

経済成長期の韓国鉄道

著者	鄭 炳?
雑誌名	関西大学商學論集
巻	51
号	5
ページ	57-71
発行年	2006-12-25
その他のタイトル	A Study on Korean Railroad in the Economic Growth Period
URL	http://hdl.handle.net/10112/4131

経済成長期の韓国鉄道

鄭 炳 玟

はじめに

韓国（朝鮮）で最初に鉄道が建設され、営業が始まったのは1899年9月18日のことである。すなわち、日本によって建設された京仁線（ソウルの鷲梁津から仁川までの33.2キロ）の開業がそれである。

1910年から1945年にかけての日本統治時代には、植民地支配のために、日本によって鉄道建設が活発に行われた。その結果、1945年8月に日本の支配から解放された時点で、朝鮮半島には約5,000キロの国有鉄道と約1,400キロの私設鉄道のネットワークが構築されていた。

1945年の解放の後、朝鮮半島では南北分断という極めて重大な事態が発生し、この過程で米軍による統治、南朝鮮においては大韓民国（韓国）の建国などを経験した。さらに、1950年には朝鮮戦争（韓国では韓国戦争と呼ぶ）が勃発し、朝鮮半島は破壊しつくされ、国土は完膚なきまでに荒廃した。同戦争の休戦後、韓国では疲弊した国土と国民経済の復興・再建のために、国を挙げての努力が求められた。この時期、韓国鉄道は戦災で破壊された鉄道施設の復旧、ディーゼル機関車の導入による輸送力の増強、そして産業鉄道の新設などを遂行して戦後復興に貢献した。その結果、鉄道は全盛期を迎え、1960年代初頭には国内輸送市場において旅客及び貨物輸送とも50%以上を超えるシェア（人・キロ、トン・キロベース）を獲得した。こうした鉄道の復興を背景に、1963年には韓国鉄道は鉄道庁という政府現業組織に再編された。

本稿が対象とするのは、1963年の鉄道庁の発足から1970年代末頃までの韓国鉄道である。この時期、韓国鉄道は戦後復興を経て、自立的かつ自生的な発展の基盤を確立して行くとともに、韓国の産業発展を支える重要なインフラストラクチャー（以下、インフラと略称する）としての役割を果たした。本稿では、その過程を検証し、韓国における鉄道発展の変化と特徴を概観する。

1. 鉄道庁の発足

1961年5月16日、朴正熙を中心とした軍人グループは、腐敗、不正の一掃、反共主義及び国

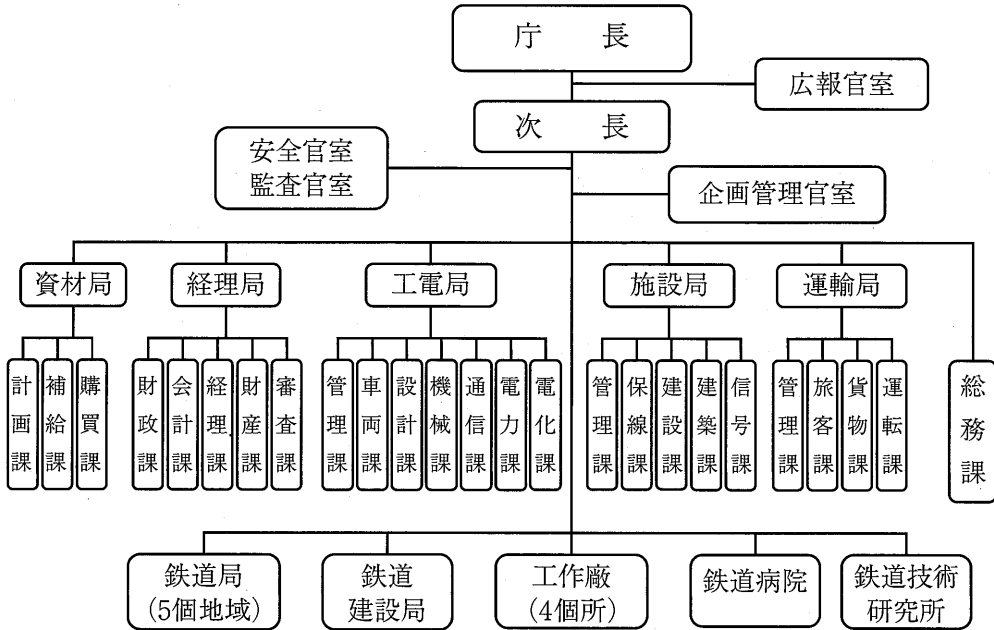
家再建をスローガンにクーデタによって政権を掌握した。いわゆる「5・16軍事政変」である¹⁾。この結果、第2共和国(1960~1961年)²⁾は崩壊することになった。軍事政権は過去の非能率的で無原則的とされた行政機構を大幅に改革するために、同年10月2日に政府組織法(法律第723号)を施行して政府・行政機関の改編に乗り出した。当然のことながら、韓国鉄道を管理していた交通部(日本の旧運輸省に相当)組織もその対象となった。こうして1963年8月26日に、韓国鉄道の管理・経営主体として交通部から外庁組織として独立する形で発足したのが鉄道庁である。

鉄道庁設置の背景には、異質な諸機能が混在している組織を単純化させるために、交通部機構中最大の比重を占めていた鉄道運營業務を他業務と分離させるのが適当との判断があった。こうして、鉄道に関する業務を行政機構から独立させるために設立されたのが鉄道庁である。朴政権は、鉄道庁を設置することで、第一に行政業務や鉄道事業などの異質的要素が混在することによって発生する非能率を除去すること、第二に鉄道事業に企業性を発揮させるとともに独立採算制を導入すること、第三に事業に相応しい企業管理制度の確立を可能とすること、第四に経営成果と責任の所在の明確化を図ること、第五に鉄道公社化(公社制度への転換)のための基盤を準備することなどを実現しようとしたのである³⁾。

