

書 評

池野 茂 著：

『琉球山原船水運の展開』

ロマン書房本店 1994年1月

A5判 312ページ 3,900円

琉球王国の象徴であった首里城は、沖縄戦で灰燼に帰したが、1992年に沖縄の本土復帰20年を記念して復元され、首里の丘にその全容を現した。首里城に象徴される琉球王国を支えた経済的基盤は、中国をはじめ東南アジアとの交易に負うところが大きく、これによって貿易国家琉球が形成されていた。こうした琉球王国の海外交易は広く知られているところであり、従来多くの研究がなされてきた。

しかし、「肝心の琉球王国内部の政治的統一や流通経済の面から、水運の役割は大きかったにもかかわらず、琉球の国内水運やそれを担った船舶に関しては、ほとんど顧みられることがなかった」と、著者が述べているように、琉球国内水運の研究は遅れた分野の一つであった。本書は従来看過されてきた琉球の国内水運について、歴史地理学の視点から明らかにしたものである。

本書では、この国内水運を山原^{やんばる}船水運と称している。山原船とは、本来政治・経済の中心地である首里・那覇から山原（沖縄本島北部の国頭地方）へ通う伝統的帆船を指す俗称である。しかし、国内水運を山原船水運と称したことについて、著者は「山原に一般的な地方という意味をふくませて、地方通いの船ないしは地方の船、そしてこれらによって運航された琉球の国内水運をさすこととしたからである」と述べ、その理由として、山原に広義の地方の意味を含ませたのは、山原や離島が「しまちやえ」（孤島苦）という地域階層序列末端に位置付けられる共通の痛みを秘めているからであると説明している。

本書は4章からなる。まず、その内容について見てみよう。

第1章の「山原船水運の基盤」では、琉球弧への視点と、水運を考察する上で重要な陸上交通の状況や、水運と係わる村落の様子について論じている。

まず、琉球史にはヤマト（本書では原則として日本をヤマトと呼ぶとしている）の年代区分は適用することができないことを述べるとともに、「琉球」と「沖縄」の使い分けについては、近代沖縄時代以前

の総称として琉球、近代沖縄以降を沖縄と呼ぶとしている。九州南端から与那国に連なる琉球弧への視点のなかで、とくに政治的範囲としての「琉球三十六島」に関する考察や、黒潮本流が九州南部で琉球弧を横切る箇所である七島灘を境界として、琉球はヤマトから見れば異域・化外の世界であったとする、琉球文化圏とヤマト文化圏への考察を展開している。

陸上交通については、1853年来航したペリリ艦隊の沖縄本島内陸踏査の記録から当時の道路事情を把握し、ついで近世陸上交通体系については交通路と駅通から概観し、さらに山原の陸上交通については、二代目沖縄県令上杉茂憲視察日誌や笹森儀助の記帳から当時の状況を把握している。

また、沖縄の村落の特色として、地縁・血縁で結ばれた村落共同体があげられるが、それが具現化したものに共同店がある。共同店の設立の背景を検討するなかで、字（部落）ごとにあるこの共同店を支えていたのは、共有の山原船であったと著者は指摘している。

第2章の「山原船水運の担った船」は、琉球の船舶について、文化史的側面も加えながら多くの史料を駆使して考察したものである。まず、最古の船として『おもしろさうし』（1616—1623年頃編集）に登場する「さばねよらぶさ」という刳舟から考察をはじめている。また、古琉球時代には「とたなぶね（十棚船）」という和船系統の琉球独自の帆船が登場する。この船舶は朝鮮の造船にまで影響をもたらしたという。他にも和船系統の船舶を史料によって明らかにしているが、数少ない限られた史料のなかで、その正確な船舶の構造までとらえることは困難である。いずれにしても古琉球時代に主力をなしていたと思われる和船系統の大船は、近世には史料の上から姿を消すことになる。しかし外洋をわたる先島（宮古・八重山諸島）との国内航路には、必然的に大きな船舶を必要としたのは当然であろうということを前提として考察を展開している。

そこで登場するのが、中国の朝貢貿易に関わる中国華南地方の帆船である。この帆船の導入経過について『中山世譜』（以下『世譜』）や『琉球国由来記』から明らかにし、この中国船を導入したことによって、琉球の造船技術にも影響を与えたことを論じて

いる。この中国船系統の船舶として、山原船水運に大きな役割を果たしてきたのが、馬艦（マラーン）船である。ここでは、馬艦船が取り入れられていった背景、馬艦船船舶構造の特色などが考察されている。とくに逆風について航行できる馬艦船の「開き走り」についても言及しており、興味深い。

第3章の「山原船水運の展開」では、古琉球、近世、近代のそれぞれの時代にはたした航路を基軸に、水運の拠点、水運の変貌、水運の管理、水運の担い手、水運をめぐる諸問題などを明らかにしている。

