

ひょうご 水百景

No.104 美囊川（三木市上の丸町）

～三木城の天然の外堀・その後の舟運「三木川通船」が物流を担う～



写真-1 城山橋から神戸電鉄・美囊川橋梁と三木城址を撮影（令和元年5月）

■ 別所則治、美囊川を外堀として三木城を築城

上の写真-1は、一級河川・加古川の左支川・美囊川（みのがわ）に架かる城山橋から、三木城址および神戸電鉄・美囊川橋梁（昭和13年架橋）を撮影したものです。三木城は釜山城や別所城とも呼ばれた平山城で、美囊川を天然の外堀としています。小寺氏の御着（ごちゃく）城（姫路市御国野町）、三木氏の英賀（あが）城（姫路市飾磨区英賀宮町）と並び「播磨三大城」と称されていました（何が「三大」なのかよくわかりませんが）。

この地に城を築いたのは赤松氏の流れを汲む別所則治だそうです。応仁の乱後の世情不安定な中、文明15（1483）年冬、播磨守護・赤松政則が播磨をめぐる勢力争いで山名政豊に大敗し堺に逃亡します。翌文明16（1484）年2月、赤松政則は家臣団により家督を廃されますが、側近だった則治は政則を擁して上京し、3月には室町幕府第9代将軍・足利義尚に謁見し、12月に播磨への帰還を果たします。その後も、則治は数々の武功を挙げ政則より東播磨8郡を与えられます。そして本拠となる三木城を築城し、別所氏は赤松氏家臣団の中で浦上氏に次ぐ実力者となります。

三木城は、三木と有馬温泉を結ぶ湯の山街道沿いの上の丸台地に築城されました。築城時期については諸説あってはつきりしませんが、『三木戦史』に「明応元（1492）年九月三木ノ釜山城ヲ築キテ之ニ抛リ」とあることから、この地に三木城が築かれたのは、明応元年頃と推定されています。

城は、北に美囊川およびその左支川・志染川（しみがわ）が流れる天然の要害で、南側の防御線については、ボランティアガイドされてる方の話によると「空堀」が設けられていたとのこと。

なお、三木城は慶長20（1615）年に出された一国一城令により破却されています。



写真-2 神戸電鉄・美囊川橋梁と三木城址

■ 別所氏の命運を変えた「加古川評定」

織田信長が、天下布武（信長の天下統一事業）の象徴として安土城の築城を始めたのが天正 4（1576）年 1 月、信長 42 歳のときでした。その翌年の天正 5（1577）年頃、播磨国内は織田氏と毛利氏の勢力争いの中にあって、多くの勢力が織田氏寄りとなっていました。

天正 6（1578）年 2 月、毛利攻めに向けて織田信長の家臣・羽柴秀吉は播磨に入り、糟屋武則（かすやたけのり）の居城・加古川城に播磨国内の城主を集めます。世にいう「加古川評定」です。三木城主・別所長治は、叔父の執権・別所吉親と老親の三宅治忠を代理として送ります。吉親は秀吉に、別所氏の家系から代々の軍功を語って長談義に及び秀吉の不興を買ったことから、三木城に帰ってその憤懣を長治にぶつけます。織田方の走狗（そうく）となって軍功を積んでも、毛利氏を滅ぼした後、播磨は秀吉の所領となるであろうし、そうなれば別所氏も結局は織田氏に滅ぼされるであろうと説いたため、長治は織田氏に反旗を翻すことを決意します。

長治は毛利氏と通じ、戦に備えて三木城を修築し、当時東播磨随一の要害と言われていた三木城に立て籠ります。そして、東播磨の諸城主に檄文を発し、志方城主・櫛橋伊定（くはしこれさだ）や神吉（かんき）城主・神吉頼定、淡河（おうご）城主・淡河定範、高砂城主・梶原景秀、野口城主・長井国秀、端谷（はしたに）城主・衣笠範景らがこれに応じ、約 7,500 余騎がそれぞれの城にて籠城します。

