

前近代の日琉航路覚書

黒嶋敏

はじめに

ここで取り上げるのは、日本と琉球を結ぶ航路の問題である。日本から琉球に向かうルートは九州南部の海上で収斂し、南西諸島の島々を沿うように南下していく。多くの船が目的地としたのは沖縄本島西岸にある那覇港であり、第一尚氏王朝の成立した十五世紀以降、琉球の中核的な港湾となった。そこで本稿でも、九州南部と那覇港とを結ぶ航路の問題を考えていきたい。

当然ながら航路は出発地・目的地によって異なり、積み荷や乗船者、気象・海況によっても臨機応変に変化したはずだが、風を主な動力とした帆船にとって、安定航行を可能とする季節風などの自然条件はある程度固定的であり、その経験知の集積が航路情報として系承されていく。つまり、帆船が海上交通の主体だった時期、航路は歴史のなかで形成されてきたものといえよう。帆船に適した航路は、動力船用の新たな航路が開拓されるまで使われ続けており、動力船が登場する以前の様相、すなわち前近代という時間的な括りのなかで検討していく必要がある。

とはいえ、広く前近代というスパンで見ても、この海域の航路について全体像を知りうる材料は限られている。とくに文献史料は断片的な経由地しか記さないものが多いが、そのなかで一六〇九年に起きた島津侵

入事件に関する史料群には重要な手がかりが多く含まれている。时期的には、江戸幕府による鎖国政策が展開する以前のものであり、また世界的には、多様な国や民族の船が当該海域の航路を使用していた大航海時代に当たる。この海域を、軍勢などを乗せた大船団が往復した記録は、海事史の観点からも貴重な証言となる。

さらに、航路線を描いた絵図史料も積極的に利用したい。ただし、絵図は視覚的に豊富な歴史情報を提供してくれる素材である反面、製作経緯や景観年代といった史料的人格に十分に留意しないと陥穽に落ちやすい素材でもある。航路についても、支配・統治のための絵図と商業的・実践的な利用を想定した絵図とは、当然ながら航路の描き方は異なるだろう。各絵図の相違点や懸隔を見極めながら、島と島とを結ぶ海上交通の様相を航路という視点から探っていくことにしたい。

さて、いくつもの島々が連なる南西諸島では複数の航路を想定できるが、これまで前提とされてきたのは奄美諸島を経由するルートだった(図1)。近年、このルートの実態が解明されつつある一方で、相対化させて別の航路に光を当てようとする研究も発表されている。まずはその研究成果を紹介することから、分析の糸口を探っていくことにしよう。

第一章 先行研究の再検証

日琉航路の根幹とされてきたのは奄美諸島を経由する航路（以下、奄美ルート）であった。近世の石高で一万石以上の設定がある奄美大島や徳之島など、中継地となりうる大きな島が並んでおり、なかでもリアス式の海岸線を持つ奄美大島には港湾に適したポイントが多く、近代の水路誌にも「九州南端より沖縄島に至る船舶は、唯大島の港湾に頼る」と記されていた。¹⁾薩摩藩によって仕立てられ江戸幕府に献上された大型絵図である国絵図でも、九州の薩摩藩領と琉球とを結ぶ航路は、図1に示したように奄美ルートの一本だけである。主要航路としての優位性には揺るぎが無く、奄美諸島が「道の島」と通称されたことも相俟って、歴史的な「道」として機能していたものとされてきた。

そんな奄美ルートの具体相を明らかにする論稿や、また優位性に再検

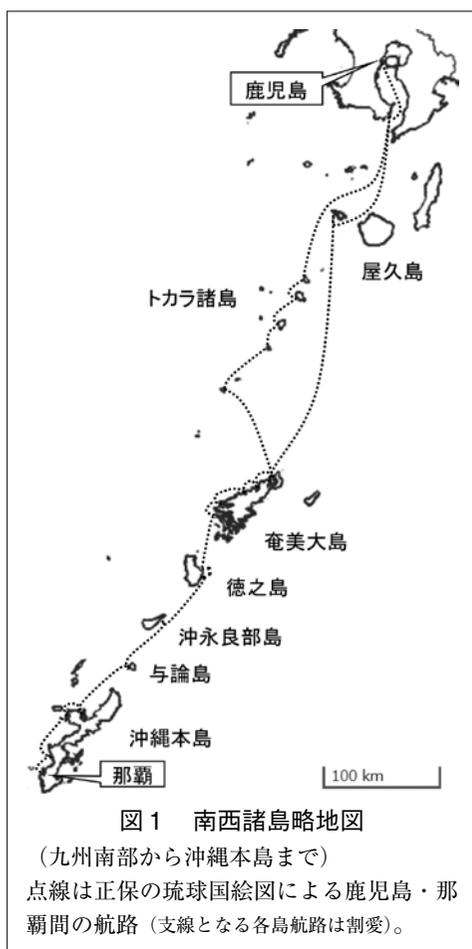


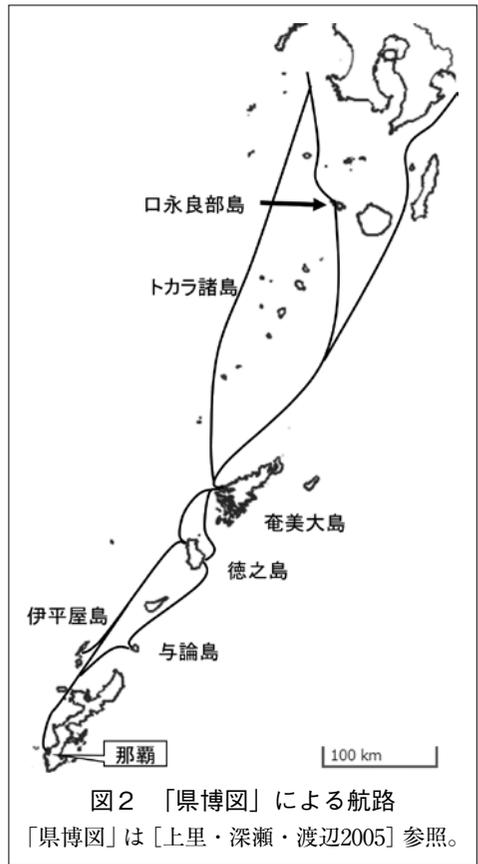
図1 南西諸島略地図
(九州南部から沖縄本島まで)
点線は正保の琉球国絵図による鹿児島・那覇間の航路 (支線となる各島航路は割愛)。

討を迫る重要な論稿が、二〇二一年に立て続けに発表された。

まず、中島楽章「十六世紀の南島航路―『日本図纂』を中心に―」(中島二〇二二)から紹介しよう。同論文は、十六世紀の中国で相次いで上梓された『日本図纂』などの日本関係史籍をもとに、そこに記された中国福建から那覇を経由して日本に至る航路情報(日本針路誌)を検討したものである。漢字による音写で記された島名を厳密に検証した結果、それらは藤田元春が戦前に発表した所説(「藤田一九三八」)以来通説化していた奄美諸島ではなく、硫黄島・横当島やトカラ諸島など、南西諸島の西側に点在する小島や無人島であることを論証した。中島氏は、明代後期の日本関係史書について書誌的な整理を行いテキストを確定させたうえで、難解な音写表記も福建南部方言である閩南音の発音で読み解いており、その手堅い論証は説得力を持つ。導き出された南西諸島の西側を大きく迂回する航路が、十六世紀に福建など中国南部の商人にとって一般的な日本航路であったことが明らかとなり、これは日本中世の対外航路を考える際にも重要な指摘になる。

さらに中島氏は、この西側を迂回するルートと奄美諸島ルートとの使い分けを、和船と中国船(ジャンク船)の構造的な差異から論じていく。すなわち、島伝いに船を進めていく奄美諸島ルートは、船底の形状が平底で航洋性に劣る和船に適した航路であるのに対し、西側を迂回するルートは黒潮に乗る航路であるため、利用できるのは尖底で航洋性に優れたジャンク船となり、中国商人にとって利便性が高く目的地に直行できたとする指摘である。

