

## Ⅲ 座学用資料

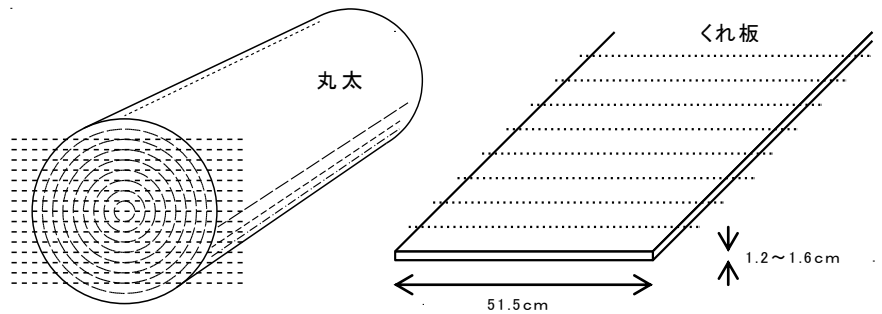
# 1. タルガー(砂糖樽)づくり

- 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す。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。
- 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。
- 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。
- 樽皮の形や重さには基準があり、検査に合格したものしか使ってはいけませんでした。
- タルガーは実際に黒糖を詰めると 100 斤（60kg ほど）になりました。

## タルガーの作り方

### 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。板に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。

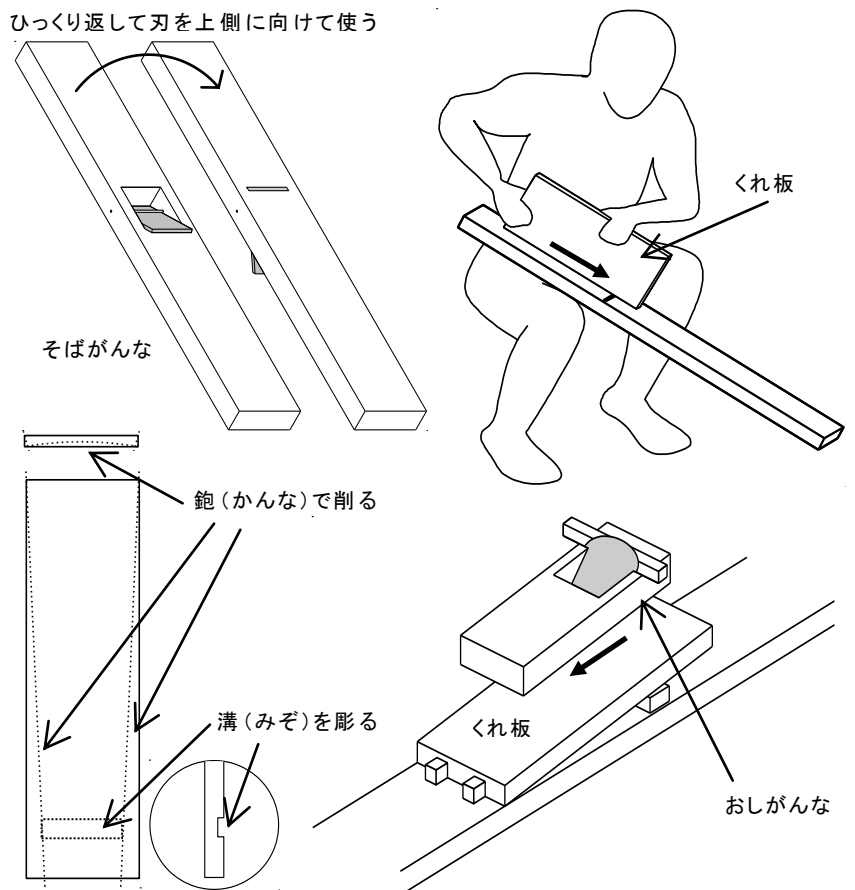


### ②胴板をつくる

くれ板から樽の胴（どう）の部分の板をつくります。くれ板は下の幅が狭くなるように、そばがんな（側鉋）で削ります。

次に板の内側を丸くするように、おしがんな（押し鉋）で削ります。

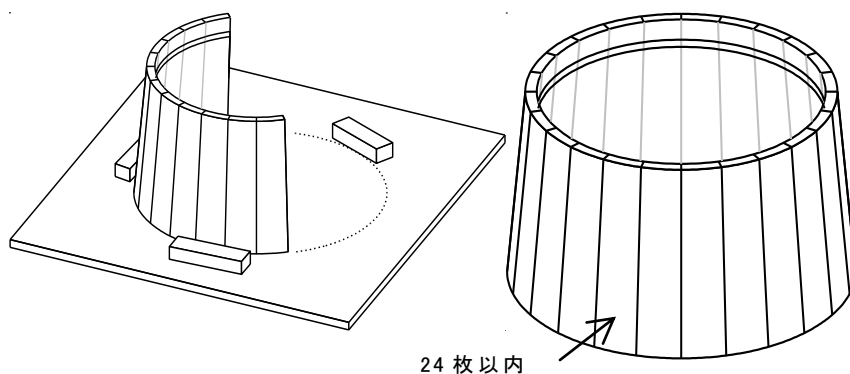
最後に溝きり鉋（みぞきりがんな）を使って板の下側に底板をはめる溝（みぞ）を彫っておきます。



