

ひょうご 水百景

No.178 加古川（加古川市加古川町・米田町）

～加古川改修に合わせて加古川橋を架け替え～



写真-1 加古川に架かる国道2号・加古川橋（平成25年9月撮影）

■ 大正12（1923）年に竣工した加古川橋の架け替え工事が進む

写真-1は、大正12（1923）年兵庫県によって架けられた国道2号・加古川橋を右岸堤防から撮ったものです。

武庫大橋を初めとして全国各地で多くの橋を手掛けた増田淳（ますだじゅん）による設計で、橋長210間（≒381.78m）、有効幅員3間5分（≒6.4m）の16径間単純鋼桁橋でしたが、昭和34（1959）年3月、交通量の増加に伴い上流側に拡幅（車道幅員3.25m×2、歩道幅員2.0m×2）されています（橋梁台帳に記載の橋長383.8mは、多分昭和34年架設の橋）。

そして今、国道2号の慢性的な交通混雑の解消および中心市街地部における一方通行を解除し4車線化する事業の一環として、加古川橋の架け替え工事が進められています（写真-2）。



写真-2 加古川橋架け替え工事（令和5年4月撮影）

■ 西国街道・加古川宿の賑わい

江戸時代の加古川宿は、姫路城と明石城の中間点にあり、大河・加古川を控えていることもあって参勤交代の大名や多くの旅人たちで賑わい、次第に大きな町を形成するようになりました。江戸時代の初期、宿場町の西を流れる加古川は、東加古川と西加古川の2条の流れがあり、旅人は流れを渡るのにかなり苦勞をしていたようです。

万治2（1659）年から同3（1660）年にかけて、姫路藩主・榊原忠次の命により升田堤が築造されて流れを東加古川に一本化、西加古川は埋め立てられて、西国街道はすいぶんと通行しやすくなりました。

明和元（1764）年頃に、萩藩絵図方の有馬喜惣太が中心となって萩から江戸までの長大な参勤交代路を描いた街道絵図の傑作『行程記』では、「賀（加）古川舟渡し、この賀古川広さ百間程（≒182m）東ノ川四十間程（≒73m）舟渡し、中河原（中州）有 西ノ川二十間程（≒36m）陸渡し」と記され、川の中に大きく細長い中州が描かれています。

この中州は、少し上流にある行道塚から「行道の瀬」と呼ばれて昔から変わっていないそうです。川幅は約 180m で、二筋の流れがあり、西は約 36m で粗末な板橋などを歩いて渡し、東の本流約 73m は舟で渡っていました。この渡しは、大水で岸の形が変わるたびに渡船場を移動しなければなりませんでした。天保 6（1835）年、庄屋の加古川善五郎が、河原に石垣護岸を築いて水路を固定し渡船場を設けました。これ以降、渡船場は移動することがなくなったそうです。渡し船には藩や幕府の役人専用の御用船と、一般の旅人を渡す旅人船とがあり、御用船は常時 2 艘用意されていたとか。

渡船場から続く加古川宿は、印南郡賀（加）古川町（現・加古川町本町）と賀（加）古郡寺家町（しげまち：現・加古川町寺家町）からなっており、宿場の中央が郡境になっていますが、町が続いているので「加古川の駅」と総称したとあります。加古川の堤にあった茶屋から寺家町の外れまでびっしりと旅籠や商家が建ち並び、東播磨の中心都市だったようです。

『行程記』に、大きな屋敷と記された本陣・中谷与三左衛門は、寺家町組大庄屋でもありました。与三左衛門は、三木城の別所家に仕えていた武将の家柄で、天正 8（1580）年に三木城が落ちた後、加古川に移って来たと言われています。いつ頃から本陣を務めていたかわかりませんが、長州藩参勤道中記録には、貞享 4（1687）年頃から中谷与三左衛門、文化 6（1809）年頃から鍵屋権兵衛の名があります。現在は、本陣の影も形もありません。

