

第十一節 交通・通信

一 海上交通

この時代に入ると蒸汽船が出現するが、奄美各島に就航したのは明治の中期になってからであり、依然として帆船が主体であった。

「南島誌」は明治六年の沖永良部の海上交通を次のように述べている。

「本島に汽船を繋ぎ大船を容るべき港湾なし。唯和泊方の長浜及び伊延は僅に四五百石の十二隻を繋ぎ得べし。この長浜は島の東南、伊延は島の北側にありて皆満潮の時にあらざれば、船を出入する能はず。その他板附船と唱ふる、幅三尺長さ三間ばかりの小舟を出入して、各村の産糖の道輸すべきもの数ヶ所あり。筒岩、クバ、アンザ、満瀬、後海、西原泊、出花泊、喜美留の笠石、畦布の湾川、永峯内喜名、上城の沖泊、田皆の洲、馬鹿泊、島尻の与志泊、徳時長浜、屋子母泊、

知名小米、屋者のウズズ、古里の与和等あり。往時貢税は小舟を以て徳之島へ運輸すといへども、近時は毎年九月の頃鹿兒島より商船来り、翌年三四月より砂糖を積み帰るといふ。運輸の不便なる五島の最にして、着岸の時岩礁に触れ、船を破損するもの比々然り。

船の大小は帆の布幅を以て称す。六反船七反船といふ、これなり。六反帆の船は大略七十石を積むべし。余は大小これに準ず。その漁船の如きは一搬三板船にして、幅三尺、長さ三間許り。その製造内地のものに比すれば、甚だ軽廉なり。釘皆木を用ふ。又飛船と唱へて、急遽の報告あれば、この板船を浮かべて大洋を渡るに、水主両三人の外、使漢一名を載するに過ぎず。島民物品を負担する、内地の人に比すれば、共量甚だ少し。」と。

また、「大島島治概要（明治四十五年）」は、大島郡の交通について、次のように述べている。

「本郡ハ鹿兒島那覇ノ中間に在リ隨テ兩者トノ交通ハ比較的便宜ナルモ本島ト各離島トノ間ニ於テハ僅ニ毎月一回乃至二回ノ航海アルニ過キス、(中略)、本郡發展ノ遅々タル交通機關ノ不備亦實ニ其一大原因タラスンハアラス、本島及各離島間ノ航海ニ就テハ毎年国庫ノ補助ニ浴シツツアリ、今後尚繼續補助ヲ望ムヤ頗ル切ナルモノアリ。」

それでは、到来する汽船時代に向けて、沖永良部では

どのように進展したであろうか、港の整備や航海状況についてみると

◎和泊伊延二港共に港鑿の必要を認め、春秋の干潮を利用し障害の暗礁を除去しとせり、文久二年以来小舟二隻を組み、提鑿を以て開鑿に従事し明治三年一先づ工を終りたり。

◎明治五年九月、荒波にて伊延波止破損、西方役所最大破なり。

◎小米港の儀、港口甚だ狭くはしけの出入極めて困難なりしを明治五年鑿開して稍々便宜を得るに至りたり。

◎明治十九年十一月、古来比類なき暴風波にて、伊延波止を無体に打崩し、爾来再築至て難し。小米、谷川、増田等の商店流潰し、海岸及び浜辺へ打揚げられし魚類至て多く、常に風波を避く地勢の作物枯損するは勿論、深山にも一葉の青色あるを見ず、総て焼跡の如く僅かに青色あるは蘇鉄一種あるのみ、斯の如き災妖故、第一の食物なる甘藷枯腐し唯蘇鉄を以て粗食すと雖も世帯品欠くあるを以て人体自然憔悴楚色ある者多きも交通不便故、御救助歎願敏速に抄らす漸く二十年二月下旬以降官米並備荒儲蓄金（毎年官金百四拾万円府県地租に同額賦課）御救助下賜額左の通。

官米、六十五石

公儲金、老万七千参百四拾七円貳拾参銭八厘

全島自活し能はざるもの区别取調、食料小屋掛料、種穀配当の処忽ち蘇生の色を顕し、一同歓喜限りなし。

◎明治二十三年寅九月十五日、英国帆船リージントロブ号長

二十四名行ったが天候不良のため、九月十五日やつと帰島す

◎明治期の渡航日記（「続奄美風土記」より）

大島が島津氏に統治されるようになった慶長年間から明治初年までの大島の歴史のうち、山川と大島の間の海上の往来をつぶさに調べてみると、難航路だったとはいえその往来の頻繁さに驚かされる。

