



第 16 号

2008年12月15日発行

藤 沢 市 文 書 館

Fujisawa city archives

〒251-0054 藤沢市朝日町12-6

TEL 0466-24-0171 FAX 0466-24-0172



箱根駅伝・往路ゴール前(昭和11(1936)年1月4日)(個人蔵)

上の写真は、早稲田大学の渋谷松夫選手が駒ヶ岳を背にして、2位でゴールをしようとするところです。

東京箱根間往復大学駅伝競走は、金栗四三(かなぐり・しぞう、1891～1983)らの提唱によって、大正9(1920)年に4校によってスタートしました。途中、戦争による中断などがあったものの、今日まで関東学生陸上競技連盟の主催によって続けられ、近年では2日間にわたるテレビ中継などで、国民的イベントとして注目されています。ちなみに戦前から戦後の一時期までは、写真のようなサイドカーがしばしば伴走車として走っていました。そして沿道で声援を送る人々やゴール前にはためく万国旗の様子などに、のどかな雰囲気が感じられます。

なお、藤沢市域は3区(戸塚中継所 平塚中継所)および8区(平塚中継所 戸塚中継所)の間にあたっていますが、この区間での駅伝の様子をとらえた写真やコース脇で振られる手旗などの関連資料、およびそれらについての情報がございましたら、文書館までご連絡をいただければ幸いです。(中村)

(参考：陸上競技社編集『講談社 MOOK 写真で見る箱根駅伝 80 年』講談社、2000 年)

目 次

箱根駅伝・往路ゴール前.....	1
旅人が見た江戸時代の藤沢(5).....	2

藤沢近代史話 時刻表は語る(中).....	3
連載・古文書の読み方(第16回).....	4
編集後記.....	4

## 旅人が見た江戸時代の藤沢(5)

### 清河八郎が泊まった藤沢の夜

新撰組の基を作った尊攘派の志士、また北辰一刀流千葉周作の高弟として、清河八郎の名前は多くの方が御存知かと思います。今回は2回に分けて、清河八郎の見た藤沢・江の島について見てみたいと思います。

#### 清河八郎について

清河八郎は、出羽国田方郡清川村(現在の山形県庄内町)の出身で、生家は斎藤家という庄内藩領内指折りの名家でした。天保元(1830)年生まれ of 八郎は18歳で江戸に上り、朱子学を安積艮斎、剣術を千葉周作に学び、昌平黌に入った安政元(1854)年には、清河八郎と改名、同年中に神田三河町に塾を開きました。

その後、たびたび塾を開いては火災で失った八郎でしたが、文久元(1861)年に幕臣の山岡鉄太郎などと共に攘夷を企てて江戸を追われ、文久3年2月には江戸で浪士組(新撰組の前身)を組織して上京するなど、尊皇攘夷派として活躍しました。しかしながら八郎は、同年4月に江戸で暗殺され、34年の生涯を終えました。

今回は、安政2(1855)年に帰郷した八郎が、母の亀代を連れて伊勢神宮参拝に赴いた際の日記、『西遊草』をとりあげます。

#### 旅日記『西遊草』とは

安政2年3月20日に清川村の実家を出た八郎は、同年9月10日に帰るまで、約5ヵ月半の旅をしています。

酒田から日本海沿いに新潟を経由して信濃善光寺へ参詣をした一行は、そこから飯田を経由して美濃国に入り名古屋に出ています。それから伊勢神宮への参拝をすませ、奈良・宇治を経て京都で祇園祭を見物、大坂から金比羅・安芸宮島・天橋立など西日本各地を見物し、東海道を江戸に向かいました。江戸に向かう途中で藤沢宿に泊まり、翌日には江の島・鎌倉へと足を伸ばしています。鎌倉見物後は一月ほど江戸に滞在し、日光東照宮を拝観し、奥州道中から福島、水沢などを通して清川村に戻りました。

