

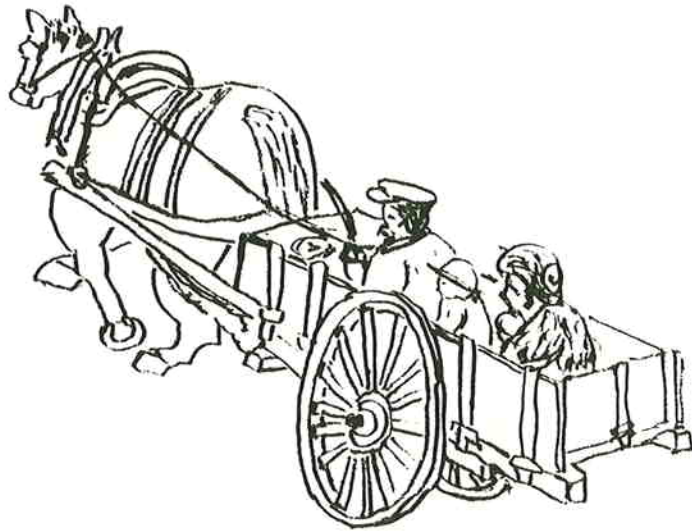
佐呂間の中で 馬車から自動車に

『佐呂間トラック株式会社』の社長、関東勝氏が、佐呂間に、自動車が入り込んで来るようになる初めから、関係していると聞いたので、尋ねて、何かトラックや、バスに關しての仕上の、何か変わった苦労話や、面白い話があれば聞かせて欲しいと、問いましたら話してくれました。

先づ、佐呂間にトラックや、バスが入り出して現在までの経過を聞きました。『1926年(大正一五年)下生田原(現在の安国)に、小山宗二という人が、トラック・バス・ハイヤー等を使っての事業を始めたとき、私は、最初から運転手として、佐呂間方面の仕事を担当しました。

昭和五年まで、中佐呂間と、下生田原であったが、六年に常呂まで路線が延長され、昭和七年に八生田原自動車合資会社と会社に組織され、昭和一年に、遠軽町駅前に事務所を移転、遠軽、生田原、佐呂間、常呂と運した。

私は、会社の要請で、一九三五年(昭和一〇年)から、昭和一四年まで、バスの運転専門でやってくれと言われ、浜佐呂間に、バスの車庫をおき、私は浜佐呂間に泊り込みとなって、遠軽泊りのバスと交互に、常呂、佐呂間、生田原、遠軽と運転をしました。



(話の途中、様々なエピソードが入りましたが、それは後の方に記すことにして、トラック、やバスに關しての経過を記してからにします。編集部)

私は、昭和一四年に結婚し、都合で、温湯に行きました。

昭和一五年に、佐呂間で長いこと町長された船木さんが、安国(当時下生田原)駅前に営業所を置いて、トラック、バス、ハイヤーの、営業を八船木自動車の名で始め、その一五年に、私(関東勝)を船木さんが迎えに来たものだから、又佐呂間関係の自動車に關しての仕事に戻ったのでした。

一九四二年(昭和一七年)戦争もいよいよひどくなって、軍の指示で(日本政府のこと)網走支庁管内バスに關して全部、企業統合ということにされて、八北見バス株式会社とされて、昭和一八年から実施されました。

そんなことで、バス事業が離れると同時に、船木さんは、貨物事業だけになったトラック関係を、私に委かせて船木さんは、佐呂間の役場に入ってしまった。

貨物関係の方を、昭和一九年に統合されて、八北見貨物株式会社となり、私は八北見貨物佐呂間営業所所長となりました。一九四五年(昭和二〇年)八月一五日の日本の敗戦で、貨物事業も、地域ごとに段々と独立して行くようになって、昭和二一年四月一日に、北見貨物は解散、私の所属したのは、八紋別トラックでありました。そうして私は八紋

別トラック佐呂間営業所所長を、一九五六年（昭和三十一年）までやっていて、その昭和三十一年一〇月独立して、八佐呂間トラック株式会社代表取締役として現在に至りましたのでした。

『馬から佐呂間の自動車に変わった経過を、聞かせていただきましてありがとうございます。これまでの、苦労話や、面白い出来ごともあったこととせう。もしよかつたら聞かせて下さい。これからの話は、関東さんだけしか知らないという、話もあるとせう。年月日など、はっきり記憶してなくとも、昔のジャリ道の苦労、又は、川に掛けられてある木造の橋が、大水で流されたとき等の苦労話があることとせう。又昔の自動車についての写真等あったら見せて下さい』。

