

# ひょうご 水百景

## No.67 加里屋川（赤穂市加里屋）

～舟運が盛んだった江戸時代、高瀬舟が行き来した熊見川～



写真-1 汐見橋から赤穂城跡公園の東を流れる加里屋川を撮影（平成28年10月）

### ■ 加里屋川はかつて熊見川（現・千種川）と呼ばれ、多くの高瀬舟が行き来していた

上の写真-1は、赤穂城跡公園の東を流れる加里屋川ですが、明治の中頃まではここを千種川本川が流れていました。当時「熊見川」と呼ばれていた千種川は、潮止堰の下流約400m付近で分派して、西方に流れていたのが本川の熊見川で、そのままずっと流れていたのが派川の尾崎川です。

西方に向かった熊見川は、山にぶつかって南西に向きを変え、赤穂城跡の東を南下して再び尾崎川と合流して海に注いでいました。

明治25（1892）年7月23日の台風による大洪水で熊見川下流地域は壊滅的な被害を受けました。

復興に際しては、尾崎川を拡幅して本川とし、熊見川は現在の加里屋川の河道部を残して埋め立てられることになりました。昭和22（1947）年に米軍が撮影した空中写真（写真-2）を見ると、熊見川の河道跡を読み取ることができます。

熊見川は、舟運が盛んだった江戸時代、多くの高瀬舟が行き来していましたが、明治以降の鉄道整備に伴い物流の中心は鉄道に移行し高瀬舟は姿を消していきます。

今回は、江戸時代から明治・大正時代までの熊見川舟運の歴史と下流部河道の変遷を追ってみようと思います。



## ■ 熊見川の舟運

熊見川の河口港と内陸部を、高瀬舟が往来したのはいつの頃からでしょうか。

近世における最も古い記録は、元和元（1615）年に佐用郡上月村に7艘の高瀬舟が存在したことを示す史料が『佐用郡誌』に見られます。熊見川沿川において高瀬舟を使用した村々は図-1のとおりで、高瀬舟分一銀（通行税）上納者を記した「分一銀上納帳」等から推定して、近世において高瀬舟は200艘ほどが運航していたとされています。

高瀬舟は、主として久崎の舟大工によって造られましたが、久崎以北のものは、佐用郡石井村奥海（おみ）で造られたものもあったそうです。因みに、奥海から南光町に抜ける船越峠という地名は、奥海で造った舟を峠を越えて運んだことから付けられたとか。

高瀬舟の操作は船頭と舟子二人で行います。久崎から河口への往路は1日ですが、帰路は大変です。船頭は往路同様舳（はさき）で棹（さお）を持って舟を操り、舟子二人は鰻頭笠に蓑を付け素足に草履ばきで、高瀬綱を肩にかけて岸辺を歩きながら舟を引いて行きます。適当な風があると帆を張りますが、それでも帰路は2日を要したそうです。

船荷は、貢租米を中心に薪炭・木材・板・米・麦・こんにゃく玉・塩俵・栗・紙などで、上り荷は少量の塩、その他の海産物でした。

『佐用郡誌』によると、久崎以北の熊見川筋、佐用川筋、および岡山県英田（あいだ）郡地方の荷物は、牛あるいは人の背によって久崎まで運び出され、ここから高瀬舟で赤穂まで下り、赤穂からは塩を積んで久崎に帰り、そこから牛によって運搬したそうです。

また、「滞（み）止め」といって、夏期は井堰取水のために運行できませんでした。5月末から6月中旬は、水余し（欠口部）と舟通しを閉塞し、水位を上げて農業用水を取水することから、この堰き止め期間中は高瀬舟の通行が停止されます。「高瀬舟分一銀上納帳」を見ても6～7月は一艘も下ってきていません。そして、7月下旬から8月初旬になると舟通しを開きます。高瀬舟が運行できない期間は、牛によって赤穂まで運搬しましたが、荷はほとんど米に限られていました。



図-1 高瀬舟を使用した村々  
(出典：『赤穂市史・第2巻』から引用・加工)



