

第十節 交通・通信

一 海上交通

奄美群島は地理的に不便で台風常襲地帯であることなどの特殊事情があり、地方支弁に係る事業においても本土と異なることの理由で、明治二十一年から昭和十五年までは県財政において「大島郡経済」として独立財政の取り扱いを受け、県本土と分離した予算が施行されていたが、翌十六年からその区分は廃止され県一般会計に編入された。

群島経済建て直しのため、昭和四年に「大島郡産業助成五か年計画（実際は六年）」が樹立され、さらに昭和十年から十九年までの十年間の大島郡振興計画が樹立されて、名瀬港や亀徳港・和泊港の修築など基礎的な施設整備が行われることとなった。

あった。このような横暴に対して郡民の憤りは激しく、会社に改善要求をしたが受け入れられなかったようである。

昭和五年八月、これを見兼ねた竜郷村出身の川畑當築が川畑汽船株式会社を創設し、汽船平壤丸（千九十トン）を購入して阪神と奄美各島間に就航させた。当時、徳之島・沖永良部・与論から阪神に行くには名瀬まで行って阪神行きの船を待つか、鹿児島から汽車で行くしかなかったため、平壤丸の就航は「郡民の船来る」として大歓迎された。特に徳之島・沖永良部・与論出身の乗組員が多かったこと、大阪商船よりも運賃が安かったこと、サービスがよかったことなどで郡民はこぞってこれを利用し、徳之島では平壤丸が姿を現すと、小旗を打ち振りながら「千と二百の平壤丸は、神のめぐみの助け船」と串本節の替え歌を斉唱してこれを歓迎するなど熱狂的ともいえるほどであった。

いっぽう、関西でも郡出身の青年団が、大阪商船ボイコット、川畑汽船支援を呼びかけて大阪商船をゆさぶった。

しかし、これを大阪商船が黙って見過ごすはずはな

しかし、途中日華事変が起こり、さらに太平洋戦争が激化したため国の財政支出が減少し、事業費は計画額千八百万円のうち六百五十八万円（三十六％）しか実施されず、しかもその大部分は人件費で占めたため、群島経済の根本的建て直しは行われないまま戦災で壊滅的打撃を受け終戦となった。（具史四卷）

いっぽう海運界は、大正九年ごろから続いた不況で倒産が相次ぎ大阪商船の独占時代となった。航路を独占した大阪商船は奄美航路を最高の「金蔵」航路と見て利潤追求に余念がなかった。しかも船員の乗客に対する態度は横暴で、特に三等室などは豚小屋同然、人間扱いではなかった。

昭和五、六年ごろの汽船で最も利用の多かった三等室は上下二段に仕切られ、座れば頭が天井につくほどの低さで、しかも照明も換気設備もなくうす暗い船室が船腹の両側に並び客室の中央には船倉があつてクレーンによる荷物の上げ下ろしでほこりが立ちこめ、また船倉からの臭気が室内にただよい、船酔いによるおう吐物の臭気も加わって、現在では想像もつかないみじめな船旅で

かった。大阪商船はこれに対抗して八百く千トン組の宮古丸・久吉丸・正吉丸を交互に運航し、運賃を半額にし、さらに四分の一、最後には名瀬―鹿児島―阪神間を無料にしたうえ、浴衣一枚あるいはこうもり傘一本を景品として乗客に与えるまでにエスカレートした。

こうなると弱小資本の川畑汽船に勝ち目のないことは火を見るよりも明らかである。そこで南三島（徳之島・沖永良部・与論）で川畑汽船を支援する体制づくりが進められた。まず、大島汽船の大株主でその所持船、「東成丸」を大阪商船に委託経営させている大島信用組合に、貨物の半分は平壤丸に積むよう要請することにした。特に沖永良部では、和泊・知名両村が一丸となって振興会をつくり、要求が入れられない場合は信用組合から脱退も辞さないという決意であった。当時の信用組合の預金高は二十七万円、うち過半の十六万円余が沖永良部両村からのものであったので、和泊・知名両村が脱退すると大きな打撃を受けざるを得ない状態であった。

