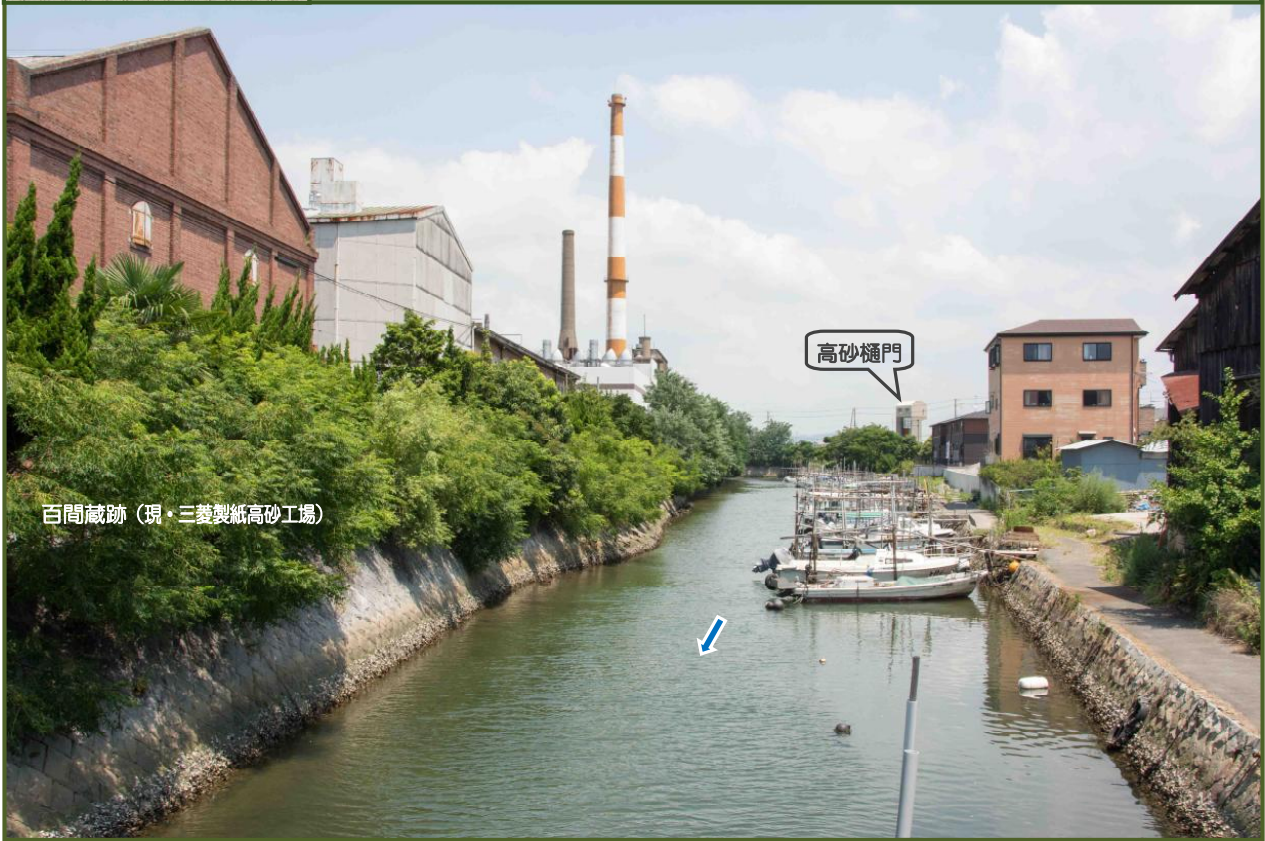


# ひょうご 水百景

No.77 堀川（高砂市高砂町堀川地区）

～物流は舟運から鉄道へ・高砂堀川の変遷～



百間蔵跡（現・三菱製紙高砂工場）

高砂樋門

写真-1 永楽橋から堀川上流部を撮影（平成29年7月）

## ■ 鉄道の発達とともに加古川舟運が衰退

上の写真-1は、一般県道210号・高砂港線の永楽橋（昭和4年竣工）から堀川（旧高砂川）を撮影したもので、左手に見える赤レンガの建物は三菱製紙高砂工場です。江戸時代、ここに姫路藩の米蔵「百間蔵」（『ひょうご水百景』No.76参照）があって、年貢米を積んだ高瀬舟が行き来して、加古川流域圏の物流を支えていました。

