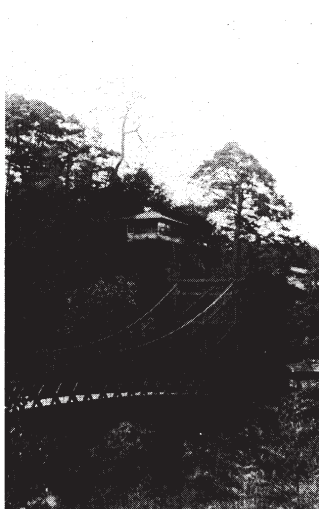


天龍川の橋

日下部新  
一

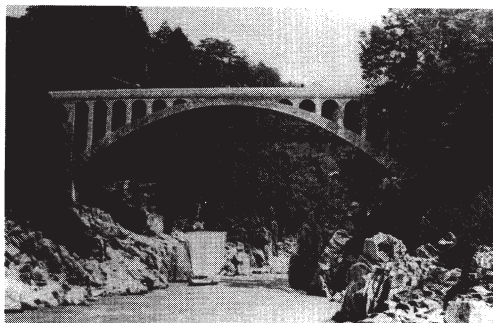


▲ 明治10年初めて架けられた刎橋式架橋で太田橋と言ったが、明治15年鳴鶴が姑射橋と名付けた。



◀ 明治38年架橋の吊橋

▼ 昭和11年完成のコンクリート永久橋



姑射橋三代 (現在の橋は四代目)

(写真提供 今村真直氏)



天竜川の橋

日下部 新一

目次

一	天竜という川	5
二	天竜川の交通について	6
三	橋の発達	8
(一)	仮橋	8
(二)	定橋	10
(三)	永久橋	16
(四)	橋銭	16
(五)	橋の名前	19
四	天竜川で拾った話	21
(一)	吊り越し	21
(二)	橋のないため栄えた舟運	21
(三)	原田橋	25
(四)	夜通し歩いた校長先生	28
(五)	水車船	30
五	姑射橋物語	31

〔題字〕日下部恵州

## 一 天竜という川

信濃の国は日本の屋根といわれる。日本列島の一番幅の広い部分が中部地方で、その中央にあるのが信濃の国すなわち長野県である。全国の三〇〇〇メートル級の高山では富士山だけが例外で、その他の十余座はことごとく長野県かそれに近い国境にそびえている。この山容は日本の屋根と呼ぶにもっとも相応しいものであり、まわりの国々の水は一滴も長野県に流れ入ることなく、長野県から流れ出る水はすべて信濃の水である。こうした高山霊峰に源を發し、深山幽谷を縫って流れ下る溪流は、やがて小川を合わせて次第に水高を増し、あるいは峡谷を洗いあるいは農耕地を潤しつつ遂には大海に注ぐ。

信濃の国から流れ出る川には、信濃川・姫川・木曾川・天竜川の四川がある。木曾川や信濃川はそれぞれ流域の地名から名付けられているのに対して、天竜川は川の性格を表わしたもののか、いかにも豪快無比な名である。岩を噛み岸に激し、紆余曲折して奔流する様は、あたかも雲を呼び天空を駆ける竜にも似た姿に想いを馳せて名付けたのかも知れない。一名「天の中川」とも呼ばれ、上伊那郡には中

川村もある。

太古以来、流域住民に与えた影響は計り知れないものがあつたであろうが、川を制御する術を持たなかつた時代には、天竜川は流域住民にとって恐るべき存在で、俗に「暴れ天竜」ともいわれた。山をけずり岩をうがち、平野に出れば東に西に奔放に流路を変えて止まることを知らず、多くの人命を呑み、山野を河原と化して流れ続けた。

だが、人智の發達とともに恐るべき天竜川を交通運輸に利用し、さらに、流路制御により沿岸農耕地の開拓、灌漑用水とし、昭和年代には発電・工業用水・家庭用水として不可欠の天竜川となつている。

天竜川の長さ二一六キロというのは、諏訪湖の釜口水門から遠州灘に注ぐまでのものであるが、最近では長さ二五〇キロと記されたものが多い。これは、諏訪湖へ注ぐ上川まで遡って計測されたものかと思う。天竜川も上川を含めて二五〇キロとして他の諸川と比較すると、信濃川・天塩川（北海道）・利根川・石狩川に次いで日本第五位の長い川である。

川の水量は流域の降水量とその面積によって決まるが、天竜川の流域は長野・愛知・静岡三県にわたり、五、〇九四・六平方キロという流域面積から見ると、全国河川中第

一二位である。降水量では諏訪伊那地方は全国でも年間降水量の少ない地方であるから、水量は流域面積の一二位より更に下がるものと思われる。

それでは、天竜川の水量はどれほどかを見よう。川の水量は上流は少なく下流は多いのが常識であるが、実は一概にはきめられない。というのは、所によって灌漑用水や発電のために大量の水が川から引き込まれることがあるからである。天竜川の場合は、岡谷市川岸から西天竜が引かれ、駒ヶ根から南向発電所に引かれ、更に、三峰川の水は全部発電や灌漑用に取りられている。下伊那郡でも、大支流の小渋川は天竜との合流点では水量は零に等しい。これは竜東一貫水路のためである。また、松川町から竜西一貫水路が引かれている。そのため、天竜峡から上流では天竜川本来の水量は計り得ない。

幸いここに素晴らしい資料がある。平岡（下伊那郡天龍村）発電所建設に当たり、基礎調査として、大正一五年から昭和一〇年までの一〇年間の平均水量を記録したものである。平岡の場合は発電や農業用水に一滴も引かれていないから、完全な天竜川の水量が計れる。それによると、

豊水量 一五〇、四七トン 毎秒

平水量 一〇二、一五トン 毎秒

低水量 七七、一八トン 毎秒

渇水量 五四、九三トン 毎秒

となっている。平水時に天竜川の中流平岡で、一秒間に約一〇〇トンの水が流れているわけで、やはり天竜川は日本の大河というべきであろう。

いささか余談になるが、以前には大雨が降ると、川は一週間も一〇日も水が引かなかったが、今は少々の雨でもどつと増水して、あっと思う間に引けてしまう。これは、道という道が舗装され、工場用地から宅地までコンクリートやアスファルトに覆われて、雨水が地下に浸透せずそのまま流れ出し、U字溝や鋼管を伝わって小川に出る。小川がまたコンクリートで固められているので、地下にしみこむ余地はない。このことは災害や水資源の問題と大きな関わりがあるものと思う。

## 二 天竜川の交通について

既に記したように、古代人にとって天竜川は恐ろしいものであった。しかし、狩猟時代には魚や貝も採って生活したから、恐ろしい川でも人間生活に役立っていた。もちろん流れを利用するまでにはならなかったと思うが、それが

人智が進むにつれて、川の流れを利用することを考案し、そこに交通運輸が始まった。

天竜川の交通問題を考えるとき、二つの相反する問題に当面する。その第一は水の流れを利用するもので、これは人間生活に役立つ縦の交通である。第二は天竜川が人間生活に邪魔になる場合で、これは川を横切るときのことである。つまり横の交通である。前者は南北の交通であり、後者は東西の交通である。後者の場合を天竜川交通といえるかどうか疑問であるが、天竜川と人間生活との関わりを考えると、後者こそ前者に増して重要である。更に陸上交通にも深い関わりをもっている。陸上交通と天竜川交通は密接不離で、陸上交通の発展は天竜川交通に大きな影響と変化を及ぼしているからである。

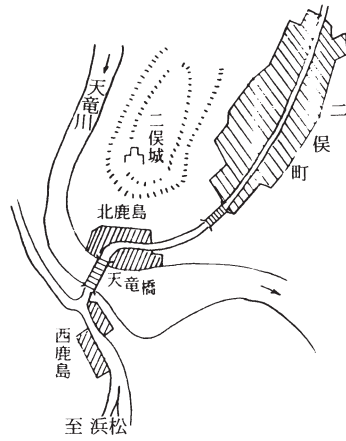
本編では、横の交通すなわち天竜川を渡る方法について、その歴史的発展の様相を訪ねてみようと思う。

奈良のシルクロード博覧会のテーマ館には、西アジアから中央アジア、中国から日本までの飛天の様々が展示されている。法隆寺壁画の飛天、薬師寺水煙の飛天等々。古代人の夢は空を飛ぶことであつたらしい。中国の仙人、日本の天人もそうした夢の表われであろう。それと似たように滔々と流れる天竜川の岸に立った古代人は、川の向こうに

何があるか、因幡の白兔のように川を渡って見たい欲望にかられたに相違ない。古代人の夢や空想の世界から次第に現実的になり、何とかして川を渡ろうと様々の方途を工夫した。

