

朝鮮鉄道12年計画（1927～1938）について

金 大 煥

はじめに

本稿は朝鮮鉄道の中でも最も経済的な性格が明確に現れている「朝鮮鉄道12年計画」についてみていくものである。

韓国での鉄道の登場は1899年9月18日京仁鉄道の開通から始まる。朝鮮鉄道敷設の主体としては日本政府と日本国内の民間資本家である。朝鮮鉄道中でも京釜線（1905年敷設）と京義線（1906年敷設）は韓国を南の釜山から北の新義州を連結する縦貫鉄道として大きな意味を持っている。

様々な形態に敷設された朝鮮鉄道は韓国の社会経済に大きな影響を及ぼした。その中でも人口の移動や物資の移動は各地方の発展に重要な役割を果たしたと考えられる。鉄道敷設によって新しく形成された都市は今日においても韓国の主要な都市的機能を遂行している。

日本の植民地政策遂行において韓国の鉄道が果たした役割を見てみると、まず、第一に軍隊や軍需品を移動させることにより、植民地の支配網と弾圧網を確立することを目的として軍事的・治安維持的機能が重視された。第二については植民地である韓国からの食料・原料を日本に向けての供給、日本の商品市場を拡大する手段と同時に、鉄道沿線の広範囲な市場と工業地帯の開拓に於いて植民地経済構造を改編させる手段としての経済的機能¹⁾を挙げることができる。

全般的に言えば、日本の朝鮮鉄道政策は軍事的な目的を重視した性格が優先されたのが特徴的である。しかし日本の朝鮮鉄道政策は、植民地に対する支配政策の段階的な性格と関連し、且つ一定的に変化していった。特に1925年以降、日本の朝鮮鉄道政策は経済的収奪の手段としての経済的性質が前面に浮び上がる。

経済的な傾向を帯びていた「朝鮮鉄道の12年計画」の究明は新たな朝鮮鉄道の本質の把握において重要なものでもあり、日本による韓国への植民地性格を一層、明確に見せてくれるものでもある。

第1章 12年計画の特徴と推進状況

日本の朝鮮鉄道政策が植民地支配の目的および性格に相応しどのような性格と目的をもって展開されたのかを各時期別整理してみると次の通りである。

1期 (1880年-1906年)

- ①日本が朝鮮半島を取り巻いた欧米列強の勢力を追い出し、朝鮮に対する独占的支配権の確立
- ②朝鮮鉄道の掌握は朝鮮による支配網・弾圧網の確立
- ③朝鮮鉄道経営の統一
- ④朝鮮鉄道に対する大陸侵略の幹線としての役割 (標準軌選定)

2期 (1906年-1925年)

- ①大陸侵略幹線としての役割が強化され満州まで拡大
- ②統一的な運輸体系の確立 (下関-釜山-ソウル-新義州-奉天-旅順)
- ③1925年、朝鮮鉄道の満鉄委託経営を解除し総督府が直営

3期 (1925年-1945年)

- ①日本の植民地経済収奪政策の本格化
- ②朝鮮鉄道には経済線としての役割が新しく賦課
(大規模鉄道網の普及計画で『12年間計画』樹立)

「12年計画」とは、1927年から12年間をかけて既存計画線である平元線・咸境線と共に圖們線・恵山線・満浦線・東海線・慶全線、以上5幹線の新線建設と私鉄を買収して改良した事を内容としている。

「12年計画」の中心的な新線5幹線の特徴を見てみると次の通りである。

・圖們線は雄基～潼關鎮間97マイル (156km) の鉄道で、朝・中・蘇 (現、ロシア) 3国接境地の国境鉄道として重要な鉄道であった。北部満州地方との連結が可能となってからは、軍事上・政治上としての重要性が非常に大きなウエイトを占めて、緊急を要する鉄道としての敷設が要求された。北部満州と日本海側との最短路になっていて12年計画線の中で、「最も有意義な線路」であり、経済としては石炭、木材、農産物の搬出を目的としていた。²⁾ 工事は1927年10月に雄其から着工し33年8月に完成した。そして鉄道幹線の周辺地域には石炭の埋蔵量が2億トン程あった。³⁾

・恵山線は吉州を起点として恵山鎮に至る88マイル (142km) の線である。森林、鉱物開発と鴨緑江上流の満州に通じるルートづくりが目的であった。⁴⁾ さらに恵山線を通じ、一億5,000万尺締の木材を吉州に運送し、東海 (日本海) を経て日本に直接搬出させる事を目的としていた。⁵⁾ 1927年の帝国議会の承認を得て、1931年に着工し37年に完成した。

・満浦線は平南線の順川から満浦線に至る178マイル (303km) の沿線にある順川、价川、寧邊、徳川炭田の開発と平北各地に散在した雲山、昌城に始まった金鉱、及び价川鉄鉱の採掘などを目的とした鉱山鉄道であった。⁶⁾ 軍事上満州中部との交通が形成されることから日本の国防警備としての重要性が高かった。⁷⁾ 線路調査は1914年、22年の二度にわたり実施され、28年から実測と工事に着手した。そして价古介にはもとは12戸の民家があるにすぎなかったが、鉄道敷設により電気が通じ、人が入り商店が開かれ、工事最盛期には一万以上になっていた。⁸⁾

・東海線は元山を起点として朝鮮半島の東海岸を南下し、蔚山から釜山間の44マイル（73km）を含む341マイル（551km）におよぶ線で、その間、私設鉄道の慶東線（蔚山－浦項間、大邱－慶州間）を買収して広軌（レール間の幅1,524mm）としての改築を施し、完結させて再び咸鏡線と連結を図ろうとした計画であった。⁹⁾ この線路計画は「12年計画」中最長であり、海産物を輸送して、石炭や林産物の開発に資するものであった。「工事は1928年12月に着手となり、36年8月には大水害に襲われ38年の完成予定であったが、敗戦時において営業していたのは北部線の43%の205km路盤工事竣工済が27%、未着手が30%になる。南部線73kmの工事は30年7月時局匡救窮民救済事業として総督府社会課幹旋の労働者により実施された。35年12月に蔚山まで開通し営業がはじまった。私鉄買収線の広軌改築は38年には完成した。」¹⁰⁾

・慶全線は群山から麗水に至る南北線の一部として全州・順天間の83マイル（133km）、この線路から東に晋州、西に光州に至る156マイル（251km）の路線で南部朝鮮の東西横断鉄道である。これは湖南線と結び付けて、内部地方の開発を計る為に必要なる線として重視された。¹¹⁾ 特に京全線は米穀地帯だった湖南地方と米穀移出港の木浦・群山を貿易と商業の中心地の釜山と連結させ、南部経済地帯を従来の海運に依存するのではなく、湖南・京釜線を通じてソウルまで直接結ぶものであった。工事は1929年4月に時局匡救窮民救済事業として農民を用いてはじまり、当初の計画では完成は34年を予定していた。全州・順天は36年に完成したが、その他は日本の敗戦時まで完成しなかった。¹²⁾

以上のように各線の性格を見ると軍事・政治的重要性も大きかったが、それよりも拓殖鉄道としての使命をより優先にしていた。¹³⁾ これは日本経済の資本主義発達にともない、植民地朝鮮がより原料供給地としての必要性が切実なものであったと考えられる。特に既定計画線の咸鏡線・平元線とともに圖們線・恵山線・満浦線が計画され北部朝鮮への開発と収奪を目的としようとした事を見ることができる。これは工業原料の調達のため北部朝鮮に埋蔵されている豊富な地下資源を開発し運搬させる事を目的とした。南部朝鮮にとっても商業と貿易の中心地釜山と農産物が豊富な湖南（全羅道の呼称）を連結する事により、農産物の主要生産地を市場と結合させたことが理解できる。

さらに北部朝鮮と満州地域を連結させる事により、満州と朝鮮を一つの経済圏内として結合させていた。これは日本と大陸との関係をより強化的に連結させる事につながった。すなわち日・朝・満を連結するルートは、京釜－京義線のみであったが、それ以外にも東海線－咸鏡線－圖們線、及び黄海－鎮南浦－満浦線、東海－恵山線の連結を通じてより輸送力を拡大する事に成功した。これは経済力な輸送力のみならず、日本の影響力がより満州への進出を図ろうとした日本の軍事輸送力の強化を意味するものでもあった。

「12年計画」線の工事は、朝鮮総督府所属の鉄道局が担当した。鉄道局所属7つの部署の中で¹⁴⁾ 工務課が建設、改良、保存、鉄道用地、電気通信、施設建設改良、及び保存、新設路線調査などの業務を扱った。その後、1933年には鉄道建設を促進するために新しい建設課を設置し、鉄道建設を担当させた。さらに満浦線建設のため平壤建設事務所、恵山線建設のために城津建設事務所（1935）、

東海線建設のためには江陵建設事務所 (1938) が設置され、より本格的な「12年計画」線の建設を担当させた。

工事進行過程で一番大きな問題点は、労働力の不足現象とそれに伴う朝鮮人労働者の確保の問題であった。多くの労働力を一時に要する鉄道敷設工事としての性格上、労働力不足現状は深刻な問題であり、早い解決策の模索が必要であった。特に北部地域の鉄道敷設工事における労働力不足は深刻であり、本計画に必要な人員は、計画的において圖們線では5,770万人、恵山線では6,810万人、満浦線では17,260万人、東海線では21,370万人、慶全線では8,610万人、それ以外として、平元線19,270万人、咸鏡線8,040万人と改良工事12,510万人、保存工事50万人で総9,965万人が予想された。¹⁵⁾

しかし土地調査事業、および1920年代朝鮮農村の経済破綻により大量離農民が発生した事から労働者の確保は非常に困難であった。

しかし労働力の需要地が北部朝鮮に集中された反面、人口は南部朝鮮に集中されていた。それによって総督府は南部地域の人口を北部地域に移動させる政策を実施する事により、労働力不足現状を解決しようとした。特に1927年以後、本格的な長津江水力工事、鉄道建設、工場発電所などで労働力の需要が急増したことから朝鮮総督府は就職のため北部朝鮮に行く労働者たちに汽車、汽船運賃を値下げした。そして日本へ渡航する人たちを北部地域に労働者として誘導させるため釜山に渡航保護事務所も設置した。

しかしこのような総督府の労働力確保政策にも関わらず、安い賃金・劣悪な労働条件、地域的な移動などは北部朝鮮の農民たちをより南部朝鮮への移動を促進させる要因になり、むしろ労働力不足現状を加速させる結果となった。さらに農繁期による労働力不足現状はもっとも深刻であった。¹⁶⁾

総督府は1934年以後、新興工業地の咸鏡道地方、および北部地域の労働力供給不足の状態を解消するために“南鮮労働者団体移民案”を創った。この法案は、南部地域の労働者が北部地域の山間僻地における劣悪な労働条件・低賃金によって脱走するのを防止する事を目的としており、30名を単位として集団移住させ、劣悪な労働条件を改善し、最低限度の生活を保障することにより、¹⁷⁾労働力の移動を妨げる法案であったが、雇用者側との具体的な協議過程で最低賃金の問題で (50—60銭) 容易にはいかなかった。

具体的に「12年計画」線工事を担当した労働者の状況を見ると、東海線の場合は一日13—14時間の労働に対して3—40銭の賃金票が賃金として支払われた。¹⁸⁾ さらに賃金が賃金票で支払いされ二週間で一回ずつ賃金と交換されたため、その間の生活が困難であった労働者たちは伝票を先に現金と交換すると1元当り14—5銭が割引され¹⁹⁾ 実質賃金は25—35銭に過ぎなかった。

