

ひょうご 水百景

No.96 都賀川（神戸市灘区）

～昭和初期に支川の六甲川・杣谷川を暗渠化～



写真-1 甲橋から阪急都賀川橋梁を撮影（平成31年4月）

■ 宅地化の波が押し寄せる中、昭和初期に都賀川を改修

都賀川の河川名は、現在の灘区の辺りが中世から近世にかけて「都賀庄」と呼ばれていたことに由来しているといわれていますが、下流部では大石集落を流れていることから「大石川」とも呼ばれていました。現在の国道2号付近で約35間（≒64m）もあった広い河原には大石がころがっていましたが、川に橋はなく人々は飛石伝いに川を渡っていたそうです。兩岸には松が生い茂っていて、沿川には農地が広がり上流では水車の音が響いていたとか。

明治7（1874）年大阪－神戸間に鉄道が通り、明治38（1905）年に阪神電鉄が開業、そして大正9（1920）年には阪急電鉄が十三（じゅうそう）～神戸間で営業を開始します。鉄道が整備されたことに加え、第一次世界大戦後の好景気で神戸市内に人口が集中し始めると、間もなく周辺地域に宅地化の波が押し寄せるようになり、都賀川沿川でも宅地化に備えて早急に道路の整備をする必要に迫られます。西灘村は大正6（1917）年12月に耕地整理法（明治32年制定、明治42年全面改正）に基づき「西灘村耕地整理組合^{※1}」を設立し、170町歩に及ぶ土地の測量を開始します。また、宅地化が進む一方で農業水利の必要性が大きく減少するとともに都賀川の治水対策が急務となってきます。

このような状況の中、大正11（1922）年10月、西郷町（にしごうちょう）、西灘村、六甲村の3町村が「都賀川改修事務組合」を設立し、改修工事を県に申請します。

ところがその後、六甲村は耕地整理が未着手だった篠原地区に都市計画法（大正8年4月制定）に基づく区画整理事業を導入し、その中で河川改修を行うとして組合から脱退します。組合は、六甲村の脱退に伴い事業区間の変更を行ったため、認可が得られたのは大正14（1925）年3月のことです。

改修は、篠原橋付近から下流の延長800間（≒1,454m）の川に護岸工を施工し、湾曲している川筋を直線化するので、過去10年間の最大雨量をもとに流量を算出し、この流量を流すために、川幅を6間（≒10.9m）、河床勾配を1/100とし、河床に22ヶ所の堰堤（落差工）と14ヶ所の盲堤（帯工）を設け、9ヶ所に鉄筋コンクリート橋とI型鉄桁橋を架設することとします。

大正 15 (1926) 年 9 月 1 日に工事着手、昭和 2 (1927) 年 11 月 10 日に竣工しました。西岸道路延長は 640 間 (≒1,154m)、幅員 6 間 (≒10.9m)、東岸道路延長は 800 間 (≒1,454m)、幅員 2 間 5 分 (≒5.2m) です。

工事費は約 8 万円で、最大 70m もあった川幅は縮小され、灘区役所付近では兩岸を 15m ずつ狭めたとか。これにより廃川敷 3,000 坪 (≒9,900㎡) が生み出され、おそらく売却されて、その売却益は公共事業費に充当されたと思われます。

竣工直後の昭和 2 (1927) 年 11 月 15 日に、国道 2 号・西灘橋 (都賀川の計画基準点) 左岸の「都賀川公園」内に都賀川の『改修記念碑』が「西郷町・西灘村都賀川改修事務組合」の手で建てられています。花崗岩製の「改修記念碑」の文字は、なぜか第 13 代兵庫県知事・服部一三 (明治 33 年 10 月~大正 5 年 4 月) の書によるもので、裏面には改修の経緯などが刻まれています。



