

第三編

一、橋名とその緣由

橋名十二種に
及ぶ

吉川廣嘉公創建に係る此の五連の橋を錦帶橋と呼ぶ。その名稱の適切な表現について何人も異議を挾んでいるものはないであろう。然しこの錦帶橋の名は創建当初より斯く命名されたものではなく、永年の間にいつしか「錦帶」と呼稱され正式化されてしまつた訳である。従つて当初に於ては或はその形態を捉え、各種各様の名稱が冠せられ、その數凡そ十二に達している。恐らく一橋に対しかくも多數の名稱の附せられたことは此の橋を除き他に類例を見ないと云つても過言ではない。

曰く大橋、横山渡橋、岩国橋、凌雲橋、帶雲橋、五虹橋、五龍（柳）橋、龍雲橋、青海波橋、算盤橋（揃盤又は十露盤とも書く）凸凹橋、錦帶橋等である。

古記録中橋名に関する部分を繙くに

藩政時代の御用所日記、橋廻記、岩邑年代記等には単に「橋」、「大橋」又は「横山渡橋」と記している。

創建後四十年頃著述された巖邑志には「唯虹の天に架するが如く龍の雲を凌に似たり。異朝の人此の美景を賞して錦帶と号す又凌雲橋、凸凹橋とも云へり」とし

岩邑若干集に於ては「岩国（邑）橋は高さ十三間、幅三間長さ百二十五間あり。此の橋は昔源助橋とて柱橋なりしを廣嘉公の時云々」、又此の橋を錦帶橋、凌雲橋、帶雲橋、五虹橋、五龍橋、龍雲橋などと歌人詩客は吟じている。又青海橋、揃盤橋（裏の馬鞍を見て名付けたるものか）という」とあり。

更に巖国沿革史を見るに「此の歲（延寶二年のこと）十月十五日（二十五日の誤か）造作竣工す、橋名を選び初は凌雲橋、龍雲橋、凸凹橋などの稱あり。皆佳名ならず、ついに錦帶橋の名に定まる。一名算盤（十露盤）橋（橋腹の鞍木、算盤の露珠に似たり）又は五龍橋とも云う。皆里俗呼ぶ所なり」と書いている。

岩国橋、横山
渡橋、大橋

凌雲、帶雲、
五虹、五龍、
龍雲
青海波橋

算盤橋

抑吉川廣家公在世中此の地に架設せられた木橋を源助橋（名称の出所不詳）と呼んだことは岩邑細密録の記するところであり又前掲岩邑若干集にも述べている通りであるが、その後架設された橋を岩国橋、横山渡橋或は大橋と呼んでいた。錦帶橋が創建せられた後に於ても、格別橋名が確定していなかつた為御用所日記や岩邑年代記等は往時の儘の名稱を踏襲していたものと思われる。何故に名稱が特定されなかつたか。当時此の橋は吉川藩の私有物的存在であり又藩内に大橋といえ他に之に類する橋はなく特に名稱を附して區別する必要がなかつたからでもあるが、戦略上当初は餘り世に知悉さるゝことを好まなかつたことに起因するとも考えられる。

凌雲、帶雲、五虹、五龍、龍雲の各名稱は岩邑志にも云う如く虹の天に架するが如く龍の雲を凌ぐに似た實相を各自各様に斯うした名稱により表現したものと云い得る。青海波橋、又は青海波橋の由來については巖国沿革史に「延寶元年創建後橋の彎曲甚だしく往來不便なるにより橋と橋との間に板を敷き渡した。その形が海波に似ているが故に一時青海波橋の稱あり」との旨を述べているが、此の事實を裏書きするものに岩邑年代記がある。同年代記の延寶二年復旧工事に関す記事に「此度より橋は一刎ねづつに相成」と特に注釈を附しているところより察するに、矢張り当初は彎曲した橋の通行に慣れず階段の上下が不便であり、転倒する等のこともあつて冬季板を橋間に敷渡したことがありしものと想像せらる。

算盤橋の名稱が橋腹の「鞍木」に出たものであることは岩国若干集、巖国沿革史に指摘しているところであるが、之については異説がある。即ち此の名稱の緣由は、橋腹鞍木の形狀より來つたものではなく、創建当時橋脚用石材運搬に多數の人を繰り出して見たが、余りに石が大きくて引くに引かれないものがあり、その当時の艱苦を「引くに引かれぬ婦一倍の一」という珠算用語を以て表現したことに始まるというのである。いづれが眞実か断定を下すに足る資料もないようであるが、橋腹の鞍木が算盤の珠に似ているところから此の名ありとするのが常識である。「汽笛一声新橋を」に始まる鉄道唱歌山陽の巻には「岩国川の水上に、懸かれる橋は算盤の珠を並べし如くにて、錦帶橋と名づけたる」と岩国と此の橋を廣く世に紹介しているが、橋の形態が算盤珠に似ているからの名稱とする方が聞く人をして首肯せしむるに価するものと思う。

錦帶橋

之等の名称は創建後間もなく或は暫時にして存在するに至つたとは云え、いづれも里俗の呼称であり、詩歌での賞詞に過ぎなかつたが、獨り「錦帶橋」の名は最も廣く世に伝えられ、安永年間頃（西歷一、七七二——一、七八〇年）には代表的な名稱として確乎不動の地位を獲得し、明治維新後は公式の橋名となり今日に及んだのである。

錦帶橋の名称は何に起縁するか。永田新之允氏著「錦帶橋史」に於ては錦帶の名は漢詩より來ていたのではないかと、種々その見解を述べて居り、錦帶橋碑文（藩政末期に於ける隨一の學者玉乃九華筆）によれば「錦帶橋は錦水に帶たるを以てなり」と簡記している。「錦帶橋」の名は果して何処から出たか、そしてその名称はいつの頃誰によつて附けられたか、全く謎である。然しその謎に蔽われ乍ら錦帶橋の名は錦川の帶として麗容を誇る五連の橋と共に永遠に存續することであらう。

