

## 南海交易ネットワークの変貌からみた与論 -与論と東南アジア港市-

黒田 景子  
鹿児島大学法文学部

### 要 旨

与論を広域の海域ネットワークから歴史的に鳥瞰すると、ジャンク船交易網の中継地点として、琉球、薩摩の両勢力の交易支配圏の中で揺れ動いた小港市国家としての姿が見えてくる。与論の文化の独自性は、様々な勢力の交流する「境域」としての時代に育まれたものであろう。しかしながら、汽船の登場と大型深海港の必要性が、小港市としての与論の海上交通上の意味を減じることになっていくのが近代国民国家体制以降である。海上ネットワーク網の盛衰の激しさは東南アジアにおける港市、ここではマレー半島にあるパタニやプーケットの例のように、小港市が近代の地方統治体制のもとで意味を失い、いずれも国の振興策の対象となる課程と類似する。近代以降の開発（観光開発を含む）の姿勢はより広い意味での歴史地理的視野から進められるべきであるが、しばしばその視点を欠いているのではないかとおもわれる面がある。

キーワード：交易ネットワーク、境域、港市

## Historical Perspective of Yoron Island from South-sea Trade Network; Yoron and Port-polities in Southeast Asia

KURODA Keiko  
Faculty of Law and Humanities, Kagoshima University

### Abstract

From a view of history of wider sea-trade network of South China sea, we can find Yoron as a small port-polity which was trifled with Yoron in the trade sphere of influence of both the influence of Ryukyu and Satsuma. The peculiarity of the culture of Yoron grew up under the times as

"Borderland" which various influence interchanges.

However, a steamship appears and was enlarged in the second half of the 19th century. The status of Yoron as a small port on the marine network fell after the modernization when harbors also become large-sized. The rise and fall of the marine network have a very sharp change. Process in which Yoron loses existence value under modern district government organization, and is set as the object of the promotion measure from a country is similar with the cases of other ports as Pattani and Phuket in Malay Peninsula. The posture of the development after modernization ( including sightseeing development ) should be advanced from the historical and geographical view in a larger meaning. It seems that these viewpoints often lack in the development project.

**Keywords:** trade network, porderland port-polity

## I. 与論と外世界

### 1・海上交通ネットワークからの鳥瞰図

歴史的な視野からみると、与論の外世界との交渉は、港と船からなる点と線のネットワークに規定されてきた。いわゆる港市である。港市の発達は、帆船の規模に適した港の時代と、汽船とその大型化に対応した深港化の時代という、二つの条件に規定される。

特に海上交通史上、汽船の導入は極めて大きな時代の変わり目となる。風向きに限定される帆船の交易船に比べて、汽船は運行時期、航行距離、積載量の飛躍的增加により、乗員の食料・水等の補給港となる寄港地の省略、汽船の大型化に伴う港の大型化と深港の必要性が、主要港市を結ぶ、ネットワーク上の小型港市を淘汰する結果になるからである。

港市としての与論は日本と大陸を結ぶ主要交通路として言うまでもなく重要な中継地点ではある。しかし、海路ネットワーク上では、常に南北にある、より大きな港市との政治的關係に縛られてきた小港である。

与論の歴史・文化を語る場合、汽船が南シナ海で活躍するようになる19世紀の半ば以降それ以前、すなわち、近代と前近代では与論を巡る状況が大きく変わったことを重視すべきである。南西諸島だけではなく、南シナ海全体の海上交通の変化、見方を変えれば船のもたらした情報の量と速度という面から分けて考察する必要がある。

### 2・支配・被支配関係からみる与論の記録

与論に関する歴史資料は琉球漢籍文書を含む漢籍史料と近世日本史料に現れる。与論は琉球の統一過程で北山王朝の属領として、ついで、琉球統一した中山王朝の属領として記録され、奄美等とともに「大島」として認識される。一方、日本史料によると、与論は1609年以降結果として薩摩の属領におかれ、奄美、徳之島等とともに「道之島」と呼ばれた。このような複数の名称をもつ島の存在は、多彩な文化や人々の交錯点となる島嶼にみられ

る現象であり、拠点としての重要性を示すものである。

近代以前の与論は、「あまんゆ」（太宰府政権から属領と見なされている時代 8 世紀以前）、「あじゆ」（独立首長による統治時代 9 世紀～）、「なはゆ」（琉球への朝貢時代 13 世紀～）、「やまとゆ」（1609 年、薩摩による支配時代）という時代を経験する。

明治以降は日本統治下での戸長制に始まる近代領域国家としての統治制度下に組み入れられる。さらに第二次大戦終了後、昭和 21 年、米国軍政下におかれ、28 年まで米国支配下におかれる。「祖国復帰運動」が起こる。

この歴史の流れの中で特に前近代の交易ルートは、与論独自の文化を育てた上で重要である。資料的に豊富な「なはゆ」以降の流れを、当時の主要な交易船ネットワークであったジャンク船交易網（唐船）の一環として考えると、

1) 与論は琉球北山朝とのつながると認識され、薩摩はそれ故に与論を文字通りの『道之島』として確保する必要があった。

2) 琉球統一王朝とそのジャンク船交易網の発達に伴い、与論を訪れる「唐船」は琉球にやってくる南シナ海各所からのジャンク船網に属していたとみられる。

3) 13 世紀から 17 世紀の南シナ海は、中国への朝貢交易を含んだ、東アジア各地からのジャンク船の往来が盛んとなり、正規の琉球=中国交易ルート以外にも、私貿易船、漂着船、を含んで、様々な地域の船が往来していた。

