

1926

(大正15年)

11.25 市電開通 (3.3km) 荒町～仙台駅～大町一丁目

1928

(昭和3年)

3.28 市電「循環線」全線開通 (6.0km)

4. 8 市電「芭蕉の辻線」開通 (0.3km)

1936

(昭和11年)

12.11 市電「長町線」全線開通 (4.2km)

1937

(昭和12年)

10.25 市電「北仙台線」全線開通 (1.2km)

1941

(昭和16年)

10.10 市電「八幡町線」全線開通 (1.6km)

1942

(昭和17年)

8.21 市バス 営業開始 (仙台市街自動車株式会社を買収)

1944

(昭和19年)

4. 1 「定期券制度」導入

12.10 市電「芭蕉の辻線」廃止

01

近代交通の黎明を告げる

大正～昭和・戦中まで

市電開通・市バスの 運行開始

100年の物語はここから始まった

市電の開通 20

第二期軌道敷設工事開始

市電の路線拡張 22

「市民の足」にも戦争の影が—

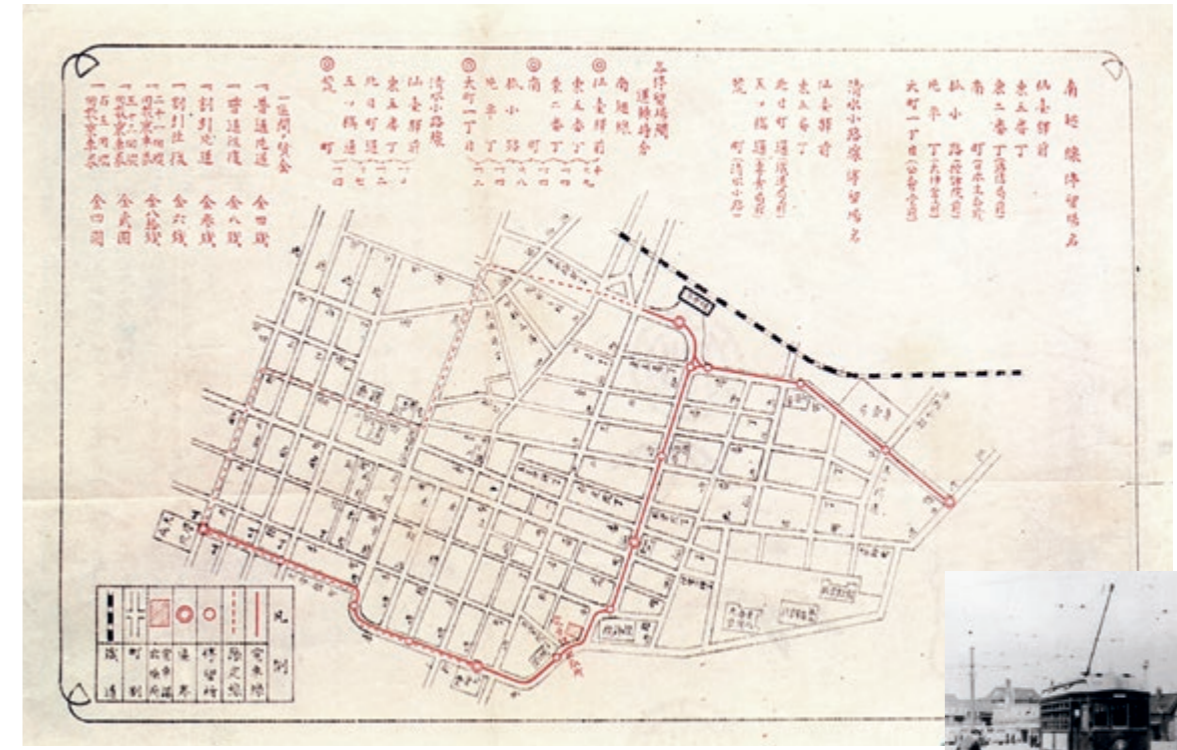
戦時中の市電 26

戦時下の交通統制にバス事業が統合

市バス営業開始 29



西公園での開通式



開通当初の運転系統図



市電開通時頃の仙台駅前

1926 100年の物語はここから始まった 市電の開通

大正15年11月25日、『仙台市電』が開通、仙台駅から南町通を経て西公園までの「南廻線」と、仙台駅から荒町までの「清水小路線」が、市民待望の新しい交通機関として誕生しました。社会が近代化へ向かう中、明治40年、仙台市の大きな事業として市電建設計画が進められましたが、道路の造成や拡幅から始める難事業であり、膨大な経費も必要でした。市電の開通は市民の大いなる歓迎と祝福の中で、新しい時代を迎える歴史的な一歩となったのです。



