

1945

(昭和20年)

8.20 終戦を迎え市電全線で運転再開

1948

(昭和23年)

5. 5 市電「原町線」全線開通 (3.0km)

1949

(昭和24年)

5. 1 市バスのカラーリングを統一

1952

(昭和27年)

4.20 市内定期観光バス運行開始

1965

(昭和40年)

7. 1 ワンマンバス運行開始

12. 1 市バス「仙台空港線」(仙台駅前—仙台空港)運行開始

1969

(昭和44年)

3.31 市電「北仙台線」廃止

1976

(昭和51年)

3.31 市電全線廃止／「市電終業記念式典」挙行  
グリーンバス運行開始

# 02

戦後復興・高度経済成長期を経て  
市電廃止へ

## 戦後の仙台 市電と市バスが 本格的に市民の足に

終戦を迎え平和なまちに市電が走る  
市電全線運転再開 ..... 32

仙台の名所をめぐる『旅のバス』  
市内定期観光バス  
運行開始 ..... 34

市電・市バス共にワンマン化が進む  
ワンマンバス運行開始 ..... 36

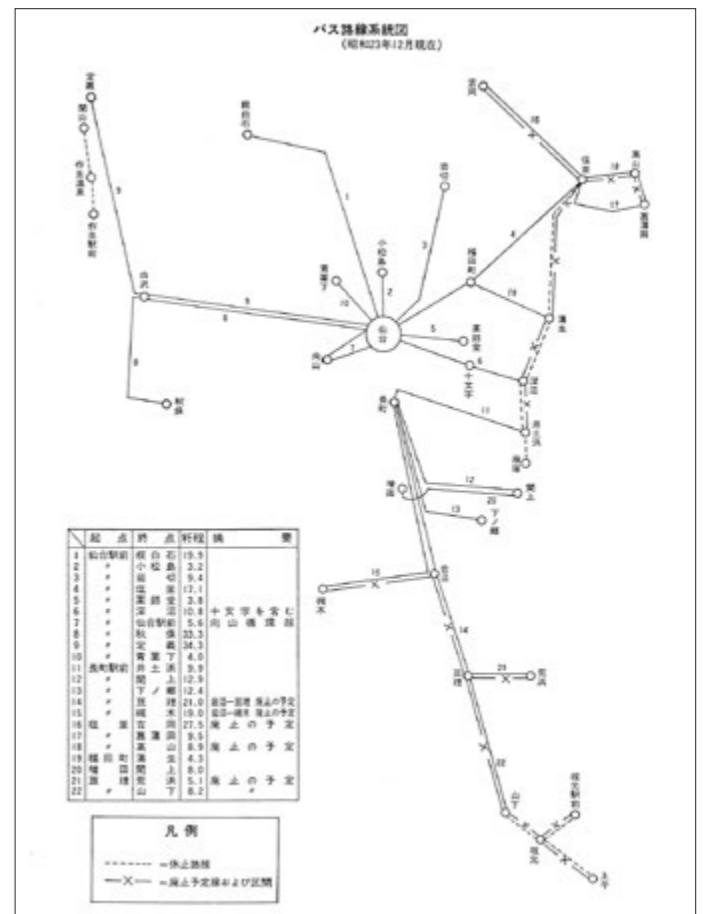
仙台市公共輸送機関の大きな転換点  
仙台市電全線廃止 ..... 37



終戦直後の混雑風景

## 戦後のバス運輸復興と都市型交通網の整備へ

一方、市バスは資材不足等により、在籍車両45両中、実働10両程度という状態で終戦を迎えました。不安定な社会情勢の下、車両維持費や人件費の高騰でバス事業の運営は困難を極め、17系統(総延長228.65km)と市バス始めて以来、最低の系統数で運行していました。昭和22年から徐々に休止路線が復活しましたが、同時に近隣の民間バス会社による仙台市乗り入れの動きも活発になります。仙台市としても市内のバス網充実に重点を置くこととして、比較的遠隔地の路線について、民間バス会社に譲渡を行いました。急激な人口増加により市民から路線新設の要望も多く、市バスが広く「市民の足」として定着していきます。



