

船と琉球史

— 近世の琉球船をめぐる諸相 —

豊見山 和 行

Ships and the History of the Ryukyus:

Various Aspects of Ryukyuan Ships in the Early Modern Period

TOMIYAMA Kazuyuki

近世琉球（1609-1879年）における琉球船について全体的に概観し、2、3の問題について論じた。琉球における船舶は、中国ジャンク系統（進貢船・楷船・馬艦船）、和船系統の地船（二棚船・四棚船）、土着系統の丸木舟・サバニ、そして系統不明船（太平山船など）に分けられる。大型船を代表する進貢船は、当初、明国から無償で支給されたが、やがて琉球国で建造されるようになる。18世紀初頭には馬艦船（民間船）が登場し、琉球国内だけでなく鹿児島や福州へも臨時に運航した。和船系統の船舶は、18世紀頃から琉球王府の中国化志向のもとにジャンク系統への転換が見られた。丸木舟（刳り舟）の建造は、大木の消費を抑制する山林政策から剥ぎ舟（構造船）への転換が琉球王府によって図られた。長くちや船に関する問題、そして海運に関わる琉球社会の習俗（風見旗）に王府権力が介入していた点を検討した。

キーワード：近世琉球、進貢船、馬艦船、丸木舟、風見旗

はじめに

島嶼社会において船および海上交通の問題は、重要かつ生命線であることは現在においても変わりはない。とりわけ動力船が登場する以前の前近代の琉球社会において、小型船は島民にとって漁撈活動における必須の生業手段であり、また大型船は琉球王朝にとって遠距離交易を遂行する上での不可欠のものであった。

旧来の琉球史研究における船舶についての研究蓄積は十分とは言えないものの、1970年代から1990年代前半にかけて、喜舎場一隆¹⁾、池野茂²⁾の論著が著された。その後、近世の海運あるいは海上交通については、高良倉吉³⁾、里井洋一⁴⁾、真栄平房昭⁵⁾、豊見山和行⁶⁾の論考が著され、近年では古琉球期(14世紀頃から1609年までの時代)の大型交易船については、山田浩世⁷⁾、岡本弘道⁸⁾の諸論考が発表されており、一定程度の研究蓄積が見られるようになってきた。以上の研究状況を踏まえ、本稿ではおもに近世期の琉球船について検討する。

1 近世琉球(1609-1879年)における琉球船の種類と規模

1-1 絵図にみる琉球船

近世期の琉球船を視覚的に捉える上で、那覇港を中心として描かれた絵図は貴重な情報を提供してくれる。絵図の一覧を示すと次の5点が現在のところ確認される。

- ① 「首里那覇港図屏風」(沖縄県立博物館蔵)。
- ② 「琉球貿易図屏風」(滋賀大学経済学部附属史料館蔵)。
- ③ 「琉球交易港図屏風」(浦添市美術館蔵)。
- ④ 「琉球進貢船図屏風」(京都大学総合博物館蔵)。
- ⑤ 「那覇港図屏風」(国営沖縄記念公園首里城公園蔵)。

これら5点の内、②「琉球貿易図屏風」(5、6扇)をもとに船舶の状況を概観すると次のようになる。ちなみに、②の成立年は、1830年代から1844年までの期間と考えられる⁹⁾。

「図1」に見るように、大型船に属するのは2種類で、船体が黒と赤を基調として3本のマストを持つ船が琉球船(ジャンクタイプ)である。1本マストでやや緑がかった船舶は大和船とよばれた薩摩藩籍

-
- 1) 喜舎場一隆「楫船雑考」(初出1970年)。同「馬艦船新考」(初出1974年)(喜舎場一隆『近世薩琉関係史の研究』国書刊行会、1993年所収)。
 - 2) 池野茂『琉球山原船水運の展開』ロマン書房本店、1994年。
 - 3) 高良倉吉「海上交通史の諸相」(『新琉球史 近世編(下)』琉球新報社、1990年)。同「近世琉球における地船海運の実態に関する史料——「多良間往復文書控」の中から」(『九州文化史研究』38号、1993年)。
 - 4) 里井洋一「近世八重山における造船について——上納船を中心に——」(『沖縄県文化財調査報告書第101号 西表島船浦スラ所跡』沖縄教育委員会、1991年)。
 - 5) 真栄平房昭「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 第5巻、九州水上交通史』文献出版、1993年)。同「琉球海域における交流の諸相」(『沖縄県史各論編4 近世』沖縄県教育委員会、2005年)。
 - 6) 豊見山和行「島嶼性と海上交通からみた近世の琉球社会」(『別冊環⑥ 琉球文化圏とは何か』藤原書店、2003年)。同「琉球列島の海域史研究序説——研究史の回顧と二、三の問題を中心に」(『琉球大学教育学部紀要』第68集、2006年)。
 - 7) 山田浩世「古琉球における海船の変遷とその状況」(『よのつち 浦添市文化課紀要』第3号、2007年)。
 - 8) 岡本弘道「古琉球期の琉球王国における「海船」をめぐる諸相」(『東アジア文化交渉研究』創刊号、2008年)。
 - 9) 豊見山和行「「琉球貿易図屏風」を読む(上)(下)」『沖縄タイムス』2004年1月5日号、同12号。なお、謝敷真起子「琉球交易港図考」(『きよらさ』18・19号、1998年)、岩崎奈緒子「『琉球貿易図屏風』の成立について」(『研究紀要』(滋賀大学経済学部附属史料館)34号、2001年)、参照。



