

品川駅・田町駅周辺エリアの再開発が与えるインパクト

2015年3月19日

株式会社三井住友トラスト基礎研究所

投資調査第2部 主任研究員 室 剛朗

東京オリンピック・パラリンピックの開催が決定したことから、2020年を一つの目標年とし東京の再開発気運が急速に高まっている。特に品川駅・田町駅周辺は1971年の西日暮里駅開業以来となるJR山手線の新駅開発をはじめ、リニア新幹線の開通などビッグプロジェクトが目白押しである。

これらインフラ開発に加え、オフィス等の開発プロジェクトも多数計画されている。JR車輛基地(品川駅と田町駅の間にある約13haの敷地)の開発が目玉であり、複合施設5棟、高層マンション3棟の建設が予定されている。これら開発により、かつて新宿(西)から東京(東)へオフィスの重心がシフトしたように、東京(北)から品川(南)へオフィスの重心がシフトする可能性がある。

一方、オフィスの大量供給による影響は、エリア内での優勝劣敗の進行・他エリアにおける空室発生という形で生じる可能性もあり、懸念されている。東京においては2015年には就業者が減少に転じることが予想されている中、オフィスの総需要は限られており、品川-田町間の再開発は他エリアに大きな影響を与える可能性が高いが、品川-田町間での大量供給は、旺盛な需要を背景とし、数年で吸収可能と当社は考えている。成功の条件は、同エリアが従来集めてきた産業(製造業・情報通信業)以外の産業をテナントとして獲得できるか、外資系企業を誘致できるかにある。また、羽田空港へのアクセス良化を受け、MICEへの取組みも期待される。『東京サウスゲート』としての機能を前面に、エリア全体の印象を高めることができれば一層魅力的なエリアとして地位を高める可能性も十分有している。

※当社では東京の代表的な再開発(丸の内・虎ノ門・品川・湾岸・渋谷エリア)が市場に与える影響について分析を行っております(有償)。ご関心のある方はお問い合わせください。 → [投資調査第2部へのお問い合わせ](#)

再開発のキーワードは広域交通網・国際化・環境

東京オリンピック・パラリンピックの開催が決定したことから、2020年を一つの目標年とし東京の再開発気運が急速に高まり、個別プロジェクトの具体的なスケジュールが徐々に明らかになってきた。特に品川駅・田町駅周辺はJR山手線の新駅開発(1971年の西日暮里駅以来)をはじめ、JR車輛基地の開発、リニア新幹線の開通とビッグプロジェクトが目白押しであり、市場関係者のみならず、衆人の関心・注目を集めている。本稿では同エリアの再開発の内容と、エリア特性や役割の変化の可能性について言及してみようと思う。

品川駅・田町駅周辺地域は国際戦略総合特区に選定されており、羽田空港の国際化やリニア中央新幹線の整備を契機に、広域交通の拠点性を強化し、東京と国内外を結ぶサウスゲートにふさわしい交通結節点を形成する、という目標が掲げられている。加えて、後背地として身近に水辺空間を有する地域の特性を活かし、陸と水双方からアクセスできる交通拠点としての機能を高めるとともに、風の道の確保やこれと連携した水と緑のネットワークの形成、個別デザインのルール化を含めた先進的な環境モデル都市を構築していくとしている。更に、業務関連機能だけでなく、臨海部に近接する利点や品川宿の歴史性や東京南北崖線等といった運河、自然、文化等の地域資

源を活かした居住環境を誘導していくとともに、震災に対応できる都市防災機能を強化し、職住一体となる一大エリアの形成を目指している。これらの目標に向かい再開発が進行していくことを前提とすれば、同エリアの再開発は広域交通網・国際化・環境のキーワードを持つといえる。

同エリアの再開発は四つの優先整備地区で構成されている。優先整備地区と基本機能を記すと、①品川駅北周辺地区(国際業務)、②品川駅西口地区(国際業務・MICE¹)、③芝浦水再生センター地区(次代を担う環境を形成)、④品川駅街区地区(来訪者に分かりやすい玄関口)となる(図表 1)。

図表 1 同エリアの再開発の概要



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」をもとに三井住友トラスト基礎研究所作成

¹ MICE: 企業等の会議(Meeting)、企業等の行う報奨・研修旅行(インセンティブ旅行)(Incentive Travel)、国際機関・団体、学会等が行う国際会議(Convention)、展示会・見本市、イベント(Exhibition/Event)の頭文字のことであり、多くの集客交流が見込まれるビジネスイベントなどの総称。