ただし、詳しくは第三章で後述するが、同論文は黒潮流路や針路(方角)などの前提とする自然地理条件の理解に



難点があり、所論の全てが一概に認められるわけではない。導き出された経路も、実際にはどのようなルートであり、どのような利用に適したものであったのかは、あらためて丁寧な再検討が必要がある。

次に渡辺美季「『琉球国図』の薩琉航路」(『渡辺二〇二一』)の紹介に移ろう。同論文は、沖縄県立博物館所蔵の「琉球国図」(以下、「県博図」)に描かれた南九州から那覇に至る航路(図2)について、その使用実態を検討したものである。「県博図」は以前に渡辺氏らによって、類似する『海東諸国紀』所収の琉球図・九州図との比較研究がなされ、ともに一四五三年に博多商人道安から朝鮮に献上された「博多・薩摩・琉球、相距つるの地図」をルーツに持つ絵図であることが指摘されている(上里・深瀬・渡辺二〇〇五)。トカラ諸島付近で三本に分岐する航路は、十五世紀段階の博多商人が実際に使っていた可能性が高いものだ。渡辺氏は薩摩藩士伊東祐昌の渡海記録「琉球御渡海日記」(一六三八―一三九

年)などをもとに薩摩―琉球間の航海の実態を分析し、その航路が「県博図」と重なることを指摘する。あわせて、琉球に南下する船の多くは、途中のトカラ諸島における難所を超える際に、口永良部島で順風を待っていた事実も明らかにされた。さらに、「県博図」ではトカラ諸島周辺に三本の航路線を引いているが、この海域を吹く季節風に着目することで、各航路が季節によって使い分けられた可能性も指摘している。

こうした風や海流といった自然条件を踏まえた航路の分析は、大変興味深い。だが季節性を正確に論じるためには、典拠とした「琉球御渡海日記」などの渡海記録の日付を陰暦から太陽暦に変換しておく必要があっただろう。また、近世薩摩藩関係者の記録や絵図を用いて、十五世紀の航路の使用実態を探る試みは意義を持つものではあるが、相違する時代背景に対する配慮は十分だっただろうか。周知のように島津侵入事件を経て、この海域の政治的なパワーバランスは大きく変動する。薩摩藩に關係する航海記録や絵図の航路に重きを置いてしまうと、従来説のように必然的に奄美ルートが主要航路となり、そこから外れる航路はイレギュラーなものとしての評価に落ち着きやすいのではないだろうか。

イレギュラーな一例が、中島氏が明らかにした南西諸島の西側を大きく迂回する航路になる。「県博図」や薩摩藩関係の記録・絵図に頻出する奄美ルートとは異なる航路ではあるが、これが中国側の日本針路誌では、一般的な航路として記載されていたのである。中島氏は西側迂回ルートと「県博図」のトカラ諸島西側の航路線が重なることに着目し、海上交通の難所に近いトカラ諸島の優れた立地条件から、ここを舞台にした海民集団としての七島衆の存在に議論を接続させていく。しかしその理解は、同じくトカラ沖での航行の困難さに目を向けながら、口永良

部島の拠点性を論じた渡辺氏とは明らかに異なる。

このように、中島論文・渡辺論文のいずれも、日本と琉球とを結ぶ南西諸島の航路をテーマにしながら、しかも「梶博図」という同一の素材を扱いながら、導かれた結論には大きな開きがみられるのである。そこで本稿では、両論文の大きな成果に学びつつ、航路の性格を見極めることで、それぞれの航路の關係性を解きほぐしていきたい。まずは日琉航路を制約する大きな要因となった黒潮横断の問題から考えていくことにしよう。

第二章 天水渡・奥渡

南西諸島はいくつかの小さなまとまりに分けることができ、北部の屋久島・口永良部島といった大隅諸島と奄美大島との間には、現在の十島村となっているトカラ諸島がある。この海域では、島の間を流れる速い黒潮が東へと抜けており、しかもこの付近で黒潮の流路幅は広がりやすいため、複雑な海流を生じることが多い。それにもかかわらず、トカラ諸島の島々は規模が小さく、船が頼るべき収容力のある港湾もないため、古くから海上交通の難所として知られていた。榎本渉氏の表現を借りれば、「トカラ列島は島民以外の海民にとって、薩琉間に点在する貿易の要衝ではなく、否応なく通過せざるを得ない恐怖の難破地帯だった」(「榎本二〇一七」四〇一頁)のである。中世・近世の史料に散見される七島衆も、実務として重視されたのは、この海域を通過する船のための水先案内としての役割だった。

この難所は七島灘と呼ばれることが多いが、文献史料や絵図では天水渡あまみずとしても登場する。たとえば島津侵入事件の関連史料で、軍勢の一員だった肝付氏の従軍日記によると、一六〇九年三月六日に口永良部島から南下する箇所が次のように記される。

六日、永良部ヲ出船、同七日ノ酉刻ハカリニ大嶋深江ノ浦ニ着、其間百十余里許、天水カ渡とて、古ヨリ難義ノ渡ナリト云伝シカトモ、安々ト渡海セシ条、諸天三宝ノ加護無疑ト各頼母敷ソ思ヒケルトナン、⁽²⁾
口永良部島と奄美大島の間にある天水渡が「古ヨリ難義ノ渡」であることが強調され、島津氏の軍勢が神仏の加護を得て無事に通過できたことへの感謝が記されている。

また、やはり同じ島津侵入事件に関するものとして、出兵の前年となる一六〇八年に、島津氏の外交ブレンでもあった文之玄昌が士気高揚のために草した漢詩「討琉球詩并序」にも、島津軍が南下するならば「四海波平、天水渡、諸軍の大艦泰山の安き」とある。⁽³⁾ 島津軍の勢いをもってすれば天水渡も安々と通過できるだろうとする語気は勇ましいが、ここが海上交通の難所であるという前提があることはいうまでもない。

次に、絵図での天水渡を見てみよう。南西諸島を描いた大型絵図として、江戸幕府によって薩摩藩に製作が命じられた国絵図があるが、そのうち、一六四九年に幕府に献上された正保の琉球国絵図(以下、正保図)が以前より注目されてきた(「黒田・杉本一九八九」「沖縄県教委一九九二」ほか)。さらに近年の研究で、現在は個人蔵となっている絵図が、正保の国絵図の一つ前に幕府に献上されたと考えられる「寛永の琉球国絵図」(以下、寛永図)と考えられることが指摘され、この寛永図から派生した絵図と想定される「琉球并諸島図」(以下、諸島図)があることが明らかにになった(「黒嶋・安里二〇二〇」)。これにより、一六三〇年代から四〇年代にかけて、江戸幕府や薩摩藩のもとでは、琉球を含む南西諸島を描いた絵図をたびたび製作していたことが判明したのである。近世の琉球国絵図の始点とされてきた正保図についても、その前段階に相当する絵図が見出されたことで、製作経緯が徐々に明らかになりつつあるといえる。

ここでは、それぞれの絵図における天水渡の表現を並べてみよう。寛永図はトカラ諸島付近、具体的には悪石島の南部に「あま水か渡」と記すのみで、特定の航路線に引き寄せたものとなっていない。諸島図は、口永良部島と奄美大島の深江とを結ぶ航路線の注記に「此渡天水渡也」としているが、トカラ諸島付近には関連する記述を欠く。正保図は同じ口永良部島と奄美大島深江を結ぶ航路線の注記に「あまみすか渡」と記し、一方で固有名詞は出さないものの、宝島と深江を結ぶ航路線の注記にも「此渡昼夜共に潮東へ落ス」とある。国絵図研究の成果によれば、寛永図・正保図では絵図に交通情報を盛り込むようになることが指摘されておられ（「川村一九九〇」ほか）、航行の難所である天水渡の記載は国絵図の必須情報であった。絵図により記述される場所が微妙に異なっていることも、漠然とした海域名称から、徐々に航路線に引き寄せられていくものと整理できよう。

