



写真-1 網干橋から網干川上流方向を撮影（平成30年6月撮影）

■ 揖保川舟運と瀬戸内海運の中継基地～網干湊

写真-1 は、二級河川・大津茂川（おおつもがわ）の右支川・網干川（あほしがわ）に架かる網干橋から上流方向を撮影したもので、モノクロ写真-3 は、同じ位置から撮った昭和30年代の写真です。モノクロ写真では、沿岸に数隻の船が係留されていますが、昭和41（1966）年頃に新両浜橋から東雲橋（しのめばし）の間の約400mが両岸から埋め立てられて、今では写真-1 のように細い水路を残すだけとなっています。



写真-2 明治から大正期の高瀬舟
（『ふるさとの思い出写真集』から引用・加工）



写真-3 昭和30年代の網干川
（ブログ『ふるさと網干』から引用・加工）

この網干川は一級河川・揖保川と繋がっていて、江戸時代には網干湊と呼ばれ、揖保川を下って来た多くの高瀬舟が沿岸に係留されていたと思われます。揖保川では、江戸時代の元和年間（1615～1624）に舟運が開かれましたが、その起点が宍粟郡山崎町（現・宍粟市）の出石河岸（いだいかし）で、終点の河口港がここ網干湊でした。

■ 夜間航行の目印として灯籠を設置

揖保川を行き来する高瀬舟は、「下り 1 日、上りは 2 日」と言われていました。出石河岸を早朝に出発すると、網干湊に着くのは夜の 6 時前後になると思われます。渚漕期は夕方でも明るいのですが、その期間は「舟留め」で運航できません。冬場は午後 5 時を過ぎると暗くなって安全に航行することが怪しくなってきます。

なので、高瀬舟の船頭や筏師から夜の目印設置の要望があったのか、余子浜の材木商・薪炭商が文久年間（1861～1864）に共同で現・余子浜消防庫近くの揖保川堤防上に灯籠を設置しています。当時は電灯もなく夜は真っ暗だったので、このような小さな灯りでも目印になったのでしょう。



写真-4 船渡八幡神社境内にある灯籠（後方にある建物は加藤家住宅）



写真-5 「灯籠の浜」付近から揖保川左岸堤防を望む

この灯籠があった堤防前の浜は、戦後の河川改修で浜が無くなるまで「灯籠の浜」と呼ばれていたそうです。

大正年間になって鉄道などの陸上交通機関の発達に伴い舟運は衰退、高瀬舟は下ってこなくなり、電灯も普及してきたことから灯籠の役目は終わりました。大正時代初期に船渡八幡（ふなわたりはちまん）神社境内の改修があったので、これを機に灯籠は現在の位置に奉納移設されています（写真-4）。

なお、この灯籠の灯ともし役は、神社北の廻船問屋・成田屋の加藤家がされており、晩年は当主自らが灯をともしておられたとか。

■ 中世に設けられた船溜まり

船渡八幡神社に移設された灯籠の横に、「堀川構渠」についての説明板があります（説明文は右のとおり）。

「堀川構渠」は、英文では「Horikawa canal」と記されているので、「堀川運河」と解釈すればいいと思います。「揖保川より幅約 10m、東西約 120m」の船溜まりを人工的に開削したと考えられます。

この船溜まりは、明治から大正にかけて北と南を埋め立てられて狭くなっています。

写真-6 は、網干川上流端の船溜まりで、前方の水門の向こうは揖保川です。水門の向こうの状況は、写真-5 を参照してください。

船渡八幡神社と堀川構渠

網干町史に依れば、元は船戸（ふなと）八幡と書き、別名を若宮と言う。字地名を船渡と云い、既に宝暦年間（1751～1762）の地史に船渡八幡の名が見える。船渡は神功皇后の故事により神楽岡（かぐらおか）、神楽江（かぐらえ）の伝説をいうが定かではない。

中世、吉川家文書には「余子浜」は「横浜」と書き、揖保川より幅約 10m、東西約 120m の堀川があり、東端に約 750 平米（220 坪）ぐらいの船溜構渠があった。明治 12 年（1879）埋立願書を飾磨県に出し、同 14 年に完工した。

