

前近代の那覇港における航路と聖地

黒嶋 敏（東京大学史料編纂所・准教授）

はじめに

15 世紀、中継貿易により繁栄した琉球王国は、みずからを「万国の津梁¹」と謳いあげていた。中国大陸の明だけでなく、日本や朝鮮、さらには東南アジア諸国との間を行き交うさまざまな船が出入りし、文字通り「万国の津梁」となった拠点港湾が、沖縄本島南部にある那覇である。尚巴志による 1429 年の琉球統一を受けて、王都となった首里から約 5 km の距離にある那覇は琉球を代表する港湾となり、以後も盛衰を経ながら近代に至るまで交易港として機能していた。

だが「万国の津梁」との開放的な響きに反して、那覇港は船舶にとって出入りの難しい港湾である。来航した外国人が口を揃えて危険性を記しているように、港の周囲には亜熱帯特有のサンゴ礁のリーフが広がり、迂闊に近づけば船は座礁してしまうのである。リーフ内に入るには、船は「クチ」と呼ばれたサンゴ礁の切れ目を利用するしかなく、しかも「クチ」は狭く屈曲するために、大型の帆船は櫓漕ぎや曳航で移動することになる。気象や潮回りを考慮しながら、陸上の目標物を頼りに慎重に進む航路では、その知識に長けた人間の協力がなければ港に入ることもすら不可能だったといえよう。

こうした地形的な制約が姿を消していくのは、近代港湾として大規模な整備・拡張工事が開始される 1907 年以降のことになる。いまの我々が目にすることのできる浚渫・埋め立てが進んだ那覇港からは想像しにくいだが、19 世紀以前においては、どの時代においても出入りする船舶は同じ航路を利用し、かつ、航路と対応する陸上の目標物も固定的な関係性にあったことが推測できる。さらに興味深いのは、陸上の目標（いわゆる「山当て」）の対象として知られる弁ヶ岳（標高 165m、沖縄本島南部の最高峰）が、琉球王国時代に在地信仰のなかで御嶽として神聖視され、航海の安全を祈る場でもあったという点である。こうした航海に関わる聖地の例は那覇周辺で複数確認でき、航路と聖地との対応関係を見て取ることができる。

そこで本報告では、那覇港における航路と対応する聖地を概観し、現地調査を踏まえた整理を試みていく。その際に主な手がかりとするのは、航路など海事情報を記した絵図と、地形改変が始まる寸前に当たる近代初期に製作された海図、およびその水路誌である。成立年代の異なる史料から導き出せる様相について、それぞれの時代背景には留意をしていかなければならないが、一方で海底地形は大きな改変を受けにくいと考えられることから、通時的な様相も浮かび上がってこよう。とくに、海底地形や船舶の動力（風力・人力）といった海上交通に関する共通項に目を向けると、前近代という時間軸の幅の中で那覇港の特質を論じることも可能になる。

¹ 旧首里城正殿鐘（沖縄県立博物館・美術館所蔵）の銘文。1458 年。

また、那覇港周辺のグスク・拝所・御嶽などの聖地については、これまでも海上交通との関連を指摘されたものはあるが、個別かつ断片的な言及に留まっているものが多い。那覇の都市構造や形成史についても一定の研究蓄積がある²が、海上からの景観を論点に組み込んだものは乏しい。

こうした研究状況を踏まえ、本報告では海図・絵図の読解に加えて、JFE21 世紀財団のアジア歴史研究助成を受けて実施した現地調査などの成果をもとに、とくに海上からの見え方に留意し、那覇港という地理的空間のなかで各聖地が担った意味を考察していきたい。海からの景観を組み込むことで、これまで十分に見えてこなかった那覇港および港湾都市那覇の実態に迫ることが可能になるだけでなく、より広く海上交通と信仰との関係性や、琉球と同じように中国周縁部に位置するアジア各地の港湾都市研究に対しても新たな視座を提供することができるのではないだろうか。

まずは、那覇港を特徴づける固定的な航路について、近代初期の海図を用いて確認していきたい。

1. 那覇港の3航路

ここでは、近代初期の海図を用いて、那覇港における海底地形と、それに規定される航路を確認しよう。図1は、明治6（1873）年の測量データをもとに製作された、那覇港の海図である。参考用に図2として現状の地形図も掲出した。浅瀬の埋め立てが進んだ現況と比較すると、陸地の海岸線が大きく異なるとともに、港の周囲にサンゴ礁のリーフが発達していたことが分かる。サンゴ礁は危険な浅瀬となるが、リーフ内で一定の水深がある部分は外洋の荒波が和らぐことから、航路や避泊・停泊のポイントとして利用されていた。図1では、海底の水深を示す計測値が「尋」（約1.8m）の単位で細かく記されている。前近代の外洋航海に適した木造大型船（船長30m程度）の場合、想定される喫水が舵の先端までで約3m、さらにそこから2mほどの余裕水深を必要とすると、海底水深で約5m（3尋）を確保できる場所であれば、干満の潮位差などを使って大型船も航行が可能になると考えられる³。よって本報告では、船長30m程度の大型船が利

² とくに在地信仰や宗教施設と都市那覇の関係を論じた近年のおもな成果として、自治体史のほか、上里隆史「15～17世紀における琉球那覇の海港都市と宗教」（『史学研究』260、2008年）、高橋誠一『日本と琉球の歴史景観と地理思想』（関西大学出版部、2012年）、高橋康夫『海の「京都」』（京都大学学術出版会、2015年）、安里進・外間政明編著『古地図で楽しむ首里・那覇』（風媒社、2022年）、真喜志瑤子著『古琉球の王宮儀礼とおもろさうし』（平凡社、2023年）などがある。

³ 後述する「正保琉球国絵図」（1649年）の那覇港部分の注記には、「一、此那覇湊、入廿式町、広さ壱町廿間、深さ三尋半、一、大船三拾艘程繫ル、干潮之時船入事不成、一、東風南風之時湊口船入事不成、湊内何風ニ而も船繫り自由、」とあることから、那覇港の水深は約

