

第十四節 沖繩との関係

昭和二十二年（一九四七）五月、アメリカ軍政府は「日本船舶運管会名瀬出張所」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「臨調北部南西諸島政庁は、海運行政をつかさどるとともに船舶の運管・運航計画を策定し、即時実施せよ」との命令を發した。

これを受けた大島支庁では、各業務任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、政府機構の大改革と大幅な人事異動を断行した。これにより、經濟部の中に「海運課」が新設され、経済部長笠井純一が課長を兼務し、業務責任者に、農務部食糧課運輸係高田豊秀を發令した。

事務所を名瀬市の海岸（矢の脇、現大島石油k.k.敷地）に設置して海運行政とともに船舶の運航運管業務を開始した。船舶は金十九・十島丸・OL七号・LCM（二隻）

で北は口之島から、南は与論島までの水域を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・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てきた。海運課(課長豊田稔)では業務の増加に対応して事務所を新築移転(入舟町、現ハーバーホテル付近)した。

昭和二十五年(一九五〇)十一月、奄美群島政府が創立されて大島支庁海運課は解消し、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取り扱うことになった。

昭和二十六年(一九五二)二月、十島村が日本に復帰して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、二十九度以内に点在する、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四分画し、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。これにより漁船などの公海へ

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、西側は東径百二十八度二十分と北緯二十七度線の結ぶ点(与論島の西南西約七キロメートル)から真北に伸びる線(徳之島の西約六十キロメートル)が境界となり、東側は喜界島の東約六十キロメートル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、奄美の漁船が鳥島近海に漁するときは許可を受けなければならなくなった。その後この水域の枠が取り除かれるまでは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た。海運行政は琉球海運局奄美支局に移され、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・講習会・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、琉球海難審判委員が設置され、それに伴い奄美海難審判委員会(委員長大原正己、委員原口・浜井・有馬)が発令された。

地に指定されて外航船も姿を見せるようになってきた。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なども寄港した。

地元船舶も徐々に整備されて、百七十七隻とその数だけは増加したが、規模は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で耐用年数も、二、五年と短かった。

こうして軍政下の海運業も行政も、二転三転して目まぐるしく移り変わる政府の機構改革と制度に振り回され、暗中模索しながら悪戦苦闘したが、昭和二十八年十二月、祖国に連なる海の二十九度線の壁が取り除かれ、晴れて「閉ざされた海」が開かれたのである。

※ 海の事故

北緯三十度線で行政分離されてからは、密航・密貿易船が島のあちこちへ乗り捨てられ、または検査されていた。それらの船が、昭和二十一年(一九四六)六日から一年間に四十隻にもなった。

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、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つつあるのに船舶は不足しているため修理をしながら運行を続けるという悪条件下におかれていた。

沖縄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、座礁などの事故が多発するようになった。

それでも貨客の移動はなお激しくなり、最も大きな事故とは、昭和二十八年二月四日の事故であった。当時沖縄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た新生丸(木造十八・五トン、六十五馬力)は沖永良部島を目前にしながら小米港まで後二十分の所で、追波が船尾に覆いかぶさり瞬時にして沈没した。夕方まで救助の術もないまま、船は波間に消え去った。浮流物と共に沖永良部島南岸にたどりついた二名だけが助けられた。

次に死者の多い事故は、昭和二十四年一月、この時も旧正月の近くであった。沖縄から名瀬向けの機帆船が出航間もなく沿岸航行中に、磯波のため転覆し三十数名が死亡した。

昭和二十六年十一月、和泊丸（十九トン）は、徳之島トシバラ岩附近で沈没、死者十七名。

昭和二十四年十月、和泉丸（十三トン）は曾津高崎灯台北東三百メートルで沈没、死者不明計五名。

昭和二十七年五月、名瀬嶋浜地先で座礁船極洋丸を解体作業中の海王丸（十九・四二トン、六十馬力）が焼玉機関始動用空気欠乏のため、かわりに酸素ボンベを使い機関が爆発一名死亡、四名重傷者を出すという特異な事故も起こった。

昭和二十四年十二月、共運丸（四十トン）は、沖永良部島・与論島向けの食糧を満載して小湊港に到着した。沖永良部島の食糧を降して、夜になり、船は岸壁に係留していたが、夜半に浸水をはじめ、与論島配給の米八十俵を積んだまま沈没した。

その他、大小さまざまな海難や事故が発生しているが、当時の設備不備の小型木造・老朽船という事情もさることながら、海上交通需要供給の不均衡が、このような悲劇を生み出したものと思われる。

参考資料 軍政下の奄美（有馬三男氏）