



写真-1 庄田橋から上流を撮影（平成30年3月）

■ ドブ川となっていた三左衛門堀、今は桜並木が続く市民の憩いの場に

上の写真-1は、兵庫県姫路総合庁舎の西を南流する二級河川・外堀川（そとぼりがわ）で、前方に架かる橋は城陽揚羽橋です。

両岸には桜並木が続き、3月末から4月上旬にかけて満開の桜を見ながら散歩する多くの市民の姿が見られます。

江戸時代初期、姫路藩主・池田輝政が姫路城の外堀と飾磨津（現・姫路港）を結ぶ運河を計画、開削を始めたものの、輝政死去に伴い工事は中止、運河は飾磨津に達することなく、細長い堀のみが残りました。

この堀は、輝政の通称をとって「三左衛門堀」と呼ばれ、戦前までは清流を保ち、両岸には松並木が続いていたそうですが、戦後になると都市化の進展とともに水質が悪化しドブ川となっていました。



写真-2 姫路総合庁舎西の三左衛門堀（昭和50年頃）
（姫路土木事務所提供）

■ 池田輝政、姫路城の外堀と飾磨津を結ぶ運河の開削に着手

慶長5（1600）年西国大名の押さえとして姫路に入封した輝政は、姫路城本格築城の一環として、市川の本流を現在の流路に切り替えるとともに、旧本流の二俣川は、西の流れ（現・船場川）を残し、その流路の一部を屈曲させるなどして城の中堀、外堀に利用しました。（『ひょうご水百景』No.23 船場川を参照）

さらに、市川の河道跡を利用し、“海防と水運を兼ねて”姫路城の外堀と飾磨津を結ぶ運河の開削に着手します。

『姫路市史第14巻』には、「慶長16、7年頃姫路藩によって作成されたとみられる『播磨國絵図』を見ると、北条門の南から飾磨津まで南北に貫通して水路が描かれていて、このことから堀は城下と飾磨津とを結ぶ運河として計画されたことがわかる」といった趣旨のことが記されています。

さらに、『池田家履歴略記』※1には、「飾磨門より南に当たる野中に南北一里余（半里の誤り）、幅二十間（≒36.4m）ばかりの長堀をうがち、兩岸に堤を築き、松樹を植えらる。播・備・作の工夫にて築かれしと云う。堀の惣名（そうみょう・総称）を今は三左衛門殿堀と唱え、三国の役夫の掘りし所も今に界（さかい）々有りて、これより南備前堀、これより南播磨堀、作州堀と云い伝えり。」とあります。

三国の役夫によって開削されたことから別名「三国堀（みにくにほり）」とも呼ばれていて、3工区に区切って各工区を備前・播磨・作州が担当して掘ったので、北から順に備前堀・播磨堀・作州堀と言い伝えられています。

しかし、『姫路市史第14巻』によると「美作（作州）に池田氏の所領はないので、美作は淡路の誤りかと考えられる。もしそうなら、淡路が池田忠雄（ただかつ）に与えられたのは慶長15（1610）年2月であるから、三左衛門堀の開削年代は慶長15（1610）年以後のこととなる。」とのこと。（なので以下、「作州堀」は「淡州堀」とする）

※1 『池田家履歴略記』：池田家の家臣・斉藤一興が寛政年間（1789～1801）に記したもの。関ヶ原から200年近くが過ぎて伝承に異説が併記されていたり、話が前後したり食い違っていたりする場面も多く、歴史に関する言い伝えの曖昧さや危うさを見ることができる。

