

近世の筏にみる「したたかさ」

亀岡 FS 研究員 原田 早苗

上大堰川、上桂川、大堰川、大井川、千歳川、保津川、桂川。川の流れは一つであるが、この川は、流域の人々によってその呼び方は様々である。このうち亀岡フィールドステーションが取り上げている「保津川」は、一般的には亀岡から嵐山までの約16kmの区間を指す。1896年（明治29年）の旧河川法制定以降は行政上の呼称は桂川に統一されるが、それ以前は、行政上では嵐山までの区間を「大堰川」、嵐山から下流を「桂川」と呼んでいる。本報告では、主に近世の嵐山までの区間の川の利用を取り上げることもあり、「大堰川」としよう。大堰川は京都市左京区広河原の山中を源流とし、そこから京都市右京区京北、京都府南丹市日吉町、八木町を経て、亀岡へと流れ、嵐山へと続く全長約108kmの琵琶湖・淀川水系の一級河川である（図1）。



図1 大堰川流域図（原田禎夫氏作成）

本報告では、この大堰川、保津川を事例として、この自然の流れを上手く利用した筏の歴史を振り返り、保津川、大堰川の筏に関わる様々な主体間の対立、協調、調整といった関係性から、「したたか」に生きた筏に関わる人々の姿を探ってみる。

筏の歴史

大堰川、保津川の歴史は、平安京の寺院建築において丹波の材木が保津川を経て、嵯峨まで流されていたことがわかっており、約1200年ということになる（林家・上田 1961）。また、足利尊氏は1342年（康永元年）に天龍寺造営に際して大堰川の筏流しにより大量の材木を運ばせている。また、1583年（天正11年）の大坂城築城では、羽柴秀吉が保津（現亀岡市保津町）の筏士15名に対して、朱印状により諸役を免除し丹波材の流送に集中させ、さらに1586年（天正14年）には保津の筏士10名を増やすことも命じている。また、1588年（天正16年）には上流の宇津（京都市右京区京北大字宇津町）や保津・山本（亀岡市篠町山本）の筏士50名にも材木輸送を命じたほか、世木（南丹市日吉町大字天若）、田原（南丹市日吉町田原）、保津、篠村の筏士65名に飯米を与えた上、筏流しのため召集することを命じている（亀岡市史編さん委員会 2004）。

近世になると、木材需要の急激な増加とともに、一部の木材は山越えによる陸送も行われていたが、そのほとんどは大堰川を利用した筏による輸送が最も重要な流通手段となり、江戸時代末期には年間 60 万本を超す木材が大堰川を通じて京都へと運ばれている。

自然の流れを利用しているとはいえ、保津川の上流である上大堰川は、もともと水量が乏しく、川幅もせまく、突出した岩などもあり、筏流しに適した川ではなかった。そこで、灌漑用水を引くための井堰を利用し、筏を流す際に堰を切り次の堰まで鉄砲水で流す、という方法が採られていた。また、筏による材木輸送が活発となった 1596 年（慶長元年）から浚渫工事が山国・黒田の農民たちの手により始まった。その工事費用は郷割といって村落単位で分担され、その分担額は村高、移出筏数、旧名主の負担などに応じて決められた。のちに下宇津・周山・弓削といった下流や支流の農民も加わり、1753 年（宝暦 3 年）まで行われた。藤田（1973）の分析によると、郷割の中でも旧名主が負担する割合が大きく、費用を多く負担することで、大堰川の利用権を掌握しようとしていた様子がうかがえる。また、下宇津・周山・弓削などは、単に下流、支流に位置していたからではなく、黒田・山国同様に丹波材の移出のために上桂川、大堰川を利用したかったため、浚渫工事に参加したと分析している。

