

(「15. 七坂八小路」の内)参照。

なお、古地誌「仙台鹿の子」は『土樋はむかし土の樋をかけ水を流したる事ある故土樋といふ。』また「仙台萩」は『土樋は昔土の樋を懸け水を流したることあって土樋といふ。孫兵衛堀へ落せしなり。』と記している。如何なる水を、如何なる必要があって流さなければならなかったのか。また土製の樋が果して実用に堪えたのかどうか、共に信じ難い記述である。「仙台鹿の子」・「仙台萩」についてはP.194 注(5)参照。

注9) 片平丁の西、広瀬川の廻流するゆるやかな傾斜地一帯の汎称である。昔は仙台が原とも呼ばれ鶉その他の小鳥類の多く繁殖棲息するところであった。「大日本地名辞書」第7巻(吉田東伍)には『米ヶ袋一に米屋袋ともいふ』とある。米ヶ袋縦三丁(鍛冶屋前丁・中の坂通(鷹屋通)・鹿子清水通)と横六丁(上丁(鷹匠丁)・中丁・広丁・下丁・川前丁・十二軒丁)とが割出されていた。古くは広瀬川の徒渉地点もあった。片平丁との境の段差線には清冽な清水が湧くので有名である。「鹿の子清水」については、P.166 注(3)参照。

上丁から土樋西部にかけて、鷹匠や餌差〔鷹の餌となる小鳥などを捕える役〕の集団が居住していた。今は、宮城県工業高校があるほか、閑静な住宅街となっている。

注10) 元禄8年〔1695〕北二番丁西端〔現在の知事公舎前〕から澱町、角五郎丁へ通ずるため切り開いた坂道を新坂という。この新坂に通ずる道が新坂通で、新坂の東端と北山町とをつなぐ通りである。今は北四番丁から北六番丁の区間が、東北大学医学部の敷地に入ってしまった南北に両断されている。

注11) P.185 注16参照。

資料 わしが国さ第12号(仙台協賛会)

仙台地名考(菊地勝之勝)

44. 西公園のこけし塔

問 仙台の西公園のこけし塔には、銘板に「昭和35年12月建設」と刻んであるだけです。詳しいことが知りたくて観光案内書などを調べたが、何も書かれたものはありません。これについての適当な資料がないでしょうか。

答 こけし塔に関する資料には、「七十年史」(仙台商工会議所)と「商工仙台」No.30(1974年9月、仙台商工会議所)とがあります。いずれも一般には出廻らず、今では残存が少なくなりま

したので、それぞれの記事を、次に抜き書きして置きます。〔記述の細部に多少の相違点がありますが、両書とも仙台商工会議所の著作であるので、そのままとしました。〕

1. 「七十年史」（仙台商工会議所）

『こけし塔 県内のこけし製作者、販売業者など広く県内の協賛をえてこけし塔をたて宣伝と観光の一助にしようという議がおこり、会議所が中心となり計画が進められていた。場所も西公園と決定し、2.4メートルの秋保石の台座の上に7.4メートルという世界一の鑄物のこけしが立てられることになった。天江富弥氏蔵の鳴子旧型こけしを基にし阿倍郁二氏の設計が進められ、〔昭和35年〕三月以来山形市の鈴木鑄造所で製作されていた。十一月末自衛隊の協力で関山峠をこえて仙台に運ばれた。この建設は思いのほか難事業であったが、自衛隊東北方面総監部仙台駐屯地第三〇五施設整備中隊（渡辺弥太郎中隊長）三〇人の手で大型クレーン車三台を動員し、天幕をはり、一切の準備をなして三日がかりで建立作業がなされた。頭だけで三トン、全長一〇メートルとなるので一〇メートルのクレーンではつり上げられず、それに四メートルをつないで一四メートルのクレーンとして頭を胴の上ののせることができた。落成式の行われたのは翌三十六年三月三日であった。かくして日本一の大こけしができ、仙台は名物の一つ加えることとなった。』

2. 「商工仙台」No.30（仙台商工会議所）

『西公園に立つこけしの女王』

峰遠くかすみかかる日

みあげた空の色

母さんの思い出分けあったこけしと子守』

全国からこの日のために応募された作品から、一つだけ選ばれた木村千代さんの「こけしの歌」（作曲・熊田為広氏）を歌うNHK仙台放送合唱団の人々の顔は晴れやかで、その歌声は広瀬川を渡り北陵にひびきわたった。西公園の北の一隅でこけし塔の除幕式が行なわれつつあって、参集の建設関係者と日曜を楽しもうと会場に来あわせた市民の一人ひとりが、色とりどりの風船を空に飛ばして祝いあっていた。式場では建設に当たった功労の三十四人に感謝状が、また、仙台市に今、顔を見せたばかりのこけし塔を寄贈するための目録と鍵が島野市長に、建設委員長宮脇参三仙台商工会議所会頭から手渡された。花だよりも聞かれる昭和三十六年三月二十六日のあたたかい日であった。二十五日から三十日まで、これを記念して「郷土こけし展示即売会」も催され、人気を集めた。

このこけし塔建設が、はじめて話題になったのは二年前の三十四年四月、商工会議所の観光対策委員会の席上であったが、当時のこけし年産額は約三億円といわれ、こけしの発祥地として、歴史と伝統をもつ宮城県でも重要な地場産業となっていた。静かにではあったがこけし収集、愛玩のブームが浸透しつつあったときで、仙台にこれを象徴する施設を是非つくろうとい