しかし、明治時代に入ると西洋文明の荒波が押し寄せ、物流にも大きな変化が現れます。明治5（1872）年9月、わが国初の鉄道が新橋～横浜間に開通、明治7（1874）年5月には大阪～神戸間が開通、明治22（1889）年には新橋～神戸間が全通し、鉄道が大量の物流を担うようになります。一方、神戸から西の区間は、官設ではなく私設鉄道（山陽鉄道会社）によって建設が進められることになり、明治22（1889）年9月1日に神戸～姫路間が全線開通します。

さらに、加古川の舟運を代替する目的で設立された播州鉄道によって、大正3（1914）年9月に西脇～高砂港間が全線開通、これにより高砂町は港を水陸交通の中継拠点として発展が期待されたのですが、残念ながら加古川町が物資輸送の拠点となる一方、高砂町は衰退を余儀なくされることとなります。

今回は、鉄道の整備に伴う高砂堀川の変遷について調べてみました。



写真-2 永楽橋から堀川下流部を望む

## ■ 明治 22 年、山陽鉄道・神戸～姫路間が全通

明治 21 (1888) 年 1 月 4 日、神戸～下関間を計画路線として山陽鉄道会社の設立が許可されます。山陽鉄道 (現・JR 山陽本線) の明石～姫路間は、当初海沿いのルートを計画していましたが、高砂町の反対により加古川町を通るルートに変更され、加古川町に駅が設けられます。

同年 11 月 1 日兵庫～明石間が開通、長大橋梁を必要とする加古川と市川には仮橋を架けて敷設を急ぎ、同年 12 月 23 日に姫路までの営業運転を開始します。そして、翌明治 22 (1889) 年 9 月 1 日に神戸～兵庫間が開通、これで当地域の東西方向の鉄道は整備されました。その結果、高瀬舟によって運ばれてきた米穀の大半が加古川駅で陸揚げされ、鉄道によって大阪方面に輸送されるようになり、高砂港にまで下ってくるものはわずかとなります。

## ■ 播州鉄道 (現・JR 加古川線) を創設……加古川舟運は完全に途絶

明治後期、長らく南北方向の輸送を担っていた加古川舟運を代替する鉄道を敷設しようとする計画がいくつか出されますが、日露戦争 (1904～1905) 後の恐慌到来を受けて消滅します。そのような中、地方鉄道を普及させる目的で明治 43 (1910) 年 4 月に軽便鉄道法が公布され、規格制限が緩和されて私鉄の出願と敷設が容易になり、加えて政府から補助金が出ることとなります。これを受けて、播州鉄道は明治 43 (1910) 年 11 月に申請され、翌明治 44 (1911) 年 1 月に認可されます。ルートは、高砂から西脇までの約 38.8km を本線とし、国包 (くにかほ) から三木までの支線および阿形から北条までの支線を設けることとしています。ただ、軽便鉄道とはいえ山陽鉄道への乗り入れを考慮して、レール幅は普通鉄道と同じ 1,067mm を採用しています。

大正 2 (1913) 年 4 月 1 日、加古川駅～国包駅 (現・厄神駅) 間が開業、その後、7 月に西脇駅 (廃止された鍛冶屋線の駅) まで延伸、8 月 10 日には盛大な開通式が西脇で行われました。これにより加古川の舟運は完全に途絶することに。

なお、高瀬舟の運航は秋の彼岸以降の 9 ヶ月間なので、それ以外の期間に当時の舟運関係者の多くが (皮肉なことに)、播州鉄道の建設工事に従事していたとか。

## ■ 播州鉄道の高砂延伸

残る加古川～高砂間については、加古川に架ける長大橋梁の投資に見合う収益が見込めないことから、尾上村に高砂口駅を設け、加古川駅～高砂口駅間 L≒4.67km を大正 2 (1913) 年 12 月 1 日に暫定開業させます。

さらなる延伸についてはかなり難航しますが、結局高砂町が寄付に応じることで大正 3 (1914) 年 1 月延伸線の工事が始まります。十輪寺前の西堀川 (蓮池) を埋め立てて高砂駅を、さらに高砂港まで線路を伸ばして高砂浦駅を設け、同年 9 月 25 日に盛大な開通式が行われました。大正 4 (1915) 年には三菱製紙・鐘紡両工場への引込線も敷かれました。

