

Chao Phraya デルタの運河開発に関する一考察(Ⅱ)

——19世紀末葉における変容過程——

田 辺 繁 治*

Historical Development of the Canal System in the Chao Phraya Delta (Part II)

by

Shigeharu TANABE

During the reign of Rama V, the proclamation of the Canal Administration Law of 1870 and the Canal Construction Law of 1877 provided a development of the new policy on public works. In order to secure water transportation facilities for rice trading, the government directed its efforts to the maintenance of the trunk canals linking the local producing centers with the capital port. Furthermore, the government, recognizing abuses of the land system under the old regime, exercised administrative control over the large scale landholdings and encouraged peasants to open rice fields along the newly-excavated canals. Under these sociopolitical conditions of this period, canal systems, based on the traditional transportation-inundation canals, developed all over the deltaic high region on the east and west banks.

In the 1880's, according to the development, to a certain extent, of a national economy, the character of canal construction changed remarkably. Land which could be used for rice cultivation began to be recognized as a valuable commodity. So the government began to give permission to wealthy official nobles and Chinese for the excavation of private canals and private ownership of land adjoining them. In the case of dredging of the old canals, executors, mostly Chinese, were permitted also to charge transit taxes on cargo boats using the canals. Most of these privately-financed projects were carried out in the delta flat region where there had been swamp and marsh land not suitable for rice cultivation without canals. This newly-opened land was sold and leased to peasants. It may be said that the landlord-tenant farming near the newly excavated canals indicated by some scholars, was caused by the conditions of reclamation outlined above.

The construction of the canal system based on the traditional transportation-inundation canals including the privately-financed canals, ceased around 1900. The government again brought canal projects under the direct control of the *Krom Khlong* established for introducing a more effective modern irrigation-transportation system in 1903.

I は じ め に

19世紀末葉, とくに五世王治世に入り, タイ社会は未曾有の変動期をむかえる。19世紀中葉

*京都大学文学部地理学教室

の自由貿易の開始は、タイ経済を国際分業体制の中に再編する契機となり、アジアの植民地諸国の恒常的な米需要にこたえるため、輸出米生産をになうことになる。輸出米生産の拡大と商品経済の浸透は、旧制度身分制社会の解体をうながし、五世王を頂点とする Chakri 王室権力による徭役制度の廃止、奴隷解放などの社会改革をふくむ、一連の内政改革が進行する。Chao Phraya デルタの運河開発もかかる社会・政治的諸条件のもとに展開する。国家は、デルタの運河開発を輸出米生産の基盤条件としてとらえ、いくつかの重要な政策を展開する。

小稿は、前稿にひきつづきデルタの水運の拡大、灌漑・排水による耕地の拡大という二側面から運河開発の展開過程をとらえ、水運管理、土地所有などの諸点から分析を加えることによって、この時期における運河開発の変容過程を明らかにする。

史料としては、『年次別法令集』*Prachum Kotmai Pracham Sok* 所収の運河開削・改修および沿岸の土地所有に関する法令を中心に利用する。また同時に、五世王農務省文書のうち運河局文書の諸ファイルについても検討を加える。

II デルタ下流部運河の二つの機能

五世王治世に入り、下流部の耕地面積はかなり拡大され、米輸出も1870-4年以降急速に増大する。¹⁾ 国家による運河開発には、すでに19世紀中葉から、商品流通と沿岸荒蕪地の灌漑・排水による水田化という二つの側面があった。1870年代になると、国家は下流部運河のもつ本来的な二つの機能をより明確に意識し、より具体的な目的をもつ運河政策ともいうべきものが展開されはじめる。

まず既存の幹線運河体系、および Bangkok 近郊運河体系を中心とする内陸水運の重要性が強調され、米を中心とする商品流通の要としての運河管理が強力に遂行される。さらに耕地面積拡大のための新運河開削に関しては、政府財政の困難から、これまでと異なって、灌漑水の受益者である沿岸農民に開削費を一部負担させ、土地を占有させた。これは以前の王族、官僚貴族による沿岸の大土地所有を抑制すると同時に、農民の水田化による実質的な耕作面積（経営面積）の拡大と地租徴収の効率化への努力でもあった。

1870年 A.D. の「運河管理10項目勅令」と1877年 A.D. の「運河開削令」は、国家によるかかる下流部運河開発の基本的性格を明らかにするための重要な史料である。

1. 内陸水運拡大のための運河管理

「運河管理10項目勅令」²⁾ はまず、運河管理官 Phu Trwattra Raksa Khlong を設け、運河

1) Ingram (1971): pp. 37-8.

2) “Prakat Nai Ratchakan Thi 5, Phraratchabanyat Thamniem Khlong Miyu 10 Kho, C.S. 1232 (1870 A.D.),” *P.K.P.S.*, Vol. 8, pp. 29-38.

内の船舶航行に関する諸規定にもとづく管理をさせ、そこに発生する事件の審理・裁決の権限を与えている。10項目の規定の内容は以下のごとくである。

(1) 運河内に物を廃棄することの禁止。違反者に対しては運河管理官および Nai Khlong³⁾はその者に運河内の清掃、罰金を命じる。

(2) 運河沿岸の人民が運河内部に家屋、商店などを建てたり、家屋の軒外の床が運河内に出ることを禁止。岸から 3sok (1.5m) 以上の棧橋建設の禁止。

(3) 運河内を航行する船舶の停船、停泊に関する規定。特に横列停泊の禁止。運河内で座礁した船、衝突事故などに関する処置。

(4) 材木筏に船舶航行を妨害させないための規定。幅 2wa (4m) から 5wa (10m) の小運河への大型船乗入れ禁止。首都の城壁内を貫通する小運河および近接する運河内への汚物廃棄の禁止および便所の設置に関する規定。

(5) 商品を積載した船舶の停泊に関する規定。運河内の常設港における商業・交易活動をおこなう船舶の優先措置。

(6) 櫓でこぐ船 Rŭa Chaeo, 竿でこぐ船 Rŭa Pho, 曳船 Rŭa Lak, 帆船 Rŭa Laenbai などの安全航行のための操舵法などの規定。

(7) 首都の城壁付近から走行する全運河に、商業活動のための 4sok (2m) ないし 6sok (3m) 幅の道路を造成すること。水田・園地を灌漑する分岐運河、小水路が運河沿岸道路を横切の場合、Nai Khlong は灌漑水の受益者に橋をかけさせる。

(8) 運河沿岸に家、園地、水田を有する者に対するニッパヤシ、Ton Teikhaem などの草木を植えること、および水草、水辺の野菜などの栽培禁止。千屈菜 Ton Lamphu, アシ Ton O, オセオバナ Ton Phog などの水辺の草むらを放置することの禁止。

Chedi Bucha (K. 11), Mahasawat (K. 13), Phasi Charoen (K. 15), Damnoen Saduak (K. 14), Phuak Prachachūn, Saen Saep (K. 7), Bon, Sunak Hon (K. 6) 運河など新たに地方国へと貫通した運河には、長距離にわたる航行、曳航を可能にするため、沿岸に幅 8sok (4m) の道路を造成し、道路にそって 8sok (4m) の大樹を植える。

(9) 首都から外側へ走行していく全運河のうち、未だ家、園地、水田などとして占有する者がいない所では、運河を清掃して整然と管理・維持すべきこと。運河沿岸のそのような箇所には多数の居住者はみられない。したがって非常に荒廃してしまうことが多いので、Nai Khlong に命じて、あらゆる Krom⁴⁾ の罪人、刑務所に服役中の者を徴発して運河を適宜に修復させる。

(10) Chedi Bucha (K. 11), Mahasawat (K. 13), Phasi Charoen (K. 15), Damnoen Saduak

3) Nai Khlong は運河管理官のもとにおける下級役人。

4) 旧制度下における徭役徴発組織で、Mu (組) の上部組織であり、中央政府の統治組織でもあった。この各 Krom の下に Phrai は分属するのが原則であり、罪人も各 Krom ごとに統轄された。

(K. 14) などの新運河は、商品を積載した船舶が効率的に交易を営むための重要な運河であり、何人も丸太材、柱材、竹材、小竹材などの筏、および浮舟 Rūa Phwang をそれらの運河に流してはならない。

Nai Khlong 以外の者による象、牛、水牛の運河内での放牧の禁止。20人以上の武装した従者 Samak の集団の運河内、運河沿岸での集合、沿岸の往来、運河内の航行の禁止。

以上の運河管理に関する諸規定は、すべて米を中心とする内陸水運における商品流通の円滑化を第一義的な目的として設定されたと考えられる。運河の管理・維持の面からは、運河水の汚染、水路床の上昇の防止、建造物および植物による航路妨害の禁止、一連の運河内航行法規などが規定された。

これらの管理・維持の諸規定による航路の保障とともに運河沿岸での道路造成が主張されている。とりわけ19世紀中葉に開削された幹線運河沿岸における道路造成は、伝統的な水路に加えて陸路による交通手段が追求され、水路・陸路を one set とした交通手段の整備が開始されたことを示唆している。しかしあくまで船舶航行が主であり、沿岸道路は乾期における搁座した船舶の曳航など従属的機能をもつにすぎなかったのである。⁵⁾

(9) 項でいう首都から外側へ走行していく運河とは、Mahasawat (K. 13), Phasi Charoen (K. 15) 運河などの幹線運河を含む都市域外の運河を示しており、先述のごとく未だ荒蕪地が多く、運河自体も荒廢の危機にさらされていたことを示している。

2. 耕地面積拡大のための運河開削

小暦1239年(1877 A.D.)の「Nakhon Nūangkhet 運河令」の一節には、運河開削による官僚貴族の広大な土地の占取について次のごとく見える。⁶⁾

「以前 Prem Prachakon 運河を開削した時(1869-70 A.D.), 官吏および人民は自らの欲するままに水田を占取した。地方農務官 Sena Kromakan は土地保有者に占有地券 Bai Chong を交付した。しかし爵位を有する官吏は運河にそって 30 sen(1.2 km), 40 sen(1.6 km) におよぶ地片を占取し、面積は計 1,000 rai(160 ha), 2,000 rai(320 ha) におよんだ。そして Bao Phrai に耕作させたが、50 sen(2.0 km) もの長さの地片のすべてが耕作されたのではない。40 sen, 50 sen におよぶ土地は荒蕪地のまま放置されているものが多い。土地なき人民は占取せんとやってくるが、因果応報 Bun Watsana をおそれて大胆に占有することができない。このような水田は空地のまま残され、いかなる利益も生み出さない。……」

ここにいわれる運河は、首都環濠である Phadung Krung Kasem 運河 (K. 8) から Chao Phraya 東岸を北上し、Krung Kao (Ayutthaya) 領内に達する長大なものである。⁷⁾ 19世紀中葉から顕著となった運河開削による旧制度下の大地所有が、何ら耕作面積の拡大、生産力発

5) Van der Heide (1903): pp. 56, 58-9.

6) “Prakat Khlong Nakhon Nūangkhet, C.S. 1239 (1877 A.D.),” *P.K.P.S.*, Vol. 9, pp. 202-3,

7) 後述。 *P.K.K.*, p. 137.

展に結びつかないことを認識した国家は、1877年、「運河開削令」によって新たな運河開発政策を展開する。

「運河開削令」⁸⁾は、まず前文において米穀生産の重要性、これまでの運河開発における国家の出費の増大、土地所有における欠陥を指摘して次のごとく記している。

「我が国では近年米が重要な商品となり、諸外国へ積み出され、輸出商人は農民 Phrai Ban Phonlamüang に対して以前より豊かな富をもたらした。そして畑、園地の農産物も少しは商品となった。しかし国家の出費はきわめて多い。……以前の運河開削事業においては、王が監督官 Nai Ngan を任命して Thao Ke⁹⁾ (頭家)を雇って掘削させ、一運河の工事でも数百 chang を要した。……

人民が田、畑、園地を耕作しに来ないような水利のよくない地域にも適宜に大小の運河を開削させ、多くの地域に運河水をもたらし、それは年々急増している。しかし以前掘削した運河においては Kha Chao Bao¹⁰⁾や官吏がありあまるほど必要以上に多くの土地を占取し、放置して荒廃するにまかせ、彼らは耕作しないので、王および人民に対して何ら利益をもたらさない。……」

ここにおいて運河開発による旧制度下の大地所有が輸出米生産の拡大にとって桎梏となってきたことが明確に指摘されたのである。そして運河開削にともなう国家のぼう大な支出を緩和し、古い大地所有を抑制する方法として、運河の灌漑水の受益者である農民による掘削費の一部負担と、実質的な耕作面積の拡大をはかる計画的な運河開削が追求されたのである。

まず、勅使を派遣して土地の豊富な地域を査察させ、計画運河沿岸の土地を人民に占取させ、田、畑、園地の地価が均等になるように配分する。また掘削工事に援助金、および労働力を提供した者に対しては、その量に応じて土地を配分する。人民の援助金の額は、運河沿岸の占取した土地の位置によって差をもうけている。すなわち、運河両端が大河に貫通している場合、沿岸を三分して中央部の者は援助金の額を両河口部分より少なくし、運河口の一方のみが大河に貫通している場合には、交通至便な大河の河口部分の負担額を高くするなどの措置がとられた。

運河開削の具体的手続きについては次のごとくである。

「勅使、係官、人民が一致してどの村からどれほど掘削するかが決まった場合、係官は掘削せんとする地域の地図を作成し、しかる後、(掘削計画の)標識の線に近い、以前からある田、畑、園地の地券 Chanot, Tradaeng, Bai Chong, および空地であって新たに占取された園地などを検閲せよ。また帳簿を作成して、運河開削を援助して田、畑、園地を占取せんとする者の名を記入せよ。しかる後それらを上呈し、もし王のお気に召すものであるならば、上呈した地図に基づく運河開削に公金を支出することになる。……」

とりわけ占取して放置されたままになっている土地を減少させ、農民の土地保有によって運河開削の経済効果を高めることが追求されたのである。この農民による開墾の奨励によって、援助金、労働力を供出した者の占有地券 Tra Chong の期限は2年延長されて5年間となっ

8) “Prakat Khut Khlong, C.S. 1239 (1877 A.D.),” *P.K.P.S.*, Vol. 9, pp. 221-5.

