

ビジネス街徹底分析

飯田橋

400年ほど前、武家屋敷の並ぶ江戸城内に特別の許しを得て認められた町人の街、「飯田町」。家康自らが命名したといわれる由緒ある街であるが、明治、大正、昭和、平成と4つの時代を経た現在、「飯田橋」という名は、さほど重みや趣きのあるものとはいえず、東京の多くの街の一つとして埋もれてしまっているように思えてならない。古い歴史と、JRをはじめ地下鉄3路線が交差する都内屈指の交通利便性を有しながら、そのポテンシャルが十分

に生かされていない“未完の街”。今号は、この飯田橋にスポットを当て、ビジネス街化の経緯や業務集積傾向、将来像など、さまざまなアングルから現在の状況と今後の可能性を検証してみた。



昭和30年代の夜の神楽坂

IIDABASHI



戦前の隆慶橋周辺



昭和40年代初頭の飯田橋交差点



昭和40年代初頭の外堀通り小石川橋電停



昭和50年代初頭の神楽河岸



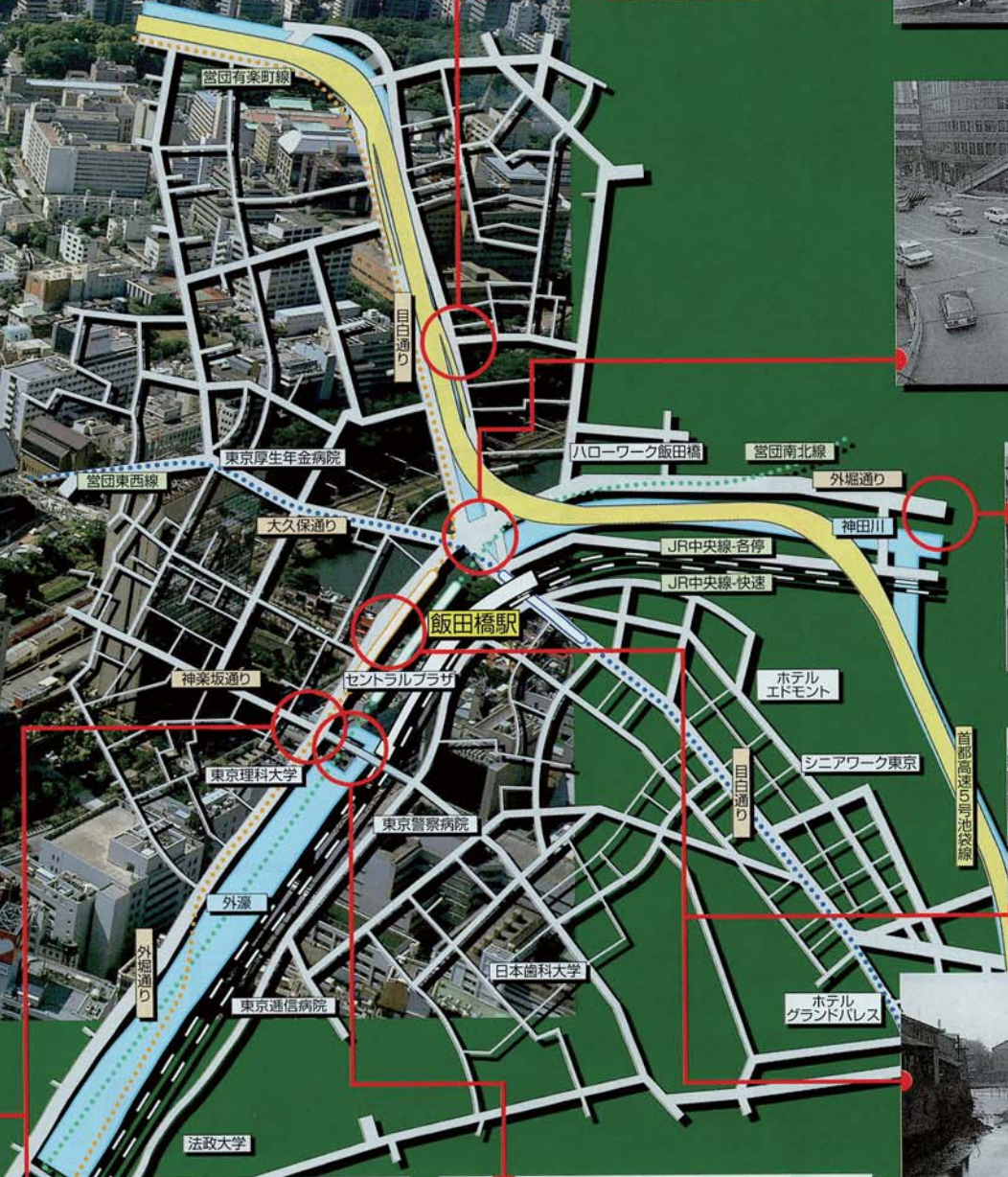
昭和20年代の神楽河岸



昭和30年代の神楽坂



昭和48年頃の牛込橋と神楽坂

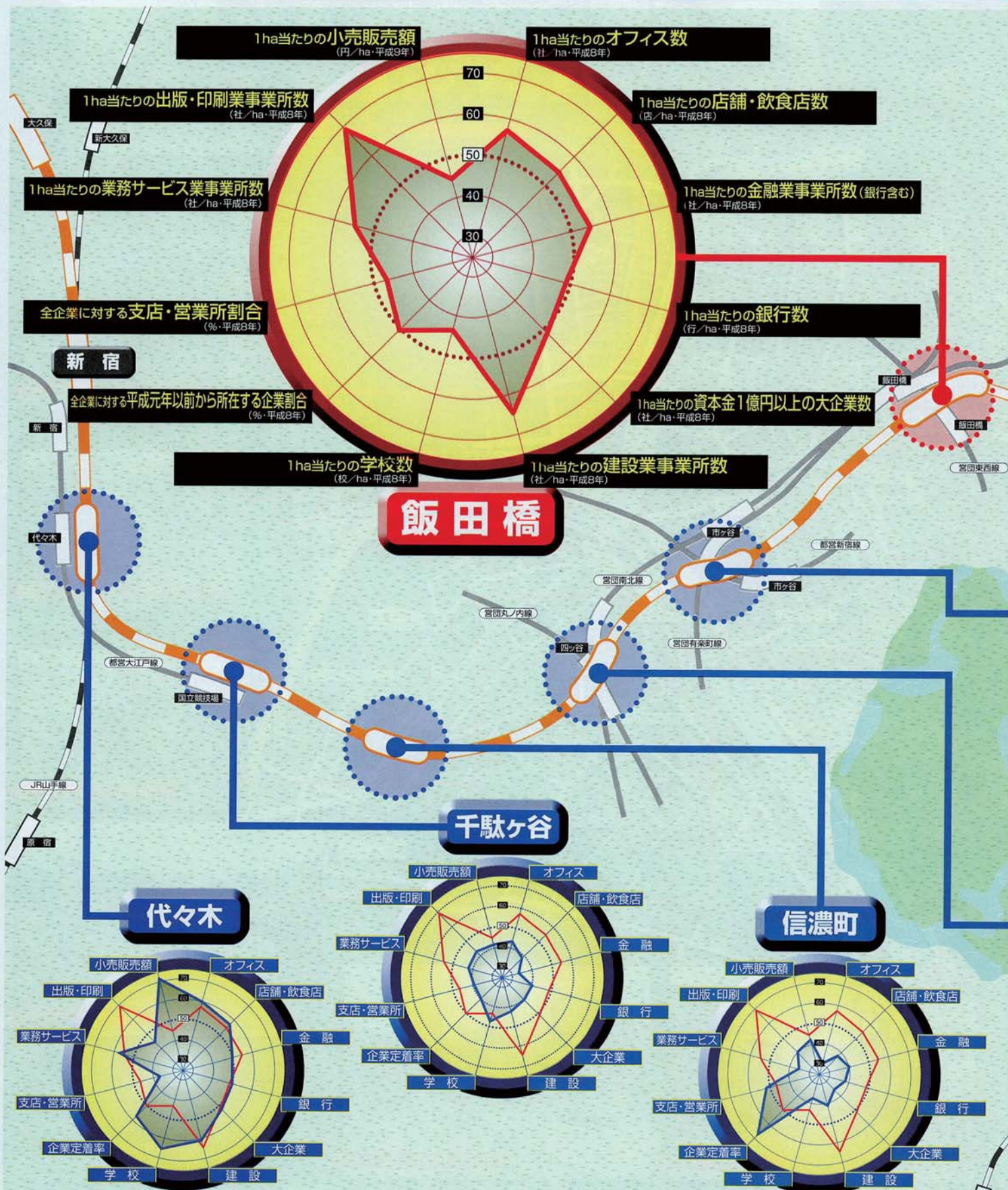


写真提供: 千代田区役所
文京ふるさと歴史館
新宿歴史博物館

ビジネス街徹底分析 飯田橋

飯田橋vs中央線沿線各エリア

— 東京都心部における飯田橋のポジション —



