

近世琉球の遭難漂流記録をめぐる諸問題

池 野 茂

は じ め に

筆者は近世の琉球沿岸帆船交通，すなわち「山原船」^{やみばるせん}水運史の一端について，若干の考察をこころみた。¹⁾山原船とは竜骨（カーラ，カワラ＝艀）と肋材を備えた琉球型船舶の俗称であり，中国のジャンクにつらなる系譜のものである。琉球には，この他に刳舟（丸木舟）^{くり}や刳（綴）^{はぎ とじ}舟などの伝統的な小型船の系列があり，山原船水運にはこれら小型船も含めて考えている。水運史の展開のみならず，これら船の文化史へのアプローチは，筆者にとってようやく緒についたばかりである。

すでに前稿においても，遭難届（明治初年）を水運史展開の足がかりとしたが，今回はこれらの漂流記録のみをとりあげた。前稿で欠如していた琉球史料を検索するうちに，『中山世譜』^{ちゅうざんせいふ}に記載された琉球船・中国船・朝鮮船の遭難漂流記録を整理したのが，本稿である。「王家の家譜」²⁾とされる『中山世譜』のなかに，これほど多量の船舶遭難記が収録されているとは，もともと予測したことではなかった。琉球史学界の『世譜』への関心も，この側面についてとりあげたものは管見の範囲にない。わずかに渡口真清が，「『中

1) 池野茂：沖縄「山原船」水運の歴史地理的考察（1975.『地域と交通』大明堂刊所収）。以下の本文では，これを「前稿」として示した。

2) 東恩納寛惇：中山世鑑・中山世譜及び球陽（1962 東恩納寛惇・伊波普猷・横山重編『琉球史料叢書5』井上書房刊所収）以下の琉球史料は，すべてこの叢書本による。煩をさけて出典頁数を除き，年代で統一した。

山世譜』には、このような漂流唐人の護送記事が、ある時期以後連々と記されている。けれども唐人の護送が『唐商い』につながっていることを、これまでに指摘した人はいない³⁾ というのがもっとも近い。渡口に 倣っていえばここでとりあげる遭難漂流記録も「唐商い」につらなっている。琉球船が主として中国に漂着し、中国各地の官憲が「難人」に与えた救恤録であり、それへの謝恩録という性格をもつ。漂流唐人の護送は、琉球難人の救恤に対する返礼である。だが、記録をならべてみると両国間の相互救済というよりも、琉球側がひたすらに中国の救恤に謝しているかのようである。漂流唐人護送には中国王朝からの賞賜をうけた記録があるが、琉球側からは中国へ賞賜を与えた例はない。このような中国側の救恤に対して、琉球船が日本領土に漂着した場合にも、同じような性格を示しながらもかなりの差を認める。世譜付巻をつらぬく記述はこれら漂着民の取扱いはすべて薩摩「大守公」の「睿慮」を煩わしたのであり、薩摩への使者の口上にそれを謝す記事が含まれる。中国各地漂着民は福建省福州、日本領では薩摩鹿児島を通じて送還されるのが通例である。その際、薩摩に対してのみ丁寧な謝辞が記され、江戸には何らの配慮はない。中国側では、謝辞の対象は「京」の王朝にむけられている。さらに、唐商いでの渡口の指摘、すなわち唐人護送の「仕立船」が同時に貿易をしたとのことは、そのまま薩摩側に適用できない。また、「倭船」については中国沿岸で漂着倭船との接触例1があるのみというのも、充分その説明がつかないまま、日本本土側からの倭船漂流は除外せざるをえない。世譜本巻は、とくに中国使の便覧を意識し、ひとえに中国の救恤を感謝してひいては「唐商い」の円滑化をもとめた政治的配慮が残したものと考えられる。⁴⁾ もとより、これは薩摩の望むところであった。

3) 渡口真清『近世の琉球』(1975 法政大出版) p. 433

4) 池野茂：中国清代の文献による琉球志の一考察(1974 関西学院『論叢』20所収) ここでは、「琉球三十六島」と、閩人の「三十六姓人」、琉球の国号変遷などを中心に、中山世鑑などの琉球史書がいかに中国史書と見事な対応をみせるかについてふれた。

通常、遭難漂流記は、特異な漂流体験を基礎にする。ときには、漂着地の民族誌的資料に利用しうるものもある。⁵⁾しかし、世譜の漂流記録には、一部を除いてこれらに利用できるものが少ない。世譜の政治的編集意図が、漂流の現実的体験やその他の資料的価値をそこなったと断じてよい。だが、1441年から1876年におよぶ400件余の数量に達すると、それなりに漂流のもつ一般的傾向を考えさせる可能性も生じてくる。しかも、後にふれるようにかなり高率の生存・帰国者があり、直接異文化に接触した漂流民が、琉球の文化・社会になにをもたらしたであろうか。また、はるかにさかのぼってこれらの「南島」文化形成を考えさせるよすがにもなりえようが、ここではむしろ漂流による「海上の道」は否定的となる。しばらく、遭難漂流記から直接読みとれることを基礎にして、以下の記述をすすめることとする。

本稿での資料は、『中山世譜』正巻・付巻からえたものに限定した。⁶⁾正巻13巻は1726年に改訂、付巻7巻は1731年に改訂されたことがしられ、それぞれ1844、47年までの琉球王朝の年代記である。正巻は主として中国関係、付巻は薩摩関係の記事に分類され、原文は琉球調の漢文でつづられる。以下の引用にあたっては、返り点省略、年代をすべて西暦年号に統一した。引用は〈〉におさめて意訳につとめたが、原文がより適切と判断した部分や、意味不明・考定を要する部分には、「」でそのまま引用した。

1 漂流さまざま

1—1 遭風桅折 1441年、瓜哇国^{ジャバ}帰りの琉球船が、胡椒・蘇木を積んで

5) 佐々木高明：二つのバタン島漂流記（1975. 前掲『地域と交通』所収）

日本船の漂流記全般については、川合彦充：漂流（1968 須藤利一編『船』法政大出版所収）がある。ジョン万次郎漂流記を含めて、漂流の一般相についてもふれている。「漂流者としての最後の勝利」の項では、船頭の手腕・食料問題・精神状態（強い信仰心）によって生存条件が変るとしている。後述するような髪を切って祈願する例もある。琉球船の場合、世譜記録の関心が漂流にないため、これらの一般論は抽象化し難いが、同じような条件が左右して記録に残されるか否かが決定されたであろう。

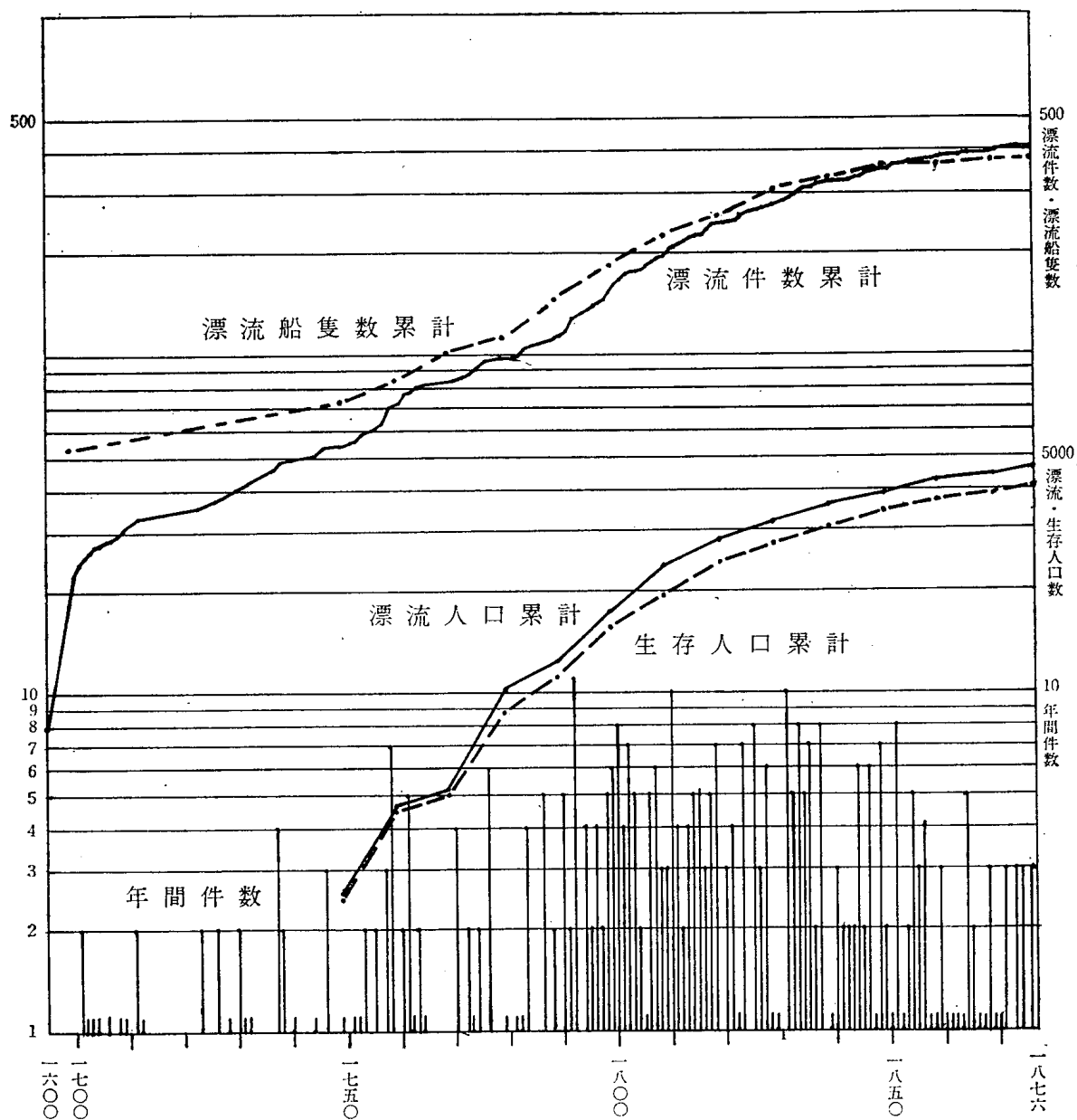
6) 前掲『琉球史料叢書』版による。

「東影山」で「桅」を折り、港で修理して帰国した。これが、琉球船遭難記録の始まりである。しかし、遭難記録そのものは、1404年に溯る。琉球帰りの「暹羅船」^{シヤム}が、福建省に漂着したというのが初出となる。暹羅と中国は直接的な通商がなかった模様で、〈琉球と暹羅が通商するのを妨げることはない〉として、救恤し帰国させた記録である。このころに琉球は東南アジア諸国と通商していたのであり、⁷⁾ 暹羅・瓜哇・満喇加国^{マラツカ}が登場し、漂流記録には呂宋^{ルソン}・越南^{ベトナム}・安南がみられる。瓜哇船遭難記に続けて、「本国自唐宋以来与朝鮮・日本・暹羅・瓜哇等国 互相通好 往来貿易 俱世遠籍湮 往来年月 難以悉記」と付記するのは、中国むけの一種の弁明とみられる。中国貿易が1372年に始まったとするのと比べると、やや東南アジア諸国の登場が遅い感もする。また、日本を朝鮮の次に置き、「通好」とするのも隷属関係の粉飾であろうか。

1441年にはじまった琉球船遭難漂流記は、1876年にいたるまでに総計409件をかぞえる。ただし、漂流件数は航海中の再三にわたる遭難漂流を別件としたので、一部に重複がある。したがって、後にふれる漂流船隻数とは一致しない。これらを、年代別にしめした第1図から考察をはじめ。まず、漂流件数累計曲線は、1700年ごろからほぼおなじような増加率で1876年にいたる。同図の年間件数の棒グラフを参考にして、つぎのような漂流年代区分が設定されうる（年間件数棒グラフは、基線が1件である。ただし、第1図では便宜的に基線をややうわまわる位置で1をしめし、無記録年代と区別した）。すなわち、1790年ごろまでの第1期、1790～1850年ごろの第2期、1850年ごろ以降の第3期の区分である。第1期は、1758年の年間7件をピークに、せいぜい年間2、3件、しかも無記録年代がおおい。第2期になると、1792年の11件をピークに年間件数のたかまりと、無記録年代がほとんどな

