

〈論文〉

日本帝国下の満洲—朝鮮間鉄道貨物輸送

——安東・新義州ルートの場合——

竹内 祐 介*

I はじめに

戦前日本を，現在の領土範囲ではなく，当時の実態にあわせ植民地¹⁾を含む「帝国」の範囲で捉えようとする研究が登場して久しい。その背景には，既存の研究が，日本経済史・植民地経済史と分業的に行われてきたとする，いわゆる「一国史」的研究への批判がある²⁾。帝国史研究においては，本国と各植民地の関係を明らかにするだけでなく，植民地同士がいかなる経済関係を結んだかという点もまた重要な課題とされており，その分析が十分に果たされてこそ一国史を克服した横断的歴史像たる「日本帝国」経済史が描かれることになる。

日本帝国内諸地域の中で，対内地以外で強い靱帯をもっていたのは満洲—朝鮮であった。それは，両地域が陸続きであるという地理的条件は当然として，政治・外交史的にみれば戦前日本の東アジア進出が満洲の支配権を巡る対中国，ロシア，時には欧米列強との攻防であり，日本にとってその最初の足掛かりが朝鮮半島の支配であったこと，加えて，特に寺内内閣以降，「鮮満一体」のスローガンのもと，両者を一体として把握しようとしてきた一連の政策にも起因すると思われる。そしてそうした狙いを具体的に表現したのが，両地域を結ぶ鉄道の敷設であったといえる³⁾。

両地域の鉄道の接続は，満洲側では日露戦争の結果として獲得した南満洲鉄道（以下「満鉄」）およびその支線である安奉線の敷設（終端駅・安東），朝鮮側では半島縦断鉄道である京釜・京義線の敷設（終端駅・新義州），その両者が1911年鴨緑江橋梁によって結ばれることで実現した。両鉄道には，それぞれの運営主体から発行される統計があり，この両地域を行き来する輸送は「連絡輸送」統計によってそれぞれ把握されている。しかしながら，これまでの満洲・朝鮮の鉄道研究において，両者を突き合わせてその実態を把握しようという試みは管見の限り皆無である。後述の通り，両者を直接に組み合わせるにはさまざまな問題が発生するが，そのような統計の性格の相違自体，これまで十分には把握されてこなかった。そこで本稿では，両統計を比較検討することにより，それぞれの統計がもつ性格，および，満洲—朝鮮間の鉄道輸送の実態をできるだけ正確に把握するのに必要な作業を明らかにすることを第一の課題とする。それらを踏まえた上で，この安東・新義州を経由する鉄道貨物輸送の実態を「鉄道輸送額」を用いて分析することで，両地域の経済関係を商品（貨物）レベルで捉えることを第二の課題とする。

第二の課題について，関連する既存研究の成果を簡単に整理しておこう。両地域の経済関係については，貿易統計の検討を通じて行われたものと，朝鮮の鉄道統計を用いて行われた研究が存在する⁴⁾。これらによると，1920年代までの両者の関係は，穀物・石炭などのバルキーな貨物が「満

* 首都大学東京社会科学部研究科准教授

洲→朝鮮」向けに輸送されたのに対し、「朝鮮→満洲」向けの輸送にはみるべきものはなく、貿易収支は朝鮮の入超、朝鮮の鉄道経営では「片荷輸送」問題として現れた（加えて、鉄道経営上では、農産物輸送が大きな比重を占めることに伴って発生する「出荷量の季節的偏倚」問題も抱えていた）。しかし1930年代に入ると、朝鮮の工業化および満洲国建国に伴う「帝国内」市場の創出によって、「朝鮮→満洲」向けの工業製品輸送が増加し、朝鮮貿易の「入超」あるいは朝鮮の鉄道の「片荷輸送」（および「季節的偏倚」）が解決されたという。

本稿で扱うのは、満洲—朝鮮間物資輸送ルートの内、安東・新義州経由の鉄道輸送に限られるので⁵⁾、両地域の物資移動のすべてを対象とするわけではないが、こうした研究史上の成果と突き合わせる形で議論を進めていくこととする。

Ⅱ 満洲・朝鮮の鉄道貨物輸送統計の構造と特徴

両地域の鉄道統計がいかなるものであるか、その基本的な特徴を把握することから始めたい。まず、本稿で使用する両地域の統計を正確に記しておこう。本稿でいう「朝鮮の鉄道貨物輸送統計」とは、主に朝鮮総督府鉄道局が管理した路線で、統計書の発行主体も主に同局となっているものである。ここではその対象路線を「朝鮮局鉄」と表現する⁶⁾。現在筆者が確認できている統計書は、次の通りである。1907-08年：『統監府鉄道管理局年報』、1909年：『鉄道院年報：韓国鉄道管理局之部』、1910-1915年：『朝鮮総督府鉄道局年報』、1916-1923年：『南満洲鉄道株式会社京城管理局統計年報』、1924年：『朝鮮総督府鉄道局統計年報』、1925-1940年（但し1939年度は収集できていない）：『朝鮮総督府鉄道局年報』（以下、これらを一括して表現する際は「朝鮮局鉄統計」とする）。このように発行主体・統計名が時期によって異なるのは、対象路線の管理主体が時期によって異なるためである⁷⁾。上記の他、1933年以後に満鉄に委託経営されることになった一部路線についての統計や、朝鮮内私設鉄道に関する統計も残されているが、本稿では取り扱わないこととする⁸⁾。理由は、本稿の目的が、新義州・安東経由の朝鮮—満洲間の貨物輸送を考察の対象とするためであり、この場合必ず朝鮮局鉄・京義線と満鉄社線・安奉線の路線上を通るため、ひとまずは朝鮮局鉄（および満鉄社線）の統計によって把握可能となるためである。

次に「満洲の鉄道貨物輸送統計」についてみていこう。本稿で検討する満洲の鉄道統計とは、満鉄社線の統計を指す。満鉄社線の貨物輸送に関して包括的・長期的に得られる統計は、1907年～1939年の『南満洲鉄道株式会社統計年報』（以下、『満鉄統計年報』）⁹⁾と1931年以後の『南満洲鉄道株式会社鉄路総局』¹⁰⁾ 鉄道統計年報』（以下、『満鉄鉄道貨物統計』）¹¹⁾が存在する。前者は満鉄の事業全般に関する統計書であり、その内、鉄道事業に関するものに特化してより詳細に数値を取録したのが後者である。但し、前者のほうがより詳しい数値を得られる場合もあるので、必要に応じて両者を使い分け（もしくは組み合わせ）しなければならないが、基本的に、1930年までは前者を、1931年以後は後者を用いることにする（以下、これらを一括して表現する際は「満鉄社線統計」とする）。

朝鮮局鉄・満鉄社線両統計を比較検討するにあたり、前提となる特徴を3点指摘しておこう。第一に、両統計の集計期間は、当年4月から翌年3月までの12ヶ月を一年度（1927年度は1927年4月～1928年3月）としている点で共通しているが、第二に、貨物輸送単位の表示に関して、満鉄社線統計は1921～1939年度まで小数点第一位まで表示している、第三に、1929年度まで朝鮮局

鉄は英トンを、満鉄社線は米トンを採用している（1930年度以降は両者とも仏トン）¹²⁾ という違いがある。第一の特徴は、両統計が、直接比較したり組み合わせたりすることができる資料であることを示す一方、第二・第三の点は同じ統計値になるはずであっても、その結果に差を生じさせる要因となる。第三の点については、本稿では特に断りのない限り、すべて仏トン（以下、単に「トン」と表記）に換算して検討することとした¹³⁾。

