

河川開発と社会的儀礼

— 河川の近代化と「筏の終焉」 —

井戸 聡

はじめに

「近代的」なる諸事物をもたらしてきた「近代化」とは、別の角度から眺めれば、「前近代的」なるものを駆逐する運動であったともいえる。各地の近代的な河川開発や河川環境の改変は、人々を洪水の不安から解放し、便利で豊かで快適な生活をもたらしてきたが、それは他方で、「川」と「人」とのあいだに結ばれていた多様な関係を消し去っていくプロセスでもあった。河川の近代化は、河川と人々のあいだのさまざまな社会的文脈を「前近代」から「近代」へと置き換えていったといえよう。本稿で取り上げる「筏」も河川の近代化とともに「終焉」を迎えたもののひとつであるとされている。

紀伊半島、熊野川流域の十津川や北山川では、かつて筏流しが盛んに行われていた。その経緯や筏流しの歴史に幕を下ろした顛末については流域の市町村史などに詳しく記録されている¹。

「筏流しの終焉」については一般的に次のように説明されている。「エネルギー資源として水力発電の開発が進められるようになって、昭和四〇年(一九六五年)、北山川水系に七色ダム、小森ダムが完成され、その前年に四～五百年も続いたと言われる筏流しの歴史を閉じるに至ったのである」(福住 2001:170)、すなわち熊野川流域の電源開発やダム建設によって筏流しは葬り去られてしまった、とされている。

だが、実際には現在でも筏流しは存在し続けている。決してダムによって筏は消し去られてしまったわけではない。たとえば和歌山県北山村では観光筏下りが行われ、「北山村筏師の技術は、現在の観光筏に姿をかえ受け継がれている」(笠原監 1994:2)のである。ただし、このような現在の筏の事例は、限られた一部でのみ行われているのであって、「数百年にわたる伝統の筏が消え、今は僅かに北山川の観光筏に名残をとどめるに過ぎない」(前掲書:

144) のであり、かつてのように流域のいたるところで筏が流されているというわけではない。

筏師には高度な技術が必要とされ、その「筏師の技術」の体系の一端は、筏流しについてまとめられたいくつかの論考からも窺い知ることができるが²、北山川観光筏下りの筏師は「筏師の伝統の技術」を伝える数少ない継承者とされている。

しかしながら、北山川の観光筏は、かつての山から伐りだした木材を下流へと流下させる「運材」を目的とした筏、つまり電源開発やダム建設以前に流されていた従来型の筏ではなく、「別種のもの」と認識されている点には注意が必要である。

「筏師の伝統の技術」の唯一の継承者である観光筏下りの筏師は「伝統の筏」の「名残をとどめるに過ぎない」のであって、「本来の筏流し」は消えてしまったと捉えられているのである。ここには「観光筏下りの筏」と「本来の筏」とは同一のものではなく、そのあいだには幾分かの距離が存在していると捉えられていることを見て取ることができよう。「伝統」「本来」の筏と、それを継承してはいるものの別のものになってしまったいわば「亜種」としての「その他の筏」というような認識のされ方がなされているのである。つまり筏として「同種」ではあるが、かつての筏と「同一」ではないとも認識され、「伝統」「本来」の筏を継承してはいるものの、別のものになってしまったと捉えられているのである。

このようにみえてくると、電源開発・ダム建設による筏流しへの影響については、筏を消し去ったというよりも、むしろ筏の性格を変容させた、と捉えたほうがよさそうであることがわかる。

確かにかつての「木材の流下・運搬」を目的とする筏流しと現在の「観光」を目的とする筏下りのあいだには幾つもの違いが存在していることは事実である。まず「運材」と「旅客」という目的自体が異なり、これにともなってさまざまな違いが生じている。たとえば「旅客」目的であるため海運局の許認可が必要であるし、「旅客」目的の筏は「船舶」の一種という扱いになり、自動車であれば車検にあたる船舶検査を定期的に受けなければならない。また見た目にもわかりやすい外形的な違いでは、「旅客」の安全のために「手すり」

や「座席」が付けられているのが観光筏である。

しかし、「伝統・本来の筏」と「その他の筏」のあいだに存在する「距離」は、かつての「木材の流下・運搬としての筏」と現在の「観光としての筏」のあいだに存在する用途目的・運用のされ方の違いや外形的な違いだけではないと考えられる。

「伝統・本来の筏」と「その他の筏」のあいだに存在している距離がいかにして成立してきたのか、両者のあいだに線引きが可能になるのはどうしてか、またその帰結はどのようなものかについて本稿では考察していく。

結論を先取りすれば、熊野川流域の電源開発・地域総合開発によって熊野川の相貌は変容する。それは水流量の変化や河床や河川敷の変貌といった河川の形態的・景観的な側面や、先の「筏流しの終焉」のように幾つかの生業を葬り去ることによる河川風景の変化にとどまらず、熊野川の機能的側面や意味合いを変化させる結果となった。熊野川は内包していた多様な意味合いを縮減させる一方で、「水資源」としての側面を肥大化させるのと同時に「観光」や「リクリエーション」の側面を増幅させたのである。本稿では特に熊野川の「観光」面の増幅を「観光への特化」と位置づけて考察する。

また、熊野川流域の電源開発・地域総合開発によって誘発されたのは熊野川の相貌の変容だけではない。熊野川の電源開発・地域総合開発はまた「筏」のあり方をも変貌させた。先にみたように、電源開発・ダム建設によって生業としての筏は「終焉」を迎えた。だが、筏のあり方の変化は「生業としての筏が熊野川から姿を消した」ことにとどまらなかった。ひとつは先ほど述べた観光筏へと形を変えたことである。この観光筏を生み出し、筏を観光へと特化させたのが熊野川流域開発の帰結であった。

また、筏の「終焉」は、筏師の筏流しを「風物」「名物」とし、「伝統の技術」「本来の筏」へと理念化する作用をともなった。その過程では、筏が内包する多様な意味内容のうち「理念としての筏」にそぐわないもの、とりわけ金銭や人間関係などの粘質な世俗的部分が引き剥がされて脱俗化されていった。

さらに、電源開発・ダム建設の補償過程では、筏師は「専門職者」として括りだされ、すべての筏師を代表する集合としての「筏師」として象徴化さ

れつつ、「筏の終焉」の表舞台に登場させられた。

電源開発・地域総合開発による熊野川の変貌と「筏のあり方」の変容は、以上のような「川」と「筏」の意味の再編過程であり、一連の過程は析出されたカテゴリーを象徴的に意味付ける社会的儀礼のプロセスであった。

第1章

熊野川の現在

2004（平成16）年7月7日、熊野古道を含む「紀伊山地の霊場と参詣道」が世界遺産リストに登録された。かねてより熊野地域では「歴史の道100選」（1978（昭和53）年）の選定などの契機もあって「熊野古道」の整備事業が進められ、「古道ピア」（1990（平成2）年）や「南紀熊野体験博」（1999（平成11）年）などのイベントを経て世界遺産に登録された。その結果多くの観光客が押し寄せるようになり、熊野古道を「語り部」とともに歩むガイドウォークツアーも盛況であるという。熊野の観光地としての人気は世界遺産登録でにわかに高まりをみせている。そうしたなか2005（平成17）年9月には「川の参詣道・熊野川舟下り」が「復活」している。かつて熊野本宮大社（現和歌山県本宮町）から熊野速玉大社（現和歌山県新宮市）のあいだを舟に乗って熊野川を往来して参詣したという歴史に因んだ「熊野川舟下り」は「雄大な自然の中を、いにしえの時代に思いをはせながら、舟下りを楽しんでみませんか」（熊野川川舟センターパンフレットより）と誘い、乗客の反応も上々の様子である。

「熊野川舟下り」よりも上流の北山川では、それよりもずっと以前から川下り観光が行なわれてきた。ただしこちらは「舟」ではなく、「筏」によるものである。この筏下りは1979（昭和54）年から開始され、現在でも運航されている。「北山村観光開発の目玉」として始められたこの「観光筏下り」は、開始3年目の様子を写した「北山村の観光筏写真集」（浜口印刷編 1981）によると、「スリルとロマン」「船では味わえぬ筏下りの醍醐味」を売りに当初から「全国的な注目を集め」、観光客に人気を博し、俳優菅原文太主演の映画撮影にも使われるなど、その盛況振りがうかがわれる。現在においても「観光筏下り」の人気は衰えることなく続いており、大阪や名古屋といった遠方から

客が訪れているということであった³ (写真1)。また観光筏下りを行っている北山村観光センターではゴムボートに乗って急流を下るラフティングのレジャー・プログラムも提供している。

志古(和歌山県熊野川町)からウォータージェット船で「奥熊野の清流」瀨峡を遊覧する観光ルートもある。瀨峡ウォータージェット船のパンフレットは「ようこそ浪漫回道へ・ウォータージェット船でしかみられない数々の歴史の証・まるで地球創世記と出会ったような不思議な感動にジーンとくる・大自然の芸術品が並ぶこのウォーターロードは・・・別の名を浪漫回道ともいう」とアピールする(写真2)。

このような定期航路のほかにもカヌー、カヤック、ウォータースライダー滝すべりなどによる川遊びが行われている。

以上のように現在の熊野川ではさまざまな観光やリクリエーションを媒介にして人々が川と関係している姿が浮かびあがってくる。熊野川が私たちにみせるこのような「顔」は、歴史的にはそれほど古いものではない。多様な観光・リクリエーション利用に供される今日的な熊野川の姿はどのような展開のなかで形づくられたのだろうか。



