はなまき通検定

往来物（おうらいもの）

一般社団法人花巻観光協会

＝ は　じ　め　に ＝

『どなたも　どうか　お入りください。

決して　ご遠慮はありません。』

この往来物（テキスト）は、花巻市民の方々に花巻の歴史・文化・自然・先人などに関する知識を深め、花巻の良さを再認識していただくとともに、市民皆さんで観光客をおもてなしできるようにするために実施する「はなまき通検定」の参考書として作成したものである。

内容は、花巻に関する各分野の専門家に是非に知っておいた方がいいと思われる事柄を拾い集めていただいたものであるが、花巻の全てには、未完成の域を出ていないことを付け加えておく。

そのため、「なん～だ、こんなこと知ってる」から「エッ、これが花巻に？」というようなことがあるかも知れない。また、「なんか足りないのでは？」というところもあると思う。

皆さんに、楽しみながら学習する「楽習」気分で、花巻の知識度を高めていただきたいものである。

そして、気軽にこの検定に参加いただきたい。

平成２６年１２月１日
令和２年７月１６日改訂
令和２年１０月８日改訂
はなまき通検定「往来物」　発行元／花観堂

『だんなぁ、だんなぁ』　『おおぃ、おおぃ、ここだぞ、早く来ぃ。』

各個人の年表の年齢は、「満年齢」で表しているが、逝去時には満年齢に達していない場合は空欄となっている。

＝ 目　次 ＝

＜知ってソンのない？　雑学＞
方言　・・・・・・・・・・・　１
盛岡藩御焼物師　古舘家・・・・・・・　４
いわて花巻空港　・・・・・・・・・・・　５
岩手軽便鉄道　・・・・・・・・・・・　８
花巻電鉄　・・・・・・・・・・・　９

方言（ほうげん）

○なぜ今、方言なの？

「未来へ語り継ごうよ、花巻の言葉」

地域には、それぞれ、そこではぐくまれた固有の言葉がある。あったかくて、優しくて、懐かしい・・もちろん花巻も例外ではない。テレビ等のメディアの発達で、最近は若い世代はあまり使わなくなってきたようだ。でも、標準語では伝えきれない、微妙なニュアンスを含む方言ってたくさんあるよな？そんな素晴らしい花巻の言葉を大切にし、「おらほの言葉」に誇りをもって語り継いでいくべ？

○意外？これも方言？

「標準語だと信じている人も多数いるのでは？」

まげる（まがす）＝こぼす、なげる＝捨てる、髪をけずる＝髪をとかす

かます＝（砂糖を）かきまぜる、わらしゃんど＝こども、かっちゃ・とっちゃ＝母・父、

じさま・ばさま＝祖父・祖母、まま＝ごはん、でご＝だいこん、べご＝うし、たまな＝キャベツ

きみ＝とうもろこし、びっき＝かえる

○話してみよう！～基本編～

「ありがどござんちゃ」（花巻の人はどうしていつもお礼をいっているの？）

他所からきた人が最初に不思議に思うほど、花巻の人は人と会ったらまず「ありがどござん（あん）ちゃ」と挨拶をする。これは「いつもお世話になり、ありがとうございます」という意味を含んでいる。最初に日ごろの感謝の気持ちを表現するなんて素敵だと思う。