図1 琉球貿易図屏風（滋賀大学経済学部附属史料館所蔵）

（和船タイプ）の船である。

ほぼ中央には、3艘の小舟（爬龍舟）による船漕ぎ競争（ハーリー）が行われている。この小舟は、サバニと呼ばれるものであり、それを取り巻くように舳舟などから声援を送る群衆が描かれている。

1-2 琉球船の分類

琉球船は、大きく次の4つに分類することができる。（Ⅰ）中国ジャンク系統の進貢船・楷船・馬艦（マーラン）船など、（Ⅱ）日本系統の地船（二棚船・四棚船など）、（Ⅲ）琉球土着の丸木舟・サバニ、そして（Ⅳ）系統不明船（太平山船、大長くちや舟など）が、それである。それぞれについて概括すると以下のようなになる。

（Ⅰ）ジャンク系統の筆頭は進貢船である。明国との朝貢関係の成立（1372年）を契機に明国から無償で支給された大型船である。進貢船・渡唐船などとも称されたが、明確な年代は不明であるが、およそ16世紀半ばには大型海船の支給を打ち切られ、以降は明船を購入し、やがて自力で進貢船を建造するようになった¹⁰。なお、近世以後はすべて琉球製となる。18世紀初頭には、進貢船と同タイプの馬艦船が登場する。同船は大型の13反帆から5反帆まで形状に大小がある。馬艦船をより小型化したものは山原（ヤンバル）船と呼ばれた。

（Ⅱ）日本系統の「棚船」は、近世では二棚・四棚船が散見されるが、近世以前には十棚船も存在したとされる。この系統に地船の慶良間船も含まれよう。

（Ⅲ）土着船には小型の丸木舟（割り舟）や船底の尖ったサバニがあったが、それらは大木の消費を抑制するために剥ぎ舟（構造船）への転換が琉球王府によって図られた。

10) 豊見山和行「南の琉球」（入間田宣夫・豊見山和行『日本の中世5 北の平泉、南の琉球』中央公論新社、2002年）、197-209頁。なお、古琉球期の船については、前掲註7 山田論考、註8 岡本論考、参照のこと。

(Ⅳ) 系統不明船とは、太平山船、大長くちや舟、ひらた舟などがある。これらの船は古文書や絵図に登場するものの詳細については不明な点が多い。

1-3 琉球船の種類と規模

近世琉球の主要な船舶を整理したのが、「表1」である。唐船（進貢船）、楷船、馬艦船、慶良間船の4図をもとに一覧表とした。要点は次の通りとなる。

進貢船は当時、渡唐船あるいは単に唐船とも呼称されたが、本稿では進貢船に統一する。進貢船は近世期には、基本的に那覇－(中国)福州間を往来した船舶のことである。その進貢船に搭載していた大砲などを取り外し、那覇－鹿児島間を往来した船を楷船と称した。基本的に楷船は進貢船を転用したため構造・規模ともに同一となるのは当然だが、旗飾りの点で両者には違いが見られる。

〔進貢船について〕 進貢船（「表1」、「図2」）の細部の情報を見ると、規模は船身（34.8m）、船幅（9.7m）、船高（5.4m）、艫高（8.2m）、舳高（7.6m）、本檣（メインマスト30.3m）、本帆（22.1m）、艫帆（7.6m）、前帆（=弥帆、14.5m）、弥帆檣（16.6m）、楫柱（9m）となっている。

船を飾る旗は次のようになっている。重要な旗は、「進貢」と表記された進貢旗である（なお、帰国時には「奉旨帰国」の旗となる）。それ以外に黄色地に赤丸の三角旗、北斗七星を象った七ツ星旗、ムカデ

