

市街地形成のあゆみ

目次

大名屋敷と現在の土地利用	1
市街地の広がり	2
品川区の近年の市街地整備	4
都市計画道路の変遷	5
耕地整理の概要	7
土地区画整理の概要	8
工業の変遷	9
鉄道の歴史	10
埋立の歴史	11

1. 品川区の現状

1-1. 市街地形成のあゆみ

安政3年(1856年)頃の大名屋敷と現在の土地利用

江戸時代(安政3年(1856年)頃)、品川区には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・建築資材などの供給、そして藩主家族の別邸として使用されていた。

品川区内の下屋敷の特徴としては、海が望める高台という地勢にちなみ、別邸の性格を持つものがあった。

このうちのいくつかは、現在の土地利用に影響を与えているところがあり、品川区の市街地形成における特徴のひとつとなっている。



讃岐高松藩 (現在の住所: 港区白金台5丁目周辺)

讃岐高松藩(12万石)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)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**国立科学博物館附属自然教育園**として現在に至る。




自然教育園

備前岡山藩 (現在の住所: 品川区東五反田5丁目周辺)

備前岡山藩主池田家(31万5千石)の下屋敷は、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、現在は**高級住宅地**となっている。

また、皇后陛下のご実家・旧正田邸跡は、区立公園「ねむの木の間」として利用されている。




ねむの木の庭

陸奥仙台藩 (現在の住所: 品川区東五反田3丁目周辺)

陸奥仙台藩(62万石)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年までGHQに使用され、昭和36年より**清泉女子大学**の所有となり、現在でも使用されている。




清泉女子大学

伊予松山藩 (現在の住所: 品川区豊町2丁目周辺)

元は肥後熊本藩(54万石)の下屋敷であったが、天保13年に伊予松山藩(15万)大名下屋敷となった。

明治23年に三井家の所有となり、昭和10年に荏原区に寄付された。

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、地域の防災拠点となっている。




現在の戸越公園

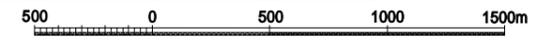
因幡鳥取藩 (現在の住所: 品川区北品川5丁目周辺)

因幡鳥取藩(32万5千石)大名下屋敷は、御殿山の**高級住宅地**となっている。

御殿山という地名は、江戸初期に將軍家が建立した「品川御殿」が由来といわれている。




現在の御殿山



資料: しながわの大名下屋敷(品川区教育委員会)より作成
品川の歴史(品川区教育委員会)より作成
品川の地名(品川区教育委員会)より作成
しながわWEB写真館より作成

市街地の広がり

明治前期の品川

資料：品川区史 資料編 地図統計集 明治 14 年測図より作成
 品川の歴史（品川区教育委員会）より作成
 品川の古道（品川区教育委員会）より作成
 品川区 HP 江戸時代の道 より作成



市街地形成要因

この時代の道路

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

- 目黒川流域に品川ガラス工場（明治 6 年立地）の関連工場としてレンガ工場（品川白煉瓦工場）が立地（明治 20 年）
- その後、目黒川流域の工業の発展（製薬工業）に結びつく（明治 40 年代）

宅地の広がり

- 目黒川の水運の利便性等により流域への工業の発展が進み、これらが、その後の目黒川流域での宅地拡大につながる

	水田		製造所
	畑		学校
	商家		寺
	竹林		神社
	荒地		病院
	町村役場		墳墓

明治後期から大正時代の品川

資料：品川区史 資料編 地図統計集 明治 42 年測図（品川）より作成
 品川区史 資料編 地図統計集 大正 11 年測図（大森）より作成
 品川の歴史（品川区教育委員会）より
 国土交通省 横浜国道事務所 HP より



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

インフラ（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～）

インフラ（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

インフラ（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）などの開業
- 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（上流まで）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

市街地の広がり

昭和初期の品川

資料：品川区史 資料編 地図統計集 昭和4年測図（品川）より作成
品川区史 資料編 地図統計集 昭和3年測図（大森）より作成
品川の歴史（品川区教育委員会）より
大東京都市計画道路網図（東京市：昭和2年）
品川区資料（耕地整理）より作成



市街地形成要因

経済・社会

- 関東大震災後の復興
- インフラ（道路・面整備）
- 大東京都市計画道路網（昭和2年）
- インフラ（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

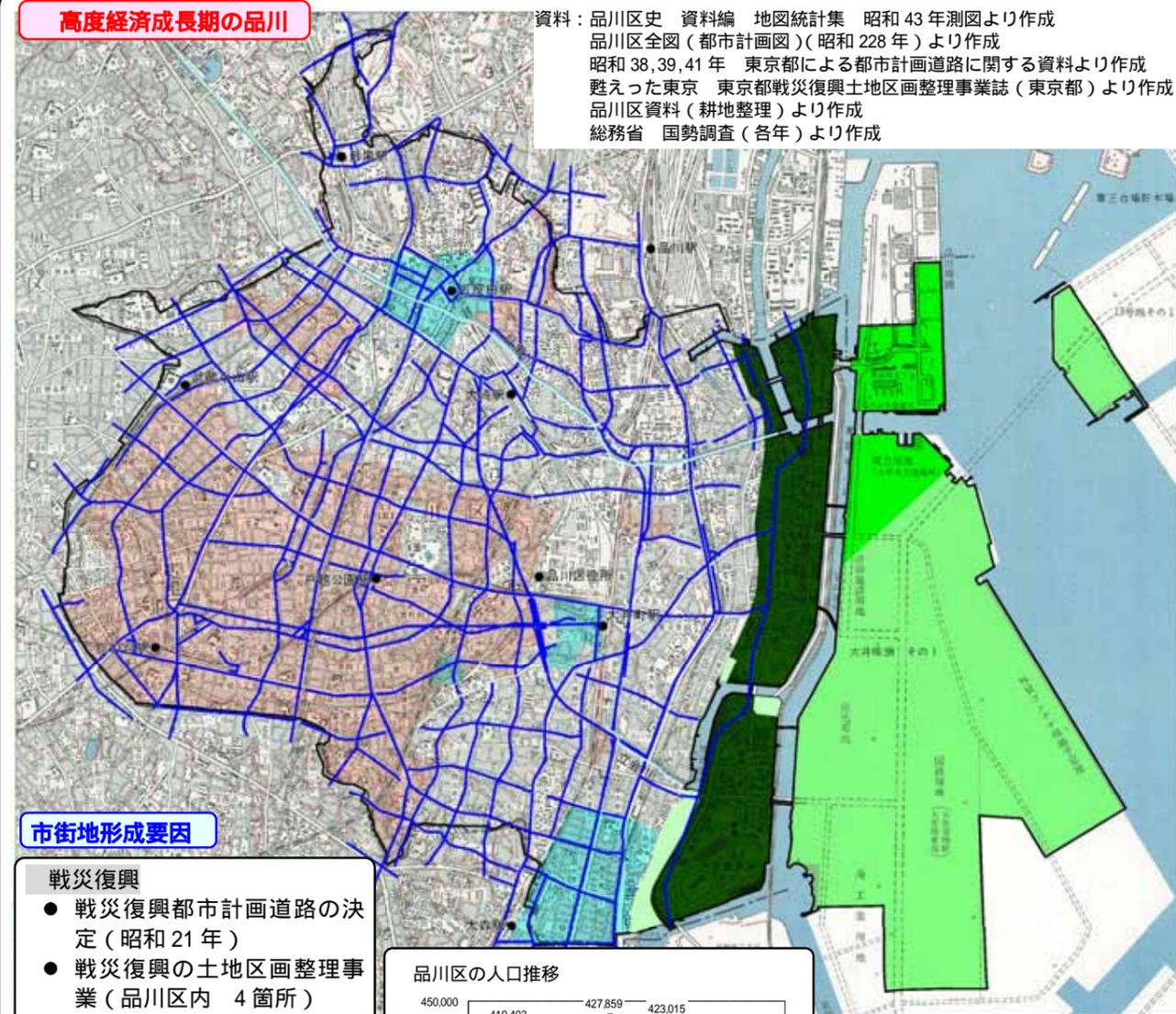
宅地の広がり

- 耕地整理が行われた地域（特に荏原地区）へ被災者が流入し、結果的に市街地が拡大したことが、現在の密集市街地のもととなる
- 私鉄開通により沿線の市街化が進行し、浸水被害の可能性のある河川・用水沿いの低地部も市街化
- 耕地整理地域への人の流入、私鉄開通による市街化などが重なり、商店街の形成につながっていった

- 大東京都市計画道路網（昭和2年計画決定）
- 昭和初期に開通した鉄道
- 昭和初期に開業した駅
- 耕地整理区域

高度経済成長期の品川

資料：品川区史 資料編 地図統計集 昭和43年測図より作成
品川区全図（都市計画図）（昭和22年）より作成
昭和38,39,41年 東京都による都市計画道路に関する資料より作成
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
品川区資料（耕地整理）より作成
総務省 国勢調査（各年）より作成



