

琉球大学学術リポジトリ

琉球と日本本土の遷移地域としてのトカラ列島の歴史的 位置づけをめぐる総合的研究

メタデータ	言語: 出版者: 高良倉吉 公開日: 2009-03-03 キーワード (Ja): トカラ列島, 琉球, 十島村, 中之島, 奄美 キーワード (En): Tokara Islands, Ryukyuan, Toshima village, Nakanosima island, Amami Islands 作成者: 高良, 倉吉, 山里, 純一, 池田 栄史, 赤嶺, 政信, 狩俣, 繁久, 真栄平, 房明, 豊見山, 和行, 鈴木, 寛之, Takara, Kurayoshi, Yamazato, Junichi, Ikeda, Yoshifumi, Akamine, Masanobu, Karimata, Shigehisa, Maehira, Fusaaki, Tomiyama, Kazuyuki, Suzuki, Hiroyuki メールアドレス: 所属:
URL	http://hdl.handle.net/20.500.12000/9008

境界を越えた海民・海産物の交流史

真 栄 平 房 昭

◆ はじめに —「境界概念」をめぐる—

周知のように、「国境」という概念は隣接する「他国」の存在を前提にして一般に成立する。日本の場合は海に囲まれ、陸続きのヨーロッパのような激しい国境紛争もなかったため、国境概念は比較的あいまいであった。

国際法上で規定された主権国家間の境界は、近代に至るまで成立しなかった。たとえば、歴史をさかのぼってみると明らかなように、中世日本の境界はけっして固定的でなかった。村井章介氏が指摘するように、それは交易活動の盛衰などに応じて、伸び縮みする流動性をもつ境界であった（*村井章介「中世国家の境界と琉球・蝦夷」『境界の日本史』山川出版社、1997年）。

国家の境界をめぐる歴史的変容について幅広い視野から理論的な考察を試みたブルース・バートン氏の研究によれば、日本の北の境界は東北から蝦夷地（北海道）へ時代とともに北上する、「極めて曖昧」なもので、それはまさに「フロンティア」（frontier 境界地帯）と呼ぶにふさわしい。そこには近代国家の「バウンダリー」（boundary 線としての境界）とはちがう性質がよくあらわれている（*バートン『日本の「境界」—前近代の国家・民族・文化』青木書店、2000年、参照）。

1. 境界の多様性

（1）幕藩制国家の「四つの口」

近世史研究では、一般に幕藩制国家の対外関係を「四つの口」と呼ぶ。幕府直轄の長崎における中国、オランダとの貿易のほか、対馬（対朝鮮）、薩摩（対琉球）、松前（対蝦夷地・ロシア）が、それぞれ外の世界に通じる通交窓口として機能したのである。

この「四つの口」をめぐる研究史の視点について、加藤榮一・北島万次・深谷克己編著『幕藩制国家と異域・異国』（校倉書房、1989年）が、興味深い問題を提示している。中国・朝鮮・オランダをすべて「異国」、蝦夷地・琉球は「異域」と称し、概念上は区別されている。その理由について深谷氏は、本書の「総論」で次のように説明している。

すなわち、「アイヌ社会の蝦夷地と琉球王府は、同じような異国とはしがたい。それらは『幕藩制社会』と同質ではなく、独自の文化様式をもつ社会である」。しかし、近世を通じ

て、「(蝦夷地と琉球)の存続自体が、外交というより社会編成のうえで幕藩体制と不可分となっていており、異国として切り離しがたい点が多い。だがもちろん、幕藩制社会としてあつかうことのできない要素が多々あることはあきらかである。そういう意味をこめて、琉球と蝦夷地については、『異域』と呼んで区別した。この両地は近世史では、広義の対外関係としてあつかわれるべき対象である」(同書 10～11 頁)。

この文章は、いちおう周到に考えられた説明であろう。しかし、「異域」という用語が一般になじみが薄いためか、「異域」の本質とは何か、隔靴搔痒の感をぬぐえない。こうした感覚の根底には、いったい何があるのだろうか。

たとえば歴史の授業で、「江戸時代の蝦夷地や琉球は日本の一部(国内)ですか、それとも外国ですか?」といった素朴な疑問を学生たちから投げかけられ、私自身もしばしば困惑した経験をもつ。というのは、「内か外か」の二者択一では単純に答が割り切れないからだ。そこで、「異域」の概念とその歴史を丁寧に説明してみるが、それでも首をかしげることが少なくない。

