

沖縄県立博物館・美術館所蔵「琉球船の図」と関連資料

三枝 大悟¹⁾

“Painting of Ryukyu’s ship” and its Related Documents

Daigo Saigusa¹⁾

はじめに

沖縄県立博物館・美術館（以下、当館）が所蔵する資料に、「琉球船の図」と題された一幅の絵画がある。法量は、縦26.4cm、横40.5cmで、軸装されている（図1）。琉球の船が描かれた絵画作品は、いく例かが確認されている。特に、進貢船が那覇港に入港する姿を描く、一種の定型があったであろうことは、すでに指摘されている（図2）⁽¹⁾。

しかし「琉球船の図」は、それらの定型をもとにした作品とは大きく異なる。船体・人・船に打ち寄せる波を描いているが、風景などの描写はなく、空白部分には文字情報が書き込まれている。鑑賞用の芸術作品というより、記録のための図像という印象を受ける。

「琉球船の図」には、後述するように、琉球王国時代の船が、現在の千葉県銚子に漂着したことや、船の規模・装飾などが記されている。当館の前身である沖縄県立博物館が発行した紀要において、高い史料的価値を有すると評価されながら、年代の記述がないこともあって、詳細な言及は行われず⁽²⁾、背景が不明な資料とされてきた。しかしこの度の調査により、「琉球船の図」に描かれた船や、搭乗者に関する情報をまとめることができたため、ここに報告する。

なお、本稿で引用する史料は、現行の字体で表記する。ただし、人名・書名などの固有名詞については、適宜旧字体を用いる。また、引用史料中の「□」は、判読不能の文字を示す。

本稿が言及する人物たちは、琉球王国や銚子、江戸幕府など、それぞれ異なる地域・機関の構成員である。ここでは、現在の沖縄県域出身者を琉球人、沖縄県域以外の日本出身者をヤマト人と呼び分け

る。併せて、沖縄県域以外の日本領域をヤマトと総称する。

1 「琉球船の図」の収蔵経緯

「琉球船の図」は、沖縄県立博物館が、1979年に購入・収蔵した資料である。販売元は、沖縄県で古美術を扱う企業で、それ以前の所蔵者や、由来などは不明だったが、この度、軸装裏面の蔵書印を手掛かりに、断片的ではあるが情報を得ることができた。

「琉球船の図」裏面には、「後苑荘文庫」の押印がある（図3）。国文学研究資料館が運営するウェブサイト「蔵書印データベース」によると⁽³⁾、この印は磯ヶ谷紫江氏のものである。彼は昭和前期の掃苔家（著名人の墓参りを趣味とする人）で、墓碑の研究報告書等を多く自費出版しているほか、千葉県の歴史に関する史料を収集していた。千葉県立中央図書館が所蔵する『磯ヶ谷紫江藏 千葉縣史料目録 第壹號』は、題目の通り、磯ヶ谷氏が収集した史料について、自身が編集を行い、1936年に東京の「後苑荘」から発行した和装本である⁽⁴⁾。ここに「銚子港入 漂流琉球船の図（軸物）」の記述があり、当館が所蔵する「琉球船の図」を示すものとみて間違いないと思われる。また、「琉球船の図」が1936年時点で、すでに現在同様、軸装の形であったことがわかる。

『磯ヶ谷紫江藏 千葉縣史料目録 第壹號』には、各史料についての解説は附されていないが、「琉球船の図」に記された「銚子湊」の語から、千葉県に關係する史料として磯ヶ谷氏が収蔵したことがうかがえる。

¹⁾ 沖縄県立博物館・美術館 〒900-0006 沖縄県那覇市おもろまち3-1-1

Okinawa Prefectural Museum & Art Museum, 3-1-1, Omoromachi, Naha, Okinawa, 900-0006 Japan



図1 琉球船の図（当館所蔵）



図2 進貢船図（当館所蔵）

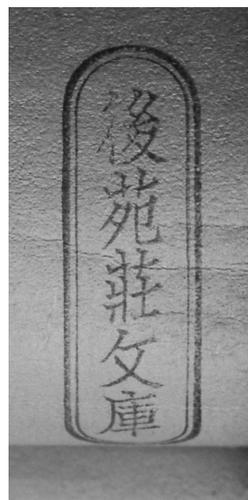


図3 「琉球船の図」裏面の蔵書印

2 「琉球船の図」に描かれた情報

「琉球船の図」に描かれた情報を、琉球船に関する先行研究を参照しながら分析する。

「琉球船の図」に記された文字情報は、次の通りである（各番号は資料中の文字情報の位置を示す。図4参照）。

- ① 琉球船
長 二十間
横 六間
六百石積
舟中人数
四十八人
- ② 巳十月十一日
漂流
午二月廿日
銚子湊入
- ③ 舳
- ④ 扁字
順

風
相
送

⑤蜈蚣ノ頭ノ

ホリモノ

⑥医者

船頭

上乘

小童

クメ ス シ
米須子
オ、クスア
大城
カナクスア
金城

樽

タロウト
云様ニ聞ク (フカ、ウカ)



図4 「琉球船の図」に記された文字情報の位置

「琉球船の図」に記された文字情報からは、この船の規模が、船身20間（約36.4m）、船幅6間（約10.92m）、積載石高600石、搭乗人数48人であることがわかる（①）。琉球の船の大きさについて、19世紀に作成された『沖縄県船舶図』（東京国立博物館所蔵）では、琉球王国から中国へ渡る使者が乗る進貢船や、進貢船を改修し、日本への使者が搭乗した楷船は、いずれも船身11丈5尺（約34.8m）、船幅3丈2尺（約9.7m）だとされる（図5）。「琉球船の図」に描かれた船は、これらと同程度の大型船といえる。ただし積載石高は、1873年（明治6）に記録された、楷船・運送船（いずれも15反帆）の1,260石積と比較すると⁽⁵⁾、約半分に過ぎない。また、搭乗人数について他の例を見ると、1762年（宝暦12）、現在の高知県南端にある大島に、楷船が漂着したことを記す『大島筆記』によれば、その搭乗人数は52人であった⁽⁶⁾。ここで参照した史料は、いずれも記録された年代が異なることに注意する必要があるが、「琉球船の図」に描かれた船は、船体の大きさ・搭乗人数ともに、進貢船・楷船とほぼ同規模の船であったといえる。

次に、「琉球船の図」に描かれた船の説明として、この船が巳年の10月11日に海上で漂流し、午年の2月20日に銚子湊に入港したことを示す記述が見える（②）。日琉間の琉球船の往来において、琉球船が目指す日本側の目的地は、現在の鹿児島県山川・鹿児島であり、正規の目的地で銚子を訪れる可能性がないことから、琉球船の銚子湊への入港は、漂着ととらえてよい。

