

ひょうご 水百景

No.3-2 加古川（加東市上滝野）

～加古川舟運の祖と呼ばれた阿江与助と舟運を阻む闘龍灘～



写真-1 「闘竜すくえあ」から闘龍灘を撮影（平成22年5月）

■ 加古川舟運の祖・阿江与助

上の写真-1は、「加古川舟運の祖」と呼ばれた阿江（あゑ）与助の銅像が建つ「闘竜すくえあ」から闘龍灘（とうりゅうなだ）を撮ったもので、赤い帽子をかぶったおじさんが鮎釣りをしています。

闘龍灘の西河畔に立つ阿江与助像は、大正9（1920）年6月、正五位が追贈されたことを記念し、地元有志の浄財によって闘竜灘を眼下に見下ろす場所に建立されたものです。しかし太平洋戦争中の昭和20（1945）年春、「金属類回収令」により供出、以来、跡地は闘竜灘駐車場として使われていましたが、平成2（1990）年5月、元の台座を生かして銅像が再建され、駐車場は「闘竜すくえあ」として地域の憩いの場に生まれ変わりました。

阿江与助正友は、大久保七兵衛政忠の次男として加東郡河高（こうたか）村（現・加東市河高）に生まれ、後に上滝野村（現・加東市上滝野）の阿江与左衛門重兼の養子となって阿江家を継ぎます。阿江家は元々、播磨の豪族・赤松氏の一族で、与助より5代前の重氏が加古郡播磨町の「阿閑^{※1}（あゑ）の庄」生まれであったことから「阿江」と名乗り滝野城主となりましたが、重兼の父・正兼の代に三木合戦で別所長治側に加担したため、三木城落城後は土着し百姓となっています。



写真-2 阿江与助像

※1 阿閑：播磨町の旧村時代の村名で、昭和37（1962）年までは阿閑村（あゑむら）と称していた。『播磨国風土記』によれば、景行天皇が村を通行した際に村人が献上した「お食事（みあゑ）」を食べたことから「阿閑の村」と呼ばれるようになったとか。そういえば、播磨町の町制施行20周年記念誌のタイトルは「阿閑の里」だった。

■ 年貢米を大坂に運ぶため、加古川に舟運を拓く～第 1 期

秀吉が天正 18 (1590) 年、小田原攻めに勝利して天下統一を果たし、大坂が日本の政治・経済の中心になりました。播磨は秀吉の領地となっていました。東播磨や丹波の物資を大量に大坂に運ぶには、牛馬の背や荷車では時間がかり過ぎます。そこで考えられたのが、兵庫県下最大の一級河川・加古川を利用した舟運です。

文禄 3 (1594) 年、東播磨の豊臣氏領を管理していた郡代・生駒玄蕃が、財力のあった滝野の大庄屋・阿江与助らに命じ、通船を妨げる河床の岩盤を開削し、滝野から高砂港までの舟路を完成させました。与助は、加東郡大門 (現・加東市大門) から上流の開削を担当し、大門から高砂までの間、数ヶ所の岩盤を開削したのは、加東郡垂井村 (現・小野市垂井町) の三郎右衛門と印南郡砂部 (いさへ) 村 (現・加古川市東神吉町砂部) の彦兵衛の二人でした。現在も、浅瀬にはその開削跡が認められるところが少なくありません。

