

第六節 交通・通信

一 海上交通

大正になっても依然海上交通には溢路あふろが多く、その整備改善に取り組んできた。「沖永良部島郷土史資料」によると、

○大正二年、三カ年継続事業として与和港開墾工事あり、総工費（村費） 一〇三五円二六銭。

○大正三年、与和港船舶繫留所険悪なるのみならずハシケ通路なきを以て干潮の際砂糖積入りには瀬潟遠方運荷せざれば得ざる煩ひあるを以て、昨年より本年まで継続工事費、千参拾五円式拾六銭を要し開墾す。

○大正四年、和泊棧橋築置三年より継続、工資金式千五百六拾円八拾壹銭、内金千六百四拾五円八拾壹銭、村税九百拾五円、横浜植木外人会社、東京二会社、大阪

商船会社、大島大洋商船会社、大島池畑末吉寄附。また、この年田中省三氏が本郡より代議士に選出され、新納政吉氏が県会議員に再選される。御大札に付三日間大祝、これを記念しての和泊棧橋を築造したとも記されている。

この工事に加わった福山納川氏（和泊明治三十年生）によると、それ以前は「はしけ」は、ナビグムイやウドウヌサチ（旧棧橋）に繋いでいた。したがって奥川からの土砂の流入が激しく、少し上方に土砂の流入を防ぐため砂防堤（高さ三尺、長さ十丈ぐらい）が造られた。日当は二十五銭だったという。

また、汽船入港時の導標は、船ランプを所定の場所に灯し、これの一致点で投錨とうびょうするものであった。

当時は、はしけの通路すら掘られていない時代だったので水脈木ミヅウキを立ててその通路を示したものであった。岩礁が多いためにはしけ船頭は熟練したものでなければ運行できなかった。

当時和泊には、はしけが四く五隻、伊延に三つ四隻、喜忍屋や農協、秋葉商店などが各自持っていた。

主な船頭は、福山納二氏・元治氏・元茂氏の三兄弟や

岡元氏らであった。しかし、皆その運行には自信がなく、まず、いちばんのベテランと言われた福山納二氏に先導させ、ほかの者はその後についてはしけをこいだそうである。

大正十年ごろ、和泊で精米業を営んでいた上城の平山中則氏が平和丸という焼玉エンジンのハシケを一隻入れ、その速さと便利さに島人の目を見はらせたが一般的にハシケが動力化されたのは復帰後である。

また当時は、荷物や客の奪い合いが激しく、汽船の入港時には遠く船影が見えると、われ先にと競って伝馬船をこぎ出し、国頭岬の沖までも行ったという。これは、いちばん先に本船に着いたはしけが、もうけのいい客取りを競っていたためで、本船と伝馬船を結んである他船のロープを切ったり、荒々しく陸へ上がってもけんかとなり、警察官が仲裁に入ることもしばしばだったという。



与和港



与和港砂糖倉庫跡



和泊棧橋全景（昭和初年ごろ）

なお荷物を積み下ろしする仲仕には、沖仲仕と陸仲仕がいたが、陸仲仕にはヘーバルや畦布の婦人が多く、船の入港ともなるとそれぞれ「ハシ」を持って倉庫や棧橋に集まり、棧橋までの百合箱や、また棧橋から各店々へ大きな荷物は二人で頭に載せて配達したものであった。
 (一日男は一円、女は五十銭、大豆一俵六銭、米俵三銭五厘ぐらい)

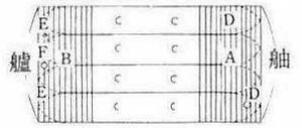
○大正十三年六月、内喜名港二万円の補助を得て掘削工事完成し、砂糖積便利となる。

永峯誌によると、「内喜名には沖繩と内地通いのマールン船、組み立てのくり舟も一、二隻停泊しており、砂糖積時ともなれば倉庫に砂糖を運ぶ人、検査を受ける人が瀬名道と本道から集る。殊に砂糖積取りの日高丸、奄美丸、鶴嶺丸、東成丸の入港ともなれば積込み人と汽船見物で賑やかだった。」と記されている。

組ウバは大正末期に至ってもなお、沖永良部と沖繩の間に航行していた。沖繩の有名な歴史研究者、伊波普猷先生は大正十年に組みウバで沖永良部から沖繩へ帰っている。

「南島文化研究所報(第七号、一九七九・十一・二

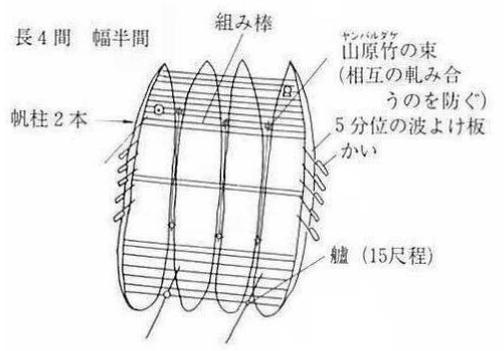
平安座舟の平面図
 (琉球古今記、伊波晋猷)



