

しみ送ったという。町のはほ中央、鹿島台小学校の校門わきに「わらじ村長」姿の翁の銅像が建っている。伝記に「鎌田三之助翁伝」（故鎌田三之助翁頒徳会編）、「草鞋町長鎌田三之助」（本間楽観）などがある。

注(2) 東北本線品井沼駅の北西に、かつては東西6.5キロ、南北3キロ、志田・宮城・黒川3郡にまたがり、鳴瀬川と吉田川の合流点に形成された沼地だった。吉田川・鶴田川・広長川など多くの川が注ぎ込み、排出は小川によって鳴瀬川に導かれるのみという入水超過の構造であった。一たび大雨があれば品井沼の氾濫は、周辺の低地一帯に拡がるばかりか、あまつさえ鳴瀬川の増水が小川によって逆流するので、水害を一層激しいものにするのだった。このように品井沼一帯は、全国的にも稀な常習水害地となっていた。元禄6年〔1693〕吉田川の河水を隧道で松島高城〔たかぎ〕に流して沼への注水量を減らす穴川または潜穴〔くぐりあな〕工事を始め、数次にわたる排水工事が行われたが、根本解決は至難で、農民と水との言語に絶する苦闘の歴史が続いてきた。明治10年代の始、安積疏水〔あさかそすい〕を完成し、野蒜築港を手がけたオランダ人技師ファン・ドールンに命じて、政府がこの沼を実測させたことがあった。ドールンは調査結果を報告し、品井沼の干拓は不可能に近いと述べている。鎌田三之助の不屈の執念と献身とは、8百ヘクタールの水田の冠水流失を救い、千数百ヘクタールの干拓を実現させた。今や沼は一望の美田と化し、その名は駅名に残るだけとなった。品井沼の治水干拓の歴史と、鎌田三之助の業績については、「町史わが鹿島台」（鹿島台町）に詳しく記してある。

資料 大漢和辞典（諸橋轍次）

58. 時刻を表記する「字」と「時」について

問 東北本線が仙台まで開通した時の時刻表には、○時のことを○字と書いてあったと、最近の⁽¹⁾K紙に載っていますが、それはどういうことですか。

答 時刻の数え方は、曆に関係があります。旧曆〔太陰太陽曆〕が行われていた時代には、一般には1日を12分し、それに十二支の子〔ね〕・丑〔うし〕・寅〔とら〕・卯〔う〕・辰〔たつ〕・巳〔み〕・午〔うま〕・未〔ひつじ〕・申〔さる〕・酉〔とり〕・戌〔いぬ〕・亥〔い〕を配していました。夜半が子〔ね〕の刻、真昼が午〔うま〕の刻というふうにでした。また、江

戸中期以降これと並んで、明け・暮れを六ツ〔むつ〕とし順次に五ツ・四ツ・九ツ・八ツ・七ツとも呼びました。九ツが丁度夜半と正午に当たります。ところが、幕末頃からセコンドなどと称せられた洋時計が入ってきて、上層階級や外交・貿易等に関係深い人々の間に用いられるようになってから、西洋時法〔定時法〕が使われ、時計の文字盤に刻まれている数字を、第〇字又は単に〇字と書くようになりました。その頃の文書や記録には、在来の刻と新式の字とが混在しているのを見受けまます。文明開化の新しい時代に入ると、公式に時刻を示すのに字が用いられ、それが一般にも次第に普及していきました。このことに関する数例を拾って見ます。

〔明治4年 兵部省伺〕

『旧本丸中ニ於テ昼十二字大砲一発ツ、毎日時号時報執行致シ……』

〔明治5年5月 新聞雑誌43〕

『東京ヨリ横浜迄ノ鉄道落成シ、五月七日ヨリ汽車（ジョウキシヤ）運転相始メ諸人ノ乗車ヲ差免〔さしゆる〕サルハ由、乗車規則左ノ如シ。

鉄道列車出発時刻及賃金表

上り 横浜発 午前八字
品川到着 午前八字卅五分』

〔明治5年6月 郵便報知6〕

『或る士人奈良県庁へ呼出されしが、溜〔たまり〕に待居たるとき、一僧侶と椅子に対椅し楯間〔びかん。楯は梁〕の掲示文を見、願伺のことは十字限りとありたるを見て、僧よりその士人に云ひけるやう。如何なる文人弁者といへども、唯十箇の文字を以て情実を尽し得んや。簡便を示すも余りなりと語りければ、士人も御尤なりと答へたりとぞ、一笑』

このような過渡期を経て、時刻の表記を〇時と一定することになったのは、明治5年12月3日を明治6年1月1日とした新暦〔太陽暦〕採用の時からでした。明治5年11月7日太政官布告第337号〔この法は現在も生きています。〕を以て、次のように示されました。⁽³⁾

『一、今般太陰暦〔正しくは太陰太陽暦〕ヲ廢シ、太陽暦御頒行相ナリ候ニ付、来ル十二月三日ヲ以テ明治六年一月一日トサダメラレ候事

一、時刻ノ儀昼夜長短ニ随ヒ十二時ニ相分チ〔不定時法といい時間の長さ一定せず〕候処、今後改メテ時辰儀時刻昼夜平分二十四時〔定時法といい時間の長さ一定〕ニ定メ、子刻ヨリ午刻迄ヲ十二時ニ分チ、午前幾時ト称シ、午刻ヨリ子刻迄ヲ十二時ニ分チ、午後幾時ト称シ候事

