

〈修士論文要旨〉

植民地期朝鮮における鉄道輸送に関する研究

—— 三南地方の5支線区を例に ——

藤 木 慎 平*

1. 研究の目的

朝鮮の鉄道に関する研究は、歴史地理学、交通地理学、その他の分野を通し、研究蓄積の少ない分野であった。主として、日本においては近代史や外交史の分野で、そして韓国では民族運動の研究の中での議論に限定されてきた。

研究の主題については、鄭(1993)の指摘するように、研究に関する傾向や主題の設定が巨視的な面に偏っており、微視的な接近が軽視されてきた。すなわち、従来の研究は、分析対象を幹線鉄道とし、鉄道の建設・経営と朝鮮の社会経済的動向の関連について論じる傾向が強く、幹線鉄道以外を対象とした研究、あるいは微視的分析によった研究は皆無に近い¹⁾。研究の対象時期についても、従来その初期(創生期)における鉄道敷設に関する研究が最も多く議論されており、この研究の対象時期について、拡大期以後に展開した支線区あるいは私設鉄道の研究が少ない。

そこで、本論では従来研究対象として取り上げられてこなかった支線区(私設鉄道)を取り上げ、それらの輸送状況について研究した。個別支線区の旅客ならびに貨物の輸送状況から微視的な人の流れや流通の事情を把握した。つぎに、調査線区の相互比較を踏まえることによって、近代交通の導入が与えた地域差や、植民地経済下での各地域における流通の相互関係についても調べた。

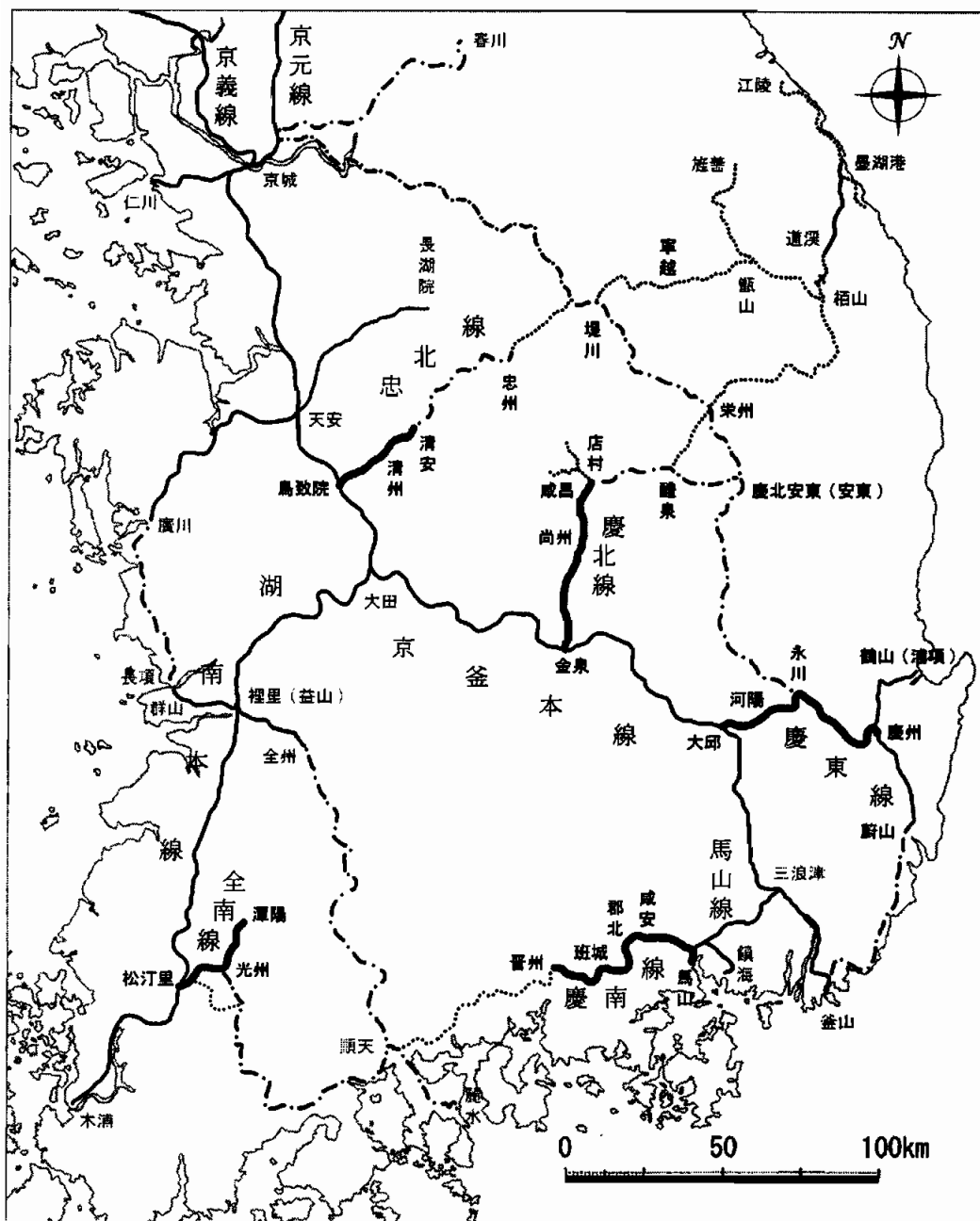
本論では、私設鉄道の発生および成長からそれらが国有化へと移行する大正から昭和初期の中で、三南地方(忠清・全羅・慶尚道)の朝鮮鉄道株式会社の5支線区(忠北・慶北・慶東・慶南・全南線)を対象とした(図1)。

