

日本中央運河計画と今立吐醉

青木孝文

はじめに

筆者は先に、同時代公文書をもとに、今立吐醉の公職歴について調査した^①。その過程で気付いたのが、今立吐醉の公職空白期間である。京都府中学校長、外務省翻訳官、北京公使館臨時公使、占領地総督部民生部事務官などの要職を歴任した後、明治二十九年（二八九六）十一月、滋賀県商業学校長を病氣理由で退職。以後、明治四十二年に横浜地方裁判所通訳というそれまでの経歴からすれば軽微な職に就くまで、約十三年間公職に就いてない。四一歳〜五四歳という働き盛りの時期である。見方によっては、明治二十九年でリタイアしてしまった観がある。

ところが、その明治二十九年に今立吐醉が「日本中央運河計画」という事業に関わっていたという情報を「北淡海・丸子船の館」のホームページ^②から得た。日本中央運河株式会社の「起業目論見書」

と、これに関する今立吐醉の手紙三通が発見されたというものである。「空白の十三年間」を考えると、この「日本中央運河計画」が、今立吐醉のその後の人生に大きな影響を与えた可能性があるのではないかと考え、調べることにした。

調査するうちに「北淡海・丸子船の館ホームページ」に先立つ昭和六十一年、すでに『湖北の歴史を探る』^③なる本に、この「日本中央運河計画」の計画立案者が今立吐醉であったこと、前述の「起業目論見書」および手紙の概要について記されていたことがわかった。さらに、「擬「琵琶湖疏水」事業計画の誕生とその消滅」（昭和五十三年）^④という論文を見つけることができた。調査の当初、「明治二十九年日本中央運河計画」についての記載を確認できた文献は、この二件のみであった。（他の文献は、これらの引用）。

今回、これら二件の文献の原資料である「北淡海・丸子船の館」蔵「今立吐醉発澤田恒太郎宛書簡（複写）」等と、京都府立京都学・

歴史館蔵の「日本中央運河計画」に関する文書物件を確認することができた。これらの一部を翻刻して紹介すると共に、「明治二十九年の日本中央運河計画」についての概要を明らかにすることを試みた。

一 琵琶湖に通じる運河開鑿等計画の歴史

鉄道網整備以前、日本海側諸地域から京都への物資輸送は、水運で各地から敦賀に荷揚げしたのち、山越えて湖北の塩津等諸港へ運び、琵琶湖の水運を利用して大津等へ荷揚げ、陸路京都まで運ぶというのが一般的であった。この経路における陸上輸送区間、荷積み替えの手間を省くために、敦賀―琵琶湖間、大津―京都間に運河を開鑿しようとするプランは、古くは平安時代末の平清盛以来、何度も計画されてきた。これらのうち、唯一実現したのが、琵琶湖疏水である（明治二十三年完成）。そして実現されなかった種々の運河計画のうちの一つが、「明治二十九年日本中央運河計画」である。

(1) 敦賀―琵琶湖間運河開鑿計画

敦賀―琵琶湖間の運河開鑿等計画の歴史の大概について、江戸期以前は主に先学の著作をもとに、明治以降は主に筆者の調査によって整理する。(年月日、計画者(出願者)◎運河経路の順に記す。)

- ①平安時代末期(一一七〇頃?) 平清盛 平重盛 (伝説の域)
 ◎敦賀(水路) 深坂(水路) 塩津
 ②天正十三年頃?(一五八五頃?) 蜂屋頼隆(敦賀城主) ◎不詳

- ③天正末―慶長初期(一五九五頃?) 大谷吉継(敦賀城主) ◎不詳
 ④寛文九年(一六六九) 田中四郎左衛門(京都在)

- ◎敦賀(水路) 新道野(水路) 沓掛(水路) 塩津
 ⑤寛文十年(一六七〇) 田中四郎左衛門

- ◎敦賀(水路) 深坂(山道) 沓掛(水路) 塩津

- ⑥元禄初年(一六九〇頃?) 河村瑞賢 ◎不詳

- ⑦元禄八年(一六九五) 田中屋四郎左衛門・岡嶋弥右衛門等京都商人五名 ◎敦賀(水路) 深坂(水路) 塩津

- ⑧元禄九年(一六九六) 田中屋四郎左衛門・岡島屋源右衛門等京都商人六名 ◎敦賀(水路) 駄口(隧道) 集福寺(水路) 塩津

- (田中屋四郎右衛門とする文献あり)

- ⑨元禄十年(一六九七) 川合又左衛門

- ◎敦賀(水路) 深坂(山道) 沓掛(水路) 塩津

- ⑩享保四年(一七一九) 中川六左衛門(江戸本石町三丁目)

- ◎敦賀(水路) 駄口(隧道) 集福寺(水路) 塩津

- ⑪享保五年(一七二〇) 御塗師蒔絵師觸頭 幸阿弥伊予、奈良土佐、栗本駿河、糸師松木次郎右衛門、経師勝田松斎(京都在の五名)

- ◎敦賀(水路) 新道野(隧道・山道) 集福寺・沓掛(水路) 塩津

- ⑫享保七年(一七三二) 御塗師蒔絵師觸頭 幸阿弥伊予、奈良土佐、栗本駿河、糸師松木次郎右衛門、経師勝田松斎¹⁰⁾

- ◎敦賀(水路) 新道野(隧道・山道) 集福寺・沓掛(水路) 塩津

- ⑬天明五年(一七八五) 田村七郎次(幕府)、松浦弥次郎(一橋家)

