

50年前の沖縄の船旅

—本土復帰前の「アメリカ世」の「島ちゃび」瞥見—

Cruises around Ryukyu Archipelago in 1967; Brief Vision concerning
“AMERIKA YU” and “SHIMA CHABI”

小 川 功
Isao OGAWA

要 旨

筆者が体験した50年前の沖縄の船旅は本土復帰前の「アメリカ世」であったため、様々な非日常を実感した。身分証申請に始まり、ドルへの両替、出入国手続きで上陸すると、デモの嵐、車の右側通行、MPの交通整理…まるで海外旅行で行く異国の如き風景が日本の国内の一角で展開していた。独自の文化・芸術を誇ってきた沖縄同胞が残酷にも米軍という異民族に支配される姿は本土の「アメリカ世」で物心ついた筆者らの世代にとって忌むべき昭和20年代の悪夢の再現でしかなかった。離島から離島への長い船旅も決して楽でなかったが、基地に囲まれた沖縄の「島ちゃび」の現実を直視する方が何百倍、何千倍も苦痛であった。最後に訪れた八重山には憎むべき米兵の姿がほとんど見かけず、かつ戦災で壊滅した古琉球の風景が奇跡的に残されていた。この地で初めて沖縄本来の海浜リゾート気分を満喫できた。

キーワード：沖縄、船旅、本土復帰、アメリカ世、島ちゃび、米軍

1. はじめに

ことさらお断りするまでもなく筆者は沖縄など南島の研究者ではなく、学術目的での現地調査を行った訳ではない。それにもかかわらず、身分不相応にも本稿で沖縄旅行をテーマとした理由は、①筆者にとって数少ない鉄道乗車を主目的とせず、鉄道以外の交通手段に依拠した異例の旅

であること、②本土復帰以前の「アメリカ世」という異民族支配下の沖縄は占領期に物心ついた旧世代にとって、自己の思い出したくない過去を眼前に再現する直視し難い、非日常否異常体験であったこと。③訪問以来半世紀を経過した沖縄はその後観光領域を含め、あらゆる方面で最も激変した地域の一つであること。④経営学部に所属していたとはいえ観光社会学を専攻していた訳ではない筆者の学生時代のささやかな旅行体験でさえも、約50年もの歳月の経過のなかで当時の状況を知らない若い年代の方々に何がしかの参考になれば…と愚考したゆえである。

前稿¹⁾の日本一周鉄道の旅の姉妹編を構成するが、時刻表通りに進行し時々刻々の行動まで再現できたパンクチュアルな前稿に比し、冒頭の神戸港出帆からして2時間以上遅延するいわば「ぐうたら旅行」であり、鉄道に依拠しない旅行の再現困難性を痛感した次第である。持参した『スタンプ帳』を利用し確定日付並みのアリバイを入手する機会も皆無に近く、現地への旅行を立証できる証拠は下手な写真等を除けば、極めて乏しい。そのカラー写真（〔写真－9〕のみ原版モノクロ）すら半世紀の経年劣化で退色、カビ腐食、塗料流出が目立ち、保存の限界にきている。そこで当時筆者が作成したメモ、備忘録²⁾等を第一次史料として引用するとともに、当時筆者自身が撮影した写真（〔写真－17〕左を除く）のごく一部をかかげ、文末に主要な日程を〔表－1〕として整理した。

復帰前を知らぬ大多数の読者への参考として現代と大きく異なる当時の沖縄事情は現地で刊行された一般的な刊行物³⁾から適宜援用させていただき、注記した。残念なことに当該旅行を発案、企画した中心人物の畏友はすでにないが、同行した2人の友人から筆者の記憶喪失部分などに関し、今回貴重なご指摘を受けたことに感謝したい。

友人が沖縄在住の親類を訪ねる旅行に便乗して、突然思い立った急ごしらえの旅行ではあるが、それぞれの学生なりに関心のある分野の調査・研究の場として活用した。たとえば医学部に進学、難病に関心を持った友人は当地の医療施設である愛楽園⁴⁾見学を熱望し、全員の行程に組み入れることとなった。

一方、筆者は予て興味を抱いていた沖縄県営鉄道、沖縄電気軌道等の失われた鉄軌道⁵⁾の遺跡調査を希望し、自由行動の限られた時間内でごくごく部分的ながら実現することができた。また安里463番地の琉球火災海上保険本社を訪問し、パンフレット等を相当数入手した。（琉球火災封筒）

希望して地元有力企業である琉球火災海上⁶⁾を訪問したのは当時、筆者はすでに損害保険業界を自らの進路として強く意識していたためである。琉球生命を訪れなかったのは進路となった生保業界は当時考えて居なかったためであろう。しかし皮肉なことにその後、筆者の勤務先の生保会社がぐだんの琉球生命の保険契約を包括移転することになり、相手先の本格的調査が社内で重要視されることになった。もし筆者が琉球生命の方の話を詳しく聞いていたら、情報通の一人と珍重されてあるいは沖縄県とのご縁が深まっていた可能性もなかった訳ではない。

また勤務先が昭和 45 年万博開催の際に、日本民芸館開館を主宰、濱田庄司先生をお招きする会合を持ち、筆者もその末席に座らせて頂く機会があった。日本民芸館の展示品の中には当然ながら民芸運動の推進者たちが絶賛した沖縄の民芸品の数々が含まれており、まだ記憶が鮮明な壺屋の見学体験がはからずも役立ったのは言うまでもない。(万博の体験は別稿を予定)

また前任校の史料館長を勤めた際、収蔵品に「琉球貿易図屏風」があり、秋に中国に向かった進貢船が春に那覇港に帰港し、それを迎える那覇港のにぎわいを描いたもので、那覇の街並みから首里の王城までのグランドスケープが描かれた堂々たる屏風である。「唐物方」の幟を掲げた丸に十の字の薩摩船は薩摩が中国貿易に深く関わっていた事実を示している。痛みも目立つため無理に予算をお願いして可能となった平成 13 年の全面的な修復の折に屏風の裏紙に使用された反古の中に薩摩藩を窺わせる古文書の存在を、当時史料館ご担当の岩崎奈緒子氏が下貼文書を通して制作年代推定への手がかり、薩摩藩が制作に関与していた可能性などを明らかにした。中国側の使節には絶対目に触れさせない「薩摩ぬ世」の実態、即ち薩摩の極秘の関与をも描き込んだ異例の屏風が薩摩の藩威を発揚する献上品として作成された可能性を示すというのが岩崎氏の見立て⁷⁾であった。修復後の展示の際、記念講演をお願いした浦添市美術館の専門家の興味深いお話も親しく拝聴させて頂く機会にも恵まれるなど、筆者と彼の地との浅からぬ縁をあれこれと思い返した次第である。