それは奄美大島、喜界島、徳之島、沖永良部島への代官の交代、藩の特命による役人の来島、与人の上国、特に物産（主として砂糖）の運搬など、北風の季節に下り南風の季節に上るだけだけでなく、向かい風の季節にも往来していたことは、渡航日記や『代官記』に記録されている。

明治以前はすべて帆船であったが、蒸気船がはじめて記録に出るのは明治二年で、『大島代官記』に在番（藩政時代の代官）の来島について「……右伊東殿・汾陽殿・井上殿・池田殿四人、蒸気船平運丸ヨリ巳三月四日伊津部湊ニ御下着」とある。それから『喜界島代官記』には在番の着任について「明治三年七月二十六日不時交代ニ而蒸気船ヨリ五人様乗船ニ而、四ツ時分灣湊江着」とあり、交代した五人が八月一日に蒸気船で上国した記録がある。このことから在番の交代や与人の上国、役人の巡察などに蒸気船が通うようになっていくが、明治初年はまだ帆船が主体であった。

つぎに明治二年五月に帆船で上国した与人基俊良主（最高の

崎より帰路の際暴風波に遭遇で、帆船破損にて針路を失ひ同月二十二日（二十日より当地も北風降雨天候悪く、二十一日東風午后六時より風雨強烈十二時南風に転じ最も甚しく大枝催折、家屋転倒二十二日午后一時鎮風）午前六時屋者海岸ウヅツ港東の方岩涯へ乗揚げ船体直に破壊、乗組員貳拾貳名の中拾名溺死、十二名上陸の内船長外一名死亡残り十名（生存者西洋人七名日本人三名）を神戸迄護送。

なお、この処置に対して英国政府より次のようなお礼がきている。

◎明治二十五年辰

過る二十三年九月、英国船遭難の際尽力せし報酬として望遠鏡壹個並に英貨四拾式磅（日本貨換算式百七拾式円四拾式銭七厘に当る）英国政府より通贈に付眼鏡の儀は知名村外十七村戸長役場へ備付、金員は遭難の際尽力せし戸長用掛及び医師村民等へ銘々区分を以て贈与相成候に付配当す。

右望遠鏡の表面彫刻文字を沖永良部高等小学校訓導丸山徳三解釈、左の通り

西曆一八九〇年（明治二十三年）九月二十一日に於て、「ジョン、ニール、ブランスウィック」街の「ライジンツループ」船の破船せし乗込の生存者にまで親切にして仁慈なる待遇の認定に於て彼の役場の使用の爲め日本の海岸を去る琉球島の一なる屋者村の村長にまでカナダ政府より贈呈せられし。

◎明治十九年、徳之島亀津で徴兵検査あり、七月二十八日に百

敬称）の「御慶事就上国乗船ヨリ在国中下島迄日記」の上国の部分と、明治中年に蒸気船で来島した川上精一氏の『大島日記』によりその年代の渡航の様子をうかがってみる。二つの日記ともに候文になっていたので、口語文にして要約した。

上国与人基俊良日記

○明治二年六月三日 晴天 海上安全の為祈念。有盛公（名瀬市浦上の平有盛を祀る神社）に参詣する。その日上国する与人一同海上安全を折り酒宴を催す。

○六月六日 晴天 南方向からの順風が吹き立てるので四つ時（十時）厚徳丸に乗船した。厚徳丸の外に徳之島上り、沖永良部上りの船がいて同時刻に出帆した。だんだん追い風が吹き立て、宝島よりおよそ五里ほど手前で縄が切れてしまい、帆を下げて縄を抜きかえたために厚徳丸に二、三里おくれたしまったが、間もなく走り抜き七、八里も先になって帆影がかすかに見えていた。それから宝島の四、五里ほど上手に行つて夜に入ると、強い風が吹き、波も高く五合ぐらいに帆を下げて夜どおし走つた。

○六月七日 明け方（暁）には臥蛇島と列んで走っていたが少し風向がちがってきたので、口之永良部島に終日停泊していて、暮れ方に船を出し一里ぐらい行ったところで夜になる。○六月八日 雨天 今日も南風で、明け方には御開聞（開聞岳）を仰ぎながら山川湊口に五つ半（九時）時分礎をおろした。この上国は南風の季節であり順風の追い風のため、二昼夜で

山川港に着いている。私は名瀬市金久町の基八重子氏を訪問して日記の原文を見せていただいた。基俊良主は、文政九年三月二十六日生まれで与人を務め、国会が開設されると大島から最初の代議士になられた方で、明治三十七年に病没された。

大島日記

『大島日記』は、鹿児島武橋の人で明治二十四年六月十八日鹿児島を出航して大島に渡り、同行者他に三人とともに大島沿岸の水産調査をなし、同年八月一日鹿児島に帰着した故川上精一氏の日記である。つぎに上り下りの航海の部分だけ摘記する。
▽大島下り

