

『琉球国図』の薩琉航路

『琉球御渡海日記』から考える

渡辺美季

The Satsuma-Ryukyu Routes on the Ryukyu Kingdom Map : A Detailed Analysis Based on the Diary of Ito Sukemasa's Voyage to Ryukyu
WATANABE Miki

はじめに

- ①『琉球国図』に描かれた航路
- ②『琉球御渡海日記』から見た薩琉航路
- ③『琉球国図』の航路検証
おわりに

【論文要約】

中世における日本―琉球の海上交通の様相を具体的に知ることができる史料は極めて少ない。そうした状況のなか、沖縄県立博物館・美術館蔵『琉球国図』は一七世紀末の写図ながら、一五世紀半ばに琉球貿易を盛んに行っていた博多商人の薩摩―琉球の航海情報を多分に含むという点で、稀有にして貴重な存在である。ただし傍証の乏しさから、同時代史料に依拠して内容を十分に検証していくことは難しい。そこで本論文では、『琉球御渡海日記』（一六三八―三九年）を主とした近世初期の航海記録と照らし合わせることで、『琉球国図』に描かれた航路の使用実態の適切的な分析・検討を行った。

これにより、『琉球国図』に描かれた計三本の航路は、方向性（薩摩↓琉球／琉球↓薩摩）および時期によって使用実態が異なっていた可能性が高いことを明らかにした。また航路の使用に際して最も重要であったのは、七島灘（黒潮）を越える際の方向性であり、薩摩から琉球へ向かう場合にのみ、北上する黒潮を横切るために口永良部島への寄航・風待ちが必要とされたことも指摘した。また近世期の国絵図を参照しつつ、『琉球国図』の薩琉航路上の寄航地（口永良部島・大島・徳之島）の比定も試みた。

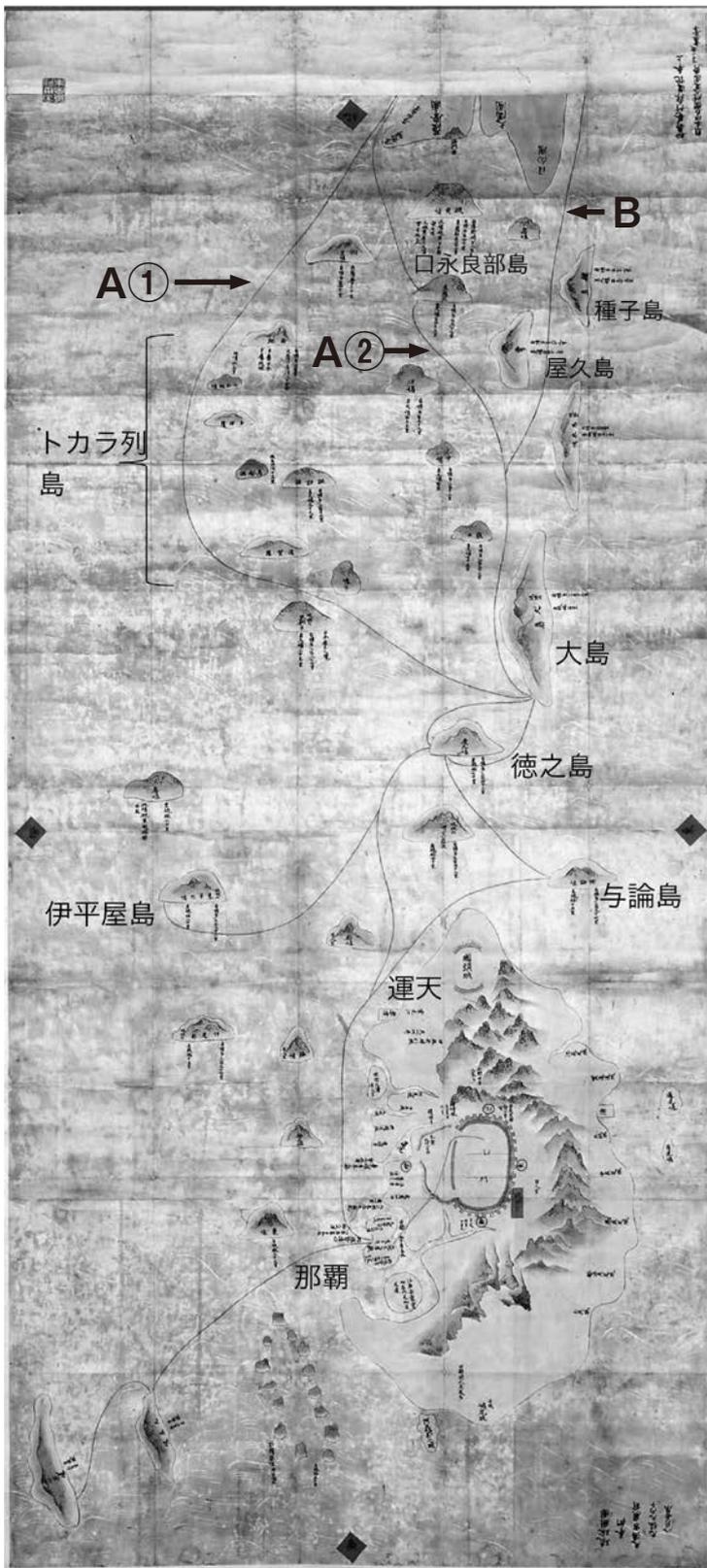
【キーワード】 薩摩、琉球、航路、『琉球国図』、『琉球御渡海日記』

はじめに

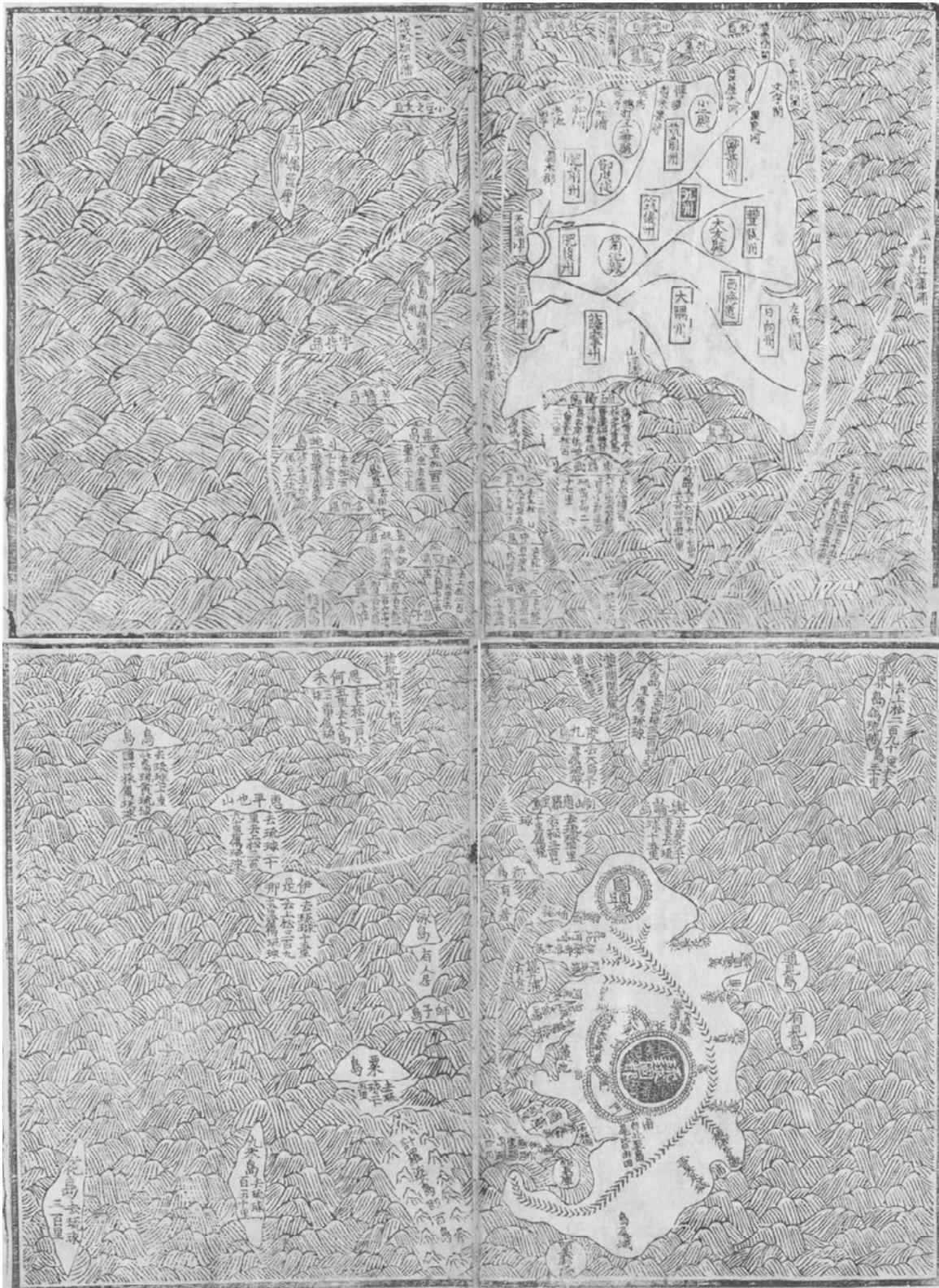
沖縄県立博物館・美術館蔵『琉球国図』（図1）は、南九州から琉球までの島々を彩色で描き、航路や里程を示した地図である⁽¹⁾。福岡藩士の竹森道悦が一六九六（元禄九）年に太宰府天満宮に寄進したもので、何らかの地図の模写図であると推測できる（渡辺二〇〇六）。一四七一年に朝鮮で刊行された『海東諸国紀』所収の「日本国西海道九州之図」下半分および「琉球国之図」（図2）と著しく似通っているが、一五世紀後半頃のより詳しい琉球の情報が含まれていることなどから、『海