速い潮流から危険な難所となっていた天水渡について伊波普猷は、奄美大島や喜界島の方言で「水」を「ミドゥ」と発音することから「天水」を「アマミドゥ」の当て字とし、「と」に海の語義があることから、もともとは「奄美海（あまみどう）」だったと推測している（伊波一九七三）。語義の論証が難しい地名の類で、仮説にとどまるものではあるが、「アマミ」の音通からも魅力的な解釈といえよう。

ちなみに、天水渡という呼称はないが、国外から来航する船にとってもここは難所であった。十七世紀前期の中国商人のアジア海洋地図であるセルデンの中国マップには、屋久島（野故）の近くに「野故門水流東甚緊」と記す。面積が広い屋久島は、標高一九三六メートルの宮之浦岳をはじめとする高い山々が聳えている。高すぎるあまり海上からは常に雲がかかって見えるというが、その雲も含め、黒潮が東へ抜ける難所を渡る際に格好のランドマークとされたものであろう。

その屋久島の西隣にある口永良部島は、渡辺氏が明らかにされたように、南へと天水渡を超えていく船の多くが風待ちをしたポイントになった。具体的には、順風を得やすい南向きに開いた口永良部島の南西湾に寄港していた可能性が高い。ただ同所は地理的に南西風に弱いため、その際は地形が反対側の北向きに開いている屋久島の一湊が使われており、両港が風向によって使い分けられるような対になる関係にあったことも渡辺氏は指摘している。屋久島はランドマークとなるだけでなく、風待ちポイントとして口永良部島を補完する機能も果たしていたことになる。

口永良部島の南西湾は、いわば天水渡という巨大な川を渡るための宿場のような位置づけになる。渡辺論文では明示されていないが、では巨大な川の南岸にも、相当する風待ちポイントがあったのだろうか。しかし、関連する文献史料をめぐってみても、口永良部島ほど固定的に利用されていたポイントは見出しにくい。むしろ、南から北に行く際には、季節の順風を得て一気に直行した事例が目立つ。

たとえば島津侵入事件における、軍勢の帰路の様子を見てみよう。「琉球渡海日々記」では、一六〇九年五月十七日の「辰之刻末」に運天を出航して、「十九日午之刻」にトカラ諸島の中之島に入っている。この時は運天から中之島までは寄港地のない「直乗」で、「順風強く」「船酔の人数多」といった状況だったことから、スピードに比例して船も大きく揺れたのであろう。とくに十九日は「卯之刻」から「大雨大風」になり、大荒れの航海で船団も散り散りになり、別行動となった肝付軍の船は諏訪之瀬島に入ることになった。これはトカラ諸島には、大船団がまとめて入港できる規模を持った港湾がなかったため、軍勢が分散した結果であろう。いずれにしても運天から一気に天水渡を超えてトカラ諸島に到達しており、丸二日で約四百キロを帆走した計算になる。

一方で、同じ五月十七日に運天を出たと考えられる惣大将の樺山久高・平田増宗の船は、途中で奄美大島の焼内湾に入り、出発日は不明だが同月二十四日に薩摩山川港に入っている。⁽¹⁰⁾おそらく国王尚寧を乗せた船と同じような行程だったと考えられ、こちらは五月十七日に運天を出て、奄美大島の宇検に寄港したのち、二十一日に宇検を出て二十四日に薩摩山川港に着いた。⁽¹¹⁾これは、上級武将や国王のような要人クラスは、多少時間を費やしても安全な航路を選んだ結果なのであろう。ちなみに渡辺論文で検討された伊東祐昌の復路（一六三九年）も、同様に奄美經由であった。

以上により、琉球から薩摩に向かう航路には、時間は短い海上が荒れやすい直乗航路と、時間はかかるがリスクの低い奄美諸島ルートがあったことが分かる。同日に運天を出発して、同じ南風を推進力としていながら、乗船者の地位や渡航目的に応じてそれぞれの航路を使い分けていたのである。

また、この事例からは、天水渡の南の対岸に相当するのは、一箇所の港湾ではなかったことも分かる。運天のように北側に開けた一定規模の港であれば、どこでも風待ちに利用できたということなのだろう。では、文献に出てくる奄美大島北側の港や運天港のほかに、北側に開けた港湾として利用しうるポイントはあるだろうか。

そこで「県博図」を見てみると、那覇・伊平屋島から伸びてくる航路線が徳之島で西側の港に接続し、同じく徳之島の東側の港には与論島から伸びてくる航路線が入る（図2）。「県博図」では明確に徳之島をターミナルとして描いており、これは絵図の原図が製作された十五世紀中ごろにおける琉球の奄美諸島支配で、徳之島が重要な拠点となっていた事実とも合致する（「石上二〇〇〇」⁽¹²⁾「弓削二〇一〇」⁽¹³⁾ほか）。徳之島の港湾は、この海域の航路を支える中核になっていたといえるが、では、そ

の具体的な比定地はどこになるだろうか。

渡辺論文では、近世の元禄国絵図に記された航路線や港湾情報をもとに、「県博図」にある徳之島の東西の寄港地のどちらかを秋徳港とし、もう一方の候補地として亀津港か井之川港を想定する。いずれも徳之島の主要港湾になるが、島の南東部に立地していることが、「県博図」の絵画表現とは齟齬をきたしている。そこで、国絵図以外の近世絵図、それも商人や海運業者と関わりが深い絵図を見てみよう。

たとえば、河南家文書所収の「領内から琉球までの里程図」と通称されている絵図では、硫黄島島や沖永良部島の伊延港からの航路線が、徳之島北西部にある「湾屋」に入っている。また、「南島海路略図」⁽¹³⁾では、硫黄島島・沖永良部島からの航路線は徳之島の「ワンヤ」に寄港している。湾屋（和仁屋とも）は徳之島の北西部にある港湾で、島の北西側に航路する際に利便性を持つ。「県博図」に描かれた徳之島西部にある港湾は、湾屋を指した可能性が出てこよう。

さらに近世の商人や海運業者と関わりを持つ絵図では、興味深い特徴として、沖繩本島から奄美大島にかけての海域で島嶼間の航路網が充実している点を指摘できる。略地図に落してみると、図3のようになる。むろん、航路線が引かれているからといって、輸送規模や運航頻度が同一であるとは言えないが、徳之島の湾屋港や沖永良部島の伊延港など、島の北側にあって複数の航路を支えうる港湾が点在していたこともまた事実なのである。発達した島嶼間航路の存在は日常的な往來を示すものであり、社会的・経済的な交易圏が成立していたといえるだろう。

奄美諸島から沖繩本島北部にかけての交易圏を前提にすると、「県博図」に引かれた航路図は、やはり断片的なものとせざるをえない。伊是名島や与論島などの航路が主要なものだったとはみなしがたく、抽象化された沖繩本島北部の図像と合わせて、さらなる検討が必要になる。⁽¹⁴⁾