北部地域は南部地域よりも賃金が高くて恵山線は最低賃金78銭、²⁰⁾ 満浦線の場合には最低10銭、最高1元80銭で平均70銭が支給された。²¹⁾ また圖們線延長の雄基～羅津間工事でも平均60銭が支給された。²²⁾ しかしこれが決して北部地域の労働条件が南部地域より良いという意味ではない。即ち北部地域は1930年代開発が積極化され奥地に鉄道の敷設と共に沿線の地価が高騰し、物価が大き

く高騰したので実質的な生活費がより多く掛かった。主に他地域から来た出稼ぎ労働者が大部分を占めていたので、住居費を初め生活費まで含むと金銭的な余裕はなかった。

工事に参加した労働者たちは、大体他地域から移動して来た労働者が多かったことにより、不安定な労働者たちの移動が頻繁であった。例えば白茂線の場合、労働者の離散率を見ると5ヶ月以内で全体の45%が脱出して激しい移動を見せている（表1参照）。

表1) 白茂線第10工区朝鮮総督府幹旋労働者の離散率 (単位：%)

	一ヶ月	二ヶ月	三ヶ月	四ヶ月	五ヶ月	六ヶ月	七ヶ月
就職率	95	80	65	58	55	55	55
離散率	5	20	35	42	45	45	45

資料：許粹烈（1985）297p

労働時間は大体夜明け5・6から夜6・7時が普通で約12-14時間が平均労働時間であった。²³⁾ 労働の程度として満浦線・恵山線・東海線などの場合では、鉄道敷設工事の性格上難工事のため、危険負担率もかなり高かった。また土木工事の性格上安全施設は非常に脆弱であり、労働の性格上未熟練労働者の肉体労働がその内容だったので労働の収奪的な性格はより強かった。即ち12年計画線工事は低賃金、長時間労働、劣悪な労働条件下で朝鮮人労働者のエネルギーを徹底的に収奪して推進されたものであった。

鉄道敷設に必要な土地買収については、鉄道局では土地価格に標準時価を提示し、²⁴⁾ 土地所有者に鉄道用地売り渡し承諾書を出してそれに捺印を要求して買収していたが、慶全線の南院地域の場合、鉄道局の買収標準額が水田1坪1圓10銭-1圓50銭、畑は70-80銭に過ぎなかった。²⁵⁾ 特に北部地域の場合、買収標準額がもっと低かった。従って鉄道局の土地買収に応じない者が発生し、鉄道局と土地所有者間の妥協が不可能になると、日本は土地受用令を適用させて強制的に土地買収を強行した²⁶⁾。それによって土地所有者たちは大きな打撃を受けなければならなかった。しかしここで注目しなければならないのは植民地支配勢力と癒着関係を形成していた大地主は、買収過程で植民地支配勢力と理解関係を共にしていたので直接的な被害を受けなかったことである。

そして大規模な建設工事の進行形態について見ると鉄道工事進行は、朝鮮総督府の鉄道局の入札により最低価額の請負業者に工事を任せ、この請負業者が実施工事を担当した（表2参照）。

12年計画の工事に参加した請負業者中、代表的な請負業者は荒井組（請負金額7,016,987圓）、間組（5,392,464圓）、鹿島組（4,842,671圓）、阿川組（3,919,810圓）、長門組（3,557,251圓）、松本組（3,503,958圓）、西本合資会社（2,424,301圓）、楠見忠三郎（1,847,752圓）、西松組（1,536,901圓）、盛陽社（1,478,088圓）などで、この中で長門組、松本組、西松組を除き、七個の請負業者たちはすでに1900年代京釜・京義線の敷設過程に参加していた点である。

表2) 朝鮮鉄道12年計画線工事に参加した請負業者

線	区間	工事区間	請負業者名簿
圖們線	10	1927. 10 ～1931. 10	荒井組、鹿島組、松本組、阿川組、間組、長門組、三木組、三宅組、小寺忠組、杉野政吉
恵山線	15	1931. 5 ～1937. 11	新井組、間組、盛陽組、楠見忠三郎、志崎工業、榑谷仙次郎、大倉土木、北陸組、日本工業、高榮社、京城土木合資会社、中島直吉
満浦線	30	1931. 4 ～1939. 10	長門組、西本合資会社、西松組、間組、鹿島組、阿川組、飛島組、龍山八寺、掘内組、志崎工業、盛陽社、大林組、楠見忠三郎、榑谷仙次郎、高榮組、三木組、銭高組、北陸組、
東海線	25	1928. 2 ～1937. 12	間組、黄海組、北陸組、西本組、楠見忠三郎、西本健太郎、松本組、陣内茂吉、荒井組、清水組、三木合資会社、鉄道工業合資会社、津田組、熊城鐘三郎、中平組、三宅組、京城土木合資会社、津日組、龍山小寺、中谷廣吉、官川組、本原猪之、近江常吉、倉橋定蔵、富防有次郎、田中筆吉、渡邊惣次、大石又吉、妻木義雄
慶全線	11	1929. 4 ～1936. 12	須須権次郎、内田元治郎、三木組、鉄道工業株式会社、高榮組、阿川組、荒井組、末吉組、榑谷仙次郎、三宅組、勝呂組、柴田組、間川組、勞力供給者合資会社、萩原榮三郎、大江重春、在藤熊太郎、小杉謹八、大石又吉、監谷新次郎

資料：『朝鮮総督府鉄道局年報』、『朝鮮請負年鑑』、東亜日報参考

日本土建業者達は、明治維新からの文明開化の波に乗った20年の間に鉄道建設の好況の余波を受けて発展したが、日清戦争期を前後として、日本の鉄道網が完成されると経済界が全般的に沈滞し、鉄道建設の需要が急激に減少した。この不況から逃れることを目的として、日本の土建業者達は当時、京釜・京仁・京義鉄道工事を推進していた朝鮮への進出を図った。²⁷⁾ さらに彼らは日韓併合の後には、総督府、及び重要企業者側の指定業者として総督府の事業と関連させることにより一層成長した。しかし最低の価格入札によって工事を担当したのでその負担は再び直接工事を担当した労働者に転嫁させるしかなかった。従ってこれは労働者達の賃金を低下させる一つの要因として作用し、朝鮮民衆を苦しめたのである。

それでは12年計画線に必要な資金はどのように調達されたかについて、資金調達から見られる植民政策としての性格を検討してみたい。12年計画の予算内訳は²⁸⁾。次の通りである。〔建設費：251, 571, 266圓*既定建設費：77, 428, 932圓*新規建設費：174, 142, 334圓、圖們線：17, 083, 358 (29, 322, 017) 圓、恵山線：19, 274, 295 (18, 915, 815) 圓、満浦線：46, 639, 379 (40, 354, 372) 圓、東海線：63, 000, 174 (45, 754, 115) 圓、慶全線：28, 145, 128 (52, 344, 936) 圓*改良費：68, 428, 734、既定改良費：12, 479, 228圓、新規改良費：28, 145, 128圓〕 () 実質所要された建設費。参考：朝鮮総督府 (1929) 『朝鮮の経済事情』

即ち、総額3億2,000万圓の巨額な施設工事資金を、1927年から1938年まで12年間続けて、年額1,900万圓－3,000万圓を支出するようにした。²⁹⁾ 予算全体で79%が建設費であり、特に新規建設

費がその中で69%を占めた（表3参照）。

表3) 12年建設費 (単位：圓)

	圖們線	満浦線	東海線	慶全線	恵山線	合
1927	792,581	10,382	113,904	4,799,041		5,715,908
28	4,620,767	26,767	10,310,809	1,010,741	77,057	16,046,141
29	10,018,329	1,672	1,210,320	1,786,110	50,523	13,066,954
30	2,566,494	22,068	2,201,346	1,723,766	14,012	6,527,686
31	2,778,108	805,018	2,836,487	9,884,570	910,135	17,214,318
32	4,522,811	3,149,624	2,948,710	419,769	3,707,927	14,748,841
33	676,970	4,444,606	3,448,100	1,050,587	3,424,587	13,044,850
34	782,986	5,663,818	1,110,106	533,411	2,612,877	10,703,198
35	529,670	7,298,525	3,448,100	12,385,785	2,616,189	26,278,269
36	429,897	6,929,348	4,043,418	3,747,707	1,303,859	16,454,229
37	315,634	5,467,896	6,645,598	1,715,859	2,429,207	16,574,194
38	374,923	4,718,094	2,932,312	2,537,339	1,258,323	11,820,991
39	917,847	1,815,744	4,834,595	3,804,180	502,119	11,874,485

資料：金 景林 〈日帝下朝鮮鉄道12年計画に関する研究〉《経済史学》12 1988

予算編成でも新規5線建設が重点事業として見る事ができる。しかし新線の建設においても比較的経費を少なくして、より効果がある線路を選定することを方針とした。工事進行においても最低価格の請負業者の入札によって工事を担当させ、難工事を避けて建造物を仮設することにより建設費の削減に力を尽くした。だが3億2,000万圓の経費が必要であったので資金調達は重要な問題であった。第51回帝国議会では「12年計画」は日本政府内の巨額の資金を充当する能力がなかったため不採決になったが、第52回帝国議会においては日本政府の厳しい財政状況にも関わらず「12年計画」が採決されたのは、植民地経営において鉄道網普及の必要性が切実なことを表した事例と位置づけることができる。

日本政府は植民地朝鮮支配を行って朝鮮の資源を収奪する事を目的としたが、朝鮮開発事業の莫大な経費を捻出することができない貧弱な朝鮮財政の普通歳入だけでは不可能として判断し、‘朝鮮事業公債法’を制定することにより、事業開発に必要な資金を公債によって調達する方針を選択した。³⁰⁾しかし1924年以後、日本政府の緊縮財政方針に従って非募債主義を標榜したため事業費の調達が困難であった。それによって事業費調達のため‘朝鮮事業公債法’を改定し、公債発行限度を3億9,000万圓から6億370万圓に増やし、必要な場合制限以外の公債を発行して借り入れることができるようにした。これで公債発行によって資金調達が成立したが、³¹⁾反面、以後の進行は日本政府の公債政策の動向に大きく規制を受けることになった。また、公債は大部分が日本金融市場で消化され、蓄積した日本資本の朝鮮への間接的投資ルートが成立していた。これは総督府官業投資の資金源泉が民間資本への転換されたことを意味する。これにより12年計画は日本の剰余資本の排出口としての役割まで担ったのである。

第2章 12年計画線の貨物運輸実態

12年計画線は朝鮮の資源開発を一次的な目的に敷設した。従って本節では12年計画線が目的とした資源の開発と搬出がどういうふうになっていたのかを貨物運輸実態を通じて検討したい。

日本資本主義の重化学工業の発展は石炭の需要を急増させた。しかし石炭の急増にもかかわらず日本の石炭業は製鉄・冶金用コクスタン原料として不適當で、既に増産のために設備の拡大や新しい炭鉱の開発が不可能な状況であったため需要増産に伴って不足分を海外で依存するしかなかった。³²⁾ 朝鮮内でも1920年会社令³³⁾ 撤廃以後、工場設立及び日本資本の進出によって工業発達への石炭需要が増大した。しかし朝鮮の石炭開発はおよそ17億トンの埋蔵量³⁴⁾ にもかかわらず運送手段の不便なことにより産炭額が消費に大きく及ばなかったため大部分の石炭を輸入に依存する状態であった(表4参照)。従って日本だけでなく朝鮮への石炭需要についての対策として石炭開発問題が重要視された。

表4) 朝鮮内石炭の供給 (単位: 1,000トン)

	需要高	朝鮮炭	内地炭	支那炭		需要高	朝鮮炭	内地炭	支那炭	他
1913	818	67	278	473	1922	863	204	181	477	・
1919	1,017	132	328	557	1923	1,078	265	198	613	2
1920	996	173	269	554	1924	943	253	202	485	3
1921	846	181	222	443	1925	1,082	410	187	482	4

