

ひょうご 水百景

No.174 神崎川（尼崎市）

～物流・交通の拠点、中国街道・神崎の渡しと神崎津～



写真-1 神崎川左岸から神崎橋を撮影（令和4年4月）

■ 都と西国を結ぶ物流・交通の拠点として繁栄した神崎津

写真-1 は、淀川水系の右派川・神崎川の左岸堤防から神崎橋を撮影したものです。この橋は尼崎市と大阪市を結ぶ橋で、主要地方道 41 号・大阪伊丹線（尼崎市側の通称は「近松線」、大阪市側の通称は「十三筋」）の一部をなし、橋長 327.9m、有効幅員 21.5m、5 径間（3 径間連続鋼合成箱桁橋＋単純桁橋 2 連）の橋です。

このあたりは、かつて都と西国を結ぶ物流・交通の拠点として繁栄した神崎津（かんざきのつ）や神崎の渡しがあった所です。

奈良時代末期、桓武天皇は政治を乱す仏教勢力が根を張る平城京を離れることで政治を一新しようと遷都を計画します。新都の条件「物資の運搬に便利な大きな川がある場所」を踏まえ、側近の藤原種継は桂川や宇治川、木津川が合流する、いわゆる三川合流の地に近い「山背国（やましろのくに）長岡」を奏上し、延暦 3（784）年 11 月に長岡京への遷都が行われました。

そして、摂津大夫・和気清麻呂指揮のもと、新都と西海を直接結ぶために淀川と三国川（現・神崎川）を直結させる開削工事が行われ、延暦 4（785）年 1 月に新たな水路が開通しました。

これにより、水運の便は大和川から淀川水系へと移行し、神崎川は淀川水系に組み込まれました。

また、長岡京の南東には広大な巨椋池（おぐらいけ）もあったことから、ここに物資を荷揚げする港「山崎津」を設けて小さな船に積み替え、川をさかのぼると直接都の中に入ることができ、陸路を使わざるを得なかった平城京の問題を解消することができました。



写真-2 展望塔から三川合流の地を望む

この場合、瀬戸内海を航行してきた海船は浅瀬のある川を航行できないので、河口付近にある港で荷物を川船に積み替える必要があります。従来使用してきた淀川河口の難波津が土砂の堆積で機能を失う中、神崎津は海船と川船の中継拠点として、また都と西国諸国を結ぶ物流・交通の拠点として大いに繁栄しました。

■ 神崎津の名残り～金毘羅さんの石灯籠

神崎橋西詰から北東へ約 450m 行ったところに「金毘羅さんの石灯籠」があります(写真-3)。この付近は、江戸時代、中国街道が通っていて、神崎川には渡しがあり、都と西海を行き来する船の寄港地でもありました。灯籠横にある尼崎市教育委員会の説明板には、以下のような説明が記されています。

「金毘羅大権現は、讃岐国の金刀比羅宮に祀られた海上守護神で、早くから舟乗りらの信仰を集め、特に室町時代から江戸時代にかけて盛んとなりました。神崎津は、都から西海へ行き来する船と人々にぎわい、航海の安全を祈念しました。この石灯籠は灯台の役割をもつものです。現存のものは石造ですが、以前は高灯籠ではなかったかと考えられています。願主・岸田屋治兵衛を中心に神崎の津にあった問屋・仲間(同業組合)・宿屋などで働く多くの人々から寄付が集められ、文化元(1804)年頃建て替えられたものです。この石灯籠はその後町の人々からは「金毘羅さんの石灯籠」として親しまれています。着船場に近い堤防上にありましたが、堤防工事のため現位置に移設保存されています。」



写真-3 金毘羅さんの石灯籠

■ 南北朝時代に「神崎の橋」が焼け落ちて以降は舟渡し

南北朝時代には神崎川に橋が架けられていたようで、14世紀末に著された『太平記』巻第三十八に「神崎の橋」という名で登場します。

大坂地方を1世紀にわたって戦乱の地にした南北朝の主導権争いを経て足利政権が固まりつつあった頃、神崎の橋は戦乱に巻き込まれてしまいます。正平16(1361)年南朝方の楠木・和田勢は摂津の地を再奪取するべく北朝方の守護代・箕浦俊定勢を攻めます。少数の箕浦勢は、神崎の橋を2、3間焼き落として、敵が川を渡ってくれば河中で射落とそうと弓を構えて待ち構えていました。楠木勢は篝火(かがりび)を焚いて橋詰を動かないと見せかけ、2kmほど上流にある三国の渡しより対岸に渡り、敵の背後に回り攻め立てました。不意をつかれた箕浦勢は多くの戦死者を出し敗走、勢いに乗った楠木勢は兵庫の湊川まで攻め込んだとされています。

