

第十三節 交通・通信

一 海上交通

(一) 行政分離と管内海上交通

昭和二十一年二月二日、いわゆる二・二宣言によって奄美群島は沖縄とともに日本本土から行政分離され、米軍政下におかれた。

二月四日、龍野鹿児島県知事は、鹿児島駐在軍政官バリー少佐、沖縄軍政本部ゴードウェル少佐と個別会談したが、会談後発表された内容は、本土奄美間の「海上封鎖」であり次のようであった。

- 1、本土・奄美間の一般旅行は、この指令の日から禁止する。
- 2、本土奄美間を渡航しようとする者は、永住の目的を

もつ者に限って許可する。

3、渡航を許可された者は、計画輸送に従わなければならない。

また、昭和二十二年（一九四七）五月、アメリカ軍政府は「日本船舶運営会名瀬出張所」の財産を接収して、その全財産と経営権を臨時北部南西諸島政庁に移管した。

軍政府は「臨時北部南西諸島政庁は、海運行政を司ると共に船舶の運営・運行計画を策定し、即時実施せよ」との命令を発した。これを受けた大島支庁では、各業務も増大しつつあり、定期航路を求める郡民の声も高まってきたので、政府機関の大改革と大幅な人事異動を断行した。

これにより、経済部の中に「海運課」が新設された。事務所を名瀬町の海岸に設置して海運行政と共に、船舶の運航運営業務を開始した。

船舶は金十九丸・十島丸・OL七号・LCM(二隻)で、北は口之島から、南は与論島まで島民の足となって活躍した。やがて沖縄・奄美間に、LST六一〇（上陸用舟艇）、FS一九五等の船舶も就航し、さらに軍政府が没

収した「ヤミ船」の払い下げで民間の運送事業も動き出した。

昭和二十五年（一九五〇）十一月、奄美群島政府が創設されて大島支庁海運課は、群島政府工務部公益事業課に吸収され、海運行政は群島政府で、船舶運営関係は琉球軍政府で行うことになった。

昭和二十六年（一九五二）二月、十島村が日本に復帰し、本土と奄美間の境界線が北緯三十度から二十九度に変更になった。琉球軍政府は、二十九度以南に点在する南西諸島周辺水域と公海との間に境界線を設定し、東西南北の境界線の枠内を「琉球諸島水域」とした。

さらに、その枠内の海面を奄美・沖縄・宮古・八重山の各群島別に分画して、それぞれ区域内船舶が他区域および公海への出入りを規制する指令を出した。これにより漁船等の公海への出漁も許可を受けることになり、航行の自由が大きく制限されることになった。

奄美群島水域は、北は二十九度から南は二十七度まで西側は東経百二十八度二十分と、北緯二十七度線の結ぶ線（与論島の西南西約七キロ）から真北に伸びる線（徳之島の西約六十キロ）が境界となり、東側は喜界島の東

約六十キロが境界線として定められた。

その結果、徳之島の真西にある鳥島は沖縄の水域になり、奄美の漁船が近海に出漁する時は許可が必要であり、前述の枠内航海だけが自由で、文字どおり「閉ざされた海」となったのである。

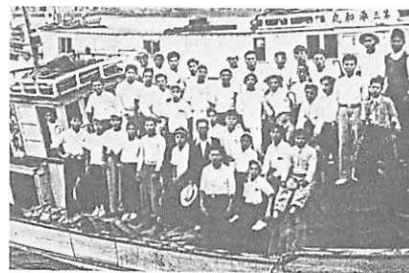
昭和二十七年（一九五二）四月、琉球政府が創立され、海運行政は琉球海運局奄美支局に移されて、根拠法規もすべて日本法規を準用して、船舶法・船員法・船舶安全法・船舶職員法等により各種検査・免許試験等が実施されるようになった。また、行政裁判の機関として、琉球海難審判委員会が設置され、それに伴って奄美海難審判委員会も設置された。

このころ、名瀬港は「特定港」となり、外国渡航者の東船地に指定されて外航船も姿を見せるようになって来た。日本郵船・大阪商船・日本海汽船・三井船舶・琉球海運・十島村船舶・中川水産等のほか、アメリカ船・北海道の水産試験船等も寄港した。