一、時鐘ノ儀来ル一月一日ヨリ右時刻ニ可改事

但是迄時辰儀〔じしんぎ、時計のこと〕ノ時刻ヲ何字ト唱へ来候、以後何時ト可称事

〔中略〕

時刻表

午前

- 零時 (即午後十二字)、子刻
- 一時 子半刻 ○二時 丑刻
- 三時 丑半刻 ○四時 寅刻
- 五時 寅半刻 ○六時 卯刻
- 七時 卯半刻 ○八時 辰刻
- 九時 辰半刻 ○十時 巳刻
- 十一時 巳半刻 ○十二時 午刻

午後

- 一時 午半刻 ○二時 未刻
- 三時 未半刻 ○四時 申刻
- 五時 申半刻 ○六時 酉刻
- 七時 酉半刻 ○八時 戌刻
- 九時 戌半刻 ○十時 亥刻
- 十一時 亥半刻 ○十二時 子刻』

時刻の表記は、この時から〇時とすることになって現在に至ったものです。それから14年も経過した明治20年12月15日に、上野からの鉄道が塩釜まで開通したのです。12月14日付の官報に掲載された「上野塩釜間列車時刻表」は勿論、私製や市販の時刻表にも、〇時が用いられており、〇字の表記は全く見当りません。「仙台案内」(庄子輝光、明治23年刊)下巻に収録されている「発車時刻表」、「鉄道汽車発着時刻乗車並諸荷物賃金両面表」(明治20年12月15日発売、定価金四錢)等現存するものを見ても、すべて時・分を用いています。この鉄道は、明治17年には上野から高崎まで開通して、6月25日開業式を挙行了しました。その時の入場券が保存されていますが、これにも「午後一時ヨリ八時迄」と「時」の表記で印刷されており、〇字の表記は既に通用しない時代になっていることをうかがわせます⁽⁵⁾。まして、その後の明治20年の時刻表に〇字が用いられる筈がありません。

注(1) 明治14年創立の日本鉄道会社が敷設経営したもので、明治20年には上野から仙台・塩釜に達し、同24年に上野青森間の全通を見るに至った。最初は奥州線と称したが、明治31年から、上野・仙台間を本線南区、仙台・青森間を本線北区と改めた。この鉄道の開通は東北地方の交通史に一大変革をもたらした。明治39年11月1日全線買収されて国営となった。東北本線という名称はそれ以後のものである。

注(2) 時計のこと、second から出た。

注(3) 太政官は明治2年に設置された最高官庁で、今日の内閣に相当する。明治18年内閣創設のため廃官。令制〔りょうせい〕のものを〔だいじょうかん〕、この明治の制度を〔だじょうかん〕と読み分けるが、特に根拠はない。太政官布告とは、太政官が發布した法。

注(4) 明治20年12月16日付奥羽日日新聞に、仙台での鉄道開業式のことを報道した記事に『午前七時二十分東京発の汽車にて……午後七時三十分の予定なりしも……漸く午後十時二十五分を以て着され〔大雪のため越河で立往生し一旦福島駅に引返したため〕……来賓一同の散会せしは午後十二時過ぎなりし』とある。

注(5) 既に「時」の表記が徹底定着した時代であったことを示す資料は、一般にも数多く残っている。「仙台繁昌記」(在竹小三郎、明治16年刊)『時器(トケイ)……方〔まさ〕ニ午前九時ヲ報ス……』

「復軒旅日記」(大槻文彦)『明治十二年八月八日午前二時に爰〔ここ〕を馬車にて発す。……午後三時過ぎたる頃高崎駅に着き……』

「仙台市史」(明治41年刊)『明治十九年十月八日文第五一五号達服務時間。自一月至四月 自十月至十二月、午前第九時より午後第四時まで……』。

資料 現行日本法規

新聞集成明治編年史第1巻

ものがたり東北本線史(日本国有鉄道仙台駐在理事室)

東北本線略史(「近代東北庶民の記録」上巻(NHK仙台制作グループ)の内)

59. 谷風 一 初代・2代

問 「広辞苑」の谷風梶之助の項を見ますと、『(初代)讃岐高松の人。多年大阪で活躍し強力無双と称せられた。生歿年不詳。(二代)陸奥の力士。江戸で関ノ戸の門に入り、1789年最初の横綱⁽¹⁾を許された。登場230回のうち負けたのは僅かに11回という。(1750-1795)』とあります。仙台の谷風は2代目なのでしょうか。

答 「広辞苑」の記事は不備で、初代・2代ともに仙台領出身の名力士です。それで仙台では、初代を鈴木谷風、2代目を金子谷風と呼び習わして区別してきました。

初代谷風は、本名鈴木善十郎。刈田嶺神社の門前町である宮村の生れ、家は代々片倉家の鉄砲組足軽でした。体格抜群で、初め明神森のしこ名で土俵に上り、後に谷風梶之助と改めました。江戸深川八幡社東西合併大相撲で西の天下無敵といわれた沖の舟を破って一躍その名が高まりました。その全盛時代は享保年間で、9年間勝放したという大力士で、讃岐高松12万石の松平家の抱え力士となりました。元文元年〔1736〕5月29日、高松城下で43才で歿しました。遺骨は生前の希望により、郷里白石の片倉家の菩提寺である傑山寺に葬りました。その墓は本堂後ろの丘の中腹にあり、