『西遊草』は、道中の様子が詳しく書かれており、見聞したさまざまなことどもに関する八郎の寸評なども多く、充実した内容の旅日記です。

#### 安政2年7月24日の藤沢宿

江戸に向かう途中で八郎が藤沢宿に入ったのは、7月24日の夕暮れ時でした。

暮過ぎて漸(ようや)く藤沢にいたる。大磯より四里の所なり。遊行寺のあるところにて、人家も千五百もあらん。

前日の宿を出るのが遅れたために、藤沢への到着も

遅れた八郎でしたが、「東海道にて尤もよろしき宿」と褒めています。しかしながら、八郎が泊まったこの日は藤沢宿にある諏訪神社の祭礼中であつたようで、

此頃諏訪の祭礼中とて、子供など幟(のぼり)をひきまわし、鐘鼓の音終夜かまびすしく、大(おおい)に旅中のねむりをさまたげり

とあり、随分と騒がしい夜でした。



#### 諏訪神社の祭礼

藤沢山清浄光寺内にある諏訪神社(写真)は、江戸時代には藤沢宿大鋸町や坂戸町などの鎮守とされてきました。『新編相模国風土記稿』の記述によると、

例祭八七月廿一日ナリ。清浄光寺表門前ニ。仮屋ヲ造リ。御輿ヲ遷シ。廿七日ノ夕。産子ノ町々ヲ巡リテ。帰座スルヲ例トス

とあり、お祭が7月21日から27日まで行われ、その間に御輿が町々を練り廻ったことが判ります。期間中の24日の夜に泊まった八郎の記述によれば、例祭の間中は一晩中子供たちの騒ぎ声や鐘、太鼓の音が絶えず、眠れないほどだった模様です。

#### 安政2年の諏訪神社例祭

さて、八郎の眠りを妨げたこの年の諏訪神社の例祭ですが、『藤沢山日鑑』の記述によると27日に行われる予定だった御輿の帰座は、「大嵐に付」翌28日へと延期されてしまいました。また26日の夜には、例祭期間中にもかかわらず、嵐のために「諏訪明神夜二候共参詣等一人」もなく、「誠淋事(まことにさびしきこと)」という有様だったようです。

もちろん、その頃江戸に向かう途中の高輪で同じ雨に打たれながら、「細雨なれど風ありて、傘をさすことも叶わず、大くるしみ」していた八郎には知るよしもないことでした。(加藤)

参考文献：清河八郎著・小山松勝一郎校『西遊草』岩波書店(岩波文庫、1993年)

## 藤沢近代史話 時刻表は語る(中)

### 家族の共用物として

下の写真は半分に断裂した時刻表をつなぎ合わせてみたものですが、前回紹介した明治期の時刻表に比べて、さまざまな違いが見られます。

前回紹介した小さな時刻表は、銀行の広告の中に含まれて、財布などに入れて持ち運びできるようになっていましたが、この時刻表は地元の印刷所が専用に印刷したもので、家族の共用物として壁に貼ることができるように細長く作られ、時刻も大きく印刷されています。

### 「大正四年五月改正」

この時期の時刻表を取り上げたのは、東京駅の開業と東海道線の電化が係わっているためです。大正 3 (1914) 年 12 月 20 日の東京駅の開業と同時に東京 高島町間の電車運転が始まりました。これは第一次大戦での青島(チンタオ)攻略部隊の凱旋に合わせたものでしたが初期に故障が続出し、一時休止を経てこの時刻表が発行された大正 4 年 5 月 10 日に再開されました。

ちなみに、この時刻表では大船より「東京行列車二 接続待合 分」と記されている列車もあり、たとえば大船止まりでも、長時間の列車待ちをせずに、簡単に東京方面へ行けるようになったことがうかがえます。

### 「横須賀線へ接続」

上り電車の欄で次に注目されるのは、「横須賀線へ接続」という記述です。横須賀には、横須賀海軍工廠がありました。この工廠は、幕末期の横須賀製鉄所を母体に設立され、戦艦をはじめとするさまざまな艦艇を造ってきました。そして、藤沢市域からこの工廠に通勤する人々も少なくありませんでした。

また、上り列車の欄で次に注目されることは、「駅通過」という電車が、全 18 本のうち 11 本にもおよびます。通過する駅はさまざまですが、経済の発展や人口の集中などを受け、東海道線の高速化が図られたことをうけたものと思われます。ちなみに「平沼経由」として名前が表れる平沼駅は、この年の 8 月に新しい横浜駅の誕生により、短い生涯を終えました。

### 下り方面の終着駅

次に、下り方面の終着駅に注目します。まず下り 1 番電車の終着駅は山北駅(現・御殿場線)です。ここは、当時は山北機関区を擁する山越えの拠点駅で急行も停まり、この駅周辺は鉄道の町として栄えていました。また、県内では国府津駅が記されています。この頃の箱根行きの拠点となった駅で、国府津 箱根湯本間は小田原電気鉄道が走っていました。

