

明治期日本鉄道会社仙台停車場の位置決定過程と受益者負担

佐々木 秀 之

1. はじめに

本論は、日本鉄道会社仙台停車場の設置経緯を、宮城県知事松平正直および地元有力者の動向に着目しながら明らかにすることを目的とする。日本鉄道会社仙台停車場（以下仙台停車場）は、当初仙台区¹⁾ 東部郊外の宮城野原に立地が予定されていたものの、当時の県令松平正直および地元有力者らの運動によって、東六番丁の現在地（仙台市青葉区中央1丁目）へ設置された。この経緯は、これまで仙台市における自治体史等で取り上げられてきたのであるが²⁾、とくに位置変更に対する寄付金の取扱いについては議論の余地が残されていた。

仙台停車場の位置変更における寄附金の問題を取り上げた論文として、手嶋泰伸の研究がある。手嶋論文「仙台停車場位置変更問題にみる明治前期官民関係」では、仙台停車場位置変更問題を「住民の自発的な運動」ではなしに、「官主導の寄附金収集事業」と捉え、「地域利害追求のため、地域有力者が行政の要求に対応していくという相互補完的な官民関係像」と分析している³⁾。そのうえで、手嶋は、地元負担、すなわち寄付金の最終的な取り扱いについて、「(停車場の位置) 転換に必要な費用は最終的には日本鉄道会社が負担し、寄附金が不要になった」(カッコ内引用者)⁴⁾ という『仙台市史』通史編6・近代Iの記述を否定し、「位置変更に必要な費用の殆どは日本鉄道会社が負担し」たのであるが、「寄附金が不要になったわけではない」と述べている⁵⁾。手嶋は、宮城県公文書館所蔵の1887(明治20)年5月20日付けの行政文書「鉄道用地買上費献金之義ニ付伺(宮城県土第1394号)」にある、宮城県令松平が内務大臣山県有朋に対して、「集めた寄付金を仙台以北への路線延長事業のための線路用地の買上費用の一部として充当したい旨を申請し、許可されて」いたことをもとにそう述べている。なお、前掲『仙台市史』の執筆担当は岩本由輝であり、岩本は、『仙台市史』資料編5・近代現代I・交通建設⁶⁾において、この問題に関連する行政文書を取りまとめ、それをもとに『仙台市史』通史編6・近代Iに問題の概要を示していた。また、岩本は、この問題に関する論文として、「日本鉄道会社の仙台停車場開設まで—仙台区における町組の動き—」を執筆し、そこで、仙台停車場の位置変更に至る経緯を明らかにしてい

- 1) 1878(明治11)年7月に地方三新法の1つとして郡区町村編制法が制定されたさい、仙台は「仙台区」として扱われた。
- 2) 仙台市史統編纂委員会編『仙台市史』続編・別巻(仙台市、1970) pp.105-106、日本国有鉄道仙台駐在理事室編『ものがたり東北本線史』(日本国有鉄道仙台駐在理事室、1971) pp.82-83、仙台市史編さん委員会編『仙台市史』通史編6・近代I(仙台市、2008) pp.192-193。
- 3) 手嶋泰伸「仙台停車場位置変更問題にみる明治前期官民関係」『国史談話会雑誌』第51号(東北大学国史談話会、2010) pp.37-52。
- 4) 前掲、仙台市史編さん委員会編『仙台市史』通史編6・近代I、p.192。
- 5) 前掲、手嶋泰伸「仙台停車場位置変更問題にみる明治前期官民関係」p.49。
- 6) 仙台市史編さん委員会(編)『仙台市史』資料編5・近代現代I・交通建設(仙台市、1999) pp.80-94。

るのであるが、この論文は、近年の出版事情から未だ刊行されておらず、したがって、本論集所載の岩本の著作目録には記載されていない。

これまで先行研究についてみてきたが、2011（平成23）年3月に筆者が提出した博士論文『地域内格差としてのいわゆる「駅裏」の研究—東北各県都の事例を中心に—』における第1章・第1節においてもこの問題を取り上げていた。また、筆者は、仙台停車場位置変更の問題を、近世における「境界」との観点から、2009（平成21）年7月開催の仙台近現代史研究会・第3回セミナーで報告したのであるが、そのときの資料⁷⁾は、報告の座長が手嶋であったことから、手嶋論文のなかで紹介されている。ただし、このセミナーは、発刊予定の『東北の歴史』の執筆者として、その枠組みのなかで報告したものであり、私は、「第3巻・境界」を担当することからそれに即した報告内容であった。それに対して、前掲博士論文では、結果として、この問題を、手嶋同様、県令主導の寄付金収集事業と捉えていることには変わりはなかったのであるが、手嶋の指摘する寄付金の最終的な流れについては取り上げていなかった。

以上のような研究の現状と観点を踏まえ、本論では、まず、日本鉄道会社における東北地方への路線敷設、および東北地方への路線測量の開始に至る経緯を解明したうえで、仙台停車場の位置変更問題を検証することにする。さらに、その後の寄附金に関する資料の通時的な取り扱いによって明らかになったことを提示した。

2. 日本鉄道会社における東北地方への路線敷設経緯

東北地方への鉄道建設の動きは、高島嘉右衛門が1871（明治4）年9月および1872（明治5）年5月に東京・青森間の私設鉄道の建議を政府に対して行ったことにより始まる。この建議書は、すでに幹線官設の方針を樹立していた政府からは直ちに却下されたのであるが、政府は、その後間もなく、1872（明治5）年11月に工部省准十等出仕小野友五郎に東京・青森間の測量を行わせるなど、この路線に対して強い関心を示している⁸⁾。

東京・青森間の鉄道は、明治期における東北開発計画と関連して実現していくことになる。1876（明治9）年6月2日から7月中旬にかけて明治天皇による第1回奥羽巡幸が行われ、その先発隊として同年5月23日から東北各地を視察した内務卿大久保利通が、西南の役平定後の1878（明治11）年3月6日、太政大臣三条実美に提出した「一般殖産及華士族授産ノ儀ニ付伺」という建議書により東北開発は具体的に進められていく⁹⁾。ただし、この建議書には鉄道敷設に関する提言はみられないのであるが、同日、大蔵卿大隈重信より提出された、大久保が建議書において示した提案を実現するための公債発行の許可を求める上申書「内債募集ニ関スル太政官ヘノ上申案並布告案」

7) 佐々木秀之「『仙台駅東地区』にみる仙台の都市的発展に関する一考察」『東北経済学会誌』第67巻・2007年度版（東北経済学会、2008）pp.6-10。

8) 前掲、日本国有鉄道仙台駐在理事室（編）『ものがたり東北本線史』pp.35-40。

9) 「一般殖産及華士族授産ノ儀ニ付伺」の「第三等」において、①宮城県下野森開港、②新潟港改修、③越後（清水越ト云フ）上野運路ノ開鑿、④大谷川運河ノ開鑿、⑤阿武隈川ノ改修、⑥阿賀野川改修、⑦印旛沼ヨリ東京ヘノ運路といった7件の優先事業が示された（日本史籍協会〈編〉『大久保利通文書』九・復刻版〈東京大学出版会、1969〉pp.45-47）。

のなかで、工部省所管事業として「東京高崎間鉄道線路測量費」が含まれていた¹⁰⁾。これはあくまで高崎までの調査費であり、中仙道線の一環として捉えられていたのであるが、後にこれを利用して東北地方の幹線鉄道の建設が始められることになる。なお、大久保は1878（明治11）年5月14日に東京紀尾井町で暗殺されたのであるが、これらの方針に変更はなされなかった。

ところで、政府は、明治維新以降の文明開化の推進にあたり外国資本の導入を行おうとしていた。その1つに鉄道建設があり、1870（明治3）年4月にロンドン金融市場においてヘンリー・シュネーダー商会を通じて、488万円、すなわち100万ポンドの9分利付外国公債を発行し、東京・横浜間の鉄道建設費に充当していた。ただし、これにはさらに3分の手数料が上乗せされたので、実際には1割2分の高金利であった。こうした形での外国資本の導入は金融的植民地化につながる恐れがあることは日本政府も理解しており、明治初期においては、この鉄道公債のほか、1873（明治6）年1月に華士族に対する秩禄処分を実施するため、同じくロンドン金融市場において、オリエンタル銀行を通じて1,171万2,000円、すなわち240万ポンドの7分利付外国公債を発行するにとどまった¹¹⁾。こういったことが背景にあったため、政府は民設での鉄道建設を視野に入れざるを得なくなり、東京・高崎間の路線については、右大臣岩倉具視の首唱のもと、旧大名や公卿らの金禄公債を糾合して設立された日本鉄道会社に委ねることになった。とはいえ、先にみたように金禄公債の支払いには外国公債が充当されており、その意味では日本鉄道会社の建設資金も外債に全く依存していないというわけではなかった。

日本鉄道会社は、1881（明治14）年5月に「鐵道会社創立願書」を提出し、同年8月に「仮免許状」が下付され、翌9月の「発起人総会」において「会社定款」が確定され、1881（明治14）年11月11日の「日本鐵道会社特許条約書」の交付に伴い、日本最初の私設鐵道会社としてスタートした。ただし、「鐵道会社創立願書」をみても、「東京ヨリ青森ニ達スル線路ノ經費ヲ二千万円ト預算シ右員額ノ内五百九十余万円ヲ（池田）章政等ニテ之ヲ負担シ、直ニ東京・高崎間ノ線路ニ著手スヘシ」（カッコ内引用者）とあるように¹²⁾、日本鐵道会社では、あくまで東京・高崎間を重要路線と捉えており、東北方面は枝線のような扱いであった。そもそも岩倉具視が、日本鐵道会社の路線を青森までと発言した理由は、「鐵道ノ事タル小成ニ安ンスルナク宜規模ヲ遠大ニシ先ツ線路ヲ東京ヨリ青森灣に達シ漸次全国に普及スベシ」といったものであり¹³⁾、つまり、鐵道建設計画というものはより遠大でなければならないという岩倉の持論から、青森湾までの構想が出てきただけだったのである。さらにいえば、そもそも青森までの鐵道計画に対して、「東北（への）鐵道ノ敷設ヲ無用トスル」（カッコ内引用者）意見が多く、「我国ハ環海ノ地ナルヲ以テ総テ鐵道ヲ敷クニ及ハス」といったことがいわれていたのも事実である¹⁴⁾。しかし、これで東北地方