写真1：観光筏下り(『目で見ると新宮・熊野の100年』郷土出版社 1994)

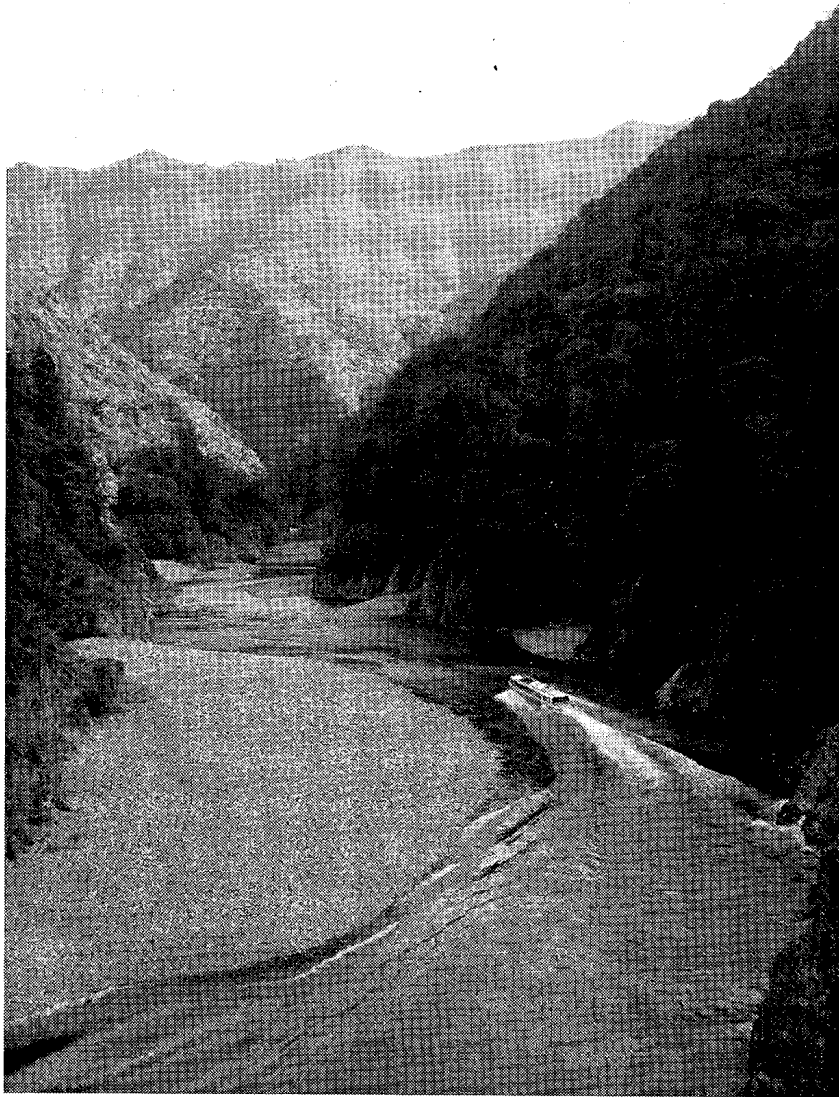


写真2：静峡ウォータージェット船

川と人との多様な関係

いうまでもなく熊野川は古来より流域の人々の生活と密着しつつ多様な関係を築きあげてきた。

そのなかで、熊野川流域の場合に特筆すべきは水上交通の発達であろう。紀伊半島南部の急峻な山なみが連なる地形を深く川が刻み、有数の多雨地帯であるという自然的条件に加えて、道路や林道の開設・整備が充実していなかったという社会経済的条件によって、熊野川流域は1960年頃まで水上交通が非常に盛んであった。その頃まで熊野川沿いの宮井－請川間の道路が竣工

せず、その他の路線が開通していても下流の新宮とは車道が接続しておらず、宮井より上流の地域と新宮との交通は水上ルートが一般的であった。熊野川の水上交通は人々の往来はもちろん、物資の輸送ルートとしての重要な役割をもっていた。川をルートとする交通・運搬・交易は、さまざまな不便や危険をもちあわせる反面で、とても合理的なものでもあった。

例をあげると木材を流下させる筏流しである。大きな落差と速度の速い流れという熊野川流域の特徴や、遠方への木材搬出が海上輸送となることといった条件の下では、河川を利用した流筏は合理的な出材方法であった。また、運材の動力を水流に求めることにより、少ない労力で多くの木材を運ぶことができるすぐれた方法でもあった。たとえば、「下乗り」といわれた熊野川中下流域の筏流しでは、一人の筏師が150石～200石の木材を木材集積地・新宮まで運び届けていたという⁴。人担による搬出の可能重量が0.15石といわれていることから流筏が優れた運材方法であったことがわかる(写真3-1、3-2)。

また、川の水運からは新宮と上流の村々の結びつきをみて取ることができる。下流から上流への物流は荷物を載せた団平船が三反帆に風を受けて遡航し(無風・逆風では人力で船を引いた)(写真4)、プロペラ船が開発されると「モーター」と呼ばれ上流の村々に新宮からの物資を運んだ(写真5)。本宮町萩出身の筏師中森氏(1918(大正7)年生)は小学生のとき、新宮から朝いちばんであがってくる魚をさばいて売る「ボテ振り」の仕事をしていた母親の姿を記憶しており聞き書きに記録されているし(宇江 1987: 7-8)、筏師への聞き取り⁵やインタビュー録には下流の華やかな都市・新宮での体験談がちらほら出てくる。川を通じた「地縁」の例として、次のようなものもある。和歌山県北山村は陸続きに隣接する奈良県や三重県よりも北山川・熊野川を通じた新宮との結びつきの方が深かったことから和歌山県の飛び地と化した日本で唯一の村であるといわれている。

