

目黒は坂のまち

子どものころの記憶として残っていた権之助坂は見上げるように大きくて長い坂だった。今見てもそこそこの勾配があるから、筆者の記憶が子ども目線だったともいえないだろう。

その当時は放射3号支線1というバイパスのような道はなく、権之助坂と行人坂とがあるだけだった。権之助坂を下り、目黒川に架かる**目黒新橋**を渡ってすぐの右手引込んだところに筆者の母校**下目黒小学校**がある。下目黒小学校は今見るといかにも小さな学校だ。

行人坂を下って目黒川に架かる橋は**太鼓橋**である。なぜ太鼓橋と呼ばれるのか、広重の**江戸名所百景「太鼓橋」**（右絵）に描かれているように、そもそもは石造りの太鼓のように丸い形をしていたことに由来しているという。しかし、大正時代に目黒川が豪雨で増水し、橋は流されてしまい、その後現在の平らな橋に変わってしまった。

目黒川の向こう岸右手のこんもりしたところは現在の目黒雅叙園である。当時は昔ながらの和風建築が敷地内に点在するような佇まいだった。

JR目黒駅前から西の方向、つまり世田谷に向かって枝分かれするように二つの下り坂がある。

ひとつは道幅が広い**権之助坂**で目黒通りとなっている。もうひとつは、権之助坂の少し南側を急勾配で下って行く**行人坂**（左絵）である。このあたりは下目黒一丁目で、私が生まれ育った家は坂を下りきって**目黒川**の**太鼓橋**を越したところの下目黒二丁目にあった。



筆者が生まれ育った家は太鼓橋の手前から5分ほど歩いたところにあった。

その昔、行人坂がいかに急峻な坂か思い知ったことがある。それはまだ小学生の頃だった。父は弟とともに小さいながら運送屋をやっていた。中型のトラックを何台か抱えて、恵比寿あたりの食品問屋などの配送を請け負っていた。従業員も多いときには10人近くいたろうか。

あるとき、若手の気のいい北海道出身という運転手Nさんに誘われてトラックの助手席に乗せてもらったことがある。どこかへ荷物を運ぶついでだったろうか。目黒雅叙園の前から勢いをつけて行人坂を上って行ったとき、坂の途中で左手路地から乗用車がいきなり右折してきた。慌てたNさんはすぐに急ブレーキをかけた。

「上り優先だろうが！ まったくしょうがねえな…」

といいながら、再発進しようとアクセルを踏み込んだものの、昔のトラックはどうにもパワーが足りなかった。エンジンは唸るのに車体はなかなか前へ進まない。サイドブレーキを引いたり戻したりしながら必死にアクセルを踏み込んでいた。本当に上れるのかと脇でハラハラしながら見ていたが、それでもなんとか坂の上の目黒駅までたどり着いたときにはホッとしたものだった。そのとき以来、坂や階段は「上り優先」という感覚が身についてしまった。行人坂は今では上りだけの一方通行となっている。

権之助坂という名前の由来は、元禄時代、人びとがあまりにも急峻な行人坂に苦勞するのを見かねた菅沼権之助という人物が、もっと緩やかな坂を作ろうと開いたというが、ほかにも説があるらしい。

権之助坂には小学校時代に教師から聞いた面白い話がある。その昔、戦争で物資が不足し、ガソリンでなく木炭でエンジンを動かすバスがあったが、そのバスは坂を一気には上れなかったという。木炭では思うようにパワーが出ず、坂を容易に上れなかった。そこで、乗り合わせた客が降りてみんなで押して上ったものらしい。木炭で走るバスなど想像も付かなかったが、なんだかのどかな風景が目に浮かんだものだ。

目黒には権之助坂をはじめ多くの坂がある。流行歌にも歌われた柿の木坂、落語「目黒のさんま」の舞台となった茶屋坂、権之助坂を下りきった大鳥神社からまた登り道になる^{こんびらざか}金毘羅坂、^{てっぴざか}鉄飛坂、^{うたいざか}謡坂など、枚挙にいとまがない。それほど起伏に富んだ地形なのである。

目黒駅の所在地は目黒区ではなく品川区上大崎にあることはよく知られている。品川駅が品川区ではなく港区にあたりするのと同じだ。目黒駅は、明治18年(1885)、目白駅と同じ日に開業しているが、プラットホームが道路からずいぶん低い位置にある。

