

## 明治政府の沖縄への海底電信線敷設に関する考察

— 沖繩丸の軌跡 —

島田 勝也\*

A study of laying submarine setting up telegraph lines under the ocean conducted by  
the Meiji government in Okinawa

— A history of the Okinawa Maru (the Japanese submarine) —

SHIMADA Katsuya

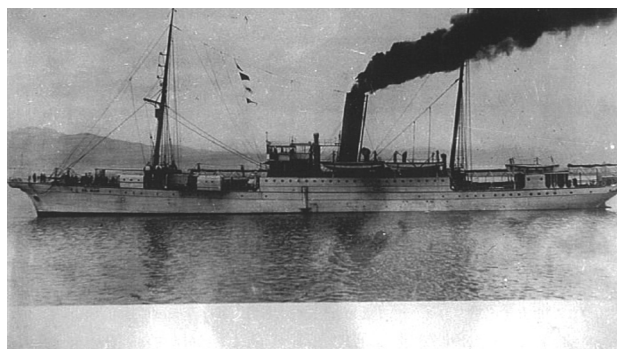
## 要 旨

1896（明治29）～1897年、九州から沖縄（南西諸島）を経て台湾までつなぐ海底電信線の敷設工事が行われた。日本本土から遅れること約20年、沖縄における電気通信の歴史の始まりであった。当時は日本が日清戦争に勝利した直後。この工事は、アジア進出を加速する欧米列強に対抗し、明治政府が威信をかけて臨んだ国家的プロジェクトでもあった。当時の世界最先端技術であった海底電信を敷設する軍用船は「沖繩丸」と命名された。今般、「沖繩丸」に関する資料が防衛省図書館や通信博物館で発見され、詳細が明らかになった。それをひもとくと当時の東アジアを取り巻く国際情勢と日本との関係、その渦の中にある沖縄の歴史と今日的課題が見えてくる。

キーワード：沖繩丸、電気通信、日露戦争、日英同盟、国産技術、情報戦争

## 1. はじめに

それは九州から沖縄（南西諸島）を経て台湾まで繋ぐ海底電信線敷設工事によるものであった。既に整備が進む日本本土から後れること約20年、沖縄における電気通信の歴史の始まりであった。この工事は、日本が日清戦争に勝利した直後で、アジア進出を加速する欧米列強に対抗し国家としての威信をかけて臨んだ国家的プロジェクトでもあった。明治政府は、この海底電信線敷設工事に向けて海底電信敷設専用船をイギリスに発注する。当時の世界最先端技術であった海底電信敷設専用船である。その船は「沖繩丸」と命名された。今般「沖繩丸」による沖縄への海底電信線敷設の実態やその後の同船の軌跡が、防衛省図書館や通信博物館の所蔵資料の中から発見され詳細が明らかになった。当時の東アジアを取り巻く国際情勢と日本との関



沖繩丸『海底線百年の歩み』（日本電気通信協会発行）1971

係、その渦の中にある沖縄、歴史と「沖繩丸」が深く絡んでいるそれが沖縄を取り巻く今日的な政治・社会・経済的課題にも通ずる視座を含むものであることが見えてきた。

## 1-1 海底電信線とは

電信は符号の送受信による電気通信である。それは、

\* 沖縄大学地域研究所特別研究員 shimada0713@solid.ocn.jp

長い線路を使用して電気信号を伝えることであり、始まったのは19世紀の中頃である。電源は電池で電磁石が鉄片をひきつけるという当時発見された現象をいち早く取り入れ線路を使って離れたところにある電磁石を動かして情報を伝えるという原理であった。

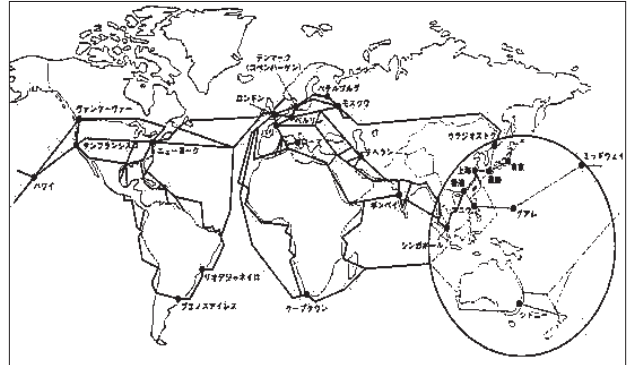
明治時代においては、最も速い通信手段が電信であった。その電信を活用して人々は「電報」を送受信することが一般化していく時代であった。海底電信線は、海域で隔てられた地域を通信する手段として発明され実用化されたものである。専用のケーブルに包まれて海底に敷設されることから海底ケーブルと総称されることもある。海底ケーブルは水圧への耐圧力と耐水性に優れているのが特徴。海底ケーブルの中身は電信線であるということである。発明から約150年を経た現代でも、通信手段は「電話やインターネット」に変化し、ケーブルの中身も銅線から光ファイバーに変わったが、海底線としての基本的な構造や技術は継承されている。