2. 沖縄旅行の発端

東京在住の中学・高校時代の部活の友人・岡橋氏から突然に「3 月 15 日～25 日(2 日ほどおくらしてもよい) 岡橋、犬塚氏と沖縄へ行く。費用 2 万 5 千円位。こちらでいくヤツがおったら、相談してくれ、アトフミ」との連絡を受けたのが昭和 42 年 2 月末であった。

我々の仲間うちでは全員旅行好きのメンバーであったから日頃から学割証の予備を保持していて、「あさって広島へ行かんか?」といった旅行オファーが突然に舞い込んでも即刻対応することは日常茶飯事であった。しかし今回はかねて候補地に挙げていた国内旅行とはいえ、後述するように当時沖縄行きには海外並みの諸手続きが必要なため、関西在住の各仲間とも軍資金の準備等を含め早急な対応に迫られた。連絡を取り合った結果、結局「OK した。少々用意が必要。小田は行く。小倉、河口はダメ」と返事し、東京在住の 2 名、関西在住の 2 名の総勢 4 名での決行となった。

旅行会社主催のツアーへの参加ではなく、個人の自主的旅行であり、かつ参加者の居住地が東京、関西とバラバラの団体旅行である点に旅行組成の困難さがあった。現在ならメール等で即時にすむ用件を、手紙、時に高価な遠距離電話を交え 4 名が頻繁に連絡しあった。この結果、筆者

の手元に期せずして企画段階の旅行メモ類が残ることとなった。岡橋氏からの「アトフミ」には以下のような交通手段の選択が提示されていた。

「船 神戸→那覇 学割 \$ 10.80 ￥3,890…関西汽船

鹿児島→那覇 学割 \$ 7.75 ￥2,800…琉球海運

飛行機 大阪→那覇 \$ 64.40 ￥23,200…日航、Cat

鹿児島→那覇 ￥12,600…全日空となっています。小生としては前記3案のうちいづれでもよいと考えています。大阪方の意見お聞かせ下さい。以上 用件のみ、岡橋孜

P.S. 鹿児島へ行く場合は急行しりやま 大阪発 14:55 - 西鹿児島着 9:30 利用ということになるようです。故に神戸→那ハ 船利用 = ￥3,890 (46 時間)

大阪→鹿児島→那覇 = ￥5,160 (39 時間)

国鉄 Air

大阪→ナハ (Plane) = ￥23,200 (2 時間) となります。」

提案者の岡橋氏自身はスカイメイトと称する学割もなく、当時“高嶺の花”的存在だった空路をも十二分に視野に入れていた節があったが、一応同行者たる我々の側の懐具合も考え、「前記3案のうちいづれでもよい」との鷹揚な態度であった。衆議の結果、「安ければ安いほどよい」として行きは出帆日が好都合な神戸港から関西汽船の便、帰りは回数の多い那覇港から鹿児島港まで琉球海運の便に決まった。また岡橋氏を除く3人での那覇港からの八重山航路の利用も決まった。辺境を好む我々としては最南端の与那国、最西端の波照間も是非共踏破したいと考えたが、日数が余分にかかり、結局断念した。犬塚氏は空路利用まで検討、「エア・アメリカ」⁸⁾なる正体不明の航空会社の存在を知り、色々と調べ回った結果、どうやら米軍秘密機関直属の組織と判明、搭乗は我々の主義に反すると考えた結果であった。昭和20年代の日本航空に搭乗しパイロットが元米軍人で乱暴な操縦であった制空権喪失時代の悪夢を有する筆者には当然の結論であったが、観光を専攻する今にして思うと同社撤退寸前の希有なフライトを経験しておれば本稿で特筆大書できたのに…という気も反面では残る。

このあとの重要な手続きとしてメモに「種痘接種証明書 (…必ず所持) と身分証明書を提示して切符を購入 身分証明書及外貨⁹⁾に関する許可書を外為公認銀行に提示して **Exchange**」する必要があった。

3月1日岡橋氏への返事の際に、電話でのやりとりを筆者がメモしたものによれば、「小川は明日(2日)、小田は3日に〈沖縄渡航〉手続をすませる。2〜3週間かかるらしい。3週間かった場合、小川、小田共、あとへのばしてもさしつかえないが、岡橋氏の都合はどうか?」と岡橋氏へ延長の可否を質問したのに対し、彼は「28日、29日迄に帰りたい」とのことであった。

次の問題は、無事交付されたものとして「身分証明書¹⁰⁾」を銀行に提示して換金する必要があるが、いかほど交換すべきか?」との質問に対し、彼は目下100ドルで検討中であった。

さらに「予防接種、免疫証明書の作成にも時間がかかるので、身証がおりたその日に出発できないのではないか？」との質問に対し、接種は「身分証明書がおりる前にでもできる」とのことであった。

昭和42年3月10日ころ小田氏からの電話メモには3月「9日に東京の二人許可さる。15日12：30頃岡橋、犬塚氏帰阪

1：30～2時頃小田氏より電話 犬塚氏も帰る日の制限なし。○およげるで。○余分の写真もっていけ。○YHにはいっとけ」とユースホステル宿泊の予定が告げられた。こうした友人からの情報を参考に筆者が持参した旅行用装備は「[フィルム] パンクロ2本、スライド3本、[食糧] チーズ1箱、サラミ1本、非常食糧、嗜好品、[装備] 新聞紙、雨具、ビニールの袋、水筒、ポリタン、地図、時刻表、スタンプ帖¹¹⁾、ボールペン、エンピツ、海水パンツ (←小田)、[現金] 360×70＝25,200 2万円迄 3万円」という学生の携行品としてごくささやかな品々であった。

3. 関西汽船と琉球海運による船旅

昭和42年3月10日より前に関西汽船乗船券発売所で聞き「名瀬那覇直行 沖之島丸（毎月6、16、26日）那覇2等4,860円 特2 6,080円 1等9,290円、特1 13,610円」とメモし、神戸港中突堤の乗り場の地図を入手して、印を付けるなど、かなり緊張して下見までしている。