地元船舶も除々に整備されて百七十七隻とその数だけは増加したが、規模も六十トン以下の木造船で軍政府が没収した払い下げ船が多く、老朽船耐用年数も二〜五年

と短かった。「軍政下の奄美」奄美郷土研究会編。「七島灘を越えて」水野修著

一方、郡内の企業家による海運業も開かれていた。昭和二十一年度には有村商事株式会社（大正十一年、大島輪、黒糖）は、木造貨客船、共運丸（十五トン）・第一南西丸（六十トン）を建造して、名瀬・亀徳・和泊・知名・与論ならびに名瀬・湾・早町に就航させたのを皮切りに二十七年まで、三十トン〜八十トンの第一、第二、第三、第五大洋丸、聯成号を、二十七年に鋼鉄貨客船、南州丸（三百三十トン）を次々建造し、名瀬・徳之島・沖永良部



名瀬〜古仁屋定期船（昭和29年）



和泊港（昭和25年、弘野裕氏提供）

与論―沖縄安謝間に就航させた。

また、本町でも二十五、六年ごろ和泊農協や前田利文氏らが前述のヤミ船の払い下げを受けて、沖永良部―沖縄間、大島―鹿児島間に小型汽船を就航させていた。

二代目、和泊丸（十九・五トン、和泊農協所有）は昭和二十五年七月購入、十一月徳之島トンバラ附近で沈没。

（二）密航船と密貿易

分離後は、本土との往来、交易の途が絶たれたため、生活物資が島にまったく入らなくなり、そのため密航船が通うようになった。

密航船は、本土から生活物資を運んで来て島の黒糖と交換するのが目的である。また、島からも本土向けの密航船が出るようになった。これらの船を闇船、物資を闇物資と呼んだ。密航船は五、六トンの小さな漁船から大きいものでも、四十〜五十トンの発動機付きの漁船であった。北緯三十度線を通過するときは密航取り締めり船に見つかからないように、あるいはパトロールするなかを漁船に見せかけ、口之島を経由して鹿児島や串木野・枕崎などに密入したようである。

片道五〜七日ぐらいを要し、取り締めり船に積み荷はおろか船もろとも没収されることや、時化にあつて遭難することもあった。

当時、島では戦時中からの食糧増産のためさとうきびの作付面積が少なく黒糖は貴重品であった。

二十四、五年ごろの黒糖相場は、沖永良部で一斤（六百グラム）十七円、鹿児島で二百円、神戸で四百円、また、一丁樽二千八百円のもの、神戸で四万円、大阪で四万五千円と実に二十倍前後の価格だった。

密航船は物資だけでなく多くの人も運んだ。運賃も砂糖で支払い、積み荷は二割五分を運賃として船主に支払うのが普通であった。このような砂糖の高値、ぼろもうけに目をつけ闇商売をする人も多くなった。耕作していたわずかばかりの土地を売って黒糖を買い一獲千金を夢見て船出はしたものの本土で検挙されて積み荷を没収され、丸裸になった者。あるいは一〜二回の冒険で財をなした者など闇商人の興亡浮沈は数えきれないほど多かった。

また闇商売でない一般の密航者も多くおり、検挙され一カ月余りも収監され取り調べを受けた後、強制送還さ

れ、再び密航して本土へ渡つたという人もいる。運よく渡航に成功しても当時は食糧統制下で米も配給制だったので、米の配給を受けるために居住地への住民登録が必要であった。取り調べの後確かな身元引き受け人がいて居住を認められた者もいる。

「奄美復帰史」には、南日本新聞記事（昭和二十一年八月十九日付）として「大島署では軍政府の闇船取締りに関する方針に則り、六月下旬から七月末までに闇船八隻を摘発した。これらの闇船は神戸・大阪・鹿児島からのもので、例に漏れず黒糖を狙って忍び込んできたものである。その目的地は殆んど笠利・鎮西・徳之島・沖永良部方面であるが、中には前科一犯の鳴戸丸が再び徳之島の花徳にまい込み、遭難して十数万円の闇物資を積んだまま沈没してしまったという事故もある。なお同署ではこれらの闇船を引続き厳重取締中である」と。

さらに、昭和二十四、五年からは琉球との間でも密貿易が行われたようである。琉球の米軍基地から横流しされる物資（戦果品と言った）が出回った。クロロマイセチン等の新薬から、コーヒー・せっけん・缶詰・たばこ・衣服（HBT）・メリケン粉の空袋・トタン・釘のに乗り荷物を積み込み闇船を放棄して上陸、永田から一湊港まで十二キロの道を歩く。四日の午後、十島丸（三百トンぐらい）に乗船し夜の十時ようやく鹿児島に上陸した。