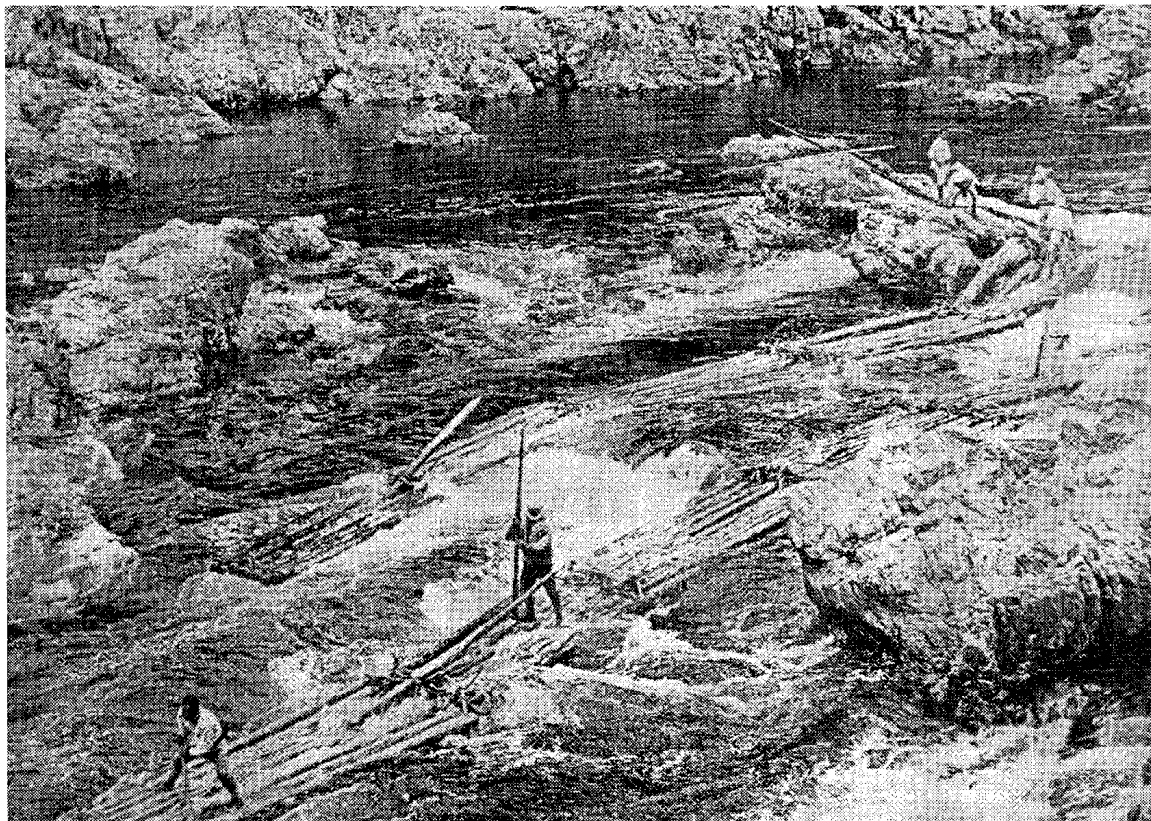


写真3-1：筏流（『目で見える新宮・熊野の100年』郷土出版社 1994）



写真3-2：筏風景（『目で見える新宮・熊野の100年』郷土出版社 1994）

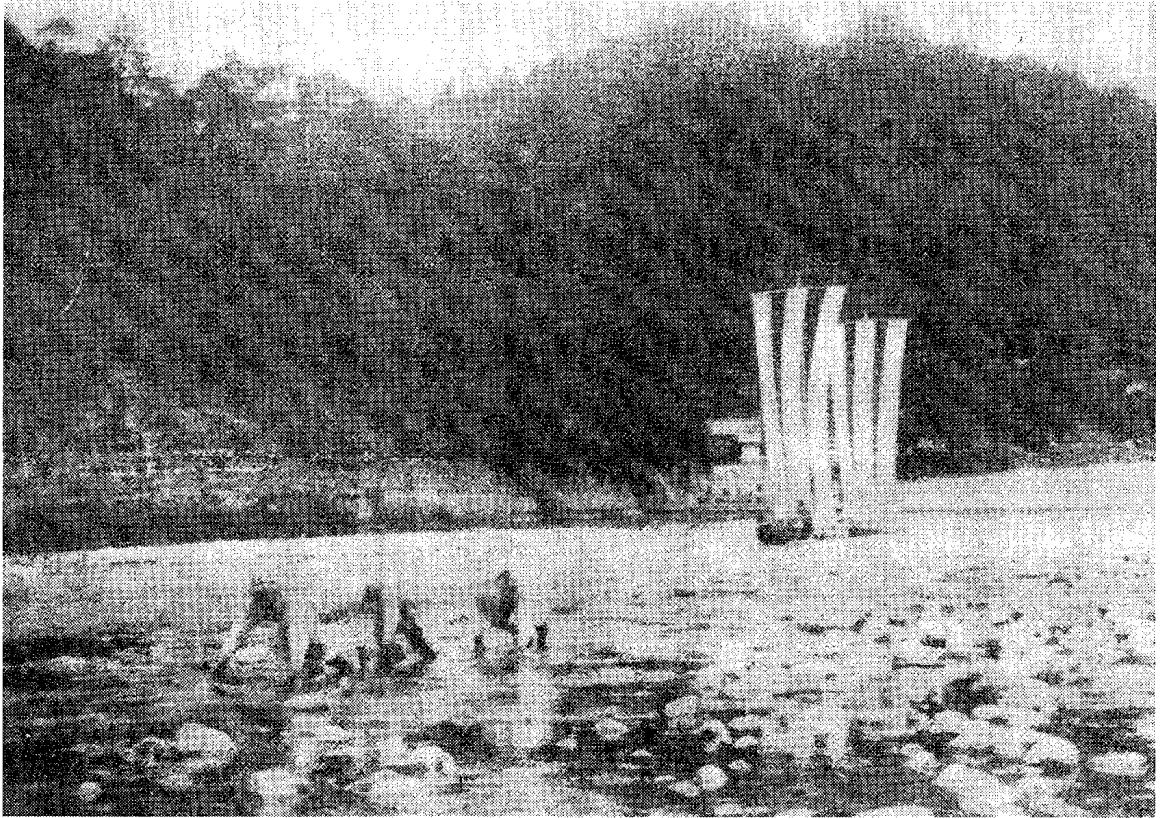


写真4：遡航する団平船（『目で見ると新宮・熊野の100年』郷土出版社 1994）

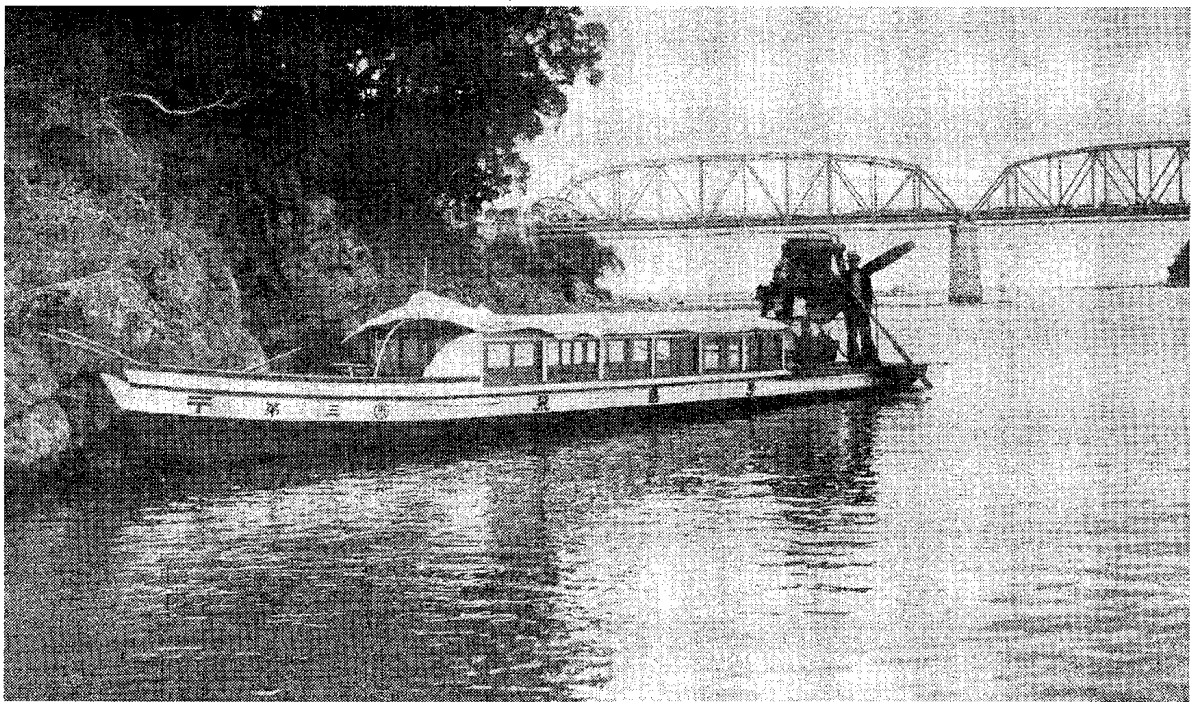


写真5：プロペラ船（『目で見ると新宮・熊野の100年』郷土出版社 1994）

川の意味の縮減

このような熊野川の交通・交易の機能に対して、ことに大きな変化をもたらしたのが電源開発・地域総合開発であった。電源開発・地域総合開発によって熊野川の性格・機能は大きく変貌した。先にみたように、電源開発・地域総合開発以前は木材輸送の路線であり、木材運搬の動力源として活用され、さらに生活物資や人々の交通・交易路として機能していた。しかし、電源開発により電気を生産するための動力源として活用される一方で、電源開発と抱き合わせの地域総合開発による道路網の整備によって陸路が充実しはじめると交通・交易路としての熊野川の性格・機能は縮減していった。

田中滋は近代日本の国家的分業再編のプロセスを「ナショナルライゼーション」の概念を提起して説明しているが、そのなかでナショナルライゼーションの一過程としての「河川の近代化」について述べている。河川の近代化は人々に近代的で豊かな生活をもたらす一方で伝統的な社会システムを破壊した。たとえばダム開発によって巨大な発電・給水・治水が可能となり利水上の争いを減少させたが、他方で川と人との関係の希薄化を招いた(田中 2004)。

熊野川でも同様の河川の近代化が進行したわけである。熊野川はもっぱら発電・電気供給の源として、つまり「電源」として資源化されたのである。熊野地域での電源開発に関する水路式発電所やダムは官民双方からいくつも計画されてきた。たとえば、次から次へと計画される発電所やダム計画に揺さぶられ続けてきた北山村の経緯は『北山村史』に詳しい(北山村史編纂委員会編 1987)。

熊野川の観光化

以上のように、熊野川での電源開発・地域総合開発は熊野川の性格・機能を大きく変貌させ、交通・交流の意味を奪い去るものであった。しかし、それはまた一方で熊野川の観光的な性格・機能を増幅させる結果をもたらすことともなったのではなかろうか。

先にみたとおり熊野川流域における川を対象にした観光やリクリエーションの今日的状況は盛況となっている。都市社会にとってのレジャー空間化されてきているのが現代の農山漁村地域である。これについては政府主導のも

とに進められた国家的な農山漁村のレジャー空間化の開発プロジェクトであったという議論がある(松村 2001)。この農山漁村の「自由時間空間」化の議論が射程としているのは、「レジャー社会」を創り出そうとしてきた産・官・学の恣意性や、農山村が「生産の場」として機能しなくなり、リクリエーション化せざるをえなかった構造的要因であるが、それに加味されるべき論点として本論では、次のような推論を提起しておきたい。川と人とのあいだの社会的文脈が多様に築かれてきた熊野川は、電源開発・地域総合開発によって交通・交流の意味を剥ぎ取られ、人と川との関係を規定する社会的意味が希薄化・空白化した。もとより全国的に名の知れた景勝地を流域に抱える観光的要素をもった川でもあった熊野川は、従来から内包していた観光・レジャーの要素を増幅させることによって、その空白化した意味空間を充溢したのではないだろうか。

電源開発・地域総合開発が契機となって、熊野川流域の観光・レジャー的な色彩を深めたことを象徴する動きとして表面化したものには次のようなものがあつた。

「天下の名勝」が流域に点在する熊野川には、古くから数々の文人墨客・著名人が訪れ、幾多の人々が押し寄せたが、電源開発の時期には、河川開発が及ぼす環境変化によって熊野川の景勝地が消滅するという懸念がうわさとして流れ、観光客が減少しはじめた。このような風潮のなか、1962(昭和37)年頃には各方面からその溪谷美を保存すべきであるという意見が熱心に提唱され、地元出身の著名文化人(佐藤春夫)らが瀨峡保全を訴える声明を発表して保全運動を展開した⁶。また地元交通社は「瀨峡は生きている」というコピー入りのポスターを作って宣伝し、熊野川の景勝地が健在であることをアピールしたり、プロペラ船に変わる旅客船としてジェット船を独自に開発(昭和40年)して人気の回復を図ろうとしたりした。その甲斐あってか、1980(昭和55)年には時の皇太子妃一行が訪れ、ジェット船に乗船し瀨峡を探勝している(藤社 2001: 173-175)。