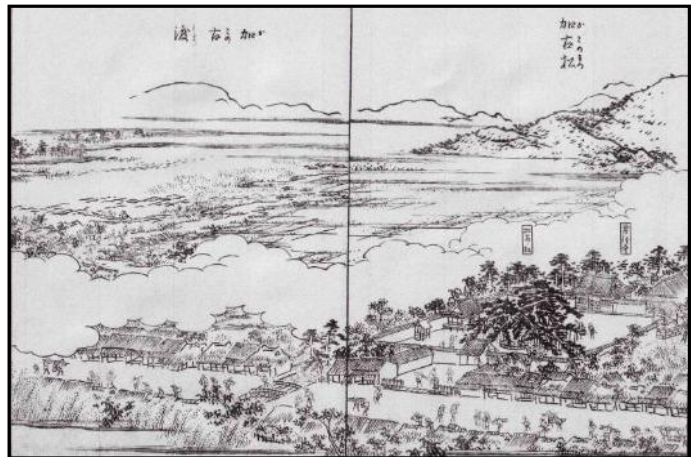


写真-3 加古の渡し（『播州名所巡覧図絵』から引用）

文化元（1804）年に刊行された当時の旅行ガイドブック『播州名所巡覧図絵』に、加古川の渡しと加古川宿の絵があります（写真-3）。旅人たちは加古川を船で渡し、降りるとすぐに商家が建ち並び宿場で、北側には常住寺と大きな加古の松などが描かれ、かなり賑わっていたことが窺えます。

■ 明治時代になって初めて加古川に橋が架かる

江戸時代、戦略上の理由から加古川に橋は架けられず、明治維新後もしばらくは渡船が用いられていましたが、明治 7（1874）年春になって必要に迫られ、ようやく西国街道が加古川を渡る地点に県が木橋を架けます（写真-4）。

橋杭は松丸太で、板張りの床版に低い高欄が取り付けられています。右手（上流側）に見えるのは流木の橋脚への衝突防止を目的とした「木除杭（きよけぐい）」です。

それまで渡船に頼っていた周辺の人々にとっては大切な橋でしたが、出水の度に流され、その都度架け替えられています。



写真-4 明治時代の加古川橋（『失われた風景を歩く』から引用）

明治 12（1879）年 5 月 18 日、大出水のため橋梁が破損、通行止めになり、寺家町警察分署が外国人遊歩規定※¹ 内であるから至急修繕着手する旨上申しています。

これを受け、加古川町の玉田和平、船頭村（ふなもとむら）の竹中庄七郎が請け負い、6 月 30 日に橋の修築が完了しています。木橋 100 間（≒182m）、幅 2 間 1 尺（≒3.9m）、石橋 16 間（≒29m）、幅 2 間（≒3.6m）、総延長 116 間（≒211m）です。

その後、明治 21（1888）年 12 月に私鉄の山陽鉄道（現・JR 山陽本線）の兵庫駅-姫路駅間が開通し、大正 2（1913）年 4 月には播州鉄道の加古川駅-国包（くにかね）駅間が開通、加古川町（現・加古川市）は宿場町から東播磨地域の交通拠点として発展していきます。

※1 外国人遊歩規定：開国後の日本が、横浜、箱館、神戸、長崎、新潟の開港場について、外国人の行動範囲を定めた規定である。江戸幕府が欧米列強と結んだ安政5（1858）年の安政五ヶ国条約に基づき、外国人が外国人居留地から外出して自由に活動できる範囲を規定したもので、その範囲は、一般的に開港場から最大 10 里（約 40km）とするよう定められた。この規定によって、一般の外国人が日本国内を自由に旅行することは禁止され、外国人が遊歩区域の外に出るには学問研究・療養目的に限られ、その場合も内地旅行免許が必要であった。この制限は、攘夷運動など幕末の秩序混乱の時期にあつて外国人に危害を加えようとする者との接触を極力避ける目的で設けられたものである。

■ 県は頻次の水害を顧みて堅固な鉄橋を建設することに

明治 12（1879）年以降も、明治 14（1881）年 3 月 11 日大洪水のため木橋は全流失し、明治 16（1883）年 8 月 31 日に新橋（木橋）が完成します。しかし、明治 25（1892）年 7 月 24 日にも流失し、同 27（1894）年 3 月 31 日に木橋を架設するなど、たびたび流失と架橋を繰り返すことから、県は大正 2（1913）年 6 月ようやく本格的な鉄の橋（写真-5・6 ? 見た目、ちょっと華奢な感じがする）を建設することとします。



