

博士学位請求論文審査報告

申請者：矢島 桂

論文題目：「戦間期日本の対朝鮮鉄道投資 1918-1929年」

1、論文の主題と構成

戦前日本の植民地経営において、鉄道は、満州、台湾、朝鮮、いずれの地域においても、その中核をなす重要な事業として位置づけられ、その結果、研究上も大きな注目を集めてきた。その中で、従来の朝鮮植民地研究は、国営鉄道を主要な研究対象としてきた。それに対し、本論文は、これまで注目されてこなかった、私営鉄道に焦点を当て、日本の資本市場の展開と関連させながらその経営実態を明らかにし、日本経済史、植民地経済史の双方に、新たな知見をもたらそうとするものである。

本論文は下記のような構成となっている。

第1章 私鉄会社の勃興と窮状：1923年朝鮮鉄道会社の成立

第2章 「国有鉄道十二箇年計画」と私鉄会社の救済

第3章 朝鮮鉄道会社における鉄道金融の展開

第4章 朝鮮京南鉄道会社と金剛山電鉄会社における鉄道金融の展開

以下、各章の内容を紹介し、その評価を行う。

2、各章の内容

第1章 私鉄会社の勃興と窮状：1923年朝鮮鉄道会社の成立

本章では、朝鮮の私鉄会社の第一次大戦後のブーム期における勃興から、1923年私鉄6社合併による朝鮮鉄道会社成立に至るまでの過程から、私鉄会社と総督府との関係に考察を加えている。私鉄会社は、戦後ブームに乗って立ち上げられたが、戦後恐慌以降、資金難の為に相次いで経営難に陥り、投資家層の同様の為に会社解散の危機にさらされるに至った。こうした中で、朝鮮総督府が投資家層の動揺を鎮めるために私鉄補助制度を確立し、朝鮮の私鉄会社は事業成績に依らず配当が確保される投資対象となった。すなわち、1923年私鉄6社合併による朝鮮鉄道会社成立に際しては、私鉄各社が、総督府に社債への政府保証を求め、資金調達支援を要請したのに対し、総督府もそれに応えて積極的に合併を促進したのであった。私鉄会社は経営改

善の為の負担を総督府財政に求め、総督府は鉄道網を整備するために私鉄建設の支援を図るといふ、相互に規定しあふ関係が形成されたことが指摘される。

第2章 「国有鉄道十二箇年計画」と私鉄会社の救済

本章は、1927年に成立・実施される「12年計画」の成立経緯・実施過程の検討から、総督府による私鉄会社の救済のメカニズムを明らかにする。「12年計画」は、国鉄新規5路線（約1384キロ）の建設と並んで、私鉄3社5路線（全北鉄道、函們鉄道、朝鮮鉄道全南線、慶東線、慶南線、約338キロ）の買収、国鉄既設線と私鉄買収線の改良を主要な目的とするものであった。「12年計画」による私鉄買収を通じて、総督府は、朝鮮鉄道会社を救済することを目指し、また特に函們鉄道の買収については東洋拓殖株式会社（東拓）の債権整理を進めることを意図していた。こうして、1928年から31年にかけては1921.7万円の公債交付による3路線の買収が進められ、植民地朝鮮の鉄道網構築の桎梏となっていた朝鮮鉄道会社の経営難の打開が図られるとともに、その結果として鉄道建設も可能となった。

以上のように、第1章、第2章では、植民地政策に私鉄が組み込まれることで、それへの投資が保全される対象となっていたことが指摘される。

第3章 朝鮮鉄道会社における鉄道金融の展開

本章は、朝鮮鉄道会社における鉄道金融の展開を明らかにしている。合併直後の1923-24年には、植民地銀行からの借入れに依存していた朝鮮鉄道会社は、1920年代中頃から、植民地銀行引き受けによる社債発行へとシフトしていく。朝鮮銀行・朝鮮殖産銀行という二つの植民地銀行は、この社債発行を通じて朝鮮鉄道会社への貸し付けを流動化することによって、前者は債権整理を進め、後者は、貸付の主体を農業金融へ傾注させていった。こうした植民地銀行の経営方針の変化は、「12年計画」での総督府による朝鮮鉄道会社の投資保全を具体的契機とする、本国証券業者の進出と表裏の関係をなす。その事例として、本章は、近年新たに公開された山一証券の経営文書等を利用して、同社が朝鮮鉄道会社取締役社長大川平三郎との人的・資本的關係をもとに進出を図る過程を具体的に明らかにしている。