2. 調査の手法

調査対象の5線区については、朝鮮の鉄道史の全体を見る中で、各線区の敷設経緯についてまとめた。

つぎに、各駅の旅客数と貨物の取扱量、各駅の旅客数の出発地・目的地別の発着比率(図2)、同じく貨物取扱量の発送地・到着地別の発着比率(図3)、営業状況等を通して、各線区の輸送状況について概観し、相互比較を行った。そのうえで、当時の地誌書や地形図を用い、あるいは各沿線への訪問を通して、当時の沿線の地勢や景観を総合的に把握し、線区ごとの個別的な観察

平成16年度 *文学研究科地理学専攻



凡例)	—— (太線) 調査対象の5線区	—— 1927(昭和2)年時の開通区間
	—— (細線) その他の路線	- · - 終戦までの開通区間
	 戦後の開通区間

図1 朝鮮南部の鉄道路線 (筆者作成)

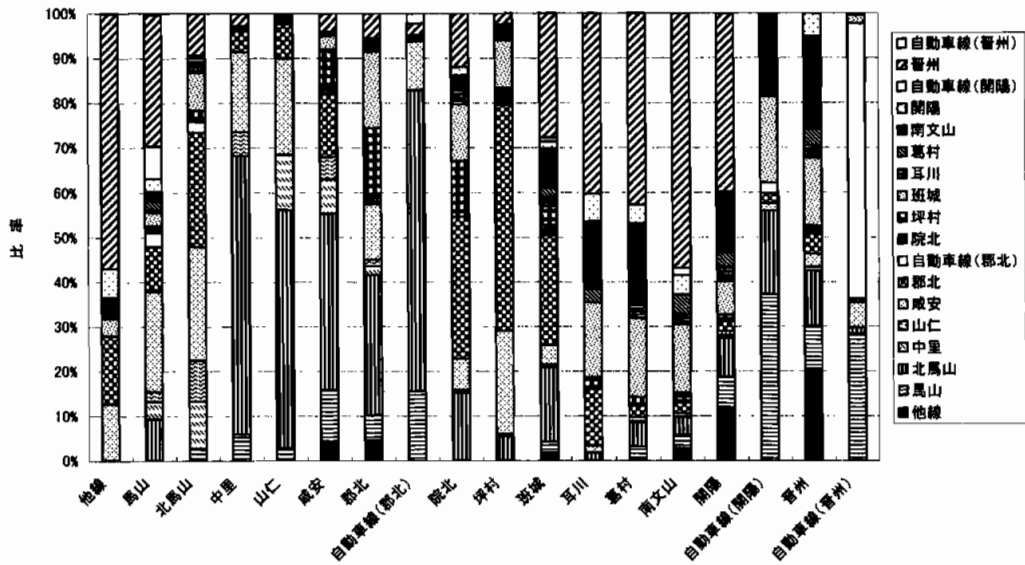


図2 慶南線 到着旅客の出発地別比率(昭和2年度)

