

周辺の
みどころ

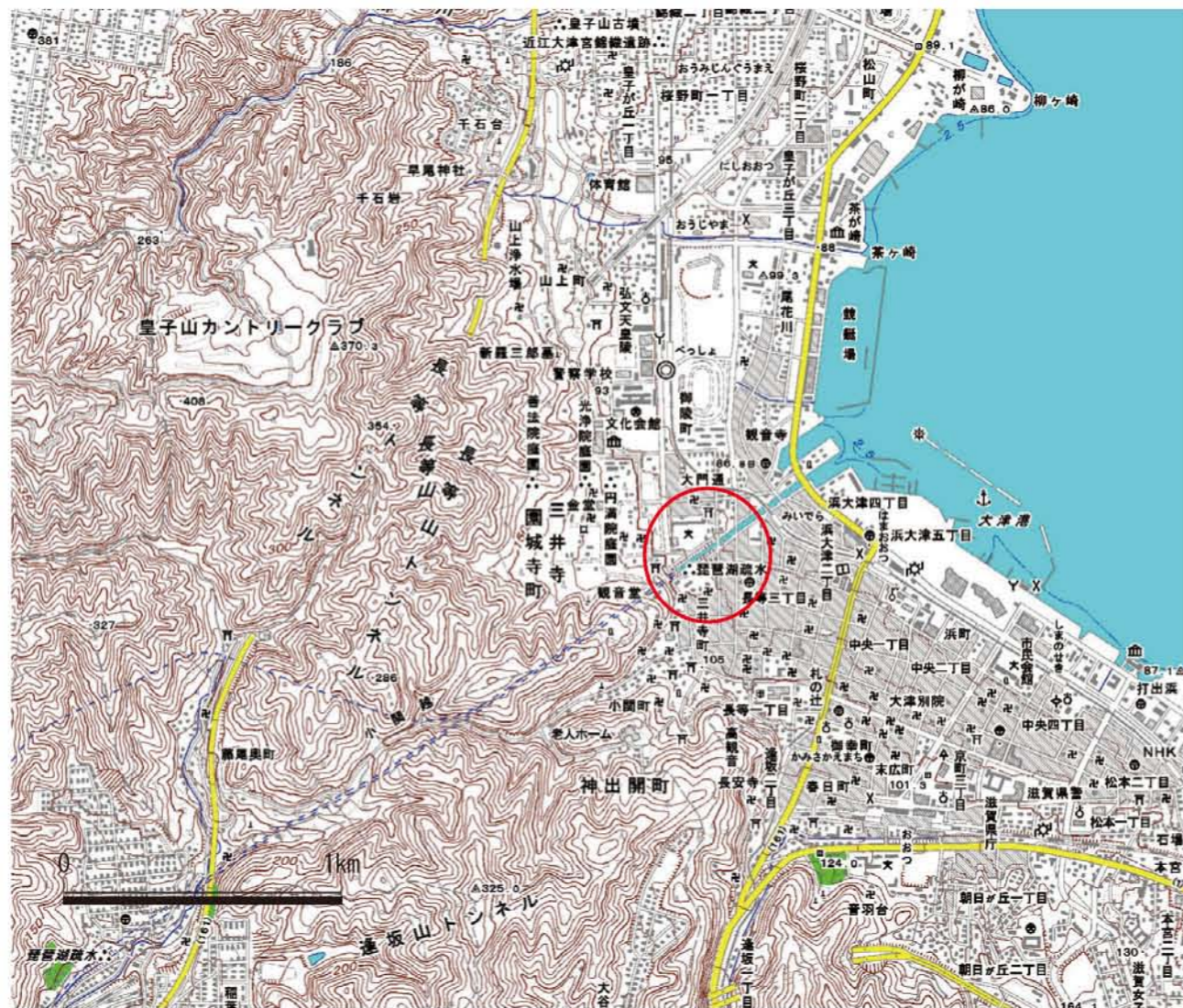
琵琶湖疏水周辺には三井寺をはじめとして見どころが多い。

三井寺までの疏水端の桜並木は、花見の名所として知られている。この桜は疏水建設時に景観に配慮して、京都府知事北垣国道が植えたものである。

また、大津港は琵琶湖周遊の船が発着し、賑わいを見せている。噴水も目を楽しませてくれる。



大津港に停泊中の船



琵琶湖疏水

大津市園城寺町ほか



琵琶湖疏水「気象萬千」扁額

明治23年（1890）に完成した琵琶湖疏水は、明治維新以後、首都の地位を失い停滞していた京都に近代的なインフラを整備し、産業を活性化するために計画された。

琵琶湖の水を運河や水車動力源、灌漑用水・防火用水・飲料水などに利用するため、当時の技術力の粋を集めて建設された夢の多目的水路である。

琵琶湖の恵みを積極的に活かす琵琶湖疏水。まさに水の宝である。



[アクセス]