筆者の出発当日の「日記」によれば、関西汽船での出帆の様子は以下のものであった。

「3月16日 7時20分頃起床、9時10分頃B岸壁に着いたところ、三人の姿なし…9時40分頃小田氏と犬塚氏同時に到着。岡橋氏も10分後に着く。まず出国手続のところへならび、10時前から手続開始。まず書類のチェック。つづいて[徴税]というボックスのところで、出国の証印をうける。一緒にならんでいた犬塚氏ははやくも手荷物の検査をうけていたので、えらいはやいなあと思った。検査は簡単で「現金はなんぼもっていますか」「1万2千円ぐらいです」でOK、すぐにのりこむ。2等はどん底である。一番隅の非常口の近くに陣どる。四人そろったところで、外出することになったが、雨のため荷役が遅れ、一時半頃出帆との放送あり。『12時頃には帰ってくれよ』といって3人を送り出す。11時頃「那覇まで行かれる犬塚京一さま。出国手続がまだですので、至急船客案内所までおこし下さい」というけたたましい放送があり…11：10頃「小川功さま御面会の方が来ておられますので、至急下船下さい」とのアナウンス。そこであわてて下船、岸元氏をみつける。岸氏が差入れをターミナルビルで買ってくれる。…彼は一枚700円以上を投じて、寿本舗の「くるみ」という菓子一箱と、ハイクラウン3箱、週刊誌2冊、みかん2袋を買ってくれる」

「2時出帆まだまだおくれ、20分ぐらい出港ということになる。それまでにタダでひろったテ-

プを岸に投げてしまっていた上に、雨がふってきたので、はなはだたいくつであり、テープがきれそうになる。テープをもちながら大声で岸とガタガタ言いあう。その間にふと見送人の方を見ていた小田氏が「オイあれみてみ」という方をみると…〈妖しげな男女の行動に〉見送りにきた岸曰く「おまえらどこみとんねん」ト。やっと神戸港を出帆す。」

この後の「日記」には「船中のメシについて」

3月「16日の晩メシ」、「17日 朝」、「17日 昼」、「17日 晩」と詳しくメニューを記述している。鉄道旅とは異なり、おそらく食事以外にすることがないほど、退屈な長旅であったのであろう。「日記」には「通信士で吉川台輔氏と長談義」とあり、学生の特権で勤務中の通信士を訪ね、文系の筆者には記憶が定かでないが、天文に詳しい理系の友人が色々と専門的な質問をぶつけ、親切に対応頂いたようだ。

昭和42年3月17日21:00名瀬港着、下船し「マル加」（箸包み）で夜食としてヤキソバを食い、22:00名瀬港を出港した。この間筆者が17日関西汽船の船上から実家に宛てた葉書には「天候にめぐまれた為、無事航海をつづけ、奄美大島¹²⁾の名瀬港に着きました。明日はいよいよ沖縄県入りです。このぶんどと予定通り那覇港に入港します。屋久島を通過する時は『これで兄貴の最南端の記録を破った』と大変気持ちよかったです。台湾でコレラ発生か?との報がはいっていますが、今のところ大丈夫のようですので、ご安心下さい。3千トン級の船ですから、多少海上に白波がたつ程度なら、船酔いする人もいません¹³⁾とある。兄が屋久島の宮ノ浦岳を登頂し森林鉄道にも乗ったことを日頃から自慢しており、彼の最南端の記録を更新してやろうと考えていたわけだ。船酔いは大丈夫と大見得を切ってしまったが、実際にはこの後かなりの揺れに遭遇し、筆者は必死で船酔いと闘う羽目になった。しかし同行の友人は中々の豪の者で「適度に揺れてかえって腹が減る」と称して、他の乗船客の大半が船酔いで食堂に来ないのに乗じて、配給のカレーを何杯もお替わりする始末。

ようやく3月20日昼那覇港に上陸、家族に宛て

「オキナワ カイナン 二三九 セー〇・五〇『ミナゲンキ アトフミ』受信三月二〇 コ〇・二五」と電報を打電した。

この関西汽船の前身・大阪商船は明治17年以降大阪と沖縄の間に木造船を就航させた。ほかに鹿児島県の寄留商人系、尚家を中心とする旧士族系の競合2社が存在した。資本力に勝る大阪商船は昭和12年4,500トン級の新鋭船「波上丸」「浮島丸」を就航させ、神戸～那覇間を2泊3日で結んだ。このように阪神～那覇、鹿児島～那覇など、戦前の沖縄航路は次第に大阪商船の独壇場となった。戦前は大阪港の周辺に沖縄県出身者が多く居住した背景もここにあった。

これに対して我々が帰路に利用した琉球海運は昭和23年軍政府の直轄機関として琉球海運部が設置され、昭和26年2月1日同機関の民移管により琉球海運が発足、軍政府から米軍船舶を借り委託契約として貨客輸送業務を担い、昭和27年鹿児島～名瀬～那覇の定期旅客航路を開設し



〔写真－1〕 那覇港を出港する RKK 琉球海運「ひめゆり丸」

た。

筆者らは帰路に〔写真－1〕の鹿児島航路「ひめゆり丸」¹⁴⁾に乗船し、「正午出帆」¹⁵⁾したが、船籍国を示す日の丸掲揚はなかった。それもそのはず琉球の船舶に念願の日の丸掲揚実現したのは実に乗船した3ヵ月後の昭和42年7月1日からで、“RYUKYU”と標指した三角旗といっしょにかかげるのが条件であった。長らく県民に愛された琉球海運は平成18年9月貨客船「わかなつおきなわ」が引退し、旅客輸送から完全に撤退、沖縄への観光客が海路を利用する時代は過去のものとなった。

4. 沖縄の魅力

半世紀も以前の沖縄旅行で筆者自身が撮影した写真を見返して、何が沖縄の魅力であったのかを思い出して見た。確かに沖縄バスの中・北部と南部の二つの定期観光バスに乗車（波之上写真館の記念写真購入）し、現在も人気を集めている守礼の門、ひめゆりの塔、万座毛、今帰仁城、金武観音寺鐘乳洞、伊豆味のパイナップル畑など有名観光地で撮影した半ば定番の記念写真の類が大半を占める。ちなみに焼失した首里城は当時はまだ再建されていなかったのも、玉泉洞などと同様に写真が存在しない。個人的には懐かしさを覚えるものの、現状とさほど変化のない観光地の風景を本稿に掲げる必要は感じない。

南部戦跡巡りの定期観光バスに乗車して糸満方面に向かう途中の農村で〔写真－2〕の農耕馬に出会った。

こうした一見のどかな農作業などの純農村風景も当時の沖縄本島に確かに存在し、〔写真－3〕



【写真－2】 糸満方面の農耕馬（南部戦跡巡り定期観光バスから）



【写真－3】 古来の農具を使用した水田耕作



【写真－4】 国頭でサトウキビのトラック積み込み

の早春の田植えなど温暖な南国らしい印象を強く感じた。しかしより大きな変化を見せるのが都市部の人々の営みであり、街角の何気ない風景こそ、その時代の時代的特性を色濃く反映するものである。

