

IV-20

旧仙台鉄道の歴史的変遷と沿線地域の現況

東北大学工学部 正員 ○小林眞勝

東北大学工学部 正員 徳永幸之

東北大学工学部 正員 須田 潔

1. はじめに

大正時代から昭和中期にかけて仙台鉄道（通町－中新田間44.1km・図－1）は仙台市の北部地域の振興に大いに貢献していた。これまでも仙台鉄道に関する文献・資料は数点あるが具体性に欠けその軌道跡を復元出来るものは無い。唯一その存在を記憶している元乗務員や沿線住民も高齢となり人々の記憶から忘れ去られようとしている。ここに先人が郷土の発展の為に賭けた熱情を後生に記録するべく、その軌道跡を追跡することにした。本研究はこれまでの資料を踏まえつつ、ヒヤリング調査に基づき当時の仙台鉄道の軌道跡を再確認すると共に沿線地域の変遷も記録することを目的とする。

2. 旧仙台鉄道の沿革

明治政府は当初官設・官営方式で鉄道整備を進めていた。鉄道は旧街道と並行して敷設されるのが通例であったが、東北本線仙台以北は奥州街道から東方にかなり隔てて開通した。このため旧街道沿いの宿町駅であった富谷・吉岡・古川などは鉄道とは無縁となり賑わいが失われた。一方、明治後期からは私設鉄道育成政策がとられるようになり、この地域でも鉄道敷設の気運が盛り上がった。

(1) 仙台軌道鉄道の開始

大正6年10月に地元有志が特許を願い出、同7年許可、同10年10月(1921)に着工した。翌年10月には通町－八乙女間の6.8km（全線の15%）が、同12年12月には吉岡まで24.3km（同55%）が開通した。軌間762mmの軽便鉄道であった。当初の路線計画では吉岡駅から古川に至る計画であったが、工費の節約、陸軍の圧力等から中新田方向へ変更された。全線が開通したのは昭和4年9月のことで工事開始から8年、総建設費145万円を要した。建設資金は沿線株主による資本金50万円の他に敷設費寄付という名目で自治体に人口や利用度に応じて割当てられた。（資料によると色麻町と中新田町はそれぞれ3,750円を負担した。）残りは鉄道財団等からの借入金により

まかなわれた。

(2) 活躍期

この鉄道により沿線から仙台へ通勤・通学者は年々増加した。又、仙台から日用品卸の人々の利用も多かった。貨物は仙台への食料や燃料を中心に運輸収入の約1/4を占めていた。昭和10年代は営業成績も向上したが累積債務を返済するまでには到らなかった様である。また、収入の中では王城寺原演習場への兵員や軍事物資の輸送によるものと思われる政府補助金が運輸収入に匹敵する程重要であった。

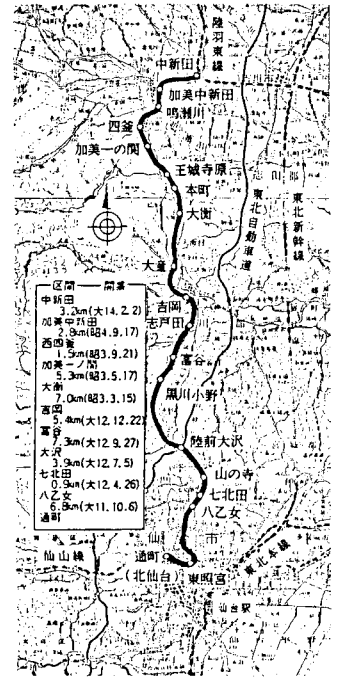
(3) 災害と廃止

戦後はバスやトラックに乗客や貨物を奪われ経営は悪化して行った。さらに昭和22、23年の台風による被害がこれに追い打ちをかけた。昭和25年の風水害を機に加美中新田－中新田間を残して、他はバス運行に切り替えられた。昭和35年には全線廃止され仙北鉄道・古川交通・塩釜交通の三社と共に「宮城バス(株)」が設立された。

