

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

高良，倉吉
浦添市立図書館

<https://doi.org/10.15017/1657542>

出版情報：九州文化史研究所紀要. 38, pp.181-202, 1993-03-30. Research Institute Cultural History, Kyushu University

バージョン：

権利関係：



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——

高 良 倉 吉

はじめに

琉球社会は典型的な島嶼社会である。現在の沖縄県の県域で見ると、西端の与那国島から東端の北大東島まで約一千キロメートル、北端の硫黄島島から南端の波照間島まで約四百キロメートルもあり、この広大な海域に大小四七の有人島が点在している。したがって、島と島を結ぶ海上交通の確保は必須の課題であり、琉球王国時代においても海運の確保ぬきに版図統治は達成できなかった。

海運の発達した近世においては、地方行政単位である間切や村に「地船」（地下船の略称）と称される公用船舶の所有が義務づけられており、租税運送、業務連絡、流人送還などの用に充てられていた。また、都市部（町方という）居住の船主の所有する民間船、たとえば馬艦船・山原船などが島嶼間交通に従事しており、地船体制を補完する役目を果たしていた。

近世海運の状況について私は、「近世琉球における海運史の側面——預船の事例とその検討⁽¹⁾」を書き、その中で近世末期になると民間船の活動が主流となり、地船体制そのものを形骸化させる事態が登場していた点を指摘した。ま

た、「海上交通史の諸相」⁽²⁾を発表し、近世海運の概括的な全体像とその歴史的意義について解説した。これらの乏しい仕事の出発点となったのは、宮古郡多良間村の下地家に伝承されている『多良間往復文書控』全三冊であり、同史料中に散見される海運の実際的狀況であつた。

しかしながら、『多良間往復文書控』を必要に応じ援用したにもかかわらず、その中に含まれる海運史料をまとめて紹介することがない。そこで、この誌上を借りて『多良間往復文書控』の海運史料の中から特に地船關係を抜粋し、近世琉球海運の實際的狀況の一端を呈示してみたい。

一 行政制度の概要

『多良間往復文書控』を読むためには、この史料の背景となる行政制度の知識が必要となる。

近世琉球の中央政府は首里王府であり、その主要機關は首里城の中に置かれていた。正殿に隣接する北殿には首里王府の中枢機關「評定所」が設置されており、摂政・三司官が詰めていた。評定所の下に各行政部門があり、その長官・次官クラス一五名をもって構成される評議機關「表十五人」が案件を審議して評定所に上申し、評定所の審理を経て国王の決裁を仰ぐ仕組みになっていた。表十五人の筆頭が御物奉行であり、この奉行の職務権限のなかには両先島（宮古・八重山を総称する近世行政用語）の管轄も含まれていたのである。

首里王府配下の地方行政は、間切・村制度に基づいて設定されていた。間切は現在の市町村区画の原形、村は今日の字の前身である。間切行政の官衙が間切番所で、地頭代を筆頭にサバクリ（首里大屋子・大掟・南風掟・西掟）と称する役人が詰めていた。村には村家と呼ばれる役所機能の施設があり、村掟が所轄していた。したがって、首里王府の命は間切番所に伝達され、また、間切内の報告事項については間切番所から首里王府に届けられる仕組みになっていた。

両先島にも間切・村制度は設定されていた。たとえば、「宮古島」(行政区画名で、後の宮古郡に相当)は平良・下地・砂川の三間切に、「八重山島」(同上)は石垣・大川・宮良の三間切にそれぞれ区分され、各村はそのいずれかの間切に属していた。しかし、両先島の六間切には、沖縄本島とその周辺離島に見られるような間切番所は置かれていなかった。そのかわり、宮古・八重山のそれぞれ三箇間切を統括する政庁として「蔵元」(蔵許とも表記)が設置されていた。宮古島蔵元は平良村に、八重山島蔵元は石垣村に置かれ、この両蔵元がそれぞれ三間切を一元的に所轄する独自の制度が敷かれていた。

