

## 豊平川のほとり

作家・国土交通省独立行政法人評価委員会委員

田村 喜子

今日は北海道の皆様にも、私の原作『京都インクライン物語』の映画化をされました『明日をつくった男～田辺朔郎と琵琶湖疏水～』をご覧くださいますことを大変うれしく存じております。

田辺朔郎と琵琶湖疏水、何で北海道で琵琶湖疏水なんだとお思いになる方も多いと思います。ほとんどの方が琵琶湖疏水なんか関係ないじゃないかとお思いになっていらっしゃると思いますが、田辺朔郎は北海道と大いに関係がございます。

文久元年生まれでございますから、もうずっとずっと昔の方なのですが、田辺朔郎が今の東京大学工学部、そのころは帝国大学工科大学と申しておりました。その帝国大学の教授をしていたときに、明治27年の夏でございますが、その年初めて田辺朔郎は北海道の土を踏みました。満32歳のときでございます。

当時の北海道は人口が約70万人。旭川はちょうどその2年前、明治25年に初めて人が住み始めたころでございます。

田辺朔郎が明治27年の夏に来ましたのは、その当時ソラチプトと呼んでいました今の滝川。滝川までは小樽から札幌を経て鉄道が来ておりましたが、ソラチプトから先、旭川までの35マイル、約56キロメートル、その間に鉄道を延長するというので、その調査に来たわけでございます。

その当時の北海道庁長官は北垣国道さんと申しまして、田辺朔郎の京都での仕事、琵琶湖疏水ですね、これをつくりましたときの京都府知事が北海道庁長官になっていたわけで、滝川－旭川鉄道敷設に伴う調査のために田辺君を北海道へ呼んだわけでございます。

その当時のことで交通手段というのは、今のように車があるわけではございません。最初の交通手段は鉄道でございます。滝川から旭川までの鉄道が完成しましたのは明治31年ですが、この開通によって、旭川の人口が1年に1000人増えていったと。今は確か旭川は、北海道の札幌に続く第二の都市と伺っておりますが、やはり、そのためには鉄道というインフラの整備が大きく影響していたということが言えると思います。



北海道の鉄道敷設法が公布になりましたのが明治29年のことでございます。

北海道庁長官は北垣国道長官でございまして、このときの計画では、全道に1000マイル、1600キロメートルの幹線鉄道を敷くということになっておりまして、このときは北海道鉄道敷設部長となっておりました田辺朔郎にその調査を要請したわけです。

田辺朔郎は帝国大学教授の椅子をなげうって北海道へ渡ってまいりました。そして、約2年をかけて計画路線の实地踏査を行いました。

实地踏査というのは、鉄道を敷く場合の地形とか、地質とか、鉄道ができてからの経済効果とか、それから鉄道建設するについての資材の搬入方法とか、そういうようなものを調べることでございます。

鉄道を敷くルート調査というのは、何をやるのかなということさえ、つかめていない私でございましたけれども、だんだん調べていって、これはものすごくやりがいのある仕事だなということが分かってきたのですけれども、その当時のことでございますから、飛行機で地形を見るわけにはいかない、ヘリコプターもない。今なら高いところへ車で上がって、そこから見下ろすこともできますけれども、その車もなければ、道路さえ完全なものがないということで、田辺朔郎はほとんどのところを自分の足で歩きました。

それから馬に乗りました。北海道へ来る前に、馬の

お稽古をしていたわけなんですね。

日高山脈を越えるところ、今の狩勝峠です。原生林の中を旭川から網走のほうへ行くところの实地踏査をしたときは、あのころ、中央道路といっていましたか、一名四人道路とも呼ばれていた原生林の中を切り分けたような道路があって、そこを馬で行ったわけなんです。そのときには、たった一人助手を連れていただけで、休んでお弁当を食べていたら、梢を渡る風の音にも、ひょっとしたらヒグマが近くに潜んでいるのではないかという恐怖に駆られたということもあったそうです。それ以前はシカかアイヌしか越えたことのない日高山中に鉄道ルートを探したのは堅雪のシーズン、気温が低いあいだは凍っている雪の表面が、春先には溶けて歩きやすくなる状態で、しかも原生林の中の葉っぱは、みんな落ちて見通しがきくという状態なんですね。そういうところの山の中はおそらくマイナス20度ぐらいではないか。そういう中を、旭川を出発して富良野経由、幾寅から狩勝峠を越えて、そして釧路のほうまで行くわけですが、20日をかけて实地踏査をいたしました。

