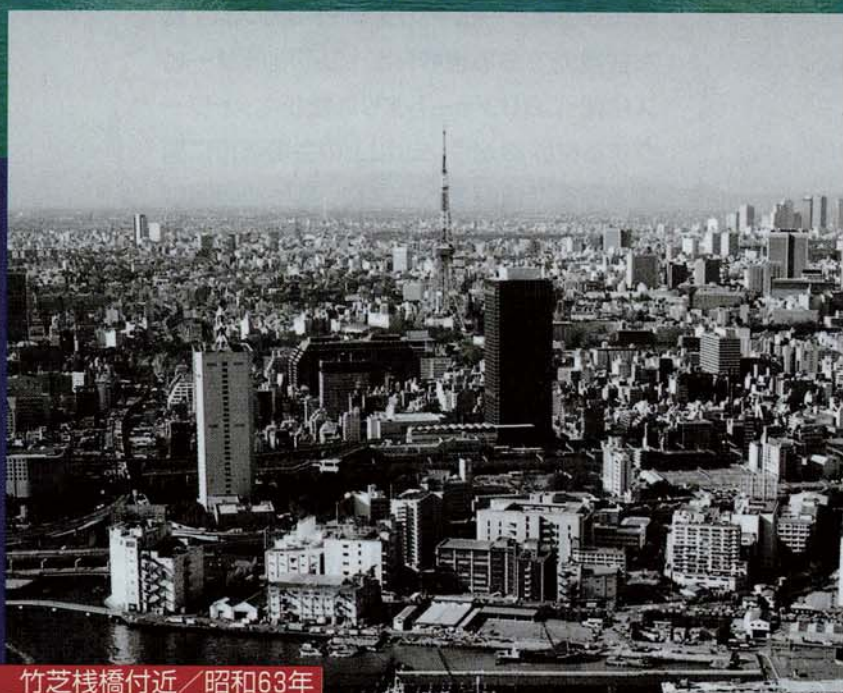


ビジネス街徹底分析

浜松町

慶長3年(1598年)、家康は江戸城拡張のため、菩提寺である増上寺を現在の芝の地に移転させた。その後、東海道の整備や埋め立ての進行とともに、その門前町として栄えた芝・浜松町。戦後は、東京モノレールと世界貿易センタービルを擁する最先端エリアとして、広く認知されるところとなった。しかし、これらは、時の経過とともに、いわば日本の高度経済成長の記念碑的な存在となり、その後

の浜松町は、東京のビジネス街化の大きな変遷からは置き去りにされてしまった感が強い。昭和50年代以降、街自体が注目されることもなく、単に“羽田空港への通過点”という立場に甘んじてきた浜松町。今号は、他エリアとの比較、開発経緯、未来像など、さまざまな視点から、ビジネス街・浜松町の隠れた特性とポテンシャルを再検証する。