### ③ 胴板を組み合わせ、箍(たが)でしめる

まず胴板を組み合わせます。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んでウビ(帯)をつくり、ウビタタキという道具を使って木槌でたたいて樽を締めました。



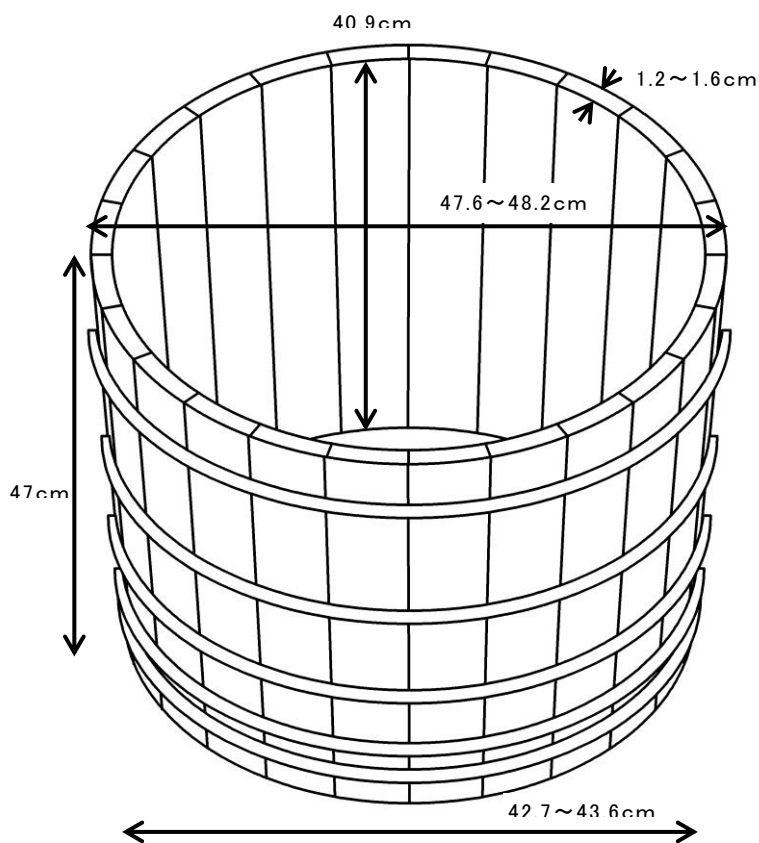
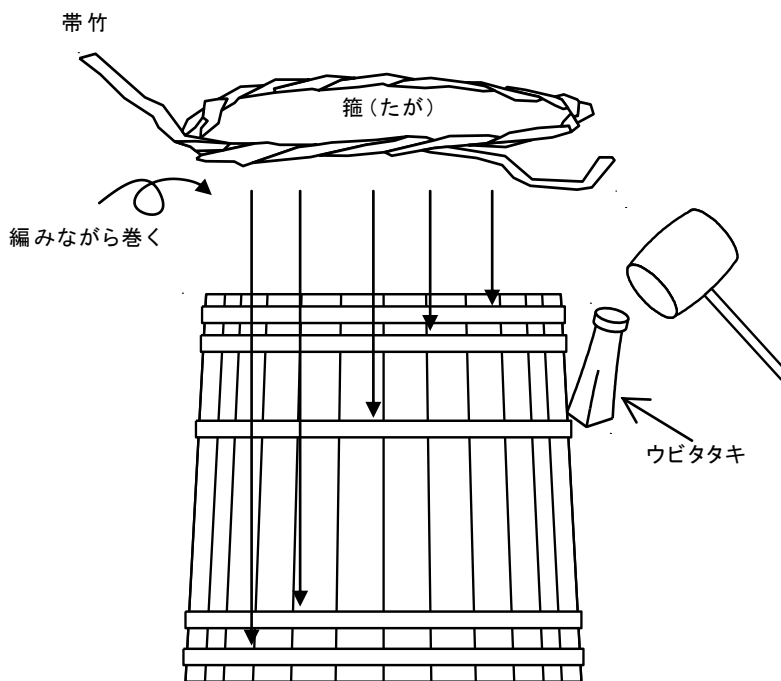
### ④ 底板をつくり、樽にはめる

最後に底板とふたを作ります。まず、底板の片方に釘 3 本ほど打ち込んで、釘の釘頭を切って、そこにもう一方の板を合わせて叩き、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。

