



グローバル都市不動産研究所  
レポート第24弾

2023.12.22

## 鉄道整備計画から徹底分析 東京圏の注目エリア

国際都市・東京の競争力強化、郊外のまちづくりとの連携促進  
2030年代の鉄道プロジェクトとは

- 01** 羽田空港を軸とした鉄道ネットワークで国際競争力を強化
- 02** 郊外各地のまちづくりと連携した都市鉄道の充実化
- 03** 計画の実現可能性にみる 不動産価値の注目エリア
- 04** 都市政策の専門家 市川宏雄所長による分析結果統括

# はじめに

## 2030年目標の答申で示された 鉄道プロジェクト

[前回のレポート](#)では、2023年までの鉄道路線図の変遷と街の人口・不動産価値の関係について分析しました。今回は、これから東京圏で整備が予定される鉄道プロジェクトと注目エリアについて解説します。

現在、東京圏では鉄道路線の 신설・再整備が着々と進められています。各事業の基盤となる国土交通省・交通政策審議会の答申「東京圏における今後の都市鉄道のあり方について」

(2016年4月)では、2030年を念頭に「東京圏の都市鉄道が目指すべき姿」として以下6つの目標が掲げられています。

- (1) 国際競争力の強化に資する都市鉄道
- (2) 豊かな国民生活に資する都市鉄道
- (3) まちづくりと連携した持続可能な都市鉄道
- (4) 駅空間の質的進化～次世代ステーションの創造～
- (5) 信頼と安心の都市鉄道
- (6) 災害対策の強力な推進と取組の「見える化」

これらに基づき、計24の路線新設・既設路線改良プロジェクトが提案されています。都心へのアクセス改善や主要駅間の移動効率向上をもたらす路線図の変化は、街のイメージそのものと周辺地域の居住人口・従業員を大きく変えます。

不動産価値への影響の観点から、特に注目したい鉄道プロジェクトの内容を見てみましょう。

# 01

## 羽田空港を軸とした鉄道ネットワークで国際競争力を強化

東京圏の国際競争力強化に向けた都市鉄道計画として、①**空港アクセスの向上に資する4プロジェクト【図1】**と②**国際競争力強化の拠点となる地域へのアクセス利便性の向上に資する5プロジェクト【図2】**が示されています。

まず①**空港アクセスの向上**関連プロジェクトのうち、もっとも期待が高く事業化が進んでいるといえるのが、A「**羽田空港アクセス線**」です。東海道貨物線の一部旅客化と新線建設により、羽田空港から東京・上野駅方面（東山手ルート）、渋谷・新宿・池袋駅方面（西山手ルート）、東京テレポート・新木場駅方面（臨海部ルート）を新たに設けて相互直通運転を行う計画で、東山手ルートとアクセス新線について2023年6月から本格着工しています。

次にB「**新空港線**」は、東急多摩川線矢口渡駅から東急蒲田駅、京急蒲田駅を經由して京急空港線大鳥居駅までの路線を新たに設けるもので、実現すると東急東横線・東京メトロ副都心線方面から羽田空港へのアクセスが格段に向上しま

す。22年10月に第三セクター「羽田エアポートライン株式会社」が設立、まずは第一期区間（東急矢口渡駅～京急蒲田駅（地下））開設に向けて検討が進められています。

C「**国内線ターミナル駅引上線**」は、京急空港線の羽田空港国内線ターミナル駅に列車の入れ替えを行う引上線を新設するもので、22年8月に着工しました。今後予定されている京急本線品川駅の改良（2面4線化）と合わせ1時間あたり片道3本の増便が可能となり、都心と羽田空港間の輸送力増強が期待されています。

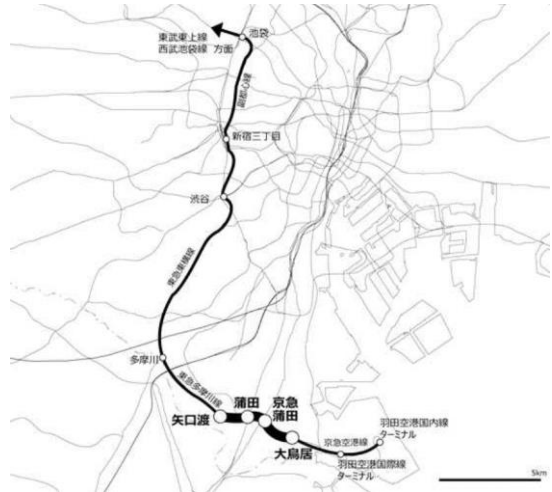
D「**都心直結線**」については、都心部に大深度地下トンネルを建設する必要があることから、実現までにまだかなりの時間がかかりそうです。