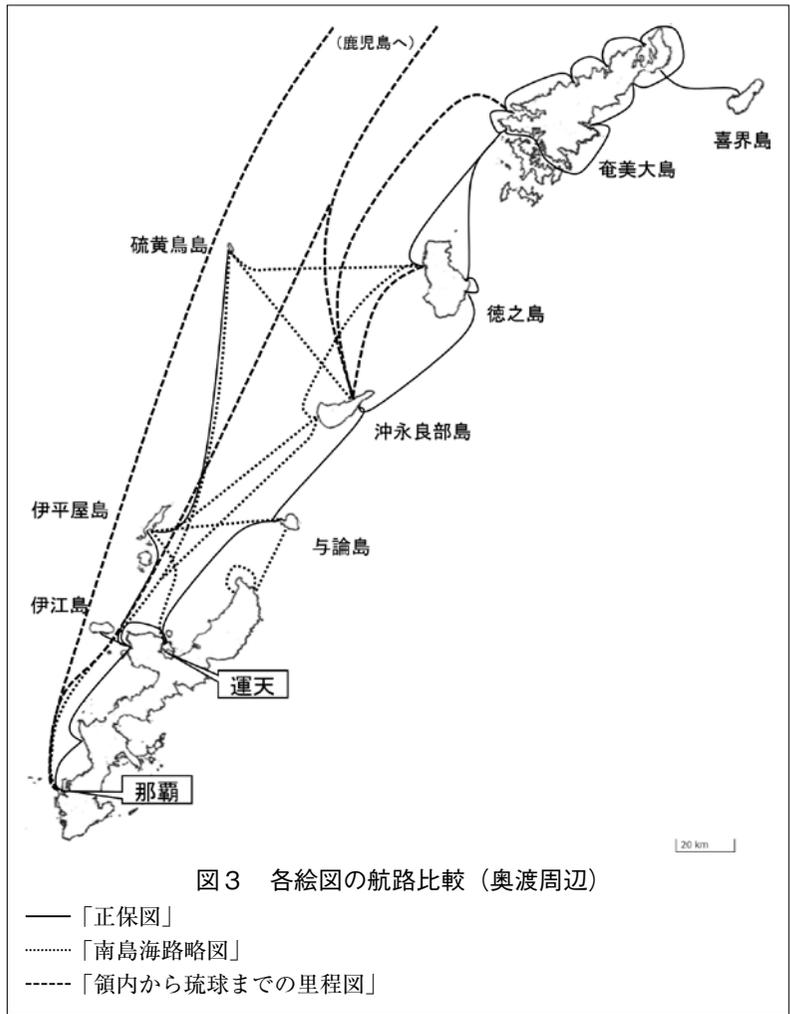


図3 各絵図の航路比較（奥渡周辺）

- 「正保図」
- 「南島海路略図」
- - - - 「領内から琉球までの里程図」

運天港をはじめ「奥渡より上」にある島々の港は、一体的に連携して、北上して日本に向かう船の拠点になったと考えられる。順風が吹く季節に可能となる直乗航法を下支えしていたのは、「奥渡より上」の島々であったといえるだろう。

第三章 火山島ルートと御神島

結論を先にすれば、前章で取り上げた直乗航法こそが、「中島二〇二二」で明らかにされた日本針路誌の航路であったと考えられる。その検証のために、あらためて中島説を振り返っておこう。当該の航路は、那覇港を出て伊江島の「外」を回り、伊平屋島から硫黄島へと進み、横当島からトカラ諸島に入っていくルートである。航路の最終目的地は日本の兵庫になるため、トカラ諸島の臥蛇島を過ぎると針路を東寄りに変え、屋久島・種子島を経て四国沖に至るものだ。

この航路で経由する島々は、南西諸島の西部に点在する小島や無人島であるとともに、硫黄島以北のほとんどが火山島になることが特徴である（図4）。トカラ火山列と呼ばれるこれらの火山は、硫黄の産地として琉球王府が直接的に支配していた硫黄島をはじめ活動的な火山が多く、近代の文献史料にも噴火に関する記述が多く残る。とくに絵図では火山島の噴煙を描き込むものが多く、その特徴的な姿が航路上の目印になっていたことが分かる。つまり「中島二〇二二」が明らかにした日本針路誌に記されたルートとは、いうなれば火山島ルートになるだろう。

この交易圏が琉球の一元的支配に服するのは、「県博図」よりももう少し後の時代、十六世紀になってからと考えるのが自然である。琉球の広域行政的な呼び方として、首里から見ても奥（沖縄本島北部）の渡（海）より上（日本に近い）に位置するという意味から、このエリアは「奥渡より上」と称され、その責任者として「奥渡より上の扱（さばくり）」という役職が置かれていた（「石上二〇〇〇」【弓削二〇一〇】）。

では、このルートを「琉球本島西方から一気に黒潮に乗って、トカラ列島西方を北北東に直進し、屋久島・種子島に到った」(「中島二〇二二」一五頁)とする中島氏の見解は、蓋然性を持つものなのだろうか。まず針路の方角を見てみると、中島説では十六世紀における地磁気の偏角を考慮していないことと、所収地図(九頁)に落とされた方角と針路誌に載せられた度数とが合致していないことに注意が必要である。地磁気の永年変化については考古学で事例が収集・蓄積されているが、「崑山二〇一四」などを参照すると、十六世紀の偏角は東に約六度から八度傾いていた。中間を取って七度をプラスして針路誌記載の方角を讀むと、伊平屋島から硫黄島までは二二度、硫黄島からトカラ諸島の宝島までは二九・五度、宝島から平島までは二二度で進んだのちに三七度に向かい、平島から臥蛇島までは二二度、臥蛇島で針路を六七度に転じて屋久島に至ることになる。実際の地理上では、伊平屋島を起点に硫黄島・横当島から臥蛇島までの島々はほぼ直列しているので、おおよそ北北東(北から二二・五度)の方向に進めば問題なく到達したはずである。それにもかかわらず針路誌の方角は全般的に東に傾いている。これは針路誌では、南風を推進力に移動している船上での舵の方角を記しているためである。全体的に船は東寄りに進むことになるので、火山島の東側を通る航路とするのが自然である⁽¹⁵⁾。

もう一つ方位で注意したいのは、トカラ諸島の宝島付近から臥蛇島にかけて小刻みに針路を転じていることだ。こうしたジグザグの針路を取ることが、この海域を東に抜ける黒潮を乗り越えるための操船術だったと考えられる。逆にいえば、この航路はトカラ諸島付近で黒潮を超えるものであった。「琉球本島西方から一気に黒潮に乗って」来た船ならば、黒潮を超える必要はなかったはずだ。

ちなみに、黒潮の流路は歴史研究者の間でも相違があるため、念のため⁽¹⁶⁾

めに確認しておこう。トカラ諸島付近で東向きにカーブするまで黒潮は北東方向に進んでおり、この区間では海底の大陸棚に沿って流れるため流路はほぼ安定している(図4)。その流路までは、沖繩本島から北西に約一八〇キロ、硫黄島や横当島からでも同じく北西に約一〇〇キロ離れている。仮に黒潮に乗って北上するためには、船は沖合に大きく迂回しなければならず、それだけ航行の効率面でロスが生じる。

一方の針路誌では島々について「取硫黄山」などと記されており、「取」とは島に寄港する意味ではなく、文字どおり「視界に取る」ことを指すと考えられるため、名前を挙げた島々を視野に入れながら航行する説明文になっている。では、島影を望みながら、船はどこまで離れることができるのだろうか。トカラ南部で最高峰の横当島(標高約四九五メートル)を例に計算してみると、海上視認距離の限界は約九〇キロになる⁽¹⁷⁾。つまり約九〇キロ離れていても快晴時には島の頂上部が見える計算になるが、実際の気象・海況の影響を考慮しつつ、島影として裾野まで望むのであれば、より接近していなければならない。これでは、島影を眺めながら、はるか沖合を流れる黒潮に乗ることは不可能とせざるをえないだろう。

それは針路誌に記された速度とも合致する。針路誌では伊江島から臥蛇島までの約四〇〇キロを、時間にして二二更で進むことが記されている。「中島二〇二二」によれば、更は一日(二四時間)を十分割した単位になるため、二二更でおおよそ二日強の時間を要するものとなる。「琉球本島西方から一気に黒潮に乗って」という中島氏の指摘も、この速達性が一つの判断要因となったと推測できるが、前章で見た直乗の事例でも、同じような距離になる運天港からトカラ諸島までを順風に乗って二日弱で北上していた。針路誌が「南風」に乗ることを明記しているように、順風を得れば、二日で直行可能な距離だったのである。つまり、あ