また、浚渫工事以後も、洪水などにより水の流れは常に変わることから、毎年、筏流しが始まる前に川作（かわさく）と呼ばれる川の整備が大堰川全体で行われ、筏の流路の整備を行っていた。「日吉町誌」（日吉町誌編さん委員会 1987）によると、水量があっても深さは 20cm ほどにすぎない浅瀬では、蛇籠を置き流水幅を狭めた。また、川の流れが遅く浅い場所では、川柵を設置し、川の中央に水を寄せていた。また護岸堤防や沈床を設置し、洪水被害を最小限にとどめるようにしている。川柵や沈床の松杣は 30 年ほどで朽ちてしまうため、このような作業を毎年行い、川柵や沈床を作り変えながら、筏が流れるようにしていたのである。また、川柵、堤防、沈床は巨大な石で組まれており、人工魚礁として、ウナギ・ギギ・フナ・ハヤなどの魚を育てる場所としての役割も果たしていた（日吉町誌編さん委員会 1987）。ほかにも、固定堰には筏水路（いかだみと）と呼ばれる水路が設け

られ、筏の流下を妨げない工夫がなされていた。

このような水運を念頭においた河川改修は低水工事と呼ばれ、一定の洪水は許容しながら、筏や舟の航路の確保が図られたのである。このような人々と川との関わり方は、結果として定期的な攪乱を河川環境にもたらすとともに、河川そのもの、あるいは河川と水田の連続性を途切れさせることもなかった。このことが、現在もなお豊かな生態系が残る独特の大堰川の河川環境を形成したといえよう¹⁾。

さて、丹波山地より筏で移出された材木は、クリ、マツ、キリ、竹もあったが、スギ・ヒノキが中心であった。藤田（1973）によると、黒田・山国地域から移出される筏は、商品価値の高いスギが大半であり、例えば、黒田・山国で常に移出筏数が最も多かった大野村の1862年（文久2年）の記録では、スギ筏が55%となっている。

中世までは貢納輸送が中心であった筏流しであるが、近世になると商業木材の流通が活発となる。近世における筏の主体の関係を図式化したものが図2になる。丹波材の多くは、京北などを中心とする支流も含めた、山方52ヶ村（のちに84ヶ村）といわれる生産者（筏荷主）に大堰川での筏流しの権利があり、京都の嵯峨・梅津・桂の三ヶ所材木屋（材木問屋）へ販売していた。まず、丹波材は山国・黒田などの大堰川上流の本流や支流でいった



図2 近世の筏流しにおける主体

¹⁾ 例えば京都府亀岡市内の保津川とその支流は、国内で2か所しか確認されていない国の天然記念物であるアユモドキの生息地として知られている。ほかにも大堰川は良質のアユの産地としても古くから知られており、特に上流の世木のアユは、世木ダムが完成するまでは日本一のアユとして知られ、皇室にも献上されていた。

ん大小様々な筏として組まれて流され、流通増加に伴い近世初期に成立したといわれる中継点となる筏問屋まで運ばれた。筏問屋は、宇津・上世木・殿田・保津・山本に設けられ、それぞれの筏問屋を中継して京都の三ヶ所材木屋まで運ばれ、大阪にも運ばれた（小谷1984）。筏流しは、実際には筏問屋に隷属していた筏士（指子、差子ともいう）により行われた。保津・山本までは、「平川造」や「平川組み」と呼ばれる筏として組まれたが、保津・山本からは、巨岩や巨石が散在し、急流である最大の難所となる保津峡を通過しなくてはならなかった。そこで、保津峡を下ることになる保津・山本の筏士によって、宇津根浜（京都府亀岡市宇津根町）などで「荒川造」あるいは「荒川組み」といわれる筏に組み直されて急流を下った²⁾。

商業木材の増加により、1640年（寛永17年）以降1650年（慶安3年）以前ごろから運上木という商人材筏に対する税金（原木）の徴収が始まる。運上木は筏1乗につき20分の1運上と定められていた。藤田（1973）の考察によると、この運上は幕府運上として徴収され、1664年（寛文4年）に亀山藩が徴収事務の委託を受けるようになり、亀山藩宇津根運上所で徴収された。その後、徴収された運上木は入札により嵯峨・梅津・桂・淀などの材木屋が落札することが多かった。

このように保津川、大堰川の筏は、1760年（宝暦10年）に元木・元板あわせて63万3647本が流されたという記録からも、近世の重要な流通手段として発展し、以後1950年（昭和25年）まで山国・黒田といった上流からの筏流しは続き、それ以後も保津峡谷内では筏流しが行われてきたのであるが、1958年（昭和33年）をもってその歴史は途絶えた。