(三) 海の事故

北緯三十度線で分離されてからは、密航・密貿易船があちらこちらに乗り捨てられ、または検挙されていた。その数は、昭和二十一年六月から一年間に四十隻にも上った。軍政府はこれらの船を没収して、各種団体や運送業者等に払い下げた。払い下げ船は、木造機帆船で五十〜六十トンの中古船や老朽船が多かったが、船舶の需要が急速に増加したのでそれらの船を修理しながら運行を続けるという悪条件下におかれていた。

沖繩との交流が激しくなるにつれて、船も定員超過や悪天候運行を強行するようになり、勢い浸水・破損・沈没・座礁等の事故が多発するようになった。

1、昭和二十四年一月、旧正月近く沖繩から名瀬向けの機帆船が出港間もなく、沿岸航行中磯波を受けて転覆し三十数名が死亡した。

日用品から、中古のジープや自動車部品・エンジン、中には米軍のトラックからガソリンを抜き取って持ちこんだという話もある。

なお、これらの闇物資は島の商店に並べられたり、あるいは闇行商人が各字を回って売りあるいた。

ここで二、三の本土密航者の航跡を記しておこう。

○昭和二十四年六月十日、和歌山県船籍のトロール漁船（四十八トン）で沖泊から四十三人脱出、口之永良部島を経て六月十七日、和歌山県由良港着、運賃は黒糖一丁（六十キロ）だった。

○二十五年五月二十七日、四国船籍の漁船、福島丸（十七トン）で知名港から夜十人が脱出（漁船は出港時、船名の標札を取り外し、北緯三十度、口之永良部島附近でそれを取りつけた）。二十八日朝加計呂麻島着、しけのため一泊、翌日沖合いに警備船らしき船が見えたので急拠出港。二十九日焼内湾へ、しかし湾内に摘発された闇船が二隻繫留されているということを地元青年が教えてくれたので別の場所へ移動する。機関故障で二泊（この間は船はアダン等で偽装していた）。六月二日夜屋久島沖へ到着船員が泳いで待っていた漁船に連絡。全員それ

- 2、昭和二十四年十月、和泉丸（十三トン）は曾津高崎灯台北西三百メートルで沈没。死者行方不明計五名。
- 3、二十四年十二月、共運丸（四十トン）は、名瀬から沖永良部・与論島向けの食糧を満載して小米港に到着した。

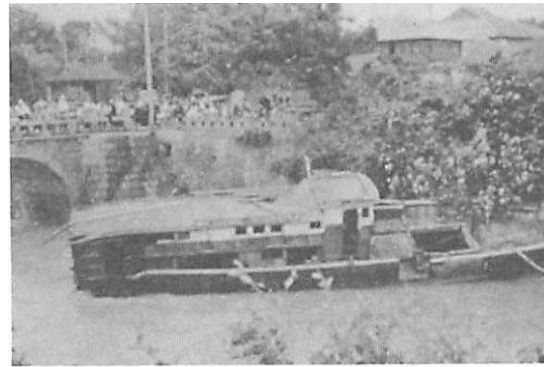
沖永良部島の食糧を下して夜になり、船を岸壁に繋留していたが夜半に浸水をはじめ、与論向けの米八十俵を積んだまま沈没した。

- 4、二十六年十一月、二代目泊丸（十九トン）は、名瀬向け航行中、与論島沖で船底がぬけて浸水沈没した。乗客、船員三十四名中十七名が死亡した。
- 5、二十七年、台風のため和泊港（旧棧橋）に避難中のグリーン丸（二十トン）が高波で奥川上流まで打ち上げられ大破した。

6、昭和二十八年二月四日、新生丸（木造十八・五トン、六十五馬力）事故がおこった。その日沖繩泊港には旧正月で帰省する奄美の人たちが、港にも船にもあふれ出していた。旅客七十三名、船員八名、計八十一名を乗せて沖永良部へ航行中、小米港まであと二十分の間で、追い波が船尾に覆いかぶさり瞬時にして沈没した。

生存者はわずか二名である。定員オーバーと悪天候下の無理な運行が原因だった。

なお、沖永良部では新生丸遭難者救援対策委員会（会長、岡本経良知名町長・副会長、東伸一和泊町長）をつくり、遭難に対する弔慰および救援対策を講じた。内外から寄せられた募金総額は九万二千六百二十四円六十銭（B券）、当時としては大きな金額であった。