次に、県外の終着駅に目を向けます。下関(山口県)は、いうまでもなく、朝鮮の釜山とを結ぶ関釜連絡船の拠点で、九州への入口でもありました。そして大垣(岐阜県)は、名古屋を中心とする東海地方と京阪神地方の中間的な位置となってきました。

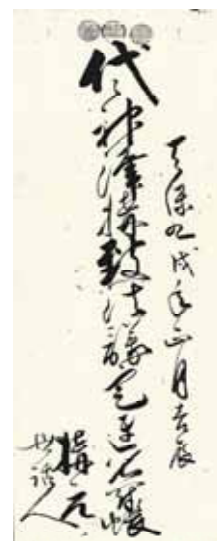
北陸線の終着駅の直江津駅(新潟県)は、神戸 小樽を結ぶ日本海定期航路の寄港地・直江津港に近接しており、北海道行の拠点ともなりました。また、岡山駅(岡山県)は中国地方の主要地点で、四国方面への中継点を兼ねる場所です。そして、浜松(静岡県)は明治後期以降、楽器産業などが急速に発達し、地域の拠点となっていました。このように終着駅からも当時の地域事情がうかがえ、時刻表は興味深いのです。(中村)

(参考： 三宅俊彦『復刻版 明治大正鐵道省列車時刻表 解説』新人物往来社、2000 年 『小田原市史通史編 近現代』小田原市、2001 年)

