

近代東アジアにおける鉄道政策とその変容

——朝鮮鉄道 12 年計画とその前提としての満鉄委託経営問題——

李 容 相

- I はじめに
- II 朝鮮鉄道の満鉄への委託経営
- III 朝鮮鉄道の満鉄への委託経営の評価
- IV 朝鮮鉄道 12 年計画
- V まとめ

I はじめに

朝鮮半島に初めて鉄道が走ったのは、京仁線（鷲梁津から仁川）が開通した 1899 年のことである。2 年後の 1901 年には京釜鉄道（株）が設立され、京城（ソウル）と釜山間の建設が始まったが、日露戦争（1904 年～1905 年）で日本から満洲への軍需品輸送の必要が生じ、朝鮮半島を縦貫する鉄道が必要となった。すなわち、京釜線に加えて、軍用鉄道としての性格の強い京義線の整備が急務となった。こうして、京釜線は 1905 年 1 月 1 日に、そして京義線は 1906 年 4 月 3 日に龍山～新義州までの全線が開通した。日露戦争は 1905 年 8 月 10 日に停戦、ポーツマス条約が 9 月 5 日に締結された。1905 年 4 月 28 日からソウルと新義州の連絡運転が始まったことから、全線開通前の京義線は、日露戦争の軍事輸送に活用された。朝鮮半島において早期に鉄道の縦貫ルートが実現されたのは、日露戦争の遂行という軍事目的が優先されたためであった。朝鮮半島の鉄道は、その後、朝鮮の植民地化に伴い、日本の植民地支配の主要な手段となっていたが、一方で、朝鮮の経済、文

化、社会の変化を促す大きな要因となった。日本統治期の朝鮮半島における鉄道政策の注目すべき大きな変化の一つは、朝鮮総督府直営であった朝鮮鉄道の南満洲鉄道株式会社（以下、「満鉄」と略称する）への委託経営である。この委託経営は1917年7月に始まり、1925年4月まで続いた。日本の朝鮮統治は1910年から45年まで35年間続いたが、その中で1917年から1930年間の朝鮮鉄道をめぐる鉄道輸送量の変化、政治的力学関係、国際関係の変化と鉄道政策など朝鮮鉄道に関する政策変容を検証することは、当時の日本による植民地支配の実相を解明する上で、重要な作業の一つと考えられる。本論文では、主に1916年から27年までの朝鮮鉄道にかかわる政策決定と実施過程を分析し、その時期の日本、朝鮮、満洲の鉄道政策の流れと変容を明らかにする。

ところで、1917年に行なわれた朝鮮鉄道の満鉄への委託経営に関する先行研究によれば、委託は主として軍事的な要請によって推進され¹⁾、寺内正毅を中心としたいわゆる大陸政策論者の主張によるものであったとされている。橋谷弘も、「寺内、後藤新平、当時朝鮮総督であった長谷川（好道）もこの政策に同調し、朝鮮総督府政務局長で1916年10月に内閣書記官長に転じた児玉秀雄もこの案に賛同し寺内と同一歩調をとっていた」と当時の文書を引用し、大陸政策論者の関与が大きかったとしているが、併せて経営委託政策は十分に検討されて推進されたものではなく整合性も欠けていた、と述べている²⁾。最近、関連する論文が発表されたが、朝鮮鉄道の満鉄委託と朝鮮鉄道12年計画の関連性を究明しなかった³⁾。朝鮮鉄道12年計画に関する研究もいくつかあるが、朝鮮鉄道の満鉄委託と関連して説明してはいなかった⁴⁾。最近論文としては三木理史は満鉄安奉線改築工事に関する研究では安

-
- 1) 北岡伸一（1978年）『日本陸軍と大陸政策』東京大学出版会、115～125頁、235～246頁、262～275頁。本山實「三線連絡運賃問題の歴史的考察——日本大陸政策の一断面」『経営経理研究』拓殖大学、14号、1975年6月。浅田喬二（1990年）『日本植民地研究史論』未来社。
 - 2) 橋谷弘（1982年）「朝鮮鉄道の満鉄への委託経営をめぐって——第一次大戦の日帝植民地政策の一断面」『朝鮮史研究会論文集』朝鮮史研究会、19号、151～184頁。

奉線改築の性格を満鮮一貫輸送形成と将来欧亜連絡を増や目的で改築したと主張した⁵⁾。

本稿では、朝鮮鉄道の満鉄への経営委託と朝鮮鉄道 12 年計画について、当時の政策過程に関わっていた関係者らの立場や方針を分析し、日本の大陸政策の実態や動機、その帰結などを踏まえながら朝鮮鉄道の実像を考察する。

既述のとおり、朝鮮鉄道は 1917 年 7 月 31 日～1925 年 3 月 31 日の期間、満鉄に経営委託された。当時の日本の内閣は朝鮮総督を歴任した寺内正毅内閣であった。また、満鉄の副総裁は国沢新兵衛で、1906 年に後藤新平総裁時代に理事を務めた人物である。朝鮮鉄道の満鉄からの委託経営の解除後、1927 年 3 月に朝鮮鉄道 12 年計画が策定された。委託解除当時、内閣は憲政会連立政権の加藤高明内閣で、満鉄総裁は山縣有朋の則近であった安広伴一郎であった。また、朝鮮鉄道局長は下岡忠一政務総監で、大村卓一がこの 12 年計画を推進した。

3) Bae Eunsun, Chung Byunghyun, Lee Yong sang 「韓国鉄道の南満州鉄道株式会社委託経営特徴に関する研究」『韓国鉄道学会論文集』17 (4)、2014 年、297～306 頁。Jung Tae-Hern 「朝鮮鉄道に対する満鉄委託経営と総督府直営への還元過程及び背景」『韓国史学報』60、2015 年 8 月、383～424 頁。Lee YongSang, Chung Byunghyun 「朝鮮鉄道の満鉄委託前後の変化過程と関連官僚の影響に関する研究」『アジア研究』19 (3)、2016 年 8 月、69～92 頁。

高橋泰隆 (1995 年) 『日本植民地鉄道史論』日本経済評論社。高成鳳 (2006 年) 『植民地の鉄道』日本経済評論社。鄭在貞著・三橋広夫訳 (2006 年) 『帝国日本の植民地支配と韓国鉄道：1892～1945』明石書店。

4) 金大煥「朝鮮鉄道 12 年計画 (1927-1938) について」『史学論叢』36、2006 年、41～73 頁。鄭在貞「朝鮮総督府鉄道局長大村卓一と朝鮮鉄道連絡政策」『歴史教育』104、2007 年、83～117 頁。Jeon Sunghyun 「植民地朝鮮における『国有鉄道十二箇年計画』」『歴史と経済』52 (2)、2010 年 1 月、1～18 頁。

5) 三木理史「満鉄安奉線改築工事とその資材輸送」『鉄道史学』第 34 号、2016 年、15～32 頁。

II 朝鮮鉄道の満鉄への委託経営

1. 委託経営の過程

この時期の朝鮮鉄道の役割を大掴みでみてみると、初期は大陸との連結、中期は産業発展、最後に戦争遂行への協力という形に総括できよう。初期は日本の大陸政策に沿って、大陸と連結する縦貫線がまず建設された。これらは、ほぼ単線で建設期間も短かった。この時期建設されたのは、京釜線、京義線、湖南線、京元線、咸鏡線で、大陸との繋がりが特に重視された路線であった。縦貫線がほぼ完成した後の1917年に、朝鮮鉄道の満鉄委託が始まった。満鉄と朝鮮鉄道の統一構想は、日露戦争直後から始まった。日露戦争中、満洲軍総参謀総長であった児玉源太郎（南満洲鐵道株式会社創立委員長）ならびに後藤新平はともに満鉄の国有化を考えた。ところが、その地域は清国の主権が及んでいることからそれは不可能であった。しかし、満鉄に関する後藤の構想と行動は、山縣有朋や陸軍の大陸政策に取り込まれる可能性をもつものであった⁶⁾。