朝鮮総督府鉄道局(1928)『朝鮮総督府鉄道局年報(昭和2年度)』朝鮮総督府鉄道局より作成

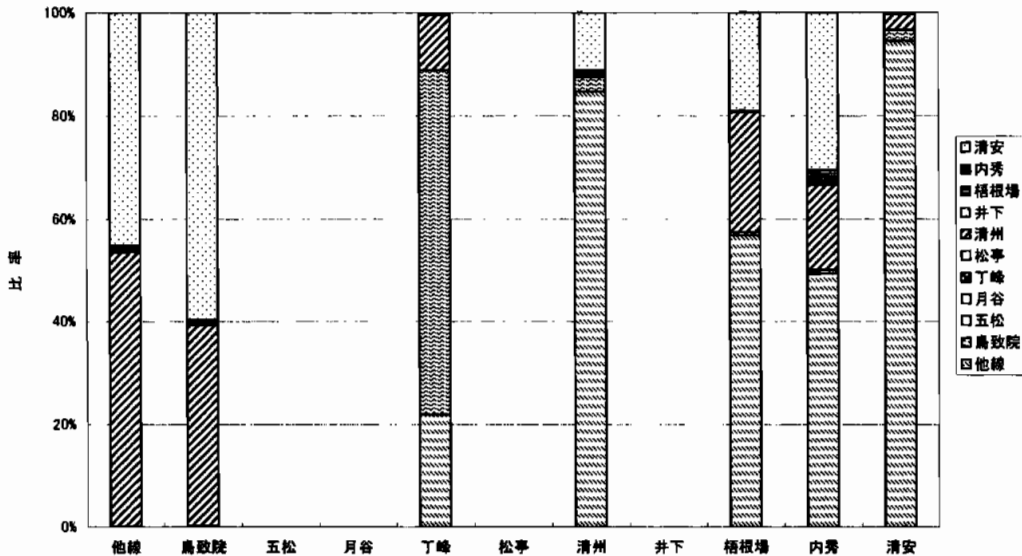


図3 忠北線 発送貨物の到着地別比率(昭和2年度)

朝鮮総督府鉄道局(1928)『朝鮮総督府鉄道局年報(昭和2年度)』朝鮮総督府鉄道局より作成

をおこなった。

同時に、線区別・下り上り別の各駅間の区間旅客数(図4)や区間貨物輸送量(図5)を踏まえて、線区ごとの輸送パターンをイメージ化した(図6-1~6-5)。最終的に、作成した輸送イメージの相互比較から一定の傾向を分類し、それらを総合的に考察した。

