

ても存在はあり得ない。島の文明開化は、港が生んだ船という子が、簡単に親のふところであつたことのできなかつた時代から始まる。

では、日本本土から五百六十キロメートルの位置に隔絶された周囲五十・三キロメートルの小さな島、天然の良港に恵まれず、しかも、見るべき産業もなかつた沖永良部島の海上交通はどうであつたらうか。

古文書によると、奄美の島々は常に日本本土と海外諸国を結ぶ「道之島」として、重要なポイントをなしていたようである。

道之島であつたからこそ、遠い／＼遣隋使、遣唐使の中期(六七二〜七六九ごろ)には、九州西海岸沿いに下つて本土の最南端、坊之津に達し、ここを発港地として種子島、屋久島、道之島を飛び石として琉球に達し、東支那海の最も狭くなっている所を順風に乗って一気に中国に至るいわゆる「南島路」が用いられたのである。

遣唐船による国交がやみ、私交の時代となつても坊之津と道之島の海上路線は依然として重要な役割を担っていた。

また、本土と沖縄の中間に位置する地理的背景のため、

第七節 交通

一 海上交通

島は、海によつて隔てられ、海によつてつながる。海が南の島の道であつたことは、昔もいまも変わらない。

また、港と船は親と子のようなもので、どちらがなくな

古来沖縄との関係は言うに及ばず、本土とも密接な関係にあつた。明和年間(一七六四〜一七七二)に歌われたという道之島の上り下りを表した琉球民謡がある。

上り口説

旅ぬ出で立ち、観音堂、千手観音伏し拜で、黄金酌とて立ち分る。袖に降る露うし払い、大道松原歩み行く、行けば八幡崇元寺。美栄地高橋打ち渡で、袖を連ねて諸人の行くも帰るも中の橋。沖のそばまで親子兄弟、つれて別ゆる旅ごろも、袖と袖とに散ゆ涙。舟のともつなとく／＼と、舟子勇みて真帆引けば、風は真ともに午未。又も巡り合う御縁とて、招く扇や三重城、ザンパ岬も後に見て伊平屋渡立つ波おしそえて、道之島々見渡せば、七島渡中や灘安く。立ちゆる煙や硫黄が島、佐多の岬にはい並でエイあれに見ゆるは御開聞、富士に見まごう桜島、何時ぬ間に着ちやが山川港。

下り口説

さても旅寝の仮枕、夢の覚めたる心地して、昨日今日と思えども、早九、十月となりぬれば、やがて御いとま下されて、使者の面々皆そろて、弁財天堂伏し拜で。いざやお飯屋立ち出て、滞在の人々引きつれて、祇園の浜にて立ち別る。名残おし出る舟子共、喜び勇みて帆を上げぬ、祝の盃めぐるまに。

山川港にはい入れて舟のあらため済んで又、錨引上げ真帆引けば。風や真帆ともに子丑の方、佐多の岬や後に見て、七島渡中や灘安く、波路はるかに眺むれば、後や先に友舟の帆引きつれて走りゆく。道の島々早過ぎて、伊平屋渡たつ波おしそえて、ザンパ岬もはい並であれ／＼拜み御城元、弁のお岳も打続き、袖を連ねて諸人の迎えに出でたや三重城、親子ひきつれて首里にのぼる。

当時の船はどのようであつたかは、後述する渡海日記に出てくるが、平安座船と言つて独木船を四隻組み合わせたものから六反帆船、十六反帆船で明治時代になつて汽船が登場する。

琉球渡海日記

この日記は、慶長十四年(一六〇九)、いまから三百七十五年前、島津氏の琉球征伐のときに従軍した高山衆(肝付郡高山町の人)の市来孫兵衛慰家元が、高山を出発した日から山川を出帆し、琉球を征伐して山川に帰着するまでの記録で、鹿児島からトカラ列島、奄美の島々を経て琉球を往復した最初の記録だと言われている。