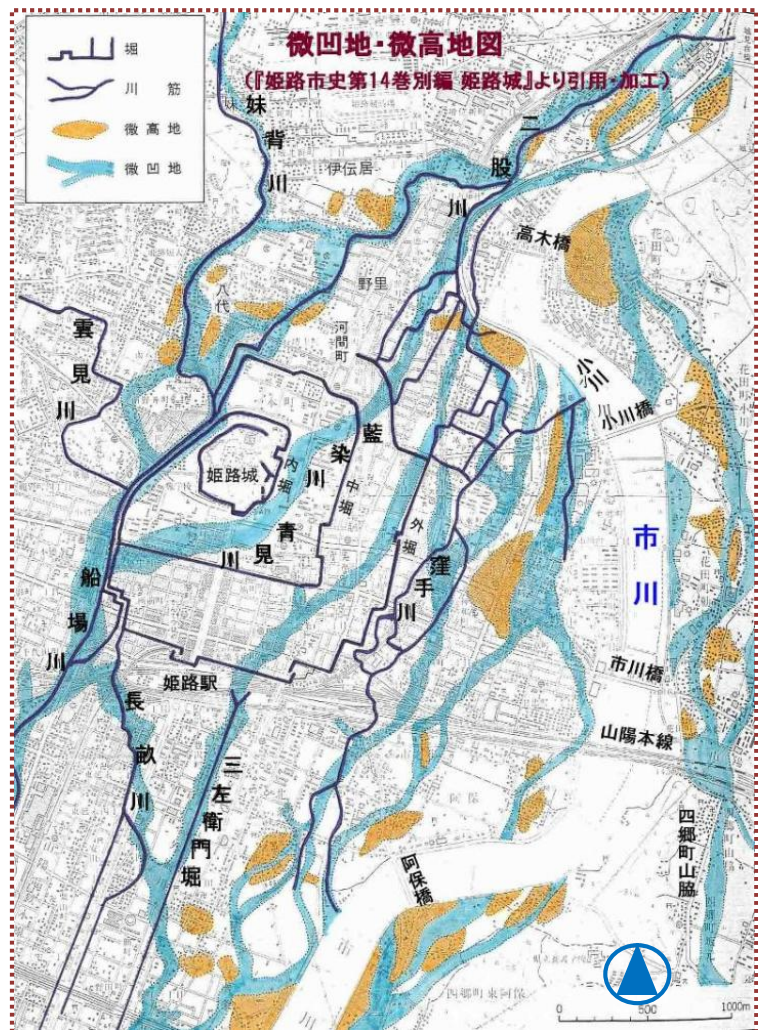


図-1 市川下流域の自然地形

■ 輝政死去に伴い工事中止となり、そのまま放棄された三左衛門堀

運河の開削は、輝政死去に伴い工事半ばで中止となります。『姫路市史第14巻』には、その理由が“設計ミスのため”と記されていますが、三重の堀をめぐるせた壮大な姫路城を築いた輝政配下の技術者集団が、障害物がほとんどない平野部に、1里ほどの直線運河を開削するのに設計ミスをするとは考えられません。

ではなぜ……。

(1) 藩主交代に伴い三左衛門堀を開削する役夫がいなくなった

慶長18（1613）年1月25日に輝政が死去（享年50）すると、同年6月備前国岡山藩主・池田利隆（輝政の先妻・糸姫の子）が家督を継いで姫路藩主に、入れ替わりに忠継（輝政の後妻・督姫の子、この時15歳）が岡山藩主になります。

その際、督姫の化粧料として穴栗・佐用・赤穂の3郡が地続きの備前国岡山藩の統治下に。

輝政存命中は岡山藩も洲本藩も実質的には輝政の支配下でしたが亡くなるとそうはいかず、播磨は分割統治となります。この藩主交代に伴い、備前堀に従事していた役夫は国元に帰って行ったと思われます。また、播磨堀も、役夫の中に穴栗や佐用、赤穂の者がいたとすると、同様に国元に帰ったはず。

慶長20（1615）年2月4日には督姫が急死（享年51）、同23日に忠継も病死（享年17）したため、同年6月28日、忠継の跡を洲本藩主・池田忠雄（忠継の弟で家康の孫）が継ぎ、これに伴い洲本藩は廃藩、領地は阿波・蜂須賀家の所領となります。淡州堀の役夫も、異母兄の利隆が姫路藩主になった時点で国元に帰ったと思われますが、遅くともこの時期までには帰ったはず。

(2) 大坂冬の陣、利隆は大軍を率いて尼崎へ

一方、家督を継いだ利隆が三左衛門堀をどのようにしようとしたのかは不明ですが、大坂冬の陣に際し家康の命を受けて戦の準備を進めていた利隆は、慶長 19 (1614) 年 10 月 19 日大軍を率いて尼崎に向けて出発、播磨堀の開削どころではなくなってしまいます。

利隆は、淀川河口に多数の軍船を配し、海上封鎖して西国からの侵攻を止めたとか。この時、輝政がいざという時に備えて高砂港に繋いでいた 100 隻の軍船も使用されたそうです。

慶長 20 (1615) 年 5 月、大坂夏の陣で豊臣氏は滅ぼされ、江戸幕府は同年 7 月に元号を「元和」と改めて、天下の平定が完了したことを内外に宣言します。

翌年の元和 2 (1616) 年 6 月 13 日、利隆病死 (享年 33)、子の光政が跡を継ぎますが、幼少 (7 歳) のため西国の押さえは無理として鳥取藩へ移封、その跡に徳川四天王の一人、本多忠勝の嫡男・本多忠政が元和 3 (1617) 年 7 月 14 日に 25 万石で入封します。