筏に関わる主体の対立・協調

（1）山方と筏問屋

近世初期は山方の勢力が強い。筏問屋は輸送を委託されているにすぎず、山方からの依頼がない限り仕事はない。例えば、1667年（寛文7年）、上世木の筏問屋が山方の許可を得ずに筏に薪を乗せ、筏を流出させる事件を起こし、山方は上世木の筏問屋に委託するのを一時中止している。その後、上世木の筏問屋や筏士から薪などを決して筏に積まないという約束手形を山方に提出し決着している。また、筏の規格（大きさ）と輸送費について近世を通じて幾度となく山方と筏問屋の対立が生じているが、当初は山方の主張が通ることが多かった。輸送費は山方が負担していたが、山方としては、少しでも安くするために、筏の幅を広げ、長くして流した。一方、保津・山本の筏問屋にとっては、急流の保津川を下るため、大きく長い筏ほど危険を伴う。さらに、荒川造に組み替えるのに日数を要すること、筏が大きくなることで輸送料からの利益も減ることから、筏の大型化は受け入れ難いものであり、山方に対して異議を申し立てた。その後、1682年（天和2年）、材木問屋

²⁾ 「荒川組み」と呼ばれる、保津峡を下る筏は、それより上流の「平川組み」と呼ばれる筏に比べていくつかの特徴的な構造を持っていた。たとえば、「カセギ」と呼ばれる、筏の背骨のような役割を担う構造は、筏が曲がりすぎるのを防ぎ、曲がりくねった急流の続く保津峡で筏が破損するのを防いだ。（河原林 2009）

の仲裁により山方と保津・山本の筏問屋の間で筏の規格についての協定が成立することとなった。規格は、幅が従来通りの1間2尺（約2.4m）、長さは雑木筏の場合、従来通りの25間（約45m）としたが、スギ筏は、山方の主張を反映し30間（約54m）となった。これより長いものは、切り取り、超過分に対しては増銀された。

保津峡を下る筏の輸送による運賃は、上流の筏士の宿泊費を含む筏問屋の預り賃と保津峡を下る筏士自身の指賃から構成されている。運賃を負担するのは山方であるが、山方から筏問屋へ直接支払われるわけではなかった。運賃は、山方から三ヶ所材木屋へ一旦支払われ、筏問屋は毎年2月と8月に受け取り、指賃は筏士の労働に応じて、保津・山本の筏士に支払われた。山方としては、運賃を筏問屋に直接支払う方法に変えることで、運賃の引き下げの交渉を行いたかった。1696年（元禄9年）、山方は運賃の支払を「奥にて」直接支払うから奥に受け取りに来るようにと指示したが、保津・山本の筏問屋は、指賃は昔から三ヶ所材木屋で受け取っていたので、今後もそうしたいという依頼を送付し、山方が運賃の直接支払者になることを阻止している。これは、支払い・受け取りに際して、中間に三ヶ所材木屋を置くことで、山方の意向に添った運賃改定を難しくしていたとも考えることができる。このように、保津川の筏流しを独占している保津・山本は、徐々に発言力を増していったことが伺える。

しかし、同じ1696年（元禄9年）には、保津川の筏の運賃に関して山方と保津・山本の筏問屋が対立する。山方によると、殿田の筏士が保津・山本まで筏を運ぶ場合、3名で2日かけて運ぶ。その運賃は、1日1人当たり銀9分であり、総額5匁4分となる。一方、保津・山本の筏士は、3名で1日かけて三ヶ所材木屋まで届けている。その運賃は計算すると、1日1人当たり4匁2分であり、総額で12匁6分にも及び、輸送区間として短いにもかかわらずその価格は2倍以上であり、高額ではないか、というものである。これに対し、保津・山本の筏問屋は、12匁6分のうち、4匁6分は上流の筏士の宿泊費を含む筏問屋の預り賃であり、残り8匁は、荒川造にするのに3名で2日を要すること、場合によっては保津峡谷内で筏が岩に乗り上げ破損し、難所の通行は容易ではないことなどから、筏造り賃も考慮すれば、筏士1日当たり1人前で2分程度であると反論している。山方は、運賃が安くないのであれば、筏を大きくすることも訴えたが、京都奉行所の裁定により、1682年（天和2年）の規格となった。その後も度々、規格、運賃について筏問屋、さらには発言力を増していく保津・山本の筏士と対立するようになり、上流の筏士にそのまま保津川を乗り通させるという強硬手段にも及んでいる。

