

立教大学学術推進特別重点資金（立教SFR）個人研究2023年度研究成果報告書

研究代表者	所属部局・職名	氏名
	経済学部・教授	林 采成
研究課題	日本帝国における植民地私鉄の政策と実態に関する史的研究： 朝鮮を中心として	
研究期間	2023年度	
研究経費 (1円単位)	(支出金額) 920,000円 / (採択金額) 920,000円	

研究の概要 (200~300字で記入、図・グラフは使用しないこと。)

本研究は植民地朝鮮における総督府の私鉄政策を分析するとともに、私鉄事業に関する推計作業を行い、総督府の保護下で日本内地より膨大な資金が投下されて私設鉄道が拡張していく史的過程を明らかにし、帝国のなかでの歴史的意味合いを考察する研究である。

鉄道は植民地全域に張り巡らされ、血管のように帝国の形成と維持、即ち植民地支配を可能とする技術体系となっていた。当然、戦前日本は鉄道帝国として存在し、とりわけ朝鮮においては鉄道の敷設が植民地化のレバレッジとして機能した。その中心となったのが国有鉄道ないし官鉄であったが、植民地財政は決して潤沢なものにはならず、民間資本家の投資を招き、私鉄が次々と敷設され、重要な役割を果たした。

そこで、本研究は①朝鮮総督府の私鉄政策分析、②朝鮮私鉄事業の推計と分析、③日本帝国圏私鉄の経営実態の比較分析を試みる。それを通じて、私鉄への国家の規定性が強く、補助制度を通じて私鉄経営への介入が行われたことを提示したい。

もちろん、民営部門の経営能力が良好であればあるほど、当然国家からの自立性が強くなった。この点で、日本帝国圏での私鉄は本業の強化の一方で、「小林一三モデル」と呼ばれる多様な経営多角化を図ってきた。これが一部の私鉄でありながら、朝鮮にも投影されている。こうして、朝鮮ならでの特徴と共に、帝国圏でみられる私鉄業一般の有り方を検出することにする。

キーワード (研究内容をよく表しているものを3項目以内で記入。)

[鉄道] [朝鮮総督府] [植民地]

研究成果の概要 (図・グラフ等は使用しないこと。)

本研究がインフラストラクチャーの植民地的歴史性に注目し、総督府政策の展開と私鉄事業の経営成果を比較史的観点から総括することから、経済史、企業史、交通史の認識を高めるだけでなく、国際的波及力を持ち得る。鄭在貞、高橋泰隆、高成鳳、蔡龍保、林采成などによって鉄道帝国主義の一面が明らかにされたが、これらの諸研究はおもに総督府がその敷設と運営にかかわった国有鉄道ないし国策会社としての鉄道であった。これらの代表的研究を取り上げると、鄭在貞(1992、1999、2008)は朝鮮国有鉄道の総括分析を試みたものである。さらに、地理的配置と運輸営業を分析し、その植民地的性格を語った高成鳳(1999)が注目に値する。これらの研究に対し、林采成(2005)は戦時体制論と戦時企業論の視角から朝鮮国有鉄道の分析を植民地期に限定せず、解放や朝鮮戦争を経て1950年代に至る戦後再編をも念頭に置いて、朝鮮国有鉄道の多面的性格に明らかにした。最近には竹内祐介(2015)が鉄道輸送による朝鮮内市場の創出と変容、そして朝鮮内外の分業関係を数量的に復元し、商品の生産・流通・消費から見た植民地朝鮮の歴史像を提示しようとした。

とはいうものの、植民地期鉄道事業の全体像を提示するためには、国有鉄道だけでなく、私鉄の実態を把握しておく必要がある。なぜならば、総督府の鉄道事業のみでは地域需要に充分対応できず、財政的制約のため、鉄道投資は速やかに行われなかったため、民間資本の投下が歓迎され、私鉄が全路線の3分の1にも達したからである。植民地鉄道の交通インフラの形成にとって私鉄が持つ重要性にもかかわらず、それをめぐる研究はあまり進められておらず、その全体像の把握すらできなかつたと言ってもよいだろう。とくに朝鮮鉄道史研究の中心は台湾および樺太研究と同じく、あくまでも国有鉄道、すなわち朝鮮総督府鉄道局ないし交通局に置かれている。日露戦争を前後として日本帝国の大陸政策の一環として京釜鉄道と京義鉄道が建設され、それが朝鮮統監府鉄道管理局(1906)の設置によって統合されて以来、朝鮮国有鉄道は朝鮮内の主要幹線網からなつて、対中・対ソ政策の推進と域内開発を支えたことから見て、当然のことであろう。

