

# 熊野川流域における流筏

—その展開と衰微—

原 裕 子

## 1. はじめに

わが国においては森林を木材資源として活用するために、古来種々の輸送手段がとられてきた。なかでも、河川を利用して木材を輸送する流筏は重要であった。流筏は、少ない労力で大量の木材を早く輸送できるという利点があったため、広範囲にわたって行なわれた木材輸送方法であった。

河川は流筏に限らず、川船などの主要交通路であり、水運を利用することによって上流の山村と下流の都市が、経済的・文化的に結びつくことが可能であったのである。わが国の諸都市が発達していくなかで、城・寺院・住宅などの建造にともない多量の木材が必要とされるようになり、河川のもつ経済的意義が重要となってきた。このことは、すなわち、流筏が重要となってきたことを意味するものであろう。

従来の流筏研究では、筏の構造・流筏の衰退の原因などについて全国的に一応網羅されてはいるが、流筏に実際に携わる「筏師」の組織や集落に

ついでの研究は少ない。また、従来の研究の多くは、上流から下流までさまざまな地域の性格をもつ河川をひとつの地域単位とみなして、水系ごとに比較対照し、類型を試みている。したがって、流域内部での地域的差異に注目した研究は少ないように思われる。

本研究の目的は、以上のことをふまえて、流筏の担い手である筏師の就業構造および筏師の集落における位置を把握し、流域における流送方法・流送過程・さらに種々の要因による流筏の消滅過程について明らかにすることである。その目的の解明のため、本研究では、流筏が最も遅くまで存続した河川のひとつである熊野川流域をとりあげた。

## 2. 熊野川流域における流筏の展開

熊野川は紀伊半島中央部を北から南へ流れる流域面積 2360km<sup>2</sup>の河川で、その流域における豊富な森林資源・降水量によって流筏を支えてきた。熊野川流域での流筏の発祥は、織豊政権下の京・大坂などの城・寺院建築の興隆に求められる。熊野川上流で分かれる支流十津川と支流北山川でその状況は異なり、北山川では江戸時代、木年貢制などにより流筏が盛んになるが、十津川では管流ししかできず、流筏が行なわれるようになったのは大正初期以降のことである。

熊野川河口に位置する新宮は、北山川・十津川両方の流域から流筏によって下される木材の唯一の集散地であった。新宮に着材する筏は奈良県からのものが最も多く、1946年以降では十津川流域からの筏が最も多く、ついで和歌山県、三重県、そして奈良県の北山川流域の順となり、その着材量は新宮の木材業の活況に極めて良く対応する(図1)。

伐採された木材は修羅や木馬、のちには架線によって上流の土場に集材される。ここからが実際に流筏を行なう筏師の仕事となる。筏師は、組

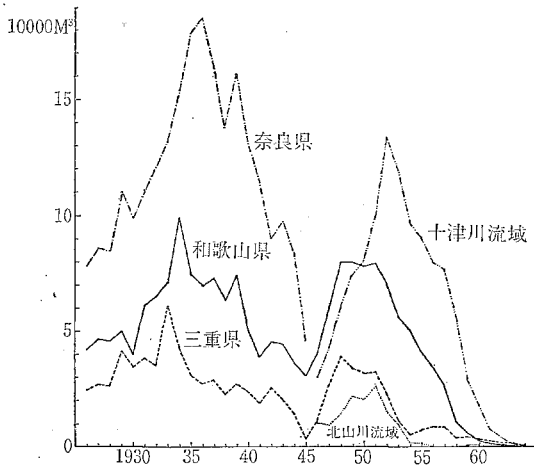


図1 新宮における筏着材量

(1954年までは「熊野川流域の筏」による。1955年以降は新宮木材協同組合資料により作成)