※レーダーチャートの各項目は偏差値によって示されています。

トヨタ自動車、熊谷組、日建設計、凸版印刷、大和ハウス工業など、日本を代表する大企業の本社や東京本部の最寄駅でありながら、駅に降り立ったとき、ビジネス街としてのダイナミズムが今一つ感じられない飯田橋。では、実際、都内の他エリアと比較したとき、その傾向は具体的なデータとして表れてくるのか。まず手始めに、飯田橋駅周辺とJR中央線沿線他エリアを比べることで、その地域特性を分析してみた。

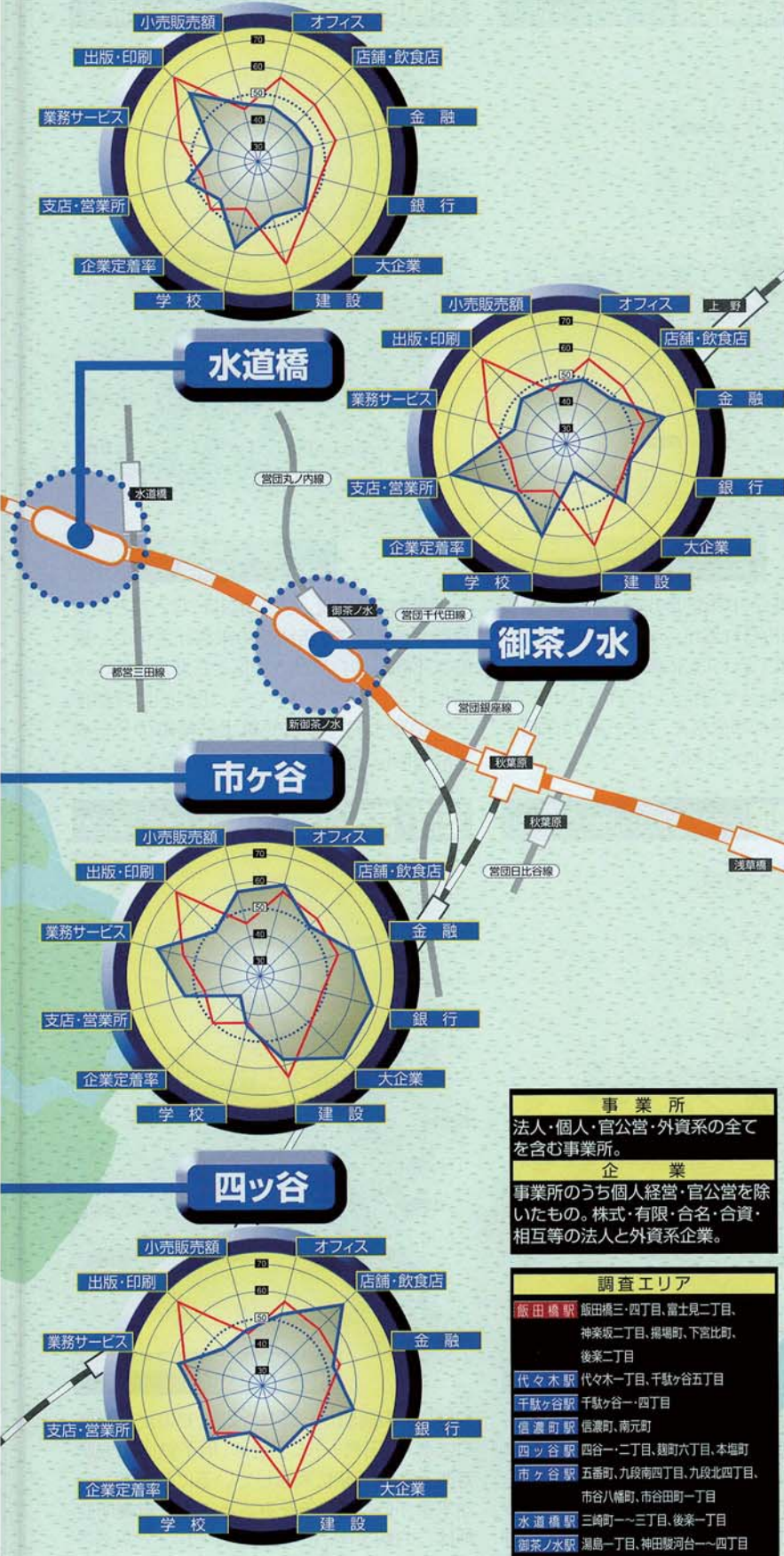
8エリア12項目のなかで、飯田橋が最高水準を示しているのは2項目。建設業と出版・印刷業の事業所数の項目である。この2業種は、どちらも小規模な事業所形態と地域密着型の事業形態という2つの特性をもった業種であり、しかも、建設業は日本で最も企業数が多い業種で、一方の出版・印刷業も都内では突出した事業所数を数える製造業である。つまり、事業所の数の多さという点で、どちらも日本一、東京一の業種という面がある。したがって、この業務集積が、この街に限った独特の特徴といえるのかどうかについては多少疑問が残るが、しかし、飯田橋の出版・印刷業は偏差値70と極端に高い集積をみせており、詳しくは後述の「オフィスビル開発」の項に譲るが、「紙」とともに歩んできたというこの街の歴史的な特性を如実に反映している。