うことであった。

話しはトントン拍子に進み、二十日も過ぎたころには小委員会もスタートして、最初の計画が練られた。その素案は六メートル半から八メートルぐらいのプラスチック製のこけしを三メートルの台座に立たせようというもので、予算も七十五万円とはじき出された。デザインは佐々久、三原良吉、天江富弥の各氏からの意見を入れながら検討された結果、天江氏所蔵のものから古鳴子こけしを選び、デザイン作成は安倍郁二氏が担当することに決まった。このような準備がすすめられているとき、建設の計画が仙台にふさわしい、そして後世に残せるものをとという意見が強く打ちだされたのは当然である。南部鉄を本体に台座には秋保石をとという意見であった。

計画が進められるにつれ、各方面からの協力を得るために建設委員会が設置されることになり、十二月初会合が持たれた。会議所を中心として県、市、こけし業会、その他主要事業所、団体あげて代表が集まった。建設趣意書がつくられ、計画も練り直された。委員長に宮脇仙台会議所会頭、副委員長に曾根県水産商工部長、牛田市産業局長、河合仙台会議所副会頭、佐々木仙台会議所観光対策委員長、小泉仙台こけし木地工芸協組理事長、委員には六十二名が名を連らね、関係各界あげてこの建設運動はすすめられることになった。再度見積りの後、こけし製作は山形市銅町の鈴木鋳造所、台座は仙台市の石井組に指命された。火入式には河合副委員長ら建設委員が、以後再度にわたり製作指導のために安倍氏らが山形まで出向いている。

一方、西公園では三十五年五月五日の子供の日に起工式が挙行された。鉄筋コンクリート造りで、秋保石を使った底部は3.6メートル、上部3.3メートル、高さ2.5メートルの大きなものである。

本体の製作は順調に進み、完成までに使用されたコークスは六〇トン、木炭は三百俵、松薪は二十棚であった。

日本一のこけしの女王の運搬は三十五年十一月二十四日、陸上自衛隊東北方面三〇五施設整備中隊の十五人の手で作業が始められた。この作業がとどこおりなく行なわれるようにと、すでに中隊では訓練までして、この日に備えていた。早朝から大型クレーン車一台、トレーラー二台を使つての積込み作業。百三十枚のムシロに包まれた七・五メートルの巨体が頭と胴体に二分されて、壊された工場の板べいの中から外に出された。そして、野営テントが張られ、安全に運行するため車輛の高さ測定など一切の準備が完了された。

翌二十五日八時、出発の頃は黒山の見物人が銅町の国道筋をにぎやかにした。関山越えの陸上輸送であったが、途中から雨となり、それでも仙台市内に入るとものめずらしがりの市民の歓迎を受けた。電車や車も一時ストップ、あちこちの交差点で混雑をまきおこしたが、西公園に無事到着、直ちに応援の隊員とともに雨の中、重さ五トンの胴が台座に取付けられた。翌二十六日、こも包みのままの三トンの頭がぴったりと胴に据付けられ、午前十時半、雪をかぶっ

たことも解かれた。こけしの女王が可愛い顔を見せると歓声があがった。表面は漆を使った特殊塗装で、菊花のすかし彫りが美しい。内側に塗った朱色に模様がはっきりと浮び上がる。厚さ十六ミリの表面は普段は黄色味を帯びているが、湿気を含むと黒ずむので明日の天気がかかるといわれている。

(1)
会議所が中心となって実現をみたこけし塔の建設に多くの関係者の尽力があった。総経費は百八十余万円である。〔下略〕』

注(1) 昭和 58 年に塗装し直したので、この特徴は失われた。

資料 七十年史（仙台商工会議所）

商工仙台No.30（仙台商工会議所）

45. 仙台軌道について

問 戦後もしばらくの間、北仙台から梅田川沿いに東照宮前から冥想の松の下を通り、七北田、吉岡を経て中新田まで軽便鉄道が走っていましたが、この豆汽車の開通から廃止までのことを知りたい。

答 この私鉄は、国鉄東北本線の利便を受けることのできない仙台～中新田間の貨客輸送のため、仙台軌道株式会社⁽²⁾が敷設経営したものです。仙台通町～七北田八乙女間、ついで、八乙女～吉岡間が大正 11 年 10 月開通、昭和 2 年社名を仙台鉄道株式会社と変更、同 3 年仙台～中新田間の全線が開通しました。この路線は、沿線住民の多年の悲願⁽³⁾にこたえたものでした。しかし、建設費の制約から肝心の駅舎を、人家密集地や国道筋から相当遠隔の地点に設置しなければならなかったことが、利用上の致命的な欠点でした。従って営業収支は、苦難の連続だったようです。それでも戦中戦後の激動期を乗り越え、親しまれる豆汽車として、それなりの役割を果たしてきました。ところが、昭和 22 年のキャサリン台風、23 年のアイオン・キティの 2 大台風によって、仙台～加美中新田間の線路が寸断される被害を受ける悲運に見舞われました。漸く災害復旧を終わったところに、更に昭和 25 年の大風水害で、徹底的な大打撃を受け、遂に建直することができず、加美中新田～中新田（西古川）間を残して鉄道の運行は廃止されてしまいました。

なお、その後の仙台鉄道は、残った加美中新田～中新田間の鉄道も廃止して、全線バス輸送に切り替えられました。バス会社となった仙台鉄道株式会社は、やがて交通・運輸事情の激変に伴い、同業の仙北鉄道・古川交通・塩釜交通等と共に、宮城交通に合体して今日に至っています。

注(1) 「わが町上杉」（渡辺萬次郎）に次の記事がある。『仙台軌道と仙山線 師範学校の北