

第2章 品川区の概況と課題

2.1 市街地形成のあゆみ

2.1.1 特徴的な大名下屋敷跡の土地利用

江戸時代（安政3年（1856年）頃）、区内には、27の大名屋敷が設けられ、そのほとんどが下屋敷として、国元からの物資の荷揚げ・保管、他の藩邸への食料・建築資材等の供給、ならびに、海が望める高台にあるものが多かったことから藩主家族の別邸として使用されていた。この内、以下に示す大名下屋敷は、現在の土地利用にも影響を与えており、区の市街地形成における特徴のひとつとなっている。

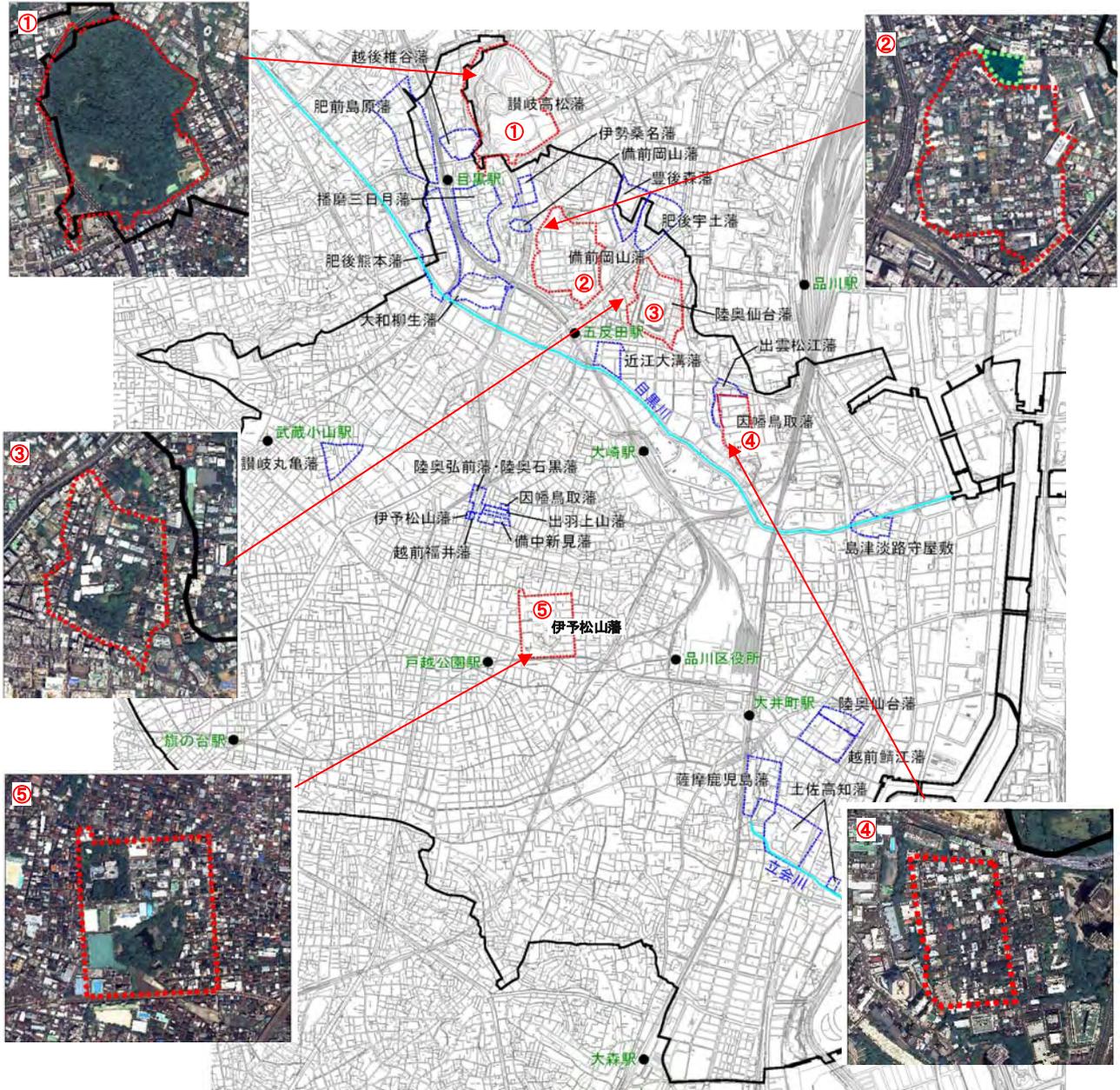


図 2-1 安政3年（1856年）頃の名古屋敷

資料：「品川区の名古屋敷」より作成

【①讃岐高松藩】（港区白金台五丁目周辺）

讃岐高松藩（12万石）の大名下屋敷は、明治時代には火薬庫となり、海軍省・陸軍省の管理を経て、大正6年（1917年）宮内省帝室林野局に所管され、白金御料地と呼ばれた。その後、昭和24年（1949年）、文部省の所管となり、「天然記念物及び史跡」に指定され、昭和37年（1962年）、国立科学博物館附属自然教育園として現在に至る。当地は、周辺区民の憩いの場となるとともに、災害時の広域避難場所としての機能も有している。

【②備前岡山藩】（東五反田五丁目周辺）

備前岡山藩主池田家（31万5千石）の大名下屋敷は、大崎村の高台にあったことから「大崎屋敷」、「池田山」と呼ばれた。廃藩置県後も池田家の屋敷として使用されたが、現在は、宅地化され、ゆとりある良好な住環境が形成されている。また、皇后陛下のご実家・旧正田邸跡は、区立公園「ねむの木の庭」として利用されている。



ねむの木の庭

【③陸奥仙台藩】（東五反田三丁目周辺）

陸奥仙台藩（62万石）の大名下屋敷は、明治初年に島津家の所有となり、大正時代に島津邸が建築された。戦災を免れた邸宅は、昭和29年（1949年）までGHQで使用され、昭和36年（1961年）から、清泉女子大学の所有となった。



清泉女子大学

【④因幡鳥取藩】（北品川五丁目周辺）

因幡鳥取藩（32万5千石）の大名下屋敷のあった地域は、御殿山のゆとりのある住環境を形成している。御殿山という地名は、江戸初期に将軍家が建立した「品川御殿」が由来といわれている。



御殿山

【⑤伊予松山藩】（豊町二丁目周辺）

元は肥後熊本藩（54万石）の大名下屋敷であったが、天保13年（1832年）に伊予松山藩（15万石）の大名下屋敷となった。明治23年（1890年）に三井家の所有となった後、昭和7年（1932年）に庭園部を旧荏原群町役場に寄附、昭和10年（1935年）に東京市立戸越公園として開園した。現在は、戸越公園として区民に親しまれるとともに、広域避難場所にも指定されている。



戸越公園

2.1.2 市街地の広がり

(1) 明治前期の品川

品川は、江戸時代より東海道第一の宿場としてにぎわっており、全国津々浦々までその名は知れ渡っていた。しかし、明治維新後の伝馬制の廃止、郵便の実施、鉄道の敷設等の動きは、宿場の存在意義と経済に多大な影響を与えたため、宿場としての役割は薄れていったものの、殖産興業政策^{*}としての動きの中で官営工場が進出するなど、工業地として発展していくこととなる。

都市基盤としては、東海道、中原街道、品川道が主な道路であり、明治 6 年（1873 年）に国道・県道・里道が定められた。また、明治 5 年（1872 年）に、新橋～横浜で鉄道が開通し、明治 18 年（1885 年）に品川～赤羽、明治 22 年（1889 年）に新橋～神戸が開通した。区内では明治 18 年（1885 年）に目黒駅が開業した。

道路や鉄道の開通、目黒川の水運の利便性等を背景に、目黒川流域に品川ガラス工場が明治 6 年（1873 年）に立地するとともに、関連工場として品川白煉瓦工場が明治 20 年（1887 年）に立地した。これを皮切りに、目黒川流域で工業の発展が進むとともに、後背地には宅地の拡大が進展した。

(2) 明治後期から大正時代の品川

明治 10 年代からはじまる企業勃興期を経て、明治 20 年代に入ると、目黒川沿いの地域で工場が集積した。また、明治 18 年（1885 年）に全国で 44 路線が国道認定され、区内では東海道が国道に認定された。

鉄道については、明治 34 年（1901 年）に現・京浜急行線（六郷橋～大森海岸）が開通し、明治 37 年（1904 年）に北品川まで延伸され、沿線の発展につながった。

さらに、大崎駅（明治 34 年（1901 年））、五反田駅（明治 44 年（1911 年））、大井町駅（大正 3 年（1914 年））が開業し、目黒川の水資源、運輸利便性等と相まって、明電舎（明治 45 年（1912 年））、日本精工（大正 3 年（1914 年））、荏原製作所（大正 9 年（1920 年））など機械、金属、化学等の工場が進出するとともに、目黒川上流から大崎にかけて、工場の下請け町工場が立地していった。また、日清戦争や日露戦争、第一次世界大戦を契機に、さらに工業が発展したことにとともに、人口の増加も急速に進んだ。宅地の需要も増え、明治 45 年（1912 年）から始まった耕地整理^{*}の土地に工業や人の進出が始まり、明治 44 年（1911 年）から大正 7 年（1918 年）には、人口は 2 倍強へと増加し、徐々に荏原地区等の内陸に市街地が拡大した結果、区の特徴である住工混在の市街地形成が進んでいった。

^{*}殖産興業政策：明治前期に政府によって推進された資本主義育成策。富国強兵をめざし、軍事工業と官営工業を中心に欧米の生産技術や制度を導入して、急速な工業発展をはかった。

^{*}耕地整理：農業生産上を向上させるための土地改良事業の一つであり、不整形の耕地の区画形状を整理し、交換分合を行い、それに伴って道路や用水路の改良新設を行うこと。

(3) 昭和初期の品川

大正 12 年（1923 年）の関東大震災による東京の中心部等における旧市街の壊滅的被害は、品川等の外縁部の急激な市街化と人口増加をもたらした。この時期の人口増加は、大正 9 年（1920 年）の約 12 万人から昭和 10 年（1935 年）には約 36.6 万人と、15 年間で 3 倍以上となり、特に、荏原地区では 15 倍以上と急速な人口流入が進んだ。

この荏原地区での人口増加は、耕地整理が行われた土地へ関東大震災の被災者が流入したことによるものであり、この急激な市街地の拡大により、区の市街地の特徴である狭あいな道路で囲まれた木造住宅密集地域が形成された。

一方、大正 12 年（1923 年）の目蒲線、昭和 2 年（1927 年）の大井町線、池上線の開通、さらには、昭和 8 年（1933 年）の京浜急行線の品川駅乗り入れ等が行われたが、この私鉄路線網の整備が、急速な都市化に拍車をかける結果となった。

このような関東大震災による耕地整理地域への人の流入、私鉄路線網の整備等が重なり、駅周辺を中心に商店街が形成されたことが、現在の武蔵小山や戸越銀座の商店街の始まりとなっている。なお、昭和 2 年（1927 年）に関東大震災の復興の中で、東京市により「大東京都市計画道路網」が告示され、幅員 22m 以上の幹線道路と補助線が計画された。

(4) 高度経済成長期の品川

昭和 20 年（1945 年）の終戦時、区内の市街地や工場等は、多大な被害を被った。特に、荏原区は、罹災率 96%と当時の 35 区の中で最もひどく、区のほとんどが焦土と化した。人口は、戦時中の疎開により、昭和 20 年（1945 年）6 月時点で、品川区が 127,000 人と戦前の 54%、荏原区が 115,000 人と 58%に減少した。

東京都が 35 区制から特別区制に移行した昭和 23 年（1948 年）には、品川区と荏原区が合併し、現在の品川区となった。また、戦後の引揚げ、復員、転入等により、昭和 21 年（1946 年）から昭和 30 年（1955 年）までに、人口が 2.6 倍に増加した。

人口の増加に伴い市街地が形成されていく中で、戦災復興の土地区画整理事業により五反田駅、大井町駅、現・二葉二丁目地内、大森駅周辺の 4 箇所新しい市街地が形成され、現在でも、これらの地区での都市基盤を構成している。一方、内陸部の耕地整理区域では、戦前の耕地整理を基にした区画のまま、工場や宅地が密集し、現在の住工混在の木造密集住宅地域が形成されていった。沿岸部では、昭和 21 年（1946 年）以降、品川ふ頭、大井ふ頭の埋立事業が進展し、産業面では火力発電所や大井車両基地、大井コンテナふ頭が立地していった。