7) 小葉田淳『中世南島通交貿易史の研究』（1968 刀江書院）「歴代宝案」が原資料である。筆者はまだこの龐大な琉球史料検索を果せない。

第1図 漂流の年代変遷



いという特徴があり、漂流の盛行期と表現できようか。したがって、第3期は、漂流の沈滞期ということになる。

1-2 有天催大風之勢 ここで、これらの遭難漂流の起因についてふれよう。「遭風・被風・風暴・遭逆風・陡颶風・陡対風」など、世譜の記述は簡単で種類が多い。すでに琉球でも、中国からの「風水（地理）看」⁸⁾が存在しえたが、世譜記録にそれはどの程度反映しているのか疑問である。航海者・漁民の独自の「風水看」の民俗につらなるべき問題であろう。こうして始まった漂流は、「折断本檣・吹断碇縄」することになり「任風漂蕩」し、後述の各地に漂着する。東シナ海上の低気圧・台風・季節風が起因だと総括できるが、記録には月日や季節の記載がないため、前記の起因による分類の意味を減じてしまう。ただ、福州往復の貢船には、冬に琉球、春に福州出港のおよそのパターンがある。季節風と逆行するような帆走は、むしろ操帆技術などの航海術とのからみあいを追いかける必要がある。

中国側での風水を記録したものには、直接に遭難事件ではなくむしろ警告のなかに「風水看」的要素を認める。1599年の貢船帰航に際しての「海氛甚盛」、1560年の「海氛未息」（これは中国使者船の出航に際しての警報）として、出航をとめる例がある。前者は春、後者は秋の出航時であり、夏の太平洋高気圧の張りだし前後にあたり、その前線性低気圧を表現しているかのようである。本項のタイトルは、1792年の琉球漂着船に現地の「哨官」が発した警報で、この時は避難を完了するまもなく再び遭難している。哨官は、必然的にこのような気象変化をよむ必要があったが、不案内の漂着船にそれは望むべくもなかった。後にふれるが、漁船の漂流例は琉球船2、中国船1件しかない。小型漁船の遭難は、そのまま行方不明（「漂没・覆没」などの表

8) 『琉球国由来記』（前掲叢書版）p. 129「当国前代有風水看歟 不可考 康熙六年丁未（1667）為接貢 周国俊国吉通事（後称目取真太夫）為存留通 到閩学地理 是我朝風水看之始歟」

現がある）となる確率が高かったのであろうが、相対的な大型船の気象条件反応の差異とみられなくもない。

他に「因無順風」とする記録もあるが、大部分は出港遅延の記録であり、漂流の事実がよみとれぬ限り、漂流件数には加えていない。

また、「擱礁打壊」として、この南西諸島に特徴的なサンゴ礁による遭難事実だけをあげるものもある。サンゴ礁が障害となり入港できず、そのまま再度の遭難で船が沈没するものもある。もとより、サンゴ礁のない中国沿岸にもこの表現があり、結局は風のために操船不能となったものであると考えられる。山原船は、こうしたサンゴ礁海岸に適するような特性があったとみられるが、構造的特徴のみならず航海術（主として操帆）との関連があり、そのあとづけはまだ不十分である。

大部分が風に起因する遭難漂流に、さきにみたような盛行期、沈滞期という周期性が指摘できようか。第1図の年間件数棒グラフがそれを検証するものであるが、この周期性というべきものの背景に、台風発生年などの自然的要因からの説明を求めることは否定的とならざるをえない。むしろ、漂流とは極めて偶然性の高いものだと考えておきたい。もし、世譜の記録に精細な月日があったとしてもそれは年間の季節的傾向を示すにとどまるであろう。これほど長期にわたる時期区分は、他の要因を背景におく必要がある。すなわち、偶発的遭難発生にはそれを生ずる船舶交通量との関わりをもとめさせる。現代の交通事故件数と自動車交通量の相関を考えれば、漂流の「盛行期」のもつ意味が理解できよう。前稿において、山原船水運を「1854年ごろにクライマックスが生じているとみたい」とした。本稿の漂流記からするとそのクライマックス年代を1800～1850年ごろとやや幅をもって年代をひきあげる必要が生じた。しかし、前稿の推論の根拠は、町船の商業的運営による弊害の禁令においたものであり、こうした禁令は現実社会の動きとの間にタイムラグが生ずるのが一般的である。したがって、両稿間の水運盛行の推

定に、基本的な差はないとみてよいのである。第3期の沈静期には、『沖縄県日誌』⁹⁾による事例を追加できようが、すでに明治10年（1877）には先島航路への汽船就航があり、山原船水運は着実に衰退してゆくのである。大正期には山原船自体のエンジン化（帆船衰退）、山原船水運の主対象とした沖縄本島北部にも陸路が通じ、トラックが出現する昭和10年代をへて、沖縄戦の戦火が山原船（機帆船）を撃沈し、ついに稼行する船舶は姿をけしてしまったのである。¹⁰⁾

1—3 皆共剪髪許願 世譜から漂流者の異常体験を抽出することは困難であるが、タイトルのような簡潔な漢文体からそれを推察することもある程度は可能である。ここでは、それらの漂流者に視点をしぼる。タイトルは1871年に宮古島への渡航船（69人）が颶風に遭い貨物を流失、大櫓を折られて漂流するときの表現である。山原船乗組員の出航時の留守家族の「ウグワン（御願）」、国家レベルでの航海安全のウグワンは前稿でも指摘した。これらは『魏志倭人伝』の「持衰」^{じさい}（航海安全のためのタブーを守る人）ともかかわってくる¹¹⁾。旅の安全を祈る「オナリ神」についてはとりあげられているが、ここでは危急に際しての航海者たちのタブー行動である。持衰は、髪をきることはもちろん一切の人間的行為を禁じられる。全く逆の行動の説明は、いま明らかにできない。剪髪の効があったかどうか、船は「台湾生番地方」に漂着する。くはげしい風をついて上陸しようとする際、3名が「淹死」するのであきらめ「錠」をきった船は浜辺を飄蕩する。ようやく上陸してもあ

9) 『沖縄県史』11所収。

10) 観光用として、与那城越来文治氏が復原運行していたものがあつた。沖縄の最近の新聞報道によると、経営不振のために売りに出されているという。前稿での山原船図は越来氏による略図（筆者作製）であるが、後にふれる吉田真栄氏は越来氏の山原船に疑問をもっている。

11) 大林太良編『船』（1970 社会思想社）p. 254 松本信広氏との対談で、大林氏は持衰と沖縄オナリ神の関係にふれている。筆者自身は、航海安全祈願とオナリ神の関係を確認する段階にない。

たりに人家はなく、たまさか林中の人家で手まねで食料をこう。ところが、ここまでもってきた「布器」のみならず衣服もはがれる。4, 5人が武器をもっておってくるので「一里五合余路」を逃走し、「条力荘地方」の凌老先の家に逃げこむ。それを探知した生番はついに一行のうちの54人を門外で殺害し、山に逃げた1人も捕えられ、残り11人も覚悟をきめるが、「土民三名」によって代償が支払われ生命を助けられた。土民の楊家で、三食・茶葉・烟草・灯油つき、さらに衣類も提供され、鳳山県衙門をへて台湾府へ、そこから「火輪船」で福州経由帰国した」という。69人中の生存者12人、生存率とでもいべきものは17.4%となる。

第1図には、乗船者（図中では漂流人口）累計曲線と、その生存人口累計曲線を示した。さらに第1表は、その実数をあげた。乗船者数をあげない記

第1表 漂流者、船舶の年次的変遷

年 代	生存者／乗船者	反 帆 船												そ の 他	小 計	貢 船	楷 船	総 計	累 計
		2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12							
1699まで													7	7	9	7	23		
1700～49	259／266												15	15	11	8	34	57	
1750～59	211／211												10	10	3	3	16	73	
1760～69	43／ 43												7	7		4	11	84	
1770～79	363／483												16	16			16	100	
1780～89	228／253			1									11	12		1	13	113	
1790～99	439／534	1	1	2	3	1	3						12	23	2	9	34	147	
1800～09	451／548	1	4		2	9	1					2	11	30	2	6	38	185	
1810～19	483／517				1		1	1		1		1	24	29	5	6	40	225	
1820～29	331／349			1		2							28	31	2	2	35	260	
1830～39	366／411												38	38	7		45	305	
1840～49	297／314												27	27	1	3	31	336	
1850～59	299／370					1						1	18	20	3	4	27	363	
1860～69	122／123		1	1		1							7	10	2	3	15	378	
1870～79	136／234					1			2	2		3	1	9	3		12	390	
合 計	4,028／4,656	2	8	3	6	15	5	1	2	3		7	232	284	50	56	390		

録もあり、一部に重複計算があっても 関係ある人口数累計は4,656人とどまらない。これらのうち、漂流のみならず前記のような別の災厄にもたえて生きのこった人数累計は4,028人、単純な生存率は87%と、遭難事件としては意外と思えるほどの高率となる。

遭難漂流の代表格は、「其船漂没 未達」(1650 貢船の記録)のように生存者なしという事例かもしれない。しかし、400 年余の間に、漂没船の記録は7件、しかも貢船^{こうしん}(対中国貿易船)・楷船^{かいしん}(対薩摩用年貢運搬船)の事例だけである。これからすると、漂没船の記録にも、世譜の記事は偏りをみせていると考えられる。すなわち、貢船や楷船の出入港記録は厳密にチェックされたであろうが、一般商船あるいは漁船の漂没は琉球王府のチェックする対象とならなかったと考えさせる。準公用船の先島(宮古・八重山諸島の総称)航海でも、伊平屋島から八重山への漂着船が、帰航に際して年貢運搬するような融通性があり、まして一般船では当事者以外に出入港を記録する必要はなかった。しかし、1800年代には「津口通手形」が必要であったのが明白であり、これの集積があれば水運の盛衰までも容易に把握できるのであるが、その所在は明白でない。なによりも、漂流記録は中国や薩摩を経由しないことには収録の意味がないのであり、両者に関連するもの以外は王府の関心の対象とならなかった。したがって、一般船の漂没のみならず漂流記録も漂着地からの直接帰国などは含まれていないと推定できる。琉球から西方への漂流は、1000km前後のところに延々とした中国海岸線が横たわり、救助される可能性が高い。だが、東の太平洋側への漂流記録は日本本土以外に呂宋^{ルソン}があるのみである。これらはいずれも薩摩・福州を経由して帰国するからこそ収録されたものである。一方、中国・朝鮮側からは点々とした南西諸島に漂着するのは余程の幸運に恵まれたものというべく、琉球船を含めて東への漂流は「死の漂流」につらなつたと考えてよい。これらは世譜の関知するところではなかったのである。

漂流人口4,656人と生存人口4,028人の差引き、628人が直接・間接に遭難漂流事件で死亡した人数である。漂没船を除外して、意外に漂流を直接的死因とする例は少い。338人(53.8%)が、むしろ上陸後に各地で「染病 身故」とされるのである。陸岸に達したという一種の安心感が、漂流で痛めつけられた身体の維持を困難にするものであろうか。なかには、漂着地中国での疱瘡に感染し、官憲の医療の効なく死亡するものが58名もある。これらの病故者は、現地で棺を賜い埋葬するのが例であった。以下には、他の死因をたどりつつ、漂流そのものの諸相についてふれてみよう。

1—4 失食日久 死在旦夕 漂流を直接的死因とするうちで、最も悲惨な思いにうたれるのは、漂流中の餓死者である。しかし、その人数は合計20人にすぎない。

1794年、石垣島出港の与那国島船(11人)は、帰島の途次に嵐にあう。おそらく両島間の距離も近いことであり、小型船でもあって食料を余分につんでの航海とは考えられない。かくして「行糧尽食」するうちに、「水手」7人が「就餓身故」となる。4人が嵐にまかせて漂着したのは、朝鮮国済州の海辺で、「船隻打破」されたところを漁船に救助され、地方官から衣食の給与をうける。ここで1人が病没し、埋葬される。3人は「其国城都」で国王のもてなしをうけ、「盛京鳳凰城」をへて閩(福建省)に遞送、接貢船に便乗して帰国した」というものである。生存率は27.3%となる。

