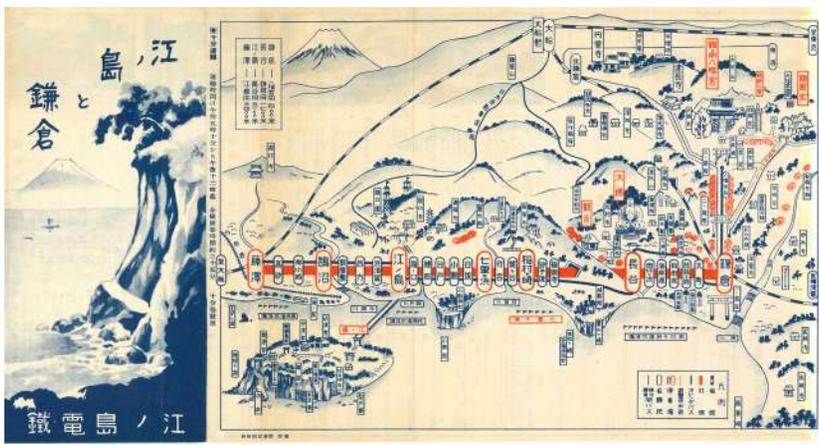


展覧会：藤沢トラフィック - 浮世絵の道から鉄道と道路の記憶 -

浮世絵館だより

藤沢市
藤澤浮世絵館

2021年
2月
WEB版



江ノ島電鉄「江ノ島と鎌倉」昭和9年(1934)頃

昭和9年(1934)頃の江ノ島電鉄(現江ノ電)の路線図です。江ノ島電鉄線の全線(藤沢-小町)開通は明治43年(1910)。駅数は大正初期時点で全40駅、昭和9年(1934)には26駅になっています(現在15駅)。七里ヶ浜駅の藤沢側にある「日坂」は、現在の「鎌倉高校前」です。「江ノ島」の北側、龍口寺の左手にある「龍口園」は昭和2-9年頃にあった遊園地です。さらに龍口園の北側には、大船へ続く「日本自動車道路」(昭和6年完成)も書き込まれています。

藤沢市の前身である藤沢町が誕生したのは明治四十一年(一八八七)のことです。その後、藤沢市は江戸時代からの道路網に加え、昭和四年(一九二九)の小田原急行鉄道(現小田急電鉄)江ノ島線の開通や、昭和六年に現在の神奈川中央交通(株)の前身となる藤沢自動車(江ノ島自動車・片瀬自動車商会・鶴沼自動車)が設立されたことなどにより、観光や住宅地域の拡大と結びつき、藤沢周辺の交通網は整備されていきました。市制施行の昭和十五年(一九四〇)以降も、藤沢市は合併を繰り返して、面積・人口も増え、八〇周年を迎えた今日、さらに周辺地域との連携を広げつつあります。

始まりは東海道

東海道は、古代から東西をつなぐ道として存在していました。現在の私たちが知っている東海道は、江戸時代に整備された「五街道」の一つです。

当初は、軍事的な目的で整備された道でした。その後の大名の往来に伴い宿場の施設が整備され、江戸中期には庶民による旅ブームの影響もあり、さらに交通量は増えました。政治的・軍事的な目的で利用されていた道が、いつしか多くの人々が利用する庶民の道へと変わっていったのです。

〈街道の旅から鉄道の旅へ〉

江戸時代に徒歩で旅していた東海道も、明治になると様変わりします。明治五年(一八七二)に日本ではじめての鉄道が、新橋-横浜(現在の桜木町駅)間で開通し、蒸気機関車の運用がはじまりました。

新橋-横浜間の二十九kmの距離を、徒歩で十二時間ほどかかっていたところ、蒸気機関車だと五十三分の所要時間で行けるようになりました。その後、明治二十二年



歌川広重「東海道 七五十三次之内 藤沢(四ツ谷立場)」嘉永年間(1848-1853)