続いて②**国際競争力強化拠点**地域へのアクセス利便性の向上関連計画のうち、A「**常磐新線（つくばエクスプレス）の延伸**」は、つくば国際戦略総合特区と新幹線ターミナルの東京駅を直接結ぶべく、起点を現在の秋葉原駅から延伸するものです。つくばエクスプレス沿線エリア

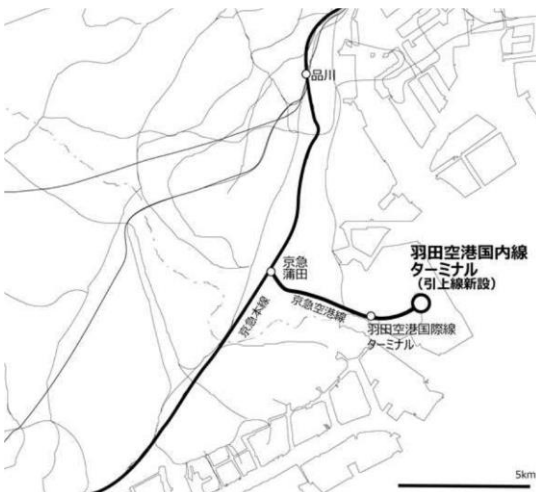
【図1】 空港アクセスの向上に資する4プロジェクト



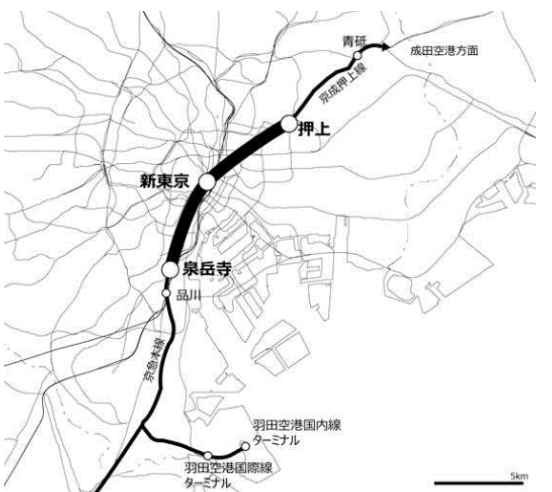
A. 羽田空港アクセス線の新設及び京葉線・りんかい線相互直通運転化



B. 新空港線の新設(矢口渡～蒲田～京急蒲田～大烏居)



C. 京急空港線羽田空港国内線ターミナル駅引上線の  
新設



D. 都心直結線の新設(押上～新東京～泉岳寺)

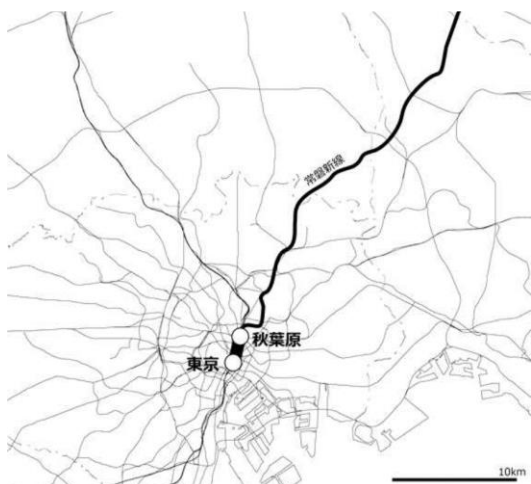
出典) 国土交通省交通政策審議会「東京圏における今後の都市鉄道のあり方について(答申)」(2016年4月)

と都心とのアクセス向上も期待できます。さらにこれに関連するB「**都心部・臨海地域地下鉄構想**」は、東京駅から銀座、臨海部へと至る都心部・臨海地域地下鉄を新設して相互直通運転を行うというもの。Aと共に実現すれば、つくば学園都市から東京駅、銀座、晴海を経て臨海副都心の国際展示場までつながるといふ壮大なプロジェクトです。