大正四年五月 藤澤驛發旅客列車時刻表													
下							上(行京東)						
車	列	リ	下	下	下	下	車	列	リ	上	上	上	上
			午後			午前				午後			午前
十一時	三十一分	全	十一時	〇八分	國府津行	六時	四十三分	山北行	六時	十六分	山北行	六時	十六分
十時	三十一分	全	十時	〇八分	國府津行	七時	四十三分	山北行	七時	十六分	山北行	七時	十六分
九時	三十一分	全	九時	〇八分	國府津行	八時	四十三分	山北行	八時	十六分	山北行	八時	十六分
八時	三十一分	全	八時	〇八分	國府津行	九時	四十三分	山北行	九時	十六分	山北行	九時	十六分
六時	五十二分	山北行	六時	〇八分	國府津行	十時	四十三分	山北行	十時	十六分	山北行	十時	十六分
六時	五十二分	山北行	六時	〇八分	國府津行	十一時	四十三分	山北行	十一時	十六分	山北行	十一時	十六分
五時	〇三分	全	五時	〇三分	國府津行	十二時	四十三分	山北行	十二時	十六分	山北行	十二時	十六分
四時	三十分	全	四時	三十分	國府津行	午後	〇八分	國府津行	午後	〇八分	國府津行	午後	〇八分
三時	三十分	全	三時	三十分	國府津行	午後	〇八分	國府津行	午後	〇八分	國府津行	午後	〇八分
三時	三十分	全	三時	三十分	國府津行	午後	〇八分	國府津行	午後	〇八分	國府津行	午後	〇八分
一時	五十八分	國府津行	一時	五十八分	國府津行	午後	〇八分	國府津行	午後	〇八分	國府津行	午後	〇八分
一時	五十八分	國府津行	一時	五十八分	國府津行	午後	〇八分	國府津行	午後	〇八分	國府津行	午後	〇八分
十一時	五十五分	直江津行	十一時	五十五分	直江津行	午後	〇八分	直江津行	午後	〇八分	直江津行	午後	〇八分
十時	五十五分	直江津行	十時	五十五分	直江津行	午後	〇八分	直江津行	午後	〇八分	直江津行	午後	〇八分
九時	五十五分	直江津行	九時	五十五分	直江津行	午後	〇八分	直江津行	午後	〇八分	直江津行	午後	〇八分
八時	五十五分	直江津行	八時	五十五分	直江津行	午後	〇八分	直江津行	午後	〇八分	直江津行	午後	〇八分
七時	五十五分	直江津行	七時	五十五分	直江津行	午後	〇八分	直江津行	午後	〇八分	直江津行	午後	〇八分
六時	五十五分	直江津行	六時	五十五分	直江津行	午後	〇八分	直江津行	午後	〇八分	直江津行	午後	〇八分
五時	五十五分	直江津行	五時	五十五分	直江津行	午後	〇八分	直江津行	午後	〇八分	直江津行	午後	〇八分
四時	五十五分	直江津行	四時	五十五分	直江津行	午後	〇八分	直江津行	午後	〇八分	直江津行	午後	〇八分
三時	五十五分	直江津行	三時	五十五分	直江津行	午後	〇八分	直江津行	午後	〇八分	直江津行	午後	〇八分
二時	五十五分	直江津行	二時	五十五分	直江津行	午後	〇八分	直江津行	午後	〇八分	直江津行	午後	〇八分
一時	五十五分	直江津行	一時	五十五分	直江津行	午後	〇八分	直江津行	午後	〇八分	直江津行	午後	〇八分
十一時	五十二分	大船行	十一時	五十二分	大船行	午後	〇八分	大船行	午後	〇八分	大船行	午後	〇八分
十時	五十二分	大船行	十時	五十二分	大船行	午後	〇八分	大船行	午後	〇八分	大船行	午後	〇八分
九時	五十二分	大船行	九時	五十二分	大船行	午後	〇八分	大船行	午後	〇八分	大船行	午後	〇八分
八時	五十二分	大船行	八時	五十二分	大船行	午後	〇八分	大船行	午後	〇八分	大船行	午後	〇八分
七時	五十二分	大船行	七時	五十二分	大船行	午後	〇八分	大船行	午後	〇八分	大船行	午後	〇八分
六時	五十二分	大船行	六時	五十二分	大船行	午後	〇八分	大船行	午後	〇八分	大船行	午後	〇八分
五時	五十二分	大船行	五時	五十二分	大船行	午後	〇八分	大船行	午後	〇八分	大船行	午後	〇八分
四時	五十二分	大船行	四時	五十二分	大船行	午後	〇八分	大船行	午後	〇八分	大船行	午後	〇八分
三時	五十二分	大船行	三時	五十二分	大船行	午後	〇八分	大船行	午後	〇八分	大船行	午後	〇八分
二時	五十二分	大船行	二時	五十二分	大船行	午後	〇八分	大船行	午後	〇八分	大船行	午後	〇八分
一時	五十二分	大船行	一時	五十二分	大船行	午後	〇八分	大船行	午後	〇八分	大船行	午後	〇八分
十一時	四十九分	大船行	十一時	四十九分	大船行	午後	〇八分	大船行	午後	〇八分	大船行	午後	〇八分
十時	四十九分	大船行	十時	四十九分	大船行	午後	〇八分	大船行	午後	〇八分	大船行	午後	〇八分
九時	四十九分	大船行	九時	四十九分	大船行	午後	〇八分	大船行	午後	〇八分	大船行	午後	〇八分
八時	四十九分	大船行	八時	四十九分	大船行	午後	〇八分	大船行	午後	〇八分	大船行	午後	〇八分
七時	四十九分	大船行	七時	四十九分	大船行	午後	〇八分	大船行	午後	〇八分	大船行	午後	〇八分
六時	四十九分	大船行	六時	四十九分	大船行	午後	〇八分	大船行	午後	〇八分	大船行	午後	〇八分
五時	四十九分	大船行	五時	四十九分	大船行	午後	〇八分	大船行	午後	〇八分	大船行	午後	〇八分
四時	四十九分	大船行	四時	四十九分	大船行	午後	〇八分	大船行	午後	〇八分	大船行	午後	〇八分
三時	四十九分	大船行	三時	四十九分	大船行	午後	〇八分	大船行	午後	〇八分	大船行	午後	〇八分
二時	四十九分	大船行	二時	四十九分	大船行	午後	〇八分	大船行	午後	〇八分	大船行	午後	〇八分
一時	四十九分	大船行	一時	四十九分	大船行	午後	〇八分	大船行	午後	〇八分	大船行	午後	〇八分
