

紙芝居制作からみえた「平良市の三大事業」 I ～宮古における電気・港湾のあゆみ～

久貝 かおり (宮古島市総合博物館)

はじめに

宮古島市総合博物館では、平成 30 年度に 1 作目となる紙芝居「平良市の三大事業」を制作した。

紙芝居制作事業は、当館に来る宮古島の子どもたちに郷土の歴史をよりわかりやすく理解できる教材づくりができないかという思いからはじまった。

毎年、多くの小学 3 年生の児童たちが社会科授業の単元「変わるわたしたちの暮らし」で当館を利用しており、昔の道具や暮らしについて学んでいる。また、旧平良市の暮らしを大きく変えた偉人、元平良市長の石原雅太郎が行った「三大事業」を小学 4 年生の「昔から今へと続くまちづくり」で学習している。

このことから、対象を小学 3、4 年生とし、テーマを「平良市の三大事業」とすることで、「昔の暮らし」「水道・電気・港湾の整備」「今へと続くまちづくり」のストーリーを軸に、整備を進めた石原雅太郎を取り上げ、紙芝居の作画には多くの民具を描き込んで、どのように変わったのかを具体的に子ども達がイメージできるように努めた。さらに、当館にある民具を実際に見ること、触れることによって理解を深めることに繋げている。

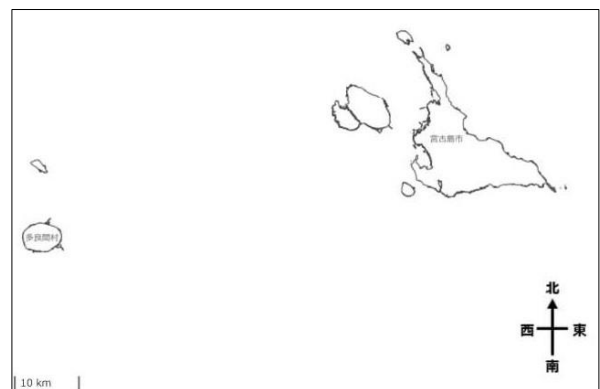
本稿では、紙芝居では伝えきれなかった宮古の水・電気・港についての歴史の一部を紹介したいと思いまとめた。

今回は、その第一弾として、宮古における電気・港湾のあゆみをまとめる。電気については、おもに 20 世紀初頭 (1917 (大正 6) 年) にはじまる宮古島の電気の歴史について述べる。

港湾については、宮古島の旧石器時代 (約 1 万～約 2 万年前) のツツピスキアブ遺跡からみえる人の移動を示す遺物からみる港、14～15 世紀の港の場所や宮古の人々が造っていた船、17 世紀に描かれた『正保国絵図』1647 (正保 4) 年の港について述べていく。また、20 世紀初頭の漲水泊の実際の状況から現代の生活に続く平良市の三大事業とその後について報告する。

1、宮古島の位置と環境

宮古群島は、北東から南西へ弓状に連なる琉球弧のほぼ中間にあつて、北緯 24 度～25 度、東経 125 度～126 度の中にあり、沖縄本島からは南西に約 300 km (178 マイル) の距離に位置している。三角形をなした平坦な宮古島を中心に北方には池間島、大神島、北西には伊良部島、下地島、西南には来間島、さらに西方 50 km (30 マイル) の地点には多良間島、水納島がある (第 1 図)。



第 1 図 宮古島位置図

宮古島の基盤はおもに鮮新世の島尻層群に属する城辺層で、上位に琉球 (石灰岩) 層群に属する伊良部石灰岩層や下地石灰岩層が堆積し、

台地を形成している。宮古島の北海岸には島尻層群が露頭する地点が多く見られる。この琉球石灰岩と島尻層群の不整合面は湧水地を形成する地学的要因の一つで、市指定文化財(有形民俗)の「山川ウプカー」や「野城井」のように豊富な水量を誇る湧水地が数多く見られる。

宮古群島の島全体が概ね平坦で低い台地上になっており、北西から南東に走る丘陵が数本並んでいる。これらの丘陵の北東側にやや急な崖の足下に断層が走っており、この断層を境にして北東側が落ち、南西側がゆるく傾くように持ち上がった形になっている。

圏域全体でも山岳部は少なく、最も高い地点は城辺のンキャフス嶺とナカオ嶺でいずれも113mとなっている。また、大きな河川、湖沼はなく、生活用水等のほとんどを地下水に頼っている。

宮古諸島は、年平均気温が23.1℃、平均湿度が79%と高温多湿な亜熱帯海洋性気候に属している。風向きは冬は北～北東、夏には南～南西から吹き、台風は主に6月～10月頃に多く到来する。年平均降水量は約2,030mmで、毎年5、6月は梅雨期で雨量をもたらず、7～9月頃まで毎年のように干ばつに見舞われるなどの雨量の分布は時期的に偏っている。

宮古島市は、2005(平成17)年10月1日に、平良市、城辺町、下地町、伊良部町、上野村の1市3町1村が合併して誕生した。総面積は約204km²、人口は55,000人ほどである。

2、『平良市三大事業記念写真帖』について紹介

『平良市三大事業記念写真帖』は1955(昭和30)年に発刊された。その写真帳には、その当時の三大事業に関わる関係者が載っており、序文には平良市三大事業の概要が載っているので紹介する。



第2図 『平良市三大事業記念写真帖』
宮古島市総合博物館所蔵

「平良市三大事業

平良市の三大事業とは平良市経営の電気、水道、栈橋の三つの事業であります。此の中電気事業は戦争の為破壊されて用をなさず其の復旧は焦眉の急とされ水道と栈橋は、三十年来の懸案で度々計画され陳情されていましたが実現を見ず、常に市民の遺憾とする所でありましたが幸にアメリカ政府の五千七百万円の莫大なる資材の援助があり、又琉球政府の百万円の補助と市の負担壱千二百万円を以て出来上がったのであります。更に此の工事にはその筋の皆様の多大の御援助を市議会始め市民皆様の有形無形の協力に負う所が大でありました。

此の工事の竣工により、平良市民の享くる利益は、経済的に文化的に衛生的に生活全体に絶大なるものがあり、此の三大事業を基礎として平良市の将来の発展は期して俟つべきものがあると思います。

仍てアメリカ政府を始め皆様の御高恩を永久に記念する為此の写真帳が出来た次第であります。」

とある。その当時の平良市の責任者達は、市の将来の発展を見据えて、アメリカ政府、琉球政府を巻き込んで資金・資材を確保し、三大事業の推進に迫力した。また、その利益を受ける

市民も資金・資材のほかに労力や奉仕の力を結集させて三大事業を成し遂げた。三大事業は、これからの宮古島に経済的、文化的、衛生的な発展をも約束していた。また、事業の認可と竣工及び責任者が記されているので下記に記す。

「電気工事

一九五一年三月十六日琉球列島民政府長官の認可となり同年十一月二十一日工を起し翌一九五二年十一月竣工

水道工事

電気工事と同じ一九五一年三月一六日に認可となり翌一九五二年二月十日工を起し其の翌一九五三年五月四日竣工

栈橋工事

一九五一年一月廿六日工を起し翌一九五四年七月二日竣工」

平良市長 石原 雅太郎
MAYOR HIRARA CITY GATARO ISHIHARA
平良市助役 東風平 恵令
Mr.KOCHIHIRA Keirei Assistant Mayor
Hirara city
平良市元助役 富永 寛
Mr.TOMINAGA,Hiroshi EX-Assistant Mayor
Hirara city
平良市収入役 砂川 定法
Mr.SUNAKAWA Teiho Finance officer.Hirara
city

琉球列島民政副長官 マックロー少将
THE DEPUTY GOVERNOR,USCAR
MAJ.GEN.R.B.MCCLURE
琉球列島民政副長官 ビートラー少将
THE DEPUTY GOVERNOR,USCAR
MAJ.GEN.ROBERT S.BEIGHTLER
琉球列島民政副長官 オグデン少将
THE DEPUTY GOVERNOR,USCAR

MAJ.GEN.DAVID A.D.OGUDEN
琉球列島民政府首席民政官 ルイス准将
CIVIL ADMINSTRATOR.USCAR JAMES
M.LEWIS

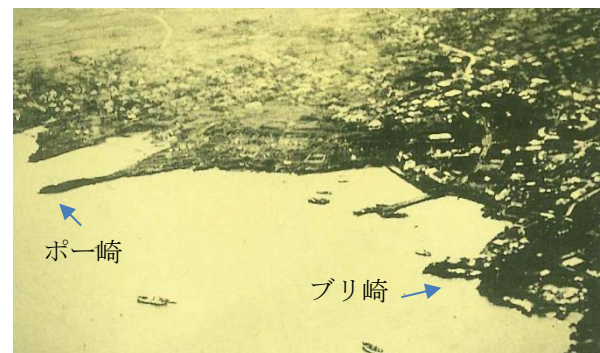
3、電気について

1) 宮古における電気事業のはじまり

宮古島の電気事業のはじまりは宮古電燈株式会社である。1917 (大正 6) 年に宮古電燈株式会社 (資本金 5 万円、宮里三郎他 6 名) が設立され、翌年の 10 月 16 日に送電が開始された。

当初は、25 馬力 (=18.5 kW) の発電機を備え付け、1924 (大正 13) 年に 35 kW の発電機を増設、さらに 1930 (昭和 5) 年に 65 kW が増設され、1932 (昭和 7) 年には 1042 戸点灯するまでに至った。

宮古電燈株式会社の技師長、當間九思さんの娘、宮里初枝さんは、「創立当初は大量の水が必要だということでポー崎の付け根に(発電所が)建てられ、燃料は石垣から運ばれた石炭が利用されていた。電燈は市内だけで寄留商人の多い西里通りの商店はほとんどつけていました。それに、宮古上布を織る人もその当時は夜も織っていましたが、電燈を利用していました。しかしそれでも暗いというのでヤミの電燈をつける人がいて、そうするとみんな暗くなるので父はよく点検をして回っていました。また、台風



第 3 図 昭和 11 年頃の漲水港周辺

の時などは、電柱も細くて木製だったので心配で夜も寝ないで巡回していました。」と記憶している(『ぴやるみず』1995)。

宮古上布は、1902(明治35)年宮古郡織物組合が組織され、大正年間には県外での需要が高まり、黒砂糖、鰹節と並んで宮古の三大産業の一翼を担った。これらの商品を扱う寄留商人たちの西里通りは夜も電燈がついており、活気に満ちていたことがうかがえる。また、宮古上布が売れる時代であったため、夜にも宮古上布づくりに関係する人々が灯りを利用していたことが考えられる。

1903(明治36)年に人頭税が廃止され、経済活動が自由になると寄留商人達は、宮古の商業、産業の中心的な担い手として活躍し、砂糖業、鰹漁、酒造業、造船業、そして雑貨商から電気会社に至るまで、宮古のほとんどの商店や会社が寄留商人達の手によってつくられた。

