

昭和52(1977)年の八重洲付近

ANALYSIS of BUSINESS DISTRICTS

平成14(2002)年の八重洲付近

八重洲

東京駅の東側に八重洲口が開設されたのは、駅開業後15年もの年月が経過した1929年。首都の表玄関・丸の内口に対して、裏口といった風情であったという。八重洲口一帯が、日本橋側の表玄関としてようやく体裁を整えたのは、駅舎である鉄道会館が1954年に竣工してからのこと。高度経済成長期にはビルの建設ラッシュが起こり、日本橋から京橋・八重洲にかけて、一大ビジネス街が形成されるに至った。しかし、現在では、建物の老朽化とともにエリア全体のポルテージが低下し、東京駅前という立地優位性を生かしきれていないと難しい。今、その八重洲で、駅前一帯を未来型都市へ再構築する計画が進行している。今号では、かつてない転換期を迎えた超一等地“八重洲”を取り上げる。

YAESU

第一章 業務集積傾向

事業所統計・商業統計から分析する。
八重洲・日本橋・京橋エリアの業務集積傾向

第二章 オフィス市場

募集賃料分布・募集賃料推移・空室率に見る
オフィス市場の変化と現状

第三章 東京駅

刻々と変化し続ける。
首都の表玄関・東京駅

第四章 開発・再開発計画

JR東京駅八重洲側の新時代を拓く
ビッグプロジェクト



【取材協力・写真提供】東日本旅客鉄道㈱、株式会社鉄道会館、八重洲地下街㈱、東海旅客鉄道㈱、森トラスト㈱、東京都、株式会社データサービシステム（順不同）
【参考文献・資料】「事業所・企業統計調査報告」（東京都）、「商業統計調査報告」（東京都）、「不動産白書」（株式会社データサービシステム）（順不同）

ビジネス街徹底分析・八重洲 第一章

業務集積傾向

事業所統計・商業統計から分析する、
八重洲・日本橋・京橋エリアの業務集積傾向

江戸時代より商業・文化の中心地として栄えた八重洲・日本橋・京橋。高度成長期にはビジネス街が急速に進み、一等地としての揺るぎないステイタスを築き上げた。しかし、現在、街全体の老朽化が進行し、その競争力は低下しつつある。第一章では、業務集積傾向を、事業所や支店・営業所数、企業規模、金融・不動産・建設業集積、商業集積といった項目について町丁目ごとに比較・分析する。



単位面積当たりの事業所数を見ると、日本橋一丁目だけが他のブロックの約半数と、著しく低水準となっている。これは、もともと大規模ビルが多く、比較的広い床面積を使用する企業が多かったところに加え、下段の図に見られるとおり事業所の減少率も高いことが、集積度が低い傾向に拍車をかけたものと考えられる。

また、会社総数に対する支店・営業所の割合は、東京駅至近で、かつエリア全体の中では相対的に新しいビルが多い八重洲二丁目が高、約55%を占めている。3年間の減少率も低く、主に地方の企業を中心とした、東京駅前立地に対する根強い需要が表れたものと言えるだろう。

一方、銀行・証券業は、地方銀行の東京支

店や証券会社の本社が多い日本橋で高い集積を示しているが、レストランによる転出が進む京橋では低い傾向となっている。いずれにせよ、以上の3つの項目で増加に転じたブロックは皆無である。今後、エリア活性化の起爆剤となる東京駅前と日本橋の再開発事業により、一等地に対する潜在的需要が再び喚起されることに期待したい。

大企業

集積度 大企業数/会社総数



大企業（資本金1億円以上の企業本社と単独企業）の集積傾向を見ると、日本橋一丁目目で突出して高水準となっている。しかしこれは、左頁の事業所集積図に表れているとおり、母数となる会社自体が少ないためだ。大企業の実数を比較すると、京橋一丁目目で66社と最も多くなっているが、他のブロックでも大差はない。これは、日本橋一丁目目は

