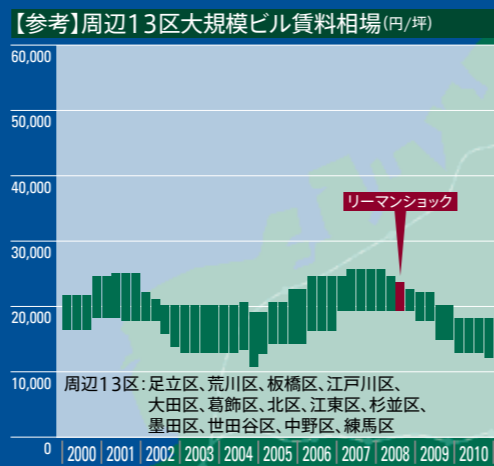
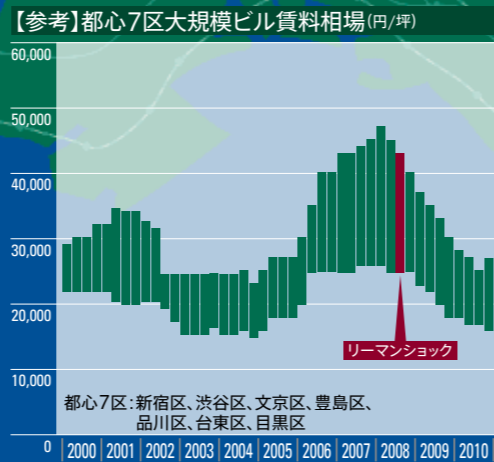
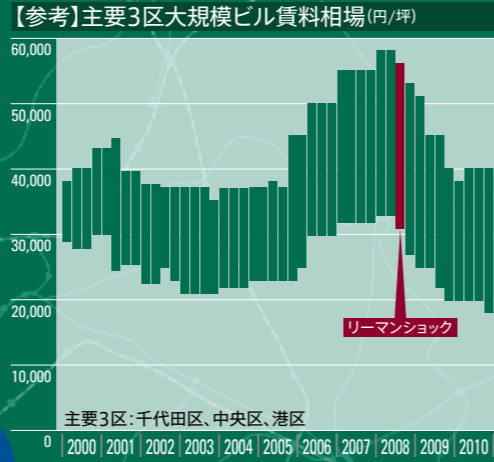


# Clooseup

# 郊外移転

リーマンショック以降、企業のオフィス移転需要はコスト削減目的が大半を占めた。そこで注目されたのが、ビルのグレードが高く賃料水準が低廉で、統合移転の受け皿となり得る広いフロアプレートを持つ都心郊外の大規模ビルである。しかし、郊外への移転メリットは、コスト削減効果だけではない。広い敷地で複合再開発が行われたエリアでは、「仕事場」以外の要素、例えば大型ショッピングセンターや飲食店、アメニティ施設、公園等、オフタイムを充実させる機能も備えているケースが多く、従業員満足度を高める効果も期待される。さらに、郊外といっても、近年は鉄道延伸等の交通網の拡充で、都心中心部まで意外なほど短時間でアクセス可能となっている。