朝鮮局鉄・満鉄社線の貨物輸送統計の基本構造を示せば、図1の通りである。年度によって若干の相違もあるが、①～⑧の統計量に対応する統計表が収録されている¹⁴⁾。一般に、鉄道輸送量と呼ばれるものが、①総輸送量であり、これは②線別総輸送量（例えば、朝鮮局鉄ならば京釜線・京義線など、満鉄社線ならば本線・安奉線など）に分割される。そして、その中には、各線内における③駅別総発送〔到着〕量と、⑤連絡線の（1）総発送〔到着〕量および（2）総通過量が含まれる。連絡輸送とは、事業者間で締結した契約に基づき、2つ以上の運送事業者間を経由して旅客・貨物を輸送する業務のことであり¹⁵⁾、これが総輸送量の中に含まれているのが鉄道貨物輸送統計の特徴である。特に⑤-（2）の総通過量は、連絡線間の輸送量を示しており、例えば、朝鮮局鉄の総輸送量というのは、必ずしも局鉄内のいずれかの駅で発着しているわけではない、ということになる（日本鉄道省線発→局鉄経由→満鉄着など）。これら総輸送量は、さらに駅別・連絡線別に貨物別発着量も把握できる。但し、朝鮮局鉄と満鉄社線では微妙に収録される統計の形式に違いがあることも注意する必要がある。具体的には、第一に、朝鮮局鉄では、④・⑥-（1）（2）が別の統計表として収録されているのに対し、『満鉄統計年報』では④・⑥が同一統計表内に記載されている、第二に、朝鮮局鉄では⑥が（1）発送〔到着〕量と（2）通過量に分離されているのに対し、『満鉄統計年報』では分離されていない、第三に、⑤と⑥の連絡線の分類方法が大きく異なる点にある¹⁶⁾。

1927年度統計を事例にして¹⁷⁾、より詳しく解説しておこう。朝鮮局鉄が連絡輸送を実施した事業体を整理すると、表1の通りである。これらについては、図1における⑤の連絡線別総発着量お

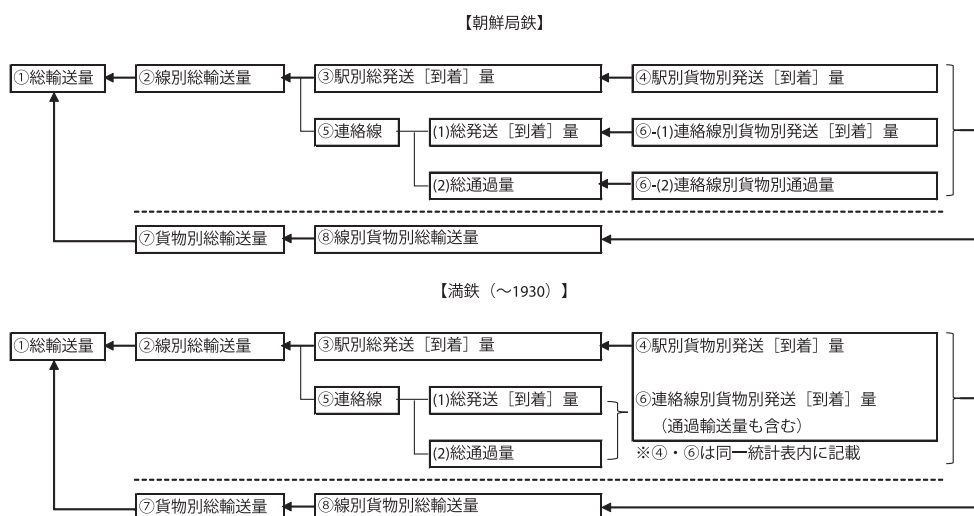


図1 鉄道貨物輸送統計の基本構造

注1) 矢印は集計の方向を示している。

注2) 満鉄の後続（1931年～）の統計『南満洲鉄道株式会社鉄道統計年報』では、④と⑥は別の統計表として記載されるようになる。

出所）筆者作成。

表1 朝鮮局鉄の連絡輸送相手および通過輸送経路一覧(1927年)

日本鉄道	朝鮮内私鉄	満洲・大陸鉄道	汽船会社
鉄道省線 島原鉄道 大阪合同運送	朝鉄線 朝鮮京南鉄道 全北鉄道 价川鉄道 図們鉄道 金剛山電気鉄道	南満洲鉄道 吉長鐵路 四洮鐵路 露国鉄道	朝鮮郵船 朝鮮汽船 大阪商船 阿波国共同汽船 澤山汽船
通過輸送経路(朝鮮局鉄經由)			
鉄道省線⇄南満洲鉄道 鉄道省線⇄露国鉄道 鉄道省線⇄朝鉄 島原鉄道⇄南満洲鉄道 南満洲鉄道⇄澤山汽船 南満洲鉄道⇄朝鉄	南満洲鉄道⇄朝鮮京南鉄道 南満洲鉄道⇄价川鉄道 南満洲鉄道⇄金剛山電気鉄道 朝鉄⇄澤山汽船 朝鉄⇄全北鉄道 朝鮮郵船⇄朝鮮郵船	* 朝鮮局鉄⇄朝鮮局鉄(朝鮮郵船經由)	

注1) 大阪合同運送(1927年、資本金300万円)は鉄道会社ではなく、運送会社であるが、便宜的にここに含めた。

注2) 「朝鉄線」とは朝鮮鉄道株式会社のことを指す。

注3) 通過輸送経路の内、*の経路は正確には局鉄經由の通過輸送量ではなく、通過輸送量合計にも含まれない。

出所)『朝鮮総督府鉄道局年報』1927年度版。

よび総通過量を把握できる。しかし、この内、⑥-(1)の貨物別発着量まで把握できる路線は鉄道省線・満鉄社線のみで、朝鮮内の私鉄各線は「鮮内鉄道」として、残りは「その他」として一括されて記載される¹⁸⁾。同様に、⑥-(2)の貨物別通過量が把握できる経路も、基本的に鉄道省線—満鉄社線間に限られ、残りはすべて一括集計・記載される¹⁹⁾。

一方、満鉄社線の連絡輸送相手を整理したものが表2である。朝鮮局鉄の場合とは異なり、各路線の貨物別の発送・到着統計(図1の⑥)²⁰⁾は、連絡線のそれとして別記されるのではなく、満鉄社線各駅とともに「各駅発送重要貨物噸数」および「各駅到着重要貨物噸数」(図1「満鉄」の④)に記載される。具体的には「海路」「金福線」「營口海路」「四洮線」「吉長線」「吉敦線」「東支線」「鉄道省線」「朝鮮線」という表記で、その連絡線別貨物別発送[到着]量が記載される。一見すると、それぞれに連絡線に対応する発送[到着]量を記載しているだけのようにみえるが、実際に④・⑥上の統計値と⑤の総発送[到着]量の統計値を対照させると、表3のように複雑な対応関係になる。本稿の目的にとって、特に問題となるのは、第一に、貨物別の発着量に通過量が含まれる点と、第二に⑥「朝鮮線」の概念が、⑤総発送[到着]量・通過量と対応しない点である。それは「日滿」などの連絡輸送(鉄道省線および朝鮮線と東清鉄道間の通過輸送)について、⑤では鉄道省線と朝鮮線の値が合算されて記載されるのに対し、⑥の貨物別では鉄道省線と朝鮮線に分離して記載されるためである。いずれにせよ、朝鮮局鉄・満鉄いずれの統計からも両者間の貨物別発送[到着]量は確認できるにもかかわらず、その概念の違いからそもそも同じ値にはなりえないということになる²¹⁾。

なお、満鉄社線については、1931年以降の『満鉄鉄道統計年報』になると、以前の『満鉄統計年報』では同じ統計表に記載されていた貨物別の④と⑥が、それぞれ別の統計表に記されるように

表2 満鉄社線の連絡輸送相手および通過輸送経路一覧（1927年）

日本鉄道	満洲・大陸鉄道	汽船会社
鉄道省線（朝鮮經由）	金福線（関東州内私鉄）	大阪商船
鉄道省線（大阪商船經由）	四洮鐵路	大連汽船（大連經由）
島原線	吉長鐵路	大連汽船（營口經由）
朝鮮鉄道	吉敦鐵路	日本郵船
朝鮮局鉄	南満・東支（東支鉄道）	近海郵船
朝鉄線	日中（中国国有鉄道）	朝鮮郵船
京南線		大連東和汽船（營口經由）
价川線		澤山汽船
金剛線		日清汽船
通過輸送経路（社線經由）		
四洮鐵路（社線通過）※省線／朝鮮線⇄四洮鐵路		
吉長鐵路（社線通過）※省線／朝鮮線⇄吉長鐵路		
日満（朝鮮經由）※省線／朝鮮線⇄東支鉄道		
四洮・吉長 ※四洮鐵路⇄吉長鐵路		

注1) 通過輸送経路の内、「四洮鐵路」「吉長鐵路」「日満」（東支鉄道のこと）については、当該路線と鉄道省線・朝鮮線との間の発着量の合計値が示され、総量レベルでそれを分割することはできない。

