

平成25年度第1回学術講演会（講演抄録）

橋にまつわる歴史と文化

—北毛の^{はねばし}芻橋を中心に—

Histories and Cultures considering of the bridge
—Especially about the Hanebashi of Hokumo region centered—

講師 藤 井 茂 樹

（群馬県地域文化研究協議会常任委員）

はじめに

川や峡谷は長い間人の暮らしを隔て、現代でも村境・県境・国境となってその名残が生きている。しかし、人は太古の昔から対岸へ渡る方法を工夫し、丸木橋、吊り橋、板橋、木橋、土橋、舟橋、そして芻橋など様々な橋を架けてきた。その中には、橋が戦の勝敗を決したり、旅立ちを見送る場となったりして物語を生み、橋の名となって語り伝えられる例もある。

江戸時代の国絵図・村絵図には橋の絵が小さく描かれ、道を表す彩色の線が川の上を通っている。橋は道の一部である。橋を渡って人・物・文化が運ばれ続け、現代の繁栄がある。

1. 江戸時代「上利根川の橋と舟渡」

江戸時代、利根川は上流・中流・下流の区域を分けて呼ばれ、ちょうど上野国を流れる区域は上利根川と呼ばれた区域で、元禄15年（1702）、幕命により作成された「上野国国絵図」には、113カ所の橋と渡船場が確認できる。それから175年後の明治10年（1877）ごろ、上野国（群馬県）にどれだけの橋と渡船場があったかを『上野国郡村誌』により調べたら639カ所であった。これは元禄期から526カ所増えたことになり、近世期の経済活動や流通の発展を背景に、往来を隔てた川や峡谷を克服していったことがわかる。

上利根川に架かった橋と渡船場は、元禄国絵図では11カ所、郡村誌では48カ所となり、37カ所増えている（表1を参照）。これだけでも江戸時代を通していかに交通網が広がったかを如実に示していると言えるが、さらに詳細をみると次のことがわかる。

（1）橋や渡船場の分布

全体として、橋は上流に架けられ下流には渡船場が設けられた。

- ①木橋・土橋・芻橋等を架けることができたのは、最上流の藤原（No.1大橋、現みなかみ町）から勢多郡津久田（No.16 佃橋、現渋川市）までであった。

②船橋は、群馬郡上白井—勢多郡猫の間（No.15 綾戸橋、現渋川市）が最上流で、それより下流は那波郡下之宮（No.32、現玉村町）までであった。長さは約40間（72m）から60間（108m）ほどで、浮かべる舟の数は凡そ10艘から13艘であった。

③船渡しは、那波郡小泉（No.27、現玉村町）から下流域に設けられた。江戸時代にこれより下流で兩岸をつなぐ橋は架けられなかった。

（表1）明治初期 上利根川の渡しと橋（太字は「元禄上野国絵図」の渡し場）

No.	橋の呼称	種類	橋元の村	長さ	幅	備考
1	大橋	—	藤原村地内（利根郡）	5間	4尺	
2	西橋	刎橋	藤原村地内（利根郡）	14間	1間3尺	
3	夜後橋	刎橋	夜後（利根郡）— 藤原（同）	16間	1間3尺	
4	網子橋	木橋	網子（利根郡）— 向山（同）	25間	8尺	
5	鳥野瀬橋	刎橋	大穴（利根郡）— 吉本（同）	14間	2間	
6	紅葉橋	木橋	吉本（利根郡）— 鹿野沢（同）	15間	2間	
7	鹿野橋	木橋	鹿野沢（利根郡）— 湯原（同）	9間	1間3尺	
8	銚子橋	刎橋	高日向（利根郡）— 小仁田（同）	13間	2間	
9	諏訪原橋	刎橋	下牧（利根郡）— 小川（同）	13間	1間	明治6設
10	月夜野橋	刎橋	月夜野（利根郡）— 後閑（同）	42間	1間5尺	明治6設
11	冬橋	板橋	下川田（利根郡）— 恩田（同）	（不定）	—	冬のみ設
12	戸鹿野橋	刎橋	戸鹿野新町（利根郡）— 屋形原（同）	18間	2間	
13	綾戸橋	刎橋	岩本（利根郡）— 棚下（勢多郡）	35間	2間	
14	—	土橋	（ 記載なし ）	8間	9尺	※その他圮橋4箇所
15	綾戸橋	船橋	上白井（群馬郡）— 猫（勢多郡）	20間	9尺	
16	佃橋	木橋	津久田（勢多郡）—	59間	9尺	
17	大宮橋	船橋	白井（群馬郡）— 八崎	42間	2間	
18	—	船橋	渋川	48間	—	船9艘
19	利根橋	船橋	半田（群馬郡）— 箱田（勢多郡）	63間	2間	
20	曲輪橋	船橋	内藤分村（群馬郡）— 前橋（同）	1町40間	—	明治12木橋に
21	真正橋	船橋	小相木（群馬郡）— （ ）		1間3尺	船10艘
22	—	船橋	萩原（群馬郡）— （ ）	38間	1間3尺	船10艘
23	—	船橋	横手（群馬郡）— 宿横手村	41間	1間3尺	船11隻
24	板東橋	船橋	公田（群馬郡）— （ ）	—	—	船12艘 明治10設
25	新板橋	船橋	板井（群馬郡）— （ ）	48間	—	船9艘 明治7設
26	—	船橋	上福島（那波郡）— 福島	20間	—	小船8艘
27	—	渡船	小泉（那波郡）— （ ）	—	—	
28	—	渡船	八斗島（那波郡）— （ ）	—	—	船2艘
29	—	渡船	国領（那波郡）— （ ）	—	—	船1艘
30	—	渡船	島村（佐位郡）— （ ）	—	—	船2艘
31	—	船橋	南玉（那波郡）— （ ）	36間	—	船12艘
32	—	船橋	下之宮（那波郡）— （ ）	46間	—	船13艘
33	五料ノ渡	渡船	五料宿（那波郡）— 柴宿（同）	—	—	
34	—	渡船	平塚（新田郡）— （武州中瀬）	—	—	