写真-3 随鷗寺北にある「赤穂藩のお船入跡」

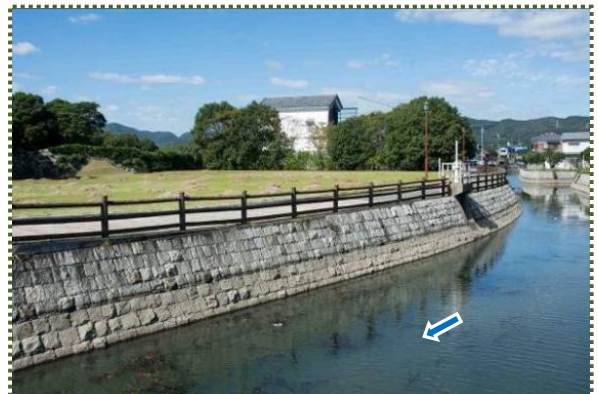


写真-4 赤穂市立歴史博物館南の船入跡（芝生広場が船入跡）

写真-3 は、江戸時代に高瀬舟の荷物の積み下ろし場所として熊見川に接して設けられた船入の跡です。

船入跡は、元禄期の絵図において、船入北側に雁木※<sup>1</sup>（がんぎ）や船奉行屋敷、水主（かこ）屋敷、船頭屋敷が描かれていますが、森家時代（1706～1871）になると石高が二万石（浅野家の時代は五万三千石）に減り、町屋が縮小したことからその役目を終えて水田となり、現在はその一部が駐車場に、それに隣接して船入広場が整備されています。

平成 14（2002）年の発掘調査で、18 世紀頃の石垣護岸が確認されたそうです。

写真-4 は、赤穂城の堀につながっていた船入の跡です。昭和 59（1984）～61（1986）年に行われた発掘調査によると、間口は 5.27m、内部は入口から奥に扇形に広がり、船入内部の石垣護岸は高さが 2.5m で、棧橋状の突堤が付設されていたとか。絵図によると、船入の北には蔵屋敷があったようですが、今はその跡地に蔵屋敷をイメージした「赤穂市立歴史博物館」（写真-5）が建てられています。

※<sup>1</sup> 雁木：船着場で船荷を積み下ろしするために使う階段。雁が V 字状に連なって飛ぶ様子から、V 字状やギザギザに似た形状を持つ構造物の名に付けられる。

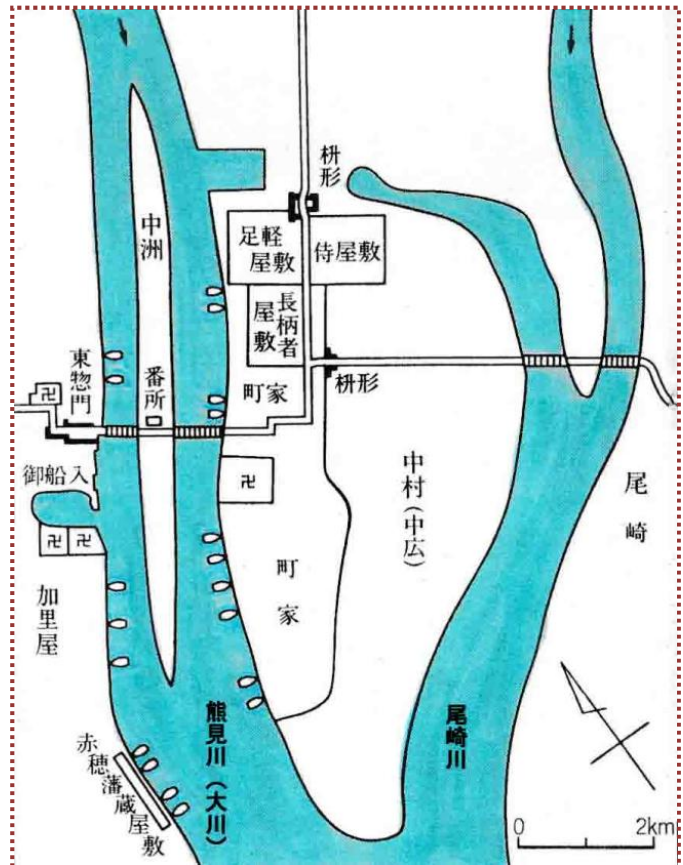


図-2 熊見川河口の高瀬舟着岸場（『赤穂市史・第二巻』から引用・加工）



写真-5 赤穂市立歴史博物館



写真-6 加里屋川の崩れかけた雁木



写真-7 加里屋川護岸整備で復活した雁木

## ■ 舟運維持のために亀の甲井堰を築造し尾崎川を堰き止める

江戸時代、赤穂は塩を増産するため、燃料としていた松の木がどんどん切られていました（文化・文政期（1804～30）の頃になると、製塩燃料として石炭が普及した結果、赤穂における薪の需要が激減している）。山肌が見えるほどになった赤穂の山は、雨が降る度に洪水とともに土砂が流れ出し、熊見川下流部に堆積、川が浅くなって舟運に支障をきたすようになります。

そこで、熊見川の水量を増やすために、分派点に尾崎川を堰き止める堰を築造します。この堰は、その形態から「亀の甲」と呼ばれて、中洲にあった南野中、中村および尾崎地区の農業用水の取水も兼ねていました。