観光筏下りの登場

また、もうひとつの動きとして、ここでは観光筏下りの登場について取り

あげてみたい。

熊野川流域でもちあがったいくつもの電源開発・ダム建設計画に対してはさまざまな方面からの反対が起こり、たとえば先に示したような景観保全の観点からの非難の声があがった。そのなかでひとときわ声高だったのは筏師を中心として組織されたダム建設反対闘争であった。もちろん時期や地域によって闘争の色合いにも差異があるが、たとえば村人口に占める筏師の割合の高い北山村では筏夫組合と建設側とのあいだで激しいつばぜり合いが演じられてきた。ところが皮肉というべきか、北山川では筏師のダム建設反対闘争によって「絶景北山川の筏下り」の名声が高まり、「一度味はっておかなくては」と観光客が観光筏下りには不適な3月中旬から押し寄せるようになった⁷。当時の様子を以下に引用しておく。

電源開発の波の押し寄せた三十一年ごろ「北山村観光イカダ組合」がつくられ、イカダに観光客を乗せて大沼から瀨峡までの約十五キロを三時間のスピードとスリルを楽しんでもらった。観光イカダのシーズンは四月から十月まで。ピークの七、八月には一か月二千人以上を運び、紀勢線全通（三十四年七月）後には観光イカダのブームも最高潮となり、中京や大阪からの予約申し込みを断るのに苦勞という嬉しい悲鳴が聞かれ（中略）このほかにゴムボート利用の「奥瀨北山峡エアポート下り観光組合」が三十五年から三シーズン加わり、約二千人を運んだほか、新宮の旅館業者が箱イカダをつくって北山川下りを試みたこともあった（清水 1976： 278）。

観光筏は七色ダム・小森ダムの開始により1963（昭和38）年10月に一旦終焉を迎え、ダム建設によって、「仙境・七色の溪谷美」などとして讃えられた流域の名勝は消滅・変容する⁸が、景勝地の景観という観光の目的が減衰し、観光資源を減らしていく運命とは裏腹に、北山川の筏の観光的な意味合いの比重が高まっていった様子をうかがうことができる。また、事業主体は異なるが観光筏下りは1979（昭和54）年から再開され、現在でもシーズン中はほぼ満員で運航され続けている。

ここで付言しておくべきところとして、「体験」される筏としての観光のあ

り方の登場があげられる。つまり消失する宿命にある景観を「みる」ということだけではなく、舟遊びのように筏やゴムボートを「体験」することに興をそそられる観光客の姿が記録されているのである⁹。ここに特に言及したのは「観光では、五感を通して地域を知覚するということは非常に重要な位置をしめる」（遠藤 2004: 85）と述べられ、寺岡伸悟がツーリズムにおける「実践」（体験すること）という自己を投じる行為についての重要性に言及するように（寺岡 2003）、「みる」（視覚）に集中しがちな近代観光論ではなく、「感じる」「体験」が観光の重要な要素となってきているからである。

第2章

ダム開発と筏

本稿の冒頭で述べたが「筏流しの終焉」についての説明のなされ方の典型は、電源開発やダム建設との因果論によるものである。「各ダムが次々に完成するとともに名物イカダ流しは消えてしまった」「勇壮なイカダ師の姿も、戦後の電源開発で遂次消えて行った」（清水 前掲: 275, 278）、「昭和40年、北山川の小森ダム完成以後、本来の筏流しは消えた」「ダムの造成により数百年にわたる伝統の筏が消え(た)」(括弧内引用者) (笠原 前掲)、「500年の歴史をもつ筏流しも、昭和30年代のダム建設とともに姿を消してしまいました」（瀨峡ウォータージェット船内アナウンス）などである。これらは「ダムの建設」→「筏の消滅」という因果関係による説明の図式において共通している。筏の断絶の原因を一元的にダム建設に求める説明図式は明快で受け容れやすい。この説明図式は熊野川に限った例外的なものではなく、他の河川の場合も含めてこのような理解が一般的に広く受け容れられている様子が見られる。たとえば静岡県天竜川の筏を紹介した解説においても佐久間ダムとの因果関係によって説明されている¹⁰。

筏流しの断絶をダム開発との因果関係のみにおいて理解するのは、正確を期するならば一面において誤りを含んでおり、十分な説明とはいえないところがある。確かにダムによって筏の流路が遮断されたために大幅にダメージを受け、ほとんどの筏が姿を消すことになった。そのような意味で最終的な引導を渡したのはダムであることは間違いがない。ただ、最終的にはダム建設

が筏流しを途絶えさせる決定打ではあったが、それ以外にも、道路整備による陸送の充実、出水による木材流失のリスクなどさまざまな要因が複合的に絡まりあって筏は消滅したのであってダムが一元的な原因ではない(原 1984)。たとえば1918(大正7)年生まれの筏師の聞き書きによると、小学生の頃すでに「筏はあと三十年もつやろうか」と疑問をもっていたという。それはダムの出現によって抱かされた懸念ではなく、架線(ケーブルによる木材搬出)や自動車の出現に起因するものであった(宇江 1987: 9)。

筏流しの「断絶」がダム開発との一元的な因果関係において理解されがちな理由として、明快な説明図式で理解されやすく受け容れられやすい、筏流しの事情について詳しく知られていないという情報・知識の不足、などが考えられるだろう。

また、次のようなダムや筏がもよおす印象も少なからず影響しているかもしれない。電源開発・ダム建設の過程では当局と地元筏師らとのあいだで悲喜交々のやりとりが展開された。筏師や筏夫組合の反対闘争や補償交渉は、ときに壮絶なドラマとして、またあるときは諦めざるを得ない悲運だったとして筏師や関係者によって語られ、村の歴史として社会的に記憶される。虚実入り混じった補償金をめぐる狂騒、組合の再編劇、補償金という見返りと引き換えに諦めて受け入れざるを得なかった侘しさなどの数々のエピソードには「ドラマ性」が漂う。またダムは「消滅の象徴性」をもっている。つまり、水没戸・田畑・自然景観などいろいろなものを消し去ってしまったのと引き換えに道路・自動車・都市的な文化・人々の賑わいなど急激な社会文化環境の変化をもたらした伝統的な様式を一掃したという「消滅の象徴性」である。

以上のような「ドラマ性」や「消滅の象徴性」によって「ダム」と「筏の消滅」の分かれがたい結びつきが印象づけられ、それが人々にとっての社会的な記憶となっているのかもしれない。

筏のあり方の変容

以上のように、「筏の終焉」がダムとの因果だけの図式で説明されることは正確性に欠けるといえるが、それ以前の問題として、「はじめに」でも述べ

たように筏は消え去ってはいないという事実がある。つまり、「筏の終焉」という表現自体が事実の表現という点で正確性に欠けているのである。

このことについては次のように考えるべきであろう。すなわち、「筏の終焉」という表現は、現実や歴史的事実としての筏の消滅を言い表しているというよりも、むしろ伝統的な筏文化、理念的な筏の姿が消え去ったという社会文化的な観念としての社会意識を描写しているのではないかという捉え方である。

筏は歴史的事実や実態としての「終焉」を迎えたとみるべきではなく、「終焉」を迎えたのは観念・理念としての「伝統の筏」「本来の筏」なのである。この「伝統の筏」「本来の筏」という観念・理念は、河川の近代的開発と引き換えに衰退した伝統的・前近代的な筏流しに対して付与された文化的な意味づけであり、河川開発とともに発生した文化的カテゴリーであると考えられる。その結果、現在行われている観光筏などは「伝統」「本来」という観念・理念からは外れ、真正性に欠ける「まがい物」の筏として存在し続けているということになる。

河川の近代的開発による筏流しへの影響について、ここでいったん整理しておく、電源開発・ダム建設は、筏を消滅させた・筏を消し去ったというよりも、むしろ筏の文化的側面としての意味づけや性格を変容させた、と捉えるべきであろう。河川開発が筏流しに与えた影響は、筏流しを消滅させたところに求めるのではなく「筏流し」の意味づけを変化させたところに求めるべきだろう。

河川開発が筏流しに与えた影響としての「筏流し」の意味の変化としては、すでにみてきた部分から次の3つの変化を指摘できる。

ひとつは「第1節」で述べた「観光」として意味づけられる筏のカテゴリーの発生である。「観光」としての筏も電源開発・ダム建設の時期に登場したものであることはすでにみてきたとおりである。ただし、正確にいうと観光としての筏は電源開発・ダム建設の時期以前にも存在していたことが資料や聞き取りの内容から分かっている。しかし電源開発・ダム建設の時期より始まる観光筏が組合を結成して組織的に取り組まれ大々的な人気を博したのに対し、それ以前の観光筏については、個人単位で個別に行われていたようであ

る。さらに個人的に行われていたものは観光専用に使えられたものではなく、「便乗」という程度のものであったようで副業とすらいえない。詳細な記録や帳簿は残されておらず、聞き取りで知りえたことは「そのようなことがあったらしい」という伝聞や推量の域に止まるものではあるが、電源開発・ダム建設の時期から筏が「観光化」と判断するのが妥当といえるだろう。