1963年年8月31日、大統領令第1443号で公布された鉄道庁職制⁴⁾によって、交通部の職制は大幅に改編され、新たに発足した鉄道庁の組織機構は5局24課2担当官(安全官、監査官)に再編成された⁵⁾。そして、本庁の現業機関として補給事務所、総合工事事務所、重機事務所、電気修繕工場、食堂及びホテルが置かれた。また、地方管理機構としてはソウル、大田、釜山、順天、榮州の各地に鉄道局を、ソウル、永登浦、仁川、釜山に工作廠(工場)のほか、ソウルに鉄道建設局および鉄道技術研究所が置かれた(図1を参照)。

-
- 1) 軍事政変に成功した軍事革命委員会は「国家再建最高会議」へ改組され、3年間の軍政統治に着手し、大統領制復帰と国会に対する牽制を骨子とした憲法改正を実施した。そして、1963年末の大統領選挙、国会議員選挙に勝利して第3共和国は正式に出帆した。第3共和国は、国家主導の急速な経済発展の達成という点で肯定的な評価を受けている一方で、軍事文化の社会拡散、軍の脱法的な政治介入、民主的政権交代の引き延ばし、開発成果の地域階層間の不均衡などの否定的結果を生んだという評価も受けている。
 - 2) 第2共和国とは、1960年の「4・19革命」で第1共和国が崩壊した後、1960年6月15日の改訂憲法の成立に伴い8月12日に民議院・参院合同会議で大統領に尹普善、國務総理に張勉が選出され政権を樹立した時から1961年5月16日の軍事政変まで存続した共和憲政体制のことをいう。
 - 3) 韓国交通部『韓国交通年鑑』(1962)、35ページ。
 - 4) 1948年の大韓民国建国当時から政府行政組織は「庁一処一部」の形態で構成された。当初の中央行政機関は11部4処2委員会3庁(外資購買・外資管理・管財の3庁)であったが、その後、庁組織は拡大され、鉄道庁が発足する直前には管財庁、専売庁、調達庁、外資庁、海務庁、農村進興庁、国土建設庁(後に建設部で昇格)などが存在した。庁組織は新しい行政需要に対応するための機関として政府機関の外部に独立した形態で設立されたものである。1960年代以降には、鉄道庁に加えて水産庁、山林庁、兵務庁、関税庁などの庁が新設されている。
 - 5) 韓国鉄道庁(1994)上、16ページ。

図1 発足時の鉄道庁組織図



(出所) 韓国鉄道庁 (1993), 38ページ。

鉄道庁が設立された当時の鉄道事業の現況をみると、まず職員については1963年末の法定定員は特別職（7人）、一般職（1万2,523人）、機能職（1万1,637人）、雇用職（2,051人）の総数2万6,218人となっていた。このうち一般職は、1級から5級までの職階体系を持っていた。次に、鉄道関連主要施設についてみると、線路総延長は4,729.7キロ、営業キロは3,038キロ、駅498カ所、また、車両は蒸気機関車280両、ディーゼル機関車123両、動車81両、客車1,610両、貨車1万4,799両が保有されていた。一方、列車及び車両運転実績をみると、列車総運行距離は2,540万8,637キロで、このうち旅客列車は993万1,246キロ、貨物列車は1,168万3,994キロ、混合列車は260万29キロであった。輸送量については、旅客輸送が約1億935万人及び66億7,575万人・キロ、貨物輸送が約1,977万トン及び43億5,848万トン・キロであった。

1961年9月8日には、鉄道を円滑に運営して公共の福祉を増進することを目的とする「鉄道法（法律第714号）」が制定・公布された。この鉄道法は、旧法律整理事業の一環で1912年の制令⁶⁾第24号「鉄道（軽便）と軌道の営業に関する件」を廃止して制定されたもので、全文97条と付則で構成されていた。同法は、旅客輸送と貨物輸送に関する諸規定、及びそれに付随する鉄道経営者の責任、設備と運転、私設鉄道と専用鉄道、輸送義務、貨物の区分けと輸送受託義務、火薬類輸送、動物輸送、経営者の損害賠償責任、鉄道保護、罰則などを定めていた。た

6) 朝鮮総督が発した命令。

だし、鉄道の建設と運転に関してはこの法律は大要のみを定めたものであり、詳細は交通部令に委ねられていた。本法の施行によって、鉄道事業規制の法的体系が確立され、韓国鉄道の制度的発展の基盤が構築された。

2. 国家経済開発5ヵ年計画期における鉄道

朝鮮戦争のために廃墟のような状態にあった韓国経済は、1960年代に入って本格的な成長の時代を迎えることになった。「5・16軍事政変」を経て1961年にスタートした第3共和国は、国家近代化を掲げて経済開発計画を強力に推進した。その結果、韓国経済は第1次(1962～1966年)及び第2次経済開発5ヵ年計画(1967～1971年)期間中に年平均8.8%という高率の経済成長を達成し、その後の第3次(1972～1976年)及び第4次経済開発5ヵ年計画(1977年～1981年)期間中においても経済成長は持続した⁷⁾。

韓国で初めて実施された総合経済開発計画である第1次経済開発5ヵ年計画は、その目標を“すべての社会的・経済的悪循環を果敢に是正し、自立経済達成のための基盤を構築すること”に置いていた。この目標の下に、①電力・石炭などのエネルギー供給源の確保、②農業生産の増大による農家所得の上昇と国民経済の構造的不均衡の是正、③基幹産業の拡充と社会的間接資本の充足、④遊休資源の活用、とくに雇用の増加と国土の保全、⑤輸出増大を主軸として国際収支の改善、⑥技術の振興、などの重点施策が打ち出された⁸⁾。

