

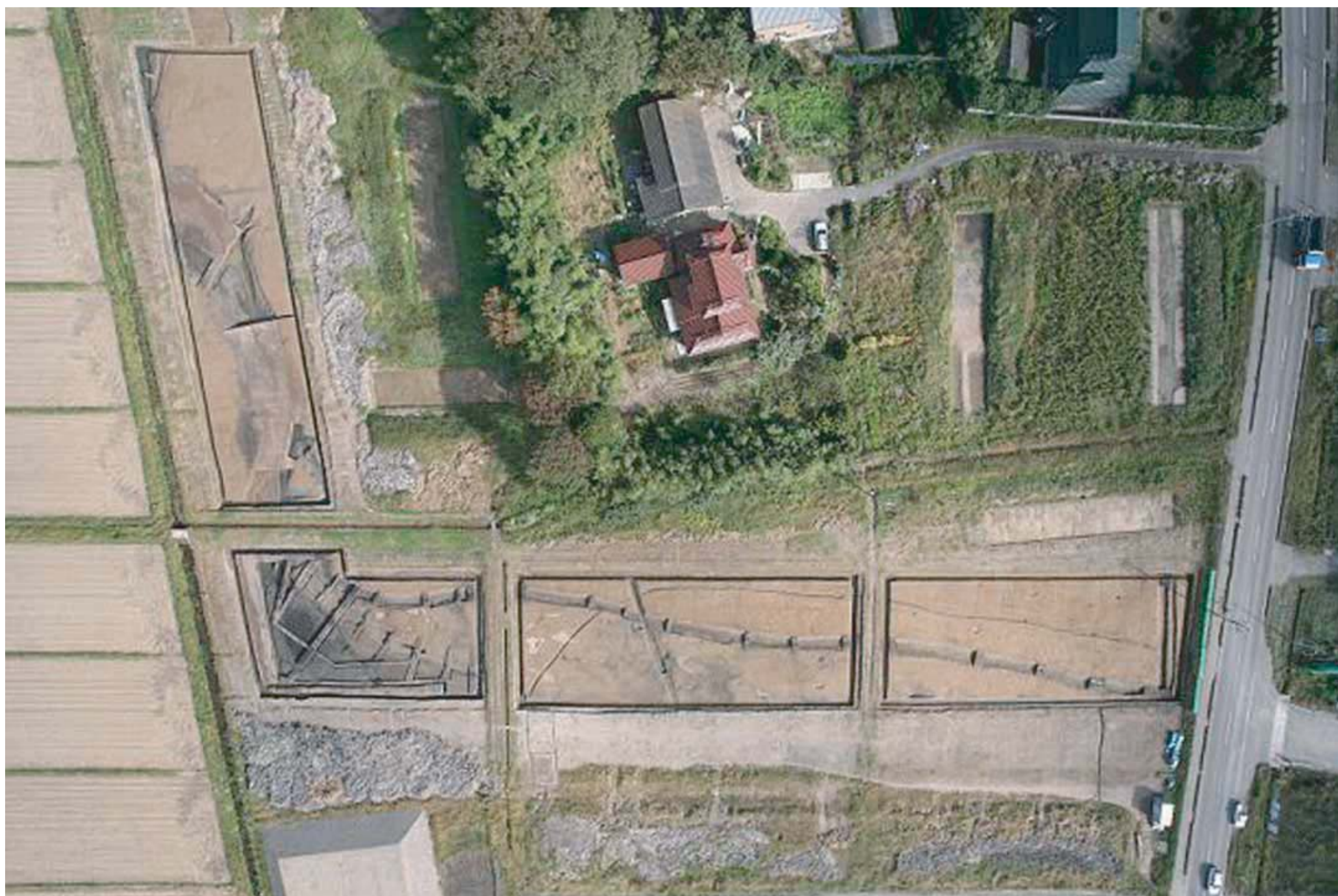
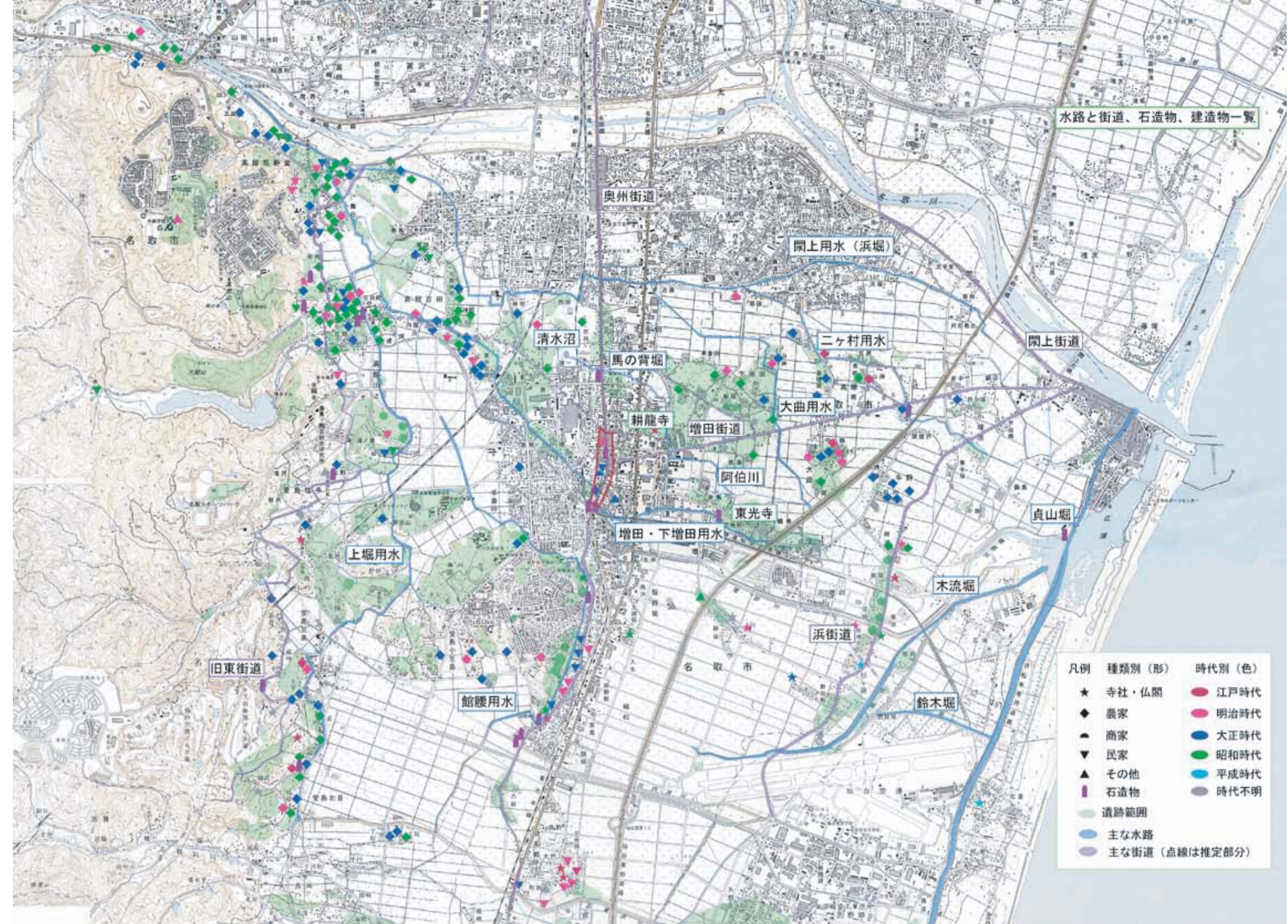
文化の道・水の道