不動産業

集積度 不動産業数/全事業所数



例外として、大規模ビルと中小規模ビルが混在するという、早くから発展したビジネス街の特徴を表すものと言えるだろう。
このエリアは戦前からビジネス一等地であり、そのステイタスと交通利便性を求めて進出を希望する企業が多かったことから、それらの受け皿となる貸しビル業が発展した。不動産業の集積傾向を見ると、エリア内で

建設業

集積度 建設業数/全事業所数



最もステイタス性の高い日本橋一丁目目や、大通りに面した日本橋三、京橋一丁目目で高水準となっているが、全体的にほぼ同様に集積している様子が表れている。また、貸しビル業と関連が深い建設業では、京橋一～三丁目目で高い集積が見られる。これは、清水建設が本社を置いていたことが影響していると考えられる。

商業

卸売業集積度 卸売業数/面積 (ha)



1卸売業当たりの売上高 卸売売上高/卸売業数



1小売業当たりの売上高 小売売上高/小売業数



飲食店集積度 飲食店数/面積 (ha)



江戸の昔からの伝統的商業地である当エリアでは、比較的卸売業が多く、主に化学製品や鉱物・金属材料を取り扱う企業を中心に、日本橋三丁目・京橋一～三丁目目で高い集積度を示している。一方、1卸売業当たりの売上高を見ると、単位面積当たりの卸売業数とは逆の傾向となっており、日本橋川付近は大企業中心、京橋を経て銀座方向に向かうほど中小・零細企業中心と、集積傾向が変化していく様子が表れている。

また、1小売業当たりの売上高では、圧倒的に日本橋二丁目が高水準となっているが、これは高島屋の存在によって他のブロックの売上高が相対的に埋没してしまったことによるものである。しかし近年、エリア全体の商品販売額が低迷していることは事実であり、東急百貨店の撤退も加わって、隣接した銀座と比較しても商業集積地としての魅力を失いつつある。

次に、飲食店の集積傾向を見ると、八重洲一～二丁目目で高水準となっている。これは、外堀通りの裏側に当たる八重洲仲通りに沿って、周辺のワーカーを対象とした繁華街が形成されていることに加え、わが国有数の規模を誇る八重洲地下街の存在が大きく影響している。

ビジネス街徹底分析・八重洲 第二章

オフィス市場

募集賃料分布・募集賃料推移・空室率に見る オフィス市場の変化と現状

ターミナルステーション・東京駅を背後に控え、古くからビジネス街として発展してきた八重洲。しかし、新興のビジネス街の台頭や超高層大型ビルの増加とともに、その地位は危ういものとなりつつある。本章では、募集賃料や空室率を他ゾーンと比較しながら、八重洲のオフィスマーケットを検証する。