『私（関東勝）のことばかり話しましたが、一九二八年（昭和三年）に佐々木一二という人が、実に中佐呂間市街に、営業所を置いて、赤線トラックと言って運送業を、昭和五年まで定期便としてやっていました。赤線トラックも、外車のシボレーでした』

乗り合自動車（現在のバス）この出始め頃に、一般の人は『円太郎』と呼んでいた。何かと言ったら、タクシーの出たころ、円タクと言ったので、大きいバスを円太郎と言うことに自然になった。

語り手 関東 勝
文責 徳永 良行

木橋が流された時のバス運行

バスの運行には、一番困ることは、水害で橋が流されることだった。

回り道の出来ない所の橋、仁倉の橋が流されたとき、私は現在の浜佐呂間に常駐していた、常呂と遠軽間のバス運転士のころでした。

遠軽常駐のバスが流された橋のところまで客を乗せて来て。私のバスが下からそこまで客を乗せて来て。客が仮の橋渡り客の交換をしての客運送をしたが、仁倉の橋が新しく再び掛けられたと思つたら、翌年だったか翌々年、知来の橋が落ちて、又又そこで両側からの客の交換ということをする。

バス専門運転のころの昔の木橋は、現在のコンクリートの永久橋程、橋の両側の道路の土盛りも余り高くなかつたし。橋の両側の袂だけが流されることもあつた。

昭和七年に、若佐の「武士橋」がコンクリートの永久橋になったときは、自動車屋は皆喜んで。遠軽から常呂まで、一番危険な橋だったと思つていた。

昔は、大通りの橋が落ちたら、号線の方の道を使う回り道を考えても、号線の土橋は、荷物を積んだトラックを通せるような丈夫なものになつた。

自動車屋は道路と橋が悪いのが、一番苦勞だった。

文責 関東 勝

赤線トラック

佐呂間の、開基から百年の間について、大きな節目となると思われるのは、人に依つて様々な解釈があると思うが、馬の使用から、自動車の使用に変化し、国鉄の、湧網線が走り出した当時も、大きな歴史の節目だったと思うが、馬車や馬車で荷物を運んでいた時代に、トラックが荷物を積んで走り出したことは、全く大きな歴史の変化であつた。

佐呂間の中に、トラックで荷物運搬を一番始めに始めたのは、佐々木一二という人だった。佐々木一二は大正の頃現在の、多田商店の向い、エノモト美容院当りで、商店をしながら昭和三年に、トラック輸送業を始めた。

当時、佐々木一二のトラック輸送業を、「赤線トラック」呼んでいたが、これは、商店の品物を、留辺薬駅や、生田原駅から馬車で運ぶことから考えたり、農産物を、佐呂間村外に搬出するには、馬車運搬と比較したらどれだけコストの面で、佐呂間村の当時は、助けられたかと考えさせられる。

私は、現在、佐呂間トラックを経営しているが、佐呂間町郷土研究会の方の依頼を受けて、この原稿を書かしていただきました。交通運輸の流れに感無量のものがあります。

文責 関東 勝

エンジン燃料に木炭や薪

一九三八年（昭和十三年）から、前年の支那事変が拡大して行くため、ガソリンや石油等の、エンジンに使う石油関係の燃料は、軍部専用となつてしまい。自動車や、農用発動機等は仕方なく、木炭や薪を使わなければならなくなつた。

だが今は、時効になつた話だから、佐呂間の郷土研究会の要望だから書くが、実は私はどうとう、生田原自動車合資会社に籍を置いていた頃からや、昭和一六年に、船木自動車に務めるようになって、昭和一九年、トラック関係が、軍、政府の指示で、北見貨物株式会社に統合されて、私が佐呂間営業所所長になつてからも、そして一九四五年の、日本の敗戦後も、どうとう私と共に仕事した同志は、闇のガソリン、石油を手に入れつつ使つたので、木炭や薪のエンジンに使うめんどうくさい代用燃料は、使うことは一回もしませんでした。