○「Ｎｏ」の使い方　（微妙にニュアンスが違うところに注意！）

・単純に違うとき「んだね」＝「佐藤耕作さんだっか？」「んだね！（ちぐ！）わしゃ宗助・・」

・嫌だという感情がはいるとき「やんか」＝「飲みさ行くべ！」「やんか（やんた）」

・許可しないとき「わがね」＝「こづかい値上げして・・」「わがね！（わね！）」

○「Ｙｅｓ」の使い方　（短い言葉にいろんな感情をのせていってみよう！）

・んだ。＝普通に同意。　　・んだ！＝積極的に同意。

・んだんだ！＝かなり積極的に同意。　　・んだんだんだ！＝我が意を得たり！

○話してみよう！～応用編～

「じゃはオールマイティ」（いろんな場面に応用が効くこの上なく便利な言葉）

※「驚いたらとりあえず・・」

犬の糞を踏んだときにも　「じゃ！」　　子供の通信簿をみたときにも　「じゃ！」

※「話すきっかけをつくるときにも・・」

「じゃ、鈴木さん　ちょっと・・」　　「じゃ、この間の件だども・・」

会話の中に、適宜取り入れてみよう！

○一歩進んだ応用編（これが自然に使いこなせれば大したもの！）

連発したり、「さいさい」をつけてもグッド。「さいさい」の時、頭の後ろに持っていくとＯＫ。

「じゃじゃじゃじゃ、さいさい！」

○ぬくもり伝わるおもてなしの言葉（どんどん話しかけてみよう！）

※来訪を感謝し、ねぎらう。　「まずまず、よぐおでったごと」

※滞在を歓迎する表現。　「ゆっくりしてってこねや」

※誰かにあったらこう挨拶を

「まずまず、ありがどござんちゃ」　「じゃじゃじゃ、ありぁどあんちゃ」

※おいとまするときの挨拶は

送る人「まだ来てこねや、んで、まんつ」　帰る人「まだ来らんちゃ！んで、まんつ」

ばさまから一言　「まま残すとまなぐつぶれるぞ！」

昔は、お茶碗に一粒でもごはん粒が残っていると、こんな風にスゴイ勢いでしかられた。ばさまの世代は食べ物が貴重でしたから、主食のごはんもあわやひえなどの雑穀で量を増やし、大事に大事に食べました。そんなばさまには、食べ物を粗末にするなんて目がつぶれるくらい罰あたりなのだった。飽食の時代と言われる今、あえてばさまの一言に耳を傾けてみねっか？

じぇんごって何？

田舎を意味する「在郷」という言葉が訛ったもの。主に北東北で使われた方言で、地域によって「じゃんご」「じゃいご」などと、微妙に発音が変わる。

田舎の言葉、風土、文化を総称しており、「じぇんごたろ」は、「田舎者」を意味する。

賢治作品にある方言の意味

方　言	共通語	作　品
あげろじゃ	さし上げなさい	なめとこ山の熊
あめゆじゃとてちてけんじゃ	みぞれをとってきてくりませんか	永訣の朝
ありっきり	有るだけ全部	狼森と笊森、盗人森
あんこ	若い男　おにいさん	十六日　祭の晩
生ぎもんだべが	生きものだろうか	鹿踊りのはじまり
うずのしゅげ	オキナグサのこと	おきなぐさ
海だべがど	海だろうかと	高原
おあだりゃんせ	（火に）あたってください	小岩井農場
お通しゃてくなんせや	通してくださいネ	山地の稜
がおらぬぃで	力を落とさないように	植物医師
げろ呑み	噛まないで飲み込む	十六日
こたに	こんなに	永訣の朝　十月の末
こっちだべすか	こちらでしょうか	植物医師
さきた	さっき	種山ケ原の夜
鹿踊りだじゃい	鹿踊りだよ	高原
シャッポ（プ）	帽子	風の又三郎
助け（すけろ）	手伝ってくれ	虔十公園林
そでござんすか	そうでございますか	山地の稜
たまげた	驚いた　驚くほど	十月の末
どごだべぁんす	どこなのでしょうか	葡萄水
びっき	蛙	十六日
もっきり	コップ酒	泉ある家

