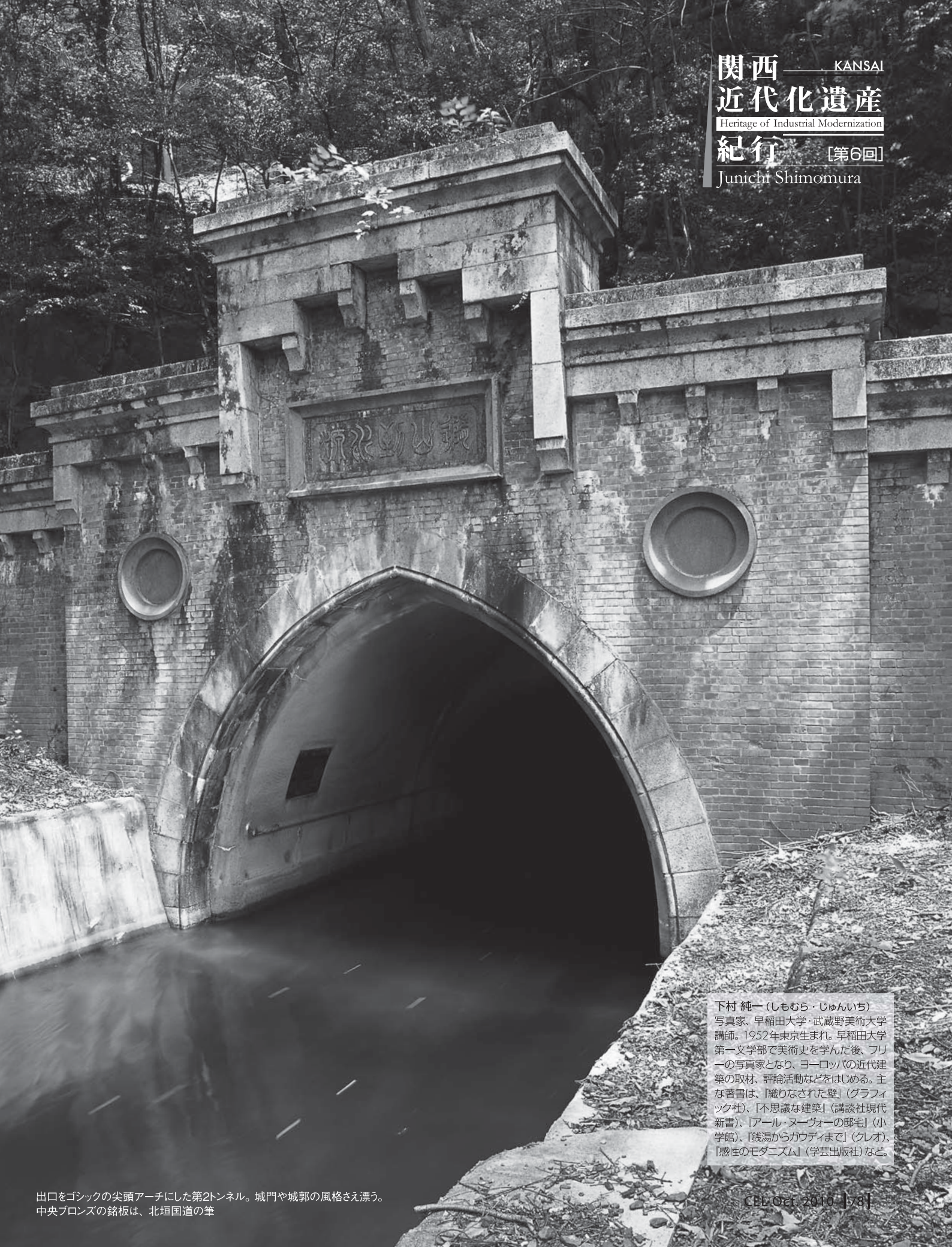
関西近代化遺産紀行 KANSAI

Heritage of Industrial Modernization

[第6回]

