

沖縄地域総合交通史研究

— 近世における交通を中心として —

琉球大学工学部 正会員 上間 清

A HISTORICAL STUDY ON TRANSPORTATION IN THE REGION OF OKINAWA

— EARLY-MODERN AGE 1609 ~ 1879 —

By Kiyoshi UYEMA

The author has been engaged in a comprehensive historical study on the transportation in the region of Okinawa, the southern-most prefecture of Japan. The study has been done under five historical ages, namely, (1) pre-historic, (2) KO-RYUKYU or the old Ryukyuan Kingdom, (3) early-modern, (4) modern, and (5) the present ages.

So far the author read three papers related with the study, one on the historical fundamentals, the others on the problems under the age of KO-RYUKYU, and the forepart of present age.

Discussed in this paper are the questions of early modern age including the historical image as a whole, Ryukyu-foreign country relations and traffic, and traffic conditions in the area. 【キ-ワ-ズ : 沖縄・交通史・近世】

1. 序 説 地域の歴史的展開や文化的側面に、わが国の他地域とは異質な内容を有する沖縄地域の交通史を総合的に記述することを目的として着手したのが「沖縄地域総合交通史研究」である。「総合」としたのは、陸海空の各交通分野の歴史事象を、土木史の立場から総体的に、かつ、対外比較の視点をもって記述する意図を示すものである。筆者の文献的調査によれば、このような広い視野からの交通史記述の成果はきわめて不十分な状況にある。

筆者はこれまで、当地域の交通史を5期、すなわち(1)前史、(2)古琉球、(3)近世、(4)近代および(5)現代(前後期)に時代区分し、基礎的事項の考察に加え、このうちの2期(古琉球、現代前期)について考察し、成果を提示した。^{1) 2) 3)} 今回は沖縄の近世期(1609年・慶長14年~1879年・明治12年、270年間を中心に考察の成果を述べるものである。

2. 時代概観 沖縄歴史研究における「近代」は、1609年(慶長14年)をその初年とし、1879年(明治12年)をその終年とすることが定着している。これは、この期の前代(古琉球時代)と後代(近代)を明瞭に区分する歴史的事件が発生したことに起因している。すなわち、1429年(中世室町時代、永享元年)以来の統一国家としての「琉球王国」が、江戸幕府(徳川家康)の許可を得た薩摩藩(藩主島津義久)の侵入を受けたのが1609年であり、これ以来琉球王国は実質的に薩摩の支配するところとなり、王国を維持しつつもその独立性は大きく揺らぎ、我が国の封建体制に組み込まれることになった。他方、1879年は王国が幕府による「琉球藩」指定(明治5年)を経て廃藩置県が強行された年であり、ここに琉球王国450年が名実ともにその終焉を迎えたのであった。(表-1参照)

表-1 「近世」画期の時点格差と歴史事象

事 項	日本史一般区分	沖縄史区分
近世開始年	安土桃山時代1573年 (天正元年)織田信 長政権、または 1603年江戸幕府 開始年	1609年(慶長14年) 薩摩藩による琉球 侵入
近世終焉年	1867年(慶応3年) 明治維新	1879年(明治12年) 明治政府、琉球藩を 廃し置県