また、戦災復興の中で、昭和 21 年（1946 年）に幹線道路の幅員が 40～100m、補助線が 20～36m という広幅員な都市計画道路が決定された。しかし、昭和 25 年（1950 年）に大幅な幅員縮小が決定され、さらに、昭和 39 年（1964 年）、昭和 41 年（1966 年）に幹線道路間を結ぶ多くの路線が廃止となるなど、後の東京における交通渋滞や密集市街地形成の要因となった。区でも、東西方向の幹線道路網が少なくなるなど、現在の幹線道路網の課題のひとつとなっている。

(5) 近年の市街地整備

大崎駅周辺は、昭和 57 年（1982 年）に東京の副都心のひとつとして位置付けられたのち、平成 14 年（2002 年）の都市再生特別措置法制定とともに都市再生緊急整備地域に指定され、東京のものづくり産業をリードする拠点として発展し続けている。

また、都市基盤整備では、補助 163 号線、205 号線等の都市計画道路の整備が着実に進展するとともに、平成 14 年（2002 年）には、りんかい線が全線開通し、埼玉方面から新宿・渋谷等の副都心、区内の大崎・大井町・品川シーサイド・天王洲地区を通り臨海部へつながる鉄道アクセスが整備された。さらに、東急目黒線の地下化が平成 21 年（2009 年）に完成し、多くの踏切が解消されるとともに、上部の一部を緑道とし、うるおいのあるみどりの空間の創出および災害時の安全性向上等が図られた。

臨海部では、昭和 58 年（1983 年）には、大規模な八潮団地が造成されたが、平成 21 年（2009 年）に地区計画を策定し、地区のニーズに沿ったまちづくりを実施してきた。

防災まちづくりについては、木造住宅密集地域を対象とした各種事業を推進し、建築物の耐震化、不燃化および防災広場の整備等、地域の防災性向上を図った。

さらに、水とみどりおよび景観の面では、しながわ中央公園、鮫洲運動公園、五反田ふれあい水辺広場等を造成し、快適な憩いのスペースを創出するとともに、平成 22 年度に景観計画を策定し、歴史・文化、自然、生活、新たなまちづくりの 4 つの視点から、区の景観を整備することとした。

また、中堅ファミリー層の定住化を目的に、ファミリーユ下神明等の区民住宅を整備するとともに、平成 24 年（2012 年）には、大井林町高齢者住宅を建設し、高齢者が安心して住み続けられる環境整備が進展した。

市街地形成要因

■道路

- 東海道
- 中原街道
- 品川道
- 国道・県道・里道を定める（明治6年）

■鉄道

- 新橋～横浜（明治5年）
- 品川～赤羽（明治18年）目黒駅開業
- 新橋～神戸（明治22年）

市街地の形成

■産業

- 目黒川流域に品川白煉瓦工場が立地
- 目黒川流域の工業の発展

■宅地の広がり

- 目黒川の水運利用等により流域へ工業が集積し、目黒川流域での宅地化が進展



図2-2 明治前期

市街地形成要因

- 経済・社会
 - 日清、日露、第一次大戦による工業の発展
- 道路・面整備
 - 国道認定（明治国道）44 路線（明治 18 年）
 - 東海道が国道に認定（明治 18 年）
 - 道路法の制定、大正道路を定める（大正 8 年）
 - 耕地整理の始まり（明治 45 年～）
- 鉄道
 - 京浜急行線 六郷橋～大森海岸（明治 34 年）
大森海岸～北品川（明治 37 年）
 - 大崎駅（明治 34 年）、五反田駅（明治 44 年）、
大井町（大正 3 年）駅開業
- 河川・運河
 - 目黒川を利用した物資の運送

市街地の形成

- 産業
 - 目黒川流域工業（機械、金属、化学等）の発展
 - 明電舎（明治 45 年）、日本精工（大正 3 年）、荏原製作所（大正 9 年）等の開業
 - 目黒川上流から大崎にかけて下請け町工場の立地
- 宅地の広がり
 - 明治後期には、耕地整理の土地へ工業、人の進出がはじまり、徐々に内陸に市街地が拡大
 - 住工混在市街地のはじまり
 - 目黒川沿い、駅・京浜急行線の開業により鉄道沿線を中心に市街化

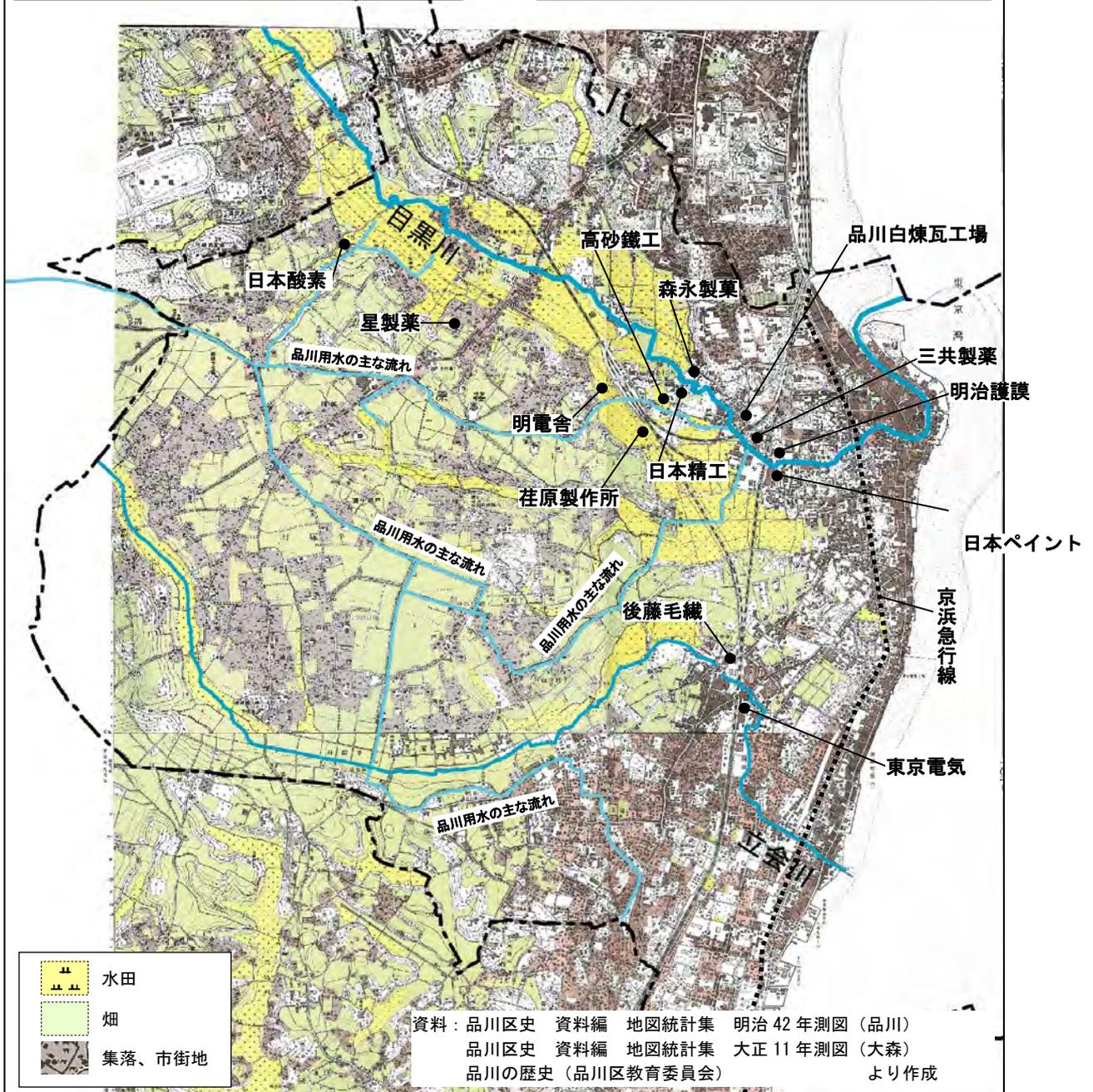


図 2-3 明治後期から大正時代

市街地形成要因

■経済・社会

- 関東大震災後の復興

■道路・面整備

- 大東京都市計画道路網（昭和2年）

■鉄道

- 目蒲線（大正12年）
- 大井町線、池上線（昭和2年）
- 京浜急行線 品川駅乗り入れ（昭和8年）
- 品鶴線（昭和4年）

市街地の形成

■宅地の広がり

- 耕地整理事業地域へ被災者が流入し、現在の密集市街地の基となる
- 私鉄開通により沿線の市街化が進行
- 耕地整理事業地域への人口の流入、私鉄開通による市街化等が重なり、商店街の形成につながっていった

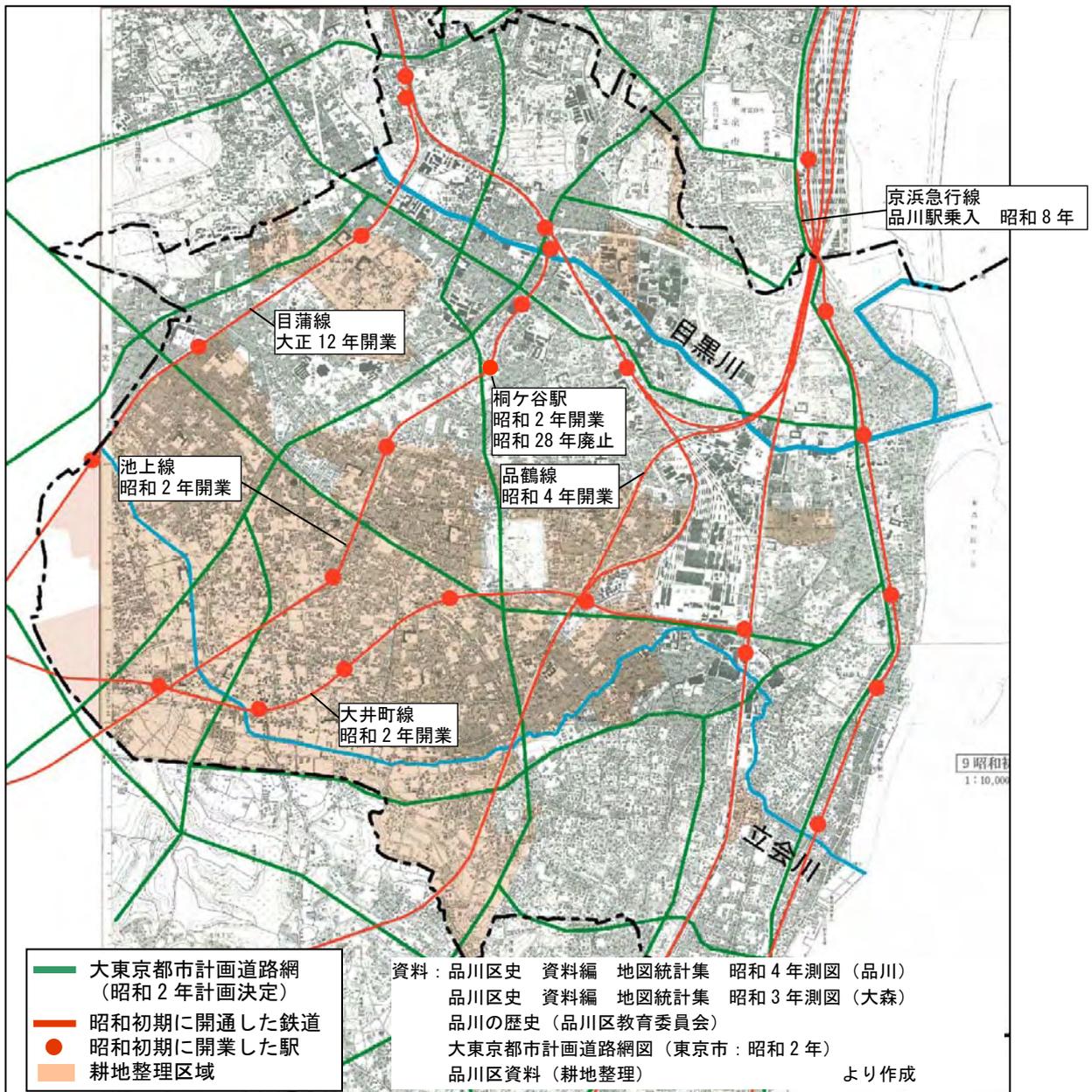


図2-4 昭和初期

市街地形成要因

■戦災復興

- 戦災復興都市計画道路の決定（昭和 21 年）
- 戦災復興の土地区画整理事業（4 箇所）
- 戦後の引揚げ、復員、転入等により、昭和 22 年～35 年にかけて、人口が急激に増加