写真-2 都賀川公園にある都賀川改修記念碑

※1 西灘村耕地整理組合：すでに市街化されていた西郷町および西灘村の岩屋・味泥の南半分は組合に不参加。なお、西郷町・西灘村・六甲村の 3 町村は、昭和 4 (1929) 年 4 月神戸市に編入され、昭和 6 (1931) 年の区制実施に伴い「灘区」となった。

■ 上流部は区画整理の中で改修、その際に支川の六甲川・杣谷川を暗渠化

篠原橋から上流については、既述のとおり区画整理事業の中で河川改修が行われることとなります。

大正 8 (1919) 年 4 月、新しい市街地を計画的・合理的に形成するための法制度制定の要請を受けて都市計画法が制定され、同法に基づき大正 11 (1922) 年 4 月「神戸都市計画区域」の指定が認可されました。計画区域には西郷町や西灘村、六甲村も含まれており、以後、各地区で都市計画法に基づく区画整理が行われるようになります。

大正 14 (1925) 年 6 月 24 日に「六甲村篠原土地区画整理組合」が設立され、事業は区画整理・道路建設と河川改修の二本柱で計画されます。このうち、河川改修については、篠原橋から上流の都賀川 159 間 (≒289m) が下流と同じ川幅 6 間 (≒10.9m) に、支川の都賀川上流六甲川 (以下「六甲川」という) 514 間 (≒935m) が川幅 6~9 間 (≒10.9~16.4m) に、都賀川上流杣谷川 (以下「杣谷川 (そまたにがわ)」という) 約 300 間 (≒545m) が川幅 3 間 7 分~7 間 (≒6.7~12.7m) に、いずれも開渠として改修される計画でした。

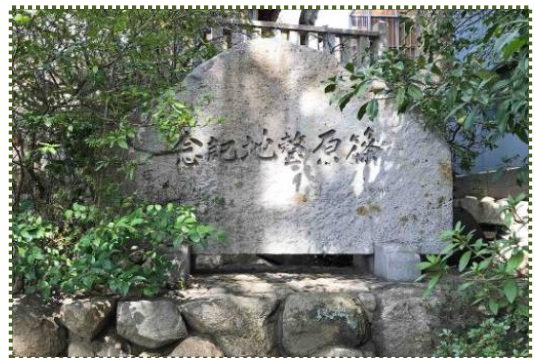


写真-3 篠原北町・巖島神社境内の『篠原整地記念』碑

ところがその後、六甲川および杣谷川については、「風致、衛生、土地利用、交通の便、地域総体の地形、増水における交通の危険等」(『篠原水書誌』) を議論の末、兵庫県監督官の指導のもと暗渠に変更することとなり、六甲川は合流点より上流 950m について内法幅 2.7m、深さ 2.1m、杣谷川は 650m 余について幅 2.3m、深さ 1.9m の鉄筋コンクリート構造の暗渠として施工されることとなります。

そして、資金調達、測量などの準備を経て工事請負業者が決定し、昭和 3 (1928) 年 4 月 18 日に阪急電鉄・都賀川橋梁北で起工式が行われました。

工事は昭和 4 (1929) 年に一応の完成を見、暗渠の上部は道路として利用されました。

写真-4・5 は、六甲川および杣谷川(?) の暗渠工事の写真です。現在の河川断面と比べかなり小さいのがわかります。



写真-4 杣谷川(?) の暗渠工事

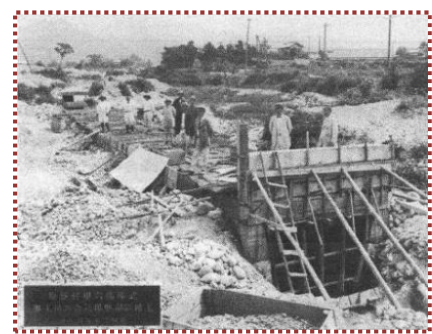


写真-5 六甲川の暗渠工事 (合流点付近)