東諸国紀』所収図の模写ではなく、その原図——すなわち一四五三年に博多商人の道安が朝鮮政府に献上した「博多・薩摩・琉球、相距つるの地図」（以下、道安図と略記）——系統の地図である可能性が高い（上里・深瀬・渡辺二〇〇五）。なお道安図は現存していない。

一五世紀の琉球は、一四世紀後半に開始された明との君臣関係（冊封・朝貢関係）を背景に、東アジア・東南アジアを結ぶ国営の中継貿易を盛んに展開しており、琉球船が各地に渡航する一方で、中国や日本の船もまた那覇に來航して貿易活動を行っていた。そのなかには道安ら博多の海商もあり、彼らは一四五〇年代より琉球との貿易を活性化させると同時に、首里王府（琉球政府）の対朝鮮外交をも請け負うようになった⁽²⁾。



【図1】『琉球国図』（沖縄県立博物館・美術館蔵）



【図2】『海東諸国紀』（上：日本国西海道九州之図、下：琉球国之図）

※『海東諸国紀』（東京大学史料編纂所蔵）を改変

その航海情報が多分に反映されたものとみられる『琉球国図』は、中世における日本―琉球の海上交通の様相を具体的に知ることができるとは、史料が極めて少ないなか、部分的にせよ豊富な情報を提供してくれる稀有にして貴重な存在である。ただし傍証の乏しさから、同時代史料に依拠して内容を十分に検証していくことは難しい。そこで本論文では、薩摩―琉球の航路に焦点を絞り、後年の史料を利用した遡及的な検証を試みたい⁽³⁾。具体的には『琉球御渡海日記』（一六三八―一三九九年）を主とした近世初期の航海記録と照らし合わせることで、『琉球国図』に描かれた航路の実態を分析・考察していく。

①『琉球国図』に描かれた航路

『琉球国図』には、薩摩から奄美大島へ向かう二系統の計三本の航路（以下、A①・A②・Bとする）が赤線で描かれている（図1）参照）。A系統の①・②は薩摩半島西南部（坊津付近）の海上より南へ延びる航路で、①はトカラ列島⁽⁴⁾（七島）の西側を経て、②は口永良部島（図中では「恵羅武」）を経由して、いずれも奄美大島に至る。B系統は大隅半島東側の海上を経て、屋久島と種子島の間を通過し、奄美大島に接続する航路である。三航路とも大島の一点に至るが、その間、A②の口永良部島以外の島は経由しない。大島でいったん集約された三航路は、その後、二航路に分かれて徳之島へと至る。なお『海東諸国紀』では、琉球に延びる三本の航路は「日本国西海道九州之図」の最下部に至った後、しばし省略され、「琉球国図」の沖永良部島（図中では「小崎恵羅武島」）の西側海上にて復活している（図2）参照）。徳之島を経た航路は、直接ないしは与論島・伊平屋島（図中では「琉球内恵平也島」）を経由して、沖縄本島西側を通じて那覇港へと接続する。本島北部の運天港（図中では「雲見泊」）には「要津」の記載はあるものの、航路は至っていない。

これらの航路の途上ないしは周辺に描かれた島々の地名には、「自博多〜里、至琉球〜里」（博多より〜里、琉球まで〜里）といった形式で里程が付されたものが多く、航路全体に「博多から琉球へ向かう」方向性が明確に読み取れる。

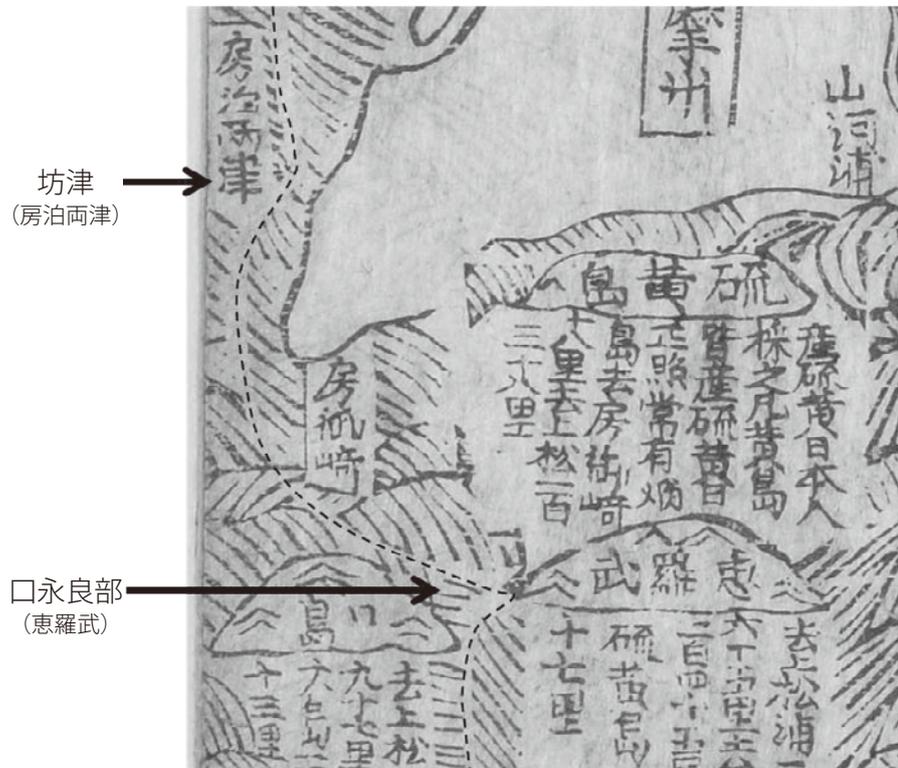
加えて三航路はいずれも薩摩に寄港していない。その理由は、道安が朝鮮政府に「博多・薩摩・琉球、相距つるの地図」（道安図）を献上した経緯と関わっているものと考えられる。道安は、一四五三年、琉球国王の委託により琉球使節として朝鮮を訪れ、次のように述べてこの地図を提示したという。

琉球国は薩摩と和睦しており、故に博多人で薩摩を経由して琉球に行く者は、これまで阻害されたことがなかった。（しかし）近年以来、和睦せず（薩摩が）ほしのままに略奪をするようになった。故に大洋から（薩摩を経由せず）続けて航海していくが甚だ苦難である。いま我らが（琉球に）出かけた時にも、商船二隻が（薩摩に）擄奪された⁽⁵⁾。

すなわち、道安は「琉球と薩摩の関係悪化により博多船の琉球渡海が阻害されるようになった状況」の証左として地図を示しており、同図系統と考えられる『琉球国図』の三航路が薩摩に寄航していないことも兼ね合わせると、道安図には（薩摩を経由しない）航路のみが描かれていた可能性が高い。

なお道安図に基づいて作成された『海東諸国紀』の「日本国西海道九州之図」では、航路A②が坊津に寄港しているように見えるためか、従来、道安は「薩摩を経由する通常の航路」と「経由しないイレギュラーな航路」の両方を示したと解釈されてきた（佐伯二〇〇六）。しかし『琉球国図』の航路状況を踏まえた上で『海東諸国紀』をよく見ると、航路A②は坊津の方向へとやや曲がるものの坊津へは至っていない⁽⁶⁾（図3）参照）。従ってやはり道安は「薩摩を経由しないイレギュラーな航路」のみを朝

鮮に対して図示したものと考えられる。
 このように「博多から琉球へ向かう」・「薩摩を経由しない」という共通点を確認できる三航路だが、ではそこに何らかの相違点は存在したの
 であろうか。例えば往路と復路で、あるいは航海時期によって、異なる
 航路を使用するといった違いはあったのであろうか。以下では、こうし
 た航路の使用上の相違点に特に留意して検討を進めていく。また『琉球
 国図』の航路が接続する島々では那覇港以外の港名が記されていないこ



とから、可能な範囲で寄港地の比定も行いたい。

②『琉球御渡海日記』から見た薩琉航路

『肥後守祐昌様 琉球御渡海日記』(以下、日記)は、一六三八(寛
 永一五)年に琉球に使者として赴いた薩摩藩士の伊東二右衛門祐昌(以
 下、祐昌)による日記である。祐昌は平田狩野介宗弘(以下、狩野介・



【図3】『海東諸国紀』(上)・『琉球国図』(下)の坊津部分
 (前者は航路に点線を付す)
 ※上：『海東諸国紀』(東京大学史料編纂所蔵)を改変
 ※下：『琉球国図』(沖縄県立博物館・美術館蔵)を改変