川を渡る最も原始的な方法は徒渉であるが、これはどこでもできるものではない。次に一歩進んだのが舟である。舟が考えられたのは二千年も三千年も以前のことらしいが、天竜川で文献に舟が見えるのは、文明四年（一四七二）九月、下条（現下伊那郡下条村）吉岡城主が大きな杉の木で丸木舟を作つて天竜川を渡り、下久堅（現飯田市）の文永寺へ参詣したということが『下条記』に出ている。天正元年（一五七三）十一月一日、徳川家康は東海道池田の渡し（天竜川の渡し場）の船頭二四軒にその保護条例を出している。これら二四軒の船頭たちの集落を船越村と呼んでいた。これらを初めとして、次第に天竜川に渡船場ができた。

明治一〇年の長野県町村誌を見ると、上伊那郡宮田村大久保から下伊那郡天竜村福島までに、二四か所の渡船場が載っている。静岡県では磐田郡誌に、大正一〇年現在の渡船場一三か所が載っている。古来からの渡船場はこの二倍程もあつたかと思われる。例えば、池田の渡しは明治一〇



二俣町見取図

年に立派な橋ができ、二俣町鹿島の渡しも明治の末に橋ができた。

また、上流域の殿島渡し（現伊那市東春近）から上流は水量が少ないので、明治一〇年頃までに橋ができた。中流域の平岡村（現在下伊那郡天竜村）と佐久間村（現静岡県佐久間町）の間は、天竜川を境として静岡県と愛知県が接している。ところが、この部分の静岡県は大部分が大正一

〇年頃は周智郡であったため、磐田郡誌には載っていないが、この間にも佐太・大谷・山室・松島等には渡船場があったと思われる。こうした数十か所の渡し場によって川の両側の人々の往来ができるようになった。

### 三 橋の発達

#### (一) 仮橋

天正三年（一五七五）春、武田勝頼は三河へ討って出るとき、殿島の渡しに橋を架けたと伝えられる。冬の渇水期を過ぎた頃であるから、仮橋を架けることは出来たであろう。万をもって数える軍兵を渡すには渡船では日数がかかってしまう。仮の土橋を架けるにはさほど日数もかからないから、この話はかなり信憑性がありそうに思える。

橋は渡船の危険性と不便さからこれに代わって考案されたものであるから、その歴史は比較的新しい。渡船の不便さというものは想像に余るもので、川岸に船頭小屋があって、その前に船は繋いであるが、船頭の姿は見えない。対岸へついて船に乗ろうとするには、大声を上げて船頭を呼ぶ。船頭は小屋で昼寝をしているか、あるいは留守なのか



分らない。それをいつまでも大声で呼び続けなければならぬ。

文化二年（一八〇二）、河野村（現下伊那郡豊丘村）のものが、竜の口（河野村・山吹間）へ橋を架けたら、下流の田村・林・伴野の船頭たちが、乗船客が減ったと阿島役所へ訴え出て、橋を取り外してしまった。伴野の渡しを渡って飯田町へ出ると、伴野から龍の口橋を渡って飯田町へ出るとでは、橋を渡る方が二倍以上も遠くなる。それでも大声で船頭を呼んで待つより早かったので、渡船を敬遠したのである。

橋の発達変遷からいうと、仮橋・定橋・永久橋となることは常識でわかる。天竜川の橋の多くは、この三過程を踏んでいる。

仮橋は、冬季渇水の時を見て河原に橋台を積み、流水の上だけに架けたもので、多くは土橋であった。だから春から夏にかけて一度大水が出ると流れてしまう。それから渡船になって、冬が近付くとまた橋を架ける。流れる、架けるといった年中行事的なもので、運良くいけば二年も三年も持ちこたえる場合もあるが、時には流れたまま幾年も放置して橋のない場合も随所にあった。仮橋は季節のもので、冬は橋、夏は船が常識といってもいいようなものであ

た。東海道池田の渡しに橋を架けたのは明治七年（一八七四）で、これは土橋ではなかったが、仮橋程度のきわめて粗末なもので、明治一〇年金原明善の治河協力社が長さ六四六間の堅牢なものとした。

武田勝頼の天正三年の仮橋架橋説はしばらく措くとして、殿島橋も元禄六年（一六九三）、元文元年（一七三六）、宝暦六年（一七五六）、天明三年（一七八三）にいずれも仮橋を架け、天保六年（一八三五）初めて定橋となったが、これもいつか流れ、明治九年七月の東春近村役場報告には、「土橋幅五尺長さ四〇間、洪水のため間々流失長さ不定」と見える。長さ四〇間是一本の橋ではなく、広い河原に何本もの支流をつくり、短い橋を幾本も架けたものであろう。

その他では、安政二年（一八五五）田村の渡し（豊丘村）、明治八年（一八七五）知久平の渡し、明治一二年（一八七八）阿島の渡し、明治二〇年（一八八七）下平の渡しなどいづれも土橋を架けているが、これら土橋を架けた場所を見ると、どこも川幅の広い流れの緩やかな所である。これは土橋を架けるために絶対に必要な条件であった。天竜川の本流を一本の橋で渡ることは不可能で、さいわい広い河原に分流があればよし、分流のない場合は本流を幾

本にも分けて、それぞれへ橋を架けたのである。

したがって、天竜峡から下流のような河原のない場所には土橋は架けられなかった。伊那市から上流になると、川幅も水量も極度に減少している。古い時代にはもちろん飯の土橋が架けられたであろうが、それらの資料がなく、明治一〇年の長野県町村誌には、南箕輪村北殿橋が唯一のものである。

飯橋はいつ流れるとも知れないが、とにかく橋がなければ不便で困るからといった気持ちで架けたものである。したがって、架橋費もなるべく安く、どうにか天竜の本流さえ越すことができればというものであった。明治一年に下伊那郡喬木村の市瀬武平と座光寺村（現飯田市）の北原源五郎が共同で架けた阿島橋は、飯橋でありながら九五円八五銭を要した。人夫の日当一〇銭くらいの時代である。飯橋とはいいいながらこれほどの入費を必要としたのである。

## (二) 定橋

季節的な飯橋でなく、年間使用に耐える橋（定橋）をほしい。それは誰もが望むところであったが、それには莫大な建設費がかかるばかりでなく、技術的にも問題が多かつ



土橋の図 吉川勝一氏画

本流は橋を高くして舟や筏が通れるようにしないと許可ならなかった。

た。かなりの増水にも流れない橋にするには、高さが要求される。土橋のように河原へ短い橋を架けることは出来ないとすると、自然と橋は長くなるので、仮橋のような素朴幼稚な技術では不可能である。

明治一二年に東春近村で出した架橋願いは、この技術を補うものであった。それは幾艘もの船を横に並べ、船の上に角材を渡してそこへ踏み板を並べる。船はワイヤーで兩岸に繋ぎ止める。これは川に浮かぶ橋で、これなら川幅が広くても増水に耐えられる。だが、残念にも許可にならなかった。筏も船も通れなくなるからである。

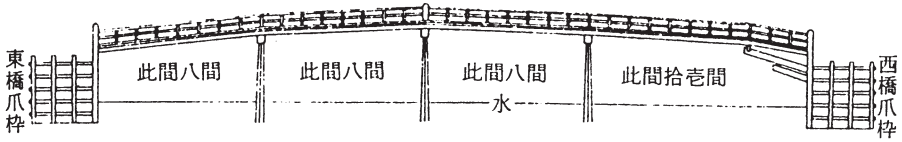
筏乗りや船頭たちが嫌ったのは船橋ばかりでなく、橋はすべてであった。それで土橋を架けるにも一部分橋を特別高くして、舟や筏が自由に通れるようにした。天竜川では舟橋はどこにも見られなかったが、大正時代頃まで信越線の豊野駅前から中野方面へ向かう道が信濃川を渡る所に立派な船橋があったことを記憶している。

天竜川の定橋には二様の方式があった。それは川瀬の状況によって自ら二様のうちのいずれかにせざるをえなかった。二俣以南の平野部や、駒ヶ根以北は概して川幅が広く、川の流れは緩やかである。こうした条件の場所では、川の中へ柱を立てることができるので、数本の太い柱を建て、

柱相互を連結してこれを橋脚とし、橋脚から橋脚へ橋木を渡し、それへ踏み板を置く。橋脚の根本を水にさらわれないうように水切りを立てる。この架橋方式は理論的にもそれ程むずかしいものではない。だが、これは川幅が広いので長い橋となり、したがって架橋費のかさむことはやむをえない。先に触れた天保六年架橋の殿島橋はこの方式によつたもので、高遠藩が造宮奉行を派遣し、架橋費を補助して八一四両の大金を投じて完成した立派なものであった。當時これほど立派な橋は他に例を見ないので、関係者の喜びは大きく、橋のたもとに守護神大巳貴命（おおなむち：大國主命）を祀って、永代安全を祈った。

「洪水のたびごとに仮橋は流され、そのために民力が疲弊したので元禄・元文の両度永久橋を計画したが不成功に終わった。今、諸民の願が藩公のお耳に達し、佐藤・潮田両人が昔を考え、将来を慮ってこの橋を完成した」と橋の由来を記した碑を建て、東のたもとには岐神（ふなどのかみ）を祀った。だがこの橋も数年ならずして落ちてしまつた。やはり技術的未熟さと橋の長さの問題があつたらしい。