これにより高砂港が水陸交通の中継拠点として発展することが期待されたのですが、物流の主役は安全・迅速・確実性に富む鉄道輸送に移行、物資の集散・中継的地位に変化が起こり、加古川町が物資輸送の拠点となる一方、高砂は集散市場としての機能を失います。

播州鉄道はその後順調に業績を伸ばしていきますが、強気の多角経営、過度の積極策が裏目に出て、第一次世界大戦 (1914～1918) 後恐慌の到来とともに財務破綻に陥ります。

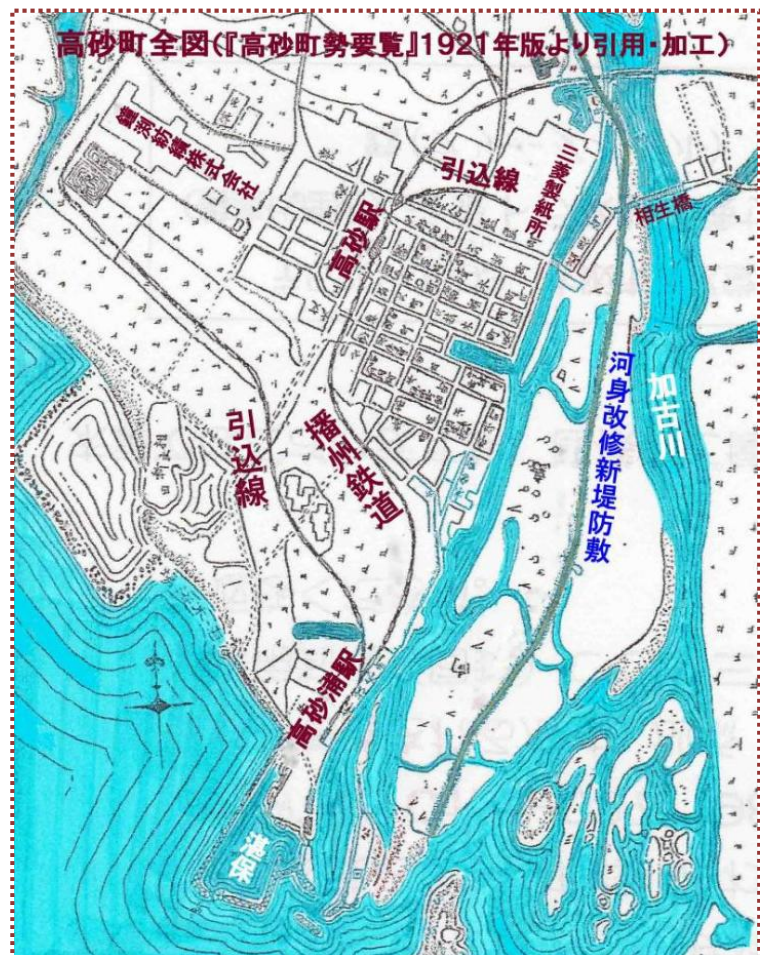


図-1 大正 10 年頃の高砂町の状況

そして、大正 12 (1923) 年 12 月 21 日多額の債務で営業が継続できなくなったとして播丹鉄道（播但線の前身である播但鉄道とは別）に譲渡されます。大正 13 (1924) 年 12 月 27 日には野村駅（現・西脇市駅）～谷川駅間が延伸開業し、現在の加古川線が全通、昭和 18 (1943) 年には播丹鉄道が国有化され、国鉄加古川線および高砂線となります。

### ■ 高砂の町を浸水被害から守るため銚子口に高砂樋門を設ける

大正 11 (1922) 年度に着工した加古川改修工事（「ひょうご水百景 No.36 参照」）は、直轄工事年報中の「河状並びに計画大要」によると、「河口における高砂港は、従来非常出水の場合には必ず浸水を免れないことから、堀川は新堤により本川と隔離し、その上端には樋門を設け、平時は通水・通船の用に供し、洪水の際には閉鎖し、これにより高砂町を洪水の患害から免れるようにする」（意識）と記されています。

工事は下流部の掘削・浚渫から始まり、これにより生じた土砂を利用して堤防が築かれ護岸工が施工されました。また、樋門や橋などの拡幅・改築も併せて行われました。堀川の分派点であった銚子口に設けられた高砂樋門は、幅 3.6m、高さ 4.2m の拱形隧道で、大正 12 (1923) 年 1 月起工、同 13 (1924) 年 9 月に竣工しています。なお、昭和初期には、堀川の浚渫が行われています。



