

# びわこの考湖学

近現代の運河計画についてお話を続けます。

昭和10年には、前回の田辺案を受けて、谷口嘉六と宮部義男の両氏によって、船積運河が提案されます。この計画は、琵琶湖と日本海との間を運河によって直接通船させるのではなく、船を乗せた鉄道によって接続する点が最大の特徴です。

船積運河とは、一定規格の船を運搬容器(コンテナ)として用い、山岳地帯は列車に船を乗せて運ぶ方式です。船の積み下ろしは敦賀港と塩津港に設置したインクライン(傾斜鉄道)で行い、船を積み込んだ列車は電気機関車で牽引されます。

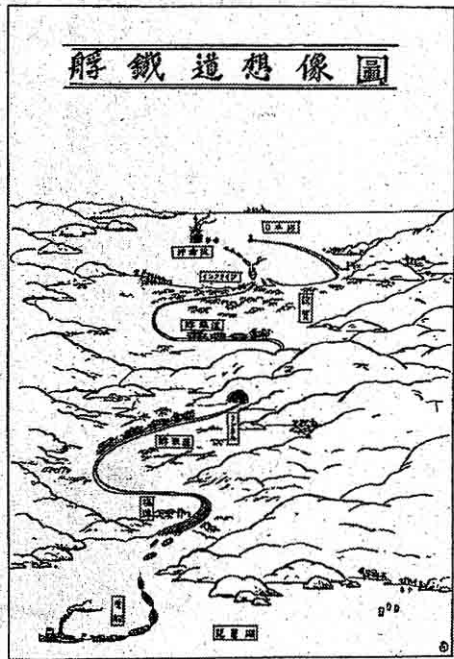
これに伴い懸案の敦賀塩津間は約3kmの鉄道用トンネルの掘削が計画されました。また、この計画では水門方式を採用する田辺案よりも建設経費が大幅に抑えられるとともに、建設期間も短縮できることが謳われました。

水の改修と淀川の川底を浚渫する低水工事の実施によって、琵琶湖経由で京阪地区まで直接船を回漕することも計画されていました。

この計画の主な効果としては、満州国内での鉄道網整備により、満州北部の物資集散地ハルビンと日本海岸の羅津を結ぶ鉄道が開通することで、日滿貿易の拠点港として羅津が整備され、羅津と敦賀港との間の航路の重要性が高まり、敦賀港と主要工業地帯である京阪地区とを効率的に接続できることがあげられています。さらに、工業用水に恵まれた琵琶湖沿岸地域を貿易港背後の工業地帯として開発できることも加えられます。

残念ながら、戦局の悪化により、船積運河計画は実現されませんでした。しかし、昭和

## 運河計画④



谷口嘉六、宮部義男両氏が発表した論文「日本海と大阪湾を結ぶ水運の聯絡」(昭和10年)より

36年には、さらにスケールの大きな日本横断運河構想が計画されます。これは敦賀湾、琵琶湖、伊勢湾を運河でつなぎ、3万トンの級船舶を航行させる壮大な計画でした。敗戦後の国力回復と琵琶湖の水位調整による洪水回避を主な目的としていましたが、この計画も巨額の建設費などの問題から中止されてしまいました。

以上、4回にわたって近世以降の琵琶湖運河構想を駆け足で跡づけてきました。江戸時代から明治時代にかけての計画では、運河による日本海側と太平洋側との間の効率的な物資輸送▽湖水位調整による洪水回避▽水位低下による新田開発—が謳われていました。昭和以降は物資輸送や工業開発が主目的となります。物資輸送は国内輸送路の確保だけでなく、満州国など対外貿易ルートの整備という側面を強く示すように変化します。特に満州国との間の貿易は両国経済の強化をはかるもので、大陸進出という当時の国

策に沿って琵琶湖運河計画も構想されるようになったといえるでしょう。

このように運河計画の目的は時代による変化をみせますが、その根底には列島中央に位置する琵琶湖の水運を列島規模で、さらには対外的な物流網上で最大限活用しようとする強い意志がうかがわれます。

しかし時代は大きく変化します。近年モーターゼーションが急激に進み、物資輸送の主力は高速道路網を利用したトラック輸送に転換していきまます。その点で昭和39年完成の琵琶湖大橋と49年完成の近江大橋の架橋は象徴的な出来事でした。なぜなら、琵琶湖が物資輸送の手段ではなく、もはや物資輸送の障害物になつてしまったことを如実に示しているからです。

今湖上には観光船や漁船、ヨットやバス釣り用のボートばかりです。もはや時代は完全に水運社会から陸運社会へ転換しました。そう考えると、昭和の運河計画は琵琶湖舟運の最後の輝きだったといえるかもしれません。

(滋賀県文化財保護協会)

辻川哲朗

# 現実的？な船積運河も頓挫