十一時	四十六分	大船行	十一時	四十六分	大船行	午後	〇八分	大船行	午後	〇八分	大船行	午後	〇八分
十時	四十六分	大船行	十時	四十六分	大船行	午後	〇八分	大船行	午後	〇八分	大船行	午後	〇八分
九時	四十六分	大船行	九時	四十六分	大船行	午後	〇八分	大船行	午後	〇八分	大船行	午後	〇八分
八時	四十六分	大船行	八時	四十六分	大船行	午後	〇八分	大船行	午後	〇八分	大船行	午後	〇八分
七時	四十六分	大船行	七時	四十六分	大船行	午後	〇八分	大船行	午後	〇八分	大船行	午後	〇八分
六時	四十六分	大船行	六時	四十六分	大船行	午後	〇八分	大船行	午後	〇八分	大船行	午後	〇八分
五時	四十六分	大船行	五時	四十六分	大船行	午後	〇八分	大船行	午後	〇八分	大船行	午後	〇八分
四時	四十六分	大船行	四時	四十六分	大船行	午後	〇八分	大船行	午後	〇八分	大船行	午後	〇八分
三時	四十六分	大船行	三時	四十六分	大船行	午後	〇八分	大船行	午後	〇八分	大船行	午後	〇八分
二時	四十六分	大船行	二時	四十六分	大船行	午後	〇八分	大船行	午後	〇八分	大船行	午後	〇八分
一時	四十六分	大船行	一時	四十六分	大船行	午後	〇八分	大船行	午後	〇八分	大船行	午後	〇八分
十一時	四十三分	大船行	十一時	四十三分	大船行	午後	〇八分	大船行	午後	〇八分	大船行	午後	〇八分
十時	四十三分	大船行	十時	四十三分	大船行	午後	〇八分	大船行	午後	〇八分	大船行	午後	〇八分
九時	四十三分	大船行	九時	四十三分	大船行	午後	〇八分	大船行	午後	〇八分	大船行	午後	〇八分
八時	四十三分	大船行	八時	四十三分	大船行	午後	〇八分	大船行	午後	〇八分	大船行	午後	〇八分
七時	四十三分	大船行	七時	四十三分	大船行	午後	〇八分	大船行	午後	〇八分	大船行	午後	〇八分
六時	四十三分	大船行	六時	四十三分	大船行	午後	〇八分	大船行	午後	〇八分	大船行	午後	〇八分
五時	四十三分	大船行	五時	四十三分	大船行	午後	〇八分	大船行	午後	〇八分	大船行	午後	〇八分
四時	四十三分	大船行	四時	四十三分	大船行	午後	〇八分	大船行	午後	〇八分	大船行	午後	〇八分
三時	四十三分	大船行	三時	四十三分	大船行	午後	〇八分	大船行	午後	〇八分	大船行	午後	〇八分
二時	四十三分	大船行	二時	四十三分	大船行	午後	〇八分	大船行	午後	〇八分	大船行	午後	〇八分
一時	四十三分	大船行	一時	四十三分	大船行	午後	〇八分	大船行	午後	〇八分	大船行	午後	〇八分
十一時	四十分	大船行	十一時	四十分	大船行	午後	〇八分	大船行	午後	〇八分	大船行	午後	〇八分
十時	四十分	大船行	十時	四十分	大船行	午後	〇八分	大船行	午後	〇八分	大船行	午後	〇八分
九時	四十分	大船行	九時	四十分	大船行	午後	〇八分	大船行	午後	〇八分	大船行	午後	〇八分
八時	四十分	大船行	八時	四十分	大船行	午後	〇八分	大船行	午後	〇八分	大船行	午後	〇八分
七時	四十分	大船行	七時	四十分	大船行	午後	〇八分	大船行	午後	〇八分	大船行	午後	〇八分
六時	四十分	大船行	六時	四十分	大船行	午後	〇八分	大船行	午後	〇八分	大船行	午後	〇八分
五時	四十分	大船行	五時	四十分	大船行	午後	〇八分	大船行	午後	〇八分	大船行	午後	〇八分
四時	四十分	大船行	四時	四十分	大船行	午後	〇八分	大船行	午後	〇八分	大船行	午後	〇八分
三時	四十分	大船行	三時	四十分	大船行	午後	〇八分	大船行	午後	〇八分	大船行	午後	〇八分
二時	四十分	大船行	二時	四十分	大船行	午後	〇八分	大船行	午後	〇八分	大船行	午後	〇八分
一時	四十分	大船行	一時	四十分	大船行	午後	〇八分	大船行	午後	〇八分	大船行	午後	〇八分
十一時	三十七分	大船行	十一時	三十七分	大船行	午後	〇八分	大船行	午後	〇八分	大船行	午後	〇八分
十時	三十七分	大船行	十時	三十七分	大船行	午後	〇八分	大船行	午後	〇八分	大船行	午後	〇八分
九時	三十七分	大船行	九時	三十七分	大船行	午後	〇八分	大船行	午後	〇八分	大船行	午後	〇八分
八時	三十七分	大船行	八時	三十七分	大船行	午後	〇八分	大船行	午後	〇八分	大船行	午後	〇八分
七時	三十七分	大船行	七時	三十七分	大船行	午後	〇八分	大船行	午後	〇八分	大船行	午後	〇八分
六時	三十七分	大船行	六時	三十七分	大船行	午後	〇八分	大船行	午後	〇八分	大船行	午後	〇八分
五時	三十七分	大船行	五時	三十七分	大船行	午後	〇八分	大船行	午後	〇八分	大船行	午後	〇八分
四時	三十七分	大船行	四時	三十七分	大船行	午後	〇八分	大船行	午後	〇八分	大船行	午後	〇八分
三時	三十七分	大船行	三時	三十七分	大船行	午後	〇八分	大船行	午後	〇八分	大船行	午後	〇八分
二時	三十七分	大船行	二時	三十七分	大船行	午後	〇八分	大船行	午後	〇八分	大船行	午後	〇八分
一時	三十七分	大船行	一時	三十七分	大船行	午後	〇八分	大船行	午後	〇八分	大船行	午後	〇八分
十一時	三十四分	大船行	十一時	三十四分	大船行	午後	〇八分	大船行	午後	〇八分	大船行	午後	〇八分
十時	三十四分	大船行	十時	三十四分	大船行	午後	〇八分	大船行	午後	〇八分	大船行	午後	〇八分
九時	三十四分	大船行	九時	三十四分	大船行	午後	〇八分	大船行	午後	〇八分	大船行	午後	〇八分
八時	三十四分	大船行	八時	三十四分	大船行	午後	〇八分	大船行	午後	〇八分	大船行	午後	〇八



