

論文十六

南方澳行動圏モデルへの試論 「沖縄の台湾経験者へのインタ ビューを基に」



松田良孝
記者

摘要

南方澳漁港是台灣島上距日本最近的地方，距位於日本西南端的沖繩縣與那國島僅一一一公里。由於這種地理關係，在日本殖民統治期間，許多沖繩人在南方澳留下了自己的印記。從一九九七年以來，我採訪了沖繩人們(包括與那國島在內的八重山地區的人們)，以了解他們在日本殖民時代在台灣的經歷，南方澳不僅是生活和工作的地方，它作為通往台灣的門戶發揮了重要作用。除一九二三年完工的南方澳漁港外，連接八堵和蘇澳的宜蘭線一九二四年全面開放，鞏固了這個作用。我關注的是沖繩人通過將私人交通與台灣內的社會資本相結合來擴大活動範圍的情況，試圖通過一個名為“南方澳行動圈”的模型對與南方澳有關的沖繩人的移動區域進行分類。具體來說，分為三個階段：在與那國和南方澳之間移動的第一行動圈，從南方澳到周圍城市的第二行動圈，以及通過連接縱貫線鐵路而進一步擴展的第三行動圈。

特別是，第三階段行動圈只能通過宜蘭線和縱貫線鐵路等社會資本來建立。這表明日本統治期間在台灣的沖繩人們的行動與在台灣發展的殖民地近代性有關係。殖民地權力以蘭陽平原為中心發展了宜蘭地區，並建立了南方澳漁港以促進漁業發展。此外，宜蘭線以台灣的東西線相連縱貫線鐵路，將基隆到高雄的台灣西部城市和工業基地與宜蘭地區連接起來。這些社會資本被用作建立南方澳行動圈的重要資源，並為沖繩融入資本主義進程做出了貢獻。由於居住在台灣的沖繩人依靠城市和港口生活，因此，為了掌握其生活的具體情況，有必要了解在台灣進行的鐵路和港口等社會資本的發展。

南方澳行動圈涵蓋：(1).連接沖繩和台灣的交通工具(2).提供生活必需功能的城市(3).港口和鐵路等社會資本等三個要素、顯示了依靠南方澳來往台灣的沖繩人的移動。

南方澳漁港は、台湾島の中で日本に最も近い場所であり、日本の最南西端に位置する沖繩県与那国島とは111キロしか離れていない。この地理的な関係から、日本統治期には多数の沖繩出身者が南方澳に足跡を残している。筆者は1997年以降、与那国島を含む八重山地方など沖繩の人々から日本統治期の台湾体験を聞き取ってきたが、南方澳は生活や就労の場であることはもちろん、台湾への出入り口として重要な役割を果たしていた。この役割は、1923年竣工の南方澳漁港に加えて、八堵～蘇澳間を結ぶ宜蘭線の全面開通

(1924年)によって確固たるものとなった。本稿は、南方澳とかかわりを持った沖縄の人たちの移動エリアを「南方澳行動圏」と名付けたモデルによって分類しようとする試論である。具体的には、与那国と南方澳を往来する第一次行動圏、南方澳から周辺都市へ広がった第二次行動圏、縦貫線への接続によってさらに拡大した第三次行動圏—の3段階である。沖縄の人々が日本統治期の台湾で発達した都市の機能や消費文化を享受していたことはすでに知られているが、本稿では、南方澳行動圏がこれらの機能・文化にアクセスするルートとして、また、日本統治終結後には台湾離脱の引揚ルートとして利用されていたことを明らかにするのみならず、プライベートな輸送手段と台湾内の社会資本を組み合わせることによって行動範囲が拡大していく様子に着目し、沖縄の人々の行動パターンを「南方澳行動圏」モデルとして提示していく。

構 成	1. 先行研究
	2. 研究の方法
	3. 南方澳行動圏
	(1) 与那国と南方澳の往来 第一次行動圏
	(2) 周辺都市への広がり 第二次行動圏
	(3) 宜蘭線と縦貫線 南方澳行動圏を支えた社会資本
	(4) 縦貫線への接続 第三次行動圏
(5) 日本統治の終結と第三次行動圏の広がり	
(6) 沖縄全域にアクセスする第三次行動圏	
4. まとめ	

1. フリージャーナリスト。1993年から2016年まで八重山毎日新聞(本社・沖縄県石垣市)の編集部門に在籍した。

一、先行研究

日本統治期の台湾と沖縄の密接な関係については、又吉(1990)がその全体像を解き明かし、その改訂版である又吉(2018)とともに、南方澳にあった沖縄人集落の存在を明らかにしている。一方、日本による台湾統治終結後に与那国島を結節点として行われた、いわゆる「密貿易」についてまとめた石原(1982)は、台湾側の取引地のひとつとして南方澳を取り上げている。小池(2015)は「密貿易」のモデルを提示する際に南方澳の存在に着目している。水産業に着目したものとしては、西村(2014)が、南方澳を含む台湾東海岸における水産業と沖縄の漁業者の関係をまとめている。

筆者は、与那国島の人々の台湾体験をまとめた松田(2013)と、アジア太平洋戦争末期に沖縄から台湾向けに行われた疎開についてまとめた松田(2010)で、八重山地方に焦点を絞って沖縄と南方澳のかかわりを提示した。

これらの先行研究は、沖縄と台湾との間で往来する人々の姿は浮き彫りにしているが、した人々が台湾内でどのように移動していたのかについては、個々の体験のレベルをなぞる程度にとどまっている。

二、研究の方法

筆者は、1993年から2016年まで八重山毎日新聞(本社・沖縄県石垣市)の編集部門に在籍した後、現在はフリーランスとして取材・執筆の活動を続けている。主な取材テーマは沖縄と台湾の関係だが、その土台は八重山毎日新聞の記者として石垣島を拠点に取材活動を行っていたころに培った。具体的には、1997年からは与那国島と台湾の関係に着目し、1998年からは八重山へ移住してきた台湾の人たち、2005年以降は沖縄から台湾向けに行われた疎開に焦点を当て、台湾を体験した沖縄の人々、沖縄を体験した台湾の人々を取材している。本稿はその多くを当時のインタビューに依拠しており、南方澳体験者の語りの中から、南方澳に赴くことになった経緯や、南方澳の出入りに用いた交通機関などを整理することで、南方澳にまつわる沖縄の人たちのエリアを描き出し、そこから南方澳行動圏というモデルの構築を試みた。

