

琉球大学学術リポジトリ

琉球列島の海域史研究序説：
研究史の回顧と二、三の問題を中心に

メタデータ	言語: 出版者: 琉球大学教育学部 公開日: 2007-10-28 キーワード (Ja): キーワード (En): 作成者: 豊見山, 和行, Tomiyama, Kazuyuki メールアドレス: 所属:
URL	http://hdl.handle.net/20.500.12000/2204

琉球列島の海域史研究序説 —研究史の回顧と二、三の問題を中心に—

豊見山 和 行*

Exordium of sea area history research in Ryukyu islands : Mainly the
recollection and some problems of the history of the research

TOMIYAMA Kazuyuki

[1] 琉球交易史から海域史へ

九州から台湾に連なる南西諸島（琉球弧ともいう）は、薩南諸島（与論島以北＝鹿児島県）と伊平屋島以南の沖縄県に属する琉球諸島とに大別されるが、奄美諸島地域は、かつて琉球王国の版図内にあった。亜熱帯の島嶼地域という自然地理的環境は、この琉球諸島史の展開において大きな規定要因のひとつであった。

広大な海域に弧状に点在し、多くの島々（南西諸島は約68）からなる島嶼地域でありながらも、琉球史研究においては、かならずしも海洋や海域という視角からの研究関心は高くはなかった。確かに、戦前において小葉田淳 [小葉田 1939]、東恩納寛惇 [東恩納 1941]、安里延 [安里 1941]、各氏による実証的な交易史研究が蓄積されてきたが、概して一般的な海外貿易史、あるいは南進や海外雄飛の先導的な歴史を有した地域としての位置づけに止まり、海を機軸にした歴史研究には程遠いものであった。

近年の研究において、その状況が変化しつつある。海との関わりから琉球諸島史の展開において、注目すべき成果が考古学の分野において著された。木下尚子 [木下 1996] は、トカラ列島以南、主に奄美・沖縄諸島のサンゴ礁海域に棲息するゴホウラ、イモガイ、ヤコウ貝等が、長距離交易品として弥生時代の九州や本州、そして北海道まで運ばれ、装身具（腕輪）として長く使用されていたことを解明した。日本列島と琉球諸島との交流・交易について、サンゴ礁海域の貝を素材にした実証研究である。

先史時代だけでなく、歴史時代においても、交易品としての貝（ヤコウ貝、螺殻と表記された）

は、中国への朝貢品のひとつとして登場していた。1425年頃から史料上では登場し、1690年に廃止されるまで、一回の朝貢ごとに約3,000個（推定、約3～4トン）が搬出されていたのである。

14から16世紀にかけて、琉球の交易活動は東南アジア地域まで拡大した。その点に関しては、先述したように戦前以来の実証的研究があるが、1970年代に主要な交易地のマラッカなどへ実際に赴き、その現場の歴史的風景を取り込みながら、琉球人の交易活動を活写したのが、高良倉吉 [高良 1980] である。

海域史あるいはネットワークという視点からの分析は、人の動きからまず注目された。中国大陸から東アジアそして東南アジアにかけて拡大した華僑のネットワークという視点から福州、琉球、東南アジア諸地域を結びつけたのが真栄平房昭 [真栄平 1983] である。琉球王権と結びついた久米村人（主に福建出身華僑）の役割を広く華僑ネットワークの中に位置づけたものである。近年では、さらに人的なネットワークだけでなく、朝貢システム、海域の連鎖、海域の統治構造、ヒト・モノ・カネの流れの中に、琉球ネットワークを想定しているのが、濱下武志 [濱下 2000] である。

琉球列島域内における交通史に関して、高良倉吉は間切の公用船が「預り船」として民間に貸与されている状況等を新たに解明した [高良 1992]。また、弓削政己は旧来ほとんど検討されてこなかった奄美地域と沖縄島との砂糖樽資材等の交易について、新たな視点から分析を加えている [弓削 1994]。

旧来のオーソドックスな対外交易史論から、近年では海域史という視点での研究が著されるよう

* 琉球大学教育学部 生涯教育課程 島嶼文化教育コース

になってきた。濱下武志は海域史の視点から琉球と関連させて包括的に論じることによって海域史論の端緒となった〔濱下 1993〕。近年における海域史論の特徴のひとつとして、国境を越えた歴史的事象である漂流・漂着に関する分野が注目されている。東アジア海域での漂流・漂着論のなかで、琉球列島あるいは琉球王国との係わりでは、豊見山和行による一連の論考〔豊見山 1996,2000,2001〕や渡辺美季の論考〔渡辺 1999,2000,2002〕、西里喜行の論考〔西里 1995〕、赤嶺守の論考〔赤嶺 1999,2000〕、そしてトカラ列島を焦点とした海域論〔高良 2004〕などが発表され、多角的に論及されるようになってきた。

また、海賊問題を取り上げることで海域史の新たな論点が真栄平房昭や麻生伸一によって提起されて〔真栄平 2000,2004〕〔麻生 2005〕。さらに、海域における信仰という視点によって、環中国海から琉球列島海域にまたがる航海守護神について論じたのが、豊見山和行の論考である〔豊見山 2001b〕。以上が、近年の特徴的な傾向と言えよう。

1 琉球列島域外交通と交易史

14世紀～16世紀において、琉球王国は朝鮮半島・日本・中国および東南アジア諸国・諸地域と活発に中継貿易を展開したが、その特徴をごく簡単に示すと次のようになる。第一に、国営貿易であること。つまり琉球（首里）王府の官人らが貿易主体であり、私的な商人による交易活動ではなかった〔高良 1993〕。第二に、対東南アジア交易の主要産品は、中国製貿易陶磁であり、その貿易陶磁の痕跡は、琉球列島各地の主要なグスクから出土すること。第三に、琉球は、その貿易陶磁の流通路の一結節点であったこと〔亀井 1997〕、などである。