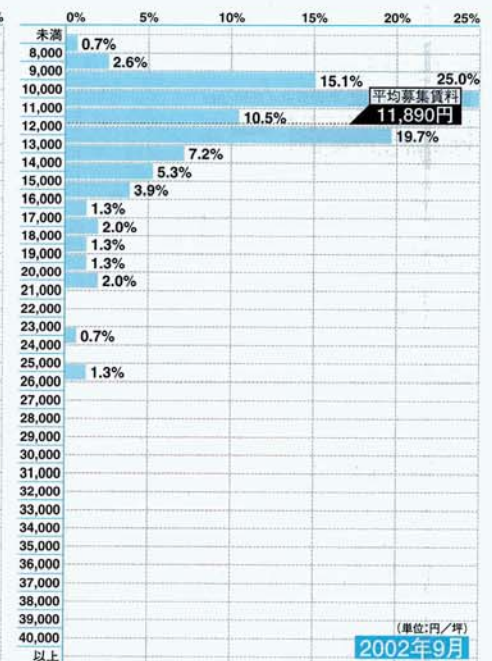
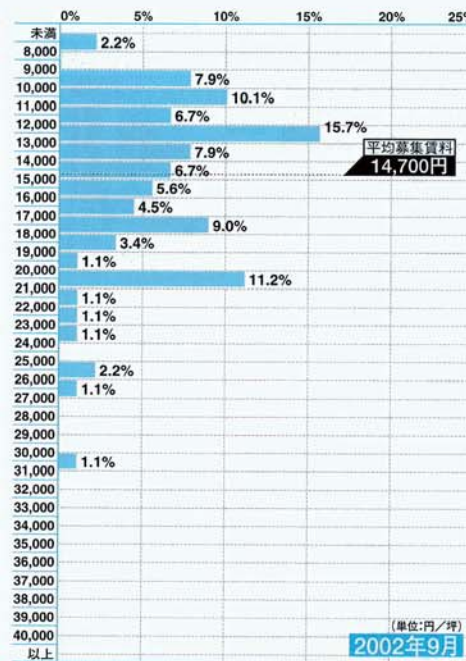
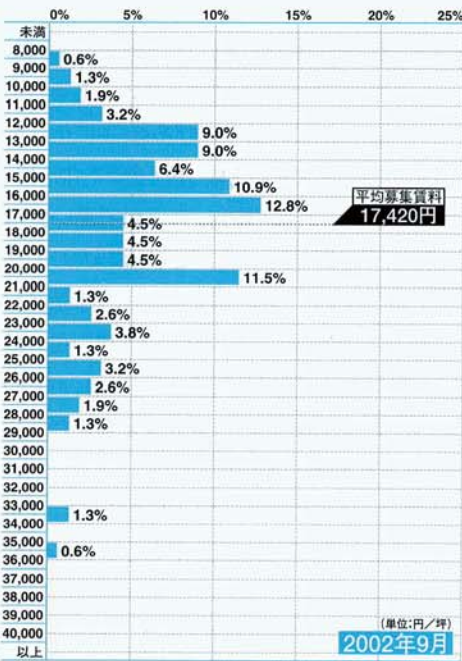
募集賃料分布

1999年の八重洲・日本橋・京橋ゾーン(以下「八重洲」)の賃料分布を見ると、下は8,000円/坪以上、上は40,000円/坪以上という幅広い価格帯で募集が行われていた。しかし、2002年9月時点では、高額な賃料はほとんど見られず、平均募集賃料も

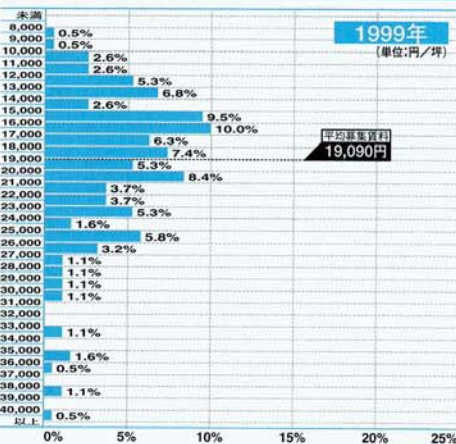
17,000円/坪台まで下がっている。とはいえ、八重洲は古くからの成熟したオフィス街であり、主要5区平均募集賃料(14,500円/坪)と比較して、約3,000円/坪も高い水準にあるのが特徴的である。

室町・本町ゾーン(以下「室町」)では、賃

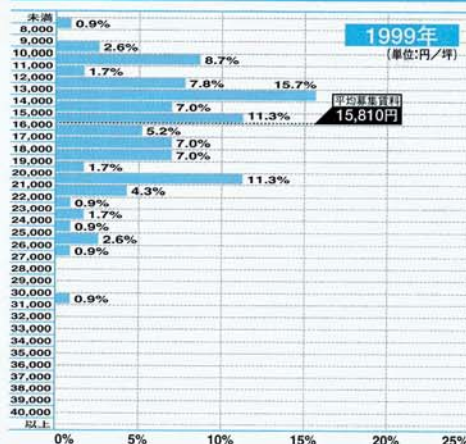
料分布にそれほど大きな変化は見られない。茅場町・八丁堀・新川ゾーン(以下「茅場町」)では、2002年9月時点で10,000円~11,000円/坪の価格帯が全体の4分の1を占めており、相場感が形成される傾向にあると言えるだろう。