建設業や出版・印刷業の集積のみならず、飯田橋に集積する事業の地域密着性を示す別のデータがある。支店・営業所割合の低さである。そもそも、飯田橋はJR中央線と地下鉄3線が交差しており、事業拠点にとって不可欠な高い交通利便性を備えている。しかし、支店や営業所は少なく、交通利便性という点では明らかに劣る水道橋や信濃町より低い数値を示しているのである。駅周辺の構造上の問題に起因しているのか、飯田橋には「駅前」が形成されておらず、駅が街の求心力を備えているとは言い難く、駅を中心に街が形成されているという形態にもなっていない。加えて、駅周辺には出版・印刷という発展性の低い業種が集積しており、そのため街のダイナミズムが乏しく、出店ニーズが低く抑えられているのではないかと推測される。

また、飯田橋のグラフでは、前出の2業種以外ほぼ偏差値50前後が多く、平均的なデータで構成されており、特徴のない街といった姿が浮かび上がる。しかし、視点を変えれば、すべてが平均的であるがゆえに、類い稀なポテンシャルを内在化しているともいえない。確かに、業務集積傾向、JR駅の未整備、大通りや鉄道などによる街の面的な分断など、ビジネス街としての進化を阻んできた要因はいくつか考えられるが、今後の再開発のパワーや手法いかんでは、大きく変貌する可能性も秘めているといえるのである。

調査項目が少なく、断言するのは難しいが、商業面についても同様のことがいえそうだ。商業集積の度合いを示す店舗・飲食店数の水準は平均以上を確保している一方で、その実力の指標となる小売販売額は平均を下回っている。他のエリアでは、おおよそこの2項目の水準は同じようなレベルにあり、同エリアの小規模な商店の集積と一店舗当たりの販売額の低さがうかがえる。この8エリアの中では、唯一、四ッ谷が飯田橋と同様の傾向を示しており、少なくとも商業面については、この2つのエリアは類似性を有していることがわかる。

最後に、飯田橋のグラフで意外なのが、学校数の低さではないだろうか。これは、調査エリアが駅周辺に限られているため、駅前に予備校や専門学校が集積している代々木や御茶ノ水の水準が極端に高くなったからだ。そもそも中央線沿線は学校数が多いが、データで比較すると、各エリアごとに違った傾向が表れている。飯田橋では、駅から離れたゾーンに学校が位置しているため数値的には低水準となったが、中央線沿線以外のエリアと比較すれば、いわゆる学生街であることに間違いはない。特に通学時間帯の駅前の学生数の多さは、決して代々木や御茶ノ水に引けを取らない賑わいを見せている。



事業所
法人・個人・官公営・外資系の全てを含む事業所。

企業
事業所のうち個人経営・官公営を除いたもの。株式・有限・合名・合資・相互等の法人と外資系企業。

調査エリア	
飯田橋駅	飯田橋三、四丁目、富士見二丁目、神楽坂二丁目、堀場町、下宮比町、後楽二丁目
代々木駅	代々木一丁目、千駄ヶ谷五丁目
千駄ヶ谷駅	千駄ヶ谷一〜四丁目
信濃町駅	信濃町、南元町
四ッ谷駅	四谷一〜二丁目、麹町六丁目、本郷町
市ヶ谷駅	五番町、九段南四丁目、九段北四丁目、市谷八幡町、市谷田町一丁目
水道橋駅	三崎町一〜三丁目、後楽一丁目
御茶ノ水駅	湯島一丁目、神田駿河台一〜四丁目

業務集積傾向

飯田橋駅周辺の業務・商業の集積

建設業集積度 (建設業/全事業所)



飯田橋の建設業といえば、津久戸町にある大手ゼネコンの熊谷組が有名だが、特に同企業の周辺に建築業が集積しているというわけではなく、立地傾向はほぼ均一である。最近、飯田橋三丁目の再開発地に、ハウスメーカー大手の大和ハウス工業が拠点を構えた。

金融・保険業集積度 (金融・保険業/全事業所)



比較的ハイグレードのビルが建ち並ぶ揚場町に高い集積がみられるが、企業の絶対数では、飯田橋一〜四丁目も同水準にある。ただし、前者は数値の半分を銀行が占めているのに対し、後者には銀行が少なく、ほとんどが保険や証券、貸金業となっている。

不動産業集積度 (不動産業/全事業所)



不動産業とはいえ、その内訳は、ほとんどが賃貸業や管理業で、店舗への来客が主体の一般的な不動産仲介業は各地区とも非常に低い水準にある。住宅地の中でも、比較的賃貸物件が多い富士見一丁目や筑土八幡町のデータが必然的に高くなっている。

出版・印刷業集積度 (出版・印刷業/全事業所)



飯田橋の主力産業といえる出版・印刷業だが、その傾向は駅北側の新小川町が最も高く、全事業所の3割以上を占めている。その他の地区も、駅前や神楽坂などの商業地を除き、いずれも全事業所の1〜2割を占めており、非常に高い集積度を示している。

大企業集積度 (資本金1億円以上の企業/全企業本社)



大企業は限られた範囲にしか所在せず、揚場町に2割強の集積がみられるほかは、いずれも5%前後か、それ以下の低い水準でしかない。本社機能を構築し得る規模やグレードのビルが少なく、ビジネス街としての未成熟さを物語るデータといえる。

支店・営業所集積度 (支店・営業所/全企業)