参考資料　観光課パンフレット「じぇんごＢＯＯＫ第一巻」

宮沢賢治学会・音声による宮沢賢治方言作品「うずのしゅげ」

南万丁目方言集「なはん」より　７２の方言

方言	共通語（意味）	方言	共通語（意味）
あがってじぇ	召し上がってください	つづこまる	うずくまる
あのなっす	あのですね	てあます	持て余す
いぎなり	急に。だしぬけに	てびらっこ	蛾
いっときま	ちょっとの間	てまどり	日雇い
うるがす	浸す	とっこす	追い越す
えらすぐねぇ	憎たらしい	とのげる	片づける
おがすねぇ	変な	ながど	仲人
おっけぇる	倒れる	なったけぇすて	生意気
おしょす	恥ずかしい	なはん	ですね
かがさらねぇ	書けない	なんじょする	どうする
かまる	嗅ぐ	にやげる	ゆでる
きたんちゃ	こんにちは	ねぇ	無い
きなぐる	切る	ねまる	座る
くぐつ	理屈っぽい	のんぺこたれ	酒飲み。飲んだくれ
くっちゃべる	良くしゃべる	はがえぐ	仕事がはかどる
けっちゃ	裏返し	ばっけぇ	ふきのとう
ごしゃっぱらげる	ものすごく腹が立つ	はっぱど	少しも
こびり	三食の間にたべるもの	ひからびた	乾いた
さきた	先刻	ひっこさん	曾祖父母
さっぱどわがね	全然わからない	ひっつみ	すいとん
しくりげった	ひっくり返った	びっき	カエル
じゃんごたれ	田舎者	ひまだれ	時間を無駄にする
しょんべ	小便	ふたづける	殴りつける
すおべき	塩鮭	へら	姉さん女房
すぐれなぇ	気分が晴れない	ほげぇ	お盆の墓参り
すすおどり	鹿踊り	まなぐ	目
すっぱね	泥のはね	まめす	健康なこと
ずるける	怠ける	みだぐなす	きれいでない
せぇずねぇ	うるさい	むじぇ	かわいそう
そこっと	音のしないように	めっかす	正装する
そんま	すぐに	めぐせ	みっともない
たなぐ	物を持つ	やだら	たくさん
たまげた	驚いた	やんべぇにせぇ	適当にしろ
ぢぇー	呼びかけの言葉	よえる	用意する
ぢゃぢゃぢゃ	久しぶりのあいさつ	れぇさま	かみなり
ちゃんとしぇ	きちんとしなさい	わげぇすたず	若い人たち

盛岡藩御焼物師　古舘家

もりおかはんごやきものし　ふるだてけ

〇古舘家

江戸時代後期の江戸・文政時代、江戸の文化は活発な往来により各地方へともたらされ、盛岡藩においても庶民の生活に浸透していった。この時代以降、やきものの製作についても肥前や東北地方各地の窯などに習い、藩の御用窯や民間の窯が各地に築かれた。花巻では陶磁器の原料となる良質な原土を産出し、盛岡藩の御用窯に供給していた。

「御焼物師　古舘家」は、言い伝えによると、代々花巻人形の製作を生業とした家柄で、職人として歴史は少なくとも天明年間（1781～1789）まで遡る。

「御焼物師」とは藩の御用を勤める陶工を指し、藩御用職としての古舘家は、伊織を初めとして以降、喜子松（織部）、喜助（伊之助）、忠兵衛（喜左ェ門）と４代にわたり、御小納戸支配下にあって扶持（ふち）を受け仕えました。

古舘家は、食卓用の日用雑器をはじめ、建材である瓦や煉瓦、そして花巻人形などの工芸品にいたるまで様々な製品を世に送り出した。そこからは原土の採掘にはじまり、塑形（そけい）を経て、高度な焼成技術によって窯を巧みに操る職人たちの姿が浮かび上がってくる。

古舘家は明治維新をむかえ、その後、廃藩により藩の庇護（ひご）を失うが、激動の時代を分業体制による固い結束のもと乗り越えていった。

【古舘家の窯があった「瀬戸山」は、花巻消防署南側付近】

〇古舘家と日本の近代製鉄（釜石の橋野鉄鉱山高炉）

釜石市の橋野鉄鉱山・高炉跡が、「明治日本の産業革命遺産、製鉄・製鋼、造船、石炭産業」としてユネスコ（国際連合教育科学文化機関）の世界文化遺産に登録されている。

江戸時代末期、橋野高炉を含む周辺地域には、開国による西欧列強への備えとして、大橋高炉を始めとする西洋式高炉が、盛岡藩士・大島高任の指導のもと建設された。

これらの洋式高炉の建設で、基幹部品にあたる耐火煉瓦を製造していたのが、鍛冶丁焼や花巻人形の製作で知られる古舘家である。古舘家は伊織を初代とする盛岡藩の御焼物師をつとめた家柄で、近くで豊富に産出する良質な陶土と、窯をあやつる高度な技術を持ち、高炉群の建設に大きな役割を果たしていた。

耐火煉瓦は高炉の炉底から頂部にかけて円筒状に積まれ、高炉の部位に応じて、大きさや形、耐熱温度の違いにより、煉瓦の種類を使い分けて作られた。

◆　**「手入瓦注文」**という書面が残っているが、この文書は、釜石の栗林鉱山から古舘家に宛てた手入瓦（耐火煉瓦）の注文書で、大小合わせて１２５０枚もの煉瓦を至急送るよう記されている。

◆　橋野高炉は日本の近代製鉄を語るうえで欠かせないものだが、盛岡藩士・大島高任ひとりによるものではない。古くから製鉄に携わり生業としてきた人々や、高炉に重要な耐火煉瓦を製造した花巻の製陶業者などの協力があって初めて建設が可能になったと言える。

