

立正大学ならびに五反田駅周辺の地域研究

尾崎脩四郎*・立正大学地域研究グループ有志

はしがき

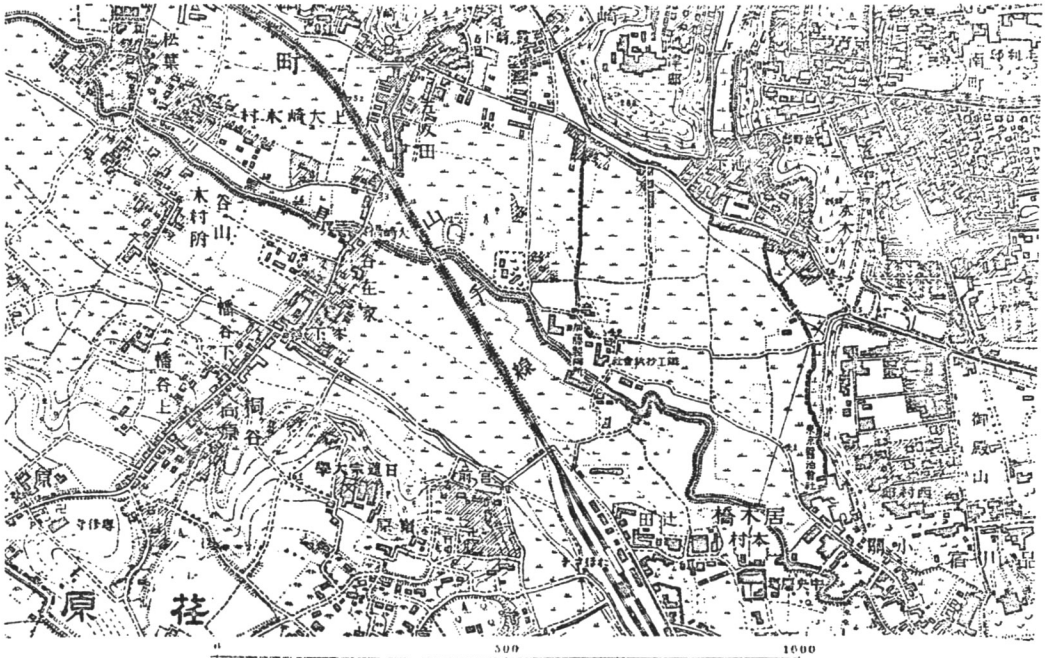
「社会科教育法（総論・各論—地理）を立正大学で尾崎脩四郎が担当して10か年を経過、この間多くの学生と苦しみをかち合った。中でも1976年度卒業の地域研究グループ(地域研と略称)の8名とは特別の親しみと苦心をともにした。学習の中で重要な位置を占める中学校コースの「身近な地域研究」と高校生の「野外調査とその報告」は特別の学習要請を望まれている。そこで前記の地域研有志と相はかってトピック的研究を続け、一部を同級生に発表し、次期学生へも伝えた。卒業後もかれらは整理を試み、今その一部を公けにする運びとなった。

地域研究の草分け的存在、ことに東京都下に関しては、小田内通敏の「帝都と近郊」¹⁾が圧巻で、本地域についてもかなりのデータが残されている。尾崎の「微細地誌的研究」²⁾も社会科教育の基礎的研究の一端をになっており、それが本文構成に役立ったのは幸いである。

(尾崎脩四郎)

I 土地利用の変遷

明治初期の土地利用は、東海道の品川宿を除いては、農村的土地利用が大部分を占めていた。目黒川の河谷や、海岸の低地は水田として利用されていた。台地はほとんど畑として利用されており、目黒川右岸の台地では、一部に茶畑・桑畑・竹林がみられた。これらの農業的土地利用は、地形的制約を強



「この地図は、国土地理院発行の1万分の1地形図(品川)を使用したものである。」

第1図 1909年(明治42)測図の五反田付近

日蓮宗大学は1904年開校、立正大学の前身、五反田の集落名はあるが、駅はまだできていない。目黒川沿岸には工場が所々にみられ、北側の台地上には島津邸・毛利邸などがある。

* 日本地誌研究所

く受けていた。

1873年(明治6)には、工部省品川硝子製造所が品川硝子会社となって発足したのをはじめ、品川白煉瓦・桜組皮革などの工場が、目黒川下流域に立地した。この立地条件としては、目黒川岸が低地のために工業用水・水運に恵まれていたこと。さらに、地価が安値であったことなどがあげられる。明治後期になると、品川町に火力発電所が設立(1897)され、これを契機に目黒川流域に化学・窯業の工場が立地した(第1図)。また、中原街道沿いに街村が形成されはじめ、都市的土地利用の兆しがみえる。