堰の築造時期が明記されている資料はありませんが、寛保（かんぽう）4（1744）年の南野中村絵図（写真-8）にすでに亀の甲が描かれており、弘化年間（1844～1847）などに亀の甲を嵩上げしたという記録もあるそうです。

また、宝暦 12（1762）年頃に成立した『地志 播磨鑑』では、「亀ノ甲川：苅屋より尾崎へ流る 亀の甲のごとく石にて積みたる砂留あり、旅人其の上を渡る也」とあり、文化元（1804）年に著された『播州名所巡覧図絵』の中では、「亀の甲：赤穂の城下の差し掛かりの川に、石を畳（たたみ）て通路す。其の形、亀の甲に似たり。洪水には此の甲を越して海へ流れ、常には是を以って堰きて水を城下に通ず。」とあります。

写真-9 の絵を見ると、亀の甲井堰の欠口部に橋を架けて通行できるようにしています。

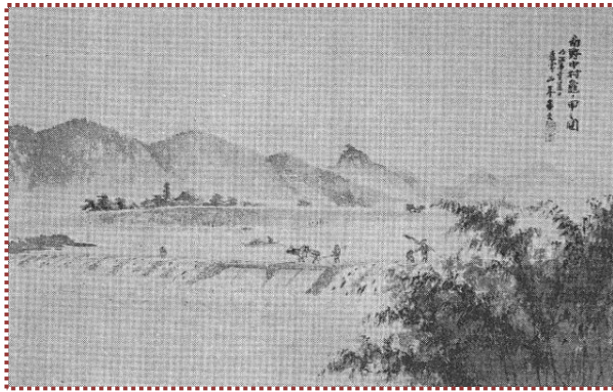


写真-8 「南野中村 亀ノ甲之図」 (『赤穂市史・第二巻』から引用)  
おじさんが牛を引いて亀の甲を渡る様子が描かれている。

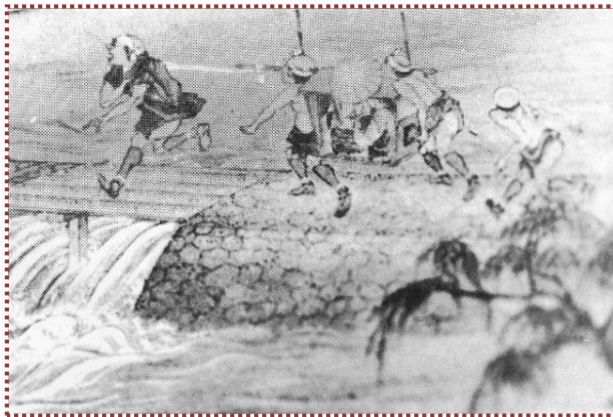
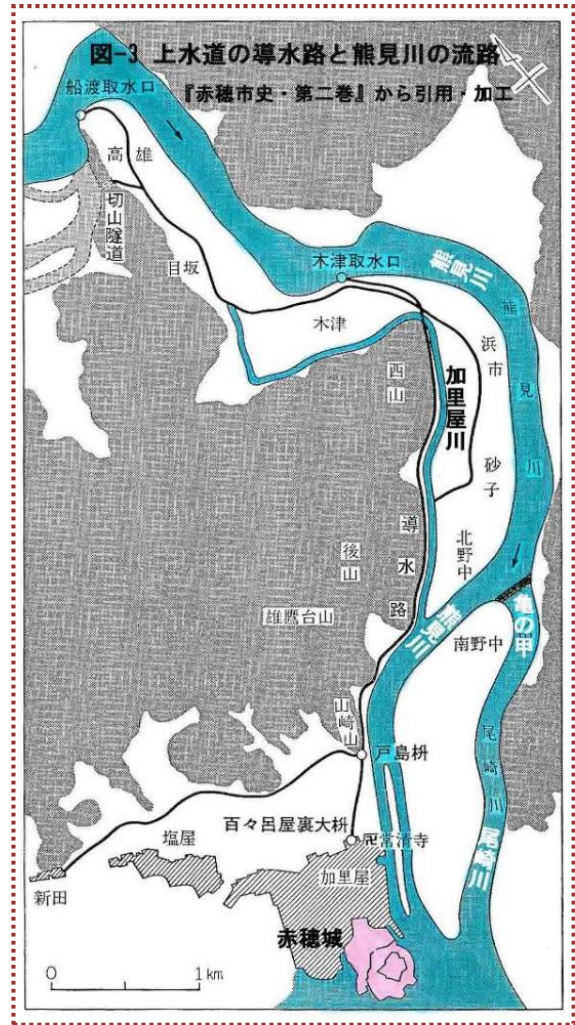