9) 華僑労働者を動員手配する華僑有力者。

10) 多くの隷民を傘下におく貴族。Sathian (1967): pp. 28-35.

た。さらに地租のうち Kha Na (水田税) および Kha Somphakson (畑地税)¹¹⁾ が、援助金、労働力を供出した者について3年間免除された。この Kha Na, Kha Somphakson の3年間免除は、本来、切株や竹林などを除去しなければならないような困難な条件下での墾田、すなわち Na Khon Sang のみに限られていたが、¹²⁾ この勅令によって新運河沿岸の耕地にも適用された。¹³⁾

以上のように1870年代に入って、下流部運河開発は、水運の要である運河の管理・維持、および耕作面積拡大のための計画的運河開削という二つの側面から追求されたのである。

Ⅲ 幹線運河体系の発展

幹線運河体系はすでに19世紀中葉四世王治世に、首都西方において完成されつつあったが、70年～80年代にかけて東方の Chao Phraya-Bang Pakong 両河間においても開削が進行し、この時期に首都東西のデルタ微高地を中心とする全地域において完成される。しかし東西の河川を結合するような横断運河においては水流が増水期には双方から落ち合って、シルトを厚く堆積させて水路床を上昇させ、特に乾期においては、ほとんど航行不能となる場合が多い。¹⁴⁾ デルタにおけるほとんどすべての運河に共通するこの欠陥は、古来、たびたびの浚渫改修工事や、小規模な排水運河の掘削などによってある程度その機能を保持してきた。シルトの堆積とともに人為的な廃棄物や植物の繁茂による水路床の上昇や航路の妨害も沿岸居住地域の拡大とともに深刻となり、強力な運河管理が必要とされたことは先述のごとくである。

既存の下流部運河におけるもう一つの欠陥は、とりわけ臨海地帯に近い大小の運河における乾期の塩水遡上である。塩水遡上は飲料水としての利用を不可能とするだけでなく、特に大潮の満潮時には沿岸の水田内に塩水が浸入する場合があります、その被害は大きい。Van der Heide は、海辺の小運河について、多くは船の燃料用の薪の需要からマングローブ、ニッパヤシ伐採のために掘削されたと推定している。¹⁵⁾ 海岸に向かって掘られたこれらの小運河は、潮の流れによって一定程度の幅になると急速に拡大し、年々塩水遡上の原因をつくっていると指摘して

11) Kha Somphakson は一般に、一年生の栽培植物にかけられる税といわれる。しかし Bastian は畑作物を栽培する畑地に課せられる税だとし、その種の畑作物としてサトウキビ、タバコ、ヤムイモ、豆、ゴマ、バナナ、野菜類、トウモロコシなどをあげている。Wales は Akon Suan (果樹園税) などと異なり、毎年の実耕面積のみに課せられ、したがっていわゆる Land Tax ではないとしている。Kha Somphakson は、Kha Na が Krom Na (農務省) の役人によって徴収されたのと異なり、徴税請負人によって徴収された。Bastian (1867): p. 447; Wales (1965): p. 204.

12) 税率を定めた勅令は、Phraratchabanyat Phikat Thongtra.

13) 勅令には次のごとくある。「もし荒蕪地であり、人民が田、畑、園地として占取し耕作しても、種々の切株や竹林を切り開いて開墾した場合以外は、地方農務官は新たな水田としてひきつづき税を徴収する。また畑地税徴税請負人 Nai Akon Somphakson もひきつづき新たな畑地として徴収し、耕作した面積の多少に応じて最初の年から畑地税を支払わねばならない。」「Prakat Khut Khlong, C.S. 1239, P.K.P.S., Vol. 9, p. 225.

14) Van der Heide (1903): p. 56.

15) *ibid.*, pp. 26-7.

いる。¹⁶⁾ Sathian によれば、すでに小暦1230年(1874 A.D.)には、旧来のジャンク船 Rūa Samphao は終りをづけ、¹⁷⁾ しだいに汽船が建造されはじめたといわれ、この見解を多少ともうらづけている。

ともかくこの時期の運河開削においては、これらの既存運河の欠陥を克服するいくつかの試みがなされ、下流部の幹線運河体系の機能を保持し、さらにそれを高める方向で運河開発が進展する。

事例1: Prem Prachakon 運河 (K. 16) (Fig. 1-a)

『農務省史』によれば、五世王の摂政となった Somdet Chao Phraya Maha Si Suriyawong (Chuang Bunnak) を総責任者 Phu Ammnuaikan とし、兵部卿 Chao Phraya Surawong Waiyawon を総奉行として掘削され、小暦1231年(1869 A.D.)に着工し12カ月と100 chang を費やし翌年に完工している。この運河は Chao Phraya 河東岸に沿って北上する 51.3 km におよぶもので、Chao Phraya 河と運河間の耕地拡大と、本流と平行して Ayutthaya 方面にいたる航路を開くことを目的としたと考えられる。¹⁸⁾ この沿岸における官僚貴族による大土地所有が新たな運河開発政策を展開する一契機となった点は前節でみたとおりである。

後の1903年の Van der Heide の体系的運河計画においては、Chao Phraya 河に平行して左岸を南北に走行する幹線運河の一部として踏襲されるはずのものであったが、¹⁹⁾ その頃までにはシルトの堆積はきわめて厚く、航行不可能であった。

事例2: Nakhon Nūang Khet 運河 (K. 17) (Fig. 1-b)

「Nakhon Nūang Khet 運河開通令」によれば、この運河開削の目的の一つについて次のように記している。²⁰⁾

「首都から Chachoengsao にいたる運河交通路は遠く迂回しており、人民および商人の往来は常々困難であった。なぜならば、Saen Saep 運河内で搁座してしまい、また長距離を行かねばならずむだが多かったからである。もしも水路を切断して短絡運河を掘り、短縮すれば多くの点で利益となろう。……」

東方の Bang Pakong 流域へはすでに Ayutthaya 朝の Samrong 運河 (K. 1) が臨海のデルタ低地を曲流して結合し、北部では Saen Saep 運河 (K. 7) がデルタ微高地上を中心に走行していた。Saen Saep 運河内のシルトの堆積は厚く、少し時代が降るが1890年代に H.W. Smyth

16) 海岸近くに掘られた小運河はかならずしも燃料用のマングローブ、ニッパヤシなどを伐採するためではなく、海辺の漁業集落の交通路として、また屋根をふくニッパヤシの葉の採集などにも利用されたと考えられる。Smyth (1898): Vol. 1, p. 56.

また Maeklong 河口の Samut Songkhram 近郊から南方のマングローブの密林にむけて開削された四世王時代の Bang Li 運河などは、あきらかに海辺のマングローブ伐採を目的としたと推定されるが、それらが何に利用されたかは不明である。P.P.K.R. III. IV, p. 712.

17) Sathian (1939): pp. 27-8.

18) The Ministry of Commerce and Communications (1930): pp. 199-200.

19) *ibid.*, p. 199; Van der Heide (1903): pp. 88-9.

20) “Prakat Poet Khlong Nakhon Nūangkhet,” P.K.P.S., Vol. 9, p. 230.

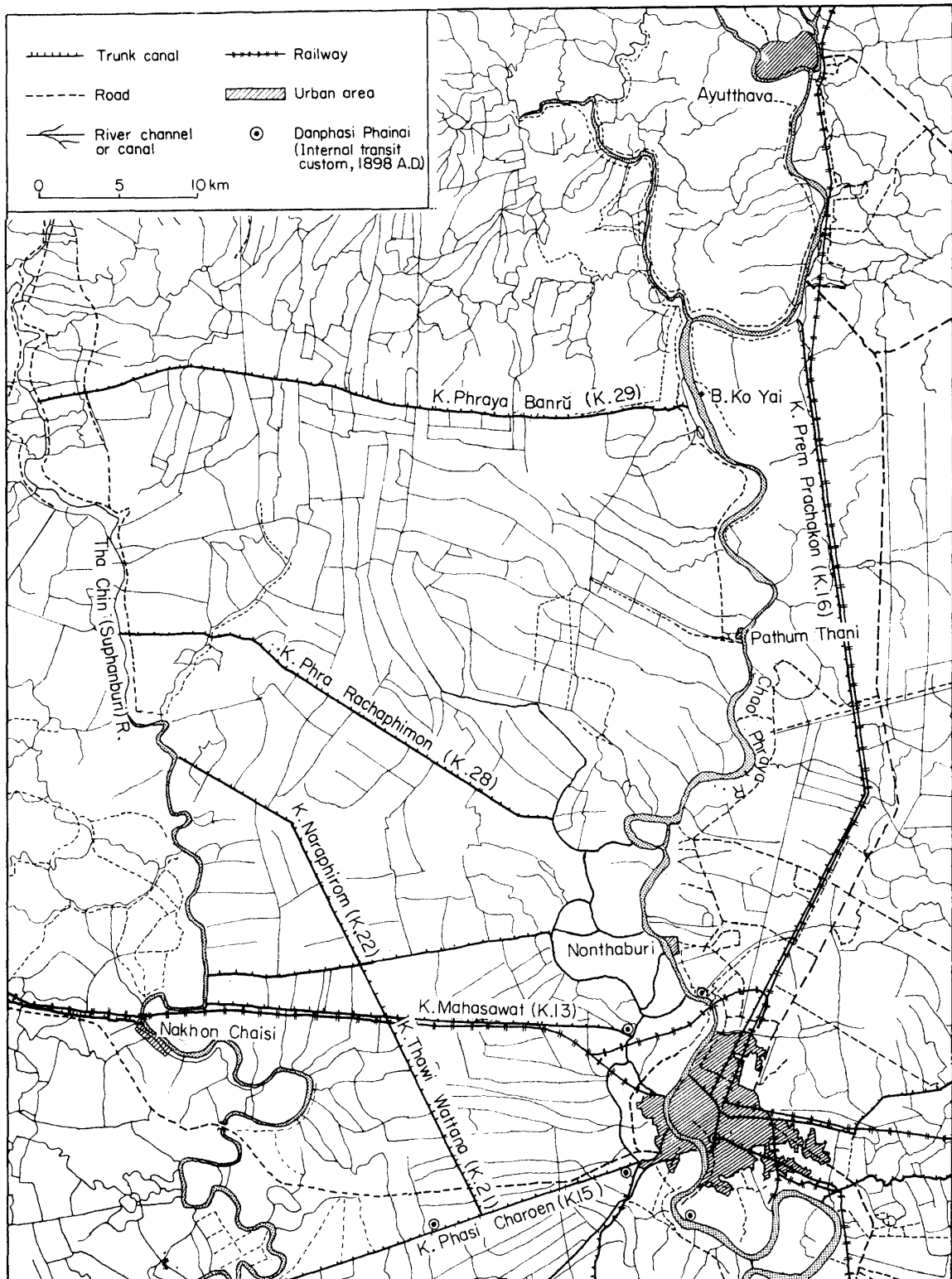


Fig. 1-a Trunk Canals North of Bangkok

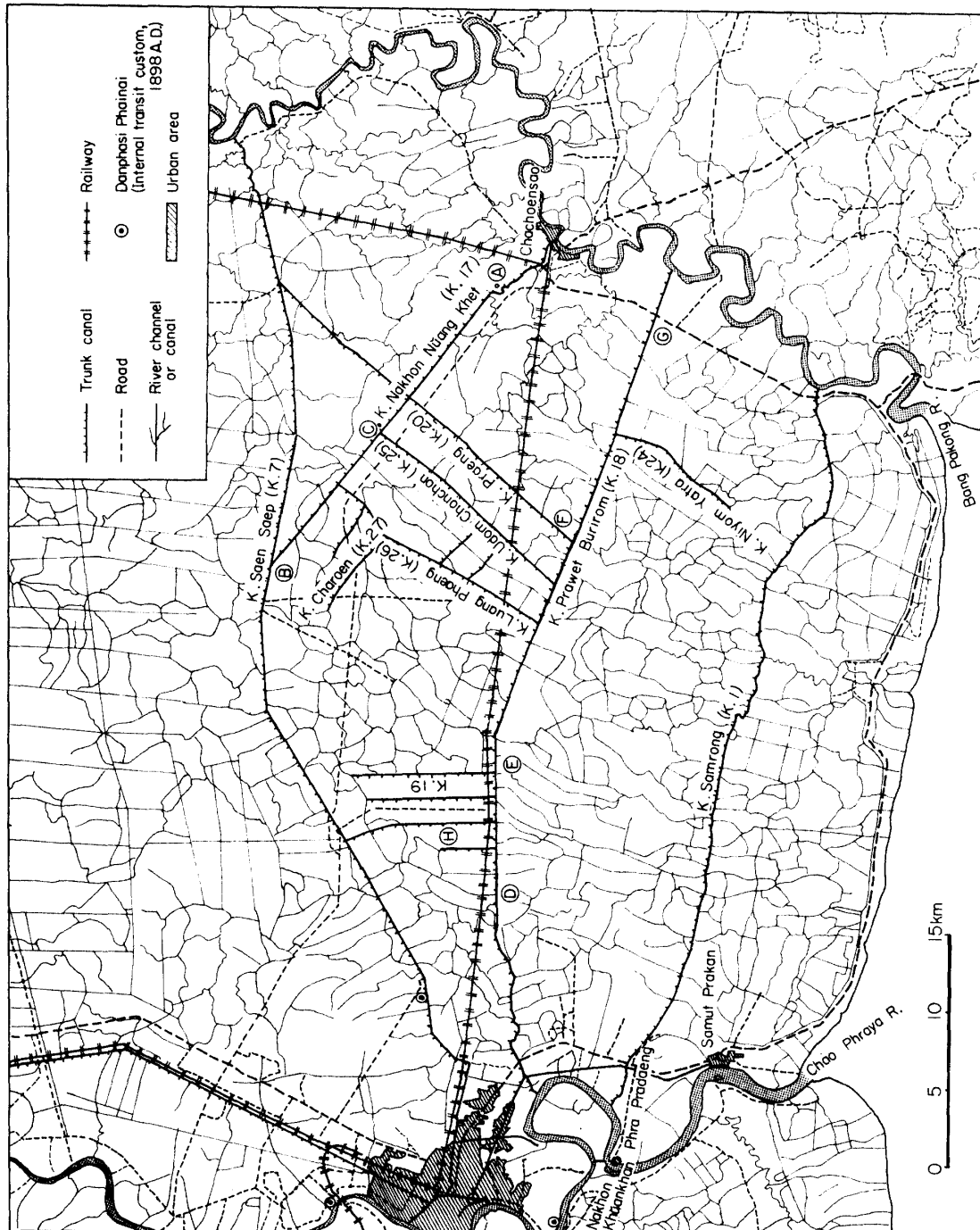


Fig. 1-b Trunk Canals on the East Bank

は乾期の3月4月は全く航行が不可能だったとしている。²¹⁾

Samrong, Saen Saep 両運河口とも、穀倉地帯である Chachoengsao からはるかに離れていた。Chachoengsao はすでに1830年代においても Bang Pakong 沿岸の米穀生産、サトウキビ・プランテーションの展開する地域として知られていた。²²⁾ とりわけこの地域から産出する良質な米は評判高く、多くの精米所が立地したといわれる。²³⁾