よく考えてみると、近代国民国家の時代に確立した「国籍」や「国境線」という概念の刀で、前近代の境界地域の「割り切れなさ」を抱えた歴史をスッパリ割り切ろう、という発想自体がそもそも問題だ。現在の「国境線」や「国籍」を判断のモノサシにしては精度が狂うことも多い。やはり歴史の現実に戻って境界のもつ多元的性格をとらえ直し、国家や民族をめぐる「境界」を明らかにしていくことが重要なキー・ポイントであろう。

(2) トカラと琉球の境界

南九州の種子島、屋久島の南に連なるトカラ列島(七島、現在の鹿児島県十島村)は、中世日本と琉球との「境界」領域にあたる。

明の鄭若曾が編纂した『日本一鑑』は、「七島之間、為日本・琉球之界、夫七島也」、「七島在日本南、琉球・日本之界」(「桴海図経」と記している。七島が琉球・日本の境界と認識されたことがうかがい知れる。また、トカラの臥蛇島について『朝鮮王朝実録』では、「島在琉球・薩摩之間、半属琉球、半属薩摩」とし、琉球と薩摩のまさに両属支配下であると認識していた。臥蛇島に流れ着いた4名の朝鮮漂流民が薩摩・琉球に2名ずつ分割して買い取られたという有名な事例は、臥蛇島の支配権が双方で交錯していたことを示す。

(3) 琉球の「両属」論をめぐって

幕藩制国家の時代になっても、日本の国境はそれほど厳密ではなかった。幕府は蝦夷地・琉球について異域・異国と位置づけ、それぞれの支配を松前藩、薩摩藩に委ねていた。一方、「幕藩体制の中の異国」であった琉球は、従来通り中国との朝貢関係を維持した。つまり、幕藩体制と冊封体制の2つの支配秩序から影響を受けたのである。従来の近世史研究では、幕藩制国家の対外編成原理や外交政策の分析について、数多くの貴重な成果をあげてきた(荒野泰典、紙屋敦之、上原兼善各氏の研究など)。

しかし一方で、国家レベルにおける「上からの編成支配」とは別に、民間レベルの交易や交流、「横のつながり」をめぐる実態解明が遅れている。この点を克服するには上からの支配論だけでなく、薩摩・トカラ・奄美・琉球の地域間交易のあり方、文化伝播などの視点もあわせて検討していく必要がある。

日中両国と関係を結んだ琉球の立場は、一般に「両属」と呼ばれてきた。豊見山和行氏は、「たんなる日清両属論では宗主国による上からの領有の論理に帰着し、琉球側の歴史主体性を欠落させた歴史認識に陥りかねない」と批判し、日中両国に対する琉球の立場を、「従属的二重朝貢」と規定した（*「複合支配と地域」『地域の世界史 11 支配の地域史』山川出版社、1999年）。

批判の趣旨にはまったく賛成だが、提示された「従属的二重朝貢」の概念は問題を含んでいる。というのは、中国との朝貢関係では経済的な貿易活動が重要な比重を占めている。一方、幕府と琉球の関係（江戸上り）では、こうした貿易がまったく無い。したがって、両者を「二重朝貢」というカテゴリーで同列に扱うのは疑問である。いま1つの問題点としては、「従属的二重朝貢」は同義反復の誤解を招きかねない。一般に朝貢はすべて従属的な形式を有するからである（従属関係の表現＝朝貢）。つまり、「両属」と「二重朝貢」という表記は本質的差違が殆どなく、それは用語法のちがいにとどまる。

2. 江戸時代の境界意識と琉球

(1) 「境界領域」としての琉球・屋久島

日中両国に通交する琉球を、江戸時代の人びとはどのように認識していたのであろうか。次に、具体的な事例にもとづいて考えてみよう。1708（宝永5）年に刊行された世界地理書『増補華夷通商考』の著者として知られる長崎の西川如見は、「此国（琉球）過半は福州に従ひて、唐よりも往来之れ有り、薩摩より往來の所も之れ有る也」と述べ、中国・薩摩のいずれにも往來する琉球の「境界性」に注目している。また琉球の言語は中国とは通じないが、「日本と同じき事多し」、「日本の風儀を習者多し」と、日本のことばや風俗と親近性をもつと理解していた。

天明元（1781）年から3年にかけて薩摩藩の招きで領内各地を廻り、本草調査を行なった博物学者佐藤成裕は、鹿児島県の琉球館に滞在する琉球人と面談した。佐藤は長崎のオランダ人にも接触するなど異文化理解に深い関心を示した知識人であったが、屋久島を日本の「境界領域」と認識していたことは注目に値する。その著『中陵漫録』にいう。