- ◎敦賀(水路) 疋田(水路) 深坂(隧道?) 沓掛(水路) 塩津

◎氣比松原（水路）木崎（黒子川）白谷？海津？

⑭文化八年（一八一）大浦問屋、山中問屋

◎敦賀（水路）山中（山道）中村（水路）大浦

⑮文化十二年（一八一五）小浜藩、幕府（資金は大阪商人飾屋六兵衛）

◎敦賀（水路）正田（街道）山中（山道）？（水路）大浦

※敦賀―正田間約三里の水路完成、船運実行 翌年暴風雨で破壊

⑯安政四年（一八五七）敦賀問屋、小浜藩、幕府（資金は京都糸割符村瀬孫祐、小浜藩御用達小林金三郎）

◎敦賀（水路）正田（街道）追分（山道）沓掛、深坂（街道）塩津

◎敦賀（水路）正田（街道）山中（山道）山門（水路）大浦

※敦賀―正田間の水路完成、船運実行 慶応二年洪水で破壊

⑰文久二年（一八六二）彦根藩、小浜藩、幕府

◎敦賀（水路）正田（山道）沓掛（水路）塩津

⑱慶応三年（一八六七）加賀藩 石里信基測量

◎次の六ルートについて測量実施 敦賀―山中―海津、敦賀―白

谷―西浜、敦賀―新道野―金屑谷―大浦、敦賀―新道野―塩津、

敦賀―深坂―塩津、敦賀―深坂―金屑谷―大浦

⑲慶応三年（一八六七）小沢一仙

◎敦賀（水路）追分・駄口（隧道）沓掛（水路）塩津

⑳明治五年（一八七二）吉田源之介（耕雲）^①

◎敦賀（水路）塩津（琵琶湖）大津（水路）山科（水路）大阪湾

明治三十八年貴族院で採択なるも実現せず。

㉑明治十五年（一八八二）南一郎平 ファン・ドールン^②

◎敦賀（水路）（琵琶湖）大津（水路）京都（水路）伏見

⑳明治二十九年（一八九六）日本中央運河株式会社^⑤

発起人：櫻田助作、今立吐酔、山田直道、中村富郎、南貞助

◎敦賀（水路）大浦・塩津（琵琶湖）大津（水路）六地藏村（水路）伏見

㉒明治三十一（一八九八）琵琶湖運河株式会社^⑤

発起人：河村彦三郎以下一三四名

◎敦賀（水路）大浦（琵琶湖）大津（水路）六地藏村（水路）伏見

㉓大正十二年（一九二三）吉田幸三郎 阪敦大運河計画^①

◎敦賀（水路）塩津（琵琶湖）大津（水路）山科（水路）伏見（水路）大阪

湾幅約四十メートルの大運河 三、四千トン級商船、軍艦の通航

㉔昭和八年（一九三三）田辺朔郎 大琵琶湖運河計画^{③④⑤⑥⑦}

◎敦賀（水路）塩津（琵琶湖）瀬田（水路）宇治（水路）大阪湾

幅約八十五メートルの大運河 一万トン級船舶の通航

㉕昭和十年（一九三九）谷口嘉六、宮部義男（運河計画ではない）

◎（日本海）敦賀（インクライン）（鉄道）（インクライン）塩津

（琵琶湖）舩（ふね）をそのまま貨車に載せて運ぶ舩鉄道^⑧

㉖昭和十八年（一九四三）日本水力工業取締役社長 加藤金次郎

◎敦賀・小浜（水路）塩津（琵琶湖）大津（水路）宇治（水路）大阪湾^⑧

㉗昭和三十八年（一九六三）日本横断運河建設促進期成同盟会^⑦

会長大野伴睦 北福井県知事、桑原愛知県知事、松野岐阜県知事、

田中三重県知事、谷口滋賀県知事、杉戸名古屋市長、平田四日市

市長、山本大垣市長、金沢長浜市長、畑守敦賀市長等

◎敦賀（水路）塩津（琵琶湖）長浜（水路）海津（揖斐川）桑名・伊勢湾

初年度、国から千万円の調査費予算が計上されるも実現せず。

(2) 敦賀―琵琶湖間以外の琵琶湖に通じる運河等計画

琵琶湖に通じる運河の開鑿は、通船による輸送、新田開発、沿岸地域の水害防止、水源確保など多様な目的のために、古来、敦賀―琵琶湖間のみならず、他のルートでも様々な計画がなされてきた。

① 瀬田川の開鑿・浚渫・排水問題

瀬田川は、琵琶湖の唯一の排水路としては、あまりに狭小に過ぎ、大雨の度に琵琶湖沿岸の諸村は溢水被害を被ってきた。水害対策としての瀬田川（宇治川・淀川）の開鑿、浚渫は絶えず周辺地域の必要課題となり、江戸期の主なものだけでも寛文十年（二六七〇）～天保四年（一八三三）までに十三回の大浚渫工事を行っている。⁷⁾ 近江国（滋賀県）は、多額の費用と労力を要して、絶え間なく浚渫工事を実施せねばならぬ宿命を負っていたといえる。

② 大津―京都間運河開鑿計画

大津の湖岸から京都の鴨川流域に水路を連絡させようとする運河計画（疏水計画）も古くからあり、平家によるもの、豊臣政権によるものも伝えられている。江戸期以降では、寛永末年（一六四〇頃）～明治九年（一八七〇）までに九回を数える。¹²⁾ 明治十四年申請の第一琵琶湖疏水が明治二十三年、鴨川運河が同二十七年、第二琵琶湖疏水が同四十五年に完成する。

③ 琵琶湖―伊勢湾間の運河開鑿計画・水運利用

他に、琵琶湖からの水運を名古屋方面に繋げようとする動きも若干ではあるが存在し、天保十三年（一八四二）尾張藩の近江八幡領

有期に、名古屋堀川―桑名―伊尾川―美濃多芸郡三湊―関ヶ原を越えて番場または米原に移送、湖水を経て八幡という水運を多く利用した物資輸送ルートが利用された。⁷⁾ また、昭和三十八年の日本横断運河建設促進期成同盟会の計画は、敦賀（水路）塩津（琵琶湖）長浜（水路）海津（揖斐川）伊勢湾へのルートを計画した。（1）²⁸⁾

二 琵琶湖疏水（第一疏水）の概要

(1) 琵琶湖疎水の概要

琵琶湖に通じる運河開鑿計画として唯一実現した琵琶湖疎水は、明治十四年に京都府知事に着任した北垣国道の京都振興策の中心的事業として実施された。十四年十一月に事業案提出、十八年一月末特許、六月二日に起工。田邊朔郎を工師、嶋田道生を測量師として、二十三年（一八九〇）四月九日に完成した。幹線延長十一キロの多目的運河である。経路中、トンネルが六ヶ所もあり、工事費用は一二五万円。蹴上にインクラインを設置。二十五年から二十七年にかけて鴨川運河（約九キロ）建設。疏水は伏見まで連絡する。¹²⁾

琵琶湖疎水の設計は田邊朔郎の卒業論文によるとも伝えられるが、安積疏水の工事主任、南一郎平が明治十五年に入洛し提出した水利目論見書がもとといわれる。¹⁹⁾ 南はこのとき、琵琶湖疎水の件のみならず琵琶湖―敦賀間の開鑿についても提案している。琵琶湖疏水開通当初は、全事業収入の約八割を運河通船事業が占めていたが、明治二十八年に京都電気鉄道が、疏水の水力発電電力を利用して、

日本初の市街電車を走らせるなど、電気使用量が増加し、明治三十年頃には、電気事業収入が、運河通船事業収入の約十倍となった。¹²⁾

(2) 琵琶湖疏水事業と今立吐酔

今立吐酔は、明治十二年京都府雇入。十四年四月、通常府会取調委員。七月中学校出仕。十五年五月、京都府中学校初代校長に着任¹⁾、京都振興策の教育関係を担うべく活躍する。北垣国道知事とは、懇意であったと考えられる。

明治十五年二月、南一郎平京都府庁来庁（一か月調査）。十六年五月、田辺朔郎京都府庁入庁。十八年六月琵琶湖疎水起工、二十三年四月竣工¹²⁾。このような状況下、今立吐酔は、琵琶湖疎水事業の子細について、間近で見聞きしていたはずである。後に北垣国道の女婿となった田辺朔郎と面識のあった可能性は高い。もしかすると、南一郎平と話をする機会もあったかもしれない。また、府中学校長という府の名士であるから、琵琶湖疎水の起工式に出席していた可能性も高い。疏水完成前の明治二十年六月に、外務省勤務となり京都を離れるが、今立吐酔にとって、琵琶湖疎水事業は、若き京都時代のたいへん印象的な事件のひとつであったに違いない。後に「日本中央運河計画」の発起人となる大きな契機が、この時期の琵琶湖疏水事業の見聞であったろうことは想像に難くない。

三 明治二十九年日本中央運河計画の概要

京都府立京都学・歴史館（旧京都府立総合資料館）で「明治

二十九年日本中央運河計画」に関する当時の文書を複数件確認することができた。^{5) 12)}「日本中央運河計画」の「工事起業申請書」は、明治二十九年（一八九六）九月七日に申請されるが、同年十二月二十五日に計画を変更し「日本中央運河株式会社工事起業補正申請書」が再申請されている。一連の計画書に運河の設計者名は記されていないが、学生時代に工学を学んだ今立吐酔が設計者だった可能性も高いかと考える。

(1) 最初の計画 明治二十九年九月七日申請

① 日本中央運河株式会社工事起業申請書（京都府立京都学歴史館蔵）和紙の野紙に毛筆で記されている。同時に当局に提出したとみられる「日本中央運河株式会社工事要略」も確認できたが、ここでは割愛する。「工事起業申請書」の全文を翻刻し示す。

（表紙）日本中央運河株式会社工事起業申請書

日本中央運河株式会社工事起業申請書

今般私共ニ於テ日本中央運河株式会社ヲ起シ別冊之通り内務大臣へ申請美ニ就テハ該運河第二線路ニ當ル御府下宇治郡山科村ヨリ宇治川マテ別紙圖面並ニ工事要略之通り運河線路敷設之儀御許可相成度尤モ線路ニ當ル町村ニ對シテハ毫モ損害ヲ及ホササル様精密注意可致候仍テ別冊相添此段奉申請候也

明治二十九年九月七日

東京市日本橋區蛸壳町三丁目十一番地寄留 愛媛縣平民

櫻 田 助 作（印）

同市麴町區内幸町一丁目五番地 東京府平民

今立吐 醉(印)

東京市麻布區飯倉四丁目六番地 東京府士族

山田 直道(印)

同市京橋區竹川町四番地寄留 岡山縣士族

中村 富郎(印)

同市芝區新堀町三十六番地 東京府平民

南 貞助(印)

京都府知事山田信道殿

②日本中央運河株式會社冊子

(京都府立京都学歴彩館蔵)

