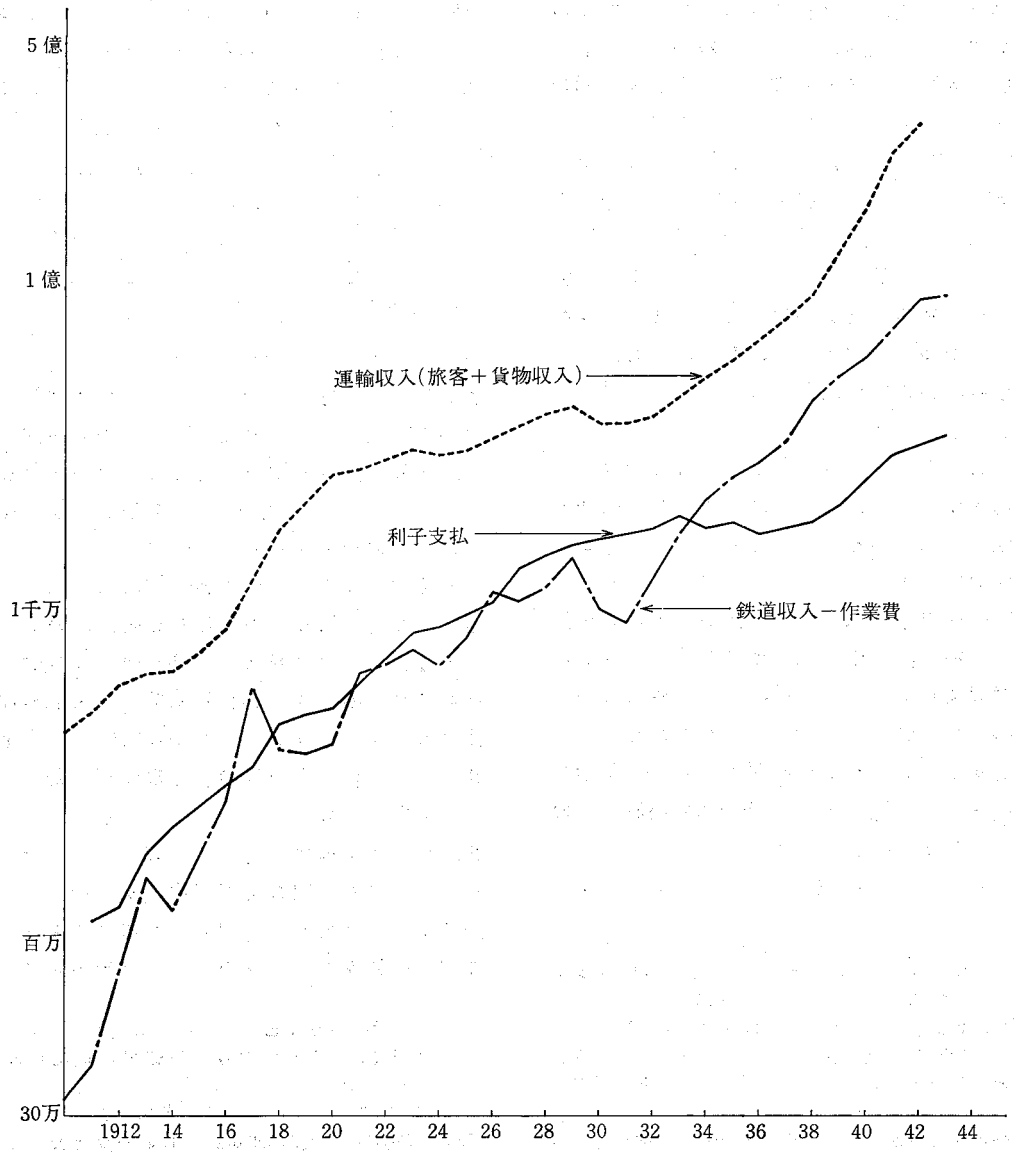
13）水田直昌・土屋喬雄編述『財政金融政策からみた朝鮮統治とその終局』友邦協会，1962年，31頁。

表1　「収益勘定」の収支（年平均，決算）　（千円）

	1911—13	1914—16	1917—19	1920—22	1923—25	1926—28	1929—31	1932—34	1935—37	1938—40	1941—43
鉄道収入－作業費	1,018	1,882	5,540	5,900	7,930	11,077	11,047	16,882	28,165	50,538	73,427
公債利子	1,311	2,562	4,000	6,017	9,096	12,633	16,119	17,943	17,613	21,139	31,713
差益	△ 293	△ 680	1,540	△ 117	△ 1,166	△ 1,556	△ 5,072	△ 1,061	10,552	29,399	41,714

『朝鮮総督府鉄道局年報』『朝鮮鉄道状況』各年度版により作成。
1942年度の「鉄道収入－作業費」は資料欠如のため予算で計算。△は赤字。

図2　運輸収入と「収益勘定」



『鉄道局年報』『鉄道状況』各年度版により作成。

順で分析することにしよう。

2．「作業費」の分析

朝鮮鉄道の作業費は，勅任・奏任・判任官の「俸給」と「事業費」にわかれ，後者は「保存費」（線路の保守，通信線・電力線の修繕，庁舎・官舎・倉庫・工場等の修繕）;「運転費」（機関手・車掌の諸給料，石炭代，油脂代）;「車両修繕費」（機関車・貨車・客車等の修繕）;「運輸費」（駅員の給与等列車運転に直接必要ではない運輸営業費用）;「総係費」（運輸事業の経営管理に要する一般的費用で上記のいずれにも入らないもの）によって構成される。1926年度の作業費は「俸給が1,897千円，事業費がそれぞれ5,609千円（23.8%），6,625千円（28.1%），3,274千円（13.9%），4,720千円（20.0%），785千円（3.3%），他に特別給与金－後述－が1.0%，補充費が4.7%となっている[14]。この構成を1927年度の帝国鉄道のそれと比較してみると，各々21.5，28.7，10.0，33.3，2.1%[15]であり朝鮮鉄道とは運輸費の面でかなりの開きがあることがわかる。

いまこの作業費を人件費と物件費という側面から考察すれば，1922年には「人件費，物件費を内地鉄道に比べると，人件費は一部の労銀に於て多少内地に比し低廉なるものあるも，一般従業員の平均給与は遥かに多額」[16]という指摘がされている。加えて朝鮮鉄道は1917（大6）～24（大13）年にかけて満鉄に移管されるのであるが，移管解除後総督府の直営となってから24～32年度の8年間に960万円もの「特別給与金」（満鉄の退職金）[17]が支払われている。この額は全体の42%（1926年度）を占める朝鮮人職員の日本人と比較した給与水準が判任官で66%，雇員・傭人で73%に抑えられている[18]点を考慮しても人件費を全体として押しあげることは否定できない。

表2　鉄道用品購入の産地別内訳　（千円）

		日本	外国	「満州」	朝鮮	計
石炭	1915	2	－	78	1	81
	1926	28	13	120	126	287
	1935	51	－	210	279	540
枕木 木材	1915	47	1	－	2	50
	1926	112	8	－	88	208
	1935	6	27	－	257	290
機関車	1915	－	－	23	－	23
	1926	63	－	－	－	63
	1935	188	－	－	－	188
レール 橋桁 地金	1915	21	－	41	－	62
	1926	231	5	2	7	245
	1935	323	4	－	10	337
セメント	1915	36	－	－	－	36
	1926	108	－	－	86	194
	1935	26	－	－	137	163

『鉄道局年報』により作成。

物件費については，昭和初期まで石炭・枕木をはじめとして「高価ならざるを得ない」[19]日本・「満州」産品の購入が多い（表2）。換言すればこれらの物品が朝鮮内部で調達可能になるにつれて，営業経費を相対的にではあれ低下させ，1930年代後半以降の収支の改善に寄与したものと考えられる。