4) 琉球と東南アジアルートも重要である。記録にのこる琉球船の中で東南アジアの港はもっとも多いのが暹羅（しゃむ=アユタヤ）、ついで大泥（たに=パタニ）である。

与論はこれらのさまざまな帆船の交流点であったと同時に、さまざまな勢力圏のいわば「境域」にあった。そのことが与論独自の文化を育てたと考えられる。

## II. 東南アジア港市と与論の交易ネットワーク支配にみる類似性

東南アジアのジャンク船交易の影響をうけた港市には与論と比較すべき条件をもつ港市政体が存在する。あえて二つの港市をあげる。

1) 大泥ことパタニはマレー半島東海岸中部の港市で、3 世紀からのインド系文化が栄えたのち、ジャンク船交易の拠点として 19 世紀半ばまで重要であった。マレー半島の港市は内陸交通路が限られていたことから、港市政体は島嶼のもつ港市ネットワーク型の点と線による支配・被支配関係が常態であった。パタニの支配層は 15 世紀にはイスラーム王制であったが、交易の担い手は華人であった。パタニの記事は、『華夷変態』などの日本史料にもみられ、唐人が現地事情を報告している。パタニの最も有名な華人はイスラームに改宗してパタニ王に仕えたという林道乾であるが、林道乾は琉球近海をも含む南シナ海をその活動領域としていた倭寇の一族でもある。

パタニはシャムにとってジャンク船交易の中継点として重要で、パタニ政権のたびたびの反乱にもかかわらず、シャムは軍事的支配によって朝貢関係を強いていた。18 世紀後半

にシヤム=中国間の交易収入が重視されると、シヤムは、近隣の港市ナコンシータマラート（リゴール）、後にソクラーを監督政権として支配を強めた。19世紀後半にはシヤム自身の近代領域国家制度へのシステム変更に伴い、シヤムの県の一つとなる。現在にいたるまでのパタニのタイからの独立運動の激化は「シヤム支配のもとでのパタニの辛酸の歴史」にアイデンティティを求めている。

しかし、パタニの港市としての重要性は汽船が交通の主役となりはじめた19世紀後半には低下している。その理由は、パタニの港が大型汽船に適さないこと。かつてのライバル港市であったソクラーが深海港として適地であり、半島横断路を通じて英国植民地領ペナンとのつながりを深めたことによって、経済的には辺境地化した。パタニはその後、タイ=マレー間の国境として分断され、交易拠点としての意味を失い、地域振興法の対象となっているが、開発の遅れは地域の経済的地位をますます低下させている。

開発の遅れによる貧富の差は宗教・民族問題に転嫁される側面をもつ。

2) プークット島はマレー半島中部の港市であり、考古学的遺物も多く、様々な呼び名を持つインド洋に面した交易拠点である。錫の生産は主要な産物であり、19世紀後半以降はゴムも換金産物となった。

プークットもまた、シヤムが死守した交易拠点である。深海港が可能であったことで、汽船時代に対応した。英領ペナン=プークットの航路は錫鉱石と貨客の動脈となった。その汽船の経営母体はジャンク船交易網に関わっていた華人企業である。しかし、プークットもまた、近代領域国家制度への以降過程で、タイの辺境県となった。タイ=マレーの国境管理の強化により、ペナンとの航路も第二次大戦後廃止となった。

パタニと異なるのは、プークットは島嶼の自然環境をいかしたリゾート観光化が比較的早い時期に行われ成功したことである。華人が経済の中核にあることもあり、タイ政府の観光政策により外国資本による開発が先行した。

欧米人を主要な対象としたリゾート開発は地元文化とは切り離された別空間としてのリゾートを生み出した。近年は、日本人・華人をはじめとするアジアからの観光客が増加することにより、地元の祭に華人が参加する現象が起き始め、それをタイ観光局が全国的なキャンペーンとして展開したことで、リゾート型とは異なった観光形態が生まれようとしている。

### III. 南海交易網上の港市としての与論とパタニ、プークットの比較

共通点として見ることができるのは、より大きな港市政権力からの支配を逃れ得なかったことである。与論は帆船交易時代には、琉球、薩摩の双方から支配領域とみなされた。与論の存在はこの観点から切り離して考えることは困難である。

近代以降、大型汽船交通の量、速度、が重視されるようになると、与論の位置は相対的に劣化した。国の振興政策を受けるパタニの例と類似する点がある。与論にとっての異文

化、薩摩による植民地支配（17世紀に島嶼植民地支配に進出したオランダとの類似性）に対する反発、米国支配に対する祖国復帰運動の盛り上がり、はパタニにおける「パタニアイデンティティ」の誕生のケースと一部似ている。

一方、島嶼性をいかした再生策として 島嶼リゾート開発型を選んだことは、プーケットの観光開発の例とも類似する条件がある。

このように与論とそれを結ぶ南西諸島のネットワークはより広い南シナ海の情報ネットワークから考える必要がある。また、現在の振興策についてもその歴史的な条件をふまえた上で、県や国の対策に工夫が必要ではないか。

日本国は通常陸地の国境を意識することがほとんどないため、国際的な文化の広がりや関連性について「日本」対「外国」という図式からなかなか脱却できない傾向がある。文化や情報の越境性をもっと啓蒙、重視されるべきである。