○明治二十四年六月十八日 晴天 午前七時 旧十二日 木曜日。船中 今朝八時十分内を出て……午前九時、陸奥丸に乗り込み十時出帆する。まず粟川東江様、橋口殿、河野殿四人で船の中は至極静かであった。種子島、屋久島、硫黄島、黒島、竹島、口ノ永良部等の諸島を左右に見、七島も無事に過ぎた。七島灘をこのごとく無事に過ぎるということは、一年に一度ぐらいのものだという話である。実に大きな幸せでくたびれることもなく話をする事ができた。夜十時に寝る。
○六月十九日 午前六時 大雨 船 旧十三日 金曜日。今日もしきりに雨が降っていた。上陸するのに大変であろうと察せられた。午前十時に大島の名瀬の湊に着いた。私と栗川様が先の艇で上陸し、橋口殿、河野殿のお二人は荷物といっしょに後で上陸されることにした。

に中央と地方の意識から彼の地を本土、内地と呼ぶようになるのである。

(一) 定期航路

本土と大島諸島との海路は、明治十八年以来大阪商船会社の大阪・沖繩線の船が名瀬に寄港していたが、大島とそのほかの諸島との間には汽船の便がなかったため、県は二十一年度より年額八千円の補助を与えて大島各島航路を開かんとしたが交渉に応ずるものなく、二十四年に至つてようやく大阪商船会社と交渉成立し蒸気船による定期航路が開かれた。

○明治二十四年卯 大島郡各島は本邦屈指の難海中に基石点在し、共潮潮流険悪にして毎年遭難船少ならざる故、従来一定の航海なく、従て人事の進化及び殖産工業共に開けず又物価は四割乃至五割の高価を有し、加之秋冬の候は風波烈しく殆んど航海を絶ちために物品需用に欠き、其他公私の不便一々枚挙するに遑あらず、実に航海の開否は永く各島の盛衰に関する故、各戸長所轄 二二万より老・式名宛大島郡金久村外二百四十七村連合会議員金久村へ出會、議決を経て確實なる方法を設け大阪商船会社と約し二十四年度より各島間毎月一回朝日丸を以て定期航海を開設し、本郡の福利を増進

▽鹿児島上り

○明治二十四年七月三十一日 朝雨昼雨曇 午前五時 旧二十六日 金曜日。今朝いよいよ陸奥丸は汽笛をならして入港した。荷物を取りかたづけて十時に乗り込んだ。午前十二時出帆する。風が少しあつておんな子どもが船酔いで吐き、特に子どもの泣き声がうるさいが哀れに聞こえる。われわれはいつもながら船中元氣であった。船の中は船客が多く混雑した。

○八月一日晴天 午前七時 朝まで船 旧二十七日 土曜日。今朝波は静かになつて、船客はみな元氣づいた。九時に鹿児島港に着く。

右の『大島日記』の原本は鹿児島県立図書館に所蔵されており、同奄美分館から解説版を刊行した。川上精一の母イサは、高崎崩れで遠島となり名瀬市小宿町に住んだ名越左源太翁の長女で、この日記の随所に御祖父様のことが出ている。また前記基俊良主と大島沿岸の漁場開拓のことについての連けいや、その他明治中年の島の事情など島外からの目がそそがれている。そこで大島航路は、明治初年までながいながい帆船の世が続いた。しかしその帆船で上国（鹿児島）で暮らす人は、島役人ぐらいのものであった。ところが明治中年になると『大島日記』によれば、陸奥丸の中はおんな子どももいて混雑していたと書いてあり、自由に渡航するようになったのである。このようにして彼の地に渡つて島の人が住みつくようになり、また行政的

せりもつとも二十四年四月より二十七年三月に至る参ヶ年の契約にて連合料費支出額左の通、総て戸数割、営業割に賦課す。金壹万九千百拾六円
定期航路補助費

内	金六千三百七拾貳円	二十四年度
金	〃	二十五年度
金	〃	二十六年
外	金参百五拾七円貳十四銭	二十四年度會議費
金参百参円参拾九銭	二十五年同	
金参百貳拾壹円参拾銭一厘	二十六年同	
前文字算通り収入の外	二十六年度以来政府より六千円宛補助せらるることとなり、二十七年支残金貳千四百八拾参円八拾参銭四厘、二十八年度六千参百七拾貳円合計八千八百五拾五円八十三銭四厘救済金することに決議なり、和泊五百貳拾貳円十銭九厘、知名五百五拾一円五十九銭六厘別戻を受く。	