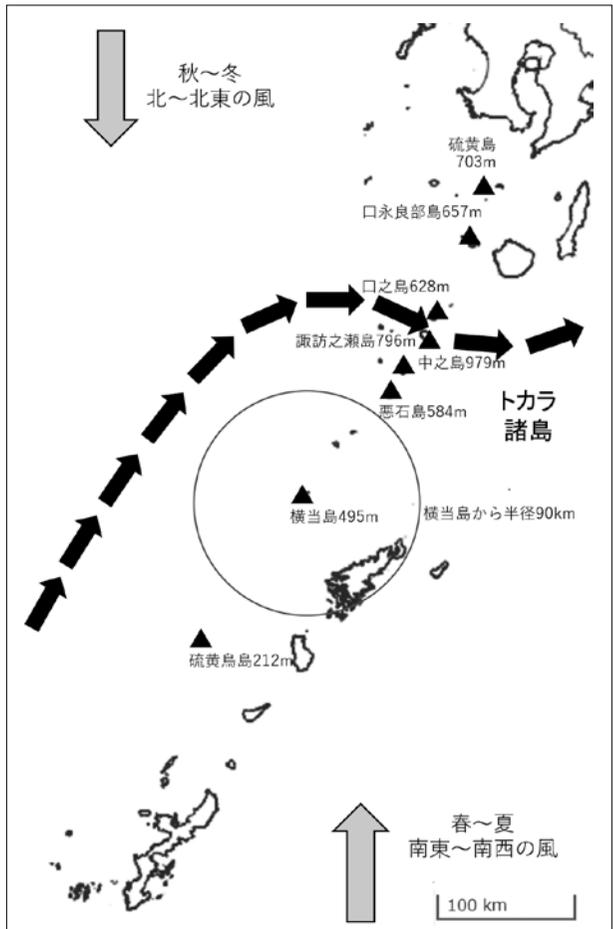


図4 火山島ルートと黒潮の流路

- ・島嶼部の火山島(▲)については、[小林2008]を参照した。
- ・黒潮流路については気象庁HP「海洋の健康診断表・黒潮までの距離」を参照し、黒矢印で示した。
<https://www.data.jma.go.jp/gmd/kaiyou/data/db/kaikyo/kuroshio/krodist.html>
- ・季節風については気象庁HP「沖縄気象台・沖縄の平年の天候」を参照した。
<https://www.jma-net.go.jp/okinawa/known/kaiyo/tenko/tenko.html>

えて北西に迂回してまで黒潮という推進力を得ずとも、季節風だけで十分なのである。

このように検証してみると、「中島二〇二二」で明らかになった明代の日本針路誌の航路とは、黒潮ではなく季節風を使って、沖縄本島付近からトカラ火山列にかけての島々を見ながら一気に北上する直乗航路だったのである。それは中国の航洋性に優れた尖底を持つジャンク船だけでなく、島津侵入事件の復路のように、当時の一般的な日本船でも航行可能なものなのである。しかも島津侵入事件で使われた船は、直接の証拠を欠くが、十年前に撤収した朝鮮出兵での軍船が転用されていた可能性が高い。朝鮮出兵時の日本勢の軍船は基本的に安宅船とよばれるタ

イブの船で、堅牢である反面、船体が大きく重量があるため機動性には劣るとされている。このような船でも航海できたとすれば、それだけ火山島ルートが季節風を得て北上する際の利便性が高い航路だったことを示すものであろう。

このルートが日本針路誌に詳細に記されたのも、季節風による航路として適性を持っていたためであろう。那覇港の次の交易場所が日本である

場合、すなわち奄美諸島に立ち寄る必要が無い場合、もっとも適した航路は速達性と安定性の高い直乗ルートとなる。島々の名前が音写され針路誌に転記されたのは、十六世紀に銀などを求めて日本への渡航頻度が高くなっていった中国南部の商人が、直乗ルートを重宝していたことからであろう。「中島二〇二二」が指摘するように、鉄砲伝来時に種子島に漂着したジャンク船も、この航路を使っていた可能性が高い。

琉球から日本に直通するこの航路は、中国商人に限らず、さまざまな民族の航海者たちが利用していたといえる。この航路で重要なランドマークの一つになる横当島は、別名を「御神島^{おがみ}」ともいい、航海の安全を祈る信仰対象にもなっていた。これが朝鮮語の音写による漢字表記で

「思何末」「思柯末」となり、さらに誤写され「恩何末」「恩柯末」となっており、「県博図」や『海東諸国紀』所収図に横当島の名称として書き込まれていた（黒嶋二〇一四）。横当島のほかに、同じく直乗航路のランドマークとなる臥蛇島についても、朝鮮語の読み方で「わさのしま」と記す史料がある¹⁸。島々が朝鮮語の発音で記されていた痕跡は、朝鮮系の人々もこの直乗ルートを利用していた傍証となる。彼らも航海神としての横当島を拝みながら、この海域を往来していたのだろう。

横当島が信仰対象となった理由は、その立地と標高に加えて、立ち上る噴煙も大きな要素だったに違いない。標識として優れた視認性を持つ噴煙は、航海者にとって格好の目標となった。この海域をしばしば航海したウイリアム・アダムズ（三浦按針）の記録にも、噴煙を上げる横当島が登場する¹⁹。アダムズとともに航海をしていたリチャード・ウィツカムの書簡では、横当島を「火の島、別名Javed」とも記している²⁰。通過ポイントでありながら顕著な島影に対して、航海者が独自の呼称を与えることもあったのである。また、「村井二〇一三」に引用される十六世紀に製作されたオーメン地図のなかで、記された島名Isle（火山）を硫黄島島とするならば、その北にあるSanta maria（聖母島）についても、奄美大島ではなく、海域の信仰対象であった横当島の可能性も出てくるだろう。

多様な言語で記される横当島と、そしてそこを往来する多様な人々々々目に向けて、この直乗航路となる火山島ルートが、対外的・国際経済的な性格の色濃いルートであることが明らかになる。季節風を推進力とするだけに速達性と安定性に優れたこの航路は、横当島をはじめとする火山島という顕著な標識にも恵まれており、異国からの船にとっても利用しやすいものだった。琉球から日本に直行できるこの航路は、中島論文でも強調されるように、中国人商人にとって一般的なルートだった。

その対外的な認知度を前提にすると、琉球国王尚寧から明朝に発せられた島津侵入事件の急報のなかで、島津氏の軍勢が南下して琉球に攻め込んでくるとの「烽火」が「葉壁山」（伊平屋島）から届いたと説明していることにも納得がいく²¹。日本航路の中継点として明側にも名高い伊平屋島の名前を出すことで、島津軍襲来の一報に現実味を持たせたのである。

しかし、この時の侵攻で伊平屋島は襲撃を受けていない。軍勢は奄美ルートを經由し、運天港に入るのである。その航路が選ばれた背景を次章で検討してみよう。

第四章 国絵図と航路

絵図としては新しいものになるが、一八七四年刊の『琉球藩史』の付図として収録された「銅鑄琉球国全島図」（以下、「銅板図」）を検討したい²²。トカラ諸島から八重山諸島までを一枚におさめた絵図で、絵図左下の識語によれば、「明治七年（一八七四）七月」に青江秀が製作したものである。ただし、「此圖本航海ノ為ニスル者」^{ママ}を下敷きにしている旨が識語に記されており、いくつかの絵図を青江が参照し、編集しながら製作したものである²²。青江は維新後、明治政府の大蔵省紙幣寮に勤めており、前島密とも親交が深く郵便制度の創設時に「葉書」の語を発案したとされる（山口一九九〇）。青江のキャリアも影響して、「銅板図」は非常に精緻な印刷で仕立てられており、細かい注記や山のケバ線も明瞭に見て取ることができる。

