



Title	琉球の船舶乗組員からみた海域史 護送船・飛船の例を中心に
Author(s)	深澤, 秋人
Citation	周縁の文化交渉学シリーズ5 『船の文化からみた東アジア諸国の位相 近世期の琉球を中心とした地域間比較を通じて 』 : 37-48
Issue Date	2012-01-31
URL	http://hdl.handle.net/10112/5972
Rights	
Type	Article
Textversion	

琉球の船舶乗組員からみた海域史

— 護送船・飛船の例を中心に —

深 澤 秋 人

The Maritime History from the Viewpoint of Ryukyuan Ship Crews

FUKAZAWA Akito

近世琉球の首里王府は、那覇と鹿児島を結ぶ鹿児島航路に楢船・運送船・馬艦船、福州とのあいだの福州航路には進貢船や接貢船などいずれもジャンク船タイプの定期便、ほかにも臨時便を派遣していた。両航路の乗船者のなかでも、船舶乗組員である「船方」は、責任者である船頭、船頭を補佐する佐事、熟練者と思われる定加子、水主などから構成されていた。出身地は那覇や久米村などの町方（都市部）、慶良間島（渡嘉敷間切と座間味間切）と久高島（知念間切）の島嶼部に限定される。

本稿では、いずれも臨時便であるが、1734年に福州に派遣された護送船の「船方」、1850年代に鹿児島に派遣された飛船（飛舟）の乗組員について、基本的な検討を加えた。

前者では、佐事と水主の人選が短期間で行われたこと、その人数はのちの規定より小規模であったこと、那覇の渡地村と久米村出身の経験者が多かったことなどを明らかにした。

後者では、小型の馬艦船とくり舟五艘組が飛船として用いられていたこと、船頭は久高島の出身者が多いこと、くり舟五艘組の乗組員の人数は15人に固定され、経験豊富な久高島出身者で構成され、その航跡も特徴的であることを明らかにした。さらには、夏楢船の「船方」のなかに、久高島出身者の集団が形成されていた可能性をも指摘した。

キーワード：「船方」、護送船、渡地村、久米村、飛船、くり舟五艘組、久高島

一、問題の所在

近世中後期の首里王府は、那覇と鹿児島とのあいだを結ぶ鹿児島航路に楢船、運送船、馬艦船（2艘）の計5艘¹⁾、福州とのあいだを結ぶ福州航路には進貢船（2艘）と接貢船の計3艘、合計8艘の定期便を

1) 首里王府による薩摩藩との交渉の結果、1790年代以降、鹿児島航路には大型の馬艦船（民間船）も運航されるようになり、5艘の定期便が運航されていた。豊見山和行「近世中期における琉球王国の対薩摩外交」（『新しい近世史

域外に派遣していた（進貢船と接貢船は隔年）。いずれもジャンク船タイプの船舶であり、8艘のうち6艘は王府が保有する公用船であった。

鹿児島航路の乗船者は、王府が鹿児島に派遣した年頭使者（在番親方）を筆頭とする上国使者、その従人（従者）、船舶乗組員である「船方」であった。福州航路は、王府が中国に派遣した進貢正副使をはじめとする渡唐役人、その従人、「船方」であった。これらの乗船者は王府のもとで編成されていた。沖縄島の町方（都市部）の士族層がつとめ、薩摩藩や福建当局と外交交渉を展開した上国使者と渡唐役人は、「船方」が動かす船舶に搭乗し、二つの航路を往還していたことになる。「船方」は琉中文化交流史（交渉史）の大前提となる海域におけるヒトの移動を支えた職能者集団といえよう。

定期便の「船方」は、責任者である船頭、船頭を補佐する佐事、水主のなかでも熟練者と思われる定加子、水主などから構成されていた。鹿児島航路の1艘当たりの「船方」は40人余であると思われる（水主は20数人）、5艘では200人を超えることになる。後述するように、福州航路の進貢船の「船方」は、1艘当たり40人（水主は26人、船頭は除く）と規定されていた。接貢船も同数である。したがって、進貢船が派遣される年には7艘で280人余、接貢船が派遣される年には6艘で240人余を必要としたことになる。ほかにも、鹿児島には飛船（飛舟）、福州には漂着民を送還する護送船などの臨時便が派遣されることもあったが、人材の供給が不足することはなかった²⁾。二つの航路の交通を支えていた職能者集団は再生産されていたのである。

こうした「船方」の出身地は、那覇や久米村などの町方、慶良間島（渡嘉敷間切と座間味間切）と久高島（知念間切）の島嶼部に限定され、町方の人びとの多くや島嶼部出身者は百姓身分であった。これらの人びとは王府によって労役として徴用された側面があったが、穀物で納める租税の一部は免除されていた。

これまでの研究動向では、鹿児島航路や福州航路の乗船者については、搭乗者である上国使者や渡唐役人、および現地での交渉や活動に関心が集まる傾向にある。しかし、「船方」に関わる研究成果も存在する。

まず、貿易の担い手として着目された。真栄平房昭氏は、琉球の対中国貿易には、王府の貿易とともに進貢船などの乗船者による個人貿易があり、「船方」も権利を有していたことを明らかにした³⁾。また、豊見山和行氏は、鹿児島航路で摘発された抜荷行為を紹介し、犯行主体として佐事や水主が見いだせることを指摘している⁴⁾。