その後、この構想は山縣有朋が組織、設備、車両、運輸の面で満洲と朝鮮の鉄道を統一すれば、戦争遂行時に統一輸送が可能になると主張したことで、再び日の目をみることになった。それが、山縣の「朝鮮鉄道経営方策」である⁷⁾。山縣は、これを1911年6月に明らかにした。その後、朝鮮鉄道と満鉄の連絡輸送は、1911年11月に実現した。山縣はまた、朝鮮の縦貫鉄道と安奉線（安奉～奉天）を経由し長春まで連結する鉄道は軍事的目的以外に経済的にも日本のために必要であると主張した。この意見書が公表された背景には、ロシアが1914年にシベリア鉄道複線計画、そして1916年に黒龍江鐵道計画を推進しはじめたという事情があった。山縣は、これらの鉄道が完成すればロシアは140日で100万人の兵士を輸送できると予測した。一方、当

6) 五十嵐卓（1986年）「満洲経営機関問題と後藤新平」『学習院史学』学習院大学、第24号、24～39頁。

7) 山縣有朋（1911年）「軍事上ノ要求ニ基ク朝鮮満洲ニ於ケル鐵道経営方策」『山縣有朋意見書』324～328頁。

時の日本には、同じ費用と時間でロシアの半分程度の輸送能力しかないというのが山縣の見立てであった。山縣の意見書には次のように記されている。「我國現在船舶ノ景況ト敵ニ對スル海上ノ安全トヲ顧慮セハ我軍ハ朝鮮南岸ニ軍隊ヲ上陸セシメ朝鮮縦貫鐵道安奉鐵線及北部南滿鐵道ヲ以テ軍隊輸送ノ幹線トナシ之ト併セテ船舶輸送力ノ剩餘ヲ以テ大連ニ揚陸セシメ以テ南滿鐵道ニ依リテ北方輸送スル如ク爲ササル可ラル而シテ現在南滿鐵道ノ幹線ハ奉天以北單線ナルヲ以テ釜山及大連ノ兩地ヨリ奉天迄輸送セラレタル軍隊ハ之ヨリ以北ニ向テハ唯一條ノ單線鐵道ニ依ルノ外輸送スルヲ得ス是レ兵力上非常ナル不利ヲ蒙ルモノニシテ其結果敵軍ノ集中速度ハ我ニ倍スルノ況景トナル故ニ我ハ北部南滿鐵道ヲ一日モ速ニ複線トナシ以テ戰時釜山大連ノ兩方面ヨリスル輸送ヲシテ奉天附近ニ停滯セシメサル如クスルヲ以テ焦眉ノ急務トス」。

このように山縣の具体的提案は、奉天～長春間の複線化、朝鮮縦貫鐵道と安奉線の複線化及び一部路線の変更、設備の拡張であった。これが実現されると、日本は動員 100 日で兵士 100 万人の輸送が可能になり、同じ 100 日を見るとロシアの 75 万人に対して優位に立てるとの発想だった。とはいえ、当時車両は劣悪な状況にあり、とくに釜山～奉天がそうであった。例えば奉天～長春間が複線化され、朝鮮と満洲が連結されると必要な機関車、客貨車はそれぞれ 890 両、6,865 両である。しかし、当面、機関車は 147 両、また客貨車も 1,784 両しか調達できないという状況にあった。

一方で、山縣はロシアとの戦争のために、京元線の敷設と朝鮮内の鐵道を標準軌で建設することを主張した。また、朝鮮内は厳しい経済状況で複線化は輸送量が少ない上、採算性も低くなるので、国境の間、貨物輸送で関税減額制度を提案した。実際、寺内正毅朝鮮総督は 1911 年 10 月 11 日、鐵道運賃の減額を外務省に要求したが、ロシア、清の反対で実現できなかった。寺内は 1912 年に首相と外務省に再び要請し、駐清公使がこれを受け入れ 1913 年 6 月 2 日に減額が実現した。寺内は山縣の意見書である「朝鮮鐵道経営方策」と陸軍の意見をそのまま受け入れた主張を展開したが、外務省はそれには消極的であった⁸⁾。仮に釜山～奉天の運賃を減額した場合、満鉄の立場が

不利になるおそれがあったからである。その時期海運で日本から大連まで運ばれた貨物を大連から奉天までは鉄道で運送していたという複雑な事情もあった⁹⁾。

これに次いで、三線（日本～朝鮮～満洲鉄道輸送）連絡運賃をめぐる問題である¹⁰⁾。1913年8月、日本の鉄道院と朝鮮鉄道局は、満鉄に日本～朝鮮～満洲の通関税金と運賃の値下げを要求した。すなわち、朝鮮鉄道を經由し満洲に運ぶ直通貨物について22%の運賃値下げを求めたのである。これに対処するために1913年11月18日、三線連絡会議が東京で開かれた。当初満鉄側は、安奉線を使用する15個品目について30%の割引を提示したが、その後、収入悪化を懸念して朝鮮鉄道局に再検討を要請した。さらに満鉄は、帝国議会に大連中心の貨物輸送体系の構築を要請するとともに、1913年末には割引品目を前述の15から11へと縮小した。そして、海運で運ばれた荷物に15%の特別割引運賃を適用した。要するに、三線連絡運賃割引について反発したのである。このように釜山～奉天の連絡強化を主張する陸軍と、これに反発する満鉄そして外務省が激しく対立するという局面を迎えたのである。鉄道30%、海運15%の割引は、そうした中で選択された一つの妥協の結果であった。

次の動きは、朝鮮と満洲の一体的な経営体制の構築に積極的に着手した第3次桂内閣（1912年12月21日～1913年2月20日）になって始まった。1913年2月1日、後藤が拓殖局総裁に就任し、寺内も満洲と朝鮮の統一経営を主張した。第1次世界大戦の勃発後、満鉄は1916年5月に三線連絡運賃廃止を要請したが、朝鮮総督府は割引運賃適用品目を11品目から全品目に拡張し、海運運賃特例撤廃を要求した。鉄道院も朝鮮総督府の要求を受け入れ、

8) 北岡伸一、前掲書、115～125頁、235頁。

9) 朝鮮総督府鉄道局（1940年）『朝鮮鉄道40年略史』90～92頁。大連商工会議所（1911年）『三線問題運動経過報告書』2～8頁。

10) 三線連絡運賃の経過は、大連商工会議所、同上、2～8頁。鮮交会（1986年）『朝鮮交通史』三信図書、67～68頁。橋谷弘、前掲、159～162頁。山本実、前掲、1～18頁などを参照して記述した。

距離比例運賃制度の導入を提案した。それには釜山～奉天線の強化を主張する陸軍と寺内の影響が大きかった。鉄道院は、日本と満洲の貿易拡大による日本の産業発展、朝鮮鉄道の発展、国防力の強化などを考慮して朝鮮総督府の要求を支持したのである。これに対し満鉄は、大連中心の交通が朝鮮側の鉄道と国防力に有利であると主張した。この大連中心論に同調したのが、外国政府ないし外国資本への開放と機会均等を強調してきた外務省であった。当時外務省は、英国とアメリカから苦情を受けていた。満洲に輸出する貨物の運賃を比べると英国とアメリカの方が日本より高かったからである。この大連中心論に関して、満鉄側は、第2次大隈重信内閣（立憲同志会、1914年4月16日～1916年10月9日）の支持を受けた。しかし、大隈の後に寺内が首相に就任したことで、三線連絡会議で11品目の割引の継続が決定された。1916年10月の会議で、首相である寺内と内務大臣であった後藤新平は満鉄側の強硬な主張を制御しようとした¹¹⁾。さらに、満洲発の雑穀について同じ区間の海運対抗運賃が廃止された上で安奉線運賃が30%割引、日本発20品目についても30%割引が決められた。この措置で釜山～奉天ルートが強化され、朝鮮鉄道と満鉄の統一経営の基盤が整えられた。