文明15(1483)年には、蓮如が有馬温泉からの帰途、舟渡して神崎川を越えています。また、狂言「薩摩守」では東国の若い修行僧が住吉天王寺へ参詣する途中、高額な船賃を払わないと神崎川の渡し舟に乗れないと教えられ、船頭と掛け合う様子が描かれています。江戸時代も大坂防衛のため橋は架けられませんでした。

■ 『摂津名所図会』に見る神崎の渡し

写真-4の絵は、寛政8(1796)年10(1798)年に刊行された『摂津名所図会』に描かれた「神崎の渡口(わたい)」の様子で、川幅は300間(≒540m)、常水幅は約100m、深さは8尺(≒2.4m)だったそうです。

中国街道の要衝であった神崎には渡船が設けられていて、「昼夜行人絶えず」と、その賑わいぶりが記されています。絵にも、9艘の渡し舟が描かれています。神崎川を渡り右岸側の神崎本通りを抜けた所の丁字路には高札場が置かれていて、そこから北上すると伊丹へ至り、南下すると尼崎へ至ります。

渡し場付近に置かれた神崎宿は、おもに商人の荷物を扱う宿駅として繁栄します。神崎川の水運による年貢米の津出しや伊丹より下る酒の受け入れ口であり、荷扱い問屋が宝暦8(1758)年に6軒あったことが確認されています。

舟渡しは神崎村が担当していましたが、渡し賃を徴収できる代わりに、幕府の公用や大名の通行などの御用を務める必要があったため村の負担は重く、御用負担軽減の嘆願がしばしば出されています。そのためか、神崎宿は、伊能忠敬が「何れの家作(かさく)宜しからず」と記しているように、家構えはかなり貧弱な状態だったようです。