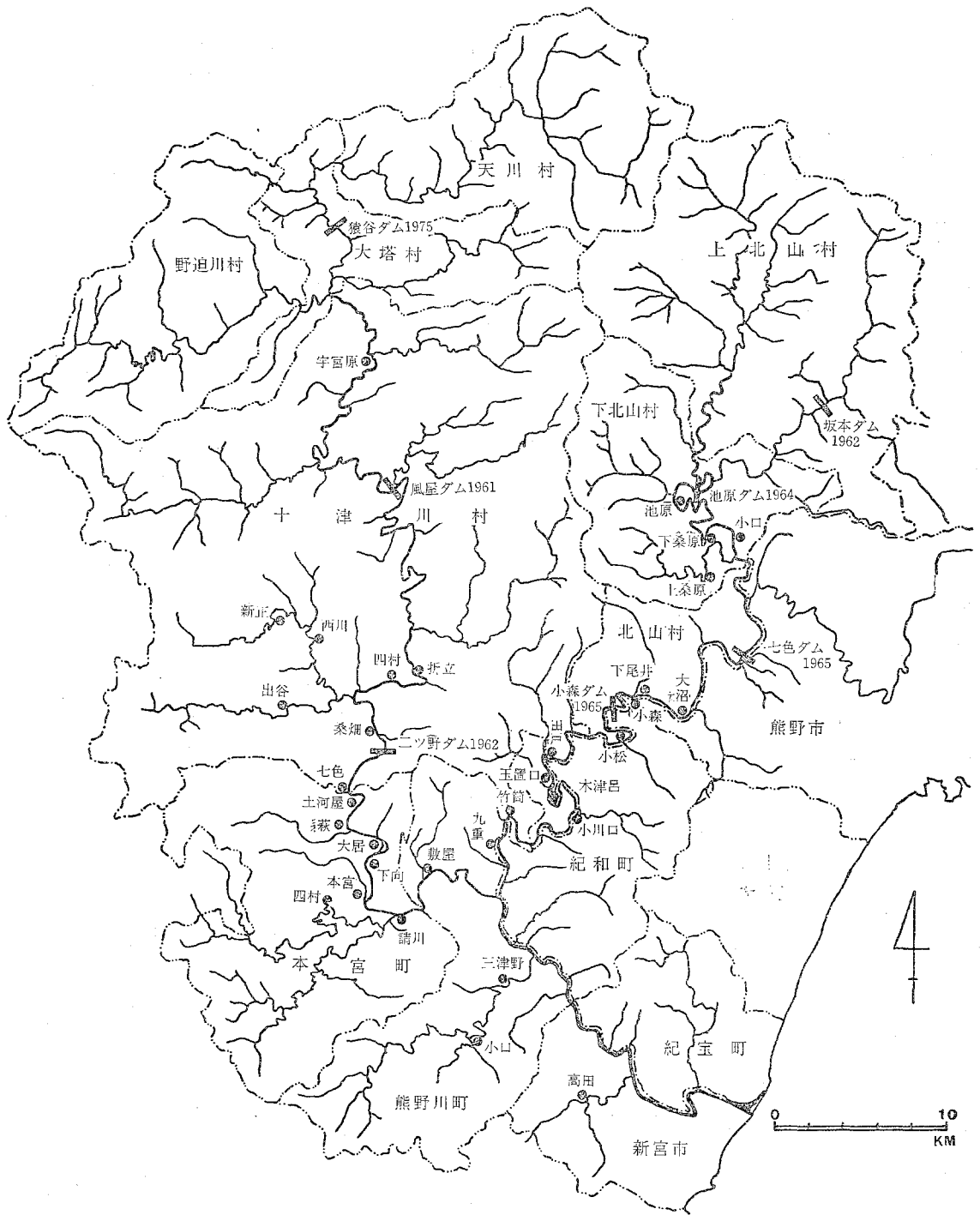


図2 熊野川における筏組合および筏師の多く居住する集落の分布

合を組織し、共同で流筏に携わっている場合が多かった。筏師の分布をみると、上流にはほとんど存在せず、中流以下に多い(図2)。筏組合を明確に把握できるのは、十津川村と北山川流域の筏組合で、本宮町より下流では、大半は筏師の多く居住する集落として把握されるだけで、特定の組織を有していなかった。