蔵元の最高ポストが頭であり、宮古・八重山ともに三員制であった。宮古では平良大首里大屋子(位階名は平良親雲上)、下地大首里大屋子(下地親雲上)、砂川大首里大屋子(砂川親雲上)、八重山では石垣大首里大屋子(石垣親雲上)、大川大首里大屋子(大川親雲上)、宮良大首里大屋子(宮良親雲上)がそれである。呼称を見てもただちに推測できるように、この三員の頭は三間切制に符号しており、三間切を所轄する三員の代表の合議制度が頭であるという側面もない訳ではないが、しかし、実際的には頭はむしろ蔵元という行政機関の行政職と理解したほうが良い。頭の下に各行政部門があり様々な名称の役人がいるので、イメージとしては首里王府の縮小版といえる。

両先島の各村には、暖役人と総称される役人が任期三年で派遣され常駐した。暖役人は首里大屋子―目差もしくは与人―目差の組み合わせであり、村暖の筆頭が首里大屋子もしくは与人、目差は補佐であった。暖役人の下には耕作筆者、杣山筆者を始め様々な名称の役職・役目がいた。

しかし、『多良間往復文書控』の舞台である多良間は、宮古島蔵元より僻遠の地であるという理由からか、宮古島全体の中で特別行政区として扱われていた。「多良間島」(行政区画名、以下括弧付の場合は行政区画の意味)には仲筋村、塩川村、水納村の行政三村があり、そのうち仲筋・塩川両村は多良間島(島名)に、水納村は多良間島に近接する小島、水納島にあった。行政三村であるから、「多良間島」には暖役人の組み合わせからすると六員の暖役人が制度上

いなければならない。しかし、実際には多良間首里大屋子を筆頭に塩川与人、多良間目差、水納目差の四員しか設置されていなかった。

しかも村番所は仲筋村一箇所にしかなく、この一つの番所で「多良間島」三村を行政的に統括していたことがわかつている。多良間首里大屋子以下の四員の囃役人は、三村の囃役人というよりも、「多良間島」三村を総括的に所管し、その官衙として仲筋村在の番所（多良間島番所）と呼ぶのが適當）一所が機能したと理解できる。多良間島番所は、いかなれば宮古島藏元の縮小版ともいえる存在であった。

なお、宮古島・八重山島に対して首里王府は在番制度を設定していた。両先島に在番一員、在番筆者一員を二年任期中で派遣し、この三員のお目付役人はそれぞれ平良村、石垣村に常駐し「在番方」と称される監督機能を發揮した。また、幕末期の一八五八年からは在番制に加えて、新たに検見使者・相附の二員を宮古・八重山にそれぞれ常駐させる体制を敷いた。その他、行政改革のために検使を、行政連絡のために使者をそれぞれ臨時に派遣するなど、折に触れて両先島の掌握に努めている。⁽³⁾

以上の予備知識を念頭に置いて本題に入ることとする。

二 地船の名称事例

1 五反帆多良間船

いうまでもなく、「多良間島」も公用船舶として地船を何隻か所有していた。では、「多良間島」に一体いかなる名称の地船が存在したのだろうか。

『多良間往復文書控』（以下、『文書控』と略称）一—七番、道光十二年（一八三二）の送状を引用する（句読点を補い、⁽⁴⁾

変体仮名を直すなど読み易いよう工夫を加えた。以下、同じ。

〔史料1〕⁽⁵⁾

送 状

一 白上布四拾疋

内

式拾疋 仲筋村

式拾疋 塩川村

一 同下布六拾反

内

三拾反 仲筋村

三拾反 塩川村

右、五反帆多良間船へ積入、仲筋村杣山筆者・砂川にやへ相渡、差登申候、以上。

正月四日

四 人

仕上世座役人衆

「白上布」「同下布」とは染の工程の及んでいない白布のことで、「上」「下」は品質の等級を表す。「仕上世」は薩摩藩から琉球に義務づけられていた貢租、「仕上世座」は仕上世の出納を扱う宮古島蔵元の役座の一つである。『文書控』は写であるため「四人」という省略的表現になっているが、これが多良間首里大屋子以下の囃役人四員を指すこととはいうまでもない。したがって、この送状は、「多良間島」仲筋・塩川二村に人頭割りに課されていたところの仕