1800年、琉球船では最大級の12反帆船(船舶規模については、後にふれる。29人)が、薩摩からの帰途に逆風にあい、漂流がはじまる。〈檣が折られ楫も失なったので、七分板と棚杉板の上に、米と水をのせて移乗する。船は移乗そこそこに「覆没」してしまう。風波はよりはげしくついに食料もすべてうちすてただ「号腹待斃」の状態で、食なしの日がつづいて死が寸前に迫っていた。というより、遂に13人が餓死してしまうのである。ここでも「斬髪」が行なわれたがその願いはなかばむなしかった。どこともしれぬ島に上陸し

ようとして、1人が溺死する。ようやく通りすがりの人に「把手相通 把文相問」ことで、ここが安南国であることをしった」というものである。陸路を乞食状態で福州にむかう一行の精細を略するが（尤も原文も比較的簡単である）途上で3人、福州でさらに1人が死亡する。故国の土をふんだのは、僅かに11人、生存率は37.9%である。

1—5 不想土人出来 漂流そのものが異常体験であるが、さきに一部示したように漂着地が「台湾生番地方」であったりすると、また別の災厄にさらされることになる。明白に「生番地方」漂着とするもの6、おそらく台湾のそれに近い地方と推定されるもの4件が数えられる。このうち、生蕃による殺害事件となるもの3件（さきの例を含めて、71人が殺害・行方不明となる）、幸に生蕃地方で犠牲者のないもの3件、他は生蕃との接触は不明である。生蕃殺害事件の最大のものは、さきの例の54名であるが、ここではそれにつぐ泉崎村（那覇）新垣馬艦船^{まあらんせん}の例をみよう。これらの殺害事件のいずれかをみても琉中両国間での賠償問題などに発展した形跡はない。ただ、さきの54名殺害事件は、日本明治政府の関心をよび、にわかに「琉球藩」設置（1872）・沖縄県設置と台湾征討（1874年）という「琉球処分」問題に直接関連をもったことだけを指摘するにとどめる。

1790年、漂流の新垣船（16人）は、一島をみつけて上陸しようとする。くここで、「土人」が出現し「物件」をうばったあげく弓矢をもってうちかかってくるなどとは、漂流者の想いもかけぬことであった。そのため、上陸者は四散して12人が行方不明となり、4人は山ににげたが食料にするものとしてなく、もとの上陸地点にもどってくる。またもや4,50名にとり囲まれ、衣類をうばわれて家につれてゆかれ、奴僕のようにこき使われる。日がたつほどに言葉が通じるようになり、ここが「台湾好好地方」であることが聞きだせた。ここで「水梢」宮平が死亡、葬埋され、3人は知花湾・把頭・台湾府に送られる。官憲に行方不明者の探索を依頼するがその消息が分れば通知する

とのことで、福州経由で帰国した。行方不明者の消息は、世譜の記事に該当するものを見出せない。生存率は18.8%である。

新垣船の場合、ある期間中「好好地方」に滞在していること、しかもこれから「土人」との間に言葉が通じるようになったことなどが大きな関心をよぶ。だが、世譜の記事にはこれ以上を書きとどめず、現代の収録者を歎かせる。

1—6 放銅砲打銃鎗 飛登本船 台湾生蕃地方での事件も異常であるが、中国沿岸に漂着しても「海賊」に襲われる危険性があった。海賊出現記録は、1796、1798、1812、1853、1865（2件）の計6件である。およそ18世紀末から19世紀中葉にかけてのことである。1804年には「洋匪」出沒を記す部分があるが、正体不明のことや漂流船と関係がないので除外する。もちろん、海賊の正体も不明であるのは後にふれるが、その目的は金銭・貨物の奪取にあり、直接的殺害事件はない。ただ、防戦中に海中におちた者1、人質となったまま行方不明1名が数えられるにすぎない。

1798年、山東省漂着の那覇名城7反帆船（32人）は、福州経由で自船によって帰国の際、「烽火門」で病死者があり現地で埋葬する。海賊出沒の報で、「兵船」に護送されて出航するが、第2回目の風にあい「五虎門」にようやく帰着する。だが、護衛船が一里ばかり先を進む隙をついて、賊船3隻が襲いかかり、貨物ばかりか福州から乗船した「通事」と船主・乗員2人、計4人を人質としてつれさる。銀子5千両を支払えば釈放する。手元になれば通事を福州に赴かせ取寄せよ、と要求した。一同は、漂流民にそのような大金が準備できる訳はない。かわりに船を提供するとして上陸し、残り3人の釈放をこう。賊は、2,500両に値下げするが釈放はしない。そこで福州にもどり官憲に報告する。官衛は3人の奪回を企てる。海賊は、銀の準備がないとみたか、3人を「海壇鎮」で釈放して逃去した。福建「布政司」は、盗取貨物の相当額を支払い、一同は無事に翌1799年に「坐駕本船」して帰国した。

1796年、那覇佐久川5端帆馬艦（21人）の場合は、いま少しドラマチック

である。くどくとも分らぬ陸岸を漂流していると、突然に銅砲を放ち、銃鎗をうちかけ、5, 60人がとび移ってきた。「翁長」1人は「手忙脚乱」して、この騒ぎに海中に落ちて死ぬ。一同は縛られ、衣服・簪も奪われる。乗客の1人、石垣桃林寺の僧を人質とし、逆に白米や水を与えたばかりか、入港路までも教えて、賊はさってしまう。小舟に行きあい、はじめて浙江省温州府海岸であることをしった。そこで楽清県官衙に出頭、漂流と海賊被害を報告したが信じてもらえない。かえって衣服が乱れ、簪も奪われた一行は安南の海賊とされ死刑に処せられようとする。県官への最後の訴えが奏功し、福州在留の通事阿口を呼びよせ、その証言で琉球人であると認められ処刑を免れる。ここで1人が死亡する。楽清から福州回航の船は（いつのまにか）海賊に乗とられた上に損壊し、（また、いつのまにか官に捕えられ）海賊として「斬罪之地」についた。幸い「賊頭」が琉球人であると「稟明」してくれて釈放、福州経由で1797年に帰国している。楽清県以後の記述は、その要点を把握しがたいほど原文に省略がある。

佐久川船の場合、漂流民と海賊の区別は、僅かに琉球の位階制の象徴としての簪¹²⁾だけであり容貌などでは判断しがたいものがあったと推定させる。すなわち、海賊は複雑な人種や民族構成をもっていたと考えさせる。あるいは船が損壊しなければ、そのまま佐久川船は海賊船と化したかもしれないのである。さきの洋匪や倭寇も含めて、東シナ海のアウトロー集団の一駒となしえようか。

漂流記以外、世譜には海賊・海冠の記事が、1558, 1559, 1644（2回）年にも記されている。いずれも進貢船が帰航するとき、出港に際しての警告めいたものである。貢船は、海賊防御のために武装し、2隻が1組となっていた様子なので、襲撃された記録はない。だが、銅砲などを備えたものでない

12) 琉球文化財委員会編『沖縄文化史辞典』（1972 東京堂出版）p. 109 同時にこれは一種の武器にもなりえたらしい。女子簪は、その髻とともに南方系であるらしい。

ことは、1803年の記録からも推定できる。〈1801年、貢船破損の修理が手間どり、貢使は福州から雇傭した船で帰国した。1803年、雇傭船送還に際して通常の雇船送還には、「只有大通事一員、率帶直庫水梢共二十人 載兵器并鉄鎗二十根」だけであるが、海賊が多いので「加増員役并五 主格者六人及跟伴者共十六人」（合計36人の意か）で閩にわたった。あたかも賊船3隻の襲撃をうけるが、一同精根こめて戦い、撃退した〉というものである。

1—7 望国而帰 不擬亦遭風浪之患 漂流件数や漂流人口累計には、重複分のあることはすでにふれた。同一の漂流者群もしくは漂流船が、新たな遭難漂流を経験する場合がある。この場合には、すくなくとも漂着地に接することや、改めての航海中であることを条件にして重複させた。なかには、別件として扱うのに判断に苦しむ場合がないわけではない。このようにして、2回の漂流を経験するもの16、3回は3、6回が1例を数えることができる。ここでは、最大6回の漂流事例をあげよう。

〈1791年、那覇大嶺馬艦（45人）は「向開基」（おそらく年貢装載責任者であろう）を搭乗させ、「北方」にむけて那覇をでたのが「六月之間」であった。航路半ばで遭難、第1回目の漂着地は福建省福寧府三砂であった。これが「八月之間」である（ほぼ2カ月の漂流ということになる）。福州で船を修理し、翌1792年2月出湾「三盤」から海に乗りだしここで風にあい、第2回目は浙江省福寧府石浦に漂着する。ようやくここを出港しようとするとき、哨官の大風警報（前出）を受け避難する暇もなく第3回目の遭難となる。石浦での修理が不可能であるため、地方官の救恤を受けながら寧海県三門、牛頭門、太平県松門に至り、また第4回目の大風でさらに船を痛める。ようやく修理がなり、松門から外洋に乗り出したときは、「一路国を望んで、またまた遭難するなどとは思ってもみなかった」のである。ところが、また第5回目の風で、今度は伊平屋島野甫付近に吹きよせられた。ここで久しく海にあった船を緊急修理するまもなく、第6回目の風で「擱礁 満船発漏」し、

貨物の大半は漂没し、労してえたものは僅かであった。生命は無事であった一同は、8月下旬に伊平屋船で帰国した。1年2カ月の間の6回の漂流のうち、3回目と6回目は別件とするかどうかの判断に苦しむところである。かりにこの5回を差引いても、1792年の年間件数は6件となり、他の重複分も含めて、漂流の年代区分に影響はない。

1—8 巡戍欲尽戮 1445年に「本国」商船が広東香山港に漂着したとき、沿岸警備隊（巡戍）は漂流者を皆殺しにして、手柄にしようとしたという。〈海道副使章格がそれを許さず、上奏の後に貨物すべてを返却した〉。すでに1372年の琉中貿易開始から半世紀をへているにもかかわらず、巡戍の行動は功名心にかられてのものか、さきにみた海賊への疑いか、香山港が辺地にあるため指令が行届かなかったとでもいうのであろうか。

世譜の関心は、中国の与えた救恤録に集中している。ここでは、その点を中心に記しておく。1445年ごろには漂流船が少なかったせいもあってか、後にみるような精細な救恤の記録は見出せない。15世紀には、まだ救恤策が固定化していなかったのであろうか。それが、さきの巡戍の態度に反映していたのかもしれない。ただし、給与品等の細部についてはそれなりに別の考察の対象とされようが、ここではおよその救恤策の変遷にのみふれる。

1533年には、北京での各国使の扱いにふれた項がある。〈外国使たちは「館」にとじこめられている状態で、5日に1度しか外出できない。朝鮮と琉球使は、きわめて寛大な扱いをうけている〉との記事があり、16世紀になると琉中関係の高まりが推定される。1574年には、〈前年度の貢使が漂流・未帰還であるため、「移咨布司 至閩探問」せしめて〉いるのは、国家レベルの通商のためかと思われる。1590年でも〈本国商船が朝鮮に漂着し、朝鮮王は使を派遣して「京」に至り、その後に回国した〉とあるのみで、まだ具体的な救恤の細部をあげない。1594年〈「国人哈那等船」が温州に漂着、時の神宗が「優恤」して帰還せしめよと命じた〉。これにもとづいて〈翌1595年

には「福建撫臣 漳州人阮国」が護送し、船に添乗して帰国。阮国は神宗の命により琉球に止まることとなった〉というのが、かなり具体的な救恤策の記録である。同時に、琉球側にとっては別の含みがある記述と考えられる。漂流記を逸脱するが、この点についてふれておきたい。

