

1950年代の地方鉄道休廃止とその要因

－高度経済成長期前の仙台鉄道休廃止を事例に－

三 木 理 史*

Relationship between discontinuing and abolishing a railway and regions on the Sendai Railway before high economic growth occurred in Japan in the 1950s

Masafumi MIKI

要 旨

本稿の課題は、高度経済成長期前に約40kmの休廃止を実施した仙台鉄道を事例に、大規模な鉄軌道休廃止と沿線地域との関係を考察することにある。仙台鉄道の休廃止は、通説では台風による罹災が原因と考えられてきたが、本稿では国立公文書館所蔵の旧運輸（鉄道）省文書を用いて再考した。仙台鉄道の経営者は、戦前から狭軌のために速度や居住性に劣る鉄道に見切りをつけ、バス転換に活路を見出し、1947年のカスリーン台風以来の度重なる風水害を契機に鉄道経営を断念してバス転換に楫を切ったことが明らかとなった。特に戦後の鉄道労働者の権利意識が高まり、仙台鉄道の経営者は組合活動の温床の鉄道現場を切り捨てる好機として1950年8月に罹災による鉄道の大部分の休止を断行した。一方バス部門で経営者に同調する第二組合が組織された。そして経営者は鉄道の部分休止によって沿線地域の鉄道利用意欲を減退させたうえで、5年後に残りの区間の廃止を実施した。

キーワード：仙台鉄道、台風罹災、労働運動、労働組合、バス

I はじめに

本稿の課題は、仙北平野を中心に形成されていた地方鉄道網のうち、仙台鉄道¹⁾をとりあげ、1950年代におけるその大規模休廃止の経緯と要因を考察することにある。

筆者は、旧稿²⁾において鉄道創業から2017年に至る約150年間の日本の鉄軌道休廃止を通観して8期に時期区分し、その⑤期を自動車競合期-2（1946～65年）として、途中で戦時期³⁾を挟んで戦前の③期自動車競合期-1（1921～42年）から断続する自動車との競合による休廃止が進んだ時期と位置づけた。その後③期の筑後平野の軌道網の大規模休廃止を分析し⁴⁾、その要因が輸送需要の増加による技術発展の一階梯として並行国鉄線建設を受容しつつ、同時に沿線地域に補償の恩恵ももたらす積極的選択で、むしろ地域公共交通の持続可能性を高めたことを明らかにした。

令和3年8月31日受理 *文学研究科地理学専攻 教授

それでは現代につながる公共交通の持続可能性の危機に瀕した休廃止はいつ頃から出現するのか。自動車競争期後期にあたる⑤期の鉄軌道休廃止は、戦中期を挟んで③期と対峙しつつ、通時的に件数や料程の目立つ北海道を除けば、宮城、群馬、静岡、三重、山口の各県に重点があり、そのうち宮城、群馬の両県では高度経済成長を前に大規模休廃止が見られた。群馬県の草軽電気鉄道⁵⁾や伊香保電気軌道⁶⁾の事例が社史や地方史・誌などに比較的記録を残すのに対し、宮城県は対象の仙台鉄道を県下の主要バス会社である宮城交通が継承しながら、傍系のためか、記録に乏しく、既存文献から休廃止の経緯などの正確な把握が難しい⁷⁾。仙台鉄道に関する文献は、瀬古龍雄・亀谷英輝の1964年のレポート⁸⁾が代表的ながら、それによって1940年代後半の戦後復興期に相次いで襲来した台風被害がその休廃止の主因だとする通説が流布してきた。そして約10年間の運転休止が1956年の廃止へとつながり、災害による復旧断念を大規模休廃止の要因とする通説が定着することになった。

本稿では、そうした仙台鉄道の大規模休廃止に関する通説的理解への疑義を発端に、1956年の40.5km、60年の3.4kmの廃止を中心として仙台平野北部の鉄道廃止の経緯を追跡し、その要因および沿線地域との関係を明らかにする。仙台鉄道に関する公史は、継承会社の宮城バス（現宮城交通）の社史になるが、直系の仙北鉄道に比較すれば簡潔な叙述にとどまってきた⁹⁾。

ところで近年災害による施設破壊を契機にした鉄軌道休廃止が全国的に多いように見えるが、それ以前から地方鉄軌道において災害からの施設復旧を断念した休廃止の例は少なくなかった。⑤期の草軽電気鉄道の休廃止もそれが一因であり、1953年8月公布の「地方鉄道軌道整備法」（法律第169号）が罹災鉄軌道に対する補助や補償を規定したのをよそに¹⁰⁾、実際には十分な補助を得られぬまま休廃止となる事例が後を絶たなかった。そのため仙台鉄道の大規模休廃止を含めて、代行交通機関の走行すべき道路整備や自動車普及も充分でない復興期であっても、その断念の要因を安易に罹災としてきた感が拭えない。結論を先取りすれば、仙台鉄道の休廃止には、宮城バス社史の記録や瀬古・亀谷稿のいう災害による復旧断念にとどまらない、それを後押しした他の要因があった。古今東西の鉄軌道休廃止を、災害による復旧断念につなげた説明は少なくないが、本稿は仙台鉄道の事例を通じてそうした通説を相対化する一助となるであろう。

そこで本稿では、Ⅱ章において仙台鉄道の沿線であった仙台市七北田、吉岡、中新田の各地域と、前身の仙台軌道を発祥とする鉄軌道線の形成過程を概観したうえで、Ⅲ章において戦後の台風による被害とそれへの対応、Ⅳ章において休廃止に至る経緯を明らかにする構成を採る。

Ⅱ 地域の概観と鉄軌道の形成

1. 沿線地域の概観

仙台鉄道の沿線は、仙台市北部の七北田地域から仙北地域の一部で加美郡や遠田郡を含む大崎地区に相当した。現仙台市域の七北田地域は、七北田川が西から東に蛇行しつつ貫流する河岸段丘を中央に、北側に富谷丘陵、南側に七北田・国見の両丘陵に位置して西から東へと傾斜地の広がる西高東低の地形である¹¹⁾。中央を貫流する七北田川とその支流は地域の開発を促す一方で、蛇行のため氾濫を繰り返した。また道路は仙台北建設に伴う街道整備によって北へ伸びる奥州

街道が開削され、明治以後は陸羽街道と改称、現在は国道4号として主要自動車道となっている。

一方仙台の北を意味する仙北地域は大崎、栗原、登米の3地区から構成され、その1つの大崎地区では、古川町を源流とした現在の行政上での大崎市と、加美・遠両郡から成る¹²⁾。仙北地域は岩手、秋田、山形の3県に接し、西部は奥羽山脈が、東部は北上山地が占め、後者の西麓を流れる北上川の形成した低湿な沖積平野である仙北平野の一部にあたる(図1)。そのうち仙台鉄道沿線を流れる鳴瀬川は、船形山に源を発して大崎地区南部を流れて吉田川を合わせて北上川を介さずに直接石巻湾に流入するが、蛇行を繰り返す下流部の松島丘陵横断区間で谷幅が狭くなるため、合流する吉田川とともに中流部で度々洪水被害を発生させた。吉田川は北泉ヶ岳南麓を水源とするが、その沿岸は低湿地帯で17世紀末から伊達藩による大規模な治水工事が行われた¹³⁾。

鳴瀬川の流路が定まったのは数百年前の築堤工事の結果とされ、1917年から宮城県による近代的改修工事がはじまり、21年以後は内務省直轄事業となって北部の江合川を、新江合川の開削・合流によって改修する計画が立案されながらも当初は農民の反対で足踏みし、実現したのは1952年であった。その後上流部に洪水調節用の鳴子ダム建設が計画され、1958年に完成をみた。吉

