

IV-64

旧 仙 台 鉄 道 の 草 創 期 の 社 会 的 背 景

発起人の荒井泰治・伊沢平左衛門・坂元蔵之充・但木良次・内ヶ崎文之助等の役割

東北大学○正員 小林眞勝

東北大学 正員 稲村 肇

1. はじめに

仙台鉄道（軽便鉄道）が廃業してから今年で37年目になる。当時は仙台市と北部地域（宮城郡・黒川郡・加美郡）間を鉄路（44.1km）（図-1）で結んでいた。現在でもその路線跡を知ることが出来る。

今日、当時の様子を知る人達に仙台鉄道について伺うと、異口同音に登坂のことを挙げる。それは、東照宮駅から旭ヶ丘の坂道を登る時に車が逆走するので、乗客はみんなで下車して後押しをしたことと、客車を残して機関車だけ走ったりすること等である。質問を何故この鉄道が必要だったのかを尋ねると確証を得ない返事である。

本研究は仙台鉄道建設の必要性・建設運動の源は何処から発生したのかと発起人の役割を検証する。

2. 仙台鉄道の必要性

明治20年12月20日、上野一仙台間の国鉄（現JR）が開通。大正6年11月、陸羽東線（小牛田～新庄）間全通。東北本線は当初、仙台～吉岡～三本木～古川～築館～沢辺～一ノ関の旧街道筋を経由地とする計画であったが、予定沿線住民・郡長・地方有力者等が「蒸気機関車の煙によって田畑の作物が枯死する」等の反対理由により松島一利府間に変更。その後、旧街道沿線はさびれ逆に敷設された地方都市は活気ついた。鉄道が開通して懸念された煙害もほとんど悪影響がなく、今さらのように、その反対が誤りであったことを悟った。その後、反対した沿線住民は陸羽東線建設の誘致運動を行ったり、古川～小牛田間に馬車鉄道を敷設したりしたが、旧街道筋の交通の不便は補うことはできなかった。沿線住民は切に交通機関の重要性を痛感し、とにかく仙台～古川間に鉄道を建設しようという機運が醸成されるに至った。これより前の明治44年、仙台～古川間に同路線を県知事に建白した人がいたことが注目される。八木久兵衛（仙台商業会議所会頭・資産家）であ



(図-1) 仙台鉄道路線図

(作成：小林眞勝)

る。実現までには至らなかったが、早くからその必要性を意識していた事になる。

3. 仙台鉄道設置運動の頃の社会事情

鉄道が開通して2年後の明治22年に仙台市が成立し、仙台市の人口も徐々に増加傾向にあった。大正12年頃の人口は125,240人で、宮城県内においてはトップである。

当時の国政は混沌としていて内閣総理大臣も目

まぐるしく政権が交代。その中にあって比較的安定政権であった原内閣の頃が草創期頃である。原内閣の政治方針は「鉄道建設」「産業振興」でこれを断行した。その財源は巨額の公債発行と増税で、この頃から日本の経済恐慌の兆候が現れていた。

(1) 同時期に於ける県内の鉄道建設

原内閣の「鉄道建設」に乗じ、当時それほど輸送需要が多くない地方私鉄にとって762mmの鉄道は手ごろであったので、全国的に急速に増え”いなか”向けの交通機関として脚光を浴びる様になった。

宮城県内私鉄一覧(大正15年当時) 列記すると以下の通りである。

仙南温泉軌道・角田軌道・増東軌道・秋保電鉄・宮城電鉄・仙台軌道(仙台鉄道)・松島電車・金華山軌道・仙北軽便鉄道・栗原軌道

4. 仙台鉄道沿線沿いの地方都市

開通前年(大正10年)頃の北部地域の各地方都市にはそれぞれ約3,000~6,000人の人達が暮らしていた。旧奥州街道沿いの地方都市は藩政時代には比較的豊かな農村であった。しかし、明治以後海運や鉄道の発達により宿駅としての機能を失い、住民は貧困に陥った。土地の売買や質入れが行われた。その為に村外地主の所有地が多くなった。村内・村外と有力な大地主が発生したのもこの頃である。村外地主に伊沢平左衛門氏もその一人である。内ヶ崎文之助(富谷)・奥野七次郎(吉岡)・岩淵文右衛門(三本木)・永沢泰吉(古川)は各地方都市の主要な立場(一部は村内地主)にあった人で全員発起人である。従って、仙台鉄道敷設計画には好都合と言える。

5. 仙台鉄道と人物

大正6年10月30日に特許願提出。3年前に発起人27名に許可願いを却下された経緯がある。この度は発起人は13名で、それぞれ各地方都市において活躍された方々である。資本金は50万円で、一株50円で一万株の予定で開始した。以下、それぞれの発起人の業績を列記する。

荒井泰治(1861-1927) 仙台市出身。台湾で資産を蓄え帰国後に宮城県県下多額納税者(大正5年時の金満家番附 50万以上百万円に13名該当、荒井、伊沢も含む)

となり貴族院議員となる。彼は仙台鉄道以外に三つの鉄道と関わりを持っている。一つは仙北軽便鉄道(現在の石巻線27.9km)で資本金100万円の内の1/3を引き受けている。二つは仙北軽便鉄道(瀬峰駅と登米・栗原地方を結ぶ全線で28km)で資金の提供と社長に就任。三つは仙山鉄道期成同盟会長に就任。

伊沢平左右衛門(1857-1934) 仙台市出身。仙台市の市政や経済界に大きな足跡を残した篤信家。仙台市会議員となり建設系に手腕を発揮。又、七十七銀行の頭取・仙台市商工会議所会頭となる。彼は仙台鉄道以外に宮城電気鉄道(株)(現仙石線)に1,000株以上の株主として名を連ねている。仙北鉄道(石巻線)の二代社長に就任。

坂元蔵之充(1861-1931) 早川智寛(三代仙台市長)の下で働き、その後刈田郡長から仙台市議会議長(第10、11代)を務め、その後、実業家に転向し手腕を発揮し活躍。仙台鉄道の創立に奔走した。

但木良次(1844-1921) 黒川郡吉岡(大和町)出身。黒川郡の旧家の家柄である。黒川郡と加美郡の分離となり黒川郡長に任ぜられ執務する。仙台鉄道の計画に尽力する、同社の監査役に就任するがその竣工を見ないで77歳の生涯を閉じた。

内ヶ崎文之助(1861-1936) 富谷出身 内ヶ崎家の分家で、その後本家の酒造業を継承。県会・郡会・村会議員を歴任された。仙台鉄道建設に協力。

6. まとめ

本研究で明らかにされたことは以下のとおりである。東北本線の路線変更により旧街道筋は次第にさびれ、その為に手頃な資金で建設出来る軽便鉄道を選定した。鉄道建設の源は北部地域であった。資本金を集めるには沿線の村内地主や資産家の支援が得られた。この鉄道建設に仙台市の(荒井・伊沢)は金脈を通じ支援した。経済不況の最中で資材の高騰等にあい全通するのに12年を要した。計画路線にかかる地主には希望あれば社員採用する等して工事を進めた。総建設費も50万円から145万円となっていた。紆余曲折がありましたが大正11年10月6日、通町駅から八乙女駅間(6.8km)までの開通式を行い。初代社長には奥野七次郎(元吉岡町長・発起人)をもって開始した。