沖縄の赤瓦の民家は昭和 13 年来訪した柳宗悦が「吾々の眼を見張らしめるものは、実にその美しい瓦屋根」¹⁶⁾と感嘆したほどの優れた景観であった。しかし戦後の昭和 24 年のグロリア台風で米軍施設まで全半壊、「米軍はこれを契機に鉄筋コンクリート造を推進」¹⁷⁾、かくして安価なブロック・コンクリートが普及して赤瓦を駆逐、離島の一部を除き、殺風景なコンクリートジャングルに一変させたという。(沖縄本島では滅多にお目にかからなかった赤瓦に後日竹富島で遭遇できた。)

そこで那覇市最大の繁華街・国際通りの建物群を取り上げて見よう。国際通りは、那覇市の県庁北口交差点から安里三叉路にかけての約 1.6km の通りの名称で、戦後の焼け野原から目覚しい発展を遂げたことから、奇跡の 1 マイルと呼ばれ復興のシンボルともなった。国際通りは米従軍記者の ERNIE PYLE の名をとって、米軍支給の鉄骨で米軍の物資集積所があった場所に建てられた「アーニーパイル国際劇場」¹⁸⁾の名前に因む。戦後、米軍によって従前の那覇の中心地(現在的那覇市西・久米・辻付近)が接収されてしまい、行き場を失った住民たちはやむなくこの劣悪な低湿地で闇市として商業活動を再開せざるを得なかったためである。国際劇場は昭和 22 年設立され、現在の牧志の「てんぶす那覇」(三越前)の場所に昭和 23 年開業した。



【写真－5】 那覇市国際通り「大越百貨店」



【写真－6】 那覇市国際通りの百貨店「山形屋」



〔写真－7〕 国際通の琉球銀行の隣の大越百貨店屋上から



〔写真－8〕 街頭デモ（南陽相互銀行前）

〔写真－8〕の街頭デモは2月24日の立法院デモなど「教職員に対して政治活動の制限、争議行為の禁止、勤務評定をする」「教公二法案阻止」に関連するものであろうか。〔写真－6〕の山形屋百貨店は、大正11年那覇市西本町に開業した山形屋呉服店沖縄支店に始まり、昭和5年那覇市の中央、東町の警察署跡に新築移転して沖縄初となるデパートを開業した。昭和19年10月空襲で焼失するが、昭和30年国際通に移転し新装開店した。（平成11年8月31日閉店、跡地にホテルJALシティ那覇開業）

また〔写真－5〕の大越百貨店は、大城組創業者・大城鎌吉により昭和32年6月株式会社大越が設立され、同年8月大越百貨店が開店した。45年10月三越が25%を出資し沖縄三越に商号変更したが、平成26年閉店した。



〔写真－9〕 壺屋焼窯元仲本製陶所の登り窯見学



〔写真－10〕 沖映演劇「中城情話」観賞

那覇市壺屋の窯元は琉球王府が17世紀後半に那覇牧志村の壺屋に陶芸職人を集め、統合したことに由来する。民芸運動の柳宗悦は濱田庄司とともに昭和13～15年4回来島し、庶民の日用品でこれほどまでに装飾性を兼ね揃えたものは珍しいと絶賛した。民芸運動に陶工達が触発されてレベルが上がり、全国的にも有名になった。その一方で那覇の都市化が進み、住宅が立て込んで煙り公害のため薪窯の使用が規制され、〔写真－9〕の伝統の登り窯で焚けなくなり、陶芸家が読谷村座喜味「読谷やちむんの里」（昭和55年開設）等へ移住、百ほどの窯元が県内に分散した。

那覇市内の劇場・沖映で〔写真－10〕の琉語による演劇である沖縄芝居「中城情話」を観賞した。「ときわ座」創設者・真喜志康忠は「終戦当時は、今と違って、大衆娯楽が皆無の時であったから『沖縄芝居』は大変人気があった。沖縄中の人々が『沖縄芝居』を見てくれた」¹⁹⁾と回想し

ている。沖縄の大衆向演劇は王朝が育んだ古典芸能の組踊を母体にしつつ、演劇性を盛り込み、民謡も取り入れて独自の琉球歌劇に発展していった。我々の身元引受人になって頂いた方のご家族が演劇や民謡にも詳しく、沖縄を理解するには是非とも芝居を見なければ…と強くお褒め頂いたので、連日ご案内下さって集団観賞することになった。最初19日に見た女性だけの乙姫劇団の宝塚を想起させる琉劇より豪華な歌劇もので、当時大当りをとった人気の出し物だけに詳細な解説書も添えられてあって物語の筋書きもよく理解できた。

沖縄文化の一端に触れ、感激した我々はRBC琉球放送本社を訪れた小田氏の骨折りで琉球舞踊を収録した録音テープをRBC琉球放送技術部の「受信カード」ともども土産に持ち帰ることができた。

5. 街角の米軍

沖縄本島の日常生活の中には好むと好まざるとにかかわらず、米軍という甚だ非日常性ある存在が入り込んでいる。まず第一に道路を車が走る方向が本土と逆の右側通行であった。この「アメリカ世」を代表する車の右側通行が、本土並みの左側通行に切替えられたのはようやく昭和53年7月30日であって、この切替えこそが米軍統治の終了を象徴するものだった。

日本の国道に相当する政府道のうち、沖縄の大動脈たる一号線（読谷村～名護町～国頭村）は米軍が緊急時滑走路としての利用も考えて整備した Highway No.1（軍用道路一号線）を起源とする。昭和27年琉球政府発足後、琉球政府の道路法に基づく政府道に認定され軍道の管理は琉球政府に移管されたが、那覇市～読谷村間は軍道のまま、読谷村～名護町間も米軍が管理していた。本土復帰後、国道58号線となった後も沖縄県内では一般には時に1号線と呼ばれた。²⁰⁾

軍道であるがゆえ、当然ながらアメ車が行き交う交差点の交通整理は〔写真－11〕のように米軍憲兵・MPが行なっていた。本土の「アメリカ世」を体験した我々世代にとって、この光景はMPがのさばり、同胞の自治体警察官が遠慮がちに小さくなっていた昭和20年代の悪夢の再現以外の何物でもない。珍しい観光資源と感じてシャッターを切ったのでは決してなく、怒りを込めて沖縄の現実を直視したのである。