## 1-2 通信の権益は欧州が握る

日本の海底線電信は1871年（明治4）6月、大北電信会社が敷設した長崎・上海線による海外通信から始まった。同年11月から長崎－ウラジオストック間の海底線が開通し、ここにおいて日本はシベリア経由の陸線とシンガポール、インド洋、地中海経由の海線の2ルートにより欧州に、さらに大西洋海底線で北米に連結された。この大北電信会社はデンマークの通信会社で特にアジアに積極進出していた。現代で言う外資系企業で当時は技術力資本力の低い日本は同社に電信網の構築や国際通信の権益を握られていた。

英国は世界海底線網の建設を、単なる経済的な必要性によるものだけではなく、制海権を確保する手段として海底ケーブルを順次敷設し、ついに世界海底電線網をほとんど独占するに至ったのである。自国の貿易保護を掲げた艦隊は、多くの海洋に分散配置されていたから、本国と艦隊との連絡、本国と植民地との連絡は、すべて海底ケーブルによって行なわれた。英国の

軍首脳は、「自国海底ケーブルを所有することは、艦隊の価値を倍加する」、また「海底ケーブルは戦艦または巡洋艦よりも強力である」ともいった。この二つの発言からも、海底ケーブルは戦争にもいかに有利に導いたかを判断できる。

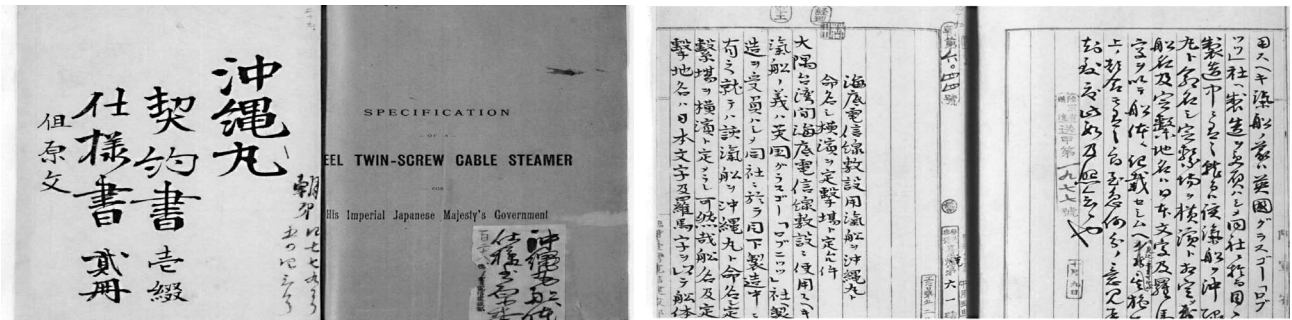


大英帝国の海底ケーブルの概地図 石原藤夫『国際通信の日本史』（東海大学出版）1999

## 1-3 風雲急を告げる東アジア情勢

東アジアにおいては中華思想的な世界観が広がっていた時代である。朝鮮を「独立国」として扱い自国の権益を確保したい日本と宗主権を主張する清国との間の軋轢は顕在化していた。清国からすれば琉球に対するそれも同様の概念であった。日本による琉球処分（併合）は一方的なものであり清国として認められるものでなかった。日清間の今後の琉球統治に関する外交交渉も長期化し、妥協案としての宮古・八重山を清国の帰属とする「分島増約案」が日本政府提案として示される等、厳しい交渉が行われていた頃である。現代の日中間における最大の外交問題である尖閣諸島帰属問題の起因ともいえる交渉があったのだ。この時代の清国と日本を比べると、国力からいっても軍事力からいっても清国がはるか上であると思われていた。そのような中で日清戦争は開戦に至る。結果、日本の勝利により琉球の帰属論議も収拾し台湾も日本の領土となった。

ロシアの朝鮮半島への進出に対して、日本は強い抗議を繰り返し日露関係は険悪な状況に入っていく。幕末期から樺太や千島や対馬等の領土問題を巡り不信を増幅していた対露感情は国民レベルでも良くは無かったが、この時期は最悪の状態になっていく。そして軍



沖繩丸発注の契約書 防衛庁資料（沖繩丸到着の件）

部の一部では日清戦争の直後から「臥薪嘗胆（がしんしょうたん）」を合言葉にロシアを迎え撃つ準備がされていたのである。さらには朝鮮の不凍港の租借を狙っていたロシアと、それを警戒するイギリスなどが絡んで、この地域は極めて混沌とした情勢になっていた。

## 2. 「沖繩丸」の建造・日本への回航

### 2-1 沖繩丸を英国へ発注

明治政府は1895年（明治28）、英国に海底電信敷設専用船を発注する。発注先は英国グラスゴウのロブニッツ社であった。英国側からすれば先端技術を東アジアの新興国に提供することで同盟国に引き入れる狙い、日本側からすれば切望していた自国での海底電信線敷設が可能となる。日本における最初の海底電信線敷設専用船、「沖繩丸」の誕生をみる発端であった。「沖繩丸」発注及び翌年の九州から台湾に至る海底電信線敷設工事の総責任者を務めるのが陸軍の児玉源太郎である。「沖繩丸」の命名も児玉によるものと思われるが、