ここでは、「品川シーサイド」「二子玉川」「台場・有明」「豊洲」「木場」「みなとみらい21」を取り上げ、オフィス立地から見た各エリアの魅力を紹介したい。

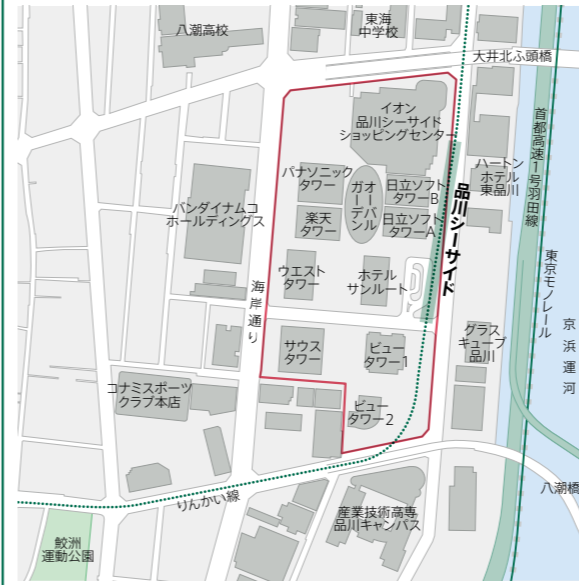


**各エリアについて**  
 グラフ: 賃料水準は、対象エリアにおいて、規模・設備等でエリアを代表すると考えられる複数のオフィスビルの想定成約賃料をベースに、リーマンショック時の2008年9月を100として試算(みなとみらい21については、2009年9月を100とする)。  
 交通: 所要時間には乗換・待ち時間を含まない。また、時間帯により多少異なる。  
 主な企業や開発事業について: 各社ホームページによる。

**右グラフについて**  
 オフィスジャパン誌「賃貸不動産市場、その動向と相場(東京)」に掲載された主要3区、都心7区、周辺13区の賃料レンジを2000年以降抜粋(参考)。

## 品川シーサイド

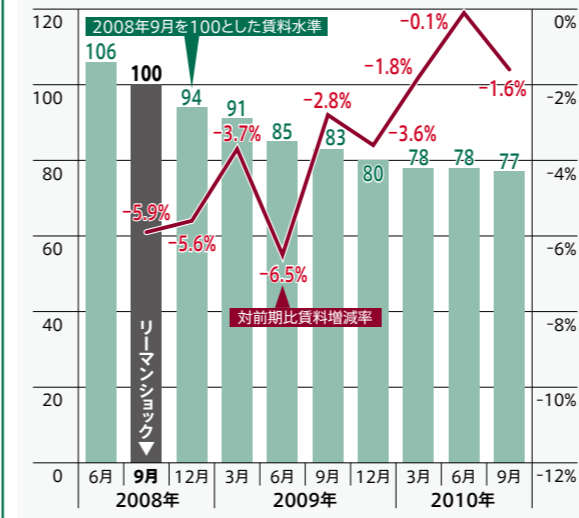
Relocation to SHINAGAWA SEASIDE



「品川シーサイドフォレスト(地図赤枠)」は、りんかい線延伸による新駅「品川シーサイド」の2002年開業に伴い、隣接する日本たばこ産業(JT)工場跡地を核に、約9.6haの区域を対象に実施された市街地再開発事業。7棟の高層業務棟と、大型店舗棟、高層住宅棟で構成される。業務棟は大型のワンフロア面積を確保できるため、大手企業のオフィスが名を連ねている。「杜のみどりの中の街」の開発コンセプトが表す通り、公開空地には植栽が多数配置されており、ランチタイムには外でくつろぐビジネスマンの姿も多く見受けられる。大型ショッピングセンターと隣接するため買物も至便。運河サイドからの開けた景観も魅力となっている。街の真下にある「品川シーサイド」駅からは、千葉方面(新木場駅)や大宮方面(JR埼京線と相互直通運転)へのアクセスが良好で、渋谷駅へもわずか13分と、通勤利便性にも優れている。



対前期賃料変動率(天王洲・東品川・大森・蒲田)



### 交通

- りんかい線「品川シーサイド」駅  
 渋谷駅 13分(JR埼京線直通)  
 新宿駅 18分(JR埼京線直通)
- 京浜急行線「青物横丁」駅  
 品川駅 3分(京浜急行線)  
 羽田空港国際線ターミナル駅 17分(京浜急行線直通)  
 横浜駅 19分(京浜急行線)
- 首都高速湾岸線「大井I.C.」近接