10) 増田廣實「明治期における全国的運輸機構の再編－内航海運から鐵道へ－」山本弘文（編）『近代交通成立史の研究』（法政大学出版局、1994）pp.160-161。

11) サイモン・J・バイスウェイ『日本經濟と外國資本1858-1939』（刀水書房、2005）pp.104-109。

12) 野田正徳・原田勝正・青木栄一（編）『明治期鐵道史資料』第2集（1）日本鐵道株式会社沿革史・第1篇（日本經濟評論社、1980）p.64。

13) 前掲、野田正徳・原田勝正・青木栄一（編）『明治期鐵道史資料』第2集（1）日本鐵道株式会社沿革史・第1篇、p.35。

14) 「東北鐵道」『福島新聞』1883（明治16）年8月5日。

に幹線鉄道が延長されることにはなり、日本鉄道会社「会社定款」では東京・青森間の路線建設について、

第一区 東京ヨリ高崎ヲ経テ前橋利根川手前迄

第二区 第一区線路中ヨリ白河迄

第三区 白河ヨリ仙台迄

第四区 仙台ヨリ盛岡迄

第五区 盛岡ヨリ青森迄

の5つの工区にわけて工事を進めることにしている¹⁵⁾。

なお政府は、「日本鐵道会社特許条約書」において、日本鐵道会社に対し、建築・保線・汽車各部門の鐵道局への委託のほか、発効株式に対し、開業まで年利8%の利子保証（開業後は、東京・仙台間は10年間、仙台・青森間は15年間における8%までの利益補填）など手厚い保護を認めていた。なお、日本鐵道会社の株式は、1株50円の高額面株式を数回に分割して払い込ませる分割払込制による、株主割り当て額面発行形式が採用され、この幹線は鐵道沿線各県の県令を中心とする地方組織が担わされる¹⁶⁾。

このように、政府による利子保証のついた株式であったが、1881（明治14）年10月に松方正義が大蔵卿に就任すると、松方のとった金融政策、いわゆる「松方デフレ」の影響下に直面し、沿線各県の県令を中心とする行政機構を利用した強制的な株主募集により、たとえ株主が確保できたとしても株の払込みにおいて困難を極めた。そのため、日本鐵道会社は深刻な資金調達難に陥り、1882（明治15）年3月の起工のさいには、発起株の第1回株式払込期限が同年6月となっていたこともあるが、建設費及び資材費を大蔵省からの借入金（年利8%）で補わざるをえなかった¹⁷⁾。ちなみに、東京・青森間の路線敷設のための予定資本金は2,000万円であったが、1881（明治14）年5月に創立願書が提出されたさいの「日本鐵道会社出金人名」をみると、会社設立以前において集められた旧大名や公卿らの金禄公債、および沿線地域の資産家から集められた資本金は、約591万円であり、この金額は、第1区および第2区で使い尽くされるため¹⁸⁾、第3区以降、なかでも福島・仙台間は最も建設資金の不足が露呈することになる。なお、出資金の大半は、第十五国立銀行の関係者や三菱関係者、および旧大名や公卿らの金禄公債によるものであるが、5,000円以上の出資者合計542名のうち162名は東北地方在住者で占められており、それによる出資金の合計は全体の約15%に相当する89万8,000円であった。また、東北地方からの出資者の内訳は、磐城國16名・岩代國77名・羽前國4名・羽後國6名・陸前國38名・陸中國7名・陸奥國14名であった。そのうち、仙台関係者は、まず、出資金1万円に宮城県令松平正直（陸前国仙台寄留・福井県士族）がみられる。ついで、出資金5,000円に、松田新兵衛（仙台大町）・岩井八兵衛（仙

15) 前掲、野田正徳・原田勝正・青木栄一（編）『明治期鐵道史資料』第2集（1）日本鐵道株式会社沿革史・第1篇、p.74。

16) 老川慶喜・中村尚史（編）『明治期私鉄營業報告書集成（1）日本鐵道会社』第1巻（日本經濟評論社、2004）p.vii。

17) 中村尚史『日本鐵道業の形成』（日本經濟評論社、1998）pp.90-92。

18) 「白杉政愛回顧談」『鐵道時報』1906（明治39）年5月20日（沢和哉『鐵道-明治創業回顧談-』（築地書館、1981）pp.99-108に収録）。

台国分町)・藤崎三郎助(仙台大町)・谷口惣兵衛(仙台大町)・金須松三郎(仙台東一番町)・佐藤助三郎(仙台大町)・本野小兵衛(仙台北六番町)・小西栄蔵(仙台海原町)といった仙台の有力商人が名を連ねているのが確認され¹⁹⁾、ここに宮城県令松平と仙台有力者におけるいわば利害を共有する構図を見出すことが出来る。

政府による年利8%の利子保証が受けられるにもかかわらず、それが株主募集の有効な投資誘因効果とはならなかったことに関して、福島市史編纂委員会編『福島市史』第10巻・近代資料I・資料編5において、1881(明治14)年8月の段階で株券に関して日本鉄道会社とのやり取りを行ったさいの電文が採録されており、それには、

「鉄道株金ハ振込ノ節ヨリ八株ノ利ヲ受ル筈ノ処仮免状^(一)其義ナシ 右ハ伺中トアレト株金募集ニ差向キ大関係アリ 都合聞合セ返答アレ」(1881〈明治14〉年8月26日付電報)

とあり、その問い合わせに対し、

「株金利子ハ疑惑之廉アリ 伺中ニテ 今指令ハナケレドモ募集之節ヨリ八分ノ利子保証ノ儀ハ聞届ヘキ旨其筋確答アリ 因テ疑惑ヲ生セサル様致セト只今会社ヨリ返答アリ」

という返答が出されたように、出資者から政府の利子保証に関してあやしいと思われていた場面があった²⁰⁾。

株式の募集および払込みが円滑になったのは、1884(明治17)年8月の第1工区(上野・高崎・前橋間)が開通する前後の1883(明治16)年下期から1884(明治17)年下期にかけて3期連続で1割配当を行って以降のことであり、それ以降、株主の追加募集も行われ、1885(明治18)年1月に第2区および第3区建設費として586万3,800円が、1888(明治21)年2月に第4区建設費として417万5,000円が、1890(明治23)年12月および1892(明治25)年4月に第5区建設費として、それぞれ200万円ずつ追加募集を行い、予定資本金2,000万円に達した²¹⁾。

このように日本鉄道会社の創立当初は深刻な資金不足であり、とくに第3区以降、すなわち東北地方の鉄道建設は、各県令を中心とする地方組織の資金調達にかかっていたことが特徴として挙げられる。なお、日本鉄道会社の路線は、1887(明治20)年12月15日に上野・仙台間が開通し、1891(明治24)年9月1日には上野・青森間の全線が開通したのであるが、この間、日本鉄道会社の株式配当率は、1883(明治16)年下期における第1回配当以降、1885(明治18)年上期から1887(明治20)年上期の5期、および1891(明治24)年上期、1898(明治31)年上期から1899(明治32)年上期の3期を除き、1906(明治39)年に鉄道国有化にともなう会社解散まで、一貫して10%以上を続けていた²²⁾。しかし、1885(明治18)年上期から1887(明治20)年上期の5期についても、10%に満たなかつ

19) 老川慶喜・中村尚史(編)『明治期私鉄営業報告書集成(1)日本鉄道会社』第5巻(日本経済評論社、2004) pp.442-445。

20) ここで掲げた資料の名称について、『福島市史』には「明治十四年八月東北鉄道会社株金につき問い合わせ電文」とあり、これは『福島市史』が収録した「自明治十四年至同十九年鉄道会社創立其他関係書類」に基づく記載であるが、東北鉄道会社は別に創業されており、日本鉄道会社のことである(福島市史編纂委員会『福島市史』第10巻・近代資料I・資料編5(福島市教育委員会、1972) p.334)。

21) 前掲、老川慶喜・中村尚史(編)『明治期私鉄営業報告書集成(1)日本鉄道会社』第1巻、p.iii-iv。

22) 前掲、老川慶喜・中村尚史(編)『明治期私鉄営業報告書集成(1)日本鉄道会社』第1巻、pp.viii-ix。

たとはいえ、8～9.5%の配当率を維持しており、このことは、1887（明治20）年代の企業勃興期のきっかけとなり、その後の産業革命にも重要な意味を及ぼすものであった。

3. 東北地方の路線測量開始に至る経緯

1882（明治15）年6月20日から7月3日にかけて、鉄道局長井上勝による東京・野蒜間の実地踏査が行われ、第3区のうち福島・仙台間の路線敷設工事を第2区よりも優先して実施すること、および野蒜港を建設資材の陸揚げの拠点として仙台から福島に向けて建設工事を進めることが提案された。その旨は、工部省を通して、日本鉄道会社に対して伝えられ、それに対して日本鉄道会社は、1882（明治15）年10月31日、工部卿佐々木高行に、井上勝の意向に従うことを伝えると同時に、早速福島・仙台間の路線測量に着手されるよう請願を行った。それにより、1882（明治15）年12月1日、工部卿佐々木は、野蒜・仙台・福島間の路線測量の開始を決定した²³⁾。なお、先にみたように政府は、「日本鐵道会社特許条約書」において、日本鐵道会社に対し、発行株式に対する利子保証などの手厚い保護を認めていたなか、そこには路線測量および建設工事についても鉄道局に委託することが含まれていた。ただし、日本鐵道会社という民営会社の路線測量と建設工事を鉄道局が日本鐵道会社に代わって実施するという取り決めは、あくまで第1区、上野・高崎・前橋間の話であって、それより先の路線については日本鐵道会社が行うことにされていた。

ところが、鉄道局は野蒜・仙台・福島間の測量を実行に移さなかった。当時日本鐵道会社は極端な資金不足に陥っており、そのことは沿線各県からの株金の払い込みに重大な影響を与えていた。そのことについて、宮城県公文書館に保存されている行政文書で確認しておきたい。まず、1883（明治16）年2月3日に日本鐵道会社社長吉井友実より、宮城県令松平正直に宛てた文書には、

