



津軽自動車商会所有のバス
(昭和初期・濱田三郎氏所蔵)

明治末から大正、昭和初期にかけて、県内には前回紹介した青森市営バスのような、市内交通を担う公営バス以外にも、町や村の間を結ぶ多くの民営のバス会社が誕生した。

そもそもこの時期の陸上交通の代表は鉄道であり、

明治の末には官営の幹線である東北線と奥羽線が開業していた。さらに民営鉄道として大正7年(1918)

に、奥羽線の川部駅から五所川原の間に陸奥鉄道が開業していた。しかし、鉄道の敷設と維持にはまとまった資本が必要であり、経済

的にも人的にも条件の厳しい地域では、投資に見合う収益が望める路線は限られていた。そのため、明治以降に道路が整備され、日本へ自動車が進入されたことを背景に、鉄

道の駅とその周辺地域、あるいは鉄道網から離れた場所同士を結ぶ交通手段として、バス事業が各地で興されることになったのである。さて、先に陸奥鉄道について触れたので、その沿線である津軽地方北部のバス事業について見てみよう。大正初期に個人営業で五所川原から奥羽線の大釈迦駅の間を結ぶバス事業が興された。さらに大正末から昭和

から許可された。開業の際に県に提出された「乗合自動車運輸営業願」によると、8人乗りのバス1台により十三村から木造町までの間を1日2往復、2時間かけて運行していた。写真に見えるバスはフォード社のモデルである。当時日本国内で走っていたバスは、そのほとんど全てがフォード社かシボレー社のバスであった。全国どこに行っても同じ形のバスが走っていたのである。また、現代ではほとんどワンマンバスばかりが運行されているので、このような乗車券にお目にかかることはないが、当時は車掌が乗務して、乗客の行き先に応じて車内で券面に乗車区間や料金などの必要事項を記入し、乗車券を販売していたのである。写真の乗車券はあらかじめ同社の路線

草創期のバス事業

石塚 雄士

(青森県青少年・男女共同参画課)

和初期には、五所川原や木造から金木、中里を経由して市浦、小泊を結ぶバスがいくつかの事業者の手で運行されるようになっていた。

ここに掲げた写真は、そのようなバス事業を営む会社の一つであった津軽自動車株式会社のバスとその乗車券である。同社は

大正13年5月31日に、本社を置く十三村から五所川原町までの間の乗合自動車営業を県

津軽自動車バス乗車券		1 號	
大	小	月	日
富田	5	1	1
豊田	15	2	2
車力	25	3	3
高田	35	4	4
山田	45	5	5
下力	55	6	6
下力	65	7	7
下力	75	8	8
下力	85	9	9
下力	95	10	10
下力	105	11	11
下力	115	12	12
下力	125		
下力	135		
下力	145		
下力	155		
下力	165		
下力	175		
下力	185		
下力	195		
下力	205		
下力	215		
下力	225		
下力	235		
下力	245		
下力	255		
下力	265		
下力	275		
下力	285		
下力	295		
下力	305		

津軽自動車バス乗車券
(昭和初期・濱田三郎氏所蔵)