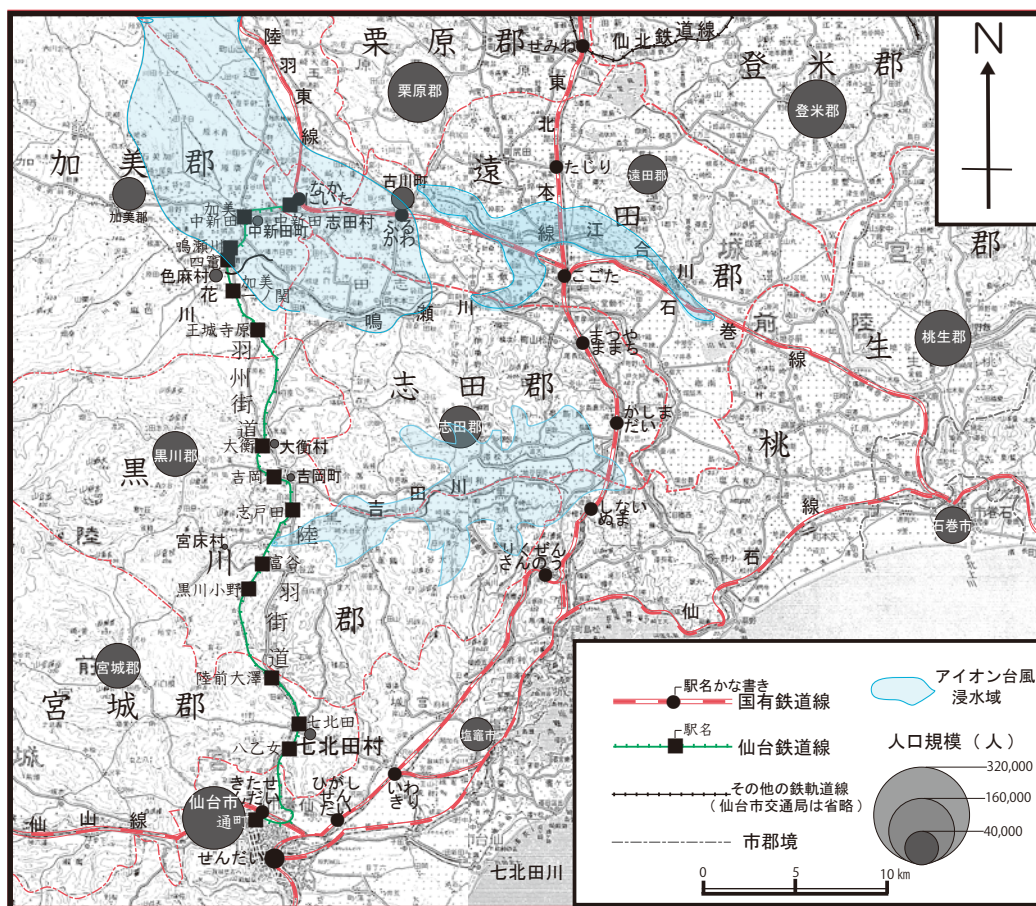


図1 仙台鉄道沿線地域の概観と人口(1950年)

出所：基図は20万分1地勢図「仙台・石巻」(1950年発行)を用い、人口は『昭和25年度 国勢調査報告』、アイオン台風浸水域は東北地方建設局『アイオン台風による洪水報告』1949年、第23図による。

田川についても1906年から水害予防組合による改修計画に着手し、21年からの政府直轄事業化によって40年に改修工事が完成し、氾濫の要因であった中流部の品井沼の干拓事業が行われた¹⁴⁾。

東北地方の四大幹線の1つを成す陸羽街道は宇都宮から奥羽山脈の東部を縦貫して仙台市街地を経て北進するが、宮城県下の中央に位置する仙台市は1900年代初頭に人口8.2万人、戸数1.7万を要する随一の市街地を成していた¹⁵⁾。その仙台の北方約20km余の陸羽街道と羽州街道の分岐点に位置した吉岡町は、1900年代初頭に人口約3.3千人で黒川郡役所が設置され、陸羽街道はそのまま北進して当時人口約8千人を擁して石巻につぐ県下第三の都市で志田郡役所の所在地でもある古川町を通過した¹⁶⁾。陸羽街道の西方に敷設された仙台鉄道は、吉岡町北方でその沿道からさらに西に振って北進し、約10km余北方の加美郡役所所在地であった中新田町に至っていたが、同町は古川町から秋田県院内への国道上ながら整備の遅れで通過が容易ではなかった¹⁷⁾。

一方1883年7月の上野－熊谷間開業にはじまる日本鉄道は、87年12月の郡山－岩切間開業で仙台に達したが、88年1月までに岩切－一ノ関間の測量を終えた¹⁸⁾。通説ではより北方の第五区盛岡－青森間の線路選定における会社と陸軍省の間での確執が伝わるが、仙台－小牛田間（松島経由、42.8km）でも、「当初の建設は仙台－吉岡－三本木－古川－築館－澤邊－一ノ関…（中略）…を経過地とすべく現地交渉をしたのでありますが當時之等経過地の住民は頑迷固陋にして事を構えて敷設を阻止したるため已むなく人口稀薄且利府－松島間に千分の十六、七の勾配を有し輸送力を著しく減殺される線路の敷設を余儀なくさせられた¹⁹⁾」という。全国に同種の話は少なくないが、管見の限り『日本鉄道史』などの事業史、『宮城県史』などの自治体史ともに、これを史実として記述したものはない。もっとも重要なのはその真偽より、むしろ日本鉄道線（のちの国有鉄道東北本線）の当該区間の経路選定が、仙台鉄道の社内で敷設の前提条件を成したと考えられてきた点であろう。

他方4つの幹線街道の南北方向通過に倣って東北地方の幹線鉄道も同方向で整備が進んだが、東西方向の国有鉄道建設は岩越鉄道（のちの磐越西線）を除き、明治期には未整備であった。そのため大正期以後によく東西方向の国有鉄道線の整備がはじまり、その1つとして陸羽線も東西から起工したが、まず東側が鳴瀬川に沿って1913年4月に小牛田－岩出山間で開通した²⁰⁾。

2. 仙台鉄道の形成過程

仙台鉄道は、1917年10月に仙台市新町貴族院議員荒井泰治ほか12名が「仙台市ヲ起点トシ、黒川郡吉岡町ヲ経テ、志田郡古川町ニ至ル貳拾七哩八分ノ軌道ヲ布設」することを目的に、当初は「軌間ハ二呎六吋トシ、手押式車輛ヲ用」いる人車軌道とする計画で提出した「特許願」²¹⁾にはじまった。発起人13名のうち8名が仙台市在住者で占められ（表1）、特に筆頭の荒井は仙北鉄道初代社長、伊沢平左衛門は同二代社長であり²²⁾、当初から仙台鉄道は仙北鉄道と深い関係にあった。

前述した東北本線の並行経路の特性によって「沿線住民の声に答え」²³⁾た計画の発起人は、1918年9月に特許を得て、19年12月に仙台軌道を設立した。その沿線地域の郡人口は東北本線沿線のそれと大差なく、その管下の主邑を縫うような経路選定であった。特許に先立ち鉄道院は、宮城県知事に対し、「距離其他ノ関係上馬力トスルヲ適当トスル趣旨ヲ以テ願人へ懇示致候…（中略）…先以テ人車軌道トシテ開業シ地方物資集散ノ状況ニ依リ相当動力ニ変更セシムルハ会社経営上

表1 仙台軌道の創立発起人

氏名	住所	職業	資産概算	地租	所得税	備考
荒井泰治	仙台市	貴族院議員	1,202,300	96.1	1535.9	仙北軌道社長（初代）
坂元藏之介	〃	銀行支配人	24,000	17.2	40.1	
田手喜一	〃	無職	4,600	4.6	8.5	
伊澤平左エ門	〃	酒醸造業	937,200	493.0	3383.4	仙北軌道社長（二代）
佐々木重兵衛	〃	醤油醸造業	700,700	851.1	1900.5	
清野喜平治	〃	銀行頭取	104,100	76.0	105.1	
松良盤植	〃	銀行頭取	561,700	217.8	491.2	
小原辰三郎	〃	会社支配人	3,400	-	14.5	
但木良次	黒川郡吉岡町	無職	4,067	35.4	17.5	
奥野七次郎	〃	商	115,000	184.8	281.8	
内ヶ崎文之助	黒川郡富谷村	酒造業	34,417	184.8	281.8	
永澤泰吉	志田郡古川町	金銭貸付業	323,250	1049.4	392.1	
岩瀨文右エ門	志田郡三本木町	〃	351,160	1440.8	863.2	

出所：「軌道敷設出願者身元調書」（『鉄道省文書 第十門私設鉄道及軌道 三、軌道 仙台軌道株式会社 大正七年～大正十年 卷一』〔国立公文書館所蔵〕所収）。

ノ一方法ニモ可有之²⁴⁾として勸奨した。1912年10月に仙北（軽便）鉄道にあって石巻－小牛田間を開業させ、また登米軽便鉄道の創立にも関与した荒井が、仙台軌道の計画を、当初から建設費軽減の容易な軌道で、かつ動力も人力とした点は、その採算性に疑問を抱いていたためと考えられる。それに対して路線延長が相当距離におよぶ点で鉄道院は逆に不安を覚えたのであろう。結果的に1919年8月に会社は「到底人力ヲ原動力トシテハ之ガ輸送力ノ順調ヲ期シ難」いとして動力変更願を提出して「^(ママ)蒸汽機関車ノ原動力ニ変更²⁵⁾」することになった。

そして工事を進めるなかで1919年9月に仙台－古川間の幹線から黒川郡大衡村から分岐して志田郡志田村に至る支線の敷設特許を申請し、22年1月に特許を得た。そして1922年10月の通町－八乙女間開業を皮切りに、23年12月までに吉岡まで開業をみた。その後会社は吉岡－古川間（志田郡古川町）の予定路線を吉岡－中新田（志田郡志田村）間に変更し、社史はそれが仙台鉄道の命運を決したと叙述してきたが²⁶⁾、大衡村－志田郡志田村間の敷設特許は吉岡開業以前に支線として得たものであって計画変更ではない。そして大衡村以北の両区間は共に度重なる工事施行の延期を繰り返したが、その理由は測量に時日を要したことなどで、吉岡－古川間は1925年9月の延期申請がついに不許可となって26年3月に失効した²⁷⁾。一方吉岡－中新田間は1926年6月に加美中新田－中新田間が先行開業し、吉岡－加美中新田間の全線開通には29年10月までを要した。

