

# 来る間

田野宇平



# 来る間

田野宇平

# 来る間

平成四年四月十七日 発行

著者  
発行者

田野 宇平

千葉県長生郡長生村入山津二〇〇七  
〒299-43 電話・〇四七五―三二―一四四三

制作 主婦の友出版サービスセンター

東京都千代田区神田駿河台一六

お茶の水スクエアC館二階

〒101 電話・〇三―三二九四―三六二四

印刷・製本 星野精版印刷株式会社

## 発刊に寄せて

著者・田野宇平さんは当年八十八歳。

住まいは千葉県長生郡長生村入山津。茂原市に近く、九十九里浜を眼と鼻の先に控えた農村の一隅である。

明治に生まれ、大正・昭和を生き、平成四年の今でも、田を耕し、稲をつくり、畑を起

こし、落花生・玉葱・サツマイモなどを作る。畑で穫れた大豆を煮て味噌をつくる。年の暮れには親戚中の餅つきをする。また、車を運転しては、数年来入院している病気の妻を見舞う。まだまだある。仲間の舞台出演の太鼓を叩き、自らも民謡を唄う。

旅行好きで、つい最近も、富山県黒部の秘境のバスツアーに出掛けた。

そのうえ、家では炊事をして、六十六歳になる知恵遅れの義理の甥を養ってもある。

これ程いろんな面で「タフな人」も珍しい、と思う。

しかも、記憶力が抜群である。

五年前には、日記の隅に書き続けた短歌・俳句を、雑詠集『あら草』として発刊し、既知の人・未知の人、多くの人達から御意見を頂いた。

その宇平さんが、今度は、職業上で生涯の友とした「自動車……くるま」にまつわる想い出をボチボチと書き綴り、この本になった。

もちろん、表題『来る間』も著者が思いついた。思いついた時には、会心の笑みを浮かべたに違いない。

明治・大正・昭和の時代が、「くるま」との関わりの中に巧まずしてたち現われ、まさ

に、『来る間』の物語にもなっている。

御一読をお願い申し上げる次第です。

この本が契機となって、宇平さんに新しい知人が出来れば、近くににいる者としても、御本人にとつても、これに勝る喜びはないと思います。

平成四年四月

中島彰亮

(記録映画カメラマン)



## 目次

|               |     |
|---------------|-----|
| 来る間           | 5   |
| 戦中・戦後         | 39  |
| 故郷・龍舞         | 101 |
| 出京前後          | 155 |
| タクシー・閑話       | 189 |
| あとがきに代えて…妻のこと |     |
| 田野宇平          |     |

# 来る間

## (一)

先年、『あら草』と題した雑詠集の後書きで、「八十歳でハンドル握る愚か者」と書きましたが、今度は、そのハンドル、自動車について、想い出す事を書いてみたいと思いました。

振り返ってみると、六十数年前、大正十三年に免許をもらってからのことですから、随分昔のことでもあるし、記憶に多少の誤りがあるかも知れないのですが、思い出すままに書いてみようと思います。

