

南九州の海上交通の性格

桐野 利彦

一、はしがき

幕末開港以前のわが国の対外交通は、その発航地がどこであらうと、ほとんど九州を基地として渡海した。この九州からの航路は、遣唐使の場合に見られる三航路で代表される。

第一は北九州を基地として、朝鮮沿岸を経て中国に達する北路、次は北九州から五島を経て、一気に中国に渡る南路、第三は薩摩を基地に南西諸島を経て、中国に渡る南島路である。以下この①北路、南路、南島路の三名称を用いることとする。

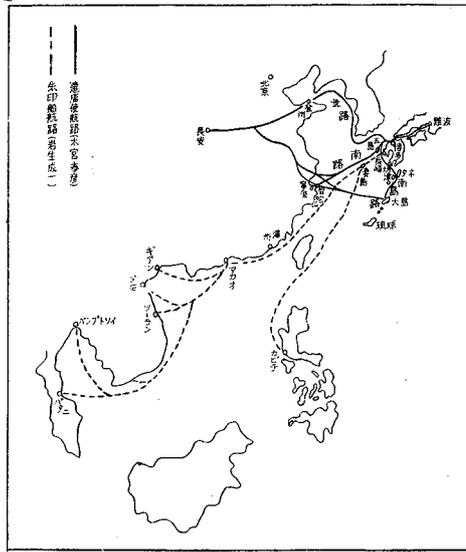
幕末までの②わが対外航路は、中国や朝鮮は勿論、南海や欧人との交通も、時代によって各路の基地や航路等に若干の相違はあるが、概ねこの三路の何れかによって行われた。先ず最初に利用されたのは北路で、古くから初期遣唐使までは（朝鮮、中国南朝、隋唐等）これによって行われた。

遣唐使の後期から幕末までは、朝鮮を除いて（唐、五代、宋、元、明、清、南海、欧人等）主に南路経由で交通した。

かくして北九州は、古代以来一貫して対外交通の基地となり、北九州各港は繁栄したが、これに対し南九州はどう

であったらうか。

南九州は日本の南端にあって古来文化地域に遠く、何れの時代もその文化は非常におくれていた。しかしやや先進的なものを求めるならば、北九州にははるかに及ばないとしても、対外的な通商、交通を挙げることができるのである。



遠唐使 長印船航路

う。これは勿論、南島路交通の活動によるのであるが、それは南九州の大陸や南海に対するすぐれた位置を、近畿、瀬戸内、北九州等の商人や、ここに勢力を持った島津等が利用したもので、その位置を利用するものもの力や、近隣諸国の政治経済情勢の如何によって、特色が出てくるのは言うまでもない。

しかしどの時代にも共通することは、南九州はヒンタールランドがないため、その海上交通は寄港地か、仲継貿易地としての意義しかなく、南九州自体の経済文化の基礎の上に成立したものではないということである。

こうして南九州の海上交通を史的に展望する時、そこには、一つの性格を見出すことが出来る様に思う。この性格を明治以前について見ようとするのが、本稿の目的である。

二、古代から中世

薩摩の港が歴史上に浮び上るのは、遣唐使が北路から南島路に変わり、南九州の港が利用される様になってからである。しかし③この航路は距離が長く、危険が多いため、その利用は数回に過ぎず、間もなく廃止され、後期の遣唐船は主に南路を經由した。従つて南島路經由の遣唐船は特殊な場合と考えてよい。

遣唐使以後、南九州の港はながく冬眠状態にあつたが、それが全国的に重要性をもつて来るのは、室町時代に明や南海との交通貿易が開けてからである。

室町時代の対明貿易は、主に勘合船で瀬戸内―北九州―五島―寧波の線、即ち南路經由で行われ、幕府、大内、細川等が盛んに活動した。

これに対し、④島津は一回の勘合船も出さず、ただ二つの方法でいくらか関係したに過ぎなかつた。一つは幕府や大名船にその貿易品として、硫黄等を提供したことであり、他は勘合船の警護である。勘合貿易後期には、大内、細川の抗争が激しくなつたので、細川船は大内を避けて、堺から土佐沖を経て薩摩から、南島路經由で渡航または帰航した。このため坊之津や種子島が重要性を帯び、またこの航海は島津の警護なしには不可能であつたので、南九州の地位はやや向上したが、この航路は前記の如く、日数が多くかかり、危険率が高いので、その利用は往航、帰航合せて五回に過ぎず、遣唐使同様、特殊な場合と考えてよい。

