

第1章 薩摩阿久根・河南家の琉球海運

松浦 章

- 1 緒言
- 2 薩摩と琉球国との通航
- 3 薩摩河南家による琉球国への海運
- 4 小結

要旨

九州の南辺に位置する薩摩藩は、慶長十四年（1609）に琉球国に侵攻し、幕末まで支配を続けることになる。しかし琉球国が明代より中国との間で行われてきた朝貢関係の継続は承認し、琉球国を通じての中国産品の入手を図った。そのために薩摩藩から琉球国への海上輸送が必要となり、その事業に参加した海運業者に薩摩藩の西北域に位置する阿久根の河南家があった。河南家は江戸中期頃より薩摩藩の御用船の指定を受け、薩摩藩と琉球国との間の海運輸送に従事している。

本稿では、阿久根市郷土資料館に残された河南家の文書を中心に、江戸時代における薩摩藩と琉球国との海上輸送の問題について述べるものである。

キーワード 薩摩 琉球国 海運 河南家 帆船

1 緒言

薩摩藩が慶長十四年（1609）に琉球国に侵攻し、琉球国は薩摩藩からの支配を受けることになる。しかし琉球国は明朝以来中国との間で行われてきた朝貢関係も維持し、明朝に変わる清朝中国へも朝貢していた。このような琉球国の形態は、幕末まで260余年にわたり継続されたのであった。

琉球国は海洋国であり、琉球諸島間の通航にも、清朝中国への朝貢にも船舶を必要とし、琉球国独自の船舶を造船してこれらの通航に利用していた。他方薩摩藩は琉球国との通航に関してどのような船舶を利用して、薩摩藩と琉球国との関係を維持していたのであろうか。これに関して『鹿児島県史』は第四編「海外及び琉球との関係」において、琉球への航運として次のように述べている。

琉球への航運は藩の命ずる一定数の用船、即ち謂はゆる運賃船を主とした様である。琉球より出す楫船は進貢船の古船を充てたもので、年頭使者乗船としたであらう。其の他琉球に許された國司用物船或は荷物船もあったが、少数に限られた様である。航運の時季は、琉球へは夏一回、琉球より

は春秋二回で、特別の飛船は此の外であった。運賃船に就いては、積荷に對する運賃米を給し、船頭・水主に多少の交易を許した。此等船頭・水主の交易は薩琉交易上重要なもので、此の外、上國琉球人、或は在番藩吏が免許され、また時には隱密に交易し、夫に関して、屢々取締の令達が発せられてゐる。¹⁾

とあり、薩摩藩と琉球国との間において、薩摩からは薩摩藩の用船を運賃船として傭船して琉球に赴かせ²⁾、琉球国からは楷船等が薩摩に航行していたとされる。

薩摩の海運研究に成果を上げたのは松下志朗氏である。幕末における薩摩の海運³⁾について考察し、特に重点をおかれたのは道之島と呼称された大島・喜界島・徳之島等との海運であった。上原兼善氏は薩摩藩の琉球貿易について考察し、海運に関しては海商浜崎太平次と天草の石本家の活動を指摘している。⁴⁾

そこで本稿は、先学の成果ではあまり注視されていない薩摩藩から琉球国への航運がどのようにされていたかの問題に焦点をあてて考察してみたい。

2 薩摩藩と琉球国との通航

1) 薩摩藩の海運

薩摩藩は九州の南辺に位置している地理的環境から徳川時代において海上交通を利用し、江戸にある薩摩藩邸の経費などに当てるため、「続米」⁵⁾と呼称された米を江戸へ輸送するための海上輸送が行われていた。ついで天下の台所である大坂に薩摩藩の産物を輸送する廻船があり、参勤交代にも使われる船舶航運も行われていた。さらに薩摩以南の海洋に孤立する藩領である島嶼部への通航にも船舶が必要であった。そして琉球国を支配するようになると、琉球国との通航にも船舶が必要とされた。

その琉球国とは薩摩藩にとってどのような地域を言ったかに関して、島津家の歴代制度に述べられている。『島津家歴代制度』巻十四、琉球国の条に、

琉球十五島ト申候、所謂大嶋・喜界嶋・徳之嶋・沖永良部嶋・與論・恵平屋嶋・伊是那嶋・伊恵嶋・沖繩嶋・計羅摩・戸無嶋・栗嶋・宮古嶋・八重山嶋、是ナリ、此内道之嶋五島ハ此御方直御支配ニ

1) 『鹿児島県史』第二巻、鹿児島県、1940年7月、684～685頁。

2) 前田一雄「鎖国下の薩藩貿易」『経済学雑誌』第13巻第5巻、1943年11月、107～123頁。「藩船による藩の密貿易に就いて考察するに、第一に薩・琉間に往来した用船である。この用船は運賃船とも云はれ、必ずしも藩所有の船ではないが、藩有に非ざる場合も之が薩琉間の用船たる間は藩船の職能を有するものと云はねばならない」と指摘されている。

3) 松下志朗「幕末に於ける薩摩の海運について」『ヒストリア』第44・45号、1966年6月、13～25頁。

藤本隆士・松下志朗「幕末における薩摩藩の海運について」、秀村選三編『薩摩藩の基礎構造』御茶の水書房、1970年3月、413～464頁。

松下志朗「道之島における海運」、松下志朗『近世奄美の支配と社会』第一書房、1983年7月、237～287頁。

松下志朗「道之島における海運」、山下文武編『南西諸島史料集』第四巻、南方新社、2010年12月、35～81頁。

4) 上原兼善『鎖国と藩貿易——薩摩藩の琉球密貿易』八重岳書房、1981年11月、218～230頁。

5) 阿久根市誌編纂委員会編『阿久根市誌』阿久根市立図書館、1974年12月、1991年8月三刷、343頁。

テ、其十島中山王支配ナリ。⁶⁾

とあるように、琉球十五島の内、道之島五島とされる大嶋・奄美大島、喜界島、徳之島、沖永良部島、与論島の五島は薩摩藩の直接支配地であり、沖縄本島をはじめとする十島は琉球王国の支配地であるとされた。

その薩摩藩がこれらの諸島との間においてどのような船舶を利用して通航していたのであろうか。先ず薩摩藩における船舶保有状況を見てみることにする。薩摩藩がどれほどの帆船を保有していたかは、同じ『島津家歴代制度』巻七、「船数之事」の条に、

諸浦大船前方ハ三百余艘為罷居由申伝候処、十六カ年前丑年元禄十年船改マテハ御分国中六反帆以上二百四十九艘御座候間、江戸・大坂・琉球・道之島御用船無支相達申候処、近年ハ年々ニ致減少、当日ハ六反帆已上ノ大船百四十四艘ニ罷成、其内古船ニテ御用船ニ不相成モ御座候、然ハ年ニヨリ増減ハ御座候ヘトモ、去秋ヨリ当春マテ六十二艘、内三十二艘ハ川内・阿久根ノ船ニテ御座候、右之通致減少候故、江戸・大坂へ御用別テ差支申候。⁷⁾

とある。江戸時代は基本的には「鎖国」体制であったがために、各藩の船舶所有は多くは無かったと思われるが、薩摩藩の江戸前期の帆船所有の状況は以上のようなようであった。薩摩藩の海運はここにも明示されているように、江戸、大坂、琉球そして道之島への海運が最も重要な幹線航路であった。そしてその幹線航路を運航可能な帆船が和船の六反帆以上の帆船であった。

享保六年（1721）六月の文書によれば、

一琉球江渡海之儀、鹿児島より春秋両度有之候。

一琉球より鹿児島江者夏一度ニ而御座候。⁸⁾

とあるように、琉球国と薩摩藩との海上航運関係は、薩摩藩からは毎年春と秋に行われ、琉球国から鹿児島へは夏の一度との定めがあった。季節風の関係もあるが、常時航行していたわけではなかった。

特に、六反帆以上が大船とされそれが144艘と決して多いとは言えず、さらに薩摩藩の御用船はそれほど多くなく、江戸中期には62艘で、その内の半分は薩摩藩西北部沿海の川内、阿久根の船主の所有船であったとされる。