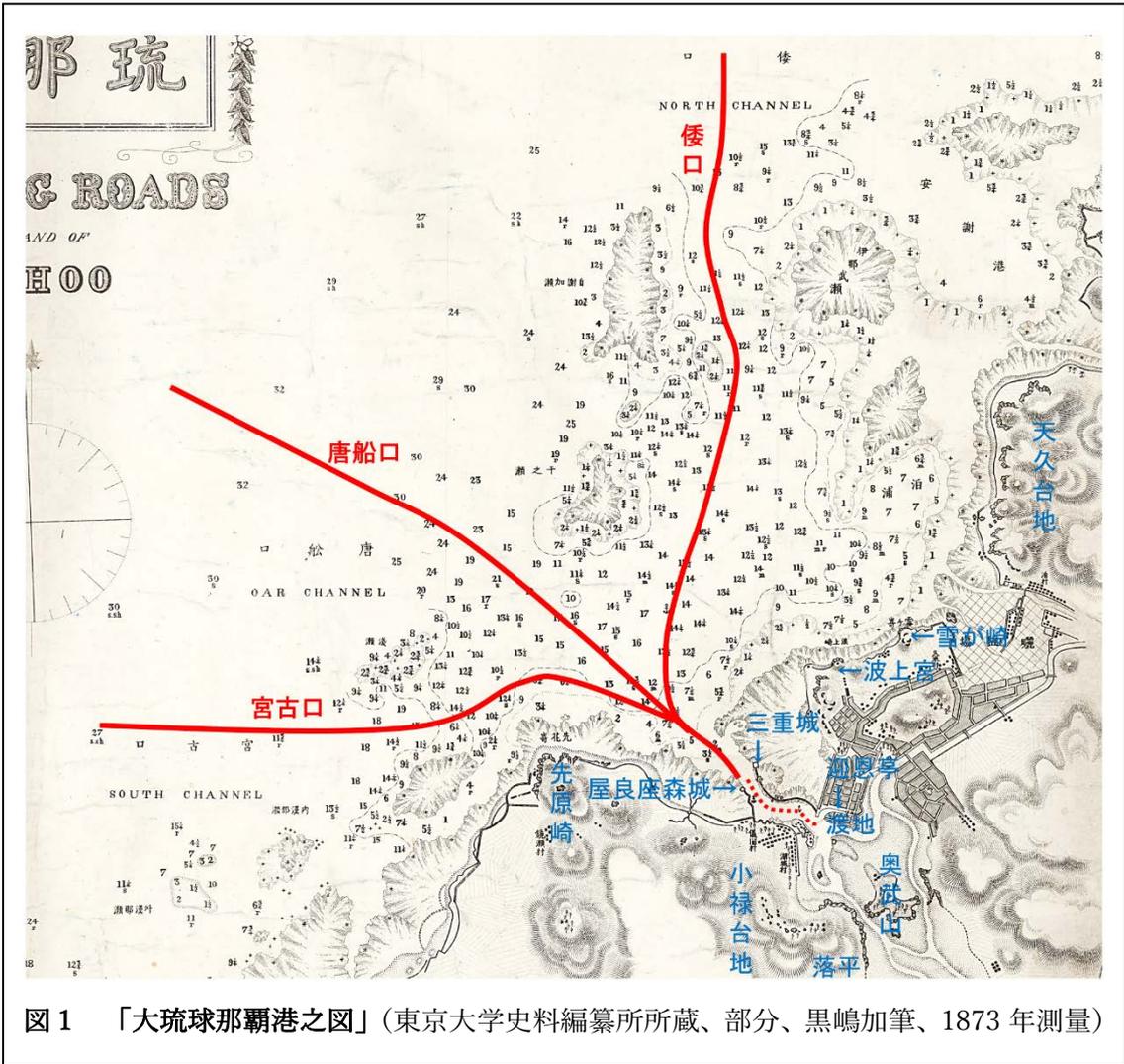


図1 「大琉球那覇港之図」(東京大学史料編纂所所蔵、部分、黒嶋加筆、1873年測量)

用する航路を中心に検討を進めていくこととする⁴。

那覇港において中心となる場所は、迎恩亭などが置かれた渡地付近になる。迎恩亭(別名「通堂」)は琉球国王の冊封時に明・清から派遣される使節一行を迎えるための施設であり、王府が最上級の接遇をする賓客をもてなす場でもあった。また渡地村の発掘調査では、15世紀段階の中国・ベトナム・タイ・朝鮮などを生産地とする貿易陶磁器が大量に出土し⁵、まさに那覇港の中枢と呼べる場所になる。これを受け、本報告でも那覇港からの距離を示す際には、便宜的に渡地の南岸を起点としている。その渡地の北側には、

6 m (3.5 尋) で、大型船は満潮時に出入りしていたと考えられる。

⁴ 琉球での地船(もしくは山原船)と称され、とくに地域間運送に使用されたマーラン船の場合、全長10m前後の木造帆船で喫水が浅くなることから、潮汐を利用すれば3航路以外にも航行可能になる場所があったと考えられる。

⁵ 沖縄県立埋蔵文化財センター編『沖縄県立埋蔵文化財センター調査報告書 第46集 渡地村跡』沖縄県立埋蔵文化財センター、2007年



図2 那覇港の現況（「地理院地図」所収の航空写真に黒嶋加筆）

中国人の居留地としての性格を持つ久米村や、那覇の行政的支配を担う那覇里主所があり、1609年の島津氏侵入以降は薩摩藩の役人が常駐する那覇奉行所もあった。

次に、那覇港に出入りする航路を確認する。図1を見ると、那覇港周辺には沖合数kmに渡って伊那武瀬をはじめとするサンゴ礁の浅瀬が列状に点在しており、その合間を航路として利用していた。3航路は、北に伸びる倭口（やまとぐち）、西方面に伸びる唐船口、南西に伸びる宮古口と通称されており、船が来る（もしくは向かう）方向による呼称と推測される。航路名称の文献史料における時期的な上限は判然としないが、後述する「海東諸国紀」（1471年）に倭口・唐船口に相当する航路線が引かれるほか、「おもろさうし」に奄美諸島との往来のなかで倭口を挟んで相対する伊那武瀬・自謝嘉瀬が詠まれている⁶ことから、方面別の各航路が古琉球期（1609年の島津氏侵入以前）にはすでに存在していたと考えられる。

