

# びわこの 考湖学

幕末の混乱期を経て、明治時代になると再び運河計画が立案されます。明治維新後まもない明治5年には、吉田源之助によって「阪敦運河」が計画されます。これは琵琶湖と敦賀間に運河を掘削し、淀川を利用して敦賀・大阪間に汽船を通船しようとした計画で、熱心な請願活動により明治38年には貴族院で採択されました。なお、明治5年は日本で初めて新橋・横浜間に鉄道が開通した年です。しかし、ちょうど日露戦争中だったこともあって実現には至りませんでした。

その後、源之助の子息である吉田幸三郎陸軍大尉が父の遺志を継承して、大正13年に阪敦大運河計画を発表します。この構想は、大津と京都の間にある逢坂山に1・4キロ、深坂峠に6・2キロのトンネルを掘削するとともに、淀川右岸と塩津敦賀間に新しく水路を掘削し、3000トンの汽船や4000ト級の軍艦が通船できるようにするというものでした。

その後、源之助の子息である吉田幸三郎陸軍大尉が父の遺志を継承して、大正13年に阪敦大運河計画を発表します。この構想は、大津と京都の間にある逢坂山に1・4キロ、深坂峠に6・2キロのトンネルを掘削するとともに、淀川右岸と塩津敦賀間に新しく水路を掘削し、3000トンの汽船や4000ト級の軍艦が通船できるようにするというものでした。

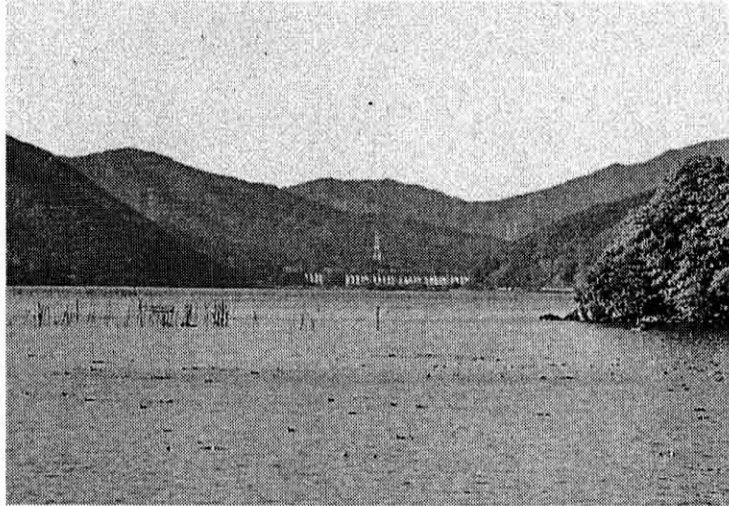
## 運河計画③

# 壮大水門方式で列島横断

で調節することで勾配を解消させる方法です。

ポンプなどの動力源として運河沿いに4カ所の水力発電所を建設することも計画していました。田辺は、その建設費用として、塩津・敦賀間の運河建設に2億1800万円

を、さらに、下流の宇治川・淀川改修工事などを含めた総工費として5億7665万円を試算するとともに、工期間として約10年を見込んでいました。



琵琶湖と日本海をつなぐ運河を作ろうと、開削計画が何度も持ち上がった福井県境に向かう山並み ー 湖北町から

を、さらに、下流の宇治川・淀川改修工事などを含めた総工費として5億7665万円を試算するとともに、工期間として約10年を見込んでいました。

この運河計画の利点として田辺は次のような点を指摘しています。まず、日本海を挟んで中国東北部にあった「満州国」や朝鮮半島と、本州の主要工業都市である京阪地域との間の物流ネットワークを整備拡充できることです。具体的には、朝鮮半島北部の主要港湾拠点である羅津と大阪港の間の航路について、門司經由よりも運河經由の方が5時間から10時間程度短縮できるとしました。

さらに、下流の淀川の付け替

えによって運河周辺に工業地帯を確保し、京阪地域の経済生産力を増加できるとも述べています。加えて、「満州国」と列島との間に日本海を横断する「船鉄道」航路を就航させることも提案しました。

これは、かつての青函連絡船や宇高連絡船と同じく船内に列車をそのまま積み込み運搬する方式です。その場合、「満州国」の鉄道軌道幅は標準軌、日本国内の軌道幅は狭軌であるため、小浜・大阪間に標準軌の新線を敷設することになります。その新線に小浜・大阪間を1時間20分で結ぶ高速旅客列車を走らせるとともに、日本海を横断する「船鉄道」によって大阪・満州間を直通列車で接続できるとしました。

田辺による運河計画は、今となってはかなり壮大で無謀な計画のようにも思われるかもしれませんが、しかし、琵琶湖疎水を完成させ、当時の土木学会の第一人者であった田辺が提案した計画は必ずしも荒唐無稽とは受け取られなかったようです。田辺の計画案を承けてさらなる運河計画が提案されます。それについては次回に述べることにしましょう。

田辺による運河計画は、今となってはかなり壮大で無謀な計画のようにも思われるかもしれませんが、しかし、琵琶湖疎水を完成させ、当時の土木学会の第一人者であった田辺が提案した計画は必ずしも荒唐無稽とは受け取られなかったようです。田辺の計画案を承けてさらなる運河計画が提案されます。それについては次回に述べることにしましょう。

(滋賀県文化財保護協会 辻川哲朗)