その間の経緯は1926年3月に中新田線残区間（大衡－加美中新田間）で鉄道が県道を2ヶ所通過するのを回避するよう線路変更を求めた際に、下記のような理由をあげていた²⁸⁾（図1参照）。

- 一、四竈町部落東部一帯ハ花川ヲ距テ水害地域（鳴瀬川逆流氾濫ノ影響ヲ受ク）ニシテ支障多ク…（中略）…部落ト花川トノ中間地域ニハ停車場ヲ設置シ得ヘキ適當ノ用地ヲ得ルコト困難

二、王城寺原陸軍用地内県道東側ハ愛宕山ノ高丘縣道ニ添ヘ連亘シ県道西側ノ選定線路附近ノ地盤トハ約五拾呎以上（頂上迄ハ二百呎）（約15~61m：引用者）ノ高低差アリ即同一線路勾配ヲ得ルニハ県道東ハ県道西ヨリ實ニ莫大ナル工費ヲ要スル

要するに軟弱地盤を避けて軌道を敷設するために路線選定が難航していたからといえよう。この経過地に鑑みると、吉岡-古川間は吉岡-加美中新田間よりも下流で鳴瀬川を渡河するため架橋延長が伸びるうえに、渡河地点以南には山地の迫る地形的制約もあって路線選定において、より困難を極めるために失効に至ったのが実態ではないかと考えられる。

地形的制約によって路線延長の難航する最中の1924年12月に仙台軌道は、仙台市-吉岡町間の既開業区間と開業の目処の立った志田村-中新田村間を地方鉄道に変更する申請を行い、26年5月に許可を得た。その理由は「運転速度増進ノ結果旅客及貨物ノ運輸上ノ便宜ハ勿論地方産業開発上著シキモノアリ」²⁹⁾ という常識以上の記録は見出し難い。しかし大衡-加美中新田間の延長難航の要因である「工事中鳴瀬川、花川ノ二川其他五箇所ノ橋梁及一箇所ノ暗渠ニハ過般鉄道省ヨリ拂下ケヲ受ケタル大形ノ鉄桁ヲ架設ノ事ニ致」³⁰⁾ したところが、それに伴い取り付け区間の前後の急勾配を緩和しようとするれば急曲線が生じ、それを避けるためには線路中心間隔を変える大規模な工事内容の変更が不可避であった。急勾配が生じれば強力な動力車を必要とすることから、この一例にも見られるように、会社が鳴瀬川付近の湿地帯への線路敷設を完遂するには、簡易な「軌道法」に拠っては無理と判断した可能性が高い。その後まず1928年3月~29年9月に懸案の大衡-加美中新田間が順次開業し、その間の28年10月に前述の申請区間を地方鉄道に変更し、さらに29年9月に全線の開業と併せて地方鉄道への変更も完了した（表2）。

仙台鉄道の形成過程が鳴瀬川水系との闘いにほかならなかったことも、後年の休廃止要因を水害罹災によるとする通説に説得力を与える一因になってきたと考えられる。

Ⅲ 仙台鉄道と二大水害罹災

1. 仙台鉄道の営業状況

1922~60年間の仙台鉄道の営業期間について、5年ごとの変化を見ると（図2）、営業料は軌道時代が17.4kmで、29年9月の中新田までの全線開通によって44.2km、37年4月の通町-北仙台間0.3kmの廃止で43.9kmに減少した。その後カザリン・アイオン両台風などの水害被害によって1950年8月に北仙台-加美中新田間40.5kmを休止し（廃止は56年3月）、その後は加美中新田-西古川（旧中新田）間3.4kmのみの営業を継続していたが、当該区間も60年5月に廃止となった。仙台鉄道が40kmを越える営業距離を維持していた期間は約20年間強に過ぎなかったことになる。

その間の営業係数を見ると、通町-吉岡間で営業していた軌道時代には70強であったが、中新田開通後には97まで悪化し、戦前期は90台で推移していた。戦中期の1944年度には80台まで好転したが、風水被害の渦中にあった50年度には再び115まで悪化した。すなわち路線選定に難渋した末に開業した吉岡以北区間は、実際の経営上での効果はおろか、足枷にさえなっていたといえる。

それは客貨数量からも明らかで、軌道時代の1925年度と中新田開通後の30年度に営業料は約2.5

表2 仙台軌(鉄)道線の路線開廃関係年譜

区間	料程	出願	特許	工事申請	工事認可	着工	竣工	開通	地方鉄道変更		休廃止	
									申請	許可	休止	廃止
通町-北仙台	0.3						1922.9.17	1922.10.6			-	1937.4.26
北仙台-八乙女	6.5						1923.4.15	1923.4.26				
八乙女-七北田	0.9		1918.9.11 (但し仙台-古川間として)				1923.6.20	1923.7.5	1923.12.1	1926.5.14		
七北田-(陸前)大沢	3.8	1917.10.30		1920.11.29	1921.10.7	1921.12.1	1923.9.27	1923.9.27				
(陸前)大沢-富谷	7.4						1923.12.20	1923.12.22				
富谷-吉岡	5.4						1928.3.5	1928.3.15				
吉岡-大衡	7.0						1928.5.10	1928.5.17				
大衡-加美-ノ関	5.3	1919.9.9	1922.1.27	1925.9.28	1926.9.17	1927.7.25	1928.8.14	1928.9.21	1927.5.12	1928.12.20		
加美-ノ関-西四竈	1.4						1929.9.7	1929.9.17				
西四竈-加美中 新田	2.8	1917.10.30	通町-吉岡 間と同じ									
加美中 新田-中 新田	3.4	1919.9.9	1922.1.27	1922.12.12	1923.2.28	1924.4.5	1925.1.20	1925.2.2	1923.12.1	1926.5.14	-	1960.5.1

出所：瀬古龍雄・亀谷英輝「仙台鉄道 前」鉄道ピクトリアル151、1963年、58頁をもとに、「仙台鉄道株式会社年表」(「仙台鉄道 免許 昭和34」〔国立公文書館所蔵〕所収)などによって確認、補正のうえ作成。

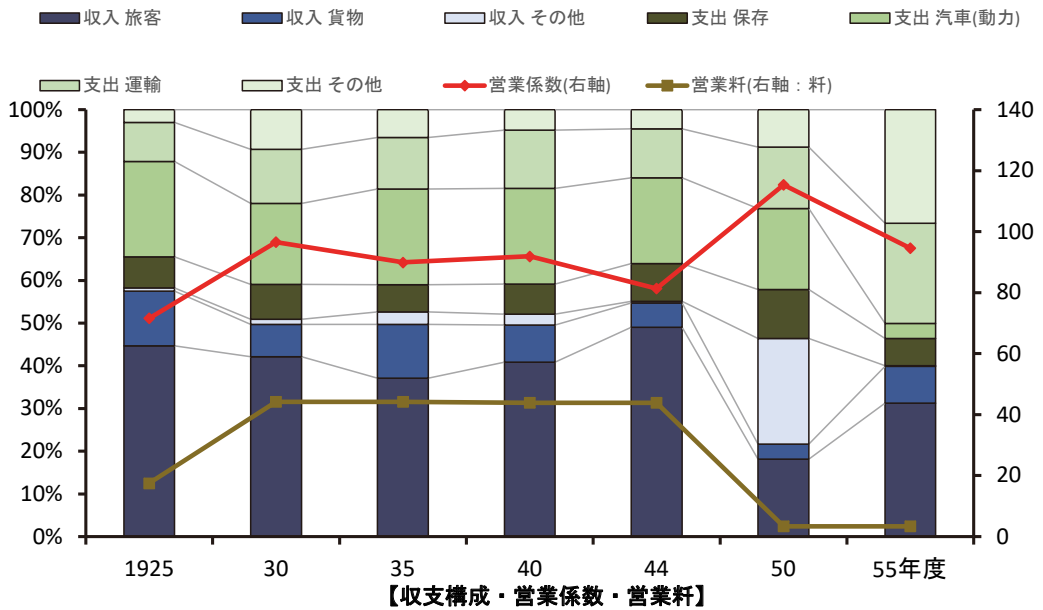
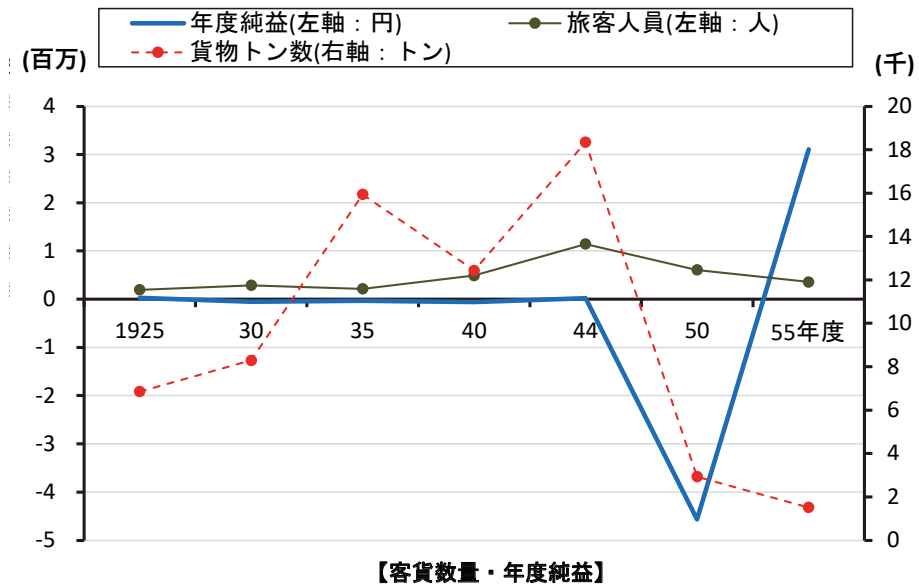


