

東播磨の歴史を支え、  
繁栄をもたらした流れ

# 加古川

加古川は古くから栄えてきた東播磨の大きな部分を流域に持つ河川です。源流を日本海側に流れる由良川と分かつ粟鹿山に発し、加古川市と高砂市で瀬戸内海の播磨灘に注ぐ途中で、篠山川、杉原川、千鳥川、東条川、万願寺川、美囊川を合わせながら、播磨平野を南流する、幹川延長96km、流域面積1,730km<sup>2</sup>の一級河川です。



## 加古川の災害と河川事業

河川は古来より流域に大きな恩恵を及ぼしてきましたが、その反面、幾多の洪水災害をもたらし、多くの命や財産を呑み込んできたのも事実です。

「加古川の流れ」には、歴史的な水害として、754（天平勝宝6）年から1952（昭和27）年までの約1200年間に発生した163回の洪水が紹介されています。中でも、1749（寛延2）年の洪水では「播磨、丹後、但馬数千人溺死」と記されています。その後も、1945（昭和20）年、1970年、1976年、1983年、1990年、2004年にも洪水が発生しています。1945（昭和20）年の阿久根台風による洪水は、戦後最大の洪水流量を記録しています。

加古川の大規模な河川改修は、姫路藩主 榊原忠次による「升田堤」築堤が始まりとされています。1658（万治20）年、治水と新田開発を目的に、延べ36万人の農民を動員して築かれました。

国が加古川の直轄改修に着手したのは大正7年で、明治40年8月の大出水をもとに決められた計画流量に対し、河東郡（現加東市）から河口までの間で河川改修が行われました。現在は、平成23年制定の「加古川水系河川整備計画」に従い、河川環境の保全・向上を図りつつ、洪水への安全向上のための工事が行われています。



昭和51年 洪水による高砂市内の浸水（加古川水系 河川整備計画）



河口部浚渫工事

【写真提供：国土交通省 姫路河川国道事務所】



上流部河川拡幅工事（滝野地区）

【写真提供：国土交通省 姫路河川国道事務所】

## 加古川の舟運の歴史

### 加古川の舟運路の開発

加古川は、幹川流延長96kmに及ぶ河川ですが、戦国時代までは岩場の露出が多く、筏も通せなかったとされています。舟運の開発事業が始まったのは、秀吉が全国統一を完了した文禄のころで、流域の領主の命令で、船の通行を妨げる河床の岩盤が開削され、1606（慶長11）年に上流の本郷（現丹波市）までの通船が可能になりました。

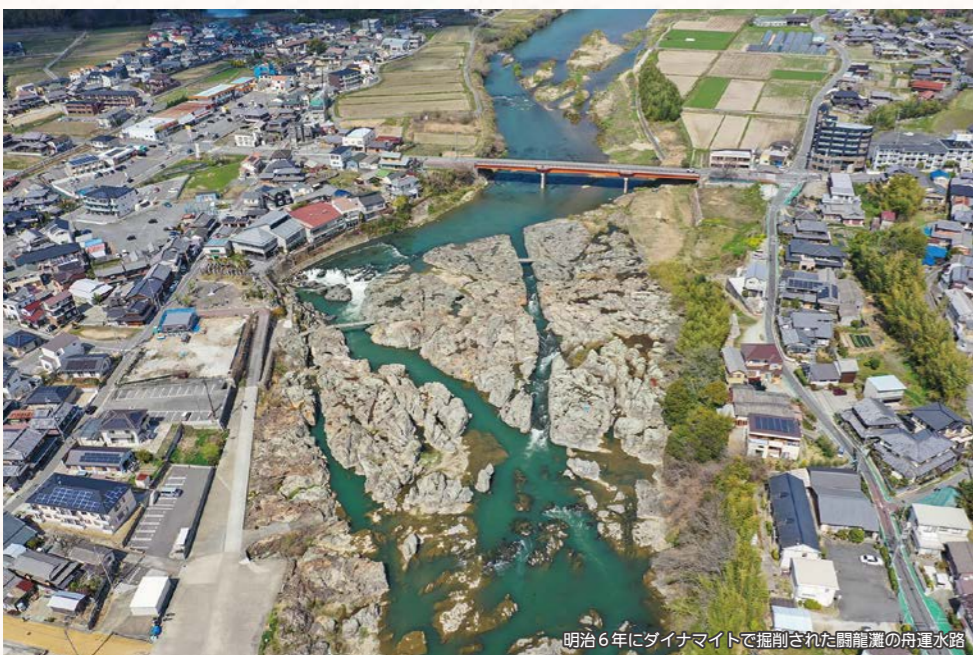


加古川舟運と瀬戸内海航路の中継点として栄えた高砂の堀川

### 加古川舟運の発達と高砂

岩盤開削の結果、本郷から河口の高砂までの約65kmの航路が完成し、流域では物産の上下流への運搬が盛んになりました。流域には23か所の船着場が作られ、往来した高瀬舟は160隻に及びました。

加古川の河口部に位置する高砂は、江戸



明治6年にダイナマイトで掘削された開龍灘の舟運水路

時代に領主の積極的な港町づくりによって加古川舟運と瀬戸内海航路の中継拠点として急速に発展しました。新しく開削された堀川と南堀川に沿った地域には、船着場や荷揚場、問屋の蔵が設置され、港町高砂の中枢機能を担っていました。

### 舟運の障害の開削と舟運の終焉

加古川の中流部に位置する開龍灘は開削が困難で舟は通過できず、物資の積み替えなどが必要でした。明治に入ってダイナマイトの使用が可能になり、明治6年に生野 鉦山の技師ムーセ等の指導により開削が完成し、物資を積み替えることなく高砂への運搬が可能になり、河岸が栄えました。

しかし、1899（明治32）年の現JR 福知山線、1913（大正2）年の現JR 加古川線の開通により、320年間続いた経済・文化の動脈としての加古川舟運の歴史も終焉を迎えました。

### 幻に終わった瀬戸内海・日本海航路接続構想

「加古川の流れ」に、現在の宮津市と高砂港を舟運（一部陸路）で結ぶ江戸時代の計画文書が紹介されています。日本海に流入する由良川と加古川上流の佐治川を既存の水路の掘削と拡幅、陸路の拡幅により接続することが計画されました。当時、北陸の米は日本海航路の北前船で関門海峡を通り、半年をかけて運ばれていましたが、この計画が完成すると、6日で輸送できると述べられています。しかし、この計画は、曳舟の人足調達や田畑への影響を懸念した由良川に沿った村々の反対によって実現しませんでした。