その後幾度かの架橋をみると、そのつど橋が長くなっている。平坦な土地で堤防もほとんどない時代だから長さが



殿島橋図

天保6年に初めてできた定橋（東春近村史より）

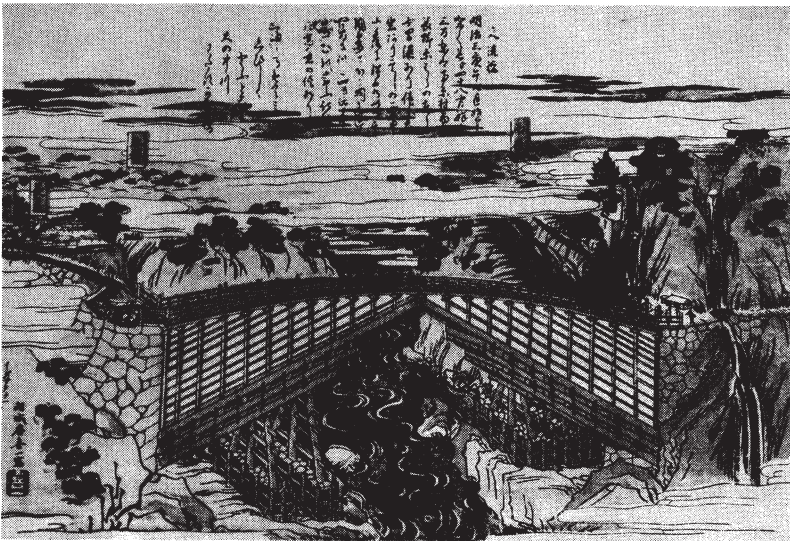
必要であった。

天保 六年	三五間
明治 五年	五〇間
明治一六年	六六間
明治三〇年	九六間
明治三八年	一二〇間

殿島式（橋脚式）の川中へ橋脚を立てる方式に対して、橋脚のない方式がある。下伊那南部から北遠州地方の天竜川は、川幅が狭く、水が深く流れが速い。橋脚を立てることは不可能である。川幅が狭いといっても兩岸の間は三〇間以上はある。三〇間以上の長い橋を支えもなく架けることは容易ではない。そこで工夫されたのが刎橋架橋である。この方式は写真でわかるように、なるべく水辺に近いしっかりした岩に穴を掘り、そこへ支えの柱を幾本も立て、柱と柱を繋ぎ止め、それへ長い木材を架ける。この場合、柱から岸までの長さを柱から先端までより長くして、木材が川へ落ちないようにする。こうして次第に木材を組み立てていくと、岸の方に重量がかかる。兩岸から同様にして中央で繋ぎ止め、その上へ踏み板を置く。柱と柱を繋ぐ横木を支点にして橋木を刎上げるので刎橋という。橋脚式に比べてこの方式の方が物理的に難しさがある。明治三年

に架けた初代南原橋、明治八年に架けた天竜峡の二代目姑射橋はいずれもこの方式である。これは物理的に非常にうまくできているが、実際には難点がある。平水の時は大問題ないが、一旦増水すると川幅が狭いので水位が極度に上がる。柱木が洗われるばかりでなく、橋木が水に浸る。一旦そうなるとう橋木は水勢をまともに受けることになって到底耐えられない。かといって、構造上そんなに高い橋は架けられない。そのため南原橋は幾度も苦しい経験を重ねた。こうした地形の所には安全な橋は架けられないのかと関係者は嘆いた。しかし、方法があった。

明治一七年、ついに新しい方式によって完成することができた。吊り橋方式である。川の兩岸へ高い櫓を立て、櫓に架けた太いワイヤーで橋桁を吊り上げ、それに踏み板を並べる。全重量をワイヤー二本で吊っているのです、橋は左右に揺れる。この揺れを止めるために橋の両側にワイヤーを張って左右に引っ張る。従来の橋は、刎橋も橋脚式もすべて材木だけで組立てたが、吊橋は全く考案が新規で、ワイヤーに基本原理があった。これならばどんな高い所でも架けられるので、直接水勢を受けることもなく安全である。この方式が発明されて、天竜川の橋梁に新時代を迎えることができた。



初代南原橋の図（版画）

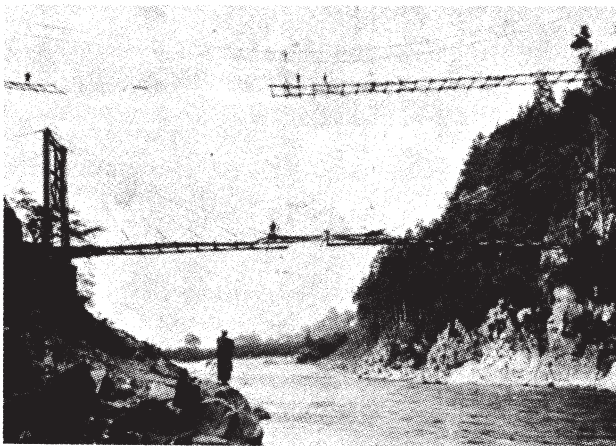
胡城喜一画 橋爪和男氏蔵  
梅ノ舎源三郎 彫



だが、こうした進んだ方式になればなるほど架橋技術は難しくなる。第一に、全体を吊り上げるワイヤーの張力を求めねばならぬ。第二に、ワイヤーを張ってから橋桁を組み、踏み板を並べるのだが、それらの総重量をかけたとき、ワイヤーが伸びて橋の踏み板面と道路面が同じ高さにならなければならぬ。第三には、兩岸の櫓の高さと耐圧力を出さなければならぬ。その他細部については、ワイヤーの張りが二本が均一であること、左右の揺れを防ぐワイヤーの長さなど難しい問題が多く、それらの一つでも設計を誤ると失敗してしまう。南原橋も、明治一七年一〇月一六日竣工したのに、わずか一〇日ほど過ぎて同月二七日、吊り上げたワイヤーが切れて落ちてしまった。続いて明治一八年五月、再び吊橋を架けた。今度は成功して大体耐用年数一杯をもちこたえた。

南原橋で吊橋方式は成功を見たものの、前記の通り技術的に難しさがあつたためか、その後吊橋は当分架けられなかったが、明治三八年、天竜峡に姑射橋ができ、続いて明治四〇年部奈橋、四一年台城橋、四二年万年橋・水神橋・明神橋・竜田橋と相次いで吊橋が完成した。これらの橋はすべて下伊那である。その後四三年から四四年にかけて数橋伊那谷に吊橋ができて、まさに伊那谷は吊橋王国の感を

呈した。白や黒に塗った高い櫓、美しい曲線を描くワイヤー、軽快な橋の姿は、天竜の清流に映える美観であつた。それと同時に渡船は次々と姿を消していった。だが下伊那郡南部から北遠州地方は沿岸人口も少なく、まだ架橋には到ら



南原橋架替工事

大正六年七月

下久堅南原 高橋一郎氏蔵

下の橋(八代)が朽ちたので上の橋(九代)に改めた。  
吊橋王国の名に恥じぬ超人的作業であつた。

なかった。

こうした吊橋王国時代に、伊那谷へ突然珍客が訪れた。明治四二年五月四日のことで、訪問客は遠州二俣町長小沢義助であった。二俣町は天竜川が北遠山地の峽谷を縫って遠州平野へ出た所にあつて、古来から筏や舟の着く天竜川交通の要地であつた。しかも天竜川をまたいで西鹿島・北鹿島が相對しているのに橋がなく、些細な用件でもそのつど舟に頼らねばならぬ不便さを長い間かこつていた。橋さえあればこんな不便はしないのにとは、二俣町民誰もの願ひであつた。だがこのあたりは天竜川全川のうちでも最も水量の多い大川である。というのは、上流地方は当然水量は少ないし、二俣から下流では、三方が原や磐田原へ大きな灌漑井の取水がされて水量が減るが、二俣ではそうしたことがないからである。また、下流の池田（静岡県）や中の町のように川が分かれてもいないので、橋を架けるのに最も条件の悪い所である。

日露の役も終つて日本は世界の一等国といわれるまでになり、文明開化は著しく進みつつある時、二俣町民は何百年來の渡し舟生活とはいかにも情けない。何とかして橋を欲しい、橋を架けたいと考へた小沢町長は、内務省へ衷情を訴へて意見を求めた。その時の内務省の役人の答へは、

