



写真-1 国道2号・稲川橋（令和元年8月撮影）

■ 猪名川の派川だった大物川

写真-1は、国道2号・稲川橋を撮影したもので、アンダーパスは、かつてここを流れていた大物川※¹（だいもつがわ）の河道跡です。また、稲川橋の名は“猪名川”に通じることから、大物川は猪名川の派川であったと考えられます。

『尼崎地域史事典』（尼崎市立地域研究史料館）によると、猪名川から分かれたいくつかの流れが長洲付近で合流して大物川となり、大物町に沿ってカーブし、尼崎城の東側から南に抜けて左門殿川（さもんどがわ）に合流していたそうです。

古代後期から中世にかけての大物は、瀬戸内海と神崎川・淀川とを結ぶ重要な水運の結節点で、「尼崎」という地名が初めて出てくる鎌倉初期の『大物浜・長洲浜請文（うけぶみ）』（真福寺文書）という史料には、「尼崎浜は大物の南、河を隔て、久安（久安年間：1145～1151年）以後の新出地なり」とあります。

この大物と尼崎浜を隔てる川というのが、大物川の原型であると考えられています。

その後、砂の堆積による陸地化が進み海岸線は南下、それとともに大物の北側に入り込んだ場所にあったと考えられる港湾機能が南に移っていき、同時に大物の南に隣接する港町・尼崎の発展が目立ってきます。



写真-2 国道2号・稲川橋

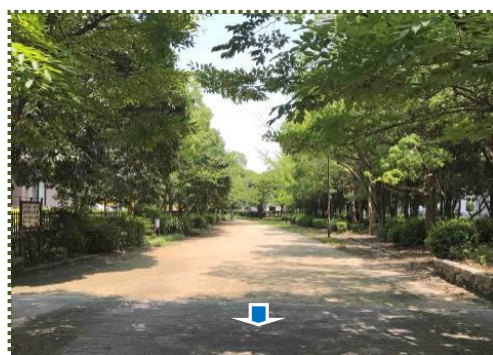


写真-3 大物川跡

中世を通して大物川の水運は活発で、大物や尼崎には船を所有し流通にたずさわる人々が多く居住し、その港湾機能は近世に引き継がれていきます。

※1 大物川：昭和 19（1944）年 9 月 9 日、阪神国道・稲川橋から旧左門殿川合流点までが準用河川に認定され、昭和 40（1965）年 3 月 31 日に準用河川の廃止となる。廃止後に尼崎市が埋め立て工事が開始し、昭和 45（1970）年に埋め立て完了。

■ 尼崎城の東の防御線だった大物川

『ひょうご水百景』No.101 号で述べたように、尼崎城の西の防御線（外堀）が庄下川であるのに対して、東の防御線（外堀）は大物川でした。江戸時代、そこには東大手橋と渋谷橋が架けられていましたが、今はいずれの橋も存在しません。

図-1 は、「昭和 7 年実地測量尼崎市街明細全図」です。この地図を基に大物川の変遷とそこに架かっていた橋（上流から稲川橋、見立橋、蜷橋、着船橋、大物橋、東大手橋）について調べてみました。