また、航海の補助に関する事項録（県立図書館奄美分館蔵）には、大島郡の航路改善を請願した県知事あての文書がある。

この後、明治二十七年に喜界島出身の浜上謙翠が大島興業汽船株式会社を設立し、同三十五年まで運行した。

「航路開拓と浜上謙翠」

大島における交通文化の曙光は、明治二十三年十月、時の島司森長義が金久村外二百四十七ヶ村の連合会を召集し、毎年金六千三百円づつを徴収して大阪商船会社に補助し、翌二十四年から二十六年に至る三年間大島各島月一回の定期航路を始めたのが嚆矢である。その後本郡の航路開拓に献身的努力を傾倒したのは喜界島出身の浜上謙翠であった。彼の名は大島の交通文化史上永遠に忘れてはならない。彼は嘉永四年（一八五一年）正月三日、小野安民の長子として喜界島小野津に呱呱の声を挙げ、幼少の頃本家を出でて浜上家の家統を継いだ。資性温厚・意志堅固・精力絶倫にして、また非常に同情深い人であった。長じて阿木名村長となり、治績顕著なるものがあつたが、後郡書記に転任し、勸業課長として夙に敏腕を以て聞えてゐた。彼は平素大島郡産業の開発に力を尽し、特に糖業の発達には全力を傾倒してその功績大に見るべきものがあつた。此頃彼は大島郡状態書なるものを著し、島民の生活状態並に糖業の沿革、農商間における幾多の積弊及び従来官庁の行へる糖業奨励の概況、将来の方針等に就き、赤心を披瀝して郡民に訴へ、その覚醒を促した。而して彼更に思へらく、此の計を完成せんがためには先づ航路を開き、運輸事業を起し、島外交通の路を開き、わが産物を移出して他の文物を納れ、以て全島の風俗を改善し、福利を増進するに如くはないと。蓋し交通文化に恵まれない絶海の孤島に棲

北部の淡水港外に座礁破船して救ふべからざるに至つた。それでも定期の航海はこれがために少しも不便を感じることもなく、会社は間もなく万歳丸を借用し、隆盛丸に代つて航海を続行せしめた。この間における浜上の活躍は文字通り家を忘れ一身を捨て、枯骨經營、実に目覚ましいものがあつた。（「趣味の喜界島史」参照）

この運動のために彼は私財を悉く倒尽して、最後には政府へ助成金請願のために上京する旅費にも窮し、自ら郡内を行脚して一戸一錢づゝの寄附金を集め、漸く七百元を得てこれを上京の旅費に充て、或は元老に頼り、或は国会議員に説き、或は当局者に迫り、先輩に縋り、苦心慘擔百折たゆまず、遂に政府をして二十八年四月以降毎季六千円の補助をなさしめ、更に三十四年四月以後は毎年一万八千円の補助を契約せしめた。これ全く浜上の至誠が天に通じた結果に外ならない。然るに惜むべし、此の歳の春彼は病床に臥して再び起つ能はず、事業の経営亦甚だ困難となつた。仍て三月二十一日興業汽船株式会社は止むなく航海権を挙げて尽く大洋商船会社に譲り、彼も亦二十六日溘焉として長逝した。時に歳五十二であつた。けれども彼が一旦創設した事業はその後益々隆昌に赴き、交通愈々頻繁を加へ、人智日に開け、民度月に進み、絶海僻陬の孤島よく文化の恵沢に浴することの出来たのは、これ一に浜上の至誠奮闘の賜である。因て大正二年郡の有志相謀つて寄附金を募集し、翌三年三月名瀬灣頭蘭館の跡に彼

息する者に取つては、海運交通の利を得られないことが何より不便であつたからである。尤も当時大阪商船会社による月一回の交通はあつたが、勿論之のみを以て満足することは出来なかつた。そこで彼は明治二十五年冬官を退いて野に降つた。爾来東奔西走、専らこの事に従つて席暖まる暇なく、遂に明治二十七年、基俊良と共に興業汽船株式会社を創設した。当時僅に月一回の大阪商船の寄港を除いては帆前船すら滅多に通はない頃、蒸汽船を大島の民衆的な所有船として就航せしめようとする浜上の計画は、識見山の如く胆量海の如き大英断の人でなければ到底成て及ぶところではなかつた。果せる哉彼の此の提議が大島各離島の人々に伝はるや、恰も早天に慈雨を得たやうに喜んだ。だが、一面には例の猜疑心より事業の成果を危み、進んで投資しようとする者が殆ど無かつたのである。浜上は素より覚悟のことゝて、敢然として四方遊説の途に就いた。そして紛々たる群議を排し、これを統制して不動の輿論を作り上げ、一意専心汽船会社の創設に邁進した。