文化の道

弥生時代には北九州の影響を受けた土器が出土するなど、他地域との交流を物語る遺物も市内の複数の遺跡から出土しています。これらがどのような経路で運ばれてきたのかは明確ではありませんが、平野部の陸地化が進むにつれ、自然堤防や浜堤上を道として利用したものと考え

られています。これらを通り、いろいろな文化が名取にもたらされました。

古代以降、地域としてのまとまりを持ち、平野部での後背^{こうはいしっち}湿地を利用して、水路の整備など計画的な水田開発が始まりました。



古代の水路と水田跡

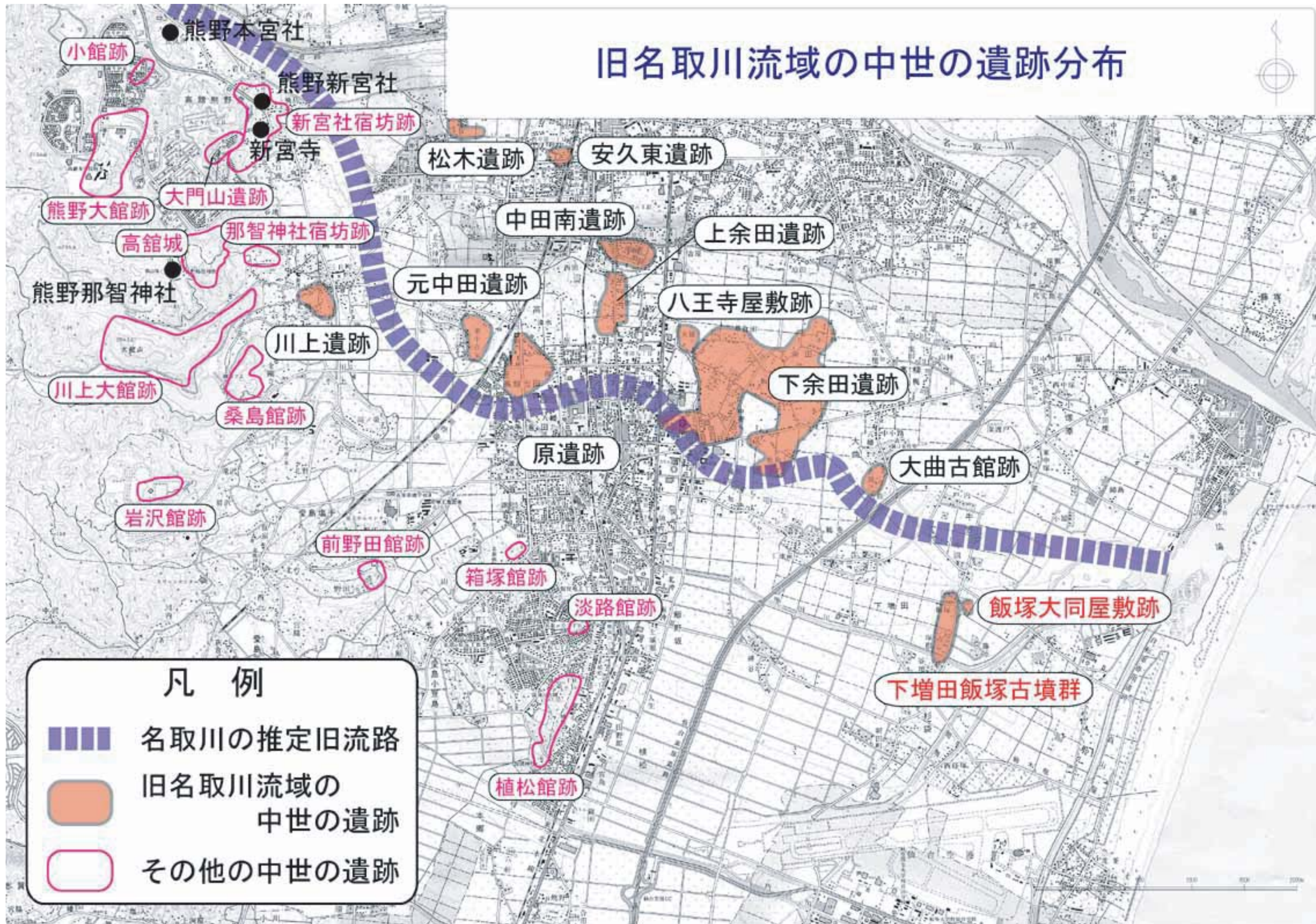
水の道

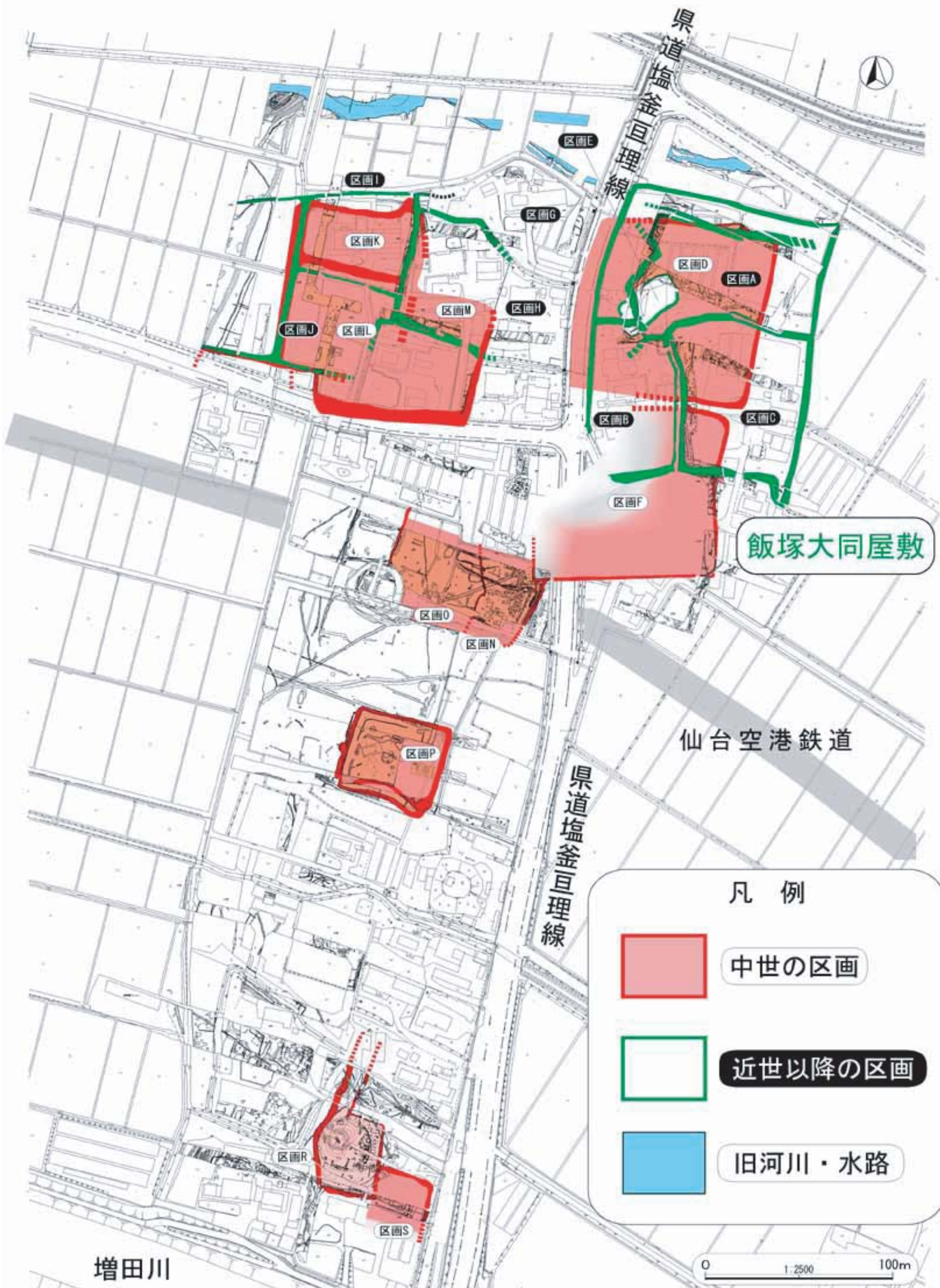
い い づ か だ い どう や し き あ と

下増田古墳群と飯塚大同屋敷跡の調査では、13～14世紀にかけての浜堤上に営まれた集落を確認しました。確認された遺構は、掘立柱建物跡・井戸跡・土塙・溝跡などがあり、これらの遺構の多くは、周囲を方形や長方形状の溝跡（区画溝跡）で囲まれていました。

このような特徴を持つ遺構群は、屋敷跡だと考えられます。区画溝は屋敷の外側全体を囲むものや、一部の範囲だけを区画するもの、部分的に二重の溝に囲まれている区画もありました。

