

明治実業家列伝⑥

伊勢久治郎

仙台市博物館 市史編さん室長 菅野正道

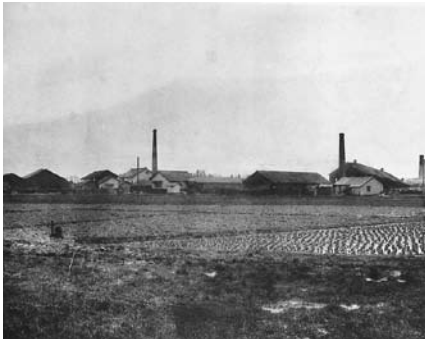


バス事業のはじまり

大正八（一九一九）年五月、仙台でバス会社が生じようとしていました。当時の仙台は、鉄道の東北本線は開通して三十年を経ていましたが、そのほかの鉄道は構想はあっても実現には至らず、自動車の普及もまだまだで、人力車がほとんど唯一の交通機関といつてよい状況でした。

一方で、仙台市の人口は十二万人に達し、各種官公庁や学校、工場の設立も進んでいました。近代都市としてさらなる発展を遂げるには、近代的交通機関の整備は重要な課題となっていたのです。

このような状況下、市営バスの開業を求める声があがりましたが、市は必要性を認めながらも、多くの経費を要することなどからバス事業には消極的でした。当面は民間でバス



伊勢久治郎が創業したレンガ工場 長町駅の東側、現在は「あすと長町」として再開発が進む場所にあった。高い煙突は、戦前の仙台を代表する工場風景の一つだった。（大正4年「仙台アルバム」より）

会社を設立してもらい、将来的に市が買収するという、虫のいい方針を示していたのです。

こうして市の姿勢に業を煮やしてバス会社設立を決定したのが伊勢久治郎です。彼は在仙の実業家と呼ばれ、仙台市街自動車株式会社を設立して社長に就任し、大正八年五月に営業願を出して、仙台にバスが走るようになったのです。

戦前のバス

仙台市街自動車は、十一月からアメリカ製のバス一台で暫定開業し、バス四台がそろった十二月には、仙台駅―大学病院前と仙台駅―長町の二路線で本格営業を始めたのです。

もっとも、バスと言っても開業時の車両は、長さ五メートル強と現在のワンボックスカーより少し大きい程度でした。しかし定員は十六人で、満員になれば相当に窮屈でした。また、タイヤは車輪にゴムを貼り付けただけのもので、路面が舗装されていないこともあり、乗り心地はひどいものでした。狭い道路では、あまりの振動に、道路沿いの建物の屋根瓦が落ちるといったこともあったそうです。

それでも、利便性の良さとバスは人気を集め、「銀バス」の愛称で市民に親しまれました。大正十五年に開業した市電と競争しながら路線の拡大、車両の増加を続け、昭和十一（一九三六）年には路線は三十を超え、保有台数は百二台にまで達したのです。

その後、戦時体制が進む中で、ガソリンの

不足から路線の整理・休止が行われ、さらに最終的には昭和十七年、仙台市街自動車は仙台市に買収され、市営バスの歴史が始まるのです。

レンガ製造からバス事業へ

仙台市街自動車の創業者であった伊勢久治郎は、慶応二（一八六六）年、仙台の新河原町（現在の若林区河原町一丁目付近）に長く続く葉種商の家に生まれました。生家は明治維新後の社会の変化に追いつけず、さらに火災に遭って衰亡し、久治郎は日雇いの肉店労働や魚の行商をして家計を助けたそうです。

成長した久治郎は、レンガ製造の事業を始めました。当時、仙台でも洋式建築が増加し、耐久性があり見た目も美しいレンガは、建築資材として需要が増える一方でした。久治郎は長町駅の東側に大きなレンガ工場を作り、それに対応しました。さらに久治郎は、石灰や屋根瓦燃料の販売にも事業を広げ、実業家として大きな成功を手に入れます。

さらに明治四十三（一九一〇）年、仙台市議會議員に当選し、約二十三年の長きにわたって市政に尽くしました。その中で久治郎がもっとも感心を抱いたのが交通問題でした。地域の発展のためには交通機関の整備が不可欠と考えた久治郎は、結局、自らバス事業を興すことになったのです。

昭和八（一九三三）年に没するまで久治郎は毎日のように仙台駅前を足運び、運行状況や社員の働きぶりを見守っていたといえます。運転手や車掌が休むと、伊勢家の家族がその代わりを務めたそうです。バス事業は経営的には決して成功とは言えないものでしたが、久治郎の先見性と事業への情熱が、近代都市・仙台の発展を支えたとと言っても過言ではないのです。

仙台市史

好評発売中

通史編7 近代2

大正、昭和戦前期の仙台を1冊に凝縮

◆A5判 585頁 オールカラー ◆定価3000円(本体2858円)

お求め先 県内主要書店・仙台市博物館・仙台市青葉区教科書供給所 TEL.022-235-7181 FAX.022-235-7183
お問い合わせ先 仙台市博物館市史編さん室 〒980-0862 仙台市青葉区川内 26 番地 TEL.022-225-3074



仙台駅前に並んだバス(昭和6年頃)「銀バス」と呼ばれて市民に親しまれた仙台市街自動車のバスは、乗車定員が5、6人から多くても18人と小さなものであった。