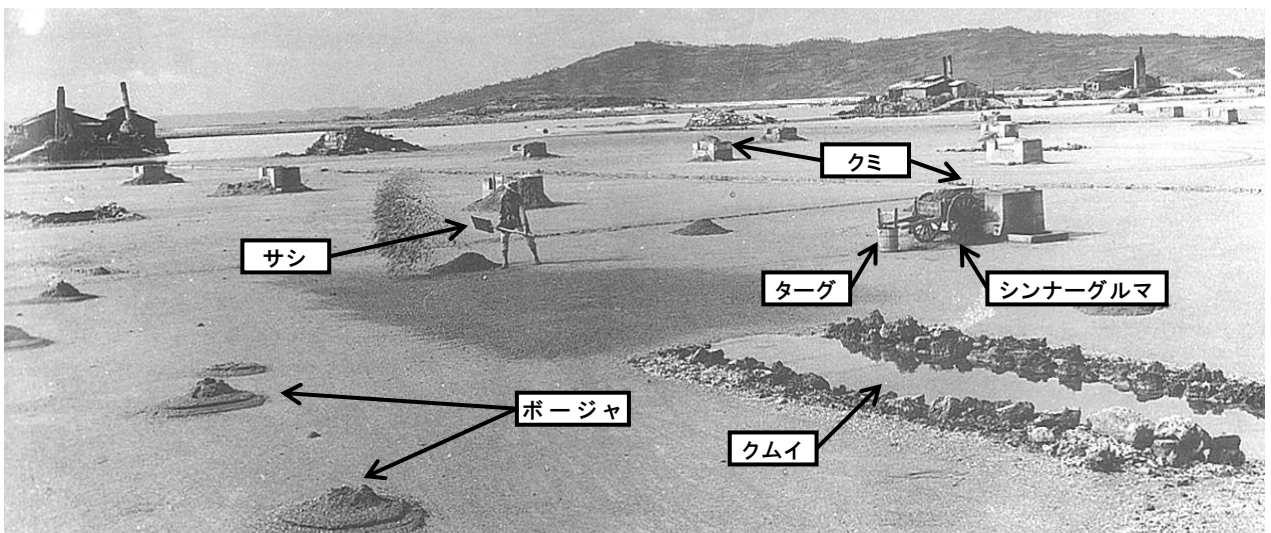
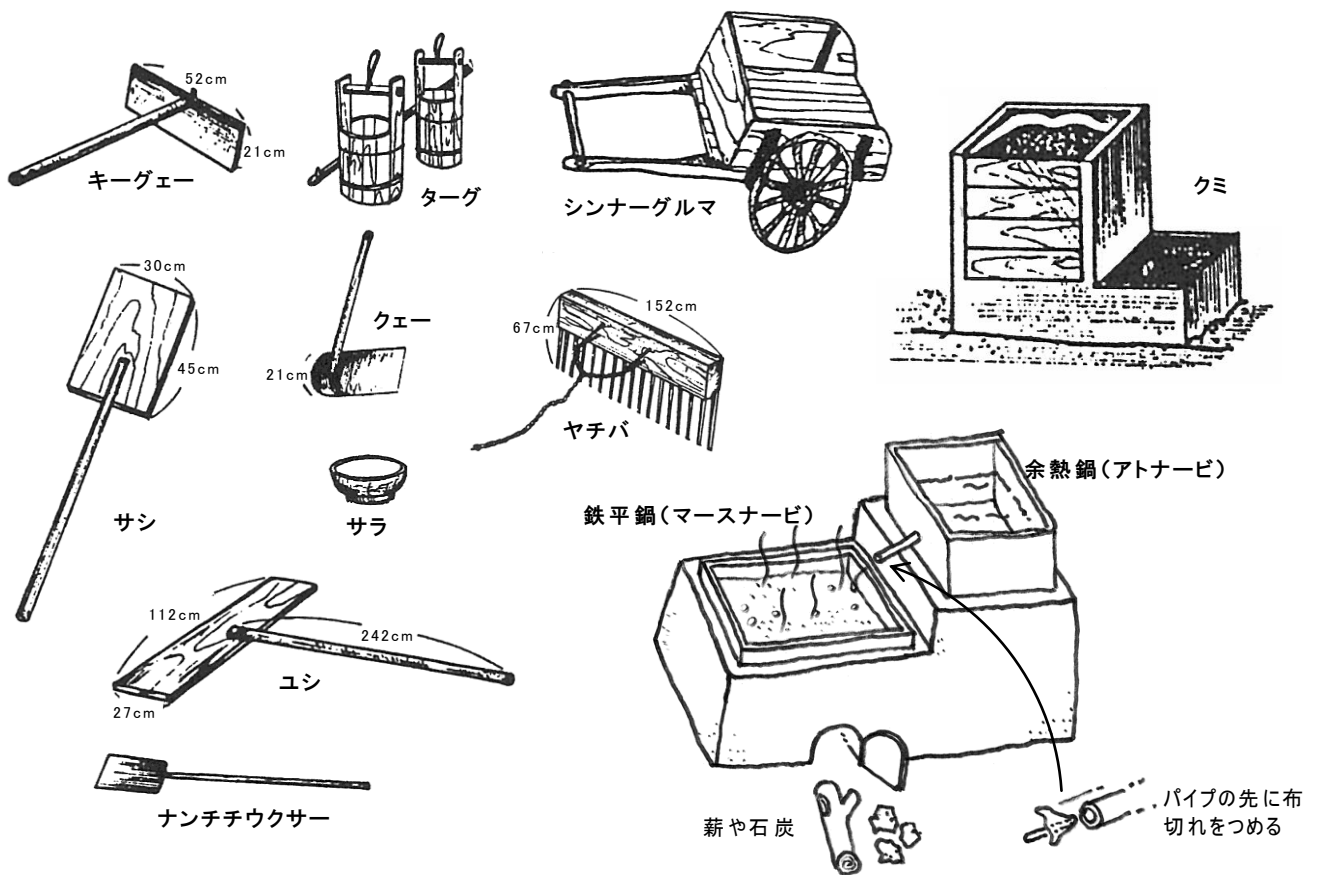
図のようにトゲのついた回転台の上に板をのせて、丸鋸(まるのこ)を回しながら、丸い底板を切り出します。

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。

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



- 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。
- 1905（明治 38）年以降は、泡瀬が県内一の生産量になりました。
- 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にありました。
- 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、今の泡瀬三丁目になりました。