（資料／花巻市博物館だより、収蔵資料紹介ほか）

いわて花巻空港（はなまきくうこう）

〇いわて花巻空港のあゆみ

花巻空港は、昭和３９年2月１５日に当初１２００m の滑走路で共用開始（第３種空港＝岩手県設置管理）した。そこから、人、もの、情報の交流拠点として岩手の空を広げ続けるあゆみが始まった。（同空港は昭和３６年１２月総工費４億５千万円で着工し、延長１２００m の滑走路、コントロールタワーのある鉄筋コンクリート平屋建てのターミナルビル）

３月２８日に開港式が行われ、花巻空港と東京国際空港（羽田）を結ぶ東京線に4月１日北日本航空の定期便が就航した。空港には、一番機を見ようと約１０００人の見物客が詰めかけ、ターミナルビル屋上の送迎デッキや正面玄関わきは人で埋まった。着陸したコンベア２４０型機（４０人乗り）からは乗客９人と機長と副操縦士、エアホステスが降り立ち、ミス花巻から歓迎の花束が贈られた。当時の運賃は、大人片道５８００円、往復１０４００円で、１日１往復運航された。

昭和５８年には２０００m、平成１７年には２５００m に滑走路が延伸され現在に至る。現在の国内定期便は、日本航空が、新千歳・大阪／伊丹・福岡線の３路線、フジドリームエアラインズが名古屋／小牧１路線をそれぞれ運航している。

平成２６年、花巻空港は、開港５０周年を迎えた。この半世紀、多様化する機材の受入れや増加する需要への対応、安全性の向上を図ってきた。また、より快適に空港を利用できるよう、平成２１年にターミナルビルを空港東側に新築移転、平成２３年には国際線チェックインカウンターを増築するなど需要の高まる国際チャーター便の受入機能の向上に努めた。平成２６年4月にチャイナエアラインによる国際定期チャーター便（花巻-台北）が就航、平成３０年8月には、タイガーエア台湾による国際定期便(花巻-台北)が就航した。その後、平成３１年１月、中国東方航空による国際定期便(花巻-上海浦東)が就航している。

また、東日本大震災津波の際には、人々の往来、物資輸送や広域医療の拠点として、その機能を発揮し空港の存在意義が再認識された。

翼は人や物に止まらず、文化や情報を運び、交流の輪を広げている。本格的な国際化の到来や地域間交流の活発化など、内外の諸事情が大きく変化する中、空港の果たす役割はますます重要になっている。

●空港のできごと

年	月	主なできごと
昭和３６年	１２月	空港整備事業工事着手
昭和３８年	１０月	滑走路１２００m 竣工
昭和３９年	３月	開港式
	４月	１日　開港
		花巻～東京線開設（コンベア２４０型機就航）
昭和４１年	１０月	YS-１１型機対応空港として供用開始
		東京～花巻～八戸線開設（YS-１１型機就航）
昭和４５年	５月	花巻～東京便１日２往復に増便

