

明治から昭和・懐かしい風景

当時の「白石」を伝える2冊を紹介します。

日本発の私鉄「日本鉄道」の野望 ～東北線誕生物語 ■ 中村 健治 著



日本発の民間会社と鉄道建設

鉄道は「官設・官管」と捉えがちであるが、東北本線は、民間会社による建設だったのはご存じだろうか。通勤や通学など私たちが、日常欠かせない東北本線は、明治時代、岩倉具視らが中心となり華族などの有志から資金を募って創立された、日本発の民間会社「日本鉄道」により建設された。

鉄道建設といえば、起点駅が決定し、順次、終着駅にむけて工事が進むような感覚を持つが、現代のような大型の建設機械や運搬作業機械がなかったことや、会社を設立したばかりの日本鉄道は、手探り状態で、鉄道建設に必要な技術者も不在なため工事は、当時の鉄道局(官庁)に依存状態であった。

したがって限られた資金・機材と人材で大工事に挑むため、現地の事前調査を綿密に行い、採算性はもとより急峻な山や原野を極力避け、資材の運搬が安易な地域から優先して建設工事が行われた様子が資料全体から見ることができる。

川口～熊谷間の工事は

起点駅が決定しない「見切り発車」

当時の鉄道建設は、かなり地形に左右され、最初の鉄道工事区間は、品川～川口間の工事予定であった。しかし、通過地点となる新宿・渋谷・目黒は起伏が激しく難工事が想定されることと、品川を起点駅にさだめたものの、他に候補地が新橋・上野も残っており、起点駅を決定しない「見切り発車状態」で、品川より内陸の工事可能な区間である川口～熊谷間に変更し、明治15年6月に記念の「1号杭」が川口に打ち込まれた。

起点駅は品川から上野駅に変更

平成25年7月上野駅は開業130周年を迎えた。東北の私たちにとって上野駅は、「集団就職」や「出稼ぎ」など深いつながりの場所となっている。この駅は、建設当初は「仮設駅」として位置づけられていた。

日本鉄道から工事を任された鉄道局は工事のしやすい川口～熊谷区間の工事を進めていくうちに、東京起点駅の選定を迫られる。起点駅の条件として次の3つの条件が求められていた。

- ①東北・北関東の特産物を貿易港・横浜へ運べる場所
- ②工事に必要な膨大な量の資材を効果的に運搬できる場所
- ③旅客の運送に適した場所

この3つの条件を満たす場所に、最初の候補地の品川に続いて新橋・小名木川・新宿が候補地になった。しかし、条件を満たす一方で、工事費用や用地買収の問題が決定を二転三転する事態となった。

現地調査を重ねて、新橋の途中に位置する上野が候補地に浮上。しかし、上野は、新橋～横浜間の官営鉄道に連絡できず、上野起点駅案は「致命的な欠陥」として当時の受け入れがたい様子が本文で紹介されている。

さまざまな葛藤・官・民間のプライドがぶつかり合い、新橋～横浜に接続する品川駅が開業するまで上野駅は「仮設の起点駅」と存在を軽視されてきた。あれから130年。当初の思惑とは裏腹に「上野は心の駅」と演歌に歌われ東北の玄関口として長く東北の発展に貢献した。

難難辛苦の白石ルート

大宮～白河～福島間に続いて、福島～仙台間の鉄道建設は難題の連続だった様子が紹介されている。

最初は、福島から仙台へのルートの問題。建設予定では、仙台から岩沼を経て、阿武隈川に沿って角田・丸森に出る平坦で工事のしやすい「角田ルート」を計画していた。しかし、計画予定地一帯は、屈指の養蚕地帯。煤煙で農産物に被害が出ることや交通が発達することで、横浜の生糸の輸出価格と、角田・丸森での買い付け相場の差が縮まり、儲けが少なく

なるなど相場情報が地元を直撃することを恐れ反対が激しかったことを伝えている。また、鉄道が通ることで阿武隈川の水運業者の大規模な失業問題など、鉄道が都市から運んでくるものは、農村にとって深刻な問題が多かったことがうかがえる。

次の問題は、「越河峠」であった。角田・丸森地方の反対運動と、白石地方の資産家の熱心な出資と誘致運動で、鉄道予定地は、白石・船岡ルートに変更され、今日に至っている。しかし、白石付近は、奥羽山脈と阿武隈山脈が折り重なった、急勾配が12km続き、当時の機関車が上れる「限界勾配」を何区間も建設する「最大の難所」となった。

本文によれば、当時「越河峠」は建設はもとより、鉄道の運行も危ぶまれているほどの急峻な地形であったことが伝えられている。難工事に果敢に挑んだ姿は、明治の人の強靱な意志と矜持を感じさせる。