土橋

「註」錦帶橋の左右柱橋は古來俗に「土橋」と呼称せらる。巖国沿革史に依れば「此の橋は或説に芝士を以て上を覆う、故に後世土橋の称あり」としているが、その出処は不明である。「土橋」なる名称は何れの古文書、古記録にも発見することが出来ない。

元來丸木橋式の橋面に土を覆う事例は多々あるけれ共錦帶橋の場合の如く完全な橋面を造作し然かも檜等の良材を使用せる橋板上に土を覆うが如きは却つて橋を短命に導くものであつて何等納得し得る根據はあり得ない。従つて此の「土橋」なる名称は、創建以前架設せられていた土橋と錦帶橋の左右柱橋とは橋杭のある点が共通しているところから、中央のアーチ型橋と柱橋とを簡明に區別する爲殊更に柱橋を昔の「土橋」に譬へ呼稱したことに起因するかに思われる。

二、錦帶橋にまつわる傳説と俗説

二、錦帶橋にまつわる傳説と俗説

錦帶橋の名が世に顯われるに従い、之に絡まる幾多の傳説、俗説も生れて來た。そこには眞實あり、錯誤あり、誇張あり、又捏造あり、首肯に価するものもあれば、噴飯笑止に堪えないものもある。

一、武勇伝二題

1. 中山新三郎錦帶橋畔の仇討

中山新三郎は現在の青森県弘前の藩士であるが、父の仇赤松角左エ門が岩国藩の劔道指南番を勤めていることを聞き寛永七年（西歴一、六三〇年）遙々周防岩国に乗り込み、藩主の許可を受け、柳生十兵衛の助太刀によつて錦帶橋畔に於て目出たく仇討本懐を遂げたと云うのである。講談にも良く出てくる誠に勇壯な物語ではあるが、之は飽く迄物語に止まり、史実に基くものではないように思われる。

寛永七年といへば藩主は吉川広正公（広家の子）であるが、当時赤松姓を名乗る指南番や劔士の記録されるものなく假りに偽名を名乗つていたとしても之に類する史料は全然発見されず又口説すら耳にしない。しかのみならず寛永七年は錦帶橋の架設せられた延寶元年（西歴一、六七三年）より四十三年前のことで、同橋は未だ存在しなかつたのである。

2. 巖流橋畔にて燕返しの劔法修得のこと

吉川英治著「宮本武蔵」、講談さては古老の口傳等を綜合すると慶長十七年巖流島に於て二刀流の達人宮本武蔵と華々しい一騎討ちを演じ、一敗地に塗れた劔豪佐々木小次郎（当初岸柳後巖流と稱す）は、周防岩国の産で早くより武道に志し、修業の為諸国を巡歴していたが、母死去の為国に歸えつた。然しその後も一日として練磨を怠ることなく、母の亡くなる折渡して呉れた傳來の家宝長光（一名物干竿という）の刀を持つて錦帶橋畔に出て燕を斬り、柳を切り、獨り工夫を懲して遂に「燕返しの術」を編み出したものといわれている。

平和百科大辭典によると佐々木巖流は新潟の産であるとも、毛利藩のものであるとも云われ、久三郎と称したこともある由、又下関図書館の調査によれば佐々木小次郎が巖流島で宮本武蔵の一撃に斃れたのは慶長十七年旧曆四月十二日（西歴一、六二一年、新曆五月二十四日）である。

慶長十七年といへば錦帶橋創建より六十一年前であり、先づ錦帶橋は架設されていなかったと見るべきである。巖流が何時の頃岩国に在住し、燕返しの劔法を修得したか史料皆無の為今は知る由もないが、慶長六年以降であれば吉川広家既に岩国に移封され錦川に渡橋も存在したことであらうし、当時から川岸に柳もあつたであらうことは

巖流の名は岩
国に縁由する
か

巖流ゆかりの
柳

人柱説

人柱有無の調
査

安永年間に著述せられた「玖珂郡志」にも「錦帯橋畔に古柳二十四本あり云々」とあるを見ても想像し得るところである。依是觀是ば宮本武藏との一戦により名をなしたとはいえ、それ迄は無名の一劍士に過ぎない巖流が、錦帯橋畔に出て修鍊せることは事実でないとしても渡橋々畔で燕を追ひ、柳を稽古台にして練磨を続けた位のこととはあつたかも知れない。

殊に当初は岸柳と称し、後巖流と改めているけれども、岸柳は「橋畔の柳」、巖流は「巖邑に見る錦川の清流」に通ずるものがあり、記録こそないが、佐々木小次郎は岩国に在住したことあるやに推察せられるのである。

小説「宮本武藏」の著者吉川英治氏は、かつて岩国に來遊し、錦帯橋と巖流との關係も調査し、その当時錦帯橋の架設せられていなかったことも充分承知していたという。（前岩国市長永田新之允氏談）それにも拘わらず敢えて佐々木巖流の生国を岩国とし、錦帯橋を背景に引出したということは、それによつて小説により多くの興趣を注入せんとする著者の商策に基づくところもあるであろうが、前述の如き見解から巖流の在住地を岩国とすることが、最も適切であるとの著者独得の想定に因るものとも思料せらるゝのである。

佐々木巖流が岩国に在住し劍法の修練に怠りなかつたかどうか、その真疑はとに角、これ迄に著名となつた傳説を世に紹介し觀光客の旅情を慰めるよすがにもと、昭和二十八年五月四日錦帯橋再建を機に岩国市及同保勝會の名に於て橋畔に「巖流ゆかりの柳」が設置された。地下に眠る劍豪巖流或は微苦笑を禁じ得ざるものあるやも知れず