Junichi Shimomura



出口をゴシックの尖頭アーチにした第2トンネル。城門や城郭の風格さえ漂う。
中央ブロンズの銘板は、北垣国道の筆

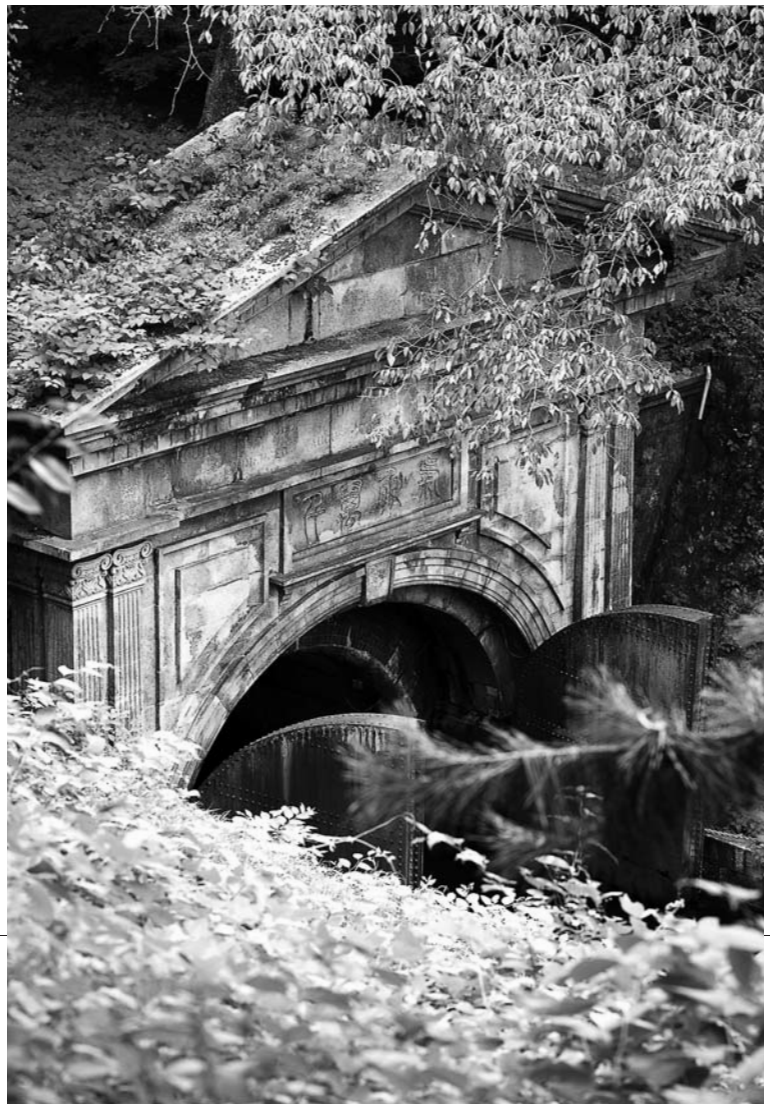
下村 純一（しもむら・じゅんいち）
写真家、早稲田大学・武蔵野美術大学講師。1952年東京生まれ。早稲田大学第一文学部で美術史を学んだ後、フリーの写真家となり、ヨーロッパの近代建築の取材、評論活動などをはじめる。主な著書は、『織りなされた壁』（グラフィック社）、『不思議な建築』（講談社現代新書）、『アール・ヌーヴォーの邸宅』（小学館）、『銭湯からガウディまで』（クレオ）、『感性のモダニズム』（学芸出版社）など。

■近代都市としての京都復興の礎―

琵琶湖疎水は、建築のテーマパーク

写真・文　下村 純一

大津市の三保ヶ崎に開かれた運河と、奥に見える第1トンネル入口



石張り仕上げがなされた第1トンネル入口。三角破風や付け柱など古代ギリシアの様式を見事に再現している中、石壁には欧文で田辺の名が

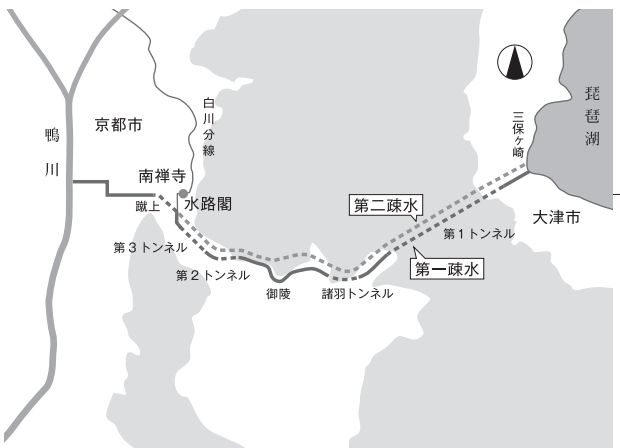
■ 琵琶湖疎水（滋賀県・京都府）
明治時代に琵琶湖の湖水を京都へ運ぶ目的で造られた水路で、上水道や灌漑用水をはじめ、舟運や発電など多目的に利用され、現在も京都市に上水を供給している。単に「疎水」と呼ぶ場合や「京都疎水」と呼ぶこともある。明治23（1890）年に完成した大津市三保ヶ崎から京都市東山区蹴上まで全長8.7kmの「第一疏水」と、明治45（1912）年に完成した全線暗渠で全長7.4kmの「第二疏水」がある（疎水の総延長は19.3km）。南禅寺にある「水路閣」やその近くにある「インクライン」などは第一疏水である。なお、第一疏水の施工に当たっては、トンネルの両側から掘削するのと同時に、日本初の試みとしてトンネルの途中に竪坑（深さ47m）を掘削する方式も採用されている。