竹芝桟橋付近／昭和63年

HAMAMATSU CHO



金杉橋交差点 / 昭和34年



将監橋(古川改修工事) / 昭和38年



大門 / 昭和13年

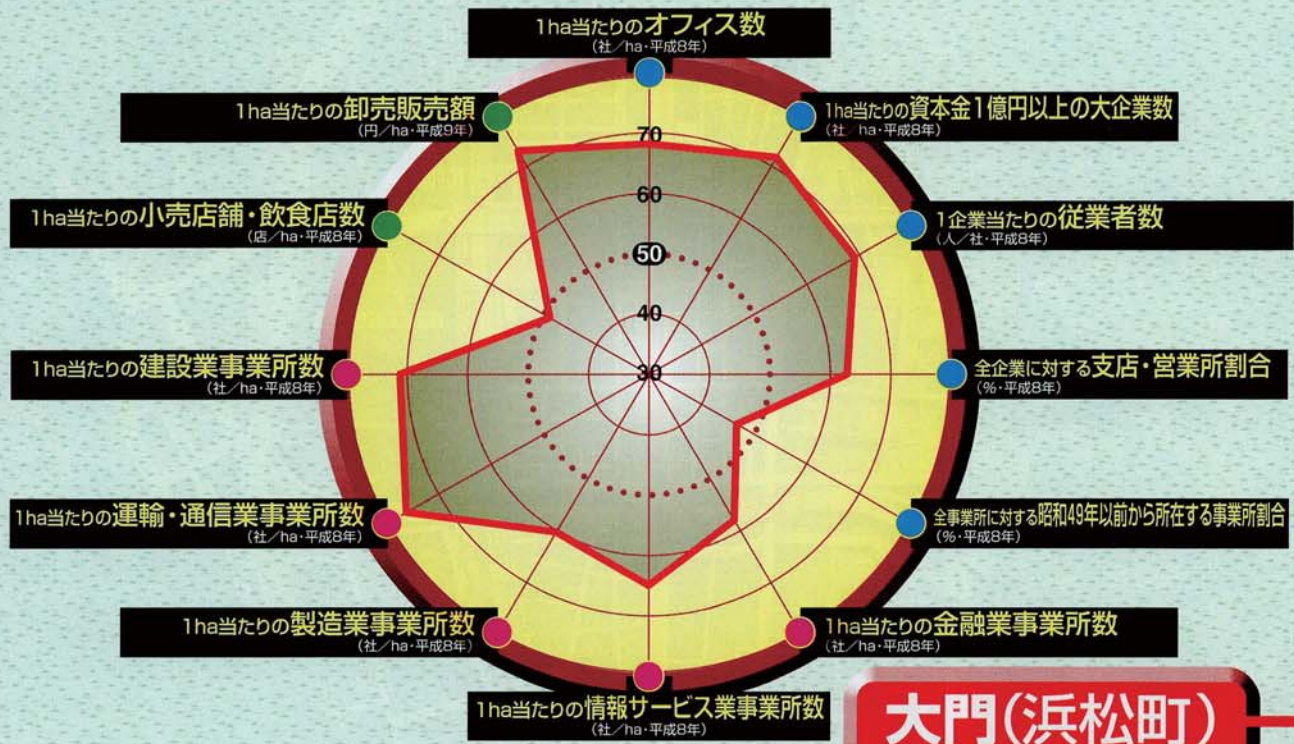


電気局自動車課浜松町車庫 / 昭和13年

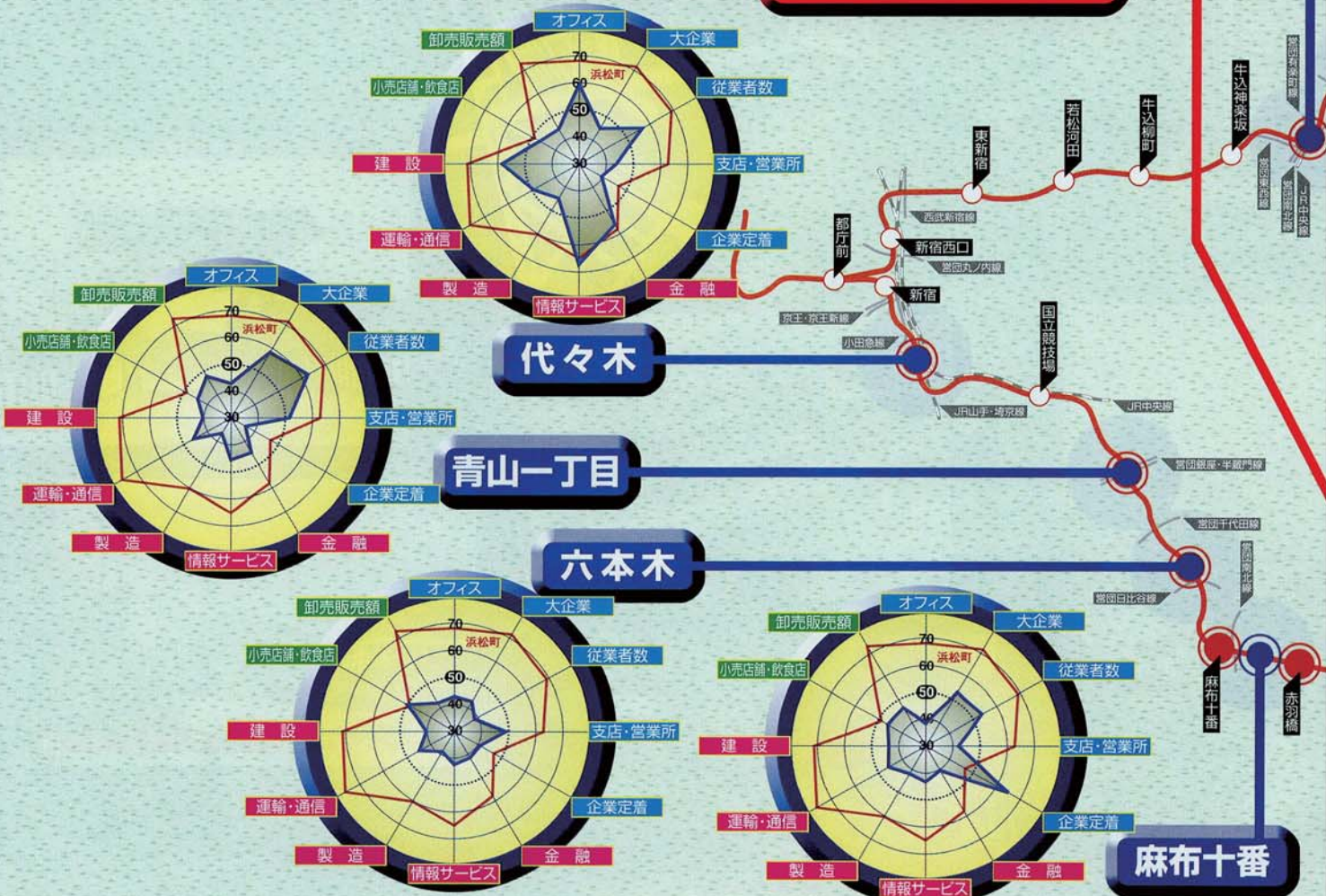
写真提供:株式会社東京レポートセンター
港区立みなと図書館
東京都

浜松町vs周辺ビジネスエリア

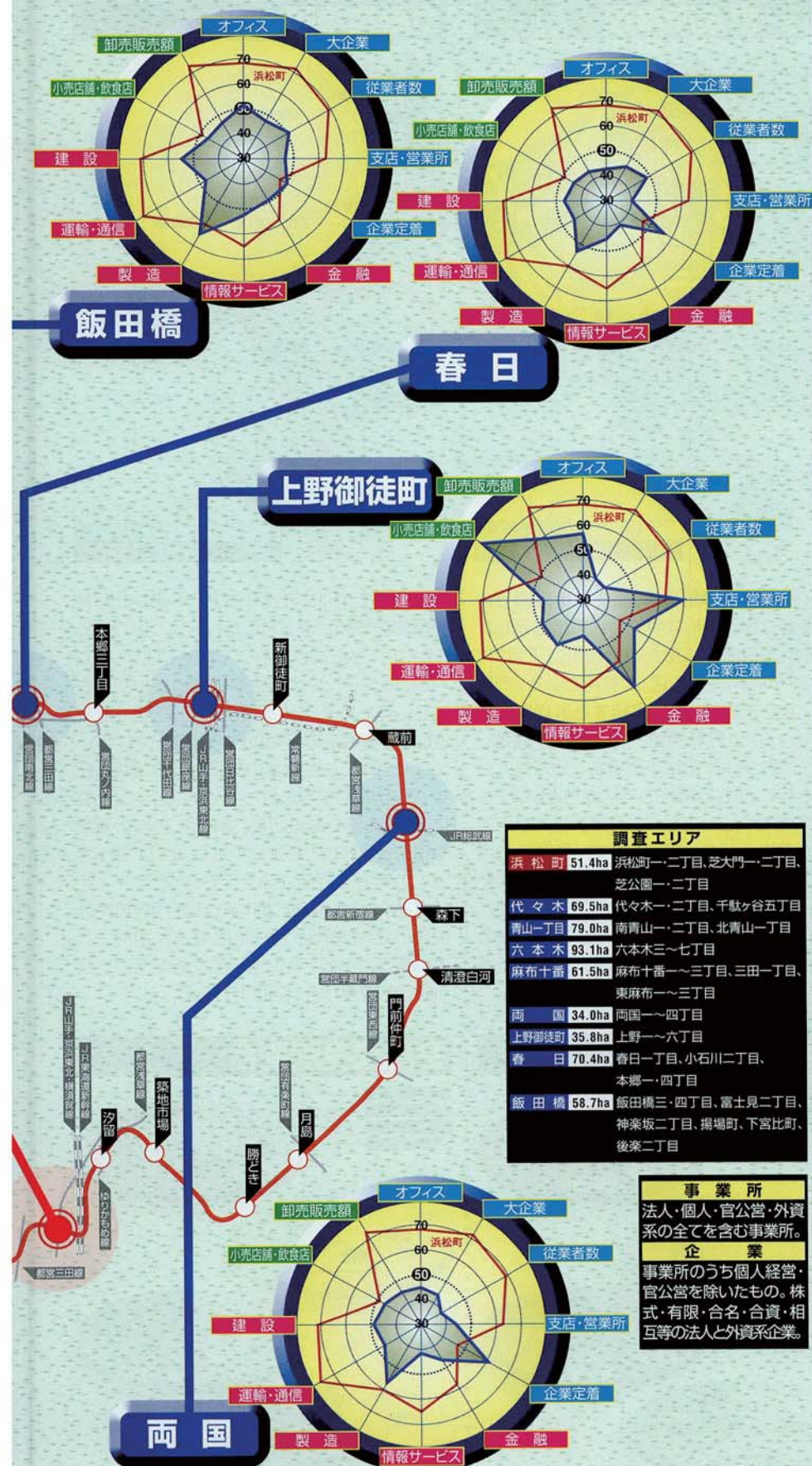
—— 大江戸線沿線における浜松町のポジション ——



大門(浜松町)



昭和39年の東京モノレールの開通によって、東京の“空の玄関口”としてクローズアップされた浜松町。そして、それから36年の歳月を経た今、浜松町に、都営地下鉄大江戸線の開通という新たな転機が訪れている。今号の『ビジネス街徹底分析』第1章では、この大江戸線が結ぶビジネスエリアと浜松町とをさまざまなアングルから比較し、浜松町の真の実力を検証してみた。