写真-3 昭和 57 年完成の現・高砂樋門



写真-4 高砂樋門付近の堀川



写真-5 加古川堤防の裏法に立つ石柱「旧高砂樋門跡」

### ■ 高砂線が廃止される

モータリゼーションの進展や沿線環境の変化から昭和 45 (1970) 年以降旅客・貨物とも減少してきた結果、高砂線は国鉄経営再建促進特別措置法に基づく第一次廃止対象路線となり、第三セクター方式を模索するも、昭和 59 (1984) 年 11 月末をもって廃止されることとなりました。

かつて加古川に架かっていた高砂線の橋梁は、橋脚も含めてほぼ跡形もなく撤去されています。高砂線が早々に見切りをつけられた一因は、この老朽化した橋梁の改築費用が大きかったためだそうです。

なお、堀川地区の廃線跡

は大部分が緑道になっていて、所々に往時を偲ぶモニュメントが設置されています。

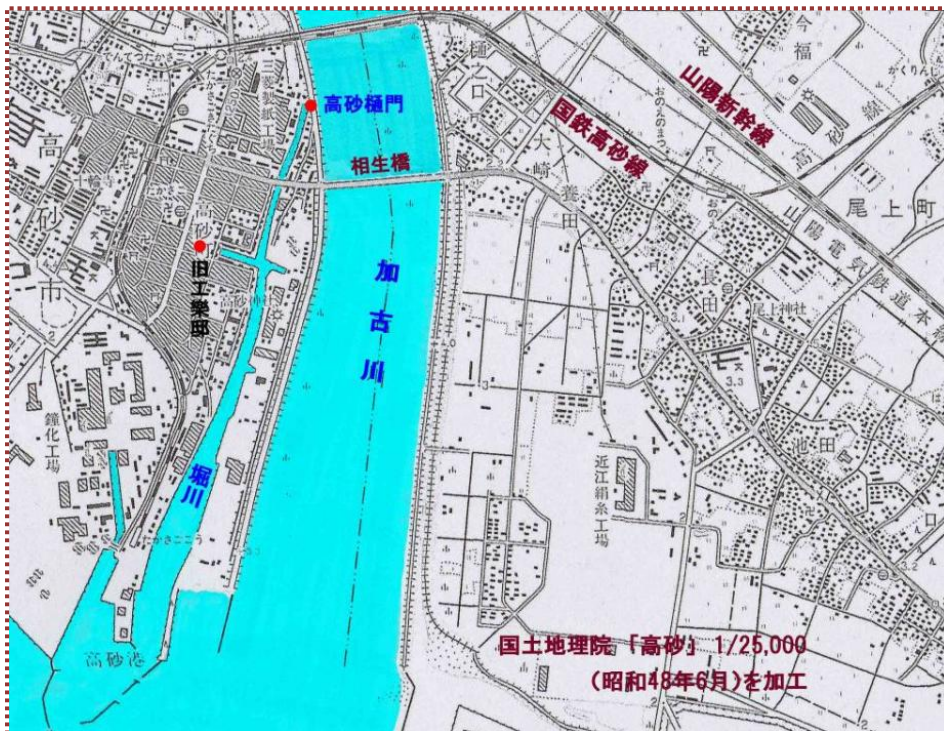


図-2 在りし日の高砂線



写真-6 山陽電鉄加古川橋梁  
(この直下流に旧国鉄高砂線の橋梁があった)



写真-7 旧国鉄高砂線の分岐点に残る  
信号機をモニュメントとして保存



写真-8 旧国鉄高砂線の分岐点に設置されて  
いた転轍機※1をモニュメントとして保存



写真-9 旧国鉄高砂線・高砂駅跡の  
モニュメント



写真-10 十輪寺前の緑道  
(旧国鉄高砂線廃線跡)



写真-11 緑道 (旧国鉄高砂線廃線跡)