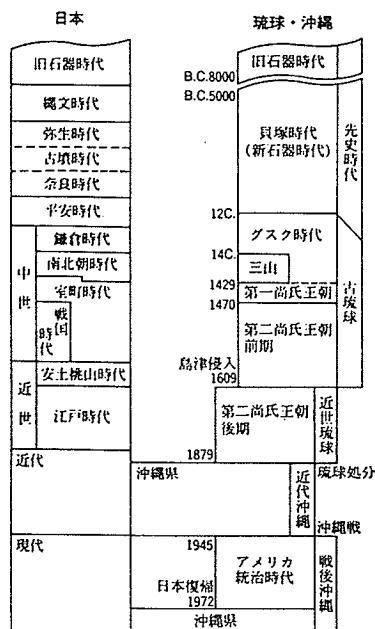


図1 日本史・沖縄史編年対照⁴⁾

参考のため図1には日本史、沖縄史の編年対照を示した。中世を欠く沖縄史の編年に特徴が見える。

沖縄近世期の特徴を整理すれば次のように指摘できよう。文献調査によりまとめを試みたものである。⁵⁾

- いわゆる「冊封体制」のもと、中国との間で約460年間(1404年・室町時代初期応永11年～1866年・江戸時代末期)の長きにわたって形式的主従関係はあったものの独立を維持してきた中で、初めて実質的に他国の干渉と支配を経験するに至った。
- しかしながら、薩摩の支配のもとにあっても、琉球王国は維持され—その背景には江戸幕府と薩摩の琉球利用の政治的意図があったといわれる—中国との交易も温存された。前時代までの海外交流による文化的遺産に加え、江戸文化との接触機会も頻繁となり、これらの影響もあって困難な時代にもかかわらず、沖縄の文化が大きく前進した時代でもあった。具体的には、例えば「おもろさうし」(域内各地の古歌謡の収録)編集の継続、「中山世鑑」(王府正史)の著述、「歴代宝案」(王府外交文書集)の訂正、「混効験集」(古語記録)、その他「工工四くんぐんし」(琉球楽譜)の創案や「組踊り」などの創作があった。
- 江戸封建体制の影響を受け、独自性を残しながらも政治機構や経済的諸制度も変化し、市場経済も進展し域内交流、また琉球薩摩間の交流や本州商業地との交流も漸次盛んになっていった。
- 薩摩の要求する対琉球賦課は、次第に琉球王国の財政を圧迫した。18世紀初頭には「道途に餓死する者共計三千百九十九名」(「球陽」記)と記録されるほど民も苦しみ、王国も疲弊の状況にあった。八重山・宮古地方の「人頭税」の悲話は17世紀中葉以降のことであった。
- 近世末期には東南・東アジアへの欧米諸国の進出の歴史的状況を反映して、外国船舶の琉球寄港も頻繁になった。開港要求、修好条約要求、など小国琉球も世界史的な動きのなかに新たな外圧の困難に遭遇した。
- 維新政府の対外政策の強化により、清⁶⁾と中国と独立な関係を有する琉球王国の存在は認めるところとならず、一つの事件(日本人台湾遭難事件 1871 明治4年)を機に「藩王」(琉球王)が廃され置県となり、ここに琉球王朝が名実共に消滅した。

以上が近世沖縄の歴史的経緯の摘要である。

3. 交通史研究経緯—近 世 東支那海に小島が連なる琉球諸島が、小王国とはいえ1429(室町時代中期、中国明朝前期)以来 1879年(明治12年、中国清朝中期)まで450年間、いかなる背景で統一国家としての「琉球王国」を維持しえたか、これは沖縄歴史学の中心課題であり、その成立前の前史研究(グスク時代研究)も含めて、関連研究が深められつつある。生産的自然環境にもさして恵まれないこの地域にあって、上記の設問に答える理由の主要な一つとして、中国(1372~1866 約500年)・東南アジア諸国(15世紀初頭 16世紀中期 約150年間)・朝鮮・および日本との交易の維持に負うところが大きかったことは史家の等しく認めるところである。

したがって、交易の手段としての「交通」に史家の関心が向けられるのは自然であり、近世に関連ある史料・論稿等には次のような成果がある。(表-2)

表-2 近世を含む沖縄交通史研究 資料、論考成果

1. 沖縄海洋発展史 安里延 三省堂 1941
2. 近世交通、近世ハンドブック所収 児玉幸多 近藤出版社 1988
3. 琉球王国の街道 山本弘文 日本近世交通史論集 処収 吉川弘文館 1986
4. 海外交通史 高良倉吉 沖縄大百科事典(上巻所収) 沖縄タイムス社 1987
5. ベルリ提督の沖縄記録 ベルリ提督遠征記(一)(二)(三)所収 岩波書店 1990
6. 大航海時代の琉球 赤嶺誠記 沖縄タイムス社 1988
7. 黎明期の海外交通 東恩納寛淳 帝国教育出版 1941
8. 中世南島貿易の研究 小葉田淳 日本評論社 1939
9. 沖縄歴史の道調査研究報告書(Ⅰ)~(Ⅴ) 沖縄県教育委員会 緑林堂出版 1986~89

表-2の文献1, 6, 7, 8は15~16世紀のいわゆる琉球王国の海外発展時代を中心に海外交通を取り扱った文献であり近世の記述ではないが、交通史研究としてよく知られているものである。特に東恩納小葉田の著書は重厚な研究書で古典的な存在である。赤嶺は「歴代法案」(王府外交文書)を調査し琉球冊封使、船舶など関連事項を一覧する種々の表にまとめ貴重な成果を得た。文献2は我が国の近世に関する文献史的記述を内容とするもので沖縄についても数ページの記述があるが、交通史とする記述には至っていない。文献3, 4, 9は近年の論考であるが、前者は道路網について記述された稀有のものであろう。これらを含め少なくない 研究蓄積はあるものの総合的・体系的な交通史の記述は未だしの状況にある。交通史研究は沖縄地域史研究の根幹に関わる内容を有しており、課題が少なくない。