表1 琉球海船の種類・規模（19世紀）

	唐船（進貢船）		楷船		馬艦船		慶良間船	
船身	11丈5尺	34.8m	11丈5尺	4丈7尺	14.2m	4丈3尺	13m	
船幅	3丈2尺	9.7m	3丈2尺	1丈8尺	5.4m	—		
舟高	1丈8尺	5.4m	1丈8尺	1丈1尺	3.3m	8尺	2.4m	
艫高	2丈7尺	8.2m	2丈7尺	1丈5尺	4.5m	1丈3尺	3.9m	
舳高	2丈5尺	7.6m	2丈5尺	1丈4尺2寸	4.3m	1丈1尺	3.3m	
本檣	長10丈 廻1丈5尺	30.3m 4.5m	長10丈 廻1丈5尺	長4丈5尺 廻6尺	13.6m 1.8m	長4丈3尺 廻3尺	13m 0.9m	
本帆	長7丈3尺 幅5丈1尺	22.1m 15.4m	長7丈3尺 幅5丈1尺	長3丈8尺 幅2丈7尺	11.5m 8.1m	長3丈2尺 幅2丈1尺	9.7m 6.3m	
艫帆	長2丈5尺 幅1丈5尺	7.6m 4.5m	長2丈5尺 幅1丈5尺	—		—		
前帆（弥帆）	長4丈8尺 幅2丈4尺	14.5m 7.2m	長4丈8尺 幅2丈4尺	長2丈2尺 幅1丈5尺	6.6m 4.5m	長1丈8尺5寸 幅1丈5尺	5.6m 4.5m	
弥帆檣	長5丈5尺 廻8尺	16.6m 2.4m	長5丈5尺 廻8尺	長3丈1尺 廻5尺	9.3m 1.5m	長3丈2尺 廻2尺	9.7m 0.6m	
楫柱	長3丈 廻8尺 葉長1丈5尺 幅1丈	9m 2.4m 4.5m 3m	長3丈 廻8尺 葉長1丈5尺 幅1丈	長1丈4尺 廻2尺5寸 葉長7尺 幅5尺	4.2m 0.7m 2.1m 1.5m	楫長8尺 幅2尺1寸 櫓長1丈7尺 幅6寸	2.4m 0.6m 5.1m 0.18m	
旗	進貢旗、三角旗、七ツ星旗、モカズ旗、五色旗、菩薩旗、御紋旗、舳旗、関帝王旗、艫黄色旗		三角旗、七ツ星旗、モカズ旗、五色旗、菩薩旗、御紋旗、舳旗		鳥頭旗、艫旗、唐竹旗			

メートル換算は約である。出典は、琉球「船舶図面五枚」の付箋（『東京国立博物館図版目録 琉球資料篇』東京国立博物館、260～262頁、2002年）を元に作成。

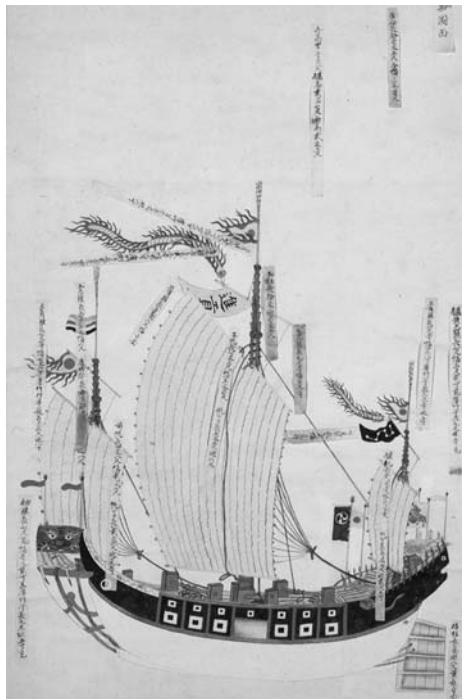


Image: TNM Image Archives

図2 「沖縄県船舶図 唐船」（東京国立博物館所蔵）

（百足）を模したモカズ簾や五色簾、媽祖神を示す菩薩簾、青地に三つ巴で示された御紋簾、さらに舳簾、関帝王簾、艫黄色簾などが見られる。

「進貢」旗以外の旗は、航海安全に関わる呪術的な意味が込められた装飾物であり、当時における海洋信仰を知る素材となるものである。

この図に描かれた帆の形状（縦のストライプ）は、あたかも和船の木綿帆に見える。他の進貢船図において、帆の形状は一般的に上下に折りたたむ蛇腹式で素材はクバ葉（ビロウ）等である。ジャンク船では蛇腹式であることから、この絵図において和船における帆の形状に似ている点は不明である。帆の描き方において、便宜的に和船式の帆を借用したものではなく、実態を表したものであるならば、重要な問題（ジャンク船に和船の帆を使用した混合型ジャンク）につながるが、ここでは今後、解明すべき課題であることを指摘するに止めておく。

〔楫船について〕 この「図3」における楫船は、基本的に進貢船とほぼ同一であるが、絵図から判明するように、鹿児島との往来であることから「進貢」旗が不要となっている。さらに船体を飾る旗の種類は、三角簾、七ツ星簾、モカズ（ムカデ）簾、五色簾、媽祖旗（菩薩簾）、御紋簾、舳簾となっており、進貢船の艫装に比べると削減されていることが分かる。

