

第4章 江戸文化と舟橋・浮橋

第1節 中世から近世の江戸の川と橋

10世紀ころまでの隅田川の渡河は、『類従三代格』^{既出}などの史書や『古今集』の詞書、『伊勢物語』¹などの物語・紀行に記されているように、主として渡舟で行っていた。当然筏も用いていたであろうが、その資料はほとんど残されていない。隅田川舟橋の記録は、天慶5年(942)の浅草寺縁起絵図・附記²が最も古い、その真偽は定かでない。11世紀になると舟橋は、軍事作戦用に関東平野にも度々架けられてきた。『とはずがたり』^{既出}によると、作者の二条(1258-?)が正応3年(1290)隅田川を訪れた際、清水や祇園に架けられていた橋によく似た「須田川の橋」の記述がある。隅田川は、『葛西志 卷之二』³には、墨田川・角田川・住田川・須田川・墨多川がすみだ川に通じて用いられたとする。また、武蔵風土記に染田川とあるのは、染はいにしへの墨のことを意味したとしている。

現在隅田川の左岸北部を占める墨田区は、昭和22年(1947)に当時の向島区と本所区が合併したときに、住民の意向を尊重して隅田川にちなんで墨田区とされた。隅ではなく墨の字を用いたのは、隅が当用漢字になくまた隅田川が正式の川名でなかったことによる。現在隅田川は荒川下流の岩淵水門から先をいうが、通常は東京都墨田区鐘ヶ淵から下流をさしている場合が多い。明治29年(1896)4月8日制定の河川法により、隅田川は荒川水系であることから、公的には荒川であった。69年後の昭和40年(1965)施行の改正河川法により、北区志茂4丁目(新岩淵水門)から東京湾河口までが正式に隅田川となった。

万葉集の辯基上人作「亦打山暮越行而廬前之、角田河原爾獨可毛将宿」の角田川は、先達⁴の意見では紀伊国のすみだ川であるとし、古来須田川をふくめ浅草の地名・川名には紀州地方との関連性が高いとする説が存在している。

『吾妻鑑』治承4年(1180)10月の条の源頼朝が、「太井・隅田の両河を渡らるる」の舟橋架橋をはじめとして、中世の隅田川には舟橋に関する多数の記録が存在している。太井川は渡良瀬川と合流して江戸湾に流れ、また太日川とも呼ばれていた当時の利根川のことである。現在の利根川は江戸時代に東遷させられ、銚子で太平洋に注いでいる。隅田川は、左岸下総国隅田村と右岸武蔵野国橋場村との間を、「南に流れ二里あまりにして海に入る」の既述がある。中世の荒川または入間川は、隅田川となって江戸湾に注いでいたが、これ等の河川の流路は、江戸幕府の利根川東遷工事完了までは、洪水の度に大きく変化していた。今の埼玉県を流れる元荒川・綾瀬川などは当時の荒川・入間川の名残である。

花園天皇時代(1310年頃)の『夫木抄』^{既出}に、「この歌は康元元年(1256)鹿島の社にもうでけるに、角田川の渡りをみれば、かのわたりいまは浮橋を渡したれば」の詞を付した、藤原光俊(1203-76)⁵の次のような歌が載せられている。「隅田河むかしはきかずいまこそは身を浮橋のある世なりけれ」。この歌からは13世紀初頭の隅田川には、常設の浮橋が架設されていたと判断される。

武蔵国と下総国境の隅田川は、古くはあすだ川・須田川とも呼ばれ、あるいは宮戸川とも称されてきた。東岸の住民はこの川をあすだ川・須田川とよび西岸の人々は浅草川と称していたとする説もある。万里集九^{既出}は、江戸城の最初の礎を築いた太田道灌(資長:1432-86)から、文明17年(1485)江戸に招かれ訪れている。『梅花無尽蔵』^{既出}の二の巻七 絶詩自注に「道灌公為攻下総千葉、構長橋三條、其所號橋場」がある。『東京市史稿』や『葛西志』の諸説は、橋場は現在の東京都台東区橋場1丁目付近で、この長橋は舟橋であるとしているが、3本の舟橋を同時に架けることはありえなく、三條は一条の写し間違いであるとしている。軍事用の架橋でもあったので、この橋の舟橋の可能性は非常に高い。

江戸文人・詩人・風流墨客は、隅田川をフルネームでの呼称は少なく、隅川・墨川・墨河・墨水・澄江などを愛好していた。家康の江戸討ち入り以後の時代、浅草の吾妻橋から下流は浅草川・みやこ川・両国川・大川とも呼ばれ、江戸の文人墨客は澄江・墨水と称し、特に将軍吉宗の桃・桜・柳の植樹以降⁶は、左岸の墨田堤(向島堤)

を墨搥^{ぼくたい}と愛称し、花見・雪見の行楽場所としていた。日本堤は右岸待乳山の山麓から現在の上野台地の三ノ輪(現、東京都台東区浅草7丁目から日本堤1・2丁目)にかけて築かれ、この土手道は猪牙舟で浅草河岸にあがった遊客の吉原へ通う通路に用いられていた。この二つの墨田川堤は、平面的にV形を構成し、隅田川の氾濫が江戸低地へ直接急激に及ぶのを防止していた。日本堤の築堤は、待乳山を崩した真土を用いて行われていた。

文政12年(1829)の『御府内備考』⁷には、浅草川は「荒川的一名なり。浅草の東辺を流るるゆへに呼名とす。また大川とも、宮戸川とも、墨田川とも称す。」とあるので、隅田川は荒川の続きであることがこの時代の江戸では理解されていた。

『武州文書』⁸には、永禄年間(1558-69)、天正14年(1586)および天正17年(1589)の3度の江戸舟橋構築記録が見える。このように中世から、江戸湾に注いでいた隅田川・太日川の河口域には、たびたび舟橋が架けられた。これらは種々の史料から推測すると、戦争目的のみではなく常設橋としても用いられていた場合があると、と判断しても差し支えは無いと考えられる。戦国武将は、上杉謙信の例を引くまでもなく、領内交通の要所に橋を架け、通行料を徴収していた例が多く見受けられる。戦国時代の史料「北条家印判状および写」⁹によると、隅田川には天正4年(1576)から14年の間に、6回の舟橋架設の記録があり、構築材料の「大縄・竹・薦・スノコ」など領民に賦課した諸色役が記録されている。これらの舟橋が北条家の軍事目的であったことは確実であるが、軍用臨時の橋か恒設的なものであったかは明らかにされていない。

江戸開府(1603)以前に隅田川に架けられていた木橋は、千住大橋(1594)とされているが、この橋が架けられていた川は実際には隅田川ではなく、当時の利根川支流の入間川であったとされる。後の利根川瀬替えによりこの川は荒川となった。すでに述べたように六郷川には、六郷橋が慶長5年(1600)に架けられていた。これ以前にも六郷川には橋がかけられていた説があり、六郷橋創架の時期は定かではない。幕府が架けた江戸市中の初期の御入用橋は、慶長9年(1604)の平川(後の日本橋川)の日本橋、万治2年(1659)の大橋(両国橋)の創架が主なもので、当時の江戸三大橋は千住大橋、六郷橋および大橋とされていた。大橋は、武蔵・下総の2国を結んでいたのが両国橋と呼ばれていた。創架以来流出2回と焼損5回を繰り返し、また数多くの木材磨耗・腐朽による修理や架替が行われた。最後の改架は天保9年(1838)で、一般的に木橋の耐久性は20年と言われているが、この橋は、明治5年(1871)に官営木橋が架けられるまでの約40年間使用された。

元禄6年(1693)12月の新大橋および小名木川の新高橋の創架、8年(1695)堅川の新辻橋、11年(1698)隅田川の永代橋、翌12年の日本橋川の豊海橋および亀島川の亀島橋の創架が次々と行われている。さらに元禄16年(1703)には、吉岡橋(仙台堀川)・青海橋(不明)・平野橋(大横川)・入船橋(築地川)・築島橋(不明)・崎川橋(仙台堀川)・塩見橋(現大島川の二十間堀川)・海辺橋(仙台堀川)がそれぞれ創架⁹されている。

芭蕉は、「深川大橋半ばかゝりける比および新両国の橋かゝりければ」と題して、「初雪やかけかゝりたる橋の上」と「みな出て橋をいただく霜路かな」の架橋に感謝する2句を詠んでいる。俳聖以外の人の句であれば、月並みと評されるであろう。深川に芭蕉庵を構えていた晩年の芭蕉にとっては、大川を渡るのには遠回りでも永代橋を渡るか、舟で渡るのとは難儀なことであったと推定される。蕪村に比べ芭蕉は長大橋を句に詠むことはすくなかった。管見では瀬田大橋の句「五月雨に隠れぬものや瀬田の橋」があるくらいである。

新大橋は、施工中は深川大橋、完成直後は新両国橋と呼ばれていた。現在、「旧新大橋跡」の石碑には、長百間幅員三間7寸が刻まれている。安永3年(1774)には江戸町民の出資による、民営橋の大川橋(東橋：吾妻橋)が創架された。最初江戸町民からは「宮戸橋」とも称されていたが、幕府は大川橋と命名した。しかし、町民は自前の東橋・吾妻橋の呼称にこだわっていた。明治9年に木橋がかけられ、正式にこの橋に吾妻橋が命名された。安永時代の江戸五大橋には、上から順に千住大橋・大川橋(吾妻橋)・両国橋・新大橋・永代橋の名があげられている。

深川佐賀町は、寛永元年(1624)に^{こんりゅう}建立された富岡八幡宮の門前町の入り口として、かつての漁師部落は江戸の花町として繁栄していた。慶安年間(1648-51)に、小名木川南岸の大工町の河岸が発展し、江戸川を通じて利根川水系の通船(奥川船)が集まり、江戸市中への中継ぎ河岸としても繁盛していた。深川は江戸城の辰巳(巽：南東方角)に位置しているので、深川芸者は辰巳芸者と呼ばれていたが、粋で伝法でおきやんな気風は江戸町民に愛されていた。寛永年間(1624-44)から元禄(1688-1704)にかけての隅田川の東側、深川一帯の繁栄は著しく、特に

明暦 3 年(1667)の江戸火災(振袖火事)を契機に、この地域が大名下屋敷・侍屋敷・町屋敷などの住宅街として整備されていった。享保 4 年(1719)本所・深川は江戸町奉行の支配下に置かれた。江戸町奉行を勤めた根岸鎮衛(守信:1737-1815)の随筆集『耳袋』¹⁰ではこの理由として、寛政 6,7 年(1794・5)ごろ深井戸「もみぬき」(かずさぼり:上総掘)¹¹が普及し、飲料に適する井戸水が下谷・本所界限(現、東京都墨田区・台東区・江東区)でも容易に得られるようになったため、江戸城西の山の手に追加して江東深川一帯が住宅地に変化し、大名の上・中・下屋敷や 300 石程度の旗本屋敷、富裕町人の別宅の建設が増加したとしている。

しかし、財政難の幕府は御入用橋¹²の建設費・維持管理費と腐朽による損壊や度重なる火災による焼失および洪水や高波・高潮による流失橋の架け替え工事費の捻出に苦慮していた。たとえば、両国橋の場合には流失 2 回、焼損 5 回、腐朽などにより、創架いらい 10 数回の架替えが行われている。8 代将軍吉宗の時代、享保 13 年(1728)9 月の大水で両国橋は流失した。『耳袋』^{既述} 卷一の「両国橋架替えの事」に、これまでの橋工事の不祥事で度々の担当役人の交代が行われ、今回もまたおなじ事だとの手抜き工事・贈収賄工事の浮説が江戸中に飛びかった。吉宗はこの巷間のうわさを打ち消すために、大川に舟を浮かべて橋の下からも自ら検分を行い、工事関係者に「よく出来いたし候。いずれも骨折り。」の上意があり、かの浮説も忽ち止んだことが記されている。享保 14 年(1729)7 月のことといわれているが、おそらく町奉行が確認のうえでの将軍検分と推定される。享保 13 年の永代橋改修は予算に乏しく、橋幅の縮小も行なわれている。このため、前述の吉宗直々の検分騒ぎになったのであろう。享保 19 年(1734)には財政逼迫のため、これまで各個に支払っていた御入用橋の改架・修理・保全の費用を、一括して年間金 800 両で町方に請負させていた。

元禄 11 年(1698)創架の永代橋は、隅田川右岸の北新堀(現、東京都中央区日本橋箱崎)と左岸永代島(江東区佐賀町)を結ぶ長さ 100 間余りの橋で、幕府は橋の老朽化による修理・架替え、火災の類焼損失、高潮・洪水による流失被害の対策費用の負担に耐えかねて、享保 4 年(1719)には永代橋を廢橋にして舟渡しにすることをきめた。しかし、幕府は深川地区の商人たちの数回に及ぶ請願により、享保 11 年(1726)からは、橋の諸経費は深川一帯の町内負担とする代わりに、橋銭を徴収し諸経費に充当してもよいとの申し渡しがあり、関係町民たちはこれに従い橋の経営をおこなっていた。橋の両詰には番小屋を設け、武士・医師・神官・僧侶を除く一般人からは、1 人 2 文の橋銭を徴収していた。

江戸時代、隅田川に最後に創架された橋は、安永 3 年(1774)の吾妻橋で、大川橋ともよばれていた。長さ 74 間(約 133m)、幅 3.5 間(6.3m)、行桁(縦桁: closed stringer) 23 本・橋脚 84 本の規模の民営有料橋であり、武家を除く町民からは 1 人 2 文の橋賃を徴収していた。江戸最後の橋の架設は天保 9 年(1838)の両国橋の架替えて、明治 5 年(1871)までの 30 数年間、この両国橋は補修しながら使用されてきた。木橋の腐朽による耐久性の限界は、通常 20 年間とされている。

永代橋の悲劇¹³は、文化 4 年(1807)8 月 19 日昼九つ(正午)ころ、祭り見物で殺到した数千人の群集の重みで、老朽化していた橋が崩落して起こった。死者の数は千数百人といわれるが、遠く川の流れと潮流れによって流れ去った死体は、確認の様がなかった。34 年ぶりに再開され、降雨のために 3 日間日延べされていた、富岡(深川)八幡宮の祭りに興奮して押しかけた群衆は、数万或は 10 万人以上とも言われている。太田南畝は、「永代と かけたる橋は落ちにけり きょうは祭礼 あすは葬礼」の狂歌をつくった。この悲惨な永代橋の事故は、当時の人をはじめ現代に至るまで語り継がれている。翌文化 5 年には、金 4,300 両を投じて永代橋の改架が行われている。

『夢の憂橋』¹⁴には、「人数大積り橋堅十二間、巾四間程、此坪数四十八坪、但一坪老若二十人詰、凡九百人、此目方九千六百貫目程、但老人十貫目平均、外二落され候人不知と也、」が記述され、具体的な水死者・けが人の数は記入されていない。この記述によると、永代橋崩壊部分の面積は 48 坪(158.4m²)に計算され、1 坪あたりの人数を 20 人、1 人平均体重を 10 貫(37.5kg)としている。総人数は 960 人の総荷重(目方)は 9,600 貫(36t)と算定されるので、この災害のときの永代橋の活荷重は、227.3kg/m²に算定される。しかし、この算定規準はあまく、現代の満員電車の乗車率を考慮すれば 1 坪 33 人¹⁵が標準であり、この場合の活荷重は 375kg/m²(3.7kN/ m²)が算定される。現在での関東地域大地震時の、都心からの避難通路における避難民の雑踏は、1m²あたり 6 名とする権威の意見をメディアは伝えている。1 坪換算では 20 人となり、江戸資料数値 20 人と偶然であろうかまったく一致している。この現代における数値が道路の延長である橋梁にも適用可能であるかについては、識者の意見

を待ちたい。

現代の安全率の高い木歩道橋の活荷重規準¹⁶からみても、1坪20人は過大過重であると判断される。この規準では、主桁を設計する場合の活荷重は $5.0\text{kN/m}^2(510\text{kg/m}^2)$ 、床板および床組場合 $3.5\text{kN/m}^2(357\text{kg/m}^2)$ を用いている。これらの値は、江戸時代の1坪当たりの荷重換算では、約450貫(45人分体重)および320貫(32人分体重)にそれぞれ算定される。

東京都と神奈川県川崎市の堺を流れる六郷川(玉川、多摩川)に徳川家康により橋が架けられたのは、慶長5年(1600)7月の関が原合戦の3ヶ月前であるとされる。この橋はのち江戸幕府により、慶長18年(1613)から数多くの改架や普請・修理が行われてきた。1613年の改架、1643年の普請、1648年の破損・橋脚流失、1661年の流失、1663年の改架、1671年の被害、1672年の修理、1680年の1部流失および1682年の改架が相次いで行われてきた。しかし、幕府の財政困窮がこの橋のこれ以上の維持・更新を許さず、貞享5年(1688)7月21日の流失を機に廃橋とされた。六郷渡船場が設置されて舟渡しが再開された。

川崎大師の祭礼などで渡し場が混雑して舟渡しで捌ききれないときには、確たる史料は残されていないがその都度近在から舟を集めて舟橋を架け、渋滞を処理していたといわれている。この種の有料舟橋の架橋例¹⁷は、川口善光寺(天台宗平等山阿弥陀院善光寺：現、埼玉県川口市舟戸1丁目)例祭の荒川の川口渡にも見られる。架橋費は金300両程度であったので、橋賃銭20文として6万人以上の参詣客の往来があれば、収支は償っていたと判断される。江戸時代、荒川の戸田・川口の渡には、社参の時以外には橋は架けられないのが原則であった。渡舟の転覆事故も記録されているので、民の川口渡しの臨時架橋には、通常では幕府執政の許可が下りていたと判断される。しかし、渡場に恒常的な架橋を行うことは、宿場および渡舟業者にとっては基本生活権の問題であり、江戸時代には川口架橋は不可能であった。このことは、明治時代の有料舟橋の架橋申請に対し、荒川左岸の東京府民は架橋に猛反対を唱え、東京府も埼玉県に対して種々の事故発生の可能性を理由に、埼玉県民の舟橋許可申請を10数年にわたり反対し続けてきた。荒川の川口舟橋がなくても、東京府および大多数の府民にとっては、ほとんど痛痒を感じていなかった。

埼玉県資料『荒川の水運』¹⁷には、文化元年(1804)の楽宮下向の際に戸田の渡に舟橋を架けた記述があるが、その詳細は不明である。

幕末の幕府奥儒者の成島司直(1778-1862)¹⁸は、天保13年(1842)に將軍家慶の川崎大師もうでのお供をおこない、その有様を『みるめのさち』¹⁹に記録している。將軍一行は六郷川を御座船に乗って渡り、將軍・騎馬武者の乗馬はすべて六郷川左岸の河原に留めおかれた。このときは、舟橋は架けさせていない。

この著作には、永禄12年(1569)に武田信玄(1521-1573)が、北条氏を攻めるべく関東に押し入ったときに、北条方の豪族行方弾正(直清：?-1590)が六郷に架けられていた橋を焼き払って防御したとされる。その後弾正は、天正18年(1590)の豊臣秀吉の小田原攻めの際に討ち死にしている。また、同書には、貞享5年(1688)7月に六郷橋は流出したが、その後は架けられることはなく、舟渡が行われていると記述されている。すでに述べたように、幕府財政上の都合による六郷橋の廃止を、幕府の善政であると賛美している現代の学者・技術者たちがいる。川崎・六郷宿場の架橋費や橋を維持するための町人・農民の負担が無くなるからとの理由である。橋の維持費の負担が軽くなった分は、農民は伝馬・助郷制度で搾取されていた。すでに「御用舟橋」の項で述べたように、御用舟橋の舟・木材・綱などの資材と労務提供を命じられた助郷村は、一部の説とは逆の搾取による疲弊のため「助郷役免除願書」を度々役所に出さざるを得なかった。大井川などでも旅行者は川留により苦しめられてきたが、六郷の渡しも全く同様であり、旧幕臣で明治の優れた外交官であった、林董(1850-1913)の回顧録²⁰の「川止と金力」の項には次の記述がある。

「当時川崎の六郷川は、橋なくして渡船場なり。大雨降りて出水すれば、川留となりて渡舟を停む。是は、川の前後の宿駅に旅人の足を止め、利を得んが為(きまて)に左迄(さまで)の出水もなきに川止と称して旅客の足を止む。東海道の川々にて、毎に行われたることなり。然るに、米相場師のみは、何時(いつ)にても無滞通過したり。是は金力にて押したるなり。」

天保5年(1834)から天保7年にかけて出版された『江戸名所図会』の六郷渡しの説明文には、「八幡塚の南にあり。この川は多摩川の下流にして八幡塚より川崎の駅への渡しなり。昔は橋を架せしが、享保年間(1716-36)、

田中丘隅きゅうぐといえる人の工夫により、洪水の災わざわいを除かんために、橋を止めて船渡しにせしとなり」とある。これは、第3章「第3節 江戸幕府の架橋政策と舟橋」で述べたように、すべてが虚説である。

田中丘隅(1662-1729)は、元和元年(1623)に創設された川崎宿場の本陣職時代の宝永元年(1704)に、品川宿が有する六郷渡舟の権利を幕府に働きかけて、川崎宿で独占することに成功した。田中丘隅は川崎宿場繁栄の礎を築いた宿場にとっての最大功労者であるが、丘隅の功績とされる六郷橋廢橋とは時代が異なり何の関連も無い。丘隅は川崎陣屋・名主を引継ぎ、隠居後の晩年その見識が将軍吉宗に認められ幕臣となり、酒匂川・多摩川などの多くの治水対策工事などに名を残しているが、廢橋の献策者ではありえない。

江戸名所図会の作者もこの点に気が咎めたのかは判らないが、六郷橋は東海道四大名橋として江州瀬田橋・三州矢作橋・吉田橋の三橋と、現実には存在していない廢橋の武蔵六郷橋を付け加えて四大橋として賛美している。さらにこの現実には架空の橋を、両国橋および千住大橋とともに江戸三大橋の一つであるとも記述している。すでに廢橋となって久しい六郷橋を、あたかも存在しているかのように賛美し、その架空の橋の存在を強調し、一方では六郷橋架橋は民に害する罪悪であるとしている。実際には六郷橋の絵を江戸名所図会に掲載したかったのであろうが、橋は存在していなかった。しかし、江戸名所図会六郷渡の舞文曲筆は引き継がれ、現在でも『多摩川誌』、『新多摩川誌』などのいくつもの著作がこの架空の事実を、引用・紹介している罪深い史料に利用されている。

8代将軍吉宗の小象のために、六郷渡に舟橋が架けられ、明治元年(1868)の明治天皇東幸のときにも舟橋が架けられた。舟橋の記録については、板図が残されているほか、明治浮世絵師による荒唐無稽な版画が残され、旧建設省もこの絵図を六郷渡場の記念碑の銅版レリーフに用いている。同年末に京都還御の節にかけられた東海道・美濃路舟橋については、記録はほとんど残されていない。本章「第T節 明治天皇が渡った舟橋・浮橋」を参照のこと。

六郷橋が流出した1688年から1868年末の180年間に、少なくとも3回は六郷川に舟橋が架けられていた。六郷橋の廢橋後の10回に及ぶ朝鮮通信使は、六郷川渡はすべて彩色楼船(御座船)4艘で渡っている。川崎大師の祭りの人出対策で、六郷渡しに舟橋が臨時に架けられたとする説はあるが、史料は残されていない。

中山道は東海道に比べ、大河を渡舟で渡る機会も少なく京からの宮・勅使や公卿の下向、参勤交代にも多く使われていた。戸田の渡は原則船渡が行われていたが、将軍の用途には仮橋が架けられ、祭礼など場合によっては有料舟橋が架けられていた。しかし、明治時代の原則架橋自由時代でも、さほど交通の要衝ではない川口渡しでの有料橋計画は舟橋・木橋を含めて、主として東京府民側の宿場・問屋・通船業者・渡舟業者の既得利権を代表する東京府により拒絶されていた。これは、明治中期ごろまでは、川口鑄物など物産の移動、首都東京への交通利便性の確保は、日光参詣が不必要となった時代では、川口橋の不存は一般府民にはなんら関係なかった。

注 第4章 第1節 中世から近世の江戸の川と橋

- 1 9世紀から10世紀にかけて創られた歌物語『伊勢物語』には、在五中将(在原業平：?-880)が東くだりの時、隅田川の渡で、都鳥の歌を詠んでいる。

参考文献 渡辺実校註『伊勢物語：新潮日本古典集成』、新潮社、1976年。

- 2 『東京市史稿 東京市地史各記七 橋梁史第一』「第一節 前記 一 徳川氏入国以前ノ橋梁」〔付記、二〕浅草寺縁起ニ見ユル浮橋。浅草寺縁起ノ詞書に、天慶5年(942)に、安房守平公雅朝臣が宮戸川の畔の浅草寺に願をかけ、伽藍を寄進した。その縁起絵のなかに浮橋が描かれているとされる。真偽の程は定かでないが、縁起絵は足利時代の作と推定されている。

- 3 『東京地誌史料 葛西志、三島正行編述、笹川臨風・柴田常恵監修』(国書刊行会、1971年)

- 4 『万葉集考』の著者の国学者・歌人の賀茂真淵(1697-1769)を指す。紀伊の隅田村・隅田川・眞土(待乳)山・蘆崎の地名と共通している。真淵の卓見であろう。

参考文献 『浅草 江戸明治編、堀切直人著』(右文書院、2005年)

- 5 藤原光俊は葉室光俊(真観)ともいう。室町時代の歌人で藤原定家の弟子、1236年出家。父藤原権中納言光親は、承久の乱の首謀者として承久3年(1219)斬首さる。

参考書

『新編国歌大観第二巻 私選集編』(角川書店、1984年)

6『東京市史稿 橋梁篇：第一巻、第二巻』(東京市、1936年、1939年)

7『御府内備考、蘆田伊人編集校訂』(雄山閣、2000年)

8『武州文書：第6分冊、武相資料刊行会編』(武相資料刊行会、1960年)

9『北区史 資料編古代中世2、北区史編纂調査会編』(東京都北区、1995年注)

10 根岸鎮衛は、勘定奉行(1787-98)、南町奉行(1798-1815)を歴任。普請関係に練達し業績を上げた。『耳袋』は、佐渡奉行奉職中の1785年から死亡直前の1815年まで書き綴った随筆集。もみぬき井戸は、耳袋巻之五(67)に掲載され、本所中ノ郷の井戸掘り伝九郎が、寛政6、7年(1794,5)に神のお告げで考案したとしている。

11 上総堀井戸は、打込・打抜・掘抜・もみぬき井戸とも称せられ、上総地方で始まったとされる。割竹を長く繋いで、錐を打ち込む構法で深さ200間(400m)から300間(954m)におよぶ深井戸を掘り抜いた。伊予・上総・丹波・阿波・富山・山形など、各地方で地場の井戸職人が用いていた。天明2年(1782)には、伊予西条*でもさかんに用いられていた。上総堀が著名なのは、江戸では上総の井戸職人がもみぬき法を用いていたためと考えられる。

※『西条市地下水関係調査報告書』(西条市)

12 幕府時代、江戸では160橋以上が架けられていたが、重要な通路に架けられた橋の建設費・修理費の資金を幕府が負担する御入用橋、町々の橋組合が費用を負担する組合橋やその他武家・寺社が負担する橋とが存在していた。

13 少し煩雑ではあるが、この江戸時架橋政策の一端を象徴する、代表的な橋災害について述べる。永代橋の惨事は、左岸の佐賀町側寄りの3間(3スパン)が押し寄せた数千人の重みで崩壊したことに始まる。後から次々と押し寄せる群衆の圧力で、人々は次から次ぎへと隅田川へ転落していった。崩壊の原因については幕府の言論統制もあり、種々の浮説が称えられている。崩壊は柱がまず倒壊し次いでこれに連なる桁が崩壊したとの説が有力であるが、むしろ腐朽した桁がまず折れ、連鎖的に隣接する桁・梁・床組の崩壊が広まったとも考えられる。

この混乱状況(パニック)の原因は、一橋家の息女一行が祭り見物のため、数艘の舟で川を下り永代橋の下をくぐる際に、下人が高貴の人を見下すのは恐れ多いと、両橋詰で役人が押しかける群衆の通行遮断を行っていた説もある。予定された姫の舟の通過時間が大幅に遅れた。両岸にはいらだった人たちが、御輿の渡る合図とともに一斉に橋に押し寄せて大惨事となったといわれている。また、霊岸島(現、東京都中央区新川1、2丁目)の「山車ねり舟」を見ようと数千人の群衆が橋上に殺到したのが崩壊の原因とする説もある。溺死者の数は町奉行所の調*では、440人となっているが実際の死者は1,500人を超えたといわれている。※『葛西志』「巻之五 橋断之禍」には、「凡死者七百余」とし「嗟乎佛氏之所謂地獄」とその惨状を記録している。

この殺到する群衆を抜刀して阻止した侍がいたといわれる。この事件は早速、当時の講談や落語のタネにも用いられた。これを題材とした題名を、「夢の浮橋」とする講談が講演された。この講談は、抜刀して民衆の暴走を制御した二本差しの活躍と、後日に溺死者の身元を捜す身内や縁者でござった返す川辺の有様を伝えていると言う。また当時演じられた落語の題名は「永代橋」で8代目林家正蔵が、彦六として昭和56年(1981)に芸術座で開催された東宝名人会での最後の収録が、ヴィクター社よりCD化されている。祭りに参加しようと出かけた粗忽者の武兵衛が拘りに大事な書付と2両が入った紙入れを拘られ、知人の馳走で翌日居候先のこれも粗忽者の古着屋太兵衛と自分の屍骸を引き取りに出かけ、落ちは無兵は多兵には勝てないという、おなじみ「粗忽長屋」と同工異曲の斬である。この斬にも、永代橋で刀を振るい群衆を鎮めたお侍が登場している。この侍は、南町奉行所同心の渡辺小左衛門とされている。

この惨事を題材とした現代小説に、杉本苑子の7つの短編からなる『永代橋崩落』(中央公論社、1988年)がある。永代橋の崩落と犠牲者およびその縁者、関係者を取り巻くさまざまな悲劇を、主題として展開するオムニバス小説である。最初の小説「風車」は、抜刀して奮闘し被害を最小にとどめようとする南町奉行所の一人の与力と同心の物語で、終話の「砂村心中」には、盗んだ財布を懐にして溺死した拘りが織り成す物語である。落語のお侍は奉行所の与力・同心であったろうし、江戸時代当時の腐敗した多数の死体の身元確認は、着衣や所持品で最終的に判断するしかなかった。多数の犠牲者を出した大惨事の責任の所在は、幕府にあることは明瞭であるが、この責任は最終的に誰が負ったのであろうか。祭りの主催者たちには当然に重罪の遠島などの処分とされた。しかし、橋の請負業者には何のお咎めもなかった。

- 14 『夢の憂橋』は『群書類従 地部三十八 橋下』所収。この文書は、幕府の責任を過小評価している。
- 15 最終改正平成 12 年 1 月 12 日公布の運輸省令第 39 号の(旅客用)第 197 条には、旅客用車両には、座席以外の床面に立席を設ける事が出来るとしているが、具体的な定員は規定されていない。平成 12 年 12 月の国土交通省令「鉄道に関する技術上の基準を定める省令」に立席定員の原則は、 $0.3\text{m}^2/\text{人}$ とされているが、乗車率 300~250%における乗客 1 人の専有面積は、各種の実態資料からは $0.1\text{m}^2\sim 0.14\text{m}^2$ とされている。この数値を永代橋崩落事故に適用すれば、橋面積 1 坪当たりの人数は 33 人となる。
- 16 (財) 国土技術研究センター『木歩道橋の設計・施工に関する技術資料』(平成 15 年 10 月)「第 1 編 設計・施工編 第 2 章 荷重 2.3 活荷重」。この場合の活荷重には、混雑時の人数を 5~7 人/ m^2 に想定している。
- 17 埼玉県立さきたま資料館編『歴史の道調査報告書第 7 集 荒川水運』(三) 渡船場の概要と現状 二 川口の渡 埼玉県教育委員会、1987 年
- 18 成島司直(1777-1862)は『改正三河風土記』の撰者および『統徳川実記』の編集者の一員、幕臣。明治のジャーナリスト成島柳北(1837-84)の祖父に当たる。
- 19 『みるめのさち、成島司直著、岸上質軒校訂：統定刻文庫第24編 続紀行文集』(博文館、1909年)
- 20 『後は昔の記 他 林董回顧録、林 董、由井正臣校注』(東洋文庫、1970年)
- 注 x x) 『戸田市史』「通史編上、資料編 2・3」(GC58-174) 調査のこと。

第 2 節 参勤交代・巡検の舟橋

※加賀藩の項一部修正の事

江戸時代、在国の藩主の江戸への参勤交代(参観交替)¹は、特に遠国外様大名に負担を強いていた。加賀百万石の前田藩の場合、藩主に随伴する人員は、2,000 人以上といわれ、輿・籠など各種の乗り物が人手で運ばれ、また膨大な日用品、風呂桶などを含む備品・用具・什器具類は、数 100 頭におよぶ馬の背で運搬していた²。『加賀藩史料』³によると加賀藩主が参勤交代に際して、江戸への道筋として輻輳する東海道は避け、採用した複数の道程のうち北陸道・北国街道・中山道のルートを主に用い、川留めのない通常の場合には 13 宿・13 泊⁴の旅を行っていた。道中の主な河川は浅野川・小矢部川・庄川・神通川・常願寺川・早月川・片貝川・黒部川・姫川・犀川・千曲川・烏川などであるが、そのうち架橋されていたのは金沢城下浅野川の木橋、神通川富山の舟橋および黒部川愛本橋のみで、そのたの河川では舟渡を行っていた。黒部川下流デルタの「四十八ヶ瀬」は常に氾濫を繰り返し、北国街道の交通を阻害していたので、明暦 2 年(1656)には刳橋構造の愛本橋(相本橋)が架けられていた。1487 年成立した堯恵の『北国紀行』には、黒部四十八ヶ瀬は「一つの海」となって氾濫していたと記されている。

加賀藩 2 代藩主前田利長は、慶長 10 年に家督を利常に譲り富山城に隠居していたが、慶長 14 年(1609)3 月の富山城焼失により、一時期、魚津城(現、富山県魚津市本町)に滞在し、同年 9 月建設中の高岡城に入城している。家臣団とともに行列で北陸道を南下しているが、小川には舟橋を架け大河は舟渡で渡河する準備を家臣に申し付けている。当時、移動行列道程の北陸道には神通川舟橋を除いて、08/01/23 早月川・常願寺川・庄川などには架橋されていなかった。これらの架設舟橋の記録は残されていない。

高岡城下(現、富山県高岡市)を流れる千保川(旧庄川)には、前田利長城主時代には、常設舟橋が架けられていた。『高岡史料』(高岡市、明治 42 年刊)は、富山藩高岡の町数は 60 余りであるが、昔に存在して今無いものが舟橋町・長船町であり、「右澤氏旧記」をひいて今の横田町は舟橋町であり、千保川には舟橋が架けられていたと言う。舟橋は 100 艘の小舟を鎖でつなぎ、鎖の係留には横田町の岸边は淵の岩を、対岸では老松を用いていたとされる。この舟橋構成は、後世における伝聞記録であり、信憑性は薄い。

神通川舟橋および相本橋を除いて、富山藩の主要街道の河川には架橋が禁止され、加賀藩主・富山藩主が参勤交代などの通行に際しては、舟渡が必要に応じその都度舟橋を架設していた。これら仮設舟橋は構造的安定性に乏しく、藩主が通る前日・当日に急増水で舟橋がしばしば流された。洪水のおさまるのを待つ間、滞在が延びたことが加賀藩史料にしばしば記録されている。富山藩成立後の北陸道での神通川の加賀藩主の横断は、富山藩により橋板が増強されまた複数の警護舟で見守られながら、富山城下の舟橋を渡った。

また、北国街道・中山道経由の場合の13泊での片道費用は、概算2千両が消費されていた。今日の通貨換算で20億円（金1両10万円換算）程度とされる。

金沢城下には犀川と浅野川が、城が建てられていた台地をはさむようにして日本海に流れ、江戸時代には藩祖の前田利家（1538-99）が、文禄3年（1594）に犀川大橋と浅野大橋をそれぞれ架けたといわれている。犀川および浅野川の橋は洪水のたびに流出・損傷が多く、には、流出・損傷および腐朽・磨耗による橋の架替・修理の記録と、橋工事期間中の渡河方法に関する記録も、藩資料に多く残されている。

これら両橋の架替・補修工事の際には、仮設の舟橋が犀川の場合には川下に、浅野川の場合には川上に架けられていた。犀川・浅野川架橋の史料では、創架は加賀藩祖前田利家（1537?-99）による文禄3年（1594）のこととされる。

宝暦10（1760）年6月21日の浅野川大橋改築改築渡橋式の記録⁵には、「浅野川之橋廿一日より渡り初り申候由承及候。今年不思議の事候て舟橋かゝり不申候。一文橋・小橋にて相済候由。御俵約故と何茂申候。」がある。この記録により、宝暦10年までの加賀藩のしきたりでは、犀川・浅野川大橋の架替工事の臨時渡河手段として、舟橋を架けるのが通例であり、仮橋の舟橋を架けないこと若しくは架けられないことは、加賀藩にとっては記録に留めるべき異例のことであった。

宝暦度になると加賀百万石も極度の財政困難に陥り、6年（1756）3月からの米価騰貴により、4月には金沢城下町でも打ち壊し暴動⁶が発生している。宝暦9年（1769）4月の金沢大火による、金沢城および城下町の再建費用と金高、これは金1両につき銀64匁の両替相場の暴騰により、金沢藩の財政はさらに緊迫していた。

金沢市立玉川図書館の資料（16.63_77）では、小橋は浅野川に架かる常設木橋で、寛文8年（1668）の城下図にすでに描かれている。一文橋（一銭橋）は有料の木橋で、寛保3年（1743）に町方から町奉行に、村方からは改作奉行宛に架橋願いが陳情されている。浅野川の民営有料橋の一文橋は、幕末までに4橋架けられている。小橋は固有名詞と判断される。

明和元年（1764）9月には犀川大橋の架替工事⁷を行っているが、前回の元文3年（1738）の架替普請から凡そ27年が経過している。請負業者は金沢町内の入札で決められたが、これまでの仮橋込み架橋費の銀120-30貫（約金2,100両）が、明和度の落札価格は銀75貫（金1,250両）であった。この犀川大橋の工期は、9月30日着工で完工が11月25日であるので57日を要しており、前回の工期100日に比べ短縮されている。これらの点から明和度の犀川大橋の架橋は、金沢藩財政窮迫が如実に示されている。

架橋箇所の下流には、敷舟14艘を用いた仮設舟橋が9月25日に着工されている。敷舟は雇舟と呼ばれているので、備船料が支払いされていたのであろう。

天明3年（1783）の浅間噴火の影響の大雨により、7月11日犀川・浅野川が氾濫し犀川大橋および浅野川大橋・子橋・假橋が残らず流出した。浅野町家屋の全流出だけでも、35軒あまりを数えた。作事奉行は両川に舟橋⁸を架けるよう命じられ、7月18日には舟橋が完成している。幕府と同じく加賀藩においても橋奉行は作事奉行が勤めていた。

文化4年（1808）9月17日犀川が出水し、当時架替中であつた大橋の仮舟橋が切断され往来が途絶えた。また浅野川の小橋2間が流出している。藩史料〔続漸得雑記〕⁹には、次のような主旨の記録が残されている。

文化4年は春から気候不順で吹き降りが続き、水難が各所で発生していた。再架の為、7月から犀川橋は橋の取り壊しが行われ、橋工事下流に仮設舟橋をかけて往来させていた。9月17日舟橋が大水で切断され、2,3艘の舟のみが残され、また震込みで打ちこんでいた橋杭も流出した。9月下旬（27.8日頃）には舟橋が修復され、2箇所の渡舟および仮橋の利用とを中止した。10月中旬でも橋普請はいまだ半ばで、舟橋での往来を行っていた。

橋柱の打込みは震込法を用いたことが記されているので、江戸時代のこの杭打込工法は全国的に普及していたと判断される。

なお、北国街道の手取川渡しには、加賀藩防衛上の見地から架橋は禁止され手繰りの舟渡が行なわれていたが、参勤交代の時には舟橋が架けられていた。

長州藩の萩城下を起点とし石見国益田（現、島根県益田市）に至る石州街道が、大井川と交わる地点の大井地区（現、山口県萩市大井）には、江戸時代には架橋が禁止されており、藩主の巡検「御国周り」に際しては、臨時に舟橋を

かけて藩主の輿を渡していた。寛保2年(1742)の7代藩主毛利宗広(1715-1751)の御国周りの際の『行程記』によると、この舟橋は大井川に2艘の舟を並べてその上に板を架け渡し、長さ25間(約45m)の橋としたと記録¹⁰されている。しかしこの舟橋構造概要からは、2艘の敷舟の岸から舷側の間あるいは両舟の舷側間の距離は、15m程度と判断される。長さ15mの板材の使用は、現実的でないので、丸太などを行桁として架け渡し、その上に板を横に張る構造を用いていたか、あるいは川幅がはるかに細かったと推定される。

西国街道防府の佐波川¹¹には、15世紀後半の天正時代以来、木橋が架けられていたが洪水により度々流出していた。長府藩主毛利重就¹²の命により、寛保2年(1742)に防府の右田から宮市間の佐波川、今の山口県防府市西佐波令船本に建造された舟橋は、川を舟が通行のさいには、舟橋を編成したまま片岸へ引き寄せる方式を用いている。大渡手子源八の提案とされている。

この舟橋は架け続けられていたと判断され、大正7年(1918)の洪水で流された記録が残されている。また、防府市史の年表¹³には、昭和16年(1941)8月、この佐波川の「舟橋」を廃止し、その下手に木橋「本橋」を架けるとあるので、其れまでかけ続けられていたことになる。しかし、2005年12月7日付けの防府日報は、昭和17年4月撮影の佐波川舟橋の写真を掲載している。公式記録では昭和16年8月にこの舟橋は廃橋となっているので、この報道が正しいとすれば廃橋後もこの舟橋は利用されていたことになる。

明治44年(1911)の舟橋写真からの判断では、主索で各浮体を連結していたかは不明で、上部構造を木材の桁・梁で各舟を組立・連結する剛接合式とも考えられ、また錨を用いて各舟を係留・固定していた点に関しては、そのような記述の文献は残されているが、これらの限られた文献資料からは、係留構法の全貌を明らかにすることはできない。

この橋の外形概要は、明治44年(1911)11月の明治天皇山口県行幸記念写真帳¹⁴やそのたの明治および昭和初期の写真で判断するしかない。増水の際には舟橋を解体し、すばやく移動させることが出来たと写真の解説にはある。一般的には、浮体が錨係留される方式では、舟橋・浮橋のすばやく解体・移動は困難である。舟橋の架けられていた50m下流の跡地には、現在、本橋^{もとはし}が架けられている。佐波川舟橋については、本章「28.明治有料舟橋」および「29.大正・昭和の舟橋・浮橋の歴史」を参照せよ。

なお、寛永16年(1639)7月、幕府はキリシタン禁制のため、ポルトガル船の来航を禁止した。正保4年(1647)年7月ポルトガル船が来航し、長崎港外の伊王島に碇泊したとき、大村藩は長崎港を封鎖する目的で舟橋を架けている。この上を馬術の達者な武士が抜刀して、橋上で南蛮人を威嚇したと伝えられている。この舟橋についての記録の詳細は残されていない。

注 第2節 領主参勤交代と巡検の舟橋

- 1 参勤交代制度は、慶長5年(1600)の関ヶ原合戦前後に、徳川家康に忠誠を誓う諸大名たちが、江戸に妻子を住ませたことに始まる。3代将軍家光の慶長20年(1615)の武家諸法度の制定および寛永12年(1635)の改訂により本格化された。外様大名は1年在府の4月交代、親藩・譜代大名は6月交代を原則としていた。幕末の文久2年(1862)8月になり、この制度を緩和し藩主の3年1回の出府と妻子の帰国を許すこととなった。