昭和23年のバス路線図

## 1945 終戦を迎え平和なまちに市電が走る 市電全線運転再開

昭和20年8月15日、戦争が終結。その5日後には空襲からの電車軌道復旧作業を完了し、市電全線で運転を再開しました。終戦直後は資材が足りず、車両の半分は修繕もできない状況でしたが、乗客は増加し続け、満員の電車の乗降口につかまって乗る者が絶えず、進駐軍から乗降客に対し電車の安全利用に関する注意がなされました。昭和23年にはようやく原町線全線(約3.0km)が開通、生産工場の復興も進み、半鋼製の二軸ボギー車が仙台で初めて運行しました。長い間放置された軌道敷は石畳で全面舗装され、市電もスピードアップ、昭和25年には東五番丁分岐点に初めて「交通信号機」が設けられ、ポイント操作もボタン式に改良されました。運転系統も複雑になってきたので昭和26年には「運転系統標示板」がつけられました。昭和29年には八幡町線の複線化が完成し、運行の円滑化が図られました。



仙台初の半鋼製ボギー車(モハ100型)



仙台商工花まつりの「花電車」



モハ200型 100型車について新車として増備した全鋼製ボギー車



トヨタ昭和22年式キャブオーバー型第一号車



日野昭和23年式トレーラーバス

## 戦時色を一掃ボディカラーを統一

終戦直後、新車購入の見通しはつかず、部品・修理資材も出回らず、なかなか整備は進みませんでした。そんな中、昭和23年に購入した50人乗り全長8mというキャブオーバー式大型車両は注目の的でした。翌年には最大130人乗りのトレーラーバス2台を購入、市バスとして最初のディーゼル機関付のものでした。次第に新車が増え、整備も進むと、車両のボディカラーを統一しました。市民から懸賞募集で決まった色を市電・市バス共に採用し、下部を小豆色、上部を薄緑色、サイドバンパー下と屋根を薄青色に統一。戦時色を一掃し、新しい時代の色を身に着けた市バスがまちを颯爽と走り抜けました。

## 営業所と整備工場

市バス発足時より、仙台市街自動車株式会社から引き継いだ車庫と事務所(東五番丁23)を使用しましたが、昭和20年の空襲で仙台駅前車庫・工場・事務所がすべて焼失。昭和25年広瀬通(東三番丁一東四番丁間)にて仮営業を開始、12月には鉄骨鉄板張239坪の車庫を新設し、40両のバスを収容しました。また、かねてよりあった長町の整備工場は車両の増加により車庫が狭くなったため、建物の配置を改良、機械設備を充実させ、昭和26年には優良自動車整備事業者一種整備工場として整備能力を増強させました。



霞の目飛行場格納庫を移設した広瀬通車庫



七夕と連接車 南町通

# 1952 仙台の名所をめぐる『旅のバス』 市内定期観光バス 運行開始

昭和27年4月、代燃車はすべて姿を消し、ガソリン車56両、ディーゼル車44両となり、さらに輸送力の増強を図って大型バス30両を購入、その中にはロマンスシートの車両が6両あり、その車両を使用して「定期観光バス」が運行開始されます。時代は戦後の混乱から落ち着きを取り戻しつつあり、観光地「仙台」の振興とレジャー需要を見込んだものでした。その後、運行区域を広げ仙台—松島を結ぶ遊覧コースを設けるなど、市バスは『旅のバス』としても発展していきます。



仙台駅前に並ぶ貸切バス



大橋を走行中の観光バス



東一番丁通を走る観光バス



勾当台公園前を走るボンネットバス



仙台市役所前にて(昭和36年頃)