○慶長十四年三月一日、二日、三日とも順風でないため山川に

逗留、同三日の晩に港口へ漕ぎ出し、四日の寅の刻(午前四時)に船を出し、エラフの島(口之永良部島)へ亥の刻(午後十時)着く。その船道は三十八里。五日は天気悪くその島に逗留。

○六日の辰の刻(午前八時) 出船して夜通し走り、七日の申の刻(午後四時)ごろ琉球大島の内の深江ヶ浦という所に着岸。

○九日、十日、十一日深江ヶ浦に逗留、十二日に船を出し大島のヤマトバマ(大和浜)という所に着く。

○十三日、四日、五日とヤマトバマに逗留し、十六日に船を出して丙之古見という地に参る。ヤマトバマとは間は八里、この日、類船のうち十三艘がトクという島(徳之島?)に出船した。十七日に船が出たが順風でなくもとの西之古見に引き返し、同十八、九日も逗留した。十九日は終日雨が降り、船の中で窮屈な一日を過ごす。

○二十二日の卯の刻(午前六時) 西之古見を出船してトクノ島の秋トク(亀徳)という湊に申の刻に着く。

船道は二十五里。二十二日は島津軍に手向った者を大勢で山深く追って討伐した。

○二十四日の巳の刻(午前十時) ころ、徳之島の内亀サワ(亀津)を出船してエラフ(沖永良部)の岬を日の入る時分に通る、そのまま琉球に向う。夜を通して走り次の日二十五日の酉の刻(午後六時) 過ぎのころに琉球の内コホリという所に

着く。

徳之島と沖永良部の間十八里、沖永良部と琉球の間二十八里。(琉球上陸後の征伐記録は省略。島津氏に降伏した琉球の尚寧王は、島津氏の帰還する軍船と共に鹿児島に出発する)

○慶長十四年四月十五日の巳の刻、琉球尚寧王は船に乗り、十六日の朝コホリへ着く。十七日辰の刻に薩摩の船、琉球の船ともに出船して相そって走り、十九日午の刻(正午) ころ七島灘の内の中之島に着く。思い思いに船を進めてよいという御沙汰であったので、百艘に及ぶ薩摩、琉球の船のうち十二三艘が中之島に着いたが、大島のヤキウチ(焼内) という湊に権左様(総大将、樺山久高のこと)をはじめ、三十四、五艘着岸した由。

二十一日の寅の刻ころに中之島を出船したところ、良い順風に恵まれ、申の刻ころ山川港に着いたそうである。

この日記によると、山川から琉球まで十一日、琉球から山川までは僅か四日であり、如何に天候に左右されていたかがわかる。(続奄美風土記)

漂流船、来航船の処遇(名瀬市誌)

嘉永二年八月、朝鮮の船一隻が大島へ漂着した。乗っていたのは七人であった。その際、唐通辞の程進儀が駆け付けて、九月までその世話に当った。その後同船はど

うなったであろうか。徳之島院家前録帳にも載っている。

九月五日、朝鮮人七人の乗った船が山港に漂着した。

長さ六尋、幅一丈四尺の板付船であった。通事等役々が出向いたが、ことばがわからないので筆談した。その結果、七月漁に出たところ、風に吹き流されて七日目に大島に着き、九月四日南風になったので、大島を出たということがわかった。山村へは十一日間置いたが、遠くて何かと不便である。それで、唐船方津口横目乗船で、秋徳へ船を回した。朝鮮人のため、米、野菜、宿賃は六つの喫(現在の村に当る)で分担した。

彼等を琉球へ送り届けるため、伊仙囃総横目美能富を与人寄、唐稽古通事正理を本通事に昇格し、亀津目指前徳と共に渡海した。三人が朝鮮人を伴って琉球へ出発したのは十二月、琉球から帰島したのは翌三年の二月であった。中略……