資料: 金 景林 〈日帝下朝鮮鉄道12年計画に関する研究〉《経済史学》12 1988

12年計画線はこのように石炭開発の経済的要求と結合し敷設された。12年計画線の建設により開発可能な炭田は次の通りである。

- ・ 圖們線: 穩城炭田、種城炭田、會寧炭田、京元炭田、慶興炭田
- ・ 恵山線: 胃南洞炭田、吉州炭田
- ・ 満浦線: 順川炭田、价川炭田、寧邊炭田、徳川炭田、江界炭田
- ・ 東海線: 通川炭田、三陟炭田、迎日炭田、蔚山、襄陽、慶州炭田

12年計画線沿線の地域の石炭埋蔵量が6億トン³⁵⁾ に至っていたことから、12年計画線が炭田開発と運送を主要目的として選定されていたことがわかる。

鉄の場合も、日本内鉄鋼は運搬などの問題で経済的採掘が不可能な状態にあり、原料の海外依存性が高く、日本と朝鮮を合わせても支給率が2,5割に過ぎない状況であった。³⁶⁾ 従って工業原料としての重要性の高い鉄鋼開発問題が日本資本主義の発展として重要な問題を提起した。日本は既に朝鮮に兼二浦製鉄所(1918)を建設しており、1922年に調査を実施して鉄鉱開発のために事前作業を行った。引き続き12年計画線の敷設とともに本格的な鉄鉱開発に着手した。12年計画線の建設によって開発可能な鉄鉱として恵山線(白茂線)周辺の茂山鉄鉱、満浦線周辺の泉洞、价川鉄鉱な

どを挙げる事ができる。その埋蔵量は4億トン以上に推定された。木材の場合も建築・家具用以外、製紙の原料として重要性が高かった。³⁷⁾ それによって鴨緑江、豆満江辺木材の開発が計画された。12年計画線で開発・搬出可能な木材の尺締量は圖們線が3億尺締、恵山線が1,5億尺締、満浦線が1,3億尺締、東海線が3,500万尺締、慶全線が300万尺締で6億尺締に達した。従って12年計画線の主な機能と目的が即ち北部地域の莫大な量の資源、特に木材、石炭、鉄を初め鉱物資源の開発と搬出にあった事がわかる。

まず、12年計画線の貨物運送分析の前に全般的に鉄道の運輸実態を調べることで12年計画線の貨物運輸実態をより明確に究明したい。

鉄道の営業は貨物営業と旅客営業からなっている。営業収支面では旅客収入と貨物収入が半々を占めていたが³⁸⁾、1925年以後貨物収入の優位が見られる（表5）。鉄道の営業はさらに増大し、特に1933年以後大幅な増大を示している。

表5) 朝鮮鉄道営業 (単位：圓)

	旅客収入	貨物収入	合		旅客収入	貨物収入	合
1922	14,219,086	14,194,338	28,413,424	1932	18,111,091	20,575,819	38,686,910
1924	14,935,945	14,091,921	29,027,866	1934	24,358,001	25,790,513	50,148,514
1926	16,414,789	17,396,057	33,810,846	1936	32,143,327	32,143,327	64,286,654
1928	19,377,426	19,995,943	39,373,369	1938	48,765,413	46,367,651	95,133,064
1930	17,658,154	19,163,532	36,821,686				

資料：『朝鮮総督府鉄道局年報』各年度版

鉄道の収入は京釜・京義線が全体営業収入の60～75%を占めており（表6参照）、徹底的に京釜・京義線が中心の鉄道営業がなされていたことが特徴である。

表6) 京釜・京義線の営業収入費 (単位：%)

	京釜線	京義線	合		京釜線	京義線	合
1931	36	30	66	1935	34	29	63
1932	35	30	65	1936	34	27	61
1933	40	34	74	1937	34	28	62
1934	34	30	64	1938	34	28	62

資料：『朝鮮総督府鉄道局年報』各年度版

12年計画線の営業が本格化された1930年代後半にも京釜・京義線中心の営業には大きな変化はなかった。しかし12年計画線の敷設と共に咸境線、京元線の営業が大きく拡大され、以前、時期に比べ徐々に北部地域の鉄道運送が大きく発展している事を示している。しかし全体鉄道収入で12年計画線が占める比重は8%程度に過ぎない、このことは12年計画線が営業収入面で大きな意味をも

っていなかった点であり、営業収支は考慮されないまま敷設させたということがわかる。特に12年計画線営業の特徴として北部地域に敷設された圖們線、恵山線、満浦線の場合、貨物収入が旅客収入を大幅に上回っていた営業において、貨物運送が主な機能だったのがわかる。従って12年計画線の経済的性格の把握においては、旅客運送を除いた貨物運輸の実態を中心的に分析した。また12年計画線が北部地域の資源開発と搬出を目的としたので主に北部地域の貨物運送実態に注目して1938年までの各線別貨物運送実態を検討する。

貨物運送の全般的な実態を見ると貨物運輸の年度別推移は、継続的に増大を示している。特に1933年以後、増加の幅が徐々に大きくなっているのが特徴である。勿論、貨物運送においても京釜・京義線が主な機能を担っており（表7参照）、このような傾向は1930年代後半まで続く、しかし貨物運輸内訳では大きな変化を示している。

表7) 京釜・京義線の貨物運送費 (単位：%)

	京釜線	京義線	合		京釜線	京義線	合
1931	44	42	86	1935	43	42	85
1932	43	42	85	1936	42	40	82
1933	43	44	87	1937	44	43	87
1934	45	44	89	1938	42	42	84

資料：『朝鮮総督府鉄道局年報』、各年度版

即ち1919-1922年間貨物運輸は、石炭、米、木材、栗の順で石炭が首位を占めた。石炭と米の運送量は石炭が急増した1920年を除いて大きな差異は出なかった。しかし貨物全体的では農産物が24%でもっとも大きな比重を占めていた。1923年以後1931年までには米穀の運送が増大され石炭の運送を大きく上回り、貨物運送は米、石炭、木材、栗の順位になっていた。農産物の運送が全体運送量の28%に大きく増大していた。この時期の米穀の運送が急増されたのは、植民地農業政策と関連し表された現象だと思われる。1926年‘産米増殖計画’が推進され、日本での搬出のため米穀の運送量が増大され1931年には100万トンを超えていた。しかし、1931年をとおして年々米穀の運送量も減少を示している。反面1928年からセメントと鉱物運送量が大きいな増大を示している。1932年以後は石炭、鉱物、木材、セメントの順で運送になって石炭運送が米穀の運送を凌駕しており、それ以外は鉱物、セメント運送が急増していた。このように1932年以後は、鉱産物の運送が大きく増え全体の28%を占めていた反面、農産物の比重は毎年減少している（表8参照）。

表8)

品目別貨物運輸表

(単位：トン)

	農産物	林産物	鉱産物	水産物	工産物	その他	合
1920	695,118	261,188	698,853	139,878	297,315	1,093,692	3,186,044
1922	894,037	411,896	646,679	170,628	416,947	1,260,384	3,800,571
1924	1,152,367	343,000	704,190	204,222	481,162	909,405	3,794,346
1926	1,643,374	414,449	971,077	247,360	718,956	1,162,635	5,157,851
1928	1,572,600	497,037	1,190,706	244,118	963,207	1,513,818	5,981,486
1930	1,555,147	471,514	1,244,528	220,612	939,484	1,504,723	5,936,008
1932	1,657,551	481,580	1,633,583	282,212	901,022	1,292,915	6,248,863
1934	1,884,844	654,671	2,126,426	335,326	1,289,222	1,293,467	7,583,956
1936	1,783,327	1,047,275	2,791,516	321,662	2,006,922	1,907,273	9,857,975
1938	2,260,987	1,237,490	4,424,164	409,743	2,418,177	3,168,337	13,918,898

資料：金 景林 〈日帝下朝鮮鉄道12年計画に関する研究〉《経済史学》12 1988

これは即ち鉄道貨物運輸の性格が農産物中心（米・粟）から鉱工産物中心の運送で変化を示しているものである。このような鉄道貨物内訳の変化は日本の植民政策との関係の中で成り立った。特に1930年代には、植民地工業化政策と関連し工業原料の開発が積極化され鉱物資源中心の貨物運送が成り立ったのである。

具体的に12年計画線の貨物運送で示される特徴、および役割を検討してみる。まず、圖們線は1934年以後経営が満鉄に委託されており、圖們線の貨物運送実態は1930～1933年間に表した傾向を把握してみると、(表9参照)のように圖們線の貨物運送の首位を占めているのは大豆、朝鮮有煙炭、木材、セメント、粟である。

表9)

圖們線の主要貨物運輸表

(単位：トン)

		大豆	粟	木材	朝鮮有練炭	セメント
1930	発送	24,561	5,038	734	5,213	403
	到着	14,383	1,101	7,778	6,953	726
1931	発送	34,249	7,960	9,782	6,541	266
	到着	14,605	2,446	15,753	6,841	7,146
1932	発送	27,778	2,127	8,279	20,573	5,170
	到着	25,399	1,270	11,504	19,147	11,931
1933	発送	3,482	1,112	3,455	11,164	9,287
	到着	2,854	1,165	4,983	10,262	9,982

資料：『朝鮮総督府鉄道局年報』、各年度版

大豆が1930,31,32年貨物運送の首位を占めていたが、1933年には激減している。

反面、木材と有煙炭の運送が漸増し、圖們線の中心貨物となっている。

圖們線の貨物の主要発着地は雄其、上三峯、訓戒、南陽などである(表10参照)。その以外にも

青鶴洞と阿吾地は、貨物運送が多いではないが貨物運送が主に朝鮮有煙炭の運送に集中されていて圖們線の敷設でこの地域の炭田開発が行われていたことが分かる。圖們線の最大貨物集散地は雄其で、特に満州地域と日本を連結される港としての重要度が高かった。

表10) 圖們線の主要貨物発送・到着地点 (単位：トン)

		上三峯	雄 其	訓 戒	南 陽	青鶴洞
1931	発送	7,220	30,193	26,809	・	15,183
	到着	6,208	34,891	10,865	・	4,699
1932	発送	19,899	31,776	24,456	2,536	4,642
	到着	35,835	33,209	3,781	11,885	6,304
1933	発送	15,147	38,188	8,770	1,069	905
	到着	17,796	12,666	1,171	30,103	991

資料：『朝鮮総督府鉄道局年報』、各年度版

恵山線は1934年以後、営業が開始された。³⁹⁾ 恵山線の貨物は、木材と鉱物が全体発送量の70%以上を占めており、その他のものは極めて少量の運送であった (表11、12参照)。

表11) 恵山線の主要発送貨物の比 (単位：%)

	1934	1936	1937	1938
木 材	37	67	49	45
鉱 物	9	16	27	32
合	46	83	76	77

資料：金 景林 〈日帝下朝鮮鉄道12年計画に関する研究〉《経済史学》12 1988

さらに貨物運送方向にとって発送量が、到着量の2.5倍ほどになっており、特に木材と鉱物の場合は96%が発送貨物である。従って沿線の資源を開発し、咸鏡線と連結される地点で搬出される一方的な運送だけで成り立っているのを示すことができる。表12で見られるように恵山線の主要貨物発着地は、暘谷、合水、白岩、南溪、嶺下、生長、鳳頭里、深浦、恵山鎮である。合水、嶺下、生長、恵山鎮の貨物は、木材が大部分であった。南溪、深浦、暘谷の貨物は、鉱物が大部分占めている。このような地域はすべて恵山線の開通によって資源の開発が成し遂げられた地域である。反面、合水の場合は恵山線の開通で他の地域の開発が積極化され、むしろ木材開発にとってはその重要性が大きく減少した。