寺内は首相就任の直後から国営による両鉄道の統一を構想し、直接満鉄問題に関与した。彼は1917年2月24日に、山縣有朋の養子で当時朝鮮総督府政務総監であった山縣伊三郎及び満鉄総裁の中村是公と意見交換を行った¹²⁾。さらに、1917年4月19日には、陸軍大臣、外務大臣、満鉄総裁、大屋権平朝鮮鉄道局長らと一連の協議を行った¹³⁾。1917年6月25日の記録によると、寺内は、朝鮮鉄道は自らの計画と資本で建設されているので、朝鮮鉄道と満洲鉄道との統合は困難である。そこで、朝鮮鉄道の満鉄への委託経営が適当である旨の主張を展開した。この主張は実現へと向かい、枢密院の同意を得て、1917年7月29日付勅令90号によって、朝鮮鉄道を満鉄に委託させる

11) 鮮交会（1975年）『朝鮮交通回顧録 運輸編』三元社、60頁。

12) 山本四郎編（1980年）『寺内正毅日記』京都女子大学、733頁。

13) 同上書、741頁。

ことが決まった¹⁴⁾。こうして、朝鮮鉄道は投資計画だけを担当し、他の一切は満鉄が運営することになった¹⁵⁾。結局、縦貫鉄道を重視する寺内の首相就任と政友会を与党とした積極的大陸主義¹⁶⁾、3線問題などがファクターとなって委託が決定されたのである。当時、後藤新平内務大臣は、満鉄と朝鮮鉄道の統一経営は1906年以來の日本の国策であり、鉄道の利便性の向上のみならず、世界への交通、貿易の拡大に貢献する施策だと強調した¹⁷⁾。また統一経営によって東清鉄道、支那鉄道と緊密に連結することができると述べた¹⁸⁾。

委託当時の朝鮮鉄道と満鉄を比較すると、まず組織について言えば、朝鮮鉄道は政府機関であったが、満鉄は国策の株式会社であった。運賃は満鉄が旅客約1.7倍、貨物1.58倍で満鉄の方が高かった。収入は、満鉄が朝鮮鉄道の約4倍であった。当時の運営状況を比較・整理すると〈表1〉のとおりとなる。

2. 委託をめぐる政治家・官僚らの見解

満鉄への委託経営に賛成し、それを推進したのは、特に大陸論を主張した山縣有朋、後藤新平、陸軍などであった¹⁹⁾。しかし、満鉄への委託経営について、当時、朝鮮鉄道局長の大屋権平は反対であった²⁰⁾。その理由とし

14) 「朝鮮総統府官制改正ノ外五件第3審議会 枢密院委員会録」1917年6月25日（国立公文書館所蔵）。

15) 釈尾旭邦「編輯室より」『朝鮮及び満洲』1917年7月1日、5～6頁。

16) 松下孝昭（2004年）『近代日本の鉄道政策（1890-1922年）』日本経済評論社、368～369頁。

17) 『京城日報』1917年8月3日付。

18) 『毎日申報』1917年8月4日付。

19) 加藤聖文（2000年）「原敬と満鉄」小林英夫編『近代日本と満鉄』吉川弘文館、48～49頁。

20) 学習院大学東洋文化研究所（2014年a）「日本統治期の朝鮮鉄道」『東洋文化研究』第16号、194～195頁。「日本統治期の朝鮮鉄道」は当時の朝鮮鉄道で勤めた人の証言を整理した資料翻刻。

表 1 朝鮮鉄道と満鉄の比較 (委託前 1917 年)

	朝鮮鉄道	満鉄
社員の性格	朝鮮総督府職員	国策会社満鉄社員
責任者	朝鮮鉄道局長：大屋権平	満鉄総裁：国沢新兵衛
経営の目標	公共性の達成	収益性の達成
事業	鉄道	鉄道、都市、鉱山、大学港湾など
営業距離 (km)	1,755.6	690.8
職員数 (人)	9,592	30,000
旅客輸送量 (人)	7,074,972(1)	5,845,000(0.83)
貨物輸送量 (トン)	2,513,918(1)	7,254,000(2.89)
営業収入 (千円)	5,793 (1)	23,599 (4.07)
一人・1マイル当たり		
運賃	2 銭 6 毛(1)	3 銭 5 厘 (2 等) (1.70)
1 トン・1マイル当たり 運賃	1 銭 5 厘 8 毛(1) 2 銭 5 厘 7 毛(1924 年)	2 銭 5 厘 (4 級 1-100 マイル) (1.58) 2 銭 4 厘 4 毛(1924 年)

出所：朝鮮総督府鉄道局 (1927 年)『朝鮮の鉄道』付録編。満鉄調査課 (1931 年)『滿蒙鉄道の社会及経済に及ぼせる影響』90～91 頁。南満洲鉄道株式会社 (1919)『満鉄十年史』304 頁、321 頁。

て、大屋は、満洲は日本の領土ではないこと、関東都督府、満鉄、朝鮮総督府の 3 頭体制に問題があること、満鉄は収益性を優先する民間会社であるが朝鮮鉄道は低運賃で産業を支えていること、満鉄は他の事業も展開していることなどを挙げている²¹⁾。また大屋は、委託直前の 1917 年 6 月 5 日付けの和田駿総務課長への手紙で、委託後に列車運休などが生じた場合、満鉄が責任を負担すべきであると強調した²²⁾。朝鮮鉄道職員も反対の意見が多かつ

21) 大屋権平「帝国の拓殖統一と朝鮮鉄道」『朝鮮及び満洲』1917 年 10 月 1 日、122～123 頁。

22) 尚友倶楽部児玉秀雄関係文書編集委員会 (2010 年)『児玉秀雄関係文書 I』同成社、104～105 頁。

表2 朝鮮鉄道の満鉄への委託経営をめぐる諸見解

	満鉄と合併または委託経営を積極的に推進	委託経営反対または消極的推進	鉄道責任者
1905年～1910年	児玉源太郎 後藤新平 陸軍、拓植局		京釜鉄道株式会社 社長：渋沢栄一 京釜鉄道総裁：古市公威
1911年以後	山縣有朋 後藤新平 陸軍	外務省、満鉄（大連）、大隈内閣	総督府鉄道局長：大屋権平

た²³⁾。両鉄道の性格には差があるから画一的運営には無理があるというのがその理由であった²⁴⁾。

朝鮮総督府は、当初から一貫して委託経営に対して反対の立場をとった。1919年10月に朝鮮鉄道部が作成した「朝鮮鉄道ノ経営に関スル件」では問題点として、高い運賃問題、手続きなど運営の不便、満鉄への監督の困難、行政上と交通の分離による不利益、従業員の高い賃金などが挙げられた²⁵⁾。これに基づいて朝鮮鉄道部は委託解除を求めた。もちろん、朝鮮鉄道関係者の全てが反対であったわけではない。1917年に朝鮮総督官房鉄道部長に就任した人見次郎（1919年5月退任）は、朝鮮と満洲の経済圏の統合、国際輸送の増加、税関手続きの簡素化などから賛成の見解を示した²⁶⁾。

3. 委託による変化

1) 組織と輸送量

ここで、朝鮮鉄道の満鉄への経営委託後の変化について述べる。委託以前は、朝鮮総督府が投資、運営など全てを担当したが、委託後は、投資、計画及び監督は朝鮮鉄道が、建設・改良と運営は満鉄が受け持った。朝鮮鉄道内

23) 江口寛治（1936年）『朝鮮鉄道夜話』二水閣、301頁。

24) 『東京朝日新聞』1917年6月26日付。

25) 「秘朝鮮鉄道ノ経営ニ関スル件」友邦協会所蔵、1919年10月1日。

26) 人見次郎「鮮満鉄道の統一」『朝鮮彙報』1917年9月1日、1～6頁。

表 3 朝鮮鉄道の満鉄への委託経営による変化

	1916 年	1926 年
旅客輸送量 (人)	5,288,811	18,241,062
貨物輸送量 (トン)	1,927,360	5,107,851
営業損益 (千円)	2,636	10,081
貨物連絡輸送量 (トン) (満洲出発朝鮮到着)	11,481	625,688
朝鮮総督府鉄道支出額 (千円)	49,725	190,002
職員一人当たり月賃金 (円)	25.91	66.93