（2）保津と山本の筏問屋

筏問屋は1672年（寛文12年）には保津に14軒、山本に3軒あったが、筏問屋は村内の長百姓により独占され、村内の下層の百姓が筏士として筏問屋に隷属する形で筏流しに関わっていた。上流からの筏をすべてこの2村の筏問屋が引き受けるため、当初は、保津・山本の間での競争や対立が激化することとなった。まず、大堰川上流から流されてきた筏は、保津村のすぐ近くにある宇津根運上所で一旦停泊し、運上木の徴収を受けなくてはな

らなかった。そのため、保津村より下流となる山本村の筏も保津村領内にとどまる必要があった。1639年（寛永16年）以降、この筏繋ぎ場に関して両村で度々対立が起きる。1672年（寛文12年）に近隣の宇津根村、余部村の者による仲裁により、2村の筏繋ぎ場の場所が定義され、山本村の筏問屋が利用する区画については、山本村の筏問屋が毎年地代銀30匁で借りることで決着している。

筏問屋は山方から材木の輸送を請け負っているにすぎないが、どの筏問屋を指定するかは山方が決定していた。保津と山本の筏問屋は前述のように山方との筏の規格・運賃の交渉に関して対立することもあり、1672年（寛文12年）と1681年（天和元年）に連帯責任と平等的発展を基調とした規約を作っている。しかし、保津・山本の筏問屋の中には、少しでも移送を多く請け負いたいため、上流へ足を運び、規約に違反して勝手に山方の意向を受け入れたりする筏問屋もあった。1848年（嘉永元年）から1868年（明治元年）までの両村が請け負った筏を見てみると、長年にわたる取引を通じて、山本は黒田、保津は山国という分担が成立するようになる（林家・上田 1961）。

（3）筏士の台頭

筏流しの最大の難所は、巨岩や巨石が散在し、曲がりくねった急流がある保津峡であり、保津・山本の筏士は、筏問屋に隷属している身分ではあったが、この急流を下る技術を唯一有していたことから、次第に筏問屋や山方に対しての発言力を強めていくことになる。前述の通り、山方と筏問屋は、筏の規格と運賃に関して度々対立しているのだが、1782年（天明2年）の筏の規格に関わる筏問屋と山方の対立では、筏問屋が筏士から出された要求をそのまま山方に提案している。これは、亀山藩の財政悪化に伴い、これまで亀山藩を支えてきた保津・山本の地主である筏問屋の経済的勢力も衰え、筏士を統制することができなくなったためである。筏士はその後にも発言力を増し、ついに、1826年（文政9年）には筏問屋の会議に指子惣代5名までの参加が認められ、筏問屋の意思決定機関に参加するまでとなった。

このように、近世の筏流しは、保津川の輸送ルートを支配下したい山方、独占的に保津川の筏収入を得ることができる保津・山本の筏問屋、急流を下る技術を有する筏士の3主体が自分たちの利益を考え、対立・協力し、「したたか」に生きた姿を伺うことができる。

【参考文献】

小谷正治（1984）『保津川下り 船頭夜話』文理閣

亀岡市史編さん委員会（2004）『新修亀岡市史本文編第1巻』京都府亀岡市

河原林洋（2009）「保津川の筏の構造」『保津川筏復活プロジェクト2009報告書』京筏組

藤田叔民（1973）『近世木材流通史の研究』新生社

林家辰三郎・上田正昭編（1961）『篠村史』篠村市編纂委員会

日吉町誌編さん委員会（1987）『日吉町誌』京都府船井郡日吉町