その後、第2次世界大戦下の経営統制のため、1941(昭和16)年に九州配電会社へ移管され、1944(昭和19)年頃から戦争はいよいよ激しくなり電気施設も全て破壊され、街は暗闇の生活に戻った。

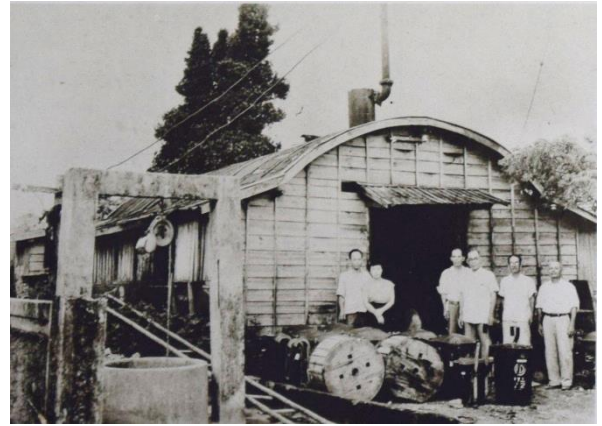
戦後、九州配電宮古電燈株式会社の発送電施設や備品等は、戦火によりほぼ壊滅となったため戦後の電気事業は平良町により再開された。



第4図 旧発電所1

『平良市三大事業記念写真帖』より

当初、発電は戦災を免れた64kW発電機と米軍野戦用発電機により開始されたが、いずれも故障が多く、電力供給は不安定であった。



第5図 旧発電所2

『平良市三大事業記念写真帖』より

2) 三大事業(電気事業)の開始

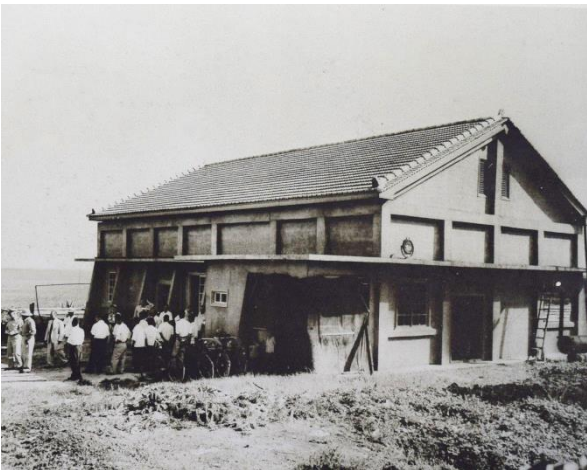
1947(昭和22)年3月の平良町から平良市へ市政施行の後、1948(昭和23)年5月には軍政府の命により電気事業は一時、平良市より宮古民政府(知事具志堅宗精)に移管されたが1950(昭和25)年1月には平良市(石原雅太郎市長)の民政府に対する度重なる陳情により、再度、平良市に移管され、三大事業の一つとして電気事業を計画して新たに電気課を設置した。

翌年11月には発電所新築事業が着手され、サッフィの海岸からブリ崎の東台地に移転して建設した。

1952(昭和27)年5月に送電が開始されたが、市民が期待していた明るい電灯というわけにはいかなかった。それは、電柱や電線がこれまで使用していた古いものを利用していただけであった。しかし、必要な電柱が入荷できない状況であった。日本本土もフィリピンも見込みがなく、琉球内で入手せよといわれ、奄美大島、沖縄本島国頭、八重山と手を尽くしたが見込みがない状況であった。そのうち、日本本土の木材輸出禁止が解かれたので、石原市長は軍に対

して猛運動し、1952 (昭和 26) 年 6 月、宮古島にアメリカの軍用船で大きな電柱が 580 本運ばれ、山の如く積まれたとき、石原市長は、「私の喜びは筆舌に尽くし難く市民の驚きも喜びも大でありました。」と表現している。

その後、配電工事は 9 月から市内、翌年 1 月からは富名腰、腰原、久松と市内近郊まで送電区域を拡張して全部完成した。電気事業に関しては、「機械の組み立て、据え付け、建柱、架線等すべての工事を他から技術者を求めず、電業部職員が激務に追われながらも昼夜勤の区別なく、一致団結して自力で成し遂げた敢闘ぶり」であったと石原市長は語っている。これにより工事費が相当額節減された。新発電所は 1952 (昭和 26) 年 12 月に竣工した。



第 6 図 新発電所

『平良市三大事業記念写真帖』より

1954 (昭和 29) 年の点灯戸数は 2803 戸にも達した。その年、米国民政府は、配電は民間が運営するとして発送電を運営する琉球電力公社を設立した。その後、1959 (昭和 34) 年 2 月、宮古電力株式会社の設立に伴い、市営電気事業は同社へ移管され、さらに 1971 (昭和 46) 年には琉球電力公社宮古営業所となり、翌 1972 (昭和 47) 年の復帰の年に、琉球電力公社を継承し発送配電を一体化した沖縄電力株式会社宮

古営業所と名称を改めた。復帰に伴い、沖縄振興開発特別措置法に基づく特殊法人として沖縄電力株式会社が設立した。

3) 復帰後

1972 (昭和 47) 年 12 月時点で宮古には平良発電所及び多良間発電所の 2 発電施設があり、その発電能力は 6400 kW、250 kWであった。

その後、1973 年 6 号機 (2500 kW)、1974 年 7 号機 (1800 kW)、1975 年 8 号機 (2500 kW)、1976 年 9 号機 (4000 kW)、1978 年 10 号機 (4500 kW) の運用が開始された。

しかし、1974 (昭和 49) 年 1 月に、伊良部発電所 1・2 号機 (320 kW・120 kW) と池間発電所 1・2 号機 (60 kW・50 kW) が廃止された。

それらは、宮古島内の電力供給体制の充実強化と並行して、離島への海底送電事業も積極的に推進され、1972 (昭和 47) 年 8 月久松—伊良部間 (6.6KV、5.1km)、同年 9 月狩俣—池間間 (6.6KV、2.5km)、1974 年 6 月久松—伊良部間増設 (6.6KV、5.0km) に伴うものであった。

このような電力事情の好転に伴って各家庭では、テレビ、電話、洗濯機、冷蔵庫、扇風機などを備えるようになり、電化生活は激しい勢いで普及していく。宮古でテレビが初めて放映されたのは 1967 (昭和 42) 年であったが、1972 (昭和 47) 年には 5695 所帯にテレビが入り、その普及率は 78%に達している。さらに、1977 年 (昭和 52) 年には、6967 台となり、普及率は 90%をこえていた。

1979 (昭和 54) 年 3 月には、宮古 (平良) 発電所には 8 基の発電機が設置されていた (第 1 表)。

発電機 (kW)	台数
1500	1
1800	1
2400	1
2500	3
4000	1
4500	1
計	21700
	8

第 1 表 1979 年の発電機の内訳

その当時、宮古の電力設備は完備され、郡民の需要を十分に満たし得る能力を備えていたとされている。

その時の契約戸数は1万9539戸で消費量は、6926万3812kWhとなっている。

その後も、周辺離島への海底送電事業が積極的に推進され、1980(昭和55)年4月1日狩俣一大神間(6.6KV、4.1km)、送電開始(1億520万円)、1982年(昭和57)年11月池間島、1989(平成元)年8月多良間一水納間(3.3KV)へとそれぞれ送電が開始され、全島電化事業が実現した。

1983(昭和58)年2月には発電能力1万kWを有する第2発電所が平良市字荷川取616番地に竣工した。その後も、施設の増設工事等が行われ、1997(平成9)年7月においては、宮古発電所(2万1500kW)、宮古第2発電所(4万kW)、新多良間発電所(1050kW)の3施設により発電・供給が行われている。総発電能力は6万2550kWである。

その間、1988(昭和63)年に沖縄電力株式会社は民営に移行された。以後、同社により宮古島全電化、伊良部村営電力事業の継承、来間島への海底送電実施等、一連の事業が進められた。

4) 新エネルギー開発

(1) 風力発電

沖縄電力株式会社は、新エネルギー・産業技術総合開発機構(NEDO)から「集合型風力発電システムの制御技術の開発」事業及び「太陽光発電システムの実証研究」事業を委託し、1990(平成2)年度以降、宮古において実証研究を継続して行っており、同じく宮古において進められた「太陽熱利用スターリングエンジン発電システム」の開発研究にも協力している。

風力発電に関する事業は、1992(平成4)年

3月には宮古風力発電実証研究設備1号機(250kW)が運用を開始し、翌年3月に、宮古風力発電実証研究設備2号機(250kW)が開機した。その後、1995(平成7)年には風力発電システムを3基新たに設置した。1998(平成10)年8月には、宮古七又風力発電実証研究設備1号(500kW)・2号(600kW)が開機し、10月からは宮古七又風力発電設備でNAS電池実証試験が開始された。1999(平成11)年7月には、多良間風力発電実証研究設備1号機(280kW)が開機した。2000(平成12)年1月には、風力発電出力制御システムを開発し、12月から実証試験が開始された。

2008(平成20)年5月に、沖縄電力株式会社から「3.宮古島における風力発電の研究について」の報告がなされている。その研究において、2003(平成15)年9月に過去30年間で最大級の「台風14号」が宮古島に直撃したことにより、全6機が被害を受けた。その内の一つ、ブレードが破損した6号機について、復旧したことを報告している。宮古風力発電実証研究設備6号機は、沖縄電力(株)が所有し、宮古島市平良字狩俣に所在し、発電機出力が600kWである。また同じ場所に沖縄新エネ開発(株)が所有する狩俣風力発電所1、2号機の発電機出力は900kWである。沖縄新エネ開発は、宮古島市城辺字福里にもサデフネ風力発電所1、2号機の発電機出力900kWを所有している。

このように、宮古島の風力発電設備の出力合計(5機)は4,200kWで、推定年間発電電力量は920万kWhで一般家庭における約2,600世帯の電力量に相当するとしている。CO2削減量も約8,600トン/年、燃料削減量も重油で換算して約2,200kl/年、燃料費削減効果1億5000万円/年となっている。

風力発電は風速変動に伴う出力変動があるため、ITを駆使して宮古発電所と宮古第2発電所

の発電状況を把握するとともに、分散配置された狩俣地区及び福里地区の風力発電の発電状態を総合的に監視し、電力系統に悪影響を与えないよう風力発電の出力制御システムの実証研究を行い、風力発電導入量の拡大に資する研究を続けている。

(2) 太陽光発電

太陽光発電に関する事業は、1993 (平成 5) 年 6 月には、宮古太陽光発電実証研究設備 (519 kW) が運開し、翌年 9 月には、宮古太陽光発電実証研究設備独立電源運転研究送電開始 (約 250 世帯に電力供給) が運開した。1997 (平成 9) 年 3 月には、宮古太陽光発電システムの実証研究 (NEDO 委託研究) が終了したので、宮古太陽光発電設備を NEDO より買い取り、翌年 7 月には買い取りが終了した。