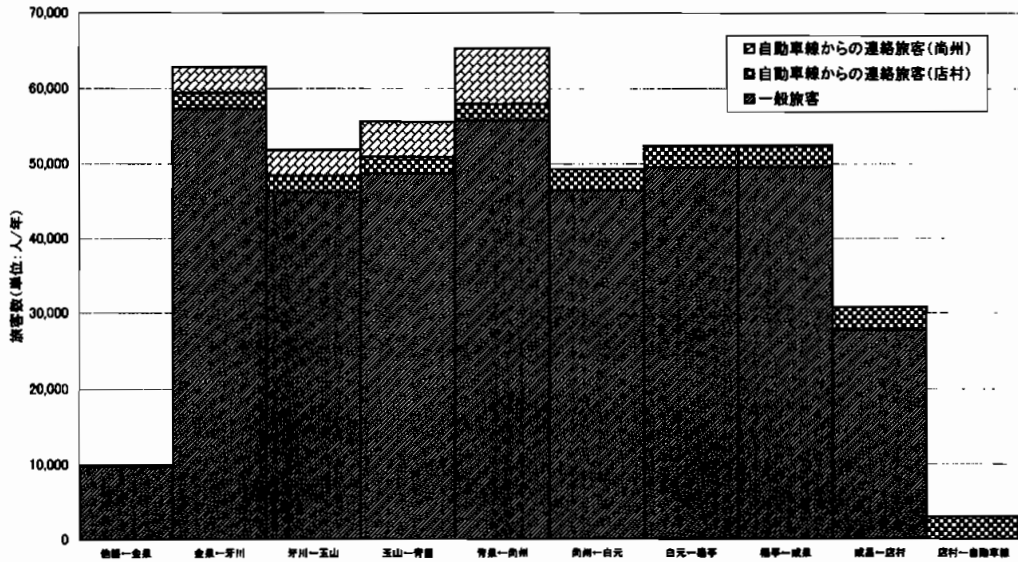


図4 慶北線（上り）区間ごとの旅客数（昭和2年度）

朝鮮総督府鉄道局（1928）『朝鮮総督府鉄道局年報（昭和2年度）』朝鮮総督府鉄道局 より作成

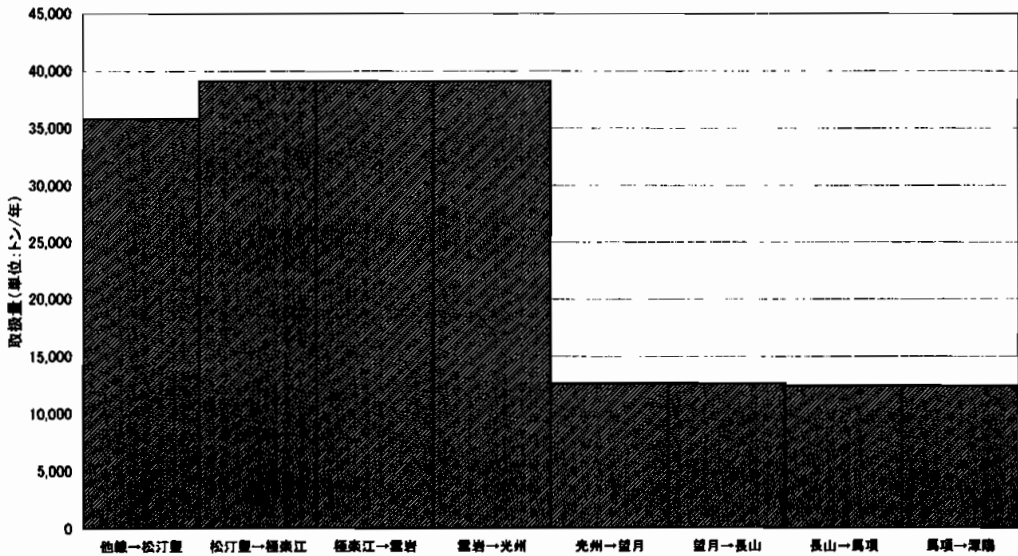


図5 全南線（下り）区間ごとの貨物取扱量（昭和2年度）

朝鮮総督府鉄道局（1928）『朝鮮総督府鉄道局年報（昭和2年度）』朝鮮総督府鉄道局 より作成

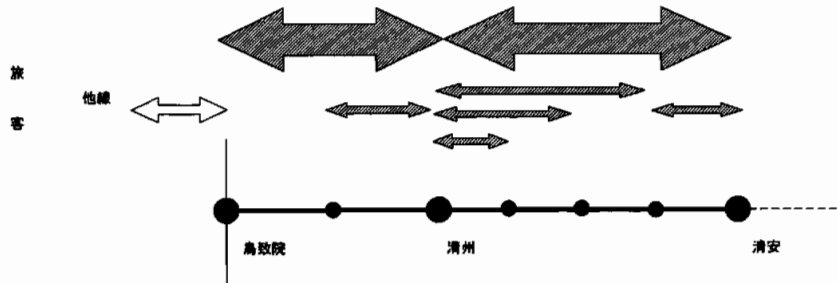


図 6-1 忠北線の輸送イメージ (筆者作成)

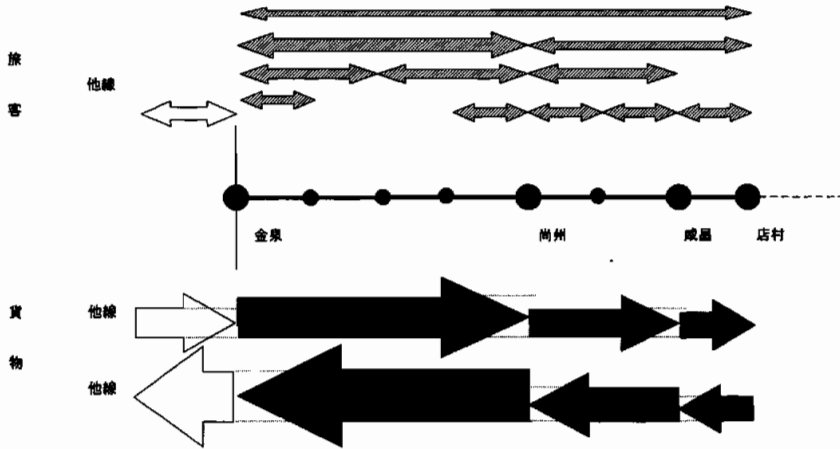


図 6-2 慶北線の輸送イメージ (筆者作成)