出所：朝鮮総督府鉄道局『朝鮮総督府鉄道局年報』。鮮交会（1986年）『朝鮮交通史』181～184頁。朝鮮総督府鉄道局『朝鮮総督府鉄道局年報』。朝鮮総督府鉄道局（1940年）『朝鮮鉄道40年略史』564～565頁。

では私鉄もあったので、朝鮮鉄道と満鉄の役割に対して区分は明確ではなかった。職員の身分については、委託2年後の1919年に9,592名の朝鮮総督府職員が満鉄社員となった。

委託期間中の1919年当時、経済状況は第1次世界大戦の影響で好況であったが、1920～22年は一転して戦後不況となり、1923年には関東大震災も発生した。委託期間中に輸送量は、旅客が1.86倍、貨物は1.45倍に増加した。委託経営が解除された1925年以降も、輸送量は増大を続けた。朝鮮総督府職員が満鉄社員になった1919年10月には、満鉄社員の水準に合わせる方向で賃金の改定が行われた²⁷⁾。

2) 満鉄の負担と葛藤

1917年7月から始まった朝鮮鉄道の満鉄への委託経営の契約内容は、以下のとおりである。当初、委託期間は20年で、営業収益については年度ごとに朝鮮総督府の投資額の6%未満の場合は全額が、6%以上の場合は半額

27) 菊島啓（1998年）「朝鮮植民地鉄道の朝鮮鉄道（2）：下級従業員の実態と建国期の鉄道人指導者」『清和法学研究』第5巻第2号、118頁。

表4 委託経営期間中の朝鮮鉄道と満鉄との交渉内容

年度	内容
1917年7月	満鉄と朝鮮総統府の間で満鉄の朝鮮鉄道への納入： 利益が朝鮮総統府の投資額の6%以下の場合全額、6%以上の場合半額にし、委託期間は20年。 補充工事費全額満鉄負担：年40万円以下（1918年）
1920年	朝鮮総督府委託解除案 ³⁰⁾ 総督府（要求）：投資額増大、解除 満鉄（反対）：国策、職員身分の変化に対して不安
1922年	投資額の4%、補充工事費年10万円以下

が満鉄から朝鮮鉄道へ納入されることとなっていた。また、年当たり40万円以下の補充工事費は全額満鉄の負担とされていた。

1920年になって、朝鮮総督府は投資拡大などを理由に委託経営の解除を要求したが、満鉄は、委託は国策であり、身分の変化に対する職員の反対などを理由に拒否した。1922年には満鉄側の要求で、全額納入の基準となる投資額の基準は4%に、また補充工事費は10万円以下に修正された²⁸⁾。朝鮮鉄道は満鉄側に投資額の比率のアップを要求したが、満鉄側は経営不振を理由に反対した²⁹⁾（〈表4〉参照）。

委託期間中、満鉄は契約の規定により約230万円を追加支出した（〈表5〉参照）。また満鉄が補充工事費に対しては義務以上の支出として約388万円を負担した（〈表6〉参照）。さらに運賃も、満鉄と統一運賃にするために1919年に旅客運賃は27%引き上げられた。

28) 鮮交会（1986年）『朝鮮交通史』三信図書、70頁。

29) 同上書、70頁。

30) 『時事新報』1921年7月24日付。

表 5 委託経営期間中の朝鮮鉄道と満鉄の収入 (単位 : 円)

年度	収入	支出	収益	収益中の朝鮮総督府 収入	収益中の満鉄収 入
1918	17,977,326	14,257,024	3,720,311	3,433,243	287,067
1919	23,966,387	20,725,734	3,240,653	4,017,963	-777,309
1920	27,173,854	23,328,748	3,845,106	4,921,881	-1,077,775
1921	28,109,695	21,629,878	6,479,816	6,176,598	303,217
1922	30,686,112	23,863,296	6,822,816	6,603,871	218,945
1923	33,075,554	25,848,707	7,590,846	7,478,801	112,045
1924	31,414,506	24,709,008	6,725,497	8,090,004	-1,364,506
合額				40,722,361	-2,298,316

出所 : 帝国鉄道大観編集部 (1927 年) 『帝国鉄道大観』 2 頁。

表 6 満鉄補充工事費 支出内訳 (単位 : 円)

年度	補充工事費	義務以上の費用支出
1918 (40 万円)	1,384,554	948,554
1919	684,413	284,413
1920	471,037	71,037
1921	593,286	193,286
1922 (10 万円)	1,093,937	993,937
1923	1,195,180	1,095,180
1924	402,337	302,237
		3,388,644

出所 : 帝国鉄道大観編集部 (1927 年) 『帝国鉄道大観』 27 頁。

Ⅲ 朝鮮鉄道の満鉄への委託経営の評価

朝鮮鉄道の満鉄への委託経営の肯定的側面として輸送量の増加、国際輸送の増加などを挙げることができる。さらに、新しく鉄道図書館、鉄道学校、共済制度、鉄道グラウンドなどの施設や仕組みが設けられ、朝鮮鉄道の発展にある程度貢献した³¹⁾。他方、否定的側面として、まず満鉄側には朝鮮鉄道の発展にほとんど関心がなかったという点が挙げられる。満鉄は委託期間

の7年間に朝鮮鉄道に618万円を支出したが、これは同期間中の満鉄の鉄道収入3億2,480万8,749円のわずか2%にすぎない額であった。

次に、満鉄への委託経営は運営上の限界があった。朝鮮鉄道を除いた他の私鉄の管理業務は、依然として朝鮮総督府が行っていた。そのため、朝鮮半島における、私鉄を含めた鉄道の一体的管理は困難となった。また、朝鮮総督府職員から満鉄社員への身分の変化に伴う問題や、両鉄道間で貨物の計量単位に差があったことも運営上の問題を引き起こした。すなわち、1トンは朝鮮では1,693.44斤、満鉄では1,542斤³²⁾であった。

1917年7月から25年4月まで行われた朝鮮鉄道の満鉄への委託経営について総括すると、以下のとおりである。

第一に、満鉄と朝鮮鉄道の統一的運営はその効果の点で疑問があった。例えば、両地域において直通運転が期待されたが、第一次世界大戦のために1917年になって国際直通運転は中止され、1923年7月に釜山～奉天間で1日1回に限り旅客国際急行が直通運転されたのみであった。1924年にも1日2回、旅客直通運転が行われたが、委託による統一の効果が表れたとはいえない実績であった³³⁾。実際、関連運輸機関の協定は煩雑で取扱はきわめて不便であった³⁴⁾。

第二に、満鉄側にも不満があったことである。満鉄は朝鮮総督府、日本の鉄道省の干渉、また京城満鉄管理局は満鉄本社からの干渉もあって自由な経営は難しかった。

第三に、朝鮮鉄道は委託経営の解除を求めている。大正デモクラシーを時代背景に、当時、日本国内では保守的な政友会から比較的進歩的な憲政会連立内閣へと政権交代があった。これに伴い植民地政策も文化政治への転換が見られた。政友会は満鉄が朝鮮鉄道を合併することを主張していたが、憲政