⁶ 外間守善校注『おもろさうし 下』岩波文庫、「おもろさうし」巻15—1060。

3 航路は方向が異なることから、それぞれに適した目標物を頼りに、船舶は那覇港に接近することになる。航路と対応する目標物について最も詳細に記しているのが、日本来航に前後して 1853 年・54 年と那覇港に入ったペリーの海図と水路誌である。ペリー率いるアメリカ艦隊にとって太平洋航路の開拓が重要な責務であり、一行は琉球近海でも各地を測量して海図を製作するとともに、その航路に関する所見を水路誌としてまとめている。水路誌で「この島第一の港」とされる那覇港に関しては、3 航路を使った入港ルートについて詳しい説明がある。ここでは那覇港に入る基幹航路となった唐船口の説明を下記に引用する。

この水路に入るには、ジャンク港にある島の中心（植物が密生している）が、ジャンク港の入り口の堡壘の間から見えるようにし、キャプスタン・ヘッド（雪が崎）が東にくるまで南東 2 分の 1 東に舵をとり、次に東北東に向かい、前記の通りに錨を下ろす。⁷

用語の注釈を加えておくと、「ジャンク港」は本報告でいう那覇港、「島」は奥武山、「港の入り口の堡壘」は王府が 16 世紀に砲台として築いた三重グスク・屋良座森グスク、「キャプスタン・ヘッド」は雪が崎になる。それぞれの地点はペリー海図に場所が示されており、那覇港に入る際の重要な目印であったことが分かる。ほかにも航行時の標識として、ペリー水路誌によれば、それぞれの浅瀬に「円柱」が立てられていた。いわゆる濡木として航路を示すもので、琉球ではすでに 1646 年の時点で久米島の兼城港に「みおき」が設置されている⁸ので、那覇港でもそれ以前から設置されていた可能性が高い。

またペリー海図には、航行の目安として航路上からの目標物を描いた対景図も描かれている（図 3）。近代的な測量技術をもとに製作された海図と水路誌がセットで残されており、とくに詳細な対景図が、本報告の観点では最も重要視すべき貴重な史料になる。

この対景図の妥当性を探るために、筆者は 2018 年にも那覇港での海上調査を実施し⁹、その際、ペリー海図に示されている航路線上の複数個所で観測を試みているが、対景図と全く同じ景観を見出すことはできなかった。地形改変によって海岸部の現況は大きく異なってしまうのは当然だが、遠景になる山の稜線については、対景図とおおむね整合するものを観測できた。ただ問題となったのは、遠景と近景の重なり方や高低差である。一致しない原因として、調査時の視点位置の低さが想定された。ペリー艦隊の使用して

⁷ オフィス宮崎翻訳『ペリー艦隊日本遠征記 II』（栄光教育文化研究所、1997 年）374 頁。海図も同書に所収されているほか、近年、榕樹書林より「琉球本島図／那覇港図」として原寸大で復刻されている。