御管下野蒜ヨリ福島迄測量之義 兼而許可相成居候處 目下御地方之景状客歳生糸ノ失敗並米価飛常ノ下落トニ因リ 近年無比ノ不融通ニテ株金払込ニ際シ困難ヲ極メ除名申立ノ向モ有之 百万御慰留之上彌縫被成下候趣 就而ハ 聊カニテモ口実トスル所アレバ 脱社等ノ患有之ニ付測量着手之義ハ 可成的迅速ニ相運候様其筋へ御照会被下候由猶弊社ヨリモ申立候様縷々御注意之趣厚ク奉謝候 弊社ヨリモ早々申立候様可仕候条御了承被下度 此段御回答仕候也

とあり²⁴⁾、松方デフレの影響下において、これまで確保した株主からの払い込みが滞っている状況から、日本鐵道会社は、これが失権株となり株金の払い込みが行われないことを恐れていたことがわかる。そのため、株主の脱退を阻止し、株金の払い込みを行わせるべく、路線測量の着手だけでも早急に実施されるよう鉄道局に対して請願していた。

また、1883（明治16）年5月7日に日本鐵道会社社長吉井友実から宮城県令松平正直に再度送られた文書は、

野蒜福島間測量之儀ニ付テハ屢々御申越之旨モ有之 殊ニ御管内株主募集方ニ付テモ該測量速ニ着手ノ模様ヲ以テ御誘導被成候趣之処 荏苒遷延ニ涉リ候テハ 大ニ募集上其他ニ於テ信用ヲ欠キ御不都合不

23) 日本国有鉄道（編）『工部省記録』鉄道之部・第6冊（日本国有鉄道、1977）pp.533-536, pp.539-546。

24) 宮城県庁文書「自明治十六年至同十七年鐵道書類綴 鐵道事務係」宮城県公文書館所蔵。

少儀ニ付 迅速相運候様可仕旨去月二十四日付ヲ以テ御申越之趣了承 右ノ儀ハ曾テ御通知仕候通り鉄道局長意見之趣ニ由リ本社ヨリ申立願済之未尚速ニ着手相成候様其筋へ屢々相促シ置 聊カ等閑ニ打過候儀ハ無之候得共願テ經費之一段ニ至リテハ御管下及福島地方募集払込之景況未タ其詳報ヲ得サル場合 金繰之都合更ニ難相立 而シテ漫ニ其筋へ催促ノミ申立候儀ハ甚タ心苦敷場合不尠不得已即今姑ラク差控居候就テモ去月二十三日付ヲ以テ御照会仕候通り目下御管下各取扱所へ 払込之実況各郡難易之御模様等詳ニ御取調至急御報道被成下度 然ル上ニ無之而ハ 測量着手之日途途モ相運兼候条御諒察被下度此段 御回答旁得貴意候也

といったものであって²⁵⁾、野蒜・仙台・福島間の測量の着手は一向になされず、このことは日本鉄道会社の株式に対する信用を失わせることにもなり、当時日本鉄道会社は資金繰りに相当苦しんでいたことがわかる。とはいえ、この間においても第1区線の工事は進められており、その完成が近付いてくると、鉄道局は、野蒜・福島・仙台間の工事を優先して行うよりも、当初の計画通り、第1区に引き続き第2区の工事に取り組むべきだという意見が大半を占めるようになり、1884（明治17）年2月1日、日本鉄道会社は実際に工事を担当する工部省に対して、第2区の工事を依頼すると同時に、野蒜・仙台・福島間の測量の延期を申し入れた²⁶⁾。なお、野蒜築港は、1878（明治11）年6月に着工され、1882（明治15）年に第一期工事の完成を迎えたものの、第二期工事が準備されるなかで、1884（明治17）年9月13日の台風により第一期工事で出来上がっていた港湾機能の多くが流出してしまい、1885（明治18）年7月に築港計画そのものが放棄された²⁷⁾。これにより、野蒜港を拠点とする路線計画そのものが、見直しを迫られることになった。その後、1884（明治17）年7月に日本鉄道会社初代社長吉井友実が突然辞任し、社長不在のまま、同年8月の第1区、上野・高崎・前橋間の全通を迎えた。そして、3ヶ月間の社長不在時期を経て、同年10月、2代目社長に奈良原繁が就任した。

ところで、前述の通り第1区線以降の工事については、日本鉄道会社で行うことにされていたのであるが、日本鉄道会社は、その後の工事も鉄道局に依頼し、鉄道局は日本鉄道会社の要請に基づき、1884（明治17）年12月、第2区の大宮・宇都宮間の工事を開始していた。さらに日本鉄道会社は、1885（明治18）年4月、第2区の残りの区間、すなわち宇都宮・白河間の工事についても、鉄道局に依頼したのであるが、これに対し、参議井上馨を中心に異論が呈されたのである。そのため日本鉄道会社社長奈良原は、1885（明治18）年5月に工部卿佐々木高行に対し、「青森迄新線敷設工事之儀願」を提出し、あらためて第2区以北の路線敷設工事を工部省に依頼した。これまでの経緯を見てもわかるように、当時の日本鉄道会社にそもそも単独で工事を行う技術は

25) なおここで用いた鉄道書類綴には、1883（明治16）年4月21日付の文書（下書き）もみられるのであるが、それは以下のような内容であった。「野蒜福島間鉄道線路測量之義ニ付テハ屢次申遣置候処 殊ニ管内該株主募集ハ早斬測量ニモ御着手之模様等ヲ以誘導致置次第モ有之ニ付 荏苒遅延ニ相渉候テハ大ニ募集上其他ニ於テモ信用ヲ欠キ旁不都合不尠候間 目下御詮議中トハ存候得共 前条御賢慮急遽御運相成様致度 尚又此段申知候也」（前掲、宮城県庁文書「自明治十六年至同十七年鐵道書類綴 鐵道事務係」）。

26) 日本国有鉄道（編）『工部省記録』鉄道之部・第8冊（日本国有鉄道、1978）pp.319-320。

27) 岩本由輝「東北開発を考える－内からの開発・外からの開発－」東北学院大学史学科（編）『歴史のなかの東北－日本の東北・アジアの東北－』（河出書房新社、1998）pp.244-246。

なく、鉄道局にとっても日本鉄道会社の路線工事は手放せない職務であった。そのようなこともあり、1885（明治18）年6月、「青森迄新線敷設工事之儀願」はすんなりと受理された。なお、日本鉄道会社は、この「青森迄新線敷設工事之儀願」において、「線路ノ選定」、「停車場ノ位置」については「一応本社（日本鉄道会社）へ御照会」（カッコ内引用者）してから決定するよう依頼していた²⁸⁾。その後、1885（明治18）年11月28日、工部省において、第3区の工事担当者が小技長増田禮作に決定し、同年12月に測量が開始される運びとなった²⁹⁾。なお、第2区に優先して、野蒜・仙台・福島間の工事を進めるといふ計画は白紙に戻されたものの、この区間に関しては、野蒜に代えて、塩釜港がその役割を担うことにされ、建設資材を塩釜港から陸揚げし、そこから福島へ向って工事が進められる計画とされたため、当初の測量の区間は、塩釜・仙台・福島間とされた。なお、東北地方における鉄道局側の測量および工事担当者は表1に示した通りである。

4. 日本鉄道会社仙台停車場の設置経緯と寄付金

1886（明治19）年3月28日から同月31日にかけて、鉄道局長井上勝および日本鉄道会社社長奈良原繁による越河から塩釜港までの路線踏査が行なわれ³⁰⁾、井上らは、宮城県令松平正直に対して仙台停車場の予定地が仙台東部の「躑躅岡下練兵場邊」であることを明らかにした³¹⁾。これに対し、県令松平は、仙台停車場を榴ヶ岡（躑躅岡）よりも市街地に近接した「仙台区東六番丁」へ設置するよう運動を展開するのである。なお、これらの位置関係について示したのが図1であり、この両者は、直線距離で約1.5キロメートル離れている。図1では、周辺に軍事施設が見受けられるが、1872（明治5）年に仙台の川内に東北鎮台が設置されたことにより、仙台が「軍都」としての性格を強めていく中で、榴ヶ岡の台地には、1875（明治8）年5月、東北鎮台の第1大

表1. 日本鉄道会社線における東北関連分建設担当技師

区間	測量担当	工事担当
福島 (仙台)	4等技師増田禮作	4等技師増田禮作 3等技師松田周次 (増田禮作、1890〈明治23〉年10月に転任)
一ノ関		
日詰 (盛岡)	4等技師小川資源	4等技師長谷川謹介
小繋		
青森		

出典：日本国有鉄道仙台駐在理事室（編）『ものがたり東北本線史』（日本国有鉄道仙台駐在理事室，1971）p.65。

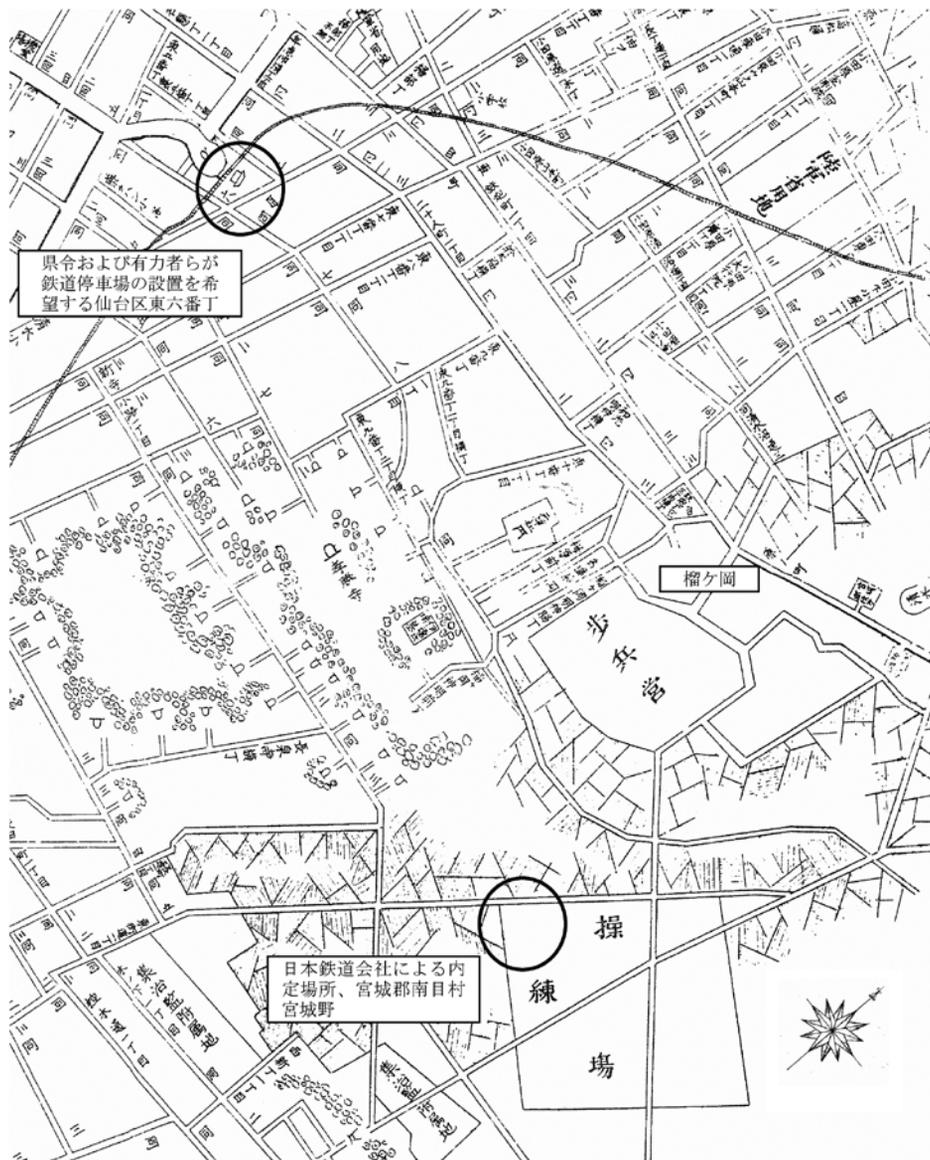
28) 日本国有鉄道（編）『工部省記録』鉄道之部・第10冊（日本国有鉄道，1980）pp.110-118。

