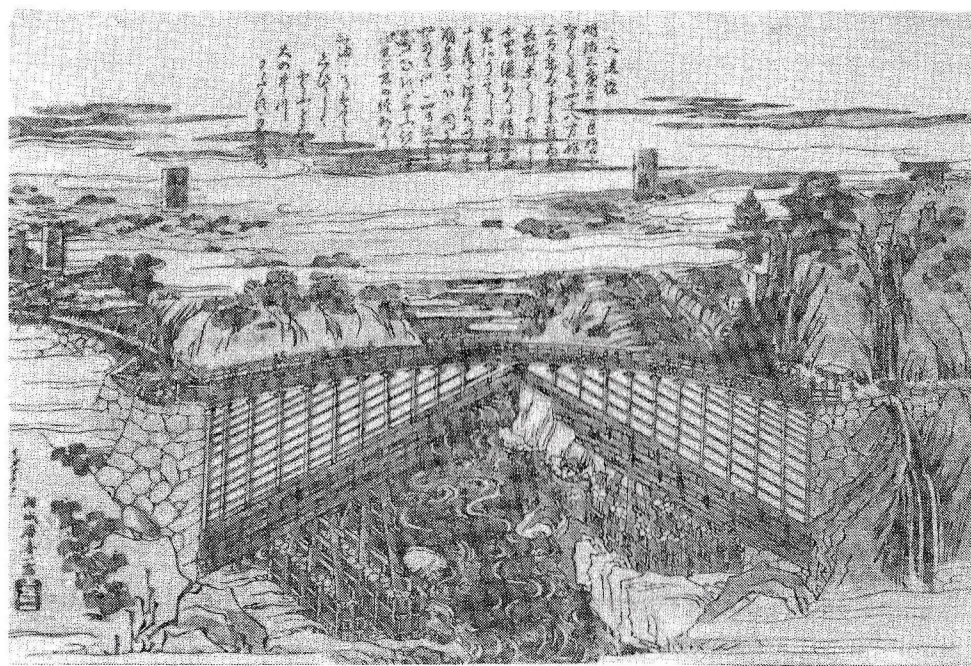




「口絵 天流橋」(初代南原橋版画、伊那 34(12)(703)、1986、国立国会図書館)

天流橋

明治三庚午九月始て
架く、長さ四十八間余幅
三間、東は南原村西は

長野原はしの東に

女男瀑あり傍に天の

岩ありはしの西南

山陰に温泉いず其

風景をほゞ図に写して

世間に伝へ四方諸先生の

寄題を希ふ詩歌連

俳高意のままなり

二神のめくミ

久須しく

とふと美よ

天の中川

渡すかけ橋

湖城唐喜一

イイダサクラ一

梅の舎源三郎彫工

口絵解説

初代南原橋版画

版木所藏者橋爪和男氏

伊那谷の天竜川に定橋が最初に出来たのは、天保六年高遠藩がかけた殿島橋で、これは川中に橋脚を立てた方式のものであった。続いて掛けられたのが南原橋（当時は天流橋といった）。南原のような川では、橋脚式の橋は不可能なので、考案されたのがハネ橋式の写真の形式のものであった。こうした方式の橋は川幅の狭い場所でないとかけられない。所が川幅が狭いと、増水の時水位が極度に上がって、ハネ木へ水が直接当たるので、流される。天竜川ではハネ橋式は不成功に終わった。

南原橋を掛けるには、南原村の橋爪氏（屋号木落とし）を中心に血の出るような苦心をした（詳細は今村氏の本文を参照のこと）

元画は名古熊村（飯田市）唐沢喜一（湖城）、この絵をかけた頃は戸長役を勤めながら絵筆に親しんでいた。明治十三年六十一歳没。（日下部新一）

天竜川の名

大澤 和夫

諏訪湖より発し伊那盆地をすぎ信三遠国境地帯を溪谷をなして流れ、静岡県西部の海岸平野を形成して遠州灘にそそぐ天竜川は長さ二二三km（日本九番目の長流）流域面積は五〇九〇km²の大河である。特に伊那盆地においては数段の段丘をもち我国屈指の段丘地形を形作っている。筆者はこれを三部に分かちたい。諏訪湖より天竜峡入口までを上流、それより二俣（天竜市）までの峽流を中流、それ以南の平坦になった所を下流とする。各地形上特色があり、地学者に多くのテーマを提供している。