31) 鮮交会(1986年)、前掲書、71頁。

32) 大村友之丞「鮮満鉄道合併に伴う諸問題」『朝鮮及び満洲』1917年7月1日、18頁。

33) 澤崎修「朝鮮鉄道制度の更新」『朝鮮』1925年6月、7～8頁。

34) 日本貨物鉄道株式会社(2007年)『貨物鉄道百三十年史(下巻)』70頁。

会連立政権は委託経営の解除に賛成した。政友会の委託経営解除に反対の立場は、当時の帝国議会議事録にも残されている。第 50 回帝国議会議院における政友会の牧山耕蔵の以下のような発言をみておこう。牧山耕蔵は、①朝鮮鉄道は世界交通の要路に当り日本としては重大なる交通要路であるがこれを満鉄から引離し朝鮮総督府の経営に移すのは大陸政策の逆転となりはせぬか、②若し経営上朝鮮総督府の参加を要するものありとせば単に移管することなく満鉄と合併しては如何、③屢々移管を行うことは従業員の不安、経営の不確実を招くこととはなりはしないか、④今回の移管が延いて我が国防上並に滿蒙開発の上より見て何等支障なきや否や、又、今回の計画によれば朝鮮総督府はこれを実施経営することによりその収益を増加することとなっているようであるが朝鮮の現状から見て増加は困難であると考えるが如何、⑤朝鮮開発上これが経営を総督府自身の行うことが必要であるとするものならば満鉄の経営によって如何なる不便不都合あるものであるか、又総督府は自身の経営によって如何なる利益を得るものであるかと質問している。

これに対し、下岡忠治政務総監は過去 7 年間の実績に照らせば、朝鮮鉄道を総督府自身が経営する場合と満鉄に経営を委任する場合で格別差違がない。無論朝鮮鉄道が国際の交通要路に当たっていることはいうまでもないが、同時に朝鮮の産業政策上重大欠くべからざるものであって、この意味からいえば朝鮮総督府の手に於て経営する方が便利であるということは明白であろう。私設鉄道の件に関しても総督府の直営とした方が便利である。殊に朝鮮鉄道は細かい注意をして初めて経営ができるような点が多いのであって満洲において鉄道経営をやるような考え方はうまく行かない点がある。南満洲は相当に大きくできて居り朝鮮は総てが小さくできているので、ここに両者相異なるを要するものが存するのである³⁵⁾と答えた。

一方、当時憲政會議員であり内閣書記官長であった江木翼は、朝鮮鉄道は朝鮮の動脈である、他に委することは不合理で総督府自ら経営すべきものであるとの意見を出した³⁶⁾。彼は、満鉄を政府部門と民間に分離する改組論

35) 第 50 回帝国議会議院「帝國議会議院會議録」1924 年 1 月 31 日。

を主張した³⁷⁾。その時期、鉄道利権をめぐる鉄道不正に関する憲政特別委員会が開催された³⁸⁾。大村卓一も、日本の政治状況や政党間の争いのなか
に鉄道が巻き込まれており、その過程で朝鮮鉄道の委託経営が解除されたと
説明している³⁹⁾。安藤又三郎満鉄京城局長は、委託解除に対して検討が十
分に行なわれずに推進されたことを懸念していたが、結局、委託解除によっ
て3名の課長のみが満鉄本社に戻ることになり、1万3,000人の社員は朝鮮
総督府職員の身分に復帰することとなった。朝鮮総督府の斉藤実総督は、朝
鮮鉄道は大陸幹線鉄道の使命を達成する機会になるだろう、と歓迎の意を表
した⁴⁰⁾。

第四に、朝鮮総督府も委託経営に対してその解除を要求した。委託期の朝
鮮総督府鉄道部長であった和田一郎、弓削幸太郎も朝鮮側の直営・委託解除
を主張した⁴¹⁾。荻原三朗は、1919年に京都帝国大学を卒業したのち後満鉄
職員に任命され、朝鮮に勤務しながら委託経営の解除後は1932年に朝鮮鉄
道局監督課長、1933年に庶務課長を経て朝鮮運送社長を務めた人物である⁴²⁾。
荻原は、朝鮮鉄道は鉄道職員を中心に鉄道を運営する意識が強く、経営委託
に対しても反対意見が多かったと述べている⁴³⁾。田中保太郎は、1924年に
高等文官試験に合格し、1925年に京都帝国大学を卒業したのち、1926年に
朝鮮総督府鉄道局に着任、1943年には交通局理事を務めた人物である⁴⁴⁾。
彼は、朝鮮鉄道の満鉄委託に対して、寺内内閣の大陸政策として推進された
と主張した。また委託経営の解除については、当時朝鮮総督府総督斉藤と下

36) 『大阪朝日新聞』1925年2月1日付。

37) 『朝日新聞』1920年6月17日付。

38) 同上、1924年8月30日付。

39) 大村卓一(1944年)『大陸に在りて』勝進社、157頁。

40) 『満洲日日新聞』1925年4月5日付。

41) 牧山耕蔵編(2002年)『朝鮮人名資料事典』日本図書センター、22～24頁。

42) 森尾人志(1936年)『朝鮮の鉄道陣営』日新印刷、86頁。

43) 学習院大学東洋文化研究所(2014年b)「朝鮮の鉄道を語る——満鉄時代から朝鮮
への回顧」『東洋文化研究』第16号、200～201頁。

44) 森尾人志、前掲書、130頁。

岡政務総監が民生の安定、生活安定、産業開発のため鉄道は総督府自体が運営しなければならないと日本政府に強く要請したのが大きな要因になったと述べている⁴⁵⁾。斉藤朝鮮総督は、1924年に満鉄の朝鮮総督府への納付金が少なくなった点を問題視し、委託解除を主張した。解除の反対意見である大陸との連絡輸送も協調すれば問題がないとしたのである⁴⁶⁾。

一方、満鉄は、委託経営の継続を主張し続け、後の満洲事変や日中戦争後も満鉄との一元化問題を主張したが、朝鮮総督府は反対の意を表し続けた⁴⁷⁾。江口寛治は、1889年から1935年まで朝鮮鉄道で勤務した経験を有する。満鉄委託の時代は、社員雑誌『社友』の発行人であった。彼は「朝鮮鉄道の委託を推進した長谷川総督は、満鉄の朝鮮鉄道委託経営は国土、経済、交通面で密接に関係するため委託・統一運営が望ましいと指摘している。しかし、委託以後毎年委託解除の問題が議論され、1924年下岡政務総監が就任してから本格化した。また下岡総監は、当時政権交代によって政権を握った憲政会の江木内閣書記長に朝鮮鉄道の直営に関する妥当性を説明した。当時の憲政会は直営に賛成し、政友会は委託の維持を主張した。下岡総監は外務省、陸軍省、参謀本部に対しても直営の妥当性について説明して承諾を得た。最後問題になった退職金は、朝鮮総督府が600万円を全額負担することで全ての問題が解決された。」と記録している⁴⁸⁾。有吉忠一は、1922年から1924年まで朝鮮総督府政務総監であった。有吉は、朝鮮鉄道に関する書簡の中で、朝鮮総督府と日本の内務省、大蔵省の間に確執があったことなどを以下のように述べている。「1920年委託解除案が出された。朝鮮総督府は1921年から自らの経営を考えて予算案を要求したが、日本政府内の大陸交通政策を理由として委託解除に反対があった」⁴⁹⁾。原首相も現状維持の意見を表明した⁵⁰⁾。

しかし、両鉄道の統一経営には問題があるとの指摘が相次いだ⁵¹⁾。その

45) 学習院大学東洋文化研究所 (2014年b) 前掲、198～199頁。

46) 『毎日申報』1924年10月19日付。

47) 学習院大学東洋文化研究所 (2014年c) 「朝鮮の鉄道について」『東洋文化研究』第16号、175頁。

48) 江口寛治、前掲書、329～335頁。

理由として満鉄は独占事業として鉄道以外の事業との併用は困難で、朝鮮鉄道との統一運営は難しいことや、国有鉄道である朝鮮鉄道を放漫な民間会社である満鉄に委託したことは失策であることなどが挙げられた⁵²⁾。1924年、負担金契約更新の際、朝鮮鉄道は満鉄に比べ2倍の路線を保有していたにも関わらず、その収益はかなり低かったことから、経費の軽減あるいは委託を解除することも提議された⁵³⁾。1925年に入って中国は、民族主義の高まりに押されて満洲地域に対する主権を主張しはじめた。そのため満鉄は危機感を感じ、朝鮮鉄道の管理に目を向ける余裕を失っていった。