米軍憲兵が乗り込んで巡回する米軍ジープは米軍による支配の象徴として嫌悪感を持たざるを得ない。米軍の軍人・軍属の子弟の通学用スクールバスは米軍の発想では治安の悪い占領地で大事な子弟を油断のならぬ現地人のテロ等から防護する自衛設備という趣旨であろう。しかし我々世代の目からは当時の電車の進駐軍専用の白帯車両と同様、〔写真－12〕の独特のカーキ色の車体は「日本人オフリミット」という鼻持ちならぬ特権意識の象徴であった。



〔写真－11〕 知花交差点のMPとアメ車

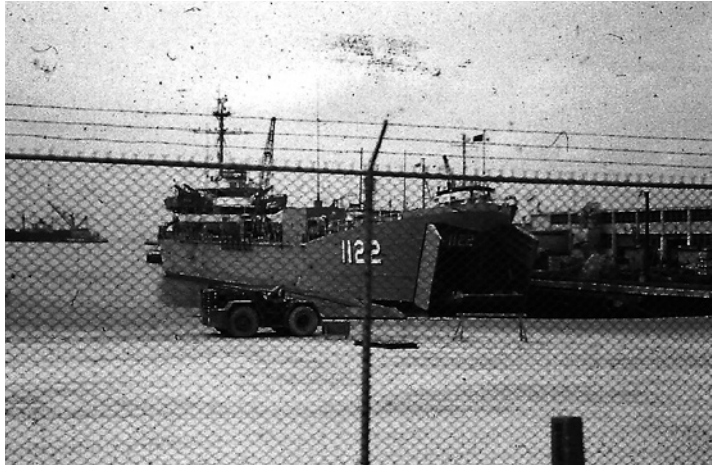


〔写真－12〕 スクールバスと米軍ジープ（儀間本店ビル前）

6. 米軍基地は観光資源か否か

現在の基地施設には「無断での立ち入りは禁止されており、違反者は日本の法律により処罰されます」と幾分ソフトな表現になっているが、当時は〔写真－14〕のように「番犬の見張あります」との厳めしい警告文であった。

平成13年9月の9.11同時多発テロ発生以前の状況として「観光バスのパンフレットに嘉手納基地の写真を掲載し、ガイドは駐留する米軍機の種類を説明してきた。車窓の広大な基地に、観光客が『すごい』と歓声を上げる」²¹⁾という記述がある。この記者は観光バス会社の担当者の「基地は観光資源だと思っていた」²²⁾との述懐を引用している。また「米軍の駐留とそれに伴うアメ



〔写真－13〕 那覇軍港の米軍フリゲート艦



〔写真－14〕 嘉手納空軍基地警告文の前で

リカ文化の流入は沖縄の観光産業を豊かな色彩に彩った」²³⁾との肯定的意見もある。少なくとも筆者の乗車した昭和42年3月の中部観光の定期観光バスではこうした現象はなかったように記憶している。もとより戦前の亀の井バス、大阿蘇バス等のように土産品としてガイド教本が頒布されていたわけではないが、筆者の相当数撮影した基地関係の写真に具体的基地名や機種等の説明を受けた記憶が全くない。ガイドの説明を受けず、車窓から見える限りの基地の状況を〔写真－13〕のようにこっそり撮影したものと記憶する。わずかにパンフレットに「米軍の意義に言及」した記載が見られる程度である。

7. 「異民族支配」と「基地のなかの沖縄」

昭和 40 年 7 月「黒い殺人機 B52 が嘉手納に飛来しベトナム爆撃をはじめた」²⁴⁾り、昭和 43 年 11 月「嘉手納基地で B52 が墜落爆発し県民を恐怖のどん底におとし入れ」²⁵⁾た。百年のあゆみは沖縄の特性を「二〇数年に及ぶ異民族支配をはねかえし…復帰後も『基地のなかの沖縄』という状況は持続され」²⁶⁾とする。

当時の筆者が感じた率直な印象を旅先から高校の恩師 M. S 先生に書き送ったところ、同先生より「42. 3. 28 琉球からのたより嬉しかった。『中部は基地の中に部落がある』と云っているが、現地がまのあたりに見えるようだ。独立国の有難さを、琉球との比較に於て感じているところもよい」との返事を頂き、大事に保存している。

8. 八重山の印象

沖縄本島を離れ、石垣、竹富、西表等の八重山諸島を訪ねた。上述の通り本島では否応なく目にせざるを得ない米軍の影を八重山では意識せずにすんだ。少なくとも観光客が普通に通過するルートには目障りな基地や米兵の姿はなかった。代わりに本島では失われた赤瓦屋根の民家など、沖縄芝居の舞台そのもののような古き良き琉球の人文的景観や、自然のままの珊瑚礁の海が大事に残されていた。昭和 47 年天然記念物に指定された石垣島北部の米原のヤエヤマヤシ群落も観察できた。また石垣島の上布工場を訪れ、織布、乾燥、織機の工程も見学、棧橋通りの丸平店（包装紙）で珍しくおみやげ品の買い物までした。

昭和 42 年 3 月電報写しには「26 日午後三時オキナハ八重山発午前 11 時 56 分『三名 イシガキシテイ Hostel 31 日マデトマル』」とある。石垣島にはまだ洋式ホテルがなかったように記憶するが、我々が電文のように石垣市新川の宿舎としたユース Hostel でもある石垣氏邸は八重山独特の造園形式の庭園が見事であった。歴史的には大浜間切の頭職・大浜親雲上の屋敷に由来し、昭和 58 年国の名勝に指定された。同時に見学して、珍しく「観覧記念 宮良殿内」という記念スタンプを押せた宮良殿内も八重山の頭職・宮良親雲上当演技という王朝時代の貴族の屋敷であった。沖縄戦で一面焦土と化して壊滅した那覇・首里には見学した八重山の比ではなく、さらに豪華な屋敷が多数あったと思うと惜しまれてならない。

石垣島北部の川平湾一帯はその後内外の大手資本がリゾート開発に狂奔した問題の地であるが、我々が訪れた昭和 40 年代初頭にはまだ表面化していなかったように思われる。3 月というのに沖縄本島より一層温暖な〔写真－15〕の景勝地を我々の専用ビーチと見なして海水浴を満喫で



〔写真－15〕 石垣島川平湾の景勝地

きたのも川平湾であった。また石垣空港の隣接地・白保の海は昭和60年代新石垣空港建設のため埋め立てが計画され、貴重なサンゴ礁の白保の海を守れとの自然保護運動が高まった地である。

