



写真-1 国道 2 号・業平橋から上流を撮影（令和 元年5月）

■ 『細雪』に描かれた阪神大水害、あれから 80 年が経過

上の写真-1 は、六甲山麓に広がる芦屋市街地を南北に貫流する芦屋川ですが、その芦屋川に架かる大正橋と落差工の間の河床下を JR 東海道本線が走っています。芦屋川が天井川であり、当時の汽車（明治 7 年 5 月大阪駅～神戸駅間が旅客線として開業）はこの高低差を克服できるほどの馬力がなかったことから河床下に隧道を設けたわけです。芦屋川のほか、住吉川、石屋川でも同様に河床下に隧道を設ける方式が採られています。

その後、隧道は複々線化工事に伴い大正 9（1920）年頃に解体され、芦屋川跨線水路橋に改築され現在に至っています。

なお、芦屋川、住吉川、石屋川の川底トンネルについては、『続・ひょうご水百景』No.146/147 を参照してください（HP にはいずれアップします）。



写真-2 阪神大水害後の開森橋付近
（阪神大水害デジタルアーカイブ掲載写真を加工）



写真-3 阪急上流の氾濫地点（桜橋から芦屋川上流・開森橋を望む）

今から 80 年前の昭和 13 (1938) 年 7 月 5 日、六甲山から流れ下ってきた“山津波”は、阪急電鉄橋梁で堰き止められてその上流部から氾濫、さらに芦屋川を流れ下った濁流が跨線水路橋から溢水し、国鉄線路上を土砂が埋め尽くしました。

文豪・谷崎潤一郎の小説『細雪』にも描かれた阪神大水害です。芦屋川や宮川が氾濫し、精道村（せいどうむら：現・芦屋市）では死者 3 名、流失家屋 14 戸、全半壊 125 戸、床上土砂堆積 156 戸、床上浸水 790 戸、橋梁の流失 6 橋という甚大な被害が発生しました。

■ 江戸中期から大正期の芦屋川

『芦屋郷土史』には、江戸中期から大正期の芦屋川について、以下のように記されています。

明和 6 (1769) 年 5 月の記録に「芦屋川幅、往還筋（西国街道）にて 60 間（≒109m）、下通（浜街道）にて 90 間（≒164m）、長さ 16 町（≒1,746m）、両堤共御普請所（工事は領主負担）、右の内、両堤 420 間（≒764m）、深江村より支配致し候、残は敷土木仕り大石持かけ、或いは杵石の中込（「沈杵」のようなもの?）、竹柵小洲前囲い、是迄御願申上、右松木御林にて渡し下され、人足等置き下され、御普請仕り来り候。大川にて満水（洪水）の節は両堤松木伐かけ仕り急水を防ぎ申す事に御座候。もっとも川渡し御座なく候。洪水の節は半時（約 1 時間）ばかりも渡り留り申すことにも御座候。右大水の節は、土砂下り殊に赤水にて年々御田地へ差入、土地しまり、御田地土地悪く、水持悪く地性も軽き故早稲第一に植付、中稲を七、八分通り植付申す儀に御座候。」（何となくわかるけど…）

また、明治 17 (1884) 年の記録に「芦屋川延長 20 町（≒2.2km）、最深 3 間（≒5.5m）、最浅 2 尺（≒0.6m）、最広 80 間 3 尺（≒146m）、最狭 10 間 4 尺（≒19m）、平時は唯細流にして霜雨に忽ち大流を見る…」とあります。平時は細い流れですが、ちょっとした雨でたちまち洪水になるというのは今も同じです。また、「東側の堤防は、長さ 20 町（≒2.2km）、最高 8 間 2 尺（≒15.2m）、最低 6 尺（≒1.8m）、馬踏（堤防天端）2 間 1 尺（≒3.9m）、堤敷 20 間（≒36m）にして水門 2 ヶ所あり。西側の堤防は、長さ 20 町（≒2.2km）、最高 8 間（≒14.5m）、最低 5 尺（≒1.5m）、馬踏 2 間 1 尺（≒3.9m）、堤敷 20 間（≒36m）…」といった趣旨のことが記されています。

明治 22 (1889) 年 4 月 1 日の町村制施行により武庫郡に精道村が成立しますが、しばらくは従来と変わることのないのどかな都市近郊の農村でした。

それが、明治 38 (1905) 年に阪神本線が開通するとともに芦屋駅が開業、大正 2 (1913) 年には国鉄芦屋駅が開業、そして大正 9 (1920) 年には阪急神戸線開通と併せて芦屋川駅が開業するなどにより宅地開発が進み、阪神間随一の住宅地としてめざましい発展を遂げます。

