

3.秋保電鉄

今から 50 年ほど前まで太白学区の南側、旗立の貯水池あたりを秋保電気鉄道が走っていました。秋保電鉄は長町から秋保湯元までの全長 16 km を結ぶ電車でした。秋保電鉄は大正 3 年 12 月、秋保石材軌道として開業しました。上野・塩釜間を鉄道が走るようになったのが明治 20 年、誠意台紙の市内電車は大正 15 年、西公園と荒町間を（のちに長町＝仙台駅＝八幡町＝北仙台＝原町、昭和 51 年に廃止になります。）走ったのですから、その頃の県内の交通機関としてはたいへん新しい物だったようです。



秋保石材軌道とは、どういうものだったのでしょうか。大正元年、会社が作られ、秋保石（石材＝家のどだい石や門柱、建物などに使われた）の輸送と秋保温泉などへ、お客を運ぶ目的で大正 3 年 12 月に開通したのです。この頃はまだ馬車鉄道で、人を乗せたり、石材を乗せる車を機関車がひくのではなく、馬がひいて線路の上を走るのです。一般にはトテ馬車と呼ばれ、縦約 3 メートル、横 2 メートルの箱形の客車を引いていました。お客は多いときで 15～16 人、料金は 35 銭だったそうです。馬の首に鈴をつけてカーブのところに来るとラッパを吹きながら走ったそうです。しかし、馬鉄は人が歩くのと同じくらいの早さだったので、徒歩になれていた当時の沿線の人々は、あまり利用する気になれなかったそうです。

大正 11 年、秋保石材軌道は、全線を電化することになり、工事が始められて、大正 14 年に完成、秋保電気軌道と名前を変えられて、営業がはじめられました。このことにより、所要時間は 1 時間 20 分、運賃は 20 銭、長町・秋保間を 1 日 10 往復するようになりました。

大正 15 年、会社は旗立に遊園地をつくり、私鉄の経営する行楽地として賑わったそうで



す。この旗立の遊園地は納ため池の側に作られ、テニスコート、弓場、動物園があり旅館も作られました。池にはボートや遊覧船が浮かび、冬にはスケートも行われて、大変にぎわいました。現在の納ため池の周囲の様子からは、とても考えられないようなことです。しかし、この遊園地も経営があまり上手くいかなくなり昭和 6 年には、秋保湯元に移転してしまいました。また、この年会社は、長町・秋保温泉の間にバス

を運行させています。交通機関にバスが仲間入りしたのはこのころからです。



鉄道とバスを比べてみると、鉄道の場合は新しく線路をひく土地の確保、線路をひく工事、駅舎工事、電気架線工事など、たくさんの工事費が必要です。これに比べてバスの場合は、特にこのような工事費の必要なく、すでにある道路の整備をするだけで、バスを走らせることができます。

昭和 18 年、秋保電気軌道は、秋保電気鉄道と会社名を改めています。

このころの長町から秋保湯元までの停車駅をみると、長町、東北特殊鋼前、富沢、鉤取、旗立、太白山、萩の台、茂庭、北赤石、らいらい峡、湯元となっています。

昭和 30 年頃は長町・秋保間を 1 日 15 往復、このころ、月ヶ丘に住宅地が作られ、その利用者のために、月ヶ丘駅が新しく作られています。昭和 30 年に入ると、秋保電鉄の利用者が次第に減っていきます。このため、経営が難しくなり、昭和 34 年秋保電鉄は、仙南交通（バス会社）に会社を合併することになります。

バスの運行が盛んになり、秋保電鉄の利用者が減って、自家用車を持つ人が多くなってくるのもこの頃からです。こうして、秋保電鉄は、昭和 36 年 5 月廃止されることになりました。遠いところは鉄道や航空機に、近い距離のところは、バスや自家用車という時代の

要求に、秋保電鉄は合わない交通機関になったためでしょう。