3．朝鮮植民地経済と鉄道収入

鉄道収入の大部分を占めるのは，いうまでもなく運輸収入である。図2をみれば運輸収入は「三線連絡運賃制度」の導入と第一次大戦，そ

14) 朝鮮総督府鉄道局『鉄道局年報』1926年度版による。

15) 平山孝『鉄道財話』鉄道書院，1933年，277頁。

16) 沢崎修「朝鮮鉄道の経営」（『朝鮮』大正11年10月号），401頁。

17) この「特別給与金」とは鮮鉄の満鉄移管解除後の際，鮮鉄職員の満鉄「退社」措置に伴って満鉄から総督府に納入され，同職員が鮮鉄を退社する時までの期間年7%の複利で支払うことになっていたいわば「満鉄の退職金」である。その後7%複利による加算額が次第に膨らんできたこともあり，まだ在職中の職員にも昭和7年度までに支払を済ませることにした。従って同費の支給は同年で打切となっている。（当時総督府鉄道局に勤務してこの処理を手がけた笹峰清氏の談による。）

18) 『鉄道局年報』による。

19) 前掲『朝鮮鉄道の経営』，407頁。

表3　旅客収入と貨物収入（年平均，決算）　（千円）

	1910—15	1916—20	1921—25	1926—30	1931—35	1936—40	1941—43
旅客収入	3,340 (57)	8,685 (51)	14,593 (50)	18,399 (49)	21,619 (48)	54,166 (53)	143,961 (62)
貨物収入	2,521 (43)	8,226 (49)	14,340 (50)	19,237 (51)	23,424 (52)	46,878 (47)	88,776 (38)
計	5,861(100)	16,911(100)	28,933(100)	37,636(100)	45,043(100)	101,044(100)	232,737(100)

『鉄道局年報』『鉄道状況』各年度版により作成。1938，42年度は予算額で計算。（　）は%。

表4　貨物収入の内訳　（千円）

	1914(大3)	1920(大9)	1926(大15)	1932(昭7)	1936昭(11)	1940(昭15)	1942(昭17)
米(籾をふくむ)	316 (12.4)	844 (7.6)	2,045 (11.8)	2,118 (10.5)	2,261 (7.0)	2,246 (3.7)	3,132 (3.5)
石炭	310 (12.2)	1,189 (10.7)	①1,470 (8.5)	2,881 (14.3)	3,530 (10.9)	9,479 (15.6)	13,941 (15.6)
食品・酒 煙草・塩	272 (10.7)	858 (7.7)	1,580 (9.1)	1,900 (9.4)	2,629 (8.1)	4,445 (7.3)	4,845 (5.4)
木材・薪・木炭	224 (8.8)	1,035 (9.3)	1,516 (8.7)	1,439 (7.1)	2,854 (8.8)	5,252 (8.6)	6,283 (7.0)
鮮魚等	173 (6.8)	517 (4.6)	692 (4.0)	848 (4.2)	1,274 (3.9)	1,558 (2.6)	1,779 (2.0)
綿糸布	137 (5.4)	254 (2.3)	513 (2.9)	348 (1.7)	534 (1.6)	335 (0.5)	292 (0.3)
大豆	120 (4.7)	454 (4.1)	477 (2.7)	620 (3.1)	255 (0.8)	373 (0.6)	1,457 (1.6)
粟・雑穀	64 (2.5)	508 (4.6)	2,211 (12.7)	1,422 (7.0)	1,258 (3.9)	1,004 (1.6)	1,165 (1.3)
石炭・セメント 鉱石	45 (1.8)	470 (4.2)	827 (4.8)	1,343 (6.7)	3,365 (10.4)	②7,470 (12.3)	11,011 (12.3)
金属・機械	43 (1.7)	105 (0.9)	437 (2.5)	353 (1.7)	867 (2.7)	2,506 (4.1)	2,102 (2.4)
肥料	18 (0.7)	83 (0.7)	588 (3.4)	683 (3.3)	2,142 (6.6)	2,455 (4.0)	2,914 (3.3)
局用品	109 (4.3)	1,074 (9.6)	1,498 (8.6)	743 (3.7)	875 (2.7)	1,624 (2.7)	1,025 (1.1)
小計	1,831 (72.0)	7,391 (66.3)	13,854 (79.6)	14,698 (72.8)	21,844 (67.3)	38,747 (63.6)	49,946 (55.8)
その他・計	2,553(100.0)	11,148(100.0)	17,396(100.0)	20,184(100.0)	32,444(100.0)	③60,921(100.0)	④89,354(100.0)

（備考）①骸炭・煉炭をふくむ，以下同じ。
②鉱油・揮発油をふくむ，以下同じ。
③・④軍用品2,442千円（4.0%），13,250千円（14.8%）をそれぞれふくむ。
『鉄道局年報』各年度版により作成。（　）は%。

して1918（大7）年の貨物運賃の値上げなどにより1914年度から19年度にかけて急上昇し，昭和恐慌期にかけて緩漫なカーブを描いた後34年度頃から再び急上昇を続けている。また旅客と貨物の収入比率は（表3），1914年度までと41—43年度を除いてほぼ同等の地位にある。以下ではこのうち貨物収入の分析を集中的に行いたい。貨物収入のあり方は，基本的には貨物の運輸形態によって規定されており，そのことは日本資本主義・帝国主義の植民政策の影響を大きくうけた朝鮮経済の植民地的編成替を，域内および域外との商品流通の側面から照らしだすことになるからである。

表4は貨物収入の内訳である。同表によれば，朝鮮鉄道の貨物収入構成は1932年度頃を境に，米が10%内外，石炭が10%強を保つ他，粟・雑穀が次第に比率を高めていく時期と，その後石炭は相変わらず高い地位にあるものの米や粟・雑穀の比重低下にかわって石炭・セメント・鉱石，金属・機械，それに軍需品が台頭してくる時期に二分することができる。

前期において，米および粟・雑穀が上位を占

表5　連帯運輸表　　(千トン)

		対鉄道院(省)			対満鉄		
		発送(朝→鉄)	通過(鉄→満)	到着(鉄→満)	発送(朝→満)	通過(満→鉄)	到着(満→朝)
米	1914	3.3 (10.1)	0	-	4.1 (21.8)	-	0.2
	1920	11.8 (13.5)	0	0.3	2.3 (6.4)	-	-
	1926	22.9 (43.3)	0	0	0.6	-	1.0
石炭	1914	-	-	0	0	-	68.9 (78.0)
	1920	0	-	0.1	0	-	97.0 (64.4)
	1926	-	-	-	-	0	223.9 (38.5)
粟・雑穀	1914	0.6 (1.8)	0	0.1	0.2	0.8	8.1 (9.2)
	1920	2.3 (2.6)	-	0.2	0.3	0.8	38.1 (25.3)
	1926	0.3	0	0	-	1.1	210.9 (36.3)
食品・酒・煙草・塩	1914	0	2.0 (11.7)	14.1 (40.0)	0.9 (4.8)	-	0.5
	1920	1.8 (2.0)	1.3 (8.4)	17.8 (26.3)	1.6 (4.5)	0	0.4
	1926	3.1 (5.9)	0.7 (6.4)	10.8 (18.1)	3.0 (8.2)	-	0
綿糸・布	1914	-	13.5 (80.0)	7.8 (22.0)	0.1	-	0
	1920	0.1	8.2 (52.5)	7.9 (11.7)	0.1	0	0.1
	1926	0.1	8.6 (79.4)	17.8 (30.0)	0.1	0	0
その他・計	1914	32.9(100.0)	16.8(100.0)	35.3(100.0)	18.9(100.0)	5.5(100.0)	88.3(100.0)
	1920	88.0(100.0)	15.7(100.0)	57.7(100.0)	36.4(100.0)	2.9(100.0)	150.7(100.0)
	1926	52.9(100.0)	10.9(100.0)	59.6(100.0)	36.8(100.0)	1.5(100.0)	580.9(100.0)

『鉄道局年報』により作成。(　)は%を示し，主なもののみを表示してある。

めるのは，いうまでもなく朝鮮が日本への米の移出基地として政策的に位置付けられた結果，朝鮮農民が米の「飢餓移出」の代償として粟や雑穀の食用を強制されたことによる。

朝鮮米の日本への移出は，1913年の日本側での米穀移入税徹廃以降1915－19年平均＝1,940千石，20－24年＝3,298千石，25－29年＝5,849千石，30－34年＝7,760千石[20]と飛躍的な増加を示し，生産高に占める移出高の比率も，それぞれ14，23，39，46%[21]と上昇の一途をたどるのである。一方日本の米穀市場における朝鮮米のシェアは，1914－18年平均で総供給高の2.4%に止まっていたが，1919－23年が4.3%，24－28年が7.9%，29－33年では9.4%[22]と一割の線に近づいてくる。朝鮮米のこうした移入の急増は，同じ植民地米でも台湾米と異なって内地米と量的季節的に競合関係をもつという特性によって，その移入統制策を1920年代後半からの日本側農政の組上に載せることになるのである。