## 「仙台市交通局」が誕生 時代は高度経済成長期へ

昭和27年、地方公営企業法が施行され、仙台市の水道、ガスと共に交通事業もその適用を受け、交通事業局交通部として発足。その後、昭和30年に『仙台市交通局』と改組、電車部、自動車部を置きました。この頃、市民の住宅地域は郊外へと広がり、市の中心部への輸送需要は年ごとに増えていきました。昭和35年には在籍車両253両、路線も市内と隣接自治体合わせて350kmと延び、利用者も前年度より557万人の増加となりました。昭和36年度には、利用者が前年度より782万人も増加するに至りました。

また、市街地の周辺に団地造成が進み、乗客の流れに変化が生じ、ラッシュ時の混雑が酷くなってきたことから、運行ダイヤとシステムの再検討を行うため、昭和35年に乗客調査を実施し、実態に即したダイヤ編成を行いました。その後も乗客数の増加に合わせて系統の見直しやダイヤ編成を工夫し、高度経済成長期を逞しく走り抜けていきます。



電車専用橋時代の広瀬橋(昭和32年)



通学生でにぎわったかつての北仙台駅前(昭和30年)



新型電車の試運転(モハ200型)



後乗り・前降りに統一されたバス

# 1965 市電・市バス共にワンマン化が進む ワンマンバス運行開始

仙台市の中心部へ向かう通勤通学者はますます増加し、輸送力増強の声が高まる中、車両の大型化に加え企業合理化の方策として、昭和40年に初めて12両の『ワンマンバス』が登場しました。その後、ワンマン化が推進され昭和45年度末には、在籍車両531両のうち約50%がワンマンバスになりました。昭和49年には乗降方式を『後乗り・前降り』に統一しました。



貸切車「デラックスバス」

## バスレーンの導入

昭和40年代、既に一部の都市ではバス専用、または優先通行レーンを採用していましたが、仙台でも昭和46年、北仙台駅前から市役所前まで1.2kmの上り線に初めて「優先レーン」を設けました。その後、次第に交通混雑箇所「バス専用レーン」「優先レーン」が設けられ、今日まで輸送の円滑化が図られています。



国道4号に中央線変更方式を採用して「バス専用レーン」が設定



整理券発行機



市電の軌道敷内を走る車(昭和45年)  
資料提供：仙台市戦災復興記念館

## 市の発展にともなう交通混雑と経営面の課題

自動車の普及は市電の運行に大きな影響を与えました。道路は自動車で溢れ、朝夕のラッシュ時には交通渋滞が発生しました。こうしたことから、昭和41年には市電全線で軌道敷内への「自動車の乗り入れ」が許可されました。市電の速度は低下し、ノロノロ運転となりました。また、住宅地が郊外へと延びたこともあり、市電の利用者は昭和39年度をピークに減少していきました。利用者は減少する一方で、物価の高騰による支出は上昇の一途をたどり、昭和42年からは市電も「ワンマン化」を進めるなど業務改善を図りましたが、経営環境は悪化していきました。

## 市電「北仙台線」の廃止

自家用車の普及により、影響を大きく受けたのが市電「北仙台線」でした。北仙台後背地区のめざましい発展と年々充実するバス路線網もあって市電の利用客は減少、昭和12年から走り続けた「北仙台線」は昭和44年3月31日で廃止されました。田園地帯だった北仙台に線路が敷かれ、長い間地域の足として大きな役割を果たしましたが、その道をバスに譲ることになったのです。



呉市から譲渡されたモハ3000型

# 1976 仙台市公共輸送機関の大きな転換点 仙台市電全線廃止

経営環境の悪化に伴い、職員数の削減、ワンマン化の推進、北仙台線の廃止などの合理化を進めましたが、状況が好転することはありませんでした。昭和48年には市電廃止の方針に基づき「市電対策要綱」が定められ、営業時間の短縮、使用車両数の削減、日中の運行間隔を広げるなど事業を縮小し、昭和50年度を目途に廃止することとされました。

