

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 —

竹内 祐介

The purpose of this paper is to estimate the value of rail transport in colonial Korea, and while using this estimate, discuss the characteristics of the structure of goods distribution and market expansion. The value of rail transport is estimated by computing the per-unit ton price of each product and multiplying this by the transport volume. If we compare the estimate result with results of existing research on Korean economic history, it can be seen that rather than looking at the transport volume, focusing on the transport value is more appropriate in analyzing the actual condition of the Korean economy during the colonial period. Using the result of this estimate, by examining the structure of goods distribution, it can be seen that although basically the transport of exports and imports was the main focus, the distribution of mineral and manufactured products within Korea increased during the 1930s. Next, it can be seen that market expansion in the northern part of Korea is the main factor affecting the demand-side. Although this paper only focuses on rail transport, it is believed that by including other data such as trade statistics, a clearer picture of the structure of goods distribution can be drawn.

I. はじめに

植民地期の朝鮮経済史研究は、国民経済計算の枠組みにもとづく研究の進展¹⁾に対して、流通史という分野の研究は進んでいない。その理由の一つは、商品流通の実態をマクロ的に捉える方法論が確立していない点にも求められる。そこで、本稿では鉄道貨物統計を用いて「鉄道輸送額」を推計するという方法論の提示を行うことで、商品流通史分析の手がかりを掴むことを第一の課題とする。推計が必要となる理由についてはIIで述べることとし、ここでは商品流通を把握する上での鉄道統計の重要性を指摘しておく。商品流通の全体が鉄道輸送のみで把握できるわけではないというまでもないが（この作業の限界についてはII-(2)でまとめている）、当時の、とりわけ遠隔地間の輸送について鉄道の果たし

た役割の大きさもまた多言を要さず、さらに鉄道統計以上に地域内の輸送状況を把握できる資料もまた存在しないことから²⁾、鉄道の輸送分析は商品流通の全体像に迫るためのもっとも基礎的な作業であるといえる。

第二の課題は、その方法論の妥当性を既存研究の成果との対比の中で検証しつつ、物流の基本構造と「朝鮮内」での地域間分業関係の変化を検討していくことである。当時の朝鮮半島は日本帝国の一部であり、とりわけ本国日本と「満洲」（以下カッコを省略）との間での強い分業関係によって経済を支えられていた³⁾。そのため、単に朝鮮半島内での地域間分業関係を論じるだけでは当時の朝鮮経済の把握には不十分で、それが帝国内での分業関係とともに論じられる必要がある。そうした点を鉄道統計によって把握するためには、これまでの鉄道輸送分析でおこなわれてきた

ような全体の輸送量の分析や、路線別輸送量の分析といった次元では限界があり⁴⁾、鉄道統計の特徴を十分に把握した上で地域設定にも工夫が必要になる。本稿では、まだ不十分な点も残しているが、暫定的にでも「朝鮮内」と「朝鮮外（帝国との分業関係）」の物流構造を区分し、両者の変化を同時に検討する方法の提示を試みる。

II. 「鉄道輸送額」の推計

1. 「鉄道輸送額」推計の意義と方法

「鉄道輸送額」推計の意義と方法については、別の機会に既に論じたことがある⁵⁾。重複する部分もあるが、改めて整理しておこう。

鉄道貨物統計は、その統計数値が質量（トン）で記載され、価格情報がない。そのため、第一に、基本的には価額によって記載される場合の多い他の社会経済統計（生産統計や貿易統計）との接合が難しいという問題点がある。また、第二に、全く異なる使用価値をもつ商品同士の質量を合計したり、あるいは異なる使用価値をもつ貨物同士を質量で比較したりしても、それが有意義な分析になりにくいという問題点がある。例えば、木材と綿布の輸送量を合計してしまうと、綿布の輸送量の変化は木材も変化に比べて小さいために、その変化が見えなくなってしまう、といった問題である。個別の貨物の動向を論じる上では質量でも問題はないが⁶⁾、異なる使用価値の商品同士の比較や合計された値を分析しようとするれば、普遍的価値基準である価格を利用せざるをえない。そこで鉄道貨物統計から得られる貨物ごとのトンベースの輸送量に、それぞれの貨物の単価を掛け合わせて可能な限り社会経済統計として利用できるものにする

というのがこの作業の意義である⁷⁾。この作業を通じて、上記の問題点の内、第二点目について若干でも修正できるものと考えられる。

そのための具体的な方法として、まず鉄道統計の整理を行い、対象とする1911-1938年の期間に一貫して輸送量を捉えることのできる貨物を選定する⁸⁾。1932年版の『貨物運賃等級表』⁹⁾によれば、危険品も含め貨物は229種類に分類されているが、それら全てが統計に記載されているわけではなく、またいくつかの品目は合算され記載される場合もある。さらに年度によって掲載される貨物数も異なる上¹⁰⁾、1933年以降に満鉄に委託経営された北鮮線¹¹⁾は、朝鮮総督府鉄道局の貨物分類とは大きく異なる¹²⁾。これらを整理し38年間一貫して掲載される貨物は「その他」を除くと38種類¹³⁾、さらにこの内、そのBasketの中身を正確に知ることのできない「軍用品」「局用品」を除いた36種類が、1911-1938年に一貫して輸送量を知ることのできる貨物となる。

次に、これら36種の貨物の単価系列を作成する。使用するのは京城商工（商業）会議所の調査した「京城重要品物価表」である¹⁴⁾。ここに記載される品目は京城で取引される全品目を示しているわけではないのでサンプル数という点で単価の作成には限界があるが、逆に同一品種内の代表的商品であるということができ、また現段階では他の手段に比べて作業上の困難が少ないという点¹⁵⁾でここから単価系列を作成することにする。具体的な手順は次の通りである。まず、同資料が得られた1920-1938年については、鉄道貨物の区分に該当する品目中、一貫して得られ、且つ後述する「単位換算率」が得られた銘柄を採用

し価格系列を作成する¹⁶⁾。次に、それ以前の時期については朝鮮銀行月報の同様の調査資料から1911-1919年についてやはり品目ごとに系列を作成、それを指数化し、以後の時期とリンクすることで単価を求めた¹⁷⁾。「京城重要品物価表」から単価情報を得られなかった一部品目は、貿易統計（『朝鮮貿易年表』）からその単価情報を得ることにした。その際、なるべく京城の価格に近いものを採用するため近隣の港である仁川の移出入額を利用した。

単価作成上の困難は、鉄道貨物の区分に従うと、多様な商品を含む分類がある点である（例えば「野菜類」など）。それらをまとめて一つの単価とするのはもちろん限界があるが、本稿の目的は各貨物同士の相対的な価格であるため、それと比べると、同一貨物内の商品の価格差は大きな問題にならないと判断した。但し、可能な限り同一貨物分類の平均的な価格を作成するため、複数の商品を含む場合は、それらの単価を、各商品の総供給額（生産額＋輸移入額）によって加重平均して求めることにした¹⁸⁾。

さらに、上記の方法で求めた単価を鉄道統計に乗じるためにはすべての品目について質量（トン）に換算する必要がある¹⁹⁾。一部品目については標準個数及びトン数の換算率が『朝鮮国有鉄道貨物運送規則同補足』²⁰⁾で定められている。それらと「京城重要品物価表」を比較すると、市場での取引単位と鉄道貨物の貨物質量換算の単位は一致している場合も多く、両者の間には密接な関係があることがわかる²¹⁾。また、上記資料と日本の鉄道省線についての資料²²⁾を比較すると、標準個数及びトン数の換算率は一致している。朝鮮に関しては上記資料以外に換算率を得られなかったが、日本鉄道省についての資料ではより多

くの品目について換算率を得られるので、それをそのまま利用した。上記資料によって換算率を得られないものの内、市場での取引単位がはじめから質量の場合にはそれに一般的な換算率を適用すればよいが、そうでないものについては様々な資料・既存研究で利用されている換算率を適用した。

以上の作業を通じて、単価系列を得られなかったもの、あるいは適当な単位換算率を得られなかったのは、「石材類」「陶磁器」の2種類で、これを除いた34種類の貨物が分析の対象となる。これら34種類の貨物について、トン当単価を作成し、鉄道貨物輸送量に乗じた。これらの作業の結果の一部は付表としてまとめておいたので、換算率など、今後の研究の叩き台としたい。

2. 作業・分析の限界

最後に、検証・分析を始めるに当たって、予めいくつかの限界を整理しておく。第一に、上記の作業を通じて得られた「鉄道輸送額」は、現段階では他の社会経済統計で得られる数値の絶対額との整合性までは考慮していないので、鉄道統計単独で用いることしかできない。つまり、あくまで鉄道による輸送量の変化を価格によって評価するだけであって、その絶対額が他の社会経済統計と不整合な結果となる可能性は十分にありえる。現段階では本推計を他の統計と直接結合することはできない。第二に、分析対象とした品目は34種類に限定されているので、物流の全てを表現しているわけではない。第三に、鉄道統計によって得られる数値を価格によって評価したものであって、34種類の貨物の中でも、朝鮮内の全ての物流を表現するものではない。第四に、今回使用したのは朝鮮総督府鉄道局が

管轄する「国鉄」²³⁾の数値のみであり、私鉄については国鉄との間で輸送される貨物量しか把握されていない。さらに第五に、各年、各貨物につき、一つの単価を適用しており、輸送費（より具体的には鉄道運賃）は考慮されていない。例えば、ある駅の貨物の発送額と、それが別の駅で到着したときの到着額は同一ということになる。そのため、物流構造の変化に対する地域間の価格差の影響を考察することはできない。

上記の点の内、第二点目については、34種類の貨物が朝鮮の全物流に占める割合がどの程度であるか、ある程度の予測を立てることはできる。表1は、1918、25、30、35年の4ヵ年の朝鮮の総供給額（生産額＋輸移入額）に対する34品目の供給額の比率を示したものである。産業別に把握される率は異なり、工業では特にその比率が落ちていることがわかる。これは鉄道によって把握できる工業品の品目数がそれだけ少ないことを示している。また表の注にも示したように、産業分類の基準には総供給額の数値として参照した資料と異なっている可能性もあり、産業によっては

比率が過大あるいは過小評価になっている可能性もある。とはいえ、34種類の貨物が総供給額に占める割合は概ね70%前後を占めており、これらの商品群が当時の朝鮮の主要な取引品目であったとはいえそうである。但し、総供給額は総物流額と同じでない点には注意が必要である。すなわち、生産額中には流通過程に入らない自家消費分も多分に含まれているためである。

