

2018年8月1日～12月31日の5か月間、京都市主催の「明治150年京都のキセキ」プロジェクトをPRする記念局「8N3MKK」を運用しました。この記念局は、私の所属する平安京クラブのコールサイン「JK3YXR」を変更しての運用でした。

京都をもっと知りたい、もっとPRしたいとの思いから、琵琶湖疏水の資料を収集し、びわ湖疏水船や疏水に沿って歩きましたので、シリーズで紹介させていただきます。

京都の歴史

びわ湖疏水がつくられる 京都の水と昔

① 都として栄えていた京都

(山紫水明というけれど)

桓武天皇が都を京都に定めて以来、京都は王城の地として栄えてきた。盛んな頃には人口も50～60万人を数える都市であった。しかし、京都は海から離れた内陸部に位置し、また、北・東・西の三方を山に囲まれた盆地であり、大河川もなく、大平野も開けていない土地であった。それ故、大都市として発展していく上では、種々の問題をかかえている都市でもあった。

② 飲料水

鴨川によってもたらされる地下水に頼り、湖沼・河川といった水源をもたなかった。鴨川の水も常に水量が少なく、川を渡るのに裳を濡らさないですむと言われたぐらいであった。だから、ちよとした日照りで渴水に悩むことが多かった。

③ 染色・機業の水

京都の経済を支えていた、友禅染・西陣織等の生産にも、水は欠かせないものであったが、その水源は大部分地下水に頼っていた。京染めの中心であった堀川沿いは、昔しの鴨川の流れのあとである(平安京造営のとき今の鴨川の流れにつけかえられた。)ために、比較的地下水が得やすい地域であった。堀川周辺以外では、地下水も不足勝ちで、西陣織の機業地では、糸染めの水に苦労した。

④ 消防水利

市街地を流れる水は、堀川と、鴨川の水を引いた高瀬川ぐらいで、その他小さな川や水路があったが、それらは川というよりも排水路に近いもので、常時安定した水量を供給できるものでなかった。それ故、消防の水に不足し、大火にもなりやすかった。

⑤ 交通

京都市民生活や生産に欠かせない物資の輸送は、陸路を牛や馬や人力によって運んだり水路を利用し船によって運んでいた。水路は、淀川から高瀬川を通り市街地に入るルート、大堰川から西高瀬川を通り市街地に入るルート、淀川から桂川・鴨川合流点を通り鳥羽街道をたどって市街地に入るルートがあった。これら以外は陸路をたどるしかなかった。水運に頼れる西国方面の物資の輸送は比較的恵まれていたが、東国や北陸路から入る物資の輸送は京都・大津間は陸路になり、しかも間には山があつて、牛馬を利用しても困難をきわめるものであった。陸路をたどる物資の輸送は荷物がいたんだり費用がかさんだりした。陸路・水路のいずれをとるにしても、京都の地理的位置からみて輸送費がかさみ、それが物価を高くしていた。

⑥ 水力利用

桂川のほとり梅津に小さい製紙場があつたが水の供給不十分で、夏季50～60日間はいつも休業していた。水車は二条高瀬川・川端丸太町付近と、堀川小川の上流にあつて、市外では白川と高野川に沿って点々と散在していた。水車の利用はほとんど精米用であつて、水車業というと精米を意味するぐらいであつた。ただ、白川の奥と高野川にあつた水車の一部で精米の他に針金を引くことと金粉製造に使用されたが、水力不足から注目されるものではなかった。

このように、京都の立地条件は、大都市として十分なものではなかった。この土地に50～60万人もの人間が住み得たのも、王城の地として高級工芸品の生産や、諸物資の集散が盛んであつたからだと言える。

さびれてきた京都 (東京遷都)

明治2年(1869年)に都は東京に移された。王城の地として繁栄していた京都の町にとっては大打撃であった。天皇が東京に行くのと共に、京都にあった諸官署が東京へ移転して、堂上諸家も移住した。また、幕末の王政復古の声が高かったころ、京都に集まった大名達の下屋敷も遷都と共に必要がなくなり取り払われていった。全国から集まり京都を舞台に活躍した志士達も日と共に消えていった。その上、京都の経済を支えていた、小野組・島田組といった大商人たちも東京へ移転していったのである。

これらの人々が東京移住したことにより、織物や高級工芸品の需要が激減し、また物資の集散地としての位置もくずれていった。民心はふるわず、産業も衰微して、京都が栄えていたころ50~60万人を数えていた人口が明治になって、22~23万人と半減し町は閑古鳥のなくようなありさまとなった。

このさびれてきた京都の町を復興するために京都府は還幸願書を提出し、また、税(地子銭)の免除と産業基立金の下賜を願い出た。還幸の件は聞いてもらえなかったが税の免除及び産業基立金の下賜は聞き届けられた。産業をおこすための基金として10万両の金が、明治3年(1870年)の3月と10月の2回にわけてわたされた。この産業基立金をもって、長谷川信篤・榎村正直の初代・2代の両知事は、諸種の勸業施設をつくり、産業の振興に役立てようとしたのである。

京都の町の復興(びわ湖の水を京都にひく)

明治14年(1881年)2月、京都府の3代目知事として北垣国道が着任するに及んで、京都の現状を見て、今後とるべき産業政策の上で、びわ湖疏水の起工こそ、最適切・最重要の事業であると考えた。京都は従来、工芸品の生産と商業によって支えられていたが、今のままでは益々衰微する、時に適応した工業をおこし、京都を工業の府としなければならない。しかし、工業をおこすには必ず、水力か火力のいずれかをとらねばならない。火力にたよるとすると多量の石炭を必要とするが、京都は海が遠く離れており、石炭の輸送費が高かつき、生産費が高くなる。水力を利用するには、鴨川の水では水量に不足する。桂川の水は水量がやや多いが地形が不便で、工場を設置するには条件が悪い。また、渇水期には水量が不足する。

工業振興には京都の場合、水力の利用が最も適切である。そのためには、他から水をひいてこなければならない。それには、びわ湖の水を利用するのが最もよい方法である。びわ湖疏水を開さくすることによって、不断一定の水量が得られる。その水によって、灌がい、運輸に利用すると共に、工場を設置し機械を動かすことができる。びわ湖の水の利用によって京都を工業の本場とし、衰運を挽回したい。

この考えのもとに工事計画をたて、京都の商工業家に諮問することにした。明治15年(1882年)11月に上京・下京の名望家50名を召集して勸業諮問会が開かれ、びわ湖疏水実現への道を歩み始めた。

恩返しプロジェクト 番外編

健康ウォーク & 歴史探訪

第1回 琵琶湖疏水を歩く その1 大津市・三保崎~JR山科駅

~明治の若き技術者と為政者による京都復活のクロスロード~