4. 近世沖縄の交通 いかなる交通に関する制度や形態も、その実現の背景には、地域あるいは一国の政治・経済的理由による「移動」への要求の存在と、これを交通として実現しうる歴史環境との適合が前提である。この観点から交通の発達・停滞・衰微の経緯を検討し、事項を整序することを課題と考えたい。

叙述は、まず、近世直前時代の交通状況を略述し、次いで沖縄の視点から交通を対外交通、域内交通に大別し記述したい。さらに、この時代の沖縄を取りまくわが国近世交通、そしていわゆる「大航海時代」の続期の状況に触れつつ、琉球への影響も考察する。

(1) 「古琉球時代」末期の交通状況(16世紀) 沖縄史の編年では近世に先行する時代は中世ではなく「古琉球時代」とされる。日本史でいう中世に大部分が重なる時代であるが、封建制度の確立が十分には確認されてはいないとされる沖縄史の場合、日本史の場合と同様に中世という区分は不適切とされることによる。これを沖縄史研究者は日本史・沖縄史の時代格差と称している。さて、15, 6世紀なかでも15世紀中葉あたりから16世紀中期までの時代は「海外発展時代」とも別称されるほど、中国(泉州、福州)、東南アジア(今日のインドネシア、タイ、フィリピン、ミャンマー等)、朝鮮、日本との広範囲の交易を活発化させた時代であった。それが、どのような時代環境から生成したのかといえ、要約すれば次のように言

ことができる。すなわち、中国からの招諭から開始された中・琉の、いわゆる冊封体制のなか、朝貢貿易が進展する過程で、品目が限定され、かつ、貧弱な現地琉球の貿易品を、南方の珍しい多種多様な輸入で豊かにし、貿易を一層 活発化し進展させたい時代の要請に基づくものであったといえる。図-2 に当時の貿易交流国の分布を示す。 海外の商船が那覇泊(港)に頻繁に来港し、琉球国は「東アジア屈指の貿易国家」の地位を確立していたと言われる。これが可能であった背景は、先述の、冊封体制という 大國中国の、武力を用いない、ゆるやかな主従関係のなかの朝貢貿易の許容と、さらに明朝中国の海禁政策の助けもあったといえる。

(2) 近世の対外交通 海上交通に関して沖縄近世開始期の17世紀初頭における琉球王国を取り巻く状況は次のようであった。⁸⁾ ⁹⁾ ¹⁰⁾

16世紀末までのポルトガルのインド航路の開拓、また、コロンブスのアメリカ大陸発見等を嚆矢とする、いわゆる「大航海時代」(15世紀末～16世紀)の西洋勢力が、東南アジア・東支那海沿岸に進出しマニラ～中国、マニラ～メキシコ間の「ガレオン貿易」等が活発化した。また、中国も「下海通番」を進め日本商人の南化、さらに琉球人(レキオス、ゴース等と呼称された)や倭寇なども加わって、16世紀中葉における南方東アジアは大いに賑っていた。図-2に琉球国の交流範囲を示す。⁹⁾しかし、これら各国による直接貿易が盛んになるにつれて、琉球の中継貿易はしだいにその独自性を稀薄にし、17世紀初頭までには中国との朝貢貿易を主体として、来琉する日本商人との交易を行なう形態に縮小変化していた。以上が17世紀初頭の琉球を取り巻く海上交通の状況であった。⁶⁾ ⁷⁾ ⁸⁾

薩摩の支配体制が強化されるにつれて琉球～日本間の交通状況も大きく変化した。すなわち、対中国交流および日本との交流も幕府や薩摩の規制の下でしか行なうことが出来ず、特に薩摩藩がつよい関心を払った 経済交流は、その許可を得た薩摩商船一階船(かいせん)、ケーシンと称した一に限定される規制下におかれた。このように、近世になって、琉球を取り巻く世界史的・地政的な新たな展開の中にあって、広域的交通は衰微した。薩摩を介しての琉球～日本の交流の進展に伴い、政治的・経済的・文化的緊密性が加速され「大和化」が促進された。

さて、近世の対外交通に関して2.3の主要事項につき具体的を述べておく。

a) 琉球～中国の朝貢ルートは、琉球(那覇泊)―福州―北京の海路、陸路、水路(河川運河)を結ぶ約3000キロメートルに及ぶものであった。1469年以前は海道(の中国側着船港)は泉州であった。琉球中間の行程については記録上⁽¹⁰⁾⁻⁽¹²⁾福州―北京間の、先述の陸路・水路(「陸行」と称した)には大きな差はないが、海路(「水行」と称した)には直行ルートのほか台湾北端の鶏籠山経由の2ルートが示されており、交易の目的あるいは天候等によって変化のあったことが分かる。