表12) 惠山線の主要貨物発送・到着地点貨物運輸表 (単位：トン)

			合	成 徳	暘 谷	合 水	南 溪	嶺 下	生 長	鳳頭里	深 浦	惠山鎮	白 岩	
1934	合	発	52,494	11,080	4,258	22,604	5	・	・	・	・	・	7,125	
		到	53,371	1,323	4,468	34,040	76	・	・	・	・	・	7,213	
	木材	発	19,173	1,285	862	15,689	・	・	・	・	・	・	・	1,329
		到	1,683	・	・	1,267	・	・	・	・	・	・	・	375
	鉱物	発	4,106	・	・	3	・	・	・	・	・	・	・	・
		到	・	・	・	・	・	・	・	・	・	・	・	・
1936	合	発	144,773	2,985	11,066	23,203	5,771	19,826	34,560	16,990	・	・	26,985	
		到	40,269	401	1,754	3,739	123	949	3,859	20,548	・	・	7,491	
	木材	発	96,780	1,904	9,163	21,304	・	18,911	31,654	8,829	・	・	3,077	
		到	4,790	31	408	207	4	187	2,833	11	・	・	1,080	
	鉱物	発	23,374	・	・	・	5,760	・	・	4	・	・	17,610	
		到	5	・	・	・	・	・	・	3	・	・	2	
1937	合	発	134,221	2,457	6,823	15,508	27,303	12,928	24,422	11,446	2,139	8,939	12,713	
		到	49,193	480	506	1,278	458	458	1,160	24,464	959	10,677	5,919	
	木材	発	65,765	1,358	4,344	12,949	・	12,317	22,943	3,312	1,745	1,774	2,556	
		到	4,441	70	84	79	72	24	775	561	214	257	1,931	
	鉱物	発	36,410	5	660	1,350	27,194	・	・	・	31	・	7,170	
		到	・	・	・	・	・	・	・	・	・	・	・	
1938	合	発	151,017	1,472	17,707	5,043	23,133	10,890	19,948	11,704	11,307	24,867	8,123	
		到	46,785	510	949	973	430	390	1,602	5,018	3,786	24,064	3,443	
	木材	発	68,184	1,036	4,774	4,607	・	10,497	17,947	7,846	3,260	10,753	1,182	
		到	4,547	9	2	23	33	38	482	261	1,591	1,018	209	
	鉱物	発	48,380	・	12,420	・	23,100	・	・	・	7,290	20	5,520	
		到	・	・	・	・	・	・	・	・	・	・	・	

資料：『朝鮮総督府鉄道局年報』、各年度版

惠山線と連結され白岩－茂山に至る白茂線は12年計画線ではないが、惠山線と共に鴨緑江・豆満江流域の木材搬出を強化させるため敷設された森林鉄道である。白茂線の貨物は全体発送貨物の90%が木材で（表13参照）、それ以外のものはごく少量に過ぎなかった。

表13) 白茂線発送貨物中木材が占める比率 (単位：%)

	1934	1936	1937	1938
木材比	95%	97%	88%	91%

資料：金 景林〈日帝下朝鮮鉄道12年計画に関する研究〉《経済史学》12 1988

また、発送貨物が全体貨物運送の85%以上を占めており、木材運送は99%が発送貨物であった。

即ち、恵山線と共に鴨緑江流域の木材を搬出させる一方的な運送となっていた。

満浦線は鉱山鉄道としての重要性が高い鉄道であったので、各区間の開通と共に運送量が大幅に急増している。表14で見られるように満浦線の主な貨物は鉱物・朝鮮無練炭・木材である。

表14) 満浦線の主要貨物運輸表 (単位：トン)

		鉱物	無練炭	セメント	木材	合
1932	発送	20,003	2	・	191	20,196
	到着	・	73	6,766	306	7,145
1933	発送	82,787	35,170	57	681	118,695
	到着	3	247	17,732	43	18,025
1934	発送	73,581	137,904	183	1,153	212,827
	到着	・	685	25,370	7,236	33,291
1936	発送	128,205	115,339	473	17,564	261,581
	到着	66	2,453	28,437	23,458	54,414
1937	発送	125,072	174,456	538	35,502	335,568
	到着	53	2,704	24,688	31,385	58,830
1938	発送	159,887	380,833	631	90,691	632,042
	到着	・	3,331	17,534	31,252	52,117

資料：『朝鮮総督府鉄道局年報』、各年度

特に平南北部炭田（順川・价川炭田）の開発で無練炭運送量が急増し、最大の運送量となっていた。満浦線の場合にも発送貨物が到着貨物の3倍であり、資源の一方的な搬出を見せていた。

満浦線の主要貨物発着地は熙川、鳳泉、泉洞、龍登、自作、价川、北新峴である。泉洞、价川などは鉱物の発送地として、鳳泉、自作、龍登は朝鮮無練炭の発送地である（表15参照）。特に龍登は満浦線の敷設で最大朝鮮無練炭の産地として開発されていた。また、熙川、古仁、前川地域は木材の主要発送地として、北新峴、龍元里は鉱物の発送地として開発されていた。

表15) 満浦線主要貨物発送・到着地点 (単位：トン)

		泉洞	价川	鳳泉	自作	北新峴	馬川	古仁	前川	龍登	江界
1933	合	発送	69,165	22,721	21,845	・	・	・	・	・	・
		到着	11,108	33,305	181	・	・	・	・	・	・
	鉱物	発送	68,046	13,719	・	・	・	・	・	・	・
		到着	・	・	・	・	・	・	・	・	・
	無練炭	発送	・	10	21,375	13,420	・	・	・	・	・
		到着	・	1	・	・	・	・	・	・	・
	木材	発送	360	275	・	171	・	・	・	・	・
		到着	54	793	9	65	・	・	・	・	・

1933	セメント	発送 到着	・ 1	27 11,781	・ 2	8 2	・ ・	・ ・	・ ・	・ ・	・ ・	・ ・
	合	発送 到着	54,620 1,659	24,250 15,195	55,352 2,319	37,985 3,597	・ ・	3,417 33,877	・ ・	・ ・	・ ・	・ ・
1934	鉱物	発送 到着	53,250 ・	16,486 ・	・ ・	5 ・	・ ・	1,122 ・	・ ・	・ ・	・ ・	・ ・
	無練炭	発送 到着	・ ・	1 71	54,118 ・	37,154 ・	・ ・	・ ・	・ ・	・ ・	・ ・	・ ・
	木材	発送 到着	・ ・	・ ・	・ ・	・ ・	・ ・	・ ・	・ ・	・ ・	・ ・	・ ・
	セメント	発送 到着	・ 18	50 202	・ 33	・ 66	・ ・	3 11,286	・ ・	・ ・	・ ・	・ ・
	合	発送 到着	73,243 1,031	31,755 12,251	31,677 674	24,932 1,550	16,287 1,561	14,286 10,604	1,848 462	4,452 21,219	62,307 2,426	・ ・
1936	鉱物	発送 到着	69,651 ・	23,320 ・	1,020 ・	・ ・	12,574 15	612 7	・ ・	913 ・	・ ・	・ ・
	無練炭	発送 到着	・ ・	・ ・	104 29,314	・ 23,068	・ ・	30 ・	2 ・	・ ・	・ 62,148	・ ・
	木材	発送 到着	269 1,908	568 620	60 11	1,048 12	1,222 103	6,377 531	1,547 4	639 175	2 75	・ ・
	セメント	発送 到着	・ 29	20 454	・ 1	・ 7	1 245	20 691	・ ・	338 10,441	5 30	・ ・
	合	発送 到着	73,243 1,031	31,755 12,251	31,677 674	24,932 1,550	16,287 1,561	14,286 10,604	1,848 462	4,452 21,219	62,307 2,426	・ ・

続く

		泉洞	价川	鳳泉	自作	北新現	馬川	古仁	前川	龍登	江界	龍元里
1937	発送	78,644	32,581	40,144	44,670	19,522	21,065	12,002	15,185	91,644	10,219	・
	到着	855	12,196	549	1,563	3,937	8,150	1,870	43,250	3,360	15,273	・
	発送	75,634	20,820	・	7	16,935	1,135	12	1,642	・	311	・
	到着	1	31	・	・	6	・	・	5	・	・	・
	発送	・	39	39,015	41,689	・	・	・	・	91,680	・	・
1938	到着	3	45	1	・	120	2	・	・	・	36	・
	発送	1,312	1,826	360	1,985	1,154	11,059	10,271	2,046	2	905	・
	到着	206	699	20	135	111	198	583	701	89	224	・
	発送	10	41	・	・	・	61	・	386	・	1	・
	到着	82	619	34	136	320	455	40	15,963	8	3,023	・
1938	発送	103,301	45,254	145,283	77,111	30,580	35,267	16,802	17,049	152,416	35,612	29,105
	到着	1,938	17,629	1,686	3,114	6,493	11,078	3,130	8,874	5,507	65,141	800
	発送	100,995	31,627	・	・	・	・	・	・	・	・	27,264
到着	・	・	・	・	・	・	・	・	・	・	・	
発送	2	1,521	144,218	74,114	・	30	・	・	152,569	・	・	
到着	61	343	2	・	120	2	・	・	・	248	2	

1938	発送	1,250	1,396	157	1,981	1,043	26,829	15,285	10,378	5	7,673	・
	到着	511	1,420	362	322	1,693	730	1,609	1,638	865	2,913	・
	発送	1	160	・	・	・	66	・	10	・	231	2
	到着	76	1,054	65	41	462	342	15	150	65	10,080	24

資料：『朝鮮総督府鉄道局年報』各年度版

慶全線は全州・順天間だけ開通し、全羅・慶尚地域を結ぶ順天・普州間は完工されなかったため、その機能は十分に発揮されなかった。慶全線は農業地帯に敷設された鉄道であったので、北部地域に敷設された鉄道とは異なる特徴を示している。即ち先述した3線は、その地域の資源搬出の目的で敷設されたため、到着貨物のごく少量で、主に発送貨物の運送となっていたが、慶全線はむしろ到着貨物が発送貨物を凌駕していた。しかし、慶全線も1937-38年には発送貨物が増大するようになった。運送貨物の内訳では幾つかの品目に限らず、多様な貨物運送となっていた。しかし、主な貨物は米と粳に始まった農産物である(表17参照)。米が全体発送貨物で占める比重は、1930年全般には40%を超えていたが、その比重は次第に減少し1938年には15%まで落ちこんだ(表17参照)。⁴⁰⁾ 米の場合も発送貨物が到着貨物をはるかに凌駕しており、湖南地方の農産物搬出の性格を示している。特に慶全北部線・西部線の場合において、米の発送量が米全体の運送の88%を占めている。慶全線の貨物運送のもう一つの特徴として、1936年から慶全西部線の石炭運送が大きく増大され米を凌駕し、1937年には発送10万トン、到着3.6万トンに達した。この大部分は、和順炭田の開発による石炭運送である。それ以外の慶全北部線は1937年から木材と鉱物運送が増大されており、農産物中心の運送に変化が生じた。

即ち、慶全線にまで農産物の搬出という性格以外にも石炭、木材、鉱物などの資源を開発・搬出させる機能が強化された。

表16) 慶全線貨物運輸表 (単位：トン)

		慶全南部線		慶全北部線		慶全西部線	
		合	米	合	米	合	米
1931	発送	115,420	50,181	73,718	42,839	33,922	23,774
	到着	117,583	36,247	95,229	3,762	53,008	883
1932	発送	112,243	42,604	76,532	37,544	27,668	16,704
	到着	104,677	27,172	88,264	5,705	47,000	815
1933	発送	133,958	46,176	93,109	50,908	35,441	15,465
	到着	137,655	31,271	98,881	4,090	50,980	1,363
1934	発送	112,145	35,017	101,557	47,738	23,491	9,685
	到着	102,788	28,151	102,221	1,590	55,429	1,311
1936	発送	164,883	42,654	163,772	45,431	103,367	23,511
	到着	154,694	31,263	191,011	10,462	142,637	505

