

16 韓国の日本鉄道研究の動向

——鉄道官僚の研究を含めて——

李 容相

1. 問題提起

日本鉄道の歴史は近代初期の韓国の鉄道開業と密接な関係がある。韓国における日本鉄道の研究は、時代によって過去と現在とに大きく分けられる。

韓半島（朝鮮半島）に初めて鉄道が走ったのは、京仁線（鷺梁津から仁川）が開通した1899年である。2年後の1901年、京釜鉄道（株）が設立され、京釜線（ソウル—釜山）の建設が始まった。その後、日露戦争（1904～1905年）が起こり、日本から満洲への軍需品輸送のため、韓半島を縦貫する鉄道が必要となり、京釜線に加えて、軍用鉄道としての性格の強い京義線の整備が急務になった。京釜線は1905年1月1日に、そして京義線は1906年4月3日に龍山から新義州までの全線が開通した。京義線は、全線開通前の1905年4月28日に、ソウルと新義州の連絡運転が始まり、日露戦争の軍事輸送に活用された。このように韓半島の鉄道縦貫ルートの早期実現は、軍事目的が優先されたためであった。日露戦争は1905年8月10日に停戦、ポーツマス条約により9月5日に終結した。

韓半島の鉄道はその後、朝鮮の植民地化に伴い、日本の植民地支配の主要手段となっていったが、一方、韓国の経済、文化、社会の変化にも大きな影響を与えた。日本統治期の韓半島の鉄道政策の注目すべき大きな変化の一つは、朝鮮総督府直営であった朝鮮鉄道が、南満洲鉄道株式会社（以下「満鉄」と略称）へ委託され、経営されることである。この委託経営は1917年7月に始まり、1925年4月まで続いた。日本の朝鮮統治は、1910年から45年まで35年間続き、その間の1917年から1930年までの韓国鉄道の輸送量の変化、政治的力学関係、国際関係の変化と鉄道政策など韓国鉄道に関する政策変容を検証することは、当時の日本植民地支配の実態を解明する上で重要な作業の一つと考えられる。その後、韓国鉄道は戦争に巻き込まれ、利用されるようになる。日本統治時代の鉄道政策とその影響に関する研究は、韓国鉄道史研究の中で最も立ち遅れている分野といえる。

鉄道は移動の自由、移動時間の短縮、生活空間の拡大、時間認識の変化をもたらし、社会の変化に大きな影響を与えているが、その影響に関する事実、評価研究は、韓国ではまださほど行われていない。また日本政府あるいは総督府の韓国鉄道政策についての研究も十分ではない。それは、朝鮮鉄道に関する研究者の評

価が二つに分かれているからである。まずは否定的評価として、主権を奪われた韓国鉄道の敷設は、特に日本の経済的、軍事的収奪のための手段として利用されたという見方である。この立場からは、植民地時代の鉄道を含む社会資本の整備は、終戦（1945年）以降の発展に寄与する部分は別になかったとする、いわゆる断絶性の主張である。一方、植民地時代の鉄道の整備に関しては、少数だが、肯定的側面を強調する見方もある。すなわち、植民地の近代化と産業の発展は、後日の韓国の工業資本主義への移行の基礎を築き、社会的に非常に大きい影響があったという見方である。

むろん、歴史的評価は、様々な分野で膨大な事実分析と検証が必要である。これからの研究はこのような議論を踏まえて、まず韓国鉄道の政策決定と密接な関係のある日本鉄道の当時の状況を究明し、韓国鉄道との関係、繋がりを調べなければならない。近年の目覚ましい研究は歴史資料を翻訳し¹、日本鉄道の歴史と発展を解明する動向である²。日本統治期に関しては、鄭在貞³、許宇亘⁴の研究がある。

現代の日本鉄道に関する研究は、主に政策と技術面を取り上げるものが多い。政策については、日本鉄道の民営化の過程と結果、私鉄の発展、日本の鉄道博物館、鉄道貨物の歴史などがあり、技術については主に新幹線の技術発展や海外進出などがある。これらの研究は交通学、工学、経済学の視点が主流となっている⁵。