■意外に高い浜松町のポテンシャル

都内における浜松町の都市ポテンシャルを明らかにするため、今年12月に開通する都営大江戸線沿線の8エリアと、12項目について比較してみた。前号の日本橋と同様、チャートの項目はオフィスの規模・形態に関するもの（青色）、業務集積に関するもの（赤色）、そして商業面に関するもの（緑色）の3つに整理している。

9エリアを比較してまず驚くのが、浜松町に関する各種のデータが意外に高水準を示している点ではないだろうか。確かに、大江戸線はビジネス街として比較的未成熟なエリアを接続しているといえるが、青山や六本木、飯田橋、上野などのエリアと比べて、これほどの差が生じるとは予想外であった。

浜松町が最高水準なのは、全項目の半数に当たる6項目。いずれも偏差値は70前後と突出して高い。特に目を引くのが、運輸・通信業の集積状況である。港に隣接している地域特性と羽田空港へのアクセスの利便性に起因してか、多くの関係企業が集まっているようである。また、製造業や卸売業も同エリアの伝統的な業種で、取扱品目としては世界貿易センタービルの竣工前にあった都電整備工場の名残からか、機械器具関連が大半を占めている。

■古さと新しさ、大企業と中小企業の混在

一方、思いのほか低く感じられるのが企業定着率である。通常、地域密着型の建設業や製造業が集積するエリアでは、概して定着率は高く現れる傾向にあるが、浜松町の水準は著しく低い。その詳細はオフィスビル開発の章で触れるが、原因の一つは、昭和60年以降の急速なビジネス街化に起因していると思われ、結果として、浜松町は昔ながらの企業群と新興の企業群とが同居するビジネス街といえるのである。

もう一つ興味深い点は、所在する事業所の規模である。資本金1億円以上の大企業数と、1企業当たりの平均従業者数のいずれも高水準にあり、大企業の本社集積が高い。しかし、支店・営業所割合や、1ha当たりのオフィス数も多く、小規模オフィスが多数集積しているといった傾向も読み取ることができる。古さと新しさが同居する街であると同時に、大企業と中小企業が多数混在している点も、街の特徴の一つといえそうだ。

■表面的な印象とギャップがある隠れた実力

運輸や製造業系の大企業が高密度に集積し、さらに金融や情報サービスも一定レベルで立地するバランスのとれたビジネス街・浜松町。企業の出店ニーズの量的なバロメータともいえる支店・営業所割合が高いことも、そのことを如実に示す証左といえる。小売店舗や飲食店舗の集積が低く、街の賑わいに欠ける点や、駅前地区の未整備な印象がマイナスに作用し、ややもするとその真の実力を見誤りがちになるが、今回の調査では、浜松町駅周辺の意外に高いポテンシャルが浮き彫りにされたといえる。

業務集積傾向

—— 浜松町駅周辺の業務・商業の集積 ——

大企業集積 (資本金1億円以上の企業/全企業本社)



浜松町駅周辺の大企業の立地傾向は、上掲の地図からも明らかなように、芝浦一丁目と芝公園二丁目に際立った集積がみられる。浜松町駅から南、東京ガスビル、東芝ビル、シーパンスと大型ビルが建ち並び海岸エリアは、大型開発が少ない浜松町駅周辺では特異なゾーンといえる。また、これらのビルに入居する企業以外にも、同エリアには、製造業や運輸業、倉庫業など、資本金が比較的大きい企業の本社31社が所在している。一方、芝公園二丁目の大規模ビルは、「軍艦ビル」と呼ばれる秀和芝パークビル1棟のみである。調査時、同ビルには、小売業の最大手の一つであるダイエーが関連会社とともに入居していたが、同結果はこれら企業群の影響によるものと推測される。

支店・営業所集積 (支店・営業所/全企業)



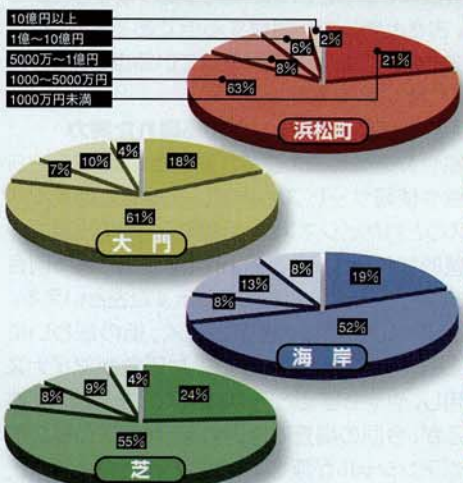
支店・営業所の集積状況は、各地区間であまり差がない。そんな中でも最高値を示したのは、浜松町駅前にあたる浜松町二丁目で、全事業所の44%が支店・営業所である。同地には、東京モノレールに直結する浜松町のランドマーク・世界貿易センタービルが立地しており、同ビルは、空路を活用する地方有力企業にとって、まさに絶好の支店立地といえる。全体的な傾向としては、交通アクセスが劣る芝エリアや大門エリアでの支店・営業所割合が低水準。一方、鉄道の交通利便性がとりたててよいとはいえない海岸エリアでの水準が比較的高いのは、港に関連した運輸業企業の出先機関や倉庫などが、同エリアに多数所在しているからと考えられる。

金融業集積 (金融業/全事業所)

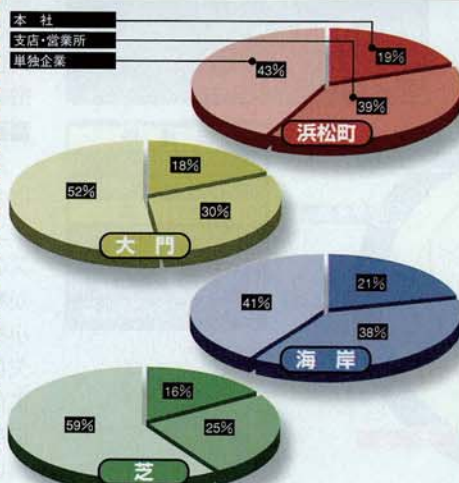


地図の上では、芝公園一丁目への突出した金融業の集積がみられるが、ここに、いわゆる“金融街”が形成されているわけではない。これは、同ゾーンに公的金融団体のビルが所在しているためで、街の風景として、銀行や証券といった金融系の店舗が目を引くことはない。エリア全体でも金融業の集積は低く、銀行、証券、保険業すべてを合わせても、各地区ともに10社程度である。特に銀行は、近隣の新橋や田町と比較して極端に少なく、ビジネス街としての実力を評価するうえで、大きなマイナスポイントといえる。本年末、大江戸線の開通に伴い、街の集客力が高まることが期待されているが、逆に、今年になって支店を撤退させる銀行も見受けられるほどである。

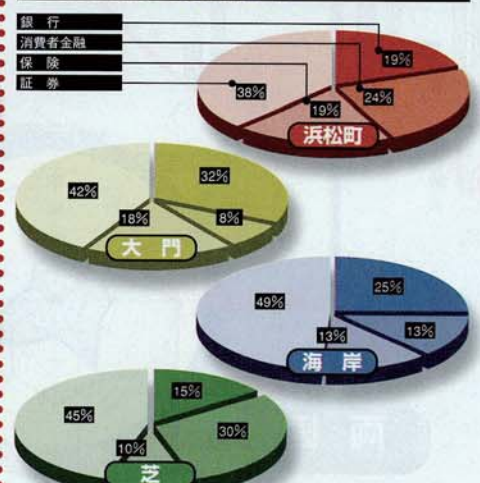
資本金割合



事務所機能割合



金融業種別割合



HAMAMATSU CHO

大衆娯楽的な繁華街として名高い新橋と、高度成長期に製造拠点・物流拠点として発展してきた品川や田町に挟まれ、業務・商業の集積地としてはやや印象の希薄な浜松町駅周辺。ここでは、浜松町駅周辺を町丁目別に10地区に分類し、各地区別の業務集積度を比較。加えてエリアを浜松町、大門、海岸、芝に4分割し、各エリアの業務集積について、さらに詳細な分析を加えている。

