

6 震災と人々 ～陸羽地震と強首地震～

仙北郡を震源とする大地震は、江戸時代には起きませんでした。明治・大正期には、大きな被害をもたらした2つの地震が仙北郡一帯を襲いました。

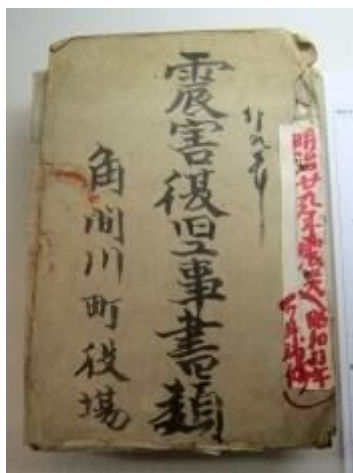
明治29（1896）年8月31日午後5時過ぎ、横手盆地の東縁断層帯（秋田・岩手県境）を震源とするマグニチュード7.2（推定）、震度7相当の大地震が発生、国ではこの地震を「陸羽（りくう）地震」と名付けました。

大正3（1914）年3月15日午前5時頃、マグニチュード7.1（推定）の大地震が西仙北地域一帯を中心に発生しました。震源地は、現在も明確ではありませんが、特に被害が大きかった強首（こわくび）村、大沢郷村布又尻から、「強首地震」「布又地震」と名付けられました。また、布又では山体崩壊による地震湖ができました。



秋田測候所に提出した資料によると、地震の鳴動について「砲声に似たる鳴動あり」と記されています。最近の研究により、神宮寺付近を震央として分析する方法など、新たな研究が見られます。

同年4月20日には、仙北郡役所から『秋田県大地震 仙北郡大震災写真帳 大正三年三月十五日午前五時』が発行され、その被害の大きさを知ることができます。この写真帳に掲載されている写真は、神宮寺町の細谷誉司が撮影したものです。この原板である貴重なガラス乾板は、現在、大仙市アーカイブズが所蔵しています。



震害復旧工事書類 角間川町役場（明治29年）

大曲市役所文書（S-02-074104）



震災書類（大正3年）

大曲市役所文書（S-02-084101）



☆トピックス1 ^{たかし} 細谷誉司ガラス乾板資料

神宮寺で写真師として活動した細谷誉司が撮影したガラス乾板の資料群。仙北郡役所から依頼された仙北地震（強首地震）の被害状況をまとめた写真帳の原板や、仙北郡誌編さんに使用された写真のほか、プロマイドなども多数含まれます。

現在、大仙市アーカイブズで整理・デジタル化を進めています。



赤十字社秋田支部救護所（大正3年）

細谷誉司ガラス乾板資料

強首地震の際、強首小学校が日本赤十字秋田支社の救護所となりました。赤十字の看護婦たちが、被災した人々の救護にあたっています。強首小学校は、昭和39年に寺館小学校と合併し、双葉小学校となり、現在は大仙市アーカイブズになっています。



淀川村字小種新田 佐々木清治宅の惨状
（大正3年） 細谷誉司ガラス乾板資料

淀川村の佐々木家の被災状況を伝える写真です。震災後に発生した火災により、8名の方が犠牲になっています。写真の中の立っている木は、犠牲になった場所と名前を示しています。



強首村 小山田治右衛門宅背面の惨状

（大正3年） 細谷誉司ガラス乾板資料

強首村の地主・小山田治右衛門家（現在は縦峰苑を経営）の被災状況を撮影した写真です。当時では珍しかった洋館が、写真中央奥に写っています。

7 鉄道の発展 ～盛曲線から新幹線へ～

平成9（1997）年3月22日、秋田新幹線「こまち」が開業しました。



大正12（1923）年、仙北地方の多くの住民が望んだ、盛岡・大曲線（盛曲線）の大曲・生保内間が開業しました。この開業の背景には、明治43（1910）年、衆議院議員 榊田清兵衛（政友会・大曲出身）の尽力により、鉄道敷設法中改正法律案の中に

盛曲線の計画を盛り込んだことが、大きな要因であったと言われています。

その後、盛曲線は、第二次世界大戦を経て、昭和41（1967）年に全線開通することになります。展示史料「盛曲線鉄道関係書類」は、盛曲線開通のため榊田を応援する、地元の名望家達の活躍が読み取れ、また地域住民の連携の様子を伝えています。