「屋久島は薩州の属島にして、日本の部也。言語は日本にして、衣服は琉球也。

此島より始て日本の氣を離れ、異国の境に入ると云うべし」（『中陵漫録』）。

つまり日本の言葉話し、琉球風の衣装で身をつつむ人びとが屋久島にいたわけである。政治的境界を越えて、両方の文化要素をあわせもつマージナル・マン（境界人）の存在で

ある。これは、ちょうど屋久島が薩南文化の境界に位置し、日本・琉球それぞれの文化が混ざり合っていた結果とみられる。

「異国の境」といわれた屋久島の南には、トカラ列島（現 鹿児島県十島村）をはじめ、奄美や琉球の島々が連なっている。

（２）境界を越える海民—薩南諸島の「鯉舟」、久高島の漁民たち—

屋久島で日本と琉球の２つの文化要素が混ざり合った背景には、境界を越えた「海民」の活動があった。近世には薩摩や屋久島などからカツオの群を追って南下した「鯉舟」が、奄美から琉球の近海にまで広く出漁したのである。

具体例を示すと、1845（道光25）年2月29日、三司官与那原親方らが、鹿児島島の琉球館聞役である川上十郎兵衛・在番親方に宛てた次の書簡が注目される（『琉球王国評定所文書』第2巻、59頁）。

「飛舟鯉舟々頭川尻浦之四郎助船、旧臘廿七日川尻浦出帆、同廿九日石垣浦汐懸、正月十七日同所出帆、口之永良部島・大島・沖永良[部]島汐懸ニ而、昨日那覇致入津候」

「川尻」とは、薩摩半島の南端、開聞岳のふもとの浦である。史料によれば、前年（1844・弘化元年）12月27日、薩摩川尻を出帆した「鯉舟」は石垣浦（現、颯娃町）をへて、屋久島の北西12キロにある口之永良部島に寄港した。島の南西には良港があり、琉球諸島に上下する船は、必ずこの港に停泊したという（『三国名勝図会』）。

「鯉舟」はさらに奄美大島、沖永良部島をへて、翌年の2月29日那覇に入港したのである。およそ2ヶ月の長い船旅の途中、薩摩船は風待ちや交易でトカラや奄美に寄港し、琉球の文化にも触れ合った。先述のように屋久島で日本のことばを話し、琉球風の衣装をまとった人びとは、こうした薩摩と琉球を往還した海民たちであろう。

3. 薩摩船の琉球航海について

（１）『親見世日記』などにみる薩摩船

18世紀には、薩摩藩領の種子島や屋久島をはじめ、各地の船が琉球に来航していた。その具体相について、『親見世日記』や『伊江親方日々記』などの史料から明らかにしたい。『伊江親方日々記』乾隆49（1784）年3月26日の記事に、前年12月に宮古島に漂着した「屋久島五反帆船」が、この日那覇に入港している（県史料、刊本14頁）。

これより先、1740年の『乾隆五年日記』によると、同年12月12日には種子島の船頭六兵衛の540積船が那覇に入港している。これに対し親見世の「問役」潮平筑登之が、さっそく早馬で首里城に駆けつけ、国王側近の御鎖之側、御物奉行などに種子島船の到着を知らせた。また3月2日には種子島の船頭勘左衛門の690石積船が入港し、在番奉行所の横目・附役および那覇里主らの立ち会いで「入津改」が行われている。

以上のように、薩摩船の入港後、ただちに親見世の間役を通じて首里城の中枢に情報が伝達されたのである。1768（乾隆 33）年の親見世日記から、600 石積を越える大型の薩摩船が、頻繁に那覇に入港したことがわかる。すでに拙稿「薩摩藩の海事政策と琉球支配」（『日本水上交通史論集』第五巻、九州水上交通史、文献出版、1993 年）でも述べたが、この年だけでも屋久島の船頭伝次郎の船をはじめ、志布志の船頭権左衛門の 690 石積、小根占の船頭金次郎の 690 石積、種子島の船頭藤七の 480 石積、志布志の船頭喜三左衛門の 630 石積、坊津の船頭七兵衛の 690 石積などが史料で確認できる。乾隆 33 年 7 月 6 日には、種子島の船頭伊兵衛の 690 石積が八重山の年貢を運ぶ途中、那覇に寄港した。こうした薩摩船がトカラや奄美、琉球諸島に往来したのである。

（2）種子島の船頭伝平の八重山渡海

これらの薩摩船は藩の委託を受け、琉球から上納穀物など運ぶ「年貢輸送船」であった。「御米漕大和船」等、さまざまな名称で記録に登場するが、これまで八重山における活動の具体的内容についてはほとんど不明であった。