筏組合における筏師の構成は3分類できる。I. 複数の集落に居住する筏師から単一の筏組合が構成される(十津川の折立・四村筏組合など)。II. 単一の集落に単一の筏組合が存在する(北山川下流の筏組合など)。III. 単一の集落内に複数の筏組合が存在する(下北山村の筏組合など)。IIIが江戸時代から存在した筏組合で、クミガシラ・クミコという伝統的雇用関係であるのに対し、Iは明治以降に創設された筏組合であり、IIIでみられるような雇用関係はみられず、筏組合の長は選挙によって選ばれた。また、IIの筏組合の特徴として、「株」が存在した。株は金銭により売買され、株所有者しか流筏の仕事に従事できなかった。これは集材範囲が狭く、筏の量が限られていたため、筏師の人数を制限する必要があったことによると考えられる。

筏は上流の土場で組まれる。筏は古くは「メガ」「ネジキ」など、後には「カン」「ワイヤーロープ」などを使い連結していた。木材を並列的に連結したものを「一床」と言う。筏の形態は、北山川筏と十津川筏に二分することができる。前者は木材を8~9床連結し、柔軟かつ頑丈な構造であるのに対し、後者は12~14床と大きく、前者ほどの強固さを必要としない。そのため連結用具にも差異がみられた。その一因は、北山川が十津川より河川勾配が急で、屈曲が多かったという地形的要因に求められる。

筏を流送する過程は筏組合によって異なり、それは以下のように分類できる。(1). 編筏から中継点まで流筏を行なう(下北山村の筏組合・十津川支流の筏組合など)。(2). 編筏から新宮までの流筏を行なう(十津川村四村・折立筏組合と北山川下流の筏組合など)。(3). 中継点から新宮までの流筏を行ない編筏は行なわない(十津川の七色・桑畑

など)。以上の流送過程を決定する要因として、発筏地から新宮までの距離があげられる。すなわち、筏師の1日の流送行程は、1日の徒歩可能行程であり、基本的には自宅を中心とした日帰り可能な行動範囲であった。それ以上遠くへ流筏を行なわなければならない場合には他の筏組合に請け負わずか、個人に請け負わず方法がとられた。その原因の一つとして、流筏が遠距離になると途中で宿泊ざるを得ず、それがコスト高に継がるためと考えられる。

筏師は熟練労働者であり、他の山林関係の仕事と比較して高収入が得られた。夏季には熊野川の増水により流筏が危険となるので、木材量は減少する。したがって、筏師の仕事も少ないため、戦前には朝鮮の鴨緑江(ヤールー川)・豆満江(トマン江)へ流筏の出稼ぎに行く者が多くみられた。しかし筏師の収入は高かったものの、反面、消費も多く、山林購入などに蓄積する余裕はなく、山林購入が可能であるのは兼業者や朝鮮出稼ぎ者の一部に限られていた。

### 3. 流筏の衰微

流筏が熊野川流域で消滅したのは1964年3月で、米代川について遅くまで残存した。流筏が消滅に至った内的要因として、常に増水による木材流失の脅威にさらされていたことがあげられる。すなわち、1953年7月の集中豪雨をはじめとする毎年のように起こる水害によって、多量の木材が海洋に流失していた。また、木材を連結する際に、木材両端に穴をあけたり、「カン」を打ちこんだりするため、その分が損失となり、トラック輸送に対して不利であった。

一方、外的要因としては、1956年に閣議決定された吉野熊野特定地域総合開発計画によるダム建設および道路の発達もあげられる。1957年に完成した十津川流域上流の猿谷ダムの減水被害や、それ以降あいついで建設されたダムによって、流筏量は大幅に減少した(図3, 図4)。また、従来河川交通の便が良好であったため開発が遅れていた道路も、京阪神などの消費地に近い上流から発達し、さらにダム建設の資材運搬用の道路建設が拍