この米穀生産と交易の一大中心地と首都を結ぶ旧来の Bang Pakong 河遡上—Saen Saep 運河—首都というルート短縮する運河として、この幹線運河の開削は行なわれたのである。総責任者は Si Suriyawong であり、小暦1238年 (1876 A.D.) に着工し21カ月を費やして翌年完工し、政府は 924 chang 5 tamlūng (73,940 baht) を支出している。

運河沿岸の耕地については、未だ掘削完了する前の1239年 (1877 A.D.) の「Nakhon Nūang Khet 運河令」に次のごとく見える。²⁴⁾

「すでに運河は長さ 400 sen (16 km) が掘削され、未だ 114 sen (4.56 km) が掘られていない。もし完工すれば、さらに 300 rai (48 ha) の耕地がふえ、中央部の 400 sen の部分と合わせ、24,000 rai (3,840 ha) の耕地となる。運河の両端部分では当初から水田があり、運河水路はその 6,000 rai (960 ha) の耕地を横切ることになり、耕地は総計 30,000 rai (4,000 ha) にのぼるだろう。」

当初から存在した水田とは、Fig. 1-b 中の㊤点から Chachoengsao において Bang Pakong に接続する古くから存在した Tha Khai 運河²⁵⁾ 沿岸、および Saen Saep 運河と交わる㊤点付近のそれをさし、すでにかんりの居住地と水田が存在したことを示している。

同運河令は、先述のごとく Prem Prachakon 運河 (K. 16) 沿岸における官吏の大土地所有を批判的に検討し、さらに次のごとくある。²⁶⁾

「そこで王は Phra Chonlathan Winitchai を勅使に任じ、Krom Na (農務省) の係官 Phra Si Thiphaphotchana に命じて官吏、村長 Kamnan とともにいっせいに Chachoengsao 領内 Nakhon Nūang Khet 運河村 (Fig. 1-b ㊤点) の水田を測量させ、人民に適宜にそれを下賜された。もし人民が土地を占取せんとするならば、Phra Si Thiphaphotchana, 官吏、村長はそれを聞きとどけ、その者がどれほどの面積を耕作する力量をもっているかを知り、それに応じて適宜にその者のために測地せよ。……」

大土地所有を抑制して耕作面積の拡大をはかる新たな土地配分法が追求されたのであり、この勅令の直後に「運河開削令」が出され、より整備された計画的な運河開削、沿岸土地の配分、開削費の一部負担などが実現していく。

事例3: Prawet Burirom 運河 (K. 18) (Fig. 1-b, 2)

21) Smyth (1898): Vol. 1, p. 56.

22) Pallegoix (1854): Tome 1, pp. 80-1.

23) Smyth (1898): Vol 1, p. 57.

24) “Prakat Khlong Nakhon Nūangkhet,” *P.K.P.S.*, Vol. 9, pp. 202-4.

25) Chachoengsao 地方では Nakhon Nūang Khet 運河全体をさして Tha Khai 運河とよぶ場合がある。Kitcha (1962): p. 70.

26) 前掲注24), p. 203.

『農務省吏』によれば、²⁷⁾ 小暦1239年 (1877 A.D.) Phraya Damrong Ratchaphonlathan (Phraya Maha Yottha) は首都東方の新運河に関する計画書を作成して兵部卿 Chao Phraya Surawong Waiwat に上申している。すなわち Nakhon Khũankhan 領内の Phra Khanong 運河端から Chachoengsao 南方の Bang Pakong 河に達する全長 1150 sen (46km), 水路上部幅 4 wa (8m), 底幅 10 sok (5m), 深さ 4 sok (2m) の幹線運河で、その両岸に道路を造成するという内容であった。この計画はただちに承認され、Phraya Damrong を総奉行として翌年から着工し、小暦1242年 (1880 A.D.) に完工し、華僑の掘削賃金は 1 sen あたり 85 baht で総額 83,470 baht の公金が支出された。この幹線運河は北の Saen Saep 運河—Nakhon Nũang Khet 運河ルートと南の Samrong 運河ルートとの中間において Bang Pakong 流域と首都とを結び、より短距離で Chachoengsao 地域を結合することになった。Bangkok 近郊運河体系と結合したこの幹線運河は、デルタ微高地上を走行し沿岸の広大な荒蕪地が占取され水田に転化していった。しかしこの運河にはしばしば海水が遡上したとみえ、Smyth によれば、塩水が水田に浸入するため北の地域よりも米の質が悪いと記している。²⁸⁾

開削計画はさらに 4 本の分岐運河 (K. 19) を Saen Saep 運河にむけて正南北に開削してより効果的な耕地拡大を企図している。この分岐運河開削には、幹線運河を含めて沿岸の土地を占取せんとする者の開削援助金が投入されている。『農務省吏』には次のごとく見える。²⁹⁾

「さらに Prawet 運河より 4 本の運河を分岐させて掘削し、幅 8 sok (4m), 深さ 3 wa (6m) で華僑の掘削賃金は 1 sen あたり 20 baht であった。分岐運河開削に関しては小水路を引く者に署名させ、掘削費を支弁させた。すなわち Phra Khanong 運河端の部分では運河税 Kha Khlong, ライあたり 5 salũng (1.25 baht), 中央部分で 1 baht, Chachoengsao 領内で 6 salũng (1.5 baht), Prawet 運河端で 2 salũng (0.5 baht), Prawet 運河の分岐運河の第 1, 第 2, 第 3, 第 4 運河沿岸で 1 baht とし、華僑の掘削賃金にあてた。」

幹線運河である Prawet Burirom 運河においては、全面的に国家が開削資金を支出しているが、分岐運河においては、「運河開削令」に基づき沿岸の地域別の運河税の差をもうけて支弁させている。³⁰⁾

Fig. 1-b 中の㊦㊧㊨㊩はその地域別を示している。運河税の差は沿岸耕地の自然的条件、および市場との距離などの交通条件などを考慮したものと考えられる。比高 2.5~3.5m の Chachoengsao 領内の㊦は灌漑・排水の地形的条件がよく最も高く、首都の市場に最も近い㊦がそれに続いている。中央部の㊧および分岐運河の㊨は等しく、デルタ低地の㊩は最も安い。

Fig. 2 は1913-4年調査の地形図³¹⁾で Prawet Burirom 運河の西部分、分岐運河の開削され

27) P.K.K., pp. 140-1.

28) Smyth (1898): Vol. 1, p. 56.

29) P.K.K., p. 141.

30) 運河税などは政府へ納められると同時に一部は末端官吏などの収入となった。「運河税と通行税の計 5 baht 3 salũng (5.75 baht) を納めなければならない。すなわち政府へ 3 baht 3 salũng (3.75 baht), 村長へ 1 baht, 証人 Phayan へ 1 baht である。」と見える。P.K.K., p. 141.

31) 1913-14年調査, 497/4-47 Minburi 図幅。

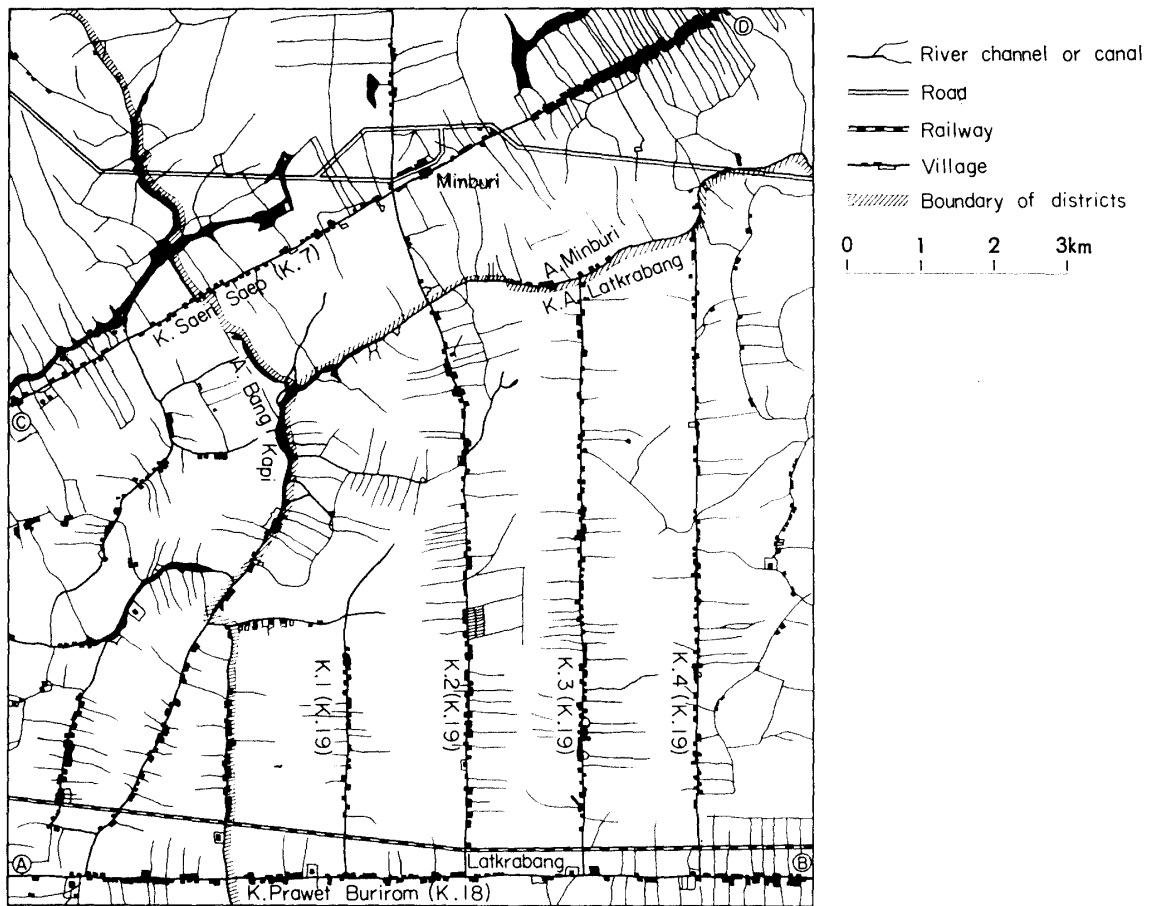


Fig. 2 Khlong Prawet Burirom and its Lateral Canals

た地域を示している。多くの水路に沿って耕地・集落が展開しているが、国家事業として計画的に開削された水路は Saen Saep 運河③—④、Prawet Burirom 運河①—②、および4本の分岐運河である。その間の曲流する水路は多く Būng や Lam の名が冠せられ、自然の沼沢や溝渠、支流などであり、それらを掘りつないだ小規模な運河も認められる。耕地に灌漑水を導く小水路は土地を占取した者の手によって開削されたと考えられ、Prawet Burirom 運河、および分岐運河から直角にのび、その長さは1kmに達するものもある。これらの小水路にそって長地型地片の耕地が展開したと推定されるが、土地所有の詳細については不明である。³²⁾

4本の分岐運河は40 sen (1.6km)の間隔で幹線運河から掘削されているが、その北端はほぼ自然の曲流する水路に画され、第2運河をのぞいて、Saen Saep 運河までは達していない。この北端の境までは開削年次の古い Saen Saep 運河沿岸の Minburi 郡の耕地がすでに展開していたと推定され、開拓の進行した後、Lat Krabang 支郡と Minburi 郡の郡界としてこの曲

32) Prawet Burirom 運河および分岐運河の両岸40 sen (1.6km)までの土地保有が1901年に認められている。
 “Prakat Kamnot Khet Thidin Khlong Prawet Burirom Lae Khlong Jack, R.S. 120 (1901 A.D.),”
 P.K.P.S., Vol. 18, pp. 12-4.