上質の洋紙に活字印刷されたB6版程度二十三ページの体裁の整った冊子である。文書①の文言中の「別冊」と考えられる。「創立趣意書」「發起申請書」「起業目論見書」「假定款」「工費概算及収支豫算書」「運河通過貨物見積高」が掲載され、精密な「日本中央運河水路略圖」および「運河側面圖」の図面も添付されている。「A: 創立趣意書」「B: 發起申請書」「C: 起業目論見書」について全文を翻刻し示す。他については紙面の都合上割愛する。

A. 日本中央運河株式會社創立趣意書

日本中央運河株式會社創立趣意書

本會社運河工事ノ目的ハ敦賀港ヨリ琵琶湖岸大浦灣ニ達シ又大津石場ヨリ逢坂山下ヲ貫通シ山科ヲ經テ六地藏村ニ到ル兩所ヲ開鑿シ琵琶湖及ヒ淀川ヲ利用シテ船舶ヲ航通シ南北兩海ヲ連絡スルニ在リ此ノ便利ハ茲ニ喋々ノ説ヲ要セス又兼ヌルニ水路中凡參千貳百馬力ノ水力發電所ヲ設置シテ廣ク工業家ノ需ニ應ス而シテ之ニ要スル資本

金ハ貳百七拾五萬圓其收入ハ參拾貳萬貳千四百圓内支出ハ參萬貳千七百貳拾六圓ニテ差引純益ハ貳拾八萬九千六百七拾四圓ノ見積リナレバ一割強ノ利益アリ收益ハ積荷高ヲ一ケ年參百貳拾四萬石トシ百石積一艘ニ付六圓一日平均九十艘ノ通航料五百四拾圓ト水力電氣ノ賣渡代金一馬力ニ付一ケ年平均四拾圓ヲ併セ得ベキ豫算ニシテ此ノ運河ヲ通航セバ汽車ハ素ヨリ汽船ノ運賃ヨリモ更ニ六割方ノ低廉ナリ(詳細ハ下掲ク)加之平和ノ時ニハ營業上ヨリ國益ヲ増進シ又有事ノ日ニハ水雷艇ヲシテ南北海灣ニ航通セシムルノ利アリ左レハ獨リ營利上ノミナラス軍事上ノ有益ノ目論見アリ

B. 日本中央運河株式會社發起申請書

日本中央運河株式會社發起申請書

今般私共ニ於テ日本中央運河株式會社ヲ起シ越前國敦賀港ヨリ敦賀氣比神社ノ前ニ出テ左折シテ鐵道線路ニ沿ヒ疋田並ニ追分ヨリ深坂峠ノ下ニ隧道ヲ穿チ永良村ニ瀦水ヲ儲ケ延テ近江國琵琶湖岸大浦灣ニ達スルモノヲ第一線路トシ又同國大津石場ヨリ逢坂山々下ヲ貫通シ山城國山科村及六地藏村ヲ經テ宇治川ニ入ルモノヲ第二線路トシテ運河ヲ開鑿シ北日本海ヨリ南大阪灣ニ至ル自由航通ノ便ヲ得セシメ大ニ國益ヲ増進スルノ目的ヲ以テ運河ノ業ヲ營ミ傍ラ線路中ニ於テ水力電氣ヲ起シ廣ク工業家ノ需要ニ供シ度候間御許可被下度別紙起業目論見書及假定款相添此段奉申請候也

明治廿九年八月十五日

發起人

内務大臣伯爵 板垣退助殿

C. 日本中央運河株式會社起業目論見書

日本中央運河株式會社起業目論見書

第一 本會社ハ株式組織トス

第二 本會社ハ敦賀大浦間及大津六地藏村間ニ運河ヲ開鑿シ船舶ノ航通料ヲ收入シ運輸ノ便ヲ與ヘ傍ラ水力電氣ヲ賣渡スヲ以テ目的トス

第三 本會社ハ日本中央運河株式會社ト稱シ本社ヲ東京市ニ設定シ支社ヲ敦賀及大津に置ク

第四 本會社ノ運河線路ハ越前國敦賀ヨリ疋田ヲ經テ近江國大浦ニ至リ又同國大津ヨリ山城國六地藏村ニ至ル(圖面朱線ノ通)

第五 本會社資本金ノ總額ハ貳百七拾五萬圓ニシテ之レヲ五萬五千株二分チ壹株ノ金額ヲ五拾圓トス

第六 本會社運河開鑿費用概算ハ左ノ如シ

金 貳百七拾五萬圓資本金總額

内金百五拾萬圓 第一線路ノ分

但敦賀ヨリ大浦ニ至ル延長五里拾四丁半幅三間乃至四間

内金百貳拾五萬圓 第二線路ノ分

但大津ヨリ六地藏村ニ至ル延長三里貳拾壹丁半幅三間乃至四間

至四間

(工費内譯豫算書ハ後ニ記載スル工費概算及収支豫算書ニ

明記セルヲ以テ茲ニ略ス)

第七 本會社發起人氏名住所及發起人各自ノ引受クル株數ハ左ノ如シ (※發起人の氏名等記入なし)

明治二十九年九月出願の「日本中央運河計画」の概要は以上に示

した各文書の通りであるが、主な点を整理する。

◎ 發起人について

文書①の署名から、發起人が、いずれも東京在住の櫻田助作、今立吐醉、山田直道、中村富郎、南貞助の五名であったことがわかった。今立吐醉が、この「日本中央運河計画」の發起人の一人であったことを、同時代資料によって確認できた。

五人のうち、櫻田助作、南貞助の経歴を以下に示す。

○櫻田助作(一八六七?) 愛媛県出身、明治十五~十七年、明治二十~二十五年渡欧、オランダ、ドイツ、フランス、ベルギー等諸国歴遊。ブリュッセル大学で哲学・文学を、リヨージ大学で法律学を学ぶ。ラフレー氏に経済学を学ぶ。明治三十年日本銀行入行、以後二十年以上勤務、重役。経済の専門家^②

○南貞助(一八四七~一九一五) 山口県出身、高杉晋作の従弟にして義弟。慶応元~三年、明治四~六年渡英、日本人として英国で最初の商社経営。明治十四年小笠原島東京出張所長、奏任官待遇、明治十八年当時香港、広州、漢口等の領事・判事。明治二十二年商務局長長などを歴任した。国際人で、英語や商業に通曉^③。

(發起人南貞助は、前述の人物と考えているが、署名肩書の「東京府平民」が疑問である。南貞介は「士族」であるはずなので。)

残る山田直道、中村富郎の二名の経歴については、現在のところ不明である。發起人の五人がどのような経緯で結びつき、どのような交流をし、どのようにして「日本中央運河株式會社」を立ち上げたに到ったかは不明だが、今立吐醉を含めて東京在住の頭腦明晰、

海外経験豊富、語学堪能、国際情勢に精通、経済、商業の専門家、政財界における人脈も多いであろう錚々たるメンバーが立案推進した計画であったことがわかった。

◎事業・工事および施設の概要

敦賀―大浦（琵琶湖）間および大津―六地藏村（京都府）間に運河を開鑿し、日本海から大阪湾への船舶運輸の便を図ると共に、水力発電を実施する。運河通行料と水力発電による電気売渡料を収入とする。また、有事には、水雷艇の太平洋―日本海間の移動が可能であり、軍事的にも有益。

○工事費用総額金 二七五万円

○第一線路 工事費一五〇万円

福井県敦賀港―疋田―追分―隧道（深坂峠下）―永良村―貯水池

設置―滋賀県大浦湾

長さ 五里拾四丁半（約二一・六キロメートル）幅 三間〇四間

インクライン（傾斜鉄道）…四ヶ所

堰門…二ヶ所 閘門…九ヶ所 舟溜…九ヶ所 貯水池…二ヶ所

○第二線路 滋賀県大津―京都府六地藏村 工事費一二五万円

大津石場―隧道（逢坂山下）山科村・六地藏村―宇治川

長さ 三里貳拾壹丁半（一四・三キロメートル）幅 三間〇四間

インクライン（傾斜鉄道）…一ヶ所

堰門…一ヶ所 閘門…六ヶ所 舟溜…二ヶ所

水力発電所（小野村） 三三〇〇馬力

◎運河の経路について

○第一線路…江戸時代以来、何度も計画された経路ではあるが、永良村に貯水池を造り、航行の便にあてるといふ点、琵琶湖側の起点を塩津ではなくて、大浦に置く点に特徴がある。