昭和５２年	６月	花巻～大阪線開設（YS-１１型機）
昭和５３年	８月	花巻～大阪便１日２往復に増便
昭和５４年	５月	花巻～札幌線開設（YS-１１型機）
昭和５６年	４月	花巻～東京便１日３往復に増便。乗降客数１００万人達成
	６月	岩手県空港ターミナルビル株式会社設立
昭和５７年	２月	新ターミナルビル起工式
	３月	花巻～東京便１日２往復に減便
	６月	東北新幹線盛岡～大宮間開業
昭和５８年	３月	花巻空港ジェット化開港。２０００m 滑走路供用開始
		花巻～東京線ジェット機就航（DC-9-41 型機、１２８人）
		新空港ターミナルビル完成
	４月	花巻～札幌線ジェット機就航（DC-9-41 型機）
		初の国際チャーター便就航（花巻⇔シンガポール）
	１１月	花巻～大阪線の一部（週３便）ジェット機就航（DC-9-81 型機）
昭和６０年	３月	東北新幹線盛岡～上野間開業
	６月	花巻～名古屋線開設（DC-9-41 型機）
	７月	花巻～東京線休止
昭和６１年	７月	乗降客数２００万人達成
	７月	花巻～札幌間臨時便（YS-11 型機）就航（８月３１日まで）
昭和６２年	６月	花巻～札幌間臨時便（DC-９－８０型機）就航（１１月３０日まで）
		同上　１日２往復に増便
昭和６３年	３月	東北新幹線盛岡～東京間開業
	１１月	プログラムチャーター便運航（花巻⇔ソウル、大韓航空）11/15～18
平成　２年	８月	乗降客数３００万人達成
平成　４年	７月	花巻～名古屋線１日２往復に増便
平成　５年	４月	名古屋～花巻便（DC-9-41 型機）着陸失敗炎上事故
	６月	乗降客数４００万人達成
平成　６年	９月	花巻～関西国際空港線開設（MD-81 型機）
	９月	大阪便３便化
平成　７年	４月	花巻～大阪線に中型機エアバスＡ３００型機就航
	１０月	乗降客数５００万人達成
平成　８年	６月	花巻～福岡線開設（MD-81 型機）火・水・土曜日運行
	９月	花巻～関西国際空港線休止
平成　９年	９月	乗降客数６００万人達成
	１１月	花巻～沖縄線開設（MD-90 型機）冬期間運航
	１２月	花巻～新潟線開設（JS-31 型機）日～金曜日運航
平成１１年	８月	乗降者数７００万人達成
平成１３年	３月	花巻～新潟線廃止
	８月	乗降客数８００万人達成
平成１７年	３月	２５００m 滑走路供用開始

	７月	乗降客数１０００万人達成
平成２１年	４月	新ターミナルビルオープン（平成１９年１２月着工）
平成２３年	１月	国際チャーター便、乗降客数１０万人達成
	３～５月	花巻～羽田線、臨時運航
	５月	花巻～名古屋（小牧空港）線就航＝フジドリームエアラインズ（FDA）
平成２４年	３月	花巻～福岡線再開（日本航空）
平成２６年	４～６月	花巻～台湾初国際定期チャーター便就航、週２便
	９月	花巻空港開港５０周年記念式典
		スカイフェスタ２０１４・航空自衛隊ブルーインパルス展示飛行
平成３０年	８月	花巻～台北初国際定期便就航＝タイガーエア台湾
平成３１年	１月	花巻～上海浦東国際定期便就航＝中国東方航空

◆いわて花巻空港の概要

飛行場の位置	岩手県花巻市
運用時間	８：００～１９：００（１１時間３０分）
着陸帯	長さ：２，６２０m　幅：３００m
滑走路	長さ：２，５００m　幅：４５m
誘導路	長さ：２，９１０m　幅：３０，３４，２３，２８，５m
エプロン	面積：８１，０９３㎡ バース数（駐機地点）：２４バース　大型ジェット機用　１バース 中型ジェット機用　１バース 小型ジェット機用　２バース プロペラ機用　１バース 小型機用　１９バース
駐車場	面積：１７，２２５㎡　台数：１，１５０台（うち身障者用　１２台）

（資料／いわて花巻空港開港５０周年記念誌より）

◆いわて花巻空港イメージソング『緑の町に舞い降りて』

いわて花巻空港のイメージソングは、ユーミンこと松任谷由美さんが昭和５４年に発表した『緑の町に舞い降りて』という曲を使っている。この曲は、松任谷さんが昭和５０年に岩手を訪問したときの印象をモチーフに創られたといわれており、新ターミナルオープンの年、平成２１年３月より空港館内の BGM で流れており、この曲の歌詞レリーフは、ターミナルビル２階出発ロビーに設置されている。

●ユーミンのリンゴの木

平成２２年４月、いわて花巻空港新ターミナルビルが１周年を迎えたが、それを記念して空港では、岩手の果実を代表するりんごの樹を、４月１８日「ユーミンのりんこの樹」として空港敷地内多目的広場に植樹されている。

岩手軽便鉄道（いわてけいべんてつどう）

○岩手軽便鉄道のはじまり（資料／岩手県立博物館だより、２００５．３）

明治４４年（１９１１）岩手軽便鉄道株式会社として創立。岩手軽便鉄道は花巻から仙人峠まで（６５．４㌔）の軽便鉄道である。（後にこの区間は軽便鉄道を主体に改築し、国鉄釜石線になる）当時、東北線が開通し、岩手県の内陸部と沿岸部を結ぶ交通網の整備が必要であった。釜石側には釜石鉱山鉄道が走っていたものの、遠野側と釜石側とでは隣の駅で水平距離４㌔に対し、約３００㍍の高低差がある交通の難所仙人峠（海抜８８７㍍）が人々の行く手を阻んでいた。