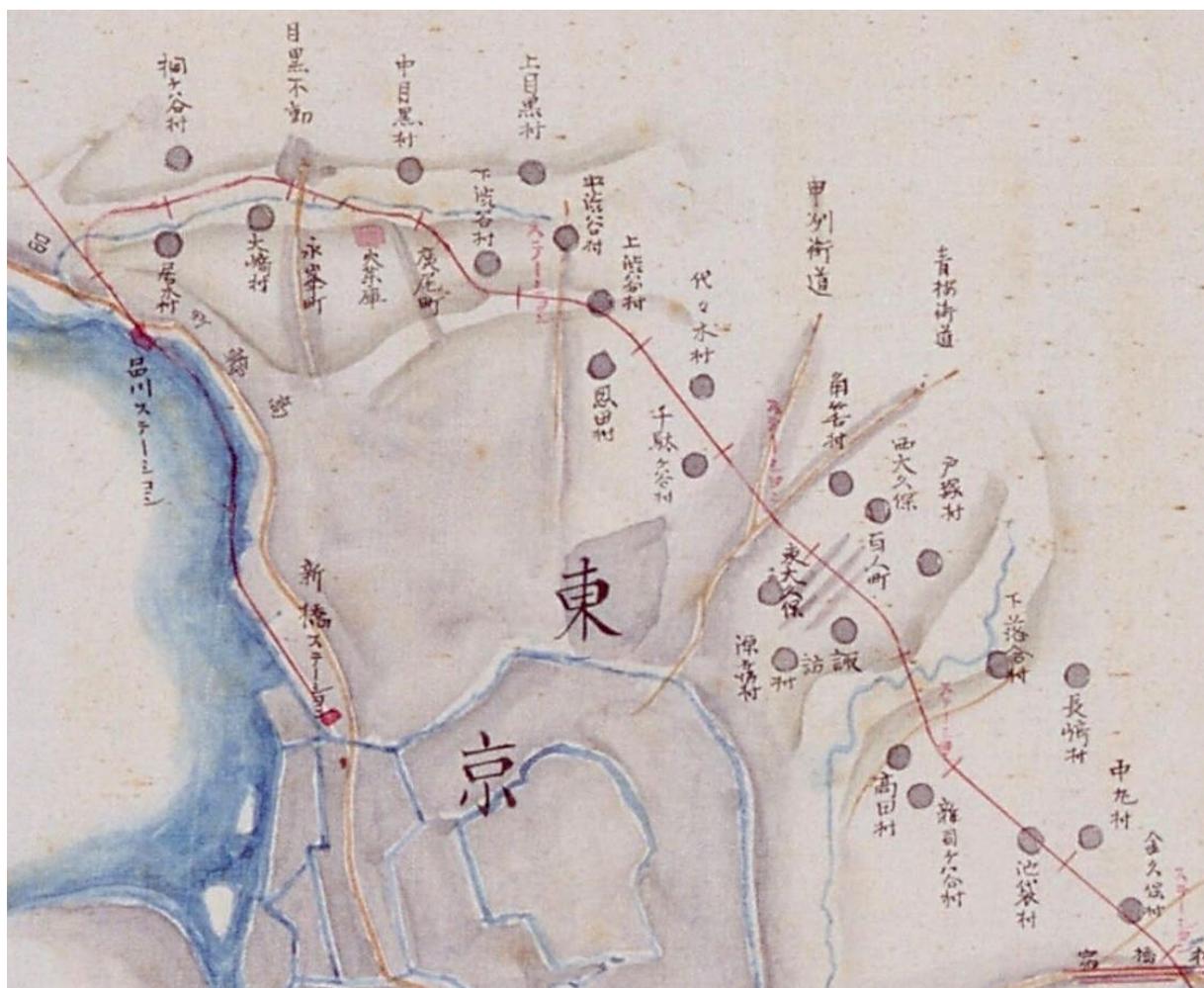


昔の目黒駅（芝白金側に改札口があった）：左の跨線橋の下がホーム／橋の左手が目蒲線（目黒-蒲田）の終点目黒駅／橋から右へ進むと権之助坂、やや左へ折れると行人坂

筆者が子どもの頃には芝白金側、つまり山手線の内側にしか改札口がなかった。改札口に入って渡り廊下を渡ってホームに降りていた。ずいぶん谷のように低いところに線路があるが、じつは芝白金台地を掘り崩して切り通しにしたものだったのを後になって知った。わざわざ台地を切り崩してまで線路を敷いたのは「目黒駅追い上げ事件」という妙な出来事が絡んでいたという説があるが、何も記録がないため作り話ではないかなどともいわれている。

目黒駅追い上げ事件

明治14年(1881)発行の「東京高崎間鉄道路線図」(下図)には、品川駅から目黒川の西側を通過して渋谷、新宿方面へ至る計画ルートが赤い線で記され、1マイル(1.6Km)ごとに区切り線が入っている。青い線は目黒川。目黒不動尊の近くの平坦な場所を通過しているから妥当な計画に見える。この計画では、左端の品川ステーションからちょうど3マイルの目黒不動尊あたりを通過するように書かれている。そこから目黒川を渡り、広尾、下渋谷、上渋谷、代々木、千駄ヶ谷、東大久保などを通って池袋へと伸びている。



ところが、この鉄道計画を知った目黒の農民が、蒸気機関車の煤煙で農作物がやられるとか、宿場町が廃れるなどの理由で反対運動を起こし、品川区上大崎の高台、つまり目黒川の東側の高台まで追い上げたと言われている。これが「目黒駅追い上げ事件」である。しかし、この事件に関する資料はな

ぜが残されていないという。真偽のほどは定かではないものの、当初の予定地から変わったことだけはまちがいないようだ。

因みに「東京高崎間鉄道路線図」の全体像は以下のようなものである。池袋を過ぎると、川口、大宮、上尾、桶川、鴻巣、熊谷、深谷、本庄、高崎を経て前橋となっており、現在の高崎線と同じルートである。

明治16(1883)年7月、上野・熊谷間開業、翌年高崎・前橋に延長、明治18(1885)年3月、品川・新宿・赤羽間を開業して官設鉄道と接続した。詳しくは以下の国立公文書館アーカイブでご覧あれ。

<https://www.digital.archives.go.jp/gallery/0000000746>



Back

「なんか」TOPへ戻る

Home

「ホームページ」表紙へ戻る