

「はし」の文化

中 林 幸 夫

（会員・佐伯市長島町）

昔、

箱根八里は馬でも越すが越すに越されぬ大井川と云われた時代があった。

今年の二月、佐伯から一〇号線を南下して宇目のサカセ地藏にお参りした。

行く道の両側には白梅紅梅が花を咲かせて、満開の花がぼんぼりのように並び、甘い香りを漂わせて、田舎の春ののどかさを満喫させてくれた。そこで下手な俳句でも思っであれこれ考えていたら、

宇目の里 梅の香におう 梅日和
と口に出た。

自分でも馬鹿ばかしく思えたが、宇目と梅の同じ読み言葉が続くことに日本語の不思議さを感じ、そこには発想の理由があるのではないかと思えた。

「宇目」の名の起こりは、昔、梅がいっぱい咲いていたからではなからうか等々。

地藏尊からの帰り一〇号線に出る途中、宇目町の千東の交差点の標識に本匠行きの標示があったので、一〇号線に平行して道があるくらいに思っ行ってみると、県道五四七号線の標識があり、舗装された二車線の道路が続いていた。それなのに車の通行は全く無く、道は山の間をうまく縫うように曲がり曲がって本匠村の虫月にたどりついた。

そこは、小半（おながら）鍾乳洞から上流約六キロ辺の随分深い山中で、因尾の集落があった。

この道は県道にはなっているが、多分昔の人が獣みちの時代から歩いた道ではなからうか。それというのは、この道はうまく山間を縫って川の上を通っていないことである。

現在は川があれば橋、山があればトンネルを通して道を作るが、昔は橋やトンネルを作ることは大変なことで道のルートが発想にはなかったと思える。江戸時代さえ「越すに越されぬ大井川」と云われ、川を越すには川越人足の肩車、輦台（れんだい）、馬越等によらなければ

ばならず、これとて雨で増水するとどうすることもできず、川を渡ることは大変なことであった。

さて、川を渡るというと、私達は直ぐに「橋」を思い出す。

「はし」、橋・端・箸、いずれも同じ読み方の言葉である。

「川の両端から箸を渡すように、丸太二本の橋が架かっている」

と文章を作ってみると、何か「はし」に共通する発想の起こりの理由があるように感じる（橋と端は辞書に同根語と書かれている）。

はしの言葉の出来た年代を考えると、

端

箸

橋

の順のように思える。

漢字は中国で出来たもので、日本人が同意語のものにうまく当てはめていたのだが、読み方は日本人の言葉の発想である。多分、箸が出来たのは、人が煮炊きを始めた弥生時代前後で、「橋」と呼ばれるようなものが日

本に出来たのは、一〇世紀以後ではなからうか。

「橋」には「仲介」の意味もあり、男女間の橋渡しの意味もあるとか。また、英語では「ブリッチ」と呼ばれブリッチには船の船橋（左舷から右舷に架かる）の意味もある。そのために昔の道は、

人が川の中を歩いて渡れるか

川に石を並べてその上を跳んで渡れるか

丸太を両岸に架けて渡れるか

くらいの川幅の位置をつないでいる。

丸太を両岸に架けるとすれば、川幅はせいぜい二〇メートルぐらいである。川に舟の渡しが出来たのは後世で番匠川池田・長瀬津留間に渡し舟が往来していたのは、昭和の初期まではっきりしている。

私の知り合いの老人と弥生町の床木に行ったとき、造り酒屋の倉を見ていて、ここの酒屋の古い家を買ひ、解体して船で鶴見町まで運び、建てた話を聞いたことがある。運んだのは明治か大正の頃であるが、その頃、弥生の床木川から番匠川、そして海へと舟の往来が可能であったことになり、川には堰や橋はなかったことになる。

書物によれば、大阪方面に送る穀物・木炭等を集荷するため団平船が堅田川・木立川・因尾川・番匠川を漕ぎ上り、青山・黒沢・大越・因尾からお作事の浜、船頭町辺りまで往来していたとある。このような事実から考えると、番匠川には橋らしいものはなかったことになる。

近辺の橋の記録を調べると、

宝永三年（一六三八） 本町出切榊形土橋できる。

年不詳 佐伯藩内天領絵図（佐伯史談一五九号参照）

の水無・出羽間に山崎橋あり。

文久元年（一八六一） 太平橋架設。

明治四年（一八七一） 作成の佐伯の地図に万年橋・

諸木橋・太平橋あり。

明治一六年（一八八三） 久部岡の内田善太郎、私財を

投じて池舟橋をかける。

明治二六年（一八九三） 番匠川増水、池舟橋流失。

明治三二年（一八九八） 中野村因尾川の上流につり橋

架設。

とある。

橋一本によって、その地域が大きく変わり、繁栄することをお大阪商人は早く知り、八百八橋といわれるように

多くの橋の架設に多大の私財を投じ、町の繁栄を築いた。

最近の高速道路や新幹線は、陸上の平地の上にも橋脚を立て、橋によって結ばれている。橋は近世の発展の大きな根源をなしている。佐伯と南郡の交通体系を大きく変えたと思われる佐伯大橋のたもとに「建設に関する由来」の碑でもあればと思ったりする。

外国では、橋の発達は早く、フランスでは西暦紀元前一四年から存在していたとの記録がある。

外国の橋は、流れの緩やかな両岸をつなぐため、永久的なものとして「石」で造られていたが、日本は、大雨が降れば流されるとの考えから「木」で造られていた。九州には、長崎の眼鏡橋のように石造のものも少しはある。