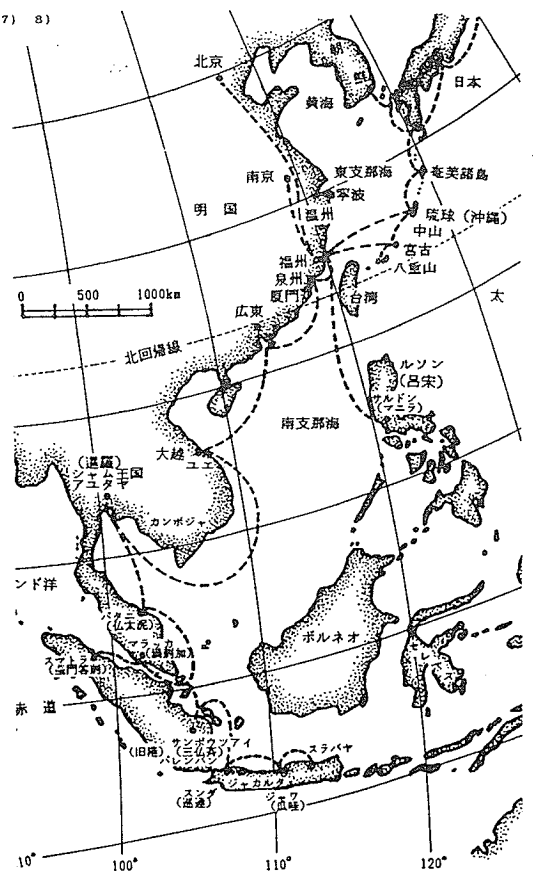
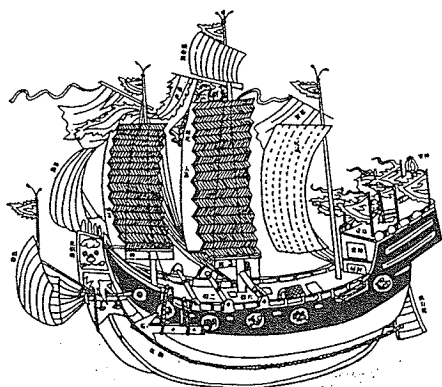
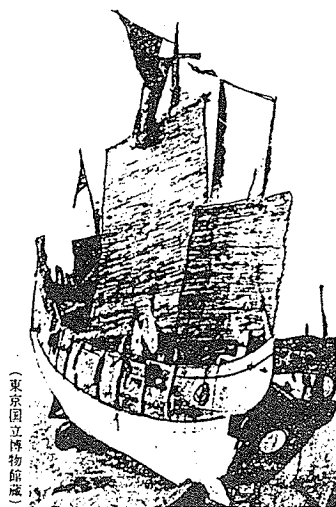


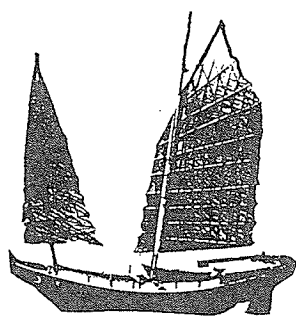
図2 琉球王国「海外発展時代」の交流国分布



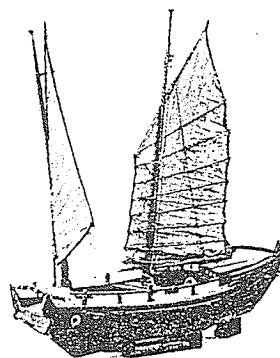
(a) 琉球王冊封船さつぽうせん - 中国



(b) 朝貢船



(c) 馬艦船まからんしん



(d) 山原船やんばるしん



(e) サバニ

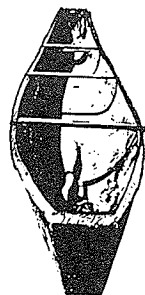
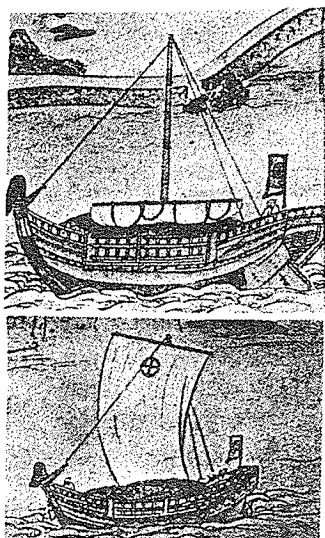