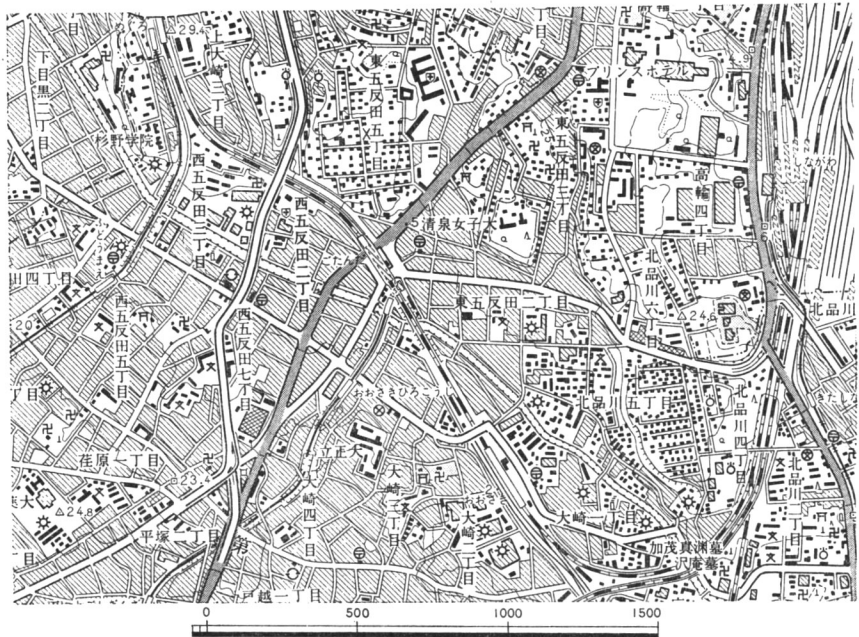
大正になってから、鉄道院(現国鉄)の大井工場の新設がみられた。1921年(大正10)ころの工場の分布は、目黒川流域に集中していた。1923年の震災の時、品川は比較的被害が少なかったため、被害者が下町から避難してきた。そして、谷山村・大崎村にかけての目黒川の河谷や海岸の低地の水田が減少し、宅地化が進み、五反田駅を中心とした都市化が進んだ。明治初期には農村的土地利用が主であったが、次第に都市的土地利用の割合が増加してきた。

昭和期になると、大崎駅の貨物駅としての機能が強まるにつれ、従来の水運よりも鉄道輸送を主体とした電機工場(明電舎・日本精工)が

立地した。1923年には目蒲線が、1928年(昭和3)には池上線などの郊外私鉄が開通し、目黒川右岸の台地における沿線の分譲地経営が始まりだしていった。この結果、駅前を中心として軒並みに小市街地も形成されていった。それに対して、目黒川左岸の台地では、旧武家屋敷(池田邸・島津邸)の一部または全部が分譲され、一筆当りの面積の大きな高級住宅地となった。

第2次世界大戦の戦災による環状線内の住宅の荒廃に対して、戦後10年間には環状線外の宅地化が著しかった。1955年ころからの10年間は、住宅地価の上昇が著しく、特に、1957年から63年に激しかった。このため、地価の上昇に見合う土地利用として、単なる居住地区から商業的住宅地へと変化した。

五反田は交通の発達に伴いターミナルとしての機



「この地図は国土地理院発行2万5千分の1地形図(東京南部)を使用したものである。」

第2図 1972年(昭和47)測図の五反田駅付近

都市化がすっかり進行した現在の状況と交通網の発達が明らかである。惜しいのは都営1号線が図に示されないことである。

能が強くなり、地価は一層上昇した。目黒川右岸の台地上には、個人経営の民間アパートが続々と建っていった。さらに、小規模の電機・機械工場が散在しているのは、大崎地区からの拡大である。

この結果、目黒川左岸の台地は、高級住宅地区として残り、一方、目黒川右岸は一般住宅地区となり、目黒川の河谷は、大崎駅を中心とする工業地区、五反田駅を中心とする商店街・歓楽街・業務地区といったような土地利用の分化がみられる（第2図）。目黒川については、明治後期ではまだ清流で、水運の便もあったが、工場がしだいに増加するにつれ、すっかり汚染され下水道の役割しか果たさない状態は、小は神田川や大は隅田川などと同様のケースをたどっている。その間河川改修が行われたことは第1・2図の比較によってもよく示されている。（菊地隆男・久留東起夫）