やはり飯田橋駅から離れた地区での比率が低くなる。飯田橋一・二丁目は、地下鉄の主要駅である九段下駅に隣接しているにもかかわらず水準が低いところを見ると、支店・営業所立地は、JR駅を中心に展開されているとみることができるといえる。

I I D A B A S H I

JR中央線沿線各エリアとの比較においても、「平均的な」地域特性が明らかとなった飯田橋だが、では、どのような立地傾向により業務や商業が集積しているのだろうか。第2章では、飯田橋エリアを丁目別に細かく分類し、9項目の業務系ファクター、3項目の商業系ファクターによって、それぞれ分析してみた。現在の飯田橋駅周辺における詳細な業務集積傾向が明らかになるだろう。

業務サービス業集積度 (業務サービス/全事業所)



商業デザインやソフト開発、広告代理などの業務サービス業は、市内では最も高い割合を占める業種で、飯田橋でも、大半の地区で全事業所の2割以上となっている。ただし、駅北側には同業種の広がりが少なく、駅近くのみを集積であることが読み取れる。

企業定着割合 (平成元年以前からある事業所の割合)



平成元年以前から同地に所在する企業の割合を示しているが、ほとんどの地区に大差はない。割合自体も高く、動きのないエリアといえる。商業地である神楽坂でも7割以上の水準となっており、前回調査の新橋同様、繁華街としては珍しい傾向といえる。

学校集積度 (学校/全事業所)



飯田橋の学校集積は、富士見地区が高水準にある。駅から離れていることもあり、私立の専修学校や専門学校は少なく、ほとんどが小、中学校や高校、大学である。昔ながらの文教地区といえ、富士見一丁目に13校、同二丁目に9校が所在している。

商業関係データ

小売店集積度 (小売店数/ha)



今まで記してきた各方面からの業務集積に加え、飯田橋エリアにおける商業面での立地傾向を見てみることにする。左から、小売店、飲食店、そして、酒場の集積度となっているが、多少の差異はあるものの、ほぼ同じような立地傾向となっている。いずれも神楽坂三・四丁目といった昔ながらの商業地が最も高く、飯田橋の商業立地は、

飲食店集積度 (飲食店数/ha)



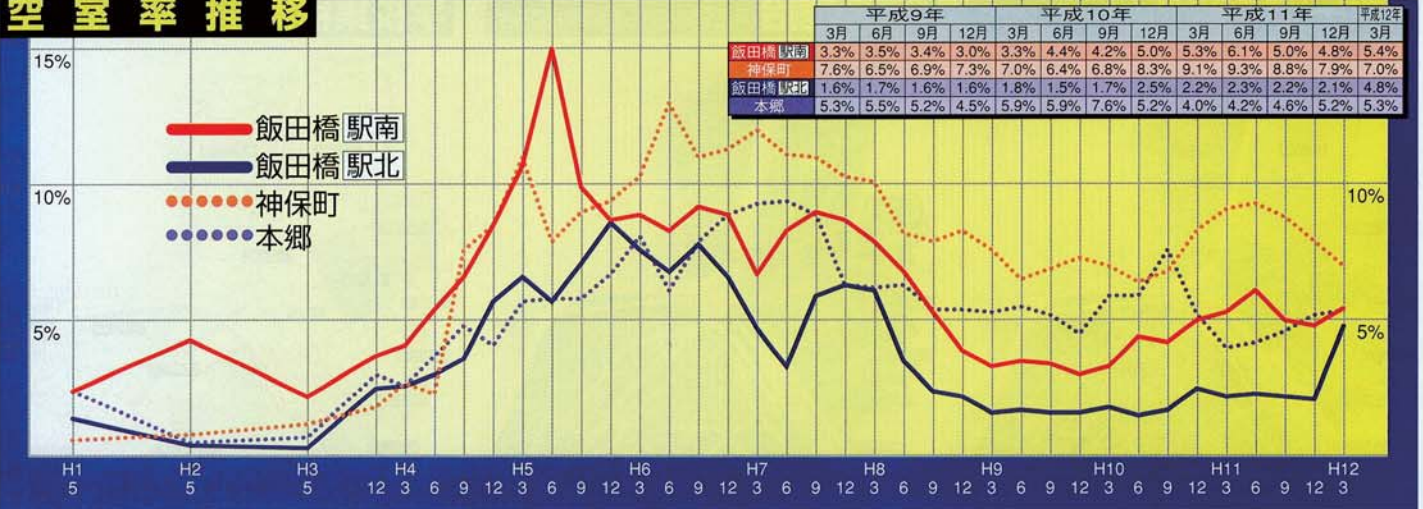
JR駅の集客力との関係は薄いといえるだろう。

また、前回調査の新橋同様、小売店よりも飲食店、飲食店よりもさらに酒場が偏った立地傾向にあるが、新橋では、飲食店と酒場との類似性が高かったのに対し、飯田橋では、飲食店の立地は、どちらかといえば小売店に近い傾向となっている。

オフィス市場動向

空室率・賃料・賃料分布にみるオフィス市場の推移と現状

空室率推移



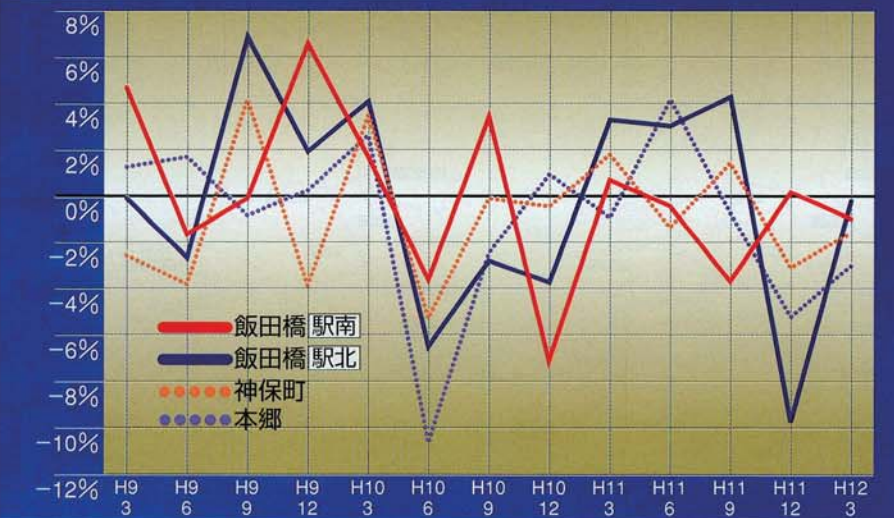
上のグラフは、平成以降における飯田橋駅周辺の空室率推移を駅南側の飯田橋・富士見・九段と、北側の神楽坂・後楽とに分けて比較したものである。近隣エリアの参照として、中央線より南の神保町と北側の本郷・湯島も併記している。では、その推移をみていくことにしよう。