⁸ 「正保三丙戌年絵図帳」は、沖縄県教育庁文化課編『琉球国絵図史料集 第 1 集』沖縄県教育委員会発行、1992 年、所収。

⁹ 筆者が研究代表者となった科研費（JSPS18H00698）による調査。

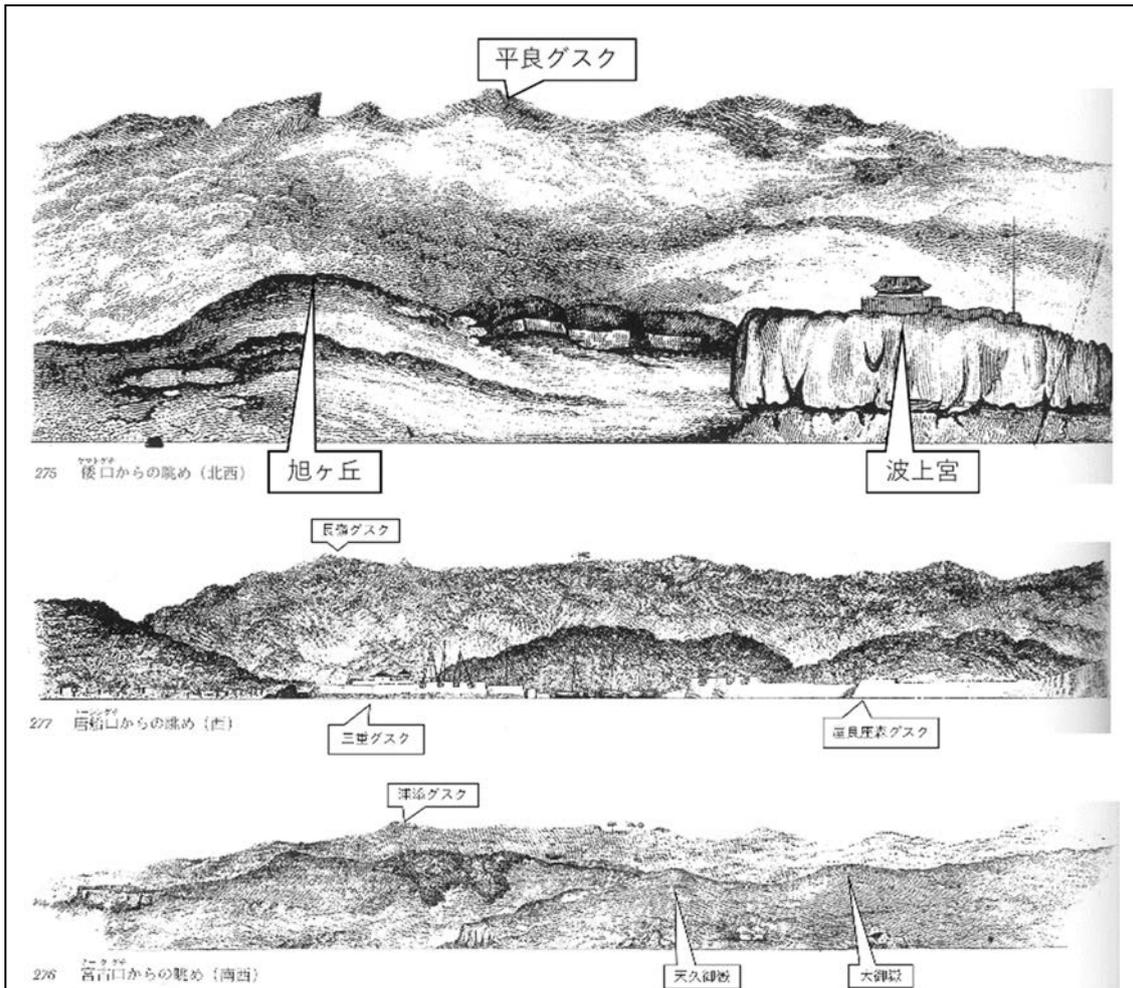


図3 ペリー海図に収められた3航路からの対景図

上から倭口、唐船口、宮古口。ラブ・オーシュリ・上原正稔編著『青い目が見た「大琉球」』（ニライ社、2000年）所収図に黒嶋加筆。

いた大型蒸気船では、当然ながら対景図製作者の目線も海上から高くなるが、調査で使用したチャーター船では海上5mほどの高さしか確保できないためである。

そこで、同じ場所でより高い位置から観測・撮影を試みるために、JFE21世紀財団のアジア歴史研究助成を受けて2023年6月に海上調査を実施した。当該海域は那覇空港などに近く、ドローンなどの飛行物を用いた撮影に厳しい制限が加えられていたため、船上で撮影用のポールを用いてカメラ位置を上げる方法を採用した¹⁰。これにより海上10mほどの高さになり、それぞれの航路線上で複数の地点から撮影を行ったのである。

しかし、高いカメラ位置からの撮影データを確認した結果、写された陸地の地形に目

¹⁰ この調査には、筆者が研究代表者となった科研費（JSPS23H00012）と連携し、東京大学史料編纂所史料保存技術室（写真室）の谷昭佳氏・桑田恵里氏に同道していただき、写真撮影技術の全般について助言をいただいた。

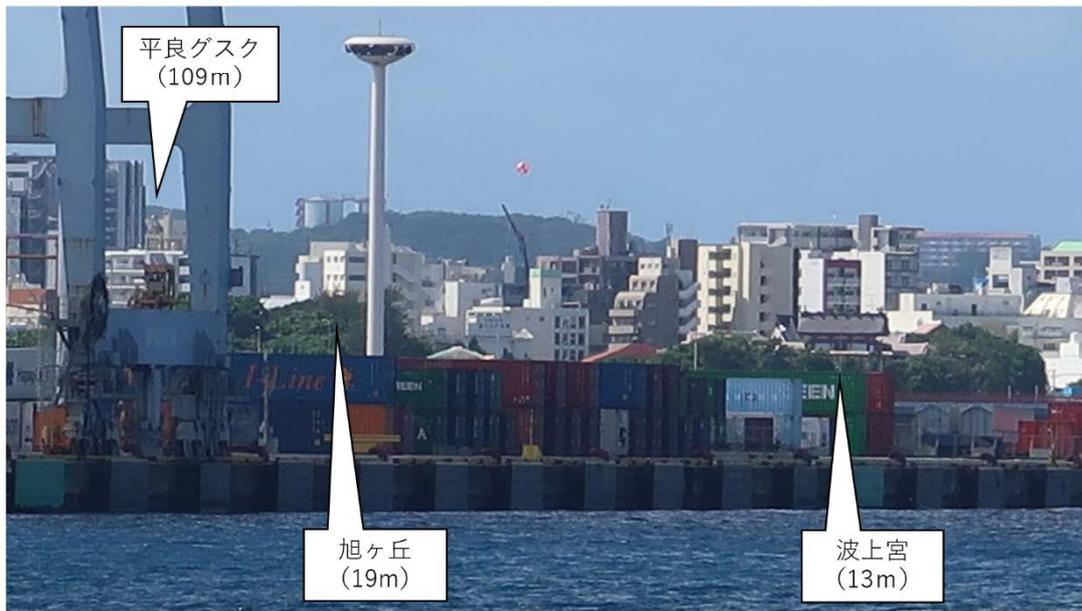
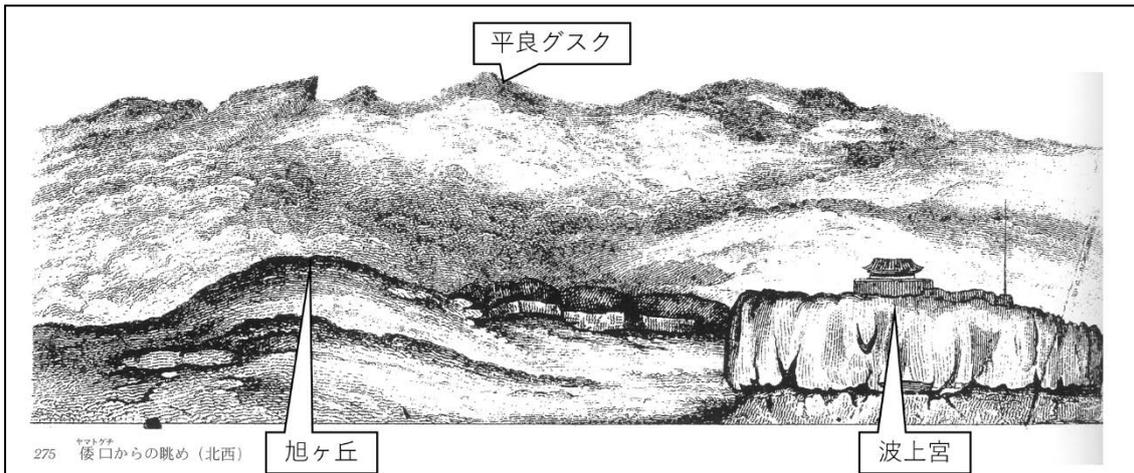