(『古写真に見る篠原の昔と今』から引用)

■ 六甲川・杣谷川の暗渠部、自然界からの警告があったにもかかわらず……

昭和 7 (1932) 年 7 月豪雨による洪水が、土石や流木を巻き込みながら一気に六甲川や杣谷川の暗渠に流入し、その一部を破損させます。さらに、昭和 10 (1935) 年 6 月 28 日の豪雨では、昭和 7 (1932) 年の時以上の土石・流木が六甲川の暗渠に流れ込み、暗渠が破損や陥没を引き起こし、死者 5 名、流失家屋 20 戸、浸水家屋 50 戸という被害を出しました。篠原地区の区画整理工事はこの頃にほぼ完成しますが、この豪雨の影響もあって正式な工事の完了は昭和 12 (1937) 年 2 月までずれ込むことになりました。

篠原土地区画整理組合を始めとする住民は、県、神戸市、灘区に対して、復旧の支援を求める陳情書を 7 月に提出しましたが、市は暗渠に手をつけることなく、土石流の発生源である上流部の河川改修を行うにとどまりました。そして、昭和 13 (1938) 年 7 月の阪神大水害を迎えることになりました。

■ 阪神大水害で暗渠入口部が閉塞し土石流が氾濫

昭和 13 (1938) 年 7 月 5 日午前 8 時から 9 時にかけて、轟々たる地鳴りとともに巨石や土砂を含んだ濁流が六甲山麓に広がる市街地に押し寄せ、六甲川および杣谷川の両暗渠の入口部が流木、土石等で一瞬のうちに閉塞します。

暗渠部は 3.0~4.5m にまで堆積した土砂の下に埋没するとともに、溢れた土石流は住宅地一帯を飲み込みながら南下し、合流部の阪急電鉄・都賀川橋梁を数分で閉塞するや、両側の橋台裏を破り新流路をつくって流れ、都賀川沿いの灘警察署や灘区役所は 3m ほどの土砂に埋まるなど周辺一帯は荒涼とした河原と化しました。省線^{*2} (現・JR東海道本線) ガード付近は倒壊・流失した家屋がコンクリート橋脚に引っ掛かり、堰き止められて行き場を失った濁流は氾濫して灘北通一帯の民家を襲い、灘市場は濁流に消えてしまいました。



写真-6 六甲川と杣谷川の合流点付近



写真-7 六甲川暗渠呑口



写真-8 六甲川暗渠呑口上流溢流後の状況

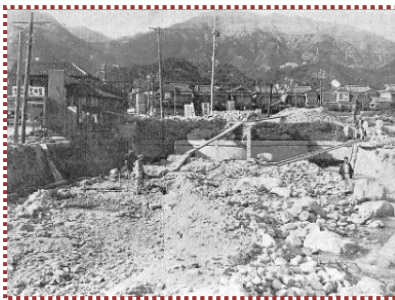


写真-9 暗渠吐口部の土石堆積状況



写真-10 六甲川暗渠十間道路交差点付近



写真-11 六甲川暗渠六間路交差点付近

(上の 6 枚の写真は『篠原水害誌』から引用)

阪神国道 (国道 2 号) の大石橋 (現・西灘橋) は土砂に埋没し交通が途絶、橋の東西には阪神国道電車 (市電) 18 両が窓のところまで土砂に没して立ち往生しました。阪神国道から阪神電鉄大石駅までの間は二階建て家屋の屋根付近まで土砂で埋まり、屋根をぶち抜いて家財道具を搬出している家もあって、新聞は「都賀川国道兩岸は 400m の川幅になって沿岸の人家ことごとく土砂に埋没す」と報じています。

あまりにも短時間の洪水であったため橋梁等は流失するよりかえって土砂に埋没するものの方が多く、従って家屋も濁流の中心付近は流失しましたが、中心より 100m 内外の箇所では全て土砂に埋没していました。