1937	発送	191,371	39,577	192,105	56,474	143,476	25,291
	到着	164,339	29,531	189,462	18,220	155,327	1,043
1938	発送	194,425	42,476	842,323	69,302	203,663	31,043
	到着	161,875	32,680	214,919	15,512	163,921	778

資料：『朝鮮総督府鉄道局年報』各 年度版

表17) 慶全線発送貨物中米が占める比率（％）

	1931	1932	1933	1934	1936	1937	1938
慶全 南部線	43	38	34	31	26	21	22
慶全 北部線	58	49	55	47	28	29	8
慶全 西部線	70	60	43	41	23	18	15
全 体 比	57	49	44	40	26	23	15

資料：金 景林 〈日帝下朝鮮鉄道12年計画に関する研究〉《経済史学》12 1988

表18のように慶全線の主要貨物発着地は馬山・晋州・全州・光州・和順・麗水などである。全州・光州は発送量より到着量が多かったため、湖南各地域で発送された貨物が集積する経済の中心地であった。この地域の他に1937-38年には慶全線の開通と共に麗水が海路と連結され新しい貨物の集散地として登場してきた。貨物の最大発送地は和順で和順炭田の開発によって石炭発送量が増大され、最大の発送量を示していた。

表18) 慶全線主要貨物発送到着地点貨物運輸表 (単位：トン)

		進 永	馬 山	晋 州	三 禮	全 州	南 原	澤 陽	光 州	和 順	順 天	麗 水
1932	発送	10,900	33,934	20,260	14,179	18,703	6,678	13,148	7,761	・	・	・
	到着	7,837	36,128	19,757	6,380	38,425	17,805	9,391	34,306	・	・	・
1933	発送	13,281	39,081	25,257	18,713	25,215	9,327	15,903	10,580	・	・	・
	到着	9,347	45,900	20,517	9,284	41,173	22,110	10,675	36,522	・	・	・
1934	発送	7,484	44,085	26,960	16,695	24,355	9,726	13,536	6,885	・	・	・
	到着	11,320	35,551	20,850	10,162	44,672	14,402	12,010	42,714	・	・	・
1935	発送	・	49,138	27,014	19,833	20,219	・	・	10,800	・	653	3,381
	到着	・	40,444	23,164	7,896	45,412	・	・	42,261	・	1,565	3,065
1936	発送	14,493	50,176	25,587	17,578	21,757	12,502	16,857	23,473	27,957	16,153	39,421
	到着	12,932	42,161	25,764	10,550	55,612	13,591	15,711	77,385	1,916	35,603	25,352
1937	発送	9,829	58,008	32,152	18,943	29,177	15,632	18,337	25,399	56,167	28,453	30,244
	到着	10,649	67,162	27,271	10,243	51,421	15,217	15,124	79,013	4,681	20,566	51,851
1938	発送	16,414	70,886	36,369	26,481	41,936	22,877	21,057	25,676	109,179	23,074	32,414
	到着	11,142	46,749	27,715	9,950	67,672	15,710	13,837	87,881	14,070	25,615	58,573

資料：『朝鮮総督府鉄道局年報』各 年度版

東海線も安辺・襄陽間、釜山・蔚山間の工事は完成していたが、縦貫鉄道としての機能は果たされなかったことで、貨物運送も十分な役割を発揮することが出来なかった。一時期開通していた区間だけの貨物運送実態を見ると表19のように東海南部・中部線の場合は、米と粉、東海北部線の場合は、木材が主要貨物であった。しかし、1930年代後半期には東海南部・中部線は米と粉が著しい減少を示し、反面木材および肥料の発送は増大を示した。1937年の中南部・北部を含めた発送は、4,4万トン、1938年には5,7万トンで最も多い発送を示した。従って、東海線もやはり沿線の資源収奪機能が最も優先されたことがわかる。

表19) 東海線主要貨物運輸表 (単位：トン)

			合	有練炭	木 材	セメント	米	国用品	肥 料	粉	活鮮魚
1932	南中部	発送	84,076	3	1,557	540	30,090	7,937	1,503	・	8,366
		到着	71,547	752	3,893	3,011	20,358	12,248	1,760	・	255
	北 部	発送	44,570	5,491	10,020	32	1,019	14,397	234	・	472
		到着	38,380	4,160	806	2,338	401	24,174	311	・	82
1933	南中部	発送	116,281	1	2,643	473	50,861	12,090	4,827	6,292	9,844
		到着	96,008	992	2,919	4,404	32,140	15,773	4,795	6,403	355
	北 部	発送	67,969	5,559	12,114	191	1,226	30,795	604	329	1,521
		到着	59,947	4,498	793	8,709	679	32,888	697	139	98
1934	南中部	発送	114,908	1	4,686	856	36,746	11,836	3,791	11,374	8,369
		到着	99,037	1	3,178	1,360	22,896	15,027	4,588	11,206	318
	北 部	発送	43,236	988	15,970	32	1,506	6,251	823	1,261	2,224
		到着	24,343	446	1,048	824	2,333	4,529	797	377	174
1936	南中部	発送	157,848	43	16,850	1,327	34,006	32,320	9,979	19,899	7,064
		到着	137,538	42	5,368	1,821	21,501	43,132	9,299	4,831	703
	北 部	発送	50,368	1,606	24,274	36	1,064	3,234	2,066	702	3,536
		到着	53,054	559	7,274	7,741	4,103	8,244	1,669	274	318
1937	南中部	発送	148,677	1	20,670	2,193	32,180	9,832	14,442	16,868	6,880
		到着	101,582	1	5,704	7,556	12,010	12,745	13,608	2,162	797
	北 部	発送	72,232	1,766	23,793	352	2,714	13,704	2,415	2,229	5,801
		到着	84,497	1,612	11,119	7,108	4,249	17,712	2,898	205	359
1938	南中部	発送	118,844	157	・	1,432	12,267	13,021	15,886	15,652	8,227
		到着	68,855	21	・	1,659	9,563	12,961	6,547	1,446	387
	北 部	発送	131,378	309	45,975	445	4,354	3,003	9,302	3,447	8,024
		到着	60,886	621	10,904	3,727	4,363	1,677	5,193	484	703

資料：『朝鮮総督府鉄道局年報』各 年度版

以上のように、12年計画線の貨物運送は一般鉄道運輸とは性格が異なっている。12年計画線の運輸営業の性格として把握することができるのはまず、12年計画線の営業は主に貨物運送によって

成り立っているという点である。二番目は貨物運送の方向にあって、発送量が到着量を大きく凌駕している点である。これは即ち12年計画線が沿線の資源を一方的に搬出させる役割を果たしていたことを表している。三番目は12年計画線の貨物運送が量的に全体的に大きな比重を占めていないが貨物の内容にとっては幾つかの貨物に集中されており、沿線の特徴資源を開発し、搬出させることを主な目的とした点である。特に北部朝鮮に敷設した圖們線・恵山線・満浦線の場合そのような性格が一層強かった。また、貨物運送の内容にとっても木材・石炭及び鉄などの鉱物資源の搬出を主な内容にしている。四番目は12年計画線の敷設で新しい資源の開発が積極化され資源地域が経済中心地域まで連結されている点である。満浦線は平元線・京義線と連結され、圖們線・恵山線・白茂線の場合は咸京線と連結され北部朝鮮地域の経済中心まで貨物が搬出された。そしてこれによって貨物集散としても大きな変化が見られる。

12年計画線の貨物運送で石炭・木材・鉱物が最も重要であった。従って各線の貨物運送実態から各貨物の運送実態及び特徴を見ると、まず石炭の運送で見られる特徴を調べてみると、石炭は米と共に鉄道運送で最も大きな比重を占めている貨物である。日本への米搬出のために積極的な植民農政が実施された時期を除外すれば、鉄道貨物運送で首位を占めている。石炭の運送は1932年以後急増されており、これは12年計画線の敷設と直接連結していたためである。即ち全体石炭発送量中、12年計画線によって石炭運送が1932年5%、1934年29%、1936年22%、1938年38%と大きく増大している（表20参照）。

表20)

12年計画線の石炭運輸表

(単位：トン)

		合	圖們線	恵山線	満浦線	東海線	京全線
1931	発送	354,384	6,541	・	・	619	1
	到着	352,797	6,841	・	・	141	1,273
1932	発送	535,808	20,573	・	2	5,496	60
	到着	533,440	19,147	・	451	4,918	6,299
1933	発送	547,744	11,164	・	37,174	・	55
	到着	613,644	10,797	・	1,555	・	10,199
1934	発送	483,883	—	36	137,935	989	109
	到着	590,382	—	2,502	847	447	1,051
1936	発送	651,214	—	2	115,341	1,649	25,653
	到着	818,064	—	467	2,775	604	17,893
1937	発送	841,272	—	5	174,456	1,768	52,815
	到着	1,004,621	—	2,212	3,158	1,625	37,468
1938	発送	1,281,601	—	8	380,833	466	102,405
	到着	1,443,343	—	2,585	3,331	1,642	64,298

資料：『朝鮮総督府鉄道局年報』各年度版

特に満浦線の石炭発送量は、1934年14万トン、1938年38万トンに急増している。これは満浦線の開通で龍登、鳳泉、自作炭鉱が新しく開発されて発送貨物が急増したためであった。また、一つの特徴は米の場合は農村で移出のために海港で運搬、そして消費のため中心都市に運送する近距離輸送が多かったが、石炭は産地の西北部地域からの長距離輸送が行われていた点である。従って石炭のトン当運送距離が他の貨物に比べ著しく長い。⁴¹⁾ これは1933年北部地域石炭の南部地域としての進出傾向に従って最も大きくなった。このような石炭の長距離輸送について、朝鮮総督府鉄道局は相当な規模の輸送設備と運賃の大幅な値下げを実施した。⁴²⁾

二つ目の特徴として、鉱物の場合にも1933年以後総督府の積極的な鉱物資源増産政策と12年計画線敷設で輸送が大きく急増した。全体鉱物発送量中、12年計画線によって輸送が1932年17%、1934年16%、1936年28%、1938年38%として大きな比重を占めている（表21参照）。12年計画線の鉱物輸送は恵山線・京全線・満浦線によって成り立っし、特に満浦線が中心であった。そして茂山鉄鋼開発計画で12年計画線により鉱物資源の開発と搬出が最も拡大されて積極化された。

表21) 12年計画線の鉱物運輸表 (単位：トン)

		合	圖們線	恵山線	満浦線	京全線	東海線
1931	発送	169,528	・	・		1,710	690
	到着	278,376	・	・	・	3,104	
1932	発送	173,419	1	・	20,703	7,222	1,713
	到着	320,847	5	・	・	4,548	1
1933	発送	308,347	73	・	82,787	11,122	1,898
	到着	488,886	72	・	3	4,129	1
1934	発送	560,980	—	4,106	73,581	9,047	2,759
	到着	819,354	—	412	・	2,079	4
1936	発送	600,638	—	23,374	128,205	13,862	2,553
	到着	867,976	—	5	66	5,577	1
1937	発送	662,270	—	36,410	125,072	27,116	4,946
	到着	971,841	—	—	53	8,375	169
1938	発送	595,597	—	48,380	159,857	678	5,219
	到着	911,999	—	・	・	252	12

