

明治期・民間によるインフラ整備～〈写真で見る〉白石直治の大規模建設プロジェクト～

本報告は、報告者の近著『ビジネス・インフラの明治 ―白石直治と土木の世界―』名古屋大学出版会、2014年 の概要の紹介である。立ち入った問題に踏み込む余裕はないが、諸般の理由で小著に掲載できなかった写真を含めて、この機会に提示する。

さて、近代化の入口に立った明治日本においては、近代産業を発展させていくためのインフラが不在、あるいは不足していた。こうしたインフラの建設は、主として政府の仕事であったけれども、財政難その他の事情から民間の参入も実現している。ゼネコンやコンサル不在の時代、建設工事は事業者自らが行うべきもので、その際、最大の問題の一つが、工事の設計・監理・監督等を主導する能力のある上級技術者の確保であった。

小著に登場する白石直治は、当時の日本において最上級の学歴および技術力を持った土木技術者であり、同様な技術者のほぼ全てが基本的には官業に従事する時代に、ひたすら民間の大規模プロジェクトの建設を主導する道を選んだという意味で、特異な存在でもあった。主たるプロジェクトとして、ここでは以下の4件を紹介する。

- ① 関西鉄道：明治期五大私鉄の一角で、官鉄が回避した旧東海道筋西端路線を開拓、トンネルや橋梁の建設においてきわめて先進的な方法を示した。
- ② 若松築港：八幡製鉄所を湾奥に擁した筑豊炭の積出港＝洞海湾の浚渫、埋立、海陸連絡設備の建造等を行った。明治期に完工した港湾修築工事のなかでは、官業を押えて日本最大規模を誇った。
- ③ 神戸三菱造船所(等)：日本初の浮船渠、工場群、大規模鉄筋コンクリート倉庫等を建設し、海陸を繋ぐ近代産業構築に資した。
- ④ 猪苗代水力電気：日本の発電が水主火従となった時代、まさしく画期的な大規模水力発電および長距離高圧送電（猪苗代→東京）を実現した。

上記プロジェクトにおいて確認できる資本（家）と技術（者）の関係性は、近代への“過渡期”特有のものと考えられる。それはまた、19世紀中葉に開国した後発工業国が、その「後発性の障害」を乗り越えるための一つの方法を示してもいる。