一方、「船方」の出身地や身分に関する言及もある。高良倉吉氏は、福建省で確認されている琉球人墓碑を検証し、慶良間人の埋葬者が那覇人に次いで多いことを指摘し、進貢貿易を支えた存在意義を強調

② 『国家と対外関係』新人物往来社、1996年）、188-223頁。のち、豊見山和行『琉球王国の外交と王権』吉川弘文館、2004年に収録。

2) 護送船については、豊見山和行「琉球国の進貢貿易における護送船の意義について」（『第五屆中琉歴史関係学術会議論文集』福建教育出版社1996年）、963-992頁。また、王府が域外に派遣した船舶ばかりでなく、多くの民間船が琉球海域を航行していたことを考えると、乗組員の人数はさらに増えることになる。

3) 真栄平房昭「近世琉球における個人貿易の構造」（『球陽論叢』ひるぎ社、1986年）、239-262頁。

4) 豊見山和行「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）、253-275頁。

する貴重な資料と位置づけた。また、同氏は、慶良間人の墓碑は、慶良間の島々で伝承されてきた唐旅の実際を具体的な人名・役目で示す確かな証拠であるとも述べている⁵⁾。富島壯英氏は、新参士の家譜から、福州航路の水主や船頭での「旅数」が20回を超える人物などを数人見いだせるものの、百姓身分から士族まで登りつめた者は少ないと述べている⁶⁾。

近年では、真栄平房昭氏が、1762年に土佐に漂着した楳船の「船方」の全構成員の年齢、出身地を検証した⁷⁾。その結果、座間味間切、渡嘉敷間切、那覇の西村が多いことを明らかにした。これを受け、筆者は、1844年の鹿児島航路の5艘の水主（計118人）の出身地を分析した⁸⁾。結果、那覇の西村・東村・泉崎村、久米村、慶良間島の前村と慶留間村が多いものの、船舶ごとに見ると、圧倒的に町方出身者が多かったり、町方と島嶼部が拮抗するなど、そのバランスは一定でないことを指摘した。

しかし、船舶ごとの「船方」をめぐる情報はまだまだ共有化されておらず、基礎的な研究が不足しているといわざるをえないのが現状である。そこで、本稿では、1734（雍正12）年に福州に派遣された護送船の「船方」、1850年代に鹿児島に派遣された飛船（飛舟）の乗組員について、基本的な検討を加えてみたい。両者とも定期便でなく臨時便に相当する。前者では、「船方」の編成過程、その規模（人数）、出身地やその特徴を明らかにしたい。後者では、飛船として用いられた船舶、乗組員の人数や年齢、その出身地を明らかにするとともに、特徴的な航跡の飛舟を紹介したい。また、そのうえで、王府によって域外に派遣された船舶の航海および海域の歴史像を乗組員の側から捉え直してみたい。

二、1734年の護送船の「船方」

（一） 佐事と水主の選出

「朝鮮人拾壹人慶良間島漂着馬艦船を以送越候日記（雍正十一年～同十二年）」（『琉球王国評定所文書』第一巻）は、1733（雍正11）年11月に慶良間島に漂着した朝鮮人の送還をめぐり、王府が作成した日記である。関係部局によって取り交わされた文書が収録されている。護送船は4ヶ月後の翌年3月に那覇港を出発しているが、ここでは、乗船者のなかでも、「船方」がどのように編成されたのかを明らかにしてみたい。

まず、慶良間島に漂着した朝鮮人を来春中国へ護送するため、「宰領」として渡唐する人数（渡唐役人）が決定されたようである。同日記には、護送船の大通事として仲井真里之子親雲上、宰領人は田湊

5) 高良倉吉「中国所在の琉球人墓とその歴史的意義」（『第三屆中琉歴史関係国際学術会議論文集』中琉文化経済協会、1991年）、261-280頁、同「I 琉球・沖縄の島々を巡る」所収「唐旅の海域へ」（『街道の日本史56 琉球・沖縄と海上の道』吉川弘文館、2005年）、32-41頁。

6) 富島壯英「唐船（進貢船・接貢船）に関する覚書——全乗船者の構成を中心に——」（『歴代宝案研究』第6・7合併号、1996年）、71-82頁。

7) 真栄平房昭「琉球海域における交流の諸相——海運・流通史の視点から——」（『沖縄県史』各論編第四巻 近世、沖縄県教育委員会、2005年）、325-373頁。

8) 深澤秋人「海域史のなかの那覇港——一八四〇～五〇年代の状況——」（『東アジアの文化と琉球・沖縄——琉球／沖縄・日本・中国・越南——』彩流社、2010年）、293-310頁。

里之子親雲上、総官は安富祖里之子の名前が記された丑（1733）12月15日付けの書付が収録されている。同日付けでの「手形」には、3名に加えて、船頭の与那嶺筑登之親雲上の名前も見える。このことから、12月15日頃には、護送船に乗船する渡唐役人と「船方」の責任者である船頭が決定していたことがわかる。以降、護送船の渡唐準備は本格化するが、護送船の全乗船者がいつまでに、どのように決定したのかと並行して、「船方」の編成過程を追ってみたい。

