

II 講師用資料

1. タルガー(砂糖樽)づくり

(1)歴史

戦前の、製塩に次ぐ泡瀬の代表的な産業がタルガー（樽皮）製造でした。樽皮とは沖縄の黒糖を本土に出荷するときに詰める容器のことで、戦前は那覇や泡瀬を主として沖縄の各地で作られていました。

琉球王国時代には黒糖は薩摩藩へ納める重要な年貢の一つだったため、樽皮も王府の管理のもとで首里で造られていましたが、明治期に入り 1888（明治 21）年からは農家が自由にサトウキビを植えて砂糖を生産することができるようになったため、それに伴って樽皮が大量に必要になり各地で作られるようになったようです。

泡瀬では 1894（明治 26）年頃から樽皮製造が始まりました。晴れた日には塩田で塩づくりを、天気の良い日には樽皮づくりをしていたようです。カーヌ毛などでも天気の良い日にくれ板を並べて干す光景が見られたそうです。大正時代には泡瀬のタルガー生産量は那覇に次ぐもので、出来上がったタルガーが大きさや形が規定のものか調べる検査場も那覇と泡瀬におかれていました。

樽皮製造は戦後にも復活して続けられました。米軍の弾薬箱（木箱）等を再利用してつくられたそうです。しかしながら、1956（昭和 31）年頃には砂糖の容器が樽皮からダンボールに変わり、樽皮は作られなくなりました。

樽皮は重要産品である黒糖を入れる容器であったので、形状や重さの基準があり、検査に合格したものしか使用が認められませんでした。樽板は 24 枚以内、重さは 13 斤（7.8 kg）以下出なければなりません。もし検査で引っかかるとその場でばらして作り直しました。タルガーは実際に黒糖を詰めると総重量で 100 斤（60kg ほど）になり大変重いものだったので丈夫に作られている必要があったのでしょう。

大正3年の沖縄県におけるタルガー生産高（『泡瀬誌』より）

1914 (大正3)年	那覇	泡瀬	与那原	宮古	糸満	本部	嘉手納	名護	八重山	久米島
生産量 (万挺)	30.6	9.8	4.8	4.2	2.9	2.4	2.0	1.5	0.8	0.6

(2)タルガーの作り方

ここでは一般的なタルガーの作り方を紹介します

①くれ板を切り出す

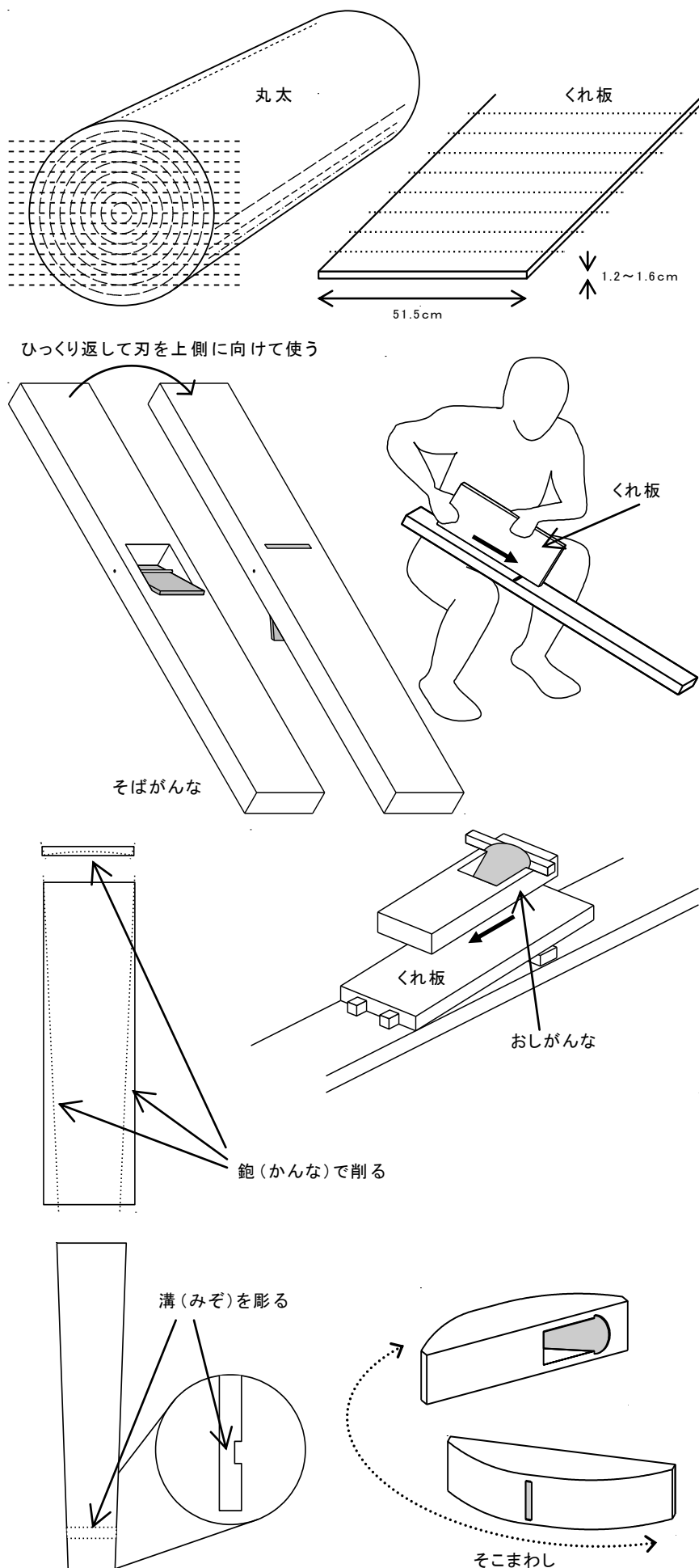
松の材木から、くれ板（平たい板）を切り出します。板の長さは 51.5cm、厚みは 1.2～1.6cm でした。胴側のくれ板は 24 枚以内でつくるように基準が決まっていた。材木は山原船で港に運ばれてきましたが、すでに板に加工された状態で運ばれてくる場合もありました。板は山原や奄美のほうから山原船で運ばれるリュウキュウマツの材などが使われていたようです。

②胴板をつくる

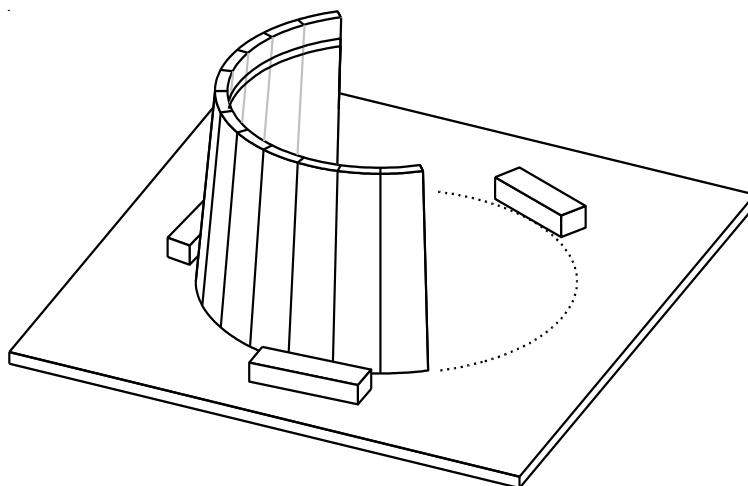
くれ板から樽の胴の部分の板をつくります。樽は上よりも下の方がすばまっているので、下の幅が狭くなるように鉋（かんな）で削ります。このとき使う鉋はそばがんな（側鉋）と呼ばれるもので長い檜の木に鉋の刃を埋め込んだもので鉋を動かすのではなく、くれ板のほうを滑らせて形を整えて作りました。

次に真ん中の盛り上がった鉋を使い板の内側を丸くするように削ります。この鉋はおしがんな（押し鉋）といって取っ手がついていて通常の鉋と違い、押すことで板を削りました。日本にはこのような押して使う鉋の文化はあまり知られていないためこの使い方がどこから来たものか興味深い特徴です。

最後に溝きり鉋を使って板の下側に底板をはめる溝（みぞ）を彫っておきます。（タルガーにはいくつかの作り方があったようです。奄美などでは上述のように溝を彫っていたようですが泡瀬ではこの溝を彫らずに底を立ち上げたときに平らにする“そこまわし”という鉋を使い仕上げていたそうです。サ



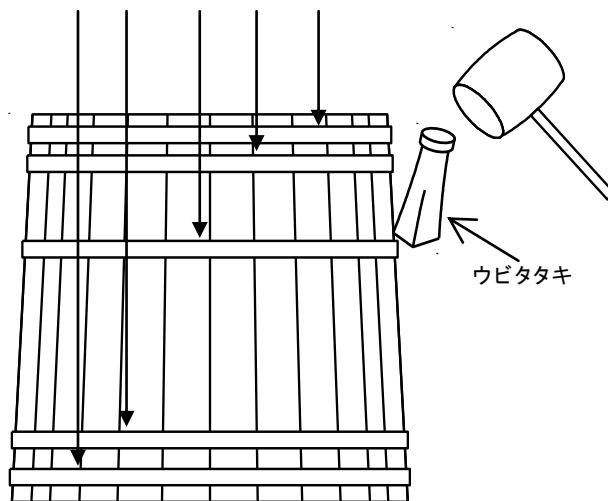
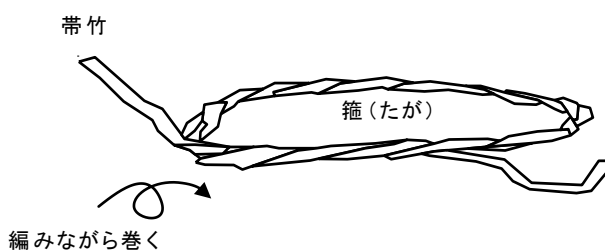
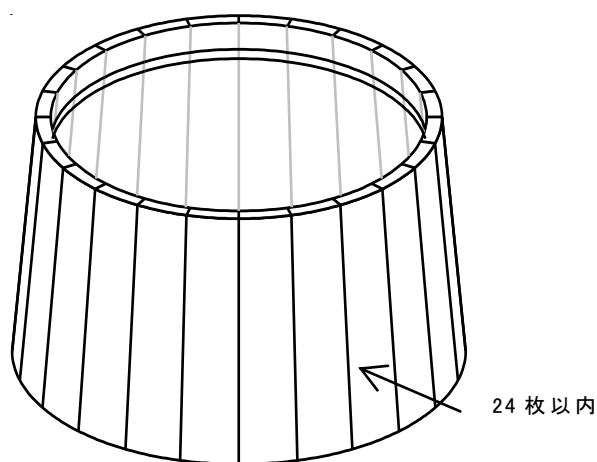
トウキビの収穫に合わせて製糖工場が稼動するのでタルガーもそれに合わせて作られました。そのため普段はこの状態まで作っておいて納屋などに積み上げて保存しサトウキビ収穫期前に一気に樽にして出荷していました。