### 主な企業(順不同)

日立ソフトウェアエンジニアリング、日立ソフトウェアデザイン、楽天証券、バンダイビジュアル、バンダイナムコゲームス、三菱総研DCS、コナミスポーツ&ライフ

## 二子玉川

Relocation to FUTAKOTAMAGAWA



ブランド力と認知度では都心郊外有数の街、二子玉川。「二子玉川ライズ(地図赤枠)」は、東急電鉄・東急不動産等が参画する市街地再開発事業の名称で、業務・商業・住宅の複合開発となる。業務棟は駅改札からガレリアで直結、低層階で商業棟とつながっている。ワンフロア約570坪の大型オフィスからは、多摩川を望むことができる。東急線2路線が利用可能で、渋谷まで急行で2駅と都心へのアクセスも良い。



### 交通

- 東急田園都市線・東急大井町線「二子玉川」駅  
 渋谷駅 11分(東急田園都市線)  
 品川駅 18分(大井町駅でJR線乗換)  
 大手町駅 26分(東京メトロ半蔵門線直通)
- 首都高速渋谷線「用賀I.C.」、東名高速道路「東京I.C.」、第三京浜道路「玉川I.C.」近接

※地図内の黄色のハイライトは、今後のオフィスビル開発予定地。詳細は、今号巻頭の「東京オフィスビル竣工マップ」を参照。

# 台場・有明

Relocation to DAIBA & ARIAKE



1985年にスタートした臨海副都心開発は、計画の見直しや景気低迷期を経て一時は開発の進行が停滞した時期もあったが、近年は、大手企業による業務集積が進むとともに、都心から近いグレードの高い観光エリアとしても注目されている。フジテレビ社屋やアミューズメント施設で知られる台場地区、テレコムセンターやタイム24等の大型オフィスビル開発が早期に進んだ青海地区、公園とタワーマンションの有明北地区、東京ビッグサイトがランドマークの有明南地区の4つの地区で構成されている。開発当初は交通手段の脆弱さが指摘されたが、2002年のりんかい線延伸によるJR埼京線との相互直通運転開始、さらに2006年のゆりかもめ豊洲延伸により、都内主要オフィス街へのアクセスが格段に向上した。このエリアのオフィスビルの魅力は、空と海の開けた景観と、アミューズメント施設に近接していること、そしてハイスペックな大型ビルにリーズナブルな賃料で入居できることであろう。今後も、いくつかの大型オフィスビル建設が計画されている。

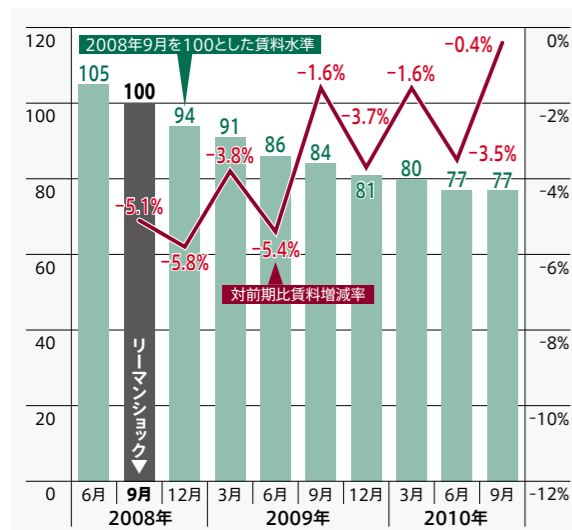
## 交通

- 台場
    - りんかい線「東京テレポート」駅  
大崎駅 11分(りんかい線)  
渋谷駅 19分(JR埼京線直通)
    - ゆりかもめ「お台場海浜公園」駅  
新橋駅 13分(ゆりかもめ)
  - 有明
    - りんかい線「国際展示場」駅  
大崎駅 13分(りんかい線)  
渋谷駅 21分(JR埼京線直通)
    - ゆりかもめ「有明」駅  
有楽町駅 14分(豊洲駅で東京メトロ有楽町線乗換)
- 首都高速台場線「台場I.C.」、  
首都高速湾岸線「臨海副都心I.C.・有明I.C.」近接

## 主な企業(順不同)

サントリーホールディングス、フジテレビジョン、クライスラー日本、富士通ビー・エス・シー、UCカード、乃村工務社、昭石化工、昭和シェル石油、シェルケミカルズジャパン、太平洋セメント、ムーンスター、上野トランステック、大塚家具、味の素エンジニアリング、三菱プレジジョン、パナソニック

