

たことも解かれた。こけしの女王が可愛い顔をみ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

七番丁進出は、この地区に市内感を高めた一方、それから以北への交通を遮ぎり、梅田川兩岸の發展をむしろ遅らせた。この時に当り、この方面に新しい変化を与えたものは大正8年(1919)早くも荒井泰治氏によって創立せられた仙台軌道株式会社の計画で、富谷・吉岡・中新田方面と、仙台市を結ぶ新鉄道の建設であり、大正12年〔11年〕早くも北仙台～七北田間が開通、同14年〔昭和3年が正しい〕には中新田まで全通した。鉄道といっても、それは狭軌の弱力のもので煙突のみが割合に大きい小さな蒸気機関車で、通称マッチ箱といわれた小さな客車を一台か二台引くのが常であったが、バスのなかったその頃は、案外人気の的であった。始めは青葉神社の南方、通町辺を起点としたが、仙山線の開通後、起点を北仙台駅近く、現在宮城バスの営業所のある位置に移し、梅田川の南岸を東に進み、東照宮の下に最初の間駅を置き、宮町の東で北に折れ、小松島の南で西に登り、冥想の松の西下で台の原を越えるもので、ここで速力が鈍るため、飛び降り、飛び乗りも黙認された。路線は師範学校や盲学校の裏を通り、その両側は住民の通行を許されたため、軌道に沿って住宅のできる珍事をも生んだが、本地域内には駅がなく、列車が通過しただけであった。

越えて昭和の初めになると、仙山線の建設が始まり、仙台軌道とは逆に、梅田川の北岸、台の原の麓を西に進んだ。それが始めて愛子駅まで開通したのが昭和4年(1929)、作並に達したのが同6年で、これも始めは蒸気機関車の列車であり、北仙台駅前の今の大きな道路はなく、線路の南側に沿って堤通と通町との北端に通ずる細い新道だけに頼った。

これらのうち、仙山線は電化せられてその後ますます發展したが、仙台軌道は昭和23年のアイオン台風で被害を受け、25年これを廃止し、37年宮城バスに合併した。』

『仙台市の郷土地誌概観』(3)(新田豊治。「仙台郷土研究」第2巻第1号の内)に『仙台軌道は通町駅より始まり、台の原段丘の下を通り東照宮に出て、更に北上して自然の傾斜に従ひ台ノ原に上り、樗牛冥想の松(長命坂)の下附近から、切割に依り狭い分水嶺を越えて、北斜面の谷間の水田に出で此れに沿うて七北田に至る。……』とある。

注(2) 「鉄道交通史」(佐々久。「宮城県史」5の内)に次のように記されている。

『仙台軌道 仙台軌道は、仙台より吉岡を経て古川に至る二七マイル八分(四四・七四一キロメートル)の軌道を敷設せんとする人車による貨客輸送の特許願を、大正六年十月三十日に提出したのに始まる。発起人は仙台の荒井泰治・坂元蔵之丞・松良盤植・田手喜市・小原辰三郎・吉岡では但木良治・奥野七次郎・富谷の内ヶ崎文之助・三本木の岩淵文右衛門・古川の永沢泰吉であった。資本金五〇万円、一万株の予定である。

国道に沿うて仙台と古川を直接に結ぶ交通機関がなかったため、地元各地から非常に賛成されたが、県は人車でなく馬車軌道をすすめた。人車軌道とはレールの上を人が車を

押すのであるが、会社側は若し人車でうまくゆかぬときは、馬力なり動力なりに変更すから許可せられたいと、代理人坂元蔵之丞の名をもって七年二月十八日に願出ている。県はすでに二月十六日に内閣総理大臣寺内正毅・内務大臣水野練太郎にその願書を進達し、九月十一日に許可が下り、命令書には「この日より半年以内に着工し、着工後一年半内に竣功すべし」とあったが、調査の結果とうてい人力では運びかねることがわかり、動力を蒸気とすることになり、延期願を出して許され、さらに動力変更願を八年十月に出してようやく着工した。しかし物価高騰の期に遭遇して思うようにはかどらず、仙台～吉岡間を開業したのは大正十一年十月で、開業まで五年を経過している。地方物産や輸送の関係で、その後古川～吉岡間を中新田～吉岡間に変更して、陸羽東線中新田駅（西古川）まで全通したのが昭和三年であったから、十余年を要して第一期の目的を達成したといえる。東北本線と平行し、仙北を南北に通ずるただ一つの有力な私鉄であったが思いのほか振わず、その上自動車の進出に押されて経営困難となり、終戦後は資材難に加えてアイオン台風による大被害の復旧になやまされ、遂に加美中新田と中新田駅間を残して、自動車に切替え、〔下略〕』

注(3) 明治23年4月、当時の日本鉄道株式会社が、現在の東北本線を、仙台から小牛田まで延長した。この路線は、当初、仙台～吉岡～三本木～築館～沢辺～一関を經由地とするものであった。予定沿線住民は「煤煙公害論」を盲信して、鉄道敷設に猛反対したため、現在の東北本線の路線に変更を余儀なくされた。結局、さきの伊具・角田地方の愚挙を繰返したことになり、永年にわり文明の利便と恩恵から取残された悔恨を背負こむことになった。それだけに鉄道待望の願いは切実だったのである。

資料 鉄道交通史（佐々久。「宮城県史」5の内）
宮城バス社史（渡辺波光編）
宮城郡誌（宮城郡教育会）
わが町上杉（渡辺萬次郎）

46. 「楽寿園」とは

問 「楽寿園」とは、何処のことですか。

答 第4代伊達綱村が、郷六の風致を愛し、この地に新築した郷六御殿が、元禄元年〔1688〕に落成した時、自ら「楽寿園」と命名したのです。「楽寿園について「奥羽観蹟聞老志」巻之6（佐