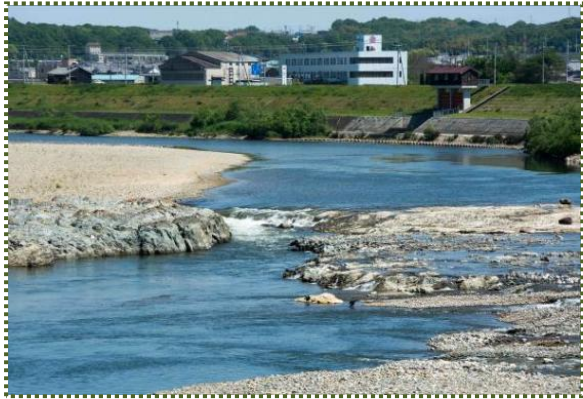


写真-3 小野市黍田町地先の開削跡



写真-4 小野市来住地先の開削跡

■ 加古川に舟運を拓く～第 2 期

第 2 期は、姫路藩主・池田輝政による滝野以北、氷上郡本郷 (現・丹波市氷上町本郷) までの川普請および新町河岸の造立、高砂港の整備です。与助は、田高 (たこう) 村 (現・西脇市黒田庄町田高) の西村伝入斎とともに慶長 9 (1604) 年、田高川 (加古川) の舟路開削を成功させます。

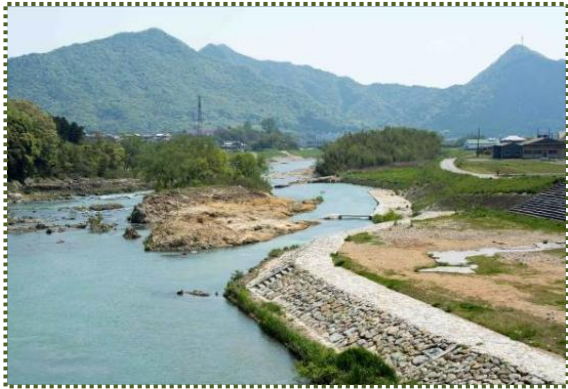


写真-5 田高川の舟路開削跡 (緯度橋下流の津万滝)



写真-6 本郷舟座跡

そして、慶長 11 (1606) 年には本郷までの通船が可能になった結果、本郷から河口の高砂港までの全長約 65km の舟路が完成し、23ヶ所の舟着き場ができました。舟運に使われた高瀬舟は底が浅く平たい舟で、本郷川 (加古川) では長さ 6.0m、幅 1.26m のもので、米を約 15 石積んだそうです。

大名の年貢米や大豆・薪炭・材木・農産物等が川を下り、塩や海産物・肥料・灯油・日用雑貨等が上りました。高砂港に着いた米などの荷は廻船に積み替えられて大坂・堂島や江戸へ送られました。

当時、本郷は、奥丹波や但馬、丹波からの物資の集散地として賑わいましたが、明治 32 (1899) 年阪鶴鉄道 (現 JR 福知山線) の開通により約 300 年にわたる舟運の歴史に幕を閉じました。

なお、写真-6 の「本郷舟座跡」より 100m ほど下流の稲継にかつての船溜跡があったそうですが、河川改修でその姿を消したとか。

■ 舟運を分断していた鬮龍灘

このような開削工事により加古川の流れを利用した舟運が始まりましたが、鬮龍灘だけは開削が困難で舟路を確保できなかったため、舟運は、鬮龍灘を境に上流部と下流部に二分して行われました。

その結果、丹波地域などから瀬戸内海へ向かう荷物は、写真-7のような船底が浅く平たい高瀬舟で鬮龍灘の手前まで運ばれ、そこで一旦陸揚げされて鬮龍灘下流の「座の浜」へ運ばれ、そこで再び高瀬舟に積み込まれていました。

また、舟運が行われる期間は、かんがい用水が不要となる秋の彼岸（9月23日頃）から翌年の八十八夜（5月2日頃）までの約220日間で、朝出航して翌日の夕方に帰る二日舟でした。また、木材を筏に組んで運ぶ場合は、鬮龍灘の手前で解体し、一本ずつ滝壺に落とし下流の「座の浜」で筏を組み直して高砂へ下ったと言われています。