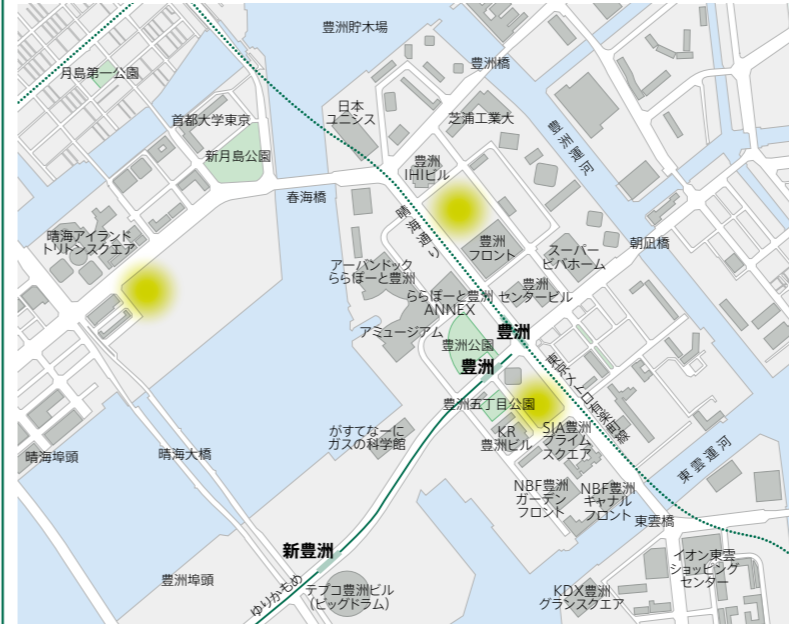
## 対前期賃料変動率(晴海・有明・台場・豊洲)



※地図内の黄色のハイライトは、今後のオフィスビル開発予定地。詳細は、今号巻頭の「東京オフィスビル竣工マップ」を参照。

# 豊洲

Relocation to TOYOSU



東京湾岸の中でも、「職・住・遊」近接が高度に実現されたエリアとして注目されている豊洲。かつては石川島播磨重工(IHI)の造船所等が立地していたが、1988年の有楽町線開業から再開発が進み、大規模オフィスビルやハイグレードなタワーマンションが相次いで建設された。2006年のゆりかもめ延伸、大規模SCららぽーと豊洲の開業でアメニティ面でも充実している。KDX豊洲グランドスクエアや豊洲フロントはオフィスのワンフロア面積が1,500坪超と国内最大級。



## 交通

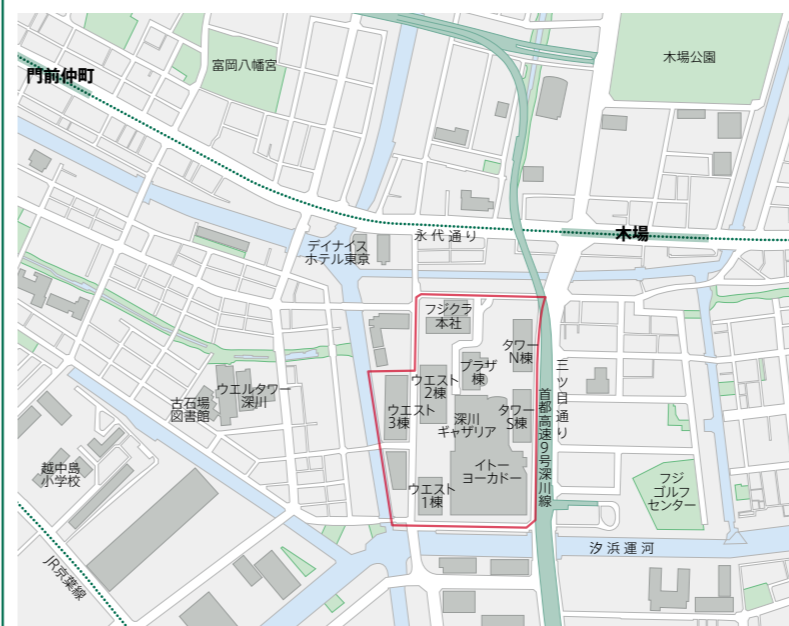
- 東京メトロ有楽町線「豊洲」駅  
有楽町駅 7分(東京メトロ有楽町線)  
東京駅 10分(有楽町でJR線乗換)  
永田町駅 11分(東京メトロ有楽町線)