以上、総括すると、朝鮮鉄道の満鉄への委託経営は日本の大陸政策の葛藤の中で生まれたものであり、長期計画の不在、朝鮮鉄道と満鉄の異なる制度の問題、相互発展の方策の不在、委託の準備期間の不足などで統合の利益は少なかったと評価できよう。このことは、現実面で、いわゆる鉄道の鮮満一体論が失敗だったことを示している。

IV 朝鮮鉄道 12 年計画

1. 朝鮮鉄道 12 年計画の着手

朝鮮鉄道 12 年計画は、そもそも帝国鉄道協会が提案したプランである。朝鮮の鉄道は、統治、国防の安定と産業の開発を図るための国策的課題であり、国有化することを根本方針として朝鮮鉄道敷設法を制定し、既定計画線及び予定線と私鉄未完成線の建設を促進するべきであるとしたのである⁵⁴⁾。これを受けて第 52 回帝国議会で朝鮮産業開発に関する 2 億 3,000 万円の予

49) 横浜開港資料館「有吉忠一」『横浜開港資料館館報』第 46 号、1994 年 11 月 2 日、5 頁。

50) 『大阪朝日新聞』1920 年 10 月 23 日付。

51) 『東亜日報』1920 年 9 月 9 日、1924 年 7 月 4 日付。

52) 同上、1921 年 6 月 6 日付。

53) 同上、1924 年 5 月 11 日付。

54) 高成鳳（1999 年）『植民地鉄道と民衆生活』法政大学出版局、24～25 頁。

算が認められ、1927 年から図們線、恵山線、満浦線、東海線、慶全線の 5 線、計 1,384km の建設と私鉄鉄道 5 線計 337km の買収、既設線および買収線の改良を主軸にした鉄道建設 12 年計画が着手された。その後の状況についてまとめると〈表 7〉のとおりとなる。1927 年以降、朝鮮鉄道は産業線の性格と大陸との連結という二重的性格を有するものになっていく。特に北朝鮮鉄道がそうであった。

2. 朝鮮鉄道 12 年計画の特徴

朝鮮鉄道 12 年計画は、1917 年～1925 年の満鉄への委託経営後に策定され、日本の植民地政策における大陸政策と内地延長主義という立場から推進された計画であった。

日本の軍部と満鉄もこの計画に極めて積極的な姿勢をもっていた。吉会線と結ばば国防上においても日本海を日本湖化し、大陸進出および防衛の面でも重要な役割を担う鉄道になると考えたのである。

当時、日本国内では大正デモクラシーや内地主義の流れのなか、鉄道政策も鉄道国有法を原形として地方鉄道網の拡充のための積極的な補助制度が導入されていた。同様の施策が朝鮮鉄道 12 年計画にも導入された。

この計画の推進過程で、鉄道関連団体や朝鮮鉄道の官僚などが積極的に参加したのは非常に興味深い。主な動きを挙げると、大陸政策と内地延長主義、日本軍部と満洲鉄道の吉会線敷設をめぐるの対抗があった。地方選挙を意識して 1922 年、日本全国に 150 の幹線と支線、地方線を建設するという鉄道敷設法など制定された。

朝鮮鉄道 12 年計画は、日本の鉄道政策や鉄道国有化と関連づけて考えられる。鉄道国有論は日本の軍部が中心となって、1887 年に陸軍参謀本部長が鉄道局長に提示し、立案された鉄道改革政策である。まず、路線敷設は軍事目的を考慮して海岸から遠ざけ、幹線を複線にして、軌間を広軌（標準軌）とする。また、陸軍も鉄道会議に参加させることなどを内容としていた⁵⁵⁾。

55) 帝国鉄道大観編集部編 (1927 年)『帝国鐵道大観』運輸日報社、213～214 頁。

表7 鉄道路線の変化（1927年以降）

営業距離	線名	建設期間	種類	規格	産業上の主な役割
198.8km	全羅線	1927年～ 1936年	単線		
276.4km	慶全線	1929年～ 1936年	単線	鉄道建設12 年計画路線	海産物輸送
353.1km	東海線	1928年～ 1935年	単線	鉄道建設12 年計画路線	海産物輸送
397.0km	京慶線	1936年～ 1942年	単線		
323.4km	黄海線	1920年～ 1937年	単線		
212.6km	平元線	1931年～ 1941年	単線	朝鮮半島 横断線	
343.9km	満浦線	1931年～ 1939年	単線	鉄道建設12 年計画路線	山林資源輸送 鉱産資源輸送
141.7km	恵山線	1931年～ 1934年	単線	鉄道建設12 年計画路線	山林資源輸送 鉱産資源輸送
162.8km	図們線	1928年～ 1931年	単線	鉄道建設12 年計画路線	
191.6km	白茂線	1932年～ 1934年	単線		山林資源輸送 鉱産資源輸送

出所：鮮交会（1986年）『朝鮮交通史』214～297頁。伊澤道雄（1937年）『開拓鉄道論』284～306頁。

かかる軍部の意向を背景に、当時鉄道局長であった井上勝は、1891年に「官設鉄道拡張に関する法律案」として「7カ年にかけて鉄道網を拡充し、鉄道公債3,500万円を発行して公債の利子は100分の5にする。公債によって集めた金額は7カ年にかけて支払う。私鉄道買収に関しては私鉄の買収価格を3カ年平均株価以上とする」⁵⁶⁾との意見書を政府に提出した。鉄道の経済・軍事上の価値を高く評価したのである。私鉄買収は、国有鉄道幹線の収益性を高め、経営主体を同一化することにより経営成果も高まり、施設活用度も効率化されると主張した⁵⁷⁾。こうした井上の考え方を反映したのが1906年の鉄道国有法であった。鉄道国有法は1906年に制定されたが、交通政策面で輸送の円滑化、運賃低減、設備投資の拡充、鉄道経営面では運営費、設備投資費を節減する効果があった。また国民経済的な面では鉄道財政収入の確保、外国人の鉄道支配防止などを目的としていた。私鉄の買収は、1906年から1907年にかけて実施され、17社4,800km、車両2万5,000台が国有化された。買収資金は5%の利子付公債4.8億円を発行して調達された。買収価格は私鉄の投資資本の2倍に相当し、その後、私鉄の発達に大きく貢献した⁵⁸⁾。朝鮮鉄道12年計画においても、12年にかけての鉄道網拡充と私鉄買収、公債発行による資金調達という内容になっている。したがって、その原型は国有鉄道法にあるといえる。なお、朝鮮の場合、1923年に6つの私鉄を合併して朝鮮鉄道株式会社が発足するが、これは1921年に朝鮮産業調査委員会が鉄道計画の立案、私鉄補助の促進、私鉄の合併などを提案したことが契機となっている⁵⁹⁾。さらに、井上勝の主張と国有鉄道法、及び朝鮮鉄道12年計画を比較してみると類似点を相当程度認めることができる。

なお、松下孝昭は井上の提案と国有鉄道法の関連性は認めているものの、それ以外の政治勢力の思惑による諸案の介在など多様な政治力学過程による

56) 同上、230～231頁。

57) 老川慶喜(2013年)『井上勝』ミネルヴァ書房、192頁。

58) 日本国有鉄道『日本国有鉄道百年史』成山堂書店、1997年、152頁。

59) 矢島桂(2009年)「植民地朝鮮への鉄道投資の基本性格に関する一考察」『経営史学』第44巻第2号、59～84頁。

表 8 井上勝案・鉄道国有法・朝鮮鉄道 12 年計画

	期間	鉄道拡張と私鉄買収	買収方法
井上勝案	7 年	5,711km 新線建設 820km 私鉄買収	年 5% 公債
鉄道国有法	10 年	4,800km 私鉄買収	年 5% 公債
朝鮮鉄道 12 年計画	12 年	1,384km 新線建設 336km 私鉄買収	高価で買収