図2 仙台鉄道の運輸および営業成績の推移

注：1925年度は軌道時代のため支出費目名が異なるものを括弧内に表記し、55年度の支出項目は費目が大規模に変更されたため、筆者が推定で旧費目に合わせた。

出所：『鉄道統計資料』および『私鉄統計年報』（各年度）によって作成。

倍に増加しながら、旅客数は1.4倍、貨物トン数は1.2倍の増加にとどまった。しかし全営業期間を通じて仙台鉄道の営業収入は旅客が貨物の約3～5倍に及び、旅客輸送が戦中期を除いて対営業秆で伸び悩む状況は経営不振の最大の要因であった。それには七北田－吉岡間と吉岡－加美中新

田間を挟んで輸送断面に谷間が存在し、特に後者区間が営業不振に影響した可能性は高い（図3）。

そして営業支出は風水害による営業縮小期まで大勢に変化がなかったが、比較的乗降客の多い区間のみで営業していた軌道時代の1925年度と比較して「その他」に相当する総係費の増加が顕在化し、路線延長の伸長に関わった支出増加に起因しているといえよう。各年度の純益は1925年度と44年度を除き欠損であった。前述の中新田延長に合わせた地方鉄道への変更は、技術的条件を満足させることも一因ながら、それ以上に地方鉄道補助を得られることが大きな要因と考えられる。前述の差引純益の欠損は補助金を含むもので、指定変更はいわば路線延長において不可欠

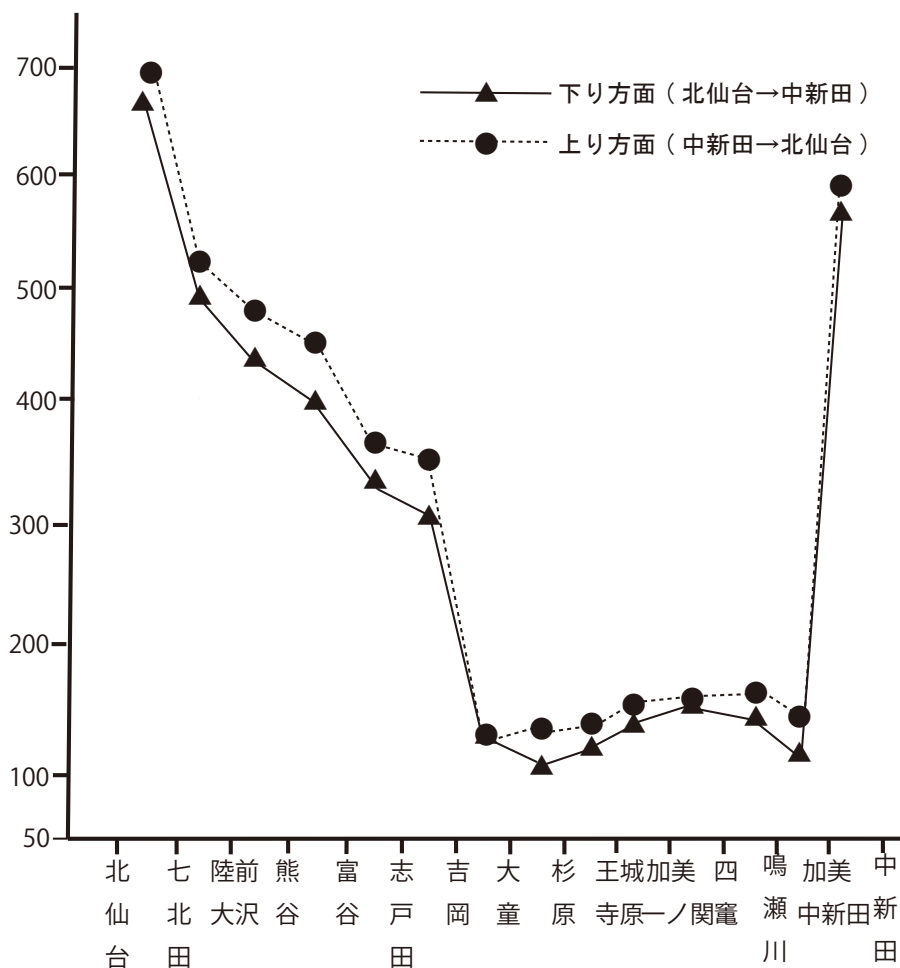


図3 仙台鉄道仙台—中新田間区間別1日平均旅客通過人員

原注：人員は1949年12月～50年3月の平均輸送人員に近い50年2月の人員を計上。

人員は鉄道及自動車扱による合計人員を示している。

鉄道線中の黒川小野は熊谷に、大衡は杉原に転移すると仮定して計上。

出所：「社北仙台、中新田区間別一日平均旅客通過人員表」（『地免 仙台鉄道 自昭和二五 至昭和二六年』所収）によって作成。

な条件でもあった。1950年度の欠損は風水被害復旧に関わる極端な支出増大の影響であり、これも水害罹災説に説得力を与える要素の1つとなってきた。

一方戦中期および終戦直後には、1. 王城寺原兵営設定による兵員の往来、2. 疎開者の沿線居住による往来、3. 主食等の買出及び通過客の往来によって旅客が増加し、加えて4. 石炭事情逼迫による三本木亜炭の増産によって大衡駅からの貨物が増加した³¹⁾。いわば戦時景気のような状況にあったが、「終戦二年経過頃より前記の中1. 及び2. の引揚、主食等の出廻好転による買出及び通過客の皆無、六. 三学制の実施により通学生の激減等により昭和二十一年に比し昭和二十四年は三割七分の減少となつ」³²⁾ とうえに、4. の亜炭輸送も石炭事情の好転で皆無になった。そこにバスやトラックの進出も加わって客貨共に漸減していたのが1950年の一部区間休止直前の状況であった。

ところで仙台鉄道では、鉄道線の中新田開通に先立つ1928年2月に「志田郡三本木町ハ…（中略）…交通尤モ不便トセル地方ニシテ弊社線ニ連絡セシムル便ヲ開キ旅客ヲ誘出スル」ためと、四竈仮駅（花川附近）と「加美中新田駅間二哩ヲ自動車連絡運転ヲ図リ以テ旅客ノ交通ニ便セン」³³⁾ ために自動車運転事業の兼業認可を申請し、認可を得て同年5月から営業を開始した。特に後者は鉄道の未成区間をバスで連絡する新たな試みであった。しかし自動車業も創業間もない1930年度こそ2千円の益金を計上したが、35年度には約8千円、40年度には約1千円の欠損を計上し³⁴⁾、さらに「自衛上仙台－古川間国道と其の他必要区間にバス路線を獲得、随時バスを運行して」きたが、「昭和十七年六月吉岡－古川－築館－澤邊－一の関の…（中略）…国道に国営バスの運行を見るに至り、この路線に対する権利を喪失した」³⁵⁾。

2. 風水被害と鉄道営業休止

鉄道と自動車の二本立て経営を継続してきた仙台鉄道は風水害で以下のような状況に陥った³⁶⁾。

昭和二十二年度までは辛じて鉄道事業は収支の均衡を保持し得、バス経営は赤字でありましたが、二十二年を境として主客顛倒の形態となつた…（中略）…これは終戦による運輸数量の激減による収入減によることは勿論…（中略）…、二十二年九月突如其来襲しましたカザリン颱風と其の後のアイオン、キティ両颱風の他、幾多の低気圧による鉄道の蒙つた被害…（中略）…は戦時中の山林濫伐後の治山治水の対策宜しきを得なかつたためでありまして今後と雖もこの被害なしと保証することに出来ない危険な状態にあるのであります…（後略）…

上記引用箇所のように仙台鉄道は、沿線が一時的な水害罹災にとどまらず、治山治水に関わる根本的欠陥を内包するという認識であった。1947年9月のカスリーン台風の傷跡癒えぬ48年9月にアイオン台風の被害を受けた宮城県では仙台鉄道沿線の鳴瀬川、吉田川などが破堤して甚大な被害を出した（図1参照）。浸水地域の中心が、吉田川は吉岡町の国道4号以東であったが、鳴瀬川は仙台鉄道の線路敷を含んでいた。仙台鉄道は終戦後著名な二大台風を含め「七回に及ぶ風水害に相次いで見舞われ、その都度復旧につとめ」たが、「昨（1950：引用者）年八月四日の水害は致命的となり、これが復旧費には約千四百万円を要」³⁷⁾ すると試算していた。調査の結果、罹災