このような状況の中、精道村は生活環境改善事業の一環として、大正 4 (1915) 年懸案となっていた芦屋川の大改修に関する予算 14 万 5 千円を起債で賄うこととし、服部一三（いちそう）兵庫県知事の認可を受けて改修工事に着手します。

この頃の芦屋川の状況は、「平素は流水を見ざるも降雨に激流奔騰し、河床を荒し堤防を破壊して損害を被ること多く、省線（現・JR東海道本線）付近より下流一帯は川幅膨大に失し勾配が不揃いなるため、河身常に変化して砂礫各所に堆積し…」と改修の請願書に記されています。

この工事は、大正 4 (1915)、5 (1916) 年の 2 ヶ年にわたって行われ、その結果、川幅が 60 間（≒109m）、河口で 100 間（182m）もあったのが半分になり、両岸に堤防ができ、3 万 2 千坪（≒106 千㎡：甲子園球場 2.8 個分の広さ）の廃川敷が村有になりました。村は、これを坪 80 円で競売に付して百数十万円の収入（?計算が合わない）を得て、起債の償還はもとより、村の財政基盤は強固なものになったそうです。この工事は昭和 8 (1933) 年にも実施されました。

■ 阪神大水害～“山津波”、阪急芦屋川駅上流部から氾濫

昭和 13 (1938) 年 7 月、連日の降雨と 5 日の集中豪雨により六甲山麓の広範囲にわたって山津波が発生、芦屋川では流れ出した流木や土石などが阪急の鉄橋によって堰き止められたため、行く手を阻まれた濁流が堤防を越え、東西方向に溢れ出しました。

内務省神戸土木出張所発行の『昭和 13 年神戸地方大洪水と其の復興計画の概要』において芦屋川の被災状況が下記のように記されています。

「芦屋川は、5 日午前 10 時頃、山間部より一時に押し寄せたる濁流が、その内に大木を混入せるため、阪急芦屋川駅横の鉄橋に無数に引掛りて流水を阻止し、水位は増嵩して阪急電鉄線路より上流にて氾濫せり。しかも土砂の流出甚だしく水勢激烈を極めたるため、駅構内および東方ガードに奔流し附近住民は一瞬にして濁水に浸されたり。」

また、大阪鉄道局編の『昭和十三年水害記録』には、「5 日午前 9 時頃国鉄芦屋駅に押し寄せたる大水、並びに線路上を横断する芦屋川よりの溢水は大量の土砂を含み駅構内外に涉り三万立方メートルの土砂を沈殿せしめその深さ 3m にも及び箇所あり線路を全然埋没せしめたり」と記されています。