阮国の記事は、1606年の琉球使のつぎのような上奏につらなる。〈洪武・永楽年間（1368～1424）に「閩人36姓」を賜り、書をしる者には「大夫・長史」を授け、「貢謝之司」とし、航海に長じた者は「通事・総管」の位を授け、「指南之備」としました。今となつては、はるか昔のことで36姓人の跡もたえ、琉球上奏文の文字音語や、貢船の「海路更針」が乱れがちとなりました。ついで、往年の例にならって、数人の人を賜りたい〉というのである。翌1607年には、〈神宗は阮国と毛国鼎が琉球臣籍に入することを許した。これが唐榮（後に久米村となる）の阮・毛2姓である〉。これら「36姓人」に関する問題にも、すでにその一端についてふれたので¹³⁾、これら帰化中国人の通事が、漂流船の帰国の水先案内人として搭乘するのが通例であったことを注意しておく。しかし、通事がすべて帰化中国人であったかどうかは、貢船の渡閩に際して福州に留ると記される琉球人もあるので、必ずしもすべてが帰化中国人でなかったようである。しかし、貿易の盛行（尤も薩摩の強い要求があったが）とともに、漂着船の数も増大するにともない、通事に不足をつけていたであろうことは確かである。それが、阮・毛2氏の帰化を実現させたのであろう。

1602年の貢使は、「本国漂流人口」の送還についての謝辞を奏している。琉球側からの朝鮮漂流民送還の初出は1545年、中国民は1557年とやや遅れる。ただし、中国民は「本国海疆使臣 馬必度所護 中国被掠 金坤等六名」の送還であり、「被掠」の内容に疑問が生ずる。1563年の貢船によって「中国

13) 前掲拙稿：琉球志

漂流人口」を送還したとき、世宗は勅を賜り賞を授けたという。貢使は〈琉球からの漂流民もあるので、「守臣」にこれらの救恤を命ぜられたい〉と奏している。〈世宗はその願いを尤もなこととし、「瀕海所司」に救恤を命じた〉とある。これによれば、漂流者救恤の固定化は、16世紀半ばすぎとなってくる。具体的な内容にふれる初出記事は、1723年の2隻の漂流船記録以後である。すなわち、〈それぞれの漂着地から福州安挿館駅（後に柔遠駅もある）¹⁴⁾に護送し、ここで「給与口粮銀采」し、翌年接貢船で帰国した〉というものである。その後、年代が下るにつれて、漂着地の地方官や福州での布政司の給与内容が細部にわたる。漂着船が「原船」のままで帰国できるものには、通事に乗船して水先案内し、時には護送船も派遣（ただし、中国沿岸であった）する。船を失った漂流民は、健全な漂着船・貢船・接貢船に分乗させた。修理可能な船には、船具や修理費を下賜し、時には新たに造船を許したこともある（貢船に対しては1746、商船には1758年初出。造船に関しては後にまたふれる）。漂着船が破損したり、小型船のために大洋をわたれぬときには「就地変売」（1794年初出）したり、「給価銀」（1797年初出）されたりすることもあったが、なかには「就地焼却」せざるをえないものもあった。

1—9 溺死・淹斃 最後に、漂流者の溺死の例と、生存率にふれておく。溺死・淹斃の場合は、75件・181人となり、このなかには漂着の際の行方不明者も含んでいる。

1835年の浙江省漂着の久志船（14人）は、「原船衝礁撃碎」し13人が「散落淹斃」してしまう。わずかに1人が「鳧水上岸活命」しえたのみであり、生存率7.2%は全漂流記のなかでの最低記録である。

久志船について、1—3冒頭の与那原船の17.4%、1795年の八重山船（48

14) 福州では「琉球館」で滞留し、救恤をうけるとともに便船をまった。「柔遠駅」や「琉球館」については、小葉田前掲書 p. 225 参照。p. 226 には昭和11年の米倉二郎氏撮影の琉球館の写真がある。

人、海賊捕虜のまま不明1、疱瘡による死者30、病死8)の18.8%が続く。20%台7、30%台4、40%台1、50%台4、60%台3、70%台6となり、80、90%台が急増し、100%は174件、全件平均86%となる。もとより、長年月間の偏異率の強い数値の平均でしかなく、かりに100%の生存率であったとしても漂流者の生命のかかった事件に軽重があるわけではない。

こうした漂流体験の集積は、琉球の文化・社会にどのようなものを付与したであろうか。もはや単なる推定にすぎないが、異文化、とくに中国文化との接触に際して、いわゆるカルチュラル ショックをうける度合には鎖国日本のそれと差異がありえたと考えてよいのでなかろうか。

2 船のもろもろ

2-1 西村宮平^{ちくどんばいきん}筑登之親雲上十二端帆^{まあらん}馬艦一隻 通船人数共十三名 漂流船記録のなかでももっとも長いものの一つを選んだのが、このタイトルである。これによって、琉球船の種類についてふれることとする。まず「西村」とは那覇内部の小地名である。これら那覇・泊・久米・首里居住者¹⁵⁾の持船は、各地方間切^{まぎり}(行政村)の共有の「地船」に対して「町船」とよばれ、主として先島(宮古・八重山)からの年貢運搬の準公用船の機能を果し、その見返りとして各地方への商業的運営が認められていた。地船は年貢運搬船であり、免税であったが商業的運航禁止と隻数制限があった。つぎの「宮平」は所有者名。筑登之と親雲上(ペーちゃんともいう)は、ともに年齢制を基礎にした位階であるが、別段官職についたわけではない。つぎの「十二端帆」とは、十二反帆としてもよく、船底のカーラ(艀、竜骨)とカンダン(中差、船幅)のおおきさによって帆の大きさに変化があり、その基準を第2表に示

15) 厳密にはこれら4地区居住者の特権であったが、実際には首里居住者持船は見出しえないようである。首里が内陸部に位置するためであろう。那覇内部では、東・西・泉崎・若狭村などがあり、現在の那覇市街町名におよそ残っている。

第2表 反帆船の規定

反帆	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
艀	5.0.0	5.3.0	7.0.0	8.0.0	9.0.0	9.3.0	10.1.0	10.4.0	11.2.0	12.0.0
中差	2.0.0	2.0.5	2.2.5	2.4.0	3.1.0	3.1.6	3.2.2	3.2.8	3.3.4	3.4.0
積石数(石)	40	60	80	100	140	180	220	260	300	340

艀・中差の単位は、尋・尺・寸、8～11反帆の規定は明治22,1889制定、旧制は5反帆以上に毎月帆賃課税、先島航海時はその期間の帆賃免税、代りに航海税徴収（那覇・首里・久米・泊4村の船を主対象とする）。1反につき1人7分の人数規定

す¹⁶⁾。12反帆船は琉球船舶の最大級のものであり、中国貿易用の貢船や薩摩航路の楷船にも使用され、純然とした官用船もこの級をそれほど上回るものでなかったらしい¹⁷⁾。「馬艦」^{まあらん}とは、さきの町船が先島の年貢運搬の公用的機能を果すときの名称であり、その由来については目下まだ明らかではない¹⁸⁾。前稿であげた「山原船」^{やんばる}とは、これら町船と構造が同じであり、元来は山原地方（沖縄本島北部、^{くにがみ}国頭地方の俗称）の船、もしくは山原通いの船の俗称であった。「通船人数13名」は、第1表の1反毎の人数規定によれば、12反帆船20人強を下回るので、必要最低限の乗組員で出帆したこととなる。

さて、前稿において、馬艦船とは「正式な名称とされたかどうか疑わしい」としたのは資料の偏りのためであり、ここで訂正する必要が生じた。漂流記事には、馬艦と記すもの65隻に達する。そのうち、機能为先島の「年貢装載」と明記するもの24、大島に赴く「運送船」というもの4、同じく薩摩行の春・夏運送船が4隻となる。船舶機能の明らかなこれら32隻が、公用の年貢運搬

16) 『沖縄県史』21. p. 450 による。

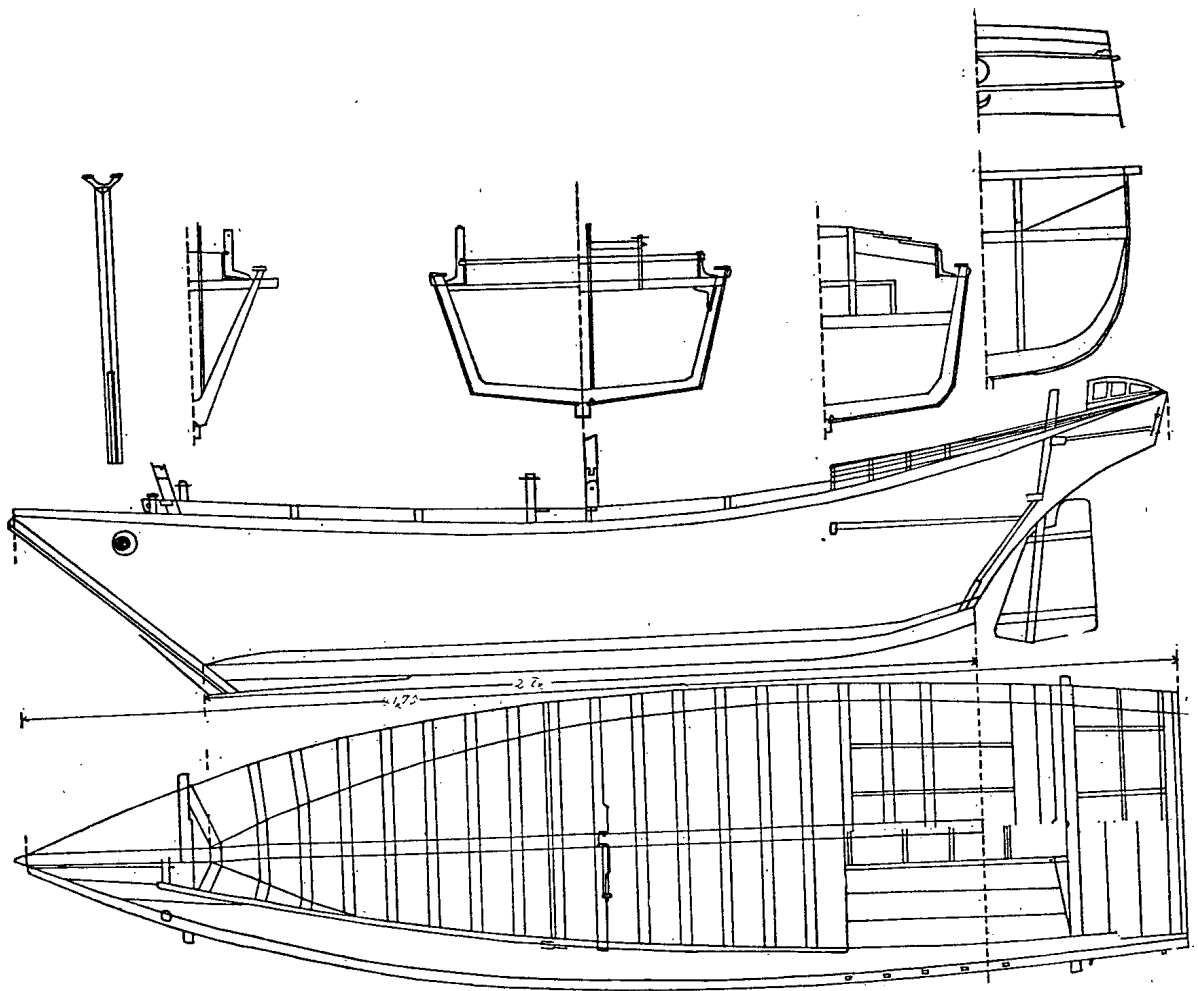
17) 前掲拙稿：山原船，沖縄県日誌による船舶階層分布参照。そこでは唐船は15反帆とある。第2表の積石数を同率で拡大すれば、15反帆船で460石積となる。