しかし、17世紀から19世紀の時期になると、琉球の直接的な交易エリアは中国市場と日本市場に縮小・固定化する。1570年代以後、琉球から東南アジア地域への交易船の派遣は見られなくなり、直接的な対東南アジア交易は終息する〔豊見山 2002〕。そして、1609年の薩摩藩島津氏の軍事攻略によって、同藩の支配下におかれると中国・日本との交易活動に限定されていくのであ

る。

このような交易形態にあつて、18世紀初頭以後、新たな海上交通の担い手である民間商船（＝馬艦船マーランセン）が琉球列島域内に登場する。このジャンク型（唐船タイプ）の馬艦船の登場については、薩摩藩の海上支配と琉球王府の海事政策の交錯から再検討を要する問題である。

2 移動とネットワーク

人の移動という視点から琉球史の展開を見ると、公的な移動（中国への朝貢使節、江戸幕府への慶賀・謝恩使節、薩摩藩への多様な使者など）と、私的あるいは非公的移動に分けられる。これまでは、公的な移動（使節団、交易活動）が主に議論されてきたが、私的なあるいは非公式の（しばしば、違法な）移動をも視野に納める必要がある。

非公式（私的）の移動者達は、公用で福州、鹿児島、そして琉球諸島域内を往来する官人とは別個に、琉球王府の許可しない人々（居住人、滞在人と呼ばれた商人の一種）が、登場するようになる（その初発年代は判然としないが、18世紀中葉には存在する）。

さらに、注目されるのが、琉球民衆の島外への集団逃散・逃亡である。例えば、1648年、大波照間島＝南方の島へ集団逃亡した波照間島民の事件、1680-90年代に中国へ逃亡した渡名喜島民の事件、1854年に沖縄島の宜野湾間切安仁屋村の百姓男女16名による久米島への逃亡事件等が見られる〔豊見山 2000a〕。発件数は少ないものの、主に年貢忌避が原因であるが、故郷を捨て島外への逃亡には、逃亡先に関する何らかの情報を得ていたものと考えられる。それは、島外との結びつき（ネットワーク）がその背景にはあったものと推測されるが、その詳細に関しては検討の余地を残している。

3 琉球列島域内交通の諸相

陸による海域統制と海運という視点から近世期（1609-1879年）の特徴を概観すると次のようになる。

第一は、薩摩支配に組み込まれた琉球列島海域は、大和（薩摩）船優位の体制下に置かれていた。

琉球列島から年貢を運搬する大和船約13艘が、琉球から薩摩藩へ上納する年貢米の運送をほぼ独占していた〔喜舎場 1993〕。そのため琉球側は運賃米を含めた負担義務があり、琉球側の公用船（楢船）や民間商船（馬艦船）を那覇・鹿児島間の運送船に割り込ませるための動きがあった。

第二は、薩摩藩と琉球との海運の軋轢は、海上事故の補償をめぐる問題（船法）において、しばしば発生した。薩摩藩への年貢米搬送の際、海上での事故時の責任の所在を大和船頭、琉球側のいずれが負担するか等、琉球側は具体的に規定するように主張し、それが認められるようになる〔豊見山 1996〕。

第三は、海難事故への対処方法＝漂流・漂着民の相互送還体制（中国・朝鮮・日本・琉球等）が確立した。島嶼域での海難事故は、琉球船や大和船だけでなく、朝鮮船、唐船、オランダ船、出所不明船と分類され、詳細なマニュアルによってその対処策が構築されていた。その漂流・漂着民への対処策の背景には、キリシタンの摘発と抜荷（密貿易）の予防策が結びついていた。そのことは、江戸幕府（幕藩制国家）による規制が琉球国にもおよんでいたことを示している。ただし、それだけではなく、環中国海における漂流民への対処策には、もう一つの大きな原理が琉球を覆っていた。それは、漂流・漂着民に対する撫恤策を採る中国王朝（明清）の海事政策である。江戸幕府と中国（明清）の二つの漂着民救護体制の結節点に琉球国は置かれていたのである。陸上の権力は、漂着民の相互送還体制を構築することで、それぞれの領域内と覬念する海上交通において、それぞれのイデオロギー（中国は皇帝の撫恤イデオロギー、幕藩制国家はキリスト教排除）によって包摂しようとしていたのである。

第四に、このような琉球列島域内での海上交通は、基本的に大和船＝薩摩の公用船（同藩の認可を受けた約13艘の商船）、琉球船の公用船（楢船、馬艦船）が往来する海域であった〔真栄平 1993〕。もちろん、唐船やオランダ船も琉球近海を往来していたが、不時の海難事故以外で自由に琉球の各島々へ寄港することは許されなかった。ところが、その体制下でありながら、薩摩藩・琉球王府両者の法的規制を破る民間船が登場するようになる。

琉球の民間船が、私的に奄美地域（を含む）以北で活動することは、禁止されていた。その禁令を破り、18世紀頃には久高島船は屋久島まで商活動を展開していた。琉球の民間船（久高船）が薩摩藩の領域内の島々に「侵入」していたのである〔豊見山 2004〕。

第五は、琉球域内における琉球船は18世紀初頭に、和船型（中小船）から唐船型へ政策的に転換された。これは琉球王府の「中国志向」、中国化の一環と捉えられる。民間商船の馬艦船はジャンク型であり、さらにそれより小規模の「山原船」も同じくジャンク型に属する船であった。琉球列島海域では、「日本模様」（和船タイプ）を駆逐する政策が採られるようになる。