第4章 朝鮮京南鉄道会社と金剛山電鉄会社における鉄道金融の展開

本章は、私鉄合併に参加せず、また「12年計画」での買収の対象外であった、朝鮮京南鉄道会社及び金剛山電鉄会社における鉄道金融の展開の相違を検討する。

1920年代前半には、両社ともに株式払込と植民地銀行からの借入れにより資金を調達していた。こうした中で、金剛山電鉄会社は、鉄道事業の成績は低迷していたものの兼業していた電気事業が利益をもたらし、鉄道への補助金と併せることで10パーセントを超える高配当を実現した。一方、朝鮮京南鉄道会社は、鉄道事業からの利益金が乏しく、総督府財政に極度に依存する財務構造を示していた。

1920年代後半になると、両社ともに朝鮮殖産銀行の引き受けにより社債を発行するようになる。金剛山電鉄会社は、1927年から山一証券の引き受けにより新株及び借り換え債を発行し、長期資金は主に資本市場から調達するようになる。ここでは、山一証券との関係をもとに国内の生命保険会社（東洋生命・第一生命）が株式・社債へ多額の投資を行い、また東洋生命は取締役を派遣して人的関係も形成した。第3章でみた、植民地銀行の後退と本国証券会社の進出というパターンがここでも検出される。

これに対して、朝鮮京南鉄道会社では、朝鮮殖産銀行を通じた資金調達が続いていた。その原因として、同社が金剛山電鉄会社とは異なり事業の収益性が低く、また朝鮮鉄道会社とも異なり総督府による救済の対象ともなっていなかった為、投資対象としての魅力に乏しく、本国証券業者の進出が見られなかったことが議論される。

以上、第3章、第4章では、1920年代において私鉄会社が社債を発行したことで、それまでの植民地銀行を通じて供給されていた資金経路から、本国の投資家層から直接共有される資金経路へと変化したことが明らかにされた。戦間期の朝鮮鉄道金融の展開は、植民地投資の再編成をもたらすものであったことが析出されるのである。

3、総評

審査委員会は、矢島圭氏に対し口述諮問を行い、論文への評価と、コメント・質疑を行った。

本論文は、戦間期日本の対朝鮮鉄道投資が、朝鮮総督府による植民地政策のもとで保全されていることを背景としながら、銀行からの間接金融から資本市場における資金調達へと再編成されたことを明らかにしている。そして、こうした変化は、国内の資本市場の発展を契機としていたことが指摘された。委員からは、従来は注目されてこなかった朝鮮の私鉄に焦点を当て、投資の保全という政治的・制度的背景に着目しながら、高い水準での資料操作と分析を行ったことが高く評価された。同時に、財政・金融・鉄道と土地所有という、植民地経営の3つの柱といわれている分野を相互連関的に検討し、その全体のメカニズムを明らかにしようとする、矢島氏の研究視角が、極めて斬新であり、日本経済史と植民地経済史を架橋する、重要な研究成果であると評された。

一方、満州や台湾といった他の植民地との比較や、日本の資本市場の発展に関する先行研究の中での本論文の位置づけなど、更に捕捉すべきであるとのコメントも寄せられた。例えば政策金融と投資、という戦前から現在に至るまで続く日本経済におけるより大きなテーマの中で、本論文で検討された対朝鮮鉄道投資がどのように特徴づけられるか、といった問題が提起された。また、個別の事例研究に関して、新たに山一証券文書を利用したことは評価されるものの、同社は全体の動向をどの程度代表していると考えられるのか、また、朝鮮側の株主の存在とその構成にも触れるべきではないか、等の質問・要望も寄せられた。これらを受けて、口頭試問後、矢島氏は、序章・終章を中心とする改訂を行い提出した。上記の課題の中でも、朝鮮以外も含めた植民地経済史研究は膨大な研究蓄積があり、先行研究の全面的な批判を行い、本論文を位置づけるという作業は、改訂版の中でも必ずしも十分には行われていない。しかし、審査委員会は、それは今後の課題であり、本論文の学術的価値を損なうものではないとの一致した見解に至った。全体として、本論文は、博士学位論文として認められるに足る水準を備えていると評価できる。

以上から、審査員一同は矢島圭氏が、一橋大学博士（経済学）の学位を授与される十分な資格を有していると判断する。

2012年5月16日

審査員

江夏由樹

橘川武郎

城山智子（主査）

高柳友彦

森武磨