なお、進貢船、楫船などの三角旗の中央の赤丸は太陽を模したものであると思われる。その意味あい、海上での天候において日和を祈願する（暴風などの悪天候を避ける）象徴的な旗として位置づけられている¹¹⁾。

〔馬艦船について〕 馬艦船（「図4」）は、近世琉球期において、民間船を代表する船舶であった。馬

11) 池宮正治「『おもろさうし』における航海と船の民俗」（『新版 [日本の古代] ③ 九州・沖縄』角川書店、1991年）。

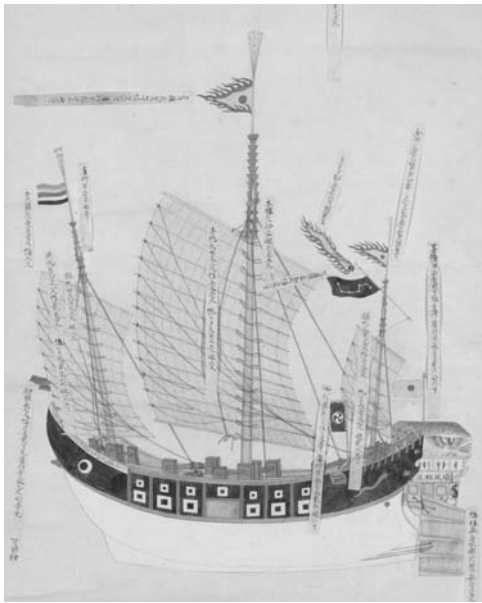


Image: TNM Image Archives
図3 「楷船之図」(東京国立博物館所蔵)



Image: TNM Image Archives
図4 「馬艦船ノ図」(東京国立博物館所蔵)

艦船は、ジャンクタイプに属し、その規模は次のように多様であった。

馬艦船とは5反帆から12反帆の規模が基本であったが、まれには進貢船に匹敵する13反帆馬艦船(乗員37人)の巨船も存在した。反帆とは和船において船舶規模を表示する際に用いられるものであるが、琉球船においてもほぼ同様の表示方式がとられていた。

積載量は最小の5反帆(80石)から6反帆(100石)、7反帆(140石)、8反帆(180石)、9反帆(220石)、10反帆(260石)、11反帆(300石)、そして最大12反帆(340石)と区々であった。

ちなみに1石=約180kgとすると、80石=約14,4トン、340石=約61,2トンの積載量となる。

馬艦船は、先述したように民間船であったが、時には琉球へ漂着した遭難民(主に中国人、朝鮮人)を中国・福州へ送還するため、首里王府が借り上げて難民護送船¹²⁾(単に護送船と称された)として使用される場合もあった。

その一例として、1744年(雍正12)、琉球国へ漂着した朝鮮人を清国経由で送還するため、臨時に仕立てた送難民の護送船(馬艦船)をあげることができる。その馬艦船には、次のような旗を搭載する要請がなされていた¹³⁾。

「一ほうさ御前てた旗壺 但、日丸共
一大檣むかてはた壺筋 但、日丸共
一弥帆檣はた壺筋
一大檣風見はた壺

12) 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。

13) 「朝鮮人拾壹人慶良間島漂着馬艦船を以送越候日記」『琉球王国評定所文書』第1巻、浦添市教育委員会、1988年。

一 帆檣同はた壺

一 七星はた壺 但、むかてはた共 』

このように、「ほうさ（菩薩＝媽祖）てだ（太陽）旗、日の丸共に」、「大檣（メインマスト）むかではた（百足旗）、日の丸共に」、「七星はた（北斗七星旗）、むかではた（百足旗）共に」など、本来、進貢船や楫船に使用される旗が馬艦船にも使用されていた。

通常の民間船として琉球国の域内を航行する際の艤装は、「図4」の馬艦船図に見るように、鳥頭簀、艫簀、唐竹簀だけが使用されたものと思われる。媽祖旗や百足旗、北斗七星旗など、進貢船や楫船の艤装に類似した旗などを馬艦船に掲げることは、恐らく王府の公用船として使用されていることを示すものと考えられる。

〔慶良間船について〕 慶良間船の絵図は現在、この1点のみという貴重なものである。「図5」によると、船身（13m）、メインマスト（13m）の規模である。

この船舶の系統は不明な点が多く、帆の形状は蛇腹型で一見、中国のジャンクで使用されるものと共通するが、船体そのものは和船タイプに属するものに見える。

そのことは、琉球の船舶全体を和船タイプからジャンクタイプへと移行させる政策が、18世紀初頭頃から展開された。その過渡的なタイプとして位置づけられるが、詳細については今後の課題である。