道の島へ唐船が漂着破船した際、乗組員を琉球へ送り、琉球から更に中国へ送るようになったのは、元禄九年以降で、それまでは長崎へ送っていたようである。

一方、こちらから中国へ漂着した場合は、琉球へ送り返す場合とが併存していたようである。これは漂流者の

出身地によったのであろう。

中国へ漂着ということは、その理由が風波という不可抗力によるとはいえ、異国の地を踏んだことに違いはない。そういう人々が帰国した際、鎖国の当時はどのような処置がとられたであろうか。その例をあげると

文化七年、長久丸という船が中国へ漂着した。船主は鹿児島の下町の者、船頭は同じく堀江町の者である。水主としては鹿児島、指宿、今和泉、垂水、種子島等の人が乗り、他に沖永良部島の者五名も加わっていた。彼等二十六人は同年十二月、唐船から長崎へ送られ、長崎奉行の調べを受けたのであるが、その結果は次のとおりである。

一、切支丹の疑いはないから、構いなく国許へ返す。ただし、島津領以外に居住してはいけない。

二、所持品のうち、琉球から薩摩への届状は、一たん唐へ漂流して持ち帰ったのであるから焼き捨てる。

その他の品々は残らず本人に渡す。

三、米及び碇の代として受け取った唐銀及び唐銭は取り上げ、代りに日本銀及び日本銭を与える(犯科帳)。

以上、自分自身の衣食住さえ苦しい時代に、漂着者に

対しては、相互に生命を保証し、帰国の便が与えられていたことは特記に価するといえよう。

しかし、中国、朝鮮以外の、いわゆる異国あるいはオランダという名称で総括されていた欧米船の来航に対しては、言うまでもなく、幕府も藩も極度に警戒的な態度で終始したようである。

院家前録帳によれば、次のような達示が、藩庁から各島代官へ出されているようである。即ち、英国船が貿易を求めて長崎に来たが許されなかった。それで今月下旬帰国の予定になっている。風波の都合によっては島に漂来するかも知れない。だから番人をおいて人を上陸させることがないように、堅く申しつける。何か物を所望した場合は受け付けないようにし、早便、鹿児島へも報告せよ、とのことである。年号は記されていないが、延宝二年（一六七三）五月、英国船来航に対するものであろう。

嘉永二年（一八四九）正月二十四日、徳之島の亀津沖に異国船四艘が現われた。十三人の者が小舟二艘で佐弁村下宮戸へ上陸した。通事その他の島役々が出向いたところ、アメリカ、イギリスその他諸国の乗り合いであることを指でもって説明した。大根、せんもと、からいも

等を与えた。彼等はしばらく遊んでから本船に帰った。

また、一艘は面南和港に乗り入れ、番所の下へ上陸した。役々も直ちにそこへ赴いた。角のまねをして牛を呉れとのことだったので、同じく手まねで牛はいないといったら、方々指してたくさんいるではないかという。牛を呉れたら首を切られると手まねで答えたところ、両手の指を頭の後に向けて山羊を呉れとのことだった。山羊を与えたら、自分の国にも山羊はたくさんいると、さして嬉しそうにもせず受け取った。その礼として銀貨二枚を差し出したので、役々が断ったところ、小舟に乗り移る際、その内の一枚を投げやって去った。この銀貨は与人から代官所に届けた。

二月五日にも八人が小舟で面南和浜へ上陸した。六、七歳くらいの子供もいた。島の馬を見て笑い、自分達の国にはもっと大きい馬がいると手まねで言った。同十四日にも七人が面南和へ上陸した。

同年閏四月二〇日付をもって、在琉球の倉山作太夫、島津登からの書状が道之島代官に送られた。その中で琉球における異国船の模様を述べ、次のように言っている。近來道之島辺毎度異国船致通船就而ハ大島花天湊辺ハ

浅深相計タル哉ニモ相聞得自然乍此上三島沖永良部アタリ江登留イタス様之儀共有之候而ハ大變之儀弥以難之事ニ付自ら右様の儀共申立候砌ハ必至差ハマリ申断候様可被取計ハ勿論之事候……」