琉球諸島における陸上権力による海事政策は、薩摩藩（広く幕藩制国家）、中国（明清）、そして琉球王府自身の三つ論理の交錯する中で再度、検証する必要があるが、次に琉球列島域内における海域史の諸相に関して、いくつかの問題を具体的に検討してみたい。

〔Ⅱ〕 琉球列島海域史の諸問題

1 琉球列島海域における大和船、奄美船と琉球船

近世中期における那覇港へ来航する大和船（薩摩船）や奄美船の状況を把握する上で、『親見世日記』（『那覇市史 資料篇第1巻10 琉球資料（上）』1989年）の乾隆33年（1768）条は、その手がかりを与えてくれる。それによると、「船頭屋久島の伝次郎船」、「船頭志布志の権右衛門、690石積」、「船頭小根占の金次郎、同（690石積）」、「船頭種子島の権六」、そして「船頭内之浦の弥右市門」等々とある。屋久島、志布志、小根占、種子島など船主の所属地名や船舶の積載規模が判明するものもある。

大和船には、その他、トカラ（七島）所属船も見られる。「中之島の長十郎船」、「諏訪瀬島の船頭長左衛門」などが、それである（雍正12年・1734、『琉球王国評定所文書』1巻、以下『評定所文書』と略）。

さらに、注目されるのは「沖永良部島船」、「大島船」等（咸豊6年・1856、『評定所文書』

表1 <1873年(明治6)時点における船舶状況>

種類	規模	船数 (艘)	積載高 (1艘:石高)	積載高 (1艘:斤換算/ト)	備考
渡唐船 (進貢船)	15反帆	3	—	27万斤/162ト	
楫船、 運送船	15反帆	3	1260石	31万5000斤 /189ト	鹿児島へ使者役ノ乗 船並運送船5艘ノ内
(運送船) 自船	(15反帆)	2	—	—	自船之内ヨリ見合申 候
	<小計>	8			
自船	12反帆	2	340石	11万3407斤	
"	7反帆	10	140石	4万6697斤	
"	6反帆	77	100石	3万3355斤	
"	5反帆	24	80石	2万6684斤	
"	4反帆	9	60石	2万13斤	
"	3反帆	39	40石	1万3342斤	
"	3枚帆	4			
"	2枚帆	72			
"	剥小舟	107			
"	剥伝間	14			
"	クリ舟	543			
	<小計>	901			
	<総計>	909			

注1) 自船:民間船のこと。注2) — は、無記載を示す。以下、同。

注3) 出典:『沖縄県史』第14巻資料編4「琉球藩雜記五」(1965年、琉球政府)172頁。

「琉球藩雜記」=明治6年大蔵省調

11巻)の、奄美諸島から来航する船舶(奄美船と略す)である。史料上での確認は多くはないが、奄美諸島と琉球との交通形態を知る上で重要なものと言えよう。

以上、略述したように、琉球(主に那覇港)へ来航する大和船、奄美船の運航状況の一端を示したが、次に琉球船の状況を検討してみる。

琉球王国末期の1873年(明治6)という制約性はあるが、琉球船のほぼ全体状況を理解する上で、「琉球藩雜記五」は貴重である。それを整理したのが、表1である。

以下、主に表1を中心に、表2、表3、表4と関わらせて理解した点をまとめると次のようになる。第一に、渡唐船(進貢船、3艘、1艘=27万斤積み)、楫船(3艘、1艘=31万5000斤積み)、運送船(自船=民間船2艘をあてる、1艘=楫船と積載量は同等と推定される)をひとまとまりとする。これら計8艘は、大型船であったことは、表2の唐船(進貢船)、楫船の規模を参照すると理解されよう。

第二に、12反帆(340石=11万3407斤積み)以下、3反帆(40石=1万3342斤積み)までの中小型船が161艘存在する。これらは中国ジャンク

表2 <琉球海船の種類・規模/19世紀>

	唐船(進貢船)		楫船	馬艦船		慶良間船	
船身	11丈5尺	34.8m	11丈5尺	4丈7尺	14.2m	4丈3尺	13m
船幅	3丈2尺	9.7m	3丈2尺	1丈8尺	5.4m	—	
舟高	1丈8尺	5.4m	1丈8尺	1丈1尺	3.3m	8尺	2.4m
艦高	2丈7尺	8.2m	2丈7尺	1丈5尺	4.5m	1丈3尺	3.9m
舳高	2丈5尺	7.6m	2丈5尺	1丈4尺2寸	4.3m	1丈1尺	3.3m
本楯	長10丈	30.3m	長10丈	長4丈5尺	13.6m	長4丈3尺	13m
	廻1丈5尺	4.5m	廻1丈5尺	廻6尺	1.8m	廻3尺	0.9m
本帆	長7丈3尺	22.1m	長7丈3尺	長3丈8尺	11.5m	長3丈2尺	9.7m
	幅5丈1尺	15.4m	幅5丈1尺	幅2丈7尺	8.1m	幅2丈1尺	6.3m
艦帆	長2丈5尺	7.6m	長2丈5尺	—		—	
	幅1丈5尺	4.5m	幅1丈5尺				
前帆 (弥帆)	長4丈8尺	14.5m	長4丈8尺	長2丈2尺	6.6m	長1丈8尺5寸	5.6m
	幅2丈4尺	7.2m	幅2丈4尺	幅1丈5尺	4.5m	幅1丈5尺	4.5m
弥帆楯	長5丈5尺	16.6m	長5丈5尺	長3丈1尺	9.3m	長3丈2尺	9.7m
	廻8尺	2.4m	廻8尺	廻5尺	1.5m	廻2尺	0.6m
楫柱	長3丈	9m	長3丈	長1丈4尺	4.2m	楫長8尺	2.4m
	廻8尺	2.4m	廻8尺	廻2尺5寸	0.7m	幅2尺1寸	0.6m
	葉長1丈5尺	4.5m	葉長1丈5尺	葉長7尺	2.1m	楯長1丈7尺	5.1m
	幅1丈	3m	幅1丈	幅5尺	1.5m	幅6寸	0.18m
旗	三角旗, 七ツ星旗, モカズ旗, 五色旗, 菩薩旗, 御紋旗, 舳旗, 閔帝王旗, 鱸黄色旗		三角旗, 七ツ星旗, モカズ旗, 五色旗, 菩薩旗, 御紋旗, 舳旗	烏頭旗, 鱸旗, 唐竹旗			