18) たとえば、宗応星『天工開物』（1637）（簗内清訳注，東洋文庫本，平凡社1969）pp. 180～191「舟車」の項によっても、これと似たものが発見できない。ただ、中国各地の船の名称に地方色があるので、これらによって琉球でも機能面を意識して名づけられたのであろうか。

に従事する。1隻だけが「開往国頭郡」とあり、商業的運航なのか公用であるのか判断できない。これらの所有者は、すべて那覇・泊などの居住者に限られる。一方、地船は個人名を冠することではなく、すべて地名をかぶせている。もちろん、山原船の名称が世譜記事に登場することはない。

前稿において、これらの馬艦・山原船の構造概略図を示したが、これに関する補訂も必要となってきた。両船の構造が同一であることに変わりはないが、前図よりもさらに正確と思えるものをここにあげる¹⁹⁾。第2図の「川内船」^{かうち}

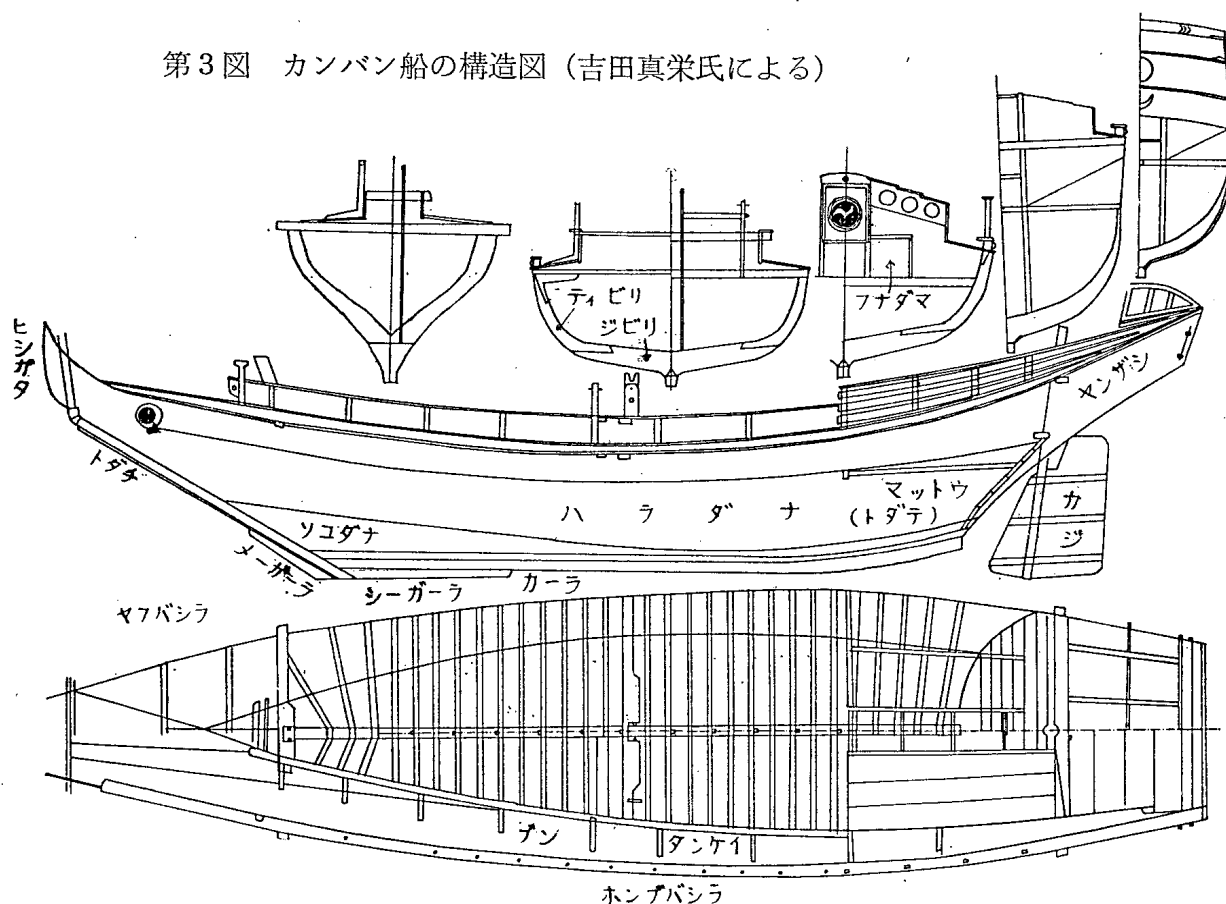
第2図 川内船図



19) 琉球古船研究所 吉田真栄氏の沖縄海洋博展示模型の設計図である。

というものが、伝統的な馬艦・山原船である。前稿において、「琉球形製造 發明今般試造願出候」(明治14・1881年, 沖縄県日誌による) という船舶の技術革新を指摘したが, これが第3図の「山原船」の改造と判断してよい

第3図 カンバン船の構造図 (吉田真栄氏による)



かと思われる²⁰⁾。それを「ブンハヤ」とよんだ。カンバンプニの遅い船足を修正したものとされ, 設計図によれば船底・船腹のティビリとジビリのちがいが指摘できよう。ブンハヤは吃水が深くなり, カンバンプニよりも風上溯航が容易になり, 舷側まで積荷することが可能となったという。漂流記と

20) 沖縄県日誌では, 「泊村士族宇久嘉輝ト 申者別紙図書ノ通琉球形船製造發明今般試造願出候ニ付」が原文である。これに対して, 吉田氏は「師匠」の平安座村西比嘉氏がブンハヤ発明者としている。1975年での吉田氏からの聞き取りでは, 「72年前」とのことであるが, これは明治36年のこととなり, この点でも沖縄県日誌とくいちがう。

結びつけて考えると、カンバングニとブンハヤの操帆上のちがいや、この技術革新の背景が新しい問題となってくる。同時に、これら「船大工」の系列や、より伝統的なサバニ（小型船、さきのハギ舟、伝統的なクリ舟の総称）を加えて、南西諸島全般の舟の文化史をたどる必要を生じてくるのである²¹⁾。馬艦・山原船の大型外洋船には、他に「太平山（宮古島の別称）船、」²²⁾「慶良間型²³⁾」などに依然として問題が残る。小型船では、ティンマ（伝間、馬）は下部が馬艦と同じ給水船、タタナ（次棚・四棚・十棚など）は本部地方のカツオ漁船、カワウチは2、3反帆級の吃水の浅い川舟だという。山原船材は、脂の強い琉球松を最上級とし、内地産杉材がはいるようになって上部構造にそれをあてたという。なお、奄美産松材は脂が少なく、船材としてはあまり利用されなかったという²⁴⁾。

さて、世譜漂流記には馬艦・反帆船・小舟・漁船が登場するのみで、上記のような多種の俗称はみられない。漂流船390隻のうち、反帆による規模が明らかなのは52隻にすぎない。その内訳は、第1表に示した。それによると、6反帆船が15隻（28.8%）となってもっとも数が多い。各地方の地船は、6反帆以上の建造・所持が認められなかったもので、この級以上は町船もしくは先島の公用船ということになる。5反帆船以下19隻に対して、6反帆船以上が33隻という割合となる。僅か52隻からの推定をあえてすると、琉球水運の主勢力は町船にあったとした前稿の推定に合致する。また、町船にも6、

21) 沖縄県教委『糸満の民俗』（1974）には、糸満サバニ、糸満ハギの緊急調査報告がある。

玉城利則：沖縄の舟 サバニ考（1976.月刊『青い海』No. 51）

22) 寺島中良『琉球談』（1790）には、太平山船の図の傍らに、「この船の欄杆なきものが唐大和へ渡る。この船のみ欄杆あり」と記している（筆者は沖縄県立博物館での展示ケースのなかでみたにすぎないので、同書の他の部分に船に関する記事があるかどうかは不明である）。さきの吉田真栄氏によれば、「和船に近いもの」だというのがこの点も問題が残る。

23) 笹森儀助『南島探験』（1893）にある。吉田氏はこれを知らないという。

24) 以上、何れも吉田氏による。

7反帆級と12反帆級の階層分化があったという点も合致する。この背景は、漂流船の航海目的からある程度の推定が可能である。12反帆級の大型船の出現は、先島・大島・薩摩への年貢運搬を目的にしており、町船が公用的機能を果たすためのものだという点が明らかとなる。一方、6, 7反帆級の航海目的は、一部に公用をかねながら本来の商業的運航によるものである。前稿でも指摘したように、結局は公用船以外に大型船を必要としないほど琉球経済の相対的な貧困によるものと考えてよい。これをうらづけるのは、「船が大きいと集荷に時間がかかり（稼行率低下）、結局は6反帆級が最適規模であった」²⁵⁾という旧船大工の証言である。また、町船の漂流記録で、8～10反帆級が出現するのが、第1表では1810年以降とやや遅いのも、やはり流通経済の発展と無関係でないことを想定させる。町船に対して、地船の中心は3反帆級にあったと推定される。これら共有船は、建造費、維持費乗組員にいたるまでが、^{まぎり}間切負担であり、このための^{おつか}負荷（借財）を生じたのであるし、時代がさがるにつれてかなり商業化の機運が生じてきたのも、すでに前稿で指摘した。

第1表では、反帆の明らかでない一般船を「その他」の項目で一括した。反帆を明記する漂流記の出現は1780年以降となり、それ以前に反帆の区別が意識されたのかどうかは不明であるが、むしろここでは世譜の記録意識の変化とみておきたい。ただ、それ以後においても、反帆を示さない商業船もあり、なお一考を要するところである。「その他」のなかで「商船」とするものについてふれよう。1445年に「本国商船」とする漂流記が初出するが、すでにこのころから「山原船水運（琉球沿岸帆船交通）」が緒についていたと考

東恩納寛惇によれば、「タタナ」は「伊平屋島」で、「住民は早くから漁撈に従事し、『たたな舟』（十棚船）と称する独特の造船技術をも持っていた」（同『琉球の歴史』1966 至文堂 p. 58）とされる点も、吉田氏とくいちがう。

25) 吉田真栄氏による。

えるには疑問がある。この前後（1441, 1472, 1503）の漂流船はすべて瓜哇・満喇加航路のものであり、この商船もこれら外国航路船であったと考えるのが順当であろう。ただ、後にふれる琉球造船史からすると、この時代の船舶は琉球建造のものであったかどうかには疑問を残す。1594年に「国人哈那等船」と個人名をかぶせた船が出現し、町船のような性格のものであることを想わせる。1708年に「鬼界商民」、1720年に「永良部商民」が登場し、奄美諸島への考察を動機づけることになる。1723年の「宮古船」は、宮古島の官船であろう。同年に「本国商船」とあり、これもまだ確実に町船であるとはいいがたい。ようやく、1730年の「那覇小舟」によって町船らしきものが登場するが、まだ個人名をかぶせるものではない。1758年の7隻の漂流記のうち、3隻が「中山府（那覇）商船」とあり、それぞれ大城・照屋・大嶺船と個人名がかぶせられる。これによれば、町船の固定化は18世紀中葉ということになる。しかし、漂流記録は世譜の収録意識の変化が含まれていることもあり、この時期を直ちに町船の制度化年代に比定するわけにはゆかない。実際にはもう少し溯った時代においてもよいであろう。一方、1758年の残り4隻は「太平山（宮古島）粮船」であり、それぞれ「麻支宮良・山陽西表・花城与人・黒島首里大屋子船」となっている。これからすると、先島の船舶所有形態には沖縄本島諸間切の「共有船」とはことになったものが考えられる。前二者は地名と個人名との合成のような感をうけるが、後二者は地名と^{ゆんちゆう}与人・^{うふやく}大屋子という官職がふせられている。1763年「伊平屋船」、64年「国頭間切船」、70年「八重山西表首里大屋子船・与那国目差船」とつづき、先島には新たに^{めざし}目差という役職名が追加できる。結局、先島においては「共有」とはいっても、各地の地方行政役人層が船舶を管理・運航した模様であり、本島諸間切と行政機構の差異を反映したものと推定させる。