もうひとつの変化は、この章の冒頭でみたように「伝統の筏」「本来の筏」として理念化される筏のカテゴリーの発生である。ダム完成以後に頻出する「数百年にわたる伝統の筏が消え」「本来の筏流しは消えた」（笠原 前掲）などの説明文は、ダムの造成以降になって「伝統・本来」の筏のカテゴリーとして括りだされ理念化されたことを物語る。このことは電源開発・ダム建設の時期以前には「本来の筏」「伝統の筏」と括りだされてカテゴライズされたものが表れている資料をみつけだすことができなかつたことから傍証されるだろう。筏のほとんどが姿を消してしまう電源開発・ダム建設の時期以降にこのようなカテゴリーが登場したと考えられる。このような「本来の筏」「伝統の筏」カテゴリーの登場によって、「正統な筏」としての「本来の筏」「伝統の筏」とそれ以外の筏が分節化された。たとえば、このカテゴリーの筏は学問的な領域からの追究の対象となり、民俗学的・人類学的な学問的営為の対象となってきた。

さらには「名物」「風物」としての筏のあり方という変化である。電源開発・ダム建設の時期以降の筏に関する言及ではしばしば「名物」「風物」として形容され、そのような意味づけが強調されているという変化である。「ダムが次々に完成するとともに名物イカダ流しは消えてしまった」「勇壮なイカダ師の姿も、戦後の電源開発で遂次消えて行った」（清水 前掲）、「熊野の抒情に一役も二役も買った一片の風物詩＝熊野川筏流しは、十津川ダムの水底深く沈み果てた」「北山ダムや七色ダムの完成で、その風物も技術も伝承も久しく途絶えてしまった」（堀 1983: 81）などである。

たしかにそれ以前にも筏が「名物」「風物」としてまなざされることはあったと考えられる。伝統的な風景観として、山水をまなざすときに水面に漂う船や筏を点景として景観の一部に取り込む視覚の文化が古来より存在しているからである。しかし風景としてまなざされる熊野川、つまり「景観」とし

ての熊野川の歴史において、船や筏が景観の一部に取り入れられる点景としての伝統的な風景観がなかったわけではないが、船や筏だけが切り取られ、「風物」「名物」として賛嘆されたり、特段に強調されたりすることはほとんどなかった。この詳細については後述する。

第3章

明治・大正・昭和期の熊野川と観光

前章までで、電源開発・地域総合開発の結果、熊野川の性格・機能は「観光化」してきており、またダム造成による「筏の終焉」によって、筏のあり方は「観光」としての色彩を強め、「風物・名物」としての意味合いが強調されるようになった、と述べてきた。本節ではその前史として、「観光」として経験される熊野川や「景観」としてまなざしを向けられる明治・大正・昭和期の熊野川に着目しながら、筏や船がどのように捉えられていたのかを検証し、熊野川の観光的・景観的特徴を考察する。

電源開発の頃に開始された観光筏下り以前には、筏下りを観光専用に着用するという必要はほとんどなかったし、「スリル」を求めて筏を「味わう」というような需要はほとんどなかったと考えられる。少なくとも、そのような需要に応える組織的な取り組みはなされていなかった。ただし、観光旅程で筏に便乗するということはある程度あったようである。また先に紹介した「熊野川舟下り」では川舟（和船）に乗船することが観光のセールスポイントのひとつになっている。このような筏や船の舟遊びが熊野川における観光・レジャーの対象となってきたのは比較的最近になってからのこととわかっていい。

筏下りに対しての観光用の需要は昭和初期には存在していたことは明らかである。昭和初期、林業調査のために東京大学の学生一行とともに訪れた農業博士島田錦蔵が「熊野川の筏に便乗する観光旅程も可能であるという話題」が存在していたと述べているからである（島田 1974: 1）¹¹。また1939（昭和14）年には紀南観光の宣伝のために「イカダ節」が作詞されており、戦前期すでに筏が熊野観光の一要素として受けとめられていたことが読み取れる（清水 前掲: 279）¹²。しかし、筏が観光経験としての意味合いをいつ頃から帯びるようになったのかは今のところ不明であり、はっきりとした時期は特

定できない。昭和初期以前の明治大正期に筏の観光需要が存在していたかどうかは判然としないからである。ただし以下のような状況からある程度の推測は可能である。

明治期の熊野の観光模様を伝える紀行文「熊野紀行」(田山 1974)には、熊野川・北山川の「奇怪幽深」「秀丽明媚」な魅力が縷々綴られている一方で、筏・船についてはわずかな言及が施されているのみである。船については渡し舟が通行手段として用いられた様子と瀨八丁の探勝用に舟に乗船した様子について述べられているが単なる情景描写に止まっており、乗船体験の情趣が表現されているのはわずかに操船技術の巧みさについての言及のみである。また、筏については末尾に瀨八丁めぐりの終幕部分で「筏師の棹歌の声」が日暮れの情景の一部として描写されている一箇所のみがあるだけである。以上からは、当時は筏や船が旅情をそそるような主たる対象ではなかったこと、また船や筏に乗る体験自体が観光の対象とされることはほとんどなかったことが推測される。

ただし当時、一般的に船や筏が情趣の対象としてまったく受け容れられてなかったとは考えにくい。水面に浮かぶ船や筏を点景として構成された名所図などの風景画は古来より描かれているからである¹³。たとえば、江戸時代後期に熊野本宮大社を描いた「本宮本社末社図」¹⁴などの古絵図には熊野川を漂う団平船や筏が多数描かれている(写真6)。また明治大正期になってから撮影されるようになった風景写真にも団平船や渡し船、筏などが写し入れられている。これらの写真を収集して編集し、当時を振り返った写真集には、筏や船が「風物」であったと解説されている(笠原 前掲: 72)(写真7-1、7-2)。

しかしながら田山花袋がそうした類のものを熊野にみようとしたりした形跡は「熊野紀行」から読み取ることはできない。田山が宿の主人が留めようとするような風雨のなか一日を無為に送ることに耐え切れず出立したのは「今日こそは久しく懐にかけた熊野川の奇景」をみるためであり、これを「見ざれば、共に溪流の勝を語るべからずとさへいへり」といわれていた熊野の山水をみるためであった。熊野の山水への羨望にあふれ、目の当たりにした光景を滔々と賛嘆を込めて書き連ねていく田山の記述からは、紀行文に付きも

のの誇張を割り引いても、また紀行文がもつ観光案内あるいは観光広告とし



写真 6 : 本宮本社末社図 (『熊野本宮大社と熊野古道』 2007)

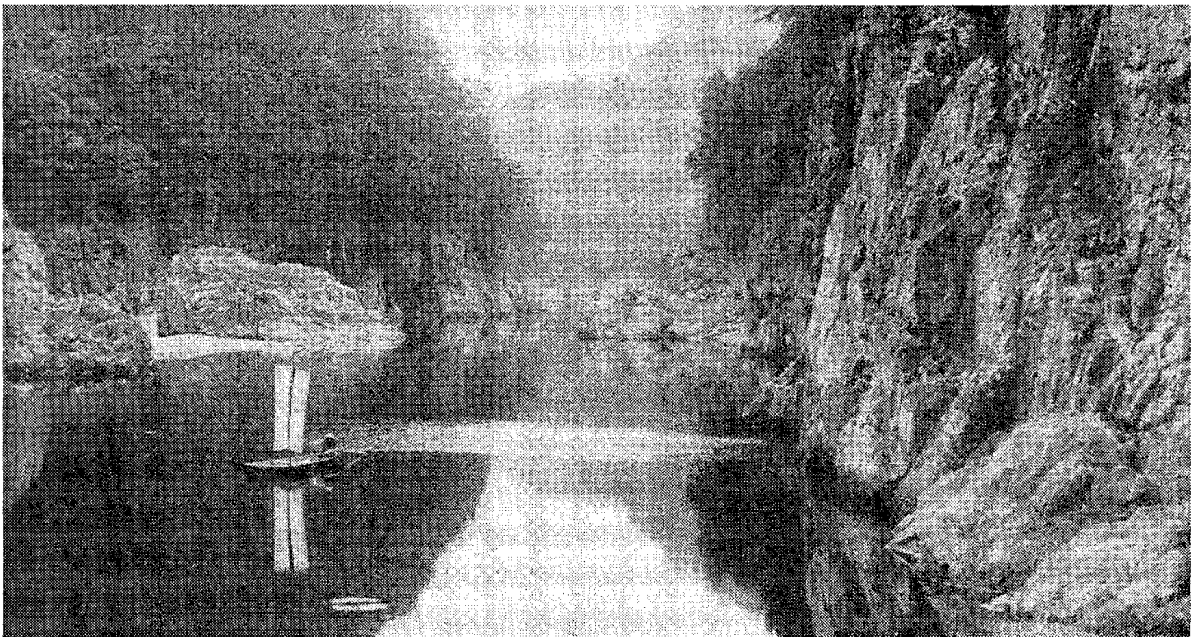


写真 7-1 : 団平船 (『目で見る新宮・熊野の100年』 郷土出版社 1994)