II 五反田駅付近の交通とその影響

五反田駅³⁾は国鉄山の手線と都営地下鉄1号線が直交し、これに蒲田からの東京急行池上線が乗り入

れている。都営地下鉄1号線は1967年に開通し、大田区西馬込から都心を通り墨田区押上で京成電鉄と相互乗り入れが行なわれており、泉岳寺駅で京浜急行とも連結されている。これは神奈川県・都心・城東地区・千葉県を結ぶものである。東急池上線は、池上電気鉄道として1928年(昭和3)に五反田駅まで開通した。これは、池上本門寺への参詣客輸送をおもな目的として建設されたものである。その後沿線はおもに住宅地として開発され、現在においては大田・品川区内の重要な路線となっている。

さらに、国道1号線・中原街道・首都高速2号線が接続している。そして、これらに直交する形で山手通り（環状6号線）が走っており、道路交通も鉄道交通同様重要な位置を占めている（第3図）。

次に、五反田駅を中心とするバス交通であるが、ここには都営・東急バス合わせて7系統が乗り入れている。そのうち4系統は品川・大田区を中心とする城南地区を後背地にしてつくられた路線である。

さらに、五反田と同じ品川区内の山の手線上に位置する目黒・大崎と比較してみたい。目黒駅(1901年開設)は五反田駅(1911年開設)と同様にターミナル駅であり、ターミナル・デパートをもち、蒲田からの東急目蒲線が乗り入れている。また、バス交通は10系統のバス路線があり、そのうち7系統は目黒・世田谷区といった城南地区をおもな後背地とする。しかし、目黒の場合には五反田の地下鉄のような都心直通の交通機関がないため、都心との結びつきが弱い。たとえば、新宿が発展したのは中央線によって、時間距離にして10~20分で都心と結ばれたためであり、高田馬場が発展しつつあるのも地下鉄東西線の開通によって都心と密接な関係になったためである。このように、五反田における都心を結ぶ地下鉄の存在価値は大きい。

次に、五反田駅と大崎駅の乗車人員の変化(第1表)を比べて見ると、大崎駅は五反田駅の約4分の1で、その客層も五反田駅の場合には、ホワイトカ



第3図 東京都心部の主要道路交通網と流通卸売センターの分布(1976年現在)

ラーや学生が多いのに対して、大崎駅ではブルーカラーが圧倒的である。また、大崎駅には貨物駅が併設されており、駅周辺の工場等に利用されている⁴⁾。ただし近時工場の移転等による減少傾向により、1980年度中には貨物駅も廃止される予定と聞く。

品川区における五反田は交通の要地であり、このことは五反田にいくつかの影響を与えている。おもな例として次の二つがあげられる。①ターミナル駅に付属する歓楽街（松沢光雄⁴⁾による）が形成されている。②道路交通の要地であるため、TOC（次章）のような流通センターが立地している。

（宮坂和人・高橋敏子）

III TOC（東京卸売センター）の立地とその影響

日本における卸売商業は、昔から都市に業種別にある程度の集団を形成しながら存在し、東京や大阪などの卸取引の中心地ほど著しくみられる。

これらの都心地域では、自動車交通事情の悪化、駐車場の不足、店舗などの拡張余地がないなど過密化が著しく進展している。このため、流通機構の整備拡充、流通コストの削減などがより一層必要となってきた。流通センターが出現した。この目的は、(1)卸売商の集団化をはかり、事業の協同化を計画的に行ない、流通体系を整備充実させる、(2)輸送手段の変換、物資の保管、商品をそろえる、(3)都心へのトラック輸送を外部の環状道路でいく分かき止め、都心への交通圧をある程度弱める、などである。

1974年（昭和49）の TOC 内に移転してきた本店数についてみると、東京 67%、大阪 29%であった。さらに東京を区別にみると、地元品川区 58%、千代田区8%、中央区8%であった。また、経営形態からみると、テナントの約 1/3が本店としてはいついて、卸売商業集中地域より移転してきたものも少なくない。このようにして東京における流通センターは、国道や環状道路に沿って立地している。そして、詳細にみると、各々の流通センターには特色

第1表 五反田・目黒・大崎各駅の年度別1日乗車人員の変化 (単位 人)

各 駅 年 次	五反田駅	目黒駅	大崎駅
1970	99,200	84,600	41,000
1971	105,700	87,500	27,400
1972	112,000	89,000	27,400
1973	113,900	90,600	26,800
1974	114,700	94,000	26,500
1975	110,264	106,274	25,894
1976	111,990	107,580	26,918
指 数	100	96	24