附記。縣の水産技師の佐々木武治氏が出張の序で、例の船の寫眞を撮らうと思つて、平安座島に渡つたら、二隻とも分解して、賣り拂つた後であつたので、氏は失望して帰つて来た。この珍らしい船は、大正十年の木頭には、もう南島から影を隠して了つたのだ。幸ひに私が置いて置いた平面図があるから、之を掲げることによつて、A 客室(その下に貨物を入れる) B 船員室(其の下に豚を入れる) C 小舟の部屋 D 帆柱(風の方向のかはる毎に帆を取替へる) E 櫓 F 櫓

舟子共は、港に着くと、間もなく、これを分解して、濱邊に引きずりあげ、その材料で小屋を造り、其處を根據地として、小舟その他の品物の仕入れにとりかかる。序でにいふがあの時私が和泊から一旦名瀬まで戻つて那覇に歸つたとき運賃は彼が和泊から三十分近くもかつたであらうに和泊から久志村の大浦港までのこの船の運賃はたった五十銭であつた。

組みウバ想像図(ききとり分)
 (浸水しても沈むことがない)
 7人で操縦



十六)」には平安座舟の航跡として次のように記してある。

与論や沖永良部で平安座船といっているのは、平安座方面から来航する船を一般にさしていたようであるが、その船の型は、テーサン(梯船)あり、マールンあり、カウチーありで壯観であつたという。古くは平安座船の主流はテーサンであつたと思われ、一九二二年に沖永良部からこのテーサンに乗つて帰つた伊波晋猷先生は、「琉球古今記」にその平面図を書き残している。

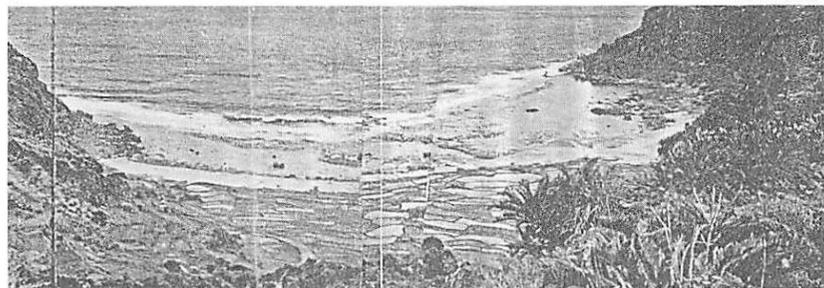
テーサンは独木船を四隻組合せた組船で、沖永良部ではクミウバと呼んでいる。独木船を組合せて積載能力を高める方法は、古くから一般的に行われていたと思われる。十八世紀初頭に書かれた徐葆光の「中山伝信録」巻六に、「小船皆刳独木為之、極輕捷、村民漁戸皆用之、一舟不勝載則雙使為用」と出ている。このテーサン船は、伊波晋猷先生の報告によると、明治末年に七・八隻、一九二二年には二隻しかいなかったとしている。

知名町竿津の宗吉栄二氏(八五歳)によると、平安座のテーサンは大正末期までたくさん来航したという。舶載される品物は、泡盛・用材・薪・藍玉が主体で、沖永良部からは牛や豚を沖繩へ運んだという。当時の泡盛は県外出荷の場合、酒類出港税を課されたが、平安座の人々はこれを秘かに持ち出したものである。

道之島と平安座の人々との長い通交の歴史からすれば、出港税はきわめて不当なものに思えたのである。平安座船と税官史との間にはトラブルがたえなかつた。明治四十三年(一九〇九)には知名の白浜で税官史と巡査が殺害される事件が起きている。即ち伊計島のフナトウ六人が沖繩から泡盛四石五斗を沖永良部へ運び、これをテーサンから下して密売しようとし、その現場を押えられ、争いとなつて殺人事件にまで及んだものである。これは双方にとってショッキングな事件であつたと思われ、当時の琉球の新聞はこれを大々的に報道し、事件現場の知名町の浜辺には殉職碑が建てられている。

テーサンはのちの山原船とちがい原始的な船であつたので、夏至南風に乗つて道之島を北上し、新北風に吹かれて南下したという。寄港地は、本部半島、那覇、山原の東海岸一帯、平安座、泡瀬、与名原等であつた。なお、戦後のヤミ貿易時代にも、平安座の人々はテーサンを駆つてひんばんに道之島を往来したという。与論や沖永良部では、島の沖合いで組船を解体してひそかに上陸し、取引きを終えて貨物を積んだサバニを島かげに集め、そこで再びテーサンに組立てて沖繩へ帰港したという。

