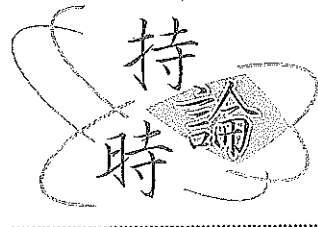


鉄道も、神社仏閣などと同じく立派な遺産である。例えば北陸本線の旧長浜駅(滋賀県長浜市)は現存するわが国最古の駅であり、鉄道遺産として大事に保管されている。さらに赤れんがの東京駅をはじめ、北九州市の門司港駅や京都市の旧二条城駅なども大切な鉄道遺産である。しかしながら、これらはいずれも西日本に多く、なぜか東日本には少ないのである。かつて仙台市内にも貴重な建築物が多くあったが、大半が木造建築だったため第2次世界大戦中の空襲で焼失してしまった。

戦後になってスクラップ・アンド・ビルド方式で壊されたものも多く、それが鉄道遺産が少ない理由にもなっている。例えば明治20(1887)年に日本初の私鉄会社である日本鉄道によって東北線が開通し、上野駅と塩釜駅(塩釜市)がつながった。当時の終着駅であった塩釜駅は木造平屋の建物で、中央入口の真上に木製の円い日本鉄道の会社マークがはめ込まれていた。長浜駅が明治15年の開業だから、わずから5年遅いだけである。

それほどの歴史があった塩釜駅は昭和56(1981)年、仙石線の立体交差工事のために、市民や鉄道ファンから移設保存の呼び掛けがあったにもかかわらず、残念なことに取り壊されてしまった。不幸中の幸いで日本鉄道の会社マークだけは残っており、本塩釜駅に近い同市の複合施設「吉番館」に保存されている。

盛岡市の公園に保存されていた蒸気機



無職 小林 和夫  
(85歳・仙台市青葉区)

## 仙台の鉄道遺産 後世に

### 雨ざらし、消失の危機

関車(SL) C58形は、現在JR東日本の大宮工場で現役復帰を目指して修理中であり、再び山田線を快走する日も間近だろう。復元が可能だったのは屋根がかけてあったことと、ボランティアの方々による日頃のメンテナンスがあったためと思われる。

これに対して仙台市青葉区の西公園に展示されているC60形SLは、屋根もなく雨ざらしのためにさびがひどく、さらに内部の部品は持ち去られ、見るも無残な姿になっている。この車両はC60形の最後の一台だっただけに残念でならない。「仙台の人々は大切な遺産を、なぜ平気で破棄するのか?」とただす声が聞こえてくるような気がする。

鉄道遺産ではないが盛岡では、東京駅を設計した辰野金吾の手による、赤れんが造りの岩手銀行の建物が文化財として保存されている。戦前の仙台には、西南戦争の捕虜を収監するために造られた宮城刑務所の木造建築があった。貴重な建築遺産であり、改築の際に六角の展望台の一部だけでも保存すべきだったと、残念でならない。

かつて仙台市若林区にあった東北鉄道学園のC61形SLは、保存状態が良かったにもかかわらず、学園が廃止された際に解体されてしまった。これをきつかけとして、鉄道遺産の消失を防ぐと有志が集まり、平成15(2003)年に「みちのく鉄道応援団」を結成した。

現在の新幹線につながる、わが国初の試作交流電気機関車が宮城県利府町の児童公園で保存されている。西公園のSLと同様に屋根がなく雨ざらしの状態だ。一日も早く交流電化発祥地であり、屋根のある仙山線作並駅の旧作並機関区に移して、永久保存するよう働きかけている。仙山線では、熊ヶ根のトラスト橋や作並駅の転車台なども立派な鉄道遺産であり、今後広く知らしめる必要を感じている。

(投稿)