出所)『南満洲鉄道株式会社統計年報』1927年度版。

表3 満鉄社線統計における連絡総輸送量と連絡線別貨物別発着量の対応関係

④ 駅別貨物別統計表記載名 および記載発送噸数		⑤ 連絡線別総発送噸数 ※表2 参照
海 路	28,949.60	省線（大阪商船經由）【39.7】／大阪商船【15,503.8】／大連汽船（大連經由）【10,965.1】／日本郵船【538.0】／近海郵船【1,888.2】／朝鮮郵船【14.8】／日清汽船【0.0】
金 福 線	17,485.00	金福線【17,485.0】
營口海路	0	大連汽船（營口經由）【0.0】／大連東和汽船（營口經由）【0.0】※到着統計の側から確認
四洮鐵路	331,436.90	四洮鐵路【315,398.2】／四洮鐵路（社線通過）【15,501.9】／四洮・吉長【536.8】
吉 長 線	531,822.70	吉長鐵路【485,933.5】／吉長鐵路（社線通過）【36,484.0】／四洮・吉長【9,405.2】
吉 敦 線	6,328.60	吉敦鐵路【6,328.6】
東 支 線	1,487,221.10	南満・東支【1,487,221.0】／日満（朝鮮經由）【0.1】
鉄道省線	26,691.50	朝鮮局鉄【43,553.3】／朝鉄線【173.6】／京南線【0.1】／价川線【3.4】／金剛線【168.0】／省線（朝鮮經由）【15,307.9】／島原線【160.0】／澤山汽船【1,895.1】／四洮鐵路（社線通過）【42.2】／吉長鐵路（社線通過）【52.6】／日満（朝鮮經由）【11,339.4】
朝 鮮 線	46,004.10	
省線＋朝鮮線計	72,695.60	

注) ここでの噸数は原表通り、米トン。

出所)『南満洲鉄道株式会社統計年報』1927年度版。

なる（朝鮮局鉄と同じ形式）。例えば、図1「満鉄」の⑥では局鉄・私鉄などの値が一括されていた「朝鮮線」も、朝鮮局鉄、朝鉄線、朝鮮京南…といった具合に、貨物別路線別に把握することができるようになる²²⁾。但し、やはり発送〔到着〕量と通過輸送量は分離できず、同じ満鉄—朝鮮局鉄の連絡輸送となっても、東支鉄道などとの通過輸送量を含む分だけ、朝鮮局鉄側のそれよりも値としては大きくなる。

さらに『満鉄鉄道貨物年報』を用いる上で複雑なのは、1937年以後に満鉄社線と満洲国線（1932年以後満洲国が管理した路線）が同一事業体として管理され始めたことに伴って1936年までの統計とは編成原理が変わり、連続した統計として把握することが難しくなってしまうという事情もある。このことが1937年前後の満洲—朝鮮間の鉄道連絡輸送統計の連続性に及ぼす影響については本稿では十分に吟味できておらず、ひとまず1937年前後の連絡輸送統計を単純に接続しておくこととする²³⁾。

Ⅲ 満洲・朝鮮間の鉄道貨物輸送統計値の比較

1 満洲・朝鮮間連絡線総発着量の比較

以上のことを踏まえた上で、朝鮮局鉄・満鉄社線両統計から得られる満洲—朝鮮間連絡輸送の総発着量（図1の⑤）を比較してみよう。比較にあたって採用する値は、表1・2における太字で示した経路である。但し、満鉄社線については1931年以後統計自体に変化があるので、ここでの比較は『満鉄統計年報』を使用した1930年までとしておく。

図2が両統計の満洲—朝鮮間の連絡輸送の推移を示したものである。既述の通り、両統計が完全に一致しない理由があるものの、そのおおよその推移と値が一致しており、同じ統計量を表していることがわかる。同時に、1920年度に極端な不一致がみられることもわかる。なぜこのような不

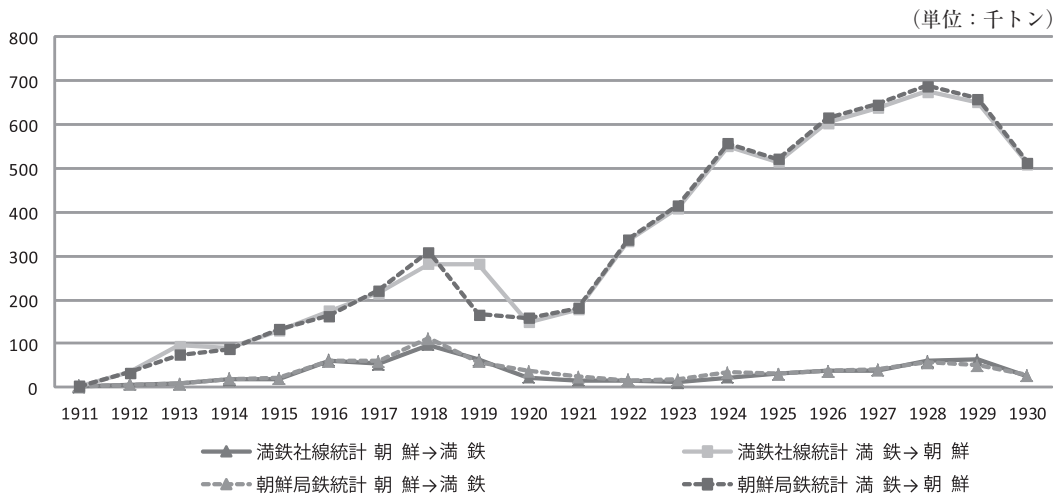


図2 満洲・朝鮮間連絡線総発着量の比較（1911-1930）

注1) 凡例中、矢印は輸送方向を示す。例えば「朝鮮→満鉄」は朝鮮線発・満鉄着という意。

出所) 朝鮮局鉄統計の1912-18, 1922, 1928, 1929, 1931年度版, 満鉄社線統計の1912, 1919, 1922, 1927, 1930年度版（それぞれ正確な書名は本文参照。以後の図表も同様）。

一致が発生するのか、朝鮮局鉄側の統計を用いて、詳細に検討してみよう。

2 朝鮮局鉄統計における連絡輸送統計の変化

朝鮮局鉄の連絡輸送統計を検討してみると、1918年度以前と1919年度以後では連絡輸送統計の値が一致しないという問題が発生することに気が付く。表4は過去6年分（1916-1921年）を掲載している1921年度版に記載される連絡輸送量と各年度版に記載される連絡輸送量を併記したものであるが、1918年度以前は値が一致しないことがわかる。なお、この不一致は連絡輸送統計の値のみであって、朝鮮局鉄全体の①総輸送量や②線別総輸送量については後の年度になっても一致する（例えば1918年度の総輸送量130万4181噸は後年の統計でも変わらない）ので、連絡輸送に関してのみ、局鉄内における何らかの分類基準の変更があったためだと考えられる²⁴⁾。

1919年度版に記載される連帯線別輸送量の前年度（1918年度）統計の値と当該年度版のそれとを輸送経路別に比較したのが表5となる。輸送経路すべてが不一致というわけではなく、対満鉄社線、対鉄道院線、対澤山汽船について不一致が出ている。対澤山汽船については統計分類基準の何らかの変更によって分割表記されていたものが統合されたと解釈できるが、対満洲線（満鉄社線）および対鉄道院線の不一致については統計表に注記もないので、これだけでは不一致の理由がわからない。

1918・1919年度の統計にはもう一点、大きな変化がある。それは、駅別貨物別統計に、朝鮮局鉄・京義線内に「安東」駅が登場することである。「安東」駅は、(朝鮮側からみて)鴨綠江を越えた満洲側に位置する駅であるが、1919年度から京義線内の終端駅として、図1の③・④の統計表に記載されるようになった。この事情についても現時点でははっきりとはわからない。但し、1919年度の統計には、満鉄社線・安東駅と朝鮮線との間で発着する旅客・荷物について、朝鮮局鉄内の駅間で輸送される場合と同じ運賃体系で計算できることになったという趣旨の記述がある²⁵⁾。すなわち、安東駅が朝鮮局鉄内の一駅と同じ扱いになったという理解である。もしこれが貨物についても同様であったならば、安東駅が朝鮮局鉄の統計に記載されたことを合理的に理解できる。

さらに、これを先述した1918-1919年の連絡輸送の値の不一致の問題と併せて考えると、その不一致は安東駅の扱いに起因するものではないかと思われる。すなわち、1919年に安東駅が京義線内の一駅として扱われるようになったことにより（但し、あくまで朝鮮局鉄内もしくは局鉄経由で

