

白菜王国

白菜——といえば、漬物や鍋料理の定番食材。

しかし、このおなじみの冬野菜は日本古来のものではありません。明治時代に中国から持ち込まれた種子をもとに、日本での採種・栽培が研究されたすえに定着したものののです。

その研究の中心舞台となったのが宮城県でした。そして大正末期から昭和の初期、宮城県内で栽培された白菜は、「仙台白菜」というブランド名で一世を風靡したのです。



仙台白菜、東京へ行く

「おれらは東京を見たことないのに、おれらが作った菜っ葉が東京へ行く…」大正12年(1923)秋、名取郡中田村(現太白区)で白菜を作っていた農家の人々は、そう驚嘆しました。この年は白菜が大豊作。地元では捌ききれなくなったため、宮城県農会は大都市市場への出荷を思い立ち、その試みとして登米郡と中田村の白菜が東京方面へ送られることになったのです。

当時、蔬菜(青物野菜)の遠距離出荷は非常に珍しく、中田村の生産者にとっても初めての体験でした。梱包材料を集めるのにも一苦労で、仙台市内を探し歩いて炭スゴ(俵)を残らず買ってはまだ足りず、竹スゴ、豆カラなどにいたるまでを買占め、ようやく間に合わせます。こうして貨車7両分の白菜は、中田村柳生の生産者阿部惣三郎氏と、出荷を熱心に勧めた名取郡農会の堺敬吉技師(農業指導員)とともに東京へと向かいました。

出荷先は東京と横浜。大都市の市場に運び込まれた中田村の荷包みは、梱包が間に合わせだったため外観がよくありません。しかし、中からあらわれた白菜の姿は色が白くて美しく、歯ごたえはみずみずしく柔らか、そして味はすこぶる甘いという素晴らしいものだったのです。結果、6貫1俵が2円20銭〜3円という高値で、飛ぶように売れました。

この快挙によって、翌13年から白菜出荷は本格化し、全国に「仙台白菜」の名声を轟かせる大躍進が始まったのです。



仙台白菜、全国を席捲

大正13年以降、県農会の奨励もあって県内各地の農村に白菜出荷組合ができ、生産と販売の円滑化が進められます。その結果、白菜を出荷する貨車は早くも大正15年に500両を超え、出荷先も大阪などの関西圏にまで拡大します。この年、初物の白菜に東京では小売価格1貫目(3.75kg、大玉白菜約1個分)1円以上という高値がつけました(同年の白米の小売価格は東京で10kg3円20銭)。年間を通しての市場平均価格も、品質のばらつきや出荷の不便があったにもかかわらずに6貫1俵で85銭と、蔬菜のなかではかなりの高級品として取り引きされていたことがわかります。

しかし、みずみずしい柔らかさを特徴とする「仙台白菜」は、長距離輸送でたびたび葉の痛みや腐敗をおこしました。そこで立ち上がったのが、国有鉄道仙台鉄道管理局です。昭和2年(1927)、白菜の快適輸送のため、福岡県の門司鉄道管理局からバナナ輸送用だった通風貨車30両を借り受け、白菜出荷の一拠点であった長町駅に常備しました。さらには長町駅を朝に出発した白菜輸送貨車を3日で大阪市場に到着



大正15年の岩切(宮城野区)出荷組合による出荷風景(個人蔵)

させる速達輸送を実現したのです。その後、昭和5年には東京・大阪・門司から計100両の通風貨車を借り、仙台局所有の5両とあわせて105両を岩沼・長町・岩切・瀬峰の各駅に常備し、出荷の激増に対応しています。一方、農会と出荷組合は湿気のこもりやすい梱包材を避けるようにとの指導を徹底し、昭和10年以降は通気のための隙間を空けて細板を組み合わせた「スカシ箱」での出荷が主流となります。これらの努力が功を奏し、遠方の市場に到着した白菜の腐敗変質は半減しました。



昭和9年に出荷された仙台白菜と梱包に使用されたスカシ箱(宮城県農業・園芸総合研究所提供)白菜は当時3等級に分けられ、それぞれ色の違う縄を結んで出荷していた。左から小玉(1.125kg以上)=白縄、中玉(2.25kg以上)=赤縄、大玉(3.0kg以上)=青縄



昭和14年の岩切駅出荷風景(昭和14年10月7日付「河北新報」より)