上世（定納布）を、「多良間島」暖役人名で宮古島藏元の仕上世座に送付したものであることがわかる。

右送状中に「五反帆多良間船」と出てくるのが地船である。『文書控』二一一二番では「五反帆多良間地船」^{〔6〕}の名で登場する船舶である。

2 四棚舟

『文書控』一——一番、同じく道光十二年正月四日付の別の文書に、

〔史料2〕^{〔7〕}

送 状

一 白上布三拾壹疋

内

拾壹疋 仲筋村

貳拾疋 塩川村

一 同中布九反 仲筋村

一 同下布三拾反

内

拾五反 仲筋村

拾五反 塩川村

右、四棚舟へ積入、仲筋村耕作筆者・下地にやへ相渡、差登申候、以上。

正月四日

〔宛先欠〕

と記されている。宛先が欠けているので定納布の税目は不明だが、やはり宮古島蔵元に届けられる租税であることにかわりはない。注目されるのは「四棚舟」のことで、これも地船である。史料1に出てくる仲筋村杣山筆者・砂川にや、この史料2に登場する仲筋村耕作筆者・下地にやは、「多良間島」嚢役人配下の番所役人であり、この場合は租税運送等のため蔵元に出張する護送責任者、当時の用語にいう宰領人、宰領役人であった。

つまり、道光十二年正月四日付けで宮古島蔵元向け出帆したのは、五反帆多良間船・四棚舟という二隻の地船であったことがわかる。

3 四反帆水納船

『文書控』一一五四番には、

〔史料3〕⁽⁸⁾

〔前段欠〕塩川村杣山筆者・池間筑登之事、御用筋相済、四反帆水納船より帰帆申渡候。右、旁申越候、以上。

〔道光十二年〕辰四月二日

下地親雲上

根路銘里之子親雲上

多良間島詰役人

の文書が収められている。宮古島蔵元に出張していた多良間側役人（塩川村杣山筆者）の帰任通知文書で、下地親雲上は頭、根路銘里之子親雲上は在番筆者である。多良間―宮古間を往還した「四反帆水納船」も多良間側の地船で

あつた。

4 四反帆多良間船

『文書控』二二二〇番には、次の送状が収められている。

〔史料⁽⁹⁾4〕

送状

一 白上布五拾七疋

内

式拾五疋 仲筋村

内壹疋去々午年戾布代

三拾貳疋 塩川村

一 同下布百八反

内

四拾六反 仲筋村

内壹反去々午年戾布代

四拾貳反 塩川村

式拾反 水納村

右、四反帆多良間船へ積入、耕作筆者・松田にやへ相渡、差登申候、以上。

〔道光二十九年〕四月三日

四人

仕上世座役人衆

定納布の形で納入される仕上世を積んで、多良間―宮古間を帆走したこの「四反帆多良間船」もまた地船であった。

5 伝間

『文書控』の中には「伝間」と呼ばれる船舶がしきりに登場し、多良間―宮古間を走っている。例えば『文書控』二―三〇番に次の覚がある。

〔史料5〕⁽¹⁰⁾

覚

塩川村耕作筆者

伊良皆仁屋

右、松核并摺臼木所望申請、宰領申付、伝間より差登申候間、御用筋相済次第、早々帰帆被仰付度奉存候間、此段御問合申上候、以上。

〔咸豊四年〕九月

上同

御問合方

所望の品を宰領させるため、塩川村耕作筆者を蔵元まで出張させるので御用済みしだい早々に帰任させてくれ、という趣旨の文書である。「上同」は省略形で、多良間首里大屋子以下の嚮役人を指す。文中に登場する「伝間」が地船の船籍内に入るかどうか検討の余地は残されているが、地船同様の就航形態を示しているのでここでは地船として

