

モリ保険事務所(創業大正7年) 第2話

激動の戦後、地域の発展と衰退の中で

職人かたぎに徹した2代目森良雄氏



2代目の森良雄氏



大正期の乗合自動車  
『けせんぬま写真帖』  
(気仙沼商工会議所)より



は、昭和4年(1929年)の大船渡線気仙沼駅の開業で交通運輸ニーズが増したことに由来。しかし、自動車はタクシース会社や運輸会社の事業が中心で、個人が自動車も本格的に保有するには相当の歳月を経なければならなかった。

たため代理店を断念したが、火災保険の処理などを良雄氏に依頼したことがあるという。

優先した。人をかき分けたり、地場産業も衰退した。大小多くの企業が経済の荒波を受け倒産する中、モリ保険事務所の保

昭和36年、チリ津波に襲われる

太平洋戦争を乗り越えてきたモリ保険事務所だが、初代の庄治郎氏が昭和36年(1961年)、急病により帰らぬ人となった。それは、チリ津波で気仙沼が壊滅的被害を受けた翌年だった。チリで発生した津波は約1日かけて気仙沼に到達した。ほぼ不意打ちに近い状況だったという。

百年代理店  
かく語りき

当時の様子が「目で見た」となる森良雄氏だった。初代庄治郎氏の急逝により代理業を引き継いだ良雄氏だが、当時はまだ保険という文化のない時代だった。気仙沼はモーターゼーションの波もまだ押し寄せてはいな

気仙沼における自動車台数の変化(気仙沼市史のデータを基に編集)

Table with 4 columns: Year, 貨物用自動車, 乗用車, 総数. Data points for 1954, 1960, 1965, and 1993.

※貨物自動車、乗用車含む



昭和27年ごろの気仙沼港  
『けせんぬま写真帖』(気仙沼商工会議所)より



昭和40年代の気仙沼の町  
『けせんぬま写真帖』(気仙沼商工会議所)より

れ、いったんは成功したものの、次の試運転で故障し、当時は気仙沼で修理ができず失敗に終わったという。

大正期に入って乗合自動車も導入されるが、初期の段階ではその数は、まだ1〜2台程度で運賃が高く、事業は結局失敗している。事業として動き出すのは大正末期ごろからで、本格的に自動車が使われるようになるの

昭和40年(1965年)に入ると、モーターゼーションの影響もあり、気仙沼市内の乗用車数は1590台と、5年前の約18倍に伸びた。自動車も伸びるようになる。その後、昭和50年代に入ると高金利時代の波に乗って積立保険の契約

2代目の良雄氏が跡を継いだ当時は、火災保険が増えた。自動車保険も付保していた契約者の中で、資金に余裕のある人が積立保険を契約するようになったのである。

昭和40年(1965年)に入ると、モーターゼーションの影響もあり、気仙沼市内の乗用車数は1590台と、5年前の約18倍に伸びた。自動車も伸びるようになる。その後、昭和50年代に入ると高金利時代の波に乗って積立保険の契約

良雄氏は、自転車で営業に走った。最終的にはバイクを利用したが、自動車を扱うことはなかった。雨の日ばかりは着て、さらに雨がひどい時は、危険なためタクシ

【参考文献】『気仙沼町誌』(気仙沼町)、『気仙沼市史』(気仙沼市)、『目で見る気仙沼の歴史』(気仙沼ライオンズクラブ)、『けせんぬま写真帖』(気仙沼商工会議所)

良雄氏がよく相談に行っていたという元保険代理店の90歳の女性は、良雄氏について、こう語る。「温厚でも優しい人だった」。この女性は、自宅の商売が忙しくなっ

たため代理店を断念したが、火災保険の処理などを良雄氏に依頼したことがあるという。

たため代理店を断念したが、火災保険の処理などを良雄氏に依頼したことがあるという。

たため代理店を断念したが、火災保険の処理などを良雄氏に依頼したことがあるという。