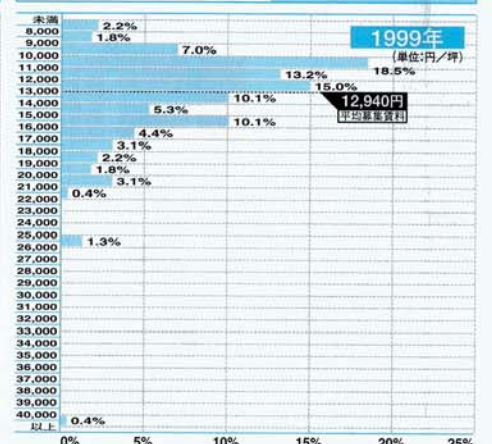
八重洲・日本橋・京橋



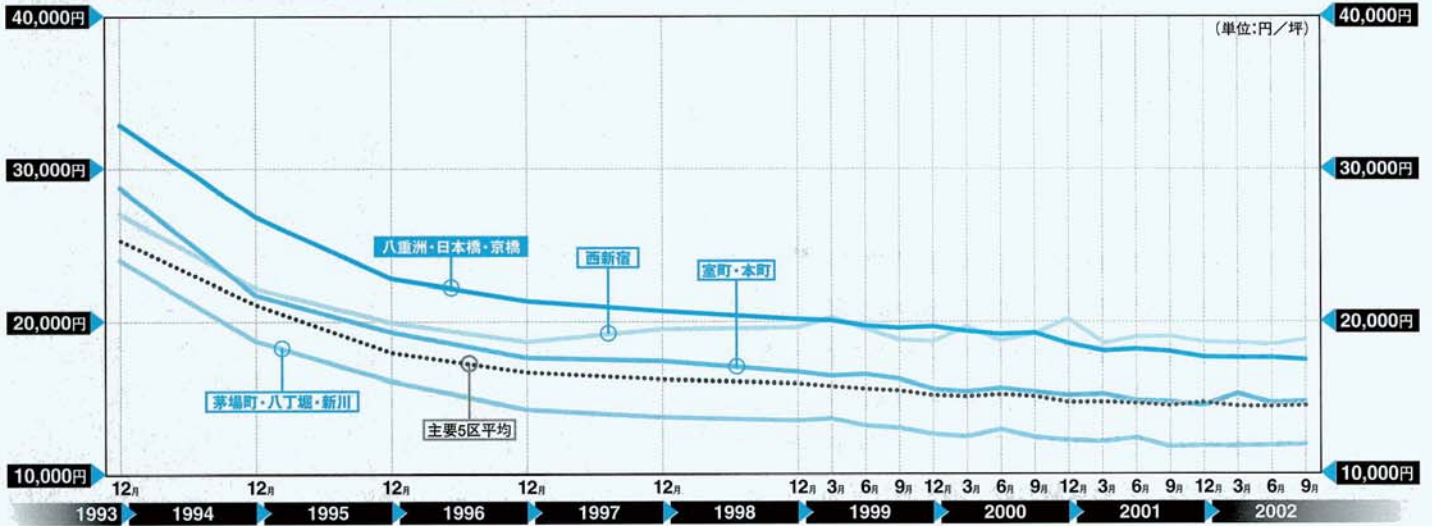
室町・本町



茅場町・八丁堀・新川



平均募集賃料推移



バブル崩壊後、どのゾーンでも、平均募集賃料は急激に下落した。なかでも、八重洲、室町の両ゾーンでは、1993年と1995年を比較すると、約10,000円/坪も下落している。しかし、その後は、緩やかな下落傾向を示し、ここ最近では八重洲で17,000円/坪台、室町で14,000円/坪台を推移している。