護送船の「船方」の選出は、翌年の正月、極めて短期間のうちに行われた。同日記には、護送船の佐事と水主の人選をめぐり、富名腰親雲上（御鎖之側か）が御船手奉行に宛てた正月9日付けの通達（タイトルは「覚」）が収録されている。漂着した朝鮮人を送還する馬艦船の佐事と水主の人数が決定したので、「宰領人」も同席のうえ、「御法様」の通りに選考を行い、明日中に提出するようにとある。決定した人数は、佐事が5人、水主が20人であった。また、少なくともこの段階までに、今回、護送船に使用される船舶が馬艦船とされていたこともわかる。

はたして、締めきり当日には、人選の結果選ばれた佐事と水主に関する寅（1734）正月10日付けの2件の申請書（タイトルは「覚」）が提出されている。船頭の与那嶺筑登之親雲上が、選出された佐事5人と水主20人の名前をそれぞれ書き出し、任命してくれるよう推挙している。佐事は、総官の安富祖里之子、宰領人の田湊里之子親雲上、大通事の仲井間里之子親雲上、水主の場合は、3名に加えて御船手奉行の照屋親雲上の同日付けの次書があり、我々で集まり、人柄を見合わせたので、船頭の申し出通りに任命してくれるよう重ねて求めている。選出は御船手奉行と大通事・宰領人・総官・船頭の5名で行われたことがわかる。富名腰親雲上の通達にあった「宰領人」とは、宰領人の田湊里之子親雲上に限定されず、ほかの渡唐役人も合わせて指していたようである。また、締めきりであるとはいえ、通達の翌日すぐに提出できたのは、佐事・水主とも候補者がリストアップされていたことをうかがわせる。

佐事として推挙された5人の名前には肩書きがあり、渡唐の経験と出身地が記されている。全員が進貢船（大唐船・小唐船）や接貢船の佐事や定加子としての経験があるが、4人は王府とのあいだに「御雇」なる関係があったようである。労役でなく、王府による雇用を指すものであろうか。一方、水主として推挙された20人のうち、3人の肩書きには、渡唐の経験と出身地が記されている（17人は出身地のみ）。大唐船と小唐船の定加子としての経験があり、2人は「御雇」である。ともあれ、25人の佐事と水主のうち、渡唐経験者は8人、うち6人は「御雇」であったことを確認しておきたい（表1参照）。

ここで、佐事5人、水主20人という「船方」の規模に触れておきたい。1853（咸豊3）年、前年、石垣島の沖合いで座礁したロバート・バウン号に乗船していた中国人労働者を送還するため、護送船が2艘派遣された。「八重山島江異国船来着唐人・映人等下置候付一卷帳」（『琉球王国評定所文書』第六巻）によると、その船舶は那覇港に帰着した小唐船と馬艦船が振り向けられたものであった（96-1, 2号文書）。当初は、鹿児島航路の春楫船・夏楫船・運送船の3艘を振り向け、仕立船（護送船）として派遣する計画であり（11-1号文書⁹⁾、佐事の人数は8人ずつ、水主は32人ずつとされている（13号文書）。『事々抜書』（沖縄県立図書館東恩納寛惇文庫蔵）の「唐御取合之事」によると、護送船の乗船者数は謝恩使を

9) 「大島より送参候漂着唐人滞在中日記（乾隆七年）」（『琉球王国評定所文書』第一巻）によると、1742（乾隆7）年に奄美大島から回送された中国人漂着民を送還するにあたって、仕立船として楫船を振り向けている。

表1 1734年の護送船の乗船者（朝鮮人11人は除く）

職名	名前	出身地	備考（従人、交代など）
大通事	仲井間里之子親雲上	(久米村)	従人は当間筑登之・比屋定にや・宮城にや・我喜屋子の4名（比屋定にやは従内）
宰領人	田湊里之子親雲上		従人は城間にや・新垣にやの2名（城間にやは従内）
総官	安富祖里之子	(久米村)	従人は富盛にや
船頭	与那嶺筑登之親雲上		従内は新垣筑登之
佐事	大嶺筑登之親雲上	久米村	大唐船佐事の「御雇」経験
	西平筑登之親雲上	座間味間切慶留間村	接貢佐事の「御雇」経験
	和宇慶筑登之	渡地村	大唐船佐事の「御雇」経験
	宮城にや	西村	小唐船定加子の「御雇」経験
	新垣にや	泉崎村	接貢定加子を経験
水主	平良にや	久米村	大唐船定加子の「御雇」経験
	玉城にや	渡地村	大唐船定加子を経験
	金城にや	渡嘉敷間切渡嘉敷村	小唐船定加子の「御雇」経験
	小橋川にや	久米村	
	当間にや	辻村	
	(×我部にや	久米村	最終的には乗船せず)
	具志堅にや	にし村	
	小橋川にや	いつみ崎村	
	仲村渠にや	前慶良間村	
	兼ヶ段にや	泉崎村	
	○平安山にや		我部にやと交代か
	宇慶田	辻村	
	知念	東村	
	知念	渡地村	
	大城	若狭町村	
	伊佐	久米村	復路宮古島で病死
	大城	慶良間島か	
	新城	渡嘉敷間切渡嘉敷村	
	新垣	渡地村	
	大城	渡嘉敷間切阿波連村	
	(×添石	渡嘉敷間切阿波連村	最終的には乗船せず)
	○末吉	慶良間島	添石と交代か