旧名取川流域の中世の遺跡分布





下増田古墳群・飯塚大同屋敷調査時に確認した区画溝

水の道・平野の道

江戸時代の名取市域は、伊達藩領内として市のほぼ南北に奥州街道おうしゅうかいどうが整備され、増田には藩の直轄地ちよっかつちとして宿駅しゅくえきが置かれました。名取川河口の閉上は藩の外港、また木曳堀こびきほり（貞山堀）との接点、仙台への米や材木などの輸送路として重要な役割を果たしました。

また、名取川の水を農業用水に利用するためろくごうぜきに六郷堰、じゅうにごうぜき十二郷堰などが整備され、平野部の水田に水が行きわたるようになりました。この水の流れは、大曲の洞口家住宅にあるような、家の周辺に堀と“いぐね”を巡らせた代表的な景観を形成しました。



昭和39年頃の貞山堀

平野の道～朱印と検地～

奥州街道を利用して、伊達藩の家臣は仙台城下での勤務と、ざいち在_ち地での年貢管理などの役目を果たしました。展示資料は、かんせい寛政4年（1792）藩主から都沢勘十郎に対し下増田村に領地を与えられたことを示す朱印状で、しゅいんじょう知_{じょう}行_{じょう}目録には知_ち行_{ぎょう}地の明細が記されています。