## 作り方と道具

### 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。砂の厚さは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

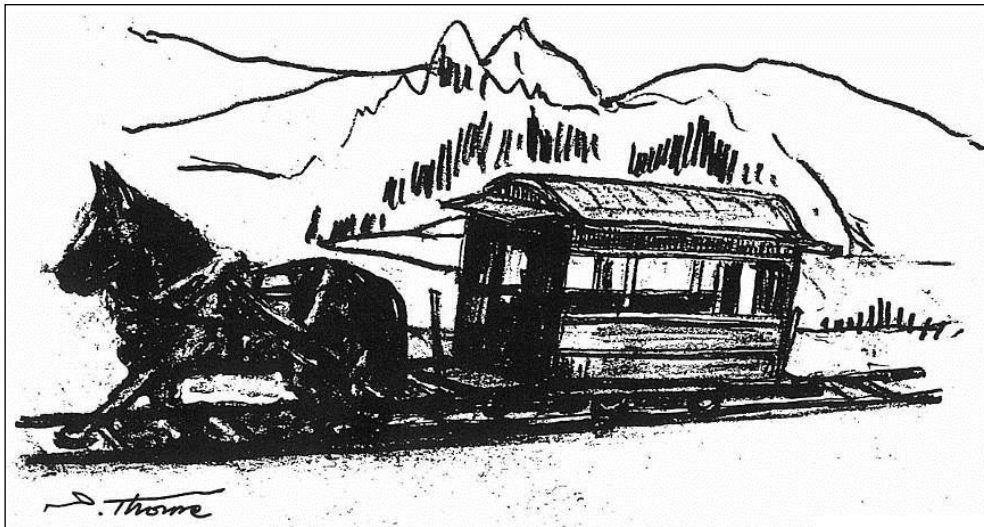
砂に十分に塩が付いたら塩田にまいた砂をユシで集めて列にします。それをキーグエーですくってシンナーグルマにのせ、クミまで運びます。クミには入れ口があって、シンナーグルマの荷台をそこに着けて、砂を入れました。入れ口の高さまでたまると、板の仕切りをはめてさらに砂を入れました。クミがいっぱいになったら、足で砂をしっかりどふみ固めます。そしてターグ（水桶）でくんできた海水を上から注ぎます。すると砂に付いていた塩分を含んだ濃い海水が下の穴から流れ出て、わきの水そうにたまりまします。この濃い塩水をかん水といいます。クミの中の砂はキューですくってまた塩田にまいて使います。このかん水を塩たき小屋に持っていき、フ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

### 3. 馬車軌道



馬車軌道客車のスケッチ(『写真集ふるさと泡瀬』より)



戦前の鉄軌道と現在のゆいレールの路線

- 馬車軌道（ばしゃきどう）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。
- 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。
- 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。
- 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)。
- 泡瀬駅があった場所は、およそ泡瀬公民館の南側あたりでした。
- サトウキビの収穫時期になると、サトウキビをいっばいに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。

No.		沖縄馬車軌道株式會社	
與那原		(下)	特別往復券
8 我謝			
10 4 小那覇		與那原	當間間金參拾五錢
13 8 4 和字慶		全	伊舍堂間金四拾錢
16 12 8 4 津覇		全	渡口間金四拾五錢
18 13 11 7 4 奥間		全	泡瀬間金五拾錢
20 16 13 10 7 4 當間			
21 17 15 11 10 7 4 添石			
22 18 16 13 11 8 6 4 伊舍堂			(上)
24 20 17 14 13 10 7 6 4 泊			
25 21 19 16 14 12 11 8 8 4 久場			
26 22 20 18 16 15 12 11 10 8 4 熱田			
27 23 21 20 18 16 15 13 11 10 7 4 渡口			
28 25 22 21 19 18 16 14 13 11 8 6 4 與儀			
29 27 23 22 21 20 19 16 15 13 10 8 6 4 比屋根			
30 28 27 24 22 21 20 19 18 16 13 10 8 7 5 泡瀬			

No.		沖縄馬車軌道株式會社	
與那原		(下)	特別往復券
8 我謝			
10 4 小那覇		與那原	當間間金參拾五錢
13 8 4 和字慶		全	伊舍堂間金四拾錢
16 12 8 4 津覇		全	渡口間金四拾五錢
18 13 11 7 4 奥間		全	泡瀬間金五拾錢
20 16 13 10 7 4 當間			
21 17 15 11 10 7 4 添石			
22 18 16 13 11 8 6 4 伊舍堂			(上)
24 20 17 14 13 10 7 6 4 泊			
25 21 19 16 14 12 11 8 8 4 久場			
26 22 20 18 16 15 12 11 10 8 4 熱田			
27 23 21 20 18 16 15 13 11 10 7 4 渡口			
28 25 22 21 19 18 16 14 13 11 8 6 4 與儀			
29 27 23 22 21 20 19 16 15 13 10 8 6 4 比屋根			
30 28 27 24 22 21 20 19 18 16 13 10 8 7 5 泡瀬			

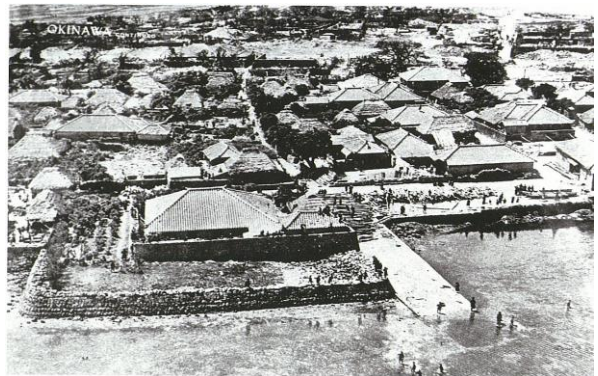
当時の乗車きっぷ (『図説 沖縄の鉄道』より)