朝鮮米の日本への移入という流通形態は，当然にも朝鮮鉄道と帝国鉄道との米の「連帯輸送」となってあらわれる。表5がそれであるが，この表は史料である『鉄道局年報』には金額表示が掲載されていないので重量表示となっていることに注意されたい。

同表によれば，米の対鉄道院（省）輸送は1914年度の3.3千トンから11.8千トン(20年度)，

20) 菱本長次『朝鮮米の研究』1983年，706～707頁により計算。

21) 林炳潤『植民地における商業的農業の展開』(東大出版会，1971年) 262頁。

22) 一九二〇年代研究会編『一九二〇年代の日本資本主義』(東大出版会，1983年) 305頁。

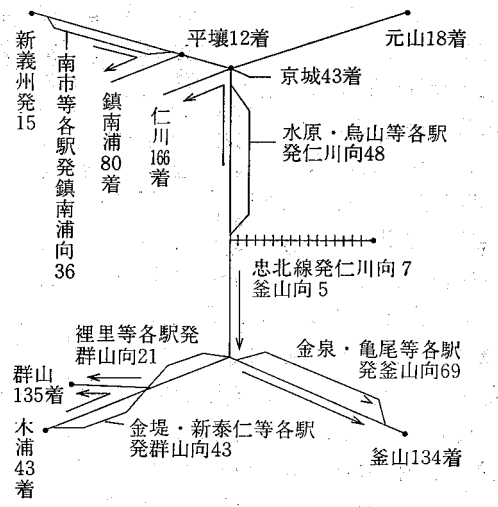
229千トン（26年度）へと増加しており，26年度では対鉄道省連帯運輸の半分近くに達している。尚この表にはないが，朝鮮内の私鉄から朝鮮鉄道への米の連帯輸送も次第に目立つようになり，26年度で147.0千トンの到着がある[23]。これらもその殆んどが朝鮮鉄道を経由して最終的には日本へ移出されたものであろう。朝鮮鉄道の対日連帯運輸は，この他に日本からの食品類の移入（14.1→17.8→10.8千トン），綿糸布（14年度で満鉄向け通過貨物の80％＝表5による）や大豆輸送（鉄道院〔省〕向けが大部分）がある。このうち綿糸布と大豆の運賃収入に占める比率は表4で明らかなように漸減傾向にあり，食品類や木材等は横這い状態が続いている。

いまこの対日鉄道連帯輸送を広く対日貿易の中に位置付けてみると，米と大豆の移出は両者が対応しているが，1919，24，29年の3ヶ年平均で対日移入価額の約7％を占め，綿織物に次ぐ移入品である機械器具[24]は，表4の収入総額構成比ではかろうじて1～2％を維持しているにすぎず連帯輸送にはとりたてて項目を立てる必要がない程の量となっている。

以上，朝鮮鉄道がどのような貨物を運び収入を得てきたかを概観したわけであるが，次にこの時期の収入構成上の主要貨物である米，粟・雑穀そして石炭の輸送形態を，経路・数量・目的地等について具体的に検討することによって，朝鮮植民地鉄道の貨物収入構造の特質を剔出してみたい。

先ず，日本への移出向朝鮮米は，主産地→最寄開港場→京阪神・京浜地帯というルートを通る。この場合，生産地→＜朝鮮鉄道＞→釜山→＜連絡船＞→下関→＜帝国鉄道＞という「鉄道直通輸送」は，1936年に「鮮米鉄道直通輸送割引運賃制度」が導入されるまでは「鉄道の貨物運賃が高率な為め利用する者少く，（中略）特に港湾に遠くして船舶輸送に不便な地方間に行はるるに過ぎなかった」[25]。従って朝鮮鉄道は米の主産地－港湾間輸送に関わることになる。図3はそれを主要積出駅及び到着駅，並びにそれぞれの数量，そして輸送方向を示すことによって鳥瞰したものである。1926年度を選んだ理由は，先の表4の貨物収入構成において米がピークを記録すると同時に，粟・雑穀も全体の12.7％と首位に躍り出る時期でもあり，朝鮮の米の移出と粟の代用食化という状況が貨物収入面で最も端的に反映していると考えたからである。簡略化していえば，朝鮮米の私鉄をもふくむ鉄道輸送は，①忠北・慶北・慶南各線（私鉄），金泉・亀尾・倭館・大邱・慶山・密陽等慶尚南北道各駅から京釜線経由釜山行，②全羅南北道の金提・新泰仁・論山・裡里駅より湖南線経由木浦・群山行，③水原・平沢・京南鉄道（私鉄）・鳥致院等忠清南道・京畿道の各駅から京釜・京仁線経由仁川行，④平壌・南市より京義線経由鎮南浦行に代表される。

図3　朝鮮米の主要輸送経路（1926年度，千トン）



『鉄道局年報』大正15年度により作成。矢印が輸送経路。卌卌は私鉄を示す。

このように主要港湾に接続する各駅まで輸送された米は船舶によって日本へ航送されるので

23）『鉄道局年報』による。
24）前掲『一九二〇年代の日本資本主義』303頁。
25）前掲『朝鮮米の研究』398頁。

あるが，この日本向船荷運賃の仕組が，朝鮮米の「鉄道直通輸送」の殷賑を，いいかえれば朝鮮鉄道にとって貨物輸送の大宗である米の長距離・大量輸送による運賃の増収を妨げることになるという点に注意する必要がある。

1924年1月，大阪商船・朝鮮郵船・澤山汽船・尼崎汽船の4船会社と朝鮮穀物貿易商組合聯合会は，仁川・群山・木浦～阪神間の米穀百石当り船荷運賃を90円，釜山～阪神間は78円とし，同聯合会々員には5分の割戻を行うことにしたのに続いて，翌25年には新たに山下汽船・近海郵船・岡崎汽船・川崎汽船を加えた8社が「鮮航会」を組織し，同年12月仁川～阪神間の基準運賃を75円に定めた[26]。要するに，仁川・群山・木浦の3港～阪神間の船荷運賃は同額なのであるから，先の指摘のごとく「直通運賃」はどうしても割高になるのであって，この傾向は運賃協定成立以前にも貫徹していたように思われる。尚，釜山～阪神間運賃は1930年で仁川～阪神間に比較して22円80銭の値開きがあったが，35年には18円60銭に縮少している[27]。

朝鮮米のこうした輸送システムは，日本の主要米穀消費地までの流通費という点で内地米との対抗を可能にさせた。時代は少し下るが，表6の米穀流通諸費用の比較が明らかにしているように，船荷運賃を基準にした仁川～大阪間の流通費は少くとも九州産米とは競争可能というべきであり，加えて1935年4月の「鮮航会」解散後の無協定競争以降は「肥後，佐賀，大分の九州米の大阪への進出において運賃上寧ろ朝鮮米に対し劣位にあることを示すと同時に，東京への玄米主要供給地，秋田，山形，宮城，新潟の諸県も経済的距離において仁川に対し大なる優位を持し得ない」[28] とされた程であった。

続いて「朝鮮農家は米を売り其の代りに…食料とするてふ事が一般の常識となってゐる」[29]

表6　米穀流通費の比較（1933年）

（円）

			輸送費用	在庫費用	手数料	合　計
仕向地＝大阪	日本米	岡　山	65.90	22.50	22.80	112.20
		山　口	115.00	23.75	17.50	156.25
		佐　賀	145.60	10.00	15.00	149.60
		熊　本	122.00	15.00	20.50	157.50
	朝鮮米	仁　川	123.16	18.25	10.00	151.41
		群　山	132.36	18.25	10.00	160.61
		釜　山	110.86	18.25	10.00	139.11
仕向地＝東京	日本米	秋　田	87.15	8.75	15.30	111.20
		山　形	133.20	18.54	9.40	161.14
		宮　城	77.07	11.12	6.50	94.69
		新　潟	80.90	24.30	18.30	123.50
	朝鮮米	仁　川	138.97	18.25	10.00	167.22
		鎮南浦	146.52	18.25	10.00	174.77
		群　山	148.17	18.25	10.00	176.42