※1 転轍機(てんてつき)：鉄道で、車両を他の線路に移すために、線路の分かれ目に設けてある装置。

## ■ 高砂堀川の埋め立て

高砂の町の周囲に設けられた堀川は、時の流れの中でかなりの部分が埋め立てられています。それぞれの堀川の埋め立ての時期を調べてみました。

### ① 西堀川、北堀川

江戸時代、新田開発によって海と切り離された西堀川は、『播磨名所巡覧図絵』にも描かれているように蓮が群生し「蓮池」と呼ばれていました。『高砂市史第三巻』によると、「高砂線の工事の際に蓮池が埋め立てられて…」とあることから、西堀川(蓮池)は大正 3 (1914) 年に埋め立てられたと考えられます。

北堀川については、『ひょうご水百景 No.76』に掲載した大日本帝国陸地測量部が明治 29 (1896) 年 9 月に発行した地図では埋め立てられていませんが、P.2 の『高砂町勢要覧』(1921 版)の「高砂町全図」では、すでに埋め立てられているので、おそらく西堀川埋立の延長線上で大正 3 (1914) 年頃に埋め立てられたと考えられます。



写真-12 『播磨名所巡覧図絵』十輪寺

### ② 南堀川

かつては工楽(『ひょうご水百景』No.76 参照)邸のすぐ前まで南堀川があって、付近には米・炭などを扱う問屋が多くあったそうですが、藍屋町と西宮町を結ぶ町道※2を拡幅・直線化するため、昭和 13 (1938) 年 11 月高砂町議会において公有水面埋立議案が可決され、昭和 14 (1939) 年に南堀川の一部約 725 坪(≒2,397m<sup>2</sup>)が埋め立てられました。

平成 28 (2016) 年、「高砂・堀川周辺地区整備事業」(事業主体：高砂市)の一環である今津町の駐車場整備に先立ち、高砂市教育委員会が発掘調査を実施、その結果、護岸の石垣や荷揚げ場となった石階段の雁木(がんぎ)、スロープ状の石敷きといった港湾遺構が南北 22m、東西 29m の規模で確認されました。この遺構は一度埋め戻されますが、平成 29 (2017) 年度中に雁木の部分を見ることができるとかで駐車場を整備するそうです。

なお、発掘箇所のすぐ西にある工楽松右衛門旧宅(市の指定文化財)では、現在保存修理工事が実施中です。

※2 藍屋町と西宮町を結ぶ町道：昭和 34 年 10 月 6 日に一般県道 229 号(現在は 210 号)高砂港線に認定されている。



写真-13 南堀川西端部の向こうに保存工事中の旧工楽邸が見える



写真-14 南堀川の西において雁木や石垣が確認された遺構

## ■ モノローグ

堀川周辺にはレトロな雰囲気や漂う町並みが今も残っています。高砂市では、平成 17 (2005) 年に県と高砂市が策定した「高砂みなとまちづくり構想」を基に、堀川周辺に残る情緒ある町並みや歴史的施設を保全・活用する取り組みが進められています。涼しくなったら、メタボ対策も兼ねて、ゆっくり散策してみようと思います。

### 【参考資料】

- 1 『高砂市史・第三巻 通史編 近現代』 高砂市 平成 26 年 3 月
- 2 『高砂町史誌』 高砂町史誌編纂委員会 昭和 55 年 4 月
- 3 『近世の高砂』 山本徹也著 高砂市教育委員会 昭和 46 年 10 月
- 4 『東播磨の歴史・3 近世 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
- 5 『土木研究所古書ライブラリー・直轄工事年報』 内務省土木局
- 6 『ノラニンジン』 EVERGREEN 植物図鑑 HP 令和 8 年  
<https://love-evergreen.com/zukan/plant/15507.html>
- 7 『高砂線』 フリー百科事典『ウィキペディア (Wikipedia)』

### ノラニンジン (野良人参)

セリ科ニンジン属の植物で、草地や道端などでみられ、しばしば群生する一〜二年草。茎は高さ 50〜200cm ほどになる。ニンジンとは異なり、根は径 1cm ほどにしか肥大しない。葉は互生する 2〜3 回羽状複葉で、小葉は羽状に細かく裂ける。花は、7 月から 9 月にかけて咲く。世界の温帯に広く帰化し、日本では昭和初期に牧野富太郎によって発見されている。加古川下流の右岸堤防に咲いていた。(平成 29 年 5 月撮影)

※発行：平成 29 (2017) 年 10 月 『ひょうご水百景』 No.77  
改訂：令和 8 (2026) 年 4 月 『ひょうご水百景』 No.77



写真-15 ノラニンジンの花