「橋のことなら信州伊那谷を視察するがよからう」とのことであつた。そうしたわけで、小沢町長の來訪を見たわけである。

この時既に下伊那地方では、姑射橋・天竜橋（時又）・南原橋・水神橋・万年橋・台城橋などの吊橋が完成し、明神橋の建設中であつた。小沢町長は姑射橋・南原橋・水神橋と建設中の明神橋を視察した。天竜峽と南原の険しい崖に架けられた橋、それと全く違つた平坦地の水神橋・明神橋を見た小沢は、これなら二俣の架橋も可能だろうと考へ、明神橋を架橋した技術者の飯田町の矢沢四郎に面会を求めて二俣の事情を語り、後日依頼をしたいと思つた。小沢ははなにとぞ頼むと言ひ残して歸つた。小沢は帰町後直ちに町議會を開いて同意を得て、五月一六日早くも矢沢四郎のもとへ依頼状が届いた。だが、矢沢は明神橋の仕事であり、南宮橋も駒場の佐々木と共同で仕事をやつていたので、即刻二俣へ行くことはできなかった。明神橋竣工が明治四二年一〇月二〇日、南宮橋竣工開通式を明治四三年七月一〇日に済ませると、伊那谷の大工が揃つて二俣へ行き、架橋工に取りかかつた。以後一年余をかけて北鹿島と西鹿島を結ぶ鹿島橋を完成した。この架橋は、吊橋王国伊那谷の面目を遺憾なく發揮した快挙であつた。明治四〇年代は、

僻地の橋までが永久橋となった。

#### (四) 橋銭

以上、天竜川の橋の発達変遷について大略を記述したが、渡し舟時代から橋梁時代に移行するのは、時代の進展上当然のことながら、それを当然として受け入れ難い者もあつた。渡し舟の船頭たちで、彼らは生活の場を失うので、架橋には反対であつた。既に竜の口の渡しで述べたとおり、文化二年(一八〇五)と弘化二年(一八四五)に河野村の者が竜の口の渡しに仮橋を架けたところ、下流の田村や伴野渡しの船頭たちが、自分たちの渡し舟客が減つたと阿島役所へ訴え出て、折角できて人々が喜んで利用している仮橋を取り払うといった時代逆行の事件もあつた。

田村前の渡し舟は田村と下市田の船頭たちがやっていたのを、安政二年(一八五五)ここへ土橋を架けようとしたら船頭から故障(文句)が出て、話し合いの結果、毎月一両づつ船頭に与えることで話し合いがついた。また、ずつと時代が下がって、明治四二年同じ所へ明神橋を架ける時にも、船頭に舟二艘と金二〇〇円を与える条件でようやく反対を押えることができた。以上は豊丘村誌に見える二、三の例に過ぎないが、渡し舟から橋に移ろうとする時には、

下伊那中部北部から上伊那南部地方は吊橋の花盛りであつたが、下伊那最南端から北遠州地方にかけてはまだそれまでに至っていないかつた。天竜峡から二俣までの間(天竜川の全長の約半分)は峡谷の連続で、地形的には吊橋を架けうる所であるが、静岡県磐田郡佐久間村(現在は町)以外は対岸の戸数がきわめて少なく、したがって、川を渡る人も少ない。そのためずつと後まで渡し舟に頼っていた。この地方では大正時代にできた橋は稀で、多くは昭和年代になつてからである。甚だしいのは、昭和九年二月、二俣から西渡(磐田郡山香村)まで秋葉自動車会社の乗合自動車が開通したが、この間の道路は天竜川に沿っていて、極度に蛇行する川を渡らなければならぬ所もある。竜川村谷山と同村横山間の横山橋は昭和二三年によく架けられたので、それ以前にはダンベと呼ぶ幅の広い船に乗合い自動車を載せて渡していた。

#### (三) 永久橋

こうして仮橋・定橋時代を経て、交通量の多い橋は痛みも早いので、昭和初期から鉄橋やコンクリートの永久橋架橋がぼつぼつ始まり、太平洋戦争後に訪れた日本経済の驚異的發展期の昭和三〇年代後半から昭和四〇年代に、山間



多かれ少なかれこうした紛争はどこにもあったかと思う。なぜだろうか。それには架橋者の考え方にも問題があったように思われる。最近の永久橋は国や県が施工者になっているから問題はないが、吊橋時代まで、すなわち明治時代までの架橋者を見ると、一村または関係者による公共性の強いものと、一部落とか数人の有力者または個人による私的なものがある。後者の場合として天竜峡の太田橋は川路・竜江の有志の出金によるし、阿島橋は北原・市瀬両人、明神橋は片桐良弥他二、三人、部奈橋（現在下伊那郡松川町）は部奈団蔵の個人架橋、宮ヶ瀬橋（現在下伊那郡松川町）は一口二〇円の株式を募集した。

大正時代になっても万年橋は山吹村（現在の下伊那郡高森町）の柏原一蔵の個人架橋、南向村（現在中川村）渡場の天竜橋は片桐茂一の個人経営、静岡県佐久間村の原田橋の原田久吉の個人架橋等々があげられる。それらの中には、関係地域社会のため全くの奉仕事業として架橋したのも若干はあるが、多くの場合は事業としての性格を持っている。許可ならなかったから計画だけに終わったが、先に記した東春近村（現在伊那市）の舟橋は、明治一二年、三人の発起人によって計画されたが、人一人六厘、牛馬一銭二厘、両掛け（人の背に振り分けるように積んだ荷物を言う）

一銭、人力車一銭二厘と橋銭をきめ、年間予想収入五一〇円、支出は、橋番年給ならびに諸雑費一五九円二六銭、修理費二〇円、非常人足手当一〇円を見積もり、利益金三一〇円七四銭を見込んでいる。架橋者とすれば、莫大な費用を投じての仕事であるから当然のことであるが、渡し舟の船頭とすれば、橋銭をとって事業としてやる者に、前々から渡世として自分の自分たちの仕事を奪われたくないという感情のあるのも無理からぬことであった。しかし、時代の進展につれて渡し舟から、より便利な橋に移っていく自然の法則には従わざるをえなかった。

こうして橋銭は多くの橋で大正時代まで徴収された。大正時代の橋銭は、人一人一銭が普通であったが、明神橋は格別長いためか二銭であった。駒ヶ根市の下平から中沢への橋は、明治二〇年初めて土橋を架けたが橋銭を徴収し、明治三一年定橋とした時から無賃とした。万年橋は大正一五年、南原橋は昭和三年、台城橋に至っては昭和一〇年まで徴収した。

有料橋から無料橋になったのは、道路の重要度によって架橋費や修繕費が国や県から支出されるようになった年次と重なる。それについて南原橋の碑文を見よう。現在の橋は、堂々たる永久橋であるが、その前の橋は吊橋であった。

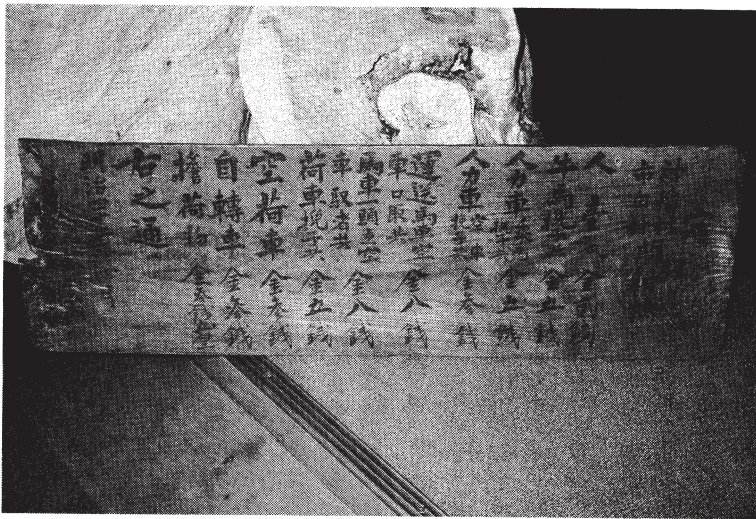
その橋の東詰に橋場稲荷が祀られて、碑は同社の境内にある。

### 南原橋碑

古来天竜川ハ洪水多ク東西交通ノ不便ヲ感ズル事甚シ  
為ニ橋爪保三郎外十二名ハ公衆ノ便ヲ慮リ天竜川に嚆矢  
タル架橋ノ議ヲ起シ 明治二年南原橋ヲ起工翌年竣工ス  
爾来下記諸氏該橋ノ存置ニ努メ架ケ替スル事九回茲ニ  
六十年 産ヲ傾クル者多シ而シテ現橋持主下記四十七名  
ハ時代ノ趨勢ニ鑑ミ公益ノ為社会ヘ開放シ公有トス之ヲ  
永遠ニ記念センガ為当碑ヲ建立ス

昭和三年四月六日（下記人名略）

架橋の初めはただ交通の便を思う一念から私財を注ぎ込み、更に千代村・上久堅村・下久堅村（以上現在飯田市）泰阜村、喬木村、河野村（現在豊丘村）の竜東諸村をはじめ、竜西では座光寺・飯田町・鼎村・松尾村・竜丘村・川路村・三穂村・伊賀良村（以上現在飯田市）上郷村（現在町）と下伊那中部全村にわたって寄付を求めているが、年を経ていつか所有者ができたらしい。そして南原橋の講社ができてしまった。橋銭は講社の収入としていたが、時代