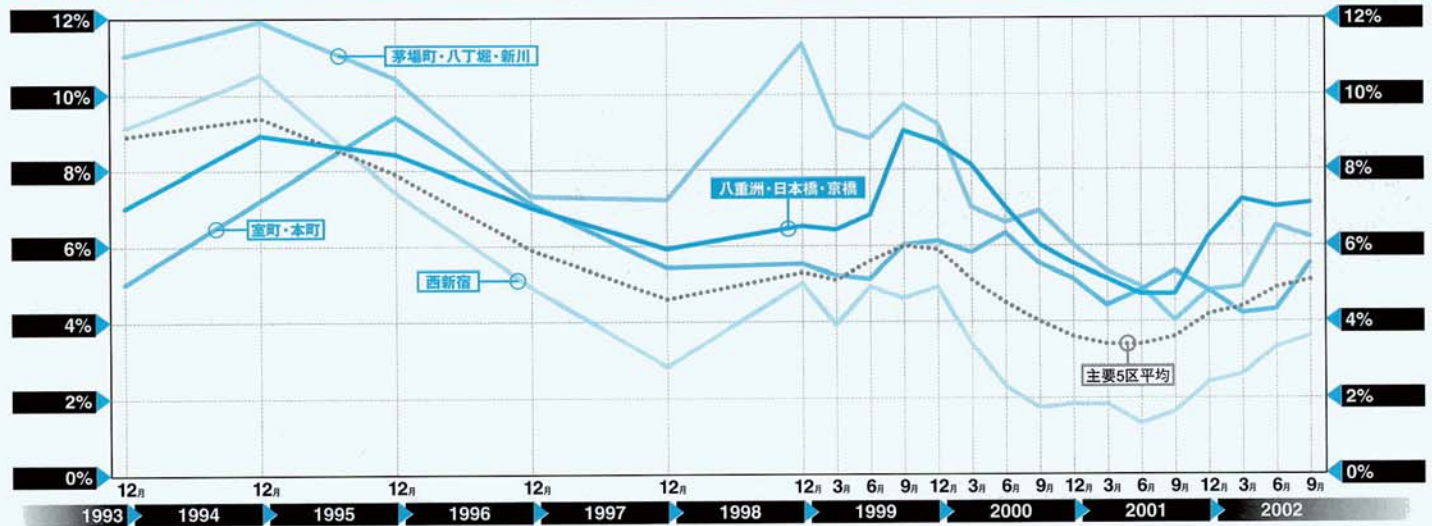
ここで、ターミナルステーション・東京駅に隣接する八重洲と、同じくターミナルステ

(単位:円/坪)	2001.3	2001.6	2001.9	2001.12	2002.3	2002.6	2002.9
八重洲・日本橋・京橋	18,000円	18,120円	17,960円	17,590円	17,560円	17,560円	17,420円
室町・本町	15,160円	14,740円	14,680円	14,460円	15,200円	14,630円	14,700円
茅場町・八丁堀・新川	12,070円	12,310円	11,750円	11,800円	11,790円	11,830円	11,890円
西新宿	18,530円	18,920円	18,960円	18,590円	18,540円	18,450円	18,750円
主要5区平均	14,740円	14,670円	14,520円	14,720円	14,480円	14,460円	14,520円

ーション・新宿駅に隣接する西新宿ゾーン(以下「西新宿」)を比較してみよう。1993年には、八重洲が32,850円/坪、西新宿が27,000円/坪と、八重洲のほうが約6,000円も高い賃料水準であった。しかし、1999年3月と2000年3月には西新宿と

八重洲が逆転し、2000年12月以降は西新宿のほうが高い賃料水準で推移している。西新宿では、2000年にIT需要や外資系需要を吸収し、ある程度高い賃料水準のマーケットを形成できたことが、大きな要因として考えられる。

空室率推移



八重洲の空室率は、1994年12月をピークに緩やかに下落していたが、1999年9月に再び9.0%まで上昇した。同ゾーンは、業務集積度や立地のステイタスが高い一方で、オフィス街としての発展性が乏しい。しかし、いまだに賃料水準は、周辺ゾーンと比べて高めに推移しているため、需要の減退や流出につながり、空室率に影響したと考えられる。