JR湖西線の開通で経路変更され、昭和40年代に完成をみた諸羽トンネルの出口。幅6m強の運河を、水はゆったりと流れる

うっそうと木立の繁る「南禅寺」境内の一画に、古代ローマの水道橋そっくりのレンガ構造物「水路閣」がある。明治の西洋化の象徴ともいえるレンガと日本古来の寺院との組み合わせが何とも不思議で、興味をそそる。

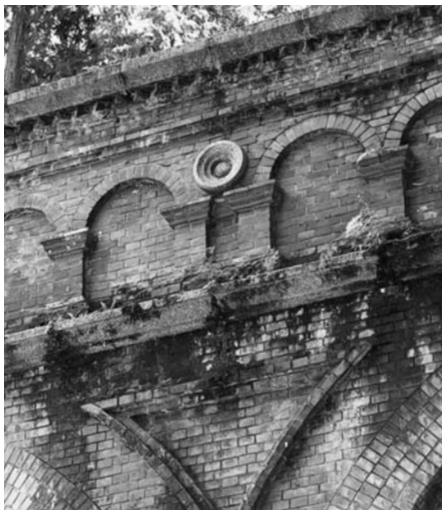
〝琵琶湖から京都に水を引く〟。第3代京都府知事の北垣国道（きたがきくにみち）は、遷都以降、沈滞を続ける京都の産業活性化の切り札として、慶長年間にまで遡るこの夢の実現を決める。水利、水運は生活と産業の基本であり、同時に水車エネルギーという動力も得ようという琵琶湖疎水計画に、北垣は着任直後の明治14（1881）年着手する。外国人技士たちが、こぞって不可能と断じたその一大土木事業に立ち向かったのは、工部大学校を卒業したばかりの田辺朔郎（たなべさくろう）である。貫通すべき山に縦坑を掘るなど、当時の技術水準を超える方式を30歳そこそこの若き技士は考案し、着工の5年後の明治23年に完成させる。完成した水路は、水路閣のある白川分線も含めて、大津から京都鴨川まで全長19・3㎞にも及んだ。

想像を絶する困難が、工事には待ち受けていただろう。しかし、そんな大変さを露ほども感じさせない水路閣の涼やかな表情に驚かざるを得ない。台柱、アーチ、壁の飾りのいずれもが、美しい〝建築顔〟をしているのだ。田辺は土木技士である。不可能といわれたトンネル貫通に心血を注いだはずだ。しかし、彼はそうして造った諸構造物を、建築としても美しく見えるように仕上げる余裕もみせた。



第3トンネルは、再び正円のアーチに戻る。田辺は、トンネルの出入口を、門・玄関として考えていたようだ

大小2つのアーチが直行する複雑な構造の水路閣（長さ93m、高さ10m）。
壁面にも入念に装飾が施され、洋風建築としても秀逸な出来



確認するために、琵琶湖畔の三保ヶ崎取水トンネルから疎水を辿ってみた。取水口は、そこが起点と誇るように古代ギリシアの神殿仕立てだ。第2トンネル出口は、ゴシックの尖頭アーチである。側壁は丹精なイギリス積みのレンガ壁で、中世の城を再現しているようである。続く第3トンネルは、ルネサンスの宮殿風。そして分線には古代ローマの水道橋があるなど、まるで西洋建築のテーマパークだ。

疎水は、運河としても活用された。京都への上りが1時間半、流れに逆らうので下りは2時間半の船旅は、トンネルがまったくの暗がりだったはずで、恐怖さえ覚えただろう。そんな旅人の心を和ませようとする田辺の心配りが、構造物に建築美を与えたのではないだろうか。これまでは、どちらかというと機能優先だった土木構造物を、美しくデザインすることで環境づくりにも貢献させようという21世紀の考えを、120年前の琵琶湖疎水は、既に実現していたのである。

水路閣手前の白川分線。舟を通さなかったので幅は狭い