■鉄道、埋立地

- 品川ふ頭、大井ふ頭の埋立

■高度経済成長期

- 東西方向の道路が未発達であること等、交通課題が顕在化
- 工場や住宅が密集し、緑地の喪失や空地の不足等、都市的課題が発生
- 工場等制限法等により工場の新增設が厳しくなり、工場が減少



市街地の形成

■産業

- 埋立地に火力発電所や流通系施設が立地

■宅地の広がり

- 戦災復興の土地区画整理で新しい市街地の形成
- 耕地整理事業地域は、戦前の区画が残り密集市街化

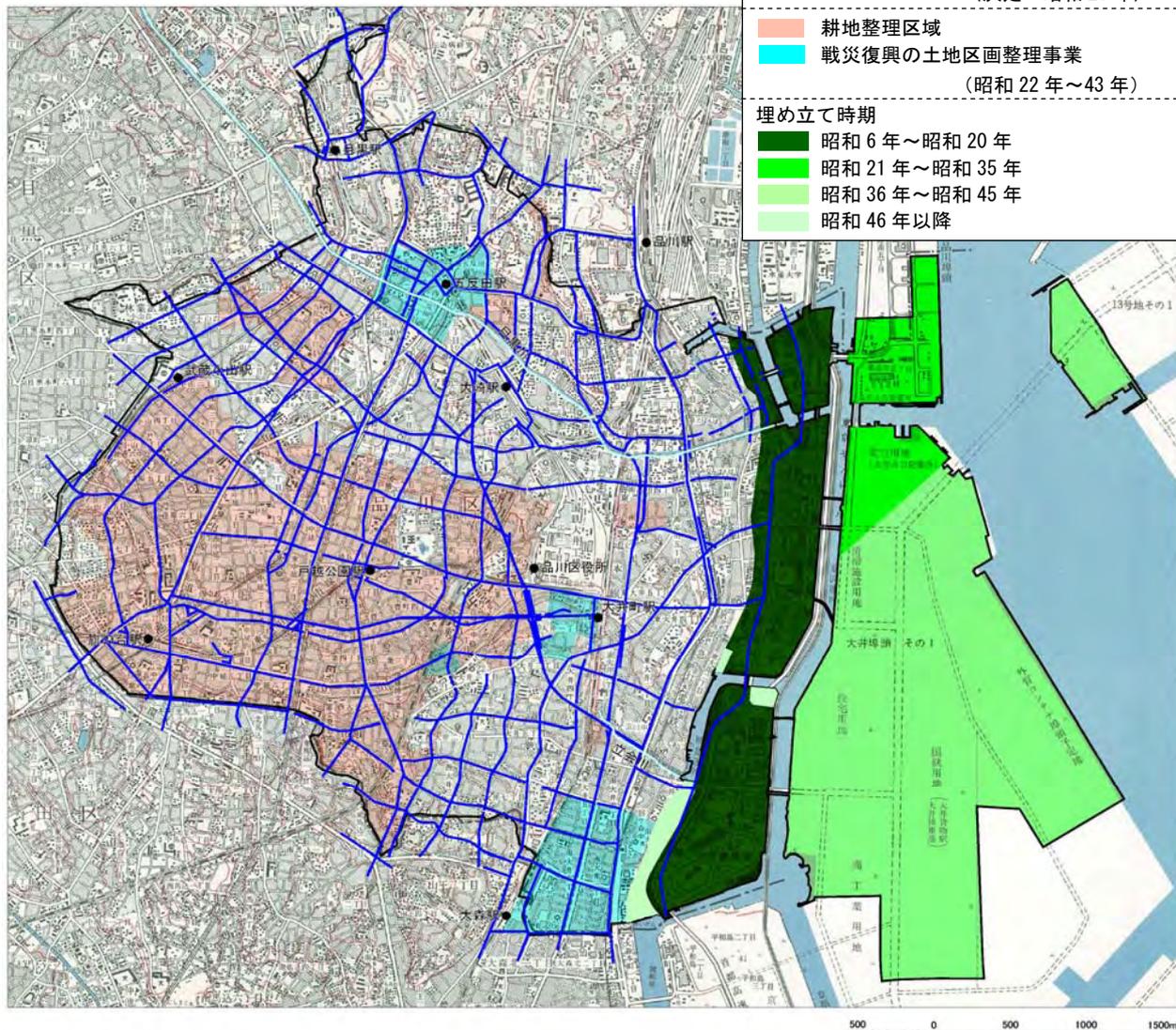


図 2-5 高度経済成長期

資料：品川区史 資料編 地図統計集 昭和 43 年測図

品川区全図（都市計画図）（昭和 28 年）

昭和 38, 39, 41 年 東京都による都市計画道路に関する資料

甞えた東京 東京都戦災復興土地区画整理事業誌（東京都）

品川区資料（耕地整理）

より作成



図 2-6 近年の市街地整備状況

資料：品川まちづくりマップより作成

2.1.3 都市計画道路の変遷

(1) 明治時代から昭和初期

江戸時代の城下町の道路を近代国家の首都にふさわしい街路に改良するため、明治 21 年（1888 年）市区改正の設計が行われ、316 路線、延長 560km（現山手線内および台東区、墨田区、江東区の明治通り内）の道路計画が決定された。その後、計画の再検討が行われ、明治 36 年（1903 年）に 86 路線に縮小変更された。大正 8 年（1919 年）には、都市計画法および道路法が制定され、これにもとづき大正 10 年（1921 年）に、当時の東京市部およびその周辺にわたって 82 路線、延長 105km の都市計画道路が決定されるとともに、新たな国道（大正国道）が 64 路線定められた。

大正 12 年（1923 年）の関東大震災後、震災復興計画が制定され、その中で、都市計画道路は、焼失区域内の既定計画を尊重しながら、大幅な修正を加え、52 路線、延長 119km が大正 13 年（1924 年）に決定された。

この震災復興計画は、昭和 5 年（1930

年）までにほとんど完成し、現在においても東京の骨格となっている。しかし、震災復興を契機とする市街地の膨張により、旧市域外の街路計画も樹立する必要が生じた。そのため、昭和 2 年（1927 年）に現在の 23 区の区域を対象とする

「大東京都市計画道路網」が告示され、幅員 22m 以上の幹線道路と幅員 11～22m の補助線が計画された。このとき「放射、環状、補助」の呼称が用いられ、現在の環状 6 号線（山手通り）、環状 7 号線、環状 8 号線が計画決定された。区内では、現在の骨格的な道路である環状 6 号線（山手通り）、第一京浜、中原街道、池上通り、補助 26 号、補助 46 号等の道路が計画された。

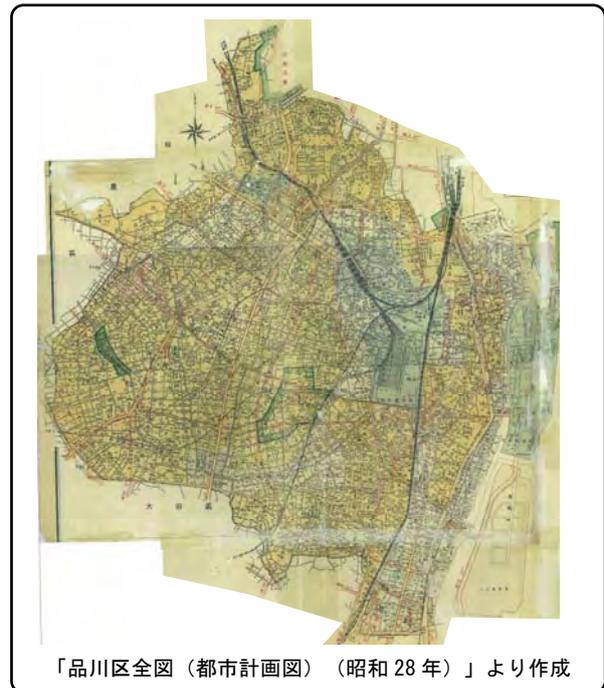


(2) 昭和初期から戦後

昭和 2 年（1927 年）に決定された放射、環状、補助線からなる都市計画道路網を補うため、昭和 5 年（1930 年）頃から、細道路網計画が山手線周辺から郊外の地域にかけて決定され、昭和 18 年（1943 年）頃までに 1,000 を超える路線が、追加決定された。また、終戦後、昭和 20 年（1945 年）12 月に「戦災地復興計画方

針」が決定され、これをもとに昭和 21 年（1946 年）、34 放射、9 環状、124 補助線、延長約 1,040km、幹線道路の幅員 40～100m、補助線 20～36m という戦災復興都市計画道路が決定された。

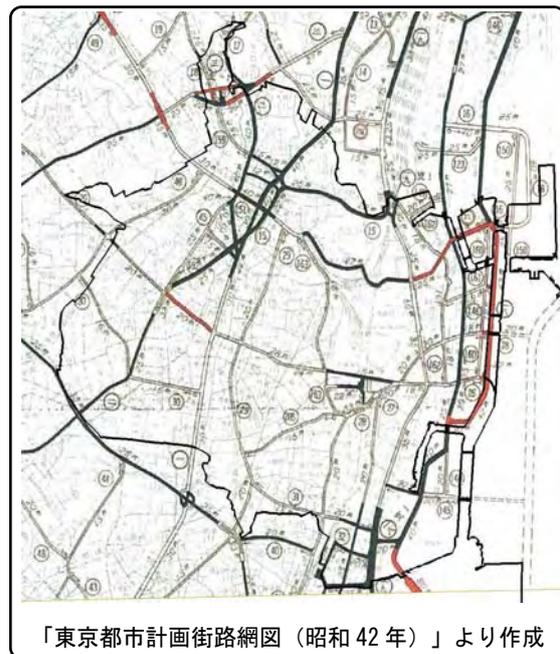
しかし、昭和 25 年（1950 年）、都市計画道路の大幅な幅員縮小が行われ、路線数、延長等には大きな変化はなかったものの、計画面積の約 30%が減少した。区内の戦災復興による都市計画道路（細道路を含む）は、網目状に結ぶ、非常に密なものであり、現在の第二京浜、海岸通り等がこのときに計画された。一方、戦後の高度経済成長期における自動車交通の激増に対処するため、昭和 34 年（1959 年）に都市高速道路 8 路線、71km を都市計画決定した。



(3) 昭和 30 年代後半から昭和 40 年代前半

激増する自動車交通に速やかに対処するための方策として、高速道路計画の樹立とともに、能率的かつ経済的な都市計画道路の再検討が始められた。具体的には、主要方向別に最も重要な幹線を強化し、さらに、都市計画道路網の拡充強化を考慮して、全都的な交通需給関係の均衡を図るよう再編成することを主眼とした。また、交通のネックとなる交差点を重点的に改良し、交差点間部分の拡幅は最小限度にとどめる一方、その他の既成市街地内の地域的な幹線街路については、市街地再開発等の面的開発にゆだねることとした。

この結果、環状 6 号線の内側は、昭和 39 年（1964 年）、外側は、昭和 41 年（1966 年）に決定告示され、放射 36 路線、環状 11 路線、補助線 294 路線、総延長 1,501km となった。さらに、細道路（1,000 路線、延長約 1,400km）についても検討され、一部は拡幅のうえ、補助線と



して残されたが、大部分は廃止された。

区内では、幹線道路間を結ぶ路線（主に細道路）が廃止となり、大幅に路線数が減少し、また、南北方向に比べ東西方向の幹線道路網が少なくなり、現在の木造住宅密集地域の未解消の一因となった。

(4) 昭和 50 年代から現在

昭和 50 年代になると、交通の処理に重点を置いた幹線道路整備計画に対し、住環境の保全のための地区整備ならびに道路整備を行う必要性が、交通公害の激化とともに高まってきた。特に、幹線道路に囲まれた区域については、区画道路等の整備により、防災性の向上や住環境の向上を図る必要があった。

そこで、昭和 56 年（1981 年）に、東京都区部全域における都市計画道路の変更が、都市防災の強化、都市機能の確保、地域環境の保全および都市空間の確保、という基本目標のもとに実施された。同時に、第一次事業化計画が策定され、10 年間に、区部では約 108km の都市計画道路を整備し、完成率を 39%から 54%に高め、放射、環状の主要な幹線道路についても 6 割が完成し、都市の骨格的なネットワークの形成、交通処理機能、都市の防災性の向上に寄与した。

平成 2 年（1990 年）に、第一次事業化計画の計画期間が終了したことから、第二次事業化計画（平成 3 年度（1991 年度）～平成 15 年度（2003 年度））を定め、優先的に整備すべき予定路線として、219 区間、延長約 179km を選定したが、経済情勢の急激な悪化を受け、着手率が 5 割にとどまった。