注1) m換算は約である。

注2) 出典：琉球『船舶図面五枚』の付箋（『東京国立博物館図版目録 琉球資料篇』2002年、東京国立博物館、260～262頁）を元に作成。

型の馬艦船が主体をなしていると言えよう。ただし、表3に示しているように、元来、馬艦船とは12反帆から5反帆（まれに4反帆も含む）までの規模を指しことから、3反帆のそれは馬艦船を小型化した、いわゆるヤンバル（山原）船と思われる。

第三に、3枚帆以下は小型船に属するタイプであるが、それらは740艘に及んでおり、全船隻909艘の約81%を占めている。

第四に、小型船の中で剥小舟、剥伝間という

わば接合船121艘に比して、クリ舟（剝舟、丸木船）は543艘と約5倍存在する。首里王府は、船材や建築用材などを確保する必要から、大木を消費するクリ舟の建造を強く抑制していた。

そのことを示すのが、同治8（1869）年、山奉行所から國頭・中頭の地方役人および惣山当へ通達した次の「覚」である（『近世地方経済史料』第9巻、298～9頁）。

一剝舟儀、大木の禿相成事にて従跡々御禁止

表3 <馬艦船の積載規定>

積高 340 石	12 反帆馬艦船
積高 300 石	11 反帆馬艦船
積高 260 石	10 反帆馬艦船
積高 220 石	9 反帆馬艦船
積高 180 石	8 反帆馬艦船
積高 140 石	7 反帆馬艦船
積高 100 石	6 反帆馬艦船
積高 80 石	5 反帆馬艦船

注1) 出典：『富川親方八重山島仕上世例帳』1875年・光緒元年。
 (『沖縄県史料 首里王府仕置3』前近代7、1991年)
 注2) 馬艦船とは12反帆～5反帆が基本。ただし、13反帆馬艦船あり。
 『福地家文書』16 喪文書(乗員37人)。
 4反帆馬艦船もあり(『評定所文書』9巻)。

表4 <八重山における「諸船積高定之事」>

積高	規模	所属
340 石	12 反帆地船	八重山島蔵元
81 石	11 反帆船	与那国島
17 石 5 斗	7 反帆船	楷立(蔵元か)
25 石	8 帆船	波照間村
12 石 5 斗	6 反帆船	諸村
7 石 5 斗	5 反帆船	諸村
5 石	4 反帆船	諸村
3 石 5 斗	3 反帆船	諸村
1 石	くり舟	諸村

注) 出典：『富川親方八重山島仕上世例帳』1875年・光緒元年。

被仰付置候処、乾隆七年ずい木にて作調候義は御免被仰付候付、(中略)然は朝舟作調候義、右通御禁止被仰付嚴重取締事候得共、朝舟之義大木提持并御急用の諸雑物積越、其外魚狐等仕事にて大木伐盜、朝舟作調、御咎目被仰付置者も有之候、右様ずい木は申出させ見分の上伐取焼印にて相渡し、くり舟作調猶又焼印を以致取締候はゞ、右様方便不罷成、締向行届可申と奉存候間、以来ずい木にてくり舟作調候義御免被仰付、左候て所用弁外は浦持の間切定数不足の方へ売払候義も御免被仰付度、左様御座候はゞ、大木伐盜朝舟作調候者相止、第一杣山の為所の重宝にも相成旁可宜と奉存候、

くり舟の建造は大木を浪費することから禁止されており、乾隆7年(1742)に「ずい木」(用材に適さない樹木、空洞木)でのくり舟建造を許容したことが分かる。しかし、大木を盗伐してくり舟にする行為も間々発生していたため、「ずい木」によるくり舟建造を厳重に監視する体制を敷いていた(ただし、乾隆16年(1751)の「山奉行所公事帳」(『沖縄県史料 首里王府仕置3』前近代7)では、同年に「ずい木にてもくり船作候儀・向被召留候」とあり、「ずい木」での建造を全面的に禁止する条項があり、前掲の法令と若干の齟齬が見られるが、その詳細は今後の課題とする)。

要するに、以上の王府の杣山政策と関連して、表1に記載されたくり舟の多さをどのように理解するかという問題につながる。すなわち、王府から許可された「ずい木」による建造とみるか、あるいは王府の禁令が貫徹せず、禁令違反による建造とみるかという問題である。恐らく、くり舟の不正建造で処罰された事例がいくつか存在することから、後者の蓋然性が高いと思われるが、その点の論証も課題として残されている。

2 琉球船・大和船・冊封船(中国船)における船荷慣行

海域史へのひとつのアプローチ法として、中国、日本、琉球などのように船舶の所属国を異にしながらも、共通する船の慣行に注目する方法があげられる。以下、琉球を中心に検討する。

琉球の船隻において、船間・積間・乗間・見次間という慣行が存在した。対中国貿易船である進貢船における船間に着目し、旧来の王府の国営貿易とは異なる渡唐役人による個人貿易の実態を解明したのが真栄平房昭である[真栄平1986]。