〔サバニについて〕 琉球の代表的な土着船としてサバニがあげられる。「図6」（左側）の独木船が絵図としては古く18世紀初頭のものである¹⁴⁾。

同図の左上の2艘を連結してものは当時、組み舟と呼称され、冊封船（封舟＝御冠船）など大型船が那覇港へ出入港する際、曳航するタグボートの役割を果たすこともあった。

サバニは、元来、一木を刳り抜いた丸木舟（刳り舟）であったが、やがて琉球王府の山林保護政策から剥ぎ舟への転換が図られた。

サバニは、本来、島民の生活に密着した小型船舶であり、漁撈用や近距離の移動用に使用された。か

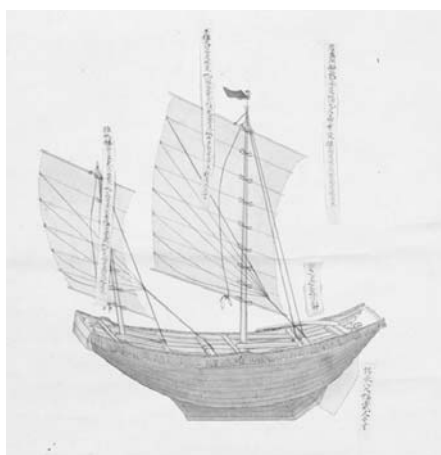
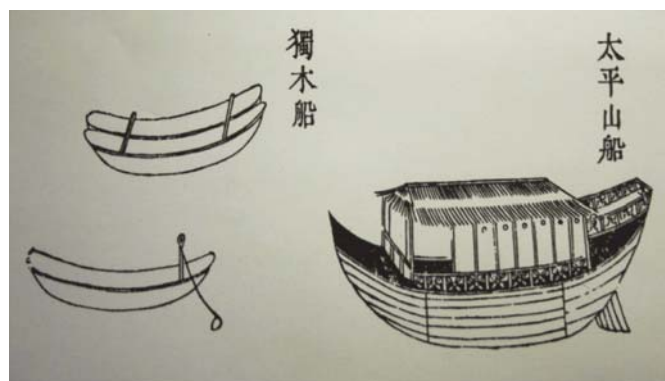


Image: TNM Image Archives

図5 「船舶図」（東京国立博物館所蔵）



出典：「丸木舟の図」（『中山伝信録』1721年）。

図6

14) なお、「図6」（右側）の「太平山船」については、系統など不明な点が多く今後の課題としたい。

なり減少したとは言え、現在においても船外機を取り付けて活用されているサバニをみる事ができる。

「図7、8」は、サバニの組み舟で、「トゥヤーサーサバニ（双胴船）」と呼称されていた。その模型を側面と後方から撮影したものである。2艘を3本の板材で連結し、帆は前方に設置されていることなどが判明する。

「図9、10」は、「テーサン舟」（四胴船）である。正面と側面からの撮影による。

旧来、2艘の組み舟はよく知られているが、このように4艘の組み舟は極めて珍しい資料である。四艘を五つの板材で連結し、2つの帆と後方中央に舵が取り付けられている。

このように連結された組み舟は、多くの物質を積載することが可能であり、実際に渡名喜島などでは牛馬の運搬にも使用された¹⁵⁾。



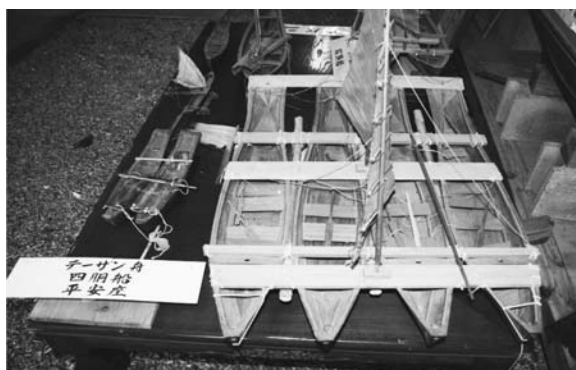
「慶良間海洋文化館」蔵、サバニ模型（座間味島）、筆者撮影。

図7



「慶良間海洋文化館」蔵、サバニ模型（座間味島）、筆者撮影。

図8



「慶良間海洋文化館」蔵、サバニ模型（座間味島）、筆者撮影。

図9



「慶良間海洋文化館」蔵、サバニ模型（座間味島）、筆者撮影。

図10

15) 渡名喜村『渡名喜村史』上巻、203頁、1983年。

つまり、サバニ 1 艘では運搬が困難な物品であっても組み舟とすることによって、ある程度の物資（商品）の積載・搬送を可能としていたのである。

ちなみに、オセアニア地域で展開したカヌー文化においても、このような組み舟の様式が存在する。そのことは、琉球における組み舟様式を考察するには、より広い船舶文化の視座から琉球の船舶を捉え直す必要があると言えよう。

1-4 王国末期の琉球船の概数

琉球王国末期の1873年（明治6）という時代的な制約性や明治政府（大蔵省）による調査という問題点などがあるものの、当該期の琉球船のほぼ全体状況を把握することのできる史料がある¹⁶⁾。