そこで、平成 16 年度（2004 年度）に、東京を取り巻く経済情勢等を踏まえ、第三次事業化計画を定め、都市計画道路整備の必要性に関する評価を行い、優先的に整備すべき 208 路線、延長約 130km を選定した。区では、6 区間が優先整備路線に選定されたことから、都と連携し、整備を進めている。

昭和 38 年（1963 年）から昭和 41 年（1966 年）の見直しによる都市計画道路と比較すると、大井ふ頭等の埋立地と高速道路等を除いては、ほとんど変化はなく、現在の幹線道路網計画の骨格は、昭和 38 年（1963 年）から昭和 41 年（1966 年）の見直しで形成されたことがわかる。

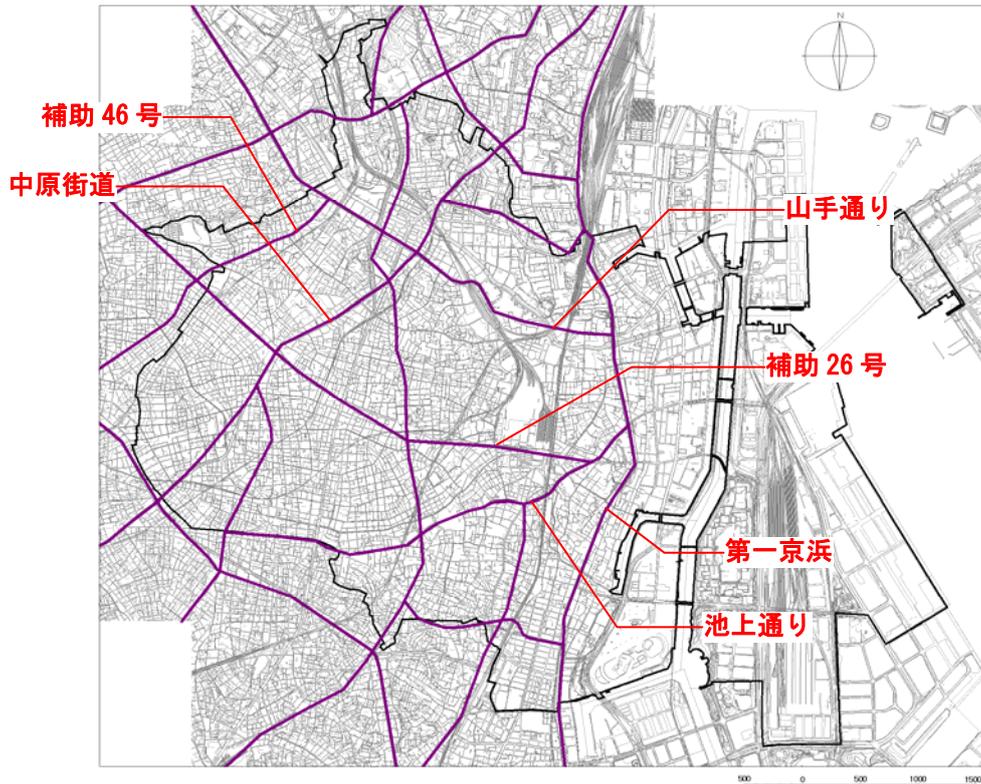


図 2-7 大東京都市計画道路網（昭和 2 年）

資料：大東京都市計画道路網（昭和 2 年）より作成

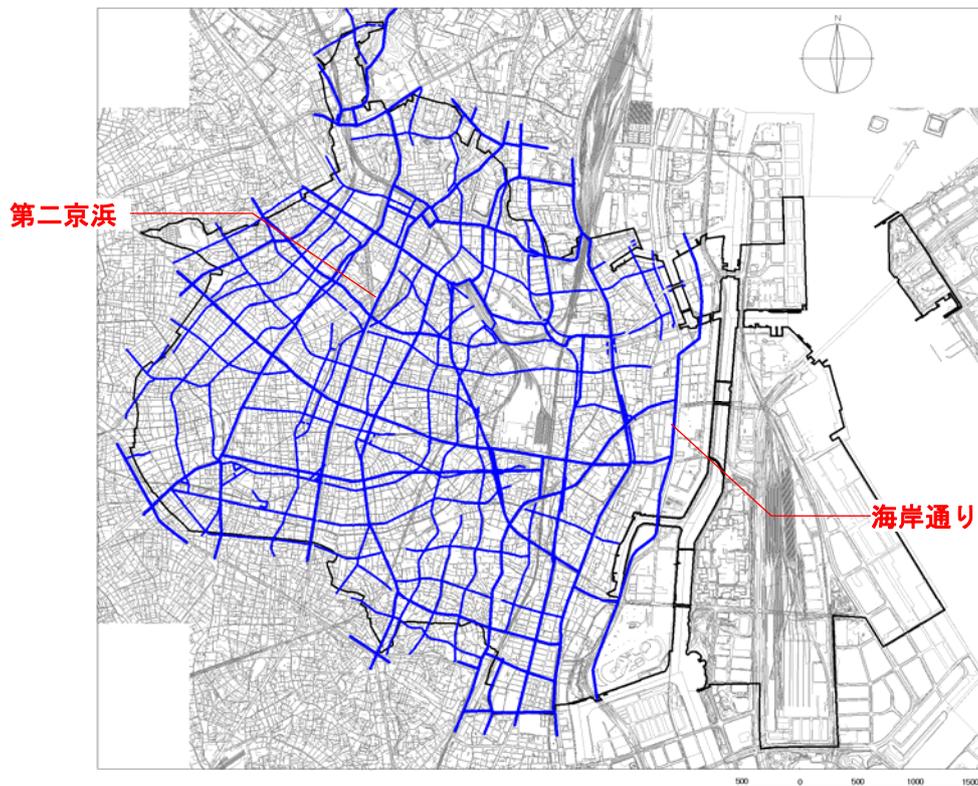


図 2-8 戦災復興時の都市計画道路

資料：品川区全図（都市計画図）（昭和 28 年）、品川区内部資料より作成

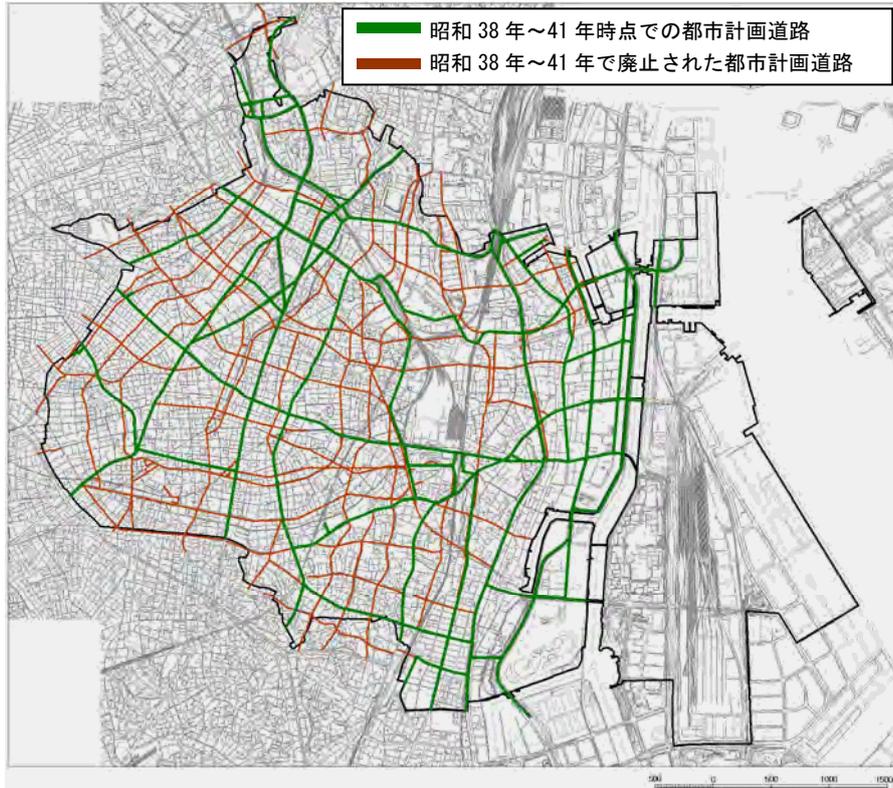


図 2-9 昭和 38 年から 41 年の見直しによる都市計画道路

資料：東京都市計画街路網図（昭和 42 年）、品川区内部資料より作成

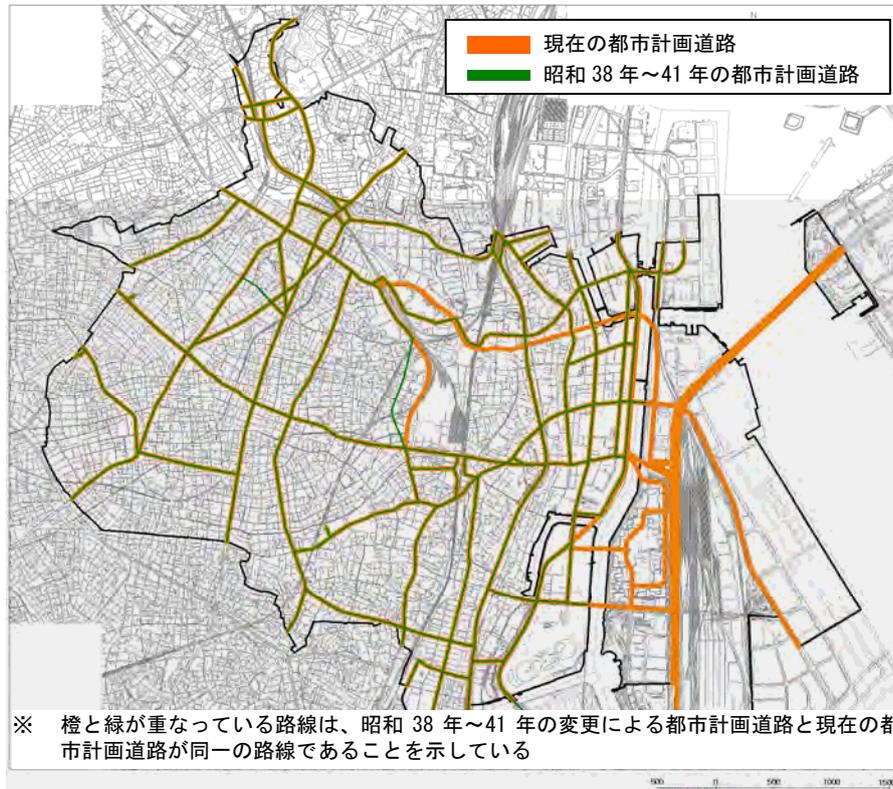


図 2-10 現在の都市計画道路

資料：東京都市計画街路網図（昭和 42 年）品川区都市計画図（平成 24 年 1 月作成）より作成

表 2-1 都市計画道路等の変遷一覧

年	出来事
明治 9 年	<ul style="list-style-type: none"> ・ 国道・県道・里道を定める。国道はすべて東京を基点とし、三等級に区分（路線の指定なし）
明治 18 年	<ul style="list-style-type: none"> ・ 等級廃止、44 路線が国道認定（幅員を 7 間（12.7m）と定める）
明治 22 年	<ul style="list-style-type: none"> ・ 市区改正計画の告示（東京市） ・ 316 路線、延長 560km の道路計画を決定
明治 36 年	<ul style="list-style-type: none"> ・ 市区改正新設計告示（東京市） ・ 計画規模を縮小（86 路線）
大正 8 年	<ul style="list-style-type: none"> ・ 都市計画法・道路法の制定 ・ 明治期の道路路線廃止、新たな国道（大正国道）を定める（64 路線）
大正 9 年	<ul style="list-style-type: none"> ・ 「第一次道路改良計画」を実施するが、関東大震災により頓挫 ・ 市街地建築物法の施行（告示建築線 ～昭和 14 年）
大正 10 年	<ul style="list-style-type: none"> ・ 街路修築計画決定（東京市） ・ 82 路線、延長 105km の都市計画道路を決定
昭和 2 年 （図 2-7 参照）	<ul style="list-style-type: none"> ・ 大東京都市計画道路網を決定「放射、環状、補助」の呼称が用いられる ・ 環六（山手通り）、環七、環八が計画決定
昭和 5 年	<ul style="list-style-type: none"> ・ 細道路網の計画が始められる（東京市）（～昭和 18 年） ・ 路線数は 1,000 路線を超える
昭和 9 年	<ul style="list-style-type: none"> ・ 「第二次道路改良計画」を実施するが不況と戦時体制への移行により頓挫
昭和 21 年	<ul style="list-style-type: none"> ・ 戦災復興都市計画道路の決定（34 放射、9 環状、124 補助線、延長約 1,040km、幹線道路の幅員 40～100m、補助線 20～36m）
昭和 25 年 （図 2-8 参照）	<ul style="list-style-type: none"> ・ 都市計画道路の大幅な幅員縮小 ・ 街路計画面積約 30%減少、幹線は概ね半分の幅員
昭和 34 年	<ul style="list-style-type: none"> ・ 都市高速道路都市計画決定 ・ 8 路線 71km
昭和 36 年	<ul style="list-style-type: none"> ・ 緊急道路整備計画（道路整備の促進、道路の立体化等） ・ オリンピック関連街路の整備（～昭和 40 年）
昭和 39 年	<ul style="list-style-type: none"> ・ 効率的かつ経済的な道路を目指し、都区部都市計画道路の再検討 ・ 環状 6 号線の内側を決定
昭和 41 年 （図 2-9 参照）	<ul style="list-style-type: none"> ・ 環状 6 号線の外側を決定（36 放射、11 環状、294 補助線） ・ 細道路の大部分を廃止
昭和 56 年	<ul style="list-style-type: none"> ・ 東京都区部全域の都市計画道路の見直し
平成 16 年 （図 2-10 参照）	<ul style="list-style-type: none"> ・ 第三次事業化計画における優先整備路線の選定

