

加古川舟運と高砂 ～江戸時代の河川交通の展開～

○加古川舟運(しゅうん)のはじまり

江戸時代、播磨地方では、加古川、揖保川、千種川を底の平たい高瀬舟が上流から河口まで往来する河川交通＝舟運が整備され、年貢米の輸送や塩・肥料の干鰯などを内陸まで流通させました。加古川舟運は、豊臣秀吉が当地を支配していたとき、加古川流域の諸物資を大坂まで運ぶ手段として、文禄3年(1594)に地頭生駒玄蕃に命じ、加古川を開削させたことに始まります。生駒は、滝野から高砂にいたる川底の浚普請を川筋の豪農たちに命じ、滝野から高砂までの間を掘浚えたのは、滝野村(現加東市旧滝野町)の阿江与助、垂井村(現小野市)の三郎右衛門、砂部村(現加古川市)の彦兵衛の3人でした。その後、関ヶ原の戦い後の慶長5年(1600)、池田氏が播磨を支配し、滝野以北の氷上郡本郷(現丹波市旧氷上町)付近までの浚漕を阿江与助と多可郡田高村(現西脇市)の西村伝入斎に命じました。この開発の功績により、与助は滝野船座の、また伝入斎は田高船座の座本(元締)を拝命し、五分一銀(通行料)の徴収権を与えられ、ともに運上銀の上納も命じられました。

○加古川舟運の展開

加古川舟運は、大正2年(1913)播州鉄道(現JR加古川線)の開通まで、丹波と瀬戸内海を結ぶ重要な交通路として、年貢米をはじめとする薪炭などの諸物資を高砂まで運び、戻り船により海岸部から塩・干鰯などの物資を内陸部まで流入させました。

加古川を通行した高瀬舟の就航期間は、秋の彼岸(11月下旬)から翌年の八十八夜(5月初旬)までの非灌漑期に限られていました。それは、加古川の本流には多くの井堰(図:加古川的主要井堰)があったため灌漑期には通行できなかったことと、輸送の中心が秋にとれる年貢米であったためです。加古川流域で舟運のあったのは、加古川本流の本郷から高砂までと、美囊川の三木町までで、その間の井堰は非灌漑期には舟を通行させるために水尾を明ける(井堰の中央部を幅約2間)慣行になっていました。ただし、田高船座のある三ヶ村井堰のみは、唯一非灌漑期に水尾を明けない常堰詰の井堰でした。そのため、滝野船座のある「閼竜灘」(落差があり直接舟で下ることができない地形:写真左)と同様に、上流からの荷物を一旦おろし、下に待機している別の舟に積み替えることになっていました。川沿いには荷物を積み下ろしする河岸(高瀬舟が着岸する港)があり、油屋・酒造家・銀貸・干鰯屋なども軒をつらねる町場(在郷町)を形成していました。大きな河岸としては、河口の高砂、北へ上り、加古川、国包(加古川市)、太郎太夫(小野市市場町)、粟生(小野市)、大門(加東市旧社町)、北野(現加東市旧滝野町)、滝野船座のある閼竜灘付近の新町(写真右)、上滝野、田高船座のある船町(西脇市黒田庄町)、最上流の本郷(現丹波市旧氷上町)などがありました。

○加古川舟運と瀬戸内航路を結ぶ高砂の湊

高砂は瀬戸内の良港として、古代から諸種の記録にとどめられています。中世に入ると高砂城が築かれ、城下町的な要素が加わってきます。城の位置は現在の高砂神社のところ。江戸時代は加古川舟運の終点として、また河口港として、姫路藩の保護と統制のもとに発展を続けました。江戸時代の高砂市街は、元和年間に本多氏が高砂城を破却して町づくりおこない区画整然とした優美な町並となりました。堀川沿いに姫路藩の米蔵(百間蔵)や各藩の数10棟の蔵が立ち並び、多くの商家がありました。【参考文献】吉田省三『加古川舟運の研究』(平成6年 滝野町)など