扱いたい。『文書控』二―三番の多良間から蔵元への行政報告の一節にも、「水納目差・武富仁屋乗伝間、并古伝間両艘之儀、去月十六日、海上無恙下着、右舟々より被仰下候御書付、具拝見仕申候⁽¹⁾」とあり、数隻以上所有していたと見られるこの「伝間」も、行政目的のために多良間―宮古間を往復しているのである。

6 水納用舟・津口用舟・水納舟

例えば『文書控』一―一六番の在番・頭からの指示文書の一節に、「水納用舟・津口用舟、作事用之棚、千割鉄之儀、後便より可差下候⁽¹²⁾」とある。「水納用舟」は、多良間島と宮古島を往還するための地船と見られる。また、「津口用舟」は前泊港（港とはいっても砂浜）において、リーフの外で沖待ちする本船（例えば地船）と港を結ぶラグーン往還のためのボートと思われる。両艘は地船あるいは地船を補助する小舟であり、多良間においても造船可能なものであった。

『文書控』一―一五番の蔵元への報告文書の中に、「新作事水納舟請取用として、塩川村耕作筆者・与那覇にやへ、船頭并加子五人相附、五反帆多良間船より差登申候⁽¹³⁾」とあり、外注した「水納舟」を受け取るために多良間側のスタッフが蔵元に出張する件が出てくる。造船場所は不明だが（おそらく、宮古島のいずこかの造船所であろう）、この「水納舟」は地船として使用するために建造を依頼したと推定される。先の「四反帆水納船」と同じものであるかどうかには断定できないので、ひとまず別船として扱っておきたい。

以上に紹介した史料により、近世末期の多良間には四反帆多良間船、四棚舟、四反帆水納船、四反帆多良間船、伝間、水納用舟、水納舟などといった名称の地船もしくは地船を補助する小舟が存在したことがわかる。

三 地船の建造と修理

1 地船の建造

地船制度には、当然ながら管理・運営の問題が付随する。その詳細な実態を伝える史料は『文書控』には見られないが、若干の手がかりは収められている。まず、地船の建造に関する『文書控』一一〇番の文書を引用したい。

〔史料6〕⁽¹⁴⁾

覚

裾用

一 松丸木 沓本長四尋三尺五寸ニ式尺五寸廻

底棚用

一 同棚四枚長四尋三尺ニ幅七寸厚式寸

壁棚用

一 同八枚長厚幅右同

へり用

一 同沓枚長厚幅右同

一 千割鉄三拾斤

右、水納島用船之儀、五年戊子^(ママ)（道光八年戊子〓一八二八）□、所望被下置候棚ニて作事仕置候処、最早乗古候

付、彼島之者持合之くり舟ニて漸御用相弁来候処、是も古過御用筋（不カ）相弁段、申出之趣有之、四棚舟作

事用御座候間、何とぞ本行之通、所望被成下度奉存候。此段御問合申上候、以上。

〔道光十二年〕正月四日

四人

〔宛先不明〕

「水納島用船」（地船）を、四年前に支給された「棚」で作事し使用しているが、すでに老朽化し役立たずとなっている。したがって、同島の者どもは個人所有の「くり舟」（松材などをくりぬいて作った丸木舟）を用いて公用を弁じているが、このくり舟も老朽化し使用不能の状態にあるようであり、「四棚舟」を新造したいとの訴えがあり、松材・千割鉄を支給して欲しい、との趣旨である。

右の史料に關係する文書を『文書控』で拾ってみると、先に引用した――一六番の在番・頭よりの指示事項の一節に、「水納用舟・津口用舟、作事用之棚、千割鉄之儀、後便より可差下候」（同年二月廿日付）とあるので、所望した造船資材は蔵元・在番側の手配で調達され、多良間側へ送付される段取りになっていたことがわかる。ただ、多良間側が「四棚舟」を作事したいと所望していたのに対し、蔵元・在番側の文書では「水納用舟・津口用舟」二隻の資材を送付するという齟齬が見られる。蔵元・在番側が手配し送付した資材目録は『文書控』に収められていないので判然としないが、おそらく多良間側所望分に「津口用舟」一隻分の資材を追加して送付したのであろう。