29) 前掲，日本国有鉄道（編）『工部省記録』鉄道之部・第10冊，pp.252-253。

30) 「鐵道局長の一行」『奥羽日日新聞』1886（明治19）年3月30日，および「鐵道局長の一行」『奥羽日日新聞』1886（明治19）年3月31日。

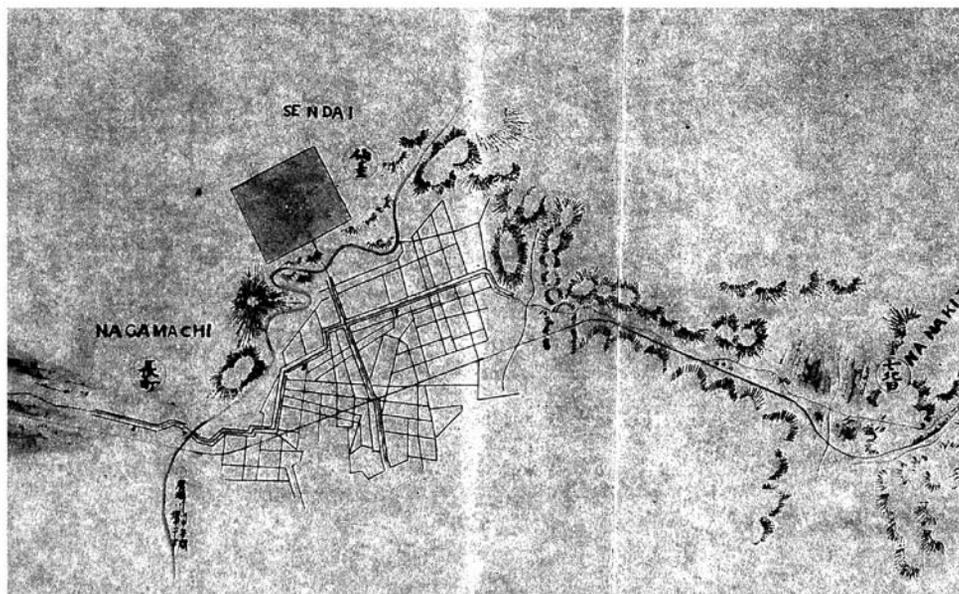
31) 「仙臺区荒廢の分け目」『奥羽日日新聞』1886（明治19）年4月10日。

図1. 日本鉄道会社仙台停車場の設置場所候補地



出典：「改正仙臺市明細全図（1889〈明治22〉年発行）」仙台市歴史民俗資料館所蔵をもとに作成。

図2. 小野友五郎による仙台近郊の路線測量図



出典：「小野鐵道権頭殿測量図之写」『佐藤政養文書』鉄道博物館所蔵。

隊および第2大隊が併合して設立された歩兵第四連隊の兵営が、さらに、その隣接地には1885（明治18）年頃歩兵第三旅団司令部が置かれており、これらに関連して榴ヶ岡の東に位置する「宮城野」には、1878（明治11）年頃に陸軍練兵場（操練場）が設置されていた³²⁾。なお、1886（明治19）年4月13日の『奥羽日日新聞』における仙台停車場の予定地は「宮城野ノ西端」とされており、ここから鉄道局は、停車場の東側、すなわち停車場の裏側に陸軍練兵場が来る配置を考えていたことがわかる。ちなみに、図2に示した1872（明治5）年の小野友五郎による路線測量では、松平の提案と同様に東六番丁を通過させることにしているのであるが、当時、これらの軍事施設はまだ設置されていなかった。

県令松平による停車場位置変更に関する具体的な行動は、1886（明治19）年4月8日に開始され、この日松平は、県庁会議室に仙台区の有志者を集め、「ステーションの位置」についての「説論」を行った³³⁾。そこでの松平の「説論」の内容が同年4月10日発行の『奥羽日日新聞』に掲載されており、それによれば、松平が仙台区の有志者「四拾余名」を、「午後二時に県庁会議室」に招集し、仙台停車場は、「（鐵道）出張局に於ても測量手をして再三測定せしめられたる處、地形の自然に就て、線路の方向よりすればステーションの適當の場所は市区の中央を距る事三十余町の東端にて、躑躅岡下練兵場邊」（カッコ内引用者）に設置される計画であることを有志者達に伝え、その内定場所では「第一に市街出入の物品運送に容易ならざる不便」が生じること、ま

32) 仙台市史編さん委員会（編）『仙台市史』通史編6・近代1（仙台市、2008）pp.279-280。

33) 「縣令の説論」『奥羽日日新聞』1886（明治19）年4月9日。

た、「汽車往来の旅人も態々仙台に立寄るも煩はし」くなり、「東北第一等の繁華街と呼ばれたる一万二千戸の大市街も忽ち寒村古驛の有様」となってしまうため、「鉄道線路の方向を転じて今の木道社即東六番丁の近辺に」停車場を設けるべきであることを主張した。さらに、松平は、鉄道を東六番丁へ引き込むための費用は「大略六、七万円」かかるとし、その「臨時費の高を六万円なりとすれば、其半額の三万円」を区民において負担し、「ステーションを買受」けたらどうか、といった提案を行い、もし「区民の方にて断然金圓を差出すとの決心」をしたならば、「小官に於ても願意貫徹する様、大いに盡す心得」であるということ述べている³⁴⁾。

また、ここでの県令松平の「説諭」の内容は、仙台市博物館所蔵の『小西家文書』に含まれている小西儀助書簡（以下、小西書簡）にもみることができる。これは、叔父伊藤清次郎の代理として、県令松平からの呼び出しに応じて出席していた小西儀助が叔父へあてた報告の手紙である³⁵⁾。なお、この小西書簡と前述の『奥羽日日新聞』における記事との記載では、松平により招集された時刻が新聞記事では「午後二時」となっているのに対して「正午十二時」とあり、また、招集された人数も新聞記事では「四拾余名」となっていたのであるが、小西書簡では「二十九名」とある。ついで、小西書簡の中に「早川区長」といった記載がみられるが、これは宮城県土木課長早川智寛のことであり、当時の仙台区長は小笠原幹である。ただし、早川、小笠原の両名ともこの日の会合には出席していた。さらに、この文書の日付は、この会合が行われた日ならば「八日」であるが、そうではなく、「十八日」または「二十八日」のいずれにも判読できる。こういったことから、この資料は前掲『仙台市史』資料編5・近代現代1・交通建設への採録が行われなかったのであるが、ここに書かれている内容が重要なので以下に全文を示すことにする。

拝呈 御宅家中 無別条被為存候間 御安心被遊被下度 長三郎殿ヨリ今日紙面到来セシニ付相開キ候処
 （御叔父様へ）仙台区長ヨリ鉄道敷設之義ニ付 御直談致度義有之候間県庁へ正午十二時出頭可致旨御達
 シニ相成 私義今日代人トナリテ出頭仕候 招集セシ
 人銘ハ廿九名 今日参集セシ人銘廿八名ナリ
 一、令公及早川区長外ニ 三名例席之上談示セラレタル条々左ニ申上候
 令公曰

過日井上鉄道局長及奈良原殿出張セラレ ステンション置地 豫メ薬師堂北裏ナルヨシ 同所へ設ケ
 ラレタランニハ 区内之人民不幸甚タスカルヘシ 依テ考フレハ

34) 前掲、「仙臺区荒廢の分け目」『奥羽日日新聞』1886（明治19）年4月10日。

35) 伊藤清次郎（1856〈安政3〉年～1938〈昭和13〉年）は、仙台河原町の豪商小西家の一族であり、7代当主小西利兵衛の孫に当たる。伊藤は、1894（明治27）年の宮城水力紡績会社の設立に参加し、さらに1917（大正8）年に仙台市街自動車を創設するなど、仙台を代表する実業家であり、「電狸翁」の号で知られる。なお、河原町小西家は、南町の雑貨商小西家の分家であり、ここで登場する小西儀助は、その南町小西家の当主である。なお、河原町小西家の当主は、清次郎の兄である小西栄蔵であり、栄蔵は、1881（明治14）年5月の段階において、既に日本鉄道会社に5,000円を出資していたのが確認される（河北新報社宮城県百科事典編集部〈編〉『宮城県百科事典』〈河北新報社、1982〉p.58、および菊田定郷〈編〉『仙臺人名大辞書』〈仙臺人名大辞書刊行会、1933〉pp.380-381、および前掲、老川慶喜・中村尚史〈編〉『明治期私鉄営業報告書集成〈1〉日本鉄道会社』第5巻、p.445）。