さきの^{まあらん}馬艦の初出年代は1757年の付巻に登場し、正巻では1773年となって、やや年代差があるようでもあるが、この程度からは馬艦名称の使用上の差異

を推定するのは困難である。ただ、18世紀中葉には、王府の正式名称として固定化していた模様だと推定するにとどめる。

漂流記に漁船がほとんどみられないとさきにふれたが、ようやく1808年に「兼城郡糸満村漁船2隻（計6人）」が出現する。1隻は浙江省、1隻は台湾府鳳山県に漂着し、ともに「就地焼化」している。このころには丸木船（クリブネ）の他にハギ船も登場しているので、この漁船がいずれであるか判断できない。ただ、他の例のように「変売」していないことから考えると、これらサバニには地域的な差異が大きく、現地漁民の使用が不可能なものではなかったかとも考えさせる。もちろん、漁船では渡海が不可能であったから焼いたのである。1811年「兼城郡糸満村連縛小船4隻（8人）」は、興深い事例である。出航目的は久米島周辺での「捕魚」であり、漁船であるのにちがいない。「連縛」の意味はクリブネ・ハギブネ4隻を「モヤヒ」して、1隻の大型漁船にくむことである。これによって安定度と積載量を増大し、外洋航海に耐えた。山原船水運においても、^{へあんざ}平安座島の「クミブネ」は4隻のクリブネをもやって「道ノ島（奄美諸島）」から牛を沖縄本島にはこんでいた。漂流連縛漁船は、漂流中に解体することなく福建省福州に漂着し、3隻を現地で「焼化」し、残り1隻を接貢船につんで帰国している。

琉球の伝統的なクリブネ、ハギブネとともに、山原船を含めた文化史的展望はさきにふれたように今後の大きな課題として残されているのである²⁶⁾。

26) 鹿野忠雄：西南太平洋の刳板組合せ船（1946. 同『東南亜細亜民族学先史学研究』1. 矢島書房所収）p. 61 の台湾紅頭嶼の船の写真や図は、沖縄のハギ舟に似た印象をうけるが、紅頭嶼船がやや偏平のようでもある。plank-built boat（刳板組合せ船）の系譜は、沖縄まで拡大しうるのであるかどうか。

ノーテboom・大林太良訳：民族学と舟航（1974. C. Nooteboom, *Volkenkunde en Scheepvaart in Indonesië*. I. 347—360）東アジアの古代文化別冊・1975所収。

野口武徳：家舟と糸満漁民

石川友紀：琉球（いずれも、宮本常一・川添登編『日本の海洋民』1974 未来社所収）

野口が糸満、石川は加えて南島貿易についてふれているが、とくに後者では小葉田の労作が参考文献にない。

2—2 自備工料造船 1—8では、中国官憲の救恤策の一環として、中国での造船を許したことを示した。ここでも、直接的な漂流記をそれることになるが、琉球の造船史に関することがらをとりあげておきたい。

『琉球国由来記』²⁷⁾には、「当国船造ハ、従何世代始乎 不可考 唐船者先代者到福州 有制補之事 其故者 咸化十年癸卯(1473)九月初三日 為補造船双事 奉使 通事梁沢順 使者馬勘比 往福建 補造回国トアリ 中頃 石垣蔵之翁姓(名未詳)於当国造始ルトナリ」としている。世譜の1473年前後にはこれに対応する記事がない²⁸⁾。「唐船」とはここでいう琉球形船すなわち馬艦・山原船のことである。これが中国のジャンクの系譜につながることは明らかであるが、その細部にはなお問題も残る²⁹⁾。また、中世の

名嘉真宜勝：山原船(1967「琉大史学」3所収)

以上が現在までに筆者の目にふれた船の文化史的文献である。須藤・大林の両『船』は前掲した。

27) 前掲史料叢書本 p. 132 「船造」の項。

28) 『球陽』(1745編 球陽研究会編『球陽』読み下し編, 1974『沖縄文化史料集成5』角川書店刊) 巻2には、1450年の世譜と同文がある(No. 97)。

また巻16には、No. 1317「貢船工師石川筑登之親雲上」が〈1773年に接貢船修理のとき、初めて「抜換船板之法」を行い、そのため中華の往還が無事であった〉として「上布二疋」を賜ったとある。

同じ巻16(No. 1320)には、〈かつて宮古島に山林がなく、造船は八重山で行なわれていた。最近は杣山が「鴨茂」したので宮古島でも修造ができるようになったが、その法が精知されていなかった。取材のときは人数ばかり多く無用に材木を傷めた。西里目差下地仁屋は1774年に造船之法を学び、「船隻格図」や「丈尺各式帳簿」を写していたので、これで初めて「式」が利用できた。造船のたびに下地仁屋は本職の目差と兼務しながら「料理」した〉という功によって「白棉布二端」を賜っている。

この後者は、さきの太平山船とどうかかわるであろうか。

29) 須藤利一訳：ブロートンの〈訪琉記〉(1797. 同著『異国船来琉記』1974 法政大出版所収) p. 71 「かれらのジャンクはシナのもと同じである。少なくとも構造上の差異はほとんど見分けがつかない。彼らは蓆帆を利用し、同じ方法で操作する。水を運んできた船(テイソマのことか、池野注)は大形で平底であって、かいやオールを使用している。カヌーは、松の木をただ割っただけのはなはだ粗末なものであった。これらは主として海上で漁業に使われる。その帆は蓆で非常に早く走る」

須藤訳：パーカの〈訪琉日記〉(1838 同前書) p. 130 「彼らのカヌーは、3, 4フィート幅で、長さは15ないし20フィートのものである。いずれも小さいもので三人

「南島貿易時代」の外航船もはたしてどのような船舶によったのかも疑問を生じる。世譜の舟に関する記録をたどると、中国貿易は当初から中国王朝下賜の「海舟」によっておこなわれたことになる。中国貿易は1372年に明太祖が琉球(この時まで、瑠球であったのを琉球に改めたという)の「三山分立」をとめようと中山王察度に詔し、これに応じて察度が「始通中国」じたという。1385年に中山王とともに、山南王、山北王も入貢し、太祖は中山・山南両王にだけ「海舟」を与えなぜか山北王には賜ったものがことになっている。その理由はおくとして、「海舟」下賜は14世紀末のこの記事から始っている。1425、1432、1444年の貢使が「奏乞給海舟」の記録を残す。いずれも、先に賜った船が壊れたりして貢使が帰国できないからである。1450年になって、貢使百佳尼が通事程鴻をして、「願以所贈幣帛造船」ことを言上させている。この年に登極した景帝は、礼部の審議を経て福建三司に造船を命じている。この記事の末尾には、「不得擾民」とあるのは容易に理解しがたい。1451年には、「自ら工料を準備して造船したい」と願いでている。礼部は、福建地方が「被賊乱」のため、人民が「難窘」していることを理由に許可しない。そこで、1445年には蘇州で「収買綵幣 及釘麻等物」し、「修葺海船」を願いでる。礼部は、やはり民が擾ぐのを恐れて許可しない。景帝は〈琉球はもともと「王化」に従順であり、この点他国と同じでない〉として特に許している。1483年(3隻の造船願いに、1隻だけ許可)、1501、1506(2隻修船願いに、礼部は検証の結果、必ずしも新造しなくてよいとするが、武宗はこれを許した)、1539(4隻の「補造船」願、福建での造船は「如式」とある)年と造船願が

で漕ぐ——すなわち両端に一人あておよび中央に三番目の漕手が坐る。おもに小さい水掻(パドル)が使われるが、おだやかな海上を追風で走るための小さい帆もある。オールはない。藁でできた三インチほどの奇妙な道具——これは一種のまだるこしいマッチである——で火を起す。沿岸航路のなかには、マレーのプラフに似たものもあり、帆は藁あるいは葦でできている」(なお、パーカは那覇でみた日本船の観察を記している。「シナのジャンクよりずっと耐航性がある」という点だけを記すに止める)。

続く。以後は、造船にかわるものとして、買船願が出されるようになる。1573年には、〈1555年に許されたように 今後は毎年民船を 購入して帰国したい〉とし、世宗はその忠順を嘉して許可、賞を賜っている。こうして、世譜の造船・買船願の提出記事を終る。これからすると、『由来記』のいう「中頃」とは、15～16世紀にわたるところと推定され、おそらく買船願が出される1557年頃には琉球製の「唐船」が造船されたかと考えられる。

琉球の造船願いは、貿易とかかわるだけに執拗にくりかえされ、遂にその目的を達した。一方、中国側でそれを拒んだのは造船技術の守秘といったようなことではなかったようである。さきの「民が擾ぐ」背景について推定しておく。1472年には「琉球国人潜居」、「貢使従人強盗・殺害事件」、74年の「使臣非法事件」がそれである。「琉球国人潜居」とは、〈琉球進貢にともなって琉球人が中国に留って帰国しない。これらは強制送還すべきである〉という福建三司官の奏上をさしている。これらをうけた礼部は〈「戸部勘合」をすでにうけた者は中国籍を認め、他は送還する〉という結論をだす。両国貿易の進展につれ、琉球からの非合法（といっても、合法的ということも当時ありえたかどうか）的な国際的人口移動を生じてきたことになり、このなかにあるいは漂着民も含まれたかもしれない。中国側にとって、一種の領土侵犯とうけとめ実際に中国民の生活権がおびやかされるほどの段階に達したのであろう。「貢使従人」事件の精細は、原文はわずかに「従人等 殺人劫財」とあるのみで明らかでないが、これまた民の擾ぐに値する事件である。1774年にも福建守臣の言として〈去年（あるいは72年事件のことであろうか）、琉球使臣が上陸して「焚劫 非法殊甚」〉ということが記されている。これによって、これらの不法行為の発生因ともなる造船願の不許可方針がとられたとみてよい。だが、これは貿易と直接からむ問題なので、いま少し横道にそれる。

1772年事件は、従来の「毎年一貢」を「二年一貢」として琉球側の責任を

礼部がとう結果となり、憲宗もこれに従っている。74年の貢使は従来通りの1年1貢をこうが、それへの答の一部が「去年」の非法事件である。本旨は憲宗の勅に〈悪徒を追求し法によって徴治せよ。さらに朝貢人数も百人に限定、「私」の貨物（貢使たちは私財を売却することで 自己費用を弁じた）の積載禁止、道中の騷擾を禁ずる〉という厳しいもので、1年1貢などは思いもよらないことであった。1476, 77, 79, 80, 81, 82（2回）年とつづく復興願も許さず、1506年の訴願で1年1貢が復活する。この時は武宗の登極祝をかねての願であり、〈琉球は久しく節義を守っている〉との武宗の決断によるものであった。尤も明朝も、琉球貿易を必ずしも有利なものと考えていなかったのも背景にあらうか。以後の変化はのぞく。

琉球人の非法ばかりではなく、中国民による事件にもふれておく。1542年に「番」を経由して琉球に来た漳州人陳貴らが、たまたま来琉した潮陽海船と〈利を争い、殺傷事件に発展した。夜陰にまぎれて逃走した陳貴を捕えるとともに、（抵抗者を）殺した〉という事件がある。この報告によって、世宗は琉球王に〈軽々に中国商民との交易をなしてはならない。今後こうした直接貿易があれば、即刻朝貢を断絶する〉と諭している。世譜はこの記事の付記として、〈この事件後、中国商船はやってこない。ただし、琉球は「諸夷海国」との間に通商している〉とのべる。

以上のような朝貢貿易とのからみあいのなかで、山原船の造船技術を手中にしていたものであるらしい。

3 漂流のはてに

これまでは漂流の実態と、漂流船舶に主題を求めてのべてきた。そこでもふれてきたが、最後の関心は漂着地に関する問題である。

漂着地の概略的な性格はたとえば台湾生蕃地方への漂着船の例などで示したことであり、世譜の記事からそれ以上の内容を求めることはできない。こ

ここでは400件余の事例数を基礎にした考察によって、東シナ海をめぐる漂流の一般的傾向に目をむけておく。第3表と第3図がその基礎資料となる。第3表の漂着地分類は中国の現代省域に従ったものであるし、世譜の原記録には精粗まちまちの漂着地が記されている。漂着地と現代地名との対比は、必ずしも厳密な考定をへたものではない。³⁰⁾ 典型的な例は、台湾生蕃地方である。したがって、第3図にも当然この問題を含んでいる。とくに漂流径路については全くの手がかりがないので、一部の推定を含んだ出航地と漂着地を円滑な線で結んだものにすぎない。また、全件数を記入したときには作図上の問題もあるので、あよそ1/3例を第3表の分類比率にしたがって配分したものである。あくまでも漂流概略図である。