天保九戌年正月吉辰  
代々神沢構致法議定連名符帳  
構元  
世話人



### 史料（右）と史料お よびその翻刻部分

#### < 解答と解説 >

この講中は天保 9(1838)年に結成され、「代々神沢構（講）」（史料）と称しました。起請文部分（史料）には、国の祖である天照皇大神（アマテラスオオミカミ・伊勢内宮の祭神）の恩徳が人々に行き渡っている、高く崇敬されていること、今回信心を明らかにし、子孫の繁栄を祈念して代々神沢講を結成すること、そのためのお金の積立方法とそれに参加する人の名簿が続くことが書かれています。

史料中では「神沢構」と書かれていますが、本来は「神沢講」と書かれるべきところが宛字になっています。

伊勢神宮では、御師（おし）と呼ばれる神官たちが全国を巡回して神札や暦などを配布し、初穂料などを取って収入とする一方、全国に伊勢信仰を広めて、このように人々が伊勢神宮に参拝する契機を作っていました。

帳面にはこの後、実際に 1 人につき 1 月 5 月 9 月の年 3 回、金一分づつを世話人が集めることや、集めたお金の使い道などが記され、さらにその後には、講元の三觜八郎右衛門、藤間善五郎、石川重兵衛の名前と世話人 9 人の名前、1 番から 5 番までの組に分けて、講中参加者 100 名以上の名前が書き上げられています。

江戸時代には、このような講中を組織して金銭を集め、伊勢神宮に参拝したり御神楽などの奉納を行うことが盛んであったとされていますが、実際に講中を組織する目的や集金方法などが明らかとなる史料は少なく、その意味でもこの帳面は貴重な史料となっています。御興味をお持ちの方は『藤沢市史』第二巻第四「人々の生活」二二(979～984 頁)に全文が収録されていますので、そちらもご参照ください。（加藤）

### 編集後記

今回は、箱根駅伝の往路ゴール前を撮した写真を巻頭で取り上げました。箱根駅伝といえば、2 日間にわたりテレビで完全生中継されるため、選手の走りはもちろんのこと、毎年大勢の観客が声援する様子や、沿道の風景も写しだされます。それらの映像は、地域がもつその時々をの情報を、非常に多様に映し出しているものといえるでしょう。また、今年は藤沢市域を通過する往路の 3 区と復路の 8 区を、実際に走った元選手による自伝的小説も出版されました（黒木亮『冬の喝采』講談社、2008 年）。こういった小説も、箱根駅伝や藤沢市域を考える資料の一つとなり得るのです。

清河八郎の「西遊草」は、幕末期の旅行事情を知る

上で貴重な資料です。平凡社東洋文庫や岩波文庫にも収録されましたので、ご関心ある方はご一読されることをお勧めいたします。ちなみに、「西遊草」の原本は、清河の故郷である山形県庄内町にある、清河八郎記念館に保存されています。

「時刻表は語る」では、大正初期に地元で印刷された資料を紹介しつつ、藤沢駅をめぐる鉄道事情を紹介しました。ちなみに上り列車の終着駅である東京駅が開業したのは明治期ではなく大正 3(1914)年 12 月で、それ以前は上り表示は「新橋行」でした。また、地域性ということでは、本文でも触れた「横須賀線に接続」という記述がそれを象徴しているのではないかと思います。ご参考になれば幸いです。（中村）