それを整理したものが、「表2」である。それから次の諸点が理解される。なお、表中の自船とは、民間船を指すものである。

第1に、大型船は次のような状況にあった。渡唐船（進貢船のこと）は3艘存在し、1艘=27万斤（162トン）積みとある。楫船も3艘で、1艘=31万5000斤（189トン）積みとある。民間の運送船（自船）は2艘で、1艘は楫船と同量の積載と思われる。これら計8艘が、琉球での大型船に属する。

第2に、12反帆からクリ舟（サバニ）までの中小型船は、計901艘を数え、積載規模は、340石（=11万3407斤積み）以下となっている。

表2

種類	規模	船数 (艘)	積載高 (1艘：石高)	積載高 (1艘：斤換算/トン)	備考
渡唐船（進貢船）	15反帆	3	—（無記載）	27万斤/162トン	
楫船、運送船	15反帆	3	1260石	31万5000斤/189トン	鹿児島へ使者役ノ乗船 並運送船5艘ノ内
（運送船）自船	(15反帆)	2	—	—	自船之内ヨリ見合申候
	<小計>	8			
自船	12反帆	2	340石	11万3407斤	
〃	7反帆	10	140石	4万6697斤	
〃	6反帆	77	100石	3万3355斤	
〃	5反帆	24	80石	2万6684斤	
〃	4反帆	9	60石	2万13斤	
〃	3反帆	39	40石	1万3342斤	
〃	3枚帆	4	—	—	
〃	2枚帆	72	—	—	
〃	剥小舟	107	—	—	
〃	剥伝間	14	—	—	
〃	クリ舟	543	—	—	
	<小計>	901			
	<総計>	909			

琉球政府1965年『沖縄県史』第14巻、資料編4「琉球藩雜記五」172頁、をもとに作成。

16) 「琉球藩雜記五」（『沖縄県史』第14巻資料編4、1965年、琉球政府）172頁。

第3に、3枚帆以下の小型船は740艘を数え、全船舶数909艘の約81%を占めている。さらに、クリ船（サバニ）は、全体の約6割を占めている。

第4に、3～4反帆船は、恐らく馬艦船を小型化した船、すなわち山原船と思われる。

以上のことから、6反帆以下の中小型船やサバニ（約6割）が圧倒的多数を占めていることが判明する。そのことは次の琉球国の海運体制と関連する問題である。

2 琉球国の海運体制の特徴

2-1 海運体制の概略

近世琉球の大型船は、いわば国有船として、17世紀後半以降、基本的に2年に1度（2年1貢）、進貢船2艘と進貢の無い年に接貢船1艘を福州へ派遣する体制を構築していた。さらに、進貢船を改造した楷船2艘（楷船そのものの建造も見られる）は、那覇＝鹿児島間を毎年、往来し、鹿児島仮屋（後、鹿児島琉球館）へ琉球王府の役人や物資を搬送していた。

村（島）や村々を束ねた行政単位の間切は、地船（じぶね）と称する公用船を所持し、琉球王府への年貢や間切・島役人の渡航や年貢の搬送に使用されていた。これらは、上納船・定納船とも呼称された。

以上の公用船とは異なり、民間船として登場したのが馬艦船であるが、その登場は1710年以降であり、当初の運航は、沖縄島（那覇・泊港）と宮古・八重山諸島との往来に限定されていた。1793年以降、琉球王府の嘆願によって、那覇＝鹿児島間の運航を薩摩藩から認可された。当初は、5年間のみの時限付きの認定であったが、王府は延長要請を繰り返し、1812年からは無期限で那覇＝鹿児島間の運航が容認されるようになった¹⁷⁾。

すなわち、那覇＝鹿児島間の運航は、旧来の楷船（2艘）体制から、馬艦船（運送船と呼称）2艘の計4艘による運航体制となったのである。このことは、鹿児島＝琉球諸島間の主要航路をほぼ独占していた大和船（＝薩摩藩籍船）の運航体制に、王府の運送船として馬艦船を割り込ませることで、王府公用船の運航体制の拡大を実現したことを示すものであった¹⁸⁾。

2-2 割り舟から剥ぎ舟への転換策とその実相

琉球王府は、18世紀初頭以降、山林資源の保護と関連して、割り舟の建造を抑制ないし禁圧し、剥ぎ舟（接合舟）への転換を図るようになる¹⁹⁾。そのことを明示するのが、1737年に布達された「山奉行所規模帳」²⁰⁾中の次の条項である（口語訳・大意、括弧内は原文）。