2. 今後の鉄道研究の分野

鉄道研究を4種類に大きく区分することができる。まず経済史と政治史の分野として鉄道が影響を及ぼす環境と鉄道の実態分析である。2番目は、政策決定に関連した官僚の思考、出身、背景、主張、事例など、行政学との関連を通して、鉄道政策にどのような影響を与えたかを分析する。3番目は時代変化による環境要因と国家政策、政治過程が鉄道政策や官僚制に及ぼした影響や繋がりに関する研究である。最後に、鉄道政策と、鉄道関連の法律、制度、組織、経営、技術、文化など経営成績との究極的な関係を究明するものである。これらの研究に基づけば、国家間の比較も可能となる。

1 鮮交会『朝鮮交通論』を韓国鉄道文化財団で2012年翻訳書として発行。

2 李容相ほか『日本鉄道の歴史と発展』1、2、3（韓国語）、ソウル：ブックギャラリー、2015年。

3 鄭在貞『日帝侵略と韓国鉄道』（韓国語）ソウル大学出版部、1999年。

4 許宇亘『日本強占期の韓国鉄道』（韓国語）韓国学研究叢書、2010年。

5 主に韓国鉄道技術研究院と韓国交通研究院で行っている。主なテーマは新幹線の効果と地域発展、技術開発戦略、海外進出戦略などである。

韓国における鉄道研究のテーマは、鉄道が急激に発達した植民地統治期（1910～45年）の日本、朝鮮、満州鉄道の環境、国の政策、状況などの比較研究があげられる。時期区分は、1910～20年、1920～30年、1930～45年の三つに分けられる。1914年の第1次世界大戦開始、1931年の満州事変、1941年の太平洋戦争開始があり、帝国主義、近代化、産業発展などに鉄道が大きな役割を果たした時期である。特に、日本の植民地において鉄道の役割と影響は巨大なものであった。それらを究明するには、鉄道に影響を及ぼした環境要因、国家政策、政治過程を調べ、各地の鉄道政策を比較し、鉄道機能の相違点を明らかにすることが必須である。例えば、軍事、産業、経済、政治などの架け橋とすべく、満州が一時期朝鮮鉄道を委託経営したこと、植民地鉄道としての日本鉄道との関係、戦争と産業発展に貢献した日本鉄道、大陸連結と産業発展に密接な関わりをもつ朝鮮鉄道、総合植民地会社（イギリス東インド会社と同じ）として鉄道附属地内で土木、教育、衛生の行政を行った満鉄。このような各地鉄道の特徴を主な資料をもって証明していくことも重要なテーマの一つであろう。

特に、朝鮮鉄道に関する主要鉄道政策は、三つの側面から考察することができる。まず、日本の大陸進出の手段として日本陸軍参謀本部が鉄道を高く評価し、官僚の任命は日本の鉄道省によるが、任命された官僚が独自の判断力も持っていたことを考察すべきである。二番目は、満鉄委託経営に対する立場の違いである。例えば寺内総督の鮮満一貫統治、軍の立場、外務省の立場（反対）はそれぞれ共同輸送ルート（三線連絡運賃）と関係している。委託経営の交通史的観点から、産業、行政、交通の一元化または二元化についての議論、鉄道の使命（行政と産業の円滑化）、朝鮮総督府への還元理由（朝鮮の生活安定と産業開発）などを究明すべきである。三番目は、鉄道が朝鮮の産業と地域の発展にどのような貢献をしたのか、特に私鉄の役割に注目する必要がある。

日本の鉄道網は、幹線の場合は軍事、国土経営の目的で利用され、私鉄の場合は商業が目的であったが、敷設は同時に行われる。朝鮮は先に幹線を、それから私鉄を建設する。満鉄は幹線中心に運営した。日本と朝鮮の鉄道は輸送中心、満鉄は都市開発中心、という特徴があるが、戦争遂行という共通点も持っている。鉄道と技術との関係については、日本鉄道は国有体制下の技術自立と輸出（1906年鉄道国有）、朝鮮、満州は国際標準による中国への直通鉄道（軍事鉄道）という特徴も持っている。技術自立の問題点としては、政治の介入（1910～20年）と、全面侵略戦争下の技術破綻と崩壊（1930～40年）などを、詳しい事例をあげながら証明していかなければならない。最後に、政策決定の過程に影響を与える官僚

