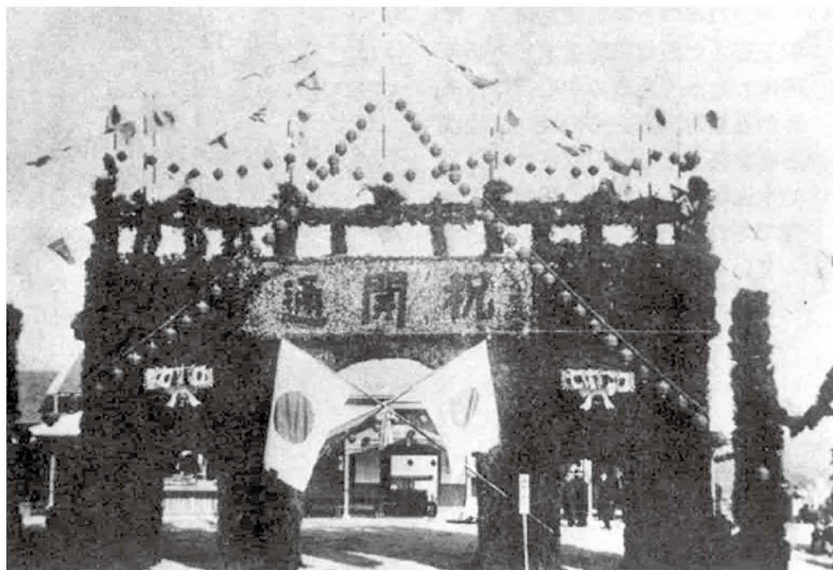


1912年(大正元)石巻駅開業を祝う  
(※石巻日日新聞社刊『石巻の大正・昭和・平成』より)



あらた ひらかわ  
**平川 新**

宮城県慶長使節船ミュージアム サン・ファン館 館長

# 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。

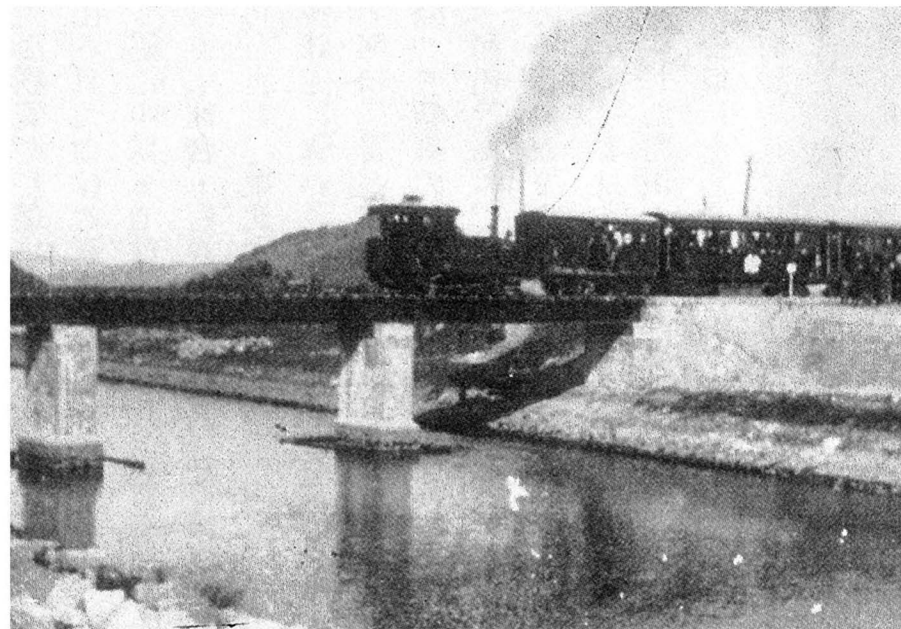
一方、東北本線の上野・浦和間が開通したのは1883年(明治16年)。仙台まで延びたのは1887年(同20年)です。これほどの長距離工事が、わずか4年でできています。青森まで東北本線が開通したのは1891年(明治24年)ですから、東海道本線の全通とそれほど完成時期に違いはありません。

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になりました。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。

## ⑩石巻の鉄道

「石巻の歴史」第5巻。ところが東北本線の

いうことです。石巻の歴史」第5巻。ところが東北本線の



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)

### 執念の石巻軽便鉄道

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つたのでした。

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)の大地主齋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。これがむずかしいとわかると、同27年に、前谷地村齋藤善右衛門ら216人が逓信大臣に、「石巻鉄道」の敷

開通によって、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

設申請書を出しています。石巻から小牛田・田間の工事も完了して1912年(大正元年)に開通式を迎えることができたのです。

たた軽便鉄道のために線路の幅が狭く、速度も遅いうえに車両も小さいものでした。小牛田駅での貨物の積み替えも必要だったことから、石巻町のはたらきかけによって1919年(大正8年)に国有化され、現在の石巻線となつたのでした。

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郡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。

東北大学災害科学国際研究所の所長などを経て、平成26・31年度まで宮城学院女子大学学長を務めた。専門は日本近世史、歴史資料保全学。令和4年4月に、3代目のサン・ファン館館長に就任した。