参考文献

- 江戸東京博物館『参勤交代 巨大都市江戸のなりたち』、1997年
- 山本博文『参勤交代』、講談社現代文庫、1998年
- 霞会館・公家と武家文化調査委員会編『参勤交代行列絵図』、霞会館、2000年
- 竹内誠編『徳川幕府事典』、東京堂出版、2002年
- 2 忠田敏男『参勤交代道中記—加賀藩資料を読む—』、平凡社、1993年
 - 3 『加賀藩史料』は、昭和4年(1929)から33年(1959)にかけて編纂された、加賀藩(加賀・能登・越中)の藩主および藩政に関する編年史料集。
刊行本 日置謙校『加賀藩史料 第1編—第18編』、清水堂出版、1980年—81年(昭和4年—8年刊および33年刊の複製)
 - 4 『加賀藩史料』によると、天候異変がない場合の北陸・中山道の道中の宿泊場所は、津幡(現、石川県津幡町)・高岡(富

山県高岡市)・岩瀬(富山市岩瀬)・滑川(富山県滑川市)・境(富山県朝日町境)・糸魚川(新潟県糸魚川市)・高田(新潟県上越市高田)・野尻(長野県上水内郡信濃町)・矢代(長野県更埴市屋代)・小諸(長野県小諸市)・坂本(群馬県安中市松井田町坂本)・本庄(埼玉県本庄市)・桶川(埼玉県桶川市)の13宿である。

5『加賀藩史料 第8編』「宝暦10年6月21日条〔故紙雑鈔〕」

6 宝暦5年(1735)4月、金沢藩は幕府の許可を得て銀貨不足に対応するため、銀札を発行した。このため諸物価高騰・輸入途絶・銭貨払底・偽札横行などの経済混乱に陥り、「味噌など杯も売不申」の状態となり、よく6年4月には暴徒により6軒の店舗が家財とも打ち壊される騒動となった。

『金沢藩史料第7編』〔政隣記〕

7『金沢藩史料第8編』「明和元年9月晦日(30日)条〔泰雲公御年譜〕」

8『金沢藩史料第9編』「天明3年条」

9『金沢藩史料第11編』「文化4年9月17日条〔統漸得雑記〕」

10 市報はぎ 平成7年(1995年)12月15日掲載

11 左波川は、岡山県の島根県界に位置する佐波郡徳地町の、中国山脈の森林地帯を水源地としている。鎌倉時代の僧重源(1121-1206)が、この地域に捜し求めた東大寺金堂再建のための巨大なヒノキの柱材を、上流では管流くだながして輸送した川である。この柱はあまりに巨大であったため、1本の木材を曳くのに山道では千人の人がかかわったと伝えられ、佐波川の下流7里(28km)には、堰堤180箇所を造り水をためては堰を決壊させてヒノキを下流へ流した。金堂(大仏殿)の主要大柱の寸法は、口径1m以上、長さ30m前後で、本数は84本使用されたが、実際に伐採され運搬された本数は、100本は超していたのであったろう。

12 毛利重就(1725-89)は、享保20年(1735)長府藩主となり、宝暦元年(1751)本家長州藩主を就職した。逼迫した藩の財政改革に励み、また宝暦検地をおこない長州藩中興の英主といわれる。

13 防府市史年表による。

14『写真帖華浦勝境、白石権四郎』国立国会図書館所蔵(マイクロフィッシュ記録)

第3節 江戸三大舟橋

江戸時代には、幕府が直接関与していない一般に恒常的に利用された舟橋、諸藩管理下の舟橋が、諸国の主要街道の河川に架けられていた。その中で(1)越前九頭竜川舟橋、(2)越中神通川舟橋および(3)南部北上川舟橋はその規模において優れ、橋番付表では木橋の長大橋にごして幕の内ノ前頭上位に格付され、江戸三大舟橋と称されていた。

(1) 越前九頭竜川の舟橋

越前九頭竜川舟橋は、織田信長(1534-82(の命により越前を平定し、天正3年(1575)に49万石領主に命ぜられた柴田勝家(1522?-83)が、6年(1578)3月それまで舟渡しが行われていた福井市の北部、北陸道が九頭竜川(黒竜川)¹を横断する高木・森田間の渡場、現在の地名福井市舟橋町の地点に「森田舟橋」を架けたといわれている。しかし、『越登賀三州誌』²によるとこの舟橋は、足利時代の末期の建武2年(1335)にはすでに舟橋が架けられ、その架橋場所の高木村(現、福井市)により「高木舟橋」の名称がつけられていた。越前国慶長国絵図とされる国絵図³には、九頭竜川右岸の吉田郡舟橋渡村から、福井城へ向かう北陸道に架けられた舟橋が描かれている。慶長時代(1596-1625)の九頭竜川舟橋は、高木舟橋・森田舟橋とほぼ同じ箇所(注)に架けられていたと判断される。

また、戦国時代の朝倉氏⁴も九頭竜川に舟橋架橋を行い、さらに日野川の白鬼女渡にも白鬼女舟橋が架けられていた⁵。これら近世以前の舟橋の係留方法は不明であるが、係留索には鎖ではなく藤(シラクチフジ)網を用いていたと判断され、軍事用の仮設舟橋であった可能性が高いと推定される。

勝家は、越前の48浦の漁民から舟48隻を徴発し、刀狩で集めた刀・槍・鉄砲などの鉄を用いて鎖を打たせ、その鎖を用いて舟を連結して舟橋としたといわれている。

その後の親藩福井藩では、橋奉行をおき四王天家の代々が奉行として、この森田舟橋の維持・管理に当たってきた。江戸時代の福井藩記録『越藩拾遺録』⁶には、「凡此川幅百五間余(約190m)、橋ノ長サ百二十間(約218m)、鎖五百二十尋(約788m)、舟四十八艘、浦々ヨリ出スニ、イロハノ印ヲナシテ今ニ至リテ毎年修理を加フ」と記されている。この構築に用いた藤網(シラクチフジ)は、主材料(代物)を献じた丸岡藩領を除き、越前国中の在々から提供させていた。舟橋の構築に用いた木材は、鋪板(敷板)が110組、総長さ86間(155m)の行桁には長さ3間(5.4m)、幅1.5尺(45cm)、厚さ4寸(12cm)の長板を用いていた。鉄鎖の中央部は白口藤で結ばれていたため、洪水時に舟橋を切り離すには便利な構造となっていた。

貞享2年(1685)に福井藩が記録した『越前地理指南』⁷によると、川幅101間(約184m)の九頭竜川の舟橋は、舟48艘を鉄鎖1筋とシラクチフジ網(藤網)2条を用いて係留を行い、洪水の時に流出した舟に補充する予備の舟5艘を備えていたことも記されている。福井藩士伊藤作右衛門が元文2年(1737)に編纂した『片叢記』⁸では、川幅105間(約191m)、橋長120間(約218m)、鉄鎖520尋(約788m)と記録されている。

文化12年(1815)刊行の『越前国名蹟考』⁹には、舟橋の長さ120間(約218m)で、鉄の大鎖1本と白口藤2本を用いて係留したことが記され、また黒竜川舟橋図も掲載されている。この絵図の舟橋は、九頭竜川の川原を含めて堤防間いっばいに敷舟を連ねて描かれている。

『和漢三才図会』^{既述}船橋の説明には、九頭竜川舟橋(森田舟橋・高木舟橋)は、「川幅140丈(約424m)、舟80艘」がみえる。このように、九頭竜川舟橋の規模・構造詳細・敷舟数などの記録には時代・史料により差異が認められるが、係留主索には鉄鎖と白口藤網とを用いていた点は共通している。

風や増水により流出した九頭竜川舟橋の残骸が他国領内に漂着した場合、舟1艘につき鳥目200文、鋪板1組に100文、行桁1本に付50文頭ずつの報酬が支払われた。領内の場合は、舟1艘人足2人、鋪板1組人足1人、桁1本につき人足半人が、賦役労働力から減免されていた。この報酬は、あくまでも「人足をお上から下さる定め」とされている。舟橋の維持費は浦方が舟1艘に付き年間銀55匁を、舟の新造費も含めた維持・管理費として藩に納めていた。遅くとも、承応(17世紀半)のころには、舟橋維持には越前藩直轄ではなく、架橋現地での船頭による請負制度が整っていたとされる。福井県史料¹⁰によると、享保10年(1725)の記録では、出水で舟が損失した場合には、1艘に付き金35両ほどの失費となっていた。用いた敷舟の数40艘とすれば、新築の舟橋の工費は、金1,400両程度であると推定される。

江戸時代には、越前三河川に挙げられていた九頭竜川、日野川および足羽川には、舟橋が数箇所で見られたが、

渡河手段の主体は渡し舟であった。これらを含めた越中の川には、40もの舟渡場が存在していたが、国中に架けられていた橋の数はおそらく10を超えることは無かったと考えられる。明治初年に編纂された『松平文庫』「福井藩用水方越前三大河川沿革図」¹¹の付箋に、足羽川中流の永脇淵に架けられていた舟橋「武運橋」が、天保9年(1838)8月14日の洪水で流失した記録が残されている。また、同図によると、福井藩が九頭竜川水系の足羽川に架けた橋は、天田村(現、福井市西天田町)より上流には3橋、下流の福井城下に幸橋・九十九橋の2橋が架けられていた。安永8年(1779)当時の白鬼女渡舟の大きさは、長さ9尋4尺(約15m)、幅6尺4寸5分(約2m)、喫水深さ1尺2寸5分(約38cm)といわれている。この敷舟の細長比は、7.5程度で高瀬舟形式よりは胴太である。ただし、九頭竜川舟橋の敷舟の種類・構造を記した史書は残されていない。また、「三国湊御用留帳」(福井県史 通史編3 近世一)によると、九頭竜川河口の三国湊に所属する川荷舟の積載量は、丸役で100俵、半役舟で80俵、小半役舟で70俵であった。

九頭竜川舟橋絵図の保存数は、神通川舟橋・新山舟橋にくらべて比較的少なく、越前国名蹟考に「黒流川舟橋図」が掲載されている。なお、明治8年(1875)には、この九頭竜川に架けられていた舟橋が廢橋となり、鉄鎖を含めた舟橋資材は、さらに上流の鳴鹿渡の「鳴鹿舟橋」に用いられ、この鎖は明治15年(1882)から昭和のはじめまで、上流の子舟渡舟橋に転用されていた。この係留に用られた鉄鎖は現在、福井市の柴田神社に保管されている。第3章第6節 御用舟橋の較正技術論考(2) 鎖 および第5章 第S節の明治有料舟橋・浮橋の構法と企業経営に関する論考」を参照のこと。

十返舎一九¹²は、九頭竜川舟橋を1814年に出版した『諸国道中金草鞋』で、「舟橋の宿、此の所に大川あり。船橋を懸たり。越中富山の船橋の如く鉄の鎖にて、舟五十余艘を繋ぎ、その上に板を並べて、人を往来さす珍しき橋なり」と、神通川の舟橋も例にあげてこの橋を紹介している。

(2) 越中神通川の舟橋

江戸時代の記録に残る急流河川に、恒常的に架橋されていた舟橋のなかでは、越中富山の神通川¹³の舟橋が江戸時代の舟橋を代表するものの一つといえる。南部北上川舟橋(新山舟橋)を旅行記に記した菅江真澄と同時代の橋南谿¹⁴は、紀行文『東遊記卷之二』に、越中富山の神通川舟橋についての記述を、次のように行っている。

「越中の神通川は富山の城下の町の真中を流る。是甚だ大河にして東海道の富士川杯に似たり。水上遠くして然かも山深く、北国のことなれば、毎春三四月の頃に到れば雪解の水殊の外の外に増来たりて、例年他方の洪水のごとし。常に南風に水増り、北風に水減ず。是は南より北の海へ落つる川ゆえなり。

かくのごとく毎度洪水あり、其上に急流なれば、常体の橋を懸くる事叶いがたき川なり。されば、舟橋を懸渡すこと也。先ず東西の岸に大なる柱を建てて、其の柱より柱へ大なる鎖を二筋引渡し、其鎖に舟を繋ぎ、舟より舟へ板を渡せり。其舟の数甚だ多くして百余艘に及べり。川幅の広き事おもいやるべし。其鎖のふとく丈夫なること、誠に目を驚かせり。鎖の真中二所程繋ぎ合わせし所ありて、其所に大なる錠をおろせり。洪水の時切る所なりと云う。兩岸の柱のふときこと大仏殿の柱より大なり。追追にひかえの柱ありて、丈夫に構えたり。鎖につなぎて舟を浮かめたることゆえに、水かさ増さるといへども、其舟次第に浮き上がりて危うき事なく、橋杭なきゆえ橋の損ずることなし。然れども、誠に格別の大洪水の時は其舟の足にせかれて、両方の町屋へ川水溢れのぼるゆえに、やむことなくて此鎖の中程を切ること也。」

南谿の神通舟橋に関する記述は、おおむね正鵠を射ているが橋舟の数は「其舟の数甚だ多くして百余艘に及べり。川幅の広き事おもいやるべし。」と、実証的検討は行わず文学的表現を用いている。舟橋の切り離し後の再編成や修復には莫大な費用がかかるので、この鎖を中間の錠前のところで二分するのは、大洪水で川岸の町屋が冠水する場合のみに行った、と南谿は説明を加えている。大洪水の最中に鎖の連結を中央部分のゆるる小舟の上で開錠して鉄鎖分離作業を行うのは、大変危険なことであつたらう。おそらくリンクの切断ではなく、特殊な錠金物を用いていたとも判断されるが確証はない。係留鎖の切り離し作業は、安全のため夜間を避けていた。しかし、寛政元年(1789)6月の記録によると、大雨による洪水により、神通川・常願寺川が溢れて堤防が決壊し、富山城の堀・塀が欠損し神通川舟橋の鉄鎖が断絶した記録が残されている。

この神通川は、流量・流速・流域の規模は、暴れ川とされる大井川より大であり、富士川の規模に匹敵してい

る。著名舟橋が架けられていた河川の概要を下表に示す。

表 2・13・1 近世舟橋架橋河川概要

河川名	流域面積 (km ²)	幹川流路 延長 (km)	観測地点	流量 (m ³ /s)		
				年平均	最大	最小
北上川	10,150	249	登米	350	3,079	86
富士川	3,990	128	清水端	80	3,693	20
九頭竜川	2,930	116	中角	132	3,221	22
神通川	2,700	120	神通大橋	212	6,413	49
大井川	1,280	168	神座	-	2,683	2

『理科年表』(国立天文台編、丸善、2007年)より抜粋・作表

南谿は、越前福井藩の九頭竜川の舟橋に用いられている鉄製の鎖は、かつての領主柴田勝家(1522-1583)が作ったとの言い伝えがあることも記述している。また、奥州南部藩にも大きな舟橋はあるが、なんとと言っても神通川の舟橋が日本一であると称賛している。さらに、中国の晋の時代(3世紀半ばから5世紀初頭)、黄河に舟橋が架けられていた事も紹介している。この舟橋は『晋書』による、CE 274年に洛陽の北東部に位置する黄河の孟県のほとりに、西晋の杜豫が架けた舟橋「河陽橋」のことでであると判断する。河陽橋については、第L章中国の舟橋の漢・三国・西晋時代の舟橋・浮橋を参照のこと。

織田信長の臣佐々成政(1536-88)は、天正7年(1579)に柴田勝家の与力として富山城主を命ぜられ、天正13年(1585)秀吉の軍に破れるまで富山城主として、洪水で破損した富山城の修復・改築に勤め、馬瀬口の神通川に石造の築堤を行った¹⁵。神通川富山船渡場(水町)を整備し、舟渡しに関する「掟 富山渉」¹⁶を定めた。しかしの期間、神通川に舟橋が架けられた記録は存在していない。

2代加賀藩主前田利長(1516-1614)¹⁷は、史料¹⁸によると慶長10年(1605)3月に、富山神通川の舟橋・小島町の船頭に屋敷の地子免除の許可状を与えている。この史料によると1605年までには、神通川左岸婦負郡舟橋と右岸富山小島町間には、舟橋がすでに架けられていたことになる。寛永16年(1639)には富山藩が加賀藩から分藩され、18年には舟橋の修理は越中の4郡が負担し、管理は加賀・富山両藩の共同管理とする掟が定められた。万治2年(1659)ころ、分散されていた富山藩領が領地替えによりまとまり、このころから架け替えられる神通舟橋の管理は、富山藩単独で行う事となった。以後、鉄鎖の改鍛造・敷舟の新造・敷板の増強・常夜灯の新設などが継続して行われ、明治15年に木橋が架けられるまで使用されていた。神通川舟橋の創架は福井の九頭竜川の舟橋よりかなり後の、慶長10年(1605年)ころに2代加賀藩主利長が、命じて造らせたものとされている。しかし、慶長元年か2年(1597)もしくは慶長4年(1599)頃の時代に架けられたとの諸説もある。

『明治以前日本土木史』¹⁹の記述では、「富山の郊外の神通川船橋は、慶長元年(皇紀二二五六年(1596))、初めて架設せられ、其構造は六十四艘の船を繋ぎ、其の上に縦に木板を敷けり。舟長さ六間二尺、幅四尺二寸、深さ一尺七寸五分、橋板長さ五間二尺、本幅一尺七寸乃至末幅一尺五寸以上、厚さ三寸にして、当時は板三枚を排列し、駄馬の往来を禁ぜり。」としてある。敷舟の長さは6間2尺(11.5m)、幅4尺2寸(1.27m)、長さ/幅(細長比)は9.04を示し、高瀬舟・長舟様式を示すが船種は不明である。この土木史の記述は、『富山市史』(富山市、明治42年刊行)「前田利長時代 慶長元年(船橋ノ架設)」の条とまったく同文であり、文章表現に些細の差異は認められるが、仕様の原典は示さずに丸写ししたものである。また、この富山市史の記述の論拠は示されず、この舟橋構造の仕様は後述する慶長10年か、11年頃の神通川舟橋に関するものであろう。

『前田文書』「船橋原由之事」、『富山船橋考』および富山市立博物館資料²⁰などの記録では、元和3年(1617)当時の神通川舟橋架橋に従事した水手(船頭)32名には、年間160俵(80石)の扶持米が与えられた。扶持米は越中国中の村々から取り立てた。船頭32名であるので、敷舟32艘で構成されたとする説がある。しかし、相当に大きな規模の敷舟でない限りは、敷舟間の連結には板材ではなく剛性が高く曲げ撓みの小さい、梁成の大きな桁材

を使用する必要がある。この敷舟 32 艘の数値が妥当であるかは不明である。

同じく、「船橋原由之事」の寛永 8 年(1631)3 月 13 日条には、加賀藩家老で富山城代の横山山城守長知(1568-1646)および家老本多安房守政重(1591-1647)の連名書判で、郡奉行衆あての書状「富山神通川舟橋之船五十二艘、越中浦方中として相立申事御理申上候、然者右五十二艘之船、越中国中在々所々屋別出銀を以、秋田に而新艘可相調旨被仰出候条、右入用郡奉行衆として相積出し銀能可被相調者也」がある。橋舟は越中の浦方が担当することを申立てていたが、郡奉行が徴収した郡方の銀で新造舟を秋田に発注していた。架橋箇所は左岸の婦負郡船橋町から富山城下小島町間であった。

寛永 16 年(1639)に富山藩が金沢藩より婦負郡および新川郡・加賀郡の一部、十万石で分藩し、加賀三代藩主前田利常(1594-1658)次男の前田利次(1617-74)が初代富山藩主となった。寛永 18 年(1641)正月に、加賀藩は富山藩に対して通告した神通川舟橋の管理の掟は、① 舟橋水主 31 人の扶持米 1 年 80 石は、富山藩新川郡・婦負郡からの打銀 21 で米相場に従って打銀奉行から支払われ、② 舟橋修理費用はこれまで通り越中 4 郡が負担し、③ 橋奉行人は両藩から 1 名ずつ馬廻の者をあてることを定めている。

寛永 8 年(1631)には、秋田で敷舟 52 艘を新造して舟橋を架けた。神通川舟橋架橋は、加賀藩宿駅伝馬制度の中で取り扱われていた。新敷舟の建造費用は越中の浦方負担ではなく、郡方奉行が徴収した屋別銀でまかなっていた。万治 2 年(1659)領地替えにより富山城下は富山藩領となり、舟橋管理は富山藩富山町奉行所に移行された。寛文元年(1661)には従来富山城の東の小島町一船橋町間から、川上の右岸七軒町から川向こうの船頭町間に舟橋架橋場所が変更され、寛文 7 年(1667)には富山藩寄合所 22 が新しい舟橋架橋を指示している。

前田文書「町方旧記抜書」によると、この年度の舟橋の規模は ① 長さ 6 間余り(約 11m 余り)の橋舟 64 隻を鉄鎖 2 条で連結、② 橋板は 1 枚の長さ 5 間 2 尺(9.7m)・幅末口 1 尺 2 寸(36cm)以上・厚さ 3 寸(約 9cm)を用いて縦 32 枚を継、③ 橋道板は 3-4 枚を用いていた。上記の舟橋仕様の数値から、長さ 5 間 2 尺 (9.7m) 32 枚の橋道板の総長さは、170 間(約 310m)を有し川幅は 110-120 間(200-220m)程度であったと推定される。寛政 11 年(1799)に富山町年寄の内山権右衛門が寄進した常夜燈が、現在富山市七軒町松川河畔堤防上に遺されている。さらに現在の旧神通川左岸舟橋北町との 2 箇所間の距離は約 200m とされるので、もしこれら常夜燈が寄進当時から移動されていないとすれば、神通川の川幅は約 110 間(200m)程度であったと推論される。

神通川舟橋の長さおよび川幅に関する加賀藩・富山藩の資料は、いずれの史料にも記録されず藩の防衛機密として秘匿されていたと判断される。また、鎖・鎖留杭や敷舟に関する公的仕様も明らかにされていない。南谿の神通川舟橋の説明でも橋長さおよび橋舟の数については、曖昧記述となっている。

また、後述する 1810 年代(文化・文政)に板元富山羽根屋又七により刊行された、台嶺写(北野重政画)「越中神通川舟橋図」(34×47cm)の図中には、「大船数六十四艘 橋板幅 2 尺余 長五間 橋長サ四丁余 往来五枚並 鎖雌雄二筋重サ不知」の仕様説明がなされている。舟橋の長さを 4 丁としているが 1 丁の長さは 60 間であるので、240 間(436m)となる。舟橋が半円弧を描いて係留されていたと仮定すれば、舟橋長さから常水時川幅は 153 間(278m)に算定され、この舟橋図会の書入れ数値は史料からの推定・算定値よりは誇張されている。

当初の舟橋の橋幅は 3 尺 6 寸(1.1m)から 4 尺 8 寸(1.5m)の範囲にあり、駄馬の通行は禁止されていた。床版構造は桁材・梁材を用いていない自由係留方式であり、風・波および人の動きによる動揺が大きかったと推測される。さらに橋幅がせまく手摺がないために、通行の人馬の転落事故が発生していたことがいくつか報告されている。宝永 5 年(1708)年 11 月の藩寄合所から町奉行への申付書「書覚」によると、宰相様 23 および飛驒守様 24 が富山舟橋通過のときには、事故防止のために橋板を 2 枚ずつ増やし、さらに船頭を 2 名ずつ乗せた複数の小舟を、舟橋の所々に待機させる措置の実施を命じている。

富山藩主の参勤交代は北陸道・北国街道経由で追分宿(現、長野県北佐久郡軽井沢町大字追分)から中山道のへはいり、江戸へ向かう道程を用いていたので、神通川舟橋を用いていなかった。ただし、歴代藩主の葬列は、葬儀の行われた寺町の菩提寺を出発し北陸道に沿って進み、神通川は七間町から愛宕へ架かる神通川舟橋を渡って、墓所の長岡(現、富山市長岡新)への道程をたどっていた(前田文書)。参勤交代の舟橋については、本章第 2 節「領主参勤交代と巡検の舟橋」を参照のこと。

神通川の急増水に際しては、橋板を急速に撤去して舟橋を中央接合部で係留鎖を切断することにより、舟橋の

損傷・流出事故に対処していた。これらの点から、橋板は敷舟の舷側に鋸で軽度止められ、橋板の撤去作業は金槌・カジヤの使用で簡単に行うことが出来たと判断される。橋の番人はこの鋸の盗難に注意することを町奉行から命じられている。すでに、第3章で述べたように、当時の鉄および鉄製品の価格は、信じられないほど高額であった。神通川舟橋の構造は、九頭竜川舟橋・南部舟橋江戸御用舟橋のように風波によるいささかの動揺も許されないまた経費に糸目をつけぬ剛構造では決してなく、もっとも経済的で単純明快な自由係留方式を採用していた。この方式は中世に用いられていた軍船用舟橋の伝統技術を直接引き継いでいたものである。

創架当時の舟橋敷板には通常3・4枚を並べて用いていたが、文化4年(1807)第9代富山藩主前田利幹(1772-1836:藩主在職1801-35)時代の舟橋の敷板は、5枚並びに増やされていた。おそらく文化時代には駄馬の通行は許可されていたと判断される。幕末文久3年(1863)には橋板の枚数が7枚(幅約2.5m)に増やされ、大八車・小車の通行が可能となった。幕末から明治初期に摺られた国義画の舟橋絵図(売薬版画)の橋板は7枚を並べ、富山城は背景の森の中に埋没している。舟橋の中間部分には常夜灯が設置されていたので、この当時の舟橋は夜間通行が行われていたと推論することができる。

係留索についても不明な点が存在している。当初の係留索にはシラクチフジ(サルナシ)綱のみを用いていたのか、鉄鎖1筋との混用であったか、あるいは創架時から鉄鎖のみを用いていたのか、などの係留索の仕様は判然としていない。中世から近世にかけての東海道・美濃路の舟橋の係留索には、シラクチフジ綱が鉄鎖・苧綱と組み合わせられて用いられていた。富山藩は、毎年3月に藤綱用のシラクチフジを新川郡からは70荷²⁵、婦負郡からは100荷を年毎の交代で納入することを申付けている。舟橋架直しの際の夫として、富山町から20人、婦負郡より20人、新川郡より15名の計55人が提供され、藤綱打の人足として富山町方より15人、婦負郡より20人、新川郡より25名の計60人が提供された。

前田文書の宝永5年7月27日覚によると、舟橋鎖が大水で切断された場合には富山鍛冶の肝煎に命じて修理させたが、鎖鍛造用の木炭は常に藩の鍛冶方が提供していた。富山城下町には、前田利次による町割当初から鍛冶町(現、富山市室町通1-2丁目)が存在し、多数の鍛冶匠が住んで鍛冶職を行っていた。この鎖鍛冶を野鍛冶と称していたので、鎖の補修は現場の野外で行っていたのであろうか。

敷舟64艘の係留に用いられた寛文元年(1661)の鎖は、野積谷²⁶のタタラ鍛冶が鍛えた鉄を用いて製作されていた。万治2年(1659)から寛文8年(1668)までは、野積谷でタタラ製鉄がおそらく藩営により行われ、その後宝永2年(1705)には一旦中止されていた製鉄が再開されている(前田家文書覚、三壺記)。しかし、このタタラ製鉄に関する具体的資料は存在していない。

明治以前日本土木史の橋梁舟橋の項には、「旧記」²⁷の引用として「慶長二年舟梁の鐵鎖を鍛へ、之より鐵鎖二筋を以て六十四艘の舟を聯關せり。宝曆二年(二四一二)舟梁鐵鎖の中其一条を鍛直し鑰鎖²⁸となす。(富山市沿革史)」の記述がある。これによると、慶長2年(1597)には敷舟64艘を用いた神通川舟橋が存在したことになるが、史実には即していない。この土木史には記述の誤謬や史料の不正確な点が多く認められている。なお、宝曆2年(二四一二)は皇紀2412年のことである。

『越中旧事記』²⁹によると、宝曆2年夏、舟橋の鉄鎖2筋のうち1筋を打替(鍛直)して輪鎖と為したの条がある。南谿が東遊記に述べた神通川舟橋の連結用の鉄鎖には、雄・雌2種類の2本を用いていると記述しているが、版画や絵図からはその詳細を窺い知ることは出来ない。現在、富山県立博物館に雌雄2種類の鉄鎖が収蔵されている。宝曆2年には一筋の使い勝手の悪い棒状の雄型の鎖を、施工性に優れた瓢箪型金輪の雌型の鎖に打直していた。この鎖のリンク長さは現存するものから、7寸(21cm)程度とされるがその詳細は定かではない。

また幕末・明治時代になり、幾種類かの舟橋記録写真が残されている。その中で、舳先側に用いられている2本の鉄鎖の形状が、はっきりと判断できる写真が存在している。右岸の鎖端末部分の写真からは、雌雄2種類のリンクで構成された鎖を用いていることが明瞭に判断されるが、この鎖がどの時代に製作されたのかは不明である。雌鎖は外形が瓢箪型のリンクを用い、雄鎖は両端に小さなリンクを有する棒状の鍊鉄から構成されている。なお、雌雄2種類のリンクを楕円型と瓢箪型とする説は誤謬である。

鉄鎖の張渡しに轆轤が用いられていたかは、施工記録に残されていないが、使用していたことは確実であろう。また2本の主鎖に緊結されていた舟は、錨を用いて川底に固定していたのかは不詳であるが、舟橋の鎖は出水・

増水のたびに中央部で切り放されていたので、この舟橋の錨による係留固定構法は、架橋時の仮設用以外には使用していなかった考える。

鎖の製作には多数の鍛冶屋が従事しており、もし途中で鎖の切断が生じた場合の生産者責任が、明らかにされる手段が採用されていた。現代のシステム欠陥の解明に採用されている「追跡可能性(トレーサビリティ: traceability)」の手法が、既に江戸初期には確立されていた。これらの鉄鎖は第3章御用舟橋で述べたように、為政者からは武器・武具と同じ感覚で取り扱われていたと判断される。なお、ローマ時代の金属製品・工具類には、すでに現在の商標に該当する製造者の刻印が打たれていた。おそらくその以前から刻印は用いられていたと判断されるが、確認はしていない。

舟橋架直しの際は、新川郡および婦負郡から藁綱用にそれぞれ、藁100束・縄10束が納入されていた記録がある。この藁綱は架橋時の仮設工事に用いられていたと推定される。なお、舟橋組立て用や係留用に苧縄・苧綱は用いなかったと判断する。

64艘の舟が錬鉄製の2本の大鎖で連結され、その各々の鎖の端部アンカーは、兩岸に地中深く埋め込まれた鎖留杭(係留杭)に巻きつけて固定されていた。一説には直径1.2mの楸(ケヤキ)の大木を用い、これらのケヤキ大杭の地上露出分長さは、2間半(4.5m)とされている。また南谿は、この太杭の大きさを東大寺大仏殿(金堂)の柱³⁰ほどと表現しているので、その太さ(直径)は1mから1.5mはあったのであろう。南谿は、比喩的に大仏殿の柱を引用していたのであろうか、この係留柱の実際の太さを示す金沢藩・富山藩の史料は未見である。また、南谿は各々の柱には控柱2本が設けられていたと記述しているが、明確に控柱が記録されている資料も存在していない。杭は兩岸3本ずつを用いていたとする説があり、控杭を用いていたのであろうことは否定できない。

江戸中期に描かれたと思われる写実的な舟橋絵図³¹が、富山市立郷土博物館に収納されている。左岸愛宕神社近辺からの鳥瞰図には、舟橋係留構法として敷舟船先の2本の鉄鎖と、橋詰めに3本の鎖留杭が描かれている。この係留杭の頭部は小さな屋根をつけて雨養生とし、杭中央部には数本の斜め杭で支保工事がなされている。橋板は5枚が用いられ、籠・駄馬・行商人・運搬人夫・旅人・飛脚が通行している。

文政年間に描かれたといわれる彩色色摺「越中神通川船橋図」(36×48cm)は、台嶺³²が下絵を描いた版画で、亀田鵬斎³³の書になる画賛が絵の右端中央に見える。

「群鯨馳首絶神河 鍊鎖連鉤接碧霞 金背行人瓊浪上 更疑天漢泛仙槎」

この漢詩の意訳は「まるで多数の鯨が、頭を連ねたように舟を敷き並べたこの浮橋は、神が渡った川、神通川を横断する。連なり浮かぶ舟を結ぶ鉄の鎖は曲線をなし、碧の川面のはるかかなた夕焼け雲に接している。輝く金色の夕日を背に受け、西から東へ渡る人は瓊の輝きにも似た川浪の上を行く。何たる絶景、まるで仙人が天の川に架けた浮橋だ。」とした。

古代中国では金は五行の一つであり方位では西を、季節では秋を表わしている。「金背行人」は西から東へ渡る旅人であり、またその背には金色の秋の夕日を浴びて、舟橋を渡っている情景と理解したい。碧霞は「碧のかすみ」とも判断されるが、漢字の霞の段は赤の語源の赧からきている。この詩の霞は国訛のかすみではなく、赤い夕焼け雲または朝焼け雲³⁴を意味していると理解する。

神通川舟橋は、江戸の絵師富山藩絵所預の狩野派絵師山下守胤(1824-86)をはじめ幾多の画家が絵筆をふるい、浮世絵・版画に摺られてきた。文人・歌人も踵を接して訪れ才筆を振るった。富山藩御用絵師松浦守美(1824-86)³⁵は多くの舟橋絵図を残した。特に浮世絵様式の富山売葉版画(絵紙)の図柄として、この舟橋絵図も採用され、全国の得意先に配布されていた。守美は俳句集『多摩比路飛』の6面の挿絵をはじめ、多くの売葉絵紙の下絵に富山舟橋を描いているが、其のほとんどは左岸からの鳥瞰図である。

名所案内刊行物の一つである『二十四輩順拝図会』³⁶にも、親鸞のゆかりの場所として同様な構図で富山舟橋は描かれ、江戸時代のこの名所を全国的に知名度の高いものとして貢献していた。

このように富山舟橋絵図・版画の構図の大部分は、左岸の高所からの展望が多く見受けられ、左手が神通川下流として描かれる。通常、左岸からの鳥瞰図には舟橋の背景に富山城・城下屋敷町・町並とさらに其の奥に雪を頂いた立山連峰が描かれていた。左岸婦負郡船頭町(現、富山市)の水準は神通川の自然堤防にほぼ等しく、対岸七間町(七軒町)との差はほとんど無かったと判断される。したがって左岸からの舟橋鳥瞰絵図は実写ではないもの

が当然多くなる。

神通川は急流であるため、兩岸を最短距離で主索・行桁で強固に連結して、剛構造の床版で構成する舟橋を架けることは、富山藩の総合力ではあるいは当時の日本の国力水準では、経済的にもまた施工性・構造性の見地からも、無理であったと判断される。

左岸の愛宕神社近隣と想像される架空の視点から眺めた舟橋の形状は、左方角の下流に向かって大きく緩やかな凹の弧形(ㄩ字形)を描いていた。言うならば鎖が負担する各橋舟の水流による抵抗を略一様にするために、舟を連結・連結する鉄鎖の張り具合を懸垂線状(カテナリ:catenary)³⁷にするように敷舟係留方法が定まっていた。全体としては、橋の縦踏み板を介在とした舟の舷側同士の接続・連結がピン構造・柔構造であり、急流が引き起こす急激な繰返し荷重をやわらげる構造となっている。後述の第5章明治有料舟橋・浮橋の架橋史および構法の技術史的考察で詳述する明治有料舟橋の係留構法は、橋舟係留を錨によらない場合には、この神通川の富山舟橋を参考として自由係留構法を採用していた。

おそらく、右岸橋詰めの七間町から架空の、あるいは架空足場からの舟橋眺望は、絵図の手前右側で営業する密集した茶屋なども主な視界となり、富山城および立山連峰を無視した構図の絵図・絵紙も売り物とはなりがたかった。いずれにせよ、これまでに関東御用舟橋絵図および美濃路信使舟橋絵図の検討・解析でも述べたように、江戸時代舟橋絵図の構図の原則は、右側に川上が左側に川下とするのが常態とされていた。ただし、日光社参の際に架けられていた御用舟橋の利根川房川舟橋絵図は、原則として日光山を背景の中央に置くため、景観が歪曲され利根川の流れは絵図左側を川上として描かれていた。また、富山市史「富山県時代 松浦應真齋守美」の項に、「同十一年聖上北陸巡幸ノ際 船橋及ビ呉服山ノ真景ヲ押絵額面トナシテ奉獻セリ」がみられるが、どのような押絵であったかは不詳である。

江戸幕府末期・明治初期には、右岸七間町の鮎鮎茶屋を視野に入れた絵図・写真が出現してくる。明治初期の国美(守美)筆の右岸からの富山舟橋版画の構図は、中央部には舟橋が大きな弧を描き、川上の橋詰左側には常夜燈が大きく絵幅いっぱいにながれ、その袂には2台の人力車が客待ちをし、右側には繁盛する名代の鮎鮎の茶屋が描かれている。天守閣が売物にならなくなった時代としては、むしろ右岸からの舟橋景観図・写真が富山舟橋の特長を表現するには、時代に適していた構図の変遷であると判断する。

絵図および版画の富山舟橋は構造的には曖昧なものが多いと言わざるを得ない。御用舟橋絵図にみられる代官関与の舟橋仕様・施工絵図の類は一切保存されていない。2条用いている鎖が1条しか描かれず、また、巨大すぎる係留用の杭構造や逆にその存在も定かではない絵図も多数存在している。さらに、この舟橋の売り物の一つである、神通川に横たわる自由係留浮体構造の懸垂曲線も、真っ直ぐに近い浮体敷舟の剛連結の直浮橋として描かれているものもある。富山舟橋絵図には鵬齋先生の讚がよく似合う。

神通川舟橋の平面図形としての弧状の形状すなわちカテナリは、わが国舟橋の定形として広く一般に認識されていた。北齋も神通川舟橋絵図の模写あるいは模倣を行って、佐野の舟橋古図と称している。この舟橋の弧状形は、御用舟橋を除くわが国舟橋の典型となっていた。すでに述べたように北齋の舟橋絵図は、流れの向きが逆行して描かれている。すなわち川の流れは川下より川上に向かって流れているが、この様な舟橋絵図は枚挙の暇が無い。

明治11年(1878)8月末に北陸東海道巡幸に東京を出発した明治天皇は、9月28日に天田峠を越えて越後から越中に入り、10月1日の朝、富山行在所から七間町で神通川舟橋を愛宕町へ渡り、高岡市経由で今石動行在所(現、富山県小矢部市中央町)へ向かっている³⁸。この光景は左岸へ渡った行列が「北陸東海道 石川県越中国富山船橋図」³⁹に描かれている。舟橋は背景に小さく描かれている。明治天皇はこの左岸愛宕町から、絵図に描かれている馬車で渡ったとされるが神通川舟橋にはこのような構造耐力は存在せず、板輿に乗って800人の行列とともに渡ったとする説が正確な記録であろう。また、富山市史「富山県時代 松浦應真齋守美」の項に、「同十一年聖上北陸巡幸ノ際 船橋及ビ呉服山ノ真景ヲ押絵額面トナシテ奉獻セリ」がみられるが、どのような押絵であったかは不詳である。なお、静岡県記録では明治天皇の巡幸の随員は300人であり、警護の巡查は400人と記録されている(静岡県中央図書館資料)。富山市史「富山県時代 松浦應真齋守美」の項に、「同十一年聖上北陸巡幸ノ際 船橋及ビ呉服山ノ真景ヲ押絵額面トナシテ奉獻セリ」がみられるが、どのような押絵であったかは不詳である。

橋南谿は、東遊記巻二で南部藩(盛岡藩)にも新山舟橋があることを述べ、福井藩の九頭竜川舟橋を加えた3箇所の舟橋のうちで、富山藩神通川の舟橋が最も優れているとして、次のように述べている。

「舟橋のあるところ天下に三ヶ所なり。其内越中を第一とすべし。」と、南谿の挙げた舟橋3ヶ所は少なすぎようであるが、江戸時代の舟橋は、将軍一族、藩主、礼幣使・朝鮮通信使などの、特別の用途に期間を限って架橋される「御用船橋」が通常で、一般人の通行を認める常設的な舟橋は、天下の街道筋には殆どなかったことをも意味している。そのためか舟橋の希少性によりその価値も世人に高く評価され、『江戸自慢』(三井文庫蔵)所収の「日本大橋尽」による江戸時代の大橋番付⁴⁰では、次表に示すように全国の諸大橋の中で、敷舟55艘並の越中船橋(神通川舟橋)は東小結、48艘並の南部船橋(新山舟橋)は東前頭2枚目、48艘並の越前船橋(九頭竜川舟橋)は東前頭7枚目に格付けされている。ちなみに大関には、当時日本最長の208間(378m)橋長さを有していた矢矧橋が選ばれている。しかし、この三大舟橋の橋長さは示されず、敷舟数で橋の規模をあらわしている。

表 3.13.2 表 日本大橋尽番付表 (抜粋)

東方番付	構造・規模	橋名称	備考
大 関	208 間	岡崎矢矧橋	矢作川
関 脇	木 50 間・石 45 間	福井掛合橋	足羽川 (九十九橋)
小 結	55 艘並	越中船橋 [※]	神通川
前 頭	120 間	三州吉田橋	豊川
々	48 艘並	南部船橋 [※]	北上川
々	110 間	江戸永代橋	隅田川
々	109 間	江戸新大橋	隅田川
々	107 間	奥州名取川橋	名取川
々	96 間	仙台大橋	広瀬川
々	48 艘並	越前船橋 [※]	九頭竜川

※ 印は舟橋を示す

越中富山藩では、代々の藩主が売薬業を奨励し、宝暦時代(1751-63)の頃には富山藩の中心産業となっていたが、売薬促進の版画にもこの舟橋の図画は用いられていた。舟橋は富山名所の売出しのみならず富山売薬・名物鮎鮎の、現代では鱒鮎や饅頭の売込みにも一役買っている。現在この版画は横の寸法を縮めて正方形に変形したものが、富山のマス鮎弁当の包装紙に用いられている。この神通川の舟橋は、昭和初期に制定されていた国定地理中等教科書の、「富山県の章」の挿絵に用いられ、また三代広重(1842-94)は、教科書『日本地誌略』の指図に富山舟橋を描いていとされている。神通川舟橋は、絵図や版画などとともに文人・墨客・詩人・俳人・志士などが旅行記に記し、詩歌を残している。南谿の東遊記および鵬斎の漢詩についてはすでに多言を用いて述べている。神通川舟橋と文人に関しては、本章 6 節 江戸文芸・工芸絵画と舟橋・浮橋を参照のこと。

そのほか、南谿は洪水対策を行っている経済的な橋梁として、特に福井の町を流れる足羽川に架せられた、九十九橋をあげている。橋の半ばを石造とし残りは通常の木造橋で架橋していた。木橋は洪水に際し流失しても川の流量が増し水が溢れる危険性を少なくし、且つ再架橋に際しては、恒久的な石橋部分が役にたつことを述べている。九十九橋の由来は、橋の長さが99間(約180m)あったことによるとされる。なお、江戸時代、越前藩領内の北陸が河川を横断する地点の本格的な架橋は、九頭竜川の舟橋と九十九橋のみである。この長さ99間の石橋と木橋の複合構造の橋は、明治11年(1878)6月の修復の際に石橋部分を取り払い、すべて板橋としたことが新聞報道⁴¹されている。

(3) 南部北上川の舟橋

江戸前期、南部藩盛岡の北上川⁴²には、新山舟橋(南部舟橋)がかけられていた。架橋場所は盛岡市の明治橋付近で、奥州街道筋の北上川右岸の仙北町(現、盛岡市仙北1丁目地内)と左岸川原町(現、南大通り2丁目)の間である。創架時期には諸説があるが、延宝8年(1680)説が有力とされているが、天和2年(1682)創架とする説は、元