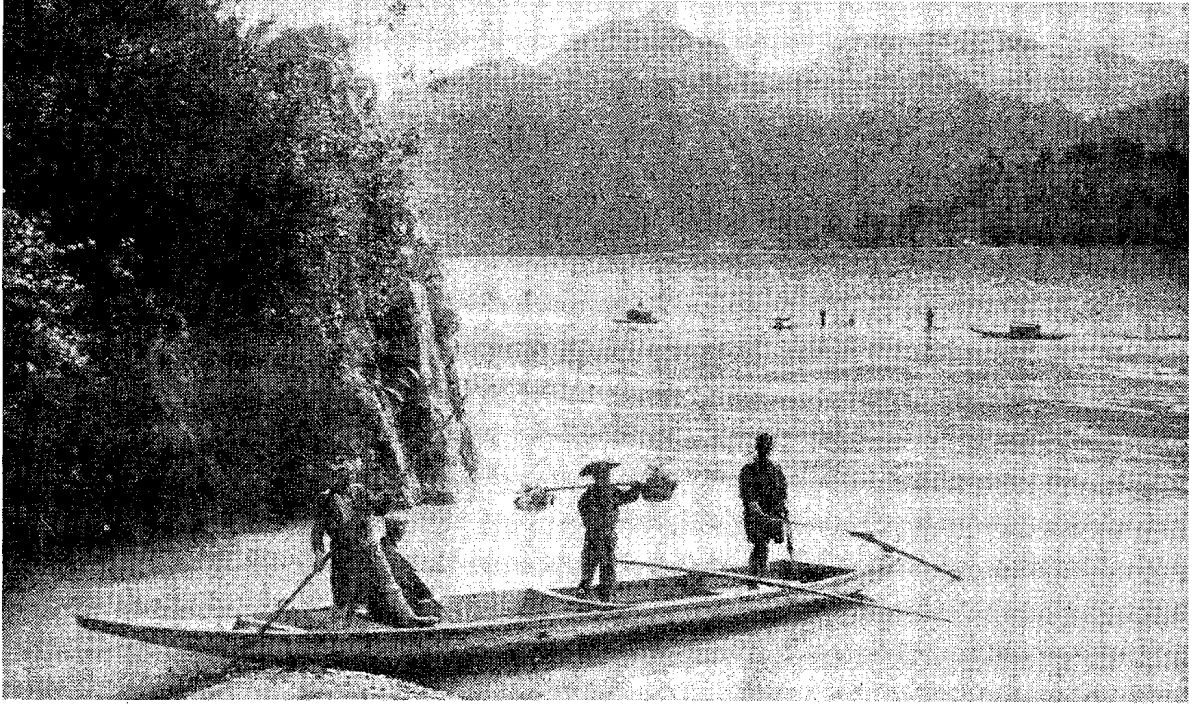


写真7-2：渡し船（『目で見ると新宮・熊野の100年』郷土出版社 1994）

ての性格を考え合わせても、少なくとも熊野観光においては筏や船が観光の目的として主題化されてはいなかったとの推定を導くことができよう。

以上のような状況は大正期に入っても同じだったようである。1925（大正14）年に新宮の写真館主・久保嘉弘が四つ切・五枚の写真集『瀨峡』を作成した際、久保の同級生である佐藤春夫が求めに応じて寄せた宣伝文は「他郷の人々南紀の地を指して奇山と異水に富めりと言う」と始まり「奇山と異水」への宣伝と賞賛が続く（佐藤 2001（1925）：177）（写真8-1、8-2）。この前年、1924（大正13）年には瀨峡探勝用のプロペラ船が開発され就航する。プロペラ船は1917（大正6）年に訪れたアメリカ人飛行士の操縦する飛行機をヒントに地元の有志が「発明」（藤社 前掲：173）したもので、かなり新奇で独自のものであった。実際にプロペラ船を撮影した数々の写真が残されており、「熊野川の名物」であったと解説されている（笠原 前掲：149）。この熊野川特有のプロペラ船自体が観光の目的のひとつとされても不思議ではないと思われるのだが、佐藤春夫の宣伝文にはプロペラ船は登場しない。佐藤の文章から大正期においてももっぱら奇観が求められ、また喧伝されてもいたことがわかる。

つまり熊野川観光の眼目はあくまでも「奇観としての景勝地」にあり、「筏

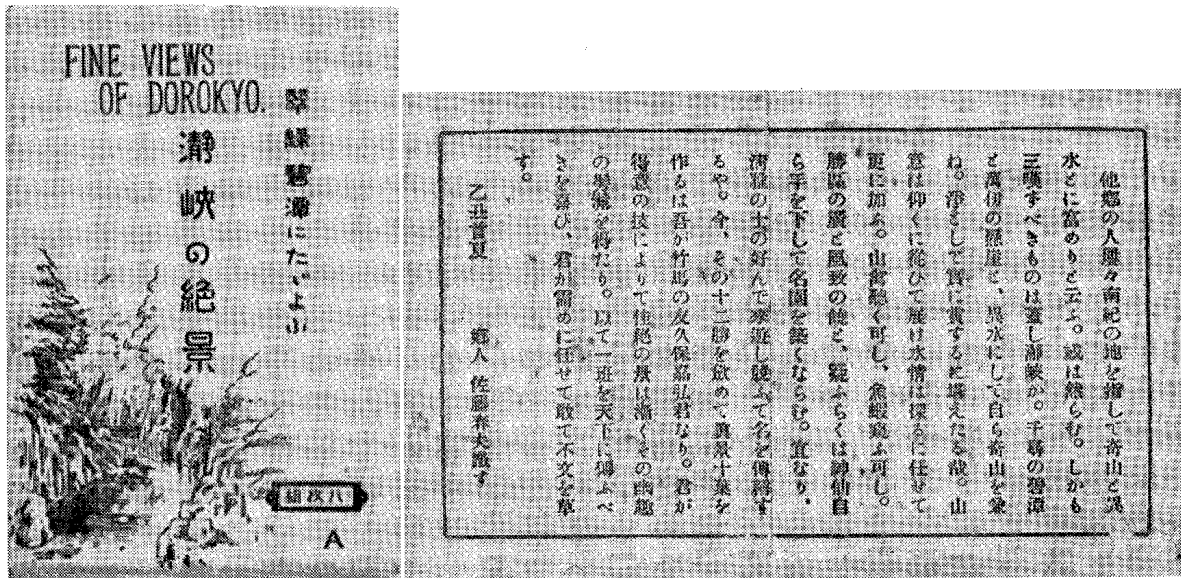


写真 8-1 : 絵葉書表紙と佐藤春夫の宣伝文

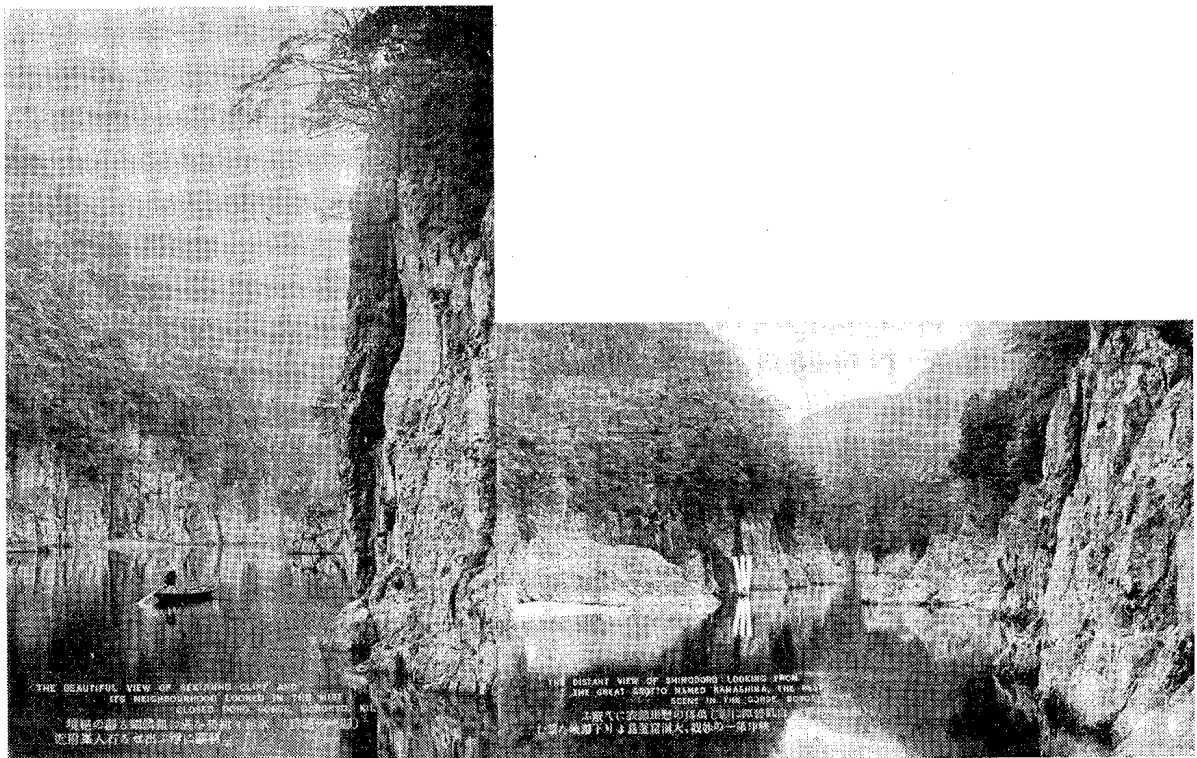


写真 8-2 : 絵葉書

や船が漂う景観としての熊野川」や「筏や船に乗る体験としての舟遊び」はさほど熊野川観光の重要な意味を構成するものではなかったといえよう。

第4章

「専門職者」としての「筏師」

これまで熊野川での電源開発・地域総合開発は熊野川の性格・機能を大きく変貌させ、観光的な性格・機能を増幅させる帰結をもたらしたこと、また同時に、筏のあり方を変貌させて「伝統・本来の筏」、「観光の筏」、「名物・風物の筏」といったカテゴリーを生み出してきたことについて考察してきた。この章では、電源開発・地域総合開発はまた筏師を「専門職者」として析出するように作用する過程であったことについて論じていく。