【図4】 参考地図（---線は現在の航路）

※本地図の作成には国土地理院発行の電子地形図25000を使用した。

近世期において薩摩から琉球へ派遣される公用船には、藩による船賦（割付）にて計一三隻の民間船が当てられた〔喜舎場一九九三〕。その主な用途は琉球から薩摩への年貢の運搬で、収穫（二期作）の時期に合わせて秋（九―一〇月）・春（二―三月）に出帆し、それぞれ春（三月）・夏（六―七月）に帰帆するよう定められていた〔13〕。それゆえ秋下船（古米船）・春下船（新米船）と総称された。年貢運搬の航賃は首里王府が負担し、その他に海上飯米として往路は鹿兒島の琉球飯屋から、復路は琉球の船手座から一人二〇日分（三〇石余）が支給された。加えて薩摩から古米や日用品を積み渡って琉球で商売することも認められており、大坂・江戸などの上方航路よりも短距離で負担が少なく実利が多い路線として好まれたという〔16〕（松下一九八三、喜舎場一九九三）。こうした公用船の派遣システムが、祐昌らが琉球に赴いた一六三八年の段階でどこまで定まっていたのかは不明だが、恐らく秋下船に相当するような公用船として

狩俣為右衛門尉則康（以下、為右衛門）とともに派遣され、その主目的は、新藩主・島津光久の襲封を告知し、琉球国王・尚豊の返書・起請文を持ち帰ることであった〔石井一九八六〕。日記は、一六三八年一〇月五日に鹿兒島を出港してから、翌年四月一九日に坊津に帰着するまで一日も欠かさず記録されており、島津氏の琉球侵攻（一六〇九年）後まもない時期の薩琉関係の様相を知り得る好素材である。本節では、この日記に基づき祐昌らの薩琉航海の状況を概観する（【図4】も参照のこと）。

（一） 往路―鹿兒島から那覇まで―

日記によれば祐昌は、寛永一五（一六三八）年一〇月五日に鹿兒島（前

之浜）を出航し、山川・口永良部島・奄美大島（西古見）・徳之島（秋徳）を経由して、同月二七日に那覇に到着している。使者三名はそれぞれ異なる船に乗り、また琉球へ帰国する年頭使具志頭親方金氏朝房（以下、具志頭）の船や、坊津の八右衛門なる人物の船も同道している。各船の船頭は以下の通りである。

- ① 祐昌の船：加治木の船頭太兵衛尉
- ② 狩野介の船：山川の船頭宇左衛門尉
- ③ 為右衛門の船：船頭善良十（善十郎）
- ④ 琉球年頭使具志頭の船：船頭不詳
- ⑤ 坊津の八右衛門の船：船頭彦吉（※一〇月二日より合流）

藩が割り当てた民間船に、「客」として祐昌ら使者が乗船したのであろう。なお近世期においては琉球も薩摩へ楳船などを派遣していたが、楳船の派遣制度の創始は一六五二年であることから、祐昌が渡海した一六三八年時点では琉球の使者も薩摩の公用船を用いていたと考えられる。

さて一〇月五日の八つ時⁽¹⁸⁾(午後二時)、祐昌の船は鹿兒島港(前之浜)を出航し、向之島(桜島)へ碇泊した。為右衛門の合流を得て、翌六日に順風(追い風)を待ち、六つ時(午後六時)に山川港へと帆走した。この時、為右衛門は小舟であったので艫を漕がせたという⁽²²⁾。各船の船型・規模等は不明だが、大きさは一様ではなく、また櫓走も可能であったことがわかる。

山川へは七日の五つ時(午前八時)に入港した。八日には山川の権現へ参詣し、錢百疋(一貫〓千文)を拝進している。航海安全の祈願である。一〇日の五つ時(午前八時)に山川を出航し、児ヶ水へ停泊後、良い順風を得て出船したが、沖は横風・大波であった。夜四つ時(午後一〇時)に口永良部島へ入港した。

口永良部島では風待ちのため計一日間逗留した。風に関する記述は以下の通りである。

- 一日(晴)、順風がなく出船できない。
- 二日(晴)、寅之方(東北東)の風になり、船頭衆が「風の手先がつまっている⁽²⁶⁾」ので出船し難いと言う。
- 三日(晴)、同じ風で出船できない。
- 四日(曇)、風が不定で出船できない。
- 五日(雨)、卯之方(東)の風にて終日雨天。
- 六日(曇)、寅之方の風にて時化(しけ)のため出船できない。
- 七日(曇)、同じ風で出船できない。
- 八日(雨)、同じ風で出船できない。
- 九日(曇)、同じ風で出船できない。

二〇日(晴)、寅之方の同じ風だったので、「いずれも出銭」にて「所之家」(地元の僧侶)に依頼し、日和の祈念をした⁽²⁷⁾。

二一日(晴)、良い順風となり、坊津の八右衛門が四つ時(午前一〇時)に出船。狩野介・為右衛門の船と談合し、九つ時(午前一二時)に出船した。

ここからは、①最適な方角の順風が吹くまで出船しない、②出船の判断は船頭が下す、③対策として銭を出し合い神頼みを行う、といった諸点があがえる。出船の判断も含め操船は船頭らの業務であり、乗客である祐昌の日記に操船関係の記事は殆ど見られない。ただし祈祷やその費用負担の主体は祐昌ら乗客であったとみられ、本件を含め計四件の記事が確認できる⁽²⁸⁾。

では風待ちの期間、祐昌ら使者衆は何をしていたのかというと、狩りである。日記によれば「(風待ちで)いたずらに滞在している⁽²⁹⁾」として、三度(一一・二四・二〇日)にわたって山へ狩りに行き、計一〇頭の鹿(ヤクシカ)⁽³⁰⁾を獲っている。一四・二〇日には日記に料理についての言及がなく、この鹿を食べた可能性がある。このことから旅の食糧補給の目的で狩りを行ったのかとも思ったが、琉球到着後も機会があれば狩りをしており——ただし琉球に鹿はいないので専ら鳥(鶉・雁など)を獲っている——娯楽の意味合いの方が強かったようである。

なお逗留中の「料理」は、祐昌(二一日)・狩野介(二二日)・為右衛門(二三日)・祐昌(二五日)・狩野介(二六日)・為右衛門(二七日)・祐昌(二八日)の順で担当している。この部分だけ見ると厳密な輪番制のようだが、後続の記録を見ると必ずしも順番通りというわけではない。藩から支給された海上飯米を少なくとも使者陣では共有し、状況に応じて三名のうちの誰かが適宜「料理」を担当したのだろうか。なお一九日は船頭の太兵衛尉・宇左衛門尉による「振舞」(饗応)がなされている。船頭ら操船スタッフに支給された海上飯米はまた別口であり、そこから

食事を提供されるという意味で「振舞」の語が用いられた可能性が考えられる。

二二日の七つ時(午後四時)、祐昌らは大島の西之籠(西古見⁽³¹⁾)へ入港し、翌二三日の四つ時(午前一〇時)に、良い順風を得て出船した。徳之島付近から大波となったが、七つ時(午後四時)に秋徳港(現・亀徳港⁽³²⁾)へ入ることができた。二四日は辰巳(南東)の風にて秋徳に逗留し、二六日に良い順風を得て九つ時分(午前一二時)に秋徳を出、夜を通して航海したところ、二七日の七つ時(午前四時)に那覇港へ到着している。鹿児島から凡そ二二日間の航海であった。同三〇日(琉球では一月一日)、祐昌は那覇の波の上権現沖の寺権現へ参詣し、鳥目(銭の異称)五百疋を拝進している。恐らくは琉球への無事の到着に対する御礼参りであろう。

(二) 復路―運天から坊津まで―

復路は、寛永一六(一六三九)年三月一五日に沖縄北部の今帰仁にある運天港を出帆し、徳之島(秋徳・井之川⁽³³⁾)・奄美大島(西古見↓名瀬↓手花部)を経て、四月一九日へ薩摩半島の坊津へ入港している。

祐昌らの乗り船の賦は、前年二月六日、那覇駐在中の琉球在番奉行(阿多内膳正忠榮⁽³⁴⁾)により次のように決定された。

- ① 祐昌の船：加治木の船頭太兵衛尉 * 往路と同じ
- ② 狩野介の船：山川の船頭宇左衛門尉 * 往路と同じ
- ③ 為右衛門の船：船頭善良十 * 往路と同じ
- ④ 来年の琉球年頭使(読谷山按司朝宗)の船：船頭総左衛門尉
- ⑤ 琉球飯屋の替衆の船：七島の船頭六右衛門尉
- ⑥ 坊津の八右衛門の船：船頭彦吉⁽³⁴⁾

年が明けた一月一二日には船の「乗り初め」がなされ、同二四日には寺への「門出」(旅に出る前に吉日を選んで仮に家を出て近くに移動こ

と)が行われた。両日とも吉日であった。同二八日には名護の衆・日本の諸船頭が挨拶に来た。名護に近い運天港を利用することが、すでに決定していたのであろう。翌二九日、祐昌は首里王府に対し「来月(二月)一〇日頃に出船する。順風がなければ運天まで行く」と申し入れている。結局、運天までは陸路で行くことになった。祐昌らは二月一日に那覇を發ち、首里城へ赴いた後、牧湊を経て同日中に北谷に至っている。一三日には西女(北恩納か)へと進み、一四日に名護を経て運天へ到着した。さらに二八日には那覇から航行してきた乗り船がすべて運天に到着している。先述したように秋下船の帰帆の時期は三月であり、スケジュールはそれと合致している。三月三日、順風のため運天を出船したが、一八里ほど沖へ出たところで急に西風になり、船頭衆は「よんの嶋(与論島)へ行くべきである」と言ったが、まもなく北風となり、夜入時分に運天へ戻った。