こうした第1次経済開発5ヵ年計画の中で、鉄道は地域社会の開発に必要な不可欠なインフラとして位置付けられ、産業鉄道の建設など輸送力の増強を義務付けられた。産業の発展と地域社会の開発のためには激増する輸送需要に円滑に対応することが必要であり、そのためには国土を縦横に連結する鉄道の建設はいうまでもなく、生産地と消費地を直接連結する鉄道の必要性が高まったのである。そのため、①産業線建設を中心とした234キロの鉄道新設事業⁹⁾、②PC枕木代替や線路容量拡張のための鉄道施設改良事業、③鉄道の近代化と客貨車の補強を目的とした車両取得事業などが遂行された¹⁰⁾。

以上の輸送力増強の推進と並んで、1962年5月15日にソウル～釜山間で特急「再建号」の運行が開始され、両都市は6時間10分で結ばれるようになった。また、1966年7月21日には同じく両都市間に特急「猛虎号」が投入され、ダイヤは5時間45分に短縮された。さらに、1966年

7) 1962年から1981年までは4次にわたって経済開発計画と呼ばれ、1982年からはその名称は経済社会発展計画5ヵ年計画に変更された。経済社会発展計画5ヵ年計画は、1992～1996年の第7次計画まで続けられた。

8) 李海珠(1996), 144ページ。

9) この期間中、黄池線、慶北線、旌善線、東海北部線、陵議線、忘憂直結線、慶全線、京仁線の複線化、晋三線、藍浦線、光州線、庇仁線、開慶支線などの建設が推進された。このことから分かるように、第1次経済開発5ヵ年計画期間中の鉄道建設事業は産業線を中心とするものであった。

10) 韓国鉄道庁(1992), 851ページ。

3月21日にはソウル～釜山間で貨物列車「輸出号」が処女運行を開始し、続いて同年4月1日からは中央線に「建設号」、湖南線に「増産号」の特別貨物列車が運行されるようになり、貨物輸送能力は著しく向上した。

1966年に終了した第1次経済開発5ヵ年計画に続いて、1967年からは第2次経済開発5ヵ年計画がスタートした。その基本目標は、経済の自立を推進するための産業構造の近代化にあった。なかでも鉄道輸送の近代化は、産業部門の成長を支える枢軸であったため、鉄道庁は旅客列車の高速化、産業線の建設、車両の改良、動力のディーゼル化などを推進した。鉄道建設についてしてみると、旌善線、慶全線、聞慶線が新たに建設され、湖南線の一部区間の複線化が完了した。さらに、計画期間の後半期には鉄道電化も推進されるようになった。この時期着手されたのは太白線、中央線、嶺東線、京仁線、京釜線（ソウル～水原区間）などの電化工事であった。

第2次経済開発5ヵ年計画期間中の鉄道の安全対策についてしてみると、1968年10月に京釜線の永登浦～大田間に自動閉塞信号装置であるABSが設置されるとともに、中央線の忘憂～鳳陽間には韓国で初めて列車集中制御装置であるCTCが設置された。また、天安駅の列車追突事故¹¹⁾を契機に、1969年4月には列車自動停止装置であるATSが京釜線に初めて設置された。以後、ATSは1970年代には湖南線、全羅線、京仁線、太白線、永東線、京元線、中央線などの路線に設置され、1980年には全線においてその設置が完了した¹²⁾。さらに、1969年5月には京釜線と湖南線に列車無線電話が導入された。

このような鉄道の安全対策の改善は、列車の運行時間の短縮にも寄与することになった。すなわち、1969年にはソウル～釜山間を特急列車「観光号」が4時間45分で走行し、従前より55分も短縮された。同年、ソウル～木浦間では特急列車「太極号」が従前より1時間速く走行し、ソウル～麗水間でも特急列車「豊年号」が45分間の時間短縮を実現した。さらに、1971年になると京釜線と全羅線でさらに30分ずつ、湖南線で40分、長項線で25分、中央線で28分、慶全線で1時間20分の時間短縮が達成された（いずれも最速列車の場合）。京仁線の場合には従来30分間隔に運行されていたのが、20分間隔に増発され、運行回数も増加した¹³⁾。

このほか、この時期に力が注がれたのは客車及び貨車の近代化と車両の新造である。まず、動力車の近代化については、従来の蒸気機関車に代えて大型ディーゼル機関車の導入が推進された。その結果、1970年には鉄道庁が保有する動力車はディーゼル機関車277両、動車158両、蒸気機関車109両となった。これは、走行列車の構成にも反映し、機関車全体の走行距離中蒸気機関車の走行距離は1966年の29.6%から1970年には8.3%に減少した反面、ディーゼル機関車

11) 1969年1月31日、吹雪に見舞われた天安駅構内で、死者41人、負傷者72人という極めて深刻な特急列車と普通列車の追突事故が発生した。韓国では、この事故を契機に安全対策の一つとして列車自動停止装置(ATS)の導入が始まった。