## 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。

### (1) 積場跡(ちんばあと)

- 泡瀬は山原船の寄港地で、船で運ばれてきた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（今の漁港）と西の津口、東の津口があったようです。
- 山原からは木材や炭などが多く運ばれたので、これらの中南部への荷卸点として泡瀬は発展し、海岸通りには木材・薪炭材業者が十数件も並び、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、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。そ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。
- 1968（昭和43）年には海岸の一部を埋め立て、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しました。



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)

### (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。
- 戦争が終わって飛行場の必要が無くなったため船着き場も使われなくなっていました。
- 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。

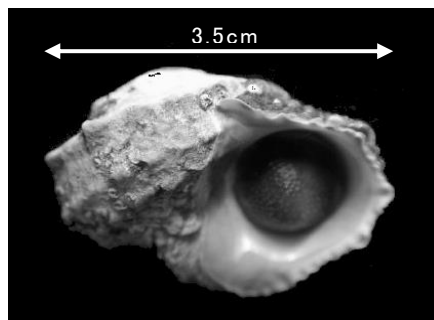


## 5. 海のめぐみと方言

沖縄の海に生きている生物と私たちの暮らしには深いつながりがあり、私たちは海の生物からさまざまな恵み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、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。

### チンボーラー(カンギクガイ)

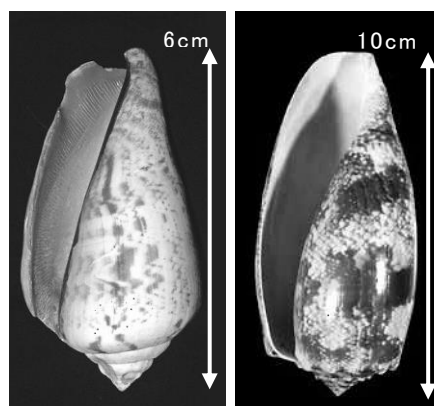
干潟に転がっている石をそっとめくるとフタのあるサザエのような形をした丸い貝をみかけます。沖縄ではこの貝をチンボーラーと呼んでいます。貝の口にあるフタのすき間に針や爪ようじを差し込み、身を引っかけて取り出して食べるととてもおいしい貝です。泡瀬地域ではこの貝を方言で“シチラン”と呼び、アンダミスー（油みそ）の具として用います。



カンギクガイ

### ティラジャー(マガキガイ)

水深 20m くらいまでの岩場において、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。



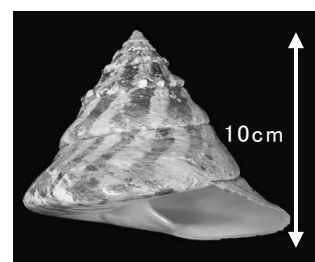
マガキガイ

アンボイナガイ

### タカセガイ(サラサバテイ)

タカセガイは潮が満ち引きする岩磯にいます。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。

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。



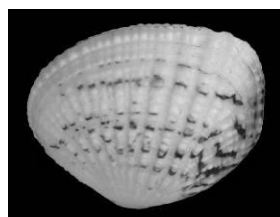
サラサバテイ



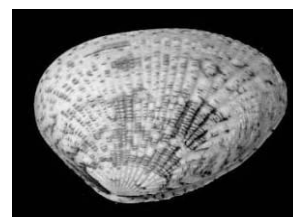
イソハマグリ



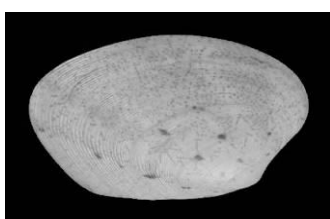
リュウキュウマスオ



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



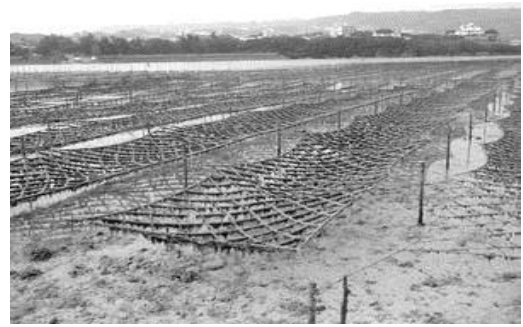
ホソスジヒバリ

## 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。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海藻です。



ヒトエグサ

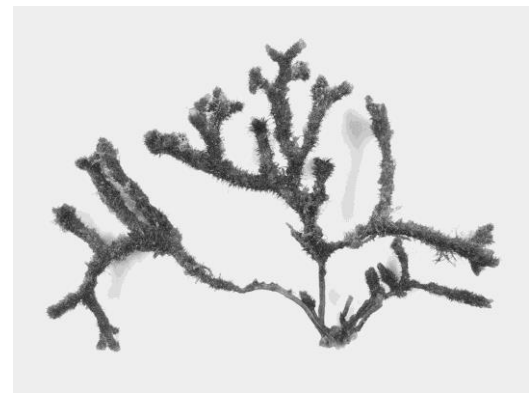


アーサの養殖網

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、鮮やかな緑色で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)