若宮境内の南半分は、大正 2 年（1913）に構渠残部を埋立て拡張し現在に至っている。



写真-6 新両浜橋から撮影



写真-7 船渡八幡神社



図-1 明治30年頃の網干川付近の地図



図-2 網干川付近の地図

■ 鉄道の開通に伴い舟運は衰退

明治 22 (1889) 年、私鉄の山陽鉄道 (現・JR 山陽本線) が開業し網干駅が設置されます。しかし、揖龍地域 (現・たつの市域) からは遠いため、揖龍地域の有力者たちが龍野電気鉄道 (のちの播電鉄道^{*1}) を開設します。明治 42 (1909) 年、網干駅～龍野駅間が開業、1 ヶ月後に鷺崎 (はしさ) 駅まで延長、その 1 ヶ月後に糸井駅～網干港駅間が開業しました。

鉄道の開通は、舟運のような水の加減もいらず、帰りの曳き舟の苦しさもなく、安全・軽便であることから、網干港を経由していた物資は陸上運送に奪われ、水運・海運は衰退の一途をたどっていきます。

写真-8 は、明治 42 (1909) 年開業当時の龍野電気鉄道の網干港駅です。



写真-8 開業当時の龍野電気鉄道・網干港
(ブログ『ふるさと網干』～網干港駅の今昔から引用)

写真-9 は、昭和 9 (1934) 年当時の網干港駅で、東雲橋北あたりから西向きに駅を撮影したものだそうです。昭和 7 (1932) 年に、国鉄姫津線 (現・姫新線) が姫路駅から播磨新宮駅まで路線を延ばすと、同線が姫路市に直結していたことから乗客はそちらへ流れ、費用削減努力により一時的に立ち直っていた経営は急激に悪化し、結局昭和 9 (1934) 年に政府補償を受けて廃線となりました。



写真-9 昭和 9 年当時の網干港駅
(ブログ『ふるさと網干』～網干港駅の今昔から引用)



図-3 播電鉄道ルート図の一部

※1 播電鉄道：かつて揖保郡網干町（現・姫路市）の網干港駅から山陽本線網干駅を経て、播電龍野駅（現・たつの市中心部）を通り揖保郡新宮町（現・たつの市）の新宮町駅までの 17.1km を結ぶ軌道線、のちに鉄道路線（路面電車）を運営していた事業者である。

元々、鉄道の無い新宮町と山陽本線や港湾を連絡するために敷設されたもので、網干港駅・網干駅 - 鷺崎（後の播電鷺崎）駅間は龍野電気鉄道により、鷺崎駅 - 新宮町駅間は新宮軽便鉄道により開業した。

当初経営は好調であったが、大正時代に龍野電気鉄道と新宮軽便鉄道が合併して発足した播州水力電気鉄道の経営者が行っていた他の事業の失敗で、債務を播州水力電気鉄道が負うことに。そのため競売により一時広島の実業銀行（広島銀行の前身）の谷口節の所有になったが、新会社の播電鉄道が設立され事業を引き継いだ。その後も新宮町・龍野町の重要交通機関としての地位を昭和 7（1932）年に姫津線（現・姫新線）が開通するまで保っていた。

■ 筏流しは大正年間まで続く

鉄道などの陸上輸送が発達していく中においても、筏流しによる原木輸送は昭和の初め頃まで行われていました。揖保川上流の三方・上野方面で伐採された原木は、筏に組んで、草鞋（わらじ）を履き檜笠（ひがさ）をかぶった筏師によって河口の網干湊まで運ばれていきます。

揖保川上流で組まれた筏は、まず「一流し」3 人で山崎町出石まで流れを下ります。出石で「二流し」を横に合わせて再編し、筏師一人で龍野まで流します。

通常、ここで筏師が交代して網干へ下ります。網干では、材木問屋の須磨屋（大村家）、赤穂屋（赤尾家）の店子たちが筏の到着を待っていたそうです。

この筏流しも、昭和 5（1930）年頃には陸上輸送に切り替わりました。

下記は、原木を筏に組んで揖保川に流して運搬する作業を唄った民謡「揖保川筏流し唄」の歌詞です。

♪イヤー ホーイホイ 戸倉の丸材を
いんぴで組んで ホーイホイ
筏流せる 恵の雨よ
アーリャ ホーイホイ
♪イヤー ホーイホイ ともしびまたたく
龍野の城下 ホーイホイ
揖保川下りの泊まりどこ
アーリャ ホーイホイ