市民が祝福する中町通を走る一番電車



仙台市役所庁舎前(昭和3年)

仙台市発展の一翼を担う 「近代的のりもの」

仙台市の「のりもの」の変遷をたどると、明治初期までは駕籠や馬車、その後、人力車が登場。大正初期には人力車は500台を数えるまでになりましたが、大正8年に仙台市街自動車株式会社が創設され、市民の交通手段として「バス」が登場。同時に市電建設の気運が高まり、大正14年11月に第一期工事に着手、川崎造船所から当時新鋭の車両を購入し、変電所などの施設を整備、悲願の開通へと至ります。市電は憧れの『近代的のりもの』として市民に歓迎され、利用されました。昭和3年には循環線、芭蕉の辻線が完成し、第一期工事が終了。しかし、当時の全国的な不景気やバス運賃の値下げ、タクシー業界の進出もあり、経営的には厳しい状況にありました。これに対し、市電もスピードアップや運転本数の増加、早朝割引時間の延長、乗客誘致にむけた西公園での菊花大会の開催など、増収への努力が行われましたが効果は薄く、市電の路線延長で乗客を増やそうと第二期工事を進めることとなりました。



仙台駅前(昭和初期)
資料提供：仙台市戦災復興記念館



多門通(南町通 昭和8年)



開通日の仙台駅前の風景



市電1号車(モハ1型)



開通記念花電車南町通を走る



長町線の延長工事と共に増備された30型車両(昭和9年)

1932 第二期軌道敷設工事開始 市電の路線拡張

第二期軌道敷設工事は昭和7年11月から着手し、最初の工事は清水小路線荒町の終点から長町駅までの区間でした。市電の路線拡張は、早くから繁栄していた仙台の南入口にあたる長町への延長工事にはじまり、北四番丁から北仙台駅前までの北仙台線、大学病院前から滝前丁までの八幡町線、花京院から原町までの原町線と続き、市の発展と共に東西南北へと延伸していきました。

しかし、昭和12年の盧溝橋事件に端を発した日中戦争、さらに第二次世界大戦の時勢が大きく影響し、終戦後の昭和23年5月、原町線の竣工でようやく第二期工事が終了します。