資材が多良間に送られてきたということは、建造が多良間で行われたことを教えている。造船技術のことは不案内だが、史料6の記す艀（松丸木）は琉球方言というカラ（航の訛ったもの）、ジャンク型という龍骨部分のことだと思われる。底棚・壁棚（松材）は方言でソコダナ、ハラダナ、クマウイダナと呼ばれる舷壁材のことであろう。「へり」は放言というチャンケーか、和船用語の「はぎづけ」に相当するのかも知れない。⁽¹⁵⁾千割鉄は船釘など固定具に使用したものであろう。これらの点から、多良間側が建造しようとした松材のこの四棚舟（水納用舟）は、沖縄地域では山

原船と一般に呼ばれる馬艦船系統の船であることが推定できる。艀の寸法から船長約八メートル、四、五反帆未満の船と想像される。

しかし、地船のすべてを多良間側で建造した訳ではない。先に引用した『文書控』一一一五番の史料では、外注した「水納舟」を受け取るために多良間側のスタッフが蔵元に出張していた。『文書控』一一一〇九番にも、

〔史料7〕⁽¹⁶⁾

其島水納舟之儀、当秋致作事、可差下候間、請取加子共可被差登候。此段、致御問合候、以上。

〔道光十二年〕辰六月廿日

下地親雲上

根路銘里之子親雲上

多良間島詰役人

とある。差し出し人は頭・在番筆者であるが、この文面よりすると多良間の地船である水納舟を蔵元側の手配で建造し、建造完了時点で多良間から加子（水主と同じ）が受け取りに出向いたことがわかる。『文書控』一一一四番によると、同年十月十七日付で「新作事水納舟、々頭・加子共差登」⁽¹⁷⁾したことが、「新作事水納舟、渡方被仰付度」⁽¹⁸⁾要請したこと、など行政上の手続き文書が蔵元に送付された。また、『文書控』一一一五番、⁽¹⁹⁾同一一七番によると、受け取りの宰領人として塩川村耕作筆者・与那覇にやが船頭・加子五名を伴い、七月十八日付で五反帆多良間船で出張したことがわかる。明らかに、宮古島の造船所で多良間の地船を建造し、これを多良間に支給したことがわかるのである。

2 地船の修理

以上に見たように、地船について多良間で独自に建造する場合と宮古島の造船所に建造を依頼する場合と、両様の

ケースがあった。では、地船の修理はどのように行われたのか、その状況を伝える史料を見てみたい。

『文書控』一一九番に、次の文書が収められている。

〔史料8〕⁽²¹⁾

覚

桐油五拾斤

石はいゑ石

右、当島所用無之、船々仕出（方）之支相成申候間、所望被下度奉存（候）。（毎）年被下置候員数も最早及
払底申事候間、何とぞ、所望被成下度奉存候。此段申上候、以上。

〔道光十二年〕正月四日

四人

御問合方

「御問合方」は蔵元の総務を担当した部門のことであるから、多良間側が地船の修理用材として不可欠な桐油・石灰の在庫がないので、これを支給してくれるよう蔵元に訴えていることがわかる。同じく修理に関する史料を『文書控』一一二二番、同一二七番から二件引用する。

〔史料9〕⁽²²⁾

石はい・桐油之儀、去歲所用として先例通被下置候処、当島地船之儀、壹艘は爾今来着無之、四棚舟取仕出候
処、此舟之儀、手元より古棚取交作事仕置候付、修甫入多ク有之、最早払底遣迎、重て他船修甫又は不図之御
用等候ハゞ、難弁次第御座候間、何とぞ雖小島、別条之御取分ケを以、先書申上置候通、所望被仰付被下度奉
存候。此段、御問合申上候、以上。