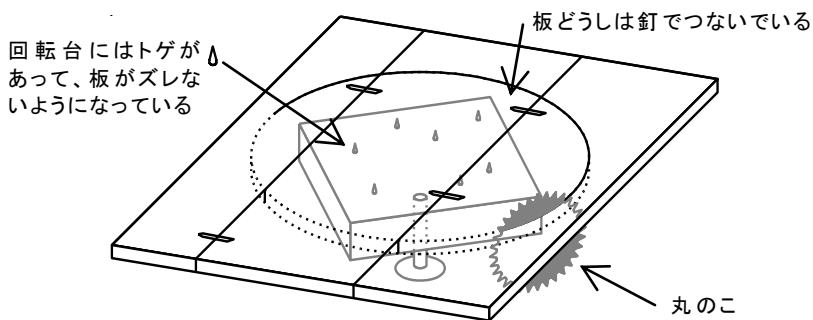
③ 胴板を組み合わせ、箍(たが)でしめる

まず胴板を組み合います。口になる部分を下にして立てて並べます。

次に帯竹を輪っかに編みます。うびたけ(帯竹)は長さが6mほどもあるマダケやモウソウチクを2~3cm幅に裂いて丸めて編み込んだものを使用しました。すでに裂かれたヒゴ状の竹の束が束ねられて奄美のほうから運ばれていました。ほどけないように帯竹どうしを編みながら3~4周巻いて箍(たが)をつくります。この箍のことを“ウビ”(帯)と呼んでいました。樽が緩んだりしないように、ウビは湿らした状態で締め、乾くとより締まるようにしてひと樽あたり5本かけました。このたがを締める際に使う道具がウビタタキというものです。これを使って木槌でたたいて樽を締めまし

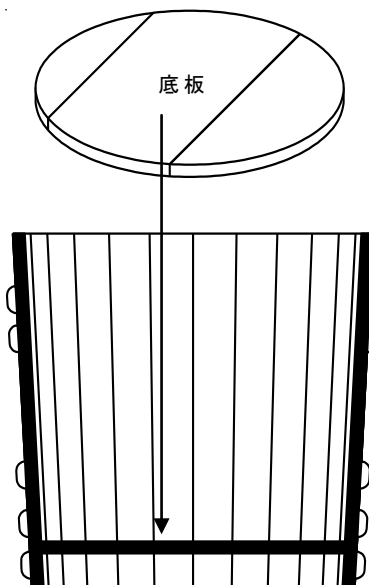


た。(戦後の一時期にはう
びは竹ではなく番線と呼
ばれる針金を三編みのよ
うに編みこんだこともあ
るようです)。



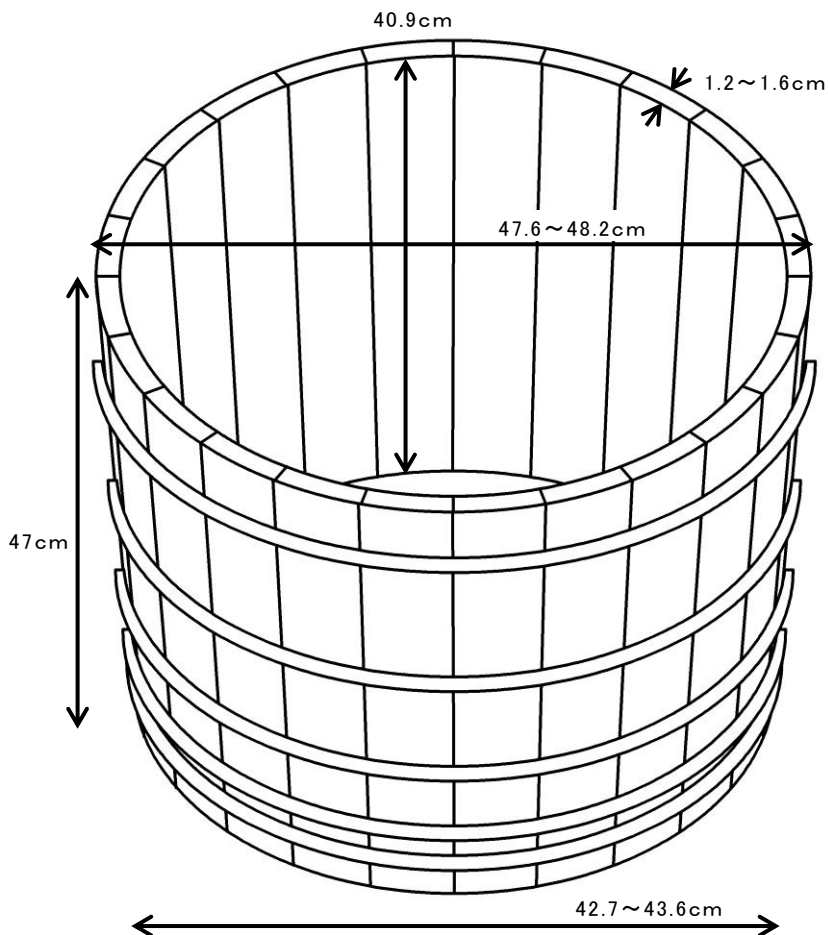
④底板をつくり、樽にはめる

最後の工程として底板
とふたを作ります。まず、
くれ板の横に釘3本ほどを
を半分くらい打ち込んで
から斜めに釘頭を切断し
尖らせます。釘の出ている
面にもう一枚のくれ板を
合わせて叩き、一枚の底板
にします。3枚ほどの板を
合わせて1枚の底板、ふた
が作られました。底板を丸
くするのは機械をつかつ
たそうです。図のようにト
ゲのついた回転台の上に
板をのせて、丸鋸(まるの
こ)を回しながら、丸い底
板を切り出します。



ウビを巻いた胴の底板
があたる部分をそこまわ
しを使って滑らかにした
ら出来た底板をはめこん
でタルガーの出来上がり
です。

タルガー作りは1樽いく
らの歩合制だったので多
く作ったほうがお金にな
りました。泡瀬でタルガー
を実際に作っていた人の
話では1日に25個も作っ
ていたそうです。



2. 塩づくり

(1) 歴史

沖縄で本格的な製塩が始まったのは、今から 300 年以上前の 1694 年に、那覇のお百姓さんが鹿児島の人から製塩法を習い、那覇の泊にあった干潟で塩作りをしたものと伝えられています。泡瀬での塩づくりは、その後の 1768 年になり、高江洲義正という人が始めたと伝えられています。

当時の沖縄における塩の主な生産地は、那覇・泡瀬・豊見城・羽地・具志川の 5 つの地域でした。明治時代からの塩の生産高をみると 1904（明治 37）年までは那覇の生産高が県内一でしたが、1905（明治 38）年以降は、泡瀬がこれを上回るようになり、1928（昭和 3）年には最高 2,016 トンを記録しており、泡瀬が塩の一大生産地であったことが解ります。

現在泡瀬に塩田はありませんが、泡瀬の塩田は今の三丁目のあたり、一堤防から泡瀬小学校の前を通る水路までの間一 は一面に塩田が広がっていました。沖縄戦（1945 年）とその後の接収により昔の塩炊き小屋の多くは破壊され、塩田一帯は荒れてしまいましたが、塩田所有者たちを中心に戦後 1946（昭和 21）年に沖縄製塩株式会社がつくられ、泡瀬での塩作りが再開されました。

その後、技術が改良され、塩田を使わない新しい製塩方法が主流となると、次第に泡瀬の塩田は使われなくなり、塩田一帯は 1978（昭和 53）年からはじまった土地区画整理事業により埋め立てられ、今の泡瀬 3 丁目になりました。沖縄製塩株式会社はその後本土復帰を迎えて塩の販売が政府の専売制に移ると、その役割りを変え、沖縄塩元売会社となりました。

塩の生産量の移り変わり（『泡瀬誌』より）

単位：トン	全県	那覇	泡瀬	豊見城	羽地	具志川
1883（明治 16）年	720	440	40	0	140	20
1892（" 25）年	1,900	1320	260	0	100	50
1904（" 37）年	3,540	1760	1,200	150	80	100
1906（" 39）年	2,860	700	1,220	140	420	20
1907（" 40）年	1,780	400	580	180	280	40
1914（大正 3）年	39	—	—	—	—	—
1921（" 10）年	3,522	276	1740	—	—	312
1923（" 12）年	4,182	546	2010	—	—	360
1925（" 14）年	4,710	—	—	—	—	—
1928（昭和 3）年	3,948	456	2,016	—	—	360
1934（" 9）年	4,110	505	1,795	—	—	317
1937（" 12）年	1,924	50	1,207	431	204	0
1939（" 14）年	1,010	5	613	148	209	0
1940（" 15）年	553	13	285	126	116	42

(2) 作り方と道具

海水から塩を取り出すための場所が塩田です。泡瀬の方言では塩田のことを、塩庭という意味でシンナーといいます。昔ながら塩作りには海水の汲み方の違いにより揚浜（あげはま）式と入浜（いりはま）式の2通りの方法がありました。揚浜式は塩田が海水面よりも高い場所にあり、海水をくんでくるタイプ、入浜式は海の満ち引きを利用するタイプです。海水をくんでくる手間がいらぬ分、入浜式のほうが便利な方法でした。泡瀬で行なわれていたのは入浜式で、遠浅の干潟が塩田としての利用に向いていました。以下に入浜式の塩作りの手順を簡単に記します。