次に紹介する史料は、石垣島の豊川家文書の中の「御手形写」1777（乾隆 42）年の文書（『石垣市史叢書 11 御手形写抜書』29 頁）である。種子島の船頭の年貢輸送をめぐる王府との紛争について興味ある史実を伝えている。その内容を以下に要約すると、

種子島の船頭伝平の船が八重山の年貢を運ぶために下ってきた。当時、八重山では思わぬ災害（1771 年の「明和の大津波」、疫病の流行など）があり、年貢積高は 420 石程と予想された。運送船はその心積もりで来るようにと、今年の春八重山在番から首里の王府に連絡があり、そのことを相談の上で船を派遣した。

ところが、日照り続きの「大飢饉」となったため、年貢積み出しもできず、種子島伝平は空船で鹿児島に戻るはめになった。輸送運賃をもらえなかった伝平は、訴えを起こした。すなわち、運送船は事前に準備したのに運賃収入の当てが外れ、大いに迷惑したと主張し、「御定法」とよばれる藩法をたてに運賃の支払いを琉球王府に求めたのである。これに対し、「御定法」を吟味した譜久山親方は、次のような趣旨の回答書を送った。

「事情は了解した。しかし、空船で島から帰ってきた場合には運賃を渡す、という規定は御定法に見当たらず、そのような先例も無い。年貢の多少にかかわらず僅かでも積み荷を運んできたならともかく、まったくの空船ではどうしようもない。見当違いも甚だしい」と、王府は伝平の訴えを退けたのである。

当時、八重山では津波災害や疫病によって農村が荒廃し、王府の蔵方財政も「至極困窮」の度を深めつつあった。しかし、今後の伝平船の出帆に差し支えが生じることも勘案し、王府は一定の手当を支給し、その分はあとで八重山の役人たちに返済させるという方針を示し、事案の決着をはかった。なお王府が示した運賃算用書の概要は下記のとおりである。

- ・「積高」400 石の内、
- ・「届米」307 石 2 斗余、「運賃米」73 石 2 斗余、「部下米」19 石 5 斗余

・「合計運賃」76石9斗余

積高（積載量）に占める運賃米（輸送費）の比率は約19%で、かなり高い運賃であったといえよう。ちなみに、大隅半島の内之浦の船は、江戸に二往復するよりも琉球や奄美の島下りの方が有利な商売をすることができたという（前掲拙稿、303頁）。このような事情の背景には、江戸航路よりも高額な運賃米の支給がからんでいたとみられる。

3. 国境を越えたカツオ節（薩南トカラ→琉球→中国）

（1）七島鯨の上納

カツオの群は、春先の黒潮に乗って北上し、回遊する。古くから薩南諸島やトカラ海域は、カツオの好漁場として知られた。

カツオの刺身や「鯨節」は現代の食生活でも身近な食材だが、その歴史を調べていくと奥深いものがある。すなわち、日本で最初の「鯨節」は黒潮に洗われるトカラ諸島で誕生した可能性が高く、その漁法や燻製法は、インド洋のモルジブ、インドネシア、ポリネシア海域のそれとの共通点をもつことが指摘されている。鯨節に詳しい宮下章氏によると、「わが国の鯨節製法は、室町時代に入ってから南西諸島の孤島（臥蛇島）で忽然として開花した感がある」という（『ものと人間の文化史 97 鯨節』法政大学出版局、2000年）。

室町時代に海産物年貢として「七島鯨」を上納したことが、『種子島家譜』等の史料に散見し、これは戦陣の兵糧保存食でもあった。江戸初期の記録では、薩摩藩から幕府への贈答品として用いられ、「七島之鯨節」や「琉球酒」などが登場している（『旧記雑録後編六』77・88号）。七島鯨を酒の肴に、琉球の泡盛を飲む幕閣たちの姿が想像される。

（2）進貢貿易とカツオ節の輸出

進貢貿易で「鯨節」が福州に輸出された意外な事実がある。1639（寛永16）年の進貢船積荷目録「従琉球渡唐之進貢船積荷之覚」に、「かつおのふしの事」と明記されており、その他にもウニの塩辛、ホラ貝、乾シタコ、永良部ウナギといった各種の海産物が含まれるのである（『旧記雑録後編六』19号）。積荷目録の27品目中、海産物が全体の3割（9品目）を占める事実は注目される。1663（寛文3）年の進貢船の積荷記録にも「かつおのふしの事」とあり、鯨節の輸出はまちがいない（「内務省文書」第16号）。1719年の冊封使徐葆光は『中山伝信録』巻四に、を「佳蘇魚」と表記し、その肉を割いて乾肉にする。あちこちの島に産するが、久高島のものは良質だと述べているが、実際には当時の琉球でカツオ節を生産した事実は確認されていない。18世紀半ばの琉球事情に詳しい『大島筆記』に、「鯨節 作らず、薩摩にて仕成が廻れり」と記されるように、琉球では生産されず、薩摩産がもっぱら出回ったのである。当時、薩摩産の鯨節が上方市場に大量に出荷されていた。また、三司官伊江親方への寒中見舞いとして、薩摩商人の村山権助から「鯨節一連」