○第二線路…六地藏村以降、山科川を利用する点が特徴的である。

琵琶湖―伏見間は、すでに琵琶湖疏水があるため、運河は第一線路だけでも充分に有効と考えるが、第二線路を含めた計画とした理由は、滋賀県への配慮と考えられる。当時の滋賀県知事は、琵琶湖の治水対策に熱心な籠手田安定であった。¹²⁾琵琶湖の治水対策としての運河の排水機能をアピールすることで、滋賀県のメリツトを主張し、計画の推進を図ったのではなからうか。

(2) 計画の変更 明治二十九年十二月二十五日申請

明治二十九年十二月に「工事起業補正申請書」等が提出された。

①日本中央運河株式会社工事起業補正申請書

（京都府立京都学歴彩館蔵）

上質の和紙でできた装飾罫紙に端正な毛筆文字で書かれた「A. 日本中央運河株式会社工事起業補正申請書」「B. 日本中央運河株式会社運河線路補正願」「C. 日本中央運河株式会社修正起業目論見書」「D. 副申請書」「E. 日本中央運河株式会社補正工事要略」を含む冊子である。文書Aのみ、全文を翻刻し示す。

A. 日本中央運河株式会社工事起業補正申請書

（受付印） 土木掛 甲第六八号 明治廿九年十二月廿八日受

（表紙） 日本中央運河株式会社工事起業補正申請書

日本中央運河株式会社工事起業補正申請書

先般私共ニ於テ發起仕り候日本中央運河株式會社ノ運河線路ハ別冊ノ通り其筋工補正願進達候ニ付テハ本年九月七日附ヲ以テ申請置候工事起業ニ関スル工事を略並ニ圖面ハ別紙ノ通り修正仕度候間右御認可相成度此段奉申請段也

明治廿九年 十二月廿五日 發起人

東京市日本橋區蛸殼町三丁目十一番地寄留

愛媛縣平民 櫻 田 助 作 (印)

東京市麴町區内幸町一丁目五番地寄留

福井縣平民 今 立 吐 醉 (印)

東京市京橋區竹川町四番地寄留

岡山縣士族 中 村 富 郎 (印)

東京市麻布區飯倉四丁目六番地

東京府士族 山 田 直 道 (印)

東京市芝區新堀町三十六番地

東京府平民 南 貞 助 (印)

京都府知事男爵山田信道殿

②日本中央運河株式會社水路變更趣意書・修正起業目論見書 (複写)

(北淡海・丸子船の館蔵)

A3版程度の一枚の紙に活字印刷したものである。「水路變更趣意書」の部分は文書①A、Bをまとめたもの、「修正起業目論見書」の部分は、①Cに「營業上収支概算」を付け加えたもので、計画普及の為の頒布用チラシと考えられる。全文を翻刻し示す。

日本中央運河株式會社水路變更趣意書

日本中央運河株式會社水路ハ最初出願以來猶審査竅スル所アリシニ國力ノ發達ト天然ノ必要トハ我等首唱發起者ヲシテ此變更ノ止ムヲ得サル事ヲミトメシムルニ至レリ何ヲカ國力ノ發達ト云フ曰ク敦賀港ヲ以テ特別輸出入港ト確定セラレタル是其一ニシテ其商業的價値頓ニ増進シ且ツ官設若クハ民設ノ船渠其他ノ工業該地方ニ□起セントスルノ趨勢アリ又大坂京都兩市ニ於ケル工業發達速ニシテ水力電氣ノ如廉價ナル原動力ノ需要日ニ切ナルニ至レリ次ニ何ヲカ天然ノ必要ト云フ曰ク琵琶湖ノ排水是ナリ抑モ本年九月琵琶湖漲溢セルヤ其泛濫ノ及フ所數百萬頃ノ青田一朝ニシテ水中ニ没シ復ク秋穫ヲ望ム能ハス是其排水路不充分ナルカ爲メナリ若シ琵琶湖ヲシテ更ニ北海ニ向テ注瀉スルノ水路ヲ得セシメハ假令此災害ヲシテ絶無ニ販セシムル事能ハスト雖モ亦之ヲ輕減スル事ニ於テ其効着大ナルヘシ之ニ依テ別紙修正起業目論見書ノ如ク鹽津ヨリ長距離ノ隧道ヲ穿チテ凡ソ四百個ノ水を敦賀灣ニ引キ又大津ヨリ同數ノ水量ヲ引キテ宇治川ニ落トシ各水路中ニ於テ凡ソ六千馬力ノ水力電氣ヲ起シ以テ船舶航通ノ外廉價ナル原動力ノ供給ト琵琶湖排水ノ二目的ヲ達セント欲スルナリ斯大目的ヲ達センカ爲メニハ工事設計上大變更ヲ要シ隨テ工事諸費ニ於テ更ニ數百萬圓ノ増加ヲ要スルハ誠ニ止ムヲ得サル次第ナリト雖モ斯大變更タルヤ實ニ將來我國力ノ發達ニ伴ヒテ其需要ヲ充タシ併セテ琵琶湖岸浸水ノ災害ヲ未然ニ防遂スルコトニ於テ至適至當ノ事業ナリト信スルナリ

明治廿九年十二月 發起人

日本中央運河株式會社修正起業目論見書

第一 本會社ノ組織

本會社ハ株式組織トス

第二 營業ノ目的

本會社ハ敦賀鹽津間及大津伏見間ニ運河ヲ開鑿シ運輸ノ便ヲ與工傍
ラ水力電氣ヲ賣渡スヲ以テ營業ノ目的トス

第三 社名及本社並ニ出張所所在地

本會社ハ中央運河株式會社ト稱ス本社ヲ東京市ニ置キ出張所ヲ敦賀
町及大津町ニ置ク

第四 水路及發電地

第一水路ハ福井縣敦賀郡敦賀町ノ海岸ニ起リ同郡栗野村及愛發村ヲ
經テ近江國西淺井郡鹽津村ニ至リテ琵琶湖ニ入り第二水路は近江國
大津町ノ湖岸ヨリ起リテ山城國宇治郡山科郷及六地藏村ヲ經同國伏
見町ニ至リテ宇治川ニ合ス又第一發電所ハ敦賀郡栗野村宇山泉ニ置
キ約六千馬力ノ電氣力ヲ起シ第二發電所ハ山城國宇治郡山科郷小野
村ニ置キ約五千馬力ノ電氣力ヲ起ス(圖面朱線ノ通り)

第五 水量及實測馬力數

第一水路

水路延長 四里二十七丁

開展水路 深八尺巾三十尺

隧道内 深八尺巾二十尺

開展水路斷面積 二百平方尺勾配一万分ノ一流速一秒

二尺二寸

隧道内水路斷面積 百五十四平方尺勾配五千分ノ一流速

一秒に付二尺六寸

一秒間流量 四百立方尺

水頭 二百尺余

水馬力 九千馬力余

發電氣馬力 六千五百馬力余

第二水路

水路延長 三里十二丁十間

其他第一水路ニ同ジ

水頭 百八十六尺余

水馬力 八千四百馬力余

發電氣馬力 一六千馬力余

第六 運河通航

本運河ハ河底ヲ深クシ流速ヲ減シテ船舶ノ航行ニ適セシメ且ツ第一
水路ニ於テ四ケノ閘門ト一ケノ傾斜鐵道ヲ設ケ又第二水路ニハ五ケ
ノ閘門ト一ケノ傾斜鐵道ヲ設ケ尚兩水路ノ兩端ニ於テ堅固ナル堰門
ヲ設ケ以テ水路ノ安全ヲ保ツ