年に洪水で土橋が流出したので新しく舟橋に架替ていたとするもので、恐らくこの年に創架された可能性がある。また、寛文5年(1665)に新設された土橋の流失を契機として、舟橋が架けられたとされるが、其れまでも土橋は架けられたことはなかったとの説もある。さらに、『盛岡雑書』⁴³延宝8年(1680)の南部藩家老と幕府高官(留守居)家臣間の書簡記録から、新山舟橋の創架に際し幕府の内々の事前了解を得ていたとの説と、其れを否定する立場の意見とが拮抗している。いずれにせよ江戸初期においては、新山舟橋の架橋はすくなくとも幕府執政の了解なしでは行えなかったと判断される。延宝8年ごろ北上川新山に架けられた舟橋は、翌年天和元年(1681)2月には洪水で橋は流出し、3月10日の松前藩主松前志摩守兵頭(矩廣、在職1665-1720)の参勤交代の江戸出仕のとき、北上川の渡場を舟で渡った記録が『雑書』に残されている。

『雑書4』延宝8年(1680)9月20日の条には、新山舟橋の渡初めが行われた。寺町又次郎と四つ屋町勘三郎の2名が、これまでに舟守に下されていた百石宛の御米をいただけるのであれば、舟橋を架けたいとの望みを叶えた、の記録が残されている。また、この架橋は藩執政の費用で行った主旨と、おそらく幕府に無届けで行った架橋のいいわけを、後見の大久保右京亮(幕府旗本三千石：元大番頭)^{*}に行った主旨の、但書きが見える。『盛岡砂子』⁴⁴には、舟橋架橋は請負工事であったことの主旨が記録されているが、その詳細は不明である。^{★注挿入のこと。}

度々の北上川の氾濫で流出し修理の間は舟渡を行っていたが、再架橋は常に行われていた。『雑書』の享保13年(1728)7月26日の記録、元文2年(1737)の記録では、7月16日の出水で鎖綱が切れて、橋板が少々流出して通行止めが行われている。『盛岡市史』⁴⁵によると、藩は盛岡以南の15の村にたいして舟橋維持費として、高250石当たり1俵ずつ相当の1年間507駄の米を徴収していた。

この舟橋は、度々の損傷・流出事故は発生していたがその都度修理が行われ、明治橋が架けられる明治6年(1873)までの長期間用いられていた。神通川舟橋、九頭竜川舟橋とともに、江戸三大舟橋と称せられていた由縁である。

南部舟橋の構造は諸説が多く、一般には橋長さ110間(200m)で橋舟を24艘から48艘を用いているとする説が多い。場合によっては中州を中継点とし、ここにも大黒柱と称する杭を両岸および中洲に埋め、舟を係留する鎖を繋いでいた。係留杭には神通川の舟橋同様に、両岸に建てた左右2本ずつの計4本を用いていが、杭仕様の記録は残されていない。また、舟橋係留には江戸三大舟橋の特徴として、係留錨は同様に用いず完全な自由係留方式である。

この鉄鎖には、金輪(リンク)の長さが1尺2寸(約36cm)、質量960匁(3.6kg)の細長の長鎖環(ロングリンク)を用いていたが、現在その遺物を本丸跡へ上る階段手摺の鎖の一部に見ることができるという。当初の鉄鎖には九戸(現、岩手県九戸村)産を用いていたが、後代の鎖についての記録は未見である。この鎖のリンク短径は約6cmで、リンクを構成する線材の径は略算により9分弱(約2.6cm)と算定される。

橋舟の舷側間には、長さ2.5間-3間(4.5-5.4m)の厚板294枚を、架け渡して橋面を構成していた。さらに、敷舟ごとに「駒除け板」が設けられ馬往来の際の回避箇所には供されていた。洪水・高水の際には板を取り外し、番所に配置されていた水主たちが橋舟を両岸に引き上げる対策を講じていた。橋舟の数と配置は、当初は大船18隻、中船2隻を用いたと記録されているが、通常は中島をはさんで右岸仙北町側に12艘、左岸新山河岸側に12艘、合計24艘の橋舟が配置されていた。敷舟を48艘とする諸説は信憑性に薄い。中島に打ち込まれていた杭の頭は、現在でも渇水時には5箇所ほど見られるという。橋床の構成は時代により変わって行ったと判断されるが、詳細な資料は未見である。

新山舟橋に用いられた敷舟の仕様を示す、詳細な史料「^{ひらたおくり}艀小操作立諸材量」⁴⁶が残されている。これによると敷舟の寸法は、長さ7尋3尺(38尺：約11.5m)、幅6尺(約1.8m)、深さ2.5尺(約76cm)、形状を示す指数の細長比は、6.33となる。この長さを敷長さとする、総長さは同史料の「御艀小操船定法書」所載の文化13年(1816)、北上川支流和賀川渡舟図からは、敷長さより3尺長い41尺(12.3m)と推定されるので、この総長さ規準の細長比は6.83と算定される。この舟の平面形状は、平田舟形式と高瀬舟形式の中間形式の舟であり、利根川上州大艀とはほぼ同類の形式の川荷舟と判断される。前述の備前和賀川の100人乗り渡船図面の寸法は、総長さ42尺(敷長さ39尺)、幅8尺であるので総長さを用いた細長比は5.25、敷長さを用いた場合では4.88の値を示し、寸胴型の平田舟形式に近い船種といえる。

南部(新山)舟橋の橋舟は、北上川通船に用いられていた南部藩船「小操船」のやや小型の艦形式の舟を用いていた。この舟橋の設置は、現在の盛岡市仙北町と南大通を結ぶ交差点(現、南大通3丁目)に架かる明治橋の南80mに位置し、江戸時代のこの場所の左岸には、北上川舟運のターミナル新山河岸がにぎわっていた。江戸時代の新山河岸から下流の北上川には、橋は架けられていなかった。

一般に渡舟には同一河川での通船よりは、積載量の多い寸胴舟を用いることが多い。後述するように敷舟に渡舟を用いるのか、通舟を用いるのかあるいは専用船を用いるのかの選択基準は、明治有料舟橋の場合でも明確ではない。経済性や河岸通運の発達・舟橋の敷設目的や地政学上の理由等多くの要因で、選択がなされていたことは、これまでの史料からも判断される。唐時代の舟橋には、すでに規格型の敷舟が用いられていたと想定される。宋時代の舟橋史料に、舟橋敷舟に初めて規格型の専用船を用いた記録が出てくる。第L章「第7節 契丹遼・宋・金時代の舟橋・浮橋」を参照せよ。

南部舟橋は、九頭竜川舟橋および神通川舟橋と同様に、北上川の交通要衝の渡に架けられていたので、架橋以来参勤交代の行列、幕府・諸藩の要人、文人・墨客の往来が絶えなかった。

文政元年(1818)の3月、央齋(生年、経歴不詳)は江戸千住を出発し、奥州道中沿いに旅を行い蝦夷の松前にまで達し、その往復行程記録を着色絵日記『陸奥日記』^{みちのくにっき}47(岩手県立博物館蔵)に著わしている。南部船橋絵図(紙本着色:27.0×19.0cm)が画かれ、この説明文には「盛岡の入り口北上川にかゝる船橋廿余艘、角木のわくを造り附け、大きくさり左右二筋、大杭南方二本づつ、北は一本づつ是につなぎ、二間余の七寸角を七八本ならべたるもの也」が記されている。北上川南は左岸で北は右岸であるので、南部城の係留杭には2本づつ、対岸には1本を用いていた。文政元年(1818)央齋が江戸から蝦夷地松前までの紀行文の巻1の5には、4月14日に金成(現、宮城県栗原市金成)を過ぎて19日九戸(現、岩手県九戸郡九戸村)にいたる道程の4月16日に南部舟橋を渡った記録がある。舟橋は橋舟25艘から成り、大鎖で杭に繋ぎ7寸角(21cm角)材をならべて橋を構成していた。また、巻3には、江戸時代後期の旅行家菅江真澄^{すがえますすみ}45は、その著『遊覧記』^{まのくりに}46に200ほどの挿絵を画いているが、その初期のものに岩手山を背景に北上川に架けられた舟橋の絵が、1785年頃の写生帳〔粉本稿〕に残されている。この絵は、岩手山を背景に川面に直角に張られた2本の綱に小舟7隻を連結し、その上に板を並べた小規模な舟橋の南画風の淡彩描写である。菅江真澄は、天明5年(1784)9月8日の、舟橋の架け替えられた日に岩手県盛岡の北上川右岸の宿に到着し、翌朝に北上川の広い瀬に架けられた舟橋を渡っている。

真澄にとっての舟橋は、必ず訪れたいと願っていた歌枕の一つであった。これ迄、歌枕の佐野の舟橋や越の国神通川の舟橋などは、書籍の知識では熟知していたが、舟橋を体験したのはこの「南部新山舟橋」が最初であった。真澄はこれまでに、天明2年(1782)から天明5年(1785)にかけて木曾路、京都、伊勢(三重県)、信濃(長野県)、越後(新潟県)、羽前(山形県)、羽後(秋田県)、陸奥(青森県)、陸中(岩手・宮城県)の旅を続け、その間幾百の橋、渡場(舟渡、徒歩渡)を経験し記録してきたが、この陸中の北上川でようやく熱望していた新山舟橋を渡ることができた。真澄はこの橋の上で数回足を止め、北上川の川面や景色を眺めていたことを記している。ちょうど、9月9日重陽の節句、晩秋の北上河原での朝のことであった。

遊覧記には、「舟の数二十ばかりくず葉にてつなぎ、またくろがねの綱もて引き、駒ふみの板ならべたり」とあり、馬も人も安心して渡ったことが記せられている。

南部舟橋の係留・連結・構成方法はよく理解できないが、鉄製の鎖が兩岸の係留杭間に引延され、その鎖に舟をカズラ類で繋いで、舟の舷側間を桁・厚板で連結したのであろう。九頭竜川舟橋と同一形式の水勢により川下に湾曲する、いわゆる「曲浮橋」形式である。真澄はすでに用いられていた舟の連結用の鉄鎖には触れず、文中の「くず葉」は真澄の文学的表現であり、おそらく藤・葛・サルナシ・ヤマブドウなどの蔓性植物の蔓を撚った縄・綱であり、これらは舟同士の間による連結、橋床面に用いた踏み板の固定および川の兩岸に張り渡された鉄鎖への舟の緊結などに用いたものであろう。真澄は縄については梶縄・あかしぶなどを遊覧記に残しているが、あかしぶは山ブドウの蔓をなつた縄で、現在でも陸奥地域では、この名称を用いている。当時東北地方の川舟の装具に、野葡萄の蔓を縋った綱が多く用いられていた。

真澄が盛岡を通過した年に、古川古松軒^{ふるまつのけん}47もまたこの新山舟橋を渡っている。東北・北海道を回る幕府の巡見使^{めぐみづかひ}48に随行した古松軒は、盛岡に滞在しこの舟橋について、旅行記『東遊雑記』^{とうゆうざつぎ}49には「北上川の渡しには舟橋

かかる。舟数二十艘を鉄の大なる鎖を以て繋ぎあわせ、船の上には厚板を巾二間も並べ敷きて、これを鎖にて繋ぐ。如何なる洪水にも流れざるように、丈夫に巧みし橋にて、他国にまだ見ざるはしなり。」と述べている。古松軒は越前九頭竜川および越中神通川の舟橋に関する、なんらの知識も有していなかった。古松軒の記述により、舟橋係留の主体は鉄鎖であったと判断される。

古松軒は舟橋の歴史知識では真澄より劣っていたが、器物・建造物にたいする観察眼は鋭く、故事来歴よりはまず自身の観察体験を尊重して記録していたようである。古松軒の記述から、羽州(尾花沢、新庄)などの山国では、橋脚(橋杭)を持つ橋(板橋・桁橋)はすくなく刳橋が多いことを記し、さらに最上川下りの川舟は、長さ12間(21.8m)、幅1間2尺(2.4m)であると述べているので、細長比9を有する細長い高瀬舟様の舟形式であることがわかる。当事の米沢城は平城で桧皮葺屋根・板壁の粗末な城であり、およそ三千軒の町屋も瓦葺はなく草葺・板葺きであり、松平三万石の上ノ山城も同様の貧弱なものであった。東北地方の貧しい様を記述し、また久保田(秋田)では金貨が全く通用せず、巡検使のお上の御威光で二朱金(金1/8両)がようやく通用したと記録している。真澄が詳細に記述した人肉まで食った天明飢饉については、立場上からか何もふれていない。真澄はこの巡検使一行と旅程が交絡して宿がとれなかったこと、および巡検使の道の整備用に駆り出され、飢餓の中で強制労働されていた農民たちの惨状を記録しているが、古松軒はこの点についてもなんら記録していない。

江戸時代、伊能忠敬(1745-1818)をはじめ、盛岡を通過した探検家・旅行家・志士たちには、この舟橋のことを日記に記録している人が多い。高山彦九郎⁵⁰は、寛政2年(1790)の『北行日記』⁵¹には「四日 雨降る。(中略)巳の刻に及んで森岡川原町を立つ。北上川船橋也、船二十五艘川幅八十四間、今マ水の有る所は七十間斗也。坤に渡る。」と記している。坤は現代の午前8時ごろの時刻である。

吉田松陰(1830-59)の、幕末の嘉永5年(1852)3月の『東北遊日記』⁵²には、この舟橋が記録されている。

南部舟橋(新山舟橋)の絵図は、柴田是信が盛岡八景としてこの風景を描いた水墨画(盛岡市中央公民館所蔵)のほか、多数の絵図・絵画が残されている。

宝暦元年(1751)に、南部藩士鈴木秋全が藩主南部大膳太夫利視(1708-52)の命により作成した『奥州道中 増補行程記』⁵³(盛岡市中央公民館所蔵)のなかの新山舟橋の絵図は、右岸斜め上からの鳥瞰図であり、舟橋は中央部に比較的詳細に舳先側2本と艫側1本の鉄鎖とが描かれ、ある程度の構造特性を見ることが出来る。絵図の左下隅から中央部、右上部にかけて流れる北上川に架けられている新山舟橋は、なぜか間違えて川上側に凸に湾曲して描かれている。したがってこの絵図が実写であるのか疑問点が残る。

同様な前後逆の舟橋絵図は、後述する北斎の佐野舟橋版画、明治元年の明治天皇が渡った六郷舟橋の錦絵など多数存在している。用いられている敷舟が北上川の川上(絵図左方)に向かって、C形の懸垂線状を描いて架けられている。流れの下方である絵図の右方に、C形が実際の新山舟橋の係留形状である。この絵図の左側が川上であることは、絵図中央下部に北上川支流の雫石川が流入している絵図書入れからも明らかである。

川井鶴亭が150年まえの嘉永年間に描いた彩色絵「盛岡城下鳥瞰図」(岩手県立博物館所蔵)は、盛岡城下の町並みとこの中央を流れる中津川および架けられた諸木橋と絵図下面一杯に湾曲して大きく流れる北上川と南部新山舟橋が一望のもとに描かれている。この絵図は、真澄の南画風に比べてはるかに精密で写実的な専門絵師の絵であり、右岸の仙北町や松並木、対岸の新山河岸の町並みと川津の繁盛ぶりも描かれている。新山舟橋の構造詳細を判断できる絵図資料は、この絵図を含め残されていないといえる。

真澄は絵画に巧みであり、拾遺集に詠われた犀川の来目路の橋など、橋の挿絵も数多く画いている。また、かれの旅行記には、旅の途上で渡った橋および川の名前、橋の構造(板橋、土橋、吊橋、棧道などの種別)、渡舟の種類(丸木舟・板舟の別、漕舟・引舟の別)についても、全て克明に記録されている。しかし、舟の寸法や橋梁の構造詳細については触れることは少ない。

新山舟橋が架けられていた場所の跡は、現在盛岡市指定史跡になっている。

注 第2節 江戸三大舟橋

(1) 九頭竜川の舟橋

1 九頭竜川は、往古から氾濫を繰り返し崩川または黒竜川とも呼ばれていた。一説には、平安前期寛平元年(889)越前大野

郡の白山平泉寺^{*}の白山権現が信者の前に顕れ、その像を川に浮かべたところ、九個の頭を持つ竜が尊像を戴いて流れをだり、到着した地点に黒竜大明神が祭られ、この川を九頭竜川と呼ぶようになった。

※ 白山平泉寺（現、福井県勝山市平泉寺町）は、10世紀以降白山信仰の拠点として、特に天台・真言系寺院の拠点として強大な勢力を有していた。その後戦国期には朝倉氏に同調しその庇護の下にあったが、一向一揆と対立し朝倉氏滅亡後の天正2年(1574)、一揆により全山破壊され灰燼に帰した。そのご近世には再建はされたが、明治維新の神仏分離令(廃仏希釈)により白山平泉寺は分離され、境内には白山神社だけが残された。現在、平泉寺の遺構調査が行われている。

- 2 『越登賀三州志、富田景司(1744-1818) 著、重訂 日置謙校(1873-1946)』(石川県図書館協会、1973年)[昭和3年刊複製]
- 3 『江戸幕府撰慶長国絵図集成、川村博忠編』(柏書房、2000年)
『福井市史 資料編別巻 絵図・地図』(福井市)
「7.越前国絵図(貞亨2年;1685年)」
- 4 応仁の乱で越前一国を掌握し守護となった朝倉考景(1428-81)は、文明3年、一乗谷に居城を構え、一向宗と激しく対峙していた。
- 5 『日本歴史地名大系 第18巻 福井県の地名』、平凡社、1981年
『福井県史 資料編 2 中世』、福井県、1986年
- 6 『越藩拾遺録』は、寛文8年(1668)に編纂された越中富山藩の史書。
『福井県史 資料編 3 中・近世1 福井市』第四章第3節.「一.北陸道と宿場 橋と一里塚」、福井県、1982年
杉原丈夫・松原信之『越前・若狭地誌叢書 上』(松見文庫、1971年)
- 7 『越前地理指南』によると、舟を係留した綱の記述には「鉄の大鎖一筋藤綱二筋にて舟を^{つらね}運る。」とある。初期の越前舟橋にはフジ綱が用いられ、その次にフジ綱の補助もしくは併用として1条の鉄鎖が用いられ、最終的には鉄鎖2条が用いられてきたものと考えられる。なお、『越藩拾遺録』記述の舟橋連結に用いた鉄鎖の総長さ520尋(約780m)は、川幅の約200mに2重に鎖を用いたとしている。地上部分および杭への巻つけ連結には、1条につき約60mの鉄鎖を用いていたと判断される。また、このフジ綱の藤の種類は明らかではないが、シラクチフジ(サルナシ)を用いていた可能性が高い。
- 8 『片響記、伊藤作右衛門著、福井県立図書館 郷土誌懇談会共編：福井県郷土叢書 第2集』(福井県、郷土誌懇談会1955年)
- 9 『越前国名蹟考、井上翼章編、日置謙校』(中村興文堂、1902-03年)
『越前国名蹟考、福井県立図書館 福井県郷土誌懇談会共編：福井県郷土叢書 第5集』(福井県郷土誌懇談会、1958年)
- 10 『福井県史 資料編 3 中・近世1 福井市』(福井県、1971年)
「第3章第4節.「二. 浦々の負担 高木舟橋と浦方」
- 11 『松平文庫』(福井県立図書館史料)
- 12 十返舎^{じっぺんしやいっく}一九(1765-1831)は、駿府生まれの江戸後期の戯作者で、生地は駿河府中と言われる。本名を重田貞一、別号を十遍舎、十偏斎、酔斎などと称した。また近松余七の名では浄瑠璃を書いていた。滑稽本で名を成し『東海道中膝栗毛』が代表作である。作品は580種を越え、『諸国道中金草鞋』は、膝栗毛と平行して刊行された。

(2) 越中神通川舟橋

- 13 神通川^{じんづうがわ}(じんづうかわ)は、岐阜県北部飛騨高地^{かおれ}の川上岳を水源とする宮川と乗鞍岳を源流とする高原川が、飛騨・越中の国境猪谷(現、富山市東猪谷)で合流し神通川となり、富山湾に注ぐ急流である。神通川は河川規模に比べ流量が豊富な川である。神通川の名の由来は、かつて神々が飛騨の神岡(岐阜県飛騨市神岡町)船津から笹津(富山市)まで、この川を舟くだりした故事・伝説によるとされる。万葉集では売比川^{めひ}、婦負川^{めひ}と称し、婦中鶴坂では川鶴坂川と呼ばれ、古くから鵜飼漁が行われていた。
- 14 橋南谿(1754-1806)は、本名宮川春暉。伊勢生まれの江戸時代後期の医者で、京都に居を構えた。漢詩文、随筆にすぐれ和歌をもたしなんだ。冒険的な旅を好んで行い、その探検・旅行・医学研修の記録を『東・西遊記』に著した。この著は、南谿自身が体験した日本全国の巡歴記録、言い換えればすぐれたルポルタージュでもあり、現代での評価が

高い。また、『北窓鎖談』は、名随筆と評価されている。医家としては、後漢の張機が著した10巻の古医書『傷寒論』の注解を行った。

15『富山市史、富山市編』(新興出版社、1983年)【富山市 明治42年版の複製】

16 天正8年11月の佐々木内蔵助書判の神通川渡船場掟は三条から成り、舟渡し賃は百姓・武家・商人以下権門からも徴収し、過剰乗船を禁じ、一旦舟を出したら引返せないことを定めている。

17 前田利長は、加賀藩祖前田利家(1537? - 99)の嫡男。天正13年(1585)に秀吉により、佐々成政の旧領の越中3郡(砺波・射水・婦負)を受領し、慶長2年(1592)富山城を修復、翌慶長3年利家の家督を引き継ぎ金沢城に入る。5年(1600)、家康より加・越・能三国120万石を拝領。慶長10年(1605)に家督を弟の利常(1593-1658)に譲り、越中新川郡(22万石)を養老領として、富山城に隠居。慶長14年(1609)富山大火により富山城消失後、高岡城に入り、同所にて1614年死亡。初代富山藩主は利常の息の利次(1617-74)。

18『前田文書』(富山県立図書館蔵)

『富山舟橋考、高瀬保著：田中喜男編：歴史の中の都市と村落社会』(思文閣出版、1996年)

19『明治以前日本土木史、土木学会篇』(土木学会、1936年)

「第5章橋梁 舟橋」

20『富山市立博物館だより 第29号』(平成11年6月3日)

「船橋関係年表」

21 打銀は郡打銀ともいい、加賀藩が領内各郡ごとの草高に応じた徴収を役家から行った銀子で、道路普請の費用としていた。

『加賀藩史料:元和3年、正保4年』

22 富山藩家老・執政が政務に関する評議を行う場所。寄合とは鎌倉後期に北条嫡流家の主だった少数の一族や評定衆を集めて行った会議。富山舟橋に関する評議は寄合所で論議し、その結果は触書として定められ富山町奉行・同下役の下知により、舟橋肝煎・与頭・船頭・手伝が架橋工事を実施した。勿論、村々は定められた人夫を舟橋改修に際し提供し、またシロクチフジ綱(藤綱)の綱打作業に従事した。

23 第4代加賀藩主前田綱紀(1645-1723)は、宝永4年には武家官位が従3位に上り、参議であったことから、加賀宰相と称されていた。

24 北陸道を利用して参勤交代を行っていた大名家の中で、当時飛騨守の官位を有するものは、敦賀1万石藩主酒井家の従五位下の第2代忠菊(1679-1722：在職1706-22)が該当すると判断される。

25 1荷は1人が天秤棒で担ぐ質量単位。また、つづら・かざらなどの一巻きの単位を言う。江戸時代の1駄36貫(135kg)との関連は不明。

26 野積谷は越前国婦負郡野積谷・室牧谷・仁歩谷・大長谷の野積四谷の総称で、現在の富山市八尾町にあたる。万治2年(1659)から寛文8年(1668)までには、野積谷でタタラ製鉄を行っていたが、宝永2年(1705)に製鉄再開のため富山藩は、十村役[※]の豊助に命じて諮問を行い山師の雇用を命じている。最後の製鉄に関する詳細は不明である(前田家文書)。※十村役は10村を束ねる大庄屋で十村肝煎と称していた。江戸時代、加賀藩・富山藩では行政区画として十村程度を単位としていた。

27 土木学会明治以前日本土木史引用文献の『旧記』および『富山市史・富山沿革史』は不詳である。富山市史・富山沿革史は富山市が明治42年出版した『富山市史』の可能性はある。

28 鑰鎖^{かぎくさり}は環鎖に同じで、鑰は金輪(リンク)の意である。この鉄鎖の打直しは雄鎖を雌鎖に変更したと判断される。なお、雌雄2種類のリンクを楕円型と瓢箪型にするものもあるが、この説は非現実であり論拠をもたない。

29『越中旧事記、中越史談会編：越中史料第1巻 肯講泉達録(野崎雅明)』(清明堂、1904年)

『越中旧事記、越中資料叢書』(歴史図書社、1973年)[越中宝鑑(明治31年刊の複製)]

30 東大寺大仏殿は、像高5丈3尺7寸(16.2m)の金銅毘盧遮那仏を安置するための金堂で、聖武天皇が天平勝宝4年(752)に建立した。創建当時の大仏殿の主要大柱には、口径約3尺5寸(1.06m)以上、長さ100尺(30m)前後のヒノキ材が84本用いられていた。この大仏殿は、平重衡(1156-1185)の軍勢により治承4年(1180)12月28日、焼き払われた。重源上人(1121-1206)が鎌倉時代の建仁3年(1203)、創建当時の規模に倣って再建したが、そのとき用いた柱の径の太さは、

大きいものは5尺(1.52m)から6尺(1.82m)といわれている。この大仏殿は、永禄10年(1567)、松永久秀(1510-1577)の乱で兵火に焼かれた。現在の大仏殿は、江戸時代の宝永6年(1709)に落慶供養が行われたが、その規模は大分縮小さくされた。柱も、国中探してもヒノキの大材は得られず、中型のヒノキ材の真柱(真木)の周囲に割材(捌木)を抱きつけて、金輪で締め付けた直径1.2mの合成柱を用いた。金輪は鉄製で、3分割され割材と真柱とを約3m置きに締め付けた。総数60本の合成柱を作るのに、真木は146本、捌木の総数は3,200本にも及んでいる。単純計算すれば、真柱は真木を2本乃至3本を縦に接いで用いていたことになる。梁材には日向産の松材を用いている。これらの材木を集めるためには、多くの苦労があったことが多数の記録に見られる。大仏殿再々建の建設の実質作業(大仏改鑄・再建計画・募金・木材入手・再)は、第5代将軍徳川綱吉治下の繁栄していた元禄時代に、公慶上人(1648-1705)の尽力により行われた。なおこの大仏殿は東大寺の僧公慶(1648-1705)の尽力で、上人死後の宝永6年(1709)3月に落慶供養が行われている。南谿が神通川舟橋の杭柱と大仏殿の柱太さを、正確に比較したのかは不詳である。

本注の参考・引用文献

『日本の建築1 古代I、文化庁監修』(第一法規出版、1979年)

『法隆寺を支えた木、西岡常一・小原二郎著』(日本放送出版協会、1996年)

『木の文化、小原二郎著』(鹿島出版会、1996年)

31 作者および制作年代不詳。寸法不詳。

32 台嶺は中国の天台山を指すが、日本では比叡山の異称である。画中に台嶺写とある絵師台嶺の経歴については不詳であるが、江戸の浮世絵師の北尾重政(初代)とする意見がある。

33 亀田鵬斎(1752-1826)は、江戸晩期江戸生まれの漢学者・儒者。奇行で名をはせたが、書の大家でもあった。神通川舟橋の賛は、誤記・誤解されて引用されている場合もある。

34 南宋の政治家・詩人の陸游(1125-1209)の53歳、成都での作「浣花女」に「城中妖姝臉如霞」の句があるが、これは「町中の凄い美人は紅に染まった夕焼け雲のようにお化粧し」*とされている。浣花は四川省成都の西を流れる川。鵬斎の漢詩の「霞」もこの意味で取るべきであろう。

※『陸游詩選、一海知義編』(岩波文庫、2007年)

なお、陸游と浮橋に関しては、第5章.D節 契丹遼・宋・金時代の舟橋・浮橋を参照のこと。

35 松浦応神斎守美(1824-86)は、山下守胤を師にした富山藩絵師。30歳前後から明治19年に到るまで、守美のほか国美・国義・森義の名で売薬版画の下絵制作に尽力した。麦仙城島岬編『俳諧 多摩比呂飛』、安政3年(1856)刊には、美は挿絵の越中30あまりの名所のうち、6面の富山舟橋絵図を描いている。

36 二十四輩巡拝図会は、江戸中期の享和3年に貞了が著したもので、浄土真宗開祖親鸞聖人24人の直弟子由縁の地を巡礼するための絵入り案内書で、全国名所図会の一種である。

37 懸垂曲線カテナリ(catenary)は、鎖(chain)の語源のラテン語 *catena* (pl.*catenae*)由来の英語である。中国では平面形状がカテナリ状に湾曲する浮橋を曲浮橋と称す。曲浮橋の敷舟係留には錨を用いず、係留索に敷舟を繋ぐ自由係留式が多く用いられている。

38 『御巡幸記並道中記 北陸東海道御巡幸誌』(文進堂、1878年)

39 富山博物館収蔵の「北陸東海道石川県越中国富山船橋図」は、明治から大正にかけて活躍した日本画家三島焦窓(1852-1914)の作。当初は版画の下絵の作を主としていた。

40 江戸時代には、庶民が興味ある事象について、その規模・有名度に応じた順位を相撲番付に見立てていた。橋についても同様で各種の橋番付表が作成され、東西の橋を大関・関脇・小結・前頭に、通常は橋の長さで番付を決めていた。歴史・伝承に名高い橋は、勸進元・行司に見立てていた。しかし、調査の範囲では、舟橋を番付表に登場させている史料は、この「日本大橋尽」のみのようである。注表に日本大橋尽の抜粋を示す。西方には舟橋は登場していない。

参考橋番付表

「大日本国名橋見立表(西垣文・番付表)」(早稲田大学図書館蔵)

「難波橋々繁栄見立相撲(天保12年)」(大阪府中之島図書館蔵)

41 石川新聞記事。明治11年6月20日付に掲載。

(3) 南部北上川の舟橋

- 42 北上川は岩手県岩手郡岩手町の御堂観音弓弭の泉が源と言われ、一関まではほぼ南下し、川道に沿って陸羽街道(現、国道4号線)通じている。現在は下流部宮城県登米市津山町で分派し、新北上川は石巻市追波湾に、旧北上川は迫川・江合川と合流し石巻湾に注いでいる。北上川概要については、本節(2)表を参照。
- 43 『盛岡藩雑書』は、盛岡藩家老席の藩政執務日誌で一部欠落はあるが、正保2年(1645)から天保11年(1841)までの公式記録。現在も刊行中。
- 『盛岡藩雑書 第1-第15巻、盛岡市教育委員会・盛岡市中央公民館編』(熊谷印刷出版部、1986年)
- 『盛岡藩家老席日記：雑書第16巻～、盛岡市教育委員会・盛岡市中央公民館編』(東洋書院、2005年)
- 44 『盛岡砂子』天和2年(1682)、四ッ谷町(現、盛岡市上田通り)の勘三郎による「舟橋架設見積書」が提出されている。
- 『盛岡砂子、星川正甫著、太田考太郎等校：南部叢書第1冊』(南部叢書刊行会、1927-31年)
- 45 『盛岡市史 第2巻、盛岡市著、森嘉兵衛監修』(トリュー・コム、1979年)[盛岡市昭和31年-43年刊の複製]
- 44 「罌子繰作立諸材料」は、南部藩史料による。
- 『北上川の舟運と川船、川名登著：千葉経済論叢 第25号』(千葉経済大学、2001年)
- 45 菅江真澄(1754-1829)は、三河豊橋の近くで生まれた江戸後期の国学者・旅行家で、本名は白井秀夫という。北陸、東北、蝦夷の地を遊歴し、その旅の記録は70種類を超える日記、画帳などに記述されている。真澄の遊覧記には、古松軒一行の巡検使について、「岩手の山」および「外が浜ずたい」で、巡見使行程とがかさなり宿がとれなかったこと、巡見使の道路整備のための農民たちの苦役について述べている。
- 46 『菅江真澄遊覧記1-5、菅江真澄、田武志・宮本常一編訳』(平凡社、1975年)
- 47 古川古松軒(1726-1807)は、備中岡田藩の生まれ。江戸後期の地理学者・蘭医。『東遊雑記』は、巡察の際の見聞を経た、天明8年(1788)出版の12巻の紀行文。
- 48 『東遊雑記：奥羽・松前巡見私記、古川古松軒著、大藤時彦解説』(平凡社、1964年)
- 49 巡見使は、江戸時代将軍の代替わりに、諸国の幕領や藩政の視察のために任命された。家光の時代、寛永10年(1633)に始まる。諸国巡見使ともいう。幕府の遣番・小姓組番・書院番から1組5名ずつが任命された。将軍社参・朝鮮通信使の道程の宿場の査察でも派遣されている。
- 50 高山彦九郎(1747-93)は、寛政の三奇人と称され、幕吏に追われて寛政5年(1793)久留米で自害した。44歳の寛政2年(1790)6月に江戸を発し、蝦夷地へ向かうが南部九戸で断念し、帰路に盛岡で北上川の舟橋を渡り『北行日記』に記している。
- 51 『北行日記、高山彦九郎著：日本庶民生活史料集成 第3巻』(三一書房、1969年)
- 52 『東北遊日記、吉田松陰著』(河内屋吉兵衛、1868年(慶応4年7月)) [国会図書館蔵：マイクロフィッシュ]
- 53 『増補行程記』は、南部藩士清水秋全(1706-66)が、藩主南部利視(1708-52)の命により、江戸日本橋から盛岡にいたる奥州道中の旅程の風景を、絵と文章により詳細に綴ったもの。宝暦元年(1751)に藩主に献上された。印影刊行本『新奥州道中 増補行程記、清水秋全著：南部叢書特装版』(東洋書院、1999年)
- 『北上市史第八巻、北上市編』(北上市史刊行会、1983年)
- 「織笠誠家文書」注挿入箇所

第4節 江戸時代の街道・宿場の舟橋

(1) 中山道宿場と千曲川の舟橋

中山道は江戸時代の五海道の一つで、木曾路ともよばれ、江戸日本橋から武蔵・上野・信濃・美濃をへて近江草津で東海道に合する、かつての主な東山道で構成されている。江戸時代には、北陸地方 30 家の大名が参勤交代の往還に用いていた。中山道は千曲川を除いて大川はなく他の国に比べて、架橋されている割合が高いといわれる。江戸時代の信州地方は、小藩と幕府直轄領とに分割されていたが、加賀・越前・越中の大藩に比べ、千曲川・犀川・木曾川水系には、吊橋(藤橋)・刎橋・板橋・土橋・棧・舟橋・投掛橋(丸太橋)など各種の橋が架け続けられてきた。これらの急流に架けられていた橋は、洪水のたびに流出する 경우가多かったが、大抵の場合はその都度復旧している場合が多い。

中山道 67 宿(69 宿ともされる)の一つ、千曲川(筑摩川)左岸の塩名田宿(現、長野県佐久市塩名田)と対岸の御馬寄村(同市御馬寄)とを結ぶ橋は、古から川中の岩から岩へと丸太・橋板を掛け渡す、いわゆる「投渡し橋」を用いていた。江戸時代には、木橋・土橋が多く架けられ千曲川往還橋と呼ばれていたが、洪水により流されることが多く舟渡や籠渡しが度々行われていた。近世の塩名田宿・御馬寄村の架橋は、近隣の 130 カ村が「橋附郷組合」(高 31,100 石)として、各村の石高に応じて費用を分担していた。即ち架橋工事資金と維持費用は助郷村 1 持とされ、架橋資材は幕府が負担していた。

享保 6 年(1721)7 月の高水で多くの岩が流失したので、川中の岩の間に板を架け渡す橋が架けられず、より高水に安全な木橋の刎橋²を渡していた。この橋の構造は、明治 27 年(1894)に再建された現在の甲州大月の猿橋³に視られるように岸壁などに差し込まれた複数の長大木材を片持梁(カンチレバー : cantilever)として両岸から漸次其の上に延ばし、中央部分に桁を架け連結する方式である。橋脚を設置できない溪谷や急流に多く用いられていた。ただし、この架橋法で大径間の橋を建設する場合には、巨大な木材や多量の労働力を必要とし、さらに多額の資金を要した。また地盤に埋め込んだ部分の桁材の耐久性にも問題があった。大洪水時の橋上面の溢流による梁材の流出は、刎橋といえども免れえなかった。

元文 5 年(1738)この地に塩名田舟が架けられたが、わずか 4 年程度の寿命であり寛保 2 年(1742)の大洪水で流出した。その後、流出のたびに舟橋・刎橋や平橋を架橋してきたが、明治 6 年(1873)、ようやく恒常的な舟橋が企業によって建設され、有料橋として明治 25 年(1892)の近代的な木橋架設時まで用いられていた。この舟橋は残されている明治当時の写真(横浜開港資料館所蔵)によると、5 艘の川舟を鉄鎖で連結して構成されているが、いかに民営とはいえ余りにもみすぼらしい貧弱な舟橋である。明治 5 年の助郷廃止に伴い「塩名田宿等千曲川郷廃止橋銭取り立ての儀につき申し上書」が、これら助郷村連合組合により政府に提出されている。現在、塩名田宿場跡近くの川原には、「船繋ぎ石」と称する上部に穴を穿った巨岩が存在している。この岩は、明治 24 年まで存続・営業していた船橋会社が、舟橋を係留する綱のアンカーとして用いられ⁴、旧浅科村(現、)の指定文化財となっている。現在、この地には永久橋が架けられている。

現在の長野県上田市を流れる千曲川に、元禄時代(1688—1704)には、大屋橋(桁橋)が架けられていたが、度重なる洪水による流失を繰り返していた。慶応 3 年(1867 年)に至り、堀村の篤志家山辺忠七が、私財を投じて刎橋を架けた。愛本橋を架けた大工が工事を行ったが、9 月 21 日の渡り初めの日に多数押しかけた群衆の荷重に耐えられず、崩壊する大惨事となり 3 名が死亡し、10 名が負傷した。その後明治時代には、上田市の資料によるとこの場所には舟橋が架けられていた。上田市の千曲川に現在鉄橋が架かる古舟橋⁵の場所には、過去に舟橋が存在していたといわれるが、その記録は残されていない。

かつて舟橋が架けられていた場所には、第 5 節地名および氏名に残された (1) 舟橋・船橋の地名で述べるように舟橋の地名が多く残っている。地名からは忘却されても、其の後の橋架橋の際の命名に舟橋・浮橋が付される場合がある。中国でも、福建泉州の南西を流れる晉江⁶には、宋の皇祐帝の時代(1050 年ころ)には舟橋が架けられていた。その後巨石を用いた桁橋に架け替えられたが、その石橋には舟橋と命名されていた。また、明時代の天津には多くの浮橋が架けられていたが、木橋や鋼橋に架け替えられても地名には、浮橋の名前が用いられていた例がある。我国の場合でも、古くから土橋が架けられ、土橋の地名が定着していた村落に、新しく木橋がかけられた際の新橋名には、土橋橋が用いられていた例がある。昔人は地名を大事にし、改名する場合でも出来るだ

け古地名のよすがをのこしていた。

中山道の板鼻宿・中宿(現、群馬県安中市板鼻・中宿)間の碓氷川には、明治7年(1874)に長さ44間(79.2m)の有料舟橋が架けられたが、この箇所には享和2年(1802)には、石橋が架けられていた。

中山道の追分から分岐して北陸道の高田と連絡する北国脇往還が、丹波島宿(現、長野市丹波島)で犀川を横断する「丹波島渡」は、北国街道の「姫川渡」と同様、川の流が急流のため舟渡しは困難を極めていた。両岸に太い綱を引き渡し、その綱に子縄を張り、2名の船頭は子縄を握って手繰り、あと2名の船頭が棹をさしてかろうじて犀川を横断することが出来た。十返舎一九は、この「丹波島の渡」の危うさを、『木曾街道続膝栗毛』の狂歌で次のように歌っている。

「早川を舟でむこうへ 渡辺の綱一すじを たよりなりけり」⁵

明治6年(1832)にこの渡し場所には、舟46艘を用いた舟橋が架設されていたが、おそらく民営の「有料船橋」であり、急流姫川の渡しにも明治8年に舟橋が架けられていた。木曾街道の橋には、刳橋が多く用いられていた。栈道は、木曾路にも多く架けられ、枕草子では柵橋として紹介されている。江戸時代でも溪谷の岸壁に沿う橋でない橋として理解されていたが、『飛州志』⁶では栈道のことを「俗ハ子橋ト云エリ」と記し、『木曾路名所図会』⁷の木曾路の落合橋の詞書には「落合橋。宿の入り口にあり、釜が橋ともいう。雙方より梁を出して栈橋とす。橋杭なし。」のように逆に刳橋を栈橋と称している。

安藤広重版画「木曾街道六十九次之内武佐」⁸には、2艘の平舟を縦に連結して、2列に打たれた木杭の間に数舟2艘を係留した簡単な舟橋が描かれている。武佐宿は、木曾街道(中山道)66番目の宿場町で、現在の滋賀県近江八幡市武佐町である。舟の舳と艫とを縦繫にする舟橋形式の原形は、おそらく、古代中国の浮体を縦位置に繋ぐ竹イカダを連結する方式にたどることが可能であろう。日本における舟縦繫ぎすなわち舳艫繫ぎの浮橋の記録⁹は、後述する幕末に東海道藤沢宿の境川に架けられた舟橋に見られるのみである。当初この武佐の舟橋の版画を見たときには、例によって浮世絵師の創作と判断していたが、浮世絵の風景画すべてが実景のデフォルメ描写または架空のものであると判断することは早計である。

江戸から明治にかけての浮世絵師たちが描く風景画・名所図会の類の多くは、古図絵の丸写しでさらに誇張され、あるいは奇想天外の絵空事と判断されてきた。舟橋浮世絵はまさに其の典型であり、それが浮世絵の特色でありまた見る人も空想の風景を膨らませていた。第6節 江戸文芸・工芸・絵画と舟橋・浮橋を参照のこと。

東海道・美濃路・木曾路の河川でも舟橋を架け、維持することは簡単であったと考えられる。『群書類従』^{記述}の『慶安三年木曾路記』には、慶安3年(1650)中山道の佐渡川(揖斐川)は舟渡しを用い、1里(4km)先の墨俣川(長柄川)には、400隻余りの舟を用いた舟橋が、架けられていると記されている。しかし、この年は朝鮮通信使の来訪の年ではなく、常設的な舟橋が墨俣川に架けられていたことを検証する史料は存在していない。

(2) 飛騨と越中五箇山の跳橋・籠橋・藤橋・吊橋および舟橋

飛騨の国の山岳地帯に源を発する神通川水系の宮川と、高原川との合流地点猪之谷の地点、越中東街道が宮川を横断する左岸蟹寺村(現、富山市蟹寺)と右岸飛騨谷村(現、岐阜県飛騨市神岡町谷)との間には古来藤橋や籠橋が架けられ、紀行文・和歌・漢詩・俳句に詠まれ、また安藤広重などの画家たちもこれを画題とし、多くの風景画が描かれてきた。18世紀半ば高山郡代となった長谷川忠崇の『飛州志』^{既出}には、この蟹寺村・谷村間の籠渡しを「綱橋、一名籠濟ト號ス。是、溪深ク岩石高クシテ船モ用ヒ難ク、栈道ヲ造ルニハ材力及バズ。故ニ昔ヨリ是ヲ用ヒ来レルモノ也。是ヲ作ルハ先ズ太キ苧綱ヲ兩岸ニ張亘シ、岩石ニ結ヒ固メテ、命綱ト云。弥猴口藤ヲ以テ柱藤ヲ四筋立テ其下ニ人ノ入ルベキ程ノ籠ヲ作り附テ命綱ニ懸、其籠ノ前後ニ綱ヲ二筋附テ兩岸ニ引張りテ引綱トセリ」とある。この文章は分かりにくい、この籠橋は、カラムシ(苧麻)の繊維を綯った綱(命綱)を兩岸の岩石に結んで宮川の上に張り渡し、太目のシラクチフジ(サルナシ)4本の縦柱で組み立てた柱組みに、人がすわって乗る籠を作りつけて、主索(命綱)にぶら下げる。シラクチフジの4本の柱材にはそれぞれ1本ずつ綱(引綱)を括りつけ、前後それぞれ2本の綱で空籠を引き戻すのに用いる。綱で引っ張れるのは、空駕籠であり人を乗せた駕籠ではない。なお、この場合の文中の栈道は、刳橋を指している。前節でも示したように刳橋を栈道と称し、現在の栈道を刳橋と称して混用している場合が、中世から近世にかけてはしばしば認められている。栈道の梁は、

