

## 古見の集落と八重山の造船

小野 まさ子

### はじめに

古見は西表島の東側にあたる。現在では東側の船の発着所が大原に変わり、また他の離島の集落と同様に、人口が減少し過疎の集落となっているが、近世のごく初期である慶長の琉球侵略後の検地までは、西表島を西表間切（現在の西部地区）と二分する古見間切としての行政区であったことが、幕府へ提出された国絵図の記述によってわかる。この間切分はその後崇禎元年(1628)には、大浜間切、宮良間切、石垣間切の三間切制となり、古見も石垣間切の一村として存在していくことになる。といっても、その重要性は消えたわけではなく、古見村は黒島・西表・波照間とともに、首里大屋子の管轄する地域として置かれたのである。その中には18世紀初期までは鳩間島や与那良、南風見、大浦等の地域を含み、例えば、18世紀では1737年の人口は744人、その後の1753年は767人と、明和の天津波以前は700人強の人口を持つ比較的大きな村であった。これは行政村なので、全くの現在の集落と重なるわけではないが、その人口数を見ても、古見という集落の重要性が窺われる。では、その重要性は、何に起因していたのであろうか、その一つに、八重山島の中で、八重山と首里那覇を結ぶ公用船や石垣島と各離島を結ぶ地船を造るための造船施設を持つ重要な場所の一つとして長い間位置づけられていたことがあげられる。ここでは、17世紀末から18世紀にかけての、「古見の本スラ」と「かきら崎の新スラ」の史料と、それに伴う調査について、述べてみたい。

### 「八重山年来記」にみる古見のスラ所

18世紀の初期に編集された『慶来慶田城由来記』によると、年代ははっきりしないが、公用船として石垣船と古見船という二艘があり、そのうち古見

船という公用船は、以前は黒島で造船されていたが、それでは造船用の材木の積み下ろしが大変だということで、中頃から古見村の芋績屋前之浜にスラ所（造船所）を代えたので、諸島の夫の負担などが楽になったと記されている。それは、古見が背後に、原生林を持ち、その山から、前良川・後良川という2本の川で、集落をはさむようにして、伐採した材木を運び出すことが出来たために、これまでの黒島のような海を渡っての木材の運搬の作業が無くなり、そのために諸島から出ていた夫役が減少したということであった。さらに、それは「八重山島年来記」の康熙17年（1678）の項目にある、古見船は大板村造場で造るようにしたと記録される内容に重なる。この1678年は佐渡山親方が検使として、八重山の行政監察のために首里から派遣された年になる。

この大板村とは、大枝村とも記され、順治8年（1651）にはその人口（頭数=ずかず）が、大枝・平西・三離・よなら四か村併せて、223人とあり、行政村としては古見村の一部に属する村のことである。大板そのものの場所特定できないのだが、現在の古見集落の周辺であったとしても良いだろう。

このようにして、黒島のような技術者集団の地での造船が、原料地に近い場所での、より人員を削減した形での造船に、その方向性が変わったところで、古見村の英雄伝説以外の、新しい付加価値が付け加わったのである。

ところで、古見のスラ所、つまり造船場も、近世270年を通して一箇所に固定されていたわけではない。史料の中で、それがいくつかの場所に移っていることがわかる。先述の「八重山島年来記」のみを見ても、康熙54年（1715）には、「古見勢田」のスラ所を使い始め、さらに康熙59年（1720）には「古見の大板本スラ」に戻して、宮古船を造船したとしている。その後乾隆3年（1738）には、古見船の作事が行われているが、場所は明記されていない。また乾隆9年（1744）には、小浜与人の訴えにより、古見のスラ所が「東崎」へと場を移し、10年（1745）には、その移転先である「東崎」で造船が行われたと考えられる。18世紀の中頃までに、古見で数カ所のスラ所が使用される。古見という行政村に絞った状態で、条件の良い場所を模索していたのであろうか。しかし、3年後の乾隆13年（1748）には、船浦のスラ所が開設されたとされている。スラ所は、古見から離れて船浦へと、移っていく。このように、

「八重山島年来記」は、その記事が編年式の箇条書きであり、しかも18世紀に入ってからの情報しかない。そこで、もっと時代をさかのぼり、史料を遣いながら、古見のスラ所について考えてみたい。