航路線についても詳細に描いているが、ここでは「渡辺二〇二一」および「麻生二〇一八」を参照して九州南部と那覇を結ぶ主要な航路線に注目したい。描かれた航路線を図示すると図5のようになる。便宜的に西から①、②、③とした三本で、いずれも那覇および奄美大島の深江と

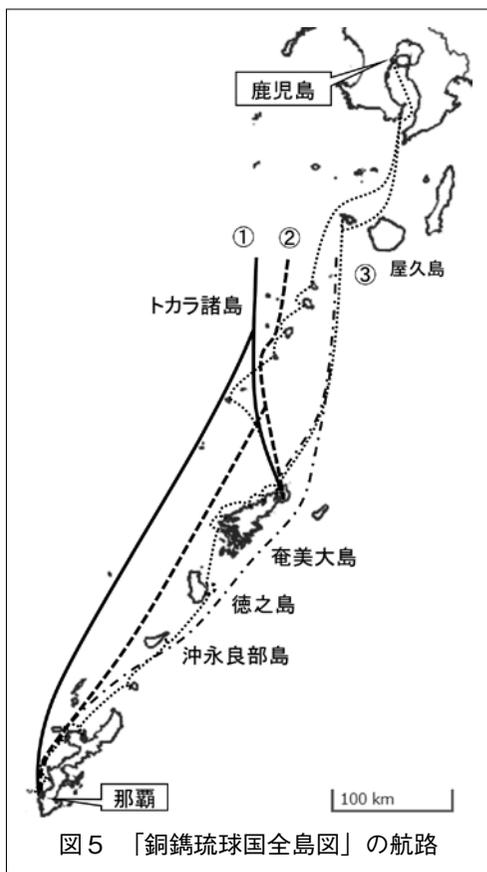


図5 「銅鑄琉球国全島図」の航路

九州方面とを結ぶ航路が、寄港地を持たず直行する線として描かれている。このうち①が、前章で見た火山島ルートとほぼ重なるもので、「銅板図」では①の線に「此筋ノ舟道ヲ夏来朝、冬渡海ノ時乗ル、」と注記する。「来朝」すなわち日本に北上する際には、夏に適した航路であり、逆に琉球へと南下（渡海）する際には、冬場の利用（乗る）に適しているという意味になる。すでに図3で示したように、この海域では春から夏にかけて太平洋高気圧から吹く南東〜南西の風が卓越する。この季節風を使って北へ直乗する船が、①の航路を使っていたのであろう。逆に冬場は北から北東の風が吹きつけ、風向きとしては南下に適しているが、東シナ海に面して海上の波も荒れやすいことがネックになる。

次の②は、火山島と奄美諸島の間を抜けるルートで、①と奄美ルートの間のような位置づけになり、「銅板図」の注記には「此筋ノ舟道ヲ秋渡海・来朝、又ハ春来朝ノ時乗ル、」とある。秋は南行・北行ともに

使える航路だが、春は北行のみに適している、という意味である。夏と冬の季節風に挟まれた春・秋は風向きも変わりやすく、順風を待つことで②の航路が適していると考えられるが、風が長続きしないことから、途中で寄港を余儀なくされる航路となるだろう。また②のルートが春の南行に適していないということは、この海域では春先から南風が強くなり始めることを示している。

もつとも東寄りの③は、トカラ諸島から奄美諸島の東側を抜けるルートであるが、「銅板図」には注記がなく利用実態も不明である。このルートは東シナ海の波が高い時に島々が盾のように立ちあがるので、冬場に南行する際の迂回路として使われていたものかもしれない。

以上の航路三本は、適した季節風を利用することで、直乗が可能となり、あるいは少ない寄港地で済むルートになる。これに対し、季節的に適さない方向に進む場合や、より安全性の高いルートとして、奄美ルートがあつた。要港に恵まれた奄美ルートは、各港を伝って確実に船を進めることができ、風待ちをしなければいつかは目的地に着くという特徴を持つ。島津侵入事件で軍勢が南下する際にこのルートが選択されたのも、首里王府により配備された奄美諸島の軍勢や支配拠点を攻略する意図に加えて、季節性の問題もあつたと考えられる。島津勢が薩摩国山川港を出港した一六〇九年三月四日は、太陽暦にすると四月八日、運天に入った三月二十五日は同じく太陽暦の四月二十九日なる。一方、渡辺論文で紹介された伊東祐昌が薩摩に帰国する復路では、一六三九年三月十五日に運天を出発しているが、これは太陽暦にすると四月十八日になる。つまり太陽暦の四月といえば、この海域では北上に適した季節風を迎えているのであり、島津氏の軍勢は逆風の中を少しづつ南下せざるをえなかったのである（「黒嶋二〇一六」）。適さない季節であつても、

どうか船を進めることができたことは、奄美ルート（一）の安定性を示しているだろう。また、身分の高い要人ほど奄美ルートを利用していたことは第二章に見たとおりで、この航路のリスクが小さいことを示している。

島津侵入事件によって琉球は薩摩藩の強い影響下に置かれ、琉球と薩摩とを結ぶ航路は支配・統治を支える重要な交通インフラとなった。その様子を観念的に表現したものが国絵図である。一六四九年に江戸幕府に提出された正保の国絵図では、琉球分も薩摩藩が絵図元となり製作を担当した。東京大学史料編纂所に所蔵される国宝「島津家文書」のなかに残る、薩摩藩が原寸大で忠実に模倣した写しによると、琉球国絵図は、奄美諸島と八重山諸島までの島々を三舗に分けて仕立てた大型絵図である。既述のように正保の琉球国絵図では、那覇と九州とを結ぶ航路は奄美ルート（一）の一本のみしか描かれていない。そのなかでも沖縄島以南と奄美諸島以北を結ぶ航路は、運天港と与論島の赤佐港とを結ぶ一本だけになる。第二章で見たように「奥渡より上」の島嶼間で展開していたはずの航路網は、ほとんどが捨象されているのである。

この運天港と赤佐港とを結ぶ航路線には、大きな特徴が二つある。一つは、特徴的に図示された二か所の異国船遠見番所で、与論島の丘陵部と、運天港を見下ろす古宇利島に描かれている。異国船遠見番所は、鎖国政策を推進していた江戸幕府が沿岸防備体制の一環として諸藩に設置を命じたもので、薩摩藩では一六三九年六月に設置指示を受け、まもなく領内の沿岸部高台に設置していることが確認できる。琉球では、近世史書によって一六四四年に烽火台（火立所）を各地に設置したという理解が通説化しているが（崎原二〇一五）、鎖国政策の重要な橋頭保であった琉球においても、薩摩藩による遠見番所設置と同じ時期まで遡る可能性がある（「黒嶋・安里二〇二〇」）。正保の国絵図に明示された与論島と古宇利島の遠見番所も、実態は烽火台（火立所）に類似した施

設だったと考えられるが、問題は、国絵図が提出された一六四九年の段階で、奄美諸島以南では各地に烽火台（火立所）が設置されていた可能性が高いにもかかわらず、与論島と古宇利島の二か所だけが絵図に明示された点である。これは、この航路線が異国船遠見番所によって常に監視対象になっていることを視覚的に表現したためであろう。沖縄島以南と奄美以北を結ぶ唯一のルートが、公的な管理体制下に置かれていたというのである。

もう一つ、この航路線の特徴として、注記された潮流の記事がある。この部分が絵図の切れ目となるために、航路線には絵図の合印が打たれるとともに、与論島側には「あがさ泊より悪鬼納嶋迄、海上廿里未申之間二当ル、此渡昼夜共二汐東へ落ル」、運天側にも「運天湊ヨリ与論嶋之内あがさ泊迄、海上廿里丑寅之方二当ル、此渡昼夜共二汐東へ落ル」との注記がされている。この注記は、正保国絵図と近い関係にある寛永図や諸島図には確認できないため、正保国絵図を仕立てる段階で付されたものと考えられよう。