そしてこの仙人峠を通る難工事に着手したのが実業家金田一勝定氏だった。しかし、この巨大な壁を越すことができず、あと数㌔と迫りながら断念せざるを得なかった。この後、事業は国鉄が完成させた。

岩手軽便鉄道株式会社＝資本金１００万円、初代社長・金田一勝定、本社・花巻町 軽便鉄道＝線路幅が７６２㍉と狭く、機関車と車両も小型の小規模な鉄道。国鉄標準幅１０６７㍉

○あゆみ

東側は、花巻・土沢駅間大正２年開通、西側は、遠野・仙人峠間大正３年開通と東西両方から順次延伸営業開通し、花巻から仙人峠まで開通したのは大正４年（１９１５）１１月だった。当時の軽便鉄道花巻駅は、現在のホテルグランシェール西側から、なはんプラザ辺りだった。

昭和１１年（１９３６）８月悲願がかなって、岩手軽便鉄道は国有化され「鉄道省釜石線」となり、この岩手軽便鉄道株式会社は創立後２５年間の幕を閉じた。

この後、軽便鉄道の線路幅を改めて、国鉄標準幅に改修し、軽便花巻駅は国鉄花巻駅へ乗り入れるよう改めるため、似内駅までの区間は、この時に大きく路線を付け替え、鳥谷崎駅が廃止された。この線路幅改修工事は、昭和１８年（１９４３）９月に完了し、花巻・似内駅間は現在の釜石線のルートになった。その後、釜石側の難所工事やら幾多の困難を乗り越え昭和２５年（１９５０）１０月１０日、現在の釜石線９０．２㌔が全線開通した。

○国有化に尽力した三鬼鑑太郎（資料／写真集「栄光の軌道・花巻電鉄」発行:花巻電鉄 OB 会）

慶応２年（１８６６）４月、福島県出生。鑑太郎は、明治法律学校（現明治大学・明治２１年卒）卒業後、岩手県庁に入ったが、大正３年３月岩手軽便鉄道会社常務に招かれ退職した。金田一勝定社長をよく補佐し、増資を図り岩手県からの補助金獲得に成功して岩手軽便鉄道は大正４年に全線開通した。昭和６年金融恐慌で盛岡、岩手、第九十の三銀行が崩壊、金田一コンツェルンの盟主で鉄道社長の国士氏は追われるように盛岡を去り、その後岩手軽便鉄道の社長には、常務の鑑太郎が就任した。

鑑太郎の大きな仕事は経営が悪化する岩手軽便鉄道の国有化だったが、昭和１１年８月、悲願がかなって国有化されることになった。鑑太郎は、この年２月衆議院議員総選挙が行われ、岩手二区から推されて立候補し、激戦だったが、日鉄釜石製鉄所の庶務部長をしていた二男の隆の懸命な応援もあり、岩手軽便鉄道の国による買収に心血を注ぐ鑑太郎の働きと隆の応援が評価され、４位に食い込み当選した。８月１日の鉄道省との引継式で、三鬼鑑太郎社長は、労苦をともにしてきた従業員に別れの挨拶を述べているが、その内容は感銘深いも

のがあった。・・・鑑太郎は、昭和１８年（１９４３）４月逝去した。子の三鬼隆氏は、後に八幡製鉄社長となり、日航機「もく星号」墜落事故に遭い殉職、孫には新日本製鉄会長の三鬼彰氏がいる。外曽孫にタレントの出川哲朗がいる。

知ってソンのない？　雑学

花巻電鉄（はなまきでんてつ）

〇花巻電鉄のあゆみ

花巻電鉄の発端は、大正元年１１月に花巻電気会社が開業したことである。（県内２番目の電気会社）この会社は、豊沢川から引いた新田堰を利用した出力５０kw の「松原発電所」を設け、電灯供給はもちろん、動力供給も始めた。

花巻電気では、電気需要戸数は７４３戸であり、営業成績は順調で配電線の架設が伸びるにしたがい、北西部に開けた温泉地に余剰電力を利用し、電車を通したらどうかという話が持ち上がった。