の出身背景、官僚システム、主な政策決定者と集団などを考察する。各地の官僚システムをみると、日本は政治家、官僚、軍人が政策の決定権をもっていたが、朝鮮は官僚が、満鉄は初期は政治家が、後期は関東軍が影響力をもっていた。各地の鉄道官僚の出身背景と性格、政策決定過程を分析、比較することが期待されている。

3. 研究分野としての鉄道官僚

日本統治期の鉄道官僚の出身背景などについての分析は、当時の鉄道の性格を理解するための重要な作業である。1916年から1936年までの間、主要鉄道官僚の出身校は東京帝国大学の理系が多い(表1)。また、鉄道官僚の中で、満鉄出身者の占める割合が徐々に増している。満鉄出身者は、1925年の委託解除以降も朝鮮鉄道官僚として多くの割合を占め、朝鮮鉄道局出身者が増えるのは、1936年になってからであることがわかる(表2)。

表1 官僚の出身学校の変化 (単位：%)

	1916年	1927年	1936年
東京帝国大学卒業	47	47	42
京都帝国大学卒業	6	24	26
他の大学	6	6	5
高校卒業、現業	41	24	26

表2 官僚の出身の変化 (単位：%)

	1916年	1927年	1936年
朝鮮鉄道局	29	12	35
日本鉄道省	35	59	12
満鉄	0	24	53
他の部署	36	6	0

特に韓国鉄道に勤めた鉄道局長らの特徴分析も重要で、当時7人の鉄道局長が在任した(表3)。

初代局長である古市公威(1854-1934)は1854年9月4日姫路出身で、1875年文部省初の留学生としてフランスに留学、エコール・サントラルで工学を専攻し、数学、天文学を学んだ。帰国後、内務省土木局に入り、要職を歴任し、1898年11月通信次官を経て、1903年3月鉄道作業局長官に就任した。官僚を辞めてから、京釜鉄道総裁を経て、1905年に大陸鉄道の経営や技術を研究する東亜鉄道研究

表3 鉄道経営主体の変化と鉄道局長

時期	鉄道管理主体	鉄道局長	特徴
1905年～1909年	統監府鉄道管理局	古市公威	学者、官僚、京釜鉄道会社社長、土木工学博士（フランス留学）
1909年	統監府鉄道庁	大屋権平	幹線鉄道完成（湖南線、京元線）、土木工学博士
1910年	韓国鉄道管理局鉄道院	大屋権平	東京大学（1883年卒業）、鉄道省技師
1910年～1917年8月	総督府鉄道局	大屋権平	1917年7月日本帰国
1917年9月～1923年5月	満鉄京城管理局	久保要蔵	日本中央大学卒業 高等文官試験（官僚）
1923年6月～1925年4月	満鉄京城管理局	安藤又三郎	
1925年5月～1932年9月	総督府鉄道局	大村卓一	札幌農学校 北海道炭鑛鉄道会社 鉄道建設12年計画策定 南満州鉄道株式会社社長（1939年）
1932年10月～1938年4月	総督府鉄道局	吉田浩	東京帝国大卒業 1910年鉄道院入社（官僚） 1929年東京鉄道局長
1938年5月～1939年6月	総督府鉄道局	工藤義男	
1939年7月～1943年11月	総督府鉄道局	山田新十郎	
1943年12月～1945年8月	総督府交通局	小林利一	東京帝国大卒業 高等文官試験（官僚）

出典：鮮交会『朝鮮交通史』1986年、294-97頁；森尾人志『朝鮮の鉄道経営』日新印刷、1936年、74、178-81頁。

会を設立し、理事長になった。古市は当時工学界の第1人者であり、高潔な人格で尊敬された。統監伊藤博文も「古市さん」と敬称を付けて、呼んでいた⁶。

第2代局長の大屋権平（1861-1924）は、岩国出身で1883年に東京大学理学部を卒業、1885年に鉄道局技師となり、日露戦争前夜の1903年に京城—釜山間の京釜鉄道の工事長になった。統監府鉄道管理局長を経て、1909年に鉄道院技監兼韓国鉄道管理局長、1910年に朝鮮総督府鉄道局長に就任した。