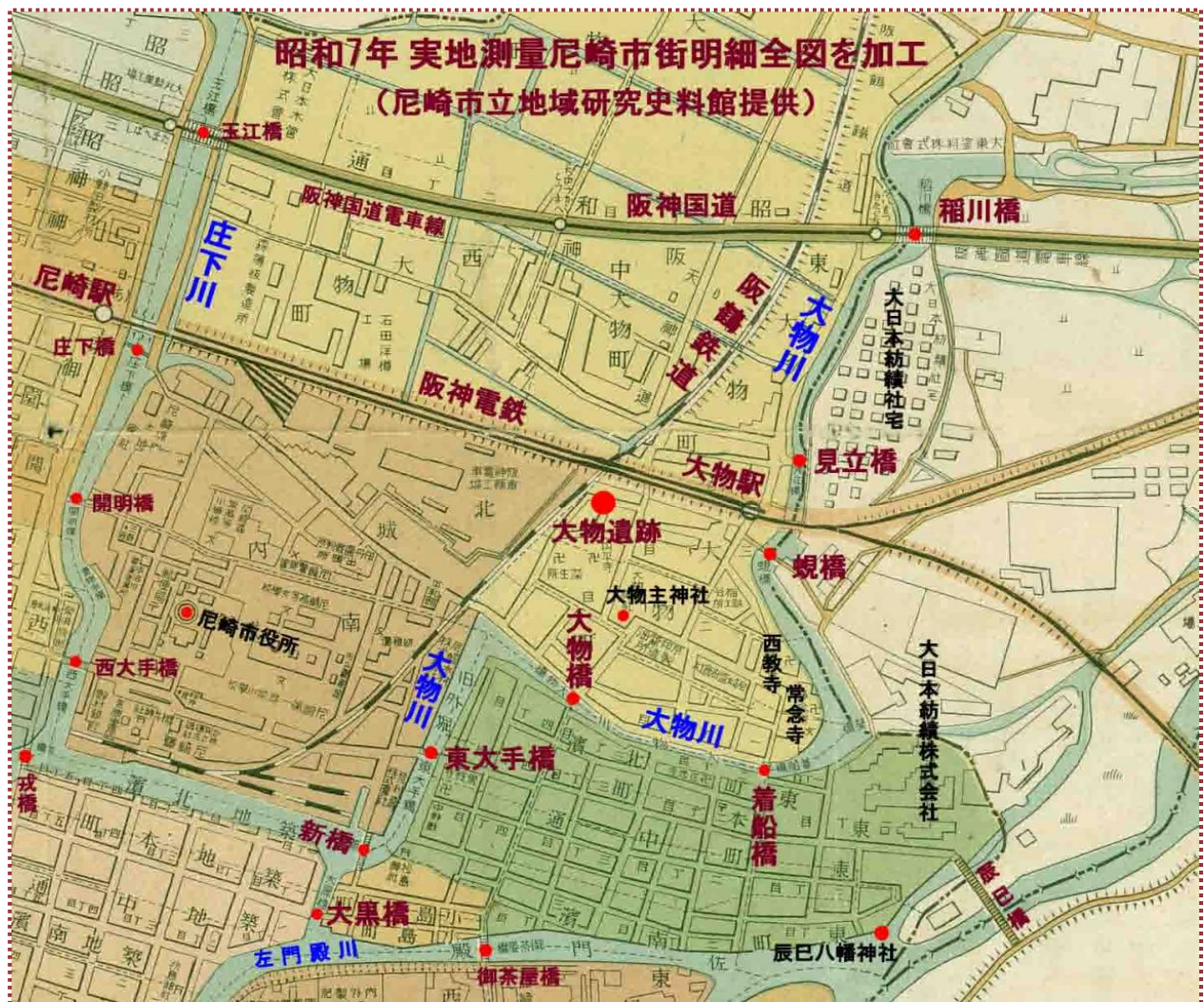


図-1 昭和 7 年の尼崎市街図

■ 昭和 40 年代に埋め立てられた大物川

高度経済成長期の尼崎市では、工場排水などによる河川の水質汚濁と、工業用水としての地下水汲み上げによる地盤沈下*2 が深刻な問題となっていました。

地盤沈下は大正末期に現れ始め、敗戦直後の工業生産途絶による中断を経て、生産再開とともに再び沈下が進行し、市域南部の広い範囲が海拔ゼロメートル地帯となりました。

海拔ゼロメートル地帯を流れる大物川は自然流下ができず、浄化作用が働かないことが汚染に拍車をかけ、昭和 30 年代後半には上流も下流も締め切られてごみ捨て場同然となっていました（写真-4 参照）。

このため昭和 40（1965）年に廃川が決定され、尼崎市が埋立工事を開始します。延長約 6km の河道跡は大物川緑地公園として整備が進められ、昭和 45（1970）年に整備が完了しています。