また藩では財源となる田畑を調査し、

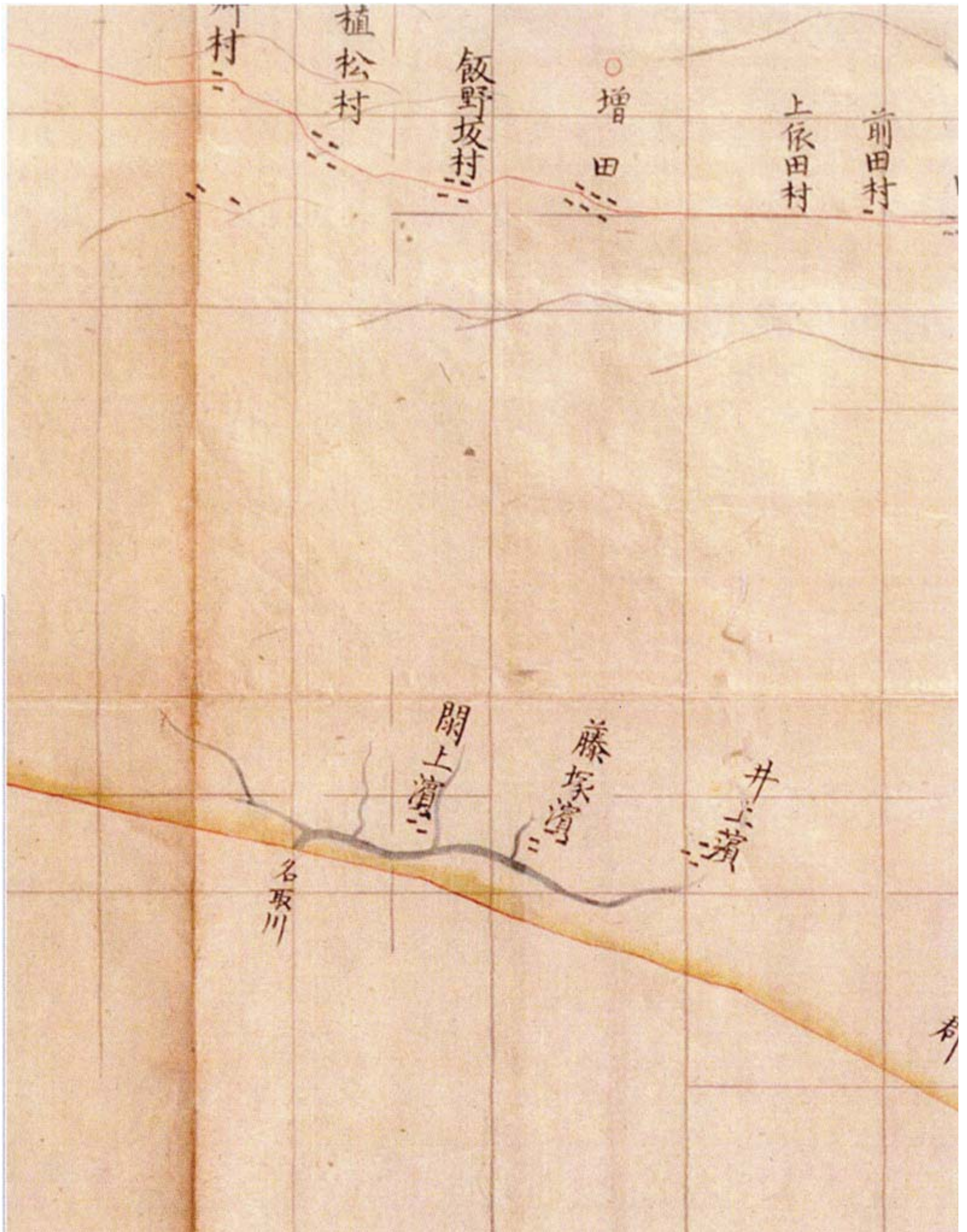
収穫高や地価などを定めました。この調査、収入台帳の作成を検地と呼び、台帳を検地帳かんえいとといいます。名取市域では寛永19年（1642）の上増田・下増田の検地を始めとし、数回の検地が行われました。

伊能忠敬が歩いた道

伊能忠敬は、寛政^{かんせい}12（1800）年～文化13年（1816）にかけて全国測量を行い、『大日本沿海輿地全図』を作成しました。

測量隊は享和^{きょうわ}元年（1801）8月18日、北釜から閉上濱へ入りました。「測量日誌」によれば、「同十八日（略）北釜濱 閉上濱 此濱入口二名取川落口入海江會シ

テ大河ト成 ハッ半二着 止宿 金右衛門 此夜曇天 同 十九日 朝大曇 閉上濱六ッ後二出立（略）」この前後は荒れ模様の天気で、「大風雨測量ナラズ」と記されています。



伊能図に見える 関上濱 増田村

平野の道～奥州街道と増田宿～

奥州街道では一里ごとに一里塚いちりづかが設けられ、道路幅員ふくいんは3間けん（約5.4m）の大道でした。増田では街道沿いが宿駅として整備されました。

『増補行程記』ぞうほこうていきを見ると、街道の両側には松が植えられています。増田橋を渡り増田の宿に入ると家が立ち並び、街道沿いに制札所せいさつじょ（高札場たかふだば）、庚申堂こうしんどうがあり、駅

の出入り口には柵、木戸口きどぐちが設けられていたことが描かれています。

明治39年頃に作成された「増田村こう耕地整理現況図面」ちせいりで、駅の南北の区割りや整備された堀の痕跡などを見ることができます。



そうほこうていき
増補行程記
 ほうれき
 宝暦元年（1751）盛岡から江戸日本橋まで約140里
 （560km）の街並み、名所を記録したもの

平野の道～増東軌道株式会社～

ぞうとうきどう
増東軌道は東多賀村（閉上）と増田を結ぶ全長 5.7 km の鉄道で、増東軌道株式会社（本社増田村手倉田）によって、大正 15 年 11 月に営業が開始されました。閉上漁港で水揚げされた海産物など、増田駅を經由し仙台方面へ運送したり、閉上への海水浴客の足として利用されていたが、自動車輸送の普及により昭

和 13 年 4 月に廃線となりました。

東多賀村では大正 13 年 11 月、会社設立にあたり村として経営を助けるため株式応募に応じ、500 株取得を可決しました。増田村でも 350 株の取得の提案株の取得の提案が出されましたが、取得には至らなかつたことが明らかになりました。



増東軌道(株)増田停留所



増東軌道(株)閉上停留所

(いずれも『むかしの写真集 閉上』より)