もちろん、朝鮮私鉄に関する史的分析も蓄積されてきて、とりあえず、戦後恐慌に際して会社解散に迫られていた鉄道をはじめとする私鉄6社の合同によって設立され、日本帝国のなかでも比較的規模が多かつた朝鮮鉄道株式会社を矢島桂(2009、2012)が分析しており、李昌植(1987)、甄洙燦(2003)、金贊寿(2005)が水驪線と水仁線からなる朝鮮京東鉄道について考察した。金贊寿(2011)と鄭安基(2016)は京城から江原道の春川に至る京春鉄道の敷設と運営を分析した。金剛山電鉄について李良姫(2004)、砂本文彦(2009)、元斗熙(2011)が金剛山観光史の一環として言及しているものの、本格的な分析になっていない。これに対し、林采成が金剛山電鉄を電源開発の観点から本格的に分析しており(2018)、三陟鉄道(2016)、全北鉄道(2020)、多獅島鉄道(2022)についても鉄道成立と経営分析を試みた。そのほかに、釜山地域に着目して朝鮮瓦斯電気と釜山臨港鉄道を分析した全盛賢(2018)がある。

これらの研究が個別事例研究であつたのに対し、菊島啓(1994、2006、2008)が軌道を含む私設鉄道の事業展開を論じたが、その分析は極めて概略的なものに止まつた。その一方で、矢島桂の諸研究に再び注目すれば、金融史的観点から個別私鉄会社の経営状態を分析した上、資金調達展開を分析している。矢島の分析がおもに1920年代の私鉄に対して行われたとすれば、朴祐賢(2016、2017)は1930年代前半に試みられた私鉄買収計画が挫折し、その代りに朝鮮私設鉄道補助法が改正され、中央政府の大蔵省と植民地の総督府および私鉄資本家との間に妥協案が成立したと見ている。さらに、鄭安基(2017)は総督府の主導性に着目し、朝鮮私設鉄道補助法への通史的検討を行った上、「資本と国家の共謀」であつたと評価している。

しかしながら、朝鮮私鉄事業の全貌が依然として実証的に説明されておらず、未完の課題ともいえる。このような問題意識から、本研究は推計作業を踏まえて総督府の政策的観点を打ち出し、帝国のなかでの私鉄事業の全体像を提供しようとする。そこで、本研究は次のように植民地朝鮮における私設鉄道事業の歴史的意味合いを帝国のなかの植民地という観点から再検討している。

第一に、朝鮮総督府の私鉄政策である。総督府が私設鉄道に対して如何なる政策的スタンスを持ち、低利資金の供給、補助金制度の設定、高運賃体系の許可、総督府の買収などといった政策手段をどのように組み合わせ、朝鮮内の鉄道ネットワークの整備を促したのかを検討した上、その歴史的意味合いを帝国圏鉄道の観点から明らかにする。それを通じて、総督府が植民地朝鮮における鉄道ネットワークを構築するため、反動恐慌から長期不況が続き、投資環境が香ばしくない中、日本内地の資産家に対して有利な投資誘因を提供しようとした政策的意図が捉えられるだろう。国有鉄道だけでは鉄道の普及が捗らないという現実と直面し、総督府は日本内地からの私鉄投資を期待したが、朝鮮の事業環境は企業の収益性を保障しなかつたため、幅広いかつ手厚い保護政策を施し、時に私鉄の解散阻止や買収など、深く介入した。朝鮮内の私鉄経営は後に朝鮮総督府鉄道局となる国策会社としての京仁鉄道や京釜鉄道を除いては釜山軌道や全北軽便鉄道に注目する限り、朝鮮居住の日本人らが主導して現地の必要に応じて鉄道敷設を始めた。

研究成果の概要 (つづき)

その後、私鉄業への補助金制度が設けられ、その補助率が引き上げられるに従って、日本内地からの鉄道投資が促され、私鉄会社の設立が急増し、国鉄の代理線ともいべき幹線網を含めて路線敷設が始まった。しかしながら、このような私鉄の勃興は戦後反動恐慌のショックを受けて、多くの会社が解散に追い込まれて頓挫寸前となると、総督府からの積極的介入もあって、私鉄会社の合同と国有化が実行され、投資家の利害が保護された。私鉄事業は私鉄と総督府との相互依存性の上、成り立つものであった。