2009 (平成 21) 年には、宮古島メガソーラー実証研究設備が運用開始された。これは、「平成 21 年度離島独立型系統新エネルギー導入実証事業補助金」を活用して設備を構築した。宮古島の約 10 万㎡の敷地に、総出力 4,000 kW の太陽光発電設備を設置した。年間発電量は一般家庭における約 1,200 世帯分の電気使用量に相当するとしている。また、太陽光発電の出力変動や宮古島系統の周波数変動を抑制するため、4,000 kW の NaS (ナトリウム硫黄) 電池を設置し、太陽光発電が併設された一般家庭 100 軒等を模擬できる設備も導入した。これにより、さまざまな形態で太陽光発電が大量導入されたケースを再現できるとしている。実証研究の成果については、太陽光発電や風力発電の出力変動やそれに起因する宮古島系統の周波数変動を NaS 電池の充放電で打ち消して平滑する制御機能を確認したとある。また、太陽光発電設備のスケジュール運転の検証についても、予め計画した発電量を安定的に得る事ができ、模擬線

路における最適制御階層の検証にも太陽光発電の出力変動を各家庭に設置した蓄電池で打ち消す、又は変電所に設置された蓄電池で打ち消す事ができたようである。

このことから、太陽光発電が大量導入された場合でも蓄電地を組み合わせる事で、宮古島だけで安定した電源として活用することが確認された。また、ディーゼル発電機の発電量を低減できることが確認できたとしており、低酸素社会の実現に向けて引き続き取り組んでいる。

2010 (平成 22) 年、宮古発電所 (C 重油) の内燃力は 2 万 1500 kW で、宮古第 2 発電所はガスタービン/A 重油で 1 万 5000 kW、内燃力 (C 重油) で 4 万 kW で、合計 7 万 6500 kW である。

5) まとめ

このように、宮古島は 1917 (大正 6) 年から発電機を設置して、石炭を燃料にして電気をつくる発電所をつくった。戦争でその電気が一度途絶えるが、石原市長の熱意で琉球列島米国民政府を突き動かし、市職員、市民の努力が重なりあって、電気工事が完成する。

平良市の電気工事は、1951 (昭和 26) 年 11 月に発電所新築事業が着手され、翌年 5 月に送電が開始され、12 月に新発電所が竣工した。

沖縄が日本へ返還される 1972 (昭和 47) 年には 5,695 所帯にテレビが入り、その普及率は 78% となり、その 5 年後には 6,967 台となり、普及率は 90% となる。1988 (昭和 63) 年には沖縄電力株式会社が民営化され、周辺離島の全電灯化を推し進めていき、1989 (平成元) 年 8 月に、多良間一水納間へと送電が開始され、全島電化事業が実現した。

1990 年代に入ると、新エネルギー・産業技術総合開発機構 (NEDO) と委託事業をむすび「風力発電」「太陽光発電」「太陽熱発電」などの新エネルギーの実証実験を宮古島でおこない、活

用できるように取り組んでいる。

その実証実験では、さまざまな出力変動を蓄電地と組み合わせて打ち消す事が可能であることが実証されてきている。新エネルギーは、新しい電気として環境に優しい未来を創造している。それらを、すべての人に享受できるシステムをつくり、活用できる社会が来ることを願い、そのためにも、私達、消費者一人一人が資源の大切さに気づき、電気の買い方、使い方、使用量について改めて考える時期がきている。

4、宮古の港に関すること

1) 港について

港とは、『広辞苑』によると、「河、海などの水の出入口。」「湾や河口を利用し、また防波堤を築いて、船が安全に碇泊できるようにした所。港湾。」とある。

では、具体的に宮古の港のはじまりはいつになるのか、宮古島に人が住み、移動したのはいつ頃からなのか、という疑問が浮かんでくる。

16世紀に仲宗根豊見親が蔵元を創建している。蔵元には御物蔵、船手蔵、仕上世蔵とあり、朝貢に関わる事項を管理するため、港に関する管理がはじまったと考えられる。

また、17世紀の後半に作成された、『正保国絵図』に漲水港を基点に宮古島周辺の地図が描かれているが、「25 はり水濱船かかり不自由」とある。つまり、はり水の濱を利用した港だけでも、船を安全に碇泊させるのは難しい場所であると記されている。

では、それ以前の歴史は残っていないのか。

遺跡からみる人の動き、文化、港として利用されてきた自然の浜と宮古の人々が造ったとされる船の絵が描かれている『砂川双紙』を紹介するとともに、宮古の郷土史家の稲村賢敷氏の考察をたどりながら、宮古の港、船について再度、考える機会としたい。

2) 遺跡からみる港

(1) 宮古の旧石器時代の遺跡

旧石器時代の遺跡は、上野にある約2万6,000年前のピンザアブ遺跡と平良にある約1~2万年前のツツピスキアブ遺跡がある。

ピンザアブ遺跡からは、大量のミヤコノロジカの骨とともに人骨が発見されたが、人がつくった道具(遺物)などは発見されていない。

ツツピスキアブ遺跡からは、チャート製の石器(第7図)が出土している。チャートは、宮古島では産出しないので、他の島からの持ち込みだと考えられる。

宮古群島の中でチャートを産する大神島は、産地の1つとして考える

ことができる。そして、石器が持ち込まれたのは、舟を移動手段として利用していた事が考えられる。



第7図 ツツピスキアブ出土のチャート
宮古島市教育委員会蔵

(2) 無土器期の遺跡

宮古島における無土器期は、日本本土の縄文時代の終わりから弥生時代、平安時代までの年代(約2,900年前から1,200年前)に相当する。

無土器期の遺跡からは、その字が示すように土器が出土せず、砂浜にある一定の(約30~140cm程度)範囲で石が集まった調理跡(集石遺構)をもつ文化である。この遺跡からは、シヤコガイ製の斧(貝斧)やスイジガイなどの貝を多用した道具が多く出土し、イノシシやサメの歯などの動物骨を加工した道具の出土もみられ、陸だけではなくサンゴ礁を利用した採集生

活が考えられる。

この時代、日本本土から沖縄諸島までは、縄文、弥生時代にその地域の土器が出土しており、文化の影響を受けていたことがわかっている。

しかし、宮古・八重山諸島には、これらの文化が波及せず、太平洋諸島域の南方との文化の関係性が高いことが指摘されている。また、アラフ遺跡では、宮古島には産しない黒雲母を多く含む砂岩の打製石器が出土し、別の島との交流が考えられると報告されている（アラフ遺跡調査団 2003）。

これらの遺跡は、宇島尻地域(北東海岸)の長墓遺跡から宇城辺地域のアラフ遺跡(東海岸)、友利遺跡(南海岸)まで確認されている。



第 8 図 アラフ遺跡出土貝斧
市教育委員会所蔵（第 1 展示室展示）

（3）グスク時代の遺跡

グスク時代のはじまりは 11 世紀の後半から 12 世紀の初頭頃とされ、1609（文保元）年の薩摩侵攻までとする。

この時期、琉球列島全域に滑石製石鍋（長崎西）、カムイヤキ（徳之島）、白磁玉縁碗（中国）、3 つの製品が共通して出土するようになり、文化の流入が盛んであったことがうかがえる。

宮古島のグスク時代の集落遺跡『ティラフグ遺跡』は掘立柱建物跡が 2 基と 13 世紀後半～14 世紀前半の白磁（中国産）や野城式土器（宮古産）が出土し、『住屋遺跡』からは推定 14～15 世紀前半頃の竪穴住居址一基と推定 15 世紀

後半～17 世紀前半の平地住居址、石敷住居址（円形状建物跡）などの遺構や、カムイヤキ、白磁碗、滑石混入土器、野城式土器、短刀、褐釉陶器等の遺物が出土しており、さまざまな国との交流が増えている。



第 9 図 住屋遺跡出土遺物
市教育委員会所蔵（第 1 展示室展示）

このように、宮古島の各時代の遺跡から文化の流れを見ていくと、旧石器時代の宮古島には人がおり、ツツピスキアブという平良市内の遺跡からは、チャートの石器という道具を宮古島に持ち込んでいることがわかる。その移動の範囲は、最少で宮古諸島となる。

その後、無土器期の遺跡からは、貝器文化や集石遺構などの調理跡などから太平洋諸島域の南方との文化の関係性が高いと考えられるので、その文化の範囲は拡大し、太平洋諸島域の南方に広がる。

グスク時代の遺跡からは、住居址や食糧残滓、埋葬から定住していることが明らかで、滑石製石鍋、カムイヤキ、白磁碗が宮古島で作られた土器と一緒に出土することにより、宮古島に日本と中国の文化が入ってきたことがわかる。

文化の交流範囲は、旧石器時代は宮古諸島、無土器期は太平洋諸島域の南方、グスク時代には中国、日本の北西方向が加わることによって、宮古諸島周辺の全域に広がっている。

3) 歴史資料からみる港

(1) 14世紀

隣の中国では、1368(正平23)年に明が成立すると、周辺諸国に対して新王朝の樹立を知らせ、朝貢をうながす招諭使が派遣された。これにこたえて、東シナ海の東端に位置する琉球列島からは、沖縄本島の中部および北部、南部を拠点としている中山王、北山王、南山王を名乗る3人の国王が相次いで進貢した。

琉球列島の遺跡では宋・元時代の陶磁器も出土しますが、明との朝貢貿易開始以後は、大量で優秀な中国陶磁器に加えて、同じ朝貢国であるベトナムやタイ、朝鮮陶磁器が出土している。

この頃、宮古島の各地でも豪族のような勢力が割拠し、漲水港を含めて宮古の海岸沿いの自然の港を拠点に周辺諸国と何らかの交易を行っていたことが推測される。宮古島の海岸線に発達した古代集落の遺跡からは中国や南方の陶磁器が数多く発見、発掘されている。ですが、宮古の船や港に関する詳細な記述や資料はほとんど残されていない。

14世紀の宮古島は、『雍正旧記』によると、目黒盛豊見親は、佐多おふひと率いる与那覇原軍に「漲水の浜辺」まで攻められるが、近隣の豪族と力を合わせこれら打ち破り、宮古島統一の覇者になったと伝えられている。『宮古島記事仕次』においては、目黒盛豊見親の拠城は現在の宮古島市役所第2庁舎付近(住屋遺跡)の根間城、仲宗根スーパー付近、外間御嶽辺りに外間城(外間遺跡)があり、漲水の浜を中心としたこの一帯が目黒盛豊見親の勢力圏であったことがわかる。

また、『球陽』によると与那覇勢頭豊見親は、1390(洪武23・察度王41)年に宮古八重山が初めて来朝入貢したとあり、その後に書かれた、慶世村恒仁の『宮古史傳』には、真佐久(与那覇勢頭豊見親)が「白川浜に壇を築いて七日七