《典拠史料》『朝鮮人拾老人慶良間島漂着馬艦船を以送越候日記（雍正十一年～同十二年）』（『琉球王国評定所文書』第一巻）

迎接する王舅迎船と同じとあり、王舅迎船の項目には、佐事8人、定加子6人、水主24人、大工2人と規定されている。進貢船や接貢船の項目では、佐事と定加子は同数であり、水主26人のうち大工2人が含まれていることから、「船方」の人数は同じであったことがわかる。定加子と水主および大工をひとまとまりにすると32人であり、1852年段階から計画されていた護送船の水主の人数と一致する。佐事は8人、水主は32人という人数は、19世紀中頃での慣例や規定に沿っていたようである。

進貢船などの「船方」の人数が、いつ頃固定されたのかは不明であるが、1734年の護送船では、佐事が5人、水主が20人と『事々抜書』に規定された人数よりも少ない。また、定加子の存在も確認できない。このことは、人数が固定されていなかった可能性とともに、使用された馬艦船の規模がやや小さか

ったことが考えられよう。さらには、「朝鮮人拾壹人慶良間島漂着馬艦船を以送越候日記」に収録された正月22日付けの手形からは、作事（佐事）と加子（水主）のなかに、「あはん一人」、「かまうちん二人」、「楫取三人」、「大細工二人」（計8人）を兼ねる者がいたことが知られる¹⁰⁾。中国船の乗組員では、亞班は、帆柱に登って、風向きや針路を伺う役割を担ったようである¹¹⁾。「かまうちん」の職掌は不明であるが、「大細工」がのちの大工であるとすれば、この段階では水主と分離していなかったことにもなる。

（二）「船方」の最終決定と出身地

1734年の護送船に乗船した渡唐役人の従人は、水主と佐事よりも1ヶ月近く遅く、2月になってから決定したようである。同日記には3名の渡唐役人がそれぞれ作成した従人の申請書（タイトルは「覚」）が収録されている。2件は2月7日付けである。仲井間里之子親雲上は若狭町村の我謝子と東村の比屋定にやの2人、田湊里之子親雲上は町端村の城間にや、船頭の与那嶺筑登之親雲上は西村（「にし村新参」）の新垣筑登之の名前をあげ、「主従の内」（従内）として連れて行くことを許可してくれるよう申請している。

同日記には、護送船の全乗船者が、王府に許可された持高銀以外の銀を持ち渡らないことなどを誓約した寅2月19日付けの「証文」が収録されている。全乗船者37名の名前が見え、これが最終的な乗船者と思われる¹²⁾。しかし、正月に選考された水主、直前に申請された従内とのあいだには一部異同がある。これを踏まえ、護送船の乗船者の構成についてまとめたのが表1である。

まず、渡唐役人の従人の異同について触れておきたい。仲井間里之子の共は、2月7日付けで従内として申請された2人のみではなく、4人である。しかも、比屋定にやは見いだせるものの、我謝子の名前は見えない。申請が却下されたというよりも、何らかの事情で取り下げたなどの可能性もあろう。当間筑登之・我喜屋子・宮城にやの3人は、従内とは異なる手続きが踏まれていたのではないだろうか。同様に、田湊里之子親雲上の供の新垣にや、安富祖里之子の供の富盛にやも従内としては申請されていない。

ともあれ、2月19日までのあいだには、渡唐役人と従人からなる四つの「主従」グループが成立した。合計人数は12名であった。これは前掲した前年12月15日付けの「手形」に見える4名の渡唐役人の「主従」の人数と一致する。

次に、水主については、「証文」には、正月に選考された20人のうち、我部にやと添石の名前が見えず、新たに平安山にやと末吉を見いだせる。我部にやと添石の両名のみが王府による最終決定から洩れたというよりも、正月10日以降、やはり何らかの事情で乗船できなくなり、代わって、2月19日までのあいだに、平安山にやと末吉が追加されたと見るべきであろう。最終的には、全乗船者は、渡唐役人の

10) 1844（道光24）年の夏楫船の場合、船舶乗組員の職名に佐事と水主とは別に楫取が見える。前掲注8の拙稿。

11) 松浦章「清代福建の海船業について」（『東洋史研究』第47巻3号、1988年）、472-501頁、前掲注6の富島論文。

12) 同日記によると、2月25日には、在番奉行以下の薩摩藩の琉球派遣役人、王府役人の列席のもと、護国寺講堂で全乗船者を対象とする「誓詞」の儀礼が行われている（病気による欠席者あり）。天地神明にかけて禁止事項に触れない旨を誓約し、「誓詞前書」（「敬白 天罰霊社起請文」）に血判をするものである。起請文は「宰領人」と「船頭水主 悻者」では別々に作成され、前者には血判とともに書判も認められたようである。