そのため、鬮龍灘周辺の河岸（船着場）には、舟運の中継基地として船問屋や宿屋などが建ち並んでいたそうです。



写真-7 高瀬舟の実物大模型（「水分れ資料館」にて）



写真-8 滝見橋左岸直下の新町河岸跡

■ 舟座は滝野と田高に置かれる

「舟座」は、加古川を上下する高瀬舟を領主に代わって取り締まるもので、積み荷を規制し、五分一銀^{*2}という通行税を船問屋から徴収するために置かれた役所です。記録上では、慶長11（1606）年に氷上郡本郷（現・丹波市）から滝野を経由して、高砂港までの開削が完工した時に設置されたといわれています。

「舟座」は、「滝野舟座」が上滝野に、「田高舟座」が船町にそれぞれ設置され、見張り番の常駐する御番詰所や会所、舟座御高札等が設置されていました。

・「**滝野舟座**」が管轄した河岸は、天保9（1838）年の文書によると上滝野・新田から下流の大門までの“東西九ヶ村”とあり、その河岸を拾ってみると、上滝野、新町、北野、下滝野、西垂、河高、安取、野村、小部野、上田、大門の計11ヶ所になります。座元には、開削に功のあった阿江家が当たり、これらの船問屋から五分一銀の通行税を取り立てていました。

・「**田高舟座**」は、篠山川と加古川の合流点のすぐ下流にある三ヶ村（さんかそん）井堰（現・西部井堰）の上流右岸側に置かれ、田高川の舟運の基地でした。管轄範囲は、氷上郡本郷から滝野までの約30kmで、座元には、舟路開削に功のあった西村家が寛文5（1665）年まで就き、西村家の没後は商人たちによる入札請負制となります。

現在は、昭和期の三ヶ村井堰大改修とともに舟座があった当時の面影は消えてしまっていますが、蔵元などの地名が残っています。

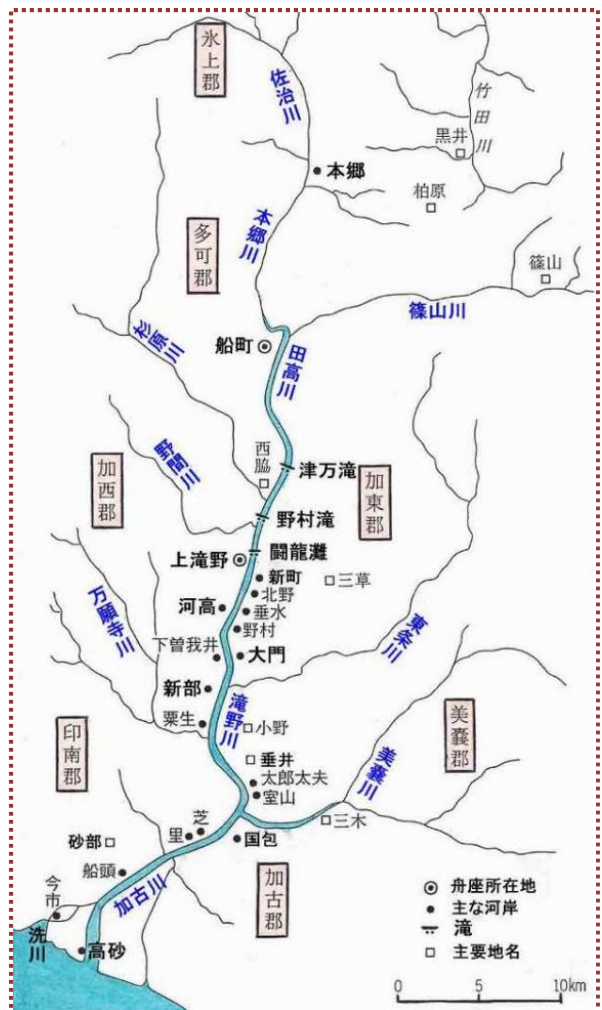


図-1 加古川舟運図（『高砂市史 第二巻』から引用・加工）

※2 五分一銀：舟運利益の五分之一を舟の通行税として徴収するもので、吉田省三氏はその著書で積み荷の値の2%程度と述べている。この通行税は、滝野において、田高・滝野両舟座立会の下に船問屋から取り立て、その後取り決めた両座の配分比率に従って配分される。舟座は、船問屋から通行税を徴収する一方、領主に対して運上銀を上納するシステムとなっている。