明神橋 橋銭板（明治45年）

豊丘村田村 料亭橋場蔵

とともに近隣諸橋が無料となったので、橋の所有権を放棄し同時に橋銭を廃止した。

#### (五) 橋の名前

天竜川は諏訪湖から遠州灘までに六〇数橋がある。どの橋もその土地の人々に取って大小の差こそあれ、必要欠くべからざるもので、したがって、どの橋にも様々な苦心努力のあったことは争われない事実で、そのため完成の暁には人々の思いをこめた橋名がつけられた。それぞれの橋の名前を拾ってみると、同じ所に架けられている橋でも、架け替えの時に橋名が変わっているものもある。天竜峡の姑射橋は初め太田橋と呼び、後に姑射橋となって今日に及んでいる。このように橋名の変った橋がかなりあるが、現在の橋名で調べて見ても、橋ができたことを喜んでいる人々の心根が見える。

一番多いのは地名をとった橋名で、全橋の半数以上の三八橋である。これは橋の所在地がわかるもので、やはり自分たちの所にある橋という土地の人々の誇らしげな気持ちが読み取れる気がする。所が川の左岸の地名をとったものが二三橋でこれに対して右岸の地名はわずかに九橋、地名が川の両岸にわたるものが五橋、両岸の地名を省略したも

のが一橋ある。平岡村と神原村（いずれも現在は天竜村）の間の平神橋がそれである。

なぜ左岸と右岸にこんな差を見せるのか、ちょっと異様に思われるが、左岸は概して山地が多く、右岸は平坦地が多く、したがって人口の集中した町部が右岸に多い（伊那市・駒ヶ根市・飯島町・飯田市・浜松市など）。そのため、左岸の村々の人々は交通・政治・商業の中心地の町部へ出る機会が多く、橋の必要性を右岸以上に感じたために架橋に努力したからであろうと考えられる。

次に多いのは天竜橋で七橋あるが、内一橋は天竜大橋という。駒ヶ根市下平と同市中沢間のもので、最初は明治三二年架橋の橋脚式で、伊那谷としては比較的長い橋だったから殊更に大橋と名付けたらしい。天竜橋というのはどうも個性的でないが、左岸または右岸だけの名をとるのは偏りすぎるから、川の名を採るのが無難との考えかと思う。

これに対して個性的なものに、姑射橋を筆頭に、龍田橋・長瀬橋・桜橋・櫓橋・南宮橋・宮ヶ瀬橋など、川瀬の状況や付近の眺めを織り込んだ、文学的とも言えそうな橋があるかと思うと弁天橋・水神橋・明神橋など川や水にちなむ神々の名をつけた橋もある。天竜川には川中の岩礁に弁天様を祀った極めて類似した島が三か所ある。飯田市松尾と

下久堅の間の弁天島近くに弁天橋がある。

長い間橋を欲しいと人々が願っていた所へ橋ができたので、いつまでも傷むことなくの願いを込めて名付けた万年橋は豊丘村河野と高森町山吹を結んでいる。万年橋が人々の願いで名付けられたのに対し、原田橋は原田久吉翁に対する近村の人々の感謝の表われ。

伊那市には毛見橋という変わった名の橋がある。伊那市狐島と伊那部間の橋である。この辺りから下流右岸の西春近・宮田、左岸の殿島・田原へかけては高遠藩の穀倉地帯で、高遠藩は毎年の秋の収穫前に稲作の出来具合を調べるため、毛見（検見）役人を派遣した。そうした幕藩時代の名残をとどめた橋名である。

下伊那郡松川町と豊丘村河野を結ぶ台城橋なども歴史的由緒に繋る橋といえよう。武田信玄は東海道方面へ進出するに当たって、伊那谷に三か所の重要拠点置き、それぞれに重臣を置いて守らせた。高遠城・大島城・飯田城である。大島城は三方を天竜川が取り巻く、つまり、城が天竜川に突出した堅固な地形で、里人はこの城を台城と呼んでいた城の東南麓から対岸へ架けられた橋である。

先に駒ヶ根市下平から中沢へ架けられた天竜大橋のことを記したが、更に上流の伊那市に伊那大橋、箕輪町には単

に大橋と名付けた橋がある。下流の下伊那地方の橋と比べてそれほど大きな橋ではない。伊那大橋は伊那市の中心部から古町を過ぎ、高遠を経て甲州街道金沢宿に至る金沢街道の橋であり、箕輪町の大橋は伊那街道から追分で別れて平出、岡谷を過ぎて中仙道に通ずる岡谷街道の橋である。この二つの橋は大橋とはいっても橋の大きさではなく、重要路線の橋という意味が多分に含まれているといえよう。

上伊那郡東春近村（現在は伊那市）は、天竜川に沿った広大な水田地帯を持つ純農村であるが、山は天竜川の段丘崖の僅かと、対岸西春近村（現在は伊那市）の藤沢川の奥地にあるばかりであった。金肥のない時代には山の草が唯一の肥料源であったから、草がなければ農業は出来なかった。したがって東春近村の人々は天竜川を渡って藤沢川上流の山へ草刈りや落葉掻きに行かなければならなかった。ところが、東春近から天竜川を渡るには、村の中央にある殿島橋があるばかりだった。村の下手の下殿島や田原の人々は藤沢山を目の前にして上流の殿島橋を渡ると、矩形の三辺を歩くことになって、いかにも不便である。そこで田原から対岸へ渡る橋を架けた。これが山口橋で、これほど生々しく生活に直結した橋名も珍しい。

天竜川の橋のいくつかを拾って、その名のよって来ると

ころを探って見たが、どの橋にも昔の人々の様々の思いが潜んでいて感慨の深いものを感じる。

#### 四 天竜川で拾った話

##### (一) 吊り越し

天竜川を越すための手段として、橋の事を今まで書いてきた。川を越えて対岸へ渡ることは、古来から人々の願望であった。それゆえに莫大な費用をかけ、異常なまでの努力を傾けたのである。渡し船、架橋と次第に便利になったが、その過程でもう一つ川越えのため特殊な方法のあったことを書いておきたい。吊り越しである。

明治三十八年、生田村福与（現在松川町）の倉平岩男は台城（大島氏の城跡で戦国時代に武田信玄が伊那谷を制圧した時、重要拠点として修築した城跡）に吊り越しを架けることを計画した。

当時台城に最も近い定橋は、南向村（現在上伊那郡中川村）の坂戸橋と下流の南原橋だけで、その他は、昨日まではあったが今日は流されてしまっていない、というような頼りない土橋か渡し舟であった。倉平がこの不自由さを除き

たいと考えたのが吊り越しである。吊り越しは川の両岸に立てた櫓の間にワイヤーを張り、滑車を付けた木製の箱を掛け（屋根付きで前後に入口がある）箱の中を通って、兩岸の櫓に繋るロープを別に張る。乗客が乗ると、運転者が櫓に掛けてある鉤を外すと箱は滑りだす。中程まで行くとワイヤーがたるんで動かなくなるので、運転者は箱の中を通っているロープを力一杯たぐって進む。対岸へ付くと鉤を櫓に掛けて乗客が下りる。手動式ロープウェイというべきものである。甚だ危険で、非能率的な乗り物であったが、それでも川を渡らなければならぬ人には重宝がられた。天竜川にただ一か所だけあった特種な渡し具であった。それから三年後に台城橋が竣工して吊り越しは姿を消した。

##### (二) 橋のないため栄えた舟運

明治一〇年を過ぎると、世は車時代を迎えつつあった。ひたひたと押し寄せる車時代の機運に応じて、長野県議会では明治一五年八月、七道開鑿の議案を可決した。これは主として県境に接する道路であった。

飯山から新潟県境まで

上田から群馬県境まで



宮の越から岐阜県境まで

上田から松本まで

大町から新潟県境まで

塩尻から山梨県境まで

飯田から愛知県境まで

伊那谷の道路は他の六路線と比較して劣っていて、飯田以南だけを改修しても飯田以北を改修しなければ意味をなさない。そうした事情があつて、飯田以北の伊那街道が改修されたのは、明治二五年であつた。こうした中で車時代は急速に進み、道路改修とともに伊那街道は荷馬車の列が南へ北へと引きも切らぬ賑いを見せ、沿道の村々には荷馬車引きが続々と生れた（運送引きといつた）。

明治三〇年代も半ばを過ぎる頃からは、アメリカから石油が大量に輸入され、東南アジア地方から米の輸入も多くなり、それらの物資が横浜・東京、さらに信越線經由で篠井から松本・塩尻と運ばれて、塩尻からは荷馬車によって伊那街道を流れ込んできた。

伊那街道は既に改修され、荷馬車の通行が便利になつていたが、竜東（天竜川左岸）は道路が不備で山坂が多く、殊に東春近村（現在伊那市）と東伊那村（現在駒ヶ根市）との間および葛島（現在上伊那郡中川村）と福与（現在松