第七 資本金及株數

本會社ノ資本金ハ七百萬圓ニシテ之ヲ十四万株二分壹株ノ金額ヲ

五拾圓トス

第八 本會社存立期限

本會社ノ存立期限ハ本會社設立ノ日ヨリ滿七十五ケ年トス

第九 資本金使用概算

一金七百萬圓也

資本總額

金四百八拾五萬圓

第一水路

内譯

金三百七拾壹万貳千五百圓

水路費

金八万壹千圓

傾斜鐵道費

金六拾万圓

發電所並送電諸費

金壹万六千五百圓

諸建物費

金八万五千圓

用地費

金十五万五千圓

工事監督並總掛費

金貳拾萬圓

豫備費

金貳百拾五萬圓

第二水路

内譯

金百貳拾万五千五百圓

水路費

金九万圓

傾斜鐵道費

金五拾万圓

發電所並送電諸費

金壹万五千五百圓

諸建物費

金拾貳万圓

用地費

金六万九千圓

工事監督並總掛費

金拾五万圓

豫備費

第十 營業上収支概算

収入之部

金八拾五万四千四百圓

内譯

金六拾六万圓

電氣力賣渡料

但電氣總馬力壹万貳千五百馬力余此内壹萬壹千馬力ヲ賣渡

シ一馬力ニ付一ケ年平均六拾圓ノ見積リ

金拾九万四千四百圓

航通航料

但壹ケ年航通船舶總石數三百貳拾四万石ト見積リ百石ニ付

六圓ノ見込

支出之部

金九万貳千五百圓

一ケ年總支出

内譯

金貳万五千圓

水路部修繕費

金壹万七千圓

電機器械並電線路修繕費

金貳千圓

建物修繕費

金貳万八千圓

俸給及諸雜給

金參千圓

事務扱費

金壹万七千五百圓

諸税金並二雜費

収支差引

金七拾六万一千九百圓

純利益

◎計画の変更点と修正計画の概要

計画変更理由の一つに敦賀港が十月に開港外貿易港（特別輸出入港）に指定されたことをあげている。港湾都市として発達し、大工業地帯になっていくであろう敦賀地区に水力発電所を建設するとした。一方、明治二十九年九月の琵琶湖大水害を顧み、琵琶湖の水害防止方策として運河の排水能力向上を目的に、大幅な設計変更を

行った。用語としては「線路」を「水路」に変えた。主な変更点は、
 ○第一水路の琵琶湖側起点を大浦から塩津に変更。敦賀地方に六〇〇〇馬力の水力発電所を設置。排水機能を高めるため水路幅を広くし、長距離にわたり隧道化。(貯水池をなくす) 水路延長距離は約三キロ短縮。閘門五減。傾斜鉄道三減。費用三三五万円増。

○第二水路の排水機能を高めるため、小野村以降、山科川を利用する計画を変更し、山科川に平行して人口運河を開鑿する。水力発電所の能力を三二〇〇馬力から五〇〇〇馬力に高める。閘門一減。費用九〇万円増。水路延長距離は、ほぼ変わらず。

○工事費用総額が二七五万円から七〇〇万円に増額。(明治二十九年の七〇〇万円は現在(令和元年)の金額で約三八〇億円)

③ 今立吐醉発澤田恒太郎宛書簡(複写)(北淡海・丸子船の館蔵)

「北淡海・丸子船の館」蔵の今立吐醉発滋賀県塩津村澤田恒太郎宛書簡(複写)三通を確認した。毛筆で和紙(一通は罫紙、二通は巻紙)に書かれている。塩津の澤田家は、屋号を「澤屋」といい、明治初年まで廻漕問屋、旗籠屋、醸造業等を営み、明治〜大正期には郵便業務を担っていた地域の豪家である。

なお、この三通の手紙には、日付は記入されているが、書かれた年は記されていない。「北淡海・丸子船の館」のホームページ²⁾の記事では、この三通の手紙の書かれた日付を「明治二十九年六月〜七月」と示しているが、今回の調査で、この三通の手紙が書かれたのは「明治二十九年ではなく、明治三十年」であることが判明した。根拠を以下に示す。

・「六月二十一日付書簡」に「昨年之如キ湖水漲溢之場合」とあるが、琵琶湖沿岸が滋賀県災害史百年の中で最大の洪水といわれる未曾有の溢水被害にあったのは、「明治二十九年九月」である¹²⁾。よって、手紙が書かれた年は「明治三十年」である。

・「六月二十五日付書簡」に「敦賀地方に：一昨年柳川隧道江山崩より俄然彼地ニ溢水侵入候処」とあるが、敦賀地方の大洪水は「明治二十八年七月末」である⁹⁾。よって、手紙が書かれた年は「明治三十年」である。

その他、三通の手紙中に、「修正目論見書」「第一水路の水力発電」「追而住所ハ東京日本橋区青物町廿五番地へ相移申候」等、明治二十九年十二月以降でなければ、書き得ない内容が多々ある。以上のことから、これら三通の手紙は「明治三十年六月〜七月」に書かれたものと断定する。三通の手紙の全文を翻刻し示す。

① 六月二十一日付 今立吐醉発 澤田恒太郎宛書簡

六月十九日附貴墨奉拜見候爾來御疎濶ニ相過候処今般不料も日本中央運河株式会社之件ニ関し而懇書ヲ辱シ欣雀此事ニ御座候扱該運河ニ付縣廳ヨリ貴村會へ諮問而相成候ニ就而者組合部落中ニハ多少之異議者も有之由ニ付村會当日迄ニ社中之者派出可然旨御注意被下至極感佩仕候早速他發起者と相談之上何分之御返事不申候得共不取敢別紙修正目論見書并數葉之地圖差上候間御同志者へも分与被成下度候因ヨリ御賛成之上故御参考迄ニ本運河利益之一端ヲ奉候ハハ(第一)別紙起業目論見書ニ記載之通り湖水ハ敦賀ト伏見トノ両方ヘ向ケ一秒間二四百個ツツ合八百個一個ハ一五方尺之水ヲ排泄候間瀬

田川之排水量之凡四分之一二相当リ申候昨年之如キ湖水漲溢之場合ニハ從來二十日ヲ要スル処ハ十五日ニテ平水ニ復スル割合ト相成リ湖岸作物ヲシテ浸水ノ患ヲ除カシムル効能著シク況ンヤ降雨中ト雖モ不断排水ノ用ヲナスヲ以テ大概ハ漲溢ニ至ラスシテ済ム事多シ右ハ即チ湖岸ニ及ホスモノニシテ所謂滋賀縣一般ノ公益ト称スヘキモノニ候得共(第二)今塩津一地方ノ直接ニ享クル利益ハ実ニ莫大ノモノニシテ一斑ヲ挙クレハ同地ハ第一水路ノ終点トナリ敦賀ヨリ上船大津ヨリ來ル船皆一旦同地ニ集泊シテ南北ニ相分ルルナリ仮リ二一ケ年通過貨物ノ数ヲ三百二十四万石ト見積リ之ヲ百石積ノ船ニ滿載スルト見做セハ三万二千四百隻ノ船トナル即チ一日平均九十艘ナリ一艘ニ付船頭三人ト見込メハ二百七十人ハ毎日塩津ニ在テ飲食スル者之ニ天候ノ為メ出船ヲ見合ス中ハ更ニ数倍ノ人員トナル又此荷船ヲ引ク為メニ数多ノ小蒸汽船ハ出入スヘシ斯等ノ船舶人員輻輳スレハ之ニ付帶スル需要供給随テ起リ塩津沿岸一帯ノ地ハ忽チ熱鬧繁盛ノ場ト化スヘシ殊ニ岩熊ハ運河ノ入口ニ接近スヘキヲ以テ其利益ヲ享クル事更ニ大ナルモノアルヘシ猶又(第三)本運河開通ノ上ハ水雷艇ハ自由ニ南北海ヲ横通スル事ヲ得ルカ故ニ二万一国家有事ノ曉ニハ我海軍ノ戰鬥力ヲ増ス事実ニ幾倍ナルヲ知ラス此ノ如ク本運河ハ其貨物輸送ノ機關タルノミナラス大ハ國家軍事上ノ大裨益ヲナシ小ハ一縣一地方ノ公益ヲ起コスモノナルカ故是非トモ設備ノ運ニ至ラシメ度何卒貴地有志者ニモ預メ御談示被下可成村會ニ於テ賛成可決相成様可然御尽力被成下度奉願上候他部落ニ取り有害ノ恐ハ之ヲ発見スルノ明無之候得共先ツ運河氾濫田畠減少之二点ト相考候本