箇所が多くは応急処置で済んだが、八乙女－七北田間の七北田川二号橋の築堤流失、樋石垣崩壊、橋脚傾倒壊は多額の応急費に加えて復旧費の必要が判明し、1950年12月に営業休止を嘆願することになった。そして、その復旧費用負担に耐えかねて仙台鉄道が営業を断念したとする通説を生むことにもなったといえよう。

IV 災害と鉄道営業休廃止

1. 罹災と鉄道休止

1950年8月の風水害が復旧断念による仙台鉄道営業休止の直接的引き金の1つになったことは明白で、その決断は「幾多の天候による試練にも耐え又脱線等による幾多の悪評をも甘んじて受けた弊社も遂に矢折れ弾丸尽き茲に将来に対する基本的断案を下さねばならなくなつた」³⁸⁾からとされてきた。つまり会社は、それ以前から度重なる風水害と762mm軌間の軌道を前身とした遅れた設備に絶望していたところに、加えて「数次の経理立直しの勧告の最後案とも思われるご注文が（1950年：引用者）六月二十一日付で仙台陸運局より発せられ…（中略）…弊社の復旧意欲をすくなくならず消耗させ」³⁹⁾たところへ、同年8月に七北田川二号橋が大規模に罹災したという。762mm軌間鉄道は、計画当初こそ近代的輸送機関として沿線地域から期待と共に受容されたが、それから約30年を経て自動車の普及も進めば、運行速度はもちろん、居住性においても劣化を隠せなくなってきていた。

そして仙台鉄道線の休廃止案自体は、それを10年も遡る1940年7月の株主総会において鉄道廃止とバスへの切替案が出ていたとされるが、燃料事情の悪化によって立ち消えになったという⁴⁰⁾。1950年の罹災後にまずは臨時株主総会を開催し、さらに沿線株主総代の人物を選出して仙台鉄道基本対策審議会を設置して「鉄道を廃止すべし、バス、トラックを復興すべしとの結論を得た」⁴¹⁾とされる。また会社側も「仙台の郊外鉄道として餘りにも設備の貧弱なるを思うとき、強力なる輸送力を保持することを矜持とする一私鉄が当仙台市の郊外に存在することは最も望ましい」と考え、電化した「近代的設備を有する私鉄として再生することを期し…（中略）…向後一ケ年間の鉄道による営業の一部の休止をお願い申し上げる」⁴²⁾と嘆願した。ところが、これに先がけて1950年6月に会社は経営不振を理由に24名の解雇を提案し、同社組合が宮城県地方労働委員会に斡旋を申請しており⁴³⁾、それは鉄道休廃止の発端が人員整理との関係ではないかという推定を誘うものであった。

戦中期の特殊事情で営業係数が昭和期以後の最小値まで好転した1944年度を除けば、仙台鉄道が道路や自動車産業の復興の目処さえ不確かな時期の50年12月に敢えて鉄道休止を選択する必然性は乏しい。さらに1950年12月に吉村社長が鉄道関係従業員95名もの大量解雇を断行したのに対し、組合は組織的反対を唱え、それが結果的に組合員の分裂を招いた⁴⁴⁾。そして会社は1950年当時に44名在籍した鉄道職員（除・重役）を55年度には半分以下の18名にまで削減し⁴⁵⁾、1951年3月には休止区間の社北仙台－加美中新田間の大半の施設や車両を売却して6月には線路の撤去作業も完了した⁴⁶⁾。

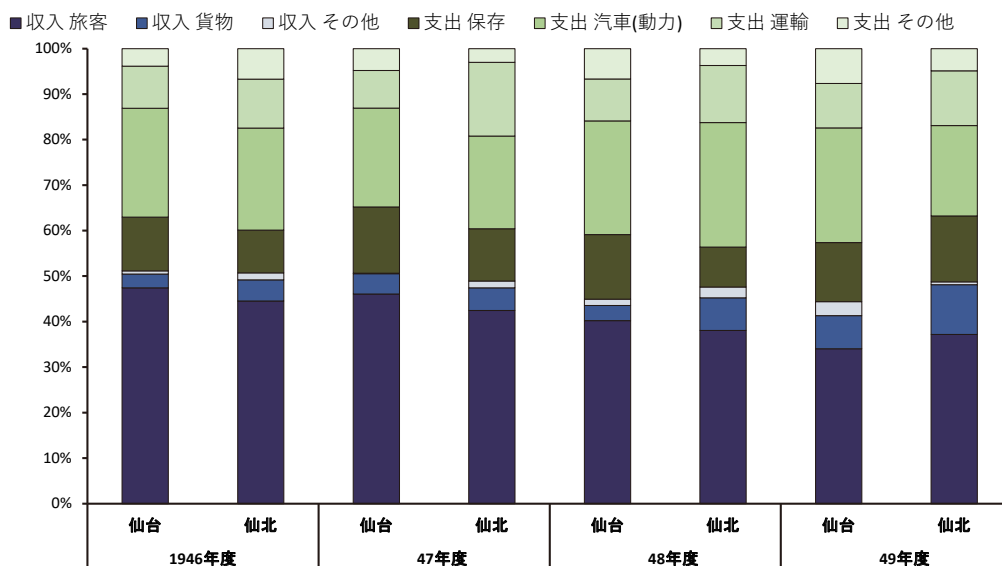


図4 仙台鉄道および仙北鉄道の収支構成の推移 (1946～49年度)

出所：『鉄道統計年報』（各年度）および『昭和二十四年度 地方鉄道軌道統計年報』によって作成。

2. バス輸送への転換と労働組合対策

戦後の民主化と労働運動高揚のなかで労働組合の結成が増加したが、民鉄・バス労働現場においては企業別組合が相次いで結成され、2・1ゼネストを前に緊迫した1947年1月には全国組織として私鉄総連が成立をみた⁴⁷⁾。私鉄総連の前身組織である全国私鉄労働組合懇談会には全国の20組合が参加したが、東北からの参加はなく、1947年8月の第二回大会でようやく仙北鉄道と弘南鉄道の2組合の参加を得たとどまっていた⁴⁸⁾。その後1948年7月までに仙台鉄道労働組合（組合員数167名）も私鉄総連東北地方連合会に加盟したことが確認できる⁴⁹⁾。

終戦直後の仙台鉄道と、路線規模がほぼ同じで後年合併の経過をたどる仙北鉄道（1942年度路線延長41.1km、軌間762mm）の鉄道事業収支を1946～49年度で比較すると（図4）、終戦直後は双方とも収支が拮抗し、支出構成も46年度にはほとんど差がなかった。仙北鉄道は1947年度の運輸費支出割合が目立つが、同鉄道のカスリン台風被害が比較的軽微とされた⁵⁰⁾ことを踏まえれば、インフレ進行による労働協約や賃金協定締結⁵¹⁾が人件費増大に影響した可能性は高い。そうした隣接する同規模で、かつ私鉄総連にいち早く加盟して組合活動の活発化していた仙北鉄道の状況を間近に見たであろう仙台鉄道の経営者が、活動の自社への波及に危機感を抱いたことも推定に難くない。

そして1948年度以後は両鉄道ともに営業費が増加傾向にあり、営業収支は総じて悪化していたが、それまで収支好調であった仙台鉄道がむしろ支出増に転じた。1947～49年度の3台風の被害が両鉄道にほぼ共通した所与条件とすれば、特に仙台鉄道のみ不利に作用したわけではない。

さらに仙台鉄道で区間休止を実施した1950年3月には、仙北鉄道でも築館～瀬峰間（築館線）12.5kmを廃止し、直接の引き金を49年9月のキティ台風による被害として「復旧が廃止かについ

て慎重にその善後策を審議した」が、「短区間の鉄道事業の将来性や自動車事業に対する運輸省・陸運局などの今後の見通し、意見などを斟酌した結果」⁵²⁾ 自動車運行への切替を決断した。創業期に両社の社長を兼任していた荒井や伊沢は既に引退し、もはや共通した役員による経営判断ではなく、その主旨は前述の仙台鉄道復旧に関わる仙台陸運局の「注告」に共通するものであった。戦後復興期に戦中期の燃料統制が解除され、局地的輸送の自動車への転換が仙台陸運局、さらに本省である運輸省の基本方針となり、それが台風罹災を好機とした休廃止の勧奨へとつながった可能性は高い。

仙台鉄道では、まず1950年6月に経営合理化のために24名の人員整理の方針を決めて組合に通告し、協議の整わない場合8月に団体交渉を行うと取り決めたところに起こったのが鉄道線の水害罹災であった。そこで9月に再建復興のための基本方針審議会を設け、その結論にもとづき11月に95名にまで拡大した整理案を提示し、さらに将来全鉄道営業の自動車への切り替えと、それまでの暫定措置で鉄道は部分営業として存続することを経営協議会で発表した⁵³⁾。これに対して組合は宮城県地方労働委員会に調停を申し入れたが、12月に調停案を提示して95名の人員整理を承認して調印となった。