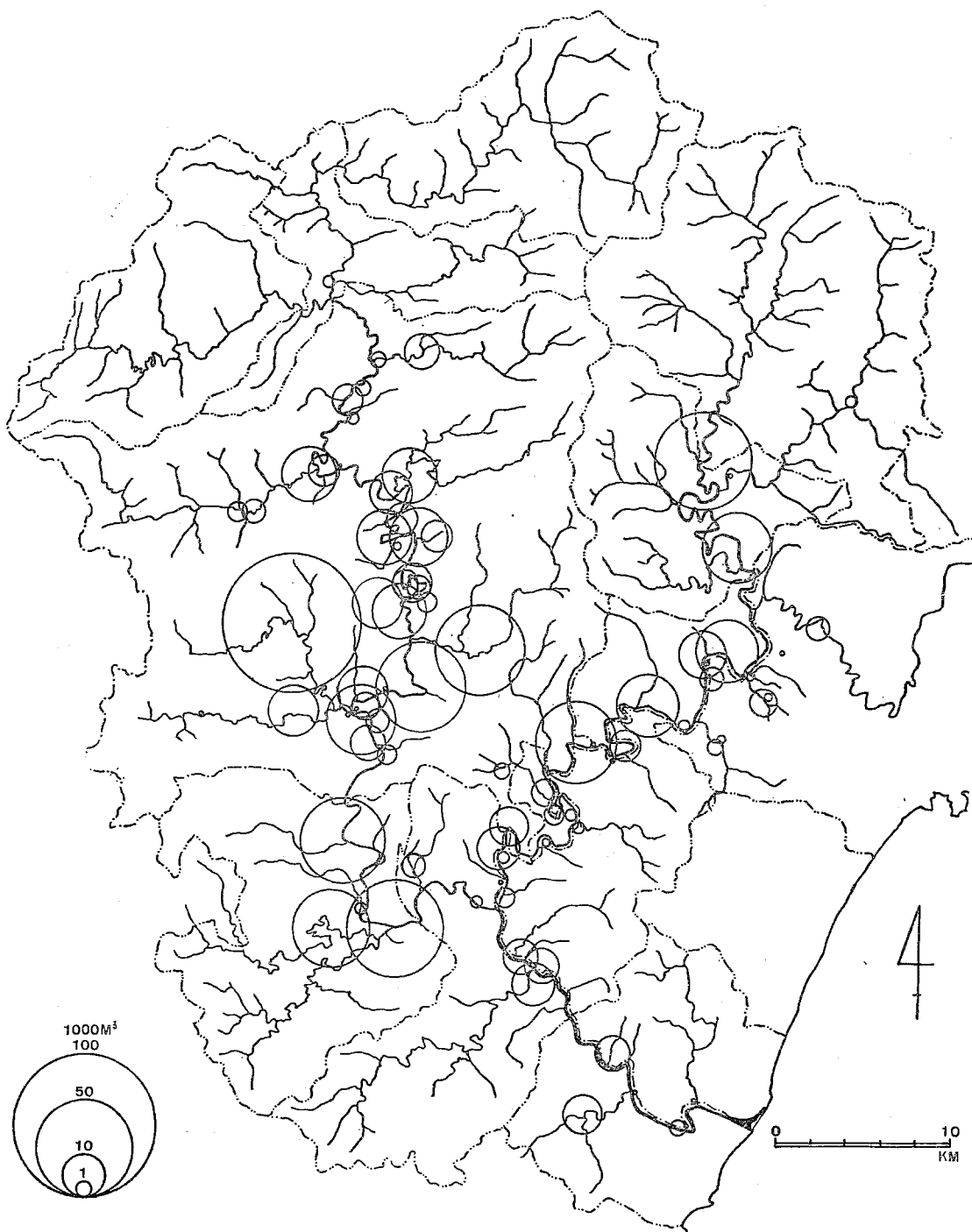


图3 地区别伐出材量 (1952年)