III. 検証と分析

1. 質量（トン）ベースとの比較

図1は朝鮮国鉄の鉄道輸送量（但し、通過輸送量は除いてある²⁴⁾）をトンで表示したものと、それに前項で作成した単価をその輸送量に乗じたものを示している。まず両者の推移を比べてみると、輸送量がほぼ一貫して上昇し続けているのに対し（輸送量が減少したのは、1920、24、30年の三ヵ年のみ）、輸送額は単価の変動を受けて大きく起伏を見せている。問題は、このような輸送額の起伏が経済の実態と整合的かどうか、すなわち、作成

表1 対象34種類の貨物の総供給額に対する比率

	34種の貨物の比率 (b/a)				総供給額 (a)				34種の貨物の供給額 (b)			
	1918	1925	1930	1935	1918	1925	1930	1935	1918	1925	1930	1935
農業	77.9	76.0	78.4	85.4	992,557	1,247,455	737,301	1,191,872	773,307	948,036	577,989	1,018,088
水産業	104.4	100.3	101.7	106.0	35,392	59,119	57,080	76,023	36,959	59,320	58,066	80,610
林業	92.6	94.6	89.0	89.8	28,623	60,443	67,387	124,684	26,514	57,186	59,975	111,946
鉱業	63.9	88.4	86.1	58.8	25,625	24,908	38,531	101,625	16,377	22,020	33,166	59,730
工業	53.4	48.1	54.2	53.0	295,165	544,042	552,697	1,075,532	157,734	261,436	299,290	569,550
総計	73.4	69.6	70.8	71.6	1,377,362	1,935,967	1,452,996	2,569,736	1,010,891	1,347,998	1,028,486	1,839,924

単位：%，千円（当年価格）

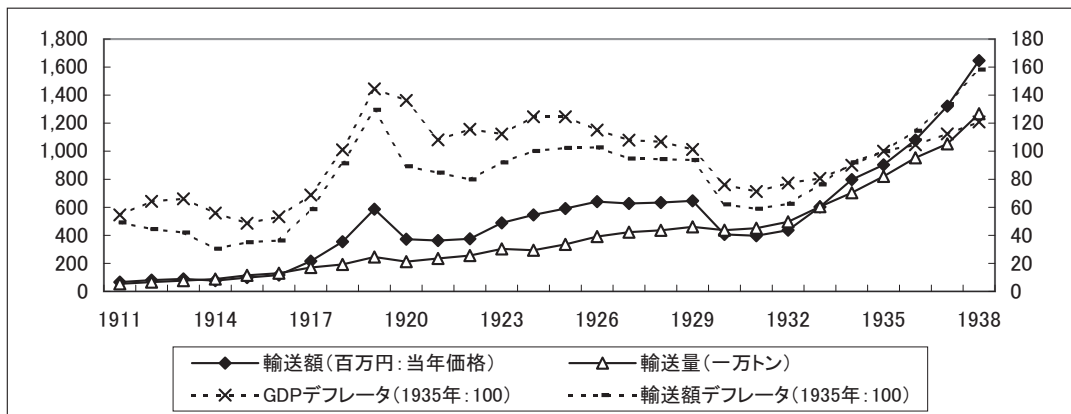
出所) 総供給額は、金洛年『日本帝国主義下の朝鮮経済』、東京大学出版会、2002年、付表5-3～5-6。
34種類の貨物の生産額は、朝鮮総督府『統計年報』、各年版、同農林局『農業統計表』、1940年、同専売局『年報』、1938年版、京城商業会議所『朝鮮経済雑誌』156号、1928年12月。輸移入額は朝鮮総督府『朝鮮貿易年表』、各年版。

注1) 供給額は、生産額＋輸移入額。

注2) 各貨物の産業分類は、上記金(2002)の分類と可能な限り同じになるようにした。金(2002)、付表5-2参照。

注3) 水産業では比率が100%を超えているが、原因として考えられるのは、①金(2002)の分類と筆者の分類が異なっている（特に「塩」をどの産業に分類したか）、②金(2002)が輸移入額の数値を『月表』から採っているのに対し、筆者は『年表』から採っていること、などが考えられる。水産業のみならず、全産業について、分類基準や依拠する資料が異なる可能性はある。

図1 鉄道輸送量と輸送額の推移およびGDPデフレータと鉄道輸送額デフレータの推移率



出所) 輸送量は、朝鮮総督府鉄道局『(統計)年報』(1911-16年及び1925-38年)、南満洲鉄道株式会社京城管理局『統計年報』(1917-24年)及び南満洲鉄道株式会社『鉄道統計年報(北鮮編)』(1933-38年)。輸送額については本文および付表を参照。GDPデフレータは、金洛年編『韓国の経済成長1910-1945』(韓国語)、ソウル大学出版部、2005年、表I-19。

注1) 輸送額デフレータは各貨物の輸送額をウェイトとし、フィッシャー方式で算出。

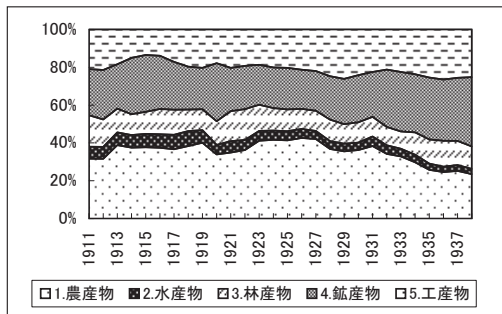
注2) 左軸が輸送額(百万元)および輸送量(一万吨)、右軸がデフレータの値(1935年:100)。

した単価の系列が妥当かどうか、という点である。しかし、各貨物の単価系列の一つ一つについて検証することは難しいので、ここでは既存研究のGDPデフレータと、筆者が独自に作成した「鉄道輸送額デフレータ」の推移を対比させることで、作成した単価系列の妥当性を検証しておく。輸送額デフレータは、各貨物の各年度の輸送額を加重値とし、フィッシャー方式で指数化したものである。同図に、GDPデフレータとともに表示しておいた。

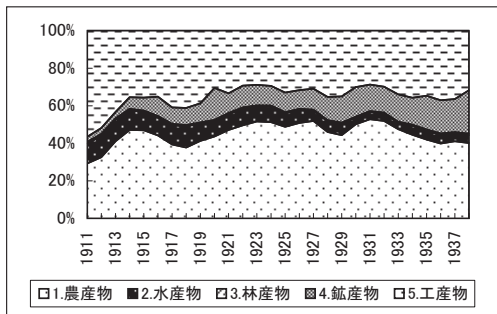
両者は起伏の幅に差があるとはいえ、推移そのものは酷似している²⁵⁾。より厳密には、貨物同士のトン当単価の相対的な差が適切かどうかを検証しなければならないが、少なくとも作成した単価系列の全体的な推移自体は比較的妥当なものであると判断してよいだろう。そして、やはり、質量ベースでみるよりも、価額ベースでみたほうが、より経済の実態に近い動きを表しているといえるのではないだろうか。

図2 鉄道輸送貨物構成の推移の比較

a) 質量(トン)ベース



b) 価額ベース (1935年不変価格)



出所) 図1参照。

注1) 輸送額は、産業ごとに集計した輸送額を、産業別デフレータを用いて実質化し、合計したもの。

表 2 工産物中に占める綿糸・綿布の割合

	輸送量		輸送額		単位：%	
	輸送量	輸送額	輸送量	輸送額	輸送量	輸送額
1911	13.5	32.3	1925	5.7	39.4	
1912	10.6	29.5	1926	5.3	36.7	
1913	9.7	30.5	1927	4.5	31.4	
1914	10.2	37.2	1928	4.2	31.8	
1915	13.6	47.4	1929	3.9	31.3	
1916	11.4	44.7	1930	4.1	30.2	
1917	12.4	52.2	1931	4.4	32.6	
1918	8.4	39.8	1932	4.1	31.8	
1919	9.3	53.9	1933	4.4	32.5	
1920	4.8	32.1	1934	4.6	32.5	
1921	7.2	43.3	1935	2.5	23.2	
1922	4.6	35.1	1936	2.2	19.4	
1923	5.3	36.9	1937	2.3	20.1	
1924	4.7	33.9	1938	1.2	14.9	

出所) 図 1 参照。
注 1) 図 2 参照。

次に図 2 で貨物の構成比を比べてみよう。質量ベースでみた a では農産物・林産物・鉱産物の比重が高く、後期になるにつれ徐々に工産物が増えてくるという変化である。一方、価額ベースでみた b では初期から工産物の比重が高いという構成になっている。この違いは特に工産物中の「綿糸・綿布」の占める位置による。表 2 は工産物中にしめる綿糸・綿布の割合を示したものである。質量ベースでみた場合はその比重がかなり小さいが、価額ベースでみた場合は逆にかなり大きな比重を占めることになる。これは当然のことながら、綿糸・綿布が軽量だが質量当の価値が高い商

品のためである。綿糸・綿布に限らず工産物にはこのような性格のものが多い。質量ベースで評価すると、こうした工産物の特性のために輸送量の中で相対的に重要性が見落とされがちになり、逆に質量当の価値はそれほど高くない林産品のような貨物が目立つことになる²⁶⁾。

表 3 は、既存研究の数値を用いて、供給額・貿易額の産業別構成比を示したものである。初期における鉄道の役割は主に貿易品の運搬にあったと考えられるので、1918年の貿易額の構成比と対比してみるのがよいだろう。これをみてみると、鉄道輸送額の産業別構成比とほぼ近いということがわかる。初期における工産品の鉄道輸送額中に占める大きさは日本からの輸入品（綿糸・綿布）の流通額がかなり大きかったことを反映しているとみてよいだろう。時期が進むに連れ、徐々に貿易額の構成比と乖離が大きくなるが、特に鉱産物の値の乖離が大きくなる。この原因は、一つには、鉱産物に含まれる商品のトン当単価の系列が妥当でない可能性もあるが、もう一つ考えられるのは鉱産物の物流が対外関係ではなく、朝鮮内で完結しているためという可能性である。その他に、貿易額の構成比との乖離が発生する理由としては、後半になるにつれ、重要な輸移入品となってくる機械類が鉄

表 3 供給額、貿易額及び鉄道輸送額の産業別構成比の比較

	供給額				貿易額				鉄道輸送額				単位：%
	1918	1925	1930	1935	1918	1925	1930	1935	1918	1925	1930	1935	
農業	72	64	51	46	35	45	32	32	36	51	42	42	
水産業	3	3	4	3	5	4	4	2	13	7	4	5	
林業	2	3	5	5	1	2	1	2	1	1	1	1	
鉱業	2	1	3	4	13	3	5	6	6	6	13	18	
工業	21	28	38	42	45	46	58	57	45	35	40	35	
	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	