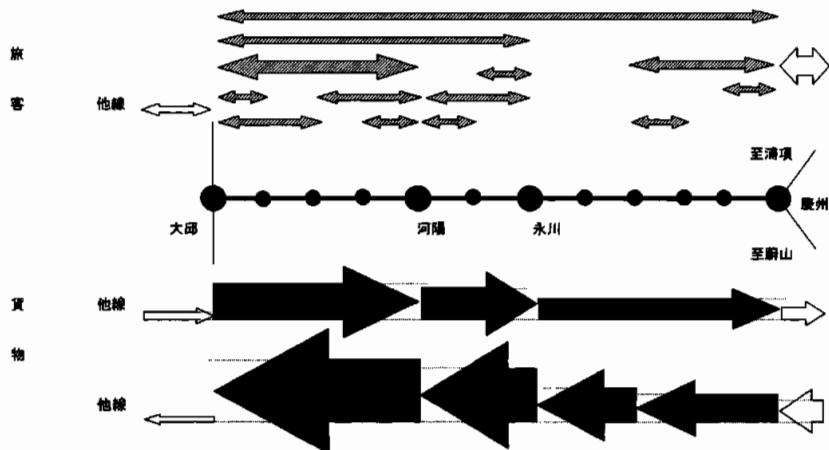


図 6-3 慶東線の輸送イメージ (筆者作成)

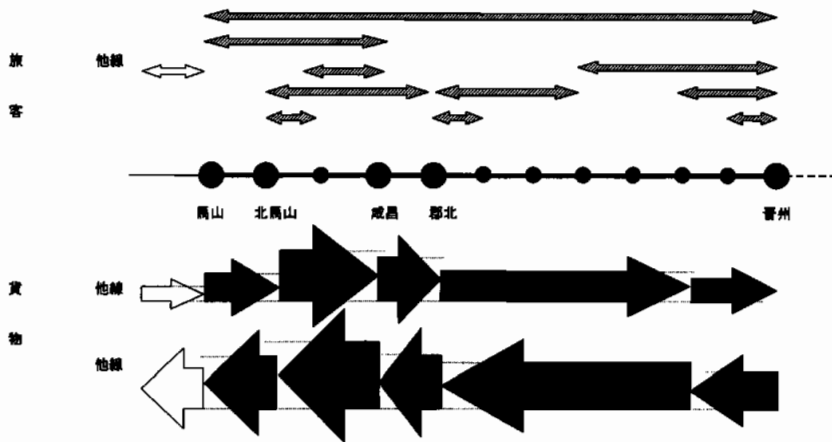


図 6-4 慶南線の輸送イメージ (筆者作成)

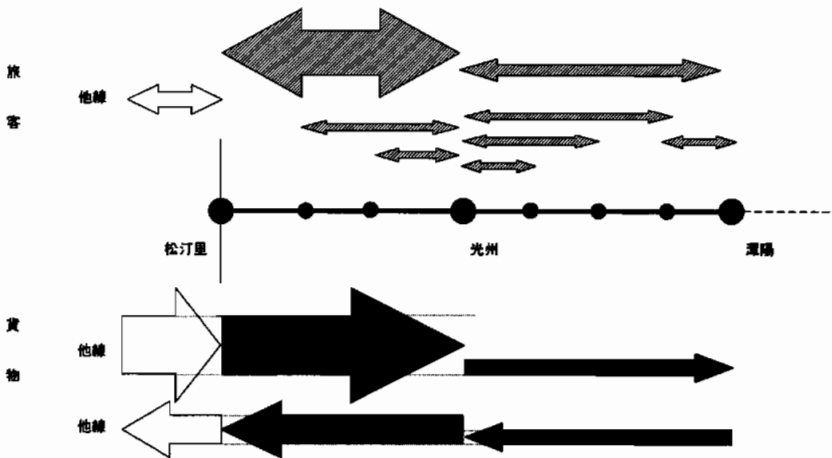


図 6-5 全南線の輸送イメージ (筆者作成)

3. 線区の類型化および総合的考察

まず、各線区の輸送状況を概観した場合、旅客では、その発着状況から線区内の各駅を相互に移動する「線区内完結」の利用状況が確認できた。貨物では、取扱量の大半を他線との連絡運輸に占める点で各線区（慶東線を除く）の共通した状況が確認できた²⁾。

つぎに、各線区別の具体的な状況においては、輸送傾向が旅客と貨物で大きく異なるため、旅客と貨物別にその輸送状況の傾向を分類し、それらパターン（輸送傾向）が、何に起因するのかを考察した。

旅客の輸送状況は、それぞれの作成した輸送イメージをもとに、忠北線・全南線とそれ以外の3線区に分けた。前者では、両線ともその路線中に乗降数において「中核的な都市」を有している点で、他の線区と状況が異なった。特定の主要駅間がその大半を占める状況で、中間駅の存在