橋にまつわる歴史と文化（藤井）

No.	橋の呼称	種類	橋元の村	長さ	幅	備考
35	中瀬ノ渡	渡船	大館（新田郡）—（ ）	—		
36	—	渡船	二小屋（新田郡）—（ ）	—		
37	—	渡船	前小屋（新田郡）—（ ）	—		
38	—	渡船	武蔵嶋（新田郡）—（ ）	—		
39	—	渡船	仙石（邑楽郡）—武州妻沼	—		
40	—	渡船	古海（邑楽郡）—武州善ヶ島	—		
41	上川岸渡	渡船	上五箇（邑楽郡）—武州酒巻	221 間		深さ 5 尺 3 寸
42	下川岸渡	渡船	上五箇（邑楽郡）—	338 間		深さ 4 尺 6 寸
43	赤岩ノ渡	渡船	赤岩（邑楽郡）—武州葛和田	250 間		深さ 8 尺
44	長良渡	渡船	下中森（邑楽郡）—武州須賀	300 間		深さ 3 尺
45	富士見ノ渡	渡船	川俣（邑楽郡）—武州上新郷	248 間		深さ 2 尺 5 寸
46	上ノ渡	渡船	千津井（邑楽郡）—武州発戸	280 間		深さ 7 尺
47	下ノ渡	渡船	—（邑楽郡）—武州上村君	180 間		深さ 6 尺 5 寸
48	江口ノ渡	渡船	江口（邑楽郡）—武州稲子	220 間		深さ 4 尺

『上野国郡村誌』より作成。（ ）の空白は原本に記載がないのでそのままにした。

(2) 橋の規模と形態

表1を一見して気付くのは、現沼田市からみなかみ町の上流域には刎橋が多く、現渋川市域から前橋市域にかけては船橋が多いことである。詳細はつぎのように言える。

- ①川幅が狭い支流では比較的小規模な土橋が架けられたが、利根川に架かる土橋は綾戸付近（現渋川市）に架かった1カ所のみで、ほとんどは川面から高い位置に架けられた木橋である。多くの支流が流れ込む利根川では、橋が洪水で失われることがあるからであろう。
- ②長さは、最長がおよそ59間（No.16 佃橋、約 106m）の木橋で、最短が5間（No.1、約 9m）である。その他の14カ所に架かる橋は、10間（約 18m）から40間（約 72m）の長さで、多くが船橋の形態を採用しているのが特徴的である。
- ③船橋はだいたい30間（約 54m）から40間（約 72m）ほどの長さが多く、使用する舟の数は10艘から15艘のようである。舟の上に渡した板が離れないつなぎ方を工夫していた。
- ④船渡しは、八斗島や島村（現玉村町）辺りから佐波郡、新田郡、邑楽郡（現伊勢崎市、太田市、明和町、千代田町）にかけて設けられた。この辺りから川幅がさらに広がり、対岸は武蔵国になる。赤岩の渡し（No.43、現千代田町）は長さ250間（約 450m）で深さ8尺（242cm）になる。