これらの海上交通には、薩摩藩の直営になる船舶のほかに、藩内の船舶業者による船舶が、藩から指定された御用船として運航していた。⁹⁾ このように薩摩藩が、幕末明治初期にかけて藩の御用船として指定した船主は30余名を数えたとされている。

これらの船主達は、「船々規則御届書」を作成して様々な海運の事態に対応する体制が整備されていたようである。その規則の写しに見える琉球への通航については次のように定めていた。

琉球島々江罷下候上者、着船当日より日限日数二十二日に而出帆相成候様備度、乍然積場所ニ依遠路、又者廻積ニ付而者、夫丈日数相重ミ御假屋於許廻積入之船者、日数モ其内ニ而出船相調可申、

6) 『鹿児島県史料 薩摩藩法令史料集一』鹿児島県、2004年1月、509頁。

7) 『鹿児島県史料 薩摩藩法令史料集一』271頁。

8) 「追録舊記雑録」巻五十六、『鹿児島県史料 旧記雑録追録3』鹿児島県、1973年3月、467頁。

9) 『阿久根市誌』343頁。

尤天氣次第二而積入備度申儀も御座候得共、太概右之通吟味仕申候。¹⁰⁾

とあるように、薩摩から琉球国へ航行する船は、琉球国に到着した当日から二十二日後に出帆するように定められていた。そして貨物の積卸し、または積込みに多くの日数が必要とされる場合も、その余分の日数を想定して準備するようにと指示されていた。さらに海上の天気次第で航海の日数に過不足があったとしても、この「二十二日」とする規定の日数を目安として航行することに定められていたのである。

とりわけ薩摩以南の海洋諸島については、船舶整備の注意が厳格であり同規則に、

琉球併三島下船仕出方之儀前以修甫等仕、時節取後不申候様規則相立申候。¹¹⁾

とあるように、薩摩藩の琉球侵攻以降に、藩の直轄地となった「道之島」と呼称された奄美諸島の内の奄美大島、徳之島、喜界島の三島は、薩摩藩にとって砂糖の重要な産地として注視された。これらの諸島からさらに以南の琉球国へは遠距離航行になることから、船舶の手当が特に厳重にするように喚起されていたことがわかる。

これらの海域に薩摩から航行する帆船として利用されたと考えられるのは、先の「船々規則御届書写」に、

拾五反帆より拾反帆迄 碇 六頭 碇頭綱 六房¹²⁾

拾八反帆より拾六反迄 碇 八頭 碇頭綱 八房¹³⁾

貳拾三反帆より貳拾反帆迄 碇 十頭 碇頭綱 十房¹⁴⁾

との規定があったことから、十反帆から二十三反帆の規模の和船が使われたと思われる。

幕末における薩摩藩の海運業者の記録が残され、それらからどのような船主がどれほどの船舶を保有していたかがわかる。¹⁵⁾ 先学の成果を参考に表示してみた。

幕末薩摩の船主と所有帆船一覧 表1¹⁶⁾

本拠地	船主名	所有帆船	総隻数	総反帆数
出水	吉太郎	5反帆1隻	1隻	5反帆
阿久根	河南 源兵衛	23反帆3隻、6反帆1隻	4隻	75反帆
船間島	嘉右衛門	10反帆1隻	1隻	10反帆
久志	矢之介	16反帆1隻	1隻	16反帆

10) 『阿久根市誌』344頁。

11) 『阿久根市誌』346頁。

12) 『阿久根市誌』345頁。

13) 『阿久根市誌』345～346頁。

14) 『阿久根市誌』347頁。

15) 藤村隆士・松下志朗「幕末における薩摩藩の海運について」、秀村選三編『薩摩藩の基礎構造』お茶の水書房、1970年3月、413～464頁。

16) 藤村隆士・松下志朗「幕末における薩摩藩の海運について」、秀村選三編『薩摩藩の基礎構造』434頁、同論文第6表「船主とその持船数」を参考に作成した。

本拠地	船主名	所有帆船	総隻数	総反帆数
山川	勢左衛門	20反帆 1 隻、18反帆 1 隻、13反帆 1 隻	3 隻	51反帆
	河野 覚兵衛	16反帆 2 隻	2 隻	32反帆
指宿	浜崎 太平次	23反帆 6 隻、16反帆 2 隻	8 隻	170反帆
	黒岩 藤一郎	23反帆 2 隻、10反帆 1 隻	3 隻	56反帆
	黒岩 藤兵衛	18反帆 1 隻、	1 隻	18反帆
	杵次郎	8 反帆 1 隻	1 隻	8 反帆
柏原	田辺 覚之丞	23反帆 3 隻、20反帆・18反帆・16反帆各 1 隻	6 隻	123反帆
	甚兵衛	23反帆 2 隻、12反帆 1 隻	3 隻	58反帆
波見	重 新左衛門	23反帆 3 隻、20反帆 2 隻	5 隻	109反帆
上町	鬼塚 善兵衛	18反帆・16反帆・12反帆各 1 隻	3 隻	46反帆
	薬師 甚左衛門	16反帆 1 隻	1 隻	16反帆
	相良 武兵衛	6 反帆 1 隻	1 隻	6 反帆
下町	坂元 爲次郎	23反帆 5 隻、20反帆・16反帆各 1 隻	7 隻	151反帆
	川井田 平兵衛	18反帆 2 隻	2 隻	36反帆
	林 徳左衛門	20反帆・16反帆各 1 隻	2 隻	36反帆
	山岡 藤右衛門	23反帆・12反帆各 1 隻	2 隻	35反帆
	矢野 幸兵衛	16反帆 1 隻、8 反帆 2 隻	3 隻	32反帆
	林 太助	18反帆・10反帆各 1 隻	2 隻	28反帆
	松田 岩次郎	13反帆・11反帆各 1 隻	2 隻	24反帆
	酒匂 善次郎	10反帆 2 隻	2 隻	20反帆
	篠原 次右衛門	7 反帆・6 反帆各 1 隻	2 隻	13反帆
	藤田 藤次郎	16反帆 1 隻	1 隻	16反帆
	松村 源左衛門	10反帆 1 隻	1 隻	10反帆
	松村 善次郎	6 反帆 1 隻	1 隻	6 反帆
計		23反帆26隻、20反帆 5 隻、18反帆 7 隻、 16反帆12隻、13反帆 2 隻、12反帆 3 隻、 11反帆 1 隻、10反帆 6 隻、8 反帆 3 隻、 7 反帆 1 隻、6 反帆 4 隻、5 反帆 1 隻	71隻	1,206反帆

この表1の中で最大の帆船を所有していたのが指宿の浜崎太平次であり、彼は海運業者としても豪商として知られていた。¹⁷⁾

浜崎家が関与した琉球海運の一端について、『島津家歴代制度』巻十八、「商物運賃」に見える享和二年（1802）二月付けの文書に、

指宿ノ濱崎太平次船二十三反帆一艘、享和元年西四月十七日御証文ヲ以、琉球永々下り被仰付置候処、於琉球運賃米砂糖交セ相渡候付、太平次ヨリ御証文通砂糖運賃相渡候様願出趣有之、御船奉行吟味。¹⁸⁾

17) 上原兼善「海商浜崎太平次」、上原兼善『鎖国と藩貿易——薩摩藩の琉球密貿易』八重岳書房、1981年11月、218～225頁。

浜崎太平次を描いた小説に、南原幹雄『豪商伝 指宿の太平次』角川書店、2004年3月がある。

18) 『鹿児島県史料 薩摩藩法令史料集二』鹿児島県、2005年1月、164～165頁。

とある。そして六月二十三日付けにて御船奉行より、

当年ヨリ已來砂糖ニテ相渡候御免ノ船ハ、右船ニ不限、米不差交、砂糖運賃相渡候様被仰付度。¹⁹⁾
とされている。上記の件は、指宿の浜崎太平次所有の二十三反帆船を薩摩藩が用船して琉球との海運を行わせていたが、その運賃の支払いに関して、海運の運賃費用を米と砂糖とを交えて現物支払いであったものを、砂糖のみでの支払いを要求したものであった。これに対して薩摩藩の御船奉行は、浜崎家の船に限定せず、琉球への海運に用船した各船主への運賃支払いは砂糖のみによって支払うと決定している。