忘れもしない大正十三年七月二日、当時、代々木の原は、兵隊さんの練兵場に使っていた所で、この一角に旗を立てて、実地試験をやっていた。

当時の自動車免許は、甲種と乙種に分かれていて、甲種は、どの自動車も運転が出来たが、乙種は「特定、または特種の車」しか運転出来なかった。

乙種の実地試験を受けた私の場合は、持込んだフォードのトラックで、ギヤーをトップ

に入れて、立っている旗の間を、旋回とか、バックとか、旗を倒さずに走りければよかった。ここで合格した。大変暑い日だった。

当時の試験は、今で言えば嘘みたいだが、学科のほうが大変難しく、こんな問題が出たのを覚えている。

一、キングストン氏の発明せるキャブレーターは他のキャブレーターに比べて異なるところと特徴を書け。

二、リムジン、セダン、ツールリングカーの車体を図示し、その用途を書け。

三、ピストン・リングのキャップは何の為に有るのか。

四、差動装置の図解説明をせよ。

五、ダイナモとマグネット発電機の差異を書け。

六、吸気弁と排気弁のタペットのクリヤランスは何故違ふのか：その理由。

七、三点支持式とはどんな構造か。

八、二衝程エンジンと四衝程エンジンの差異を説明せよ。

九、逆止弁の説明をせよ。

十、フロントホイールのトウインは何故あるのか…。

その他、いろいろ難しかった。

こんな問題の中から三問ぐらい出たもので、六十点が合格点でした。

## (二)

私は、警視庁で（その頃は、馬場先門にあつて、木造バラック建て、廊下も板、小さい部屋が並んでいた）その「乙種免許」を頂いたが、免許番号は四千幾番かだった。

翌年、郷里の群馬で「甲種」を取ったのだが、この時は、受験者四十名で、合格は二名だった。新聞の群馬版に大きく名前が出た時は嬉しかった。なにしろ、学校の先生が二十五円くらいの月給の時、「甲種免許」だと七、八十円から百円くらい貰えたし、助手も二人ぐらいつけてもらえたのだから…。まだ群馬県全体で、車が二百台くらいしか無い時代でした。

当時は、いろいろの車種があつた。今でもあるビュイックやフォードやベンツなどもあったが、今ではもう全く見ることもない「スター、ホイペット、グレー、タルボット、チ

ヤンドラー」その他、貨物では「ホワイト、マック、ダイヤモンド、ウズレー」などという、たくさんの中種があったが、大体フォードが全国で八〇パーセントくらいで、他の車は本当に少なかった。そのフォードも、大部分が中古車だった。

### (三)

当時の自動車関係の法規について想い出すことを書いてみます。

「内務省自動車取締令」が三十幾条があった。

その「第一条」は、『本令に於いて自動車と称するのは原動機により軌道によらずして運転する車両を言う。道路制限は幅員三間以上の道路にあらざれば運転することを得ず。但し、警察署又は警察官の許可を受けたる場合はこの限りにあらず』と覚えています。

速度制限は、『最高十六マイル以下とし、人家連担の場所は十二マイル以下とす』

停車、駐車の禁止の場所は『橋上、街角、坂道、人家連担場所』というふうになかった。また、避讓（道を讓る）すべき物として、『進行中の郵便車、消防車、傷病人運搬車、隊伍、神輿、葬列』に対しては避讓すること、となっていた。

当時は車検などではなく、車検が始まったのは、昭和の初め、二年頃と覚えている。それも、上野の不忍池のほとりで、前をジャッキで上げて、ハンドルを回してみるくらいだった。やがて車も増え、円タクが走るようになり、誰でも、一台持ってタクシー営業が出来るようになった。私も一儲けしようと、昭和六年の夏に、中古のシボレーのホロ付きを一台買ってやってみたが、雨ばかり降って商売にならなかった。

本所の三ツ目通りを入ったあたりに、自動車の解体屋が並んでいて、少し手をいれれば使える車がたくさんあった。買ってやれば店が大喜びなので、値切り放題値切ったものだ。

その車は、百円か百二十円くらいだった。

初めは「運転手」免許と言っていたのが「運転者」免許となり、昭和十二年に甲種、乙種がなくなり、やがて「手」もなくなり、「者」もなくなり、現在の「運転免許」となったわけです。

(四)

そのうちに「警視庁自動車取締令施行細則」というのが出来て、車体検査や、今ではちよつと考えられないが、雨降りの時には車輪の外側に「ドロ跳ね避け」というのを付けよ、とのことで、付けないと罰金でした。(当時は道路の大部分が舗装などしてなかったもので、三十キロくらいで走ると、水と泥が相当に跳ね飛んだものです)