川におし上げられた沖縄航路の船
(グリーン丸)

医薬品や生活必需品、復航（奄美から鹿児島へ）は復員将兵や引き揚げ者の輸送を認めるという条件がついていた。船舶は従来の定期船金十丸および十島丸、木浦丸が配船されていたがそれもまた条件がついていた。

すなわち、十島丸は鹿児島を起点として口之島・中之島・諏訪之瀬島・宝島・喜界島・徳之島・沖永良部島・与論島へ航行、金十丸および木浦丸は同じく鹿児島、古仁屋間を航行、諸島への航行を許可する場合もあるが、三船とも指定地以外に寄港することは御法度であった。

待望の第一船十島丸が名瀬港に姿を見せたのは、航行許可があつてから一週間目の十月二十七日、次いで第二船金十丸が古仁屋港に入港したが、両船とも貨物を陸揚げしただけで船客らしい者は一人も乗せておらず、出迎えた島人たちがすっかりさせた。ところが復航は復員将兵や一般人で満員であった。それに十月中旬には復員軍人の輸送に特別輸送艦も配備され、古仁屋港に集まっていた陸海軍の将兵五百数十名は二十一日博多港に上陸した。

特別輸送はこれを第一船として、軍艦・商船等で増強、指定航海の分散送還もあつて十二月初旬には本土への帰

(四) 引き揚げ船

奄美の戦後処理上まず第一に手をつけなければならぬことは、疎開者や挺身隊などの生活援護とともに、定期航路の再開であった。

戦時中に奄美から本土へ疎開した者は、県の手続きを経た数でも一万九百八十名でそのうち六千五百五十名が県内にとどまっていた。他に自由疎開の者が約一万人から一万五千人と推定されていた。これらの疎開者は鹿児島市が最も多く、ついで始良・日置・薩摩・伊佐・曾於・川辺・出水・肝付・鹿児島・指宿および熊本郡の各地にまたがっていた。

それが終戦になるや、永住疎開を除くほとんどの者が鹿児島市およびその近郊に移動し帰郷の船待ちで混雑した。しかも県外からの疎開者・復員将兵・徴用者・挺身隊等にまじって、海外からの引き揚げ者も目を追って増えていき、その数は四万人から五万人と推定された。

大島支庁では、本土・奄美間航路再開について強くその筋へ要望、十月二十日ようやく米第十軍から許可された。しかし、航路許可には往航（鹿児島から奄美へ）は

還を終わった。

一方、本土からの奄美向け引き揚げ者送還は、昭和二十一年十一月二十四日、金十丸の往航に初めて乗船が許され、疎開者や挺身隊などの一隊が帰ってきた。これを皮切りに収容所に滞留を余儀なくさせられていた者も逐次郷土入りとなったが、なかには送還を待ちきれず小型帆船で七島灘越えを決行し、航行中行方不明になる悲しい事故も発生した。なお、沖永良部への帰還者は名瀬港および古仁屋港からは小型帆船に乗り替えなければならなかった。

また、鹿児島市で長期滞留を強いられていた引き揚げ者が早く郷土へ帰りたいと、米軍政官にあてた嘆願書（原文）がある。

「目ト鼻トノ間位ノ近距離迄来テ、鹿児島デ死ヌヨリハ、郷土迄辿リツイテ死ニ度イト叫ンデ居リマス。食糧関係ノミノコトデシタラ、早く帰シテ、増産ニ努力サセテ下サイ。ソレ以外ノ事情デ引止メテオカレルモノデシタラ、吾々引揚民一生ヲ保テルダケノコトハ御取計ラヒ下サイ。堪エ難キ苦痛、軽蔑嗚呼一日モ早く郷里ニ帰リタイ。御助ケ下サイ。」というものである。

以上のことからもわかるとおり、米軍統治下の奄美の海上交通はきわめて厳しかったのである。

二 陸上交通

終戦時、沖永良部で自動車を持している者はいなかった。しかし、敗戦にめげず島の再興を志す人たちは、いち早く交通改善に取り組んだ。

昭和二十年十月、和の前久茂氏は越山駐屯の旧日本軍からトラック（四、五トン）一台を譲り受け和泊―田皆間に貨客を乗せて走らせた。また、徳之島の旧日本軍からも一トントラック三台の払い下げを受けたが、そのまま走れる車両はなく、方々から部品をかき集めて、しかも自分たちで修理してどうにか走れるというものであった。