出所) 表 1, 及び図 1 参照。

道統計では捉えられていないことによる工産品輸送額の過小評価の問題も挙げられる²⁷⁾。あるいは、鉱産物の場合同様に、朝鮮内の生産と消費が増加することによって、内部で循環する物流量が増加したことである。朝鮮内部での物流量が増えれば、その分だけ貿易額の構成比とは乖離が出てくるだろう。次にこの点について検討を加える。

2. 「朝鮮内」物流と「朝鮮外」物流

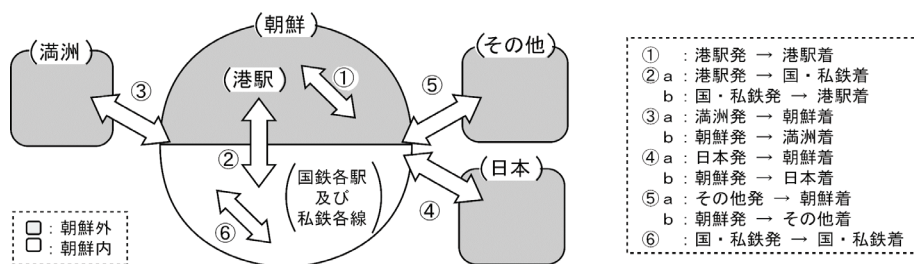
はじめに指摘したように、当時の朝鮮は日本・満洲との強い分業関係の中に置かれており、朝鮮鉄道もまたそうした国内の物流を担っていた。つまり、輸送量全体の推移がそのまま朝鮮内の生産と消費を結びつけるという物流を表すだけでなく、大陸（もしくは連帯輸送による日本の鉄道）との物流も含んでいる。さらに、これらはいくまで陸路による対外取引であり、海路を通じた対外取引についても考慮しなければ、純粋な意味での朝鮮内物流を検討することはできない。そこで、以下のようにデータを整理し、朝鮮の物流構

造の特徴を検討してみよう。

- 一、「国鉄」の駅別データに「連帯輸送」の統計を加え、全体のデータを「国鉄」と「私鉄」「満洲」「日本」「その他」に分ける。その際、国鉄の京義線の終端駅・安東駅及び1933年以後の北鮮鉄道・図們駅は、「満洲」に分類する。「その他」には大阪商船など汽船会社やその他の連帯輸送が含まれる。
- 二、「国鉄」の駅別データを朝鮮内の13道に分けた上で、その中でさらに港に接続する駅と内陸に位置する駅に分ける。これは朝鮮内の流通が貿易によるものかどうかを検討するための一時的処理である。港駅としては主要な貿易港・地方港を選んでいる。

上記のようにデータを整理した上で、さらに次のように分類し直すと、朝鮮内の基本物流構造の検討を行ないやすくなる。

図3 鉄道輸送経路別の「朝鮮内」「朝鮮外」物流概念図



出所) 筆者作成

注1) ①の輸送経路(港間の鉄道輸送)は、ほとんどないものとみなし(港間の輸送であれば海上輸送が選択されるとみなし)、概念に加えなかった。

注2) 私鉄との連帯輸送には、私鉄各線の港駅との発着も含むが、私鉄については駅別に発着量を把握できないので、全て内陸とみなした。

注3) 上記の注を踏まえ、「朝鮮内物流」と「朝鮮外物流」を経路別に整理すると、以下の通りである。

「朝鮮内物流」: ⑥

「朝鮮外物流(外→内)」: ②a, ③a, ④a, ⑤a

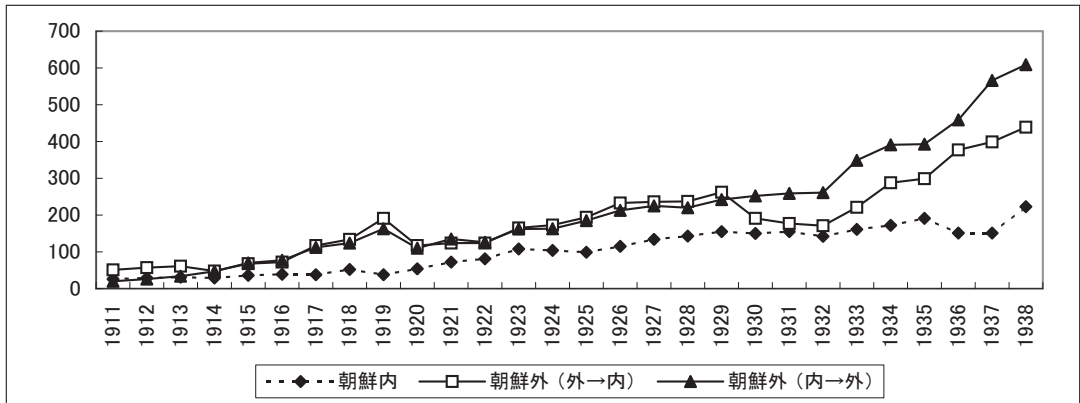
「朝鮮外物流(内→外)」: ②b, ③b, ④b, ⑤b

三. 「港駅」「満洲」「日本」「その他」の発着量を朝鮮の対外関係(朝鮮外物流)とみなし、輸送方向別に「朝鮮外から朝鮮内への物流」「朝鮮内から朝鮮外への物流」と整理し、それらを全体の輸送量から差し引いたものを「朝鮮内物流」と定義。

「港駅」の発着量を全て対外関係とみなすのは、相当に「朝鮮外」物流を過大評価する

ことになる。なぜならば、港駅からの発着には当該地の生産あるいは消費分も含まれており、特に朝鮮の場合は「都市」が港の後背地に形成されている場合が多く、内陸部の農村に比べ生産・消費量が多いと考えるのが一般的だからである。しかし、現段階では港の発着量を貿易と当該地での生産・消費とに分割するまで作業が進んでいないので、暫定的に港駅の発着量は全て対外関係であるとみなして基本的な物流構造の把握を行う²⁸⁾。

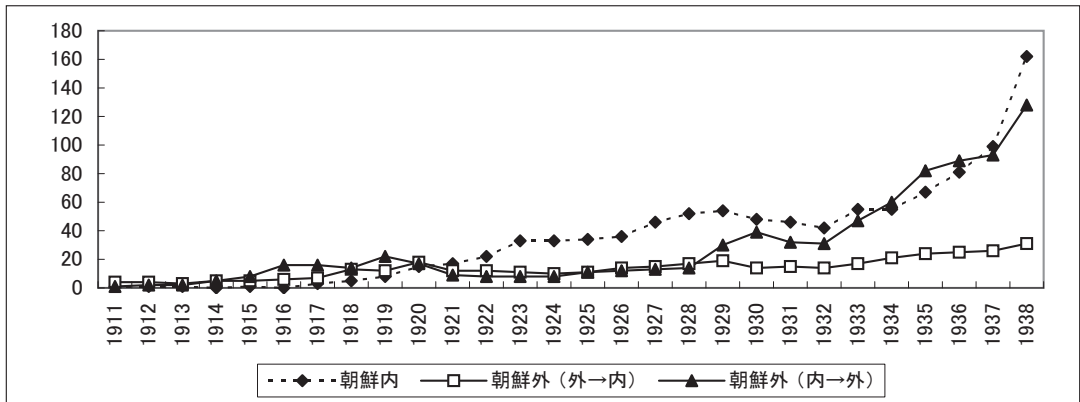
図4 「朝鮮内」・「朝鮮外」鉄道物流額の推移



出所) 図1 参照。

注1) 「朝鮮内」「朝鮮外」の定義は本文および図3 参照。
 注2) 単位は百万円(1935年不変価格)。

図5 鉱産物の「朝鮮内」・「朝鮮外」鉄道物流額の推移



出所) 図1 参照。

注1) 「朝鮮内」「朝鮮外」の定義は本文および図3 参照。
 注2) 単位は百万円(1935年不変価格)。

なお、輸送経路と「朝鮮内」「朝鮮外」物流の概念については図3にまとめておいた。

図4は、上記の整理に従い、鉄道輸送額を「朝鮮内」物流と「朝鮮外」物流に分け、その推移を示したものである。朝鮮の物流構造が対外関係を基調としていたものであったことがわかる。当時の朝鮮の対外関係はほとんど対帝国内貿易で説明されるので、鉄道からもそうした帝国内分業の大きさが確認される。1930年代になると、「朝鮮外」物流が一層大きく増加しはじめるが、この時期、貿易額も同様に伸張するので、それを反映してのものだろう。但し、既に指摘したように「朝鮮外」物流は過大評価、逆に「朝鮮内」物流は過小評価になっている点を考慮すると、「朝鮮内」物流も順調に増加していたと評価することができる。

次に、前掲表3で、貿易額の産業別構成比と乖離の大きかった鉱産物について、物流構造を確認してみよう。図5によれば、鉱産物については「朝鮮内」物流量が相当に大きかったことが確認できる。例えば鉄鉱の場合、1918年に三菱製鉄が建設した兼二浦製鉄所（黄海道）が操業を開始してから朝鮮内消費量が伸びはじめる。生産量の内、輸移出される割合は多いときで4～5割程度あったものの、全体の生産量が増加するに従い、「朝鮮内」物流量も大きくなった²⁹⁾。石炭の場合も同様に、生産量に占める輸移出の割合は3～4割程度あったが、やはり生産量の増加に従って朝鮮内での消費が伸び、「朝鮮内」物流量が増加した³⁰⁾。つまり、「朝鮮内」物流量が多ければその分だけ鉄道輸送額の構成比と貿易額の構成比とは乖離が大きくなるのであり、前掲表3でみた両者の違いはそれを反映しているということである。

3. 「朝鮮内」地域別物流構造と地域間分業

鉄道輸送額を推計することの意義は、すでに述べたように総量ベースでの分析を行えるようになることである。そこで、ここからは「朝鮮内」（港駅を除いた内陸部）を中心に、地域別物流構造をより詳細に検討していく。まず表4は、発送額と到着額の合計値を地域別に表示したものであり、図6はその地域別構成比の推移を図示している。ここから、地域別の物流量の大きさとその展開過程を伺う事ができる。絶対額で一貫して首位を占めているのは京畿である。またそれに次ぐのが平南、そして慶北・慶南である。いずれも初期から敷設されていた京釜線・京義線の通過道であり、またそれぞれ、京城、平壤、大邱といった都市を抱えており、それらが商品の集散地として機能していたことが指摘できる。しかし、時期が進むにつれ、その構成比には変化が現れる。京畿、慶南・慶北の比重が下がり、代わりに咸鏡道の割合が増加してくる