- 東六番丁木道社ヨリ南ヲ以 ステンシヨンニ致サハ 是レ区内ノ幸福ナルヘシト仰ラレタリ
- 一、日本鉄道会社ニテハ薬師堂裏ヘ掛ル方ハ費額少数ナルノミナラズ 便利ナルコト大分アルヨシ 東六番丁ヘステンシヨンヲ設ケル時ハ其入費六万円余モ要スヘシ 依テ東六番丁ヘ設ケントスルニハ 六万円ノ半額則三万円ヲ区内ニテ鉄道会社ヘ寄附セザレハ 六番丁ヘ設ケルコト能ハズト仰ラレタリ
- 一、区内有志者ヲシテ三万円出金法方 如何ト仰ラレタリ (此時一同当惑セリ)
- 田邊一同ニ変リテ御答セリ 区内ノ一大事ナレハ 今日則答申上兼候ニ付 不日協議之上御請可申上ト答タリ
- 田邊夫ヨリ区役所ノ会議所ヲ借 一同協議セリ
- 第一 六番丁ヘ ステンシヨン設ケルコトハ一同賛成セリ
- 第二 三万円有志法 是ハ区会ニ附スヘキ事トス (壹万五千元ハ戸数割) (壹万五千元ハ有志者)
- 右決議之上区長ヲ席ヘ招キ上申セリ

区長曰

区会ニ附ヘキモノニアラズ 何トナレハ 区内ニ関係アルトモ会義ニ附ヘキ法律ナシト申サレタリ

右ノ条々ニ付テ今日午後五時退散セリ 不日区役所ヨリ亦々御呼出シ相成ル事ニ在之候間後便ヨリ萬々申上候 先ハ今日出頭セシ豫メ御報道申上候也

四月十八日

義助

御叔父様

清次郎様

(出典：『小西家文書』仙台市博物館所蔵，岩本由輝「市史編さんこぼれ話・70」『仙台市政だより』2000〈平成12〉年1月号抄録)

この資料から、松平の呼びかけに応じて参集した区内の有力者達が、この場で松平から費用の捻出方法について問われ、場所を県庁から区役所会議所に移し、そのことに関する協議を行っていたことが明らかになり、この話は既に具体的な段階に入っていたことが判明する。つまり、松平と日本鉄道会社との間では、仙台停車場を東六番丁へ設置することに関する折り合いは、既に付けられていたのであり、残された課題は費用の問題だけであった可能性が高いのである。そして、松平の問いかけに対して、仙台の有力者達は、総額3万円の費用負担について、半分の1万5,000円を「戸数割」で、残りを「有志者」で負担する案を取り決め、区長小笠原に相談したのであったが、小笠原は、区税による「戸数割」での負担は、「区会ニ附ヘキモノニアラス」とし、たとえ区内に関係あることだとしても、「会義ニ附ヘキ法律」がないと答えていた。なお、小西書簡における仙台停車場の設置予定地は「薬師堂北裏」とされているが、これは『奥羽日日新聞』記載の宮城野に含まれる場所であり、小西書簡での記載から、宮城野のなかでも南より（現JR宮城野貨物駅の辺り）であったことがわかる。

この県令松平による招集の後、仙台区内の有力者達は、仙台停車場を東六番丁へ設置するのにかかる費用のうち3万円の募集に奔走する。以後、その展開を『奥羽日日新聞』の記事を用いて

検証していくのであるが、『奥羽日日新聞』を発行している奥羽新聞社は、1886（明治19）年4月10日から15日にかけて「仙臺区荒廢の分け目」といった社説を掲載し、後には150円の寄付金の支出も決定していることからわかるように³⁶⁾、仙台停車場を東六番丁へ設置することに対して賛同の立場を明確にしている。そのため、東六番丁へ仙台停車場を設置することに対する反対運動はあったものの、そのことに関する記載は当新聞ではみられない。

仙台の有力者達による取組みは、まず、1886（明治19）年4月16日に向山の植木亭で開催された「仙臺親睦会」において、親睦会の委員総代である村松亀一郎のほか、藤沢幾之輔・草刈親明・虎岩省之らが出席者40余名に対して、「演説会を開いて公衆の世論を形成する」こと、「町内組織を設け日本鉄道会社へ四方八方より請願を行う」ことを提案したのに始まる。ただし、「仙臺親睦会」は、既設の機関であり、仙台停車場問題にさいして新たに設けられたわけではないため、別に「相談会」を設置することが決定された³⁷⁾。次に、1886（明治19）年4月18日に「鐵道事件の相談会」が、片平丁の神宮教会所において約130名を集めて開催され、相談会の委員として、木村久兵衛・八木久兵衛・田邊繁久・虎岩省之・藤沢幾之輔・村松亀一郎・金須松三郎・首藤陸三・遠藤庸治・中島信成・佐々木重兵衛・小西栄蔵・佐藤三之助・沼澤與三郎・岩崎惣十郎・谷井源兵衛を選出している。同日、選出された委員達は場所を移して、「仙台区各町より町内協議の上一名の総代人を出さしむること」、「総代人は仙台某街に鐵道停車場を設置の目的を貫徹せんが為め、其筋並びに日本鉄道会社に請求すること」、「区内の有志に勧告して応分の出金を為さしむること」を決定し、翌19日に国分町の萬里軒において開催した委員会において、それぞれの部署を決定した³⁸⁾。さらに、同19日には、北目町の宮城座において「鐵道布設學術大演説会」が開催され、藤沢幾之輔・首藤陸三・草刈親明・岩崎惣十郎・倉長恕・村松亀一郎らが演説を行った³⁹⁾。

また、区内における鐵道停車場設置場所変更のための総代組織を設立する動きも、村松亀一郎・首藤陸三・藤沢幾之輔・遠藤庸治・岩崎惣十郎らを中心に進められ、1886（明治19）年4月20日、仙台区会議所において、有志総代および仙台区各組の組長らにより、区民総代を選出するための打ち合わせが行われた⁴⁰⁾。なお、この時点において、県令松平を通して鐵道長官井上勝宛に対する請願が行われており、1886（明治19）年4月23日付の県令松平より鐵道局長井上勝宛の請願書（草案）、およびそれに添付されたとみられる同年4月付けの首藤陸三以下21名の有志総代の連名で、県令松平正直に宛てた請願書の2通がある⁴¹⁾。このうち、後者、すなわち区内有志が松平に提出した請願書では「漸く金三万円相纏り候」とされている⁴²⁾。なお、日本鉄道会社線の敷設過程において、このような請願書がみられるのは仙台だけであり、たとえば福島・盛岡・青森の各停車

36) 1886（明治19）年4月22日の『奥羽日日新聞』に、奥羽新聞社が200円の寄付を申し入れていたことが記されている。

37) 「仙臺親睦会」『奥羽日日新聞』1886（明治19）年4月18日。

38) 「鐵道事件の相談会」『奥羽日日新聞』1886（明治19）年4月20日。

39) 「鐵道敷設學術大演説会」『奥羽日日新聞』1886（明治19）年4月21日。

40) 「鐵道彙報」『奥羽日日新聞』1886（明治19）年4月22日。

41) 前掲、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、pp.84-88。

42) 前掲、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、p.85。

場の設置経緯をみても、鉄道停車場の位置問題について、鉄道局長井上と各県令および地元有力者らが書面を取り交わすのではなく、直接交渉し、その間での合意が決定とされている。ちなみに、仙台の場合も、日本鉄道会社側からの当初計画は書面では示されていたわけではなく、本来ならばこのような請願書は提出する必要がないのである。なぜなら、当時の鉄道行政は井上が絶対的な権限を有しており、井上の了承さえ得られればほとんどの問題は解決したのである。そうすると、この請願書は、松平と区民の代表者らが鉄道局に対して差し出した、いわば3万円の拠出を約束した証文とみられるのである。

さらに、1886（明治19）年4月25日には、有志総代および仙台区における各町組合長により、総勢55名の区民総代が選出され、同年4月27日、区内総代55名、および有志総代22名による協議会が片平丁の神宮教会所において開催された。その席上において、区内総代55名の連名で、鉄道局・日本鉄道会社・宮城県庁に対して「停車場を区内に引き入れる」ための請願を行うことが決定され、そのための事務担当委員に、田邊繁久・虎岩省之・佐藤助五郎・椿孝之・首藤陸三・大崎梅吉・草刈謙吉が選出されている⁴³⁾。ここでの決定に基づき、同年5月1日、県令松平に対して表2に示した区内総代55名の連署でもって「鉄道停車場位置換請願書」が提出された⁴⁴⁾。ちなみに、この請願書が鉄道局や日本鉄道会社に対して上申されたふしはなく、この請願書が何のために作成されたのかは判然としない。鉄道局に対する意思表示ならば、先に井上に提出したもので充分なはずである。また、この請願書を単に、鉄道停車場位置を宮城野から東六番丁に変更させることに對する念押しとみてしまうと、路線の変更によって町の分断が生じたり、駅裏にされてしまう町の総代も連署していることから、これでは彼らがそういったことを望んでいたことになってしまう。この請願書で注目すべきことは、それまでの「三万円」という言葉が登場せず、「若干ノ金円」と置き換えられていることである。

そのことに関して、表3で示した『奥羽日日新聞』記載の寄付金応募状況に注目してみたい。1886（明治19）年4月22日の報道では、21人の商人による拠出が5,550円、11人の代言人による拠出が675円で、合計6,225円であり、これに、同年4月24日・25日の報道において7,105円が追加され、この時点で、合計1万3,300円の出資であった。つまり、先に井上に提出した請願書では、あたかも3万円の寄付金が集まっているような記載がみられたのであるが、実際には、その半分程度の拠出であった。当時の3万円という金額は、非常な大金であり、たとえば、1887（明治20）年度における仙台区の歳入および歳出が2万311円である⁴⁵⁾。そういった意味では、先に見た「小西書簡」の中で有力者達が、自らによる寄付金を1万5,000円と計算していたのが限界だったのであって、そのため、仙台区の有識者らは、松平に対し、資金集めが不調であることを伝え、再度東六番丁への停車場の設置を請願したのであり、そのために、仙台区内における全ての町の総代の連署が必要と考えたのであろう。なお、ここでの寄付者の何人かが、配当を補