浜崎太平次はこのように、薩摩藩に要望を申し入れるほどの実力者であった。さらにこの文書から薩摩藩と琉球国との海運の主要な貨物は、薩摩藩から琉球国へは米が、琉球国から薩摩藩へは砂糖が最大の貨物量を占めていたと思われる。

浜崎太平次には劣るが阿久根の河南源兵衛も23反帆船を3隻も所有し、この表1に見られる薩摩藩の海運業者としては総反帆数では4隻を所有し75反帆と5位に位置していたことから見ても、河南源兵衛も有力な海運業者の一人であったことは確かであった。

2) 琉球国の薩摩への海運

他方、琉球国が薩摩藩との関係においてどのように海上通航を行っていたのであろうか。琉球国の正史の一つ『中山世譜附卷』の雍正九年（享保十六、1731）の鄭秉哲の序に、

況我琉球國、僻處東隅、不能自大、故自古而來、與薩州為隣交、時通聘問、紋船往來。²⁰⁾

とあるように、琉球国は、薩摩藩との通航に「紋船」と呼称された船舶を利用していた。同書巻一の冒頭に記された尚清王の条に、

嘉靖年間、為紋船使事、遣天界寺月泉長老・世名城主良仲、到薩州。²¹⁾

とあり、嘉靖年間（1522～1566）すなわち室町後期において薩摩への通航に紋船を使用していた。その後も、尚永王の時代にも、

萬曆五年丁丑、為紋船使事、遣天界寺修翁和尚、到薩州。²²⁾

〔萬曆〕八年庚辰、為紋船使事、遣普文寺和尚、到薩州。²³⁾

〔萬曆〕十三年乙酉、為紋船使事、遣天龍寺桃庵長老・孟氏安谷屋親雲上宗春、到大坂。²⁴⁾

とあり、萬曆五年（天正五、1577）と萬曆八年（天正八、1580）に琉球国が薩摩に派遣した使者も紋船によって赴いたことがわかる。さらに萬曆十三年（天正十三、1585）に使者を大坂に派遣した際にも紋船を使用している。

ついで尚寧王時代も紋船の使用は見られ、

19) 『鹿児島県史料 薩摩藩法令史料集二』165頁。

20) 『琉球史料叢書』第5巻、1940年12月初版、鳳文書館、1990年5月復刻再版、3頁。

21) 『琉球史料叢書』第5巻、4頁。

22) 『琉球史料叢書』第5巻、4頁。

23) 『琉球史料叢書』第5巻、4頁。

24) 『琉球史料叢書』第5巻、4頁。

萬曆十九年辛卯、為紋船使事、遣建善寺大龜和尚・茂留味里大屋子、到薩州。又為紋船使事、遣護國寺快雄座主・大里大屋子、到薩州。²⁵⁾

〔萬曆〕二十一年癸巳、為紋船使事、遣天王寺菊隱長老・金氏摩文仁親方安恒、到薩州。赴京。又為紋船使事、遣蔡氏中村渠筑登上政茂、到薩州。²⁶⁾

〔萬曆〕三十七年己酉、薩州太守家久公、遣師征伐。

原是本國、與薩州為隣交、紋船往來、至今百有餘年。²⁷⁾

とある。このように萬曆十九年（天正十九、1591）、同二十一年（文祿二、1593）、同三十七年（慶長十四、1609）の記録に見られるように紋船は琉球国にとって薩摩への重要な交通手段の船舶であったことがわかる。

琉球国から薩摩への紋船を使用したのに対して、中国へはどのような船舶を利用したかについて、同書、尚寧王の萬曆三十九年の条に、

翌年正月二十日、安頼為乞體恤遭難、兼贖修貢戰事、奉命為王舅、同長史金應魁、使者俞氏重光等、坐駕楷船、入閩赴京。²⁸⁾

とあるように、琉球国から中国の福建に赴くために楷船を使用している。

琉球国が使用した紋船、楷船に関しては既に喜舎場一隆氏の考察がある。喜舎場氏によれば紋船は「対明朝貢船として三回ほど使用した進貢船をその後改修改造して対薩摩外交上の使節船としていた。この船を琉球国では「紋船」と称し、島津氏の世主交代事の家督の継承に際して祝儀言上を目的として一代に一度発遣するのを例規としていた」²⁹⁾とされる。これに対して楷船は「元来は進貢船や接貢船として中国に派遣されていた渡唐船であったが、三回ほど朝貢に使用した後は新造船のように改造して薩摩上国の官船に転用していた」³⁰⁾とされる遠洋航行の帆船であった。

3) 薩摩船の東シナ海航海事例

薩摩藩の帆船が薩摩以南の海域に航行した記録を江戸時代以降の海難史料から探り、薩摩船の航運事跡を述べたい。

① 元禄元年（1688）の和船の航海

元禄元年（1688）六月十五日に長崎に来航した八十八番広東出し唐船により薩摩の人々10名が帰還した。³¹⁾ 彼らが乗船していた船は清国の広東省に漂着している。

當（貞享五年、元禄元、康熙二十七、1688）三月二十一日に、日本船一艘、大形八、九端帆程之船

25) 『琉球史料叢書』第5巻、4頁。

26) 『琉球史料叢書』第5巻、4頁。

27) 『琉球史料叢書』第5巻、5頁。

28) 『琉球史料叢書』第5巻、5頁。

29) 喜舎場一隆『近世薩琉関係史の研究』国書刊行会、1993年2月初版第一刷、同年8月初版第二刷、159頁。

30) 喜舎場一隆『近世薩琉関係史の研究』369頁。

31) 「長崎実録大成」巻十二、『長崎文献叢書第一集第二巻長崎実録大成正編』長崎文献社、1973年12月、292～293頁

に而、日本人拾人乗り、帆柱無之船之艫過半波に被取及破損申候得共、船底は別條無之様子に而、廣東へ致漂着候。³²⁾

この記録から薩摩の人々は和船の八反帆か九反帆船に10名が搭乗して航行していたが海難に遭遇して廣東省に漂流したことから、おそらく鹿児島から琉球国方面に向かっていたものと考えられる。

② 元文五年（1740）の十九反帆船の航海

寛保二年（壬戌、乾隆七、1742）に長崎に来航した中国からの唐船戌四番船で帰国したのが、清国へ漂着して救助された薩摩の人々であった。彼らの供述によれば、遭難に至った経緯が判明する。

私共、生国松平大隅守領分の者にて、浦々船乗り渡世仕り候者にて御座候。最初の船頭、薩州諏訪之瀬島伝兵衛と申す者にて、十九端帆の船一艘、人数二十人乗組み、琉球国より城米積ませ候、申（元文五年、1740）十一月十一日、薩州鹿児島より琉球へ罷り帰り候、仁按司と申し候琉球の使者を乗せ、出帆仕り、その夜、薩州の内、山河（川）と申し候所に着船、同二十二日山河出帆仕り、その日順風にて、二十五日琉球へ着船仕り候。³³⁾

とあるように、薩摩から琉球へ送る米穀を積載した十九反帆船が、十一月十一日に鹿児島を出帆し、途中薩摩半島の東南端にある山川湊に寄港して、二十二日に山川を出帆し二十五日に琉球に着船している。山川から琉球のおそらく那覇と思われるが、三日の航海であったことがわかる。その後、この船は琉球国の諸島間を航行し慶良間島、八重山島などに寄り、久米島を目指す途上で海難に遭遇して清国の浙江省の東北端に位置する舟山列島に漂着したのであった。³⁴⁾

長崎に帰国した時点での乗員20名の名簿では次のような乗員構成であった。

船頭 伝兵衛 薩摩国河辺郡泊浦
 水主 仲兵衛 薩摩国河辺郡七島の内諏訪之瀬島 同郷者ほか4名
 水主 十兵衛 薩摩国河辺郡泊浦 同郷者ほか5名
 水主 庄右衛門 薩摩国日置郡串木野
 水主 松次郎 薩摩国指宿郡山川村
 水主 藤次郎 薩摩国鹿児島郡鹿児島町
 水主 長右衛門 大隅国大隅郡小根江町 同郷者ほか1名
 水主 平兵衛 大隅大隅郡大根江町
 雇ひ水主 金城 琉球国那覇百姓
 （中国では日本人に変装し金右衛門と称した）
 雇ひ水主 呉屋 琉球国那覇百姓
 （中国では日本人に変装し五右衛門と称した）³⁵⁾