どのようにしてガソリンや、石油を手に入れたかのことは、その方法は、佐呂間は、農漁村地帯であつたことも有利だつたと言えませう。戦時中の食料統制時代は、非農業者であつても、大きな都市生活者よりは食料の確保は容易であつたし。トラック屋は、農産物の輸送ということからも、特に闇食料なども関係もしたりするから、そんなことで色々

な人々との、持ちつ持たれつの中に、ガソリン、石油の一滴は血の一滴だという言葉も出来た位だから。その血の如くガソリンを、女満別のあるところから手に入れ運んだときは、量としては最高でした。それを佐呂間市街の下の方の倉庫に保管しておいて使つたのですが、木炭や薪を自動車の燃料に使う場合の、やっかいな手数のかかることを考えると、やはり、石油製品が最高でした。戦時中の統制の厳しいころでも、それぞれの仕事をしに行く生きる道は裏側に、何んとか見つかるものでした。

文責 関東 勝

自動車のタイヤの中に エンバク稗つめて走つた思い出

私が、昭和一四年の年だけ、温根湯でタクシートの運転手をしていたとき、あの支那事変も三年目、働き盛りの男が、どんどん召集されて戦地に送られて行くころ、食料増産を如何にして出来るかと言うことで、道庁の長官が、野付牛（北見）の農事試験場の、試験状態を視察に来たとき、当時長官と名の付く者は、政府が任命した官選の役人だから、当時は偉い人なつた。

その長官が、自分自身も偉いと思ひ込んでいたし、一般地方人も、特別の人と思つていた。護衛の巡査が数人ついて出向いて来た。

野付牛の農事試験場の視察に来たときも、そのような状態で来たが、長官が、その日の日程終らせて、宿に泊ることになつたら、長官は、付き添い二人位に伴つて、温根湯の、温泉宿に泊るということになつた。他の道庁から来た職員や巡査は、野付牛の宿泊りで、その長官の迎え送りを、私にやってくれと言われ、温根湯のタクシードで運転をして、迎えのときは何ともなかつたが、翌日の、野付牛に送り届けての温根湯に帰る途中、私の運転しているタクシードが、パンクしてしまつた。

これだから、話の本题に入るのだが、丁度市街地からはなれていて、現在ののように、代りの車もなく、このまま進めば、タイヤもチユウブも目茶苦茶になる。そのころは、戦時中で特に、タイヤチユウブは貴重品だつたから、本当に途方に暮れた。

其の時、近くの農家の所に、エン麦稗が積んであるのを私が見つけ、その農家の親父さんに頼んで、エン麦稗をもらつて、車はずし「タイヤの中から、チユウブを抜き出して、もらったエンバク稗を、ぎゅうぎゅうと詰め込んで車に取り付け、何んとか温根湯に帰つたのだが、本当にエンバク稗が見つからなかつたら大変だつた。

文責 関東 勝

佐呂間に関係しだした自動車

歴史の流れの中に、交通とか交流等の言葉があつて、昔は、何処かに行くにも、個々の足でてくてく歩いた、荷物を移動させるのも人が手に持つか、背中に背負うかしかなかったが、佐呂間の開基の一八九四年（明治二十七年）頃は、本当の原始時代そのもので、百年経つ間の縮図は、大げさに言えば、世界の交通文化の変化であるようではと思ひます。

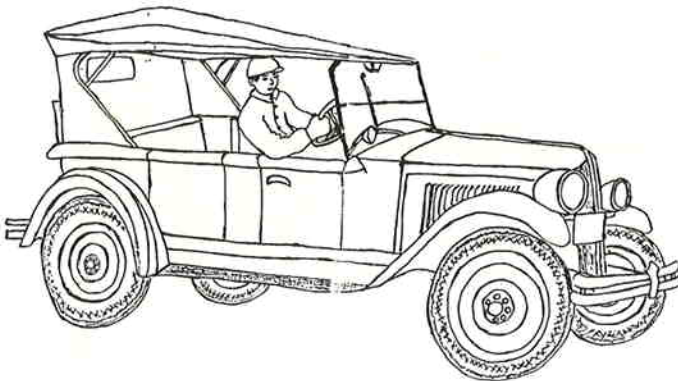
世界とか、日本とかはまあこの際別にして、佐呂間の中の、交通運輸の中の、馬の力を頼っていた時代から、自動車に変わって行く過程のその、佐呂間の中の自動車はどんなものがどう変化したかを、あの大戦の終戦直後までをここに図解して見ました。