※2 地下水汲み上げによる地盤沈下：地盤沈下は昭和 30 年代が著しく、昭和 36（1961）年に国鉄（現・JR西日本）尼崎駅付近で年間約 20cm の沈下量が認められた。しかし、昭和 32（1957）年に公布された工業用水法（昭和 38 年に一部改正）による地下水の汲み上げ規制が行われ、昭和 40（1965）年以降は急激に沈下量が減少した。その時点までの累積沈下量は最大 2～3m あり、尼崎市域の約 3 分の 1 が「海拔ゼロメートル地帯」となっている。そのため、集中豪雨や高潮、台風、津波などに対処するため、堤防や水門、排水機場などが整備されている。



写真-4 ごみ捨て場同然となった大物川（昭和 40 年撮影）

■ 大物川に架けられた阪神国道・稲川橋の今

稲川橋は、大正 12（1923）年から大正 15（1926）年にかけて建設された阪神国道（現・国道 2 号）の一部として大物川に架けられました。親柱には橋名とともに「大正十五年三月架」と刻まれています。



写真-5 北側から稲川橋を撮影



写真-6 右岸上流側の親柱



写真-7 右岸下流側の親柱

現在の稲川橋は、写真-5～7 からわかるように親柱や高欄などがきれいで、とても大正 15（1926）年に建設されたものとは思えません。おそらく昭和 40 年代に大物川が廃川になり公園化された際に改築・復元されたものと思われます。

■ 大物川河道跡を巡る

この大物川緑地を歩いていると、かつて大物川に架かっていた橋梁跡を示す石碑が目に入ってきます。

① 大物橋跡

大物橋は、『寛文十年頃尼崎城下絵図』（『ひょうご水百景』No.101 参照）にすでに記載されています。

また、江戸時代中期に刊行された地志『摂津名所図絵』（図-2）でも、大物川と大物橋が描かれ、大物橋の北には大物社若宮（現・大物主神社）や、遠くに大物と接する長洲天神（現・長洲天満宮）が見えます。

また、写真-8 は明治末から大正期に撮影された大物橋です。

写真-9 は、大物川緑地公園に立つ「大物橋跡」の石碑です。

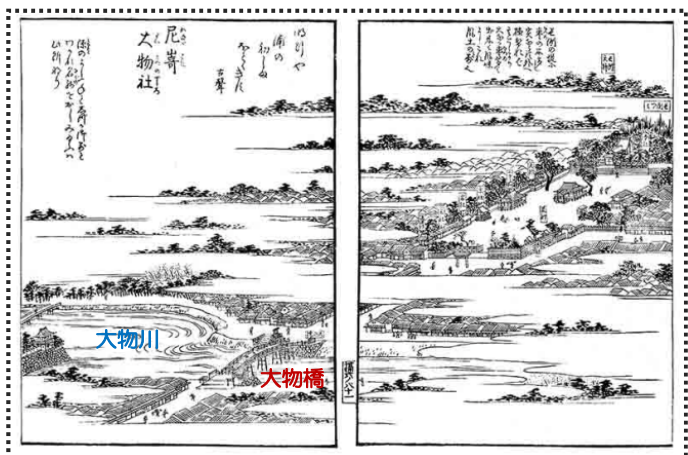


図-2 『摂津名所図絵』尼崎大物社



写真-8 かつての大物橋（尼崎市立地域研究史料館提供）



写真-9 大物川緑地に立つ「大物橋跡」碑

② 蜆橋跡

蜆橋（しじまばし）跡の石碑は、阪神電鉄・大物駅の南、大物駅南交差点の東にあります。

この橋は、明治 42（1909）年発行の『尼崎町明細新地図』にすでに明示されています。橋名の「蜆」は、尼崎名産の一つ・大物村の蜆に因んでいるようです。

享保 19（1734）年の『御領分船数之覚』には大物村のみに 31 艘の蜆取り船があったと記されていて、江戸時代のかかなり古い時期から大物村漁師による蜆漁が行われていたようです。