木村和三郎『米穀流通費用の研究』（農文協『名著集』）175・6頁により作成。

満州粟について簡単にみておこう。

粟は「満州農作物中の大宗にして，其の生産額は高粱，大豆に次ぎ第三位」[30] といわれ，1914－18年平均の作付歩合9.6％が24－28年平均では17.7％とほぼ倍増している。そしてその単位面積当りの収穫高は1910年が8.7石であったものが，1924－18年平均では13.3石に上昇している。本来，粟は大豆と異なり自給用に栽培されていたが，1921年を100とした輸出穀物増加指数では，大豆が1914－18年平均で61，19－23年：112，24－28年：176，29－30年：205なのに対し，粟はそれぞれ0，350，762，766[31]というように，商品化の傾向を著しく高めている。

このように20年代以降急激に商品化してゆく粟の主要仕向地は朝鮮であったことは疑えな

26) 同上書，412頁。
27) 同上書，415～6頁。
28) 木村和三郎『米穀流通費用の研究』1936年，のち『昭和前期農政経済名著集』第12巻（農文協，1980年）177～78頁。
29) 東畑精一・大川一司『朝鮮米穀経済論』1935年，90頁。
30) 満鉄庶務部調査課『満州粟の鮮内事情』1928年，1頁。
31) 鈴木小兵衛『満州の農業機構』1936年，186～209頁。

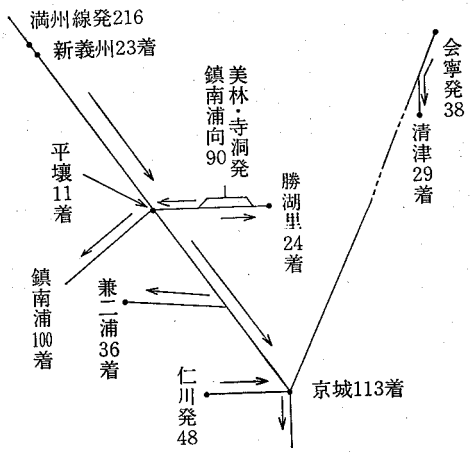
い。満州粟の朝鮮輸出は「明治四十二年頃玄粟で京城市場に現われたのがその最初」[32] であったが，「朝鮮が米の供給地として その地位を確保し，併せて粟の輸入地として運命づけられた記念すべき年」[33] とされる1919（大8）年以降その輸入は飛躍的に増大した。その数量は1920－24年平均793千石，25－27年1,989千石，30－34年1,345千石にものぼり，その増加は朝鮮米の移出の増加に対応している。30－34年の平均輸入高はその前期を下回っているが，これを埋めあわせたのが朝鮮産粟で1925－29年の平均生産高4,967千石が30－34年には5,218千石に伸びている[34]。

これら朝鮮向粟の産地は「蓋平；海城地方より京奉沿線各地，奉天，昌図，四平街，長春等主として南満」地方であり，「陸路鉄道便により…輸入せらるゝもの多く，殆んど全輸入額の八割を占め，残余の二割は海路に依って居」[35] たのであった。

連帯輸送表（表5）でも明らかなように，満州粟は満鉄（安奉線）経由で朝鮮内各駅に運ばれているのであるが，より詳しくみると満州線と安東発が188千トン，79千トンで，その主要到着駅は，孟中里・新安州・平壌・沙里院等京義線沿線，京城・水原・天安・鳥致院・金泉・大邱・釜山等の京釜線，そして裡里・新奉仁・井邑・松汀里・栄山浦など湖南線各駅で，「大正十二，三年頃からは殆んど全鮮各地に著しく需要の区域が拡大」した。それは「此の頃に至っては粟を常食とせざりし南鮮米産地方に於ても農民は高価なる米食などでは生計が立ち行かぬと言ふ消極的理由と更に又米価と粟価との利鞘を利せんとする積極的な考えから高価な米を売り放ち割安な満州粟を代用常食とする傾向が漸時に生じた為め」[36] であって，まさに1920年

32）前掲『満州粟の鮮内事情』23頁。
33）朝鮮銀行調査課「鮮内の対満輸出貿易の将来」1934年，3頁。
34）前掲『朝鮮米の研究』988～9頁。
35）前掲『満州粟の鮮内事情』30頁。
36）同上書25頁。

図4　石炭の主要輸送経路（1926年度，千トン）



『鉄道局年報』により作成。矢印が輸送経路。

からの「第一期産米増殖計画」こそこうした朝鮮の農業構造を規定していったのであった。そして朝鮮鉄道は貨車の配給増加や積出駅優先輸送扱いを実施して流通面からこの構造を補完した。

最後に，1930年代前半まで米と並んで一貫して貨物収入の上位にあった（表4），石炭の輸送形態を日本および「満州」をも含んだ需給関係のなかで位置づけることによってその特質を考えてみたい。

朝鮮鉄道による石炭輸送の主要ルートは，図4にまとめられているように①美林・寺洞等平壌炭田から鎮南浦へ90千トン，②満州線発216千トンの京城着54千トン（図の113千トンのうち）の他，兼二浦（三菱製鉄所用）＝36，勝湖里（小野田セメント工場用）＝24，新義州＝23，平壌＝11千トン着，③仁川48千トンが京城31千トン（113千トンのうち）着，④咸鏡北部線会寧駅発38千トンの清津着29千トンの4つがある。①の平壌炭田は当時朝鮮最大の無煙炭田で産出した石炭は日本への移出向としては，海軍徳山燃料廠で製造される煉炭原料の他に養蚕保存用・家庭用煉炭原料に供された。朝鮮における1926年度の出炭高は無煙炭：352千トン，有煙炭：331千トン計683千トンであったが，そのう

ち無煙炭の大部分は日本へ移出されている（1926年度では63%）[37]。こうした軍需用をはじめとする朝鮮からの移入炭は日本における石炭供給総計（前年度貯炭＋本年度出炭＋輸入＋移入高）の0.6%である。ただし無煙炭のみでは21%にのぼっている（1927年度）[38]。

朝鮮産炭の約半量が無煙炭で，その大部分が移出用かつ煉炭という特殊な用途の材料であるということは，工場・機関車用・家庭用燃料には輸移入炭をもってその需要に応ぜざるを得ない。「石炭より見たる朝鮮は北に撫順炭を南に九州炭を控へ，現に鮮内需要炭の約七割は此等石炭の供給を仰ぎつゝある状況」[39] とされていた。先の鉄道輸送でいえば，②のルートが撫順炭，③が九州炭に該当すると思われる。撫順炭をふくむ満州炭はむろん「大豆，豆油等の特産と共に〔満鉄の〕重要貨物」[40] であって，1926年度の産出高7,794千トンこのうち48%が輸出向（撫順炭のみでは36%）となっている。表5の連帯輸送表の満鉄発送石炭の殆んどは大官屯駅（撫順炭田）発で，1933年度を例にあげると，総発送トン数の5%が朝鮮線着となっている（46%が大連向）[41]。要するに，朝鮮における石炭の鉄道輸送は軍需用移出と満鉄からの輸入を基本線とし，とりわけ量的には後者が圧倒的な地位にあった。従って朝鮮での需要が，とくに品質の面で朝鮮産石炭で賄えない場合は，満鉄→京義・京釜線連絡は避けえないものとなり，同時にそのことは，すぐ後に述べるように，いわゆる「南行貨物」の偏倚的輸送という事態となるのである。