表2 1734年の護送船の佐事と水主の出身地別人数

西村	辻村	東村	渡地村	若狭町村	泉崎村	久米村	渡嘉敷村	阿波連村	前慶良間村	慶留間村	慶良間島	計
2(1)	2	1	4(1)	1	3(1)	4(1)	2	1	1	1(1)	2	24(5)*

* 1名は出身地不明、()内は佐事的人数

《典拠史料》表1と同じ

決定から2ヶ月余が経った段階で決定していたのである。護送船が那覇港を出発する20日前であった。

表1をもとに、佐事と水主の出身地の分布をまとめたのが表2である。まず、全体的な特徴として、島嶼部の渡嘉敷間切と座間味間切（および慶良間島）の出身者が7人であるのに対し、町方の那覇四町（辻村と渡地村も含む）と久米村の出身者が17人と多いことがあげられよう。佐事に限れば、5人のうち町方出身者が4人を占める。なかでも、渡地村と久米村は水主3人ずつ、佐事1人ずつを出しており（計8人）、この人数は町方出身者のほぼ半数に当たる。「証文」に名前が見えず、最終的には乗船しなかったものの、我部にやの出身地も久米村である。一方、島嶼部については、慶良間島とのみあり、村レベルで出身地を把握できない者が2人含まれる条件付きではあるが、座間味間切出身者が1人と少なく、渡嘉敷間切でも特に人数が多い村は見いだせない。ほかにも久高島出身者が存在しないことを指摘しておく。

前述したように、佐事と水主には渡唐経験者が8人含まれていたが、出身地でいえば、6人が町方出身であり、うち渡地村と久米村が4人を占める（佐事1人、水主1人ずつ）。1734年の護送船の「船方」（ここでは佐事と水主）は、渡地村と久米村出身の経験者を中心に構成されていたと見ることができよう。

三、1850年代の飛船の乗組員

（一）船舶・構成・出身地

鹿児島航路では、定期便のほか、鹿児島琉球館に早急に情報を伝達するため、王府によって飛船（飛舟）が派遣されることがあった。琉球の定期便や薩摩藩の海商の船（大和船）が那覇港を出発する時期は集中する傾向にあり、それ以外の時期に派遣されるところに意味があったようである。

「年中各月日記（咸豊四年）」（『琉球王国評定所文書』第八卷）には、飛船の船頭である並里が、薩摩藩領内外の船改所を通過するために必要な証明書である「津口通手形」の発給を求めた寅（1854）正月付けの「差出」が収録されている（9-2号文書）。並里は、ペリー艦隊の琉球来航を急報するため派遣された飛船の船頭であり¹³⁾、知念間切久高村の出身であった（8-1, 2号文書）。

並里は、今回用いる船舶、乗組員の年齢と名前、船具や荷物などのリストを作成したうえで、「右は御用筋これ有り、飛船のため（として）御国許へ罷り登り候付き、船具并船中人数・荷物かくの如く御座候。この外御法度品少しも積み入れ申さず候間、津口通手形御免仰せ付けられ下さるべく候。もし相違

13) 豊見山和行「年中各月日記（咸豊四年）解題」（『琉球王国評定所文書』第八卷、浦添市教育委員会、1992年）、65-68頁。

の儀共御座候はば、その沙汰仰せ付けらるべく候」と述べ、「津口通手形」の発給を王府に申請している。これを受け、三司官の池城親方・座喜味親方・佐久真親方は、寅正月付けで諸所船改所に宛て、「右の通り相違無きにおいては差し通さるべく候」と次書している。さらには、琉球在番奉行の郷田仲兵衛が、同じく諸所船改所に宛て、「この表相違無きにおいては差し通さるべく也」と裏書を加えている。三司官と琉球在番奉行が次書と裏書をすることによって、証明書としての性格を有するにいたったことがわかる。

1850年代の飛船の船頭などが作成した「差出」はほかにも4件ほど見いだせる。様式は同様である。「年中各月日記（咸豊五年）」（同第九巻）には、卯（1855）3月付けで船頭の西銘が作成した「差出」（76-2号文書）、卯11月付けで船頭の西銘が作成した「差出」（296-2号文書）が収録されている。「年中各月日記（咸豊六年）」（同第十一巻）には、辰（1856）11月付けで船頭の内間が作成した「差出」（371号文書）、「和蘭国船運天津江来着之筈ニ付諸手組向日記（咸豊八年）」（同第十四巻）には、午（1858）5月付けで飛舟主取の内間が作成した「差出」（19号文書）が収録されている¹⁴⁾。

同時期、派遣された飛船は多いものの、ほとんどの場合、船舶や乗組員については断片的にしか情報に接することができない。5件の「差出」によって、飛船として用いられた船舶やその規模、乗組員の人数と年齢、ほかにも船具（伝馬やくり舟を含む）や荷物を知ることができる。なかでも船舶と乗組員についてまとめたのが表3である。

まず、飛船（飛舟）として用いられた船舶やその規模は、5件のうち4件は四反帆から七反帆の小型の馬艦船、1件は5艘のくり舟を横につないだと思われるくり舟五艘組であったことがわかる。