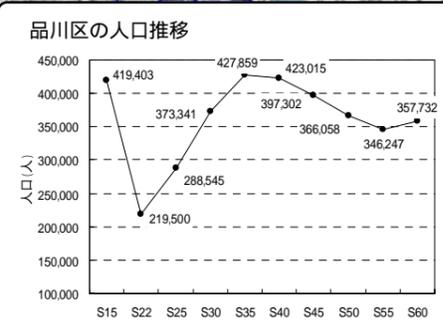
市街地形成要因

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（品川区 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
- インフラ（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など交通課題が顕在化
- 工場や住宅が密集し、緑地の喪失や空地の不足など都市的課題が発生
- 工場等制限法などにより工場の新増設が厳しくなり、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
- 耕地整理区域は、戦前の区画が残り密集市街化
- 高度経済成長期後半には人口減少
- 八潮地区（昭和58年より入居開始）への住宅団地建設

- 戦災復興による都市計画道路（決定 昭和21年）
- 耕地整理区域
- 戦災復興の土地区画整理事業（昭和22年～43年）
- 昭和6年～昭和20年までに造成
- 昭和21年～昭和35年までに造成
- 昭和36年～昭和45年までに造成
- 昭和46年以降に造成

品川区の近年の市街地整備

市街地整備の要因

東京都などの施策

- 大崎・五反田を副都心に位置づけ（東京都長期計画 昭和 57 年）
- 大崎駅周辺地域が、東京のものづくり産業を先導する拠点として、都市再生緊急整備地域に指定（平成 14 年）
- 市街地火災の延焼を防止する都市づくり（都市防災施設基本計画 昭和 56 年）
- 逃げないで住む安全で安心して住める市街地形成（防災都市づくり推進計画 平成 7 年）
- 市街地の不燃化整備、「壊れない」都市づくり等（防災都市づくり推進計画改定 平成 22 年）

インフラ（鉄道）

- りんかい線の開通（平成 14 年）

市街地整備

- 八潮地区（昭和 58 年より入居開始）への住宅団地建設
- 市街地再開発事業による拠点等の都市基盤整備
- 木造住宅密集地域等での防災性確保のための安全な市街地整備



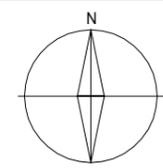
区民住宅（ファミリー西五反田）



大崎駅周辺



天王洲アイランド



りんかい線（天王洲アイランド駅）



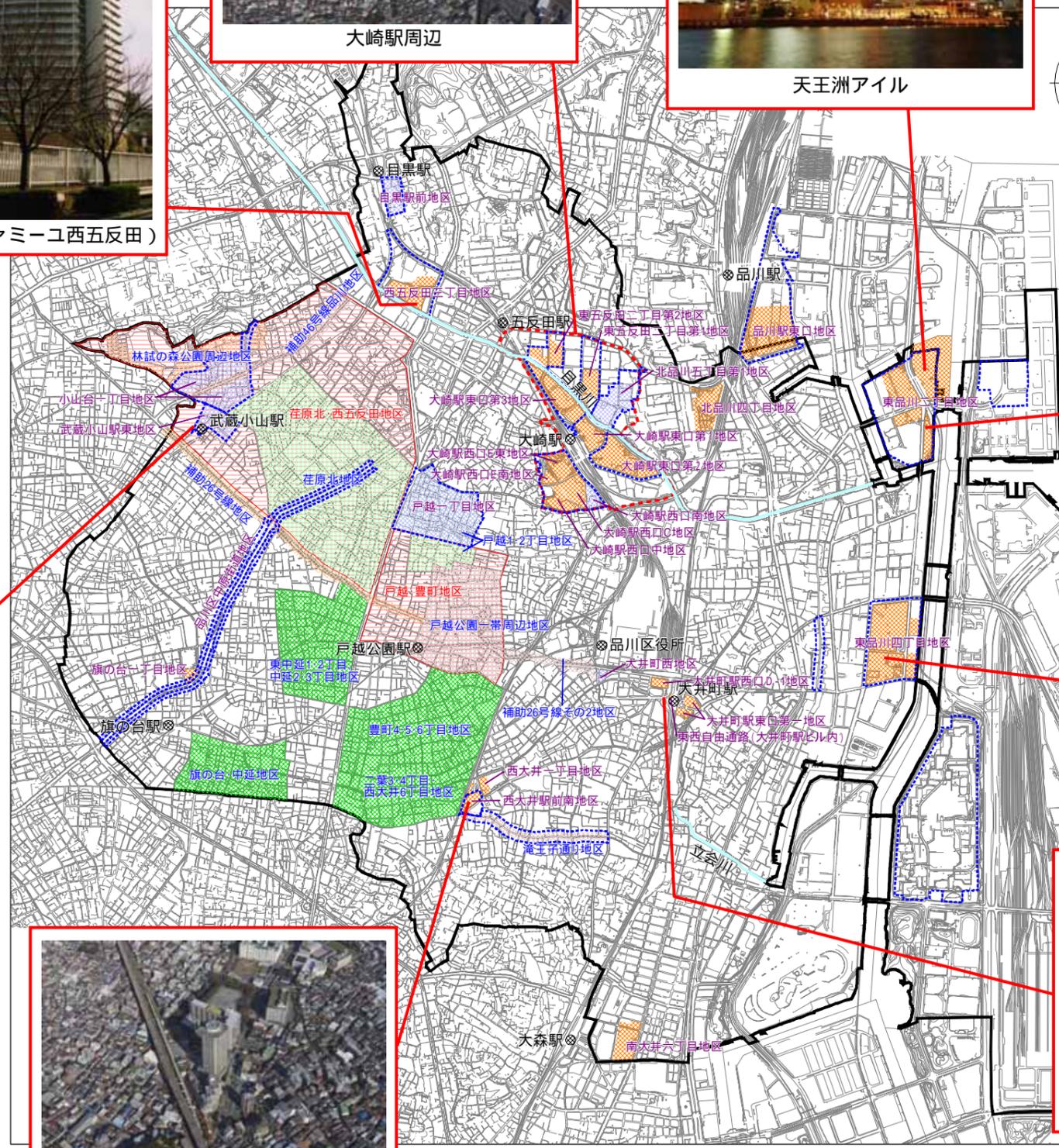
品川シーサイド



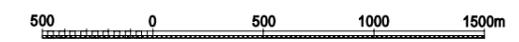
武蔵小山駅周辺



西大井駅周辺



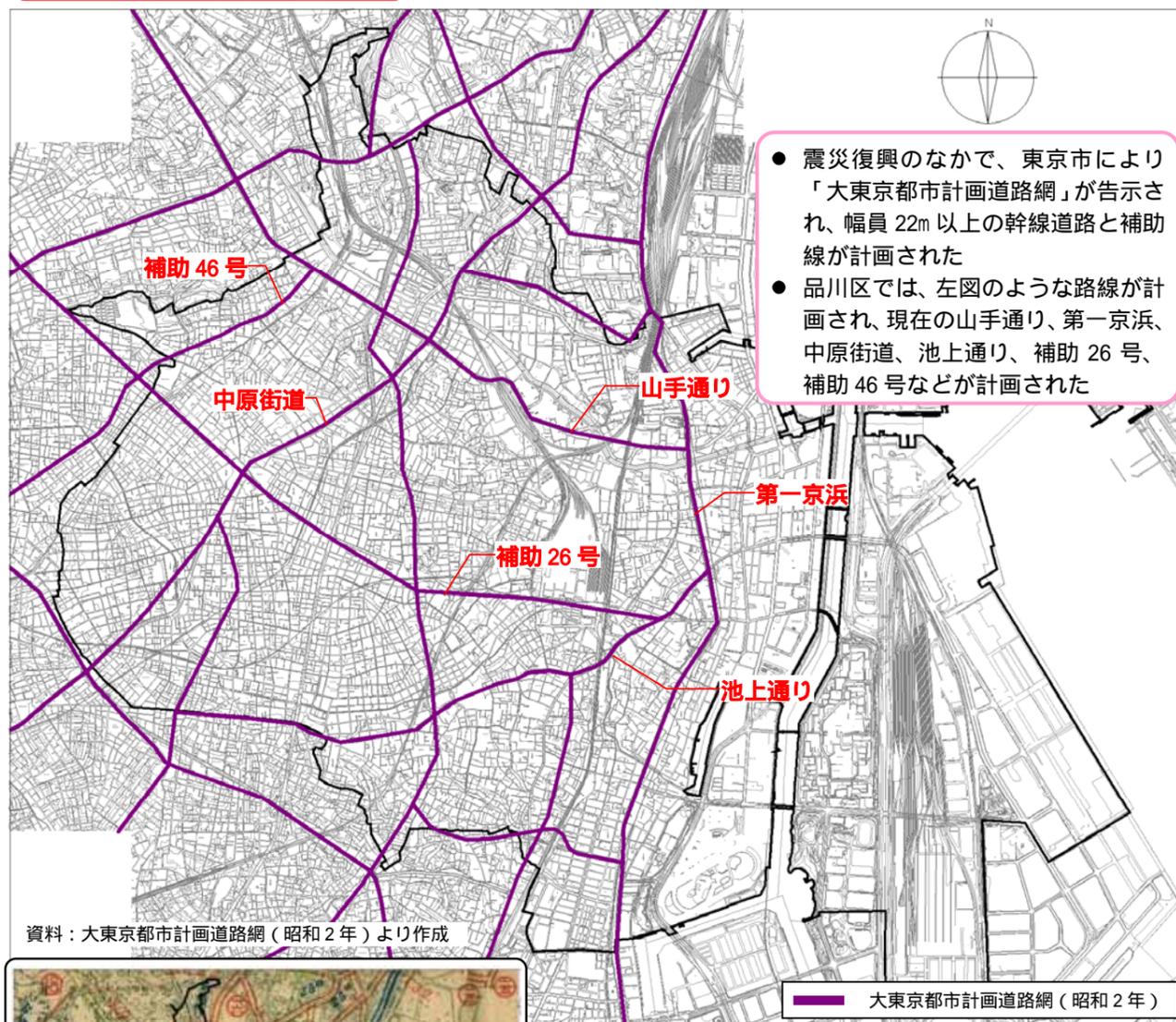
都市活性拠点・地域生活拠点等の整備	
	事業完了地区
	事業中地区
	都市再生緊急整備地域
安全な市街地整備	
	密集住宅市街地整備促進事業（事業完了）
	密集住宅市街地整備促進事業（事業中）
	都市防災不燃化促進事業（事業完了）
	都市防災不燃化促進事業（事業中）
	防災生活圈促進事業
	地区計画