夜の祈願をし、満願の日の未明、壇上にて立てた竿の五色の緒が良(北東)の方になびくのを見て、東方に自分らを救う国のあることを知る。まもなく大船が漂流する。明国へ向かう途中の中山からの進貢使亜蘭砲の乗る船であった。この船の人々から沖縄本島の情勢や明国との関係を聞き、志を固め、中山に行くため造船をする。広瀬御嶽に祈願し出帆したのは1387(洪武20・察度王38)年5月。那覇の泊に着き、中山入りをする。」とある。

宮古島から与那覇勢頭豊見親が中山王府に朝貢する際、宮古島から初めて沖縄島に向けて出帆したのは東海岸の白川浜(高野漁港付近)とある。また、中山(沖縄島)に向かうために造船をしている。この時代に、宮古で船の造船技術や沖縄に行く航海の時期、ルートを知っていたことがわかる。

また、慶世村は『宮古史傳』で、宮古は「日本および沖縄諸島から多数の渡来人が入り込んで社会的大変動」しており、海上には日本・琉球・明国の船が行き交い、海外の情勢について充分に知ることが出来、そこで造船技術・航海ルートの情報を得る事が出来たとしている。

しかし、この頃の与那覇勢頭豊見親一行は、中山の尚真王と言葉が通じず、3年間学んだのちに入貢したとあるので、どのような人材がいたのかは定かではないが、造船技術や航海時期・ルートなどの船に関する情報を得て、解読して実行に移すことは相当な忍耐力と精神力をもって準備する必要があると考えられる。現在、高野



第10図 『与那覇勢頭豊見親沖縄島発見出帆之地』碑

漁港の北西側の浜（白川浜）に『与那覇勢頭豊見親沖縄島発見出発之地』碑が建立している（第10図）。

（2）15世紀～17世紀

15世紀に入ると、中山王は沖縄本島周辺諸島の支配権を確立する。16世紀前半には琉球列島全域を統一して、琉球王国が成立した。琉球は、首里に王城を構え、那覇に港を置いて、中国と朝鮮や日本、東南アジアの国と地域を海上交通で結んだ中継貿易によって栄えた。しかし、16世紀末にはヨーロッパ人のアジア進出や明の鎖国政策の弛緩、日本人の海外進出などによって次第に衰退していく。

仲宗根豊見親が蔵元を創建したとされるのは、弘治年間（1488年～1505年）である。蔵元が漲水泊（のち漲水港、平良港）の側に創建されたことによって漲水泊は、上国船の積出港（首里への貢租を積んで上国する春立船・仲立船は4月～6月の季節風で那覇へ向かい、9月～11月の季節風に乗って帰港した。）として賑わい宮古の中心的な港として栄えることになり、宮古の政治の中心地としても重要な役割を担うことになる。その他にも、急ぎの用務を帯びて不定期に上国する早船、また札改めのため多良間へ向かう船、島々からの貢租を運んで入る船、さらに西表で造船して帰る船が往来していたようである。

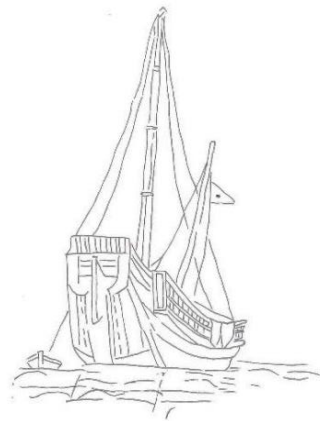
このころから蔵元には御物蔵（財政・施政全般）、船手蔵（船舶・土木建築全般）、仕上世蔵（首里王府への貢租の徴収（上納穀粟））とあり、朝貢に関わる事項を管理するため、現代でいう納税課で税を徴収し、港湾課・建築課のように宮古の港湾や土木に関する管理がはじまったと考えられる。

（3）『前ぬ屋御嶽双紙』にある前ぬ屋船の絵図について

①『前ぬ屋御嶽双紙』にある前ぬ屋船の絵図とは

『前ぬ屋御嶽双紙』とは、『砂川双紙』と呼ばれる6つの双紙の内の一つである。『砂川双紙』は、本来、書き写した方が亡くなれば、一緒に葬られるので現在まで存在しないものである。

その『前ぬ屋御嶽双紙』（沖縄県立図書館所蔵）が現存しており、その「双紙」には、他の「双紙」にはない追加されたページがあり、それは「前の屋船の絵図」「双紙天漢図の中に二拾八宿星云々の記録」である（稲村賢敷 1957）。



第11図 『前ぬ屋御嶽双紙』
前ぬ屋船模写

稲村は、『雍正旧記』で城辺字砂川には造船技術が伝わり、宮古造船技術の創始者を前ぬ屋船と称していたとしている。「旅ぱいのあやぐ」の一節に、

「旅ぱいや誰が根立てたり旅ぱいが
船ぱいや誰がむだてたり船ぱいが、
金志川の叔父主ぬ、前ぬ家ぬ豊見親ぬど、
仕立てたりゆ、根立てたりゆ」

とあり、意味は「旅ぱいは航海または造船のことで船ぱいも同意である。この航海または造船

は誰が始めたかといえ、金志川の叔父に当る前ぬ屋豊見親即ち砂川大殿(15~16世紀頃の人)が始められたのである。」とある。

これによって、「宮古造船技術の創始者は前ぬ屋御嶽の祭神である砂川大殿である。」とし、この前ぬ屋船は近海漁獲用の「さばに」とは全く異なり、遠洋航海に必要な設備を整えた組立船であることは「前ぬ屋御嶽双紙」にある前ぬ屋船の絵図(第11図)によって明らかであると解いている。

これによれば、前ぬ屋船は竜骨(島語でがーら木という)を中心として組立てられ、艫には大きな舵が付いて船の方向を一定にするようになり、二本の大きな帆柱(本帆と弥帆)が取付けられている。砂川大殿は日本から渡来した人であるから、その造船技術が日本伝来のものであることは明らかである(船底は扁平で、日本の倭船に似ている)。この前ぬ屋船の船材は何であるか、また何処から求めたものかは不明で、伝説には砂川で造船したということである(稲村賢敷1957)。

②日本船・中国船の造船技術の相異点と宮古造船の技術

では、実際にどのような船だったのであろう。稲村賢敷は『琉球諸島における倭寇史跡の研究』において、日本と中国の造船技術の相異点を挙げ、宮古船がそのどちらに似ているのかを考察している。

- イ、日本船は狭小で、支那船は大きい船で300人、中は120~130人、小は40~50人収容できる船となっている。
- ロ、日本船は大木を使用して造り、板の接合には釘を使用せず相合縫する。
- ハ、罅隙(ひび、すきま)を塞ぐのに草皮を詰めて、麻筋や桐油等を使用しない。
- ニ、帆は桅の正中に懸け、支那の様に一方に

偏して懸けない。

ホ、桅は可動性で風のない時又逆風の時は桅を倒して櫓で進行する。支那船の桅は船に定着している。

ヘ、倭船は船底が平らかになっているから凌波力がない。支那船は尖鋭である。

そこで、宮古の船はどの船に近いのかも述べている。

イについては、船の大小のことで宮古船は倭船より更に狭小であるから外部の形は支那船より日本船に近い。

ロについては、釘を使用しないといふ事は全然釘を使用しないのではなく船板の接合に適する特別の釘で縫釘又は留釘を使用している。

ハについては、船板の接合には麻糸等で罅隙を塞いでいる。

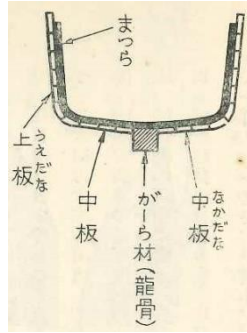
ニについては、宮古船は帆の正中を桅が通るように懸けた。日本船の帆と同様である。沖縄の馬艦船は帆の一方に偏して桅が通るようになっていて支那船法に依った事は明らかである。

ホについては、宮古船に於いても桅は可動性であって平常は取りはずして置き、出船に際してこれを船に取り付けるようになっていた事は日本船と同一である。

ヘについては、宮古船の船底は扁平であったといふ事は船の構造上いふことが出来るこれに就いて造船工粟国実氏の話をもとに宮古船の構造は舳(じく)から艫(ろ)に貫通する「ガーラ材」の両側に底板を平に打ち付けてこれを「中板(なかだな)」と称する。次にこの「中板」の両側に板を接合して「上板(うへだな)」を造る。

そして之を固定するために「まつら材」を両側に張って竜骨や中板、上板と「まつら材」を釘で固めるので船体の格構は箱のようになって船底は扁平になるのが普通である。これを図示すると(第12図)となり、この構造の関係で船底はどうしても扁平となる。しかし、この造

船法では凌波性が弱く速力が出ないので次第に円底になっていき「中板」と「上板」の区別がなくなっていたとある（稲村賢敷 1957）。



第12図
宮古船の構造

これらのことから考えると宮古船の造船が沖縄の馬艦船よりも寧ろ、日本伝の記録にある倭船の構造に近い事が考えられ、砂川部落に伝わった前の屋船の造船が倭船の構造を伝えたものであることを知ることができるとしている。

③双紙の年代について

また、稲村賢敷は双紙がいつ頃砂川地方に伝来したかを推察している。前の屋御嶽双紙の特徴は2点あり、「双紙の表紙に前の屋船の絵図が描かれている」「双紙天漢図の中に二拾八宿星云々の記録があること」であるとし、ほかの双紙元の双紙には添付されていない。これは、前の屋御嶽の双紙元である砂川大殿に依ってしか付加されないとしている。その理由として、「砂川大殿は宮古島に造船技術を伝えたひとであって、航海上の知識にも練達していたであろうから八宿星の知識にも通じていたと思われる」「双紙の書写は文字の上手い、下手は別として正確に原本の模写がなされている。一中略—後代になって前の屋の御嶽に限ってこの二項が付加されるようになったと言うとは到底考えられない。殊に、二十八宿星の知識の如きは彼以外の人で砂川に土着し百姓となった人々で知る筈もなかったと思われる」「前二項の記録は、砂川大殿が前の屋船の造船について、又航海上の安全のための度重なる知識として、其の子孫に是を教える目的を以て大殿自ら筆を取って書き加えたも

のであると思われる。」としている（稲村賢敷 1957）。

④民謡「うるかみうに」、原立船、中立船

また一般の民謡では、宮古船の名称は時と場所に依って違った名称が用いられ、「うるか(砂川)みうに」とよく歌われている。稲村は、『沖縄諸島における倭寇史跡の研究』を調査している昭和32年当時、宮古島狩俣の方が歌っていた「あやぐ「新城みざす主」という歌の内容から考えて今から四百年前に出来た民謡であろうと推察している。歌の内容は、八重山島殿城村の貢物を「うるかみうに」に積んで折からの南風に船出して上国した事を歌った内容である。古く宮古、八重山島から貢物を運搬するための漕船の名前で、砂川で造られたために造船元の地名を冠して称せられたものであるとしている。