筆者のインタビューには、インタビューが八重山地方に偏っているという限界がある。沖縄県内で発行されている市町村ごとや字(地区)ごとの地誌・地史には、台湾から引き揚げてきた人々の経験やそのデータが収録されており、これらを参照することによってこの限界を補うように努めた。

なお、本稿に登場するインタビューはほとんどが与那国島出身者であり、与那国島以外の出身者の場合にはその旨断り書きを添えた。

三、南方澳行動圏

1. 与那国と南方澳の往来 第一次行動圏

南方澳漁港の誕生は、与那国島の人々にどのような影響を与えたのか。当事者へのインタビューを通じて概観してみよう。

A氏(1908年生)は、20歳のころから台湾へ渡り、南方澳漁港を利用していたほか、高雄でカツオ漁に従事した経験もある。筆者へのインタビュー²で次のように語った。

(与那国島には)氷会社はなかったから、台湾から氷を運んできて。与那国の船がよ、魚を釣ってきて、何日間か氷して。捌く(売る)のは、蘇澳の南方(南方澳のこと)といって。あのころ、(与那国から南方澳までは)10時間ぐらいで行きよったよ。(南方澳で)魚を卸して、また氷と燃料を積んでくる。与那国と台湾が行ったり来たりで。

与那国島の漁業は、西部の久部良漁港を拠点に行われ、A氏も久部良から南方澳漁港に出向いていた。久部良は1930年には、230戸合わせて1000人以上が暮らしている³。久部良はもともと、沖縄本島を代表する漁業拠点である糸満の漁民が1916年ごろから移住を始め、次第に人口が増加していった形成された港町である(吉川:1984 191)。その翌年の1917年10月に台湾の水産関係者が与那国島を視察した際には、「租納、鬚川、島仲及び久

2.1997年3月29日、与那国町久部良の自宅で実施した。

3.1931(昭和6)年12月23日付の「先島朝日新聞」4面。

部良の四部落あり、この最後のものは寄留者のみの漁民部落である」と述べ、久部良に言及しているものの、島内の漁業については「今のところ、鰹釣りのほかに見るべきものなし。くり舟の引き縄及び延縄等あるも、その漁獲高は僅少なり」と述べ、島内には明確に漁村と認識されるような集落はなかったことが分かる(檜谷:1917 11-12)。以上の点から、久部良は1930年までの10数年間に急速に人口が増加し、水産業の拠点としての地位を確立したと考えられる。

加えて、A氏のインタビューから分かるのは、水産業拠点としての地位は、南方澳の製氷設備に依存することで維持されていたということである。この点は新聞紙上でも確認でき、1931年12月23日付「先島朝日新聞」4面では、久部良の漁業について「漁場は蘇澳まで遠征し、ここの氷を積み、中二日漁場に出て、三昼夜を経て帰る」と報じている。

台湾が日本統治下にあった当時において、与那国島の水産業は南方澳漁港というインフラに依存する形でその地歩を固めていた。漁業者たちは、生活拠点のある与那国島と、競り機能や製氷機能を備えた南方澳との間を往来することによって生活の糧を得ていた。

本稿では、与那国と南方澳漁港を包含するエリアを第一次行動圏と呼んでいく。第一次行動圏の特徴は、沖縄側で用意した輸送手段、すなわち沖縄の漁船によって移動している点である。本来、人を運ぶことを目的としていない漁船が交通手段になっているのである。日本統治期の台湾で働いた経験を持つD氏(1929年生)は、基隆に比べると、南方澳は手軽に行ける感覚があるかとの問い掛けに対して次のように答えた。⁴

はい。いつでも船がおるから。そこら辺で、魚取って、蘇澳に水揚げしたり、与那国に持ってったり。

この応答は、漁業従事者ではないD氏にとって、漁船を使えば、南方澳と与那国の往来は比較的たやすいものだったことを意味している。

4.2008年11月9日、与那国町祖納の自宅でインタビューした。

沖縄の旅客船についてまとめた沖縄旅客船協会(1989 129)は、与那国に関する航路について「昭和初期に石垣～与那国～台湾間に就航するように」なったとしている。ここでは台湾側の発着点は明示されていないが、1931年12月23日付「先島朝日新聞」4面に「祖納港⁵を根拠として基隆石垣の両港を連結する運送船5隻も久部良を外にする訳合に行かぬ」とあることから、与那国を出た貨客船は基隆に入港していたことが分かる。

以上の点から、与那国～台湾間を航行する貨客船の航路は1920年代には確立され、そのルートは石垣～祖納～久部良～基隆だったと考えられる。この航路を公共財とすれば、与那国～南方澳間の移動に用いられた漁船は、水産関係者が所有運用するプライベートな輸送手段であった。つまり、与那国と南方澳を包含する第一次行動圏は、プライベートな輸送手段を用い、南方澳漁港というフォーマルな社会資本に依拠する形で形成されていた。

2. 周辺都市への広がり 第二次行動圏

与那国の人々は、第一次行動圏を拡張させていく。

B氏(1924年生)は、女7人、男3人の兄弟姉妹10人の7番目の子どもで、五女である。三姉妹が沖縄出身の男性と結婚して南方澳で暮らし、四姉妹は三姉妹の元に同居しながら働いていた。また、2人の兄は南方澳を拠点に漁をしており、長男兄は1946年にまとめられた蘇澳鎮漁業生産合作社所属琉球漁民団の名簿⁶にその名が記載されている。兄たちは、時折与那国に戻ってくることがあり、B氏はこの漁船に便乗して南方澳を訪れていた。漁船で南方澳へ向かうときには、小麦粉やもち粉を使った伝統的な菓子を自分でこしらえ、おやつに持っていくもあった。南方澳滞在中は兄の船で寝泊まりして過ごした。B氏は次のように語った。⁷

一年に何十回ですね。

向こう(南方澳の姉宅)にも着替え置いてあるし。

遊びながら行くんですよ。して、また、向こう(南方澳)で2、3週間遊んだら、また帰ってきて。

5. 祖納は与那国島の中心集落で、町役場が置かれている。島の北部に位置する。

6. 「蘇澳鎮漁業生産合作社陳請琉球漁民團加入捕魚生産」(国史館台湾文献館所蔵、件典蔵號:00306520030007)

7. 2009年3月4日、浦添市内の自宅でインタビューした。

B氏の移動は、与那国と南方澳を往復するという点では第一次行動圏と変わらないが、姉の自宅と宿代わりにすることができる兄の漁船という2種類の拠点を利用して、行動範囲を広げている点で異なっている。B氏は次のように語った。⁸