表4 朝鮮局鉄統計における1918年度以前と1919年度以後の連絡輸送統計値の相違
(単位：英トン)

	1921年度版			各年度版		
	局線発 →連絡線着	局線通過	連絡線発 →局線着	局線発 →連絡線着	局線通過	連絡線発 →局線着
1916	179,336	60,678	75,422	158,648	106,736	218,419
1917	229,583	69,630	119,063	189,715	137,465	290,615
1918	257,413	38,129	149,816	230,224	89,513	374,373
1919	277,963	37,268	258,388	277,963	37,268	258,388
1920	142,768	20,561	223,448	142,768	20,561	223,448
1921	105,931	29,085	266,416			

出所) 朝鮮局鉄統計の1916-1918、1921年度版、「連帯成績表（連帯運輸成績表）」。

表5 朝鮮局鉄統計「1918年度連絡輸送」統計値の相違詳細（輸送経路別）

(単位：英トン)

発送線	到着線	1919 年度版	1918 年度版	発送線	到着線	1919 年度版	1918 年度版
局鉄→	→鉄道院線	144,776	103,907	鉄道院線→	→局鉄	74,757	64,389
	→満洲線	95,955	109,782	満洲線→		69,064	303,989
	→露国鉄道	262	262	全北線→		3,524	3,524
	→全北線	5,263	5,263	价川線→		334	334
	→价川線	1,689	1,689	大阪商船→		6	6
	→朝鮮郵船	1,690	1,690	日本郵船→		2	2
	→阿波共同汽船	53	53	朝鮮郵船→		1,464	1,464
	→澤山汽船	7,725	7,578	阿波共同汽船→		665	665
鉄道院線→	→満洲線	19,004	29,372	局鉄発送 計		257,413	230,224
満洲線→	→鉄道院線	15,181	56,050	[*含む]		38,129	[230,371]
鉄道院線→	→露国鉄道	3,886	3,886	局鉄通過 計		149,816	89,513
露国鉄道→	→鉄道院線	58	58	[*含まず]			[89,366]
* (不明) →	→澤山汽船	—	147	局鉄到着 計			374,373

注1) 網かけは値が不一致の部分。但し、「局鉄→澤山汽船」は局鉄通過の*分を含めると一致する。統計の分類基準が変わったためと考えられるが、詳細は不明。

注2) 1918年度版「鉄道院線→局鉄」の値は、原表記載の合計値は「64,289」だが、扱種別（車、噸、斤、速達）集計値より修正。

出所) 朝鮮局鉄統計の1918年度版、1919年度版、「連帯運輸成績表」。

安東駅に発着する発着分のみ。満鉄社線内もしくは社線経由で安東駅に発着した分は含まない、1919年度以後は連絡輸送の統計から安東駅発着分が分離されるようになり、その措置が1918年以前の値にも適用された結果、1918年度以前の値と後年に記載される値が不一致になったのではないか、ということである。この点についてはまだ仮説にすぎないが、なにより、少なくとも安東駅の発着量を考慮しなければ、朝鮮—満洲間の鉄道貨物輸送の実態は掴めないということはいえる。但し、この安東駅における発着は必ずしも朝鮮局鉄あるいは朝鮮各私鉄との間の輸送とは限らず、例えば鉄道省線などその他路線との間の輸送分も含まれる点には注意が必要である。

3 安東駅発着量の両統計の比較

なお、『満鉄統計年報』でも、「朝鮮線」および「鉄道省線」と「安東」駅の間の発着量の数値を把握できる。これは満鉄社線内の輸送における安東駅の発着とは別のものであり、満鉄社線の総輸送量の中には含まれない²⁶⁾。その統計量が把握できるようになるのは、1920年からであり、朝鮮局鉄の場合（1919年度）とは一年ズレがある。もし、先述の仮説に従うと（すなわち、朝鮮局鉄では1919年度から、満鉄社線では1920年度から安東駅発着分が連絡輸送から分離されたと考えると）、先の図2における満鉄社線・朝鮮局鉄両統計の連絡総輸送量の比較における1920年の極端な不一致も一応の説明がつく。その両統計記載の「安東駅」総発着量の値を比較したものが、図3である。1920-1922年の発送量に大きな不一致が出ており、いまのところ、この原因については不明であるが、その他の部分ではおおよそ一致しており、両者が同じ統計量を表していると判断できる。なお、『満鉄統計年報』でこの統計量を確認できるのは1934年までであり²⁷⁾、もう一つの満鉄社線統計である1931年以後の『満鉄鉄道統計年報』では同統計量は把握できない点に注意が必要である。

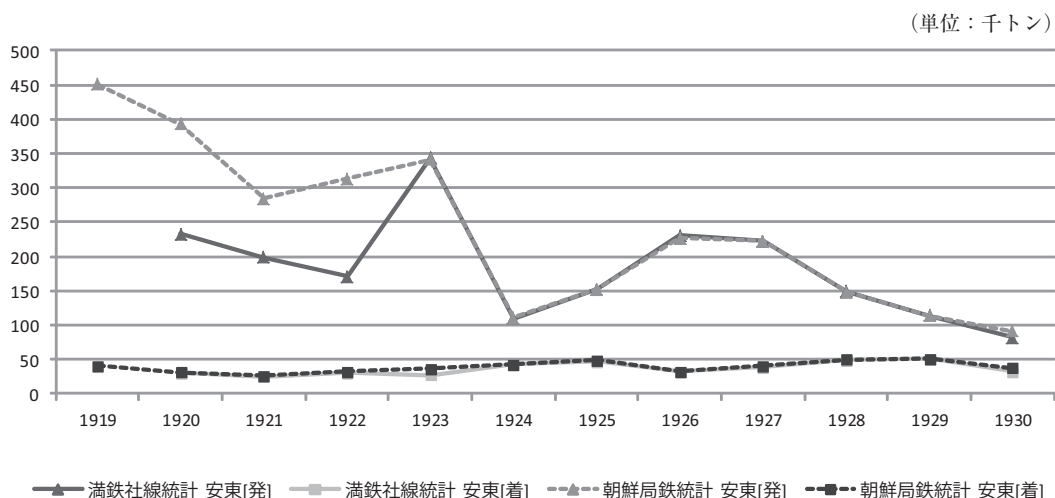


図3 安東駅総発着量の比較 (1919-1930)

出所) 朝鮮局鉄統計, 満鉄社線統計の各年度版。

この点では、『満鉄統計年報』のほうがより詳しい値が把握できるということになる。

Ⅳ 1920年代後半～戦時期における満洲—朝鮮間の鉄道貨物輸送

1 満洲—朝鮮間の鉄道総輸送額の推移

前節までにみてきた通り, 満洲—朝鮮間の鉄道輸送の実態を検討するためには, 連絡輸送統計の他に, 安東駅における発着量を考慮する必要があることがわかった。それでは実際に, 両地域間の鉄道輸送では, 具体的にどのような貨物が行き来していたのかを検討していきたい。その際, 次に挙げる事情から, 両地域の統計の内, どちらか一方ではなく, 両方を組み合わせながら1920年代後半から戦時期にかけての両地域の鉄道輸送の実態を把握することとする。

第一に, 先述の通り, 満鉄社線統計に(朝鮮局鉄・鉄道省線との発着量を示す)安東駅の統計は, 1930年代には不十分にしか掲載されないため, 安東駅の統計は朝鮮局鉄統計を用いる(1919年度に掲載されるようになって以来, 1939年度を除き, 1940年度まで把握可能)。但し, 安東駅発着量には朝鮮線のみならず鉄道省線との間の発着量も含んでいる。第二に, 連絡線別貨物別統計について, 朝鮮局鉄統計では朝鮮局鉄と満鉄社線(1938年以後は満洲国有鉄道分も含むが)との間の発着量しか把握できない一方, 満鉄社線統計では朝鮮内私鉄との間の発着量も把握できるので, より広い概念である満鉄社線統計の連絡輸送統計を用いる。但し, 満鉄社線統計の連絡線別貨物別統計には, 通過量(例えば朝鮮局鉄—東支鉄道間など)も含まれ, 年度によっては華北鉄道など, 「満洲」以外の地域との連絡輸送(社線経由の通過輸送)も含まれてしまう。しかしその量は全体の中で大きな比重を占めているわけではないので, 無視できる。第三に, 両者の間の経済関係をより具体的に把握するため, 輸送「量」ではなく, 筆者が別の研究で推計した鉄道輸送「額」を使用するか²⁸⁾, 貨物別単価の推計作業が1928年以後までしか進んでいないため, 分析の始点をそこからに設定せざるを得なかった。1928年以前については今後の課題だが, 「はじめに」で整理した先行研究の成果の如く, 両地域間の経済関係は満洲国建国が契機となって大きな変化を見せ始めるので,