大屋は統監府鉄道管理局長の時代、地理的に韓国釜山が中国大連より利便性があり、京元線と、元山—平壤間の鉄道との建設によって利益をあげることができるとして、安奉線によって大陸と欧州まで連結ができると主張した⁷。彼はさらに朝鮮鉄道の拡張のため、1909年には京元線と湖南線の建設を提案した⁸。彼は、大

6 江口寛治『朝鮮鉄道夜話』京城：二水閣、1936年、46-47頁。

7 大屋権平「朝鮮鉄道に就いて」『経済評論』第8巻第19号、1908年11月、17-18頁。

8 大屋権平「朝鮮鉄道談」『経済評論』第9巻第16号、1909年9月、11-12頁。

表4 古市公威の経歴

年 度	内 容
1873年	開成学校仏語科卒業
1875年～1880年	パリ留学, 工学学士, パリ理科大学(数学、天文学)卒業
1881年～1885年	内務省土木局事務取扱, 土木局勤務
1886年	工科大学教授, 帝国大学工科大学学長
1890年	内務省土木局長
1899年	鉄道国有調査委員
1903年	鉄道作業局局長, 長官(1905年)
1903年	京釜鉄道株式会社総裁
1904年11月	京釜鉄道速成竣工
1905年1月	京釜鉄道全線営業
1905年10月	東亜鉄道研究会理事長
1906年6月	統監府鉄道管理局長
1907年6月	統監府鉄道管理局長辞任
1911年	広軌鉄道改築委員
1919年	金剛山電気鉄道株式会社取締役

出典：真野文二『古市公威』故古市男爵記念事業会, 1937年, 423～38頁。

表5 大屋権平の経歴

年 度	内 容
1883年	東京大学理学部を卒業
1885年	鉄道局技師
1903年	京釜鉄道株式会社 工事長
1907年6月	統監府鉄道管理局長
1909年	鉄道院技監兼韓国鉄道管理局長
1910年	朝鮮総督府鉄道局長
1916年	鉄道局汚職事件
1917年	朝鮮総督府鉄道局長辞任
	日本帰国

出典：日本図書センター『朝鮮人名資料事典第4巻』2002年, 19頁。

陸との縦貫線以外に産業発展のための鉄道建設をも考えた。さらに、各国の人口1万人当たりの鉄道距離を示し、日本は1.29マイル、台湾は1.54マイル、欧州4.70マイル、米国27.10マイルに比べて朝鮮は0.66マイルに過ぎないと指摘している(1914年当時)⁹。大屋に対する評価は、官僚的で、部下に皮肉を浴びせることが多く、大酒飲み、というものであった。

朝鮮鉄道で主な役割を果たした局長は大村卓一と吉田浩であった。大村卓一は鉄道省運輸局長種田虎雄の推薦で任命された。種田虎雄の義兄が総務総監の下岡忠治であった¹⁰。大村は英語のできる国際派であった。鉄道局長在任期間中(1925～32年)、1925年に朝鮮鉄道の使命について次のように述べた。長い引用になるが、朝鮮鉄道のあり方についての重要な理論なので紹介する。

9 大屋権平「朝鮮鉄道の将来」『朝鮮叢報』1915年5月号、13-15頁。

10 大村卓一追悼録編纂会『大村卓一』1974年、243頁。

表6 大村卓一の経歴

年 度	内 容
1872年2月3日	福井市松ヶ枝下町長男として出生
1889年	札幌農学校入学
1898年	札幌農学校工科卒業
1898年-1905年	北海道炭鉱鉄道
1905年	鉄道国有法により官吏、北海道鉄道局勤務
1908年	北海道鉄道局工務課長、港湾と鉄道一体経営主張
1909年	鉄道院総裁後藤新平の港湾と鉄道一体経営に対する支持を取り付ける
1915年	北海道鉄道局管理局長代理
1917年-1920年	鉄道院勤務、シベリア出張
1920年	鉄道技師
1922年	山東鉄道条約実施委員
1925年	北京国際鉄道連結委員会支那側最高委員
1925年5月-1932年	朝鮮鉄道局長（総務総監下岡忠治の推薦）
1926年	朝鮮鉄道12年計画樹立
1932年	関東軍交通監督部長
1935年9月	満鉄副総裁
1939年3月24日-1943年7月14日	満鉄総裁
1944年	『大陸に在りて』出版
1945年	大陸科学院長に就任
1946年3月5日	死去、10月10日東京靈南坂教会で葬儀