資料：品川まちづくりマップより作成
品川区 HP 地区計画 より作成
しながわ WEB 写真館より作成

都市計画道路の変遷

大東京都市計画道路網(昭和2年)



- 震災復興のなかで、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
- 品川区では、左図のような路線が計画され、現在の山手通り、第一京浜、中原街道、池上通り、補助26号、補助46号などが計画された

資料：大東京都市計画道路網(昭和2年)より作成



「大東京都市計画道路網図(昭和2年)」より引用

- 明治9年 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 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 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(対象区域：現山手線内および台東区、墨田区、江東区の明治通り以内)
- 明治36年 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 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 「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 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 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

資料：国土交通省道路局HP「道の歴史」より作成
東京都建設局道路建設部HP「東京の道路整備の歴史」より作成

戦災復興による都市計画道路



- 昭和5年から昭和18年にかけて、細道路の都市計画決定により密な都市計画道路網となっている
- 現在の第二京浜、海岸通りなどが、このときに計画されている

資料：品川区全図(都市計画図)(昭和28年)より作成
品川区内部資料より作成

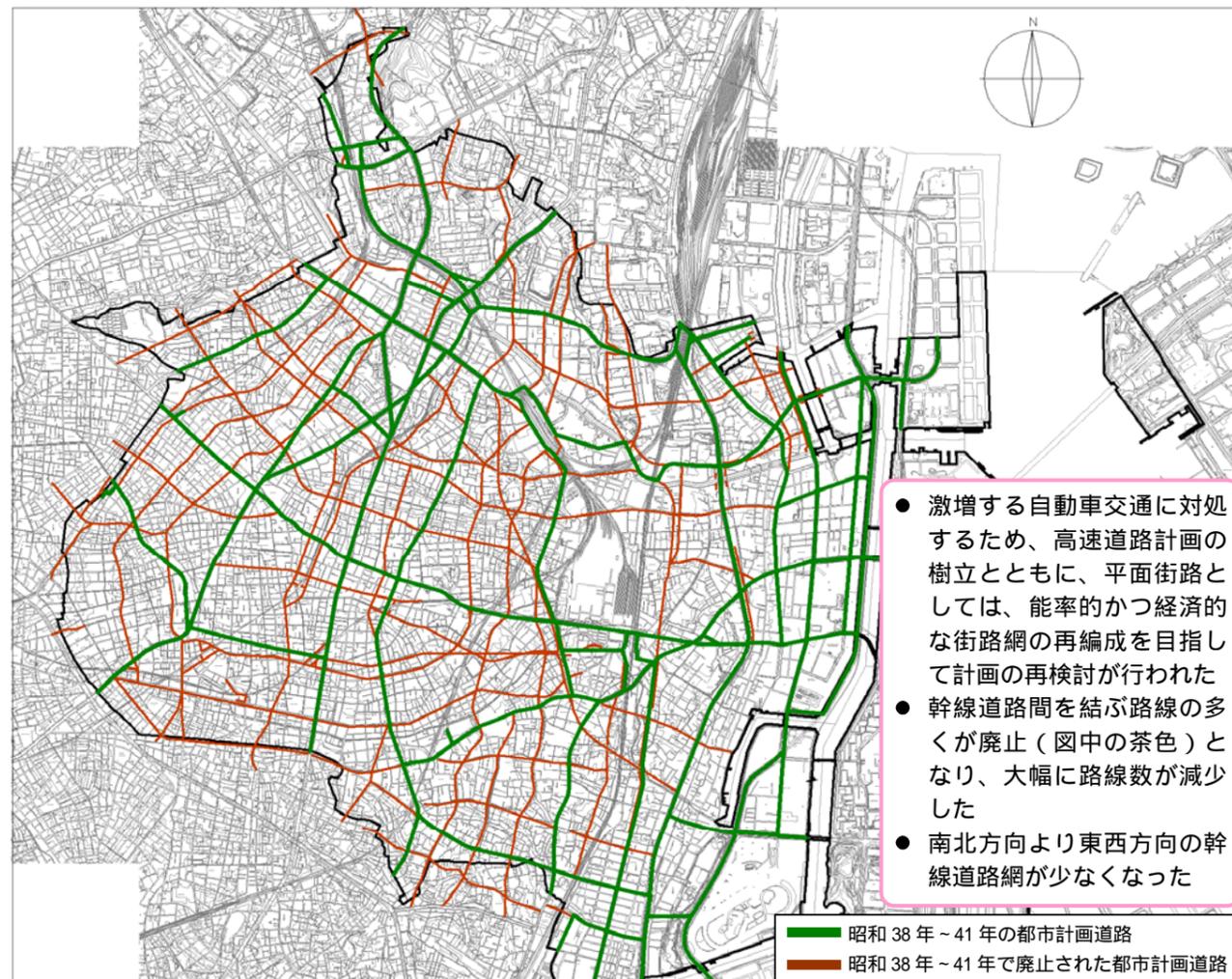


「品川区全図(都市計画図)(昭和28年)」より引用

- 昭和5年 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 「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 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500kmを決定
幹線道路の幅員40~100m、補助線20~36mという広幅員の計画
- 昭和25年 都市計画道路の大幅な幅員縮小
街路計画面積約30%減小、幹線は概ね半分の幅員
- 昭和34年 都市高速道路都市計画決定
8路線71km

資料：国土交通省道路局HP「道の歴史」より作成
東京都建設局道路建設部HP「東京の道路整備の歴史」より作成

昭和38年から41年の見直しによる都市計画道路

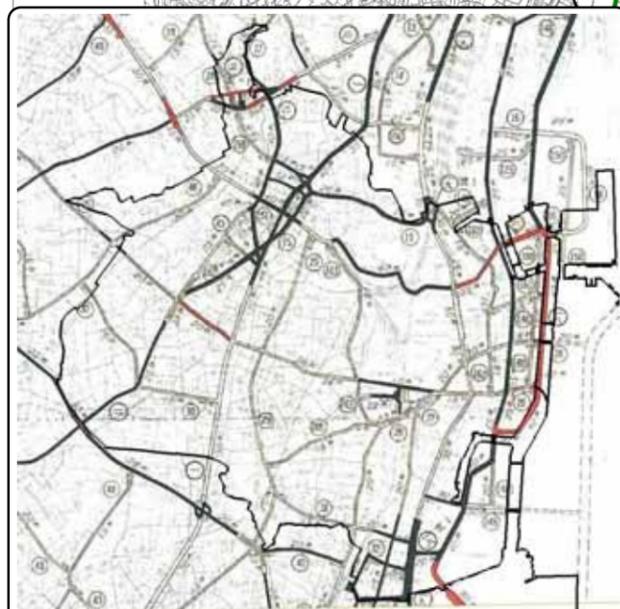


- 激増する自動車交通に対処するため、高速道路計画の樹立とともに、平面街路としては、能率的かつ経済的な街路網の再編成を目指して計画の再検討が行われた
- 幹線道路間を結ぶ路線の多くが廃止（図中の茶色）となり、大幅に路線数が減少した
- 南北方向より東西方向の幹線道路網が少なくなった

