

共同研究 中間報告

保津川の筏を復活する

京都学園大学 人間文化学部教授 手塚 恵子

桂川流域における筏

京都学園大学の亀岡キャンパスの位置する亀岡市と太秦キャンパスの位置する京都市右京区の間には、桂川（保津川）が流れている。桂川は京都市左京区広河原と京都府南丹市美山町の境界に源を発し、京都市右京区京北町、南丹市日吉町を通して亀岡市に入り、さらに保津峡谷を通り京都市右京区嵐山を経て、京都府八幡市・京都府大山崎町・大阪府島本町にて、宇治川、木津川と合流し淀川となる114kmの河川である。この桂川の流域のうち、京都市左京区から南丹市までを大堰川といい、亀岡市から嵯峨嵐山の区間までを保津川という。

大堰川・保津川は京の都とその建築資材の供給地である丹波地方を結ぶ川であった。平安京の造営に大堰川・保津川の筏流しによって運ばれた材木が使用されたのを皮切りに、材木の運搬は時代を超えて連続と続けられ、江戸時代末期には年間60万本余の材木を京都にもたらした。御所や寺社の他に京都の町屋もまた、大堰川・保津川の筏材によって建てられたのである。

大堰川・保津川の流域にあって、筏流しの中継点となったのは、大堰川上流域の天若村上世木と、保津川溪谷の入り口にあたる亀岡であった。上世木では、幾つかの支流から流

されてきた小規模な筏を組み合わせて大きな筏にし、下流に流した。

下流に位置する亀岡には、上世木から流れてきた筏を受け取り、それを組み直すために、筏問屋が立ち並んでいた。というのも亀岡より上流の川幅の広い流れの比較的穏やかな「平川」用の筏を、峻厳な保津峡谷を下る「荒川」用の筏に組み直す必要があったからである。筏師もまた亀岡で「荒川」用の技術を持つ筏師に交代せねばならなかった。

亀岡の筏師の持つ筏技術は高く評価されてきた。例えば豊臣秀吉は、諸役を免除する代わりに、保津川の水運に従事するようという御朱印状を、山本村と保津村に与えている。

しかし1899（明治32）年に山陰線が京都から丹波まで開かれ、陸路の輸送路が誕生すると、大堰川の水運は徐々に衰退し、さらに大正・昭和期に京都市内と丹波地方が自動車道によって結ばれるようになると、材木の輸送の大半は陸路によるものとなった。最後まで残った保津峡谷内の筏流しも、1958（昭和33）年頃にその任を終えた。

保津川の筏を復活する

本研究（保津川の筏下り技術の記録と再現－亀岡と京都をつなぐ自然・文化・経済の回廊の再興－）は、日本の都を支えてきた保津

川（大堰川）の流筏（筏下り）の技術を総合的に再現し、それを記録するとともに、その技術の動態的な保存のあり方を検討することを目指している。

当初の計画では、2013年度に伝統的な筏の作成と「平川」における筏の操船技術の実証実験を、2014年度に保津川の伝統的な筏の航路であった「荒川」における筏の操船技術の実証実験を行う予定であった。2013年度 桂川流域の山で木材を伐りだし、亀岡市内の野鍛冶でカンを作成し、それらを使って12連筏（50メートル）を作り、保津川遊船乗船場（亀岡市・保津大橋付近）から山本の浜（亀岡市・トロッコ亀岡駅近く）まで、筏で下る。

2014年度 5連（15メートル）の筏で、保津川遊船乗船場（亀岡市・保津大橋付近）から嵯峨嵐山（京都市右京区）まで下るといふ計画である。以下は本研究の中間報告である。

筏下りの総合的技術

さて、本研究のいう筏下りの総合的な技術とは、

(1) 山の技術、材木の切り出しと現地における乾燥および川までの運搬

(2) 里の技術、材木以外の材料であるコウガイや藤蔓の採集と加工および鍛冶職人によるカン（材木を連結させる鉄製道具）の制作

(3) 浜の技術、筏の制作

(4) 水中の技術、筏が安全に流れるように川の流れを変える土木工事

(5) 水上の技術、筏の操舵

のことをいう。筏下りはこの5種類の技術があつて、はじめて成立するのである。筏流しは単に川の技術ではなく、山と川と里の技術

の連携したものであつた。

(1) 山の技術、材木の切り出しと現地における乾燥および川までの運搬

桂川流域では、最も古くからの木材の産出地は、山国荘（京北町）であつたが、桂川の水運を利用できる地域であれば、旧船井郡（園部町、日吉町、八木町）、保津峡（亀岡市・京都市）からも、木材を切り出していた。