都心部の他のエリア同様、4地区ともバブル期の逼迫したオフィス市場を経て、平成3年ごろから空室率の急上昇が起こっている。特に、駅南側の上昇は急激で、一気に15%まで上昇するが、平成5、6年は、同地区の新規供給が、それまでの約半分の2,000坪程度に抑えられたため、平成5年の後半にかけて急速な回復をみせる。一方、駅南側の空室率上昇は緩やかで、ピークでも10%を超えず、堅実なオフィス市場を形成していたといえる。この傾向は、近年にも同じことがいえ、ここ数年の駅北の空室率は3%以下で推移している安定した市場で

ある。前述したように、飯田橋は、地域密着型の産業が主力で、移転等も地域内移転が大半を占めている。駅北側は、特にその傾向が顕著であり、加えて、駅に近い割に賃料水準が低く抑えられている。これらの点が、駅北側の空室率が低い要因になっているといえるだろう。

平成6年以降、飯田橋の駅北と駅南の空室率は、一定の差を保ちながら、ほぼ同じような推移をたどっている。新規供給も両地区とも少なく、安定した市場特性を維持してきている。しかし、そんな飯田橋にも、今、大きな転機が訪れようとしている。今春、後楽に竣工した住友不動産と森ビルがそれぞれ進めてきた二つの大型プロジェクトと、駅南の二つの再開発計画である。これらが従来の安定したオフィス市場にどのような形で影響するか。今後の動向を注意深く観察していく必要があるだろう。

平均募集賃料対前期比上昇率



左の折れ線グラフは、過去3年間ににおける飯田橋の駅南側と北側、および周辺地区での募集賃料の対前期比上昇率を示したものである。いずれの地区も、数期にわたって継続して賃料が下降したり、上昇しているといった動きはみせておらず、上昇すれば下降し、下降すれば上昇するという、いたって正常な市場原理が機能していることを示すデータとなっている。空室率同様、賃料面に関しても、安定した推移を示しているといえるだろう。強いて挙げれば、平成10年末に、坪当たり1,000円近く下降した駅南側の賃料が、現在まで回復していないというのが気になる。しかし、駅北側との賃料差額は、いまだ坪当たり1,000円近く高い水準を維持しており、この差額は、従来の賃料水準から勘案してみると妥当な幅とも考えられ、さほど心配するには及ばない傾向かもしれない。また、駅北側が全体的に大幅な上昇や下降を示しているが、これは、同地区の物件間の賃料格差が大きく、また、市場自体が小さいことにより、一つの成約が平均募集賃料に与える影響が大きいため起こる現象と思われる。この個々物件間の賃料格差に関しては、次ページの募集賃料分布のグラフで詳しく検証してみることにする。

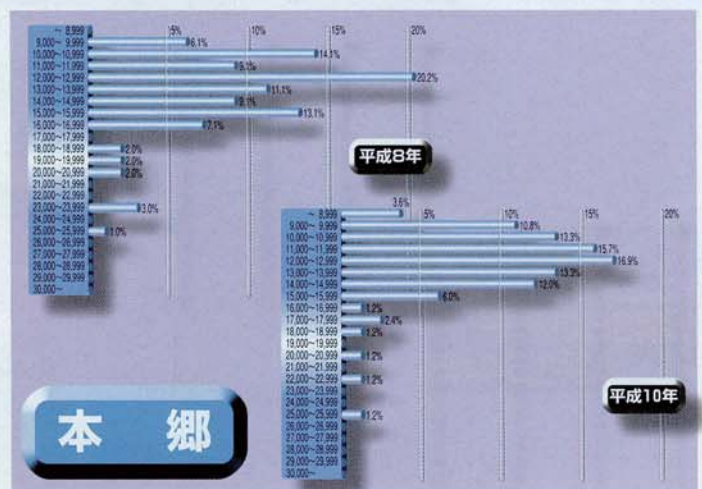
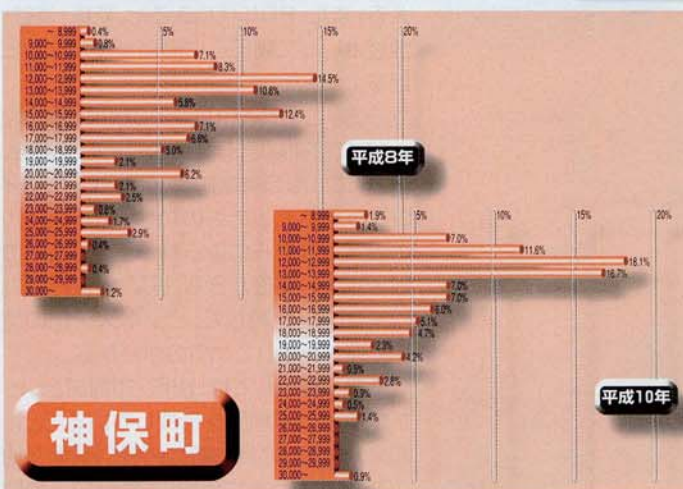
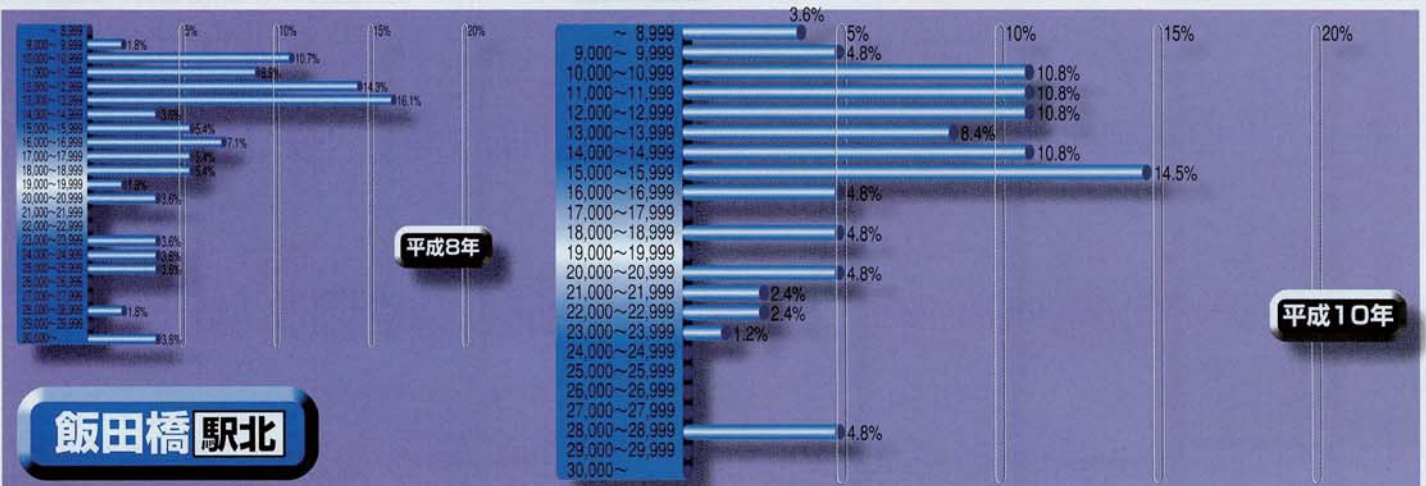
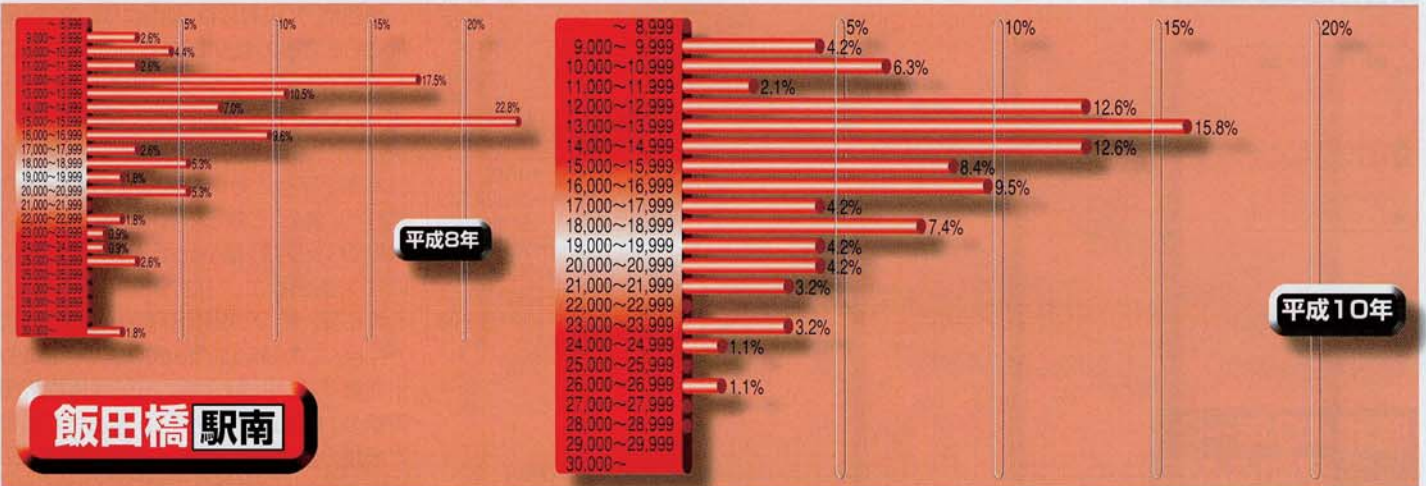
平均募集賃料推移