二、橋脚人柱説

建造物の安泰を祈る為生ける人をその基礎に埋め、神への犠牲に供するといわれる人柱は殉死と共に吾国古代の社会的悲劇であつて今だに小説や講談の好材となつてゐる。錦帯橋の橋脚にもその人柱が鎮座していると、いつの頃からか云い伝えられ、一部の人は之を事実と信じていた。過去の橋梁は屢々洪水の為に流失の厄に遭遇している關係上如何なる手段を講じても此の橋だけは流すまいとする強い希望はあつたであろうが、殉死が埴輪となり、人柱が人形柱にかわつた創建当時、況んや名君と稱せらるゝ広嘉公の時代に於て斯かる慘忍非道の行事のあり得ないことは論なきところである。史料なき為詳細不明であるが或は人形柱位は埋めてあるやも知れずとの予想のもとに今回の再建

工事（旧橋脚取除作業）に当つては細密慎重な調査を行つたが人柱は勿論のこと人形柱の痕跡をも発見することが出来ず、わづかに第二橋脚から人形類似の木片一個を拾得したに過ぎなかつた。

此の木片が人柱の身代りとして埋められた木人形ではないかとの見解を持つ人もあつたが、人形としては餘りに態様整わず、又他の橋脚に於ては全然発掘されなかつたところから見ると、此の木人形説は稍穿ち過ぎた觀察であると云うの外は無い。

人柱の伝説が覆えつたことは此の傳説を眞実であると盲信していた人々及探索に緊張していた一部工事關係者をして失望落膽せしめわしたたが、一面には却つて広嘉公の善政を實証し、錦帶橋創建の奥床しさが一入偲ばれて愉悦を感じずにはいられない。

三、架橋の祕法一子相伝説

錦帶橋は創建以來今日迄屢々架換を行い保存して來たのであるが、その架橋技術には祕法があり、然かもその技術は郷土建築業者の一子相伝により、他郷の者をして之に加わることが許されないのが伝説となつていと云われている。果して架橋技術に祕法があり、一子相伝は事實であらうか。

1. 架橋祕法の存否

錦帶橋の構造は特殊のものではあるが、型板によつて用材は切組まれ、設計通りの組立を行うのであるから、そこに絶対的祕法はあり得ない訳である。然しながら若し「人に知らしむることを欲しない技術上の要領」を祕法と解するならば錦帶橋の架橋にも祕法ありといふ得ると思うのである。而してその重点は 1. 拱橋曲線構成の爲の用材切組と 2. 棟合せを中心とする拱肋組立に在るといふことが出来る。

過去に於ける錦帶橋の橋脚相互の間隔（径間）は均しかるべきであり乍ら事實は相當の誤差があり、此の異つた径間に同一の曲線を描く橋体を構成する爲には各径間に共通の型板を基準として切組んだ部材のみを以て組立て架渡す訳には行かない。然るに型板は三径間共通のものがあつたのみで、各橋別のものが具備されているのではないから、自然各橋別に部材の切組に工夫をし径間長は異つても設計上与えられた曲線は同一ならしめねばならない。そ

ここに所謂祕法があるのである。然しながら此の点は今回の再建に際し径間長は全く同一となつた為將來の架換時には余り重要視される必要はなくなつた。誰橋脚の高さを異にする二橋脚間に架渡す第二橋及第四橋部材の一部を所定の寸法通り伸縮して切組む程度の操作を必要とするに過ぎない。

水平木、中心線を基準として折角組立てゝ來た拱肋も此の棟合せ（大棟木と両側刎出桁との結接）の巧拙如何によつて拱橋橋体の曲線に狂いを生ずる。従つて兩側よりの桁の組立が進み中央に於て双方の桁に此の大棟木を嵌込む頃ともなれば棟梁連は極度に緊張して來るのである。要は大棟木の嵌込み部寸法を幾許とするか、問題なのであつて、之が為には桁の刎出並に部材相互の接合及締付具合、用材の乾燥度、大棟木嵌込施工時の氣溫、湿度等を慎重に研討して決定する。此の嵌込み寸法の決定に當つては棟梁連のみを以て祕密裡に協議し、決して他の人を近づけない。全く劇的シーンといつてよい。

2. 一子相傳の真相

藩政時代に於ては既述せる如く架換及敷換工事の都度奉行以下の当事者が任命され各業務を擔任したのであるが、殊に架橋の監督指導の任にある棟梁役、橋棟梁役、添棟梁役には大屋、佐伯、長谷川、原の四家のいづれかより就任し、実際の加工、組立に携わる大工も岩国に在住する父子、兄弟、師弟相繼ぎ參劃出仕していることは、吉川藩当時の各種日記類、工事毎に作成した十數枚の構造圖（之等圖書は現在岩国徴古館に保存す）等によつて明確である。唯兒玉九郎右エ門と之等後年の擔任者との關係を詳示した資料なきを遺憾とす。

明治以降施工者は岩国町となり、工事の責任は監督者よりも工事請負人たる大工（棟梁）に移行した。而してその請負人は藩政時代最後の工事である明治三年第三橋の架換に下棟梁、大工世話人として活躍した人々の流れを酌み所謂祕法の傳授を得ている人達である。即ち明治二十八年、大正七、八年の架換工事は明治三年の架換工事に關係した中沢茂八、及その子中次郎より架橋祕術の傳授を受けた富永忠吉の請負、昭和三、四年昭和八、九年の架換工事は前記架換に參劃して祕法を修得した星出滝槌、藤本清次の請負、今回の再建工事に於ける請負人は前二回の工事に參加し且富永忠吉より祕法を繼承した片倉寅吉、篠原經一等により組成された架設協同組合であつた。

尙橋脚石垣の修築、架換時に隔石の築換へに当る穴生（石工）役は藩政時代を通じ殆んど湯淺七右エ門の子孫之に關係し、金具類は今日迄市内鍛冶屋町（現在本町三丁目）に店舗を有し先祖より代々鍛冶を職とする數家を中心として製作加工を行つて來た。