32)『華夷變態』中冊、(財)東洋文庫、1958年3月、855頁。

33)「薩州船清国漂流談」、山下恒夫再編『石井研堂これくしょん 江戸漂流記総集』第1巻、日本評論社、1992年4月、207頁。

34)「薩州船清国漂流談」、山下恒夫再編『石井研堂これくしょん 江戸漂流記総集』第1巻、208～210頁。

35)「薩州船清国漂流談」、山下恒夫再編『石井研堂これくしょん 江戸漂流記総集』第1巻、218～219頁。

船頭1名、水主9名であったが、水主の2名は琉球国の人であった。このように、薩摩から琉球国への航海、特に薩摩藩から琉球国に送られる米穀の輸送に際して、琉球国の人間が、航路案内として雇用されていた可能性は否定できないであろう。

③ 安永二年（1773）の十反帆船の航海

安永三年（1774）の午四番、五番船にて長崎に帰還したのは薩摩の人々であった。彼らは沖永良部島への在番として渡航した薩摩の家臣を乗船させた同船者達であった。

薩摩中将家臣池山喜三左衛門、中原仲左衛門、下人諸左衛門、彦右衛門、彌吉、沖船頭長兵衛、水手九人、琉球ニテ雇入ノ水手登世村、島森、都合拾七人送り來ル。漂着ノ次第、去ル卯年、琉球ノ内永良部エ在番トシテ相渡り、去巳六月、代り役ノ者薩州ヨリ來ルニ付、是ト交代シテ、拾端帆船、上下拾九人乗組、六月二十四日、永良部島出帆致ス處、七月二十三日、於洋中大風雨ニテ暗夜ノ如クナリ、方角難辨、無是非檣ヲ伐捨ル内、楫折レ何國共不知流漂ヒ、八月二十五日、…此處浙江省寧波府定海縣ノ内舟山ノ濱付ニシテ大漁廠ト云所ノ由。³⁶⁾

とある。薩摩から永良部島への航海に一〇反帆船が使われ、船頭と水主等の乗員と在番職の交代に関係者ら17名が乗船していた。そして琉球人の水主が2名加わっている。この2人は「水手不足に付き、沖永良部島地の登世村と島森と申すもの兩人相雇ひ」³⁷⁾として、この場合も島嶼部の水路案内人として必要のために雇用した者と思われる。

この十反帆船は、沖永良部島から奄美大島への蔵米47石の他、薩摩に運ぶ尺蓆328束と6枚の他に、乗員の身の回り品そして在番の者から薩摩藩への届け物などを積載して航行していた。³⁸⁾

④ 文化十二年（1815）の二十三反帆伊勢田丸の航海

文化十三年（1815）に長崎に来航した唐船の子二番、三番、四番、五番、六番、七番船により薩摩の家臣等はか水手、琉球において雇い入れた水手等を含め合計49名が帰還した。これらの人々は次のような経緯で中国へ漂着したのであった。

去酉年（文化九、1812）、琉球國大島エ在番トシテ相渡り、去亥八月代り役ノ者薩州ヨリ來ニ付、是ト交代シテ薩州阿久根政右衛門船二十三端帆六百九拾石積伊勢田丸ニ、上下拾五人船頭、水手二十六人傭水手大島ノ者八人都合四拾九人乗組、大島ヨリ鹿児島エ相納黒砂糖三十二萬斤、尺蓆二百束、其外ノ品々積入、去亥八月十四日、大島ノ内大熊湊出帆イタス處、同夜戌ノ刻頃、西風吹出シ雨降出スニ付、大熊港エ乗戻り、同十七日風和ギ再び出帆イタス處、順風ニテ走り、同二十二日大島ノ内、東古仁屋村役所ノ下ニ碇ヲ卸シ、頭分三人召仕共上陸、夫ヨリ又々乗船。薩州ヲ志シ風順宜ク走りシニ、同二十七日申刻頃ヨリ俄ニ北東風變リ、地方エ乗寄ントイタス内、黄昏ニ及ビ度々檣鳴

36) 「長崎志續編」巻九、『長崎文献叢書第一集第四巻続長崎実録大成』長崎文献社、1974年11月、262～263頁。

37) 「薩州人唐国漂流記」、山下恒夫再編『石井研堂これくしょん 江戸漂流記総集』第2巻、日本評論社、1992年5月、411頁。

38) 「薩州人唐国漂流記」、山下恒夫再編『石井研堂これくしょん 江戸漂流記総集』第2巻412頁。

動シ、同風彌々強ク、危殆ニ及ブユヘ帆ヲ卸シ、船頭始水手皆髻ヲ切テ立願シケレドモ、烈風更ニ止コトナク、…此所廣東省惠州府碣石鎮ノ内ナリ。³⁹⁾

とあるように、薩摩阿久根の政右衛門船所有の二十三端帆六百九拾石積の伊勢田丸が、薩摩と奄美大島との航運に関与していた。奄美大島の在番に赴く薩摩の家臣の交代要員を乗船させ、帰帆には任期終了者と大島産の黒砂糖32萬斤や尺莖200束を積載輸送する任務を帯びていたのである。

⑤ 明治5年(1872)の厚生丸の航海

清朝の総理衙門の檔案である「救護日本遭風難民案」に、同治十一年(明治5、1872)に中国で救済された鹿児島船籍の記録が見える。

[同治十一年] 九月十一日、北洋通商大臣李鴻章文稱、同治十一年九月初六日、據東海關監督登萊青龔道稟稱、本年八月二十八日、准德國領事海健函稱、本國夾板船在洋面、救得日本國人四十四名、運送到口、應需每日用度、共洋銀二百八十元、希移還發給等情、到關、當以中外商船在洋面遭風、遇救彼此、無索取用度銀兩等情。⁴⁰⁾

とあり、ドイツ国の夾板船が海上で日本人44名を救助して山東半島にあった東海海関に送り届けた内容である。ここに救助された日本人とは次のような人々であった。

身穿長領大袖衣服、脚穿草鞋、言語不通、從詢問、内有一人知中國文字、授以紙筆寫出、伊名直助年三十二歳、係船主日本鹿児島県人、船名厚生丸。於壬申三月、在本國七島裝買黒砂糖、船上客人水手共四十五名、德國人所稱、四十四名係錯誤。八月間在七島出口、忽遇大風、篷帆直水、正在危急、遇外國夾板船、放下小艇、拯救上船、旋見本船沈没、今日到此、上岸求送伊等回國等語。⁴¹⁾

とあるように、44名の人々は鹿児島出身者で、七島まで黒砂糖の購入に赴いたが、海洋航行中に海難事故に遭遇し、ドイツ国の夾板船に救助されて山東半島に上陸したのであった。鹿児島県に船籍を保有する旧式帆船の厚生丸であったと思われ、江戸時代以来の伝統が明治になっても継承されていたとみられるであろう。

以上のように、漂着事例から薩摩藩の帆船が、薩摩以南の島嶼部との航運に関与していた事実が確認できる。帆船はこれらの記録から見る限り全て日本の和船で、最小は一〇反帆帆船から最大二三反帆帆船規模のものが航行していたことが確認できるであろう。これらの帆船はいずれも先に触れた薩摩藩の海運業者の間で取り決められた「船々規則御届書」の中に収まる規模の帆船であったと言える。

3 薩摩阿久根・河南家による琉球への海運

1) 薩摩阿久根の河南家

上記のような薩摩以南の海域への帆船航行を専門に行っていた船主の一人に阿久根の河南家がある。

39)「長崎志續編」巻九、『長崎文献叢書第一集第四巻続長崎実録大成』270～272頁。

40)『清代孤本外交檔』第5冊(全52冊)、全国図書館文献館微復制中心、2003年3月、1738頁。

41)『清代孤本外交檔』第5冊、1739頁。



阿久根市が史跡として保存している碑文の説明には、

河南 源兵衛

初代河南源兵衛は、中国明朝に使える河南省出身の藍会栄（らんかいえい）と言う人でありました。寛永11年（1634年）頃島津藩は、その支配下であった琉球に亡命中であった藍会栄を、阿久根に移住させ、中国、琉球との貿易の任に当たらせ、以来、明治維新までの260年間、出身地の河南を姓とし、代々が「源兵衛」を襲名した一族は、藩の庇護の下、藩直属の御用商人として、中国、琉球をはじめとする国々との海運業で活躍したと言われています。