天竜川の名のおこり

天竜川という名はいつから文献にでて来るのであろうか。更級日記に寛仁四年（一〇二〇）に「天中川といふ河のつらに飯屋作り設けたりければそこにて日ごろ過ぎるほどにぞ」とある。天中川は天竜川のことか、天の中川のことであらうか。

海道記には貞応二年（一二三三）には「天の中川をわたれば大河にて水面三町ばかりあれば舟にてわたる」と天の中川をうたっている。

いざよひの日記には「建治三年（一二七七）十月二十三日「天龍川の渡といふ船にのるに西行の昔も思ひ出られて、いと心細し」と記されている。

東関紀行に仁治三年（一二四二）の条に「天龍と名づけたる渡りあり、川深く流れ激しく見ゆ」とある。

これより前和銅八年（七一五）の記事には龜玉川となり、天平宝字五年（七六一）には荒玉川となり、斉衡元年（八五四）には広瀬川とあるが、これらは遠江平野の天竜川をさしたものであるから、伊那の天竜川もこう呼ばれていたものであろうか。

とにかく天竜川という名は珍しい。トネ川とかサイ川などの名は簡潔で昔の日本人に好まれたと思う。それに較べると天竜という漢語を用いた川の名は珍しいと思われる。天の中川という名は鎌倉時代に出てくるが、天竜川という名が用い

られているものが多い。東鑑の嘉禎四年（一二三三）にも、太平記にも、嚴助下向記天文二年（一五三三）にも、天竜川とでている。江戸時代には天流川とあるが、音が同じのため天流としたと思われるが、どうであろうか。

村沢武夫さんの伊那地名風土記には「この川をどうして天竜川と呼ぶようになったか明らかでないが、この川を別に天の中川などと言っているところを見ると、或は夏の夜空に見られる天の川と同じ方向に流れて居り、それが丁度竜の伸びたようであるところから九頭竜川と同じように、こんな名をつけたかも知れない。それとも諏訪地方では天流川と書いた古文書もあって天から流れて来る川と言った意味もあるかもしれない。もともと古代遠江では鹿玉川とも言はれていたが、

天竜川の橋

伊那谷を東西に二分する天竜川は、上流から下流へ木材をはじめ諸物資輸送に大きな役割を果たした。その点では伊那谷のみでなく北遠地方の人々も多大な恩恵を受けている。しかし一度び東から西へ、西から東へ物資を送ったり人が往来

るようになり、各所に渡船場ができ、川を渡ることはさして困難ではなくなった。一応、川は流れるようになったが、時の流れと共に人の往来も繁くなり、物資の動きも多くなると、渡船よりも便利な橋が必要になった。渡船は洪水の時は幾日も川止めになるし、危険性も多く、殊に困るのは船頭小屋が例えば西側にあると、東から渡ろうとする人は大声で船頭を呼ばなければならぬ。小屋に船頭が居るか居ないか解らないのいつまでも呼び続けて待たなければならぬ。文化二年竜の口渡しへ河野村の者が仮橋を架けたら、下流の田村・林・伴野の渡船客が減ったと、船頭達は阿島役所へ訴え出た。渡船で渡れば目と鼻の先にある処へ行くのに、わざわざ遠い竜の口まで廻っても、船頭を待つより早かったのであろう。渡船に較べて橋はそれ程便利であったが、架橋は莫大な費用と技術を必要とする上に、地形や川瀬によって何処でも架けられると云うわけにはいかなかった。

明治三十五年十二月十五日篠井線が塩尻まで開通し、横浜に入ったラングーン（外米）やイントル（石油）は、東京から信越線で篠井を経て塩尻駅につき、そこから運送馬車で伊那街道を飯田方面へ送られ、沿道の問屋へ大量の荷が入った。ところが当時伊那町から下流時又までに橋は沢渡・殿島間の殿島橋、赤穂・中沢間の天竜橋、駄科・南原の南原橋があるだけだった。だから伊那街道を南下した米や石油を竜東へ送