崖の岸壁の穴に差し込まれた片持梁であり、原理的には刎橋と同じである。

渡りの半ばまでは籠は重力の作用により快調に進むが、半ば以降は上り勾配となり乗客は自分の腕力で綱を引き寄せ、前へ進まねばならなかった。同書には、乗る人は魂も消える思いで渡ったと記している。明治6年刊行の『斐太後風土記』⁹の籠渡の挿入絵図には、川幅 14 間 4 尺(約 26.7m)、平水波打際迄 4 間 4 尺(高さ約 8.5m)と記入されているが、絵図では籠渡が架けられている川岸の崖の高さは約 3 倍に誇張されて描かれている。明治 11 年(1878)7 月の、イギリス外交官アーネスト・サトーの『日本旅行日記』¹⁰の飛騨籠渡見学記には、命綱(太綱・主索)に麻綱を用いていたと記述している。サトーの日記にはこの麻綱は 4 本の縄を撚って作ってあるとしているが、実際にはこの太綱は 3 本の苧麻の子縄を用いて撚られている。サトーは、上記 4 本の引綱に用いていた苧綱と混同したのであろう。またサトーが関与して作成した明治初期の『中央部・北部日本旅行案内』¹¹にも、籠を吊り下げる綱には 4 本の頑丈な麻綱を用いている、との誤った記事が掲載されている。これら官渡の籠渡の主索には、一般的には 3 本の子縄を撚った 1 本の苧綱が用いられていた。現代ではこれらの麻綱を大麻繊維を用いた綱と誤解する向きが多いが、中世・近世に大麻繊維を構造用綱に用いるたことはない。

命綱と呼ばれていた主索および空籠引綱には、庄川・白川など近隣一円の籠渡しの主索に用いていたシラクチフジやノブドウの蔓ではなく、高価な苧麻の綱を用いているのは、この籠渡が幕府の施設(御入用橋)であり、官費で造られていたことに因る。この地域では江戸中期以降には、シラクチフジなどの天然産の蔓が払底し入手困難となり、さらに加えて品質低下が顕著であった。後述するように、飛騨白川地区・越中五箇山地区の村民が、庄川・白川に渡した多数の籠渡の主索には、全てノブドウの蔓を編んだ綱を用い、高価なシラクチフジや苧綱を用いることは決して無かった。

俳諧七部集の一つ『猿蓑』には、凡兆¹²の「越より飛騨へ行くとして、籠の渡り危うき所々道なき山道をさ迷いて」の詞書^{ことばがき}を付して、「鷺の巢の樟^{かいらぎ}の枯枝に日は入りぬ」がある。凡兆はこの鷺巢に籠渡の籠を見たのであろう。この地域はまた飛騨街道が、宮川溪谷沿いの越中西街道と、高原川沿いの東街道の 2 街道に分岐する地点、すなわち宮川と高原川が合流して神通川となる点でもあった。同じく猿蓑に凡兆の「渡り懸けて藻の花のぞく流れかな」が収録されている。どのような橋であったかは想像の域をでないが、初夏のころ凡兆が水中の藻の花をのぞいたのは、渡りかけていた舟橋の上からであり、藻の花は初夏のころ清流に白い花を咲かせる「梅花藻」であったとおもいたい。

斐太後風土記 卷乃九 大野郡白川郷の記録には、飛騨には 10 箇所の籠渡があり、其のうち 5 箇所は庄川の上流白川郷にあると記され、白川村(岐阜県大野郡)と高山市荘川町を流れる白川筋¹³の詳細な渡籠の図が掲載されている。その詞書には、籠を吊るす長さ 56 間(約 101m)の「藤大綱」には、山葡萄の蔓で造った子縄 3 本を綯い合せて作り架け渡し、1 年で架け替えるとある。太いシラクチフジ 4 本を枠組みに用いて作られた、「鳥巢」と呼ばれる吊籠を主索に吊るす器具(滑具)は、刀良^{とら}と呼ばれていた。これはハンノキ¹⁴を削り貫いて作られた円筒半裁型の鞍状器具、長さ 2 尺 1 寸(63.6cm)で厚さ 3 寸 5 分(10.6 cm)の刀良を、ブドウツルと麻綱とでもって籠としっかりと結び付けていた。白川郷・五箇荘の籠渡りに用いられた滑走釣具の刀良は、その語源、意味とも不明である。なお、甲斐国(山梨県)では唐櫓^{とうろう}のことをトラと称しているが、吊滑走器具の刀良との関連性を見出すことはできない。

同様な滑走具には、第 7 章中国の浮橋で後述するイザベラ・バードの『中国奥地旅行記』の中国四川省の山地での見聞に、漢人・チベット人が「溜索^{リウスオ}」と呼ぶ竹索の索道に取り付けていた滑板(滑走具)がある。現地人は竹索に取り付けた滑板にぶら下げた網籠にすがりつき、深い谷間を滑走・移動するのに用いていた。この滑板は「溜板^{リウバン}」と呼ばれ、円筒形と半円筒形のものがある。チベット人たちは、各自が半円筒形 2 個で円筒に組み立てる専用の溜板を所持し、谷間に架け渡された索道渡りに、人がぶら下がるための網類を取り付けるのに用いていた。

キングドン・ウォードがチベット東部高地での植物採集・探検記『青いケシの国』¹⁵に、高低差のある谷間の岸に張り渡された竹索に、硬木で作られた半筒状の器具溜板を取り付け、すべり渡っていることを示している。溜板は長さ 25cm から 30cm、内径は 3-5cm 程度で使用時には内面に十分に脂をぬっていた。

現在の中国奥地・チベットや南米アンデス山中溪谷での溜索にはワイヤロープを用い、溜板には鉄製滑車を用いている。溜は、水が滴る様をいうが、「急に流れる」の意もあるので、ここでは滑走の意味である。溜索は往復

専用に下降する 2 本が必ず用いられ、すべて重力を利用して谷間を往復していた。第 P 章「10.チベットおよびインダス上流地域の橋」および「11.イザベラ・バードと中国奥地の吊橋・舟橋」を参照。

籠渡の籠の枠組みを構成する 4 本のシラクチフジの、底面 4 箇所それぞれ麻綱が結び付けられ、片側 2 本ずつの麻綱が兩岸に渡されていた。これらの綱は、向こう岸に滞留している空籠を引いて、手元に引き戻すための目的の綱「引綱」であり、人の乗った籠を引くためのものではない。この構造の籠渡では、3 人がかりでも引き寄せることは困難であると判断される。この籠渡の方法を、人が乗った籠を「向こう岸の夫が綱で引き寄せていた」と間違って解説している現代の橋梁史専門書もある。さらにこの籠渡は吊橋（藤橋）から進化したものであると、新見解の解説をも付け加えている。

歌川広重が描いた『六十予州名所図会』「飛驒高原川の籠渡し絵図」は、2 本のそれぞれに客の乗った籠渡が描かれ、それぞれの籠に結ばれている細い綱か紐を、1 人の夫が踏ん張ってそれぞれ引き上げている構図である。おそらくこの空想画や同種の絵空事の浮世絵をみて、勝手に判断を下したのであろう。現代の橋梁関係著作でもこの絵図を江戸籠渡の典型として採用し、芸術と橋梁技術史の問題を、同一レベルで解説するものが多く存在している。この誤謬は、大正年間に木曾川支流飛驒川の中山七里(現、岐阜県下呂市)の 4 箇所にも架けられ、さらに其の上流^{おさか}小坂町(現、下呂市小坂町)の 2 箇所にも架けられていた「つり越し」装置 — 兩岸にワイヤロープを張り滑車を介して籠を吊り下げ、兩岸から人力で牽いて往復して人を渡す籠渡様の運搬装置 — の図からこの新説を思いついたのかもしれない。

ウェストン 16 は、日本アルプスの登山と探検に関する著作で、籠渡の渡り方を次のように紹介している。「まず籠の中へ入り、大綱を握り脚は籠の底を踏んばる。そのままの姿勢で蛙跳びの要領で前進する。この場合大切なことは籠を脚で制御することだ。これを誤ると、籠は後ろに取り残されたまま、泡立つ激流の上で宙ぶらりんになってしまう。」これが籠渡の標準マニュアルである。またこの籠渡は前述の「藤橋の進化したものである」と主張するある専門学者の説は全く奇妙なものであるといえる。中世・江戸時代のわが国の治世下では、橋梁進化の技術史の流れもまた、その時代の財政・社会・政治の状況による断絶・逆行、あるいは逆進と前進との螺旋循環を繰り返す行い、近世山中での橋梁構造の推移・変化は、原則的には技術的進歩とは、なんらの拘わりをも有していない。明治時代に入り、フジツナ・ブドウツルが針金・ワイヤロープに替わり、トラが鉄滑車に進化し、ロープウェイの籠の行き来の動力に、兩岸の人力を用いた程度の進化が見られた。

飛驒地方の籠渡が架けられている箇所の村落・集落は、小さいもので数軒、大きいもので 10 数軒程度の世帯から構成されており、籠引きのための多数の屈強な人足を、常時確保して待機させられるような状況下にはなく、また籠の構造も向こう岸から綱で人の乗った籠を引き寄せることが可能な構造ではない。幾多の籠渡の記述も、乗客 1 人が自力で前方上空に位置する苧綱やヤマブドウの索を、身を乗り出して両手でもって渾身の力で綱をつかみ籠床面を前方へ蹴ることによって、籠を引き寄せて少しずつ前進する。時には、前進の意が籠には伝わらずに、籠を残して人だけが綱にぶら下がったまま先行する、などの事故があったことも伝えられる。

ヤマブドウツルやシラクチフジの太綱は、鉄鎖やワイヤロープに比べて、荷重の大きさや使用頻度により大きく伸び、その伸びが残留する特性、クリープ特性を有している。また外層の損傷・損耗によりこの現象は加速され、籠渡は常に走行中に切断・崩壊の危険に晒されていた。籠が移動するにつれて索道の中間点で最下点に達して、下り過程から乗客のみの人力で昇りに転ずる。従って、刀良のロープに対する摩擦係数（動摩擦・静摩擦）の大小の程度は、特に昇りの後半道程では問題であったろう。摩擦が大きければ昇る労力が増加し、小さければ手を放すと索道を籠がずり落ち、索道の中間に後戻りをするようになる。

怒江・瀾滄江・金沙江流域のヒマラヤ・チベット・雲南の溪谷では、2 本の索道を設けて常に向こう岸には下り専用の索道を用いている例が多いとの観察が、イザベラ・バードと同じくグスタフ・クライトナーの『東洋紀行』やキングドン・ウォード『青いケシの国』など多くの探検記・旅行記に見える。アレクサンドラ・ダヴィッド=ネールが、1923 年の真冬にチベットの山奥で多くの索道を渡っているが、皮のロープを用いた 1 本の索道の中間点で、釣具の綱が切れかかり危うい目に遭っている。現在のアンデス山中・中国奥地などの高地住民たちの索道は、ワイヤロープを用いた兩岸からの下り滑走専用の 2 系列で、滑走釣具には通常鉄製の滑車を用いている。

索道に関しては、第 E 章「1 節中国の舟橋（10）チベットおよびインダス上流地域の橋・舟橋」および第 6

章6・1中・南アメリカ大国「1節.インカ帝国の吊橋と浮橋」を参照のこと。

高原川沿いの東越中街道の吉城郡舟津町村(現、岐阜県飛騨市神岡町船津)は、古来中部太平洋側と日本海側とを連絡する交通路の要衝であり、神通川上流の高原川には幾多の橋が架けられてきた。すでに鎌倉中期から末期までの吉城郡地方の地頭の江馬氏が、この地に「高原の大橋」を架けていたと伝えられる。舟津町の藤橋は、高原川左岸の舟津町村と対岸の東町村(現、飛騨市神岡町東町)との間に架け張られた、シラクチフジを主索に用いた吊橋が架けられていた。『飛騨国中案内』¹⁷には、この橋の規模は長さ24間(約44m)、幅2間半(約4.5m)で、年毎に懸替えていたことおよび幕府が建設費用を負担する工事、すなわち公儀御入用普請の橋であることが記されている。前述したようにこの箇所には高原の大橋と言われる板橋が架け続けられたが、寛文8年(1668)の洪水により落橋した。10年後の延宝6年(1678)に再架橋されたが、元禄7年(1694)に洪水でまた落橋した。そのご、板橋は再建されずに藤橋が架けられていたが、廃橋時には舟渡・筏渡が用いられていたらしい。

正徳2年(1712)の高原川の板橋¹⁸架替の見積文書では、板橋を造るのに要する総人工は、45,800人、其のうち35,000人は立木の伐採・加工・運搬に要し、残りの10,800人は施工現場での橋台・基礎の整備・廃橋の残材整理および刳橋の施工その他に従事することが見積りされている。橋脚がなかったこと、地形および総人工の多さからこの板橋は、刳橋構造であったと推定されるが、橋種類を示す記録は残されていない。

神通川の上流、宮川の吉城郡古川町・小鷹利村間(現、飛騨市古川宮城町・末広町)には、幕末には高山代官により常設舟橋「宮城橋」が架けられ、大正時代に吊橋に替わるまで用いられていた。大正6年(1917)ごろの写真から判断すると、この舟橋は17艘の小型の高瀬形式舟を、綱1条で舳先の部分を両岸に連結し板を渡した構造で、基本的には下流の神通川舟橋を簡略化した形式である。斐太後風土記の宮川編には、「二所舟橋掛渡(盛夏常水深五尺位、年により一丈五六尺)」が記されている。なお、高原川に舟橋が架けられた形跡は認められない。地政学的にも無理であった。

『飛騨国中案内』とほぼ同時期の延享年間に、飛騨代官長谷川忠崇により完成した『飛州志』^{既述}の藤橋の架け方・渡り方についての記述を以下に示す。

「是ヲ造ハ、獼猴口藤ト云キ藤ヲ幾筋モムスピ延テ綱ト成、兩岸ニ張ワタシ、岩石ニ結び固ム。號シテ藤橋ト云。又、同シ藤綱ヲ張ル、手綱藤ト云。是橋ノ欄干ニ比セル如。此ノ用意調ヘテ後、雑木ヲ伐テ打割、踏藤ノ上ニ並ベテ藤ヲ以テ簀ノ子ノ如ク緘付テ、鋪板ノ代リトス。號シテ踏木トイヘリ。其長橋ニ至ツテハ、凡二十余間ナルモノアリ。是等ハ踏藤ユルミ延テ他邦ノヒトワラレバ、足下甚動揺シテ曾ヲ進ミ得ザルナリ。其地ノ人ニ於テハ自在ノ通路トス。尤毎歳新ニ造ルコトナリ。」

藤橋を毎年架替えたのはフジ綱の耐力限界ではなく、吊橋の踏床面を支持する主索(踏藤)が、載荷材齢とともに主としてクリープ現象により伸びて行き、吊橋の揺れ・ねじれ・傾きが大きくなり、これが原因で通行が危険になり、1年で架け替えられた主旨が記されている。このため飛騨では全国的にシラクチフジの需要が増加し、良質なシラクチフジの入手が困難となり、祖谷や飛騨山中においても毎年の吊橋「藤橋」の架替えは困難となっていた。藤橋・舟橋の主索などにシラクチフジが全国的に賞揚されてきたのは、このフジ蔓を用いた場合の使用中的伸びが、他の蔓や綱類に比べて比較的少なかったことによるものと考えられる。特に籠渡などの索道の場合には、主索の撓量が限界を越すと渡橋後半での登り勾配が急となり、機能不全となり乗客の力での移動は不可能となる。高原川では、毎年の藤橋架替へのほかに、財政の許すときには、より耐久性を持ち構造的にも安定していた刳板橋(刳橋)が、時として架けられていた。

藤橋の材料・構法は、後述する祖谷の藤橋とほとんど同様である。しかし、この地域ではやがてシラクチフジの乱獲・枯渇により、藤橋に適した調達ができなくなり、幕末には橋を架け替えることができなくなった。この藤橋の主索アンカーには、兩岸の岩を用いていたと記録され、絵画にも描かれている。同様なアンカー構法は後述する、飛騨川(旧益田川)の管流¹⁹の木材留め綱や舟橋の係留索用のシラクチフジ綱(中綱)²⁰を巻きつけて、ランドアンカーとした巨岩「綱株岩」²¹が現在も遺されている。

現在の岐阜県下呂市金山町の中央部には益田川(飛騨川)が流れ、『延喜式』²²「民部省」のこの地の記録には、飛騨街道の金山宿場と渡とが記録されている。飛騨山中の南部地域から切り出された木材は、飛騨川による管流でまず搬出された。これらの木材は、下原町(現、下呂市金山町福来)の地で川に横断して張られていた、白口藤

の大索(中綱)で一旦留めて幕府役人により検収され、8km 下流の濃州加茂郡下麻生湊(現、岐阜県加茂郡川辺町下麻生)で筏に組まれた。これらの筏は、木曾川經由で尾州知多郡白鳥湊(現、名古屋市熱田区)に送られ、そこで舶載され江戸・大阪・京都などへ輸送されていた。筏は丸太を組んでいたとする説があるが、『運材図会』²³には丸太を角材とし筏を組んでいる絵図がある。このほうが合理的であると判断される。木曾川の飛騨と美濃との国境には、これらの木材を1本ずつ改め記帳するための金山御役所「改所」が、毎年秋から冬の間中綱場に置かれていた。下原中綱場(現、下呂市金山町福来)には、流木を止めるために長さ170mのシラクチフジ3本撚りの綱(径9cm)が、対岸の下原町村(現、下呂市金山町下原町)との間に張られ、その末端は岸の「綱株岩」と称している巨岩に巻きつけていた。

この綱場から約300m上流の箇所、益田街道飛騨古道が飛騨川を渡る右岸中切村(現、下呂市金山町中切)と福来村(現、下呂市金山町福来)の渡には、かつては筏を用いた浮橋が架けられ、中綱場と同様な兩岸の綱株岩に筏浮橋係留のシラクチフジの留綱を巻きつけていた。この綱は、1本の直径約4-5cm程度のシラクチフジ3本を用いて編み、この綱は毎年取り替えていた。管流しの季節にはこの浮橋は解体され、浮体のイカダは用材とされていたものの一時転用であろう。これらの岩の下部に鑿をいれて廻りを幅15cm、深さ10cmほどの溝を削った、綱株岩(直径4m-6mの楕円形)は現在でも見ることが出来る。

なお、木曾川上流の信州西筑摩郡駒ヶ根村(現、長野県木曾郡上松町)、木曾郡王滝村(現、木曾郡王滝村)、山口村(現、岐阜県中津川市馬籠)などの14箇所の渡には、明治初期においてもなお多くの筏渡が行われていた。他地域における明治期の断片的な筏渡の史料の存在からも、辺鄙な山村においては澤や峪川を渡るのに、筏が多く用いられていたと判断される。

シラクチフジ(彌猴口藤)はこの地域でも単にフジと呼ばれることが多く、中世・近世の史書では、吊橋などに用いたシラクチフジを単に藤または彌猴口藤と表記している。シラクチフジは『第KK章9・2ロープの構成材料』でその詳細については述べるが、一般名称はサルナシといい、マタタビ科マタタビ属の落葉ツル性低木(*Actinidia aruquta*)で、日本全土の山野に広く自生している。サルナシの吊橋は、江戸時代には広く藤橋と呼ばれていたため、そのたの山葡萄・フジ・ノフジなどの蔓類と混同されて記述される場合が多い。サルナシは『倭名類聚抄』²⁴には、「彌猴桃、之良久知、一伝古久波」とある。

藤橋は、その材料および施工者を架橋箇所の近隣地区の山林で調達できるという、経済性・至便性とそのすぐれた強度特性とにより、この地でも刳橋がかけられていた時代、即ち幕府財政に余裕があった断続的な時期を除いては、急流の橋は伝統的な藤橋がおおく架け続けられてきた。しかし、大口径で筋がよく吊橋や浮橋の主索としての品質性能基準を満たすシラクチフジは、江戸中期以降の高原川溪谷一帯では乱獲により、得られにくくなっていった。品質の悪い、たとえば曲がった瘤つきフジ蔓を用いた場合には、主索のカズラ綱はすぐ伸びて吊橋が変形し傾き、さらに偏心荷重による揺れが大きくなり、その歩行は困難であったと記録されている。シラクチフジの枯渇により、(嘉永3年1850)に架けられた藤橋が、高原川溪谷での最後の藤橋²⁵となった。

なお、後述するように、「祖谷の藤橋」の場合も状況は全く同じであった。産物・財源に乏しく人口密度のさらに低い地域では、シラクチフジ(シロクチフジ)は課役に提供され、より安価な品質の劣るヤマブドウ蔓を用いて、地元部落民の手で籠渡を行なうしかなかった。採集していたシラクチフジは、商品価値・換金性が高い商品で、代官役所か藩へ収納させられていた記録が多数見られる。

越中五箇山地方は、現在の富山県南砺市東砺波郡上平村、平村、利賀村の一带を称し、庄川の上流およびその支川が形成する山岳・溪谷地帯である。南側は、飛騨白川郷に接し古くから両域を流れる庄川・白川により、両地域は地政学的に密接な関係におかれてきた。籠渡は明治に入り廃れたが、合掌造の建屋は現在でも多数存続しており、両地域共通の山国伝承技術に基づく活きた文化財である。合掌造りの構造部材の緊結には、ヤマブドウツルではなくネソ²⁶と称するマンサクの枝を現在に至るまで用いている。

五箇山中の庄川には、中世から世に知られていた13箇所の籠渡が架けられていた。五箇山地域の籠渡は白川の籠渡と同様に、宮川および高原川の官渡の籠渡とは異なり、主索には苧綱ではなくヤマブドウの蔓を編んで用いていた。これらの籠渡の構築には、関係する兩岸の村(村落・集落・部落)が、場合によっては3カ村以上が協力してヤマブドウのカズラなどの構成材料と労力を提供していた。旧上平村の6部落(楮・菅沼・細島・皆律・

小原・猪谷(2箇所)の7箇所、旧平村の6部落(上梨・下梨・嶋(大島)・大崩島・渡原・祖山)の6箇所、利賀村(北原)の1箇所の総計14箇所の籠渡のうち、記録に残されている12箇所の籠渡^{註17)}に用いられている主索のヤマブドウ綱の、渡1箇所での長さの平均値は42.5間(77m)でその範囲は56間(101m)から29間(52m)を示している。実際に籠渡が行なわれていた谷間部分の長さ(径間：クリアスパン)の11箇所の平均値は、25.5間(46m)で範囲は20間(36m)から28間(50m)の記録が残されている。橋両詰での岸壁・岩石へのアンカー巻止(巻留)に使用されている部分の長さの平均値は、17.5間(31m)であり、その範囲は8間(14m)から30間(54m)と史料からは算定される。ヤマブドウの採取・運搬・綱織・籠の製作および架設に要した人工は、工数の明記してある7橋の史料から算定すると、施工総人員は753人、1橋あたりの作業員の平均値は、108人(範囲48人-206人)の数値を示している。高原川に架けられていた芻橋架橋に要した45,800人に比べ、最大人工を要した206名の嶋村(現、南砺市大島)の場合でも、籠渡の建造人工は前者のわずか0.45%に過ぎない。籠渡の建設は関係部落民の共同作業であり、原則として材工ともに奉仕作業で行われた。まさに窮乏村民のたまに代官手付が利用した共同橋であった。

籠渡の記録に残されている7橋に用いた主索作業量の総計は、延285.5間(514m)の値を示し、1人あたりの作業量は2.27尺(69cm)と算定される。7箇所の籠渡の実長(径間)の総計延長は、182.5間(約332m)、平均橋長は26間(約47m)の値を示している。単位長さ1mの索橋につき、平均約2.3人(753人÷332m)の作業員を要していた。しかし、これらの詳細な統計資料は、12箇の索橋の内、比較的規模の大きい7橋に偏っているので、小規模の籠渡架橋の実態とは多少異なっていると考察される。

また、唯一の労務者の工事内容が記入されている嶋村籠渡の記録によると、主索長さ56間(101.8m)、橋長27間(約49m)の籠渡を、完成するに要した延べ人工は206人で、其の内訳はヤマブドウ蔓の採取「藤切」に96人、綱・籠の製作および架設関係に110人を要したと記録されている。ヤマブドウ蔓の採取と曳下ろし運搬の作業量は、総工事の中でも主要な部分の47%を占めている。架橋の近場ではヤマブドウ資源が枯渇し、相当の険阻な奥山から採取して、運んでいたことがこの資料からうかがえる。

(3) 祖谷の吊橋と筏浮橋

徳島県西部の吉野川支流の剣山を源とする祖谷川と松尾川の流域一帯の祖谷溪谷(現、三好市西祖谷山村・三好市東祖谷)には、古くから「藤橋」と呼ばれる、シロクチカズラ(シラクチフジ)の蔓を用いた吊橋(かざら橋)と浮橋(筏橋)とが架けられていた。江戸初期の寛永15-18年(1638-41)ころの、または正保3年(1646)の記録ともいわれる「阿波国大絵図」(阿波国図：文部科学省資料館所蔵)²⁷⁾には、祖谷川本流には6本のかざら橋が、支流の谷道川には1本の計7本が示されている。このかざら橋の存在は江戸初期のその他の資料からも確認できる²⁸⁾。明暦3年(1657)の記録でも祖谷地区の、善徳・今井・下もとい・かんぼ・尽くせ・いのこれぜ・大宮にかけられた7本の藤橋の名があげられている。

その後の寛政5年(1793)の古文書『阿波国海陸度之の帳の写』の『祖谷紀行』には、13本のかざら橋が記載されているといわれ、文化12年(1815)の『阿波志』²⁹⁾には7本のかざら橋が記載されている。明治13年(1880)の『美馬郡志★』には9橋が記載されているとされ、明治44年(1911)刊行の『美馬郡郷土誌』³⁰⁾には、善徳・下名・小祖谷・菅生・大谷・落合・浦戸および今井の9箇所の蔓橋が記されている。★再調査のこと

明治41年(1908)に編集された『阿波名勝案内』³¹⁾には、表2.18.1に示す9本のかざら橋が祖谷に架けられ、さらに木頭村(現、徳島県那賀郡那賀町木頭)の土佐街道沿いの那賀川には、長さ11間から20間までのかざら橋4橋が架けられていた。

表 2.18.1 明治末期の祖谷のかざら橋

橋名	規模		架橋箇所
	長さ	幅	
今井橋	廿九間	五尺	祖谷川下流

浦戸橋	十六間	四尺	祖谷川中流
大宮橋	拾五間	五尺	祖谷川上流
湯ノ瀬橋	十二間	五尺	安佐川下流(今中絶)
落合橋	十七間五尺	五尺	祖谷川中流
菅生橋	二十七間	五尺	祖谷川最上流
善徳橋	二十七	五尺	
後田橋(下名橋)	十間	四尺	小祖谷川下流
小祖谷橋	十間	四尺	小祖谷川中流

これらの記録によると江戸時代から明治末期までのあいだには、常時7-10本くらいのかずら橋が、祖谷地方にかけられていた。特に明治時代に橋の本数が微増する傾向にあったのは、この地区の明治以降の人口増加および、他の経済的な渡河手段をかずら橋以外には持てなかったことによると考えられる。定かな記録はないが、おそらく明治時代にはかずら橋の代替として筏浮橋は、架けられていなかったと考えられる。

江戸時代、阿波志によるとこの溪谷地帯には、吊橋(かずら橋)と共存して14の筏浮橋が架けられていた記録が残されている。祖谷山東分(現、三好市東祖谷山の大部分と三好市西祖谷山村小祖谷)の東端の菅生(旧菅生村)には「商人浮橋」と「中瀬浮橋」が、西方の祖谷川下流の久保(窪)名には「大宮藤橋」と「藤生浮橋」が、その下流の落合名には「落合藤橋」と「手橋」が、さらに西方の下瀬名には「下名藤橋」と「下瀬名浮橋」が、小祖谷名には「小祖谷浮橋」とがそれぞれ架けられていた。

祖谷山西分(現、三好市西祖谷山村)の祖谷川の関定名には「冥加浮橋」が、祖谷川右岸の一字名には「一字浮橋」がそれぞれ架けられ、吉野川の大歩危峡谷の榎(吾橋)名の榎渡には、渡舟1艘が置かれていた。また、徳善(徳喜?)名の地に「徳善浮橋」が架けられていた。吊橋・浮橋の両種の橋がどのような時期に、区別して架けられていたかについては詳でないが、筏流しの季節には筏橋を架けることは出来なかった。

中山道千曲川塩名田渡の例のように、橋の流失のたびに丸木橋、板橋、桁橋、刎橋あるいは舟橋と各種の橋を、近隣助郷村々が費用を負担して架け続けていた。特に街道筋でない山間地域では、時代ごとのその地域の社会・経済要因と技術要因に影響を受けた架橋方法が用いられてきたと考えられる。この祖谷山地区のように、同一水系の同一時代の同一各所で吊橋と浮橋とが、多数共存していた例はわが国では見当たらないようである。この二つの架橋方法が同根の基本技術に基づいていることは、後述する中国の舟橋でも言えることである。

飛騨川の中綱場の舟橋は、筏流しを行わない期間にかぎり架設されていた。筏流業と吊橋・浮橋技術との関連性は高い。中世以降の筏業は、需要が増大する木材の運搬・流通の主要な一環を占め、地域社会にも大きな影響力を与えていた。樹木の伐採・移動・集積・筏組の工程では多量のツナ類を必要とし、カズラの採取・加工・流通の経路が確立されていたことは、これまでの諸資料・古文書などから判断される。また、近世には竹索・棕欄縄などの定期市⁸²が各所で行われていた。

筏の組立には、筏師・木挽・籠編師などの手により、材木の端部・連結部の穴あけ加工工程を行うとともに、それらの穴に通して組上げてイカダを編成する、丈夫なかずら類や竹索を多量に消費していた。これらの連結された筏を転用して、筏流の期間を除いて浮橋として祖谷川流域での多くの渡りで、用いられていたであろう。筏橋は筏流のオフシーズンの春から夏の季節に主として架けられていたと判断される。筏の歩行面は筏師が足をとられないように、丸太の上面を削り平坦にしていたと記されている。

浮橋に用いた筏の係留にはおそらく碇を用いない、自由係留の曲浮橋形式であったと判断する。資料が残されていないので、橋幅は推測するしかないが、木曾谷の筏渡の規模からと、祖谷溪谷地域の経済・産業規模からは恐らく3尺(0.9m)から5尺(1.5m)程度であったと推定される。ランドアンカー類に関する史料はないが、一部資料に見られる岸辺の樹木ではなく、飛騨川の中綱場の舟橋は筏流しを行わない期間にかぎり架設されていた。岸壁の岩か岩に穿孔し突き立てた木杭を、係留に用いていたのではないかと推測する。係留索の主体にはおそらくシラクチフジを用いていたと判断されるが、竹索を用いていた可能性は残されている。

筏流には、いずこにおいても下流での渡場および浮橋との利権調整が、重要な課題であったと考えられる。浮橋が筏製であれば利害関係の調整は、同業者組合との関係で比較的容易であったと考えられる。あるいは、木曾川の例でも述べたように、筏流と筏浮橋事業主体との同一性も推定される。また、木曾川上流域では、江戸時代に筏浮橋が架けられ、さらに明治に至るまで多数の渡で筏が用いられてきた。材料の入手・施工期間・労働力・経済性・職種などの問題、また橋を利用する人たちの居住地域・通路と橋が架かる位置との高低差によるアクセス困難性の問題も、浮橋か吊橋かの橋種が定まる要因の1つであったと考える。これらの問題解明に際しては、遺構調査および古文書などの文献調査とともに、地政学的な総合検討もまた必要であろう。

江戸時代、飛騨川の筏浮橋は官渡に架けられていたので、事業管理主体は幕府郡代役所と尾張藩代官役所であった。阿波藩の山林・林業行政と筏浮橋の架橋とは、密接な関連があったことには疑う余地はない。しかし、吊橋・筏浮橋の費用を誰が負担していたかを明確に示す史料は、現在までの管見では発見されていないようである。

祖谷山地域では奥飛騨と同様に、フジ・フジカズラあるいはシロクチカズラとも称していた、サルナシ蔓の需給のインバランス、すなわち地元での一定のサルナシ生育量(供給量)に対し、増大する蔓橋・浮橋および筏建造でのシラクチフジ消費量が過大となり、乱獲による需給の不均衡が、四国の広範囲にわたって生じていた。径5-10cm程度の太径のカズラは地元では入手困難になり、相当の遠距離の採取地から移入していた。江戸時代、奥飛騨溪谷地帯の1年あるいは3年ごとに、架け替えられていた官宮の籠橋、藤橋建造のためのサルナシの入手が困難となり、藤橋の建設が廃止されていたことについてはすでに述べている。

山野に広く自生する他種のカズラ類、たとえば、ヤマブドウ、ヤマフジや竹類などは、藤橋になぜ用いられなかったのだろうか。同じ奥飛騨の白川郷および同一庄川水系の五箇庄では、民宮籠渡の主索のすべてにシラクチフジは用いることは無く、ヤマブドウの蔓を縋って用いていた。全国で共通して吊橋「藤橋」に用いられていたシラクチフジではなく、この地域では品質に劣るヤマブドウ蔓を用いてきたのは、シラクチフジが自生していなかったのではなく、単純な社会要因すなわち貧困によるものであると判断する。この飛騨地域でもシラクチフジの量的希少性・高価値性により、耐久性・強度特性に優れたシラクチフジが使用できず、山林下層階級では山葡萄蔓の構造用の索類への使用を選択せざるを得なかった。

シラクチフジは古代・中世・近世にかけて、奥飛騨地域の架橋や神通川舟橋架橋に其の例を見るように、石高として換算され、村役あるいは藩の課税として徴収される場合が多く、蕨縄・綱とともに商品としての流通価値が高かった。神通川舟橋と同様に、起舟橋などの朝鮮通信使や将軍が渡るたびに架けられていた、美濃街道の御用舟橋の建設には、多量のシラクチフジが苧綱・鉄鎖と共用されていたことが、絵図・史料および数多い朝鮮通信使の使行録には記述されている。本章「8.朝鮮通信使の舟橋」を参照せよ。その架橋頻度は慶長12年(1607)から宝暦14年(1764)の157年間に18回、9年間弱に1回程度であるので、美濃街道の4本の舟橋用に用いたシラクチフジの供給には、美濃の山林地区の生育量(生産量)で十分間に合ったのであろう。また、主要舟橋の係留索には、鉄鎖・苧綱・藁綱も併用していたので、この地域でのシラクチフジ枯渇に関する史料は残されていない。全般的に、シラクチフジの資源量および採取・確保方法に関する公的な資料は乏しく、それだけに民間の伝承や古文書記録での調査が今後期待される。

テイカカズラを藤橋に用いた記述も見られるが、代替品か補助的な用途の綱、あるいは小規模の吊橋・舟橋に用いていたのか、史料文献では例が少なく詳細は定かでない。また、古代から中世にかけて、多くの舟橋係留索に用いられていた竹索は、江戸時代の「御用舟橋」や吊橋の主索には用いていなかったのだろうか、その例は極めて少ない。祖谷地方の浮橋・吊橋史料には竹索の記述はなく、多くの疑問は残る。荒川水系の筏流には、近世・近代に竹索を用いていた記録があり、同地域では定期的な竹索の市³⁷が昭和時代初期まで開かれていた。

祖谷山の藤橋の架け替えは3年毎に行われていた記録が見られ、一方、幕府直営の岐阜県北部の宮川や高原川の藤橋の架け替えは、1年毎に行われていたことは各種史料で確認される。これら藤橋に用いた主索有効寿命の相違は、環境条件・荷重条件や使用頻度の差によるのか、或は主索の伸びによる、橋の振動障害に基づく使用限界の評価・判断の差によるのか、残された資料からは明らかではない。民橋と官橋の官民差が、主要な理由の一つであることには間違いのない事実であろう。

ただし、同じ民橋の白川郷・五箇庄に架けられていた籠渡索道のヤマブドウの主索は、1年ごとに取り替えられていた。シラクチフジとヤマブドウの材質による、主索の耐久性の差によるのかは未検証であるが、これら山葡萄蔓索の有効寿命の限界は、1年であったと判断される。主索の寿命は、索道の過酷な使用条件による繰返荷重と、磨耗作用による表面層部分の損傷によるものと考えられる。

大正4年(1915)に、小祖谷のかずら橋が針金に切り替えられ、大正12年(1923)には、祖谷地方のかずら橋係留索の全ては、カズラよりも強度・耐久性・施工性・安全性にすぐれた、針金を纏ったワイヤロープに置き換えられた。しかし、安価な民営舟橋・吊橋に容易に針金を用いるわけにはいかなかった。明治有料舟橋の節で述べるように、係留に用いた針金の価格は明治25年(1892)の利根川の有料舟橋「中瀬船橋」³³に用いていた、鉄係と称していた係留用の主索(直径7mmの撚り鉄線)長さ40mの価格は、30円83銭(77銭/m)であった。またその近くの同時代の「妻沼船橋」³⁴の係留鉄線の長さ234m、937.5kg(1mあたり約4kgの質量)の価格は237円50銭、1m当たり単価では約1円に算定される。明治27頃の針金1mの価値は、当時の大工日当賃金30銭、人夫日当15銭³⁵と比較すると、鉄線mの価格は人夫日当6人分強、大工日当の3人分強に評価され、非常に高価格であった。トン当たりの人件費換算での現代物価では、約83万円の価格に相当していた。これでも天保時代のトン当たりの鉄換算価格200万円に比較すれば、4割程度の相対換算価格は減少している。

鉄材のほとんどを輸入していた明治初期・中期には、民営橋の吊橋・舟橋の架設に、鉄線を用いることには一大英断を要していた。山奥の祖谷地方では、明治時代に吊橋係留索に鉄線を用いることはなかった。なお、わが国でワイヤロープが製造されたのは明治31年(1898)以降であり、本格的生産は昭和25年(1950)からである。

【2006年12月現在での鉄線の価格は、60,000円/トン、ワイヤロープ(JIS 6×9 10mmφ)200mの市中相場は29,400円である。】

これらの明治から大正にかけて、建設産業に用いられていた針金・ワイヤロープは、其の大部分が欧米からの輸入品を用いていた。江戸時代から明治中期に至るわが国の鉄線の伸線業は、幼稚な産業³⁶であり微々たる国産品の鉄線を、構造用に用いることはなかった。生駒山西ふもと一帯に江戸時代から栄えていた水車製粉業者がその水車動力を、幕末期から明治時代にはいり、鉱工業の動力や製薬・線香・白粉などの各種粉体製造に利用していた。伸線業への水車動力適用も図られてはいたが、錬鉄・銑鉄自体が貴重品であり動力費の節減では、線材コストを下げることは出来なかった。

金属素材の輸入や国産製錬業の発達により、鉄や銅の線材工業はこの水車地帯に急速に広がり、家内工業的な伸線業者が数多く存在していた³⁶。これらの国産線材が祖谷の吊橋に使用された可能性を否定することは出来ないが、立証することも困難となってしまった。吉野川の河口と針金製造・集散地の大阪・堺とは、一衣帯水の間にある。何らかの鉄線材の情報伝達が存在していたのかもしれない。

現在、祖谷山地域には、西祖谷山村善徳と、東祖谷山村名頃^{なごころ}の2箇所にかずら橋が架けられている。善徳のかずら橋は、古来の伝統技術を踏まえた構法で作られているが、安全確保のため敷綱5本、壁綱4本および雲綱の吊綱^{註12}にはワイヤロープを使用し、それにシラクチフジを巻きつけたものを用い、主体構造は伝統材料にはよっていない。この橋は、現在国指定の重要有形民俗文化財に指定されている。

さらに、東祖谷山村の東端、名頃には大小2つのかずら橋「男橋、女橋」が架けられ、「奥祖谷二重かずら橋」と命名されている。復元かずら橋であると称しているが、かつて架けられていた蔓橋の原型はなんなのであろうか情報不明である。伝統構造のかずら橋は当地域からは大正12年に消滅している。

復元・復原とは何を意味するのか、現在日本各地で各種の、縄文・弥生時代から江戸時代に至る構築物の復元・復原工事が安易に、殆んど無批判的に行なわれている。なお、日本建築学会では、「復元」と「復原」とを区別して定義しているが、その意味するところの根源が曖昧でよく理解できない。元と原の漢字の原義は同じであるので、何れの文字を用いても、帰するところは同じ意味で無理やり区別しているだけである。構造安全性と経済性の理由からか、祖谷筏浮橋の復元はいまだ行なわれていないが、伝統技術の保存と通行者安全保護のためには致し方ない妥協である。

歴史以前から現在に至る中国の浮橋・吊橋に用いられている竹索³²を、近世になりなぜわが国では吊橋・舟橋

の主索に用いることが殆どなかったのか。また、なぜ祖谷のイカダ浮橋にも用いなかったのか、理解できない面も残されている。関東地方の中世・近世の川舟索具には、竹索を用いていたことは、いくつかの史料で確認されている。古代から中国で用いられてきた竹索用の真竹は、我国には有史はるか以前に中国から渡来していた。

注 第4節 江戸時代の街道・宿場の舟橋

(1) 中山道宿場と千曲川の舟橋

- 1 元禄7年(1694)の中山道深谷宿は定助郷36村・加助郷24村で、寛政10年(1798)に新加助郷14村が追加された。さらに、増助郷もたびたび追加され明和元年(1764)には、宝暦14年(1764)の朝鮮通信使費用として、188村があらたに助郷の対象となり、伝馬騒動の主要原因となった。

『中山道村宿大概帳四、児玉幸多編：近世交通資料集 5巻』(吉川弘文館、1992年)

- 2 勿橋には、^{はねき} 勿木橋・^{はねき} 桔木橋・^{はねき} 跳木橋・^{はねき} 撥木橋・^{はね} 桔橋・^{はね} 羽根橋・ハネ橋・^{ひじき} 肘木橋・^{しんびきょう} 伸臂橋など多数の呼び名がある。川中に橋脚を立てることなく、兩岸から背出した桁材の大木の根元を、桁長さの約半分を土中に埋めるか、あるいは根元の一部を石積みで押さえる、などの構法で片持梁(カンティレバー：^{cantilever})を構成し、双方から延びた梁の中間部分(径間中央部)を桁で連結・固定する架橋方式である。中国では、石造の壁中や岸壁の穿孔に勿木を突き刺す構法、鑄像や石像で勿木を抑えるなどの多数の構造様式が存在している。わが国には古くから中国南部より渡来した架橋方法と考えられる。インダス川・ガンジス川・ブラマプトラ川・タルウィン川(怒川)・^{ヌーチン}メコン川(瀾滄江)・^{ユワンチン}ホン川(元江)・^{シーチン}西江・^{ミンチン}閩江・^{チンチン}長江水系の上流地域、即ち現在のインド亜大陸北部、ネパール・ヒマラヤ地域、中国チベット・四川省・雲南省・貴州省などの山岳・渓谷地帯では、勿橋は索道(ロープウェイ)・吊橋とともにもっとも普遍的な架橋方法であり、古来幾多の旅行記・探検記に登場している。