2.1.4 耕地整理の概要

大正初期、区の内陸部は、広い部分にわたって田畑で占められ、東京近郊の農村であった。その後、昭和初期にかけて、内陸部では、農地としての利用を促進するため、耕地整理が実施された。この耕地整理事業により、大正7年（1918年）頃には、区内のほとんどの農地は、短冊型に整理された。

耕地整理の対象地域は、その形状から工場や住宅を建てるのに好都合であったことから、戦争による工業の発展に伴い、それまでは目黒川沿いや鉄道沿線に広がっていた工場や市街地が、耕地整理を行った土地へ移り始め、内陸部へ市街地が拡大していった。また、関東大震災の被災者が、当時の東京市内から、大量に耕地整理を行った土地へ移転し、人口は、大正9年（1920年）の約121千人から大正14年（1925年）には約207千人と大きく増加した。この中でも、荏原地区は、道路・交通施設が周辺より少なく、純然たる農村の姿のままでいたため地価が安かったこと、市街地建築物法*が平塚村に適用されなかったこと等から、人口増加が特に顕著であった。加えて、目蒲線、大井町線および池上線の開業により、内陸部の市街地の形成が加速されるとともに、商店街が形成されていった。

耕地整理を基盤とした市街地の特徴は、以下の通りで、現在の木造住宅密集地域の形成要因のひとつとなっている。

【耕地整理実施地域の特徴】

- ・農地を目的としているため、区画が広い
→区画の奥の住宅は狭い道路で接続され、緊急車両が進入できない
- ・隅切りがない→車両の右左折が困難である
- ・公園が計画されていない→防災上、住環境上の課題となっている

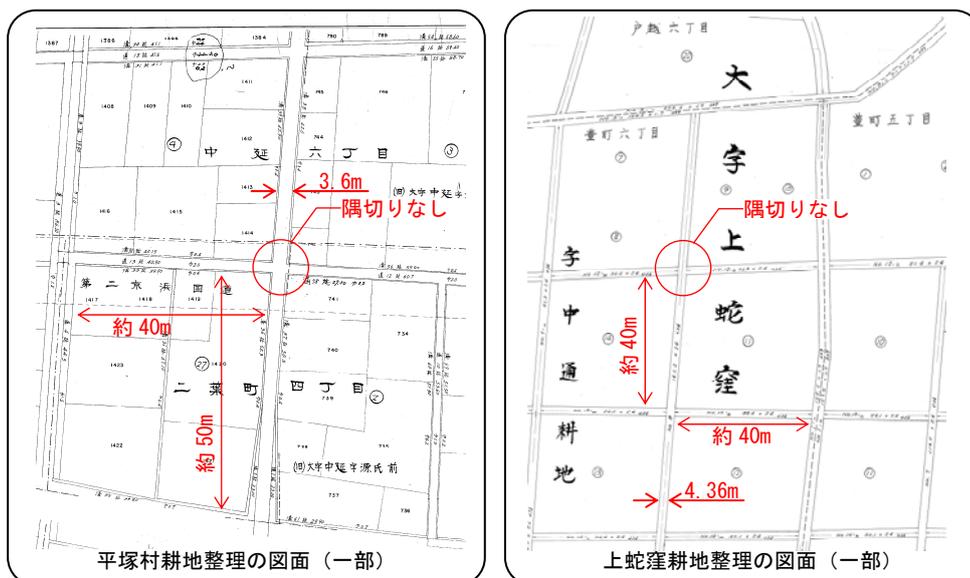


図 2-11 耕地整理の状況

資料：品川区資料 耕地整理図 より作成

*市街地建築物法：今日の建築基準法の前身となった法律。大正8年（1919年）公布。

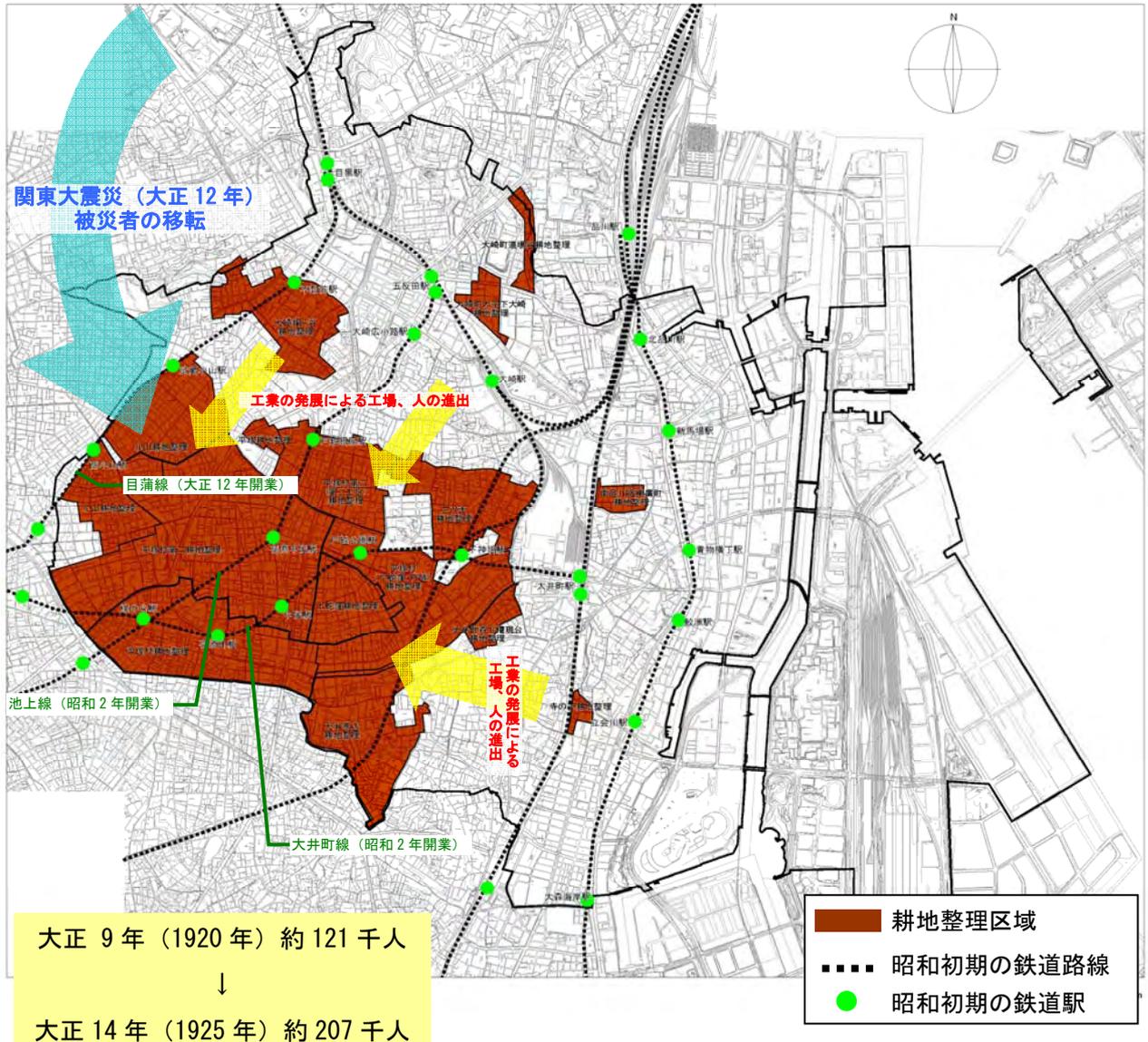


図 2-12 耕地整理区域

資料：品川区耕地整理図より作成

2.1.5 土地区画整理の概要

区内では、戦災復興の土地区画整理事業が、五反田駅、大井町駅、現・二葉二丁目地内および大森駅周辺の4箇所で、都市改造土地区画整理事業が2箇所で実施された。現況の都市基盤を見ると、各土地区画整理事業における設計図とほぼ同じであり、当該事業により、現在のまちの姿が生み出されたことがわかる。戦災復興事業等により形成された街区では、一定の基盤が整備されているものの、現在の土地利用や交通基盤のニーズ等に対して規模が小さく、区画道路の幅員も狭いため、市街地の更新等の際、土地の有効利用が図りにくい街区もあるなどの課題がある。なお、近年では、品川駅東口地区土地区画整理事業（平成7年度～平成19年度）が実施されたほか区内での事業の事例はない。