43) 「鐵道彙報」『奥羽日日新聞』1886（明治19）年4月29日。

44) 前掲、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、pp.88-91。

45) 仙台市史編さん委員会（編）『仙台市史』資料編8・近代現代4（仙台市、2006）pp.321-322。

表2. 各町総代名簿

	町 組	総 代		町 組	総 代
1	常磐町組	虎岩省之	29	通町組	菅野栄七
2	河原町組	若生儀兵衛	30	堤町組	武田喜規
3	新弓ノ町組	鈴木吉兵衛	31	木町通組	永島東吾
4	南鍛冶町組	山崎覚七	32	北一二三番丁西組	鈴木三之丞
5	三百人町組	菅野善治	33	北四五六番丁組	小原長信
6	成田町組	丹野久太郎	34	北山町組	毛利清右衛門
7	荒町組	斎藤八十郎	35	北七八番丁組	窪田範良
8	連坊小路組	丹野益吉	36	新坂通組	斉藤永久
9	南町組	小西儀助	37	中島丁組	藤澤景翼
10	新伝馬町組	佐々木喜平治	38	北壺番丁東組	遠藤盛之
11	名懸町組	庄司泉三郎	39	北二三四五六番丁東組	永野繁之進
12	二十人町組	野田与市	40	北二三四五六番丁中組	正木文吾
13	舟丁組	藤田武治郎	41	元寺小路組	加藤瓢
14	土樋組	生江元善	42	花京院通組	水科穆郎
15	米ヶ袋組	高成田行信	43	小田原東組	鈴木長之助
16	片平丁組	小堤成義	44	鉄砲町組	穴戸保治
17	琵琶首町組	若生為治	45	小田原西組	嶋原善行
18	霊屋下組	鈴木卯之松	46	宮町組	相沢儀兵衛
19	川内中ノ瀬組	石川朝光	47	本荒町組	佐藤文之進
20	亀岡町組	関美之	48	八幡町組	黒田徳至
21	立町組	三浦弥治平	49	定禅寺通槽丁組	国分平
22	肴町組	田中健治	50	元槽丁組	草刈謙吉
23	北材木町組	高橋広治	51	北目町組	大崎梅吉
24	東一番丁組	白石文治	52	清水小路組	椿孝之
25	東三番丁組	二宮尚輔	53	大町上組	佐藤助五郎
26	東七番丁組	三品彦惣	54	東二番丁組并国分町組	田辺繁久
27	東八番丁組	鈴木平治	55	東四五番丁組	首藤陸三
28	二日町組	釜石丑五郎			

出典：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）pp.89-91より作成。

表3. 『奥羽日日新聞』記載、寄付金予定額及び寄付者一覧

〈4月22日報道分〉			〈4月24日報道分〉			〈4月25日報道分〉		
	氏名	金額 (円)		氏名	金額 (円)		氏名	金額 (円)
1	木村久兵衛	600	1	佐藤助五郎	900	1	福田榮次郎	120
2	藤崎三郎助	600	2	金須松三郎	500	2	橋川鏞	100
3	角田林兵衛	550	3	岩井八兵衛	500	3	萩原嘉蔵	100
4	大倉定七	500	4	本野小平	400	4	吉岡吉治	100
5	佐々木重兵衛	500	5	谷井源兵衛	350	5	針生正之助	100
6	小谷新右衛門	300	6	櫻井伊助	350		合計	520
7	佐藤三之助	300	7	田邊繁久 ※	300			
8	櫻井伊助	250	8	松田新兵衛 ※	300			
9	松田新兵衛	250	9	高橋藤七 ※	300			
10	八木久兵衛	250	10	八木久兵衛 ※	300			
11	高橋藤七	200	11	宮城吉右衛門	200			
12	鈴木倍次郎	200	12	高橋甚之助 ※	200			
13	奥羽新聞社	200	13	工藤又七	150			
14	田邊繁久	150	14	石川進	140			
15	高橋甚之助	150	15	針生久助	100			
16	大石太吉	150	16	石原善右衛門	100			
17	松坂佐兵衛	150	17	安藤利平衛	100			
18	田邊商店	100	18	大内源太右衛門	100			
19	鎌田三郎右衛門	50	19	渡邊長佐衛門	100			
20	青海平八郎	50	20	新田彦八	100			
21	古川良助	50	21	大沼十右衛門	75			
	小計(商家分)	5,550	22	佐藤庄左衛門	75			
22	遠藤温	100	23	玉澤傳蔵	70			
23	村松亀一郎	75	24	高橋愛蔵	50			
24	田代進四郎	75	25	佐藤信義	50			
25	遠藤庸治	75	26	今野武治	50			
26	浅尾哲次	50	27	奥田庄吉	50			
27	藤澤幾之輔	50	28	福島熊吉	50			
28	岩崎惣十郎	50	29	伊勢八之丞	50			
29	草刈親明	50	30	山形藤左衛門	50			
30	莊子斌	50	31	都川歌之助	50			
31	小関源太郎	50	32	大塚音二郎	50			
32	杼窪廣成	50	33	斎川久吉	50			
	小計(代言人分)	675	34	板橋善右衛門	50			
	合計	6,225	35	木村丈助	50			
			36	内島庄吉	50			
			37	黒田榮助	50			
			38	関波小兵衛	50			
			39	福田喜三郎	35			
			40	橋本忠次郎	30			
			41	毛利まつ	30			
			42	皆川保治	30			
				合計	6,585			

22日・24日・25日
報道分通計 13,330

出典：「鐵道彙報」『奥羽日日新聞』1886(明治19)年4月22日,「鐵道事件」『奥羽日日新聞』同年4月24日,「鐵道彙報」『奥羽日日新聞』同年4月25日をもとに作成。なお、4月24日分の表中において、※印をつけたのは、22日分と氏名が重複している者であるが、これは増額の寄付金を出した者を示すものである。ちなみに、同表は、前掲手嶋論文44ページにも載せられているが、そこでは4月22日報道分の6,225円が見落とされているため、24日と25日の献金額7,105円を総額と捉えてしまっている。

償されていた日本鉄道会社の株主になっていたことは留意しておく必要がある⁴⁶⁾。

このように展開されてきた仙台停車場の設置場所変更問題であるが、突如状況が一変することになる。1886（明治19）年6月3日に仙台区長小笠原が臨時区会を招集し、「鐵道停車場位置変更方法及収支予算」についての協議を行い、同月4日に3万円の費用負担は、区費から全額を支出して日本鉄道会社へ寄付することを決定したのである。なお、3万円の捻出方法は、仙台区が「相当の利付を以て借入」し、日本鉄道会社に対して寄付を行い、そのさい発生した利息を含めた計3万3,753円33銭3厘を1886（明治19）年から1888（明治21）年度の3カ年に渡って区民から臨時徴収するというものであった。また、区民からの徴収方法は、戸数割で行い、1等から19等にかけて負担金額が決められ、さらに営業税を納めているものに対して一定の割合で増額させる方式であった⁴⁷⁾。このような強引ともいえるやり方をもって、資金を用意しなくてはならなかった背景には、鉄道局および日本鉄道会社に対する約束、つまり支払期限があったのであろう。とはいえ、これにより当初の決定を覆して東六番丁へ仙台停車場が設置されることは決定した。なお、この決定にともない、区民総代55名は、1886（明治19）年7月12日付けで、先に提出した松平宛の「鐵道停車場位置換請願書」を「下戻」すようお願い出ている⁴⁸⁾。

この間、東六番丁へ停車場を設置することに対する反対の動きがなかったわけではない。とくに、東京在住の仙台出身者らによって組織されていた「仙臺義會」は、司法省法学校在学中の佐藤郁二郎を代表として仙台に送り込み、むしろ原案通り宮城野に仙台停車場を設置した方が仙台のためであることを主張した。その理由について、1932（昭和7）年に出版された佐藤の『回顧録』では、①現状では東六番丁の方が宮城野よりも便利かもしれないが、これは一時的なものであり、近い将来移転の必要性が生じるであろうこと、②日本鉄道会社に3万円という大金を提供して、東六番丁に停車場を設置するならば、むしろこの資金を、宮城野・仙台間における軽便の交通機関の設置にあてた方が上策であること、③宮城野に停車場を開設するのを機に、理想の市街地建設を行えばよいことを挙げている。このような見解を持って佐藤は、県令松平をはじめとする関係者に面会し、また、西公園内にある挹翠館および大二樓の2か所で講演を行ったのであるが、すでに東六番丁へ停車場を建設することでまともだった仙台の有力者達の意向を変えさせることはできなかった⁴⁹⁾。なお、1886（明治19）年5月1日の『奥羽日日新聞』に佐藤が載せた広告では、

父不快ノ為七日間ノ日積ヲ以テ帰省候処 繁雜要時出来候儘仙台義會々友諸君及ヒ其他皆々様ニ一々御見

46) 「明治十九年六月三十日調」の『日本鉄道会社 株主姓名簿』における仙台有力商人として、八木久兵衛（295株）・伊澤平蔵（200株）・岩井八兵衛（200株）・角田林兵衛（200株）・佐藤助五郎（200株）・金須松三郎（100株）・本野小平（100株）・小西栄蔵（100株）・小西儀助（100株）・谷井源兵衛（75株）・針生権十郎（60株）伊藤清次郎（54株）・松田新兵衛（50株）・奥田新次郎（40株）・櫻井伊助（40株）・鈴木倍次郎（31株）・櫻井伊之助（20株）・小谷新右衛門（10株）・大内源太右衛門（8株）が確認される（前掲、老川慶喜・中村尚史〈編〉『明治期私鉄営業報告書集成（1）日本鉄道会社』第5巻、pp.451-486。

47) 「郡区公報」『奥羽日日新聞』1886（明治19）年6月6日。

48) 前掲、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、pp.92-94。

49) 佐藤郁二郎『回顧録』（私家版、1932）pp.59-63。

舞相叶間敷候間 此儀御宥恕奉願候也

仙台区東一番丁四十九番地

四月三十日

佐藤郁二郎

とあり、佐藤の帰仙理由は「父不快ノ為」であったことが判明し、あわせて、1886（明治19）年4月24日から30日までの1週間に先に見た活動を展開したようである。ただし、この『回顧録』の中で、後に日本鉄道会社に対する仙台区会の寄付行為についての訴訟問題を展開する草刈親明と佐藤運宜、その他、沼澤與三郎らが「大二仙臺義會ノ意見ニ賛同」し、その結果、草刈と佐藤は、日本鉄道会社に対する区会の決議の取消に関する訴訟を起こすに至ったとしているのは⁵⁰⁾、明らかに間違いであり、佐藤の滞在中、とくに草刈は、停車場位置変更問題の中心グループの1人として活動していたことは先に見たとおりである。とはいえ、仙台の有力者達も、在京の仙台出身者達の意見をおろそかにすることはできなかつたとみえ、後日、藤沢幾之輔が御礼のために代表して上京している⁵¹⁾。