〔道光十二年〕三月六日

四人

御問合方

〔史料10〕⁽²³⁾

五反帆多良間船之儀、荷物積仕廻、順風待居候処、当月十八日、天相不思敷、荷物取卸浜渥へ引寄置候処、同十九日より前日迄逢大風、所々餅阿かり修甫仕度申出有之候得共、石はい・桐油及払底候付、産物を以差登候間、御検見之上、修甫仕候様被仰付度奉存候。尤来春仕出方ニも可差支候条、以前申上置候石はい・桐油、何とぞ所望被成下度奉存候。此段、御問合申上候、以上。

〔道光二十四年〕八月廿六日

三人

御問合方

史料9によれば、地船修理用として石灰・桐油が一定の基準のもとに多良間に支給されていた。多良間の地船一隻が行方不明となっており代船として四棚舟を作事し充当していること、しかし、この四棚舟は古材を交えて作事しているため修理を多々要すること、その他の地船の修理、あるいは予想外の修理が出てくるやもしれないこと、などの理由を挙げて、石灰・桐油の追加支給を重ねて蔵元に訴えている。史料10の「三人」とは、暖役人四名のうちの一名が出張中で留守か、さもなくば死去し後任が決まっていないう状況を指す。史料10は、五反帆多良間船が台風で損傷を受けたが、修理のため石灰・桐油の在庫がないので、宮古島到着後に蔵元のように修理して欲しいこと、このままでは地船の運航体制に支障が出かねないので石灰・桐油の追加支給を早々にお願いたいと訴えている。史料10に「産物を以差登」とあることから、蔵元で修理した場合の費用は多良間側の負担であったことがわかる。

石灰を桐油で溶いて餅をつくり、それを損傷箇所や剥目に塗着することが行われたのであろう。桐油は琉球漆器や首里城の彩色にも用いられた媒染材で、中国舶来の貴重品であったらしい。こうした用材の確保を前提に、地船制度は維持されていた。

四 地船の乗組員

地船の乗組員たる加子には、「加子飯米」が支出された。そのことを窺わせる史料が『文書控』一一一〇一番の次の文書である。

〔史料11〕⁽²⁴⁾

覚

野原村耕作飯筆者・砂川にや乗船々中飯米訟表

一 粟五斗

水納目差右同

一 同壺右

塩川村耕作筆者・与那覇にや、同飯筆者・本永にや右同

一 同七斗式升九合壺勺七才

仲筋村耕作飯筆者・佐和田にや右同

一 式斗六升七合八勺五才

塩川村耕作筆者・与那覇にや右同

一 同九斗三升七合五勺

仲筋村耕作筆者・下地にや、同村柚山筆者・砂川にや右同

一 同三斗七合五勺式才

×三石七斗四升式合式才

右、肩書之通、加子飯米拝借返上として、別紙送状相籠差登申候間、其首尾方被仰付度奉存候。此段、御問合申上候、以上。

〔道光十二年〕六月五日

三人

御問合方

この史料は、少々難解である。「別紙送状」は『文書控』になく、文書的前提となる経緯を伝える文書も見当たらない。その点を承知の上で解釈を加えると、「肩書」に登場する役人は野原村耕作飯筆者・砂川にや以外はすべて多良間側の役人であることから、この場合の乗船は多良間地船であったと理解して良い。宮古島の野原村の耕作飯筆者が多良間の地船に乗ったのは、彼が蔵元に勤務する役人で用務あって多良間に出張したケースと想定できる（こうした事例は『文書控』にしきりに登場する）。そして、この史料は宮古島から多良間島への帰帆の航海が対象であり、各役人が乗った船の船中飯米、具体的には乗組員である加子に対する飯米（加子飯米）が問題となっていると解釈できる。つまり、多良間地船の加子飯米が不足したので、その分を蔵元で用立ててもらい、拝借したその分を改めて多良間側から蔵元に返済する、というのが史料11の趣旨だと理解できる。

このことから、地船の加子のために支給される加子飯米は、蔵元の経費から支弁されるのではなく、あくまでも地船所有者（この場合は多良間島番所）の自己負担であった事情を窺い知ることができる。多良間島番所は、この加子飯米を所遣（地方行政費）として管下の村人民に人頭に割り付けたのであろう。

