Kobe University Repository : Kernel

PDF issue: 2025-06-25

加古川舟運の衰退に伴う河岸景観の変貌

小林, ひろ子

(Citation)
兵庫地理,37:80-85

(Issue Date)
1992-03

(Resource Type)
journal article

(Version)
Version of Record

(URL)
https://hdl.handle.net/20.500.14094/90002382

加古川舟運の衰退に伴う河岸景観の変貌

小　林　ひろ子

はじめに

古来、陸上交通は人・物・情報の流れにとって大きな役割を果たしてきたが、近世以降、農産物や海産物などのあらゆる物資の大量輸送やスピード運送が可能になり、また、運賃の低廉性により、物流の主役が水上交通に代わった地域も多い。したがって、水上輸送は近世の地方経済発展に大きく貢献していた。

しかし、近代的交通機関の登場により、物流の動脈を形成していた河川交通はそれほど重要な意義を持たなくなり、衰退していった。

ここで研究対象とした加古川流域は、近世から大正時代には高瀬舟の河岸(かし)が各地に見られる。

そこで、加古川流域の高瀬舟の船町として栄えた集落、兵庫県加東郡滝野町新町と同郡社町大門について集落の景観を復元し、集落の様子を明らかにして、加古川の高瀬舟について考察することを目的とする。なお、本稿では、調査対象を加古川本流のうち地元では滝野川と呼ばれる範囲（加東郡滝野より河口まで）とした。

1．加古川舟運の歴史

近世以前の加古川の様子は、早瀬や滝が多く、随所に岩石が露出しており、このような情景は、現在の闘龍灘や大門の船着場跡の岩場からも察することができる。

加古川を高瀬舟が本格的に上下し始めたのは、文禄３年（1594）からと伝えられ、豊臣秀吉による三木落城後、東北播の物資輸送手段として播州平野を貫流する加古川の舟運開発が考えられた。播磨の貢米を大阪へ運ぶための最良の方法として高瀬舟で高砂湊へ運び、海船に積み替えることであった。また、加古川舟運の発展の背景には、全国制覇をした豊臣秀吉や後に姫路城主となった池田輝政という播磨一国を領有する大名の出現がある。強力な権力背景があってこそ、加古川舟運の開発が可能になったのである。

加古川の航路の開削は、文禄３年に豊臣氏一族の木下家定が、「東播磨に若干の領地を有し、豊臣氏の蔵入地の代官職にあったと見られる。」[1]奉行生駒玄藩に命じ工事を起こすことにした。玄藩は加東郡滝野村の土豪阿江与助に川底の浚渫を命じ、滝野・高砂の洗川尻間が「滝野川」と称され、高瀬舟の航行が可能になった。

さらに、池田氏が加古川舟運の強化のため、慶長９年（1604）に与助と多可郡田高(たこう)村の土豪的性格を持った有力な百姓の西村伝入斎に命じて、滝野以北を開削させ、慶長11年（1607）には開削を終えた。よって、滝野以北の加古川を「田高川」と称された。

加古川の舟運は、主に貢米輸送を目的としたものであったが、後には諸物資の輸送や織物・釣針など地場産業を発展させるなど、近世初頭から播磨・奥丹波の諸物資輸送の大動脈として、重要な役割を果たしていた。

しかし、鉄道の開通により、320年の高瀬舟を中心とした加古川舟運は、終焉を迎えた。

2．河岸(かし)の分布

河川水運が開けてくると、川筋の各地には河岸と呼ばれる船着場と物資集散の町場が形成されていく。「河岸という名称は近世以後の言葉であって、中世以前には見出すことはできない。しかし、中世以前においても河川・湖沼の船着場は存在しており、それは津とよばれていた。利根川水系の鬼怒川では、寛永11年（1634）の『鬼怒川鵜飼舟運上之事』にかしはたと記されており、」[2]このように河岸という名称は近世初期に生まれた言葉であると推測できる。

また、「河岸の成立する条件は、街道が川を渡る地点、城下町などの都市の外港、門前町の参詣客の上陸地点など自然条件よりも社会や経済的条件に左右される場合が多い。」[3]加古川の場合も、貢米を中心に諸物資輸送が目的であったので、経

