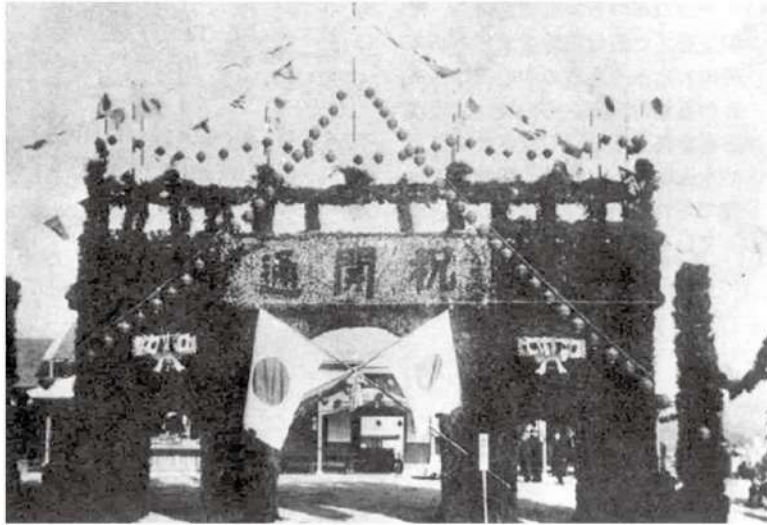


1912年(大正元)石巻駅開業を祝う
(※石巻日日新聞社刊『石巻の大正・昭和・平成』より)



明治26年には構想も大きく、石巻・酒田を結ぶ陸羽横断鉄道の官設運動を起こします。これがむすかしいとわかると、同27年に、前谷地村斎藤善右衛門ら216人が通信大臣に、「石巻鉄道」の敷



ひらかわ・あらた
昭和25年、福岡県出身。東北大学名誉教授。館館長に就任した。

東北本線誘致のチャンスを見逃してから二十余年。石巻にとっては失われた年月でした。それを挽回するための運動が実って、ようやく念願の鉄道が石巻につなぐことができました。しかし、もう一つの課題は石巻と仙台を直結することでした。

宮城県慶長使節船ミュージアム サン・ファン館 館長

ひらかわ あらた
平川 新

未来への航路

石巻が失った
東北本線

「汽笛一声新橋を」

で始まる鉄道唱歌。始発が東京駅でないのは、最初に開業したのが新橋・横浜間だったからです。1872年(明治5年)のことでした。その後、新橋・神戸間の東海道本線が全通したのは1889年(同22年)。東京駅が開業したのは1914年(大正3年)でした。

一方、東北本線の上野・浦和間が開通したのは1883年(明治16年)。仙台まで延びたのは1887年(同20年)です。これほどの長距離工事が、わずか4年でできています。青森まで東北本線が開通したのは1891年(明治24年)です。東海道本線の全通とそれほど完成時期に違いはありません。

「汽笛一声新橋を」で始まる鉄道唱歌。始発が東京駅でないのは、最初に開業したのが新橋・横浜間だったからです。1872年(明治5年)のことでした。その後、新橋・神戸間の東海道本線が全通したのは1889年(同22年)。東京駅が開業したのは1914年(大正3年)でした。

ん。政府が鉄道敷設によって東北振興を促進する姿勢があったからです。

これにより東北が首都圏と直結し、東北経済を大いにけん引していくこととなります。しかし東北本線の開通は、石巻に思わぬ苦難をもたらすことになりました。

現在の東北本線は仙台から小牛田に延びていますが、松島以北のルートについては小牛田経由と石巻経由の2案がありました。しかし石巻は、海上輸送と北上川舟運の利便性に自信をもっていたので交渉に心しなかつたと

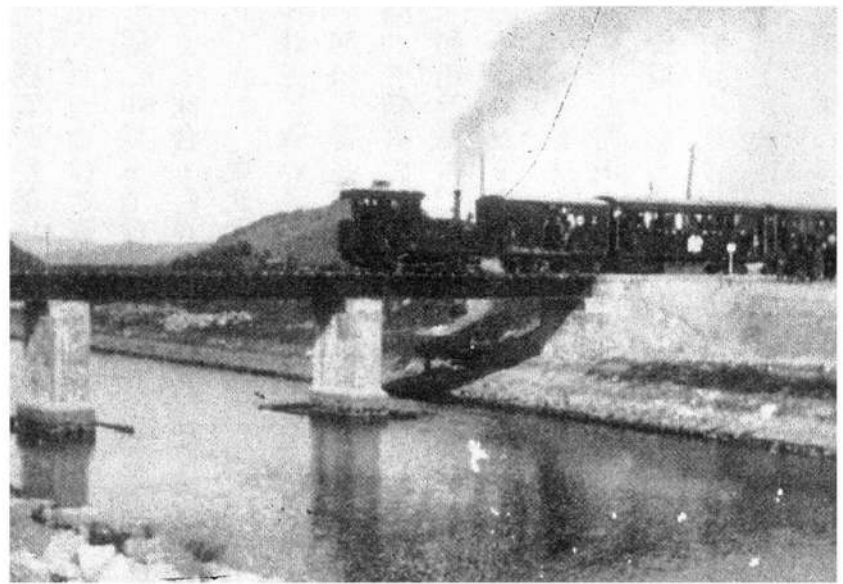
⑩石巻の鉄道

石巻港は取扱高を激減させることになったのです。江戸時代以来の港町の伝統と自信が、鉄道の力を過小評価してしまっていたのです。

執念の石巻軽便鉄道

その失敗に気づいた石巻・桃生・牡鹿の人たちは、新しい鉄道を企画します。明治22年に前谷地村(河南町)の大地主斎藤善右衛門や石巻の伊澤作治が中心になって、石巻・小牛田間の馬車鉄道の計画を立てたのですが、実現していません。

明治26年には構想も大きく、石巻・酒田を結ぶ陸羽横断鉄道の官設運動を起こします。これがむすかしいとわかると、同27年に、前谷地村斎藤善右衛門ら216人が通信大臣に、「石巻鉄道」の敷



仙北軽便鉄道の列車
(※石巻日日新聞社刊『石巻の大正・昭和・平成』より)

開設によって、宮城県北と岩手県南の物資と旅客が鉄道に奪われ、古川を経て鳴子温泉を開設請書を出してしま

つなく構想でした。翌28年に仙北軽便鉄道株式会社を設立して、社長には石巻の菅野半助が就任しますが、日清戦争後の不況に直面して資金が集まらず、着工をみないまま倒産しました。

その後、関係町村の要請を受けて仙台の元貴族院議員荒井泰治が乗り出し、1910年(明治43年)に仙北鉄道株式会社が設立されました。牡鹿・桃生・遠田3部の町村から寄付金や線路と駅の敷地の提供を求めて経営基

ひらかわ・あらた
昭和25年、福岡県出身。東北大学名誉教授。館館長に就任した。