



写真-1 JR 都賀川橋梁付近から上流を撮影（平成 30 年 3 月）

#### ■ 遮断された大動脈の早期復旧に向けて昼夜兼行の作業

昭和 13（1938）年 7 月 5 日に発生した未曾有の大水害からの都賀川における復旧・復興について、昭和 14（1939）年 6 月 16 日から 29 日にかけて神戸新聞に掲載された神戸市復興部長・富田恵四郎氏の回想録「大水害の苦心」をもとにまとめてみました。

遮断された東西方向の大動脈の復旧に向けて、厚い土砂で埋め尽くされた都賀川では、まずは河道を掘り出すとともに省線（現・JR 東海道本線）を始めとする鉄道や阪神国道（国道 2 号）など東西方向の幹線道路の早期供用を図る必要があります。しかし、都賀川上流六甲川（以下「六甲川」という）と都賀川上流杣谷川（以下「杣谷川（そまたにがわ）」という）は、閉塞した暗渠上が一面の石河原と化しどこが元の川やら全くわからず、点々と流木が交叉し水道管が棒立ちになった状況でした。そこで、元の川筋と思われる方向に赤旗を立てて流心を決め人工河川の築造にとりかかることとします。堆積土砂を開削して両側に仮堤防を築き、鉄線蛇籠や流出してきた巨石を割って石垣を積み、河床は底張りし、取りあえず相当断面の開渠をつくり、急勾配緩和のため所要箇所には落差工を設けるなどして流水をこの開渠に導いたのですが、堆積土砂上に設けた応急の河道なので、大きな出水があると安心は出来ません。



写真-2 水害直後の篠原中町付近  
（『六甲山災害史』から引用）



写真-3 現在の杣谷川



写真-4 現在の六甲川

六甲川・杣谷川の合流点から省線に到る間は、数間置きに百燭光※1の電灯を川の兩岸に延々数100mにわたって点灯し、二千人の人夫による昼夜兼行の開削作業を行いました。8月2日夜来の大雨により阪神国道付近が元の状態になってしまうなどの手戻りもありましたが、11月末には石積護岸の築造・嵩上げ、川の浚渫を終えることができました。

省線の上下流100m余りの区間の復旧工事は、鉄道省と協定の上で鉄道当局が直接施工することになりました。流木の除去にはかなり苦労したようですが、この時、橋桁を1m嵩上げたそうです。

阪神国道は、西灘橋の橋面上に堆積した10尺(≒3m)余の土砂の上を流れている水をかわすために、橋の上に橋を設けることとします。架橋は7月6日午後より着手し徹夜作業の末、翌7日には第四師団高槻工兵隊の応援を受けて完成し、同日午後3時一方通行ながら車が通れるようになりました。さらにその上流に1橋架設し、10日午前には2橋で往復の人車の交通を確保することができ、水害後5日目にして阪神国道の交通が回復旧しました。架設された橋は、幅4m、全長10m、中央に橋脚を有する丸太の桁で、橋面は板張です。ちなみに、地中に埋まっている西灘橋は、幅25.0m、純径間8.6mの鉄筋コンクリートT桁橋です。

土砂で閉塞された西灘橋の下を貫通させる工事も難航しますが、8月26日苦心の作業の末ようやく橋下を一部通水することが可能となり、以後全面貫通へ向けて突貫作業を続けます。河床に敷いたレール上にトロッコを走らせ掘削した土砂を搬出、9月8日ついに全面貫通し、橋上を流れる水を元の河道に切り替えることができました。橋上の堆積土砂及び仮橋を撤去し、9月10日午前8時、水害から実に67日目にして阪神国道が本復旧しました。

※1 燭光(しょうこう)：かつて使用されていた光度の単位。「蠟燭1本分の光度」を由来とし、1951年施行の計量法でカンデラに置き換えられた。

## ■ 大量の堆積土砂は東部埋立地へ

神戸港は開港以来船舶や貨物の取扱量が増加の一途をたどり、港湾機能の拡充が急がれていました。大正7(1918)年に作成された「神戸築港計画」に基づき、海面の埋め立てによる港湾用地の整備が始まります。昭和4(1929)年に西郷町や西灘村、六甲村を編入したのも神戸港の東部拡張計画があったからで、昭和7(1932)年から3年間で灘区岩屋の地先約3万坪が埋め立てられたほか、神戸製鋼所や小泉製麻などの企業によって約6万5千坪の埋立地が造成されました。

昭和12(1937)年、神戸市は「神戸港東部拡張に関する埋め立て計画」を決定しますが、その翌年に発生した阪神大水害では市街地に大量の土砂が流れ込みました。この土砂の処分先として活用したのが東部埋立地の造成で、現在の灘浜町一帯に当たります。都賀川の氾濫による土砂堆積面積は86万平米、堆積土砂量は56万9千立方メートルと推定され(『神戸市水害史』による)、これらの土砂の大部分が灘浜や脇浜の埋め立てに利用されたそうです。