忠政は、三左衛門堀の開削を引き継がず、別途船場川を開削して飾磨津までの舟運を開きます。

(3) きびしい財政事情

輝政が姫路に入封した慶長 5 (1600) 年から慶長 18 (1613) 年に死去するまでの間に、慶長 6 (1601) 年に着手した姫路城の大改修や慶長 10 (1605) 年の高砂城築城および高砂港築造、慶長 11 (1606) 年の加古川改修の着手に加え、同年の江戸城増築における外郭石壁普請、慶長 14 (1609) 年の篠山城築城、慶長 15 (1610) 年の名古屋城築城など相次ぐ天下普請で藩の台所は火の車だったのではないのでしょうか。

もちろん、年貢のきびしい収奪に領民の不満もかなりのものだったと思われます。このことが運河開削工事の中止にどう影響したかは不明ですが……。

■ 運河開削の目的は「海防」か「舟運」か

世の中がまだまだ不安定な時期に、西国大名の押さえとして播磨の地を任された輝政です。運河開削の目的としてまず考えられるのは軍船による海防です。現に輝政は、前述の通り慶長 10 (1605) 年に高砂港を築造した際、軍船を 100 隻造って港に繋ぎ、いざというときに備えていたと言われています。

姫路総合庁舎近くの三国橋左岸に設置された石碑「外堀川由来書」には、「海防と水運を兼ね、城下の経済的發展を目的として市川の旧水路を利用し開削を進めた。(中略) 播磨灘に雄飛しようとした輝政の心意気がしのばれる。」と刻まれています。もし「海防」のためであれば軍船の航行可能な水深を確保する必要があります。

『播磨の地理』には、「海水面と城下町の位置との高度差が十数 m あり、掘割式の運河では建設に難点があった」と書かれていますが、具体的な難点の記載はありません。

この運河が、ほんとうに瀬戸内海を航行するような船をそのまま城下付近まで引き入れることを目的としたものか、それとも後年本多忠政が船場川を利用して舟運を開いたように高瀬舟を対象としたものなのか、既往の文献を見てもイマイチはっきりしないので、筆者なりに整理してみました。

図-2 は、明治 29 (1896) 年発行の大日本帝国陸地測量部製の 1/20,000 地図ですが、これを見ると、北条門の南西から袋尻まで延長 18 町 (≒1,964m) の細長い堀が開削されていて、その両岸には針葉樹林の地図記号が書かれています。