その後、2年間は緩やかな下落傾向を見せ、空室率は4.7%まで下がったが、2001年

	2001.3	2001.6	2001.9	2001.12	2002.3	2002.6	2002.9
八重洲・日本橋・京橋	5.1%	4.7%	4.7%	6.2%	7.2%	7.0%	7.1%
室町・本町	4.4%	4.8%	5.3%	4.8%	4.2%	4.3%	5.5%
茅場町・八丁堀・新川	5.3%	4.9%	4.0%	4.8%	4.9%	6.5%	6.2%
西新宿	1.8%	1.3%	1.6%	2.4%	2.6%	3.3%	3.6%
主要5区平均	3.4%	3.4%	3.6%	4.2%	4.4%	4.9%	5.1%

12月には再び上昇に転じた。これは、同ゾーンの需要が大幅に減少したことに起因する。同ゾーンでは、築年数が古く、設備水準が追いついていないビルでも、賃料水準を高め設定しているケースが見受けられ、それがテナントの流出につながったと思われる。

また、東京のマーケット全体の展望としては、景気の先行き不透明感が強いところに、大規模ビルの竣工ラッシュを控えているため、供給量を上回るだけの新規需要はあまり期待できないものと思われる。今後のさらなる空室率の上昇が懸念される。

(※主要5区=千代田・中央・港・新宿・渋谷区)

ビジネス街徹底分析・八重洲 第三章

東京駅

刻々と変化し続ける、
首都の表玄関・東京駅

開業88年の歴史を持つJR東京駅は、東海道・中央・東北本線や新幹線など主要路線の起点であり、また、首都の表玄関にふさわしい機能を備えた、日本を代表する巨大ターミナルである。第三章では、この東京駅を象徴する丸の内駅舎や、駅構内・地下で行われているさまざまな試みについて紹介し、単に列車が発着する場所という機能以外の、多彩な魅力の一端を紹介する。

東京駅(丸の内駅舎)保存・復元

東京駅丸の内駅舎を創建当時の姿に復元し、駅舎前面中央部を駅舎と一体となった広場として再整備する計画が、東京都とJR東日本によって推進されている。東京駅を象徴する赤レンガ駅舎の復元は、東京駅周辺再生整備計画全体のシンボリック事業にも

なっている。駅舎は、明治期近代建築の指導者・辰野金吾工学博士の設計により、1914年に完成。関東大震災では、その耐震性能を証明したものの、東京大空襲で3階の大部分を焼失した。戦後、修復工事が行われたが、物資欠乏のため完全な復元はできず、

2階建て・八角屋根の姿で現在に至っている。計画では、現存する部分を可能な限り保存し、3階と円型ドームの部分を復元することになっており、2010年度末の完成を予定。現行の機能(駅・ホテル・ギャラリー)は、維持する方向で検討されている。



丸の内駅舎

- 1908(明治41)年 駅舎工事に着手
- 1914(大正 3)年 駅舎開業
- 1923(大正12)年 関東大震災(大きな被害なし)
- 1945(昭和20)年 東京大空襲(3階部分とドーム焼失)
- 1947(昭和22)年 修復工事了(2階建てとなる)

八重洲側駅舎

- 1929(昭和 4)年 八重洲口開設
- 1954(昭和29)年 駅舎(鉄道会館)地上6階部分まで完成
- 1968(昭和43)年 同 地上12階部分まで完成