そうした人員削減の強行を経て1953年1月には組合役員を含む4名の理由なき解雇が実施され、大量解雇の噂が流布するなかで組合解散と従業員協議会結成の機運が生じ、組合の賛否投票で賛成票が多数となり、組合の上部団体の日本私鉄労働組合東北地方連合会が不当労働行為事件として仙台地方労働委員会に救済を申し立てた⁵⁴⁾。それを不当として改善命令を受けた会社が不服申し立てを行ったため同年5月に再審査を開始し、そのなかで1950年8月の「会社鉄道部門の廃止に伴う従業員九十五名の整理案に対し、総連及び地連の援助の下に反対闘争を展開したが、同年十月にいたりバス部門（約百名）を主体とする従業員が組合から脱退し別の組合（以下、「第二組合」という）が結成され結局鉄道部門の廃止、九十五名の人員整理が実現され」⁵⁵⁾ た。すなわち1950年8月当時に仙台鉄道の社内では労使間の争いにとどまらず、労働者側も廃止推進の会社に反対する鉄道部門と、常に会社に同調するバス部門に二分されていた。そして129名の従業員中117名を構成員として会社に反対する単位労働組合に対し、吉村社長など会社役員は組合勢力の拡大抑制に向けて鉄道部門潰しを画策したものと考えられる。一方仙北鉄道は1950年度と55年度間で鉄道職員が151人から146人しか減少しておらず⁵⁶⁾、人員削減目的の廃止断行と見なし得ない。

仙台鉄道にとって1950年8月の水害は復旧断念による鉄道営業休止の引き金には相違ないが、運輸行政からの自動車輸送奨励傾向に加え、鉄道部門が社風に批判的な組合迎合の職場であったとすれば、経営者が罹災による鉄道休廃止によって組合つぶしを画策した可能性も充分考え得るところであろう。

3. 残存区間の営業と全線廃止

1950年12月の営業休止を含む50年10月～51年3月（50年度下半期）の鉄道運輸収入総額は2,392,839円で、8月の水害による北七田－加美中新田間の運休を含みながらも上半期の同総額7,350,893円と比較すれば⁵⁷⁾、約33%の減収となった。路線距離は休止前後でわずかに7.8%が残存したのみであったため、むしろ残存区間の収益性が高まった。一方バス事業は「列車運転休止により代行運

転をした為と四月より吉岡、板田間（吉田村）新規路線の営業開始」によって、9,635,905円から14,848,061円へと1.5倍の増収となり、会社は「飛躍的増収を見」⁵⁸⁾たと株主総会でバス事業を過大評価した報告を行った。前述した1950年9月の再建復興のための基本方針審議会において会社は、鉄道の中新田－加美中新田間のみの存続と、それ以外の鉄道廃止区間へのバス運転の方針を決定し、さらに11月の経営協議会で将来は鉄道営業のすべてを自動車営業に切り替え、前述の鉄道存続区間はその完了までの暫定措置と決定していた⁵⁹⁾。

営業休止以後北仙台－加美中新田間は、「鉄道施設の根本的改善についての調査研究がまだ最終的決定に至っていない」として毎年休止期限の延長を行ってきたが、1954年2月の延期の進達時に仙台陸運局長は「休止全区間には同社経営によるバス及びトラックがあり、又仙台吉岡間は同社経営によるもののほか、国鉄バス及び陸前乗合（株）バスの運行があり…（中略）…輸送需要に対しては現在のところ支障ない」⁶⁰⁾と付言した。仙台鉄道は、前述した戦前以来の北仙台－吉岡－中新田間の鉄道並行バス路線を戦後も継承して運行したが、1951年12月に吉岡－築館間を運行していた国鉄バスと相互乗入れで、仙台から瀬峰の北西にある築館までの運行にも進出していた⁶¹⁾。

結果的に1955年3月の役員会において「電化計画の実現は困難であり又諸般の事情殊に現行バス輸送の状態等より考慮するに休止区間を廃止するも営業面に何等悪影響を及ぼすことなく思料される」⁶²⁾とする決議・承認を経て、10月に運輸営業廃止申請書を提出、翌56年3月に廃止許可を得た。すでに廃止区間は運休から約5年を経ており、もはや沿線においても鉄道のないバス利用の生活が定着していたため、少なくとも運輸省公文書中には反対に関わる陳情書などは残っておらず、逆に沿線市町村長の営業廃止の同意書が綴じ込まれているのは何とも皮肉である。

結果的に加美中新田－西古川間 3.4kmは「輸送需要の比較的多い」ことと「当時（1956年カ：引用者）バスの両数も少なかったので廃止せず今日（59年8月：引用者）まで余命を保つ」⁶³⁾たという。ところが仙台陸運局長自体が下記の実態を踏まえて廃止を妥当と判断していた⁶⁴⁾。

自動車に主力をそそいでいる該（仙台鉄道：引用者）社としては鉄道に対して永続させる考えはなく利用出来得る間使用したいと言う消極的な計画しかなく、従って施設、車両の保守、改善等については申訳的な予算でやっているの、…（中略）…列車速度も強度に制限を余儀なくされている現況下にあるので地域的にも町の中心より中心に走る自動車に転向するのが利用者の利便にもなり…（後略）…。

すでに「該社がこれ（残存鉄道区間：引用者）と平行道路にバス路線をもっているので自動車に切替える。現在も同区間を1往復運行しているから…（中略）…1日24往復させて万全を期」⁶⁵⁾すとした。さらに普通運賃は鉄道とバスが同額で、定期運賃は鉄道が若干高く、当該区間のバス定期券を特定運賃として値上げも計画したが、それを実施せずとも若干の増収が見込めた。

そして沿線住民も鉄道に「愛着の念は禁じ得ないもの」の、「時代に遅れた貧弱な輸送機関が自動車の近代化された輸送機関に切替えられることを寧ろ歓迎して」おり、それは鉄道が「町の外角より外角に走っている」⁶⁶⁾ので、一部利用者の自宅では自転車での継走さえ解消できたという。

そのため「中新田町民は全面的に賛意を表して…（中略）…町が中心となって祝賀会（会名はおかしいが、従来御世話になったとの意味合から愛着の念を表はす会）を施行したい（傍点：引用者）」⁶⁷⁾という意向であったとしている。公文書特有の誇張表現を差し引いても、廃止への直接的な反対は少なかった。また労働組合の意向として「該社には法的労働組合はなく職員会がある。これは全員が加入して居り…（中略）…職員会は全面的に賛成している」⁶⁸⁾とされた。その背景には「鉄道の従事員は18名であるが大部分は自動車部門に転向するので問題はないが機関士及保線係員の4名が年令的にも53才以上であるので…（中略）…退職金を目当てに退職を希望している」⁶⁹⁾としていた。北仙台－上新田間休止時の大幅な人員削減が、鉄道事業からの全面撤退を見越していたことを裏付けるように、仙台鉄道は円滑な従事員の配置転換を行い得たことになる。

そして加美中新田－西古川間は1960年5月に廃止され、同時に仙台鉄道は鉄道事業から全面的に撤退した。北仙台－上新田間の休止中の1953年度から創立以来初めて6%ながら株主配当を実現し、その後多くの各期には10%配当を実現していることに鑑みれば、バス事業はひとまず好調であった。ところが周辺の仙北鉄道、栗原電鉄、陸前乗合自動車などが仙台市内へのバス路線延長を企図したため、1960年11月に仙北鉄道が仙台鉄道に経営参加し、翌61年10月の臨時株主総会で合併が承認され、さらに62年4月に仙北鉄道は宮城バスとして再編された⁷⁰⁾。

仙台鉄道のバス部門の運行していた仙台駅前－吉岡－（陸前古川）－築館間のバス路線は若干の改廃を経ながらも仙台駅前－吉岡－中新田間線とともに1996年まで宮城交通が運行を継続した⁷¹⁾。旧仙台鉄道沿線の公共交通は高度経済成長期を経てバブル経済崩壊後もしばらく維持されていた。1970年10月に宮城バスと仙南バスの統合で成立した宮城交通は、75年に名古屋鉄道の傘下に入った後、90年代に仙台市近郊路線の大規模整理を行うなかで、吉岡以北路線を廃止した⁷²⁾。すなわち20世紀末の人口減少期まで旧仙台鉄道沿線の公共交通は維持されていたことになる。

V まとめ

本稿では、鉄軌道の休廃止が自動車との競合によって生じた⑤期において、40kmを越える休廃止を実施した仙台鉄道を事例に、高度経済成長期目前の大規模休廃止の実態と沿線地域との関係を考察してきた。仙台鉄道は現宮城交通へと継承されたが、直系企業ではないことも手伝い、既存の少ない文献にもとづいた台風による鉄道線罹災を廃止原因とする通説が流布してきた。本稿では国立公文書館所蔵の旧運輸（鉄道）省文書を洗い直すことで、その再考を試みた。