船間・乗間・積間とは、ほぼ同義語であり、貨物を積載する場所のことを意味する用法である。見次間とは、渡航先で越年した際の旅費のことであるが、その分も積載スペースとして存在した。

琉球船(薩摩への楷船、地船、馬艦船)における船間・積間・乗間・見次間の実態を次に検討してみたい。使者から船頭・水夫まで、身分の高下に応じて船間などが割り当てられていた状況を示すのが、次の「琉球要文抜萃」(『石室秘稿』国立国会図書館蔵)である。

(a) 大和へ御使者之時

- 但、賦銀上下拾五匁、楳船之船頭・路次衆人・御中間八九匁、
 一兄弟部 主従貳拾人、江戸御上洛之時同断、越年之時見次間三十石、乗間三百石、
 一按司部 主従拾三人、見次間拾九石五斗、同百九拾五石、
 一三司官 主従拾三人、見次間拾九石五斗、同百九拾五石、
 一親方部 主従拾人、見次間拾五石、同百五拾石、
 一年頭御使者親方部 主従十人、見次間十五石、同百五拾石、

(中 略)

- 一琉飯屋手代 唐御買物荷付、同五石、
 一楳船之船頭 主従 同拾石、
 一同掛取 乗間貳石、水主老人ニテ乗間老石五斗ツ、

(b) 唐へ御使者之時 但上下拾五匁賦也、北原（北京カ）宰領八賦銀拾老匁二分五リ、

- 一勢頭 主従拾人
 一大夫主従拾人
 一北原（北京カ）大通事 主従六人

(中 略)

- 一船頭 主従

(c) 宮古島・八重山島へ御使者

但、親方部以下老人二付賦銀七匁五分、平等筑船頭老人二付三匁五分五リ、

- 一親方部 主従七人 乗間貳拾六石
 一申口御物奉行衆 主従六人 同 貳拾貳石
 一親雲上以下与力役 主従 同 六石
 一大和横目 主従四人 同 八石
 一平等筑 老身 同 老石五斗

(中 略)

- 一在番 主従五人 見次間三石 同貳拾五石
 一筆者 主従三人 見次間貳石五斗 同拾五石
 一宮古島洋雲寺八重山島桃林寺住持 主従三人 乗間拾五石、見次間貳石ツ、
 右之通相定候間、可被致其支配者也、
 癸酉五月廿七日 三司官
 御物奉行

年代は明確ではなく、「癸酉」年は他の諸史料から1693年か1753年のいずれかの年次のものと推測される。ともあれ、大和＝日本 (a)、中国 (b)、両先島＝宮古・八重山 (c) へ王府から派遣される使者、従者、船頭、僧侶らは石高表示による乗間、見次間を割り当てられていたのである。「江戸立」時における、兄弟部（王子）の乗間300石、見次間30石を最高として、水主や平等筑の乗間1石5斗を最低としていたことが分かる。

上記の使者とはランクの下がる地方役人らも、乗間・見次間が規定されていた。「久米具志川間切規模帳」（道光11年・1831年、『沖縄県史料前近代6 首里王府仕置2』）によると、その規定は以下の通りであった。

主従定并乗間定之事

- 一在番主従四人
 一地頭代主従三人
 一夫地頭首里大屋子大掟村掟目差主従
 一大文子以下老身
 一乗間九石 在番
 一同三石 同見次間中華
 一同貳石五斗 大和横目并勤番
 一同八石 地頭代
 一同七石 夫地頭并首里大屋子

(中 略)

- 一同老石 文子并船頭

但、両惣地頭供之者代之時同断

- 一同七斗五升 佐事
 一同五斗 加子

右、地頭代以下乗間之儀者、従跡々相定無之差支候付、此節右通相定候間、堅固可相守事、

久米島へ派遣される在番（乗間9石）以下、水主（加子、乗間5斗）の状況がこのように規定されていたのである。

琉球國の船隻だけでなく、琉球へ赴任した薩摩藩の在番奉行・横目らにも乗間規定が存在した。18世紀初頭頃に作成された「御財制」の諸払の項に次のようにある（『那覇市史 資料篇第一巻一〇 琉球資料（上）』）。

- 一同（米）、六拾石六斗九升四合四夕四才、

一御奉行・横目衆・附々衆・足輕、乗間四百六拾石之三部八運賃届成分、

このことは、乗間という慣行が琉球に限ったものではなかったことを明示していると言えよう。

次に、以上の乗間などに積載された荷物はどのようなものであったかを検討してみよう。「富川親方宮古島仕上世座例帳」（同治13年・1874年）（『沖縄県史料 首里王府仕置3』前近代7）によると、次の規定が見られる。

諸物積間定之事

（前 略）

一布巻反 積間壹斤貳合五勺
 一唐苧老斤 同壹斤貳合五勺
 一角俣老斤 同五合
 一白菜老斤 同五合
 一牛皮老枚兩目拾斤 同三斤九合老勺

（中 略）

一同灯老ツ 同貳升
 一漢天門老斤 但斤ニシテ貳斤半 同壹升六合六勺六才

雍正八癸戌年御手形表

（中 略）

一諸草木苗之事
 一諸鳥ノ類ノ事
 一諸竹苗之事

但、三行御用之節、地船並馬艦船ヨリ無運賃二而差登候也、

このように反物類、海産物、牛皮などが積載されていたことが分かる。薩摩役人らの積荷を示すものに「福地家文書」（『那覇市史 資料編』第1巻9）があげられる。「道光貳拾五年己巳 正月より六月迄 日記」（1845年）の4月18日条には次のようにある。