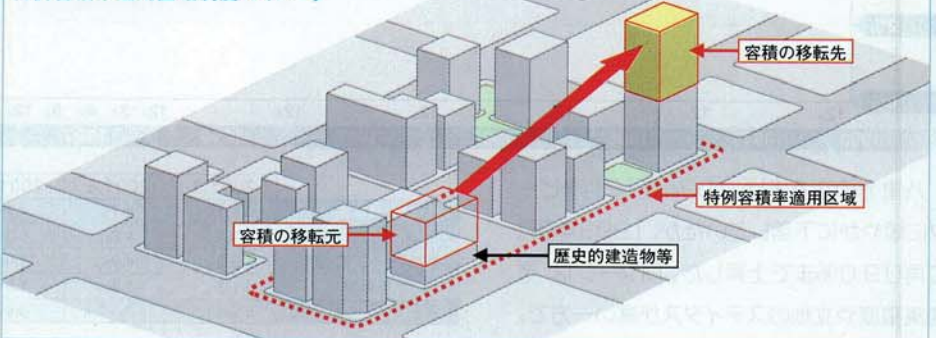
丸の内駅舎創建時の建物概要

- 正面長さ: 335.0m
- 最高高さ: 46.1m(現在は30.0m)
- ドーム部高さ: 37.6m(現在は30.0m)
- 奥行き(一般部): 22.0m
- 延床面積: 約23,900㎡(現在は約20,300㎡)

特例容積率適用区域制度

行政が定める区域内で、未利用の容積を別の敷地の容積に上乗せして活用できる制度。余剰容積率を持つ歴史的建造物などの存在が条件で、2001年5月の都市計画法および建築基準法の一部改正により創設された。街区を越えた複数の建物に容積を移転できるのが、この制度の大きな特徴である。東京都都市計画審議会は、大手町・丸の内・有楽町地区約117haを初の特例容積率適用区域に指定し、歴史的建造物である丸の内駅舎の保存・復元を図るとともに、東京駅周辺の土地の高度利用を促進する。この制度の適用で、移転先側は高層建築物を建てやすくなり、また、移転元側は開発利益を駅舎復元などの財源に充当でき、双方にメリットが生まれることとなる。現在、JR東京駅の余剰容積率は、丸の内・東京ビルディング建替計画と、八重洲開発計画(超高層ツインタワー)で使用される予定だ。

特例容積率適用区域制度のイメージ



◆特例容積率適用区域制度の適用の条件

- ①特例容積率適用区域に求められる条件
 - ・商業区域内
 - ・道路、鉄道、下水道等の基盤施設が十分に整備されている
 - ・区域全体の高度利用を図るため、未利用の容積率の活用を図る必要があること
- ②容積移転元の敷地に求められる条件
 - ・伝統的建造物が存在する
 - ・文化的環境の維持創出のため必要な施設が存在する
 - ・都市環境向上のため低度利用となっている
- ③容積移転先の敷地に求められる条件
 - ・容積移転により、良好な街並みや都市景観の維持に支障が生じる恐れがない
 - ・建築計画が交通上、安全上、防災上、衛生上支障を生じない

駅構内

Dila東京メディアコート

駅構内1階の新幹線中央乗換コンコースと丸の内通路の間に、2000年12月にオープンした複合商業スペース「メディアコート」。ステーション・ライブや各種企業のイベントが開催される情報発信スペースと、案内カウンターを併設したカフェなどの飲食、物販店から構成される。改札内でありながら約1,000㎡の広さを確保し、駅構内の動線上に配置されていることから、常に多くの利用者で賑わいを見せている。



銀の鈴 リニューアル

JR東日本は、首都圏主要ターミナル駅において、使いやすさ、快適さなどの向上を目的とする駅空間の改良を、2003年春までに集中的に実施することとした。東京駅では、中央通路や待合コーナーが重点的に整備・改良される予定。一例として、「銀の鈴待合所」で実施される全面改修では、鈴木エドワード氏のデザインにより、床と壁をガラスで覆い、ガラスの壁は光壁として明るさを演出するなど、大きく様変わりする。イタリアンパール、和風カフェ、フットリートメントサロンなど、話題性の高い新規店舗も、12月1日からオープンする。



地下街

巨大な地下街の存在でも有名な東京駅だが、この地下街が、駅八重洲口直下の「東京駅名店街」と「大丸食品街」、そして外堀通り下から中央通り下をT字状に広がる「八重洲地下街」の3つの部分から構成されていることは、あまり知られていないようだ。近年、この地下街が次々と変化しつつあり、注目を集めている。