クライトナーは、インド・中国奥地の探検記で多数の原始的な勿橋を記録し、それらのスケッチを残した。また、ニードダムは中国の勿橋構法を6種に分類し、その著『中国の科学と文明 第10巻土木工学』に図を載せて解説している(第7章中国の舟橋参照)。わが国の勿橋の中では最大といわれている愛本(相本)橋が、寛文2年(1662)から明治24年(1891)の間、黒部川デルタ地帯の要に架けられていた。古くには、棚橋(棧道)のこともまたハネ橋とも称していた。山間部では明治後期に至るまで、おおくの勿橋が用いられてきた。

- 3 猿橋(えんきょう)は山梨県大月市を流れる桂川に架けられていた勿橋である。文明19年に道興(既述)が『廻国雑記』(既述)の記述に「猿橋とて、川の底千尋に及び侍る上に、三十余丈の橋を渡して侍りけり。この橋に種々の説あり。昔猿の渡しけるなど里人の申しはべりき。」があるが、その起源は鎌倉時代ともされるが不明である。最初の猿橋は、7世紀の始め推古朝に建てられたと伝えられている。かつて百済からの渡来人が、サルが手を繋いで渡河していたのを見て、思いついたとの伝説がある。現在の猿橋は、昭和59年(1984)に古来の形式に則り架け替えられた。長さ32m、幅5.5m、川面からの高さ31m。古来、山口県錦川の錦帯橋、富山県黒部川の愛本橋とともに、三奇橋の一つに挙げられている。

4 参考資料

藤島玄治郎『中山道宿場と途上の調査研究』、東京堂、1997年

松村 博『日本百名橋』、鹿島出版会、1998年

- 5 この狂歌に読み込まれている渡辺 綱は、平安時代中期の武人で源頼光の四天王の一人である。洛北市原野で鬼同丸を倒し、大江山では酒吞童子を征伐し、また羅生門の鬼退治の伝説に登場。狂歌中の‘渡辺’は向こうへ渡る、を受けており‘綱’は、木曾川の谷間に張られた舟を引き渡すたよりない一本のつなを導いている。この渡辺綱は、夫木抄の富士川に架けられていた舟橋を詠んだ歌にも織り込まれている。なお、木曾街道は木曾谷を通る中山道の一部を構成し、一般には^{じさかわ} 費川宿から^{まごめ} 馬籠宿の間を言う。

- 6 『飛州志』は、第8(7?)代飛驒代官長谷川忠崇(?-1776)が、將軍吉宗の命により延享年間(1744-1748)にまとめた、飛驒国の江戸幕府領に関する地誌。

『飛州志、長谷川忠崇著』(岐阜新聞社、2001年)

- 7 『木曾路名所絵図、秋里離島編・西村中和画』(文化2年(1805)刊)

『日本名所風俗図会 17 諸国の巻2、林秀夫編集』(角川書店、1981年)

8 第6節 (3) 伝統芸能・工芸と浮世絵の舟橋を参照。

注 (2) 飛騨の籠橋・吊橋・舟橋・浮橋と越中五箇山の籠橋

9『斐太後風土記』は、高山県第2代知事の依頼により、富田礼彦が明治6年(1873)編纂した20巻の飛騨国の地誌である。

各村から詳細な調書「風土書上帳」を提出させてまとめたもので、明治維新前後の飛騨地方の古記録類、各村の村域・人口動態・家屋統計・石高・産業・産物や古跡名勝・古今の社寺仏閣などが細かく記録されている。

10『日本旅行記、アーネスト・サトー著、庄田元男訳』(平凡社、1992年)

11『明治日本旅行案内 上・中・下巻、アーネスト・サトー編著、庄田元男訳』(平凡社、1992年)

12 凡兆(?-1714)、姓は野沢で金沢生まれの俳人、京都で医者を開業していた。1690年ごろ(元禄元年1688年とも)芭蕉門下となり、去来とともに芭蕉監修の句集『猿蓑』の編集作業を行った。元禄6年(1693)罪を得て下獄、11年には出獄したらしい。罪状については誰も語らないが、医者であった凡兆が隠れキリシタンの患者の治療を行って、罪に問われた可能性が高いといわれている。その後、落ちぶれた一生を送り正徳4年(1714)死亡した。師の芭蕉(1644-1694)や一門らが、救済の手立てを行った気配はない。

密田靖夫編『芭蕉・北陸道を行く』(北国新聞社)に、寛政6年(1794)飛騨高山の俳人加藤歩蕭^{ほしやう}が、凡兆の高原川の籠渡し見物の際に詠んだ俳句の碑を建立しようとした際、京都の俳人五升庵蝶夢和尚が歩蕭に手紙で、凡兆は公儀による罪人であるので句碑建立のことは無用であると、苦情をつけてきた経緯がみえる。歩蕭は同志と語り蝶夢の死後、文化13年(1816)に高原川上流の茂住溪谷^{もすみ}(岐阜県飛騨市神岡町西茂住)の岸壁に「わしの巢の樟のかれ枝に日は入りぬ」を彫刻した。現在もこの「凡兆岩」は鉄道工事による破壊も免れ保存されている。なおこの句は、「鳥の巢」が主題のため、猿蓑では春の季に分類されている。

13 白川は、富山県高岡市で富山湾に注ぐ庄川の上流。岐阜県旧大野郡白川と荘川の一帯は、中世には白川郷と呼ばれていた。

14 ハンノキは、カバノキ科ハンノキ属 (*Alnus japonica (thumb) Steud.*)。高さ20mほどの落葉高木。北海道から沖縄まで、湿地や産地に自生または栽培。材の主用途は、建築・家具・器具用。

15『青いケシの国、キングドン・ウォード著、倉知敬訳』(白水社、1982年)

16 ウェストン(Walter Weston: 1861-1940)は、英国生まれの牧師で登山家。1889-95年、1902-05年および1911-15年の3回にわたり来日し、宣教活動のかたわら中部地方の山岳地帯「日本アルプス」を踏破し、日本山岳会に多大の寄与を行った。毎年6月には彼の碑が建てられている上高地で、ウェストン祭りが行われている。主著には1896年の『日本アルプスの登山と探検』がある。

参考資料 『日本アルプスの登山と探検、ウェストン著、黒岩健訳』、大江出版社、1982年

17『飛騨国中案内』3巻は、高山陣屋の地役人であった上村木曾右衛門満義が、延享3年(1746)、公務巡見のうちに書き留めた飛騨400余村の人口・石高・産業・反別や自然環境・通路・橋梁などを、詳細に記録したものである。

活字本:『飛騨国中案内、上村木曾右衛門満義編』(住伊書店、1917年)

18 この板橋(刎板橋)は、刎橋であるとされている。「牛丸文書」の架橋に要する見積もり総人工48,500人は、藤籠渡架橋の150人前後に比べ300倍以上である。

19 管流しは『飛州志 巻第参』には、伐採した木材を河に浮かべて流し、まとめて筏に組むまでをいう。川下・川狩とも称し、川下にいたる谷川での材木流しを谷出^{たにだし}とよぶ。

20 木曾川管流しの木材を益田郡下原郷下原町(現、岐阜県下呂市金山町)での掛け止めに用いるために、兩岸間に張られた、シラクチフジ製の廻太さ8尺(直径77cm)の綱、長さ90間(164m)以上、水上部分は60間(109m)以上で、浮木として60箇所に長さ2間の6寸角材を用い、所々に樽木で組んだ筏を浮木の補助としていた。中綱は枳材で囲われ集材作業の足場に用いたと判断される。

21 岸上の磐に細工した綱株巖は、櫂の大木を建てた杭とともに、中綱の係留に用いられた。

22 延喜式は弘仁式・貞観式のあとを受けて、醍醐天皇の平安初期の延喜年間に命により、延喜5年(905)着手し康保4年(967)に施行された50巻の律令の施行細則。三代格式のうち唯一存在している。

23『運材図会、富田礼彦著、松村梅亭画』(1917年(岐阜県立図書館蔵))

所載刊行本 『運材図会、浅見恵著、安田健 訳編：日本産業史資料 4』（科学書院、1992年）

24 倭名類聚鈔は、略称を和名抄(倭名鈔)と称し、平安承平年間(931—938)、源順により編集されたわが国最初の分類体の漢和辞典。天地部より草木部にいたる10巻(20巻とも)の出典を示し、音注を施し、漢文で説明し、和名を万葉仮名で記す。藤原時代から広く知られている。

『和名類聚抄、京都大学国語学国文学研究室編集』（臨川書店、1999年）

25 『日本歴史地理大系 21 岐阜県の地名』（平凡社、1989年）

26 ネソに関しては、「第R章9・2 ロープ網の構成材料 1. 植物質繊維 (4) 樹皮・靱皮および枝・木質部位」を参照せよ。

注 (3) 祖谷の吊橋と筏浮橋

27 『慶長国絵図集成、江戸幕府撰、川村博忠編』（柏書房、2000年）

28 『日本歴史地理大系 37 徳島県の地名』（平凡社、2000年）

29 阿波志は、文化12年(1815)に阿波藩が山陰地方の出身者の藩の儒者佐野之憲に命じて編纂させた、漢文で書かれた藩選地誌。昭和6年に笠井藍水が書き下ろした阿波志が出版された。

参考資料

『阿波志料飯尾氏考、斎藤晋春』（田所市太、1915年）

『江戸後期諸国物産帳集成、第16巻、安田健編』（科学書院、2004年）

30 『新編美馬郡郷土誌、笠井藍水編』（美馬郡教育会、1957年）

31 『阿波名勝案内、石毛賢之助編』（阿波新報社、1916年）

『徳島県史 第四巻、徳島県史編さん委員会編』（徳島県、1965年）

「第三章 第三節 三橋梁と渡船（一橋梁）」

32 『歴史の道調査報告集第九集入間川の水運』（埼玉県教育委員会、1983年）

33 『利根川通中瀬村地先舟橋関係：埼玉県立文書館所蔵行政資料』（明治16—31年）

34 『利根川通妻沼村地先船橋関係：埼玉県立文書館所蔵行政資料』（明治17—31年）

35 『日本の下層階級、横山源之助』（岩波文庫、1985年）

36 『第9章舟橋・浮橋の係留索および碇・錨 9・3 ワイヤとワイヤロープの歴史』

37 『水車の技術史、出水力』（思文閣、1987年）

38 敷網は、その上にクリの割木を用いた床板を支持する網、壁網は橋の踏み板の両脇の手すり(高欄)を支持し、全体として吊橋を保持する網、雲網は、両岸の高所から吊橋を吊り下げる祖谷かずら橋の独特の網。各々の張網は、立ち木をランドアンカーとして用いている。

39 竹索と舟橋・浮橋については、「第2章10.御用舟橋技術論考(3) 網・縄」、「第3章中国の舟橋・浮橋」、および第9章浮橋を繋ぐロープ・チェーン・ワイヤロープ参照。

第5節 地名および氏名に残された舟橋・船橋と浮橋

(1) 舟橋・船橋の地名

一般に日本の地名は、地勢に関連して命名されている場合が多く、総地名の約80%程度がこれに従っているとされる。山水関連地名と同様に橋を用いている地名は、現在でも各地に多く残されている。その一例として福井県史が収録する「正保郷帳」および「天保郷帳」によると、越前国吉田郡は119の村から構成されていた。その中で拾い上げた渡・橋に関する村落名を次に挙げる。

土橋村・渡村・舟橋村・舟橋新村・高橋村の村名が見え、また小字(小名)にも大橋・中橋・小橋・北橋・木橋・土橋・土橋橋・金橋・石橋・正橋・浄橋・乱橋・輪橋・埋橋・穴橋・猫橋・猿橋・田楽橋、さらにこれらに東・西・南・北、上・中・下などを冠に用いた橋など、橋由来関連の地名は多数存在していた。吉田郡には九頭竜川を挟んで舟橋村と舟橋新村の2村が存在していた。なお「土橋橋」の地名は古来土橋が架けられ、由来の地名が定着してところに新しく木橋が架けられたのが、土橋橋の地名に変遷した由縁であると推論する。

舟橋・船橋の地名を町名・村落名、大字・字、大名・小名¹に用いた例は、現在まったく消滅したわけではなく、その一部がまだ全国に広く地名として残されている。其の大部分はかつて其の場所に舟橋が、架けられていたことを示しているものが多い。しかし、明治初頭からの近代化に伴う市町村合併により、舟橋の地名は漸次少なくなる趨勢は近年とくに著しく、大字・小字から船橋・舟橋の地名は抹消される運命にある。舟橋・船橋の名前を持つ自治体は、後述する千葉県船橋市と富山県舟橋町のわずかに二箇所のみである。

それでも、後述するように舟橋の地名が消え去った跡に架けられた橋に、舟橋の名を付す場合がある。また、舟橋架橋と関係のない舟橋・船橋をつけた地名も存在している。岐阜市正木の伊自良川の「繰船橋」地名は、舟橋とは関係なくかつての東山道の繰船の渡場に架けられた橋と判断される。直接舟橋と関係のない地名の例として、大船(舟)川に架けられた橋が大船(舟)橋の地名になり、さらに馬船河岸の橋が馬船橋の地名に変換するような実例は当然ありうることである。石舟橋の地名も各地に残されているが、遺構・遺物の石棺を石舟と称していたので、その地形からは舟橋由来の地名ではなく、石棺由来と判断される場合も多い。

全国的に、舟橋・船橋由来の地名は、苗字の場合と同様に高橋・板橋・土橋などに比べるとはるかにすくない。またこの地名は、岡山県以東の近畿・東海・北陸・東北・関東地方に比較的多く見受けられ、中国四国・九州地域に残された舟橋・船橋の地名は、大字・小字にもほとんど存在していない。中国地方に僅かに現存している舟橋・船橋の地名は、戦国時代の末期に築かれた備前岡山の城郭都市と出雲地方に若干遺されているのみであり、四国・九州地方の地名に残されている舟橋・船橋は、現在までは確認できていない。

舟橋の地名は往古の都や室町幕府など、政権の中心地「五畿内」から「七道」²およびその権力の影響を多大に受けてきた地域、有力戦国大名の居城近辺、古戦場や海道・街道と河川とが交差する交通の要衝などに多く残されている。またこれらの舟橋地名が残る地域の多くからは、縄文・弥生・古墳時代から古代・中世・近世に至る、村落・居住址や街・城砦・社寺・墓域・衙・駅・蔵・布施屋・河岸・津・道などの遺跡・遺構が遺され、これらの跡には舟橋・船橋の名前が冠名に付けられているものが多い。すなわち、これらの遺跡名は古代から舟橋が架けられていた交通の要衝であった証明でもある。

往古、わが国には大陸文明とともに到来した、土橋・板橋・桁橋・芻橋・吊橋の諸形式の橋梁とともに、舟橋や筏橋が架けられていたであろうことには疑問はない。しかし、同じ文明に浴していた西海道、山陽道、南海道地域には、近畿・東海・北陸や関東・奥州地方とはことなり、現在舟橋の地名が数例を除いて、ほとんど遺されていないのも不思議ではあるが事実である。その理由を判断することは現在の史料からは困難であるが、常設舟橋の架設頻度に深く関連していることは、その理由の一つであることは間違いないと推論する。

舟橋が架けられていた川の名前に、大阪府枚方市の北部の京都府との境を西に流れ、淀川に合流する「船橋(舟橋)川」がある。この川の名は、万葉集には北足羽川と詠まれたいた。また、石川県河北郡津幡町の加茂・舟橋遺跡を横断して、東西の方向に現在も舟橋川が流れている。石川県珠洲市の舟橋川は、同市の馬渡しの「二口川」合流点から海口までをいうが、この川と舟橋との関連は不明である。中世以降の戦記には舟橋川がよく登場するが、その名のほとんどが消滅し現在川の名に残されているものは数少ない状態にある。

九頭竜川はかつて剋竜川・黒竜川とも呼ばれていたが、16世紀後半戦国時代の天正年間(1578)、柴田勝家が舟

橋を架けたときには、舟橋川とも呼ばれていた。勝家統治以前からこの川には、舟橋は架けられていたとする史料が多い。

大阪・京都を結ぶ京街道橋本宿の淀川対岸の大山崎には、かつて室町時代の連歌師山崎宗鑑(1465-1553)が居をかまえ、連歌講を舟橋川畔の観音堂で主催していたと記録されている。この舟橋川には舟橋が架けられていたと伝えられるが、その架橋箇所のみならず舟橋川の流路の痕跡も現在では明らかではない。さらに、前田利家が羽柴秀吉の下知により、柴田勝家の秀吉との最後の決戦場の名に、舟橋川の名が軍記には見えるが現在はその川の末路について知ることは出来ない。山形県寒河江市を流れる沼川は、かつて舟橋川とも呼ばれていたが、その由縁が舟橋であるかは不明である。しかし、川の名前に比較すれば、はるかに多くの舟橋・船橋の地名が残されている。

『和漢三才図会』「34 船橋」³には、「ふなばし」をあらわす文字として、中国漢時代の辞書『説文』にみえる、「舟」偏に「造」を意味する「告」の字を旁に組み合わせ、「ぞう」と発音する文字をも用いている。この文字は、中世・近世の舟橋を意味する文字として、中国・日本を問わず史料・文献に頻出している。図会は浮橋と舟橋の用語とは同格に併記し、絵図とその説明を記載しているが、筏の浮橋についてはなにも触れていない。また、『書言字考節用集一乾坤』⁴では、舟偏に巴の旁を用いた文字を浮梁・浮橋の意として用い、「うきはし」と読ませている。これらの2文字は国文には良く用いられているが、通常の漢字辞典・漢和辞典には収録・掲載されていない。またこれらの文字が現在までの日本の地名に用いられていた形跡は、現在では認められていない。

日本の舟橋の発祥と伝播は、残されている地名の分布数や記録から判断すると、最初大和政権の権力の中心地域であった畿内でも集中的に建造された舟橋が、その後大和政権の拡大とともに七道へと広がっていったと考えられる。弥生時代の北九州・出雲地方にも、舟橋技術が存在していたであろうことは、ほとんど確実であるがその技術が伝来技術によるのか、我が国で独自に発展したものかは不明である。また、縄文時代にわが国に舟橋が存在していたのか、についても検証の限りではない。我が国への舟橋の渡来は、おそらく記紀時代よりもはるか以前に、大陸からの渡来民・技術集団がもたらしたものと考えられる。

古代権力の集中していた律令時代の畿内には、数多くの舟橋が架けられていた。さらに、古くから伝わり数多く残されている舟橋・船橋の地名の中には、前述したように、石舟・貴舟・大舟などの字が冠について、石舟橋・貴舟橋・大舟橋などを構成している地名がある。これらと、実際の舟橋に由来する地名と由来しないものとを、区別できない場合が生じてくる。これらの場合には、歴史・考古学上とともに地政学上の検討が必要となり、本節では疑問が生ずる由縁を特記している。たとえば、山岳地帯の石舟橋の地名には、古代の石棺(石舟)由来の地名と判断されるものが多い。舟川・大船川などに架けられていた橋には、舟橋が命名され地名として残る可能性が高い。さらには後述するように、馬渡舟の河岸に駆けられた橋に、馬舟橋命名の例も存在している。

橋名ゆらいの古い地名には、「新新橋」、「板土橋」、すでに述べた「土橋橋」など橋の経歴を具体的に示しているものもある。また、現在舟橋の地名が残されていない現代橋名に「古舟橋」・「舟橋」・「新舟橋」などが用いられている例があるが、この大部分はかつてこの箇所には舟橋が架けられていた、伝承の古い地名の由縁での橋名と推定される。

この項に述べる舟橋・船橋の地名の全てが、深川の黒船橋が浅草の黒船町に由来するように、実際に架けられていた舟橋に因るとは限らないが、その殆どの地名は歴史的な舟橋の存在を示しているか、あるいは資料は存在していなくても地政学的な関連性や何らかの拘わりたとえば氏名に関連した地名と判断されるものが多い。

現在の舟橋・船橋の地名は、便宜的に次のように日本地域を 1) 近畿地域から 7) 区分して記述する。このように多数の舟橋・船橋地名が残されているが、2008年現在における全国の市町村の中で、舟橋または船橋を名乗っている自治体は、千葉県船橋市と富山県中新川郡舟橋村の2箇所のみである。船橋村・舟橋村は中世から明治にかけて、特に近畿地方から北陸・東北に数おおく存在していたが、市町村合併により急速にその名を減少させた。

この唯一の舟橋村は、富山市の北東部に隣接する人口2,673人(平成17年統計)、面積347ha(田畑192ha)の小さな村である。現在広域合併の動きが激しくなり、これまでおおくの舟橋村が消滅していった歴史の経緯のなか、何時までこの舟橋村は存続できるのであろうか。現在のところ、明治以降の多くの大合併の中で、ようやく命脈

を保ってきたこの舟橋村が、活きのこりに健闘している舟橋・船橋村の最後の砦である。

1) 近畿地方（大阪府・京都府・滋賀県・奈良県・兵庫県・和歌山県）

（イ）大阪府

大阪市天王寺区には、すでに述べたように舟橋町の地名が遺されている。また、昭和44年(1969)大阪市最後の市電路線の玉船橋・今里車庫間が廃止されたが、市電停留所名の「玉船橋」は、大阪市西區安治川2丁目と九条南4丁目とのT形交差点に、かつて境川が安治川に合流していた地点に存在し、その後トロリーバス停名、現在はバス停留所の名前として引き継がれている。この箇所にはかつて舟渡場が存在していたが、舟橋が設けられたことがあったのかもしれない。境川は埋め立てられ、其の細長い跡地が現在は境川の地名として残されている。この境川は潮が逆流する「逆川」であったのだろう。

大阪市大正区の本津川と大阪港とを結ぶ本津川運河(1916年開削)に、昭和53年(1978)に架けられた鋼床版橋には、「大船橋」が命名されているが舟橋との関連は不明である。この運河の大阪港よりの船町には、現在でも大阪市営の無料渡船「船町渡船」が、運河幅75mに運行されている。

大阪府藤井寺市の和川と支川の石川との合流点には、古く舟橋が架けられており船橋町の地名が遺されている。この地の古名「舟橋村」は、かつての柏原町と一村であった。またこの地域には、舟橋廃寺・田辺廃寺・片山廃寺の遺跡があり、この舟橋廃寺は、おそらく聖武天皇時代(729-49)の天平から孝謙天皇時代(749-56)の天平勝宝の間に創建されたと見られ、寺の名からこの地には舟橋が存在していたことを示唆している。河内国、現在の大阪府の東半分を占める藤井寺市・八尾市・柏原市の地域は、3万年前の時代から縄文時代・弥生時代にかけての古代遺跡が多数確認されており、奈良時代には多くの社寺が建立されていた。柏原市の和川の「船橋遺跡」からは、先土器時代から歴史時代の遺物・遺構が発見されており、8世紀の土師器や須恵器などの土器や和銅開珎以前に鑄造された無文の銀銭が発掘されている。天平勝宝8年(756)には、孝謙天皇(在位：748-758)が知識寺・山下寺・大里寺・三宅寺・家原寺・鳥坂寺の6寺を巡拝した記録が続日本記に遺されている。河内国分寺・国分尼寺は、柏原市国部東条町に建てられていた。これらの地域は、大和平城宮と難波宮とを結ぶ交通の要衝であり、多くの伽藍が軒を連ねていた。

この地域は『大日本地名辞書』⁵によると、南河内郡道明寺村字船橋の和川・石川の会所で衛我川の西岸とあり、日本書紀に示される餌香市の近くの舟橋とされる。また、この舟橋は万葉集に詠われている河内大橋であり、『続日本後記』^{既述}には承和8年(841)「衛我川に梁を架す」とあるが、この梁は舟橋であると判断されている。すでに述べたように万葉集には高橋虫麻呂が、片足羽川の丹塗りの大橋を歌っている。現代の解説書の多くには、片足羽川は衛我川(和川)とされているが、交野郡の天野川(舟橋川)とする説に与したい。

かつての交野郡船橋村は現在の大阪府枚方市船橋本町で、この地を淀川支流の船橋川(舟橋川)が東西に流れている。この地名は、天野川が北流して西向きに流れ淀川に注いでいた時代の、天皇の行幸の際に舟橋が架けられていた事によるといわれている。現在、船橋本町を中心に東・西・南・北の船橋町がある。船橋川の西船橋1には対岸の上島東町との間に、現在船上橋が架けられている。この命名は両者の地名による合作であり、よく見られる妥協の橋名である。

（ロ）京都府

京都市上京区の堀川通と今出川通との交差点の堀川今出川に、現在の今出川通をはさんで西舟橋町とその北側に南舟橋町が向き合って存在している。この西街角に高師直の邸宅の舟橋を示す由縁の「西陣ふなばし」の石碑が建てられている。『太平記』^{既出}「卷第二十六 執事兄弟奢侈ノ事」に、「コノ師直ハ一条今出川ニ、(中略)棟門・唐門四方ニアケ、釣殿・渡殿・泉殿、棟梁高ク造り双ベテ、奇麗ノ壮観ヲ遅シクセリ」の記述が見える。文亀元年(1501)、報恩寺が堀川今出川舟橋の地に再興された記録が残されているので、それ以前からこの地には、舟橋の地名が存在していた。この地名は、舟橋公家が住んでいたことによるとの説もある。室町時代の史料⁶には「舟橋業忠は清原氏にして、代々朝廷の儒家なり。」とある。

（ハ）滋賀県

滋賀県高島市今津町は、琵琶湖北西部の町で若狭街道が西近江路から分岐する、琵琶湖に面する古来要衝の町

である。今津舟橋の地名は、かつて舟橋が架けられていた名残であると考えられる。また同市安曇川上流の旧朽木村宮前房にも舟橋の字名がある。さらに、大津市を流れる宇治川の支流曾東川のほとり、大石曾東には貴船橋の地名がのこされている。貴船の地名が先行して、その後架けられていた橋の名前の可能性がある。

(二) 奈良県

奈良市船橋町の由来は、いにしえ舟橋中納言と言う人が住んでいた由縁による説と、江戸寛永年間に佐保川の仮橋の建設を、大船の古板で造ったので当初には船板橋といい、のちに略して船橋と称した、との二つの説がある⁷。また近鉄奈良駅に通じる商店街に舟橋通りがある。古代から中世にかけて度々御幸が行われ、舟橋が架けられていた吉野郡東吉野村の四郷川に、石船橋の地名が残されている。古代、容器のことを舟と称していたので、石舟・岩舟・巖舟は石棺を指している場合が多く、この場合も石棺の石舟に由来する橋の地名の可能性が高い。

(ホ) 兵庫県

兵庫県姫路市船橋町は、姫路城の城下町の江戸初期ころから存在する地名である。中世・近世に舟橋が架けられていたのであろう。現在船橋1丁目は存在せず、2丁目から6丁目が存在している。

淡路市志筑に船橋の字名が存在しているが、その所以は不明である。

(へ) 和歌山県

和歌山県紀ノ川の支流、貴志川畔の紀の川市貴志川町丸栖に、かつては船橋の地名があったとされるが、詳細は不明である。

2) 東海地方 (愛知県・岐阜県・静岡県・三重県)

(イ) 愛知県

愛知県稲沢市船橋町は、かつて舟橋村と呼ばれ濃尾平野の中心に位置し、古代には舟橋を架けるほどの川、木曾川の支川が村内を流れていた。『尾張名所図会』⁸には、この地に架けられていた舟橋が描かれている。現在は、小さな観音川と三宅川が町内を流れており、舟橋がかつて存在していた大河の面影は、現在のこの地にはまったく残されていない。また同市祖父江町山崎、名鉄尾西線山崎駅近くの日光川の河畔に舟橋の字が存在している。

尾張東加茂郡下山村東大沼（現、豊田市下山田代町）には、かつて舟橋の字名が存在していたが、現在の地図上では検索不可能である。

(ロ) 岐阜県

羽島市舟橋町は、文明2年(1470)の文書には「中島郡堀津北方内船橋」と記録され、舟橋村は桑原輪中内の村名として文明2年の記録にその名がみられる。この村民は、舟橋が幾たびも架けられていた墨俣宿に、助郷を提供していた。現在羽島市には、舟橋町・舟橋町本町・舟橋町出須賀・舟橋町宮北の地名が残されている。舟橋が架けられていたのは確実である。

木曾川に面する恵那市笠置町河合の尾張藩河合村の井戸尻綱場では、享保12年(1727)の記録には管流材の改めが行われこの箇所では筏が組まれていた文書がある。古文書には、かつて舟橋町と西舟橋町が存在し記録されていたので、おそらく筏流の季節以外には筏舟橋がかけられていた。現在この場所は、笠置ダムの水中に没し町は存在していない。

恵那市大井町舟橋商店街には、舟橋町・西舟橋町の地名が残されているが、木曾川支流阿木川の舟橋との関連は不明である。

(ハ) 三重県

伊勢湾に面する多気郡明和町に船橋の地名がある。おそらく齋宮関連の舟橋に由来する物であろう。

北牟婁郡海山町(現、紀北町海山区)と紀伊長島町(現、紀北町)とを結ぶ熊野古道の始神峠の手前に、大舟橋の地名がある。この地点は、街道が大舟川を横断する地点であり、地名の由来は川名の大舟川に架けられた橋によるものであろう。

3) 北陸・信越地方 (福井県・石川県・富山県・新潟県・長野県)

(イ) 福井県

越前国吉田郡の舟橋村は、15世紀末の時代から舟橋村落の名前と舟橋が架けられていた記録がある。慶長11年(1606)の「越前国絵図」⁹には、高木元郡に属する舟橋川南四番(舟橋村・舟橋新村・寺前・郡の4村)が描かれている。福井県史所載の『正保郷帳』には、福井藩領吉田郡119ヶ村のなかに、「舟橋村」(現、福井市舟橋町)、「舟橋新村」(福井市舟橋新町)が存在し、さらに稲田村(現、福井市稲田町)の対岸には、郷帳によるとその橋詰に舟橋村分村「舟橋渡り村」(現、福井市稲田町)が存在していた。

現在の福井市には、舟橋町に隣接してさらに舟橋1-3丁目が存在し、和田中町および上伏には舟橋の字があり、さらに小丹生町には下舟橋と上舟橋の字が存在している。これらの地名は、かつて舟橋が架けられていたことによると判断される。

(ロ) 石川県

河北郡津幡町舟橋は、河北潟にそそぐ野瀬川と津幡川との沖積地に位置している。16世紀には舟橋村と称し、前田利家の印状写しに其の名が見える。文政9年(1826)に記された河北潟の図には、「舟橋不湖」・「表舟橋」・「裏舟橋」の地名が見える。現在の舟橋・加茂地域内の河北潟に臨む加茂遺跡からは、弥生から中世に及ぶ遺構や遺物が出土している。幅員6mの古代の北陸道跡や大溝からは、9世紀後半の通行証「過所木簡」が出土し、剗(関所)が所在していたことを示している。現在、加茂・舟橋遺跡地域の中央を舟橋川が東から西に流れている。

また、同県白山市松任には、北安田(安田町)の舟橋遺跡には舟橋の地名が存在していたが、現在其の字は消滅し舟橋との関連は不明である。

(ハ) 富山県

中新川郡舟橋村舟橋の由来は、富山市の東約7km、白岩川とその支流栃津川との合流点に、14世紀末か15世紀初頭、佛生寺城主細川宗十郎が城の濠に舟橋を架け、その橋詰に村がつくられたことに拠る。この故事が文書『越中志徴』¹⁰に見える。細川宗十郎については、戦国時代の舟橋の項で述べている。

現在の富山市には神通川舟橋の名残として、舟橋南町・舟橋北町および舟橋今町の3地名¹¹が残されている。この舟橋南町・舟橋北町の地名はかつて神通川が流れていた廃川を埋め立てた箇所、新しく付けられた町名である。寛文元年(1661)には、富山城下新川郡の川向「船橋向」の婦負郡側には、現在の富山市舟橋今町および愛宕町1丁目にかけて、船頭町・手伝町・古手伝町・愛宕町・船橋今町・船橋新町・五福新町・船橋散所町の舟橋関連の町が栄え、19世紀初頭の文化期における富山町方の人口は、3万人を越えていた。船橋向は、船橋川向・橋向・橋北と称されていた。船頭町は神通川左岸婦負郡に位置していたが、その箇所は現在では右岸の柴園町辺りになっている。

婦負郡長岡村(現、富山市長岡新)には、舟橋新村が存在していたが、舟橋村の飛地に由来している地名である。

現在の高岡市横田町は、小矢部川おやべの支流千保川(旧庄川)の左岸に位置し横田橋が架けられている。江戸時代の高岡城下には舟橋町が存在し、やがて川湊の発展とともに長舟町と称され、現在は横田町となっている。この地にはかつては渡海船の船津があり舟橋町と呼ばれ、また長舟町とも呼ばれていた。前田利長の時代には、舟橋が架けられていたとされるが、その詳細は不明である。『高岡史料』¹²には、「高岡の町数六十有余、(中略)往古舟橋町と称し、および長舟町と称せしものありしとの伝説あり」と記されている。

(ニ) 新潟県

新潟県三島郡出雲崎町船橋の由来は、この地の島崎川に船橋村が存在していたことによることが、宝暦12年(1762)の記録に残されている。島崎川に面した小木城おぎのじょうから海岸とおりに連絡するために、かつて舟橋が架けられていた名残の地名とされる。船橋村は近世から明治22年(1909)まで存在していたが、現在は船橋の大字名として存在している。

新潟市島見町大字船橋の地名があるが、その由来については不明である。新潟市白瀬町しろせに上舟橋の字名が残され、同地域の平安時代遺跡の名称にも用いられている。この地域は新潟市に合併されるまでは、北蒲原郡を形成していた。北国浜海道が阿賀野川に交わる箇所に、舟橋が架けられていたと判断されるが、その詳細は不明である。また、同市西蒲区にしかんく鷺ノ木に船橋の字名がある。

(ホ) 長野県

上田市の千曲川のほとりには古舟橋^{ふるふねばし}の地名が残されているが、古代・中世の舟橋との関係・関連を示す文書は残されていない。この地点はかつての諏訪部村^{すわべ}(現、上田市常盤城^{とまわぎ}2・3丁目)で、明治時代には諏訪部村と中之条村とを結ぶ、民営有料橋の「諏訪部舟橋」が明治29年まで架けられている。現在、その場所には鋼桁橋(長さ268m、幅員12m)が架けられ、橋名は地名を用い「古舟橋」と命名されている。千曲川・犀川には明治初期から昭和にかけて、多数の有料舟橋が架けられていたが、名残・由来の地名はないようである。

4) 関東地方(東京都・神奈川県・千葉県・栃木県・茨城県)

(イ) 東京都

世田谷区の東部地域は、古くは武蔵国多摩郡世田谷郷と呼ばれていたが、その世田谷村には古くから船橋谷の地名が存在していた。天文12年(1553)の古文書『大平文書』¹³の世田谷城主吉良頼康書状によれば、中世には船橋谷は船橋村と称されていた。明治22年(1889)までは船橋村、以降は6村合併により神奈川県北多摩群千歳村大字船橋となり、26年合併以降は東京府北多摩郡千歳村字船橋となっていた。昭和11年(1936)、この地区は東京市世田谷区に編入され、現在は東京都世田谷区船橋1丁目から7丁目となっている。昭和2年に小田急線が敷設され、そのもよりの駅名は千歳船橋である。

現在の東京都台東区橋場1・2丁目は、白鬚橋の隅田川右岸のやや下流に位置しているが、この地は治承4年(1180)10月、源頼朝が下総国から武蔵国(関東平野)へ攻め上ったとき、土地の長者、江戸太郎に命じて隅田川の石浜に浮橋を架けさせた場所¹⁴といわれる。石浜は橋場の旧名である。『武州文書』¹⁵の天正14年(1586)3月18日および天正17年(1589)2月8日の条に江戸船橋の名が見える。『御府内備考』^{既出}には、石浜は惣名で橋場は小名であるとしている。天正19年(1591)に、舟橋が架けられたことにより石浜は、橋場と称せられるようになったと推定される。その後の正保時代(1644-1648)には橋場村となり、正徳3年(1713)村内の一部が江戸町奉行支配下に置かれて橋場町となり、現在に至っている¹⁶。しかし、現在の石浜神社は、荒川区南千住3丁目に位置している。

浅草黒船町は、日本に帰化し家康に仕えたオランダ船の航海士三浦按針(William Adamus 1564-1620)所以の地名であったが、火災による替え地の江東区深川の大横川畔(現、門前仲町2丁目-深川牡丹町1丁目)に移され、黒船橋の橋名・地名の由来とされる。また、御船橋^{おふなばし}は現在の江東区佐賀1丁目から福住1丁目の境を流れる木島川に、江戸時代から架けられていた橋で江戸時代深川御船蔵前町とよばれ、この名前は御船手組屋敷・番所が置かれていたことによる。

(ロ) 神奈川県

神奈川県平塚市の河川水位観測所の一つに、同市岡崎の鈴川に「舟橋観測所」が設置されている。この地には平安末期から戦国時代間には山城が設けられ、三浦介義同(?-1516)の居城を永正9年(1512)、北条早雲が攻略した史料が残されている。舟橋の地名の由来は、おそらく時代不詳の舟橋の伝承によると判断される。鎌倉市の横浜市との境を流れる砂押川に、立船橋の地名があるが詳細は不明である。

(ハ) 埼玉県

騎西町大字上高柳(現、加須市上高柳)に舟橋の字が存在している。この地点は埼玉県道38号加須鴻巣線が、南青毛堀川を渡る地点である。舟橋の架橋と縁がある地名と判断される。

(ニ) 千葉県

船橋市は、鎌倉時代からの船橋の地名に由来するとされが、具体的な舟橋架橋についての記録文書はこれまでにない。『吾妻鏡』^{既出}の文治2年(1186)3月12日条に船橋御厨^{みくりや}の名があり、建久9年(1198)の香取社遷宮用途注進状「香取旧大禰宜文書」が史料¹⁷に見え、に「船橋御厨八十斛(石)進濟了」の記述が見える。また天正19年(1591)の家康寄進状に葛飾郡船橋郷の名が見える。しかし、郡名と舟橋との関連性は確認出来ない。「神戸金貴家文書」¹⁷には、宝暦4年(1751)4月に本宿村(現、埼玉県北本市)・黒川村・恩賀村・入山村の名主・組頭などの連印で、伊奈半左衛門役所(関東郡代：7代伊奈忠宥(在職：1778-92))に差し出した「御尋者御請書」に、「下総国船橋町無宿源太郎他17名」の記述がみえる。『江戸名所絵図』^{既出}下巻の「船橋」の項には、

船橋は海神村・九日市場村・五日市場村の3邑を総称する駅舎で、旧称を湊郷みなとのごうと言うとある。[舟橋地名の確認]

(ホ) 栃木県

芳賀郡益子町大沢はかつては舟橋郷と呼ばれ、応永3年(1392)の文書「於野洲大平舟橋談所写文」にその古名がみえる¹⁸。この舟橋の詳細は不明であるが、利根川の支川小貝川が大羽川に架けられていたと考えられる。また、益子町に中飯舟橋の地名があったとされるが、詳細は不明である。

かすみがうら市上稲吉に船橋の字名があるが、舟橋架橋の詳細は不明である。

(ヘ) 茨城県

常総市豊岡町に、船橋の字名が残されている。中世か近世に鬼怒川に架けられた舟橋所以と考えられるが、詳細は不明である。

5) 東北地方(福島県・宮城県・山形県・秋田県・岩手県・青森県)

(イ) 福島県

相馬市大字成田字船橋地区は、旧磐城国宇多郡成田村之内四番字船橋で宇多川に面する地域に存在している。舟橋との関連は詳でないが、付近には6世紀後半の藤堂塚遺跡など多数の遺跡が存在し、「船橋古墳」も存在している。また南相馬市鹿島区江垂えたりに北舟橋の字名が残されている。直接には舟橋との関係は詳らかにされていないが、中世・近世にこれらの地域には船橋がかけられていたと推定される。

伊達郡安達町油井あらい(現、二本松市油井)に舟橋の地名がみえるが、詳細は不明である。

伊達郡下保原村の舟橋(現、伊達市保原町舟橋)は、阿武隈川と東根川左岸の近くの地名である。この地に舟橋が架けられていた史料・伝承記録は未見である。

阿武隈川支流の広瀬川に面する同郡梁川町やながわに舟橋(現、伊達市梁川町舟橋)の字名がある。この地の梁川大館は鎌倉期伊達氏3代の義広(1185-1256)の創築とされ、14代植宗(1488-1565)以後は奥州守護の府城となり、天文元年(1532)まで伊達氏の居城が設けられ城下町を形成していた。梁川町と東大枝間の広瀬川船場間には、明治初期から大正初期まで有料舟橋が架けられていた。

福島市飯坂町に字船橋の地名が残されているが、舟橋との関係は不明である。

郡山市富久山町福原の阿武隈川ノほとりに、舟橋の字が残されている。奥州道中の福原城下町の宿駅福原村に渡船場が設けられていたが、かつて舟橋が架けられていたのであろう。また、郡山市の西端を北に流れて猪苗代湖に入る、常夏川の河川水質観測点の箇所箇所に舟橋の地名があるが、舟橋との由縁は不明である。

現在の二本松市樋沢付近で阿武隈川を横断する、福島県道117号二本松川俣線には、鉄骨トラス構造の「新舟橋」が昭和57年に架けられている。舟橋との関係は不明であるが、明治時代に有料舟橋が架けられていたと推定される。

南会津郡南郷村(現、南会津町)に、大字大橋字船橋の地名がある。かつて、只見川水系の伊南川いながわ右岸の大橋地区から左岸の沼田街道へ連絡する舟橋が架けられていたのであろう。

(ロ) 宮城県

登米市追町とよめ はさまちろう北方(旧北方村)の北上川水系迫川(新迫川)支流荒川の右岸に、舟橋・舟橋前の字名がある。この地には、登米街道(国道398号)が通じている。また同市登米町寺池とよままちの北上川河畔に前舟橋・後舟橋の地名がある。寺池は登米伊達家13代の城下町で、登米町はかつての寺池村の町場名であった。北上川右岸、寺池城の家中屋敷として、前舟橋小路・後舟橋小路・広小路など10町が置かれていた。仙台藩の地誌『風土記書出』¹⁹には、この舟橋を用いた町名は、前舟橋丁(町)および後舟橋丁(町)とするされている。当時のこの地域にかけられていた具体的な舟橋構法については未詳である。

芭蕉は、おくのほそ道紀行に際し、元禄2年(1689)5月11日にこの城下町を訪れ「戸伊摩ト云所ニ一宿」とのみ記している。曾良も石巻から登米までの北上川には、4箇所の渡があることを記述しているが、登米町の舟橋についての記入はない。

仙台市青葉区上愛子あやしに字舟橋の地名がある。この箇所、仙台と山形を結ぶ作並街道(関山街道：現、国道48号線)が広瀬川を横断する地点、に舟橋が架けられたと判断される。

加美郡加美町四日市場に、舟橋の小字が成瀬川左岸に残されている。四日市場は誠に舟橋かけ渡しけん跡、中羽前街道の要衝の地であり、古来米の集散地で仙台藩の渡場と蔵場であった。米は舟で河口の野蒜(現、東松島市野蒜)で積み替えられ、さらに北上川河口の石巻湊から江戸へ出荷された。また、旧加美郡一帯は明治初期から昭和にかけて養蚕・製糸業が発達していた。この箇所には舟橋が架けられていた可能性はある。