写真-9 殿中刃傷事件を国元の赤穂へ知らせるため、早水藤左衛門と萱野三平の二人が早打駕籠に乗って亀の甲を渡る様子で、文政年間に描かれた絵。(『ふるさとの思い出写真集・赤穂』から引用)



加えて、図-4 の『松平右京大輔正綱公御時代之絵図』(1615～1645年頃に描かれた絵図)には、分派点付近に亀の甲井堰は描かれていませんが、尾崎川を横断する道が描かれています。

以上のことから、亀の甲井堰は、江戸時代中期にはもちろんのこと、江戸時代初期にすでに築造されていた可能性も考えられます。



図-4 『松平右京大輔正綱公御時代之絵図』の一部  
(『文化財をたずねて』No.4 から引用・加工)

## ■ 鉄道の整備とともに舟運は衰退

明治 23 (1890) 年に山陽鉄道 (現・JR 山陽本線) の有年駅や上郡駅が開業しますが、高瀬舟を利用した千種川の舟運は、赤穂市域の北部と南部を結ぶ商品流通の担い手として重要な役割を果たしていました。しかし、大正 10 (1921) 年に山陽本線の有年駅から赤穂まで赤穂鉄道 (軽便鉄道) ※2 が開業したことにより舟運は衰退していきます。

※2 赤穂鉄道 (軽便鉄道) : 明治 23 (1890) 年に山陽鉄道が有年から上郡を通るルートをとったことから、赤穂町 (現・赤穂市) は鉄道ネットワークから取り残されることに。そこで、有年駅から町中心部まで鉄道を敷設する案が幾度か挙がったが、いずれも予算問題で立ち消えとなっていた。明治 43 (1910) 年に軽便鉄道法が公布されたことから、これを契機として山陽本線の有年駅から播州赤穂駅 (現在の播州赤穂駅とは別駅) 間に軌間 762mm の軽便鉄道の敷設が決定され、大正 10 (1921) 年に開業した。これが赤穂鉄道である。軽便鉄道とは、一般的な鉄道よりも規格が簡便で安価に建設された鉄道のこと。戦後、山陽本線相生駅と接続する国鉄赤穂線が開業することになったため、赤穂鉄道は昭和 26 (1951) 年に廃止となった。

## ■ モノローグ

12 月といえば赤穂浪士の討ち入り、ということで、今月は赤穂城跡の東を流れる加里屋川をテーマにしました。赤穂市では、今年も 12 月 14 日に「赤穂義士祭」(第 113 回) が行われる予定ですが、江戸時代は旧暦 (太陰太陽暦) だったので、討ち入りのあった元禄 15 年 12 月 14 日は、グレゴリウス暦でいうと 1703 年 1 月 30 日になります。

日本史の年表の日付は、その当時使用されていた暦どおりに表記することを原則としています。旧暦が使用されていたのは明治 5 (1872) 年 12 月 2 日までで、12 月 3 日に改暦が行われ、この日を明治 6 (1873) 年 1 月 1 日とし、これ以降グレゴリオ暦を使用するようになりました。旧暦の日付をグレゴリオ暦に換算して表記しないのは、出来事などと日付が感覚的に一致しないことがあるからだそうです。

なお、元禄 15 年は閏年であったため、1 年が 13 ヶ月ありました。今の時代であれば、給料が 1 回余分にもらえるのかな。読者の皆様、どうぞ良いお年を！！

### 【参考資料】

- 1 『赤穂市史・第一巻』 赤穂市 昭和 56 年 9 月
- 2 『赤穂市史・第二巻』 赤穂市 昭和 58 年 3 月
- 3 『赤穂市史・第三巻 通史一近・現代』 赤穂市 昭和 60 年 12 月
- 4 『地志 播磨鑑』 平野庸脩編 宝暦 12 (1762) 年頃
- 5 『播州名所巡覧図絵』 秦 (村上) 石田編 中井藍江画 文化元年 (1804)
- 6 『文化財をたずねて No.23』 赤穂市教育委員会 平成 27 年 2 月
- 7 『文化財をたずねて No.4』 特別編集 赤穂市教育委員会 平成 28 年 3 月
- 8 『兵庫の土地改良史』 兵庫県農林水産部農地整備課 編 平成元年 10 月
- 9 『雁木、赤穂鉄道』 フリー百科事典『ウィキペディア (Wikipedia)』

※発行：平成 28 (2016) 年 12 月 『ひょうご水百景』 No.67

改訂：令和 8 (2026) 年 6 月 『ひょうご水百景』 No.67



写真-10 加里屋川にて