写真-10 「歴史の散歩みち～蜆橋跡」碑

③ 着船橋跡

着船橋（ちゃくせんばし）は、『寛文十年頃尼崎城下絵図』（『ひょうご水百景』No.101 参照）にすでに記載されています。かつて、この付近に船着場があったのでしょうか。

④ 東大手橋跡

この橋は、尼崎城の東の外堀に架けられたもので、『寛文十年頃尼崎城下絵図』（『ひょうご水百景』No.101 参照）にすでに記載されています。



写真-11 「歴史の散歩みち～着船橋跡」碑



写真-12 「歴史の散歩みち～東大手橋跡」碑

なお、阪神電鉄の北約 100m に架けられていた見立橋は、明治 42（1909）年発行の「尼崎町明細新地図」では記載がなく、大正 7（1918）年発行の「尼崎市街全図」では記載されていることから、明治 42（1909）年から大正 7（1918）年の間に架けられたと考えられます。明治 33（1900）年に綿糸の製造を開始した大日本紡績（株）の社宅が、大正 7（1918）年から大正 9（1920）年の間に大物川の左岸側に建てられていることから、そこへの通行の便を確保するために架けたのではないのでしょうか。

■ モノローグ

辰巳八幡神社の境内に、義経が大物浜から四国に渡るとき、静御前と名残りを惜しみつつ別れたという橋の碑があります。

「傳 静なごりの橋」と刻まれた石柱ですが、玉垣に遮られて見えにくくなっています。

この碑は、元々大物橋と着船橋の中間地点付近にありましたが、大物川緑地公園工事の際に現在の地に移設されたそうです。

謡曲『船弁慶』では、頼朝と不和になり追討軍を差し向けられる悲運に陥った義経は、都落ちを決意して弁慶以下十余人で摂津の国大物の浦に着き、ここで静御前と別れて四国に向け出港する、という話になっています。



写真-13 辰巳八幡神社

しかし、鎌倉幕府の前半を扱った歴史書『吾妻鏡』では、「文治元（1185）年 11 月 6 日都落ちした義経の一行が西国へ渡るべく大物浜から乗船するが、暴風雨によって難破し一行は離散。義経に従っていたのは源有綱・堀景光・武蔵坊弁慶並びに妾の静のみであった」とあり、静御前は義経と同行しています。

何が事実か知るすべもありませんが、平成 6（1994）年に大物橋の北約 200m 付近で発掘された大物遺跡は、出土品から港湾遺跡と推定されていて、大物浜に港があったのは間違いないようです。

【参考資料】

- 1 『レファレンス協同データベース～大物川の歴史・埋め立て工事の経緯』 尼崎市立地域研究史料館 平成 26 年 7 月
- 2 『レファレンス協同データベース～大物公園の SL』 尼崎市立地域研究史料館 平成 28 年 6 月
- 3 『尼崎市史・第二巻』 尼崎市役所 昭和 43 年 3 月
- 4 『尼崎市史・第三巻』 尼崎市役所 昭和 45 年 9 月
- 5 『尼崎地域史事典』 尼崎市立地域研究史料館 平成 8 年 3 月
- 6 『海拔ゼロメートル地帯、大物崩れ、静御前』 フリー百科事典『ウィキペディア (Wikipedia)』

大物公園の SL

昭和 48（1973）年から稲川橋の南に SL（D51）が展示されている。この SL は昭和 11（1936）年に川崎車両で製造され、その後昭和 47（1972）年 12 月までの 36 年間、九州や山口県で貨物列車を引っ張っていた。機関車が設置されるきっかけとなったのは、昭和 47（1972）年 7 月に尼崎市青少年対策本部事務局とこども会連絡協議会が実施した「少年 SL の旅」で、その後、市内各所の子ども会から蒸気機関車がほしいという要望が寄せられるようになった。これを受けて、市が国鉄と交渉した結果、D51 型蒸気機関車が無償で永久貸与されることになった。



写真-14 大物公園の SL

※発行：令和元（2019）年 11 月 『ひょうご水百景』No.102
改訂：令和 8（2026）年 6 月 『ひょうご水百景』No.102