

びわこの 考湖学

41

今回は主に、江戸時代に計画された琵琶湖運河計画についてお話ししたいと思います。江戸時代に琵琶湖運河計画がさかんに立案される主な背景には、西廻り航路の整備による琵琶湖を経由する物流の衰退がありました。ですから、計画者の多くは、影響を強く受けた京都などの豪商でした。彼らは琵琶湖水運を回復しようとして、琵琶湖を経由して日本海側と京・大阪を舟運で連結するさまざまな計画を立案します。それには琵琶湖北部の諸港津と日本海の主要港津を結ぶだけでなく、琵琶湖と京都を接続する水路整備をはかるという、後の琵琶湖疎水計画のさきがけともいえる計画も含まれていました。

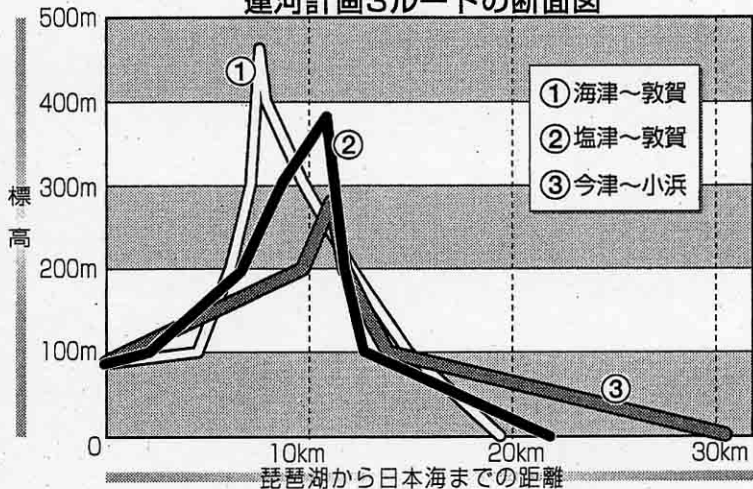
寛文9(1669)年に京の豪商田中四郎左衛門が、塩津から深坂峠付近の新道野までの約8キロを掘り割り、敦賀側の約16キロは足田川を利用する計画を立案します。この計画は幕府に取り上げられませ

んでしたが、田中はあきらめずに、元禄8(1695)年には彼を含む5人の京都の商人とともに再び深坂山開削を計画します。この計画では物流ルートの整備とともに、湖水を日本海に排出するので洪水防止にも有効であることが述べられています。この計画に幕府は興味を示して実地調査を実施しましたが、敦賀側の庄屋たちによる猛反対で実現にはいたりませんでした。この後も、享保5(1720)年には江戸の幸阿弥伊予をはじめ5人が、塩津―敦賀間の運河開削計画を立案し、幕府に願ひ出ています。塩津―敦賀間約20キロの運河開削により、物資輸送の効率化をはかるとともに、湖水を日本海に排出することで琵琶湖の水位を低下させて約15・6万石

運河計画②

実現困難な全水路方式

運河計画3ルート断面図



分の新田を開発する。あわせて宇治、伏見、淀付近の浚渫を実施し、敦賀と大阪を舟運で結ぶ、という壮大な計画でした。これも、実施には莫大な経費が必要であることから、結局却下されてしまいました。

分の新田を開発する。あわせて宇治、伏見、淀付近の浚渫を実施し、敦賀と大阪を舟運で結ぶ、という壮大な計画でした。これも、実施には莫大な経費が必要であることから、結局却下されてしまいました。

文化12(1815)年には幕府が動き出します。幕府は小浜藩と協議し、大阪の豪商筋屋六兵衛をスポンサーとして、敦賀―足田間に通航できる河川を開削することもに、足田から山中までの道路改修を実施しました。このルートは以後約20年間にわたり利用され、北国筋の米が大浦まで運ばれた。このように、江戸時代に提出された運河計画を順におこなってみえますと、日本海の港津と琵琶湖北岸の港津間は、物資流通ルートを整備するだけでなく、湖水を日本海に排出することによる琵琶湖周辺の水害回避と琵琶湖の水位を低下させて新田開発するという多面的な機能が求められていたことが分かります。

湖水を日本海側へ自然排出するためには、当然琵琶湖水位よりも低い高さのまま水路を日本海側まで掘削することが必要ですが、いずれのルートを採用するにしても国境の山地帯を10キロ以上にわたって水路を掘りぬかなければなりません。当時の技術力では不可能とはいえないまでも、その実現は極めて困難であったことでしょう。

こうした技術的要因に加えて、水位低下を恐れた漁民など周辺住民との調整が困難であったことも、実現を阻んだ社会的要因の一つです。数ある計画のなかで、実際に施工されている程度機能した事例が、全線水路方式でなく水陸路併用方式であったことは、前近代社会における大規模土木事業を取り巻く技術的・社会的限界を如実に物語っているといえます。

(滋賀県文化財保護協会)

辻川哲朗