図4 ペリー海図に取められた倭口の対景図と現況写真の比較

対景図の出典は図3に同じ。現況の撮影位置は、北緯26度14分18秒・東経127度39分54秒付近(2023年6月26日)。

線が低いものと大きな相違はなく、結果的には今回も対景図に近い景観を撮影することはできなかった。具体的に倭口からの景観を例にすると、波上宮と東隣の旭ヶ丘との水平方向の距離を対景図に合わせて撮った写真が図4になる。だが対景図では、波上宮の2倍以上の高さで奥にある平良グスクなどの稜線を描くため、この比率に合わせると、同じ場所で視線を20m以上に上げるか、2km以上離れた沖合から眺めるしかない。しかし、20mの高さから俯瞰すると波上宮の社殿を見下ろす計算になり、対景図の描画とは齟齬をきたす。また2km以上離れると、逆に離れすぎてしまうために波上宮の社殿を判別することが難しくなる。

こうした検証作業を繰り返した結果、ペリー海図の対景図の解釈として現在のところの見通しを述べておくと、遠方からの望遠鏡などを用いた遠景の観測図と、航路を進め

た近景の観測図とを、編集し合成させた対景図である可能性が高いと考えられる。明治期の日本海軍が製作した海図にあるような、ある一地点から眺望できる景観を描いた対景図とは異なるものとして読み解いていかなければならない。詳細な分析は、あらためて気象・海況の安定した日に正確なGIS情報を採りながら精緻な現地調査を行い、あわせてペリー艦隊の使用していた望遠鏡などの光学的な検討を踏まえつつ、今後追究する必要があるだろう。

さしあたり本報告では、ペリー海図の対景図について、遠景部分と近景部分とを切り分けたうえで、検討素材として使用する。また、対景図に遠景と近景との情報が必要であったことはすなわち、那覇に入る船舶の視線が、外洋からリーフ内へと進むにつれて変化していったことを意味する。とくに沖縄本島では標高の高い山がないために、標高100m級の山でも外洋からは目視しやすいが、陸地に接近すると、沿岸部にある標高50m前後の台地に阻まれて見えなくなることがしばしばある。サンゴ礁が沖合に発達していた那覇港の場合は、外洋とリーフ内とで適した目標物が異なっていたことが想定されるため、本報告でもそれぞれについて切り分けて実態を検討していきたい。

2. 外洋からの目標物と聖地

ペリーの水路誌によると、外洋を渡ってきた船舶が那覇港を目指す際に自船の位置を確かめるには、沖縄本島と慶良間諸島をはじめとする周辺諸島を眺める方角が手がかかりとなった。さらに那覇港への進入角度を決める要素となるのは、船が沖縄本島に近づくとつれて明瞭になる山の稜線である。明治28(1895)年の海図「那覇港 日本・南西諸島・沖縄島」に付された対景図によれば、対景位置となる沖合4km地点から見分けやすい対象物は、那覇港正面の奥武山などの低い山ではなく、やや左に位置する弁ヶ岳(標高165m)と首里城(標高約130m)であった(図5)。琉球王国の時代に弁ヶ岳が航海安全を祈る聖地であったことは既述したが、国王の居城である首里城もまた、聞得大君(最高位の女性神官)によって信仰面で清浄に護持される空間である。とくに稜線上に築かれた首里城は、海上からも判別しやすい特徴的な建造物であり、目標物として適性を持っていた。

弁ヶ岳と首里城のほかに目標物となるのは、沖縄本島から東シナ海に突き出た二つの岬であり、各種の絵図史料にその痕跡が残る。左側の残波岬は、「海東諸国紀」(1471年¹¹)では「大西崎」、「正保琉球国絵図」(1649年¹²)では「おにし崎」と記されるほか、単に

¹¹ 「海東諸国紀」は、1471年に朝鮮王府によって編纂された日本・琉球に関する解説書。所収される琉球図は、博多商人から朝鮮王府に提供された絵図をベースにしていると考えられている。田中健夫訳注『海東諸国紀 朝鮮人の見た中世の日本と琉球』岩波文庫、1991年を参照。

¹² 「正保琉球国絵図」は、江戸幕府の指示で薩摩藩が製作した、琉球の版図を描く大型絵



図5 海図「那覇港 日本・南西諸島・沖縄島」の対景図（国立国会図書館所蔵、部分）

「みさき」と呼ばれる場合もあった。ここでの「にし」とは琉球語での北（ニシ）の意味であり、首里・那覇から見ると北に位置することが語源になっていると考えられる。とくに残波岬は、那覇港から北上する航路の重要な目印となり、「おもろさうし」には「大西」の神女が航海の安全を祈る歌も残されている¹³。

もう一つの岬が、那覇港に向かって右側に突き出している先原崎である。明治29(1896)年の灯台設置以降、沖縄戦直前に陸軍の小禄飛行場が建設され、復帰後も那覇空港の敷地内となったため、地形は大きく改変されてしまった¹⁴。だが那覇港を南から守る岬として船舶の重要な目印となり、王国時代には洞窟内に観音像が設置されていたことから、19世紀に那覇に来航した欧米人が「寺院の廃墟」に見立てて、修道院を意味するアベイポイント(Abbey Point)と呼んでいたことも、ここが海上交通の安定を司る聖地として船舶従事者に認識されていたことの証左になろう。

先原崎は「正保琉球国絵図」(1649年)では「崎はる崎」と表記されているが、その地形描画として興味深い絵図が「琉球并諸島図」(都城島津邸所蔵)である。近年、筆者らが進めてきた琉球国絵図に関する研究によって、これまで琉球を描いた大型絵図として最古のものとされてきた「正保琉球国絵図」に対し、先行する絵図として「寛永琉球国絵図」があり、それに近い絵図として「琉球并諸島図」が位置づけられることが明らかになった¹⁵。とくに「琉球并諸島図」は、各島の形状は「寛永琉球国絵図」に類似しているものの、沖縄本島部分では大きな改変がされているという特徴を持っている。その改変部分は、1638年に薩摩藩から琉球に派遣された伊東祐昌の踏破地と重なるだ

図。1649年に提出された原本は所在不明となっているが、精巧な写しが国宝「島津家文書」のなかに残されており、所蔵している東京大学史料編纂所の公開している「デジタルアーカイブ」(<https://www.hi.u-tokyo.ac.jp/collection/digitalgallery/ryukyu/>)から閲覧可能になっている。

¹³ 前掲注(6)「おもろさうし」巻13—746。ここでの「大西」は、岬を意味する「崎枝」と対になって登場する。

¹⁴ JFE21世紀財団のアジア歴史研究助成を受けて、2023年11月に現地調査を実施した。周辺にあった拝所などは地形改変により現在移設されているが、洞窟の痕跡などは確認できなかった。

