



# 市史通信

## 第25号

仙台市博物館  
市史編さん室



昭和20年代に製造された仙台式運搬車(古農具・民具資料館蔵)  
積荷の重量に耐えるため、前輪のタイヤの太さは幅5〜7cmある



長町青果市場に荷を運ぶ馬車と仙台式運搬車 昭和24年(仙台市戦災復興記念館蔵)



長町青果市場の風景 昭和28年(河北新報社蔵)

## モノがたり 仙台

### 仙台式運搬車 (仙台自転車)

聞けばほんの20年ほど前まで、ハンドルの前に大きな荷物を括りつけて走る自転車の姿が、仙台の町角で見られたそうです。

重荷を積んでもハンドル操縦の安定性を失うことがないこの自転車は、すでに昭和初期から「前荷台運搬車」として全国で使用されていました。ですが仙台では、「仙台式運搬車」の呼び名のほうが馴染み深いでしょう。その異称のとおり、発祥は仙台だといわれています。

当時の自転車販売は、メーカーから部品を取り寄せた地元卸商が自転車に組み上げ、小売店に卸すというものでした。仙台ではこの過程で、前に荷台を取り付けるという画期的な仕事が成されたのです。荷台のフレームを作ったのは市内の鍛冶屋で、フロントフォーク(ハンドルと前輪をつなぐ部品)と荷台を一体化することで安定性が高まり、最大120kg(米2俵相当)の荷物を運ぶことができるようになりました。宮町にあった桜井製作所など、フレーム製造に携わった鍛冶屋は仙台に

数軒あったそうです。

仙台式運搬車が目立って活躍したのは昭和20年(1945)の敗戦以降。米穀店や燃料店といった小売店のほか、町なかで行商する近郊農家などで重宝され、米や亜炭、野菜や魚、氷や酒などを前荷台に積んで、戦後の仙台を精力的に走り回りました。また戦前から続く長町や河原町の青果市場、昭和30年代に開設した宮城野原の仙台市中央卸売市場には、大量の荷物を捌くために仙台式運搬車が集まっていたといいます。

燃料がいらないうえ、狭い道でも走り回れるという高い利便性を持った仙台式運搬車でしたが、昭和40年代ころからその姿は減っていきます。『年鑑仙台市場 1962年版』の二輪自動車販売業界欄によると、昭和37年にはモペット(ガソリン式の原動機付自転車)の取り扱い数が自転車を上回った販売店があるとありますから、経済的に豊かになるとともに、より快適な運搬方法が求められるようになったのでしょう。

東日本大震災を体験したいま、人力で重い荷物を運べる仙台式運搬車が、自動車やガソリンがまだまだ貴重だった昭和20〜30年代に戦後復興を支える地道な「足」として活躍したことは、感慨深く思えるのではないのでしょうか。



# 木と生きる——仙台の林業事情

家や橋を造るための鉄やコンクリート。煮炊きや暖をとるための石油やガス、電気。いまやわたしたちの生活に必要な不可欠な建築資材も燃料も、昔は「木」を用いることで確保されていました。長らく人びとの生活を支えてきた「木」についてのあれこれを、仙台の歴史から眺めてみましょう。

## 政宗の植林

江戸時代初期は、全国的に建築ラッシュが発生した時代でした。大規模な城郭やそれまでの何倍もの規模を持つ城下町の建設は、膨大な量の木材を必要としました。

伊達政宗は、城や城下の建設だけでなく、将来を見据えた木材資源の確保のため、山林育成政策を行いました。とくに、木材としての需要が高い杉の増殖に着目し、家臣の和田圭水為頼を担当者として領内各地で杉の苗木を増産させたほか、仙台城の近辺に1000本の杉苗木を植えさせたという記録があります。また、和田為頼については、政宗の命を受けて紀伊国から杉の種、遠江国から松の種を取り寄せ、藩内各地にこれをまいて山林の育成を進めたという伝説も残されています。

政宗の時代には、杉、松、桐、竹などの建築資材となる樹木や、楮、桑、漆といった有用樹木の育成と保護林の育成を命じる御触れが何度も出され、その方針は藩の重要な施策として江戸期を通じて維持されたのです。