また明に対しては前、後二期にわたつて、倭寇の活動が激しかった。前期倭寇は朝鮮や中国沿岸を荒したが、その倭寇の出身地は北九州や瀬戸内で、薩摩からは殆んど出ていない。薩摩の倭寇が活動するのは、後期になつてからで

ある。

以上の如く、古代から中世へかけての渡海は、朝鮮に対しては勿論、遣唐船、勘合船、前期倭寇等その発航地がどこであろうと、最後は北九州から渡海するのが原則であった。また先方からも北九州へ来航したから、北九州は大陸との往來でにぎわったが、南九州はまだとるに足りない。それは日本から出かける目的地が、遣唐使は長安、勘合船は北京、倭寇は朝鮮半島から中国沿岸という風に、朝鮮及び中国北部にあつたからで、目的地が朝鮮や中国北部にある間は、北九州の位置は独占的によく、さらに北九州はその背後に瀬戸内、近畿等のわが国の最先進地域を控え、すべての条件が揃っているのに対し、南九州は位置にも後背地にも恵まれず、発展の基礎を欠いたのでその活動は特殊な場合であつたと考えてよいであろう。

三、中世から近世初期

しかし時代が下ると、琉球貿易、明商の来航、後期倭寇、欧人の来航、朱印船貿易等の如く、わが国との交渉関係が南下するので、南九州の位置は有力となり、畿内等の先進地域の商人が寄港地として利用したり、またここに島津の如き強力な政権ができると、それが交通貿易を始めるので、南九州の地位は従来の特殊な場合より一步前進してくる。

それは先ず⑥琉球との貿易にあらわれる。琉球は一、三七二年から中国に入貢し、一四一四年からは日本とも交通したが、十五世紀から十六世紀の中頃まで、即ち日明の勘合貿易が行われた頃は、日本、朝鮮、中国、南海との間にあって、盛んに仲継貿易を行いその利益をろう断していた。日本との貿易はその一端に過ぎないが、日本との交渉が始

まれば、南九州が何かにつけ有利となるのは論をまたない。先づ一四四一年幕府は島津に琉球を与えている。これは琉球の関知しないことであつたとしても、島津の南海貿易に優位をしめる第一歩であつた。

琉球は一四一四年以後、室町幕府に南海の産物をもたらし、それは日本の重要な勘合貿易品であつたが、応仁の乱後瀬戸内の海賊を恐れて来なくなつたので、堺の商人等は自ら琉球に赴く様になつた。そこで幕府は文明三年（一四七一年）島津に幕府の印判なき船は戻す様命じている。しかし幕府は漸時衰え、島津は力を増してくるので、琉球貿易は島津が独占する様になる。かくて永正五年（一五〇八年）島津は琉球に書を送り、^⑥ 自今以後不_レ帶_二我_一印判_二往來商人等、一々令_二点檢_一之、無_二其支証_一、輩者、船財等悉可_レ為_二貴國公用_一、伏希、此一件無_二相違_一、永々修_二隣好_一而自他全_二國家_一二者也 と言ひ琉球貿易を独占しようとしている。しかし南海貿易最盛期の琉球は消極的であつた。島津の力はまだ十分でない。とは言つても、島津と琉球との交通通商は相当盛んで、島津の他、種子島、禰寝、相良、大内等も琉球と交易したが、島津はこれに^⑦ 朱印状を与え、それを認可する力を持つていた。そして一五七二年三州を統一し、一六〇九年琉球征服を行うに至つて、琉球に対する島津の力は決定的となり、幕末にいたるまで、琉球貿易を独占した。