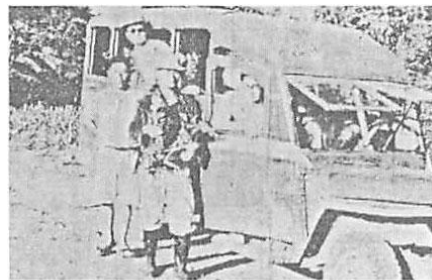
なお同じ徳之島の部隊から、農業会に軍用トラックが割り当てられ使用した。知名農協の前田与名安氏は昭和二十三年に日産トラックを知名農協に入れたが、当時は軍政府の許可が必要で、しかも個人での商売はまかりならんということで、和泊は永吉実定組合長、知名は江里

眞哉組合長を代表にして営業を始めた。

そのころ放置されていた米軍のポンコツ車を拾い集めて組み立てた改造ジープが島内を走っていた。（沖繩に米軍が捨ててあったジープを集めて島へ持ち帰り、商売している人もいた。）

和泊では、和中秀氏らが改造ジープで和泊―知名間を走っていたが、改造ジープのことをソーミン箱自動車とも言っていた。

昭和二十一年、前久茂氏が中心になって沖永良部自動車組合を発足させた。



改造ジープ（和実秀氏提供）



改造バス

組合長 前久茂、副組合長 江里直哉、理事 山内大

武・前田与名安、監事 永吉実定・新村吉光

組合員Ⅱ和泊町農業会トラック・知名町農業会トラッ

ク・沖永良部産業合資会社トラック・東光明

トラック・新村吉光トラック・沖貞助トラッ

ク・東仲一ハイヤー・和中秀オート三輪車・

沖久末秀小型四輪車

当時の道路は、道幅が狭く（二間）、その上戦争等で維持管理も悪く、ほんとのオンボロ道で特に雨後は大変であった。特に和の長^{ナガツテ}島・石橋の坂・片平山などスリップしたり、めり込んだり、皆で押ししたり、他の車に引っぱらせたり、あるいは積み荷を全部降ろして車を動かしてから、また荷を積んだり、タイヤの下に木の枝を敷いたり、最悪の場合は天気がよくなるまでそのまま放置することもあった。

瀬名・永嶺・谷山などは雨あとに車を乗り入れると出れないといつて皆から恐れられていた。

なお、道幅が狭かったので車が行き合うときは、広い場所を待避したり、あるいはどちらかがバックしたりしていた。

○自動車行政

昭和二十年、米軍政府は、日本の旧法を適用することを明らかにした。そして二十二年五月、政府機構が改められて郡島政府直営の自動車が発行され、GMC車十台が配車された。十二月からガソリンは配給制になり、対象車両は七十九台であった。

昭和二十三年十月、企業免許の件が指令され運送事業の免許が簡易化されたので、われもわれもと運送業者が続出し、旧日本軍の遺棄車両や沖繩から手に入れた米軍廃車の改造などが活発になって車両は急激に増加した。

このような民間経済の活発な動きに伴い、昭和二十四年十一月新陸運政策の方針が打ち出され、運輸管理の政府移管と自動車運送、登録・検査についての立法およびガリオア資金による新車発注が容認されるようになった。

続いて十二月には、旧日本軍の遺棄車両の財産権が車を使っている人の物として決定されたのである。

昭和二十五年六月に戦後初めて新車トラック十五台が入荷した。

そして昭和二十五年十一月奄美群島政府が発足、二十

六年四月琉球臨時中央政府運輸局設置法の制定で、運輸局奄美支局が設けられ、陸運行政は当分の間沖繩群島陸運条例とするようになった。同年九月、今までの奄美群島政府は奄美地方庁となり、運輸局奄美支局は経済局運輸係になった。

旧日本軍の遺棄車両の登録については昭和二十六年六月、奄美群島自動車登録条例が出され、持っている自動車が「正当な権限に基づいて所有している」と認められたものについて登録がなされた。

また、米軍廃車の改造組立車両および与論島に座礁したLSTの援助物資から手に入れた改造組立車両については、特に指示がなくその車両の登録については、奄美群島以外への運転地変更を認めない。本土からの輸入車両についてはL/C契約証明によって登録している。奄美の車両状況は昭和二十五年に日本から輸入した貨物自動車十五台と、小型車十九台、それに二十八年七月に入荷したバス二十一台がまともなもので、その他は前述の改造車がほとんどでスクラップ同然であった。(奄美の自動車史)