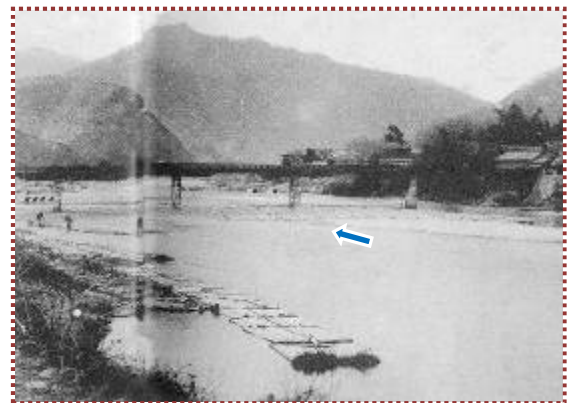


写真-10 穴栗橋と筏流し（『昔の西播磨写真集』から引用・加工）

上記の歌詞の中で、「戸倉」は現在の引原ダムの上流域です。

「いんぴ」は、穴栗市波賀町にある地名「飯見」の読みで、国道 29 号と国道 429 号の交差点から北へ約 1km 行った所です。この辺まで来ると、引原川の川幅も多少広くなるので筏に組んで流すことができたのかも。では、そこに持ってくるまではどうしたのでしょうか。

奥深い森林から木材を搬出するため、古くは人力あるいは「木馬（きんま）」（木製のレール上でソリを滑らせる運搬具）という手段を用いて川岸まで運び、そこから「管流し」（バウの状態ですくこと）によって筏が組める所まで流したようです。大正 5（1916）年頃に波賀森林鉄道が建設され、木材の搬出能力は大幅に向上しますが、昭和 30 年代になると木材輸送はトラックが主流となり、国道 29 号の改良も進められた結果、森林鉄道は昭和 43（1968）年までに全線の運行を終えます。

■ モノローグ

民謡「揖保川筏流し唄」を YouTube で聴いてみましたが、のんびりとした調子で唄われていました。筏師がこの唄を口ずさむのは流れの速い上流域ではなく、流れがゆったりした中流域から下流域にかけてだと思われます。筏師は龍野に着くとそこで 1 泊し、翌朝また穴栗の方へ帰って行きます。歩いて帰ったのでしょうか。出石～龍野間約 18km、徒歩だと 4 時間半ほどかかります。

スミレ（堇）

スミレ科スミレ属で、春に濃紫色の花を咲かせる野草である。山間部の道ばたから都会まで普通に見られる。写真のスミレは、新両浜橋近くのコンクリートの割れ目に根を下ろし花を咲かせていた。山菜としても利用され、葉は天ぷらにしたり、茹でておひたしや和え物になり、花の部分は酢の物や吸い物の椀ダネにする。



写真-11 スミレ

【参考資料】

- 1 『網干町史（復刻版）』 川嶋右次・藤本槌重編著 昭和26年1月
- 2 『歴史と景観の町・網干を歩く』 あぼし人と景観まちづくりの会編著 平成26年5月発行
- 3 『文化財見学シリーズ（33）網干地区をたずねて』 姫路市教育委員会文化財課 平成21年6月改訂
- 4 『ふるさとの思い出写真集 明治・大正・昭和 龍野』 石原元吉編 昭和55年12月
- 5 『網干港の今昔』 ブログ『ふるさと網干』 平成29年4月
<https://ameblo.jp/yassan2017/entry-12261636952.html>
- 6 『山崎町史』 山崎町 昭和52年4月
- 7 『播電鉄道、波賀森林鉄道、スミレ』 フリー百科事典『ウィキペディア（Wikipedia）』
- 8 『揖保川筏流し唄（兵庫県民謡）』 前田 薫 YouTube 令和2年9月

※発行：令和3（2021）年11月 『ひょうご水百景』No.137

改訂：令和8（2026）年 7月 『ひょうご水百景』No.137