第二に、植民地期朝鮮における私鉄事業の推計と分析である。総督府の私鉄政策とそれを前提として実際の私鉄事業がどのように展開されたのかを明らかにするため、私鉄の会社設立が時期的に特徴を提示した上、推計作業に基づいて実際の鉄道投資を検証し、さらに鉄道輸送や運営方式から見た朝鮮私鉄の特徴を示す。推計方法としては南亮進『鉄道と電力』東洋経済新報社、1965年)を参照して賃金、燃料費、減価償却費、利子払いなどを推計することで、既存の公開統計では捉えられなかった経営収支構造を明確にし、利潤率などの経営指標に基づく経営分析を試み、朝鮮国有鉄道との比較に基く朝鮮ならでの歴史像を提示する。それによって、朝鮮総督府、ひいては日本内地の中央政府によって支えられる朝鮮私鉄の実態が提示される。

植民地朝鮮における私鉄事業は朝鮮内産業開発の停滞と低位性から規定され、とても低い生産性を記録し、これが経営不安の根源となった。加えて、私鉄投資に伴う資金調達方式において他人資本の利用が多くなったため、資本費用の拡大を避けられなかった。このような経営収支上の脆弱性を補ったのが高運賃体系と補助金であり、時には低利の政策資金の調達であった。このように、朝鮮総督府、引いては日本政府によって支えられ、経営補填されたといえよう。人的にも経営陣や技術者の供給も朝鮮総督府鉄道局より行われる場合が多く、朝鮮私鉄は総督府への依存度が強かった。

第三に、帝国のなかの私鉄経営の実態を比較分析する。朝鮮私鉄に関する実証分析に基づいて日本内地、台湾、樺太の私鉄との比較を通じて国営代行、投資制約、植民地雇用構造、育成政策、経営成果といった5つの項目について比較分析を試み、帝国のなかの植民地鉄道として朝鮮の私鉄が如何なる歴史的意味合いを考察する。そこでは日本内地や台湾と対比されながら、樺太との類似性が示される朝鮮の特徴が浮き彫りされ、日本帝国圏鉄道の一環を為す朝鮮ならではの特徴が今まで多く分析されてきた国有鉄道だけでなく私設鉄道からも論じられる。

日本帝国圏の私鉄は配当と利子支給というリターンを企業として確保すると同時に、コンモン・キャリアとしての輸送サービスを提供していた。その中で、朝鮮の私鉄は経営基盤が乏しいことから、樺太とともに、1社当たり大量の補助金の支給を受けて、植民地鉄道として軍事的目的をも含めて多様な機能を遂行した。これを期待し、総督府、ひいては中央政府は私鉄の育成政策を包括的に展開したのである。この点で、本研究は植民地近代化論と植民地収奪論の二項対立的視覚に捉えられずに、政策とその効果を見るとともに、政府政策を所与の条件として利潤追求を試みる企業としての行動様式を検証できる。このような植民地の私鉄は解放後国有鉄道に統合され、新しい国家建設ならびに国民経済の創出を支える基盤となったことは再論を俟たない。

こうして、研究は各植民地における国有鉄道や国策鉄道の重要性を認めつつ、日本支配下で施された政府の政策的介入と民間鉄道資本の形成に注目し、比較史を志向するものである。それに止まらず、分析の視点を今まで全く論じられて来なかった樺太(サハリン)までに広げることによって、東アジアにおける日本主導の私鉄鉄道史の特徴を抉り出すことができる。

研究発表 (研究によって得られた研究経過・成果を発表した①～④について、該当するものを記入してください。該当するものが多い場合は主要なものを抜粋してください。)

- ①雑誌論文 (著者名、論文標題、雑誌名、巻号、発行年、ページ)
- ②図書 (著者名、出版社、書名、発行年、総ページ数)
- ③シンポジウム・公開講演会等の開催 (会名、開催日、開催場所)
- ④その他 (学会発表、研究報告書の印刷等)

林采成『帝国と私鉄—朝鮮開発をめぐる総督府と日本資本—』京都大学学術出版会、2024年度出版予定、528頁程度。

林采成「台中輕鉄(株)的經營分析：軌道・鐵道・汽車」蔡龍保編『殖民地台灣的經濟與產業發展之再思考』五南(台湾)、2024年出版予定。