以上に依り過去に於ける錦帶橋は限られた人々の子孫又はその子弟が相繼いで施工し以て維持保存されて來たことを充分実証し得ると思うのであるが、この事實は譬へ血縁相繼がなくとも立派な一子相伝として認むるに何人も異存がないのではあるまいか。

四、橋体崩落の祕法存在説

吉川廣家は戰略を考へ東西北に川を廻らした城山を選んで堅塞横山城を築き、広嘉公は交通の利便を慮り錦帶橋を建造したが、その錦帶橋は実は一朝有事の際は之によつて敵の進攻を防止する戦術上の一手段とした。之が為此の橋は拱肋の一部材（鞍木なりとも云う）を取外せば橋体は忽ち分解崩落する仕組みになつてゐると云うのである。此の俗説は古くより郷土にも傳わり、相当廣く多くの人々にも信じられていたと聞く。

元來木橋であるから手段を選ばなければ橋体を崩落せしむることも敢えて難事とは言えない。然し敵前に於て一部材を取外すことによつて瞬時にして橋体を崩潰せしむると云うことは此の橋の構造を真に知るものゝ不可解とするところであると思う。

創建者広嘉公の時代は徳川の治政既に定まり、一部に不穩分子の潜在ありとするも天下は泰平の波に乗つていた。明敏な広嘉公此處に着目してゐない筈もなく又假りに治にいて乱を忘れざる深慮ありと雖も、その人格、その治績より見て公に錦帶橋を防禦的築造物たらしむる企図ありしとは到底夢想だになし得ないところであらう。

唯當時は各藩共猶鎖国思想に強く支配された時代であり、交通嚴制の折でもあつたから、建造技術の内容を知るによしなき藩民、外客には異様な外觀を覗いたのみで各種の揣摩憶測をし、或種の疑惑を抱かしめたことは當然あり得たであらうし又延寶二年及昭和二十五年の流失に見る如く一橋の崩落は全拱橋の流失を誘致する起橋（桁受）部の仕法が歪曲誇張されて以上の俗説を生むに至つたかに思考されるのである。

横山城を破却し錦帯橋を存置したとの俗説

五、横山城を破却してこそ錦帯橋は存置し得たとする説

「岩国藩は横山城（岩国城）と錦帯橋とを持ち防衛上の堅固を誇りとしていたものであるが、それが、徳川幕府の忌諱に觸れ、城か橋かいづれかを破壊せよとの厳命に接した為藩主腦は心を痛めた結果、將來の為を思い錦帯橋を残置するという賢明な策を採つた」と云う俗説が郷土の一部に伝わっている。然し此の説は全く事実と相違する。

吉川広家公が岩国に移封せられ、慶長七年横山城建設の工を起し同十三年（西歴一、六〇八年）竣成を見たが、居城僅か七年にして元和元年（西歴一、六一五年）徳川方より一国一城の制（各藩の勢力を減殺する目的に出づ）布かれ毛利藩は萩城のみを残して他の城郭は破却することになり、毛利の親藩たる吉川氏の築く横山城の終焉とはなつた。従つて広嘉公の時代には既に横山城は趾を止むるに過ぎず然かも錦帯橋はそれより五十八年後の延寶元年に完成しているのであるから城か、橋かの問題が生ずることはあり得なかつた訳である。

「註」城山々頂に築かれた城を現今では岩国城（趾）と稱しているが、築城當時は之を横山城と名づく。横山城破却後相当の年月を経その山麓（現在の吉香公園）にあつた藩主の居館を岩国城と稱す。吉香公園に現存する石垣、濠、金雲閣等はその居館の名残りである。

三、錦帯橋交通概史

三、錦帯橋交通概史

交通機關の發達した今日に於ては錦帯橋の交通上占める地位は差して重要なものではない。然し人肩馬背をたよりとした往昔には通行に不便な此の橋もその利用価値は決して忽がせにし得ないものがあつた。殊に横山を治政の城府とする吉川藩及一般領民にとつては政治、經濟、戰略上樞要な交通路であつたことは否定し得べくもない。更にその構造の特異性から生ずる諸種の交通制限等もあつて、二百八十年に亘る同橋の交通史は誠に異色あり且興味あるものとされているので茲にその梗概を記述して見たいと思う。

架設以前の状況

一、錦帯桥架設以前の状況

吉川広家移封前の岩国（巖邑）は錦川の所謂デルタ地帯で人煙稀れな僻境であり、横山の地には大内弘幸建立の永興

源助橋

寺が存在した程度に過ぎないから、錦川を挟んだ両側の交通は殆んどなく況んや交通施設として渡船、橋梁の設けられることもなかつた。

慶長五年広家居城を横山に定め、城内、城下の整備、河川の改修等岩国の開発に着手して以來は錦川の交通漸く旺んとなり、之に対応して横山錦見間に渡船を常置し後に橋梁（源助橋）を架設するに至つた。勿論当時の橋梁は芝橋、土橋に類する貧弱なものであつたから出水の都度流失し錦帶橋架設迄の數十年間は渡船と架橋のシーソー・ゲームに終始した感がある。

横山渡橋

廣家の子廣正の世（明暦三年八月三日）從來に見られない立派な橋が設けられ盛大な渡初も行われた。人呼んで之を横山渡橋という。然し架橋後も正月等の往来激しき場合は町役に於て増舟し依然渡船を置いたというのであるから此の橋も大した規模のものでないことは容易に想像し得るところである。

巖国沿革史によれば広嘉公の御世に至り御法要の爲俄かに往來繁くなるとし渡船のみでは不便なところから急に假橋（しだ橋）を架設したものゝ、欄干もない粗末なものであつた。仍てその後に至り強固な本橋を架設し「大橋」と呼稱したが之も永続しなかつたという。