古琉球の航路として、まずとりあげているのは道の島（琉球世界からヤマトへの途次にある島）航路で、この航路について、『おもしろさうし』に記されている喜界島から首里にいたる道の島水運に沿って謡われているオモロ（神歌）から考察を加えている。そのなかでは有力按司（領主）の根拠地と水運との関係についても触れている。その一つが沖縄本島東海岸中部の勝連であり、これが近代沖縄になって平安座島の航海拠点へとなっていったことを指摘している。

古琉球水運の最大の拠点として、琉球王国の拠点である首里があげられる。ここでは首里の成立にも踏み込み、首里城下町の特色について明らかにし、さらに首里の外港である那覇の形成と那覇港についても新鮮な考察が加わっている。沖縄本島の港については、『琉球国旧記』から明らかにし、また先島航路については、適当な史料がないために、1478年の朝鮮人漂流者の送還航路によって検討をしている。

つぎに、近世琉球時代の山原船水運の管理機構については、山奉行管理の地船、津口改め・密輸監視、「船手座」管理の町船について明らかにし、さらに町船・預船・相船などと水運の商業化との係わりについて詳細に論考している。

最後に近代沖縄の山原船水運についても究明している。ここでは主として東海岸の拠点である与那原と中継点としての平安座島、それに先島航路の海運業に係わる諸問題を取りあげている。そして山原船水運の変化は、1896年「開運会社」の蒸気船が那覇・名護間に就航したことによる水運の近代化によって始まったとしている。

第4章「琉球船漂流記」では、水運に宿命的な遭難・漂流について『世譜』に記されている多数の遭難記録をもとに、山原船水運の補助史料として利用するとし、同時にそこに展開される遭難船の実態に

ついても明らかにしている。

まず著者は、柳田国男の『海上の道』に疑問を呈しながら「漂流」論を展開する。その後『世譜』の記録から、漂流と死、長期間漂流の記録、台湾生蕃地方への漂流、中国大陸沿岸での海賊との遭遇など、史料をひもといて漂流に係わる興味深い解説が続く。

『世譜』に記録されている遭難記録は、1441年から1876年にかけての409件にも及ぶ。著者はここからいくつかの分析を試みている。一つは漂流の年代的な変遷である。すなわち、山原船の遭難記録は1790年ころまでの期間（第1期）は少ないが、1790年から1850年ころまでの第2期では遭難件数が増加しピークを迎える。しかし1850年以降の第3期は減少している。この遭難の変化について、著者は、山原船水運のピークが1850年ごろに生じていることから、船舶交通量との関係が深いことを説いている。さらに400余件の漂流事件の漂着地の分析をはじめ、漂流の生き残り率、漂流船の種類、朝鮮・中国からの漂流など、漂流をめぐる考察は興味つきない。

以上、著書の内容について紹介したが、著者の意図するところが的確に紹介できたかどうか甚だ心もとない。この点をまずご寛容願いたい。

著者は長年にわたって山原船水運を軸に沖縄の歴史地理を研究されてきたが、本書はその成果の一部である。本書は実に歴大な史・資料を駆使して論を展開されており、課題に迫った考察には迫力がある。それ故、各章が一冊の本に展開しうるだけの凝縮した内容をもっている。通読して随所に見られる著者の新しい見解は、目から鱗が落ちるような新鮮な感動を幾度もおぼえた。たとえば、「クサテ」（古代村落においてムラの祖先が子孫にしめす愛情）が「共同店」として変わられ、外部にさしだした触手が山原船である、という解釈はみごとである。

沖縄は面積・人口とも日本の1%にすぎないが、文化は日本本土と対等に対比されるだけのものを持つと言われる。あらためて沖縄文化の奥の深さを感じた次第である。その意味で、本書の全体の4分の1を「山原船水運の基盤」に割かれたのも、沖縄社会の背景をまずしっかりと押さえる必要があったためであろう。読者もこのあたりを理解しないと、次章からの論考の読みが深まらないからである。おそらく著者としては、もっと頁を割きたかったであろうと推察されるが、本書のあとがきにも「背景」についてはいずれ稿を改めたいと書かれているので、

次の著書を待望したい。

一つだけ気になった点を述べさせてもらうならば、挿入図で若干見にくいものが散見されることである。しかしこれとて、決して本書の評価を下げるものではない。

著者は最後にいくつかの今後の研究課題をあげら

れているが、これら一つひとつが琉球歴史地理学の大きな課題であり、その突破口を開かれたことに対して本書の意義は大きい。さまざまな困難の中で、本書を立派に完成された著者に対して深甚の敬意を表したい。
(堂前 亮平)