

百年前の東海道吉原宿

ようこそ富士山のふもとまでお越しくできました。

吉原宿は、原宿(沼津市)と蒲原宿(静岡市清水区)の間に位置します。

東海道を吉原宿に至りますと、富士を裾野から頂上まで一望でき、その雄大さは、遠く万葉の時代と変わらずにあります。

また源平の富士川の戦いの舞台となったのもこの地域で、付近には「源太坂」「平家越え」「呼子坂」などの縁りの地名が残ります。街道を歩きますと、左富士の老松、江戸時代から続く鯛屋旅館さん、常夜灯、庚申塔など、古を偲ばせるものも、目にされることでしょう。

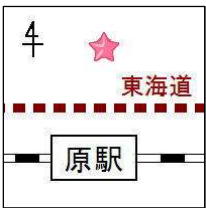
明治以降、この地域には、富士が見えるというだけで、富士を撮りこんだ多くの景が、写真絵葉書として残されております。

ここにご紹介するものの多くは、今から100年以上昔の当地の様子で、江戸時代の面影が、実景としてまだ色濃く残されています。この地ならではの富士の懐に抱かれた風光・風土をお楽しみいただければ幸いです。



○番号は、写真掲載番号を表します。

① 原付近より

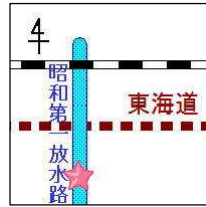


広重描く東海道五十三次の「原」と、ほぼ、同じアングル。子どもたちが舟遊びしている。排水設備が整う昭和40年ごろまで、富士市～沼津市に

かけての愛鷹山南麓の低湿地帯・浮島ヶ原では、北に愛鷹山、南に砂丘があるため、雨水が海に排水されないばかりか、遡潮による塩害に苦しみ、大雨や高潮時には、一面湖のようになることがあった。これを地元の人々は「シラウミになる」と言った。こうした浮島ヶ原に開かれた湿田を「ドブッタ」といい、胸や腰まで浸かって田植えや稲刈りをおこなった。その際、水田に出掛けたり刈り取った稲を運ぶなどの農作業には川舟が利用され、またウナギやコイ、フナなどの漁撈にも川舟は利用された。弥次喜多道中にも、大野新田のうなぎの件りが出てくる。

この写真では、たしかに少年たちが川遊びに興じているが、このような家業を手伝ってのうえのことであろうから、操船もなかなか堂に入っているのである。

② 富士市田中新田・昭和第一放水路

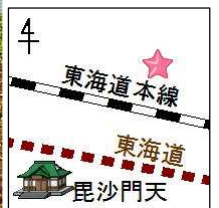


江戸時代、浮島が原の米作りは「五年一作」といわれるほど、水害や遡潮による塩害に悩まされつづけてきた。

慶応元年(1865)、増田平四郎は、20余年におよぶ陳情の末、ようやく幕府から浮島が原の掘割工事の許可を得、工事を開始する。ところが慶応2年(1866)、完成後まもなく土用波に破壊され失敗。平四郎は失意のうちに没する。昭和十八年(1943)、平四郎から実に約八十年の歳月を経て、全く同じ場所に「昭和放水路」が完成。このことから、平四郎の目の確からしさが証明されたといえよう。

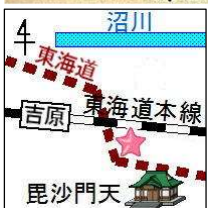
掘割の向こうに見えるのが東海道。奥の浮島沼には何艘もの川舟が見える。

③ 大野新田付近



ヤマトとよばれる足踏み水車。ふつう、田植えが終わってから秋の彼岸の頃まで、4、5日ごとに田に水を入れたそうだが、これはどうやら、沼川へと通じる堀に排水しているようだ。さらに堀から沼川へ排水する部分にも堰が見られ、水害と戦った当時のこの地域の人々の苦労がわかる。明治後期。

④ 柏原の茶園



「大宮より富士遠望」となっているが、宝永噴火口のように、浮島が原のようすなどから柏原附近からの撮影。明治20年側図同35年修正版図には、鈴川駅(現吉原駅)東南に茶畑の記号があり、この地で小規模な茶畑が営まれていた様子がうかがえる。