船の装飾を見ると、船尾側に扁字として「順風相

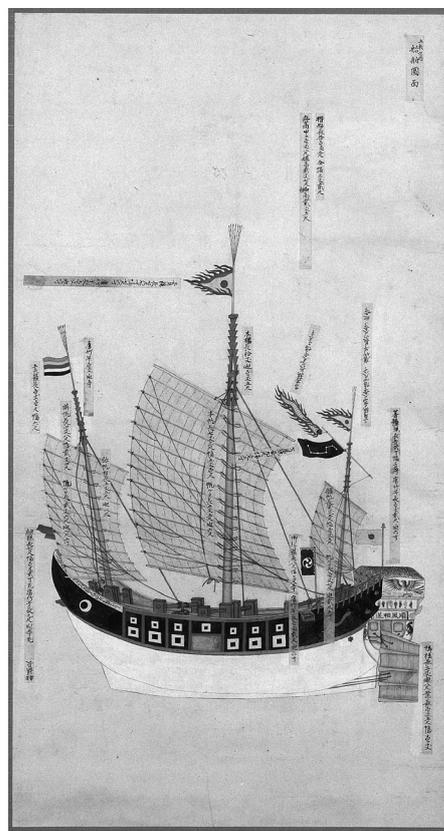


図5 『沖縄県船舶図』所収「楷船の図」
(東京国立博物館所蔵
Image:TNM Image Archives)

送」と記されている（③・④）。これは「良い風よ、目的地へお送りください」という意味の、天への祈りで⁽⁷⁾、進貢船をはじめ、近代の馬艦船に至るまで⁽⁸⁾、広く用いられた。また、琉球王国の大型船の船首には、獅子頭の装飾が施されることが知られるが、ここでは「蜈蚣ノ頭ノホリモノ」とされている（⑤）⁽⁹⁾。「蜈蚣」が何を示すかは不明だが、「蜈

には百足、「虻」には毛虫などの意味があり、獅子とは大きく異なった印象を受ける。

人名については後に詳しく検討する。ただし、「樽」という人物について、この呼び名を耳にした絵の作者、もしくはこの件に携わった人物が、その音をヤマト人名の「タロウ」と関連付けたことが記されていることは見ておきたい(⑥)。「順風相送」の扁字と船首の獅子頭は、琉球王国及び中国のジャンク船に広くに用いられる装飾である。さらに、琉球人名の音をヤマト人名と対比させている。これらに注目した記述がなされていることから、「琉球船の図」の作者は、漂着した琉球人自身ではなく、銚子で琉球船を目にしたか、その報告を受けたヤマト人だといえる。

文字情報に限らず、描かれているモノに目を向けると、複数の旗が掲げられていることに気がつく。船尾に掲げられた御紋旗(巴紋が描かれた幟)、船尾側の帆柱で翻る百足旗・北斗七星旗などである。特に象徴的なのが、御紋旗である。巴紋は、琉球王国の王家である尚家の紋で、この幟を掲げる船が、首里王府の公用船であることを示している⁽¹⁰⁾。百足旗や北斗七星旗も、公用船には使用されるが、民間船には用いられない⁽¹¹⁾。百足旗・北斗七星旗が「琉球船の図」に描かれていることも、この船が首里王府の公用船であることを裏付けている。なお、巴紋の幟は日本式のものであり、中国に対して薩琉関係を隠蔽しなければならない琉球船が、御紋旗を中国との往来の際に掲げたとは考えにくいとの指摘がある⁽¹²⁾。この理解に従えば、「琉球船の図」に描かれた船は、進貢船などの中琉航路船ではないと推測される。

その他、「琉球船の図」の特徴として、中央の帆柱が極端に短く描かれていること、船内に犬がいることなどが挙げられる。しかしこれらの描写について追及できる情報はなく、本資料のみの分析には限界がある。

3 琉球船の銚子漂着と送還

九州大学附属図書館の収蔵資料に、『琉球人漂着一件』と題された文献がある。横山學氏により、ヤマトへの琉球船の漂着関係史料として紹介されており⁽¹³⁾、「琉球船の図」の詳細究明につながった。

『琉球人漂着一件』は、1798年(寛政10)2～4月にかけてヤマト側が行った、漂着琉球船への対応について、担当者及び当事者・関係者が作成した書状を、一冊の和装本に写しまとめたものである。一連の関係書類を書写・製本した人物・年代などは不明である。しかし各書状には、2ヶ月間にわたる漂着琉球船に関する出来事や、当時の人々の対応が詳細に記録されており、ヤマトにおける琉球船漂着史料として貴重である。下記に、『琉球人漂着一件』から、銚子に漂着した琉球船に関係する人々の、当時の動向を紹介する。後述する通り、ここから「琉球船の図」に描かれた船・人についての情報を得ることができる。

○琉球船の漂着

1798年2月20日の朝、銚子の漁村集落である飯貝根の浦の川口沖に、一艘の琉球船が漂着した。飯貝根は銚子半島の東端にあり(図6・7)、地元民の報告を受けた現地の役人は、用船2艘をもって状況を確認した。漂着した琉球船の大きさは、長さ20間、幅6間、帆柱が3本ある。琉球船のリーダーである船頭大城は、次のように語った。

「我々は、琉球中山王蔵方の用物を薩州(薩摩。現在の鹿児島県)へ運んでおります。船に乗っている人数は48人です。昨年10月11日、山川を出港したところ、逆風にあい、楫が壊れ、仕方なく帆柱を切り捨て、風にまかせて漂流し、ただいまそちら様にたどり着きました。」

琉球船には米はあったが、水や薪が無く、搭乗者たちは飢えていた。対応した役人は、琉球船に水と薪を与えた。また、琉球船を沖合から引き入れ、番船に警備させた上で、近隣に仮番所を設けて役人の対策本部とした。琉球船の搭乗者たちは、その後も船内に留め置かれた。

漂着琉球船対応の責任者は、松平右京亮(松平輝和)であった。彼は当時の高崎藩主である。高崎藩の藩域は、おおむね現在の群馬県高崎市周辺に相当するが、銚子は飛び地として高崎藩領に含まれていなかったため、彼が預かることとなった。松平右京亮名義で、上記の状況をまとめた書状が、琉球船漂着翌日の2月21日に作成されており、迅速な調査・対応が行われていた様子が見て取れる。これらの報告



図6 利根川河口の集落と施設
 (田中圭一「銚子円福寺・釈迦涅槃図の世界」
 『千葉県の歴史 別編 民俗2 (各論)』千
 葉県、2002年所収「図5-4-2 利根
 川河口の村々」を参考に、本論関係施設を
 記した)



図7 銚子市川口神社参道から利根川河口
 ～沖合を臨む (筆者撮影)