勘合貿易の末期（十六世期中頃）になると、明も衰え、その海禁を破つて漳州を中心に明商の活動が盛んになつた。そのため日本への來航も多くなつたが、南島路經由薩摩の坊之津、川内、久志、秋目、片浦、阿久根、鹿兒島等へも盛んに來て、取引を行った。中でも坊之津は殷盛をきわめ、日本三津の一つに数えられる様になり、平戸等と共に明にもよく知られた。しかし後期倭寇の出現によつて明船はあまり来なくなつた。

後期倭寇はその活動地域が、東支那海や南海方面で、前期倭寇より南に移つたので、薩摩は肥前等と共にその有力

な根拠地となった。⑧薩摩の倭寇は、南九州の各港から南島路經由で江南、広東、福州方面に盛んに活動し、籌海図編には薩摩の港が十三、日本一鑑には二四挙げられているという。

倭寇も間もなく鎮圧され、日中貿易が杜絶状態になると、ポルトガルがその役をつとめる様になる。九州の大名はこぞってこれを歓迎したが、その初期には薩摩への来航が断然多く、⑨天文十一年（一五四二年）種子島漂着以来元龜元年（一五七〇年）までの間に薩摩の山川、阿久根、京泊、坊泊等へ入港したポ船は十八艘の多きを数えた。これは南島路經由で来たことは言うまでもないが、後には長崎に集中したので、南路經由が彼等の来航路となった。統いてスペイン、オランダ、英国等が来航したが、これらは南路經由で平戸で貿易したので、南九州には大きな影響はなく、ただ樟脳等がその貿易品として、南九州から提供された。

歐人が日本に来航した頃、日本人もまた南海方面に活動した。これが朱印船貿易である。

岩生成一氏の「朱印船貿易史」によれば、判明している朱印貿易家五八人のうち、堺、京等の近畿出身者が二四人、九州出身者が三〇人ある。また長崎、平戸、京、堺、大坂出身者が五八人中四一人をしめているので、朱印貿易家は近畿から北九州までの先進地域のものが大部分であったことがわかる。薩摩からは島津、大迫吉之丞二人で、派船回数も両者合せて四回である。朱印船の航路は右書によれば、五島には寄らないが、長崎から大体南路經由で中国沿岸に達し、それから南下している。（ルソンへ赴くものは南路の途中から南下している）。大部分の朱印船は、この南路によったが、薩摩の朱印船は勿論南島路經由で南下し、他領の若干の船も領内秋目等に寄港して、南島路經由で渡海した。この場合は地理的關係からルソンへ行くものが多かった様である。

斯様に薩摩を基地として、南海特にルソンへ行つた船は相当あつたが、南海からもルソン、カンボジア等の船が可

成来航した。天文の末薩摩に來た明の海商許予及び史世用の文祿三年の報告には⑩「薩摩は各処船隻の慣泊する地に於て、此地より発して呂宋に赴く船あり交趾船三隻、東浦塞船一隻、暹羅船一隻、仏郎機船二隻等回集して興販出沒してここを咽喉となす」とある。當時の薩摩の状況を想像することができよう。

以上の様に、日本と外国との交渉地が、朝鮮、遣隋唐使、勘合貿易、前期倭寇等の如く、朝鮮や華北にあった時代から琉球貿易、明商の來航、後期倭寇、歐人の來航、朱印貿易、南海人の來航等の如く華南、南海方面に移つてくると、南九州は日本からの出航や、先方からの來航に好都合の位置となり、交通通商上重要性を帯びてくる。しかしこの場合もわが国の対外交通は、北九州を基地とする南路經由がはるかに重要で、この期に及んで南九州が重要性を増したと言っても、それは到底北九州の比ではなかつた。北九州は渡航の目的地が、朝鮮や華北であろうと華南であろうと、また南海方面であろうと、北路や南路經由で最も能率的に渡航できる位置にあり、しかも背後に瀬戸内、近畿等を控えているので、その条件はきわめて優れている。北九州のこの優位性は、幕末の開港に至るまでゆるぎないものであった。従つて南九州が重要性を帯びた場合でも、それは北九州のおこぼれを頂戴する程度であつたと言つてよい。