その後は新月となり、しばらく出船できなかったようである。やがて一五日の四つ時(午前一〇時)、良い順風を得て六艘とも運天を出帆した。夜に急に雨が降り風が変わって帆柱を妨げたが、一六日の八つ時分(午前二時)によりやく徳之島の秋徳港へ入り、他の五船はやや北の井之川港へ入った。二〇日に、祐昌は井之川の狩野介へ使いを送り、良い順風であれば出船するよう伝えたが、風が少し高かったため誰も出船できなかった。

翌三月二一日の四つ時分(午前一〇時)、良い順風を得て秋徳を出帆した。井之川の諸船も同様に立出た。大島から一里ほどの沖合で急に雨が降り西風になったが、為右衛門・琉球年頭使の船とともに芝という港へどうにか「取り付け」た。狩野介の船は、それより少し早く阿室といたところに着いた。その後、二四日までに祐昌らは西古見へ移動したようである。また二五日条には「乗り船の帆柱を取り調べ、山から昨日下してきた」との記述があり、現地の木を用いて帆柱を交換したとみら

れる。⁽⁴⁰⁾

三月二十九日、良い順風を得て、西古見を出航し名瀬港へと入った。その後、名瀬の在郷見物などをして過ごしていたが、四月一日、順風があまりないために船頭たちへ油断なく出船の日和の談合をするようにと命じている。翌一日は良い順風で、五つ時（午前八時）に名瀬港を出たが、八つ時分（午後二時）より西風になり、北上できずに戻ることとなった。

一二日の五つ時（午前八時）、ようやく手花部⁽⁴¹⁾という湊へ「取り付け」た。一三日、日和（良い天候）があまりなかったために「中乗衆」が出銭して日和神楽をしている。前述したように少なくとも日記に記された「航海に関する祈祷」の主体は祐昌らであったとみられることから、この「中乗衆」は船頭・水主など操船スタッフ以外の乗船者（すなわち使者やその従者）を指すものと考えられる。⁽⁴²⁾一七日の四つ時（午前二〇時）、良い順風であったため出船し、一八日も同じ風のなかを航海した。一九日の朝も同じ風であったが、昼からやや風が高くなり、山川へ向かうことができず坊津へ向かった。ここからは最善の選択肢が山川港であり、坊津はそれが果たせない時の第二の選択肢であったことがわかる。

坊津の港口から雨が降り、西風で北上し、ようやく港へ漕ぎ入れた。⁽⁴³⁾引船（曳船）に抛らずに入港したと見られる。なお日記では、いかなる港に関しても引船の存在は明記されていない。狩野介・為右衛門の船も夜入時分に入港した。しかし琉球衆の乗る二艘はどこへ行ったのかわからなかった。この日は順風が悪く、坊津へ逗留したため、坊津の八右衛門が振舞をしてくれた。また坊津に駐在する船改衆により船改めが行われた。ちなみに琉球衆の乗る船は無事到着したとみられ、年頭使の読谷按司は一〇月に琉球に帰国している（深瀬二〇〇四）。

③『琉球国図』の航路検証―『琉球御渡海日記』を手がかりとして―

(一)『琉球御渡海日記』・『琉球渡海日々記』・『喜安日記』との比較検討

本節では『琉球御渡海日記』を手がかりに、『琉球国図』の航路の検証を行う。なお比較のため、日記と近い時期の航海記録として『琉球渡海日々記』⁽⁴⁴⁾と『喜安日記』⁽⁴⁵⁾も合わせて参照する。前者は、一六〇九年の島津氏の琉球侵攻に際して従軍した高山衆市来孫兵衛の日記であり、後者は侵攻に敗れ捕虜となった琉球国王尚寧に従って薩摩、さらに江戸へ赴き、一六一一年に王とともに帰国するまでを綴った琉球の日本人僧侶喜安の回想録である。それぞれの薩琉航海の様相は以下の通りである。⁽⁴⁶⁾

・『琉球渡海日々記』から見た薩琉航路

①薩摩↓琉球 ※慶長一四（一六〇九）年

三月一日、寅時に山川へ到着し、各地から結集した船八〇余艘と合流する。その後、順風がなく逗留する。

三月三日、晩に乗船し、うき湊口へ漕ぎ出す。

三月四日、寅時（午前四時）に山川を出て、亥時（午後一〇時）頃に口永良部島へ着く（船道三八里）。⁽⁴⁷⁾ 天気が悪く逗留する。

三月六日、辰時（午前八時）に口永良部島を出て、夜を通して航海する。⁽⁴⁷⁾

三月七日、申時（午後四時）に大島の深江浦へ着く。

三月一二日、深江浦を出て、大島の大和浜へ着く。

三月一六日、大和浜を出て、大島の西古見へ着く。

三月一七日、西古見を出船するが順風がなく戻る。

三月二〇日、卯時（午前六時）頃に西古見を出て、徳之島の秋徳へ着く（船道二五里）。

三月二日、秋徳を出るが、結局風になり、徳之島の亀津港に入る。
三月二四日、巳時（午前一〇時）に亀津を出て、日の入時分に沖永良部島の崎に碇泊する。そのまま夜を通して航海し、二五日の酉時（午後六時）過ぎに琉球北部の古宇利島へ着く。

②琉球→薩摩 ※慶長一四（一六〇九）年

五月一五日、巳時（午前一〇時）に那覇を出て、夜を通じて航海する。
五月一六日、朝に古宇利島へ着く。

五月一七日、辰時（午前八時）末に古宇利島を出る。

五月一九日、時化のなかを航行し、午時（午前一二時）頃に七島（トカラ列島）の中之島に「取り付く」。

五月二一日、寅時頃に中之島を出て、良い順風だったため申時頃に山川に着く。

・『喜安日記』から見た薩琉航路

①琉球→薩摩 ※慶長一四（一六〇九）年

五月一五日、那覇を出て、今帰仁へ着く。

五月一七日、今帰仁を出る。

五月一九日、大島の宇見（宇検）港へ着く。

五月二一日、晴天にて追い風（順風）が吹いたため、宇検を出る。

五月二四日、山川に着く。

②薩摩→琉球 ※慶長一六（一六一一）年

九月二四日、卯時（午前六時）に山川を出る。

九月二六日、未時（午後二時）に口永良部島へ着く。

九月二九日、辰時（午前八時）に口永良部島を出る。

一〇月二日、申時（午後四時）に大島の宇検へ着く。

一〇月九日、辰時（午前八時）に宇検を出て、徳之島の亀尾（亀津か）へ着く。

一〇月一八日、午時（午前一二時）に亀尾を出て、酉時に沖永良部

島へ着く。

一〇月一九日、丑時（午前二時）に沖永良部島を出る。

一〇月二〇日、未時（午後二時）に那覇へ着く。

以上の『琉球御渡海日記』・『琉球渡海日々記』・『喜安日記』（以下、三日記）に記された薩摩―琉球の航路と比較しつつ、『琉球国図』の三航路（A①・A②・B）を検証していく。ただし『琉球国図』の三航路は薩摩を経由しないため、各航路を次のように捉え、主に『カッコ』で示した部分について比較検討することとした。

航路A① 「薩摩方面」―《トカラ列島・口永良部島の西側》―大島

―徳之島―那覇

航路A② 「薩摩方面」―《口永良部島》―大島―徳之島―那覇

航路B 「薩摩方面」―《トカラ列島・口永良部島の東側》―大島―徳之島―那覇

まず【表1】に示すように三日記に記された薩摩から琉球への航路は『琉球国図』の航路A②と概ね重なり、特に薩摩方面から口永良部島を経て大島へ至り徳之島を経て南下する部分（下線部）においてはほぼ一致しているということが指摘できる。

また【表2】に示すように、琉球から薩摩への航路においては三日記とも口永良部島を経由していない（すなわち『琉球国図』航路A②とは一致しない）。トカラ列島の中之島に「取り付いた」た『琉球渡海日々記』はA①、大島から薩摩半島まで一気に移動する『琉球御渡海日記』・『喜安日記』はA①・Bどちらの可能性もある。

とすると、少なくともこの三日記に依拠する限りにおいて、『琉球国図』の航路A②は薩摩（方面）から琉球への、航路A①・Bは琉球から薩摩（方面）への航路をそれぞれ描いた可能性が高いということが指摘できる。

【表1】 薩摩→琉球の航路まとめ

<ul style="list-style-type: none"> ・『琉球御渡海日記』（1638年10月） 山川→口永良部→大島（西古見）→徳之島（秋徳）→那覇 ・『琉球渡海日々記』（1609年3月） 山川→口永良部→〔夜を通して〕→大島（深江浦→大和浜→西古見）→徳之島（秋徳→亀津）→〔沖永良部沖〕→〔夜を通して〕→古宇利島 ・『喜安日記』（1611年9-10月） 山川→口永良部島→大島（宇検）→徳之島（亀尾〔亀津か〕）→沖永良部島→那覇
<ul style="list-style-type: none"> ・『琉球国図』航路A②（航海時期不明） 〔薩摩方面〕—《口永良部島》—大島—徳之島—那覇

【表2】 琉球→薩摩の航路まとめ

<ul style="list-style-type: none"> ・『琉球御渡海日記』（1639年2月） 今帰仁（運天）→徳之島（秋徳・井之川）→大島（西古見→名瀬→手花部）→坊津 ・『琉球渡海日々記』（1609年5月） 那覇→〔夜を通して〕→今帰仁（古宇利島）→トカラ列島（中之島）→山川 ※ただし中之島への寄航は、時化のなかを航行して中之島に「取り付い」ため。 ・『喜安日記』（1609年5月） 今帰仁→大島（宇検）→山川
<ul style="list-style-type: none"> ・『琉球国図』航路A①（航海時期不明） 那覇—徳之島—大島—《トカラ列島・口永良部島の西側》—〔薩摩方面〕 ・『琉球国図』航路B（航海時期不明） 那覇—徳之島—大島—《トカラ列島・口永良部島の東側》—〔薩摩方面〕