は逐一、江戸幕府の老中首座である松平伊豆守 (松平信明) に送られた。

○漂着琉球船の概要

松平右京亮による松平伊豆守宛報告書 (2月26日付) に、船頭大城からの漂着琉球船に関する取り調べ記録が収められている。ここで、琉球船は漂着の前年である1797年 (寛政9) 6月12日に、薩摩で荷役に就き、黒砂糖十万斤を納めたこと、琉球王国に向けての出航に際しては、茶・タバコを中心とする荷物を積んだことが判明している。さらに、大

城らが乗る船の名前と積載石高、搭乗者の名前・年齢・出身地が、詳細に報告されている。内容は次の通りである。

本琉球中山王領分那覇之内西村拾貳反帆
 馬艦船九百石積船主大嶺筑登之親雲上

船頭
 大城

別紙

差出	船頭西村
拾貳反帆馬艦壹艘	大城
楫取久米村	佐事西村
当歳四十貳佐喜本	当歳四十仲地
佐事久米村	右者西村
同三十九比嘉	同三十四岡那嶺
定加子渡地村	右者西村
同貳十六玉城	同貳十六小那覇
右者渡嘉敷間切前村	右者泉崎村
同三十三仲井真	同貳十貳高江洲
水主泉崎村	右者同村
同二十三友寄	同貳十四石川
右者久米村	右者泉崎村
同貳十貳東恩納	同貳十玉寄
右者久米村	右者西村
同貳十小橋川	同三十宮城
右者久米村	右者西村
同三十四阿波連	同貳十知念
右者渡嘉敷間切安嘉村	右者渡嘉敷間切前村
同三十喜屋武	同貳十金城
右者渡地村	右者渡嘉敷間切小嶺村
同三十四金城	同貳十四小波蔵
右者西村	右者同村
同四十仲宗根	同三十新垣
右者同村	右者同村
同貳十五玉城	同三十五金城
右者同村	右者同村
同貳十五新垣	同貳十八大城
右者同村	船頭供久米村
同貳十九仲井真	同貳十七知念
合船頭主從楫取佐事定加子水主拾九人	泊村
当歳三十三	金城筑登之

同式十八		久米村 伊波子
同式十五		儀保村 米須子
同式十三		泊村 松茂良子
同式十式		泉崎村 喜納
同三十八	若狭町村	小那覇
同三十壱	同村	宮城
同式十五	東村	金城
同式十三	同村	与那嶺
同式十四	同村	伊差川
同式十	同村	長嶺
同五十	泊村	糸数
同三十九	同村	糸数
同三十四	西村	新城
同四十	同村	照屋
同四十五	同村	大城
同式十八	東村	金城
同三十壱	泊村	当山
同十八	同村	糸嶺
合拾九人便人		
惣合四十八人		

これを一覧にしたものが表1⁽¹⁴⁾、船頭・楫取・佐事（船頭の補佐役）・定加子（熟練の水主）・水主・船頭供といった、いわゆる乗組員の役職別出身地構成を示したものが表2、乗組員の役職別年齢構成を示したものが表3である。船頭大城の申告から、この船の持ち主は大嶺筑登之親雲上であり、搭乗者は那覇（西村・東村・若狭町村・泉崎村）・泊村・渡地村・久米村・儀保村・渡嘉敷出身者で構成されていることがわかる。

また、松平右京亮はこの船頭大城からの取り調べ記録とともに、「船籠絵図」1枚を松平伊豆守に送っている。

○周囲との連携

松平右京亮は前述の通り、これらの経緯を松平伊豆守に報告していた。2月27日からは、戸田采女正（戸田氏教）と松平豊後守の家来が、漂着船対応

No.	役職	出身地	年齢	名
1	船頭			大城
2	楫取	久米村	42	佐喜本
3	佐事	西村	40	仲地
4	佐事	久米村	39	比嘉
5	佐事	西村	30	岡那嶺
6	定加子	渡地村	26	玉城
7	定加子	西村	26	小那覇
8	定加子	渡嘉敷間切前村	33	仲井真
9	定加子	泉崎村	22	高江洲
10	水主	泉崎村	23	友寄
11	水主	泉崎村	24	石川
12	水主	久米村	22	東恩納
13	水主	泉崎村	20	玉寄
14	水主	久米村	20	小橋川
15	水主	西村	30	宮城
16	水主	久米村	34	阿波連
17	水主	西村	20	知念
18	水主	渡嘉敷間切安嘉村	30	喜屋武
19	水主	渡嘉敷間切前村	20	金城
20	水主	渡地村	34	金城
21	水主	渡嘉敷間切小嶺村	24	小波蔵
22	水主	西村	40	仲宗根
23	水主	西村	30	新垣
24	水主	西村	25	玉城
25	水主	西村	35	金城
26	水主	西村	25	新垣
27	水主	西村	28	大城
28	水主	西村	29	仲井真
29	船頭供	久米村	27	知念
30	便人	泊村	33	金城筑登之
31	便人	久米村	28	伊波子
32	便人	儀保村	25	米須子
33	便人	泊村	23	松茂良子
34	便人	泉崎村	22	喜納
35	便人	若狭町村	38	小那覇
36	便人	若狭町村	31	宮城
37	便人	東村	25	金城
38	便人	東村	23	与那嶺
39	便人	東村	24	伊差川
40	便人	東村	20	長嶺
41	便人	泊村	50	糸数
42	便人	泊村	39	糸数
43	便人	西村	34	新城
44	便人	西村	40	照屋
45	便人	西村	45	大城
46	便人	東村	28	金城
47	便人	泊村	31	当山
48	便人	泊村	18	糸嶺

表1 銚子漂着琉球船搭乗員名簿

出身地	楯取	佐事	定加子	水主	船頭供	計	
那覇	西村	0	2	1	9	0	12
	泉崎村	0	0	1	3	0	4
渡地村	0	0	1	1	0	2	
久米村	1	1	0	3	1	6	
渡嘉敷 間切	前村	0	0	1	1	0	2
	安嘉村	0	0	0	1	0	1
	小嶺村	0	0	0	1	0	1
計	1	3	4	19	1	28	

※船頭は出身地不明のため計上していない。

表2 搭乗員の出身地構成

年齢層	楯取	佐事	定加子	水主	船頭供
20～24	0	0	1	8	0
25～29	0	0	2	4	1
30～34	0	1	1	6	0
35～39	0	1	0	0	0
40～44	1	1	0	1	0
計	1	3	4	19	1

※船頭は年齢不明のため計上していない。

表3 搭乗員の役職構成

に参加する。松平豊後守は、薩摩藩主の島津齊宣である。島津氏は江戸幕府より、松平姓を名乗ることを許され、公的な場ではこれを名乗った。去る2月25日、船頭大城は、乗っていた琉球船がすでに壊れてしまったことを理由に、自身らと貨物を、薩州へ送り届けてもらえるように嘆願した。これを受け、松平右京亮・松平伊豆守・戸田采女正・松平豊後守方間で書状のやり取りが行われた。結果、3月3日付の書状で、松平豊後守方の船により、船頭大城以下の琉球人と貨物を、それぞれ琉球王国へ送ることが、大城に伝えられている。