この例からして、島民は異国船員の上陸に際しても許される範囲の親切は尽くしていたようである。

渡航手続き

藩政時代は、役人であっても内地への自由渡航は許されなかった。遊学は医師修業か唐通事（支那人との応待に備える通訳）に限られ特に一般の人は、病氣、湯治保養など特別の場合に限られ、何れも代官所の許可を必要とした。

「沖永良部郷土史資料」に次のように記されている。

口上竟

掟	平安潤
座見舞役寄	政友
賄方居番	松
泊り	先平

右者乍恐奉訴上候私事当島出来糖今般格別御仁慈商法変革被仰渡候ニ付一同ヨリ之御礼且未進糖並御品代糖年賦上納願等

重大事件ニ付上臬被仰付難有奉存候依之右之モノ共召列罷登申皮候間何卒（以下腐蝕）
申十二月
与 人 土持 政照

これは、政照の上臬に当り「右之モノ共召列罷登申度」につき在番所の許可を得る為の願書である。

「右之モノ共」は上官の出張に随行する属官とは趣を異にするものだと思う。往時島役人が上国の際宿泊する場合の宿屋（これは問屋といった）は大島問屋、喜界問屋の如く定宿がきまっていた。そこでの食事一切はいわゆる自炊であったから、賄方、泊りなどの従僕も帯同したのである。また食料として携帯する米、味噌、焼酎、塩豚の類も一々品目と数量を申告して、持出しの官許を得たようである。太政官発布以前「上国」と称していたものが、「上臬」に改められても、内地への旅行には制限のあったことをこの文書が示している。

また、喜界島史料の中に一般の人が私用で上国しようとする際、どのような手続きが必要だったか、病氣治療で上国する場合の記事が載せてある。

一、病氣療養のため上国したいという願いを、何某はまずその掟役に提出する。その中には「御国元ニ於テ御訴訟ケ間敷儀、一切申上間敷候」等の文句がある。

二、掟は、右願い通り免許下されたいと、それぞれ添書きして与人に提出する。与人は更にこれに添書きして、代官役所の許可を仰いだようである。

三、許可になったら、積荷明細を添えて何丸で上国したいから「御手形御免被仰付下候様」との願いを掟役に出す。掟は添書きして与人に出す。

四、帰島の際は、積荷（これは藩で購入したものごとと思われる。）の願いを、三島方書役に提出する。

なお、前述の他に提出しなければならぬ、或いは前述の別様式と思われる書状を原文のまま掲げる。

私事、此節病養方として上国御暇奉願候処、御免被仰付難有奉存候。就而ハ上国前、自分注文外御品物並米大豆御払之願一切申上間敷候。万一於御国元ニ御訴訟ケ間敷儀吃と申上間敷候。万一下島の節、茶煙草其外音信物等不依何品無手形二而持下申候へハ其品御取揚可被下候。少モ難洪申上間敷候。尤下り船船頭ヨリ飯料米取替一切申間敷候。

一、御暇中御高格護之儀ハ親類共別紙受合証文差上申候。

その直轄地となり、砂糖の生産が奨励された。初めは一定量の買い上げにとどまった藩の砂糖もしだいに買い重ね、次いで総量買い上げとなって苛酷な砂糖生産が強いられたのである。

なお、これと並行して砂糖積み用の「三島方御用船」と「御仕登船」の数も増えていったようである。

初めての汽船

「汽船胡蝶丸が和泊港ニ投錨セシハ実三元治元年二月二十一日午後一時」とある。（沖永良部郷土史資料）

これは、沖永良部島に流瀆中の西郷隆盛を迎えにきた初めての汽船で、その様子を次のように記してある。

「英艦ノ襲撃後鹿児島ニ於テ公武党中山等ノ一派漸ク勢力ヲ失ヒ尊王派勢力ヲ得小松久保其他ノ志士翁ノ召還ヲ久光公ニ説キシニ公之レヲ容レ吉井友美西郷従道福山健偉ノ三名ヲ使者トシテ汽船胡蝶丸ニ塔シテ翁ヲ沖永良部ヨリ迎ヘシムルコトトナリヌ。（中略）