ものであると説明している⁶⁰⁾。

1910 年～1920 年の日本の内地の鉄道拡張は、この計画に影響を与えた。1918 年に成立した立憲政友会の原内閣は、主に地主層を支持基盤としていた。立憲政友会は衆議院で絶対多数の議席を占め、軍備拡充、教育振興、産業奨励、交通機関の充実という政策を前面に押し出して農村有権者の支持を得た。この場合の交通機関の充実とは、鉄道網拡張にほかならなかった。1922 年の改正鉄道敷設法は、1892 年の鉄道敷設法を全面的に改正したもので、全国的に 149 路線約 1,800km を敷設すると定めていた⁶¹⁾。朝鮮鉄道 12 年計画は朝鮮産業調査委員会、帝国鉄道協会、朝鮮鉄道協会などが主に推進した。斉藤総督、湯浅倉平政務総監、大村卓一鉄道局長などが協力した。湯浅政務総監は、後藤の内務大臣時代に彼の推薦で警視総監になったことで繋がりがあることから、これを通じて多様な政策決定や意見を交わしたものとみられる。また、各地域の商工会議所、帝国鉄道協会、朝鮮鉄道協会、財界中心の促進期成会議などの民間団体の協力も大きく作用した⁶²⁾。当時の帝國議事録を見ると多様な請願と鉄道敷設案が提案されているが、これらも影響を及ぼしたと思われる。

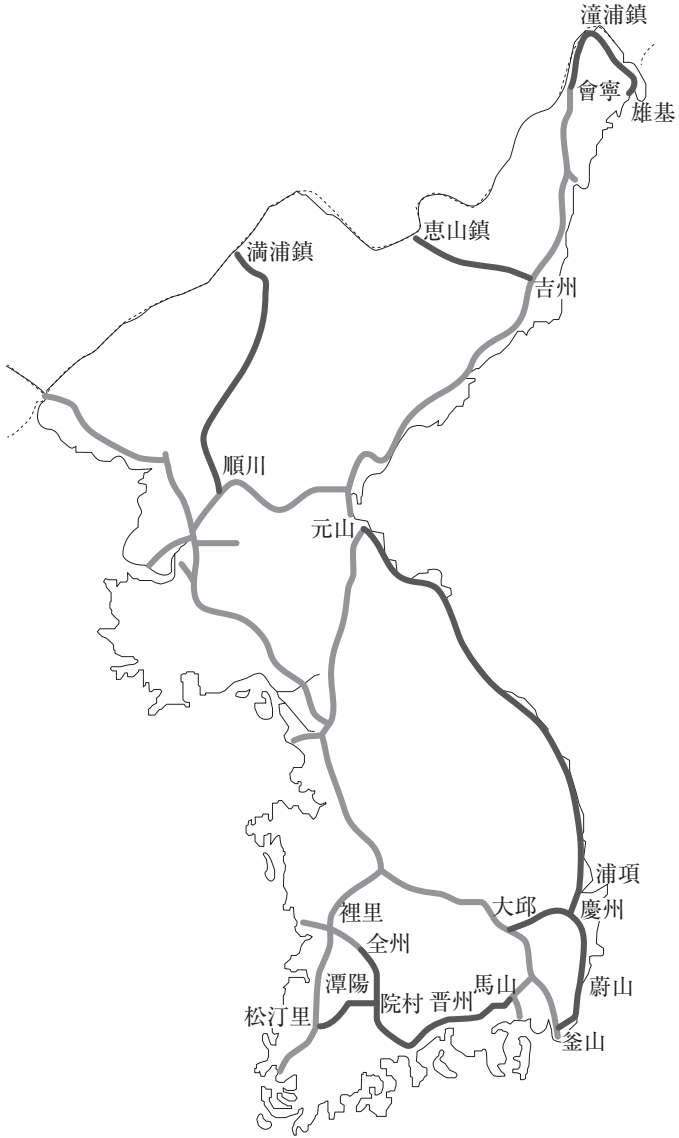
朝鮮鉄道 12 年計画を中心的に推進した鉄道局長の大村卓一は、朝鮮鉄道

60) 松下孝昭、前掲書、377～389 頁。

61) 原田勝正・李容相ほか(2005 年)『일본철도의 역사와 발전』북경리리、87 頁。

62) 大平鐵畊(1927 年)『朝鮮鉄道 12 年計画』鮮滿鉄道新報社、29～64 頁。

图 1 朝鮮鐵道 12 年計画路線



出所：朝鮮總督府鐵道局（1927 年）、朝鮮鐵道 12 年計画路図。

の先決問題として、鉄道の連絡運送が不便であるということや経済拠点に繋がっていないことなどを指摘し⁶³⁾、「朝鮮鉄道の使命」について次のように述べている。朝鮮鉄道 12 年計画を推進する朝鮮鉄道のあり方についての重要な提起と思われることから次に紹介しておく。

朝鮮鉄道は本来、日本の商圏の拡張を前提して企画され、京城、仁川間の線路を完成したが、国際環境のため、南の釜山より国境新義州に至る縦貫線路を敷設し、更に主要港湾に支線を通じて、軍事目的に使用された。日露戦争勝利の結果、朝鮮における日本の地位を確立すると共に、日本政府は朝鮮の開発と鉄道統一改善のために、1906 年に京釜鉄道を国有化し、京義、馬山線を軍用のため速成に開通した。1911 年の鴨綠江鉄橋と安奉線の改築は朝鮮鉄道を世界の公路として、産業鉄道と国際鉄道として位置付けられた。以来、線路は延長され、施設は改善されたが、他の鉄道に比べて、貧弱な状態である。鉄道延長は 1,300 マイルで貨物は 400 万トンであるが、満鉄は、半分の線路距離で 1,300 万トンを輸送している。鴨綠江、圖們江の奥国境地域は天然資源が多く、鉄道の敷設による開発ができる。拓殖鉄道は最初収益をあげることは無理であるが、富源開発を使命とする朝鮮鉄道はその方面に向かうべきである。朝鮮鉄道の歴史をみると当初産業鉄道として起こり、中頃に至り軍事的色彩を表したが、これは単に一時的現象に過ぎない。再び本来の産業鉄道に復帰しているところである。満鉄からの委託解除もその趣旨である。朝鮮鉄道は国内産業開発と国際鉄道としての重要な役割が期待されている。このような目的を達成するために、前者においては路線の拡張と運賃値下げ、後者のためには膨大な経費が必要であるが、これを遂行しなければならない⁶⁴⁾。

大村卓一はまた、1944 年に発刊された彼の自伝の中の「大陸国策と鉄道」という章で大陸政策についても言及している。すなわち、日本と満洲間の海と陸地を繋げるのは日本の国防上大変重要であり、このためには満洲の新京

63) 朝鮮総督府鉄道局 (1930 年) 『朝鮮総督論纂』 168 ~ 169 頁。

64) 大村卓一「朝鮮鉄道の使命」『朝鮮』 1925 年 5 月、142 ~ 143 頁。

から直接連結する必要があり、朝鮮はすでに 8 年かけてこれを完成し、羅津や元山など主要な港湾と繋ぐ鉄道を完成したとしている⁶⁵⁾。これはまさに朝鮮鉄道 12 年計画によって推進されたものに他ならない。

朝鮮鉄道 12 年計画は、第 51 回帝国議会ならびに第 52 回帝国議会において論議の対象となっている。第 51 回帝国議会 (1925 年 12 月～26 年 3 月) では朝鮮鉄道 12 年計画は公債により推進される計画であるとの論議がなされたが、与党である憲政会が一般会計主義を盾に反対し、関連法案は不成立となった。そのため、あくまで 12 年計画を実行したい朝鮮側は、大村卓一が「吉会線完成促進に関する意見」を外務省に提出した。その主な内容は、朝鮮総督府が図們江岸の朝鮮側を走る軽便鉄道である図們～会寧線を買入れて広軌化する。敦化～老頭溝間は満鉄が吉敦の延長として敷設するというものであった。このような対案によって朝鮮側は鉄道を通して間島と連結し、影響力を保つことを考えた⁶⁶⁾。満鉄側や日本政府もこの提案を検討することとなった。以後、大村も朝鮮鉄道 12 年計画路線が大陸と連結されていることを強調し、朝鮮鉄道は国際鉄道としての重要な役割が期待されていると説明するようになった⁶⁷⁾。第 52 回帝国議会 (1926 年 12 月～27 年 3 月) では与党である憲政会、そして野党である政友会も大陸との鉄道の連結の重要性を主張した。その結果、私鉄・圖們鉄道の買収、圖們線の 2 年早期の建設、北鮮開発 (地下資源)、民間にも資金協力をあおぐなどの条件で 12 年計画は承認された (〈表 9〉参照)。