## 八重山の造船の状況

さて、「参遣状」は、さんけんじょう、または、まいりつかわしじょうと読まれ、首里王府と八重山島の行政府である蔵元の間でやりとりされた文書控の集成である。その中には、八重山で起きた問題の解決、首里王府の望む先島統治のあり方、八重山からの提言・申請・依頼等多岐にわたる内容が含まれているが、特に王府と先島の財政的な問題が多くを占め、儉約に関するやりとりが蔵元と王府の間に随所にある。古見の造船の問題も、それら儉約に関する一連の中に含まれている。

造船の問題は、康熙26年（1687）9月の黒島大工への飯米支給の件や康熙32年（1693）の八重山島船楷木（造船材）取例、また宮古島の公用船をはじめとする41艘の地船を建造しているという状況などに始まり、乾隆30年（1765）の石垣島での造船用の材木の伐り出しと農民の負担の状況に至るまで、船材の問題、船の形態の問題、スラ所の問題、地船の建造の問題等多岐にわたってのべられる。「参遣状」は、八重山側の視点で書かれた文書ではあるが、康熙32年（1693）には、八重山全体の地船および公用船のみでなく、宮古島の公用船まで、併せて41艘の造船と、古くなり次第の修理とある毎年の負担、船の造船や修理に伴う船のスラ堀での上げ下ろしにかかる多大な人的負担があるという訴えがあり、中には、康熙38年（1699）の記事のように、造船及び修理に掛かる八重山の負担を軽くするために、宮古・八重山の公用船四艘の作事を二艘減らして、代わりに大和船が代替運行するのはどうかという消極的な王府からの提言、それに対する八重山側からの自主運送の確保を願う反論が行われ、離島としての足である船の確保の必要性の一方で、造船の負担が、八重山の蔵元の財政のみでなく、百姓の負担超過の原因の1つにもなっている状況があり、それが八重山の抱える問題であったことが窺われる。これから述べる古見のスラ所の問題も、その背景には、百姓の負担の問題があ

るといのが、その前提である。

## 古見のスラ所の移転をめぐる問題

古見のスラ所の件に限ると、もっとも古い記事は、康熙37年（1698）のもので、その内容を概略すると、以前に古見で宮古島の公用船造船の時の労働人員である夫（ぶ）は、八重山の公用船の造船時と違って、造船用の材木取り夫の労働力と上納穀（税）との差引が成されず、360人余の労働に対する手間米が払われていないので改善してほしいというものであるが、ここでは、まだスラ所の話に直接触れられてはいない。

その翌年の康熙38年（1699）の10月13日付で、首里王府の棚原親雲上・田場親方から、八重山島在番に遣わされた簡略人数（行政改革担当役人）から八ヶ条を披露した返事の文書に、初めて古見のスラ所の選定についての問題が出てくる。その本文を示すと以下のようである。

（前 略）

一古見村船作事場瀉三百尋有之、船挽夫過分旁入目相考候得者五千人余入、所之疲ニ可罷成与被見及、作事場相替候ハ、夫丸引入、船も不弱所中之為ニ可罷成与被存候折節、幸古見村近クかきら崎与申所能作事場之由、簡略人数申出候ニ付、筆者平識筑登之親雲上・黒島首里大屋子・古見首里大屋子・川平与人・船作大工式人江申付、古見村百姓相合見立候処、瀉七拾尋有之、船挽夫過半致減少、其上船も強ク可有之由申出候付、諸役人江僉議被申渡候得者、かきら崎よりも石垣村ニ而作事仕候得者、夫丸引入勝手能可有之由申出候、各考ニ者石垣計ニ而致作事候ハ、百姓疲入可申候、古見・西表・波照間・新城・小浜村ハ古見西表山ヨリ楷木取出積渡儀ニ候、依之往還夫被相考候得ハ、作事時分ハ向風ニ而海上存候様不罷成、日数取候ハ、兎角右離百姓疲之方ニ可罷成候条、前佐渡山親方御仕置之様ニ、両所ニ而致作事候而社何方之為ニも能候半与被存、惣横目両人江も差引被申渡候処各同意ニ被存申出候間、此後かきら崎ニ而作事させ問合可被申越由、得其意右之趣遂披露候処、各了簡之通先一艘作事させ試候而何分与可被申越由被仰出候条、其段可被申渡候、