運河ハ湖面ヨリ凡ソ一丈余ノ低キ処ヨリ水ヲ取入レル故河身ハ遙カ地底ヲ流レ決シテ氾濫ノ患無之又運河水面ハ巾五間ニ有之候間左右堤防之為三四間ツツヲ要スルトモ湖岸入口ヨリ隧道入口マテ長サ凡ソ十二丁ニ有之候間僅ニ二町歩程田地ヲ要スルニ不過比点モ格別村内ノ迷惑ニ相成事ニハアラサルヘシト相考申候先ハ右不取敢小生ヨリ御返事申上候 以上

六月廿一日

今立吐醉

澤田恒太郎様

追而住所ハ東京日本橋区青物町廿五番地へ相移申候間此段添而申上置度候也

手紙では、「日本中央運河計画」への澤田氏の協力に謝意を述べ、滋賀県庁からの諮問に係る塩津村会での計画案可決を図るための住民説得材料として、日本中央運河のメリットについて次のように説明している。

(第一) 運河は、湖水を敦賀と伏見両方向に排出し、その排水量は、瀬田川の排水量の約四分の一に相当する。昨年のような湖水漲溢の場合には、從來二十日を要するところを十五日で平常水位に復旧できる計算で、琵琶湖岸の作物の浸水被害を除く効能は著しい。降雨中も絶え間なく排水機能があるので、たいていの場合、湖岸一帯は、湖水漲溢に至らずに済み、滋賀県全体にとって公益といえる。

(第二) 運河が完成すれば、敦賀からの船も大津からの船も皆、一旦、塩津に集泊することになる。関係の船員等、一日あたり二百七十人以上が、塩津に滞在する見込みで、これらの人々の飲食、その他の

需要で、塩津沿岸一帯は、一大市場として大繁盛することになり、地域の受ける利益は膨大なものになる。

(第三) 運河が開通すれば、水雷艇は自由に太平洋と日本海とを横断することができるので、国家有事の際には我国海軍の戦闘力を増大するのにたいへん効果的である。

これらメリットを述べた後、運河開鑿で付近の村に予想されるデメリットとして、運河の氾濫と田畠の減少の二点が挙げられるが、全く心配がないことを理由をあげて説明している。

②六月二十五日 今立吐酔発 澤田恒太郎宛書簡

拜啓先封ハ忽卒之折柄乱筆差上仕候其節ニ敦賀地方ニハ頗ル反對之氣味有之旨申上置候右ハ一昨年柳川隧道江山崩より俄然彼地ニ溢水侵入候処より鬼怖ヲ抱き今回湖水より運河ヲ流通すると申義ニ付而傍然湖水ハ一時ニ瀉下来りて一昨年之如き暴水を再演候歟との杞憂ニ不過事と推察仕候如斯心配ハ彼地数輩之有力者ニ今回之設計ニヨリ彼地ヲ以テ南北海貨物之仲継所と為し北海道通之大小船舶ハ下之関を迂回セすして敦賀を以て起点とし且將來西比利亞鉄道落成后は如何ニ大要港となる歟を知得せしめ猶又彼地付近ニ於て六千馬力余之水力電氣ヲ發生し諸般之工業勃興するニ至らハ敦賀一郡之小天地ハ如何ニ繁盛之地区と變化する歟を覚ラシメハ直ニ双手を挙テ賛成スルナラント想像仕候敦賀人士ニ御説得之節御参考ニも可相成ト右大略申上候次ニ先般申洩シ候塩津之利益ハ此工事相始り候ハハ同地へ数千之工夫入込ミ数年間就業可致ニ付彼等より塩津へ落る金額ハ実ニ莫大なる者ニ有之候即チ第一水路之要スル工事豫算へ

四百八十五万圓ニ候得ハ其半額以内ハ深坂峠以南之工事費ニ相費候事ニて本工事ハ鐵道と違ヒ外國ヨリ購入する者ハ電氣機械之外殆と無之間土石掘割ニ相費候而是皆工夫之賃錢ニ相成候而已然レハ是ニ依テ塩津地方之相潤ふ事ハ今より想像ニ餘りある事と相考申候且又將來敦賀ニ於テ工業相開ケ候ハハ彼地之需要今より数百倍シ從而貨物之通過ハ豫算より数倍ニ昇ル事ニも相成可申者等種々打算し來ル時ハ彼是塩津敦賀兩地方之繁榮之基とならざるハ無之実ニ萬利有りて一害無之事業と存シ候尤も熱心ニ計營罷在候何卒彼地ニ於て幸ニ熱心なる賛成者御募り上下尚餘力を敦賀ニ及し双方相應して此大業成就□致度希望之至ニ御坐候 勿々拝具

六月廿五日

今立吐酔

澤田恒太郎様几下 (封筒裏) 東京日本橋区青物町廿五番地今立吐酔

手紙の主旨は、敦賀地方では、従前の通り、計画反対の意見が多いとの旨を述べ、「大雨時に、琵琶湖の水が運河を通つて、敦賀地方に流れ落ち、明治二十八年のような大水害になる」というのがその理由だが、それは全くの杞憂だとしている。続けて、澤田氏が敦賀の人士を説得する際の参考にと、この計画における敦賀地方の二点のメリットをあげ、これらの利点に気づけば、敦賀人士は、この計画に双手をあげて賛成するだろうと述べている。

(第一) 運河開設によつて敦賀地方が南北海貨物の仲継所となり、北海道通いの船舶は下関を迂回せずに敦賀を起点とするし、また、シベリア鉄道落成後は、大陸への玄関口として敦賀が大要港となる。

(第二) 敦賀地方において六千馬力余の水力発電所を設置するのでこれをもとに諸般の工業が勃興すれば敦賀一帯の地域はたいへん繁栄盛盛することになる。

続けて、前便で言い漏らしたこの計画による塩津地方の二点のメリットについて述べている。

(第一) この運河開鑿工事が始まったならば、塩津地方へ数千人の工夫が入込み、数年間、就業することになるので、彼等から塩津へ落ちる金額は莫大なものになり、塩津地方が経済的にたいへん潤う。(第二) 将来敦賀において工業が興隆すれば、敦賀の需要は今より数百倍になり、貨物の通過は予定より数倍になるだろう。

最後に、以上のことから、「日本海中央運河開通の暁には、塩津敦賀両地方の繁栄は間違いない、萬利有って一害無しの事業と考えられている」とし、「熱心な賛成者を御募りいただいて、賛成の勢いを敦賀地方に及ぼすことで、塩津敦賀が相応じてこの大事業が成就することを強く希望している」と結んでいる。

③七月十三日 今立吐酔発 澤田恒太郎宛書簡

華墨奉拝讀候陳者今回貴村會開会前々□常々御配意ニ預り運河事件満場一致を以て可決相成候趣偏ニ賢台御斡旋之所致と感命此事ニ御坐候実ニ過日來如何之往過ニ相成候哉と私ニ懸念罷在候処貴紙ニ依憂霧消散直ニ太白ヲ傾遙候西向奉祝君寿候敦賀之方ハ先般も申上候通り之次第ニ未だ同地人ハ先年之水害ニ懲り運河ニハ願上候只先荒川福井知事之咄ニ同地人ハ先年之水害ニ懲り運河ニハ反對之気味ありと申儘然たる事情承り候而已ニ未だ何等運動着手

不仕候此御會ニて可然御配意奉願上候先ハ不取敢拝酬如此御座候猶時下不順之候折角御□□奉願上候 拜白

七月十三日 今立吐酔

澤田恒太郎様 御几下

手紙の主旨は、塩津村村会で、「敦賀―塩津間」の運河開鑿計画について、村会満場一致で可決したことについて、村会前からの澤田氏の周囲への働きかけ、尽力に対しての感謝を述べている。そして、村会の採決結果をたいへん心配していたが、すっかりその心配が消えて、めでたいと今立吐酔が自身の感想を述べている。

敦賀の人士への交渉が進んでおらず、荒川福井県知事から「敦賀の人々は先年の水害に懲りて運河には反対の意見が多い」という話をお聞きしているだけで、いまだに運河開鑿の運動には着手できていないと述べ、澤田氏や塩津・近隣の有志からも敦賀の人々に働きかけていただき、運河開鑿実現に向けての運動が前向きに進むように協力を依頼している。今立吐酔が、荒川福井県知事と交渉していたこと、敦賀の有力者への説得が難行していたことがわかる。