資料：『朝鮮総督府鉄道局年報』各 年度版

木材の運送も1934年以後急増している。これは恵山線によって生長、合水、嶺下地域の木材開発と白茂線によって熙川、古仁、前川の開発により、鴨緑江、豆満江流域の山林開発が積極的に行われていた。12年計画線が全体木材発送量で占める比重は、1932年5%、1934年16%、1936年38%、1938年40%で大きな比重を占めた（表22参照）。

表22)

12年計画線の木材運輸表

(単位：トン)

		木 材 総運送量	圖們線	恵山線	白茂線	満浦線	東海線	京全線
1931	発送	299,337	9,782	・	・	・	4,257	1,808
	到着	305,054	15,753	・	・	・	3,498	14,316
1932	発送	309,439	8,279	・	・	191	6,150	1,469
	到着	293,574	11,504	・	・	306	4,627	11,177
1933	発送	291,170	3,455	3,686	・	681	7,876	2,982
	到着	290,120	4,983	77	・	43	3,591	10,126
1934	発送	373,755	—	19,173	21,235	1,153	14,685	5,155
	到着	356,541	—	1,683	150	2,658	3,533	15,133
1936	発送	659,729	—	96,780	98,899	17,564	17,052	18,009
	到着	664,894	—	4,790	333	3,205	8,923	26,007
1937	発送	635,190	—	65,765	98,241	35,502	18,197	20,847
	到着	680,290	—	4,441	1,884	5,195	10,412	20,764
1938	発送	778,094	—	68,184	67,914	90,691	34,600	46,471
	到着	785,039	—	4,547	1,258	16,720	9,051	23,175

資料：『朝鮮総督府鉄道局年報』各 年度版

第3章 朝鮮鉄道12年計画と植民地軍需工業化

第1節 12年計画と軍需工業化

1930年代、日本の朝鮮に対する植民地経済政策はより本格化していく過程を経る。最も重視すべき点は、朝鮮植民地全土に対する軍需工業化の政策が急速に展開された。本節では、12年計画線の敷設によって朝鮮北部の資源開発が、如何に植民地工業化政策と結び付けて植民地経済政策を強化させたかを中心に検討して行くものである。

1930年代、日本政府による植民地の工業化政策を推進した原因は以下の3点を挙げる事ができる。

先ず第一点として、日本の資本主義は、1914年にヨーロッパを中心とした第一次世界大戦をきっかけとして大きく発展した。そしてアメリカを中心とした世界恐慌によって大資本家が重化学工業を中心に独占を形成していくのである。しかし独占資本の成熟は投資機会をもっとも減少させていて、過剰資本は必然的に海外での新しい投資対象地を要求したのである。また、朝鮮では、未だ重要産業統制法が施行されなかったことから、日本の新しい資本の排出口として剰余資本の積極的な進出が成立していくのである。⁴³⁾

第二点として、欧米諸国が恐慌に対応し海外植民地と本国を繋ぐ経済を形成したことから、原料

を輸入し加工品を輸出していた日本は、対外的に国際貿易の縮小と輸入制限の政策を採用せざるを得ず、産業資本家は大きな打撃を受けた。日本政府はこの状況に対応して、日本・朝鮮・満州を囲む経済権を形成しようと模索した。この政治思想は満州事変によって現実化されたのである。これによって日本工業界の軍事的再編成が成し遂げられ、植民地朝鮮の位置も従来農業国から工業国に変貌したのである。

第三点として、朝鮮半島には日本工業界の軍事的再編成に必要である軍需工業の原料としての資源が豊富であったことが挙げられる。特に北部地域は工業化に必要な電力などの動力資源を供給する無限の天然的要素と、朝鮮人を徴募して安コストで使用する労働力と、工場用地及び工業原料としての鉱山・森林資源が豊富であった。⁴⁴⁾ また地理的に日本と満州の中間に位置したので、日本軍部による大陸進出の前進基地、または中間基地としての工場設立上の立地条件が有利でもあった。したがって当時の朝鮮総督である宇垣総督は、満州を農業地帯、日本を工業地帯、そして両国の連結地帯として朝鮮を日本産業構造の一環に位置付けようとする構想で、農工併進のスローガンを掲げて植民地朝鮮での工業化を推進したのである。⁴⁵⁾ このような朝鮮の工業化は、当時の日本資本主義が抱えていた矛盾の打開策として推進され、日本帝国主義の要求に対する相応な日本資本と工業の延長としての位置付けに過ぎなかった。⁴⁶⁾

1930年代、日本政府の朝鮮工業化政策は、労働、土地、原料、資金、市場政策など、様々な分野で成立していたのである。その内容としては、軍需工業を中心として日本の特定資本家に対して高利潤を保障する方向に展開されていた。即ち、土地、労働、資本などの費用を節減して企業としての利潤を得るために低生産費を実現させ、そのうえ製品販売においても特定企業による独占の助長・許容を通じて高い独占価格を形成させることにより、特定企業の高利潤の実現が成立する方向に実施されていたのである。⁴⁷⁾

12年計画線の敷設は、急速に展開させなければならない植民地工業化政策の展開にあって前提となる工業原料の調達という重要な機能を帯びて推進させられたのである。工業原料としての重要性が大きかった鉱業および林業の分野では1910年代末から20年代初頭には、既に日本の独占資本によって掌握させられていたのである。先ず鉄鉱業の分野においては、日本工業の最も脆弱な部分であったことから朝鮮内にある鉄鉱資源の増産と製鉄業の拡大が重要課題であった。日本は1917年に製鉄業奨励法などを制定して国を挙げて製鉄業を奨励し、⁴⁸⁾ 朝鮮に兼二浦製鉄所（1918）を建設した。1930年代には、工業原料として鉄鉱の重要性がより大きくなることにより1933年には日本製鉄株式会社を設立させ、兼二浦製鉄所を編入し1937年の製鉄事業法⁴⁹⁾ と1939年の製鉄設備制限規定など制定して、朝鮮製鉄分野に対する日本の独占資本による支配を完成していくのである。⁵⁰⁾ これによって朝鮮の鉄鉱業界は、日本の財閥や企業である三井、三菱、利元鉄山など少数の大鉱業会社に掌握されるのである。鉄鉱資源の生産高においては、これらの少数の独占資本が占める比重は、1927年には83%、1930年には72%、1933年には74%、1936年には65%に至っていたのである。⁵¹⁾

1930年代、鉄鉱業分野での日本人資本家による独占資本の進出が最も本格化した一つのきっかけが12年計画線の敷設である。12年計画線の敷設によって、より本格的な鉄鉱開発がなされて、1933年以後には鉄鉱を中心とした鉱物資源の運送が、朝鮮鉄道の貨物運送部門の比率に大きく拡大した。それによって鉱物資源の集散面においても変化が顕著に表れてくる。12年計画線の運送が積極化される以前の鉄の運送を見ると、利元鉄山の鉄は遮湖に運搬されて海路日本の八幡製鉄所へ搬出されていたし、平南南部炭田で生産された鉄は兼二浦製鉄所で銑鉄に作りなおされて海路日本に運ばれ、日本でもう一度搬出されていたのである。即ち、朝鮮の鉄鋼業内容は日本への搬出を重要目的として成立していたのである。

12年計画線の敷設以後は従来の鉄の集散地だった兼二浦と遮湖以外に、鎮南浦、城津、興南及び元山も新しい集散場所として指定され、以下のような表23に見られる現状であった。

表23) 鉱物資源の到着運送量 (単位：トン)

	兼二浦	遮湖	鎮南浦	興南	城津	元山
1931	146,460	89,345	16,541	40	・	1,365
1932	160,890	86,340	36,313	11,248	・	6,206
1933	207,420	147,330	65,769	30,272	・	8,965
1934	232,833	196,170	84,320	59,417	4,123	21,462
1936	245,463	226,755	151,667	101,371	26,051	37,747
1937	260,096	200,030	162,129	136,604	36,263	32,046
1938	387,316	119,530	36,796	116,672	61,149	30,980

資料：『朝鮮総督府鉄道局年報』各年度版

以上のような鉱物の集散は、集散地として名前が挙げられている土地を検討するに、豊富な水力資源と、この地域に製鉄工業および軽金属工業などの関連工業が形成できる立地条件を形成させているのである。特に表から見て取れるように興南の鉱物到着量が大きく増大しているが、この地域は大規模な河川工事によって工業に十二分な電力供給が提供することができるようになり、工業地帯として最適な場所として整備されている。さらに推定埋蔵量が4億トンの茂山鉄鉱の開発も有望視されることにより咸鏡道地域の重要性は飛躍的に大きくなっていくのである。また地理的にも咸鏡道地域は、清津、城津、雄基、羅津などの良港を備えていることから日本への搬出が容易であるという地理的な利点まで兼ねている。したがって1930年代以後は12年計画線によって搬出された鉱物資源を原料として咸鏡道地域に製鉄・金属工業が本格的に展開されるのである。新しく敷設した工場としては、城津には日本高周重工業城津工場・日本マグネサイト科学工業株式会社、清津には三菱鉱業株式会社清津鉱業所・日本製鉄株式会社清津工場が設立された。また興南には朝室興南製鉄所・朝鮮鉱業開発・日本マグネシウム金属工業、利原には利原鉄山日本高周波工場、元山には住友元山製錬所・洪原朝鮮電気工業株式会社などが設立されたのである。⁵²⁾

製鉄工場以外にも軍需工業として重要性が高いアルミルム・マグネシウムなどを生産する目的

のための軽金属工場も付設されていた。この中で、清津は鉱物の集散が見られないが、茂山鉄鉱の開発計画により茂山鉄鉱の鉱石を利用した製鉄工場が三菱清津鉱業所・清津日鉄工場が敷設された。⁵³⁾ 特に城津に建設された日本高周波重工業城津工場は利原日鉄鉱の元鉱を使用し、特殊鋼製錬を主としてニッケル、コバルト、ステンレスなどを中心とした製品を陸・海軍指定工場に納品する予定であった。⁵⁴⁾ したがって12年計画線によって運送された鉱物は、日本の軍需工業化に供給されており、このような製鉄・金属工場が咸鏡道地域により集中的に設立されたのが特徴として表れている。⁵⁵⁾

石炭業に於いても、既に日本の産業企業による独占資本によって掌握された状態であった。朝鮮内無練炭業は、東拓と三菱の合作による朝鮮咸無練炭株式会社、安川・松本系の明治鉱業によって独占されていた。全体無練炭生産額においては、1927年には23%、1930年には25%、1933年には58%、1936年には62%と、年を経るごとに増加していき、1930年中ごろには全体の半分を占めている。有練炭業も日室と安川・松本および白石・大川系の朝鮮合同炭鉱により掌握されており、全体有練炭生産額において1927年には13%、1930年には15%、1933年には50%、1936年には56%と⁵⁶⁾、1930～33年にかけて大幅に増加し、無練炭の場合と同じく、1930年中ごろには半分を独占する状況となっている。

無練炭の場合、平南南部炭田が主産地であったが、12年計画線の満浦線の敷設により平南北部炭田の開発が成し遂げられた。この無練炭の最大集散地は鎮南浦である (表24参考)。

表24) 朝鮮無練炭の集散地別到着量 (単位：トン)

	鎮南浦	船橋里	興南	勝湖里
1931	88,868	27,473	28,805	15,896
1932	77,258	22,477	.	13,948
1933	131,852	32,001	15,952	15,321
1934	193,400	72,637	46,723	19,851
1936	207,334	48,603	3,222	43,775
1937	220,682	118,986	20,016	35,105
1938	377,417	139,178	172,408	57,505