のあることに気づく（第3図参照）。

以下、西五反田七丁目にある TOC について考察する。TOC は卸売業を中心とした企業の集合により、合理的なマーケティング活動の推進、都市過密化への対応、流通の近代化をはかるために設立されたものである。おもな立地条件は、(1)交通条件が良好であった。(2)星製菓株式会社跡に広大な用地が確保された。(3)五反田付近には、流通センターが立地してなく、城南地区を市場にできたなどである。

地上13階、地下3階の TOC は 1970年（昭和45）に開館した。地上1階から3階までは、メーカーのショールームや公共施設、13階は展示場であり、1日約 6,000人が訪れている。また、地下2階、3階は、倉庫である。配送センターは、地上3階のみしかなく、各々のテナントが最少限利用できる機能しか有しないため、第2 TOC も 1976年（昭和51）に隣接して開館されるに至った。また TOC ビルに併設されて1,000台収容の6階建駐車場が完備されているが、利用するトラックの割合は低く、大半は業務用ライトバンである。

TOC 内における 1975年（昭和50）のテナント数は、約 380（飲食店を含む）で、これを業種別に見ると、繊維関係のものがテナントの約 1/3 を占めている。また、テナントの約 6割をファッションお

五反田駅周辺にはいくつかの商店街が形成されているが、その規模は渋谷駅周辺には到底及ばない。目黒駅周辺とはある程度類似するが、1967年の都営地下鉄の開通によってかなり異ってきている。大崎駅周辺は現在も工業地を反映し、貨物駅もその機能を続けている（ただし、1980年度中に廃止が予定されている）。

参考文献その他

- 1) 小田内通敏 (1918): 帝都と近郊 大倉研究所
- 2) 尾崎脩四郎 (1951): 郷土地誌提要 社会科教育の基礎的研究 三省堂, p. 43~142 (微細地誌的研究例)
- 3) 五反田駅は1911年(明治44), 目黒駅は10年前の1901年, 大崎駅はさらに早く1885年のそれぞれの開通による。第1図にはしたがって五反田駅はみられない。
- 4) 日本地誌研究所(1967): 第7巻東京都 二宮書店 p. 330. 345. 346. 松沢光雄原図
- 5) 杉村暢二 (1975): 中心商店街 古今書院
- 6) 日本地誌研究所 (1967): 第7巻東京都 二宮書店 p. 300 正井泰夫原図
- 7) 日本地誌研究所 (1967): 第7巻東京都 二宮書店 p. 99 服部銚二郎原図
- 8) 田中啓爾 (1975): 田中啓爾 第四地理学論文集 立正大学での四十五年 p. 566~570.
- 9) 服部銚二郎 (1969): 大都市地域論 古今書院
- 10) 榊田一二 (1976): 中原街道沿いの都市化 榊田一二地理論文集 弘詢社 p. 161~179.

さいごに本研究に協力した地域研有志8名の奮闘には改めて感謝したい。なお阿久津薫君は卒業後も引き続き本文の調整と図のまとめに格別の努力を払われたことを特記する。本文の作成には直接の担当責任者尾崎脩四郎のほか、立正大学地理学教室関係者各位^{8,9,10)}のご助力のあったことを忘れてはならない。
(尾崎脩四郎)

The Regional Study

The Town around Rissho University and the Gotanda Station

Torashiro OSAKI* and Regional Study Group in Rissho University (instedpersons)

In Meiji era, they watered the rice field through Megro River. Building factories on the river valley started at an end of Meiji era, and now, all the valley are covered with factories and houses. On the upland which used to be a field, many houses have been built and now this district has become one of the residential part of Tokyo.

As for the motorways, two main motorways—the second Keihin motorway and Nakahara motorway—cross each other in this district. There is a ramp of Tokyo Expressway no.2, and also, Tokyo Expressway no.6 runs through Osaki Hirokoji. Adding to the underground station, the connection of Ikegami line is also very valuable to this district.

TOC (Tokyo Oroshiuri—the wholesale merchant—Center) no.1 ((1970), no.2 (1976) had built, obviously its partly due to the transportation.

There is a shopping district around the Gotanda railway station, it is inferior to that around Shibuya railway station. Gotanda's shopping district is in the same situation as that of Megro's, but the former has been better since 1967 when the underground station was completed there. Around the Osaki railway station, we can see a considerable factories even now, and the railway station itself is still working as the station for the factory product.

(1978年2月23日受理)

* The Institute for Regional Geography of Japan