



写真-1 夢前川右岸から JR 姫新線・夢前川橋梁を撮影（令和6年4月）

■ 散り始めの桜と姫新線・夢前川橋梁

写真-1 は、令和 6（2024）年 4 月上旬に、姫路市西夢前台地先の夢前川（ゆめさきがわ）堤防上から JR 姫新線・夢前川橋梁を撮影したものです。前日の雨と風の影響で散り始めとはいえ天気もよく、満開過ぎの桜はまだ十分楽しめるのですが、平日のお昼頃ということで花見客はまばらでした。この「夢前川の桜並木と姫新線（西夢前台）」は、姫路市の景観遺産に登録されています。

夢前川橋梁は、昭和 10（1935）年に架けられた橋長 356.9m、18 径間の鉸桁橋（単線）ですが、写真-1 のとおり堤外に見えるのは 8 径間です。残る 10 径間はすべて堤内側（左岸側に 4 径間、右岸側に 6 径間）にあります。架橋当時は、当然のことながら 18 径間すべて堤外にありましたが、昭和 35（1960）年から始まった姫路市による夢前川整備事業の中で、川幅が半分以下に縮小されたため、10 径間が堤内側になったということです。



写真-2 左岸堤内側の JR 姫新線・夢前川橋梁



写真-3 右岸堤内側の JR 姫新線・夢前川橋梁

ただ、堤内側になった橋梁の取り扱い等について、昭和 35（1960）年 11 月 21 日から始まった大阪鉄道管理局との協議が難航します。国鉄（現・JR）からの回答の中で問題となったのが、「堤内地に残る橋梁部は将来的に盛土としたい」国鉄と、「橋梁部の上下流に適当な幅の公園を設定し、橋梁下も公園敷地として利用したい」姫路市で意見が対立したことです。

筆者は、堤内側の橋梁の維持管理を考えると、盛土構造にした方が経済的なので国鉄側の意見は理解できますが、橋梁下を公園として利用し上下流が隔絶されないようにしたいという姫路市側の意見は、これまで川だったところでもあるので理解しがたいものがあります。

その後、国鉄は歩み寄りを見せ、「橋梁を架け替える場合に、姫路市の要請によって盛土式以外の工法を採用する場合は、盛土式に要する費用を超える額を姫路市が負担する」ことで合意しています。

■ 夢前川整備事業の概要と主な経緯

事業区間は、京見橋から書写橋に至る延長約 9km および右支川・菅生川との取り合いとして宮前橋より下流の約 1km を加えた総延長約 10km です。

事業期間は、当初の予定では昭和 35（1960）年度から昭和 44（1969）年度までの 10 ヶ年でした。

河川整備により生じた廃川敷については国から無償譲渡を受け、その後宅地造成し住宅地として分譲することで河川改修費を捻出することに。

改修工事は、昭和 35（1960）年 12 月 6 日に国道 2 号夢前橋付近から着手しています。

第 1 期工事が、昭和 39（1964）年度に完了、第 2 期工事の設計・認可事務を進めますが、昭和 40（1965）年 9 月の台風 24 号で夢前川は大きな被害を受け手戻りが生じるとともに、災害復旧工事を行っています。

昭和 49（1974）年度、書写橋下流部の用地問題などが解決し護岸工事も完了、当初予定より 5 年長くかかりましたが、ごく一部を残して河川改修はほぼ完了しました。



図-1 夢前川整備事業の姫新線より上流区間

写真-4 は、改修が進む夢前川と菅生川の合流点付近を撮ったものです。写真の中央付近で夢前川と菅生川が合流し、その直下流に国鉄姫新線・夢前川橋梁、さらにその下流に国道 2 号・夢前橋が見えます。

また、最上流部の田井橋から書写橋の区間は、昭和 48 (1973) 年度～49 (1974) 年度に改修されています。

江戸時代、榊原忠次が夢前川の流路を 1 本にまとめる際に築いた横堰の石垣堤防は、この時にコンクリート護岸の中に埋もれてしまったのかも。

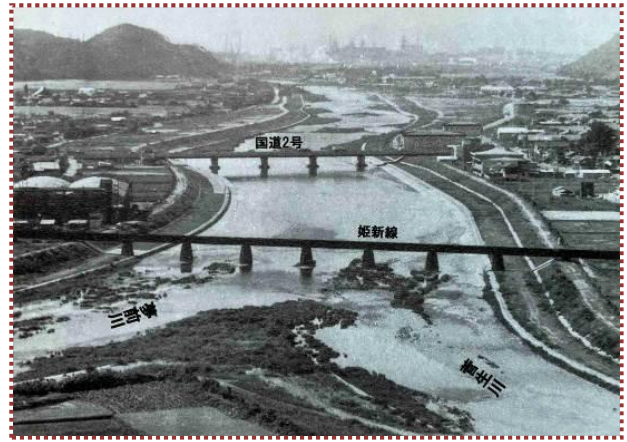


写真-4 改修が進む夢前川 (『姫路百年』から引用・加工)