藤沢宿ではなく、立場(宿場と宿場の間にある休憩地)であった四ツ谷の風景を描いています。四ツ谷は東海道が大山道に分岐する地点(追分)で、大山詣りの人々で賑わっていたようです。左端に描かれている不動明王像を戴いた大山道標は現在も同地点に立っています。



七福神

(一八八九)に東海道線が全線開通すると、人々の旅は鉄道を利用する旅へと、より本格的に移行していきました。

福神である、弁財天、毘沙門天、恵比寿、大黒天、布袋、寿老人、福祿寿を七福神といいますが、江戸の各地には、それぞれの福神をまつる神社があり、庶民にとって七福神巡りは正月に欠かせない家族の行事でした。また、七福神を描いた浮世絵などの絵画も、宝船とともに正月の縁起物として親しまれていました。



歌川国貞(三代豊国)「俳諧七福神之内 弁天」弘化-嘉永年間(1845-55)

千支の浮世絵

絵に添えられた俳句と詞書から、それぞれの七福神のイメージを見立てたシリーズ作品の一図です。本図では、女性の傍らに置かれた燭台が、弁財天の頭上の字賀神(とぐろを巻いた蛇の神様)に見立てられています。女性が読んでいる本の冒頭には「江のしま」と書かれています。



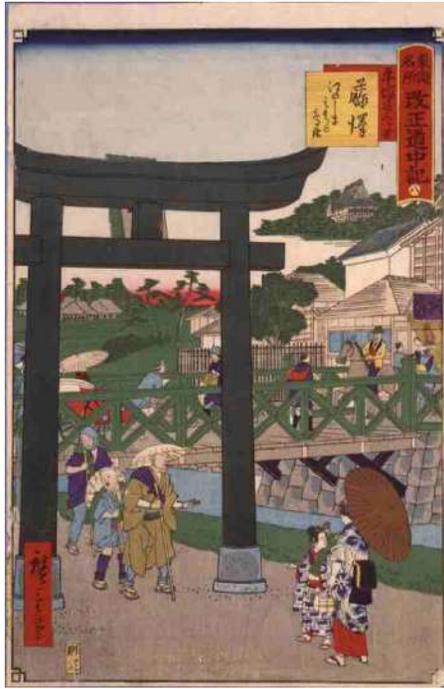
歌川国芳「山海名産尽 相模ノ野牛」文政年間末(一八一八-三〇)頃

二〇二一年の千支は「丑」です。本コーナーでは、藤沢市所蔵の浮世絵作品から、牛が描かれた作品を紹介いたします。江戸時代、江の島から鎌倉にかけての海岸では、旅人を牛の背に乗せて運ぶことが行われていたようで、江の島を題材にした浮世絵には、たびたび牛が登場します。

明治の東海道〜人力車の風景

江戸時代の藤沢宿は、江の島詣や大山詣りの分岐の宿場として賑わいました。明治になり鉄道が敷かれ、新しい交通の時代となりました。しばらくの間は遊行寺橋付近は江の島や鎌倉へ向かう人力車の駅(ステーション)となっていました。

江戸時代の街道では、輸送手段としての車輪の使用を制限されていましたが、明治になると緩和され、人力車は駕籠より速く、馬に乗るよりも安かったため人気の交通手段となりました。また、人力車は文明開化の象徴として明治初期の浮世絵や、横浜写真の画題に多くとりあげられていました。



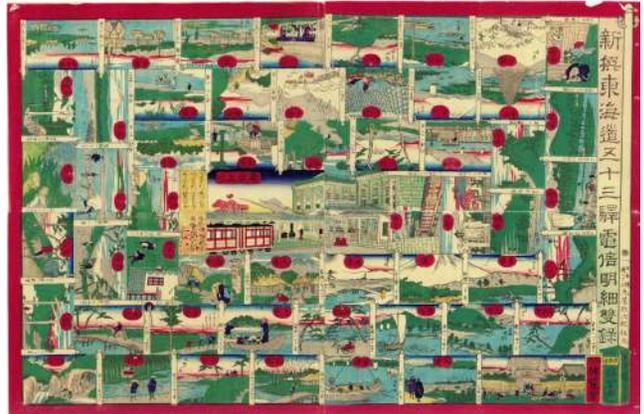
三代歌川広重「東海名所 改正道中記 八 藤沢 江のしまみちの鳥居」
明治八年(一八七五)