3. 沿線地域の現況

(1) 通町駅－陸前大沢駅間（11.6km）

始発は奥州街道沿いの通町駅であったが昭和12年の仙台市電の開通に伴い北仙台駅（現・宮城交通北仙台バスターミナル）が始発駅となった。そこから現在の上杉山通中学校北東の道路を東進して東照宮



図－1 仙台鉄道路線図



写真－ 1 仙山線東照宮駅下の軌道跡



写真－ 2 竹林川に架かる軌道橋梁

駅（現・南部屋酒店附近）に至る。ここから仙山線（昭和 4 年開通）下を通り（写真－ 1）、この路線で一番難所の急坂を登る。機関車の馬力不足の為に乗客が下車して後押しをしたり、客車を残して機関車だけ走ったりしたのは度々のことであった。一念坊沢（現・台の原森林公園内）に沿いながら進み八乙女駅（現・地下鉄八乙女駅北寄り）までは緩い下り坂であった。七北田川を渡り石止神社の東側を通り七北田駅（現・遠藤宅）に至る。現在の国道 4 号線を横切り山の寺駅（現在の参道入口左側）から国道に沿いながら陸前大沢駅（東北自動車道泉インター南手前のカラオケハウス）に至る。この区間は沿線開発や河川改修により遺構が消えつつある。

(2) 陸前大沢駅－大衡駅間（19.7km）

陸前大沢駅から黒川小野駅（現・渥美宅南隣）までの軌道跡は現在は泉ヶ丘西側の 2 車線道路となっている。富谷駅（現・高橋宅）の辺りも軌道跡を色濃く残している所で写真－ 2 は竹林川に現存している橋梁である。ここから圃場整備された田園地帯を北東に進み国道手前の志戸田駅（現・三塚宅）に至る。吉田川には高田橋の橋台遺構が残っている。さらに北上し、天皇寺北西部を西に大きくカーブしながら吉岡駅（現・宮城交通吉岡営業所）に至る。吉岡駅北西の軌道跡は一段小高い土手になっていたが、現在は吉岡区画整理事業によりその遺構は一部（芳澤宅地内）を残し無い。ここから保福寺参道の下を通り抜けていたが、参道北側は当時のままの状態で見えている。ここから大童駅（県道西側）と大衡駅（現・塩販売店）までの区間は軌道跡を道路として利用しているなど当時の面影が残っている。

(3) 大衡駅－中新田駅間（12.8km）

大衡駅は亜炭の集積所として活躍していた。大衡駅から本町駅までは埋川に沿って走っていた。王城寺原駅附近は当時陸軍演習場の兵舎が連なっていた。ここから県道を横断して杉林を抜け加美ノ関駅（現・堀込宅）に至る。程なく花川を渡り四釜駅（現・高橋商店）に至る。鳴瀬川手前の加美木材の附近で再び県道を高架橋で横切った。鳴瀬川を渡り切った所に無人の鳴瀬川駅（現・吉平建具）があった。県道脇に鳴瀬川鉄橋の桁が現存している。加美中新田駅（現・エンドー）を過ぎ、岡町で現国道 347 号を横切り、そこから東に 90° 向きを変える。高川沿いの造酒屋の前を鉄橋（遺構あり）で渡った。中新田駅は当初陸羽東線西古川駅手前に停車していたが後に路線を延長して陸羽東線ホームと並行する様になり乗り換えが便利になった。この区間の遺構跡の多くは田園となり橋梁の遺構が残るのみである。

4. まとめ

仙台鉄道沿線地域は際だった開発もなく今日に至ったが、現在、大和町・大衡町を核として仙台北部中核都市を整備中である。又、仙台市泉区、富谷町、大和町は仙台市のベッドタウンとして大規模団地が続々と造られており、これらの地域に鉄軌道の整備が再び望まれている。旧仙台鉄道の敷地の多くは廃止後民間に売却され、その跡も消えつつあるが、旧街道沿いが産業・生活の立地条件に秀れていること、鉄軌道が時代を超えて要望されること等を物語っている。最後に本研究を進めるに当たり多くの方々からの御助言や資料等を頂きましたことを御礼申し上げます。