覚

砂糖貳千九百四拾六斤貳合五勺

右者来々年帰国之節、乗間売上運賃砂糖当年引寄相渡候様御申出可被下候、此段申出候、以上、

巳 四月十八日

馬場新助

親見世

砂糖方御横目馬場新助殿来々年御帰国之節、御乗間運賃砂糖、此節引寄御請取被成度旨、別紙之通御申出有之候間、此段致御問合候、以上、

四月十八日

里主 御物城

御物奉行衆

鹿児島への帰国に際して馬場新助は、「乗間売上運賃砂糖」として2,946斤余を琉球側（那覇の親見世）へ要求し、その要請がさらに首里（御物奉行）へ転達されていたのである。この事例は特別なものではなく、他にも類例が散見されることから、当該期には薩摩役人の乗間は、既得権として砂糖で支給されていたものと思われる。

次の「福地家文書裏文書」（未刊行）は、上記で検討した乗間のあり方とは異なる形態が見られる。

差出

船頭阿久根
武右衛門

砂糖老萬三千八百貳斤八勺三才
 右入樽百拾老丁
 内

年頭御使者
四千四百貳拾七斤八勺三才 安室親方

滞在之年頭御使者
三千七百五拾斤 桃原親方

同与力
千百貳拾五斤 宮城筑登之親雲上

同歳役
千五百斤 喜舎場里之子親雲上

同
千五百斤 田場筑登之親雲上

同書役
千五百斤 山城里之子親雲上

右諸御使者乗間・見次間届砂糖として右之船頭江相渡差登申候間、津口通御手形被仰付可被下候、以上、

辰五月

砂糖奉行
湊川親雲上

すなわち、鹿児島へ派遣される年頭使者の安室親方や鹿児島に滞在する桃原親方らへの乗間・見次間としての砂糖1万3802斤余は、安室らが乗船する船とは別に、阿久根の船頭・武右衛門船によって搬送されていたのである。このような形態は例外的なものであったのかは判然としない。ただ、乗間の慣行は乗船する船舶にのみ発生していたのではなく、このような王府高官にあっては、乗船しない船舶にも及んでいたことは明白である。その詳細についての検討も今後、必要とされよう。

さらに、琉球へ渡航した冊封船（封舟、冠船とも称した）において、冊封使以下、随行員、船頭、水主らも個人荷物を大量に積載して、琉球で交易を行っていた〔豊見山2000〕。この冊封使らの冠船への積載形態も一種の個人貿易であり、また「乗間」と類似する形態と言えよう。前述したように、真栄平によって琉球進貢船での乗間の問題はすでに検討されている。

琉球列島海域での船舶にのみこれらの乗間の慣行が存在したのではなく、唐船やイスラムのダウ船など、ひろく船舶そのものの属性として追究する必要があるが、その問題も今後の大きな課題として残されている。

3 中国大陸沿岸への漂着琉球船

ここでは、主に中国大陸沿岸に漂着した琉球船の事例を通して、琉球列島域内における海運のあり方を検討する。

中国・台湾への琉球船の漂着に関しては、すでに清代档案文書を駆使した朱淑媛〔朱1996〕とさらにそれらを踏まえた包括的な渡辺美季〔渡辺1999、2000〕の研究がある。ここでは、両研究においてもなお十分には注目されていない問題、すなわち漂着船の積載荷物と船舶の規模について検討する。そのことによって、記録されることの希な民間船の商活動について分析することが可能になると言えよう。

ここでは、那覇・福州間を往来する進貢船・接貢船、難民護送船など進貢に関係する船の漂着事例は除外し、琉球列島域内を往来していた琉球船が中国大陸沿岸へ漂着した事例に限って検討したい。

【積み荷について】

積み荷の種類について、まず両先島（宮古島、八重山島）から琉球王府（首里王府）へ搬入する年貢に関わるものを取り上げると、次のようになる。

乾隆2年(1737)6月24日、浙江省定海県の沿岸に順天西表首里大屋子など36人の乗る「琉球国大鳥船一隻」が漂着した。同船は年貢搬送のため石垣島を出港し、那覇へ向かう途中で遭難した船であった。数量は不明であるが、積み荷は棉花・粟・布であった（『清代中琉関係档案選編』1頁、以下『選編』と略記する）。

乾隆24年(1759)閏6月24日、浙江省台州府臨海県に漂着したのは、太平山（宮古島）から那覇へ向かう途中で遭難、漂流した船である。乗組員は41人で、航海の目的は「米・粟・皮・繩等の物」を「大琉球に赴き、進貢せんとす」とあることから、年貢の搬送にあつた（『選編』67頁）。

乾隆24年(1759)閏6月頃、浙江台州府臨海県地方に「琉球太平山人、全任之」等40人の乗る船が漂着した。太平山を出港し、「中山王国（那覇）」を目指したが、航海途上で漂流した船である。積み荷は「米・粟・牛皮・棉布・棕片等の物」であった（『選編』69頁）。漂着琉球船に積載されていた米・粟などの物品について、清国はそれらを全て免税とする措置を採っていた〔朱1996、渡辺2000〕。

他方、那覇港などの沖縄島から両先島へ赴く船舶が中国沿岸に漂着した事例も多い。いくつか例示すると次のようになる。

乾隆26年(1761)7月17日、広東香山県澳門地方に「琉球国中山人、大城」等17人の乗る小船1隻が、漂着した。前年7月頃、沖縄島泊港から米を積載して尻島（島名不明）へ行き、棉花を購入して、同9月頃中山（沖縄島）の帰路において遭難した船である。遭難時に棉花80包を海上へ捨て、25包が残った。元来の積み荷は棉花105包であったことになる（『選編』83～84頁）。この小船は、民間商船であったと考えられる。

