



Title	琉球・沖縄の視点からのコメント：記録に見る船 久米島を中心に
Author(s)	上江洲, 均
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 』：129-133
Issue Date	2012-01-31
URL	http://hdl.handle.net/10112/5978
Rights	
Type	Article
Textversion	

琉球・沖縄の視点からのコメント： 記録に見る船——久米島を中心に——

上 江 洲 均

Comment from the View of Ryukyuan / Okinawan Ships
in Source Material: Around Kume Island

UEZU Hitoshi

1 はじめに

かつて琉球内の大型船といえばマーラン（馬艦船）であり、これは那覇で「山原船^{やんばるせん}」とも呼ばれた。小型のクリ舟は、古くから広く使用されたもので、初期のマルキンニ（丸木舟）からハギンニ（接ぎ舟）へと移行し発達する。ハギンニは近代以後九州の飫肥杉^{おびすぎ}により、完成した形の舟になる。糸満において創意工夫されたことから、「糸満ハギ」または「本ハギ」と呼ばれた。これらの小舟は、一般に「サバニ」と呼ばれる。

沖縄の島々は、近代に入った後も陸路の整備がおくれ、海路を利用することが多かった。農商務省「沖縄県森林視察復命書」¹⁾（明治37=1904年）によると、大意次のように述べている。「海路においては漸く発達し、汽船の出入りやや多くなっているが、陸路はなお不便である」また「汽船の回数が少ないうえ、運賃が高いので、薪炭・木材等の運搬には、琉球型の帆船や小舟を使用している」とも述べている。

沖縄本島では、県道工事が完成するまでは陸路は険しく、そのため太平洋側・東シナ海側ともに海路が開けていた。「琉球型の帆船」とは馬艦船であり、「小舟」とはサバニである。しかしながら、港湾整備も那覇港など数カ所を除けば、整備が進んでいるとはいえなかった。馬艦船は沖待ちをして、伝馬船による荷役作業をした。サバニは組舟での運搬用としても使用されたが、最も性能を発揮したのは漁船としてであり、吃水が浅いので周辺の珊瑚礁の海に向いていたのである。

1) 「沖縄県森林視察復命書」『沖縄県史』21巻，琉球政府，1968年。

2 古記録にみる小舟の数量

1759（乾隆24）年に記録²⁾された租税対象の小舟の艘数は、沖縄本島と周辺離島で809艘である（玉城・佐敷・知念・大里の109艘については1726年の資料）。そのうち、ハギ舟は国頭の30艘だけである。クリ舟779艘の4分の1は、与勝半島に集中している。これらのうち漁撈用も多少はあるが、大方は運送用と思われる。与勝半島の離島とくに平安座島を中心として、奄美地方との間で組舟による交易が行われていた。また、北部地方に約44パーセント集中しているのは、船材の確保が容易であることと、川を渡りあるいは岬を廻って農耕を営む舟、すなわち農業用舟が多く含まれていたと想像する。

1873（明治6）年の記録³⁾によると、クリ舟（丸木舟）543艘に対してハギ舟は107艘となっている。18世紀に比べてハギ舟の数が増加している点が指摘される。それは丸木クリ舟が大木から舟1艘しか造れないので、松材を有効利用するために板材にした後、ハギ舟を造るように指導しており、その結果によるものと考えられる。

3 久米島の古記録にみる船

久米島の家文書（家譜⁴⁾）から、17世紀中期（1653年）から18世紀中期（1776年）までの約120年間の船に関する記事を整理してみた結果、次のような船の種類と隻数がわかった。なお、『家譜』に記録されている船は、久米島から那覇への数人の地方役人の公務出張記録から重複をさけて整理したものである。（一往復1船とする記録に従ったので、復路を加えると二倍になる計算である）

- 五反帆船（18隻）
- 六反帆船（22隻）
- 七反帆船（32隻）
- 八反帆船（36隻）
- 十三反帆船（11隻）

この結果から十三反帆船は、1656年から1668年までの13年間に11隻集中するが、その後、記録にない。それは、1831年の『久米仲里間切公事帳⁵⁾』（以下『間切公事帳』）などによって、大型船は船材に限界があるばかりでなく操船にも問題があることなどから、比較的小型船の建造を奨励指導した結果であろう。また、36隻と数の多い八反帆船は、18世紀の前半をピークに中期以降激減している。