一行カ初メ鹿児島ヲ発スル時ハ和泊ニ一週間滞在シテ大ニ遊ブ積リナリシガ汽船ノ石炭缺乏シ其ノ日ノ内ニ乗ラザル可カラザル事ナリキ……。

胡蝶丸が当島ヲ抜錨センハ実ニ今夜午前一時ニシテ即チ二

一、御国元滞在中給料トシテ別紙之通持登申候。右之通御受仕候。若右之趣相背申候へバ、何様共奉願。仍而御受書如斯御坐候間、成合申候様被仰上可被下儀奉願上候。以上。

月日 何某

御掟衆

右願申出趣承届申候間、願之通御免被仰付被下度奉存候。以上。

月日 掟 何某

御与人

五、下島の際は、購入物積入許可願を三島方書役に、津口通御手形御免の件を取りついでもらうための書状を問屋に提出する。問屋とは、それぞれの島から上国した人々を泊める指定宿と、一切の事務世話係を兼ねた家のことである。

以上が上国の手続きであるが、実際の病氣療養のため上国できた例はごく限られた人であった。一般無役の者が上国できた例は皆無であったと言つてよからう。

幕末における薩藩の海運について

奄美の島々は、慶長十四年琉球が島津氏に敗れてから

月二十一日ナリキ」とあり、燃料の石炭も十分でなかったようである。

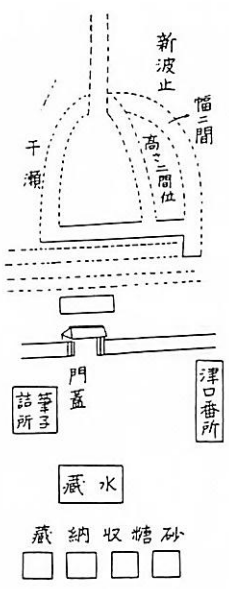
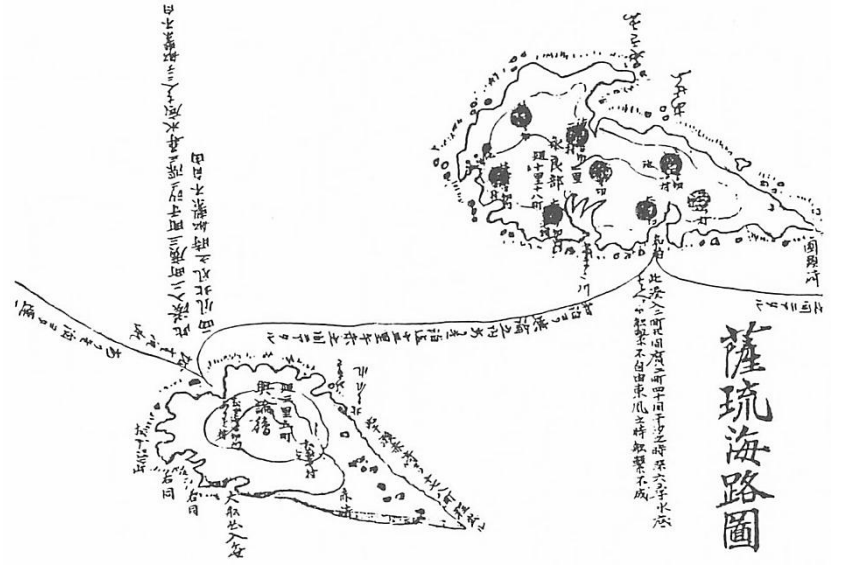
港のこと