加美郡色麻町吉田の字船橋東は成瀬川支流の右岸にあり、左岸の高城とを結んで現出羽神社の近傍に架けられていたのであろう。

栗原郡高清水村(現、栗原市高清水)は奥州街道の宿場町で、かつて舟橋の地名が存在していた。

名取市を流れる増田川の増田字北関と関下間に、現在架けられている橋は「舟橋」と命名されているが、その由来は不明である。

多賀城市東田中の砂押川畔の公園の名前に舟橋公園がある。

阿武隈川の下流域の伊具郡丸森町大字小斎に舟橋の字名がある。この地にはかつて舟橋が架けられていた。

(ハ) 山形県

寒河江市に船橋町の地名がみえる。かつての旧最上氏時代の楯南村には船橋町の地名が存在していた。楯南村は旧寒河江城本丸の南に位置し、寛文5年(1665)の朱印状にその名が見える。寒河江川あるいは最上川に、またはその合流点近くに舟橋が架けられていたのであろう。現在の船橋町は最上川とその支川の寒河江川にはさまれた地域にある。

東置賜郡高昌町船橋は、旧称は船橋村といい最上川の支川の和田川左岸に位置し、その名は近世初期に見られる。江戸から明治22年(1889)までは舟橋村と称していたが、それ以降は合併により現在の船橋の地名となっている。

西村山郡河北町谷地に舟橋の地名があったとされる。この場所は最上川河川敷の谷地にある最上川グリーンパークゴルフ場付近に比定される。

河合曾良がおくの細道の『随行日記』に記録している、酒田市の南部に位置する最上川河口域の「袖ヶ浦」向うの「船橋」の地名は、現在、史料のみならず古地図にも地名事典にも見当たらない。地名ではなく舟橋が架けられていたのかもしれない。この船橋および袖ノ浦に関する解説・記述は、「おくのほそ道」・「曾良随行日記」の数多くの解説書の中にも、管見の限りでは現在まで見出すことはできない。曾良が歌枕であったとする「袖ノ浦」の地名も特定不可能であり、「宮ノ浦」の間違いと判断される。この船橋地域は最上川流域での地形が大きく※変容して、人の記憶からも全く消し去られたと推測される。しかし、なんらかの記録は残されているはずである。曾良が随行日記で述べている袖ヶ浦向かいの船橋は、日記の発見が昭和16年であるので、江戸時代から昭和初期までの「おくの細道」解説者は、これらの事情に関しては知ることなく、20世紀の半ばに曾良の旅日記が発見されたときには、これらの手がかりはすでに一切消滅していた。

(ニ) 秋田県

大仙市南外の南檜岡村の支郷、仙北郡の雄物川と檜岡川の合流点には、江戸時代に舟橋村が存在していた。

潟上市昭和町豊川船橋は、中世後期から明治22年までは船橋村と称し、昭和31年(1956)からは現名の豊川船橋に至っている。虻川ともいう豊川の中流に面した南方の高台には、平安末期ころから館が設けられており、その連絡のため豊川に舟橋を架けていたといわれる。天正19年(1591)の『秋田家文書』『秋田郡御蔵入目帳写』²⁰に船橋村の地名が見える。

由利郡仁賀保町平沢(現、にかほ市平沢)に舟橋の地名が残る。安政9年(1790)の高山彦九郎(1747-93)の『北行日記』²¹には、「平沢町入口板橋あり是を矢矧橋といふ。」の記述があるが、舟橋の存在についての記録はない。彦九郎日記での川・橋・渡の記述は簡潔で正確である。道程の上の山(現、山形県上市市)から山形へ向かう途上で、最上川の支流坂巻川の橋が流され、緊急にかけられた20間に満たない仮舟橋を渡っている。江戸後期の仁賀保町には舟橋は存在していなかったのか、あるいは単なる地名であったのかは管見では検証できない。

(ホ) 岩手県

北上市の北上川左岸日見坂の地名に舟橋の字がある。また、北上川河畔の胆沢郡前沢町白山六日入河岸(現、奥州市前沢区白山)の下流には舟橋の字が見えるが、かつて舟橋が架けられていた証拠は不明である。

鱒沢村下鱒沢(現、遠野市宮守町下鱒沢)に船橋の字があるが、舟橋が架けられていたかについては不明である。この地には北上川支川の猿ガ石川が西へ流れている。

(へ) 青森県

南津軽郡田舎館村に大曲字船橋がある。天和4年(1684)の記録に上田舎館村の名が見え、弘前と黒石とを結ぶ街道筋の浅瀬石川と平川の合流点に古くから舟橋が架けられていたと判断される。

南津軽郡藤崎町小畑に舟橋の字名がある。藤崎村は、浅瀬石川・平川・岩木川の3川が集まるところで、ここには、羽州街道²²の宿場・舟場が置かれ、安藤氏が十三湊に本拠を移す前には、橋も架けられていた。舟橋の詳細は現在の段階では不明である。

五所川原市姥泡^{うばやう}に舟橋の字名がある。かつての姥泡村の岩木川には十川橋は洪水でたびたび流され、そのたびに舟渡・筏渡が行われていた。おそらく、この箇所^{うばやう}に舟橋が架けられていたのであろう。

西津軽郡稲垣村大字沼崎字船橋(現、つがる市稲垣町沼崎船橋)の地名がある。船橋と岩木川との距離は約1400m離れ、また付近の地名に久米川、幾米川、豊川の地名が存在しているので、舟橋の所在は不詳である。

6) 中国・四国・九州 その他地域

(イ) 岡山県

岡山県岡山市舟橋町は、江戸時代から旭川の右岸にあり、その下流隣に船頭町がある。なお、富山市舟橋町の近くには、舟橋の管理を運営する船頭の住む船頭町が存在していた。岡山市東部の「御休」地区(旧御休村)、山陽道国道2号線が砂川と交わる地点には、かつて砂川に小舟を浮かべて舟橋としたする伝承の船橋の小字がある。

(ロ) その他

島根県津和野町に坂舟橋の地名があり、また、益田市益田川のあけぼの東町と音吉町間には、雪舟橋が架けられている。これらの地名由来は不明であるが、雪舟橋は画僧雪舟のゆかりの橋であろう。

広島県広島市西区舟入町の天満川には、観船橋^{みふねばし}が架けられているが由来は不明である。

大分県大分市津守の大分川の河畔に船橋の字名がある。

近畿以西の西日本には、舟橋・浮橋架橋の記録はあるが、遺されている舟橋・船橋の地名は少ないと判断する。少なくとも管見では資料中には、舟橋・船橋地名を発見できない。この理由はよくわからないが、これらの地域に架けられていた舟橋の絶対数が少なかったのによるのであろうか。また、大字・小字からは消却されても、地域内地名として残されている可能性はある。

平凡社刊の歴史地名事典に収録されている中国・四国・九州の各県における舟橋・船橋の地名は、岡山市舟橋町の1箇所のみが記載され、四国・九州には現在舟橋由来の確定した地名は見当たらない。

(2) 浮梁・浮橋の地名考察

浮橋^{うきはし}の地名は、浮体橋の存在には関係なく主に『記紀』を含む伝説・神話・文学・物語上の雅語に由来するものが多く用いられてきた。古代の浮橋は竹や丸太を浮体に用いていたが、歴史時代にはいと実際に架けられた多くの浮橋には、舟を浮体に用いる場合が多く存在していたと思われる。橋梁としてとして、浮体に舟を用いる舟橋が、実用的には筏浮橋とは卓越した頻度で使用され、その実態名の舟橋・船橋が、時代の経過とともに地名・文書・人名に反映され、舟橋・船橋として定着して用いられ、記録されてきたと判断する。さらに虹橋などの反橋^{そりはし}も語源的に、また慣用的に浮橋と称してきた事例が多い。

舟橋・船橋が地名として遺され浮橋の地名の存在が少ないのは、(3) 氏名・屋号の舟橋・船橋と浮橋で述べるように舟橋・船橋が、中世以降の実用上のふなはし名称であった証拠であろう。即ち、舟橋・船橋地名の定着が主として行われたのは、中央政府が舟梁・浮橋・浮梁を架けた律令時代や平安時代ではなく、政治の実権が新興勢力の武家階級に属し、武家幕府政権が完成する、12世紀鎌倉時代以降であったことを示していると考えられる。なおわが国では、管見では浮梁・舟梁は地名として残されていないと判断する。

実用語としての舟橋・船橋の術語は、日常語・政治用語・行政用語・技術用語・軍用語として、中世以降にわが国に定着して、それが地名・人名にも及んでいった。王朝貴族階級の雅語としての浮橋のような軟弱ないわ

ば宮廷の女性文学用語は、中世においては王朝物語や詩歌の世界に限定され、支配者である武家階級の好むところではなかったと考察する。近世においても舟梁・浮梁が舟橋・浮橋として多く用いられていた。

記紀の伝説や王朝文学に由来し、あるいはそれにあやかり、地名として浮橋・天の浮橋・夢の浮橋の名称が、実用の橋と関係なく用いられていることが多い。現在、富士山の標高 2,600mの地点に「天の浮橋」の地名があるという。

『将門記(まさかどき)』²³には、将門が下総の政府所在地に^{うきはし}檣橋を^{てんぎょう}天慶2年(939)12月に架けたことが述べているが、この地を知るよすべの地名は残されていない。将門は朝廷に対し反乱軍をおこし、京都の朱雀天皇(在位930-46)に対抗して新皇と名乗りを上げていた。都にふさわしい王城の体裁として、浮橋が必要と考えていたのであろう。将門は在京時代におそらく見聞していた、天皇が御幸の度の舟橋を架設が、権力の象徴として強く印象に残っていたのであろう。

檣は、艦に同じで舟装いの意であり、^{うきはし}檣橋と読ませている。古来わが国では、^{うきはし}浮橋・^{ふなはし}船橋の意の漢字には、三才図会・和漢三才図会にいう、舟偏に告を^{つくり}旁とした文字(舟+告)と、同じく舟偏に巴を旁とした字(舟+巴)をも用いていた。この両文字は一般の漢字辞典²⁴には収録されていない。後者の文字は国字であろうか。前者は漢時代の字典に見えることは既に述べた。漢字の檣(艦)は、橋を整える、整備するの意味で用いられ、管見では浮橋の意はないようである。

すでに述べたように、中国の古代では^{リャン}梁および^{フーリヤン}浮梁を浮橋(舟橋)の意で用い、わが国の中世には浮梁および舟偏に巴で旁る漢字も、「うきはし」と読ませていた。

江戸時代でも浮橋に浮梁・舟梁の字を当てていた事例が、相原友直の『平泉雑記』『豊田城跡碑文』²⁵の条やその他の多くの史料に見える。この安永3年(1774)に、豊田館が存在していたとされる江刺郡餅田邑の人達で建てられた「豊田城跡碑」の文面には、「^{そのかみ}当時北上川在之城邊、浮梁之称稱今存」の碑文が彫られている。この浮梁を『封内風土記』²⁶では「舟橋 豊田古城の邊に在り 長二間半 横一間余 小橋なり 伝に云う 故事ある橋なり」と記述している。

現在の地名に残されている浮橋・浮梁は、舟橋・船橋に比べても遥かに少ない。静岡県伊豆の国市浮橋は、正平15年(1360)の後村上天皇(南朝第2代、在位:1339-1368)の綸旨案(脇文書)に、浮橋村の名が見えるとされるがその由縁は不明である。また、文禄3年(1594)の太閤検地の記録には、この地域に浮橋村ほか5村の名が記録されている。昭和12年(1937)大田村が大仁町に改称されたときに、北狩野村の浮橋部落などが大仁町に合併され、さらに現在まで伊豆の国市浮橋として、この由緒ある地名が残されている。なお、江戸時代この地域は、天領で三島代官などの支配区域になっていた。

江戸時代、伊豆狩野川においては、江戸へ送る天城山中から切り出す用材、特に樺材の筏流の邪魔になるため、代官の命により架橋は禁止されていた。天城山の材木の筏流が廃れた大正時代、この狩野川には舟橋が架けられていた。南隣の伊豆市修善寺町にある浮橋の地名については、その名の由来は詳らかでないが、かつて浮橋が架けられていたのかもしれない。

青森県西津軽郡^{あじがさわ}鱒ヶ沢町小屋敷に浮橋の字名があるが、地名と実存した浮橋との関連は不明である。この地点は、鳴沢川に面した旧子屋敷村で、縄文前期中葉時代の「浮橋遺跡」が存在している。

京都府宇治市池尾西組茶ノ里⁷⁹に浮橋寺があるが、浮橋との由縁はわからない。池尾は宇治川の山間部における、唯一の渡河地点の曾東渡しに通じており、かつての池尾村は喜撰茶が名産であり、西域は幕府領の宇治郡に接していた。また、愛知県津島市中野に浮橋寺がある。

鯖江市を流れる鞍谷川が朝水川と合流する地点に、浮橋の地名が存在し現在鯖江市の鞍谷川水質検査地点になっている。この浮橋の由来は不明である。

宮崎県佐土原町(現、宮崎市佐土原)大字下那珂に浮橋の地名がある。この浮橋は戦国時代に架けられた筏浮橋に由来するとされる。

愛知県安城市上条町および同県豊田市榊野町に浮橋の地名があるが、舟橋・浮橋との関連は不明である。

三重県四日市市浮橋は、現在位置する地形からは橋があったとは理解しがたく、古くから伊勢神宮領があった土地柄からか、いつのころか天の浮橋に因んで浮橋の地名を創ったのであろう。

京都市内には、「夢の浮橋」が2箇所存在している。その一つは、東山区泉湧寺^{せんにゅうじ}27五葉ノ辻町の橋跡とされ、泉湧寺^{せんにゅうじ}27の僧道円が詠んだ歌「ことほりや 夢の浮橋心して 還らぬ御幸志ばし止めん」が石碑に彫られている。かつてここにあった一ノ橋川には、長さ4間半(約8.2m)、幅2間1尺(約3.9m)の木橋「夢の浮橋」が架けられていた。この橋は、鎌倉時代仁治3年(1242)に四条天皇の遺骸を棧に葬るための葬列をはじめ、幾多の葬列がこの橋を渡っていった。恐らく反橋であったと考えられる。

京の二つ目の「夢の浮橋」は、上京区千本通鞍馬口あたりに架けられた橋といわれるが、この橋も「現実の浮橋」ではなかったらしく、口承口伝の橋であったらしい。

すでに述べたように、現存する浮橋の地名のほとんどは実体の浮橋由来ではなく、その附せられた年代にかかわらず日本神話「天の浮橋」に由来した恣意的命名であるようだ。そうでない場合は源氏物語にあやかって、由緒ある地名として名付けられ、名所観光ルートの一役を担っている。

祖谷地域の浮橋は、浮体に舟ではなく木材、あるいは竹材の筏を用いていたため、江戸時代の記録『阿波志』などでは、正確に浮橋と記録され舟橋とは称していない。残念ながらこの地域には、浮橋に関連した地名は遺されていない。

資料から判断すると現代中国では、舟橋・筏橋・ポンツーン橋(ship bridge・boat bridge・raft bridge・pontoon bridge)、いわゆる浮橋(floating bridge)の呼び名には、現在では梁・浮梁などの名称は用いられず、一括して浮橋の名称を用いているようである²⁸。戦国春秋時代から浮橋が一般に用いられていた、とする説があるがその根拠は示されていない。なお、鋼製の舟形のポンツーンを用いた黄河河口の浮橋が、「黄河舟橋」と称されているように、固有名称には例外はある。浮橋の地名が多く残されている中国にも、浮梁の地名はあまり残されていない。明末の崇禎10年(1637)に宋應星が著わした、技術書『天工開物』²⁹「卷中陶埴第七卷白瓷 附青瓷」に、中国磁器の名産地としての饒州浮梁^{じょうしゅうふりょう}(旧、江西省饒州府浮梁県：現、景德鎮市浮梁県)の名が挙げられている。

(3) 氏名・屋号などの舟橋・船橋と浮橋

既に述べたように古来、舟と船の漢字の意味とその用法には中国においても基本的には相違は無く、航行手段のフネの意にどちらの漢字を用いるかは、あるいは通じて用いるかはある程度恣意的な慣行であった。日本での氏名の場合にも舟橋・船橋の両方の氏名文字を、同一人に通じて用いている場合が、歴史や古文書のみならず明治時代の公文書などにも見受けられる。船橋・舟橋苗字の人数の統計処理も分けられる場合が多く、船と舟とを同じとする場合によって苗字ランキングは大きく変動する。現在多数発表されている苗字統計では、橋の字を含む苗字は約100種類存在し、その中で高橋姓は最大で全姓順位の第3位を占めている。船橋姓(1240位程度)は舟橋姓(1450位程度)より若干多い。双方合わせると順位は740位程度に格上げされが、土橋せいよりは下位にある。

また、呼び方も橋や地名の場合と同様にフナバシ・フナハシが通じて用いられ、いずれを主体としていたのか判然としていない場合が多い。またフネハシと呼ばれることもある。浮橋の舟橋・船橋は、万葉集では既に述べたようにフナハシと発音していたが、平安時代以降は濁音のフナバシの用例が多くなっている。

舟橋氏の起原は、物部氏を祖とする高橋姓および安部氏の高橋姓とはことなり、明瞭ではない。高橋姓の数は日本全国3位の約136万人程度を占めているが、舟橋・船橋姓は743位で約2万6千人程度である。清原氏は天武天皇の後裔で清原夏野から11世裔の清原良業のころから船橋または高倉とも称していたとされる。清原氏の後裔の舟橋氏は足利時代儒学者として、代々朝廷に仕えていた。舟橋姓が確立したのは、戦国時代以降と考えられている。『言経卿記』³⁰天正4年(1576)1月6日の条に、舟橋教重が正五位下に昇進した記録と、教重女の「伊与殿」の名が見える。清原(船橋)教重は、清原(船橋)秀賢の大祖父^{きよはらのひでかた}³¹である。清原秀賢(天正3年—慶長19年(1575—1614)：少納言、侍従、贈正二位)は織豊・江戸前期の公家・儒学者であるが、慶長6年(1601)徳川家康に仕えた際に姓を舟橋と改めた。子孫は、代々徳川幕府より400石扶持されていた旗本であり、7代目遂賢^{なるかた}は明治時代に子爵となっている。

幕府旗本の佐橋家は、足利義教の時代に秀郷流佐野氏の一族が、上州舟橋庄に住んで舟橋の姓を称したとされる。町医師の船橋長庵は、将軍綱吉の業績を記述している『御当代記』³²には、元禄3年(1690)9月に高200俵

の奥医師に召抱えられ、同年12月には法眼³³に任命されている。平塚市史³⁴の「³⁵ 明和九年(1772)十二月 南金目村地頭船橋氏糯米等送り状」が、知行地の相州大住郡南金目村名主から、江戸田安牛込(現、東京都新宿区)に屋敷を構える医師船橋玄鼎(長庵)あての年貢米送り状が記載されている。また、天保13年(1842)刊行の『大成武鑑』³⁵には、700石高の表御番医船橋宗禎の名が見える。長庵の系譜であろうが、この舟橋氏の出自は不明である。

江戸時代中期以降になると、出自不明の舟橋・船橋氏が旗本・御家人に多数出現してくる。将軍吉宗の時代、船橋(舟橋)安右衛門茂伴(?-1752)は、徒、勘定、勘定組頭をへて延享3年(1743)3月江戸代官に任ぜられ、宝暦2年(1752)にその職を辞している。俸禄70俵5人扶持が記録されている。この船橋(舟橋)氏は父である出自不詳の先代重勝が延宝3年(1675)^{おかし}御徒に取立てられ、のち姓を新海から船橋に改めたことに始まると、『寛政重修諸家譜』³⁶は記している。また同家譜に寛政9年(1797)8代船橋政次(粟米200俵)の記録が見える。

武蔵国埼玉郡八条領西方村(現、埼玉県越谷市相模町など)の宿場史料³⁷に、利根川通・渡良瀬川通・見沼代用水などの堤防改修・掃除工事の管理者としての、伊奈半左衛門ら6名の代官の中に、船橋安右衛門(茂伴)の名が見える。さらに越谷宿・大沢町の記録『大沢町古馬宮』³⁸には、天保8年(1837)の家慶襲職による人事異動で罷免された、代官16名の中に船橋安右衛門の名が見えるが、この安右衛門は上記の船橋安右衛門茂伴の後裔と考えられる。

船橋随安(1795-1872)は、関宿藩の重臣で土木治水にすぐれ、町奉行・寺社奉行・郡奉行の3役を務めた。利根川右岸の湿地帯の新田開発工事を行い、また悪水排水路「関宿落」の開削工事を担当している。

享保9年(1724)に開設され、明治2年(1869)まで存続していた大阪(現、大阪市中央区今橋3丁目)の漢学懐徳塾開設維持者5人の豪商のなかに、舟橋屋四郎右衛門の名が見える。江戸後期の町人学者山片蟠桃^{やまがたばんとう}(1748-1821)は、懐徳塾の門下生でもあった。

浮橋氏は舟橋・船橋氏より氏族名としてはるかに稀少であり、姓氏辞典³⁹ほか江戸氏姓に関する資料にも、具体的な浮橋家系の名は掲載されていないが、浮橋氏が存在していたらしいことは、氏名の一例には採用されていることから窺える。ただ、家系として文献に残るほどの人材が浮橋氏には殆どいなかったことは、浮橋氏の絶対数が古来少なかったことの、確率論的な傍証でもあろう。現在の浮橋姓のランキングは、約10万種あまりと言われている全国の姓の中で、22,655位とされる。

寛永16年(1639)の平戸事件⁴⁰は、元平戸藩士の浮橋主人なる人物が、幕府にたいしてキリスト教徒が平戸に潜んでいると誣告を行い、世間を騒がせた事件である。

文政7年(1824)に中山芳山堂が刊行した『江戸買物独案内』^{既出}に、江戸深川佐賀町の菓子商「船橋屋」の蒸羊羹が名物であるとの記載があるが、屋号の由来は創始者が舟橋郷(現、千葉県船橋市)出身者であったことによるとされる。この老舗は、文化2年(1805)創業で、「尾州御菓子所船橋屋織江」となりの、現在でも営業を行っている。また亀戸天神前で「船橋屋」が元祖くず餅として繁盛している。

江戸中期の享保(1716-35)ごろ、長崎の遊女浮橋の俳句「鵲に我やかわらん天の川」が「梶の葉に」⁴¹と題して、江戸時代の句集に記載されている。カササギに代わって牽牛・織女の逢瀬の浮橋を天の川に架けたい、というおそらく『枕草子』の愛読者で薄倅でもあったろう、遊女の想いには胸を打たれるものがある。なお、「起きて見つ寝て見つ蚊帳の広さ哉」も同句集に「ものおもうころ」と題された浮橋の代表作であるが、加賀松任生まれの加賀千代(1703-75)の作であると、いつの間にか世間に流布してしまっていた。この浮説は江戸時代すでに存在し、京都生まれの歌人伴蒿蹊(1733-1810)が著わした『続近世崎人伝』⁴²には、この句がすでに加賀千代の代表作として誤って紹介されている。遊女浮橋の後半生は詳らかにされていない。恵まれていたと言ってよい、73歳の生涯をおそらく幸福におくった千代の前半生と、俳諧の世界では重なっていたのであろう。鵲および鵲橋に関しては、第2章「枕草子の橋と浮橋」を参照。

建築学会1995年度の個人正会員36005名の内、舟橋姓を名乗る会員は、船橋1名を含めて6名、土橋姓も6名、板橋姓は9名を数え、藤橋姓は1名である。浮橋姓は1人も存在していないが、高橋姓は高橋姓57名を含め361名で、橋の字を有する苗字の人数では最高位で、全会員総数氏名の1%を占めている。なお、蛇足ながら筆者の横山姓は54名である。

初期無声映画の題名にも「夢の浮橋」は愛好されてきた。松竹キネマ(鎌田撮影所)が、原作大仏次郎、監督大久保忠素の無声映画「夢の浮橋」8巻は、大正15年(1926)4月15日、浅草松竹館で封切を行っている。翌年の昭和2年には、帝国キネマ演芸の芦屋撮影所が同名の映画、おさん、茂兵衛の悲恋物語の「夢の浮橋」を制作している。歌謡曲にも浮橋を表題としたものが幾つかあるが、石川さゆりの歌う「夢の浮橋」がある。

明治39年(1906)6月11日、帝国海軍は日露戦争の戦利船を、港湾浚渫ドロを運搬するための雑役船として就役させ、この船に「浮橋」と命名したことが、『近代世界艦船事典』⁴⁹に掲載されている。泥船が浮橋とはこれは、ブラックユーモアなのであろうか。

大正14年(1925)1月、和歌山県西牟婁郡白浜町と和歌山市和歌の浦を結ぶ定期急行船浮橋丸が就航した。1日1往復で、片道3時間の所要時間を誇っていた。

注 第5節. 地名および氏名に残された舟橋・船橋および浮橋

1 字は町村自治体内の区域単位。大字は小字の幾つから構成され、市町村合併により村名が大字名になる事例が多い。舟橋の地名・村名は合併により大字・小字名となり、広域合併により大字・小字名が削除される場合が多い。古文書では小字が小名に大字が大名とされている。

2 五畿七道の五畿は、律令国家の延喜式の地方区分では、かつて歴代の都が置かれていた大和・山城・河内・和泉・摂津の5カ国を言う。七道は、畿内を中心に延びる東海・東山・北陸・山陰・山陽・南海・西海の7道を指す。

3 『和漢三才図会』既述

4 『節用集』は、室町中期に成立した著者不詳のイロハ引きの国語辞書。書言字考節用集一乾坤は、江戸時代の元禄年間出版された版本。イ部門が乾 坤 から始まっている。

5 『大日本地名辞書一巻一六巻、吉田東伍著』(富山房、1988年)

6 『足利時代史、田中義成』(明治書院、1939年)

『公卿補任 第1編一第5編、黑板勝美、国史大系編修会編：国史大系53巻一第57巻』(吉川弘文館、1966年一64年)「舟橋家譜」

『寛政重修諸家譜、第1一第22、堀田正敦等編』(続群書類従完成会、1964年一66年)

7 『日本歴史地名大系 第30巻 奈良県の地名』(平凡社、1981年)

8 『尾張名所図会』は、尾張国の名所を各郡ごとに編纂した図会で、全編7巻(愛知、知多、海東・海西郡)、後編6巻(中島、春日井、葉栗、丹羽郡)に収録。天保年間に完成したが、後編6巻は明治13年(1880)に刊行。

9 『江戸幕府撰慶長国絵図集成、川村博忠編』(柏書房、2000年)

10 『越中志徴』は、前田家御家禄編輯方および石川県職員を務めた森田柿園(1823-1908)が、60歳のときに著わした『温故収録』に収録されている越中国の地誌である。

『越中志徴、森田柿園著、石川県図書館協会編』(石川新聞社、1973年)

11 参考資料

『富山市史』および『富山県史』

『富山船橋考、高瀬保著：歴史の中の都市と村落社会、田中嘉男編 収録』(思文閣、1994年)

『日本歴史地名大系 第16巻 富山県の地名』(平凡社、1994年)

12 『高岡史料』(高岡市、1909年)

13 「大平文書」は東京市史稿による。

14 『義経記』・『平家物語』・『吾妻鏡』などによる。

15 『新編武州古文書上巻、杉山博・萩原龍夫編』(角川書店、1975年)

16 『東京市史稿 橋梁編 第1-2、東京市編』(東京市、1935-41年)

17 『群馬県立文書館資料 P8213 251』「神戸金貴家文書」

18 『日本歴史地名大系 第9巻 栃木県の地名』(平凡社、1988年)

19 『風土記書出』は、安永2年-9年(1773-80)に仙台藩の儒者田邊奇文が藩主の命により撰出した仙台藩の地誌。

『安永風土記』とも称されている。

所載刊行本

- 『宮城県史第28巻 資料編 第6、宮城県史編纂委員会編』（宮城県史刊行会、1961年）
「風土記御用書出」
- 20 秋田家は安藤家ともいわれ、安部貞任(1019-62)の子孫。現在の秋田県北部、青森県全域と北海道南部を勢力範囲としていたが、江戸時代に常陸国宍戸藩(現、茨城県友部町)に、続いて三春藩に国替えとなり明治維新にいたる。「秋田郡御蔵入目帳写」は、『日本歴史地理大系秋田県』平凡社による。
- 21 『北行日記』は、高山彦九郎が寛政2年6月から11月にかけて行った、江戸発、羽州街道経由で津軽・仙台をへて江戸に到着し、さらに中山道経由で京にいたる長旅の日記。
『北行日記、高山彦九郎著：日本庶民生活資料集成、竹内利美・森嘉兵衛・宮本常一編第3巻探検・紀行・地誌、東北編』（三一書房、1969年）
- 22 羽州街道は現在の国道13号線および7号線とほぼ同じ道をたどり、福島^{こおり}の桑折で始まり青森^{あぶらかわ}の油川に終わる奥州道中の脇往還である。多くの江戸時代の旅日記・紀行に登場している。
- 23 『将門記』は平将門^{たいらのまさかど}(?-940)が起した承平・天慶^{じょうへい てんぎょう}の乱(935-940)の顛末を記した1巻の軍記で、940年の成立といわれる。上野国府は現在の群馬県前橋市元総社町一帯であると推定されている。この地域からは、古墳時代から平安時代に至る竪穴住居や館の址が発掘されている。
『将門記1、2、梶原正昭訳注』（平凡社、1975・76年）
『平将門資料集、岩井市史編纂委員会編』（新人物往来社、2002年）
『平将門、北川茂夫著』（講談社学術文庫、2005年）
- 24 漢字辞書のうち、『大漢和辞典（諸橋轍次著、大修館書店、1988）』の巻9には、舟偏に告の「ゾウ」と発音する字は造の古字で舟橋を、また舟偏に巴「ハ」の字は「浮梁謂之肥」で浮橋の意とある。『字通（白川静著、平凡社、1996）』には、両字とも採用されていない。
- 25 『平泉雑記、相原友直著、中道等校訂、南部叢書刊行会編：南部叢書第3冊』（歴史図書社、1970年）[昭和2年刊の複製]
- 26 『封内風土記』は、仙台藩儒者の田邊奇文が藩主の命により撰じた仙台藩地誌。
『封内風土記 第1巻-3巻、田邊希文著：仙台叢書』（宝文堂、1975年）
- 27 泉湧寺は、真言宗泉湧寺派の本山で、平安初期の創建期には仙遊寺と称していた。四条天皇(第87代天皇：1232-42)以降の歴代天皇の御陵が後山に設けられ、皇室の菩提寺として通称御寺^{みでら}と称されている。
- 28 序章および第6章 中国の舟橋・浮橋参照
- 29 『天工開物の研究 前篇・後篇、藪内清編』（恒星社厚生閣、1955年）
『天工開物、宋應星、藪内清訳』（平凡社、1992年）
- 30 『言経卿記第1 山科言経著、東京大学史料編纂所編纂：大日本古記録 [第11] 第1』（岩波書店、1959年）
- 31 『日本苗字大辞典1-3、丹羽基二編』（芳文館、1996年）
- 32 『御当代記 將軍綱吉の時代一〜六、戸田茂眠著、塚本 学校註』（平凡社、1998年）
- 33 法眼は僧侶の階級の一つで法印に次ぐ。近世では、幕府が医師・絵師・連歌師・基師に授けた名称。
- 34 『平塚市史2 資料編 近世1、平塚市編』（平塚市、1982年）
- 35 『江戸幕府役職武鑑編年集成 第27巻 大成武鑑 天保13-15年』（栗津書林、1993年）
- 36 『寛政重修諸家譜第1巻-22巻、堀田正敦等編』（続群書類従完成会、1964-67年）[大正6-9年刊行の復刻版]
- 37 『越谷市史続資料編（一）「旧記老」、越谷市史編纂室編』（越谷市、1981年）
「延享3年（1746）4月、触書」
- 38 『越谷市史 第4巻』（越谷市、1972年）
- 39 『姓氏家系大辞典、太田亮著』（角川書店、1995年）
- 40 寛永16年(1639)は、徳川3代將軍家光が、鎖国政策の締めくくりとして同年7月、ポルトガル船の来航禁止を行った年である。北端の松前藩も、この年に106名の金山労働者を信者として斬首している。慶長17年(1612)3月、家康・秀忠により行われたキリシタン禁止令(邪教禁止令)によるバテレン(padre：伴天連)およびバテレン門徒(キリスト教徒)の殲滅作戦は、3代目家光(將軍在職：1623-1651)により最高潮の水準に達した。寛永14年の島原の乱では、15万

人の兵を動員し、15年によく平定している。

同時代、浮橋主人と同じ名前を持つ2人の主人が、キリシタン迫害にからむ殉教者と加害者として史書に名を留めている。家康の直臣で縁者でもあった原主人は、家康に手足の指を切断され、足の筋を抜かれ額に十字の焼印を押されて追放されたが、信仰を捨てず、元和9年(1623)12月、鈴が森で50名の信者とともに火刑に処せられた。島原藩の三奉行の一人、多賀主人は邪宗門狩に特に熱意を示し、有馬の主人と恐れられていた。逮捕・処刑されたのはキリシタン信者だけではなく、彼らを1泊でもさせたものは、9族^{*}(九族：高祖父・曾祖父・祖父・父・自己・子・孫・曾孫・玄孫)全てにいたるまで処刑され、時には仏教徒の処刑者がキリシタンより多い場合もあった^{**}。なお、鈴木主人は幕末期を彩った代表的な主人の一人であり、現在でも河内音頭^{かわうち}でこの人物は紹介されている。

※ 中国清朝時代の法令が定める罪の累が及ぶ九族は、父族4、母族3、妻族2の9族と定められていた。

※※ 『江戸から東京へ(八)小石川、矢田挿雲著』(中央公論社、1999年)

41「かじのは」はカジノキの葉で、七夕に7枚の梶の葉に詩歌を書き、織女星に捧げる風習が中国で古くからあった。梶葉姫^{かじのはひめ}は織女星の別名である。

42 『近世崎人伝・続近世崎人伝、伴蒿蹊著、宗政五十緒校注』(平凡社、1975年)

43 近代世界艦船事典(The Encyclopedia of World Modern Warships)2002年。

【ウェブ検索資料：hush.gooside.com/Text/Jiten-Sakuin.html】

第6節 江戸文芸・工芸・絵画と舟橋・浮橋

(1) 芭蕉は舟橋を渡ったのか

松尾芭蕉(1644-1694)は、『野ざらし紀行』(1684)、『更科紀行』(1689)、『笈の小文』(1690)、『おくの細道(1694)』など優れた紀行を残しているが、それらの中には舟橋についての記述はない。『更科紀行』には「^{かけはし}棧や命をからむ蔦かざら」があり、自然のなかの橋を詠んだ芭蕉の稀少な俳句である。奥飛騨や更科地方には、崖の上からから蔦蔓の綱を伝って谷底の橋詰めに降りて渡る、危険で原始的な棧やかざら橋が存在していた。江戸末期の文人、鈴木牧之(1770-1842)の『北越雪譜』および『秋山紀行』¹にも、信越国境地帯の秋山郷の中津川溪谷に架けられた棧の優れた描写がある。

芭蕉は、『おくのほそ道』の紀行に際して門弟曾良を同行させている。曾良の『随行日記』²によると、芭蕉は、元禄2年(1689)5月11日に石巻を出、北上川に沿って一ノ関街道を北上し、同日登米伊達藩の寺池の城下町を訪れ、^{とよま}同地登米(戸伊摩・戸今)に一宿している。寺池の城下町には当時、前舟橋小路・後舟橋小路が存在していたが、舟橋に関連する記述は曾良の旅日記には記録されていない。

芭蕉と曾良は6月13日に鶴岡より舟で内川・赤川経由で、酒田(現、山形県酒田市)に到着し25日に出立している。10数名の知人・門弟たちが打ち揃って、袖ノ浦対岸の船橋迄見送っていることが、曾良日記には「船橋迄^{おくら}被送。袖ノ浦向也。」と記されている。この舟橋は、最上川河口域に架けられていた舟橋なのか、あるいは地名であるのかは日記からは不明である。また袖ノ浦についても最上川河口の袋状の入り江、あるいは砂洲であり歌枕であると曾良は記録に残しているが、現在その場所については詳らかにされていない。見送った人たちの氏・素性は現在判明している。

この地域には船橋の地名は現在残されておらず、また各種の古地図や古文書からも船橋および袖ノ浦の地名の記録を発見することはできない。安永7年(1778)に刊行された^{さりゅうあんりいち}葎笠庵梨一の『おくのほそ道』の注釈書『奥細道^{すがごもしょう}菅菰抄』³ははじめ現在までに刊行されている多数の『おくのほそ道』に関する解釈・研究・註解書類⁴には、この酒田の最上川の河口域に位置するとされる袖ノ浦向かいの舟橋については、曾良の随行日記を除いては、触れている文献・史料・資料・記録は、曖昧な記述の一図書⁵を除いては存在していない。

曾良の『奥の細道 名勝備忘録』⁶には、出羽袖浦の項に「春キヌトカスミ衣タチシヨリ間遠ニカトル袖浦、鹽クマヌ身ニタニヌルハ、トモ我カタシキノ袖浦波」の説明記述が残されている。各種の古地図や資料から判断すると、この袖ヶ浦は江戸中期にはすでに存在していた宮ノ浦(宮乃浦・宮野浦)の誤解であったと判断される。曾良が歌枕とする「出羽袖浦」には疑問が多い。

『正保庄内絵図』および『天保国絵図 出羽国(庄内領)]⁷には、浜街道が最上河口を渡る渡場、宮野浦から対岸の酒田湊濱田への渡場の記入がある。また、『山形県歴史の道報告書』⁸には宮ノ浦渡しについては記述があり、さらに曾良随行日記の袖ヶ浦と船橋の既述の引用は行われているがこれらに関連する説明は行っていない。宮ノ浦渡しは、現在の最上川左岸の最上川カントリークラブ(酒田市宮野浦3丁目)のあたりから、対岸の酒田市船場町へ渡されていた。船場町は延宝2年(1674)の図縮に「新井田川落口今ノ渡船場アリ」の説明があり、その箇所⁹の地名が船場町であり現在も最上川河口の右岸に存在している。現代の『おくのほそ道』注解のすべてが、この袖ノ浦を歌枕で河口の洲であるとしている。

これまでの関連文書の調査検討から、最上川河口に船橋が架けられていた記録は存在していない。したがって船橋の地名も存在していなかったと判断される。すなわちこの船橋は船場の間違いであると推定できる。曾良はこの船場を船橋と書き間違えたのか、『曾良奥乃細道随行日記 附元禄四年日記』(昭和18年刊)の出版の際、翻刻間違いの可能性も否定できない。随行日記では例幣使街道宿場の文挾(栃木県日光市文挾)を、火ばさみと誤記している例もある。

猛暑の中での日本海側の南下の旅を続けた芭蕉一行は、^{いちぶり}市振(現、新潟県糸魚川市市振)の宿をでて越後の国に入り、黒部川河口の三角州地帯を流れている、多数の瀬川(黒部四十八が瀬)を渡渉や舟渡して横断している。当時の旅人は、増水期には安全をみて^{うえみち}上道(本道)の黒部川にかかる愛本橋⁹を渡るのが通常であったが、芭蕉一行は1里半(6km)の遠回りとなる上道を避け、^{しもみち}下道(旧北陸道)である海岸通を通り、^{なめりかわ}当日滑川(現、富山県滑川市)に到着して宿泊している。この日本の3大奇橋の一つを曾良は渡りたかったのか、日記には「雨ツバク時ハ、山

ノ方へ廻ルベシ。橋有。壱り半ノ廻り坂有。」と、通常にはあまり無い断り書きを入れている。俳人大淀三千風^せは、芭蕉より7年早く天和3年(1683)に越中路を旅し、紀行文中で黒部川相本の橋をたたえている。いわば越中を素通りした芭蕉とは、対照的な越中の旅であった。

富山の神通川舟橋については、芭蕉一行は富山城下を通過することなく、したがって城下に架けられていた神通川舟橋を渡ることは無かった。曾良の随行日記には、7月14日、滑川を発し最短路の浜どおりの大川(神通川)河口近くの東石瀨(現、富山市東岩瀨町)と庄川の放生津(現、射水市放生津町)を渡し舟で通過し、急ぎ足でその夜は高岡(現、富山県高岡市)に宿泊している。富山藩の番所および富山城下を避けた理由は定かでないが、猛暑の海辺の路をえらんで通過していった。

7月13日(太陽暦8月27日)付けの曾良随行日記には、「暑気甚シ」とあり、神通川および庄川の河口を舟渡しで通った、翌14日の日記には「翁気色不勝暑極甚」とある。両者とも暑気に病みながらも旅を急いだのか、あるいは富山城下には一夜を語るべき知音がたれもいなかったのか、富山城下を意図的に避け足早に城下町の北方、海岸よりの道を通している。炎熱の下、なぜ芭蕉たちは富山城下に一泊しなかったのでしょうか。芭蕉一行が富山城下に立ち寄っていたならば、おくのほそ道には、彼等が渡ったであろう神通川の舟橋が書かれていたのでしょうか。

旅の終わりごろ、疲弊していた曾良は、芭蕉との同行が叶わず加賀の山中(現、石川県加賀市山中温泉)で袂を分かち、先行して越前経由で長島(現、三重県桑名市長島町)へと向かった。

芭蕉は加賀の俳人北枝の案内で山中を出て、加賀大聖寺から永平寺を経て越前福井に向かう際、九頭竜川は舟橋を渡っていない。その行程は九頭竜川を舟橋で横断して直接福井に赴くのではなく、松岡(現、福井県吉田郡永平寺町松岡)の天竜寺を経て永平寺へと迂回している。芭蕉が渡った九頭竜川の渡しは、当時の鳴鹿村、現在の吉田郡永平寺町鳴鹿山鹿での舟渡であったとされている。その約8km上流に小舟渡の渡場があるが、永平寺との位置関係からはこの渡を用いた可能性は低いと考えられる。この鳴鹿の渡には、明治8年(1875)には舟橋が架けられ、大正4年(1915)には吊橋が新しく架けられた。また、小舟渡の渡跡、現在の京福電鉄越前電鉄小舟渡停留場の脇に、大正末期には対岸右岸からの乗客の便宜を図るための舟橋が架けられていた。

芭蕉と別れ先行していた曾良は、かれの随行日記に「(八月)八日 快晴。森岡ヲ日ノ出ニ立テ、舟橋ヲ渡テ、右ノ方廿丁計二道明寺村有。」と記しているため、福井では九頭竜川を舟橋で渡っているのは確実である。芭蕉と曾良は、福井では足羽川に架けられていた「つくも橋」を別々の日に渡っている。

既に述べたようにおくのほそ道では、多数の見送りを受けた酒田の舟橋については、渡った舟橋であるのか地名であるかは、これについて述べている文献はなく詳でない。船橋が船場の曾良の誤記であるのは、ほぼ確実である。江戸深川の「芭蕉記念館」もまた、このことにはなんらの情報も、興味も有していない。曾良はおくのほそ道で九頭竜川の舟橋を渡っているが、芭蕉は渡っていない。

芭蕉の紀行は、ノンフィクションではないので、その他の紀行において舟橋を渡った経験があったのかは明確ではない。おそらく、同時期の貝原益軒や約1世紀後世の紀行作者で、舟橋についての内外の知識を有し、かつあこがれていた江戸後期の南谿、真澄に比べ、舟橋に関する関心が薄かったことは否めない事実であろう。芭蕉の情感においては、「天工(自然物)」が「開物(人工物)」に卓越していた。芭蕉のおくの細道についての著作、事暦、言動などに関する膨大な数の解説書も、酒田の些細な船橋については関心が全くみられない。

河合曾良は良い意味での俗物性を有し、随行日記の行程記録は簡潔ではあるが記録性に優れている。ただし、橋南谿や菅江真澄とは其の学識・経験において、劣る面があるのは否めない事実である。しかし、後世における『おくのほそ道』の研究は、曾良の日記が書かれていなかったとすれば、著しく阻害されていたことであろう。たとえば、最上川下りは、「おくの細道」では新庄の近くの^{おおいしだ}大石田(現、山形県北村山郡大石田町)で「日和を待」とあるが、曾良日記では^{もとあいかい}元会海(現、本庄市元会海)の河岸から乗船している。

