

【濫觴(らんしょう)】 濫は「浮かせる」、觴は「杯」の意。

いかなる大河も、それを遡ればやっとな杯を浮かせることができるくらいの、  
細い微かな流れとなる、の意。 転じて、「物事の起こり」や「元」を意味する。

物語の主人公は「T」と申します。 まず、Tの略年譜や当時の国内外の情勢をご覧ください。日本は明治新時代を迎えましたが、国内はあらゆる面で大きな変革期でした。ことに京都では、産業・経済の復興が緊急課題となっていたのです。その解決策に登場したのが、琵琶湖疏水工事プロジェクトでした。

年	Tの略年譜	同じ頃
1817(文化14)		米国でエリー運河開通:運河時代へ
1830年代		運河時代のピーク
1843(天保14)	3月11日誕生 丹波国桑田郡 <sup>かみよし</sup> 神吉村下村 〔現・京都府船井郡八木町〕 父・正福、母・琴子。その長男。 代々神吉村の庄屋の家系。	新島襄が生れる 1846年頃 米)鉄道が主役に 1848年 米)カリフォルニアで金鉱脈 発見。ゴールド・ラッシュ始まる。 1853年 ペリーが浦賀来航
1868(明治1)	官軍の先鋒が村に押し寄せる。 庄屋Tの沈着な対応によって、 神吉村は蹂躪を免れる。	1861~1865年 米)南北戦争 戊辰戦争勃発(終結は翌年) 明治維新の始まり
1869(明治2)	私財を投じ私学校を創立、村に寄付。	米)大陸横断鉄道開通
1875(明治8)	京都府監察に就任。 以降、教育と殖産に貢献。	同志社英学校創設 1877年 大阪~京都間に鉄道開通 1879年 独)ベルリンで初の市街電車
1880(明治13)	京都名産会社設立(後に倒産)	米)鉄道の大建設時代(1890まで)
1882(明治15)	京都商業会議所設立:初代会長	日本銀行創立
1883(明治16)	京都生糸為替取引所設立 勸業諮問会で「疏水起工趣意書」提出	鹿鳴館が落成
1885(明治18)	6月、琵琶湖疏水工事起工	内閣制度開始:第一次伊藤博文内閣
1888(明治21)	10月、田辺朔郎と共に渡米、視察。 12月28日、デブロー氏と出会う。	1886年 米)労働同盟(AFL)成立 枢密院(天皇の最高諮問機関)の設置
1889(明治22)	1月、視察を終え帰国。	大日本帝国憲法の発布 東海道本線が全通
1890(明治23)	疏水工事竣工式	第一回帝国議会の開催 新島襄死去
1892(明治25)	6月4日、 <sup>けあげ</sup> 蹴上で水力発電が始動。	
1894(明治27)	京都電気鉄道(株)設立	7月1日、日清戦争勃発
1895(明治28)	日本初のチンチン電車(市街電車)	
1906(明治39)	宇治川電気(株)設立	1904年 日露戦争勃発
1910(明治43)	9月27日没(享年67歳)	1909年 米)自動車の大量生産開始

表を見ての通り、日本は米国から見て数十年遅れていたような状況ですね。その米国を訪れることは、世の最新技術を知る(学ぶ)ことであり、そのことは疏水工事の成功を約束するものであったのです。

### 米国視察の旅

田辺(29歳)とT(45歳)は、明治21年(1888)10月20日、横浜港を出航し、米国に向いました。彼らの目的は、運河およびダムによる水力利用実態の視察であり、最終段階の疏水工事に役立てることでした。訪問予定はポトマック運河、モーリス運河、ローウェル、ホリヨークの4カ所ですが、この決定に当たっては、欧米旅行から帰った西陣・川島甚兵衛のアドバイスも大きかったようです。

尚、通説では、視察途中で急遽、コロラド州アスペンでの水力発電情報を知ったと言われていますが、事実としては、田辺は渡米前には最新情報をキャッチしていたようです。

さて、Tが残した『三二庵閑話』(履歴などを口述した小冊子)に従って、以降の話を進めます。

太平洋を渡り、バンクーバーから太平洋横断鉄道でモンリオールに向かう中で、陸上交通の主役は鉄道だと痛感したようです。アルバニーという町では、煌々と照らす電灯の明かりにも魅せられました。

11月15日、ポトマック運河を視察、運河の深刻な現実を知る。米国では1830年代が運河のピーク、1846年には鉄道が主役でした。(こんなはずでは···)というのが、田辺とTの偽らざる気持ちでしょう。

#### フォルソムの詩 (フォルソム···当時の米国の詩人)

The old canal is empty now.	昔の運河は今や干からび
The locks and planes are still,	閘門(こうもん)とインクラインだけが残っている
The boatman's horn no more shall blow,	船人の角笛はもう吹かれることはなく
Nor echo from the hill	丘から帰ってくる山彦も、もう聞こえない

11月21日、モーリス運河視察、インクラインを見る。やはり運河の翳りは覆うべくも無かったのですが、琵琶湖疏水に採用しようと考えていたインクライン方式(坂道軌道)は、実用可能と判断できたようです。ただ、運河の利用そのものが、日本でも早晚陳腐化するようでは、インクラインも無益に等しくなります。

12月3日、リン訪問。操業直後の市街電車を初めて見る。最新の交通手段と電力の利用に驚く。

田辺自身はトムソン・ヒューズ会社(ゼネラル・エレクトリックの前身)の電球に興味を持ったようですが、当時の電球は高価で、電球一個がほぼ一ヶ月の電気使用代(日没~早朝まで)に相当したそうです。