かくて明治二十七年四月、汽船並安丸を借りて出航せしめ、茲に始めて薩南海上の別天地に斯業の曙光を見ることが出来た。而して島庁はこれがため一航海毎に三百五拾円宛の補助を約束した。その後同会社は山中庄兵衛の間屋より百一十噸の汽船南州丸を購入し、更に海竜丸を借入れ、隆盛丸を購つて、共に各離島を巡航せしめたが、不幸にして隆盛丸は台湾の頌徳碑を建設して、その功績を永遠に記念することにした。碑文は文学博士上田万年の撰、題字は陸軍大将子爵大迫尚敏の書である。

航海事業の外、浜上謙翠は會て大島々庁在勤中名瀬に私塾を開いて、国語・漢文を教授し、まだ教育機関の備らなかつた当時、郡の子弟教育に貢献するところが多かつた。他日帝都の実業界に頭角を顕はし、斯界に活躍しながら社会教化事業にも功績の多かつた亀岡豊一は、青年時代浜上の知遇を得てその門下より出た逸材であつた。

なお、航路権を譲り受けた大洋商船株式会社は、資本金十萬円で創業、明治三十六年から鹿児島と大島各島間に不老丸を就航させた。しかし、同船は三十八年十一月徳之島平土野灣で座礁したため十二月から「新不老丸（七百五十一トン）」を就航させ相当の業績をあげた。

また、明治四十一年には、大阪商船会社が進出して大坂から鹿児島を経て名瀬―徳之島―沖永良部―喜界に至る航路を開き、月二―三回航海するようになった。

(一) 港の沿革

明治二十七年六月和泊港口狹隘なる而已ならず点々暗礁あり。満潮時と雖も深さ七尺に過ぎず、一步を誤れば瞬息暗礁に触破する患あるを以て従前砂糖積に来港する和船十七八反帆（砂糖七・八百挺積）乃至二十一反帆（千二百挺積）水先を能く選択乗込ませあるに拘らず島民、中港口案内精練の者、和泊、伊延各一名予て公役を免じ港預り、と云う役目にて和船の見える時は直に小舟より港外に漕出し案内することし実に危険を極め居りしを以て、予算三千三百三十四円（社会倉寄附千五百余円、田補助千八百余円）長崎県山田栄作（潜水器具使用）請負本日より着手せるも抄取り雖きに依り解約して直營とし島庁書記妻鹿猿吉、村役場用掛中村源良監督にて天然岩穴又は鉄棒穿鑿したる所へ潜水練達の者をして火薬を使用せしむる外海に瀕依する故、天候の為従事し得ざる日多く漸く二十九年九月竣工、今や口徑式拾間となり暗礁干潮の時八尺以上となり、昔日の患難を免れたり。

○明治二十八年七月二十三日、午后五時東北風にて漸々暴濤となり七時より一層強烈（中略）操垣勤宅前馬場尺五寸位波浪上流、中城前の垣へ馬艦船打揚げ……（略）

○明治三十八年四月、定期航路船「不老丸」小米へ初来航
○明治三十八年七月二十七日起工、小米港口干瀬にして干瀬の際はハシケ舟も通行杜絶、潮時を以て出入をなし殊に汽船

熟せり。これに来る者、時として巖角に触れ、左右の足を傷つくるに至る。」

また、「大島島治概要（明治四十五年）」は、

「各島中ニ於テモ車馬ノ通スベキハ名瀬朝戸間ノ二里餘ニ過キズシテ他は未ダ車馬交通ノ便ナシ、此故ニ一里ノ行路モ尚崎嶇タル二三ノ險坂ヲ踰エザルヲ得ズ、貨物ノ運搬人馬ノ往復ノ為メニ徒ラニ時日ヲ空費スルコト少シトセズ、而シテ此不経済ニ勞力ヲ要スルト用務ノ處辨甚タ敏活ヲ欠クノ一事ハ延テ各島村ニ於ケル産業ノ發達ヲ阻碍シ、町村ノ經費亦之レカ為メニ膨張ヲ免カレズ故ニ本郡諸般の發展ヲ期スルニハ先ツ道路ヲ改修シ、以テ交通ノ便ヲ増進セシムルヨリ急ナルハアラズ、今や各町村何レモ道路改修ノ必要ヲ覚知シ、果亦其經濟ノ許ス範圍ニ於テ昨年度以來町村ノ勞力寄附ヲ根據トシ、之が改修ニ着手シツツアルモ現在ノ縣道三十餘里ヲ延長シテ五十餘里ヲ改修セントスルニハ縣經濟ト町村經濟トノ間ニ於テ約四十五萬圓ノ負担ハ之ヲ免ルヽヲ得サルベク隨テ今後少ナクトモ二三十年ヲ期スルニアラザレバ、其完成ハ之ヲ見ルベカラザルナリ本郡發展ノ遅々タル交通機關ノ不備亦實ニ其一大原因タラズンバアラス（後略）。」