## 主な企業(順不同)

日本ユニシス、IHI、NTTデータ、リコーリース、三景、ミライト・ホールディングス、ジャノメクレディア、住商情報システム、マルハニチロホールディングス

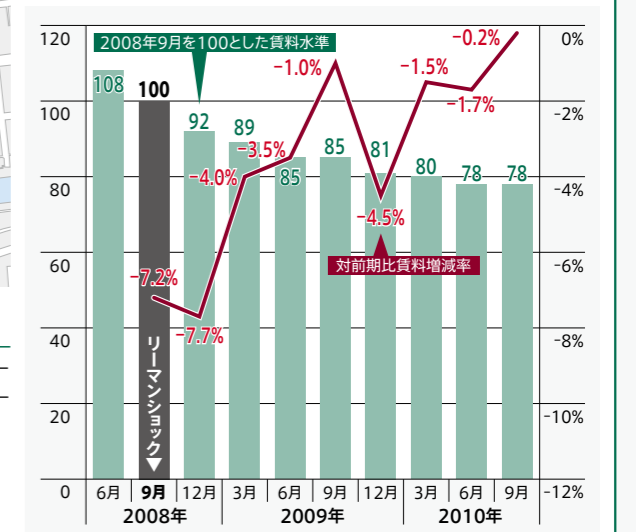
# 木場

Relocation to KIBA



江戸の昔から下町文化の中心地として栄えてきた深川・木場地区。「深川ギャザリア(地図赤枠)」は、フジクラ(旧藤倉電線)による約7万㎡に及ぶ深川工場跡地の再開発である。シネマコンプレックスを備えた大型SC(イトーヨーカドー木場店)が2000年に完成したのを皮切りに、高層オフィス棟が次々と竣工。「ビジネス」「ショッピング」「アメニティ」の3つの機能を持つ複合施設となっており、大型SCや娯楽施設に隣接したオフィスは、新しいワークスタイルを提案する。