今、狩勝峠にいらっしゃると看板が立っていると思います。狩勝峠というのは石狩と十勝を結ぶ唯一のルートだということで、このときに田辺朔郎が命名をしたという由来が書いてございます。

今日、皆様方のお手元にお配りされている書類の中に、北海道鉄道由来という田辺朔郎が書いたものがございます。これは田辺朔郎が北大の50周年に招かれて講演をしたときの要旨でございます。

およそ30年ぶりに北海道へ来た機会に、札幌から釧路まで汽車に乗って行きました。

朔郎さんは实地踏査はしましたけれども、狩勝峠のトンネル、あの当時の技術ですから、鉄道は上れる限り高いところへ行って、これ以上、上れないというところで、できる限り短いトンネルを掘って山を抜けたそうです。そういうルートは踏査しましたけれども、実際には自分でやっていないんですね。そこで汽車に乗って行ったわけなんです。そうしたら12時間かかって釧路まで行けたそうです。それを一緒の方かなにかが、12時間もかかって、さぞご退屈だったでしょうとお慰めしたら、朔郎さんは12時間で行けたなんてもったいない気がします。私は20日かかって行きましたからと話したということです。このことには实地踏査をした土木技術者の苦労をしのばせる千金の重みがあります。

今は日高山脈の裾に石勝線の長いトンネルができて、札幌から釧路まで3時間半で行けるそうです。これも技術の進歩のおかげだと思います。

それから小樽から函館へ行く函館本線の調査のときには桃内のあたりで地吹雪に遭遇するんですね。

地吹雪というのはどういうものか、その怖さも実際に分かりません。たぶん朔郎さんも、初めてそういう地吹雪にあったときに、そんなに怖いものとは思わなかったと思います。ところが、ひどいときには1メートル先も見えないような状態で、雪の中に穴を掘って飛び込んで、地吹雪をやり過ごしたという記述がございしますが、遭難の憂き目にもあうほどの目に遭いました。

そういう中で2年ほどかけて、この北海道に縦横の鉄道を敷くという意気込みで踏査をなさったのでございます。

つまり、北海道の将来にかける信念と情熱というのは、私自身、彼の情熱に動かされて書いたのだと思いますけれども、彼の中では、30年後には本州と言語、宗教などすべて変わらない人口450万の強大な一地域となる北海道をつくりたいと。それは日本の国民が全員でもって、この北海道に対してなさねばならない仕事だと、考えていたのでございます。

この同じ時期に鉄道の橋梁をかけたり、それから海路と陸路の結節点となる港の整備に当たっていたのが、北海道ではスーパースターになっている広井勇さんなんですけれども、この鉄道の工事のときも田辺朔郎と広井勇は協力して、鉄道の建設にも当たっています。そして、広井勇が北海道にとって、北海道の明日をつくった男であるならば、それと同時に田辺朔郎も北海道の明日をつくった男の一人であると言えると思います。

ここでちょっと歴史を10年ばかりさかのぼらせると、田辺朔郎が京都で琵琶湖疏水を建設していた時期になります。

これはまだ田辺朔郎が帝大の教授になる前、帝大の工学部の前身、工部大学の学生であったとき、5年生のときに東海道ならびに京都、大阪方面に研究を命ぜつという辞令で京都へまいりました。

そのころ京都は遷都によって衰退のどん底にあったのです。これを昔のような都には戻すことはできないにしても、何とか近代都市に再生させたいと頑張っていたのが、北海道の長官をする前の京都府知事であった北垣国道さんであったわけです。