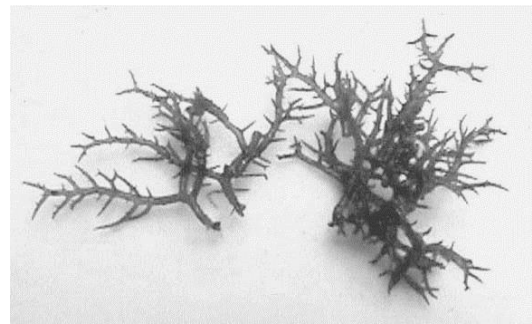
昔の人はおなかにいる回虫と呼ばれる寄生虫を退治するために海人草（かいにんそう）と呼ばれる海藻を虫下しとして使っていました。泡瀬ではこの海藻をナチョーラと呼んでいました。泡瀬の海でも少し深いところの岩にいくと生えているのを見ることができます。見た目は、赤っぽく、茎は丸く伸びていて、規則正しく枝分かれし、細い毛のような小枝でおおわれています。



カイニンソウ

## モーイ(イバラノリ)

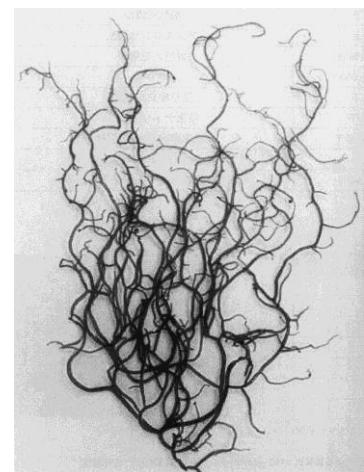
イバラノリはテングサの仲間である緑色から暗い赤色をした海藻です。“いばら”の名前が付くとおり、先のとがった枝が数多く分かれ出ていますが、さわったかんじはやわらかいです。寒天（かんてん）のように熱を加えると溶け、冷めると固まる性質があります。沖縄では春先に見られる海藻で、一度茹でてから乾燥させて保存すれば一年中食べられます。「モーイ豆腐」という料理が有名です。



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。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。



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。
- 泡瀬ビジュルは、昔、高江洲義正（たかえすぎしょう）という人が、海に浮かんでいる不思議な石を見つけ、それを持ち帰って祀ったのが始まりだと言われています。
- 旧暦の9月9日に行われるビジュル祭では、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。

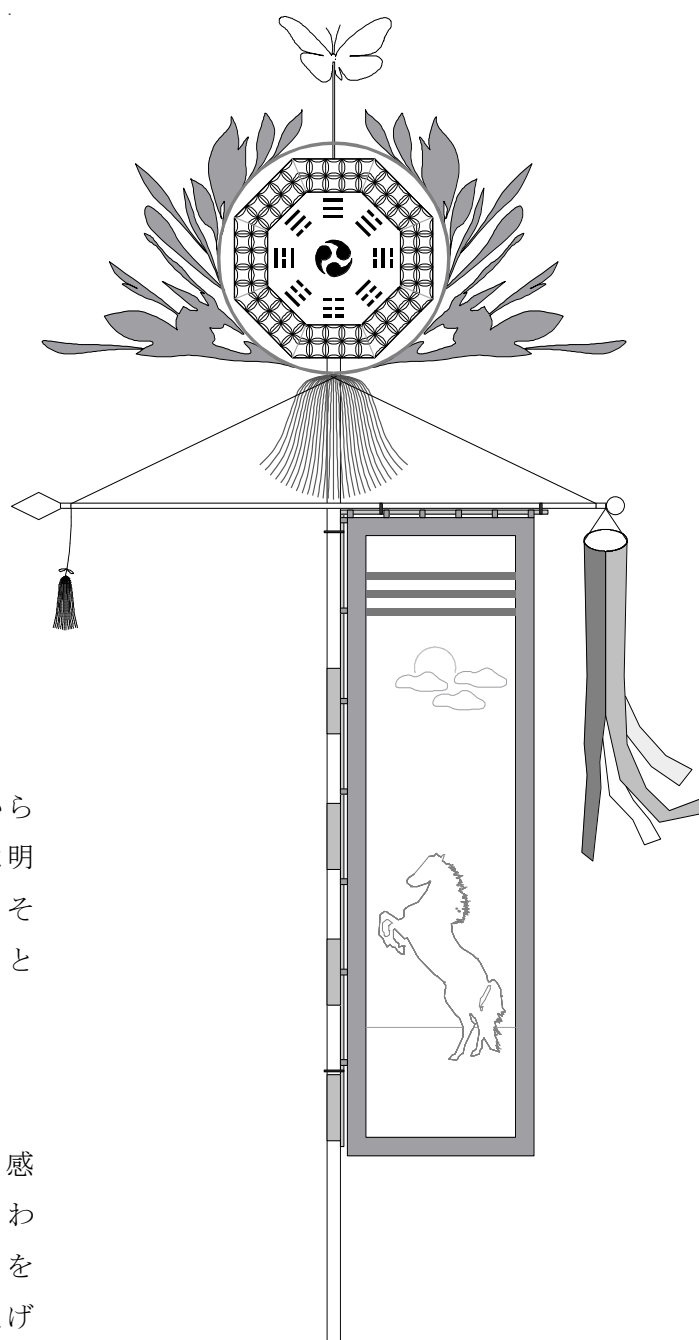
### (2) 旗頭

- 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。

### (3) カシチー

旧暦6月25日に火の神や仏だん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。



## 7. 井戸と人の暮らし

水道ができる前の時代には、人々が暮らす場所として、水が得られる井戸があるかどうか重要なポイントでした。

### (1)カーヌ毛(川原毛)

- 泡瀬の人口が増えて水が必要になったため、カーヌ毛が掘り当てられました。
- カーヌ毛はどんな干ばつにも枯れることがなく、集落一の共同井戸でした。
- 泡瀬地区は1983年(昭和58年)からの土地区画整理事業で全体的に地面が高くなりましたが、カーヌ毛の井戸の前だけは昔の高さのまま残されています。