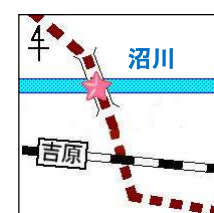
⑤ 田子の浦港



山部赤人「田子の浦ゆうち出でてみれば真白にそ富士の高嶺に雪は降りける」で、古来有名な名勝「田子の浦」。田子の浦は、古くは興津川から現在の田子の浦あたりまでの地域を指し、詠じた場所としては、眺望が急に開け、裾野から立ち上がる富士の雄大な景が初めて見える蒲原の「七難坂」説が有力。しかしその後、赤人は、蒲原駅(かんばらのうまや)から柏原駅(かしわばらのうまや)に官道を東下したのであろうから、まさしく、このあたりの景も目にしたうえで、長歌および反歌のイメージをふくらませたと考えるのが自然ではなかろうか。

貨物船が碇泊しているが、伊豆方面からの新鮮な魚類を運ぶ伊豆船や、遠州相良から石灰岩を運んできた遠州船が吉原湊に出入りした。当時、入山瀬にあった富士製紙で漂白に石灰を使った。また正面奥には石水門が見えるが、これは沼川の逆潮を防ぐため、明治18年に築かれたもので、「六ッ眼鏡」という愛称で親しまれた。しかし、昭和42年、田子浦港築港の折、惜しまれつつ取り壊された。

⑥ 河合橋



河合橋は、鈴川駅(現JR吉原駅)北方200M、沼川にかかる東海道の橋。橋上の馬車は鈴川-大宮間を結んだ富士馬車鉄道で、明治23年開業。日本で6番目に古い馬車鉄道で、当時、富士郡南部唯一の交通機関だった。

橋の上には、北に向かって右側に幅2フィートの線路がひかれていた。そのため、鉄道馬車は左側通行、馬力は右側通行に見える。川向こうの家には、ライオンと仁丹の看板。その脇の松だけが、最後まで切られずに残されていたという。

いかにも日本情緒の感じられる光景で、外国の絵葉書にも登場する(下図)。現在でも「河合橋」の標識が設けられている。



フランス発行「東海道の橋」

⑦ 中吉原



1639年から1680年まで、このあたりが吉原宿だった。正面の左富士神社には、延宝8年(1680)の高潮のさい、この杜に逃げ込んで助かったという宝暦年間の記念碑がある。街道はこの先、右に緩くカーブし、左富士の名所に行き着く。

⑧ 左富士



「東海道五十三次」中の「吉原」にみえる「左富士」。広重は道中日記に「原・吉原は富士山容を観る第一のところなり。左富士、京師より下れば右に見ゆ。江戸よりすれば反対の方に見ゆ。一町ばかりの間の松並木を通して見ることは絶妙の風景なり」と記している。明治時代のこのはがきでも、東海道に沿って、松林が続いており、広重の絵の世界が残っている。現在、周辺には工場や住宅が立ち並び、浮世絵に見るのどかな風情は感じられないが、樹齢二百年と推定される一本の老松は、往時の面影をわずかに偲ばせている。

⑨ 平家越え橋



平家越え橋は、もと新橋といい、和田川に架かる東海道の橋。この橋を渡って画面左手に進むと、吉原宿の東木戸に行き着く。

この橋の名称は、治承四年、源平の富士川の合戦のとき、武田信義軍の水鳥の羽音に驚いた平家が敗走した場所との伝承からである。『吾妻鏡』治承四年十月二十日には「印東次郎常義者、於鮫嶋被誅」あるが、「鮫嶋」は、現在、田子の浦港のすぐ西に残る地名である。また富士川の戦いの約百年後、弘安2年(1279)に阿仏尼が富士川を渡った際、「明けはなれて後、富士川渡る朝川いと寒し、数ふれば十五瀬をぞ渡りぬる」(十六夜日記)とある。さらにボーリング調査などの結果から、鎌倉時代の富士川は幾筋にも分流し、主流は現在の河口のはるか東、吉原湊(現在の田子の浦港)に流下していたと推定されることから、このあたりで源平が対峙していたとしてもおかしくはない。なお和田川は鎌倉御家人・和田義盛が柵を築いたことから名づけられたとの伝説もある。