○昭和二十二年二月、戦時中制限されていた小包郵便物取り扱い再開される。

七月、古里郵便局で郵便集配事業を開始する。

○昭和二十五年十月、臨時北部南西諸島から分離し、沖繩の琉球郵政庁の指揮監督下に入った。

十一月二十五日、奄美群島政府の設置に伴い、琉球政府の監督を離れ、群島政府の監督下に入った。

○昭和二十六年四月、古里郵便局集配業務を廃止。

十二月、二代古里郵便局長に西武彦氏就任。

○昭和二十七年四月、琉球列島米国民政府(軍政から民政に移管) 布告第十三号により琉球政府が発足し、その行政枠内に入る。

九月、古里郵便局は、内城校区民の要望で内城へ移転、内城郵便局となり同時に電話交換業務を開始した。

○昭和二十八年十二月二十五日、日本復帰。群島内の通信官署は熊本通信局の管轄となる。

(三) 親子ラジオ

昭和二十五年、手々名知の源英蔵氏ら有志によって和泊有線放送社が現「中村こんにゃく店」敷地に設立され、

三 通信

(一) 歴史的な二・二宣言

昭和二十一年二月二日、GHQ(連合軍司令部)から北緯三十度以南の琉球・奄美大島を含む南西諸島を日本の領土から分離するという日本政府への指令である。この指令で、奄美の通信も種々変転した。

(二) 経過

○昭和二十一年三月十三日、大島支庁内に米国海軍軍政本部が開庁され、軍政府の行政下に管轄されることになった。

三月十六日、大島郡の全統治権能および活動は、大島支庁長の行政権内におかれ、郵便・電気・通信の各現場機関は大島支庁通信部の監督下におかれることになった。

十月三日、大島支庁の名称を「臨時北部南西諸島政庁」と改称することになった。

町内全域に親子ラジオが取り付けられた。NHKのラジオ中継はもとより町内の各種情報が伝達され町の発展に大きく貢献した。

しかし、その後次第に各家庭にラジオが普及し、また昭和三十九年の東京オリンピックを契機にテレビが普及したことなどにより、契約戸数が六百戸から八十戸程度と激減したため昭和四十年に閉鎖した。

山から切り出したばかりの小さな丸太柱に張られた鉄線は、台風の都度柱の倒壊や断線などの被害が続出し、その復旧作業も大変な苦勞であった。

(四) その他

この時代になっても、ホラ貝は、広く活用されていた。町から町民への示達事項は、区長会が定期的に関かれこれを受けて字常会・組常会・団会・婦人会等の会合が多く開かれていた。住民への連絡は区長から使丁↓組長↓隣保班(五〜十戸で組織)長を通して各戸へ知らされた。そして夕方になると使丁がホラ貝を持って字の高台に上り、長声・短声などで集会・道普請等の合図をしていた。



和泊有線放送社

四 沖永良部測候所

昭和二十七年十月二十三日、知名に設置された。(初代所長重村康雄)、中央気象台では昭和十七年ごろから名瀬と那覇の間に測候所の必要を感じていたが、戦争中のことで放置されていたようである。

二十七年知名公民館の一部が測候所に当てられ、名瀬測候所から職員が派遣されて臨時気象観測所が発足した。その時の観測は午前九時・午後三時・九時の一日三回で天気図も手書きであった。

十月二十三日、向田神社前に新庁舎ができて開庁式が行われた。開庁式と同時に琉球政府は測候所設立を公示、職員四名で観測に当たり、観測回数も八回になり、天気図も電送となった。

昭和二十八年十二月二十五日、日本復帰で従来の「琉球気象台沖永良部測候所」を「沖永良部測候所」と改称した。

予報業務の経緯

○ラジオ天気図を作成して一般天気予報を十時に発表。

○注意報・警報を和泊・知名両町に通報。

○六時の気象無線通報を受信して中型天気図作成。

○特区予報を十二時に名瀬測候所へ通報し、名瀬測候所の予報は九時・午後三時に受領(三十六年)。

○無線模写は(フアクシミリ)による天気図受電を開始(三十八年四月)。

○NHKで徳之島・沖永良部地方の天気予報発表開始。

六時・十二時・午後九時は鹿児島で、九時・午後六時は名瀬で予報を作成することとなる(四十一年八月)。

○府県統合予報のための天気実況を鹿児島に通報(四十六年二月)。

○沖永良部空港の開港に伴い空港に移転する(四十四年四月)。