大橋

此の横山、錦見間の渡船、架橋は吉川藩の直営とし寛永年間には渡守は二人扶持、切米八石を貰い七ヶ條の掟書を遵守しつゝ渡船に従事したことが記録に見られる。橋梁にも渡船の場合同様橋守をおき通行人の監視、施設の保護に任ぜしめたものであつて、特に橋梁の維持保存に留意していたことは、寛永十六年九月十七日普請奉行の宇都宮全之允（正如）、有福次郎左エ門（正貞）から橋守へ達せられた次の申付覺書なるものを見ても推知し得るのである。

覺書

一、横山橋損い候はゞ、多少によらず即時修繕申すべく候事
一、雨の時渡守は残らず罷り出で心遣ひ仕るべく候事

附、橋柱に流れかゝり候もの何にても外し申すべく候事

附、船、筏をかけ、橋損い候はゞ早速相究め、その者に仕直させ申すべく候事

附、橋柱に舟筏一切繋がせ申す間敷く候事

一、河狩の者など橋の下にて火焼せ申す間敷く候事
右の旨堅く渡守共へ申付けらるべく候
以上

如何に維持保存に努めても何分にも川幅廣く然かも急流の爲僅かな、出水にも落橋、流失する。流失するから良い加減な橋を架設して一時を糊塗するに過ぎなかつたが、此の間廣嘉公の腦裏には不落の橋を建設すべき構想が鍊られていた。

二、錦帶橋架設後の交通とその変遷

延寶元年十月三日錦帶橋の往来が開始せられたが当初は拱橋の通行不便につき各、反、り、橋、間、に、板、を、敷、渡、し、一、續、き、と、し、て、いたものである。然し翌延寶二年五月流失後の復旧工事に於ては此の敷渡しを廢し現在通りの通路に改めた。此の復旧工事及その後の架換工事中錦見、横山間の連絡は渡船或は假橋により維持せられた以外にはとに角過去の如く流失毎の交通異変に煩わされることもなく明治二十一年三月臥龍橋架設（但し渡錢を徴收）迄錦帶橋は錦川に於ける唯一の橋梁として地方交通上裨益するところ大なるものがあつた。

明治維新後此の橋の管理は岩國町に移り、後「車馬の通行出来ない、国道橋」として縣の監督下に置かれていたが、大正四年八月臥龍橋の国道となるに及び錦帶橋は町村道（現在市道）に編入されその交通行政上の地位に大きな変化を齎したとは云え、市内交通及觀光路としての価値には何の移變を見ず今日に至つてゐる。

それでは此の橋は他の一般橋同様にいつの時代に於ても自由且無制限に通行し得たかと云うに決して然らず。即ち此の橋の交通については時代により各種各様の制限が設けられ、現在に於ても或種の制限は依然として嚴存している。之等の制限をその觀察如何により數種に分類し説明することも出来るが此処では、その時代の姿を強く反映せしめる意味に於て次の三時代に区分し解説を加えることゝしたい。

交通嚴制時代

1. 交通嚴制時代

錦帶橋創建後藩外旅行者に之が通行を禁止した守則や制札のあつた事例は未だ見聞しないが、橋の兩側取付に橋

守の家が設けられた点よりみても通行人の監視、橋の保護に完璧を期したことは当然である。当時は藩政府としても橋の造作仕法を世に洩らすことを欲しなかつたから旅人の通行は忌避した形跡があり萬谷、乗越、千石原の三ヶ所即ち横山側城内入口には夫々大門を設け衛士番卒を置き平常に於ける橋の通行者は横山居住者及之に用達あるものの又は城内に出入を許された特定のものに限られていたので實際は橋守の設けられたゞけで實質上の交通嚴制を意味することとなり、その実効を收めることも容易であつた訳である。

嚴國沿革史には「藩制中此の造作法諸工人深く祕して世に洩さず、官又許さざるなるなり」と云い、又「旧藩嚴制の際は旅客往来稀なれば天下此の名橋を知るものなし」と述べ此の橋が自由且容易に通行し得なかつたことを知るに足る。

此の嚴制時代がいつ頃迄継続したかは明かにされていないが、享和二年尾張の人菱屋半七なるものゝ著述した筑紫記行中錦帯橋見物の一節に「旅人橋を渡るを許さず」とあるより察するにその当時（西歴一、八〇二年）も猶此の橋の通行は嚴重なる監視のもとに行われて居たものゝようである。

然し何事にも例外はあるものであつて此の嚴制時代に於ても特定の場合には譬へ他国人たりとも通行が許されていた事例がある。吉川藩政府時代錦帯橋をわざ／＼廻つて通行した旅行者のことを記した「橋廻記」によると江戸、京大阪方面と筑紫（九州方面）との間を往来した知名の士又は諸大名等で錦川出水の為川止めとなり己むなく錦帯橋を通過せんと欲する場合或は此の橋を見物せんことを希望し藩政府当局に申入のあつたときは、特別の措置として之を許したものである。然し通行の折は藩より川西又は大内迫附近迄町奉行その他役人衆が案内旁出迎をして粗末なきよう取り計い、決して放任しておくようなことはしなかつたし、見物客は中之反り（第三橋）辺迄案内し良い加減に接待して引返えさしているのも面白い。

「註」藩政時代の山陽道径路は大竹、小瀬峠、関戸、御庄渡、柱野、玖珂を結ぶ山手街道と大竹、室木、岩国錦見、川西の渡、川西、柱野（西氏）、玖珂を結ぶ沖街道の二道があつた。

2. 制限緩和時代

来觀者急増す

夕涼禁止のこと

自由交通時代

制札の設置

名橋保護は通行者の良識に俟つ

然るに世人は泰平に慣れ、文明開化の進むに従い、斯る交通上の制限も次第に緩和せられ、巖国沿革史や錦川志にも指摘する如く「後次第に嚴制も緩和され市人藩許を得て始めて橋図を封外に売り拡むるより橋名世に顯われ、天保十二年頃より急激に來觀者を以つて賑う」ようになった。斯うして觀ると曩に述べた享和に續く文化、文政の頃（今より約百五十年前）には既に制限は緩和されて旅する人も漸く多きを加え、広重の版画、綿絵等も宣伝に大きな役割を演じて錦帯橋の存在は逐次世に紹介され天保時代には相当外来客が橋上を賑わすに至つた模様である。但しその頃に於ても橋上に立入るには誠に遠慮勝ちで、一般見物人は輕装、草履（草履は當時常用され特別に要求された譯ではない）で神妙に一寸立寄るといつた程度のものであつた。況んや橋上に長く立止まるが如きことは許されず、今日の如く浴衣姿で夕涼をするといつたような呑気な所業は以ての外とされていた。

