

びわ湖疏水船 乗船記

今年3月に近くの図書館にて、令和7年度京都市上下水道局モニター募集のチラシを見て応募してみました。

1年間のモニター活動にて水道施設や下水道施設などを実際に見学しながら、上下水道局が現在推進している事業について説明を受け、アンケート調査やレポートなどを通じて意見や提案を行い、今後の事業運営の参考として共に役立てていこうとするものです。

任期は令和7年6月5日から令和8年3月31日までで、人数は24名。京都市内に在住、又は通勤若しくは通学している18歳以上で、過去に上下水道モニターに委嘱されていない方でした。

尚、施設見学等は平日の日中に行われる為、参加出来る方は第一線をリタイヤされた方や大学生などですが、意外に主婦の方など女性のかたも多くて男女比は半々程度といった感じでした。

私は2018年に京都市が開催した「明治150年 京都のキセキ」というイベントに、所属クラブが記念局「8N3MKK」を運用する縁で琵琶湖疏水というものを詳しく知った次第ですが、今では自分の「ライフワーク」の一つとしてどっぷりはまってしまったテーマとなりました。

そんな時にこの上下水道局モニター募集を知り、即座に応募して無事採用されて6月5日の第1回オリエンテーション参加と関連施設見学として「びわ湖疏水船 乗船」及び「琵琶湖疏水記念館 見学」に臨んだ次第です。

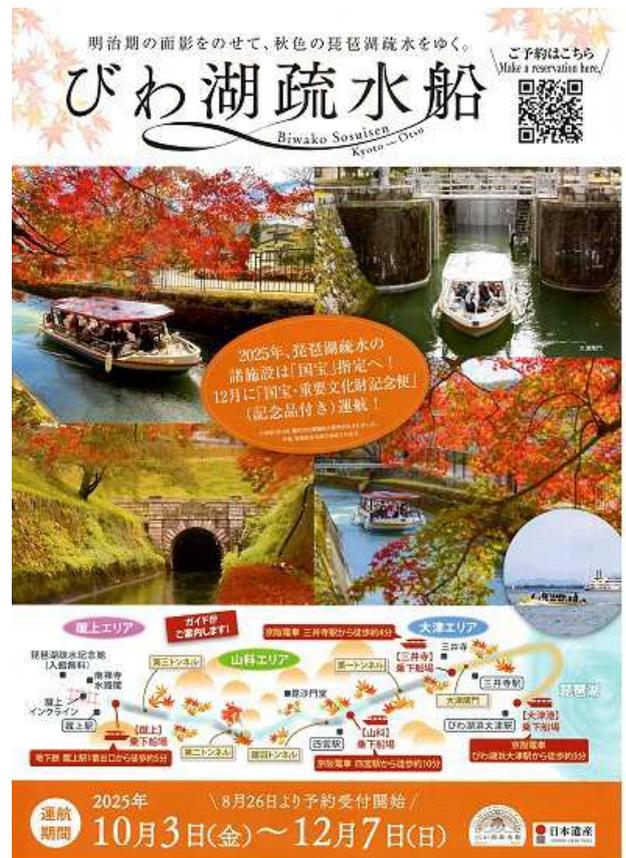
2018年以降、何度も疏水沿線を徒歩で歩き、今から130年以上も前に日本人だけの手でこれまで誰も成しえなかったビッグプロジェクト（主として土木工事）を自分の足で一歩一歩踏みしめて歩いた時は、当時の名残を発見する度に感嘆の声を上げては畏怖の念を抱いたものでした。

そうして望んでも果たせないであろうと諦めていた疏水の水上からの大津閘門から蹴上船溜までを疏水船に乗って下れるというご褒美を今回頂くことが出来たのでほんの一部ですがご紹介したいと思います。