東京駅名店街

開業は1953年。JR東日本グループの(株)鉄道会館が運営し、現在約150店舗が集積している。老舗の地下街も景気低迷による売上減少は免れず、打開策として1999年から大幅リニューアルを実施。テナントリーシングでは店舗構成を重視し、特徴を持たせたブロックを効果的に配した。なかでも、キャラクターグッズの店舗を集めた「キャラキャラッパ」や、有名ラーメン店を集めた「ラーメン激戦区」は、周辺ワーカーや駅利用者だけでなく、このゾーンを目指して集まる人で賑わいを見せ、坪当たりの売上では改装前の倍以上となっている店舗もある。渋谷・新宿とは異なる幅広い客層、そして地方からの集客といった東京駅ならではの特殊性を生かし、次なる仕掛けを計画中である。

八重洲地下街

開業は1965年。八重洲地下街株式が運営し、現在約200店舗から構成されている。日本橋・京橋方向に位置していることから、客層としては周辺のワーカーが大きな割合を占める。男女別に見ると、男性客は管理職クラスの50代、女性客は20代OLが圧倒的に多く、企業の本社機能が集積するエリアならではの特徴と言える。地下街では、この客層をメ

インターゲットとした街づくりを行っており、ビジネスランチやアフターファイブ需要に応える飲食店を核とし、若い女性向けのファッション関連店舗も充実させた。また、最近の傾向としては、マッサージや健康食品など、癒し系といわれるサービスを提供する店舗が増えており、地下街の一面という入りやすさも手伝って、男女問わずワーカーの人気を集めているようだ。



ビジネス街徹底分析・八重洲 第四章

開発・再開発計画

JR東京駅八重洲側の新時代を拓くビッグプロジェクト

ここ数年、JR東京駅周辺が実に騒がしい。丸の内側の三菱村建替え計画が次々と発表され、駅周辺の旧国鉄関係用地でも開発計画が明らかになり始めているからだ。本章では、丸の内側と比べて棟数こそ少ないものの、八重洲側の新時代を拓くビッグプロジェクトを紹介する。「八重洲」と「丸の内」——東京駅周辺から目が離せない。

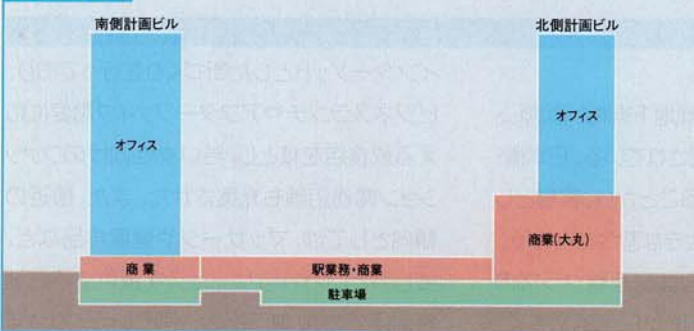
八重洲開発計画

東日本旅客鉄道（JR東日本）など6社が参画する、JR東京駅八重洲口の開発。駅前広場の整備とあわせ、約20,000㎡の細長い敷地の南北に、超高層ツインタワーを建設する。計画建物は、高さ約200m、延床面積約340,000㎡で、主な用途はオフィス、

商業施設、駅業務施設、駐車場。北側計画ビルの低層部には、大丸百貨店が入居する予定で、現在入居中の鉄道会館ビルは撤去される。また、駅前広場の奥行きを拡大し、タクシープールや一般車乗降バスなどを整備。空中部分には、南北のビル間を結び歩

行者デッキが設置される予定である。事業手法には、「特例容積率適用区域制度」（前章参照）を採用。竣工は、北側計画ビル（1期）と南側計画ビルが2007年度末、北側計画ビル（2期）が2010年度末を予定している。

建物施設構成



建物配置図