田辺朔郎は学生のと看に、調査のために京都へ来て、自分なりに琵琶湖疏水建設の調査をしました。それを卒業論文にいたします。その卒業論文は大変優秀で、教授によって英国に送られて英国土木学会からメダルをもらったりしているのですけれども、北垣国道は学生時代の田辺朔郎に会って、この男の不撓不屈の精神力、どんなことがあってもくじけない男ということを見抜きまして、まだ学生ではありますけれども、いずれ京都で工事が始まったときには、工事主任といたしましたら、たぶん今なら何とか工事事務所長ですね。そういう重要な任務に抜擢したわけなんです。

それで工部大学校を卒業と同時に、明治16年に京都府の御用掛として田辺朔郎は京都へまいりました。

琵琶湖疏水は京都の隣接、滋賀県の琵琶湖から水路を引きまして、その水路の目的は舟運ですね。交通路を開削すると同時に、この水を利用して、何とか京都を近代的工業都市として発展させようという思いがあった。他にも生活水だとか、防火用水とかありましたけれども、二本立ては舟運、交通路とエネルギー源であったわけなんです。

この大工事は、それまで日本では前例がなかったほど高い125万円という工事費。今でいえば、おそらく1兆円にも、それ以上にも相当するような高い工事費。これの工事の責任者として選ばれたのが、弱冠21歳の青年であったわけなんです。

琵琶湖疏水のおかげで京都は水資源をうまく使うことによって、第二の奈良のようにならないで、近代都市に生まれ変わることができました。

しかも、この最初のエネルギーの計画では水を使って水車を回す。何段にも分けて水車を回して、それによって動力を生み出すことを考えていたのですが、田辺朔郎は工事中に、アメリカで世界で初めて水力発電が開発されたという情報をキャッチいたしまして、即座にアメリカに渡りまして、向こうでそのノウハウを勉強しまして、今までの京都の工事にストップをかけまして、そして自分の工事現場に水車動力ではなく、水力発電を取り入れたわけなんです。

その結果、京都は近代都市として再生を果たし、市民に誇りをとりもどさせました。そしてもう一つ言えるのは、計画段階では水車動力を設置する予定であり、もしそこに水車が置かれていたら、おそらくその周辺は零細な工場地帯になったところを、水力発電にしたおかげで歴史的な景観を残すことができ、京都の東山山麓、とって景観的にもきれいなところですが、そ

こを工場地帯とすることなく、残したという功績にもつながりました。

先ほどの理事長のお話にもありましたけれども、若者の先見性と勇気を持って新しい技術を導入したことが、100年たった今もこの水路が京都にとって、本当に大切な役に立つ社会資本になっている要因と言ってもいいと思います。

琵琶湖疏水は完成して110年になります。京都市民のほとんどが、何のために、誰が、いつ琵琶湖疏水をつくったかについて詳しくは知りません。琵琶湖疏水はあってあたり前、空気のような存在になっています。

でも、社会資本というのは空気のような存在になったとき、初めて本当に優れた社会資本たり得ているのではないのでしょうか。

私が土木のことなど何も知らないで、たまたまこれに関する資料に出ていた田辺朔郎の写真が、襟足の初々しい格好いい青年だったから、じゃあ調べてみようと思って書いたのであって、これが威張った顔したおじさんだったら、私は生涯この琵琶湖疏水の話を書かなかっただろうなど。若者の写真が載っていたから、興味を持って書いたわけですが、でも、社会資本の何たるかを知ることができたことは本当に幸せだったと思っております。

こうして田辺朔郎は京都の明日をつくったわけでございます。ですから、これからご覧になる映画もタイトルが『明日をつくった男』ということになっております。

映画の中で新進気鋭のプロデューサーが熱く語っています。「100年前の人が100年後の未来にどんな展望を持ち、何を考え、どんなことをしたのかということを実際に100年たった現代から振り返ることこそ大切だと思ったのです。」