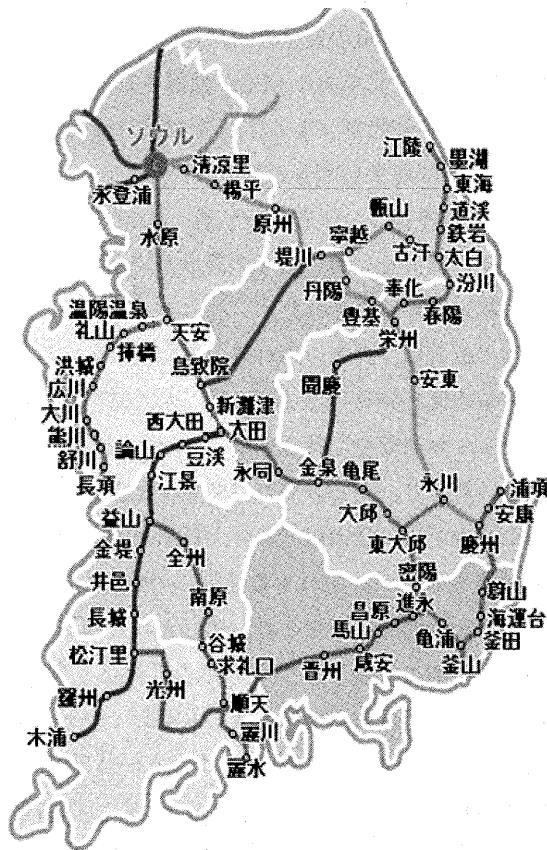
12) 韓国鉄道庁(2002), 265～271ページ参照。

13) 韓国鉄道庁(1994)上, 770～772ページ参照。

は1966年の47.6%から、1970年には72.3%に増加した。動力車の近代化が急速に進んだことがわかる。さらに、1972年3月には初めて電気機関車が導入された。こうして、蒸気機関車は次第に姿を消していき、ディーゼル機関車と電気機関車が鉄道輸送の主流となっていった¹⁴⁾。

次に、客・貨車の近代化は、貨車の重量化と特殊化、そして客車の専門化の方向で推進された。すなわち、貨車の単位当たり輸送力を高めるために積載車両に重点をおいた改良が行われ、その重量化が図られた。また、貨物輸送の多様化に対応するために特殊物資積載に適した特殊貨車の開発が推進され貨物輸送の輸送力増強が図られた。客車については、観光用、郊外輸送用、長距離走行用など客車の専門化が進められるとともに、急増する需要量に対応して鉄道輸送力を補完するために、外国製客車や貨車の導入とともに国産車両の製造が強力に推進された¹⁵⁾。

図2 経済成長期の鉄道路線図



(出所) 韓国鉄道庁の資料をもとに筆者作成。

14) 韓国鉄道庁 (1993), 77~79ページ参照。

15) 客車は1959年に国産客車製作を始めて1977年には韓国固有モデルである優等客車を制作した。貨車は1963年から石炭車、有蓋車などを製造した。

3. 鉄道の電化と複線化

鉄道産業線である中央線（清涼里～慶州）、太白線（堤川～太白）及び嶺東線（榮州～江陵）は、太白及び嶺東地区で大量生産される無煙炭、セメント及びその他の鉱石など主要産業物資の輸送を受け持っていた。これら産業線は、険峻な山岳地帯（標高700～1,500メートル）に建設された長大トンネルと橋梁が連続する区間を走行する単線鉄道で、列車運行環境が厳しいにもかかわらず、当時の韓国の鉄道貨物輸送量の約40%を運んでいた。1960年代末以降の高度成長によって貨物輸送量が急増したことから、これら産業線の輸送力の増強が必要となった。そのため当該産業線の複線化並びに電化による輸送力の増強方策が検討・実施されることになった。

産業線の輸送力増強は次のように進展した。まず、第1次輸送力増強対策として、1968年10月に中央線（忘憂～鳳陽間143.5キロ）のCTC化がはかられた。これにより、列車運行回数は1日当たり片道24回から34回に増強された¹⁶⁾。次に、第2次増強対策として、中央線（清涼里～堤川間155.2キロ区間）、太白線（堤川～古汗間80.1キロ区間）、嶺東線（古汗～白山区間と鉄岩～北評区間の85.5キロ）の電化工事（総延長320.8キロ）が1968年5月に着工された。この区間は当初、複線電化が検討されたが、工期が半分に短縮でき、また費用も約3分の1程度で済む単線電化が選択された。電化工事は、中央線は1973年6月に、太白線は1974年6月に、そして嶺東線は1975年12月に完成した。

産業線の電化に要した資金は、第3次経済開発5ヵ年計画当時の国内財政事情は芳しくなかったので50c/sグループ借款¹⁷⁾（イギリス、フランス、スイス、ドイツ、ベルギー）で調達された。中央線区間の電化事業には、国内資本27億ウォンと外国資本1,400万ドルとを合わせて総額94億ウォンが、太白線区間のそれには総額51億ウォン（国内資本16億ウォン+外国資本7百万ドル）が、また嶺東線のそれには総額60億ウォン（国内資本24億ウォン+外国資本8百万ドル）の資金が投入された。さらに、電化に伴い電気機関車も60両（6,000万ドル）が導入されて、産業線に対する投資費で国内資本67億ウォンと外国資本8,900百万ドル、総額500億ウォンが投入された¹⁸⁾。このような産業線の電化は、旅客輸送はもちろんのこと、貨物輸送の輸送能力の向上にも大きく寄与し、例えば1日当たりの石炭輸送量は1,710万トンから2,570万トンへと50%以上も増大した¹⁹⁾。輸送量の増加とともに列車の運行速度も改善された。これ

16) 韓国交通部『交通年鑑』（1982）、477ページ。

17) 50c/sグループ（50 Cycles Group）借款は欧州混成借款団とも言う。1969年12月の1次借款に始まり、1975年11月まで4次にわたった借款で、政府を通じないで鉄道庁が直接借款した。その償還は1985年10月に完了した。

18) 韓国鉄道庁（1994）下、660ページ。

19) 韓国鉄道庁（1999）、610ページ。

によって、それまで毎年のように繰り返されていた、輸送力不足に起因する冬季の深刻な石炭不足問題も解消された。それと同時に、経済発展によって急激に増加した大量のセメントや鉄産物などの貨物のソウル・仁川地域に所在する工業センターへの輸送も可能となった²⁰⁾。

産業線の電化は韓国の経済発展と鉄道近代化を象徴する記念碑的な事業であった。産業線の電化を通じて、韓国はやっと本格的な鉄道電化時代に突入することになったのである。

表1 産業線の事業概要および投資額

区分	区間	電化キロ	投資額		
			国内資本 (百万ウォン)	外国資本 (千ドル)	計 (百万ウォン)
中央線	清凉里～堤川	155.2キロ	2,700	14,000	9,400
太白線	堤川～古汗	80.1キロ	1,600	7,000	5,100
嶺東線	古汗～白山 鉄岩～北評	85.5キロ	2,400	8,000	6,000
車両	電気機関車	60両		60,000	29,500
計	—	320.8キロ	6,700	89,000	50,000