「筏流し」の「実績」

電源開発・地域総合開発の過程では、ダム造成による水流の低下によって、あるいは流路の遮断によって筏の運航を妨げられることにより、筏師たちの仕事は大きなダメージを被るということで各地の筏師や筏夫組合はダム建設に対して建設反対闘争を展開した。それぞれの理由によって幾つかの建設計画案は変更になったり断念されたりしたが、曲折の末、結果的にダムが完成された流域では、いずれの反対闘争も最終的には補償交渉へと移行し、補償金という見返りと引き換えに筏流しを廃業せざるを得なかった¹⁵。

当局と筏師や筏夫組合の補償交渉では、当局側から補償額や補償対象の範囲を定めるために筏流しの過去の実績を算出して提出することが求められた。この実績報告が補償対象者として認定されるかどうかを決し、なおかつ補償額の多寡を左右するものとなった。たとえば「筏師のむら」といわれた和歌山県本宮町土河屋での聞き取りによると、過去3年間の実績の算出が要求され、これに基づいて補償の等級が算定され、補償額が決定されていったという。補償額の多い者は80万円、少ない者は5万円であった。

補償の対象となるには原則的に組合の構成員であることが必須の条件であった。当局側は組合組織によって記録された数字を「公式」の実績とみなして取り扱った。補償交渉に当たっては、組織的に交渉を進めるために筏師の

組合を再編したり、力のある組合に編入させられたり、新たに組合を結成したりする動きもあった。

補償交渉の過程や最終的な帰結は、それぞれのケースによって異なっており一様ではない。たとえば補償の結果、「成金」となって家を新築したり、補償金を元手に商売を始めたり都市へと移っていく者がいる一方で、実績を十分に認めてもらうことができずに満足のいく補償金を手に入れることができない人々もいたそうである。当時の金額で80万円以上という補償金の評価についても、当時のことを振り返って一生の仕事を廃業する代価としては「安かった」と述懐する者もいる。

補償の対象を組合員に限定し、実績を報告させて算定するという方法は、当局側の意図としては適正な代償を適確に支払うためであったというよりも、むしろ「筏流しの実績」を証明させることによって補償対象が広がることに歯止めをかけ補償対象の幅を狭く限定し、補償費を抑制しつつ補償交渉をスムーズにすすめるためであり、開発側の「切り崩しのやり口」あったと噂されている。

限定化された「筏師」

ここで論じておきたいのは、実績を算出させて承認するという過程にともなう分節化とある種の象徴化作用についてである。

筏流しの実績による証明・認定というプロセスは補償の対象を定めるためにとられた方法であったが、それは同時に補償対象者(=「筏流しの実践者」)と非補償対象者(=「それ以外の者」)とを峻別し分断する過程でもあった。このようなプロセスは、さまざまなかたちで筏流しに関わる人々のなかから一部の人々を恣意的なある基準を設けることによって選び出してカテゴリー化し、「筏流しの実践者」としてラベリングするプロセスであるといえる。カテゴリー化とラベリングのプロセスは「筏師」と「それ以外」のあいだに明確な分割ラインを設け、人々をふるいにかけて「筏師」を括りだし分節化することになる。

筏師への聞き取りによれば、筏流しに関わる人々の裾野はかなり広範囲に及ぶものと考えられる。前述の「筏師のむら」土河屋集落では筏に関わる仕事

として、筏乗りだけではなく、編筏（筏の組みあげ）の作業も筏仕事のうちのひとつであったが、これには子供、女性、年配者も携わり、村人のほとんどが何らかのかたちで筏に関わっていた。筏関連の仕事としては他にも、編筏に用いるネジキ¹⁶やカン¹⁷だけを専門に作ったり、筏流しに使用する櫂を専門に作ったりする職業や、筏流しの流路確保のために妨げになる岩を取り除いたり、水流量の十分でない箇所水を溜める「鉄砲堰」をこしらえたりする「川作」の作業もあった。筏師や山仕事をする者だけを専門に泊める流域沿いの宿や、新宮でそれぞれの組が最上にしてきた常宿などというもののまで含めると、筏に関わる人々の範囲はかなり広い。また筏師は筏夫組合に所属して筏流しを継続的に行う者もいれば、特定の組合に所属せず、百姓仕事や山仕事などと掛もちで片手間に行う者もいた。こういう人たちの筏流しは「実績」として認められなかったのであり、補償の対象基準に当てはまらないが筏乗りの経験はあるという者も相当数存在したと考えられる。

以上のようなことから、筏流しの実績の証明・認定というプロセスによって析出された「筏流しの実践者」としての「筏師」は、多様なかたちで筏に携わっていた関係者のなかの一部に過ぎないということがわかる。その陰には「筏師」の Kategorie からこぼれ落ちた多数の筏に関わった人々が存在していたことを指摘できる。こうして括りだされ分節化された「筏師」とは、広い裾野をもちつつ多様なかたちで筏に携わる多数の関係者のなかで、当時筏流しのなかでも「筏乗り」を専門的に実践し、組合に所属していることで筏流しの実績が「記録」されていた一部の「専門職者」に限られていたのである。

以上から電源開発の補償過程で析出された「筏師」とは、「筏を流してきたすべての筏師の集合」という共約的な筏師の Kategorie ではなく、筏師から抽出され分節化された幅の狭い限定的な「筏師」の Kategorie であることがわかる。

だが、一般的に、とりわけ外部のまなざしは「筏師」を「すべての筏師を包含する集合」と捉えがちではないだろうか。たとえば「電源開発によって廃業に追い込まれざるを得なかった（すべての）筏師は補償を受けた」と単純に理解しがちではないだろうか。また開発の補償の背景として「すべての筏師

は補償によって償われるべき」という社会的な通念の存在を指摘できるが、このような通念の存在は「筏の終焉」に対する償いを正当化し後押しする一方で、分節化された「筏師」＝「すべての筏師」という短絡的な図式的理解を助長するように作動してはいないだろうか。

電源開発の補償のプロセスで補償交渉の表舞台に立った「筏師」は「すべての筏師」であると一般的に了解されがちであり、「筏師」→「すべての筏師」と印象づける結果となっているといえよう。「筏師」カテゴリーは「筏を流してきたすべての筏師の集合」を象徴し、すべての筏師を代表する抽象的、理念的な象徴として作用していると考えられよう。

象徴化作用

ここまで、組合員資格という枠の設定、実績の証明・承認というプロセスを経て筏流しの「実践者」「専門職者」として分節化されたカテゴリーとしての「筏師」について述べてきた。この「筏師」を対象とし補償が施されて、それと引き換えに筏流しは廃業された。この一連の「筏の終焉」の流れが社会的な記憶として一般に認識されていることは先にみてきたとおりである。

一連の流れのなかで、電源開発がほとんどの筏流しを最終的に廃業に追いやる実質的・現実的な力として駆動したのは確かであるが、それを意味論的な立場からみると、筏師の抽象的集合として理念化された「筏師」を創りだし、筏流しの「幕引き」の役割を付与することで、「筏の終焉」の印象を社会的記憶に刻みつける儀礼的な象徴作用のプロセスであったと読み解くことができよう。別言すれば、「筏」を「終焉」させるのと同時に想起されるべき対象としての理念化された「筏」を人々の共同的記憶として生み出す社会的儀礼の過程であったといえる。先にみてきたような「本来・伝統」「名物・風物」としての「筏」という、「筏のあり方」の変容は以上のような過程として説明されるだろう。

さいごに

これまでみてきたように、電源開発による「筏の終焉」の過程は、現実的・実質的な筏の消滅ということよりも、「筏の終焉」が社会的に記憶される象徴

的な儀礼のプロセスであったということとともに、「筏」は抽象化・理念化された共同的記憶として構成され、実態としての筏との距離は遠くなっていき、「筏のあり方」は変容した。

つまり電源開発によって筏は消滅したということではなく、「筏のあり方」を変容させたのである。

「筏のあり方」の変容は大別して2つの方向性をもっていたといえる。ひとつは抽象的に理念化された「筏」である。これは「本来・伝統」や「名物・風物」の意味合いが強調される。もうひとつは「筏の観光化」である。電源開発によって熊野川が観光の要素を強めていったように、筏も観光化されていった。「筏のあり方」の変容を、2つの方向性として弁別してきたが、いずれも筏の内包する多様な意味のなかである種の要素が肥大化・増幅してきた点において、それぞれに共通している。しかし、それは翻していえば、特定の意味の網かけからはみでる多様な要素をふるい落とす剥奪のプロセスでもあったといえよう。「本来・伝統」あるいは「名物・風物」の要素が求められる理念化された「筏」は、筏を生きてきた筏師の語る“筏”とのあいだにかなりの距離の存在を感じさせる。筏師が生きてきた“筏”には雑多な意味が混沌として入り混じっている。たとえば、理念化された「筏」には、補償交渉の際のかけ引きや泥臭い金銭の話や人間関係などの粘質な要素や、「水にぬれることのない仕事をしたい」「(プロペラ船に比べて) なんと筏流しは原始的な職業だろうと思ひ、嫌気のさす時もしばしばあった」という個人的な感慨は似つかわしくないものとなる。理念化された「筏」は、世俗的部分が引き剥がされて脱俗化されており、「技術」「伝統」「歴史」など一部の要素だけが肥大化したものになってしまっている。電源開発の帰結として「筏のあり方」が変容した結果として生み出された、理念化された「筏」にも「観光筏」にも収まりきらぬ“筏”が存在しているのである。