画面手前の江の島一の鳥居を通り江の島詣へ向かう人々、画面中央には遊行寺橋、画面右奥には遊行寺が見えます。初代広重も描いた藤沢宿のおなじみの景色ですが、太鼓橋だった遊行寺橋は、明治になると人力車や馬車の通行に対応するために、西洋式の平らな橋に架け替えられました。画の中にも、橋の上を通る人力車や馬が見えます。画面右の橋のたもとにある茶屋らしき建物には窓がつけられており、ところどころに文明開化の影響がみられます。

双六の中にも人力車

明治期の近代的な風景が描かれた双六です。振り出しが京都府、上がりは東京となっています。道中のマスの風景は、江戸時代のものとあまり変わりませんが、東京に近づくにつれて自動車や駅舎など近代的な風景となっています。新橋-横浜間に鉄道が開通したのは明治5年(1872)のことです。

各マスの仕切りに電信柱が描かれています。電信柱は明治2年に設置され、各地に普及していきました。また、静岡には馬車、藤沢など数ヶ所には人力車が描かれています。



三代歌川広重「新撰東海道五十三駅 電信明細双六」
明治七年(一八七四)

藤沢トラフィック 鉄道のおもいで



小田原東華軒 汽車茶瓶
昭和20-40年(1945-1965)

旅先で弁当と共に購入する茶入りの簡易な容器です。形状や色、大きさも様々あります。使用後は捨てられていたことから、「使い捨て商品」の走りともいわれています。

小田急線開通当時の様子を表した鳥瞰図と共に、藤沢市の鉄道の「おもいで」を辿る資料が展示されています。



市民ギャラリー常設展示室の様子。

藤沢市民ギャラリー常設展示室で開催した「藤沢トラフィック 鉄道のおもいで」展では、藤沢ゆかりの交通資料の中でも、特に「鉄道資料」に焦点を当てました。中でも、小田急線は藤沢市地域に根付く鉄道の一つです。地域に根付いた小田急線の開通の歴史は古く、昭和二年(一九二七)まで遡ります。竣工が始まったのは大正十四年(一九二五)で、足柄駅付近の切り通し工事が始まり、二年後の四月一日に開通します。当時、小田原急行鉄道株式会社の代表取締役であった利光鶴松(一八六四-一九四五)が自ら二年で作ると宣言し、実現させた計画でした。ただし、全線複線(上り列車がそれぞれ別の線路で走るための線)

「計画線路平面図 新宿ヨリ小田原間」の中央の、赤色で路線を示している箇所が小田原急行鉄道の予定地です。ほぼ直線で神奈川県中央部を突き抜けています。当時、県央には相模鉄道(現在の相模線)や神中鉄道(相模鉄道)などの非電化鉄道が細々と線路を伸ばしていた頃でしたが、そこに東京直結の電車がやってきたことで、まだ鉄道が敷かれていなかった県央に大きなインパクトを与えました。しかし、開通当初は、運営は思うような業績はあげられずでした。世界恐慌の影響に加え、路線沿線の大部分は、まだ山林が広がる農村地域であったため、利用者が少なかったことも要因の一つでした。開通から二年後の昭和四年(一九二九)に江ノ島線が開通すると、箱根・江の島への観光客向けの路線として定着し始め、少しずつ普及していったのでした。



小田原急行鉄道「計画線路平面図 新宿ヨリ小田原間」
大正15-昭和2年(1926-27)

は実現できず、半年後に全線達成をしています。