表4 「朝鮮内」地域別鉄道発着額

単位：千円（1935年不変価格）

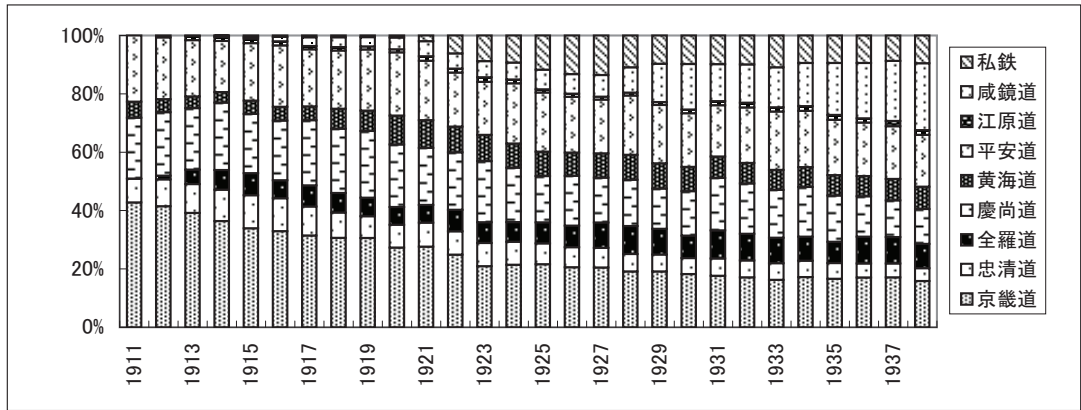
	1913	1918	1925	1930	1935
京畿道	61,640	111,150	124,770	135,010	178,050
忠清北道	3,250	8,060	9,550	9,740	13,300
忠清南道	12,290	23,330	31,970	30,790	45,020
全羅北道	5,870	14,520	26,390	36,850	50,260
全羅南道	1,940	9,820	15,220	20,270	27,670
慶尚北道	15,790	43,640	55,420	68,190	90,200
慶尚南道	17,370	36,200	36,450	44,700	80,540
黄海道	6,300	24,840	48,310	61,730	74,510
平安南道	19,760	53,880	87,210	103,910	148,830
平安北道	10,600	18,580	30,290	32,290	55,320
江原道	2,250	4,230	6,020	9,470	17,510
咸鏡南道	330	5,140	24,840	65,220	136,230
咸鏡北道	0	7,130	14,230	50,550	55,060
私鉄	0	2,230	67,960	72,500	101,630
朝鮮内計	157,390	362,750	578,630	741,220	1,074,130
朝鮮外計	94,330	258,020	379,020	442,080	692,950

出所) 図1参照。

注1) 「朝鮮内」「朝鮮外」の定義は本文および図3参照。

注2) 数値は「発送額+到着額」。

図 6 「朝鮮内」地域別発着額の構占比推移



出所) 図 1 参照。

注 1) 図が煩雑になるのを避けるため、南北に分かれる道は数値を合算した。

ことである。

以上は単に発送額と到着額を合計して、物流額の大きさをみたものだが、発送額の大きさと、到着額の大きさは意味するところが異なる。単純に言って、前者は当該地での「生

産」と結びついており、後者は「消費」と結びついている。その生産と消費の地域間関係を見るために、表 5 では、地域別に「発送額－到着額」を表示した。数値がプラスになっていけば発送額のほうが大きく、マイナスになっていけば到着額のほうが大きいことを示している。ここから、おおまかに「朝鮮内」の地域間分業関係を知ることができる³¹⁾。まず到着額超過(マイナス)となっている部分から検討してみよう。一貫して到着額超過であり、その額が大きいのは京畿である。それに続くのが黄海である。特に1925年からその額が大きくなっている。これは黄海道に先述した兼二浦製鉄所が位置しているためで、大部分鉱産物の到着額で説明される。それを踏まえると、京畿道の突出した地位が浮き彫りになる。京畿は、朝鮮随一の都市である京城が位置している。京城のような大都市には、商品の生産地としての側面、集散地としての側面、消費地としての側面があるが、京城の場合は特に消費地としての側面が大きかったといえることができる。

その他の地域では発送額超過となっている

表 5 「朝鮮内」地域別物流構造と地域間関係

単位：千円

	1913	1918	1925	1930	1935
京畿道	-24,860	-20,390	-32,330	-32,610	-47,470
忠清北道	370	460	2,570	3,560	5,160
忠清南道	-1,130	1,010	-3,150	970	-980
全羅北道	1,130	3,840	1,870	4,690	13,160
全羅南道	760	2,720	3,620	2,530	4,330
慶尚北道	-5,370	-3,500	-6,400	610	-1,680
慶尚南道	8,750	1,060	-130	4,560	6,420
黄海道	-80	-3,900	-22,750	-27,490	-29,910
平安南道	-3,360	6,620	16,350	16,710	43,430
平安北道	-2,140	-960	1,650	4,890	-560
江原道	-810	-550	560	1,330	3,430
咸鏡南道	-110	1,320	3,860	31,660	49,290
咸鏡北道	0	670	1,370	12,990	-3,740
私鉄	0	-610	22,240	36,640	53,430
朝鮮内計	-26,850	-12,210	-10,670	61,040	94,310
朝鮮外計	26,850	12,240	10,740	-61,040	-94,270

出所) 図 1 参照。

注 1) 「朝鮮内」「朝鮮外」の定義は本文および図 3 参照。

注 2) 数値は「発送額－到着額」。

注 3) 朝鮮内計と朝鮮外計は合計すると本来「0」にならなければならないが、統計上の誤差のため 0 にならない年度がある。

植民地期朝鮮の「鉄道輸送額」推計とその活用

表6 「朝鮮内」地域別・産業別物流構造と地域間関係

単位：千円（1935年不変価格）

	1925					1925 計	1935					1935 計
	農産物	水産物	林産物	鉱産物	工産物		農産物	水産物	林産物	鉱産物	工産物	
京畿道	-3,330	-4,870	-420	-4,700	-19,030	-32,350	-8,700	-5,340	-1,550	-4,700	-27,180	-47,470
忠清北道	2,680	-760	20	1,780	-1,150	2,570	4,410	-500	110	3,040	-1,900	5,160
忠清南道	5,220	-2,090	-80	-520	-5,690	-3,160	11,520	-2,450	-90	110	-10,060	-970
全羅北道	7,670	-1,010	-100	-160	-4,520	1,880	24,470	-1,710	-40	370	-9,940	13,150
全羅南道	5,780	-550	50	-20	-1,630	3,630	8,280	-750	100	-180	-3,110	4,340
慶尚北道	10,470	-4,500	-130	-720	-11,520	-6,400	21,350	-3,410	-180	-20	-19,440	-1,700
慶尚南道	-2,960	3,170	-50	-1,540	1,240	-140	-860	1,140	60	-2,890	8,970	6,420
黄海道	3,780	-1,230	560	-23,610	-2,250	-22,750	9,200	-1,260	160	-38,600	600	-29,900
平安南道	310	-2,530	-110	16,900	1,790	16,360	3,600	-3,400	-280	22,710	20,780	43,410
平安北道	6,780	-1,390	70	890	-4,700	1,650	7,980	-2,470	140	6,350	-12,550	-550
江原道	2,020	-400	80	50	-1,200	550	5,060	-360	520	1,350	-3,140	3,430
咸鏡南道	3,370	-210	240	2,180	-1,730	3,850	-2,740	-10	370	27,570	24,090	49,280
咸鏡北道	3,170	-550	260	930	-2,430	1,380	-590	-820	990	8,360	-11,680	-3,740
私鉄	28,470	-4,200	70	11,230	-13,340	22,230	34,850	-3,790	290	38,520	-16,440	53,430
朝鮮内計	73,430	-21,120	460	2,690	-66,160	-10,700	117,830	-25,130	600	61,990	-61,000	94,290
朝鮮外計	-73,440	21,150	-490	-2,680	66,220	10,760	-117,780	25,100	-600	-62,020	61,010	-94,290

出所) 図1 参照。

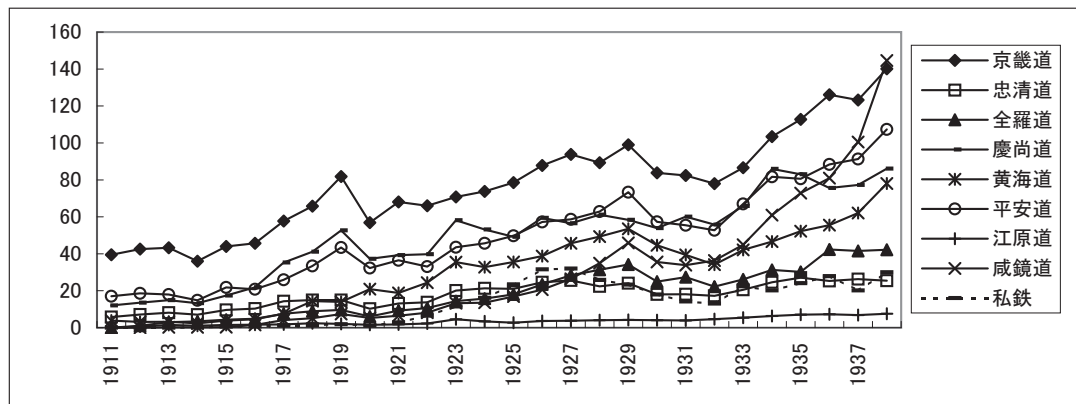
注1) 数値は「発送額-到着額」。

注2) 四捨五入の関係で、表5の数値と本表の合計額は一致していない。

部分が多い。発送超過額が特に大きくなったのは、平南、咸南、私鉄、そして1935年からの全北である。この要因をもう少し詳しくみてみよう。表6は「発送額-到着額」を産業分類別にみたものである。全北の発送超過額の増加要因は農産物、米の発送額が大きく増

加したためである³²⁾。一方、平南の場合も農産物（米）の増加があるが、それよりも鉱産物・工産物が増加している点が注目される。咸南の場合も同様に鉱産物・工産物が増加している。工産物の内訳をさらに詳しくみると、平南は砂糖、セメント、食料品の発送額が大

図7 「朝鮮内」地域別到着額の推移



出所) 図1 参照。

注1) 単位は百万円（1935年不変価格）。

注2) 図が煩雑になるのを避けるため、南北に分かれる道は数値を合算した。

きく伸びており、咸南の場合は肥料（硫安）の発送額の伸びが大きい。平南の場合、砂糖では1917年から大日本製糖平壤工場が、セメントでは1919年から小野田セメント平壤工場が既に稼動していたが、より本格的に生産が急増したのは1930年代に入ってからであり、また咸南の肥料については、1930年から日室興南工場が稼動した。一方、1925年時点では、工産品の供給を一手に引き受けていた「朝鮮