製造業集積 (製造業/全事業所)



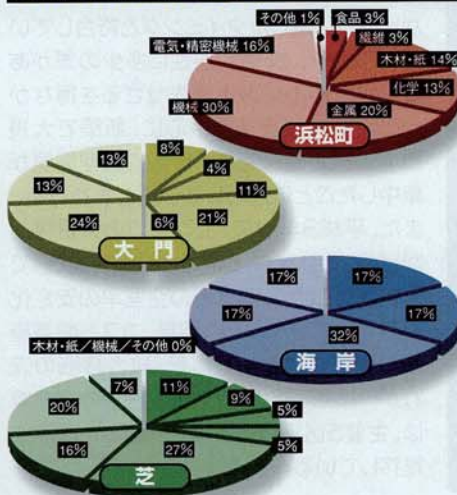
情報サービス業集積 (情報サービス業/全事業所)



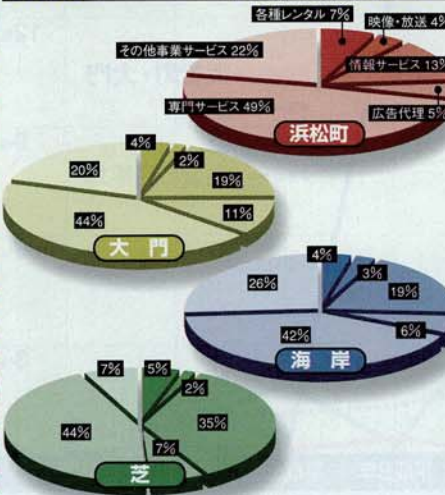
商店・飲食店集積 (商店・飲食店/全事業所)



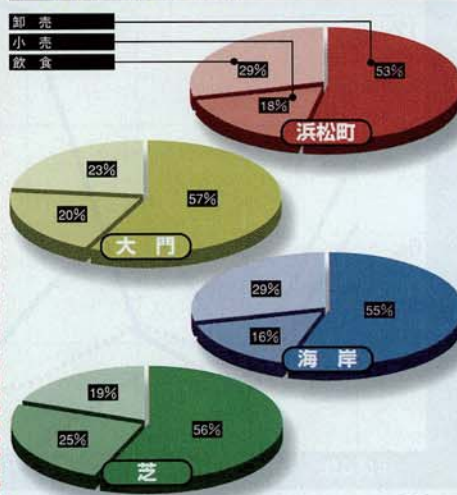
取扱品目別割合



業務サービス業種別割合



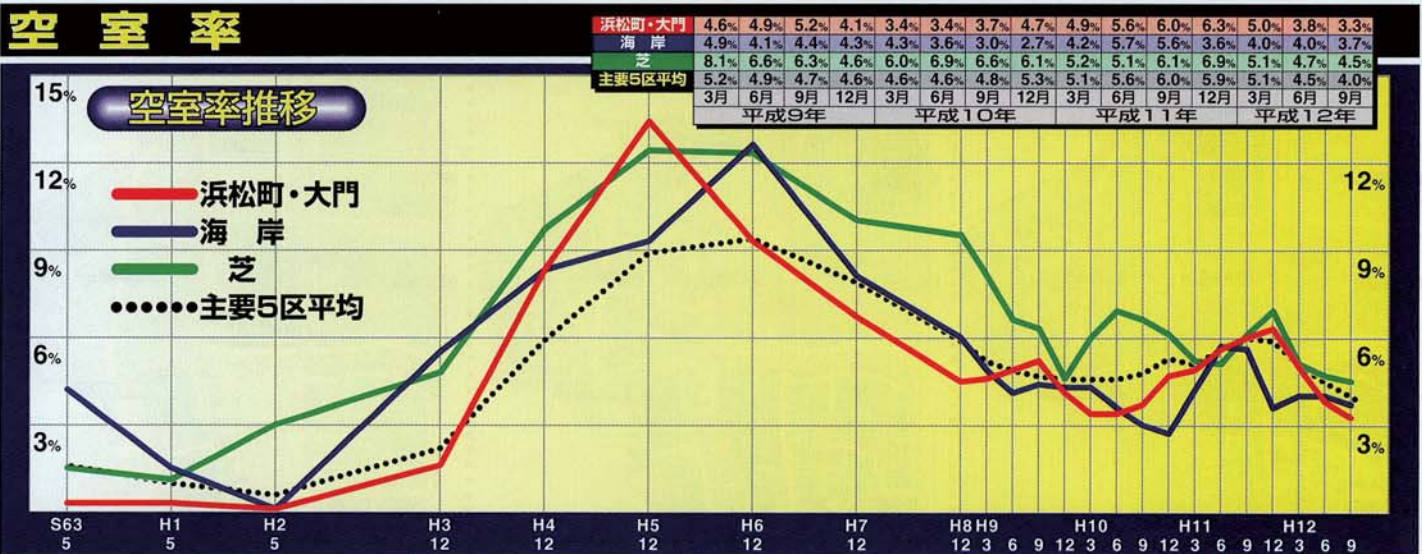
商業機能割合



オフィス市場動向

空室率・新規供給・募集賃料にみるオフィス市場の推移と現状

空室率



まず、浜松町駅周辺の3ゾーンについて、主要5区との比較から空室率の推移を見てみよう。バブル崩壊後の空室率上昇期には、主要5区の平均を3～5ポイントほど上回るレベルで推移していたが、ここ数年は、ほぼ同様のレベルに落ち着いてきている。これは、3ゾーンとも、都心の一般的な水準の需給関係で形成される、ビジネスエリアとしての認知が進んできたことを意味していると思われる。しかし、平成5年、6年の空室率のピーク時から急速に進んだ需要の伸びの背景には、3ゾーンそれぞれに異なった事情が隠されている。