奄美の島々が昔から本土と沖縄、中国を結ぶ「道之島」として、海路の要所となつていたことは前に述べたとおりである。

「奄美の島々」誌によると、元禄十五年（一七〇二）に作成された絵図面に、奄美の港は、本島七、徳之島三、喜界、加計呂麻、与路、請、沖永良部、与論に各一の計十六港とあり、また、文化三年（一八〇六）大島代官、本田孫九郎が、二十三反帆船をつなぐ港として、藩へ報告したものが十九港あつたと記されている。

さらに、明治六年（一八七三）に書かれた「南島誌」には、二十四の港名が記録されており、逐年港の数が増えている。これは、奄美の島々に薩摩藩の砂糖専売制がしかれ、産糖量は年を追って増えたが、砂糖を運搬する陸路が発達しておらず、したがって、砂糖積船が方々の港を必要としたことによると思われる。

薩琉海路図（年代不詳、県立図書館蔵）には、和泊港



伊延港見取図 (安政 5 年)

したのも伊延港である。

「畦布の遺跡と伝説」誌は、伊延港のことについて次のように記してある。

此の港は、薩藩所屬時代に於ける本島第一の物資集散地にして、当時は、

徳時ヤマグワ、サイタナモン、ゼヒサイタナモン、ムツタラヌ石ム、ムツティムツティチ、ハリク、ヤマク。

と歌に残れる名工匠、徳時ヤマグワが、あの石持て此の石揚げよと指揮し、唐俣池(トマタイ) (港の東のイノ) が埋もれて陸となるとも、此の港は揺かぬと自慢して積み上げ、成就の暁よりは幾十艘の大和船が代る代る入港し恰もひな鳥が母鳥の懷に安らかに眠るが如く、北風荒む冬期を難なく越して貿易する事幾代も続けしが、時勢には抗ぜられず、明治維新の業なり廢藩置県と時を同じふして蒸汽船航海し、和泊港に来る事とな

のことが次のとおり記されている。
「此湊入二町九間、広き二町四十間、干潮の時深さ六尋、水底七尺 船繋不自由、東風之時繋船不成。」
とある。

「沖永良部郷土史資料」によると、
「由来本島は自然の地形上海岸の出入なく、従つて港灣なきを以て舟泊不自由なり。毎年十月頃より翌年二月頃迄は和泊に出入し、三月頃より九月迄は伊延港を停泊地とせり。然れども伊延港は港内狭隘にして不便甚しきを以て、安政五年四月之が築造に着手せり。時の代官山口九十郎氏は博学に能筆なり。日置郡串木野より石工八名、人夫十名を拉し来り島費を以て之に充てたり。」

従来貢米上納の際米一俵(三斗)につき百分の五過分に収納せり、之を出所米と称し役人の賞与等に使用す。島費とは此の出所米の積蓄したるものなり。

工事は全年十月中旬に竣工し、旧港より東方へ十四間拡張せり。当時伊延には沖繩辺の商姑蟬集し繁盛なる港津にして、冬期は和泊を市場とし夏期は伊延を市場とせり
とある。

旧港より東方へ……とあるが、寛政十一年(一七九九) 沖永良部の代官を命ぜられた薩摩藩士、種子島次郎右衛門氏が、附役数名と書役を従え、藩船常平丸で上陸

るや伊延港は波浪に任せて顧るものなく、徳時ヤマグワが精神を込めて積んだ石も、年に幾度となく起る暴風に誼(のろ)はれ、波に洗はれて四散し、今は昔の面影を止めず、名匠の事績を称ふ歌と、大西郷の上陸記念碑が埠頭に聳へるこそ、此所の全盛を物語るものなり。

また、「古都畦布及び沖琉の交通」として

現今の畦布は古の唯一の港津なり、旧古都たりしこと口碑及遺跡によりて推知するを得べし。伝へて曰く今昔は七島(現今の十島村の内)より沖永良部に入貢し之を收納せし倉庫の跡今残れり。文永四年以来琉球政府より役人を派遣せられしも此地にして、琉球との関係絶えて薩藩との交通ありしも此の地なり。其の海岸いたる所に墳墓あり。中に唐人墓、沖繩墓等があり。古代交通の要地にして内外人の集合したりし一端を覗うに足らんか。現に唐人のもたらし来りし漢訳の仏書を所蔵せるものあり。