増東軌道のこと

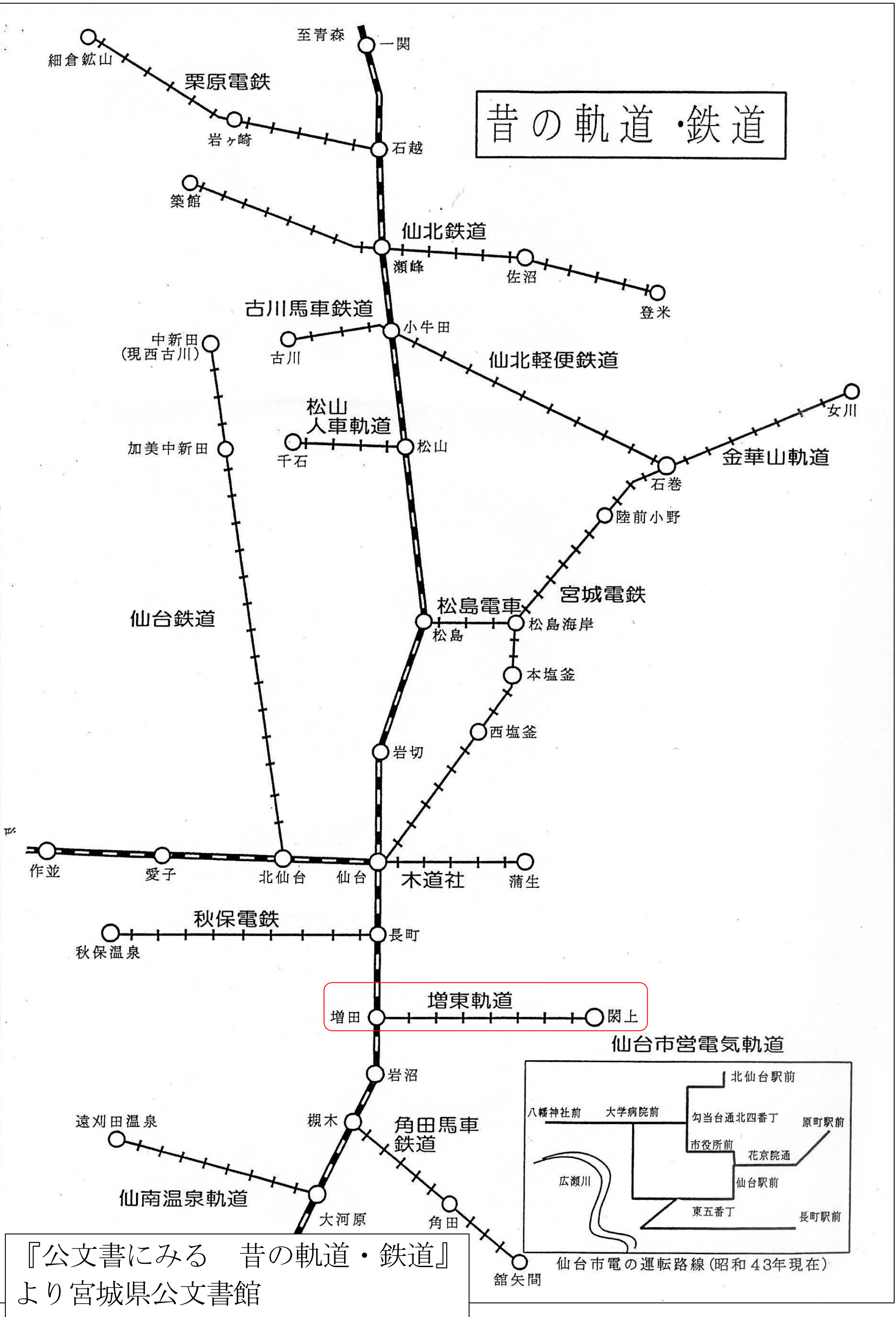
民間による鉄道事業の振興を図るため、明治43年（1910）に「軽便鉄道法」が制定されました。

許可を受ければ道路上でも運行ができるなど基準もゆるく、後には営業補助などの制度もでき、明治末から大正期にかけて全国的な建設ブームとなりました。

県内各地でも、地元の特産品の輸送や観光地への足となるなど東北本線へのアクセス鉄道として軽便鉄道が建設されました。

増東軌道も東多賀村（閉上）から増田町を結ぶ鉄道として建設されました。

昔の軌道・鉄道



『公文書にみる 昔の軌道・鉄道』
より宮城県公文書館

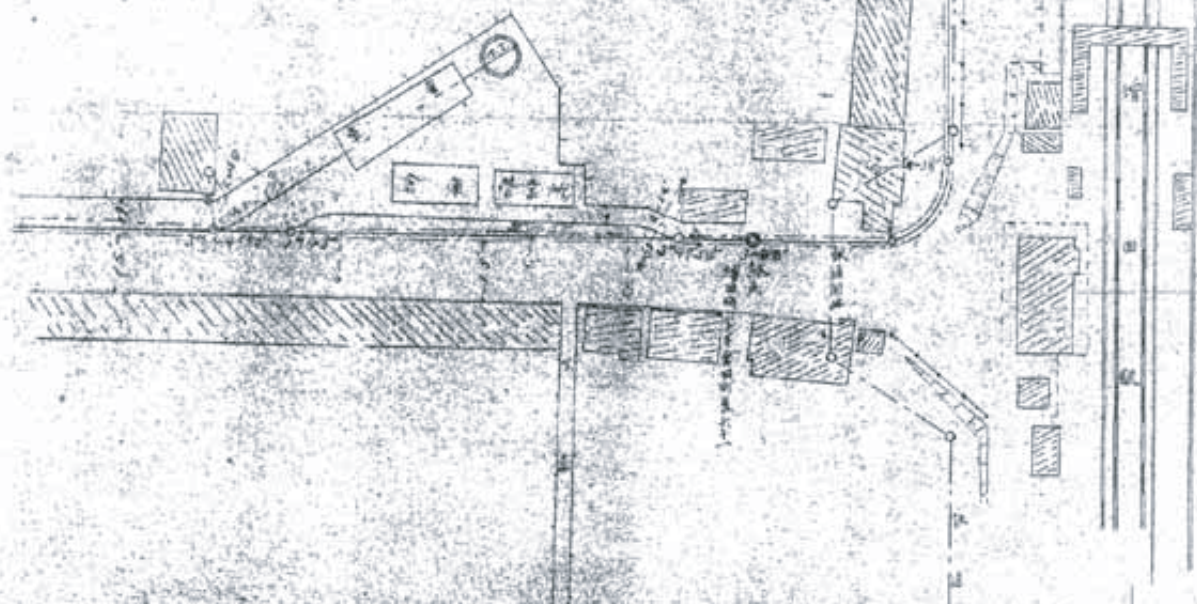
申請時の書類から少し資料を紹介しましょう。

停車場は増田、閑上にあり、それぞれに方向転換の転車台（ターンテーブル）、営業所があります。

増田駅では路線の変更計画があり、当初は駅前から増田神社の前を南下し、閑上街道を進むコースが書かれています。また若宮停留所には、待合所、ポイントがあり引き込み部分もあったようです。

