創刊90年
日刊建設工業新聞
THE DAILY ENGINEERING & CONSTRUCTION NEWS
2018年(平成30年)
10月16日 火曜日
第19527号

発行所 日刊建設工業新聞社
〒105-0021 東京都港区東新橋2-2-10
電話03(3433)7151 https://www.decn.co.jp/
©日刊建設工業新聞社 2018
記者 電話03-3433-7161 mail-ed@decn.co.jp
販売 電話03-3433-7152 mail-sa@decn.co.jp
広告 電話03-3433-7154 eigyo@decn.co.jp

明治維新150年と治水の歴史

竹林征三

〈32〉田辺朔郎の本当の夢は大運河計画

明治遷都後、京都の町は衰退一途だった。田辺朔郎はその京都をよみがえらせたいとの思いから琵琶湖疏水に携わった。

田辺朔郎の本当の夢は、活力ある日本をつくることだったと思われる。

土木学会誌第19巻12号(昭和8〈1933〉年12月)の「琵琶湖運河及日満運輸連絡問題」と題する9ページに及ぶ大論説に、詳しく記されている。

「先づ琵琶湖運河の沿革及び付近の地形を述べ、本計画は米国ウェランド運河の如く、一萬噸級の船を敦賀湾から大阪湾に通ずるものであつて、敦賀・塩津間二十粁の間に閘門六箇所、八五米上りて湖水に出で湖水の航路六十五粁を経、瀬田・宇治間二十粁を閘門五箇所で下り、宇治・大阪間五十粁の間に閘門三箇所を設くるものであるが、敦賀・塩津間にある大切取工事を、世界の大切取工事と比較し且つ運河閘門をも彼此対照して本工事の可能なることを説き、更に桂川を旧神崎川に合流せしめ、又木津川を牧方付近から南へ分流し大和川と合流させ大阪湾に注がしめ、現淀川敷を廃川地帯として、その中へ大運河を設け、大阪東部に於て偉大なる理想的工場地帯を得ることとなり」。これらの工費と廃川地その地の土地の値上がりと対照して示した。

次いで当時の満州・羅津と大阪を結ぶ航路時間について「門司廻りとこの運河経由とを比較し船経済を述べ、運河の価値を考慮し、又列車を船鉄道と接続し内地へ輸送せんとせば、敦賀・舞鶴等に比し小濱港が連絡上最も適当である」ことを力説し、「尚日露戦争後当時の日本の工業と今日の工業とを比較して現況を述べ他日満州の発展に劫怯されざる様に今に於て本邦に於ける工場設備を完備せしむる用意の為、その工場敷地を造り置くことの必要なる」と併せて小運河計画に論及したものである。

・琵琶湖の南端の瀬田から北端の塩津まで65㌔ある。海面より85㍍の標高差。

・琵琶湖北端の塩津から日本海の敦賀まで20㌔しかない。その間に深坂峠の山があり、低いところでも湖水面より171㍍の標高差がある。

・1万㌧級の船を日本海から大阪湾まで通過させるには、塩津から敦賀までの間の山を湖水面まで切り下げる。6カ所の閘門で85㍍まで上げる。掘削の法先まで300㍍以上の切取が必要で2億1000万立方㍍の土工である。平清盛の湖水を北海へ切り落とすもくろみを平重盛が諫(いさ)めて中止させた。深坂峠には掘止地蔵が建立されている。

・宇治から瀬田の間は20㌔。旧大峰ダムと同規模のものをあと4カ所造る。宇治川に合流させる。

・宇治から大阪港まで50㌔は三つの閘門の設置で1万㌧級の船を通せるとする、敦賀から大阪湾まで合計155㌔の大計画である。

・運河幅は山間部で80㍍、平地部で120㍍。水深は10㍍で、閘門の幅は21㍍。閘門1カ所の上下高低差は14~15㍍であって、パナマ運河よりも小さく、マンチェスター運河よりも大きく、ウェランド運河と略同規模である。十分実現できる。

事業費を試算し、本運河建設は実施に移す価値が高いことを訴えている。

田辺朔郎の本当の夢は、琵琶湖疏水・京都インクラインで寂れた京の都をよみがえらせるスケールのものではなかった。琵琶湖運河構想を実現し、日本全体を発展させることであった。近畿には田辺朔郎の夢を実現させる風土がなかった。北垣国道とともに北海道に渡り未開の大地に夢を追うこととなった。

〈参考文献・『物語日本の治水史』鹿島出版会〉

(常葉大学名誉教授、風土工学デザイン研究所会長)

=週1回掲載