民間商船であったことが明白な事例は、乾隆35年(1770)7月8日に、浙江省象山県石浦港に漂着した那覇の船である（『選編』124～126頁）。この船には27人が乗り込み、「中山国那覇府商船な

り」と筆談で答えている。同船は同年4月20日に那覇を開船し、八重山に到着後、6月26日に同地を出港したものの、同28日に遭難した。供述によると、那覇府地方は「種作」が無い（農地が少ないの意か）、年々八重山から米を購入していること、船に積載されている鋼鉄条15根は中山で購入したもので、八重山で売れ残った分だとしている。さらに、大米100包、小米（粟）300包は八重山で購入し、「国王へ進貢」する分だとする。この供述箇所は恐らく、年貢運送の請け負いをそのように表現したものと思われる。その他、米120包、小米（粟）252包も積載されており、それらは乗船した5人の「客人」（便乗者）と水主らの食料用としているが、船内での食料用には多すぎると言えよう。船頭・水主らが商品として購入してきたものか、検討を要する。同船には大米220俵、小米（粟）552俵と鋼鉄条は最低15根以上を積載していたことになる。ちなみに1包は日本の約3斗に相当する。

少人数の乗る船が漂着した事例に、乾隆24年（1759）5月11日、江南の山島に漂着したものがあつた。同船は「琉球国中山王那覇府人に係り、船主知太峯、舵工祖仲松、水手慶渡嘉項、知念、魯根」の5人であつた。積み荷は柴薪であり、その販売のため那覇を出港したが、遭難し、洋上で積み荷を失つたという。この知太峯らの船の形状は、「梭子式雙桅小船壹隻」とある（『選編』65頁）。二本柱を有するが、5人乗り、そして積み荷も柴薪であることから、小型船と推測される。恐らく、那覇と山原（沖縄島北部地域）を往来する山原船と思われる。

【船の規模について】

「档案文書」には船の規模に関する記述は概して少ないが、記録された事例を見ると次のものがある。乾隆26年（1761）7月17日、福寧府霞浦県沿岸に漂着した「琉球国那覇人」9人の乗る小船1隻は、船身4丈1尺（約13.1m）、幅1丈3尺（約4.16m）とある。年貢運送のため、太平山（宮古島）へ向かう途中での遭難船であつた（『選編』85～86頁）。

前述の乾隆年35年（1770）、浙江省象山县石浦港に漂着した「中山国那覇府商船」の規模は、船

身6丈3尺（約20m）、幅1丈7尺6寸（約7m）で、鉄錨5個を有していた。このことから中型クラスの馬艦船（10～12反帆程度、約300～340石積み）と思われる。

乾隆35年（1770）7月6日、浙江省玉環長沙の沖合に漂着した八重山船の規模は、船身8丈余（約26m）、幅1丈9尺（約7m）で、乗組員は40人であつた。八重山から那覇へ年貢の「米、粟、棉花、綿布、黒繩等の貨」（数量不明）を搬送する途中で遭難したものである（『選編』126～127）。

この船は、「中山世譜」巻10、乾隆35年条の「八重山西表首里大屋子船一隻、人数四十名、浙江省三盤に飄到する有り」という記述に対応する。つまり、民間商船ではなく、八重山島歳元（地方役所）の地船（公船）であつたことになる。ちなみに、八重山地船の規模は、「340石積み12反帆地船」とある（「富川親方八重山島仕上世例帳」光緒元年・1875）。これらのことを総合すると、前述の浙江省玉環長沙の沖合に漂着した八重山船は、船身約26m、船幅約7m、340石積み12反帆クラスの地船であつたと言えよう。

以上、琉球列島域内の海運を中国大陸沿岸に漂着した琉球船について、主に乾隆年間の「档案文書」から抽出し検討したが、その事例は微々たるものであり、今後とも同様の作業を他の時代に広げることが必要である。と同時に、琉球側史料中から海運関係、特に積み荷や船舶の規模、船主、船頭、水主などに関わる多様な情報を蓄積することによって、琉球列島域内における海運史、および商品流通の実態が鮮明な歴史像を結ぶことになると言えよう。

むすびにかえて

最後に、海民・海域世界に関する資史料の発掘について略述したい。既述のように、近年漂流・漂着民という海難事故をめぐる研究が、日本、中国、朝鮮、琉球という東アジア地域の対外関係史分野で注目され、相応の蓄積が見られるようになってきた。漂流・漂着という事象が様々な視点から分析されているが、琉球海域史をより一層深化させるためには、この漂流・漂着に関連した史料に着目する必要があると考える。

例えば、漂流・漂着という海難事故から、積載された商品を具体的に把握することが可能となる。その一端は、既述の通りであるが、琉球史研究において、海運状況を詳細に記録した文書類はけっして多くはない。積載貨物や商品類などを記録した公文書である「送り状」は、ほとんど残されていないのが現状である。ところが、日本各地へ漂着した際の尋問調書類（「琉球船漂着始末」等）には、それらの「送り状」が写しとして記録されている。偶発的に発生した海難事故（漂流・漂着）ゆえに、日常的な往来文書である「送り状」が記録にとどめられたのである。それらの収集・整理によって、琉球列島における海運状況は、より一層解明されるものと言えよう。

その他、海域での信仰形態を明らかにする資料として、航海守護神と航海者の関係を示す「祈願文」や「扁額」などの奉納物がある。これらも従来の研究では、海域関係史料としては必ずしも注目されているとは言えない。文献史料に基礎を置くオーソドックスな海域史研究の方法だけでなく、豊富な蓄積を有する人類学・民俗学等による海民、あるいは海利用の研究成果を歴史研究の側は、積極的に摂取することも必要とされよう。