## (後 略)

内容を概略すると、古見の現在のスラ所は、完成した船を引き出すときに、瀉が長く、船も傷み、百姓の負担にもなる。そこで、スラ所を新しく「かきら崎」という場所に、移してはどうかというものである。ここでは、「かきら崎」のスラ所に、焦点をあてて、この文書を考えてみよう。

すると、この文書には、以下の①から⑦ようなポイントがあることがわかる。

- ①現在の古見のスラ場は、船の引き下ろしの時の瀉が300尋（1尋=1.5mとして約450m）もあるので、船挽夫が延べ5000人も必要で、船も傷みやすい。
- ②古見村の近くにかきら崎という良い作事場所がある……移転へ
- ③在番筆者平識以下と船大工、古見村百姓で見分けた所、「かきら崎」のスラ所では、瀉は70尋（同、約100m）で済み、船も傷まない、船挽夫も半減してよい。
- ④造船は、石垣島で作事の方がより費用の削減が出来る、石垣ばかりで作事をしては石垣島のみの百姓の負担が増える。
- ⑤古見・西表・波照間・新城の百姓が、地船の造船の場合には、船材の切り出しは古見山と西表山と決められているが、造船を石垣でやると、材木の運搬という負担が加わる。
- ⑥前佐渡山親方（首里からの検使＝行政監察官）の仕置の通り、造船は石垣と古見の両所であるのが望ましい。
- ⑦かきら崎移転案には、不安を抱く者もいるので、試しに一艘作事してみてもからまた検討しようということになった。

しかし、このスラ所の移転は、すんなりとはいかなかった。翌39年(1700)には、11月5日の文書によると、上記の文書の⑦の要請に従って、「かきら崎」で宮古島の公用船である砂川船の作事をおこなうことになっていた。が、正月14日の文書で、宮古島の在番から以下のような内容のような断りをうけることになった。

恐多雖御座候、古見村本スラ之儀、船浮場遠有之、挽夫入申ニ付近年御見立  
 之かきら崎ハ浮場近ク、挽夫減少可有御座与、おきなわかなしニ仰上候処、  
 御試ニ作事可被仰付之旨奉得其意、然処宮古人ヨリ、古見本スラ人居ニ作事  
 仕候節も風気も馴不申、前々ヨリ船中惣様無事為有之儀者無之、必々多少之  
 煩有之候、依年ニ者怪我共有之、念遣申所ニ而候、右通人居ニ而も煩ヶ敷為  
 有之由候間、新スラ人居遠所ニ而ハ煩可□、煩宮古島在番頭衆ヨリも御当地  
 江御断被申上候、尤古見村悪敷水風之由、世間申候故、別而念遣至極之方奉  
 存候、先申上候根風気相不申、若煩なと有之候得ハ、僅加子ニ而帰島不罷成、  
 両島之御支罷成候間、始而之儀者御当地ヨリ被仰付、御試能候ハ、次第ニ  
 宮古船茂御見合被下度奉願候、万々乍恐此節之儀者古見本スラニ而作事仕候  
 様被仰付被下度奉存候、

(以下略)

概略すると、

- ①人居が近い古見の本スラでさえ風気が合わないのに、人居のないかきら  
 崎は更に条件が悪く心配である。
- ②試しの最初は当所石垣島の船を作事して良ければ、宮古島の造船も行う  
 ことにすべきである。

そこで、八重山側の検討の結果、王府へは、4月13日の後書を付けて、宮  
 古島砂川船は古見の本スラで作事する事にしている。正月29日にかわら居を  
 し、3月中には完成、4月3日にはスラ下ろしをしている。初めての、かき  
 ら崎からのスラ下ろしによる人員削減、百姓負担軽減の試みと、その報告は  
 先送りされ、康熙41年(1702)になって、やっと古見船をかきら崎にて作事  
 させ、その報告を行うことになる。内容は康熙41年(1702)の4月5日の在  
 番よりの、「外題ニ御問合書」という文書の中に、以下のように見ることがで  
 きる。

一船作事場古見スラ之儀、船浮場遠ク在之、挽夫丸大分ニ入不勝手ニ有之候、  
 かきら崎之儀、浮場近ク夫丸減少候間、御召替被下度由、簡略人数ヨリ申  
 出候付、先試ニ一艘作事させ何分与可申上旨、被仰下候、此節古見船かき