ところで、仙台停車場の設置場所は、東六番丁に決定したものの、日本鉄道会社に対する3万円の寄付金については紛糾することになる。このことについて、後の商工大臣であり、この問題に深く関係してきた藤沢幾之輔は、1933（昭和8）年発行の「宮城県政界の思い出（5）」において、「仙台の死活問題」として取り扱われていた停車場位置に関する議論が、「政治問題化」していったことを回想している⁵²⁾。

仙台停車場の設置場所変更にかかる費用のうち3万円について区費より醸出することが決定されたことについて、1886（明治19）年6月24日、草刈親明・佐藤運宜・三宅種信の3名は、日本鉄道会社に対して、民営会社の営利事業に対する区費の寄付行為は不当であるといった異議申し立ての照会状を郵送し、そのなかで、理由如何によっては区会の決議に対する取消の訴訟を起こす旨を通知した。この異議申し立てに対して、日本鉄道会社は、宮城県と申し合わせのうえ、全てを鉄道局へ任せているとし、明確な回答を拒否したため、草刈らは、内務大臣山県有朋にまで陳情を行い、その結果内務省は、「費用支出の義を区会に付したるは区町村会法の範囲外」のこととして仙台区会の決議を取り消したのである⁵³⁾。なお、「区町村会法」は、1878（明治11）年7月における、いわゆる地方三新法（郡区町村編制法・府県会規則・地方税規則）の制定に即して、1880（明治13）年4月に制定されたものであり、これが1884（明治17）年5月に改正されていた。その第1条において「区町村会ハ区町村費ヲ以テ支弁スヘキ事件及其経費ノ支出徴収方法ヲ議定ス」とあるが、ここでの仙台区会の決定はこの規定にもとるものとされたのであり、また、第6条の「府知事県令ニ於テ区町村会ノ議事若シ法ニ背キ又ハ治安ヲ害スルコトアリト認ムルトキハ何時タリトモ区町村会ヲ停止シ又ハ之ヲ解散シテ改選セシムルコトヲ得」といった規定から、県令松平はその監督責任を問われることになる。この間、1886（明治19）年8月13日には、仙台始審裁判所へ、

50) 前掲、佐藤郁二郎『回顧録』p.62。

51) 藤沢幾之輔「宮城県政界の思い出（5）」『宮城県人』（宮城県人社、1933）p.7。

52) 前掲、藤沢幾之輔「宮城県政界の思い出（5）」pp.7-8。

53) 前掲、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、pp.91-92。

宮城県平民関口勘右衛門ほか1,135名の署名をもって、区会の決議の取り消しを求める詞訟が提出されていた⁵⁴⁾。これらに対して、県令松平および区長小笠原は、内務大臣に対して進退伺を提出した。その進退伺に対して内務省は、1886（明治19）年11月30日、この問題は「法律ノ誤解ヨリ生シタル過失」であり、「既ニ其議決ヲ取消」しているといった理由から、両名の処分は行わないという決定を下した⁵⁵⁾。ただし、小西書簡において区長小笠原が、区費の支出は法律外の行為であることを認識していたことは先に確認した通りであり、それを犯してでも区費による支出を取り決めなければならなかったことには、おそらく松平の意向が絡んでいたであろう。いずれにせよ、この間も路線敷設工事は進行しており、仙台停車場は、1887（明治20）年12月15日における上野・塩竈間⁵⁶⁾の開通に伴い、東六番丁に開業を迎えることになる。

ただし、この間、冒頭で述べた手嶋の指摘にあるように、1887（明治20）年5月20日付行政文書「鉄道用地買上費献金之義ニ付伺（宮城県土第1394号）」にもとづく寄付行為が行われていた。これについてみていくのであるが、同伺書が収録されている文書綴りには、同年2月13日付で鉄道局仙台出張所が宮城県に対して発行した受領書がみられる。そこから、同日、「鐵道建築費トシテ」の「仙台区民寄附金」4,760円が、宮城県から鉄道局仙台出張所へ支払われていたことが判明するのであり、その出資者は表4のとおりであった。そしてその後、同年5月20日付けの前掲「鉄道用地買上費献金之義ニ付伺」が内務大臣山県有朋宛てに提出され、それが同年5月30日に受理されているのである。そのなかで松平は、「仙臺区市街之地ニ停車場設置之挙」に対して「同区有志者ニ措テ金四千七百六拾円ヲ醸集シ鐵道用地買上費ノ一部分」に充当するように願い出ているのであるが、献金の名目が、先の受領書にあった「鐵道建築費」から「鐵道用地買上費」に変更されていた。加えて「右金額（4,760円）ヲ以別紙調ノ地所ヲ買上ケ地種組替ノ上普通官有地同様取扱可然哉」（カッコ内引用者）とあり、つまり、松平は、献金といった形ではなしに、土地で寄付する旨を提案していた。ここで掲げられた「別紙調ノ地所」は表5の通りであって、これは仙台停車場付近における路線用地であり、停車場位置の変更によって鍋弦状にさせられた部分に相当する。その後、宮城県令松平と鉄道技師増田禮作との間で寄附金を巡ってのやりとりがなされ、結果、寄附された4,760円は、一旦宮城県に返還されることになり、あらためて土地でもって寄付されることになった。このため宮城県は、5月に作成していた「決算調」の書き換えを行い、既に受領していた総経費4万3,500円（鉄道線路及停車場ニ係ル地所買取其他一切ノ経費）か

54) 司法省「宮城県平民関口勘右衛門外千百三十五名ヨリ区長ニ対スル鉄道布設ニ関スル越権処分取消ノ詞訟和解ノ件」『公文雑纂 明治二十年 第二十四卷 司法省十五』（纂00063100）国立公文書館所蔵。

55) 内務省「宮城県知事松平正直外一名区町村会法ノ範囲外ニ渉ル事項ヲ区会ノ決議ニ付シタルヲ認可セシニ付謹責ノ件」『公文雑纂 明治十九年 第十卷 内務省二』（纂00010100）国立公文書館所蔵。

56) ただし、塩竈停車場は、現在のJR東北本線塩釜駅とは場所が全く異なり、明治期において日本鉄道会社の路線建設に必要な資材の陸揚げを目的として、当時の塩釜港に設置されたものである。その後塩竈停車場は、1956（昭和31）年7月に当時の国鉄東北本線塩釜駅が開業したのにもない、名称を塩釜港駅に改め、その後1986（昭和61）年に塩釜港駅は塩釜埠頭駅に吸収され、廃止となったのであるが、1990（平成2）年に塩釜埠頭駅が元の塩釜港駅の場所に移動してきた。そして、塩釜埠頭駅は1994（平成6）年6月に休止、1997（平成9）年4月に廃止された。なお、塩竈停車場の位置の変遷については、前掲『仙台市史』資料編5、pp.59-61に詳しくまとめられているので、そちらを参照されたい。

ら、市民による寄附金額とほぼ等しい4,477円32銭7厘を為替券でもって鉄道局に返還することになっている⁵⁷⁾。つまり、鉄道局および日本鉄道会社は4,760円の寄附金を当てにしていたわけではなく、それが無くとも工事に支障はなかったのである。加えて、市民有志から拠出された4,760円は、このさい新たに集められたものであって、先にみた3万円の収集活動とは別個のものであることを指摘しておきたい。前掲手嶋論文では、これら2つの寄附金の混同がみられ、『奥羽日日新聞』における新聞報道では寄附金の水増しが行われていたことにされているのであるが、4,760円の有志者による寄付は、仙台停車場付近における湾曲部分の路線用地買収費の算定額を念頭に、あらためて拠出されたものとみられる。このことについて、藤沢幾之輔は、前掲「宮城県政界の思い出(5)」において、

結局仙臺は寄附を出さずして希望通り線路を仙臺に引入れ、停車場を東六番町⁵⁷⁾に建設することが出来た。

但し鐵道会社に対しては気の毒であるので有志寄附を提供することとし、その貯出した金高は五六千円に達したので、之を寄附して停車場問題の大團圓を告ぐるに至つたのである

と回想しており⁵⁸⁾、金額の相違はみられるものの、仙台市は結果的に負担金を支払うことなしに仙台停車場の位置変更を実現したのであるが、それでは「気の毒で」あったという心情からあらためて寄附を行ったというのが実態であったのであろう。ただし、宮城県を通して献金している以上、県令松平の関与は否定できない。そのさい、金銭ではなく土地で寄附し、それを官有地とすることには、違法とされた民間会社に対する行政の寄附行為の問題が関係しているのであろうが、鉄道国有化を見込んで、土地を官有とする意味もあったのであろう。

最後に、この東六番丁への停車場設置は、市街地を分断したようにみえるのであるが、必ずしもそうではないことを説明しておきたい。1872(明治5)年に行われた小野友五郎による路線測量においても東六番丁を通過させていたように、東六番丁以東は、同じ仙台区内ではあるけれど、西側と比べると全く違った土地利用がなされていたことを知っておく必要がある。つまり、1600(慶長5)年の伊達政宗による仙台開府にともなう城下町づくりのなかで、東六番丁は、仙台の「御城下」の範囲をしめす「仙台輪内(わのうち)」の当初の東限とされ、それより東側は、戸口の増加により下級武士の屋敷が造られていたものの、明治に入る頃には、それらも取り壊されて畑地となっているところが多く見受けられる状態であった。したがって、仙台停車場は、市街地に近接した「まちはずれ」、すなわち「場末」に設置されたのであり、他の鉄道路線とそう違ったものではなかった⁵⁹⁾。

57) 宮城県庁文書「鉄道 自明治十八年至明治二十年」宮城県公文書館所蔵。

58) 前掲、藤沢幾之輔「宮城県政界の思い出(5)」p. 8。

59) 仙台における近世城下町と鉄道停車場との関係については、佐々木秀之「仙台市における駅裏成立の歴史的背景－江戸・明治期における土地利用を中心に－」入間田宣夫・平川新(編)『東北の歴史』第3巻(清文堂出版、刊行予定)参照。