なお、琉球船漂着から1週間という短期間で、松平豊後守の本拠地である鹿児島と銚子の間で書状の往来があったとは考えにくく、これらの対応は江戸の薩摩藩邸が行ったものと思われる。ただし松平豊後守の江戸参府は、子寅辰午申戌年の4月と定められていた⁽¹⁵⁾。琉球船が漂着した午年2月には、松平豊後守は江戸にいなかったのである。実際の対応責任者は、家来の桑山仲太夫が務めている。

○琉球人の死

3月10日、琉球船の乗組員である玉城^{たまぐすく}が、命を落とした。表1において、玉城は、No. 6,24の2人があるが、「定嘉子」（「定加子」と同じ）「二十六歳」という記述から、前者であることがわかる⁽¹⁶⁾。玉城は持病があったうえ、前年の8月、山川出港前から異変が見られ、漂流中の正月には吐血するまでになっていた。琉球船には金城^{かなぐすく}という医者があり、この人物が治療に当たっていた。しかし回復が見られなかったらしく、2月29日、琉球船から医者^{かみ}の派遣要請を受けた高崎藩は、3月9日、陣屋に出入りする安西春軒・雨森宗哲の2人を派遣した。玉城は2人の医者による診察を受けたが、看病の甲斐なくこの世を去った。玉城の遺体は3月中に、近隣にある荒野村の禅宗寺院大慈寺に引き取られ、弔われた。

○琉球人の帰国

3月24日、松平右京亮は、漂着事件の発生以来、高崎藩が預かっていた琉球人と船を、ともに桑山仲太夫に引き渡した。ついに琉球人たちの帰国のめどが立ったようである。琉球人たちが、死亡した玉城の遺体を置いている大慈寺への参詣を希望していることから、彼らが銚子を離れようとする予兆が感じられる。琉球人たちは、大慈寺だけでなく、飯沼村の名刹飯沼観音も含めての参詣を希望した⁽¹⁷⁾。琉球人の外出は、松平豊後守方と松平右京亮を通じ、幕府老中の戸田采女正まで何がなされるほどの問題であったが、ほどなく許可され、琉球人たちは4月3日に大慈寺・飯沼観音への参詣を済ませた。そして翌4日、松平豊後守家来の船で薩摩へと向かったのである⁽¹⁸⁾。

なお、破損した琉球船は、3月6日時点で桑山仲太夫より、現地で焼き捨てたいとの申し出がなされておられ、4月28日の書状にて、すでに焼却が済まされたと述べられている。その際、琉球船内には2匹の犬がいたが、これは松平豊後守家来の松岡林左衛門より、現地にある旅宿の清左衛門に与えられた。

6月、松平豊後守より、銚子方へ礼状と贈り物が届く。それは、松平右京亮の一門だけでなく、琉球人玉城を診察した医者、銚子にある村の名主、漂着琉球船救助に当たった現地の水主など、広範な人々に対するものであり、1798年の琉球船漂着事件に一つの区切りがついたことを象徴している。

『琉球人漂着一件』の記述は以上で終わっており、銚子に漂着した琉球人たちのその後について、詳細は記されていない。ただし、2年後の1800年（寛政12）、現在の鹿児島県内之浦の伝次郎により、琉球王国に対し、「1798年に下総国に漂着した琉球船が乗せていた人と貨物を、薩摩から琉球王国へ運んだため、その運賃を支払ってほしい」との請求があった⁽¹⁹⁾。『琉球人漂着一件』に記された人々は、薩摩からの船により、無事に琉球王国へ帰ることができたのである。

4 『琉球人漂着一件』所収の情報からみた「琉球船の図」の考察

『琉球人漂着一件』に記された内容を、ほぼ時系列に沿って紹介した。ここでは、「琉球船の図」と『琉球人漂着一件』の情報を突き合わせた上で、先行研究に依拠しながら、「琉球船の図」に描かれた船の正体を探りたい。

さて、琉球船が漂着した1798年の干支は戊午であり、同船が逆風にあって漂流を始めた1797年の干支は丁巳である。「琉球船の図」と『琉球人漂着一件』は、漂流・漂着年の干支日付、船体の大きさ、搭乗者の人数、漂着地が一致する。また、漂流中に帆柱を切り捨てたとする記述は、「琉球船の図」の船の中央の帆柱が不自然に短いこととも合致する。さらに、琉球船焼却時の記録によると、船内には犬がいた。この犬に関する記述は限られたもので、犬がどのような理由で、いつ船に乗ったのかは、定かでない。しかし「琉球船の図」と『琉球人漂着一件』の両方が、船内の犬を描写していることは、偶然とは考えにくい。これらの条件の一致から、両者は同一の事実について記録したものと見て、間違いない。

琉球船漂着から間もない2月26日、松平右京亮から松平伊豆守に対し、船頭大城からの取り調べ記録とともに「船籠絵図」を送ったことは、紹介した通りである。「籠絵図」は主に村の地図を示すが、これは船の絵図だろう。近世のヤマトにおいて、漂着した中国船の絵画が、複数残されている。こうした絵画の中には、漂着船の取り調べを行う公権力により、現地で作成されたものもある。「絵図 安永九年 房州朝夷浦漂着南京船図」は、1780年（安永9）に現在の千葉県安房郡千倉町に漂着した中国



図8 絵図 安永九年 房州朝夷浦漂着南京船図（船の科学館所蔵）

船を描いたものである（図8）。漂着船への対応をまとめた文献『南朝夷村千倉浦南京船漂着出役日記』には、奉行の命により、勝山村（現在の同郡鋸南町南部）の絵師が船・搭乗員の絵図を描いたとの記述が見え、この作品との関連が指摘されている⁽²⁰⁾。「琉球船の図」と「絵図 安永九年 房州朝夷浦漂着南京船図」を見比べると、漂着年月日・船主の名・搭乗人数・船体の大きさといった、共通する文字情報が書き込まれている。「琉球船の図」・「絵図 安永九年 房州朝夷浦漂着南京船図」のいずれも、『琉球人漂着一件』・『南朝夷村千倉浦南京船漂着出役日記』に記録された、公権力の命により現地で作成された絵図そのものであるという確証はない。しかしこれらの絵図は、漂着船対応に関して決定権をもつ公権力に対し、漂着船を端的に紹介する役割を担ったことは想像に難くない。絵画と文字により、主要な情報がまとめられた「琉球船の図」・「絵図 安永九年 房州朝夷浦漂着南京船図」は、その条件に合致している。「琉球船の図」は、2月26日に、銚子から松平伊豆守へ送られた絵図と、同様もしくは類似のものであると考える。

また、船頭大城からの申告により、漂着した琉球船の素性が判明する。大城によると、彼が船頭を務める琉球船は、大嶺筑登之親雲上が船主の12反帆馬艦船（以下、大嶺12反帆馬艦船）で、琉球王国から薩摩藩への物資の輸送を任務としている。船主とは船の持ち主を指す。船頭大城は雇用されて大嶺大嶺12反帆馬艦船の運航を指揮していたのである。