流する水路が踏襲されていったと考えられる。

運河兩岸に沿う集落は、密集した所で 1km につき約20戸前後が列状に展開し、計画的な列状水路村と長地型耕地の結合からなる固有の景観が現出していったと考えられる。³³⁾

事例4: Preng 運河 (K. 20) (Fig. 1-b)

首都東方においては耕地拡大と、既存の Prawet Burirom 運河内への塩水浸入を防止するという二つの目的をもった運河開削が提唱され、『農務省史』には次のごとくある。³⁴⁾

「小暦1248年 (1886 A.D.)……Chao Phraya Surawong Waiwat は奏上申しあげて曰く、Chachoengsao 領から Nakhon Khūankhan 領に続く東方の土地は未だ多く空白のまま残されている。もし Samrong 運河 (K. 1) から Prawet Burirom 運河 (K. 18) にかけて 280 sen, そこから Nakhon Nūang Khet 運河 (K. 17) まで 354 sen, そこから Saen Saep 運河 (K. 7) まで 226 sen を掘削すれば計 860 sen (34.4 km) となります。乾期におきましては Prawet Burirom 運河内の水は塩分を含むのですが、もしこのような運河があれば、Bang Khanak 河 (Bank Pakong 河) から 240 sen (9.6 km) の Saen Saep 運河水路内を淡水が流れ、新しく掘削せんとする運河口まですみやかに淡水が達することが可能となります。」

このように既存の幹線運河内に浸入する塩水を河川により上流部から取水することによって流速をつけて排水させる方法はしばしば行なわれた。このような運河は斜交給水運河ともいうべき性格を有し、平行する東西の河川を横断して結合した流速の緩慢な幹線運河の機能を維持せんとしたのである。

この運河開削の許可は提唱者の兵部卿に下り、小暦1246年 (1887 A.D.) に着工し、翌年までに 448 sen (17.92 km) を開削し、兵部卿の急病により責任者は他の者に移されたが工事は進行せず、Prawet Burirom, Saen Saep 運河間が開削されたのみで未完に終わった。

沿岸の土地所有に関しては次のように記されている。³⁵⁾

「小暦1248年 (1886 A.D.) 戊戌年、第8年、4月黒分12日、日曜日、Chao Phraya Surawong Waiwat は奏上申しあげ、運河兩岸の土地を献上し、皇子 (Somdet Phra Chao Lukyathoe lae Phra Chao Lukthoe) の保有するところとなった。さらに運河が貫通した北岸の一部は人民に占取させ、華僑の掘削賃金として運河掘削援助金を徴収した。」

占取して小水路を引く者はライあたり 6 salūng (1.5 baht) の運河税が徴収されているが、北岸のどの部分であったかは不明である。この運河の場合、王族の土地の保有が未だ残存していたことを示している。

以上の事例はすべて首都東方の運河開発に関するものであるが、西方においてはすでに四世

33) Sternstein はタイの集落形態の分布を検討する中で、Rangsit 地域 (首都北東のデルタ低地上の運河網の発達した地域——後述。)における discontinuous line settlement および dispersed houselots をあげ、小作の卓越した地域における集落形態として分類している。Prawet Burirom 運河地域においては、このいわゆる discontinuous line settlement が卓越している。しかし単なる形態分類だけでは土地所有、土地利用を含む集落景観をとらえることはできない。Sternstein (1965): pp. 31-3.

34) P.K.K., p. 145.

35) *ibid.*, p. 146.

王治世に開削された幹線運河の諸機能を維持し、さらに耕地拡大を企図した斜交給水運河の開削が進行した。

事例5: Thawi Watthana 運河 (K. 21) (Fig. 1-a)

Tha Chin 河と首都 Bangkok 近郊運河体系と結節する Mahasawat, Phasi Charoen 両幹線運河におけるシルトの堆積は水路床の上昇をもたらし、航行に支障をきたしたとみえ、小暦1240年 (1878 A.D.) の「Thawi Watthana 運河開通令」には次のごとくある。³⁶⁾

「なぜならば、これらの運河は真直ぐに東西行して掘られているので、満潮時には両端から水が流入し、中間で落ち合い、毎年底が浅くなる原因となっているからです。またそれは、双方の運河水路において間断なく水流を排水する水路が存在しないことによります。」

兵部卿のこのような指摘によって、両運河のほぼ中央を結ぶ全長 340 sen (13.6 km)、幅 4 wa (8 m)、深さ 4 sok (2 m) の斜交運河が開削され、政府は 27,200 baht を支出した。また沿岸の土地を占取して小水路を引く者にはライあたり 1 baht を支弁させた。この斜交運河は次の事例の Naraphirom 運河と one-set で計画されたと考えられる。

事例6: Naraphirom 運河 (K. 22) (Fig. 1-a)

Thawi Watthana 運河完工直後の小暦1240年 (1878 A.D.)、それに接続して Tha Chin 河の少し上流部から取水して Mahasawat, Phasi Charoen 両運河の塩水遡上とシルト堆積を防止する斜交給水運河の開削が開始される。『農務省史』には次のようにある。³⁷⁾

「Suphanburi 河 (Tha Chin 河) の淡水は Mahasawat 運河, Thawi Watthana 運河, さらに Phasi Charoen 運河にまで流入し、人民はいたる所で淡水を賜わることになりましょう。Mahasawat, Phasi Charoen 両運河水路においては水は勢よく流れ、泥、廃棄物が運河内に停滞することがなくなり、たえず水深を保つてでありましょう。」

以前と同じく兵部卿が責任者となり、2年間を費やし、政府は 45,840 baht を支出し、さらに小水路を引く者から運河税を徴収した。

事例7: Phasi Charoen 運河 (K. 15) 浚渫改修

斜交給水運河による幹線運河のシルト堆積の防止は、はたして十分な効果をあげたか否か疑わしい。とりわけ Phasi Charoen 運河においてはその後もしばしば浚渫改修が行なわれている。「運河管理10項目勅令」による商品流通の円滑化をはかる管理・維持政策はかなり徹底して展開され、幹線運河の浚渫改修の場合にもあてはまる。

小暦1247-8年 (1885-6 A.D.) の「Phasi Charoen 運河掘削令」は、たびかさなる浚渫工事の後、徹底的な改修を行なおうとしたものである。とりわけ水路床の上昇により、商船が水牛を雇って曳航しなければならず、そのコストの高さから水運の衰退をまねくことを警戒し、係官

36) “Prakat Poet Khlong Thawi Watthana, C.S. 1240 (1878 A.D.),” *P.K.S.P.*, Vol. 10, p. 12.

37) *P.K.K.*, pp. 143-5.

に調査をさせて浚渫工事を行なっている。そこで次のごとき勅令を出している。³⁸⁾

「Phasi Charoen 運河において交易に往来していたタイ人・華僑の商人は、未だ運河に堰堤を築いてしゃ断して浚渫工事をしている間、他の運河によって交易を営み、交易活動を遅らせ、時間を浪費して待機してはならない。また一つ、運河にそって家・屋敷、商店を建て、果樹を植えている人民は、泥土を廃棄する際の障害となるので撤去、切断し、妨害してはならない。……灌漑水路の保有者は堰を設けてそれをしゃ断し、運河の掘削が完了するまで絶対に水を流してはならない。」

ここにおいては、水運による交易活動の振興が徹底的に追求され、幹線運河のはたす水運における重要性が強調されたのである。

IV 運 河 開 発 の 変 容

19世紀末葉、とりわけ90年代に入ってから西欧植民地勢力の外圧に対応して、五世王を頂点とする王室勢力による一連の国家機構の改革が進展する。このいわゆる Chakri 改革の進展により、旧制度下の徭役労働はしだいに廃止され、金納による人頭税におきかえられていった。さらに奴隷 That の解放など19世紀末から今世紀初頭にかけての一連の法制上の改革は、旧制度身分制社会の解体につながっていった。³⁹⁾

また80年代以降、米価は着実に上昇し、米輸出も増加の一途をたどる。⁴⁰⁾ 首都の中央市場に近い下流部の水運体系に包まれる地域においては地価が高騰し、Dilock によれば、地域によってライあたり 1 baht から 80 baht の幅があったといわれている。⁴¹⁾ とりわけ首都周辺においては富有な官僚貴族による土地の投機買いや貸付けが進行しつつあった。⁴²⁾ いわば土地の商品化が急速に進展し、広義の意味での土地市場 land market が形成されつつあった。土地質入れ (Kankhaifak) や土地抵当 (Kanchamnam) がひんばんに行なわれたことはこのことを示している。⁴³⁾ それにともなって土地係争のケースも多くなり、土地所有権を明確にする土地制度上の改革も進行しつつあった。このような土地の商品化の進展にともない、これまでの国家の事業としての運河開発の性格にも重大な変化があらわれる。すなわち運河開発にともなう可耕地拡大において、個人の私的投機の要素が増大したことである。政府は運河開削を国家事業として行なうのかえて、王族、官僚貴族や有力華僑、さらには会社との間に契約を結び開削・改修の許可を与えるようになった。とりわけ新運河開削の場合は、契約にもとづく許可を得た者が

38) “Prakat Khut Khlong Phasi Charoen, C.S. 1247-8 (1885-6A.D.),” *P.K.P.S.*, Vol. 11, pp. 7-8.

39) 石井 (1966): pp. 36-53.

40) Ingram (1971): pp. 37-8.

41) Dilock (1908): pp. 99-100.

42) Graham (1924): Vol. 2, p. 15.

43) 土地質入れ、土地抵当ともにすでに Ayutthaya 朝末期から行なわれていた。土地抵当は土地質入れと異なり、債務者が地券を債権者にあずけて利息を支払うもので、土地は債務者の保有のままである。この種の債務契約は四世王治世の末期1860年代からさかんに行なわれるようになった。Lingat (1940): pp. 66-8; 友杉 (1967): pp. 96-105.

沿岸の土地を所有することが明確化された。また既存の運河の浚渫改修を許可された者は、航行する船舶から通行料金を徴収し、いっさいの運河管理を委託された。このような土地所有における私有化と私的な水運管理によって、運河開発の主体は、国家と結合した富有な王族、官僚貴族および華僑の手に移行していったと考えられる。

このような変化はすでに1880年代にあらわれ、仏暦2431年(1888 A.D.)の「運河掘削契約」⁴⁴⁾の条項は、それを示す最も早い時期の史料であろう。契約書は政府と「シャム運河掘削・水田灌漑会社」⁴⁵⁾ Borisat Khut Khlong lae Khu Na Sayam の4人の株主との間に交された。4人の中には1人の王族のほか2人の華僑徴税請負人ないしはその子孫と推定される者がおり、その一人はかつての Phasi Charoen 運河の開削者の息子であり、1人の元イタリー国籍の建築技師をふくんでいる。⁴⁶⁾

契約書は13の条項にわたり、その内容の主要部分は以下のごとくである。

(1) 契約有効期間は25年間。

(2) 新運河開削、旧運河改修に際しては、長さ、幅、深さを定め、その地図を作成し、着工およびおそくともいつ完工するかを決めた文書を提出する。

(3) 略

(4) 許可を受けて自ら資金を投下して運河を開削した場合、兩岸の土地を保有する者がいなければ、新運河の全長にわたって岸から 40sen (1.6km) 兩岸で計 80sen を測量し、着工時より占取して所有することを認める。この土地は他人に譲渡・売却できる。

(5) 略

(6) 旧運河の浚渫改修の場合、資金を投下した者は、完工後、価格および期間を定めて運河内を通行する船舶から通行料金を徴収することができる。もしくは出資元金と、通行料金を徴収する際の利潤の10%をふくめて政府に請求することができる。

(7) 占取した土地を所有している間および通行料金を徴収する間、運河管理および運河に関するあらゆる件を処理し、その規約を明確にすること。

(8) この契約によって生じた利益の20%を大蔵省 Phra Khlang Mahasombat に上納する。また大蔵省の会計監査に応ずること。

(9) 運河掘削を業務とする株式会社 Khompani Hunsuan を設立する場合、会社はシャム国の統治下におかれ、許可内容にしたがう利得行為が許される。

(10) 利権の譲渡に関する規約。

44) “Sanya Phraratchathan Phraboromaratchanuyat Khut Khlong, Ph. S. 2431 (1888 A.D.),” *P.K.P.S.*, Vol. 11, pp. 237-44.

45) 英語名: Siam Canals, Land and Irrigation Company.

46) Phra Worawongthoe Phraong Chao Saisanitthong, Phra Nana phiphitthaphasi (Chūn), Nai Yowakim Khraesi (元イタリア人、首都に居住し、ビル建築請負技師、小暦1250年(1888 A.D.)以降、シャム王の臣民と認める)、Nai Yom (Phraya Phisan Sombat Boribun の息子)。

(11) 会社倒産の場合、利権は政府に返却される。

(12) 許可証が作成された日から2年以内に運河掘削を着工しなければならない。

(13) 略

この契約にもとづき、2年後には提出された計画図、計画書に対して許可が下り、⁴⁷⁾ Saen Saep 運河北方で Chao Phraya, Nakhon Nayok (Bang Pakong 河支流) 両河間の広大なデルタ低地の荒蕪地を縦横に走行する Rangsit 運河体系 (K. 23) が完成していく。

Rangsit 運河体系は格子状の数十本の運河網によって構成され、その幹線運河である Rangsit 運河は従来の伝統的な運河と異なり、両河口に閘門を設けて水位を調節して灌漑・排水機能を高め、運河開発において画期的な意味をもつことになる。⁴⁸⁾ この運河は、その形態的側面のみならず、沿岸の土地所有においても重大な歴史的意義をもち、旧制度の解体とともに、地代収取を目的とした大規模な地主・小作関係が展開したといわれる。⁴⁹⁾

この会社による Rangsit 運河体系の開発過程と、そこに展開した地主・小作関係にもとづく大土地所有制に関しては別に論ずべき大きな課題をふくみ、今ここではふれない。ここでは80年以降の変化を、上述の契約と同様な性格をもつ政府との契約関係において展開したいいくつかの運河開発について検討をくわえる。

この時期の運河開発を地域的にみるならば、まず、比較的開発の遅れた首都東方において既存の幹線運河体系を補完しつつ、Chao Phraya, Bang Pakong 両河間のデルタ微高地上に展開していく。さらに交通手段が欠如しては稲作がまったく不可能なデルタ低地の荒蕪地や臨海地帯が、先の Rangsit 運河体系をふくめて、私的投機による運河開発の最終的な対象となる。首都北東、北西部および南東部のデルタ低地がそれである。また幹線運河の浚渫改修もしばしば行なわれ、運河管理にともなう利得行為が追求されていく。

事例1: Niyom Yatra 運河 (K. 24) (Fig. 1-b, 3)

首都東方のデルタ微高地におけるこの運河開削は、Samut Prakan の国主、Phraya Samut Buranurak によって行なわれ、Prawet Burirom 運河 (K. 18) から南西行して Bang Phli Noi 運河の曲流する水路と結合した分岐運河である。仏暦2433年 (1890 A.D.) の「土地局令」には次のごとく見える。⁵⁰⁾

「Phraya Samut Buranurak は開通後、運河にそって1区画あたり 1 sen (40 m) に区切り人民を勧誘して藪を切り開いて開墾させ、水田面積を 10,000 rai (1,600 ha) にまで拡張した。人民は耕作に十分な面積を占取し、運河開削工事においてともに国主を助けて援助金を出した。そこで国主は農務省の係官に、この運

47) “Nangsū Anuyat Khut Khlong Kraswang Kasettrathikan,” *P.K.P.S.*, Vol. 12, pp. 217-24. (「農務省運河開削許可書」)

48) Van der Heide (1903): p. 26.