四、鎖国から幕末

寛永の鎖国以來、わが対外貿易は長崎で中国とオランダのみに許された。これは勿論南路經由で長崎に來航したが薩摩も琉球を仲介として、中国貿易が許されていた。

中世末以來、島津の南下体制はますます強くなり、三州統一をすませると間もなく、慶長一四年（一六〇九年）遂

に琉球を征服し、その王を臣従せしめ、諸政を監視した。しかし琉球は中国（明）へも隷属し、その最も重要な入貢国であったので、島津が琉球を征服したのは、これを利用して、秀吉の朝鮮出兵後杜絶した日明貿易を回復するためであった。そのためには琉球王を意の如く動かす必要があり、征服後琉球王に誓わせた^⑥按に

一、薩摩御下知之外唐之詭物可^レ被^レ停止之事（一条）

一、從^レ薩州^二御判形無^レ之商人不^レ可^レ有^レ許容事（六条）

一、從^レ琉球^二他国之商船一切被^レ遣問敷之事（二三条）

等があり、琉球船は皆薩摩の利益となる様行動せねばならなかった。琉球から中国への進貢船や接貢船の数は島津が決定し、それに必要な資本も島津が調達した。こうして薩摩は琉球を介して中国の生糸、絹織物等多くの唐物を輸入し、京、大坂等で売捌いて莫大な利益を得た。

⑥ 薩摩から琉球への運航は、藩の命ずる御用船で行い、運航の時期は薩摩からは夏一回、琉球からは春秋の二回であった。これらは主に山川発着であったので、山川も長崎と共に対外門戸をなしていたことになる。

近世の南九州の海上交通は幕末の天保の改革以後きわめて盛んとなり、その殷盛さは特筆に値するものがあつた。島津藩は三州統一以来失費が多く、近世初頭から財政困難に陥り、木曾川の治水工事はこれに拍車をかけ、宝暦四年には六七万両の借財をかかえた。それが文政末年には五〇〇万両の巨額に達し、藩の財政は危機に類したので、藩は調所広郷をして大改革をなさしめた。これが天保の改革である。この改革は無理に無理をかさねて遂に成功し、十年後には五〇〇万両の負債を整理して、諸宮繕の用途金二〇〇万両の他、藩庫に五〇万の貯蓄ができた。

この大改革が南九州の海上交通を異常に發展せしめることとなつたのである。

調所の改革の骨子は、京大坂等の負債を二五〇年賦償還というほとんど踏倒しに近い政策をとると共に、極端な國産の奨励、大島の砂糖専売、琉球貿易の振興をはかるにあつた。

先ず國産の奨励であるが、商品作物として有利な甘蔗、菜種子、榎、煙草、鱈節、樟腦等を盛んに奨励し、徹底した収奪を行った。これら商品作物は南國の特産で、商品価値が高く、^⑧山本弘文氏の言える如く薩藩の収入は米よりこれらの特産物による方が多かつた。

しかし薩藩は原口虎雄氏の言える如く^⑨「近世封建制の極北」で、その商品作物は^⑩「何れも強制乃至半強制耕作され、全余剰を封建権力の手に収奪され、大坂蔵屋敷で直接専売されて、領主財政をこやす」ものであり、また^⑪「生産者たる百姓においては商品生産どころか惨めな強制乃至半強制があるのみで、経営なる姿の片鱗すらも伺い得ない」ものであつた。そしてそれらの商品作物は^⑫「藩権力により、直接に専売過程で吸収され、藩内市場の拡大、商業資本の擡頭を結果しない」ものであつた。こうまでして収奪された商品作物が、藩の手で大坂方面へ積み出され、野町（在町）の不振をよそに、領内各港をにぎわせたのである。