写真-5 旧加古川橋（『道路の改良 第6巻第9号』から引用）



写真-6 旧加古川橋

（『目で見える加古川・高砂の100年』（郷土出版社）から引用）

写真-7 は、加古川橋西詰近くの堤防の裏法に設置されている旧加古川橋の親柱です。傍の「河川土地占用標示板」には、占用者・加古川市、占用目的・石柱（旧加古川大橋親柱）の保存活用、と記されています。

右端の親柱には、「加古川橋」と刻まれていて、真ん中の親柱の文字は、「〇〇拾二年拾〇架之」と読めますが、高欄を固定するための穴があけられていて〇の箇所が読めません。左端の親柱には何も刻まれていません。写真-6 に写る親柱の一部と思われますが、文字の部分に穴をあけていることを考えると、明治時代の木橋に設けられた親柱の再利用かも。



写真-7 旧加古川橋の親柱（令和5年4月撮影）

■ 大正 2（1913）年に竣工した加古川橋、加古川改修計画に合わせ架け替えることになる

「加古川橋はわが国の幹線たる第二号国道の加古川横断の箇所に架設せられたるものにして…（中略）…交通最も頻繁を極む。しかるに在来の橋梁は、大正 2（1913）年に架設せられたるものにして未だ腐朽の程度に達せざるも、重要な国道橋としてはその構造貧弱にして近來発達せる貨物自動車等の大なる荷重に対し充分なる安全率を有せず、早晚架換を要する運命に在りたり。」と、当時の兵庫県土木課長・村山喜一郎が、『道路の改良』第 6 巻第 9 号「加古川橋架換工事概要」の中で述べています。

一方、頻発する大水害をきっかけに、加古川下流域の町村では、抜本的な洪水対策を講じるべく、明治 31（1898）年加古郡と印南郡の 17 町村が「加古川河身改修期成同盟会」を結成します。そして長年の要望活動がようやく実を結び、国の直轄事業として大正 7（1918）年度に工事着手する運びとなりました。



写真-8 昭和初期の加古川橋
（加古川駅高架下通路のタイル絵）

改修計画によると、洪水位は加古川橋桁下との間隔がわずかに6寸5分(≒20cm)に過ぎず、加えて新堤防は右岸側に約20間(≒36m)拡幅することから、この際橋梁を近代的な道路に相應しい頑丈な橋梁に架け替える方が得策として、大正10(1921)年度県会の議決を経て大正11(1922)年度より2ヶ年(後に変更して3ヶ年)の継続事業として橋を架け替えることになります。

大正12(1923)年3月内務大臣より工事実施の認可および工事費の2/3の国庫補助を得て、同年5月工事に着手し、翌年3月に竣工しています(写真-8)。

■ 加古川橋架け替え計画の概要

新橋の位置は、内務省立ち会いの上で旧橋の下流に架設することとし、前後道路の取り付けの関係上、流心線に対して15度の斜度を保つ位置を選び、橋脚はすべて洪水が流下する方向と同一にすることとし、計画洪水位と桁下との間隔(桁下高:現構造令では1.5m)を3尺5寸(≒1.05m)とし、洪水に対して安全を期することとしています。

また、径間長については比較検討の結果、最も経済的な径間は60呎(フィート)(≒18.3m)以内ですが、本橋の上流約400間(≒730m)にある山陽本線鉄道橋の純径間が70呎(≒21.4m)なので、これよりも洪水に対する障害を大きくしないため内務省の要請どおり純径間70呎を採用しています。

主桁についても調査の上、高さ60吋(インチ)半(≒1.54m)の鋼板桁2条を用いるのが最も経済的で、加えて美観の点からも径間と桁高との関係が最もよいことを確かめ、これを採用しています。つまり、4条あるいはそれ以上の主桁とすると桁高があまりに薄く美観を損なうのみならず、鋼材において非常の損失(無駄)があり、かつ振動が多く、加えて橋脚においても構造上コンクリートの損失および基礎井筒の沈下等において多大な損失を招くことから、この点を十分考慮して2条の主桁を用いることにしています。