そのことについては本論考の最終回でまた述べたい。

いよいよ「沖繩丸」の建造である。児玉は、現地イギリスとの交渉は在英特命全権公使加藤高明を通じて行っていた。児玉は竣工予定の1896（明治29）春に向けて「沖繩丸」の授受および日本への回航要員の選考を指示、日本郵船株式会社の職員を中心に召集しながらその責任者に片岡清四郎を選任した。片岡を一等運転手（現在の航海士）として職務嘱託された。船長には当時横浜在住の英国人アーレンが内定された。船長は形式であり、実質は片岡が業務を取り仕切った。新たに乗船する運転手、機関手、水火夫その他乗組員の組織、給与ならびに回航諸経費等の査定業務等、多種多様な準備業務をこなした。

英国から日本への回航は、当時としてはきわめて難事業であり、責任者には実務運行業務のほか、統率力、才能、といった高い見識と総合的能力的が要求された。

当時、日本国内は、日清戦争の戦勝がもたらした海運界の好景気が反映して、船員が不足していたため、

#### （甲板部）

職名	氏名	採用年月日
船長	アーレン	内命？
一等運転手	片岡清四郎	明治28. 11. 8
二等	千浦友七郎	28. 11. 29
三等	本田 惣一	28. 11. 26
四等	野中 禎次郎	28. 12. 21
陸軍一等軍医御用掛	永井 琢蔵	28. 11. ？
事務長	森 勝四郎	28. 11. 26
書記	山崎 金養	28. 11. 26
電信技術員備	荒川 登	28. 11. 27

#### （機関部）

職名	氏名	採用年月日
機関長	不明	不明
一等機関手	三野嘉吉郎	明治28. 12. 11
二等	岡見 祐吉	28. 12. 20
三等	内田 満	28. 12. 21
四等	川口 省吾	28. 12. 21
五等	佐伯美津留	28. 12. 6

沖繩丸乗組員名簿（英国からの回航時）『海底線百年の歩み』（日本電気通信協会発行）1971



船名	沖繩丸
建造所	英国「グラスゴロブニッツ」会社
進水年月日	明治29年(1896)2月18日
竣工年月日	明治29年(1896)4月10日
航行区域	近海区域
船種	鋼2層軽甲板
総トン数	2,278トン(改造2,187トン)
登簿トン数	1,033トン
長さ	290フィート7 <sup>3</sup> / <sub>8</sub> インチ
幅	40フィート
深さ	17フィート4インチ
吃水	23フィート
主機の種類と数	三段膨張往復動汽機×2
主汽缶の種類と数	筒形単口三火炉型×2(圧力180ポンド/平方インチ)(大正13.10新替えされた)
副汽缶の種類	筒形単口×1
推進機の数	螺旋推進機×2
実馬力	1,936馬力
速力	最大 13.45ノット(公式) 航海 12.45ノット
燃料搭載量	石炭500トン(1日消費量約34トン)
清水搭載量	バラスト550トン
操舵機の種類	蒸気×1, 予備×1
羅針盤の種類と数	トムソン型×1
発電機	直流25kw(100V×200A)×1
冷凍機	CO <sub>2</sub> 式×1
水深測量器	蒸気式×1, トムソン式×1, ベーム式×1
無線設備	真空管式1kw×1 予備瞬滅火花式×1
船首尾車輪	首0.9m×3, 尾0.9m×1
電線槽	大径 32フィート 20フィート6インチ 中径 28フィート 14フィート3インチ 小径 26フィート 13フィート6インチ
電線曳揚機と布設機	英国「ジョン・フィリップ」会社最新型でドラムの径×5フィート
曳揚げ能力	25トン 海里
ホーリング・マシン	汽動式×2
(竣工年月)	昭和13年7月

沖繩丸の主要目 『海底線百年の歩み』(日本電気通信協会発行)1971

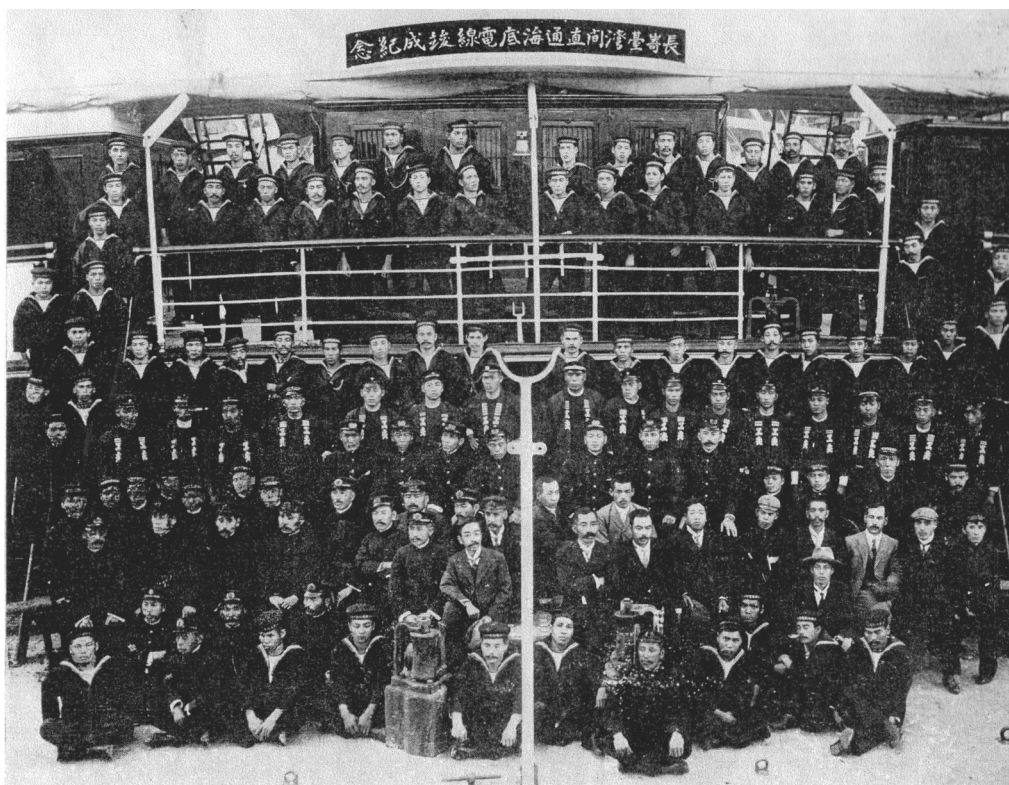
沖繩丸乗組員の募集は難航した。しかしながら、日本郵船会社ならびに東京商船学校の協力もあって良い人材を集めることができた。水夫長以下29名、火夫長以下32名、厨夫長以下10名、計71名の雇入れを無事に完了した。その中に沖繩人の乗組員がいたという記録は残念ながらない。