■ 公有水面を埋め立てて宅地造成

河川改修により生じる広大な余剰地を埋立造成して、基盤整備をした上で宅地分譲し、その収益を河川改修費に充当します。

宅地造成する場合の地盤高は堤防高とし、区画街路より 0.5～1.5m 高くします。埋立造成用の土は、河床掘削土 (掘削土量≒90 万 m³) などを流用しています。

河川改修工事と並行して公有水面埋立工事も順調に進み、昭和 55 (1980) 年度に概成するに至っています。

写真-5 は、廃川敷を埋立造成して造られた分譲地で、「分譲・夢前台地」の立て看板が見えます。

因みに、夢前川沿川の地名になっている東夢前台、北夢前台、飾西台、川西台、田井台、西夢前台、山崎台は、地形図を見てわかるように、すべて夢前川の廃川敷を宅地造成したものです。



写真-5 夢前川の改修費用を生み出すため廃川敷に造られた造成分譲地 (『姫路百年』から引用)

■ 橋梁の改築

事業着手前における事業区間内の道路橋は、永久橋として国道 2 号の夢前橋と県道橋の才崎橋の 2 橋、木橋として県道橋が書写橋、田井橋、市道橋が宮前橋、川西橋、蒲田橋、京見橋の 6 橋、計 8 橋でした。



写真-6 国道 2 号・夢前橋
(手前は「青山八景・夢前の漁火」碑)



写真-7 一般県道・石倉玉田線の書写橋

これらのうち蒲田橋が、昭和 36 (1961) 年 8 月の台風 16 号による洪水で橋脚 12 基、上部工 13 連が流失し、橋脚 8 基が沈下傾倒したため、災害復旧により橋長 123m、幅員 4.2m、5 径間の永久橋として昭和 39 (1964) 年 3 月に完成しています。

また、昭和 40 (1965) 年 9 月の台風 24 号による洪水で宮前橋と川西橋が流失し、宮前橋は昭和 46 (1971) 年 3 月に、川西橋は昭和 49 (1974) 年 3 月に架設が完了しています。

そのほか田井橋の架け替えが昭和 42 (1967) 年 3 月に、京見橋の改修が昭和 46 (1971) 年 3 月に、夢前橋取合部の改修が昭和 49 (1974) 年 3 月に、新蒲田橋の新設が同年同月に、手野橋の新設が昭和 51 (1976) 年 5 月に、新書写橋の新設が昭和 56 (1981) 年 3 月に完了しています。

事業区間最上流部の書写橋（写真-7）については、道路管理者である県により、河川改修断面を踏まえて東側の 2 径間を昭和 35 (1960) 年に架設しています。

そして河川改修後の昭和 63 (1988) 年に西側の 1 径間を架設し、橋長 81.6m、幅員 9.25m、3 径間のポストテンション方式 PC 単純 T 桁橋が完成しています。

■ 旧堤防敷は幹線道路として拡幅

夢前川兩岸の旧堤防敷は、堤防を切り下げた上で幅員 10m~16m の幹線道路として整備しています。

右岸の旧堤防は、元は幅員 7m 余りの堤防兼用道路の一般県道 417 号広畑青山線でしたが、国道 2 号夢前橋の右岸部で接続する国道 29 号の構造に合わせて、幅員 16m に拡幅されています。

また、左岸の一般県道 516 号御立広畑線（現・姫路環状線）も、幅員 8.5m に拡幅施工されています。

ということで、地図でこの 2 本の幹線道路を見ると、夢前川旧河道の広さがわかります。



図-2 夢前川整備事業の姫新線より上流区間

■ 山陽新幹線トンネル工事における掘削ズリの無償譲渡により経費節減

山陽新幹線の建設が進められていた昭和 42（1967）年に、姫路市から国鉄に対して提出された要望の一つ「トンネル工事による残土は姫路市が施工する夢前川整備事業に無償譲渡されたい」について、双方で協議が行われました。