### (2)ウブガー(産井泉)

- ウブガーは泡瀬集落ができた初め(1768年)頃に飲み水用の井戸として作られました。
- 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。

### (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。
- 1945(昭和20)年に泡瀬全域が米軍施設に接収されたことで、元のミーガーは消えましたが、1983(昭和58)年に、東之御嶽の敷地内に新しく移されました。



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、プリキ屋 1、 畳細工 1	
1912	明治 45 年 大正元年	泡瀬漁業共同組合がつくられる	
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	

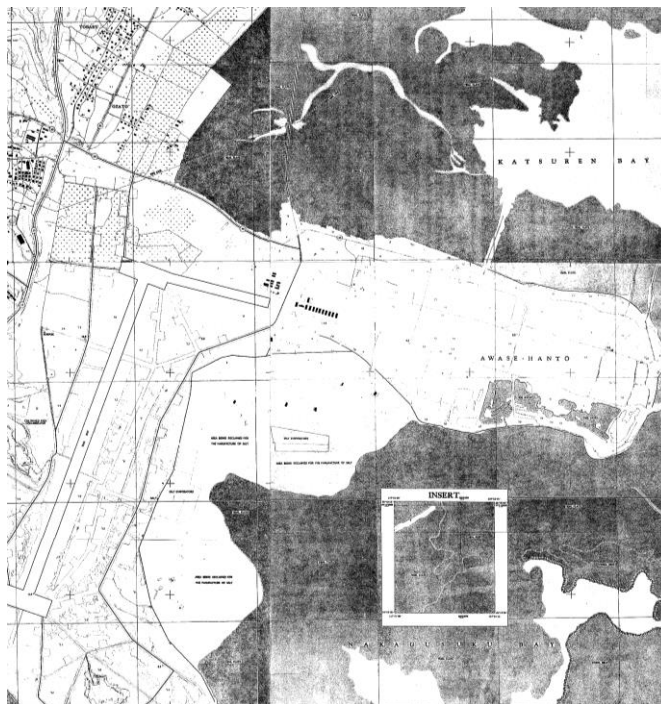
1929	昭和 4 年	泡瀬一与那原間に安田バスと宮城バスが運行する	
1930	昭和 5 年	電灯が設置される	
1932	昭和 7 年	この頃、樽皮製造業 63 戸、年間 16 万挺生産 泡瀬郵便局に公衆電話設置 (※社会ワークシートNo.12)	
1938	昭和 13 年	ビジュアル改築(一間社流れ造りの本殿、2 基の鳥居、内外の玉垣を鉄筋コンクリート造に改築する)	
1939	昭和 14 年	泡瀬製樽工業組合の設立が認可される (※社会ワークシートNo.9, 10, 11)	第二次世界大戦おこる
1945	昭和 20 年	4 月 1 日、米軍が沖縄本島に上陸 4 月 3 日、泡瀬へ進駐しキャンプが設営される 7 月、泡瀬飛行場が新設される	
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けられる	
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 <sup>2</sup> 。	
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
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。

当時を知る人などは、この飛行場でバイクや車を取り回したり、資材置き場に忍び込んで物資をしつけい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。



