

先人たちが歌に残した急潮流

「長島丸」と「黒之瀬戸丸」

昭和49年4月9日、長島島民が待ち望んだ黒之瀬戸大橋が開通し、長島は県本土と陸続きになりました。

橋が開通するまでの間、島民たちは、船で長島の表玄関瀬戸港から対岸の黒之浜港までの急潮流を渡っていました。明治29年の記録では渡船は個人運営で4銭2厘でした。日本三大急潮と呼ばれ、万葉集にも残るほどの黒之瀬戸。船を漕いで渡ることは容易ではなかったでしょう。

昭和4年に、県営動力船（木造5ト）の「長島丸」が就航事業を開始し、県から4千円の補

助を受けて運営され、渡し賃は無料となりました。

終戦直前は、空襲が激しくなったことや、船の老朽化により渡船は一時休業状態となったため、漁民が自家用船で人や物資を運んでいました。

戦後の昭和33年、フェリー「黒之瀬戸丸」（木造47ト）が就航すると、車ごと移動することが可能になり、外部からさまざまな物資が入手できるようになったため、島民の生活は様変わりしました。瀬戸港と黒之浜港とを結ぶ運行回数も年を追うごとに増え続け、船も大型化して島の生活に大きく貢献しました。それでも、昭和40年ごろからは

自動車が増え、渡船回数を増やしても積み残しが多くなりまりました。

黒之瀬戸丸は、16年という長い間に、フェリーボートの造り替えはあったものの、名だたる黒之瀬戸海峡を雨の日も風の日も絶えず横断し続け、表玄関の運行を守り続けました。

大橋開通の日、重責を担ってきた黒之瀬戸丸の最後の務めに、島民らが惜しみました。



↑建設中の大橋の前を横切る黒之瀬戸丸

待ち望んだ橋の着工

陳情は町民一丸で

昭和38年、当時の丹宗忠阿久根市長、長野祐祥東町長、福永慶彦長島町長を中心に、黒之瀬戸架橋促進期成同盟会が結成され、以来関係者が陳情を繰り返してきました。

昭和43年には、地方遊説で阿久根市を訪れた佐藤栄作総理大臣に、阿久根、長島の婦人会員が早期着工を陳情し、昭和44年1月、黒之瀬戸大橋の着工が決定しました。

その翌年、阿久根市脇本地区に工事事務所が開設され、昭和47年に起工式が行われました。急潮流での大工事を終え、島民が待ち望んだ大橋が遂に完成に至り、昭和49年4月9日、黒之瀬戸大橋が開通しました。

離島から半島へ

橋と共に発展した長島

開通の翌年、県道瀬戸蔵之元港線が国道に昇格しました。当初の計画では、橋の一日の通行量を1300台程度と見込んでいましたが、15年後には一日平均4200台となりました。

通行料金の徴収も年を追うごとに加速し、30年をめぐりにしていた建設費償還期間も大幅に短縮されて、架橋から17年後の平成2年9月21日、黒之瀬戸大橋の通行が無料化されました。

架橋以来、長島の基幹産業である農林水産業を中心に産業活動が活発化しました。流通ルートが確立されたことで、その後養殖日本一となり今や「かごしまのさかな」に認定されている

東町漁業協同組合の『鱒王』や鹿児島いずみ農業協同組合が誇る「かごしまブランド」の『赤土バレイシヨ』の輸送に貢献し、農林水産業の発展に大きく寄与してきました。

現在、少子高齢化の進む本町では、交流人口を増加するため年間を通じてさまざまなイベントを実施しています。どのイベントにも県内外から多数来島し、今でも町の発展に多大な成果を上げています。



↑料金所を通過する車列と当時使用されていた回数券