外」だが、1935年になってもその超過額にはさほど変化はない。これはつまり、一定程度、工産物の「朝鮮内」物流が増加しているということである。すなわち、1930年代、図5で既にみた鉱産物や工産物で「朝鮮内」での地域間分業が進展していたのである。

最後に、こうした地域間分業の進展を支えた消費地域について詳しくみておこう。消費地域をみるには「朝鮮内」に限定して、貨物

表7 「朝鮮内」地域別到着額の産業別構成

						単位：千円 (1935年不変価格)
A) 1925年						1925 合計
	農産物	水産物	林産物	鉱産物	工産物	
京畿道	31,900 (32)	5,950 (19)	960 (53)	5,840 (13)	33,910 (29)	78,550 (27)
忠清北道	1,290 (1)	780 (2)	0 (0)	120 (0)	1,290 (1)	3,490 (1)
忠清南道	6,450 (6)	2,870 (9)	110 (6)	1,040 (2)	7,100 (6)	17,560 (6)
全羅北道	5,690 (6)	1,120 (4)	110 (6)	440 (1)	4,900 (4)	12,260 (4)
全羅南道	2,380 (2)	730 (2)	40 (2)	160 (0)	2,480 (2)	5,800 (2)
慶尚北道	8,800 (9)	5,650 (18)	170 (9)	1,840 (4)	14,450 (12)	30,910 (10)
慶尚南道	11,010 (11)	810 (3)	70 (4)	2,540 (6)	3,870 (3)	18,290 (6)
黄海道	3,550 (4)	1,310 (4)	50 (3)	26,420 (59)	4,200 (4)	35,530 (12)
平安南道	12,050 (12)	3,570 (11)	170 (9)	3,630 (8)	16,000 (14)	35,430 (12)
平安北道	6,230 (6)	1,830 (6)	20 (1)	500 (1)	5,730 (5)	14,320 (5)
江原道	900 (1)	420 (1)	10 (1)	80 (0)	1,330 (1)	2,730 (1)
咸鏡南道	4,490 (4)	1,110 (4)	20 (1)	300 (1)	4,570 (4)	10,490 (4)
咸鏡北道	1,680 (2)	670 (2)	30 (2)	690 (2)	3,360 (3)	6,430 (2)
私鉄	4,050 (4)	4,460 (14)	50 (3)	900 (2)	13,400 (11)	22,870 (8)
朝鮮内計	100,470 (100)	31,280 (100)	1,810 (100)	44,500 (100)	116,590 (100)	294,660 (100)
B) 1935年						1935 合計
	農産物	水産物	林産物	鉱産物	工産物	
京畿道	43,270 (27)	6,860 (19)	2,020 (46)	9,570 (10)	51,040 (26)	112,760 (23)
忠清北道	1,260 (1)	520 (1)	10 (0)	210 (0)	2,070 (1)	4,070 (1)
忠清南道	6,530 (4)	2,690 (8)	170 (4)	2,760 (3)	10,850 (5)	23,000 (5)
全羅北道	5,080 (3)	1,790 (5)	170 (4)	670 (1)	10,850 (5)	18,550 (4)
全羅南道	3,710 (2)	940 (3)	80 (2)	620 (1)	6,310 (3)	11,670 (2)
慶尚北道	16,110 (10)	4,750 (13)	400 (9)	2,750 (3)	21,930 (11)	45,940 (9)
慶尚南道	24,500 (15)	710 (2)	100 (2)	4,020 (4)	7,730 (4)	37,060 (8)
黄海道	2,320 (1)	1,340 (4)	120 (3)	40,870 (45)	7,560 (4)	52,210 (11)
平安南道	19,780 (12)	4,660 (13)	690 (16)	7,420 (8)	20,160 (10)	52,700 (11)
平安北道	10,340 (6)	2,930 (8)	50 (1)	2,090 (2)	12,530 (6)	27,940 (6)
江原道	2,090 (1)	680 (2)	20 (0)	230 (0)	4,030 (2)	7,040 (1)
咸鏡南道	11,720 (7)	1,880 (5)	250 (6)	16,990 (19)	12,650 (6)	43,470 (9)
咸鏡北道	9,860 (6)	1,660 (5)	290 (7)	2,690 (3)	14,900 (7)	29,400 (6)
私鉄	3,580 (2)	3,810 (11)	60 (1)	570 (1)	16,070 (8)	24,090 (5)
朝鮮内計	160,150 (100)	35,220 (100)	4,430 (100)	91,460 (100)	198,680 (100)	489,900 (100)

出所) 図1 参照。

注1) () 内は産業別到着額 (および総到着額) の道別構成比。

の到着額のみを検討すればよい。図7は各道（内陸部）の鉄道到着額の変化を示したものである。京城を抱える京畿道がもっとも大きく、それは植民地期を通じて一貫していたことがわかる。次に慶尚道、平安道が同程度に大きく、1932年頃から咸鏡道および黄海道が大きく増加しはじめる。こうした到着額の増加がどのような貨物によってもたらされたのか、その産業別構成を示すと表7になる。総到着額は全ての道で上がっているが、重要なのは、その成長率および構成比の変化である。総到着額は全ての道を合わせて66%の成長率だが、それ以上に伸びたのは、全南（101%）、慶南（103%）、平北（95%）、江原（158%）、咸南（314%）、咸北（357%）である。この内、「朝鮮内」全体に対する道別構成比に変化が現れたのは咸南・咸北で、それぞれ5%、4%ずつ上昇している。逆に構成比が下がったのは京畿と私鉄で、それぞれ4%、3%ずつ下落している。もちろん、到着額＝消費額とはならないが、この時期に、初期から大きな消費市場であった京畿、平南、慶南に加え、咸南・咸北の二道が消費市場として大きく成長していたことは間違いない。

また、到着額成長率の産業別の寄与度を求めると、「朝鮮内」合計で農産物20%、水産物・林産物1%、鉱産物16%、工産物28%となる。鉱産物の場合は、到着地域が限定されているが（黄海、咸南）、工産物の場合は、どの道でも比較的寄与度は高く、この時期、工産品の消費市場が量的にも地域的に拡大していることがわかる。その中でも特に寄与度が高かったのは、やはり咸南・咸北の二道である。さらに興味深いのはこれらの地域では農産物の到着量も大きく増加していることである。工業化の進展が生産品の供給（発送）および

その生産に必要な資材の需要（到着）のみならず、工業化に伴う人口移動によって生活消費財の需要を喚起している結果だといえる³³⁾。

このような到着額の変化を地域別の沿線市場規模（人口）との関連で検討しておこう。鉄道沿線とは、鉄道駅が敷設された府郡のことであり、沿線市場はそれら府郡の人口を指す。沿線人口の規模については、以前にデータを提示したことがあるが³⁴⁾、これを、本稿における「朝鮮内」の定義にあわせるため、国鉄駅の敷設された府郡の内、港駅の所在する府郡を除外した沿線人口を地域別に整理した。この人口で、前掲表7の到着額を割って一人当到着額を示したのが表8である³⁵⁾。1925年で最も一人当到着額の大きいのは黄海であるが、鉱産物の額の大きさによるものであるので、これを除くとやはり京畿が最も高い。続いて慶北、そして総額では目立たなかった忠南が続き、平南、慶南という順序になっている。これが1935年になると、やはり咸南、咸北が大きく成長してくるのが分かる。しかも、その額は京畿のそれに次ぐほどの大きさである。一人当到着額の成長率が人口の増加率よりも大きかったのは、黄海、咸南、咸北の三道である。仮に圧倒的な比重を占める鉱産物を除いても、この三道は人口の成長率よりも一人当到着額の成長率が高い³⁶⁾。咸南、咸北は、総額でも見たとおり、農産物の一人当到着額も大きく成長している。繰り返すように、到着額＝消費額ではないが、鉄道の到着額が当地の消費とまったく無関係ということは考えられず、ここでの変化はおおよそ消費の動向とみなしてもよいだろう。やはりこれらの地域が1930年代を前後に消費市場として大きく成長していたということが出来る。

表 8 「朝鮮内」地域別一人当到着額の産業別構成

単位：円 (1935年不変価格), 人

A) 1925年	農産物	水産物	林産物	鉱産物	工産物	1925 合計	1925 人口
京畿道	24.5	4.6	0.7	4.5	26.0	60.3	1,302,472
忠清北道	4.0	2.4	0.0	0.4	4.0	10.9	320,575
忠清南道	17.5	7.8	0.3	2.8	19.3	47.7	367,917
全羅北道	8.6	1.7	0.2	0.7	7.4	18.5	661,376
全羅南道	3.6	1.1	0.1	0.2	3.7	8.7	667,896
慶尚北道	16.3	10.5	0.3	3.4	26.8	57.4	538,337
慶尚南道	21.3	1.6	0.1	4.9	7.5	35.4	517,153
黄海道	7.9	2.9	0.1	58.9	9.4	79.2	448,328
平安南道	13.6	4.0	0.2	4.1	18.0	39.9	888,201
平安北道	10.2	3.0	0.0	0.8	9.4	23.6	608,224
江原道	7.4	3.5	0.1	0.6	10.9	22.5	121,574
咸鏡南道	7.9	1.9	0.0	0.5	8.0	18.4	570,090
咸鏡北道	4.5	1.8	0.1	1.8	8.9	17.1	376,307
B) 1935年	農産物	水産物	林産物	鉱産物	工産物	1935 合計	1935 人口
京畿道	26.3	4.2	1.2	5.8	31.0	68.6	1,644,664
忠清北道	3.4	1.4	0.0	0.6	5.6	11.0	370,243
忠清南道	14.1	5.8	0.4	5.9	23.4	49.6	464,043
全羅北道	5.0	1.8	0.2	0.7	10.7	18.2	1,017,978
全羅南道	3.0	0.8	0.1	0.5	5.2	9.5	1,223,965
慶尚北道	14.7	4.3	0.4	2.5	20.0	41.9	1,095,220
慶尚南道	30.6	0.9	0.1	5.0	9.6	46.2	801,820
黄海道	4.8	2.8	0.3	85.6	15.8	109.3	477,573
平安南道	16.1	3.8	0.6	6.1	16.5	43.0	1,225,767
平安北道	11.6	3.3	0.1	2.3	14.0	31.2	894,136
江原道	9.2	3.0	0.1	1.0	17.7	30.9	227,658
咸鏡南道	15.7	2.5	0.3	22.8	17.0	58.4	744,635
咸鏡北道	20.4	3.4	0.6	5.6	30.8	60.8	483,234