（二） 口永良部島への寄航

さて航路A①・BとA②の最大の相違点は、A②のみが口永良部島を経由することである。この口永良部島について、薩摩藩の官撰地誌『三
国名勝図会』（一八四三年）は次のように記す（巻五〇）。

永良部島。（略）屋久島に属す。俗に口永良部と号す。琉球の属島

沖永良部島に対して呼ぶなり。（略）島の西南に海湾あり。海湾の大さ方半里余、良港なり。故に琉球諸島より上下する舟船、必ず此港に繫泊する所なり。琉球諸島に下るには、この島より七島（トカラ列島）を歴て、大島深井ヶ浦（深江浦⁵⁰）まで七十五里あり。其七十五里の洋中を、古へ阿摩美津ヶ門といふ。今俗に七島灘と呼べり。其海路落濤ありて、潮水東へ落る勢甚迅速にて、危険なる事甚し。故に其海路を過ぐるには、必ず謹み、絶好の順風を占て、帆を發することなり。其順風は、この島港にありて占ふとぞ。（略）

すなわち、①薩琉間を上下（往来）する船は必ずこの島の「西南の良港」（現在の本村港）に停泊する、②口永良部からトカラ列島を通って大島の深江浦に至る間に「七島灘」という危険な海流がある、③それを渡る時はこの島港にて絶好の順風を選んで出航しなくてはならない、というのである。

周知のように七島灘とは、トカラ列島が点在する海域を指し、東シナ海を北上する黒潮本流の分岐点がこの海域を西南から東北へ流れる古くからの船の難所である【図5】。薩摩から琉球へ向かう際には、この黒潮を横切る必要があり、そのための「順風（向かい風）」の風待ちをする場所が口永良部島であった。その様子を詳しく記した史料として、近世末期に奄美大島へ配流された薩摩藩士名越左源太の「高崎くづれ渡島遠島録⁵²」（遠島日記）がある。嘉永三（一八五〇）年四月一〇日、左源太は大島へ向かう途中の悪天候により口永良部港に「取り付」いた後、なかなか良い順風が得られずに二八日まで滞船したが、その間に「外に大船琉球其外下り船十艘、此湊へ引返し滞船」（二一日条）、「琉（球）下り・三島下り日和角力^{ひよりずもう}として、船中之者共陸へ差越候」（二五日程）などと記している。なお『三国名勝図会』には「琉球諸島より上下する舟船、必ず此港に繫泊する所なり」とあるが、三日記や左源太の記録を見る限りでは口永良部で風待ちをするのは琉球への下り船だけである。



【図5】黒潮流路模式図

※下記を参照して作図

https://www1.kaiho.mlit.go.jp/KAN5/soudan/faq_kuroshio.html
※作成には国土地理院発行の電子地形図25000を使用した。

上りは口永良部島には寄航せず、黒潮に乗って一気に渡海したのである。

他方、口永良部島から一二キロほど離れた隣の屋久島の一湊港も琉球往来船の風待ちに利用されていた。『三国名勝図会』(巻五〇)には「凡そ島中の港は、都て川なるに海湾の港となるは、此所(一湊港)のみなり。故に琉球諸島往来の舟船時に繫泊する所なり。然れども西風強き時は繫泊頗る穩ならず」とある。また明治期に海軍省水路部がまとめた『日

本水路誌』二下(一九〇八年)の「口永良部湾」の項には「九州ト奄美大島トノ間ニ於ケル避泊地ハ唯此湾ト屋久島ノ一湊トアルノミ。此湾ハ能ク北西風ヲ避ケ一湊ハ南東風ヲ避ク」とあり、口永良部(南向き)・一湊(北向き)の両港が風によって使い分けられていたことがうかがえる。ただし『琉球国図』や三日記では一湊港への寄航は確認できない。

(三) 航海時期と航路

次にこれらの航路が使用される時期について検討したい。よく知られているように薩琉間の航海には季節風が利用された。風の状況は以下の通りで、波も風に連動する(河邊・尾崎二〇〇七)。

- ① 東北風が強い 春(二―四月)・秋(八―十月)・冬(二―一月)
- ② 南西風が強い 夏(五―七月)

このうち①の東北風は薩摩から琉球への航海に、②の南西風は琉球から薩摩への航海に用いられた。このことは一九世紀前半頃に成立した『薩摩風土記』に「琉球船、午未(南南西)の風にて日本へ来る。亥子(北北東)の風にて彼地へ下る」とあることから裏づけられる。また風自体は冬季に強くなり、夏季に弱くなる。従って薩摩から琉球へは春と秋、琉球から薩摩へは夏が、航海に最も適した季節ということになる。

一方、先述したように薩摩からの派遣船は春・秋に出帆し、それぞれ夏・春に帰帆した。また琉球からの派遣船は春・夏に出帆し、秋に帰帆した⁽⁵⁵⁾。これらの航海時期を三日記の航海時期と合わせてまとめると「表3」のようになる。

三日記では、薩摩から琉球への航海時期は春・秋で、いずれも航路A②を用いている。これは航海に適した季節とも、薩摩・琉球の公用船派遣の時期とも一致する。ここから『琉球国図』の航路A②は春・秋に使用されていた可能性が指摘できる。

また琉球から薩摩への航海時期は日記・公用船とも春・夏である。航

【表3】 薩琉航海の時期

薩摩→琉球	
・航海に適した季節 = 春・秋	
・薩摩派遣船（行き） = 春・秋	琉球派遣船（戻り） = 秋
・『琉球御渡海日記』・『喜安日記』 = 秋、『琉球渡海日々記』 = 春（航路はすべてA②）	
琉球→薩摩	
・航海に適した季節 = 夏 ※ただし下記により春でも可	
・薩摩派遣船（戻り） = 春・夏	琉球派遣船（行き） = 春・夏
・『琉球御渡海日記』（A① or B） = 春、『琉球渡海日々記』（A①）・『喜安日記』（A① or B） = 夏	



【図6】「銅鑄琉球国全島図」

（沖縄県立図書館蔵）

CC BY 4.0 (<http://creativecommons.org/licenses/by/4.0/deed.ja>)

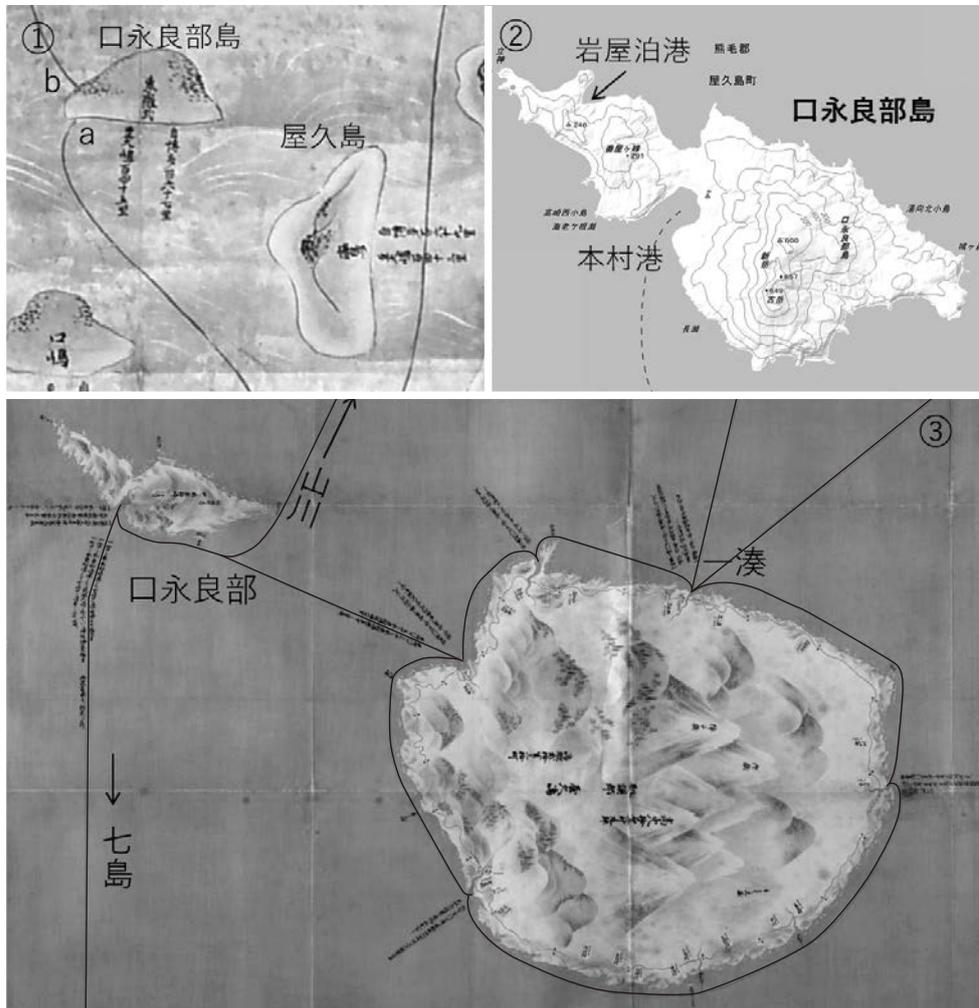
海に最も適した季節は夏であったが、春の航海も十分可能であったのだろう。加えて三日記の内、『琉球渡海日々記』では夏にA①が用いられていることから、季節による航路の使い分けが存在した可能性も考えられる。