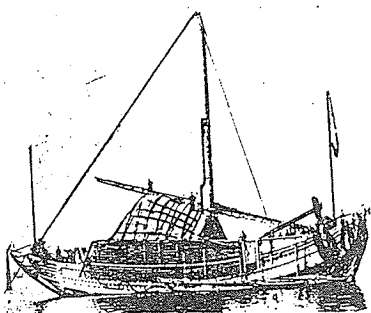
図3 近世琉球の諸船

(掲載諸文献部分引用、著者加工作成 1993-1)

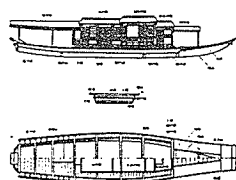


(a) 楷船（和船）

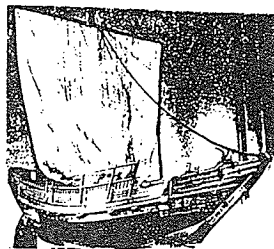
近世、琉球～薩摩間航路に使用



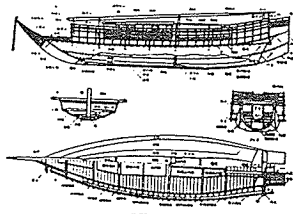
(c) 北前船



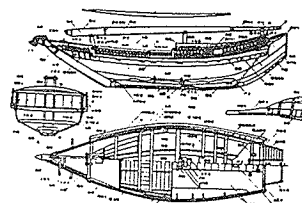
(g) 川御座船



(b) 千石船



(d) 関船



(e) 弁財船

図4 近世日本の諸船（和船）

（ 掲載諸文献部分引用，著者加工作成 1993-1 ）

b) 大海交通用の船舶としては、いわゆる進貢船と称された、中国明・清朝から給付された中国式の船舶であった。当時琉球で用いられた種々の船のうちサバニ、山原船やんばるしん馬鑑船まかんしんについては、李朝鮮における琉球船匠の記録¹⁴⁾や広範普及、小規模等の状況から自前の造船技術で、賄っていたと推量される。しかし、進貢船級(約100人の乗員と貨物積載)の船舶は、中国側からの給付よることが一般であったようである。このことは、琉球王府の外交文書を集めた、沖縄史研究の第1級の文献とされる「歴代宝案」¹⁵⁾に頻繁に記録されているところである。

c) 近代を通してその頃、開拓された多くの航路で大いに使用されていた江戸期の和船が琉一中交通に使用されることは無かったといってよい。薩摩は中国にたいして、政治的意図から隠れた支配者の姿勢を維持していたからである。図3、4に、近世における琉球および江戸期日本の諸船を、^{16) 17)} 図5に船舶年表を引用した。¹⁸⁾

図3の諸船は近世のみならず、この期を含む琉球王朝時代(明治初期まで)を通して、また、一部(c d)は昭和初期まで活躍し、eは現在も沿岸漁獲に使用)は現在に至るまで使用されて、沖縄の海上交通を支えた諸船の形状を示す。中国及南方の影響が指摘されている。図4は沖縄近世・近代と対応する我が国の時代を通して、その海運(軍用も含めて)を担った代表的な大和型諸船舶である。沖縄(図3)の場合との相違が分かる。

図5は古代から明治期に至る船舶史の略年表であるが、近世の有する船舶史上の位置、またペリー来航など沖縄も共有する歴史事象も含み、わが国近世期海上交通環境状況の大略を理解することができると考え引用したものである。

(3) 近世の域内交通 「球陽」¹⁹⁾の伝えるところによれば、尚清王の奄美大島征伐(1513)、尚徳王の喜界島征伐(1466)があつて琉球国版図は「薩摩侵入」の17世紀初頭までは、いわゆる琉球弧上の大部分の諸島を含むに至っていた。したがって、域内交通は次の3つのケースに類別して考察するのが適当と考える。すなわち、(1) 領域内の島々間の海上交通、(2) 沿岸交通、(3) 主要島の道路交通である。

王国時代から政治経済の中心地であった首里城下の那覇泊(港)を拠点とした域内海上交通の確保は、領

西紀	時代	船の系譜	問係事項
1000	縄文	舟	日本に1000年からの舟の遺物が残されている
800	古墳	舟	古墳の船、やりがんなど、うなぎの骨(晩唐)
600	飛鳥	舟	北九州にこの交通行
500	奈良	舟	新羅王、船工を招き、新羅の造船技術導入
400	平安	舟	遣唐使船(700)
300	鎌倉	舟	中国型船建造技術導入、中国型船建造行われる
200	室町	舟	船の九割に最古の船(1572)
100	徳川	舟	徳川幕府の船(1600)
江戸	徳川	舟	徳川幕府の船(1600)
明治	明治	舟	明治幕府の船(1868)