かつての仙台城二の丸にある東北大学植物園では、江戸時代初めに植えられたと思われる推定樹齢300年以上の杉の古木を、現在も見ることができます。仙台藩の植林政策の名残ということができるでしょう。



延宝年間(1673~1680)の仙台城下絵図に描かれた二の丸の杉(宮城県図書館蔵)

## 山守の仕事

仙台藩は山林の多くを藩の直轄支配の下に置きました。こうした藩有林では、木の伐採は厳重に制限され、藩の許可がなければ伐採することはできませんでした。藩有林の多くは「御林」と称されていましたが、その御林を管理したのが「山守」です。山守は農民の中から選ばれ、山林の管理、育成などを職務としていました。

山守の中には長年の功勞によって、自分の家を建てる際の材木を御林から伐採する許可を与えられた者もいますが、基本的な報酬は、年間に金2切(1/2両)と若干の租税免除というわずかなものでした。

それにもかかわらず、職務を超えて、山林の育成に努めた山守も少なくありませんでした。例えば、名取郡金剛沢(太白区八木山南、金剛沢付近)の山守をしていた高山家では、わかっているだけでも寛政9年(1797)からの約40年間に25万本以上の杉苗木を私財で購入し、植林を行っていました。

日本の山林の相当部分は、こうした地元の篤志家たちの地道な努力によって形成されたのです。



文政年間(1818~1829)の鉤取村絵図に描かれた山守の屋敷(仙台市博物館蔵)

東北大学植物園の杉



大正8年(1919)に描かれた大橋近くの木場(仙台市博物館蔵)

## 城下の燃料・流木(ながしぎ)

江戸時代の城下町では、燃料として大量の薪や炭が必要でした。農山村の場合は身近なところから調達できる柴や落ち葉も燃料として使えましたが、都市の場合はそうはいきません。また、炭は比較的高価だったこともあり、燃料の主体は薪だったのです。

このため仙台下では、薪を調達するために「流木」と呼ばれる独特の手法をとっていました。広瀬川、名取川の上流域で、秋に樹木を伐採して適当な大きさに切りそろえ、春の雪解け水を利用して川に流し、城下の「木場」で拾い上げるというものです。広瀬川の木場は角五郎に設けられ、毎年35万本前後の流木が集められたといえます。名取川は城下から離れているので、木流堀と称する堀を名取川から広瀬川に向かって開削し、広瀬川に合流する長町に木場が設けられました。ここでは一年間に45~60万本の流木が集められたそうです。

流木を切り出す時は、ある場所で数年間続けて伐採を行った後、別な場所に移って伐採し、数十年でまた元の場所に戻るという手法がとられました。「回し伐り」とも称されるこの手法は、ブナなどの落葉広葉樹林の回復力を上手に利用した知恵だったのです。

明治時代に入ると、名取川での流木は早くにすたれましたが、広瀬川の流木は、大倉村や愛子村の素封家が設立した民間会社に継承されました。木場は角五郎から大橋付近に移され、主に官公庁や工場などへ燃料の供給が行われることになったのです。このような流木事業は、石炭が普及する明治後期まで続けられました。

## 森林鉄道

木材の多くを国内産でまかっていた数十年前まで、山林は貴重な財産でした。樹木が利用できるまでに大きくなるには時間がかかりますが、目減りのない、安定した資産価値を有する不動産として、とくに戦前においては官民ともに山林の保護、育成に取り組んだのです。

山から木を切り出す際、かつては馬に曳かせたり、川を下すのが一般的でした。そうした中で、大量に木材を運送する手法として、線路幅が狭い、簡易な鉄道を敷設して木材を運送することが明治以降行われるようになりました。森林鉄道と称されるこの鉄道は、主に営林署によって全国各地に敷設されました。現仙台市域でも、昭和初期に広瀬川の支流である大倉川や新川沿いに森林鉄道が敷設され、木材の運送に用いられました。

トラックが普及し始める昭和30年代半ばまでの30年程度の営業だったため、詳しい営業状況や写真などはほとんど残されていません。ただ、廃止から50年近い現在でも、大倉や新川の山中には、路床や朽ちかけた枕木や橋の一部が残されています。