「進貢船用の大木が減少しているのは、くり舟の造船に原因がある。くり舟の現況を調査したとこ

17) 前掲、註1 喜舎場一隆論考。

18) 豊見山和行「近世中期における琉球王国の対薩摩外交」（初出1996年、豊見山和行『琉球王国の外交と王権』吉川弘文館、2004年 所収）。

19) この問題について、簡略ではあるが、指摘したものに出口晶子『丸木舟』（法政大学出版会、2001年）、107-108頁がある。

20) 『沖縄県史料 前近代6 首里王府仕置2』沖縄県教育委員会、1989年。

ろ、2,700余艘存在する。それは、1年に大木340本余を消費することとなる。大木となるには60から90年かかるにもかかわらず、それを無分別に「くり舟」に使用するのは宜しくない。今後、くり舟の造船は厳禁とする。小舟が不可欠の所は「はぎ小舟」とすること。さらに、はぎ小舟を造船して商売することを許可する。焼き印（検査印）は、不要とする。附り、密かに大木でくり舟を建造したならば、流刑に処す。共犯者は1人100貫文の罰金を科す。」

（一、唐船おいきやかんだん中かわら可成程来之木甚少く成来候儀は、畢竟くり舟作調申故候、夫付て当日諸浦・諸島へ有合之くり舟相算させ候処、式千七百艘余に及申候、此舟数八ケ年目に作替候例を以相考候得ば、一年に大木三百四拾本余禿行申候、六七拾年八九拾年を経候大木を無了簡に伐取、くり舟に召成候儀甚以不可然事候、向後くり舟作候儀堅令停止、当時持合候くり舟為締、焼印申付候、小舟無之候て不叶所は、はぎ小舟にて用事可相違候、尤はき小舟を作候て商買仕候儀令免許、焼印も申付に不及候間、其段可申渡事、附、密々大木伐取、くり舟作候は、流刑可申付候、尤加勢仕候者は老人に付科銭百貫文申付、五拾貫文は披露申出候者へ相渡、五拾貫文は山仕立料に可申付事）。

このように、琉球王府の進貢船の用材確保のために、「くり舟」の造船は罰則（流刑）をともなって禁圧されていたのである。さらに、「剥ぎ舟」を建造して商売することを奨励してもいたのである。

この「くり舟」から「剥ぎ舟」への転換を促す王府の政策に対して、次のような状況が発生していた。前述の「山奉行所規模帳」から約130年後の1869年「御差図扣」²¹⁾によると、「くり舟」の建造問題は次のようになっていた。

「くり舟は、大木を消費するため以前から御禁止となっている。乾隆7年（1742年）に、ずい木を利用することは許可されたが、正木をずい木と偽るものもいる、として同10年（1745年）からこの方法も禁止となった。……くり舟建造はこのよう厳禁されているが、くり舟は大木の搬送用や王府の緊急の雑物の運搬、その他、漁撈用などで必要であるため、大木を（違法に）伐採してくり舟を建造して処罰される者もいる。ずい木については、検分の上で伐採・検印（焼き印）の上で引き渡すか、さらに検印（焼き印）による管理を厳重にすれば、不正を取り締まることが可能と思われるので、今後は、ずい木でのくり舟建造を許容し、さらに（ずい木による）くり舟を必要とする間切への売却をも認可するならば、大木の密伐によるくり舟建造はやがて終息し、取り分け王府の御用林である杣山にとっても、また関係する住民の重宝になるものと思われる。」

（一、くり舟之儀、大木之禿相成事にて従跡々御禁止被仰付置候処、乾隆七年ずい木にて作調候儀は御免被仰付候付、正木にてすい木に仕成候方便有之、同拾年より是亦御禁止被仰付置事御座候処、……然ばくり舟作調候儀、右通御禁止被仰付、嚴重致取締事候得共、くり舟之儀、大木提持并御急用之諸雑物積越、其外魚獵等仕事にて大木伐盗くり舟作調、御咎目被仰付置者も有之候、右様ずい木は申出させ見分之上伐取、焼印にて相渡くり舟作調、猶又焼印を以致取締候は、右様之方便不罷成締向行届可申と奉存候間、以来ずい木にてくり舟作調候儀御免被仰付、左候て所之用弁外は浦持之間切定数不足の方へ売払候儀も御免被仰付度、左様御座候は、大木

21) 『沖縄県史料 前近代6 首里王府仕置2』沖縄県教育委員会、1989年。

伐盗くり舟作調候者相止、第一杣山之為所之重宝にも相成旁可宜と奉存候)。

このように、ずい木(空洞木)を利用した「くり舟」建造要求に対して、当初ずい木利用は容認されていたが、正木をずい木とする虚偽の申請が発生したため、ずい木利用も厳禁されていた。ところが、大木を密伐してのくり舟建造は止まることがなかった。そのため、ずい木の使用を容認し、検印を厳密にした取り締まりを図ることによって、正木によるくり舟建造を抑制する方策を採っていたのである。一木を使用するくり舟から剥ぎ舟への転換は容易ではなかったのである。

2-3 ひらた船・長くちや船

旧来、ほとんど論及されることのない船舶に「ひらた船」や「長くちや船」がある。その詳細については不明な点が多いが、19世紀後半に成立したと思われる「旧記書類抜萃・沖縄旧記書類字句註解書」には、次のようにある²²⁾。