その後、更に原立船、中立船という名称で中山朝貢船となったのであるが、この名称の起こりは、砂川村の南に原立、中立という2つの集落があつて、その集落は皆大工で、前ぬ屋船の造船技術を伝承した者共であつた。仲宗根豊見親の島内統一後、かれらは平良に移り住んで造船と建築に与かるようになったと言い伝え、その集落は旧趾を残し中山朝貢船は昔の集落名を称して、原(春)立船、中(仲)立船と称したとある。一般の通説では、春立船・夏立船と書いた記録もあるから、出発する季節によって称したものであろうと考えられているが、稲村は、原立と春立は音が相通ずれど、中立(なかだて)を夏立(なつだて)とは呼べないのでその名称は成り立たないとしている。中古の頃まで前の屋御嶽の東方に中立、原立という集落があつた事が砂川地方の口碑や民謡に残っており、集落跡も残っているとしている（稲村賢敷 1957）。

⑤歌謡・民謡「ナカダティのミガガマ」、原立村、中立村、御嶽、アーク

民謡「ナカダティのミガガマ」には、ナカダティ村、パルダティ村、マイダティという地名が伺え、村の湧泉で布や糸を洗うと謡われており、貢納布の宮古上布を連想させる。

その集落には、ユナウリヤカー（湧泉）では布を洗い、ナカダティカー（湧泉）では糸を洗いとしているので、ナカダティ村とパルダティ村の近くには、二つの湧泉があった事がわかる。前の屋御嶽の東方の集落からもそう遠くない、東南方向に友利のあま井一が位置しており、あま井一周辺にはいくつかの湧泉（金志川泉など）が確認できる。

友利のあま井一は『雍正旧記』（1727年）に、「あま川、ただし洞川、掘った年は不明である。」と記されており、友利、砂川、新里元島の人々はこのあま川を水源に利用したと考え、ナカダティ村とパルダティ村が前の屋御嶽の東方に位置するとなると、友利元島遺跡が考えられる。

友利元島遺跡は友利集落の南(西)側方向に展開された元部落を含む大規模な集落跡である。標高12m～38m前後の南側緩傾斜地面で、小さな谷あいの入り口付近の低地になり、南北約500m東西約300mの範囲に及ぶ。元島の南東方海岸線には、小さな入江があり元島時代に港地としての海岸利用があったものと想定され、元島から海岸線まで400～500mに位置する。友利あま井一を中心に土器や陶磁器が採集されている（1983『宮古の遺跡』）。

友利集落内に「ナカダチヤームトゥ」という御嶽がある。その御嶽の祭神は女神でミヤークワーズといわれ、友利元島遺跡内にある「ウパーンムトゥ」の祭神ウパーンシュウの妻にあたるといわれている。「なぜ、夫婦が別々に祀られているのか由来については不明である。」と記されている（1994『平良市史 第九巻 御嶽編』）。

女神のミヤークワーズを「ミガガマ」、ウパーンシュウを「カミパマウヤ」と仮定した場合、「ナカダチヤームトゥ」の女神ミヤークワーズは、「ナカダティのミガガマ」として「中立村、原立村」のナカダチ村にあたり、古集落の名称の名残が御嶽の名称に残ったと考えることができる。また、友利元島遺跡にある「ウパーンムトゥ」のあたりが原立村に相当するのではないかと考え、友利集落内にある「ナカダチヤームトゥ」は、もとは友利元島遺跡内にある「ウパーンムトゥ」にあったと考えることができる。

いずれにしても、中立村の位置ははっきりしない。民謡に謡われる中立村、原立村を特定するには、歌謡・家譜・その他の資料の中に、湧泉であるユナウリヤカー、ナカダティカーの位置や、湧水場の規模、水の状態などの関連事項が記されていないかを期待する。

「ナカダティのミガガマ」は、『城辺町史 第6巻歌謡編』にアークが記載されている。アークは、2通りあり、4番までは一緒の歌詞であるが、5番目からその内容が前後したり、アークが短くなっている。

沖縄本島では古典の「てんやう節」があり、民謡「てんよ一節」があります。民謡「てんよ一節」は、「ナカダティのみががま」と同じメロディーと囃子である。

民謡「てんよ一節」は、沖縄本島ではお盆の時期によく使われる踊りの曲目となり、歌詞はわからなくてもその曲のメロディーや囃子は覚えやすいものとなっており終盤の踊りを盛り上げる曲目となっている。

古典と民謡の「てんよ一節」は十五夜についての歌になるが、「ナカダティのミガガマ」は恋のひやかしが謡われている。

『城辺村史』「ナカダティのミガガマ」から、アークの長い方の〔対訳〕を以下に紹介する。

- 1 ナカダティ村のミガガマよ
パルダティ村の殿方よ
※デンニョー デンニョー ストゥディク
デン サッサ シターリョース
ユイヤ ナー
- 2 ナカダティ村へ通う道が泥んこなら
道端をふんででも通いなされ ※
- 3 パルダティ村へ通う道が泥んこなら
木の葉を敷いてでも通いなされ ※
- 4 ユナウリヤカー (湧泉) では布を洗い
ナカダティカー (湧泉) では糸を洗い※
- 5 マイダティの芋はおいしい芋だよ
米のような芋だからおいしいよ ※
- 6 カミパマウヤには虫食い芋をたべさせよう
みががまには米のような芋を食べさせよ
う ※
- 7 カミパヤウヤには唐がらしの汁
ミガガマには鶏汁の上澄みを ※
- 8 カミパマウヤの手ぬぐいは
ミガガマの下ばきにして ※
- 9 ミガガマの下ばきは
カミパマウヤの手ぬぐいにして ※

城辺町史編纂委員会 2000「第 4 章 9 ナカダティのミガガマ」『城辺町史第 6 巻歌謡編』より

歌の内容は、ナカダティ村に住む美しい娘ミガガマのもとへ、となりのパルダティ村に住む役人カミパマウヤが通っていた。そのことに憤怒したナカダティ村の若者たちがその役人を揶揄して、「カミパマウヤには唐辛子を入れた汁、ミガガマには鶏肉汁の上澄みを飲まそう」などと歌っている。

⑥八重山での上国船づくり、馬艦船

また、そのほかに仲宗根豊見親の命を受けて狩侯の四島の主が造船奉行になって八重山に渡

り、立派な上国船を造って帰ったことは、祖神のにりや四島の主のあやぐにも歌われている。すなわち、16 世紀ごろにはすでに沖縄諸島の交通に必要な宮古船の造船は、舟の材を抜いて島内外のものでまかなう程度には技術が進んでいたと考えられると稲村は考察している。

しかし、1730 (享保 15) 年には宮古船は重くて速度が遅いなどの理由で朝貢船は中国の影響の強い馬艦船に改められたとある。



第 13 図 「渡地風景」瑞泉筆

宮古島市総合博物館所蔵 (第 2 展示室)

第 13 図の掛け軸は宮古島市総合博物館の第 2 展示室に展示されている掛け軸になる。

渡地は通堂から橋でつながる小島で那覇港に隣接した村であったが、現在は那覇港の一部にあたる。1868 (明治元) 年以降、渡地周辺は埋立てられ、大正後期の地図では完全に埋立てられる。制作年代は不明であるが、明治以前の掛け軸ということになる。

1730 (享保 15) 年以降の朝貢船は速度の速い馬艦船が台頭してきたことになり、沖縄本島の渡地と宮古島の漲水港を行き来していたことが考えられる。渡地付近には宮古蔵 (宮古御蔵) という、宮古・八重山の貢物を司った首里王府の機関があったとされ、近世から貢布・特産品の貢納を扱ったとされている。

この掛け軸には馬艦船は描かれておらず、手前の船は、2本の帆柱が描かれ、本帆には帆が張られず、弥帆には帆が張られており、船の船尾には日の丸が描かれている。前の屋御嶽の船に配置、構図などに近似している。

一方、前の屋御嶽の双紙に描かれた「船」も、馬艦船よりも倭船に近似しており、船の日の丸は、琉球船につけられる「ティーダ(太陽)旗」と呼ばれ、弥帆に張られている。

1854(嘉永7)年に、日本は日米和親条約締結により開国が迫られ、日章旗(日の丸)は日本船の船印に定められた年となる。だが、それ以前にも慣習として、自国の船であることを表す必要はあったと考えられるので、1609(文保元)年以前は琉球の船として、以降は薩摩藩に属する琉球、宮古の船も日本の傘下に入っていたと考えられる。

2つの絵には帆船として近似した点が見られる。日の丸が描かれているという共通点があるが、その年代によって慣習として琉球船につけられる「ティーダ(太陽)旗」とみるのか、日本船につけられる「日の丸」、「日章旗」とみるのかを判断しなければならない。

⑦まとめ

このように、稲村は『雍正旧記』の「旅ばいのあやぐ」から宮古造船技術の創始者、砂川大殿という人物を導き出し、日本と中国の造船技術の相異点を挙げ、前の屋御嶽の双紙の船がそのどちらに似ているのかを考察し、宮古の船はどの船に近いのかも述べている。宮古船の造船が沖縄の馬艦船よりも寧ろ、日本伝の記録にある倭船の構造に近い事が考えられ、砂川部落に伝わった前の屋船の造船が倭船の構造を伝えたものであることを知ることができるとした。

また、双紙がいつ頃砂川地方に伝来したかを推察し、その双紙に描かれた船や航路に関する

事象二項が他の双紙と違うことを挙げ、双紙は15~16世紀前後に描かれたものが受け継がれ、20世紀までの間、そのまま子孫に受け継がれてきているものとして捉えた。

「あやぐ「新城みざす主」」からは、上国にかんする内容と貢ぎ物を運搬する漕船が砂川で造られたことにより、造船元の地名を冠して称せられた「うるかみうに」の名前が波及した。その後、更に原立船、中立船という名称で中山朝貢船となり、この名称の起こりは、砂川村の南に原立、中立という2つの集落があって、その集落は皆大工で、前ぬ屋船の造船技術を伝承した者共であったとした。中古の頃まで前の屋御嶽の東方に中立、原立という集落があった事が砂川地方の口碑や民謡に残っており、集落跡も残っているとしている。また、『城辺村史第6巻歌謡集』「ナカダティのミガガマ」からは、ナカダティ村に住む美しい娘ミガガマのもとへ、となりのパルダティ村に住む役人~その地名の名称を割り出し、上国船の名称の起こりとした。

そして、稲村は原立と春立は音が相通ずれど、中立を夏立とは呼べないので、季節の名称は成り立たないとしている。

また、仲宗根豊見親の命を受けて狩俣の四島の主が造船奉行になって八重山に渡り、立派な上国船を造って帰ったことは、祖神のにりや四島の主のあやぐにも歌われている。

口碑や民謡に残る伝承から、16世紀ごろにはすでに沖縄諸島の交通に必要な宮古船の造船は、材料こそ手に入れることが困難な状況下で、島内にも造船の技術がある程度進んでいたことが考えられると稲村は考察している。