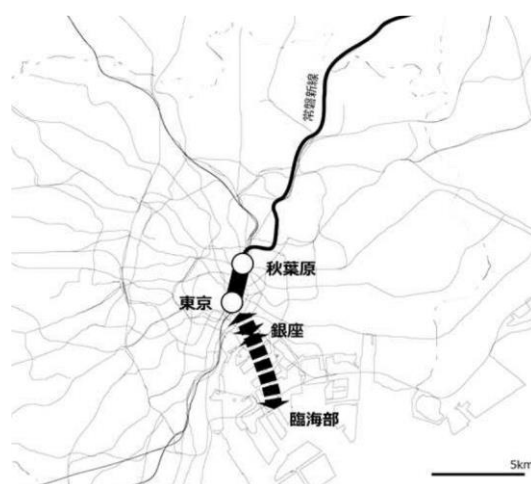
同じくC「**東京8号線延伸**」も臨海副都心に関わるもので、東京メトロ有楽町線を豊洲駅から住吉駅まで延伸する計画です。臨海エリアと都内東部の観光拠点、東京圏の東部・北部地域とのアクセス改善を図ります。

また、D「**都心部・品川地下鉄構想**」は、東京メトロ南北線の白金高輪駅と品川駅を結び、六本木・赤坂などの都心部とリニア中央新幹線始発駅となる品川駅周辺地区との移動効率を向上させるものです。C、Dのプロジェクトは、2022年3月に東京メトロが国土交通省から鉄道事業許可を受け、実現に向けて大きく動き出しました。

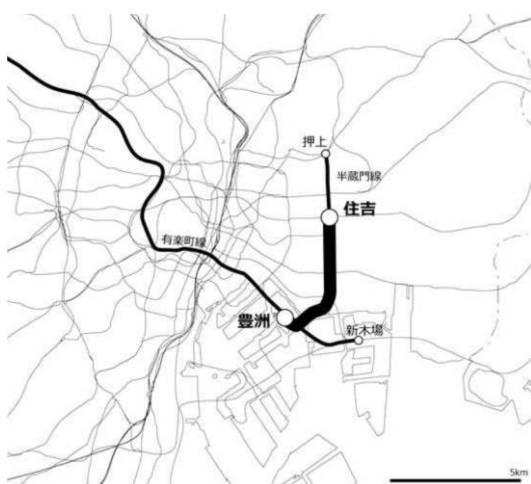
【図2】 国際競争力強化の拠点となる地域へのアクセス向上に資するプロジェクト



A. 常磐新線（つくばエクスプレス）の延伸



B. 都心部・臨海地域地下鉄構想の新設  
(及び同構想と常磐新線延伸の一体整備)



C. 東京8号線（有楽町線）の延伸



D. 都心部・品川地下鉄構想の新設

出典) 国土交通省交通政策審議会「東京圏における今後の都市鉄道のあり方について（答申）」（2016年4月）

## 02

### 郊外各地のまちづくりと連携した都市鉄道の充実化

答申では、東京圏の各地域の成長に応じた鉄道ネットワークの充実についても16プロジェクトが示されています。郊外部のまちづくりとの連携を強化する観点から、都市鉄道について①混雑の緩和、②速達性の向上、③シームレス化（相互直通運転など）を推進するというものです。