一方、阪急芦屋川駅上流から西側に流れた濁流は、芦屋川駅付近で厚さ 1.5m もの土砂を堆積させ、深江のほとんどが浸水しました。

阪急芦屋川駅直上流には、流失した旧桜橋の橋脚の一部が現在も残っています（写真-4）。

また、開森橋の左岸下流部には「阪神大水害 芦屋川決壊之地」と刻まれた石柱が建てられています（写真-5）。これは、被災 50 周年にあたる昭和

63（1988）年 7 月に「再びこうした災害の起こらないことを祈念して」東芦屋町自治会の手で建立されたものです。

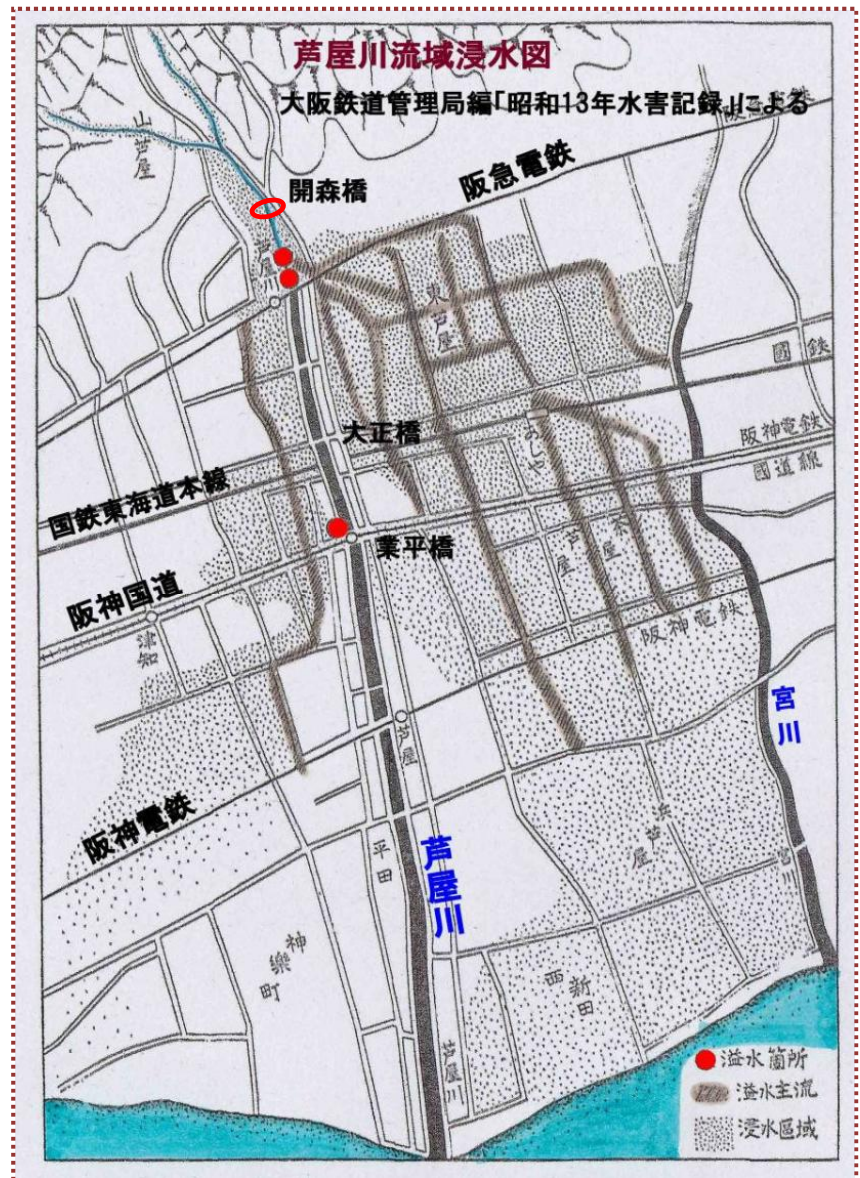


図-1 芦屋川流域浸水図



写真-4 阪神大水害で流失した旧桜橋の橋脚の一部



写真-5 芦屋川の左岸に建つ『阪神大水害 芦屋川決壊之地』碑

以下の 6 枚の写真は、芦屋市 HP『芦屋思い出写真館』の「芦屋を襲った大水害・台風」に掲載されている阪神大水害の写真です。現在の芦屋川からはとても想像できない光景です。



（芦屋市広報国際交流課 提供）

■ 阪神大水害からの復興

昭和 13（1938）年 8 月、阪神大水害からの復興に向けて六甲山系が直轄施工区域に指定されます。同年 9 月 21 日、六甲山系の砂防工事と河川改修工事を担当する組織として、内務省神戸土木出張所内に六甲砂防事務所が設置され、これに伴い災害対策砂防工事が県から六甲砂防事務所に委託されます。昭和 14（1939）年度には、内務大臣直接施工が決定し、県からの受託工事はそのまま直轄工事として継続することに。これが六甲山系における直轄砂防のスタートとなります。直轄砂防の事業区域は表六甲の主要河川 15 本（芦屋川を含む）および裏六甲 3 河川の流域です。

一方、河川改修についても、昭和 14（1939）年 4 月 19 日付内務省告示により表六甲 25 河川の内務大臣直接施工が決定し、県の災害復旧工事も改修工事で連動することから、県から受託施工することになります。

内務省神戸土木出張所において策定された「阪神大水害復興河川改修計画」では、1 時間雨量を 80mm とし、その 100%が同一時間内に河川に流入するものとして計画高水量を定め、崩壊山地の砂防施設が整備されるまでは相当量の土砂流出があること、さらに整備完了後も土砂流出を完全に防止することは不可能であることから、計画高水量に流量の 20～25%の土砂混入を加算して河積を決定しています。

また、水深をできるだけ深くすること、河床張を原則とすること、両岸に水防用として幅員 5.0～6.0m の道路を設けること、流量計算は土砂の混入を考慮してその率に応じて流速を減じること、橋梁は、原則として単径間とすることとし、計画高水位までの桁下高を 1.0～1.5m とすることとしています。

芦屋川における計画高水量の算定は以下のとおりです。

改修延長	流域面積	計画雨量	流出率	流出量	土砂含有率	全流出量
3.00km	8.36km ²	80mm	100%	188.0m ³ /秒	25%	234.0m ³ /秒