表4. 寄付金（4,760円）の拠出者一覧

	氏名	金額 (円)	所在	備考
1	佐藤助五郎	254	仙台区大町二丁目	呉服太物商
2	木村久兵衛	212	仙台区大町二丁目	呉服太物商
3	角田林兵衛	212	仙台区大町三丁目・寄留（福島県平民）	呉服太物商
4	藤崎三郎助	212	仙台区大町二丁目	呉服太物商
5	岩井八兵衛	127	仙台区国分町・寄留（滋賀県平民）	呉服太物商
6	松田新兵衛	106	仙台区大町三丁目	呉服太物商
7	小谷新右衛門	85	仙台区国分町・寄留（滋賀県平民）	菓種商
8	桜井伊助	106	仙台区大町二丁目	菓種商
9	八木久兵衛	106	仙台区大町四丁目	小間物商・味噌醤油醸造業
10	高橋藤七	85	仙台区大町四丁目	和洋小間物卸商
11	田辺繁久	64	仙台区東二番丁	洋物商
12	大石太吉	64	仙台区国分町	紙商
13	大沼十右衛門	70	仙台区大町四丁目	呉服商
14	鎌田三郎右衛門	25	仙台区肴町	魚卸商
15	青海平八郎	21	仙台区肴町	周旋業
16	福島与惣五郎	25	仙台区新伝馬町	倉庫業
17	佐々木重兵衛	170	仙台区大町五丁目	味噌醤油醸造業
18	谷井源兵衛	106	仙台区新伝馬町	味噌醤油醸造業
19	本野小平	148	仙台区北六番丁	
20	松坂佐兵衛	30	仙台区大町四丁目	呉服太物商
21	鈴木倍次郎	25	仙台区大町四丁目	
22	高橋甚之助	50	仙台区大町四丁目	小間物商
23	針生権十郎	75	仙台区河原町	雑貨商
24	酒井長兵衛	20	仙台区大町四丁目	
25	谷宇兵衛	15	仙台区国分町	紙商
26	若生倉造	20	仙台区南町	金物商
27	宮城吉右衛門	20	仙台区南町	
28	伊藤小三郎	20	仙台区大町四丁目	綿卸小売商・金融業
29	桜井伊之助	20	仙台区新伝馬町	
30	大泉甚吉	20	仙台区新伝馬町	煙草商
31	阿辺善六	25	仙台区大町四丁目	
32	安立ミツ	70	仙台区東一番丁	
33	大内源太右衛門	35	仙台区大町五丁目	古着・呉服商
34	朴沢三代治	25	仙台区元荒町	裁縫私塾経営
35	佐藤信義	10	仙台区六軒丁	小学校取締
36	杉山厚德	10	仙台区定禅寺通櫓丁	蕎麦店経営
37	大倉喜一郎	127	仙台区大町三丁目・寄留（東京府平民）	東京在住実業家
38	奥田新次郎	25	仙台区大町四丁目	
39	秋山嘉之助	20	仙台区大町一丁目	
40	谷井源五郎	15	仙台区大町五丁目	

41	渡辺末吉	10	仙台区大町三丁目	通運会社支配人
42	伊沢平蔵	100	仙台区北五番丁	酒造業
43	金須松三郎	100	仙台区東一番丁	金融業
44	古木孝三郎	20	仙台区国分町	酒造・味噌醸造業
45	田代進四郎	20	仙台区元柳町	代言人、後衆議院議員
46	村松亀一郎	20	仙台区東一番丁	代言人、後衆議院議員
47	遠藤庸治	20	仙台区東二番丁	代言人、後仙台市長
48	岩崎惣十郎	13.333	仙台区元柳町	代言人、後衆議院議員
49	浅尾哲次	13.333	仙台区元柳町・寄留(岡山県士族)	代言人
50	藤沢幾之輔	13.334	仙台区東一番丁	代言人、後商工大臣
51	土井七郎兵衛	50	仙台区大町三丁目	金融業
52	針生庄之助	50	仙台区国分町	妓樓経営
53	小西栄蔵	25	仙台区河原町	紙商
54	小西儀助	25	仙台区南町	雑貨商
55	後藤清善	15	仙台区南町	葉種商
56	上山五郎	20	仙台区南光院丁	医師
57	中目斎	20	仙台区東二番丁	医師
58	氏家習	10	仙台区清水小路	氏家習死去、遺族氏家時
59	渡辺道作	10	仙台区元寺小路	医師
60	安藤利兵衛	20	仙台区国分町	
61	針生久助	15	仙台区国分町	旅館業
62	菊地平五郎	10	仙台区国分町	旅館業
63	田中建治	5	仙台区肴町	
64	大泉梅次郎	10	仙台区国分町	旅館業
65	奥田庄吉	10	仙台区国分町	
66	砂金永助	5	仙台区柳町	
67	濱岡長次郎	5	仙台区二日町	
68	植川キミ	5	仙台区東一番丁	
69	白石キヨ	5	仙台区国分町	
70	山形藤右衛門	10	仙台区国分町	
71	第一銀行	50	仙台区大町三丁目・仙台支店	支配人尾高惇忠
72	第六十銀行	160	仙台区国分町・仙台支店	支配人土岐寧顕
73	三井銀行	75	東京本店へ引揚(旧仙台支店大町四丁目)	旧支配人福村金一郎
74	第七十七銀行	367.808	仙台区大町一丁目	頭取遠藤敬止
75	飯島一景	100	仙台区東二番丁	官吏
76	掛田利安	77.192	仙台区元鍛冶丁	官吏
77	佐藤三之助	400	仙台区東一番丁	米・生糸販売業
	合計	4760		

出典：宮城県庁文書「鉄道 自明治十八年至明治二十年」宮城県公文書館所蔵、仙臺市史編纂委員会編『仙臺市史』復刻版・各巻（仙台市、1975）、河北新報社宮城県百科事典編集本部編『宮城県百科事典』（河北新報社、1982）、菊田定郷編『仙臺人名大辞書』復刻版（宝文堂、2000）をもとに作成。献金者の序列は、原文ママ。なお、同表は前掲手嶋論文46ページにも収容されているが、そこでは一部欠落がみられ、献納額の合計と総計が一致していない。

表5. 仙台停車場付近における鉄道路線用地「別紙調」

区村名	面積	金額	内 訳
仙台区	8町2反5畝11歩 3合8勺6才	2,959.829	田：1反18歩3夕，35円20銭6厘 畑：6町5畝29歩3合5夕，1,780円96銭8厘 宅地：1町8反4畝27歩4合6才，1,089円75銭8厘 草生地：9歩，8銭1厘 墓地：2反3畝17歩6合，53円81銭6厘
宮城郡南小泉村	1町6反5畝7歩	244.903	畑：1町5反8畝10歩，231円53銭8厘 宅地：6畝27歩，13円36銭5厘
宮城郡小田原村	1町8反5畝16歩	348.707	田：1町1反2畝3歩，249円81銭3厘 畑：7反1畝18歩，98円85銭7厘 草生地：1畝25歩，3銭7厘
宮城郡苦竹村	1町8反6畝	457.762	田：1町4反7畝24歩，411円94銭4厘 畑：3反6畝3歩，45円55銭6厘 山：2畝3歩，26銭2厘
宮城郡小鶴村	9反2畝14歩	217.231	田：6反4畝14歩，189円80銭 畑：1反6畝5歩，17円76銭1厘 宅地：4畝24歩，8円3銭5厘 山：6畝26歩，1円63銭 草生地：5歩，5厘
宮城郡燕沢村	1町1反9畝23歩	366.374	田のみ
宮城郡岩切村	4反6畝11歩	165.194	田のみ
合 計	16町2反22歩 3合8勺6才	4,760.000	

出典：宮城県庁文書「鉄道 自明治十八年至明治二十年」宮城県公文書館所蔵をもとに作成。

5. おわりに

本論の目的は、日本鉄道会社仙台停車場の設置経緯を明らかにすることであり、なかでも寄付金の取り扱いについての解明を主眼において検証を進めてきた。その結果、以下の点が明らかになった。

まず、仙台停車場の設置経緯を概観すると、仙台停車場の位置変更運動は、県令松平が主導したものであることが明白であった。そのさい、宮城県令松平が、仙台区における地元有力者に働きかけ、日本鉄道会社に対する寄付金収集を指示していたことが判明し、それに呼応した地元有力者らが仙台停車場設置位置変更のさいしての条件を満たすために、寄附金収集活動を展開していたのであった。そこにおいて松平は、建設資金の調達としての株主募集、鉄道用地買収といった任務を担っており、それへの協力を地元有力者に求めなくてはならず、一方、地元有力者は、

藩政期以来、特権を与えられながら発展してきた商人が中心であり、鉄道停車場の配置場所による旧来の商業地の衰退は回避しなければならないといった事情から、県令松平と地元有力者の相互利害関係が成立していた。

ついで、日本鉄道会社に対する寄付金の問題であるが、当該期における公共事業に対する寄付行為が一般化していたものの、ここでの対象が民間会社である日本鉄道会社であったことから、事業の公共性はあったとはいえ、結局、区費による寄付行為は違法とされた経緯が明らかになった。さらに、問題がいったん終結した後、宮城県を窓口とする地元有志者による寄付行為が再度行われていたのであるが、そこでは献金ではなしに、用地提供といった形がとられていたことが判明した。そのうえで、冒頭における寄付金は不要ではなかったとする手嶋の問題提起を検証すると、結果的に位置変更にかかる費用の一部として用地提供がなされていたことから、その主張を否定することはできないのであるが、用地提供によって停車場の位置変更が決定されたわけではなく、前掲『仙台市史』通史編6・近代Iにあるように、寄付金なしで、変更はすでに実現していたのである。

なお、本論は、前掲博士論文「地域内格差としてのいわゆる「駅裏」の研究—東北各県都の事例を中心に—」からの抜粋であり、それに市民有志による寄附金にかかる部分を加筆したものである。この博士論文の作成にあたっては、指導教授である岩本由輝先生に大変お世話になったことをこの場をお借りして御礼申し上げたい。仙台停車場位置変更の問題は、博士前期課程入学後、最初に御指導頂いた研究課題であったことから、あえて本論集に掲載させていただいた。