(この点について橋梁に詳しい県OB・高瀬陽太郎氏のコメント:主桁本数増により鋼材料が増えて不経済になり、かつ桁高が低いことで橋全体として「薄くなる」ので振動しやすい、加えて、上部工の重量増により下部工も大きくなりコンクリート量も増えて不経済、井筒基礎にかかる重量も増して将来の沈下などに多大な影響を及ぼす可能性がある)

橋脚は垂鈴形(鉄アレイのような形)として、躯体コンクリート量を節約し、かつ基礎井筒も前後2本としてコンクリート量を節約すると同時に井筒沈下作業を容易にすることができました。

橋脚基礎の根入れは、洪水に際し8、9呎(≒2.4、2.7m)の洗掘を予測し、高水敷において18呎(≒5.5m)、低水敷において20呎(≒6.1m)から25呎(≒7.6m)とし、また地震に対しても十分考慮し加速度2,500mm/s²(250gal)に対しても安全なように設計しています。

本橋は郊外を通る国道橋ですが、加古川町(現・加古川市)に接続し市街橋に準ずるべき橋梁なので美観の点も考慮し、高欄も経済性および美観にも配慮して人造石洗い出し仕上げを採用、52基の電燈を設置して、電飾にも意を注いでいます。



図-1 加古川橋付近の地図

■ 加古川橋、大正 13 (1924) 年 8 月に竣工式

橋の取付道路が完成した大正 13 (1924) 年 8 月 11 日 11 時から、加古川橋の袂で盛大に竣工式が行われていました。猛暑の中、村山喜一郎県土木課長の工事報告、平塚広義第 17 代兵庫県知事の式辞、若槻礼次郎内務大臣祝辞 (丹羽道路課長代読)、山脇延吉県会議長の祝辞ほか多数の祝辞が滞りなく終わり、官民合わせた参列者約 500 名が新橋の竣工を祝いました。閉式後、渡初め式に移り、その後加古川町公会堂で祝賀の宴が開かれました。

■ モノローグ

加古川橋は、土木学会の「日本の近代土木遺産～現存する重要な土木構造物 2000 選」に選定され、B クラス (県指定文化財クラス) の評価を得ています。兵庫県の近代化遺産でもあります。近い将来撤去される予定です。撤去はやむを得ないとしても、できれば何らかの形でその歴史を残してほしいものです。

ウキツリボク (浮釣木)

アオイ科ショウジョウカ属の常緑低木でブラジル原産。和名のウキツリボク (浮釣木) は、細い花柄からぶら下がった花が宙に浮いているように見えることから。吊り下げたランタンに見立てられる赤と黄色のコントラストが鮮やかな花を咲かせ、園芸においてはチロリアンランプとも呼ばれる。花卉の一部にも見える鮮赤色の部分は実際には萼 (がく) で、5 稜のある筒状で端は 5 つに裂ける。その萼の中から、5 枚の鮮黄色の花弁がのぞき、萼とのコントラストが美しい。加古川橋東詰南側の民家前に咲いていた。



写真-9 ウキツリボク

【参考資料】

- 1 『兵庫県の近代化遺産』 兵庫県教育委員会 平成 18 年 3 月
- 2 『播磨の街道～「中国行程記」を歩く』 橘川真一 平成 16 年 1 月
- 3 『加古川市史～第一巻』 加古川市史編さん専門委員 編 平成元年 3 月
- 4 『加古川市史～第二巻』 加古川市史編さん専門委員 編 平成 6 年 3 月
- 5 『加古川市史～第三巻』 加古川市史編さん専門委員 編 平成 12 年 3 月
- 6 『私たちの郷土 加古川 (新訂版)』 加古川市中学校社会科研究会編 平成 7 年 4 月
- 7 『加古川橋架換工事概要、加古川橋竣工式～「道路の改良」第 6 巻第 9 号』 道路改良会・土木学会図書館 大正 13 年 9 月
- 8 『外国人遊歩規定、ウキツリボク』 フリー百科事典『ウィキペディア (Wikipedia)』

※発刊：令和 5 (2023) 年 8 月 『ひょうご水百景』 No.178

改訂：令和 8 (2026) 年 7 月 『ひょうご水百景』 No.178