が贈られたように、琉球でも薩摩産が流通した（『伊江親方日々記』嘉慶十三年十二月十五日条）。

また一方で、進貢貿易を通じて国境を越えてカツオ節が輸出されたことは、これまでの研究で見落とされてきた重要な事実であろう。1795（乾隆 60）年に中国の海賊に奪われた琉球の進貢船は、「佳蘇魚」（カツオ）三十連のほか、海參（ナマコ）五百斤、鮑魚（アワビ）六百斤、海帯菜（コンブ）二千斤、沙魚翅（フカヒレ）五百斤などの海産物を積んでいたことがわかる（『歴代宝案』第二集卷八十五）。

（3）海産物貿易で結ばれた日本・琉球・中国

黒潮に洗われる薩南諸島や紀伊半島の海域は、カツオの好漁場であった。18世紀初め、紀州漁民が薩摩の鹿籠浦（現、枕崎市）に鰹節の新しい製法（カビ付け法）を伝えて以来、薩南カツオ漁は急速に発展したといわれる。カツオの一本釣りでにぎわった鹿籠浦では、明和年間（1764-72）の記録に「浦水主三百三十七人、惣船百七十余艘、もっぱら年中心掛けて鰹を釣り、節に調ふ」（『鹿籠名数記』）とあるように、「鰹節」の製造に浦をあげて取り組んだ。

屋久島の一湊などもカツオ漁がさかんで、屋久島船は琉球にも往来した。『親見世日記』の乾隆三十三年（1768）年7月条に「屋久島の伝次郎」と見えるほか、「種子島の権六」や「内之浦の弥右衛門」といった船頭たちも確認される（『那覇市史 琉球資料（上）』）。

鰹節の一大集散地は、いうまでもなく大坂である。18世紀初め、わずか七軒にすぎなかった大坂の鰹節問屋は1730年代に増加し、江戸向けの諸国鰹節問屋仲間が結成された。18世紀末には江戸を中心として鰹節のうま味が料理に欠かせないものとなった。一般の家庭料理にもカツオだしの味が浸透し、鰹節の需要が伸びた。薩摩産の鰹節もその名を全国に知られ、『日本山海名産図会』に「土佐・薩摩を名産」とし、鰹節の産地・優劣を相撲番付に見立てた1822（文政5）年の「諸国鰹節番付表」でも薩摩産が上位にランクされるほどであった。大坂の薩州産物を扱う荷受け問屋のなかで二十五戸が「鰹節商」仲買であった。流通機構が発達するにつれて、魚類商品を一括して売買していた魚商は、生魚を扱う雑喉場問屋と、それ以外の塩魚・干魚・鰹節などを扱う三町問屋に分業化した（『大阪商業史資料』別巻解説編、249、312頁）。

こうした流通機構の整備につれて薩摩産の鰹節も販路も広がった。19世紀半ばの『三国名勝図会』は、カツオ漁業の拠点として日向3カ所、大隅5カ所、薩摩11カ所を挙げる。カツオ加工品の主な産地は次のようである（宮下章・2000）。

①鰹節の産地は、薩摩半島の坊津、泊、久志、秋目、加世田（小湊）、鹿籠、串木野のほか、薩南諸島の屋久島、黒島、竹島、七島（臥蛇島、悪石島など）。②煎汁および塩辛の産地は、七島、屋久島である。

カツオ漁が隆盛期を迎えた1839（天保10）年頃、坊津の鰹節製造家は16名、鰹船23艘を数えた。豊漁の年には1艘で二万尾、薄漁の年で約一万尾。節にして年々10万本以上

を製造した。坊津の森家は、地元生産分のほかに天草や五島でも鰹節を買い入れ、大坂の鰹節問屋和泉屋に出荷した。1842（天保 13）年の和泉屋からの仕切書によれば、売却代金は薩摩節、天草節、五島節をあわせて二千両に達したという（宮下章・2000）。鰹節の製造と仲買取引、廻船業の多角経営で財をなした森家は、奄美・琉球産の砂糖輸送にも手を染め、全国長者番付にランクされたほどである。