①砂まき

はじめに、潮が満ちて湿った塩田に砂をまきます。砂は塩の成分がくっつきやすい粒が細かいものを使いました。塩田で使う砂は沖縄市の与儀あたりでとれた黒っぽい砂を使っていたそうです。この砂を厚さ1~1.5cmぐらい、サシという木のスコップで平らになるようにまきます。そこにクムイと呼ばれるため池から海水をまいてしばらくのあいだ日光と風で砂を乾かせ砂に塩分をつけていきます。このときに使うお椀のことをサラと呼んでいました。砂がなかなか乾かない時にはヤチバという道具を使い砂に細かい溝をつけたそうです。天気が悪くあまり乾かない場合は、所々に砂を集めて小さな山をつくっておき、次の日にまた砂まきをしたりもしました。

②かん水取り

砂に十分に塩が付いたら塩田にまいた砂をユシで集めて列にします。それをキーグエーですくってシンナーグルマにのせ、クミまで運びます。クミには入れ口があって、シンナーグルマの荷台をそこに着けて、砂を入れました。入れ口の高さまでたまると、板の仕切りをはめてさらに砂を入れました。クミがいっぱいになったら、足で砂をしっかりとふみ固めます。そしてターグ（水桶）でくんできた海水を上から注ぎます。すると砂に付いていた塩分を含んだ濃い海水が下の穴から流れ出て、わきの水そうにたまりまします。この濃い塩水をかん水といいます。クミの中の砂はキューですくってまた塩田にまいて使います。このかん水を塩たき小屋に持っていき、フカシ（ろか装置）に流し入れゴミを取り除き、タンクにためておきました。

③塩たき

塩たき小屋には鍋が2つありました（図参照）。一つはかん水を煮つめるマースナービ（塩のナベ）とよばれた鉄の平たい鍋で、もう一つはアトナービとよばれた余熱用の鍋です。鍋は隣り同士にかまどの上ののっています。余熱鍋の方は一段高くなっていて、そばからパイプが出ています。鉄平鍋は下から薪（たきぎ）や石炭をくべて熱しますが、余熱鍋はかまどの熱さで温められるようになっています。最初は両方の鍋にかん水を入れておきます。塩炊きは鉄平鍋でかん水を煮つめていく工程です。水分が蒸発して塩の結晶ができると火を弱め、クイシですくって木の箱の中で乾燥させます。鉄平鍋の底に

付いたこげはナンチチウクナーでこそいで余熱鍋に入れます。そして余熱鍋のパイプから新たにかん水を注いで塩たきを繰り返します。炊き上がってすぐの原塩には塩化ナトリウム以外に塩化マグネシウムというすごく苦い成分が含まれています。この物質は空気中の水分を吸収して液体になる性質があるため塩を製品とする前に取り除く必要がありました。そこででき上がった塩を底に小さな穴の空いている木箱に入れたり、ざるに入れてつるしておき塩化マグネシウムが溶け出すのを待って塩を完成させました。塩化マグネシウムはニガリとも呼ばれ豆腐を作るときの凝固材として使われるため、塩を作ったときに出るニガリは豆腐屋さんに売れました。

3. 馬車軌道

現在の沖縄の鉄道としては唯一、那覇～首里間にモノレールが走っていますが、沖縄戦以前には電車・蒸気機関車・馬車軌道といった3種類の鉄軌道が敷設されていて、物流や人の移動に使われていました。馬車軌道とは、馬が線路の上を走る貨車や客車を引くもので、当時、糸満～那覇間（糸満馬車軌道）と与那原～泡瀬間（沖縄馬車軌道）の2つの路線がありました。泡瀬は沖縄馬車軌道の終着駅でした。

(1) 歴史

沖縄馬車軌道は、当時の与那原村と美里村泡瀬を東海岸沿いに結んでいました。はじめは、(当時)西原村にあった製糖工場にサトウキビを運ぶためのトロッコとして計画されましたが、収穫時期以外には使い道がなかったため、1914年3月に人の運送を主な目的とした軌道会社がつくられました。最初は沖縄人車軌道、1915年に沖縄馬車軌道へ、1929年には沖縄軌道へと会社名を変えました。昭和のはじめには与那原～泡瀬間を走るバスが開業しましたが、沖縄軌道はサトウキビ運送が収入の大半を占めていたため、廃止されることなく続きました。その後、太平洋戦争が激しくなってきた1944年頃には休業しました。

(2) 路線

与那原から泡瀬まで、総延長17.7kmの間に停車駅が全部で24駅あり、2時間27分で結んでいました。レールの幅(=車輪の間隔)は76.2cmでした。

1925年4月の時点では、1日7往復の客車が運行するスケジュールとなっており、与那原から泡瀬までの運賃は片道30銭、往復50銭でした(1銭=1/100円)。

駅名は次のページの図のとおりで、その多くが現在の国道329号に沿っています。

なお、泡瀬駅があった場所は、米軍が飛行場を建設したため当時の道筋が残っていませんが、昔の地図と照らし合わせると、およそ泡瀬公民館の南側あたりだったことがわかります。

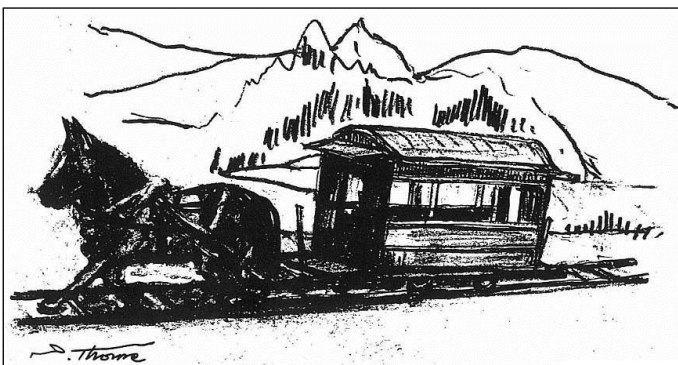
(3) 様子

サトウキビの収穫時期になると、サトウキビをいっぱい積んだ荷車がレールをのろのろと走り、人をのせた客車が、いらいらしながら、その後をついでいる光景がよく見られたそうです。

また、馬車軌道に乗った人の感想が残っていますが、「鉄道とは言いながらレールにでこぼこが多く、動揺がはげしくて上体がひどく上下する。腰を打って脳天にひびく……天井に頭を打ちつける程とびあがる。ときどきガタンとひどい音がして、乗客がいっせいに将棋倒しに傾いて馬車は脱線する…」などの記録が残っており、今からは考えられないほど乗り心地はひどかったようです。



戦前の鉄軌道と現在のゆいレールの路線



馬車軌道客車のスケッチ(『写真集ふるさと泡瀬』より)



大正時代の地図にみえる泡瀬駅

4. 海とのかかわり

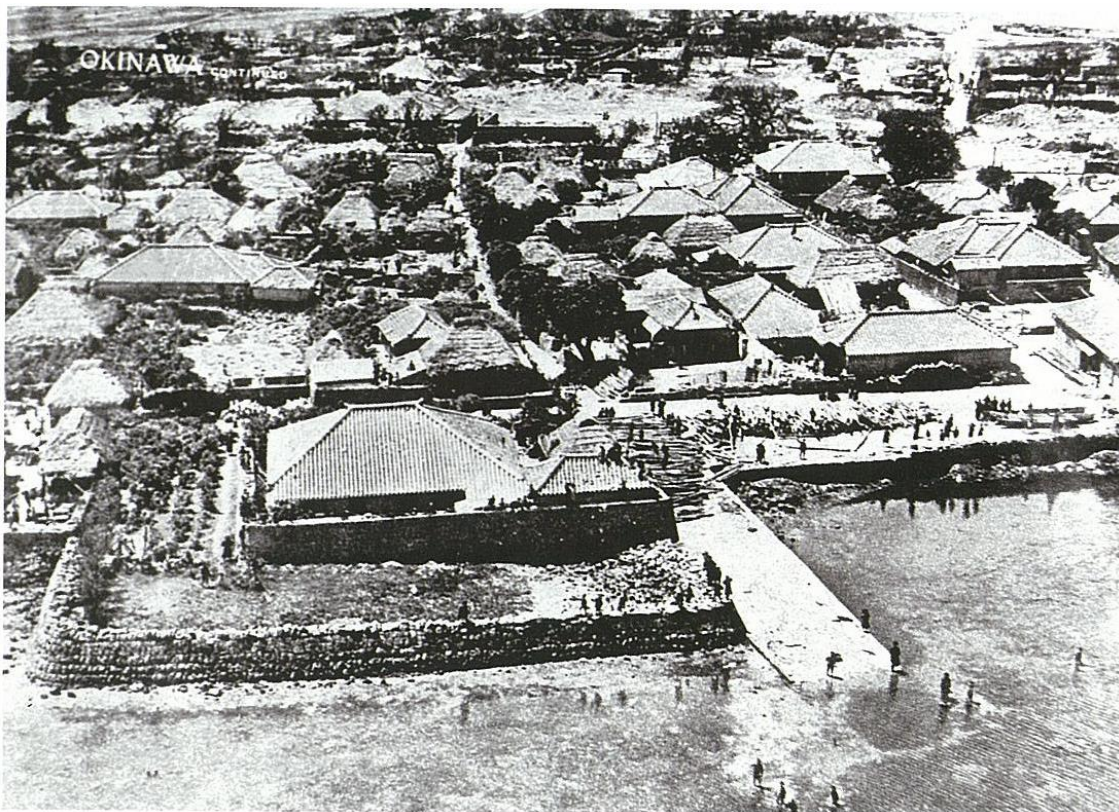
泡瀬は沖縄市内でも唯一、海に面した地域で、古くから漁が行われてきました。西・南・北の三方を海に囲まれているので、戦前は海産物が豊富にとれました。また、海岸は潮干狩りや釣りにうってつけの場所でした。