温泉の数が多く、人家もまとまっている豊沢川沿いの温泉郷に電車を走らせることを計画し、大正２年（１９１３）、花巻電気軌道会社発起人会を設けた。

同発起人は花巻―志戸平間の電車軌道敷設を出願し、大正３年８月に西公園―松原間（８．１㌔）が東北地方初の電気鉄道事業の許可になったが、１１月に権利を親会社の花巻電気に譲渡した。同社では、さっそく松原発電所の発電能力を増強するなどの建設工事に取り掛かったが、思わぬ手違いも生じた。大正３年（１９１４）、ドイツの会社に注文したレールを積んだ船が行方不明となってしまった。八方手を尽くし、ハワイに入港していることが分かったのち、手はずに苦労したが、大正４年（１９１５）４月に受け取りを完了後、突貫工事でレール敷設し、同年９月に西公園―松原間が開通、待望の“一番電車”が走った。

客車は、２４人乗り、貨車は３トン積み各１台購入。運行を行った９～１１月までの７５日間で４３３８人の乗客と４５１トンの荷物を運んだ。開通翌年の大正５年（１９１６）９月、松原―志戸平間が開通した。その後大正７年（１９１８）１月、岩花線西公園―西花巻―花巻間（８．１㌔）が開通。この区間は東北線をまたがなければ結べない難工事であった。

また、志戸平―西鉛間は、鶯沢鉱山の鉱石運搬用として馬車鉄道が通っていたが、鉱山は間もなく不況に見舞われ経営がうまく行かなかったので、花巻電気では馬車鉄道を買収した。そして人が乗れる設備を整えた馬車鉄道が志戸平でドッキングした。この馬車は数年後に電車軌道に切り替えられていった。（大正１２年志戸平―大沢間電車化。１４年大沢―西鉛間開通）

★花巻温泉線

大正７年（１９１８）西花巻―花巻温泉間の電車の原点は、「台鉄道建設計画」である。この時期、花巻温泉の開発がまだはっきりせず、台鉄道の建設は海のものとも山のものともわからなかった。地元のある豪商が、台温泉にはそれなりの湯治客があるが、花巻から遠く、交通も不便なため、近場に温泉を活用した保養地があればという“夢”を描いた。こうした動きが、半信半疑だった台の人々をその気にさせ、「台新温泉計画」はみんなを巻き込む計画に発展した。

この新温泉計画は、大正１２年８月、台温泉から湯を引いて開業することとなり、始めは

旅館、宴会場、貸別荘などであったが、後にレジャー施設を備えるまでに発展した。名称も台新温泉から花巻温泉と変更し現在に至っている。

大正８年に、台鉄道創立発起人会が建設始動したが、暗礁に乗り上げ大正１０年に盛岡電気工業が事業を引き継いだ。この盛岡電気工業は、後に花巻電気を吸収合併、温泉軌道会社を買収し、馬車鉄道を電車軌道に切り替える工事に着手した。台鉄道のたたき台を作った地元の有志の努力は並大抵のものではなかったが、これを引き継いではるか遠大な構想を加味した盛岡電気工業の金田一国士の実績は高く評価される。

金田一国士　＝　盛岡銀行・電気・交通・花巻温泉など各界の中心的な地位にいた実業家（明治１６年生）

大正１４年（１９２５）７月、レールの敷設を終わったが、変電所の完成が遅れ、架線に電気を流せないでいた。しかし、「電車がだめなら列車を走らせろ」という要望が日増しに高まった。盛岡電気工業では利用者の声に応えることとし、岩手軽便鉄道に蒸気機関車と客車の借り入れを依頼したところ、同鉄道は地方鉄道の使命から乗り入れを快諾した。

岩手軽便鉄道花巻駅を出発した列車は鉛線軌道に入り、南下して東北本線の跨線橋を渡り、西花巻駅に到着、ここで北西に向きを変えて花巻温泉線に乗り入れ、花巻温泉駅に到着した。電車が走るはずの路線に一番列車が汽笛と黒煙を上げて走る珍しい開通となり、利用客は大喜び。２ヵ月後の９月に変電所が完成し１０月１日から晴れの電車登場となり、花巻温泉・台温泉のにぎわいはさらに増した。