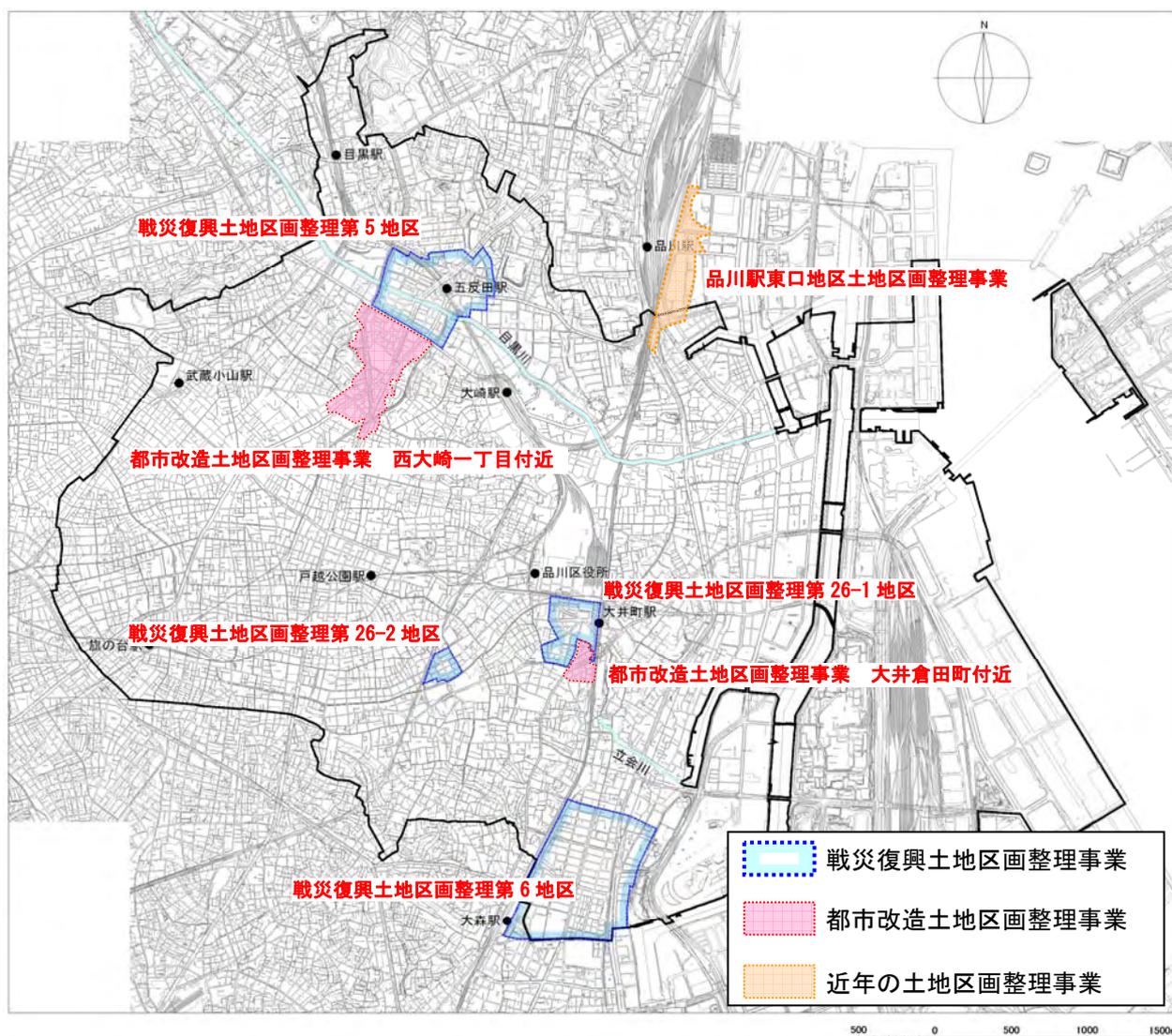


図 2-13 土地区画整理区域

資料：震災・戦災復興等土地区画整理事業地区の索引図（東京都 HP）
 甦った東京 東京都戦災復興土地区画整理事業誌（東京都）
 より作成

戦災復興土地区画整理第5地区（五反田駅）

事業目的：街廊の造成、道路の適正配置、宅地規模の適正化、未利用地の宅地化

施行面積：33.68ha

施行年度：昭和22～41年度

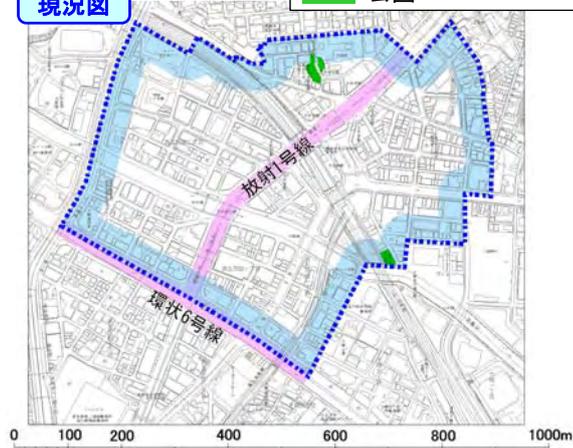
都市基盤：放射1号線（幅員40m）、環状6号線（幅員40m）、公園4箇所（1,639m²）

駅前広場（6,837m²）

設計図



現況図



整備した都市計画道路

公園

戦災復興土地区画整理第26-1地区事業（大井町駅）

事業目的：街廊の造成、宅地規模の適正化、未利用地の宅地化、過密住宅地の解消

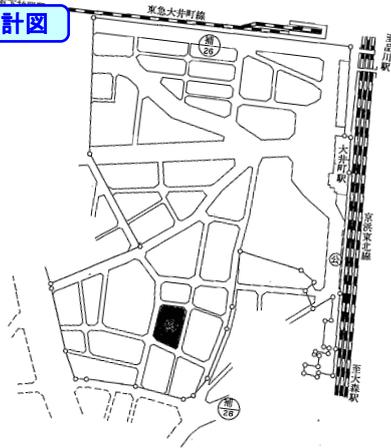
施行面積：11.85ha

施行年度：昭和25～43年度

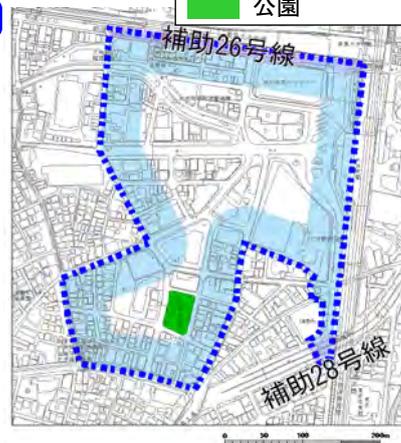
公共施設：補助26号線（幅員15m）、補助28号線（幅員33m）、公園1箇所（2,044m²）

駅前広場（7,738m²）

設計図



現況図



整備した都市計画道路

公園

戦災復興土地区画整理第26-2地区（現・二葉二丁目地内）

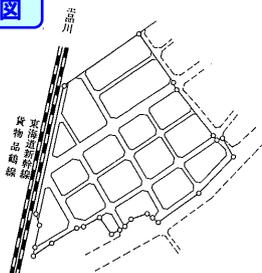
事業目的：街廊の造成、宅地規模の適正化、未利用地の宅地化、過密住宅地の解消

施行面積：3.36ha

施行年度：昭和25～31年度

公共施設：区画街路（幅員12m）、区画街路（幅員7m）

設計図



現況図



戦災復興土地区画整理第6地区（大森駅）

事業目的：街廊の造成、道路網整備、過密住居地解消、未利用地の宅地化

施行面積：58.49ha

施行年度：昭和23～37年度

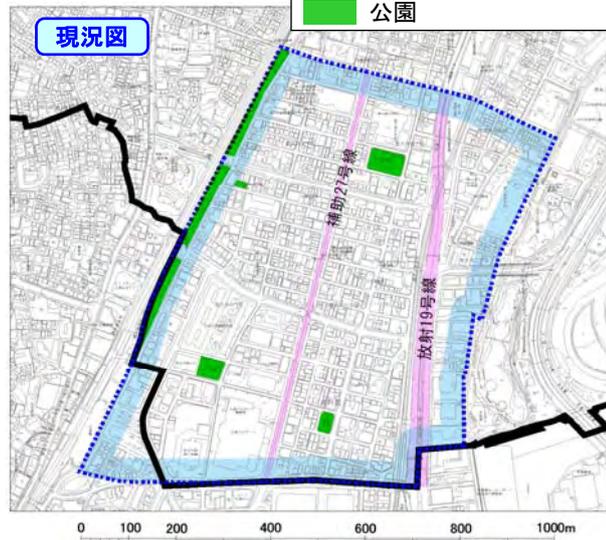
公共施設：放射19号線（幅員50m）、補助27号線（幅員25m）、公園7箇所（20,646m²）

駅前広場（6,818m²）

設計図



現況図



都市改造土地区画整理事業（西大崎一丁目付近）

西大崎一丁目：現在の西五反田七丁目付近

地区面積：28.6ha

事業告示：昭和33年3月3日

換地処分：昭和43年9月2日



現況図



都市改造土地区画整理事業（大井倉田町付近）

大井倉田地区：現在の井一丁目から大井四丁目付近

地区面積：4.7ha

事業告示：昭和38年4月13日

換地処分：昭和44年1月16日

換地確定図



現況図



2.1.6 工業の変遷

(1) 明治時代から大正時代

区の工業は、明治 6 年（1873 年）に、品川ガラス工場が、次いで、明治 20 年（1887 年）に品川白煉瓦工場が立地したことから始まる。その後、明治後期には、目黒川の水資源および水運の利便性により、当時の東京市内から目黒川沿岸へ工場が移転してくるようになった。

大正時代になると、目黒川沿いに分布していた工場が、大崎駅、五反田駅および大井町駅の開業等から、明電舎、日本精工、荏原製作所等、機械・金属・化学等の工場が進出するとともに、目黒川上流から大崎にかけて、工場の下請け町工場が立地していった。また、日清戦争等を契機として、更なる工業の発展につながった。

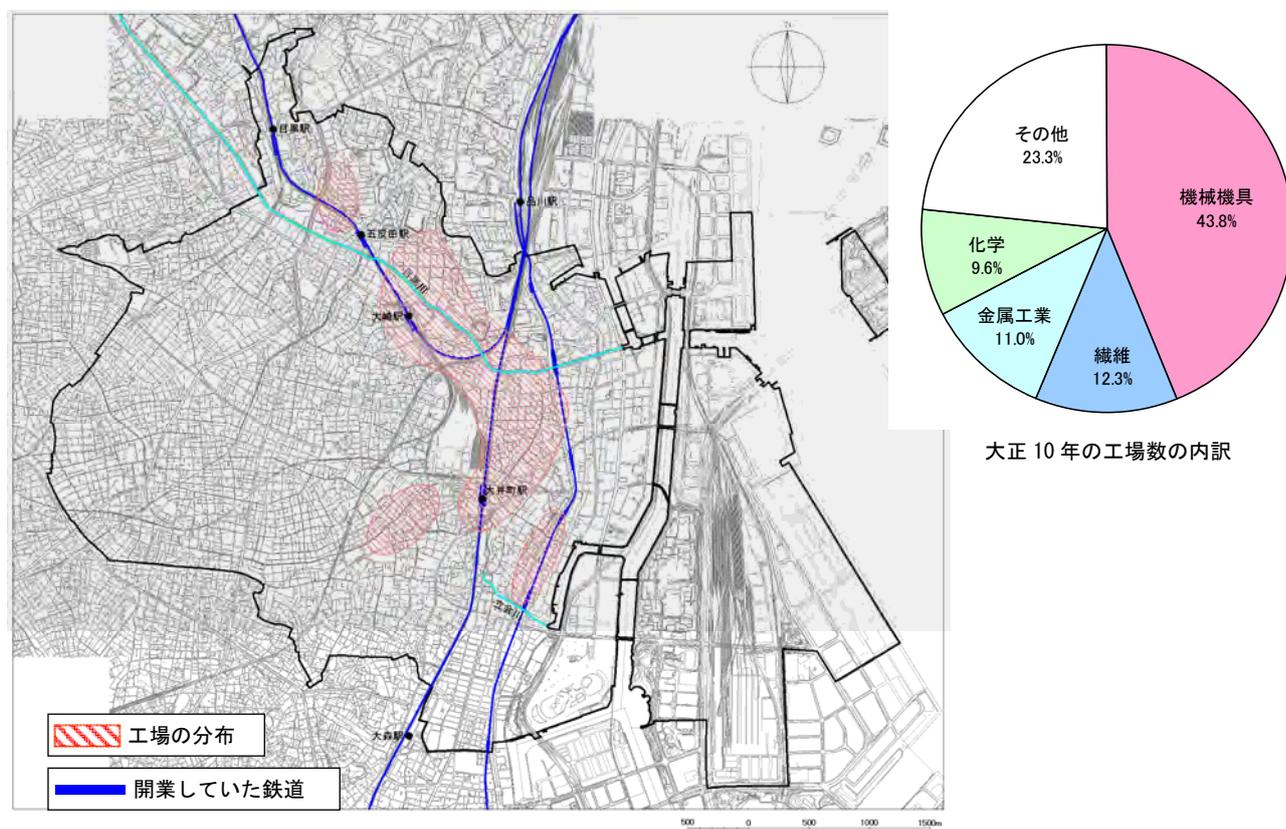


図 2-14 大正 10 年の工場分布

資料：品川区史 資料編 地図統計集 品川区の工業
品川の歴史（品川区教育委員会）
より作成

(2) 昭和初期

大正後期から昭和初期にかけて、日清戦争、日露戦争および第一次世界大戦を契機として、目黒川沿岸部の工業は、さらに発展した。また、荏原地区を中心とした耕地整理実施地域では、当該事業による道路や鉄道等の基盤整備が行われたことから、大正12年（1923年）の関東大震災の被災者の移転とともに、工場も内陸部へ進出し、区全域に工場が広がっていった。

昭和10年（1935年）の工場の分布をみると、機械工場、紡織、金属工場等が目黒川沿いを中心に発展している。特に、大崎から五反田付近は工場密集地となっている。また、南大井の沿岸部にも工場の集積が見られる。

工場数は、1,054（昭和10年（1935年））となり、大正10年（1921年）の約14倍と飛躍的な増加となった。業種は、機械機具、金属工業等の割合が増加する一方、紡織は約1/3に減少している。また、従業員数30人未満の工場数が全体の85%以上を占めている。