とあり、明治の末期になつてもなお道路は悪く、島を發展させるには何よりも道路整備を優先すべきだと指摘している。

来港するも潮時を俟たざれば荷物の卸積自由に為す能はずして不便渋滞を極むるを以て、三十八年度予算六百参拾六円五拾銭、四十年八拾五円、四十一年度式千貳百拾円（内千円田補助）計参千六百七拾壹円五拾銭、外に人夫〇名を要し港口以内水路溝長、幅四間深三尺五寸、湾内点在の暗礁、港外突出の干瀬割除橋舟便利たる而已ならず旅行船舶出入の危険免ることとなり同時に荷積道路疊積す。

なお、「奄美史料」によると明治四十二年に初めて郡内の船舶および乗降客、貨物の数量が統計にみられる。

二 陸上交通

「南島誌」は、明治六年の沖永良部の道路状況を次のように記してある。

「山野及び道路にある所の石は「皆ハブ石」と称ふるものにして、稜角極めて多し、これに触ふる時は傷つく。そのハブ石と称するは、即ち大島徳之島の「ハブ蛇」に擬して名づくるものなりといふ。然して水流に橋梁なし。

道路狹隘高低、尖石縦横にして、土人にあらざるよりは一日三里程も猶難しとす。然して矮馬のこれを歩すること甚だ

近世の項でも述べたが、さいわいにも本島の先人たちはいち早くその必要性を認識し、道普請などの規定を作つて道路整備に取り組んでいたようである。

それでは道路の整備はどう進展したであろうか、「沖永良部誌」によると、「明治十三年道路を測量せり」として、和泊村役場から各村への里程が記されている。すなわち

和	十六町五十一間
手々知名	六町四十五間
喜美留	十八町五十二間
国頭	壹里拾七町二十六間
西原	三十四町三十七間
出花	二十五町二十六間
畦布	二十六町五十一間
根析	一里五十一間
大城	一里八町五十六間
皆川	一里四町四十五間
古里	一里十町
後蘭	一里三拾四町二間
田舎平	二里九町二十七間
永嶺	一里三十三町三十七間

(注) 1間は曲尺6尺、1町は60間、1里は36町

瀬名 一里十八町二十三間
玉城 三十二町三十九間
内城 一里十三町四間

○明治二十四年、凡そ人の便益を得る方種多き中にも道路の改良するを最も公益なりと予て吏員中深く注意せしに屋者村字東風平、村田本島宅地後凹曲昇降急にして。僅の間に於て百歩の苦勞を煩はすを患ひ上平川村、川畑依江順畑地近傍に在るを以て之より道路を開通せば便利ならむと即ち役場員相議して適當の地料を弁償すると請談せしに、好し其の返弁たるや道路の便利となれば少しも地料に及ばず又道巾も十分にすべしと如斯高価の畑地を万人の為に潔く投ずるは徳義の本心より生ずる真に賞揚すべき者なり是新開路を來往する諸客道路の平坦なりしを悦ばば又地主の志操を感美せん事を欲す。
明治二十四年十一月知名村外十七村、戸長役場

前文道路を短縮せしは四間半なるも勞倦を医するは其幾倍ならん又畑地を禿費せしは拾坪なるも農民土地を惜切なるべきに快諾寄附せしは殊勝なり依て路傍に前文通掲告せり。

○同年九月、下平川村字大筈道路曲折不便により城村貞政畑貳拾四歩（學校北方長拾六間幅一間五合）代米四斗を以て操垣惣買入人夫は下平川村負担直線新道開通す。

○同年十一月、上平川、久志橋高呂界道路に水溝あり、平常は涸渴微水なるも降雨に際しては、洪水急流渡渉し能はず又他に讓るべき要路斯く不便を窮むる故に人夫両邑負担石材費並

築上げ可なりの車道に改修、最も道敷土地は全部寄附。

○明治三十年七月、越山道路従来絶頂北側經過の処、夫より尚北方に転換、和泊方壺戸一人出夫八月二十四日皆馬鹿島尻三ヶ村助力にて竣工。

○明治三十二年八月、大城村東西部落中間川に初めて板橋架設（三十七年九月石橋架換（石工平山新安）、經費該村支弁監督世話人、伊集院宜志政、村會議員橋口盛次外三名、石工貳百八十八名、人夫四百拾壺名、計六百九拾九人を要したり）

○明治三十二年、筭津、上平川間の川に初めて板橋架設（大正二年十月、石工平山新安により石橋架換。大正橋と号す。經費の内金百円知名村補助その余は余多、上平川両字支弁）