(1) 積場跡(ちんばあと)

山原からの荷物を積んだ通称山原船と呼ばれる船の寄港地が泡瀬にありました。これら荷物の積み下ろしをした場所を積み場(ちんば)と呼んでいました。

今の漁港の奥の船揚場へと向かうあたりに当時のちんばがあり、三つのちんばに分かれていて、中の津口(現漁港)と西の津口(大正5,6年整備)東の津口(大正末頃整備)とがあったようです。

山原からは木材や炭などが多く運ばれており、これらの中南部への荷卸点として泡瀬は発展し、津口を控えた海岸通には木材・薪炭材業者が十数件も軒を連ね、荷馬車や荷車の出入りも多く、タムンヤー(たきぎを置いておく家)通りとしていつも活気に満ちていたそうです。



1945年(昭和20年)頃の積場跡(『泡瀬村創設百周年記念誌』より)

(2) 泡瀬の漁業

戦前には、半農半漁で生活をする漁民が 14・15 戸ぐらいあったそうで、その多くは現在の桃原三丁目や泡瀬六丁目あたりに住んでいました。漁船のサバニは小さかったのでそう遠くまでは行かず、久場崎（中城モールあたり）～勝連半島の沖で漁をしていました。

昭和に入ると、組合「美里村水産会」がつくられ、カマボコ工場もできたそうです。ここでは泡瀬の海でとれた魚でカマボコが作られていました。

沖縄戦が終わると、1946（昭和 21）年ごろから泡瀬の漁民たちは組合をつくって漁業を再開し始めました。1958（昭和 33）年には正式な組合「美里村漁業協同組合」になりました。1968（昭和 43）年には海岸の一部を埋め立てて、船が着く接岸施設、事務所、せり市場が整備され、現在の漁港ができあがりました。

(3) 泡瀬ヨットハーバー(沖縄マリーナ)

戦時中、泡瀬飛行場の建設で資材を運ぶためにつくられた船着き場がありましたが、戦争が終わって飛行場の必要が無くなったために、船着き場も使われなくなっていました。

一方、泡瀬近海は太平洋側に突き出した勝連半島に囲まれているため波がおだやかです。そして中城湾にある津堅島沖、伊計島沖、久高島沖にも近い位置にあります。

そこで 1935（昭和 28）年、アメリカ人と日本人の数人が、船着き場だったところを利用してヨットハーバーをつくろうと集まりました。資金を出し合って干潟の埋立・土地造成工事を行い、護岸と係船場、事務所、クラブハウス、ロッカー、レストランなどの施設もつくりました。

こうしてできたのが「沖縄ヨットクラブ」で、沖縄最初のヨットハーバーでした。現在は「沖縄マリーナ」に名前が変わっています。



船着き場だった頃の様子(左)とヨットハーバーができた頃の様子(右) (『写真集ふるさと泡瀬』より)

5. 海のめぐみと方言

沖縄の海に生息している生物と私たちの暮らしには深いつながりがありました。海に囲まれた島に住む私たちは海の生物からさまざまな恩恵を受け暮らしてきたのです。生物の名前などの方言名などは地域で少しずつ違っていています。そこには昔の人と海との付き合い方が見え隠れしています。皆さんもここに載っている生物以外にもそれぞれの生物の方言名などを地域のお年寄りなどに聞いてみて、それがどのように私たちと関係していたか考えてみましょう。ここでは例として観察会でも見られるような海の生物の方言名と暮らしとのかかわりについてまとめてみました。

チンボーラー(カンギクガイ)

干潟に転がっている石をそっとめくってみるとふたのあるサザエのような形をした丸っこい貝をよくみかけます。沖縄ではこの貝をチンボーラーと呼んでいます。この貝はカンギクというサザエの仲間です。紀伊半島以南の浅い海で見ることが出来ます。貝自体の大きさも小さく、その身も少量ですが簡単に沢山とれ食用になっています。居酒屋さんなどではこの貝を煮ておつまみなどとして出すところがあります。貝の口にあるフタのすき間に針や爪ようじを差し込み、身を引っかけ取り出して食べるととてもおいしい貝です。

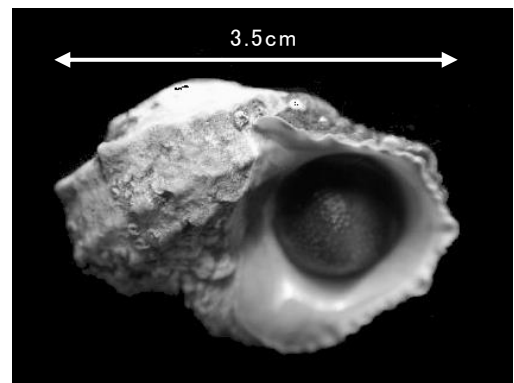
実際の調理に当たっては十分に砂を吐かせてからでないとい口当たりがじゃりじゃりすることがあるので詳しい人に聞いて食べてみましょう。

泡瀬地域ではカンギクのことを方言で“シチラン”と呼び、主にアングミスー（油みそ）の具として用います。その肉は歯ごたえがありかむほどに味が出ておいしいです。

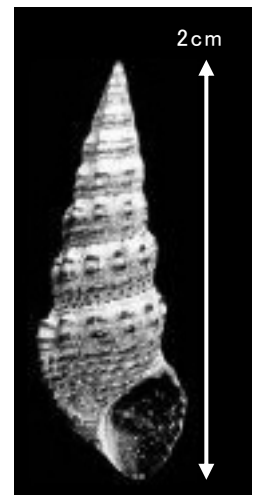
なお、シチランのことをチンボーラーと呼ぶ地域がありますが、泡瀬でチンボーラーとはリュウキュウウミニナのことを指します。

ウミニナのような先のとんがった貝のことをチンボーラー、カンギクのことをシチランと違って区別する地域とそれらを区別無くチンボーラーと呼ぶ地域とがあります。

因みに「海ぬちんぼーらー」という有名な民謡があります。これは巻き貝が尻を立てている磯に踏み込んだら怪我をするよ、という歌で、若い衆よ悪所通いには気を付けたまえ、という教訓歌でした。



カンギクガイ

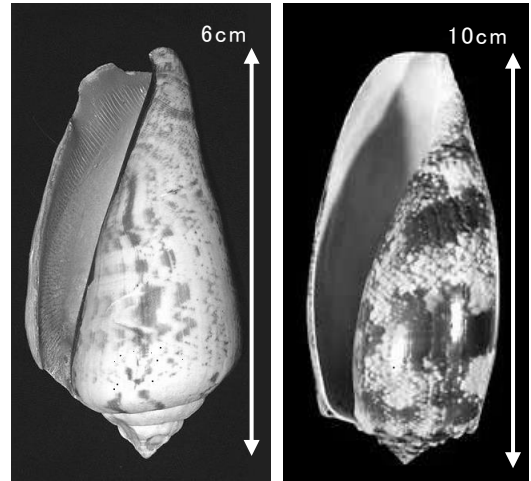


リュウキュウウミニナ

歌詞：海ぬちんぼーらーぐわー さかなーやいー たーていーば ひさぬさちぎちーあぶなさーぬー
意識：海の巻貝が逆さになって（尻を立てて）いるから、気を付けて歩かないと危ないよ

ティラジャー(マガキガイ)

潮間帯から水深 20m くらいまでの岩礁域に生息しており、岩や海草の表面に生える藻類を食べる貝です。丸ごと茹でて、足の先に付いているノコギリのようなギザギザの爪を持って身をクルクルと出すと、きれいに出てきます。猛毒の歯舌（ハチの針のような）を持つアンボイナガイ（イモガイの仲間）によく似ているので、間違えないよう注意が必要です。イモガイに似ているのは擬態（他の動物に食べられないように危険な生物に格好を似せている）と考えられています。

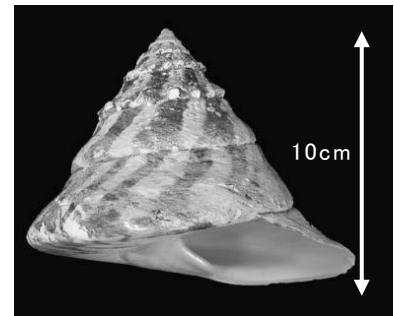


マガキガイ

アンボイナガイ

タカセガイ(サラサバテイ)

タカセガイは奄美諸島以南に分布し、潮間帯下の岩礁に生息しています。大きいものでは殻径 10cm 以上になります。身は食用、貝殻は高級ボタンの素材として利用されています。乱獲され、一時期は自然回復ができないところまで減少しましたが、現在は稚貝の放流などが進められています。

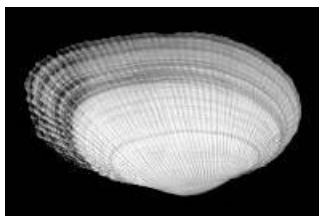


サラサバテイ

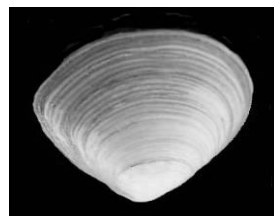
巻貝以外に干潟では多くの二枚貝を見ることができますが、次のものが食べられます。

イソハマグリ、リュウキュウマスオ、アラスジケマン、ホソスジイナミ、リュウキュウアサリ、リュウキュウザル、リュウキュウサルボウ、ホソスジヒバリ など

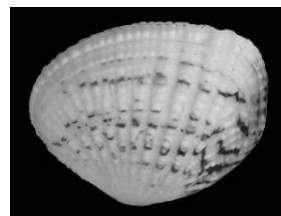
しかし泡瀬に限らず沖縄の多くの場所で方言名が存在しなかったり、それらを区別せずに呼んでいることが多く見られます。それには二枚貝の違いを意識していなかったか、近年まで利用されていなかった可能性も考えられます。もしかすると昔はあまり食べていなかったのかもしれませんが。