馬艦船の場合、乗組員は船頭と水主のみで構成され、その人数は10人前後であり、四反帆船は8人（水主は7人）と10人（同9人）、六反帆船と七反帆船では11人（同10人）である。進貢船や楷船には定員化されている佐事や定加子は見いだせない。1734年の護送船には、通常の進貢船などよりも規模が小さい馬艦船が用いられていたと考えられるが、水主の人数は20人であった。ここでは、六反帆船と七反帆船でもその半数ということになる。船舶の規模によって必要な水主の人数を窺い知ることができよう。しかし、四反帆船と七反帆船のあいだで、水主の人数が1人（あるいは3人）しか変わらないことも指摘しておきたい。

次に、乗組員の年齢を見てみたい。船頭は乗組員のなかでも年長者であり、年齢は30代後半から50代前半である。これに対して、水主の年齢には幅があるように見える。馬艦船での年齢構成は、20代が多く、30代以上が少ないといえる。顕著な例をあげると、七反帆馬艦船では、40代が1人、30代が1人、20代が8人であるが、後者のうち4人は20代前半である。六反帆馬艦船では、30代が3人、20代が7人であるが、やはり後者の3人は20代前半である。船頭に比較的年齢に近い熟練者と思われる人物を見いだせると同時に、経験が少ないと思われる20代前半の若手が数人含まれている。2艘の四反帆馬艦船についても、これほどでないにせよ、年齢的なバランスが考慮されているように思える。

残念ながら、「差出」には乗組員の出身地は明記されていない。しかし、七反帆馬艦船の船頭である並

14) 1858年の飛舟の場合のみ大島に派遣されている。当時、大島には、琉球への異国船来航をめぐり、守衛方として薩摩藩の家臣団が派遣されていた。

里の出身地が知念間切久高村であることは前述した通りである。ほかの船頭の出身地についても類推できる場合がある。

「廻文（咸豊五～六年）」（同第十七卷）には、「御国元」への急報のため派遣された飛舟の舟頭である西銘筑登之親雲上が、時節はずれにも関わらず、海上を首尾よく往還した働きが功績として認められた旨の卯（1855）10月25日付けの文書が収録されている（30号文書）。西銘筑登之親雲上の出身地は肩書きによって知念間切久高村であることがわかる。本文によると、同年3月25日に出発し、4月18日には帰着している。四反帆馬艦船（先発）の船頭である西銘は卯3月付けで「差出」を作成していた。両名は同一人物である可能性があろう。さらに、「廻文（咸豊五～六年）」には、前年の12月6日に「那覇川」（那覇港）を出発し、2月9日に帰着した飛舟の船頭である西銘筑登之親雲上の働きが同様に功績として認められた旨の辰（1856）3月8日付けの文書が収録されている（52号文書）。西銘筑登之親雲上の出身地も知念間切久高村である。船頭をつとめた飛舟は、「御国許」への「御侘の御使者」である渡名喜親方の乗船で搬送された「御書付」の副本を作成し、念のため搬送するために派遣された。四反帆馬艦船（後発）の船頭の西銘は卯11月付けで「差出」を作成していた。西銘筑登之親雲上が「那覇川」を出発したのは翌月に当たる。ここでも、両名は同一人物である可能性があろう。なお、両者の功績については、船手座で保管されている「御船手勲功帳」に登録されることになったようである。

ここまで、1850年代に派遣された5艘の飛船のうち、3艘の船頭は久高島出身者であった。六反帆馬艦船の船頭である内間とくり舟五艘組の飛舟主取の内間の出身地は不明である。しかし、後者の場合は、やはり久高島出身者であった可能性がある。くり舟五艘組は、少なくとも、1846（道光26）年と54（咸豊4）年にも派遣されているが、いずれも「久高島の者共人数十五人」が乗り込んでいることが知られる。前者の船頭は知花、後者は内間であった（「従大和下状（道光二十五年～二十六年）」〈同第二卷〉32号文書、「従大和下状（咸豊四年～五年）」〈同第九卷〉186-1号文書）。

同時期には、ほかにも久高島出身の船頭を見いだせる。前述したように、1852年の段階では、ロバート・バウン号の中国人労働者を送還する護送船として予定されていたのは、鹿児島航路の春楫船・夏楫船・運送船であった。このうち、春楫船の護送船の船頭には、知念間切外間村の内間筑登之親雲上、夏楫船の護送船の船頭にも、同村の西銘筑登之親雲上が予定されていた（「八重山島江異国船来着唐人・映人等下置候付一卷帳」11-2号文書）。また、1857（咸豊7）年には、復路で奄美大島に漂着した小唐船の乗船者を迎接し、荷物を那覇港に搬送するため、五反帆船から七反帆船までの4艘の馬艦船が派遣されている。このうち、六反帆船の船頭が久高島の内間であった。五反帆船は慶良間島の金城、七反帆船の1艘は東村の小橋川、1艘は渡地村の宮里であった¹⁵⁾。1844（道光24）年には、座間味間切阿嘉村や那覇の東村出身の飛船の船頭や水主も見いだせる（「廻文（道光二十四年～二十六年）」〈同第二卷〉13, 20号文書）。しかし、1850年代には、複数の飛船だけでなく、福州航路の護送船などにも、久高島出身の船頭や水主を多く見いだせることを確認しておきたい。赤嶺政信氏による1980年代初頭の調査によると、久高島にはトーシン・ヘージン（唐船・楫船）という言葉があり、かつて島の男たちが王府の公用船に