済的条件で河岸が作られたと考えられる。

加古川筋のほとんどの村に河岸が存在したが、上滝野・下滝野・新町・大門・国包などが特に賑わった。(第1図)

「こうした河岸はそれぞれ後背地が固定しており、氷上郡(丹波)と東播磨(多可・加東・加西・美嚢・印南・加古郡)の村々は、所定の河岸の高瀬舟に物資運送していた。」[4)]

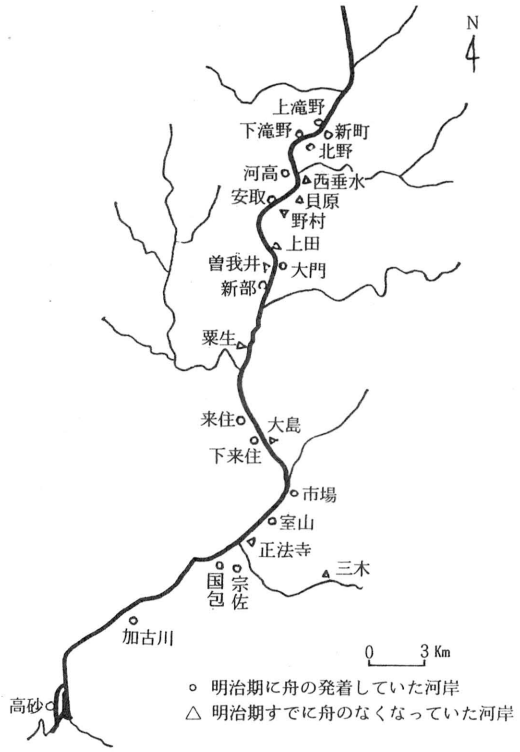
3．河岸の形成と機能

河川改修で昔の面影がほとんど残っていない現状で、当時の様子をよく物語っている河岸には、新町や大門、上滝野などがある。

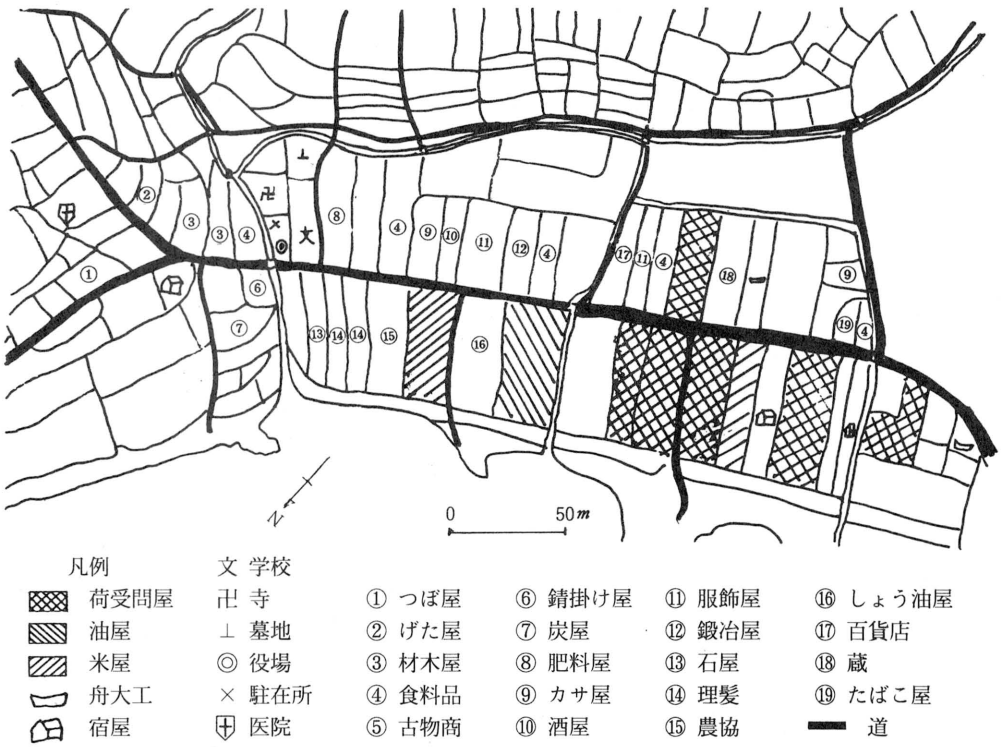
また、町場と見られるものには、上滝野・新町・大門・北野があげられる。このうち、上滝野・新町・大門は加古川舟運によってできた集落、舟運の町と呼ばれるのも過言ではない。