## 対前期賃料変動率(墨田・江東)



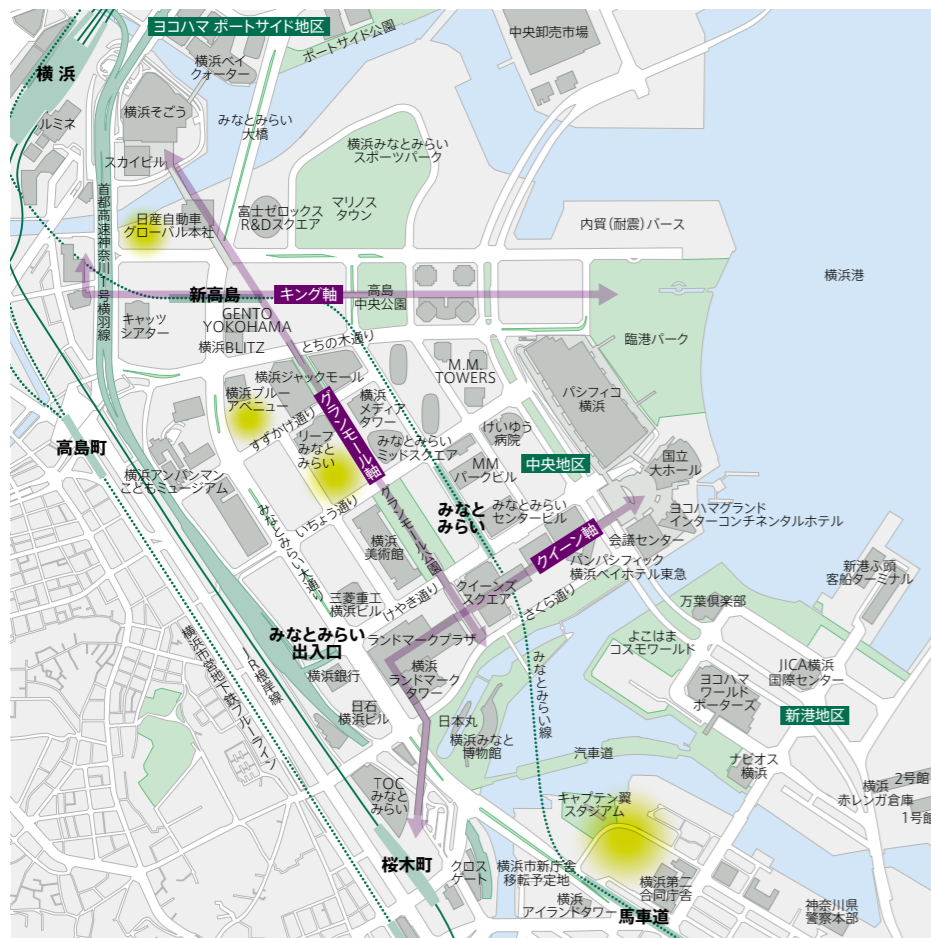
## 交通

- 東京メトロ東西線「木場」駅  
日本橋駅 6分(東京メトロ東西線)  
大手町駅 8分(東京メトロ東西線)  
新橋駅 11分(門前仲町で東京メトロ銀座線乗換)
- 首都高速深川線「木場I.C.」「塩浜I.C.」「枝川I.C.」近接

## 主な企業(順不同)

フジクラ、野村総合研究所、りそなホールディングス、りそな銀行、ポッカコーポレーション、日興企業

※地図内の黄色のハイライトは、今後のオフィスビル開発予定地。詳細は、今号巻頭の「東京オフィスビル竣工マップ」を参照。



1983年にスタートした再開発事業「みなとみらい21」は、自然を背景に業務・商業・国際交流機能が計画的に集積する大規模プロジェクト。ブランド力の高いエリアとしても認知されており、上場企業や外資系企業が多数立地している。昨年来、日産自動車や富士ゼロックス等の大手企業が続々と進出して話題を集め、現在も大型施設の計画が複数進行中。みなとみらい線の開業や、横浜駅方面へのショートカットとなる歩行者通路の開通などで、交通利便も向上。オフィスワーカーにとっては、オンとオフの両方を充実させる“ワーク・ライフ・バランス”の実現が可能なビジネスエリアである。

## 交通

### みなとみらい線「みなとみらい」駅

横浜駅 2分(みなとみらい線)  
 渋谷駅 28分(東急東横線直通)

### JR各線・京浜急行線「横浜」駅

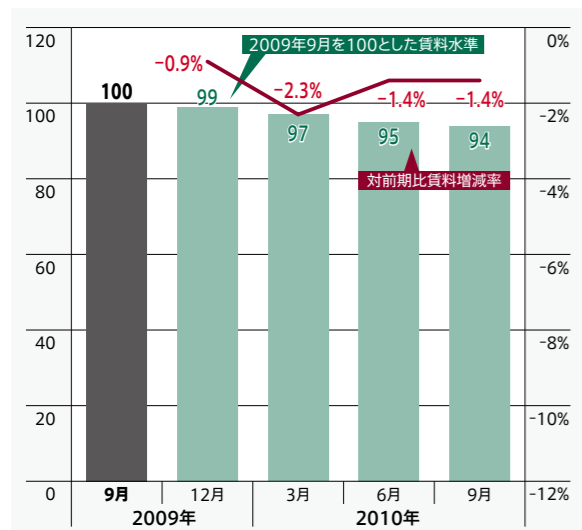
品川駅 18分(JR東海道線)  
 羽田空港国際線ターミナル駅 17分(京浜急行線)  
 東京駅 25分(JR東海道線)