この様にして英国まで出向き「沖繩丸」を曳航してくるという大役を担う勇士達が決まる。いよいよ英国に向けて出発である。片岡等乗組員全員は、2班に分かれて向けて出発することになった。片岡をはじめ甲板部職員6名ほか水火夫長以下71名は、英国汽船アンコナ号に乗船し同年12月8日横浜を出発しインド洋経由で、一方の三野一等機関手ほか職員5名は米国経由

東回りの航路で英国に向かった。何れも約二ヶ月の航海を経て無事に相次いで英国ロンドンに到着した。片岡は直ぐに2月2日公使館ならびに領事館を訪問し一行が無事到着したことを報告した。水火夫長以下全部員の宿泊には、ストレンジャース・ホームをあてた。同ホームは、各国有志からの義援金で設立された施設であった。そこで乗組員達は「沖繩丸」引渡しの日を待った。

## 2-2 日本への回航

それまでロンドンで待機の姿勢をとっていた沖繩丸回航要員は4月8日までに前後してグラスゴーに到着し、いよいよ「沖繩丸」全員が乗船した。出発準備を整え14日同地を出帆した。しかし帰国の途に着く前に英国内で重要な諸作業が残されていた。17日ロンドン府グリーンウィッチにある海底ケーブル工場前に係留し、海底ケーブルの積込みを行った。5月1日に本作業も完了した。その間片岡は山崎書記と同行してグラスゴーに出張し、会計残務の処理等を行なった。5月4日グリーンウィッチを出帆し、潮待ちのためグレスエンドに投錨した。ここであらかじめロブニック社に再三交渉して取り替えるように要請していた大型の探照灯を受け取り、据付け作業を行った。翌5日はプリマウスに投錨して、既設の小型探照灯を造船所側に返還する手続きをとり、5月6日いよいよ同地出帆、帰国の途についた。地中海を東航し、16日マルタ、21日ポートサイドに入港、これよりスエズ運河を通過して紅海に入ったが、連日無風晴天続きで船内は蒸し風呂状態であった。甲板上で(37.8℃)以上、機関部で(48.9℃)以上といった想像を絶する高温が続いた。30日アデン港に寄港し、東方に針路を転じたが、それから数日間南西の猛烈な季節風に悩まされた。加えて酷熱続きのため体調不良者が続出し職務を離れる乗組員が数名に達した。日本人にとっては初めて経験する熱帯の暑さであった。沖繩丸は回航要員の人数を最小限度にとどめた関係上、乗組員の脱落は直接運航業務にも支障を生じたため、6月10日コロソボ到着と同時に、セイロ



沖繩丸乗組員一同（明治43年10月）沖繩丸試験室前にて 『海底線百年の歩み』（日本電気通信協会発行）1971

ン人船員6名を臨時に雇い入れて人手不足を補充した。同日コロボ出帆、17日シンガポールに入港した。計画では次の寄港地は香港の予定であったが、香港はペストが流行していたことから寄港を見合わせ、長崎まで直航することにした。このため水や食糧等を満載のうえ、18日出帆、10日間にわたる連続航海を経て、6月27日午後2時、長崎港に無事入港した。処女航海を終え「沖繩丸」はその勇姿を長崎港内に横たえたのであった。

### 3. 九州～沖縄～台湾の敷設工事

#### 3-1 沖繩丸の初仕事

1896年（明治29）日清戦争後に日本統治下に入った台湾、その日本統治は混乱の中で始まった。その中でも最も大きな課題が、日本本土と台湾間の通信網の構築が急務とされた。

樺山資紀総督より明治政府へ要請が出されていた海底電信線の敷設に関する予算が承認される。九州から沖縄を経て台湾への海底電信線敷設工事が正式の決定がされた瞬間である。九州～台湾間海底電線敷設費331万余円が軍事予算として承認され、勅令第89号お