『間切公事帳』によって、公用船が小型化する。それによると、七反帆船以上の大型船は姿を消す結果となり、六反帆船を最大として五反帆船、四棚船がそれぞれ2隻ずつ、二棚船が1隻を常備することになった。その規定による乗員の数は次の通りである。

2) 小野武夫編『近世地方経済史料』10巻，吉川弘文堂，1958年。

3) 「琉球藩雜記」（『沖縄県史』14，琉球政府，1965年）。

4) 「美濟姓家譜」「公孫姓家譜」他（沖縄久米島調査委員会編『沖縄久米島』資料篇，弘文堂，1983年）。「美濟姓家譜」「太史氏家譜」他（西銘誌編集委員会『久米島西銘誌』，2003年）。

5) 「久米仲里間切公事帳」（1831年）（沖縄久米島調査委員会『沖縄久米島』（資料篇），弘文堂，1983年）。

- 六反帆船（12人）
- 五反帆船（9人）
- 四棚船（7人）
- 二棚船（6人）

琉球各地に遠見番所が置かれたのが1644年のことで、久米島にも4か所に設けられ王府末期まで機能していた。渡唐船が通過すると早舟で那覇へ報告し、帰唐船が見えると烽火で通報した後、警護の船を出して那覇港まで伴走することになっていた。『久米具志川間切例帳⁶⁾』によると、帰唐船の警護は、^よ四棚船に7人乗りと規定されている。もっとも、進貢船の万一の寄港に備えて、20艘の小舟（接貢船に対しては10艘）を用意している。

4 碇石のことなど

近年、沖縄県内や奄美地方で碇石^{いかりいし}の発見が相次いだ。細長く加工した石を木枠に嵌めこんで使用したもので、古記録に「木碇」とあるのはそのことを表現しているのであろう。

『近世地方経済史料⁷⁾』に何かの法を犯した船舶の記事がある。船とその付属品の記録が興味深いので、次に記載する。

覚

国頭間切奥村へ格護

- | | |
|--------------|----------------|
| 一 二反帆船一艘 | 一 松木檣 一本 |
| 一 本 帆 一ツ | 一 弥 帆 一ツ |
| 一 楫 一刃 | 一 本帆アタナシ繩二房長九尋 |
| 一 弥帆棕欄繩一房長八尋 | 一 ろ 一丁 |
| 一 木 錠 一丁 | 一 湯 取 一ツ |

右御法違に付御取揚御払被^二仰付^一候間、望の方は代付を以て来月十日限り当座へ可^レ被^二申出^一候、尤も望手無^レ之候はば、其段首尾可^二申出^一候、以上。

申七月十八日

山奉行所

恩納 名護 本部 今帰仁 四ヶ間切

下知役 権者 山筆者 地頭代

この文書は年代不詳のものであるが、国頭間切の奥村で違法取り締まりにより取り上げた船（二反帆船）を公売する旨の告示文である。二反帆船とその付属品が記載されている。本檣と弥帆檣があり、それには本帆と弥帆がついている。楫^{かじ}及び艫^ろもついている。馬艦船にも艫がついており、それをウチゲー

6) 「久米具志川間切例帳」(1831年) 以下註5) に同じ。

7) 註2) に同じ。

(打ち櫂)と呼んでいる。櫂の大型で、上端に横木の取っ手をT字形につけたもので、岸辺を離れる際使用した櫂のことであるが、それに類するものであろう。「木錠」とあるのは木碇の誤りで、又木などに石を括りつけた碇であらう。「湯取」は垢汲みのことである。帆縄には「シュロ縄」と「アダナシ縄」の二種類記載されているが、使い分けていたのか詳らかでない。



図1 久米島宇江城城跡から発見された碇石
(手前は花崗岩製、長さ213cm、中央部28.6×16.0cm。奥は古生層石灰岩製。／久米島自然文化センター蔵)

「碇石」の一例を紹介しておきたい。久米島自然文化センター所蔵の花崗岩製碇石について産地鑑定を依頼したところ、「中国東南部の海岸域（泉州を含む）産」という結果であった⁸⁾。他にもう1本あり、これは古生層石灰岩製であるから、本部半島あたりの石であらうと想像するが、この2本とも港付近ではなく島の最高峰である宇江城城跡の頂上付近から発見されている。城郭の一部に再利用したものか、それとも他の目的で港付近から運び上げたものか不明であるが、丁重に取り扱われたことはたしかである。