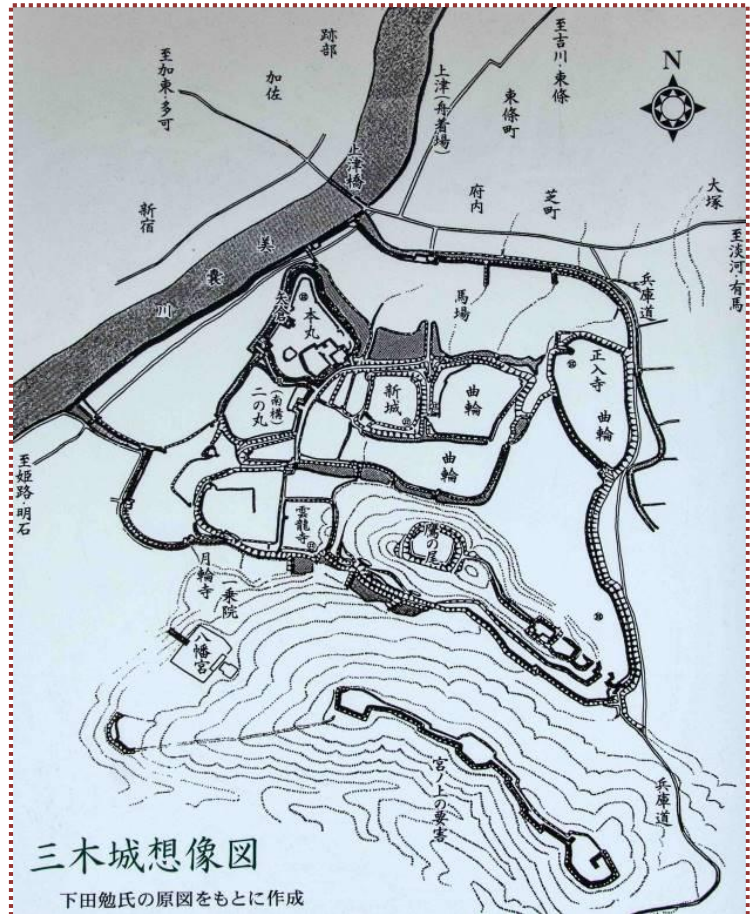


図-1 三木城想像図（「国史跡 三木城跡」説明板から引用）

■ 三木合戦～三木の干殺し（ひごろし）

これに対して、羽柴秀吉率いる織田軍は、別所氏に与（くみ）している城や三木城の支城を一つ一つ攻め落としていき、三木城を包囲して兵糧（ひょうろう）の補給を断つ兵糧攻めにします。

秀吉が陣を敷いたのは、美囊川と志染川に挟まれた平井山という丘陵地で、二つの川を防御線とした守りに有利な地を選んでいました。秀吉の軍師であった竹中半兵衛もその近くに陣を構えていましたが、陣中で亡くなったため、彼の墓はその近くにありますが。（図-2 参照）

1 年 10 ヶ月に及ぶ兵糧攻めに遭った三木城では、「牛や馬を食べ尽くし、草や木の根、木の皮をかじり、それもなくなると、虫や蛇、鼠を捕らえて食べ、果ては壁土の中の藁まで口にしたり」という飢餓地獄となり、餓死者が続出したといわれています。



写真-3 別所長治公の石像



写真-4 別所長治辞世の句碑

長治は、飢えに苦しむ家臣・領民の命を救うことを条件に自害することを秀吉に申し入れ、天正8（1580）年1月17日、一族とともに自刃（じじん）（享年23歳）して三木城を開城しました。

現在、上の丸公園の本丸跡には、長治辞世の句碑（写真-4）、別所家一族の辞世の句碑、そして近年立てられた長治公の石像（写真-3）があります。

今はただ うらみもあらじ諸人の
いのちにかはる我身とおもへば （別所長治）

落城後、秀吉は三木城を播磨支配の拠点にするべく（後に黒田官兵衛の意見を容れて姫路城を拠点とする）、城下町再建のため徳政令を出したので、離散していた城下の住民は戻り、町は元どおりの賑わいを取り戻していきます。



写真-5 別所長治像
（Wikipedia「三木城」から引用）



図-2 三木市中心市街地の地図

■ 江戸中期、美囊川を利用した舟運「三木川通船」が始まる

三木の町は、江戸中期の頃には職人の町として知られ、延享（えんきょう）元（1744）年の「三木町諸色明細帳」には、大工 140 軒、形屋（染紙の製造）16 軒、瓦屋 2 軒、紺屋（染物屋）26 軒、鍛冶屋 12 軒、樽屋 48 軒などと記されています。最も多い大工たちは京や但馬、丹波にまで足を伸ばして活躍、その関係で大工道具を造る鍛冶屋が根つき、三木は「金物の町」として発展していきます。

美囊川に舟運が開かれたのは、江戸中期の明和 7（1770）年だそうです。因みに滝野の阿江与助ら 3 人が豊臣秀吉配下の奉行・生駒玄蕃の命を受け、加古川に舟運を開いたのは文禄 3（1594）年です。

慶長 7（1602）年に芝町（現・三木市芝町）へ来た大西貝屋惣右衛門（別所長治の家来だった加古弥七郎の末裔）の子孫である貝屋清七が、明和 7（1770）年に 4～5 石積船 30 隻で「三木川（美囊川）通船」を始めますが、開業したものの荷物が集まらず、実質 2～3 隻しか稼動しない状態で、冥加金の支払いにさえも欠き通船業は失敗します。清七は明和 9（1772）年失意のうちに亡くなっています。

翌安永 2 (1773) 年、上五ヶ町惣年寄・芝町の福田代蔵 (与六郎) と下五ヶ町惣年寄・銭屋与七郎の 2 人が、三木川通船を受け継ぎ 3 隻から始めます。近隣の地区とたびたび紛争が起こっていますが、寛政 6 (1794) 年には船が 6 隻となり 5 石積から 20 石積へと船も大型化しています。三木町が大工道具を中心とした金物などの商工業の発展により文化年間 (1804~1818) には船が 8 隻に増加、三木川通船も発展していきます。福田代蔵はこの頃以降 20 年以上にわたり、上五ヶ町の惣年寄を務めています。