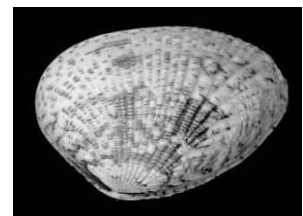
イソハマグリ



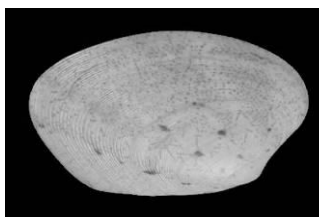
リュウキュウマスオ



アラスジケマン



ホソスジイナミ



リュウキュウアサリ



リュウキュウザル



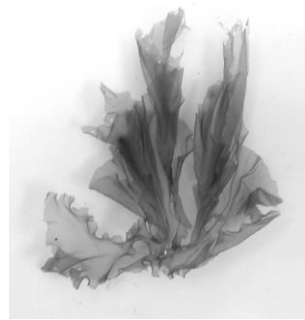
リュウキュウサルボウ



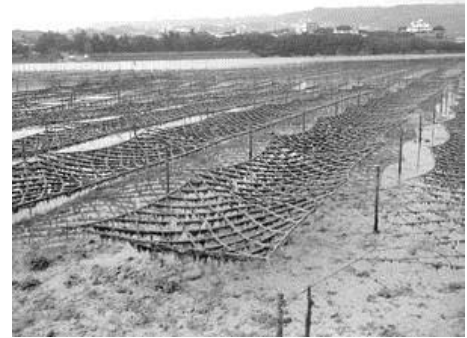
ホソスジヒバリ

アーサ(ヒトエグサ)

ヒトエグサ、アオサ、アナアオサ等を引くくめて沖縄方言ではアーサと呼んでいます。実際に皆さんがアーサ汁などとして食用にしているのはこのうちのヒトエグサという種類だけです。ヒトエグサは本州の太平洋沿岸から九州、南西諸島に分布



ヒトエグサ



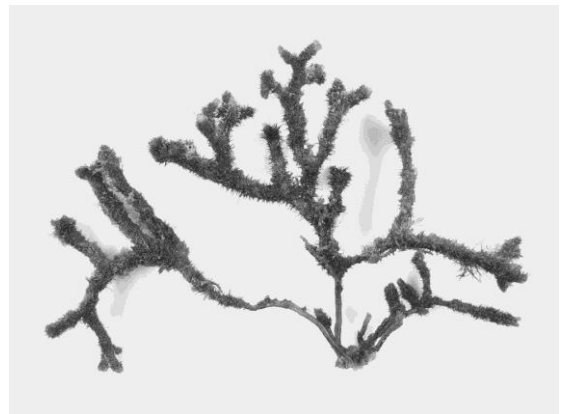
アーサの養殖網

しています。冬の終わりから春先にかけて引き潮で干出（干上がるようなところ）の岩場や転石に生える緑色の鮮やかな海藻です。

沖縄では吸い物やみそ汁や天ぷらの具としてよく使われ、鮮やかな緑色とともに磯の香りが感じられる食材です。泡瀬では県総合運動公園オートキャンプ場近くの岩場に生えています。海の中に棹（さお）を立てて網が張られているのはアーサの養殖をしているものです。

ナチョーラ(カイニンソウ)

昔の人はおなかにいる回虫と呼ばれる寄生虫を駆除するために海人草（かいにんそう）と呼ばれる海藻を虫下しとして使っていました。泡瀬ではこの海藻をナチョーラと呼んでいました。海人草は海藻のなかの紅藻類（こうそうるい）と呼ばれるグループの仲間です。泡瀬の海でも少し深いところの岩にいくと生えているのを見ることができます。見た目は、赤っぽく、茎は丸く伸びていて、規則正しく枝分かれし、細かい毛のような小枝でおおわれています。6～10月に岩礁のある場所に生えます。



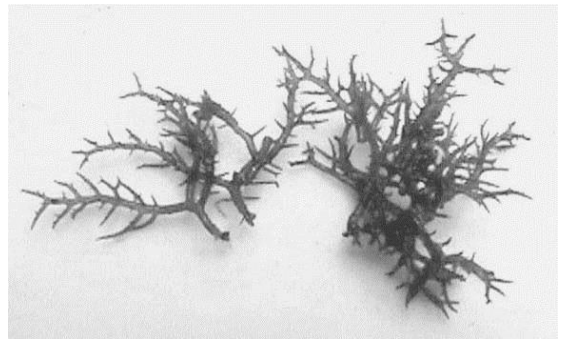
カイニンソウ

虫下しとしての有効成分はこの海藻に含まれるカイニン酸という物質が作用するそうです。この海藻をナベで煎じて飲むと翌日には回虫がウンチと一緒に出てくるのだそうです。しかし、とても苦かったらしく飲むときには黒砂糖を混ぜて飲むなどいろいろ工夫しながら使っていたそうです。日本や沖縄では現在は回虫を持った人がほとんどいないため使われなくなっていますが、婦人病や新生児の薬などとして今でも利用している地方があるほか、外国などでは今でもこの海藻を虫下し薬として使用しています。

モーイ(イバラノリ)

豚肉やカマボコ、ニンジンなどと炒め煮にして冷やし固める「モーイ豆腐」という料理があります。この料理に使われる海藻が沖縄でモーイと呼ばれているイバラノリです。イ

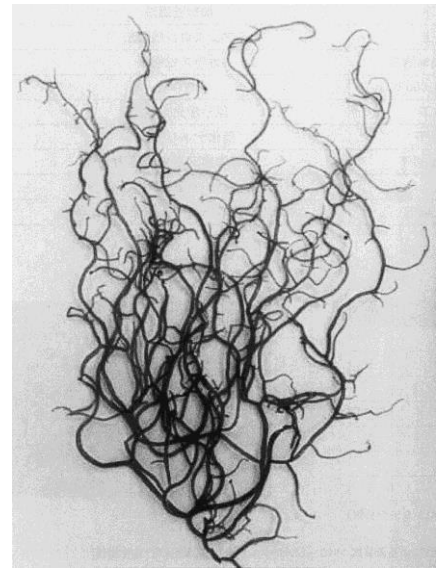
バラノリは寒天の材料となるテングサの仲間で緑色から暗い赤色をした海藻です。“いばら”の名前が付くとおり、先のとがった枝が数多く分かれていますが、さわったかんじはやわらかいです。寒天（かんてん）のように熱を加えると溶け、冷めると固まる性質があります。沖縄では春先に見られる海藻で一度茹でてから乾燥させて保存しておくことで一年中食べることも出来ます



イバラノリ

スヌイ(モズク)

春先の泡瀬の少し沖の方の大潮の干潮時でも潮が引かないような場所の転石や岩場にスヌイは生えています。スヌイとはモズク酢などでおなじみのモズク(オキナワモズク)のことです。沖縄では盛んに養殖もされていて、全国のモズク生産量の95%以上は沖縄のモズクです。モズクにはがん細胞の働きを抑える“フコイダン”という成分が多く含まれていることがわかり、注目を集めています。採集するときに岩についている基部ごと採ると歯ざわりが悪くなります。また周りの砂を巻き上げるとモズクの中に砂が混じるので同じく歯ざわりが悪くなります。浜下りなどでスヌイを採る時はバシャバシャ砂を巻き上げないようにしてスヌイの根元を残すように採集しましょう。



モズク

6. ビジュル、旗頭、祭り

(1) 泡瀬ビジュル

ビジュルとは霊的な力を持っているとされる石のことで、豊作、豊漁、子授けなどを願って祀られています。沖縄本島にはこのようなビジュルが約 100 ヶ所あるといわれています。

泡瀬ビジュルについては、昔々、高江洲義正（たかえすぎしょう）という人が初めて泡瀬の地に住み始めて間もない頃、漁に出た高江洲さんが海に浮かんでいる不思議な石を見つけ、それを持ち帰って石の祠（ほこら）を建てて大切に祀ったのが始まりだといわれています。

現在では数多くの人がお参りに訪れています。旧暦の 9 月 9 日に行われるビジュル祭では、関係者がビジュル前に集合し、この 1 年の無病息災〔病気をしないで健康であったこと〕、平穏無事〔何事もなく穏やかであったこと〕を感謝するとともに、これからの 1 年のそれを祈ります。その後、区内 6 カ所の御嶽（うたき）を巡った後、ビジュル前に戻って歌や踊りが捧げられます。

“ビジュル”の呼び名は、十六羅漢（仏教の聖者）の一つの賓頭盧（ビンズル）がなまった言い方で、多くは人の形をした自然石がティラと呼ばれる洞穴などで祀られています。縁起については、漂着譚が多いです。

泡瀬ビジュルの由来

泡瀬はその昔「あせ嶋」「あわす小離」と称され高原村より東へおよそ九町、臨海に突出した無人の小島で、自然に形成された砂州と南西には広い干潟を有していた。

一七六八年頃、読谷山間切の在番役を退役した攀氏高江洲（築登之親雲上）義正は、初期の居住者としてこの地に入植し、広い砂州と干潟を開墾して、農耕のかたわら塩を焼き安住の地をここに定めた。

ある日、漁獵に出た義正は海面に浮かぶ霊石をみつけてもちかえり霊験あらたかなるビジュル神として、島の西側磯のほとりに石祠を建てて安置し、信心したのがビジュル神信仰の始まりといえられている。

旧暦の九月九日にはビジュル参りの例祭があり、無病息災、子安、子授けなどの祈願に参詣者がたえない。一九三八年（昭和十三年）有志の尽力で旧石祠を改修して、社殿と二基の鳥居内外玉垣が建立され境内が整備された。

一九八三年（昭和五十八年）泡瀬土地区画整理事業にともなう土地の全面嵩上工事の際に境内を拡張し、社殿と一の鳥居、二の鳥居はそれぞれ四尺嵩上げて移設、一の燈籠を新設、玉垣を改築した。