四 明治二十九年前後の琵琶湖に通じる運河開鑿等に関する諸計画とその結果について

明治二十三年竣工の琵琶湖疎水の影響からか、今立吐酔らが「日本中央運河」を計画した同二十九年前後には、琵琶湖に通じる運河

開鑿計画が相次いで当局に提出されていた。主なものとして今立吐酔らの計画を含めて四件の出願があった。いずれも国や府県主体ではなく、民間の株式会社主体の計画であったことが特徴といえる。「日本中央運河株式会社」以外の計画の概要をまとめる。⁵⁾

(1) 宇治水電株式会社による計画

◎明治二十九年九月二日出願 十一月十二日に訂正書提出

◎高木文平（京都市在）他九十八名の発起人 工費九三〇万円

琵琶湖疏水工事施工期、水力発電視察で田辺朝郎と同行渡米した高木文平は、明治二十七年、京都瀬田川・宇治川筋において水力発電を営む計画を当局に出願。翌年提出された類似の計画二件との協調が図られ、三事業が一本化されて「宇治水電株式会社」が発足した。高木文平は、天保十四年（一八四三）生、明治十五年（一八八二）に京都商工会議所初代会長に選出されている。上・下京連合区会議員。明治二十八年、琵琶湖疏水の発電によって日本初の市街電車を開業した京都電気鉄道株式会社の社長である。二十九年提出の計画は、滋賀県滋賀郡石山寺南郷から京都府宇治郡宇治村まで、運河または隧道を開鑿するもので、水力発電および通船運河事業を目的とした。

(2) 琵琶湖運河株式会社

◎明治三十一年一月十日出願 工費・六七九万円五千余円

◎河村彦三郎（滋賀県愛知郡在）他百三十四名の発起人

運河の経路、発電所所在地、計画、目的が「日本中央運河株式会社」の計画に酷似している。コピー計画ともいえ、「日本中央運河計画」の一年四ヶ月も後に申請されており、「日本中央運河株式会社」の

計画が乗っ取られた観さえある。「日本中央運河計画」の第二水路と同様の工事を第一工事、第一水路と同様の工事を第二工事、京都府紀伊郡向島村から大阪湾までを第三工事としている。滋賀県内の有力者百三十五名もが発起人となっている点が特徴であった。

(3) 宇治川電力株式会社

◎明治二十九年四月二十四日出願 工費・六二六万六千余円

◎岩谷松平（東京都京橋区在）他五十七名の発起人（地元住民含む）

京都府下綴喜郡宇治田原村から久世郡宇治町に至る運河を開鑿し、瀬田川、宇治川筋で水力発電を実施する計画。通船は予定せず。

以上のように、運河開鑿を伴う水力電気事業に関して琵琶湖から山科盆地経由の「日本中央運河株式会社」「琵琶湖運河株式会社」の二件、瀬田川・宇治川筋の「宇治水電株式会社」「宇治川電力株式会社」の二件、合わせて四件の同様な計画の競願状況が出現した。四件の類似運河開鑿発電計画を受け取った京都府、滋賀県等当局は、その扱いに苦慮したようだ。当時の文書⁵⁾を見ると、出願から三年余を過ぎた明治三十三年三月になっても四件の出願に対する回答は与えられていない。それぞれの会社に、いつ回答したかは不明であるが、政府内務省筋は、四者の合同合併を勧奨したようである。その後の結果を見ると、明治三十五年二月に「宇治水電株式会社」「宇治川電力株式会社」「琵琶湖運河株式会社」の三者が合同して「宇治川電気株式会社」が設立しているから、「日本中央運河株式会社」は、合同を良しとせずして、明治三十三年四月～三十五年までの間

に出願を取り下げたと考えられる。

三派合同新設の「宇治川電気株式会社」の「水力電気願書」の内容は合同前の「宇治水電株式会社」のそれとほとんど同様である。通船、発電ともに、ようやく明治三十九年三月に内務大臣によって許可されたが、京都・滋賀両府県による命令書案文では、通船に関する文言が削除されている。大正二年七月、ようやく「宇治川電気株式会社」の宇治川発電所が竣工した。明治二十九年前後に競合した四件の計画の唯一の産物である。なお、この「宇治川電気株式会社」の後身が現在の関西電力である。⁽⁴⁾

五 日本中央運河計画の不採択理由について

今立吐醉らの「日本中央運河計画」は、結局実現しなかった。その理由について考えてみた。

(1) 滋賀県内の地元賛同者獲得の失敗

同時期に、類似計画が四件も出願され、競合状態になったことが大きな理由の一つであろう。そのような中で、発起人全員が東京に住で地元的基盤が欠如していた「日本中央運河株式会社」が不利な立場になったと考えられる。混迷する四社競合状態の真只中の明治三十二年十一月に京都府知事、滋賀県知事が、それぞれ内務省にあてた書簡の控が残っている。⁽²⁾

それらによると、京都府知事は、四社の合同合併が事態解決の最善策であるとしつつも、合併会社の経営権の歩合を「高木派四・五、

岩谷派三、河村派一・五、櫻田派（今立派）一」として、実質上、地元京都の実業家高木文平の「宇治水電株式会社」に主導権を取らせようとしており、結果的には、大筋この意見が通った。

一方、滋賀県知事は、「瀬田川―伏見間」の水路は「大津―伏見間」の水路に比べて商業的価値が著しく低いと主張し「大津―伏見間」運河開鑿の計画をもつ、河野派と櫻田派（今立派）の計画を是とした。この両者の計画は殆ど同一であるが、特に根柢なく「櫻田一派の計画は杜撰」と決めつけて、結局、地元滋賀県の河村彦三郎他百三十四名が発起人である「琵琶湖運河株式会社」が最適當と主張している。京都、滋賀両府県とも結局、自分の府県の地元有力者の計画に加担していたということである。

今回、紹介した「今立吐醉」の三通の手紙は、東京人のみが発起人であった「日本中央運河株式会社」が、滋賀県内の地元有力者の支持を得るべく懸命に活動している様子を伝えるものである。

時は明治三十年六―七月、最初の申請から約一年である。おそらく塩津の澤田氏以外にも多くの地区で地元有力者に同意を得るべく精力的に情宣活動をしていたはずだ。しかし、その熱心な活動が思わぬ方向に展開してしまったのではないかと考える。つまり、明治三十一年一月出願の「琵琶湖運河株式会社」の設立である。必死で説得した歩いた滋賀県内の地元有志多数が、あろうことが、「日本中央運河株式会社」の計画だけそっくり横取りして、別会社を立ち上げてしまった。ということではなかったらうか。澤田氏への手紙から約半年後、今立吐醉らには予想外の事態であったらう。（澤田

氏は「琵琶湖運河株式会社」の発起人にはなっていない。

類いの運河開鑿計画で競合しあう四社の発起人の数は、高木派百名、河野派一三五名、岩谷派五八名。対して櫻田派「日本中央運河株式会社」は、最後まで五名と極端に少ない。河村彦三郎他一三四名の滋賀県有力者を「日本中央運河株式会社」に取り入れることができなければ、計画が実現していた可能性も高い。このように最終的に有力な地元支持者を多く獲得できなかったことが「日本中央運河株式会社」の計画不採択の最大の理由だったと考えられる。

(2) 敦賀地区の反対

第一水路の日本海側起点、敦賀地区の人民、有力者達は、計画に一貫して反対だった。そのため、該当県である福井県への申請が難行し、滋賀県、ひいては、第二水路工事申請先の京都府に不信感を抱かせた。また、第一水路の利点を期待させられた塩津地区の人々の反感も買った可能性があろう。このようなことが、滋賀県内の支持者の離反を誘った可能性がある。この点、「琵琶湖運河株式会社」は、「日本中央運河株式会社」と同様な計画でありながら、大津―伏見間を第一工事、琵琶湖―敦賀間を第二工事として、第一工事を優先申請したため、小回りの利く交渉ができたと考えられる。

