

金を除いて、労力・資材は農民が共同で提出した。これらの地域では、自給と貢租のための農業が主で市場生産を目的とした商品作物の導入が少なく、農民に余剰利益の蓄積が望めない後進地域であり、町人請負開発するほどの資本蓄積した豪商の出現も少なかったことや、藩が商農分離政策を採用したことにより、こうした方式がとられたと思われる。

一方、畿内のような先進地域では、多数の農民から株式のように開発資金を募集し、巨大な開発資本として新田開発を行い、出資額によって完成した新田耕地を配分する百姓寄り合い新田が発達していった。さらに、1728年の新田開発令、1772年の町人請負開発に対して農民請負開発を優先することを禁止した御触書によって、町人資本の新田開発が急増している。

民営の新田開発は、新田築造費の他に新田地代を支払わなければならなかったのが特徴であったが、これは藩や幕府にとって大きな財源でもあった。民間は、地代を幕府や藩に納めることによって開発権と所有権を得ることができたのである。

新田開発は、多額の資本と年数を必要とするのでリスクも高い。そのため、民間参加者の利益を確保するという意味から、新田開発を奨励するために領主が新田開発者に与えた年貢を徴収しない、鉦下年季という

猶予期間が定められていた。期間は20年ぐらいのものもあったが、通常は3、4年であった。

官営開発については、藩営新田と幕府の新田開発とがある。藩営開発においては、新田開発にあたって基本工事である湖除堤や用水路などは領民を賃傭し、新村建設と耕地化は新田百姓に委ねた。資金源としては、①検地打出、②社倉米(銀)の一時的流用、③町人資本の参加の3種類が利用された。民間資本としての町人資本の参加については、藩が豪商から資金を借用し、鉦下期間をもうけて入植百姓に払い下げる形をとっていた。藩営といっても、実際には町人請負開発と同様なものも多かったのである。

幕府の新田開発は、諸国の代官見立て新田と勘定所の監督工事であった。代官見立新田というのは、諸国の代官が管轄地域内の開発地に新田設計・工事の監督・指揮を受け持つものであったが、開発資本は村受開発か町人請負の下請けから支出された。幕府勘定所が新田開発に関与するときは、幕府領新田へ開発技術の援助と開発資金の貸与が多かった(菊池、1977:第8章参照)。

(2) 工業化とインフラ整備

明治維新以後、日本政府は富国強兵、殖産興業のローガンのもとに、積極的な工業化政策を遂行した。

江戸時代のビッグ・プロジェクト

—箱根用水に見る BOT 方式—

柳井 浩

映画「箱根風雲録」が前進座によって製作されたのは、昭和20年代の後半であったろうか？ 江戸の初期、「人民英雄」友野与右衛門が箱根外輪山「湖尻峠」の山腹を穿ち、芦ノ湖の水を灌漑用水として裾野市に導くことを計画、農民と協力、苦心惨憺の末これに成功する。しかし、「時の権力」徳川幕府は「軍事異謀」の疑いをもってこれを喜ばず、ついには与右衛門を処刑するという物語であった。

この映画は、確かに印象深い作品だったと筆者も記憶している。しかし物語は史実とはかなり違うようである。ここでは長年にわたってこの地方の郷土史を研究してこられた佐藤 隆氏(静岡県教育委員会県史編纂室主席指導主事)の著作[1]、[2]によって、江戸時代におけるインフラ・ビッグ・プロジェクトとしての箱根用水を考えてみよう。

箱根用水は1670年頃に完成、今日まで利用されている用水路ネットワークである。箱根芦ノ湖の水を隧道によって裾野市 深良川の上流に導くことを中心とし、さらに用水路「新川」を開いて黄瀬川に導き、あわせて、付近に堰や用水路を設ける総合的利水事業であった。

目的は、水田開発による米の増産である。この事業によって便益を受けるのは、地元農民の一部であり、また、領主である幕府ならびに小田原藩である。領主側はこの事業に対して奨励策をとり、民間活力利用を図った。奨励策としてとられたのは“作り取り”の許可であり、これは、工事完成後の一定期間、事業主体者による用水料の徴収を認めるものである。

ここで、事業請負を申し出たのが幕府御用商人 友野与右衛門であり、資金の自己調達のもとに施工、完成後7年の作り取り期間ののち、用水路の全面的移譲をする

工業化の過程において、新しい形態の生産活動には、従来のインフラでは対応できないことがわかった。各地の企業者たちは、自らの経済活動を活発化するために、インフラの整備にとりかかったが、多くの場合に政府の援助を求めている。