○明治三十六年七月、二十八九年の頃道路に沿ひ又無拋避くべからざる処は寄附を収て貫通改修せしも幾月過ぎ去り寄附苦情ある時に至り芦清良村富山富道は下平川字ガジマル畑中より隣地にも嫁せず幅九尺長五十間位快諾寄附殊勝の心底なり。

○同年九月、明治橋は二十九年松材架設後二回流壞の処沖島曾徳金百円寄附椎材を以て堅牢に宮架

○明治四十年十二月、下城、沖泊道路之儀嶮岨にて体力強壯にして能く馴れたる者に非ざれば砂糖樽津下し能はず不便困難を極めしに上城、鼎新常、首唱し上下城戸数式拾余日の割出夫を以て昨年より開鑿着手、牛馬を以て運搬し得る様本月竣工、万代の至便特筆すべきものなり。

に石工費操垣惣寄附を収て架橋（巾六尺渡九尺）竣工号を久平橋と稱し一の石碑建立す。

新築の石橋を祝して 利有
うきなき石をもてかけし橋なれば
行末永くずれやはする。

今年より八千代をかけて人皆の
心やすくも 橋や渡らん。

○明治二十七年五月、巖島神社前断崖にて浜への卸口なく荷揚困難に付社倉支弁貳拾八円を以て沖繩人「加美」請負開鑿又神社後車浜卸口同上式拾五円請負置石す。

○明治二十七年九月、田舎平、後蘭村中間道路、坂谷困難に付、平島秀金參円、操垣勁金壺円、市來政連、安藤佳盛各金五拾錢寄附、平新島、前田前村地所取添え幅広め築費、稍平坦に歸し便利になる。

○明治二十八年十一月、従来各村里道の儀多くは三尺内外にして六尺を出でし処なく突石泥濘困難なるを以て全島協議、地主の寄附を要請し道巾を広め屈曲を直して改修す。尤も此改修多くは二十八九年に成りしも全部は急速に埒り難く三十五年に及ぶ。

○明治二十九年九月、村役場より伊延港に至る道路改修費戸数割一戸四拾錢、營業割八円合計六百參円六拾錢可決し、（實際は各村戸数に割当）、同月十九日着手、十月十一日竣工、此時田畑貫通「トントン川」架橋伊延井戸下暗渠を設け道敷

等々個人からの敷地提供や工事費の寄付、村全戸への賦課あるいは近隣地域だけの負担、（田皆や住吉から応援を求めたこともあった）、さらに道普請という夫役で道路改修を進めていたようである。

なお、明治四十一年四月島嶼町村制が施行されてからは、大字別に道路整備の規則を作っていたようである。

しかし、このように道路が開かれても交通の主役は牛や馬であり、くらをかけて直接荷物を積んだり、ヒカシヤマに変わりはなかった。

知名町誌によると明治末に、徳時の勝部行弘という人が營業用乗り合い馬車を考案して、小米―田皆、小米―和泊間を有料運行したとある。ただ、道路といつても石ころだらけのデコボコ道であったから揺れも激しく、健康な人なら歩いたほうがかえって楽だったかもしれない。

人力車と和泊出身の県會議員、撰正鋭氏が明治三十一年ごろ持ち込み傭人ようじんを使って走らせたというが、その後どうなったか不明である。



明治橋



砂運搬

グスク又道（内城）

ヒカシヤマによる平地運搬



野菜といも



三通信

人間が地球上に住むようになってから、自分の意志をなんらかの方法で相手に伝えることが必要となった。

昔、はじめの通信は、言葉や手ぶりなどのほかに、光や煙（のろし）、音（ほら貝）などでも伝えられ、その後、江戸時代には飛脚が走り、明治時代に入って郵便・電信事業が発達するのである。

「郵政百年のあゆみ」によると、

「電信は、明治二年八月に横浜の燈明台役所と裁判所との間八〇〇メートルに電信線が取り付けられ、官用の通信に限って送信が始められた。わが国における電信の始まりである。」

郵便は、明治四年三月一日政府の手によって、東京と大阪の間を飛脚が走りだしたのが始まりである。」

それでは離島の沖永良部はどうであったか、記録をたどってみよう。「沖永良部島郷土史資料」によると、

○揭示場所之事、元来支庁前に壱ヶ所あり、是は官より揭示する所たり。然るに僻村の人民に於ては御布告の御趣意も通知せざるの形況なるを以て、明治十年の冬、全島各村に揭示場

を仮設し時々の御布告等を揭示す。其後本県に具状する所ありて全十一年十二月に至り、之を廢し十二年一月より更に各小区各一ヶ所と改設し全島三ヶ所と定め（但し支庁前は此外たり）其揭示場には時々の御布告と違式条例を揭示するを兼ねたり其費は都て民費とす。