敦賀地区の人々の反対理由は、明治二十八年七月末、二十九年八月末と相次いだ大洪水で、琵琶湖に繋がる水路が水害の要因になると懸念されたこと、連年の洪水で壊滅的な被害を被った地域の復興を優先する地元有力者に余裕がなかったことなどだろう。また、特別輸出入港指定の前後、大和田莊七ら敦賀の実業家達は、外国貿易

関係の仕事に精力を傾けており、琵琶湖の運河開鑿には無関心だったとも考えられる。さらに、明治二十二年の大津―米原間の鉄道開通以来、敦賀―米原―大津―京都間の鉄道輸送が効率化し、物資輸送手段が船便から鉄道に代わりつつある状況下で、運河の必要性が急速に減じていったことも要因といえよう。

なお、九月の「起業工事申請書」(三(一)①)の発起人署名の今立吐醉の肩書が「東京市平民」であるのに対し、十二月の「起業工事補正申請書」(三(二)①A)では、住所に「寄留」がつき、肩書は「福井県平民」となっている。福井県との交渉、敦賀での交渉を有利に進めるために、あえて戸籍を福井県に戻したのかもしれない。

(3) 計画の途中変更

「日本中央運河株式会社」は、最初の計画申請からわずか三ヶ月後の明治二十九年十二月二十五日付で、計画変更を申請した。敦賀地方に水力発電所を作り工業を振興すること、琵琶湖の排水能力効果を大きく向上させることに重点が置かれての変更であった。

敦賀港の開港外貿易港指定に伴う地域の振興策強化によって、計画に反対する敦賀地方の世論を賛成に向けようとする意図が感じられる。しかし、一方、「日本中央運河」が開通し、敦賀地方に物資が集まると共に大工業地帯となれば、京阪神の経済圏、大阪港、神戸港の利益が減少するとの関西圏政財界の懸念が、計画阻止に働いた可能性もあったかと考える。江戸期以降、敦賀―琵琶湖運河開鑿を計画してきた中心は京都大阪の資本家達であった。彼らの末裔が

東京資本による計画を警戒したという背景もあったかも知れない。

また、琵琶湖の排水については、明治二十九年に実施決定した瀬田川改修工事計画が、すでに進行しており、排水機能を高めるための新たな水路開鑿は、不必要とする意見が多かったのではないか。計画の大変更は、十月、十一月の約二ヶ月間でなされているが、いかにも慌ただしく、不十分な点も多かった観がある。滋賀県知事、京都府知事、地元住民の不信感が募った可能性があると共に、予算の大幅増加は、出資者募集にマイナスの影響を与えたであろう。また、九月にできあがった立派な冊子、精密な図面も使えなくなってしまうなど、発起人五人の間にも、あまりに性急な計画・予算の大変更にも不協和音が走った可能性もあったかと考える。

日本海から琵琶湖を経て大阪湾までを結ぶ運河の開鑿は、琵琶湖周辺の積年の諸問題を一度に解決する理想的で完璧な計画だが、民間の株式会社で施工する事業としては、大規模に過ぎた観がある。発起人達は、理想と完璧性を追求しすぎていたように感じる。「第一水路」単独の計画で申請した方が実現性が高かったかもしれない。

おわりに

今回、今立吐酔が関わった明治二十九年の「日本中央運河計画」の概要について、明らかにすることができた。しかし、計画における今立吐酔の立ち位置など、十分に検討できなかった点が多々ある。調査を進めるにつれて、このテーマは、琵琶湖の排水問題、滋賀県

と京都府との関係、京阪神の資本、鉄道網の整備、敦賀港の問題、大陸への進出、日露戦争等、実に多くの要素を含んでいることが分かってきた。できれば稿を改めて再検討したいと考えている。

思うに、「日本中央運河計画」が提出された明治二十年代末は、時代の画期であった。二十年代、憲法制定、帝国議会開設、鉄道網整備、日清戦争等を経て、政治、経済、外交、社会のしくみが急速に大きく変化した。幕末維新からの勃興期・建設期が終了し、新国家としての体制が確立した時期といえよう。故に明治十四年出願の琵琶湖疏水が完成し、明治二十九年出願の日本中央運河が実現しなかったのは、あまりにも社会が変わりすぎた十五年間が原因であったといえるのかもしれない。

琵琶湖疏水の功労者田辺朔郎は、昭和八年（一九三三）「大琵琶湖運河計画」を発表している。幅八十五メートルの大運河で敦賀―琵琶湖―大阪湾をつなぐというものである。若き京都時代に見聞した南一郎平の計画が終生、強く心に刻まれていたのだろう。今立吐酔と同じように。「日本中央運河計画」の基本プランは正しかった。実現しなかったのは、「時代」が「必要としなかった」の一語につきるのかもしれない。

謝辞

「北淡海・丸子船の館」の近持真奈美様には、資料閲覧に際しまして、懇切なる御助力を賜りましたことを、御礼申しあげます。

註

- (1) 青木孝文「公文書に見る今立吐酔の履歴」〔若越郷土研究〕六三巻二号、二〇一九年。この拙稿で扱った国立公文書館蔵の今立吐酔関係公文書については、先行研究として、川村覚昭氏の「今立吐酔の教育資料の研究」(京都産業大学論集人文科学系列)三三三号、二〇〇五年)があった。拙稿発表時には、筆者の調査不足で、その存在について把握、確認できていなかったことをこの場を借りて付す。
- (2) 北淡海・丸子船の館HP「日本中央運河計画」<http://www.kor.jp/maruko/>
- (3) 澤田修二『湖北の歴史を探る』(自家製本 一九八六年)著者澤田修二氏は、本稿で扱った今立吐酔の手紙の受け手、塩津の澤田恒太郎氏の孫にあたる。修二氏は次男で、横浜に分家したようだ。
- (4) 末尾至行「擬「琵琶湖疏水」事業計画の誕生とその消滅」〔歴史地理研究と都市研究 上〕大明社、一九七八年)
- (5) 『宇治川淀川水路旧書類』(京都府立京都学歴彩館文書、明二九一〇六)
- (6) 『敦賀郡誌』(敦賀郡役所 一九一五年)
- (7) 牧野信之助「琵琶湖開鑿問題について」〔武家時代社会の研究〕刀江書院、一九二八年)
- (8) 杉江進「琵琶湖―敦賀「運河」計画の再検討」〔交通史研究〕六四巻、二〇〇七年)
- (9) 『敦賀市史 通史編上・下』(敦賀市役所、一九八五・一九八八年)
- (10) 『深坂堀願書(複写)』(二七二年、北淡海丸子船の館蔵)
- (11) 吉田幸三郎『阪敦運河開鑿計畫案』(帝國地方行政学会、一九二三年)
- (12) 織田直文『琵琶湖疏水―明治の大プロジェクト』(サンプライト出版、一九八七年)
- (13) 『神戸新聞』一九三三年六月七日
- (14) 田辺朔郎『石齋隨筆』(私家版、一九三七年)
- (15) 谷口嘉六・宮部義男『日本海と大阪灣とを結ぶ水運の聯絡』(宝文館、一九三九年)
- (16) 「琵琶湖運河構築案」〔港湾〕一九巻二号、一九四一年)
- (17) 『横断運河』(日本横断運河建設促進期成同盟会、一九六三年)
- (18) 「琵琶湖運河計畫」〔港湾〕二二巻七号、一九四三年)
- (19) 『琵琶湖疏水記念館常設展示目録』(京都市上下水道局、二〇〇九年)
- (20) 『大日本人物名鑑 卷四・二』(ルーブル社出版部、一九二二年)
- (21) 手塚竜磨「南貞助と妻ライザ」〔英学史研究〕七号、一九七四年)
- (22) 『宇治川水電』自明治三十七年〜至大正二年(京都府立京都学歴彩館文書、大二一八〇―二)
- (23) 敦賀市立博物館編『敦賀長浜鉄道物語』(敦賀市立博物館、二〇〇六年)
- (24) 『琵琶湖疏水』(京都市上下水道局水道部疏水事務所、一九八八年)
- (25) 『滋賀県史 第一巻』(滋賀県 一九二八年)
- (26) 藤岡兵三「近江國琵琶湖運河ノ開鑿」〔工學會誌〕一九五巻、一九八八年)
- (27) 淡海文化を育てる会『近江商人と北前舟』(サンライズ出版、二〇〇一年)