一九八三年八月

泡瀬復興期成会

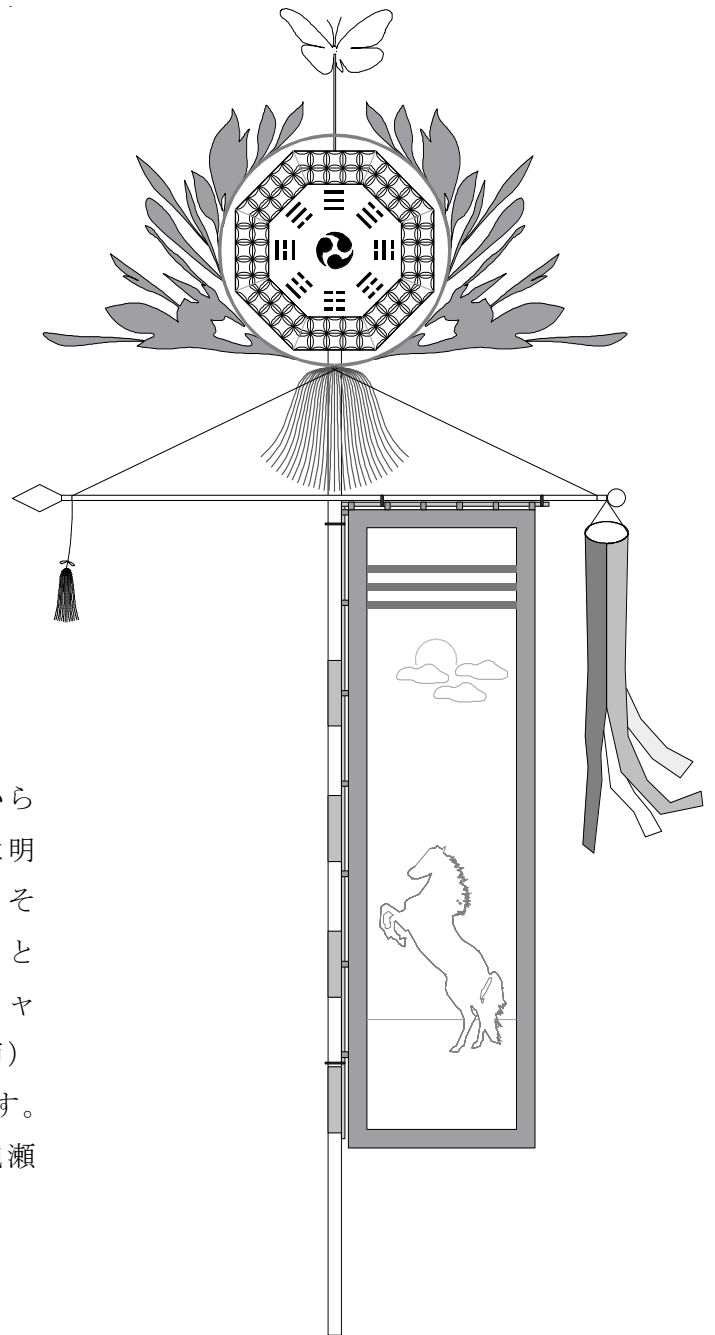
泡瀬ビジュルの由来について（ビジュル境内の石碑より）

(2)旗頭

旗頭（はたがしら）とは、綱引きのときに立てる幟（のぼり）で、綱引きの雰囲気盛り上げるために揚げられます。竿の長さは約 6.3m で、その上にさらに様々な飾りを付けるので、全体の高さは 7.3m、重さは約 50～60kg にもなります。旗頭の飾りや旗の文字は地域によって様々で、それぞれの伝統や特色を表しています。綱引きは 2 手に分かれて引くので旗頭は両方で 1 つずつ、つまり 2 本ずつのセットになります。

泡瀬では東と西に分かれて綱を引いていて、それぞれに一番旗から三番旗まで 3 本ずつの旗がありました。また、昔から泡瀬の綱引きは夜に引いていたので旗頭には明かりが灯せるようなつくりになっています。そのためテークドゥルー（太鼓灯籠：たいことうろう）と呼ばれました。東の 1 番旗にはヒヤッチ（八卦）、西の 1 番旗はウフチク（大菊）の灯籠で、菊にはオオゴマダラが付いています。

灯籠の保存と製作の技の継承を目的に「泡瀬太鼓燈籠保存会」が組織されています。



(3)カシチー

旧暦 6 月 25 日に火の神や仏壇に豊作を感謝する行事です。各家庭では新米で強飯（こわめし）を炊いて食べ、また村全体では綱引きを行いました。綱引きの中では、旗頭を突き上げながらガーエー（身体のぶつかり合い）を行い盛り上げます。このガーエーは最近まですたれていましたが、2009 年 8 月のカシチー行事の中で復活されました。



1967(昭和 42)年頃の旗頭の様子

7. 井戸と人の暮らし

水道が普及する以前において、集落が立地するためには、水が得られるか、つまり井戸があるかどうか重要な要素でした。泡瀬は海に囲まれています、その中でも飲用可能な井戸があったことがこの地域を発展させるための大きな要因ともなりました。

(1)カーヌ毛(川原毛)

泡瀬の集落の規模と人口が増大していくとともに、集落の人々は水量の豊かな飲料水用の井泉を求め、この湧水が掘り当てられました。

どんな干ばつにも枯れることのないこの湧水は、集落一の共同井戸となり、泡瀬村繁栄の象徴となりました。

1906年(明治39年)には大改修が行われ、下層の石積を構築し、井戸の周囲には広大な芝生をもつカーヌ毛を造設しました。1923年(大正12年)には上層の鉄筋コンクリート造りの上屋根が築かれ、すっきりとした外形に整備されました。

そのカーヌ毛も1948年(昭和23年)、山積みされていた米軍のコールタール缶の火災で上部の屋根が崩壊し、焼失しましたが、1985年(昭和60年)9月に復元改築された経緯があります。

1983年(昭和58年)からの土地区画整理事業工事の際、泡瀬地区は全体的に約1mほど地盤が嵩上げされましたが、カーヌ毛の井戸の前だけは当時の高さのまま残されました。一段低くなっている一帯を確認してみてください。

(2)ウブガー(産井泉)

ウブガーは泡瀬集落ができた初期(1768年頃)に、飲料水用の井戸として自然の湧水を利用して造られました。

また飲料水だけでなく、出産時の産湯用の水を汲んだり、正月元旦の若水を汲んだりする井泉でもあり、古くから村落の原井泉として人々から尊ばれました。

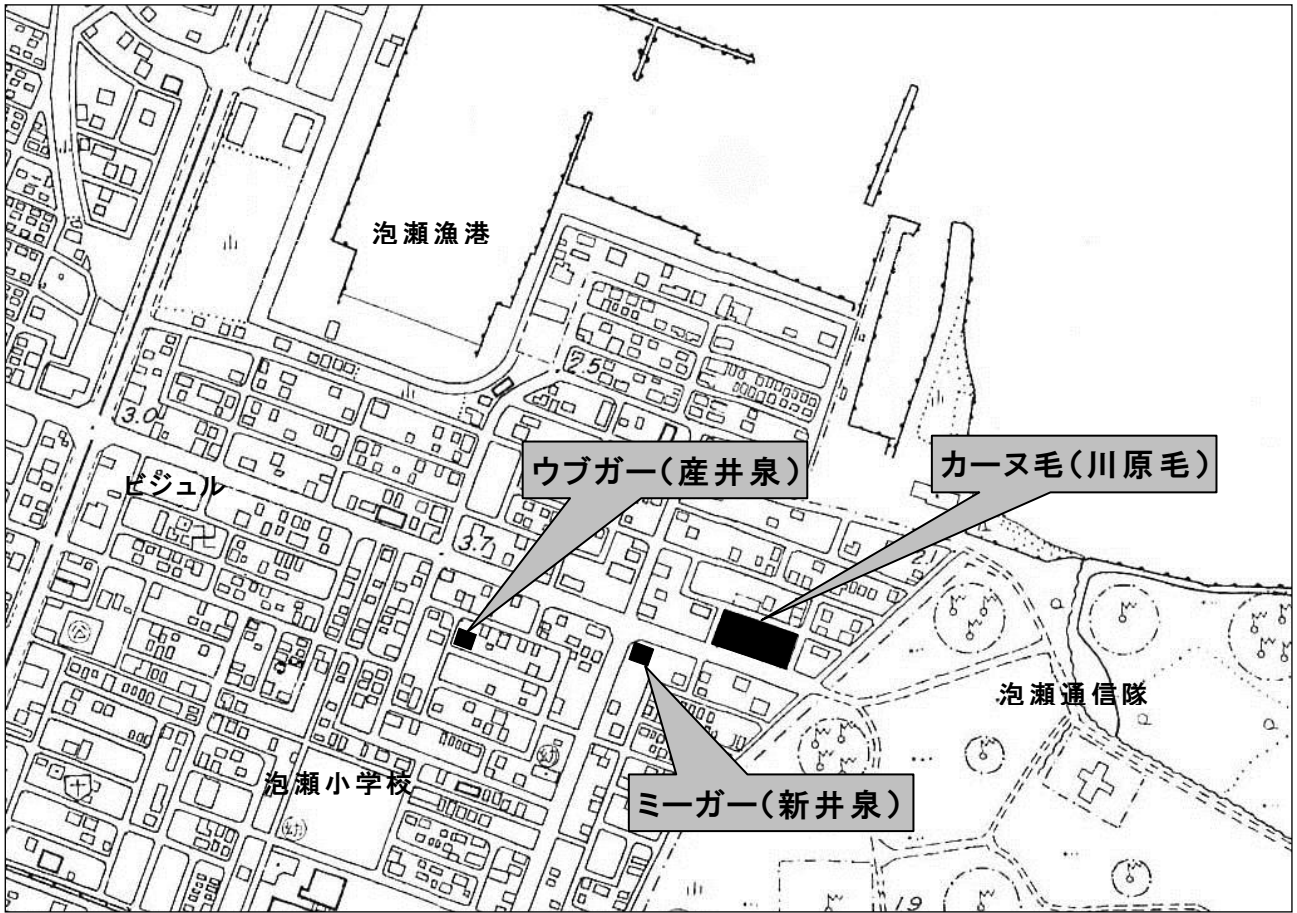
出産があると、ウブガーから産水を汲んできて、生児の額にミジナディ(水撫)をして産湯を使いました。また死者が出た場合、遺体を洗う際にもウブガーの水が使われました。

