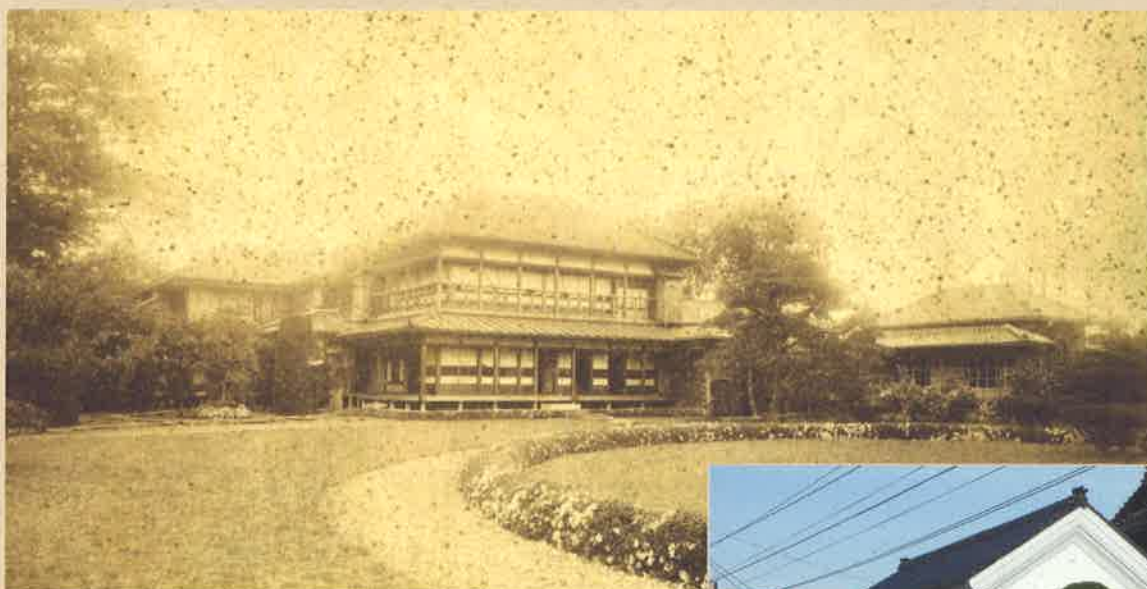




市史通信

第24号

仙台市博物館
市史編さん室



東京都品川区東大井にあった伊達伯爵本邸 明治時代(仙台市博物館所蔵)



明治時代に建てられた土蔵造りの町屋(若林区南材木町の旧針惣旅館 平成22年撮影)

せんだい **今昔**

“和風建築”の誕生

明治時代の新しい様式の建物というと、みなさんはどんなイメージをお持ちでしょうか？赤レンガ、あるいは白いペンキ塗りの壁をもつ洋風建築を思い浮かべる方が多いのではないのでしょうか。しかし、こうした洋風建築は、官公庁や学校、大手企業、あるいは一部の富裕層の住宅などに限られるものでした。実は、明治時代に新築された建物の多くは、いわゆる“日本風”の建物だったのです。

この明治の“日本風”の建物は、洋風建築に手を出せなかったために古い工法で建物を建てた、という消極的なものばかりではありませんでした。明治維新後、江戸時代の様々な規制がなくなると共に建築の規制も緩和され、それまで用いられなかったガラスなどの建材や建築技法が導入され、“和風建築”という新しいスタイルが成立したのです。

その一つの特徴が、二階建ての住宅です。江戸時代までは、二階建ての民家は基本的に町屋にしか見られないものでした。農家には高い屋根を利用して内部を一部二階にし、養蚕などの作業空間とする例もありますが、明治以降の二階建て住宅とは別物と考えるべきでしょう。それが明治に入ると、二階に居室や客間・寝室を設ける住宅建築が都市部を中心に見られるようになり、大正時代にかけて普及していきました。

また、早くから二階建てが普及した町屋も、明治半ば以降、土蔵造りの普及という、それまでとは違った展開を示します。

瓦葺き、土蔵造りの町屋は江戸時代のもと考えられることが多いようですが、実は広範に普及するのは明治、大正時代であることは、意外と知られていない事実です。埼玉県川越市や福島県喜多方市、宮城県村田町など、土蔵造りの商家が多く残り、観光資源となっている地域でも、その大部分は明治以降の建築なのです。