なお一八七四年刊の『琉球藩史』の附録「銅鑄琉球国全島図」（図6）は、トカラ列島から琉球までを描いた地図だが、この類の地図としては珍しく、航路の部分に使用時期についての注記がある（麻生二〇一八）。それによればトカラ列島の西側を通って那覇に直に入港する航路には「此筋ノ舟道ヲ夏来

朝、冬渡海ノ時乗ル」（注記①）（薩摩→琉球Ⅱ冬、琉球→薩摩Ⅱ夏）、トカラの島嶼間を通過し奄美諸島の西側を通って運天港に至る航路には「此筋ノ舟道ヲ秋渡海・来朝、又ハ春来朝ノ時乗ル」（注記②）（薩摩→琉球Ⅱ秋、琉球→薩摩Ⅱ春秋）とある。この二航路はいずれも大島を経由しない。一方、トカラ列島の東側を通って大島を経由して南下する航路も描かれているが、この航路には使用時期に関する説明はない。またこの地図は口永良部島を含まないため、そこへの寄航の有無は判別できない。このように諸条件が異なるため、本稿においてこの図の航路や注記を評価することはできないが、「季節による航路の使い分けが存在した可能性」の傍証にはなるだろう。

（四）寄港地の比定

最後に『琉球国図』の薩琉航路の寄港地の内、三日記に寄航の記録が確認できる口永良部島・大島・徳之島について、近世の国絵図を参考しつつ検討してみたい。



【図7】 口永良部島・屋久島

※①：琉球国図（沖縄県立博物館・美術館蔵），②：電子地形図25000（国土地理院発行），
③：元禄国絵図「大隅国」（国立公文書館蔵） 航路はトレース処理した。

①口永良部島

口永良部島には航路A②上に二箇所の寄港地（a・b）が表現されている（図7①）。南側の寄港地（a）は明らかに口永良部港（現在の本村港）であろう。北側の寄港地（b）は、位置からすると現在の岩屋

泊港であろうか（図7②）。ただし管見の限りで、口永良部島に口永良部港以外の港の存在を明記した史料は見当たらない。口永良部港に関しては、元禄国絵図の「大隅国」⁽⁵⁶⁾（一六九六年）（図7③）に以下のようにある。

一、此湊口広サ五町、入拾壱町、深サ拾六尋、左右荒磯、大船三拾艘程繫ル、西風南風之時船繋リ不自由、
一、此口之永良部嶋ヨリ琉球大嶋之内ふかいか浦湊午未方ニ當ル

すなわち港口の広さ約六八四メートル、湾入（奥行）一五〇四メートル、深さ三六・五メートルで、大船三〇艘ほどが碇泊できる良港であったが、⁽⁵⁸⁾西風・南風の際には碇泊には適さなかったことがわかる。琉球から薩摩への航海に適した南西風の強い夏に、A②の航路が利用されなかったことが裏づけられよう。

なお屋久島の一湊は大船一〇艘ほどが碇泊可能で「東風・北風之時船出入なし」とある。一湊港と口永良部島北側の方位は概ね一致しており、口永良部・一湊の両港が風によって使い分けられていたこと（先述）も鑑みると、口永良部港に入港できない風向きの際には、いわゆる「裏港」⁽⁵⁹⁾として島の北側に着船・碇泊したのかもしれない。とすると『琉球国図』に記された北側の寄港地（b）はこの「裏港」を表現した可能性が考えられる。国絵図「大隅国」では、口永良部港から延びる航路は三本で、その内の一本は山川港、もう

一本は屋久島の長田川河口と口永良部島を繋いでいる。三本目の航路はトカラ・大島方面へと延び、「此渡昼夜共ニ潮東江落ス」との注記がある。港には「異国船遠見番所」が描かれ、「永良部村」に「本行寺」が描かれている。本行寺は屋久島永田にある顕寿寺（日蓮宗）の末寺で（上屋久町一九八四）、創建年代は不明だが、風待ちの際の日和の祈願などに用いられたものと思われる。『琉球御渡海日記』にて祐昌らが帰島を依頼した「所之出家」とはこの寺の僧侶であったのだろうか。

②奄美大島

次にA①・②・Bのすべての航路が經由する大島南部の寄港地（c）については、位置および三日記の内容から西古見か宇検（焼内）の港であろうと推測できる（【図8①】）。両港に関しては、元禄国絵図「琉球国大島」⁽⁶⁰⁾（【図8②】）に以下のように記されている。なお正保国絵図「琉球国絵図」（二六四九年）の元禄期写本における記載も同文である。

此西之古見湊、入五十間広サ、三十間深サ三十一尋、大船四五艘程繋ル、南風二船かゝり不成

此焼内湊、入三里広サ三十町、深サ三十尋、船繋り場何風ニ而も自由、大船二百艘程繋ル

この記載からは宇検（焼内）の方が圧倒的に優れた港であったことがうかがえるが、三日記の大島寄航状況を見ると、『琉球御渡海日記』は往復とも西古見（復路は西古見↓名瀬↓手花部）、『琉球渡海日々記』は往路に西古見（復路は大島に寄航せず）、『喜安日記』のみ往復とも宇検寄航となっており、寄航回数が最も多いのは西古見である。従ってその点から見れば、『琉球国図』の寄航地が西古見である可能性も低くないであろう。あるいは地理的に近い西古見・宇検の両港をまとめて表現している可能性も考えられる。正保・元禄の国絵図とも両港間を繋ぐ航路が描かれ、「焼内湊より西之古見湊迄海上三里」との注記がある。なお『琉球国図』には、これ以外に大島における寄航地は描かれていない。

③徳之島

徳之島には二箇所寄港地（d・e）が表現されている（【図8①】）。東側の寄港地（d）には与論島と、西側の寄港地（e）には琉球の伊平屋島と接続する航路が描かれている。三日記のうち『琉球御渡海日記』では往復とも秋徳（復路は一部の船が井之川港にも寄航）、『琉球渡海日々記』では往路のみ寄航（秋徳↓亀津）、『喜安日記』でも往路（ただし琉↓薩）のみ「亀尾」に寄航している。なお亀尾という地名は確認できないので、恐らく亀津の誤記であろう。秋徳港は現在の亀徳港で、海軍省水路部『日本水路誌』二下（一九〇八年）の「亀津泊地」の項によれば、「亀徳村（旧秋徳村）前面ノ仮泊地ニシテ徳之島ニヨリ稍ヤ偏西風ヲ遮ルノ外更ニ風浪ノ保障ナク唯天候最モ静穏ナル時碇泊シ得ルニ過キス」という。同書によれば、亀津村は「亀徳村ノ南方約六鏈ニ在ル」徳之島の主村であり、「亀津村ヲ貫流セル大瀬川ヨリ拡張セル干出礫堆ノ外方ニ於テ石花礁間ニ水深五尋乃至九尋ノ濤アレトモ甚々狹隘ニシテ小帆船ノ外ハ出入安全ナラス」とある。ここに見られる濤（凹地）が近世期の亀津港であろう（【図8③】参照）。

元禄国絵図「琉球国大島」（および正保の国絵図写本）（【図8②】）には「秋徳湊」・「井ノ川湊」・「和にや泊」（湾屋）の三港が描かれ、秋徳からは沖永良部島に向かう航路、井之川・湾屋からは大島西古見に向かう航路が延びている。各港の記事は次の通りである。

此秋徳湊、入一町、広サ一町、深サ五尋、大船三艘程繋ル、東風南風之時船繋り不成

此井之川、入二十五間、広サ二十間、深サ十二尋、大船出入不自由 此和にや泊、入一町二十間、広サ二十間、深サ五尋、水底惣岩、船繋り不自由、西風之時船繋り不成

港湾としての優位性と三日記の内容を鑑みるに、『琉球国図』の二つの寄航地のうちの一港は秋徳港と特定し得るであろう。もう一港は特定できないが、亀津港か井之川港である可能性が指摘できる。



【図8】 大島・徳之島

※①：琉球国図（沖縄県立博物館・美術館蔵），②・③：元禄国絵図〔琉球国大島〕（国立公文書館蔵）

おわりに

以上、『琉球御渡海日記』を主とした近世初期の薩摩―琉球の航海記録と照らし合わせることで、『琉球国図』に描かれた二系統三本（A①・A②・B）の薩琉航路の実態を、その使用状況に着目して検証してきた。

航海記録の検討を通じてまず見えてきたのは、薩摩から琉球へ向かう場合のみ口永良部島に寄航するという明確な特徴であった。そこでこの特徴を手がかりに、自然条件を確認し、関連する史料類を検討した結果、（一）『琉球国図』のA②は薩摩から琉球、A①・Bは琉球から薩摩への航路を描いた可能性が高いこと、（二）前者は東北風の強い春・秋に、後者は南西風の強い夏、および最適ではないものの航海は可能であった春に主に使用された可能性が高いこと、（三）前者と後者の最大の相違点は七島灘（黒潮）を越える際の方向性であり、薩摩から琉球へ向かう場合にのみ、北上する黒潮の流れに逆らってこれを横切らなくてはならないため、口之島への寄航・風待ちが必要とされたことを指摘するに至った。