## ■ 阪神大水害からの復興

昭和13(1938)年8月18日内務省で開かれた土木会議河川部会では、第三次治水計画に直轄施工区域として六甲山系を加えます。また、表六甲の重要河川についても内務省直轄とし神戸土木出張所が施工を担当することになりました。



写真-5 阪急電鉄・神戸線下流を流れる都賀川



写真-6 JR 東海道本線下を流れる都賀川



写真-7 国道2号・西灘橋下を流れる都賀川

都賀川を始め直轄施工となった重要河川の改修計画は、計画流量決定の基準を時間雨量 80mm、流出率 100%とし、崩壊山地の砂防工事が完了するまでは、なお相当の土砂流出があり、加えて工事竣工後も土砂の流出を完全に防止できないことから、流量の 10~25%の土砂を加算して河川断面を決定するとともに、下記の事項を考慮することとされました。

- ① 流量計算は土砂を考慮してその率に応じて流速を減じる。
- ② 水深をできるだけ深くする。
- ③ 河床張りを原則とする。
- ④ 兩岸に水防用として幅員 5~6m の道路を設ける。
- ⑤ 各橋梁は原則として単径間とし、計画高水位までの桁下高を原則として 1.0~1.5m とする。

都賀川は表六甲河川改良事業の一環として、昭和 14(1939)年度に工事着手します。改修区間は、都賀川本川 1.8km に、左支川・六甲川が合流点より上流 1.2km の神戸商大(現・神戸大学)入口付近まで、右支川・杣谷川が合流点より 0.7km 付近のカナディانسクールまで、合計 3.7km を改修区間としています。

六甲川・杣谷川の暗渠は取り壊して開渠とします。河川断面は梯形単断面とし、川幅は六甲川が 15.0m、杣谷川が 10.0m、都賀川本川が 20.0~23.0m として、兩岸に石積護岸を施工します。水深は 2.5~2.6m、天端余裕高は 1.5m となっています。これにより従前に比べ川幅は約 2.5 倍、深さが約 2 倍になります。また、河床勾配が急なため、全区間に石張工を施工するとともに、床止工を一定区間毎に設置し、河床勾配を 1/40~1/80 にします。

上流支川の工事の進捗に伴い、合流点より下流の河道拡幅工事を昭和 17(1942)年 10 月に開始します。合流点付近の護岸および床固工事は戦争の影響もあって遅れ、昭和 21(1946)年 2 月に完了しますが、その他の工事は終戦とともに打ち切られました。昭和 26(1951)年度以降は県の中小河川改修事業に引き継がれました。

一方、砂防については、内務省が昭和 13(1938)年 7 月 8 日、後に“砂防の神様”と呼ばれた豊岡市出身の赤木正雄勅任技師を神戸に 1 週間派遣し、調査結果を踏まえて抜本的対策を講じることに。その対策とは、六甲山系の表裏 51 河川に約 1,200 基の砂防堰堤を設けて山地の崩壊、溪流の荒廃による水禍の防止を行わんとするもので、実施期間は概ね 10 ヶ年とし、これらが完成すればいかなる豪雨にも大丈夫だとされています。

なお、都賀川および支川の六甲川、杣谷川は、昭和 13(1938)年 10 月 21 日に準用河川に認定されています。

## ■ 阪神大水害を伝える

都賀川沿川でも、犠牲者を弔う慰霊碑や住民の総力を挙げての復旧活動を讃える記念碑が建てられています。

### (1) 若宮八幡宮の『水害記念』碑

灘区新在家南 3 丁目の若宮八幡宮境内にある『水害記念』碑です。新在家地区では幸い死者は出ていませんが、家の 1 階が土砂で埋まり、2 階の窓から出入りしなければならぬ有様だったそうです。昭和 13(1938)年 12 月流れて来た石に勝田銀次郎<sup>※2</sup>市長の筆に成る右記の文言を刻んだ記念碑(写真-9)が建てられています。

新在家地区においては、7 月 14 日に全町一帯の復旧工事に着手し、8 月 21 日に完了しています。



写真-8 若宮八幡宮

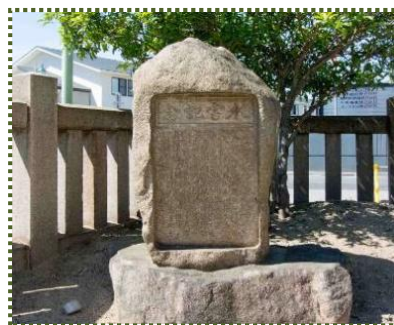


写真-9 若宮八幡宮境内の「水害記念」碑

昭和十三年七月五日志那事変下ノ神戸市ノ水  
禍ハ稀有ノモノニシテ我新在家郷モ都賀川ノ  
汎濫ノ為殆ド全戸浸水流出土砂甚大ニシテ慘  
況ヲ呈ス サレド拳町一政夙夜復舊ニ努メ加  
フルニ隣保ヨリ勤勞援助ヲ得僅々数ヶ月ニシ  
テ復興ヲ見 銃後ノ志氣些力モ弛緩スル事ナ  
シ 茲ニ協議会相議シ当時ノ慘状ヲ俚ビ流石  
ヲ以テ碑ヲ建テ記念ニスト云フ