昼夜を問わず潮が東に流れるという記述は、第二章で見た、トカラ諸島の宝島と奄美大島深江港とを結ぶ航路線にも付されていた。では、トカラ諸島と奄美大島との間を流れる黒潮に匹敵するような流れが、与論島と沖縄本島の間にも流れているのだろうか。現在、第十一管区海上保安本部ホームページにある「沖縄の海洋情報」にて公開されている海流統計図（二〇〇三年と二〇〇八年）を見ると、与論島と沖縄本島北部の間には、冬・春・夏に東に向かう流れを観測できるが、その流速は比較的緩やかであり、この海域では一般的な海流の一つにすぎないといえよう。また、近代の水路誌のなかでも「此島（黒嶋注、与論島のこと）と沖縄島との間の水道（中略）見る所安全なるか如し」とある。²⁴これらの観測結果を総合すれば、与論島と沖縄本島北部の間には東向きの緩やか

な海流があるものの、それは黒潮に匹敵するような急流ではなく、国絵図の記述には明らかに誇張されたものということになる。

以上、国絵図で明示される異国船遠見番所と誇張された潮流の表現は、この航路線が持つ政治的・国際関係的な重要性を反映したものと考えられる。島津侵入事件を経て与論島以北の奄美諸島が事実上の薩摩藩領に編入されたことで、運天港と赤佐港とを結ぶ航路線は、すなわち異国としての琉球と薩摩藩領とを結ぶ航路線となった。この海域を結ぶ航路線は一本しか設定されず、しかも常に急流に洗われる難所で、その航路も異国船遠見番所によって厳密に管理されていることが絵図のうえで視覚的に示されているのである。

これは正保国絵図が製作された当時の政治的・対外的な緊張感に即したものと見える。一六三〇年代から四〇年代にかけて、琉球の島々にはキリスト教宣教師やスペイン・ポルトガルとの関係を疑われる船の来航・漂着が相次いでおり、禁教政策およびポルトガルとの断交を進めていた江戸幕府は神経を尖らせていた。一方、中国大陸では明清交替の激動期を迎えており、明朝の冊封国だった琉球も、新王朝となった清に朝貢すべきか難しい局面に立たされていた。琉球は薩摩藩を介して幕府にも方針を相談するが、混乱が波及し將軍の武威が傷つくことを恐れた幕府は、琉球に委ねるという消極的な対応に終始する（「山本一九九五」）。このような国際情勢のなかにあって、琉球と日本とを結ぶ航路線には、幕府も無関心ではいられたはずだ。

こうした状況下で製作された正保図では、琉球と奄美諸島とを結ぶ航路は一本に限定されていた。また、関連する寛永図・諸島図と比較すると明らかなように、正保図における運天港と赤佐港とを結ぶ航路線の描き方は、異国船遠見番所や急流を強調した極めて特徴的なものだった。幕藩体制における公的な絵図である国絵図が、支配・統治のあり方を観

念的に示す絵図であることを如実に示す事例といえよう。公的な絵図から姿を消した「奥渡より上」の島嶼間航路や「直乗」の火山島ルートは、商人・海運業者などの絵図のなかに記されていく。近世絵図のなかで二極化していく航路は、当時の政治・社会構造を表象しているのである。

おわりに

以上、九州南部と那覇港とを結ぶ前近代の航路について、若干の検討を進めてきた。帆船が季節風を巧みに利用しつつ、黒潮の急流をどのように避け、そして乗り越えていくか、複数の航路から最適なものを選択できるようになっていたことが各種史料から確認できた。航路には大きく分けて、島伝いに進める奄美ルートと、西側の火山島を目印に進む直乗ルートと、二種類の航路があった。

しかしながら、島津侵入事件を経て大きく変質した琉球と薩摩藩パワーバランスのなかで、史料にも、ある種のバイアスがかかるようになる。薩摩藩関係の史料・絵図における奄美ルートの卓越性は、その最たるものなるう。奄美ルートは、たしかに季節の制約を最小限化するものではあったが、時間を要するマイナス面もあり、必ずしも万全の航路とはいえない。商人らの世界では、時間の無駄が少ない直乗ルートも伝承されていたのである。

この直乗ルートは火山島を経由するもので、東シナ海南方から琉球を経由して日本に向かう外国商人にとっては、むしろ一般的なルートだったといえる。江戸幕府が鎖国政策を進める以前には、この航路を様々な船が行き交っており、海上の標識となる島は、それぞれの言語で通称されていたと考えられる。鎖国以前、多元的な対外関係が展開するなかで、どのような目的の船がどの航路を通行していたのか。豊富に残る近世絵図をもとに推測していく際には、その史料的な制約を踏まえつつ、柔軟

に考えていく必要があるだろう。

【注釈】

- (1) 国立公文書館所蔵「寰瀛水路誌」七四四頁。「寰瀛水路誌」は明治初年からの日本沿岸の調査をもとに、海軍省水路局が編集した水路誌。引用部分は明治十四年（一八八一）の調査による記述。引用にあたって片仮名を平仮名にあらためた。
- (2) 『鹿児島県史料 旧記雑録家わけ二』七五四～七五七頁。引用部分は、島津侵入事件に従軍した肝付兼篤の配下の日記であり、史料名は不明で、肝付系譜雑録に所収される。文字の転写ミスと思われる箇所はあるが、内容そのものは時系列に沿って、実際に従軍していた人物にしか知り得ないことも記しており、同時代性の高い従軍日記と考えられる。以下、肝付従軍日記とする。
- (3) 「討琉球詩并序」は「南浦戲言」所収。本稿では「南浦戲言」は鹿児島大学付属図書館所蔵玉里文庫本を使用した。
- (4) 寛永図の図像は「黒嶋・安里二〇二〇」を参照。また安里進氏の所蔵していたカラーフィルムおよびそのスキャンデータが、沖縄県公文書館に寄贈され閲覧に供されている。
- (5) 諸島図の系統図には都城島津邸所蔵「琉球并諸島図」、東京大学史料編纂所蔵模写「琉球諸島図」など数例が確認されるが、記載情報のほか法量や島の形状などにおいて最も古態を残していると考えられる都城島津邸所蔵「琉球并諸島図」をもとに、本稿では記載文字を掲載している。
- (6) オックスフォード大学ボドリアン図書館所蔵の「The Selden Map of China」で、一六五三年までに同大学の寄贈となっていることなどから、おそらく十七世紀前期ころの製作かと考えられるアジア広域図で、同大学のサイトにてデジタル画像を閲覧できる (<http://seldennmap.bodleian.ox.ac.uk/>)。その概要をまとめた「ブルック二〇一五」により、本稿ではセルデンの中国マップと表記した。
- (7) なお「渡辺二〇二二」では「日本水路誌」に依拠しているが、「日本水