萬延二年（西歷一、八六一年）といえは有名な安政大疑獄の直後で攘夷か開国か世情騒然たる時でもあつたが、その六月には「夜中大橋に涼みの態にて立滞せざるよう觸れ達しあるが、近來段々相滯る人も有之やに相聞き心得違ひのことに候條爾今いよく嚴重に相心得、家來にもよく申し聞かせるべく候事」という御達しが出で、更に六年後の慶応三年七月にも重ねて同様の注意が促されている。

3. 自由交通時代

廢藩後橋の交通は自由となり橋守も廢止された。然し此の橋は道路であると同時に文化財として保護する必要もあるところから、車馬通行禁止、火災及汚毀損の防止に関する制札（山口県及岩国町連名）が永年の間橋の両側に掲出されていた。

尤も荷客を積載した車馬の通行禁止は創建以來堅持された方針であると共に常識でもあつた。従つて今回の再建に當つても名橋防護の目的で何等かの制札を掲出した方が良いとの説もあつたが、斯うしたことは、一切通行者の良識に委ねることが時宜に適するといふ見解から沙汰止みとなつた。

明治二十五年に岩国町は經費の關係から架換工事に着手し得ず然かも橋の腐朽甚だしい爲空輕車、馬の通行も禁止せんとし、山口県当局に手續したが、県当局は荷客を搭載したものは現に通行していないに拘わらず国道筋に於

て空車馬の往来迄禁止しようとするのは適当に非ずとして承認されず實現しなかつた。

是は管理者が自己の都合により通行に制限を加えんとした事例であるが、それとは逆に昭和二十一年には当時岩国に駐留していた進駐軍のジープが此の橋に乘入れ、交通上の制限を無視（というよりも無知というべきか）して强行突破を試み岩国市当局及市民を驚かした。市当局は既に架換期近き橋上に屢々斯うした暴挙が繰り返されては一大事とばかりに、早速交通整理に名を藉り橋の入口中央にボツクスを急設して車輛の乗入を遮断する策にいで、昭和二十五年流失迄存置したものである。

三、交通雑話

1. 槍倒松の由来

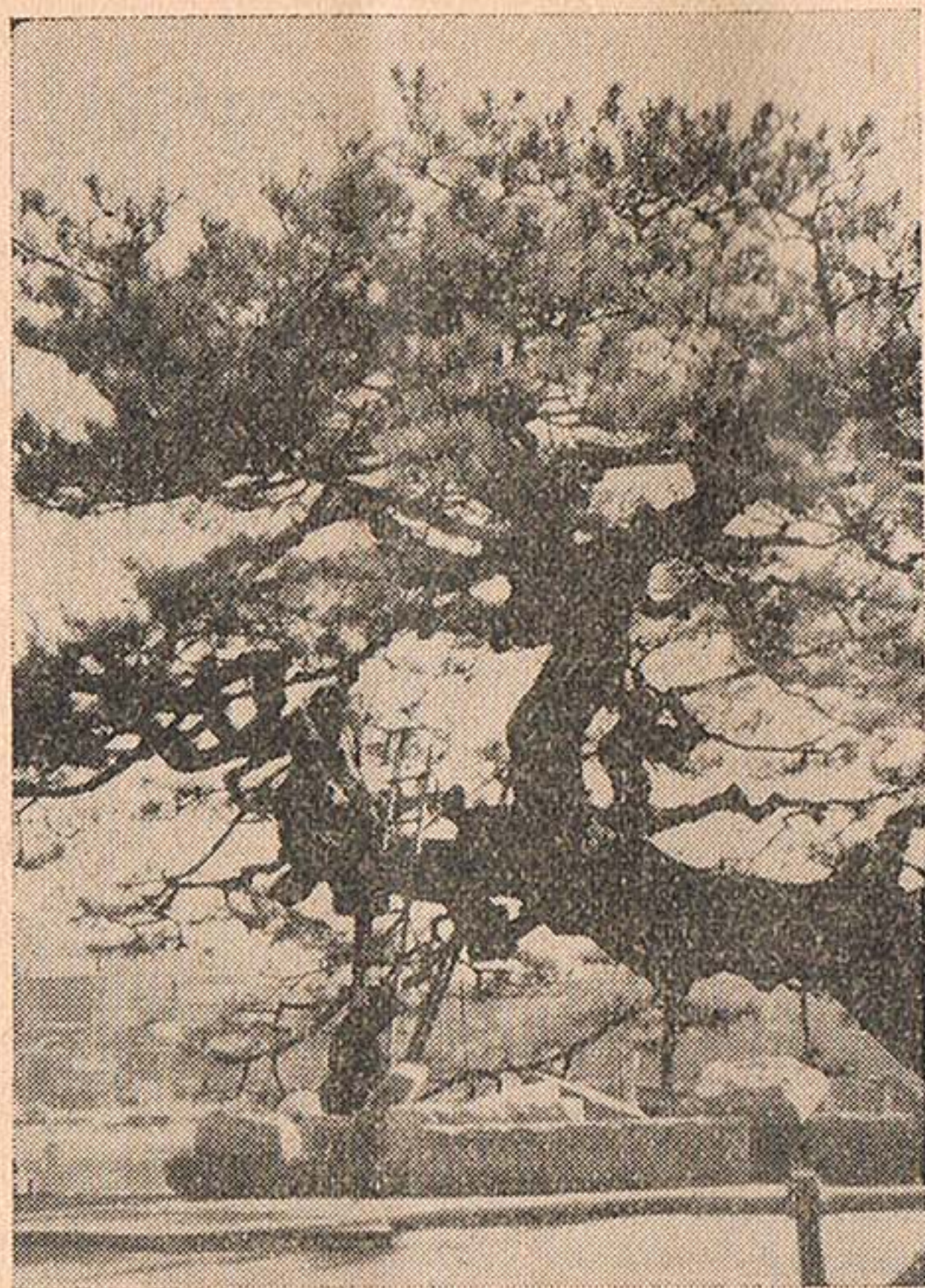
錦帯橋と共に観光客に親しまれ、名橋に一段の精彩を与えていた槍倒松が、橋の再建を待たず、昭和二十七年夏遂に枯死してしまつた。生者必滅とはいえ誠に寂しい気がする。