多くのインフラ開発により東京のサウスゲートへ

まず、同エリアの特性に大きな影響を与える具体的なインフラ開発として、1971年の西日暮里駅開業以来となるJR山手線新駅(2020年に暫定開業)および2027年に予定されているリニア中央新幹線(東京-名古屋間)が挙げられる。これにより、品川-田町間ではどのような変化が起きるであろうか。泉岳寺駅周辺は中小オフィスビルと住宅が混在している地域から、高層ビル・マンションが林立する地域へと変貌を遂げることが予想される。また、品川駅は、リニア中央新幹線の始発駅として西日本方面への窓口としての位置づけが一層明確になることが想定される。リニア中央新幹線の整備後は、名古屋と1時間程度で結ばれる(2027年予定)ことから、西日本の企業との連携も視野にいた内外国企業等を中心に、国内外のビジネスマンや観光客等によるヒトの流れやモノの流れを作り出し、そうした人々の活動を支える魅力ある新拠点となる可能性がある。

更に、東京オリンピック・パラリンピックが控える中、羽田空港の国際空港としての機能強化が予想され、羽田アクセス新線(羽田-田町間)により鉄道の利便性が向上することに加え、品川駅北口駅前開発によりターミナルが増設されバス路線が拡充することで、羽田-品川・田町間のアクセスは格段に良化することが予想される。

このように、江戸時代、東海道の第一の宿場町、そして交通の要所として栄えた品川は、往時と同じく広域交通網(西日本方面・国際線の玄関口)の要所として地位を高めていく可能性が高い。より細かくみれば、環状4号線の整備、京浜急行の立体交差化による八ツ山橋踏切の解消で、港南を代表とする業務集積地区(東口)とウィング高輪やプリンスホテルを中心とした商業集積地区(西口)の一体感が高まると予想される。

図表2 同エリアにおける代表的なインフラ開発

	内容	予定年次	
鉄道関連	山手線新駅(品川~田町間)	2020年までに暫定開業を目指す。	2020年以降
	羽田空港アクセス新線構想	田町駅と羽田空港が直結。	2020年代半ば
	都心直結線構想	羽田空港・成田空港を結ぶ構想。 泉岳寺駅と押上駅を直結。	2023年頃
	リニア中央新幹線	東京・名古屋間に次いで、東京・大阪間の開通を予定。東京側の始発駅は品川駅に決定。	東京~名古屋:2027年 東京~大阪:2045年
道路関連	環状4号線の整備	目黒通り~国道15号間の整備。	2015年までの事業着手
	首都高ランプの新設	羽田空港方面へのアクセス向上。	—
	品川駅北口駅前広場の整備	高速バスの発着場の整備。	—

出所)公表資料をもとに三井住友トラスト基礎研究所作成

オフィス大量供給懸念があるも、需要は旺盛とみられ数年で吸収可能

一方、公表情報で把握可能なオフィスビルだけでも、合計 12 棟(車輛基地 5 棟を含む)が建設される予定であり、大量供給となることが想定される(図表 3)。当社推計では賃貸可能床面積ベースで約 15 万坪となり、同エリア(品川・田町・一部浜松町を含む)の賃貸ストックに占める割合は 20%と、市場に与えるインパクトは相当大きい。これに加え、まだ詳細が明らかとなっていない京急電鉄の品川駅西口のオフィスビル建替えが発生する可能性もある。

2015 年には就業者が減少フェーズに転じると言われる東京において、これほどの新規供給量を消化できるのか、という疑問が生じる。開発による需給悪化を避けるためには、これまで製造業や情報通信業を中心としたテナント需要を集めてきた品川-田町駅エリア(図表 5)であるが、今後は金融・保険業やサービス業といった業種の拡充に努める必要がある。また、立地特性を考慮すれば、需要増の大きな鍵を握るのは、羽田へのアクセスや西日本方面へのアクセスといった広域交通網を必要とする外資系企業であろう。同エリアでは、アジアヘッドクォーター特区、特定都市再生緊急整備地域などの制度を活用し、外国企業誘致を推進してきたが、今のところ成果は芳しくない。六本木・丸の内と比較して外資系従業員に訴求力がある生活インフラ(医療・スーパー・教育関連施設等)に劣ることがその理由の一つであろう。一層の拠点性向上には、外国人向けの生活インフラを充実させる対策が必須条件となる。

