

# びわこの 考湖学

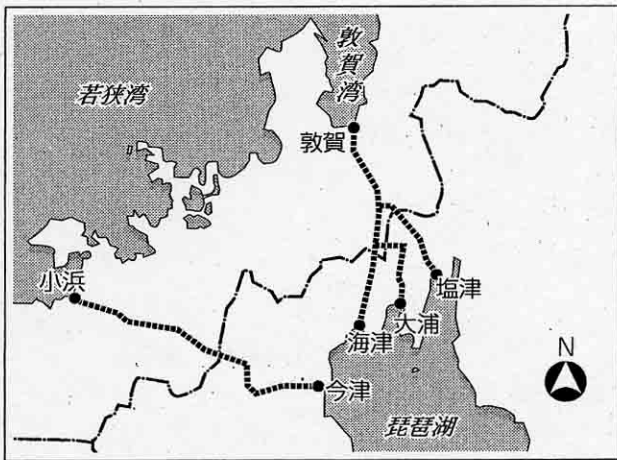
40

滋賀県と福井県の県境には塩津街道の難所である深坂峠(標高370m)がありま  
す。そこには「堀止地蔵」と呼ばれるお地蔵さんが祀られて  
います。このお地蔵さんには、平清盛が琵琶湖と日本海  
を結ぶ運河を計画したが果た  
せなかつたという伝承が残さ  
れています。深坂峠は昭和15  
年に国道8号が建設されるま  
で多くの人々が往来していま  
した。

清盛の運河計画の真偽の程は定かではありませんが、江戸時代以降、戦後にいたるまで、琵琶湖と日本海を結ぶ運河計画は何度も計画されて  
た。一部は実際に着工されて  
います。今回は琵琶湖運河計  
画の歴史をたどることで、交  
通路として琵琶湖が果たした  
役割の一端をこれから4回に  
わけてたどってみることにし  
ましょう。

古代から江戸時代の初め頃  
までは琵琶湖水運が活躍した  
時代です。日本海側の物資は  
敦賀・小浜でいったん荷揚げ  
されたのち、陸路を人力や馬  
力によって峠越えをして近江  
の各港湾(塩津、海津、今津  
など)で琵琶湖舟運に積み替  
え、再び大津で陸揚げして、  
人力や馬力によって京都・大  
阪へ運搬されていきました。  
しかし、このルートには大  
きな問題がありました。とい  
うのは、距離的には近いけれ  
ども、敦賀・小浜での荷揚げ  
や琵琶湖の各港湾での積み替  
えの賃金に加え問屋への口銭  
(手数料)が必要となるなど  
陸送のコストがかさんでしま  
うのです。

## 運河計画①



日本海と琵琶湖を結ぶ陸路。運河計画が何度も持ち上がった

遠回りですし、日本海側と大阪・京都を結ぶルートとして琵琶湖を経由するのが距離的にみて最短であることは明らかです。から、琵琶湖の舟運を何とか活用するために、敦賀・小浜と近江の各港湾間の山地を乗り越え水路で結ぶという運河計画が何度も計画されることになりました。

琵琶湖と日本海側を水路で接続することには、他に

戸内海を経て、大阪へ回漕するという西廻り航路を寛文12(1672)年に開設したのです。その結果、価格面で西廻り航路にとつてい及ばない琵琶湖舟運は大打撃をうけたことは以前にも触れられていたところ  
です。

しかし、日本海側の物資をわざわざ関門海峡を回って大阪へ回漕するのはどうみてもも目的がありました。それは瀬田川の疎通を十分に管理できなかつた当時、琵琶湖の水を日本海に落とすことで、頻発する琵琶湖周辺の水害を回避したいという目的です。さらに、琵琶湖の水位を下げることで現れた陸地を開墾すれば、水田を拡大することにもなります。それゆえ、江戸時代以降の運河計画では物資輸

送の便とともに、琵琶湖沿岸の水害回避、新田開発という利点があつたわけました。琵琶湖と日本海側とを結ぶルートに、小浜—今津(国道303号沿い)、敦賀—海津(国道161号沿い)、敦賀—塩津(国道8号沿い)の3ルートがあります。立案された運河計画もこの3ルートが中心ですが、計画内容はさまざまです。多くの場合、日本海側と琵琶湖側から現況河川を整備し、河舟が漕上できるまで舟運で貨客を運び、その間は陸路で山越えをするという水陸併用方式でした。

こうした計画は一部で実施着工されましたが、すべて計画倒れに終わりました。その原因には、技術力が及ばなかつたことに加えて、計画を知って琵琶湖の水位低下をおそれた琵琶湖周辺の漁民らが起訴されたこと、また、この激しい反対運動や、敦賀側では琵琶湖の水による洪水を恐れた村々の反対陳情などがあつたことがあげられます。

次回からは、具体的な計画を時代順にたどっていくことにしましょう。

# 平清盛以来?の夢

(滋賀県文化財保護協会 辻川哲朗)