★花巻電鉄の鉛線と花巻温泉線は東北本線に接続する地方住民の足として大きな役割を果たしたが、なぜここに電車を走らせたかについては、やはり温泉群の存在があげられる。

大正末期、産業開発、観光開発といってもそれほど見るべきものがなく、花巻電鉄としても大金を投ずる軌道敷設のメリットはなかったはずだ。

それを敢えて行った鉛線については、花巻側から志戸平、大沢、鉛の温泉があり、また将来ボーリング可能なところが多く見受けられ、電車を通すことによって湯治客の入り込みに期待をかけたものだった。

花巻温泉線については、ずばり台温泉の開発及び台遊園地（花巻温泉）のリゾート計画実現の一体となすものだった。

★花巻電鉄は、明治末期に芽生え、大正・昭和と沿線住民の“足”となって走り続け、大きな利便をもたらしてきた。しかし、電車がいつまでも走ることを願ってはいたが、電車を利用する人がめっきり減ってきていることも知っており、バス路線への転換が打ち出されていくことも事実であった。

まさに交通体系が大きく変貌する時代の流れであり、走れば走るほど赤字となる路線の維持に限界が見え、花巻電鉄は昭和４４年８月、鉛線の全線と花巻温泉線の西花巻―花巻駅間を廃止した。

そして、昭和４７年２月１６日、“さよなら”“ごくろうさま”の横断幕などで華やかに飾った“花電車”が走り、半世紀以上にわたって数々のエピソード、ロマンを乗せた花巻温泉郷の電車はその姿を永遠に消したのである。

【参考資料／写真集「栄光の軌道・花巻電鉄」（発行：花巻電鉄 OB 会）花巻電鉄（上・中・下)】

●花巻電鉄のあゆみ

年　月		主なできごと
大正元年（1912）	１１月	花巻電鉄開業
大正２年（1913）	８月	花巻電気軌道会社発起人会設立し、電車軌道（西公園―松原間）建設出願、許可になったが、１１月花巻電鉄へ権利を譲渡
大正４年（1915）	９月	西公園―松原間開通、“一番電車”走る
大正５年（1916）	９月	松原―志戸平間開通
大正７年（1918）	１月	西公園―花巻間開通（西公園―西花巻―吹張―花巻）
	８月	温泉軌道会社が志戸平―西鉛間の馬車鉄道買収
大正８年（1919）	８月	台鉄道創立発起人会に西花巻―湯本間の建設免許
大正１０年（1921）	１２月	盛岡電気工業が花巻電気を吸収合併、社長金田一国士
大正１２年（1923）	５月	志戸平―大沢間開通
大正１４年（1925）	１０月	花巻温泉線開通（西花巻―花巻―花巻温泉）
	１１月	大沢―西鉛間開通、馬車鉄道が姿を消す
大正１５年（1926）	９月	盛岡電気工業が花巻温泉電気鉄道会社設立、花巻温泉線と鉛線の事業譲渡
昭和９年（1934）		日居城野に陸上競技場と野球場完成、グランド駅設置
昭和１３年（1938）	９月	西花巻―花巻間休止
昭和１８年（1943）		西花巻―花巻間休止中、貨物のみ運行していたが休止
昭和２３年（1948）	９月	西花巻―中央花巻（新規設置駅）間復活
昭和４０年（1965）	７月	西花巻―中央花巻間廃止【東北本線複線電化工事のため跨線橋かさ上げを要することから廃止決定】
昭和４４年（1969）	８月	鉛線、西花巻―花巻駅間廃止
昭和４７年（1972）	２月	花巻温泉線廃止　“さよなら電車”走る

協力(敬称略)

(一財)花巻高村光太郎記念会

㈱エーデルワイン

南部杜氏伝承館

花巻市観光課

花巻市文化財課

花巻市博物館

花巻新渡戸記念館

宮沢賢治記念館

萬鉄五郎記念美術館

花巻おもてなし観光ガイドの会

＝ あ　と　が　き ＝

どっどど　どどうど　どどうど　どどう

青いくるみも吹きとばせ　すっぱいかりんも吹きとばせ　『あいつは風の又三郎だぞ。』

「はなまき通検定」の参考書として編集したこの往来物（テキスト）は、皆さんの花巻の知識度を高めることと検定意欲の盛り上げに役立ったでしょうか？

既刊のテキストに新たに追加した内容もあるが、十分なものであるならば幸せである。

この往来物を基に検定問題作成班は新鮮な問題や難問（？）作成に向かっていく。

皆さんは、ジブンヲカンジョウニ入レズニ　ヨクミキキシワカリ

どっどど　どどうどと解答して欲しい。

・・・