○郵便局設置之事、明治十一年の春、本島和泊、伊延の両所之郵便局設置、本県との往復も可、総会決議にて郵便取扱役の人選其他筋伺之後、全年七月郵便掛官員線路取調券々出張の節、和泊伊延五等郵便取扱役兩名辞令の書携来、支庁に於て之を渡し然して同官員協議差向き仮設致置、其後本開許の儀さらに本県より達あり、爾来其方法を以て往復す。但商店の船便等ある時其便に托すは實際不得止事とす、又伊延と和泊間は設置以来書状の往復一も無之無用の義に付追て改正の見込みあり。

○明治十一年十一月一日、鹿児島県管下与論島、沖永良部島全郵便局を新置し、琉球国那覇を経て国頭より線路を接続し、内地より該島へ達すべき郵便物は汽船便を以て那覇港郵便局に送達し、該局国頭間は従前の方法を以て通達し、国頭、与論島間及び与論、沖永良部間往復左之通り。
一、国頭、与論間線路、国頭に於ては郵便汽船にて到達したるを論、沖永良部島への郵便物到着せば直に与論島へ仕立船を發し、瀬利寛村郵便局に至り郵便物受渡取計帰局の事。

二、与論 沖永良部間線路、与論瀬利覚村に於ては国頭より郵便物到着せば沖永良部島へ達すべき郵便物を区別し、直に仕立船を發し和泊郵便局に至り郵便物受渡帰局の事。
 三、沖永良部和泊、伊延間線路、和泊に於ては毎一の日午前六時郵便脚夫を仕出し、伊延港に至り郵便物受渡取計帰局の事。
 右之通

○往第二百五十四号、沖永良部支庁

該島へ郵便往復の儀に付、先般掛官員巡回往復方法等協議之末其筋へ申牒中に有之候処、右回送船の儀其地へ月一回航海賃に限り本庁費を以て仕払候条一時予備金の内より繰替追て支払方可申立其他臨時仕立船等は其定額内より可支払儀し可相心得將又該船賃の儀は航海之都合に因り時々増減町有之と雖も予而制限相立通常之願可届出、此旨相達候事。

鹿兒島県令岩村通俊代理

鹿兒島県大書記官、渡辺千秋

○明治三十年七月七日、沖繩丸来津電信架線九月一日より開始

○明治三十四年二月、従前郵便局は村役場前の土持政照借家の処、局長西彦熊殿島神社西隣へ建設移転す。

○明治四十一年一月十一日、知名電話開始其架設費中四百九十拾円村寄附

○明治四十四年五月二十七日、村役場内之梵鐘据付時報始む、該代価式百拾円の内百円和泊尋常小学校訓練佳良に付知事よ

局長へ「請書」を提出していた。

当時は、船便が月二〜四と少なく、したがって集配郵便物も少なかったので、町内を一人で数日かけて配達していた。

郵便箱（ポスト）は木製で、黒く塗られていた。

なお、「奄美史料統計」には、明治四十一〜三年の大島郡内の郵便、電信状況が記録されている。

○歴代局長

	氏名	自	至
初代	西彦熊	明治一一・三・三〇	昭和八・六・二五
二代	西政幹	昭和八・六・二六	昭和三三・六・三〇
三代	和田隆一	昭和三三・一二・一八	昭和五〇・七・一
四代	永山宜志頼	昭和五〇・八・二六	現在

りの賞与金を以て充て、百拾円は和泊学校区六大字寄附、台楼は村費にて宮設。

なお、「和泊郵便局一〇〇年の歩み」には次のように記されている。

○明治十一年三月三日、沖永良部島に初めて郵便取扱所が設置され、取扱役に和泊の素封家、西彦熊氏が任命されて自宅で郵便の集配事務を取扱ったのが沖永良部地区における郵便の始まりである。

○全二十二年十月九日、郵便取扱局が三等郵便局に昇格、初代局長に西彦熊氏任命される。

○二十九年六月十五日、為替貯金業務及び外国通常為替事務取扱い開始。

○二十九年七月一日、内国小包郵便物の引受、配達事務取扱い開始。

○三十年九月一日、龜津、和泊間に海底電信線路が開通し音響通信が開設、和文、欧文電報及び電報配達事務開始

○四十三年三月、年金、恩給事務取扱い開始。

とあり、任命を受けた局長が、年額〇〇円で郵便業務を請け負っていた。なお、局長および通信手は通信省へ「御請書」を提出し、また集配員は「身元保証書」を添えて



本島最初の郵便取扱所（和泊西彦熊氏住宅跡）



（ホラ貝）の合図