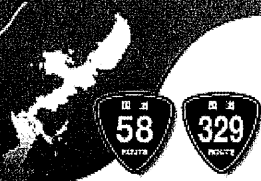


沖縄北部の国道情報提供サイト

やんばる  
ロードネット



>文字を大きくする方法

このサイト

サイト内検索



新着情報・入札情報

お役立ち情報

ほっこくの紹介

トップページ >> やんばる 国道物語 - 近代沖縄の道 (1879年～1945年)

やんばる 国道物語

- やんばる 国道今むかし
- 王府時代の道
- 近代沖縄の道
- 琉球政府時代の道
- 復帰後の道
- 21世紀の道
- やんばるの伝説を訪ねて
- やんばるの文化碑めぐり
- 道に関する方言名
- 探索ガイドなるほどマップ
- 道に関する年表

# やんばる 国道物語

## 近代沖縄の道 (1879年～1945年)

(4/11)

### 物資の輸送と海上交通

やんばる船が活躍した時代

海運に頼っていた交通

明治時代に北部を歩いた <sup>うえすぎ</sup>上杉 県令や <sup>ささもりぎすけ</sup>笹森儀助 が記しているように、やんばるの道は牛馬が通るのも困難な道でした。そのため国頭地方の物資の <sup>ゆそう</sup>輸送 は、王府時代から道路が整備される昭和初期まで、海上交通に頼っていました。この輸送に使われた船は「やんばる 船 (注1)」と呼ばれ、前と後ろに二本 <sup>なほしら</sup>帆柱 が立ち、白い帆を掲げていました。廃置置県後、<sup>じょうきせん</sup>蒸気船 や <sup>はつどうきせん</sup>発動汽船 が <sup>しゅうこう</sup>就航 し、客や貨物を運ぶようになりました。

1889 (明治22)年10月に、間切 <sup>せんぱく</sup>船舶 の定数制限が廃止されると、続々と大型のやんばる船が造られるようになりました。国頭地方北部ではやんばる船を利用して、主に砂糖、<sup>あい</sup>藍、木材、薪炭、山原竹、竹ガヤなどが運ばれました。

運ばれたのは西海岸では那覇・泊方面、東海岸では <sup>よなばる</sup>与那原 (注2) に積み出され、<sup>きろう</sup>帰路 は酒や日用雑貨、<sup>つば</sup>壺屋 の焼き物などを積んで来ました。

やんばるの中でもとりわけやんばる船建造に意欲的だったのは、国頭村 <sup>おく</sup>奥 集落でした。このことは、奥集落が海を通じてしか外界との接触手段がなかったことによると思われます。甘奄美 や <sup>あまな</sup>与論、<sup>よろん</sup>沖永良部 との交流もありました。

### やんばる船の入港

1938 (昭和13)年に与那原に入港したやんばる船の延べ数は1630隻以上にもなり、1日平均4、5隻が入港していたこととなります。戦後の一時期まではわずかなやんばる船が運行していましたが、まもなく姿を消しました。

童歌に「山原が入っちゃんど (やんばる船が入って来たよ) あかしも薪タムンも買んそーらに (アカシも <sup>たむん</sup>薪 も買いませんか) 隣のは一めーに語んなよー ( <sup>となり</sup>隣 のおばあさんには告げないでねえ) ハーシクテーシク ( <sup>はやし</sup>囃子 )」があり、山原 が人々の生活の身近にあったことがうかがえます。