● 昭和38年～41年の都市計画道路
● 昭和38年～41年で廃止された都市計画道路

資料：東京都市計画街路網図（昭和42年）より作成
品川区内部資料より作成

500 0 500 1000 1500m

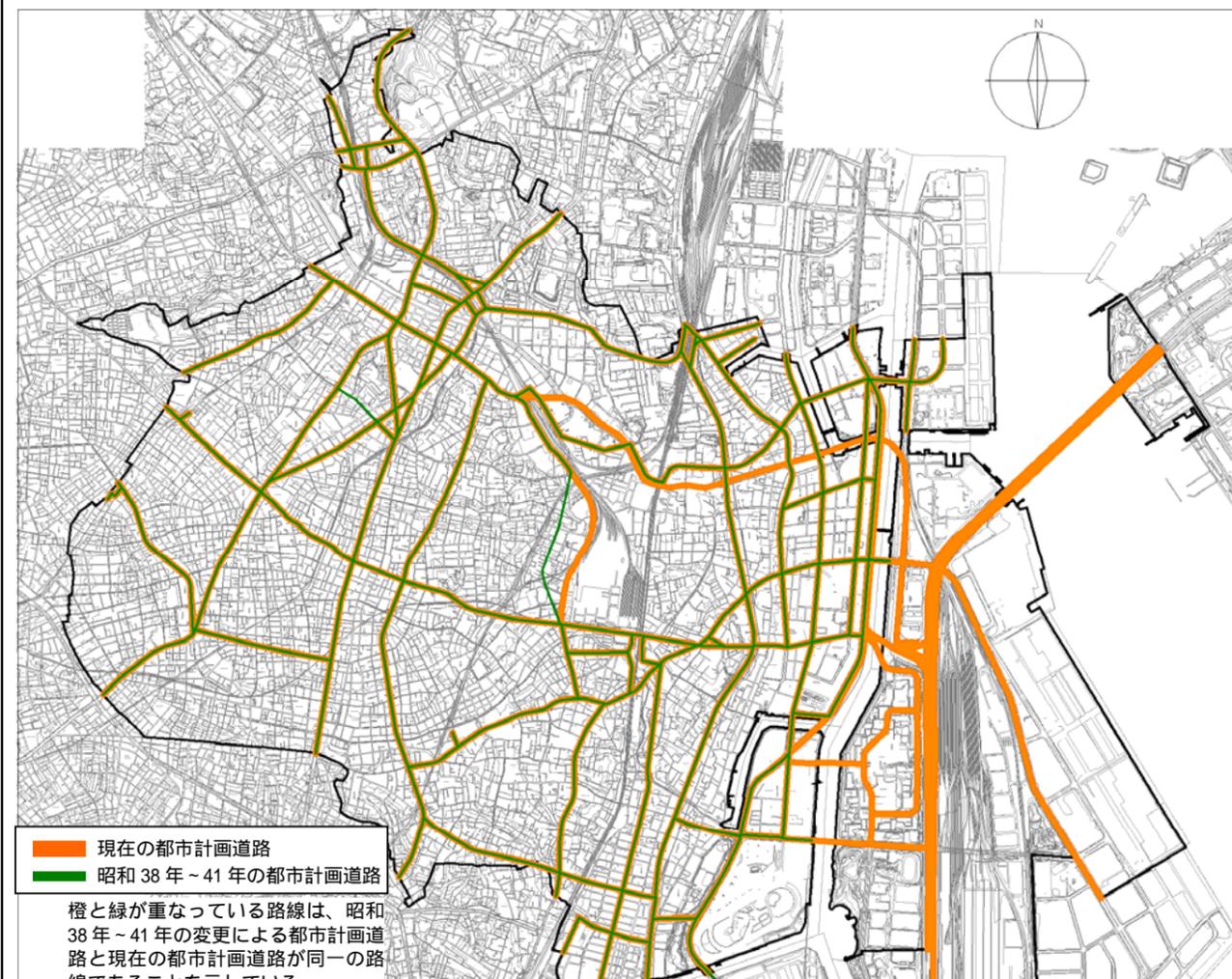


「東京都市計画街路網図（昭和42年）」より引用

昭和36年 緊急道路整備計画（道路整備の促進、道路の立体化など）
オリンピック関連街路の整備（～昭和40年）
昭和39年 能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 環状6号線の外側を決定
36放射、11環状、294補助線を決定
細道路の大部分を廃止

資料：東京都建設局道路建設部 HP「東京の道路整備の歴史」より作成
都市計画概要 昭和42年（東京都）より作成

現在の都市計画道路



● 現在の都市計画道路
● 昭和38年～41年の都市計画道路
橙と緑が重なっている路線は、昭和38年～41年の変更による都市計画道路と現在の都市計画道路が同一の路線であることを示している

資料：東京都市計画街路網図（昭和42年）より作成
品川区都市計画図（平成23年1月作成）より作成

500 0 500 1000 1500m

- 昭和38年から41年の見直しによる都市計画道路と比較すると、大井ふ頭などの埋立地と高速道路などを除いては、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年から41年の見直しで形成されている
- 補助163号がJR大井工場沿いに変更され、現在、優先整備路線に位置づけられている

昭和56年 東京都区部全域の都市計画道路の見直し
47路線51箇所の変更を次の基本目標のもと実施
「都市防災の強化」「都市機能の確保」「地域環境の保全」「都市空間の確保」
平成16年 第三次事業化計画における優先整備路線（品川区区内）
放射2号線（補助151号線～補助26号線）
放射18号線（環状6号線～補助146号線）
補助26号線（放射2号線～東急目黒線）
補助28号線（放射19号線～補助162号線）
補助163号線（百反通り～補助26号線）
補助163号線（交通広場）

資料：東京都建設局道路建設部 HP「東京の道路整備の歴史」より作成

耕地整理の概要

内陸部の農村地域では、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。

【耕地整理とは】

細分化・分散されている耕地を交換分合、区画形状の変更および道路の整備、区画整理灌漑用水の改良などを進めるもの。

耕地整理により、大正7年ごろには品川区地域のほとんどの水田は短冊型に整理された。

短冊型に整理された耕地整理地域は、工場や住宅を建てるのにも好都合であり、明治後期から大正時代にかけての戦争による工業の発展に伴い、耕地整理を行った土地へ工場、人の進出が始まり、内陸部へ市街地が拡大していった。

関東大震災（大正12年）の罹災者が大量に耕地整理を行った土地へ移転し、品川区の人口は以下のように、大きく増加した。

・品川区の人口（品川区の歴史 p206より）
大正9年 121,077人 大正14年 206,973人

このなかでも、荏原地区（当時の平塚村）は、道路・交通機関の施設が周辺より貧弱で、純然たる農村の姿のままのため地価が安かったことや、市街地建築物法が平塚村に適用されなかったことにより、人口増加が著しかった。

さらに、目蒲線（大正12年）、大井町線（昭和2年）、池上線（昭和2年）の開業により、市街地の形成が加速された。

【耕地整理の特徴】

- ・農地を目的としているため、区画が広い
- ・区画の奥の住宅には狭隘道路で接続されている（緊急車両が進入できない）
- ・隅切りがない
- ・自動車等が曲がりづらい（緊急車両が通行できない）
- ・公園が計画されていない
- ・防災上問題がある



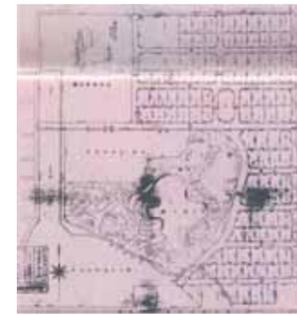
都市基盤が不十分で密集市街地となっている

【戸越公園周辺の宅地分譲に関する資料】

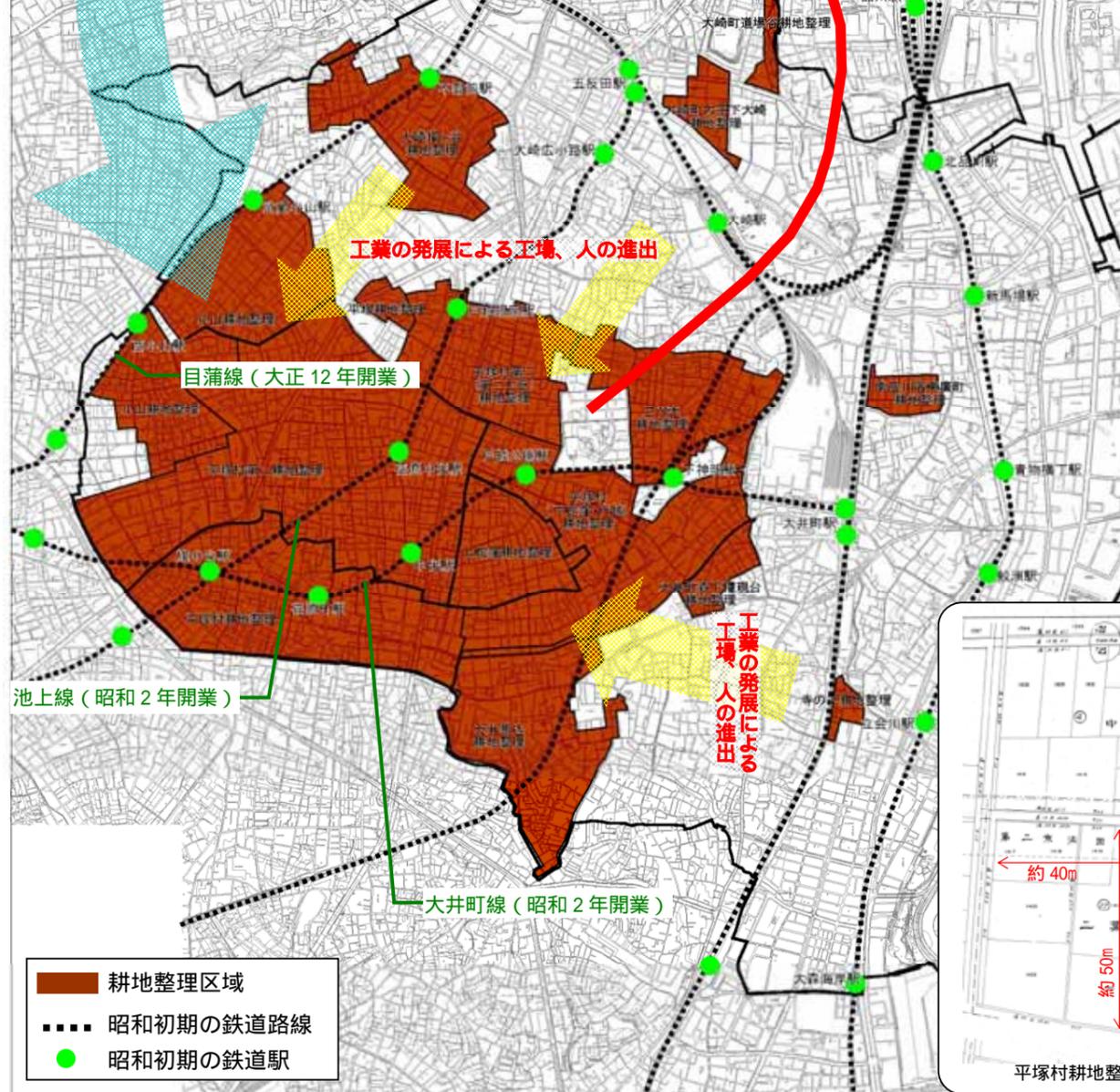
昭和5年から三井信託株式会社（現中央三井信託銀行）により、当時としては大規模な戸越分譲地開発が行われた。