(円/坪)

	H9.3	H9.6	H9.9	H9.12	H10.3	H10.6	H10.9	H10.12	H11.3	H11.6	H11.9	H11.12	H12.3
飯田橋 駅南	14,900	14,660	14,650	15,620	15,890	15,320	15,850	14,730	14,840	14,780	14,240	14,270	14,140
神保町	15,080	14,510	15,120	14,540	15,050	14,260	14,250	14,190	14,450	14,260	14,470	14,030	13,810
飯田橋 駅北	13,710	13,350	14,270	14,550	15,150	14,170	13,780	13,270	13,710	14,130	14,740	13,310	13,300
本郷	13,360	13,590	13,480	13,520	13,880	12,410	12,110	12,230	12,120	12,630	12,540	11,890	11,540

一部の業種に特化した業務集積と企業出店ニーズの低さにより、比較的転入・転出が少ないオフィス市場である飯田橋だが、交通インフラの拡充と現在進行中の複数の大型再開発プロジェクトによって、長らく続いてきたこの状況に大きな転機が訪れている。オフィスマーケットに具体的な影響が現れるのはこれからだが、本章では、激変期直前の飯田橋のオフィス市場を、過去に遡って検証してみた。

募集賃料分布比較 (単位:円/坪)



上記4地区で、山型がもっとも鋭く、強い相場感を形成しているのが本郷で、ほとんどの募集が10,000円～15,000円/坪の価格帯に集中している。これとは逆に、物件間の格差が大きく、広い価格帯で募集されているのが飯田橋の駅北側で、9,000円/坪以下から30,000円/坪近くまで、比較的均一に募集がみられる。両地区とも、さほど大規模なビルや高グレードのビルがある地域ではなく、この差は、立地に起因する差だと推測できる。つまり、本郷はエリア内の立地

格差が少なく、飯田橋駅北側は駅への距離や表通りに面するか否かという立地の違いによって、大きく賃料格差が生まれているといえる。JR線の南側の両地区、駅南と神保町は、どちらも最多価格帯にきれいな山型を形成する賃料分布を示している。都内にみられがちな二極化の傾向も表れておらず、安定的な市場であることが、この賃料分布からも読み取ることができる。

オフィスビル開発

年代別ビル竣工マップにみるオフィス街化の経緯

昭和39年以前

- 凡 例 ■
- 延床面積3,000坪以上のビル
 - 延床面積1,000坪以上3,000坪未満のビル
 - 延床面積500坪以上1,000坪未満のビル



飯田橋・九段周辺は、明治以降、文京・福祉・医療関連の機関が多数創設されたことで広く知られている。明治10年から30年代にかけて、日本大学、國學院大学、東京女子医科大学などが相次いで開校。日本赤十字社とその病院もこの地に創立された。また、これらの機関と関係の深い徽章（バッジ類）業や出版・印刷業が盛んになり、飯田橋エリアは、家内制軽工業と、それに深く結びついた商店街という図式で発展。この傾向は、戦後の復興期以降も引き継がれ、平成11年に旧国鉄貨物飯田町駅の「紙流通センター」が撤去されるまで紙類の物流拠点を担い、中小の出版・印刷関連企業や作業所が集積する現在の街の土台が形成された。

昭和40年～昭和44年



昭和40年代前半は、同じ千代田区内の虎ノ門に霞が関ビルが竣工し、都内の主要エリアでも本格的なビジネス街化の波が訪れた時期であるが、飯田橋駅周辺地区には、まだその動きはみられない。現存するオフィスビルでは、隣接する九段南地区の千代田会館やトヨタ九段ビルが目立つ程度である。