(単位：千円, 1935年不変価格)

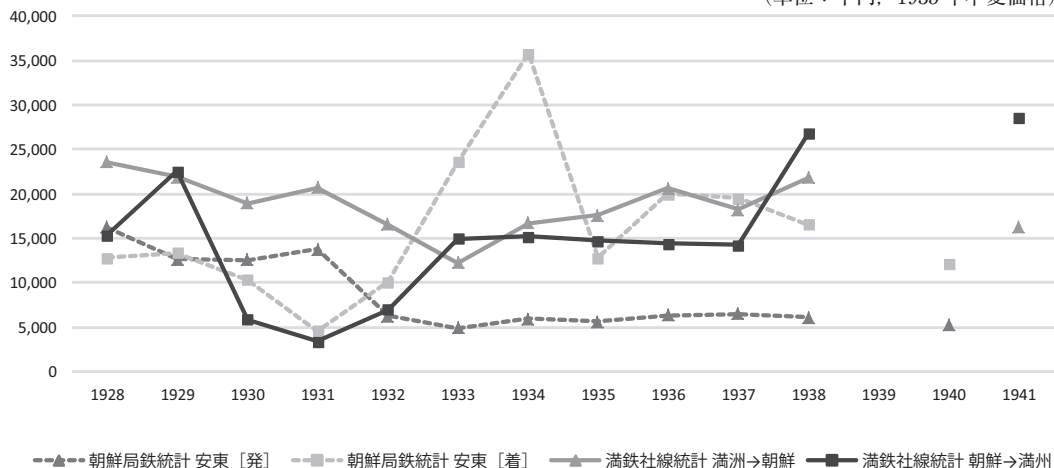


図4 満洲—朝鮮間の鉄道総輸送額の推移 (1928—1941)

注1) 1939年度は統計値なし。1940年度は朝鮮局鉄統計, 1941年度は満鉄社線統計のみ。

出所) 朝鮮局鉄統計, 満鉄社線統計の各年度版。

もっとも重要な時期をカバーしているとはいえ。最後, 第四に, 両地域の統計に記載される貨物は数も種類も異なっており, それを完全に一致させることはできない。基本的な貨物分類は満鉄社線のそれに合わせるようにしたが, それでも両者では違いがあるので, 満鉄社線統計を用いた連絡輸送と朝鮮局鉄統計を用いた安東駅の値を合算して議論することはできない。また, 満鉄社線統計を利用できる最後の年度が1941年度, 朝鮮局鉄統計は1940年度であることから, 戦時期の分析はなおさら合算はできない。

以上の制約を認めた上で, 両地域の経済関係の変化を検討してみよう。まずは図4より連絡線および安東駅の鉄道総輸送額の推移を確認し, その輸送方向の転換点についてみていこう。連絡線の発着額(実線)を比較すると, 「満洲→朝鮮」の輸送方向が基本をなし, 1938年度以降, すなわち戦時期に入ってから「朝鮮→満洲」へと逆転したという変化がある。安東駅の発着額(点線)では, 1920年代後半は同様に「満洲→朝鮮」の輸送方向であったものが, 1932年, すなわち満洲国建国以後に「朝鮮→満洲」へと逆転するという変化が見て取れる。満洲国建国および戦時期という政治・軍事的画期にあわせて鉄道の輸送方向にも転換点が現れることは, 両地域の経済が当時の東アジアの国際環境の変化に強く影響されていることを改めて認識させる。連絡輸送よりも先になぜ安東駅の発着量に輸送方向の逆転現象が現れたのか, いまのところ判然としない。満洲国建国当初, まだ同国内の需要がどのような貨物に, あるいはどのような地域で現れるか不透明な段階に, 見込みでもって満洲向け貨物を一旦安東駅まで輸送しておき, 市況をみて満洲国各地へと輸送したという事情もあったのではないかといったことが考えられるが(逆に戦時期には必要とされる貨物と地域がはっきりすることで, 直接的に連絡輸送を実施しえたのではないか), この点については今後の検討課題としておきたい。

2 1928・1936年満洲—朝鮮間の鉄道輸送

では具体的に, どのような貨物が両地域を行き来していたのか, 検討してみよう。表6は,

表6 満洲—朝鮮間の貨物大分類別鉄道輸送額

(単位: 千円, 1935 年不変価格)

		満洲⇄朝鮮						安東駅⇄朝鮮 (・鉄道省線)					
		1928 (%)		1936 (%)		1941 (%)		1928 (%)		1936 (%)		1940 (%)	
① 朝鮮 [着]	農産物	15,324	65	11,261	55	10,531	65	2,273	14	3,082	48	2,153	41
	その他食料品	9	0	27	0	158	1	17	0	122	2	346	7
	繊維	7	0	86	0								
	鉄・金属製品	804	3	3,181	15	348	2	4	0	227	4	1,155	22
	石油・石炭	5,060	21	5,352	26	3,517	22	30	0	47	1	258	5
	木材・木製品	715	3	116	1	3	0	8,133	50	554	9	46	1
	窯業	24	0	3	0	8	0	0	0	6	0	3	0
	化学 (肥料)	1,577	7	590	3	478	3	5,790	36	967	15	1,223	23
	紙	1	0	0	0			3	0	1,371	21	1	0
	その他	45	0	39	0	1,217	7	9	0	5	0	111	2
総 計		23,566		20,655		16,260		16,259		6,381		5,296	
② 朝鮮 [発]	農産物	451	3	2,294	16	11,232	39	427	3	672	3	1,180	10
	その他食料品	2,639	17	4,100	28	10,305	36	1,718	13	5,254	26	7,735	64
	繊維	4,880	32	1,492	10	339	1	5,850	46	11,362	57	44	0
	鉄・金属製品	90	1	105	1	438	2	161	1	74	0	108	1
	石油・石炭	0	0	2	0	1,324	5	24	0	11	0	249	2
	木材・木製品	6,537	43	4,835	34	158	1	3,549	28	1,717	9	391	3
	窯業	34	0	87	1	980	3	115	1	51	0	256	2
	化学 (肥料)	7	0	3	0	16	0	5	0	46	0	19	0
	紙	42	0	191	1	622	2	116	1	568	3	297	2
	その他	677	4	1,281	9	3,060	11	816	6	198	1	1,829	15
総 計		15,357		14,390		28,474		12,781		19,953		12,108	
①-②	農産物	14,873		8,967		-701		1,846		2,410		973	
	その他食料品	-2,630		-4,073		-10,147		-1,701		-5,132		-7,389	
	繊維	-4,873		-1,406		-339		-5,850		-11,362		-44	
	鉄・金属製品	714		3,076		-90		-157		153		1,047	
	石油・石炭	5,060		5,350		2,193		6		36		9	
	木材・木製品	-5,822		-4,719		-155		4,584		-1,163		-345	
	窯業	-10		-84		-972		-115		-45		-253	
	化学 (肥料)	1,570		587		462		5,785		921		1,204	
	紙	-41		-191		-622		-113		803		-296	
	その他	-632		-1,242		-1,843		-807		-193		-1,718	
総 計		8,209		6,265		-12,214		3,478		-13,572		-6,812	

注1) 貨物の大分類は、関東州の卸売物価指数の分類を参照した。また価格をデフレートするにも同指数を利用した。南亮進・牧野文夫編『アジア長期経済統計3: 中国』東洋経済新報社, 2014年, 301-303ページ, 509ページ。

注2) 表下段の「①-②」は、値がプラスであれば「満洲 (安東) → 朝鮮線」の額が大きく、マイナスであれば「朝鮮線 → 満洲 (安東)」の額が大きいことを示す。