ここでは、成り立ちの違う2つの集落、新町村と大門村について考察する。

播磨内の物資輸送の動脈として加古川舟運が始められ、米や諸物資の積み出しと氷上・多可郡の諸物資を闘龍灘の存在のため田高川から滝野川の



第1図 加古川筋河岸一覧(明治期)
吉田省三(1973)『伝承の高瀬舟』より



第2図 新町村における明治期の職業
「播磨国加東郡新町村地図」に調査結果を加え作成

高瀬舟に積み替えるのが加古川の西岸の滝野だけでは狭すぎて不便であった。そのため、対岸に船着場を造成する必要があったのである。

新町村が池田輝政によって作られたのは、慶長10年（1605）と伝えている。滝野村の対岸の北野村と多井田村の一部を割いて、新町村が成立した。新町村は加古川左岸の村々の諸物資を扱うだけでなく、丹波や奥播磨からの諸荷物の中継地として栄え、ついには対岸の滝野と並ぶ船着場・在郷町となった。

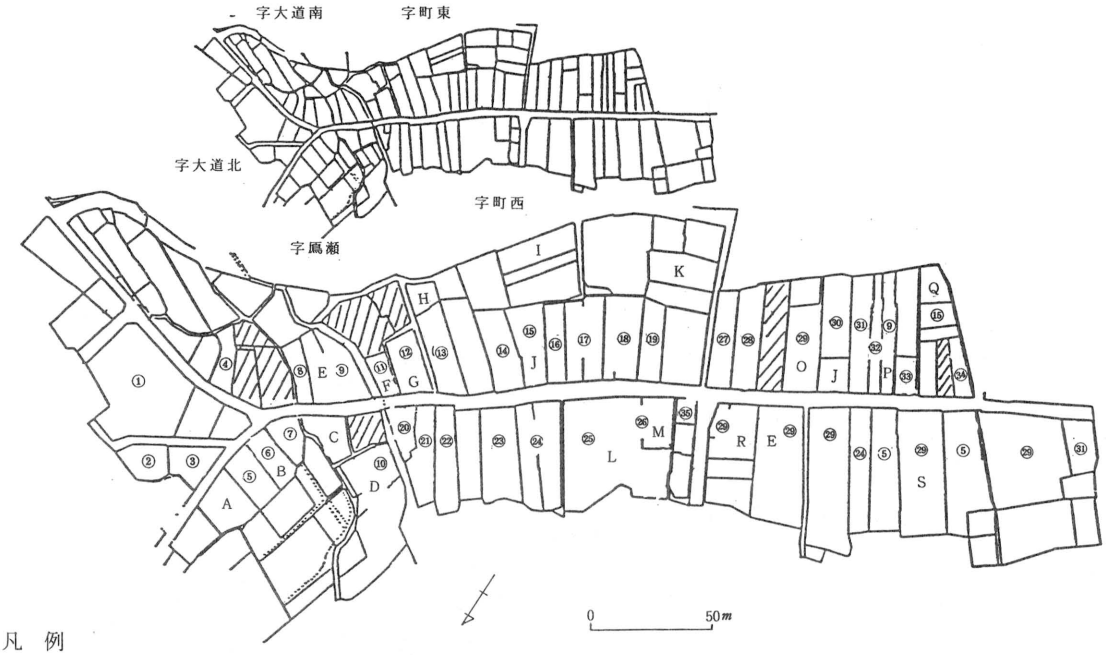
大門村については、近世の中頃から大門村の蓬莱家が商業資本家として台頭した。この商業資本家とは、船問屋・米穀仲買商・干鰯（ほしか）屋・酒造業・銀貸しなどいくつもの仕事を兼業する場合が多かった。この蓬莱家も、「旗本八木氏領の大庄屋・掛屋・問屋・造酒屋を兼ね、領内外の米を自家の舟で高砂まで運んだ。」[5] 大門村はこの蓬莱家を中心に、数軒の船問屋と干鰯屋、油屋などかなりの数の商家がかたまって町場を形成していた。