15) 前掲注8の拙稿。

表3 1850年代に派遣された飛船の船舶と乗組員

派遣年	船舶	船頭・飛舟主取（年齢）	水主（年齢）、人数
1854年	七反帆馬艦船	並里(48)	島袋(41)、新垣(27)、宮城(26)、長嶺(31)、内間(26)、仲村渠(25)、並里(22)、新垣(23)、西銘(22)、比嘉(23)《計10人》
1855年	四反帆馬艦船	西銘(36)	西銘(24)、内間(31)、内間(28)、内間(28)、内間(33)、西銘(27)、内間(26)《計7人》
1855年	四反帆馬艦船	西銘(36)	西銘(24)、内間(31)、西銘(28)、糸数(33)、内間(27)、西銘(26)、内間(29)、宮城(29)、内間(23)《計9人》
1856年	六反帆馬艦船	内間(53)	西銘(36)、内間(24)、宮城(29)、石川(33)、内間(28)、宮城(29)、内間(27)、内間(35)、内間(21)、内間(22)《計10人》
1858年	くり舟五艘組	内間(36)	内間(35)、内間(31)、内間(32)、内間(28)、糸数(30)、内間(29)、内間(31)、西銘(31)、西銘(26)、糸数(39)、西銘(28)、安里(27)、内間(25)、内間(25)《計14人》

《典拠史料》『琉球王国評定所文書』八卷所収「年中各月日記（咸豊四年）」9-2号文書、同九卷所収「年中各月日記（咸豊五年）」76-2号文書・296-2号文書、同十一卷所収「年中各月日記（咸豊六年）」371号文書、同十四卷所収「和蘭国船運天津江来着之筈ニ付諸手組向日記（咸豊八年）」19号文書

乗り、船頭あるいは水夫として働いていたことに関連して語られているという¹⁶⁾。

ここでくり舟五艘組について述べておきたい。表3によると、1858（咸豊8）年のくり舟五艘組の乗組員も、飛舟主取と水主で構成され、人数は15人（水主は14人）である。1840年代から50年代に派遣されたくり舟五艘組の乗組員は15人に固定され、久高島出身者によって構成されていたようである。水主の人数は小型の馬艦船よりも多かったことがわかる。

特徴的なのはその航跡である。1854年のくり舟五艘組の航跡を「従大和下状（咸豊四年～五年）」186-1号文書から追いかけてみたい。8月3日に「那覇川」を出発、国頭間切を經由し、同9日には奄美大島の屋喜内間切佐念湊に「汐掛」し、2回にわたって出発しようとしたものの、風雨が強く、「高風」であるなどの悪条件が重なり、大和浜を經由し、同島の赤木名港を出発したのは10月10日であった。悪石島近海まで来たものの、予想以上に風波が強く、帆や帆桁（帆柱にわたした横木か）は破損し、波をかぶって浸水したため、翌日には喜界島沖まで戻っている。ここで、波を防げない、これから先は五艘組では航行が難しいと判断し、くり舟を1艘切り離している。喜界島の平木村に上陸し、食糧や船具を調達し、同島を出発したのは11月2日であった。しかし、向かい風によって大島の笠利港に吹き戻されてしまう。冬も深くなり、順風も吹かないため滞船を余儀なくされた。ここで2回目の判断をする。1艘を切り離したとはいえ、時節はずれの海上を四艘組で航行するのは困難であり、さらに1艘を切り離し、水主7人は残留することとした。改めてくり舟3艘をつなぎ、船頭の内間と水主7人が乗り込み、笠利港を出発したのは、翌年の正月17日であった。同28日には薩摩半島南岸の額娃浦に汐掛し、7人の水主のうちの1人が「御用封宰領」に選ばれ、陸路を通して鹿児島琉球館に到着したのは2月朔日であった¹⁷⁾。三艘組となったくり舟飛舟は、船改所が設置された山川を經由し、同5日に前之浜に到着してい

16) 赤嶺政信「久高島 男と女の民俗誌・序説」（『琉球・アジアの民俗と歴史——比嘉政夫教授退官記念論集——』榕樹書林、2002年）、177-211頁。

17) 「御用封宰領」の水主によって陸路で搬送された「御用封」とは、異国船の琉球来航をめぐり、王府から鹿児島琉球

る。実に、前年の8月に「那覇川」を出発してから6ヶ月を要したことになる。

しかし、ここでは、五艘組のままでは悪条件のもとでの航海に耐えられないと見るや、2回にわたってくり舟を切り離していることに注目したい。1846年の場合も、口之永良部島で4艘を切り離し、くり舟1艘で鹿児島に向かっている（「従大和下状（道光二十五年～二十六年）」32号文書¹⁸⁾）。くり舟五艘組は切り離しが可能であり、悪条件のもとではそれを前提としていたようである。そこでは高度の操船技術や適切な判断を必要としたと思われる。