土樋カーブ架線工事



長町線七郷堀付近軌道敷設工事

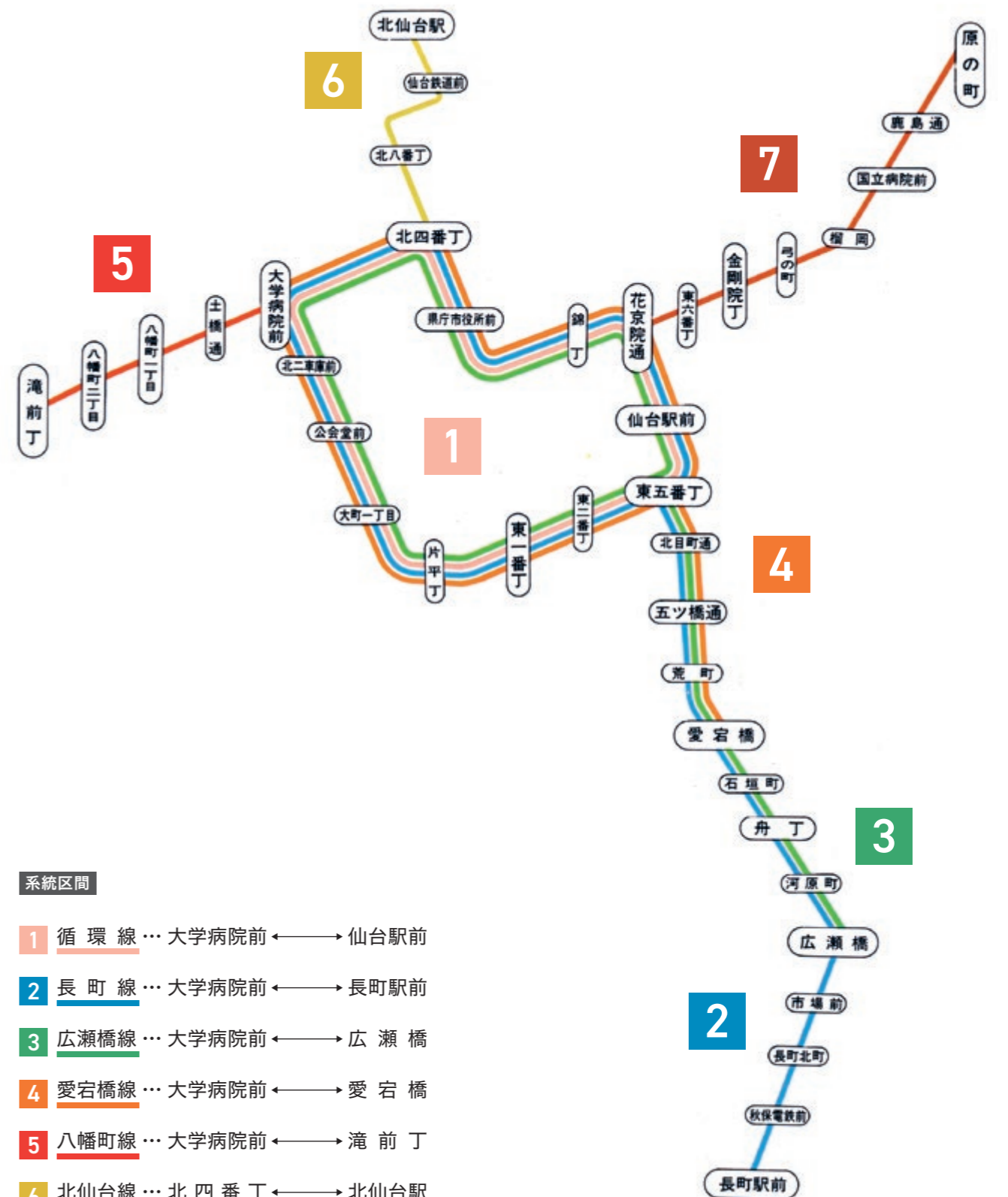


広瀬川電車専用橋の橋脚工事



荒町～愛宕橋間建設工事土樋カーブ付近(昭和8年)

系統図(昭和25年現在)



系統区間

- 1 循環線 … 大学病院前 ←→ 仙台駅前
- 2 長町線 … 大学病院前 ←→ 長町駅前
- 3 広瀬橋線 … 大学病院前 ←→ 広瀬橋
- 4 愛宕橋線 … 大学病院前 ←→ 愛宕橋
- 5 八幡町線 … 大学病院前 ←→ 滝前丁
- 6 北仙台線 … 北四番丁 ←→ 北仙台駅
- 7 原の町線 … 花京院通 ←→ 原の町

■芭蕉の辻線 郵便局前(南町)―芭蕉の辻(0.3km) 昭和3年4月開通

循環線が全通した昭和3年「芭蕉の辻」線も開通。当時、芭蕉の辻には七十七銀行本店などがあり金融街となっていました。南町通から終点の芭蕉の辻まで約310mと短い単線路線で盲腸線とも呼ばれました。しかし、戦時中の昭和19年、都市計画変更や乗客の減少で廃止、軌条は資材転用で撤去され、わずか16年で廃線となりました。



昭和3年に開通した芭蕉の辻線

■長町線 荒町―長町駅前(3.0km) 昭和11年12月全線開通

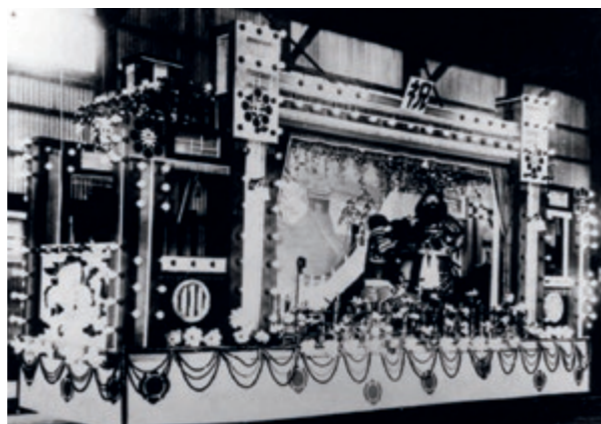
昭和7年末に荒町から着手した軌道工事は順調に進み、舟丁から新河原町間の工事と並行して、広瀬川電車専用橋の架設工事という大掛かりな工事を経て、昭和11年12月に全線が開通。市電開業10周年でもあり割引往復乗車券(金6銭)が《羽がはえたるように》売れたと記録にあります。旧市内と長町を結んだ市電は、高い利便性で廃線まで市民の足として愛されています。