出所) 図 1 参照。人口については拙稿「植民地期朝鮮における鉄道敷設と沿線人口の推移」(『日本植民地研究』第23号, 2011年 6 月)を参照。但し, 前掲論文の数値から私鉄沿線人口を除いてある。

注 1) 数値は「(表 7 の到着額) / 人口」。

注 2) 人口は, 国鉄沿線 (国鉄の駅が敷設された府郡) 上の人口の内, 港駅が所在する府郡を除いたもの。

IV. おわりに

以上みてきたことを, 改めてまとめておこう。まず, 鉄道輸送額の推計という作業の妥当性について。トン単単価の作成についてはまだ改善の余地が残されているが, 既存研究の成果と対比してみても, 現時点で, トンベースでみるより価格ベースでみたほうが朝鮮経済の実態に近くなったとはいえる。

その上で, 鉄道による基本的な物流構造が

朝鮮外との関係にあったことを確認した。それは, 朝鮮が一つの地域として完結した再生産構造をもっておらず, 帝国の一部として機能していたという点から考えても当然であるが, こうしたことが鉄道輸送額の分析からも確認できるという点が, 推計の妥当性という観点からは重要である。しかし, その一方で, 「朝鮮内」物流量も着実に増加しており, 単純に対外関係=帝国内分業だけでは鉄道輸送の動向を示すことができないという点もまた

重要である。特に、1930年代になって、鉱産物、工産物で「朝鮮内」物流が増加しており、帝国内分業のもとに置かれつつも「朝鮮内」の地域間分業関係もまた急速に展開していったということができる。そのように「朝鮮内」の地域間分業関係が進展したのは、初期から鉄道が敷設され、京城・平壤・大邱といったような大都市を抱えた京畿道、平安道、慶尚道などの既存の消費市場の量的拡大とともに、徐々に黄海道、咸鏡道が新しく消費市場として成長していたためであり、そのような市場の地域的な広がりも確認することができた。

但し、繰り返し注意しなければならないことは、ここで論じられていることが鉄道による到着量であって、絶対的な消費量ではないという点である。つまり、各道での絶対的な消費量には鉄道以外で輸送されてくるものや、当地で生産され消費されるモノも含まれるからである。本稿が主張したいのは、仮に上のような事情であったにせよ、鉄道によって輸送される量が大きく変化していることを当地の消費と無関係と考えることはできないであろうということである。

本稿の分析は、単価系列の作成、地域概念（朝鮮内・朝鮮外）の設定において、まだ暫定的な部分を多く残している。より立体的で具体的な物流を論じるのは、生産、貿易といった他の社会経済統計と組み合わせることで可能になる。各貨物を総合し、全体像に迫るためにはまだ多くの下準備が必要となるため、それは今後の課題とせざるをえない。また、上記のような作業を進めていった後には、本稿で分析した朝鮮内の分業関係の変化や消費市場の地域的な広がりが、日本の植民地政策といかなる関係にあるのかといった評価の問題についても検討を進めていきたい。

付記

本稿は、日本学術振興会科学研究費（特別研究員奨励費、受付番号：23・4219）による成果の一部である。

注

- 1) 一橋大学経済研究所アジア長期経済統計室「Korea 長期経済統計データベースの作成」、2000年（http://www.ier.hit-u.ac.jp/COE/Japanese/online_data/korea/korea.htm）、김낙년編『한국의 경제성장 1910-1945』, 서울대학교출판부, 2005年。
- 2) とりわけ一部の港、期間を除いて港湾統計がないことが物流分析にとって問題となる。逆に、鉄道統計は、物流分析にとって唯一の体系的な資料だということになる。
- 3) 堀和生『東アジア資本主義論 I - 形成・構造・展開』, ミネルヴァ書房, 2009年。
- 4) 代表的な研究は, 정재정『일제침략과 한국철도 (1892-1945)』, 서울대학교출판부, 1999年, 第8章。
- 5) 竹内祐介「鉄道輸送量の『価額化』の意義とその有効性—植民地期朝鮮流通史の基礎作業として—」(早稲田大学アジア研究機構『次世代アジア論集』No.3, 2010年3月)。旧稿では「鉄道輸送額」を「鉄道輸送量の『価額化』」と表現した。
- 6) 個別貨物の流通については、すでに論じたことがある。竹内祐介「穀物需給をめぐる日本帝国内分業の再編成と植民地朝鮮—鉄道輸送による地域内流通の検討を中心に—」(『社会経済史学』第74巻第5号, 2009年1月)、「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』第575号, 2010年7月)。
- 7) このような試みはすでに満鉄の貨物輸送量と関東州の貿易を接続するという目的で行われたことがある。松本俊郎「満鉄輸送統計と関東州貿易」(『岡山大学経済学会雑誌』第18巻第3号, 1986年11月)。
- 8) 対象を1911年からとしている主な理由は、植民地期以前の商品単価を求めることが困難な点、

- 1908-1910年の鉄道貨物統計では連帯輸送を路線別(日本, 満洲)に分けられない点等である。
- 9) 鉄道総督府鉄道局『貨物運賃等級表』, 1932年。
- 10) 掲載品目に特に大きな変更があるのは1930年及び1938年である。
- 11) 北鮮線とは, 朝鮮半島東北部で, 満洲との国境線附近に敷設されていた咸鏡線の一部区間(輪城駅以北)と図們線を満鉄に委託した路線のこと。
- 12) 1933-1934年については, 総督府鉄道局の分類と同一の基準で整理されているが, 以後統計が満鉄様式に改編され, 掲載品目数も大きく増えた(1937年の場合, 総督府鉄道局の掲載品目数が73品目なのに対し, 北鮮線の掲載品目数は139品目)。これは委託経営当初, 貨物運賃が総督府鉄道局の運賃体制を引継いでおり, 1936年から徐々に特定貨物や特定経路の割引を実施, 1938年に満洲国・社線に対しては同一体系に移行したという事情とも関係している(但し, 北鮮線道内を移動する貨物には北鮮線専用の運賃率, 総督府鉄道局線とは局線運賃率を適用)。満鉄会編『南満洲鉄道株式会社第四次十年史』, 龍溪書舎, 1986年, 334-335頁。
- 13) 下限を1937年とすると「家具類」も加わり37品目を対象とすることができるが, 家具類は後の作業となるトン当単価が得られないため, いずれにせよ対象に加えることができない。
- 14) 京城商業会議所『朝鮮経済雑誌』(及び後掲雑誌の京城商工会議所『経済月報』), 各号。
- 15) 他の方法の内の一つは, 既存研究の成果を利用するというものである。しかし多くの既存研究が公表している物価系列は, 例えば産業ごとに整理した結果であり, その計算過程で作成された品目別の単価(または指数)までは公表していない場合が多い。代表的なのは一橋大学経済研究所アジア長期経済統計室「Korea 長期経済統計データベースの作成」, 及び, 김낙년編『한국의 경제성장 1910-1945』が挙げられる。いずれも一部の品目について単価(または指数)を公表しており, 本章に必要な全ての品目について公表しているわけではないので, 一貫性の観点からこれは利用しなかった。また, これらは植民地期の統計を現在の
- 国民経済計算基準に整理するという目的から「生産者価格」で作成している。本報告で利用する鉄道統計は多くの貿易品を含んでいるので, それを反映していない単価系列をそのまま利用してよいかは判断が難しい。もう一つの方法としては, 各種生産統計と貿易(輸移入)統計を品目ごとに整理・統合し, 国内流通過程に入る以前の単価を推計するという方法がある。しかし, 両者の統計は分類基準が異なるのでそれを品目ごとに整理することには困難が多い上, 各品目の「その他」には数量情報が記載されていない場合が多く, 単価を作成するにはそれを除外するか, あるいは「その他」の数量を推計するしかない。いずれの方法をとるにせよ, 京城の卸売物価を利用するよりも確実に信頼性が高まるとは言い難いため, 行わなかった。
- 16) 同一の銘柄でなくとも, 前後の価額の推移から同質のものと判断される銘柄は, 同一のもののみなしてつけた。
- 17) 1919-1938年と同一の品目が記載されていなかった場合は, 類似する品目で指数を作り, それをリンクさせた。
- 18) 但し, 該当商品の総供給額が判明しない場合もあるので, そのときには単純な算術平均をとった。
- 19) 朝鮮の鉄道統計にあらわれる「トン」にはフランストン(噸), イギリストン(英噸)があるが, 本章で単に「トン」と表記する場合は全てフランストンを意味する。
- 20) 朝鮮総督府鉄道局『朝鮮国有鉄道貨物運送規則同補足』, 1930年, 6-8頁。
- 21) 例えば綿糸の京城の卸売取引単位は1梱=20玉であるが, 鉄道の綿糸のキロ換算単位も綿糸20玉(=100kg)である。
- 22) 山口外二『鉄道貨物運送の指針』, 交通展望社, 1932年, 375-382頁。
- 23) 正確には, 時期によって管理主体は異なるが, ほぼ「国鉄」として把握できる路線を対象としている。この点についての詳細は, 竹内祐介「植民地期朝鮮における鉄道敷設と沿線人口の推移」(『日本植民地研究』第23号, 2011年6月)や, 竹内祐介, 前掲稿(2009)(2010)などを参照。