薩琉間を往来する大型馬艦船については、『那覇市史』所収の薩琉関係文書に記録が見え⁽²¹⁾、既に喜舎場一隆氏、池野茂氏、豊見山和行氏による整理がある⁽²²⁾。これらによると、大嶺12反帆馬艦船は、『琉球人漂着一件』で船頭大城が述べた通り、琉球王国から薩摩藩への貨物運送船であった。琉球王国から薩摩藩への使者は、天明年間(1781～1789年)の初期まで、薩摩藩の御用船によって運ばれていた。当時、首里王府には薩摩への公用船として、すでに楫船があったが、これだけでは貨物の輸送で精一杯で、使者の上国は薩摩藩の船に頼らざるを得なかった。1787年(天明7)、薩摩藩より、今後の琉球王国からの使者上国には、琉球王国側で準備した船を用いるようにせよとの命が下った。窮した首里王府は、那覇の廻船業者である大嶺を頼り、造船費用に懸念を示す彼を説得の上、12反帆という大型の馬艦船を建造させた。

しかし琉球王国から薩摩藩への使者は毎年あるわけではない。また、平時に国内海運に充てようにも、すでに6、7反帆の馬艦船が運用されており、あまりに大きい大嶺12反帆馬艦船はもてあまされていた。そこで、首里王府は薩摩藩に対し、1792年(寛政4)から翌1793年(寛政5)にかけて、大嶺12反帆馬艦船の内2艘を、鹿児島にある琉球館への貨物輸送船として用いたい旨の請願を行った。薩摩藩が当初この要求を拒絶したのに対し、首里王府は、仮に薩琉間を往来する船が中国に漂着した場合でも、琉球船であればその関係を隠蔽するために役立つことや、大嶺12反帆馬艦船が貨物輸送を行っても、これまで薩摩藩の御用船が獲得してきた権益を脅かすことはないこと、そして琉球王国の薩摩藩への服属儀礼を今後ともつつがなく遂行するために、大嶺12反帆馬艦船を貨物輸送に充てる必要があることなど、様々な論理を駆使して説得に当たった。結果、薩摩藩は1793年に、5年間の制限を設けつつ、大嶺12反帆馬艦船の薩琉間貨物輸送に関する運用を許可したのである。首里王府は、大嶺12反帆馬艦船が使用の期限を迎えそうになると、延長を申請し続け、1812年(文化9)には無期限の運用が許された。この大型馬艦船は、春・夏各1艘、計2艘での運用が、その後も継続された。運用の形態は、先に船が公用に供されながらも、船主は大嶺筑登之

親雲上だと述べられる通り、いわば首里王府によるチャーターであった。

1798年、銚子に漂着した琉球船は、上記のような経緯を経て、ようやく運用が開始されてから数年が経とうとする大嶺12反帆馬艦船であった。「琉球船の図」は、琉球王国側の努力により、薩琉間往来が新たな制度のもとに動き始めた、比較的初期の姿を示す貴重な史料であるといえる。文献から建造経緯・運用形態が判明する大嶺12反帆馬艦船を描いていると明確に特定できる、現状唯一の絵画である点も、評価に値する。

また、前近代の琉球船の性能についても、貴重な情報を有している。たとえば、馬艦船の積載石高についてである。これまでの馬艦船の研究において、大嶺12反帆馬艦船の積載石高は、340石とされていた⁽²³⁾。これは、上述の「琉球藩雜記五」で述べられているほか、1700年代前半の船舶の規模が記された『八重山島仕上世座例帳』などでも定められた数値である⁽²⁴⁾。公用で先島と沖縄本島の間を行き来する船、つまり国内海運用の12反帆馬艦船は、この数値に則って建造されていたとみられる。対して大嶺12反帆馬艦船の積載石高は、「琉球船の図」においては600石、『琉球人漂着一件』では900石と、それぞれ異なる数値が示されており、どちらが正確な石高であるかは判断できない。しかし、これまで参照されてきた史料上の数値を大きく上回ることは確かである。

最後に乗組員の構成を見てみる。表2から乗組員の出身地の内訳を見ると、那覇出身者が16人(西村12人、泉崎村4人)、渡地村出身者が2人、久米村出身者が6人、渡嘉敷出身者が4人である。この数字は計28人であり、船頭大城のみ出身地が定かではないが、乗組員のほとんどが那覇出身者であったことは見て取れる。

表3からは、楫取・佐事といった上級・少人数の役職は、高い年齢層の人物で構成されるのに対し、水主は20代の若者が大半を占めていることがわかる。定加子は熟練者が就く役職だが、22歳の表1 No. 9 高江洲をはじめ、20代を中心に比較的若い層で構成されている特徴が読み取れる。

薩琉航路船の乗組員の構成については、『福地家文書』の裏文書に、1844年(天保15)に那覇か

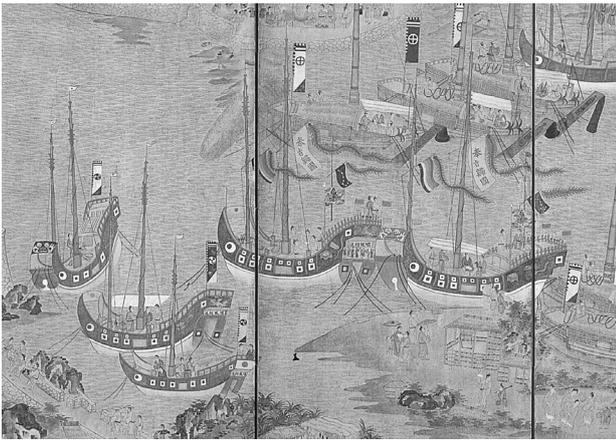


図9 那覇港図（部分）
（首里城公園所蔵）

ら薩摩へ向かう船についての許可申請書類が残る⁽²⁵⁾。対象は、A. 十三反帆馬艦船（夏運送船）、B. 十二反帆馬艦船（夏運送船）、C. 十二反帆運送船、D. 十五反帆夏楷船、E. 春楷船の5艘である。首里王府所有の公用船には、D・Eの他に、「夏立小楷船」または「運送船」と称する大型船がある。A・Bのうち、いずれかはこれにあたり、残る1艘とCは大嶺12反帆馬艦船同様、民間所有のチャーター船であろう。

大嶺12反帆馬艦船と同様の役割が想定されるA・B・Cの乗組員数を見ると、A・Bは37人、Cは41人（大工含む）である。乗組員数は、1798年の事例と比べ、1844年の方が10人ほど多い。

