

京をうるおす命の水

明治維新に伴う東京遷都で都の座を奪われた京都は、文化の衰退、人口激減が起り、荒廃の一途をたどっていた。新たな都市として再生が議論されるなか、経済復興の施策として誕生したのが琵琶湖疏水計画である。

全長約20キロメートルのほとんどを人力で掘削するという明治的一大プロジェクトであった。

焦土と化した千年王城へ 希望をもたらす水のみち



第一トンネル東口にかかる「氣象萬千」の扁額は、伊藤博文の揮毫

春、疏水べりに山桜が咲き誇る。明治22(1889)年、琵琶湖疏水完成の折に美観を添える目的で植栽されたものだ。滋賀郡役所や地元の有志によって寄贈され、桜だけでなく、松、梅、柳、楓、ツツジ、藤など多種に及んだ。そのいくつかは、129年を経たまも四季を彩る。

琵琶湖の水を京へ引くことは長年の夢であった。中世以来、北陸諸国からの物資は湖上輸送を経て大津で荷揚げされ、陸路で京へ運ばれた。車馬による輸送量は、舟運に比べてはるかに劣る。琵琶湖と京を結ぶ舟運路の開発が求められた。

水路計画は江戸時代から散見される。

掘削には、日本初の豎坑(シャフト)工法が採用された。山の両側から掘り進めるとともに、途中で約50メートルの豎坑を垂直に掘り下げ、豎坑から両側に向かって掘り進む。多量の湧水によって、工事は困難を極めた。「一時は絶望のあまり、疏水工事全体の断念を考えざるを得ない所まで追い込まれた」と田辺は記している。

明治23(1890)年、三保ヶ崎の取水口から鴨川合流点まで完成する。4年8ヶ月の工期のうち、第一トンネルだけ4年4ヶ月を費やし、17人が工事に殉じた。豎上の船溜まりからは急勾配になるため、斜面に軌道を敷いたインクライン(傾斜鉄道)を設置。明治25年から27年までの工事で、鴨川合流点から伏見までの水路が通り、第一疏水は完成に至る。

琵琶湖疏水は通船のほか、エネルギー

源、上水道用水、工業用水、灌漑用水などの多目的を有していた。明治24年には世界で2番目となる豎上発電所が建設され、当時最大の発電能力を誇った。

明治30年代に入ると、第一疏水の流量では毎年増大する電力の需要が満たせなくなつた。また、地下水に頼っていた市民の飲料水が質・量ともに課題となる。これに対し、西郷隆盛の子である第2代京都市長・西郷菊次郎は、第二疏水を計画する。明治45(1912)年、第

明治21年、第二トンネル東口の洞門工事。疏水で大量に使われた煉瓦は、京都府山科区御陵原西町にあった琵琶湖疏水煉瓦工場で生産された



京都市民の期待を背負い 17人が殉じた難工事

しかし、大津と京の標高差を解決できず、実現性に乏しかつた。文久2(1862)年、京守衛の任務にあつた豊後国岡藩主・中川久昭は、琵琶湖通船計画を朝廷に建議する。比叡山の谷間を掘る航路案だったが、測量が不十分で却下された。翌年、江戸幕府は輸送手段の早期開拓に向けた建議を奨励する異例の勅書を流した。

後年、京は禁門の変で焦土と化し、明治維新後の東京遷都によつて衰退する。産業の復興とまちの活性化を目指して立ち上がつたのが、第3代京都府知事・北垣国道である。安積疏水(福島県猪苗代湖)工事の主任技師であつた南一郎平らに、舟運路となる琵琶湖疏水計画の調査を依頼。大津京都間の測量を島田道生に命じ、工部大

第二疏水の難所は、大津市三保ヶ崎の取水口から長等山を抜ける第一トンネル、2436メートルの掘削である。当時、内務省の雇工師ヨハネス・デレーベは、ゴッタルド隧道(スイス)で発生した死亡事故を例に「無謀な工事」と反対した。

内務省の雇工師ヨハネス・デレーベは、ゴッタルド隧道(スイス)で発生した死亡事故を例に「無謀な工事」と反対した。やがて努力が実り、琵琶湖疏水は明治18年に着工。京都府の年間予算の2倍にも及ぶ一大プロジェクトであった。多くの反対論に対し、北垣知事や田辺は信念を持つて説得にあたつた。

学校(現・東京大学工学部)卒業生の田辺朔郎を工事主任に抜擢した。明治16



- [1] 第一トンネルの豎坑は、深さ約50メートル。坑口内部は、地上から5.5メートルまでが直径5.5メートルの円形、それより下は3.2×2.7メートルの楕円形になっている
- [2] 約580メートル、台車に船を載せて上下させる豎上インクライン。豎上船溜りと現在の琵琶湖疏水記念館前の南禅寺船溜りを結ぶ。現在は桜の名所になっている
- [3] 明治24年に建設され、第1~3期工事を経て増強された豎上発電所。第2期の建屋が残り、第3期発電所は現在も最大4,500キロワットを発電する
- [4] 竣工当初、疏水の流量は琵琶湖の水位によって大きく変化した。明治23(1890)年、大津閘門と制水門を建設し、舟の安全を確保した
- [5] 琵琶湖疏水の分線、南禅寺境内を通過する水路橋。田辺朔郎が周辺の景観に配慮して設計した



昨年の試乗会では越直美大津市長や門川大作京都市長が乗船。観光振興と地域の活性化に期待を寄せた

二疏水とともに豎上淨水場と発電所を増設。日本最初の路面電車が京都七条から伏見までの区間を走つた。この成功は京都に新たな活力をもたらし、日本の近代化に大きく貢献した。

67年ぶりに観光船が復活 先人の苦労に思いを馳せて

水力発電の電力は、紡績、伸銅、機械、タバコなど新たな産業振興をもたらした。しかし、開通から十数年に渡つて利用された舟運の需要は、鉄道や道路網の発達により減少していく。伏見行き下りは昭和10(1935)年にゼロとなり、大津行き上り貨物は翌年になくなつた。昭和23年には豎上インクラインの運転も停止し、その役割を終えた。

長らく点検以外の目的では運転されていなかつた通船だが、今春より「琵琶湖疏水通船」として67年ぶりに再開さ

琵琶湖疏水通船

【実施期間】3月29日(木)～11月28日(水)※運休日あり、6～9月を除く
【予約受付】2月1日(木)より(10～11月の乗船分は8月13日から)
乗船の申し込みは、ウェブサイトにて受付。
ふるさと納税(5万円分以上)で乗船招待。
<http://www.biwako-sosui.jp/>
【TEL】075-365-7768(9:30～17:30、土日祝休)
【問合せ】びわ湖疏水通船受付事務局(JTB西日本京都支店内)



琵琶湖疏水記念館
京都市左京区南禅寺草川町17
【TEL】075-752-2530
【開館時間】
3月～11月／9:00～17:00(入館16:30まで)
12月～2月／9:00～16:30(入館16:00まで)
【入場料】無料



田辺朔郎
工部大学校を卒業後、琵琶湖疏水の工事主任に就く。豎上発電所の建設を主導し、日本の近代土木工学の礎を築いた



北垣国道
幕末期の志士であり、明治後に重職を歴任。明治14年には第3代京都府知事に就任し、琵琶湖疏水工事を成功に導いた