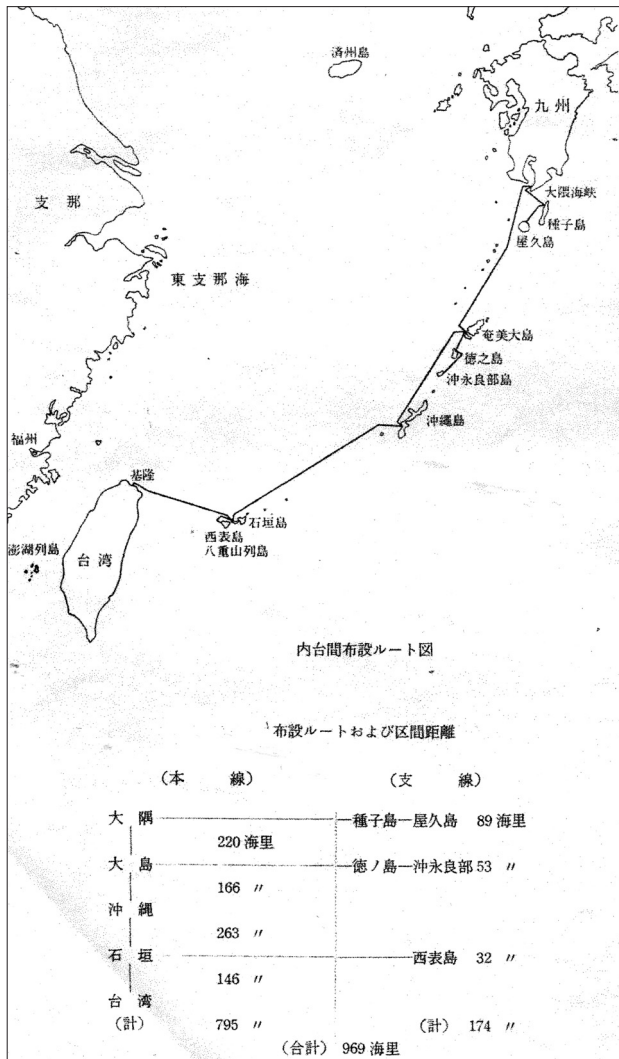
よび第90号をもって同年6月4日、臨時台湾電信建設部が陸軍省内に設置された。部長には児玉源太郎が任命される。日本初の海底電信敷設専用船「沖繩丸」の初仕事である。

#### 3-2 敷設ルートを選定

この敷設工事は当時の日本においては未曾有の大工事であった。臨時台湾電信建設部は開設と同時に、逓信省から大井才太郎のほか、技師浅野応輔、青木大三郎、梶浦重蔵、岡本桂次郎、河合幾次、技手西方七郎ら技師の精鋭を迎えた。しかしながら、当時日本の敷設技術は“お傭い外国人”の指導からようやく脱しようとしている段階であった。このため、日本人だけでは成功おぼつかないとする強い声が国の内外にあった。しかし、浅野の他技術陣は独力でこの大工事にあたることを決意していた。工事に向けて事前の現地ルート調査が行われた。本ルート調査の主眼は、軍事の利と公共の便という、およそ相反した条件に適合する場所を選定することにあつた。このため、浅野が考査検測した結果を、大本営が派遣してきた将校と協議しながら



決定していくことになった。一行は1895年(明治28)7月1日横浜を出発し約二ヶ月の現地調査を終え9月21日に帰京している。直ちに調査結果を元にした敷設ルートについて陸軍大臣の裁可を得ている。その決定されたルートは図と報告の記録が下図のような内容である。



日本初の海底電信線敷設ルート  
『海底線百年の歩み』(日本電気通信協会発行)1971

### 3-3 難工事の末に敷設工事完成

本工事は、浅野の設計計画に基づき施行され、大隅半島大浜—奄美大島、奄美大島—沖繩、大隅半島大浜—種子島、種子島—屋久島の間は1896年(明治29)7月に工事に取りかかり同年9月に敷設を完了した。引き続き、沖繩—台湾間の敷設工事も行おう予定ではあったが、台風の季節及び冬場の波の高さ等を考慮して翌年

の春まで延期されている。南西諸島等の外洋での工事は当時の技術では困難な制限が伴うものであった。その冬場の期間「沖繩丸」は、軍特命による紀淡海峡および東京湾口の敷設工事を行っていた。年が明けて1897年(明治30)4月、沖繩—台湾間の敷設工事を再開した。同年5月30日、台湾—石垣、石垣島—沖繩間の敷設が完了し、良好な試験結果も確認された。その支線として石垣島—西表島、奄美大島—徳之島・沖永良部島を完成させている。

併せて海底電信線によって接続された通信線の人々の生活に近い電信局まで繋ぎこむ工事が行われる。沖繩の陸揚げ地は比謝川河口近くの読谷村渡口、石垣島の陸揚げ地は崎枝岬海岸、石垣は当時の施設を歴史文化財として市当局が保存管理しており一見の価値がある。西表島の陸揚げ地は外離島、完全に軍事目的であったと思われる。西表島船浮は軍港に適した水深のある入江と炭鉱と豊富な水があった。海軍の東郷平八郎が視察に船浮を訪れている。それにしても、宮古島に接続していないことが謎である。軍事的な価値が小さかつ



読谷村渡口の陸揚げ地跡 (撮影：島田 2010年3月)



石垣市崎枝に現存する陸揚げ施設跡 (撮影：島田 2010年3月)