短期的には、非常に多量の新規供給が予定されているため、エリア内での優勝劣敗の進行・他のエリアでの空室が多量に発生する可能性が高い。とはいえ、リニア新幹線の発着駅であることや羽田への近接性は魅力十分であり、中長期的には需要を集めていくことが想定される。当社推計では、旺盛な潜在需要が存在するため、3~4 年で十分吸収可能な供給量であると考えている。

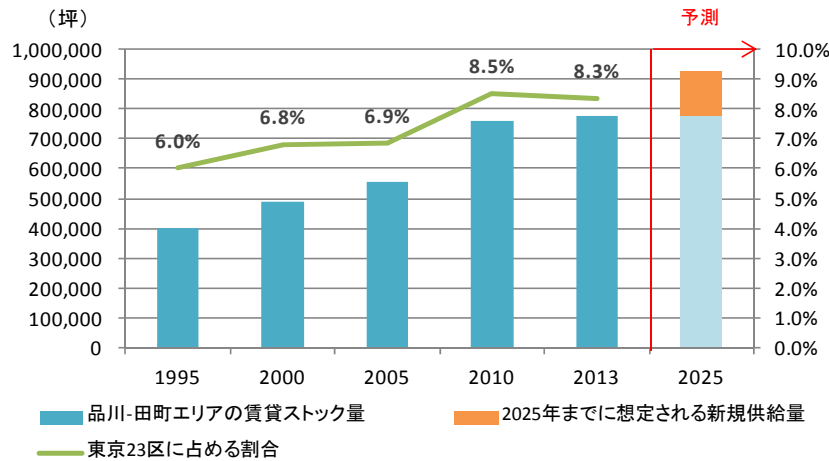
大きな視点で見れば、かつて新宿(西)から東京(東)へオフィスの重心がシフトしたように、北から南(東京から品川)へオフィスの重心がシフトすると想定され、主要オフィスエリアの一画として、より堅固な地位を築く可能性が高い。一方、就業者の減少が明確になっているであろう 2020 年以降の東京において、オフィスの総需要の伸びは期待しづらく、東京の中でテナント獲得競争が激化することが予想される。

図表 3 代表的なオフィス開発

オフィス	住所	延床面積	竣工予定年
品川シーズンテラス	港区港南1-2-6	62,249坪	2015年春
TGMM芝浦プロジェクト	港区芝浦3丁目	40,838坪	2017年度
都市再生ステップアッププロジェクト	港区海岸1-7	31,489坪	2019年
品川車輛基地跡地の再開発	港区港南2丁目ほか	不明	2020年以降

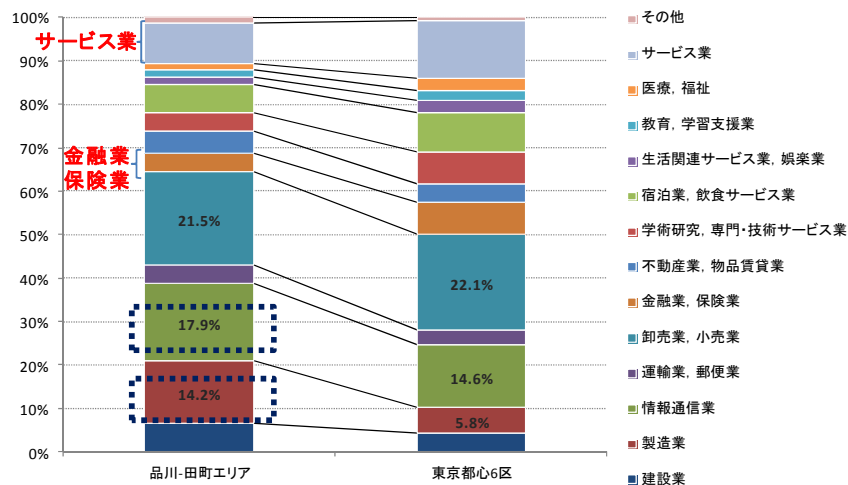
出所) 公表資料をもとに三井住友トラスト基礎研究所作成

図表 4 同エリアにおける新規供給インパクト



出所) 三井住友トラスト基礎研究所

図表 5 業種別従業者数の構成比(2012年)