徳川幕府時代参勤交代等の為山陽道を往來する西国諸大名の行列は屢々此の錦帯橋を通行した。当時岩国藩の衛所は横山側取付（俗稱乗越）にあつたから、行列は当然その前を通過するのであるが、斯かる場合は槍を倒してその藩に敬意を表するを礼とされていたに拘わらず、諸大名中には岩国藩を小藩と輕蔑し槍を倒して通行しないものもある。岩国藩士は之を見て切齒扼腕、何とか槍を倒さしめねばならぬとの意気地から、種々考えた揚句、路上を蔽うにふさわしい、この松を橋畔路辺に植え、否応なしに槍を倒さねば通行し得ないこととし、漸く溜飲を下げたと云い伝えられている。

此の松も昭和二十六年十一月頃より老衰甚だしく且害蟲に侵かされ、約六ヶ月に亘る回生策も効なく遂に舊橋に殉ずるが如くその三百年の歴史を閉ぢたのである。今は臨時に若松を植え老松を偲ぶよすがにしているが、いづれは立派な後継樹も移植されることであらう。

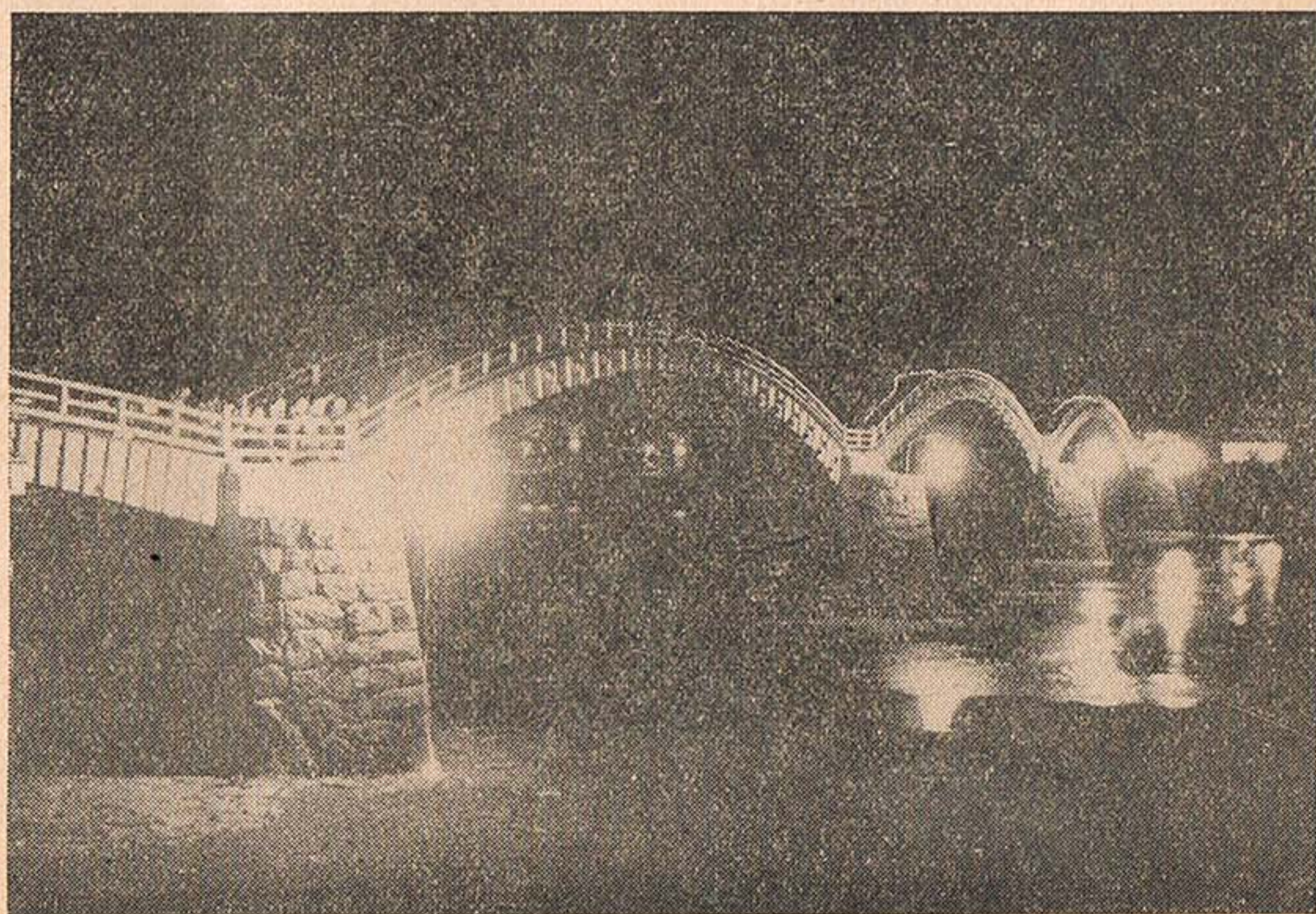
2. 錦帯橋の照明と炬火籠の新設

橋の交通に便するためかつては各橋の中央に電柱を設けて点灯し或は観光客誘致の目的を以て物日等にイルミネ



ありし日の槍倒松

「シン」を装置し賑わしたこともあつた。然し之等は真に錦帯橋にふさわしい情景を醸生するには欠くところあり、最近に於てはそのいづれも行わるゝことなく暗夜の錦帯橋は此の上なき殺風景なものとなつていた。仍て今回の再建を機とし平常通行の爲には兩岸に装備した四個の燈光器を適宜に利用して橋上の照明を行うことにし、又祭典その他特別に人出に賑う際は各橋脚上側突端に近く炬火籠を設置し篝火による照明を行い錦帯橋に獨得の典雅な情趣を添えることになり、昭和二十八年五月三日の完工式当日を期し実施するに至つた。



