

現在、人々の日常の足として、乗合バスは欠くことのできない存在となつている。本県でも公営では青森・八戸の両市営バス、私営では弘南バス、十和田観光電鉄バス、南部バス、下北バスなどが、県内津々浦々に路線網を広げ、地域の大切な交通機関として大きな役割を果たしている。



昭和29年頃の青森市営バス（着倉宏太氏所蔵）

これらの中で、青森市民にとつて非常になじみ深い存在となつている青森市営バスは、大正15年（1926）4月に産声を上げた。日本の公営バス第1号である東京市営バス（現在の東京都営バス）が、大正13年1月に開業しているから、

それに遅れることわずか二年あまり。全国的に見ても、かなり早い時期から運行を始めた公営バスである。

青森市営バスが誕生する直前の青森市は、海岸線沿いに東西に広がっていた藩政時代からの青森町を中心

に、西部には青森駅、堤川を渡った東部には中学校、師範学校、商業学校が設置されていた。また、市の南に位置する筒井村には陸軍予備車2台の購入費、そして車庫建設費用として現金1万5千円を市に寄付した。

戦後には自家用車との競争によって経営が悪化するなど、現在に至るまでの道のりは決して平坦ではなかった。にもかかわらず、さまざまな状況の変化に対応して市民の足を守るために不断の努力が続けられた。青森市営バスは今日も公共交通機関としての使命を果たし続けている。

## 公営バスの先駆け

石塚雄士

（青森県青少年・男女共同参画課）

歩兵第五連隊が置かれるなど、旧来の市街地の周辺が発展をはじめ、規模が拡大しつつあった。市の中心部から、東部や南部を結ぶ交通機関の必要性が日増しに高まっていたのである。

述べた青森市営バスの開業へとつながったのである。青森市営バスは、大きく発展しようとする市街地に

バス事業が採用された。全国各地で運行されていた市街電車は、戦後にモーターゼーションが進んだことで次々廃止されたが、現在では環境に優しい交通手段ということで再び見直されている。もしこの時、バスではなく市街電車が導入されていたら、現在の青森市がどのような姿になっていたのだろうか。興味が尽きないところである。

大正12年9月、乗合馬車事業を営んでいた篠原善次郎が、自動車の運行許可を取得し、翌13年の春から乗合自動車の営業を開始した。こうして青森市にも、乗合

市営バスは市町村合併や、青森バス株式会社からの路線譲り受けによる路線網の拡大などで事業を拡大させていく。しかし、昭和20年の空襲で車庫や車両が焼失