12月4日、ローウェル視察。当地は米国産業革命発祥の地であり、米国労働史(組合問題、ストなど)が始まった地でもあります。ニューイングランドの商人ローウェルが、仲間と共に工業地帯を創出したことで有名です。当地でのダムや運河は舟運目的ではなく、その水力を利用した動力源になっていました。電力を起し電線を張れば、川の流域に限ることなく自由に工場立地が可能、と痛感したようです。

ところで、英国での産業革命の伝播は意外なほどの遅れを示しています。実は、英国が技術情報の漏出を恐れ、設計図や機械の輸出制限をしたため、早期には世界に広まらなかったのです。それほどに最新技術は国益として多大の価値があったわけで、当時では輸出させないことが常識だったのです。

#### 失望・落胆

最終訪問地はホリヨーク。E・ホリヨークがコネチカット川の上流で水量豊富な土地を発見、農場開発を成功させた地です。後年には紡績、次いで製紙の町となり、1899年には世界市場の75%を占めました。かつての運河とダムは動力源として転用されていました。二人は、ここで大きな失望に襲われます。

Tの記録···実に労して功無く、五里霧中に彷徨し、徒に旅費を費やしたのみ。

この時の失望は殆ど名状すべからず。食卓前にあるも飲食味無く、深夜臥床に就くも一睡も食るあたわず。実に進退これ極まったり。ここで一層疲れを覚えたり。

失望した理由は、水力発電ではなくスチーム発電機による火力発電であったこと、しかも灯用でした。つまり、石炭を燃やしたわけです。水力発電の先駆的地域と聞いていたため、落胆は尋常ではなかった。田辺の日記(12月10日、インクライン工事差止めの旨を京都府庁宛てに打電)は、その表れでしょう。

なぜ石炭利用の火力発電が問題かといえば、**煤煙の悪影響**(町を不衛生にし、住民の健康を損なう)を懸念したからです。「霧の都ロンドン」の噂は有名で、つまり環境問題ですね。京都は三方が山で囲まれ煤煙が淀みやすいのです。加えて、原料の**石炭の費用がかさむ**という課題がありました。結局、京都には全く適さない発電のシステムであり、費用面でも計画外です。失望や落胆は当然のことでした。

田辺とTはもがくように行動しています。12月10日、スプレーク社ゼンクス氏と会う。水力発電の難しさを示されるが、一方、アスペン訪問の紹介状を受ける。11日、再度モーリス運河のインクラインを視察。19日、メトロポリタン劇場にてオペラ見物。(気分転換?)26日、シカゴ訪問、水道トリシュルパーク見物。そしていよいよ、一縷の望みを抱いてアスペンに発ちます。(京都を、疏水を、救う手だてはあるのか?)

### Do You Know Mr. Devereaux ?

あと数日で新しい年を迎えようとしていた**12月28日**、**アスペン駅到着**、**J・H・デブロー氏**と会う。当地は海拔 2400m、雪深い銀鉱山の町、人口 12,000 人。当時は未だユテ・インディアン土地です。金や銀の発掘フィーバーも過ぎ、さびれた山中の田舎町。暗澹たる気持ちで、降り立ったことでしょう。

しかし、二人がやって来た時期は、絶妙のタイミング、神の思し召しかと思われるほどです。**ローリングフォーク電灯電力会社**の最新式水力発電装置は、わずか2ヵ月前に稼動したばかりでした。幸いなことにデブロー氏は何らの制限も無く、全ての知識と最新技術を開放し、与えてくれました。田辺とTの二人が学んだことの一つは、**電力の一般供給**(商用として電力を販売)を目的としていたことです。

Tの記録……「**デブロー氏の水力電気に心力を尽し 且つ我々に向けて懇切なりし当日の景況を語るにつき感涙禁ずるをあたわず**」。

アスペンは、現在は米国一有名なスキー場で、また文化や芸術関連の催しが盛大に行われる所です。電灯電力会社の建物跡は、現在、アスペン・アート・ミュージアムとして活用されています。

二人は最大の収穫を得て、翌年1月5日にサンフランシスコ出航、23日横浜着、31日に帰洛しました。持ち帰ったものが、京都にとっていかに大きなものであったかは、疏水に限らず、言うまでもないでしょう。萎微衰退していた京都は救われ、復興の道を歩むことができたのです。

従来、疏水開通は、北垣国道知事と田辺朔郎技師の二人が最大の功績者とされてきました。たしかに間違いではないのですが、やはり同行者の**T**や、とりわけ、**デブロー氏**の存在を忘れてはなりませんね。余談ながら、かつて神吉村に押し寄せた官軍には、後の北垣国道知事も参加していた因縁があります。(さらに言えば、疏水工事の初期、測量責任者であった**嶋田道生**の存在も忘れることはできません。)

**T**は江戸末期に生まれ、明治時代の京都を生きた人で、「**電力王**」とか「**電気王**」との異名があります。『**ワレ日本第一の良民タラン**』と、疏水の成果を最大限生かすことに励んだためです。日本初の電車は、七条東洞院(現・京都駅あたり)と伏見間 6.5kmを走りましたが、その発祥地記念碑が伏見(京橋油掛)の駿河屋本店前と京都駅前ルネサンスビル前の2ヵ所にあります。

彼(**高木文平**)は或る講演の中で、『**水力電気の濫觴、附り、デブロー氏の深切**』(わが国の水力発電の始まりは、つまり、デブロー氏の親切のおかげである)と、忘れずにデブロー氏を称えています。

インクラインとか初期の発電小屋の設備は今でも見ることができ、南禅寺のほど近く、蹴上に在ります。一帯に田辺朔郎を顕彰する碑や、工事途中で亡くなった方の殉難碑(田辺が後年に自費を投じ建立)も在りますが、残念ながら『水力発電事業発祥之地』記念碑にもデブロー氏の名は記されておられません。