霊龜神龜年間この地方に大地震があり沢山の河川が一つの河に流れこむようになり、此の時代から天竜川と呼ぶようになったと伝へられてゐる。」と書かれている。

天竜村老人クラブで出した「天竜に生きる」の中にある「天竜村地名考」には天竜川について「昔は「てんちゅう川」とよばれていたと考えられる。それが時代とともに発音の容易な「てんりゅう川」となったと思われる。そして天竜という字があてられた。天竜川はまさに蛇行する大蛇の姿である。」と記してあり「伊那郡でみると南の方に山があつて、そこより川が流れ出たように見え、竜がおりて来たようにみえるので、この川を天竜川とよんだという説もうなづけられる。」とある。

（筆者 千355 飯田市八幡町）

— 4 —

日下部 新一

しようとする、天竜川は大きな障害となつて人々を悩ませた。太古以来沿川住民にとって天竜川を渡ることは、交通上経済上の悲願であつた。

やがて竹や木を組み合わせて筏を作つて渡り、更に舟で渡

るには川舟によらなければならぬ。しかし米や石油の様な重量物を舟に積む場合は、川の深い所へ舟を繋ぎ留めて置かないと舟底が地について舟が動かなくなる。そのため俵や石油罐をかついで浅瀬を舟まで運ぶ。向う岸でも同じことを繰り返す。この不便さを目をつけた伊那郡の中村奥治郎（江戸屋）は、明治三十七年八月伊那の入舟町から時又までの通船を五か年間の期限つきで長野県知事の許可を得て開始した。荷受人は穀物・荒物・雑貨等の小売商で、その住所を見ると、殿島・東大久保・中沢・日曾利・坂戸・田島・葛島・渡場・福与・河野・田村・伴野・阿島・知久平・時又で、これで見ると、竜西へ舟の着いたのは、坂戸と田島及び終着の時又だけ、その他は全部竜東である。これら諸地域は四十二年までの五年間は全く中村の通船に頼っていたが、それ以後この通船は廃止された。それは明治四十年から四十二年にかけて上伊那南部から下伊那に続々と橋が出来たからで、橋のものが交通上の重要性を物語っていると云えよう。

架橋技術の変遷

天正三年武田勝頼は長篠出陣に当り、殿島に橋を架けて軍兵を渡した。万を数える軍兵や軍馬は舟では渡しきれないので仮橋を架けたのである。殿島・沢渡間の天竜川は川幅が広く、川水を幾筋にも別けて仮橋（土橋）を架けるには格好の

— 5 —

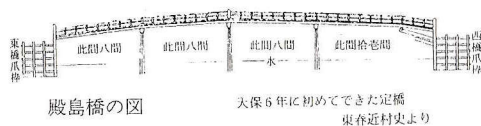
場所であった。(土橋図参照)

橋の最も初歩的なものは土橋であるが、これは図の通り水の部分だけに架けるので、一度大水が出ると流れるか、川瀬が変わって橋だけが川原に残って橋の用をなさなくなる。仮橋はあくまで仮橋で、大体濁水期だけのものではあった。増水期にも流れない定橋をほしい。沿川住民の願いであった。しかし定橋は当然長くなるので、架橋技術が問題になる。竜西の宮田・西春近を領内に持つ高遠藩は橋に重大な関心を持ち、前号天竜川と



吉川勝一氏画 土橋の図

伊那谷で記した通り、天保六年殿島に定橋を架けた。これは川中に橋脚を立てたもので(図面参照)、長さ三十五間の堂々たるものだった。だが当時の堤防は不完全で、川瀬は西に東に変ってその都度橋を長くしなければならなかった。



殿島橋の図

大保6年に初めてできた定橋
東春近村史より

天保 六年 三五間 明治 五年 五〇間
明治 六年 六六間 明治三〇年 九六間
明治三八年 二二〇間
こうなるとその都度橋脚を多くしなければならない。この方式の架橋は、川の流れが緩く浅く川床の石が小さくないときでない。明治十年金原明善のかけた東海道池田の橋、明治三十二年赤穂・中沢間の天竜橋はこの方式だった。