以上，朝鮮鉄道の主要貨物である米，粟，そして石炭の輸送形態を概観したわけであるが，こうした貨物輸送のあり方は，鉄道当局に次のような営業上の認識を与えていた[42]。「朝鮮鉄道は…鉄道延長に比して貨客交通量甚だ少く従って営業収入豊かならざるに拘らず比較的多額の営業費を要するにより，収支の均衡を得る上に於て常に多大の苦心を伴ふを免れない状態である」。一体，鉄道のような大規模な資本設備をもつ事業は，その維持に「営業の繁閑に拘らず線路車両の保存費，事務費の一部等に於て或程度の不変的費用を要し又資本の元利償却費に一定額の支出を要する」のであるが，この場合「運輸量の増加に伴って，営業費は同じ割合に増加すべきものではなく，…追加を要する費用は少額を以て足る」。ところが朝鮮鉄道は，一哩当りの輸送量が少く，平均輸送哩が短少であることに端的に表われているように，営業費を償う水準まで輸送量が達していない。では原因は何か，それは主として二つあると当局はいう。

第一は「片荷輸送」の問題である。

「此の現象は対内地貿易に於て大量なる農産物〔米が大宗〕を移出して少量なる工産品を移入し，対満州貿易に於て石炭木材〔そして粟〕の多量を輸入するに拘らず輸出品に於て見るべきもの極めて少きによる」。従って海港向あるいは南行貨車と海港発・北行貨車には極端な積載量のアンバランスが存在することになるのである。表7はこの指摘を裏付ける。まず延トンマイルは年々拡大する傾向をみせ，さらに車両走行マイルを積車と空車に分けてみると，南行線は積車が長く空車が短いのに対し，北行はその逆である。加えて車両走行百マイル当りの空車走行マイルは，1920年度に南行が7マイル，北行が48マイルになった後，1926年度まで南行の数字が若干増加する他は北行は50近い線を維持している。つまり北行貨車は走行距離の半ばを空車で走らせている計算になる。ただしこの傾向は1930年代後半次第に趣きを変えていく

37) 満鉄商事部『満州に於ける炭礦とその石炭市場』付録「世界，日本及支那に於ける石炭概況」1933年，49頁。
38) 同上書21頁。
39) 満鉄臨時経済調査委員会『本邦及朝鮮に於ける無煙炭の需給竝満州産無煙炭に関する調査』1929年，163頁。
40) 前掲『満州に於ける炭礦とその石炭市場』6頁。
41) 満鉄鉄道部輸送課『貨物輸送概要』昭和八年度版，47頁。
42) 以下，前掲「朝鮮鉄道の経営」401～05頁による。

表7　片荷輸送

		1914	1920	1926
延トン・マイル (10万)	北行	583	1,170	1,858
	南行	815	3,063	4,969
車両走行哩程 (千マイル) (積車)	北行	6,328	8,987	12,473
	南行	6,721	16,209	22,983
同 (空車)	北行	2,362	8,312	13,200
	南行	2,138	1,150	2,912
車両走行百哩に対する空車走行哩程	北行	27	48	51
	南行	24	7	11

『鉄道局年報』により作成。

が，この点は後にふれる。

第二に，「出貨量の季節的偏倚」，具体的には「下半期〔10－3月〕の輸送量は上半期〔4－9月〕に比し三割乃至四割を増し，最盛期一箇月〔12月〕の輸送量は最閑散期一箇月〔8月〕に比し七割乃至十割を増加する」という現象であり，それは鉄道輸送でかなりの比重を占める農産物，とりわけ米は「大体に於て其の収穫期を一にし，其の大部分が収穫期に託送」されるからである。

このような認識が妥当なものとすれば，先にみた1934年度からの急速な収支の回復－とりわけ運輸収入の急速な伸び－はこれらの条件に何らかの変化が生じたためとされねばならない。以下この点を中心に1930年代後半からの鉄道財政を一瞥しておくことにする。

まず収入の概観であるが，1934－43年度の営業状況の動向を示す表8によれば，38年度までは旅客・貨物とも伸び率は平行して上昇する。ただ運輸収入に対する増加寄与率は34－35年度を除き貨物の方がやや高い（表9）。そして39年度以降は旅客収入が貨物収入を断然ひき離している。その際，延人キロと延トンキロの伸びを比較すると両者の差は収入の差程顕著ではないから，これはおそらく運輸量の伸びを凌ぐ旅客運賃の値上げによるものと思われる。

次に具体的な貨物輸送のあり方に移ろう。先の表4＝貨物収入の内訳に戻ると，1936年度以降は米の比重が格段に低下し，かわって石炭，石灰・セメント・鉱石，金属・機械がその地位を高めていく。朝鮮鉄道の貨物収入にこうした傾向があらわれるのは，いうまでもなく「満州事変」を経て1937年の日中戦争の本格化以降，鉱産物資源の収奪と「軍需的工業化」を中心的課題とする「大陸兵站基地化」政策が遂行されたためである。これらの貨物は農産物と異なって輸送上季節的変動が少いから「従来の農業本位に基く跛行的状態は訂正され鉄道は之が原料

表8　1934－43年度の営業状況（決算）

	1934	35	36	37	38
旅客収入（十万円）	244(100)	282(116)	321(168)	372(168)	(423)(173)
貨物収入（〃）	258(100)	283(110)	329(127)	397(159)	(455)(177)
延人キロ（百万キロ）	1,568(100)	1,763(112)	2,024(129)	2,469(157)	—
延トンキロ（〃）	1,643(100)	1,788(108)	2,045(124)	2,667(162)	—
	1939	**40**	**41**	**42**	**43**
旅客収入（十万円）	677(278)	915(389)	1,005(412)	(1,594)(653)	1,721(706)
貨物収入（〃）	544(211)	618(250)	695(269)	(799)(310)	1,169(454)
延人キロ（百万キロ）	4,275(272)	5,440(346)	6,134(391)	7,974 (508)	—
延トンキロ（〃）	3,770(229)	4,121(250)	4,962(302)	6,300 (383)	—

『鉄道局年報』により作成。38，42年度は予算。また38，43年度の延人キロ・トンキロは資料不足。

表9　1934—38年度の運輸収入増加寄与率

	1934－35	35－36	36－37	37－38
旅客収入対前年度増加額〔千円〕	3,814(60)	3,971(46)	5,024(42)	5,136(47)
貨物収入対前年度増加額〔千円〕	2,525(40)	4,587(54)	6,849(58)	5,769(53)
計	6,329(100)	8,558(100)	11,873(100)	10,905(100)

(　) が寄与率を示す。『鉄道局年報』により作成。

及製品の二重輸送を得る」[43] というかたちで収益の増加に貢献した。つまり，先に鉄道当局によって指摘された収益上の桎梏としての「出貨量の季節的偏倚」の緩和であった。

加えて「満州国の出現以来日満ブロック経済の高調と折柄の景気好転」によって「昭和八年以降毎年平均一五％の大幅増率を示し正に創始以来の活況を呈した」貨物輸送は，「朝鮮発満州行貨物数量〔が〕事変前の約三倍…内地発朝鮮通過は約七倍の大増加」[44] となり，北行貨物の激増→「片荷輸送」の解消を実現させた。この点を表10によって検証してみれば，1931年度の南行と北行の差33％が40年度には僅かに２％にまで縮少している。そして朝鮮半島の縦貫線である京釜・京義両線については時代が下るにつれて下り＝北行の空車比率が低下していくのである。表４で1942年度の貨物収入中約15％を占める軍用品（兵器・糧秣・馬・干草・軍用トラック等）も大陸向貨物となって同様の効果をもたらしたに相異ない。

さらに，表４で収入構成上の上位貨物である石炭，セメント，鉱石の輸送ルートを調べると，まず石炭は先にあげた満州炭の京義・京釜線経由朝鮮内各駅著，仁川発内地炭の京城著，平壌炭田内各駅発鎮南浦等は変化がないが，新たに無煙炭（主として日本向）輸送経路として龍登など満浦線（後述）沿線各駅発鎮浦著が加わる。セメントは咸鏡南道・川内里→元山，平安南道・勝湖里→鎮南浦（両者とも小野田セメント会社が操業）である。最後に鉱石輸送は，先にも

43)，44) 朝鮮総督府鉄道局営業課『貨物輸送状況』昭和十一年度，3，1，15頁。

表10　貨車キロ対空貨車キロ割合

(％)