出典：大村卓一追悼録編纂会『大村卓一』1974年、396-416頁。

朝鮮鉄道は本来、日本の商権の拡張を前提して企画され、京城、仁川間の線路を完成したが、国際環境のため、南の釜山より国境新義州に至る縦貫線路を敷設し、更に主要港湾に支線を通じて、軍事目的に使用された。勝利の結果、朝鮮における日本の地位を確立すると共に、日本政府は朝鮮の開発と鉄道統一改善のため、一九〇六年京釜鉄道を国有化し、京義、馬山線を軍用のため速成に開通した。一九一一年鴨緑江鉄橋と安奉線の改築は朝鮮鉄道を世界の公路として、産業鉄道と国際鉄道として位置付けられた。以来、線路は延長され、施設は改善されたが、他の鉄道に比べて、貧弱な状態である。鉄道延長は一三〇〇マイルで貨物は四〇〇万トンであるが、満鉄は、半分の線路距離で一三〇〇万トンを輸送している。鴨緑江、圖們江の奥国地域は天然資源が多く、鉄道の敷設による開発ができる。拓殖鉄道は最初収益をあげることは無理であるが、富源開発を使命とする朝鮮鉄道はその方面に向か

うべきである。朝鮮鉄道の歴史をみると当初産業鉄道として起こり、中頃に至り軍事的色彩を表したが、これは単に一時的現象に過ぎない。再び本来の産業鉄道に復帰しているところである。満鉄からの委託解除もその趣旨である。朝鮮鉄道は国内産業開発と国際鉄道としての重要な役割が期待されている。このような目的を達成するために、前者においては路線の拡張と運賃値下げ、後者のためには膨大な経費が必要であるが、これを遂行しなければならない。¹¹

大村卓一が企画し、1927年に帝国議会で通過した「鉄道十二年計画」は朝鮮鉄道に大きな影響を与えた。これは5新線860マイルを建設、5私鉄210マイルを買収し、線路と車両の改良に3億2千万円を投資する計画であった。1927年の国有、私有を合わせた鉄道距離1,800マイルを、1938年に3,500マイルに拡張するという線路倍増加計画である。

吉田浩朝鮮鉄道局長は「特にキリスト教の社会観の上に立っていた大村さんにとっては、それが直接日本のためにならなくとも人類のため大なる貢献をしていることをさぞ満足されていると思う」と言ったことがある¹²。吉田浩は鉄道局長在任期間中（1932～38年）、1932年の『鉄道時報』で次のように述べている。

朝鮮鉄道は日満交通の要衝地であり、東京と新京間の速度向上、北鮮線を媒介した新しい幹線の形成を期している。朝鮮鉄道は総延長4,100キロ、面積1,000平方キロあたり18.8キロ、人口10万人あたり22.5キロで、日本の1,000平方キロあたり66.9キロ、人口10万人あたり31.2キロに比べて低い水準である。朝鮮の場合、日本と異なり、多量の生産の必要に迫られて敷設されたのではなく、鉄道が先に敷設されており、文化の発展、資源開発を期待している。運営初期は収入は充分ならず、今後工業時代に向かって鉄道収入は増加することを期待している。¹³

11 大村卓一「朝鮮鉄道の使命」『朝鮮』1925年5月号、142-43頁。

12 大村卓一追悼録編纂会『大村卓一』1974年、253頁。

13 吉田浩「朝鮮鉄道本来の使命」『鉄道時報』1933年1月号、51頁。なお、引用にあたっては、読者の便を鑑み、現代語に要訳した。

表7 吉田浩の経歴

年 度	内 容
1885年	東京生まれ
1909年	東京大学政治学科卒業, 高等文官試験合格
1910年	鉄道省勤務
1915年	北海道鉄道管理局勤務 (その時期大村卓一は工務課長)
1932年	門司鉄道局長, 東京鉄道局長
1932年7月-1938年4月	朝鮮鉄道局長 (政務総監今井田推薦) 今井とは大学同窓