(出所) 韓国鉄道庁 (1994) 下, 660ページ。

この時期、産業線の電化に続いて積極的に推進されたのが首都圏の電化事業である。首都圏の電化は、1970年11月に必要性に関する調査が実施され、その妥当性を認められて1971年4月に着工され、3年後の1974年6月に完了した。首都圏電化事業の財源調達は日本のOECD借款(外国資本3,000万ドル、国内資本56億2,500オン)で充当²¹⁾され、日本の国鉄が技術指導を行った²²⁾。これにより、京釜線ソウル～水原間41.5キロ、京仁線九老～仁川間27.0キロ、京元線龍山～成北間18.2キロなど総86.7キロの路線が電化された。首都圏電化事業は、首都圏周辺への人口の分散と首都圏隣接地域の均衡的な発展に大きく寄与した。

鉄道電化に伴い鉄道庁の保有動力車の再編成も進められた。すなわち、1973年にはディーゼル機関車が336両、動車が133両、電気機関車が51両、蒸気機関車が93両であったのが、1979年にはディーゼル機関車が466両に、そして電気機関車は90両に増大したのに対して、動車は120両に、そして蒸気機関車も40両に減少した。また、電気動車は1974年に126両だったのが1979年には252両へと倍増した。客車の場合も1973年1,577両だったのが1979年には1,815両に増加し、貨車は同じ期間に745両が増えて1979年には17,014両が保有されることになった²³⁾。

鉄道輸送力の拡充のために、主要線区において複線化工事も推進された。最初に着手されたのは、京仁線の東仁川～永登浦区間27.8キロで、1965年9月に完成した。京仁線は、韓国西海

20) 平田悌三 (1978), 50ページ。

21) 韓国鉄道庁 (1999), 826ページ。

22) 平田悌三 (1978), 50ページ。

23) 韓国鉄道庁『鉄道統計年報』(1981), 934ページ。

岸の貿易港である仁川港と首都であるソウルとを結ぶ路線として旅客と貨物の輸送が急増していた。そのための複線化工事であった。次に、経済開発によって湖南地域に工業団地などが建設されたためこの地域の旅客と貨物が著増し、産業鉄道である嶺東線の線路容量の不足問題が深刻となった。これを解決するため、同線の北坪～墨湖港間5.1キロが1968年12月に複線化された。さらに、韓国の西南部地域である湖南地域で新たに発生した膨大な旅客と貨物需要を大量かつ迅速に処理する必要が生じたために湖南線複線化事業が推進された。湖南線複線化事業は3段階に分けて推進された。第一段階は大田～裡里（現在は益山）間88.6キロで、1978年3月に完成した。また、第二段階は裡里～松汀理（光州の近郊）間101.2キロ（1989年9月に完成）、第三段階は松汀理～木浦間70.6キロ（2001年12月に完成）であった。

国家経済開発計画による産業化及び近代化の推進で、韓国は社会経済的に非常に大量の輸送需要が発生した。そして、そのような輸送需要に対応するために鉄道庁はさまざまな供給拡大施策を推進した。その結果、旅客輸送は1964年の1億1,853万人から1980年には4億3,077万人と3倍以上に増加した。つまり、この期間中、年平均8.4%の割合で増加したことになる。また、人・キロベースでも、旅客輸送量は同期間中に年平均7.0%の増加をみせた。貨物輸送の場合にも、トンベースで1964年の2,031万トンから1980年には4,900万トンと約2.5倍に増加した。年平均5.7%の増加ということになる。一方、トン・キロベースでみたこの期間中の増加率は年平均5.6%であった。

表2 経済成長期における鉄道輸送量の推移

年度	旅客輸送		貨物輸送	
	人	人・キロ	トン	トン・キロ
1963	109,348,192	6,675,748,796	19,774,134	4,358,480,315
1964	118,535,032	7,353,259,031	20,311,207	4,522,316,988
1965	107,176,524	6,916,810,262	22,376,527	5,043,652,418
1966	138,298,601	8,664,802,047	24,064,359	5,449,672,828
1967	151,972,190	9,577,032,903	27,439,741	6,178,424,848
1968	150,969,082	10,590,111,767	28,856,521	6,865,285,226
1969	154,695,969	11,076,635,787	30,643,142	7,327,602,861
1970	131,251,008	9,819,055,376	31,550,928	7,708,825,968
1971	128,159,123	8,750,209,602	31,954,624	7,840,939,797
1972	137,139,437	10,062,276,566	31,546,519	7,240,960,102
1973	143,008,703	10,720,067,142	37,762,311	8,590,897,576
1974	168,469,057	10,970,106,529	39,708,355	9,004,870,886
1975	220,951,658	12,924,872,614	42,757,705	9,292,831,459
1976	248,699,159	14,305,339,487	43,629,573	9,728,233,949
1977	301,592,059	17,098,997,668	47,630,754	10,508,619,612
1978	371,021,605	20,059,676,579	49,654,109	10,926,153,699
1979	423,657,086	21,385,772,860	50,878,764	11,080,816,296
1980	430,773,286	21,639,874,875	49,009,430	10,797,616,141

（出所）韓国鉄道庁『鉄道統計年報』各年度版。

4. 高速道路の開通による自動車交通との競争

1960年代初めまで、韓国では鉄道は陸上交通の代表的手段であったが、1960年代後半頃から鉄道の位相は変化し始めた。急激な経済成長によって鉄道は輸送能力の限界に直面するようになった。このため政府は中長期的対策として鉄道の電化と複線化を推進するとともに、非常対策として鉄道への貨物輸送の集中の抑制を図った。すなわち、1969年に鉄道による短距離貨物取り扱いの禁止措置がとられたのである。これによって短距離貨物は道路輸送に転移するようになった。