産水汲みや若水汲みは子供たちの役目で、汲む時は東の方角に向いて汲み上げ、汲み上げた水は手を持ちかえずに運ぶのが習わしでした。

(3)ミーガー(新井泉)

ミーガーは昔、野良仕事や漁の帰りに使用されていたと伝えられていますが、その由来については定かではありません。1945年(昭和20年)以前は、路地の側に設置され、湧水のない簡素な穴井泉跡として保存されていました。

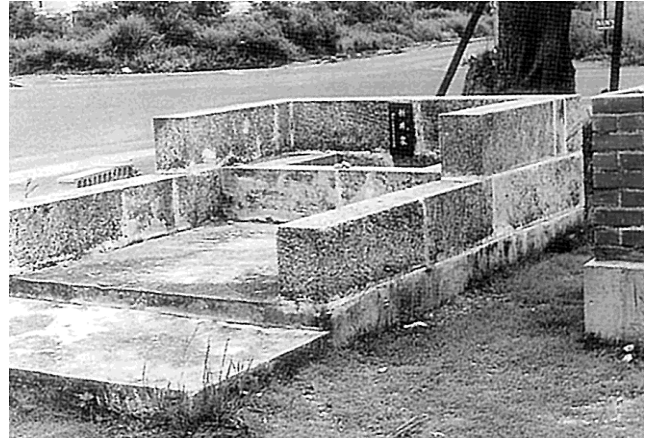
1945(昭和20)年に泡瀬全域が米軍施設に接収されたことで、その原形は消滅しましたが、1983(昭和58)年、泡瀬の土地区画整理事業に伴う土地全面嵩上げ工事の際に、以前とは位置形状が異なる形で、東之御嶽の敷地内に新しく併設されました。



井戸の位置



カーヌ毛(川原毛)



ミーガー(新井泉)



ウブガー(産井泉)

8. 泡瀬の歴史年表

年 代		泡瀬のできごと	社会のできごと
1768	明和 5 年	高江洲義正さんが泡瀬島に初めて住み始めた と伝えられる (※社会ワークシートNo.16)	
1777	安永 6 年		アメリカ独立宣言
1804	文化元年		ナポレオンが皇帝となる
1805	文化 2 年	書物にはじめて「泡瀬」という地名があらわれる (『球陽』)	
1854	嘉永 6 年		ペリー艦隊が沖縄にきて米琉条約を結ぶ
1867	慶応 3 年		東京が首都となる
1872	明治 5 年		琉球藩が設置される
1888	明治 21 年	泡瀬に簡易小学校が設置される (※社会ワークシートNo.15)	
1893	明治 26 年	泡瀬に簡易小学校が廃止される	
1901	明治 34 年	美越尋常小学校大里分校が美東尋常小学校となる(美東小学校)	
1903	明治 36 年	泡瀬が高原村から分立して泡瀬村となった 戸数 404 戸、人口 2,984 人	ライト兄弟が飛行機を 発明した
1906	明治 39 年	製塩業 220 戸、砂糖樽製造業 90 戸	
1907	明治 40 年		越来村と美里村が誕生する
1909	明治 42 年	この頃の泡瀬の職業別人口は、 医者 1、獣医 1、売薬請負業 2、料理屋 1、飲食店 9、屠殺善獣肉販売業 19、鍛冶 1、代書業 1、湯屋 2、理髪業 7、石炭業 1、塩製造業 204、材木商 1、雑貨 1、教員 2、屠場 1、郵便局 1、巡査駐在所 1、農業 100、豆腐業 50、砂糖樽製造業 80、藍染物 30、魚類販売業 10、牛乳搾取所 1、ブリキ屋 1、畳細工 1	
1912	明治 45 年 大正元年	泡瀬漁業共同組合がえられる	明治天皇崩御(7 月 30 日)大正へ
1914	大正 3 年		第一次世界大戦が 起こる
1916	大正 5 年	与那原－泡瀬間の馬車軌道が全線開通 (※社会ワークシートNo.14)	
1917	大正 6 年	海中道路の工事はじまる この頃の泡瀬の戸数は 637 戸、人口 3,728 人	
1918	大正 7 年	3 月 31 日、泡瀬街道の工事が完成。4 月 14 日泡瀬街道開通式 (※社会ワークシートNo.13)	
1926	大正 15 年 昭和元年	あづまバス 那覇－大山－泡瀬経由－屋慶名 線開通	大正天皇崩御(12 月 25 日)昭和へ
1929	昭和 4 年	泡瀬－与那原間に安田バスと宮城バスが運行 する	

1930	昭和 5 年	電灯が設置される	
1932	昭和 7 年	この頃、樽皮製造業 63 戸、年間 16 万挺生産 泡瀬郵便局に公衆電話設置 (※社会ワークシートNo.12)	
1938	昭和 13 年	ビジュアル改築(一間社流れ造りの本殿、2 基の 鳥居、内外の玉垣を鉄筋コンクリート造に改築 する)	
1939	昭和 14 年	泡瀬製樽工業組合の設立が認可される (※社会ワークシートNo.9, 10, 11)	第二次世界大戦おこ る
1945	昭和 20 年	4 月 1 日、米軍が沖縄本島に上陸 4 月 3 日、泡瀬へ進駐しキャンプが設営される 7 月、泡瀬飛行場が新設される	終戦(8 月 15 日)
1946	昭和 21 年	美東初等学校高原分校を設置(高原小学 校) (※社会ワークシートNo.8)	
1950	昭和 25 年	沖縄製塩株式会社が設立される	
1951	昭和 26 年	東陽バス泡瀬線が運行開始	
1953	昭和 28 年	泡瀬ヨットハーバーがつくられる	
1956	昭和 31 年	泡瀬郵便局が開局	
1960	昭和 35 年	泡瀬内海埋立工事が着工する。面積 31 万 5 千 m ² 。	
1966	昭和 41 年	泡瀬内海埋立工事が完了する。 (※社会ワークシートNo.7)	
1974	昭和 49 年		コザ市と美里村が合 併し沖縄市ができる
1978	昭和 53 年	泡瀬土地区画整理事業が着工する。	
1980	昭和 55 年	「泡瀬京太郎」が県の無形民俗文化財に指定 される。	
1981	昭和 56 年	土地区画整理事業に伴い、ビジュアルのかさ上げ 工事を行なう	
1986	昭和 61 年	泡瀬内海埋立事業記念碑、泡瀬土地区画 整理事業記念碑が建立される (※社会ワークシートNo.6)	
1987	昭和 62 年		海邦国体(第 42 回 国民体育大会)開催
1989	昭和 63 年 平成元年		昭和天皇崩御(昭和 63 年 1 月 7 日)平成 へ
1993	平成 5 年	高原小学校から分立し、泡瀬小学校ができる (※社会ワークシートNo.5)	第 1 回('93)おきなわ マラソン開催
1994	平成 6 年		
1995	平成 7 年	慰霊の碑「泡瀬の塔」竣工	
2000	平成 12 年	(※社会ワークシートNo.4)	沖縄サミット開催
2001	平成 13 年	「匠の家」竣工	米国同時テロ発生
2003	平成 15 年	泡瀬村創設百周年祭り開催 (※社会ワークシートNo.3)	

9. 泡瀬飛行場

1945（昭和 20 年）年 5 月 1 日、米国海軍が工事を開始した泡瀬飛行場は、1,520m の滑走路を持つ米国海軍専用の飛行場として 7 月に完成しました。9 月に本格的な運用が始まる予定でしたが、日本の敗戦のため一部を残して放棄されていました。

当時を知る人などからは、この飛行場でバイクや車を乗り回したり、資材置き場に忍び込んで物資をしっけいしたという話が聞かれます。

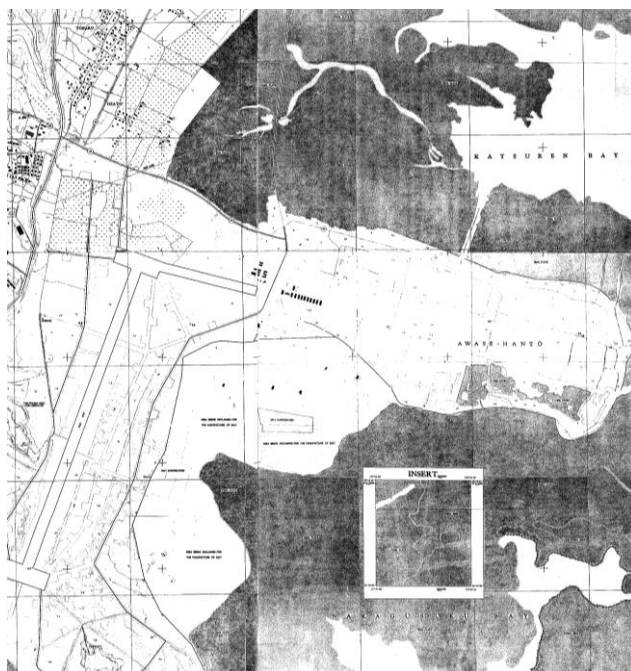
その後、1977 年（昭和 52 年）3 月までに、通信施設を除いた範囲が返還されました。現在は、県総合運動公園や市街地になっています。土地区画整理事業が行われたため、かつての飛行場の跡はまったく残っていませんが、運動公園の北口から北に延びる道路が、ちょうど当時の滑走路の道筋にあたります。