宜蘭に行きました。兄が、ちょっと骨膜炎患って、宜蘭病院⁹というところに入院していたもんですからね。それで宜蘭はよく行っていました。

(宜蘭へ)買い物には行きましたね。洋服生地とかいろんなのを買うには、たまに遊びながらですよ。いろんなの、買ってきたり。

この語りから、B氏は、宜蘭まで移動して医療サービスを楽しんだり、消費を経験したりすることがあったことが分かる。さらに加えて言うならば、B氏の兄たちは、与那国と南方澳を行き来していただけでなく、西表島(沖縄県八重山郡竹富町)にも足を伸ばしており、その行動圏は、西表島～与那国島～南方澳～宜蘭というエリアだったと考えることができる。

南方澳を拠点に漁業に従事しつつ、行動範囲を広げていた人物はほかにもいる。C氏(1918)は、1938年から4、5年間、南方澳でカジキ漁に従事し、漁期を終えると与那国島に戻る生活を送った。筆者とのインタビュアーでは次のようなやり取りがあった。¹⁰

筆者 南方にいたときは、どんなところに遊びにいったんですか

C氏 遊び? 遊ぶ暇ないよ。朝、船でご飯食べて、朝出て、夕方もう、4時、5時ごろ帰ってきてよ、船で眠る人もおれば、また宿舎だったら、家帰って眠ったりして、ほとんど、乗っておる。船にが乗って眠っておったね。寝泊まり。

その一方で、次のようにも述べている。¹¹

2、3日遊ぶんだったら、基隆に友達とか親戚おったら、行きよった。

8.2009年3月4日、浦添市内の自宅でインタビューした。

9.「宜蘭医院」を指すと思われる。

10.2008年12月4日、石垣市の自宅でインタビュー。

11.2010年9月29日、石垣市の自宅でインタビュー。

台湾における都市の発達に呼応して、与那国からは雇用や進学の手を求めて台湾へ渡る人が珍しくなく¹²、基隆はその代表的な都市のひとつであった。

この基隆を拠点に台湾で生活し、南方澳は通過点として使用していたケースもある。B氏とC氏が南方澳を拠点に行動範囲を広げていたのとは対照的なパターンといえるだろう。

D氏(1929年生)は、1942年3月に兄と姉を頼って渡台し、基隆から上陸した。台湾では基隆でミシン学校に通い、バスの車掌も務めた。その後、台北でタイピストを務めた。その後、再び基隆に戻り、基隆郵便局に勤務していたころ、与那国島から「母親が危篤である」との知らせを受け、急ぎよ、帰島することになった。その際、南方澳から漁船に便乗している。生活拠点である基隆から出身地の与那国島へ向かう際、その結節点として南方澳を通過している。D氏は筆者のインタビューに対して、当時の様子を次のように語った。¹³

D氏 (母が危篤との知らせを受けて)蘇澳の郵便局に聞いたら「与那国行きの船がおる」というもんだから、蘇澳に行って。南方に行ったんです。

筆者 基隆の郵便局から蘇澳に問い合わせてもらって…

D氏 もう、電話できますからね。「向こうから船が出る」と言ったもんだから、向こう(南方澳)から行ったんです。基隆に入る船はそんなに毎日はいないんです。向こうは漁港だから、しょっちゅうおるんですよ。(中略)蘇澳南方¹⁴だと漁船がもう出たり入ったりしますから。

D氏は、日本統治期の台湾で発達した都市に雇用を求めて台湾へ渡り、郵便局に仕事を手、「母危篤」という緊急事態にあつては電話で船便の問い合わせをしている。郵便と電話、南方澳漁港という、台湾で発達したフォーマルな社会資本を組み合わせることによって意図した通りの移動を実現していた。

12. C氏自身は南方澳で行業に従事する前、台北市内の写真店で働いていた経験があり、都市の発達に応じる形で台湾へ渡っていた与那国出身者の一人である。

13. 2008年11月9日、与那国町の自宅でインタビュー。

14. 八重山地方の台湾経験者が南方澳のことを「蘇澳南方」と呼ぶことは珍しくない。

与那国島の人は、南方澳へやってきた後、第一次行動圏にとどまっていたわけではなく、周辺の都市にアクセスしていた。この流れとは逆に、周辺の都市から南方澳にアクセスするケースもあり、南方澳と周辺都市を結ぶアクセスは双方向的なものであった。また、その移動では、台湾で発達した運輸・通信の社会資本が動員されていた。

与那国と南方澳を包含する第一次行動圏は、漁船というプライベートな輸送手段に依存して形成されていたが、台湾内の社会資本を動員してこれをさらに周辺都市まで拡張したものを第二次行動圏と呼ぶこととする。

3. 宜蘭線と縦貫線 南方澳行動圏を支えた社会資本

与那国～南方澳間の第一次行動圏を拡張し、周辺都市との往来を実現することで第二次行動圏が形成された。本節では、鉄道を活用することによってこれをさらに拡張した第三次行動圏についてみていく。その際重要となるのは、八堵～蘇澳間の宜蘭線から基隆～高雄間の縦貫線に接続し、縦貫線の沿線諸地域につながるネットワークである。

高(1999)の整理に従って、日本統治期の台湾における鉄道敷設について概観しておく。伊藤(1993 93-94)は、台湾で行われたインフラ整備について「港湾の増改築、鉄道の敷設、道路の改修と延長、通信網の整備、公衆衛生事業の推進が挙げられる」としたうえで、港湾と鉄道について「基隆港と高雄港を増改築して、海外との海上交通の向上をはかるかわら、基隆と高雄の間に縦貫鉄道を敷設して、港湾と鉄道を連結させ、さらには縦貫鉄道と随所の道路を結び、陸上交通網の整備に努めた」と述べる。一般論として原田(1987 74)が「水上の運輸と陸上の運輸とは、つねに深いつながりをもつ」と端的に指摘している通りである。さらに、「植民地型の路線計画のパターン」について「本国で(中略)港湾と工業地帯や市場とを結ぶかたちで鉄道が建設されるのと並行して、植民地においても原料産出地や市場と港湾とを結ぶ鉄道がまず計画される」と説明している(原田:1987 76)。台湾では、伊藤が指摘するように、基隆と高雄という南北の港湾を結ぶ形で鉄道が整備されているが、さかのぼると、民政長官として縦貫線の整備を推進した後藤新平が「鉄道の利益は、築港と協力してこそ挙げ得るるものである」(鶴見:1937 232)としており、港湾と鉄道の連動を重視していた。