注3) 各大分類に含まれる貨物は次の通り。

満鉄社線については、【農産物】大豆・小豆・米及粳・高粱・玉蜀黍・粟・小麦・落花生・其他穀物及種子・生野菜・生果・綿花・繭 (柞蚕)、【その他食料品】豆油・葉煙草・塩・鮮魚及介類・塩干魚及介類・麦粉・砂糖・酒類、【繊維】綿糸・綿布・麻袋、【鉄・金属製品】鉄及鋼製品・鉄及鋼、【石油・石炭】石炭・鉱油・石材類・石油類・コークス、【木材・木製品】木材類・薪炭、【窯業】セメント・生石灰・消石灰・煉瓦及瓦・陶器類・板硝子・硝子類、【化学 (肥料)】豆粕・肥料、【紙】紙類、【その他】煙草・家畜類・獸骨・獸毛・皮革・薬品及薬材・燐寸。

朝鮮局鉄については、【農産物】大豆、米及粳、粟、麦類、雜穀、野菜類、果物類、綿、【その他食料品】食料品、葉煙草、塩、鮮魚、塩干魚、小麦粉、砂糖、麦酒、焼酎、その他酒類、【繊維】綿糸、綿布、【鉄・金属製品】金属類、金属器類、

【石油・石炭】石炭、煉炭、黒煙、鉍石、石材、石油、炭灰、【木材・木製品】木材類、薪、木炭、【窯業】セメント、石灰、煉瓦類、土管類、陶器類、【化学 (肥料)】豆粕、肥料、【紙】紙類、【その他】刻巻煙草、牛、牛皮、薬品薬材、燐寸。

出所) 朝鮮局鉄、満鉄社線統計の各年度版。

1928・1936・1941年（安東駅は1940年）の3時点における連絡線および安東駅の発着状況を、貨物の大分類別に表示したものである。表の左側、連絡輸送からみると、1928・1936年では、農産物、石炭、化学（肥料）が大きく、これらが全体の輸送方向（「満洲→朝鮮」）を規定していることがわかる。満鉄社線輸送全体あるいは満鉄と満洲内の他路線の連絡輸送でみた場合、大豆がもっとも大きな比重を占めていたのに対し²⁹⁾、対朝鮮線連絡輸送の場合は、大豆そのものはさほど重要ではなく（但し、「化学（肥料）」に含まれている大豆粕は1928年時点では多く輸送されている）、代わりに粟を始めとした雑穀類が多く輸送されている点が特徴的である³⁰⁾。一方、朝鮮からは食料品（砂糖、酒）、繊維類などのいわゆる軽工業品に加え、木材類が多いのが特徴である。

続いて表の右側、安東駅の発着状況を検討しよう。すでにみたように、安東駅の発着は、連絡輸送の場合よりも早く、1936年には「朝鮮→満洲」向け輸送が大きくなる。その理由を検討してみると、第一に、「満洲→朝鮮」向け輸送額自体が（量も）大きく減少してしまったこと、第二に、一方で1928年に比べ食料品の「朝鮮→満洲」向け輸送が増えたことは連絡輸送の場合と同様だが、第三に、繊維製品もまた大きく増えたこと、第四に、逆に化学（肥料）の「満洲→朝鮮」向け輸送は大きく減少していることが指摘できる。第三の点に関しては、先述の通り、安東駅の発着が必ずしも朝鮮線との間の輸送とは限らず、特に日本の鉄道省線との間の輸送も含まれているので注意が必要であるが、1935年を前後に朝鮮でも綿織物の大工場体制が確立しており³¹⁾、満洲市場向けの生産・輸送も増加したと思われる³²⁾。また第四の点については、1930年に操業を開始した朝鮮窒素株式会社、そこで生産された硫酸アンモニアが肥料として朝鮮内で普及したこと（満洲大豆粕の輸入代替の進展）が指摘できる。安東駅の発着と満鉄社線の連絡輸送は単純に合算できないが、仮に両者をあわせて検討してみると、満洲・朝鮮間の鉄道輸送は朝鮮工業化に伴い従来の「満洲→朝鮮」向けの片荷輸送問題を解決し、「朝鮮→満洲」向け輸送が大きくなったという既存研究の評価³³⁾とおおむね一致しているといえよう。木材類など例外はあるものの、安東・新義州経由からみる満洲国建国以後の満洲—朝鮮の基本的な経済関係は、前者が一次産品、後者が工業製品を、互いに供給しあう垂直的な分業関係であったといえよう。

3 戦時期の満洲—朝鮮間の鉄道輸送

戦時期における満洲—朝鮮間の鉄道輸送について、その内容を検討した研究は見当たらない。貿易研究では、日本から満洲・関東州・華北向け輸出の増加と日本からの移入の増加（実質的には日本→満洲・華北向け通過貿易）、朝鮮から満洲に輸出される具体的商品として米、砂糖、水産物、繊維など一般生活物資の比重が高まったことが指摘されているが³⁴⁾、「満洲→朝鮮」向けの商品の流れについては特段指摘もない。以下の分析は、安東・新義州経由の鉄道輸送のみの検討であるが、満洲・朝鮮間の貿易全体と比べてどのような差異が現れるかも検討の対象となろう。なお、すでに述べている通り、満鉄・朝鮮局鉄統計それぞれの資料事情により、連絡輸送では1941年を、安東駅発着状況については1940年の値を用いることにする。

まず、改めて全体の連絡輸送方向について確認すると、以前の「満洲→朝鮮」向けから、1941年には「朝鮮→満洲」向けへと逆転するようになる。その要因をそれぞれの輸送方向の内容から具体的に検討してみよう。「満洲→朝鮮」向け輸送の貨物内容の構成は、1936年とそれほど大きな変化はないようである。すなわち、農産物がもっとも大きく、額としては減少しているとはいえ石炭もまた大きな比重を占めていることである。一方、「朝鮮→満洲」向け輸送の内容は大きく変化し

ており、第一に、食料品の比重がさらに高まること、第二に、農産物の輸送額が急増していること、第三に、木材類が大きく減少していることである。第三の点は、1928年以来の長期的傾向とも理解されるので（後述の安東駅においても同様の傾向）、特に第一、第二の点について詳しくみておこう。

戦前期より「朝鮮→満洲」向け輸送の主要貨物であった食料品だが、戦時期に入ると、以前とはその内容に変化があらわれた。1936年の食料品発送額の内、もっとも大きな額であったのは砂糖（食料品発送額全体の63%）、次いで塩干魚（同22%）、酒類（同13%）であったのに対し、1941年では葉煙草（同49%）、塩干魚（41%）となり、砂糖・酒類はほとんど輸送されなくなる。同じ食料品の部類とはいえ、明らかに加工度の低いものがより多く輸送されるようになっている。また、以前は「満洲→朝鮮」向けの輸送が圧倒的で、戦時期に入り「朝鮮→満洲」向けの輸送が急増した農産物は、前者ではこれまでと変わらず粟を始めとする穀物類が大部分を占めるが、後者では米（農産物輸送額全体の39%）、果物類（同57%）が急激に増えるようになる。すなわち、朝鮮から満洲へ一次産品、なかでも加工度が低い基礎的な生活資財が輸送されるようになっている。

同じことは安東駅の発着貨物の変化にも表れている。戦時期における安東駅発着貨物の特徴をみると、「朝鮮→満洲」向け輸送については、第一に、連絡輸送同様、食料品（中でも塩干魚）の輸送額が増えたこと、第二に、繊維製品がほとんど輸送されなくなったことが指摘できる。やはり朝鮮から満洲へ一次産品、基礎的な生活資財が供給されるように変わっており、逆に工業製品輸送は減少しているのである。一方、「満洲→朝鮮」向け輸送では、それ以前からの特徴でもある農産物の比重の高さに加え、鉄・金属製品や化学（肥料）の比重が高まっている点を指摘できる。特に、化学（肥料）については、1928年に輸送されていた大豆粕ではなく、化学肥料に変化していることが特徴である。これは満洲国期に入り、満洲化学工業株式会社が設立され、化学肥料、殊に硫酸が製造されるようになったためと考えられる³⁵⁾。朝鮮でも朝鮮窒素があり、その硫酸生産によって以前からの大豆粕を輸入代替したことは先述の通りだが、戦時期になると今度は硫酸の輸入が始まったということになる。それだけ朝鮮農業における肥料需要が旺盛だったということであり、また連絡輸送でみた農産物の「朝鮮→満洲」向け輸送の増加を考えると、満洲の肥料が朝鮮農業を支え、朝鮮の農産物が満洲経済の基礎を支える、といった相互連関が生じているのがみてとれる。