三木市の中心部を流れる美囊川の左岸側には、「上津」「中津」「下津」という三ヶ所の舟着場がありました。

上津は、街道筋に住む庶民の物資の集積地です。ナメラ (滑原) 商店街を抜けると、湯の山街道と東條街道の分岐点があり、この舟着場跡は東條街道に入ってすぐのところにあります。美囊川に架かる上津橋の上流約 150m 地点の岸辺には「上津舟付場跡 (原文どおり)」と刻まれた擬木柱が建てられています (写真-7)。

中津は奉行所の専用舟着場で現在の福有橋付近に、下津は宿場町の庶民の流通品の集積地で現在の末広橋の下流付近にあったそうです。(図-2 参照)

なお、三木川通船が鉄道に取って代われ高瀬舟は廃船となりますが、その舟の底板を外壁の腰板に再利用した建物が湯の山街道沿いにあります (写真-8)。



写真-6 上津橋から上津舟着場跡を望む



写真-7 上津舟着場跡の擬木柱



写真-8 舟の底板を利用した舟板壁 (三木市府内町)



写真-9 美囊川に架かる城山橋を望む (中津)



写真-10 美囊川に架かる末広橋を望む (下津)

■ 三木川通船を代替するために設けられた播州鉄道

加古川水系の舟運を代替する目的で播州鉄道が設立され、大正 2 年 (1913) 4 月 1 日に加古川町駅~国包駅 (現・厄神駅) が開業、さらに大正 5 (1916) 年 11 月 22 日には三木川通船を代替するために厄神駅と金物の町・三木を結ぶ路線が開業します。しかし、元々の開業目的が貨物輸送であったことから、当時の物流ルートであった加古川・高砂へ向かって線路が敷かれたため人の流れとズレがあり、開業当初から旅客輸送はわずかでした。

昭和 12 (1937) 年に神戸電鉄粟生線が開業すると利用者はさらに減り、戦後の貨物輸送廃止後はジリ貧状態でした。このため昭和 43 (1968) 年に国鉄 (現・JR 西日本) の赤字 83 路線に選定、昭和 56 (1981) 年には第一次特定地方交通線に指定され、昭和 60 (1985) 年に三木鉄道 (第三セクター) へと転換されました。

しかし、転換後は加古川への直通列車がなくなったため一層乗客が減少するという厳しい状況が続き、結局平成 20 (2008) 年 4 月 1 日に廃線となりました。

廃線後の三木駅跡地は三木鉄道記念公園として整備され、三木鉄道の歴史を今に伝えています。駅舎が地域の交流拠点として生まれ変わり、三木鉄道（旧国鉄時代を含む）で使われていた物品や写真が展示されています。また、横には三木駅の車庫を改修して、農産物直売所と地元産食材を使ったお食事処が設けられています。



写真-11 三木鉄道記念公園



写真-12 三木鉄道公園

■ モノローグ

「令和」時代の幕が開けたばかりの10月、東日本を襲った台風19号により甚大な被害が出ました。地球温暖化の影響なのでしょう。「想定を超える規模の雨」といったフレーズが毎年のように使われる事態に私たちはただ唖然とするばかりです。技術や機械の進歩により河川の洪水に対する安全性は格段に向上しているはずですが、自然はそれをあざ笑うかのように大地に洪水の爪痕を残していきます。

「災害は忘れなくてもやってくる」どのような状況になっても、命だけは守る、被害を最小限に抑える、そのための減災対策に一人一人が取り組むことが大切です。

マルバルコウ（丸葉纒紅）

北アメリカ原産。ヒルガオ科サツマイモ属のつる性一年草。別名ルコウアサガオ。草丈は3~4m。江戸時代末期に観賞用として導入され、本州中部以南の各地に帰化している。開花期は7~10月。花は1.5~1.8cmと小さく目立たないが、近寄ると朱色で美しい。虫媒花で、畑地・樹園地・牧草地・路傍・荒地に生育する。蒴果は風・雨・動物・人間により伝播する。日当たりの良いところを好む。土壌環境に対する適応性が大きい。三木鉄道記念公園の線路跡沿いに咲いていた。



写真-13 マルバルコウ

【参考資料】

- 1 『三木市史』 三木市 昭和45年11月
- 2 『播磨史ちいさな旅』 橘川真一 平成20年2月
- 3 『パンフレット・街道をゆく』 三木市豊かなくらし部商工観光課 平成28年10月
- 4 『マルバルコウ』 国立環境研究所侵入生物データベース
<https://www.nies.go.jp/biodiversity/invasive/DB/detail/80290.html>
- 5 『加古川線、三木鉄道三木線、三木城、櫛橋伊定』 フリー百科事典『ウィキペディア (Wikipedia)』

※発行：令和2(2020)年1月 『ひょうご水百景』No.104
改訂：令和8(2026)年4月 『ひょうご水百景』No.104