鉄道の輸送力不足の抜本的な解消が困難なもとので、政府が総合的な交通運輸政策の一環として鉄道貨物輸送を道路と海運輸送とに代替させようと計画し、その具体化として短距離貨物の転移政策を実施したことは、当時の諸環境の下では妥当な政策的選択であったと判断されている²⁴⁾。こうして始まった道路輸送による鉄道貨物輸送の代替は、その後、道路整備の進展に伴うトラック輸送の隆盛によって押しとどめることが出来ない流れとなった。特に1970年の京釜高速道路(ソウル～釜山)の開通による高速道路時代の本格的な幕開けによって、道路輸送は鉄道輸送を侵食し、国内交通市場における鉄道の独占的地位は大きく揺らぎ始めることになった。

韓国で最初に開通した高速道路は1968年12月の総延長29.5キロの京仁高速道路(ソウル～仁川間)である。この高速道路の開通によって仁川港を経由した輸出入貨物の大量輸送が可能となった。続いて1970年7月には韓国を縦貫する京釜高速道路(ソウル～釜山間、総延長428キロ)が全線開通し、これによって韓国を代表する二大都市間は約4時間で走行することができるようになった。京釜高速道路の開通は、自動車による全国1日交通圏時代の幕開けを告げるものであった。これにより、国土開発の促進、人と物資の地域間移動の活発化、大都市への集中の加速化など韓国の社会経済の著しい変貌が促進されることになった。

高速道路の開通などによる道路交通の発展は、輸送市場における輸送分担率を大きく変化させることになった。それまでは、国内交通市場においては鉄道が絶対的な優位をみせていた。しかし道路輸送の発達によって鉄道分担率は後退し、代わって道路の分担率が伸張するようになった。すなわち、1961年の旅客輸送(人・キロベース)をみると鉄道が53%、道路が45.5%であったのが、1966年には鉄道42.5%、道路56.3%、1971年には鉄道27.1%、道路71.1%、そして1976年には鉄道24.4%、道路74.0%と鉄道の分担率は大きく減少し、それに代わって道路の分担率が著しく増加した。また、貨物輸送(トン・キロベース)についても1961年には鉄道が88.2%、道路が8.2%であったのが、その後は鉄道の輸送分担率は減少を続け、1971年には鉄道49.6%、道路20.9%、そして1976年には鉄道49.5%、道路22.3%となった(表3参照)。

24) 韓国鉄道庁(1999), 714ページ。

表3 輸送手段別分担率の推移

(単位：%)

区分		1961年度	1966年度	1971年度	1976年度	1981年度
旅客	鉄道	53.0	42.5	27.1	24.4	23.6
	地下鉄	n/a	n/a	n/a	0.7	1.4
	道路	45.5	56.3	71.1	74.0	73.9
	海運	1.3	1.0	0.8	0.4	0.5
	航空	0.2	0.3	1.0	0.5	0.6
貨物	鉄道	88.2	81.6	49.6	49.5	45.8
	道路	8.2	8.4	20.9	22.3	20.6
	海運	3.6	10.0	29.5	28.2	33.6
	航空	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0

(注1) 旅客は人・キロ，貨物はトン・キロベース。

(注2) 地下鉄は1974年から営業が始まった。

(出所) 韓国建設交通部『国家交通D/B』資料。

1960年代以降の輸送手段における主役の交代は，政府の交通インフラ投資の割合の変化にも表れている。表4が示す通り，交通施設投資全体の中で道路の投資比率は第1次経済5ヵ年計画（1962～1966年）にはわずか17.2%にすぎなかったが，第2次計画期間中（1967～1971年）には52.0%と約3倍以上も増大し，さらに第3次計画期間中（1972～1976年）には51.6%，第4次計画期間中（1977～1981年）には47.7%と交通施設投資の約半分が道路投資によって占められるようになった。一方，鉄道は第1次経済開発5ヵ年計画期間中には全体の60.6%を占めていたが，第2次計画期間中には28.7%と半減し，その後も第3次計画期間中29.4%，第4次計画期間中21.7%と減少の一途を辿っていった。

表4 経済開発5ヵ年計画期間中の交通施設投資額の推移

(単位：億ウォン)

区分	道路	鉄道	地下鉄	航空	港湾	合計
1次 (62年～66年)	61 (17.2%)	215 (60.6%)	— (0.0%)	26 (7.3%)	53 (14.9%)	355 (100.0%)
2次 (67年～71年)	1,147 (52.0%)	634 (28.7%)	83 (3.8%)	76 (3.4%)	267 (12.1%)	2,207 (100.0%)
3次 (72年～76年)	4,674 (51.6%)	2,669 (29.4%)	248 (2.7%)	189 (2.1%)	1,284 (14.2%)	9,064 (100.0%)
4次 (77年～81年)	16,302 (47.7%)	7,434 (21.7%)	5,532 (16.2%)	1,469 (4.3%)	3,451 (10.1%)	34,188 (100.0%)
5次 (82年～86年)	37,191 (46.7%)	9,647 (12.1%)	24,379 (30.6%)	2,223 (2.8%)	6,186 (7.8%)	79,626 (100.0%)

(原出所) 韓国財政経済院 (Ministry of Finance and Economy) 『予算概要』, 1992年。

(出所) 李容相 (2005), 68ページ。

1960年代以降の鉄道営業キロなど鉄道施設の推移は表5の通りである。この時期，鉄道への投資は不十分な水準に止まっていたため新線の建設はほとんど行われておらず，1980年までに営業キロにはわずか112キロしか増えていない。ただ，前述の通り輸送力増強政策のもとで推