#### ■埼玉方面

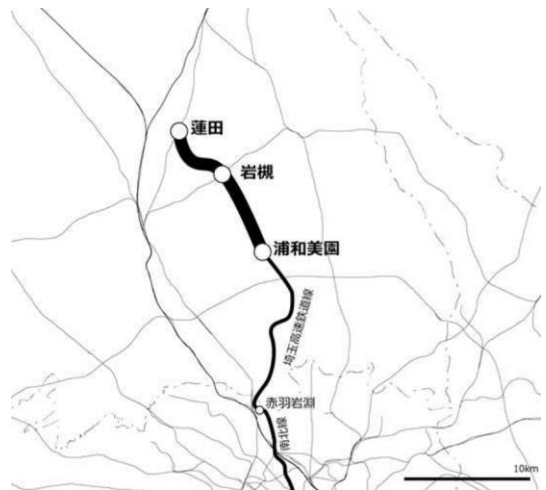
埼玉県に關係する2プロジェクト【図3-1】

のうち、A「大宮ルートの新設」は、東西交通が脆弱なさいたま市内、とくに埼玉スタジアム2002に近い浦和美園地区が浦和・大宮など市中心部と隔絶していることから、中量軌道システムで東西をつなぐ路線を新設するものです。また、B「埼玉高速鉄道線延伸」は、終点を浦和美園駅から蓮田市方面へ延ばし、岩槻駅で東武野田線、蓮田駅でJR宇都宮線と連絡する計画です。いずれも県内の各エリアにとってインパクトの

【図3-1】 地域の成長に応じた鉄道ネットワークの充実に資するプロジェクト（埼玉方面）



A. 東西交通大宮ルートの新設



B. 埼玉高速鉄道線の延伸

出典) 国土交通省交通政策審議会「東京圏における今後の都市鉄道のあり方について（答申）」（2016年4月）

あるプロジェクトですが、事業採算性に課題があることから開業予定時期は未定です。

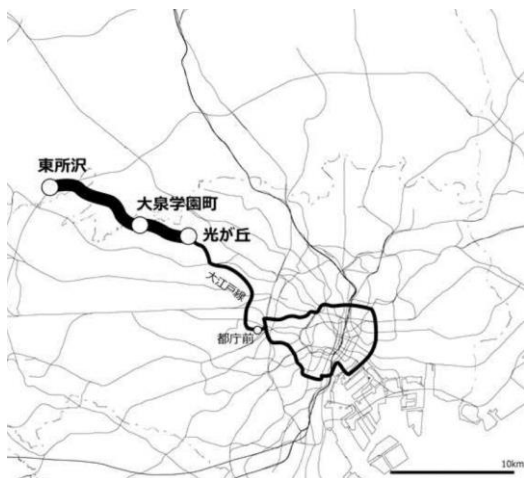
■東京・多摩方面（埼玉西南の一部を含む）

多摩地域に関わるプロジェクト【図3-2】のうち、A「東京12号線の延伸」では、都営地下鉄大江戸線・放射部の終着である光が丘駅から大泉学園駅、東所沢駅へ延伸し、都区部西北部・北多摩北部・埼玉県南西部と都心部とのアクセス向上を図ります。すでに光が丘駅～大泉学園駅間については、路線の導入空間となる

都市計画道路補助230号線の整備が進んでおり、途中駅として土支田駅、大泉町駅の2駅（駅名は仮称）が設置される予定です。

B「多摩都市モノレールの延伸」では、上北台駅～箱根ヶ崎駅間、多摩センター駅～町田駅間、多摩センター駅～八王子駅間の3ルートが提案されています。このうち、箱根ヶ崎ルートについては、2020年1月に東京都が事業化を正式決定し、2030年代半ばの開業を目指すとしています。

【図3-2】 地域の成長に応じた鉄道ネットワークの充実に資するプロジェクト（東京・多摩方面）



A. 東京12号線（大江戸線）の延伸



B. 多摩都市モノレールの延伸

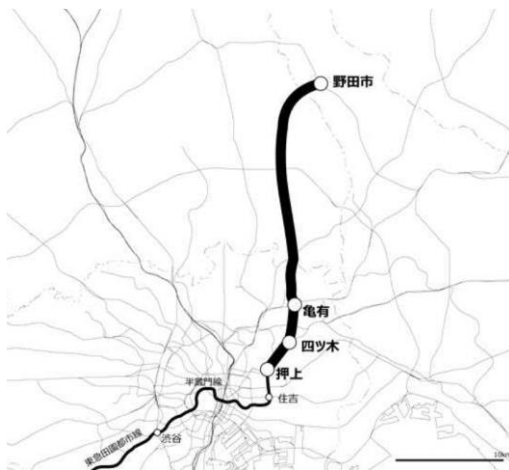
国土交通省交通政策審議会「東京圏における今後の都市鉄道のあり方について（答申）」（2016年4月）をもとに作成