¹⁵ 黒嶋敏・安里進「「寛永の琉球国絵図」について」『首里城研究』22、2020年。黒嶋敏・安里進「「寛永の琉球国絵図」について(補論)」『首里城研究』24、2022年。

けでなく、祐昌が翌年の帰国後に薩摩藩に絵図の修正版を提出した文献が残っていることから、祐昌による修正図と「琉球并諸島図」とは近しい関係にあると考えられる¹⁶。

その「琉球并諸島図」では、那覇部分も、「寛永琉球国絵図」と比べると大きく改変されている。「通堂」(迎恩亭)や「崇元寺」などの地名追記が増えているだけでなく、「サキバル崎」と記された先原崎が大きく西に突き出るように描かれているのだ。「寛永琉球国絵図」での先原崎は、東寄りの三重グスク・屋良座森グスクと近い位置に描かれているため、実態に近いのは「琉球并諸島図」の描画になる¹⁷。現地の地形を踏まえた改変には、那覇に約半年に渡って滞在していた伊東祐昌の関与が推測できるだろう。

以上の各地点が外洋からの目標物となり、那覇港を取り囲む重要な構成要素となったことは、首里・那覇を描いた「首里・那覇港図屏風」¹⁸からも浮かび上がってくる。「首里・那覇港図屏風」では同様の構図を持つ屏風が数種類伝来しているが、いずれも屏風の周縁部に、残波岬・弁ヶ嶽・首里城・先原崎・慶良間諸島を描く点で共通している。都市としての首里・那覇を描く際に、これらの聖地を結ぶラインがフレームの役割を果たしているといえる。海上においては、慶良間諸島・残波岬・先原崎が、外洋と那覇近海とを隔てる境界としても認識されていたことになろう。

3. リーフ内での目標物と聖地

次に、外洋からリーフ内に入った際の目標物を確認していく。既述のように、リーフ内ではサンゴ礁によって固定された航路を通行するため、必然的に、各航路からの目標物も固定的なものとなる。また、陸地に接近すると手前にある台地の斜面がせり上がってくるため、弁ヶ岳などの標高100m級の山は隠れてしまい、常に見える標識としては機能しなくなる。この点に留意して、各航路からの目標物を見ていこう。

¹⁶ 黒嶋敏「都城島津邸所蔵「琉球并諸島図」について」『東京大学史料編纂所画像史料解析センター通信』101、2023年。

¹⁷ 「琉球并諸島図」はその後、琉球のベースマップとして重宝され、薩摩藩や琉球国内で転写を重ねたものと考えられる。近世琉球絵図の一類型として重要な意味を持つことから、JFE21世紀財団のアジア歴史研究助成を受けて研究補助のアルバイト1名を雇用し、記載文字のテキスト化と画像データの構造化を行ったうえで、「都城島津邸所蔵「琉球并諸島図」デジタルアーカイブ」を構築し、2023年9月より公開を開始した (https://www.hi.u-tokyo.ac.jp/collection/digitalgallery/ryukyu_miyakonojo/)。

¹⁸ 「首里那覇港図屏風」(沖縄県立博物館・美術館)は、首里・那覇の景観を俯瞰的に描いた八曲一隻の屏風で、19世紀の製作と考えられている。ほかにも、同じような構図で描いた屏風は複数伝来しており、首里・那覇を描く際の空間認識として固定化していたと考えられる。詳しくは、琉球船と首里・那覇を描いた絵画史料研究会編『琉球船と首里・那覇を描いた絵画史料研究』思文閣出版、2019年を参照。



図6 唐船口からの現況写真

現況の撮影位置は、北緯 26 度 14 分 2 秒・東経 127 度 37 分 56 秒付近 (2023 年 6 月 26 日)。

まず、唐船口を進む際の目標物である。明治 28 (1895) 年の海図「那覇港 日本・南西諸島・沖縄島」に採録される対景図 (前掲図 5) は、図中に対景位置が明示されており、そこには「長嶺山ノ松樹ヲ三重グスクト屋良座ノ中間ニ見ル」との注記がある。長嶺山とは、那覇港の南東約 4 km の地点にある標高 97m の山で、対景位置からだとも 8 km ほどの距離があるが、その間にある国場川沿いの平地が開けているために肉眼でも確認が可能である (図 6)。那覇港入口にある特徴的な砲台の三重グスク・屋良座森グスクの間に、奥武山 (標高約 20m) とその奥に長嶺山を見ながら、奥武山と長嶺山の重なり具合をもとに、唐船口を進む船は位置を確認したのである。

長嶺山には、出土品から 14~15 世紀に使用されたと考えられる長嶺グスクが存在するが、那覇港との直接的な関連を示す伝承などは残されていない。ただし、長嶺グスクから約 2 km 西にある豊見城グスクに注意する必要がある。豊見城グスクは、15 世紀初頭に南山王の汪応祖による築城と伝えられ、汪応祖は明への渡航経験を持つとともに、豊見城グスク付近でハーリー (小型船の競漕) を行ったという伝承もある。さらに 16 世紀になると、倭寇対策として那覇港南岸の軍事・防衛ラインを構築していくなかで、琉球王府は豊見城グスク軍事拠点として整備していった¹⁹。その石垣は「正保琉球国絵図」

(1649 年) でも明示されており (図 7)、明治 6 年の那覇港海図でも「汪応祖古城」と明記される (図 8) など、那覇港との関わりを強く示している。標高 68m の豊見城グスクは海上からの視認性では長嶺グスクに劣るが²⁰、二つのグスクは饒波川を挟んで相対しており、連携していた可能性がある。今後は、両者の機能分担を踏まえつつ、那覇港や唐船口で結ばれる大陸方面との関係性を探っていく必要があるだろう。