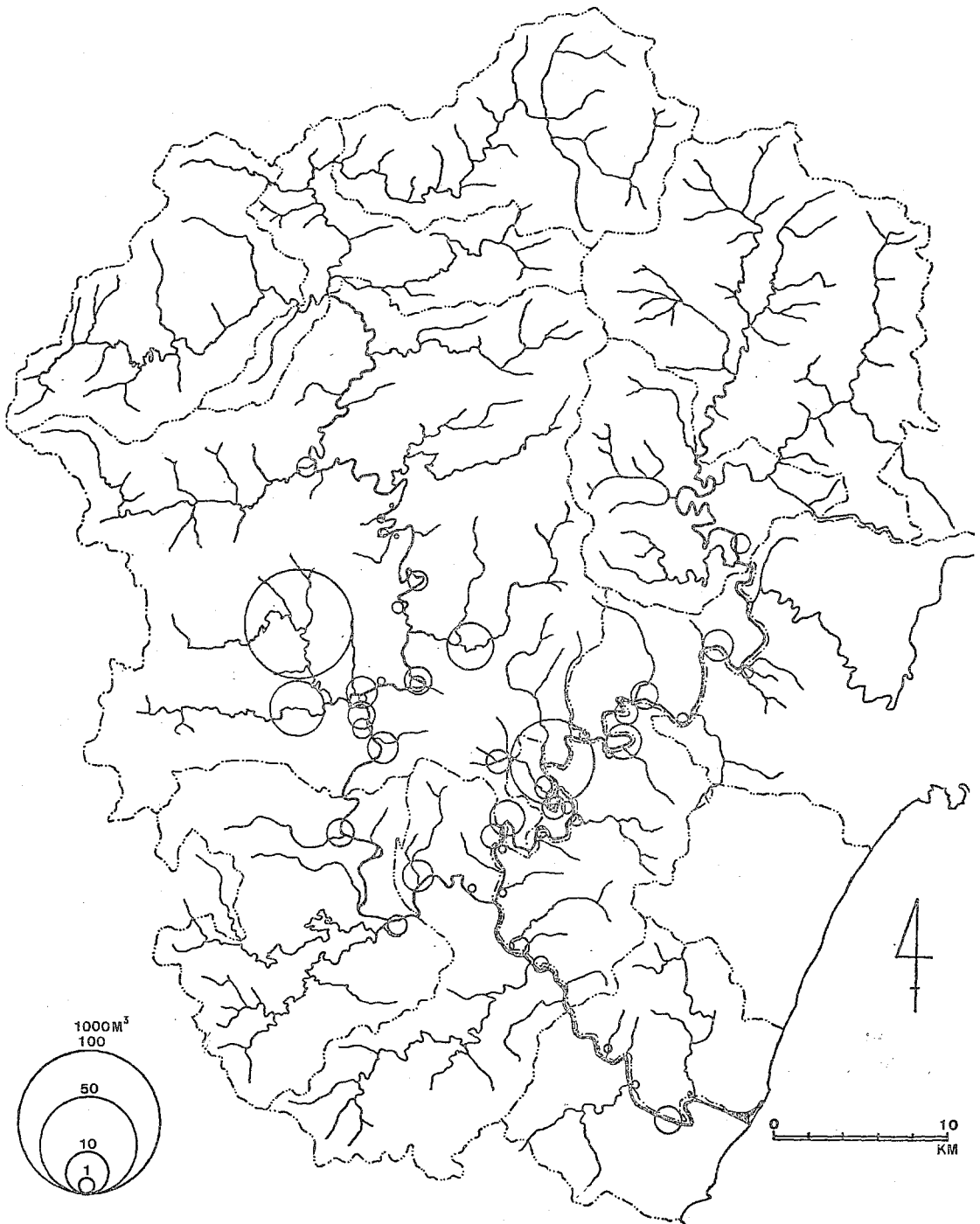


图4 地区别伐出材量 (1958年)