株式会社オオバの資料より



関東大震災（大正12年）罹災者の移転



■ 耕地整理区域
 昭和初期の鉄道路線
 ● 昭和初期の鉄道駅

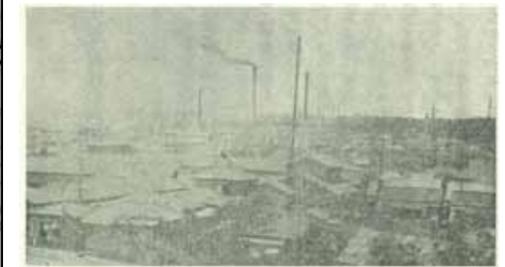
大正10年の工場の分布

従業員数

- 300人以上
- 100-299人
- 50-99人
- 20-49人
- 15人以下
- 紡織
- 機械
- 電機
- 金属業
- 化学
- 薬業
- その他



資料：品川区史 資料編 地図統計集 品川の工業より



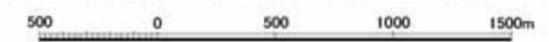
大正8年ごろの大崎町の工場（品川の歴史 p192より）



平塚村耕地整理の図面（一部）



上蛇窪耕地整理の図面（一部）



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

土地区画整理の概要

【土地区画整理事業】

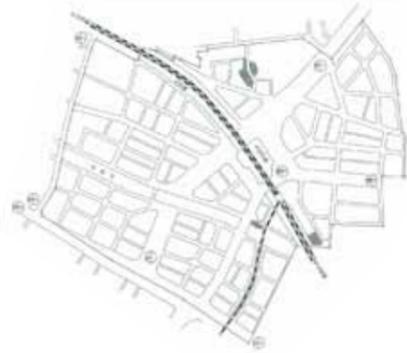
土地区画整理事業は、道路、公園、河川等の公共施設を整備・改善し、土地の区画を整え宅地の利用の増進を図る事業である。

資料：国土交通省HPより作成

戦災復興土地区画整理第5地区

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
 公共施設：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

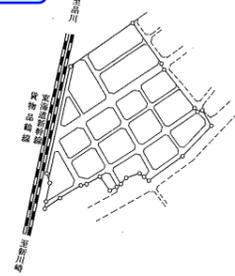


整備した都市計画道路
公園

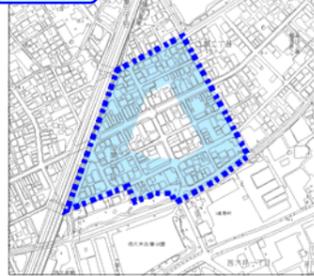
戦災復興土地区画整理第26-2地区

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26-1地区

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15m）
 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6地区