図5 我が国船舶史略年表

(須藤利一著：船、法政大学出版、p.348より)

域統治の基礎条件であって、かなりの進展を見ていたようである。具体的には首里王府と王国領の各地に配した常駐役人（在番と称され、これには宮古、八重山の先島在番、久米島在番、沖縄本島を中心とする諸浦在番があった）との間の公務連絡や物資輸送を中心としたものであった。これに使用された船舶を特に地船と称していた。「おもろさうし」²⁰⁾の中に頻出する航海の歌謡や、前時代の諸王が多くの兵士を船で移動した経験や海外航海の豊かな経験なども域内舟運が広範に進展していたことを伺わせる。

先に述べた尚清王の場合は、喜界島へ約2000人の兵員を50隻の船を用いて輸送したとの記録がある1隻40人、この船は、冊封船や進貢船クラスではなく、地船と考えられる馬艦船（図-3）であろう。島嶼間航海に特別な困難は無かったと推量される。

さて、沿岸海域における舟運は、漁業利用のほか道路網の発達が遅れていた沖縄本島中北部や他の島々では庶民の重要な日常交通手段であったと考える。搬具としてはサバニ、山原船（図-3）が主体であったと言ってよい。前者は今日現役であり、後者も昭和20年前後まで沿岸貨物輸送に活躍していた。

陸上の交通は、近世および近代の大部分を占める期間（大正期まで）徒歩交通が主体である。交通運搬具としての陸上の交通は、近世および近代の大部分を占める期間（大正期まで）徒歩交通が主体である。交通運搬具としては、近代末期に関する記録では種々の駕籠（山駕籠、山原駕籠、奉行駕籠）などがあって利用されていたが、一般庶民に広く利用されるまでには至っていなかったであろう。庶民の生活運搬具としては、種々の竹製籠（パーキ、ティール、ウーバラなど）やオーダー（もっこ）などによる頭上運搬、頭背負運搬また畜力を利用した馬背、牛そり等が主要なものであった。馬車が出現し利用されるのは近代になってからのことである。

さて、道路網の状況についてであるが、このことについて近世を画期して明示する文献は乏しいが次のような文献や碑文があり（表-3）、これらの成立期およびそれ以前の状況が推量される。

これまで提示した文献や表3の資料を参考に、近世期の道路網については次のようにまとめられる。

a) 一国の首都を中心に版図の地方へ幹線道路網を展開するという、歴史の伝える道づくりの原則は小王国琉球でも該当し、ここでは中心が琉球王府のあった首里^{いり}であった。

b) 道路種別は幹線から集落内外の生活道の順に宿道^{しゆくみち}（8尺以上、両側に6尺の余地）、脇道（5尺以上）および原道^{はらみち}（3尺以上）と区分されていた。

c) 宿道は首里王府から各間切（地方の行政単位）の役所である番所を連絡するもので、これには、国頭方、中頭方、島尻方に展開されていた。具体的には、首里-泊村-各離島、首里-真和志-高嶺、首里-南風原-玉城などがあった。脇道はこれらの宿道を連絡した。道路網密度は当時も首里を中心とした沖縄本島南部が高く、相対的には今日の状況と大差はないであろうと思われる。道という人間営為の不易性を示しているようでもある。

d) 中央（王府）地方（番所）間の連絡制度-人馬継立制度-として宿次^{しゆくつぎ}があった。その成立年は不明であるが、統一王国成立後、そう遅くない時期に整備されたであろう。宿次ルートには先述の

表-3 沖縄地域の旧道路網関連文献

1. 真珠湊碑文 真玉橋建設に関する記(1522)
その他 安里橋、金城橋など橋関連碑文多し
2. 琉球国絵図帖 江戸幕府編 次の絵図がある
正保絵図(1649)、元禄絵図(1700)、
天保絵図(1839)
3. 久米具志川間切公事帳(1735)など
多くの間切の公事帳が行政単位(村)の事情を
伝えている
4. 首里古地図(1703~1707)の頃の模図
東恩寛淳校訂、絵師具志川氏作成(1910)
5. 間大君加那志^{きこえおとよみ} 御新下日記^{うあらうり}
(1880)
6. 沖縄本島巡回日誌 上杉茂憲県令(1881)
7. 中山伝言録 徐保光(冊封副使)(1721)

図一6 沖縄地域交通史時代環境図一近世
(1609～1879)