1945（昭和 20）年頃の航空写真



泡瀬飛行場 上空からの写真



1949（昭和 22）年作成の米軍地図

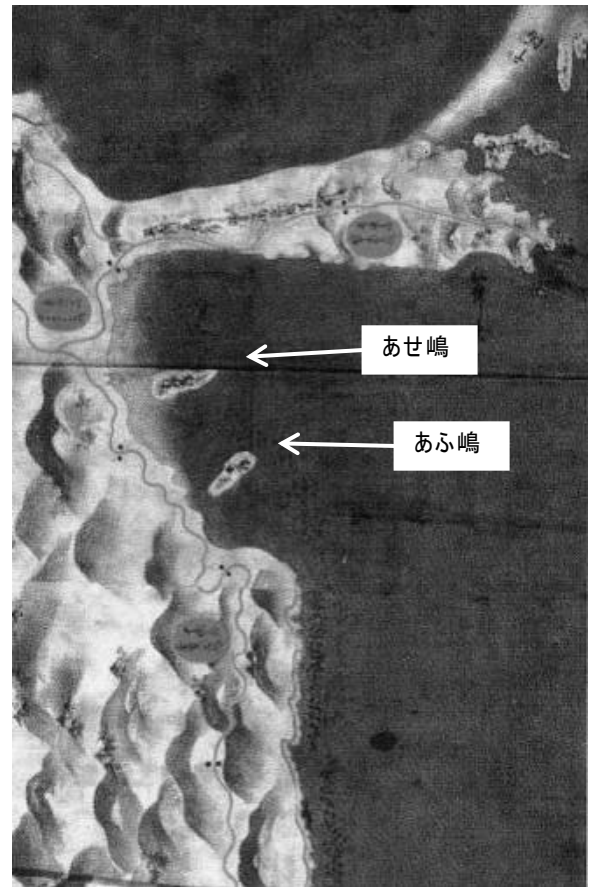
10. 泡瀬と埋立ての歴史

(1) 泡瀬島

泡瀬地区はその昔、海に浮かぶ無人島でした。琉球王国時代の 1649 年に描かれた絵地図（社会ワークシート No.16 参照）には、「あせ嶋」「あふ嶋」の 2 つが見えます。あせ嶋は今の二丁目～泡瀬通信施設にあたる泡瀬半島、あふ嶋は県総あたりの奥武島になります。島とはいっても干潮時には干潟を歩いて渡ることができた浅い海に隔てられたもので人は干潮時に歩いてこの島まで来ていたようです。1768 年にはじめて高江洲義正という人が泡瀬島に住み始めたといわれています。当時の泡瀬は高原村の一部でした。

王国時代の後半になると次第に人口が増え、首里や那覇の町では士族の役職が不足したので、地方に田舎下りをする屋取（ヤードゥィ）が始まりましたが、泡瀬はそういった屋取の人たちが集まってできた集落でした。1880（明治 13）年当時の人口は 2,032 人と、周囲の 6 つの村に比べてとても多かったことがわかります。その後人口は増え続け、1903（明治 36）年には高原村から分かれて泡瀬村となりました。

製塩業は相当な重労働でしたが、塩は現在よりも高価であり、煮炊きの燃料代を除けば原料となる海水はタダなので、平坦な干潟の多い塩田に適した地形を有する泡瀬においては天候に恵まれれば働いた分だけ成果が得られる職業でした。樽皮（たるがー）製造も同様に山原船で運ばれてきた材木を加工する職業で、屋取の人々はそういった職を求めて集まりました。



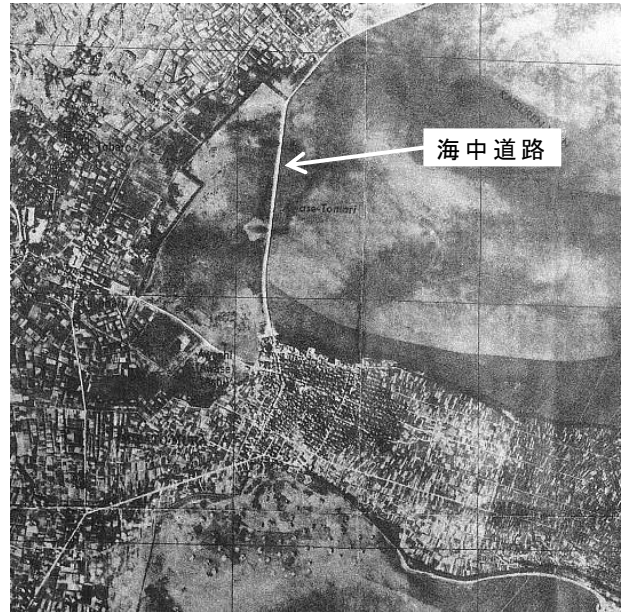
天保琉球国絵図（1830 年代作製）

泡瀬の戸数と人口（『泡瀬誌』より）

	明治 13(1880)年		明治 36(1903)年	
	戸数	人口	戸数	人口
泡瀬島(村)	356 戸	2,032 人	401 戸	3,012 人
古謝村	108 戸	481 人	114 戸	568 人
桃原村	50 戸	204 人	47 戸	222 人
大里村	70 戸	305 人	82 戸	461 人
高原村	96 戸	469 人	110 戸	597 人
比屋根村	81 戸	424 人	103 戸	486 人
与儀村	54 戸	259 人	47 戸	336 人
合計	405 戸	2,142 人	503 戸	2,670 人

(2)海中道路の整備

戦前では大量の物資を運ぶ主な手段は船で、山原から沖縄本島の東側をまわるルートでは、泡瀬は与那原と並ぶ寄港地の一つでしたが、大正時代になると人と物の往来は次第に盛んになり交通手段も発展していきました。その頃の泡瀬では、勝連方面に行くには、大里・桃原を通って遠回りするか、干潮時に浅瀬を横切って古謝にたどり着くほかありませんでしたが、その不便をなくすために泡瀬から古謝へ海中を横切る道路が大正2年から建設され、大正5年に完成しました。全長約700メートル、幅員5.4メートル、高さ3.6メートルで、沖縄では初めて海の中を通る道路で当時としては大規模な土木事業でした。これ



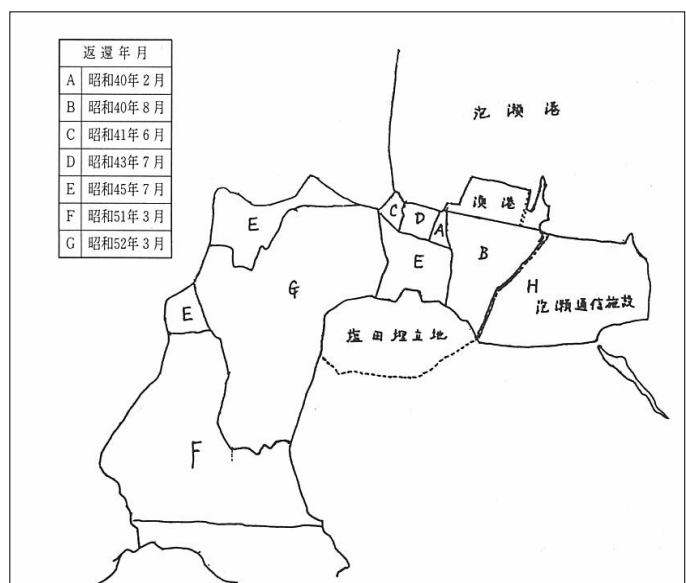
戦前(昭和20年頃)の航空写真

により、大正2年に開通した馬車軌道ともつながり、海中道路は東海岸を縦断する主要な道路として泡瀬の発展に大きな役割を果たしました。泡瀬五丁目のサザナミ公園～泡瀬橋～六丁目の泡瀬交番裏側～マンタ公園のルートが当時の海中道路のあった場所になります。海中道路によって外海と仕切られた内側は波穏やかな内海となり、沿岸部は沼湿地と田畑になっていきました。

沖縄は海に囲まれているとはいえ、サンゴ礁が発達しているため、船が着けられる港はそう多くはありません。そのため山原船が入れる泡瀬港は時化(しけ)の際の天然の避難港としても知られていました。なお、海中道路は泡瀬～勝連南風原までを結ぶ中頭郡組合同道路「泡瀬街道」の一部として造られました。泡瀬街道の全長は5,482メートルでした。

(3)軍用地返還と内海埋立事業

泡瀬の旧市街地は戦後、米軍に取り上げられたため住民は元の屋敷地に戻ることができず、他の地域に分散して居住しなければなりませんでした。そのため、代わりの土地として海中道路西側を埋立てることを米国民政府に願い出て、ようやく許可が下りた昭和35(1960)年に工事を始め、昭和41(1966)年に完成しました。埋立ての面積は約31万㎡で、工事費は58万6千ドルでした。現在の泡瀬五丁目・六丁目の範囲がそれで、美里工業高校や市営住宅の近くを流れる水路



土地返還の流れ(『泡瀬誌』より)

は昔の海岸線のなごりです。泡瀬第 3 公民館の敷地には埋立事業を記念する石碑が建てられています。

なお、内海の埋立ては、泡瀬港の開発をも同時に進める目的から、港内の土砂を浚渫して用いる方針でしたが、浚渫船が老朽化していたため 2 割にとどまり、残りは客土が入れられました。県総合運動公園前にある、通称“深ぼり”と呼ばれる所はこの時に土砂を浚渫した跡です。

内海の埋立てが完成したのが昭和 41 年ですから、戦後約 20 年もの間、泡瀬のほとんどの範囲が軍用地として米軍に接収されていたことがわかります。ようやく軍用地が返されたのは、昭和 40（1965）年～昭和 45（1970）年と、昭和 51（1976）～52（1977）年にかけてのことです。泡瀬通信施設は現在も米軍による使用が続いています。

(4)泡瀬土地区画整理事業

米軍に取り上げられていた軍用地が徐々に返されるようになったのは、昭和 40（1965）年からのことですが、長い間使われていたため、道路は破壊され土地の境目もあいまいになっていました。そのため、住宅地として使いやすいように、土地の形を整理して道路を通す土地区画整理が行われました。



区画整理工事の様子

工事は昭和 53 年から始まり昭和 63 年に完成しました。これにより昔の塩田跡地も住宅地となり、現在の泡瀬の街の姿のベースができました。現在の一丁目・二丁目・三丁目と四丁目の東側、比屋根四丁目の東側がそれに当たります。ビジュルの入口には土地区画整理の記念碑が建てられています。

(5)新港地区の埋立て

中城湾港は本土復帰後、国の重要港湾に指定されました。また県や国の方針によって沖縄本島中南部の東海岸の物流や産業の拠点にしていくため、昭和 59 年から新港地区の埋立てが始まりました。これにより、新港地区の南側の海邦町と、その対岸の海邦地区が埋め立てられ、平成 2 年から新しい街として加わりました。