9. 琉球東急ホテル

琉球東急ホテルは那覇市天久にあり、赤瓦屋の根、守礼門を模した入口ゲートが特徴的で、206室、418名の規模を有し那覇市最大の都市型観光ホテルとして県内ホテル業界をリードしていた。東急ホテルに続き、沖縄ハーバービューホテル、沖縄都ホテル、ホテル日航那覇グランドキャッスル、ムーンビーチホテルなど那覇市内や沖縄本島西海崖、宮古・八重山などに大型ホテルが続々誕生した。

昭和27年に設立された琉球ホテルが前身で、昭和36年東急が資本参加し、翌37年商号を琉球東急ホテルに変更した。

昭和42年当時の東急ホテルの入り口にはニセの「国宝守礼之門」があり、隣接の「ゴールデンホール」の偉容、那覇市商工ビルに出店していた東急ラウンジ等の様子を興味深く写真に収めた。

当時私鉄資本の全国展開に興味を抱いていた筆者が貴重な自由時間を割いてまで“見物”した理由はこの点にあった。復帰前は迎賓館的な役割を持ち、政局の舞台にもなった。昭和40年8月佐藤栄作首相の来沖の際、二万余のデモ隊は宿舎の東急ホテル前にすわり込み、首相らは米軍基地内の迎賓館に避難したという。本土復帰時に新館を建て、那覇東急ホテルに変えたが、平成12年11月惜しまれつつ閉館となった。併設するゴールデンホールで「毎晩演奏されるジャズ音楽に



【写真－16】 琉球東急ホテル

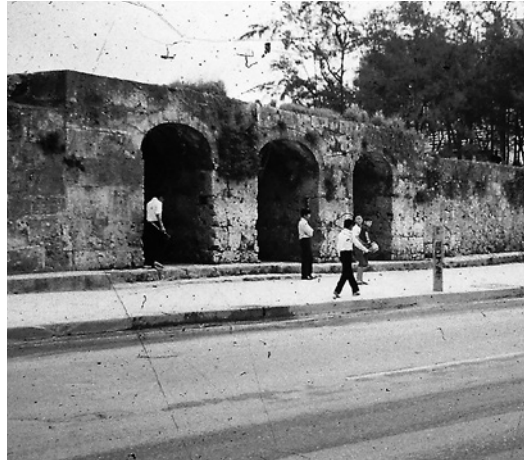
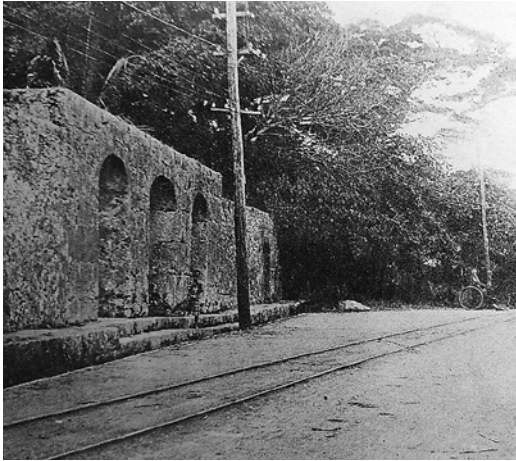
アメリカ人も沖縄の人も熱狂した」由で、沖縄観光コンベンションビューロー饒波正之理事長によれば「歴史が古く、一時期までは唯一の都市型ホテルだった。沖縄で一番質の高いホテルとして、要人たちがみんなそこに泊まった」²⁷⁾ という。

同じく首里城を模した真っ赤なケバケバしい観光施設（恐らく米軍向け 1R か？）を中部で車窓から見かけたが、虚構性の象徴の如き当該施設の名称は失念した。

10. 那覇市内の路面電車・県営鉄道の痕跡を追って

筆者が当時参照できた地理の全集には那覇市内の路面電車とともに「那覇市街 那覇市で一番賑やかな見世の前通りの光景である。左方に見える店は新築したばかりの山形屋支店で、右方に屋根の上から高く見えるのは市役所の高塔である。電車は那覇首里間を往復して居る」²⁸⁾ とあった。しかし沖縄戦のため「旧市街の歴史的建造物の大半が消滅しているだけでなく、街路そのものが消えている」²⁹⁾ 那覇では市内電車の跡を探るのも至難の技である。お名前を失念したが、現地でお詳しい方にご教示賜り、観光案内図に当時の電車ルートの通堂－藤井呉服店前－見世ノ前－東町市場前…－泊高砦－崇元寺－坂下－観音堂－山川を記入して頂いた。

こんな中で、珍しく那覇市泊の崇元寺のアーチ型の三つの石門の戦前の〔写真－17〕左に沖縄電気の市内電車の線路が写っている。又吉道路沿いに、崇元寺前に停留所があり、単線だったためここで交換をしていた。舜天王以下歴代の首里天加那志（琉球国王）の神位を安置する琉球王朝時代の国廟である「崇元寺 那覇市の東端、崇元寺橋を渡るとすぐに左側に石垣が続く。この石垣に異様な門が構へられてゐる。これが霊徳山崇元寺の入口」³⁰⁾、「大正になると電車が開通し



【写真－17】 柳宗悦も絶賛した那覇市泊の崇元寺石門（昭和初期と昭和42年）



【写真－18】 バスターミナル（旧県営鉄道那覇駅跡）で牧志行の首里バス

交通は便利になったが、崇元寺石門、泊高橋の風致はそこなわれた³¹⁾とされる。昭和5年5月「波上祭の夜、呼びものとして人気を集めたハーリー電車³²⁾」として「波上祭に花電車を走らせ…昭和四年にあらかきバスが出現して首里・那覇を走ったので、昭和八年三月ついに廃業³³⁾した。（同様に那覇と糸満を結ぶ糸満馬車軌道も昭和10年乗合バスに押され廃止）

大戦で崇元寺本堂も焼失、一部破壊された石造の廟門も昭和26年9月崇元寺石門修復工事起工、昭和28年10月修復竣工、昭和47年重要文化財に指定された。

ピーク時にはなんと14社すなわち沖縄バス、共同バス、首里バス、三共バス、沖縄交通（桜）、那覇交通（銀）、合同バス、昭和バス、あらかき平尾バス、協和バス、東陽バス、第一交通、青バス、那覇陸運が乱立していた。筆者は【写真－18】の首里バスに限らず、並んでいる那覇交通、沖縄バス、東陽バス等、各バス会社の車両を撮りまくった。昭和34年開設の那覇市バスターミナ

ルこそ旧沖縄県営鉄道的那覇駅構内そのものであったからにはほかならない。復帰後も各県に等しく均霑されている「国鉄導入は組上にさえ載せられなかった」³⁴⁾ 沖縄に鉄道³⁵⁾ が現存せず、幻の沖縄県営鉄道の車両に見立てたバスを相手に代償行為で満足するほかなかったからである。