尚、今年8月27日には関連施設の24か所が重要文化財に、そのうち5か所が国宝に指定されました。

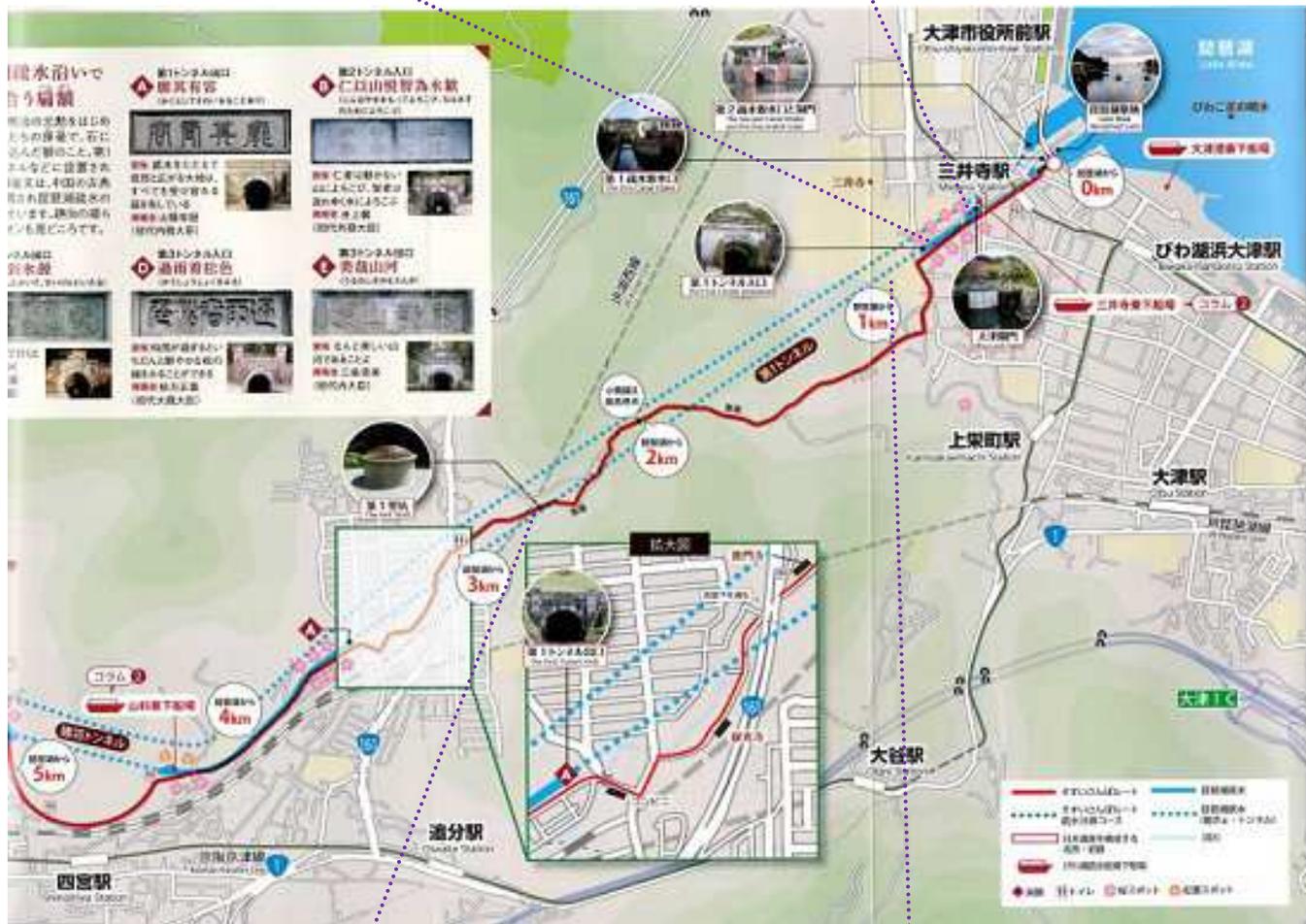
今回紹介しました中にて、第一隧道（トンネル）、第二隧道、第三隧道、インクライン、南禅寺水路閣（画像はなし）の5か所（4所、1基）が国宝に当たります。

びわ湖疏水船は春と秋の2シーズンのみの運行になりますが、船に乗れなくても疏水に沿って歩くことが出来ますので、春には桜並木の中を、秋には見事にグラデュエーション映える紅葉の中を散策することが出来ます。是非機会がありましたらお越しください。





三井寺乗下船場からいよいよ京都・蹴上船溜に向けて出発です。前方に第一トンネル東口が見えます



右：第一トンネルに入った瞬間に、前方に2、4 3 6 m先の出口が見えるのにはビックリです！壁面には開通当時から電話線と逆行時に船を引っ張るロープが引かれています。

下：第一堅抗（深さ約4 7 m）の真下です。前日の雨の影響で雨水などが盛んに降っています。





右：第一トンネルの出口直前です。

左：四ノ宮舟溜です。舟溜とは荷物の上げ下ろしや人の乗り降りなどの為に作られた舟の停泊スペースのことです。水深が変わっているのが分かります。



左：第二トンネルを出て第三トンネルに入る手前には、第一疏水と平行に走る第二疏水の新山科浄水場トンネル・取水池。導水トンネル前での徐塵機群が見えます。

右：いよいよ最後のトンネル、第三トンネルに入る手前です。





右：第三トンネルの中にて、これまで通ってきた第一疏水の地図をトンネル壁面に投影して説明していました。

左：いよいよ最後のトンネル（第三）の出口です。



右：第三トンネル西口の扁額は、【揮毫者】三条実美による「美哉山河」（うるわしきかなさんが）。【意味】なんと美しい山河であろう

左：蹴上舟溜にて、ここからのガイドは琵琶湖記念館の職員さんに代わり親切丁寧案内して頂きました。





蹴上舟溜にあるインクラインの台車です。この上に舟を載せて下流の南禅寺舟溜へ下ろしていました。そのインクラインを下っていきます。一行が歩いている幅（レール間）が台車の幅です。このインクラインの坂道は春には両側の桜が満開となって桜のトンネルとなり、まるで【第四トンネル】のように思えてしまいます。

びわ湖疏水船は所要時間（下り：大津⇒京都・蹴上）までを55分掛けてゆっくりと下る旅ですが、見どころ満載であり、またガイドさんによる詳しくユーモアたっぷりの話を聴いていると本当にあっという間に過ぎてしまった、というのが正直な感想でした。

明治18年に第一疏水の工事が着工し、5年の歳月を掛けて明治23年に全長約20kmが完成。当初の多目的利用は工事途中での水車による動力利用から水力発電設備の導入により、結果的には大成功を収めて京都復興の基盤を作ったものとなりました。その復興による人口増加等の対応に明治41年には第一疏水に平行した全線トンネル（全長約7.4km）による第二疏水工事が始まり、明治45年に完成しました。

現在の京都があるのはこの明治の大事業がきっかけといっても過言ではなく、この琵琶湖疏水は京都の近代化だけではなく、京都の伝統を支える文化・芸術を継承しながらまた新しい観光都市としての京都を造り上げた点を忘れてはならないと思っています。

私がこうした事実を見たり聞いたり、あるいは少し調べてみるうちにどんどん深みに嵌まっていく自分を発見し、今ではライフワークとして「明治維新前後の人物の相関関係から見た京都復活の真相」を楽しく、また出来れば新事実を見出してこの時代のことを歴史に埋漏らす事なく残したいと願って日々楽しく暮らしております。