ら崎ニ而黒島首里大屋子主取作事させ候処、別而上分之スラ所にて、挽夫入不申、朔日十五日之潮ニ者居なから浮船少も不痛様ニ加子計ニ而挽出申候間、所之為ニ罷成候、永々彼所ニ而作事被仰付度奉存候、此等之首尾為可申上、古見船スラ下之砌、大浜親雲上・宮良親雲上・掛保久筑登之親雲上差越被見届候、委細ハ宮良親雲上ニ而可被申上候、(以下の箇條は略)

概略すると、朔日15日の大潮の時には、浮場が近いので、挽夫が不必要で、船も傷まない。八重山のためになるので、これからもかきら崎の新スラ所を使用したいというものであった。

かきら崎に関しては、以上のような内容での移転に関する文書が、散見できる。この「かきら崎新スラ」も、その後の史料を見ると、定着しなかったことがわかる。先述の「八重山島年来記」の康熙54年(1715)の勢田スラへ移転したことや、5年後の康熙59年(1720)には、本スラへ移転する等の内容を記事、さらに「参遣状」の乾隆14年(1749)の五月の在番頭より首里王府への文では、古見のスラ所は朔日15日の満潮でも、250尋も掘って道を作らなければ船も引き下ろせないし、船挽夫も448人も必要である。また造船の場所が狭く、一度に二艘の作事が入ると大変であるので、昨年(乾隆13年=1748)西表村の船浦で作事を試したところ、場所も広く、潮の干満に関係なく、船が出来次第引き下ろしも、68人で行えたし、百姓の費えも少なく、船材も負担無く運び込むことができるつもりなので、これから先は船浦のスラ所を定めてほしいという文書があるなど、本スラに戻っても、基本的な問題は解決しなかったことがわかる。そして、ついにスラ所は古見の中での移動をやめ、船浦へ移ってしまうのである。船浦へのスラ所移転は、宮古の公用船の作事は船浦ではなく、これまでのように石垣島と古見で行いたいという申請も、船浦は古見よりも風気が悪いところでもなく、また作業の大半は八重山島の人間がやるので心配は必要ないと、先のかきら崎への移転時と同様に不安を持つ宮古島の役人の申出をも、聞き入れるものではなかった。この船浦のスラ所に関しては、現在の船浦港の西側の駐車場の奥の部分が発掘され、沖縄県教育委員会から、調査報告書が出されているが、ここでは細かくは触れない。

一方、古見での造船はこれで終わったのではなかった。「参遣状」乾隆18年(1753)4月3日の文書に、スラ所の船浦への一本化を図ったものの、公用船以外の各村の地船の作事においては、古見にスラ所が在ったときより、船浦のスラ所への不便な村ができるという状況がわかった。それは各村が割り当てられている材木を切り出すべき山との関係でもあり、各島村からのスラ所への距離の問題でもあった。西表島の西側の集落が船浦の方が近くなったのに対して、特に古見・仲間・南風見・竹富・黒島・新城の六か村、及び石垣島からの村がそうであった。それらは今までよりもさらに島を回らねばならなくなり、材木の運搬を始め、行き来に手間がかかるようになってしまったのである。そこで、再度、船浦と古見の二カ所とも存在させ、それぞれの村の最寄りの場所を使うようにという結果となった。

ではその場合、古見のどのスラ所で行ったかという、文書には「垣良と申新スラ」と記されている。その後転々と場を替えた古見のスラ所は、大型船は作られなくなったものの、小型の地船の造船地として垣良＝かきら崎に落ち着いたのであろうか、ただし「富川親方八重山島船手座例帳」には、船方勤方之事のなかに、地船作事のための古見のスラ所の場所を「かけく浜」としてある。この地名も古見の現在の地名にはなく、確認することができない。