宜蘭線の整備は、日本統治初期に立案された計画がいったんは見送られている。「台湾鉄道史(上)」によると、台湾総督府は1897年1月10日から3月5日までの間、台湾の東海岸と台湾島の東西を横断する路線の可能性をさぐる調査が行った。その結果、「蘇澳ヨリ宜蘭ヲ経テ基隆ニ至ルノ線路ハ約六十哩蘇澳宜蘭を経て経頭圍ニ至ルマテノ路線ハ良好ナルモ頭圍基隆間ハ一哩以上ノ隧道ヲ要スルモノニ箇所アリ」として「西海岸ヨリ東海岸ニ向テ連接スヘキ鉄道路線ハ未ダ適當ノモノヲ発見セス」(台湾総督府鉄道部:1911 177-179)と結論づけていた。

その後、宜蘭線はどのようにして整備されることになったのか。

その背景を探る手がかりのひとつとして、新元鹿之助が台湾総督府鉄道部長在任中の1923年に発表した論考に当たっておこう。新元はこのなかで、基隆～高雄間の縦貫線は1908年に開通した後、「年々歳々進歩」としていると述べ、その根拠として客車収入と貨車収入の増加を示している。すなわち、1921年度の実績を1913年度と比較すると、客車収入は627万4000円で2.59倍、貨車収入は565万1000円で2.21倍にそれぞれ伸びていた。そのうえで、「停車場の拡張若くは改良工事」や縦貫線全体を「複線に改むる事」を提言している。これに伴って多額の工事費を要したとしても、「本島の鉄道も亦理想に近きものとなり得る」というのである。さらに、台東線の延長など縦貫線以外の鉄道整備計画に言及し、「本島鉄道の全体に対する収支上の計算を乱さざる限りは社会奉仕の観念の下に遂行せねばならぬのであるが、これがまたやがて本島の主眼である円周鉄道実現の目的を達する方法手段に外ならぬ」と主張する。(新元:1923 16-17)。

簡単に言えば、台東線の延長や宜蘭線の営業実績はそれだけでは経費に見合わないかもしれないが、縦貫線の黒字で埋め合わせることができれば、台湾一周鉄道の実現を図るべきだと提唱しているのである。いったんは整備が見送られた宜蘭線の整備事業が20年後にあらためて実施されることになったのは、成長著しい縦貫線あつてのことだったと考えることができる。

一方、宜蘭線整備後に台湾総督府交通局鉄道部長を務めた渡部慶之進はその在任中に、台湾の交通政策において東西連絡交通路の達成は南北縦貫鉄道計画とともに「二大支柱を爲すものである」と述べている。すなわち、「縦貫線は(中略)西海岸地方各部に交通自

由の恩恵を享受せしめ、島外搬出路に悩んで居た内陸地方を、基隆・高雄の両港に連繫せしめ、西部平野を一體とする合理的開拓の緒につかしむる端緒と」なり、これに対して、「東西連絡交通路の達成とは、中央脊梁山脈により西部台湾と遮断され、久しきに亘り孤立を続け来つた東部台湾を開発し、之を西部台湾と連絡して、全台湾の経済的一元化を期せんとするもの」だというのである。(渡部:1939 116)

また、「東西連絡鉄道は未だ完成の域に達しない」としたうえで、縦貫線、潮州線、宜蘭線、台東線が開通したことにより、「循環交通路は、現在の處蘇澳・花蓮港間の潮州・台東間を餘す迄となつてゐる」と説明している(渡部:1936 123)が、これは、新元鉄道部長が言うところの「円周鉄道実現」に向けた進捗状況を指しているものといえるだろう。

宜蘭線開通の意義については、「天然資源豊富なるにも拘らず、海陸交通の便に恵まざりし爲、天賦の富源も空しく閉鎖裡にあった蘭陽地方を開発」することになったと指摘している(渡部:1936 121)。

宜蘭線が開通する前の宜蘭地方の状況を宜蘭庁(1916 81-82)に当たると、当時「庁下陸上唯一の交通機関」は軽便鉄道で、1913年に宜蘭～台北間の所要時間がそれまでの2日間から1日間に短縮されたというレベルであった。海路では、大阪商船が1897年から台湾総督府の命令航路を運航し、蘇澳にも立ち寄っていた。1916年時点では、基隆との間を結ぶ便が月8便あった(宜蘭庁:1916 85)。

その後、蘭陽平原の開発や台湾北部の石炭採掘促進、花蓮港へのアクセス向上などから、1917年の第39回帝国議会で宜蘭線の整備が決まり、同年12月に工事に着手した。「円周鉄道」あるいは「東西連絡鉄道」はまた一歩前進したことになる。当初は総事業費770万円の5カ年計画だったが、第一次世界大戦のあおりで物価と人件費が高騰したため、総事業費1254万円の7カ年計画に延長¹⁵された(渡部:1936 126-127)。1924年10月9日には難所の草嶺トンネルが開通し、11月30日に宜蘭で開通式が行われた(蔡:2020 844)。¹⁶

15. 森重(1943 100)は、総事業費707万3878円の5カ年計画を総事業費1254万4546円の8カ年計画に変更したとしている。

16. 宜蘭線が開通した翌年度の1925年度には蘇澳～花蓮港間で1日1往復の連絡航路が開始され、「従来高雄及基隆から月各6回の船便があるに過ぎなかつた台東、花蓮港地方の人は、花蓮港から毎日蘇澳迄の船便を得て容易に宜蘭線に連絡することが出来ること」となった(森重:1943 205)

宜蘭線の開通は、南方澳漁港を拠点とする水産業に影響を与えた。宜蘭線開通の翌月に当たる1925年1月、「蘇澳港の繁栄」と題した記事が発表され、次のように述べている。

鉄道全通のお蔭

同地には七十萬圓を投じた立派な漁場が昨年完成したに拘らず之を利用する漁業者が極めて少く一時は當局の無定見を非難するものさへあつたが十二月一日からは多年同地方民の仰慕して居た宜蘭鐵道も完成し物資の配給がよくなつたばかりではなく蘇澳から基隆までの鮮魚の輸送も五時間を要するだけで内地移出にも定期船の出帆當日早朝發送すれば内地行に充分間にあふ状態である。（「台湾水産雑誌」108:36-38）