21世紀から22世紀へ移るとき、22世紀の人たちは必ず100年前のこの現代を振り返るに違いありません。22世紀に何を残せるのか。子供たちにはそのことを意識してほしいのです。」という台詞がございます。

土木に関係のある方にとりましては、50年、100年を見越して、今この社会資本の建設に邁進なさっていることと思います。

映像の世界、いわば一瞬の世界の方が、このことに気づいて映画づくりしていただいたことを私は本当にうれしく思っています。

北海道は積雪寒冷という気象とか、酪農と、それに伴う水質汚染といった北海道の特有の問題がございます。

これらの問題の調査とか、試験とか、研究に携わって、北海道の未来展望のために、北海道の明日をより明るいものにするために、日々努力しているのが今日のこの講演会を主催なさっている独立行政法人北海道開発土木研究所でございます。

その北海道開発土木研究所のある場所が豊平川のほとり、今日の私の話のタイトルになっている「豊平川のほとり」でございます。

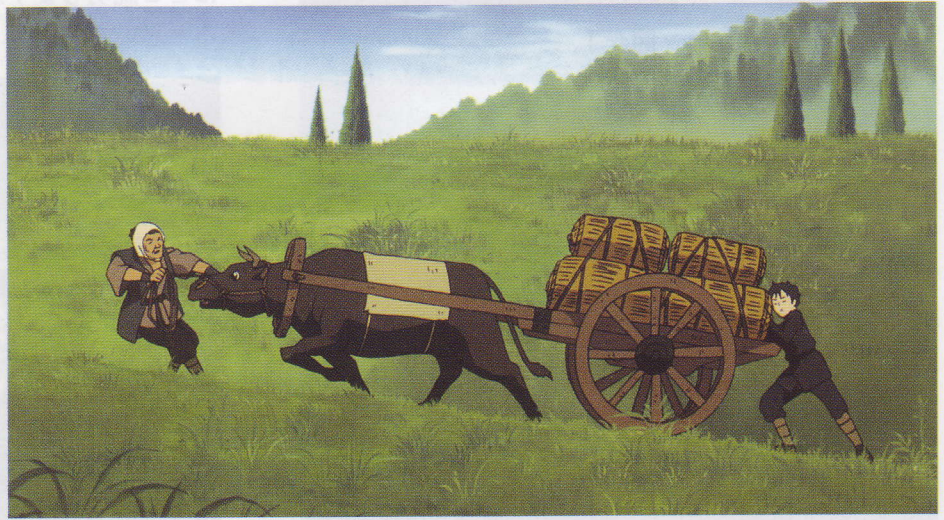
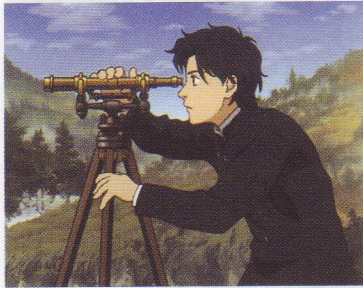
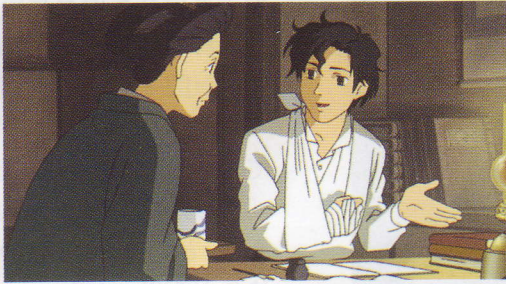
豊平川のほとりは、特にこの開発土木研究所のある

あたりは桜の名所だとも伺っております。桜見物をなさる機会に、ちょっと研究所にもお立ち寄りになって、研究の中身も見学して、開土研が今こんなことをしているんだなということを見ていただければ、私はもっとうれしいし、北海道開土研の独立行政法人としての評価もなお上がることと信じております。

では、どうぞ、田辺朔郎の京都の明日をつくった男の映画をお楽しみください。

ありがとうございました。

## 「明日をつくった男～田辺朔郎と琵琶湖疎水～」



©虫プロダクション(株)