浜松町・大門ゾーンは、隣接する新橋や虎ノ門に比べ築年数の浅いビルが比較的廉価で確保できたことによるニーズ獲得。海岸ゾーンは、

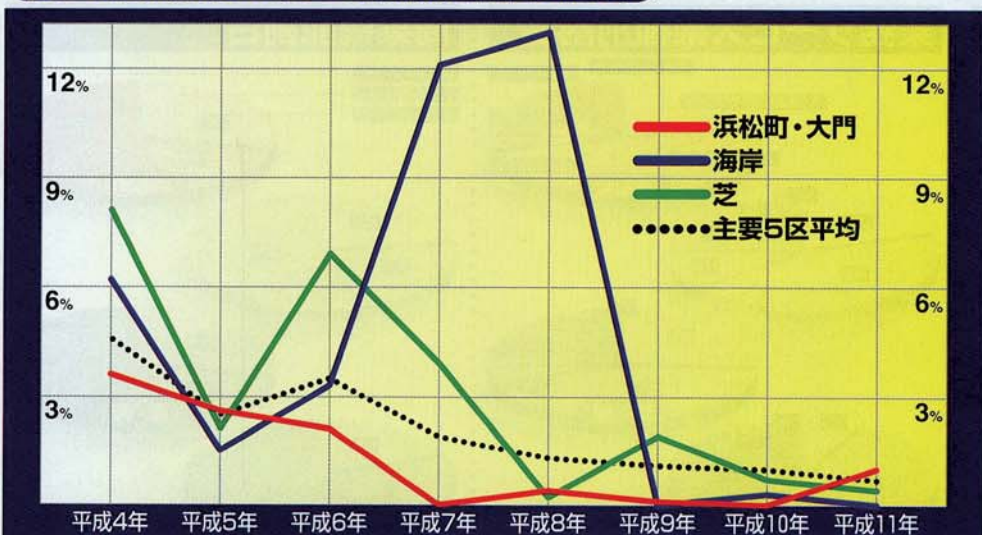
割安感といった点では浜松町・大門と同様だが、交通インフラの脆弱さがネックとなり、主なニーズは大型の統合移転が主流であった。詳細は、下記の新規供給の項で明らかにするが、平成7年、8年の大型供給が進んだ時期に、地域全体の空室率が大幅に減少している。一方、芝ゾーンは、他の2地域からみると中間的な存在で、比較的好立地に、比較的グレードが高く、ある一定以上の広さのフロアが確保できた地域である。にもかかわらず、他の2ゾーンに比べ需要を獲得する時期が遅れたのは、平成6年、7年に供給された新築ビルの強気な条件設定が災いし、賃料調整に時間がかかったことに起因しているのではないかと推測される。

新規供給

新規供給面積

	平成4年	平成5年	平成6年	平成7年	平成8年	平成9年	平成10年	平成11年
浜松町・大門	5,673	4,275	3,567	0	721	103	0	1,663
海岸	6,665	1,646	3,730	15,603	19,390	0	413	0
芝	14,417	3,812	13,548	7,896	319	3,917	1,537	795
主要5区	274,422	150,927	221,527	122,873	85,537	70,549	70,721	49,493

貸室総面積に対する新規供給の割合

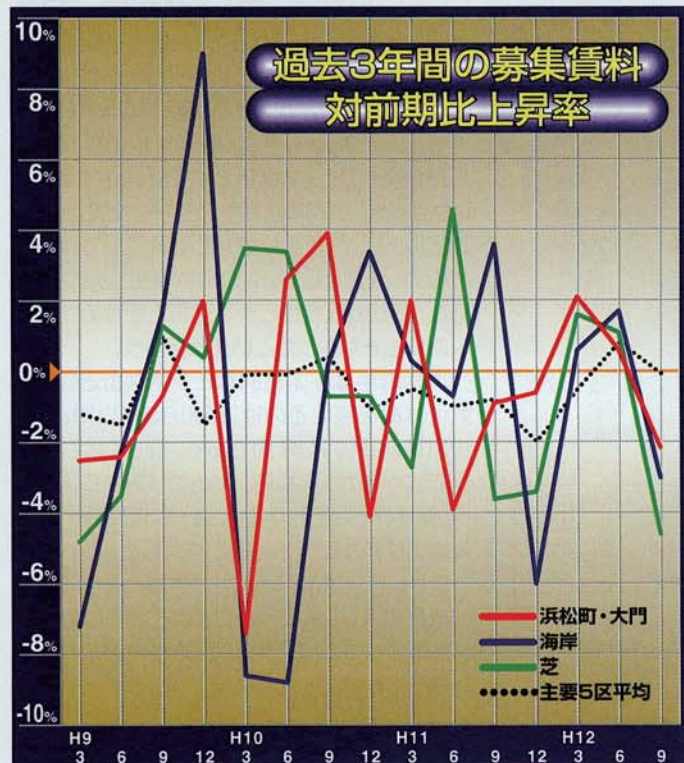
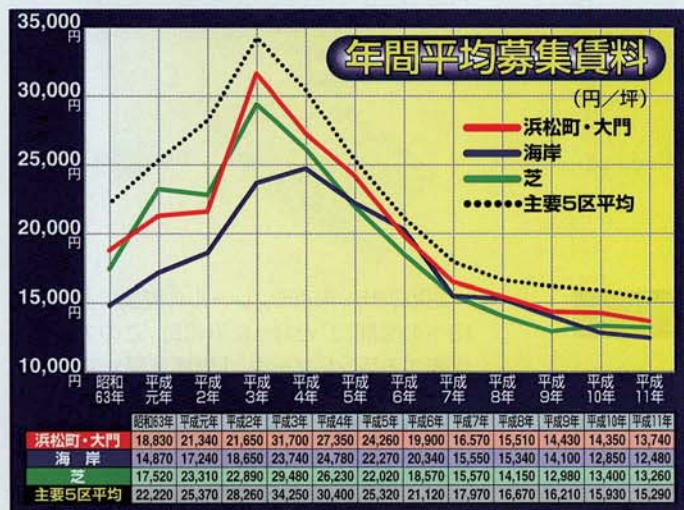


浜松町駅周辺の大型供給のピークは、平成7年と8年の海岸ゾーンで、2年連続で貸室総面積の1割以上の新規供給がなされた。通常であれば、「供給過剰」といわれる状況であったが、逆に、この時期に大幅に空室率を下げている。これは、前号の日本橋特集における茅場町と類似した傾向を示すもので、企業のコスト削減施策がピークに達したタイミングと符合している。おそらく、交通利便性に多少の難があっても、コスト削減を優先せざるを得なかった大手の製造業を中心に、新築で大規模な面積を確保できるビルに大型需要が集中したことに起因していると思われる。また、平成8年以降、それまでの大量供給がピタリと止まり、ほぼ供給ゼロの状態に推移したことも、同地域の空室率の安定化に寄与している。その結果、コスト削減施策の浸透による大型移転・統合移転の流れが一段落した後も、海岸ゾーンの空室率は、主要5区平均を下回る安定した水準で推移している。

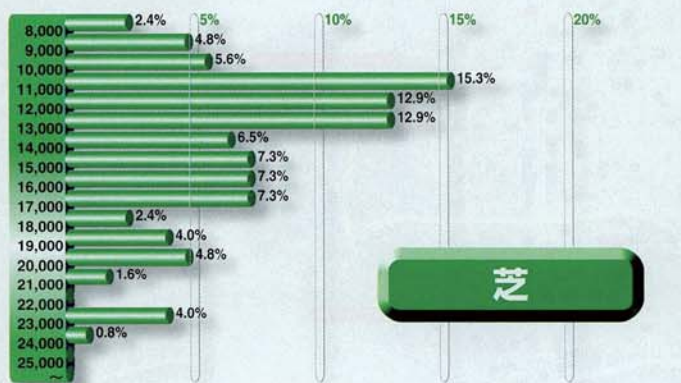
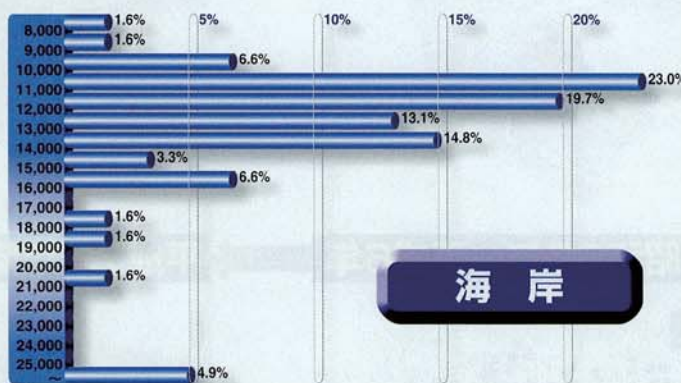
新橋～品川間で移転先を検討する企業はあっても、浜松町を第一候補地とする企業は非常に少ない。新橋や虎ノ門、品川の代替地からの脱却は、いったい、いつ図られるのだろうか。本章では、オフィス市場を判断するうえで重要な指標とされる空室率、新規供給、募集賃料の3つのファクターから、現在、浜松町が置かれているマーケット状況を明らかにする。

