



■写真1—品川宿入り口 昭和6年頃

あの頃の風景

東海道編 第7回
東都の表玄関 品川

日本交通技術株式会社 設計部 第五設計課
中村和也 NAKAMURA Kazuya

シリーズ「あの頃の風景」を、道と川にまつわる「新あの頃の風景」に装いを一新します。毎年、ひとつの道やひとつの川を辿りながら、様々な視点であの頃と今の風景を比べ

ていきます。その中から、私たちの国土や生活の変遷を探ります。今年のテーマは、日本の大動脈東海道にまつわるあの頃の風景です。ご期待下さい。



■写真2—品川駅前(高輪口)
上段は昭和7年ごろの写真。駅舎の奥は、埋立が進んでおり、海岸線が遠くに見える。下段は現在の同位置。東海道新幹線車両基地跡地に品川駅東口地区再開発計画による高層ビルが立ち並ぶ。手前の道路は第一京浜国道(国道15号)。



■写真3—京急北品川駅付近
上段は昭和6年頃の写真。道路は第一京浜国道(当時は国道1号で、現在は国道15号)。フォード社やGM社が日本で組立て生産を始めた頃であり、自動車交通の黎明期である。下段は現在の同位置。交通量の多い幹線道路である。



品川という地名の由来は、目黒川の古名説、風光明媚な品良き土地であるので高輪に対して品ヶ輪とした説、鎧に用いる品革を染め出した説、領主の品川氏の説など様々あるようだが、はっきりした事はわからないようである。ただ、「品川」の地名が現れる最古の史料は、1184年に源頼朝が品河三郎清実という武士にあてた一通の^{くだしきみ}下文である。

縄文時代から目黒川河口を中心に集落が形成され、中世には品川湊と呼ばれ、海上交通の要所として発展した。江戸時代には、東海道の第1番目の宿場・江戸の表玄関として繁華し、御殿山の桜^{かいあんじ}・海晏寺の紅葉・品川浦の沙干狩り・遊楽街としても賑わった。江戸近郊の農村・漁村として江戸の経済圏に含まれ、将軍家に納入する義務のある^{おさいさかなはちかうら}御菜肴八ヶ浦でもあった。

明治維新後、新橋—横浜間の鉄道敷設による品川駅の開業や道路網の発達により、徐々に玄関口としての役割が駅中心となった。現在は、東海道新幹線の車両基地跡地の再開

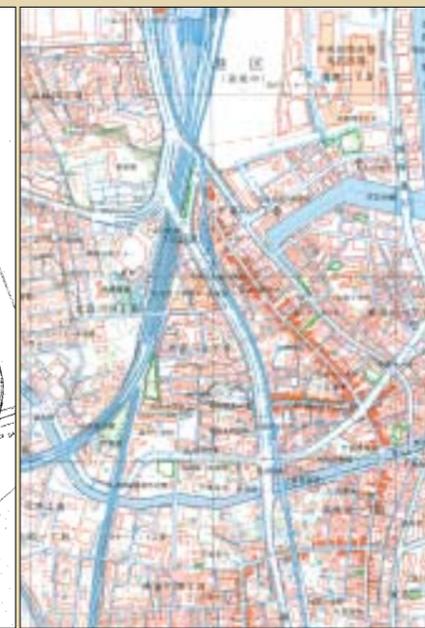
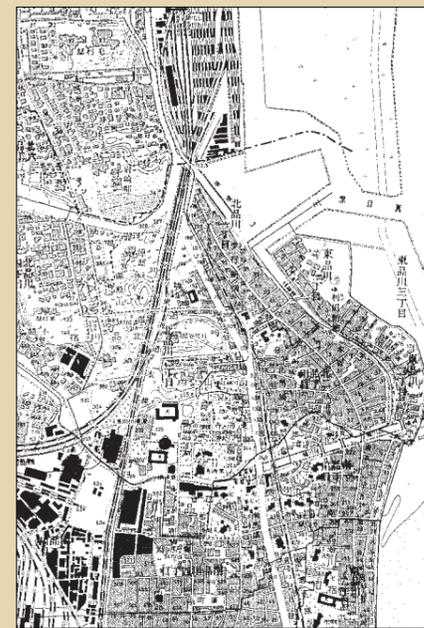
発や東海道新幹線品川駅開業により、その位置付けが一段と強くなる。「昔の表玄関口」は地元密着の商店街を形成しており、ここがかつての宿場町と感じさせるものは、僅かに残る史跡と商店のシャッターに描かれている浮世絵である。

今後、一時代を担った玄関口は、歴史が香る新しい玄関口として発展していくことを期待したい。

今回は・・・

東海道五十三次の難所、木曾三川を渡って二つ目の宿場町「四日市」。高度成長期に公害都市としてあまりにも有名になってしまった頃と、快適環境都市をめざしまちづくりを進める今の姿を対比する。

<参考文献>
「品川の歴史」 東京都品川区教育委員会 1979年3月
<写真提供>
「セピア色の品川」 北品川二丁目町会「セピア色の品川」写真集実行委員会
現在の写真：筆者



■図1—品川の地図 国土地理院発行の1万分の1地形図(品川)。
地図の上部中央が品川駅。地図中央から右下に延びる細い道路が旧東海道で、带状に連なる集落が品川宿。左は昭和7年頃で、右は現在(平成12年)の同位置。埋立が進み、工場や住宅地が形成されている。



■写真4—八ツ山橋
明治5年に新橋-横浜間の鉄道敷設時に東海道線を跨ぐように架けられた橋。初代は木橋であったようだ。写真手前の線路は京急線。上段は昭和10年頃の三代目の写真。下段は四代目で、現在の写真である。



■写真5—品川宿北馬場通り
左は昭和10年頃の写真。北馬場通りの道路が拡張され、品川神社宮司によって修葺が行われているところ。右は現在の同位置。当時と変わらず営業している商店もあるようだ。