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）

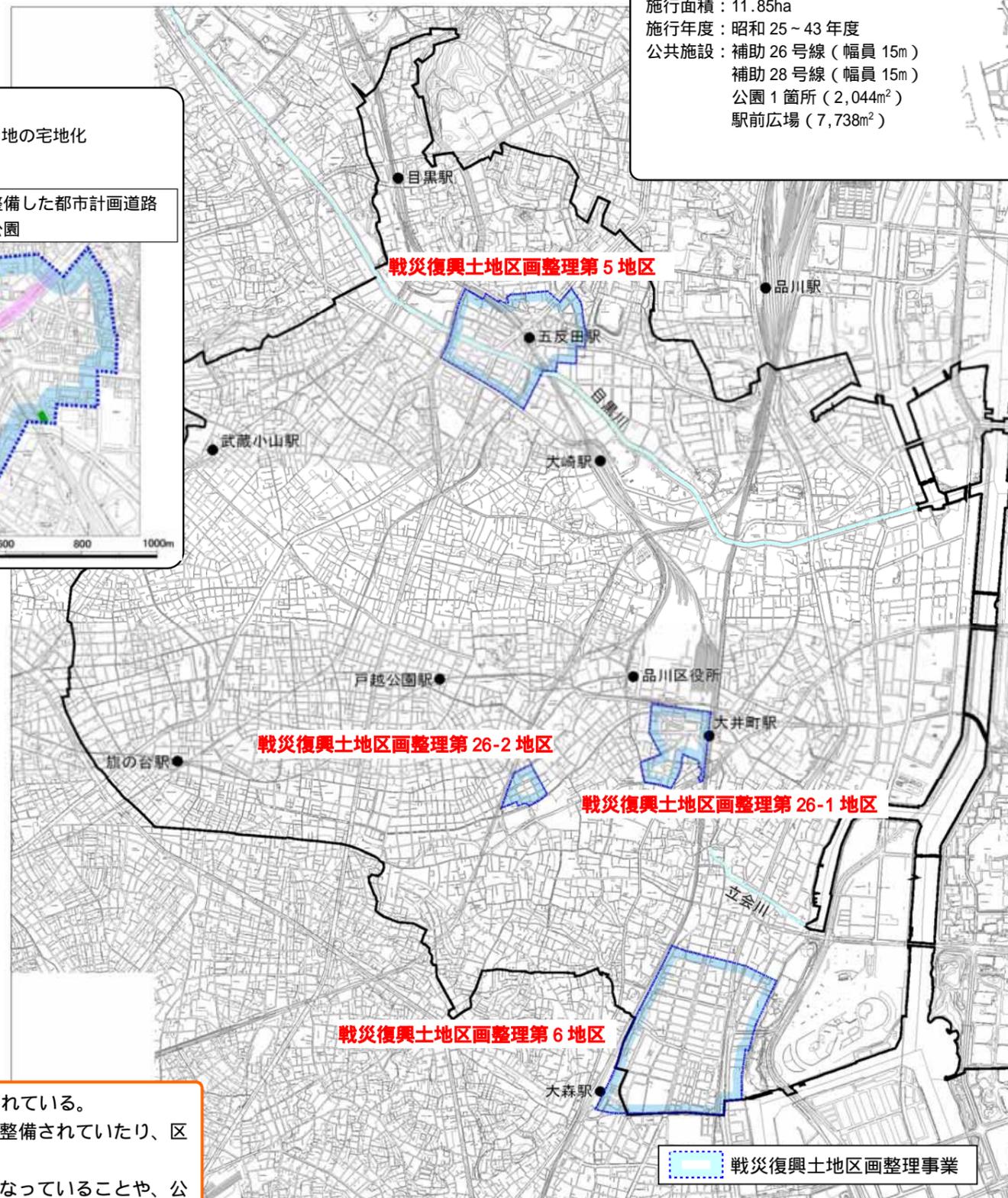
設計図



現況図



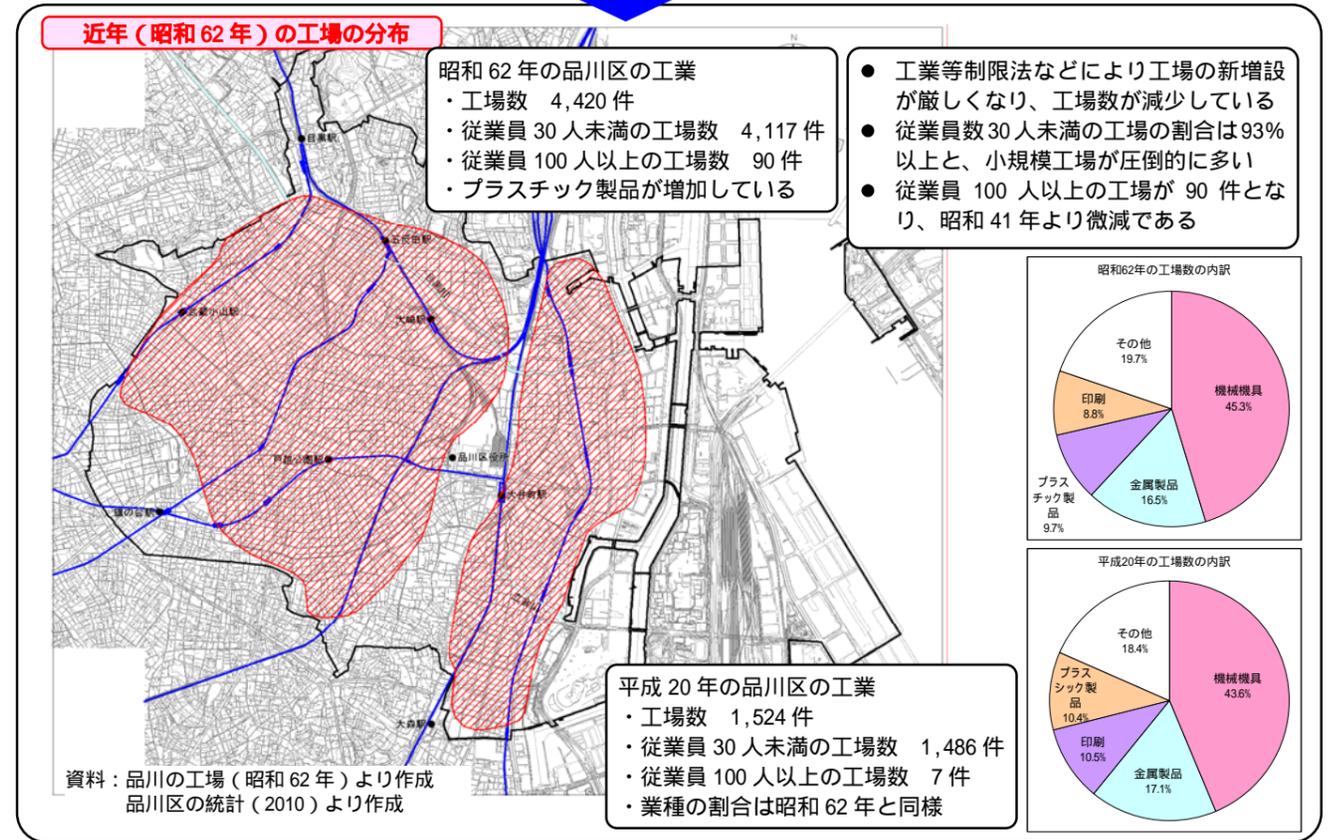
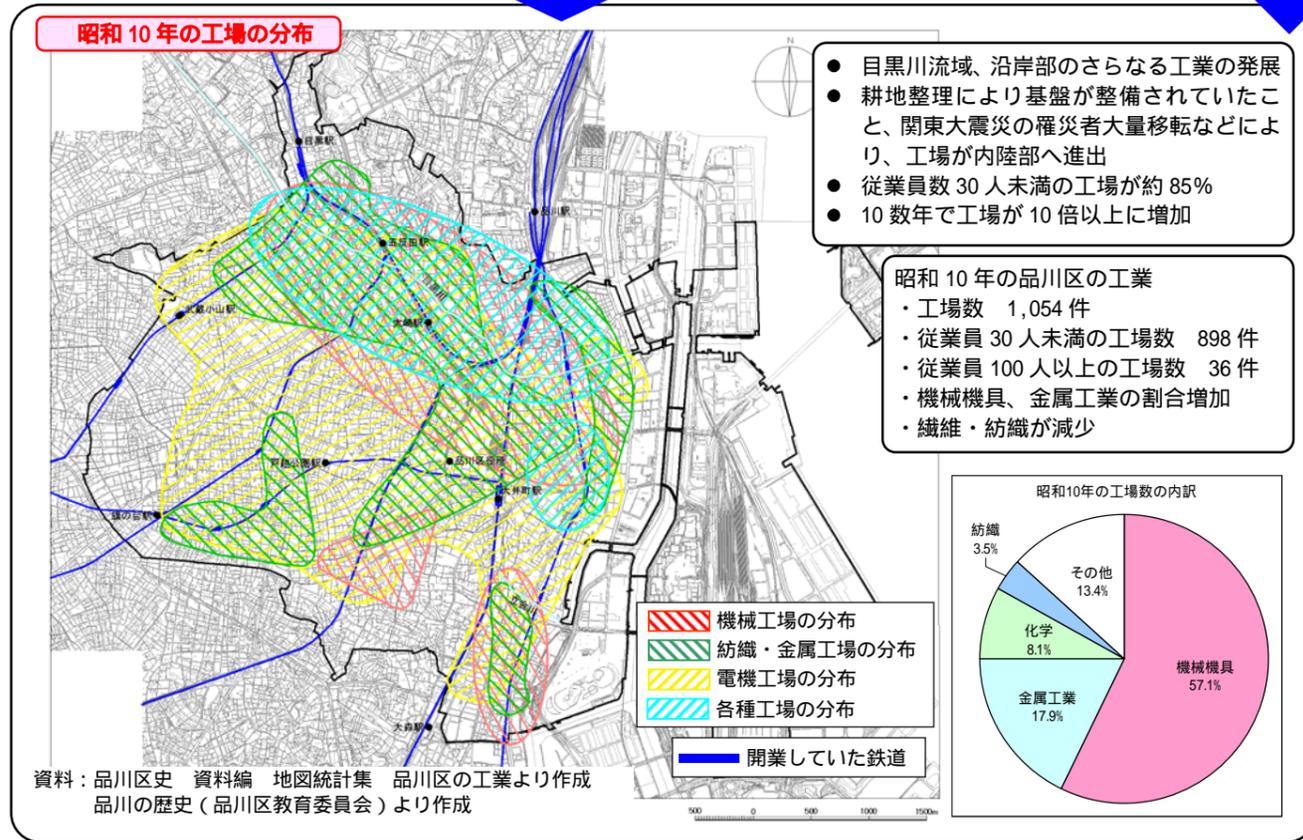
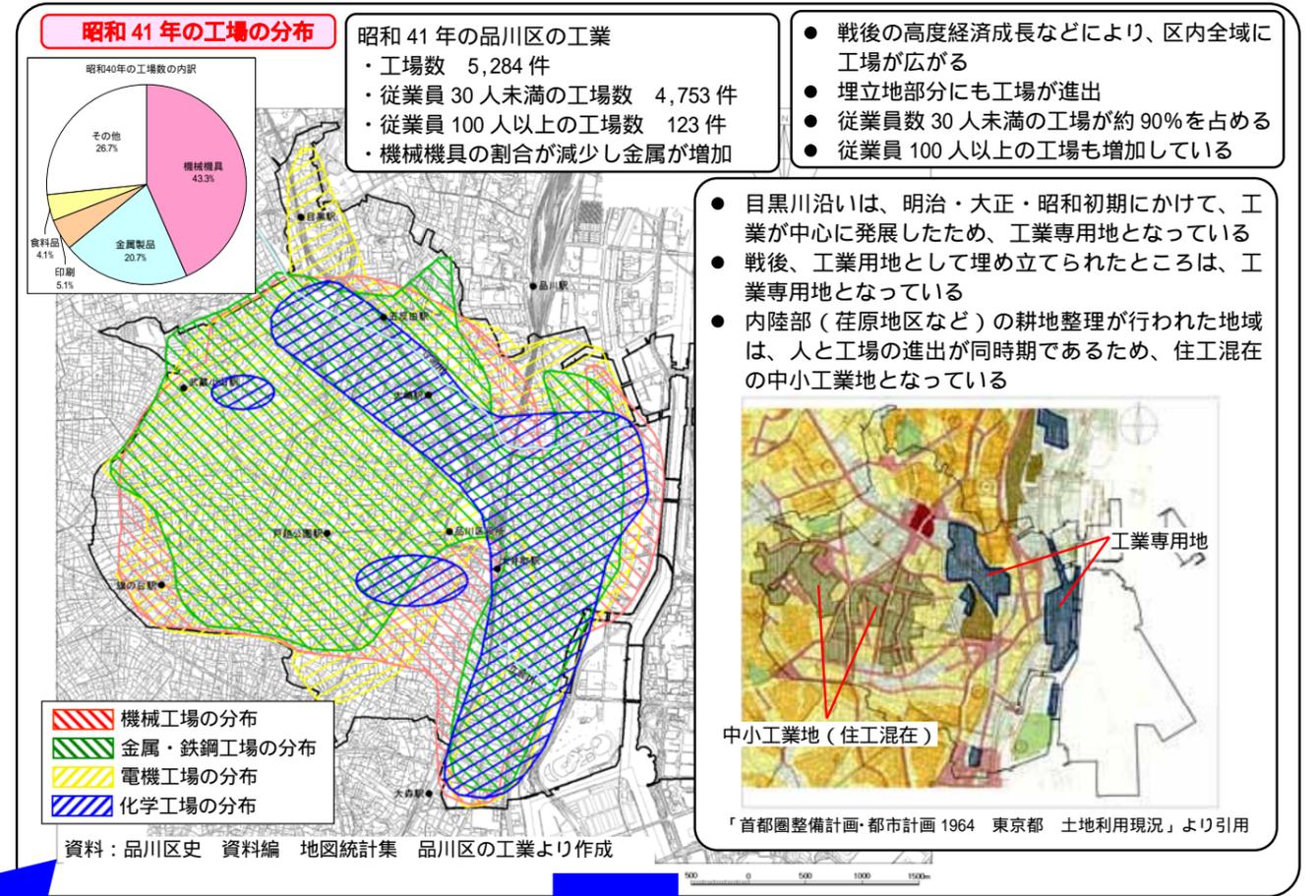
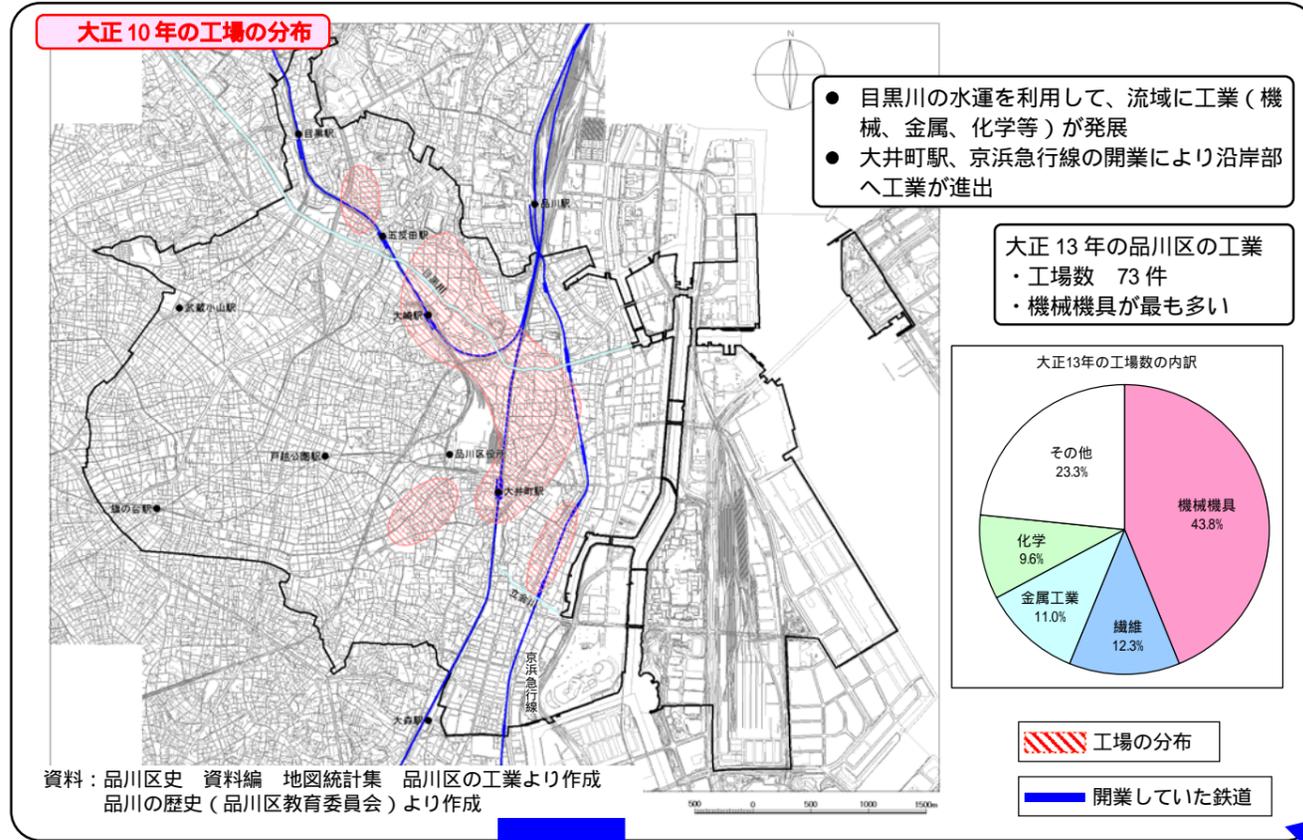
整備した都市計画道路
公園