「ひらた船 底浅クシテ平タキモノニシテ、早船トモ云フ。

大長(ウフナガ) くちや船 ワタシ船ノ事。

長くちや船 全。 」

このことから、船底が扁平で吃水の浅い渡し船であることが分かる。つまり、外洋航海船ではないということになる。

関連する史料として、18世紀初頭頃の成立と推定される「御当国御高並諸上納里積記」²³⁾にはこうある。

「ひし(ら)た船一艘、但名寄帳ニ取立置候得共、上納積用計ニテ商売之便無之ニ付引。

大長くちや舟二艘、但右同。

(中略)

長くきや船四艘、但、往古久高島行幸之時、御用ニ仕置候半、於今無之付、上納御免之段、浮得帳ニ相見へ申候。

(中略)

右六行、但書之通上納御免被仰付置由候也」

平田船は、上納船用として使用され、商用には不適とされていたことから船税は免除されていた。そして、大長くちや舟も平田船と同様の理由で無税となっていた。「長くきや」(長くちや)船4艘は、往古、国王が久高島へ行幸の際、御用船として使用されていたが、現在(18世紀初頭)には存在しない。そのため、無税となったことは、「浮き得帳」に記載されている、とある。注目されるのは、かつて国王が沖縄島(知念間切)から久高島へ渡航する際に使用されていたのが、長くちや(長くちや)船ということである。平田船のように船底が扁平であったかは不明だが、外洋航海用ではなく「渡し船」という点で共通している。知念半島と久高島は指呼の間にあり、「渡し船」を使用するのは自然と思われるが、旧来、この問題について検討されてることはなかった。

22)『沖縄研究資料27 旧記書類抜萃・沖縄旧記書類字句註解書』法政大学沖縄文化研究所、2010年。

23)『那覇市史 資料篇第1巻の2』那覇市役所、1970年。

これらのことは、古琉球時代（1609年の薩摩藩の征服以前）において、国王の使用した船舶や古琉球時代における海運状況を知る上でひとつの手がかりを与えるものと言えよう。

むすびにかえて

最後に、近世琉球船に関する習俗や信仰について政治外交との関わりについて略述し、まとめとしたい。

動力船以前の帆船航海の時代において、海難事故は無数といってよいほどであった。そのため、航海安全の守護神として金比羅、媽祖、観音、琉球では聞得大君など独特の神々が各海域には存在した²⁴⁾。

近世琉球国では、清国との関係において、琉球が日本（薩摩藩）の従属化にあることを秘匿するようにはしていた。そのため日本的な風俗と思われるものについては、様々な弁明を用意していた。その一例として、風見旗（風旗カジバタ）をめぐる問題があげられる。

1854年「異国人江返答之心得」²⁵⁾中に、

「琉球の旅行きの家で、やまと風見簾が立てられている点を質問されたならば、琉球人は渡海先がどこであれ、留守宅では風見のため、琉球船型やトカラ島船型、鳥魚の類の板札を各家庭の好み次第で風見旗として立てる風俗があると答えること。」

（一、琉球旅行之家やまと風見簾立置候を相尋候ハ、いつ方江渡海之節ハ留主之者共風見用ニ、琉球船或ハ度佳喇島之船或ハ鳥魚之類等ニ而、面々好次第家内江風見簾相立候風俗之段相答候事）

このように、やまと（日本型の）風旗について質問された際には、各家庭の好みによるものとしていた。それが、1865年になると、大和風の風見鶏（旗）の掲揚を禁止する法令を布達していた。すなわち、清国から冊封使の来航を前にした琉球では、王都の「首里全体では、清国へ渡航している家庭以外で、……日本風（やまと）の風旗を掲揚することは禁止²⁶⁾」（「一、首里中から（唐）旅行之外、鞆打躍候儀并やまと風簾立候儀、禁止之事」）というものであった。

この布達は、冊封使が来航する2年前のものであり、日本的風俗（ヤマト風旗）の隠蔽化を図るものであった。

琉球国は清国との冊封関係を維持する上で、薩摩藩の従属化にあることを隠蔽するための方策を展開していた。その施策は、船の習俗や航海に関する民間習俗にも影響をあたえるほどのものであった。政治体制と船をめぐる問題は無関係ではなかったのである。

今後、船そのものの構造や船をめぐる習俗・信仰に関する研究は、アジアの船舶や習俗との比較においてより一層、深める必要があると言えよう。

24) 豊見山和行「航海守護神と海域——媽祖・観音・聞得大君——」（『海のアジア5 越境するネットワーク』岩波書店、2001年）。

25) 『那覇市史資料篇』第1巻12、那覇市役所、2004年。

26) 「冠船付締方申渡候条々」『東京国立博物館図版目録 琉球資料篇』2002年。