この地域では、かつては木を伐採する際に葉のついた枝を残したままにして、切り株の上に載せるようにして乾燥させる「葉枯らし」という方法を用いていた。またこれに併せて木の樹皮を剥くことも多かつた。

2013年度（2014年2月16日）の筏流しでは、2013年9月17日に、亀岡市篠町の旧共有林であつた長尾山において、40本の木を伐採し、皮むきをし、葉枯らし法で5ヶ月間乾燥させた。

川までの運搬は、旧来の方法では「平落とし」して杣道に集め、川に「バラ流し」するか、杣道から「木馬道」の上を木馬で運んだり、土道を修羅で滑らせて、筏を組む場所まで集めたものであつた。今回の筏流しでは、長尾山の山中から長尾山広場まで人の手で担ぐか自動車に乗せて運び、広場から保津川河川敷まではトラックで運搬した。

(2) 里の技術、材木以外の材料であるネソや藤蔓の採集と加工および鍛冶職人によるカン（材木を連結させる鉄製道具）の制作

・ネソや藤蔓の採集と加工

ネソはアカネ、サルスベリ、サヤゴ、ゴヨネなどの細長くて粘りのある木を水に漬け、使用する前に煙で燻し捻った状態にしたものである。藤蔓は藤の蔓である。ネソや藤蔓は材木を連結させて、筏を組む際に用いる。ネ

ソは主に大堰川流域で採集され、上世木などで使用された。下流の亀岡では、このネソを再利用して筏を組んだ。保津峡谷内で新たに筏を組む場合は藤蔓を使用した。藤蔓は亀岡市域の山林では自生している。ただし筏に使う藤蔓には太さと長さに条件があるため、条件にかなう藤蔓の自生地を、筏師は探しておかなければならない。

2013年度の筏流しでは、藤蔓は亀岡市・南丹市内で採集し、130本を入手した。藤蔓は樹木に絡みつき、幹を変形させるため、山主はこれを嫌い刈り取るが、近年は山林の手入れが行き届いていない山が多くなってきたため、藤蔓が放置されている場合も多々見受けられる。そのため山主に刈り取りを願い出れば、その許可はもらいやすいが、藤蔓を刈り取る作業自体は、山が荒れている分、以前より大変である。

・カンの制作

カンは材木を連結させるのに使用する鉄製のU字型の金具である。大堰川の筏ではカンは使用せず、材木の両端に穴をくりぬき、ネソを通して筏を編む「めがち筏」であった。亀岡の筏は、昭和以降は隣り合う材木にU字型のそれぞれの足の部分を金槌で打ち込み、連結させる「カン筏」であった。カンは亀岡の城下町である京町に店を構える野鍛冶の片井家で造られていた。2013年度の筏流しでも、片井家に300個のカンを発注した。

片井家では、直径9mm長さ23cmの鉄の棒を仕入れ、これを鍛冶職人が火に入れ、叩いて両先端部の先を尖らせる。さらに再び火に入れ、棒をU字に曲げていく。2013年度の製作では、工期半ばで、棒をU字に曲げていく工程が、火に入れての加工では無く、物理的に力を加えていく方法に変更された。この工法の変化は作業が盛夏にあったのと製作個

数が多かったこと、また作業者に非熟練者が含まれていたことによるものであろう。

(3) 浜の技術、筏の制作

桂川の筏の大きさは、江戸、明治時代を通じて、ほとんど変化していない。幅は一間二尺(2.4メートル)もしくは一丈五寸(3.15メートル)、長さは28間(51メートル)もしくは30間(54.5メートル)であった。これより大きな筏は保津峡谷内を通過することができないために、作られなかったのである。

材木は木の末口を下流に向け、根本を川上に向けて置く。大堰川の筏材には、材木の末口と根本にネソを通すための穴が予め開けてある。隣り合う材木の穴にのネソを通すことによって、材木を規定の幅に組む。これで一連の筏が出来上がる。このようにして出来上がった連を縦に連結させて、12連の筏に組めば、28間の長さの筏ができる。

亀岡では、この大堰川の「めがち筏」を受け取り、「カン筏」に組み直して、嵐山まで下った。

2013年度の筏流しでは、保津川の昭和期の筏である12連の「カン筏」を作成した。この「カン筏」の製作手順は、大凡次のようである。

直径9センチ程度、長さ4メートル程度の木材を、幅2.7メートル程度になるように、縦に並べ、その両端にカシの木一本ずつと藤蔓を横向けに置く。ここにカンを縦に打ち込み、両者を押さえ、その両端を藤蔓でくくる。この完成したもの(長さ約4メートル、幅約3メートル弱)を「連」という。出来上がった「連」は、縦に藤蔓で繋いでいく。12連の筏を連結させると、約50メートルの筏の完成である。1連目、2連目、3連目には、舵を取り付ける。この3連の筏は重要で、そ