写真-9 閼龍橋から閼龍灘を撮影（平成23年7月）

■ 明治に入り、舟座の廃止により舟運は自由化、掘割水路完成により舟運は盛期を迎える

上の写真-9は、一般県道349号・市場多井田線の閼龍橋から、奇岩・怪石が河床いっぱいに広がる閼龍灘を撮ったものです。慶応4（1868）年鳥羽伏見の戦いを境に幕藩体制は崩壊へと進み、明治2（1869）年2月、田高舟座が廃止、同年4月に滝野舟座が廃止となり、「五分一銀」徴収権も停止されました。ただ、滝野舟座だけは、明治4（1871）年に再興し「五分一銀」の徴収が認められましたが、同年に行われた廃藩置県により翌明治5（1872）年に再び廃止となりました。

舟座が廃止されても、閼龍灘の岩場は通過できず、物資は依然としてこの中継地で移し替えなければなりません。明治5（1872）年、多可郡黒田庄村（現・西脇市）の村上清次郎が長い間舟運を阻んでいた閼龍灘の開削許可を新政府に願い出て、明治6（1873）年1月に開削工事に着手、その年末に工事は完成しました。工事は、生野鉱山のフランス人技師エミル・テオフィール・ムーセ^{※3}等の指導によってダイナマイトを使用し、比較的短期間で完成しました。

写真-9の中央部の水路が、ダイナマイトを使用して開削された「掘割水路」です。水路の長さ180m、幅8m、深さ4mと現地の説明板に記されています。この水路開削によって、荷物は閼龍灘で積み替えることなく高砂まで運ぶことができるようになり、舟運の自由化も相俟って舟運も河岸も盛期を迎えました。

※3 エミル・テオフィール・ムーセ：明治4（1871）年にフランスから招いた鉱山技師の一人で地質学者でもあった。生野鉱山の開発に携わり、8年間の滞在で多くの技術を伝え、鉱業の発展に貢献した。

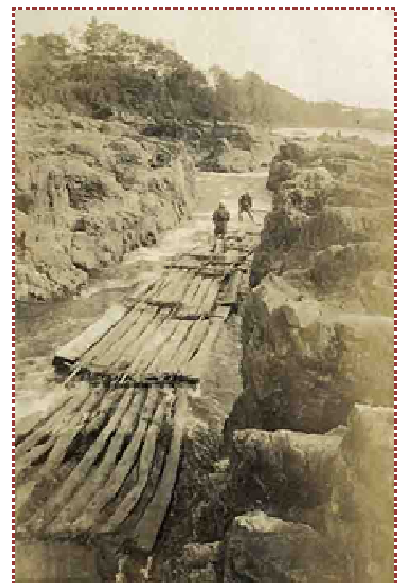


写真-10 掘割水路を流れ下る筏
〔加東人物伝～阿江与助〕から引用)

■ やがて物流は舟運から鉄道へ

明治 32 (1899) 年 7 月、阪鶴鉄道(現・JR 福知山線)が大阪～福知山間直通列車運転を開始すると、丹波から本郷への荷物は来なくなり、本郷川の舟運が終わりを告げます。

そして、大正 2 (1913) 年の播州鉄道(現・JR 加古川線) 開通により、320 年間丹波や播磨の経済・文化の動脈として活躍してきた加古川舟運の歴史も幕を閉じ、物流の主演は「舟」から鉄道へと移っていきました。