江戸時代の仙台北下でも、瓦葺き、土蔵造りの町屋は芭蕉の辻周辺や大町の大店に限られ、多くの町屋は板葺きや茅葺きの屋根で、通りに面した壁は板張りであったことがわかってきました。仙台の市街地の商家が軒並み土蔵造りになるのも、やはり明治半ば以降のことのようです。

明治時代というと、近代化、西洋化ということが強調されがちです。しかし一方では、初詣や夫婦同姓などのように、日本の古くからの伝統と思われがちなものも生み出された時代でもありました。いわば、「新しい伝統」が作り出された時代でもあったのです。明治時代の和風建築も、明治時代に発展した「新しい伝統」を証言する貴重な歴史的遺産として再認識する必要があるのかもしれない。

白菜王国

白菜——といえば、漬物や鍋料理の定番食材。

しかし、このおなじみの冬野菜は日本古来のものではありません。明治時代に中国から持ち込まれた種子をもとに、日本での採種・栽培が研究されたすえに定着したもののです。

その研究の中心舞台となったのが宮城県でした。そして大正末期から昭和の初期、宮城県内で栽培された白菜は、「仙台白菜」というブランド名で一世を風靡したのです。

仙台白菜、東京へ行く

「おれらは東京を見たことないのに、おれらが作った菜っ葉が東京へ行く…」大正12年(1923)秋、名取郡中田村(現太白区)で白菜を作っていた農家の人々は、そう驚嘆しました。この年は白菜が大豊作。地元では捌ききれなくなったため、宮城県農会は大都市市場への出荷を思い立ち、その試みとして登米郡と中田村の白菜が東京方面へ送られることになったのです。

当時、蔬菜(青物野菜)の遠距離出荷は非常に珍しく、中田村の生産者にとっても初めての体験でした。梱包材料を集めるのにも一苦労で、仙台市内を探し歩いて炭スゴ(俵)を残らず買ってもまだ足りず、竹スゴ、豆カラなどにいたるまでを買占め、ようやく間に合わせます。こうして貨車7両分の白菜は、中田村柳生の生産者阿部惣三郎氏と、出荷を熱心に勧めた名取郡農会の堺敬吉技師(農業指導員)とともに東京へと向かいました。

出荷先は東京と横浜。大都市の市場に運び込まれた中田村の荷包みは、梱包が間に合わせだったため外観がよくありません。しかし、中からあらわれた白菜の姿は色が白くて美しく、歯ごたえはみずみずしく柔らかく、そして味はすこぶる甘いという素晴らしいものだったのです。結果、6貫1俵が2円20銭~3円という高値で、飛ぶように売れました。

この快挙によって、翌13年から白菜出荷は本格化し、全国に「仙台白菜」の名声を轟かせる大躍進が始まったのです。



昭和7年の主な出荷先 (『河北新報』昭和8年の記事より作成)



県外への出荷量と売上金額の推移 (『宮城県農業協同組合史』より作成)

仙台白菜、全国を席捲

大正13年以降、県農会の奨励もあって県内各地の農村に白菜出荷組合ができ、生産と販売の円滑化が進められます。その結果、白菜を出荷する貨車は早くも大正15年に500両を超え、出荷先も大阪などの関西圏にまで拡大します。この年、初物の白菜に東京では小売価格1貫目(3.75kg、大玉白菜約1個分)1円以上という高値がつきました(同年の白米の小売価格は東京で10kg3円20銭)。年間を通しての市場平均価格も、品質のばらつきや出荷の不便があったにもかかわらずに6貫1俵で85銭と、蔬菜のなかではかなりの高級品として取り引きされていたことがわかります。

しかし、みずみずしい柔らかさを特徴とする「仙台白菜」は、長距離輸送でたびたび葉の痛みや腐敗をおこしました。そこで立ち上がったのが、国有鉄道仙台鉄道管理局です。昭和2年(1927)、白菜の快適輸送のため、福岡県の門司鉄道管理局からバナナ輸送用だった通風貨車30両を借り受け、白菜出荷の拠点であった長町駅に常備しました。さらには長町駅を朝に出発した白菜輸送貨車を3日で大阪市場に到着