れぞれ「ハナ」「ワキ」「ソウ」と名付けられてきた。

(4) 水中の技術、筏が安全に流れるよう川の流れを変える土木工事（川作）

筏が流れていた頃の大堰川・保津川には、蛇籠、川柵、堤防、沈床が、設置されていた。川柵と沈床は、松の木で作った枠のなかに大きな石を入れ、その隙間に小石を詰めたものである。蛇籠は竹の籠に石を詰めたものである。川柵と沈床は川の流れの中心を川の中央に寄せるために造られ、蛇籠は浅瀬で流れの幅を狭くし、水位を上げるために造られていた。

この他に保津溪谷内には、川の水が一カ所に集まるように石を組み上げて造った「水寄せ」が数カ所ある。これらは江戸時代に角倉了以が、保津峡に荷船を通すために行った保津峡の開削時に構築したものに由来するものであるが、筏もこれらの「水寄せ」を利用していた。

大堰川・保津川に筏が流れていた頃には、筏が上手く流せるように、川を作っていたが、現在ではこの流域における船舶の運航は保津溪谷（亀岡市内保津川遊船乗船場から京都市嵐山間）にはほぼ限定され、またそれを下る主要な舟は長さ約12メートルのFRP製の川下り船（遊船）なので、この遊船が下りやすいように、保津溪谷内の保津川は、造作されている。保津川遊船の船頭さんは、これらの「水寄せ」の修繕をしたり、川底に突き出た石から舟を守るために丸太（「どうぎ」）を設置する作業を、適宜行っている。これを「川作」という。

(5) 水上の技術、筏の操舵について

筏の流れていた頃の大堰川は、流域の田畑

に灌溉用水を供給する必要もあったため、筏の運航は9月15日から5月15日までと決められていた。保津川の筏は、大堰川からの筏を受けて流すものが主流であったため、保津川で筏を流す期間も、大堰川のそれに準じたものであった。筏流しは秋から春にかけてのものであり、その本格的なシーズンは冬であった。筏流しでは、商品である木材を無事に嵐山まで届けることが第一であったが、道中筏師がなるべく濡れないようにすることにも、関心が払われていた。

全長50メートル余の長さの筏を、かつては4人の筏師で、亀岡から嵐山まで流していた。保津峡谷で筏を流す場合、問題となるのは、瀬とトロ場が交互に次々と現れること、航路の至る所に岩があること、川が蛇行していることである。

例えば50メートルの長さの筏であれば、筏の先端部（「ハナ」）が早瀬に突入した時に、筏の連の大半は、まだ流れのゆっくりとしたところにいることになる。さらに筏の「ハナ」が早瀬を抜けてトロ場に入った後で、筏の後半部は早瀬に突入することになる。筏は早瀬の中では速くなり、トロ場ではゆっくりと進む。このため前者では筏の前半部の連の動きに後半部の連がついて行けず、後者では、動きを止めた前半部の連に後半部の連が勢い余って乗り上がってくるようになる。

2013年度（2014年2月16日）の筏流しは、計画では保津川遊船乗船場（亀岡市）から山本の浜（亀岡市）まで、12連筏（50メートル）で下るというものであった。この区間には厳しい瀬はないが、保津小橋の下に小さな早瀬があり、この早瀬をどのように乗り切るか、つまり元筏師から聞き取った早瀬における筏の操り方を実地検証する予定であったが、保津川の増水により、筏を川の本流に流すこと

ができなかったので、保津小橋での早瀬の乗り切り方について実地検証をすることができなかった。

2014年7月29日に保津川遊船乗船場（亀岡市）から山本の浜（亀岡市）までの3キロメートルを、5連筏（12メートル）で下った際には、保津小橋下の早瀬は問題なく通過できた。ただ5連筏と12連筏では、後方の連が押してくる力が異なるので、さらなる検証が必要である。

技術の動態保存

本研究では、日本の都を支えてきた保津川（大堰川）の流筏（筏下り）の技術を総合的に再現し、それを記録するとともに、その技術の動態的な保存のあり方を検討することを目指してきた。

現代では筏師、柚人という職業は、亀岡市では成立せず、野鍛冶職人も一人しかいない（近畿地方では現職の野鍛冶職人は各県一人二人程度）。ただ幸いなことに、筏師とともに保津川の水運に従事してきた荷船の船頭職は保津川遊船の船頭として、また柚人は林業局や森林組合の職員として、業態は替わったがその系譜を引き継いでいる。本研究では、保津川（大堰川）の流筏（筏下り）の技術の再現にあたって、この系譜を引き継ぐ若者に、その技術を先達から習ってもらい、技術の再現を行うこととした。木材の伐採は京都府林業大学の学生さんに、筏下りは保津川遊船の若手の船頭さんに担ってもらった。カンの制作については、本学の間人文化学部歴史民俗学専攻の学生のサークルである鍛冶屋倶楽部のメンバーが、野鍛冶の片井さんに弟子入りしこれを担った。