進した複線化と電化事業によって、複線化率は1961年の15.1%から1980年には23%に増加し、また電化率も1980年には13.6%となった。

表5 鉄道営業キロ等の推移

(単位：キロ)

年度	営業延長	軌道延長	複線延長 (複線化率)	電化延長 (電化率)
1961	3,022	4,630	457.1 (15.1%)	—
1965	2,980	4,897	457.1 (15.3%)	—
1970	3,193	5,500	511.8 (16.0%)	—
1975	3,144	5,619	563.3 (17.9%)	412.6 (13.1%)
1980	3,135	6,007	719.6 (23.0%)	425.8 (13.6%)

(出所) 韓国鉄道庁, 『鉄道統計年報』各年度。

このような鉄道への投資不足と自動車等との競争激化は、鉄道輸送量の顕著な減少を招来させた。そのため、鉄道庁の営業収入は名目的には増加を続けたが、実質的には減少の一途を辿るようになった。1963年の鉄道庁の発足以降の経営成績をみると、第1・2次経済開発5ヵ年計画期間中には収入の持続的な増加を通じて毎年黒字を計上した。しかし、1970年代には前述の通り、京釜高速道路の開通および持続的な道路に対する投資の拡大で従来鉄道に依存した輸送需要が次第に乗客の選好によって選択的に分散するようになった。これによって鉄道の乗客が徐々に減少して鉄道の収入も悪化し、経営損益はマイナスを計上するようになった。その後も、赤字を縮小するために旅客及び貨物の誘致努力と多様な経営合理化のための努力が続けられたが、1975年～1976年、1978年～1979年の4年間を除いて赤字経営を脱することはできなかった。

1963年の鉄道庁の発足以後、旅客運賃は1964年1月1日の15%の運賃値上げを皮切りに、1980年まで等級制の廃止、地帯別運賃制の施行など運賃体系の改編と合計13回の運賃値上げが繰り返された。その結果、旅客運賃は1963年比で約12倍に高騰した。貨物運賃も同期間中に13回の運賃値上げが実施され、運賃は約8.4倍に上昇した。

高速道路と港湾の拡充によって、1970年代に入ると鉄道の輸送独占状態は完全に崩壊してしまった。とくにシェア低下が深刻であったのは旅客輸送である。一方、貨物輸送は国内輸送市場においてなおシェアの約半分を占めていた。このため、鉄道庁はまだ競争力のある貨物輸送の対策強化に乗り出した。その中心となったのがコンテナ化の推進である。すなわち、1972年9月に初めて鉄道コンテナ輸送を開始した。当時、経済成長の真っ只中で物流量は増大の一途を辿っていた。そこで、当時の最新システムであったコンテナ輸送を開始することで、競争力の強化を図ろうとしたのである。このために、鉄道庁はIBRD²⁵⁾ 借款を主要財源にして第一段階で専用貨車40両、コンテナヤード3千坪、積載倉庫3百坪、50トン級クレーン2台、トラク

25) 国際復興開発銀行 (IBRD : International Bank for Reconstruction and Development)

表6 韓国鉄道庁の経営成績統計表 (単位：百万ウォン)

年度	収入	費用	損益	政府支援金			営業 損益
				経常費	投資費	計	
1964	10,887	10,072	815	-	-	-	1,132
1965	14,359	12,984	1,375	-	-	-	3,837
1966	16,960	16,234	726	-	-	-	3,380
1967	21,472	19,568	1,904	-	-	-	5,397
1968	29,065	23,253	5,812	-	-	-	9,528
1969	33,992	29,465	4,527	-	-	-	11,441
1970	35,700	32,700	3,000	-	-	-	9,236
1971	34,000	38,600	-4,600	-	-	-	3,924
1972	40,117	44,012	-3,895	-	-	-	6,191
1973	48,007	48,940	-933	1,500	140	1,640	9,090
1974	65,228	66,530	-1,302	5,678	250	5,928	6,060
1975	96,884	91,728	5,156	14,366	0	14,366	5,266
1976	128,620	128,268	352	13,710	220	13,930	-3,359
1977	168,895	170,541	-1,646	21,709	0	21,709	-20,846
1978	199,779	198,942	837	14,590	6,791	21,381	-20,910
1979	259,102	257,692	1,410	21,860	47,896	69,756	-31,807
1980	307,578	345,919	-38,341	5,000	22,207	27,207	-52,350

(出所) 韓国鉄道庁 (1994) 下, 744~745ページ。

ター15台、フォークリフト1台などを設備し、第二段階でコンテナヤード1万2千坪、積載倉庫6百坪、専用貨車200両、トラクター60台を増設した²⁶⁾。こうしたコンテナ化の他にも、この時期、工業団地への鉄道引入線の建設など一連の施策が推進された。

小括

韓国鉄道は、1945年8月の日本の植民地支配からの解放によって自立的な発展の第一歩を踏み出した。しかし、その直後に朝鮮半島の南北分断、米軍政による統治、朝鮮戦争による被災など幾多の試練に直面することになった。とりわけ、朝鮮戦争の勃発によって鉄道施設は破壊されつくし、事業の発展にとって極めて深刻な打撃を被った。

こうした多くの試練にもかかわらず、解放後の韓国鉄道は1960年代初頭までには戦後復旧を完了し、社会の基本的なインフラとしての態勢確立に成功した。1961年の鉄道法の公布や1963年の鉄道庁の発足はその具体的な表れである。特に、鉄道法の公布によって鉄道の法的体系が確立されたことで、韓国鉄道は安定的な発展の土台を構築することができた。こうして、自立的発展の基盤を整えた韓国鉄道は、1960年代末には技術移転とその習得によって、機関車や車