大正15年の岩切(宮城野区)出荷組合による出荷風景(個人蔵)

させる遠達輸送を実現したのです。その後、昭和5年には東京・大阪・門司から計100両の通風貨車を借り、仙台局所有の5両とあわせて105両を岩沼・長町・岩切・瀬峰の各駅に常備し、出荷の激増に対応しています。一方、農会と出荷組合は湿気のこもりやすい梱包材を避けるようにとの指導を徹底し、昭和10年以降は通気のための隙間を空けて細板を組み合わせた「スカシ箱」での出荷が主流となります。これらの努力が功を奏し、遠方の市場に到着した白菜の腐敗変質は半減しました。



昭和9年に出荷された仙台白菜と梱包に使用されたスカシ箱 (宮城県農業・園芸総合研究所提供) 白菜は当時3等級に分けられ、それぞれ色の違う縄を結んで出荷していた。左から小玉(1.125kg以上)=白縄、中玉(2.25kg以上)=赤縄、大玉(3.0kg以上)=青縄



昭和14年の岩切駅出荷風景(昭和14年10月7日付『河北新報』より)

仙台白菜、その凋落と復活

大正13年以來、大都市市場の蔬菜部で王座を占めてきた「仙台白菜」にも、やがて翳りが見え始めます。高値ばかりに目が行き、市場の需要を考えないで出荷したことによる価格の下落。天候不順による不作。そして、なによりも大きな脅威となったのが、他県産白菜の出荷量増加でした。昭和13年、宮城県産白菜の出荷量は貨車4000両といまだ全国第1位ですが、千葉県産3214両、埼玉県産2700両、茨城県産2500両と、その勢いはすぐ近くにまで迫ってきていたのです。

戦争の影響による一時中断を経て、白菜の組織的出荷は昭和24年に戦後の農村振興の目玉として再開されますが、大都市市場の様相は戦前とは一変していました。同時期に持ち込まれた近県産物の品質と量の前に「仙台白菜」は圧倒されてしまったのです。特に品質の低下は大問題でした。戦争中、米などの主食重点主義から白菜の採種事業がおざなりになっていたために雑交配がすすみ、筋が太く堅いものになってしまっていたのです。

この程度の品質ならば運賃のかからない関東産を買おう、という風評が市場で広まるなか、宮城県内では「仙台白菜」の復活に努力し、26年に採種に成功しますが、折悪しく天候不良や輸送の不便が続く、かつての勢いを取り戻すことはできませんでした。そしてその後、栽培の容易な新品種の白菜に取って代われ、真の「仙台白菜」の姿は、ほとんど見られなくなったのです。

しかし、戦前に「仙台白菜」として一世を風靡した松島純2号などの品種は、大正13年にその採種に成功した渡辺採種場(遠田郡美里町)によって種子が守り続けられてきました。そして近年、仙台近郊農家の協力のもと「仙台伝統野菜」のひとつとしてその存在が再注目され、栽培が復活しています。



松島純2号(左)と現在一般的に出回っている黄芯白菜(右) 松島純2号は腰周りがたっぷりとして丸い

仙台伝統野菜として再び脚光をあびる「仙台白菜」 (撮影協力: 仙台朝市今庄青果)



七郷(若林区)で栽培されている「仙台白菜」松島純2号 (宮城県仙台農業改良普及センター提供)



仙台市電保存館

大正時代、急速に人口を増加させる仙台の近代的都市計画の一環として、市電の建設が進められました。そして大正の最後の年となる15年(1926)に仙台駅前・大町一丁目間、東五番丁・荒町間が開通。昭和3年(1928)には南町・芭蕉の辻間と仙台の中心部をぐるりと巡る循環線が開通し、その後、長町、北仙台、八幡町、原町へと路線は伸びます。

全盛期の昭和30年代には総延長が16kmとなり、一日の利用者はおよそ10万人にのぼりました。当時の仙台市の人口が40~50万人ですから、往復で利用したと考えると、市民の10人に1人が市電に乗っていたことになります。しかし、自動車の普及にともなう交通事情の変化で、街路を走る市電はしだいに肩身が狭くならざるをえませんでした。そして昭和51年3月、ついに全線廃止となります。