河南家の残した資料は、当時の海上交通を知る貴重な資料として、また、河南家が阿久根市の海運業の発展並びに文化向上に大きく貢献したことなどから、市の指定文化財に指定し、阿久根市の歴史資料館に保管されています。

記念碑に刻まれている和歌は、七代源兵衛が詠んだものです。⁴²⁾
と記されている。

河南家の祖先は中国の河南省出身とされる藍會栄である。藍會栄は中国における明末清初の争乱を避けて琉球国に逃れてきたが、薩摩の琉球侵攻により、中国貿易の展開を考えていた薩摩に中国語の通訳すなわち唐通事として要請され、寛永年間の初期に薩摩にわたり、阿久根に居住したとされ、薩摩から三〇〇石の士分として登用され、名字帯刀を許され、故郷の地名から「河南」を姓として名を源兵衛と名乗って、薩摩藩の唐通事になったとされる。これが初代の河南源兵衛である。

この河南家がいつ頃かは明確ではないが、薩摩藩の海運業者として活躍している。このことに関して次で述べてみたい。

2) 河南家の海運経営

現在知られる河南家に関する古文書から河南家の海運経営の一端を探ってみたい。明和二年（1765）

42) 阿久根市「河南源兵衛」碑説明文、荒武賢一郎氏の提供による。

酉十月二十九日付の「請取」文書二通に、

六百六拾石積、六百九拾石積⁴³⁾

と、河南家は660石積と690石積の帆船を運航させていたことがわかる。そして『阿久根市誌』に収録されている「河南家資料」から、河南家が所持していた和船を掲げれば次の表2のようになるであろう。

阿久根河南家の帆船航運表 表2

西暦	日本年号	船名	内 容	『阿久根市誌』
1765	明和二年		660石積	372頁
1765	明和二年		690石積	373頁
1811	文化八年	幸福丸	「大坂御仕登砂糖」	358頁
1837	天保八年	幸福丸	「大坂御仕登砂糖」	354頁
1837	天保八年	泰徳丸	「大坂御仕登砂糖」	355頁
1837	天保八年	受福丸		355頁
1842	天保十三年	成徳丸	新造船	386頁
1843	天保十四年	貞徳丸	23反帆 江戸へ米輸送	366頁
1850	嘉永三年	恵久丸	23反帆 1,650石積 「琉人立」 浜崎家	381頁
1850	嘉永三年	稲荷丸	23反帆 1,800石積 「琉人立」 浜崎家	381頁
1850	嘉永三年	大福丸	20反帆 1,350石積 「琉人立」 長崎家	381頁
1850	嘉永三年	順通丸	16反帆 900石積 「琉人立」 田辺家	381頁
1850	嘉永三年	松恵丸	16反帆 850石積 「琉人立」 甚兵衛	381頁
1850	嘉永三年	観音丸	16反帆 850石積 「琉人立」 権次郎	381頁
1850	嘉永三年	貞福丸	23反帆 1,650石積 「琉人立」 河南家	381頁
1850	嘉永三年	奥行丸	23反帆 1,700石積 「琉人立」 河野家	382頁
1851	嘉永四年	貞徳丸	琉球那覇から山川へ砂糖3,300樽輸送	384頁
1851	嘉永四年	友徳丸	琉球那覇から山川へ砂糖3,200樽輸送	385頁
1852	嘉永五年	友徳丸	「砂糖渡方差越候」 大島から山川へ砂糖輸送35萬斤	354頁 392頁
1852	嘉永五年	貞徳丸	無事帰着	393頁
1852	嘉永五年	成徳丸	無事帰着	393頁
1863	文久三年	盛徳丸	23反帆 夏に「山川より大坂御登砂糖」	369頁

以上のように阿久根の河南家では少なくとも明和二年（1765）から幕末まで百年に及んで薩摩藩の海運業者として活躍していたことがわかる。

3) 河南家と琉球国の航運

この河南家が、具体的に薩摩藩の御用としてどのように琉球国との間の海運に従事していたかをみてみたい。河南家の資料に次のような表題が記された文書が残されている。

元治貳年從丑實記

船方御心附留帳

43) 『阿久根市誌』 372、373頁。

此前天保九年戌十月ヨリ帳在
其前者文化四年卯六月并十四年丑正月ヨリ之帳在之
河南源兵衛根心

この文書の内容は次のようである。

琉球御心附

一八百八拾石申請米 春下

文政八年ノ酉 十ノ亥 十二ノ丑 天保二ノノ卯 四ノノ巳 六ノノ未 八ノノ酉

十ノノ亥 十二ノノ丑 十四ノノ卯

右十働文政三年辰十二月二十八日之御証文を以、波見之新左衛門方と隔年下、一緒ニ御免被仰付置候。

天保十四ノノ卯預拾働之内なり

弘化二ノノ巳 四ノノ未 嘉永二ノノ酉 四ノノ亥 六ノノ丑

但、此五働文政五年午十二月晦日之御証文を以、波見之新左衛門方と一緒に御免被仰付置候。

安政二ノノ卯

右之五働被仰付置候処、新造立ニ付而者七働被仰付候ニ付、頭分之卯併跡之卯貳働被仰付、都合七働ニ而、天保七年申九月之御証文を以、御免被仰付置候。就而者、天保十三寅年成徳丸新造立仕申候。

安政四ノノ巳 六ノノ未

右貳働上波戸築立ニ付御金納仕候、御取次を以天保十三年寅五月三日利段被仰付置 候

文久元ノノ酉 三ノノ亥 慶応元ノノ丑 卯 巳 未 酉

此二働、後江直ス

右七働、文政十年子九月六日之御証文を以、御免被仰付置候間、安政五年午九月十六日成徳丸船卸仕申候、尤四カ年引□ニ御座候、且右御心附之内、未酉・貳働之儀者文久二年戌八月奉願上趣有之、先江相立置申候。

未 酉 此貳働前も有之

亥 丑 卯 巳 未

右七働、来ル午年中新造立之御取訳を以、文久二年戌八月之御取訳を以御免被仰付置候

此八百八十石申積米之儀、上納砂唐御繰替ニ相成、積船積船差下候間、平秋下与取合、壺艘ニ而積登候様奉願上、慶応元年丑七月御証文ニ別紙候間、後江直ス。

以上が、河南家が「琉球御心附」として琉球国への海運に従事していた実績である。これを表示してみると以下のようなになる。

河南家の廻船運行表 表3

西暦	日本暦	干支	働		
			琉球御心附	館内秋用船	平秋下
1825	文政八	乙酉	酉 働		
1826	文政九	丙戌			
1827	文政十	丁亥	亥 働		
1828	文政十一	戊子			
1829	文政十二	己丑	丑 働		
1830	天保元	庚寅			
1831	天保二	辛卯	卯 働		
1832	天保三	壬辰			
1833	天保四	癸巳	巳 働		
1834	天保五	甲午			
1835	天保六	乙未	未 働		
1836	天保七	丙申			
1837	天保八	丁酉	酉 働		
1838	天保九	戊戌			
1839	天保十	己亥	亥 働		
1840	天保十一				
1841	天保十二		丑 働		
1842	天保十三				
1843	天保十四		卯 働		
1844	弘化元年				
1845	弘化二		巳 働		
1846	弘化三				
1847	弘化四		未 働		
1848	嘉永元年				
1849	嘉永二		酉 働		
1850	嘉永三				
1851	嘉永四		亥 働		
1852	嘉永五			子 働	
1853	嘉永六		丑 働		
1854	安政元年			寅 働	
1855	安政二				
1856	安政三			辰 働	
1857	安政四		巳 働		
1858	安政五			午 働	
1859	安政六		未 働		
1860	万延元年			申 働	
1861	文久元年		酉 働		
1862	文久二			戌 働	
1863	文久三		亥 働		
1864	元治元年			子 働	
1865	慶応元年		丑 働		
1866	慶応二				寅 働
1867	慶応三		巳 働		
1868	明治元年				