26) 韓国鉄道庁 (1999), 716~717ページ参照。

両生産、鉄道システムなど鉄道技術の自立にも成功し、その後の韓国経済の発展に大きく寄与した。

1960年代から1970年代にかけて「経済開発5ヵ年計画」が推進されると、鉄道は経済発展と地域社会開発の主役として浮び上がった。政府は経済成長の基盤構築のために電力、石炭などエネルギー供給源の確保と基幹産業の育成に力を注いだ。鉄道はそのためのインフラとしての役割を担った。

1960年代までの鉄道は、韓国の基幹的な輸送手段として全国の旅客輸送量の50% (人・キロ)、貨物輸送量の80% (トン・キロ) を分担した。しかし、1970年代に入るとその役目は徐々に低下し始めた。すなわち、京釜高速道路の開通などの道路整備の進展、政府の道路中心の投資政策の転換による鉄道投資の低下などによって、鉄道の輸送分担率は1976年には旅客27% (人・キロ)、貨物50% (トン・キロ) に大きく減少してしまった。韓国においても、鉄道は他の多くの国々と同じように、モータリゼーションの進展に伴い、国内交通市場におけるその地位を低下させてしまったのである。

その後の韓国鉄道は、競争力の喪失により市場での役割をさらに低下させ、鉄道庁は長期にわたって赤字経営を余儀なくされた。しかし、1990年代末になって鉄道改革が着手され、鉄道復権のためのさまざまな取り組みが推進されるようになり、鉄道事業は再活性化の兆しをみせてきた。2004年4月のソウル～釜山間の京釜高速鉄道の開業は、そうした動きを代表する事例であるが、1980年代以降の韓国鉄道の展開過程は別の機会に譲ることとする。

参考文献

- 植村泰夫・櫻谷勝美・堀 和生『東アジア経済の奇跡』東アジア地域研究会、2001年。
- 黒田定明「東北アジアにおける鉄道の現状と課題」『運輸と経済』（運輸調査局）第59巻第5号～6号、1999年5月～6月。
- 佐藤豊彦「朝鮮における鉄道の創業と国有」『交通学研究』（日本交通学会年報）1974年。
- _____「朝鮮鉄道史の研究動向」『鉄道史学』（鉄道史学会）第3号、1986年7月。
- 高橋伸和「韓国における交通政策」『トランスポート』（運輸省）、1982年7月号～12月号。
- 南 亮進「日本の経済発展における鉄道の役割」『運輸と経済』（運輸調査局）第44巻第2号、1984年2月。
- 野田正穂・原田勝正・青木栄一・老川慶喜『日本の鉄道—成立と展開—』日本経済評論社、1986年。
- 韓柱成「韓国における鉄道貨物流動の地域構造」『東北地理』（東北地理学会）第33巻第1号、1981年1月。
- 平田悌三「韓国鉄道の近況」『運輸と経済』（運輸調査局）第38巻第4号、1978年4月。
- 本山 実「韓国鉄道の近情」『運輸と経済』（運輸調査局）第21巻第4号、1961年4月。
- _____「韓国鉄道の現状と将来」『運輸と経済』（運輸調査局）第27巻第1号、1967年1月。
- 安宇熙「韓国鉄道の現状と課題」『運輸と経済』（運輸調査局）第58巻第3号、1998年3月。
- 李海珠『東アジア時代の韓国経済発展論』税務経理協会、1996年。
- 李得龍「韓国経済と鉄道の状況（上）、（下）」『運輸と経済』（運輸調査局）第39巻第5号～6号、1979年5月～6月。
- 李吉永「韓国鉄道の過去、現在と未来」『韓国鉄道学会誌』（韓国鉄道学会、韓国語）第2巻第2号、1999年6月（서영길 「한국철도의 과거, 현재와 미래」 한국철도학회 『한국철도학회지』 제2권제2호, 1999년6월）。

- 李容相「韓国鐵道史に関する基礎研究—連続性と断絶を中心に—」『韓国鐵道学会論文集』（韓国鐵道学会，韓國語）第8卷第1号2月，2005年（이용상「한국철도사에 관한 기초연구 -연속성과 단절을 중심으로-」 한국철도학회『한국철도학회논문집』제8권제1호，2005년2월）。
- ソウル特別市『ソウル交通史』（韓國語）2000年（서울특별시『서울교통사』，2000년）。
- 韓国鐵道編集部編「韓国鐵道小史」『韓国鐵道』（鐵道庁，韓國語）第380号，1999年4月（한국철도편집부편「한국철도소사」철도청『한국철도』제380호，1999년4월）。
- 韓国交通部『交通年鑑』（韓國語）交通新聞社，各年度（교통부『교통연감』교통신문사，각년도）。
- _____『統計年報』（韓國語）[後に『交通年報』『韓國交通年鑑』『交通統計年報』『建設交通統計年報』と改称]，各年度（교통부『통계연보』[이후에『교통연보』『한국교통연감』『교통통계연보』『건설교통통계연보』로 개칭]，各년도）。
- 韓国鐵道庁『韓国鐵道史4』（韓國語）1992年（철도청『한국철도사4』，1992년）。
- _____『韓国鐵道史5（上），（下）』（韓國語）1994年（철도청『한국철도사5(상),(하)』，1994년）。
- _____『韓国鐵道100年史』（韓國語）1999年（철도청『한국철도100년사』，1999년）。
- _____『鐵道年鑑』（韓國語）1966年~1969年（철도청『철도연감』，1966년~1969년）。
- _____『韓国鐵道要覽集』（韓國語）1993年（철도청『한국철도요람집』，1993년）。
- _____『鐵道統計年報』（韓國語）各年度版（철도청『철도통계연보』，各년도）。
- _____鐵道建設局『鐵道建設略史』（韓國語）1965年（철도청철도건설국『철도건설약사』，1965년）。
- 韓国鐵道庁・韓国鐵道技術研究院『鐵道技術白書』（韓國語）2002年（철도청・한국철도기술연구원『철도기술백서』，2002년）。