- 琵琶湖疏水
京阪電鉄石山坂本線「三井寺駅」下車 すぐ

[もっと詳しく知りたいひとへの案内]
(関連文献/関連施設)

●滋賀県教育委員会『滋賀県の近代化遺産』平成12年



桜の琵琶湖疏水 (びわこビクターズビューロー提供)

琵琶湖疏水

所在地 大津市園城寺町ほか

琵琶湖運河の夢

近世以前、琵琶湖を運ばれた大量の荷物は、大津や塩津などで陸揚げされ、人力や牛馬によって、京都や敦賀に運ばれた。

「運河を造って、琵琶湖と京都や日本海を船で結びたい。」それは、平清盛や豊臣秀吉ら、時の権力者だけでなく、物流に携わる人々の見果てぬ夢であった。琵琶湖～京都間の運河計画は、平安時代から幾度となく立案されたが、技術的な問題などのため、実現には至らなかった。

琵琶湖疏水計画

琵琶湖疏水は、京都府知事北垣国道によって立案され、工事主任の田邊朔郎と測量主任の嶋田道生が中心となり、外国人技術者の力を借りない日本最初の大規模プロジェクトとして具体化していった。

明治18年(1885)に着工をみた琵琶湖疏水は、長年にわたる人々の夢の結晶であった。

疏水の概要

明治23年(1890)、琵琶湖疏水は、大津市三保ヶ崎～京都市鴨川合流部区間の水路(第一疏水:約11km)が完成した。第一疏水は大津市三保ヶ崎の防波堤から三井寺間の水路を経て、長等山を貫くトンネル(第一隧道:全長2,436m)を通り、山科の天智天皇陵付近と日岡峠付近の2本のトンネルを経て、蹴上^{けあげ}に至る。ここで明治45年(1912)に完成した第二疏水と合流し、その付近で北に向かう支流(疏水分線)と分かれた本線が岡崎を経て、鴨川に注ぐ。

琵琶湖疏水は近代土木技術の知恵と努力を示す記念碑というべき文化財であり、平成8年度に史跡に指定された。



取水口(左上下)

滋賀県の琵琶湖疏水

滋賀県にある第一隧道は、レンガで造られた長径5m、幅4.5mの楕円形のトンネルである。トンネル入口には、石造の洞門が設けられている。琵琶湖側に開く東口洞門はギリシャ神殿を模したもので、伊藤博文によって記された「氣象萬千」の扁額が掲げられている。入口に設けられた鉄製の扉は、建設当時、「疏水が原因となって、琵琶湖の渇水や京都の洪水が起こる。」とした流言から生じた反対運動をなだめるため、非常時に閉鎖できるよう設けられたものである。幸いなことに、現在まで一度も閉じられていない。一方、西口洞門は東口に比べて簡素な造りであり、山形有朋の筆による「廓其有容」の扁額をもつ。第一隧道にはトンネル内の送風・採光を目的とした2ヶ所の堅坑が設けられている。特に、第1堅坑には、工事の迅速化をはかるため、蒸気機関を使用した巻上げ機が設置され、3ヶ所目のトンネル掘削口として使われた。堅坑を使用した大規模なトンネル掘削工事は日本最初のものであった。



東口洞門扁額



堅坑(びわこビクターズビューロー提供)

疏水沿いの近代史

疏水周辺には、滋賀県の近代史の舞台が点在している。疏水に沿ってこれらの史蹟をみていこう。

第一隧道は古代北陸道であったと考えられる小関越えに沿って造られており、峠を下った稲葉台に第一堅坑、その先の藤尾奥町に第二堅坑や西洞門(史跡)がみられる。

疏水は、第一隧道東洞門より、園城寺(三井寺)境内の地下を通る。明治時代に日本美術の復興に努めたフェノロサは、園城寺とゆかりが深く、塔頭^{たつちゅう}の法明院に葬られている。また、隣接する円満院には、明治21年(1888)に現在地へ移転するまで、滋賀県庁が置かれていた。

琵琶湖に突き出た疏水の堤防には、大正元年(1912)に建てられた旧京都三高ボート部艇庫(神領ヨットクラブ艇庫)がある。有名な『琵琶湖周航の歌』は、ここを拠点とした三高生が創った歌であることは広く知られている。