まず漂着地の概観からみると、中国各地の合計が225となり、55%に達することがしれる。琉球から西への漂流琉球船は、長大な中国海岸線に到達する確率が高かったのである。世譜の漂流記録記載意図からすると、台湾51、朝鮮9、その他の一部を加えて70%もの漂流事件が中国官憲の手を煩わしたことになる。70%という数値はあくまで結果論でしかないが、世譜を通読したときには中国の恩恵というべきものを印象づけるのに少なからぬ寄与をもったにちがいない。同じような論理は、世譜の付巻の薩摩・九州沿岸・本土沿岸の計64（全体の16%）が、薩摩大守公の「睿慮」を煩わしたことにもある。ただし、この睿慮の具体的内容や船舶種類その他については全く記すところがなく、付巻の記録的価値ははるかに低い。

中国沿岸諸省のなかでも浙江省が中心となるのは、夏の季節風、台風進路からも、およそ西北方という点ではうなづけることである。したがって、この方向は、江蘇・山東省に延長できる。朝鮮半島に関しては、第3図では南

30) 漂着地比定には一応下記を利用した。台湾銀行経済研究室編印『清初海疆図説』（1963）（台湾文献叢刊155）。1812年ごろの絵図と推定されるが、すべてが対比されたわけではない。

鮮への偏りを強調した
きらいがあるが渤海湾
岸の直隸省（河北省）
への漂着例がないの
で、この西北方漂流パ
ターンから除外してよ
いかと考えさせる。一
方、西から西南方向へ
の漂流傾向は、福建・
広東両省と台湾を含め
てよかろう。これら
は大気候の要因からは
十分に説明しがたく、
移動性低気圧などにそ
の起因を求めさせる。
また、南鮮・九州・本
土・奄美への漂流は、
一応北への漂流パター
ンとして把握できよう
が、これも夏の季節風
などが起因となつての
漂流と考えてよいので
あろう。数量的にみた
場合、およそ、西北方
向、西方向、北方向の
順で漂流パターンが分

第3表 出航地と漂着地

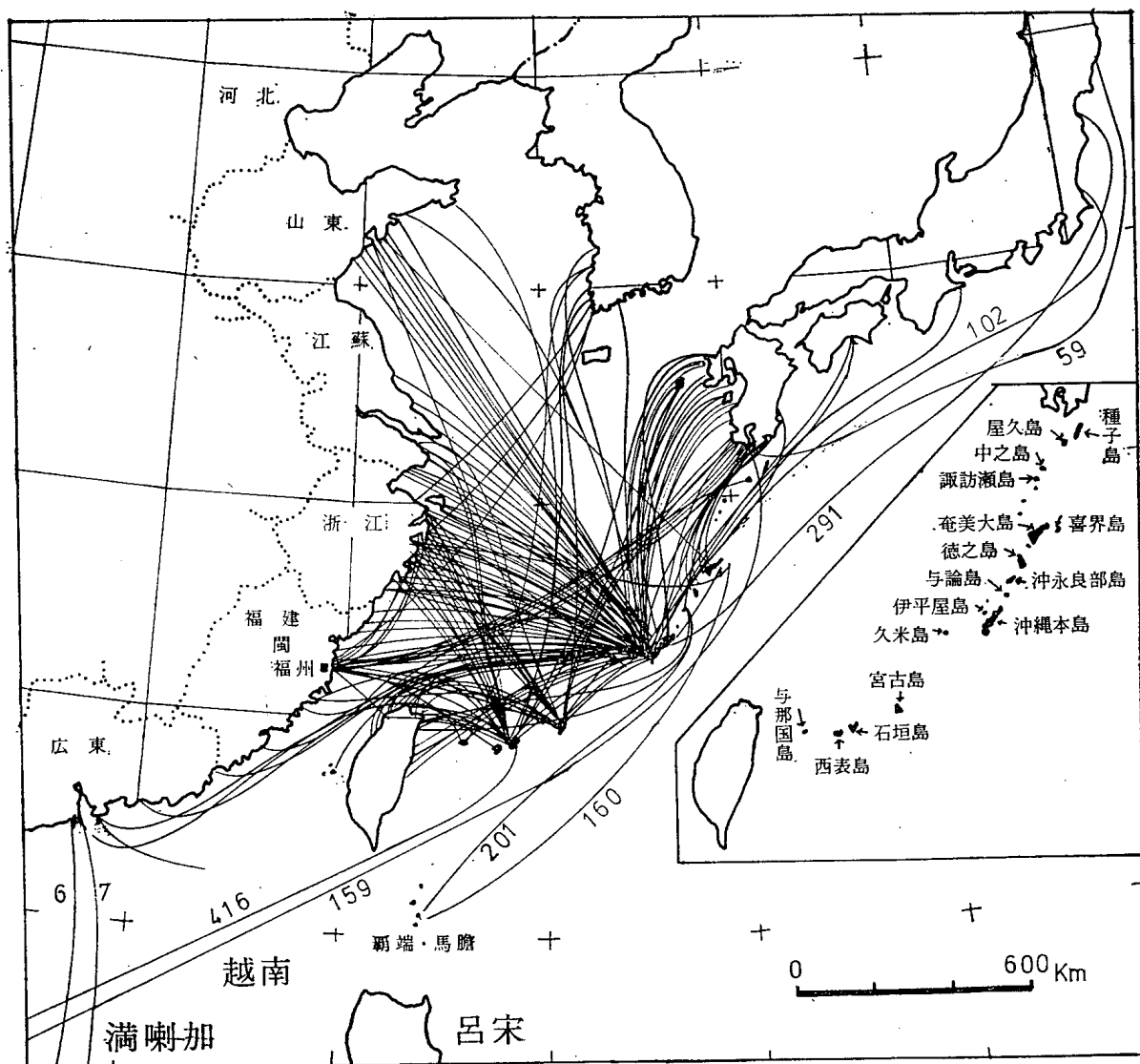
漂着地 出航地	本島	本島	古	八重山	奄美	薩摩	九州	本島	山東省	江蘇省	浙江省	福建省	広東省	中沿岸	台湾	朝鮮	その他	計(%)
那覇	12							6	9	17	87	33	9	7	22	4	10	267(65.3)
本島	1						2				5				16			24(5.9)
宮古	3						1		1	1	7	1			5	1		20(4.9)
八重山				1			3			3	12	2	2	1	4	2	2	31(7.6)
奄美					1						3	4		1	3	1	2	16(3.9)
薩摩	2			2	5			1						1			2	13(3.2)
浙江省											2							2(0.5)
福建省	3			2						1	4	4		1	1	1	5	32(7.8)
朝鮮										1								1(0.2)
その他													2	1				3(0.7)
計(%)	21	6	7	7	7	12	45	7	11	23	120	44	13	12	51	9	21	409
	(5.1)	(1.5)	(1.7)	(1.7)	(1.7)	(2.9)	(11.0)	(1.7)	(2.7)	(5.6)	(29.3)	(10.7)	(3.2)	(2.9)	(12.5)	(2.2)	(5.2)	

類できよう。

だが、これらのパターンに合致しない漂流例もある。これは南への漂流であり、第3図上で事例160, 201のバタン, 159, 461のベトナムである。

これらの漂流図をみて、もっとも不審なのは東への漂流例がないことである。すでにふれてきたように、世譜の収録意図は中国・薩摩の手をへないものは関心外にあったという、資料の基本的な偏りがある。バタンやルソンへの漂流があったとしても、現地からの直接帰国などは収録されなかったであ

第4図 琉球船漂流概略図



ろう。それにもまして、東の太平洋側には漂着すべき陸岸がなかったといつてよい。東への漂流はまさにかえることのない漂流、世譜の表現をかりれば「漂没」なのである。

「椰子の実」によせられた抒情は有名な「海上の道」から生れた。たしかに長期間の漂流は、海流ではこばれるのが順当であろう。第3図のなかではNo. 159や416は南シナ海にはいって、中国沿岸を南下するシナ大陸沿岸寒流にのったかもしれない。また、本土漂着の59, 102, 291なども、まさに黒潮ルートにのったかと考えられる。本土漂着船の精細は不明であるので除外せざるをえないが、³¹⁾食料を失ったNo. 159は餓死者13人を数え、416は12反帆船が檣を折ったままで「越南」についたため、食料の備蓄がありえたと推定できる。結局、漂流記録の検討を通じていえることは、海流による漂流は「死の漂流」に連なることであり、これを通じて人間の移動（文化伝播）は不可能であるといつてよい。漂流とは、あくまでも偶然性の支配する特異な事件である。海流による「漂着」の偶然性の高まりは、椰子の実のような長期漂流にたえる条件を備えねばならない。同時に、漂流事件を多発させる船舶交通量の高まりが必要である。しかし、この段階になればみずからの意志で「航海」することが可能なわけである。³²⁾

漂着地の特性としては、台湾生蕃地方の土民と言語が通ずるようになったという事例に注意しておきたい。「好好地方」と琉球語の関係については、筆者の能力をこえた問題でもあるが、海流による接続を想定したいほど興味ある事柄である。おなじような例はNo. 159の越南国での「把文相問」という同文異文化圏との接触である。だがここにも資料の欠陥がつきまとい、これ以上のことにおよぶことができない。第3図のNo. 6, 7は、ともに満喇

31) 土佐漂着船に関しては、土佐藩聞書があったかと記憶するが、いま明らかにできない。

32) 契機としての「漂着」を全く否定し去るわけにもゆかないが、移動を前提とした時には、やはり意図的な要因を設定したい。

加からの帰航時の琉球船であり、1403、1503年と年代的にもふるい時代のものである。

これらの漂着地概観から、第3表の出航地に転じよう。記録の66%までが、那覇を起点とするものである。このなかには、沖縄本島各地を出航したものも含めたが、目的地は何れも那覇である。ここでまた、さきの推定論理を適用するまでもなく、琉球航路の中心地は那覇であると考えてよい³³⁾。他の出航地船舶も、これまた那覇を指向する。これらの単純加算は403に達する。一方、漂着地とのかかわりで、琉球諸島内だけの漂流事件は22、奄美を加えても25件でしかない。これら琉球近海の遭難事件の低率は、このまま航行量を反映しているとは考えがたい。そのほとんどが、年貢運搬に従事したからこそ収録の対象となったものである。薩摩航路は、年貢収納を通じてのみの結びつきであったといっても過言ではないのである。この海域内では、漁船・山原船の遭難事故も多かったにちがいないが、ただ世譜収録の対象とならなかっただけである。

なお、漂着地分類の「その他」22のうちには、覆没した貢船、楫船7を含んでいる。

4 海のかなたから

琉球で、うらんだあ船とよぶのは、南蛮船・夷船・阿蘭陀国船・大嘆咭利国船など、異国船の総称である³⁴⁾。これらについては、須藤利一をはじめ、すでに多方面から考察がなされている。世譜記事のなかには、他に咄囃晒国（仏朗西）・亜米理幹（堅）国があることを追加する程度にとどめ、ここでは

