

心をつなぐ世界をつなぐ、そして昔と今をつなぐ

—— 郵政博物館

■大手町から押上へ

郵政博物館は、「通信」やその文化に関する資料約47万件を収蔵する博物館で、墨田区押上の東京スカイツリータウン・ソラマチ9階に展示場があります。展示場では、明治4（1871）年の郵便創業以降の郵便関係資料を中心とした約400点の資料のほか、約33万種の世界の切手を常設展示しています。

郵政博物館が現在の地にオープンしたのは、3年前の平成26（2014）年3月のことですが、それ以前は、千代田区大手町で「通信総合博物館」の名称で親しまれていました。

北斎を主題とした切手は、日本だけではなく他国でも発行されており、世界における北斎の人気をうかがい知ることができます。

■世界の切手コーナーには、北斎の切手も
墨田ゆかりの偉大な芸術家といえ、まず葛飾北斎の名を挙げる人が多いでしょう。日本では、錦絵等を意匠としたさまざまな切手が発行されていますが、日本が世界に誇る絵師、北斎の作品の切手も多く発行されています。「富嶽三十六景」や「花鳥画集」等から代表的な作



葛飾北斎「富士百撰 暁ノ不二」（模刻彩色）

品が切手に取り上げられており、我々になじみ深い「隅田川関屋の里」（「国際文通週間」切手、昭和41（1966）年10月6日発行）や「深川万年橋下」（「国際文通週間」切手、平成11（1999）年10月6日発行）など、隅田川やその周辺の名所を描いた作品も切手になっています。

飛脚の姿を今につたえる北斎
そのほか、当館収蔵の北斎関係資料で特に人気の資料に、「富嶽百景」を模刻し彩色した「富士百撰 暁ノ不二」があります。時はまだ日の出前、夜が色濃く残る明け方、早く走るために上半身の着物を脱ぎ、額に手ぬぐいをきりりと締めた二人の飛脚の姿と、遙かに望む富士山の遠景が印象的な資料です。

飛脚には、幕府の文書を運んだ「継飛脚」、大名が国許と江戸屋敷との連絡等で設けた「大名飛脚」、民間の飛脚である「町飛脚」などがありますが、ここに描かれているのは「継飛脚」です。二人一組で、一人が状箱を担ぎ一人は添人として何も持たずに走り、宿場から宿場へリレー式に文書を継送った「継飛脚」のようすをビジュアル的にわかりやすく今に伝えてくれる資料として、歴史の参考図書等への掲載が多い作品です。



郵政博物館 展示場

今年で誕生115年
当館は日本の博物館の中でも屈指の歴史を持つっており、その起源は今から115年前、明治35（1902）年6月の「郵便博物館」設立までさかのぼります。今春は、当館誕生115年を記念した「悠久の大通信展」を開催し、ここで紹介した北斎「暁ノ不二」など、江戸時代までの収蔵品を展示します（期間中展示替え有）。この機会にどうぞご覧ください。（郵政博物館学芸員 岩島美月）

郵政博物館 ご利用案内

【開館時間】10:00～17:30（入館は17:00まで） 【休館日】不定休
【入館料】大人300円、小中高生150円（団体等の割引制度あり）
【所在地】墨田区押上1-1-2 東京スカイツリータウン・ソラマチ9階
【電話（受付）】03-6240-4311

企画展情報

郵政博物館誕生115年記念「—通信のあゆみ—悠久の大通信展」
平成29年4月15日（土）～6月25日（日）（展示替え有り）
（※会期中の休館日：5月17日、6月7日）

墨田区を走った都電

笹目 史郎(都電史研究家)

昔から東京にお住まいの方は「都電」をご存じですね。通勤通学に利用した方もいらっしゃるでしょう。東京の街を縦横に走っていた都電ですが、昭和47年(1972)11月11日の運転を最後に、現在の荒川線以外、全て姿を消してしまいました。

墨田区(本所区)に初めて電車が走ったのは明治38年(1905)6月。当時東京に路面電車を走らせていた三社のうち「東京市街鉄道」の路線が両国橋を渡って亀沢町(緑町)に達し、本所車庫が設けられました。翌月には厩橋を渡ります。電車は運転士が雨風に吹きさらされる、オープンデッキの四輪車でした。

翌39年(1906)に三社合併して「東京鉄道」となり、44年(1911)には東京市営の「市電」になります。そして路線も次々に延び、南は深川方面、北は吾妻橋・押上・柳島、東は江東橋・錦糸堀へ。新大橋を渡ってきた路線は森下から菊川・猿江へ。電車も大型車が増え、大正時代は市電の全盛期となって、東京名物の満員電車は流行歌にも歌われるほどでした。

大正12年(1923)、関東大震災によって市電も壊滅的な被害を受けますが立ち直り、昭和に入ると、石原から亀戸天神橋、錦糸

堀から洲崎、吾妻橋から向島への路線が開通します。

また、錦糸町以東は「城東電気軌道」の電車が小松川・砂町方面へ走っていましたが、昭和17年(1942)、戦時統合により市電に編入されています。

昭和18年(1943)、都制の施行によって市電は「都電」となりました。空襲でも大きな被害を受けますが、戦後復旧。向島や柳島の路線は延長され、天神橋の終点は錦糸町へ付け替えられて、昭和30年代には戦後の最盛期を迎えました。

しかし、経済成長と共に自動車が増え、渋滞によって電車の定時運転は難しくなり、相次ぐ地下鉄の開業などもあって利用者も減

少し、赤字を抱えた都電は廃止されることに決まります。

都電が大好きだった私は、あちこちの都電に乗っては写真を撮っていました。その頃はもう既に廃止もかなり進んでいました。

墨田区を走った都電の多くは、柳島か錦糸堀、どちらかの営業所(車庫)に所属していました。その系統番号と運転区間を示します。

柳島車庫は江東区ですが墨田区に近く、今は高齢者施設のある場所、昭和5年(1930)に本所車庫が移転してきました。23

- (福神橋) 緑一丁目目(月島)、24
- (福神橋) 上野駅前(須田町)、30
- (東向島三丁目目) 上野駅前(須田町)を担当。朝夕に限り臨時30(東向島三丁目目)月島も数本運転されていました。

- 錦糸堀車庫は大正12年(1923)、錦糸町駅前の現在丸井がある場所に開設され、25(西荒川) 錦糸堀(日比谷公園)、28(錦糸町駅前) 洲崎(都庁前)、29(葛西橋) 錦糸堀(須田町)、36(錦糸町駅前) 菊川(二丁目) 築地、38(錦糸堀車庫前) 境川(日本橋) という多くの系統を抱えていました。

更に、大久保車庫の12番が新宿から市ヶ谷・須田町を通って両国駅前まで、大塚車庫の16番が大塚から本郷・厩橋を経て錦糸町駅前



柳島(昭和46年1月)手前から7500形・6000形

(北)まで、はるばるやって来ていました。

「都電最後の日」は土曜日で、当時は学校へ行かねばなりません。高校生だった私は、登校前に亀戸・錦糸町へ足を運びました。

その日も都電は同じように動いています。駅前はいつも通りの混雑で、乗場には人が溢れています。明日からこの人たちの通勤通学はどうなるのだろうと思わずにいられません。当時のヒット曲、南沙織の「哀愁のページ」のせつないメロディが頭をよぎります。

交差点の線路を渡る車輪の響きに、ふと我に返れば、まるで何ごとも無いかのように、いつもと変わらぬ一日が始まろうとしています。



錦糸町駅前(昭和45年4月)左から7000形・3000形