⑩ 吉原西横町



明治末の東海道沿いの西横町。右手電柱近くの角は、現在、つけナポリタンで有名な喫茶アドニスさんの場所にあたる。

人力車には子供が二人。既に電気が通じており、各店先には電灯。左手は鍋宗呉服店。その隣は醤油屋。大正初年には、鍋宗呉服店は瓦葺に変わる。奥の森は、現在、吉原公園となっているところで、当時は日吉浅間神社があった。突き当たりの店(車夫の笠の上)は、内藤金物店で、いまなお同所にて営業なさっている。

現在、左右の店々の名残はないが、間口三間の区割は残っている。

⑪ 青島の刈り入れ



左手に岩本山がみえ、また、中央に富知六所浅間神社の屋根が見えることから、旧東海道沿いの青島町のあたりの撮影と思われる。千歯扱きが見られるが、藁はすでに結束されており、脱穀作業は、ほぼ、終了。男衆は引き上げたあとか。右端の女性が箕を高く掲げ、残った秕(しいな)を、さらに風で選別しているようにみえる。

⑫ いくつも小川の流れる街道筋



画面左右は東海道。細い流れに石の橋が架かっているが、江戸時代の道中記に、吉原宿から富士川渡船場までの間に石の橋が幾十もあったと記されているようである。加島五千石の沃野のようす。発掘された石の橋の一つが、錦町交差点近くの街路樹の植え込みに置かれている。

⑬ 下駄の出荷

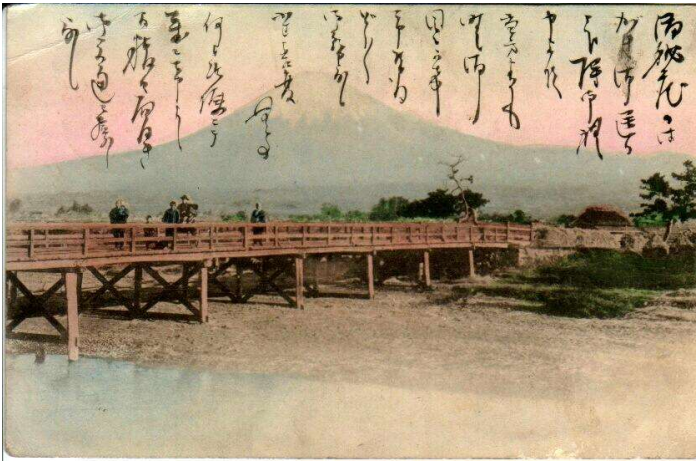


かつて富士宮から鷹岡にかけては、静岡特産の塗下駄の下地作りをしていた。

撮影地は、元写真のキャプションより三度橋(現富安橋)付近での撮影。静岡への供給ルートを考えて、なぜ反対方向の東へ運んでいるのか。

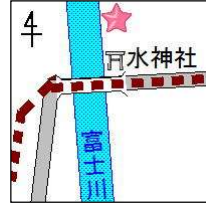
どうやらそのカギは、引き役の「頭」にありそうだ。よく眺めると、なんとマゲを結っている。東海道線も富士川運可もない明治初年、陸路、静岡まで運ぶのはたいへん困難なため、逆行するようだが、いったん吉原湊に運び、海路、清水港まで運んでいたのだろうと推測される。

⑭ 富安橋



潤井川に架かる橋。江戸時代「三度橋」と呼ばれ、飛脚業者によって管理されていた。今なら正面に富士市立中央病院が見えるはずだ。

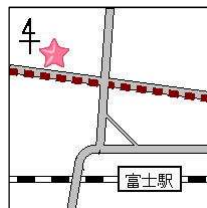
⑯ 雁堤(かりがねづつみ)を行く農夫と馬



富士川の度重なる洪水は田畑に損害を与え、人々を苦しめていた。そこで中里村の古郡氏は、三代50年余にわたる治水工事の末、この雁堤を完成。「加島五千石」と呼ばれる沃野を誕生させた。たいへんな難事業で、人柱伝説が今に伝わる。