宜蘭線開通から3年後にあたる1927年、南方澳漁港の主要な漁獲物であるカジキが台湾でどのように位置づけられていたのかについて台北市水産会が次のように要約している。

すなわち、カジキはもともと、主に刺身として食されることから、「内地人の希薄なる本島にては其消費高極少量に過ぎず」という状態だったが、1918年に内地への移出に成功すると、その移出額は▽1919年＝17万円▽1920年＝32万円▽1921年＝50万円と推移し、「本漁業は漸次隆昌を来すに至れるものなり」。その後、カジキ漁に従事する漁船の増加、突棒漁業の勃興を経て、1925年には「蘇澳漁港に魚市場の建設あり漁港としての機能を發揮するや（中略）旗魚漁業は蘇澳に移動するの大勢を」示した（台北市水産会：1927 36-37）。

カジキ漁の成否を握るカギは、内地への市場アクセスだったわけである。南方澳漁港で水揚げされる漁獲物は、宜蘭線の開通によって基隆へのアクセスが高まった。基隆からは日本内地へ航路が伸び、そこからさらに大連など中国大陸にも接続していたことから、市場への供給能力向上という点で、宜蘭線の開通は南方澳漁港にとって画期的であった。

4. 縦貫線への接続 第三次行動圏

宜蘭線の整備により、南方澳からのアクセスが向上すると、南方澳を出入りする与那国人のなかにも宜蘭線や縦貫線を利用して都市やその消費文化にアクセスする者が出てくる。このように拡張したエリアを第三次行動圏と呼ぶことにする。

E氏(1923年生)は、2歳年上の兄が南方澳で漁船に乗っており、その兄の勧めで南方澳に向かった。南方澳では1937年から1943年までカジキ漁の漁船の乗組員として働いた。秋から冬にかけての漁期が終わると与那国島へ帰り、漁期が始まるころに再び南方澳へやってくるということの繰り返しである。

漁が休みの日の過ごし方について、E氏は次のように語った。¹⁷

蘇澳の裏南方ですね。あっちに沖縄の人たくさんおりましたね。

裏南方ではみんな沖縄語を使いよったですよ。

船員が海に行かない時ですね、(裏南方へ)行って、ヤギ買ってね、(中略)ヤギ汁(に調理した)。

ヤギ汁は沖縄ではポピュラーな料理で、独特の臭みが特徴だ。裏南方には沖縄出身者が比較的多く暮らしていたため、沖縄の食習慣にも触れやすかったと考えられる。¹⁸また、沖縄とは無関係な一般的な娯楽については次のように説明している。

(南方澳には)映画館はあるし、玉突きはあるし、居酒屋もありました。

南方澳漁港における娯楽の環境については、1925年3月に次のような記事が発表されている。

17.2010年1月20日、宜野湾市の自宅でインタビュー。

18.2009年9月10日、宜野湾市の自宅でインタビュー。

南方澳漁港と娯楽機関

南方澳漁港の利用者近来頓に激増し漁業者も常に数百人出入滞在し居るの状況にして同地在来住民は是等の者に慰安を與ふべき娯楽機関の設備を考慮中なり、又出入者も頻りに希望し居る模様なり、何しろ別に娯楽に対する設備なき故漁夫等は小料理屋二軒により慰安を求めつつあるも多数一般人には何等の機関なかりしに去る二月二十五日台北州活動写真の一行来蘇したる(中略)同地に於ては演劇等举行したるは之を以て嚆矢とするものにして今後に於ても斯る催しを一般に希望し居るの状態にあり。(「台湾水産雑誌」110:56)

南方澳漁港は1923年6月に完成しているので、カジキの漁期としては2度目の漁期が終わろうとする時期ことである。小料理屋はすでに営業していることが分かるが、「活動写真」、つまり映画の上映が南方澳で初めて行われたのは1925年2月25日だということになる。記事からは、娯楽に対するニーズが根強いことが読み取れるが、この12年後にE氏が南方澳に来てみると、映画館とビリヤード場ができていたことになる。

E氏は休日を南方澳以外の街でも過ごしていた。その際、交通手段に使っていたのは宜蘭線である。筆者とのインタビューでは次のようなやり取りがあった。¹⁹

筆者 羅東とかには遊びに行ったことはあるか？

E氏 羅東、宜蘭。ありますよ。船の休みの時なんかね。向こうは遊びがたくさんあるからね。宜蘭のほうが、ちょっとあれだったね、あちは州立病院とか、建物があつて、宜蘭のほうがにぎやかだったね。汽車で1時間ぐらいのとこだったね。

筆者 蘇澳の駅から汽車に乗っていく？

E氏 そうそう。

E氏の南方澳体験は縦貫線にも及ぶ。大漁の時や、その年の漁期が終了した時には、同じ漁船の船員が8、9人のグループで、あるいは同じ船主の傘下にある漁船の船員たちが25人ほどのグループで台北の萬華や北投温泉を訪れていた。E氏は筆者の質問に次のように答えた。²⁰

19. 2009年9月10日、宜野湾市の自宅でインタビュー。

20. 2010年1月20日、宜野湾市の自宅でインタビュー。

筆者 蘇澳から汽車に乗って3時間ぐらいですか。

E氏 そうですね。八堵で乗り換えて、3時間ぐらいかな。

1936年2月1日発行の時刻表によると、蘇澳発の列車は8本あり、宜蘭行きの本を除いた7本のうち、台北行きは2本で、残りの5本はいずれも基隆行きであった(台湾総督府交通局鉄道部:1936 17)。蘇澳から台北に向かうには、ほとんどの場合、八堵で乗り換える必要があった。乗り換えなしの蘇澳発台北行きに乗車した場合、所要時間は3時間32分または3時間55分だった。

基隆と高雄という台湾の二大港湾を結ぶ縦貫線の沿線は、「島内主要都市は殆ど集中し、本島産物の大部分亦概ね沿線各地から産出される」状態にあった(渡部:1936 181)。E氏ら南方澳の船員たちは、宜蘭線を利用して、縦貫線沿線に発達した都市や消費文化にアクセスしていたのである。

興味深いのは、萬華の料亭ビジネスについてE氏が次のように語っている点である。²¹
蘇澳の南方(南方澳)というところは、11月から2月まではね、いっぱい人がいるんですよ。これに眼を付けて、支店を出してあるわけですよ。