たとしても徳之島や沖永良部島には接続していることからしても、宮古島だけ繋がらなかった説明がつかない。

### 3-4 情報革命到来、沖縄の反応は？

沖縄の電信は1880年（明治13）頃から政府内で計画されたが、財政上の理由でその実現をみななかった。沖縄県民は通信のない孤島苦の実状を訴えて1892年（明治25）10月から複数回にわたって国会に請願を行っていた。海底電信線が繋がる以前の県外通信はもっぱら船便頼みであった。東京に電報を発信する場合、船便で鹿児島に運び、鹿児島の電信局で打電する。受信はその逆で、鹿児島で受けて船便で沖縄に運ばれることしかできなかった。海底電信線は沖縄に飛躍的な情報化をもたらしたことが解かる。

電信所の開所当初は、人々は近寄ることを恐れていたといわれる。その側を通ると「長命しない」とか「手足がしびれてその日1日中仕事ができない」などと噂され、電信所をさけて通る人々が多かったと言われていた。その後、出稼ぎからの送金を受け取る人々の理解によって、局窓口から見る通信士は「福」をもたらす神のように尊敬され、遠くから弁当持参で見物にくるようにもなったとの記録も残されている。

各通信所に配置する通信員は最新の設備を用いるために技術練習を行う必要があった。あらかじめ電信通信に従事する14名を本部にて採用し東京で通信技術を教育した。次いで通信所助手に充てる13名は地元から採用し鹿児島の練習所で訓練を受けさせた。当時の先端技術を扱う人材養成である。現代においては、沖縄にとって基幹産業に成長したIT産業を支える人材育成のルー



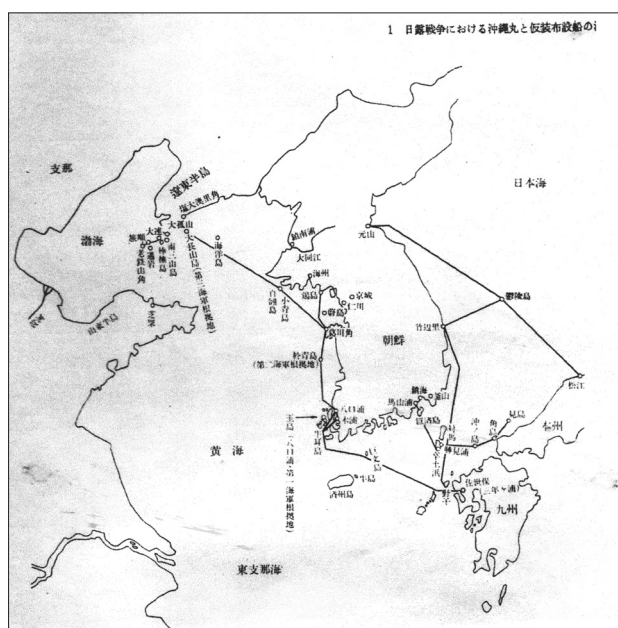
沖縄初の通信士 『沖縄の電信電話事業史』  
(琉球電信電話公社発行) 1969

## 4. その後の沖縄丸の軌跡

沖縄～台湾への敷設が大きな節目となり、日本は海底電信線の技術を純国産として一気に充実させた。通信への需要の高まりもあり海底電信線は大拡張時代に入っていった。「沖縄丸」は日本唯一の敷設専用船として大きな役割を担った。軍事優先の政策が高まる時代にあつて、その後の「沖縄丸」はどんな運命を辿ったのかを追った。

### 4-1 日露戦争への従軍

それは1904年（明治37）の三年ヶ浦一八口浦間敷設工事が初工事となる。日露の関係悪化はまさに一触即発の時局を迎える。当時の日本はアジア大陸へはもちろん、朝鮮への通信も大北電信会社線を利用している状態であった。そんな中、海軍省委託による本工事が発令された。1903年（明治36）12月30日、「沖縄丸」は横浜を出帆し長崎に向かったが、開戦前であり、特に機密保持のため乗組員の大部分には行先、目的等は知らされず、今後の行動に対しても他言しない旨の誓約書を船長あてに提出していた。乗組員は任務の重大さを身を感じての業務であった。天候不良の中、土佐沖を経由し、1904年（明治37）1月2日に長崎西泊へ入港し、昼夜兼行で所要電線その他の積み込みを終え、



朝鮮半島への海底電信線敷設ルート  
『海底線百年の歩み』（日本電気通信協会発行）1971



同年1月9日に長崎を出帆、佐世保に入港した。同港には東郷平八郎の率いる連合艦隊集結し、満を持して待機中であった。「沖縄丸」は同港で白亜の船体を黒一色に塗りつぶした。保護色の効果をねらって、刷毛を使わず布切れで塗り替えた。船首車輪は隠し貨物船の形状に偽装、船名も「ふじ丸」と改め、そして海軍の監督将校も乗り込み、1月11日出帆した。目的は、佐世保と海軍第一根拠地間通信連絡であった。同日、佐世保側陸揚地三年ヶ浦に陸揚げを終わり、夜陰を待つて敷設に着手、12日に巨文島沖を通過、敷設を続行したが、13日未明に濃霧が発生して視界が極端に悪くなった。やむなく済州島北洋に仮泊、霧が晴れるのを待つて作業を続け、午後5時木浦沖で置標した。翌々15日玉島八口浦に陸揚げして木浦沖に至り、午後4時無事連絡完成した。本工事中、軍艦明石がそれとなく護衛の任務に当たった。この時の敷設線長約230海里(426km)である。