仙台鉄道は、東北本線が仙北平野を避けて海岸線沿いの経路を選定したため、その敷設地域は仙北平野のほぼ中心を貫き、その沿線の大部分が低湿地帯に属し、鳴瀬川および同水系の吉田川が横貫する水害罹災の可能性が高かった。同鉄道は、1917年に仙台軌道として発起され、当初から収益性の低さを見越して人力や馬力など簡易動力での営業を考えていた。ところが、その計画路線の延長が相当距離に及ぶうえに不利な地形条件も加わって、結果的に蒸気軌道で開業し、終点地も所期の古川から中新田へと変更した。

1922～60年の仙台鉄道の営業状態は、軌道として部分開業した時期が最も好調で、低湿地帯を貫く中新田までの全線開業によってむしろ悪化し、戦中期には回復をみたが、戦後復興期には再

び相次ぐ風水害によって苦境に立った。そのため前述の風水害、特に1950年8月の七北田川二号橋の築堤流失を直接の契機として営業休止を余儀なくされたとする通説が信じられてきた。

ところが早くは戦前から株主総会での鉄道線のバス転換提案が伝わっており、戦後運輸省仙台陸運局が仙北平野周辺の局地鉄道のバス転換を奨励したことも加えて、会社は老朽施設の鉄道に見切りをつけつつあった。特に1947年のカスリーン台風以来の度重なる風水害は、復興費用の高む仙台鉄道の経営陣にとって、鉄道経営断念とバス転換へと楫切る好機でさえあった。そして1950年6月に経営不振を理由に人員削減協議を組合と開始した矢先の8月に鉄道が罹災した。

他方その時期は戦後の民主化機運を承けて労働運動の高揚期であったが、東北地方は一般に民鉄労働組合運動が低調ながら、1947年には近接する仙北鉄道が全国私鉄労働組合懇談会に加わり、48年に当の仙台鉄道労働組合も私鉄総連東北地方連合会に加盟していた。そのため経営者側は今後益々組合運動や労働者の権利意識の高まることを懸念し、1950年8月には組合活動の温床化していた鉄道現場を排除しようとしたことが鉄道休止の要因であったと考えられる。それは、1951年3月に会社は休止区間の社北仙台-加美中新田間の大半の施設や車両を売却し、6月には撤去作業を完了するという手際の良さにも表出していた。またその間に規模や経営内容の類似する仙北鉄道と比較しても仙台鉄道は営業費の増加が顕著であり、その回避と併せて経営側に同調する第二組合がバス部門の職場を中心に組織され、数度にわたる不当労働行為事件も発生していた。

仙台鉄道の1950年代の大規模休止から廃止に至る経過は、沿線地域の鉄道利用に対する意向の介在する余地もなく、また実は通説的な災害罹災の復旧断念でもなく、労使交渉の膠着を恐れた会社側が罹災を好機に施設撤去・売却を強行した結果であった。そして仙台市近郊では当時陸運局がバス信仰を先導しており、狭軌の鉄道を遅れた前時代的輸送機関視していたことも背景になっていた。そしてバス転換から5年を経た1956年の廃止申請は、沿線地域を蚊帳の外に反対の足がかりさえ奪うものであった。さらにバス輸送の定着を承け1960年に残存したわずか3.4kmの加美中新田-西古川間廃止に地元では反対はおろか、歓迎ムードさえ生まれていた。転換バス路線は、少なくとも1990年代半ばまで公共交通として運行を継続でき、旧仙台鉄道の輸送機能は50年代の大規模休止後40余年間、全線廃止からでも30余年間維持されたことが人口減少や利用者激減の結果ではない証左でもある。

これまでの鉄道休廃止に関わる議論では、まず利用の減少、ついで災害罹災などを要因としたものが多く、労働運動との関係という論点は管見の限り見当たらない。しかし鉄道事業が「土地に合体された巨大設備」⁷³⁾を要する産業とすれば、経営者にとって設備改廃に関わる労働者処遇の考慮は重要な条件といえる。仙台鉄道の休廃止と比較的近い時期に執筆された小池和男の研究に拠れば、当時鉄道運転士のバス運転手への転換は容易ではなく⁷⁴⁾、両者の労働市場は分離していたとしている。本稿の結論は、今後鉄軌道の休廃止を議論するうえにおいて、その労使関係への注目、あるいは労働運動をも視野に収める必要を示唆するものといえよう。

[付記]

本稿は日本学術振興会科学研究費補助金基盤研究(C)19K01195の成果の一部である。なお筆者の関連する旧稿は原則として<https://researchmap.jp/read0035307>で公開しているので適宜参照頂きたい。連絡先:mikim@daibutsu.nara-u.ac.jp

〔注〕

- 1) 仙台鉄道線は、後述のように当初仙台軌道として特許を得て、後に地方鉄道に変更して仙台鉄道となったが、本稿では明示を要すると判断した箇所を除き仙台鉄道の名称を原則として用いた。また本稿では、鉄軌道、自動車などの事業者の名称に付す株式会社や法人などを原則省略する。
- 2) 三木理史「日本における鉄軌道休廃止の長期的考察」奈良大地理26, 2020年, 14～31頁。以下、旧稿と略す。
- 3) 本稿では、以下特記のない戦前・戦中・戦後は第二次世界大戦に関するものとする。
- 4) 三木理史「筑後平野における長大軌道網の技術変革と休廃止－昭和初期の筑後軌道の廃止を中心に－」奈良大学紀要49, 2021年, 11～29頁。
- 5) 唐沢重夫「草軽電鉄五十年の歩み」思い出のアルバム草軽電鉄刊行会編『写真集 草軽電鉄の詩』郷土出版社, 1995年, 144頁。
- 6) 東武鉄道社史編纂室編『東武鉄道百年史』東武鉄道株式会社, 1998年, 567～568頁。
- 7) 仙台平野に路線を展開して経営規模も類似した仙北鉄道は宮城交通の直系会社であり、かつ高度経済成長期の1960年代まで路線が存続し、他地域からの訪問者や利用者も比較的多く、記録（和久田康雄『鉄道ファンのための私鉄史研究資料』電気車研究会, 2014年, 28頁参照）も豊富で、また廃止後も地域博物館の企画展などで取り上げられる機会が多い。
- 8) 瀬古龍雄・亀谷英輝「仙台鉄道 前・後（失われた鉄道・軌道を訪ねて14）」鉄道ピクトリアル151・152, 1963年, 57～61・58～62頁。
- 9) 渡辺波光編『宮城バス社史』宮城バス株式会社, 1970年, 270～285頁。
- 10) 運輸省編『運輸省三十年史 資料編』運輸経済研究センター, 1980年, 44頁。
- 11) 堀田幸義「七北田」仙台市史編さん委員会編『仙台市史 特別編9 地域誌』仙台市, 2014年, 82頁。
- 12) 梅津譲「仙北地域」田村俊和・石井英也・日野正輝編『日本の地誌4 東北』朝倉書店, 2008年, 355～364頁。
- 13) 内藤博夫「宮城県内地誌－Ⅲ 仙北」青野寿郎・尾留川正平編『日本の地誌4 宮城県・山形県・福島県』二宮書店, 1971年, 149頁。
- 14) 内藤前掲「宮城県内地誌－Ⅲ 仙北」145～150頁。
- 15) 山崎直方・佐藤伝蔵編『大日本地誌 卷二』博文館, 1904年, 491～492・683頁。
- 16) 山崎・佐藤前掲『大日本地誌 卷二』707頁。
- 17) 山崎・佐藤前掲『大日本地誌 卷二』708頁。
- 18) 日本国有鉄道編『日本国有鉄道百年史 第2巻』交通協会, 1970年, 445頁
- 19) 仙台鉄道株式会社取締役社長吉村廣吉「運輸営業休止について嘆願」（昭和25年12月20日）（『地免 仙台鉄道 自昭和二五 至昭和二六年』〔国立公文書館所蔵〕所収）。
- 20) 日本国有鉄道編『日本国有鉄道百年史 第9巻』交通協会, 1972年, 30～31頁
- 21) 「軌道布設特許願」（1917年10月30日）（仙台市史編さん委員会編『仙台市史 資料編5 近代現代1 交通建設』仙台市, 1999年）130～133頁（原典は『県庁文書 大正七年～昭和三年「仙台鉄道関係書』』所収）。
- 22) 渡辺前掲『宮城バス社史』271～272頁。
- 23) 吉村前掲「運輸営業休止について嘆願」。
- 24) 宮城県知事濱田恒之助「工第九四一九文書」（大正7年3月26日）（『鉄道省文書 第十門私設鉄道及軌道三、軌道 仙台軌道株式会社 大正七年～大正十年 卷一』〔国立公文書館所蔵〕所収）。
- 25) 仙台軌道株式会社創立発起人荒井泰治「動力変更願」（大正8年8月21日）（前掲『鉄道省文書 仙台軌

