平成ビルディング
ビルオーナー通信
2017年 初春

オフィス拠点として成長が見込まれる品川駅周辺

品川駅周辺は比較的新しく形成されたオフィスエリアであり、都心の大手町・丸の内などに比べると現状の賃料は低い水準にあります。しかし、品川駅周辺は国際化が進む羽田空港へのアクセスの良さに加えリニア中央新幹線の始発駅としてますますポテンシャルが高まると見込まれており、大規模複合開発が推進または検討されています。今後、品川駅周辺はオフィスエリアとしての競争力が高まり、東京を代表するオフィス拠点として成長する可能性があると考えられます。

オフィス集積の余地が大きい品川駅周辺エリア

品川地区のオフィス床面積（2014年1月1日時点）は282万㎡で新宿地区（557万㎡）の半分程度ですが、渋谷地区（257万㎡）を上回っています。1㎢当たりのオフィス床面積は89万㎡／㎢で渋谷地区（94万㎡／㎢）を下回っていますが、大崎地区（86万㎡／㎢）や池袋地区（71万㎡／㎢）を上回っており、オフィスビルの集積度は低くはありません。

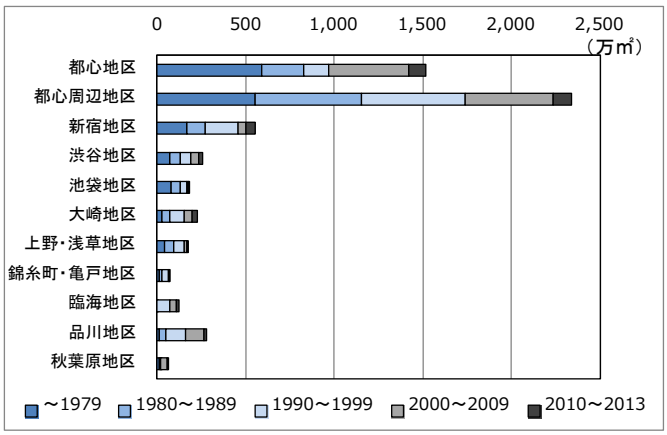
建築年別オフィス床面積では、品川地区は2000年以後に竣工したオフィスビルの占める割合が42%で、秋葉原地区に次ぐ高い割合です。品川地区は、旧国鉄品川駅東口貨物ヤード（1984年売却）や新幹線車両基地（1992年移転）の跡地で品川駅東口地区再開発事業が行われてから、オフィスビル供給が本格化しました。一方、新宿地区では、1965年に廃止された淀橋浄水場の跡地で超高層ビル街が開発されたことから古い大規模ビルが多く、1999年以前に竣工したビルが8割以上を占めています。

2010年（平成22年）の品川地区の昼間人口密度は41,694人／㎢で、都心地区の3分の1程度、新宿地区の2分の1程度の水準にとどまります。一方、夜間人口密度は11,322人／㎢で新宿地区や渋谷地区を上回っています。品川地区には住宅地の高輪が含まれているほか、港南三丁目と四丁目には大型の都営住宅が立地していることが要因の一つと考えられます。

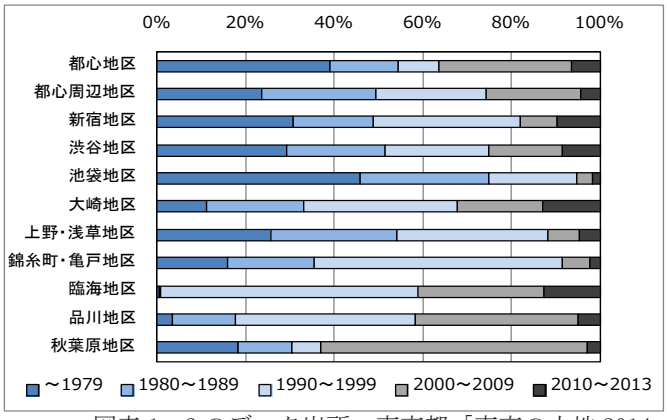
このように、品川地区は他地区に比べて新しく形成されたオフィスエリアであり、建築年の新しいストックが多いことが特徴といえます。オフィスストックは、都心地区や都心周辺地区、新宿地区に次いでいますが、密度はまだ低いことから、後述する交通利便性の向上等が要因となって、今後オフィス集積が進む余地は大いにあると考えられます。