現在でも筏師は健在である。北山川では「観光筏下り」の筏師が筏に乗っている。この筏師は電源開発による「筏のあり方」の変容を引き受けることができたタイプの筏師であろう。しかし、「筏のあり方」が変容して生まれた、理念化された「筏」にも「観光筏」にも、筏師として構築されてきた身体を収めることができない筏師も存在している。電源開発によって筏師は「筏

のあり方」の変容を引き受けることができた筏師と、うまく引き受けきれなかった筏師とに引き裂かれてしまったといえるのではないか。

電源開発が筏にもたらしたのは、多様な複合体としての筏が、さまざまなカテゴリーに分解され新たな意味付与をされる再編の過程であったといえる。「筏の終焉」とは多様な意味を内包する総体としての筏が分節化・再編されていったとの意味での「終焉」であったのかもしれない。

参考文献

- 遠藤英樹、2004、「観光空間・知覚・メディアをめぐる新たな社会理論への展開」遠藤英樹・堀野正人編著『「観光のまなざし」の転回——越境する観光学』春風社、83-98。
- 藤社宇三郎、2001、「プロペラ船とウォータージェット船」熊野文化企画編『今昔・熊野の百景——カメラとペンで描く紀州熊野の百年』はる書房、172-5。
- 福住弘治、2001、「飛地北山村とその筏流しの変遷」熊野文化企画編『今昔・熊野の百景——カメラとペンで描く紀州熊野の百年』はる書房、169-72。
- 浜口印刷編集発行、1981、「北山村の観光筏写真集」『ふるさとくまの』（2）、6-10。
- 原裕子、1984、「熊野川流域における流筏の衰退」『お茶の水女子大学人文科学紀要』（37）、1-17。
- 畑中武夫、2001、「天然の景勝を破壊しないように」熊野文化企画編『今昔・熊野の百景——カメラとペンで描く紀州熊野の百年』はる書房、183。
- 東渉、1997、「北山川の筏流し」『河川』（614）日本河川協会、55-9。
- 本宮町史編さん委員会編、2004、『本宮町史』通史編。
- 堀哲、1983、「紀伊熊野川流筏業の変遷」『中京大学文学部紀要』17（3・4）、102-80。
- 笠原正夫監修、1994、『目で見る新宮・熊野の100年』郷土出版社。
- 北正一、1975、「熊野川水系・北山川の筏流し（覚書）」『林業経済』28（5）、林業経済研究所。
- 北山村史編纂委員会編、1987、『北山村史』下巻。
- 熊野市史編纂委員会編、1983、『熊野市史』下巻。
- 松村和則、2001、「レジャー開発と地域再生への模索」『講座環境社会学』（3）有斐閣、217-41。
- 岡本実編著、1980、『ふるさとの思い出 写真集 明治大正昭和 熊野』国書刊行会。
- 佐藤春夫、2001、「瀨八丁の失はれるを惜しみて」熊野文化企画編『今昔・熊野の百景——カメラとペンで描く紀州熊野の百年』はる書房、181-3。
- 佐藤春夫、2001、「天下の絶勝 瀨峡」熊野文化企画編『今昔・熊野の百景——カメラとペンで描く紀州熊野の百年』はる書房、177。
- 島田錦蔵、1974、『流筏林業盛衰史』土井林学振興会。
- 清水敬史編著、1976、「ダムに消された熊野のイカダ師」『激動の紀州昭和五十年史』清水編集事務所、275-9。
- 須藤功、2005、『写真ものがたり 昭和の暮らし5 川と湖沼』農山漁村文化協会。
- 竹本武千代、1978、「北山川流筏歴史の概略」『中京民俗』（15）、160-163。
- 田中滋、2004、「流域社会への視座——ナショナルイゼーション論とリスク論を中心として」『国際社会文化研究所紀要』（6）、2-42。

田山花袋、1974、「熊野紀行」『明治紀行文學集』（『明治文學全集94』）筑摩書房、245-52。
寺岡伸悟、2003、『地域表象過程と人間——地域社会の現在と新しい視座』行路社。
宇江敏勝、1987、『青春を川に浮かべて』福音館書店。
和歌山県立博物館、2007、『熊野本宮大社と熊野古道』。

- 1 北山村史編纂委員会編（1987）、熊野市史編纂委員会編（1983）、本宮町史編纂委員会編（2004）など。
- 2 北（1975）、堀（1983）、中京大学郷土研究会（1978）など。
- 3 2006年3月7日、北山川観光筏センターでのインタビューによる（後項参照）。
- 4 1石は0.28立方メートル。
- 5 筏や筏流しについての聞き取り調査は2006年3月4日から7日にかけて行い、三重県熊野市神川町のK・T氏（筏師）、和歌山県本宮町土河屋のU・I氏、N・Ki氏、N・Ke氏、K・K氏、T・S氏（いずれも筏師）、和歌山県北山村のY・Y氏（観光筏センター）に対して行った。
- 6 日本自然保護協会会長・田村剛、映画監督・谷口千吉、新宮久保写真館主、熊野観光協会会長・北野亀太郎、朝日新聞・荒垣秀雄らが保護を提唱し（岡本 1980: 70,122）、また佐藤春夫らは瀨八丁保存運動のための文章を書き運動ピラに掲載されたとされる（佐藤春夫「瀨八丁の矢はれると惜しみて」・畑中武夫「天然の景勝を破壊しないように」（熊野文化企画編 2001所収））。
- 7 「…北山川水系ダム建設絶対反対の闘争を続けてきた。年と共にこうした世論の高まりに天下の絶景北山川の筏下りを一度味はっておかなくてはと、まだ肌寒き三月半頃から観光客の訪れ多く、筏組合では観光用特別筏を仕立、筏下り以外では到底見られない一の滝、神護滝、音乗滝、焼山、上滝、ナジャゲ、小松峡、下滝、小和田峡、今滝、イタヅロ、椋谷、上瀨、の絶景美を眺めながら瀨峡迄約大沼から三時を要し、スリルを満喫してもらった。観光筏は瀨峡から筏師達が更に三キロ程下流、三重県紀和町小川口まで流して行き、そこで筏を解体し、トラックで大沼へ廻送していた。」（竹本 1978: 162）
- 8 「今は無し、“七色の滝”」（岡本 前掲）
- 9 「翌朝大沼発観光筏に乗り文字通り山紫水明北山川の激流に身一っぱいの水シブキを受けながら悲鳴をあげる滝を下れば、両岸に迫る奇岩と緑の山。正に神秘的峡谷にアーと言って言葉が詰る。そのスリルを楽しみながら」（竹本 前掲）
- 10 「戦後初の画期的な工事といわれ、昭和三一年（一九五六）四月に完成した佐久間ダム（静岡県）の場合は、水没する二八戸と耕地、山林の補償はともかく、難航したのは天竜川を仕事場にしていた筏師との交渉でした。仕事場を奪われるので、ダム建設反対の急先鋒となり、補償要求も強硬でした。年間の稼ぎ高の15年分の補償を求めたのです。長い交渉の末、静岡県で退職金が一番多い会社の三年三カ月分の給料額を支払うことで妥結しました。そして天竜川の筏はなくなりました」（須藤 2005: 87）
- 11 「昭和九年にはじめてこの地域を訪れたことがある。日本で国立公園が決められて間もなくの時代で、熊野川の筏に便乗する観光旅程も可能であるという話題の時期であった」。ただし「多人数のために筏便乗はできなくて」と実際の便乗はなかったようである。
- 12 「イカダ節」の歌詞は次のとおり。「和歌山と奈良と三重の境に流れをヨイショ・景色すぐれてアノ熊野川ヨイショ・瀨の流れもヨ・アラ九里峡も・流して行きます・イカダ節」（清水 1976: 275）。作詞者は俳誌「葎の花」主催者の前川真澄であり、「節回しは鴨緑江節に土地の盆踊り唄の節がミックスされたもの」（同: 279）であるという。

- 13 たとえば「近江名所図」や「近江八景」（歌川広重）の「比良暮雪」「堅田落雁」「唐崎夜雨」「粟津晴嵐」「瀬田夕照」「矢橋帰帆」には帆かけ船や小舟が描き入れられている。
- 14 『紀伊国名所図会』の挿絵を描いた大和絵師・岩瀬広隆（1808～77）の作とされる。1889（明治22）年の水害で現在地に移される以前に熊野川の中洲にあった熊野本宮大社と周辺の景観が克明に描写されているとされる。
- 15 ダムや発電所の建設にともなう筏流しの補償やその交渉過程については、北山村史編纂委員会編（前掲）、原（前掲）、中京大学郷土研究会（1978）、宇江（前掲）、東（1997）など参照。
- 16 ヒノキなどの枝を捻じったもので、筏を繋ぎ合わせるのに使った。
- 17 結索を通すために用いられた∩状の金具。