## ■千葉方面

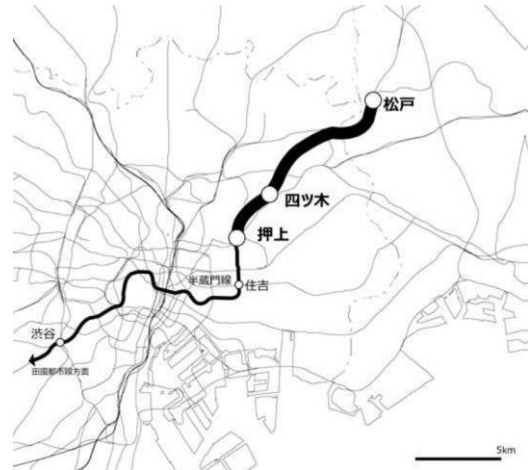
千葉県に関わる2プロジェクト【図3-3】のうち、A「東京8号線の延伸」は、東京メトロ有楽町線の豊洲駅～住吉駅間の開通に伴い、押上駅から亀有駅を經由して千葉県の野田市駅まで延伸するものです。さらに利根川を越えて茨城県西・南部方面へもつなぐ構想もあるようです。

また、B「東京11号線の延伸」は、東京メトロ半蔵門線を押上駅から四ツ木駅、松戸駅へと延伸させる計画です。いずれのプロジェクトも埼玉県内・千葉県内の関係自治体からは強い要望がありますが、事業化の目途はたっており、開業予定時期は未定です。

【図3-3】 地域の成長に応じた鉄道ネットワークの充実に資するプロジェクト（千葉方面）



A. 東京8号線の延伸



B. 東京11号線の延伸

出典) 国土交通省交通政策審議会「東京圏における今後の都市鉄道のあり方について(答申)」(2016年4月)

## ■神奈川方面

神奈川県に関わる3プロジェクト【図3-4】のうち、A「小田急線関連計画」について、答申では多摩線の唐木田駅～上溝駅間の延伸が予定されています(現時点では唐木田駅～相模原駅間を先行整備する案が有力となっています)。

また、B「横浜3号線の延伸」は、横浜市営地下鉄ブルーラインの終着をあざみ野駅から新百合ヶ丘駅に延ばし、東急田園都市線と小田急線という大動脈に接続するプロジェクトとして期待されています。2019年に横浜市・川崎市の両市が事業化を決定し、開業目標は2030年とされましたが、コロナ禍の影響で事業にやや遅れが見られるようです。

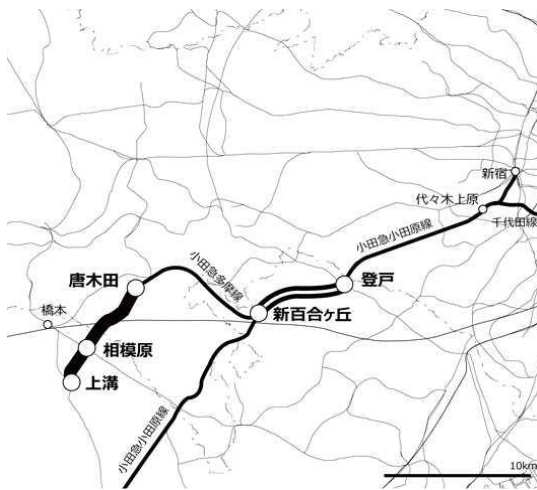
C「相鉄いずみ野線の延伸」は、答申では湘南台駅～倉見駅間の開設とされていますが、現時点では湘南台駅～慶応義塾大学湘南藤沢キャンパス(SFC)までを先行区間として具体化が進んでいます。

## ■その他

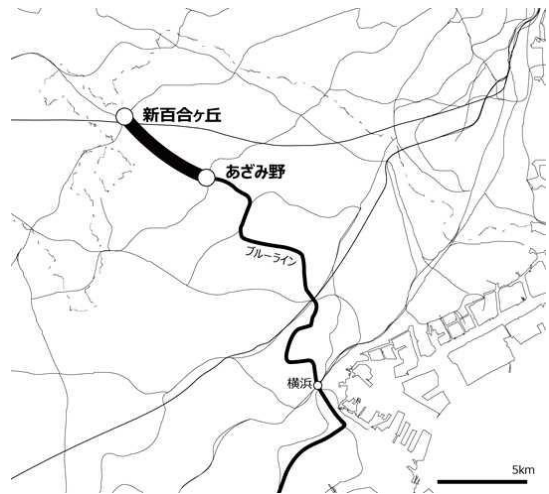
答申では、京葉線を地下トンネルで中央線に直結させるもの、区部周辺部を環状に結ぶもの、東京・川崎・横浜の臨海部に新たな旅客鉄道を整備するもの(東海道貨物支線の貨客併用化)、横浜市内を環状で結ぶものといったダイナミックなプロジェクトも取り上げられています。ただし、まだ構想段階であり、実現には相当の時間がかかると見てよいでしょう。