乗組員の出身地は、1844年も那覇・久米村・慶良間・久高島で構成されており、1798年の事例とおおむね一致するが、そのバランスは船舶毎に異なった⁽²⁶⁾。年齢層は、楫取・佐事が高く、水主が低いことは、『琉球人漂着一件』と共通する。ただし、定加子はA・B・Cに各6人いるうち、20代はいずれも1人ずつで、20代前半は見られない。

より多くの事例比較が必要だが、銚子漂着の大嶺12反帆馬艦船は、規模・航路・目的を同じくする船と比べ、乗組員が少なく、水主としての経験を要す定加子の役職を、若年層が構成していた傾向がうかがえる。

なお、1798年の大嶺12反帆馬艦船の漂流について、琉球王国の正史である『中山世譜』は、附卷之5嘉慶4年（1799）条において、「去年那覇馬艦船及夏立楷船漂到松平右京亮公及大村信濃守公管轄

下、以致薩州之煩。」と記している。これは異なる2件の琉球船漂流漂着記事をきわめて簡素にまとめたにすぎず、『琉球人漂着一件』の記録の詳細さが際立っている。

5 「琉球船の図」に描かれた大嶺12反帆馬艦船についての課題

『琉球人漂着一件』に記された、1798年の様子から、「琉球船の図」が描かれた背景について理解でき、その史的価値の高さを確認した。しかし「琉球船の図」には、今回解明できなかった部分が残されている。今後の研究の進展に向け、課題を列挙する。

○船体側面の炮眼について

進貢船は大砲を搭載していた。これは図2左奥にこれを放つ様子が描かれている。大型ジャンク船船体側面にある四角い枠は、発砲のための「炮眼」である⁽²⁷⁾。しかし薩琉間の往来においては、船の武装は解除されることとなっており、進貢船も楷船に改修されるにあたり、砲は取り外され、狭間も塞がれた⁽²⁸⁾。当初から薩琉間往来に用いられる目的で建造された大嶺12反帆馬艦船が、炮眼をもつことは不可解である。進貢船より小型で、御紋旗を掲げる馬艦船が、「琉球船の図」同様に炮眼状の四角い枠を持つ様子は、首里城公園所蔵「那覇港図」などにも見える（図9左側）。また、現代中国のジャンク船について、炮眼状の四角い枠を、塗装で表現した様子が撮影されている⁽²⁹⁾。琉球王国においても同様に、当初は大型船の実用的な設備であった炮眼が、やがて単なる意匠として変遷していった可能性がある。どのような船に炮眼が設けられるのか、炮眼状の部分には、必ず実際に大砲が装備されたのか、究明の必要がある。

○搭乗者名の照合について

「琉球船の図」に記された、米須子・大城・金城の名は、いずれも『琉球人漂着一件』所収の名簿と合致する。しかし、樽は『琉球人漂着一件』には見られない。また、各役職を見ると、米須子・金城・樽について、検討の必要がある。ここでは表1のNo.で各人物を示す。

船頭大城は、役職・名前とも一致している。

上乘金城は、同名の役職が『琉球人漂着一件』に見えず、同名の人物が6人いることから、特定はできない(No.19,20,25〈以上水主〉,30〈便人、金城筑登之〉,37,46〈以上便人〉)。ただし「上乘」は、江戸時代のヤマトにおいて、貨物の海上輸送の際、監督のため船に乗り込む人を指す⁽³⁰⁾。この場合、上乘は乗組員ではないことが想定できる。残るNo.30,37,46は、いずれも「便人」として記録されている。便人は乗客のことと推測される。上乘金城は、業務のため、客人として大嶺12反帆馬艦船に搭乗し、漂流事故に巻き込まれたのである。

医者米須子については、大きな謎が残る。まず、名前については、『琉球人漂着一件』所収の名簿において、No.32の他に、同名の者はいない。これに比定できる。しかし、「琉球船の図」の米須子は「医者」として誰よりも先に名前が記されたのに対し、『琉球人漂着一件』に、医療行為に従事する米須子は登場しない。死亡した玉城に関して、高崎藩が派遣した医者である安西春軒・雨森宗哲が作成した「審体書」に、「船中金城与申医者有之候」という一文がある。先にも触れた通り、病に苦しむ玉城に対し治療を行ったのは、『琉球人漂着一件』においては、米須子ではなく金城なのである。「琉球船の図」と『琉球人漂着一件』のいずれかが誤った情報を記しているか、米須子も『琉球人漂着一件』に記されないだけで医者であったのか、判断できない。

なお、『琉球人漂着一件』において、米須子は便人として記録されている。医者として記された金城については、上で見たように特定はできないが、おそらく乗組員ではなく、便人だろう。薩琉間を、医者が乗客として往来していたことがわかる。

樽は一般的な童名だが、『琉球人漂着一件』から特定はできない。役職「小童」の解釈として、年少者を指すと考える場合、No.48糸嶺が18歳で最年少者である。彼も便人である。また、従属的な立場の者と解釈した場合、No.29に船頭供で27歳の知念がいる。ただし、どちらも「小童」の肩書きを持つ者とみるべきどうか、判断できない。

これらについては、関連史料が新たに発見されない限り、究明は困難である。

○鳥形の旗について



図10 『万国船旗図譜』(部分)
(ハワイ大学所蔵、阪巻・宝玲文庫)

「琉球船の図」に描かれた船が、複数の特徴的な旗を掲げていたことは、既に述べた。しかし、この船に、「琉球船の図」・『琉球人漂着一件』ともに触れていない旗があったことを記す史料がある。ハワイ大学が所蔵し、阪巻・宝玲文庫に収められている、『万国船旗図譜』である。これは1854年(嘉永7)に絵師松居南岱が作成した、様々な国の船舶が掲げる旗を収録する折本である⁽³¹⁾。ここには、「琉玖田(りゅうく)摩(ま)鷹(たか)船旗吹貫吹流風見」「寛政十(かんせいじゅう)戊(ご)午(う)年(ねん)二(に)月(げつ) 銚子湊(しやうすい)江(え)漂流(ひょうりゅう)船旗(せんぱく) 琉玖ハ 大日本薩陽ノ属国ト□ 船形ノコトナルヲモツテ 出ス旗ノ紋色々有ヨシ」とあり、御紋旗、風見鶏状の旗、百足旗状の旗が描かれている(図10)。御紋旗の多くが、白地に黒、もしくは紺地に白で描かれ、巴紋の上に三本の線を伴うのに対し、『万国船旗図譜』で、これが白地に黒・青・赤で彩色され、三本の線が巴紋の下に配されている様子は独自であり、記録の精度に若干の疑問が残る。ただし、ここで注目したいのは、鳥形の旗である。『沖繩県船舶図』所収の「馬艦船の図」には、船体中央の帆柱の先端に「鳥頭簀」が描かれている(図11)。また、近代の馬艦船も、同じ場所に「カザミ」という鳥状の飾りが設置された⁽³²⁾。「琉球船の図」に描かれた船は、中央の帆柱が