資料：金景林〈日帝下朝鮮鉄道12年計画に関する研究〉《経済史学》12 1988

日本に搬出した石炭は、全体的に見て大体が無練炭であり、鎮南浦に集散されて海路日本の工業地帯である徳山・大阪・名古屋・東京・横浜地域に搬出された。⁵⁷⁾ 兼二浦製鉄工場に必要な石炭は、満州からの輸入炭で解決している。工業用としての性格を持っている有練炭の場合においては、大体が咸鏡道地域を主産地としており、特に圖們線、恵山線、及び咸鏡線の敷設によって炭田開発が積極化されたのである。有練炭も12年計画線によって運送の集散に変化を表している。1931年から1934年の4年間、清津と城津および元山が最大集散地であったが、1934年以後は永安・興南が最大の集散地となっている (表25参考)。

表25) 朝鮮有練炭の集散地別到着量 (単位：トン)

	清津	城津	元山	興南	栄安	羅南	會寧	感興	吉州
1931	18,898	2,303	5,377	11,573		14,382	5,063	8,473	621
1932	40,105	24,619	25,596	5,027	1,651	9,110	14,057	4,086	2,269
1933	17,020	29,321	31,240	4,910	637	7,382	4,852	6,777	3,806
1934		30,515	23,029	6,707	929	9,297		12,212	5,129
1936		5,050	7,245	60,798	94,310	16,663		15,417	7,929
1937		7,702	10,580	36,888	98,615	16,152		19,466	29,031
1938		10,838	9,517	172,408	65,796	11,029		24,469	24,336

資料：金 景林 〈日帝下朝鮮鉄道12年計画に関する研究〉《経済史学》12 1988

従って石炭産地の阿吾地に朝鮮石炭工業株式会社石炭液化工場と、石炭集散地の永安に石炭液化工場と、興南に朝鮮石炭工業株式会社が建設された。特に石炭液化事業は軍需工業として朝鮮に進出した最も代表的な日本独占資本の野口系（朝室）と海軍の後援下で成し遂げられた。また総督府もこれに対する保護政策として補助金政策を採択しており、1938年には人造石油事業法を実施して奨励した。⁵⁸⁾ 朝鮮内の石炭消費内訳を調べてみると1934年には総231万トン中、工場用が144万トンで全体の62%を占めており、鉄道用が49.1万トンで全体の21%、その他が35.4万トンで全体の5%、船舶用が3万トンで全体の2%を占めていることから、大部分の石炭が工場用として消費されていることが理解できる。従って工業原料として石炭の重要性は引き続き増大されており、本格的な軍需工業化政策と結合していたことが理解できるのである。

木材においては、鉄道敷設前に鴨緑江・豆満江周辺の木材の大部分が水運を利用して新義州に運搬されており、それ以外には古茂山、会寧で清津に集散させられていた。しかし森林鉄道の圖們線、恵山線、白茂線の建設により奥地の木材開発が積極化されてきた。これによって木材の集散地も変化した。⁵⁹⁾ 続いて新義州が最大の集散と成っていたが、清津の代わりに恵山線、白茂線と連結された城津と吉州が主要木材集散地になっていた（表26参考）。

表26) 木材の到着量 (単位：トン)

	1931	1932	1933	1934	1936	1937	1938
清津	25,681	29,832	22,754				
城津	577	763	21	35,705	100,915	100,915	79,178
吉州	1,132	846	15	1,507	65,751	129,445	105,979

資料：金 景林 〈日帝下朝鮮鉄道12年計画に関する研究〉《経済史学》12 1988

これにより、この地域を中心として多くの製材工場が敷設された。吉州には北鮮林業株式会社の吉州製材所・北鮮製紙科学工業株式会社が設立されおり、その以外には、咸鏡道地域の元山には木材製材工場、茂山には茂山製材所・朝鮮合同木材株式会社、会寧には朝鮮合同木材株式会社、咸川

には朝窠本宮製材所など、大規模製材工場が設立された。⁶⁰⁾

日本は1936年、‘朝鮮産業経済調査会’で製鉄業、軽金属工業、造船業、自動車及び飛行機組み立て修理工業、鋳業用機械製造工業、石炭液体燃料鋳業及び燃料アルコール工業に対する振興策を強要した。また1938年には、‘時局対策調査会’においても、以上の軍需工業を拡充することを決定し、積極的に植民地の軍需工業化政策を推進した。そして朝鮮重要鋳物増産令(1938)及び鋳業設備奨励金交付規則(1937)などを実施し、1941年には朝鮮鋳業令を改正して、これに必要な工業資源の調達を国家的プロジェクトとして支援した。従って12年計画線の資源開発と搬出機能はさらに強化していくのである。

第2節 12年計画線と植民地朝鮮経済への影響

12年計画線によって搬出された資源を原料として、植民地工業化が本格化しており、それにとともなって植民地経済構造は地域的再編成を成し遂げていた。

表27)で見られるように30年代初頭まで朝鮮工業の中心を担った地域は、京畿、慶南、平南、慶北地域であった。しかし30年代の工業化の進展によって地域的な変化が大きく表れてくる。

表27) 道別共産額表 (単位：圓)

	1932	1940		1932	1940
京 畿	71,677,103	305,659,144	黄 海	13,976,835	126,109,926
忠 北	4,135,103	11,820,637	平 南	39,304,412	121,687,700
忠 南	12,237,567	23,431,037	平 北	12,150,157	46,925,192
全 北	12,404,852	31,461,233	江 原	16,098,104	45,928,838
全 南	22,701,439	70,082,040	咸 南	30,162,825	334,745,190
慶 北	31,259,856	81,356,856	咸 北	6,164,655	159,378,372
慶 南	38,563,320	139,691,183	合 計	310,836,804	1,498,277,426

資料：『朝鮮総督府統計年報』『朝鮮工業の現段階』

1940年、共産品額において咸南、京畿、咸北の順位を表している。即ち咸南・咸北地域が新たに朝鮮最大の工業地帯になっていたことを表している。その内容においても京畿道が紡織業、機械業、木材品業、印刷業、食料品業など比較的軽工業中心の工業地帯を形成している。しかしその反面、咸鏡道地域は金属工業、化学工業、セメント工業、電気工業などの重工業中心としての特徴が対比しているのである。特に咸鏡道地域の場合では、生産額において金属工業が1932年の67万圓から1940年の6,532万圓に、化学工業は1,993万圓から3億5,557万圓に飛躍的な発展をみせている。

このように咸鏡道地域が新しい重工業地帯として建設されており、貨物の集散地も1930年代初頭から大きく変化して朝鮮北部地域の経済中心地が変化している特徴を表している。

先ず12年計画線の敷設以前の北部地域における最大貨物の集散地は清津と元山であったが、30年後半には興南が最大集散地になっていた。それ以外には、城津と吉州および遮湖が新しい集散地になっている。遮湖の場合には、貨物内容が利原鉾山からの鉾物運送だけ限定していることからその性格が他の地域と異なっているが、城津と吉州は多様な貨物の集散現状を表して北部地域の経済中心地としての性格を強化させていることを見ることができる。特に興南がこのように北部地域最大の貨物集散地となっているのは、即ちこの地域が重化学工業地帯としての最適な条件を備えていることから、工場建設が活発化していき、それに伴って貨物集中の現象が見られることである。しかしその反面、清津はその重要性が反比例して貨物量が大きく減少していく状態を見ることができる。即ち、12年計画線敷設で咸鏡道地域を中心とした植民地工業化が本格化されて、元山・清津以外に興南、吉州、城津などが新しい朝鮮北部の経済中心地へと変化していった過程を見ることができるのである（表28参考）。

表28) 北部地域各都市貨物集散表 (単位：トン)

		咸 興	興 南	西湖津	城 津	吉 州	嶺 安	清 津	羅 南	雄 基
1926	発送	97,335		4,440	41,033	13,166		51,355	4,212	
	到着	43,327		6,243	24,003	16,098		206,518	28,794	
1927	発送	126,845		10,299	38,033	11,455		55,039	4,638	
	到着	59,592		13,117	28,808	15,048		254,499	30,221	
1928	発送	159,932	982	6,846	31,538	14,911		54,309	6,210	
	到着	74,972	92,260	13,815	38,017	9,193		206,684	41,489	
1929	発送	153,941	12,978	12,654	18,002	7,540		49,872	6,783	
	到着	76,180	125,915	8,609	57,036	7,480		212,715	39,619	
1930	発送	135,406			13,584	7,646		31,396	4,773	30,802
	到着	63,585			51,662	5,957		194,520	35,839	28,021
1931	発送	67,918	30,121	7,070	23,573	5,718	8,496	41,249	8,354	30,193
	到着	59,031	97,154	10,406	52,930	18,667	11,844	163,650	34,102	34,891
1932	発送	93,592	58,237	10,592	28,488	8,242	22,528	72,038	10,534	31,776
	到着	45,035	78,934	13,579	49,136	36,036	11,788	175,434	34,603	33,209
1933	発送	79,447	90,392	13,212	30,500	22,559	18,862	43,680	7,899	38,188
	到着	63,545	96,703	17,604	65,656	36,005	11,282	66,929	30,016	12,666
1934	発送	81,540	138,803	19,670	38,998	14,583	18,212		7,380	
	到着	82,825	175,495	15,043	98,979	15,524	15,678		34,641	
1935	発送	129,878	217,387		76,660	9,326			9,857	
	到着	88,779	294,295		149,063	27,960			54,323	
1936	発送	89,302	251,386	25,441	137,169	17,412	54,586		15,863	
	到着	111,332	280,869	17,076	197,487	131,874	115,356		56,812	
1937	発送	87,326	249,731	22,211	109,072	40,199	73,689		27,061	
	到着	109,319	317,576	12,811	220,287	198,657	112,286		89,952	

1938	発送 到着	102,243 148,236	297,649 505,550	31,049 22,864	134,354 248,277	43,375 188,334	85,787 74,708		5,269 121,709	
------	----------	--------------------	--------------------	------------------	--------------------	-------------------	------------------	--	------------------	--

		会 寧	北 清	遮 湖	川内里	本 宮	端 川	農 城	文 坪	元 山
1926	発送	108,401				59	2,236	1,235	246	83,286
	到着	17,957				449	16,303	1,161	1,158	123,541
1927	発送	140,398			294	186	4,332	802	1,599	98,168
	到着	24,811			9,711	1,476	18,784	825	9,258	117,030
1928	発送	116,202			19,882	348	3,465	621	15,370	
	到着	47,970			40,898	11,179	6,943	2,541	5,667	
1929	発送	140,786	11,107	626	100,205	314	5,056	540	15,033	91,248
	到着	95,045	8,677	78,109	34,960	7,190	7,430	2,032	2,729	125,243
1930	発送	104,410	19,680		89,014					76,287
	到着	61,315	17,030		30,127					140,311
1931	発送	85,250	23,245	882	89,135	37	2,047	636	19,859	72,246
	到着	46,618	16,714	91,854	24,658	1,863	6,712	2,184	3,021	139,198
1932	発送	90,353		1,050	81,242	17	3,789	838	21,479	72,195
	到着	74,386		88,747	21,755	2,069	9,039	2,848	3,206	143,969
1933	発送	46,066	30,120	1,511	103,795	60	4,478	1,085	28,306	93,999
	到着	24,136	21,447	149,015	23,590	2,187	10,567	3,256	6,667	149,236
1934	発送		31,844	3,085	131,774	136	6,110	1,354		129,089
	到着		27,895	198,522	36,787	717	11,240	1,881		160,051
1935	発送		35,927		250,211					191,176
	到着		25,223		61,456					214,677
1936	発送		30,901	3,716	377,007	11,851	9,278	2,221	34,727	191,963
	到着		19,416	232,409	65,932	123,657	29,987	3,978	5,786	244,967
1937	発送		25,494	4,378	347,897	43,498	12,509	5,775	33,836	180,559
	到着		26,715	207,090	73,577	70,504	51,102	21,510	37,405	249,066
1938	発送		29,635	6,799	442,200	62,643	50,863	5,025	35,368	226,643
	到着		37,540	710,788	113,640	174,790	120,179	58,149	92,283	259,146