出所) 総務省「経済センサス」をもとに三井住友トラスト基礎研究所作成

住宅地においても「東」の需要は厚く、一層の集積が進む

住宅の開発も多く進む。同エリアでは2020年まで公表されているベースで、高層マンションの建設が10棟程度予定されており、車輛基地内での開発としては3棟予定されている。少なくとも、同エリアに合計13棟の高層マンションが新規に供給されることになる。1棟あたりの戸数を仮に500戸とした場合、6,500世帯が増加する計算となる。近年、職住近接を望む需要層は厚みを増しているが、現状の建設コスト高騰の影響を鑑みると、これら住宅は非常に高額物件となる可能性が高いため、日本人のみならず、資金余力のある外国人をターゲットとする必要も出てくるだろう。品川駅東口(港南)から田町・浜松町の湾岸エリアは利便性を重視するDINKS世帯やファミリー世帯の需要を取り込み、高所得者層の集積するエリアとして、一層プレゼンスを高めていくことが想定される。現在のところ、品川駅・田町駅の東側には生活利便施設(商業施設等)が不足しており、これらの開発が進む可能性も高い。

図表 7 代表的な住宅開発

住宅	住所	竣工予定年
品川タワーレジデンス	港区高輪3丁目	2015年
港区芝浦グローバルベースプロジェクト	東京都港区芝浦1丁目	2016年
芝浦4丁目計画	芝浦4丁目	2017年
白金1丁目東部北地区再開発	白金1丁目	2018年度

出所)公表資料をもとに三井住友トラスト基礎研究所作成

前述のようにインフラ・オフィス開発に伴い、東京の業務エリアの重心が東京駅周辺から、南へややシフトすることが想定され、東京-品川ラインの力が増していく。電車と言えば京浜東北線・東海道線、道路では国道15号線が以前にも増して重要性を高めていくだろう。また、2020年に予定されている東京オリンピック・パラリンピックに伴う湾岸開発(勝どき・台場・豊洲等)を鑑みれば、オフィスのみならず住宅においても東側が優位な状況が続くであろうし、職住近接を望む需要層の最も好ましい立地となる可能性がより高まっている。

MICE 対応のホテル不足が課題

オフィス・住宅開発以外に、品川駅・田町駅エリアの再開発の目玉として MICE が謳われており、ホテルの開発にも注目が集まる。政府は、観光立国実現に向けた取り組みとして MICE の誘致を推進している。国際的に MICE 誘致の競争が激化している中、日本における国際会議の開催件数はシンガポールに次いで世界第2位である(図表8)。アジア・オセアニア域内の都市別ではシンガポールが群を抜いて多く、東京(区部)はソウルと僅差で第3位である。また、訪日外国人と国内のアクティブシニア層が牽引して、ホテルの宿泊需要は好調である。特に、拡大余地の大きい訪日外国人は、誘致促進に向けた官民あげた取り組みや円安の継続などもあり、更なる増加に期待がもてる。好調な需要やオリンピック開催を受けて、低調に推移してきた新規供給が東京都心部で活発化しつつあるが、建設コストの上昇が事業者の旺盛な開業意欲の抑制要因となっている。

品川駅周辺は、老舗シティホテル(プリンスホテルグループ)の存在感が大きいいためホテルの客室数は多いが、棟数は都心のターミナル駅周辺としては少なく、現行のホテルストックでは目標とする MICE 中心都市となるには不十分であると考えられる。プリンスホテルグループは、品川と高輪に集積する自社ホテルを「MICE シティ」と位置づけ、MICE 誘致に取り組んでいる。品川周辺で開催された国際会議の事例をみると、グランドプリンスホテル新高輪で参加者総数が4千人を超える規模のものがある。品川プリンスホテルは最大3千人規模での利用が可能な多目的ホールをはじめ複数の多目的施設をホテル内に備えているものの、開催事例は小規模な会議にとどまっている。

今後の新規供給については、現時点で確認できる案件は少ない。しかし、ホテル事業者の新規開業意欲が高まっていることから、今後エリア内の再開発事業に伴って新規供給が起きる可能性は十分にある。エリア内のホテルは開業時期が古いものが多く、客室数ベースで1981年以前の開業が3割を超えているため、建替えの必要性が高まっているホテルも少なくないと考えられる。旧耐震ストックを抱えるプリンスホテルグループに建替え等の動きがあれば、マーケットに与えるインパクトは大きい。