また『琉球国図』の薩琉航路上の寄港地の比定も試み、（一）口永良部島の二寄港地のうち、南向きの一港（a）は口永良部港（現・本村港）であること、（二）北向きの一港（b）は特定できなかったものの、口永良部港の「裏港」が描かれた可能性があること、（三）大島の一寄航地（c）は西古見港か宇検（焼内）港のどちらか、あるいは両港をあらわして表現した可能性があること、（四）徳之島の二寄航地（c・d）のどちらか一方は秋徳港（現・亀徳港）であること、（五）もう一方は井之川港か亀津港である可能性があることを指摘した。

ただし本稿で用いた航海記録は、操船を担わない人々がしたためたものであり、このため寄港地名や風向き以外の具体的な情報（例えば船の

規模や構造、操船の実態、港湾機能の詳細など）は極めて少なく、航路の方向性・使用時期・幾つかの寄港地の比定以外の検証には踏み込めなかった。これらの点に関しては引き続き今後の課題としたい。

なお航海記録によれば、薩琉航路は確定的なものではなく、状況に応じてしばしば変更されている。また『琉球国図』の航路は、大島の南部以外の要港（例えば北部の深江浦や中部の名瀬港）や「要津」と記された琉球北部の運天港を経由していない。こうした点を鑑みるに、『琉球国図』に描かれたのは最大公約数的な「定番」航路ではなく、ある特定の、かつ複数の航海で用いられた航路であった可能性が考えられる。⁶³『朝鮮王朝実録』よれば、道安は琉球国王使として初めて朝鮮に渡海した一四五三年に、朝鮮政府に薩摩と琉球の近年の不仲を伝え、「博多・薩摩・琉球、相距つるの地図」を献上している（佐伯二〇〇四）。とすると、この時ないしはこれに相当近い時期に、道安ら博多商人が博多―琉球を数回移動した「その時」の航路が、『琉球国図』に表現されているのではないか。今後はこの可能性についても検討していきたい。

註

- (1) 『琉球国図』に関する主な研究として（安里二〇〇四、上里・深瀬・渡辺二〇〇五、渡辺二〇〇六、佐伯二〇〇六）などがある。
- (2) 以下、道安に関しては主に（佐伯二〇〇三）に拠る。
- (3) 『琉球国図』の記載内容の内、沖縄島の港湾機能については上里二〇一〇。また黒嶋敏氏が首里の外港という観点から、同じく『琉球国図』に描かれた那覇港周辺の状況を、一九世紀半に沖縄を訪れた西洋人が作成した海図などを用いて検証している（黒嶋二〇一九）。本稿でもこれらの研究を大いに参照した。
- (4) トカラ（吐噶喇）列島は、屋久島と奄美大島の間に点在する島々。口之島・中之島・諏訪之瀬島・平島・悪石島・宝島・臥蛇島などの島からなる。
- (5) 琉球國與薩摩和好、故博多人經薩摩往琉球者、未有阻礙。近年以來、不相和睦、盡行擄掠。故却從大洋迤邐而行、甚爲艱苦。今我等出來時、商船二艘、亦被擄掠。因示博多薩摩琉球相距地圖。（『端宗実録』元年「二四五三五月丁卯」一日）条

- (6) ここで坊津方向へ航路が曲がるのは、「房泊兩津」の文字位置に起因する可能性も考えられる。
- (7) 個人蔵。筆者は、東京大学史料編纂所蔵写真帳『木脇文書』一（請求記号六一七二・九七―三五）および石井正敏「史料紹介『肥後守祐昌様琉球御渡海日記』」（石井 一九八六年）所収の翻刻を使用した。また本史料には、石井氏の論考のほか、その内容を概観し、背景となった薩琉間の事情を検討する喜舎場一隆氏の論考がある（喜舎場二〇〇三・二〇一〇）。
- (8) 一五八五―一六六一年。島津家久・光久・綱久らに側近として仕えた。その子もしくは孫の代に木脇と改姓している（石井 一九八六）。
- (9) 藩士。島原天草一揆の際、一揆討伐を申し出た島津家久の命令で、兵三百を率いて獅子島（鹿児島県長島町の小島）に派遣されたが、討伐不要と断られた（『島津国史』・『薩藩旧記雑録』）。
- (10) 藩士。徳之島代官（一六四〇〔寛永一七〕年春着任）を務めた猪又為右衛門か（『南家前録帳』〔伊仙町二〇一五〕）。
- (11) 航海の概要や特徴は（喜舎場二〇一〇）においても簡略に紹介されている。
- (12) 琉球国王から薩摩藩主に対して年頭を慶賀するために派遣された使者である。
- (13) 秋下船は七隻（御銀船二隻・秋用船二隻・平秋下船一隻・重秋下船二隻）、春下船は四隻（春用船一隻・宮古島穀物運送船二隻・八重山島穀物運送船一隻）で、これとは別に進貢・接貢船のたたらす生糸を運ぶ御糸船二隻が派遣された（喜舎場 一九九三）。
- (14) 米一石の運賃は三部八合と定められ、三部は船頭へ航賃として渡し、残り八合は薩摩藩に年貢として納めた。砂糖を積む時には三部運賃は砂糖で支払った。（渡口真清『三部八運賃』『沖繩大百科事典』中、沖繩タイムス社、一九八三年）
- (15) 琉球から派遣される使者、稽古人（留学生）、人質（近世初期のみ）の滞在施設で、薩琉交渉の拠点でもあった（深瀬二〇〇三、徳永二〇〇五）。この頃は鹿児島城下の南地区にあった（一七世紀末頃までに小川町へ移転）。一七八四年に琉球館と改称された。
- (16) 琉球（および奄美諸島）へ行く順番が早いほど商売の利益は大きかったため、近世末期には船主間の早船番の過当競争を避けるため「船主構」を催して圖取りで派遣の順番を決めていたという（松下 一九八三）。
- (17) 正史『中山世譜』（一七二五年改訂版）の順治二二〔一六五五〕年の項に、壬辰（一六五二）年、琉球当間親雲上重陳（平氏）が薩摩の阿多内膳正に、楢船三隻を修造して毎年薩摩に派遣することを申請して認可されたとする記事がある（『中山世譜』附卷一、横山重編纂『琉球史料叢書』五、一九七二年、東京美術、一八頁）。当間親雲上は大隅出身の伊地知太郎兵衛（心悦）なる人物で、一六一〇年に薩摩藩の内命により渡琉し、髪型・衣装を琉球風に改め「福地親雲上」と称して船奉行筆者となった。その後、初代大和横目に任じられ、三八年には豊見城間切当間村の地頭となり、当間親雲上と改称した。日記には「福治〔寛永一五年一月二三日条〕、「琉球の仮屋殿福地」（同二月一九日条）などとして何度か登場する。
- (18) 一二時辰における一刻は約二時間に相当するが、本稿では表記が煩雑になるのを防ぐため全てその半刻の時間で表記する。例えば昼八時―午後一―三時であれば、「午後二時」と記す。
- (19) 城下前面の海浜。鹿児島湾。
- (20) 船の進む方向に吹く風。追い風。この日記では順風が「能」・「悪敷」という形で記される。
- (21) 薩摩半島の南端、揖宿郡の南端東部。天然の良港で薩摩藩の外港として栄えた。
- (22) 原文は「おさせ候て」。「押す」には「槽を使って船を進める」の意味がある。
- (23) 薩摩が琉球に派遣した一三艘船は、概ね一八―二三反帆船で、近世後期には殆どが二二、三反帆船であった（喜舎場 一九九三）。
- (24) 山川村の熊野権現社か。番所鼻近くにある。
- (25) 現・指宿市山川岡児ヶ水。海岸に温泉があったという。
- (26) 原文は「風の手さきつまり候」。
- (27) 空模様・晴天。ここでは良い順風（追い風）の意味か。
- (28) 日記には、山川権現への参詣・賽銭、口永良部島での出銭祈祷のほか、那覇到着時の賽銭を伴う権現参詣、大島での「中乗衆」の出銭による日和神楽の記事がみえる。
- (29) 原文は、「徒二罷居候」（一〇月二〇日条）。
- (30) ヤクシカは、屋久島と口永良部島に生息するニホンジカの亜種である。
- (31) 奄美大島瀬戸内町の最西端に位置する集落。
- (32) 原文は「夜を籠乗申候」。
- (33) 琉球では中国暦（この時期は大統暦）が用いられており、しばしば和暦とずれることがあった。
- (34) この船の同道については記述がないが、①復路の船は計六艘であったこと（三月一日条）、②坊津帰着時に「坊津の八右衛門」が振舞（饗応）をしていること（四月一日条）などから、往路を共にしたこの船が復路も同道したと判断した。
- (35) 原文は「来月拾日比二出舟可申候、順風無之候ハ、うんでんまで可参由申入候。関する記述が見られない。
- (36) 三月五日条に「当分作（朔）時分二而候」とある。また一五日の出船まで風に
- (37) 原文は「殺さず」。本来の働きや効果の発現を妨げること。
- (38) 現・瀬戸内町芝。
- (39) 現・宇検村阿室。
- (40) 原文は「乗船之帆柱取調、山ヨリ昨日下申候」。