『文書控』一一七六番には次の訴書がある。

〔史料12〕⁽²⁵⁾

四棚舟之儀、去年九月之比、其御地罷登致帰帆候処、多良間船之儀も老艘は爾今来着無之、此節も取仕出不申は不叶事にて、両度罷登帰帆仕居申候。然ば右四棚舟々頭以下加子共にて六人御用向ニ付て、新敷差出相勤させ候処、宮古島之往復彼是ニ付て、余並之耕作方不罷成次第御座候間、苦勞分之手間米、定加子並被成下度、偏ニ願出有之候条、何とぞ願之通御見合被仰付被下度奉存候。此段、御問合申上候、以上。

〔道光十二年〕四月十五日

四人

御問合方

多良間船のうち一隻は行方不明であるため、四棚舟がその分をカバーするため就航している模様が指摘されている。そのため、四棚舟の一航海について臨時の船頭、加子六人が乗り組んだが、彼らは百姓であり、そのため自分の畑の耕作がままならず苦勞をかけているので、「定加子」なみの手間米を支給するよう蔵元に訴えている。つまり、專業的な船乗がいるのではなく、百姓が必要に応じて地船の船頭・加子の仕事に従事する体制だったのであり、その働きに対して手間米を給することが行われたのである。

さらに、『文書控』一一〇〇番には次の文書がある。

〔史料13〕⁽²⁶⁾

覚

塩川村耕作仮筆者・本永にや乗船加子四人之定納高

一 粟四石式斗七升壹合九勺壹才

仲筋村

右同塩川村之者老入、水納島之者老入、^ノ式人之定納高

一 同九斗六升七合七勺式才

塩川村

右、耕作飯筆者・本永にや乗船之儀、去夏致漂着、爾今着場相知不申、加子共船中人数家内之方之儀、至て及難儀、上納米不相調得段、申出候付、不及是非^ニ、本行之分は別紙支払相籠置候間、何とぞ不便之訳を以、手間之内、御引合通申様、被仰付度奉存候。此段、申上候、以上。

〔道光十二年〕六月五日

三人

御問合方

塩川村耕作飯筆者の乗った地船が、宮古島より帰帆の際に漂流し行方不明となっている。船には加子四名の他に、「船中人数」(加子補助者、あるいは単なる同乗者か)二名(塩川村の者、水納島の者)が乗っており、働き手を失った家族は上納米を支払えないほどに困窮している。ついては、この六名の者にかかる上納米を手間米のうちから支給し、家族の負担を軽減すべく措置したい、と蔵元に嘆願している。手間米も、加子飯米同様に所遣として人頭に賦課したものと推定される。

『文書控』一一八一番には、次の興味深い史料が掲載されている。

〔史料¹⁴〕²⁷⁾

多良間船通事儀、物成帳御免引無之、定納物相懸り差支候間、何とぞ御免被仰付被下度奉存候。此段、御問合申上候、以上。

〔道光十二年〕四月十五日

四人

御問合方

地船に「通事」なる乗員役があつたのである。多良間方言と宮古島方言（特に平良村あたりの方言）に通事を要するほどの差があつたとは考えにくい、あるいは「通事」は名目で実際は加子に似た存在だったのだろうか。

史料14は、この通事なる存在を物成免租枠に入れて欲しいとの訴えである。これに対して蔵元は『文書控』一―八八番の返答で、「其島船頭・通事之儀、頭迦相勤候節は免引不致先例にて、此節も其通申付置候間、左様可被相心得」と述べ、多良間側の訴えを却下している。

むすびにかえて

以上、『文書控』の中から地船に関する史料を抜き出し、地船制度の実態を知る素材として提供した。様々な名称の地船あるいは地船を補助する小舟が、多良間―宮古間、多良間島―水納島間、リーフ外―浜間に就航したこと、地船の建造が多良間自前で行われる場合もあれば、宮古島に発注するケースもあったこと、地船修理のための石灰・桐油は蔵元を介して調達していたこと、地船には船頭・定加子・加子・通事などの乗組員がおり、彼らは専業の船乗りではなく百姓役目の一つとして地船に乗り組んでいたらしいこと、などの実態が判明したはずである。

