



・東北本線 平泉

下り普通列車を見送ると、  
駅に静けさが戻る。

・横黒線 わかげんにん  
和賀仙人

北上発横手行き混合第771  
列車。

車窓から後方を見る。手前  
のおばさんは鉄橋を渡る  
つもりらしい。



・東北本線

平泉 — ころもかわ  
衣川信号場

下り急行貨物列車が衣川  
の鉄橋を渡ろうとしている。  
その右上は衣川と北上  
川の合流点。近景は田植え  
前の水田。

・横黒線

岩手湯田 — 横手

車窓から前方を見る。



横黒線の混合列車

横黒線（後に北上線と改称）は奥羽山脈を横断する全長六〇kmの山岳線である。小雨の残る北上（黒沢尻）で東北本線の汽車から降りて、横黒線のホームへ。  
貨車二九輛の貨物列車の途中で二輛の客車が付く混合列車が待つ。機関車は前に一輛、後ろに一輛。綱引きを想わせるように、互いに反対方向を向いている。

汽車は北上盆地の水田の中を走り、やがて奥羽山脈の山中に分け入る。和賀仙人、陸中川尻と山は深くなるが、険しいという程ではない。

分水嶺を越えて秋田県に入る。下り坂を駆け下る。天候は一変して空は晴れ、澄んだ空気に陽光がまぶしい。車窓に杉木立が延々と続き、秋田県に入った事を実感する。奥羽本線の線路が近づき、横手駅にすべり込む。北上から横手まで二時間十八分。  
（昭和三十七年）

中尊寺の参道より

歴史の里、平泉で下車。六月の初めの日曜日、梅雨入り前のさわやかな風の中、線路沿いの道を北へ歩く。

高館たかたけの小さな丘を右に見て左へ進む。うっそうとした木立に囲まれた中尊寺の参道の入口にたどり着く。小さな茶店が一軒、ひっそりとたたずむ。参道を登ると眺望が開ける。広々とした水田の向うに衣川、北上川、東稲山の山塊が見渡せる。

東北本線の汽車が蟻の行列のように進むのをいつまでも眺める。再び参道を進み、中尊寺にたどり着く。人影は無く、あたりは静寂そのものである。

（昭和三十七年）



・東北本線 花泉

上野発青森行き普通第211  
列車から降りた人々。

・東北本線

平泉 — 衣川信号場

平泉駅の北側、小雨降る築堤を行く須賀川発青森行き普通第517列車。右のポプラの木の脇を通ると衣川を渡る。



・東北本線 花泉

跨線橋から青森行き普通  
列車を見送る。

・東北本線

平泉 — 山ノ目

平泉駅の南側から眺める  
残雪の東稲山たばしねやま（596 m）と  
上り貨物列車。



平泉から眺める東稲山

平泉駅から少し南に歩くと、広々とした水田の向うに東稲山が全容を現す。高い山ではないが、印象に残る山である。昔から、このあたりの人々は朝に夕に、農作業の手を休めて、この山を眺めたのではないかと思われる。

この東稲山は、早池峰山はやちねさん、姫神山ひめがきさんに代表される北上山地の南の端に位置しており、平泉の良い借景である。

地質図「一関」を読むと、東稲山の構造が見えてくる。基盤は古生代の堆積岩。中生代になってから、その上に白亜紀の火山岩が重なる。その後、深成岩（花崗岩）の貫入があり、山体の西半分を覆っている。東稲山の伸びやかな山容は北上山地の長い歴史を物語るようである。

（昭和三十七年）

花泉の田園風景

あと数キロで岩手県から宮城県に入るといふところに東北本線花泉駅がある。快晴の日曜日。駅名に惹かれて訪ねる。駅の周辺を歩く。広々とした風景がひろがる。大地のうねりのようなゆるやかな起伏があり、高さに応じて水田、畑、雑木林と使い分けられている。東の方は、古いならかな山々が、西の方は遠く、若い現役の火山群が姿を見せる。

東北本線の車窓は盛岡から宇都宮まで、このパターンが続く。

花泉駅周辺では複線化の工事が進んでいる。経済成長に伴い、東北本線の貨物輸送量が増加の一途をたどっており、電化に先行して複線化を急いでいる。

（昭和三十七年）



### ・仙台駅

朝6時57分、青森発上野行き急行第14列車「北上」の到着。食堂車スタッフが線路に降りて給水。

はるか前方に常磐線用の機関車が待機。

### ・東北本線

#### 塩釜 — 新松島

松島湾に近い新線を行く下り貨物列車。



### ・仙台駅

午後3時過ぎ、八戸線さめ鮫発東北本線黒磯行き普通列車(左)の出発。

この8分後に仙台発水戸行き普通列車(右)が出発する。

### ・塩釜線

#### 塩釜港 — 塩釜埠頭

可動橋と貨物列車。



### 松島湾に沿って

東北本線は松島湾から少し離れた内陸を通っていたので、海を見る事が無かったが、その後、海岸線が建設され、そして複線化された。このため全列車が海岸線を通るようになった。海岸線と言っても、地形の複雑なところなので、海に浮かぶ松島の景観を見るのは、ほんの一瞬である。

内陸を走る山線は、東北本線の昔の姿を良く留めていたが、利府りふから北側が廃止され消滅した。

塩釜湾に面する塩釜の港には国鉄の貨物専用線が伸びており、貨物列車が入る。

ここに一箇所珍しい可動橋がある。貞山堀という運河の分水路にかかる鉄橋である。線路は水面上の高さが低く、その下を船が通ることができない。そこで船が通るときだけ橋を吊り上げる。

(昭和三十七年)

### 仙台駅の一日

#### 【朝】

青森から夜行列車が続々と到着する。「北斗」「北上」「十和田」など。いずれも食堂車付きである。夜行の普通列車もある。青森と上野をそれぞれ夜九時頃出発した第一一三列車と第一一四列車は仙台に朝五時、六時に到着する。これらの客車列車には荷物車、郵便車が連結されており、新聞、荷物、郵便を運ぶ。乗客の乗る客車を連結していない荷物専用列車もあるが、これは貨物列車ではない。旅客列車と同様に、交通公社の時刻表に掲載されている。

荷物には、手荷物(通称チッキ、乗車券のある荷物)と小荷物(客車便荷物)の区別がある。手荷物は切符一枚につき三個以内。合計三〇kgまでなら距離に関係なく運賃一三五円(配達は一四〇円加算)。荷主は荷造りの上、鉄道荷札を用意して荷物窓口へ持参する。この窓口では携帯品の一時預りも引き受ける。一日一個二〇円。山間の小駅でもこの窓口がある。