そして、昭和51年3月31日、開業から約50年間市民の足であった「仙台市電」は全線廃止となりました。廃止の日、沿線では多くの市民が別れを惜しみました。



安全運転をモットーに市電を支え続けた運転士



市電からバトンを受けて走った「グリーンバス」

## 「グリーンバス」の登場

市民の足として親しまれてきた市電の代替輸送として、市電の路線跡にバスを運行することになりました。路線の大部分がバス専用レーンとなったこともあり、速度も大幅に向上し、利用者から好評を得て、「グリーンバス」の愛称で親しまれました。



市役所前 お別れ式全景

# ありがとう市電

—市民に寄り添い続けて50年—

大正15年の開業から50年、仙台市民の足となって愛されてきた『仙台市電』が、昭和51年3月31日に廃止となりました。当日は長町終点到2両、原町、八幡町終点到1両ずつの「花電車」を配置して各終点でお別れ式を行い、その車両が市役所前に向かって出発し、4両揃って最後のお別れ式を行いました。花火の打ち上げを合図に仙台市消防音楽隊の演奏がはじまり、11時10分着の4両の電車を一万人も市民が出迎えました。仙台市長によるお別れのことばに次いで、花束贈呈、ブラスバンドの「蛍の光」が流れる中、12時25分、仙台駅前回りと東一番丁回りに2両ずつ分かれ、終着地の長町車庫に向かいました。



市電終業の記念式典は午後2時から市役所8階ホールで開催。約400名が出席する中、開会のことばではじまり、管理者から市長への「ハンドル返還式」が行われました。次いで軌道事業終業の報告、市長、来賓（宮城県知事、仙台陸運局長、東北地方建設局長、市議会議員）の挨拶、事業協力者・功労者へ感謝状と記念品が贈られ、管理者からの挨拶があって閉会。長きにわたった市電の歴史が終焉を迎えました。



仙台市電終業記念式典



管理者から市長へ「ハンドル返還式」



お別れ式を終え長町車庫におさまった市電

## 市民の惜しむ声にこたえて— お別れ記念行事



### さよなら花電車

3月20日から「さよなら花電車」を運行、25日から廃止の日までは全面に装飾した4両を営業運転しました。外周に40cm幅の看板を鉢巻型に取り付け、前後に「さようなら」、側面に「長い間ご利用ありがとうございました」などのお別れの言葉を掲げ、市民に感謝を表しました。



### 「おなごり乗車」で混み合う乗客

3月29日から31日までの3日間は、無料乗車として「おなごり乗車券」80,000枚を発行し、乗車の際に進呈しました。



### 仙台市電廃止記念乗車券

市電廃止の「記念乗車券」は走行風景をデザインしたものと車体図をデザインしたものの2種類で、1組300円で3月15日から販売。数日で当初の予定数が売り切れ、増刷で合計各65,000組を販売しました。



### 「サヨナラ市電」入賞作品展

河北新報社と交通局の共催で開催した「サヨナラ市電」作品コンクール。小学生から大人まで多数の応募の中から写真・図画各20点の入賞作品を写真展会場で展示しました。

## 令和に残る市電の面影

昭和51年に廃止された市電ですが、令和時代の仙台のまちにもその痕跡を見ることができます。片平丁小学校前歩道橋の下にはかつて市電が走っており「裁判所前」の停留所がありました。歩道橋からその市電乗り場に降りられるように階段が2つ設置され、現在の歩道橋にも階段を撤去した跡や架線の接触防止のための「碍子」も残っています。また、平成25年7月、市電長町線のルートであった市道土樋藤塚線、県道井土長町線の河原町二丁目交差点から広瀬橋交差点までが「昭和市電通り」と命名されました。この愛称は市民の公募により決まったもので、地域の日常に溶け込んでいた『市電の面影』を永く残そうという気持ちが込められています。