前の屋御嶽双紙に描かれた舟は倭船で、16世紀頃から20世紀までの間、脈々とその技術は子孫に伝えられてきたということが考えられる。

(4) 絵図に見る『宮古』

①『正保国絵図』1647(正保4)年

17世紀に確認できる港は、『正保国絵図』1647(正保4)年がある(第14・15・16図)。そのなかの宮古島の地図には、漲水港を基点にかんがえると北は悪鬼納嶋(沖縄島)、南は八重山嶋への航路が赤い線で描かれている。北への航路の一つに「1 悪鬼納嶋之赤嶋ヲ宮古嶋はり水迄海上七十五里未申ノ方ニ當ル」とある。地名から考えてみると、「赤嶋」は長崎県五島市にもあるが、悪鬼納嶋とあるので、沖縄本島の西に位置する慶良間諸島の一つに阿嘉島がある。また、距離から計算すると、1里が3927mで約4km、75里なので294545mという事になる。約300kmの那覇湊周辺と思われる嶋は阿嘉島ということになる。約350年前には、「悪鬼納嶋(那覇湊)を基点に宮古島のはり水」までの海上の正確な距離が示されているという事である。また、その絵図には「3 八重干瀬南北5里 東西一里半」とあり、南北5里が19635mで約20kmの距離、東西一里半が5890mで約6キロということになる。現在、八重干瀬の大きさは南北がおおよそ17km、東西がおおよそ6.5kmとあるので、ほぼ正確な地形を図におとしていたことがわかる。

このように絵図には、宮古島の正確な地図が描かれており、宮古本島、離島の地形、海域のサンゴ礁の分布状況、それに船が通る航路が記されている。漲水の港は自然の地形をそのまま利用する港として深い入江があるために適していたと考えられ、漲水港はさんご礁があまり発達していなくて深い水域が漲水の港まで入り込んでいたようである。

しかし、宮古島から池間島、漲水港から多良間の絵図では陸路・海路が正確に描かれているが単位(文字)や数字の間違いなどがある。

絵図には、宮古島から池間島までの海上の距離は「10 海上二十里」と書き込まれているが、

20里は78540mで、20町は2180mなので、現在の距離が約2kmとなるので、20町だと考えられる。

また、漲水港～多良間間では「40 宮古嶋はり水よりみつな嶋迄海上三十五里〇ノ方ニ當ル」「42 宮古嶋はり水よりたらま嶋迄海上三拾五里申西ノ間ニ當ル此渡昼夜共ニ潮東へ落ル」とあり、三十五里が137445m、約137kmとなる。現在、多良間島までの距離は、約65kmとなっているが、約2倍の距離となっている。20里であれば約80kmで、伊良部島を大回りしていたことや、動力においても自然に左右される布船のような技術であったことがその当時の地域や船の事情も考えると、より正確な絵図で描かれた航路であったように考えることができる。

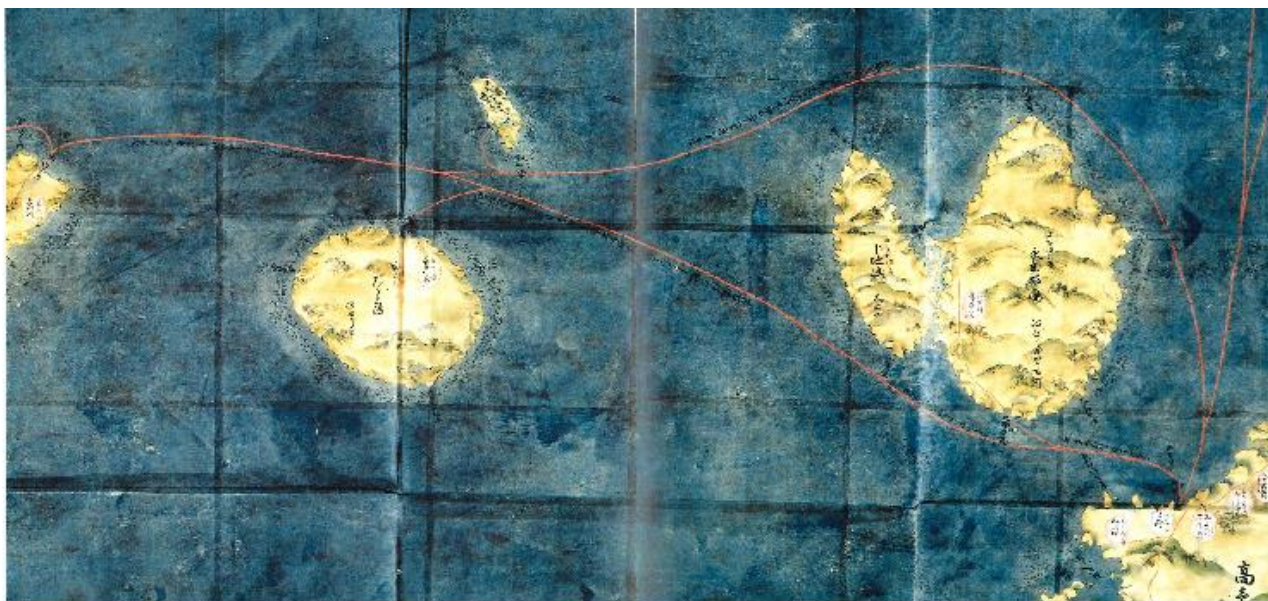
大神、来間島、伊良部島からの下地島がつながるときに、陸路・海路は正確に描かれている。

一方、このころの漲水泊は、「25 はり水濱船かかり不自由」とあり、船を岸につなげる事が不自由な浜であった。そして、南の航路の一つに「永良部嶋(伊良部島)」へ行く航路が記されているが、「36 船掛り不成」とあり、船を岸につなぎとめることが出来ないとの記述があるが、現在の長山港周辺を示している。船掛所としても、船掛りができないもしくは記載のないものが多く、船を留め置く場所として、宮古島の船の管理は十分な設備を整えているわけではなかったようである。

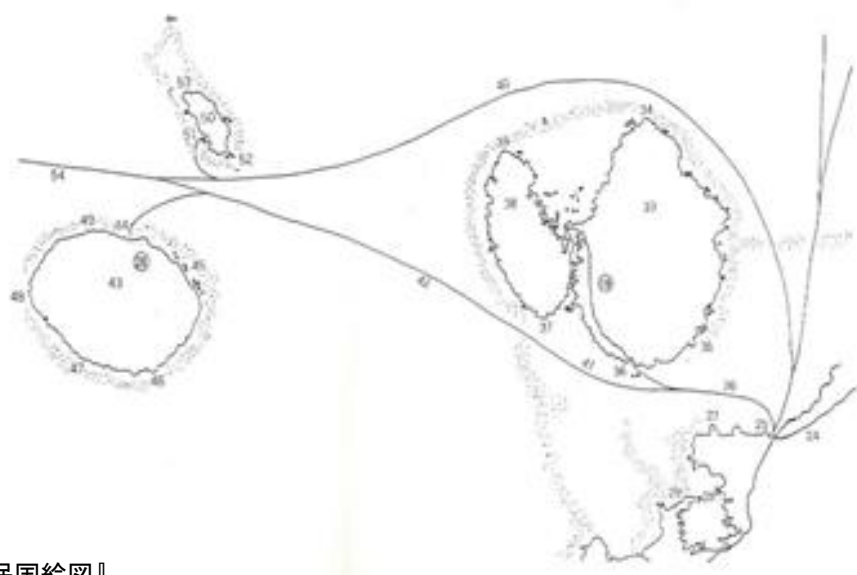
②『元禄国絵図』1702(元禄15)年

17世紀の後半に作成された、『元禄国絵図』にも漲水港を基点に宮古島周辺の地図が描かれている。※1696(元禄9)年にその作成が命じられ、1702(元禄15)年までにほぼ全国の方が完成したといわれている。

その地図では、宮古島から池間島までの距離が「10 海上貳拾町」と訂正された。正保絵図



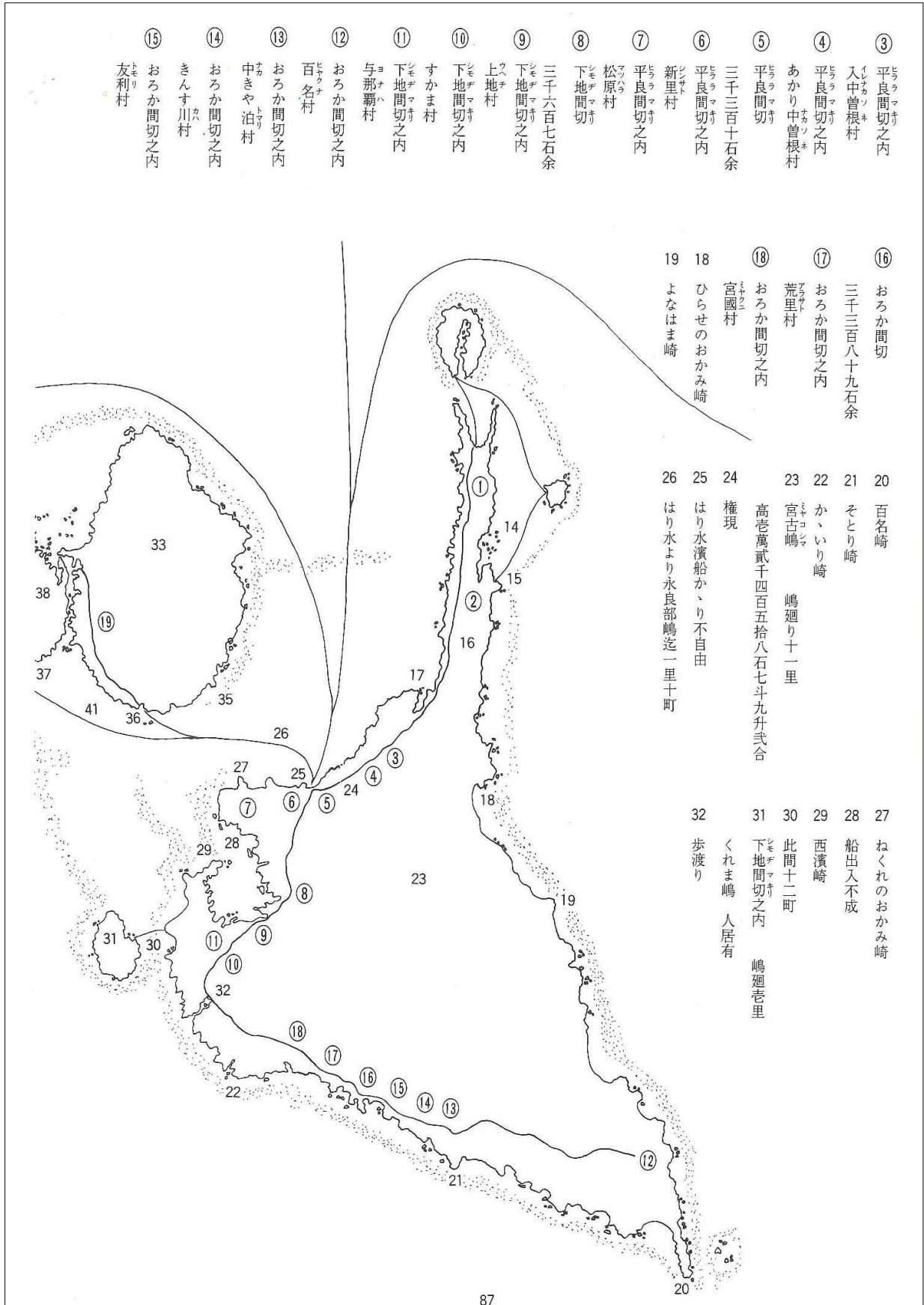
- ⑬ かい村
三百五十四石余
- ⑭ たらま嶋
三百廿八石余
- ⑮ 宮古嶋之内
水良部嶋 嶋廻り四里廿五
- ⑯ 白鳥嶋
嶋廻り四里廿五
- ⑰ たかめ嶋
- ⑱ 船掛り不成
- ⑲ ひき嶋
- ⑳ 水良部嶋之内
下地嶋 人居有
- ㉑ さくり嶋
- ㉒ 宮古嶋はり水よりみつな橋迄海上三十五里北ノ方ニ置
はり水より下地橋迄海上二里
- ㉓ 宮古嶋はり水よりたらま嶋迄海上三十五里申西ノ間
此渡昼夜共潮東へ落
- ㉔ 宮古嶋之内
たらま嶋
- ㉕ 嶋廻り四里
- ㉖ 船繋り不成
- ㉗ はなれ嶋
- ㉘ みつはなれ嶋
- ㉙ 大たう嶋
- ㉚ はたけ地の嶋
- ㉛ 大な嶋
- ㉜ たらま嶋之内
みつな嶋 人居有
- ㉝ 嶋廻り四里
- ㉞ 船かゝり不成
- ㉟ はなれ嶋
- ㊱ はま嶋
- ㊲ たらま嶋より石壁嶋之内ひらくは橋迄海上十八里申西ノ間ニ置