出典：日本図書センター『朝鮮人名資料事典第4巻』2002年, 34頁。

このような分析を通して初期は鉄道専門家、後期は官僚がその任を務めたことが明確になった。また鉄道局長はだんだん官僚が務めるようになった。

表8 鉄道局長性格

鉄道局長	性 格	特 徴
古市公威、大屋権平	鉄道専門家 (博士)	初期幹線鉄道完成
久保要蔵、安藤又三郎	官僚	満州鉄道委託経営
大村卓一	鉄道専門家	産業鉄道、私鉄発達
吉田浩、小林利一	官僚	官僚優位、戦争時は軍が優位

4. 結 び

今後、韓国において日本鉄道に関する研究はさらに増えていくことだろう。特に鉄道史研究を含む比較研究などが期待される。最後にこの研究を遂行するために利用してきた資料を記しておく。最近、学習院大学の友邦文庫で公開された資料¹⁴が利用可能である。初期韓国を調査した松田行蔵の関連資料¹⁵、京釜鉄道株式会社を設立した洪沢栄一の資料である『洪沢栄一伝記資料』、韓国鉄道技術研究院の資料室

14 萩原三朗外録音「朝鮮の鉄道を語る——満鉄時代から朝鮮への回顧」朝鮮問題研究会、1969年、田中保太郎録音「朝鮮の鉄道について」近代史研究会、1958年、穂積真六朗録音「間島問題を中心に」近代史研究会、1959年、姜徳相録音「朝鮮の鉄道」朝鮮問題研究会、1959年など (学習院大学東洋文化研究所蔵)。

15 慶尚道全羅道旅行記事並農商況調査録』商法会議所、1891年、復刻『慶尚道全羅道旅行記事並ニ農商況調査録』竜溪書舎、2009年、『朝鮮国慶尚忠清江原道旅行紀事——農商調査表附』商法会議所、1888年、檀國大學校附設東洋學研究所編『開化期日本民間人の朝鮮調査報告資料集』檀國大學出版部、2001年、須川英徳「日本人が見た朝鮮の村々——松田行蔵朝鮮国慶尚忠清江原道旅行記事」『アジア遊学』32号、勉誠出版、2001年

にある日本統治期の鉄道関連資料(約300巻所蔵¹⁶)が参考になり、国家記録院 (<http://www.archives.go.kr/next/viewmain.do/>)、国立中央図書館 (<http://www.nl.go.kr/nl/index.jsp>)、韓国歴史情報システム (<http://www.koreanhistory.or.kr/>)、国会図書館 (<http://www.nanet.go.kr/main.jsp>)、国史編纂委員会資料室 (<http://library.history.go.kr/index.ax>) もネット検索が可能となっている。