日時は忘れましたが、共同印刷の争議の時だったと思います。茨城の、龍ヶ崎の農民組合に、お米を取りに行くのを、関東消費者組合連盟に頼まれて行った時の事です。出発時には東京は良く晴れていたのと、「田舎にはドロ避けの規則などない」と思い込んで出掛けたのですが、水戸街道の取手のあたりから俄か雨となり、道が水溜りでした。取手の宿を過ぎて、田んぼ道にかかると、巡査が自転車で走って来たのに出会い、呼び止められ、「ドロ避けを付けてない、罰金だ!」と、茨城言葉でござって言うているので、同乗してきた関東消費者組合連盟の人が「少し握らせろ」と言います。五十銭玉二個(今なら千円札を二枚くらい)を巡査の白い手袋に握らせると、この巡査ニヤツと笑って、「先に行っ

てもまた捕まるから、その時は取手で調べられて、行ってもよいと言われたと言えば、大丈夫だ……」と警察の手の裏まで教えてくれました。

まあ「贈賄」と「収賄」なんですが、六十年も前の事です。時効だから書きました。

今も昔も、金で世の中は動いているようです。こんなことで、無事に米を積んで帰りました。

また、『幅員三間以上にあらざれば運転することを得ず……』とのことでしたから、道幅がそれ以下のところでは、警察官の許可が必要でした。なにしろ、日比谷の交差点あたりが木レンガ（木をレンガ状にしたもの）で舗装されていたくらいで、殆どの道は砂利道でした。千葉街道とか、大体、街道筋や電車通りぐらいが三間以上で、他はみんな警察の許可が必要のありさまで、助手がいちいち降りて、交番の巡査の許可を得ては通行したものでした。

当時は（大正末期から昭和の初め頃）街道という街道は、牛車とか馬車とか、田舎から下肥（人糞、尿）を汲み取りに来て運ぶ車で一杯で、私は城東区（現在の江東区）大島、亀戸に居た関係上、千葉街道をよく走ったのですが、こんな車の行列で、たいへん悩ま

れました。

昭和三年頃から六、七年にかけて、車も増え、東京中どこまで行っても一円という「円タク」と言うのが出現、しまいには、この料金もダンピングで「二十銭、三十銭で浅草まで行け」と言うようになりました。

もちろん、自由営業で、車さえあれば、誰がやってもよかった時代でした。

## (五)

当時（大正十二年）も既に「自動車学校」はあって、日本自動車学校、東京自動車学校、帝国自動車学校などがあり、私はこの中の「帝国自動車学校」で学んだ。入学金、百二十円也で、当時としては大金で、畑を五畝くらい（百五十坪）は買えた。

今と違って、卒業しても免許が貰えるわけではなく、卒業してから助手になるのが大変でした。なにしろ、東京に千八百台くらいしか自動車がなく、助手に就くのも難しく、一人の運転手に二、三人の助手がついて、なかなかハンドルを持たせてもらえず、万年助手もいたような時代だった。自動車学校を出ても、免許を取れずじまいの人も一杯いた。

私も卒業してから、日本精練という会社に一月くらい行ったり、いろいろやりました。

その後、亀戸にある斉藤運送店の主人が、群馬県の出で、ウチの近くの出の人だったので、そこに行つて、話して入れてもらいました。運送店をやつて、わりあい成功していた人で、牛が二頭か三頭に、馬が五、六頭いたのですが、あの当時としては珍しいトラック、フォードの中古車が二台もあつて、亀戸あたりでは一番大きい運送店だった。

その頃の運送店では、牛や馬が使われていたのですが、亀戸にあった日立の工場からモーターやなにかを、川崎あたりまで運ぶことになって、牛や馬では行つても一日で帰つて来られず、泊まらなければならない。ところが、トラックなら、川崎でも横浜でも、帰つて来られる、ということで買ったらしい。

私のついた運転手さん、斉藤勉さん（斉藤運送店の主人の実兄）がいい人でした。当時としては珍しく、神田にあつた日進英語学校を卒業していて、内幸町にあつた瓦斯電気工業という会社で、英語が出来るので、修理その他、外人と接触する仕事をしていたようです。そんなことで、この人が、自動車の各部の名称などを英語で教えてくれたり、ハンドルも持たせてくれたので、その後半年くらいで免許が取れたようなわけです。