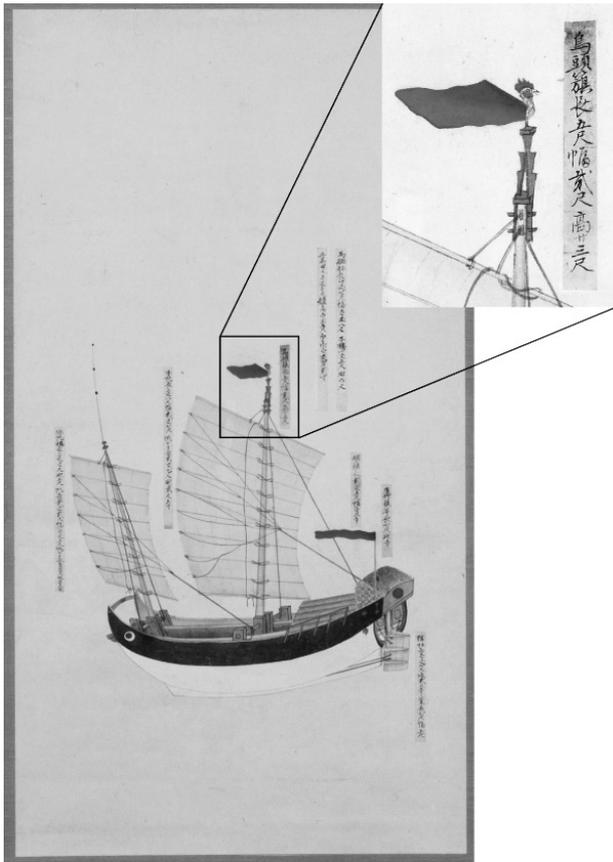


図11 『沖縄県船図』所収「馬艦船の図」と鳥頭旗の部分拡大（東京国立博物館所蔵 Image:TNM Image Archives）

半ばで切り倒され、その先端には旗とも吹き流しも判別できないモノが取り付けられている。漂流前には、ここに『万国船旗図譜』掲載の鳥形の旗がはためいていたのだろうか。大嶺12反帆馬艦船がこの旗を付けていたとすれば、『沖縄県船図』が制作された19世紀を若干ながらさかのぼる時期に、すでにこの鳥形の旗が存在していたことの証左となる。後世に続く、沖縄の船体装飾のはしりと見ることもできそうである。また、船体規模・運用主体の違い（官民など）による、旗の選択基準についても検討を要する。

おわりに

以上、「琉球船の図」に描かれた内容を、関連する文献・絵画作品から分析した。「琉球船の図」は、薩琉間往来が新たな局面を迎えた間もない時期を記録した貴重な作品である。この絵はおそらく銚子でヤマト人により描かれ（もしくはそれをもとに複製

され）、軸装されて長く伝来した末、1936年以降にゆかりのある沖縄に渡った。また、図像から、炮眼状の四角い枠や、旗について類似・関連する資料を取り上げ、琉球船研究における今後の課題とした。

今回の調査において、沖縄県外の諸機関が所蔵する資料に触れる機会を得て、社会教育施設が所蔵する資料のデータベース化と公開の重要性を、強く実感した。特に海域史・国際交流史研究においては、それぞれ離れた地域の資料を網羅することの重要性が極めて高い。各研究機関が所蔵する資料の情報をウェブサイト上で公開することは、すでに歴史研究に欠かせない要素となっている。

本稿は、「琉球船の図」を分析するため、管見の限り多くの関連資料を取り上げた。しかし、明確な答えを見いだせぬまま、指摘・推測に終始した箇所がいくつもある。本稿に対し、多くの方からご批判を賜ることで、琉球王国の海上交通史・ヤマトや銚子での漂着船対応・琉球船に関する研究の進展につながれば、望外の幸いである。

本稿の執筆に際して、当館館長 田名真之氏より、史料読解の指導を受けた。また、当館博物館班主任学芸員 與那嶺一子氏より、調査・執筆について指導を受けた。同 崎原恭子氏より、資料の提供を受けた。

ノートルダム清心女子大学生生活文化研究所教授、所長 横山學氏より、『琉球人漂着一件』について、資料のご提供とご教示を賜った。「琉球船の図」に記された情報は少なく、氏による『琉球人漂着一件』の紹介がなければ、琉球人たちの経験を知ることは叶わなかった。本稿の構想は、氏のご研究の成果の上に成り立っている。千葉県立中央図書館ちば情報課主任上席司書 田所利光氏には、磯ヶ谷紫江氏関係資料について、調査のご協力をいただいた。当館資料の由来について知ることができたのは、氏のご尽力によるものである。真言宗飯沼山圓福寺住職 平幡照正氏には、飯沼観音及び飯貝根について資料のご提供をいただいた。圓福寺は海難に遭った海上交通者からの信仰が篤い旨をご教示いただき、琉球人達が参詣を申し出た心持ちに思いを馳せた。また、画像のご提供・利用のご許可をいただいた、東京国立博物館、船の科学館、首里城公園、ハワイ大学を

はじめ、さまざまな機関・団体のご担当者より、多くのご教示を賜っている。本稿の執筆にご協力いただいた方々に、心より感謝申し上げます。

註

- (1) 宮城篤正「県内絵画遺品調査報告」(『沖縄県立博物館・美術館紀要』5、1979年)。
- (2) 註(1) 宮城氏研究参照。
- (3) http://base1.nijl.ac.jp/infolib/meta_pub/G0038791ZSI_7043 (2017年2月13日閲覧)
- (4) 『磯ヶ谷紫江藏 千葉縣史料目録 第壹號』の奥付によると、後苑荘の所在地は磯ヶ谷氏個人の所在地と同じである。磯ヶ谷氏が自費出版所または自身の文庫を、後苑荘と称したと考える。
- (5) 「琉球藩雜記五」(『沖縄県史 第14巻 資料編4』琉球政府、1965年所収)。
- (6) 『大島筆記』上 琉球国潮平親雲上以下五十二人大島浦漂着之次第 (『日本庶民生活資料集成第一巻 探検・紀行・地誌 (南島編)』三一書房、1967年所収)。以下、本文で触れる『大島筆記』はこれを指す。
- (7) 山形欣也「琉球船模型の製作」(『失われた琉球船復元—尚古集成館「平成の大改修」特別展図録』尚古集成館、2005年所収)。
- (8) 馬艦船は、中国のジャンク船の技術をもとに、18世紀の前半に琉球王国で普及した帆船である。喜舎場一隆「『馬艦船』新考」(『近世薩琉関係史の研究』国書刊行会、1993年所収)に詳しい。また、ここでいう「近代の馬艦船」とは、山原船とも呼ばれ、沖縄本島の北部と中南部を結んだ小型船を指す。
- (9) 沖縄県立博物館の収蔵品台帳では「蜈」は「螺」とされている。巻貝を指す。
- (10) 尚家の紋は本来、「^{ヒジャイグムン}左御紋」と呼ばれる左回りの巴紋だが、「琉球船の図」及び後述の『万国船旗図譜』は反対に描いている。
- (11) 豊見山和行「船と琉球史—近世の琉球船をめぐる諸相—」(『関西大学文化交渉学教育研究拠点主催国際シンポジウム「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—」』、2010年)。
- (12) 板井英信「『那覇港図屏風』にみる19世紀那