昭和45年～昭和49年



昭和40年代中頃から48年の第一次石油ショックまでは、好景気に支えられ、都内各地ではオフィスビルが建設ラッシュを迎える。また、50年代に入ると、新宿・渋谷・池袋といった副都心に高層ビルが次々と建ち上がった。

一方、この時期の飯田橋駅周辺では、44年に首都高速5号池袋線、営団東西線、49年には営団有楽町線が開通し、交通インフラが拡充したものの、中小規模ビルの竣工がまばらにみられる程度。当時のビル竣工分布図からも、近隣の市ヶ谷・九段南周辺と比較して、ビジネス街化の開発が遅れが現れているのがわかる。

昭和50年～昭和54年



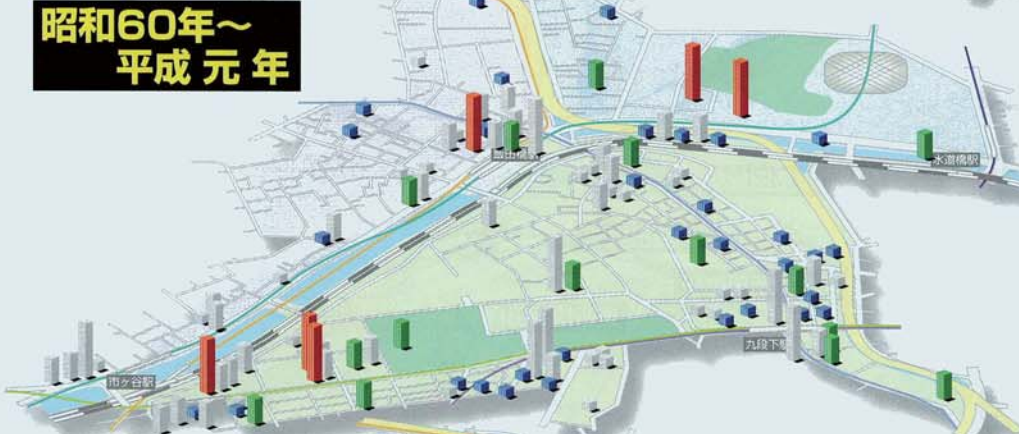
その要因としては、出版・印刷業といった中小企業が地盤を形成していることに加え、①飯田町貨物駅の細長い敷地が約400mにわたって西神田・神保町との間を分断している、②富士見地区は、教育施設や医療機関がその面積の大部分を占めている、③飯田橋駅から北西方向の神楽坂、南東方向の目白通りには、古くからの商店街が形成されているなどの、飯田橋エリアの立地特性が考えられる。

山手線の円のほぼ中央、千代田区・新宿区・文京区の接点に位置するという、いわば、稀有の“地の利”を得ながら、ビジネス街として発展し得なかった飯田橋。文教・医療・軽工業のうえに成り立ち、歴史性を色濃く残すこのエリアは、戦後の復興期から高度成長期、そしてバブル期を経てどのように変遷してきたのだろうか。ここでは、飯田橋の街の発展経緯を立地特性とオフィスビル開発の側面から検証する。

**昭和55年～
昭和59年**



**昭和60年～
平成元年**



**平成2年～
平成6年**



**平成7年～
平成12年3月**



第二次石油ショックから景気拡大期を経て、バブル最盛期に至るこの時期には、飯田橋エリアにもオフィスビル竣工ラッシュの波が押し寄せた。特に、昭和60年～平成元年の5年間の新規供給量は、延床面積500坪以下の小規模ビルも加えると約12万坪にのぼり、55～59年の総供給量の2倍を超えている。

この時期、特徴的なのが、それまで揚場町・下宮比町・飯田橋三・四丁目など駅の近くにみられたビルの竣工分布が、放射状に広がったこと。特に、目白通り沿いに500～1,000坪クラスビルの竣工が集中し、飯田橋駅周辺と九段下地区に点在していたオフィスビルが面として繋がり、ビジネス街としての体裁を整えた。

また、60年には、神楽河岸の再開発、飯田橋セントラルプラザと東京都飯田橋庁舎のツインビルが竣工。続けて、東京都の「モデル商店街事業」および「道路修景事業」の指定を受けた目白通りの整備が、平成元年に完成した。都内の後発のビジネス街と同様、飯田橋エリア全体が街として急速に発展した時期である。

バブル崩壊直前の平成2年から、好景気の余波の残る4年頃にかけて、竣工分布図上には以前にない傾向が現れた。目白通り沿いの新規供給は目立たなくなり、九段下から早稲田通りに抜ける大神宮通りに、中小規模ビルが多数竣工している。これは、平成3年にエリアの空室率がボトムに達したため、需要にスピーディに対応できる小規模ビルが、飽和状態に達した目白通りの裏側に建設されたことが原因の一つと考えられる。

その後、平成不況により都内の空室率が平均9.8%を記録した平成6年から現在に至るまでは、一転して中小規模ビルの竣工はほとんどみられない。反面、最近になって、駅北側の後楽地区に、再開発事業に絡む大規模ビルの竣工が目立ってきた。中でも、今年3月に竣工した飯田橋ファーストビルは、エリア内でも稀な延床面積1万9000坪超の規模を誇る。しかし、飯田橋が都内の主要ビジネスエリアに比肩するには、次項に述べるさまざまな再開発プロジェクトの完成を待つこととなる。

ビジネス街徹底分析 飯田橋

開発計画と未来像

激変期直前、飯田橋の開発プロジェクト群

都営地下鉄 大江戸線 飯田橋駅

大江戸線の飯田橋駅は、飯田橋交差点下から北東方向にアーチ状に伸びる。駅の両端が出入口となり、北東端は小石川運動場付近、南西端は、現在ある営団地下鉄のコンコース付近となる。飯田橋交差点下の地下コンコースは、すでに地下鉄南北線の延伸を機にきれいに改装されており、南北線、有楽町線、東西線の営団各線や、JR駅への連絡もスムーズ。大江戸線を加えた地下鉄4路線にJR線という飯田橋駅の交通インフラの充実度は、間違いなく都内屈指のポテンシャルといえるだろう。

都営地下鉄 大江戸線

ついに4月20日、新宿～国立競技場間が部分開通した都営地下鉄・大江戸線。年末の全線開通に向け、まさに秒読み段階となり、各地で建設工事が急ピッチで進められている。新宿区東部や麻布、勝どきといった鉄道未開地への新たな交通インフラといった面と、環状線（運転方法は6の字運転）の利点を生かし、既存路線と各地で交差するのが大きな特徴。全38駅のなかで乗り換え駅が26駅と、東京の鉄道ネットワークは、同路線の開業で飛躍的に拡充されることとなる。ビジネスラインとしての期待も高く、開通が待ち遠しいところだ。