- 道 卷一』所収)。
- 26) 渡辺前掲『宮城バス社史』273頁。
 - 27) 鉄道大臣・内務大臣「仙台軌道大衡村古川間工事施行認可申請期限延期願却下ノ件」(大正15年11月1日決裁)(『鉄道省文書 第十門地方鉄道及軌道 二地方鉄道 仙台鉄道 卷二 大正十一年～昭和三年』[国立公文書館所蔵]所収)。
 - 28) 仙台軌道株式会社取締役社長荒井泰治「中新田支線残区间線路変更ノ件御照会ニ対シ回答」(大正15年3月2日)(前掲『鉄道省文書 仙台鉄道 卷二』所収)。
 - 29) 宮城県知事上田萬平「調査書」(大正14年2月2日)(『鉄道省文書 第十門地方鉄道、軌道及陸運 二、地方鉄道 仙台鉄道 卷一 大正十五年～昭和四年』[国立公文書館所蔵]所収)。
 - 30) 仙台鉄道株式会社取締役社長坂元蔵之允「線路中心及橋梁変更許可申請」(昭和3年7月20日)(前掲『鉄道省文書 仙台鉄道 卷一』所収)。
 - 31) 吉村前掲「運輸営業休止について嘆願」。
 - 32) 吉村前掲「運輸営業休止について嘆願」。
 - 33) 坂元前掲「兼業認可申請書」(昭和3年2月29日)(前掲『鉄道省文書 仙台鉄道 卷一』所収)。
 - 34) 『鉄道省鉄道統計資料』(各年度)による。
 - 35) 吉村前掲「運輸営業休止について嘆願」。
 - 36) 吉村前掲「運輸営業休止について嘆願」。
 - 37) 運輸審議会会長木村隆規「仙台鉄道株式会社申請の鉄道一部運輸営業休止について」(昭和26年2月13日)(『地免 仙台鉄道 自昭和二五 至昭和二六年』所収)。
 - 38) 吉村前掲「運輸営業休止について嘆願」。
 - 39) 吉村前掲「運輸営業休止について嘆願」。
 - 40) 瀬古・亀谷前掲「仙台鉄道 前」58頁。国立公文書館所蔵の仙台鉄道関係の「鉄道(運輸)省文書」はなぜか1940年度の記録のみが失われている。
 - 41) 吉村前掲「運輸営業休止について嘆願」。
 - 42) 吉村前掲「運輸営業休止について嘆願」。同書類中において、その間の代替措置として仙台-吉岡間に大型バス(定員85人乗)×2台、中型バス(定員50人乗)×3台を配置し、将来は中新田-仙台間に大型バス2台の配置すると述べた。さらに貨物および手小荷物輸送でもすでに車扱貨物運送の免許をもとに4トン積トラック1台の運行に向けてさらなる拡大を約していた。
 - 43) 私鉄東北地連50年史編纂委員会編『私鉄東北地連50年史』日本私鉄労働組合東北地方連合会, 1998年, 22頁。
 - 44) 渡辺前掲『宮城バス社史』284頁。
 - 45) 運輸省鉄道監督局監修『昭和二十五年度 地方鉄道・軌道統計年報』白泉社, 1951年, 126～127頁、運輸省鉄道監督局監修『昭和三十年度 私鉄統計年報』白泉社, 1957年, 136頁による。
 - 46) 瀬古・亀谷前掲「仙台鉄道 前」58頁。
 - 47) 私鉄総連20年史編纂委員会編『私鉄総連20年史 総合編』労働旬報社, 1971年, 53～61頁。
 - 48) 私鉄総連前掲『私鉄総連20年史 総合編』76頁。
 - 49) 私鉄総連20年史編纂委員会編『私鉄総連20年史 資料編』労働旬報社, 1969年, 810～811頁。その後仙台鉄道労働組合は一時期私鉄総連を脱退していた模様で、1951年6月に再加盟したことを確認できる(私鉄総連前掲『私鉄総連20年史 総合編』331頁)。
 - 50) 亀谷英輝「仙北鉄道」鉄道ピクトリアル186, 1966年, 32頁。
 - 51) 仙北鉄道株式会社編『仙北鉄道社史』仙北鉄道株式会社, 1959年, 406～408頁。
 - 52) 仙北鉄道前掲『仙北鉄道社史』263～265頁。築館線の自動車転換は当時各方面から注目され、1957年に

- 『サンデー毎日』や「朝日ニュース」で全国で紹介されたという（同書264頁）。
- 53) 私鉄経営者協会編『私鉄労働争議史 第一編』私鉄経営者協会, 1965年, 336～337頁。
 - 54) 「仙台鉄道不当労働行為事件－初審命令、一部変更さる」中央労働時報266, 1954年, 2～9頁。なお仙台鉄道の不当労働行為事件に関説したという東海林孝佑「私鉄労働者の一日」私鉄労働100, 1950年, 所収頁不詳を確認できるが、収録雑誌の所在が不明のため未見である。
 - 55) 前掲「仙台鉄道不当労働行為事件」8頁。なお1950年11月の大量人員整理を含め、53年の不当労働行為事件の経過は私鉄経営者協会前掲『私鉄労働争議史 第一編』479～490頁を参照。
 - 56) 運輸省鉄道監督局監修『昭和二十五年度 地方鉄道・軌道統計年報』白泉社, 1951年, 126～127頁、運輸省鉄道監督局監修『昭和三十年年度 私鉄統計年報』白泉社, 1957年, 136頁による。
 - 57) 仙台鉄道株式会社「第六十二回営業報告書」・同「第六十三回営業報告書」（『仙台鉄道 自昭和二七.三至昭和三一.七』〔国立公文書館所蔵〕所収）。
 - 58) 仙台鉄道前掲「第六十三回営業報告書」。
 - 59) 私鉄経営者協会前掲『私鉄労働争議史 第一編』336～337頁。
 - 60) 仙台陸運局長「仙台鉄道・社北仙台－上北新田間運輸営業休止期限の延期許可申請について」（昭和29年2月18日）（前掲『仙台鉄道 自昭和二七.三至昭和三一.七』所収）。
 - 61) 橋本拓哉『宮城交通の路線変遷2（旧宮城中央バス・旧宮城バス〔初代エリア〕）補遺版』（政宗3号）私家版, 2016年, 36～39頁。
 - 62) 「役員会議事録」（昭和30年3月16日）（前掲『仙台鉄道 自昭和二七.三至昭和三一.七』所収）。
 - 63) 仙台陸運局長「調査書」（昭和34年8月19日）（『仙台鉄道 免許 昭和34』〔国立公文書館所蔵〕所収）。
 - 64) 仙台陸運局長前掲「調査書」。
 - 65) 仙台陸運局長前掲「調査書」。
 - 66) 仙台陸運局長前掲「調査書」。
 - 67) 仙台陸運局長前掲「調査書」。
 - 68) 引用文中の職員会は、1954年2月に「従業員の親睦と労働条件の維持改善並びに社会的、経済的地位の向上を目的とし、従業員全員を構成員とする団体であつて、組合の解散を前提として結成され、課長、営業所長等会社の利益代表者が参加する御用組合であ」（前掲「仙台鉄道不当労働行為事件」5頁）ったという。
 - 69) 仙台陸運局長前掲「調査書」。
 - 70) 渡辺前掲『宮城バス社史』284～285頁。
 - 71) 橋本前掲『宮城交通の路線変遷2補遺版』。
 - 72) 加藤佳一編『宮城交通』（B J ニューハンドブックス29）B J エディターズ, 1999年, 25頁。
 - 73) 小池和男『日本の賃金交渉－産業別レベルにおける賃金決定機構－』東京大学出版会, 1963年, 224頁。
 - 74) 小池『日本の賃金交渉』228～233頁。管見の限り戦後の民鉄労使交渉に関わるまとまった議論は同書補論がほぼ唯一であるが、小池も大手のみならず中小民鉄に配慮しつつも、それを鉄軌道の休廃止問題へとつなげた立論には至っていない。また同書の主張する鉄軌道とバスの運転者に対する労働市場の分離が通時的に該当するのかどうかとも今後の検討の余地を残している。

Abstract

This paper clarifies the relationship between the discontinuation and abolishment of a railway in some regions on the Sendai Railway, which affected an area of about 40 km of

railway lines, before high economic growth occurred in Japan. Although the common belief was that this occurred after a major typhoon, the author goes into greater detail using Ministry of Transport's documents that are now in the possession of the National Archives of Japan. Some business managers gave up on the idea of running railways there because of their low speed and narrow gauges, and they intended to switch to bus transport along the Sendai Railway before WWII. Others wanted to make the switch in the wake of extensive wind and flood damage caused by Typhoon Kathleen in 1947. Another reason for this part of the Sendai Railway being discontinued and abolished was the railway worksite had become a hotbed of labor strife due to the railway employees' heightened sense of entitlement in August 1950. The second labor association was formed to deal with the management in the bus branch of the Sendai Railway Company. The management personnel abolished residual railway lines five years later after they refused to operate a railway on the line.

Key words : Sendai Railway, typhoon damage, labor campaign, labor association, buses