募集賃料

浜松町駅周辺の3ゾーンにおける募集賃料は、いずれも主要5区平均を上回ることなく、今日に至っている。その中でも、浜松町・大門ゾーンと芝ゾーンの推移は類似しており、バブル期に主要5区平均に迫る勢いで急上昇し、その後、5区平均と同様な経緯をたどりながら賃料は低下している。結果として、バブル期におけるビジネス街としての成長や広がりが他の都心エリアとの格差を縮め、ビジネス街としてランクアップした、といえるだろう。一方、海岸ゾーンは、もともとオフィス街とは呼びにくい地域であり、バブル期においても、極端な形で賃料は上昇していない。しかし、新しい大型のビルが多いため、バブル崩壊後は大型のリストラ移転ニーズを獲得。そのため、同時期の賃料低下の幅も低い水準に抑えられている。平成4年以降、同じような賃料水準で推移する3ゾーンだが、その背景は、バブル期に進化した地域とバブル崩壊後に需要を獲得した地域とに二分されるといえる。



平成11年 募集賃料分布 (円/坪)



平成11年の平均募集賃料が13,740円/坪と最も高水準である浜松町・大門ゾーンは、賃料分布における最多募集賃料域も3ゾーンのなかで最も高く、12,000～13,000円/坪の価格帯に集中している。また、17,000円を超えたレベルから急激に少なくなっており、地域内の賃料相場を端的に示すデータになっている。興味深いのが海岸ゾーンと芝ゾーンとの比較で、平均募集賃料は12,480円/坪と13,260円/坪で約800円の差がみられるものの、両地区とも最多募集賃料域は10,000～11,000円/坪とまったく同様の傾向を示した。海岸ゾーンは高額域がほぼ16,000円/坪までに抑えられているのに対し、芝ゾーンは最多募集域が10,000～11,000円/坪とはいえ、20,000円/坪を超える価格帯まで広く分布しており、立地、グレード、規模などの異なる多様なビルが集積する地域ということができる。