首都高速横羽線(みなとみらい)I.C.・横浜駅東口I.C.近接

### 主な企業(順不同)

横浜銀行、三菱重工業、新日本石油、日揮、富士ソフト、シンクロン、日産自動車、野村総合研究所、富士ゼロックス、アクセンチュア、レノボ・ジャパン

## 対前期賃料変動率(みなとみらい21)



2011年6月に竣工予定の「みなとみらいグランドセントラルタワー」(2010年11月撮影)。オフィスはワンフロア約820坪、天井高2,800mmの空間。各種設備の充実はもちろん、環境負荷低減への取り組みも充実しており、建物の環境性能を格付けする「CASBEE横浜」で最高位のSランク認証を取得している。



※地図内の黄色のハイライトは、今後のオフィスビル開発予定地。詳細は、今号巻頭の「東京オフィスビル竣工マップ」を参照。

## スマートシティプロジェクト

### 新たな試みで次世代型都市へと変化するみなとみらい21

2010年4月、経済産業省による「次世代エネルギー・社会システム実証地域」選定において、横浜市が提案する「横浜スマートシティプロジェクト」が採択された。みなとみらい21地区は、その実験場として重要な役割を担う。全く新しい取り組みで、街は今大きく変わろうとしている。

“スマートシティ”とは、スマートグリッド(次世代電力網)等の技術を使って電力の需給を調整し、エネルギー構造の高度化を図り、低炭素社会を実現した都市を指す。経済産業省は「次世代エネルギー・社会システム実証地域」について提案募集を行い、この実証地域として横浜市、豊田市、京都府(けいはんな学研都市)、北九州市を選定した。これは、日本型スマートグリッドの構築と海外展開を実現するための取り組みとして位置づけられる国家事業である。

この事業に求められる内容は、「大幅な省エネ目標とCO<sub>2</sub>削減目標」、「大規模な再生可能エネルギーの導入」、「個々の需要地点及び地域レベルでのエネルギーマネジメントシステムの確立」、「地域エネルギーマネジメントと大規模ネットワークとの相互補完関係の構築」、「次世代自動車、鉄道等も活用した交通システムにおけるエネルギーの効率的利用」等となっている。

選定された横浜市が提案した「横浜スマートシティプロジェクト」(YSCP)の概要は以下のとおり。

### ■提案概要

- CO<sub>2</sub>削減・国富増大を目的として、企業が持つ

英知を横浜に結集させ、新社会システムを構築し、海外へ展開。その際、市民力、多様な地勢、APECといった横浜が誇る資産や機会等を最大限活用。

- 取り組みの持続可能性を追求するため、市民が実際に暮らす既存市街地でシステム構築を図る。
- 全体の意思決定や投資・普及啓発等も行う事業体を設置し、エネルギー会社やユーザーの参加も得た推進体制を整備。

- CO<sub>2</sub>削減目標は、2025年までに04年比▲30%削減。

### ■取組事項

みなとみらい21・横浜グリーンバレー・港北ニュータウンの主要3地区で、2010~2014年度に以下を展開

- 再生可能エネルギーの大規模導入(27,000kWの太陽光発電導入)
- スマートハウス・ビルの導入(4,000世帯)
- 大規模ネットワークと相互補完する電力・熱等の地域エネルギー連携制御
- 次世代交通システムの普及(2,000台の次世代自動車普及)
- 可視化等によるライフスタイル革新
- 企業連合組織の設置による推進体制強化

YSCPには横浜市ほか企業(アクセンチュア、東京ガス、東京電力、東芝、日産自動車、パナソニック、明電舎等)が参加する。みなとみらい21では、2010年11月に開催されたAPECに合わせ、会議参加者やマスコミ向けに各企業の具体的な取