しかし、大島信用組合としては支援できない事情があつたようである。すなわち、大島信用組合が東成丸委託先である大阪商船から年四く五千円の利益配当を受け

昭和10~11年ごろの離島航路

航路名	起終点・寄港地	事業者	月間航海数
大島各島航路	鹿見島 (往) — 名瀬 — 田検 — 西古見 — 瀬武(隔航) — 久慈 — 古仁屋 — 亀徳 — 母間 — 平土野 — 鹿浦 — 和泊 — 小米 — 供利 — 赤木名 — 早町 — 鹿見島 (又は山) (又は面縄) (又は赤佐) (復は名瀬まで往の逆)	大阪商船 (大洋商船・鹿児島郵船は中途廃業)	4回以上 年52回以上

ていたこと、また大島汽船の株三千(約九万円)を所持しており、東成丸が委託経営を解かれると大株主である信用組合が窮地に追い込まれるからである。

このとき、また一つ問題が起きた。奄美汽船株式会社が創設され、瑞鳳丸(千二百トン)が奄美航路に登場したことである。

奄美汽船側では、平壤丸だけでは郡民の需要を満たすことができないといい、川畑汽船側では郡民が瑞鳳丸を支持するかどうか疑問であると主張した。しかし、両船とも大阪商船の運賃値引きに対抗して値引きせざるを得なくなったのであるが、これまで熱狂的な支持をしていた郡民の心がそろわず、川畑汽船の経営は悪化し、ついに昭和六年十月わずか一年四カ月で倒産した。

そのころ沖縄航路には、大阪―鹿児島―大島各島―那覇間に嘉義丸(二千五百トン)、鹿児島―名瀬―那覇間に開城丸(千八百トン)が就航していた。

また離島航路には、厦門丸(七百トン)が鹿児島―大島各島間を月四回定期航海し、ほかに宮古丸・久吉丸・正吉丸・昭勢丸などが不定期に航海していた。これらの船は昭和十六年ごろから大東亜戦争のために漸次軍事徴

用され、正吉丸は古仁屋で、宮古丸は面縄南方海上で米潜水艦に撃沈されるなど、昭和二十年の終戦までに大型船はまったくなくなり、海運は空白状態となった。

なお、数え歌にまで歌われた東成丸は昭和六年十月徳之島の平土野港で沈没し、代わって奄美丸が就航したのである。

昭和五年、東成丸に係る次の事故が起きている。

東成丸で小米港から沖縄に向った山口鹿児島県知事、小林大島支庁長を見送つての帰り、小米港口に於てはしげが転覆し、県議沖元綱翁、清藤沖永良部警察署長、外五名が溺死した。吉松知名村長は沖縄在の小林支庁長あて次の電報を送っている。「ミオクリノトキ、ハシケテンプクシ、オキゲンコウキヨフジシヨチヨウホカ五名ユクエフメイトナリ、ソウサクチュウ」

昭和十年ごろの命令航路(補助航路)は別表のとおりであるが、当時は各島の陸上交通が不便なため寄港地が多く、しかも船足が遅く月間航海数も少なかった。

なお、ハシケの航路標識として、沖合い(フーグチ)の一号瀬・二号瀬(その間は百メートルくらい)に水脈

木(枝をつけたままの松の木、直径十五センチ、高さ五メートルくらい)を立て、ハシケは、長浜に立っている導標二本(木でやぐらを立て本船入港時に「船ランプ」をともす)を目印に、水脈木の間を通過して湾内に入り、それから後は真つ暗な海を感で棧橋までこいでいたので、乗客は浅瀬にのり上げて転覆するのではないかとひやひやしたものである。

当時のハシケは三〜四トン、通常の下り客は十四、五名であったが、それでも日当は六十銭くらい、荷物取り船は四十〜五十銭であった。

また本船と陸との連絡は櫓こぎ(七丁櫓)のハシケであったが、各店々が所有していた十数隻のハシケが、昭和九年ごろの大きな台風で四、五隻を残して大破した。これを見兼ねた当時の警察署長が、従前どおり各店がハシケを造ることは大変だし、また、けんかごしの荷役状態では島は発展しないから皆ではしけ組合をつくつたらどうかとの指導があり、その後「和泊運送組合」をつくった。

組合では大破したハシケを組み合わせてたりして七〜八隻のハシケを確保して、互いに協調しながら荷役作業に

当たり、みにくい争いごとなどはなくなった。ハシケ大工は、鹿児島島の丸野金之進という人で、現在の福元金物店敷で明治時代から行っていた。

これより先、明治三十九年ごろ鹿児島に開業した大阪商船の代理店、池畑回漕店は大島各島、沖繩までその支店をおいて業務を行わしめた。和泊は、沖元成氏・松尾璞元氏^{はくげん}らであった。なお当時の名残か現在でも運送店のことを「池畑」と呼ぶ人もいる。