いっぽう、大正五年ごろから鹿児島と大島各島間に、鶴嶺丸、日高丸、白川丸、仁寿丸(いずれも七百トンぐ



内喜名港



内喜名港の砂糖倉庫跡

内喜名の開きく碑文

工事責任者源瑞三(手々
 知名、監督弓削竜太郎(瀬
 名)、中村達実(瀬名)、委
 員、富嶺先二(永嶺)、撰
 長保谷山)、福中富(後嶺)、
 喜島甚助(内城)、区長、
 前田島川(後蘭)、野村納
 吉(永嶺)、大江吉順(谷山)、
 沖蘇廷賢(内城)、沖田俊
 一(瀬名)の銘が刻まれて
 います。

- らい)が就航し、このほかに台湾や沖縄・宮古・八重山を寄港して、名瀬―鹿児島―大阪に通う船も数隻いた。寄港地は、鹿児島―名瀬―赤木名―喜界―赤木名―宇検―古仁屋―久志―亀徳(上り)、平土野―亀徳―鹿浦―和泊―知名―茶花であった。
- 本船はすべて沖掛りで、しかも本船との連船は櫓(こぎ)の伝馬船であったため、客の乗降、荷物の積み卸しにはかなりの時間を要した。
- また、第一次世界大戦の進行に伴い定期航路を持つ大阪商船が次々減船したため、鹿児島からの生活物資が入荷不順となつて物価が高騰し、大島郡民はばく大な不利益を被つた。このような減船に対し郡民の間で船腹の補充問題が持ちあがり、大正七年二月郡民による汽船会社設立の話し合いがもたれた。その結果、
- (一) 商社に運賃の値下げを哀願する。
 - (二) 政府に補助を求める。
 - (三) 大島郡として汽船を購入する。
 - (四) 県が補助費を組んで、現在の政府補助以外に汽船一隻を航海させる。
 - (五) 民間有志で会社を設立して汽船を就航させる。

ことなどが決められた。

参加者は、郡出身の県議会議員、各村長、砂糖同業組合議員などの有志であった。五月には近く成立予定の大島汽船株式会社発起人と大島信用販売組合が合体して、木造貨物船第二神徳丸(六百八十トン)、波津丸(一千トン)を借り入れて数カ月間、大島各島と鹿児島間に就航させた。また、翌八年五月には、東成丸(八百三十トン)を購入して同航路に就航させた。

これで大島航路は、大阪商船・大洋商船・大島汽船の三社となつて競合することとなった。これまでいくら郡民が運賃値下げを哀願しても会社の経営が成り立たないと突っぱねていた大阪商船と大洋商船の両社が、直ちに運賃を値下げして大島汽船に対抗してきたのである。このため小資本の大島汽船は業績が振るわず同十三年上半期までに十七万円の赤字をかかえてしまった。しかも当時の海運業界は不況であつたので、自立経営が不可能に陥つた。したがつて十三年十月以降は、競争相手である大阪商船への委任経営で事業を継続した。

ここで郡民の足として、大きな期待を担っていた東成丸の状況について記述しておこう。

○大正十年四月、午後五時内喜名から伊延に航行中、砂糖二千八百樽を積んだまま伊延港西部へ座礁難破、人命無事、後長崎船渠回航修繕。

○同十月九日、和泊来津、港口荒波なるに危険を侵し便客二十余名上陸の際、港口に於てハシケ転覆十余名は湾内に出津猶予控居りしハシケに救助せられしも、伊仙小学校訓導 米田玄永、横川署巡查、玉城 赤山為英、赤峯 川内アキ、和泊 後川保、沖繩○○和孝の五名溺死す。

○和泊、菅村芳憲氏(東成丸乗組員、明治三十七年生)

談

「乗組員は二十一名(機関部八、甲板部八、客室係三、炊事係二)であつた。

寄港地は、鹿児島―名瀬―湾―早町―赤木名―名瀬―宇検―古仁屋―山―母間―亀徳―面縄―鹿浦―平土野―和泊―小米―茶花で上りはその逆、天候に恵まれた時で一週間を費やしたそうである。」

これは船足が遅いこともあるが、当時は各島の陸上交通が不便なため、多くの港に寄港せざるを得なかつたのである。

二 陸上交通

自転車が登場し、南洲橋ができたのはこの時代である。自転車は大正二、三年ごろ知名の向井文忠医師が往診用に初めて導入した。和泊町では大正九年に和泊の土持綱利医師が同じく往診用に導入している。

○大正三年七月、和泊下雲登、砂運道嶮岨にして僅かに頭上を以て運ぶ事にて困難に付、セメント石工費四拾余円、関係地主醸出、巾八尺長十一間築壘三間割下げ五間土引下げ牛馬を以て容易に運搬する事となる。