増田停車場平面圖

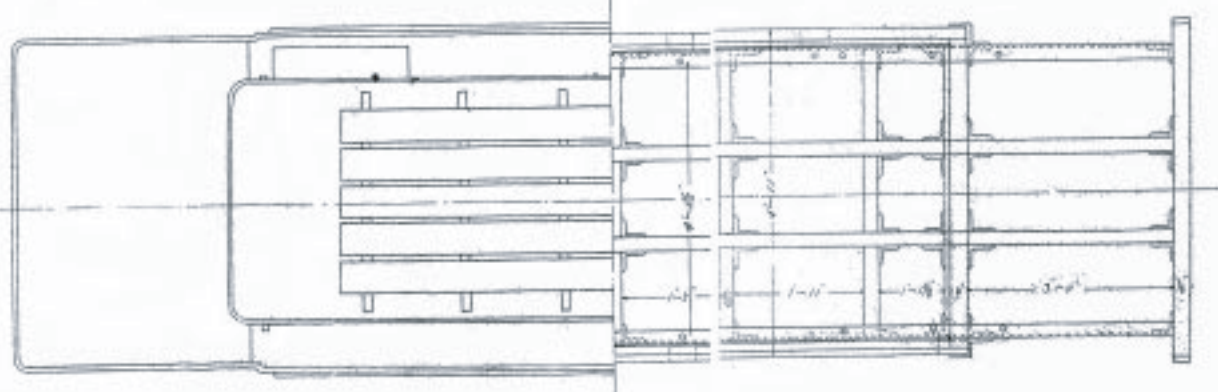
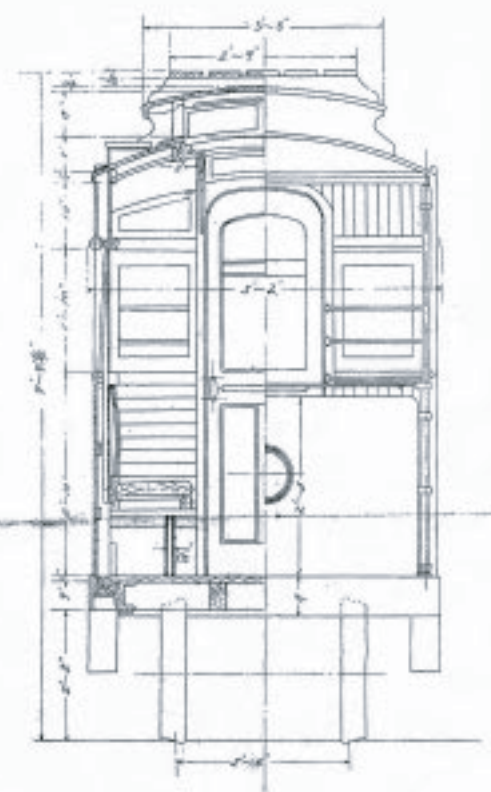
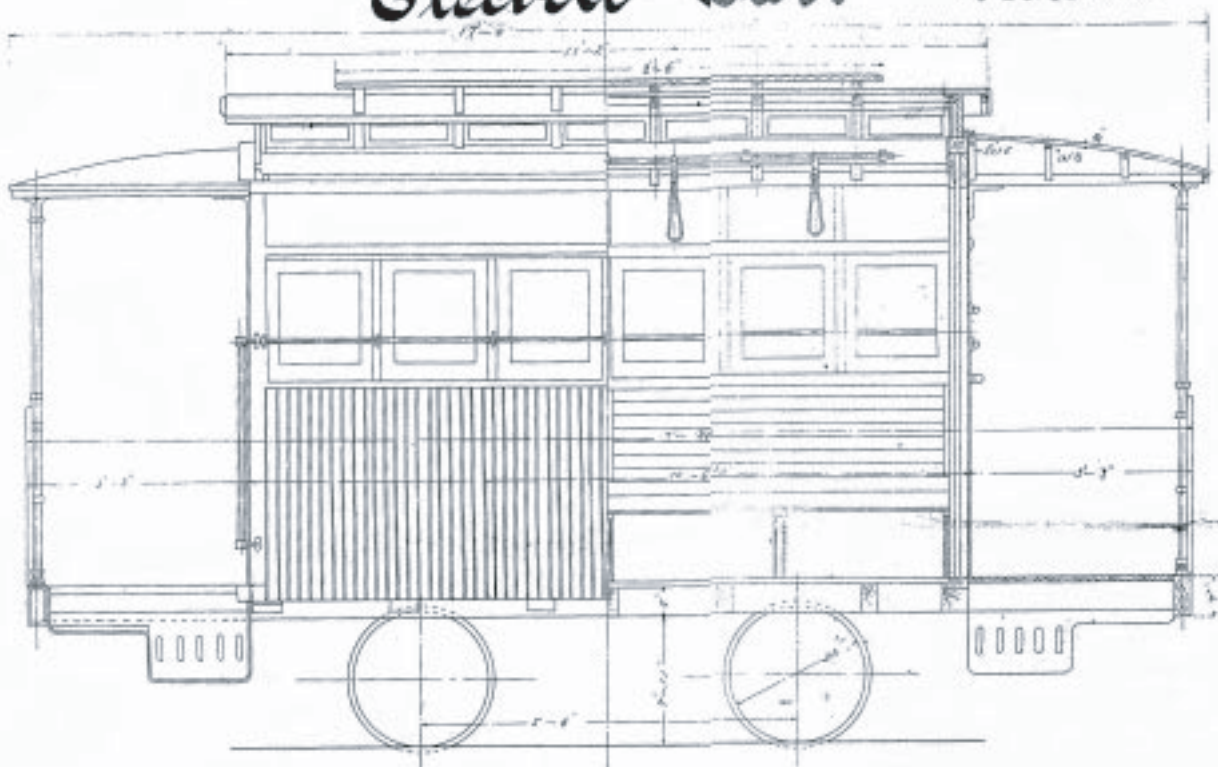
縮尺六百分一