先達の作られた筏には比べるべくもない

が、2014年2月に12連筏は作られ、それは保津川に浮かび、動いたのである。少なくとも、最低限の技術の伝承は行われたといっただろう。

日本の技術伝承は非言語的な方法で伝承されてきた。一方欧米では技術伝承は、非言語的な方法による伝承と同時に言語化（文字化）もされ伝承されてきた。本研究に参加した船頭さんや鍛冶屋倶楽部の学生は、習得した技術を言語化する試みを始めている。このような試みをどのようにして育て根付かせていくことができるかを考えていきたい。

天候不順

2013年9月、丹波・京都地方は大雨に見舞われ、保津川の水位が上昇した。JR亀岡駅のホームまで保津川の水が溢れ、渡月橋にも川波が迫った。この大雨の翌日を長尾山の木を伐る日に予定していた。当日なんとか伐りだせそうだという一報を得て、水に浸かった稲穂を横目に山に急いだ。長尾山は足場は悪かったが、木を伐り出すことはできた。

2014年2月7日、雪が降り、亀岡には珍しく積雪があった。長尾山までトラックが入らない、材木の搬出ができない事態となった。筏流しは16日に延期することになった。16日は晴天に恵まれ、材木も保津川河川敷まで搬入したが、雪解け水で保津川が増水しており、「川止め」となった。12連50メートルの筏は作ったが、それを保津川本流に流すことは断念した。出来上がった筏は湾処のなかで、少しだけ動かす他なかった。

2014年7月29日 9月に亀岡～嵐山間を流す筏の予行演習として、保津川遊船乗船場から山本の浜まで5連の筏を流した。天候も良く、筏は順調に山本の浜まで下った。

2014年8月 丹波地方に大雨が降った。亀岡市内の被害は2013年度に比べれば少ないものであったが、保津川上流で降り続いた雨は、保津川の水位を上昇させ、1ヶ月間平常水位に戻らなかった。保津川は「川止め」になり、保津川遊船の8月の売り上げが昨年に比べて一億円以上の減収となったことが報道された。9月10日を亀岡～嵐山間の筏下りの実施日に予定していたが、保津川遊船さえ川下りを再開していない状況で、筏を下すのは難しいと判断し、これを中止せざるを得なかった。遊船が営業再開すると、川底の様子が増水する前とはかなり異なっていることが判明した。我々が筏下りに備えて峡谷内の川の流れを実施調査し、シュミレーションしてきたことが、役に立たないことがわかったのである。川底が安定し、川の流れを十分に掌握できるまで、少なくとも次の春まで、保津溪谷内の筏下りはできないという結論に至った。

この保津溪谷内の筏下りができないことをふまえて、急遽計画を修正し、2014年12月20日に、2013年度に筏組はしたが計画通りに筏下りができなかった計画（12連50メートルの筏を組み、保津川遊船乗船場から山本の浜までを流すこと）を実施することとした。当日は雨風の強い日ではあったが、12連の筏は、なんとか保津川遊船乗船場対岸から山本の浜までの約3キロメートルを下りきった。

本研究を実施した2年間の天候不順は、地元の人にとっても「減多に経験したことがない」の連続であった。この2年間が特異であったのか、気候変動によるものであるのか、伺い知れないところであるが、川と共に生きることの厳しさの一端を身を以て体験した次第である。それとともに自然環境のもとで培わ

れてきた伝統的な技術を、現代社会の中で再現することの難しさを痛感した2年であった。

参考文献

- 日吉町誌編さん委員会 『日吉町誌 上巻』
昭和62年 京都府船井郡日吉町
- 保津町誌編纂委員会 『ふるさと保津』 平成13年 保津町自治会
- 保津川の世界遺産登録をめざす会編刊『保津川下りの今昔物語』 平成21年
- 鈴木玲治編 『ざいちのち—実践型地域研究 中間報告』 平成22年 京都大学東南アジア研究所 実践型地域研究推進室
- 京筏組編刊（保津川筏復活プロジェクト連絡協議会）『保津川筏復活プロジェクト2009』 2009年
- 亀岡市文化資料館編刊『道具を使う、道具を作る—職人の民俗誌3 鍛冶屋さん—』 2012年
- 手塚恵子「野鍛冶やってます—京都学園大学 歴史民俗学専攻の実践より」比較日本文化研究会『比較日本文化研究』16号 風響社 2014年