49) Bangkok に居住する不在地主が多く存在したといわれる。Thompson (1906): p. 182; Pendleton (1962): pp. 169-71; 本岡 (1965): pp. 27-8.

50) “Prakat Krom Na, Ph. S. 2433 (1890 A.D.),” *P.K.P.S.*, Vol. 12, pp. 18-20.

河沿岸の水田の特別地券 Chanot Tra Chong Phiset の発行と運河管理規約の作成許可を申請した。」

地方国国主によるこの運河開削に関する政府との契約関係は不明であるが、従来の運河開削に際して必ず記された政府による掘削賃金支出に関する記事が史料に見えない。『農務省史』は王が国主に開削を命じたとして、政府による開削事業だとしている⁵¹⁾が、むしろ地方国国主による私的投機としての性格が強かったとも推定される。⁵²⁾

沿岸の水田に対しては、以前と同様にすべて3年間 Kha Na が免除され、農務省による測地が行なわれ占有地券が発行された。

180 sen (7.2 km) にわたる運河沿岸の景観は Fig. 3⁵³⁾ においてその大略を把握することができる。Phraya Samut 運河なる名で示されたこの運河沿岸において、集落は列状水路村を形成し、運河から直角にのびる多くの灌漑用の小水路は、長地型耕地地片が展開したことを示唆している。1 sen (40 m) ごとに区切った区画のいくつかを合わせた地片が占取されたと考えられるが、その詳細は不明である。運河に平行する㊤-㊦の水路には「水田境界運河(Khlong Khetna)」なる名が冠せられ、㊤-㊦の水路とともに、これらの長地型耕地地片の境を示すと考えられる。下流部運河開削による計画的な集落・耕地プランの一例をうかがうことができる。

事例2: Udom Chonchon (K. 25) (Fig. 1-b, 5)

東方の既存の幹線運河間のデルタ微高地のうち、特に Nakhon Nūang Khet 運河 (K. 17) と Prawet Burirom 運河 (K. 18) の間においては、この時期に続々と運河開発が進展する。

『農務省史』によれば、兵部卿 Chao Phraya Surawong によってすでに2年前に申請されていた Udom Chonchon 運河開削が小暦1250年(1888 A.D.) に許可されている。⁵⁴⁾ この運河は先の斜交給水運河 Preng 運河 (K. 20) と平行して Nakhon Nūang Khet 運河, Prawet Burirom 運河を結合し、全長 380 sen (15.2 km), 幅 4 wa (8 m), 深さ 4 sok (2 m) の規模であった。開削計画においては、運河両岸 33 sen (1.32 km) までを開発し水田面積を 20,625 rai (5,300 ha) に拡張するというものであった。完工後さらに2本の分岐運河を、当時開削されつつあった Luang Phaeng 運河 (K. 26) にむけて掘削し、水田 9,900 rai (1,084 ha) を開発した。

これらの水田に対して『農務省史』は、占取した人民に対して3年間 Kha Na を免除したと記している。⁵⁵⁾ しかし、農務省運河局文書 K.S. 9.2/3号を見ると、「Na Hak Tang (開墾田) はただ藪を切り開き、焼きはらうのみであるから、Na Kon Sang (木を切り倒し、切株を

51) P.K.K., p. 147.

52) 特にこの運河に関しては、国主によって独自の運河管理の細則が定められ、占取した農民による運河使用に関する共同規制が追求されていることは注目される。“Kho Bangkok Pen Kot Samrap Kan Praphrūt Haeng Phuthi Thang Thamna Nai Khlong Niyom Yatra Pen Kanraksa Khlong, R.S. 108 (1889 A.D.),” P.K.P.S., Vol. 12, pp. 20-3 (「Niyom Yatra 運河沿岸で耕作する者に関する運河管理規約条項」)

53) 1912-13年調査, 543/4-47 Bang Bo 図幅。

54) P.K.K., pp. 148-9.

55) *ibid.*, p. 149.

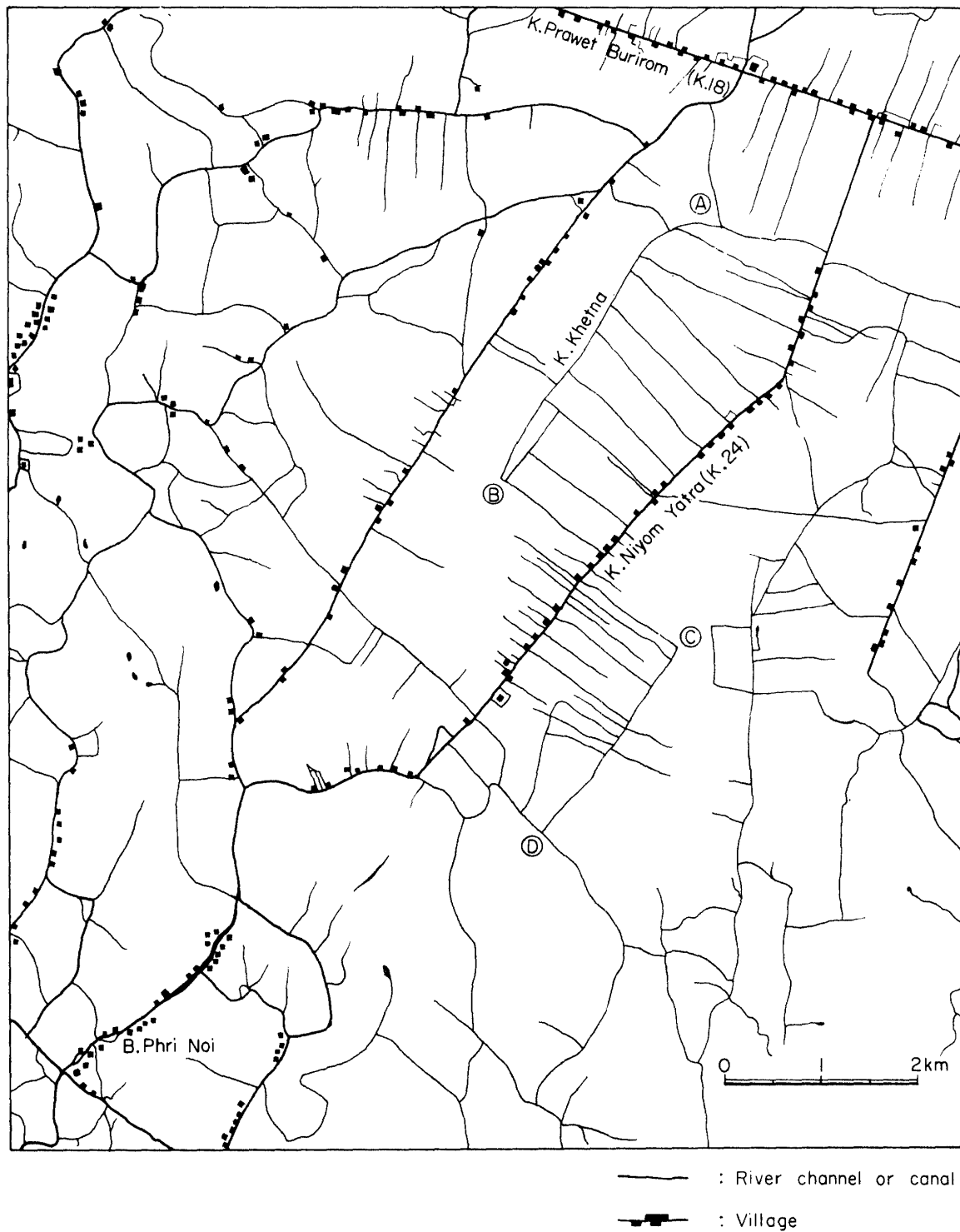


Fig. 3 Niyom Yatra Canal Region

除去した開墾田)と同様に Kha Na が免除されることはなく、2年目以降徴収される。」としている。⁵⁶⁾ さらに他の新運河開削によるような農務省係官による測地が行なわれなかったとして免除の申請を却下している。

この運河開削における政府との契約関係は未だ不明確な点が多い。

事例3: Luang Phaeng 運河 (K. 26) (Fig. 1-b, 5)

この運河は Udom Chonchon 運河と平行してほぼ同時期に開削された。開削許可を得た者は Nakhon Khūan Khan の官吏であり、先の Preng 運河 (K. 20) 開削の掘削監督官の一人であった Luang Phaeng である。『農務省史』によれば、⁵⁷⁾ 小暦1250年 (1888 A.D.) に着工され、全長 383 sen (15.32 km), 幅 15 wa (30 m),⁵⁸⁾ 深さ 30 sok (1.5 m) の規模で、兩岸 26 sen (1.04 km) を開発する計画であった。⁵⁹⁾ 2年後に完工し、運河開削に出資した者に対して 占有地券 Bai Chong の期限を5年に延長し、3年間 Kha Na 徴収が免除された。

事例4: Charoen 運河 (K. 27) (Fig. 1-b, 4, 5)

Luang Phaeng 運河開削直後、その分岐運河ともいべき3本の運河開削の許可申請が農務省に上呈されている。農務省運河局文書 K.S. 9.2/3 号ファイルの Phraya Damrong Ratchaphonlakhon より時の農務大臣 Chao Phraya Phatsakrawong への Ratanakosin 暦109年 (1890 A.D.) 2月15日付の上呈文書⁶⁰⁾ には、この運河開削申請書とともに計画図 (Fig. 4) が付されている。この Phraya Damrong なる者は先の Prawet Burirom 運河 (K. 18) の計画立案者であり、総奉行にも任じられた運河開削における当時のエキスパートであった。

文書によれば、首都東方の Khlo 平地において全長 675 sen (27 km), 幅 4 wa (8 m), 深さ 3 sok (1.5 m) の3本の運河を開削し、西岸 25 sen (1 km) を開発せんとするものであった。また沿岸の 33,750 rai (5,400 ha) を下田 Fang として占取することが申請されている。

『農務省史』はこの3運河とも完工したとしている⁶¹⁾ が、計画図にみられる3本のうち2本のみしか地形図上に検出できない。すなわち Fig. 5 中に見られる、多くの曲流する Būng の流路を横切る第一運河と第二運河とよばれるものがそれであり、第三運河は開削されなかったのではないかと考えられる。

56) K.S. 9.2/3, 5/152, Rūang Kho Anuyat Khut Khlong Tambon Tang Tang, R.S. 109 (1890/1 A.D.). 11月25日農務大臣 Phraya Phatsakrawong より Kromamūn Sommatomonraphan あての奏上。11月28日付, Phra Kaset Hiranrak より Phraya Siharatchadecho あての説明文。

57) P.K.K., pp. 149-50.

58) 幅 15 wa はあまりに広すぎる。『農務省史』の誤りと思われる。

59) 『農務省史』には「R.S. 109 年 (1890 A.D.) 1月20日に完工し、Prawet Burirom 運河北岸から Nakhon Nūang Khet 運河まで掘削され、Nakhon Nūang Khet 運河北岸から Saen Saep 運河に、Bang Nam Priao 村において接合する運河がさらに一本掘削された。」とある。しかしこの最後の部分は、Luang Phaeng 運河開削に関するものではなく、明らかな誤りであり、その水路自体は、先の Preng 運河 (K. 20) の一部をさしている。

60) K.S. 9.2/3, 5/152, Rūang Kho Anuyat Khut Khlong Tambon Tang Tang.

61) P.K.K., p. 154.