資料：資料：『朝鮮総督府鉄道局年報』各 年度版

おわりに

最後に12年計画線が植民地朝鮮の経済に及ぼした影響について考えてみると、先ず12年計画線によって搬出された鉱山資源および林産資源は、朝鮮北部地域の豊富な電力資源、安い値段の工場用地および労働力という条件と結合して、より本格的な植民地政策を展開させていくのである。特に満州事変および日中戦争においては、朝鮮の兵站基地としての重要性は飛躍的に拡大したことか

ら、植民地の軍需工業化に対する朝鮮総督府の支援、奨励の政策化で積極的に推進させられていくのである。したがって12年計画線の敷設は、日本の長期にわたる戦争継続のうえで必要な朝鮮の工業化と、それに必要な資源の開発・搬出をすることによって本格的な軍需工業化を展開させていく基盤を形成したことなのである。しかしこのような軍需工業化は、他の部分とはまったく関連性を持たないまま重科学工業部門のみを集中的に展開させたことから、朝鮮における工業構造の奇形化を生み出すという弊害をももたらしたのである。

二番目には、12年計画線の敷設で朝鮮北部地域が新しく重工業地帯として建設させられており、特に咸鏡道地域がその中心となっていた。これによって貨物の集散も大きく変化しており興南、城津、咸興、吉州などが朝鮮北部地域の新しい経済中心地となった。しかしこの現状は、朝鮮南部は農業および軽工業中心、朝鮮北部の重工業中心の体制であり、日本の要求に従って再編されることにより全体的な朝鮮の経済を南北に分断させる結果となった。

三番目には、12年計画線の敷設は日本の国内における剰余資本の朝鮮進出への間接的ルートであり、12年計画線の敷設で投資に対する植民地超過利潤を保証してくれることによって日本の大資本が朝鮮進出へより本格化させていく。したがって朝鮮の工業化はこれらの大独占資本によって進行させられたのである、朝鮮人の中小資本は完全に消滅させられるか、日本資本により隷属されるような状況になった。したがって、12年計画線の敷設によって植民地朝鮮経済への影響と変化はただちに朝鮮経済構造の矛盾として胚胎させられたことである。

日本は1910年代、各産業部門の政策を通じて植民地支配基盤を駆逐し、1920年代にはこれを基盤として植民地の産業資源の収奪を本格化した。または日本の資本主義による重工業の発展、独占資本の進展により植民地朝鮮に対して工業原料および資源供給者としての役割と剰余資本の投資地としての2つの役割を要求したのである。それによって植民地朝鮮の経済政策は、積極的な産業開発政策に転換していく。日本の朝鮮鉄道政策は、軍事線としての性格を優先していたが、植民地経済政策の転換に対応して経済的収奪のための経済線としての性格が強くなり帯びていく。これに従って大規模鉄道網普及計画の朝鮮鉄道12年計画が樹立された。

朝鮮鉄道12年計画は、その樹立過程で朝鮮総督府、日本政府、朝鮮内商工業者たちの利害関係が一致されて推進しており、彼らの利害関係をそのまま反映させている。また朝鮮の資源および産業など、経済一般に対する徹底的な事前調査が行なわれており、経済性を基礎として線路が選定されている。従って12年計画線は徹底的な経済的収奪を目的とした経済線としての性格を帯びている。特に朝鮮北部地域の資源開発をより重要として一次的な目標としたのである。このような12年計画線の性格と役割は、他の各線による貨物運送実態にもよく現れている。12年計画線の運送実態で見ることのできる特徴として第一には、12年計画線の営業は主に貨物運送によって成り立っていることである。第二には、貨物運送の方向においては発送貨物が到着貨物を大きく凌駕していたことである。このことは12年計画線が沿線の資源を一方向的に搬出させる役割を担当したことをより明確に示している。第三には、12年計画線の貨物が量的に全体の大きな比重を占めてはいないが、貨物の

内容を検討すると幾つかの貨物だけに集中しており、沿線の特定貨物を搬出させることを目的にしていたことが理解できる。特に北部地域に敷設された圖們線、恵山線、満浦線および白茂線の場合には、このような性格が一層強く見ることができ、貨物の内容においても木材と石炭および鉄をはじめ鉱物資源の搬出を主としている。第四には、12年計画線の敷設で、新しい沿線の資源が積極的に開発されており、資源地域が経済中心地域まで連結しているという点である。即ち、満浦線は平元線、京義線と連結しており、圖們線、恵山線、白茂線は咸鏡線と連結していることから、朝鮮北部地域の経済中心地まで資源搬出が成立しているのである。

12年計画線によって搬出された資源の多くは、朝鮮北部地域の豊富な電力と安い値段の工場用地および労働力という条件と結合し、植民地工業化を飛躍的に展開していく。さらに満州事変および日中戦争において、朝鮮が兵站基地としての重要性が増大することにより、植民地の軍需工業化が朝鮮総督府の支援、奨励の下で積極的に展開していくのである。特にこのような軍需工業化は、咸鏡道地域を中心として朝鮮北部地域を新たな重工業地帯として建設していく。それに従って朝鮮北部の貨物集散も大きく変化し、興南、城津、吉州、咸興などの地域が新しい経済中心地となっていくのである。

従って12年計画線によって植民地軍需工業化が成立し、これによって植民地朝鮮経済構造の改編が成されていることを見ることができる。しかしこの状況は、他の部門とは関連を持たないまま重化学工業だけが発展することによって朝鮮経済構造の奇形化をもたらしたのである。また日本の独占資本による朝鮮進出を本格化させ、朝鮮の中小資本が消滅、あるいは日本資本に隷属することによって朝鮮経済の発展は抑圧させられたのである。

注)

-
- 1) 浅田喬二 「日本植民地史の現状と問題点」 『歴史評論』 300 1975 p180
 - 2) 高橋泰隆 『日本植民地鉄道史論』 日本経済評論社 1995 p103
 - 3) 新線開通によって従来稼行開始予想の石炭埋蔵量は穩城炭田1,400万トン,訓戒炭田2,700万ト,開拓洞炭田3,300万トン,古乾原炭田5,000万トン,阿吾地炭田3,500万トン,総量1億6,000万トンに上る。
 - 4) 高橋泰隆 1995 p104
 - 5) 金 景林 「日帝下朝鮮鉄道12年計画線에 관한 研究」 『經濟史学』 12 1986
 - 6) 大平鉄畊 「朝鮮鉄道12年計画」 1927 p158
 - 7) 朝鮮総督府鉄道局 「朝鮮の鉄道」1928 p131～132
 - 8) 高橋泰隆 1995 p104
 - 9) 大平鉄畊 1927 p158～159
 - 10) 高橋泰隆 1995 p105
 - 11) 前掲書 p105
 - 12) 前掲書 p105
 - 13) 大村卓一 1928 p271
 - 14) 鉄道局所属の部署は遮務、監督、営業、運転、工務、機械、経理課7つである。
 - 15) 東亞日報 1927.4.9. これは朝鮮総督府鉄道局の調査による使用労働者の割り当ての数である。
 - 16) 許粹烈 「朝鮮労働者の 強制動員の 実態」 1985 p290～295
 - 17) 許粹烈 (1985) p296 総督府が提示した最低生活条件は①食費（当時一日40銭）2日分にあたる80銭を最低賃金にすること、②仕事がない冬にも食費の半額を支給すること、③宿所を提供すること、④旅費は朝鮮総督府側が割引してくれて使用者側で負担することなどである。
 - 18) 東亞日報 1931.6.2.
 - 19) 東亞日報 1931.6.2.
 - 20) 東亞日報 1932.4.30.
 - 21) 東亞日報 1934.7.22.
 - 22) 東亞日報 1933.5.19.
 - 23) 東亞日報 1932.12.19. 1933.5.19. (朝6時～夜7時30分まで労働)
 - 24) 東亞日報 1928.6.12.
 - 25) 東亞日報 1930.2.11.
 - 26) 東亞日報 1932.8.27.

- 27) 鄭在貞 「京釜・京義鉄道敷設斗韓日土建会社の請負工事活動」
『歴史教育』37 1985 p 245
- 28) 朝鮮総督府 「朝鮮の経済事情」1929 p 190
- 29) 大村卓一 1928 p 273
- 30) 水田直治 「総督府時代の財政」1974 p 146
- 31) 金 景林 「日帝下朝鮮鉄道12年計画に関する研究」『経済史学』12 1988 p 87
- 32) 前掲書 p 87
- 33) 1910年12月29日朝鮮総督府が公布した会社設立許可に関する法令。朝鮮での会社設立は朝鮮総督府の許可を受けるようにしたのである。これは朝鮮民族の資本形成及び成長を抑制し、朝鮮の経済を帝国主義的経済秩序に再編しようとする目的だった。20年3月31日まで実施された。
- 34) 朝鮮商工会議所 「朝鮮産業経済現勢」1937 p 34
- 35) 大村卓一 1928 p 197~198、203~204、京城商工会議所 (1936)、『朝鮮に於ける工業資源調査』 p 230
- 36) 時局研究所 (編) 1938 p 37
- 37) 京城商工会議所 1936 p 123
- 38) 満鉄は貨物収入が圧倒的で、日本鉄道省は旅客収入が優位なこととは対照的な特徴を表している。
- 39) 1934年吉州-白岩間が開通、白岩-恵山鎮は1932年から工事が始まった。
- 40) 米は京全線の沿線湖南地方の主産物に搬出されていて発送貨物だけを計算した。
- 41) 朝鮮総督府 「朝鮮の地下資源と鉄道」 1935 p 151 石炭1トン当たり鉄道輸送距離が273kmである。
- 42) 前掲書 p 152
- 43) 朝鮮では‘重要産業統制法’が1936年以後適用された。
- 44) 全国経済調査機関联合会 『朝鮮経済年報』 1939 p 350
- 45) 小林英夫 『大東亜共栄圏の形成と崩壊』1975 p 79
- 46) 高橋亀一 『現代朝鮮経済論』1935 p 318
- 47) 許粹烈 (1985) p 237
- 48) 小林英夫 p 487
- 49) 製鉄事業法 (1937) の内容は製鉄事業所の設立、増設、変更、譲渡、廃止の許可書、各種免税、奨励金の交付に関するのを規定したものである。
- 50) 朴慶植 『日本帝国主義의朝鮮支配』 청아출판사 1986 p 448
- 51) 許粹烈 (1985) p 282~283
- 52) 朝鮮殖産銀行「朝鮮の工業と工場」、『殖銀調査月報』1939 p 18

- 53) 前掲書 p18, 56
- 54) 時局研究会『朝鮮産業の動向と資源』1938 p41
- 55) その他、地域に敷設された製鉄・金属工場として朝鮮理研金属工業株式会社（鎮南浦）、朝鮮理研金属株式会社仁川工場（仁川）、朝鮮旭電工業株式会社（龍岩浦）、信越窒素肥料株式会社朝鮮工場（鎮南浦）などがある。
- 56) 許粹烈（1985） p279～281
- 57) 朝鮮総督府殖産局『朝鮮の石炭業』1929 p53～54. 1928年28万トン石炭の移出のなかで日本へ26.5万トンが移出された。
- 58) 川合彰武『朝鮮工業の現段階』1943 p291～292
- 59) 恵山線の敷設によって生長、合水、嶺下地域が開発されて、白茂線の敷設で延岩、西頭、島内、などが開発された。
- 60) 朝鮮殖産銀行「朝鮮の工業と工場」、『殖銀調査月報』 p18