とある。

このほか、平家の落武者が湾川に上陸して居住したと言われる「大和城跡」(石おのなどが数多く出土している) や源為朝が上陸したとの口碑、為朝が居住せし屋敷跡等々の説があることから推察すると、あるいは、湾門が

沖永良部島最古の港かもしれないが、このことは今後、郷土史家の研究にゆだねることにする。

二 陸上交通

中国の魯迅は「人間の通った跡が道になる」という名言を残している。始め、おおまかな方角に踏み出し、ある面を試行錯誤で通り抜け、その結果として道ができる。というのである。「畦布之遺跡ト伝説」誌に、「開闢の国津神の御世より踏み開きたりと伝へらるる運崎の海の中道を通りて按司浜に着いた（海の中道は、運崎を廻り伊延濱と按司濱を連繋せり）」とある。

沖永良部島に、いつのころ、何人が足を踏み入れたか定かではないが、昭和五十七年、知名町の中浦洞穴で石器時代の爪型紋土器が発見されたことで、一万年前に人類が存在したと推定されている。

だとすると、おそらくこの時代が沖永良部島における道の始まりであろう。そして、海路がひらけ、特に琉球服属時代、薩藩直轄時代となつてからは、生活道路、産業道路がひらけたものと思われる。

またで一戦を交えたときも馬が登場するし、さらに、世之主由緒書に「世之主に奉公する島尻村の国吉里主と申すものが、勝負馬一疋を持っているので一疋は進上してもよい旨申したら、是非二疋共ほしいと所望された由。

その国吉里主が、私はこの馬の助けを以つて遠方よりお城へ毎日通っているのです、一疋は御免……」とある。

当時の馬は小型だったらしく、道路の発達していなかった時代にはちよつと適していたといわれる。前述の例は役人の乗り馬であり、一般の人が馬を利用していたかは定かでない。

荷物の運搬は、担ぐか頭に載せ、あるいは二人で「サシ」（唐竹で作った長さ五尺くらいのもの）を通して担いでいた。

また、ヒカシヤマ（直径十センチ、長さ二・五〜三メートルくらいの丸太棒二本に、横棒二本を通したもの）に荷物を載せ、牛に引かせて運んでいた。港までの砂糖運搬はすべてこの方法で行い、時には病人を運ぶこともあったと思われる。

○「嘉永六年、爾来物品砂糖積卸道路、堤防、溜池等の出夫、年に八九日乃至十一二日廻りになり、従是民力農事に尽すことを得（以下略）」とあり、男子十五歳以上六十歳まで夫役を課して道路整備に当たっていたようである。

○「沖永良部誌」に、「並木の植付として、伊延街道は文化年間、代官大山筑左衛門代に植付、金毘羅街道は弘化年間代官和田平七代植付たり。」とあり、当時の二つの道もひらかれていたことがわかる。

○「安政五年、和泊、手々知名を流れる川流に与名川橋を架設せり、石造の太鼓橋にして壮麗なる築造なりしも慶応三年八月暴濤のため破壊せられたり。当時、内城の横目・宗悦、掟・平安明、其弟平安良、和村の掟玖米統謀り、自費を投じて内城、玉城間の川流に石橋を架せり。」

当時の交通は、そのほとんどが徒歩であったが、一部では馬も利用されていたようである。文久二年、流罪となつた西郷隆盛を迎えに行つたときも乗り馬を用意、また世之主の四天王、後蘭孫人と西目国内兵衛佐がタシキ



最初に架けられた与名川橋（手々知名、旧とさつ場上）
昭和40年代にコンクリート橋に架け替えられた。



安政5年築造の石橋川
点線は石畳道路（玉城～内城間）