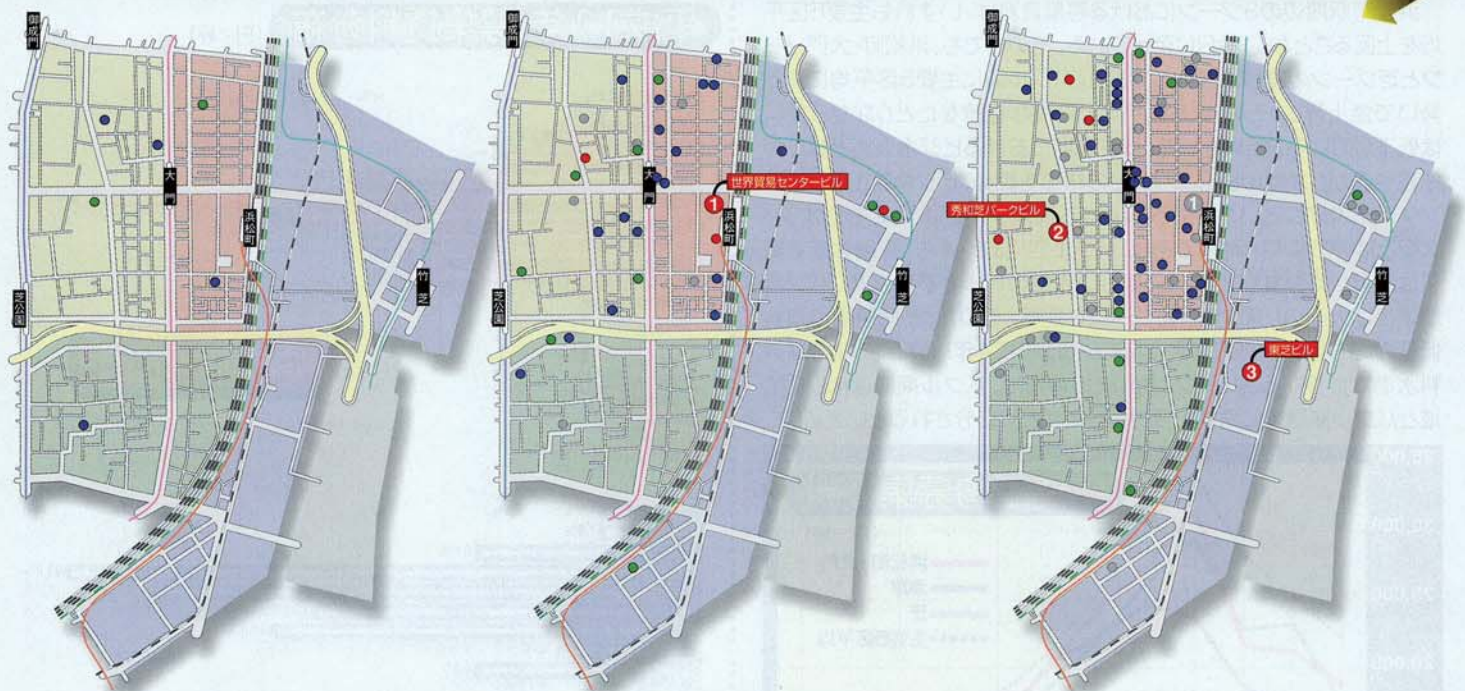
オフィスビル開発

—— 年代別ビル竣工マップにみるビジネス街化の経緯 ——

昭和39年以前

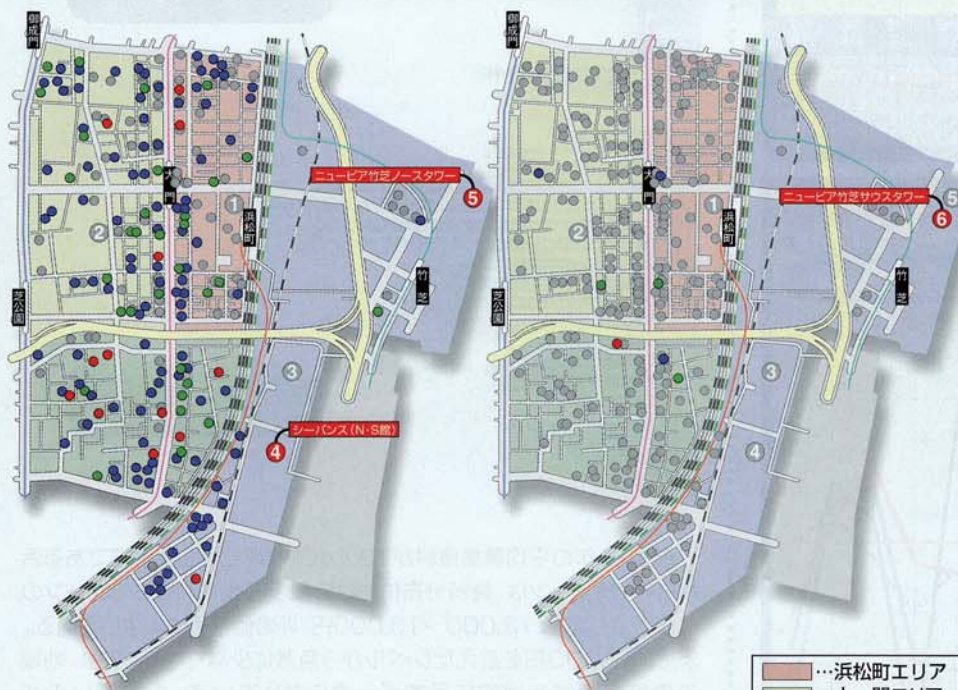
昭和40年～49年

昭和50年～59年



昭和60年～平成6年

平成7年以降



昭和39年、東京モノレールの開業により、“羽田への玄関口”となった浜松町。このエリアを代表するランドマーク、「世界貿易センタービル（WTC）」は、貿易が急速に拡大した高度成長期、貿易関連機関向けの施設として、昭和45年に竣工した。当時は、霞ヶ関ビルをしのぐ国内一の超高層ビルとして大きな話題を集めた。

しかし、WTCの出現は、地域のオフィス化を牽引する原動力とはならなかった。近隣の新橋では、オフィスビルの建設ラッシュがピークを迎えていたにもかかわらず、昭和50年代に入っても、浜松町駅周辺には住商兼用の小規模ビルが集積し、ビジネス街として活性化することはなかった。この時期、「秀和芝パークビル」や「東芝ビル」といった大規模ビルが竣工してはいるものの、依然として、浜松町は羽田空港や東京湾と、都心の既存のビジネス街とを接続する出入口に過ぎなかったといえるだろう。

浜松町全体が本格的なビジネス街として一気に体裁を整えるのは、昭和60年以降、バブル崩壊前後の10年間である。詳しくは右ページで述べるが、浜松町・大門エリアからスタートしたオフィス街化の波が、第一京浜に沿って芝・海岸エリア方面へも急速に拡大した。

しかし、この時期の過剰な供給と長引く景気の低迷により、平成7年以降現在までの竣工マップには、オフィスビルの供給が停滞期に入った様子が現れている。

No	ビル名	竣工年	延床面積
①	世界貿易センタービル	昭和45年	46,537坪
②	秀和芝パークビル	昭和57年	31,039坪
③	東芝ビル	昭和59年	49,276坪
④	シーパンス(N・S館)	平成3年	50,761坪
⑤	ニューピア竹芝ノースタワー	平成5年	9,680坪
⑥	ニューピア竹芝サウスタワー	平成7年	15,800坪



※鉄道路線は、平成12年10月現在の状況を表しています。

HAMAMATSU CHO

東京モノレールと世界貿易センタービルによって、早くから先進的な街のイメージをもちながら、都心のビジネス街としては、比較的最近発展した“新しい街”ともいえる浜松町。本章では、10年ごとにプロットされた竣工マップにより、オフィスビル開発の経緯をたどるとともに、開発が急激に進行した昭和60年から平成6年までを5年ごとに分けて観察し、街が現在の姿に形成されるまでのプロセスを追った。

昭和60年～平成6年 5年ごとの竣工マップ



昭和60年～平成元年

浜松町のオフィスビル開発が最も活発だった昭和60年からの10年間で、5年ごとのスパンで区切った竣工マップで表した。バブル最盛期に該当する前半5年間は、大手デベロッパーによる延床面積1,000坪以上の大・中規模ビルの供給が、第一京浜沿いを中心に活発化。大通りに面さない場所にも、小規模ビルが多数建設された。

特に、浜松町・大門エリアは、虎ノ門・新橋地区からの需要の流れと、羽田空港やJR東京駅への交通利便性との相乗効果によって、ビジネス街化が加速度的に進展。小規模の敷地の共同開発や、住商兼用施設からのオフィスビル化が進行した。

また、この時期の特徴として挙げられるのは、従来、住宅・商業地であり、オフィスビルの供給がほとんどみられなかった芝エリアから芝浦一丁目附近（海岸エリア南部）の開発が、都心部の余剰需要の受け皿として一気に進んだことである。

平成2年～6年

平成3年のバブル崩壊と、その後の経済情勢の急激な悪化にもかかわらず、オフィスビルの供給は規模を問わず継続し、竣工棟数は直前の5年を上回った。バブル最盛期の開発案件が、平成3年以降も計画どおり竣工していったものと考えられる。

浜松町・大門エリアでは、延床面積1,000坪前後の中・小規模ビルの建設ラッシュが続き、供給過多ともいえる状況を呈した。一方、大規模ビルは、芝エリアに集中して竣工している。これは、前者は区画が小割りで敷地面積の確保が困難であるのに対して、後者はその逆であり、大型開発の波が移行していった様子が現れている。

海岸エリアには、「シーバンス」や、「ニューピア竹芝ノースタワー」などのプロジェクトが完工。ウォーターフロント開発として注目されたが、交通基盤が未整備だったことに加え、大型移転のニーズも鎮静化し、継続的な開発の起爆剤とはならなかった。



開発計画と未来像

浜松町周辺の既存開発と主要プロジェクト群

芝公園プロジェクトⅡ

住友不動産が芝公園で推進する、芝公園ファーストビルに続く2番目の大規模プロジェクト。地上30階・地下2階、120mを超える超高層ビルで、ワンフロア面積は270坪、延床面積は約1万2,000坪。基本的なビルのスペックは、OAフロア、70VA/m²の電気容量など、最新のオフィスビルにふさわしい設備が導入されているが、特に注目されているのは低層階に設けられた重装備IT対応フロア。データセンターやディーリングルーム等に対応するため、空調、電気、床荷重、通信など、すべてに高機能な特別フロアが設置されている。

西武鉄道 芝公園ホテルの開発

西武鉄道が芝公園内の所有地で進めている公園整備事業。中核施設として高さ100m規模の高層ホテルが予定されている。平成11年4月に都からの認可を受けており、認可期間は平成17年9月までの6年半となっている。



写真中央が芝公園プロジェクトⅡ（合成）、左の緑地が芝公園。

共立薬科大学新館建設

公園、区役所、図書館、シティホテルなど、文教地区的なイメージが強い御成門駅周辺では、平成13年3月末の完成をメドに、共立薬科大学新館の建設工事が行われている。



浜松町二丁目・芝公園用地の開発

浜松町駅に隣接する港区有地0.6haと、芝公園内に位置する国際興業の所有地1.3haを交換し、それぞれ開発・整備を推進しようとする計画。国際興業の所有地は芝公園の土地が教養施設区域であるため事業活用が難しく、一方、港区有地は、区庁舎用地として都から25年

前に取得したが建設に至らず、現在まで本格的な利用計画が固まらずにいる。現状、駐車場と運動場という暫定利用に留まっている都心の一等地が、より高度利用されることが期待されている。現在、国際興業側から港区に、正式な土地交換の申し入れがなされているという。