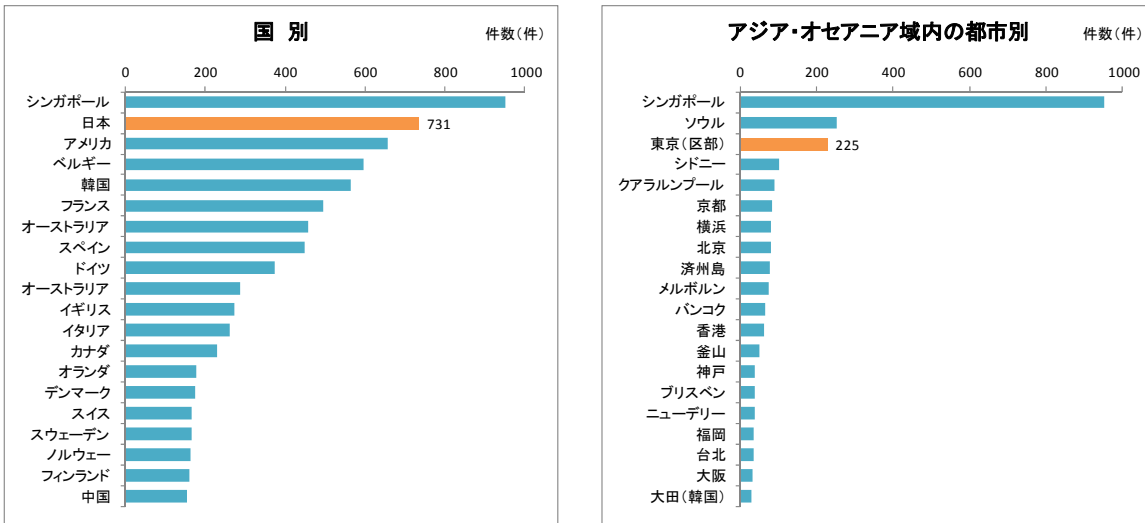
オフィス・住宅の開発に加え、MICE に対応できる競争力のあるホテルの建設が進めば、宿泊機能と直結したワ

ンストップサービスを実現することができ、多くの海外客の呼び込みが期待できる。また、付随するサービス業の集積も期待でき、『東京サウスゲート』として、東京と世界を結ぶ玄関口にふさわしい国際業務都市の形成が期待される。

本稿では品川駅・田町駅周辺再開発の内容と、それを取り巻く状況について概観した。2020年以降の品川駅・田町駅周辺、更には東京全体のパワーバランスは、一体どうなっていくのであろう。いずれにしても楽しみである。

※当社では東京の代表的な再開発(丸の内・虎ノ門・品川・湾岸・渋谷エリア)が市場に与える影響について分析を行っております(有償)。ご関心のある方はお問い合わせください。

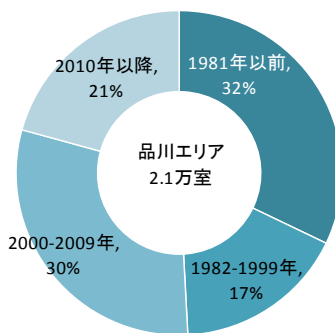
図表 8 国際会議の開催件数(2012年)



注) UIA 国際会議統計の選定基準に基づく。

出所) 日本政府観光局(JNTO)「国際会議統計」をもとに三井住友トラスト基礎研究所作成

図表 9 客室数の開業時期別内訳 (品川エリア)



出所) ㈱オータパブリケーションズ資料をもとに三井住友トラスト基礎研究所作成

【お問い合わせ】投資調査第2部

<https://www.smtri.jp/contact/form-investment/investment.html>

1. この書類を含め、当社が提供する資料類は、情報の提供を唯一の目的としたものであり、不動産および金融商品を含む商品、サービスまたは権利の販売その他の取引の申込み、勧誘、あっ旋、媒介等を目的としたものではありません。銘柄等の選択、投資判断の最終決定、またはこの書類のご利用に際しては、お客さまご自身でご判断くださいますようお願いいたします。
2. この書類を含め、当社が提供する資料類は、信頼できると考えられる情報に基づいて作成していますが、当社はその正確性および完全性に関して責任を負うものではありません。本資料は作成時点または調査時点において入手可能な情報等に基づいて作成されたものであり、ここに示したすべての内容は、作成日における判断を示したものです。また、今後の見通し、予測、推計等は将来を保証するものではありません。本資料の内容は、予告なく変更される場合があります。当社は、本資料の論旨と一致しない他の資料を公表している、あるいは今後公表する場合があります。
3. この資料のご提供方法は、当社からの直接提供のみです。提供されましたお客さま限りでご利用ください。この資料の権利は当社に帰属しております。当社の事前の了承なく、その目的や方法の如何を問わず、本資料の全部または一部を複製・転載・改変等してご使用されないようお願いいたします。