	京　釜	京 義	湖 南	京 元	咸 鏡	合 計
1931 (上り)	12	7	47	16	14	13
1931 (下り)	32	64	6	37	49	46
34 (上り)	16	19	44	14	24	20
34 (下り)	23	43	7	33	37	34
35 (上り)	20	18	41	11	28	22
35 (下り)	18	44	6	34	40	34
36 (上り)	22	17	36	9	25	20
36 (下り)	18	43	7	34	41	34
37 (上り)	35	30	35	10	23	27
37 (下り)	14	30	8	31	39	28
40 (上り)	32	27	8	4	18	21
40 (下り)	5	19	24	18	35	23
42 (上り)	16	18	9	6	14	14
42 (下り)	13	28	30	16	34	27

『鉄道局年報』により作成。

少しふれたように戦時体制下の「生産力拡充政策」の一環としての鉄鉱石等「重要鉱産物」の獲得を担っており，図５のごとく①平壌付近の京義・満浦・平元各線経由鎮南浦向，②咸鏡線・利原鉄山駅→遮湖，③恵山線・白岩→城津，④私鉄黄海線沿線各駅→京義線経由で兼二浦が主要なものである。このうち北薪峴・仁平・宜川からは金鉱石（産金奨励政策を想起）が鎮南浦製練所へ運搬された。金以外の鉱石では鉄鉱石が圧倒的で利原鉄山・泉洞・阪山発が大きく，うち利原鉄山→遮湖着の鉄鉱石は八幡・室蘭へ向けられ，白岩発のマグネサイトは城津の日本マグネサイト工業㈱へ送られた。

鉱石輸送が鉄道財政に与えた最大の利点はいわゆる新設線における収益の改善であって1934－42年度の一日一キロ平均貨車収入の推移をみると（表11），37年度までは平元・満浦線以外の線区は伸び率で京釜・京義線を上回るかそれ

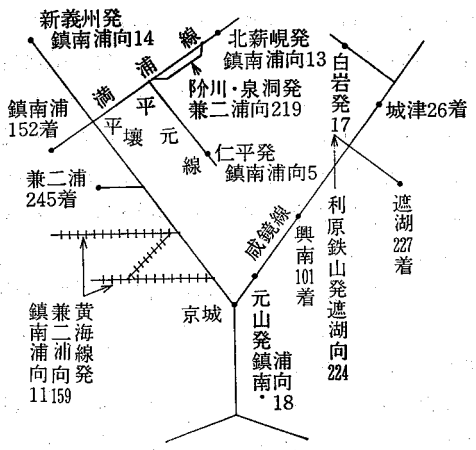
表11　朝鮮鉄道各線における一日一キロ平均貨車収入

（円）

	1934	35	36	37	40	42
京　釜	44.4(100)	47.0(104)	53.1(119)	68.4(154)	64.2(144)	89.4(201)
京　義	39.9(100)	40.0(100)	44.9(112)	58.5(146)	80.5(201)	98.5(246)
湖　南	12.7(100)	13.7(107)	15.6(122)	16.7(131)	24.6(193)	26.8(211)
京　元	33.5(100)	39.8(118)	44.3(132)	50.6(151)	80.5(240)	97.0(289)
咸　鏡	16.8(100)	20.9(124)	26.1(155)	26.5(157)	53.7(319)	96.3(573)
平　元	11.2(100)	12.6(117)	13.2(117)	14.2(127)	18.3(163)	59.4(530)
満　浦	8.7(100)	9.2(105)	9.3(106)	8.4(96)	16.1(185)	23.9(224)
恵　山	5.5(100)	8.0(145)	12.3(223)	10.5(190)	13.4(243)	12.4(225)

『鉄道局年報』により作成。（　）は指数。

図5　鉱石輸送経路（1936年度，千トン）



『鉄道局年報』により作成。

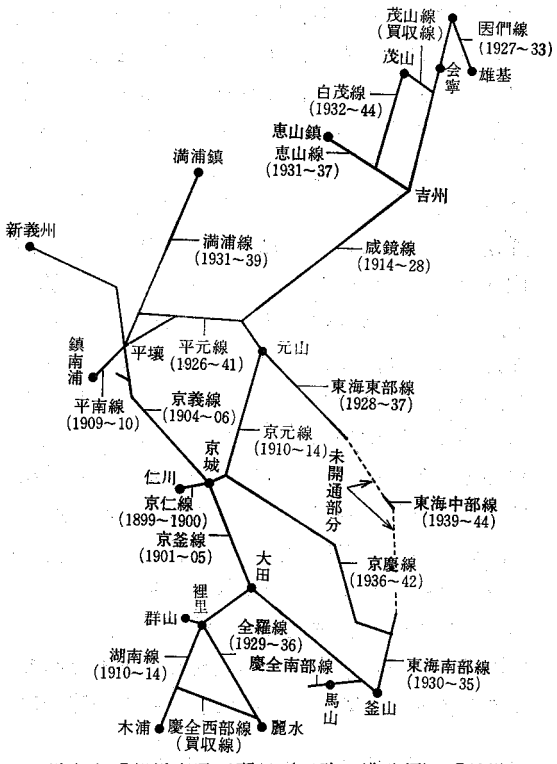
に匹敵し，同年度以降は伸び率では咸鏡・平元線が，収入の絶対額では京元・咸鏡線の数字が目をひく。咸鏡線の貨物輸送の激増に迫車をかけたのはこの利原鉄山駅からの鉄鉱石の大量反復輸送であることは疑いない。

以上，朝鮮鉄道の貨物収入構造の推移を朝鮮経済の植民地的再編に規定された商品流通のあり方と関連させて俯瞰してきた。いま一度要約すれば，典型的には1920年代半ば，鉄道輸送が米の日本への移出と代用食としての満州粟そして満州炭の朝鮮輸入を担っている限りでは，そうした輸送形態は貨物収益上の隘路を形づくるものでしかなかった。そして「満州事変」を契機とする朝鮮と大陸との物流の活発化こそが，新しい貨物輸送形態をつくりあげることによってこの限界を突破してゆくことになったのである。

4．公債利子と鉄道政策

鉄道収入，作業費と共に鉄道財政を構成する公債利子支払は，先述のように鉄道の建設・改

図6　主要朝鮮鉄道の建設期（1945年2月現在）



鮮交会『朝鮮交通回顧録（工務・港湾編）』『鉄道局年報』により作成。

表12　朝鮮鉄道の建設費と改良費（年平均，決算）

（万円）

	1910—12	13—15	16—18	19—21	22—24	26—27
建設費	754(96)	655(83)	495(65)	1,193(74)	1,193(77)	1,194(82)
改良費	24(4)	126(17)	267(35)	426(26)	362(23)	263(18)
計	778(100)	781(100)	762(100)	1,619(100)	1,555(100)	1,457(100)

	1928—30	31—33	34—36	37—39	40—43
建設費	1,291(80)	1,281(75)	1,645(64)	3,540(37)	5,918(35)
改良費	318(20)	427(25)	915(36)	6,149(63)	10,970(65)
計	1,609(100)	1,708(100)	2,560(100)	9,689(100)	16,888(100)

『鉄道局年報』により作成。

良費を支弁する公債に対して支払われるものであって，表12はこの建設改良費の動向である。同表を図6と対照しながらみると，第一に，1910－15年度までの建設費の水準は京元・湖南線（いずれも1914年完成）の，1919年度からの上昇は咸鏡線（1914年着工）の建設にそれぞれ該当する。このうち京元線は，日露戦争開始六ケ月後の1904年8月，臨時軍用鉄道監部への敷設命令によって着工，また咸鏡線は1905年9月の清津～会寧間及び清津～羅津間の陸軍軍用軽便鉄道建設がその濫觴[45]というように，いずれも軍事用として建設が計画・具体化されたものである。加えて1927年（昭2）年からは，「朝鮮鉄道十二年計画」[46]によって図們・満浦・恵山・慶全・東海の5線が着工されている。第二に，建設費と改良費の構成比について一言つけ加えておけば，1936年度頃までは7：3～8：2で前者が圧倒的であったが（表12），日中戦争に伴う戦時輸送力の強化のための京釜・京義線の複線化工事（京釜線は1936－44年，京義線は1937－45年）の実施によりこの比率は逆転し，いわゆる「建従改主」の時代に入る。抑々朝鮮鉄道は，特に京義線に端的にみられるように日露戦争の作戦鉄道として敷設され，いわゆる軍事的な機能を瞬時にして充たしうるための「速成主義」が貫徹していた。従って平時の輸送任務遂行のためにはレールの曲線半径の長大化と勾配の緩和，重量レールへの交換，枕木の増設といった線路改良，そして駅舎の改築等相当の改良工事を実施せねばならず，これらの費用が初期の改良費に計上されているのである。これらの金額と比較すれば両線の複線化工事は戦時インフレの分を割引いてもいかに大規模であったかが窺えよう。