阿久根の河南家は、残された文書から文政八年（1825）以来、慶応三年（1867）まで40余年の間、ほぼ隔年に琉球国との間の海上輸送に従事していたことになる。

明和二年（1765）から安永四年（1775）にかけて四代源兵衛が鹿児島で写したとされる「領内から琉球までの里程図」には、鹿児島から琉球国までの海路図が見られる。

鹿児島ヨリ那覇マテ

合セテ海上二百三十六里。那覇ヨリ運天マテ海上三拾り、運天ヨリ大島マテ海上六十七里、大島ヨリ中之島マテ海上六十七里、中之島ヨリ山川マテ海上五十九里、山川ヨリカゴシマ迄十三里。⁴⁴⁾

と、鹿児島から最南端の先島諸島の八重山列島や与那国島まで航路図を記していて、鹿児島から那覇まで海上距離を230里としている。河南家にとって琉球諸島への海運業がいかに重要な家業であったかを彷彿させる記録と言えるであろう。

4) 河南家が琉球から薩摩に輸送した物資

それでは、薩摩藩の指示によって河南家は琉球国から薩摩にどのようなものを運んだのであろうか。河南家の七代、源兵衛根心の「旅日記」の嘉永四年（1851）八月四日の記録に、

琉球貳千樽積船貞福丸、平秋友徳丸、七月十八日此節者、友徳丸にて砂糖三千貳百丁余、貞福丸にて三千三百余積入、那覇町出帆、類船十一艘追風よろし敷、黒島の方にて雨付日和二相成、皆々久志え乗入、海上ハ無事上着之段、又久志より廿七日出帆、廿八日山川え廻船致候よし、飛脚を以申参候ニ付……⁴⁵⁾

とある。河南家の貞福丸（表2参照）と友徳丸が琉球国の那覇から薩摩の山川港まで砂糖を輸送している。友徳丸が3,200樽を貞福丸が3,300樽を、類船11隻とともに輸送した。これらの船は七月十八日に那覇を出帆し、途中黒島付近で天候が悪く航行困難となり坊津の久志に一端入港するが、二十八日には山川に着船している。那覇出港から11日で帰着している。

ついで「旅日記」同年十二月廿一日条に、

今朝琉球下用聞衆願、近国米千石丈買入、自船友徳丸より差下度ニ付、御用人衆え内意御伺申上呉候様事、運賃取候儀ニ付、……⁴⁶⁾

とあり、琉球への渡海に「近国米千石」を購入し、河南家の所有船友徳丸に輸送を願い出ている。

「旅日記」嘉永五年壬子三月十九日の条に、

夕べ時分山川より飛脚参候、幸福丸万兵衛砂糖三拾五万斤積入、閏廿一日より廿二日迄、上草物迄積四〇相成、同廿七日大島芝之前え渡り、順風無之、二月十五日久田の一番船宝来丸、長崎氏の琉球登之円通丸三艘類船出帆いたし候処、去十七日山川え無事入着之段、申参候事、尤此節は一番久田宝来丸三拾五万斤、二番田辺船三拾三万斤、三番自船三拾五万被仰付候よし、仕合之至存候事。⁴⁷⁾

44) 『阿久根市誌』374頁折り込みの地図参照。

45) 『阿久根市誌』374頁。「旅日記（河南源兵衛）」、山下文武編『南西諸島史料集』第四卷、南方新社、2010年12月、476-477頁。

46) 「旅日記（河南源兵衛）」、『南西諸島史料集』第四卷、505頁。

47) 「旅日記（河南源兵衛）」、『南西諸島史料集』第四卷、530頁。

とある。琉球国から薩摩への砂糖輸送の積載量は、一船あたり33万斤から35万斤と約198トンから210トンも積載して運搬していたことがわかる。

琉球への積載米穀の数量に関しては「旅日記」嘉永七年二月廿八日の条に、

今夕七ツ時分より琉球下積荷一条ニ付、……於琉球積荷之運賃高下無之様、船頭え申含遣し度、尤船主直印にて書附致候、尤産物方積荷十艘にて割付、一艘ニ付、一千百五拾俵之□□、……⁴⁸⁾

とあり、琉球国への積載品としての米穀は一船あたり1,150俵を搭載していたことから、各船約69トンを積載したことがわかる。

河南家の所有船にはどのような船舶があったかは、天保十二年（1841）頃の「琉球御用船及交易自船古文書」⁴⁹⁾によれば次の帆船が見られる。同文書に見られる順に列記した。

貞徳丸⁵⁰⁾ 友徳丸廿三反帆⁵¹⁾ 貞福丸拾八反帆⁵²⁾ 幸福丸廿三反帆⁵³⁾ 昌恵丸⁵⁴⁾ 成徳丸廿三反帆⁵⁵⁾ 泰徳丸廿三反帆⁵⁶⁾ 貞福丸廿三反帆⁵⁷⁾

とある。貞福丸が十八反帆と二十三反帆の同名で反帆数のことなることから、同一か別船かは明かでないが、同一としても七隻の大型船を所有していたことは確かであろう。

河南家の和船による航海は那覇から鹿児島へ砂糖の輸送であった。

琉球国への往復の積荷に関して、次の文書が参考になる。

乍恐口上覚

一、昆布百五拾斤ニ而、運賃六百文ヅツ

但、昆布之儀者当分五百文ヅツ運賃被下成候間除く

一、茶壺俵ニ付

運賃三百文ヅツ

右貳行下り運賃

一、半間箱壺ツニ付

運賃壺メヅツ

一、大箱壺ツニ付

運賃壺メ四百文ヅツ

一、牛馬皮五拾駢ニ付

運賃四百四拾八文ヅツ

48) 「旅日記（河南源兵衛）」、『南西諸島史料集』第四巻、571頁。

49) 松下史郎「『琉球御用船及交易自船古文書』について」、『南西諸島史料集』第四巻、82頁。

50) 「琉球御用船及交易自船古文書」、『南西諸島史料集』第四巻、599頁。

51) 「琉球御用船及交易自船古文書」、『南西諸島史料集』第四巻、607頁。

52) 「琉球御用船及交易自船古文書」、『南西諸島史料集』第四巻、610、623頁。

53) 「琉球御用船及交易自船古文書」、『南西諸島史料集』第四巻、611頁。

54) 「琉球御用船及交易自船古文書」、『南西諸島史料集』第四巻、612頁。

55) 「琉球御用船及交易自船古文書」、『南西諸島史料集』第四巻、613、645頁。

56) 「琉球御用船及交易自船古文書」、『南西諸島史料集』第四巻、646、696頁。

57) 「琉球御用船及交易自船古文書」、『南西諸島史料集』第四巻、659頁。

右三行登り運賃

右者、琉球産物御用物運賃之儀者、去ル辰年奉訴上趣候処、已二月御證文を以被仰渡奉承知、……⁵⁸⁾とあるように、鹿児島から琉球国に海上輸送された物資に、昆布と茶があった。琉球国では昆布は産出しない。これらの昆布は主に江戸時代の蝦夷、現在の北海道沿海で産出され北前船によって西国に運ばれた物が、薩摩から琉球国へ輸送されたのであった。そして琉球国から清国への朝貢船で福州へもたらされている。

江戸時代初期、加賀・能登・越中を中心に、そして寛永年間（1624～1643～以降は、若狭から山陰・下関・瀬戸内海を経て上方に広がり、また延宝年間（1673～1680）以降は、北は津軽海峡を経て北海道の釧路付近までの範囲の海域を活動領域としていたのが北前船であった。⁵⁹⁾

北前船の上記の航路は、西回海運といわれ、上方と江戸との間を主な航路としていた東回海運の檜垣回船・樽回船とともに江戸時代の商品流通上において重要な役割を担っていた。⁶⁰⁾しかし、北前船と言っても江戸時代の鎖国下には海外渡航が禁止されていた和船であるが、かつてエトロフ沖で日本人漂流者を乗せたロシア帆船が、航行中の和船に漂流者を引き渡そうとしたところ、順風を受けた和船をロシア帆船でも追いつくことが出来なかった⁶¹⁾と言われる。この船も北前船であった可能性が高いから、その速力が想像されるというものである。