大島の砂糖専売は天保改革の根本をなした。大島は島津の琉球征服後、琉球からはなれて藩直屬となつたが、その翌年（慶長一五年）運命の甘蔗が伝來した。藩が大島糖業に積極的に干渉し始めたのは、元禄十一年以後で延享二年には貢米制度を換糖制度に改め、残余糖は自由売買を許している。こうして天保改革前より、大島と本土の間には砂糖を媒介として、交通が盛んになりつつあつたが、天保の改革で砂糖は^⑬「御改革第一の根本」とされ、藩が所謂「砂糖惣買上」即ち貢租後の余計糖（残余糖）も全部買い上げる方策をとるに至つて、本土と大島間の交通は急にはげしくなつた。

その砂糖栽培は湿田以外は全部甘蔗畑となさしめ、男女とも耕地を割り当て、強制耕作させたもので、これは全く島津によるプランテーションであり、単一栽培であった。

島民の日用必需品は、その差し出す余計糖に応じて藩から現物支給され、貨幣の使用は禁止された。砂糖と日用品との交換比率は、例えば米一升につき砂糖五斤（後に三斤）の割であったが、藩は大坂で砂糖一斤を米一升よりも、二割位高く売っている。されば⁹⁶「惣買入という時は島民商売の交易を禁じ、諸税の余りを悉く諸品に易へて年貢と同じく上に奉る。是れ人君民の利を貪るに似たり、恥づべきにあらずや」といわれたのも当然である。

こうして生産、収奪した大島の砂糖を中心に、大島と鹿児島、鹿児島と大坂間の交通が繁くなったのである。

同僚の郡山良光氏は「薩藩には他の大名が持ち得なかった近代的なものが一つあった。それは大島という植民地を持っていたことである」と言われているが、これは確にそうで、島津は大島を島民を不自由労働者とする栽培植民地として、収奪の限りをつくしたのである。本土に対しては最もおくれた封建の方法で、大島に対しては近代的らしい方法で収奪した物資を媒介として、南九州の海上交通は盛大へ向ってゆく。

琉球貿易は貞享以後、幕府が金銀の流出を防ぐため、長崎貿易と共に琉球貿易も制限され、天保の改革の頃は強く制限を受けていた。

かくて海老原清濤は琉球貿易は潤益がなかったと言っている。このため藩は天保の改革に際し⁹⁷「薩摩に於ては琉球の支那貿易を制限せられては、到底国を維持する事能はざるを思い、氣候風土の砂糖に適せるよりして、砂糖の産出を奨励し、天保二年よりは、琉球納米八六六四石の中、米納を二八〇〇石として、その他を砂糖七五万斤にて代納せしめ、余は悉く之を買い占めて、一手販売となし……」とある如く対琉球政策の変換を行った。しかし琉球貿易は

公的なものは、海老原の言の如く潤益なきものであったかも知れないが、密貿易が盛んであったので、その利益が莫大なものであったことは、諸家の見解が一致している。

以上述べた国内商品作物、大島の砂糖、琉球との貿易品を、藩は御用船で運び大坂等で売り捌いた。大島に対しては⑨「三島方御用船」があり、文政時には⑩「本年拝借為致造立いたし当分は右御用船拾余艘ニ相成都而拾八反帆ニ而島上下早仕過励候付」とある如く、三島方御用船は十余艘あった。それらの御用船が三島に赴き砂糖を積んでくるのであるが、その仕事は御用商人をして行わしめた。⑪御用商人には指宿、阿久根、山川、波見等の著名港の大商人が選ばれた。最も有名なのは指宿の浜崎太平次である。琉球貿易にもこれら三島方御用船が活動した様であり、国内商品作物の搬出もこれらの御用船や、その他の御用船で運ばれ、藩内各港は非常にぎわいを呈するが、密貿易の繁昌はさらにこれに殷盛さを加えた。