近代都市への成長と戦争、その後の復興という波乱に富んだ昭和の時代に、人々の生活に常に寄り添い、チンチンとベルを響かせながら走り続けた市電。その市電のうち創業時に導入されたモハ1型、戦後の

主力として長く活躍したモハ100型、最後の新造車であるモハ400型は現在、当時の乗車券の数々や停留所名板、モーター部やパンタグラフといったほかの市電関係



資料とともに、富沢の仙台市電保存館に展示されています。実際に手で触られる資料も多く、当時の車両に乗り込んで運転席に座れば「電車の運転手さんになりたい」というかつての夢に胸躍らすこともできます。また、奥行き狭い座席に腰を下ろして背中を預ければ、高度成長期で働きつめた会社帰りについ眠り込み、「終点ですよ」と車掌さんに起こされた懐かしい記憶が蘇るかもしれません。

昭和62年に開通し、平成の仙台の足となった仙台市地下鉄南北線に乗って、昭和のノスタルジー溢れる市電保存館を訪れるのも一興でしょう。



仙台市電保存館

仙台市太白区富沢字中河原2-1
地下鉄富沢駅車両基地内
TEL:022-244-1267

開館時間 10:00~16:00

休館日 祝日を除く毎週月曜日、祝日の翌日
(土曜、日曜が祝日に当たる場合は開館)
12月28日~1月3日
*冬期(12月1日~3月19日)は土曜、日曜、祝日のみ開館

観覧料 無料

交通案内 地下鉄富沢駅より徒歩約15分
*土曜、日曜、祝日の開館日のみ、富沢駅「西1」出口から無料送迎車を運行



仙台の歴史を掘り下げる 「仙台市史」 好評発売中!

◎次回刊行予定
通史編8 現代1
◎続刊予定
通史編/現代2
特別編/地域誌、年表、索引

通史編/3,000円(本体2,858円)
資料編/4,000円(本体3,810円)
特別編/6,000円(本体5,714円)
※板碑のみ5,000円(本体4,762円)
1冊ずつお求めになれます

- | | | |
|-----|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------|
| 通史編 | 1原始 ※改訂版とセット販売になります
5近世3 6近代1 7近代2 | 2古代中世 3近世1 4近世2 |
| 特別編 | 1自然 2考古資料 ※発売しました 3美術工芸 4市民生活 5板碑
6民俗 7城館 8慶長遣欧使節 | |
| 資料編 | 1古代中世 2近世1藩政 3近世2城下町 4近世3村落
5近代現代1交通建設 6近代現代2産業経済 7近代現代3社会生活
8近代現代4政治・行政・財政 9仙台藩の文学芸能
10伊達政宗文書1 ※発売しました 11伊達政宗文書2 12伊達政宗文書3
13伊達政宗文書4 | |



宮城県内主要書店、仙台市博物館でお求めになれます。
配送をご希望の方は、電話・FAXで(株)宮城県教科書供給所へお申し込みください。

発売元/ (株)宮城県教科書供給所
〒983-0034 仙台市宮城野区扇町一丁目6-3
TEL 022-235-7181 FAX 022-235-7183

お問合せ先/ 仙台市博物館市史編さん室
〒980-0862 仙台市青葉区川内26
TEL 022-225-3074

お知らせ

『通史編1 原始 旧石器時代』(改訂版)の刊行について

旧石器遺跡発掘ねつ造事件をうけて改訂版を刊行しました。ご購入いただいた元版を博物館の「市史改訂版」係まで送料着払いでお送りいただくか、博物館まで直接お持ち下さい。お届けいただいた元版に改訂版を添えてお返しいたします。詳しくは市史編さん室までお尋ねください。

『特別編2 考古資料』正誤表シールの配布について

旧石器遺跡発掘ねつ造事件をうけて、『考古資料』のねつ造部分について修正内容を示した正誤表シールを作成しました。『考古資料』をご購入いただいた方に配布しておりますので、詳しくは市史編さん室までお尋ねください。