［図表1］拠点等各地区の建築年別オフィス床面積

＜オフィス床面積＞

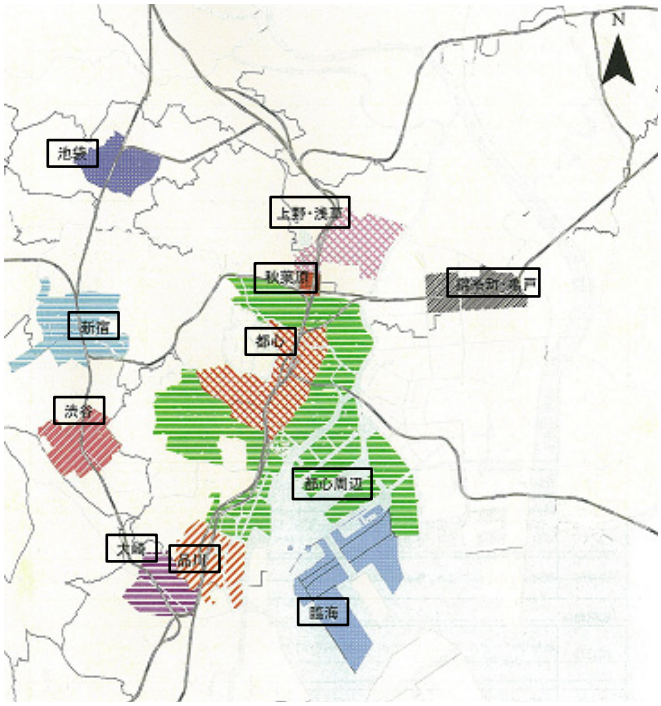


＜オフィス床面積割合＞



図表1、2のデータ出所：東京都「東京の土地2014」

［図表2］拠点等各地区の位置図



注：東京都が下記資料で示している地区あるいは区域
- 「新しい都市づくりのための都市開発諸制度活用方針」（東京都都市整備局、平成20年12月）で示す、センター・コ・エリア内の都心等拠点地区と複合市街地ゾーンの内部及び周辺の区域。
- 「臨海副都心まちづくり推進計画」（東京都、平成9年3月）で示す、臨海副都心の内部及び周辺の区域。

品川駅周辺エリアは、高まるポテンシャルを背景に東京を代表するオフィス拠点に

品川駅周辺を含む品川駅・田町駅周辺地域は、「特定都市再生緊急整備地域」（2012 年）や「国家戦略特区」（2014 年）に指定され、東京の国際競争力強化を担う地域として位置づけられています。また、品川駅は、本格的な国際化が進む羽田空港と結節する駅、リニア中央新幹線の始発駅として、大きな役割を担うことになります。

品川駅の西口には、複数の鉄道事業者等が大規模ホテルやオフィスビル、商業施設、マンションなどを数多く保有しており、それぞれ大規模複合施設の開発を検討しています。東口には、旧国鉄操車場跡地等に開発された品川インターシティや品川グランドコモンズの超高層ビル街のほか、芝浦下水処理場や中央卸売市場食肉市場、東京海洋大学などの大規模施設が多く立地しています。

芝浦水再生センターの一部を活用して開発されたのが「品川シーズンテラス」（2015 年）であり、公的不動産の有効活用の事例の一つとしてあげられています。

JR 東日本は、品川駅と田町駅間の品川車両基地の跡地内に「品川新駅（仮称）」を 2020 年に暫定開業する予定であり、先日新駅の概要を公表しました。新駅を含む周辺開発に向けては、2016 年 2 月に「品川駅周辺地区地区計画」が決定され、大プロジェクトが進みつつあります。

東京においても中長期的には人口の減少や従業者数の減少が見込まれており、東京都心でもオフィスエリア間の競争が激化すると考えられます。品川駅周辺の高いポテンシャルを活かしつつエリアマネジメントに取り組みエリア全体の価値を高めることによって、品川駅周辺がエリア間競争を勝ち抜き東京を代表するオフィス拠点になる可能性があると考えられます。