## スラ所の場所の確定に向けて

さて以上のように、文書を読みながら古見のスラ所について述べてきたが、文書のそれぞれのスラ所が、現在のどの地点にあたるのかは、前述のようにはっきりとは特定できない。しかし地域の伝承や考古学的な手法により、次第に明らかにされつつある。その端緒は1985年の石垣金星氏を代表とした西表をほりおこす会と歴史研究会で行った古見のスラ所伝承地とされる地点の表面調査と、文書との突き合わせによる類推作業であった。しかしすべてのスラ所の場所を特定する余裕は無かったので、実際に訪ねてみたのは、古見の赤崎という、おそらく「古見の本スラ」に当たると考えられるところと、上記で挙げ示した「かきら崎」のスラ所跡であった。それは『地域と文化』



40・41合併号の拙文によって報告されているとおりである。それ以外のものも、仲間川の上流に、造船をしたという伝承をもつ場所があるとの話も聞いたが、実際にその場所を訪ねてはいない。それは、まず「古見の本スラ」が、古見の集落の少し北側の赤崎という場所で、さらに「かきら崎」のスラ所は、現在地図にはカサ崎と表記されてある古見集落からピニシ貝塚をはさんで北側の岬にあたる部分のどこかであろうということであった。小型のボートで、海岸線を回り、その岬の中間部分に、リーフからもそれほど遠くなく、川筋に乗せて船を出しやすい場所で、造船の空間の確保できるところという類推にほぼ合致しそうな場所があったので、その場所を調査対象とした。この二つの場所は、いずれも後良川の河口にあたっており、材木を古見山といわれる古見集落の後背の山から切り出すには適当な場所であったし、さらにそのときの条件は、作事の時期に当たる冬場の風の具合、船を下ろすときの距離（文書では七十尋）、そして船を造るときの船屋と称する作業小屋を作れるような場所があるか、さらに船釘、またはそれを作ったときの鉄滓が落ちていないかということであった。赤崎の方は鉄滓もあり、船屋を作るべき自然の崖もあり、そして当時はあだんに覆われていたが、海際まで大型船を作るだけの十分なスペースがあったのだが、それが古見本スラであるのかは判明しがたかった、一方のかきら崎の方は、そもそも当初は地名が見つからず、かろうじてカサ崎が明治期の地図において、かきら崎と称したことを突き止めた後も、あまり適当な場所が無く、岬を一周した上で、船のスペースが確保でき、しかも船下ろし時の距離が七十尋に比較的近いところということで、選んだ場所であったので、それらの品は見付けられなかった。

その後、この作業は里井洋一氏、古見の松本貢氏等とともに、現カサ岬の反対側の、牧場の全面に広がる、以前は魚垣の設置されていた場所や、さらに、古見の集落よりの場所等を丹念に歩くことによって探っていくことになった。さらに、松本氏のたゆまざる調査によって、魚垣のあった場所から、船釘らしい大釘を発見され、くわえて近辺のいくつかの場所もその推計に加えることが可能であるし、必要であることが確認された。

## 最後に

1997年には、古見の本スラと考える赤崎が、県文化課での表面調査が行われ、赤崎よりもさらに集落の拝所に近い場所で、オヤケアカハチの乱の時、長田大主が隠れたとされる別拝所の崖下一帯にわたって、鉄滓が多く見つっている。確かに、古見の本スラは、紹介はしていないが、古見村の芋績屋の前之浜と表現がされた文書があり、現在、昔の番所の場所推定位置から考えると、現在のマングローブ林のひろがる泥地もその範囲に入る。しかし、もう一つの条件である船下ろしの時の距離（とりあえずリーフを目安に）が300尋（600メートル）を越えるものであったので、最初の調査では、集落に近いところは除外してしまった。そのようなことから、この鉄滓の本格的な調査によって、さらに古見のスラ所の位置は明らかになってくるであろう。以上のように、ここ十年来文書と実際の場所の突き合わせを行ってきた「かきら崎」という古見のスラ所の場所の問題を扱ってきた。古見村は、スラ所を持ち、公用船や地船を作事することによって、離島としての八重山の足となる海上交通を支えてきた場所である。このスラ所のような特別な施設を抱えていた古見村には、毎年その作業が行われる時期になると、各島から、作業のための夫が集まり、また作事が終わるまで、船大工や船手座の役人、さらには宮古島の役人までが滞在したのである。史料には現れないが、古見村は船作事を中心とした、各地域とのネットワークを結ぶことも可能であったかも知れない。古見に多くの八重山の文化が残っている可能性の一つに、この造船ネットワークを考えてみるのも面白いのではないだろうか。