二 陸上交通

昭和二年沖永良部に初めて自動車が入り込まれた。

「奄美の自動車史」によると、昭和二年鹿児島島の池畑回漕店に勤めていた知名の安田常氏が島に帰るとき、いちばん珍しいものをとということ、一九二八年式の四気筒エンジン、シボレー・ツイニングのオープンカーを初めて沖永良部に導入している。降ろすときはハシケに厚い板を横に並べウインチでつり下げて降ろしたが、初めての自動車とあつて遠い部落からも見物人が集まりそれこそ黒山のような人だかりだった。値段は九百円であった。

の運行には大変危険が多かった。

また、当時は車の修理も運転手が行っていた。

「鹿児島県史」によるとこのような道路事情を改善するため次の施策が講じられている。

わが国は、昭和初期の経済恐慌によつて失業者の激増と疲弊がその極に達した農村の救済策として、国は匡救土木事業と農村振興事業を全国的に実施した。大島郡においても匡救土木事業（昭和六、九年）と旱害対策事業（昭和九、十年）が実施され、国費で奄美で十線の道路整備が行われた。これらの道路は当時その大部分が町村道であり、構造規模も貧弱であったが、この事業の実施で道路体系がおおよそ形成され、道路事情は大幅に改善された。また、昭和十年からは道路法に基づく国庫補助事業が始まり全国の道路整備が急速に進展することになった。

さらに「大島郡郷土地理」（昭和十年五月県立大島中学校発行）には、郡内の陸上交通の状況が次のように記されている。

「本郡の交通は、他地方に比較すれば甚だ不完全で、陸上は島嶼であるとその地形の関係からして、電車・

安田氏は安田定期を運行し知名と和泊間が五十銭、部落間が一区間五銭であった。続いて三年に瀬利覚の吉田里二氏が一九二九年式六気筒、シボレー（二トントラック）を導入した。昭和五年には安田氏が乗り合い自動車と小型バスを、吉田氏が貨物自動車を導入、さらに六年には田皆の福留納利氏がシボレートラックを導入して運送業を始めた。

和泊では昭和六年、和泊の沖貞隆氏がグラハムページツイニングのトラックを、沖貞助氏がシボレーのトラックを、また、七年には和泊の山口通志氏がシボレートラックを入れたことで沖永良部島内の自動車も十数台を数えるようになった。そして昭和九年には和泊の医師、沖久清茂氏が乗用車（A型フォード、ツイニング）を買って往診に使うようになり、小さな島も一躍して自家用車が走り回るようになった。

しかし、当時の道路は幅員が一間半から二間しかなくしかも赤土の上に砂利を薄く敷いた程度であったから、雨後は土砂が流れて道路真中に溝ができたり、あるいは水たまりにめり込んだり、また路肩の欠壊など自動車

汽車の文化的交通機関は皆無で、海上も位置の関係上、全く不便である。

然し文化の発達に伴い陸に国道・県道が通じ奄美群島は与論島の外は皆自動車の便があり、沖永良部島は和泊―知名を中心として全島を一周している。与論はいまだ実施されていないが、近い内に其の運びになる模様である。」

とあり、地形の平たんな沖永良部島は郡内の他島よりも比較的道路整備は進んでいたようである。

道路の維持管理も村が各地区ごとに道路夫をおいて毎日見回らせ、欠壊箇所などがあれば村役場へ連絡し、村役場は地域の区長に指示して地区民による道普請をさせていた。

昭和二年に谷山の西安則氏が乗り合い馬車（二人乗り）を谷山―和泊間に運行したが長続きせず、その後は普通の馬車に切り替え、仁志の和氣西一氏が毎日一回定期運行し、各店や個人からの買い物、配達などを行った。後に王城の伊村植熊氏、瀬名の中村生明氏らも同じように馬車を定期運行した。

このほか、荷物の運搬は牛馬に積んだり、ヒカシヤマに積んだりして運んでいた。医者や産婆の往診もヒカシヤマで行うものであった。また男は乗馬する者が多かったが、婦女子は頭に物を載せ、馬の尻尾しっぽをつかまえて引かれながら歩く光景をよく見かけたものである。

わら草履わらぞうりをはいても二三日で擦り切れたので、はだしがほとんどであった。