伊達政宗公三百年祭の記念乗車券



広瀬川電車専用橋が完成し試運転を行う1型車両(昭和10年)



伊達政宗公300年祭記念の花電車(昭和10年5月2日)

■北仙台線 北四番丁―北仙台駅前(1.2km) 昭和12年10月開通

長町線の開通と共に北仙台線の工事に着手。当時、北仙台駅前には吉岡・中新田と仙台を結ぶ「仙台鉄道」が通っており、市電と仙台鉄道の軌道が交差することになるため、交差点を立体交差とするよう国から指示がなされました。しかし、立体交差は工事費が多額になることから、仙台市は平面交差を選択し、市が費用を負担する条件で仙台鉄道の終点である通町駅を北仙台駅に移転することで仙台鉄道と合意します。昭和12年10月25日、盛大に開通式が行われ、その2週間後には国鉄仙山線が全線開通。北仙台駅が3つの交通機関を結ぶターミナルとなりました。



北仙台駅の開通式

■八幡町線 大学病院前―滝前丁(1.6km) 昭和16年10月開通

日中戦争の勃発など社会情勢の影響であらゆる資材が不足する中、八幡町線は当初計画の複線ではなく単線の仮線として認可され、昭和13年から工事に着手。ガソリン不足から民間バスも運行回数を減らしていたため、市民の足の確保に向け工事は急がれました。大学病院前から土橋通までの一部開通時には1往復6分、1時間10回運行され、市西北部住民の利便性が向上しました。時局柄、鉄鋼資材の規制もあり軌道工事は困難でしたが、昭和16年10月10日、全線開通となりました。



単線当時の八幡町線 資料提供：仙台市戦災復興記念館

■原町線 花京院―原町駅前(3.0km) 昭和23年5月開通

仙台～塩釜間の交通の要所で、かつ兵営や練兵場などもあり、陸軍が軍需工場設置の適地としたのが原町地区。造兵廠の仙台製造所が操業すると、早急に市電を敷設して従業員の通勤の足を確保するようにとの要望が製造所からあり、仙台市としても原町線の開通に注力することとなりました。当時、多くの資材は統制配給で、国鉄から古軌条の払下げを受け工事に着手。昭和19年3月には原町線の軌条不足を補うために「芭蕉の辻線」の軌道が撤去されました。戦時下、資材の入手難と政府の起債抑制により、工事は計画どおりに進みませんでした。終戦を経て、昭和23年5月5日に全線開通となりました。



市役所近辺の様子(昭和20年7月)



焼け跡を整理することも達(昭和20年7月)

資料提供：仙台市戦災復興記念館

1937 「市民の足」にも戦争の影が— 戦時中の市電

第二次世界大戦は、市民の足であった市電運営にも大きな影響をあたえました。軍需関連工場への通勤者が増加し、戦時態勢に向かってガソリンが統制されたためバス利用者も市電を利用、昭和16年には一日平均7万人を超える乗客数となり、朝夕のラッシュアワーは著しく混雑しました。これに対して資材の不足から車両の購入や修理も難しく、電力規制も行われたので、停留所の一部を廃止・移転し、輸送効率の向上と電力の節減を図りました。また、戦場に向かった男性運転士に代わり、女性運転士が戦闘帽とズボンという姿で市電のハンドルを握り、市民の足を守ったのです。



仙台城址入口登坂テストに成功した「木炭バス」



「仙台空襲」B29爆撃機焼夷弾投下

被災面積は150万坪。川内の軍事施設や行政、商業、金融の中心部が焼失。電車車両の被害はなく、走行中の車両2台は火災の中に立ち往生しながら焼失は免れた。東五番丁の電車信号詰所、架線、油庫などが被災。37名の職員が罹災した。



戦時中の学徒輸送

Pickup story

戦火の中での女性運転士

市民の足となって街中を50年間走り続けた市電も、戦時下には大変な時期がありました。昭和3年に循環線、芭蕉の辻線の開通、昭和11年には長町線、昭和16年10月に八幡町線が開通。その2か月後に太平洋戦争が開戦となりました。戦禍劣勢の兆しが見え始める昭和19年には、男性は職場から次々と徴兵され市電運転士不足となりました。