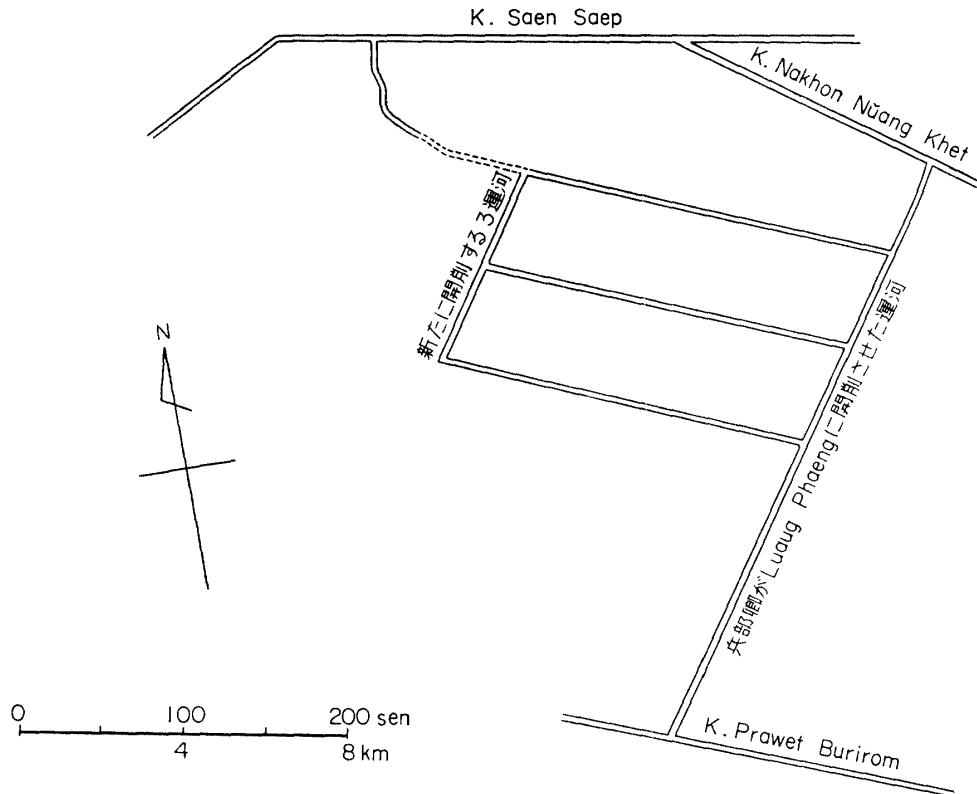


Fig. 4 Plan of the Charoen Canal

以上の Udom Chonchon, Luang Phaeng, Charoen の3運河開削事例においては、政府との契約関係の詳細について必ずしも十分明らかではないが、いずれも政府高官や官僚貴族の資金投下によって行なわれたものである。その中にはかつての運河開削において重要な役割を担った者が含まれている。この点は私的投機による開削が、計画立案、華僑労働者の動員など運河開発事業に精通した官吏によって、まず最初に着手されたことを示している。

Fig. 5 の地形図は Nakhon Nūang Khet, Prawet Burirom 両運河間のこれらの運河を示している。曲流する断続的な分流・支流や Būng の不規則な水路の見られるデルタ微高地上を直線状に走行するのがこれらの運河である。運河沿岸には典型的な列状水路村がみられる。とりわけ Udom Chonchon, Luang Phaeng 両運河沿岸には運河から直角にのびる小水路が多くみられ、占取された長地型耕地地片が展開したことを思わしめる。

以上のデルタ微高地のほか、運河開削はしだいにデルタ低地にも展開していく。首都北東の Rangsit 運河体系以外にも、Chao Phraya—Tha Chin (Suphanburi) 両河間の低地における開発が進行する。

事例5: Phra Rachaphimon 運河 (K. 28) (Fig. 1-a, 6)

農務省運河局文書 K.S. 9.2/7 号ファイルはこの運河開削に関する申請書および農務省側の

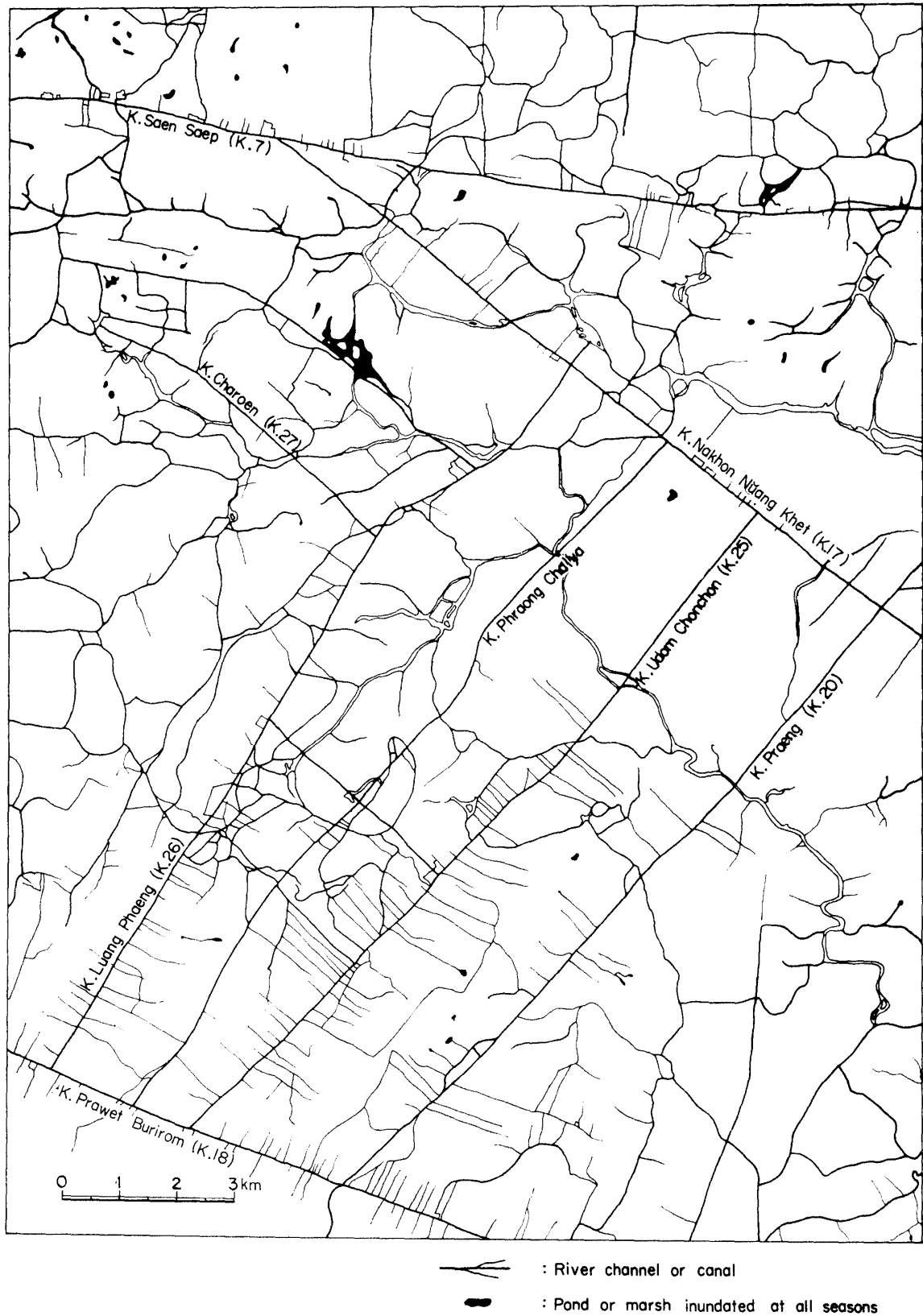


Fig. 5 Udom Chonchon, Luang Phaeng and Charoen Canal Region

文書を収録している。⁶²⁾ Ratanakosin 暦109年(1890 A.D.) 2月13日付の Phra Rachaphimon, Chamūn Samphiman による申請書には、各株主による出資金の概算と計画図が付されている。

申請書は Nonthaburi 領内 Buathong 村平地から Nakhon Chaisi 領内 Bang Pla, Bang Phasi 村平地に達する全長 800 sen (32 km), 幅 8 sok (4 m), 深さ 4 sok (2 m) の運河を開削し、兩岸の耕地を占取して開発する計画であった。株主は36名で、Phra Rachaphimon を筆頭とする 6 名の株主と 30 名の記名株主によって 400 chang (32,000 baht) を出資する計画であった。この計画に対する農務大臣 Phraya Phatsakrawong の判断は次のごとくであった。

「この運河に関しましては、その位置が適切であり、『会社』(シャム運河掘削・水田灌漑会社による計画運河)と 400 sen (16 km) はなれている故、互いに重複し合うことがありませんので許可を与えてよいかと存じます。人民は確実に水田を占取して地に満つるであります。

新たに生まれる耕地面積を推計いたしますと、運河の長さ 800 sen で沿岸 25 sen あたりまで開発したとして面積は 40,000 rai (6,400 ha) となります。この運河開削の株主は確実に利益を得るでしょう。なぜならば、運河幅 8 sok で華僑掘削賃金 sen あたり 40 baht として総計 400 chang となりますが、水田を占取せんとする者に売れば運河税 Kha Khlong ライあたり 6 salūng で計 750 chang となり、掘削賃金を差し引いても 350 chang の利益が上がるからです。また『会社』と同様に利益の20%を政府に上納しなければならず、それは 70 chang で、まだ別に保有税 Kha Thamniām Tra Chong がさらにライあたり 1 salūng で 40,000 rai で 280 chang, また Kha Na (水田税) がさらに増加しましょう。」

以上のようにこの運河計画においては、政府との契約関係はかなり明確化されている。国家は運河開削を『会社』や個人の利得行為として認めることにより、それらの土地所有にともなう利益の一部、および保有税、地租 (Kha Na) などの国庫収入の増加をはかったのである。

計画図はきわめて粗雑なものではあるが、いくつかの量要な点を示唆している。Fig. 6 に見えるごとく、この運河は未だ未開発のまま残された首都北西部のデルタ低地における幹線運河としての機能を追求したと考えられる。図中の「会社運河」といわれる計画運河は開削されなかった。「Nai Chom の水田」とされる土地は、申請書に「民部卿 Chao Phraya Rattanabodin の息子、近衛隊の Nai Chom の水田……」と見え、かなり広大な面積がその者にすでに保有されていたことがわかる。計画運河がこの土地を横切っていることは、旧制度下の大土地所有とこの時期の運河開削との関係を暗示するが、それを明らかにする史料は、いま筆者の手もとにはない。

『農務省史』によれば、この運河は Ratanakosin 暦109年(1890 A.D.)に着工され、Phra Rachaphimon とその息子の二代にわたって掘削が続行されたが、Tha Chin (Nakhon Chaisi) 河まで貫通せずに未完に終わった。⁶³⁾ 運河局文書 K.S. 9.2/7 号ファイルによれば、その間、華

62) K.S. 9.2/7, 3/152, Rūang Phra Rachaphimon Kho Anuyat Khut Khlong Tambon Thung Bang Buathong Paioik Thung Ban Bang Plaphasi Riakwa “Khlong Rachaphimon”.

63) P.K.K., p. 151.

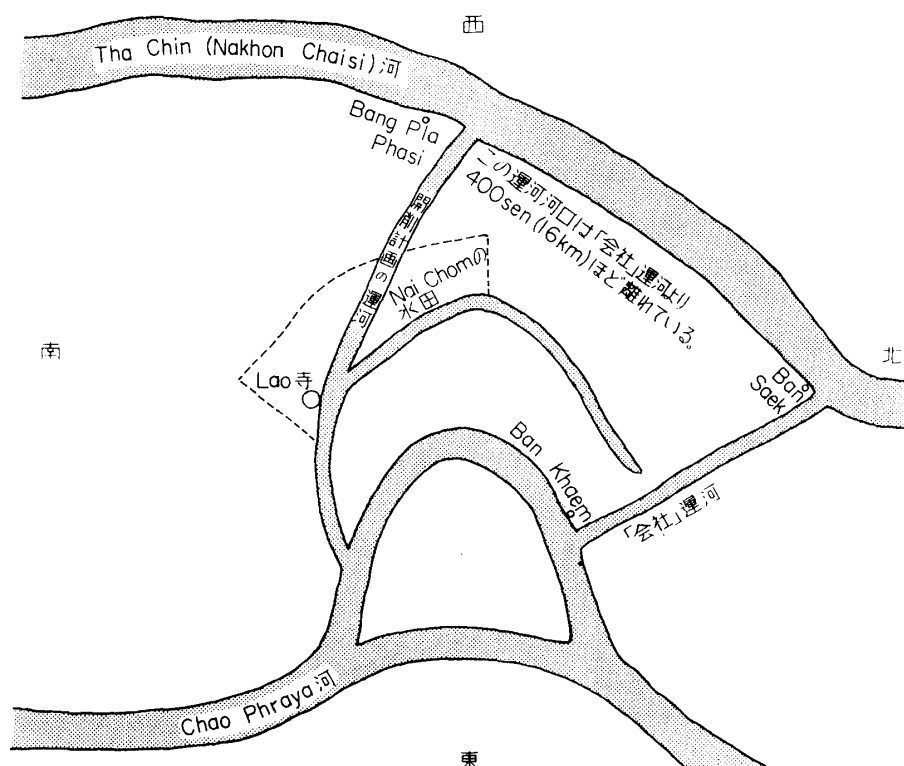


Fig. 6 Plan of the Phra Rachaphimon Canal

橋掘削賃金の上昇により、しばしば完工期限の延期を申請している。このことは官僚貴族らによる持続的な資本投下が、このような大規模な幹線運河開削においては不十分であったことを示唆すると考えられる。

事例6: Phraya Banrū 運河 (K. 29) (Fig. 1-a, 7)

Phra Rachaphimon 運河のさらに北方のデルタ低地では、Ratanakosin 暦111年 (1892/3 A.D.) に運河開削が着工された。『農務省史』によれば、Phraya Banrū Singnat (Chek) の申請により、首都の統治下にあったベトナム人部隊 Thahan Yuan の救済措置として、開削が許可されている。⁶⁴⁾ 開削計画は Chao Phraya 沿岸の付近から西行する全長 400sen (16km)、幅 4wa (8m)、深さ 4sok (2m) の規模で両岸 25sen (1km) を開発し、さらに両岸に幅 6sok (3m) の道路を造成するというものであった。しかし Ratanakosin 暦118年(1899A.D.) Phraya Banrū の死亡により、111sen (4.44km) が掘削されたのみで開削は中断されている。

Fig. 7 は1916-7年調査の地形図⁶⁵⁾ である。この運河は後の時代に掘削が続行されたと見え、すでに Tha Chin (Suphanburi) 河にまで達している。運河の周辺には多くの沼沢 Nong が残存し、典型的なデルタ低地の自然景観がみられる。沼沢の周辺には多く Nong の名を冠する塊

64) *ibid.*, pp. 141-2.