参考文献

「満鉄委託」について

大村友之丞 1917 「鮮満鉄道合併に伴う諸問題」『朝鮮及び満州』1917年7月1日。

朝鮮総統府 1917 「朝鮮総統府官制改正ノ外五件第三審議会 枢密院委員会録」

釈尾旭邦 1917 「編輯室より」『朝鮮及び満州』1917年7月1日。

帝国鉄道大観編纂局(編) 1927 『帝国鉄道大観』運輸日報社。

林美美子 1933 『三等旅行記』改造社。

江口寛治 1936 『朝鮮鉄道夜話』二水閣。

朝鮮総統府鉄道局(編) 1940 『朝鮮鉄道四十年略史』朝鮮印刷株式会社。

鮮交会(編) 1986 『朝鮮交通史』鮮交会。

北岡伸一 1978 『日本陸軍と大陸政策1906-1918年』東京大学出版会。

山縣有朋 1967 「満鉄鉄道経営方策」『山縣有朋意見書』原書房。

浅田喬二 1990 『日本植民地研究史論』未來社。

満鉄会(編) 2007 『満鉄四十年史』吉川弘文館。

「未公開資料 朝鮮総督府関係者録音記録」2014 『東洋文化研究』第16号、学習院大学東洋文化研究所。

朝鮮総統府鉄道局『朝鮮総統府鉄道局年報』各年版。

「朝鮮鉄道12年計画」について

大平鉄畊 1927 『朝鮮鉄道十二年計画』鮮満鉄道新報社。

帝国鉄道大観編纂局(編) 1927 『帝国鉄道大観』運輸日報社

南満洲鉄道株式会社(編) 1932 『南満洲鉄道株式会社三十年略史』。

姫野徳一 1932 『満鉄総裁論』日支問題研究会。

大村卓一 1944 『大陸に在りて』勝進社。

『帝国議會衆議院委員會議録』1987 第51会(1926年)、52会(1927年)、臨川書店。

日本国有鉄道 1984 『日本国有鉄道百年史』成山堂書店。

金景林 1987 『조선철도 12년 계획선에 관한 연구(朝鮮鉄道12年計画線に関する研究)』梨花女子大学校修士論文。

16 日笠芳太郎『満鉄総裁論』(大阪屋号書店、1933年)、南満洲鉄道株式会社『南満鉄株式会社条約集』(竜溪書舎、1993年)、満鉄京城図書館編『満鉄京城図書館図書目録』(満鉄京城図書館、1925年)、福崎栄蔵『鮮満機関車』(交友社、1939年)、日笠芳太郎『満鉄改造論』(大阪屋号書店、1933年)など。

- 山本有造 1992 『日本植民地経済史研究』名古屋大学出版会。
- 高橋泰隆 1995 『日本植民地鉄道史論』日本経済評論社。
- 小林道彦 1996 『日本の大陸政策』南窓社。
- 今西一 1997 「帝国『日本』の自画像——1920年代の朝鮮『同化』論」『立命館言語文化研究』第8巻第3号。
- 鄭在貞 1999 『日帝侵略과 韓国鉄道 (1892-1945)』ソウル大学出版部。
- 松下孝昭 2004 『近代日本の鉄道政策 (1890-1922年)』日本経済評論社。
- 李容相ほか 2005 『일본철도의 역사와 발전 (日本鉄道の歴史と発展)』(韓国語) ソウル:ブックギャラリー。
- 金大煥 2006 「朝鮮鉄道12年計画 (1927 ~ 1938) について」『史学論叢』第36号、2006年3月、別府大学史学研究会。
- 鄭在貞 2007 「朝鮮總督府의 鉄道官僚와 鉄道政策: 大村卓一の 경우-」『國際シンポジウム 30 日本・朝鮮・台湾支配と植民地支配』国際日本文化研究センター。
- 谷島桂 2009 「植民地朝鮮への鉄道投資の基本性格に関する一考察」『経営史学』第44巻第2号。
- 井村哲朗 2012 「村上義一文書に見る北鮮鉄道港湾建設——満鉄の北鮮港湾経営・再論」『環東アジア歴史年報』第7号、新潟大学、2012年3月。
- 韓国鉄道文化財団 2013 『조선교통사 (朝鮮交通史)』(韓国語) ソウル:ブックギャラリー (鮮交会『朝鮮交通史』1986年の翻訳)。
- 老川慶喜 2013 『井上勝』ミネルヴァ書房。
- 慶応義塾大学『村上義一文書』(5A-1)。

「吉会線敷設と北鮮鉄道」について

- 許興凱 1930 『滿洲經濟と日本帝國主義』白揚社。
- 南滿洲鉄道株式会社 1932 『南滿洲鉄道株式会社30年略史』滿洲日日新聞社。
- 柴田彌一郎 1942 『交通政策論』商工行政社。
- 『帝國議會衆議院委員會議錄 朝鮮事業公債法改正』1987 第51会 (1926年)、52会 (1927年)、臨川書店。
- 橋谷弘 1982 「朝鮮鉄道の満鉄への委託経営をめぐる——第一次大戦後の日帝植民地政策の一断面」『朝鮮史研究会論文集』第19号。
- 加藤聖文 1997 「吉会鉄道敷設問題」『日本植民地研究』第9号。
- 芳井研一 2000 『環日本海地域社会の変容——「間島」・「滿蒙」と「裏日本」』青木書店。
- 中見立夫ほか 2006 『滿洲とはなんだったのか』藤原書店。
- 坂本悠一 2006 「植民地期朝鮮鉄道における軍事輸送と釜山——シベリア出兵・満州事変を中心として」『社会文化研究所紀要』第59号、八幡大学。
- 谷島桂 2010 「植民地朝鮮における国有鉄道十二年個年計画」『歴史と経済』第52巻第2号。