真夜中の仙台駅開業式

明治20年12月15日、「最大難所越河峠」の予想が的中する。記念すべきこの日は、上野～仙台間の開業式典当日であった。

著書では、上野発の祝賀列車が大雪に見舞われ越河峠付近で動かなくなり、福島駅に引き返す事態に…。祝賀列車は、急遽、上野行き上り列車を後方に連結し越河峠を辛くも通過。東北最大の駅・仙台駅開業式典は、大混乱の吹雪の中、仙台駅に6時間遅れで翌16日の午前1時25分祝賀列車が到着し、最大の難所「越河峠」が広く知られる出来事として記録されている。

『日本初の私鉄「日本鉄道」の野望』では、鉄道建設にまつわる事柄を軸に「ガン告知」、「入札制度」など、現代の私たちが当然のように感じていることが、実は鉄道建設による「発祥」だったことなども紹介され、日本の近代化を身近に感じることができる。また、仙台付近の鉄道建設工事では、仙台監獄の囚人の従事や、仙台駅の予定地は現在よりも東側だったことなど、埋もれてしまった近代の郷土の歴史が楽しめる一冊だ。

図書館資料で読む「あのころの白石」

明治から昭和・懐かしい風景



図書館 ☎26-3004 FAX26-3505 <http://www.city.shiroishi.miyagi.jp/section/toshokan/>

白石市図書館は、大正3(1914)年11月3日に明治天皇の御聖徳を記念する永久事業で、白石第一尋常高等小学校(現在の白石第一小学校)内に「明治記念文庫」として設置されたのが始まり。古い歴史が示す通り、他館には例をみない江戸・明治期の資料が戦禍や災害などから大切に守られ、今まで保存されています。平成になって25年。四半世紀が過ぎようとしています。図書館が開設され間もなく百年。博物館や資料館のない白石で図書館は、これらの役割も担ってきました。

この一世紀の間、さまざまなものが開発され、私たちの生活様式は一変。生活様式の変化に伴い、人々の価値観や抱える問題、社会問題や事件も大きく変化しています。

そんな時代だからこそ、図書館が所蔵する私たちの暮らしや文化の成り立ちを記したさまざまな貴重な資料が、あなたとの出会いを待っています。

「本との出会い」を楽しむことで
思いがけない「宝」と出会える
「知」の魅力を再発見
図書館で「学び」との出会いを楽しんでみませんか。

黒水仙 ■ 藤 雪夫・藤 圭子 著



今から、28年前の昭和60(1985)年10月に講談社から刊行され、白石市を舞台にした、数少ない本格推理小説。作者は、藤雪夫氏(宮城県出身。今年で生誕100年)と藤圭子氏。『黒水仙』は雪夫(父)と圭子(娘)の「親子作家」による大変、稀有なブ

ロセスにより誕生した。近年、図書館への寄贈資料で、雪夫氏と白石のつながりが少しずつ解ってきた。

大正15年3月、当時の七ヶ宿町湯原小学校尋常科を卒業し、一時、東京へ転居。昭和5年9月から昭和7年ごろまでの短い期間、白石に暮らしていた。

資料からは、雪夫氏が、この2年ほどの間、当時の旧制白石中学校(現在の白石高等学校)に在籍し、凱歌・応援歌の作詞を行った当時の経緯や、制作のインスピレーションを白石の町を歩いて得たことが明らかになった。そして、仙台に進学。戦争・終戦を経てエンジ

ニアとして研究と産業界に大きな功績を残し、第一線を退いた後にミステリー作家を目指した。合作者に娘圭子氏を選び、親子で構想を煮詰め、ストーリーもほぼまとまった後の突然の旅立ち。昭和59年11月15日急逝した。

ストーリーは11月、宮城県の第八十八銀行白山支店で行員が射殺され、現金1億円と支店長が消えた。殺された、行員の口に押し込まれていたハンカチに施された黒い水仙の刺繍に、捜査官は首を傾げる。ほどなく崖下に転落炎上した車から支店長が見つかり、当局は方向転換を迫られて…。

事件の舞台「宮城県白山市」は、私たちの住む白石市。作品では、くっきりと切り抜いたように描写され街の印象を深めている。

『東京から北へ約300km。古い城下町で蔵王の宮城側登山口に当たる白山市は人口5万人足らず。穏やかさに包まれた静かな土地であった。誇れるものといえ、和紙、こけし、すばらしくおいしい乾麺ぐらひであろうか。小林の友人のほとんどは眠ったような平穏さを嫌い、仙台か東京へ出た。けれども小林は文句なしにこの街が好きなのである。』