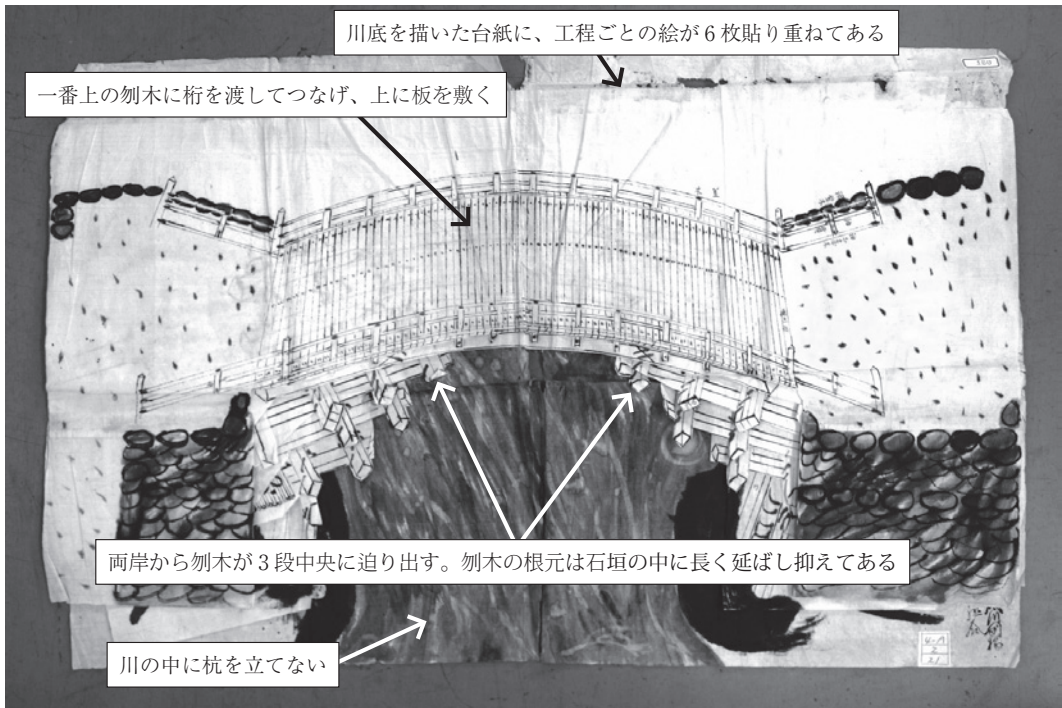
2. 山村の文化「刎橋」

刎橋とは「橋杭を立てハ保ち難き場所、又ハ深き谷川等にて、往来より川底迄数十丈ありて、杭の立ざる所に掛る橋なり。甲州郡内の猿橋、沼田の奥片品河上追貝橋・・」

（『地方凡例録』）

つまり、川の中に支えの橋脚を立てる橋ではなく、川の両岸から中央に向かって行桁を迫り出さ

せていき、両方の先端部分を中央でつなぎ合わせた橋のことである。さいわいなことに、その仕組みや工法を図で示した「谷川橋絵図」が伝存するのでご覧いただきたい。



〔「谷川橋絵図」 みなかみ町立水上郷土資料館所蔵〕

絵図でわかるように、川の中に橋を支える杭は立てない。この方法だと川面から高い所に橋を架けることができた。そのため峡谷が多い利根川の源流域では、この刎橋が架けられたのである。しかし、刎橋は特殊な架橋技術を要する上に、用材も多く必要で工事也大がかりなため費用がかかり、藩にとっても村々にとっても負担が大きかった。それにもかかわらず明治初期の旧沼田藩領には刎橋が17カ所架かっていた（『上野国郡村誌』）。そのうち15カ所は現在の利根郡で、特に利根川の源流域に当たる現みなかみ町域には、道を遮る峡谷が多いために刎橋が10カ所もあった。上越国境の麓に位置する藤原の「夜後（よご）橋」は、20丈（約 60m）の高さに架かった刎橋で、幕末に刊行された『利根川図誌』に紹介された。

負担が大きいいにもかかわらず刎橋が採用された背景には二つの理由が考えられる。一つは領主側の支配貫徹と効率的な領内経営が、代々領主によって優先されたこと。二つ目は山村の多い沼田地域でも、しだいに経済活動や物資の輸送量が増加し、橋の有無が村の文化や経済活動を左右するほどになったことである。

沼田藩領では、真田氏が統治した江戸初期から刎橋が多く架けられており、掛替は藩費で行われた（天和二年「沼田領品々記録」）。記録の上で最も早い時期に見られるのは、片品川に架かった追貝橋（現沼田市利根町）で、慶長五年（1600）の架橋である。上野国と境を接する会津上杉氏に備

えて真田信幸が架橋したと伝えられている。沼田領の南端にあつて利根川に架かる戸鹿野橋（同戸鹿野町）も同じ刎橋で、三国街道に通じる出口として寛文八年（1668）に五代信直によって架けられた。明治三年（1870）までに15回掛け替えられたが、工事は近隣5カ村の農民が召集され、期間は農閑期となる1月から3月までの3カ月間であった。厳寒の中で水につかった工事が行われたのであるが、掛け替えはほとんど村々から願つての工事であった。村々にとつても橋がそれだけ大切だつたことの証であらう。高い技術と総意を結集した刎橋は、峡谷が多い山村の文化と言える。

おわりに

海の上にも橋が架かる現代、科学技術の進歩によつて私たちは様々な願いをかなえてきた。しかし幸福になつたと確信を持つて言えるのだろうか。橋は高くトンネルはますます深くなり、その上とつてもなく長くなつた。巨大地震が心配されながらリスクは拡大するばかりである。地球上に暮らす人間としての分相応を、歴史から再認識すべきなのではなからうか。人間も自然の一部なのだから。

平成25年4月29日 於 2号館211教室