以上を総合すると、安東・新義州経由の鉄道輸送からみる両地域の経済関係は、戦時期に入ると、それまでの、朝鮮から工業製品が、満洲から一次産品が供給されるという分業構造から、朝鮮から一次産品が、満洲から工業製品が供給されるという地域を逆転した垂直的分業関係が形成されていったといえる。

V おわりに

IVでの検討結果は、満洲―朝鮮間の貿易全体と比較すると、どのような点で相違があるだろうか。表7は、堀（2009）による朝鮮産品の対外国実質輸出の内容を商品の用途別に分類整理したもの（BEC, Broad Economic Category）である。ここには対満洲貿易以外に、対中国貿易（特にこの時期には華北）なども含まれるため、直接の比較対象とはならないが、先行研究の中でこれ以上に商品別貿易（但し輸出のみ）の変化を観察できるデータもないため、ひとまずこれと比較して検討をしてみる。これによると1941年においても朝鮮輸出中に占める工業製品の比率はなお高く

表 7 朝鮮産品の対外国実質輸出 (BEC 改良分類)

(単位: 千円, 1935 年不変価格)

	価額							比率 (%)	
	食料・飲料	燃料	資本財	素材・原料	中間財	消費財	合計	食料飲料	工業製品
1935	12,994	457	580	5,228	5,199	6,986	31,444	41.3	40.6
1936	12,415	574	1,149	6,797	7,020	12,235	40,189	30.9	50.8
1937	14,879	1,796	362	9,790	4,491	28,750	60,069	24.8	55.9
1938	25,813	3,572	1,657	4,365	9,527	35,061	79,995	32.3	57.8
1939	43,648	3,537	1,970	7,365	12,785	22,131	91,435	47.7	40.3
1940	36,377	2,816	1,584	6,770	10,451	16,913	74,911	48.6	38.6
1941	37,495	3,012	5,505	8,226	11,333	15,580	81,150	46.2	39.9

出所) 堀和生『東アジア資本主義史論 I』ミネルヴァ書房, 2009 年, 65 ページ。

(39.9%), 本稿で分析したような対満洲の一次産品輸出 / 工業製品輸入構造への逆転という事態とは一致しないようにもみえる。

しかし, 1936 年からの変化という観点でみると, 食料・飲料輸出は 3 倍にも増加しており (当年度比率も 1936 年 30.9% から 1941 年 46.2% へ上昇), 逆に工業製品輸出比率は 1936 年 50.8% から 1941 年 39.9% まで下がっている。堀は食料・飲料の増加の中身が米であることを指摘した上で, 「これは明らかに日本軍の華北侵入に伴う軍用食糧であり, この時点で朝鮮の満洲・中国との社会的分業が突然に農産品輸出地に戻ったわけではな」く, 「朝鮮は日本帝国圏内において, より後発的な地域に対しては, 工業製品輸出地へと変貌しつつあった」としているが³⁶⁾, 1930 年代後半までの (特に対満洲) 工業製品輸出地への変化傾向と, 戦時期における食料・飲料輸出比率の上昇および工業製品輸出比率の減少という新たな傾向は, 区分して考えたほうが良いだろう。そう考えられるのは, 戦時期に, 満洲産業開発五カ年計画の実施などにより満洲もまた工業化を進めており, 朝鮮からみて満洲が「より後発的な地域」とはいえなくなったためである。山本 (2003) 同様, 堀もまた戦時期の朝鮮の対満洲輸入については検討を加えていないが, 本稿で示したように, 「満洲→朝鮮」向けに工業製品が増加していたとすると, 輸出の商品構成の変化と合わせて, 以前とは異なる傾向が登場しつつあったと考えられるのではないだろうか。

表 7 と本稿の分析では, 対象とする地域 (満洲のみか, それ以外を含むか) の相違のみならず, 例えば今回の鉄道輸送分析では資本財 (機械類) の動向を把握できていない点でも相違がある。また, そもそも安東・新義州経由の鉄道輸送が, 両地域全体の貿易の中で, どの程度の位置を占めるのか明らかでない等, 必要な作業は数多く残されている。これらの課題を克服しつつ, 満洲—朝鮮間の経済関係の実態のさらなる把握を今後も進めていく必要がある。

* 本稿は, 平成 27-30 年度科学研究費助成 (若手研究 (B)) の交付を受けた研究課題「満鉄社線の対外経済関係に関する研究」(課題番号 15K17101) の成果の一部である。

注

1) ここでいう植民地には外交上の厳密な意味での植民地以外にも, 研究史上「植民地」と称されて研究が進められてきた地域を含む。具体的には, 台湾, 南樺太, 朝鮮, 関東州 (・鉄道附属地), 南洋群島, および満洲国

である。

- 2) 堀和生『東アジア資本主義史論Ⅰ』ミネルヴァ書房, 2009年。
- 3) 北岡伸一『日本陸軍と大陸政策 1906-1918年』東京大学出版会, 1978年。
- 4) 代表的なものは、堀, 前掲書, 山本有造『『朝鮮』・『満洲』間陸境貿易論』『満洲国』経済史研究』名古屋大学出版会, 2003年, 平井廣一『朝鮮総督府財政と鉄道会計』『日本植民地財政史研究』ミネルヴァ書房, 1997年など。なお、満鉄研究（あるいは満鉄の統計を利用した研究）の中で対朝鮮輸送について検討したものは、管見の限り見当たらない。
- 5) その他のルートには、海路を通じた大連ルート, 1933年に朝鮮半島東北部で開通する朝鮮・北鮮線と満洲・京図線の連絡輸送ルート（北鮮ルート, あるいは日本海ルートともいう）などがある。
- 6) ここでの対象路線の名称は、資料上および研究史上の慣例もさまざまである。例えば、本稿で検討する統計資料上では「国鉄」（朝鮮総督府が管理しているという意に加え、朝鮮内の私鉄と区別するという意）と表記されている。一方、後に検討する満洲側の統計では（年度によってまちまちだが）「局鉄」ないし「朝局鉄」と表記される。単に「朝鮮鉄道」と表記されないのは、朝鮮内の私設鉄道に「朝鮮鉄道株式会社」があり、混同を避けるためと思われる。また研究史上でも、その研究のテーマによって、単に朝鮮鉄道とされる場合もあれば、資料上の表記（もしくは私鉄との区別）を重視して「国鉄」ないし「朝鮮国鉄」と表記される場合もある。しかし、「国鉄」という表記は一般的には日本の国鉄（戦前であれば鉄道院・鉄道省が管理した路線）がイメージされ、また満洲において「国鉄」は満洲国有鉄道を表すこと、一方で単に朝鮮鉄道とすると、私設鉄道の朝鮮鉄道との区別がつかなくなることから、本稿では「朝鮮局鉄」という表現をとる。なお、私鉄の朝鮮鉄道株式会社については「朝鉄」とする。
- 7) ごく簡単にその経緯を振り返れば、次の通りである。朝鮮最初の鉄道は、1899年9月開通の京仁線および1904年11月に完成した京釜線が所属する京釜鉄道株式会社によって経営されていた。その後、日露戦争に際して敷設された臨時軍用鉄道監部の路線とともに、1906年9月に統監府に移管され、統監府鉄道管理局（のちに鉄道庁）のもとに運営された。日本内地の鉄道行政統一政策に基づいて1909年12月には一旦日本の鉄道院の所管となったものの、併合に伴って朝鮮総督府が設置されると、再び移管され、同鉄道局の管理となった。1917年7月、今度は寺内内閣のもと「満鮮一体」政策がはかられる中で、満鉄への委託経営が実施されたが、1925年4月からは再び総督府直営へと管理主体が変更されることになる。鮮交会『朝鮮交通史』1984年、62-74ページ。満鉄委託経営についての詳細は、橋谷弘「朝鮮鉄道の満鉄への委託経営をめぐって—第一次大戦前後の日帝植民地政策の一段面」『朝鮮史研究会論文集』第19集、1982年を参照。なお、各主体の管理期間と統計年度に相違があるのは（例えば、満鉄委託経営期の1924年度の統計を朝鮮総督府鉄道局が発行）、統計の対象年度と発行年に差があるためである。
- 8) 1933年以後の満鉄委託経営路線については、竹内祐介「穀物をめぐる日本帝国内分業の再編成」『社会経済史学』第74巻第5号、2009年1月、27ページ参照。朝鮮の私設鉄道に関する貨物輸送統計を用いた研究には、同「朝鮮鉄道黄海線沿線市場の物流構造：鉄道貨物輸送統計の考察を中心に」（韓国語）『韓日民族問題研究』24号、2013年6月、がある。
- 9) 日本の龍溪書舎から復刻されているが、欠落年度（1933年、1935年、1938年）もある。
- 10) 1937年以後は鉄道総局。
- 11) その多くは米国議会図書館に所蔵されており、それをマイクロフィルムにしたものが日本の国会図書館に所蔵されている。また両者には所蔵されていない年度の統計が中国のいくつかの図書館に分散的に所蔵されているが、一般公開はされていない。鉄道統計のみならず満洲国関係の資料の所蔵情報については、井村哲郎『『満洲国』関係資料解題』、同「中国の『満洲国』関係資料」山本有造編『『満洲国』の研究（新装版）』緑陰書房、2014年、が詳しい。
- 12) なお、日本の鉄道（院）省線も英トンを採用しており、同様に1930年から仏トンに表記を変えている。台湾もおそらく英トンと思われる（但し、仏トンへの換算率を $\times 1.008$ としている。『台湾総督府交通局鉄道部年報』1933年度、「凡例」より）。満鉄だけ米トンを採用しているのは、最初に米国製貨車を導入したことによるとされている。「鉄道衡量統一必要」『東京朝日新聞』1913年9月23日。