市電活躍時の歩道橋



現在の歩道橋（令和7年10月現在）

## Thank you for 100 years 想いをつなぐ感謝のメッセージ

花電車が走った時にはこども心にも、「今日はお祝いの日」と気持ちが浮き立った事を思い出します。乗換券も貰えて路線系統が便利でした。

（市電 昭和30年代）

こどもの頃街中を走る市電に乗るのが楽しみでした。バスが主な交通手段になり、市電が廃止になると決まった時はとても寂しさを感じました。

（市電 昭和38年頃～50年頃）

今はもう亡くなった母方の伯父が市電の運転士をしていました。幼心に伯父の運転する電車に乗るとワクワクしてとても楽しい気分になりました。

（市電 昭和45年頃）

私が小学生の頃、友達と西公園のプールに行くのに市電に乗って行きました。母から、チケットを渡されてちょっとしたこどもだけのワクワクした冒険旅行でした。

（市電 昭和47年頃）

高校時代、父の入院した病院に毎日放課後八幡町から長町まで市電にお世話になりました。父も亡くなり、その後市電も走らなくなりました。仙台の街を一本でつなぐ素晴らしい交通機関だったと思います。お世話になったひとと沢山いらっしゃったことでしょう。

（市電 昭和48年頃）

市電廃止日当日だけ走ったモハ1を見かけました。まるで「あかべこ」みたいに頭とお尻を交互に上下させながら、いまにも脱線しそうになって走ってました。今は仙台市電保存館に保存されていますが、また走ってる姿を見たいです。

（市電 昭和51年頃）

## Interview

### 「仙台市電」とともに100周年を祝う

生まれは市電の八幡町終点あたりで、親が店を出すというので引越した先が原町終点でした。子どもの頃から市電が密接な交通手段であり、レールの上しか走らないとか、前払い均一料金とか、小学生でも1人で乗車できるような「乗りやすいのりもの」だったんですね。

「原町線」が身近にあって、特にモハ200型は座席の一部が運転席側にせり出していて、運転士と同じ目線で乗ることが楽しみでした。また、高校時代はいつも始発電車に乗って西公園前まで座って通学、「前乗り」なので乗換券（追加料金なしで別路線に乗れる）のことも、直接運転士と会話することができました。

市電廃止が決まった頃は「満員のバス、ガラ空きの電車」と報道されたり、車が軌道敷内通行可になると市電は邪魔者扱い。でも、本当に仙台から市電が姿を消すのかと半信半疑でしたが、程なく廃止までのカウントダウンが始まったと憶えています。お別れ電車で掲げられた「さようなら」の文字が淋しくてカメラのシャッターを切りたくなかったですね。廃止の日には坂下交差点の上からずーっと8mmフィルムを回して最後のお見送りをしましたが「もうこのレールには市電が走らないんだ」と不思議な感情が湧き上がりました。

今は地下鉄も南北・東西と走り出して、街並みもずいぶんと変わりましたね。店内のコレクションを見に来る方も「市電がまだ走っていれば」と惜しむ声も聞かれます。確かに最近では宇都宮でLRTが新たに走り始めているし、路面電車は観光面で一役買っているのも事実。海外で走っているのを見るとなんかワクワクします。

交通局は仙台市電と共に100周年なんですね。公共交通は今も昔も変わりなく市民の足となっていますが、市電が近代の仙台の交通体系を築いてきたのは間違いないので、市電のことを思い起こして一緒にお祝いしてほしいと思います。



庄子 喜隆 さん

#### Profile

1957年仙台市生まれ。学生時代より「仙台市電」に造詣が深く、多数の貴重な写真や資料を元にその魅力を今に伝えている。



### 「仙台市電保存館」

「市電」の姿を未来に伝えるための施設として、平成3年4月25日、地下鉄富沢車両基地内に誕生したのが「仙台市電保存館」です。創業当時の1号車（モハ1型）や廃止まで活躍した懐かしい車両、コントローラーやパンタグラフ、乗車券などの関係資料が、市電の歴史を物語るように展示されています。また、市電が走っていた頃をイメージできるよう街並みの模型やビデオ上映も行っており、電車好きのお子さまにも好評の施設となっています。