

(続紙 1)

京都大学	博士 (経済学)	氏名	竹内祐介
論文題目	植民地期朝鮮の鉄道と商品流通		
(論文内容の要旨)			
<p>本論文は、植民地期朝鮮の鉄道統計を利用して、鉄道を通じた物流構造の解明と、それを通じた朝鮮内消費市場の地域的な変容過程を解明することを目的としている。</p> <p>序章では、先行研究の整理から、植民地期朝鮮の消費市場の拡大・展開の特徴が未解明であることを指摘した上で、それを解明する手法として資料の少ない消費過程そのものを直接扱うのではなく、流通過程の分析を媒介にして接近する手法の意義が説明されている。</p> <p>第1章では、物流構造の分析に先立ち、植民地期朝鮮において鉄道がどのような地域の特徴を持ちながら敷設されていき、その結果沿線市場がどのように形成されてきたかを、鉄道駅の住所と『国勢調査』(1925年と1935年)の人口統計を対照させながら論じている。沿線市場は全朝鮮人口の内、1925年54%から1935年68%へと広がっていた。その拡大要因は、第1に既存沿線市場での人口増加、第2に沿線地域の地理的範囲が拡大することに伴う人口増加の2つが挙げられるが、絶対的な量で見れば、第1の既存沿線市場での変化が重要であった。しかし一方、非沿線市場と比較すると、新規沿線市場の人口増加は早かったことから、鉄道敷設がもつ市場開拓への意義も指摘される。</p> <p>第2章では、鉄道統計が「貨物輸送の質量データのみが記載され価額データがない」という特徴をもつことから、総量(商品別質量の合計)の推移は経済分析の対象としては十全でないという問題点を克服するため、各貨物の単価を推計し、それを質量に単位換算した上で鉄道貨物統計に掛け合わせるという手法を開発して、鉄道による物流構造の全体像を解明しようと試みている。植民地期の朝鮮経済は、日本及び満洲という日本帝国経済圏に包摂されていたことから、鉄道による物流構造は朝鮮内よりも朝鮮外との関係が基調になっていたが、時代が進むにつれ朝鮮内物流量も大きく伸張していたことが指摘される。それは特に鉱・工産物の朝鮮内物流量が伸張したためであり、1930年代の朝鮮北部における鉱山開発や工業化の影響が指摘される。次に、貨物到着地域の分析から朝鮮内消費市場の広がりが検討される。そこでも北部市場の成長がみられることが指摘され、鉱山開発や工業化が単なる日本の資源収奪の側面だけではなく、当該地を市場として開発する側面も持っていたことが論じられている。</p> <p>第3・4章では、前章までの分析結果を踏まえ、個別商品に焦点を当ててより詳細に物流構造と消費市場の展開過程が論じられる。第3章では、朝鮮の代表的な貿易品の穀物が分析される。日本本国の政策の下、米増産とその対日輸出が目指された20年代に、代替食糧として輸入された満洲粟は米生産地である南部を中心に消費されていたが、米価低落と工業化を契機としてその消費地が北部に移ったことが明らかにされている。第4章は、初期には日本からの代表的な貿易品で、かつ30年代には朝鮮工業化の代表的商品の一つである綿布が分析される。日本からの輸入綿布が大部分であった20年代までは、南部が消費の中心であったものが、鉄道敷設の伸張と工業化に伴う市場開発の結果、北部で消費が広がっていることが論じられている。</p> <p>終章では本論の要約と結論、及び残された課題が列挙されている。</p>			

(論文審査の結果の要旨)

本論文は、従来の朝鮮経済史研究が生産分析に偏っているという批判的な視点から、鉄道輸送を素材として、植民地期朝鮮の消費と物資流通に取り組んだ研究である。

本論文の学術的貢献は次の諸点である。

第1は、朝鮮の物流をマクロ的に把握するために、従来部分的にしか使われていなかった鉄道貨物統計を資料として、重量表示データを価額データに変換する手法を開発した。28年間にわたる総計56万件にも及ぶ膨大な入力データを基礎にしたこの貨物輸送量の「価額化」によって、朝鮮の物資流通に関するまったく新しい資料の領域を切り開いたといえる。

第2は、既存の研究が朝鮮を一つの領域と扱ってきたのに対して、鉄道統計と上記の新手法を駆使して、朝鮮内における地域間分業の解明を大きく進めた。港湾部と内陸部、都市と農村、北部と南部等で区分した各地域間において、マクロ的な全物資や代表的商品(穀物と綿布)の移動が、1920・30年代にどのように再編成されていったかを数量的に明らかにした。

第3は、この時代に関する研究は、朝鮮の領域に焦点を絞った朝鮮経済史と、帝国内分業の構造解明に注力する日本帝国主義史とに2分されるが、朝鮮内の物流と地域間分業の分析を導入することによって、2つの研究傾向を統合する方法を模索している。植民地期には日本帝国の一部であるが、その前後の時期には独立国であった社会の経済史を、通時的共時的にどのように把握すべきかについては理論的に詰められておらず、本論文の提起は新しい試みとして十分に評価に値する。

このように、本論文は理論的にも実証的にも優れた成果をあげているが、問題がないわけではない。

第1に、本論文が鉄道統計の分析を通じて明らかにした新知見が、既存の歴史認識とどのように関わるのかが、必ずしも明らかではない。とくに近年研究が進んでいる工業化や貿易の研究成果とどのように関連するのか、何を修正あるいは補完しているのかが明確ではない。

第2に、本論文が数量レベルで明らかにした地域ごとの特徴や消費パターンの相違などが、はたして何に由来するのかまで踏み込めていない。そのため、それらが歴史的な条件からくるのか、朝鮮内外の共時的な影響で生じたのかさえ不明で、結局その評価ができないまま、事実の列挙に止まっている。

第3に、筆者が構築したデータベースの規模の巨大さに比べると、それから引き出している事実はまだわずかで、分析手法を工夫することでさらに新しい次元を開拓できると思われる。さらに、地図の利用や図表の作成においても改善の余地が多い。

ただし、これらの問題点は、今後著者本人の研鑽と、著者を含めた学界全体による実証研究の進展によって解明されていく課題であるともいえ、現時点において本論文がなしとげた学術的貢献をいささかも損ねるものではない。よって本論文は博士(経済学)の学位論文として価値あるものと認める。

なお平成23年2月22日、論文内容とそれに関連した試問を行った結果、合格と認めた。