植民地期朝鮮の「鉄道輸送額」推計とその活用

- 24) 通過輸送量とは、例えば日本鉄道省線から満鉄に輸送されるような、直接に朝鮮国鉄駅内で発着しない貨物の輸送量のこと。これを除外したのは、「朝鮮内」および「朝鮮内」－「朝鮮外」の物流構造に分析の焦点をあわせているため「朝鮮外」－「朝鮮外」の物流は考慮しなかったためである。「朝鮮内」「朝鮮外」の定義は図3参照。
- 25) 両者の相関係数を求めれば0.8572（有意水準0.1%）である。
- 26) 既存の朝鮮鉄道研究は、トンベースの貨物構成の推移から、初期には農産物などの一次産品が高く、30年代以降は重化学工業化（あるいは軍需工業化）によって工産物の貨物比重が高くなることを指摘し、それを「植民地的な収奪」と評価してきた。정재형, 前掲書, 426-430頁, 高成鳳『植民地鉄道と民衆生活』, 法政大学出版会, 1999年, 第1章, 16-17頁。「収奪」か否かはともかく、これらの評価に対して、貿易品を含んでいる物流は必ずしも当該地（つまり朝鮮）の産業構造を反映するとは限らないということは指摘できる。つまり、30年代の貨物構成の変化は、工産物の中でも特に重量の大きいもの（セメントなど）の比重が高まったためであり、価額ベースでみれば工産品は初期から比重の高いものだったということである。
- 27) 堀和生, 前掲書, 第2章, 59-61頁。
- 28) この作業を行なうためには、港別に鉄道貨物分類に従って統計を整理し、適切な単位換算を行った上で輸移入量と鉄道発送量, 輸移出量と鉄道到着量を対比させることが必要である。
- 29) 堀和生『朝鮮工業化の史的分析』, 有斐閣, 1995年, 第2章, 56-57頁。
- 30) 堀和生, 同前書, 61-62頁。但し、石炭の場合は輸移入量も多く、総供給量の内、20年代初頭には70%程度、30年代でも40%が輸移入石炭であった。これが図5に反映されていないのは、第一に、輸移入石炭の多くが港後背地など「朝鮮外」で消費された可能性と、第二に、本稿では鉄道用石炭の消費が考慮されていないことによる過小評価の可能性が考えられる。
- 31) この処理は、次のような仮定を置いた上での地域間分業関係をみる、と理解することもできる。つまり、「もし各道での需要が基本的に同じ道内で供給されるとしたとき、不足する需要量はどこから供給されているのか（あるいは逆に、各道での供給が基本的に同じ道内に需要されるとしたとき、過剰となる供給量がどの地域で需要されているのか）」というものである。
- 32) これは全羅北道の米生産量が増加したことよりも、1935年に私鉄・南朝鮮鉄道を買収したことに伴い、それまで「私鉄」に含まれていた沿線の米発送量が全羅北道に加わったためだと思われる。
- 33) この点についてのより詳しい検討は、竹内祐介, 前掲稿（2009）,（2010）。
- 34) 竹内祐介, 前掲稿（2011）。
- 35) この処理は、ここまで明示的に分析に取り込んでこなかった鉄道網の拡張の影響を考慮することでもある。すなわち、地域別の鉄道輸送額（量）は、その地域に鉄道が敷設されているか否かで大きく変化するが、沿線人口（鉄道が敷設されている地域の人口）によって評価することで、そうした点を考慮することにもなる。
- 36) 黄海の人口増加率は、6.5%、一人当到着額の成長率は38.0%（鉱産物を除くと16.9%）、咸南の場合はそれぞれ30.6%、217.3%（99.0%）、咸北の場合は、28.4%、256.2%（262.5%）。

（日本学術振興会特別研究員）

付表 1 鉄道貨物の分類と単価作成に利用した銘柄および単位換算率の一覧 (1935年を事例に)

産業別	貨物名	京城取引銘柄	京城取引単位	換算率	単位備考	出所	トン当単価
農産物	米	玄米 (三等)	一石	6.349	4 斗俵入又は俵入=63kg	①	181.14
	麦類	大麦 (上)	一石	7.843	4 斗俵入=51kg	②	67.29
	大豆	大豆 (龍山三等)	一石	6.897	4 斗俵入=58kg	①	124.41
	雑穀	精粟 (鉄嶺)	一袋	10.256	1 袋=150~175斤 (162.5斤として計算)	③	159.18
	野菜類	甘藷 (鮮内物)	十貫	25.862	正味13貫500匁俵入=52.2kg	②	94.14
		馬鈴薯 (鮮内物)	十貫	25.397	正味16貫目俵入=63kg	②	61.71
	果物類	林檎 (国光)	一箱 (四貫入)	37.037	正味 4 貫800匁木箱入=27kg (※誤差は木箱重量とみなす)	②	114.07
	綿	蒲団綿 (京一)	一貫	265.260	ヘシアンクロス包鉄帯巻正味375ポンド=171kg	②	798.43
	煙草	◎移入葉煙草 (仁川港相場)	一斤	1,666.667		⑧	465.23
	牛皮	牛皮 (京大)	百斤	16.667			851.33
牛	生牛 (牡)	頭六百斤	2.778			312.50	
水産物	鮮魚	◎移出鮮魚 (仁川港相場)	一斤	1,666.667		⑧	66.11
	海藻	◎移出海藻 (仁川港相場)	一斤	1,666.667		⑧	2,479.84
	塩	食塩 (朝鮮一等)	百斤	15.873	60kg俵又は俵入=63kg	①	22.70
食塩 (再製塩)		百斤	15.873	60kg俵又は俵入=63kg	①	43.17	
林産物	薪炭	木炭 (枝炭)	十貫	26.667			49.07
		木炭 (根炭)	十貫	26.667			53.33
		薪 (松)	十貫	26.667			14.40
		薪 (堅木)	十貫	26.667			14.13
	木材	挽材 (紅松)	一才	33.530	1 尺縮=10才, 1 噸=3.3尺縮	⑤	4.69
		挽材 (杉松)	一才	33.530	1 尺縮=10才, 1 噸=3.3尺縮	⑤	3.89
		挽材 (落葉松)	一才	33.530	1 尺縮=10才, 1 噸=3.3尺縮	⑤	3.96
鉱産物	石炭	石炭 (撫順切込)	一噸	1.000			16.63
		煉炭 (官製二穴)	一噸 (千二百個)	1.000			19.00
		煉炭 (官印二穴)	一噸 (千二百個)	1.000			18.00
	砒・鉍物	◎移出鉍物 (仁川港相場)	百斤	16.667		⑧	151.83
石油	石油 (松印)	一箱 (二缶)	27.778	1 斗缶 2 個合箱入=36kg	②	167.50	
工産物	塩干魚	◎移出塩干魚 (仁川港相場)	一斤	1,666.667		⑧	292.05
小麦粉	麦粉 (緑ダイヤ)	一袋 (六貫)	45.455	5 貫900匁袋入=22kg (※誤差は袋重量とみなす)	①	186.36	
紙類	洋紙 (A模造60封度)	一連	36.744	1 連=60ポンド	⑦	346.49	
金属・金属器	亜鉛板 (平)	一枚	543.071	145枚板縮=267kg	②	477.90	
	亜鉛板 (浪)	一枚	543.071	145枚板縮=267kg	②	396.44	
肥料	洋釘 (一吋半)	一樽 (百斤入)	15.625	100斤樽入=64kg	①	137.50	
	大豆粕 (安東物)	玉	36.232	大豆粕1玉=46斤	①	70.65	
	硫安 (朝室物)	十貫	25.000	10貫俵入=40kg	①	109.75	
	過燐酸石灰	十貫	25.000	10貫俵入=40kg	①	34.50	
煉瓦類	煉瓦 (焼過一等)	千個	0.333	4 個合繩掛=12kg	②	6.89	
石灰・セメント	セメント (小野田)	一袋	19.608	セメント50kg袋入=51kg	①	22.55	
砂糖	砂糖 (SK五温)	百斤	15.873	100斤安平包=63kg	①	356.98	
	砂糖 (J四温)	百斤	15.873	100斤安平包=63kg	①	341.11	
味噌・醤油	醤油 (亀甲祐)	一小樽	41.667	9 升樽入=24kg	①	173.75	
	醤油 (亀甲萬)	一小樽	41.667	9 升樽入=24kg	①	190.00	
	醤油 (亀甲龍)	一小樽	41.667	9 升樽入=24kg	①	169.58	
	味噌 (地物赤)	二十貫	10.714	大樽18貫目入=84kg	②	117.64	

植民地期朝鮮の「鉄道輸送額」推計とその活用

綿糸	綿糸（扇面印十六手）	一梱（二十玉入）	10.000	20玉筵包=100kg	①	2,040.00
	綿糸（双女印十手）	一梱（二十玉入）	10.000	20玉筵包=100kg	①	1,783.00
綿布	粗布（三A）	一梱（二十反入）	7.092	1 梱 = 200～270斤（235斤として計算）	④	1,251.06
酒類	清酒（桜正宗）	一樽（四斗五升）	9.653	4 斗樽入繩掛=103.6kg （※誤差は樽重量とみなす）	②	719.11
	焼酎（金剛）	一壺（1斗五升）	29.762	1 斗陶器壺入=33.6kg （※誤差は壺重量とみなす）	②	169.35
	麦酒（札幌）	一箱（四打入）	12.987	大瓶 4 打箱入=77kg	①	195.71
薬品薬材	◎移入薬品類（仁川港相場）	一斤	1,666.667		⑧	124.25
燐寸	燐寸（鹿印）	一箱	50.000	大100個木箱入り=20kg	②	403.00
縄・吠・筵	縄（機械一等）	十貫	26.667			33.87
食料品	缶詰（蟹鮮産）	一箱	45.930	「輸出蟹缶詰1箱=48ポンド」を適用	⑥	584.68
除外品目	石材類	※ 単価あるいは換算率を得られず除外。				
	陶磁器	※ 単価あるいは換算率を得られず除外。				
	局用品	※ 内容が不明なため除外。				
	軍用品	※ 内容が不明なため除外。				
	その他	※ 内容が不明なため除外。				

出所) 京城の銘柄および取引単位は、京城商工会議所『経済月報』の「京城重要品物価表」を参照。

単位換算に使用した資料については、次の通り。①朝鮮総督府鉄道局『朝鮮国有鉄道貨物運送規則同補足』、1930年、②山口外二『鉄道貨物運送の指針』、交通展望社、1932年、③朝鮮総督府鉄道局営業課『満洲粟に関する調査』、1928年、④朝鮮総督府鉄道局営業課『朝鮮ニ於ケル綿布』、1925年、⑤朝鮮殖産銀行調査課『朝鮮ノ木材』、1925年、⑥日滿農政研究会『大東亜農政参考資料 附・度量衡及貨幣換算表』、1942年、⑦小泉袈裟勝編『図解 単位の歴史辞典』柏書房、1989年、⑧朝鮮総督府『朝鮮貿易年表』、1935年版

注1) 表中、「出所」欄に記した数値は、上記の文献①～⑧に相当。同欄に数値を示していないものは、取引単位が重量のもので、上記文献⑦の巻末に掲載されている換算率を適用して計算した。

注2) 「換算率」は京城取引単位からトンへの換算率を示している。

注3) 貨物別単価の計算は、同じ品目で銘柄が異なるだけの場合は算術平均を、品目自体が異なるもの同士の場合は、各品目の供給額をウェイトとした加重平均で算出した。但し、1911-1922年は1918年の加重値、1923-1938年は1935年の加重値をそれぞれ一律に適用した。

付表 2 貨物別トン当単価 (1911 - 1938年)