- (41) 現・奄美市笠利町手花部。
- (42) 「中乗」(※「客衆」・「船頭」)は、戦国期以降の九州地方において「上乘」(警固料と引き換えにガード兼パイロット役として乗船する海賊衆「兵士」と同義であった可能性が指摘されている(橋本二〇〇五)。祐昌ら使者衆は藩士「兵士」であるため、この解釈が成り立つ可能性もあるが、日記からは祐昌らの警固要員としての役割は読み取れないことから、ここでは日記にしばしば登場する「船頭衆」ではない存在(乗客)として解釈した。
- (43) 原文は「漸湊へ押入候」。
- (44) 鹿児島県歴史資料センター黎明館編『鹿児島県史料 旧記雑録後編四』、鹿児島県、一九八四年、巻六三、四一五四八号。
- (45) 『喜安日記』国文学研究資料館蔵本(中野真麻理「喜安日記」の一伝本)『国文学研究資料館 調査研究報告』二二、二〇〇〇年。
- (46) 一五六六―一六五三年。一六〇〇年に堺より渡来し、茶道をもって尚寧王に仕えた僧侶。
- (47) 原文は「夜を籠走」。
- (48) 原文は「とれ」。沖縄語で「風がないこと、風」を意味する。
- (49) 陸地が海に突き出たところ。
- (50) 笠利湾西手の入江。
- (51) 一八二〇―一八一年。島津家の内訌(お由羅騒動)に連座して一八五〇年に遠島となり、五年まで奄美大島の名瀬で過ごした。後にその著述をもとに『南島雑話』が編まれた。
- (52) 「高崎くづれ渡島遠島録」(遠島日記) 松下志明編『南西諸島史料集』Ⅱ、南方新社、二〇〇八年。
- (53) 「薩摩風土記」原田伴彦編『日本都市生活史料集成』三(城下町篇Ⅰ)、学習研究社、一九七五年、四三八頁。
- (54) ただし名越佐源太は「今日戌亥(北西)風に相成船中勢ひ立、午之刻時分、拾三艘之汐掛船竹崎岬之方へ巻上り出帆、間もなく北風に相成、追手にて順風宜く…」(「高崎くづれ渡島遠島録」嘉永三年四月二八日条)とあり、北西風にて口永良部島を出船している。
- (55) 王府公用船として春先楳船・夏立楳船・夏立小楳船(運送船とも言う)の三隻が派遣されたほか、一七九三年以降は民間船である馬艦船(運送船と呼ぶ)二隻も首里王府のチャーターにより運航されるようになった(豊見山二〇〇四・二〇一二)。
- (56) 「元禄国図大隅国」(国立公文書館蔵、請求番号「特〇八三―〇〇〇一」)。
- (57) 大船を薩摩の二三反帆船と仮定すると(注23参照)、積載量一四〇トン程度の船か。なお弁才船(千石船)は、二五反帆、約一五〇トン、全長約二四メートル、航の長さ約一四メートル、深さ約二・六メートルである。

- (58) その様子は明治六(一八七三)年に海軍が作成した海図「大隅国口永良部島港図・大隅国屋久島一湊之図」からもうかがえる(国立公文書館蔵、請求番号「特七七一―〇〇〇一」)。
- (59) 裏港について「離島は裏港、表港があつて、風向きによって二つ港を整備しなきゃいけないんですよ」などと説明されている(鹿児島大学プロジェクト二〇〇四、二六頁)。
- (60) 「元禄国図琉球国大島」(国立公文書館蔵、資料番号「特〇八三―〇〇〇一」)。
- (61) 「正保琉球国図写」(奄美諸島)(東京大学史料編纂所蔵、請求記号「S島津家文書―七六一―二四」、および『琉球国図史料集 第一集―正保国図及び関連史料―』(沖縄県教育委員会、一九九二年)。なお国図の記載情報に関しては黒嶋敏代表科研「南西諸島における海上交通の復元的研究」の研究成果も参照した。
- (62) 一鏈「〇・二海里(約二九メートル)。
- (63) 杉本史子氏のご教示による。

参考文献

- 麻生伸一 「絵図からみる近世・近代初期の那覇・山川間航路」黒嶋敏代表科研「南西諸島における海上交通の復元的研究」研究会レジュメ、二〇一八年(一一月一日)
- 石井正敏 「史料紹介「肥後守祐昌様琉球御渡海日記」『南島史学』二八、一九八六年(石井正敏著作集)四、二〇一八年、勉誠出版に収録)
- 伊仙町地域文化遺産総合活性化実行委員会事務局編 『伊仙町の文化遺産 伊仙町における奄美遺産調査報告書』伊仙町地域文化遺産総合活性化実行委員会、二〇一五年
- 上里隆史 「古琉球社会の特徴と沖縄島の港湾機能」『沖縄文化』一一〇、二〇一二年
- 上里隆史・深瀬公一郎・渡辺美季 「沖縄県立博物館所蔵『琉球国図―その史料的价值と』『海東諸国紀』との関連性について―」『古文書研究』六〇、二〇〇五年
- 鹿児島大学プロジェクト「島嶼圏開発のグランドデザイン」編 『奄美と開発―ポスト奄振事業と新しい島嶼開発―』南方新社、二〇〇四年
- 上屋久町郷土誌編集委員会編 『上屋久町郷土誌』上屋久町教育委員会、一九八四年
- 河邊 寛・尾崎伯哉 「琉球進貢船の琉球―中国間の航行状況の推定」『日本船舶海洋工学会講演会論文集』四、二〇〇七年
- 喜舎場一隆 「近世薩琉交通の―具体相―薩摩藩派遣の十三艘船について―」『同近世薩琉関係史の研究』国書刊行会、一九九三年

- 喜舎場一隆 「肥後守祐昌様御渡海日記」より観た一七世紀初頭の薩琉関係(Ⅰ)『政
治経済史学』第四三八・四三九合併号、二〇〇三年
- 喜舎場一隆 「肥後守祐昌様御渡海日記」より観た一七世紀初頭の薩琉関係(Ⅱ)『新
國學』復刊第二号(通巻六号)、二〇一〇年
- 黒嶋 敏 「第一尚氏期における首里の外港を探る―画像史料の再検討から―」中世
学研究会編『琉球の中世』高志書院、二〇一九年
- 佐伯弘次 「室町後期の博多商人道安と東アジア」『史淵』一四〇、二〇〇三年
- 佐伯弘次 「海東諸国紀」の日本・琉球図と『琉球国図』『九州史学』一四四、
二〇〇六年
- 申叔舟(田中健夫訳注) 『海東諸国紀』岩波文庫、一九九一年
- 徳永和喜 『薩摩藩対外交渉史の研究』九州大学出版会、二〇〇五年
- 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、
二〇〇四年
- 豊見山和行 「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』六八、二〇〇六年
- 豊見山和行 「船と琉球史―近世の琉球船をめぐる諸相―」『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―』関西大
学文化交渉学教育研究拠点、二〇一二年
- 橋本 雄 「永正度の遣明船と大内氏―警固・抽分・勘合から―」同『中世日本の国
際関係―東アジア通交圏と偽使問題』吉川弘文館、二〇〇五年
- 深瀬公一郎 「近世日琉通交関係における鹿児島琉球館」『早稲田大学大学院文学研究
科紀要』第四分冊、四八、二〇〇三年
- 深瀬公一郎 「近世琉球における上国使者の派遣―【上国使者一覧年表】と統計デー
タの分析―」『八一―一七世紀の東アジア地域における人・物・情報の交流』
下(村井章介代表科研・研究成果報告書) 東京大学大学院人文社会学系研究
科、二〇〇四年
- 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、一九七〇年
- 真栄平房昭 「薩摩藩の海軍政策と琉球支配」柚木学編『日本水上交通史論集』五、
文献出版、一九九六年
- 松下志朗 「道之島における海運」同『近世奄美の支配と社会』第一書房、一九八三年
- 渡辺美季 「竹森道悦と地図奉納―『世界図』・『肥前長崎図』の紹介を中心に―」
『九州史学』一四六、二〇〇六年

(東京大学大学院総合文化研究科、国立歴史民俗博物館共同研究員)
(二〇二〇年一月二七日受付、二〇二〇年七月九日審査終了)

The Satsuma-Ryukyu Routes on the *Ryukyu Kingdom Map* : A Detailed Analysis Based on the Diary of Ito Sukemasa's Voyage to Ryukyu

WATANABE Miki

Only a few historical sources provide specific information on maritime traffic between Medieval Japan and Ryukyu. In this context, *the Ryukyu Kingdom Map* held by the Okinawa Prefectural Museum and Art Museum is a rare, precious source of information on maritime travel between Satsuma and Ryukyu in the mid-15th century. However, due to the lack of supporting evidence, it is difficult to verify the information contained in the Map through comparison with contemporary sources. Therefore, this study compares the Map with early modern records of voyages, especially the diary of his voyage to Ryukyu (1638-1639) by Ito Sukemasa, a Satsuma clansman, to perform a retrospective analysis of how the routes on the Map were used.

This analysis indicates that the three routes illustrated on the *Ryukyu Kingdom Map* are likely to have been used selectively depending on the direction of travel and the time of year. In particular, the direction of travel when crossing the Shichito-nada in the Black Current was the most important point to consider in choosing a route. This study also reveals that only ships traveling from Satsuma to Ryukyu were required to stop at Kuchinoerabu-jima Island and wait for favorable winds in order to sail the north-flowing Black Current. In addition, this paper refers to *Kuni Ezu (National Land Map)* to identify the ports of call on the routes on the *Ryukyu Kingdom Map*, such as Kuchinoerabu-jima Island, Amami-Oshima Island, and Tokunoshima Island.

Key words: Satsuma, Ryukyu, sea route, the *Ryukyu Kingdom Map*, Diary of Ito Sukemasa's Voyage to Ryukyu