そのほか、都心部につながる各路線の混雑解消や利便性向上のため、総武線・京葉線接続新線の新設(新木場～市川潮浜付近～津田沼)、京王線の複々線化(笹塚～調布)、東急田園都市線の複々線化(溝の口～鷺沼)といったプロジェクトも提案されています。

【図3-4】 地域の成長に応じた鉄道ネットワークの充実に資するプロジェクト（神奈川方面）

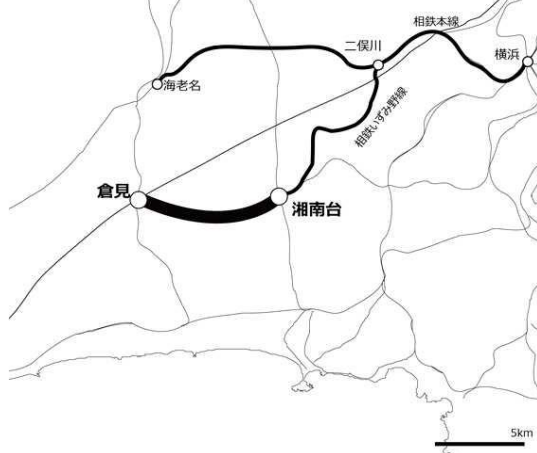


A. 小田急小田原線の複々線化及び小田急多摩線の延伸



B. 横浜3号線の延伸

出典) 国土交通省交通政策審議会「東京圏における今後の都市鉄道のあり方について（答申）」（2016年4月）



C. いずみ野線の延伸

## 03

### 計画の実現可能性にみる 不動産価値の注目エリア

これらの鉄道プロジェクトの中でも、2030年代までに実現可能性が高く、さらに東京圏に大きなインパクトを与えるプロジェクトとその注目エリアについて紹介しましょう。

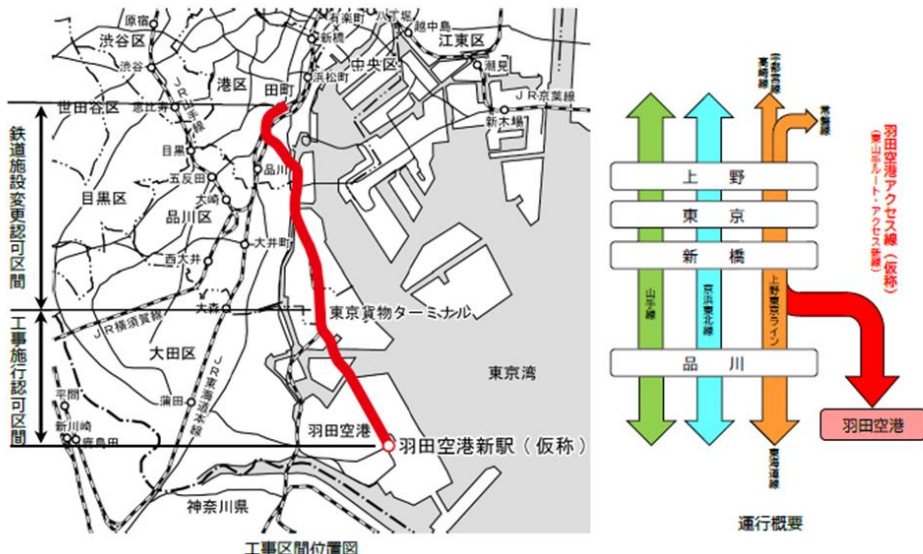
#### 羽田空港アクセス線

JR東日本は、「羽田空港アクセス線」の計画ルートのうち、2023年6月2日に「東山手ルート」及び「アクセス新線」の起工式を行い、2031年度の開業を目指して本格的な工事に着手したことを発表しました。実現すれば宇都宮線・高崎