萬華に本店を持つ居酒屋が、南方澳に支店を開設するケースがあったというのだ。その場合、南方澳の支店に頼んで本店へ電話を入れさせ、萬華の本店に席を取らせていたという。台北という大都市に発達した消費文化は、漁船の乗組員たちを宛てに南方澳まで拡張していた。そして、円周鉄道の実現や東西連絡交通路の達成に向けて敷設された宜蘭線は、消費文化に対する需要を都市部へ供給する役割も担っていたのである。

E氏は、宜蘭線を使って縦貫線にアクセスすることによって行動範囲を広げ、第三次行動圏を形成していた。それは、E氏が都市やその消費文化にアクセスしようとした結果として生じたものだが、他方では、消費文化を供給する側が遠隔地のニーズを取り込もうとアプローチした結果、第三次行動圏の形成が促されていたことになる。

21. 2010年1月20日、宜野湾市の自宅でインタビュー。

5. 日本統治の終結と第三次行動圏の広がり

1945年8月、日本の敗戦により、日本による台湾統治は終わった。台湾にいた日本人は一部の例外を除いて台湾を引き揚げることになった。与那国出身者も台湾を引き揚げることになったが、密貿易や密航によって与那国～台湾間では人の往来やモノのやりとりが続くことになる。本節では、前節までに続いて個人の体験に焦点を当てながら、台湾からの引き揚げにおいて第三次行動圏がどのように作用していたのか見ていく。結論を先取りすれば、台湾からの引き揚げは基本的には基隆を出発港とするものとされていたものの、日本統治期に培われた南方澳行動圏はその機能を失うことはなかった。それどころか、南方澳を経由する引揚者の最終目的地は沖縄全体に広がり、行動圏の拡張がみられた。

D氏(1929年生)は、台北士林の陸軍兵事部に勤務していて終戦を迎えた。その後、基隆にいた姉夫婦を頼って基隆に移動し、南方澳から与那国島に引き揚げてきた。第三次行動圏における引き揚げである。D氏は港町基隆ではなく、南方澳を選択した理由について次のように述べた。

基隆からも大きな船があったかもしれないけど、『向こう(南方澳)の方が早いから』っていうあれで、行ったんです。²²

与那国島との間は船舶が頻繁に行き来していることが、南方澳を選んだ理由となっている。D氏は次のようにも述べており、同じような考えで南方澳から引き揚げた与那国出身者はほかにもいたことがわかる。

いっぱい与那国の人はみんな顔見知りだから。もう、乗って帰ってきましたけど。²³

興味深いのは宜蘭線の状況である。枕木を引き抜かれたために脱線が発生していたようである。

22.2008年11月1日、与那国町祖納の自宅でインタビュー。

23.2008年11月1日、与那国町祖納の自宅でインタビュー。

枕木なんか補修しますでしょ？もう、しないから。放ったらかしだから、脱線するのが多かったわけ。だからもう一日も早く帰らんといけないということで、蘇澳南方にさえ行けば、なんとか漁船に乗れるっていうあれでね。²⁴

通常であれば、枕木を抜き取られるようなことないだろうし、仮にそのような事態に陥ったとしても保守点検作業によって修復されるはずだ。日本統治が終わった直後の時期は、こうした機能が十分に働いていなかったようだ。しかし、引き揚げを急ぐD氏にとっては宜蘭線が不通になるリスクを冒してでも、南方澳に集結する漁船は魅力的だったことになる。

筆者の聞き取りでは、宜蘭線で南方澳へ向かう途中で脱線に遭遇したケースはほかにもある。1944年に石垣島から龍潭（新竹州大溪郡、現在の桃園市龍潭区）に疎開したF氏（1927年生）は引き揚げの様子を次のように語った。

蘇澳南方に行く時なんか、汽車に乗っても、エンジニア、機関士なんかみんな内地の人だけど、この人放り出されて、台湾の人がやってるでしょ？ だから、（機関車の運転が）できるわけじゃないですよ。脱線脱線して、脱線したらどうする？線路の上から走らんといけないよ。²⁵

疎開地・龍潭を離れたF氏は鉄路で台北を経て、南方澳を目指したが、その途中で宜蘭線の脱線に遭遇し、「線路の上から走らんといけない」事態に陥った。これは、線路伝いに歩いたり走ったりしながら南方澳を目指したということである。F氏は、日本人が報復を受ける場面に何度か遭遇しており、気が急いでいたことから「線路を走る」という表現になったと考えられる。脱線の理由は、D氏が指摘する「枕木」には言及せず、日本統治終結に伴う人員の交代がうまくいかなかったという人的な側面に求めている。台湾で生活者として暮らしていたD氏と、疎開者として一時的に退避生活を送っていたF氏とでは、台湾で同じ事態に遭遇しても受け取り方に相違が生じていた可能性は否定できないが、宜蘭線における2人の体験は「脱線」というキーワードに集約することができるだろう。第二次行動圏と第三次行動圏を支えていた宜蘭線の輸送機能は、戦後において低下していたことになる。

24. 2008年11月1日、与那国町祖納の自宅でインタビュー。

25. 2008年10月13日、石垣市新川の自宅でインタビュー。

6. 沖縄全域にアクセスする第三次行動圏

しかし、南方澳をめぐる行動圏は衰退していなかった。筆者がこれまでにインタビューした沖縄の台湾体験者のうち、台湾の引揚地点がはっきりしている28人について台湾を離れるときに使用した港を調べたところ、南方澳と基隆が14人ずつであった。28人が終戦を迎えた場所は、台北から高雄にかけての縦貫線沿線や、南投、旧台南州と旧新竹州の地方都市と広範囲にわたり、南方澳経由の引き揚げルートを選択したということは、第三次行動圏またはその亜型と考えることができる。

南方澳から出港した14人の最終目的地は石垣島13人、宮古島1人の内訳だった。

また、渡台目的を (a) 疎開 (b) 湾生 (c) 移民 (求職、進学、親戚を頼っての移住) に分けると、南方澳から引き揚げた人は次の通りだった。²⁶

- (a) 疎開 16人のうち12人 (75.0%)
- (b) 湾生 4人のうち0人 (0.0%)
- (c) 移民 8人のうち2人 (25.0%)