密貿易は琉球貿易禁制品の転入もあったが、沿岸来航の唐船との貿易が主であった。元禄以後長崎貿易が制限されると、密貿易が自然多くなり、それは薩摩にも及んだ。⑫「近頃薩州辺密売多く同国島々等に漂着之唐船ニモ疑敷筋有之鹿兒島辺江唐物仕入ニ罷候者も有之并長崎表交易交リ物ニ可ニ相成」松前産之俵物薩州江拔ケ候儀も有之哉ニ相聞……」という如き状態で、その取締について幕府からしばしば警告されている。従って藩も嚴戒につとめたが、天保改革以後は藩自ら密貿易を行ったと伝えられる。指宿の浜崎太平次、阿久根の折田恒右衛門、河南源七、丹室正右衛門、志布志の中山宗五郎等は、密貿易家として有名で、彼等は一面藩の御用商人として、琉球、大島、本土内の商品を大坂等へ運び、運賃稼ぎをすると共に、他面密貿易を盛んに行い巨利を博した。調所は密貿易の発覚で自殺した

と伝えられている。

かくして阿久根、京泊、片浦、秋目、久志、坊之津、山川、内ノ浦、志布志等藩内の諸港の発展はめざましく、これらの諸港から御用船や密貿易船が、大島、琉球、大坂、江戸、芸州、肥前、肥後、日向、北海道まで盛んに往来し、南九州の海上交通は史上未だ嘗てない盛況を呈した。中でも山川の発展は著しく、③「毎年十月頃から三月頃までの山川港は、三島より運送して来た砂糖を番所に於いて検査の後、各自船は北海道大坂方面に向け出帆した」④「山川港は帆船船が琉球、大島航路往服の際何十艘となくここに寄港していたので実に賑やかであった」という如き状態であった。

この南九州の海上交通は大島の砂糖や密貿易品の大坂等への仲継を主に、それに藩内商品作物の搬出が加わって成り立っていたものである。

五、むすび

わが国の対外交通は、最初の北路經由から南路經由に変わり、これが幕末までわが対外交通の主流をなした。これに対し南島路が如何なる場合に、如何なる形態で活動するかが、南九州の海上交通の性格をきめる基本となる。

1、華南や南海に対しては位置がよいから、わが対外活動の対象が中世以来華南、南海方面に及ぶ様になると大なり小なりの活動をした（北にある場合はその活動は特殊的である）。

2、しかしその活動は経済の發達がおくれ、ヒントーランドもないため寄港地か、仲継貿易地としての色彩が強かった。

3、南九州に政治勢力が出来、特に幕末の様に強力な政治力が發揮されると、その不利な条件を克服して可成り發展をみた。

4、それは南国的位置と、南海に対する政治力の強さからもたらされたもので、また全く領民經濟を無視した領主的なものであった。

文 献

- ① 森克己、遣唐使。
 - ② 主として木宮泰彦、日華文化交流史による。
 - ③ 木宮前掲書
 - ④ 宝徳三年五号船で参加する筈であったが中止された。天文年間に薩摩船が加わったとも言われる(県史)
 - ⑤ 琉球関係は主に虎頭民雄、沖繩県の歴史による。
 - ⑥ ⑦ ⑧ ⑨ ⑩ ⑪ ⑫ 県史一巻、二巻
 - ⑬ 山本弘文、薩藩天保改革の前提
 - ⑭ 原口虎雄 薩藩封建社会の構造に関する考察。薩藩郷土生活の経済的基礎
 - ⑮ 昇曙夢 大奄美史
 - ⑯ 宮本多親孚、本田私考
 - ⑰ 温故知新斎 古来の沖繩と鹿児島
 - ⑱ ⑲ ⑳ ㉑ 海上王浜崎太平次伝
 - ㉒ 前掲、古来の沖繩と鹿児島
 - ㉓ ⑳ ㉔ 前掲、海上王浜崎太平次伝
- 日本文化史大系

- 東恩納寛惇 琉球の歴史
辻 善之助 海外交渉史話
岩生 成一 朱印船貿易史
岩倉 市郎 薩州山川ばい船聞書
横山 健堂 薩摩と琉球
伊地知貞馨 沖繩志
ジョージ・H・カー 琉球の歴史