	1911	1912	1913	1914	1915	1916	1917	1918	1919	1920	1921	1922	1923	1924
米・粳	81.67	104.44	108.47	78.82	61.22	74.26	108.61	174.79	268.90	244.41	166.85	186.64	174.66	218.67
麦類	37.66	47.14	45.29	31.16	24.89	29.23	47.46	68.26	101.82	95.24	60.71	66.89	61.35	83.52
大豆	50.23	73.01	79.18	87.27	86.53	63.22	75.35	98.55	145.06	186.14	216.69	139.74	156.13	164.32
雑穀	75.39	91.13	99.00	68.18	61.91	69.65	82.46	118.08	183.20	161.58	113.95	154.51	161.05	193.47
野菜類	35.70	53.56	89.26	83.31	83.31	83.31	101.16	154.72	220.17	166.62	119.01	124.96	154.72	142.82
果物類	166.49	225.07	258.98	249.73	209.65	138.74	172.65	262.06	524.12	591.95	419.30	376.14	388.47	326.81
綿	328.77	422.70	422.70	375.73	516.63	704.50	1,127.20	1,127.20	1,455.96	516.63	610.57	798.43	986.30	1,174.16
煙草	242.85	302.40	317.75	250.76	211.22	246.57	342.88	502.45	740.18	658.30	462.44	525.25	521.06	614.11
牛皮	488.75	496.82	530.15	497.69	530.94	594.52	821.81	1,253.90	1,852.17	1,335.88	1,152.68	1,215.83	1,230.36	1,312.52
牛	161.40	133.44	110.31	135.52	106.92	98.97	139.31	253.28	351.35	358.17	309.29	310.92	328.58	327.09
鮮魚	66.31	75.56	57.32	47.67	49.98	47.34	62.01	97.51	112.78	113.05	93.88	93.08	93.28	89.58
海藻	2,487.28	2,834.46	2,150.03	1,787.97	1,874.76	1,775.57	2,326.09	3,657.77	4,230.62	4,240.53	3,521.38	3,491.62	3,499.06	3,360.19
塩	33.04	37.65	28.56	23.75	24.90	23.58	30.89	48.58	56.19	56.32	46.77	46.37	46.47	44.63
薪炭	9.87	11.01	11.29	11.59	9.80	9.69	12.42	20.40	29.25	35.60	28.71	29.41	25.16	23.80
木材	4.27	5.59	4.77	4.73	3.70	3.15	4.20	5.98	6.56	7.85	3.97	4.16	4.16	4.65
石炭	12.47	12.20	12.47	12.39	12.21	12.03	16.50	19.63	27.09	37.65	28.76	22.33	20.24	20.76
鉱・鉱物	100.60	107.28	84.75	83.75	104.35	126.22	141.02	147.53	123.05	152.71	130.71	141.60	160.86	161.18
石油	193.39	206.50	159.68	154.29	137.45	160.02	177.96	218.50	251.80	265.10	235.78	242.25	245.67	249.47
塩干魚	292.93	333.81	253.21	210.57	220.79	209.11	273.94	430.77	498.24	499.41	414.71	411.21	412.08	395.73
小麦粉	104.79	115.67	123.31	112.14	122.28	137.13	139.04	218.26	278.22	272.49	211.79	212.67	201.06	241.19
紙類	211.51	201.36	209.53	209.82	219.24	267.13	372.67	515.50	560.12	569.85	485.11	437.29	426.32	413.13
金属・金属器	705.72	495.32	616.96	314.80	287.62	284.88	343.90	566.00	294.37	251.42	141.76	141.29	143.28	145.53
肥料	113.88	121.61	94.04	90.86	80.94	94.23	104.80	128.67	148.29	156.11	138.85	142.66	144.67	146.91
煉瓦類	6.08	7.77	6.75	6.28	6.21	6.66	8.92	12.16	19.24	18.00	14.77	18.99	14.88	12.15
石灰・セメント	19.89	25.44	22.09	20.56	20.32	21.81	29.19	39.80	62.97	58.92	48.34	62.15	48.69	39.76
砂糖	213.59	216.90	216.96	217.31	196.82	203.79	249.80	353.69	494.69	451.85	470.23	449.73	443.58	455.11
味噌・醬油	98.66	100.19	100.22	100.38	90.91	94.13	115.38	163.37	228.50	208.71	217.20	207.74	204.89	210.22
綿糸	1,097.39	1,115.51	1,190.35	1,117.47	1,192.11	1,334.88	1,845.21	2,815.38	4,158.67	2,999.45	2,588.12	2,729.90	2,762.53	2,947.01
綿布	718.24	730.09	779.08	731.37	780.23	873.67	1,207.68	1,842.65	2,721.82	1,963.12	1,693.91	1,786.70	1,808.06	1,928.80
酒類	188.86	191.27	191.33	191.64	173.57	179.72	220.29	311.91	436.26	398.48	414.68	396.61	391.18	401.35
薬品薬材	143.45	153.18	118.45	114.45	101.96	118.70	132.01	162.08	186.78	196.64	174.89	179.70	182.23	185.05
燐寸	465.28	496.83	384.19	371.23	330.70	385.00	428.16	525.70	605.83	637.82	567.27	582.84	591.08	600.22
縄・吹・筵	24.73	24.25	25.02	21.31	21.45	24.67	26.23	39.07	65.38	53.53	49.19	45.08	46.46	46.14
食料品	357.78	363.32	363.43	364.01	329.69	341.37	418.43	592.45	828.65	756.89	787.68	753.34	743.04	762.35

植民地期朝鮮の「鉄道輸送額」推計とその活用

	1925	1926	1927	1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937	1938
米・粉	212.45	199.01	166.58	167.44	155.73	86.83	112.05	125.09	124.29	164.53	181.14	184.25	191.93	209.01
麦類	89.62	80.38	73.16	75.40	69.62	59.18	35.98	41.84	50.59	55.57	67.29	77.09	78.05	83.03
大豆	179.33	164.54	144.85	138.25	148.25	135.06	74.50	82.69	109.83	102.81	124.41	146.55	176.78	173.37
雑穀	167.45	160.38	156.64	153.58	143.03	87.40	90.20	105.27	104.61	147.30	159.18	163.18	161.05	182.53
野菜類	95.21	95.21	95.21	101.16	77.36	47.61	53.56	53.56	53.56	71.41	71.41	71.41	71.41	77.36
果物類	289.81	277.48	228.15	215.82	160.32	147.99	98.66	104.82	120.24	101.74	114.07	123.32	107.91	157.24
綿	939.33	657.53	845.40	798.43	704.50	375.73	375.73	610.57	563.60	798.43	798.43	751.47	610.57	798.43
煙草	599.22	546.65	486.17	494.08	446.62	267.04	287.51	331.24	345.67	415.92	465.23	495.01	506.64	555.49
牛皮	1,315.91	1,145.67	1,075.73	1,120.04	1,110.16	713.72	635.88	670.37	775.51	772.90	851.33	858.86	1,016.52	1,324.71
鮮魚	382.02	365.26	358.67	236.02	328.08	352.66	303.01	264.30	283.68	293.93	312.50	315.62	367.25	449.46
牛	97.78	91.56	79.40	84.69	83.70	59.70	51.43	44.62	61.48	59.57	66.11	74.77	71.40	76.36
海藻	3,667.69	3,434.59	2,978.29	3,176.68	3,139.48	2,239.30	1,929.32	1,673.90	2,306.26	2,234.34	2,479.84	2,804.70	2,678.23	2,864.22
塩	48.71	45.62	39.56	42.19	41.70	29.74	25.62	22.23	30.63	29.68	32.94	37.25	35.57	38.04
新炭	24.28	20.68	24.43	23.85	24.71	23.29	19.33	16.71	15.92	16.25	17.80	18.76	21.60	26.36
木材	4.46	4.52	4.27	3.78	3.05	3.54	3.10	2.90	3.59	4.05	4.18	4.36	5.55	6.49
石炭	20.46	20.47	20.85	19.74	18.81	16.82	15.48	15.07	15.43	16.43	16.79	16.77	17.92	21.40
鉱・鉱物	147.69	136.29	135.21	132.56	125.61	121.05	112.25	116.13	137.29	144.62	151.83	175.80	194.71	201.59
石油	271.47	244.52	220.28	199.61	204.14	148.72	134.84	125.33	153.00	155.85	167.50	183.82	188.63	191.18
塩干魚	431.94	404.49	350.75	374.12	369.74	263.72	227.22	197.13	271.61	263.14	292.05	330.31	315.41	337.32
小麦粉	235.45	212.97	204.44	206.21	183.57	145.36	90.98	130.22	151.97	150.06	186.36	231.19	233.10	268.23
紙類	421.73	429.88	423.10	406.80	377.27	297.70	279.57	284.92	286.99	290.52	346.49	355.03	481.71	493.97
金属・金属器	135.88	123.46	116.43	119.30	105.93	96.16	77.69	88.08	112.41	140.96	149.34	158.63	182.18	208.29
肥料	159.87	144.00	129.72	117.55	120.21	87.58	79.40	73.80	90.10	91.78	98.64	108.25	111.08	112.59
煉瓦類	12.33	13.73	12.10	9.63	8.50	7.44	7.48	7.71	7.49	7.54	6.89	6.92	6.59	6.89
石灰・セメント	40.35	44.93	39.61	31.52	27.83	24.35	24.48	25.22	24.53	24.66	22.55	22.66	21.58	22.56
砂糖	456.00	435.15	442.83	432.89	418.81	338.32	304.03	324.42	320.83	322.59	349.05	362.76	414.66	433.36
味噌・醤油	210.63	201.00	204.54	199.95	193.45	156.27	140.44	149.85	148.19	149.01	161.23	167.56	191.53	200.17
綿糸	2,954.61	2,572.37	2,415.33	2,514.83	2,492.65	1,602.52	1,427.74	1,505.18	1,741.25	1,735.39	1,911.50	1,928.41	2,282.39	2,974.38
綿布	1,933.78	1,683.60	1,580.82	1,645.94	1,631.42	1,048.84	934.45	985.13	1,139.64	1,135.80	1,251.06	1,262.13	1,493.81	1,946.71
酒類	402.13	383.75	390.52	381.75	369.34	298.36	268.12	286.10	282.93	284.48	307.82	319.91	365.67	382.17
薬品薬材	201.37	181.38	163.40	148.07	151.42	110.32	100.02	92.96	113.49	115.60	124.25	136.35	139.92	141.82
燐寸	653.15	588.32	529.98	480.25	491.14	357.82	324.41	301.53	368.12	374.96	403.00	442.26	453.83	459.98
縄・吹・筵	48.37	47.65	43.51	36.89	32.18	30.03	27.94	34.74	32.75	33.57	33.87	35.38	53.43	52.93
食料品	763.84	728.92	741.77	725.12	701.55	566.72	509.28	543.43	537.42	540.36	584.68	607.66	694.58	725.92

注1) 推計方法については本文を参照。
 注2) 推計結果については暫定である。特に換算率の面で不十分な点が多いが、今後の議論の叩きとすために公表した。