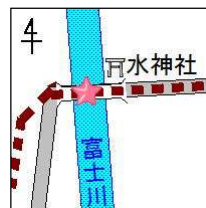
なお古郡氏の子孫には、福井県鯖江を流れる日野川の治水を成功させたものの予算超過の責任をとって切腹した者や、加島でとれた餅米で安倍川餅づくり、将軍吉宗に献上したことから気に入られ、江戸城西の丸留守居役にまで出世した者も出ている(『耳囊』)。

⑰ 加島(富士)の餅つき



富士山の谷筋を見ると、加島あたりで撮られたものようだ。腰ひもをしっかりと締め、腰をいれて搗いている。それにしても男衆はどこへ行ってしまったのだろう。庭の周囲は見事な柴垣で、奥に何棟も建物が見えることから、ここは、豪農の庭先。搗いているのは、あるいは小作人の婦人たちかもしれない。

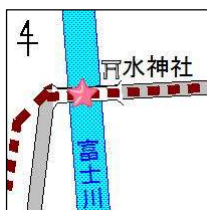
⑱ 富士川橋



なにやら風に乗って、子守唄でも聞こえてきそうである。橋のかなたにあるものを見つめながら、やがて二人は画面の下手へとゆっくり消えていくだろう。その一部始終を、富士が温かく見守っているのだ。絶妙な配置。

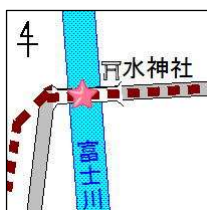
富士川の本橋は幾度となく流され、念願の鉄橋が架かったのが、大正13年のことであった。

⑱ 富士川渡船



米俵やら荷車やらをガチャガチャと満載している。のんびりした時代の渡し船というよりも、生活の力強さというものを感じさせられる。

⑲ 甲斐から運ばれてきた米

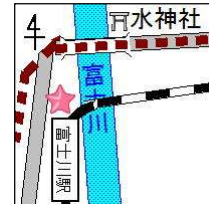


富士川の通舟で山梨方面から運んできた米を、これから馬車に載せ、清水湊まで運ぼうとしているところ。通舟、馬車、米俵、秀麗な富士と、

4 拍子揃っている。子細に見ると、船頭が足半(あしなか)ワラジを履いているのがわかる。これは踵(かかと)部分がないワラジで、水上でのふんばりが利いて滑らないため。

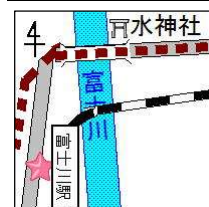
明治22年、岩淵駅(現JR富士川駅)に通じる運河が造られた後は、富士川貨物は、直接、岩淵駅に運ばれることになったので、撮影時期は明治中期以前の可能性がある。

⑳ 岩淵運河



明治になってから岩淵河岸から蒲原浜へ運河が開削された。甲斐からの通舟がみられ、木材や米俵やらが荷揚げされている。甲州廻米は、この運河を経て蒲原浜から清水湊に送られ、さらに大型船に積み替えて東京方面に向かった。清水の巴川岸には今でも「甲州廻米置場跡」の石碑が立っている。しかし、明治22年の東海道線の開通、さらには明治35年の中央線八王子～甲府間の開通により、この運河は物流の中継地としての使命を終えた。

㉑ 富士川駅前



岩淵駅(現富士川駅)前にあった谷屋旅館二階からの撮影と思われる。

明治30年代、岩淵駅を中心に旅館が百軒ほどもあり、身延山参拝客、富士登山客が月1万人も泊まったという。右手は駅の敷地で、現在、富士川駅前公園になっている所。手前に柳が見えるが、古老は今でもこの通りのことを「柳通り」と呼んでいる。

より詳しい pdf 版です
(全 64 頁)



掲載した写真は、すべて著者所蔵のもので、発行後 50 年以上経過したものです。
なお、本小冊子は個人的に発行し、ご厚意で置かせていただいているものであり、内容につきましては著者の責にあります。ご指導・ご意見等賜れば、有難く存じます。

市川博康 富士市今泉 2-1-35
e-mail: fujitopian1@ybb.ne.jp

無 料