炬火籠（篝火）照明中の錦帯橋夜景

錦帯橋の夕涼

夕涼の復活

3. 錦帯橋の夕涼

明治に入り橋の自由通行が認めらるゝに至り従来禁制となつていた橋上の夕涼も又自由に行われるようになった。蒸し暑い夏の夜の橋上に於ける夕涼は又格別である。斯くする中にいつしか橋下の錦川原にも数多くの屋台店が点在して「錦帯橋の夕涼」は一時天下一品の称さえあつた。此の屋台店が橋上、橋下に涼を追う群客を呼ぶに至つたのは明治十七年頃よりと云われるが、川原に数十百の赤提燈が涼風にゆらいでいたあの美景と夕涼の味は経験ある人にはなかく忘れ得ない情緒といふ得ると思う。

錦川鵜飼の発 足 交通量

此の屋台店も岩国保勝会が深須方面より二千余の河鹿を求めて橋の上流鳴子岩附近に放ち夕涼客に大いに観賞、否聴賞（？）せしめんとした昭和十三年の夏を頂點として次第に淋れ、長期に亘る戦争の為遂にその姿を消して終つた。終戦後九年を経過し、昭和二十七年六月よりは岩国鵜飼観光會による鵜飼も催されるに至つた今日、懐かし、此の屋台店の未だに復活せず、納涼客を愉します術のないことは何としても物足りぬ感がするのである。

4. 錦帯橋の交通量

現在迄此の橋の交通量について組織的に調査されたことなく従つて的確な資料となるものはない。

一ヶ年交通量 一日平均交通 量

或權威筋の推定に依ると (一) 外來觀光客約百万乃至百五十万人 (一ヶ年以下同じ) (二) 通勤、通學者約三十万人 (三) 催物等の入出約三十五万人 (四) その他約二十万人合計百八十四万乃至二百三十五万人で、交通量としてはその往復延三百五十万乃至四百三十万人 (外來觀光客は九割程度往復するものと見る) となり一日平均交通量は大約一万人といふことになる。

一日最高交通 量

總体的に交通量の最も多いのは春季殊に櫻花爛漫の四月で一ヶ年間交通量の約三分の一を占むることもあるといふ。現在迄に於ける一日交通量の最高記録は昭和二十八年四月十二日の往復延二十万人とされている。当日の入出は十二万人で同年一月十五日の渡初及四月五日の五万乃至七万人を遙かに凌駕している。恐らく最混雑時に於ける橋上の通行人員は六千人に達したとも云われる。事実一時は渡橋に一時間余を費し、臨時の渡船が出現して金拾円也の渡船料を支拂つて往来するものも多數に上つたばかりでなく、欄干外を通行中の中学生一名の第四橋より河中

に墜落するあり、橋上に於て押倒され老婆、幼兒數名の重傷を負うものを出したが幸い死者はなかつた。又迷子十数人を出す外、橋上に散亂する靴、下駄、洋傘、布片は夥だしい數に達し如何に当日の橋上が雑踏し物凄い様相を呈したか想像し得ると思う。

昭和二十八年四月に斯く多數の觀光客を迎えた理由は、錦帯橋流失後二年有余觀光が出来なかつたところへ、渡初式の實況放送、ニュース映画、新聞等により再建の宣傳が徹底した爲で殊に十二日は日曜日、晴天、桜花満開の好條件に恵まれ觀光客が堰を切つて一時に殺倒した結果に基く異例の現象と見るべきであらう。

交通事故

5. 交通事故

前記昭和二十八年四月十二日の負傷事件も勿論交通事故の一つであるが、文政四年九月九日の死傷者多數を出した事件は錦帯橋交通史上空前絶後とも云い得る。

同年九月八、九の両日は椎尾八幡宮三十三年大祭で町内は相当賑わつていた。九日は大明小路より錦帯橋畔に亘り流鏑馬の催しがあるので觀衆は錦見側柱橋（第一橋）上及その附近一帶に黒山の如く詰めかけていた。ところが、その一頭が群衆に驚いてか狂奔、柱橋に駆け上り、之を避けんとする見物人のひしめきに上手の高欄三、四間程が折れ約八、九十人が橋下に溢れ墜ち即死者一名、重傷後死亡七名、その他怪我人多數を出し大騒ぎを演ずる椿事が発生した（岩邑年代記及御用所日記による）

尙是は交通事故とは云えないが、大正五、六年頃川西の或男女が恋愛に陥り、近親の承諾を得られない為前途を悲觀し相共に抱き合い第四橋上より河中に投身自殺をした一寸風変りな心中事件があつた。

振動と負担力

6. 橋の振動と荷重負担力

橋杭を有する柱橋（第一、五橋）は問題なしとするも中央の三拱橋は通行に際し多少動揺するところから、錦帯橋の荷重負担力に或種の不安を抱くものもあり、往々之が話題に上る実例を見る。

今日迄錦帯橋の構造は力学の法則に適い、重力の加わるに従い益々引締る仕組みとなつてゐるから絶対安全であるといわれているが、之を裏付ける科学的実験はかつて行われたことがなかつた。然し今回再建に当り青木、佐藤