橋は大別すると、石橋（いわはし）（川の中に石を並べる）、岩橋・潜り橋・丸木橋・板橋・打橋・八つ橋・土橋・舟橋・浮橋・流れ橋・掛合橋・桁橋（大鼓橋・玉橋・反橋（そるはし）・高欄橋）・屋形橋・鞘橋・舷橋（ひじきばし）・刎橋（はねばし）・階段橋・回転橋・吊橋・かずら橋・籠渡し（野猿）・石組橋（眼鏡橋・通

潤橋)・鉄橋・コンクリート橋等となり、随所に力学の応用が見られる。

佐伯の現在の橋の記録

海軍橋(海運橋) 昭和一〇年

佐伯大橋 昭和三〇年 二六三・五メートル

長瀬橋 昭和三二年 二四〇メートル

住吉橋 昭和三七年

稲垣橋 昭和三八年

樫野橋 昭和四〇年 平成四年架け替え

御作事橋 昭和四七年

これらの橋は、大昔からあったように錯覚させる。

橋のない時代の道は、川を避けて通っており、津久見から弥生までは、彦岳と尺間山の間の竹越峠、または鏡峠を歩いて越える道だけだったと記録があるが、現在は県道として車で通れる。

海崎・床木間(県道六〇五、床木・海崎停車場線)と

堅田・大越・直川間(県道六〇三、赤木吹原佐伯線)

を歩いてみると、橋はあっても二〇メートル以下で、昔

は丸太橋でつないでいたように思われる。

川岸を歩いて行くと堅田川から番匠川に変わる境界に

は建設省が標識を立てていることを知った。

昔、橋は関所として重要な役割を果たし、往來の便宜を図ったが、橋によって貢納が厳しくなったとして橋を焼く者が現われ、橋を守るための番小屋が作られていたとの記録もある。

古代の道は、遠近の計算はなく、人と獣が通れる所を通るという自然な考えだけで作られた。武者小路実篤先生は「この道より行く道なし」と書かれた。急がば回れの道もいい。人生計算づくでは何故かさみしい。

最近、人間に橋渡し(仲人)をする人が少なくなったために、若者が結婚できずに困っている。橋がなければ渡れない。粋な恋の葛橋を若者に架けてあげたい。何故か、通信手段が発達していくのに人と人とのコミュニケーションが不足していく。手段が発達しても、心や情けが通じない社会はつまらない。

梅の香や この山みちの 今むかし



雑感追記

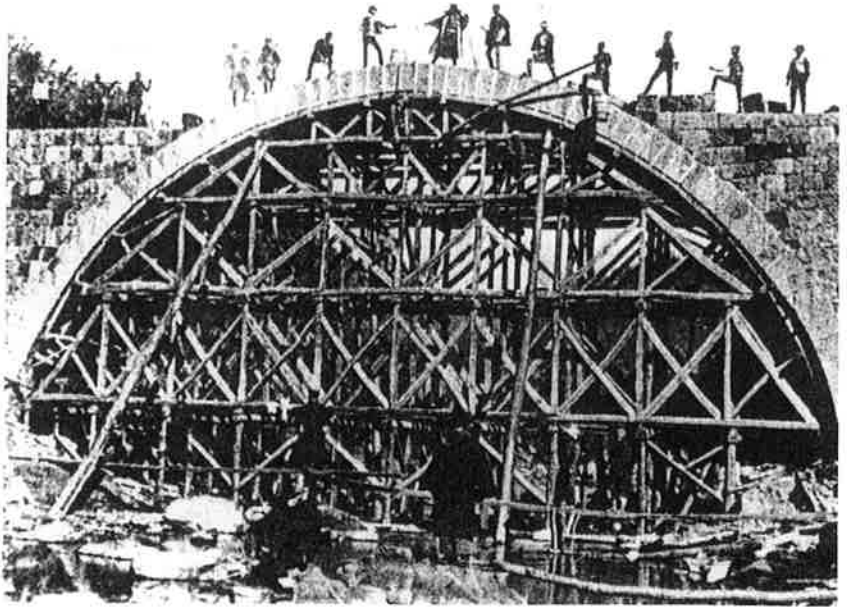
橋を調べていたら、そこには川があることを知りました。

人と人の間、夫婦の間、親子の間にも溝や川があります。川には良い橋を架けることが必要です。安心して信じて渡れるコミュニケーションの橋が必要です。それが言いたくて本稿を書きました。文化は手段でなく心がなくてはなりません。

佐伯市内の橋を地図で調べていたら、橋と名のつくものが七〇以上、川と名のつくものが三〇以上あるのに驚きました。以前の常盤橋は、佐伯に出来たはじめてのトラス橋で、大工の清田棟梁が架けたと本に書いてあります。清田先生の御父様でしょうか。

宇目町小野市に田代橋という昔の石造橋があることも知りました。そこで、念のために現地に行った処、現在の田代橋の上流にありましたが、川底に崩壊寸前の姿をさらしていました。

この橋は、明治時代に大分と宮崎をつなぐため、石で造られたもので、難工事のようでした。記念碑には、明治四一年完成



石工 大分郡吉野村 池田庄三郎

北海部郡海辺村 平川千代蔵

と書かれています。このまま放置して崩壊させるのは先人を思うと申し訳ない気がしました。

崩壊を待つは悲しき田代橋 桜つらつら建立の碑に

田代橋

この付近の人達は車橋とよんでいる。田代部落は小野市の南約五キロ、交通不便な所で、明治の初め頃より架橋に付いて幾毎も話合もたれたが実現せず不便をしのんでいた。明治四〇年、村の補助金六〇〇円と寄付金により完成した。この写真は完成間近い田代橋工事中撮影したものである。職人達の服装・門板を支えるトラス構造、大量の石材を支える強大な力を發揮する原理の考案など貴重な写真である。(前ページ左)。

写真説明

前ページ右 平成四年三月現在の旧田代橋

次ページ上段 新田代橋

下段 建立記念碑