『文書控』二―六四番に、⁽²⁹⁾多良間島番所を支える百姓役目を勤めた人物たちの赤八巻申請書が掲載されている。百姓役目とは、村佐事・山のひや・村筑・地佐事・紙漉・木細工・遠目などであるが、その中には船頭・定加子・通事も含まれている。

屋ま塩川なる人物は、咸豊元年（一八五二）から同八年まで定加子、同九年から同治元年（一八六二）の今年まで通事を勤めている。かめい塩川なる人物は地佐事・山のひや・遠目を勤めた後、咸豊元年から同四年まで定加子、同五年は多良間地船通事、同六年から同治元年の今年まで地船船頭を勤めている。この事例からすると、地船乗組員は百

姓役目であることに変わりはないが、しかし、経験を生かして職能化した人物もいたのであろう。

地船についてはなお解明すべき事項が多い。それらの課題については『文書控』をさらに読み込むと同時に、他の史料も援用して、今後検討したいと考えている。

〔註〕

（1）『琉球の歴史と文化』、一九八五年、本邦書籍。のち拙著『琉球王国史の課題』、一九八九年、ひるぎ社に収録。

（2）『琉球新報』一九八八年二月二六日―三月七日連載（二〇回）。のち『新琉球史』近世編下、一九九〇年、琉球新報社に収録。

（3）首里王府の両先島掌握については拙稿「近世末期の八重山統治と人口問題」（初出一九八二年、拙著『琉球王国史の課題』収録）参照。

（4）『多良間往復文書控』全三冊は、私の責任で『多良間村史』第二巻・資料編1（王国時代の記録）、一九八六年、多良間村に全文翻刻し掲載した。掲載に当たり検索の便を考慮して収録文書に通し番号を付し、見出しを付けた。『多良間往復文書控』一―七番とは、第一冊の七番目の文書という指示である。以下、同じ。なお、『多良間往復文書控』収録の文書の性格については拙稿「多良間往復文書控にみる近世末期の島嶼行政の文書送受状況」（『琉球王国評定所文書』第八巻、一九九二年、浦添市教育委員会）を参照。

（5）『多良間村史』第二巻、三〇一頁。

（6）『多良間村史』第二巻、三四七頁。

（7）『多良間村史』第二巻、三〇二―三〇三頁。

（8）『多良間村史』第二巻、三一五頁。

（9）『多良間村史』第二巻、三四九頁。

（10）『多良間村史』第二巻、三五二頁。

（11）『多良間村史』第二巻、三五三頁。

- (12) 『多良間村史』 第二卷、三〇五頁。
- (13) 『多良間村史』 第二卷、三三二頁。
- (14) 『多良間村史』 第二卷、三〇二頁。
- (15) 山原船の解説については『与那原町史』序説・むかし与那原、一九八八年、与那原町役場を、日本造船史については石井謙治編『復元日本大観』4（船）、一九八八年、世界文化社を参照した。
- (16) 『多良間村史』 第二卷、三二九頁。
- (17) 『多良間村史』 第二卷、三三一頁。
- (18) 『多良間村史』 第二卷、三三一頁。
- (19) 『多良間村史』 第二卷、三三二頁。
- (20) 『多良間村史』 第二卷、三三二頁。
- (21) 『多良間村史』 第二卷、三〇二頁。
- (22) 『多良間村史』 第二卷、三〇六頁。
- (23) 『多良間村史』 第二卷、三三五頁。
- (24) 『多良間村史』 第二卷、三二七頁。
- (25) 『多良間村史』 第二卷、三二〇～三二一頁。
- (26) 『多良間村史』 第二卷、三二六～三二七頁。
- (27) 『多良間村史』 第二卷、三二二頁。
- (28) 『多良間村史』 第二卷、三二三頁。
- (29) 『多良間村史』 第二卷、三六三～三六四頁。