その後、第二次世界大戦まで、軍需産業の拡大や輸出の拡大等により、区内の工業は発展していくこととなった。

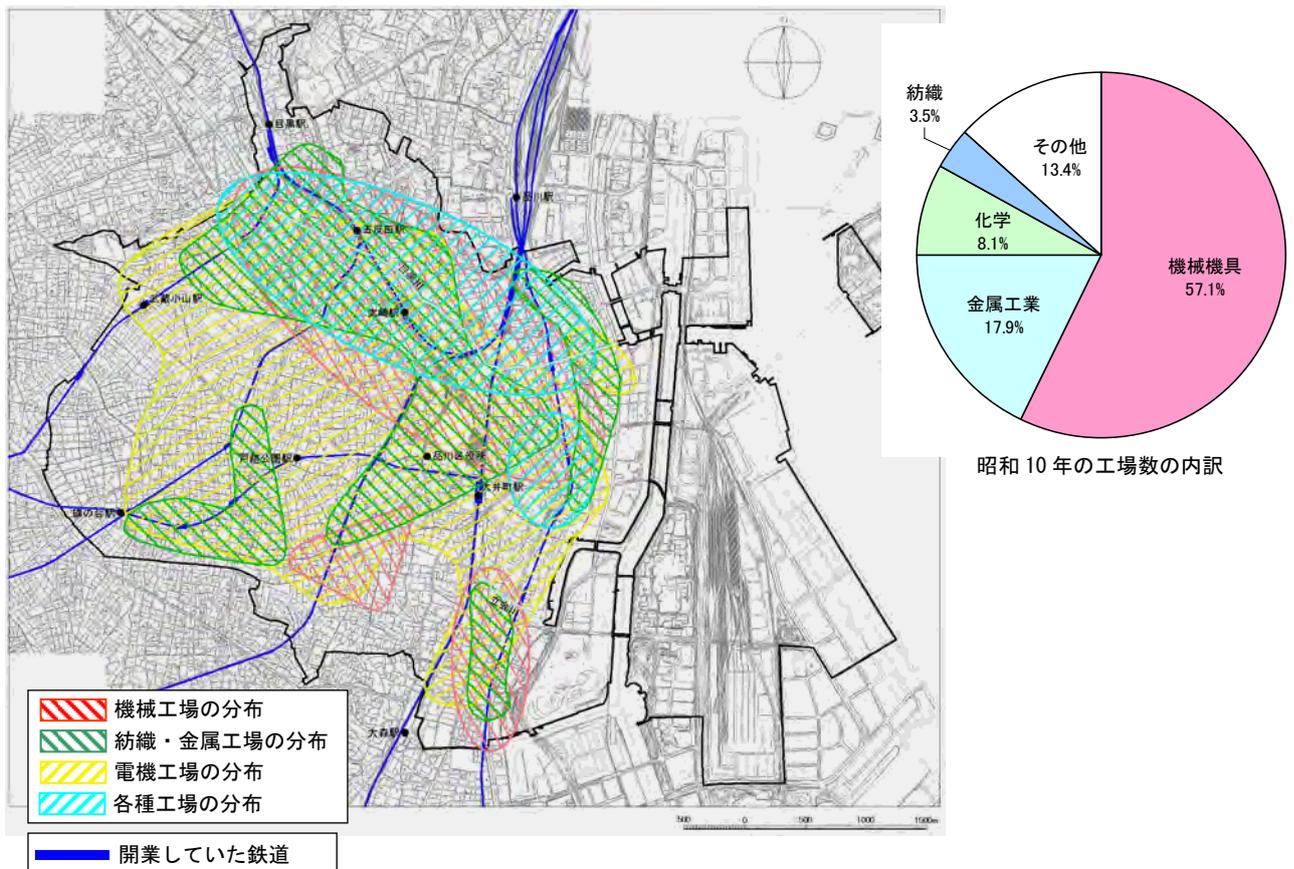


図 2-15 昭和10年の工場分布

資料：品川区史 資料編 地図統計集 品川区の工業
品川の歴史（品川区教育委員会）
より作成

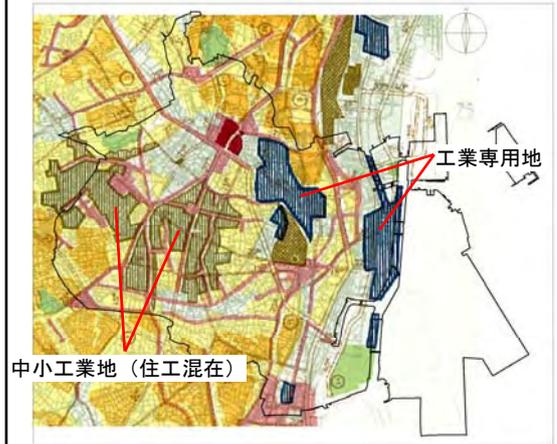
(3) 戦後から高度経済成長期

第二次世界大戦後、一時停滞した区の工業も、昭和 30 年以降の高度経済成長により急速な発展を遂げた。

工場数は、昭和 30 年（1955 年）の 2,770 件から昭和 41 年（1966 年）の 5,284 件と 11 年間で約 1.9 倍に増加した。中でも、従業員数が 10 人未満の小規模な工場が、昭和 30 年（1955 年）の 1,627 件から昭和 41 年（1966 年）の 3,594 件へと 10 年間で約 2.2 倍に増加しており、昭和 41 年（1966 年）の 30 人未満の工場が占める割合は 90% となった。

また、戦前の昭和 10 年（1935 年）の業種と比較すると、機械機具が減少し、金属製品や印刷、食料品が増加している。さらに、昭和 10 年（1935 年）では、電機工場以外は目黒川沿いや沿岸部が中心であったものが、昭和 41 年（1966 年）の工場の分布状況では、ほとんどの業種が一部埋立地部分も含む区内陸部全域に広がっている。

- 目黒川沿いおよび工業用地として埋め立てられたところは、工業専用用地となっている
- 内陸部の耕地整理の事業地域は、人口と工場の進出が同時期であるため、住工混在の中小工業地となっている



資料：首都圏整備計画・都市計画 1964 東京都土地利用現況

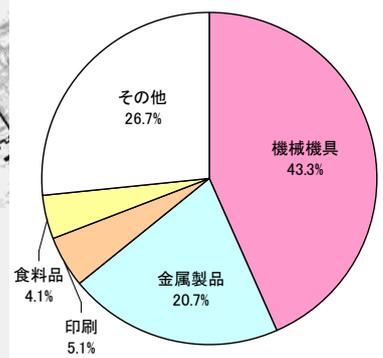
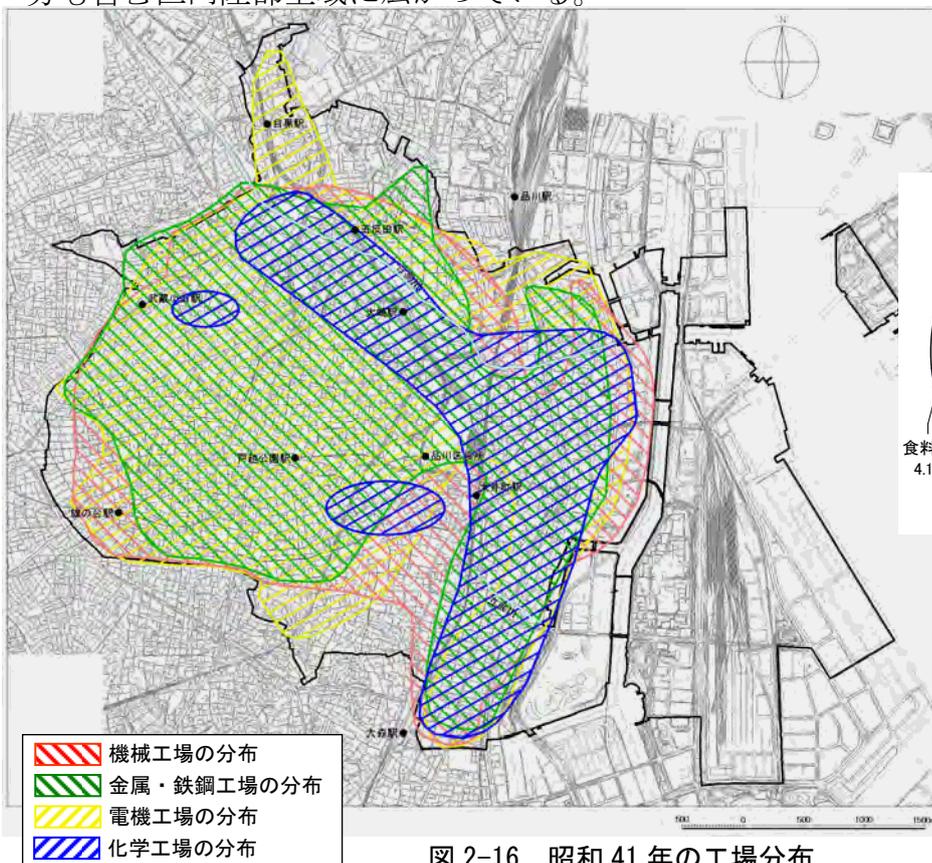


図 2-16 昭和 41 年の工場分布

資料：「品川の工場」（昭和 62 年）
品川区の統計（2010）

より作成

(4) 昭和 40 年代以降

昭和 34 年（1959 年）に、東京の一極集中を緩和するため工場等制限法*が制定された。これにより、工場の新増設が抑制され、昭和 40 年代以降工場が減少した。

昭和 62 年（1987 年）の工場数は、4,461 件と昭和 41 年（1966 年）の 5,284 件と比較して 16%減少している。一方、昭和 62 年（1987 年）の従業員数 30 人未満の工場の割合は、93%以上となり、小規模な工場の割合が増加している。

その後、企業の移転等が進み、平成 20 年（2008 年）の工場数は、以下のグラフの通り 1,524 件と昭和 62 年（1987 年）から 66%も減少した。また、従業員数 100 人以上の工場は、昭和 62 年（1987 年）では 90 件であったものが、平成 20 年（2008 年）には 7 件へと大幅に減少する一方、従業員数 30 人未満の小規模工場の割合は 98%へと増加した。

ただし、依然として高度な基盤技術を保有する企業が数多く存在しており、この高度な基盤技術や IT 技術等を融合させた新しいものづくりを進める研究開発型企业等の台頭もみられる。

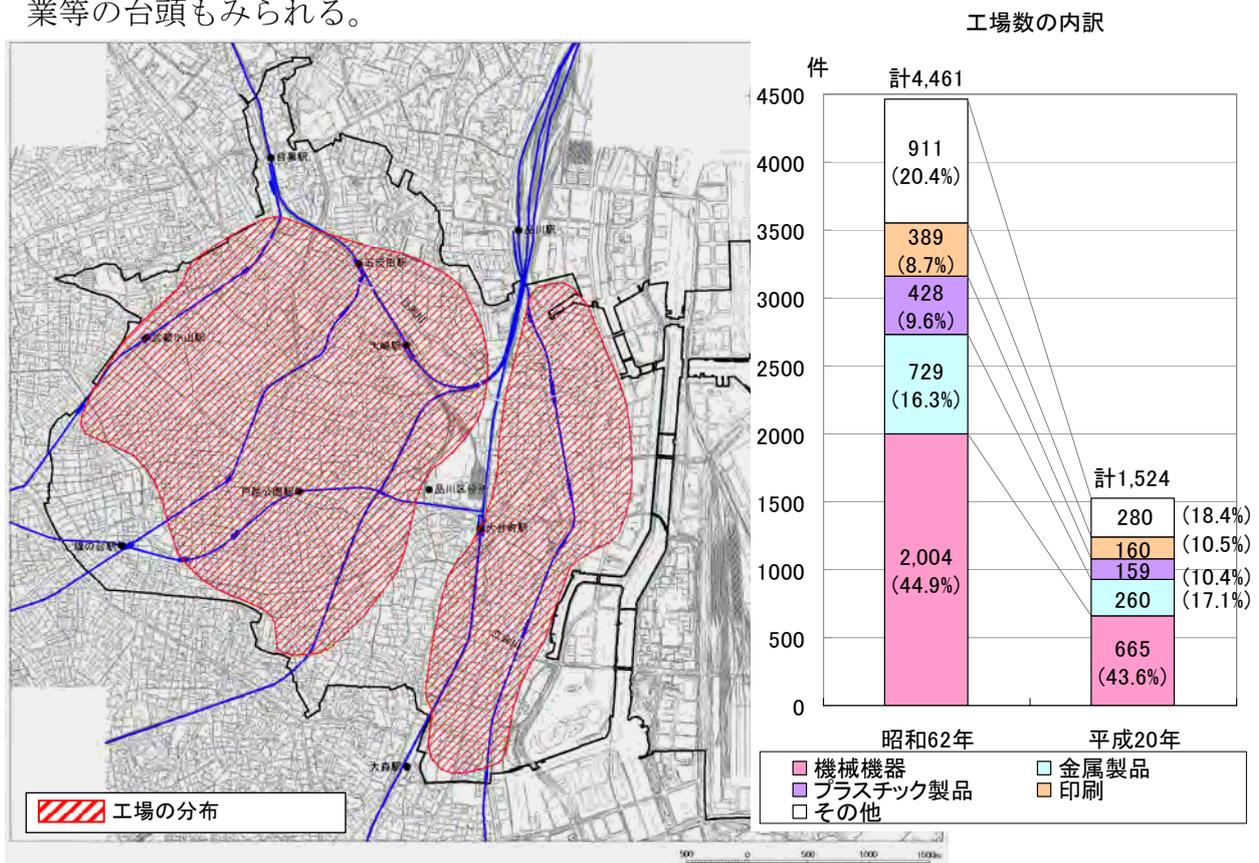


図 2-17 昭和 62 年の工場分布

資料：「品川の工場」（昭和 62 年）
品川区の統計（2010）より作成

*工場等制限法：工業等制限区域について、工場及び大学の新設及び増設を制限し、それにより既成市街地への産業及び人口の過度な集中を防止し、都市環境の整備及び改善を図ることを目的として 1959 年に制定された「首都圏の既成市街地における工業等の制限に関する法律」。2002 年に廃止。