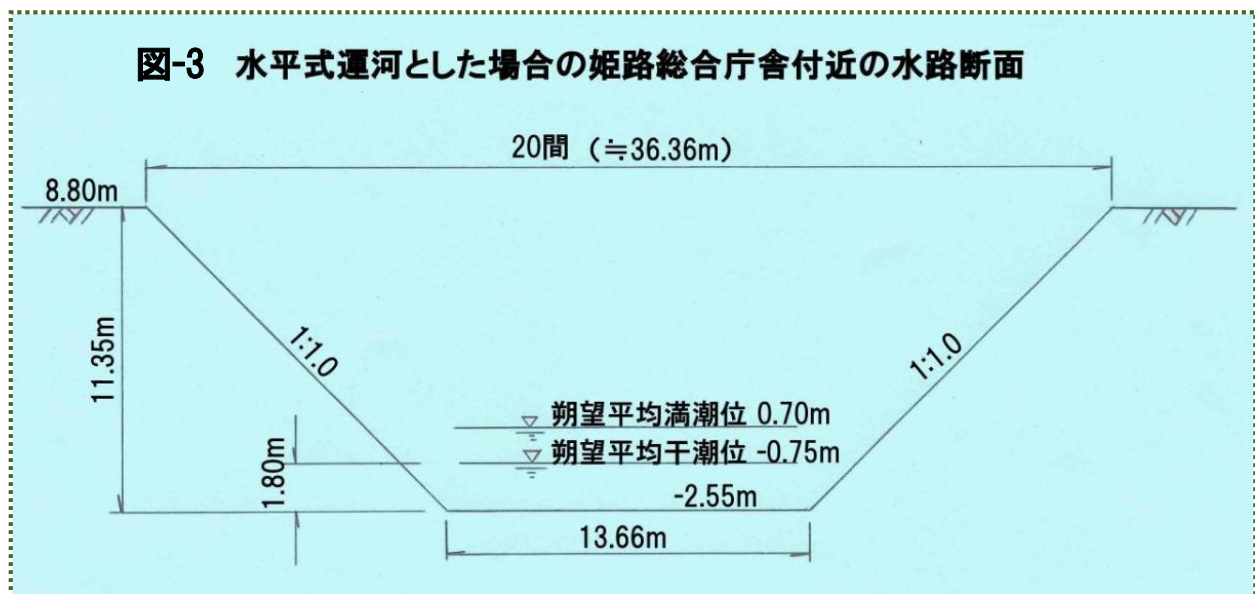
図-2 三左衛門堀概要図

(1) 播磨灘から直接軍船を城下近くまで引き入れるのは可能か

輝政が運河開削に着手する前年の慶長 14 (1609) 年 9 月、第二代将軍・徳川秀忠は、「大船建造の禁」を西国大名に向けて発令、五百石積み以上の軍船と商船を没収し水軍力を制限しました。輝政も大安宅船^{※2} 1 隻 (紀伊丸) を没収されていることから、この運河に引き入れる軍船の大きさは、最大で五百石積み規模の大型の関船^{※3} 級と考えられます。

五百石積みと同規模の幕府所有の御座船「天地丸」(隅田川の水深を考慮したためやや喫水が浅い設計) の諸元が全長 28m、肩幅 7.2m、深さ 1.9m 程度です。この規模の船を飾磨津から城下近くまで引き入れるためには、水平式運河とするか、それとも落差を解消するために閘門^{※4} やインクライン^{※5} 方式とする方法があります。しかし、当時の技術力では閘門やインクラインは到底無理なので、水平式運河を考えてみます。

飾磨津 (現・姫路港) における現在の朔望平均干潮位^{※6} が T.P.-0.75m なので、軍船航行に必要な水路深さは、関船の喫水深に 1 割の余裕を見込んで 1.8m と仮定すると、水路底の高さは T.P.-2.55m まで掘削する必要があります。ここまで水路底が下がれば、城下近くまで軍船の航行が可能になります。姫路総合庁舎付近でこの水路深さを確保しようとすると、図-3 のようになります。



水路底は、現地盤 (T.P.8.8m) より 11.35m 掘り下げなければならず、これだけ水路底が深くなるとさすがに姫路城の外堀に接続するのは無理ですが、軍船を城下近くまで引き入れるということであれば、外堀に接続する必要はありません。ただ、図-3 のように幅 20 間とすると、両岸の法を石積み等により 1 割勾配にしたとして河床幅が 13.66m なので、肩幅 7m 余りの軍船をすれ違いさせるにはぎりぎりです。加えて、運河上流端には船の転回スペースが必要になります。

結論として、水平式運河であれば、大量の掘削土とその処分の問題、石積護岸による費用の高騰、船の転回スペースの確保などの課題はあるものの、軍船を (もちろん軍船以外の弁才船^{※7} も) 外堀近くまで引き入れることは可能です。

(2) 飾磨津と外堀を高瀬舟により結ぶことは可能か

高瀬舟に代表される和船の場合、喫水深は 1~2 尺 (0.3~0.6m)、したがって舟路は 1 割の余裕を考慮して 0.33m ~0.66m の水深が確保できればいいわけです。また、高瀬舟の幅が 2m 程度なので、水面幅は 5.0~7.0m あれば適合可能です。あとは少ない水量で必要な水深を確保するために、河床勾配をどれだけ緩くできるかです。

かつて高瀬舟が航行した船場川の河床勾配をみると思案橋~大將軍橋間の平均河床勾配が 1/520 程度であり、姫路土木事務所の資料 (「外堀川一般図」) からこの程度の勾配は十分確保できそうです。市川から外堀に引き入れた水を運河に流せば、高瀬舟による舟運は可能ではないか、と思われます。

(3) 三左衛門堀をよく見てみると

三左衛門堀は3つに区切られていて(図-2 参照)、その堀の長さは播磨堀と淡州堀が約700mであるのに対し、備前堀だけが450mと短くなっていますが、姫路城外堀までの距離250mを加えると700mになります。

飾磨川(現・野田川)上流部と姫路城の外堀との距離は約3,500mで、これを5工区に分けると1工区の延長が700mになります。

このことから、5工区のうちの3工区を先行して開削を開始したが、そのうちに輝政が亡くなってしまい、藩主交代に伴い役夫もいなくなり、大坂の役に伴う出兵、姫路城大改修に加え相次ぐ天下普請で財政状況も大変逼迫していたことなどから工事中止に至ったのではないのでしょうか。