このことは、表3からうかがえるくり舟五艘組の水主の年齢構成にも関係するのではないだろうか。14人のうち、30代が7人、20代も7人であり、馬艦船とは明らかに様相を異にする。30代には36歳の飛舟主取よりも年長者（39歳）が含まれる一方、20代前半の若手は含まれていない。水主としての経験を積み、優れた技術を持ち、状況判断に秀でた者が多かったのではないだろうか。

（二）久高島出身者の意識

ところで、「案書（咸豊五年）」（『琉球王国評定所文書』第十七卷）には、摂政・三司官が鹿児島琉球館に宛て、前年、4艘の琉球船が中国大陸に漂着し、乗船者は福州琉球館に収容され、今回帰着した旨を伝えた卯（1855）6月4日付けの文書が収録されている（113-1号文書）。

4艘のうち1艘は、鹿児島から那覇に向かっていた復路の夏楫船であった。航跡を紹介したくり舟五艘組と同じ年に鹿児島航路を航行していたことになる。那覇港を目前にしながらか、荒天のため、広東省文昌府まで漂流している。42人の乗船者のなかには久高島出身の「船方」が含まれていた。8月16日に山川を出発したものの、翌日から風波が荒立ち、楫や帆や櫓（帆柱）が破損し、荷物の過半を投棄したまま漂流した。21日の明け方、ようやく今帰仁間切の浦に着き、乗船者のうち5人が下船して、鹿児島琉球館から王府に宛てた文書群を陸路で搬送することとした。挽舟を出し、夏楫船を運天津に曳航しようとしたものの、風波が強く叶わなかった。そこでとりあえず仮設の楫を付けて出発した。27日には那覇の近くまで到達したものの、日が暮れたため、それ以上は進むことができなかった。30日には、那覇港の手前の「伊奈武瀬」（干瀬）の外側で錨を下ろし、停泊していた。しかし、9月1日には風波が荒立ち、錨も抜け、那覇港よりも南の方向まで吹き流されてしまった。乗船者を救助するため、助小舟を数艘出動させたものの、波が高く、沖合いまで漕ぎ出すことができなかった。すると、そのとき、水主のなかでも久高島出身の7人が海に飛び込み、小舟まで泳ぎ着き、上陸したとある。

のち、この7人のうち6人には、「楫船水主一旅分」ずつの功績が取り消される処罰が下っている（「廻文（咸豊五～六年）」〈同上書〉38号文書）。「大嶺の浦」を通過する時、あろうことか「御船」（夏楫船）を捨て、泳ぎ渡ったことは不届きであるという理由であった。6人の職名・名前および出身地・屋号を以下に列挙する（順不同）。佐事の内間筑登之親雲上（久高村新村渠）、定加子のと、西銘（久高村糸数小）、水主の並里筑登之親雲上（久高村あま之下小）、同内間筑登之（久高村東島たり）、同内間にや（外

館に宛てた「御書付」とともに、「摂政・各様（三司官）より新納駿河殿御名宛之御内用小箱」に収納された文書であった。後者は当日中に当局に提出されている。

18) このときのくり舟飛舟の出発地は「那覇川」でなく「島元」（久高島）であった。

間村あたんかき)、同赤人内間(久高村仲越来)である。また、残りの1人は、かま西銘(久高村大新村渠)であり、「幼年」(年齢不明)を理由とし、「科銭」(罰金)の措置で済まされている。前掲した鹿児島琉球館への連絡では水主とあったものの、水主だけではなく、7人のなかには佐事と定加子が1人ずつ含まれていたこと、6人は同じ久高村出身者であったことがわかる。

「船方」のなかで、ほかに海に飛び込んだ者はいなかったようである。それでは、海に飛び込んだ7人が、全員、久高島出身者であったことは偶然の一致なのだろうか。

同様に楫船や進貢船などの「船方」をつとめていた島嶼部出身者に慶良間島の出身者がいた。しかし、慶良間島(渡嘉敷間切と座間味間切)の場合は、複数の島嶼に点在する村にまたがって構成されていた。これに対して久高島は、慶良間島とは異なり、単独の島嶼であり、久高村と外間村は道を隔て隣り合って位置していた。佐事の内間筑登之親雲上からかま西銘にいたるまで、7人は普段からの顔見知りであった可能性が高い。あるいは、これまでのあいだに航海を共に経験した可能性もあろう。そうした関係は夏楫船の「船方」のなかでも機能していたのではないだろうか。各自の判断で海に飛び込んだと考えるよりも、統一された意思のもと集団で海に飛び込んだように思える。夏楫船の「船方」のなかに、佐事・定加子・水主をまたぐかたちで久高島出身者の集団が形成され、行動を共にしたと見ることはできないだろうか。危機に直面したことによって、顕在化したのである。

このとき、むろん、「船方」の責任者である船頭の指示が出ていた形跡はない¹⁹⁾。海に飛び込んだ7人は、「船方」の命令系統とは異なる基準によって行動したのである。王府が域外に派遣した公用船(定期便)ではあるが、こうした事例を積み重ねることが、乗組員の目線から海域の歴史像を捉え直すことにつながるのではないだろうか。

19) 「年中各月日記(帳当座、咸豊六年)」(『琉球王国評定所文書』第十二巻)135-1号文書によると、夏楫船の船頭は慶留間筑登之親雲上であった。