やんばるから物資を運ぶと同時に首里・那覇の情報をやんばるに運んだ役割も大きかったと思われます。

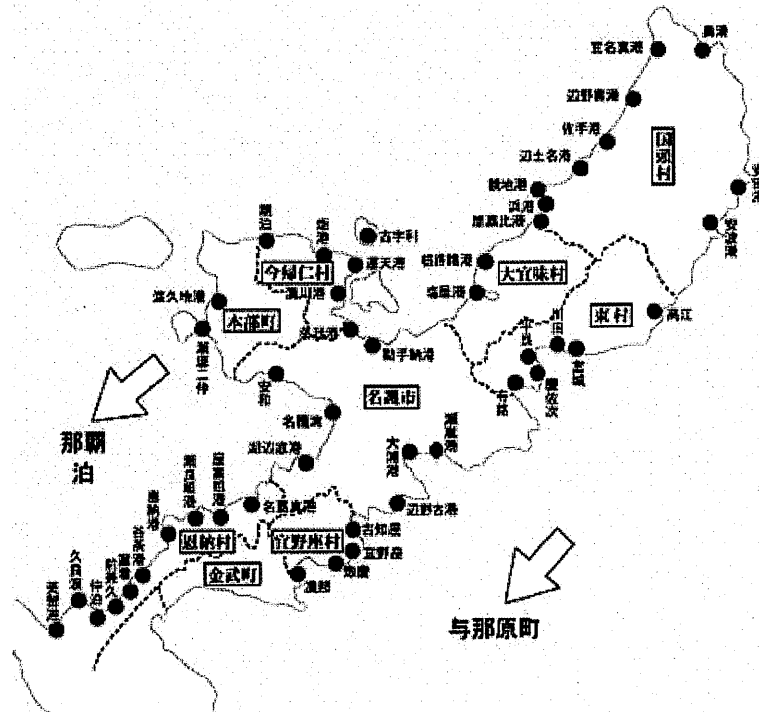
やんばる船が往来する湖辺底港 (現名護市許田)

[『名護600年史』名護市教育委員会]

陸上輸送への転機

荷物だけでなく人の移動にも船が使われていました。1896（明治29）年9月、興運会社の第三運輸丸が、名護・那覇間に定期航路を開設しました。しかし1917（大正6）年10月、定員以上の船客を乗せて航行していたところを暴風雨に合い、名護湾内で沈没するという事故が起きました。陸上では道路が整備され自動車が普及してきた時期でもあり、この事件は船による旅客運送に打撃を与え、以後、興運会社は貨物運送に転じました。

### やんばるの港(津)



やんばるの船が往来し、荷物の積み下ろしをした港（津）は各地にありました。

これらは必ずしも船が岸辺に接岸できるものではなく、やんばるの船は沖に停泊し、小船で荷を運び、本船に積み込んだといいます。良港と言われている今帰仁の運天港でも、船が直接護岸に接岸できるようになったのは戦後のことでした。

『なきじん研究』vol. 9（今帰仁村教育委員会）より

戦前（大正年間）の名護湾 [『望郷・沖縄』]

#### 用語解説

（注1）やんばる船（山原船）

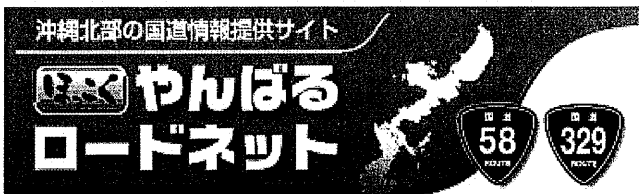
那覇や与那原、平安座、読谷村比謝疔などの中南部と今帰仁村運天や国頭村奥などのやんばるとを往来した交易船のことをいいます。馬艦船とか帆船とも呼ばれていました。やんばるの船が運搬船として利用されていたのに対し、サバニは漁労に用いられました。

（注2）与那原

沖縄本島島尻郡の太平洋側にあり、山原船で与那原港に運び込まれた物資は、そこから首里・那覇へと運ばれました。物資の交流する場所として栄え、荷馬車の運搬や県営鉄道の開通がいち早く進められました。

◀ 戻る やんばるの国道物語（北部国道事務所）

次頁へ ▶



>文字を大きくする方法

👁️ サイト!

サイト内検索



新着情報・入札情報

お役立ち情報

ほっごくの紹介

トップページ >> やんばる国道物語 - 近代沖縄の道 (1879年～1945年)

やんばる国道物語

- [やんばる国道今むかし](#)
- [王府時代の道](#)
- [近代沖縄の道](#)
- [琉球政府時代の道](#)
- [復帰後の道](#)
- [21世紀の道](#)
- [やんばるの伝説を訪ねて](#)
- [やんばるの文化碑めぐり](#)
- [道に関する方言名](#)
- [探索ガイドなるほどマップ](#)
- [道に関する年表](#)

# やんばる国道物語

## 近代沖縄の道 (1879年～1945年)

(6/11)

### 国頭街道の開通

徒歩から車の通れる道に

#### 各郡が道路整備・改修

1908 (明治41)年、従来の間切・島が町村に改められました (沖縄県及び島嶼町村制)。それまで国の負担で行われていた道路の予算が県費に移されました。そのため県が直接道路改修を行えるようになり、以後、急速に道路整備が進みました。王府時代の西宿を改修してきた国頭街道の改修には、県からの寄付金が割当てられただけではなく、村の財産である積立金からも貸出され、積極的に改修が行われました。