＜沖縄地域状況＞：沖縄の近世は、薩摩藩による「琉球入り」(1609)以来明治12年(1879)の琉球廃藩と置県に至る270年間である。14世紀後期以来の中国との朝貢貿易は消滅されたが、前代「古琉球時代」の如き、南方・中国・朝鮮・日本等広域的な海外交通は影をひそめた。薩摩、江戸日本との交通が盛んとなり、琉球も藩属体制の中に次第に組み込まれてゆく。域内交通は、基本的には徒歩と舟運による交通であり置開藩島交通、沿岸海域交通、陸上交通からなる。

中国・朝鮮

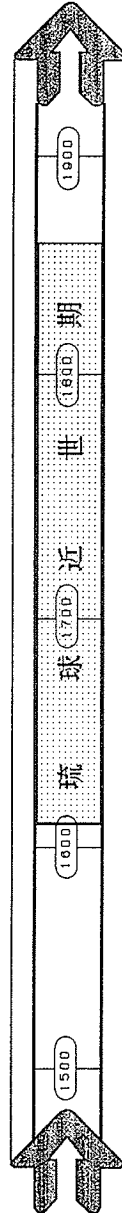
明・万暦37年～清・光緒5年が相当。対琉球、中国は従来の冊封使派遣、朝貢貿易を許した。福建省琉球館(采風館)。前世紀後期の世界最大級の帆船船隊を南方に派遣した中国は、盛れた船舶、航海術を有した。朝鮮はこの頃李朝中期に相当。日本とは文禄、慶長の役以来の国交回復。琉球・朝鮮の直接交流は絶えて久しく回復することはなかった。

日本

江戸時代(1603～1867)、九州薩摩から北は弘前藩に至る広域に駿馬・伝馬制ならびに宿驛を支える主従の御道が整備される。五街道、船泊道。その他海運も日本海側・太平洋側の沿岸全域で航路が設けられた。関船、千石、北前船等船舶が活躍、河川舟運も盛行した。琉球と琉球船を通じて船舶交通、琉球からは「江戸上り」にみる交通等があった。

近世前の「古琉球」時代(140～160)は、琉球王国の海外交通の約100年間を含む。即ち尚泰久王～尚清王に至る期間(1454～1555)の海外発展時代である。「万国津梁の傳」の絵文が著名。16世紀後半には次第に外部勢力の影響を受け衰えをみせていた。

1879年(明治12)の「琉球処分」(置県)によって近世も後進を迎えた。1429年以来450年間維持した琉球王朝はここに終止符がうたれた。以後は日本近代史の流れの中の沖縄となった。



前時代、1200年、1400年を主とする大航海時代の開闢をうけ、時代が進展した17世紀は1472.1579.1722の3回による植民地建設が本格的に展開した時代であった。東インド会社設立1602年、西インド会社設立1621年。この時代、西欧列強及び米国などは、世界の航路を頻りに航路した。近世前期の琉球にも英、仏、米の船舶が来航。ベルギーが英蘭好条約を結んだ(1655)。助舟外板清強船、理利船、7200トン、四分厘など、船舶、航行技術が先代から連綿発展した。

この頃東南アジア諸国の各王朝の交代も激しく、かつ、互いに抗争を繰り返していた。かつて琉球と交易をしていた「マカオ・タイ・フィリピン」等は「港市国家」を形成していた。また、1602年、英国・仏等西列強や中国の進出も前代16世紀より盛んとなった。フランスの37%を占領1641年。東インド会社設立1602年。琉球との交流は16世紀中葉以降に於いて以来、回復をみなかった。

東南アジア

西欧・世界

宿道の分布と同じく国頭方、中頭方、島尻方の宿道に中継地（番所）が指定され、地方には東西道の宿道が利用されていたという。（表－3 文献3）

e）陸上のネットワークを 補完するものとして道の欠するところは、沿岸舟運で連絡された。特に本島北部（国頭地方）では、このため各地に中継用の小規模の泊（小港）等が多く設置されていた。現那覇港も那覇泊と称された。

f）道関連古文書の署名役職に御物奉行^{うむぶじょう} 取納奉行^{すぬぶじょう}などがあるところから判断すると、王府の道行政の部署としては、これら役職の所属していた貢納を司る「物奉行所」、その他「普譜奉行所」等が携わっていたと考えられる。特定の部署に行政権が集中していたようには思われない。

以上簡略ながら、近世の域内交通についてその主な経緯を述べたが、間大君^{きこえおおきみ} 御新^{うあら} 下り（表3 文献3）、江戸上り²¹⁾ などは、内外における道行きの具体的記録であることから、人と道のかかわり、また、政治と道のかかわりなどを考察する資料として貴重であることを付記しておきたい。