ところが天竜峡以南の天竜川は、浜松平野に出るまで川幅がせまく水は深く、激流の連続で到底橋脚式の架橋は出来ない。そこで考案されたのが刎橋で、明治三年黒瀬が測にかけた初代南原橋(天竜橋)、明治八年天竜峡にかけた二代目姑射橋はこの方式である(口絵参照)。この方式はなるべく川幅がせまく、兩岸が強い岩盤の所にかけるので、一旦増水すると極度に水位が上って刎木が水勢をまともに受け橋はひととたまりもなく押し流されてしまう。中山道の木曾川の支流には何か所も刎橋があったし、有名な甲州の猿橋も刎橋であるが、これらは溪流で大雨でもさして水位が上らないから良かっただろうが、天竜川程の大河に刎橋方式は不向きだった。天竜峡以南の峡谷地帯は橋脚方式は不可能、刎橋方式も不向きとなると、この地方は架橋をあきらめねばならなかった。

それが幸なことに新方式が考案された。それは針金の出現による吊橋方式であった。別稿「伊那谷と天竜川」に記した

内山眞龍の天竜川の図を見ると、遠山川に竹のつな橋と記入がある。竹を細く割って藤づると一緒に作り合せて、それで吊橋をかけたものだろう。だが天竜川には竹のつな橋は到底無理だった。明治十七年十月五代目南原橋(黒沢橋)が最初の吊橋として竣工したが、僅か十日程で鉄線が切れて墜落、翌十八年五月六代目の橋が完成した。吊橋方式の成功は、伊那谷陸上交通の一大変革をもたらすものであった。

註 南原橋は天保の殿島橋に次ぐ伊那谷最初の定橋として美談あり苦心談あり資料も豊富なので別項に詳細発表の筈。

しかしこの方式は非常に高度な技術を必要とするので、六代目南原橋の成功を見たものの、その後当分吊橋は出現しなかった。その後二十年を経て、明治三十八年天竜峡に漸く吊橋(姑射橋)が完成すると、続いて四十年部奈橋、四十二年万年橋、水神橋、明神橋、竜田橋、台城橋、葛島天竜橋、四十二年南宮橋、飯沼橋(中川村)、四十四年弁天橋、宮瀬橋と、現在の橋の位置に悉く吊橋が完成した。明治四十年前後数年間の飯田盆地は吊橋ブームに沸きたった。

こうした時、明治四十二年五月四日遠州二俣町(天竜市)の町長小沢義助が来郡した。二俣は天竜川通船の港町でにぎわっていたが、川をはさんで西鹿島・北鹿島と別れているので、往来はすべて渡船による不便さであった。小沢町長は両

鹿島を結ぶ橋をと考え、内務省へ知恵を求めて行ったら、「橋の事なら信州伊那谷へ行ってみよ」と云われての来郡だった。丁度その時、明神橋の工事中だった。小沢は工事現場へ行って架橋棟梁は誰かと尋ねたら、飯田町の矢沢四郎であるとの答だった。小沢は矢沢に会って二俣の事情を話し、後日依頼の際はぜひ二俣へ来てくれる様に頼んで帰った。帰るとすぐ町会を開いて議員の同意を得、早くも五月十六日依頼して来た。しかし矢沢は明神橋の他に駒場の佐々木氏と共同で南宮橋の仕事も手がけていたので、両橋が完成した上で行く事を約した。明神橋を四十二年十月二十日、南宮橋を四十三年七月十日完成させると、伊那谷の大王が揃って二俣に行き、一か年余の日数をかけて完成し、鹿島橋と命名された(今は天竜橋と云う)。このことは吊橋王国伊那谷の面目を發揮した快挙であった。

吊橋の出現によって橋脚式と併用して定橋が完成した。しかしこれら定橋は木橋である為、交通量の増加と重量車輛の頻繁な通行によって傷みが甚だしく、耐用年数が短いの、昭和時代に入ると、明神橋を最初として順次トラス式の鉄橋、永久橋が架けられ、明治以来の花形吊橋は次第に姿を消し、今日では最早木造定橋は見られなくなった。

架橋者 その他

目の前を天竜川が滔々と流れて行くてをはばんでいる。これを渡らなければ、目的の用を果たし得ない。そこで筏や舟を考え、やがて一定の渡船場ができた。更に渡船より便利な橋を考えたが、これは費用と技術の面で、初めは素朴な仮橋を架けたが、増水毎に流されるのと川瀬の工合で、架橋不能な所が多い。どこでも架けられて、簡単には流れない木橋定橋として橋脚式と吊橋が考案された。牛馬運送時代から大型トラック時代になって、トラス式鉄橋の永久橋時代となった。伊那谷の橋の歴史を考えると、明治初期から約四、五十年が木橋定橋をかけた時代で、太平洋戦後日本経済の大躍進期が永久橋架橋期と云える。

