

1. 計画と工事

琵琶湖と京都を結ぶ運河計画は、すでに江戸時代からありましたが、それを実行したのが、京都府知事北垣国道です。北垣は東京遷都で衰退の危機に瀕していた京都を再興しようと、琵琶湖疏水（大津・三保ヶ崎～京都・蹴上）の建設を計画、工事責任者として、大学を卒業したばかりの田辺朔郎を技師として迎えます。

工事は1885（明治18）年に着工され、第一隧道（大津・長等山～山科・藤尾村）開削工事中には、大津市街の100年以上昔の竹の導水管を破損させるトラブルなどに見舞われますが、1890（明治23）年に無事完成に至りました。

建設の主な目的は、水車動力による工業の近代化、運輸の確保、田畑の灌漑利用、飲料水・防火用水の確保などでした。水車動力は後に、水力発電へと計画を変更し、1891（明治24）年、蹴上に水力発電所ができます。



写真T-1 明治期の疏水
『明治期手彩色写真帖』より



写真T-2 明治期の閘門
『滋賀県写真帖』より

2. 運河としての疏水

長等山を通る第一隧道は完成当時としては、日本最長の2436mのトンネルでした。

疏水の取水口である大津・三保ヶ崎には、物資を積み降ろす突堤があり、京都築地と呼ばれ賑わいを見せ、また、北国橋と鹿関橋の間には、船の出入り口である閘門が設けられ、多くの船が行き交いました。

しかし、時代は鉄道輸送へ移行し、琵琶湖疏水は、昭和20年代には、運河としての役目を終えることになりました。

今日、三井寺を借景に咲き誇る疏水の桜並木は、滋賀県のみならず、各地から観光客を呼ぶ名所のひとつとなっています。

琵琶湖博物館 岸 妙子

【閘門】扉の開閉によって水位を調節することで船の出入りをスムーズにする設備

— 第10章 —

琵琶湖と法令・しくみ等



地域でのエコ・スクール活動（草津市立笠縫東小学校）



第16回世界湖沼会議