湾生と移民については、母数が少ないため、このデータだけでは南方澳と基隆のどちらが多いかを判断することはできないが、疎開は南方澳が多いと判断してよいであろう。筆者が行ったインタビューでは、南方澳を選択した理由は明確には語られておらず、南方澳から引き揚げることが自明であったとの印象さえ受ける。湾生や移民は台湾に一定の生活基盤を持っており、関係当局から引き揚げの指示があるまで待つという選択もあり得たが、疎開者は台湾に生活基盤がなく、頼るべき台湾総督府も日本統治の終結によって疎開者を庇護するだけの余裕を失っていたため、台湾からの引き揚げを急ぐ必要があった。その際、統制の効いた基隆よりも、プライベートな輸送手段が期待できる南方澳へ流れたと考えることができる。ただ、それでも、南方澳へ行けば船が見つかるという情報がどのように共有されていたのかは不明で、なお説明を要する課題である。

26. インタビューは2005年1月から2016年5月までの間に石垣島を中心とする沖縄県内で実施した。28人のなかには、移民と疎開の双方に該当する人物が2人いた。それぞれ0.5人分と換算して移民と疎開の双方に算入した。

ここまで、与那国島と、与那国島を含む八重山地方、その北東に位置する宮古地方を視野に南方澳行動圏を見てきた。八重山地方と宮古地方を含むエリアを「先島」と呼ぶが、この先島地方以外の沖縄出身者のなかにも、南方澳行動圏の枠内で引き揚げてきたケースがあるので見ておきたい。

現在の名護市は、名護町と屋部村、羽地村、屋我地村、久志村の1町4村が1970年に合併してできたものだが、名護市史編さん委員会(2010)は、戦後、台湾を含むいわゆる「外地」から引き揚げてきた人たちの引揚者給付金請求書処理表²⁷を採録している。その内容を解説した宮内(2010 493-508)を参照しながら、引揚者の状況を見ていくと、蘇澳から引き揚げたのは屋部村1人、羽地村2人、久志村3人の計6人だった。これは台湾から引き揚げた名護市出身者112人の5.4%に相当する。6人はいずれも石垣に上陸しており、その後に出身地に戻ったのは久志村の1人だけで、残る5人の居住先は石垣3人、那覇2人の内訳である。

一方、名護市の北隣に位置する大宜味村では、引揚者給付金請求書処理表²⁸によれば、台湾からの引揚者177人のうち、蘇澳からの引揚者が2人(1.1%)いる。上陸地は石垣と宮古が1人ずつである。

名護市と大宜味村の計8人が引き揚げ前に台湾のどの地域に暮らしていたかは不明である。このため、第一次～第三次の南方澳行動圏とは容易に比較対照することができない。一方、8人の上陸地点がいずれも石垣か宮古だった点を考えると、台湾を離脱する時点においては上述の引揚者14人と同じルートを採用していたことになる。この点からすると、8人の移動は、第一次～第三次行動圏またはその亜型だったと解釈することができる。南方澳行動圏は、先島のみならず、沖縄全域に対しても出入り口として機能を提供していたことになる。

27.名護市史編さん委員会編 2010 『名護市史 本編5／出稼ぎと移民』523-593 名護市役所。

28.大宜味村史編纂委員会編 2017 『大宜味村史 移民・出稼ぎ編』170-189 大宜味村役場。

四、まとめ

日本のなかで最も台湾に近い与那国島や、与那国島を含む沖縄の先島地方は日本統治期の台湾と緊密な関係を構築していたことが知られている。本稿では、日本統治期に台湾へ渡った沖縄の人々の語りを手掛かりに、その行動を南方澳行動圏という第一次から第三次までのパターンに整理した。南方澳行動圏は、沖縄の人々が台湾との間を往来するパターンや、台湾内で行動する際のパターンを表すモデルとなりうるであろう。

とりわけ、第三次行動圏は、宜蘭線や縦貫線といった社会資本があって初めて成り立つものであり、日本統治期の台湾における先島地方の人々の行動は、台湾総督府、すなわち台湾の植民地権力が実施した開発と無関係ではないことを意味している。植民地台湾と八重山の関係については、松田ヒロ子がすでに「八重山は(中略)植民地近代都市台北の〈周辺〉」農村地帯として、資本主義に包括されていった」と指摘している(松田:2008 551)。言うまでもなく、植民地近代は台北という都市を発生させただけではない。台湾東部海岸の漁業開発を目的として南方澳を築港し、蘭陽平原を中心とする台湾東部開発と台湾の東西連絡ルートの一部として宜蘭線を開通させ、基隆と高雄という台湾の二大港湾を結ぶ基幹ルートとして縦貫線が整備された。そして、これらの社会資本は南方澳行動圏の成立に不可欠な資源としても動員され、八重山を資本主義に包括していくプロセスに資していたのである。鉄道が意図せざる方向性に進むケースは、台湾においてすでに発生しており、驚くことではない。一例を挙げれば、台湾の施設鉄道は、製糖会社が原料のサトウキビを運搬するために敷設したものだが、これが旅客と貨物を取り扱う一般運輸営業を行うようになり、これが製糖工場からは独立した彰南鉄道(彰化～南投間)の営業開始につながった(渡部:1939 262-263)²⁹。南方澳行動圏は、縦貫線と宜蘭線のなかに当初想定されていなかった機能を見出し、取り込んでいったのである。

南方澳行動圏は、台湾の鉄道史を考えるうえでこれまで意識されてこなかった沖縄と台湾の連結という機能をあぶりだした。別の見方をすれば、沖縄から台湾へわたった人々の多くが、台湾の都市や港湾に依存する形で暮らしを立てていた以上、その暮らしの具体的に迫るには、鉄道や港湾など台湾で行われた社会資本整備を押さえておく必要があるといえるだろう。