「併合」から敗戦までの朝鮮の鉄道敷設の原型となったのは，1911年6月にだされた山県有朋の意見書「軍事上ノ要求ニ基ク朝鮮満州ニ於ケル鉄道経営方策」[47]であろう。同意見書は，元山－慶源線（咸鏡線に相当），京元線，平元線，吉会線等いずれも後日完成にこぎつけている路線の敷設を提起しているからであり，さらに山県がこの時点で強く主張した京義・京釜線の複線化という方向は，それから15年以上を経た1927年の帝国議会でとりあげられ，複線化と同じ効果をもつものとして「十二年計画」が立案されているからでもある[48]。すなわち「釜山ヨリ新義州ニ至ル鉄道ヲ複線ニスルト同時ニ，安奉線ヲ複線ニスル，先年南満州鉄道会社ノ鉄道の計画案ガ議会ニ提出サレマシタ場合ニ於キマシテモ…奉天ヨリ長春ニ至ル線ヲ複線ニスル，

45) 前掲『朝鮮鉄道史』第1巻，365頁。
46) 前掲『朝鮮の鉄道』，121頁。
47) 北岡伸一『日本陸軍と大陸政策』（東大出版会，1978年）103頁を参照。
48) 以下の議論については「朝鮮事業公債法案（政府提出）外二件委員会議録」による。

サウシテ安奉線ヲ複線ニシ，朝鮮ノ縦貫鉄道ヲ複線ニスル〔のでなければ〕帝国ノ国防ト云フモノハ完キヲ期スコトが出来ナイ」のではないかとの質問に，政府委員は，「十二年計画」で敷設が決定した5線は，「〔朝鮮と「満州」の〕国境方向ニ向ッテ通ズル幹線ノ一本〔京釜・京義線〕ヲ複線ニスル代リニ，二ツノ単線〔を敷設すれば〕一方ノ線ガ十分ノ働キヲ為スコトガ出来ナイヤウナ状態ニ一時陥リマシテモ，他の線ヲ以テ輸送ヲ為シ得ルト云フ効果ヲ挙ゲ得ル」ものとして選定されていると答弁した。

山県が提起した吉会線も京釜・京義線と並んで鮮満結合鉄道として具体化された。1909年9月締結の「間島に関する日清協約」第6条は「清国政府ハ将来吉長鉄道ヲ延吉南境ニ延長シ韓国会寧（咸鏡線の終点）ニ於テ韓国鉄道ト連絡スヘク其一切）弁法ハ吉長鉄道ト一律タルヘシ」[49]とした。その後この計画は中国の政治的混乱もあって一旦は立ち消えになったが，1918年3月設立の「日支合弁天図軽便鉄路公司」が建設した天図鉄道をその一部として1933年4月に図們－敦化間が開通して吉会線は全通した。

この天図鉄道というのは会寧駅より満鮮国境を流れる図們江右岸を北上し穩城に至る朝鮮図們軽便鉄道（「十二年計画」で総督府鉄道局に買収後広軌に改築されて図們西部線となる）の上三峯の図們江対岸で中国間島省内の池坊・龍井村・延吉等をつなぐ軽便鉄道で1923年10月開通している。当時間島省は「朝鮮土地調査事業」や「産米増殖計画」で土地を収奪された農民が集中的に移住を余儀なくされた地域で，その数は1916－29年だけで延べ17万8千人にものぼり，特に16－21年にかけての毎年1.6～5万人もの増加は同省在住朝鮮人の10～25%に相当していた[50]。

この吉会線がこれら「在外朝鮮人」の「保護取締」と称する反日運動の抑圧機能をもつと期待されていたことは十分に考えられる。実際，総督府は「対在外鮮人施設費」を予算に計上しているが，その一部には毎年20万円の「天図鉄道補助」が建設借入に対する利子補給という名目でふくまれ，同鉄道の「接壌地方に於ける治安維持上〔の〕効果」[51]が目論まれていたのであった。

朝鮮鉄道のこのような敷設過程は，建設改良費の膨脹を通じて「資本勘定」を肥大化させるのであるが，同時に同費を支弁するために発行した公債の利払を収益勘定に課することによってその収支に大きな影響を与えてゆくのである。そこで直ちに頭に浮かぶのは官業財政としての朝鮮鉄道と一般行財政が会計制度的に合体しているという事実である。この制度のもつ意味の重要性はここまで論じれば最早多言を要すまい。

はじめにみたように，総督府財政は典型的には警察＝裁判費に代表される不生産的費用等統治諸経費の膨脹と，構造的に低水準の租税収入からくる脆弱性を常に孕んでいた。従って財源補塡部分として官業財政が注目されても不思議ではない。仮に事実上それが不可能であるとしても，恒常的かつ大規模な「赤字」＝一般行財政部分の喰いつぶしは総督府財政全体からいってもできるだけ回避しなければならないことは確かである。特に三・一運動を直接の契機とする1910年代末～20年代の統治方針の編成替は，総督府財政に新たな経費構造を刻印しつつ膨脹傾向を加速するものであったから，官業財政としての鉄道財政も改めて注目されるようになる。この点から朝鮮鉄道における満鉄移管解除＝総督府による直営化問題を考察してみよう。

朝鮮鉄道は，いわゆる「満鮮鉄道経営の統一」によって1917（大6）年7月に満鉄に移管される。ところが，すでにその翌々年には当時総督府鉄道部長〔和田一郎〕が，「委託経営ノ趣旨

49) 外務省編『日本外交年表竝主要文書』上，325頁。
50) 天野元之助『間島に於ける朝鮮人問題に就いて』（中国文化協会発行パンフレット第17号，1931年）4～5頁により算出。
51) 朝鮮総督府外事課『在満朝鮮人の概況』1934年，34頁。

ニ付テハ委託以来既ニ二年余ヲ経過セルモ何等実行セラルル所ナク（中略）朝鮮総督府ニ於テハ鉄道行政ノ施行上常ニ隔靴掻痒ノ不利ヲ感シ一面満鉄ニ於テモ朝鮮鉄道ノ経営難ニ苦シミ朝鮮鉄道経営ノ委託ハ殆ト無意義ニ帰セ」[52] として委託経営の廃止を進言しているのである。

満鉄が鮮鉄の経営困難を訴えている理由について総督府側は「運賃ノ制定ノ如キ朝鮮ニ於ケル民度ニ多クノ考慮ヲ払ハスシテ単ニ統一ナル理由ニ依リ満州ト同一程度ニ引上ケムトスル傾向」および朝鮮線従事者の給与が満州線従事者のそれと同一水準に保たれることにより「経営上朝鮮鉄道ノ経費ヲ膨大セシメ」たことの二点を挙げ，「将来永ク朝鮮鉄道ノ収支ハ償ハサルヘキハ明瞭」[53] と断定していた。また満鉄の収支計算でも1923（大12）年度以降損失が予想されている[54]。

朝鮮鉄道の経営悪化は「満鉄納付金」の圧縮を媒介にして総督府財政を危機に陥しいれていく。鮮鉄の満鉄移管時に締結された「契約要項」は，(1)鉄道の建設改良計画は総督府が行い，(2)その費用は総督府が負担する＝総督府特別会計における「鉄道建設改良費」，(3)損益は別勘定とし満鉄は鮮鉄の利益が総督府財政が支出する建設改良費の6/100に達するまではその全額を，それ以上の場合は超過額の半額を加えたものを総督府財政に納付する＝満鉄納付金[55]と規定していたのであるが，実はこの満鉄納付金こそ総督府が建設改良のために調達した公債の利子支払に対応するものなのである。従って1921（大10）年7月，委託契約の改訂に当り，22－4年度の納付金の支払比率が4/100に引き下げられた時，このような額では「総督府の負担すべき公債利子に対して少なからざる隔りを生じ」「弾力に乏しき朝鮮財政にとって今又更に納付金の甚しき低減を来さむとするは到底堪へ難き所」[56] という苦情が財政当局からだされることになる。まさに鉄道財政の収益如何が，会計制度を媒介にして一般行財政－ひいては他の官業部門をふくむ総督府財政全体に大きな影響を及ぼしていくのである。