■ モノローグ

かつて舟運の障害となっていた鬮龍灘、そして鮎にとっても遡上の難所となっていた鬮龍灘、その鬮龍灘は治水面でも大きな障害となっています。

平成 16 (2004) 年の台風 23 号災害を受けて、国管理区間では平成 17 (2005)～22 (2010) 年に緊急治水対策を実施し、一方、県管理区間でも鬮龍灘上流の西脇市域で加古川本川や右支川の野間川、杉原川において、平成 16 (2004) 年～22 (2010) 年に河川激甚災害対策特別緊急事業を実施しています。

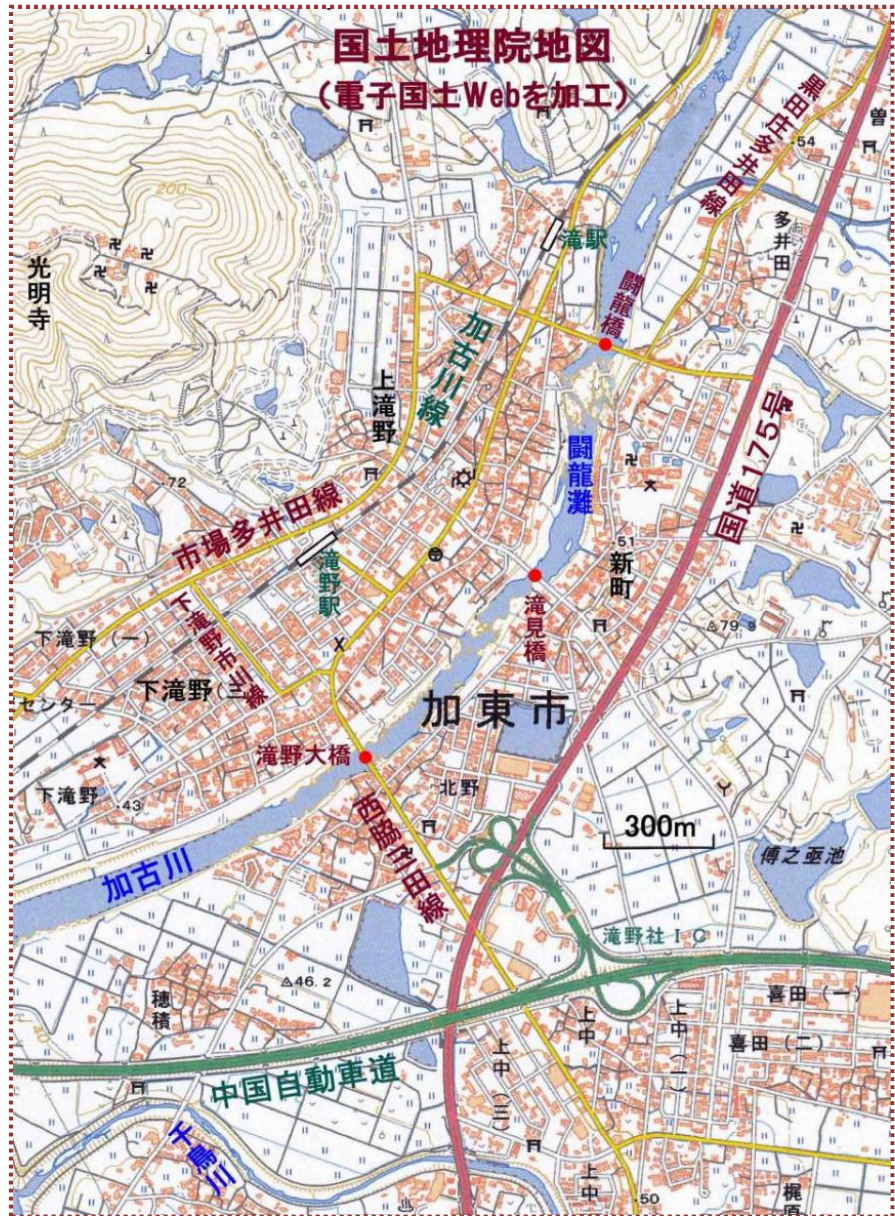


図-2 鬮龍灘周辺地図

しかし、その後も平成 23 (2011) 年 9 月の台風 12 号洪水、平成 25 (2013) 年 9 月の台風 18 号洪水などで再度の浸水被害が発生しています。