次に、宮古口を進む際の目標物を確認しておく。ペリー海図の対景図には、手前の天久台地と、奥に見える浦添グスクなどの稜線が描かれている。ただ天久台地は標高が 50m

¹⁹ 高良倉吉「古琉球碑文に見る王国中枢の防衛体制」『琉球アジア文化論集：琉球大学法文学部紀要』2、2016 年。

²⁰ 19 世紀に来琉した欧米人のスケッチなどによると、那覇港内 (国場川河口部) での視認性は豊見城グスクが秀でていたものと考えられる。



図7 「正保琉球国絵図」の豊見城グスク（東京大学史料編纂所蔵、部分、左中央）



図8 「大琉球那覇港之図」の豊見城グスク（東京大学史料編纂所蔵、部分、下部）

ほどあったため、船が接近すると後景の浦添グスクなどは視認できなくなる。おそらくは天久台地を主な目標物として、右側に見える瀬長島や先原崎、那覇港入口付近では三

重グスク・屋良座森グスクなどを補助的に利用しながら、船は進行したのであろう。

天久台地の概要²¹を記すと、戦前まで台地頂上部には南北二つのピークがあり、北側のピークは天久グスク、南側のピークは大御嶽と呼ばれていた。ともに複数の拝所を組み込んだ信仰対象として崇拝されており、天久グスクからは北側の沖縄本島北部や東シナ海を、大御嶽からは南側的那覇港周辺を見下ろす立地にあることから、海上交通との関わりを推測できる聖地になる。

さらに、天久台地のなかで土地改変の影響が少なかった西側・南側斜面には、現在も石造墓が密集して残されている。琉球特有の巨大な石造墓は近世以降に増加するものだが、木々のなかに「白い墳墓」が密集する光景は「白象の群」のようだと 19 世紀の水路誌でも詳述されており²²、海上からも顕著に目を引くものだった。また、台地西側斜面からは、現在も坂中樋川と崎樋川という二か所の湧水点がある。真水を得にくい那覇では貴重な水源であり、水源自体が拝所となっていた。湧水点は航海者たちにとっても必須の情報となることから、ペリー海図の下書きには「good water」として場所が注記されている。

このように、頂上部の御嶽、斜面中腹の墓域、湧水点などの要素を兼ね備える天久台地は、台地全体が複合的な聖地であったといえる。起伏が緩やかな台地東部では耕地利用や集落の形成などが見られるが、西側の斜面では開発が進みにくかったこともあり、前近代の海上景観が現在もかろうじて残る場所になっている。また南側斜面には、宮古口との関連を示す史跡として、「与那覇勢頭豊見親逗留旧跡碑文」がある。それによると、1390 年に宮古島の支配者だった与那覇勢頭豊見親が那覇に滞在した際、与那覇の従者高真佐理が、望郷の念から近くの丘に登り宮古の島歌であるアヤグを謡っていたことから、付近をタカマサリと呼ぶようになった。碑文は、1767 年に与那覇の子孫が同地に建てたものである²³。14 世紀まで遡りうる史実であるかどうかは別として、碑文がここに建立された背景には、18 世紀段階での記憶の継承と、宮古口と天久台地の地理的な結びつきを想定しなければならない。

その天久台地の西側を南下していく航路が、倭口になる。倭口からの目標物として、ペリー海図の対景図には、波上宮・奥武山を手前に、平良グスクなどの稜線を奥に描いている。ただし、倭口の入り口付近から平良グスクまでは直線距離で 15km 以上の距離

²¹ 以下の天久台地に関する記述は、黒嶋敏「第一尚氏期における首里の外港を探る」(中世学研究会編『琉球の中世』高志書院、2019 年) および同「古琉球期における那覇港北部の景観」(『東京大学史料編纂所附属画像史料解析センター通信』86、2019 年) をもとにしている。

²² 国立公文書館所蔵「寰瀛水路誌」773 頁。

²³ 碑文は沖縄線によって破壊されたが、1987 年に復元され、タカマサリの地名を残すタカマイ公園内に現在も残されている。

があるため、視認は気象条件に左右されやすい。また、倭口の航路はペリー水路誌によると「非常に狭くなっているため、通常の場合は、ここをよく知らない者は入り込むべきではない」とされており、海底地形に沿って微妙に針路を変えながら船は進んでいたと考えられる。その場合、左側面に見る天久台地や波上宮に加え、那覇港南岸部にある小禄台地を目標物とすることになる。

波上宮は北に突き出した断崖上にあり、日本の熊野権現を勧請したものである。創建年代は不明であるが、15世紀に成立した原図を写したと考えられる「琉球国図」（沖縄県立博物館・美術館所蔵²⁴）には、「波上熊野権現」とある。また17世紀初頭の「琉球神道記」²⁵では「琉球第一ノ大靈験」とされ、琉球王府から国家的な祭祀対象として扱われた琉球八社の首座にもなっていた。社殿は何度か造り替えられているが、その立地から参拝方角は北向きを基本軸線とし、北にある日本の熊野権現を遥拝する場所となる。倭口が入ってくる船にとっては、ペリー海図の対景図に社殿の屋根が特徴的に描かれているように、日本風の神社建築は顕著な目印となった。日本との関係性という点で、波上宮が当地に勧請された理由として、倭口が大きな意味を持ったものと考えられよう。

ちなみに那覇沿岸部では他にも熊野権現を確認できる。一つは天久台地の南西部、斜面中腹にあった天久宮（天久権現）で、15世紀半ばの建立とされる。もう一つは、三重グスクと那覇港とを結ぶ突堤の途中にあった沖宮（沖権現）で、こちらの創建年代は判然としないが、三重グスクの築造が16世紀半ばと考えられることから、近い時期のものであろう。いずれも海に面する場所にあり、航路上からの視認性という点で、波上宮と共通点を持つ熊野権現である。

倭口から見て、波上宮の右手奥に望むことになる小禄台地は、標高50mほどの台地であったが、頂上部から起伏が緩やかな南西側にかけて戦中・戦後の大規模な土地改変を受けており、北東側の斜面にのみ往時の墓域がわずかに残されている。崖状になった斜面の低いところに湧水点となる落平があり、現在も拝所が設置されている。落平は豊富な水量から、王国時代には船で那覇に運ばれて人々の飲料水となり、前述の「首里・那覇港図屏風」にもその取水場面が描かれている。