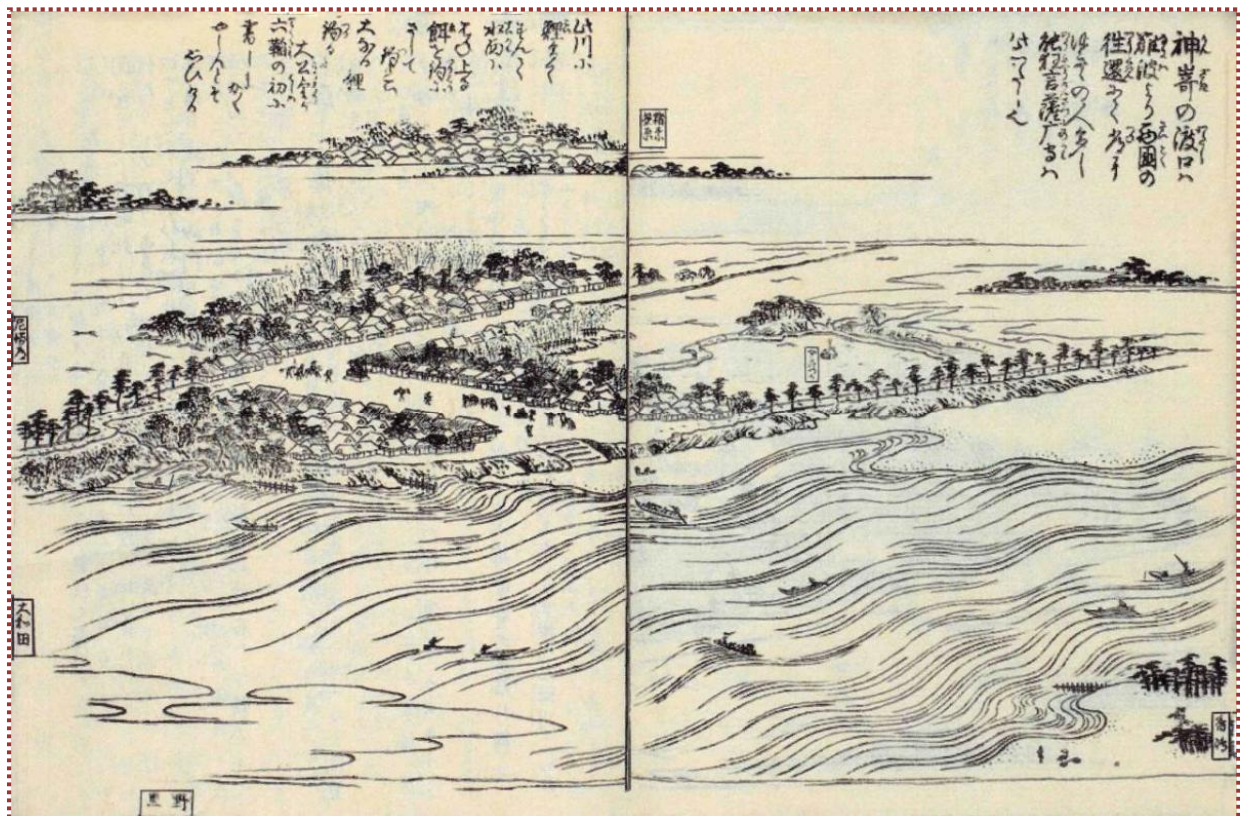


写真-4 『摂津名所図会』に描かれた「神崎の渡し」

ここは尼崎藩指定の宿駅でもあり、公用交通を支える義務の見返りに駄賃を取って客や物資を運ぶ権利が認められていました。しかし、幕府の定めた宿駅でなかったために、伊丹の馬借（馬で物資を輸送した運送業者）や酒造家、宿場と再三荷物の運送をめぐる紛争が起きていたそうです。

享保 10 年（1725）の判決では、神崎浜に着いた荷物を神崎の馬借が独占することが禁じられ、寛政 9（1797）年、伊丹の馬借や酒造家、問屋が、神崎の問屋 6 人を相手取り訴えています。

このように運送をめぐる紛争が起きるのは、神崎が周辺村々の年貢の積み出し地であり、伊丹酒造業に使用する酒米の集散地として重要であったことの裏返しでもあります。

天明 4（1784）年には伊丹の下河原から神崎までの猪名川通船が認められ、南北交通の拠点としても重要度を増していきます。

『摂津名所図会』を見ると、神崎宿には茅葺きに交じって瓦葺き、二階建ての茶屋、往来する馬上の武士、荷を積んだ馬などが描かれていますが、江戸時代中期以降は猪名川通船による荷役の減少や不利益をもたらす公用通行貨客が多くなったことで衰退していったそうです。



図-1 神崎橋周辺の地図

明治 4 (1871) 年の資料によると、渡し賃は 1 人につき 40 文で、増水時には 6 割増しの 64 文になります。ただし武士と僧侶は無賃とされています。渡し船は 2 艘、他に馬越え船が 2 艘、平日は 5 人の船頭が詰めていました。

■ 大正 13 年に架けられた初代神崎橋

神崎の渡しは、近代まで長らく橋が架けられることはなく、渡し船が交通を担っていました。明治 29 (1896) 年から明治 43 (1910) 年にかけて、「治水の神様」と呼ばれた沖野忠雄 (豊岡市出身) が中心となってわが国初の本格的な治水工事として行われた新淀川開削工事の後、神崎川拡幅や猪名川の付け替え工事が行われましたが、都市化が遅れたためか神崎の地に橋が架けられたのは大正 13 (1924) 年のことです。

この時の橋は、橋長 310.4m、有効幅員 4.5m、35 径間で、主桁には長さおよそ 9m の I 型鋼が用いられました。橋脚は、径 25cm ほどの丸太が使われ、1 脚あたり 6~7 本建てになっていました。桁の上には細い丸太を並列に並べ、上に砂利を敷いて橋面が整えられていました。

このように大阪市内の橋に比べると、構造的にはかなり貧弱なものでした。この橋は、洪水の洗礼を何度か受けたようで、昭和 13 (1938) 年と戦後の 25 (1950) 年のジェーン台風のときに橋の一部が流されています。橋の架け換えはなかったのですが、大規模な補修が行われたと思われます。



写真-5 初代神崎橋
(『大阪の橋〜神崎橋』から引用)



写真-6 初代神崎橋
大正期の神崎橋 (大阪市HP「橋の紹介」から引用)



写真-7 落橋した初代神崎橋
(『大阪の橋〜神崎橋』から引用)

■ わが国初の合成桁橋〜二代目神崎橋

初代神崎橋は、木製橋脚を有する脆弱な橋だったため強固な基礎をもつ橋に架け換える必要がありましたが、太平洋戦争の影響や戦後の物資不足のためすぐには実現できませんでした。

昭和 28 (1953) 年ようやくコンクリート杭を基礎とする橋に架け換えられました。橋も長さは 320m と長いものの、幅員は 6m とあまり広くはありません。

この二代目神崎橋は、わが国で初めての合成桁橋として設計されたもので、戦後の橋梁技術革新の先駆的な役割を果たしました。



写真-8 二代目神崎橋 (『大阪の橋〜神崎橋』から引用)

合成桁とは鋼桁とコンクリート床版をジベルと呼ばれるすれ止め装置で結合し、荷重に対して一体的に抵抗するようにつくられた型式をいいます。当時ドイツで作られたばかりの合成桁設計暫定基準を参考にして、苦心しながら設計作業が進められたそうです。