No. 8 三

増田停車場
平面図

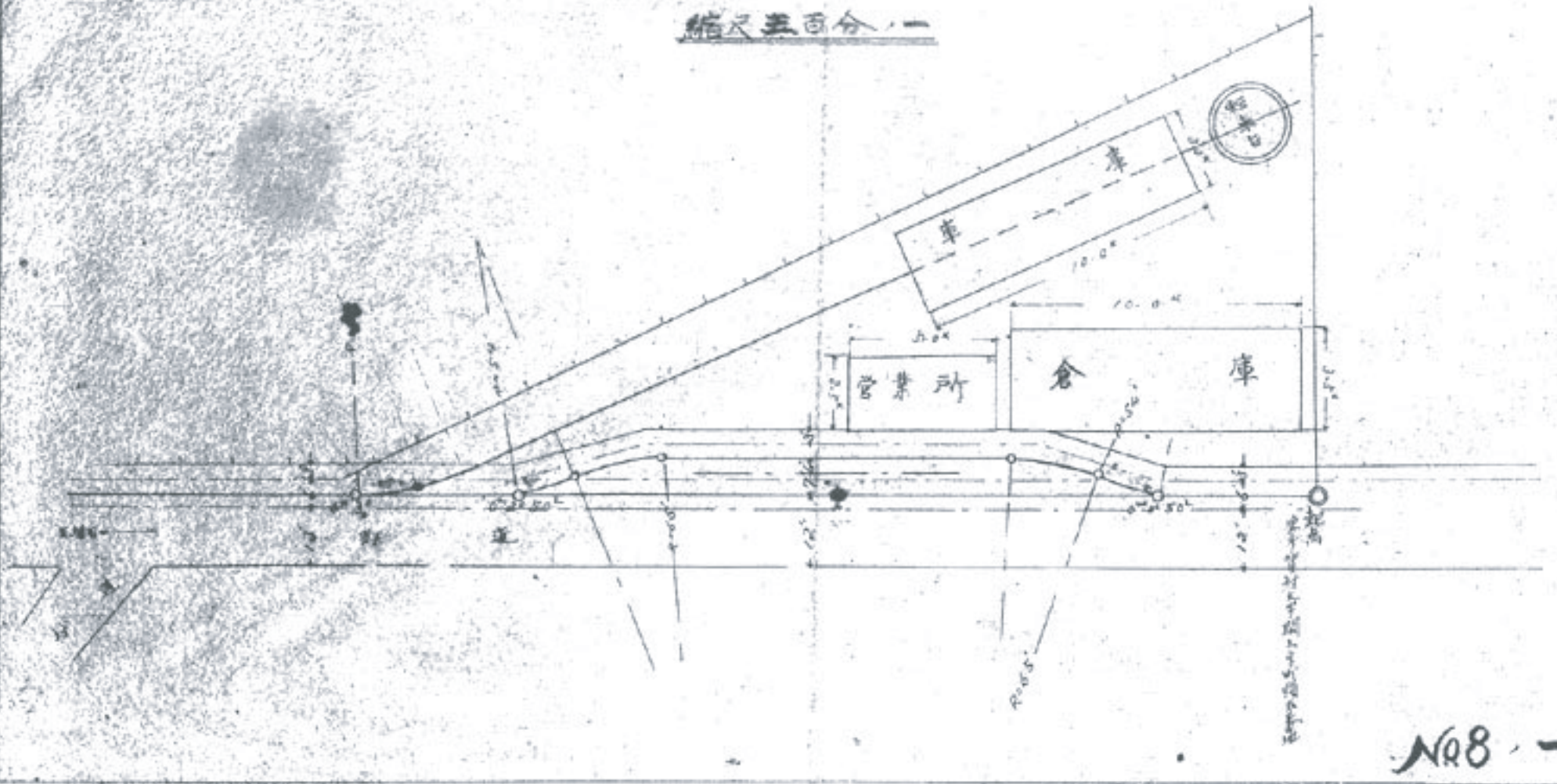
Electric Car. scale 1/6.