それまで車掌乗務だった女性は運転士への転換を余儀なくされ実習に入ります。当時のポール式集電式の市電車両は終点折り返しの際、ポールの溝に架線がうまく入らなかったり、坂道での手ブレーキに力が入らずうまく停車するのに四苦八苦。夜は空襲に備えて街灯が消されヘッドライトに頼るのみで事故防止に神経を尖らせる運転でした。早朝から夜間の運転が終了し寮に帰宅するのが深夜12時。食糧難で夕方におにぎり1個のみ食べただけで空腹のまま床に入ります。真冬は寒さで一睡もできずにそのまま朝の業務に就くこともありました。

昭和20年7月10日未明の仙台空襲では車両を事前に分散させておいたため車両への被害はなく、焼け野原と化した仙台の中心部を走り続けました。8月の終戦を迎えると徐々に復員が増え女性運転士は1年半という短くもそして過酷だった業務を終えることとなりました。(文・庄子喜隆)



女性運転士と車掌



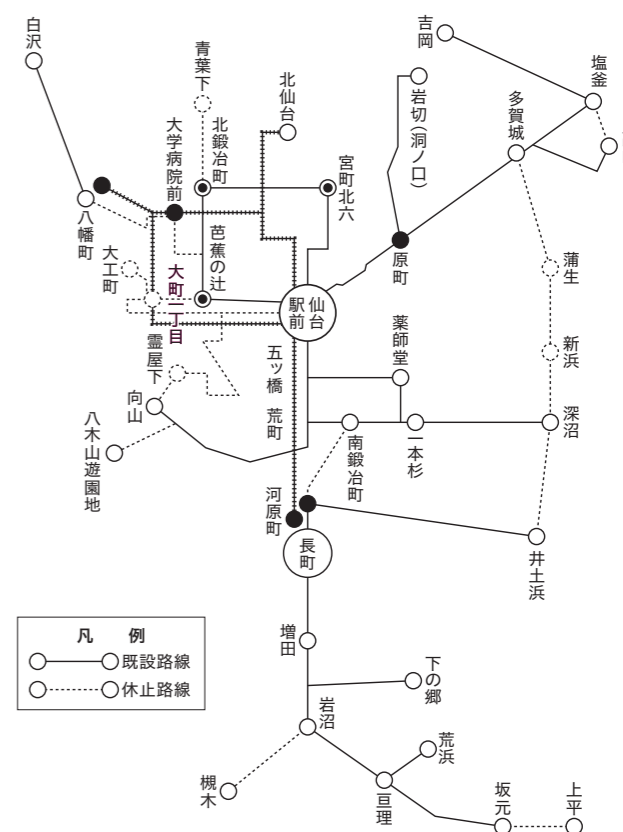
戦時、男性に代わって活躍した女性運転士

1942 戦時下の交通統制にバス事業が統合

市バス営業開始

昭和12年、市議会で「市電とバスの両方を経営し無駄のない運行をすることが理想」という声が上がリ、市内の交通状況を統制するべく仙台市街自動車株式会社の買収案が浮上します。しかし、国の緊縮財政で起債が認可されず、年々戦争の影が濃くなっていく中、ようやく昭和17年に国から買収の許可がなされ、8月21日から『市バス』として運行を開始しました。譲渡前の路線を継承しつつ一部を休止し、戦時下では燃料の節約のために市電との系統を重複させないなど、大幅な路線整理が行われました。昭和18年には近隣の定義、増東、根白石、仙山、港組の民営5バス事業者を買収し、仙台市を中心とするバス事業が『市バス』に統合されました。

バス路線図／仙台市街自動車株式会社買収当時
(昭和18年10月現在)



空襲の救援活動に活躍する市バス(昭和20年7月)



作業点呼を受けている整備工場(仙台市街自動車株式会社買収当時)



仙台駅前に並んだ銀バス

市バスの前身

仙台市街自動車株式会社時代

大正8年に「仙台市街自動車株式会社」が設立され、仙台市に本格的な「乗合バス」が登場。陸軍から最優秀車と折紙付きの「ガフォードトラック」を購入し、仙台駅から大学病院前、長町駅前まで走りました。その後「T型フォード」や「円太郎バス」「A型フォード」など次々に車両を増やし、市民には『銀バス』の愛称で親しまれました。大正15年に開業した市電と競争しながら路線は拡大。しかし、世の中が戦時態勢に向かうと燃料国策によるガソリン統制で路線の整理・休止を余儀なくされたのです。



市バス発足前のデラックスバス



広瀬橋にて銀バスと荷馬車のツーショット