青地に白のラインが特徴的な首里バスの社紋「[ユ]×4(「シ」)で中央の「リ」を囲む」は昭和10年1月23日那覇～首里間を開業した首里市営バスのマークと同一である。おそらく旧首里市時代の市営バスが民営化したと解される。昭和49年8月1日首里バスは銀バスこと那覇交通(現・那覇バス)に吸収合併された。

むすびにかえて

旅行中に現地に暮らす人々との会話のなかで記憶が鮮明なものに「代書屋」という商売の秘訣がある。仮に蝶々さんという沖縄のうら若き女性から、彼女を捨てて遠く米国に帰ってしまった軍人ピンカートン(仮名)氏への切々たる恋文の英訳を依頼されたとしよう。求められるのは原文の忠実な翻訳ではなく、離別に終わった悲恋を再び現実の恋に戻すための手練手管のマジックだという。この話を聞いた20歳そこそこの男子学生の手記は深い背景を思い描き、涙するだけの人生経験を持ち合わせていなかった。

沖縄の哀しい宿命ともいえる島嶼性、離島性と、本土を遠く離れた隔絶的な離島生活の苦しさを意味する「島ちゃび」(離島苦・孤島苦)という琉球のうら哀しい方言がある。古くは柳田国男の『海南小記』『海上の道』などの名著の中で渡航の危険、自然災害、台風、水不足、外部勢力による抑圧などさまざまな角度から描かれ、分析されてきた。幸いにして一度も台風にも嵐にもハブにも遭遇しなかった筆者らの昭和42年のささやかな体験など、奥深い離島苦の一端を垣間見ることにできたかどうかとも疑わしい。

ただ現代の観光客の空路依存の短絡的通過観光とは異なり、本土との往復や県内の旅程の大半を海路に依らざるを得なかったため、潮路遙か本土を遠く離れた隔絶的な離島にはるばるとやってきたものだ…との長い船旅の感慨だけは、船中で何日も連続して聞かされ、ある種洗脳され続けた琉球民謡の妙に物哀しい旋律とともにつくづく実感することができた。

さて蕉風俳諧に不易と流行という対語がある。いつまでも変わらないものと、時代を反映して絶えず変化していくものとの対比の妙を指す。支配者がめまぐるしく変わる沖縄の時代の呼称³⁶⁾の変遷を「沖縄の人びとは、やや自嘲の意味合いを滲ませて「唐ぬ世から大和ぬ世、大和ぬ世からアメリカ世」と、「時代の流れ」という民謡のなかにうたいこんでいる。今は「アメリカ世」からふたたび「大和ぬ世」にかわった」³⁷⁾といわれる。

本稿で取り上げた沖縄の情景について不易と流行をみると、基地に囲まれた「アメリカ世」の

苦悩は復帰後もほとんど変化していないかのようなのである。これに対して復帰後に大きく変化した最大の要素は「琉球国」並みに有していた独自の政治・経済・文化システムが「大和ぬ世」では日本の一府県のシステムに無残にも組み込まれたことであろう。琉球政府が沖縄県へ転換し、通貨がドルから円へ、右側通行が左側通行へ切替られたのをはじめ、琉球電信電話公社、琉球生命などの数多くの基幹企業群の吸収・改編が相次いだ。「アメリカ世」において筆者の見たものでも大越百貨店が沖縄三越に改称するなど、本土資本に併呑され、姿を消した地場企業が続出している。

また景観的には柳宗悦が「ここを訪はずして沖縄を訪うたといふことは出来ぬ」³⁸⁾と賞讃した琉球独自の誇るべき自然や文化が破壊され、後退し、退色しつつある点が最大の変化であろう。つまり人々が是非とも変わってほしいと願ったものが不変のまま居座り、願わくば変わってほしくない大切に思ったものが大きく変化していくというのが沖縄の半世紀の不易と流行ということになる。

注

- 1) 拙稿「50年前の日本一周の鉄道旅」『跡見学園女子大学マネジメント学部紀要』第23号、平成29年1月。
- 2) 昭和42年3月16日～4月2日「日記」「沖縄旅行の日程メモ」などのメモ、備忘録については、「」内に引用したが、個々に明記しなかった。
- 3) 『復帰前へようこそ』（ゆうな社、平成24年）『那覇百年のあゆみ』など。塩月亮子氏のご教示に謝意を表する。
- 4) 筆者もダーク・ツーリズムとして極めて強烈な印象を受けた訪問ではあるが、本稿では割愛した。
- 5) このほか専用軌道として嘉手納製糖工場サトウキビ運搬軌道が存在した。詳細は加田芳英『図説・沖縄の鉄道』沖縄出版、昭和61年、p98～112などを参照。
- 6) 琉球火災海上保険は昭和25年9月設立、昭和46年12月共和火災海上保険と合併し大同火災海上保険となる。
- 7) 岩崎奈保子「『琉球貿易図屏風』の成立について—下貼文書の検討から—」『滋賀大学経済学部附属史料館紀要』第34号、平成13年3月。
- 8) Air AmericaはCIAがベトナム戦争時に秘密作戦を行うために設立されたフロントカンパニー。昭和39年6月～42年6月末、那覇空港～沖縄各離島間の定期空路を運営していたが、撤退の理由は「機体の故障、不調が多い上、機材がC-46一機しかなく、欠航が相次ぎ、また、パイロットが米空軍の退役軍人であった為に人件費が高い、琉球政府の航空券に対する通行税が高い」（復帰前の沖縄の航空会社 <http://gpzagogo.s8.xrea.com/okinawaairline.html>）由。復帰前沖縄では航空会社が県内資本では設立できなかったが、昭和42年7月1日「航空会社をつくりたいと米国に要求し…日本航空との合併で南西航空という沖縄県内を運航する会社できた」（琉球観光の歴史とその課題—沖縄観光ニュース