永久橋架橋は国や県費で近代科学の理論と技術を駆使するし、仮橋時代は村や部落の農民が挙って手造りのものが多かった。技術的にもむずかしく費用も嵩んで、手造りと云うわけにも行かず、架橋費も自前持ちの木橋定橋時代が一番苦難な時であった。東海道天竜川橋は、金原明善の治河協力社が明治十年に架橋。佐久間町の原田橋は同町中部の出身者原田久吉が、郷里への奉仕事業として個人出資。南原橋は橋爪保三郎外の私財と、関係村々からの寄附によるもの。明神橋は神稲村の片桐良弥外二、三人。部奈橋は部奈団蔵の個人出資。

南向村渡場の天竜橋は片桐茂一。天竜峽の姑射橋は川路・竜江両村有志の共同出資。宮瀬橋は一口二十円の株式を募集した。

この様に架橋者には個人の場合と三、四人共同の場合と不特定多数の株式等があるが、架橋動機には原田橋のように全地域の地域社会への奉仕のものもあるが、多くの場合は営利事業の感がある。勿論営利事業的な動機であっても、地域人の最も必要とする所に架橋するのだから、利便を与えたことは間違いない。莫大な架橋費を投入して、零細な橋銭で果たして営利事業となつたかどうか。それは史料が無くして解らないが、宮瀬橋の例に見るように株式募集をすることは明らかに営利事業である。明治十二年上伊那郡東春近村田原で計画した舟橋は、舟や筏が下れないので許可にならなかったが、その目論み書を見ると、

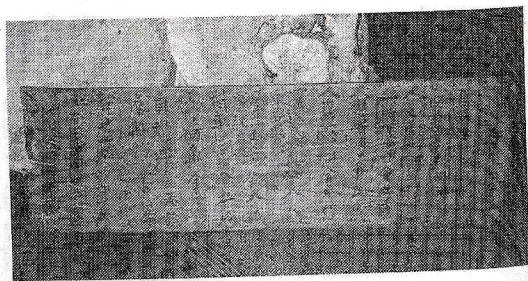
人一人 六厘
牛馬 一銭二厘
両掛 一銭
人力車 一銭二厘
と決め、年間予想収入五百一十一円
支出は、橋番年給及諸雑費百五十九円二十六銭
修理費 二十円
非常人足手当 十円

計 百八十九円二十六銭
差引利益金三百二十一円七十四銭
となつている。

橋銭について

明治末期から大正年間の木橋定橋は、個人なり、数人又は組合や株式なりの私的所有物であった。その私的所有物を利用することによって、一般の人が利便を得るのだから、受益者に若干の利用料を支払つてもらふというのが、所有者の定めた橋銭である。大正時代の飯田盆地の橋銭は、人一人一銭が普通であったが、明神橋は他の橋の二倍の長さがあつた為か二銭であった。世の進歩につれ橋のもつ公共性が高まると共に、順次橋銭は廃止され、大正十五年の万年橋、昭和三年の南原橋を最後に木橋定橋の橋銭制度は終つた。唯一異例なのは、赤穂・中沢間に明治二十年有料土橋が架けられ、明治三十二年定橋ができると無料になつてゐる。これなどは架橋者の組織から来るおもしろい例であらう。

口絵南原橋版画は伊那第三二三号(昭和30・4)に掲載されたものですが、その後の新会員も多いので再掲しました。



明神橋々銭

定 神稲村 間 明神橋
市田村 人 金貳銭
人 壹 金五銭
牛馬挽子共 金五銭
乗者 挽子共 金参銭
人力車 空車 金参銭
人力車 挽子共 金参銭
運送馬車空 金八銭
車口取共 金八銭
馬車一頭立空 金八銭
車取者共 金五銭
荷車挽子共 金参銭
空 荷車 金参銭
自 転 車 金参銭
担 荷物 金参銭五厘
右の通り
明治四十五年四月
長野県

(筆者 千 395 上郷町高松)