1949（昭和22）年作成の米軍地図

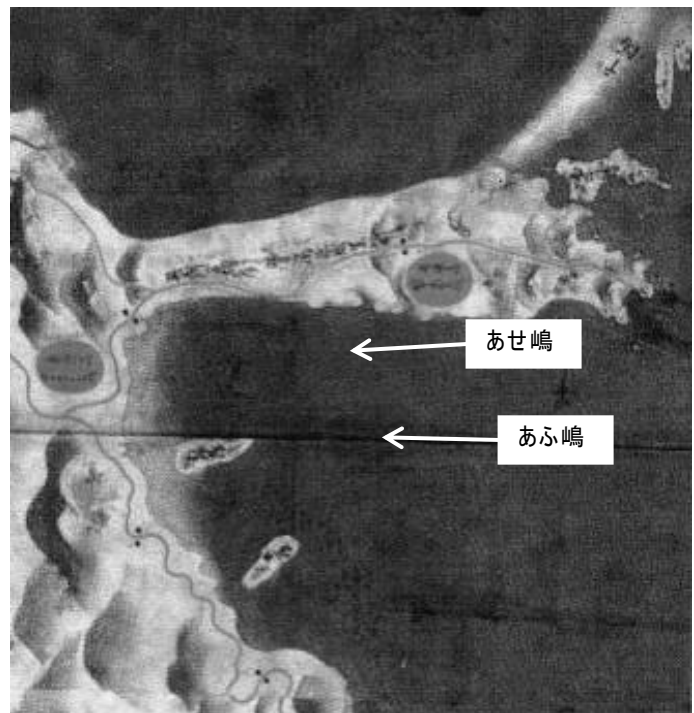


1945（昭和20）年頃の航空写真

## 10. 泡瀬と埋立ての歴史

### (1) 泡瀬島

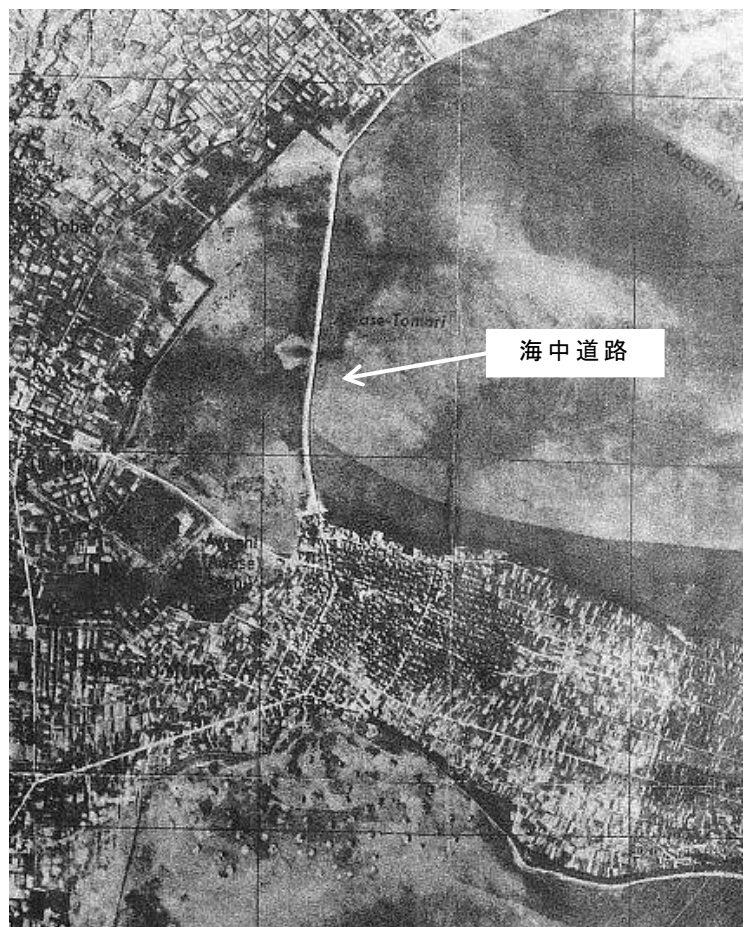
- 泡瀬地区は昔、海に浮かぶ無人島でした。
- 琉球王国時代の絵地図には、「あせ嶋」「あふ嶋」の2つが描かれています。あせ嶋は今の二丁目～泡瀬通信施設あたりの泡瀬半島、あふ嶋は県総あたりの奥武島になります。
- 1768年にはじめて高江洲義正という人が泡瀬島に住み始めたといわれています。その頃の泡瀬は高原村の一部でした。
- だんだん人口が増え、1903(明治36)年には高原村から分かれて泡瀬村となりました。



天保琉球国絵図(1830年代作製)

### (2) 海中道路の整備

- 戦前ではたくさんの品物を運ぶ主な手段は船で、泡瀬は山原船が寄る港地でした。
- 大正時代になると人と物の往来が盛んになり陸上の交通が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した。

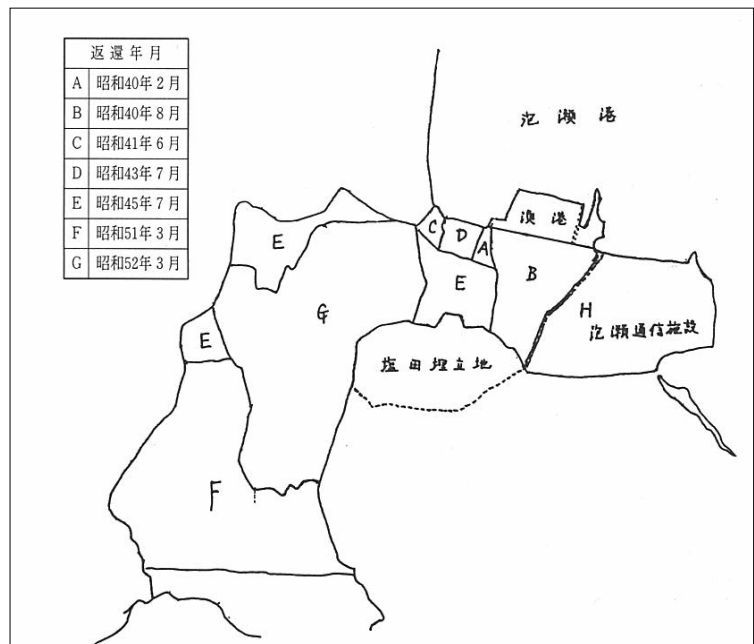


戦前(昭和20年頃の)の航空写真



### (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、そのため、代わりの土地として海中道路西側が埋立てられました。昭和 35 (1960) 年に工事を始め、昭和 41 (1966) 年に完成しました。
- 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は昔の海岸線のなごりです。



土地返還の流れ(『泡瀬誌』より)

### (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。
- その土地を使いやすいように、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。工事は昭和 53 年から始まり昭和 63 年に完成しました。



区画整理工事の様子

- 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。