その他にも八口浦－於青島－葛川角間敷設、葛川角－白翎島間敷設、白翎島－大長山島間連絡、大長山島－塩大澳間敷設、旅順－芝罘間海底線撤収、卒土浜（対馬）－巨済島間敷設、鎮海湾海軍根拠地および馬山浦方面への通信連絡、勝見浦（対馬）－沖ノ島－角島、角島－見島間敷設、葛川角－鷓島間敷設、海州－対岸（津洞側）間敷設、八口浦（玉島）－葛川角（於青島）－鷓島－長山島－塩大澳間海底線一部敷設替え、日露戦争に絡んだ多くの任務にあたっている。日露戦争終戦後1905年10月22日、戦勝の観艦式が横浜港で挙行さ



沖縄丸『海底線百年の歩み』（日本電気通信協会発行）1971

れることとなった。日本海大海戦で死闘を繰り広げ勝つて戻った華々しい舞台である。そこに1船だけ軍艦ではない船があった、「沖縄丸」が招かれていたのである。日露戦争を通信の分野で支えたことへの武勲に対して栄誉が与えられたものであった。

#### 4-2 米国直通回線の敷設

1905年（明治38）には米国太平洋商業海底電信会社と協定し、川崎－小笠原間646海里（1,196km）を日本で敷設することに決定した。「沖縄丸」は直ぐに準備にかかり、同年5月敷設工事に着手し、翌年6月完成した。この海底線は米国太平洋商業海底通信会社が敷設した小笠原－グアム間のケーブルに接続され、同年8月1日から日米間直通海底線通信を開始した。日米間に直通海底線が開通したことは、日本の対外通信にとって画期的なできごとであった。従来は長崎から上海－香港、ウラジオストック－シベリアを経て欧州に至り、さらに大西洋を横断して米国に達していた。その中継に手数と時間を要し、両国の通信上難点が多かったものが解消されたのである。その後、政治経済両面で急速に発展していく日米関係の礎となったのである。

#### 4-3 台湾・中国への敷設

長崎－台湾淡水間敷設工事は日本～台湾の二本目回線を敷設する工事であった。その他にも大連（関東州）－芝罘（山東省）線の補修敷設工事を行っている。

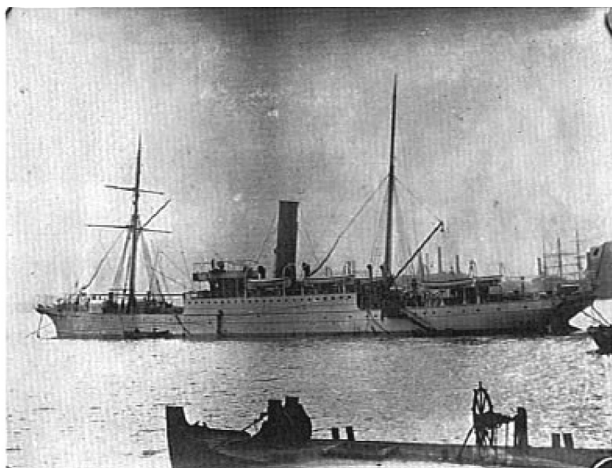
#### 4-4 伊豆諸島の敷設

河津浜－大島間敷設工事ははじめ次の工事を完成させている。大島－新島－三宅島－八丈島間敷設、東京－父島間敷設工事を行っている。

#### 4-5 現役引退

「沖縄丸」にもその時はきた。1938年（昭和13）には永年事業に従事してきたが老朽化及び後継船の就航のため現役を引退することが決まった。「沖縄丸」は竣工した1896年（明治29）以来、実に42年の長年にわ





沖繩丸『海底線百年の歩み』（日本電気通信協会発行）1971

たって日本の海底電信線の敷設ならびに修理工事の中心的存在であった。その当時のケーブル総線長の60%約6,800海里（12,593km）が同船によって建設されている。関係者一同が神戸港で最後の見送りをを行っている。担当者が上司に報告した一文にその様子がよく表現されている。

その後「沖繩丸」は、売却され貨物船に改造されている。

## 5. 結びに

今般、調査した「沖繩丸」物語の概略を前項までにまとめ頂いた。本項では、116年前に就航した「沖繩丸」の軌跡が残した各種資料から想起された疑問について整理してみる。

### 5-1 明治政府を代表する戦略家が計画関与

「沖繩丸」の発注や命名及び沖縄・台湾への海底電信敷設工事の実質的な責任者は陸軍軍人の児玉源太郎

であった。後に台湾総督や陸軍大臣を務めた人物で、児玉が居なければ日露戦争における日本勝利は無かったということまで言われる程の陸軍を代表する知将の一人である。



児玉 源太郎『海底線百年の歩み』（日本電気通信協会発行）1971

昨年未までNHKでドラ

マ化され放送されていた「坂の上の雲（原作：司馬遼太郎）」でも主役級で描かれている。このドラマでは高橋秀樹が児玉の役を演じていた。

児玉は当時の沖縄を訪れ詳しく調査もしている。この明治政府による南西諸島・台湾への敷設工事の目的は、南西諸島住民のためよりも台湾統治の比重は大きかったと考える方が諸般の状況からも合理的である。そして、台湾から中国福州に繋ぎ、そこで英国の世界通信網に接続するということが究極的な目的であったことも想定できる。日本の独自回線で欧米への通信ルートを確認し、情報戦を想定し対ロシアの脅威に備えることが当時は大変重要との認識があったのだ。極めて戦略的である。