結局，委託経営は1925（大14）年3月に廃止になるのであるが，「満鉄の委託を解き総督府の直営に戻すの件は大体の主義に於ても又朝鮮財政上にも不可なり」[57] とされた朝鮮鉄道の直営にあえて総督府が踏みきった理由は何か。直ちに考えられるのは，鉄道財政それ自体の収益性の回復が指向されるということである。実際「朝鮮鉄道の経営は（中略）少クトモ公債ノ利払及私設鉄道補給額ヲ撚出スルコトヲ期シ鉄道経営ヲ独立セシムルヲ以テ理想トス[58]」，換言すれば「収入の増加[59]と相俟って各機関の能率を向上せしめ，一方支出の緊縮を図り収入の増加の割合よりも努めて支出の夫れを少からし」めれば，益金〔鉄道収入－作業費〕割合は公債利子率を凌駕し，「茲に漸く鉄道財政の独立を見るべきなり」[60] とされている。いうまでもなく，ここでいう鉄道財政の独立とは「収益勘定」の均衡をさしている。

このような鉄道政策，とりわけ財政面での課題は，現実に鉄道財政（特に収益勘定）の不均衡が顕在化している限りは常に意識され続けたのである。例えば1920年代末－30年代における朝鮮鉄道建設の原型となった「十二年計画」によって敷設にこぎつけた線区は，恵山・満浦・東海・図們・慶全の五線であるが，その路線の

52) 朝鮮総督府鉄道部長「朝鮮鉄道ノ経営ニ関スル件」1頁。
53)，54) 「朝鮮鉄道ノ出資ニ関スル意見」6，7頁。
55) 前掲『朝鮮の鉄道』46頁。
56) 「朝鮮鉄道制度の更新」（『朝鮮』大正14年5月号）6頁。
57) 『原敬日記』5（福村出版，1965年）309頁。
58) 前掲「朝鮮鉄道ノ経営ニ関スル件」30～31頁。
59) この狙いは1921年開催の「朝鮮産業調査委員会」における産業の発達と鉄道の普及との有機的連関，すなわち後者は前者の契機となるとともに貨物の増加による運賃収入の増加へつながっていくものと考えられていた（橋谷弘「朝鮮鉄道の満鉄への委託経営をめぐって」，『朝鮮史研究会論文集』19，1982年）176～77頁を参照）。
60) 大村卓一「朝鮮の産業と鉄道」（大正14年11月），前掲『朝鮮鉄道論纂』172～73頁。

選定にあたって総督府は「此鉄道ノ計画ハ，是ハ財源ヲ公債ニ仰ギマシテ他日鉄道カラ生ズル所ノ益金ヲ以テ之ヲ償還スル」のであるから「餘リ不経済ナ線ニナリマストソレハ後ニ延バスヨリ外ナイ」と言明している。そしてこの五路線が「不経済ナ線」ではない理由として図們線は石炭，恵山線は林産物，満浦・東海・慶全の各線はそれぞれ無煙炭・砒素及無煙炭・農林鉱産物の輸送増加による運賃収入への貢献を指摘しているのである[61]。つまり新設鉄道の収益性を全く度外視すれば，公債償還のメドが立たず政府の公債政策を動揺させるばかりか，利子支払の重圧を通ずる総督府財政全体の危機を招来することが懸念されているのである。

しかし現実は，再三指摘しているように，朝鮮鉄道財政は1930年代中ばまでその収益勘定を黒字に転化させることはできなかった。それは1930年後半の戦時体制下，朝鮮鉄道が植民地軍事輸送を担う時期まで待たねばならなかったのである。

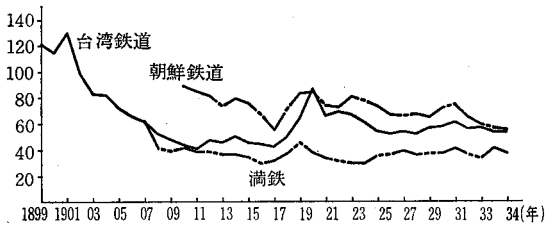
Ⅳ　むすびにかえて

以上みてきたように，戦時体制下，朝鮮経済の軍需的「工業化」以前の朝鮮鉄道は，米・粟・石炭を中心とした貨物輸送を担い，鉄道当局を慨嘆させた「片荷輸送」や「輸送上の季節的偏倚」という，収入面では極めて非効率的な輸送形態を現出させた。またそうした形態は運賃収入の過半をも占め続け相対的に貨物輸送の比重を押し上げた旅客収入の大きさとも相俟って，鉄道財政の基軸である収益勘定を赤字基調に終始させたのである。そして収益性の回復，すなわち作業費とともに自らの債務である建設改良公債の利子支払の完遂＝「鉄道財政の独立」という鉄道当局の悲願も実現には至らず，鉄道財政は一般消費財政との結合という植民地財政における会計制度上の特質を媒介にして後者を浸蝕することによって総督府財政全体を圧迫していった。

この時期の朝鮮鉄道の低収益性を，台湾鉄道，満鉄等日本植民地下の他の路線との比較で位置づけてみると，まず図7の営業係数では，満鉄の創業当初からの圧倒的な利益率が目をひく他，台湾鉄道も朝鮮鉄道を凌駕している。もっとも，朝鮮鉄道の30年代後半からの急速な収支回復，満鉄の経営悪化（競争線の出現）によってこれら3線の格差は徐々に縮少傾向にあることにも注意しておこう。満鉄の圧倒的優位を支えたのが貨物収入の尨大さである。図8で一目瞭然であるが，満鉄の一日一マイル平均貨物収入は朝鮮鉄道の十倍以上なのである。

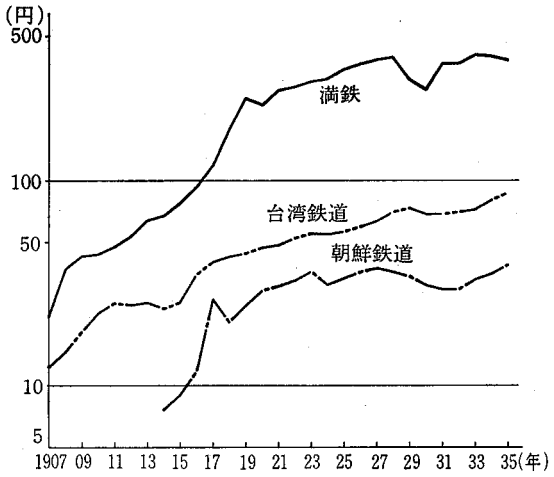
一方，台湾鉄道の収支は，朝鮮鉄道と同基準で計算すると，1924年度から黒字に転化する。この時期，朝鮮鉄道は依然収益低調であること

図7　営業係数比較



『鉄道局年報』により作成。

図8　一日一マイル平均貨物収入の比較



『鉄道局年報』により作成。

61) 前掲「朝鮮事業公債法案委員会議録」による。

を考えれば，台湾鉄道が台湾植民地財政総体にもつ意味は決して無視できないであろうが，台湾財政の特質を把握するには最大の官業である専売事業の分析が不可欠であり，それは別稿の課題である。

1930年代後半以降の朝鮮鉄道は，貨物収入の面でそれまでの大宗であった米・粟が後退し，鉱石やセメントといった鉱産資源が上位を占める。そして運輸収入の大幅な伸びとそれに伴う「片荷輸送」の解消等の条件によって収益勘定は黒字に転化していった。だがこの黒字部分も1937年成立の「臨軍会計」への繰り入れを植民地財政が強制されることによって事実上は戦時財政に奉仕する役割を担わされる。そのことは同時に鉄道財政崩壊への道でもあったのである。