## みなとみらい21の魅力と移転メリット



り組みについてデモや展示が行われた。主なものには、CEMS(地域エネルギー管理システム)、HEMS(一般家庭向けエネルギー管理システム)、スマートBEMS(ビルエネルギー管理システム)、スマートハウス(高効率エネルギーシステムとHEMSによる低炭素住宅)、EV(電気自動車)等がある。

これらの元となる考え方は、今までの「我慢する省エネ」ではなく、環境負荷を低減しながら住む人・働く人にとって快適な街づくりを行うということ。将来必ず到来する低炭素社会において、みなとみらい21には「スマートシティ」の先駆的存在としての新たなブランド力が加わることになる。ここに進出した企業は、次世代型都市への変革を目の当たりにするとともに、ビジネスチャンスも含めてそのメリットを享受することになるだろう。

### 【出所・参考】

経済産業省 ニュースリリース  
[http://www.meti.go.jp/press/index\\_history.html](http://www.meti.go.jp/press/index_history.html)  
 横浜市 報道発表資料  
<http://www.city.yokohama.jp/ne/news/press/>

## 移転の経済的メリット

### リーズナブルなオフィス賃料相場と、充実した立地支援制度

右のグラフは、東京郊外各オフィスエリアにおける調査対象大型ビルの四半期毎の想定賃料を、各期の東京全体の調査対象大型ビルの平均を100とした場合の指数で表したものである。グラフからは、郊外の賃料は低水準とはいえ、全体平均との差が縮小傾向を示していることが分かる。この背景には、オフィス不況下のテナント誘致競争が激化し、都心中心部で賃料調整が進んだ結果、周辺部との賃料差が小さくなってきたことが挙げられる。

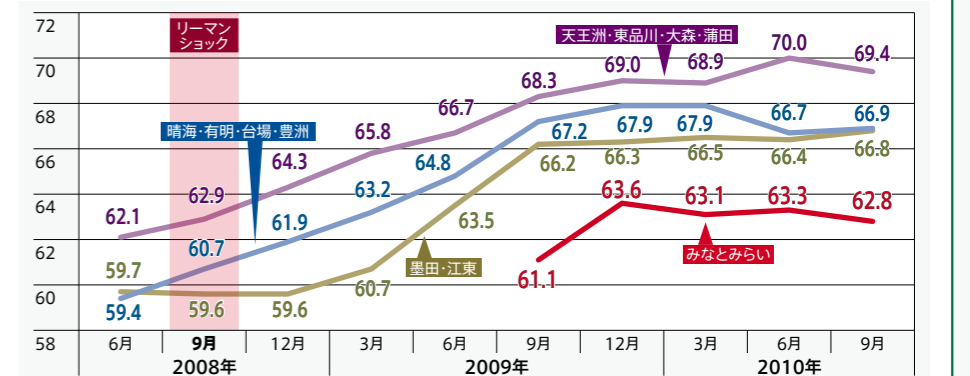
その中で、みなとみらい21については、対東京平均において東京区部より低い割合を維持しながら推移していることが見てとれる。ビルのグレードや規模から考えると、東京では実現できない賃料削減効果に伴う大型集約移転も可能であるといえるだろう。しかし、今後の景気動向によっては、いつまでもリーズナブルな賃料水準でハイグレードビルに入居できるとは限らない。大型移転を考えるならば、当地区がエリアポテンシャルを

増大させていることも勘案して、移転タイミングを見極めることがポイントとなる。

また、横浜市が企業誘致において減税や助成金による手厚い支援制度を用意していることも、移転を考える企業には大きなメリットだ。対象となる

にはいくつか要件があるが、賃貸オフィスへ移転する企業にも業種を限定せずに助成があることが特徴。例えば、新たに設置した本社等に係る法人市民税法人税割額の約1/2(最大1億円/年)に相当する助成金が、3年間交付される場合もある。

### 各期の東京平均を100とした場合の各エリアの水準



助成制度の対象要件は、「横浜市経済観光局 企業誘致ガイド」のホームページを参照 <http://www.city.yokohama.jp/me/keizai/yuchi/>