その間、鉄道は蒸気機関からディーゼルエンジンへ、さらに電化へと発展し、駅も木造から鉄筋へと変貌を遂げます。

大仙地域の人々を秋田や盛岡へ運んだ鉄道交通は、秋田新幹線が平成9（1997）年に開業したことで、現在はさらに遠くの人々と直接つながる交通手段に発展しました。



一方で、他の交通手段が発達したことで、わたしたちは多様な手段を選択できるようになっています。



盛曲線鉄道関係書類（明治34年）

大曲市役所文書（S-02-082103）

提議書

近時、東北振興の議、上下の間に喧伝せらるる多しと雖も、未だ何等具体的案件の施設を見ず。依然として旧態を存し、人文の進歩殖産興業の発達みるべきものなきは、その因多々これ有らんも、吾人の見を以てせば、交通機関の不備を以て、その最たるものと信ず。過年我が先覚の蹶起（決起）して貴会を起こせる。またこれが為めなり。而して、一時政府当局また茲所に意を同し、大曲盛岡間の軽便鉄道を計画し、その実測に着手せるが、政変に伴い不自然なる多数党のためにするところのために、一時中止となれるは、吾人甚だ遺憾とするところたり。今や政党も稍や常態に復し、吾人の意を延べ、東北の開発国運の発展を計企すべきの気運となれり。すなわち貴会の再起して其の初思を貫徹すべきの好時期到来せり。荏苒一日の推移は即振興一日の遅滞を来す。乞い希くは、この鉄道の速成により均しくその恵に浴し、これを利用して東北振興の計を致さんとす。すなわち貴会の活動開始を切望して止まざる所以なり。ここに本会の議決を以て提議候なり。

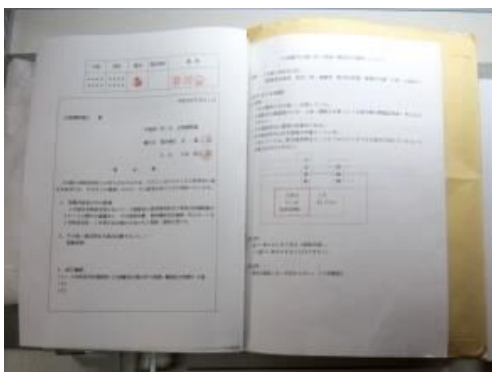
大正6年5月29日

北仙協会长

椎名政彬

印

仙巖鉄道期成同盟会長 池田文太郎 殿



大曲駅周辺総合整備対策

公文書、顛末書、復命書等2

大曲市役所文書（S-01-163102）

大曲市とJR東日本秋田支社との大曲駅舎に関する打合せの復命書。大曲駅舎賃料の積算や無償部分など、市とJR東日本との協議内容が分かります。

☆トピックス2 交通の主役は鉄道とバス

明治には鉄道、大正には乗合バスが登場し、戦前には公共交通網が次第に整えられていきます。戦後になると、バイクや自家用車も普及していきませんが、交通の主役は鉄道とバスでした。

鉄道とバスの発達により、駅前には路線バスの発着場所としてのバスターミナルが整備され、バスと鉄道の乗換えも便利になっていきました。

現在では見られませんが、当時のバスには女性の車掌さんが同乗しており、切符は車掌さんから購入していました。



井上一郎写真資料



冬の公共交通（トテ馬車 昭和30年頃）

※トテ馬車とは、人や荷物を馬に引かせる車の総称



バスとすれ違う人々（昭和30年前半）

井上一郎写真資料



駅のホームで見送る人々（昭和31年頃）

井上一郎写真資料

8 平成の交通は自家用車

昭和時代の公共交通の発展から一転、平成になると地方では自家用車が1人1台の時代となりました。これにともない、人々は自由に移動することが可能となり、公共交通は次第にかけりを見せていきます。遠方への交通手段として、新幹線が開通し、飛行機の利用が増加する一方で、路線バスや普通列車の利用は減少していきました。

このような中で、地域で暮らす人々の身近な公共交通として、地方バスを維持するための補助金や新しい交通体系が検討されるなど、地方自治体を持つ役割が大きくなってきています。

現在、多くの路線バスが廃線となっていますが、市民バスやコミュニティバス、乗合タクシーなど、市が支援しながら地域の人々の交通手段を確保するための工夫をしています。今後も時代のニーズに合った、柔軟な対応が求められています。



予算決定調査（財政部）・公共事業予算執行（県）・公社の損失補償契約書・市立大曲病院委託契約書・貨物駅ホーム補助金調書・その他重要書類 財務課
大曲市役所文書（S-01-152101）

秋田県地方課からの照会で、大曲市のバス路線の実態調査を実施した際の照会文と回答。これにより、昭和47年度には12路線のバスが走っていたことが分かります。



地方バス路線補助金関係（平成8年～）
大曲市役所文書（S-01-163201）