佐呂間町開基百年を祝う現在、佐呂間トラック株式会社社長関東勝氏の協力を得ましたので、戦前の各自動車の資料は、関東氏が道内各運輸会社に連絡し。お手数を掛けた中で資料から、イラストが出来、それについての説明が出来たことを、ここに付け加えてイラストに説明を付けて行きます。

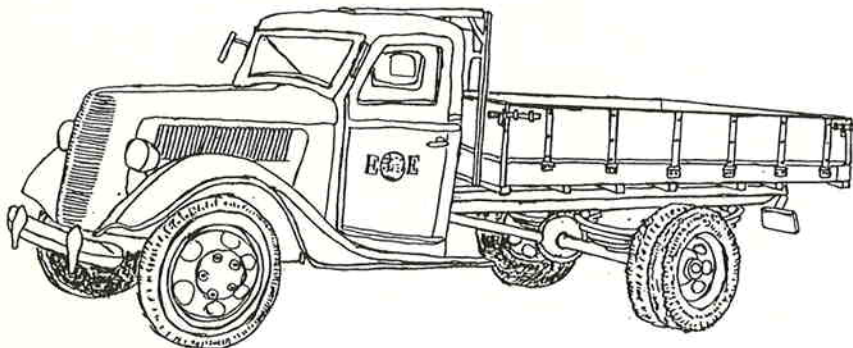
尚もう一つ付け加えますのは、『佐呂間町開基記念事業準備室』の職員の方々の協力も得ています。

語り手 関東 勝
文責 徳永 良行

佐呂間に最初に走った自動車
1926年（大正15年）幌型フォード

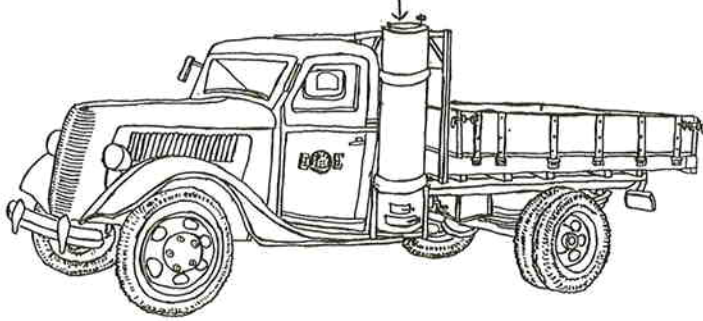


佐呂間に最初に走った自動車、大正一五年と言つたら、一月二五日に昭和となっているから、大正時代に佐呂間でも自動車走つていた記録である。一九二六年
お客様がいつぱいになったら、助手の人は、前輪の泥除けのところに腹這いになって、手でライトをがっしり抱え持って、振り落とされないようにしていた。これは幌型フォード