5. 近世日本と世界の状況と琉球

わが国の近世に相当する17,18 世紀は、世界的にも大きな動きのある時代であった。前世紀に、いわゆる大航海時代を自ら創出したポルトガル・イスパニアのあとを受けて、オランダ・イギリス・フランスはこの時代、その船舶と航海術の発達成果を駆使して、本格的な植民地開拓時代へ突入したのであった。東南アジア、日本、琉球へも進出し、根拠地を建設し、あるいは修好を要求して来た。

東南アジアでは多くの国々が、宗教的に異なる複雑な文化圏を形成し、絶えず抗争が絶えなかった。中国においては、明朝時代の海禁策も清朝になって緩み、華僑が各地に進出し、交易を発展させた。

この様な状況のなか、琉球も薩摩藩の抑圧に加えて、近世末には、この世界史的潮流の影響を受け、イギリス艦、米艦、フランス艦の相継ぐ来航に遭遇し、新たな時代の到来に多くの困難を経験していた。

図－6 に沖縄近世 270年の交通史の時代環境を概観してみた。琉球近世を時間軸中央に置き、この期とほぼ同時代の、沖縄を取り巻く世界史的な交通上の事象を配したものである。これにより、沖縄の近世状況（標題直下に説明）とその前後の時代状況の概要、さらにこれらと同時代の日本、西欧、アジア地域の交通環境の様子を概観することができる。

6. あとがき

以上沖縄近代期の交通史を、同期の琉球王国を取り巻く時代環境をとらえつつ、問題を対外交通、域内舟運、域内道路交通にわけて考察した。広い視野から沖縄交通史を考察すること、交通ニーズの発生、進展、衰退の中に交通の史的経緯をみることの重要性に留意しつつ論を試みたが、未だ残された内容も少なくない。

今後、収集資料の整理・分析に努め、考察を進めたいと考えている。なお、本研究には文部省科研補助があったことを付記しておきたい。

参考文献

- 1) 上間清：沖縄地域総合交通史研究－基礎的事項及びイメージについて、土木計画学研究・講演集No.13、pp.97～103、1990
- 2) 上間清：沖縄地域総合交通史研究－「古琉球時代の交通」－、土木計画学研究・講演集No.14(1) pp. 229 ～234、1991
- 3) 上間清：沖縄地域総合交通史研究－「軍政時代の交通」－、土木計画学研究・講演集No.15(1)、pp. 865～870、1992
- 4) 高良倉吉：琉球王国の歴史、「琉球王朝文化遺産展」（解説書）所収、ドイツ・日本研究所、p. 14、1992

- 5) 沖縄歴史研究会：沖縄の歴史（全3巻）、第1巻沖縄書籍出版社、1984、α多くの通史文献を参考に著者要約。
- 6) 児玉幸多編：近世史ハンドブック、近藤出版社、1988
- 7) 高良倉吉：海外交通史、沖縄大百科事典（上）所収、1983
- 8) 朝日新聞社：朝日百科「世界の歴史」、No61, 66, 69, 71, 76, 81, 85, 86, 1990(1月～8月)、及び「日本の歴史」No68, 78, 98, 1987(8月～10月)
- 9) 又吉眞三：琉球歴史総合年表、那覇出版社、p. 60、1988
- 10) 徐葆光：中山伝言録、1721
- 11) 程順則：指南広義、1708
- 12) 島津重豪：琉客談記、1796
- 13) 伊地知季安・季通：薩藩旧記雑録・追録、1880
- 14) 朝鮮李朝朝廷：李朝実録（朝朝記録、史書）、1392～1910 全1500巻、沖縄関連は第1～11巻
- 15) 琉球王府編：歴代法案（王府外交文書集成）1 424-1867
- 16) 以下の文献から引用し、著者加工作成
①前出6)、p. 87 - 図(a) ②沖縄タイムス社：沖縄第百科事典（下）p. 494、- 図(C)
③又吉眞三：琉球歴史・文化史総合年表、琉球文化社、1977、p. 165 - 図(b) (d)
④写真集やんばる 100年、那覇出版社、1981、p. 33、- 図(e)
⑤写真集沖縄、那覇出版社、1984、p. 204
- 17) 以下の文献から著者引用加工作成
①須藤利一：船、法政大学出版局、1983 12ed. p. 154
②建築大辞典、彰国社、1974、付録付図13-15
- 18) 前出17) ①、p. 348-9
- 19) 鄭秉哲他：球陽（編年体の琉球の正史）174 3-45
- 20) 琉球王府：おもろさうし（諸島の古歌謡採録成）、1531-1633
- 21) 江戸期琉球物資料集覧（第1～第4巻）、19（1634・寛永11年から1850年・嘉永3年まで計18回の“江戸上り”があった）