このような被害は、都賀川のみならず芦屋川や住吉川、石屋川も同様で、省線 (東海道線) を始めとして、阪急電鉄、阪神電鉄、阪神国道電車 (市電)、阪神国道などの幹線道路には大量の土砂が堆積し、すべての交通機関がストップしました。

図-1 昭和13年7月5日発生水災害
大石川(都賀川)上流阪急以北篠原地区被害概況見取図
(神戸市立中央図書館デジタルアーカイブから引用・加工)

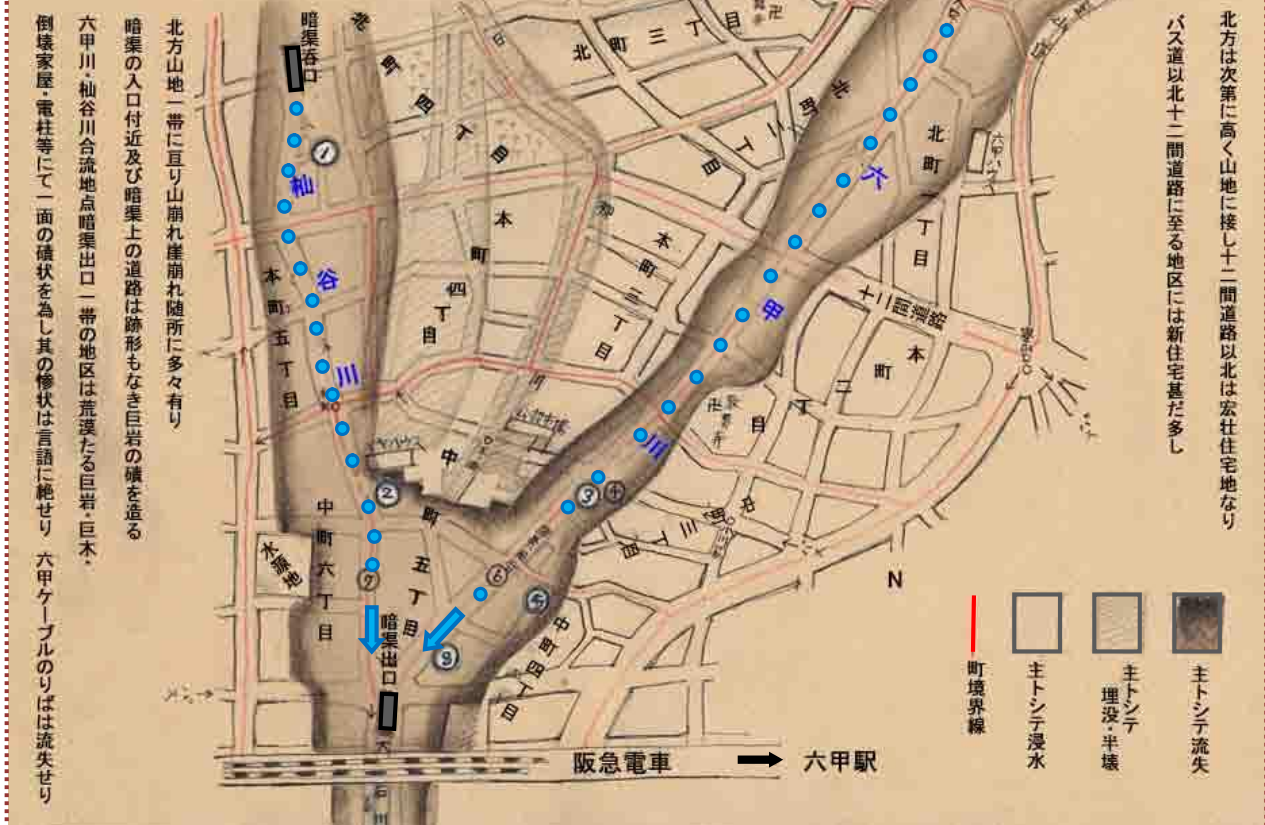


写真-12 阪急電鉄神戸線付近の都賀川



写真-13 省線付近から土砂に埋没した都賀川

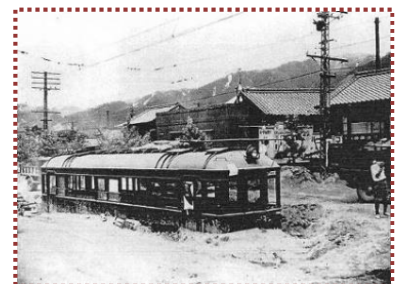


写真-14 都賀川の氾濫で土砂に埋没した
阪神国道電車

(『阪神大水害デジタルアーカイブ』から引用)

※2 省線：鉄道省の管理に属した鉄道線。大正 9 (1920) 年 鉄道院を昇格して鉄道省に、昭和 18 (1943) 年運輸通信省に統合され、さらに同 20 (1945) 年 運輸省に改編される。平成 13 (2001) 年の中央省庁再編に伴い、建設省、国土庁、北海道開発庁とともに、国土交通省に統合された。

■ モノローグ

阪神大水害では、崩れやすい六甲山系の地質と大量の雨によって想像をはるかに超える土石流が六甲山麓に広がる市街地を襲ったことが最大の原因ですが、都賀川では、上流支川の六甲川および袖谷川を暗渠化したことによって被害が拡大したことも事実です。

河川は開渠が基本ですが、やむを得ず暗渠またはトンネル河川とする場合、『河川砂防技術基準(案)設計編 1』では設計流量を計画高水流量の 3 割増しの流量とし、設計流速もトンネルの維持上安全な流速とすることとされており、その意味で六甲川および袖谷川の暗渠断面を見ると、かなり無理があったと言わざるを得ません。