北前船の経営の特色は、船舶所有者である船主が荷主で、船には乗船せず、船頭が船主の代理人となって荷物の売買をおこなった点にあり、賃積みをも主とした東回海運の各船とは大いに相違するところがある。その積荷は、上がり荷としての北国から上方への物資は、米及びシメカスニシンや昆布そして鮭などの海産物を主とし、特にシメカスニシンは農業肥料として大きな需要があり、その運送で財を成した北前船主もいた。⁶²⁾また下り荷として上方から北国へ運ばれたものは木綿や古着そして塩や砂糖などで、時には船頭が時価や風待ちをりいようして売買しながら航海していたのである。⁶³⁾北前船によって九州の有田磁器、伊万里焼なども北陸方面に運ばれていたようで、その有田磁器の中には越前当たりでよく見かけられると言われる。⁶⁴⁾

その状況を裏付ける琉球那覇での交易を描いた絵図として滋賀大学経済学部附属史料館が所蔵する「琉球貿易図屏風」（六曲一隻、幕末、縦161.8cm、横333.2cm）がある。⁶⁵⁾

滋賀大学経済学部附属資料館に所蔵される「琉球貿易図屏風」は「中国から帰国した進貢船が那覇に入港しにぎわう様子と、首里城を中心とする城下町を描いた屏風」⁶⁶⁾である。構図としては「左側に那覇

58) 『阿久根市誌』383～384頁。

59) 古田良一「北前船」『日本歴史大事典』3、河出書房新社、1971年12月、428頁。

60) 牧野隆信『北前船——日本海海運史の一断面——』柏書房、1972年2月、18～28頁。

61) 石井謙治「千石船の帆走性能」、『朝日新聞』、1971年11月30日夕刊。

62) 西村勇男『海商三代 北前船主西村屋の人びと』中公新書、1972年08月。

63) 角田直一『北前船と下津井港』日本文教出版社、1967年。下津井港は岡山県の児島半島にある風待ちの旧港である。

64) 三好一『そばちょこ』保育社、カラーブックス283、1973年12月初版、1974年4月重版114～120頁。

65) 本稿は『別冊太陽』No.17、平凡社、1976年11月、特別付録「琉球貿易図屏風」196頁付録折込による。

66) 岩崎奈緒子『「琉球貿易図屏風」の成立について——下貼文書の検討から——』滋賀大学経済学部附属史料館『研究紀要』第34号、2001年3月、1頁。

港、右側に首里城を配置する屏風仕立ての絵図」⁶⁷⁾である。この屏風は1999年度に滋賀大学経済学部附属資料館によって修復され、その過程で様々なことが明らかとなった。絵図の紙質が中国で生産された可能性の高い竹紙であること、⁶⁸⁾ 屏風の下貼文書に使われた紙が近世に福岡の八女において漉かれたものと類似の和紙であること、⁶⁹⁾ 下貼文書は鹿児島藩の文書であること⁷⁰⁾、下貼文書の作成時期は文政末年頃にほぼ限定できること、⁷¹⁾ それらのことから、この屏風の下貼文書は「文政末年頃に鹿児島藩の江戸藩邸で作成された、諸費用の支払いに関わる帳面を解体したもの」⁷²⁾とされた。そして「琉球で描かれた絵図を日本に持ち帰り、鹿児島か江戸かのいずれかで屏風に仕立てられた」⁷³⁾とされ、その成立の時期は、1830年代後半以降から明治前のものと考えられた。⁷⁴⁾

「琉球貿易図屏風」の修復の際の検討から1830年代後半から幕末までの時期とすると、正しく本稿で述べてきた阿久根の河南家の和船が那覇に赴いていた時期と重なるであろう。

「琉球貿易図屏風」を注視すると那覇港に停泊する船舶が多数見られる。屏風の中央にはドラゴン・ボートで競争してい数艘の周囲に中国系の船舶と明らかに大和型帆船の和船を描いている。中央の中国系船舶の旗竿には「旨捧歸國」とあることから、福州から帰帆した琉球国の進貢船であったことは明らかである。これに対して和船は上部に4艘、下部に4艘、計8艘の和船が有り、その和船の旗竿に、薩摩藩の旗印である丸に十字が見て取れることから、すべての和船が薩摩藩から派遣された船舶であることは誤りないであろう。これらの和船は薩摩藩の海運を支えた薩摩の海運業者が運行し那覇と鹿児島の間の航運に従事した船舶であったことは明らかであろう。

嘉慶二十五年（1820）九月十七日に福州へ入港した琉球国の2隻の進貢船には、「海帯菜」を196,000斤⁷⁵⁾もたらした。道光二年（1822）正月に福州に入港した琉球国の護送船は、「海帯菜」を85,000斤⁷⁶⁾をもたらししている。道光四年（1824）十一月四日に福州に入港した進貢船では、「海帯菜」を196,000斤⁷⁷⁾もたらした。咸豊三年（1853）十一月十五日に福州に入港した接貢船は、「海帯菜」を285,200斤⁷⁸⁾、同治元年（1862）四月十六日に福州に入港した琉球国の護送船は、「海帯菜」は99,000斤⁷⁹⁾もたらした。これらはいずれも鹿児島から琉球国へ運ばれた昆布の一部であったことは確かであろう。河南家の帆船は、

67) 安里進「琉球王国と琉球貿易図屏風」滋賀大学経済学部附属史料館『研究紀要』第33号、2000年3月、3頁。

68) 岩崎奈緒子「『琉球貿易図屏風』の成立について—下貼文書の検討から—」滋賀大学経済学部附属史料館『研究紀要』第34号、1頁。

69) 同書、2頁。

70) 同書、3頁。

71) 同書、4頁。

72) 同書、7頁。

73) 同書、10頁。

74) 同書、10頁。

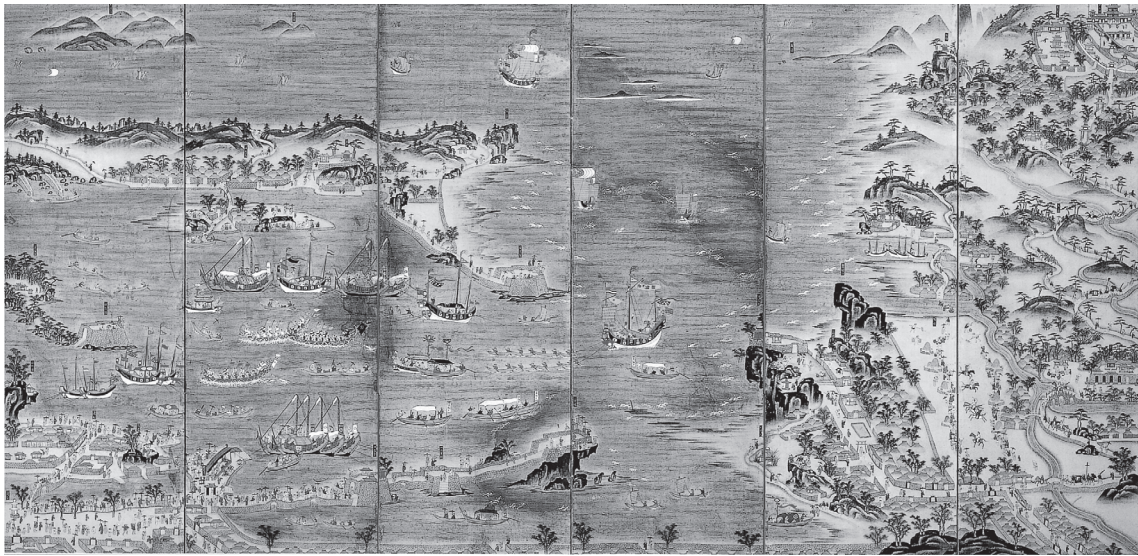
75) 松浦章『清代中国琉球貿易史の研究』榕樹書林、2003年10月、135頁。