こうした鰹節の流通圏は、上方や下関など日本の国内市場だけでなく琉球まで広がり、さらに中国にもリンクされたにちがいない。（表 1）に明らかなように福州向けの輸出品として大量の需要があり、その輸出量が増加傾向をみせる 1840～50 年代は、ちょうど薩南地域におけるカツオ漁の隆盛期と重なっている。19 世紀に薩摩の「鰹舟」が琉球近海にまでしばしば姿をみせたことは、川尻の事例をあげて先述した通りである。さらに、「鰹飛船」の記事が評定所文書などから確認できる。飛船は文字通り船足が速いので手紙の伝達など薩摩－琉球間の通信手段、いわば「海の時速便」として利用された。

「大清国江為御返船指渡人数私物帳」（『琉球資料 60』）によると、1864（同治 3）年の渡唐役人の私物＝個人貿易品として、「鰹節」（259 連、1925 斤）が輸出されている。重さにして約 750 キログラム、一連を十本と換算すれば、2,590 本に相当する。こうした鰹節や昆布、フカヒレ、ナマコなどの海産物を、渡唐役人はもとより水主たちが競って持ち渡り、「海産物輸出ブーム」に湧いた時代と言えよう（真栄平・1996）。

17 世紀初めにカツオ節が中国へ輸出されたことは先述したが、次に、『清代中琉関係档案選編』によって 18 世紀後半から 19 世紀の「海産物貿易」の実態について具体的に明らかにしたい。琉球船の積荷品目・数量・免税額などを記載した一次史料として、『档案選編』の「清單」は貴重である。これらのデータをもとに、琉球船の輸出海産物であるカツオ節（佳蘇魚・目魚乾）、昆布（海帯菜）、フカヒレ（魚翅）などの数量を分析し、進貢船・接貢船・護送船の各船種ごとに表示した（次ページ表 1 参照）。

表1 『清代中琉関係档案選編』にみる海産物貿易

(単位：斤)

年次	船種	カツオ節	昆布	フカヒレ	小計
1762(乾隆 27)	護送船	100	12,037	1,600	13,737
1763(乾隆 28)	進貢船	875	114,500	4,900	120,275
1767(乾隆 32)	進貢船	410	177,500	3,000	180,910
1769(乾隆 34)	進貢船	175	175,000	5,500	180,675
1770(乾隆 35)	接貢船	700	92,300	800	93,800
1774(乾隆 39)	接貢船	300	92,300	1,000	93,600
1775(乾隆 40)	進貢船	1,590	186,000	5,000	192,590
1777(乾隆 42)	接貢船	170	40,000	1,500	41,670
1777(乾隆 42)	進貢船	400	176,000	4,000	180,400
1787(乾隆 52)	進貢船	1,400	196,000	5,000	202,400
1800(嘉慶 5)	進貢船	1,780	196,000	6,000	203,780
1814(嘉慶 19)	進貢船	1,400	196,000	7,500	204,900
1820(嘉慶 25)	進貢船	530	196,000	14,500	211,030
1822(道光 2)	護送船	—	85,000	2,000	87,000
1822(道光 2)	進貢船*	283	98,000	2,500	100,783
1822(道光 2)	進貢船*	700	98,000	2,500	101,200
1824(道光 4)	護送船	188	78,000	2,050	80,238
1824(道光 4)	進貢船	1,364	196,000	11,500	208,864
1824(道光 4)	接貢船	695	98,000	2,500	101,195
1824(道光 4)	護送船	1,039	170,000	4,000	175,039
1828(道光 8)	進貢船	1,440	196,000	5,000	202,440
1832(道光 12)	進貢船	1,470	196,000	5,000	202,470
1838(道光 18)	進貢船*	746	98,000	2,500	101,246
1839(道光 19)	護送船	1,065	550		1,615
1839(道光 19)	進貢船	2,085	198,000	5,000	205,085
1840(道光 20)	迎接謝恩船	4,542	104,000	5,000	113,542
1840(道光 20)	接貢船	4,534	104,000	5,000	113,534
1841(道光 21)	進貢船	1,603	196,000	5,000	202,603
1841(道光 21)	接貢船	562	104,000	5,880	110,442
1843(道光 23)	進貢船	657	101,500	3,200	105,357
1843(道光 23)	進貢船	3,697	101,500	2,500	107,697
1843(道光 23)	接貢船	536	104,000	5,890	110,426
1847(道光 27)	進貢船	1,385	198,000	6,400	205,785