その結果、昭和 44（1969）年 1 月、京見山隧道工事により発生するズリについて約 3 万 m³の無償引取契約が成立、また西庄隧道工事により発生するズリ約 6 万 m³についても昭和 44（1969）年 8 月から昭和 46（1971）年 3 月までに無償で引き取ることに決まりました。当時の金額にして約 3 千万円に達する経費節減ができたそうです。

■ 河床掘削により周辺の地下水位が低下、多くの井戸水が枯れる

夢前川改修において、川幅がおおよそ半分になるので、従前以上の流下能力を確保するためには、計画高水位を上げるか河床をかなり掘り下げる必要があります。計画高水位を上げるのは好ましくなく、JR 山陽本線および姫新線の夢前川橋梁の関係で上が制限されることから、必然的に河床を下げることになります。

河床を下げれば、当然のことながら周辺の地下水位も下がり、周辺の井戸に影響が出るのが予想されます。通常は、工事前に井戸の水位を把握しておいて、工事後に井戸の水位を調査し、影響があれば補償することになりますが、当時は、事前調査をしていなかったようです。工事以前は枯渇していなかったとの前提に立って、枯渇した場合は補償を行ったようです。

夢前川では、農業用井戸 74 件、家庭用井戸 262 件、合わせて 336 件の井戸枯れ補償が行われています。

■ 夢前川整備事業による河川プール

夢前川整備事業によって改修された河川の一部をプールとして利用できるようにしたのが夢前川河川プールです。

昭和 36（1961）年に第一期工事（延長 300m）が完成し、翌年から利用開始しています。全国初の河川プール（？）として、児童・生徒の学校水泳はもとより一般市民にも開放されました。

さらに、昭和 38（1963）年には下流に 400m 延伸し、総延長 700m（JR 姫新線・夢前川橋梁から国道 2 号夢前橋下流 150m の間）の河川プールが完成、同年 7 月から市民に開放しています。



写真-8 夢前川河川プールと姫新線（『姫路百年』から引用）

しかし、その後、夢前川の水質汚濁が進み、昭和 43（1968）年に河川プールは閉鎖となりました。

なお、写真-8 の前方に見える橋は、JR 姫新線・夢前川橋梁です。

結局、河川プールとして利用されたのは 6 年間でした。この間、事故の有無は情報がないのでわかりませんが、河川プールの場合、ちょっとした洪水で河床の形態は変わります。深みに足をとられて…ということもあるので、むしろ閉鎖になってよかったと思います。

■ モノローグ

川幅を大幅に縮小した河川改修には、やはり釈然としないものがあります。が、それでも総延長約 10km の河川改修を、当初予定より延びたものの約 15 年で完了させた姫路市は大したものです。

河川改修工事に伴い夢前川両岸に植樹されたソメイヨシノは樹齢 50 年を数え、毎年 4 月初めには見事な桜の回廊の下で、大勢の花見客がブルーシートを広げて花見を楽しんでいます。

なお、夢前川整備事業の詳細が知りたい方は、『無限への指標～姫路市夢前川整備事業完工誌』（姫路市都市局編 昭和 58 年）が姫路城の北にある姫路市立城内図書館で閲覧できます。

SL～C57 5 号機の概要

昭和 12 (1937) 年に川崎重工兵庫工場で誕生した。京都の梅小路機関区に配属され、東海道本線の旅客列車をけん引し、昭和 17 (1942) 年には姫路機関区に転属、山陽本線で活躍した。その後、金沢、福知山、豊岡などと配置機関区は変わったが、北陸本線、福知山線、山陰本線、播但線を走り続け、昭和 49 (1974) 年、37 年間の現役生活を終え引退した。引退後、播州地方にも縁が深かったことから姫路市が国鉄から借り受け、御立公園整備にあわせ昭和 50 (1975) 年 1 月から保存展示している。



写真-9 御立公園に保存展示されている SL

【参考資料】

- 1 『無限への指標～姫路市夢前川整備事業完工誌』 姫路市都市局編 昭和 58 年 3 月
- 2 『兵庫の河川事業 50 年のあゆみ』 兵庫県土木部河川課編 平成 3 年 3 月
- 3 『姫路市史・第六巻 本編 近現代 3』 姫路市史編集専門委員会編 平成 28 年 3 月
- 4 『姫路百年』 姫路百年編集委員会編 平成 2 年 3 月
- 5 『播磨臨海工業地帯』 フリー百科事典『ウィキペディア (Wikipedia)』

※発行：令和 6 (2024) 年 12 月 『ひょうご水百景』 No.212

改訂：令和 8 (2026) 年 8 月 『ひょうご水百景』 No.212