※2 勝田銀次郎：神戸市会議員、衆議院議員、貴族院議員、第 8 代神戸市長(在任：1933 年 12 月 21 日~1941 年 12 月 20 日)。準戦時体制下の神戸市政を担い「鉄腕市長」と呼ばれた。山下亀三郎(山下汽船)、内田信也(内田汽船)とともに「三大船成金」の一人に数えられたが、第一次大戦後の海運不況により凋落し、昭和 4(1929)年勝田汽船は倒産する。

## (2) 慶光寺の『水難慰霊碑』

阪急電鉄・六甲駅から西へ約 280m の所（灘区篠原中町 1 丁目）にある慶光寺の境内に、阪神大水害で犠牲になった方の『水難慰霊碑』があります。

篠原地区では、六甲川や袖谷川の暗渠呑口部が閉塞し、溢れかえった土石流に飲み込まれ、あるいは土砂に埋まるなどにより、43 名の尊い命が失われました。

篠原町会は、六甲川と袖谷川の合流点付近に水難者の慰霊碑を建立し、昭和 13（1938）年 11 月 5 日に除幕式を兼ねて慰霊祭が行われました。灘区長、灘警察署長、町会、火防組合、軍人会、青年団、婦人会等の合同主催で、ご遺族を招待して厳粛に行われたそうです。

その後、慰霊碑の位置が不適当との理由から昭和 14（1939）年 4 月 21 日に慶光寺境内に移されました。最近、移設して台座を新調したようで、文献で見たもの比べてずいぶんときれいになっていました（写真-10）。



写真-10 慶光寺



図-1 都賀川沿川の地図

## (3) 六甲学院中学校玄関前の石碑

六甲学院は、昭和 12（1937）年 12 月に創設された中高一貫教育の私立校ですが、創設後半年余りで阪神大水害に見舞われ、裏山からの土石流が校舎の 1 階に流れ込み大きな被害を受けました。5 日間の臨時休校の後、学校は再開されましたが、巨石は撤去することもできず校庭に長い間放置されていました。

この石碑は、開校 30 周年を記念して校舎の増改築が行われた時に、初代校長の武宮隼人先生が六甲学院から依頼されて、校庭に放置されていた大水害時の巨石に自身の思いを碑文として刻まれたものだそうです（写真-11）。



写真-11 六甲学院中学校玄関前の石碑

すべてのものは過ぎ去り、そして消えて行く

その過ぎ去り消えさって行くものの奥にある

永遠なるもののことを静かに考えよう

## ■ モノローグ

阪神大水害が発生して以降、当時の神戸市長・勝田銀次郎(写真-12)は、「神戸進軍」と称して不眠不休で復旧作業と被災者救助の陣頭指揮をとり、その足で東京へ行き復興予算の確保に向けて政府への陳情活動を行ったそうです。「危機における指導者、かくあるべき」と言われたとか。

2期8年の間に灘埠頭の埋め立てや道路建設など公共事業を積極的に行い、第12代神戸市長・原口忠次郎は自身の都市計画を「勝田さんの志を継ぐ範囲を出ていない」と評したそうです。

信義に厚く義侠心に強いところがあり、気性が激しく青筋を立てて怒ったエピソードから「青筋市長」とも呼ばれたそうです。どこかの市長と同じと思われるかもしれませんが、怒った相手は市会議員だったとか。

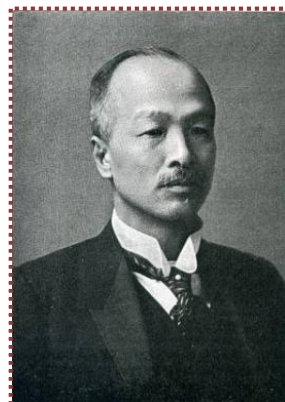


写真-12 勝田 銀次郎



写真-13 ヒメツルソバ

### ヒメツルソバ(姫蔓蕎麦)

ロックガーデン用として明治時代に導入されたヒマラヤ原産のタデ科の多年草。別名はカンイタドリ、ポリゴナム。花も葉もソバ(蕎麦)に似ていることからこの名がついている。花は集合花で金平糖のような形をしている。開花直後はピンク色をしているが、徐々に色が白へと変化する。花期は5月頃から秋にかけてであるが、真夏には花が途絶える。葉にはV字形の斑紋があり、秋には紅葉する。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 『都賀川水系河川整備基本方針』 兵庫県 平成30年9月
- 3 『神戸市水害史』 神戸市役所 昭和14年7月
- 4 『篠原水害誌』 篠原協議会 昭和14年12月
- 5 『大地に刻まれた災害史』 神戸市教育委員会 平成26年10月
- 6 『灘の歴史』 灘区80年史編集委員会 平成23年10月
- 7 『省庁再編の歴史 東京帝国大学史学概論 講義録』 昭和13年7月

※発行：令和元(2019)年6月 『ひょうご水百景』 No.97

改訂：令和8(2026)年4月 『ひょうご水百景』 No.97