1849 (道光 29)	進貢船	1,720	206,000	10,400	218,120
1850 (道光 30)	接貢船	4,546	104,000	5,000	113,546
1850 (道光 30)	進貢船	2,112	206,000	8,400	216,512
1850 (咸豊 1)	接貢船	420	104,000	5,350	109,770
1853 (咸豊 3)	進貢船	2,693	206,000	8,400	217,093
1853 (咸豊 3)	接貢船	2,497	285,200	8,400	296,097
1854 (咸豊 4)	進貢船	4,214	206,000	14,400	224,614
1855 (咸豊 5)	護送船	690	63,000	2,700	66,390
1856 (咸豊 6)	接貢船	4,994	117,519	8,400	130,913
1857 (咸豊 7)	進貢船	3,180	206,000	11,400	220,580
1857 (咸豊 7)	接貢船	6,928	104,000	6,500	117,428
1860 (咸豊 10)	接貢船	3,035	104,000	7,000	114,035
1862 (同治 1)	護送船	6,291	99,000	5,000	110,291
総計	68 隻	81,741	6,384,906	245,070	6711,717

1762 (乾隆 27) 年から 1862 (同治 1) 年までの 100 年間に、福州に入港した琉球船の積荷データにもとづく数量分析の結果をまとめると、以下のようになる。

①船種別にみると、進貢船が 47 隻、接貢船 13、護送船 7、迎接謝恩船 1、総計 68 隻を数える。進貢船の渡航はふつう 2 隻単位で、接貢船・護送船は各 1 隻である。進貢船 1 隻のみの渡航例は、*印で表示した。

②海産物のカツオ節・昆布・フカヒレ 3 品の総輸出量は、671 万 1717 斤 (約 4027 トン) にも達する。品目別にみると、昆布が 6,384,906 斤と最も多く、フカヒレ 245,070 斤、カツオ節 81,741 斤という順である。

③一隻あたりの平均積載量を計算すると、昆布は 93,896 斤、フカヒレ 3,604 斤、カツオ節が 1,202 斤で、昆布がやはり最も多い。単年度の最大輸出量は昆布が 1853 年の 285,200 斤、フカヒレは 1820 年の 14,500 斤、カツオ節は 1857 年の 6,928 斤である。

以上の考察から、薩摩ルートを経て琉球にもたらされたカツオ節や昆布などの海産物が、中国との進貢貿易における輸出品として重要な位置を占めたことがわかる。日本の海産物を福州に積み渡し、薬種をはじめ多様な中国産物と交易したのである。すなわち、琉球の中国貿易は、日本の海産物流通ネットワークとリンクするかたちで展開されたのである。

18 世紀には鰹節が贈答品として登場し (『伊江親方日記』)、冊封使をもてなす食膳にも上った。ちなみに、現代でも沖縄のカツオ節消費量は、北陸地方のおよそ 15 倍、関西地方の 5 倍といわれる。また、昆布の取引を管理する役所として「昆布座」が設置され、昆布と豚肉をあわせて炒めた「クープイリチー」等、昆布を使った琉球独特の料理文化を生み出したのである。それを支える歴史的背景として、「境界」を越えたヒト (海民) の活動と、モノ (海産物) の交易が存在した事実を指摘することができる。

(4) 久高漁民のエラブウミヘビ漁

奄美・琉球をはじめフィリピン、インドネシア、オセアニア等のサンゴ礁の浅海に棲息するコブラ科の毒蛇。体長約1mで強い神経性の毒をもつが、性質はおとなしく咬傷例はほとんど無い。琉球では「イラブー」と呼ばれ、これを薫製にして食用とする。昆布や豚足などと一緒にじっくり煮込んだイラブー料理は滋養強壯薬として知られ、19世紀の首里士族の伊江親方日記にも登場する(『沖縄県史』資料編7、110・490・518頁)。たとえば、出産後の女性の滋養に、「いら部うなじ」(イラブー)を銭13貫文で買い求めている。また、身体中が腫れる病気で食事も喉を通らずに苦しんでいた奥浜親雲上は、「いら部汁」の煎じ薬のおかげで、胸のつかえもとれて気分が良くなったという。

この海蛇の産卵場として知られる洞穴(イラブーガマ)が久高島にある。ニライカナイからの贈り物といわれるイラブーを捕る権利を、島では女性神職ノロの家人が独占してきた。その薫製は王府に貢納する慣わしで、薬用食として珍重された。また、中国冊封使の食膳にも供され、福州にも輸出された。『清代中琉関係档案選編』の清单に、しばしば「海鰻」「淡鰻乾」「海鰻魚」として登場するのは、じつは普通のウナギではない。当時、琉球で「いら部うなじ」(伊江親方日記)と称したイラブーこと、海蛇の薫製に他ならない。