2.1.7 鉄道の歴史

現在の山手線は、品川・赤羽間が明治18年（1885年）に開通し、当初は品川線と称した。その後、明治36年（1903年）に豊島線が開通し、両線を合わせて山手線と称した。また、大正8年（1919年）には、吉祥寺・新宿・東京・品川・新宿・上野間の運転が開始され、大正14年（1925年）から本格的な環状運転が始められた。

また、明治37年（1904年）に、現在の京浜急行線が開通し、京浜工業地帯の発展に寄与した。その後、大正7年（1918年）に創設された田園都市株式会社により、都心への交通手段として現在の東急目黒線や東急大井町線が、東京および横浜方面からの池上本門寺等への参拝者の輸送および沿道の開発を目的として東急池上線が、それぞれ開通した。これらの私鉄は、関東大震災後の荏原地区の住宅地化を促進する重要な役割を果たし、さらに、国鉄の各駅と結ばれたことにより、都心部への通勤利便性が飛躍的に増大した。加えて、駅の開設により周辺では商店街が形成され、各々の駅間を結ぶ形で商店街が形成される要因にもなった。

近年では、平成12年（2000年）の東急目黒線、都営三田線、東京メトロ南北線の相互乗り入れ、平成14年（2002年）のりんかい線の全線開通、湘南新宿ラインの運転、平成15年の東海道新幹線品川駅開業等、より一層利便性が向上している。また、リニア中央新幹線品川駅発着により、今後国内外へのアクセス性が高まることが期待できる。

表 2-2 鉄道の年表

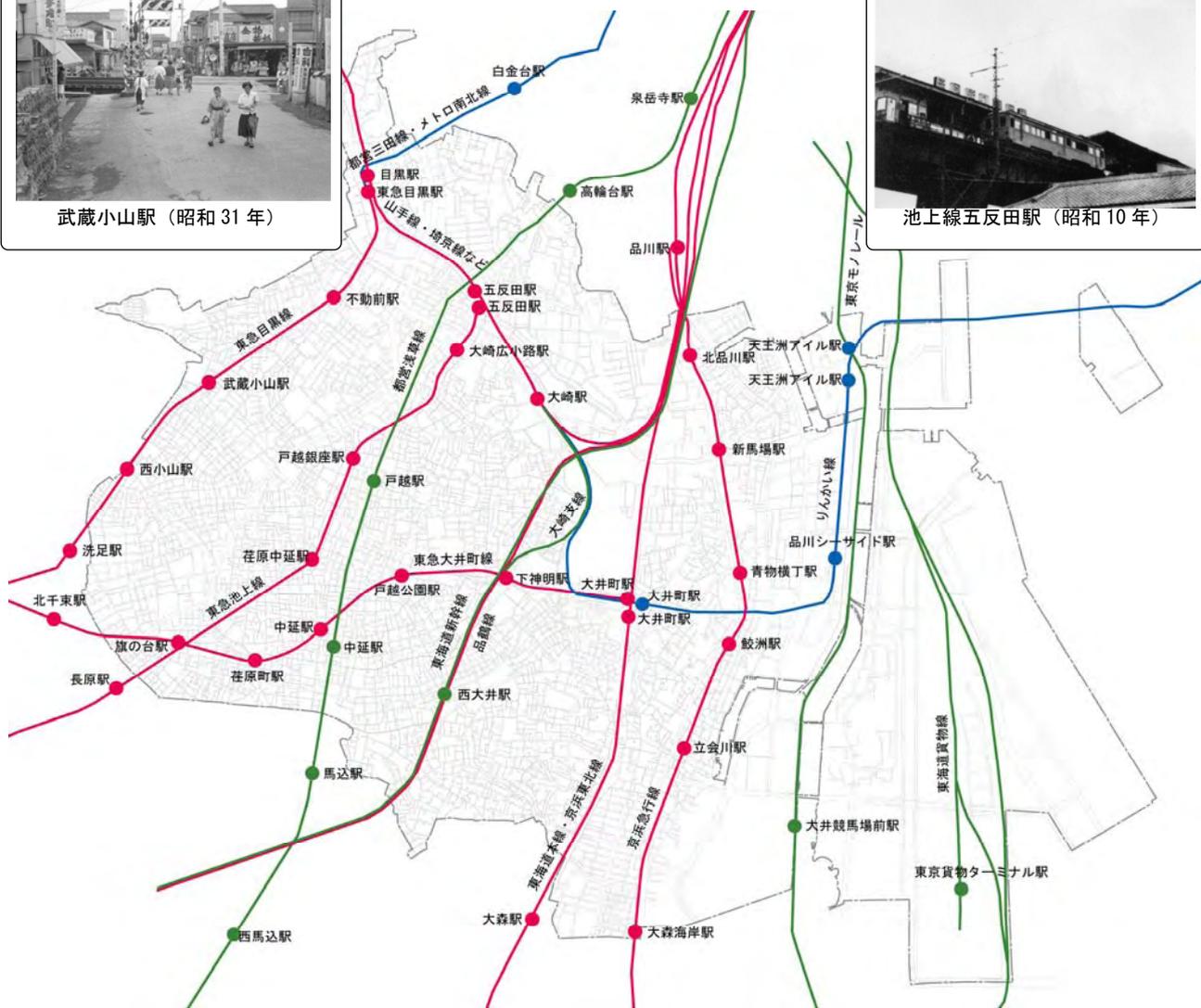
年	開業路線	開業駅
明治5年	新橋駅～横浜駅（現 東海道本線）	品川、大森（明治9年）
明治18年	新橋駅～赤羽駅（現 山手線）	目黒、大崎（明治34年）
明治37年	北品川駅～大森海岸駅（現 京浜急行線）	北品川、北馬場・南馬場（現 新馬場）、青物横丁、鮫洲 立会川（明治38年） 五反田（明治44年）、大井町（大正3年）
大正12年	目黒駅～多摩川園前駅（現 東急目黒線）	不動前、武蔵小山
昭和2年	大井町駅～大岡山駅（現 東急大井町線） 大崎広小路駅～雪ヶ谷駅（現 東急池上線）	下神明、戸越公園、中延、荏原町、旗の台 戸越銀座、荏原中延、旗の台
昭和3年	大崎広小路駅～五反田駅（現 東急池上線）	
昭和4年	品鶴線（貨物線）	
昭和39年	東海道新幹線（東京駅～新大阪駅） 浜松町駅～羽田空港駅（東京モノレール）	大井競馬場前（昭和40年） 天王洲アイル（平成4年）
昭和43年	泉岳寺駅～西馬込駅（都営浅草線）	戸越、中延
昭和48年	東海道貨物線	東京貨物ターミナル
昭和61年	品鶴線 旅客化	西大井
平成12年	東急目黒駅～三田駅（都営三田線） 東急目黒駅～溜池山王駅（南北線）	
平成13年	東京テレポート駅～天王洲アイル駅（りんかい線）	
平成14年	天王洲アイル駅～大崎駅（りんかい線）	品川シーサイド



武蔵小山駅（昭和31年）



池上線五反田駅（昭和10年）



旗の台駅（昭和26年）



戸越銀座駅（昭和43年）

- 明治から昭和初期
- 昭和後期
- 平成



大井町駅（昭和3年）



大崎駅（昭和40年）

図 2-18 鉄道の変遷

2.1.8 埋立の歴史

区における海岸線は、江戸時代までは旧東海道付近であったが、昭和初期より本格的に埋め立てが開始され、昭和10年代に入り、東品川2丁目から東大井1丁目にかけての埋め立てにより芝浦運河が、また、勝島の埋め立てにより勝島運河が、それぞれ形成された。戦後になると、品川ふ頭や大井ふ頭の埋め立てが開始され、昭和45年（1970年）までに、概ね現在の形となった。

昭和52年（1977年）から昭和56年（1981年）にかけて、勝島運河は、一部が埋め立てられ、「しながわ区民公園」となった。また、昭和50年代後半に大井ふ頭で八潮団地が開発され、みどりや運動場等も豊富にあり、子育て世帯に良好な住環境が整備された。さらに、臨海部副都心地域が埋め立てられた後、昭和57年（1982年）に東八潮が区に編入された。

近年では、平成5年（1993年）に、東品川入江が埋め立てられ、東品川海上公園として整備された。また、平成11年（1999年）には、大井ふ頭の一部および勝島北部が、平成14年（2002年）に鮫洲入江が埋め立てられた。

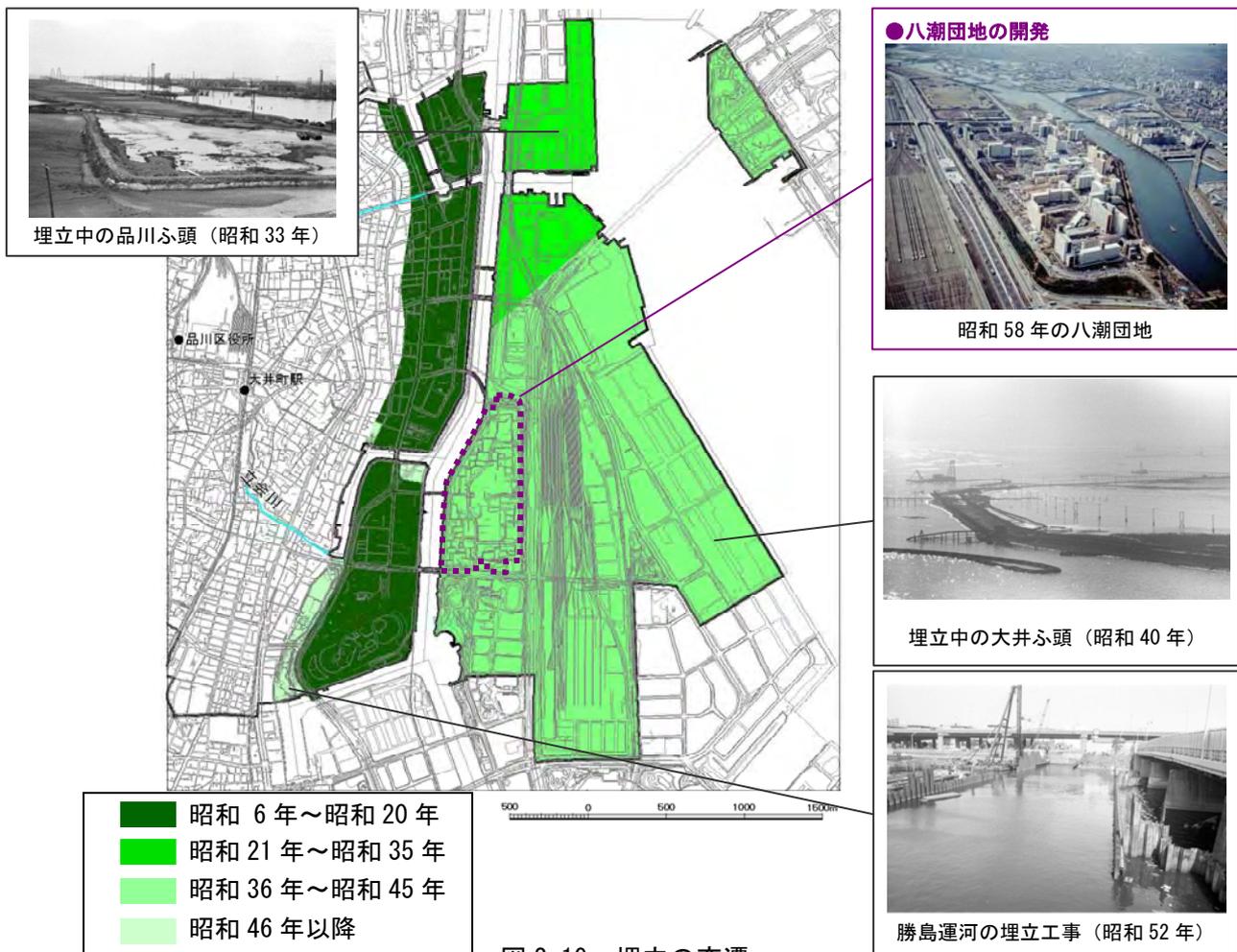


図 2-19 埋立の変遷

資料：PORT OF TOKYO 2011（東京都港湾局）、しながわ景観ガイドプランより作成