65) 1916-19年調査, 423/4-47 Lat Lum Kaeo 図幅。

村が点在するが、Phraya Banrū 運河沿岸には計画的な列状水路村が展開し、対照的な景観を形成している。これらの沼沢周辺の塊村が計画的な運河開削以前の開拓集落であったか否かはまったく不明である。土地所有に関しても不明であるが、ここにおいても運河沿岸の列状水路村と長地型耕地地片の結合を推定できる。

この運河に関しては、運河局文書 K.S. 9.2/18 号ファイル所収の Ratanakosin 暦118年 (1900 A.D.) 11月23日付の農務大臣 Phraya Thewet から王への奏上文⁶⁶⁾において、Phraya Banrū の息子および官吏の計 3 名による掘削継続の申請が行なわれたことがわかる。その際、政府に対しての保証金として利益金の一部を前納するとしている。このほかに同時期に三つの開削計画が申請されているが、Phraya Thewet は、「絶対に損失がないだろうという保証を得るよりも、かえって政府自らが適切に掘削したほうがよい……」と記し、許可されなかった。このこ

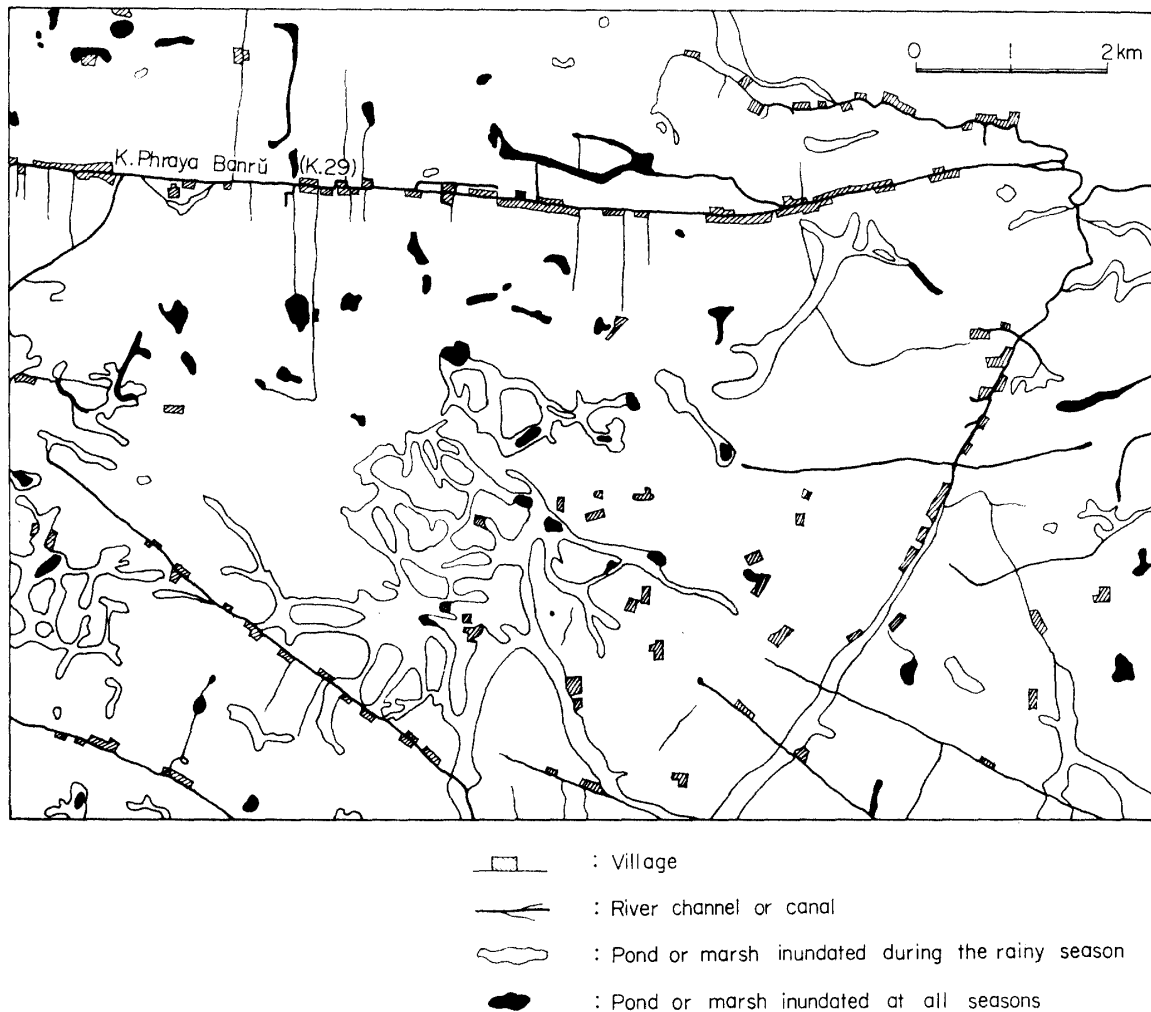


Fig. 7 Phraya Banrū Canal Region

66) K.S. 9.2/18, 9/273, Rūangrao Phuthi Kho Anuyat Khut Khlong Nai Tambon Tang Tang.

とは先の Phra Rachaphimon 運河 (K. 28) と同様、個人や私会社による開削資金調達の困難と持続的な資本投下の不十分を、政府がしだいに認識してきたことを示している。

事例7: Bang Phri Yai 運河 (K. 30)

以上のほかにも、首都南東の臨海地帯のデルタ低地において開削計画があらわれる。運河局文書 K.S. 9.2/17 号ファイル所収の Ratanakosin 暦116年 (1897 A.D.) 9月6日付の Chao Fa Kromakhun Narit の上奏文⁶⁷⁾ は、モーン人隊長 (Nai Kong Raman) Saming Panthala による Samut Prakan 領内における運河開削申請について記している。

計画は Bang Lao, Bang Hia 運河とよばれる 曲流する水路間を結ぶ全長 315 sen (12.6 km), 幅 5 wa (10 m), 深さ 5 sok (2.5 m) の運河を開削し、沿岸に幅 6 wa (12 m) の公道を造成し、公道から 30 sen (1.2 km) の土地を許可がおりしだいに所有するというものであった。また掘削完了したならば、運河は政府のものとし、測地して総面積の地価の 5 %を上納すると定められている。

同様の計画がまたシャム運河掘削・水田灌漑会社によって申請され、すでに Rangsit 運河工事において使用されはじめた掘削機械が使用されるはずであった。しかし政府の収益および計画遂行の安全性を考慮して Chao Fa Kromakhun Narit は Saming Panthala の開削計画の許可を王に進言している。またこの計画運河はきわめて海岸に近接しているため、すでに設置されていた建設省 Krom Yottha⁶⁸⁾ の外国人技師による塩水遡上防止などをめぐる技術的検討が加えられている。⁶⁹⁾

『農務省史』はこの運河について、Ratanakosin 暦117年 (1899 A.D.) に着工し120年に完工したとしている。⁷⁰⁾ しかし1913-14年調査の地形図⁷¹⁾ 上には、この計画内容に合致する運河水路を検出することはできない。それがいかなる理由によるかは、今はまったく不明である。

事例8: Phasi Charoen 運河 (K. 15), Damnoen Saduak 運河 (K. 14) 改修

新運河開削とともに、既存の幹線運河の浚渫改修も政府との契約にもとづいて有力華僑らの手によって行なわれる。運河局文書 K.S. 9.2/9 号ファイルには、華僑 Hok Hong Wan なる者による首都西方のこの二運河における改修とそれにとまなう通行料金徴収、運河管理などの申請に関する文書を収録している。⁷²⁾

首都西方の米を中心とする水運の要である幹線運河のシルト堆積による大型船舶の航行不能

67) K.S. 9.2/17, 21/273, Rūang Saming Panthala Kho Anuyat Khut Khlong Tambon Bang Lao.

68) Chakri 改革期に中央政府の独立した一省として設置され、道路造成、運河開削などあらゆる建設工事、および郵便、電信、鉄道などの公共事業を担当するとされた。Chulalongkon (1887): p. 104.

69) 建設省上級技師による報告書。K.S. 9.2/17 号ファイル所収。

70) P.K.K., pp. 152-3.

71) 1913-14年調査, 533, 569/4-47 Bang Phli 図幅。

72) K.S. 9.2/9, 28/273, Rūang Chin Hok Hong Wan Kho Anuyat Som Khlong Phasi Charoen Damnoen Saduak.

は、とりわけ米の流通過程の大半をにぎる華僑⁷³⁾にとって重大な問題であったと考えられる。Hok Hong Wan は Ratanakosin 暦112年(1893 A.D.) 3月21日付の農務大臣 Chao Phraya Surasakmontri あての申請書の前文において次のごとく述べている。

「私はそれらの運河(西方の5本の幹線運河)を行き来して、年ごとに浅くなってきているのを見えます。3, 4月から8, 9月にかけての乾期におきましては、首都に商品売りに来る商船でも、また地方に売りに行く商船でも同じですが、もしも大型船が運河中央で航行を妨げられてしまいますと、小さな船は11, 12日間近くも停船しなければなりません。時には15日も脱出することができません。……もしも人民や商人の船が擱座して停止してしまいますと、しばしば例外なく盗賊に強奪され殺傷されてしまいます。……」

擱座した船舶は沿岸の農民をやとって水牛によって曳航しなければならなかったが、そのコストは高く、時間的浪費とともに商船にとっては大きな出費であった。⁷⁴⁾このような華僑にとってさしせまった要請の認識のもとに、Hok Hong Wan は浚渫改修、通行料金徴収、治安維持を含む運河管理の権限を与えるよう8項目の申請を行なっている。

申請の内容は、二運河のシルトの堆積した箇所を浚渫して約 3~4 sok (1.5~2m) に掘り下げ、さらに兩岸に曳航を主目的とする幅 4 wa (8m) の道路を造成するというものであった。またそれに投下する資金の見返りとして、3年間に限って、船舶の大きさにしたがって 8 at~2 baht の率で商船から通行料金を徴収し、さらに政府が巡査 Phon Trawen をやとって盗賊をとりしめるかわりに自らを盗賊追討人 Phu Raksa Chonphurai に任じてほしい由の申請を行なっている。

Chao Phraya Surasakmontri は、商品流通を保障する交通路としてのこの二運河の重要性を強調し、政府の浚渫改修事業によるぼう大な出費をさけるため、Hok Hong Wan との契約を結ぶべきとの進言を行なっている。

以上、政府との契約関係にもとづく運河開発の諸事例を検討した。この時期の運河における灌漑・排水および水運における機能の形態的側面には、Rangsit 運河をのぞいて未だ大きな変化は認められない。しかしながら、土地の商品化と米を中心とする商品流通の発展は、これまでの運河開発の性格に変化をもたらした。国家による耕地面積拡大と商品流通を保障する下流部運河開発は、国民経済の一定程度の発展によって、王族、官僚貴族、有力華僑らの利得行為として追求されるようになっていったのである。

V むすびにかえて

Chao Phraya デルタにおける運河開発は、以上論述したごとく、デルタの自然環境に強く規

73) Ingram (1971): p. 71.

74) 曳航は1日で 2-3 sen (80-120 m)、水牛の所有者は船の大小によって1隻につき 4~8 baht の代金をとったといわれる。K.S. 9.2/9 号ファイル。

定されながら、交通手段の確保と生産力の発展という二つの側面から追求されたといえる。デルタの運河開発の展開過程は、国家がこの交通条件と灌漑・排水による水利条件を整備することによって、デルタの自然環境を克服していく過程であったといえる。

運河開発の展開過程を、交通条件の整備、とりわけ内陸水運の発達として捉えるならば、Fig. 8 のダイアグラムのように示される。Ayutthaya 朝、Ratanakosin 朝初期においては、国家は多くの短絡運河を Chao Phraya 河下流に開削することによって、デルタ下流部の水運の合理化をはかってきた。これらの一連の水路群は Bangkok 近郊運河体系として結実していく。Bangkok 近郊運河体系は、王都が上流部の Ayutthaya にあった時代には、王都にいたる Chao Phraya 本流の航路をより直線化することによって短縮するという機能をもったのである。そ

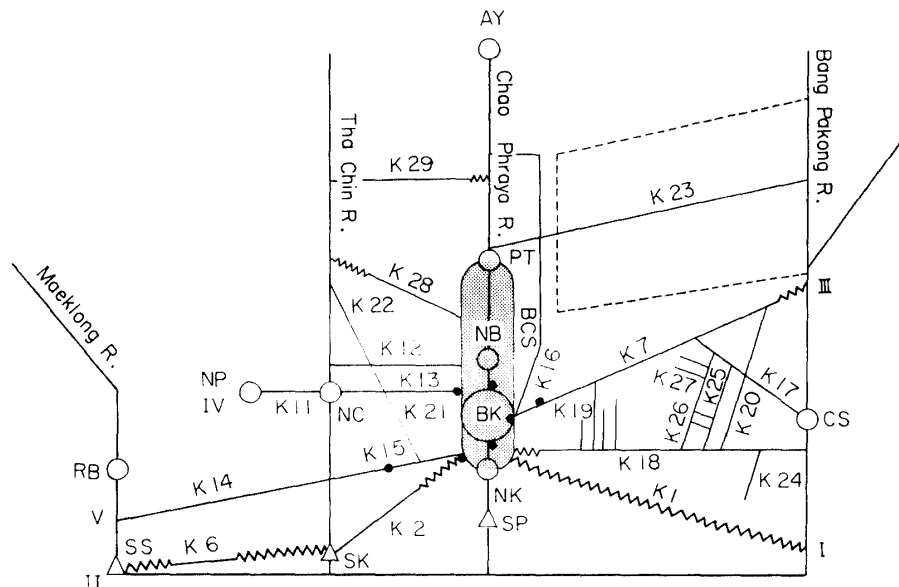


Fig. 8 The Canal System in the Lower Part of Chao Phraya Delta, at the Close of the 19th C.