76) 松浦章『清代中国琉球貿易史の研究』142頁。

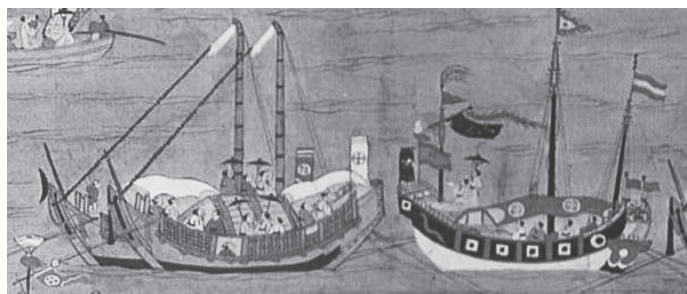
77) 松浦章『清代中国琉球貿易史の研究』136頁。

78) 松浦章『清代中国琉球貿易史の研究』139頁。

79) 松浦章『清代中国琉球貿易史の研究』141頁。



「琉球貿易図屏風」全体



鹿児島から琉球国へ昆布を運び、その一部が琉球国の清国への進貢船や接貢船、護送船で福州へもたらされたのである。その経路は次のようになるであろう。

蝦夷—北前船—西国—和船—薩摩—和船—琉球国—進貢船—福州

という経路になるであろう。換言すればある種の「昆布・ルート」が成立していたのである。阿久根の河南家の二十三反帆船はその一翼を担っていたことになる。

琉球国では古くから茶葉の生産は難しく、中国へ赴いた進貢船等が那覇へ持ち帰っている。⁸⁰⁾ この文書から鹿児島からも琉球国に茶葉が渡っていたことがわかる。薩摩の茶葉は文政年間（1818～1829）以降において積極的に行われて、現在では静岡県に次ぐ生産量を誇っている。鹿児島の茶葉生産地として生産量が多いのは薩摩半島では大浦、知覧、頴娃（えい）、大隅半島では財部（たからべ）、有明、根占、種子島が知られるように、琉球国へ運ばれた茶葉は薩摩藩で生産された可能性が高いであろう。

他方、琉球国から鹿児島には先に触れた砂糖の他に、牛皮、馬皮以外は箱詰め品の品々であったから詳細は不明であるが、琉球国が進貢船等で福州から那覇にもたらした中国製品等の一部が含まれていた可能性は高いと考えられる。特に漢方薬などが多かったと考えられる。⁸¹⁾

砂糖は、河南文書にも「琉球貳千樽積船貞福丸」と見られるように、樽を船に積載していた。その樽に関して『島津家歴代制度』巻十五、「大島」の条に、「樽寸法ノ事」とあり、

樽ノ高サ一尺五六寸、厚サ四部、口差渡一尺五六寸、蓋厚サ五六部、底厚廿七八部、樽スミ双方立金釘十本計ヲ打、帶竹六節、是寛成元年己酉ノ春、国命アリテ定ル、樽ノ包袋ハ十三斤ヨリ十七斤迄アルモノナリト与人前喜子語レリ。

とされていた。一定はしていないが、ほぼ十三斤から十七斤の重量が入る樽に砂糖が詰められ運搬されていたことがわかる。このことから河南家の2,000樽積船は26,000斤から最大34,000斤の重量を積載できたことになる。現代のトン数で言えば15.6トンから20.4トンに相当するであろう。

薩摩海運の機能に関して、長崎平戸藩主松浦静山が天保三年（1832）に江戸参勤の際に記した記録とされる「保辰琉聘録」三に次のように記しているのが参考になるであろう。

或人曰、琉球の中華に随ひゐることも餘義なき筋かと心づくは、中華へは常に船を遣はし、産物交易し、夫を薩州へ轉じ、其我國と中華と通商の際にて多分の國益有ること、察すれば、若し中華の通路を絶たば、琉國の經濟大に相違すること、聴く。

又近來は薩侯より官邊へ願有りて琉渡の中華産、長崎へ廻し商賣する事に成り、薩州より出役も有て長崎地役へも多分の合力等も行ひ、町年寄の高島氏へは五百石かを與へし杯、彼地にての評説はかかる體なれば、定めし薩州の損益を計りたる上ならんと訝る者も半ばせり。⁸²⁾

と記しているように、琉球国の進貢船等によって琉球にもたらされた中国船の物資が、薩摩の海船によって日本へもたらされていたと噂され、薩摩は琉球へもたらされた中国産品の長崎での取引を幕府に願っていたとされる。具体的には長崎の町年寄りの高島家に協力を仰いでいたことまで知られていたようである。

このような合法的手段とは別に、「保辰琉聘録」三には、

80) 松浦章『清代中国琉球貿易史の研究』225～238頁。

81) 上原兼善『鎖国と藩貿易——薩摩藩の琉球密貿易』八重岳書房、1981年11月、163～165頁。

82) 『翁問答・保辰琉聘録・琉球奇譚・神道記集成』沖縄郷土文化研究会・南島文化資料研究室、1976年12月、198～199頁。

中華への通船は琉船のみに非らず、薩摩船も渡りて交商することと、前々よりの風説も有り。⁸³⁾
とあるように、薩摩船が密かに中国へ渡航して交易しているとの噂もあった。また同書に、

先頃朝鼎が話には、中華産は多く薩船にて越後の新潟、其外へも廻し、夫より専ら奥地へ送り、或は江都へも内々は賣出すか、然るゆゑ都下にて中産存外に下價なる有り。某常用朱、又は朱錠などは越後の門生へ云遣せば、都下より却て上品なるも入手す。かかる融通なければ第一藥種杯、浪華・江都を経て奥羽へ達する體にては奥邊の人は漢渡の藥物を用ゆることは自由ならずと云き。⁸⁴⁾
とあり、松浦静山が「朝鼎」こと朝川善庵⁸⁵⁾から聴いた話として、薩摩の船が越後の新潟などへも交易品として中国産品を持ち渡っていて、江戸ではかえって入手困難な品物が新潟では手に入ったとされていた。これなどは、薩摩船でなくても日本海を航行する北前船の交易圏⁸⁶⁾であるから、下関などで積み替えられ新潟などへもたらされたと考えられる。

しかし、いずれにしても琉球国が中国からもたらした産品が薩摩の海船で薩摩に、そして薩摩から日本国内に搬出される傾向が漸次拡大していた状況の一端を看取することができるであろう。

4 小結

上述のように、薩摩藩の琉球国侵攻以来、薩摩藩による琉球国との海上通行関係に関与した薩摩阿久根の河南家の海運形態に関して述べてきた。薩摩藩は、薩摩以南の海運に関して藩独自の帆船を保有せずに、指定する海運業者に依拠して薩摩と琉球との間の海上輸送に従事させていた。この海上輸送に関与した有力な海運業者の一人が阿久根の河南家であった。河南家の残された文書から少なくとも文政八年（1825）から慶応三年（1867）に及ぶ40余年の間においてはほぼ隔年ではあったが、薩摩と琉球国との間の海上輸送に従事していたのである。河南家を含め薩摩藩の認定した海運業者によって薩摩から米や蝦夷産の昆布そして薩摩産の茶葉などが琉球国に運ばれ、琉球国からは黒砂糖などの砂糖類の他に、琉球国が朝貢船によって中国の福州からもたらした中国産品の一部が運ばれていたのである。

薩摩藩の海運業者は薩摩と琉球を結ぶ重要な海上航路を運営し、日本—琉球—中国を結ぶ物流ルートの一翼を担っていたのであった。この経路によって日本から中国へ昆布が、また中国から日本へ漢方薬剤がもたらされていたことは確かである。

また薩摩の廻船によって琉球国からもたらされた中国産品の一部は、伝統的な中国・長崎間の唐人貿易⁸⁷⁾とは別の交易ルートとして、日本国内に流通していたのであった。

83) 『翁問答・保辰琉聘録・琉球奇譚・神道記集成』199頁。

84) 『翁問答・保辰琉聘録・琉球奇譚・神道記集成』199頁。

85) 松浦章『文化十二年豆州漂着南京永茂船資料——江戸時代漂着唐船資料集九——』関西大学出版部、2011年2月、349～357頁。

86) 「概説 北前船と大阪」『北前船と大阪』大阪市立博物館、1983年7月、10～13頁。「地図1 北前船のおもな航路と寄港地」同書、26頁。

87) 松浦章『江戸時代唐船による日中文化交流』思文閣書店、2007年7月。

付記

本稿の作成に際して阿久根河南家に関する資料を提供された関西大学 G-COE プログラム文化交渉学教育研究拠点助教の荒武賢一朗氏に謝意を表する次第である。