浜松町二丁目 港区所有地



芝公園 国際興業所有地



コーンズ・アンド・カンパニー・リミテッド 新社屋

外車販売大手・コーンズの新社屋建設計画。来年3月末を竣工予定とし、事務所・ショールーム・修理工場等が設置される予定。



都営三田線 「三田駅～目黒駅」間延伸

本年9月に開通した都営三田線目黒駅～三田駅間。途中、白金高輪駅から目黒駅までは営団地下鉄南北線と路線を共用し、目黒駅から先は東急目黒線との相互乗り入れを実施。白金台といった鉄道未開発地への新ネットワークとして、また、東急沿線からダイレクトに大手町にアクセスするラインとして、今後の利用度アップが期待されている。

平成12年9月

都営浅草線 「羽田～成田空港」間直結運転

羽田空港へ直接乗り入れる京浜急行と、成田空港へアクセスする京成の両線に相互に乗り入れる都営浅草線。その利便性は高く、現在、長年の懸案であった首都圏の二つの国際空港を直接結ぶエアポートエクスプレスが運行している。

芝公園ファーストビル (ラ・トゥール芝公園)

本年6月にオープンした住友不動産の芝公園ファーストビル。地上35階・地下2階、150mを超える超高層ビルで、周辺エリアでも一際目立つランドマークである。23階から上の高層階は、超高級賃貸マンション（ラ・トゥール芝公園）。全130室からは絶好の眺望が堪能できる。また、低・中層階のオフィスフロアは、ワンフロア400坪の無柱空間。近年の大規模新築ビルに対する高いニーズを反映して、東ソーや新DDIなど、一流企業が入居し、竣工時に満室稼働となっている。

オリックス 新本社ビル

平成11年3月に竣工したオリックスの新本社ビル。地上18階、地下2階のうち1階から12階部分をオリックスグループが事務所として使用。上層階は賃貸マンションとなっている。オリックスは、浜松町の世界貿易センタービルをはじめ都内各所に分散していた事務所を同本社ビルに統合移転させている。



写真中央が芝公園ファーストビル（合成）、右下がオリックス新本社ビル。

浜松町二丁目ビル

地上12階建、延床面積約4,000坪の新築ビル。さほど大規模なものではないが、駅周辺としては久しぶりの新規供給といえる。

都営浅草線による「成田」「羽田」両空港の直通化を皮切りに、都営三田線の三田―目黒間の延伸と東急目黒線乗り入れ、そして大江戸線の全線開通など、次々に拡充が図られる交通ネットワーク。また、それに並行するかのよう推進されている再開発プロジェクト。今、新世紀を間近に控え、“控えめな街・浜松町”が東京の表舞台へ、再び上り始めようとしている。

都営大江戸線 「大門(浜松町)駅」開業

現在、JR浜松町駅と都営地下鉄大門駅は約200mほど離れており、その連絡には、地上の歩道を行くしかなかった。大江戸線の大門駅は、ちょうどこの二つの駅を繋ぐような形で設置されるため、駅の開業と同時に、浜松町駅周辺の地下部のスムーズな歩行動線が新たに確保されることとなる。



平成12年12月

都営大江戸線全線開通 平成12年12月

本年12月12日、待望の都営大江戸線が全線開業を迎える。現在、光が丘から国立競技場までの14駅15.0kmがすでに開通済みだが、その利便性は今一つ。東京北西部のローカルラインというレベルにとどまっている。しかし、この全線開業で“大江戸線”の名に恥じない、まさに21世紀の東京都心の大動脈として進化を遂げるようになる。同線の開通により、既存の交通ネットワークは大きく描き変えられ、沿線エリアのビジネス街化にも、多大な影響を与えることになるだろう。

汐留西街区

スーパーブロックによる区画整理で、超高層ビルが建ち並ぶ汐留開発の他の地区とは異なり、山手線の内側に位置し、JRの高架と第一京浜に挟まれた汐留西街区。同地区は、その独特のロケーションを生かし、城壁に囲まれたイタリアの都市をモチーフにしたユニークな街づくりが計画されている。広場を中心に、さまざまな人が行き交い、幅広い交流を生むヒューマンな空間演出がメインコンセプト。建物の計画・竣工は、平成14年から随時進んでいく予定で、開発全体のオープン時には、全く新しい楽しさ、おもしろさ、心地よさに満ちた街が誕生する。



汐留H街区

都心最後のビッグプロジェクトといわれる「汐留」。11街区からなる同プロジェクトのH街区では、都市基盤整備公団による超高層賃貸住宅が計画されている。56階建という日本一の超高層マンションの完成予定は平成16年、居住人口は約2,000人。都市公団では、上層階の高規格住宅の供給に関しては、新しい制度である「スケルトン賃貸住宅制度」を導入し、民間事業者と共同で事業を進めることとしている。現在、都市公団から躯体を借り受け、内装を施したうえで賃貸住宅として供給する民間企業を選定中。平成13年1月には事業者が決定する予定となっている。



ニューピア竹芝

“東京のみなとまち”をキャッチフレーズに、昭和50年代後半から開発が進められ、平成7年、サウスタワーの竣工により全面オープンしたニューピア竹芝。約4.6haの敷地には、業務棟であるノースタワーとサウスタワー、ホテル棟であるアジュール竹芝とインターコンチネンタル東京ベイの4棟の高層ビルが、ほぼ100mに高さをそろえ、海に向かって横一列に建ち並ぶ。オープンスペースの海上公園と併せて、賑わいと潤いに満ちた東京ベイスポットが形成されている。



汐留I街区

浜松町駅に隣接するI街区は、11街区のなかで唯一具体的な開発計画が明らかになっていない街区である。複数の地権者による業務、商業および住宅等の複合開発地区として、駅への「近さ」を有効に生かした再開発が検討されている。



鈴江コーポレーション 竹芝ビル

ニューピア竹芝に隣接する新築ビル。地上10階建て延床面積8,000坪。本年11月末の竣工だが、入居テナントはすでに1棟借りで決定している。



芝三丁目東地区 A-2街区計画

三井不動産と国際観光会館が芝三丁目を進めている複合商業施設。地上17階・地下2階、延床面積は約1万8000坪。オフィス部分は、ワンフロア750坪。「高次で創造的な業務商業施設の導入」という建設コンセプトを具現化した設備機能が導入される。また、上層階のホテルには、東京駅八重洲口の国際観光会館が移転する。完成は平成14年4月予定。なお、八重洲の同ホテルは、建物解体後、八重洲プロジェクトとしてオフィス・商業複合ビルとして再開発される予定である。



中央三井信託銀行本店

平成5年、三井不動産から約270億円で4,800㎡の土地を取得し、その後160億円を投じて建設された地上21階建ての中央三井信託銀行本店。取得時は中央信託銀行であったが、新本店の建設により、中央区京橋の本店に加え、都内数カ所に点在していた各部署を統合。業務の効率化と大幅な経費削減が図られるとしている。平成6年3月に土地の引渡しを受け、平成10年10月から建設工事に着手。本年10月に竣工を迎え、新本店での業務スタートは12月4日を予定している。



芝パーク・タワー

三井不動産が進める地上25階建ての超高層分譲マンション。平成10年9月に着工し、完成は平成13年6月の予定。昨今の超高層物件人気の高まりから、分譲状況も好調のようである。