18世紀後半の史料から、久高島民が遠くは八重山近海までイラブー漁に出かけたことがわかる。すなわち、石垣島の蔵元と王府の往復文書『御手形写抜書』によれば、1788(乾隆53)年小舟6艘に乗り組んだ久高島民13名が、石垣島の平久保崎に漂着した(同年5月13日付文書)。役人が事情を聴くと、王府御用の「永良部ウナギ」(イラブー)を捕るため、わざわざ渡海したという。平久保崎の北方海上にある「大地離」と呼ばれる岩礁はイラブーの生息地として知られ、これを目当てに久高島民がやって来たのであろう。さらに、彼らが奄美諸島にまで出漁したこともわかる。19世紀の奄美生活史に詳しい名越左源太の『南島雑話』に、「本琉球久高島人、常に漁方に来りて居住す、(中略)また此島には永良部鰻魚 其外の魚類多き故、斯の如しと云う」と記され、久高島民が海中に潜り、イラブーを捕る姿が描かれている。

◆結びにかえて—海を越えた「ヒトの絆」—

最後に、黒潮の島々でとり結ばれた「ヒトの絆」について考えてみたい。たとえば、「島いところ」と呼ばれる興味深い習慣が、薩南の川尻や屋久島などにあったことが知られる。屋久島の船主であった明治21年生まれの平田早助さんの体験によれば、その習慣は近世の藩政時代にさかのぼるとみられ、明治以降も続いた(*日高旺『黒潮のフオークロア』未来社、1985年)。

「川尻の港の外は東シナ海である。水平線上に薩南諸島が煙って見える。その中の屋久島には『島いところ』と呼ぶ、いとこの契りが堅い根を張りめぐらしている。(中略)

本土からの定期船は現在、宮之浦に着くが、むかし一湊が船の発着場だった時代には、夜間港に着く船に乗った人たちは、一湊の島いとこの家で旅装を解いて一泊した。鹿児島から仕入れて来た新しい情報も解いて語り、夜通しはなしがはずんだという。早助さんは、そういう「いとこ」が、楠川、永田、栗生などに何軒もいて、そのいとこたちはまた、他のいとこたちと重なる縁を結び、島のほとんどの集落が、島いとこの縁の糸で結ばれていた。(中略) 早助さんは船主であったが、小さな帆船の時代には漁獲量もたいしたことはなく、しばしば漁夫になる人手がたりないことがあった。そんなとき、山の島いとこに伝言すると、すぐに何人かの人間を集めてよこした」という。

つまり、『島いとこ』の人脈を通じて、船乗り仲間が集まったわけである。日高旺氏がいうように、それは「単純な物々交換ではない離島の民の共存の知恵」であった。また、屋久島の南に連なるトカラ列島には、『親子』と呼ぶ独特の習慣があった。一つの島に住む一戸の島民は、他の島に一戸ずつ、親身に付き合う家を持ち、親兄弟にひとしい契りを結んだ。「黒潮の激流と台風の通路の中に生きる孤島の民にとって、危急のときに避難し、身を寄せる仮の親子が必要であった。それは、常にいのちの危険にさらされている人たちの、ぎりぎりの人間の絆であった」といわれる。

以上のような『島いとこ』、『親子』といった擬制的血縁関係は、まさに「人間の絆」で結ばれた島嶼社会ネットワークを示す興味深い例といえよう。おそらく、これに類する海事慣習がトカラ、奄美、琉球にも存在したのではあるまいか。

そのような島と島を結ぶ人間のネットワークについて、民俗学や言語学など多様な分野の研究成果に導かれながら、今後さらにトカラ地域の共同研究を掘り下げていく必要性を、改めて感じている。

<文献一覧> 薩摩・トカラ・琉球海域交流史に関わる拙論

- ・真栄平 房昭「環中国海における琉球の交易品と流通経路」
(比嘉政夫編『環中国海の民俗と文化①海洋文化論』凱風社、1993年)
- ・同 「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⑤』九州水上交通史、文献出版、1993年)
- ・同 「近世琉球における航海と信仰」(『沖縄文化』77号、1993年)
- ・同 「琉球王国における海産物貿易」(『歴史学研究』691号、1996年)
- ・同 「トカラ海域の視点—海上交通と異国船来航をめぐって—」(『東北学5』2001年)
- ・同 「琉球貿易の構造と流通ネットワーク」(豊見山和行編『日本の時代史18 琉球・沖縄史の世界』吉川弘文館、2003年)
- ・同 「近世の航海信仰と種子島船」(『がじゅまる通信』No.33 榕樹書林、2003年)
- ・同 「16・17世紀の琉球海域と幕藩制支配」(『日本史研究』500号、2004年)

(まえひら ふさあき 神戸女学院大学文学部教授)