川町）の間は険しい断崖が川に迫つて、道がとぎれて交通不能であつた。その上天竜川には橋がほとんどなかった。そのため、西側の伊那街道は陸続と石油や米を積んだ荷馬車を通つても、東側の村々へそれらの重量物資を運ぶことができなかった。渡船場は各所にあつたが、川岸が浅いため、重量物を積むと船底が川底へついて船が動かなくなる。どうしても川瀬の深い所に船を繋ぎなければならぬ。この不便さに目をつけたのが南箕輪村（上伊那郡）の加藤敬亮、伊那町（市）の中村奥次郎・松崎竜之助・城倉代三郎らで、伊那街道と天竜川が最も接している場所を選んで、そこから竜東の村々の川岸へ船を着けて、物資を運搬しようと考えた。明治三六年三月七日、四人の名前で天竜川通船営業を伊那警察所長矢島音弥に出し、同月二八日認可を得た。続いて三六年四月伊那町入舟町の川岸に棧橋新設工事願いと、同所河川敷使用願いを県知事関清英に出して許可を得た。ところがこの計画の途中で松崎と中村が不仲になり、通船開始にならず、翌三七年八月になつて中村奥次郎が単独で通船を開始した。中村がこの通船に意欲的であつたのは、彼の自家営業が穀屋で、米・砂糖・肥料・石油など重量物を飯田方面に送つていたが、今までの方法では運賃がかさむのと、川船利用ならば橋のない竜東各地へ容易

輸 入 品 調 御 届

豆粕 四車 過燐酸肥料 ラングーン (米)	一枚七貫匁 三五〇 呎 二〇〇袋	一車二六〇枚 一呎一〇貫匁 一袋二七貫匁	此代金一五六〇円 此代金五四三円五〇銭 此代金一八〇〇円	一枚代一円五〇銭 一呎代一円五五銭 一袋金九円也
-----------------------------	------------------------	----------------------------	------------------------------------	--------------------------------

に物資が送れることの二点にあった。

明治三十七年二月二〇日に彼が届け出た通船以前の運賃を見るに、

輸入品調御届

右の通りにて御座候

明治三十七年二月二〇日

上伊那郡伊那町 甲三〇八

中村奥次郎

期間が明記されていないが、かなり大きな商売をしてい  
 たらしい。中村の通船が始まったのは明治三十七年八月七日  
 であるが、その實際を同家の『回漕部貨物出入帳』から一  
 部を拾って表に整理して見る。

発船覚え帳には三十七年中に三〇日、三十八年六七日、三九  
 年六月五日までに三八日を記録している。これから後も

ちろん発船しているだろうが、本帳はこれまでである。

荷受人の住所を見ると、上伊那では殿島(伊那市)、東  
 大久保・中沢(以上駒ヶ根市)、日曾利・葛島・渡場・坂  
 戸(以上中川村)が竜東で、田島だけが竜西である。下伊  
 那では福与・河野・田村・伴野・阿島・知久平が竜東で、  
 竜西は終着時又のみである。田島は伊那街道が西山の近く  
 を通っているため、その恩恵が薄いので、川船を頼ったも  
 のとみえる。

船の積み荷はラングーン米、石油(錨・イントル・コー  
 モリ)塩・大豆・小麦・豆粕・ビール・酒などが主である。  
 発船日数は前記のとおりであるが、船の数は不明である。  
 多くの場合は一日一艘であろうが、明らかに三艘下った日  
 もあるところから、一日に二艘三艘下った日もありうる。  
 船夫名は一人しか書いてないが、それは責任者(平岡方面  
 では船庄屋といった)で、もちろん三人づつ乗った。帳簿

発船日(明治)	荷物種類と量	運賃	発送人または船頭	荷受人
三七年 八月 七日	白米 拾俵	二円六五銭	豊島屋	知久平 山下伝之助
八月 八日	白米 拾俵	二円六五銭	船夫 小沢修蔵	同右
八月 八日	ラングーン二二袋	五円六〇銭	豊島屋	同右
八月 八日	ラングーン二四袋	六円五二銭	同右	同右
八月 九日	ラングーン 四袋	一円八七銭	同右	同右
八月一〇日	ラングーン 七袋	三円二三銭	同右	同右
八月一〇日	ラングーン 六袋	二円七九銭	豊島屋	山下伝之助
八月一〇日	ラングーン 六袋	二円七九銭	豊島屋	同右
八月一四日	石油 錨 一箱	九円五〇銭	船夫 竹本与一	羽場照治
八月一七日	ラングーン二〇袋	九円三一銭	同右	山下伝之介
八月二〇日	塩 小長 二七俵		豊島屋	下田縫吉
(中略)				
一〇月 三日	ラングーン 八袋		豊島屋	市瀬健三
一一月 二日	箱入りビール三〇箱		船夫 野口徳三郎	湊屋茂作
一一月 四日	石油 一八箱		田島	中西屋
一一月 五日	塩 三〇俵		伴野	菅沼松吉
一一月 五日	塩 二五俵		右同	大原屋 定太郎
(中略)				
三八年 二月一〇日	古撰塩 二五俵	二円一三銭	豊島屋	田村 大丸屋代治郎
二月二日	コーモリ 三			



二月二日	タンク	一	五二銭	河野	久保田小一郎
二月二日	古撰	三二	四四〇七銭	河野	塩沢金太郎
二月二日	タンク	四	八〇銭	同右	
二月二日	タンク	三		同右	
二月二日	石油	五		同右	福与 矢野作二郎

に載っている船夫は、小沢修蔵・竹本与一・野口徳三郎・村井幸松・作平・米沢菊次郎・浦野留吉・北島新六・小池伊太郎・福島浅吉・片桐六弥・原田定三・勇吉・吉川恵作の一四人である。入舟く時又間は往復三日を要したから、この一四人は船庄屋で、この他にも二、三〇人の船夫がいたものと考えられる。帳簿に載っている荷受人は三五人あるが、田島の二人以外は全部竜東である。以上しばしば述べたように中村の通船は竜東の村々へ物資を送るのが目的であったことがわかる。それというのも、天竜川に橋がなかったからで、彼の目算は見事の中したが、やがて、明治四〇年から順次各所に吊橋ができる、荷主も荷受人も危険な舟運から荷馬車に乗り換え、中村の舟運は止んだ。

(三) 原田橋

静岡県の佐久間村(町)は村の中心を天竜川がS字状に

流れ、村は中部・半場・佐久間と三分されている。耕地が少ない上に天竜川は深い低地を流れて、水田は皆無といつてよい程である。佐久間村のみでなく、隣村の山香村も同様、更に城西村・奥山村(水窪町)もわずかの水田で到底自給は不可能、否ほとんども輸入に頼る村々である。

この四か村は伊那谷の米に頼っていた。この米を下条米と呼んでいたが、もちろん下条地方だけでなく、飯田盆地の米が大部分であった。四か村で消費する米は川舟で天竜川を下って中部へ着いた後、険しい崖道を通って佐久間へ、そこから傍示峠を越えて城西村、さらに奥山村へと運ばれた。また、川を渡って半場へも運ばれた。伊那谷の米はこの四か村までで、それより下流の竜山村・竜川村は浜松平野の米が天竜川を上ってきた。別府村(現下伊那郡上郷町)の原九十郎は、寛文年間(一六六一〜一六七二)から既に天竜川を船で米を下ろしているが、天和三年(一

請取申米之事

遠方舟より  
 一 貳拾七俵 但納四斗入  
 右ハ中部村 又右衛門 舟より  
 俵俵ニ請取置申候 以上  
 天和三年 中部村  
 亥十月二十六日 寄田四郎兵衛  
 別府村 原次郎右衛門(九十郎)殿  
 追而此方にて右の米御払  
 被成候ハハ早々御差出可被下候(飯田市本町 原家蔵)  
 請けとり申す米の事  
 一 二十七俵は ただし四斗入り  
 右は中部村 又右衛門の舟から  
 俵のままたしかに受け取ってあります  
 こちらで右の米をお売り  
 なさるなら早々お手紙を下さい  
 天竜川の船で運ばれる米を頼りに暮している四か村は、  
 一旦洪水で川船が止まると大変な事になる。一日や二日な  
 らともかく、場合によると半月も二十日も船の下らない事

六八三) にはついに中部まで米を舟で送った。

請取申米之事

一 貳拾七俵者但納四斗入

右ハ中部村 又右衛門 舟より

俵俵ニ請取置申候 以上

天和三年

中部村

亥十月二十六日

寄田四郎兵衛

別府村 原次郎右衛門(九十郎)殿

追而此方にて右の米御払

被成候ハハ早々御差出可被下候(飯田市本町 原家蔵)