○大正三年十月、小米から田皆迄の二里二十七町に二間中道路完成、大工事でもしも難工事ではあつたが、初めての車道とあつて島が非常に進化したので村民が大喜びであり、全島から見に来るものがあつた。

○大正五年、永峯線、上城境より和福土まで道路改修完全な車道となる。同六年、和泊奥崎まで接続、県費補助里道改修の嚆矢。同五年、和泊東風平宅地老反五畝拾六歩、中馬辰次郎氏より和泊村が購入し登記所へ貸す。同宅地と土持綱義氏畑間より南北並同宅地南側よ

○大正六年、県道の二期工事、和泊から根折まで完成す。

和泊村の幹線道路は之で開通し、自動車こそ一台もなかったが、自転車と荷車が走るようになり村の交通を躍進させた。(永峯誌)

○大正七年、国頭線、玉城線道路改修。

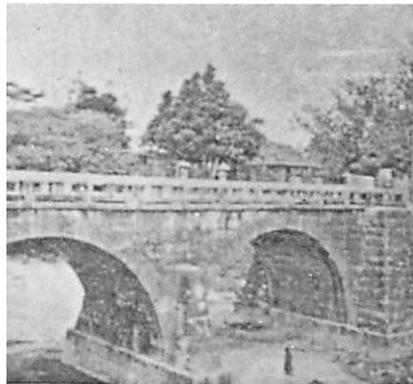
○大正八年四月、南洲橋基礎掘始め、六月二十九日巻留済、十一月八日欄干済、十二月二十九日通行開始式を挙行す。

最も工事は鹿児島郡小野村、宝地常次郎氏精工にして木工も當ならざる結構にて堅牢を極め、且つ善美に構築す。本郡に冠たる而已ならず、内地有数の橋梁に比擬して遜色なからん。但し、工事金九千五百六拾円八拾五錢。

○大正八年、伊延海岸より和泊馬石まで道路改修。

○大正八年、明治橋石橋に架換、宝地常次郎氏、小園直吉氏、老千円を以て請負い、径二間二尺、幅二間、一月起工、千円の外に石運賃百円、木材代五拾円、計老千百五拾円の内、五百円村補助、余は和泊、手々知名負担。

○大正九年八月、和泊、松尾璞元氏宅地西側道路迂回不



南洲橋 (大正8年)

り東西道路貫通す。(島史)

○大正五年、和泊から越山を経て上城境まで、和泊村の県道計画が立てられ、その第一期工事が根折の前から仁志の知名村境迄の一里を十八か部落民の奉仕によつて完成し、曲りくゞの道路が直線となり、道幅広く急坂であつた越山の道路が平坦、かつ直線となりその便利に浴したのは永嶺部落民であつた。和泊から工事を始めず根折から西を二期工事にしたのも坂元代議士の力と評された。永峯の担当は、「国王どう」の西、永山家の前百間であつた。

便に付土持綱義氏土地と交換、道敷は土持氏寄附にて直線に改修。

○大正九年十一月、和泊南分岐道より与和、余多接続まで道路改修。

○大正十年十月、内城線改修(大城線より内城学校まで)

○大正十一年十一月、西原並に畦布支道改修、同年、知名、上城間道路改修大正九年来着工の処竣工。

○大正十二年、前の永峯真道から阿多家宮永家を径て、「のうあて」に通ずる道路完成。

○大正十四年、谷山から内喜名までの村道完成し、砂糖運搬が便利になつた。

三 通信

この時代になつて特に進展はないが、郷土史資料等には次の事柄が記されている。

○大正四年一月、和泊郵便局で国庫金の受払事務開始。

○大正五年十月一日、全年七月に簡易生命保険法が制定され、十月一日から全国の集配局で契約事務及び集金事務の取扱開始。

○大正十一年八月十二日、知名・与論間無線電信開始、十二月十一日、和泊郵便局長、西彦熊氏正七位に叙せられる。先是八年二月、勲七等陸叙瑞宝章を授けられる。と記されているのみである。

また、時代の進展とともに郵便物も漸増したので、区分けにも時間を要し、電報も配達員が受信して配達しなければならなかったため、彼らは郵便局に寝泊まりの状態となった。このような状況の下で二～三人（内城の江夏源栄氏、宗氏、和泊の西光治氏ら）では困難であった。したがって内城校区などの遠方は生徒を頼んで配達させていた（瀬名の中村静造氏、大城の橋口富一氏、橋口栄一氏ら）。

和泊・知名間は、毎日郵便袋を担いで、しかも徒走で往復していた。郵便物は一人で十分運べる量であった。

電信工夫は、宇検村久志出身の奥福廣という人が一人で両町を見回っていた。