なお、表六甲河川のほとんどが水害後に準用河川認定されている中で、芦屋川は昭和 10（1935）年 9 月 30 日に準用河川認定されています。

芦屋川の砂防工事については、順次砂防堰堤を系統的に築造し、溪床勾配の緩和を図るとともに山脚を固定します。昭和 16（1941）年 2 月、本流の出口に完成した城山堰堤（H=20.0m）は六甲山系直轄砂防の竣工第 1 号だそうです。

また、芦屋川の改修工事については、阪急電鉄・芦屋川橋梁より上流約 1.0km の地点から河口に至る 3.0km を改修区間としています。そして、芦屋川橋梁より上流部は比較的急勾配で土砂も堆積していることから、可及的速やかに河床を掘り下げ、かつ床止工によって勾配を緩和し、河岸には石張工を施します。芦屋川橋梁から跨線水路橋までは河積不十分のため、川幅および河底を概ね在来どおりとし兩岸堤防を嵩上げて河積を拡大し、跨線水路橋より国道 2 号の間は連続的に床止工を施工して河床を掘り下げます。

工事は、昭和 14（1939）年改修区間上流端の第 1 号床止堰堤工事に着手、以降下流に向かって掘削並びに護岸工事を進めます。昭和 17（1942）年末には河口付近まで進捗しますが、昭和 18（1943）年以降は戦争のため休止状態となります。

昭和 26（1951）年 4 月 13 日、河川改修事業の直轄施工が廃止となり、中小河川改修工事として兵庫県に引き継がれます。

■ モノローグ

写真-12 の右側の石碑は、昭和 61（1986）年 4 月芦屋市文化協議会が、谷崎潤一郎の生誕 100 年を記念して開森橋東詰に建立したもので、松子夫人の筆による「細雪」の文字が刻まれています。

石は阪神大水害時に芦屋川上流から流れてきた花崗岩の巨石だそうで、裏面には、『細雪』に描かれている阪神大水害による芦屋川氾濫の様子が右下のとおりに刻まれています。

また、写真-12 の『細雪』碑の背後に植えられている枝垂れ桜の若木は、五代目か六代目の「潮見桜」だそうです。

初代の潮見桜は、芦屋市西山町の芦屋廃寺（塩通山法恩寺）内に在原業平が植えたと伝えられています。

芦屋廃寺からは芦屋沖が一望でき、紀州熊野から流れてくる虹のような潮筋が見えたことがその名の由来となっているとか。

二代目は前田町教会館の西南、国道 2 号の北にあった大竺堂の森にあって、江戸時代の地志『摂津名所図絵』にも「潮見桜」と記されています。

三代目は、明治 6（1873）年開森橋の西詰にあった芦屋小学校の校舎新築の際に校庭に植え継がれ、四代目は、昭和 32（1957）年 4 月芦屋史談会有志によって開森橋左岸付近の現在の場所に植樹されました。



写真-12 「猿丸翁頌徳碑」と「細雪」碑と潮見桜

芦屋川や高座川の上流の方で山崩れがあったらしく、阪急線路の北側の橋のところに押し流されて来た家や土砂や岩石や樹木が後から後から山のやうに積み重なってしまつたので、流れが其処で堰き止められて川の兩岸に氾濫したため堤防の下道路は濁流が渦を巻いていて場所に依っては一丈くらいの深さに達し、二階から救ひを求めている家も沢山あると云ふ。

谷崎潤一郎 細雪より
足立巻一書

今年は、阪神大水害から 80 年目の年になります。災害の恐ろしさを忘れないために、「潮見桜」のように、災害の記憶を語り継いで行きたいものです。

ついでながら、兵庫県では阪神大水害の翌年の 4 月に砂防課が設置され、8 月には河港課および工営課が河川課および港湾課に改編されています。なので、来年は前述の各課が創立 80 周年を迎えることになります。

【参考資料】

- 『昭和 13 年神戸地方大洪水と其の復興計画の概要』 内務省神戸土木出張所 昭和 14 年 10 月
- 『六甲六十年史』 六甲砂防工事事務所 平成 13 年 3 月
- 『新修芦屋市史・本編』 芦屋市 昭和 46 年 11 月
- 『芦屋の生活文化史』 芦屋市教育委員会 昭和 54 年
- 『芦屋郷土史』 芦屋史談会 昭和 38 年 11 月

※発行：平成 30（2018）年 6 月 『ひょうご水百景』 No.85

改訂：令和 8（2026）年 6 月 『ひょうご水百景』 No.85