路誌」に先行する「寰瀛水路誌」（前掲注1参照）では、より明確に「二湾形勢相反して其実は唇齒をなす者なり」と記している。

- (8) 『鹿児島県史料 旧記雑録後編』四一五四八号。
- (9) 前掲注(2) 肝付従軍日記。
- (10) 前掲注(8) 「琉球渡海日々記」。
- (11) 「喜安日記」国文学研究資料館蔵本。同書の翻刻は「中野二〇〇〇」を参照した。
- (12) 河南家は近世薩摩藩に海運業で仕えた家で、同家は河南家の四代清兵衛が一七六五年から一七七五年の間に鹿児島で書写したものと伝えられている（松浦二〇一三）。描画範囲は南九州から琉球を経て台湾・中国南部までで、島々を結ぶ航路線も描くとともに注記があり、中国南部の注記として「丑年」の蜂起を記している。これが一六六一年（丑年）に台湾などで起きた鄭成功の反乱を指すのであれば、それから間もない十七世紀後期には原本が成立していたことなる。同図も含め河南家文書は現在、阿久根市立郷土資料館の所蔵となっている。
- (13) 鹿児島から琉球（与那国島）までの島々を航路とともに記す。方位と距離を細かく記すだけでなく、硫黄島をはじめとする火山島の噴煙を強調して描くのが特徴的で、海上からの目印としての意味から、やはり実践的な航海目的に即した絵図がベースになっているものと推測される。「平岡二〇〇一」によると近世後期の作とされる鹿児島県立図書館所蔵本のほか、同じ絵図の写しが台湾大学附属図書館田代安定文庫に所蔵される。
- (14) 「県博図」に記された奄美諸島から沖縄本島北部にかけての情報は、あるいは、三山分立期にこの海域に影響力を及ぼしていたとされる北山との関係を踏まえて検討する必要があるかもしれない。
- (15) 前掲注(6) のセルデンの中国マップでも、琉球から日本への航路線は島と島との間を通る。ただし島名までは明示されていない。
- (16) たとえば「渡辺二〇二二」でも、「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」といった説明が見られる（八六頁）。
- (17) 「橋本二〇〇二」などを参照し、海上視認距離を求める公式二・〇八三

(√h+√H) に対し、hに船舶側の高さを仮に五メートルとして、Hに横当島の標高四九五メートルを当てはめ計算すると、四六・五一〇海里となる。一海里は一八五二メートルのため、換算して八六・一三六キロとなり、これを切り上げて約九〇キロとした。

(18) 「村井二〇一三三四一頁に引用される橋本雄氏の報告による(二〇〇五年、未発表)。

(19) 「ウィリアム・アダムズ航海記」第一航海記、一六一四年十二月二十二日条に「大島の港から九リグ北西に在る」「爆発している」横当島を見ている〔石上二〇一八、四七五頁〕。

(20) 「二六一四年十二月二十三日 リチャード・ウィツカムの書簡」〔石上二〇一八、四九一頁〕。

(21) 一六〇九年五月付け、「国王尚寧より布政司あて、薩摩侵入を報ずる咨」(和田久徳訳注、沖縄県立図書館史料編集室編『歴代宝案 訳注本第一冊』、一一一八―一三〇号)。なお、「葉壁山・奇佳山等の処、烽火を連放するに抛り」の「奇佳山」を同書語注では喜界島に比定している。しかし、伊平屋島で発せられた烽火を中継することから、伊平屋以南・首里以北に位置する島に比定すべきであろう。その候補として、明代針路誌で「離倚嶼」、「中山伝信録」で「椅山」とされた伊江島である可能性があるのではないだろうか。

(21) 「銅鑄琉球国全島図」は国立国会図書館ほかに所蔵されており、沖縄県立図書館の「貴重資料デジタル書庫」ではデジタル画像をWEB上で公開してある (https://www.library.pref.okinawa.jp/item/index-1104050767_1002008702.html)。

(22) トカラ諸島から八重山諸島までの描画範囲や島の形状などから、前掲注(5)で触れた諸島図系の絵図を下敷きにした可能性が高い。ただし、諸島図系の絵図に引かれる航路線は基本的に国絵図と同じもののため、青江は別に複数の絵図も参照して編集・製作したものと考えられる。

(23) 第十一管区海上保安本部ホームページ「沖縄の海洋情報」(https://www1.kanho.mlit.go.jp/KAN11/atlas/top_atlas.htm)。

(24) 前掲注(1)「寛瀛水路誌」七六七頁。

【参考文献】

麻生伸一 二〇一八年「絵図からみる近世・近代初期の那覇・山川間航路」

科研費「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

石上英一 二〇〇〇年「琉球の奄美諸島統治の諸段階」『歴史評論』六〇三

石上英一編 二〇一四年「奄美諸島編年史料 古琉球期編上」吉川弘文館

石上英一編 二〇一八年「奄美諸島編年史料 古琉球期編下」吉川弘文館

伊波普猷 一九七三年「あまみや考」同著『をなり神の島 二』平凡社(東洋文庫)

上里隆史 二〇一一年「古琉球社会の特徴と沖縄島の港湾機能」『沖縄文化』

四五(二)

上里隆史・深瀬公一郎・渡辺美季 二〇〇五年「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

榎本 涉 二〇一七年「悪石島の寄船大明神とその周辺」／稲賀繁美編『海

賊史観からみた世界史の再構築 交易と情報流通の現在を問直す』思文

閣出版

及川輝樹・八木原寛・高美喜男・平野舟一郎・中野俊・中尾茂・小林哲夫

二〇一三年「トカラ列島南部、横当島、上ノ根島の噴気活動」『火山』五八

(四)

沖縄県教育委員会編 一九九二年『琉球国絵図史料集 第一集』

川村博忠 一九九〇年『国絵図』吉川弘文館

黒嶋 敏 二〇一四年「中世の航海図を読む」東京大学史料編纂所編『日本

史の森をゆく』中央公論新書

黒嶋 敏 二〇一六年『琉球王国と戦国大名―島津侵入までの半世紀―』吉

川弘文館

黒嶋敏・安里進 二〇二〇年「寛永の琉球国絵図」について『首里城研究』

二二

黒嶋敏・安里進 二〇二二年「寛永の琉球国絵図」について(補論)『首里

城研究』二四

黒田日出男・杉本史子 一九八九年「島津家文書国絵図調査報告」『東京大学史料編纂所報』二四

小林哲夫 二〇〇八年「九州地方の離島の火山」『Nature of Kagoshima』三四

崎原恭子 二〇一五年「近世琉球における烽火（火立）のネットワークについて」沖縄県立博物館編『鳩間島・新城島・黒島総合調査報告書』同館

ティモシー・ブルック（藤井美佐子翻訳）二〇一五年『セルデンの中国地図消えた古地図四〇〇年の謎を解く』太田出版

中島楽章 二〇二一年「十六世紀の南島航路―『日本図纂』を中心に―」『東方法学』一四二

中野真麻理 二〇〇〇年「『喜安日記』の一伝本」『国文学研究資料館』調査研究報告』二一

橋本 進 二〇〇一年「デ・リーフェの航海（前篇・後篇）」『全船協技報』三四・三五

畠山唯達 二〇一四年「考古地磁気学における時間軸に関する一考察」『岡山理科大学』情報処理センター研究報告』三五

平岡昭利 二〇〇一年「琉球に関する古地図資料」『下関市立大学論集』四四―四三

藤田元春 一九三八年「日支交通の研究」富山房

松浦 章 二〇一三年「薩摩阿久根・河南家の琉球海運」同著『近世東アジア海域の帆船と文化交渉』関西大学出版部所収（初出二〇一二年）

村井章介 二〇一三年『日本中世境界史論』岩波書店

山口 修 一九九〇年『人物叢書 前島密』吉川弘文館

山本博文 一九九五年『鎖国と海禁の時代』校倉書房

弓削政己 二〇一〇年『中山政権と奄美』沖縄県文化振興会史料編集室編『沖縄県史 各論編第三巻 古琉球』

渡辺美季 二〇二一年『琉球国図』の薩琉航路―『琉球御渡海日記』から考える―『国立歴史民俗博物館研究報告』一二三

【付記】 本稿は、筆者が研究代表者となった以下の共同研究による成果の一つである。科研費補助金「南西諸島における海上交通の復元的研究―帆船の

時代」の「歴史航海図―」（基盤研究(B)、二〇一八～二〇二一年度)、史料編纂所画像史料解析センタープロジェクト「港湾都市図研究プロジェクト」(二〇一八～二〇二一年度)、鹿島学術振興財団研究助成「正保琉球国絵図の研究資源化とデジタルアーカイブの構築」(二〇二〇～二〇二一年度)。各研究にご参画いただいた共同研究メンバーの皆様からは種々のご教示をいただいた。また史料調査・現地調査では関係者の皆様にご高配をいただいた。記して御礼申し上げます。