品川区では、戦災復興の土地区画整理事業が4箇所で行われている。各区画整理事業における、設計図をみると、区画が目的別に整備されていたり、区画に隅切りがあるなど、市街地として整備されている。また、現況と比較すると、おおむね設計図と同様の区画となっていることや、公園もおおむね計画どおりに設置されているなど、**戦災復興での区画整理が、これらの地区での都市基盤となっている**ことがわかる。

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）より作成
 甞った東京 東京都戦災復興土地区画整理事業誌（東京都）より作成

工業の変遷



鉄道の歴史

【品川区の主な鉄道年表】

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

東急目黒線、大井町線について
大正7年に創設された田園都市株式会社は、開発地から都心への交通手段として、東急目黒線（当時、目蒲線）を建設した。その後、大井町線の建設を計画し、昭和2年に開通した。

東急池上線について
東京および横浜方面から池上本門寺、御岳神社、目黒不動尊への参拝者の輸送および沿道の開発を目的として建設された。

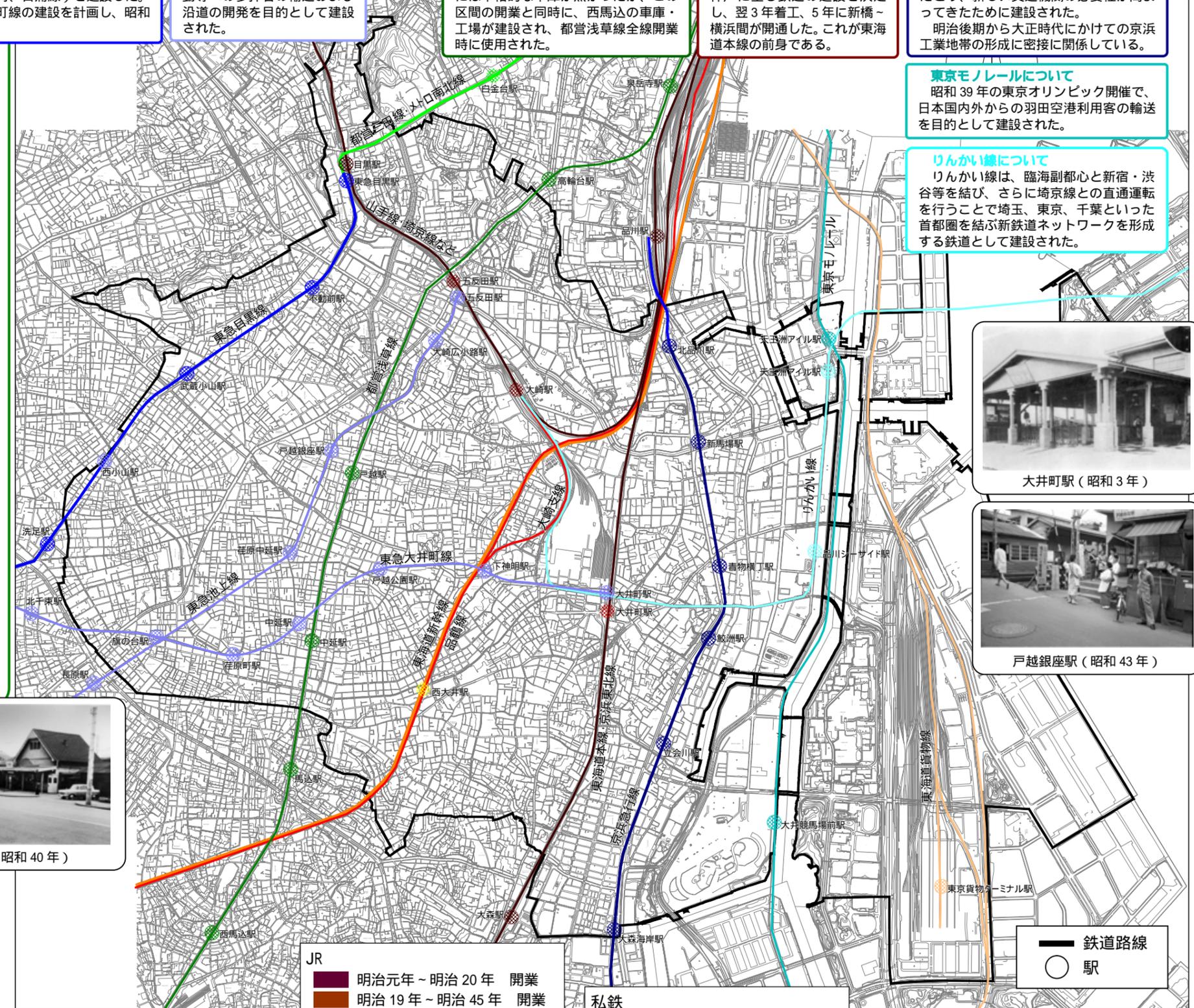
都営について
都営浅草線（泉岳寺-西馬込）は、昭和43年に開業した。当時、都営浅草線には本格的な車庫が無かったが、この区間の開業と同時に、西馬込の車庫・工場が建設され、都営浅草線全線開業時に使用された。

東海道本線について
明治政府は、明治2年に東京を起点として京都・大阪を経て神戸に至る鉄道の建設を決定し、翌3年着工、5年に新橋～横浜間が開通した。これが東海道本線の前身である。