29. 彰南鉄道は1914年に彰化～南投間の営業を開始したが、1年半後に廃業している(渡部:1939 263)。

文献

- 1.石原昌家 1982 『大密貿易の時代』晩声社。
- 2.伊藤潔 1993 『台湾』中央公論社。
- 3.沖縄旅客船協会 1989 『沖縄旅客船協会創立30年記念誌 歩』沖縄旅客船協会。
- 4.樫谷政鶴 1917 「産業上より観たる与那国島」『台湾水産雑誌』32:1-14。
- 5.宜蘭廳編 1916 『宜蘭廳治一斑』。
- 6.小池康仁 2015 『琉球列島の「密貿易」と境界線』森話社。
- 7.高成鳳 1999 『植民地鉄道と民衆生活』法政大学出版局。
- 8.蔡龍保 2020 「関連年表」蔡龍保編『コレクション・台湾のモダニズム 第3巻 台湾縦貫鉄道の交通網』829-859 ゆまに書房。
- 9.台北州水産会 1927 「旗魚漁業試験報告」『台湾水産雑誌』139:36-46。
- 10.台湾総督府交通局鉄道部 1936 『列車時刻表』日本鉄道旅行地図帳編集部編 2009 『満洲朝鮮復刻時刻表 附台湾・樺太復刻時刻表』採録 新潮社。
- 11.台湾総督府鉄道部 1911 『台湾鉄道史(上)』。
- 12.鶴見祐輔編 1937 『後藤新平』第二巻 1965 復刻版 勁草書房。
- 13.新元鹿之助 1923 「臺灣鐵道網の布置及實力」景山義郎編『臺灣之文化』16-20 内外評論社。
- 14.西村一之 2014 「台湾東海岸における漁撈技術の文化資源化 植民地経験・移動・境域」『東アジア近代史』17:38-55。
- 15.原田勝正 1987 『駅の社会史』中央公論社。
- 16.又吉盛清 1990 『日本植民地下の台湾と沖縄』沖縄あき書房。
- 17.又吉盛清 2018 『大日本帝国植民地下の琉球沖縄と台湾』同時代社。
- 18.松田ヒロ子 2008 「第12章 沖縄県八重山地方から植民地下台湾への人の移動」蘭信三編著『日本帝国をめぐる人口移動の国際社会学』529-558 不二出版。
- 19.松田良孝 2010 『台湾疎開』南山舎。
- 20.松田良孝 2013 『与那国台湾往来記』南山舎。
- 21.宮内久光 2010 「引揚関係資料」名護市史編さん委員会編『名護市史 本編5/出稼ぎと移民』493-508 名護市役所。
- 22.森重秋陽 1943 『台湾交通小史』台湾交通協会。
- 23.吉川博也 1984 『環境と人間の科学6 与那国 島の人類生態学』三省堂。
- 24.渡部慶之進 1939 『台湾鉄道読本』春秋社。
- 25.筆者不詳 1925 「蘇澳港の繁榮」『台湾水産雑誌』108:36-38。
- 26.筆者不詳 1925 「南方澳漁港と娯楽機関」『台湾水産雑誌』110:56。



論文十六
南方澳行動圈モデルへの試論
沖縄の台湾経験者へのインタ
ビューを基に

評論人 | 黃智慧

中央研究院民族學
研究所助理研究員

謝謝松田先生為我們做了如此詳細的整理，我看完文章後有些感想，想和大家分享，並向松田先生請教，松田先生很厲害，對台灣與沖繩這邊的問題有非常深入的理解。

首先先感謝大會的企劃，讓我們對於台灣東部的歷史，尤其是南方澳，又打了眼睛的視窗，讓我們往東看，我們會看到什麼。尤其是今天最後的section，這本來就是台灣做為海島的強項，我們在東北亞與東南亞的中間地段，以及大陸與東太平洋的中樞，就應該要有這樣研究上的優勢，尤其南方澳的位置，都引起更多的關注。

我自己是在1992年開始到與那國島做調查，時間大概到1997年，之後前往琉球訪問一年，松田先生大概就正好接在我後面。1992年我到與那國島，所訪問的每個人幾乎都來過台灣，且印象深刻，尤其是「蘇澳南方澳」。為什麼要特別強調「蘇澳南方澳」呢？因為他們的用詞上是連在一起的「suananbo」。這跟高知愛媛不一樣，他們都叫「nanbo」。因為與那國島的人更早，他們蘇澳的音連在一起，應該是因為他們和台灣東部的來往，歷史更久遠，而不是在南方澳港成立後。這讓我在當時的問題意識上，想要再更往前延伸。

其實跟這次的論壇也有關連，最早吸引我的是1477年的船難事件，距今已有500年了，而我也對此做了許多研究，發覺這個地區發生船難的比例很高，卻也因為船難或人為的主動因素而帶來的人群往來，而松田先生將這個人群往來稱為「行動圈」。而不論是行動圈、流域圈、文化圈，可能都有各自的意涵在內，就我接觸與那國島的人看來，他們有太多的人都跟台灣經驗有關，接觸的範圍也很大。譬如說，松田先生有談到一個定期的航運，定期航線是從石垣島到與那國島，再到基隆。我們知道其實基隆開港更早，那時候蠻多人去基隆的，成為一個自然的生活圈。而不論是從基隆到南方澳，或是到更南邊，甚至是往東前往仙島等地，這都成為他們日常的生活圈的行動範圍。就這一

點再去討論，只是限定它跟南方澳中間是建立起來，再往基隆，再往全島擴散，好像這樣的順序在邏輯架構上、在事實基礎上，都是有一點疑問的。

再來講到定期航路，我們知道它最終是基隆。為什麼呢？因為基隆才有柴魚，或稱鯉魚的製造廠，那些從北邊而來的沖繩移民，很多都是從事鯉魚製造行業。其實更大的集散市場在基隆，而不是南方澳。但他們很多人都把船停泊在南方澳，而且不只一艘。船是移動工具，對他們而言，可直接駛回與那國島。

而我可能剛好也訪問到松田先生文章中所提到的製冰工廠的那個人，冰塊對於漁業的持久發展有著重大的作用。這邊有個問題，我知道松田先生的想法很好，但嚴格來說，只有用五位限定在與那國島的報導人，要來談整個沖繩、整個台灣，似乎在材料上有所不足。我會建議，譬如當地人自己的回憶錄、當地學校的校史，這些屬於當地人的材料皆可以利用，因為若只有松田先生訪問過的五個人，在支撐的架構上就稍嫌薄弱，更何況，沖繩灣生的調查記錄也在這兩年出來了，內容中也提到非常多人來到台灣，是因為日本時代大量投資在台灣，使得台灣的現代化高過整個沖繩群島，自然就會把沖繩群島的人流吸引到台灣，所以說方面的材料可以再補充。

再來是我們必須考慮的，松田先生的文章中有提到日治時期的發展經濟促成了交流往來，其實就沖繩和台灣的關係來說，我反而覺得應該跳脫帝國日本的框架，因為在50年之前，其實人群已經很自然地往來，更別說近幾年大家關注的黑潮，舊石器時代以一艘獨木舟就能跨黑潮。就沖繩的海人文化，它也不見得是一定要跟黑潮有關，以沖繩跟台灣的距離，其實很輕易就能過來了。

最後，藉由這次難得的大會，希望大家能一起思考，這幾年我們開始把台灣的眼界往外看，可是只限於南進，我們投入大量資源在南進政策，這固然很好。但目前為止，卻沒有看到跟東北方之間有學術的投入，希望能藉此呼籲提醒。