申請書に添付された
車両設計図

關上停車場平面圖

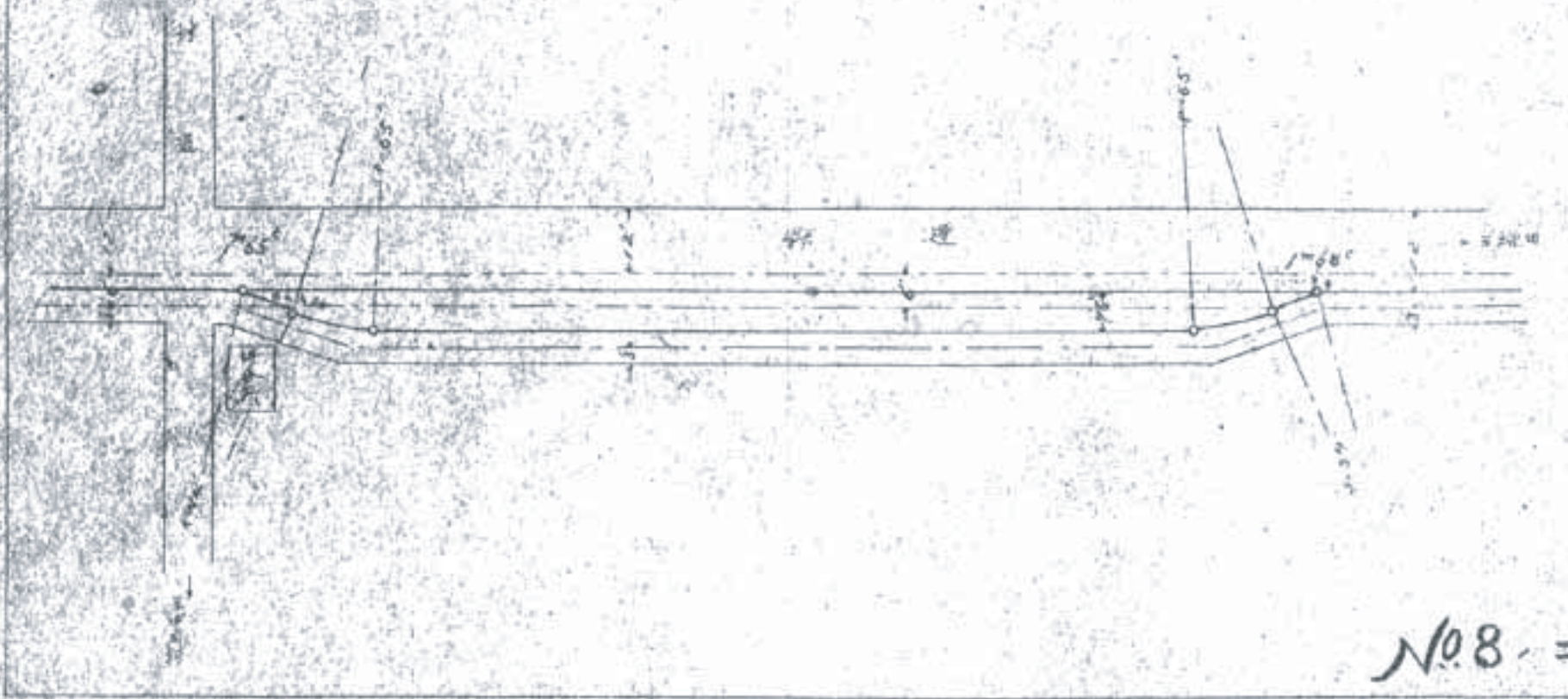
縮尺五百分之一



關上停車場 平面圖

若宮停車場平面圖

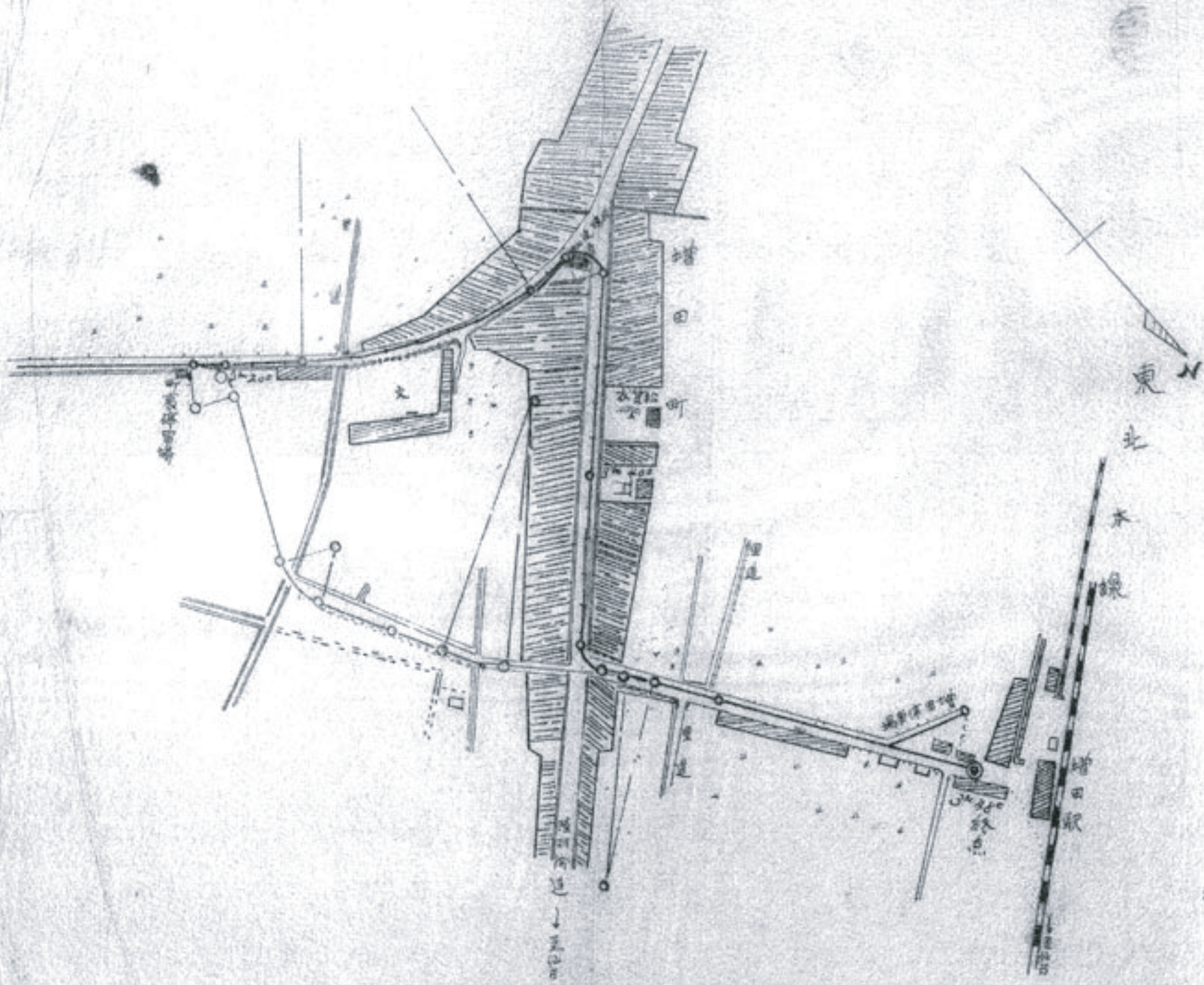
縮尺三百分之一



若宮停車場 平面圖

線路変更平面圖

縮尺千四百分一



変更申請書（路線変更）
増田駅周辺



馬力 廿五、 速力 廿五哩
 シリンダー 四 水冷却式
 モーター 三 二輪 本型 四 二輪 ストローク (サート 420)
 運轉 フリクションドライブ (サムロッドタイプ)
 カブリンター 七ヤン入
 車輪 直径 廿寸 制動機 四輪制動タイプ型
 車幅 二尺六寸
 フレーム 長 四尺六寸 五寸九分 鉄製 440ポンド 21寸寸
 新造機 増田本馬車同様に取付。

申請書に添付された機関車の仕様書（ガソリン車）

牛野在住 S さん（昭和 8 年生）によれば、
「高柳から増田まで乗車したが、ゆっくり走る
にも関わらず、とにかく縦揺れの激しい電車だ
った。最後に貨車部分があり閉上から魚を入れ
た盥が積んであったことを覚えている」とのこ
とでした。

記録によれば、港の海産物が東北本線経由で
仙台に運ばれるようになりましたが、運賃が往
復 50 銭以上もかかるため、ほとんどの五十集
は歩いて行商を行いました。

まだまだ軌道に関しては調査の途中ですが、
資料が少なく全体像がはっきりしていません。
資料をお持ちの方があればご連絡ください。

水の道～洞口家住宅といぐね～

用排水の整備により、特に大曲周辺では屋敷の周りに水路といぐねを設けた農家が作られるようになりました。

洞口家住宅は代表的な古い農家住宅で、昭和46年に国指定重要文化財に指定されています。

地元では「たて館いえの家」と呼ばれ、広いドマ、田の字型の間取りなど、名取郡に

見られる大型農家の特徴がよく残されています。

平成27年（2015）には、米蔵・屋敷蔵・味噌蔵などの建物も整備後追加指定されています。



洞口家住宅 主屋



洞口家住宅 米蔵



洞口家住宅 座敷蔵



洞口家住宅 味噌蔵