なお、碇石について、18世紀の久米島の家文書に興味深い記事がある⁹⁾。

雍正5丁未年奉訟諸船持用之鉄碇始而申請候故永々所中之為相成候。

但前々者鉄碇無之船々那覇往来之時木碇を用得漸相濟せ候処那覇之上下或者諸離着
船之節依風並木碇ニ而難掛節も有之多々漂流ヶ間敷及難儀候故右通鉄碇申請候

これによると、久米島では1727（雍正5）年、木碇（碇石）を鉄碇に改めとことがわかる。しかも造船技術でも劣っていて、古い技術によって造られていた船を用いていたが、1733年（尚敬王21＝雍正11）に至って、船大工2人に技術習得をさせ、性能の優れた馬艦船を造らせている（『球陽』巻13¹⁰⁾）。

「久米島の上間・安里、始めて馬艦を造りて深く褒嘉を蒙る」

その内容を意識すると次のようになる。

「もともと久米島には馬艦船を建造する技術が無く、在来の船を用いて那覇との間を往来していた。進んだ馬艦船には及ばないので、この年仲里間切比屋定村の上間と具志川間切山里村の安里を本島へ派遣し、船大工古波蔵について馬艦船造船の技術を習得させた。これにより風波を恐れることもなくなった」

久米島では1730年前後、公用船に関する大きな技術革新があったことがわかる。

8) 名古屋大学・渡辺誠教授（考古学）による。

9) 「美濟姓家譜」（前掲註4）『沖縄久米島』、330頁。

10) 球陽研究会『球陽』読み下し編、角川書店、1974年。

5 航海安全祈願

久米島の神職^{きみはえ}君南風や宇根ノロ・兼城ノロは、渡唐船の那覇出港時分に島の4つの拝所で航海安全祈願をすることを義務づけられていた。また、帰唐船警護の四棚船の乗り組み員は、兼城ノロ火の神及び那覇垣花根所を拝むことになっていた¹¹⁾。

『琉球国由来記¹²⁾』には、年中行事の中で国王やその家族の健康長寿祈願の後に「唐・大和への船、宮古八重山の船や島々浦々の船の往還無事」を祈願する様子が記録されている。

伊平屋島の条では、

○「唐大和へ御遣船並御掛間切の船、海上ノフゴトモ、百ガホウアルヤニ、御守メシヨワチへ、御タボイメシヨウレ」

と記録があり、栗国島の3月、8月の行事に、ノロが唱える御タカベ（祝詞）が次のように記録されている。

○「唐・大和御取相、又ハ島々御使ノ船々、波風思様ニ有之、湊々押付メシヨワチへ、御万人上下、ノフゴトモ、百加保ノアルヤニ」

また、5月1日にはそろそろ帰唐船を迎える時期なので祈願をした。

○「帰唐船、ノフゴトモ、百ガホウアルヤニ、御見守メシヨワチへ、那覇ノ湊ニ、乗リアルヤニ、ト」
（ノロの火の神や御嶽に、ノロや根神などの神職の他、島の役人、村の頭等が揃って御タカベを唱えた後三十三拝、九拝をする）

これは一例をあげたに過ぎないが、進貢船をはじめとする諸船の航海安全を国中の関心事として、祈願させていた様子が窺える。

6 むすび

久米島を中心に、記録から船（舟）に関することを取り上げてみたが、進貢船の送迎に最も多く関わってきた久米島では、伝承が薄れてほとんど往時の様子がわからないというのが現状である。遠見番所については4か所のうち3か所は確認され、内2か所は史跡指定がなされているものの、他の1か所は場所特定がなされていない。

船（舟）が祭事に関係して登場することも多く見られる。各地の爬竜船競漕の他にも西表島の節祭や沖縄本島北部で行われている、シヌグ・ウンジャミ行事の「舟漕ぎ」がある。船（舟）によって、ユー（恵み）がもたらされる、という信仰に基づくのであろう。今回触れることができなかったが、民俗学の立場からは、古い型の船（舟）についての諸々の研究もさることながら、その用途、とくに祭事と船の関係についても明らかにされることが望まれる。

11) 註6)に同じ。

12) 「琉球国由来記」(1713)『琉球史料叢書』, 名取書店, 1940年。