4．河岸集落の空間構成の変遷

(1) 新町村

新町村には、村の中央に大きな河岸が存在していた。新町村には3ケ所の船着場があったそうであるが、大きな河岸の船着場が最もよく利用されていた。

第2図は、明治6年（1872）の『播磨国加東郡新町村地図』（新町村区有文書）の字町東と字町西を中心に字鳫（ママ）瀬・字大道北・字大道南等の1部分を示し、さらに、原図の屋敷地上に調査結果を



凡　例

① 医者	⑪ 役場・駐在所	㉑ びんつけ	㉛ 舟大工	F お茶	Q 石材
② 公民館	⑫ 学校	㉒ 髪（ママ）屋	㉜ 左官	G 公民館	R 呉服
③ つぼ	⑬ 肥料	㉓ 農協	㉝ 理髪	H 神社	S 石油販売
④ げた	⑭ 昆布	㉔ 米屋	㉞ 乾物	I 燃料	①～㉟ 明治期の職業
⑤ 宿屋	⑮ カサ	㉕ しょう油屋	㉟ 料理屋	J 駐車場	A～S 現在と明治期
⑥ 古物	⑯ 酒屋	㉖ 油	A 酒屋	K 天理教	が同じ職業
⑦ ブリキ	⑰ 呉服	㉗ 百貨店	B 荒物	L 農協	
⑧ 柴屋	⑱ 鍛冶	㉘ ボタン製造	C プロパン	M 食料品	
⑨ 駄菓子	⑲ 製菓	㉙ 問屋	D 自動車	O 新町コーポ	
⑩ 炭	⑳ 石屋	㉚ 倉庫	E 綿布	P 衣料	

第3図　新町村における現在の職業

現地調査及び『タウンページ』により作成

記入したものである。

職業別に見ると、前述の大きな船着場に近い字町西に荷受問屋や宿屋が集中している。これは奥丹波地方からの諸物資がここで高瀬舟に積み替えられるためである。しかし、「ここに到着した荷物は直ちに舟に積まれるのではなく、問屋の蔵に1度納めてから舟に積む」[6]そうである。また、牛馬の背で新町村まで運ばれる荷も多かったので、牛馬を休めたり商人が泊まる宿屋が並ぶのであろうと理解する。さらに、材木屋や米屋・醤油屋・肥料屋・炭屋等の職業も諸物資の輸送路が集まる新町村に立地したのである。古老の話によると、「高瀬舟舟航季になると町の通りは人や牛馬の往来で大変混雑し、とても活気があった」[6]そうである。

字町西と字町東を中心とした現在の地籍図に、聞き取り調査結果と現在の職業を第3図に示した。なお、現在の職業は現地調査及び『タウンページ』[7]による。

明治期の職業がそのまま現在まで継続している場合と近代化されて現在まで継続している場合、新たに商売を始めた場合と商売をやめてしまった場合とがある。現在まで継続している職業は意外に少なく、調査地域全体の約10%程度である。明治期では高瀬舟水運の関係で商業的な町であったが、現在では会社等の他に勤務される家がほとんどである。高瀬舟がしだいにさびれて姿を消してしまうと、高瀬舟に依存していて生活していたのが田畑では生活が成り立たず、近代には産業革命による諸産業が発達したため、新町村の持つ機能が変化したのである。

町並みの現状は、増改築があるものの昔の面影が残存している所もある。「家の形態は切妻造りの瓦葺で、道路に面して低い二階を持つ塗込めの防火構造をしたものが多い。一階正面は細い格子をはめ、二階は白壁塗で太格子窓としている」[8]。

町の通りも昔のままだそうである。自動車が楽に2台通れるぐらい広いので、昔としては相当な幅だったと思われる。

一方、最も大きな船着場に通じる道つまり旧荷揚げ道の幅は、新町村が成立した時にはもっと広かったようである。今では約1m程の道幅であるが、道幅が広いほど、荷揚げや積み下ろしが容易にできて便利であったであろうと推測する。

(2) 大門村

明治8年（1874）に税制改革が行われたそれ以前に作成された『播磨国加東郡大門村地籍図』（大門区有文書）を現在の地図上に描いたのが第4図である。なお、現在の道路を基準にして考察しながら作成した。さらに、原図の屋敷地上に調査結果を記入したものである。