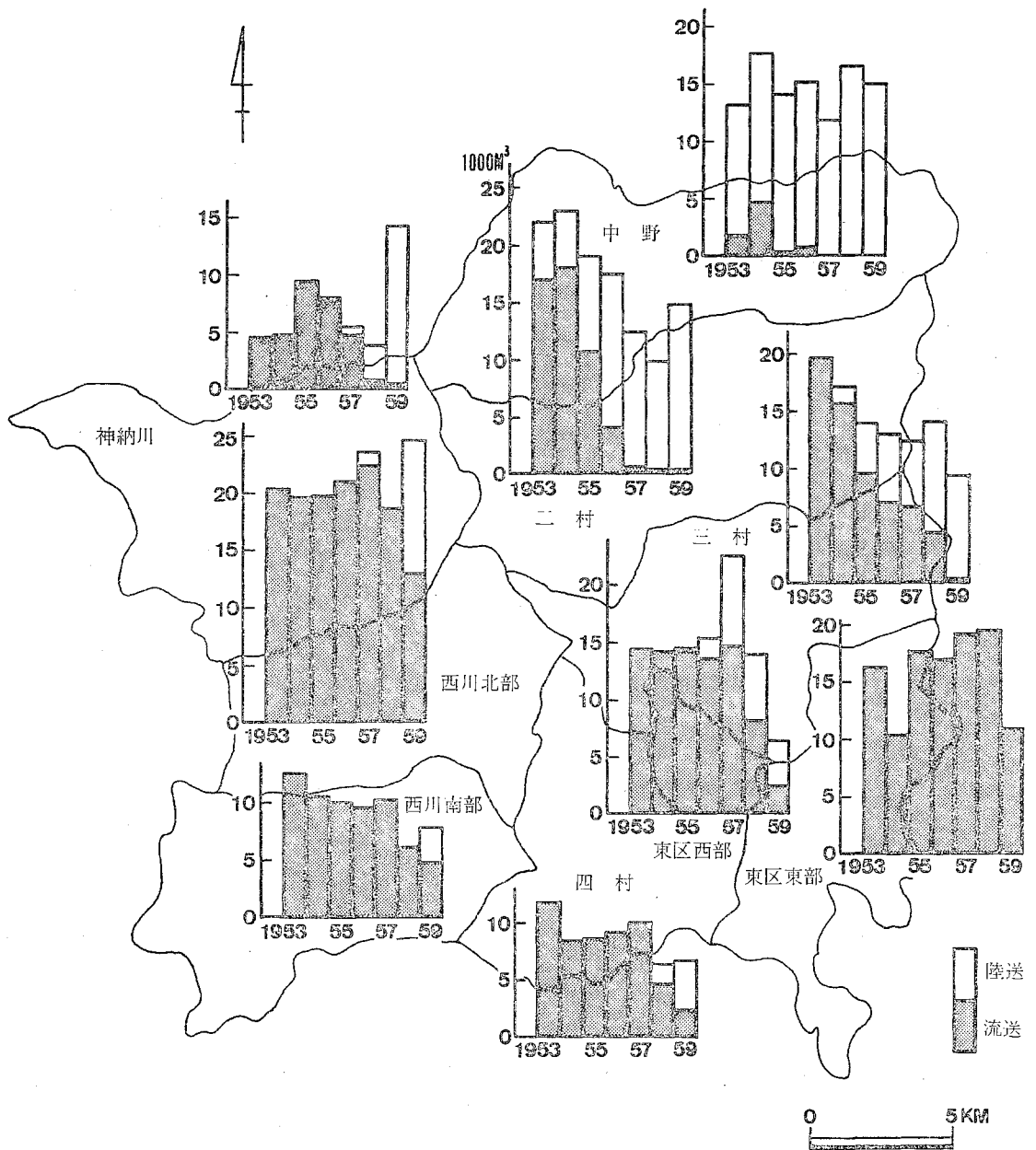


図5 十津川村における地区別陸送・流送別出材量の変化（十津川村村政報告書より作成）

車をかけた。十津川流域では、ダム建設の影響を直接受け、次第に上流から陸送への転換が図られた（図5）。下北山村では、ダム建設以前に、すでに道路交通が発達し、木材は流送から陸送に転換されていた。北山川下流では、ダムの影響は直接

受けず、流筏が最も遅くまで残っていたが、道路の開設にともない陸送に転換した。このように熊野川流域では、流筏は一様に消滅したのではなく、地域的に相違が見られたのである。

本稿は昭和56年度修士論文の要約である。

The Raft-driving in the Basin of the Kumano River  
Hiroko HARA