【参考文献】

- 赤嶺守(1999年)「清代の琉球漂流民送還体制について－乾隆二十五年の山陽氏西表船の漂着事例を中心に－」(『東洋史研究』第58巻3号)。
- (2000年)「清代の琉球漂流民に対する賞資品について」(琉球大学法文学部紀要『日本東洋文化論集』第6号)。
- 安里延(1941年)『日本南方発展史－沖縄海洋発展史』(三省堂)。
- 麻生伸一(2005年)「琉球船の海賊遭遇事件に関する一考察」(『琉球アジア社会文化研究』第8号、琉球アジア社会文化研究会)。
- 亀井明德(1997年)「琉球陶磁貿易の構造的理解」(『専修人文論集』第60号)。
- 喜舎場一隆(1993年)「近世薩琉交通の一具体相」(喜舎場『近世薩琉関係史の研究』国書刊行会、所収)。
- 木下尚子(1996年)「南島貝文化の研究－貝の道の考古学－」(法政大学出版会)。

- 小葉田淳(1939年)『中世南島通交貿易史の研究』(増補版、臨川書店、1993年)。
- 高良倉吉(1980)『琉球の時代』(筑摩書房)。
- (1992年)「海上交通史の諸相」(『新琉球史 近世編下』琉球新報社)。
- (1993年)『琉球王国』(岩波新書)。
- (2004年) (研究代表)『琉球列島と日本本土の遷移地域としてのトカラ列島の歴史的位相づけをめぐる総合的研究』(2001～2003年度文部科学省研究費補助金基盤研究(B)成果報告書、琉球大学法文学部)。
- 豊見山和行(1996年)「琉球國の進貢貿易における廻送船の意義について」(『第五届中琉歴史関係学術會議論文集』福建教育出版社)。
- (1996年)「近世中期における琉球王国の対薩摩外交」(豊見山『琉球王国の外交と王権』吉川弘文館、2004年所収)。
- (2000年a)「近世琉球民衆の〈抵抗〉の諸相」(『民衆運動史1 一揆と周縁』(青木書店)。
- (2000年b)「一七世紀における琉球王国の対外関係－漂着民の処理問題を中心に－」(藤田覚編『一七世紀の日本と東アジア』(山川出版社)。
- (2000年c)「冠船貿易からみた琉球王国末期の対清外交」(琉球大学法文学部紀要『日本東洋文化論集』第6号)。
- (2001年a)「近世琉球における漂流・漂着問題について－漂着救護制度を中心に－」(『第八回琉中歴史関係国際学術會議論文集』同会議編)。
- (2001年b)「航海守護神と海域－媽祖・観音・開港大君－」(『海のアジア5 越境するネットワーク』岩波書店)。
- (2002年)『日本の中世5 北の平泉、南の琉球』(中央公論新社)。
- (2004年)『琉球王国における海運と漂流・漂着に関する研究』(2001～2003年度文部科学省科学研究費補助金基盤研究(C)(2)成果報告書、琉球大学教育学部)。
- 西里喜行(1995年)「清代光緒年間の〈琉球国難民〉漂着事件について－救国運動との関連を中心に－」(『第二回琉球・中国交渉史に関するシンポジウム論文集』沖縄県教育委員会)。
- 濱下武志(1993年)「海域史研究と琉球の位置」(『第四回琉中歴史関係国際学術會議論文集』同会議編)。
- (2000年)『沖縄入門－アジアをつなぐ海域構想』

(ちくま新書)。

東恩納寛惇(1941年)『黎明期の海外交通史』(『東恩納寛惇全集 3』所収、1979年、第一書房)。

真栄平房昭(1983年)「琉球-東南アジア貿易の展開と華僑社会」(『九州史学』76号)。

——(1986年)「近世琉球における個人貿易の構造」『球陽論叢』刊行委員会、ひるぎ社、1986年)。

——(1993年)「薩摩藩の海事政策と琉球支配」(柚木学編『日本水上交通史論集第5巻 九州水上交通史』文献出版)。

——(2000年)「一七世紀東アジアにおける海賊問題と琉球」(『経済史研究』第4号、大阪経済大学日本経済史研究所)。

——(2004年)「清代中国における海賊問題と琉球-東アジア海域史研究の一視点-」(『東洋史研究』第63巻3号)。

弓削政己(1994年)「近世奄美船と砂糖樽交易と漂着」(『琉球王国評定所文書』10巻)。

渡辺美季(1999年)「清代中国における漂着民の処置と琉球(1)」(『南島史学』第54号)。

——(2000年)「清代中国における漂着民の処置と琉球(2)」(『南島史学』第55号)。

——(2002年)「近世琉球における対<異国船漂着>体制-中国人・朝鮮人・出所不明の異国人の漂着に備えて-」(『琉球王国評定所文書 補遺別巻』浦添市教育委員会)。

*付記1：本稿は、豊見山和行(2004年)『琉球王国における海運と漂流・漂着に関する研究』における論考の一部と、2005年3月26日に浦添市で開催された「琉球-中国・福建交流史シンポジウム」時の発表「琉球列島域内の海運について-中国沿岸への漂着船を中心に-」を一つに再編し、修正・加筆を施したものである。

*付記2：本稿脱稿後、本稿と関連する渡辺美季「清に対する琉日関係の隠蔽と漂着問題」(『史学雑誌』第114編 第11号、2005年)、同「中日の支配論理と近世琉球-中国人・朝鮮人・異国人漂着民の処置をめぐって-」(『歴史学研究』第810号、2006年)、および徳永和喜『薩摩藩対外交渉史の研究』(九州大学出版会、2005年)の公刊をみたが、本稿にはそれらの成果を組み込むことはできなかった。