大門村は明治期には滝野川沿いの河岸として最も大きかったそうである。船着場は3ケ所あり、地元では北から順にそれぞれ渡し場（大歳神社西で現大門橋下）・中ミナト（かつての洗濯場）・下ミナト（水神下）と称されている。現在もまだかなりかつての形態をとどめている。

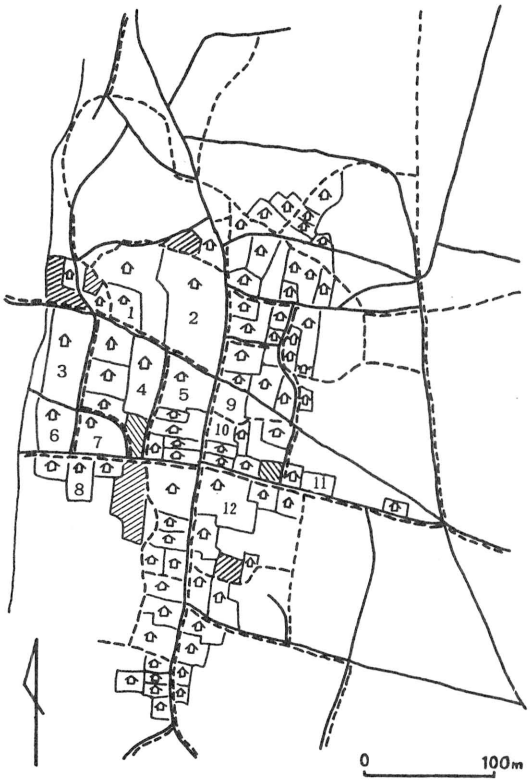
また、現在わかっている主な問屋や商店は意外にも船着場付近に密集していない。中ミナトや下ミナトの船着場近くには、菜種による油屋や材木屋・棉（綿）屋がある。おそらく、これらの店は大門村の商品作物を扱っており、丹波地方からの仲買人が集まってきていたのであろうと推測する。また、地主や床屋、米屋も多く、菜種作りの干鰯需要のため肥料屋も多いことが言える。

昭和50年代の住宅地図と2500分の1地図をもとに概略的な現在の地籍図を作成し、聞き取り調査結果と現在の職業を第5図に示した。なお、現在の職業は現地調査及び『タウンページ』[7]と住宅地図による。

調査事例が乏しいため比較が困難であるが、明治期の職業がそのまま現在まで継続している場合は少ない。逆に、明治期にはなかったと思われる職業、つまり近代的な職業が目につく。例えば、元庄屋が広い屋敷地を利用して造形研究所をされている。また、クリーニング店や旅行業・自動車店・ポリエチレン製品業なども近代的職業である。しかし、県道沿いに並んでいる商店には食料品店や美容院、荒物雑貨店などがあることから、これらの店は明治期から続いていると推測できる。

現状としては、明治期には多かった豪商や商家も現在では少なくなっているが、昔の面影が残存している所もある。白壁の蔵や錠がかかった土蔵、細格子のはまった町家作りの家などが、昔の姿を思わせる。明治期にはなかったと思われる家にも蔵があったり細格子がはめてあったりする。

しかし、かつての豪商の屋敷の多くが他に売買されて姓が変わっていたり、空き家となっている



第4図　大門村における明治期の職業

── 現在の道路　－－－ 明治期の道路
⇧屋敷地　▨ 社地　▧ 堂地
番号は明治期の職業
1しょう油・酒屋　2元床屋大阪屋　呉服屋・酒屋
3米・酒屋　4西店　5地主　6油屋　7材木屋
8棉（綿）屋　9旅籠　10 肥料・米屋
11 中店・米屋・肥料店　12 地主