[図表 3] 品川駅周辺のまちづくりに係る主な動き

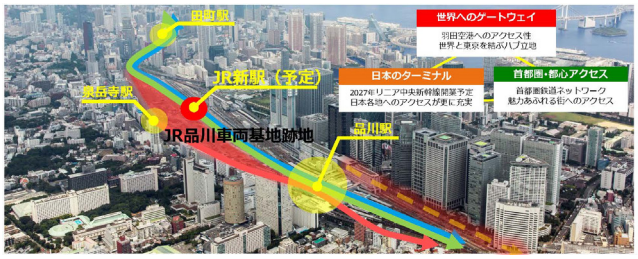
1992年		品川駅東口地区再開発地区計画　都市計画決定
1998年		品川インターシティ竣工
2001年		東京の都市づくりビジョンにおいて品川駅周辺が新拠点として位置付け
2003年		東海道新幹線新駅（品川駅）の開設
2010年		羽田空港の国際線ターミナル開業
2011年		国家戦略総合特区（アジアヘッドクォーター特区）に指定
2012年		品川駅・田町駅周辺地域が「特定都市再生緊急整備地域」に指定
2013年		「品川駅南地域まちづくりビジョン」策定（品川区）
2014年	5月	「国家戦略特区」に指定
	6月	JR東日本　田町～品川駅間に新駅設置を公表
	9月	東京都 「品川駅・田町駅周辺まちづくりガイドライン2014」公表
2015年	2月	品川シーズンテラス竣工
	8月	JR東日本　品川開発プロジェクトにおけるまちづくりの基本概要（グローバル　ゲートウェイ　品川）を公表（「品川駅周辺地区　地区計画」等の都市計画（素案））
2016年	2月	「品川駅周辺地区地区計画」決定
	9月	JR東日本　品川新駅（仮称）の概要を公表
2027年		リニア中央新幹線　東京～名古屋間　開業予定
2045年		リニア中央新幹線　名古屋駅～大阪市内(新大阪駅の予定)間　開業予定

出所：各種公表資料を基に都市未来総合研究所が作成

[図表 4] 品川駅周辺における国際交流拠点「グローバルゲートウェイ品川」の形成

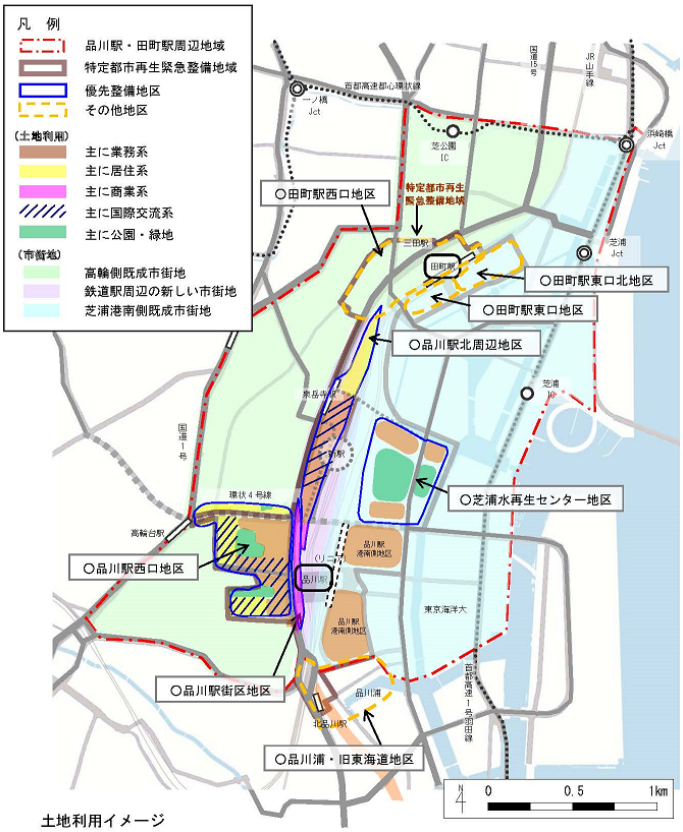
○品川駅周辺において、2027 年のリニア開業時までに「グローバルゲートウェイ品川」として、世界中から先進的な企業や人材が集う新たな国際交流拠点を形成

○まずは、2020 年のオリンピック・パラリンピックまでの JR 新駅の暫定開業に向け、都市計画法の特例活用によりスピーディーに基盤整備を進める



出所：東京圏国家戦略特別区域会議（第 10 回）資料（2016 年 3 月 24 日）

[図表 5] 品川駅周辺の土地利用イメージ



出所：東京都「品川駅・田町駅周辺まちづくりガイドライン 2014」（2014 年 9 月）

公益社団法人　東京ビルメンテナンス協会会員　国土交通大臣免許（3）第6808号　（発行：2017 年 1 月）
―― みずほ信託銀行グループ ――　〒 103-0027　東京都中央区日本橋1丁目１番７号　FAX03-3271-8940
平成ビルディング株式会社　☎ 03-3271-9715　〈土日・祭日休〉

本資料は参考情報の提供を目的とするものです。本資料は信頼できると思われる情報に基いて作成していますが、その正確性と完全性、客観性については当社は責任を負いません。
本レポートの無断転載を禁じます。
Copyright 2016 HEISEI BUILDING CO.,LTD.