一方、この計画には産業開発という目的も含まれていた。この計画の推進とともに、朝鮮鉄道は大陸連結と産業開発の両面の性格を有するものになっていく。

朝鮮鉄道 12 年計画に関係する当時の状況をみると、1926 年 9 月に圖們江架橋の完成と鉄道の開通により、間島地域の交通状況は大幅に改善された。

65) 大村卓一 (1944 年) 前掲書、187～189 頁。

66) 芳井研一 (2000 年) 『環日本海地域社会の変容: 「満蒙」・「間島」と「裏日本」』青木書店、195 頁。

67) 大村卓一 (1930 年) 「鮮満の陸路交通」『朝鮮鉄道論纂』297～299 頁。

表9 第52回帝国議会における議論

名前	政党	質疑内容	主張の重点
寺田市正	政友会	縦貫線の複線化と京仁線を含むべき	大陸連結を強調
牧山耕蔵	政友会	-縦貫線の複線化は国防上重要 -圖們線の橋梁架設問題が重要	大陸連結を強調
古川清	政友会	吉会線の完成と連結が重要	大陸連結を強調
松山常次郎	政友会	吉会線の完成と連結が重要	大陸連結を強調
本田義成	憲政会	鉄道と自動車の関係	
秋田寅之介	憲政会	新規計画圖們線より2年早期建設	大陸連結を強調
田中養達	憲政会	全北線などを狭軌建設、広軌は不経済	産業開発

出所：第52回帝国議会衆議院「帝国議会衆議院議事録」1927年1月29日。

起点となった豆満江対岸に既に開通していた図們鉄道が朝鮮鉄道清会線（のちの朝鮮鉄道咸鏡本線）と連結されたことで、不完全ではあるが満洲と朝鮮の新たな連絡線が完成した。また、清会線の終点は日本海側の清津であったことから、この路線は日本海を経由する日満連絡ルートとして活用できる可能性も秘めていた。なお当初、朝満国境となっている豆満江については、中国側との交渉が難航し連絡船により連結されていたが、1927年11月15日には架橋工事が完了し、鉄道が連結された。当時、吉会鐵路の一部として建設された吉長鐵路に連絡するため、1926年に吉林～敦化間の吉敦鐵路の建設が着工され、敦化～図們間の敦図鐵路が完成すれば全線開通する段階となっており、その後は吉敦鐵路を延長するのか、それとも天図輕便鐵路を延長するのかという問題を抱えていた。同一地域の連絡となるが、前者は満鉄が建設主体になるのに対し、後者は天図輕便鐵路が建設主体になるという違いがあった。両線は建設主体の問題以外にもルート問題も抱えていた。日本海連絡線として天図輕便鐵路全体を活用して清津に至る南廻り経路と、一部を使用して羅津に至る北廻り経路が検討されていたのである。延長問題については、1926年2月、天図輕便鐵路は延長案を提出し、外務省の賛同を得たが、同年10月に朝鮮総督府鉄道局より吉敦鐵路延長案が提案された。満鉄は、この問題が他線の敷設交渉に影響することを危惧し、日本側が強い影

響力を有する天図輕便鐵路延長案に賛成の意向を示した。しかし、天図輕便鐵路の赤字問題が浮上すると外務省は方針を転換し、1927年に赤字體質を改善できない鉄道会社に延伸計画を委任することはできないとし、他方で滿鉄に委任すれば天図輕便鐵路自身の救済にもなると、吉敦鐵路延長案の採用を決定した。滿鉄も外務省の方針に同調し、中国側も責任者である張作霖が吉敦鐵路延長案を支持した。

ルート問題については、滿鉄は数度にわたる調査を行い、1926年に北廻りルートの採用を決定した。一方、外務省は南廻りルートも完全に放棄したのでなく、経営危機の状況を改善する目的もあって天図輕便鐵路に改軌させることで対応することを主張したが、延伸問題の解決が優先されそれ以上の進展はなかった。朝鮮鉄道12年計画が承認されて以降、先に着手されたのは北鮮の鉄道であった。まず、雄基から羅津までが延伸された咸鏡線も1927年秋に完成し、京城(ソウル)から元山を経て清津、会寧、さらに圖們の輕便線、天圖鉄道によって上三峰から豆満江を渡って満洲までが鉄道で連結されることになった⁶⁸⁾。ここに朝鮮鉄道12年計画の大陸連結的性格がよく表れている。

V まとめ

本研究で明らかにした諸点をまとめると、以下のとおりである。

第一は、朝鮮鉄道の滿鉄への委託経営の過程と内容を詳しく明らかにした点である。委託過程では、関係者間で様々な葛藤が生じ、最終的には、それは政治的理由などから委託解除という結果となった。

第二は、朝鮮鉄道12年計画の策定は、日本の滿鉄政策との連係性があったことを確認した点である。また、日本の国有鉄道と滿鉄、そして朝鮮鉄道の政策的な連係性をも明らかにした。例えば、私鉄補助制度においても日本と朝鮮の類似点を通じて「内地延長主義」の事実を確認することができた。

68) 大村卓一(1944年)前掲書、168頁。

日本の私鉄補助制度が積極的に朝鮮に適用されたのである。ここには、鮮満一体論の主張にとどまらず、さらに日本の内地鉄道との制度的関連性を見て取れる。投資額補助の場合も、内地鉄道は年5%であったのに対し、朝鮮では年6%から年8%が適用された。このような制度によって吉会線の建設と朝鮮鉄道12年計画が推進されたのである。そしてまた、朝鮮鉄道12年計画は、その策定過程において朝鮮総督府の独自性があったという主張は首肯できるとしても、根本的には大陸鉄道政策の一環として策定されたものであったという点である。満鉄委託解除によって一旦は失敗した鉄道の鮮満一体論が、朝鮮鉄道12年計画によって再び復活したといえる。すなわち、朝鮮鉄道12年計画とその前提としての朝鮮鉄道の満鉄委託と言えよう。

第三に、本研究では先行研究では明らかにされていなかった以下の点を明らかにした。まず、1917年の朝鮮鉄道の満鉄への経営委託とその解除、1927年の朝鮮鉄道12年計画の過程において、利害関係者間の葛藤と妥協などがあった。こうした中で、一貫した大陸政策を実行するに当たっては軍の役割が大きかったという点である。次に、日本の鉄道政策の多くが朝鮮鉄道の政策に反映されたのを確認することができた。また、日本の植民地支配下にあった朝鮮を取り巻く日本の鉄道と満洲の鉄道との関係などを確認することができた。

なお、本稿に関わる問題として、本稿では明らかにできなかった次のような課題が残っている。第一に、満鉄委託に関して利害関係者、特に朝鮮鉄道官僚と階層別職員の反応などについてより具体的な検証が必要である。第二に、満鉄委託による朝鮮鉄道の経営状況の変化についてのさらなる考察が必要である。なかでも、行政(管理)と運営が分離された状態の下で、意思決定過程はいかなるものであったかが明らかにされなければならない。第三に、委託解除を推進した利害関係者の実相と委託解除に至る様々な意見の収斂過程の検討が必要である。第四に朝鮮鉄道12年計画により敷設された路線と私鉄の役割の分析である。そして、最後は国際比較である。例えば、台湾鉄道に対する政策決定過程とその役割とを比較することによってその時代の植民地鉄道の性格がより明らかになると考えられる。