「沖繩丸」という命名理由、これは琉球が日本国に併合されたことを内外に証することを意識したものであったと思われる。日の丸の下で沖繩という船名を掲げて、日本国内外において国策的事業に従事する「沖繩丸」という存在を知らしめ、42年間にわたって日本の海底電信線を敷設し続けた。1879年(明治)の「琉球処分」、その後の清国との琉球帰属に関する外交交渉の経緯、日清戦争の直後の東アジア情勢等を勘案し、児玉源太郎が命名したとするならば、日本が琉球を併合し沖繩県となったことを内外に印象付ける役割を担わせたと考えることが自然である。「沖繩丸」が海底電信線敷設という重要な国家的事業に関わり、その先頭にいる姿を沖繩人と日本人に、そしてアジア人に見せる意義は小さくはなかったはずである。

### 5-2 沖縄の主体性

この事象に対して沖繩側の主体的な関わりを示す資料がほとんど出なかったことは残念である。「電信」という当時の新たな技術を活用して早々に商売や社会の進歩発展に繋がる行動を起こしたというような記録を期待したのだが未だ確たるものは探せていない。海底線敷設工事が宮古島を素通りすることを許してしまったということも沖繩側が関与していなかったことを示している。宮古島には海底電信線を開通させてい

ないことによって生まれたエピソードが、あの「久松五勇士」伝説である。1905年5月、ロシアのバルチック艦隊が宮古島近海を北上するのを粟国島の漁民が発見する。宮古島では対策が話し合われて島を代表する屈強な青年5人が選ばれ通信施設のある石垣島へ15時間170kmの距離をサバニで渡り東京の大本営へ伝えられた。その連絡は日露海戦洋上の戦艦信濃丸からのものが1時間早かったため直接役立つことは無かったが、昭和に入り何故か教科書に掲載されるなどして郷土の英雄に祀り上げられる。あの時に海底線を宮古島に接続させられなかったのが根本的な問題である。事柄の本質を捉え、沖縄が主体性を発揮して事象に対処していくことが求められている。徳之島や沖永良部島には開通させていながら宮古島を素通りしたのは、前の2島は薩摩の直轄地鹿児島県で、薩摩人の有力者が関与していた。沖縄は政府に対して発言力を持って働ける者がいなかったというである。或いは情報が無く、多くの人々が無関心でいたことが要因だったともいえる。

現代においては基地問題や経済振興において似たような現象は起きているかもしれない。沖縄が望むと望まざるとに関わらず新制度や予算や或いは技術が沖縄の外からやってくる状況においても、それに我々沖縄側が主体性を発揮して対応をし、沖縄にとっての本当の価値に転嫁する知恵と工夫と気概が求められている。

今回の調査研究を通じてそのような感慨に至る。

### 5-3 史実を現代に活かす

折しも昨年(2011年)は、日本国内で最後の海底ケーブルを繋ぐ工事といわれた沖縄から南大東島までの敷設が難工事の末に完了した。南大東島の地形等の諸条件から実現には幾つもの困難が待ち受けていたが関係者の努力が困難を乗り越えたとて開通させた。この敷設工事により南北大東島の人々は沖縄と同じテレビ番組が視聴可能となり、ブロードバンドの利用も可能となった。住民の皆さんの積年の願いが叶った年であった。

“折しも”がもう一つある。沖縄県は今年(2012年)、

「沖縄県マルチメディアアイランド構想(1998年)」の次世代版を策定している。これからの10年で沖縄を情報産業立国に飛躍発展させようというものである。沖縄の将来にとって重要な政策が情報産業において実行されようとしている。

英国生まれで「沖縄」という船名を背負い、近代化を急ぐ日本の重要国策工事に42年間奔走した「沖縄丸」、その歴史を現代に伝えることで、沖縄の将来を考える一助にしたい。

なお、本論考は沖縄大学2010年度修士論文「明治政府による南西諸島への海底電信線敷設に関する考察～沖縄丸の軌跡～」として所蔵されている。

### 参考文献

- ・『海底線百年の歩み』(日本電気通信協会発行)1971  
日本電信電話公社海底線敷設事務所編集
- ・『沖縄丸航行日誌』(通信博物館所蔵)1951 日本電信電話公社海底線敷設事務所編集
- ・『沖縄の電信電話事業史』(琉球電信電話公社発行)1969 琉球電電公社文書広報課編集
- ・読谷村史「官報にみる読谷山」読谷村 1992年
- ・竹富町史「官報にみる八重山」(第十巻資料編)2008
- ・又吉盛清『日本植民地下の台湾と沖縄』(沖縄あき書房)1990
- ・三木健『電信屋の歴史的考察』『地域と文化1985』(ひるぎ社発行)1985
- ・防衛庁資料(沖縄丸安着の件他)防衛省防衛研究所図書館
- ・国立公文書館資料(内地～台湾間海底電信線敷設の件他)国立公文書館
- ・石原藤夫『国際通信の日本史』(東海大学出版)1999