那覇港を向いた小禄台地の斜面は約2kmに渡って続き、稜線は微妙な起伏が波状に連続したことから、とくに久米村の中国人からは筆置きを意味する「筆架山」と呼ばれた。その様相は「首里・那覇港図屏風」でも確認できるが、木々が繁茂するなかで、一箇所だけ岩が露頭している頂上部がある。ここが儀間嶽で、北側平地にある儀間村の住民からの拝所となっていた。那覇港入り口にある屋良座森グスクが1553年に築造され

²⁴ 「琉球国図」（沖縄県立博物館・美術館所蔵）については、詳しくは上里隆史・深瀬公一郎・渡辺美季「沖縄県立博物館所蔵『琉球國圖』—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』60、2005年）を参照のこと。

²⁵ 弁蓮社袋中著・原田禹雄訳注『琉球神道記』榕樹書林、2001年。

た際、儀間の地頭だった真孟の母は、霊力を用いて巨石を運搬したとの伝承が残る。この屋良座森グスクは、海上治安の悪化を受けて16世紀に整備された軍事道路である真珠道²⁶の終着点であった。真珠道は、屋良座森グスクと関係の深い儀間真孟が地頭となった小禄や儀間を経由していることから、那覇港防衛ライン構築の中心的な人物になったと推測される。儀間真孟が掌握していた諸権限と合わせて、あらためて屋良座森グスクや小禄台地の関連性を検討していく必要があるだろう²⁷。

小禄台地は、頂上部の御嶽、海側の斜面に築造された墓域、湧水点など、前述した天久台地と多くの共通点を持つ。史料的な制約があつて判然としない部分もあるが、海上交通の観点から、あらためて検討していく必要がある。

以上、3航路とその目標物を概観してきたが、最後に3航路が三重グスク・屋良座森グスク付近で合流した後に待ち構える浅瀬についても言及しておこう。「正保三丙戌年絵図帳」(1646年²⁸)によると、那覇港から「八町沖」(約950m沖合)に二ヶ所の「はへ」(浅瀬)があった。このうちの 하나가、那覇に入港する際の最後の関門となるトバヤ瀬と呼ばれた浅瀬であり、近代に入ると「汽船の最も難所」となっていたために、20世紀初頭からの那覇港拡張工事によって掘削され現在は消滅している²⁹。

その回避方法を記した興味深い絵図が「渡閩航路図」(沖縄県立博物館所蔵³⁰)であり、そこでは三重グスク付近の航路線に「トハヤ当モノ、波ノ上ノ門・サンモズ、スリ合ス時真中ヤ」という注記があった。この部分はこれまで正確に読解されてこなかったが、筆者がJFE21世紀財団のアジア歴史研究助成を受けて実施した現地調査によって、「トハヤ」がトバヤ瀬、「波ノ上」が波上宮、「サンモズ」が近世には「三文殊」とも呼ばれた辻原の高台に比定しうる事が明らかになり、船がトバヤ瀬を回避する山当ての方法を記したものと推測できたのである(図9)。

この付近では天久台地などを視認できないために、波上宮や辻原の高台といった標高20mに満たない目標物が利用されたことを示すだけでなく、那覇港まで残り1kmを切る場所まで船が近づいても、なお気を緩めることができない当時の航海の様相を伝える

²⁶ 『那覇市文化財調査報告書 112集 真珠道跡識名坂地区』那覇市市民文化部文化財課編、2020年。

²⁷ 儀間真孟およびその一族については、田名真之著『時代を拓く儀間真常一人と功績』(那覇出版社、1994年)を参照のこと。

²⁸ 前掲注(8)『琉球国絵図史料集 第1集』所収。

²⁹ 「那覇築港誌」(『那覇市史 資料篇 第2巻下』所収)

³⁰ 「渡閩航路図」(沖縄県立博物館所蔵)については、前掲注(18)琉球船と首里・那覇を描いた絵画史料研究会編『琉球船と首里・那覇を描いた絵画史料研究』を参照。「渡閩航路図」は那覇から福州までの航路を描いた卷子で、福州付近に蒸気船が描かれていることから、19世紀半ばの製作と推定されている。



図9 トバヤ瀬の回避方法 (図1「大琉球那覇港之図」に黒嶋加筆)

点でも、じつに貴重な史料であるといえるだろう。

おわりに

ラフなスケッチに終始したが、本報告では那覇港における航路と聖地との対応関係を概観し、各聖地の特徴について、那覇港周辺の地理空間のなかに位置づけながら整理を試みてきた。船舶は陸地に接近するにしたがって、自船の位置を知るための目標物を変えていくが、那覇港の地理的な特徴として、サンゴ礁に制約され3本の航路を利用していたために、対応する目標物もある程度固定的だったと考えられる。これらの目標物は、船舶の安全な航海を司る意味もあって、信仰対象となる聖地として認識されていたケースを多く確認できた。また、倭口と波上宮のように、航路の行く先に対応した聖地が形成されるのも、那覇港の大きな特徴といえるだろう。

興味深いことに、海上からの目標物が聖地として崇められた事例はいずれも、熊野権現などの日本の宗教か、御嶽など琉球の在地信仰によるものであった。琉球と明・清との間で展開された地政学的な親近性とは反対に、本報告で取り上げてきた聖地においては、中国大陆に由来する信仰を確認できないのである。那覇には明代に閩人三十六姓と

呼ばれた中国系の住民が久米村に集住し、久米村には中国南部で航海安全の神として熱烈に信仰される媽祖を祀った上天妃宮・下天妃宮も建立されてもいるのだが、それらは海上から視認可能な場所には立地していない。那覇港における海上からの景観では、日本・琉球に由来する信仰と、中国に由来する信仰との間に、鮮やかなコントラストが生じているといえる。

海上交通の目標物となる聖地に中国系の信仰が希薄であった事実は、「万国の津梁」において信心を担った人々の人種や特徴を考えるうえで、大きな手がかりを与えてくれる。今後は、久米村の立地の問題や、同じように華僑を受け入れていたアジア諸国の港湾都市における中国系の信仰と在地信仰との対比事例を踏まえながら、さらに追及していく必要があるだろう。

【謝辞】

本研究は「公益財団法人 JFE21 世紀財団」の研究助成によるものです。所蔵史料の調査や現地調査をはじめ、研究課題遂行に当たり種々のご高配を賜った関係各位に、心より御礼を申し上げます。