なお、蕉門十哲の一人で芭蕉没後に獅子門「美濃風」俳諧の開祖となった、各務支考^{かのみしこう}11(1665-1731)は、芭蕉没後、元禄14年以降の北陸地方訪問の際、「富山留別」と題する「舟橋の秋やうしろに峯の雪」¹²を詠んでいる。支考の、富山の人達が誇りとする開物と天工への気遣いぶりが窺える一句であり、数少ない舟橋の俳句でもある。

(2) 江戸文芸および名所図会の舟橋・浮橋

江戸後期の文人・歌人・俳人たちもまた優れた紀行文学を著し、多くの橋の記述を行っている。ただし、舟橋構造の詳細を記録した著作はほとんど存在しないが、舟橋・橋梁技術史の上では、幕府・藩の施工担当者が記録していない事項も存在し、検討に値するものが多く存在している。前述した越後の文人鈴木牧之は、信濃下水内郡および越後中魚沼郡の信越国境の平家谷(中津川溪谷)の秋山郷探訪記『秋山紀行』および『北越雪譜』¹³に難所の吊橋・棧の体験を記している。人里はなれた深山溪谷にはむしろ芭蕉の言う葛蔓や丸太を用いた原始的な吊橋・刎橋や棧が、ふさわしく多額の経費と特殊技術とを要する舟橋は、むしろ文明の所産であり僻地紀行にはふさわしくないと、芭蕉も考え牧之もまた考えていたと紀行文からはうかがえる。すぐれた江戸時代の旅行記および紀行文学を著した菅江真澄・古川古松軒・橋南谿などについては、それぞれの関連節・項で述べているが、補足的にこの節でも必要に応じて検討を行っている。

江戸時代の朱子学者・本草学者の貝原益軒(1630-1714)は、全国を旅し克明な旅日記の東路記・己巳紀行・壬申紀行・南遊紀行などを著している。『東路記』¹⁴のなかの「江戸より美濃迄東山道の記」には、貞享2年(1685)に益軒が訪れた佐野の舟橋のことを、「高崎の東にあり。道より西に、佐野村有。佐野舟橋を渡せし川有。名所なり。古歌多し。舟橋をつなぎし木なりとて、近き頃まで有りしと云。」と記し、佐野舟橋の係留には立木に用いていたとする伝説が、佐野の地には伝えられていたことを示している。

高崎藩主松平右京亮に提出された、年代不詳の『佐藤治郎文書』『上毛野国名所聞書』¹⁵によると、文書作成当時には「佐野舟橋」関連の、舟繋ぎ榎3本のうち2本は佐野村西光寺に存在し、この地点から往古には寺尾村に舟橋が架けられていた、と記録されている。松平右京亮には該当する高崎藩主が、文政9年の7代輝丞(1826-39)から8代輝徳(1839-44)、9代輝聴(1844-61)および10代輝声(1861-68)の4名が存在し、該当藩主ならびにその時代を特定することは出来ないが、益軒の佐野探訪紀行よりは150年程度のちの藩主である。佐野村は昭和14年(1939)高崎市に合併され、上佐野町・下佐野町・佐野窪町の地名が残されているが、舟橋の地名は残されていない。

また益軒は、元禄2年(1689)2月に山城国交野(現、大阪府交野市・枚方市)を訪れた時の『南遊紀行』¹⁶に、「天の川の源は、生駒山の下の北より流れ出て田原という谷を過ぎ、岩船に落ち、私市村の南を経、枚方町の北を出て淀川に入る。獅子窟山より天の川を見下ろせば、其川東西に直にながれ、砂川に水少なく、其川原白く、ひろく長くしてあたかも天上の銀河の形の如し。」とかつて舟橋が架けられていた天野川を描写している。しかし、この地に由来すると言われている清少納言のかささぎの橋、あるいは古代・中世にかつては幾度と無く存在していた、交野の舟橋についてはなにも触れていない。

本多藩医の磯一峰が、宝永元年(1704)藩主本多中務大輔忠国の死去に伴う、国替えのための移動による岡山から越後村上までの克明な旅の日記『越路紀行』¹⁷を記している。岡山から陸路で高砂(現、兵庫県高砂市)へ、同所から海路住吉へ、淀川を遡行し陸路の伏見・京・越前・加賀・越中をへて、越後村上(現、新潟県村上市)までの旅程での日本海側の道中は、芭蕉の『おくの細道』の逆路の旅程を15年遅れて通過し、旅の観察記録と素直な感想が記録されている。神通川の舟橋に関しては、「船橋河といへるは、四十餘艘の船を鐵くさりにて繋ぎ、其上に板を並べて、渡るに危ふからず。」とし、妻と同行での安全な舟橋の渡河を次の歌に詠んでいる。「船橋や今ぞふみゝぬとりはなす ひとしあらねば妹とわたりて」

さらに「東の山の端に、城の見えるは丸岡なり。」と記録し、愛本橋については「相本といふところに川あり。黒辺川といふ。深き谷川なり。梯、たどたどしく仕わたして、東路の猿橋などに似たり。浜辺を通れば四十八ヶ瀬をわたるべきに、この橋一つにて越ゆることよなどと言ひわたりて喜び合へり。」の文章で紹介している。芭蕉が意図的に渡らなかつたと判断される、福井の九頭竜川舟橋、神通川舟橋および愛本橋を、当時の普通の旅人としての磯一峰は当然に利用して、苦勞無く難所を渡れることを素直に喜んでいる。

すでに第4節(3)南部北上川舟橋に述べたように、宝暦元年(1751)に南部藩士鈴木秋全の『奥州道中 増補行程記』のなかの新山舟橋の絵図には、用いられている橋舟が北上川の上流(絵図左方)に向かって、C形の懸垂線状を描いて架けられている。流れの下方である絵図の右方に、C形が実際の河川での舟橋の係留形状である。この絵図の左側が川上であることは、絵図中央下部に北上川支流の雫石川が流入している絵圖書入れからも明らか

かである。

画家と小説家の観察眼の相違について美術家横尾忠則(1936-)は、次のように述べている。「(前略)画家の目なんてじつに頼りないものだ。観察する意志がなければ、何もみていないのと同然だ。この点小説家はしたたかで、事物を言葉に置き換えるためにやたらと脳を働かせるので記憶装置はフル回転するのであろう。画家はキャンパスに向かう時以外はポヤーンと無心で心を休めているので、何も見えていないのだ。(まあ、すべての画家には当てはまらないけどね)」¹⁸

安永5年(1776)に刊行された上田秋成(1734-1809)の『雨月物語』¹⁹の「卷之一白峰」の巻頭に、西行の諸国行脚に関連して「象潟の蟹が笠屋、佐野の舟梁、木曾の棧橋、心のとゞまらぬかたぞなきに、猶西の國の哥枕見まほしとて、」の記述が見える。舟梁を中国古代の「ふなはし」として記述する慣習は、和船用語の舟梁とともに明治初期に至るまで並立して行われていた。現代での歴史・古典における解釈・翻訳で、舟梁を本来の舟橋としてではなく、和語の舟梁(ふなばり)として理解する誤謬が多く見受けられる。秋成と同時代の蕪村(1716-84)らが、明和9年(1772)に編集した炭太祇(不夜庵:1738-91)の『太祇句選』²⁰には、「舟梁に細きぬれ身やあら鶴共」と「腰かける舟梁の霜や野々わたし」の句が撰じられているが、これらの舟梁は和船の棚(側板)補強用の舟梁であり舟橋ではない。橋の句として太祇の句撰集には、「長橋の行く先かくす吹雪かな」と「寒月や我ひとり行く橋の音」の橋の佳句がある。

記紀・万葉・平安の時代から中世にかけて、舟橋・浮橋が無数に詠まれた長歌・短歌・連歌とことなり、舟橋・浮橋を詠んだ近世の和歌・俳句は非常に少ない。鬼貫²¹(1661-1738)はその数少ない俳人の一人である。鬼貫は師匠の宗因²²(1605-82)を偲んで、「わが祖師も 船橋おがむ 秋の水」の句を詠んでいる。この祖師が宗因であれば、祖師がおがんだ舟橋は三代將軍家光が寛永11年(1634)7月上洛の際に架けさせた、「將軍御用舟橋」の天竜川舟橋であると判断される。しかし、宗因の連歌・俳諧には舟橋の句を見ることが出来ない。鬼貫の祖師は『宗長日記』の作者の宗長の可能性も生じることになる。鬼貫の作句の対象舟橋は、作者年齢から判断すると徳川將軍の渡った舟橋ではなく、明暦度・天和度のいずれかの朝鮮通信使のために架けられた天竜川舟橋であろう。

往古より和歌には多数の舟橋が読まれてきたが、江戸俳句の世界では橋・舟橋は季語でなく、舟橋の句は非常に限定されている。また橋を主題に読み込んだ俳句は多くはない。すでに述べたように、特定の舟橋を読み込んだ俳句は、支考が吟じた神通川舟橋の「舟橋の秋やうしろに峯の雪」、中世室町の宗祇が詠んだ富士川合戦の富士川舟橋の句があるくらいである。

芭蕉の橋の句にはすでに述べたように、新大橋の創架祝賀の「元禄6年(1693)12月新兩國の橋架かりたれば 皆出でて橋を戴く雪路哉」の句があるが、三田村鳶魚はこの句を元禄11年の永大橋創架と取り違え橋創架時代を誤記し、句の作者を忘れたと記述している。あとは、「五月雨にかくれぬものや勢多の橋」があるくらいである。蕪村には「春水や四条五条の橋の下」、「橋なくて日暮れんとする春の水」、「遅キ日や雉の下りし橋の上」があるが、橋本体は情景提供の場の句である。

江戸時代の安政から文政年間、18世紀終わりころから19世紀はじめにかけて、活躍した読本作家の秋里籬島(生没年不詳)らが、寛政9年(1797)に出版した『東海道名所絵図』²³には、東海道筋のいくつかの舟橋に関する史実・逸話が、虚実ないまぜて収録されている。「卷之二 石光山石山寺」の浮橋には「浮橋あるいは憂橋、また浮身橋ともいう。蛭谷より流れ出ずる溪谷川の橋なり。この橋はいにしえより名所となん申しける。」と収録されているが、実際に浮橋を見たわけではないらしい。この「うきはし」は、前大納言公任作の玉葉和歌集「円融院の石山におわしけるに、九月晦日、殿上人ども、うきはしという所へまいりて侍りけるに 我だにも帰る道にはものうきにいかにすぎぬる秋にありけむ。」を、籬島は図会既述のよりどころにしている。この歌は、寛和元年(985年)10月ごろに詠まれたとされている。新田義貞と足利尊氏との古戦場の天竜川浮橋の故事来歴については、この名所図会では『源威記』、『太平記』および『梅松論』の記述を引いて解説している。

さらに、大井川の宿場については、家康以後4代の將軍の侍講を勤めた林羅山(1583-1657)の『丙辰紀行』²⁴の記述「金谷に待つもあり。島田にとゞまるもあり。渡りかゝりて溺るゝ者もあり。辛うじてむかひの岸に至るもあり。島田の民おのが家は漂ひ流れども、旅客の囊をむさぼる故に、洪水をよるこぶ。炭灰翁が単衣にして、年の寒さを待つが如し」をも引用している。さらに羅山は、遠江国天竜川では土人(土着民)は舟で旅客をわたす

が、官家(貴人・公家)の往還には浮橋をかけて渡す「官家往還時架浮橋」²⁵と記してある。

清少納言も枕草子で採り上げている遠州浜名橋は、『三代実録 四十六陽成』²⁶の元慶8年(884)9月条では、この橋は貞観4年(862年)に修造(改修)され、20年後には破損し、新たにこの年に長さ56丈(約170m)、幅1丈3尺(約4m)、高さ1丈6尺(約5m)の橋に架け替えられている。東海道名所絵図の浜名橋の説明文には元慶8年(884)に架けられた橋を、その20年後の貞観4年(862)に修造したと、この橋の歴史年代の後先を誤って引用している。20年後とすれば、その年は延喜4年(904)にあたり全くの誤解である。「第2章3.枕草子の橋と浮橋」を参照のこと。

仁治3年(1242)に東海道を鎌倉まで旅行した、源親行(生没年不詳)が文永年間(1264-75)頃に著わした『東関紀行』²⁷に、「湖に渡せる橋を濱名と名ずく」とあり、この鎌倉時代の浜名湖には、浜名橋が架けられていた。浜名橋はその後、大波で砂浜や松原がたえず崩されて崩壊・流失し、長い間本格的な橋が架けられることは無く、丸木橋や土橋の類がときに応じて架けられていた。地震・津波により決壊した箇所は、今切渡の舟渡が行われ江戸時代慶長5年(1600)には、この場所に新井関所が設けられていた。明治の初めになり有料木造桁橋が架けられ、この橋が高波で流失した後は、一時期有料舟橋が架けられていたこともある。今切渡については、「第8節.朝鮮通信使の舟橋」を参照せよ。

安永5年(1776)、将軍家治の日光社参に随行した幕府儒学者、成島和鼎(生没年不詳)は紀行日記『道芝の露』²⁸にその盛大な様を描写している。一行の総人員は十四五万人とし、館林城主(松平右近将監)を筆頭に老中・譜代大名・御側衆を列記している。その行列の最後に松山城主松平隠岐守を挙げている。房川舟橋の描写には多くの筆を費やしている。「常陸上毛のあたりより高瀬と云える三十尋(150尺:45.5m)ばかりなる舟、六七十艘さし升せて、横様にひしひしと浮並べたるが上に、厚さ三尺餘ばかりの廣き板どもをば敷並みたりとぞ。」と舟橋構造の概要を述べているが、安永度房川敷舟には既に述べたように、高瀬舟ではなく上州大漕を用いていた。さらに実際に用いられていた橋舟の数は51艘なので、紀行文の橋舟の規模は誇張されている。また、杭には櫂を用いたとあるが実際は松杭を用いている。総じてこの御用舟橋の並外れた豪華さを、さらに誇張して記述している。実際の橋舟長さを約倍の大きさとしている。

しかし、檜皮の綱(檜綱)は、風浪の際の動揺による綱の摩擦熱による発火防止のため、竹箆で覆っていると正確に記述している。すでに安永度・文政度舟橋仕様論考で述べているように、苧綱の被覆の目的で竹を割って箆子を編み、留綱の包みに用いたと記されている。鎖についてはは、幕府が「鎖り屋」という保管庫に収納してあるものを用いていると、一般人が知らない情報を加味しているが正式の「三ツ股鎖蔵」の知識には及んでいない。この豪華な舟橋が将軍御用済みの節には、取り壊されることを惜しみ「還御の後やがて取毀ちて、尋常の船渡となせる、元よりの御定めなりとなん。」の述懐を付け加えている。

寛政7年(1795)、将軍家斉の小金原の鹿狩に随行した、儒者成島家の一員成島峰雄(生没年不詳)の『小金の御狩』²⁹における金町・松戸間の江戸川舟橋の記述では、上記『道芝の露』と舟橋の構造は細部に至るまで共通し、参考にしたというよりも引き写しである。檜皮の綱は竹箆子で包んであるのは、波風あらゆる時に綱がすれあって発火するのを防ぐためと、安永度房川舟橋の場合と同様な記述を行っている。乾燥した帆綱などが摩擦熱により発火する現象は、当時よく見られた現象であったのか、舟橋係留綱を竹箆で巻いているという情報が流れていたのであろう。

高山彦九郎(正之:1747-93)は、寛政2年(1790)6月から11月、羽州街道経由で津軽にいたり、南部領通過の後江戸に到着し、さらに中山道をへて京都への長旅を行っている。『北行日記』³⁰には秋田の米代川舟橋と南部北上川舟橋の記述があるが、米代川舟橋についての詳細は不明である。彦九郎は、寛政5年6月久留米の友人宅で自刃した。

遠山左衛門尉景晋(1764-1837:知行500石)は、48歳のとき蝦夷地御用を命ぜられ寛政11年(1799)3月20日江戸を立ち、9月14日に帰府する172日間の旅程や蝦夷地任務の経験を、『未曾有記』³¹にあらわした。景晋は4月3日に奥州道中の仙台領の水沢(奥州市水沢区)で胆沢川を舟橋で渡っている。この箇所は、現在旧国道4号線の再巡橋が架かる地点であると推定される。南部領に入った9月4日の記録には「城下入口、北上川を梁にてわたり舟二十三艘をつなぐ、森岡、泊」がある。この著には南部舟橋のことを、古語の「梁」の用語を用い

て記している。長崎奉行として赴任した時の旅行記『続未曾有記』³¹には、かつて通信使のために舟橋が架けられた、神奈川県平塚市と大磯町との境を流れる花水川は、長さ43間の板橋「花水橋」を渡ったと記している。

十反舎一九(1765-1831)は、全国観光・風俗案内ともいべき『金草鞋』³²で、全国の興味ある橋、舟橋・吊橋・栈道・索道を含めた橋について採り上げ、北陸道³³の旅の越中の巻で、珍しく景色好き処なりとこの舟橋を次のように紹介している。

「めずらしや かかるはや瀬を船橋の 自由自在の神通の川」

一九は、名物鮎の馴れ鮎をも次のように歌いこんでいる。

「名物の 鮎の鮎とて買ふ人のおしかけてくる 茶屋の賑ひ」

『北遊記』³⁴は、水戸藩士の秋葉友右衛門および奥谷新五郎が、文化4年(1807)に藩命により行った蝦夷地情勢視察の旅行記であり、盛岡の舟橋についての次の記述がある。「盛岡ノ入口ハ足軽町ナリ。町ノ中ニ北上川流ル。甚急流ニシテ幅二町ホドアリ、舟橋ナリ。舟数廿八艘ナリ。クサリニテ繋グ。両手元ニ大杭左右ニ六本アリ。川中ニモ大石ヲ積重ネ、大柱三本ズ、立テ繋グ。誠ニ要害ナリ。」この記述の8年前に遠山景晋が未曾有記に記した、新山舟橋の敷舟の数は23艘であるが、北遊記では、28艘が記録されている。新山舟橋の敷舟の数は、通常20艘から24艘程度であるので、28艘の記録が正しいとすれば、敷舟の大きさがより小型化したであったとしかその理由は判断できない。

文政7年(1824)、浦賀奉行³⁵の小笠原長保(在職文政4年-8年)が、伊豆・湘南地方の巡検の道程の記録を著わした、『甲申旅日記』³⁵の中に、藤沢宿の片瀬川に架かる舟橋が、2艘の舟を堅にならべたて繋いだものであることが次のように記載されている。「片瀬川を渡る。船橋なり(船二つ堅に深めたり)」。片瀬川は古くは無音川とも言われ、上流では武蔵と相模の国境を流れているので境川、また鎌倉郡と高座郡との境を流れていたので高座川とも称し、下流の片瀬地区では片瀬川と呼ばれて相模湾に注いでいる。藤沢市史³⁷には、現在上山本橋が架かるかつての石上渡場には、舟2艘を並べて舟橋をつくり石上と片瀬の両村で管理していたと記される。この舟橋は常設ではなく渇水期のみ架橋され、通常は1人5文の渡し賃をとっていた舟渡であったと判断する。

この甲申旅日記が舟を軸櫓で繋つなぎに用いた舟橋文書の初出である。一、二艘の僅かの舟を繋つなぎにした舟橋は、小規模でありかつ渇水期の舟渡場に季節的に架けられていたと推定される。要路にかけられることは殆どなく、紀行に採りいられることも少なかったと考えられる。後述する広重作の浮世絵の中山道「武佐宿ノ船橋」が同様な、堅2艘つなぎの舟橋である。この旅日記により、広重の独創的な舟橋と考えられる繋つなぎの舟橋は、実写である可能性が高く史料は少ないが、渇水期に渡舟を用いたこの種の簡易浮橋が各地で用いられていたと判断される。この片瀬川の舟橋は武佐宿の舟橋と同様な、舟の舷側を杭で固定する形式の舟橋と推定される。

頼三樹三郎(1825-59)は嘉永元年(1848)に蝦夷江差からの途上で越前富山を訪れ、次のような漢詩を詠んでいる。嘉永年度の神通川舟橋の敷舟は64艘であったことの傍証となる。

鉄鎖横江萬丈長 急流如箭響砲々 夜深月黒人行白 六十四舟橋上霜

天保度の社参舟橋について、のちの勘定奉行および江戸町奉行の川路左衛門尉聖護(1801-68)は、『游芸園隨筆抄』³⁸に次のような記述を行っている。「四月 天保十四年 十三日、日光山へ御参詣として御発興なり、(中略)古河の渡の船橋は、高瀬船といえる舟をいくらかも並て、其上土を敷、柴を重ねて、申さば柴橋と馬場とを兼たる如くになし、大竹をもて欄干を設け、いと珍しくまた見るべきものゝよし、上にもこゝは輿にて渡るは惜しきとの御意ありて、御往返しとも御歩行なりしとのことなり」。ここでも敷舟の名称には、御用舟の代名詞である高瀬舟を用いている。

日本各地を廻り現在その多数の詩碑・記念碑が残されている、頼三樹三郎(鴨屋：1825-59)は幕末嘉永元年(1848)に来越し、愛本橋・神通川舟橋の詩を作ったが、いずれも詩碑がゆかりの地に建てられている。三樹三郎は頼山陽の3男の尊皇攘夷家で、安政大獄で捕らえられ、安政6年(1859)10月、35歳で江戸小塚原にて斬首された。

天保11年(1840)および翌年12年の2年間、佐渡奉行に任命された川路聖護がその往還と在勤での日記『島根のすさみ』³⁹に、三国街道、北陸街道および中山道の道中を記述しているが、その間、舟橋を渡った形跡はない。川路聖護が通過した当時、信州から日本海側へ抜ける主要街道である北国街道、三国街道、十日町街道が交差す

る河川には、舟橋が存在した記録は見当たらない。当時これら地方の河川は、舟道（路）として、また筏流に用いられていた。しかし、最大の理由は、公が定めた関所・番所以外での舟渡・徒渉を厳禁し、さらに抜道・抜荷を遮断するために、幕府や各藩が渡場を重要な防衛拠点とし、殆どの場合には架橋を禁じていた。これらの箇所には手形改めや関税徴収の目的で関所・番所を設け、往来は川渡の場所に集中して、国境を通過する人・武器・財貨の厳重な管理を行っていた。したがって架橋禁止はもとより、ひそかに舟で人や物を渡すことは重罪として、場合によっては打首・遠島処分などの処断が行われていた。

岩槻藩第6代藩主の大岡忠固（？－1852）は、嘉永5年（1852）に江戸出向の朝廷使臣を接待案内のため、江戸から国府台（現、千葉県市川市）を経て船橋へおもむいた旅を、『船橋紀行』にしたためているが、この紀行は橋梁の舟橋とは直接の関係が認められていない。国府台はかつて国府がおかれ、また太田道灌が城を築いていた。

（3）伝統芸能・工芸・浮世絵の舟橋 —江戸の粋—

埼玉県北葛飾郡鷺宮町の郷土芸能の催馬楽神楽は、古くから鷺宮神社に伝わる土師一流催馬楽神楽で、現在12座の神楽が年6回奉納されている。第6座「八洲起源浮橋事乃段」は高天原の天の浮橋を象徴する反橋（アーチ型木橋）の雛形を中心にして舞楽を奏して、舞うものである。この舞は、記紀に伝えるイザナキおよびイザナミの両神が行った国生みの行事を伝承するもので、多くの神社で同様な舞が奉納されている。その舞台となる天の浮橋を象徴する反橋を具体的に登場させている例は、ないようである。

本阿弥光悦（1558－1637）作の舟橋蒔絵硯箱は、山形に盛り上がった硯箱の被蓋で甲から身の側面に薄い鉛板をやや斜めに張り、其の上に4隻の小舟を高蒔で施してあり、銀板で、源等（880－851）の「東路乃さ乃く舟橋くかけて濃（の）思わたるを知人そなき」の歌が散らし書き風においてある。く舟橋くの文字の替わりには4艘の小舟を舟橋としている。この硯箱は東京国立博物館所蔵の国宝指定美術品で、1978年発行の国宝2次第7集の100円記念切手が発行されている。

源氏物語宇治十帖の夢の浮橋もまた、実体の無い平安王朝の舞台絵巻の象徴であるが、浮橋そのものは物語にも登場していない。ゆかりの「浮橋之古跡」や「夢浮橋之古跡」の石碑を訪ねる京の観光ルートがある。夢の浮橋は、現在の京都府宇治市の宇治川にかかる宇治橋とされている。

平安朝の天皇・皇族や貴族は御座船とし池に浮かべ、あるいは10人程度の伶人（楽人）を乗せて音楽を演奏させていたが、これらの大饗宴に用いた舟には舟を組み合わせた双胴舟の竜頭鷁首船を用いていた。2艘の組船（双胴船）は竜頭鷁首船⁴⁰と呼ばれ、平安時代絵巻に描かれていた。左大臣藤原頼長（1120－1156）の日記⁴¹には、この双胴船は桂川の鶺鴒舟4艘を借りて2組の竜頭鷁首船を組み立てている。また組舟は貴族たちの淀川などの河川を横断する手段にも用いられていた。古代末期から中世初期の御幸の際に、舟橋を架けられない場合には非常手段として、2ないし3艘の組舟で川を渡っていた。

かつて酒席でよく歌われていた民謡串本節、和歌山県東牟婁郡古座町（現、西牟婁郡串本町）一帯から西牟婁郡串本町にかけての漁村で、古くから歌われてきた串本節の古いヴァージョンには「ここは串本 向かへは大島 橋をかけましょ 舟橋」があったとされている。昔の人の夢を実現するには技術的な妨げは無く、欧米には多数の海峡に舟橋が架けられている。台風・津波対策の問題が残されてはいるが。

文政10年（1827）から葛飾北斎が描きはじめた『諸国名橋奇覧』⁴²のなかの舟橋は、「こうつけ佐野ふなはしの古づ」と名づけられている。この浮世絵は、歌枕の「佐野の舟橋」に因んで描かれたものであり、佐野舟橋の実景とは何の関係もない描写である。この橋の構造および背景構図は、神通川の典型的舟橋の版画とほとんど同じで、これらの絵図などをもとにデフォルメして描いたことはほとんど確実である。しかし、この北斎の版画の中に描かれているすべての舟の舳先は川下を向いている。河川での舟橋の敷舟は、流れの抵抗を少なくするため、例外なく舳先を川上に向けて配列される。艦を川上に向けての敷舟配置、即ちわざわざ造波抵抗を大にするような敷舟の配列は、絵の構図の問題というより常識以前の問題である。この版画の舟橋をライン面右側、即ちこの面の川上側の、実際は川下側であるべき艦側の波は、造波抵抗が大きく当然泡立ち渦巻いており、この状況では当然舟橋の動揺は大きくなる。このような舟橋の構成は絵空事の世界でのみ存在する。この川上艦側の川浪タービュランスのみは、なぜか正確に描写されている。舟橋に関する限りでは浮世絵・錦絵には真景図は存在せず、

すべて架空の存在とみてよい。

北斎は、『夢の百橋』⁴³と題する一枚の版画に、大小 100 種もの橋を画いている。この絵に画かれた橋の種類は、題名の通り架空の構造形式ものが大部分であり、一番大きな中央部の橋は、刳橋と小屋組みとを組み合わせた前代未聞の構造である。その下方には 20 隻ばかりの小舟を連ねた小規模な舟橋がひそやかに画かれている。特殊な橋では、吊橋が一つと中国式の石造アーチ橋が 3 本ほど見られるが、実用性に乏しいとけちをつけるわけにはいかない。まさに夢の国 100 橋の一大展開である。

すでに述べたように、同様な川の流れを逆転させて描いたおおくの舟橋絵図が存在している。中にはこれらの疑絵をわざわざ銅のレリーフとして、記念碑が作られている。『奥州道中 増補行程記』^{既出}の南部舟橋の例およびについては既に述べたが、これら多くの川流れ方向が逆転して描かれている舟橋絵図に関して指摘されている場合はない。北斎がこの構造的に間違っている絵図を自身で錯誤したのか、あるいはもともと間違っただけで描かれていた絵図を参考としていたかは、今となっては検証の限りではない。さらに模倣を加えた明治の舟橋錦絵は多数存在するが、現在この間違いを指摘する人はいない。

前出の諸国名橋奇覧の「飛越の堺つりはし」の奇抜な構図は、北斎一流の誇張と考えられていた。橋を渡る人が踏んでいるのは手すりの綱であり、その下の綱が吊綱であることも指摘されている。明治初期に、静岡県富士郡芝川町の釜口峡に架かっていた竹索を用いた吊橋の撮影した小川一真の写真が、長崎大学附属図書館により修復され公開されている。北斎が描いた「堺吊はし」構図は、この写真の構図に非常に類似している。一見アクロバチックな北斎の堺吊橋の絵が実写で無いとすれば、これらの見るも危険な実在する吊橋についての正確な形態の情報を、何処から得ていたのであろうか。風景浮世絵における写実性と創造による幻想性との区別は、北斎の場合とくに困難である。

江戸末期浮世絵師の歌川広重（安藤一立斎：1797-1858）⁴⁴は、木曾街道 69 次の版画「武佐の宿」（現、滋賀県近江八幡市武佐）に、2 隻の小舟を堅につないだ舟橋を描いている。通常の河川に架設される舟橋の場合には、川の流れに直行して浮体の舟を横一列に、舳先を川上に向けて配列して係留する。この舳先相銜む形式の浮橋は、筏形式・ポンツーン形式では通常である。舟を用いたこの形式の浮橋の例は、幕末の浦賀奉行大久保長保の紀行で記述した、片瀬川の舟橋以外には未見である。この形式の舟橋が武佐宿にはたして実存していたのか、その架けられていた川の名前、場所とも同定する明確な史料は残されていない。「武佐の宿」は鎌倉時代には、すでに鎌倉街道の宿場町として栄えていた。この舟橋が実写とすれば、穏やかな流れの中に打たれた杭で固定した舟を、堅に繋いでいた舟橋絵図の構図は合理的であるといえる。

『中山道宿村大概帳 拾』「武佐宿より守山宿迄往還通間之村々雑之部」に、横関川（現、日野川）は東横関村（現、滋賀県近江八幡市東横関町）と西川村（現、蒲生郡竜王町西川）の間にあり、平水時の川幅は 60 間余（約 110m）で、東・西横関の両村で渡舟を負担していたが、小水（渇水）時には舟橋を架け渡している。また、利用者の多いときには仮板橋を両村で架けていた事が記されている。現在横関橋の架かるあたりにこの舟橋は存在していたと推定される。

前述した藤沢宿の片瀬川（堀川）には、2 艘の舟を堅繋ぎした 1824 年の舟橋の記録が存在していたので、広重はこの東海道の片瀬川舟橋を渡っている可能性は非常に高い。この舟橋形式を「武佐の宿」に適用し、先人北斎の舟橋絵図に対抗する意識があったのであろうか。それとも、この浮世絵のような舟橋が架けられていたのであろうか、史料が限定されそのなぞを解き明かすには至っていない。現在、近江八幡市内の堀川には、和船を 2 艘並べて用いた舟橋が架けられている。

詩人野口米次郎（1875-1947）は、一立斎広重を次のように評している。「自然と人生を改造する巨腕が君にある。（中略）君の芸術には、虹のような大胆な飛躍がある」⁴⁵。芸術の要諦である飛躍は、技術史上の評価とは一していない場合がほとんどである。

江戸時代の浮世絵風景に描かれている橋や舟は写実画でないもので、もちろん実態を示していないものが多い。たとえば、浮世絵のなかの舟にはイカリが描かれていることはまずない。朝鮮通信使に用いた淀川の川御座船の絵には、その船首に巨大な碇が描かれているが、これは一種の記録画・写実画であり錨を除外するわけには行かなかった。近世でも舟の写実絵には錨・碇を描くのが常識である。

更にまた、これらの前人の描いた実際にはありえない浮世絵の風景を、さらに誇張して写しているものも多い。実態をあるがままに描かないのが、浮世画の特徴であると言えばその通りである。江戸時代の講釈師だけでなく浮世絵師もまた、例外はあるとして見てきたような風景絵も描いていた。北斎は自由奔放に画を描き、報酬をうため売画を描くことはなかったといわれるが、例外を認めないわけにはいかない。

ほとんどの場合に、浮世絵からは船や橋の正確な構造・形態を読み取ることは困難である。誇張・飛躍と省略は浮世絵の特性であるが、ものの本性・本質を表現していないわけでもなかった。

元禄時代の華麗な浮世絵「舟遊び図」⁴⁶が、ロンドンのヴィクトリア・アルバート博物館 (Victoria & Albert Museum) ⁴⁷ に所蔵されている。隅田川に3隻の舟を繋いだ組船に板を並べて、その上に緋毛氈を敷き詰めた組舟舞台の内側座敷の中央部には、三味線・鼓・小太鼓・笛で舞曲を演奏する芸人たちが描かれ、その周りに四角に敷きまわした花柄の毛氈の上を、17名の踊り子と数名の2本差しの若衆鬻^{わかしゅうわび}の性別判断不可能な優雅な人たちが踊っている。

江戸時代中期の粋人たちは、舟橋ならぬ舟舞台を数隻の艀舟で構成して墨田川に浮かべ、芸妓たちの演ずる歌舞音曲を愛で自らも参加し、杯を傾け仕出し専用の舟から運ばれた馳走に舌鼓を打って楽しんでた。鳶魚はこの舟舞台の調理随伴舟については触れていないが、魚河岸の御大尽たちは、舟舞台の演技を楽しんだ後には、浅草河岸に屋形舟をつけ、料亭に繰り込んだとしている⁴⁸。

(4) 外国人が収録した近世および明治初期の舟橋

安永4年(1775)8月から5年11月までの1年3ヶ月間、長崎出島のオランダ商館付の医師として赴任したスウェーデン人のツェンペリー⁴⁹は、4年3月4日から6月30日の間、オランダ商館長の江戸参府に随行して、その江戸・長崎往復の見聞を旅行記『江戸参府随記』⁵⁰にまとめて出版した。江戸への旅は瀬戸内海の航海を除き陸路の旅程をとり、各種の渡と橋を渡っているが舟橋に関する記述はない。リンネの弟子でスウェーデンのウプサラ大学出身の植物分類学者であったツェンペリーは、日本のアサはタイマでなく船具に用いる綱・繩の類は、多数の種類が自生しているカラムシ(葎)類で造られていると記述し、これらに二名法による学名を付けている。それらのうち、イラクサ(*Urtica japonica*)とカラムシ(*Urtica nivea*)とが多く用いられていた。彼はリンネの依頼に応じ、多数の日本植物標本を採取している。

ドイツ人ジーボルト⁵¹は、オランダ政府に雇われたオランダ商館勤務医者として、1826年の商館長の江戸参府に随行し『江戸参府紀行』⁵²を著しているが、伝聞として神通川の舟橋について触れている。舟橋を渡った経験はないと推定される。オランダ商館員は、江戸参府の道程途上を除いては、移動・調査を行うことは厳禁されていた。

幕末から明治初期のイギリス外交官アーネスト・サトー⁵³は、文久2年(1862)から明治15年(1883)にかけて断続的に我が国に滞在した。その間、日本各地に精力的な旅行を行い、その見聞を旅行日記に著した。この旅日記は、日本開国に伴い急増する欧米人旅行者の為のガイドブックの資料として広く活用された。サトーは、日本各地での旅の記述で、通常の木造橋、刎橋(刎木橋)、吊橋、索道(索橋)、栈道、舟橋を実際に渡った経験とそれらの見聞を詳細に記録した。しかし、実際に舟橋を体験した例はあまり多くはないと判断される。

サトーは、1880年(明治13年)6月14日に、八ヶ岳登山および新潟開港場記念の視察旅行の途上で、利根川を舟橋で渡っている。現在の埼玉県深谷市手前の利根川右岸から、「途中まで舟橋を渡って左岸に移る」と彼の日記にはある。この舟橋の架けられていた地名についてのサトーの記述はないが、この場所は利根川右岸の武蔵国幡羅郡妻沼村(現、埼玉県深谷市妻沼町)と左岸の上野国邑楽郡古戸村(現、群馬県太田市古戸町)間の、妻沼渡ともいわれていた古戸渡であると、種々の文献の調査・検討からは判断される。しかし、サトーが渡った当時に架けられていた古戸村左岸の利根川瀬の木橋記録はあるが、妻沼村利根川右岸の舟橋記録は残されていない。今後の調査での舟橋の確認作業が必要である。

江戸時代から、両村間にはこの渡場の利権をめぐる紛争がたえず、明治14年のこの地点には利根川の中の島を介在して、右岸妻沼村側は舟渡をおこない、左岸古戸村には有料木橋⁵⁴がかけられていた。現在の利根川刀水橋の場所には、明治17年7月に、当時の行政区分埼玉県大里郡妻沼村大字妻沼字若宮(利根川右岸)と同村大字妻

沼字下向野(利根川左岸)との間には、兩岸通しての有料舟橋「妻沼船橋」が、現在の刀水橋のやや上流に架けられ、大正11年(1922)に木橋の刀水橋が架けられるまで利用されていた。刀水は新田義貞が刀を洗った古事による利根川の古名である。この橋名も妻沼側は妻沼橋を主張したが、古戸側の反対により無難な刀水橋の名が採用された。サトーが明治15年(1882)8月に渡った有料の木造天竜川橋が架けられていた場所には、それ以前の明治7年から11年3月までは、民営の有料舟橋が架けられていた。天竜川の洲と洲を繋いで架けられていたこの舟橋の通行料は、1人9厘であったことが記録されている。

西南の役が終決した明治11年(1878)6月、横浜に上陸したイザベラ・バードは、3ヶ月かけて東京、日光、新潟、東北から北海道札幌に至る旅行を行い、詳細な日記体の記録を妹に書き送っている⁵⁵。その旅の途上で6月30日に市野峠から高田(現、福島県大沼郡会津美里町)および新鶴村(現、美里町)を通過して越後街道を北上し、宿場町の会津坂下(現、福島県河沼郡会津坂下町)に泊まっている。日記に書かれている阿賀野川の舟橋は、道筋と地図上からは現在の阿賀川に架けられた舟橋であると判断される。この舟橋については、バードは道路に比べて非常に立派な橋と称賛している。また、記述による舟橋の構造は、12隻の大きな平底舟を藤蔓、おそらく白口藤を編んだ丈夫なロープで連結し、舟間には板を掛け渡していた。川の水嵩に12ft(3.6m)の増減があっても追従できる構造になっていると記述している。バードは架橋地点については明記していないが、会津坂下町の阿賀野川水系の只見川右岸の舟渡宿(現、会津坂下町高寺字舟渡)から対岸の片門宿(現、板下町片門字片門)に比定される。

注 第5節.江戸文芸・工芸・浮世絵と舟橋・浮橋

(1) 芭蕉は舟橋を渡ったのか

- 1 牧之は、たびたび江戸へ赴いて知音宅を訪問して俳句を詠んでいる、がその中で根岸に住まう鵬齋については、鵬齋先生を折々尋ねて、と題した「大鳥の栖は涼し竹林」を『秋月菴発句集』に詠んでいる。

『秋山紀行、鈴木牧之著、古屋順一郎訳』(郷土出版社、1986年)

- 2 河合曾良(1649-1710)は、信濃生まれの俳人で芭蕉に師事しその信頼が篤かった。『おくのほそ道』の旅行にも随伴し、旅日記を書いている。芭蕉のおくのほそ道は、紀行日記ではなく文学であるので、それに記載されている紀行の行程・場所、訪問・紀行先の日程・天候、道筋、順序、宿泊地などをたどるには、曾良の日記が参考となる。

『曾良奥乃細道随行日記 附元禄四年日記、山本安三郎編』(小川書房、1944年)

この曾良著作の翻刻本には、おくのほそ道の「俳諧書留」、「名勝備忘録」、「延喜式明帳抄録」、「随行日記異同比較表」および編者による「天候と旅宿一覧表」が含まれている。岩波文庫の萩原恭男校注の『芭蕉おくのほそ道 付曾良旅日記、奥細道菅菰抄』の曾良旅日記解題には、曾良は旅の準備として、『延喜式神名帳』・『類字名所和歌集』・『檜山拾葉』などにより歌枕の文献調査を行っていたことが記されている。

- 3 蓑笠庵利一『菅菰抄』は、岩波文庫本『芭蕉おくの細道』に所収。

- 4 参照・参考とした『おくのほそ道』、『曾良随行日記』および関連テキストは次の文献を用いた。

『奥の細道・芭蕉・蕪村、志田義秀』(東京修文館、1946年)

『おくのほそ道 付現代語訳、曾良随行日記、穎原退蔵・尾形功訳注』(角川文庫、1969年)

『芭蕉の文学1、解釈学会編集』(教育出版センター、1973年)

『芭蕉おくのほそ道 付曾良旅日記、奥細道菅菰抄、萩原恭男校注』(岩波文庫、1979年)

『おくのほそ道、久富哲雄全訳注』(講談社学術文庫、1980年)

『おくのほそ道、安藤次男』(岩波書店、1983年)

『曾良本おくのほそ道の研究、村松次男著』(笠間書店、1988年)

『芭蕉の山河 奥の細道私記、加藤楸郎』(講談社学術文庫、1993年)

『おくのほそ道を読む、平井照敏著』(講談社学術文庫、1995年)

『奥の細道なぞふしぎの旅 上下、山本鉦太郎』(新人物往来社、1996年)

『芭蕉・北陸道を行く、密田靖夫編』(北國新聞社出版局、1998年)

『芭蕉はどんな旅をしたのか、金森敦子』(晶文社、2000年)

『奥の細道を行く、NHK 奥の細道をゆく取材班編』(KCC 中央出版、2001 年)

『俳聖芭蕉と俳魔支考、堀切実著』(角川学芸出版、2006 年)

5 櫻井武次郎『曾良日記を読む 奥の細道行脚』(岩波書店、2006 年)には、「船橋は最上川左岸の向いであるので、河口の右岸に存在する」としている。この記述には根拠が無く、もともと歌枕の「袖ノ浦」の所在は疑問視され、船橋が地名に存在していなかったことはほぼ確実である。船橋がかりに地名であったとしても、「袖ノ浦」が同定されない限りは、その場所を最上川の右岸に特定することは出来ない。この説は曾良の記述が正しいとする仮定によってのみ成り立つ。

6 『名勝防備録』は、注 2 河合曾良を参照。

7 江戸時代の国絵図は幕府の命により、慶長・正保・元禄・天保の 4 回作成されている。『正保庄内絵図』は、致道博物館収蔵。『天保国絵図 出羽国(庄内領)』は国立公文書館が収蔵(デジタル映像公開)。

『慶長国絵図集成、川村博忠編』(柏書房、2000 年)

8 『山形県歴史の道報告書 [6] 最上川 3 「2.宿駅の歴史」』(山形県教育委員会、1980 年)

『山形県歴史の道報告書 [11] 浜街道「6.渡船・作場渡」、「7.最上河口の変遷」』(山形県教育委員会、1981 年)

9 愛本(相本)橋は、黒部川の愛本(富山県宇奈月町愛本)に架けられていた橋脚を持たない刳橋で、その長さは 34 間(約 62m)、古来三大奇橋といわれてきた。この橋は、しげや増水期の濱街道不通の不便を避ける為、芭蕉が付近を通った元禄 2 年(1689 年)の 27 年前の寛文 2 年(1662 年)に、加賀藩がかけたものである。この橋は、江戸時代の富山藩領地の河川に架けられていた唯一の本格橋である。おくのほそ道では、芭蕉は黒部川の横断を、「くろべ四十八が瀬とかや、数しらぬ川をわたりて、那古と去浦に出。」とあり、黒部川河口域 3 角州の多数の川(四十八ガ瀬)を渡る岩瀬通り、といわれる近道(下往来)を渡っている。曾良日記でも、黒部川扇状地(幅約 6 km)を渡ったことが記されている。本往来である黒部川 15 km 上流に架けられていた愛本橋(刳橋)について、曾良は『雨ツバク時ハ山ノ方へ廻ベシ。橋有。一里半ノ廻。』と特記している。6 km の回り道を惜しんで、日本 3 大奇橋の愛本橋を渡らなかった曾良の感慨が、簡潔な行間に伺いとられる。