篠原地区では 43 名の尊い命が失われており、もし開渠であったら土石流の流れ方も変わり、助かった命があったかもしれません。自然を甘く見ると、どこかで痛いしっぺ返しを食うことになります。



写真-15 ツタバウンラン

ツタバウンラン（蔦葉海蘭）

オオバコ科ツタバウンラン属の植物の一種。地中海原産。名前は、浜辺で蘭に似た花をつける「ウンラン（海蘭）」に似ていて、葉がツタ（蔦）に似ていることに由来している。日本へは観賞用として大正時代に渡来、ロックガーデン等に植えられたが、野生化して道端や住宅地の石垣の隙間などに自生している。茎は糸状で地上を這い、分岐して節から不定根を出し、長さ 10~40cm ほどになる。都賀川の石積護岸の目地に根を下ろしていた。

【参考資料】

- 1 『新修神戸市史 行政編Ⅲ～都市の整備』 神戸市 平成 17 年 3 月
- 2 『神戸市水害史』 神戸市役所 昭和 14 年 7 月
- 3 『古写真に見る篠原の昔と今』 神戸大学文学部地域連携センター 平成 18 年 3 月
- 4 『篠原水害誌』 篠原協議会 昭和 14 年 12 月
- 5 『なだ 灘神戸市編入五十周年記念誌』 灘三カ町村神戸市編入五十周年記念行事協賛会 昭和 54 年 11 月
- 6 『建設省 河川砂防技術基準（案）同解説・設計編 1』 建設省河川局監修（社）日本河川協会編 平成 9 年 10 月
- 7 『ツタバウンラン』 松江の花図鑑
[https:// matsue-hana.com/hana/tutabaunran.html](https://matsue-hana.com/hana/tutabaunran.html)
- 8 『西郷町、西灘村、六甲村』 フリー百科事典『ウィキペディア (Wikipedia)』

※発行：平成 31（2019）年 4 月 『ひょうご水百景』 No.96

改訂：令和 8（2026）年 4 月 『ひょうご水百景』 No.96