は相対的に小さく、同時にその中間駅においても、中心駅との往来が中心であった。よって、両線の輸送形態は、清州や光州といった都市の存在を中心とした「一極集中型」といえる(図7のA)。

それに対して、他の3線区(慶北・慶東・慶南線)では、各沿線にその中心となる都邑の存在はいくつかあるものの、忠北線の清州や全南線の光州のように旅客数が突出して多いものはなかった。つまり、線区内において相対的に大きな値を示す存在がなく、いくつかの小規模な主要駅が複数存在していた。輸送の傾向も、小規模の主要駅が分散している状況を反映し、それぞれの主要駅間、あるいは各主要駅とその他の駅間の輸送を中心とした区間利用が目立つ点で異なり、一極集中型に対して「区間輸送型」あるいは「分散型」といえる(図7のB)。

なお、慶東線については、区間輸送を基本としながらも、幹線との分岐駅に大きな都市が存在するため、大邱に一極集中する傾向もあり、両者の性格を併せ持つ「中間型」といえる(図7のC)。

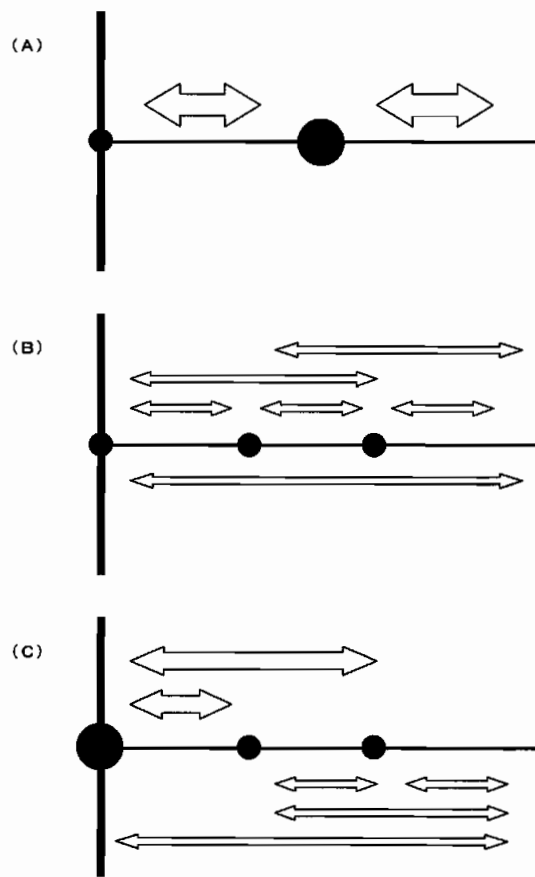
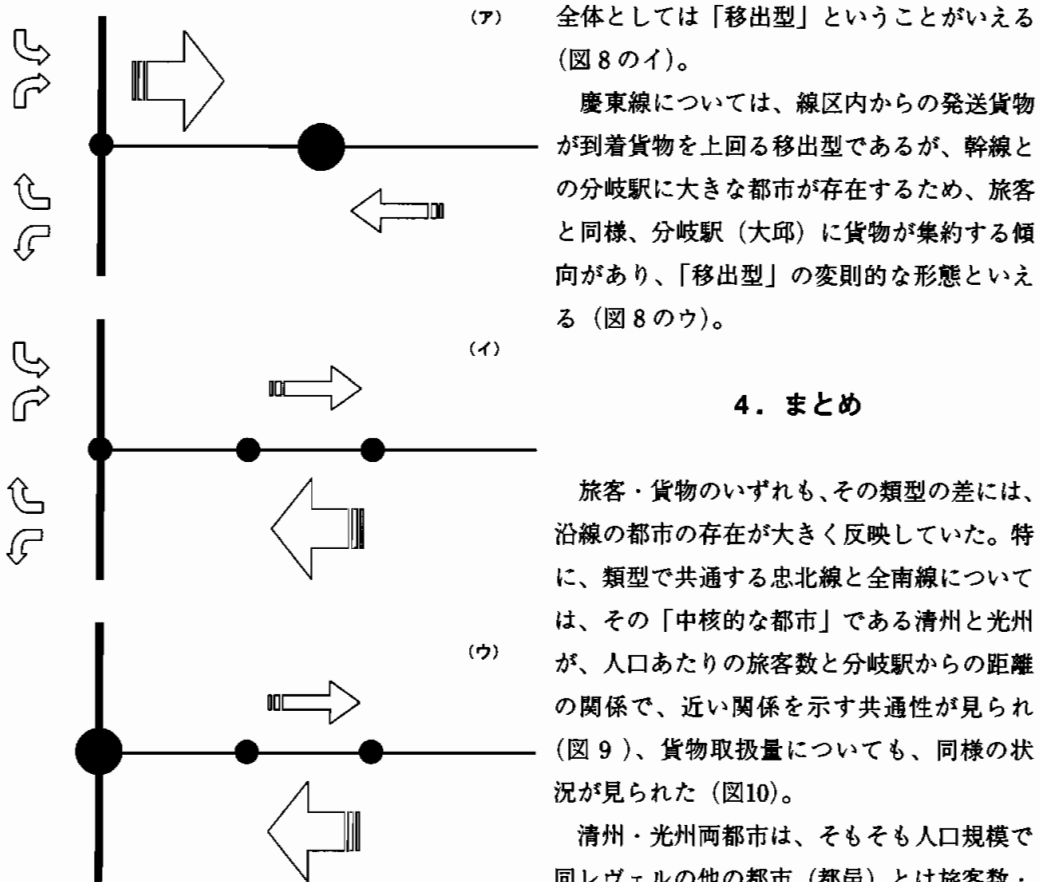


