

天草架橋の波紋

橋がかかれば、明日の天草はどう変つていくであろうか……

岩 本 政 教

〔熊本大学助教授・まさのり 熊本県農山漁村振興顧問〕

恵みに浴させたい」という先覚者の熱烈な郷土愛のためものとはいえ、容易なことではない。経費の点からいっても、技術の点からいっても、容易ならざるこの大事業が、いよいよ実現の

このようなときに、天草架橋がいよいよその起工式を挙げたということは、ひとり郡民だけでなく、熊本県民全体に与えるしげきは、はかりしれないものがあると思う。

運びになったということは、熊本県の交通史上画期的なことといつてよからう。その証拠には、明治中期「おかしようき」が門司から熊本(春日駅)や八代までのびてから、もう八十年にもなるのに、まだ昔のまま一本のレールの上を汽車は走っているわけで、八代までの高速電車建設認可の申請書は、いちはやく戦前に出されていたが、いまだに天草架橋ほどには実現の歩みは確実ではない。

郡民三十年の悲願

天草架橋の起工式が、七月三日高松宮殿下をお迎えして盛大に行なわれた。宇土半島の先端三角と大矢野、永浦、大池、前：の島々と合津とを、五つの橋で結ぶこの「夢のかけ橋」は、四年後の四十一年の秋(十月営業開始の計画：道路公団)には夢ではなく現実のものとなる。

ここに二十三天草郡民の三十年らしい悲願がかなえられるわけである。この橋をかける工費はざつと二十八億円というから、荒尾から熊本までの鉄道複線化の費用とほぼ同じ位の費用である。天草に橋をかけるということは「天草を文化の

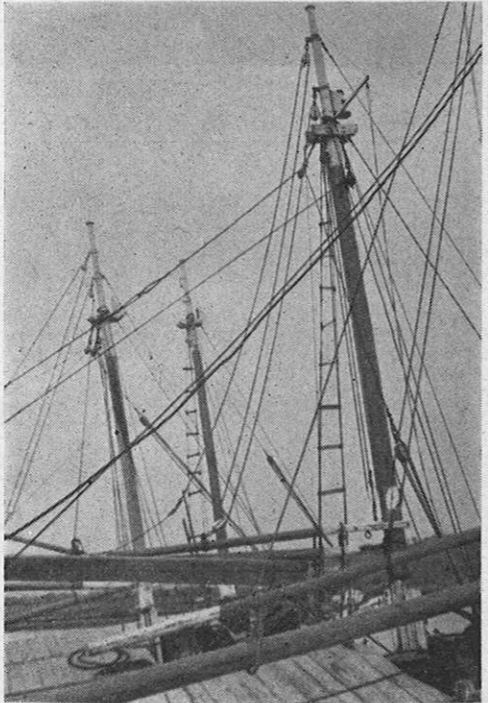
海に生きた島の先祖たち

ひとくちに天草とよんでいるけれども、天草の上島、下島等を合わせると、天草はわが国で奄美群島に次ぐ大きい島である。しかも、山ばかりで広い耕地もないので、いきおい島の人々は、まわりの海を相手に生活してきたし、島と島とのゆききも船が主な交通手段だったのも、あたりまえといえよう。

物を運ぶにも、島に多い段々畑のカライモ作りにも、コエタゴ運びにも、舟が利用されてきたわけである。あまくさのあまも漁民にゆかりのある言葉だし、船を操つることのうまかつた島の舟子たちは、朝鮮の役でも小西、加藤両軍の先陣争いで、小西軍に勝利を得さしめた原動力だった。

又、永い旧藩時代を通じ、村々には「カコ役」があつて、薩摩や細川藩の海上輸送を担当していた。

最近まで村々に残っている「にしや宿」や「娘宿」あるいは「未子相続」の風習、海ボウズなど海に関する妖怪変化というような、民俗的な伝承も、こうした海の生活から生まれたものである。



ホロ馬車がラツパ鳴らして

このような事情から、海上交通にくらべて陸(道路)の交通の発達はおくれている。

特に旧藩時代には、島内は富岡天草代官のもと十組に分割支配されていた。このことは、天草の地形の複雑さともあいまつて、陸上交通特に道路の発達や連絡をさまたげてきた。島の縦貫県道の起工式の行なわれたのが明治二十八年というから、これは鹿児島本線が熊本、八代間に開通したのと同じ頃である。

それから十七年後の大正元年にやっと完成したこの道路は、大矢野島の玄関登立から柳港に至り、さらに上島の合津港から上島を東西に縦貫し、栖本を経て西端の瀬戸に達し、又、本渡からは、下島を北岸ぞいに西北端の富岡にいくものと、南端の牛深港にのびるもの二つにわかれていた。

この道路の貫通は、天草の交通史上画期的なこととて、島の文化や産業に与えた影響は大きい。

この当時の主な乗り物はもちろんホロ馬車で、大正九年頃、島のホロ馬車は百台をこえていた。世の進むにつれ、やがて馬車の木輪は金具からゴムタイヤに変わった。そうして、ハミ桶をぶらさげたたくびれた馬が、海風に吹かれながらラツパを鳴らして、島の道をポクポクと走り廻っていた。坂道にさしかかると、お客をおろして歩かせたものだった。

ナンバー「熊1」の自動車

やがて、ホロ馬車は自動車の登場で、本渡く大門間など本渡近郊をのぞいて減んでいくのであるが、自動車が天草にはじめてお目見えしたのは、大正二年「ツチャ足袋」の宣伝カーがその最初であるという。

その後大正十四年アメリカ帰りの崎津出身玉木氏がフォード二台を持ち帰り、本渡と大門港との間の旅客輸送に使いだした。

この車のナンバーは「熊1」であつたというから、天草はもちろん、県内最初のものであつたといえよう。

このように、島の交通史をふりかえつてみると、島の先覚者や島民たちは、海や陸の交通の開発に早くから立ちあがり、一生けんめい努力してきたわけで、今日天草架橋の実現をみるまでにこぎつけたのも、あながちぐうぜんとはいえない。