10 大淀三千風(1639-1707)は伊勢三井家の生まれの俳人。天和 3 年(1683)から元禄 3 年(1690)まで、6 ヶ月の中断を除いて、広く全国を行脚しその紀行を『日本行脚文集』[※]として出版した。芭蕉と曾良は元禄 2 年 5 月 5 日、仙台の三千風を訪問したがすでに旅に出ているため会えなかった。高弟の北野加之は師に代わって二人の宮城の名所案内を行っている。

※ 大淀三千風、大橋乙羽校訂『日本行脚文集：日本紀行文集 第 2 巻』、日本図書センター、1979 年

11 支考の評価は、江戸時代から蕉門では低かったが、近年俳諧の地方普及の功績が高く評価されるようになった。獅子門は現代でも門人たちによって引継がれ、機関誌月刊「獅子吼」が発行されている。

12 『近世俳句大索引、安藤英方編』(明治書院、1959 年)

支考については、注 4) 堀切実『俳聖芭蕉と俳魔支考』、角川学芸出版、2006 年を参照のこと。

★最上川・歴史の道資料追加

注(2) 江戸文芸・名所図会の舟橋・浮橋

13 『北越雪譜、鈴木牧之著、宮栄二ほか編：鈴木牧之全集上巻 著作篇』(中央公論社、1983 年)

14 『東路記、貝原益軒著、板坂耀子校注：新日本古典文学大系 98』(岩波書店、1991 年)

15 『群馬県立文書館史料』「H9-1-4 近世文書番号 3/12」

16 『益軒全集、貝原益軒著』(国書刊行会、1973 年)

17 『続越路紀行、岸上質軒校訂：校訂紀行文集』(博文館(帝国文庫)、1900 年)

18 「横尾忠則の温泉主義 28」50 ファイヴエル 2008②、ライフエンタテイメント、2008 年

19 『上田秋成集、校注中村幸彦：日本古典文学体系』(岩波書店、1968 年)

20 『太祇句選(呑獅編)、太祇句選 後編(五雨編)、鳥居清、山下一海校註：古典俳文学大系 13.中興俳諧集』(集英社、1970 年)

21 上島鬼貫(1661-1738)は、季吟・宗因に師事した江戸中期の俳人。古風俳人からは「狂乱体」と批判された。

- 22 西山宗因(1605-82)は寛文10年(1670)に、連歌所宗匠の座を子息宗春に譲り本格的に俳諧活動を行い宗因流・守武流・談林風と呼ばれる俳諧の盟主となった。
- 23 『東海道名所図会〔上・中・下〕、秋里籬島、監修粕谷宏紀』(ペリかん社、2001年)
- 24 『丙辰紀行：紀行日本漢詩第1巻、林羅山』(汲古書院、1991年)
- 25 『羅山文集 六十一 雑著』「本朝地理志略」
- 26 三代実録は、藤原時平らが勅を受け延喜元年(901)に撰進した六国史の一つ。50巻よりなる清和・陽成・光孝3天皇30年間の編年体の史書。
『訓読日本三代実録、藤原時平ほか撰、武田祐吉・佐藤謙造三訳』(臨川書店、1986年)
- 27 『東関紀行、源親行著：続々紀行文集所収』(博文館、1901年)
- 28 『道芝の露、成島和鼎著：続々紀行文集所収』(博文館、1901年)
- 29 『小金の御狩、成島峰雄著：続々紀行文集所収』(博文館、1901年)
- 30 『日本庶民生活史料集成 第3巻 北行日記、高山彦九郎著』(新人物往来社、1969年)
- 31 『未曾有記』、『続未曾有記』所載文献
『未曾有記、続未曾有記、板坂耀子校訂：近世紀行集成 叢書江戸文庫17』(国書刊行会、1999年)
- 32 十返舎一九(1756-1831)は続膝栗毛(12巻)の刊行と平行して『諸国(修)行道中金草鞋』を出版している。文化11年(1814)には、越後道を旅し文政11年(1828)には、『金草鞋越中巻』を出版している。
- 33 北陸道は、五畿七道*の一つで若狭・越前・加賀・能登・越中・越後・佐渡の七国を言うが、またその諸国を通じている街道を指している。延喜式に言う北陸道は、現在の福井・石川・富山・新潟県地方にあたる。
※ 延喜式による五畿は、歴代の皇居がおかれた大和・山城・河内・和泉・摂津の5カ国。また七道は、東海道・東山道・北陸道・山陰道・山陽道・南海道・西海道の総称。
- 34 『北遊記上・下、秋葉友右衛門』(内閣文庫所蔵本) [文化4年(1804)刊(明治17年写)]
- 35 幕府は享保5年(1720)、江戸回漕の増大のため、下田奉行所を浦賀に移転し浦賀奉行所とした。遠国奉行の一つで、番所は蛇畑(現、浦賀市西浦が1丁目)に設置。文化・文政以後には、頻りに江戸湾口に出現する外国艦船の海防対策として、砲台をもうけ各藩が警備に当たっていた。
- 36 『甲申旅日記、小笠原長保著：続々紀行文集』(博文館、1901年)
『甲申旅日記、小笠原長保著、柳田国男校訂：日本記行文集集成第1巻』(日本図書センター、1979年)
- 37 『藤沢市史 第5巻第3章第1節』
- 38 『游芸園随筆抄、川路聖謨覚書、日本随筆大成刊行会編：日本随筆大成一期 五巻』(吉川弘文館、1930年)
- 39 『島根のすさみ、川路聖謨著』(平凡社、1973)
- (3) 伝統芸能・工芸・浮世絵の舟橋 —江戸の粋—
- 40 竜頭鑄首船に関する参考書
『図説和船史話、石井謙治』(至誠堂、1983年)
- 41 藤原頼長『台記』、臨川書店、1996年
- 42 『北斎：諸国名所〔1〕千絵の海〔2〕諸国滝廻り〔3〕諸国名橋奇覧、葛飾北斎画、高橋誠一郎監修』(学習研究社、1977年)
- 43 『夢の百橋、北斎画』(日本浮世絵博物館蔵)
- 44 広重は江戸生まれ、本姓は安藤で一立斎と号す。代表作に『東海道五十三次』、『名所江戸百景』、『近江八景』など。
- 45 『美の饗宴、野口米次郎』(早川書房、1948年)
- 46 この舟遊び図は、江戸中期(18世紀はじめ頃)の無款、紙本着色(98.7×271.2cm)、6曲の屏風1枚(1双の片割れか)。時代は、元禄(1688-1703)の末から享保(1716-36)のはじめ頃、舞台の場所は江戸隅田川の両国橋に近い箇所と言わ

れている。また、この絵は、江戸博物館所蔵の大きな橋の川上に浮かべられた、舟舞台での春季花見踊りの絵に対応する、夏季水上での歌舞興行であるとも考えられている。作風は、田村水政に近似していると言われるが作者は同定されていない。

四方形の踊り船舞台の3縁には、贅を尽くした3艘の屋形船の上ではすでに多数の観客が宴会を楽しみ、残されている舞台の艦側船縁には、客を満載した1艘の屋形船がまさに寄り付こうとしている。この水上舞台は1艘の仕出し専用と調理専用の2艘の料理舟を随伴させ、数艘の連絡舟と無料見物客を乗せた舟が中央舞台船の周りに描かれ、画面の右下方の岸通り柳の木ほとりの、柳橋あたりの太鼓橋の上で、歌舞を楽しんでいる無料観客たちの風景を描いている。この絵はまさに元禄文化あるいは化成（文化・文政）文化の象徴であろうが、この絵の作者・年代ともに不詳である。若衆姿の踊り手は、元禄時代に流行した男装の、のちの芸者のはしりとも言われる、女の踊り子かもしれない。鳶魚の著作^{わかしゅうおひ}の若衆鬘の分類からも、この踊り手たちが若衆なのか、若衆歌舞伎俳優なのか、町方娘の男装か、あるいは江戸芸者の原形なのかは、筆者の実力からは判断できない。三田村鳶魚の考証が必要となるが、鳶魚は、かれの著作からはこの種の浮世絵を観た経験はないと判断する。

※『三田村鳶魚全集、第七巻』(中央公論社、1975年)

47 ヴィクトリア・アルバート博物館は、1851年にヴィクトリア女王の夫アルバート公が尽力して、ロンドンハイドパークで開催された、第1回国際万国博覧会の利益金で、1852年に建てられた工芸・美術対象の記念博物館の一つである。この博物館は創設時から、日本美術品および工芸品の蒐集を行なってきた。なお、ロンドン万博は、ハイドパークに建設された水晶宮(Crystal Palace)会場で、アルバート公を名誉総裁として開催された。この会場は、これまでの伝統的建築様式および施工方式・生産方式を一新する画期的な、鉄とガラスによる近代建築の嚆矢として、また建築史のマイルストーンとしての評価が高い。さらに水晶宮建設工事に際しては、ハイドパークの植生を含む環境保全に対して、最大限の配慮が行なわれた。

48『三田村鳶魚全集 第9巻』(中央公論社、1976年)

注 (4) 外国人が収録した江戸時代および明治初頭の舟橋

49 ツェンペリー(C・P・Thunberg)は、1743年生まれのスウェーデン人。長じてスウェーデンのウプサーラ(Uppsala)大学でリンネ教授の下に学び、医学・博物学を専攻し医学博士となった。のち、オランダ東インド会社所属の船医となり、職務の傍ら植物採集・調査に従事した。バタビアで長崎に通商のため来日するオランダ商船に乗船し、オランダ商館長フェイト(Arend Willem Feith)の侍医として、安永5年(1776)3月の江戸参府に随行した。『江戸参府随行記』(高橋文訳、平凡社、1994年)は、ツェンペリーの全旅行記のうちの第3巻と第4巻の前半に納められたもので、出島滞在中の記述のほか、特に江戸参府の往復時の観察や資料(動・植物、貨幣、書物、地図、漆器・陶器など)の収集についての記述をまとめたものである。帰国後のツェンペリーは、1828年85歳で没するまで、ウップサーラ大学の生物学教授を勤めた。

なお、ドイツ人のケンペル(Engelbert Kaemper : 1651-1716、在日 : 1690-92)およびジーボルトとともにツェンペリーは、オランダ政府に雇われた3人の優れたオランダ商館勤務医者として、彼らが行った日本の総合的・科学的調査研究調査は、現在でも多大の評価が認められている。

50『江戸参府随行記、C.P.ツェンペリー著、高橋文訳』(平凡社、1994年)

51 ジーボルト(Philipp Franz von Siebold、: 1796-1866、在日 : 1823-28、1859-62)は、わが国では英語読みのシーボルトとも呼ばれている、ドイツのビュルツブルグ生まれドイツ人の医学・博物学者で、江戸後期の文政6年(1823)にオランダ商館医として着任し、翌24年長崎郊外に鳴滝塾をつくり、高野長英、伊東玄朴、二宮敬作など多数の人材を育てた。ジーボルトの日本および日本人に関する著作は、『日本』、『日本植物誌』、『日本動物誌』の3部作がある。ジーボルトはイギリス人でなくドイツ人であるので、シーボルトではない。

52『江戸参府紀行、ジーボルト著、斉藤信訳』(平凡社、1967年)

53 アーネスト・サトウ(Sir Ernest Mason Satow : 1843-1929、在日歴(1862-63、1870-80、1895-1900))は、1843年ロンドン生まれのイギリス外交官日本学者。日本語に巧みで日本文化・社会の研究・紹介に業績を残した。その在任中、日本の各地を旅行し見聞を日記にとどめ、また回想録『一外交官の見た明治維新』は、史的価値が高い。蔵書印などに用いた号は薩道。

『日本旅行日記 1、2、アーネスト・サトー、広田元男訳』(平凡社、1992年)

54『妻沼町誌、妻沼町誌編纂委員会編』(妻沼町、1973年)

「第二節橋梁 利根川架橋の変遷」には、明治14年古渡側に板橋が架けられた。明治16年(1883)高崎線の上野～熊谷間の開通を契機として、明治17年、有料の妻沼舟橋が架けられた。

55『日本奥地紀行、イサベラ・バード著、高梨健吉訳』(平凡社、1973年)

バードはこの紀行で、明治初期の東北農民の惨状をつぶさに記載している。「男はふんどしのみ、女は短い腰巻のみをまとい、子供たちは素裸で、住居その他見るに耐えないが、明治政府の若い熱心な官僚たちに免じて、これ以上は触れない」と記述している。バードは、阿武隈川の舟橋を立派だと評しているが、これは道路があまりにも酷すぎ状態、その比較の意味と理解したい。

原著名：Unbeaten Tracks in Japan,1880

第7節 明治天皇が渡った舟橋—東幸および明治初期巡幸の舟橋

(1) 東幸の舟橋

慶応4年(1868)2月、薩摩・長州・土佐の3藩を主力とする幕府追討軍は、東海道二十四次の金谷宿(現、静岡県島田市金谷)の役人に命じて大井川に仮橋を架けさせ、有栖川宮熾仁親王^{ありすがわのみやたるひと}を大総督とする官軍はこの橋を渡って江戸へ向かっていった。軍の大部分は渡渉したという。徳川幕府が定め約270年間続いていた大井川架橋・渡舟禁止令は、ここに終焉を告げ往来自由の新しい時代が誕生した。

明治元年7月17日「江戸ヲ称シテ東京ト為スノ詔書」が発せられ、1868年9月8日、明治と改元した明治天皇は、3300人(豊田町誌では4,000人)の行列で、元年9月20日に京を発し佐屋路経由で東海道を東京へ向かった。安政2年(1855)5月の洪水で流失した矢作橋は、その後再建されることはなく、主として農民助郷負担による渡舟が運行され、幕末維新期の交通量増大で渡船渡は限界に達していた。御上洛・御進発の將軍家持は、元治2年(1865)5月と慶応2年(1866)9月とに矢作川に舟橋を架けさせている。東幸の明治天皇一行も明治元年9月に矢作川舟橋を渡り、京都帰還の同年12月の際にも再度架けられた矢作川舟橋を渡っている。これらの舟橋の構法その他の資料は残されていない。僅か4年間に4回の舟橋架橋負担に耐えかねた1,500人の西尾藩¹領農民は、平地山(現、愛知県岡崎市美合町字平地)に明治天皇に強訴のために結集した。この事件を平地山騒動²という。

明治政府は天皇一行が天竜川を渡るに際し、遠江国堀江(現、浜松市館山寺堀江)に陣屋を構えていた高家(5,600石)の大沢右京太夫基寿³に命じ舟橋を架けさせている。東海道見付宿(現、静岡県磐田市)の『水野家覚書』⁴「185明治元年10月 東幸につき天竜川に船橋を渡す」の架橋記録を次に示す。

「一、天竜川舟橋、東堤をりきわ二橋壱ヶ所、但しこれは板橋なり、長サ三十式間也 巾三間也 是橋より西の舟橋迄之間、巾四間にもり上ケ、くろハ蛇かごにて積上、高サ三尺也、此間式百式拾也、それより舟橋長サ百式拾四間、舟海辺之村々漁舟を寄集、橋の舟数七拾八そう、巾三間にして両かわニらんかん付、此高サ四尺也、舟の間壱間ほとあけてしる縄・大きくさり・竹の縄にてつなぎ、橋上ニハ大松にて高サ一丈ほどのわくを組、其中ニ大石を積込、右之場所、東西ニ六ヶ所、但し川の中ニ式ヶ所、橋の左右ニ四ヶ所、大舟の大きいかりをあつめ、所々をつなぐ、」

「一、橋のかけよう、せつこうを横ニならべ、其上ニ五寸角の柱を北南ニならべ、一面に米の明俵を敷、其上に河原の砂を五七寸ほど敷、大丈夫の橋なり、天竜川御普請舟橋掛り、当国庄内と申所陣屋有此、大沢右京太夫と申御旗本、高五千石余、右舟橋諸入用、壱万五千両ほと申事なり、(後略)」

上記の天竜川舟橋の概要と架橋の記述は表現や述語が専門的ではなく、この日記の作者が直接橋架橋の関係者でなく、その内容の殆どが見聞によるものと理解される。また、その一部は請負業者などの関係者からの情報である可能性もある。この水野家の素性は不明であるが、宿場の名主か役人であろう。技術史的価値は、『岩本村文書』および『石川民部家文書』に比較すると、はるかに劣るものであるがこの文書以外に東幸の天竜川舟橋構法を記録する資料は存在していない。

この文書の記述を御用舟橋知識で解析すると、天竜川の左岸(東側)堤外の枝川には、長さ32間(58.2m)、幅3間(5.5m)の板橋を架け、本流の舟橋東橋詰間の通路は、220間(400m)、幅4間(7.3m)、高さ3尺(90cm)の土盛道で、道路の法面すなわち側面は蛇籠で構成されていた。この法面のことを覚書では「くろ」と称しているがくろ(畦)は田畑のあぜである。舟橋構造は、長さ124間(約225m)、幅3間(約5.4m)の規模を有し、近在の漁舟78隻を用い、両側には4尺(1.2m)の高さの欄干を設けていた。敷舟78艘の間隔は1間と記録され、この記録が正しいとすれば、舟橋全長さは124間であるので、舟橋前長さから1間×敷舟間隔数(78+1)の79の間を差し引けば、78艘の舟幅の合計は45間に算定されまた1艘分の舟幅は約3尺4寸6分(1.05m)に算定される。

この近辺海域での海漁舟の長さ/幅(細長比)を6.5—7.0と仮定すれば、橋舟の長さは22尺4寸(3間4尺2寸)から24尺2寸(4間2寸)の小型舟を用いていたことになる。3間の橋道幅確保には道幅3倍にあたる敷舟長9間が必要であり、覚仕様に基づく敷舟長4間としても可能な舟橋の標準道幅は8尺であり、仕様道幅の3間(18尺)とはかけ離れすぎている。確実な史料がのこる富士川信使舟橋では、東幸天竜舟橋の幅3間に対し幅9尺の道幅であり、敷舟には長さ4間から6間の海舟48艘を用いている。舟幅の平均は5間(30尺)でこの上の道幅9尺は、1/3以下で十分安全でありすなわち大丈夫の橋である。

道幅 3 間に対応する敷舟の長さは、9 間(54 尺：約 16.4m)であり、利根川通運の上州船が房川舟橋の敷舟に用いられてきた。この覚仕様の舟橋全長・舟橋幅・敷舟間隔・敷舟数のいずれかが誤りであるか、または複数項目が誤りである可能性もある。

係留用の主索には鉄鎖(大鎖)・竹索(竹縄)を用いたと仕様からは受け止められる。ただし、シラクチフジ綱は記録されていない。しる縄はシュロ縄であり芋縄・イチビ縄の代わりに、主索と行桁および敷舟の舟梁とのおよび部材の緊結用に用いたと判断される。しかしこの覚えからは、芋綱・芋縄が用いられなかったと判断は下せない。覚え記述の橋上は橋から天竜川上流のことである。この判りにくい係留構法の記述の要約は、舟橋の川上側川中の両岸よりに、1 箇所ずつ小計 2 箇所および川上両岸に 2 箇所の小計 4 箇所、合計 6 箇所に、太い松材を組んで高さ 1 丈(3m)ほどの枠をつくり、大きな石塊を詰めて大舟で用いる大碇を定着させて綱で舟橋を係留した、であろう。このようないわば地錨としての大碇の構法は、天竜川・富士川・馬入川および美濃路での御用舟橋の係留によく用いられていた。ただし、この松材組枠ではなく、安価で施工性に勝れた蛇籠を用いていた。江戸時代、天竜川に信使用として宝暦度(明和元年：1764)まで 10 回架けられた舟橋の構法は、100 余年後の東幸の際には殆ど用いられなかったと判断される。

またこの覚書の「一橋のかけよう」にも疑問点がある。「せつこうを横二ならべ」とはいったい何の表現なのか。「せつこう」は横に並べる横架材(梁)であると判断されるので、セメント材の石膏 (gypsum) ではありえない。さらに「せつこう」材が何であれこれら載せる桁・行桁の記述がないので、鎖・竹索の係留索の上に並べることになり、溪谷の小型の吊橋以外にはありえない構法である。さらに橋舟間隔を一定に確保するためには、催合綱もしくは係留索と行桁の同時施工は必須である。また、蓆・砂舗装の基盤となる五寸角材を柱と称しているが、横に並べる角材を柱とは素人でも言わない。米の明き俵は、新品のはずであり蓆よりはるかに高価で、施工も困難である。

天竜川の舟橋は、天皇通過後の 1 日間は一般人の通行は許可されていたが、2 日後に解体されたと覚書は記している。また、12 月 13 日の還幸の舟橋は東幸よりも質素に架けられたと記録している。

舟橋架設を担当した大沢家の家臣で神官の宮本求馬⁵は、この舟橋の絵図と記録を日記⁶に残している。明治元年 10 月 3 日の日記には「快晴、早天ニ目(日カ)明メ。御先手方高張提灯ニ而天竜ヲ御通り。行幸四ッ時。天竜ヲ御通相成申候。諸之藩舟橋を褒めぬものなかりける。」と記している。『新居渡舟掛日記』の「天皇東幸之図」(静岡県中央図書館所蔵)には、明治天皇は元年 10 月 3 日に仕丁 4 人に担がれた鳳輦に乗って渡っている状況が描かれている。舳先の高い敷舟と、錨綱が敷舟の倍数画かれているが錨部分は欠如している。上記水野家覚書には、各敷舟の係留イカリの記述はない。絵図の通り用いていたとすれば、これらの碇は木碇であるはずであるが、絵図には描かれているが実際には用いていなかった可能性もある。

明治天皇は、大井川は本瀬と枝瀬に架けられた仮橋を渡っている。歌川国輝⁷筆の「東海道五十三次之内 大井川船渡之図」が、明治天皇の東幸の際物絵図「東海道五十三次之内 大井川船渡之図」として転用され発売されたが、存在したことの無い架空の舟橋絵図であり、かつ川下から川上へ大井川が流れる浮世絵師独特の左右上下無視の、実態は如何でもよい構図となっている。明治天皇はこの舟橋絵図では牛車に乗り、平安絵巻装束の多数のお供で行進している。この時代の舟橋に明治天皇が牛車・馬車に乗るのは前代未聞の史実無視である。後述する六郷舟橋の場合にも、浮世絵師芳年は国輝と同じ逆絵を書いている。浮世絵師、錦絵の購買者および近世学書たちにとっても、川が川上に逆に流れようとも何の関係もなかった。

安部川は仮橋を架けて渡っている。興津川の渡河方法は不明であるが、おそらく鳳輦に乗って徒渉したのか、蓮台渡を用いていたのであろう。

富士川には大規模な舟橋が建設され、明治天皇一行は 10 月 5 日にこの橋を渡っている。富士川舟橋架橋記録の『岩本村文書』⁸の「三四八 御東幸に付富士川御船橋掛渡方仕様御入用仕上帳」には、敷舟には長さ 6 間(約 11m) から 5 間(約 9m)、幅 7 尺(約 2.1m)から 6 尺(約 1.8m)を 28 艘用いている。これらの舟は細長比 5 程度を示しているので、荷舟の高瀬舟ではなく渡舟の平田舟を用いていた。係留索には、2 本の長さ 100 間(182m)、太さ 8 寸(直径 77.2mm)の芋綱を川上川下の各船梁の上を通して用いている。また大小 12 個の錨が計上されているが、この数では敷舟 1 艘おきに錨を用いていたことになる。錨の設置には、川底に延長さ 12 間(22m)、土砂量で

99坪(594m²)の穴を掘削し、錨を埋める作業を行っている。また、この工事には「舶来^{かくらきん}神楽棧」2組が記載されている。この舶来神楽棧は、地元の轆轤ではなく舶載で持ち込んだ轆轤の意味である。舟橋組立用の縄類には、苧縄のほか市皮(苧麻)縄および棕櫚縄を用いている。

同文書明治元年の「三九四 富士川舟橋御普請入札」には、係留索に大苧縄 2 筋長 190 間(345.4m)の質量 320 貫(1.2 トン)を用いている記録があるが、一部の資料に伝えられている 2 条の鉄鎖に関する記録は残されていない。この明治天皇が渡った富士川舟橋の、鉄鎖使用の有無に関しては、諸資料には記載されていないので、鎖架設工事は請負範囲では負かった可能性も考えられる。いずれにせよ多量の苧綱を用いていたことは史料に残され、「上縄苧千百四十間 三百六十貫 買上品」の卯 7 月 11 日付け記録があるので、原料の苧麻は支給品であったことが判る。苧縄 88 房、目方 44 貫(165 kg)の価格は、880 円が記録されているので、苧縄の価格は 1 kg 当たり 5 円 33 銭 3 厘が算定される。当時の人夫日当 20 銭を適用すれば、苧綱 1 kg の対価は、約 26 人工の労働に相当する。現在の単純労働単価 8,000 円/人(時給 1,000 円)を適用すると苧縄 1 kg の現在換算価格は、約 20 万円に換算される。**★マニラロープの単価調査記入のこと。**苧縄の太さ 3 寸 5 分廻(直径 33.4mm)、長さ 98 間(178m)の質量は、26 貫 500 匁(約 99.4kg)と記入されているので、単位長さ 1 間(1.818m)の目方は 270 匁、1m 当たりでは 558g に換算される。

なお、この請負文書に記載されている苧綱・苧縄の単価は、関東御用舟橋の苧綱のように太さ

ごと、長さごとの単価ではなく貫目で定められていた。富士川舟橋係留用の苧綱は、原料の苧麻を貫目(質量)で購入し、架橋現場で職人が打つて綱を製造していた。鉄鎖も用いてと判断されるがこれら「村方文書」には、朝鮮通信使用の富士川舟橋架橋に用いたとされる、2 条の鎖に関する記述はない。房川舟橋架橋と同様に鎖係留索の工事は、岩本村の請負範囲外であったとも判断されるが定かではない。富士川渡は房川渡に比べはるかに交通量が多く、文久 3 年(1863)および慶応元年(1865)の将軍家茂の上洛時にも舟橋を富士川に掛けているので、幕府による鉄鎖類の保管がこの地域でなされていた可能性は否定できない。この文書記録には御入用仕様として、漁船 491 艘および水主 2,915 人が動員されている。1 艘の漁船につき約 6 人の漁師が乗船していた。この猟師の休業手当てとして 1 人白米 3 升が支給されていた。28 艘の敷舟の仕様は明らかでない。最後の徳川将軍慶喜が、明治初期の静岡蟄居中に

撮影した古写真帖⁹に、清水港に憩う漁船が数艘写されている。おそらくこれらと同類の舟が動員されて、明治天皇の舟橋架橋にも用いられたのであろう。なお、この架橋に用いた 2 条の鉄鎖は、恐らく江戸御用舟橋の架橋の際に用いていたものであろうが、管見ではこれらの鉄鎖使用の具体的な史料は残されていない。

この富士川舟橋には、現在の静岡市の江尻・清水などの港から徴発された漁船 24 隻を敷舟に用い、各舟とも錨で所定の位置に固定し、2 条の鉄鎖で連結したとされ、鎖の上、おそらく舟の間に架けた桁の上に、長さ 2 間半(約 4.5m)の橋板をならべ、手摺には細い鎖を渡して用いていたとする説があるが、その出典は明らかでない。この橋もまた見物人で賑わったと伝えられる。が、絵図は残されていない。この舟橋は 1 ヶ月間官軍が使用していたが、民間の使用が許可されていたのかは詳らかでない。富士川架橋の責任者は、のちの徳川宗家当時 5 歳の駿河府中藩主亀之助(徳川家達：1863-40)であった。この東幸のときの馬入川(相模川)の架橋についての記録は不明である。前述の豊田町誌でも、天竜川舟橋架橋の管理者は、徳川亀之助と記述している。天竜川の架橋は旧中泉代官所の役人が支援していた記述が、求馬日記にみられる。

明治天皇の東幸には、江戸への西からの入口の六郷川(多摩川の下流、旧六郷村から河口までを言う)の渡には、川幅 106m に 36 隻の舟を係留し、その上に板を並べた舟橋を造った。明治天皇は明治元年 10 月 13 日に鳳輦に乗って六郷舟橋を渡り東京に入った。

六郷舟橋の構法を示す写真映像・絵図・設計図は史料として公開されていない。ただし、作者不明の六郷舟橋の平面図¹⁰は、構造に関する書入れがありこの舟橋の係留の構法をよく示している。この図面は、絵図ではなく建築の棟梁が墨で描いた板図の類である。書入れ仕様には、係留主索は玉川(六郷川)の舟橋架設箇所から上流 10 間(18m)の両岸の位置に 1 本ずつ 2 本の係留杭と、川中に打ち込まれた 3 本の計 5 本の杭を通して、玉川に直交して敷舟のやや上流に張られて敷舟を係留している。各敷舟は木桁で連結され、この主索からそれぞれ長さ十間の 3 本の綱で川上から係留されている。

川上の川中に3本打たれた杭のうち両側の2本は、それぞれ主索用杭の上流兩岸の控杭「虎杭」から長さ30間(54m)の控綱(虎綱)で牽かれ、主索の補強を行っている。中央の杭は、さらに20間(36m)上流の控杭からの綱で補強されている。舟橋の艦側(下流側)は、舟橋から10間(18m)の距離の各々3本の錨で留められている、川中に打たれた3本の杭で補強されている。これらの下流側の杭と錨は、玉川の汽水域での上げ潮の流れによる舟橋の抵抗力を、負担していたと考えられる。

さらに、舟橋に用いた敷舟の舳先および艦側には、それぞれの中に杭を打ち兩岸の杭から、其の間に綱を渡して個々の敷舟浮体を連結している。この敷舟36艘を連結した浮体の構造は、全体として剛構造になっていたと推定されるが、舟橋の桁および橋床の構造は不明である。この図面には川幅60間(108m)、満潮時の深さは一丈八尺(5.4m)、御費用九百七十一貫七百七文(銀3,644kg)と記入されている。

この舟橋構法は、その後の全国の明治有料舟橋に、経済的に有効な手法として採用されている。

建設費用は約金6万両、単純な現在価格換算では30億-60億円と推定される。幕末の銀貨の純度については不明であるが、安政銀1貫目の銀含有量は135gと非常に少なく、慶長銀の含有量の800gに対し16.9%に過ぎないが、それでもこの銀換算での建設費用は10億円程度に推定される。この架橋費用は川崎宿が負担したと言われているが、資材や労力の助郷村の負担に触れる資料はなくその詳細は不明である。

明治天皇は東幸に22日間を要し、わずか2ヶ月10日の東京滞在の後、旅程15日間で同年末の12月22日にひそかに京都に還御し、翌年の3月28日に東京に帰還して都と定めている。再度の東海道往復の道程でも、舟橋を渡っているはずであり、それらの舟橋は新しく架けられたとも考えられるが、公にされた道中の舟橋渡河記録については、六郷川の場合を除いては未見である。

この状景は浮世絵師月岡芳年(1839-93)¹¹が明治元年「武州六郷船渡」と題する錦絵に描いている。しかし、この絵の構図は「神通川船橋絵図」およびそれを模写した北斎の浮世絵「さのの舟橋こづ」を再借用した可能性が高い。錦絵の六郷舟橋の上には、明治天皇の鳳輦と無慮500人以上の密集した非現実的な警護の軍隊列が描かれている。また天皇と軍隊の東幸行列は、東京へ向かって川崎から行進しているはずなのに、芳年の画では品川から川崎へと西の逆方向へ進軍している奇妙な構図に描かれている。即ち、明治天皇が西から東の東京へ向かってははずであるのに、この舟橋絵図では東から西に逆進している、六郷川の右岸と左岸との錯誤したことになるのに、誰もこのことを指摘する人はいない。浮世絵師の通弊として川が逆さに流れようとも、御用舟橋の行列がどの方向へ向かおうとも、一切気にはしていない。

仮に上げ潮時の舟橋絵図であり、上流に向かって湾曲してカテナリ曲線を描くとしての理屈付けが出来ても、美濃路・東海道・関東の江戸御用舟橋の構造様式は、神通川舟橋のようにながれの方向に舟橋が湾曲する自由係留形式、すなわち中国で言う曲浮橋ではなく、すべて基本的には固定係留方法の直浮橋を用いているのが標準である。この芳年の絵は実写ではなく浮世絵・錦絵特有の誇張され、実景を無視しさらに複数の誤謬を侵している模写・空想の複合絵であり、モンタージュ手法を映画に先がけて採用している、単なる絵空事の売り絵に過ぎないと判断する。この錯誤と誤謬に満ちた舟橋錦絵は、建設省(現、国土交通省)が、そのままの形状で現在の六郷大橋南詰め東側に建てた六郷渡記念碑青銅製のレリーフに、レプリカ(replica)として掲示している。

浮世絵師の芳年(1839-92)には実写する機会が無かったと判断されるが、係留索・虎綱・錨などで固定されて係留されていた、仮に正しい六郷舟橋構法の得ていたとしても、簡素な直浮橋構造形式の実物舟橋の正確な描写では、売り絵にならなかったのが正解であろう。時代錯誤の徳川幕府御用舟橋の虚仮威錦絵は、版元の商略であったにすぎないし、庶民もまたこの威容を歓迎していた。

御用舟場を含めたこれらの実態と大きく乖離している絵図形態が、そのまま現在でも疑問なく事実関係の説明も無く公開展示されている理由は理解できない。また、何の補足説明もなくこれらの舟橋浮世絵・絵図は、ただ単に出来るだけより豪華な絵図に仕立てあげられ、市人・世人の興味を集めて利を得る商行為の結果にしか過ぎない舟橋絵図である。川や交通史の展示、出版物、記念碑などでは、史実の舟橋と絵空事の舟橋とは識別され、その旨の記述が必要である。為政者に媚びへつらう姑息な意図が江戸時代から介在していたことは、多くの御用舟橋絵図を比較対照し検討することにより、容易に推測することができる。明治時代でもより豪華な架空の錦絵が庶民の意にかない、良く売れたのであろうが史料としての価値はなにひとつ認められない。

(2) 巡幸の舟橋

明治天皇は、明治5年(1872)から明治18年にいたる期間に、たびたびの地方行幸(巡幸)を行ったが、そのうち6回の長距離地方行幸は、「六次行幸(巡幸)」¹²とされている。各地の巡幸の際に新しく道やトンネルが造られ、舟橋などの橋が架けられていた。しかし宿泊には民家・旅館・役所・学校など既存の設備を利用し、新しい宿舍の建設は殆ど行われなかった。

明治9年6月から7月にかけての奥羽巡幸の際に架けられた舟橋の記録は、現在不明である。

明治11年(1878)8月3日-11月9日の北陸・東海巡幸の際、群馬県の東群馬郡と西群馬郡を結ぶ「御幸新道」が整備され、さらに明治7年(1874)に創架されていた前橋曲輪町・内藤分村間の利根川「曲輪船橋」の架替・改修工事が完成している。明治11年8月30日付けの舟橋「検査願書」が県庁に提出され、即座に許可されている。この舟橋は6年間弱使用されたが、巡幸後の明治12年には廃止され、有料木橋の「宇佐美橋」に架け替えられている。明治16年(1883)2月の群馬県庁調査¹³には、この舟橋の後継として明治14年(1881)1月に許可指令を得て新築された、中の島を挟んで東70間(126m)と西40間(72m)の2本の有料橋が掲載されている。巡幸史料¹⁴によると明治11年(1878)9月3日、高崎市から前橋市へ向かう途中で元惣社町の内藤分で、利根川新築の舟橋を渡っているが、この舟橋は前出の曲輪船橋に同定される。

阿賀野川は、9月20日に分田村(現、新潟県阿賀野市分田)の分田河原に架けられていた阿賀野川舟橋を渡っているが、常設舟橋であったかは現在確認できない。

富山県では黒部川の臨時舟橋を9月29日に渡っているが詳細は不明である。既設の道板が補強された神通川舟橋は、天皇は10月1日に輿に乗って渡っている。三島焦窓¹⁵作の『石川県越中国富山船橋図』(富山市立博物館収蔵)には、石川県富山町¹⁶から神通川を板輿で愛宕町へ渡った明治天皇一行、300人の随行と400人の警護の巡査、が神通川左岸を馬車に乗った天皇を警護して北陸道を行列する様子が描かれている。なお、神通川舟橋絵図で著名な守美は、絵図ではなく押絵を天皇に献上している。11月3日の石川県手取川の横断に用いた渡河方法は不明である。

明治14年7月から10月の明治天皇の秋田・山形・北海道巡幸においては、最上川の横断には新庄市の本会海^{ちとあいかい}に架けられた舟橋を渡っている。しかし、この舟橋の記録¹⁷は曖昧であり、どのような規模・構造の舟橋であったかは詳らかでない。明治11年、本会海村から田川郡清川村間に、14年9月の明治天皇の視察に備えて、最上川沿いに本格的な道路の磐根新道が民間費用で開削されている。元禄3年芭蕉は、この本会海の河岸から舟に乗り最上川を下っている。

注 第7節 明治天皇が渡った舟橋

1 当時の西尾藩6万石の藩主は松平(大給)和泉守乗秩(在職1862-69)。

2 『岡崎市史3近世、新編岡崎市史編集委員会編』(新編岡崎市史編さん委員会、1992年)

「第9章第4節 世直し状況と維新政権の成立 平地山騒動と矢作橋」

3 大沢基寿(生没年不詳。明治44年生存の記録)は明治維新の大政奉還^{じょうりょう}の上表を宮廷に届けたことと、石高を1万6石の大名と偽り廃藩置県の際に「堀江県令」に任命されたことで歴史に名を連ねている。しかし、注5)の宮本日記の明治元年10月27日に、大沢右京太夫は1万6石の相政大名格となったことを、村々へお達しを出したことを聞いて、その旨を日記に記している。

4 「水野家覚書」は、磐田市 水野辰郎氏蔵。『豊橋市史』および『豊田町誌 別編1.』に収録されている。

『豊橋市史 史料編第5』(豊橋市、1964年)

『豊田町誌 別編1.付録1.東海道と天竜川池田渡船、豊田町史編さん委員会編』(豊田町、1999年)

5 宮本求馬は、旗本大沢基寿の臣で北庄内村鹿島神社の社司。慶応4年2月の東征軍の新居渡しの航行に際し、渡船目付けとして、軍の先鋒橋本小將・柳原侍従と折衝し、渡舟・水子の確保、宿舍整備・割付などを行なっている(宮本求馬新居渡船掛日記)。明治天皇の東幸の際には、直前の9月27日朝陣屋に呼び出され天竜川行幸御用係に命じられているが、直接の架橋工事には関与していない(宮本求馬日記抄)。

6 『静岡県史編纂史料、静岡県史編纂掛編』（静岡県中央図書館、2005年）

「92 宮本求馬日記抄」、「120 宮本求馬新居渡船掛日記」

両日記は、静岡県が史料編纂のため昭和3年(1928)に県史編纂書紀が書き写した記録の印影刊。

7 2代目歌川国輝(1830-74)は、幕末の浮世絵師で、明治開化絵師の一人。

8 文書群名『駿河国富士郡岩本村文書ならびに富士川交通史料写：国立文学史料館資料、文書群記号 26M』

『岩本村文書』は主として富士川舟渡と水運を担当した駿州富士郡岩本村（現、静岡県富士市岩本）を中心として、右庵原郡岩淵村（現、庵原郡富士川町岩淵）関連文書を含み、舟橋関係資料としては分類「夫役」・「村政」・「水運」・「船橋」・「御用象」に、舟橋関連文書が収録されている。朝鮮通信使用舟橋史料では、天和2年(1682)「二四・二五」、正徳元年(1711)「一一〇」、延享4年(1747)「二一四」、享保3年(1718)「一〇九、一六五」、宝暦13年(1763)「二二八、二二九」が収蔵されている。享保14年(1729)象が渡った富士川舟橋関連史料は、「一六七、一七二」などが存在している。將軍御用船橋の記録は、慶応3年(1867)の「三五三 御上洛御渡御用請印帳」以外には残されていない。

明治天皇が、明治元年に渡った舟橋施工入札史料には「三三九、三四八、三九四」など、所要材料・単価や施工方法を示す貴重な記録が残されている。

9 人物往来社編集『徳川慶喜・昭武・慶勝写真集』、新人物往来社、1996年

10 この図は六郷川舟橋の構造図。作者不詳であるが、東京都大田区六郷商店会のHPに、六号川の歴史紹介の一部として掲載されていた。絵図作成者として「プチャーチン以下露国来朝戸田浦軍艦建造図巻」（東洋文庫所蔵）の作者森五郎の説がなされているが、森五郎はこの絵図類の収集者とされる。当時の舟橋設計図として、概略図ではあるが存在している唯一の六郷舟橋構造図面であると判断する。大田区立図書館への調査依頼でも委細不明である。今後の調査検討を必要とする。

11 一魁斎月岡芳年(1839-92)は、最後の浮世絵師と呼ばれ、明治期には残酷絵で著名となった。明治元年、上野彰義隊と官軍との実戦に取材した「魁題百選相」(仮題百戦争)を描いた。その割には、この六郷川船橋絵図は実態を無視した、あまりにもお粗末な模写絵である。

12 『明治天皇行幸年表、矢吹活禪編』（東京大学出版会、1982年）【改版（聖文閣出版部昭和13年刊）の複製】

13 『著名社寺鉱泉等調書：群馬県立文書館資料【2062】』

「上野国橋梁渡船賃銭表」

14 『北陸道御巡幸誌 御巡幸記並道中記』（分進堂、1878年）

15 三島焦窓(1852-1914)は、明治・大正時代の日本画家。初期には版画・浮世絵・錦絵の下絵画家。

16 明治9年(1876)の府県大統合で加賀・能登・越中国と越前7郡で石川県を構成していた。明治14年には福井県が、明治16年(1883)には富山県が、それぞれ石川県から分離し現在の県域となった。

17 『新庄市史 第四近現代 上、新庄市編さん』（新庄市、1996年）

挿入先不明の注

10 関東地区の昭和時代までの舟橋は、仮設橋ではなく民間が経営し長期間用いられた有料橋である。しかし、第2次世界大戦後には鋼製のポンツーンを用いた、公共舟橋が架けられるようになり、茨城県稲敷郡河内町の利根川道路橋の「常総船橋」は昭和43年(1968)に創架され、昭和54年(1979)まで用いられていた。

11 渡良瀬川舟橋は、埼玉県北埼玉郡柏戸村(現、埼玉県加須市柏戸)から、茨城県西葛飾郡悪戸新田西村(現、茨城県古河市立崎付近の河川敷)間、現在の新三国橋の近くに明治13年に創架された。

12 戸長は明治初期のまだ町村制度が施行される以前に、町村に暫定的に置かれていた行政を担当した吏員。明治5年(1872)の壬申戸籍法により、戸籍区に戸長・副戸長を配置し、旧藩士や庄屋・名主など地方の有力者が就任した。明治11年(1878)太政官布告第17号「郡区町村編成法」により、府県の下部区画を郡・区・町村とし、郡長・区長・戸長をおいた。明治13年(1880)の総人口3,625万人、町村数69,994に対し戸長は32,894人で、戸長1人で担当する平均町村数は2.12、埼玉県の場合1.34町村を担当した、明治22年0の市制・町村制の施行で地方自治体の長は市長・町村長となり、戸長制度は廃止された。

参考資料

丑木幸男『戸長役場史料論、史料館研究紀要 第二六号』、国文学研究資料館、平成七年三月

注 13) 川俣船橋は埼玉県羽生市の利根川に、明治 23 年 (1890) から大正 10 年 (1921) まで架けられていた有料橋。現在は、国道 122 号線の「昭和橋」が架けられている。この地には慶長 15 年 (1610) に新郷川俣關所が忍藩管理の下に置かれていた。