請けとり申す米の事

一 二十七俵は ただし四斗入り

右は中部村 又右衛門の舟から

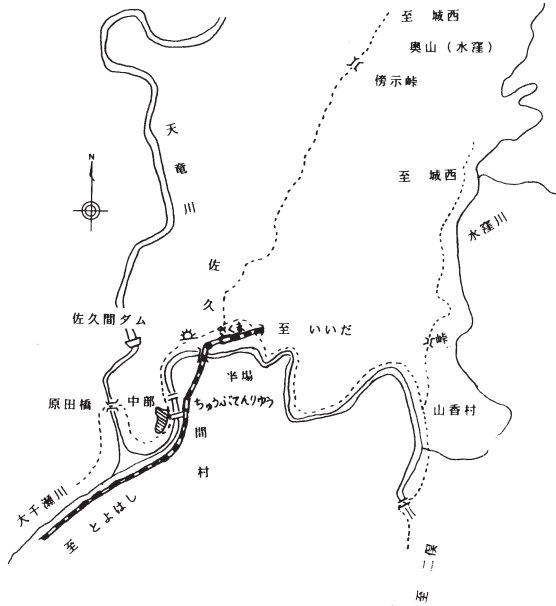
俵のままたしかに受け取ってあります

こちらで右の米をお売り

なさるなら早々お手紙を下さい

天竜川の船で運ばれる米を頼りに暮している四か村は、  
一旦洪水で川船が止まると大変な事になる。一日や二日な  
らともかく、場合によると半月も二十日も船の下らない事

中部付近要地図



天竜川の屈曲を見れば、いかに山が迫っているか想像できる。

もあった。伊那谷の米が下らないと、東海道方面の米を頼らねばならないが、川が荒れているかぎり、浜松平野からの米はこない。だから、豊橋方面の米が陸路を中部の対岸まで運ばれてくるが、川を越すことができない。対岸の俵の山を眺めて飢餓に苦しまなければならなかった。中部・佐久間・山香・城西・奥山の人々は「橋さえあればなあ」と、天竜川の濁流を眺めて空腹を抱えていた。

この事を知った原田久吉は、天竜川に橋を架ける決心をした。久吉は天保七年（一八三六）中部に生れ、若くして横浜に出て商売を営み、巨万の富を蓄えていた。故郷の人々のために、大正二年九月起工し、大正四年四月竣工まで一年半の歳月を費やし、私財一万五千円を投じて架橋した。郷人の喜びは非常なもので、四月三日の渡橋式には、村々の当事者は無論、小学生まで参列して盛大を極めた。渡り初めは七九歳の久吉と、八一歳の姉と七七歳の妹の三人で行なった。里人は久吉の徳をたたえて原田橋と命名し、同年六月橋畔に原田橋の碑を建てた。碑の題額は公爵久我通久の「種徳賑郷」で、建碑は佐久間村・浦川村・城西村・奥山村の村民一同である。

(四) 夜通し歩いた校長先生

満島は平岡村（現在の天竜村）の中心部で、役場も学校も郵便局もここにあった。満島と川一つ隔てた対岸は松島部落で、呼べば答える指呼の間である。大正八、九年頃、満島小学校の校長は松島部落の宮沢一雄先生であった。先生の家から見ると学校は目の前の小高い丘の上に見えて、直線距離なら六、七百メートルもあろうか、始業の鐘の音が手にとるように聞こえる程の近さだった。その頃、松島と満島の間にはまだ橋がなく、先生の家から三、四分下ると渡船場があった。先生が家を出て渡船場へ下って行くのを見ると、まだ子供が出かけない親は

「先生が行くで早く行かんと船に遅れるぞ」

子供はあわてて家を飛び出す。渡船場にも四、五人の子供がいる。

「お早ようございます」

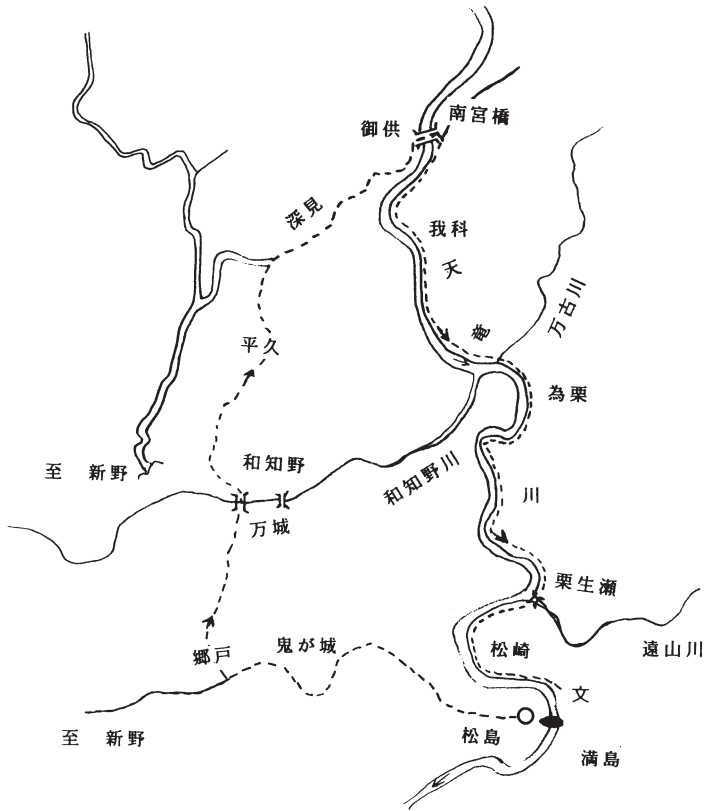
「おお、お早よう」

毎朝同じ挨拶を交わして一緒に船に乗った。船の中で立っていると危ないので、いつも船頭さんは坐れ坐れと同じ注意を繰り返す。船に坐って棒で川水をたたいて遊ぶ男の子もあった。船から上がると、石畳の坂道を一五分も歩けばそこが学校である。山間部の通学とすればごく近くて楽な

ものだった。

だが一度び大雨となると、物凄い濁流が渦巻き奔流して、危険で船も出せなかった。そんな日は子供達は当然のことのように学校を休んだ。それは親も学校の先生も仕方のないこととしていた。けれど校長先生はそうはいかない。雨の多い季節で、明日は渡しが止まるかと心配な時は、帰宅を見合わせて学校に泊まるか、満島の親戚へ泊まるように心がけていた。それでも時には帰宅後急に大雨になるのもあった。そんな時の先生は、家族が心配して止めるのも振り切って、夕食後雨具をまとい提灯（ちようちん）を持って、裏山の急な山道を登った。

この道は松島から新野へ抜ける古い道である。胸を突くような急坂を一時間近くもかかって二キロ余り登ると鬼が城に出る。そこから南向きの斜面を横手に取って七、八百メートルも行くと十字路に出る。そこで新野道に別れて右手に入ると、道は更に細くなってそこに二、三軒の家がある。郷戸で、ここから和知野に面した北向きの急斜面を一キロ余りまっすぐに下ると、和知野川畔の万城に出る。闇の中に和知野川の咆吼が底気味悪く聞こえる。でも幸いなことに橋は無事である。橋を渡ると大下条村（現在は阿南町）和知野である。ここには二、三〇戸の人家があるが、



- 渡船場
- 文 満島学校
- 校長先生の家
- 校長先生の夜通し歩いた道

校長先生の夜通し歩いた道

夜更けの豪雨で灯りのもれる家もなく死んだように静まりかえって、合羽を打つ雨足だけが耳につく。和知野は深い谷底から階段のように人家が上へ点々と散らばっている。その家々の間を縫って平久まで登ると、そこから下り坂になって大下条村の中心深見に出る。山道の途中で木の下に入って幾度かローソクを替えてきたが、雨があまりひどいので、つい懐中時計も見なかった。先生は道端のタバコ屋の軒下に入ってローソクを取り替え、腰の手拭をとって首や手を拭い額の汗を拭いてから、チョッキのポケットから時計を出してローソクの明りにかざして見た。午前零時を過ぎていた。一休みするとまた歩きだした。深見からは道も良く、下りなので、一時間足らずで天竜川畔の御供に出た。ここには明治四三年に架けた南宮橋がある。この橋を渡る以外に先生は満島学校へ出勤する手だてはない。幅六尺（一・八メートル）そこそこの吊橋だが、険しい山道を歩き和知野川の土橋をヒヤヒヤ渡ってきた先生には、まるで大船に乗ったようで、足の下を魔の濁流が流れていても何の不安も感じないのみか、橋の上から流れの様子を覗いて見ようとするとほどゆとりがあった。けれど川は闇の中に吠えているばかりだった。

南宮橋を渡ると秦阜村温田で、ここまで来るともう六割

がた歩いたことになる。ここから満島までは道こそ天竜川沿いの細道だが、比較的平らで、この地方唯一の竜東線という道である。我科を過ぎ、万古川を渡って為栗に着いた。川端に三軒の家がある。ここはもう平岡村である。栗生瀬で遠山川の吊橋を渡り、松崎を経てようやく満島に入った時は午前六時に近かった。先生は校庭の端に立って、昨夜悲壮な思いで出かけた我が家を見た。まだ家の庭先に家族の動きはみられなかった。