大倉の森林鉄道の貯木場 昭和34年(個人蔵)



# 東北福祉大学・ 鉄道交流ステーション

JR仙山線「東北福祉大前」駅から徒歩0分。2007年3月の新駅開業にあわせ、その年の5月19日、東北福祉大学・鉄道交流ステーションは、同大学ステーションキャンパス3階にオープンしました。東北各地で今も愛され続ける鉄道にかかわる資料を収集・保存・展示公開しています。また、展示室ではNゲージ鉄道模型のレイアウトがあり、新車両のE5系はやぶさ号も走っています。HOゲージの運転会も不定期に開催され、鉄道ファンや家族連れで賑わいます。

年3回の企画展では、所蔵資料以外にも、みちのく鉄道応援団をはじめとする鉄道ファンの強力なバックアップによる貴重な実物資料が所狭しと並べられます。鉄道の切符を例にしても、時代や地域、会社ごとに、ここまで多彩な種類があるかと圧倒されるほどです。古い機関車など車両に焦点をあてた資料ばかりではなく、沿線のような駅のホームを写した古写真、列車のなかで開く駅弁の歴史や特色など、さまざまな角度から「鉄道」というものを取り上げています。鉄道が人々の生活にいかに密接にかかわってきたか、また人と物を運ぶ大動脈としてどれほど重要であるかを知ることができます。



記念切符の展示風景 手前はNゲージ模型の新幹線こまち号

東日本大震災後の再開にあたっては、予定していた企画を中止せざるを得ず、緊急企画として「東日本大震災と鉄

道 掲示板」と題したパネル展示を行いました。全国紙4紙のほか、岩手・宮城・福島3県のローカル紙、業界紙である「交通新聞」の切り抜き記事などで構成し、鉄道関係施設の被害状況と復旧の経過をたどりつつ紹介しました。

9月からは、まちにとけこみ暮らしにも観光にも活躍している国内外の鉄道に焦点をあてた企画展が始まります。鉄道も含めて復興を目指す自治体のヒントになればとの思いをこめています。ぜひ、「テツ分」を補給しに訪ねてください。

道 掲示板」と題したパネル展示を行いました。全国紙4紙のほか、岩手・宮城・福島3県のローカル紙、業界紙である「交通新聞」の切り抜き記事などで構成し、鉄道関係施設の被害状況と復旧の経過をたどりつつ紹介しました。



ステーション入口 かつて仙山線の車両455系で使われた座席がある

### 東北福祉大学・ 鉄道交流ステーション

仙台市青葉区国見1-19-1  
TEL: 022-728-6612  
開館時間 10:00~16:00

**休館日** 日曜・月曜・祝日  
(大学行事などによる臨時休館あり)

**観覧料** 無料

**交通案内** JR仙山線  
「東北福祉大前」駅下車すぐ  
駐車場なし

## 歴史資料の 保存のお願い

このたびの東日本大震災により被害を受けられた皆さまに、心からお見舞い申し上げます。今回の震災では、歴史資料やそれを保管する建物も甚大な被害を受けています。古文書はもちろん、明治・大正・昭和期に書かれた書類・印刷物や古写真、私的な日記から役場の公文書に至るまで、地域の歩みを伝えるものは貴重な歴史資料ですので、破損や汚れがあっても保管くださいますようお願いいたします。もし、歴史資料の保管のことでお困りのことがありましたら、市史編さん室にご相談ください。

## 仙台市史 最新刊好評発売中!

# 第29回配本 通史編 8 現代 1

◆オールカラー A5判 599頁 ◆定価3,000円(本体2,858円)

戦災からの復興—  
歴史的な大変化を遂げた仙台の戦後20余年のあゆみと、  
豊富な図版とともに紹介します。

◎次回刊行予定 通史編9 現代2	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
◎続刊予定 特別編/地域誌、年表、索引	

- 通史編** 1 原始 ※改訂版とセット販売になります 2 古代中世 3 近世1 4 近世2 5 近世3 6 近代1 7 近代2 8 現代1
- 特別編** 1 自然 2 考古資料 ※完売しました 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 ※完売しました 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