BCS: Bangkok Outskirts Canal System
 AY : Ayutthaya
 PT : Pathum Thani
 NB : Nonthaburi
 BK : Bangkok
 NK : Nakhon Khūankhan (Phra Pradaeng)
 SP : Samut Prakan
 CS : Chachoengsao
 NP : Nakhon Pathom
 NC : Nakhon Chaisi
 SK : Sakhonburi (Samut Sakhon)
 RB : Ratburi
 SS : Samut Songkhram
 ○ : Krung (Capital)
 ○ : Huamūang (Town)
 △ : Huamūang Paknam (Fort-town)
 ◦ : Danphasi Phainai (Internal Transit Custom)
 k 1 : K. Samrong
 k 2 : K. Mahachai
 k 6 : K. Sunak Hon

k 7 : K. Saen Saep
 k11 : K. Chedi Bucha
 k12 : K. Yong
 k13 : K. Mahasawat
 k14 : K. Damnoen Saduak
 k15 : K. Phasi Charoen
 k16 : K. Prem Prachakon
 k17 : K. Nakhon Nūang Khet
 k18 : K. Prawet Burirom
 k19 : K. 1, K. 2, K. 3, K. 4
 k20 : K. Preng
 k21 : K. Thawi Watthna
 k22 : K. Naraphirom
 k23 : K. Rangsit
 k24 : K. Niyom Yatra
 k25 : K. Udom Chanchon
 k26 : K. Luang Phaeng
 k27 : K. Charoen
 k28 : K. Phra Rachaphimon
 k29 : K. Phraya Banrū

の目的は、軍事的であると同時に、諸外国との王室独占貿易や、租税徴収の円滑化をはかるためでもあったといえる。

王都が下流部の Bangkok に移り、デルタ下流部のエクメネの拡大とともに、Chao Phraya 河東西に平行する諸河川を横断して結合する横断運河が開削される。すでに Ayutthaya 朝においてもその試みはみられ、ルートⅠの Samrong 運河やルートⅡの Mahachai 運河などはその先駆的な例であった。横断運河は平行する諸河川の河口地方国の城砦都市をインターチェンジとして、デルタ下流部における軍事的あるいは地方国支配のための交通路となっていたのである（ルートⅡ，ルートⅢなど）。

国家はこれらの運河開削にぼう大な Phrai の徭役労働力を投じてきたが、課役代の普及と華僑の流入にともない、徭役にかえて安価な華僑労働力が雇用されるようになった。19世紀中葉における自由貿易の開始は輸出米生産発展の契機となり、下流部デルタ微高地における荒蕪地の水田化がしだいに進行する。運河開発の性格は、耕地面積の拡大と、サトウキビなどの輸出用乾期畑作物、さらに米を中心とする商品流通の拡大を目的とするようになる。

デルタ微高地上に展開をみた一連の幹線運河の開削はまさにこの要請に應えるものであった。既存の横断運河もこの幹線運河体系の中に組み込まれ、首都西方において水運の体系が形成される（ルートⅡ，ルートⅣ，ルートⅤ）。これらの幹線運河開削にともなって、その沿岸の荒蕪地はしだいに水田化されていくが、そこにはしばしば王族、官僚貴族による大土地所有が形成され、水田化も旧制度身分関係の枠の中でのみ進行をみたのである。王族、官僚貴族によって保有された運河沿岸の土地のかなりの部分が荒蕪地のまま残存していたことは、この点を反映していると考えられる。

19世紀末葉、とりわけ五世王治世に入ってから、米輸出の拡大、米価の上昇とともに、国家は幹線運河体系のもつ本来的な二つの機能をより明確に意識し、運河の管理・維持および新運河開削による実質的な耕作面積の拡大が計画的に追求されるようになる。ぼう大な運河開削資金の支出を緩和させるため、国家は運河税として灌漑水の受益者である農民に開削費の一部を支弁させ、同時に旧制度下の大土地所有を抑制するための沿岸土地の配分が追求されたのである。

このような耕地面積拡大と商品流通を目的として開削された運河沿岸には、農民によって占取された長地型耕地地片が運河から直角に掘削された灌漑用の小水路にそって展開していく。長地型耕地地片と運河沿岸に連なる列状水路村の結合からなる固有の景観は、下流部の計画的運河開発の進行を特徴づけるものである。

かかる計画的運河開発の進行は、19世紀中葉に形成された水運の体系をより発展させ、とりわけ首都東方における幹線運河の開削によって、下流部全域にわたるデルタ微高地上の幹線運河体系が完成されるのである。これらの幹線運河を米を中心とする商品を積載して航行する大

小の船舶はばく大な量に達する。Table 1 は1902年 A.D. の農務省による主要幹線運河における船舶通行量の調査結果である。

Van der Heide によれば、ヨーロッパの河川で、例えばドイツーオランダ国境におけるライン川の1898年の年間船舶通行量は58,546隻であり、1日平均160隻であるといわれる。⁷⁵⁾ 船舶の規模の違いはあるが、Chao Phraya デルタの幹線運河の通行量はそれに比べてばく大な量にのぼる。

Table 1 The Cargo Boat Traffic in the Trunk Canals (1902 A.D.)

K. Damnoen Saduak	3168/5 d.
K. Prawet Burirom	2291/5 d.
K. Saen Saep	5302/5 d. (large boat 1707: small boat 3595)
K. Rangsit	2978/5 d. (large boat 545: small boat 2433)
K. Phasi Charoen	9851/7 d. (large boat 2021: small boat 7830)
	1406/1 d. (large boat 286: small boat 1119)

Source: Van der Heide, H., *General Report on Irrigation and Drainage in the Lower Menam Valley*, Bangkok, 1903, p. 58.

これらの幹線運河体系は、先の Bangkok 近郊運河体系との結合の上に、下流部全域にわたる水運の体系を完成させていったのである。Ratanakosin 暦117年(1898 A.D.) 7月の「首都圏国内税関設置令」⁷⁶⁾によれば、Bangkok 近郊運河体系の外縁部の7カ所に国内税関 Danphasi Phainai が設けられている。米を中心とする商品を積載した船舶に課税するこの国内税関の設置された地点は、図1, 8中に示したごとく幹線運河の首都圏への門戸にあたる。19世紀末葉においては、両運河体系はこれらの国内税関を結節点として結合されていたともいえる。

幹線運河体系を補完しつつ開削された一連の運河は、1880年代以降のものであり、デルタ微高地からしだいにデルタ低地の開発へと移行していく。19世紀末葉にはじまる Chakri 改革の進展による旧制度身分制の解体、土地制度上の諸改革による土地所有の私有化、さらには土地の商品化によって、運河開発の主体は国家と結合した官僚貴族、有力華僑の手にゆだねられていったのである。しかし、官僚貴族、有力華僑による資本蓄積は未だ不十分であり、投機的性格をもったこれらの運河開発計画はしばしば中絶された。この点はある程度、19世紀末葉における国民経済の発展の未熟さを反映していると考えられる。

このような19世紀後半の運河開発によって拡大された耕地は、旧制度身分制社会の解体によって発生した自由な農民層によって占取され水田化されていったと考えられる。また旧制度下の大土地所有は身分関係にもとづく労働力を失い解体せざるを得なかったと一般にいられている。19世紀末葉における政府との契約関係において展開した運河開発は、また一方での新たな

75) Van der Heide (1903): p. 58.

76) Sathian (1939): pp. 47-8.

地主—小作関係にもとづく大土地所有制を発生させたとも考えられる。このような運河開発にともなう土地所有の変化は、運河開発が生産力発展の契機となりえたかぎり、また国民経済の形成の基盤がデルタの米穀生産におかれるかぎり、解明すべき本質的課題であろう。しかし本稿においては十分解明されたとはいえない。今後の史料の体系的な整理・検討によって、その欠は補いたいと考える。

引用文献

I. タイ文

- Chulalongkon (1887). พระราชดำรัสในพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ทรงแถลงพระบรมราช
าธิบายแก้ไขการปกครองแผ่นดิน, พระนคร, พ.ศ. ๒๔๓๐. (『行政改革に関する五世王の宣言』)
- Kitcha (1962). นายกิจจา วัฒนสินธุ์, ประวัติเมืองฉะเชิงเทรา, น.จ., พระนคร, พ.ศ. ๒๕๐๕.
(『Chachoengsao 史』)
- Lingat (1940). แลงกาต์, ร. ประวัติศาสตร์กฎหมายไทย (กฎหมายเอกชน) กฎหมายที่ดิน,
พระนคร, พ.ศ. ๒๔๘๓. (『タイ法制史—タイ土地法—』)
- P.K.K. เจ้าพรยาวงษานุปราช, เรื่องประวัติกระทรวงเกษตรธิการ, พระนคร, พ.ศ.
๒๔๘๔. (Chao Phraya Wongsanupraphat 『農務省史』)
- P.K.P.S. เสถียร ลายลักษณ์, ประชุมกฎหมายประจำศก, พระนคร, พ.ศ. ๒๔๗๔.
(Sathian Lailak 編 『年次別法令集』)
- P.P.K.R. III. IV. เจ้าพระยาทิพากรวงศ์, พระราชพงศาวดารกรุงรัตนโกสินทร์ ฉบับหอสมุดแห่งชาติ
รัชกาลที่ ๓ รัชกาลที่ ๔ ๑, สำนักพิมพ์คลังวิทยา, พระนคร, พ.ศ. ๒๕๐๖.
(Chao Phraya Thiphakorawong 『Ratanakosin 王朝三世王, 四世王年代記』)
- Sathian (1939). เสฐียร โกเศศ (พระยาอนุนามราชธนะ), ตำนานสกุลการ, น.จ., พระนคร, พ.ศ.
๒๔๘๒. (Sathian Koset 『税関考』)
- _____ (1967). เสฐียร โกเศศ (พระยาอนุนามราชธนะ), ชีวิตชาวไทยสมัยก่อน, ราชบัณฑิตยส
ถาน, พระนคร, พ.ศ. ๒๕๑๐. (Sathian Koset 『タイ人の旧習』)

II. 国立古文書館蔵五世王時代農務省運河局文書

- K.S. 9.2/3, 5/152. เรื่องขออนุญาตขุดคลองตำบลต่าง ๆ, ร.ศ. ๑๐๔-ร.ศ. ๑๑๑. (『諸村における運
河開削許可申請 1889-1892 A.D.』)
- K.S. 9.2/7, 3/152. เรื่องพระราชทานขออนุญาตขุดคลองตำบลทุ่งบางบัวทองไปออกที่บ้านบางปลาภาษี
เรียกว่า “คลองราชาภิรมย์”, ร.ศ. ๑๐๕ ร.ศ. ๑๑๓. (『Phra Rachaphimon
による, Tambon Thung Bang Bua Thong から Thung Ban Bang Pla Phasi にか
けてのいわゆる「Rachaphimon 運河」開削許可申請 1890-1894 A.D.』)

- K.S. 9.2/9, 28/273. เรื่องเงินยกทวงขออนุญาตซ่อมคลองภาษีเจริญดำเนินสะดวก, ร.ศ. ๑๑๒-ร.ศ. ๑๑๓. (『中国人 Hok Hong Wan による Phasi Charoen, Damnoen Saduak 両運河改修許可申請 1893-1894 A.D.』)
- K.S. 9.2/17, 21/273. เรื่องสมิงปันทละขออนุญาตขุดคลองตำบลบางเลา, ร.ศ. ๑๑๖-ร.ศ. ๑๑๗. (『Saming Panthala による Tambon Bang Lao 運河開削許可申請 1897-1898 A.D.』)
- K.S. 9.2/18, 9/273. เรื่องราวผู้ขออนุญาตขุดคลองในตำบลต่าง ๆ, ร.ศ. ๑๑๗-ร.ศ. ๑๑๘. (『諸村における運河開削許可申請者に関して 1898-1899 A.D.』)

Ⅲ. 欧 文

- Bastian, Adolf. 1867. *Reisen in Siam im Jahre 1863, Die Völker des östlichen Asiens III*, Jena.
- Dilock Prinz von Siam. 1908. *Die Landwirtschaft in Siam*, Leipzig.
- Graham, Walter Armstrong. 1924. *Siam*, Vol. 2, London.
- Ingram, James C. 1971. (new edition) *Economic Change in Thailand 1850-1970*, Stanford.
- The Ministry of Commerce and Communications. 1930. *Siam, Nature and Industry*, Bangkok.
- Pallegoix, Mgr. 1854. *Description du Royaume Thai ou Siam*, tome premier, Paris.
- Pendleton, Robert L. 1962. *Thailand, Aspects of Landscape and Life*, New York.
- Smyth, H. Warington. 1898. *Five Years in Siam from 1891 to 1896*, Vol. 1, London.
- Sternstein, Larry. 1965. "Settlement Patterns in Thailand," *Journal of Tropical Geography*, Vol. 21, Singapore.
- Thompson, P. A. 1906. *Lotus Land*, Philadelphia.
- Van der Heide, J. Homan. 1903. *General Report on Irrigation and Drainage in the Lower Menam Valley*, Bangkok.
- Wales, H. G. Quaritch. 1965. *Ancient Siamese Government and Administration*, New York.

Ⅳ. 邦 文

- 石井米雄 1966. 『タイにおける不自由労働制の解体』アジア経済研究所.
- 友杉 孝 1967. 「タイ土地制度史ノートータイ農村社会史の試み」滝川勉・斎藤仁編『アジアの土地制度と農村社会構造Ⅱ』アジア経済研究所, pp. 61-115.
- 本岡 武 1965. 「タイ国における農地問題と農地制度改革」『東南アジア研究』2巻4号, pp. 20-37.