やがて先生は合羽を脱ぎ、草鞋をとぎ、濡れたキャハンを外して教員室に入ると、はじめてきせるを取り出しマツチをすった。

#### (五) 水車船

これは橋と関係はないが、伊那谷では考えられぬ珍しい話であるから、寸楮を借りて書き残しておく。中野町（静岡県）や池田町やずっと下流の金折あたりの天竜川には、大正の末期まで水車船があった。川のあるべく流れの早い場所を選んで、水車を外側に取り付けた船を繋ぎ止める。水の流れで水車がまわる。船の中に臼を据え付けて米搗きをした。平野部では伊那地方で見るとような水車はできない。踏み臼で米を搗かねばならなかった。そこで水の流れを利

用した水車船が考えられたものである。電気精米ができる時代になっても、水車船が長い間廃止されなかったのは、搗いた米が格別うまくて、寿司屋や料理屋からは是非にとせがまれたからだとののである。

## 五 姑射橋物語

明治一五年一〇月、日下部東作（鳴鶴）は天竜峡に遊び、その奇勝絶景に感嘆して十勝を選んだ。姑射橋はその一つで、水に迫る奇岩怪石上に架けられた刎橋は、兩岸の紅葉を結ぶ虹の掛け橋。まさに仙境に通ずる橋と見た。感胸に迫って得意の筆をとって一詩を賦した。

姑射橋上来 地僻心自静

何必方外尋 人間有仙境

と。姑射山は仙人の住む山という中国の故事からこの命名となったものであろう。

大天竜の激流を兩岸から絞っている天竜峡では、渡船も不可能である。しかし、兩岸には今田村、川路村（現在飯田市）をはじめ多くの村々があって、人々の生活上、川を渡ることはどうしても必要であった。明治一〇年長野県町

村誌によると、天竜峡に一番近い渡船場は上流の今田の渡しであるから、天竜峡兩岸の人々が対岸へ渡るには今田の渡しまでの大変な迂回をしなければならなかった。

橋を欲しい。橋を欲しいの願いが積もって、明治一〇年、竜江村（現在飯田市天竜川左岸）の沢柳善十郎が中心になって立派な橋ができ、太田橋と命名された。橋の名は沢柳の屋号太田から取ったという。この橋は前記の通り日下部鳴鶴によって姑射橋と命名されたが、これは沢柳が甲州の猿橋を見て架橋の工夫をしたと伝えられるが、実はこの橋の完成が明治一〇年で、それより早く明治三年南原橋が刎橋方式で架けられているから猿橋説は疑問である。

日本三奇橋といわれる猿橋は、あたかも兩岸から猿が手を延ばして繋ぎあった姿を彷彿させる姿で、兩岸から刎木を出して中央で繋いだものである。伊那谷最初の刎橋は南原橋であるからこれこそ猿橋を見習ったものかもしれない。

それはともかく、姑射橋こそ伊那谷橋梁構造史を物語るものである。すなわち、伊那谷定橋として最初のものは刎橋で、次に考案されたのが吊橋方式で、姑射橋は明治三八年これを完成し、更に交通量の増大に対応するために、昭和一一年コンクリート造りの永久橋とした。この橋ができ

た時、鳴鶴をして、仙境に通ずる夢の掛橋と感嘆せしめたイメージを破壊するものだとの批判もあったが、その後、交通事情の激変によって更に近代的な上トラス式鉄橋を昭和四六年完成し、姑射橋本来の名称とは程遠いものとなり、時代の推移を思わされる。

(本稿は今村父子編著『天竜峡』に負うところ多し)



## 日下部新一（くさかべしんいち）

明治39年10月下伊那郡豊丘村河野に生れる。  
長野県下で小中学校の教師を35年間勤めた。  
現在 県史地方委員 県民芸術祭運営委員。  
平成2年9月 多年の人形芝居保存活動に対して「中日社会功労賞」  
が授与された。

著書 「黒田人形」「木曾のお伝馬」「上郷町誌」  
「天竜川交通史」「市村威人先生伝」  
「未来への教育」等々  
編集 「市村威人全集」  
共著 「上郷町誌」

## 天竜川の橋

昭和64年1月6日 発行  
平成3年7月20日 第2刷

企画 発行	建設省中部地方建設局 天竜川上流工事事務所	長野県駒ヶ根市上穂南7-10 〒399-41 ☎0265-82-3251
著者	日 下 部 新 一	長野県下伊那郡上郷町高松 〒395 ☎0265-22-7405
編集	(有)北原技術事務所	長野県南安曇郡豊科町高家5279 〒399-82 ☎0263-72-6061
印刷	双葉印刷(有)	長野県松本市城東2-2-6 〒390 ☎0263-32-2263

表紙：レザック・つむぎ(こうぞ) 本文：書籍用紙70kg 本文：9ポ

## 「語りつぐ天竜川」の発行にあたって

天竜川は独特の河川形態をもつ河川です。上流部は諏訪湖が洪水を調整して比較的穏やかな表情をしています。多雨域を後背地にもつ三峰川、小渋川、太田切川などの支川を合流するたびに、洪水とともに大量に土砂を受け入れて一気に急流土砂河川の様相を呈し、途中多くの狭窄部の間に氾濫原を形成してきています。

一方この氾濫原は伊那谷の穀倉地帯でもあり、地先の人々は出水の度に氾濫する天竜川との間に涙ぐましい闘いを繰り返してきました。

この天竜川の氾濫を鎮め水を高度に利用するための地元の長い営為の後を受けて、昭和12年から砂防を、昭和22年から河川を国が直轄事業として取り組むようになり、それぞれ50年及び40年を経過しました。その間、地域の皆様から絶大なご協力を賜り、以前と比べると天竜川の安全性は格段に向上いたしました。

しかし安心は出来ません。絶えず流域の変貌をみつめて、河川施設の整備運用や維持管理を図っていかねばなりません。

また、天竜川は地域の人々の情操のうえでも深い関わりがあり、独特の風土や文化を育ててまいりました。河川を危険なものとして遠ざけたり、水があるからといって過度に取水してしまってはなりません。治水利水について一応の成果をみた現在、地域にとって望ましい天竜川の姿を考え実現していくことがこれからの課題であると思います。

私たちは、天竜川流域の自然立地・生態及び人びととの係わりなどについてより深く理解するよう努め、より知恵のあるものに仕上げたいと考えるものであります。

「語りつぐ天竜川」は以上の趣旨に基づいて、天竜川の治水に関する地域の経験や知見を収集周知し広く地域共通の知識とすることにより、よりよい天竜川を築いていきたいと考え発行するものです。

なお、ご執筆いただいた方々には、自由な立場でお考えを披瀝していただいたため、建設省としての見解とはならない場合があることを付言いたします。

今後とも天竜川の治水について皆様のご指導ご鞭撻をお願いいたします。

建設省中部地方建設局天竜川上流工事事務所  
所長 清治 真人

## 「語りつぐ天竜川」目録

- |                          |        |
|--------------------------|--------|
| 1. 伊那谷の気象                | 米山啓一著  |
| 2. 天竜川上流域の立地と災害          | 北沢秋司著  |
| 3. 天竜川に於ける河川計画の歩み        | 鈴木徳行著  |
| 4. 総合治水の思想               | 上條宏之著  |
| 5. 総合治水と森林と              | 中野秀章著  |
| 6. 伊久間地先に於ける天竜川の変遷       | 松澤武著   |
| 7. 天竜峡で見た天竜川水位の変遷        | 今村真直著  |
| 8. 村境は不思議だ               | 平沢清人著  |
| 9. 諏訪湖の富栄養化と生物群集の変遷      | 倉沢秀夫著  |
| 10. 諏訪湖の御神渡り             | 米山啓一著  |
| 11. 理兵衛堤防                | 下平元護著  |
| 12. 近世 天竜川の治水 -伊那郡松島村-   | 市川脩三著  |
| 13. 川筋の変遷 -天竜川と三峰川の場合-   | 唐沢和雄著  |
| 14. 伊那谷山岳部の降雨特性          | 宮崎敏孝著  |
| 15. 天竜川の橋                | 日下部新一著 |
| 16. 伊東伝兵衛と伝兵衛五井          | 北原優美編  |
| 17. 天竜川の魚や虫たち            | 橋爪寿門著  |
| 18. 天竜川のホタル              | 勝野重美著  |
| 19. 天竜川流域の村々             | 松澤武著   |
| 20. 小渋川水系に生きる -人と水と土と木と- | 中村寿人著  |
| 21. ものがたり 理兵衛堤防          | 森岡忠一著  |
| 22. 量地指南に見る 江戸時代中期の測量術   | 吉澤孝和著  |
| 23. 土木技術と生物学 -生きものを扱う技術- | 亀山章著   |
| 24. 戦国時代の天竜川             | 笹本正治著  |
| 25. 天竜川の水運               | 日下部新一著 |
| 26. 惣兵衛川除                | 市村威人著  |
| 27. 紙芝居 開墾堤防 -下伊那郡豊丘村伴野- | 竹村浪の人著 |
| 28. 昭和36年伊那谷大水害の気象       | 奥田穰著   |

(以上既刊)