写真-11 は、令和 8 (2026) 年 2 月、鬮龍灘下流に架かる滝見橋から右岸護岸工の施工状況を撮影したものです。前方に見える岩場が鬮龍灘です。

将来の治水対策を考えると、いずれこの鬮龍灘の河積狭小部も何らかの対策を講じる必要が出てきます。

平成 20 (2008) 年 9 月に策定された「加古川水系河川整備基本方針」では、「中流部において加古川の特徴的な景観を形成する「鬮龍灘」では景観に配慮し、沿川住民から親しまれてきた周辺景観と調和した整備に努める。」と記載されています。この表現をどのように具体化していくのか、「治水」と「景観」や「水利用」とどのように折り合いをつけるのか、今後の検討課題となっています。

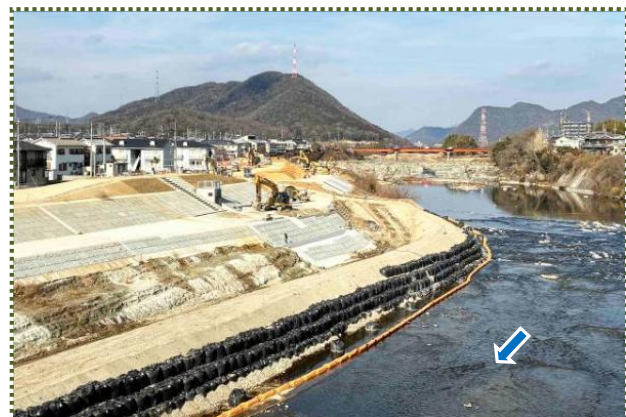


写真-11 滝見橋から右岸の護岸工施工状況を撮影
(前方に鬮龍灘および鬮龍橋が見える：令和 8 年 2 月撮影)

【参考文献】

- 1 『東播磨の歴史—胎動する庶民の時代』 東播磨の歴史を考える実行委員会編 平成 16 年 7 月
- 2 『兵庫史を歩く No.44～史跡の町・播磨町を訪ねる』 西宮明昭山の会 HP 令和 6 年 2 月
<https://meishoyamanokai.com/sankou-ki/sankouki-240217-01/hyougoshiwoarukuoonakaiseki.pdf>
- 3 『加東人物伝～歴史を刻んだ開拓者・阿江与助～』 かとうトリビューンHP 令和 7 年 4 月
<https://kato-tribune.com/2025-4-inishiehakataru/>
- 4 『加古川舟運の研究』 吉田省三著 平成 6 年 4 月
- 5 『近世の加古川舟運史—滝野船座を中心に—』 野川至 平成 3 年 3 月
- 6 『歴史の道調査報告書 第五集 加古川・円山川の舟運』 兵庫県教育委員会 平成 7 年 3 月
- 7 『高砂市史第二巻～通史編（近世）』 高砂市 平成 22 年 6 月
- 8 『加古川中流部の緊急的な治水対策について』 国土交通省 近畿地方整備局 姫路河川国道事務所 HP
https://www.kkr.mlit.go.jp/himeji/kasen/kaisyuu/tyuubukinkyuu/loj3jf000000199o-att/06_siryuu3.pdf
- 9 『闘龍灘、豊臣秀吉、阪鶴鉄道』 フリー百科事典『ウィキペディア (Wikipedia)』

※発行：平成 23 (2011) 年 8 月 『ひょうご水百景』 No.3

改訂：令和 8 (2026) 年 4 月 『ひょうご水百景』 No.3-2