「播磨国　加東郡大門村地籍図」から作成

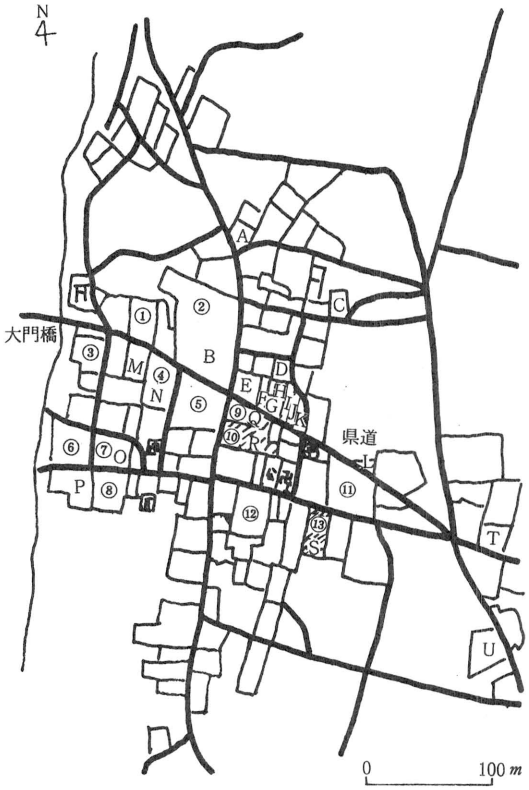
など、事情の変化が大きく見られる。

おわりに

以上の考察により、明らかになったと思われる点について簡単に述べると次のようになる。

文禄3年、阿江与助によって加古川舟運が開かれ、大正2年の播州鉄道が開通するまで、播丹地方の諸物資は加古川舟運によって運ばれたと言える。

その加古川舟運の他に及ぼす影響は大きかったと言える。高瀬舟の航行が目覚ましく、川筋に河岸と呼ばれる船着場が作られ、新町村や大門村など存郷町として発展したものもあった。



第5図　大門村における現在の職業

── 現在の道路　公　公民館
⛩ 神社　①～⑬ 明治期の職業
卍 寺　A～U 現在の職業
⊥ 墓地　▨ 現在と明治期が同職業
〒 郵便局

職業		
①しょう油屋	⑫地主	K荒物雑貨店
②元庄屋・大阪屋	⑬ラムネ・飲料水	L菓子
呉服屋・酒屋	Aニット	M呉服
③米・酒屋	B造形研究所	N旅行業
④西店	Cクリーニング店	Oプロパンガス
⑤地主	Dたばこ	P建設
⑥油屋	E商店	Q金物、刃物
⑦材木屋	F理容院	R肥料
⑧棉（綿）屋	G商店	S清涼飲料水
⑨旅籠	H食料品店	T自動車
⑩肥料・米屋	I食料品店	Uポリエチレン製品
⑪中店・米・肥料	J美容院	

現地調査及び『タウンページ』より作成

新町村は領主池田氏によって作られた河岸集落であり、丹波・奥播磨からの諸物資の中継地として栄え、集落全体が高瀬舟水運関係の職業に従事

していたと言え、商業的機能を持った集落であると言える。

また、大門村は在郷商人と結びついた商業資本家の蓬莱家を中心とした集落であり、菜種栽培も盛んであり、他方、高瀬舟水運関係の職業にも従事していたと言え、農業的機能と商業的機能の両方を備えた集落であると言える。

この2つの集落はどちらも職住の分離がされておらず、産業革命以前の性格を備えた集落であったと考える。

しかし、高瀬舟水運が次第に衰退してくると、職業を他に求め、職住の分離された近代的集落に変容していったと考え、事情が大きく変化したと言える。

故に、新町村、大門村は高瀬舟水運と共に繁栄し、共に変貌していったと言える。

付記

本稿は、1990年度大阪教育大学に提出した卒業論文の一部に加筆・修正したものである。本稿を作成するにあたり、ご教示をいただいた前田昇先生に定年退官をお祝いして献呈するとともに、1991年7月兵庫地理学協会研究大会に発表の機会を与えて下さった神戸大学の田中眞吾先生に心から感謝の意を表したい。

また、掲載にあたってお手をわずらわせた、編集担当の諸先生方に厚くお礼を申し上げます。

注

1）『滝野町史』本文編（1989）p.408　滝野町史編纂委員会
2）川名登（1984）『近世日本水運史の研究』pp.55－56　雄山閣
3）浅香勝輔（1982）『歴史がつくった景観』p.173　古今書院
4）前掲1）滝野町史編纂委員会　p.412
5）『新修加東郡誌』（1974）p.363　加東郡教育委員会
6）高瀬あや氏より聞き取り
7）『タウンページ』兵庫県東播版
8）前掲5）p.986

（こばやし　ひろこ・加古川市立氷丘南小学校）