覇港の船」(『比較民俗研究』22、2008年)。

- (13) 横山學「日本国内著述の琉球史料」(『琉球国使節渡来の研究』吉川弘文館、1987年所収)。
- (14) No.18には、渡嘉敷間切安嘉村の字が見える。座間味間切にある阿嘉島のことか。
- (15) 『編年江戸武鑑 文化武鑑 1』文化元年〈巻之一〉(柏書房、1981年)。
- (16) 表1 No. 6,24の各玉城は、前者が定加子、後者が水主、と役職の違いがある。しかし、病死した玉城について、『琉球人漂着一件』の記述では、定嘉子と水主の両方の記述が見られる。いずれにせよ、年齢からNo. 6の玉城を指している可能性が高い。
- (17) この他、琉球人たちの信仰に関わる記述として、神に捧げる供物の提供要請文書がある。船頭大城は、2月25日に「船玉様」への寄進の品として、菓子・仙^(ママ)香・柿・九年母・灯(燈)心・草花の提供を、高崎藩に要請している。また、3月12日にも神酒用の酒を受け取っている。沖縄の船玉(船霊・フナダマ)信仰については、北見俊夫「船霊信仰の展開」(『日本海上交通史の研究』法政大学出版局、1986年所収)、野口武徳「航海安全守護神の信仰」(『漂海民の人類学』弘文堂、1987年所収)などの先行研究がある。北見氏は「船方勤之事」(『八重山船手座公事帳』所収)の記述から、近世の八重山に船玉信仰があったことを述べ、野口氏は近代の与那原・平安座島に、山原船船主によるフナダマ信仰があったことを紹介した。特に、与那原の山原船では、船内に小さなお宮を設け、航海中はフナダマに線香をあげることが記録されており、船頭大城の提供要請物資に線香が含まれることが想起される。船頭として那覇を出港した大城が船玉を信仰していたとする記述は、近世の琉球王国に、船玉信仰が広く存在していたことを示している。また、楫船は媽祖像を乗せていたことが、『大島筆記』から明らかである。同一航路で運用される楫船と大嶺12反帆馬艦船だが、楫船が首里王府の所有船で、進貢船(中琉航路)からの改修であるのに対し、大嶺12反帆馬艦船は民間所有で、当初から日琉間往来用に建造されたことから、官民・航路による違いでの航海信仰の在り方に目を向ける必要がある。

- (18) 徳永和喜「日本他領船と琉球との漂着民送還体制」(『薩摩藩対外交渉史の研究』(財)九州大学出版会、2005年所収)は、琉球人がヤマトに漂着した場合の手続きとして、規定上は長崎への回送が定められているが、漂着地が受け持つ経済的負担を考慮して、江戸薩摩藩邸がその対応を行うという、「実質的な運用」がなされる場合があったことを明らかにした。本件も同様の事例として位置付けられよう。
- (19) 「140. 寛政十年下総国へ漂着した琉人荷物の事(寛政十二年・一八〇〇年)」(『那覇市史 資料篇 第1巻2』薩琉関係文書、那覇市教育委員会、1970年所収)。
- (21) 大庭脩 編著『関西大学東西学術研究所資料集刊十三―五 安永九年安房千倉漂着南京船元順號資料―江戸時代漂着唐船資料集五―』(関西大学出版部、1991年)。
- (20) 「94. 馬艦船天明七年より大船につき、楫船として使用したい(寛政四年・一七九二年)」、「99. 使者乗船の一件、再考を願う(寛政五年・一七九三年)」、「101. 天明七年より琉球人は琉球船で渡海せよとの仰せ、江戸使者と両先島運送船の事(寛政五年・一七九三年)」「211. 春夏楫船の外、琉球館蔵方統料運送のため馬艦船式艘づつ派遣願(文化九年・一八一二年)」(『那覇市史 資料篇 第1巻2』薩琉関係文書、那覇市教育委員会、1970年所収)。
- (22) 註(8) 喜舎場氏研究、池野茂「山原船水運を担った船」(『琉球山原船水運の展開』ロマン書房本店、1994年所収)、豊見山和行「近世中期の対薩摩外交」(『琉球王国の外交と王権』吉川弘文館、2004年所収)。
- (23) 註(8) 喜舎場氏研究、註(22) 豊見山氏研究参照。
- (24) 註(8) 喜舎場氏研究参照。
- (25) 『那覇市史 資料篇 第1巻12 近世資料補遺・雑纂』(那覇市役所、2004年所収)。
- (26) 深澤秋人「海域史の中的那覇港―一八四〇～五〇年代を中心に―」(上里賢一、高良倉吉、平良妙子 編『琉球大学 人の移動と21世紀のグローバル社会Ⅱ 東アジアの文化と琉球・沖縄―琉球／沖縄・日本・中国・越南』彩流社、2010年所収)は、各船の水主について分析し、A・Bは西村を中心に那覇近隣出身者が多いことを指摘した。A・Bはいずれかが1798年の大嶺12反帆馬艦船に対応するものであり、傾向が共通している。しかしC・D・Eは那覇近隣と島嶼部(慶良間・久高)出身者が拮抗しており、時期や運用主体による明確な判別はつかない。
- (27) ベルリン州立図書館所蔵『閩省水師各標鎮協營戰哨船隻圖説』所収の各船の絵図、関西大学図書館所蔵「寧波船図」。
- (28) 註(6) 参照。
- (29) 「63. ジャンクの船溜まり。泉州大橋のたもと」(NHK取材班 編著『写真集[NHK海のシルクロード]第4巻 海南島・中国南海道・長江』日本放送出版協会、1989年掲載)。
- (30) 新城常三氏は『日本史大事典 第一巻』(平凡社、1992年)において、上乘を荷主の代理人とし、金指正三氏は『国史大辞典 第二巻』(吉川弘文館、1980年)で荷主の代表者と述べた。いずれも上乘の役割として、遭難時の貨物の処分をはじめ、船中の一切の事柄に関し、船頭と協議するとしている。その地位の高さから、上乘金城が、船頭と主従関係にある水主だとは考えられない。
- (31) 琉球大学附属図書館ホームページ「琉球・沖縄関係貴重資料 デジタルアーカイブ」<http://manwe.lib.u-ryukyu.ac.jp/d-archive/s/viewer?&cd=00061200> (2017年2月13日閲覧)
- (32) 『与那原町史序説・むかし与那原』(与那原町役場、1988年)。