営団地下鉄 南北線

平成3年の赤羽岩淵～駒込間の開業から、平成8年には四ツ谷まで、平成9年には溜池山王までと、着々と延伸を続ける営団地下鉄・南北線。東京を南北に縦断する数少ない路線として期待度は高いが、現在までの部分開通では、利便性はもう一つといったところであった。しかし、本年9月26日に溜池山王～目黒間が開業することで、念願の全線の開通となる。加えて、東急線との相互直通運転により、同路線のポテンシャルは格段にアップ。また、平成13年3月には、埼玉高速鉄道が赤羽岩淵から北へ浦和美園まで延伸し、文字どおり、首都圏北部と南部を貫く大動脈が完成する。

富士見二丁目北部地区再開発

神楽河岸の飯田橋セントラルプラザから、JR駅を挟んだちょうど反対側、富士見二丁目7番、8番地区で進められている地区面積約1haの大規模再開発事業である。平成4年の再開発準備組合設立から8年近くの歳月を経て、つい先ごろ都市計画決定がなされ、計画は大きく前進。来年度には建設に着手し、平成16年度の完成を予定している。計画は、230戸の住宅と客室数約500室の都市型ホテルを主要用途とする2棟の超高層ビルで、飯田橋駅前の超一等地に、地上30階以上100mを超えるツインタワーが出現する予定。低層部には、業務や商業スペースも確保され、緑豊かな公開空地のなかに、駅前の賑わいが演出されることとなる。4年後の完成時には、今までコア施設がなかった飯田橋駅前に巨大なランドマークが誕生する。



自治会館建設計画

本年2月に施設の運営や設計、工事などの実施計画が明らかになった自治会館建設計画。地上20階、地下3階、延床面積約4万㎡の高層ビルが建設され、特別区協議会のほか、特別区人事・厚生事務組合、東京都民健康保険団体連合会などが入居する。平成14年度には工事に着手、平成16年度後半の完成をめざしている。

◎写真提供 / 取材協力
 日本鉄道建設公団国鉄清算事業本部
 千代田区富士見二丁目7番・8番地区市街地再開発準備組合
 西神田三丁目北部西地区市街地再開発組合
 住友不動産株式会社、森ビル株式会社
 千代田区役所都市開発部

企業の都心回帰現象が進むなか、品川、渋谷、汐留、六本木などの大型再開発計画が大きな話題を呼んでいる。しかし、飯田橋でも、これらのエリアに引けを取らない複数の大規模プロジェクトが進行しているのである。しかも、営団地下鉄南北線の全線開通や、各界から熱い期待がよせられる都営地下鉄大江戸線の開業も秒読み段階。いよいよ、飯田橋の高いポテンシャルが大きく開花する時を迎えたのだ。

住友不動産 飯田橋ファーストビル



本年3月に竣工した延床面積6万㎡を超える超大型ビル。飯田橋駅周辺では、最大規模を誇る賃貸オフィスビルである。地上14階と比較的低層ではあるが、ワンフロアの貸室面積は約1,300坪と、山手線内でも屈指の広さを誇る。

後楽森ビル



下水道局後楽ポンプ所の上部空間に建設された後楽森ビル。飯田橋ファーストビル同様、本年3月に竣工し、やはりエリア内では群を抜く大規模な賃貸オフィスビルである。既存公共施設の未利用の上部空間を民間が有効活用するという新たな開発手法によって進められたプロジェクトで、国公有地等の有効活用や財政への寄与、都市再生といった意味からも、高い注目を集める再開発事業である。

飯田町土地区画整理事業による 「道」と「橋」の整備



旧国鉄貨物飯田町駅による街の分断が発展の大きな阻害要因となってきた飯田橋において、再開発とともに進められている土地区画整理は、地域ポテンシャルアップに大きく貢献するに違いない。開発区域内には3本の道路が計画され、そのうちの1つである区画道路2号が先ごろ開通。来年から再来年に向け、残りの道路や日本橋川の橋の架け替えや新設も実施され、周辺地区の都市インフラは飛躍的に向上する。



西神田三丁目北部西地区再開発



平成4年の準備組合の設立から、平成10年に都市計画決定。本年末の工事着工をめざしている西神田三丁目北部西地区の再開発計画。地上32階、地下2階、オフィスと住宅、店舗からなる超高層ビルが計画されており、都心部にふさわしい土地高度利用の実現と良好な都市環境が創出されることとなる。

飯田町貨物駅用地開発

JR貨物飯田町駅や紙流通センター、JR東日本の車両保守基地、東京電力変電所等が所在していた4.9haの土地が、千代田区飯田町土地区画整理事業により整備され、同区域内のJR貨物用地2.6haで推進される再開発計画。区域は、北、中央、南の3つの街区からなり、北街区には、平成11年春、JR貨物・大和ハウス工業共同ビルがすでに竣工。中央街区、南街区には、計4棟の大規模オフィスビルとホテル棟、住宅棟、商業施設などが建設され、比較的小規模ビルが集積する周辺地区とは一線を画すビジネスエリアが姿を現す。計画では、日建設計東京本社ビルを除くすべての建物が今年中の着工を予定しており、平成15年末までには、ほぼすべての計画が完成。就業人口1万人の新たな街が誕生する。



昭和62年



平成12年

北街区



JR貨物・大和ハウス工業共同ビル

- JR貨物・大和ハウス工業共同ビル
地上23階、地下2階、延床面積 47,246.78㎡
平成11年5月竣工

中央街区

- JR貨物・賃貸オフィスビルおよび商業施設
地上35階、地下2階、延床面積約85,500㎡
平成12年8月着工、平成15年4月竣工予定
- JR東日本・ホテルエドモント新館
地上14階、地下2階、延床面積約14,500㎡
平成13年2月着工、平成15年4月竣工予定

南街区

- 大塚商会本社ビル
延床面積約22,000㎡
平成12年9月着工、平成14年7月竣工予定
- 日建設計東京本社ビル
延床面積約19,500㎡
平成13年8月着工、平成15年3月竣工予定
- 日立マクセル東京本社ビル
延床面積約18,000㎡
平成12年9月着工、平成14年9月竣工予定
- 日商岩井・日商岩井不動産・大和ハウス工業・高層分譲住宅
地上30階、地下2階、延床面積約20,500㎡
予定住戸数200戸以上、想定居住人口500~600人
平成12年9月着工、平成15年3月竣工予定