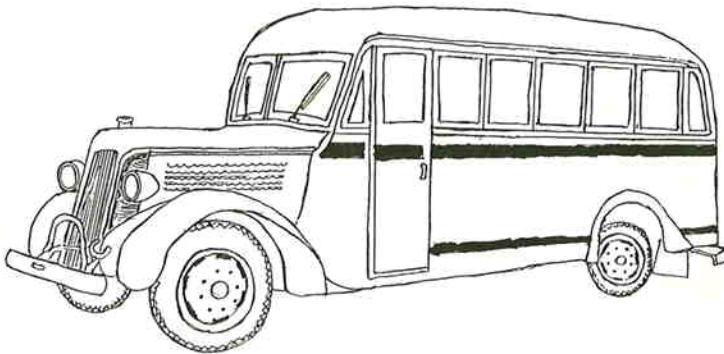


一九三六年型フォードトラック、昭和一年アメリカより輸入、現在走っているトラックとは、全く前方の形が違っている。

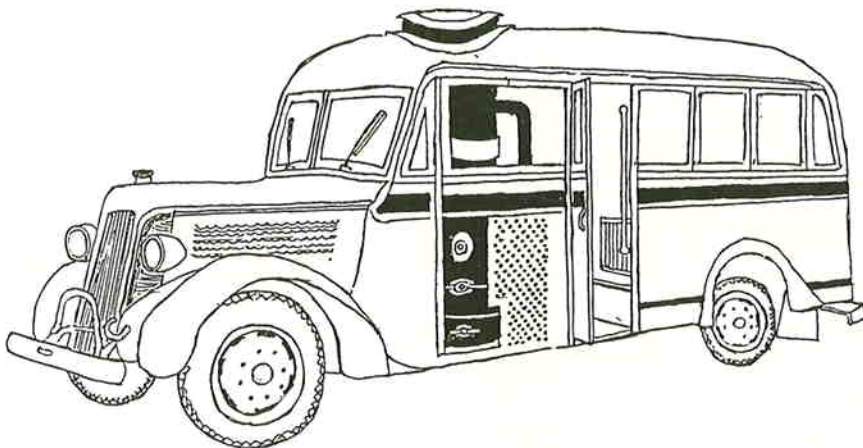
ガス発生器は丸型薪用



一九三六年型フォードトラックを、昭和二年支那事変始ったころから、燃料のガソリン節約のため、代然に、木炭や薪を使用する自動車が増えて来た、このトラックは薪燃料のガス発生器を付けている丸型。木炭のはガス発生器のタンクが角型であった。

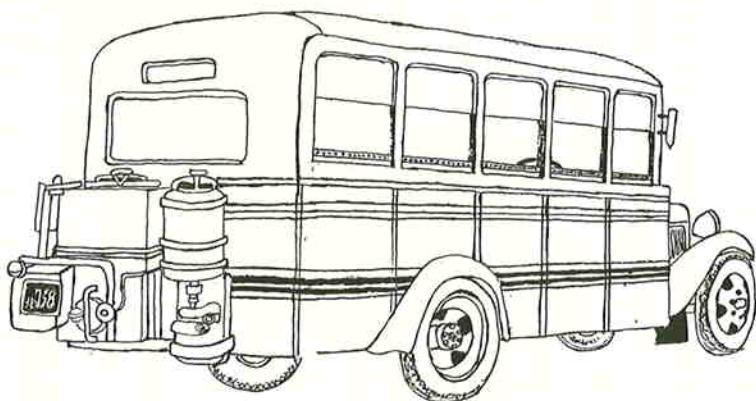


バス、(乗合自動車とも呼んでいた)自動車に関係ある仕事をしていた人は「エンタウ」と呼んでいたとか。
昭和一〇年頃にアメリカより輸入二種類あって。シボレーとフォードだった。ウィンカーもなくバックミラーもない。そうしてバスの前方が全く現代のと違っている。

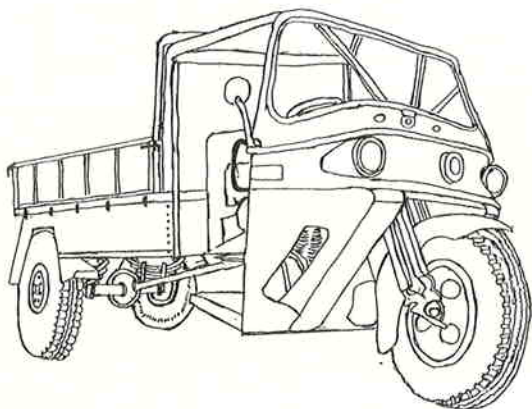


バスも、木炭や薪の代燃となった。昭和二年支那事変始った年から、この絵のように運転台の左側に薪燃料用タンク。ガス発生器が取り付けられ始めた。客の出入り口は、少し後方に取り替えられた。

木炭バス、これが本当の木炭バス、バスの後方にあるのは、現在の人では何んだらうと考えるでせう。紙数の都合でくわしく説明を書かないが、ガソリンの替りに、木炭を燃料にした場合、バスの後にこのような設備をしなければ走れなかった。あの大戦の記録となつた一コマの真実の絵。



自動車の三輪車、国産マツダ
この三輪自動車は、佐呂間の道路を走つたはじめは、昭和二〇年と、現佐呂間トラック社長関東氏の記憶、総ての物が不足していた時代に出現した。物が豊富になつた、昭和三〇年代終り頃姿を消した。
自動車のまよめの都合で、昭和戦前編の方の項目の中に入れました。



オートバイについて、佐呂間に一番先に誰が乗って走つたかは判らないが、昭和のはじめころから戦後にかけて、大西獣医が活躍していた。その大西獣医がオートバイで往診していたことは誰も年配者は知っているが、昭和の始めごろのオートバイの姿が判明した。佐呂間トラック株式会社社長関東 勝氏が記憶していたので、ここに画くことが出来ました。

