

## (1998年春号)ハイ・タク今昔

停留所でバスを待っていた。短かい列だが、中に中学生が二人いて声高に友人のうわさ話をしている。そこへ空車のタクシーが通りかかった。中学生の一人がさっと手を挙げ、車が停ると、二人は列を離れてさっさと乗り込み走り去った。残された大人達は、瞬時あっけに取られ、やがて無然とした顔付きに変わってバスを待ち続けた。

中学生がタクシーを利用して悪いわけではないし、案外ありふれた事なのかもしれないが、何となく「時代が変わったなあ」と印象が残り、後味は決して快いものではなかった。

それにしても私たちは、外出の折は乗り物を利用するのをごく当たり前だと考えて生活している。マイカーはもちろんだが、バス・電車・地下鉄・ハイヤーやタクシーなどの交通手段を利用するのは暮しの中で当然であり、歩くという行為は健康のためとかスポーツのトレーニングのためとかに限られてしまっているようだ。理想としては一日一万歩歩きなさいと云われているけれど、事務系のサラリーマンなら、せいぜい日に三千歩あるけば目一杯。ごろ寝ばかりの日曜日なら、五百歩も歩かない。

もう少し歩くことを心がけなければ、と考えながらも、つつい車を利用してしまうことに押れてしまった。

今でこそ、中学生が気軽に合乗りできるタクシーだが、つい四十年ほど以前なら、よほどの大金持ちか、重病人異議以外は利用できない高級な乗り物だった。昭和三十年代の半ばだったと思うが、当時私の住んでいた家の向いに大企業の札幌支店長さんか次長さんの一家が引っ越して来た。小学生が二人いる家族だったから、ご主人の年齢は四十そこそこというところだったろうか、私自身はまだ独身のサラリーマンだった。

ある夜、その家の前にタクシーが停った。「すわ、お向いで病人か」と思った。ところがその車から家族四人がにこにこ顔で降りて来た。聞けばその日は男の子の誕生日。一家で食事をして今帰った所だという。

驚いた。何がって我が家は子沢山だったせいもあって、我々の誕生日はせいぜい母親が赤飯を炊いてくれれば上等なほう。外で食事なんてはなから考えつきもしない。ましてタクシーでご帰宅なんて、死ぬまで出来っこないと考えていたのだから。事実、私はその時まだ一度もタクシーに乗った経験が無かった。私の家がとりたてて貧しかった訳でもなくごくありふれた平均的な暮しをしていて、それが普通だった。

「東京の大企業の給料ってのは、俺なんかとケタ違いなんだろうな」としみじみ思った。

一わずか四十年前のタクシーのステータスはこれほど高かったのだ。

そのハイ・タクが札幌に出現したのはいつ頃からだろうか。諸説があつて必ずしもはっきりしないが、明治四十二?四年頃、札幌で荒物商と薪炭商を営む二人が共同して、東京の帝国ホテルが客の送迎に使っていたベンツを買い取り、遊覧事業に使うつもりで札幌に持って来たのが始まりらしい。

ベンツといっても今のそれとは全く違ったクラシックカー。屋根は布張りで外枠もない箱形のもの。買っては来たものの、あまりに古くて動かず、店先に飾っておいて、修学旅行の学生に一人五銭をとって見せたのだという。これ札幌の第一号の自動車だ。

大正四年、五番館デパートがフォードを購入、五円以上の買い物をしたお客様を家まで送るサービスをしたそう。当時の五円がいまいかほどの価値なのか見当もつかないが、五番館フォードに乗った得意満面の成金さんと、この珍奇な乗り物を口をあんぐり開けて見送る通行人たちの姿が見えるような気がする。

タクシーの本格的登場は、大正七年の八月から五十日間開催された「開道五十年北海道博覧会」からだ。主会場は中島公園。この博覧会は札幌にさまざまなインパクトを与えた。電車が走ったのもこの時期だ。博覧会の協賛会では、来賓用と一般客用に五・六台の車を東京から取り寄せたほか、旭川の会社が出張所を設けて営業するなど、札幌駅と中島公園の間を一人五十銭の乗車賃で運行した。主に六人乗りの車だったといい、いわばバス代わりと云えるかもしれない。タクシーといい電車といい、市民や近郊近在の客にとっては正に新しい文明の香り高いしろもの。催し物以上の人気で、協賛会ではあわてて三台を追加注文したほどだった。

この博覧会の終了後、東京に引きあげる車のうち三台を引き取って、タクシー業を始めたのが、札幌タクシー業のはじまり、でも昭和の不況などもあり、盛衰を繰り返しながら時代は進んで行った。

戦争中ハイ・タクはどうだったのだろうか。ごくまれに陸軍の車を見かけることがあったような気がするが、札幌の町なかで乗用車を見た記憶は私には全くない。ガソリンが統制され、たぶん車は軍に徴用されてしまっていたのではないだろうか。

バスでさえ、終戦の時には全市で十台しか走っていなかったと札幌市交通局が発行した本に書いてある。ガソリンが無くなって、木炭車・薪車などが細々と走っていたのだった。

終戦直後の乗り物といえば輪タクだ。自転車を改造して、後ろに二人乗りの席をつけ三輪にしたもの、復員した若者の止むを得ぬ仕事という感じもあった。しかし乗客は日本人ではなく、もっぱらアメリカの兵隊たち。何やら大声を上げながらススキノ界わいを乗り回していた。なんともやりきれない光景だった。これはまあ一種の人力車といえるだろう。

人力車といえば、今は京都や長崎などの観光地で一種の観光名物にもなっているようだが、札幌でも開拓使の頃にはすでに商売になっていたらしく、明治十八年には札幌人力車組合が結成されたという。

先に紹介した大正七年の博覧会では、電車やバスを競合して大いにかせぎまくつたらしい。この時に木製の車からゴムタイヤに替わったということだ。

ハイ・タクでもう一つ思い出すのはオイルショックの頃、例のトイレトペーパーが無くなるといううわさで、日本中でトイレトペーパーを買いあさった時、ガソリンはもちろん不足。夜のススキノではタクシーの順番を待つ人達がススキノ交番前に何百人も列を作っていた。今のハイ・タク事情を考えると、夢のような一時期だった。