

## 第八節 交通・通信

### 一 海上交通

これまで順調に運行していた鹿児島を中心とする遠洋近海航路は、昭和十六年政府が船舶運営会を組織してすべての船舶を掌握し、軍事輸送等に配置したために、外地との貿易が不能に陥り、遠近海航路は漸次自然消滅となった。

和泊産業組合が、大島からのクリ木や沖縄からの生活物資、タイ米やカマド改善用のレンガ等、貨客の輸送に充てていた「和泊丸」（初代、木造二十トンぐらい）も昭和十九年軍に徴用された。

また、当時、鹿児島―奄美各島―那覇間に就航していた廈門丸、琉球丸、金十丸等も軍事徴用されて大型船がまったくなくなり、昭和十九年末には本土・奄美間の交

通は完全に途絶した。このため物資が入らなくなって物価が高騰、島の経済は大混乱した。

したがって当時の海運は、これら軍人の輸送や食糧・弾薬等の運搬のみに使われたのである。また、これらの輸送船は数隻で船団を組み、一〜二隻の護衛艦に守られて航行していた。

「七島灘を越えて」（水野修著）によると、昭和十七年から十九年にかけて東南アジアの国々や中南部太平洋の島々など、南方の諸戦地へ軍需物資を運ぶ輸送船団は当初の大型船が日ごとに姿を消し、昭和十九年末に至っては漁船と見間違えほどの木造小型船に代わってしまった。

しかも、それらの輸送船の何隻かは、島人たちの目の前で米潜水艦の魚雷攻撃を受けてあつげなく海底のものと消えた。また、輸送船の煙突や船体に生々しい砲弾の傷痕をとどめていた。

### 二 陸上交通

昭和十六年、太平洋戦争が勃発してからは、これまで資産家の間で進められていた自動車導入もほとんど行われなくなった。十六年和の前久茂氏が澱粉工場を建設し、原料のサツマイモ運搬に三輪車を導入したのが最後であろう。

昭和十六年ごろから、和泊の沖貞助氏が毎日一回和泊―田皆―知名―和泊線に運行していた乗合自動車（木炭車）も十九年に軍に徴用され、バス事業を廃止している。

昭和二十年一月三十日、和泊の街が初空襲を受けてからは、昼間の外出はほとんど停止、これまで行われていた道普請もなし、赤土や石ころが露出して欠壊個所が目立つなど戦争のために道路事情はますます悪くなったのである。