50 年前の沖縄の船旅

- www.sokuhou.co.jp/library/ryukyukankou.html)。現在の日本トランスオーシャン航空である。
- 9) 昭和 33 年 9 月「第四次切替えによりドルが通貨となり軍票の時代が終る」(『那覇百年のあゆみ』, p182) が、昭和 47 年本土復帰によるドル交換まで続いた。
 - 10) 身分証明書は県民も日本本土に旅行する者は誰でもアメリカの発給するパスポートが必要で、民族分断を象徴するのが日本渡航証明書であった。革新派の人物の沖縄から本土への渡航を拒否し大きな人権問題となったという。県民の国籍表示が琉球人から日本人になったのは昭和 42 年 9 月 16 日から。
 - 11) スタンプ帳『北海道から沖縄まで』(昭和 39 年 7 月 27 日ノサップ岬スタンプ～)。
 - 12) 一足先に昭和 26 年 12 月 5 日北緯 29 度以北の 10 島村本土復帰、昭和 28 年 12 月 25 日奄美大島本土へ復帰したため、鹿児島県大島郡与論島と沖縄本島の北端・辺土岬の間に“国境”があった。
 - 13) 昭和 42 年「三月十七日夜 名瀬港にて」名瀬 42.3.18 前 0 - 8 消印。
 - 14) 「ひめゆり丸御乗船記念 琉球海運」スタンプ。
 - 15) 「RKK LINE 琉球海運出帆予定表 1 月→3 月」。
 - 16) 柳宗悦『柳宗悦選集第五卷沖縄の人文』春秋社、昭和 47 年, p18。
 - 17) 『沖縄図鑑』JTB パブリッシング、平成 28 年, p119。
 - 18) アーニーパイルは取材中の伊江島の戦場で日本軍の機関銃射撃で戦死、現地の伊江島の伊江港近くの幹線道路沿いにアーニーパイル記念碑がある。東京宝塚劇場も接収され、日本人立入禁止の「アーニーパイル劇場」に改称され、近くの日比谷公園も接収され米軍将校の名「ドゥーリトルフィールド」と改称され、米軍肝入りのボーイスカウト大会の際だけ日本人の立入りが許された。キャンプ・ハンセン、キャンプ・シュワープは「沖縄戦で戦死した海兵隊員の武勲をたたえ、その名をとって名づけ」(『観光コースでない沖縄』高文研、平成 9 年, P209) られた。基地・米軍住宅・米軍施設はともかくとして、仙台では街路が米国都市名に、神戸では州名に一方的に改称され、大阪の大動脈・御堂筋は「Lightning BLVD」と呼ばれる始末であった。
 - 19) 真喜志康忠『沖縄芝居五〇年』新報出版、昭和 58 年, p143。同著『沖縄芝居と共に一老役者の独り言』新報出版、平成 14 年, p118 にも同趣旨。
 - 20) 特集『沖縄 南島アトラス 沖縄島 一号線を北に』季刊誌「コヨーテ」第 43 号。
 - 21) 22) 『観光再生―「テロ」からの出発』沖縄タイムス社、平成 14 年, p48。
 - 23) 前掲「観光とけいざい」沖縄観光速報社、平成 8 年。
 - 24) 25) 『那覇百年のあゆみ』那覇市、昭和 55 年, p188 ~ 9。
 - 26) 前掲百年, p204。
 - 27) 平成 12 年 8 月 31 日「琉球新報」ryukyushimpo.jp/news/preentry-116034.html
 - 28) 30) 『日本地理大系 九州編』改造社、昭和 6 年, p245, 248。
 - 29) 波田野直樹『沖縄幻視行』連合出版、平成 24 年, p45。
 - 31) 32) 前掲百年, p91。
 - 33) 前掲百年, p58。
 - 34) 前掲百年, p203。

- 35) 現在では沖縄都市モノレールのほか、虚偽鉄道たる沖縄軽便鉄道が名護市の遊園地「ネオパークオキナワ」にある。
- 36) 時代区分に「薩摩ぬ世」との名称もあり、たとえば奄美民謡の島唄では「平家ぬ世」、「那覇ぬ世」、「薩摩ぬ世」（『奄美民謡島唄集―鹿児島・奄美の本』図書出版南方新社）と区分が異なっている。
- 37) 金城正篤・上原兼善・秋山勝ほか『沖縄県の百年』山川出版社、平成17年、p3。
- 38) 柳前掲書、p258。
- 39) ときわ座は昭和25年真喜志康忠を座長にして結成されたウチナー芝居の劇団。昭和27年珊瑚座は「ときわ座」と「松劇団」の演劇専門館として開場した。

50 年前の沖縄の船旅

〔表－1〕 沖縄旅行の日程メモ

3月16日	木	神戸港関西汽船「ひめゆり丸」12：00 発の予定が遅れて 14：20 頃、船中泊
17	金	名瀬港 21：00 着 船中泊
18	土	那覇港 10：00 着 街頭デモ南陽相互銀行前、大越百貨店屋上、春海荘泊
19	日	中北部定期観光バス、首里守礼門、 万座毛、本部町渡久地、今帰仁町伊豆味パイナップル畑、米軍専用ビーチ、夜は 乙姫劇団「琉劇（第一回）」観賞。春海荘泊
20	月	午前中は自由行動 那覇市バスターミナル（旧県営鉄道那覇駅跡）玉御陵、昼から 南部定観（ひめゆりの塔、黎明の塔、沖縄師範健児の塔、摩文仁の丘。春海荘泊
21	火	ヒルは東洋軒でメシ 一日中雨 沖映で琉語による演劇「中城情話」観賞。
22	水	名護双葉荘泊、一号線ドライブ、米軍嘉手納基地、今帰仁村役所前「謝名親方 像」、屋我地大橋、北部製糖羽地工場、茅打パンダ海岸、辺土岬
23	木	本部半島、中城城跡、春海 Y H 泊
24	金	首里、博物館、琉球大学内の食堂、玉御陵見学、辻町遊郭跡見学、小池氏とコザ へ。
25	土	壺屋焼窯元仲本製陶所の登り窯見学 琉球海運沖縄丸で石垣へ（岡橋氏と別れ る） 船中泊
26	日	石垣着、島内一周、カーラ岳、米原熱帯原生林の熱帯植物を観察、宮良殿内、民 俗資料館。川平湾で初泳ぎ。石垣氏邸ホテル泊
27	月	竹富島・民家 第一東光丸で西表大原港へ、仲間川のモーターボート、八代旅館 泊、船で
28	火	第一東光丸で石垣へ、パイン工場、上布工場、大浜像。タときわ座 39) 公演、石 垣 H 泊
29	水	石垣発 15：00 宮古丸で出発、船中泊
30	木	ナハ着、春海荘で休養+1 泊
31	金	朝 自由行動（小田・・・ラジオ、余・・・東急ホテル、崇元寺、犬・・・空欄） 那覇港琉球海運「ひめゆり丸」で正午出帆、船中泊
4月1日	土	昼すぎ 鹿児島着 西鹿児島発 19：50 急行しろやま、車中泊
2日	日	大阪着 15：20

（典拠）昭和 42 年 3 月 16 日～4 月 2 日「沖縄旅行の日程メモ」「日記」撮影写真、当時の収集資
料類。