※2 安宅船(あたけぶね)：室町時代後期から江戸時代初期にかけてわが国で広く用いられた軍船の種別。巨体で重厚な武装をしているため速度は出ないが、戦闘時には数十人の漕ぎ手によって推進されることから小回りが利き、またその巨体には数十人から百数十人の戦闘員が乗り込むことができた。大きいものは「大安宅船」と呼ばれ、長さ50m以上、幅10m以上の巨体を誇る。

※3 関船(せきぶね)：わが国の水軍で戦国時代から江戸時代にかけて使われた中型の軍用船。大型の安宅船と、小型の小早(こはや：小型の軍船)との間に位置する規模の軍船である。性能的には安宅船より攻撃力や防御力に劣るが、小回りが利き、また速力が出るため機動力に優る。名称の由来も、この種の船が機動性に優れていて、航行する他の船舶に乗りつけて通行料を徴収する水上の関所としての役割に適したことに基づくといわれる。

※4 閘門(こうもん)：水位差のある水面間で船舶を通航させるための構造物。閘室とよぶ前後を扉で仕切った水面に船を入れ、扉の開閉によって水位を昇降させて後、一方を開いて船を進める。兵庫県下では尼崎臨海部に尼崎閘門(別名「尼ロック」)がある。

※5 インクライン：標高差の大きい二つの水路の間の輸送を容易にするための装置。レールを敷きワイヤロープで船などを載せた台車を昇降させる。琵琶湖疏水に設けられた京都市東山区の南禅寺～蹴上(けあげ)間のものが有名。

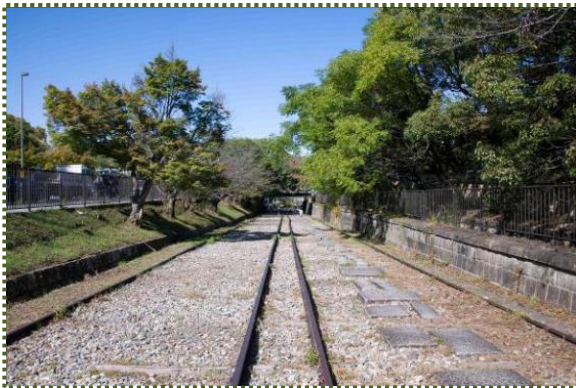


写真-3 京都・蹴上のインクライン



写真-4 舟を載せる台車

※6 朔望(さくぼう) 平均干潮位：朔(新月)および望(満月)の日から前2日後4日以内に観測された、各月の最高満潮面および最低干潮面を1年以上にわたって平均した高さの水位をそれぞれ、朔望平均満潮位および朔望平均干潮位という。

※7 弁才船(べさいせん)：安土桃山時代から江戸時代、明治にかけて日本での国内海運に広く使われた大型木造帆船である。

■ モノローグ

次号に続く。

ハクバイ(白梅)

バラ科サクラ属の落葉高木。梅は全部で300種類以上あるが、大きく分けると紅梅(こうばい)と白梅(はくばい)の2つ。名前の通り、紅色と白色の花が咲く。違いは花の色で、幹の断面も紅梅は紅色。紅梅の上品なピンク色は人気があるが、実は小さく、酸味や苦みも強くて食用には向かない。白梅は、実も大きく梅干しや漬け物に向く。高級梅の南高梅も白梅です。



写真-5 外堀川右岸に咲いていた白梅

【参考資料】

- 1 『姫路市史 第十四巻 別編 姫路城』 姫路市 昭和 63 年 7 月
- 2 『播磨の地理～人文編：町と産業と交通路』 田中眞吾編著 平成 5 年 4 月
- 3 『池田家三代の遺産』 播磨学研究所編 平成 21 年 8 月
- 4 『姫路城～永遠の天守閣』 中元孝迪著 平成 13 年 5 月
- 5 『港湾の施設の技術上の基準・同解説』 (社)日本港湾協会 平成 19 年 7 月
- 6 『歩いてみたブログ～梅とは』 <https://iwalkedblog.com/?p=10983>
- 7 『池田輝政、運河、安宅船、関船、弁才船、梅』 フリー百科事典『ウィキペディア (Wikipedia)』
- 8 『閘門』 ブリタニカ国際大百科事典 ブリタニカ・ジャパン
- 9 『インクライン』 百科事典マイペディア 平凡社
- 10 『朔望平均干潮位』 中部電力 HP <https://www.chuden.co.jp/>

※発行：平成 30 (2018) 年 4 月 『ひょうご水百景』 No.83

改訂：令和 8 (2026) 年 6 月 『ひょうご水百景』 No.83