図7 旅客の輸送状況のパターン (筆者作成)

貨物の輸送状況の類型については、作成した輸送形態をもとに、下りと上りの取扱量の差について着目し、3つに区分した。1) 下りの取扱量が上りの取扱量を大きく上回っている全南線と、2) その逆で上り貨物が下り貨物を上回る場合(具体的には慶北・慶東・慶南線)、3) そして明瞭な差が見られない忠北線である。

全南線は、その区間取扱量から、下り貨物の多くが光州への供給であることは明らかであり、その主な品目は原材料・製品などであった。周辺が全南の穀倉地域でありながら、下りの取扱量が上りを大きく上回っていることは、光州の都市としての中心性の強さを示すものであり、「移入型」の線区といえる(図8のア)。忠北線は、上下の輸送量に差が見られず、連絡貨物においても量的に明瞭な差異が見られなかった。基本的には、全南線と同じく清洲への供給構造を持っているが、その中心性の弱さが、下り・上りの取扱量の差を無くしており、中間的な「均衡型」ともいえる。

一方、慶北・慶東・慶南の各線区では、上りの取扱量が下りを上回っている。これらの線区では、線区内に清洲や光州のような中心性の強い都市が存在しないことで、沿線への「供給」が多くはなく、一方で沿線各地からの農産品を中心とした発送が、到着貨物の取扱量以上にあつて、



4. まとめ

旅客・貨物のいずれも、その種類の差には、沿線の都市の存在が大きく反映していた。特に、類型で共通する忠北線と全南線については、その「中核的な都市」である清州と光州が、人口あたりの旅客数と分岐駅からの距離の関係で、近い関係を示す共通性が見られ（図9）、貨物取扱量についても、同様の状況が見られた（図10）。

清州・光州両都市は、そもそも人口規模で同レベルの他の都市（都邑）とは旅客数・貨物取扱量の差が大幅に異なることで共通していたが、同時に分岐駅からの距離も比較的

図8 貨物の輸送状況のパターン（筆者作成）

近い位置にある点でも共通していた。

すなわち、ここに幹線（分岐駅）からの10~30kmの一定の距離に都市が存在していたことこそが、両支線区における同区間の旅客および貨物の輸送を興隆せしめたといえ、またその結果両線区は旅客において一極集中型の輸送傾向、貨物においては移入の傾向（移入型・均衡型）をもたらすに至ったと考えられる。

そして、両都市の取扱数量が他の都市との比較において、爆発的な大きさであるということをつまえば、他の3線区の旅客における（線区内完結の）区間輸送型と、貨物における（他線との連絡貨物をメインとした）移出型という傾向が、むしろ昭和初期の朝鮮南部の支線区における輸送状況の一般的傾向ともいえ、清州や光州のように、一定の条件の下に地域の中心地が支線区に存在する場合には、いわば特異な形態として旅客数と貨物取扱量の爆発的な増加、そして旅客の一極集中と貨物輸送における移出傾向が見られたのではないかと考える。