その後、自動車交通量が増えたことから、昭和 38 (1963) 年に歩行者の安全を守るため上流側に約 4m 拡幅され、幅員は 10m になりました。

■ 道路幅が倍以上に広がった三代目神崎橋

現在の三代目神崎橋(写真-1)は、高潮対策による嵩上げの必要性和都市計画道路整備の目的から昭和 53 (1978) 年 3 月に架け換えられたものです。

高潮対策により橋は約 3m も高くなり、径間長も大幅に広くなりました。また兵庫県と大阪市の都市計画によって有効幅員が 21.5m と倍以上に広くなりました。

この橋は、5 径間のうち中央部が 3 径間連続の鋼合成箱桁橋(支間長=76.5+88.0+76.5m)になっており、わが国最大規模だそうです。

この橋には直弧文(ちよっこもん)と呼ばれる文様の高欄が取り付けられています。直線と弧線を組み合わせた複雑な文様で、弥生時代から古墳時代にかけて、石棺、刀装具、鏡、土器などによく用いられたそうで、単なる装飾文ではなく、呪術的な意味を持つものと考えられています。

神崎橋の近くから弥生時代の遺物が出土した記録があることや、兵庫県側の猪名川筋は遺跡の宝庫といえる地域で、この地の歴史を少しでも思い起こしてもらいたいという意図が込められているとか。

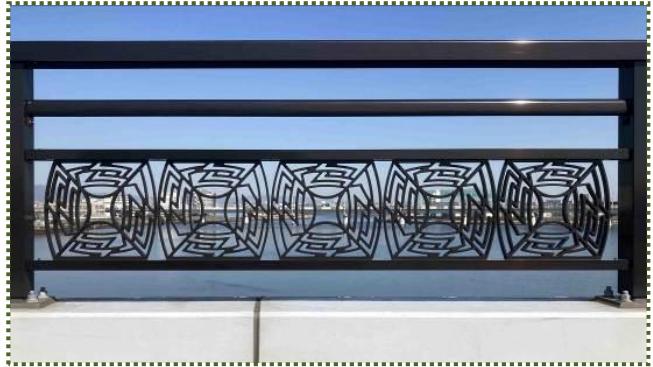


写真-9 神崎橋高欄の直弧文

■ モノローグ

神崎橋のように府県境を跨ぐ橋の管理はどのようにしているのでしょうか。通常は、両方で管理協定を結んで、いずれかが橋をまるごと管理し、その費用は折半にするといった方法が採られているはず。

西宮土木事務所に聞くと、昭和 54 (1979) 年 3 月に兵庫県と大阪市中で、橋の管理および費用負担に関する協定を締結しており、神崎橋については大阪市が管理を行い、管理費は折半しているとのことでした。

フヨウカタバミ(芙蓉片喰)

カタバミ科カタバミ属の多年草。別名アオイカタバミ(葵片喰)。南アフリカ共和国のケープ地方原産。日本へは明治時代中期に観賞用として移入され、逸出したものが帰化植物として定着している。葉はカタバミ属によく見られる三出複葉だが、多くは小葉が倒心臓形となる他のカタバミとはやや形が異なり、小葉の先端はほとんど凹ます広菱形～円形となる。花径は 3～4cm、花弁は 5 枚で、カタバミ属の中では大きく観賞価値の高い花を咲かせる。花期は 4～7 月。神崎橋西詰近くの西川東公園に咲いていた。



写真-10 フヨウカタバミ

【参考資料】

- 1 『神崎の渡し～神崎宿から西宮宿まで』 西国街道を歩く 平成 26 年 12 月
- 2 『江戸時代の絵図と歩く～神戸・阪神「名所」の旅』 大国正美 平成 28 年 12 月
- 3 『平安京へ都を移した理由』 「歴史年代ゴロ合わせ暗記」HP
<https://rekisi.info/heiankyou.html>
- 4 『太平記・巻第三十八』 作者および成立時期は不詳
- 5 『神崎橋』 大阪市 HP「橋の紹介」 平成 28 年 12 月
<https://www.city.osaka.lg.jp/kensetsu/page/0000021780.html>
- 6 『六稜・大阪学講座「大阪の橋～神崎橋」』 松村 博(大阪市都市工学情報センター理事長) 平成 4 年 4 月
<https://www.rikuryo.or.jp/home/column/bridge/023.html>

7 『中国街道、神崎川、長岡京、和気清麻呂、摂津職、フヨウカタバミ』 フリー百科事典『ウィキペディア (Wikipedia)』

8 『直弧文』 平凡社百科事典マイペディア

<https://kotobank.jp/word/%E7%9B%B4%E5%BC%A7%E6%96%87-569261>

※発行：令和5（2023）年6月 『ひょうご水百景』 No.174

改訂：令和8（2026）年8月 『ひょうご水百景』 No.174