33) 那覇港については、前稿山原船でも一部ふれたが、その史料と対応するものが「世譜」の1717年にあることを記すに止める。

34) 須藤利一：うらんだあ・りゅうちゅう航海記（1974）。同『異国船来琉記』（法政大出版所収）p. 5 以下

朝鮮・中国漂流者に限定する。

4—1 朝鮮漂流人口 朝鮮からの漂流者記録の初出は1545年であり、中国からの記録よりわずかに早い。うらんだあ船漂流者は、薩摩経由で長崎送であったのに対し、朝・中両国は福州経由で送還されていた。総件数25件、琉球船の朝鮮漂着件数より多い。船舶の種類について記された5隻は、「小舟」とあるのみでそれ以上のことは不明である。漂流人口計219名、生存人口計192名、生存率87.7%となる。25件すべてが「原船」を失っており（焼化も含む）、貢船によって福州に送られた。おそらく陸路を母国に送られたのであろうことは、琉球民と同じであろう。これら漂流民に対する救恤は琉球漂民や中国漂流民に関するものより簡単な記述で、1802年「照例贍養」とあるのが最大限といえる。漂流経緯についても同様で、後の中国漂流民記事の1845年ごろの事例のように精細を示すものは全くない。1860年に伊是名島漂着の9名は、泊村で便船をまつことになっていた。ところが、「仏人」³⁵⁾の住居と隣接するので、牧港に移されたというのが注意をひく程度である。同じく最終年代の1870年の久米島漂着者も、「泊蔵籍」に居住せしめられるが、「耳目之地」であり「夷船来国之時」の支障があってはいけないとして、村内の「贍宅」に移されている。漂着地にはとりたてて特徴を考えがたい。大島4、徳之島2、沖縄本島周辺離島8、宮古1、八重山2、他は不明となっている。本島周辺離島のうち、本島の太平洋側の津堅・久高両島に漂着するものがある。危うく太平洋の彼方へ漂没するのをまぬがれた、幸運な例であろうか。おもえばこの南西諸島の間を通りぬけ、ときには島影を望みながら永遠に流れさったものもあるにちがいない。

4—2 中国漂流人口 中国からの漂流件数60（船舶隻数58）、1745年に

35) 須藤前掲書 p. 27 によって、イギリス国籍ユダヤ人 Bernald Jean Bettelheim であろう。1846, 56年に「留国喚人 伯徳令」とあるにもかかわらず、「仏人」としているのはうらんだあ人国籍意識がまだ充分でなかったと考えられる。

始って1873年に至るまで年次に偏りがあり、朝鮮と同様に年代的考察を無意味にする。しかし、その記録からは、琉球・朝鮮とちがう特徴を抽出できる。まず、商船・商民・難商などと明記する事例が34、他の1は記載内容から考えて商船と判断してよい。計35隻が、商業的運航に従事していたものである。推定の1隻は広東省潮州府饒平県の船で、「発売糖貨」のために「該地開船」とある。饒平県付近が、おそらくさとうきび産地であったことを示すものである。そこで、航海目的を記した5例を、年代順に列記してみる。

1830 広東省潮州府澄海県商船 天津府で貿易をした後、該地開船

1840 江南省蘇州府長州県商船 「銅^{きん}觔」を買うため「長崎」に赴く途次

1845 福建省泉州府同安県商船 台湾で「風爐」を買い、「和杯地方」に赴く途中

1846 江南省海州贛榆県商船 浙江で「花生・青餅」を買い、該地開船

1864 福建省泉州府晋光県商船 天津府に至り「薬材・焼酎等」を買った後

中国の華北・華南におよぶ特産物を抽出したかのようであり、おまけに長崎の「銅觔」までが登場する。1779年の事例に「朝鮮国全羅道靈巖郡人民」男9女3名をのせた漂流船があるのは、一体どのような性格の国際移動（朝鮮内かもしれぬ）か明らかでない。1855年の福建省福寧府霞浦県人民は、海防官の命を奉じて貢米を「京」にはこび「投納」しての帰途の漂流だという。わずかの事例でしかないが、中国水運の一端を示しているものである。

中国漂流人口総計1,808人、生存人口1,609人、生存率は93.5%とやや高率になる。朝鮮の場合も含めて、原記録には乗船者数と生存者数の関係を示す例が少ない。ここで、別の視点から、漂流船隻数で除してみると、中国の場合30.6人という1隻当り平均乗船者数をうる。琉球の11.9、朝鮮8.8人と比べると、中国船の平均乗船者が多いことが浮びあがる。中国船の相対的な大型化と考えてよい。最大の乗船者数（乗組員ではない。また厳密に当初から

の人数であったかどうかは不確定なものがある)は113人, ついで101人。90人台2, 80人台1, 70人台1, 50人台4, 40人台1, 30人台6, 20人台20, 10人台11, 10人以下2という分布である。平均値をひきあげたのは少数の大型船で, 20, 10人台のモードという点では琉球船と大差がない。琉球の場合にもいえることであるが, 漂流は船舶の規模に必ずしも左右されず, 大型船であっても遭難漂流の危険性はひそんでいると考えられる。

小型船の代表は, 台湾府北淡水後山の「熟番漁民」4人の漂着例がある。台湾からの漂着のうちの3隻は, 原船が健全であったのでそのまま与那国から帰航の途についたという。晴天時には与那国から台湾の影を望見できるほどだとはいえ, 100kmに余る小船の渡洋は壮途といえる。熟蕃に対して「生蕃」が海に面しながらも, 必ずしも海に接しないかのような記録はなにを物語るのであろうか。漂着例がないからといって, 生蕃が海に背をむけているとは限らないが, 漂着民に対する彼らの態度は「海洋民」の性格とは考えがたいものがある。それにもかかわらず琉球語との共通があるとなると, 文化の伝播や移動は果して何によって可能なのかと改めて問わせるものがある。ともかく, 漂流の困難さを端的に示すのは, 1785年の「水櫃」漂着例である。宜野湾具志川洋面に漂着した水櫃には, 華人4人が「坐落」していた。3人はすでに息たえ, 1名が僅かに反応があった程度である。手当ての甲斐もなく最後の1人も遂に息をひきとる。遺骸は泊村に移され, 「樹石為記」と結ばれている。同じような遺骸の埋葬例は, 1846年の八重山与那国漂着船にもある。礁に当って撃砕した船で, 8人のうち7人が溺れ死ぬ。わずかに1人が水をけて上陸し, 地方官が屍身や貨物を引揚げようとしたが, 「屍身一具」をえたのみであった。遺骸は現地で「安葬」し「立石表識」とある。沖縄のニライ・カナイ神には海の彼方からの来訪者への畏敬があるし, さらには漂流屍体の神格化の民俗さえもあるという³⁶⁾。

最後に, これら中国漂流船の「船籍」から考えうることにつれよう。漂流

36) 元琉球大学仲松弥秀教授の御教示による。

のパターン推定には、朝鮮の場合と同様に事例が60にすぎないのに対して、中国沿岸線は余りにも長大である。むしろ、漂流船の原籍について整理した方が、別の特徴が明らかになると考えた。これらの原籍を北から省別にあげると、直隸（第4回河北省）2，山東1，江南16，浙江3，福建22，広東7，台湾4，不明3（計58には、水櫃と重複漂流を除外している）となっている。琉球船の場合にはみられなかった渤海湾岸の直隸省が出現するが、漂流の起点は渤海湾内というわけでない。また、浙江省の比重が低いのは、琉球の漂着地分類では現代省域にしたがい江南を浙江省に合算したからである。江蘇省に該当するものがないのは、充分説明をつけがたいところである。福建・江南・広東諸省の華中・華南に集まっているのは、常識からはずれるところでない。これら省別からさらに細部の地点についてみると、福建省では泉州府同安県7，同晋光県3，福州府閩県3，興化府莆田県2，漳州府竜溪県1となる（他は泉州府1，福建省だけをあげるもの4，福寧府霞浦県の貢米搬送は「同県人民」とあるので除外する）。江南省では、蘇州府常熟県3，長州県2，通州県3（蘇州府だけが3），残り5は江南省だけしか記さない。広東省7の内わけは、潮州府澄海県6，饒平県1である。浙江省（寧波府2不明1），直隸省（天津府天津県2），山東省（登州府黄県1）などにも、それぞれ沿岸水運の拠点が考えられる。集中度の高いものを取りあげると、福建省泉州府同安県7，広東省潮州澄海県6が大きい。

漂流記だけから、中国水運史との関係を論ずるは余りに無謀であるし、筆者の手に余る問題となってしまう。とりあえず、漂流記の整理結果だけを示し、後考をまちたい。

ま と め

遭難漂流記を整理しながら、一方においてとくに琉球沿岸水運史にも注意をむけてきた。標題に「諸問題」とした所以であるが、それによって遭難漂

流は「水運」と無関係に生じるものでないことを示しえたかと思う。遭難漂流自体はきわめて偶然性の強いものであるが、それが頻発してくるとなれば、背景に多量の船舶通行量をすえなければならない。しかも、遭難の偶然性は多くの乗員を搭載できる大型船をもまきこむのであり、船舶性能と必ずしも直結しないと考えられる。これを支持するのは、全件を通じて漁船のしめる割合がきわめて低いということである。一方において、漁船の遭難はそのまま「覆没」につらなり世譜のような資料に登場することはなかったと考えられる。しかし、その反面において、漁民の天候判断には、遭難漂流が死に直結するだけにより切実で、より安全策をとったのでないかとも考えさせる。

基礎資料の欠陥から遭難の起因分析は充分にはたしえないが、遭難は「風」によるものと断じてよい。それに引続く漂流も、「任風漂蕩」して風のまにまに漂着せしめられている。漂流概略図による漂流パターンが、このことをよく示している。したがって、漂流の要因に海流をおくことは、むしろ例外とせざるをえなくなる。あったとしても、それは「死の漂流」、「漂没」につらなる可能性が高い。

こうして、「諸問題」は、文化移動、伝播の要因に、「海流による漂流」をとりあげることの可否問題にまで発展する。本稿では、すくなくともその可能性を示す例はないといってもよかった。このことはたとえば「黒潮ルート」に逆行して九州から南西諸島に文化移動があつてよい、ということにもなる。そこには文化荷担者の大なり小なりの積極的な航海が存在したと考えたい。

一般に、海流にそつた文化の伝播を否定するのではない³⁷⁾。しかし、それ

37) 宇田道隆：海流と文化の伝播——特に日本の場合（1974 前掲『海洋民』所収）「榕樹 浜ゆうなど植物の分布も暖流で種子が運ばれるなどして黒潮沿岸に漂着し、根をおろしたものであろう……筆者もいろいろな点を考察して、黒潮系の島々（特に高地）を溯り、古代日本に類似度の高い南方連接を看取し得た」（pp. 200～201）。引用文だけからであるが、植物の「漂流」と文化（人間）の漂流が同一視されている。同書の冒頭にも「丸木舟なりカヌーなり、船で来るなり漂流して来る以外になかったで

はあくまでも海流の特性をしり、それを利用した積極的な船出によってである。その時には「漂流」とよぶべきではないと考える。本稿での「漂流」は、遭難を前提とした異常な事件としてのものである。それが海流にのった時には、「死の漂流」と化すと考えられる。したがって、文化移動をひきおこすような「漂流」は、これに対して「生の漂流」であるべきである。それは、移動を意図した積極的船出である。あるいは、漂流の語義論に終る結論であるかもしれないが、文化移動の基本に「漂流」をすえることを、あえて否定しておきたい。

諸問題のうつろいは限りなく、筆者の能力をこえる危険性が大きい。島の文化・社会や海洋民族に御造詣の深い藪内芳彦先生に献げて、また新しい御教示をえたいと念じつつ、本稿を草した。

なお、この一部は、昭和51年度の人文地理学会大会において報告したものである。

あろう」とされている。また、「風潮で漂流となると、速度は風速の3%程度」とされている点を根拠に、沖縄・土佐間の海上直線距離を 1000km とした算術遊戯では、風速 40m で吹送されたときには2.89日、かりにその3%の「風潮」で漂流したとなると96日余という計算になってしまう。同じ宇田氏による黒潮の速度の最強5ノット(同：海洋 朝倉新地理学講座4『自然地理』1953. p. 153 1kt=1852m/h として)での計算では4.49日という結果となり、計算では「海流」だけによる漂着はあり得ることになる。「船で来るなり漂流して」来るという表現の曖昧さが問題である。当初からあてどもない漂流を目的とした船出が、果して文化伝播の原動力たり得るのであるか。筆者は、遭難と漂流をセットとして考えたいのであり、文化の伝播は「船で来た」のだと定義づけたいのである。