第14図 『正保国絵図』



第15図 『正保国絵図』



第16図 『正保国絵図』

がつくられてから 50 年経った元禄 10 年でも、漲水泊は、「25 はり水濱船かかり不自由」、伊良部「36 船掛り不成」、多良間「44 船繋り不成」、水納「51 船かかり不成」となっている。

(5) 「雍正旧記」1727 (享保 12) 年

18 世紀の「雍正旧記」には、宿道と附属施設がさらに整備されたとある。また、港として捉えている記述があるので紹介する (第 2 表)。

「一、港数のこと

漲水港、浜から沖まで弐町 30 間 (272,78m)、
深さ干潮に二尋三尺 (454,54m)

浦底港、入口六町拾間丑方に向う、難風の時
船罹りは是より沖ぐすくあか干瀬拾五
丁ばかりの所あり

穴川港 (字上野宮国)、入口弐町憂午方向う、
口広さ拾五間 (136,39m)、
小船罹る所の深さ二尋

多良間島港、小舟入口は子方に向う、多良間
崎から港入口まで干瀬続く」

名称	漲水港	浦底港	穴川港	多良間島港
沖まで	弐町 30 間	拾五丁	—	—
	272,78m	1635m	—	—
深さ	2 尋 3 尺	—	2 尋	—
	454,54m	—	3,6m	—
地域	字平良	字城辺	字上野	多良間島
港の位置	西海岸	東海岸	南海岸	南海岸

第 2 表 「雍正旧記」港数について

とあり、漲水港・多良間島港のほかに浦底港、穴川港が機能していたことがわかる。

つまり、港として東に浦底港、南側に穴川港、

西側に漲水港が位置しており、宮古島の東西南に港が機能していたと考えられる。

(6) 19 世紀以降

漲水泊に地船や和船、馬艦船以外の汽船がはじめて公式に入港したのは 1876 (明治 9) 年 2 月のようである。ドイツ商船ロベルトソン号の遭難救助に対して謝意を表すため、ドイツ皇帝ウイヘルム一世が派遣した砲艦チクロープ号である。それから、3 年後の 1879 (明治 12) 年、廃藩置県を通過し置県業務を始める役人、警官隊が大有丸で派遣されてきた。その後も大有丸は月一程度で往来していたようだが、1897 (明治 30) 年ごろから沖縄広運会社の球陽丸が先島航路に配船され、さらに鹿児島郵船も寄港するなど、月 2 回程度の寄港があった。日露戦争後、大阪商船も就航、激しい貨客争いもみられたようだが、1914 (大正 3) 年沖縄広運は退き、以来大阪商船の独占航路となった。離島航路では、同年、平良～池間間に池前漁業組合の十馬力発動機船大正丸が就航、その後、佐良浜、多良間への定期船も就航するようになった。また、1918 (大正 7) 年に棧橋と沖泊りの汽船とを結ぶ運搬船も登場した。

漲水港が近代化に生まれ変わる筑港工事が始まったのは三村組合道路と同じく 1913 (大正 2) 年からである。寄留商人が出資、1 萬 7600 円の工費で 998 坪余りを埋立て、棧橋、荷揚場、構内道路を造成した。2 回目は平良村、直営で 716 坪を埋立て、棧橋、荷揚場を拡張した。

なお改修以前の漲水港がどのような状況にあったのかは、1913 (大正 2) 年に寄留商人らが県に提出した「漲水港修築計画理由」で、その大要を知ることが出来る。

(前略) 本港ノ現状タルヤ自然ノ岩砂ニシテ曾テ人工ヲ加ヘタルコトナキヲ以テ舢ニ通スルニハ旅客貨物ハ総テ人肩ニテ運搬セ



第17图 『元禄国絵図』 国立公文書館（東京都千代田区竹橋）所蔵 元禄15（1702）年

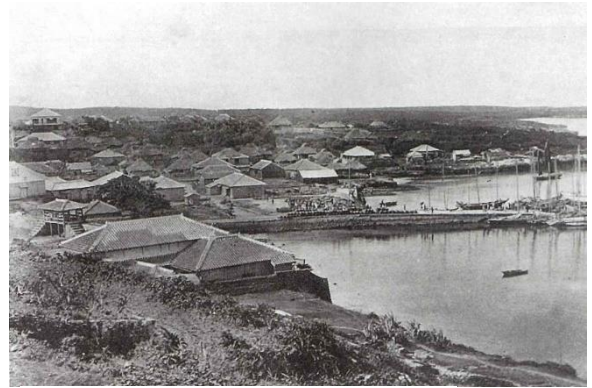
ラルルノ状況ニシテ唯ニ不便ナルノミナラズ出船間際ノ如キハ一層ノ雑踏ヲ極メ其ノ危険言フベカラズ殊ニ婦人ニ於テハ頻卑眉ヲ極メタリサレバ一度此ノ地ヲ踏ミタル人ハ等シ其ノ改良ノ策ナキヤヲ歎ゼザルナシ又荷物積御ニ就テモ板類ノ如キハ海中ニ投げ込ミ水ニ浮ベテ引揚グル等ヲ殆ンド常習トシ其他貨物ヲ海中ニ取落ス如キハ往々ニシテ為ニ浸水セルアリ破崩セルアリテ損害僅少ナラズ殊ニ本郡第 1 ノ物産タル黒糖ノ如キハ之ガ為ニ品質ヲ害シ市場ニ於ケル一般信用ニ関係ヲ及ス如キ實ニ患フベキモノアリ然而往々貨物ノ幅湊頻繁ナル時或ハ出船ニ際シ積荷ヲ急グ折等不当ノ賃銭ヲ貪リ甚ダシキハ同盟休業スル等ノ事アリテ為ニ汽船ノ出帆ニ差支ヲ来スガ如キ直接損害ヲ蒙ルコト實ニ莫大ナリ (後略)

沖縄縣宮古郡平良町 1934『平良町町誌 —沖縄縣宮古郡平良町町制施行十週年記念誌—』より

1913 (大正 2) 年頃の漲水泊の現状は、漲水港は実に本島に於ける海陸連絡の唯一の機関で「自然の岩や砂でできており、人工物ではつくられていない。栈橋に降りるには、旅客、貨物はすべて人の肩で運搬している状況である。また船が出る際は、いっそう混雑して危険である。とくに、婦人においてはしばしば眉をひそめなければ、宮古島の土地を踏むことは叶いません。その改良策がないことを嘆かざるをえない。

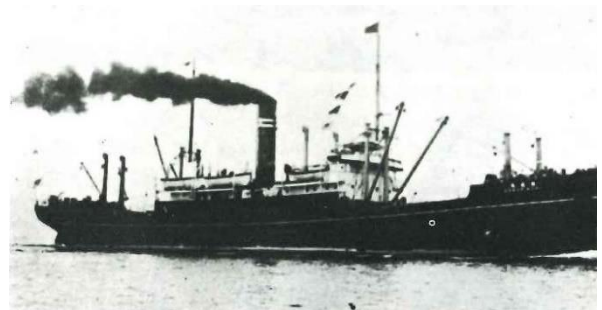
また、荷物の積み卸しについても、いつも木材、板類は海中に投げ込み、水に浮かべて引き揚げる事がほとんどで、その他貨物を海中に落とすことはよくあることで、また浸水や破れ、崩れたりする損害も多くありました。ことに宮古郡を代表する第 1 の物産の黒糖もこの為に品質が落ち、市場における信用に関わりますので、

これをととても煩っています。貨物の量が多いときや、船出に急いで積む際に運び賃を不当に要求することがあり、同盟をくんで休むこともあるので、汽船の出発する時刻に差し控え、直接、莫大な損害をうけている。」とあります。

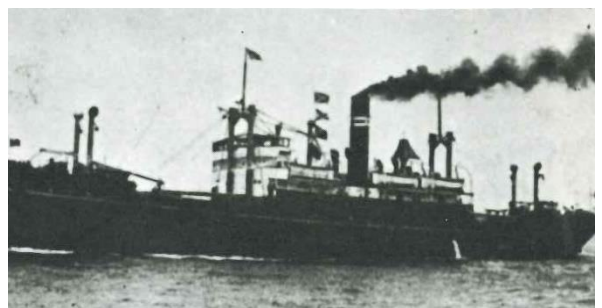


第 18 図 大正初期の漲水港

この港湾施設は 1920 (大正 9) 年沖縄県指令第 1185 号により当時の平良村に移管され、更に大正 10 年公有水面埋立許可を得て 716.7 坪の拡張工事が施工され、昭和 8 年頃には大阪商船所有の湖南丸 (第 19 図)、湖北丸 (第 20 図)