京浜急行線について
日清戦争を経て近代化は、一層激しく進み、人間、貨物の往来も増加の一途をたどり、新しい交通機関の必要性が高まってきたために建設された。明治後期から大正時代にかけての京浜工業地帯の形成に密接に関係している。

東京モノレールについて
昭和39年の東京オリンピック開催で、日本国内外からの羽田空港利用客の輸送を目的として建設された。

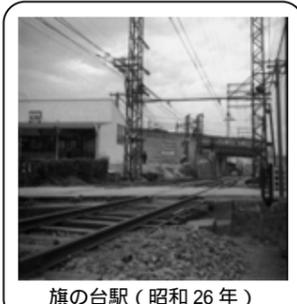
りんかい線について
りんかい線は、臨海副都心と新宿・渋谷等をつ結び、さらに埼京線との直通運転を行うことで埼玉、東京、千葉といった首都圏を結ぶ新鉄道ネットワークを形成する鉄道として建設された。



大井町駅（昭和3年）



戸越銀座駅（昭和43年）



旗の台駅（昭和26年）



大崎駅（昭和40年）



池上線五反田駅（昭和10年）



武蔵小山駅（昭和31年）

資料：各鉄道会社 HP より作成
品川の歴史（品川区教育委員会）より作成
品川区の歴史（品川区文化財研究会）より作成
しながわ web 写真館より作成

JR

明治元年～明治20年	開業
明治19年～明治45年	開業
大正時代	開業
昭和元年～昭和19年	開業
昭和20年～昭和39年	開業
昭和40年～昭和59年	開業
昭和60年～平成9年	開業

私鉄

明治19年～明治45年	開業
大正時代	開業
昭和元年～昭和19年	開業
昭和20年～昭和39年	開業
平成10年以降	開業

都営

昭和40年～昭和59年	開業
平成10年以降	開業

500 0 500 1000 1500m

— 鉄道路線
○ 駅

埋め立ての歴史

埋め立ての歴史

- 江戸時代まで旧東海道付近が海岸線
- 昭和 10 年代に入り、東品川 2 丁目から東大井 1 丁目にかけて埋め立て整備が開始（芝浦運河が形成）
- 同様に、昭和 10 年代、勝島が埋め立てられ、勝島運河が形成された。
- 戦後になると、品川ふ頭（東品川 5 丁目）や大井ふ頭（八潮 1～5 丁目）の埋め立てが開始
- 昭和 35 年以降、臨海部は北から南へ着々と整備が進められ、昭和 45 年までに現在の品川区の形となる
- 大井ふ頭の埋め立てによって、京浜運河と勝島運河が形成
- 昭和 52 年から昭和 56 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」となる
- 臨海部副都心地域が埋め立てられた後、昭和 57 年に東八潮が品川区に編入
- 平成 5 年に、東品川入江が埋め立てを完了し、東品川海上公園として整備
- 平成 11 年に、大井ふ頭の再整備を目的にふ頭の一部を埋め立て
- 下水道事業の一環として平成 11 年に完了した勝島北部や平成 14 年に完了した鮫洲入江の埋め立てを実施

今後の計画

東京都

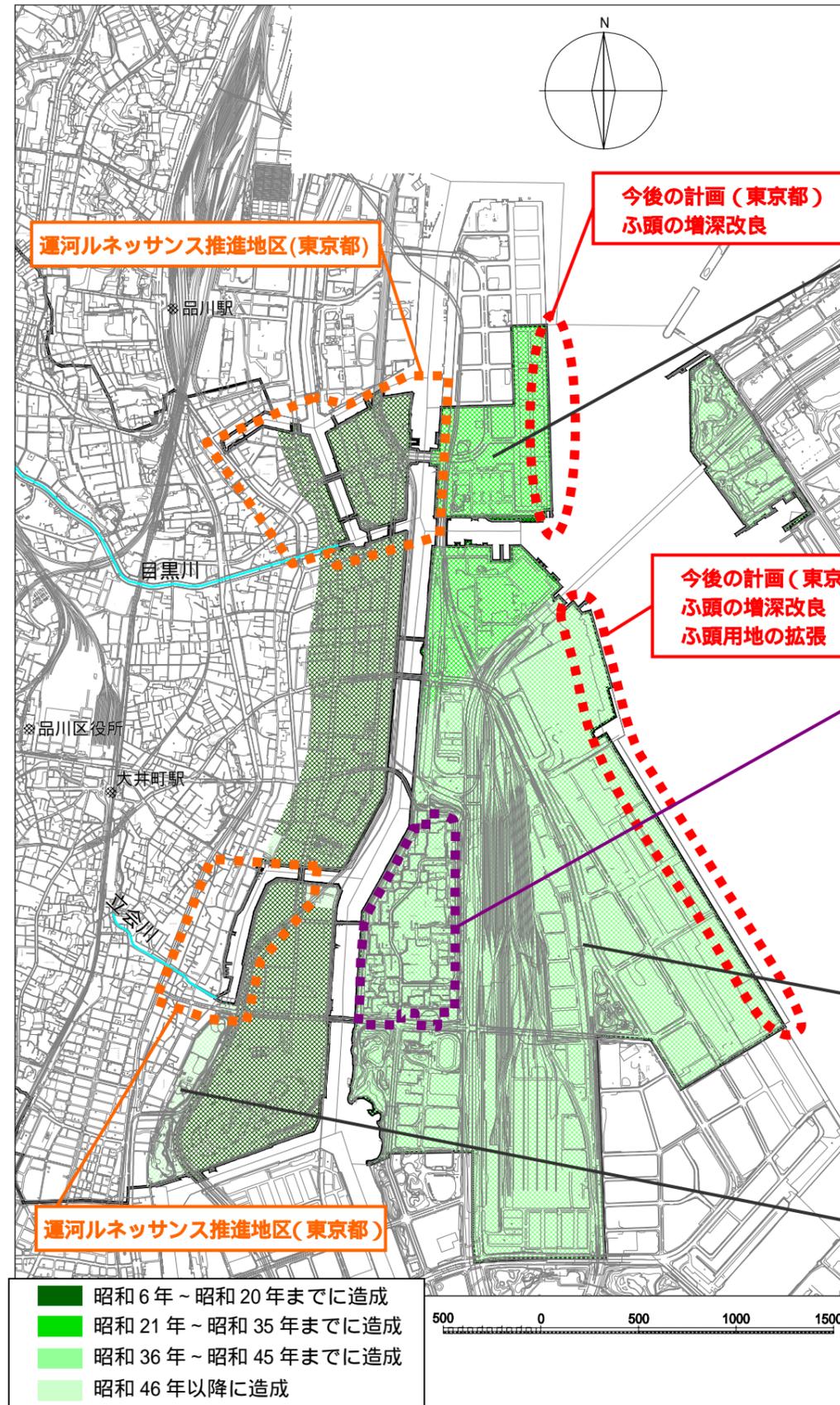
- 「東京港第 7 次改訂港湾計画」(平成 17 年 2 月)に基づき、物流・交流・環境・安全の 4 つの機能が融合した魅力あるみなとの実現をめざし整備を実施

【具体的な施策】

- 外資コンテナふ頭機能の拡充・強化として、船舶の大型化に対応するため、**大井ふ頭の岸壁を増深改良およびふ頭用地の拡張**
- 内資ユニットロードふ頭の再編として、**品川ふ頭の岸壁を増深改良**
- 「運河ルネッサンス推進地区」である「品川浦・天王洲」「勝島・浜川・鮫洲」では、運河の魅力や賑わいを創出する施設に対し、水域占用許可などの規制緩和の実施

品川区

- **水辺空間の利活用を促進するための環境整備や仕組みづくり**に取り組む（品川区長期基本計画より）



埋立中の品川ふ頭（昭和 33 年）

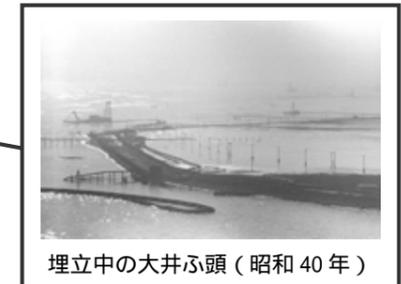
八潮団地の開発

昭和 50 年代後半に計画的・一体的に八潮団地が開発され、みどりや運動場なども豊富にあり、ファミリー世帯に良好な住環境が整備された。

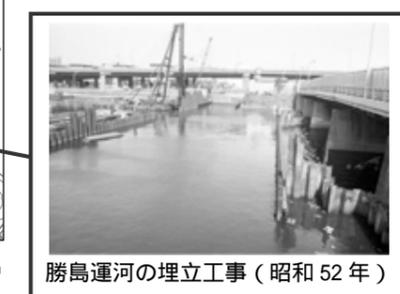
現在では、一時期に斉にファミリー世帯が入居したことから、品川区内で最も少子高齢化が進展している。



昭和 58 年の八潮団地



埋立中の大井ふ頭（昭和 40 年）



勝島運河の埋立工事（昭和 52 年）

資料：PORT OF TOKYO 2011（東京都港湾局）より作成
しながわ景観ガイドプラン（品川区 都市計画課）より作成
しながわ WEB 写真館より作成