1915 (大正4)年、県下最大の街道である国頭街道 (那覇-今帰仁) が開通、後に名護までを国頭街道と呼ぶようになります。この県道整備に呼応して、各郡 (1896年4月、郡区編成の勅令) により国頭地方は国頭郡と改称) では地域の発展、農業の発展のために組合を組織して道路の整備改修に取り組むようになりました。このようにしてできた道は郡道、郡組合道路と呼ばれました。整備改修された郡道は道幅が広く平らな道となり車の通れる道路として、人々に利用されました。

#### 名護、国頭郡の中心に

国頭街道が開通した1915 (大正4)年、国頭郡下では第三代郡長に就任した朝武士干城により、郡道七路線が計画、実行されました (左図参照)。計画線のうち、本部と今帰仁への道は1916年度に完成しました。又名護から東海岸の瀬嵩までの道は17 (大正6)年に着工しましたが、起伏が激しく岩盤が多いため難工事で、完成したのは翌年のことでした。

1920 (大正9)年、国頭村浜と大宜味村田嘉里を結ぶ大国トンネルが完成しました。21 (大正10)年に伊差川～源河間、塩屋～辺土名間の両区間が開通しました。しかし、開通したとは言っても、全線で車が通るようになったわけではなく、自転車でも通れない箇所がなお残されていました。

七年をかけて名護を中心に放射状の郡道七路線が完成しました。道路網が整備されたことにより名護は名実ともに国頭郡の中心地になりました。

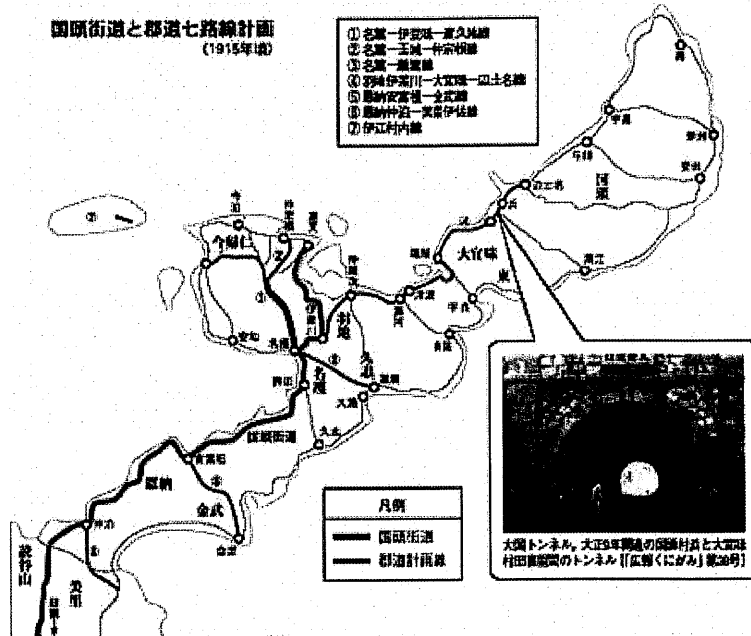
しかし、組合事業としての郡道には予算に限りがあり、1920年 (大正9)年に国頭街道は指定県道になりました。

街道名	区 間	道 幅	道路延長(距離)	車交延長
首里街道	那 覇～首 里	4間	1.1046里	1.1046里
与那原街道	那 覇～与那原	4間	1.0400	1.0400
国頭街道	那 覇～北 谷	2間	4.0908	4.0908
	北 谷～読 谷	1間	2.2745	—
	読 谷～恩 納	1間	4.1943	—
	恩 納～名 護	1間	5.2953	1.1800
	名 護～羽 地	1間	1.1951	0.3430
佐敷街道	羽 地～運天港	12間	3.0040	—
	那 覇～大 里	23間	2.1427	2.1427

1間=約180cm 一里=約4km 「沖縄県統計書」(明治43年)より

主要街道とその里程街道とは首里・那覇を起点にした主要道路で、1910(明治43)年の『沖縄県統計書』によると、車が通れる街道は道幅が広い首里街道、与那原街道、佐敷街道と国頭街道の一部(那覇～北谷)だけでした。

1920(大正9)年頃の大宜味村喜如嘉の護岸工事の様子。  
中央斜めに走っているのが郡道 [『喜如嘉の写真集』]



国頭街道と郡道7路線計画(1915年)