- 13) その換算率は、両統計でそれぞれ採用されている、米トン→仏トン： $\times 0.9072$ 、英トン→仏トン： $\times 1.016064$ とした。
- 14) もちろん、これだけではなく、運輸統計に限っても、例えば旅客統計、運賃統計があり、貨物統計でも輸送距離別の統計などもある。
- 15) 朝鮮局鉄の資料上では「連帯」輸送という。3つの路線を連絡する場合は「三線連絡輸送」ともいう(図1⑤-(2)参照)。宮崎信之助『鉄道貨物事務』鉄道講習会、1919年、275-277ページ。
- 16) なお、本文での解説は主に路線別をメインに解説したもののだが、貨物別に集計・把握することも可能であり、その場合は図1の⑦・⑧のようになる。
- 17) 以下の記述の根拠は、特に注記しない限りすべて『朝鮮総督府鉄道局年報』1927年版、『南満洲鉄道株式会社統計年報』1927年版の各統計表記載値の検討結果をもとにしている。
- 18) 但し、鉄道省線・南満洲鉄道以外の路線でも貨物別まで把握することができる年度もある。具体的には、1913-22年度の対東清鉄道(露国鉄道)、1921-22年度の対吉長鉄路、1914-1922年度の朝鮮内私鉄各線、および1928-38年度の対大阪合同運送(37-38年度は東京など他の地域の分も含めて「合同運送」と表記)である。
- 19) これも年度によって異なる。例えば、1927年度に鉄道省線—南満洲鉄道以外に貨物別「通過」量を把握できる経路として「朝鮮局鉄⇄朝鮮局鉄(朝鮮郵船経由)」がある。⑥-(2)の統計表上では「元山清津航路」と表記されているものにあたる(466噸を輸送)。これは、1927年現在、元山—清津間を結ぶ咸鏡線が全通しておらず(咸鏡南部線・咸鏡北部線としてそれぞれ管理運営)、その間の貨物輸送を朝鮮郵船が中継していたものとなる。但し、これは局鉄—局鉄間の輸送であって、厳密には局鉄を経由する通過輸送とは概念が異なる(そのため、この輸送量は通過量合計の中に含まれない)。なお、咸鏡線が全通した1929年から⑥-(2)の統計表上から姿を消す。
- 20) なお、連絡線別貨物別統計が記載されるようになるのは1913年度以降である。また1913-1917年度は、日本の鉄道院線と朝鮮局線の数値は「院局線」として合算して記載されている。
- 21) その他、満鉄社線統計利用上の注意点として、1919年度版統計には④・⑥の統計表が存在しないことを挙げておこう。現時点で、その理由は不明である。
- 22) また『満鉄鉄道統計年報』のほとんどの年度では社線全体の貨物別輸送量や貨物別駅別発送[到着]量の統計表に記載される貨物数と、貨物別連絡線別発送[到着]量の統計表に記載される貨物数は異なる(後者のほうが少ない)。いくつかの貨物が統合記載されるためであるが(例えば前者では「牛」「豚」などの詳細に記載される品目が後者では「家畜類」として記載)、両者を接続する際には注意が必要である。
- 23) 統計の編成原理の変更とそれに伴う統計接続の問題について、一番大きな点は、満鉄社線と満洲国線の間の連絡輸送の実態が把握できなくなることである。満洲—朝鮮間の鉄道連絡輸送については、おそらく1936年度までは満鉄「社線」と朝鮮局鉄・私鉄各線との連絡輸送に限られていたものが、満鉄「国線」分も集計されるようになるはずであるが、それ以前から、貨物別発送[到着]量には通過輸送分を含んでいるので、実質的な変化がないとも考えられる。統計の編成原理の変更とそれに伴う統計接続の問題についての詳細は、竹内祐介「満鉄社線の連絡輸送と『満洲国』市場」『社会経済史学』(掲載巻号未定)を参照。
- 24) 1918-1919年度の間に貨物運賃改正が行われており、1918年度までは「車扱」「噸扱」「斤扱」「速達扱」の4種、1919年度以後は「車扱」「小口扱」の2種に変更となっている。1919年度版統計には旧「噸扱」「斤扱」は「小口扱」になっていると注記がある(『南満洲鉄道株式会社京城管理局統計年報』1919年度版の「貨車成績表」の注記、60-61ページ参照)。検討すると、1918年度の「噸扱」「斤扱」および「速達扱」の合計値が1919年度版の前年度(1918年度)統計の値と一致するので、こうした運賃改正による統計分類の変更が影響しているわけではないことがわかる。
- 25) 「十一月十五日ヨリ新義州安東間旅客及荷物ノ特定運賃ヲ廢シ朝鮮線ノ哩程ニ通算同線所定ノ貨率ニ依リ賃金ヲ計算スルコトニ改定セリ」。『南満洲鉄道株式会社京城管理局統計年報』1919年度版、4ページ。
- 26) 同じような事情は、他の連絡線の接続駅にもある。安東駅とほぼ同じ期間で把握できるのは、東支線の長春駅である。また1930、1931、1932、1934年度には「社線接続駅打切貨物発着噸数」という別の統計表が記載されており、例えば金福線「金州」駅や四洮線「四平街」駅など、詳細に連絡線接続駅の発着量が把握できる。

- 27) 正確には、1920～1932年度までと1934年度で確認でき、1936年度統計には記載がなくなる。1933・1935年度は統計の存在自体が未確認である。
- 28) これは、量でしか記載されない鉄道貨物輸送統計の限界を克服するための手段である。その意義については、朝鮮で同様の作業を行った、竹内祐介「植民地期朝鮮の『鉄道輸送額』推計とその活用―鉄道からみる帝国内分業と『朝鮮内』分業」『経済科学』第60巻第2号、2012年12月、を、満鉄社線の推計作業の詳細は、同「満鉄社線の連絡輸送と『満洲国』市場」を、それぞれ参照。
- 29) 満洲国線（満洲国によって国有化された建国以前からの既設路線、および建国以後に建設された新線）との連絡輸送の内容については、竹内祐介「満鉄社線の連絡輸送と『満洲国』市場」参照。
- 30) 特に粟は、1920年代までは対日米輸出の増加に対応する朝鮮南部の米作地域への代替食料として、1920年代後半以降は北部鉦工業地帯の労働者の食料として需要されていた。竹内祐介「穀物をめぐる日本帝国内分業と植民地朝鮮」。
- 31) 京城では東洋紡・鐘紡の京城工場が稼動、また京城紡織も紡績部門に進出し、光州では鐘紡の全南工場が稼動し始めた。
- 32) 竹内祐介「戦間期朝鮮の綿布消費市場の地域的拡大と鉄道輸送」『日本史研究』575号、2010年7月。
- 33) 平井廣一「朝鮮総督府財政と鉄道会計」。
- 34) 山本有造「『朝鮮』・『満洲』間陸境貿易論」236ページ。
- 35) 鈴木邦夫編『満洲企業史研究』日本経済評論社、2008年、837-839ページ。
- 36) 堀和生『東アジア資本主義史論Ⅰ』65ページ。