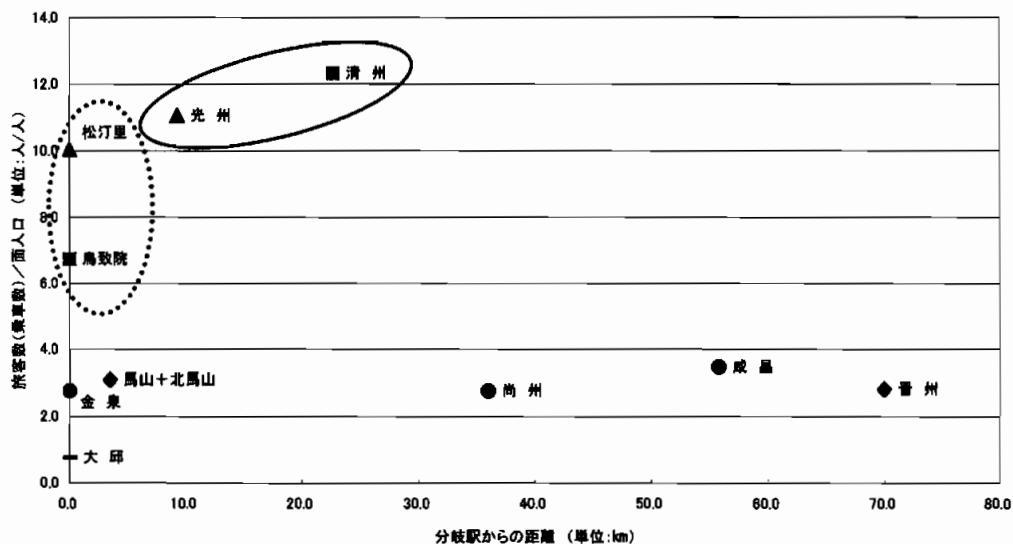


図9 人口あたりの旅客数(乗車数)と分岐駅からの距離との関係

朝鮮総督府鉄道局(1928)『朝鮮総督府鉄道局年報(昭和2年度)』朝鮮総督府鉄道局
および朝鮮総督府(1929)『朝鮮総督府統計年報』朝鮮総督府より作成

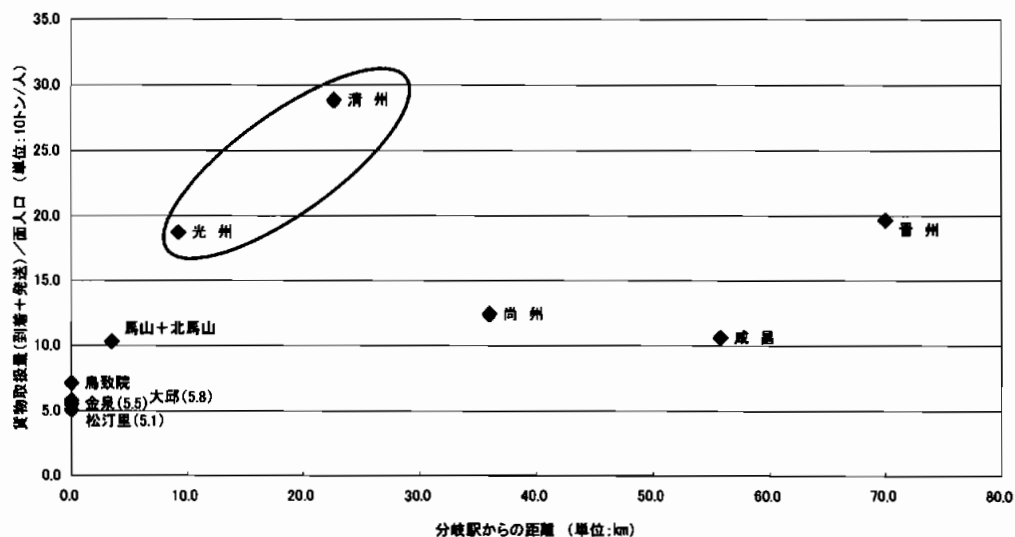


図10 人口あたりの貨物取扱量(到着+発送)と分岐駅からの距離との関係

朝鮮総督府鉄道局(1928)『朝鮮総督府鉄道局年報(昭和2年度)』朝鮮総督府鉄道局
および朝鮮総督府(1929)『朝鮮総督府統計年報』朝鮮総督府より作成

注

- 1) 鄭在貞 (1993) 「韓国鉄道史研究の現状と課題－日本帝国主義との関連を中心にして－」日本植民地研究 5 および鄭 (1993) 「韓国鉄道史研究・現状・課題－日本帝国主義・関連하여－」都市行政研究 8
- 2) 慶東線の貨物の輸送については、幹線からの分岐点に都市（大邱）が存在するため、大邱発着の取扱いがその大半を占め、他線との連絡貨物の取扱量は少ない点で、他の線区とは状況が異なった。