後発の開発途上国においては、近代的なインフラは大規模で費用のかかるものであった。そのため、民間企業の資本を補うために、政府の資本が投入されることが多かった。1882年の鳥取県の臨時県会において、道路建設に関連して下付された5万円の国庫補助金をめぐる議論のなか、議員からその性格を聞かれて県当局（政府）は次のように答えている。

眼目協議費ガ主本ニテ、地方税ヨリ補助シ、然ル後国庫費ヨリ補助アルベキヲ、順次ヲ越ヘ国庫費ニテ直ニ協議費ヲセラレタリ、尤モ政府ヘ誓願セシ書面ニモ、協議費補助トモ、地方税ノ補助トモ、其明文ヲ掲載セス、概して民力ノ不足ヲ補助セラレタルナリ

ここでは、補助金が「民力の不足ヲ補助」すると指摘されているところが興味深い。

さらに、鉄道は工業化のインフラとしてきわめて重要なものとなった。1887年5月公布の「私設鉄道法」や1910年4月公布の「軽便鉄道法」および1911年3月

公布の「軽便鉄道補助法」により、民営の鉄道建設が活発化した（高村、1997：8、210-21頁）。

このように、民間資本によって多くの鉄道建設がなされたが、1906年3月には鉄道国有化法案が成立した。それは主要民営鉄道17社を、総額4億500万円を超える公債（5分利付）により一挙に買収し、従来の官営鉄道と合わせて、日本の鉄道網の大半を支配する国有鉄道を成立するものであった。当時の指導的なビジネスマンである渋沢栄一は、次のように後進国のキャッチアップ型の経済発展における国家の役割を強調して国有化を支持している。

例へば重なる輸出品を奨励するには其運賃を安くせんならぬとか、或いは工業の原動力となるべき石炭杯にはなるだけ便宜を与へ、運送の費用を安くして供用せねばならぬ、以下に政府が監督権を有して居っても施設の営利会社に在りては中々政府の命令とおりにはいふことを肯かぬ、斯くては満足なる効果を挙ぐる事が出来ぬ、寧ろ其れよりは国有にした方が宜しかろうということも今日国有論の重なる理由のやうに聞きたる（高村、243頁）。

この背景には、鉄道会社の株主は設備投資と営業費の増加を嫌い、これが鉄道会社の輸送力増強の速度を

という“契約”の下に事業を開始した。まさしく、今日でいうBOT（Build-Operate-Transfer）方式によるビッグ・プロジェクトに他ならない。

請負人たちは、当初、1年の予定で主工事を終えるつもりであったらしい。しかしながら、全長1.3kmにおよぶ隧道開削は、当時の技術水準からして難工事であり、工事期間も結局は4年の長きにわたってしまった。また、資金の全面的自己調達もままならず、総額9,700両のうち、6,000両を幕府からの融資にあおいでいる。さらに、水田開発の見込みも大きくはずれ、作り取り期間の延長の再契約が行われている。隧道管理の手落ちによる落盤にも、領主側による補修が行われている。

事業の請負は、事業主体のリスク負担において行われるべきものだというのが現代の考え方ではあるが、この場合をみると、それを回避するなど契約義務違反も少なくない。しかし、それにも拘わらず、全体的に見て、領主側は極めて協力的かつ温情的でさえあった。徳川時代の“仁政”と見ることもできるし、また、今日でもよく見られるような、“後戻りのきかない泥沼公共事業”であったのかも知れない。一方、事業請負人 友野与右衛門等は事業完成後も資金難に苦しみ、公金横領に走った

上、悲劇的な最後をとげたとも言い伝えられている。

箱根用水全体をみれば、今日まで活用されているという意味において、技術的には成功したものを見ることができよう。しかし、経済的に見れば、少なくとも短期的には成功したとは言えないだろう。その裏には技術レベルの低さや、見積り甘さもあるだろうが、株式会社という法人制度や、近代的な資本市場、リスク負担や責任範囲などを明確にする契約制度などソフト・インフラストラクチャーの未発達もその理由としてあげておかねばならないだろう。

文 献

- [1] 佐藤 隆 著「箱根用水史」静岡県出版文化会、1983
- [2] 佐藤 隆 著「箱根用水ができるまで」芦ノ湖の水利権を考える会、1985

やない ひろし 慶應義塾大学理工学部管理工学科
〒223 横浜市港北区日吉3-14-1