第 19 図 湖南丸



第 20 図 湖北丸

約 2,500 トン級の商船が那覇～宮古～八重山～基隆を就航し、本土・南西諸島および台湾との交易の門戸となり、以来第 2 次大戦終結まで、農林水産物・食糧雑貨や生産必需品の移出入、さらに旅客の乗降および漁業の根拠地として大いにその役割を果たしてきた。第 2 次世界大戦中、旧軍が一定の改修を行った。

(7) 平良市の三大事業

戦後、港は経済社会の発展に伴い、旅客・貨物量の増加により、沖で荷を運ぶ施設では港勢の伸張に対応できなくなっていた。

1951 (昭和 26) 年 3 月にマッカーサー司令部より、電気・水道の認可につづいて栈橋拡張工事 (平良市の三大事業) も認可されたが、栈橋工事は資材不足のため電気・水道工事よりも大幅に遅れ、1953 (昭和 28) 年 1 月に着工した。

1954 (昭和 29) 年 3 月 22 日、栈橋拡張工事の最中、琉球海運会社所属船“みどり丸”が接岸した。当時の人々の様子は、「幾多の不便と禍にあい大型船の接岸を悲願にしてきた郡民はその様子を目の当たりに見て夢のように疑い、喜びと驚きで見物に来る人々が列をなした。」とある。

栈橋拡張工事は、市長・石原雅太郎氏の構想による平良市の三大事業の一環として、栈橋突堤 227 ㍎、幅 30 ㍎が完成し、初めて 1,000 トン級の船舶が接岸可能となった。1954 (昭和 29) 年 7 月に検査を終えて工事を完了した。

その後も、大型船の接岸ができるよう突堤の幅の拡張や延長、防波堤や護岸の築造、港内浚渫工事、公有水面の埋立、ターミナル設置等の港湾整備は続けられた。

(8) 復帰後

1972 (昭和 47) 年の本土復帰により、平良

港は国の重要港湾に指定され、来間前浜港、長山港 (伊良部島)、普天間港 (多良間島)、前泊港 (同)、水納港 (水納島) が地方港湾とされた。

平良港は、港湾整備 5 ヶ年計画による拡張工事が行われ、1973 (昭和 48) 年には第三埠頭築造計画が実施され、1976 (昭和 51) 年には、5,000 トン級の大型船舶が利用可能となった。その後、1982 年 (昭和 57) 年に危険物取扱を中心とする第 1 埠頭、1985 (昭和 60) 年には 1 万トン級のバースを含む物流中心の第 2 埠頭、翌年には遊漁船のための下里船だまり、離島定期船のための第 4 埠頭が完成した。

1952 (昭和 27) 年に電気が送電され、1972 (昭和 47) 年には平良発電所及び多良間電業所の 2 発電施設ができ、電化生活と共に衣食に関する消費生活も大きく伸びるようになり、それによってもって諸物資の移輸入量も増加した。

平良港における貨物の入荷量の推移によると、1967 (昭和 42) 年度における一年間の移輸入量は、12 万 2735 トンであったが、1972 (昭和 47) 年の取扱量は 13 万 9089 トンとなり、さらに 1977 (昭和 52) 年度の取扱量は、実に 32 万 2283 トンと大きく伸びている。また、このような移輸入物資の増加は、その物資を取扱う商店数にもあらわれ、1967 (昭和 42) 年における商店数は約 230 店であったのが、1972 (昭和 47) 年度調べでは 878 店となり、さらに 1976 (昭和 51) 年度も 883 店と増えている。

宮古島周辺離島の旅客定期航路について、1974 (昭和 49) 年と 2006 (平成 18) 年を比較した表があるので、参照したい (第 3 表)。

1980 年代に入ると宮古島と離島をつなぐ橋の建設が進められた。1992 (平成 4) 年に池間大橋、1994 (平成 6) 年に来間大橋、2014 (平成 26) 年に伊良部大橋が完成した。その橋が架かることにより、陸路での移動となり、離島の旅客定期航路は閉じられた。

	1974年	2006年
泊一平 良	琉球海運ひめゆり丸、月10回	
泊一平良一石垣	有村産業八汐丸、月8.5回	有村産業クルーズフェリー飛龍、週2回
長山一平 良	伊良部海運平和丸、月27回	宮古フェリーゆうむつ、月3回
佐良浜一平 良	同上雄勝丸、月27回 同上かりゆし、月210回	同上フェリーゆうむつ、日6-7回 同上うぷゆう、日6-7回 同上ゆがふ、日11-12回 はやて海運第18はやて丸、日11回 同上スーパーライナーはやて、日7回 同上フェリーはやて、日6回
多良間一平 良	多良間海運幸運丸、月8回 同上第三普天間丸、月8回	多良間海運フェリー多良間、日1回
池間一平 良	池間漁協池間丸、月27回	—
来間一与那覇	上地茂男来光丸、月120回	—
池間一狩 俣	親泊毅第三黄金丸、月28回	—
大神一島 尻	—	大神海運ニューかりゆす、日5回

第3表 宮古島周辺離島の旅客定期航路

2021(令和3)年現在の旅客定期航路は、多良間一平良間の多良間海運のフェリーたらまゆうが1日1回、大神一島尻間の大神海運のフェリースマヌかりゆすが夏季(4~9月)1日5回、冬期(10~3月)1日4回運航している。

また、沖縄(泊港)ー平良港ー石垣港を運航していた琉球海運は2006(平成18)年に事業廃止となり、有村産業クルーズフェリー飛龍も、2008(平成20)年に運航休止となり、沖縄ー宮古ー八重山間の移動は定期旅客航路がなくなり、航空機による移動となっている。

2018年4月には、50,000トン級の大型クルーズ船が平良港内に2隻が同日に接岸された。

近年は、クルーズ船の大型化と寄港回数増加などアジアの需要が著しく高まっていることに対応するため、平良港国際クルーズ拠点整備で、沖縄総合事務局平良港湾事務所が所管する専用岸壁(バース)の暫定供用部分と橋りょうなどが2020(令和2)年3月に完了している。

おわりに

平良市の三大事業は1951(昭和26)年当時の石原雅太郎氏の主導による戦後復興の最中にはじまった。それらは、平良市の産業・経済・

文化各方面の発展の基盤になると確信して、文化都市平良市建設に邁進した事業であった。

電気に関しては、1952(昭和27)年に新発電所が竣工され、配電工事も翌年には市内近郊まで送電を完了した。復帰の年には5695所帯にテレビが入り、普及率は78%に達し、五年後の1977(昭和52)年には90%に達しており、電気の普及は電化製品の需要の拡大を促し、それに比例して貨物の入荷量も増加した。

港では、三大事業の1954年に初めて1,000トン級の船舶が接岸可能となり、旅客及び貨物が増加し、港の整備はさらに進められた。1972(昭和47)年本土復帰により重要港湾に指定され、港湾整備が5カ年計画による拡張工事が行われ1976(昭和51)年には5,000トン級船舶の接岸が可能となった。その約50年後には50,000トン級の大型クルーズ船が接岸された。

それ以前の港は自然の地形を利用した港であった。その中で、15~16世紀頃の砂川大殿が広い海を移動するための知識や造船技術を後世に伝えてきた事は、素晴らしい事だと感じると同時にその書き写されてきた『双紙』が現在も存在していることに驚嘆するばかりである。

今回は、長い年月の間、自然の脅威や恵みに

添いながら生活をしてきた宮古の先人達の港と電気の軌跡の一部を紹介した。

紙芝居『平良市の三大事業』は市民のみなさんの証言をもとに作られた。港の風景を描く際に元漁師の方から、「戦後、港に山原船は入港していなかった(4景)」、「海の石を集めるのには、サバニでは運べずエンジン付きのボートで運んだ(9景)」との証言をいただいた。紙芝居を制作する際にとっても貴重な証言で、子ども達の想像を補う、現実味のある画となった。

今回、先史時代から歴史資料の記述が多いが、ぜひ宮古島のみなさんの家に大切に持っている古い書物や風景画、写真(家譜・墨で描かれた舟・井戸、建物)とあわせて、口碑伝承などがありましたら、お教え願いたい。その一片が宮古の歴史の一助となり、理解につなげたい。

次回、第二部「平良市の三大事業」Ⅱ～宮古における水道のあゆみ～は、水にまつわる話を中心に、洞窟井、井戸、民具、紙芝居制作工程等を紹介する予定である。

参考文献

- アラフ遺跡発掘調査団 2003『アラフ遺跡調査研究 I—沖縄県宮古島アラフ遺跡発掘調査報告—』六一書房
- 磯崎義正 1970『地下水学会会誌』「宮古島の地下水」11(1) 12～25
- 1980
- 稲村賢敷 1957『琉球諸島における倭寇史跡の研究』P70、P195～
- 稲村賢敷 1977『宮古島旧記並史歌集解』
- 沖縄開発庁 1995『びやるみず 平良港のあゆみ』沖縄総合事務局平良港工事事務所
- 沖縄県教育委員会 1983『沖縄県文化財調査報告 54集 宮古の遺跡』
- 沖縄県教育委員会 1991『沖縄県歴史の道調査報告 書Ⅷ—宮古諸島の道—』P13
- 沖縄県宮古郡平良町 1934『平良町誌—沖縄県

- 宮古郡平良町町制施行十週年記念誌—』
- 沖縄県宮古支所 1973『宮古概観』
- 慶世村恒任 2008年『新版 宮古史伝』
- 城辺町史編纂委員会 1980『城辺町史 第6巻歌謡編』「第4章 9, 10 ナカダティのミガガマ」
- 城辺町史編纂委員会 2000『城辺町史 第6巻歌謡編』「第4章 9, 10 ナカダティのミガガマ」
- 城辺町役場
- 国立歴史民俗資料館 2005『東アジア中世海道—海商・港・沈没船—』
- 新村出編 2018『広辞苑』岩波書店
- 平良市史編さん委員会 1981『平良市史 第二巻通史編Ⅱ(戦後編)』平良市教育委員会
- 平良市史編さん委員会 1994『平良市史 第九巻資料編7(御嶽編)』平良市教育委員会
- 平良市役所 1955『平良市三大事業記念写真帖』
- 宮古島市教育委員会 2014『宮古島市新 neo 歴史文化ロード 綾道 平良北コース』
- 宮古島市教育委員会 2018『宮古島市文化財発掘調査報告書第17集 ティラフグ遺跡』
- 宮古島市史編さん委員会 2012『宮古島市史第一巻通史編 みやこの歴史』宮古島市教育委員会
- 宮古島上水道組合 1967『宮古島水道誌』
- 矢崎清貫・大山桂 1980『地域地質研究報告 宮古島(19) 第4号 宮古島地域の地質』地質調査所
- 琉球国絵図史料集編集委員会 1992『琉球国絵図史料集第一集—正保国絵図及び関連史料—』沖縄県教育委員会
- 琉球国絵図史料集編集委員会 1993『琉球国絵図史料集第二集—元禄国絵図及び関連史料—』沖縄県教育委員会
- 琉球新報社 1992『写真集 むかし沖縄』琉球新報社