線・常磐線方面から羽田空港までが直結され、東京駅から羽田空港へは、現在の鉄道利用で約30分かかるところ、乗り換えなく約18分で到着可能になるといいます。なお、羽田空港新駅（仮称）は、第1旅客ターミナルと第2旅客ターミナルの間に地下駅を設置し、第2旅客ターミナルに高低差なく移動できるとしています【図4】。

東京駅と羽田空港が直結すれば、宇都宮線・高崎線沿線は赤羽、川口、浦和・大宮方面、常磐線沿線は北千住、柏、土浦方面からのダイレクトアクセスが実現し、都民だけでなく郊外部の住民にとっても利便性が格段に高まると期待されます。

【図4】 羽田空港アクセス線「東山手ルート」及び「アクセス新線」の計画概要



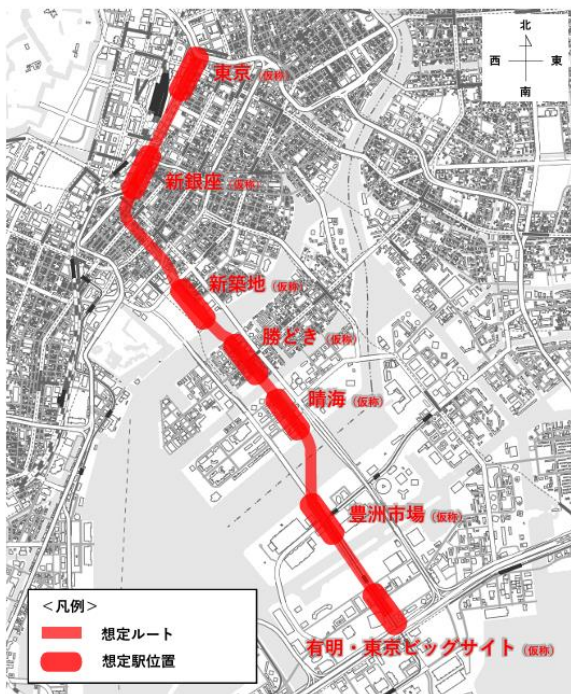
出典) 東日本旅客鉄道株式会社「JR東日本ニュース羽田空港アクセス線(仮称)の本格的な工事に着手します」(2023年4月4日)

## 都心部・臨海地域地下鉄構想

東京都は、2022年11月に「都心部・臨海地域地下鉄構想」の事業計画案を発表しました。すでに都では、本路線を「区部中心部と開発が進む臨海地域とをつなぐ基幹的な交通基盤、言わば背骨としての役割」があり、「大いなるポテンシャルを有するベイエリアの鉄道網を充実させ、東京を

持続可能な都市にし、日本の成長を確かなものとしていく上で重要な路線」として位置づけています(「東京ベイeSGまちづくり戦略2022」)。事業計画案では、東京駅から新銀座、臨海地域の新築地、勝どき、晴海、豊洲市場を通り、有明・東京ビックサイトに至る全7駅(駅名仮称)を新設、東京駅から有明・ビックサイトまで約15分で結ぶといいます【図5】。

【図5】 都心部・臨海地域地下鉄構想の事業計画案



選定の考え方	
各駅に求められる機能の整理や導入空間等を踏まえた構造検討により選定	
<b>東京(仮称)</b> 約1.0km	・周辺路線との乗換利便性(東京駅、三越前駅、日本橋駅、大手町駅) ・国際ビジネス拠点となる再開発との連携(常盤橋プロジェクト)
<b>新銀座(仮称)</b> 約1.6km	・周辺路線との乗換利便性(有楽町駅、東京駅、銀座駅、銀座一丁目駅、東銀座駅) ・周辺まちづくり(都有地活用、東京高速道路等)との連携
<b>新築地(仮称)</b> 約0.6km	・築地まちづくりとの連携 ・銀座・築地周辺みどりのプロムナード構想との連携
<b>勝どき(仮称)</b> 約0.7km	・大江戸線との乗換利便性
<b>晴海(仮称)</b> 約1.1km	・鉄道空白地帯の解消 ・HARUMI FLAGとの近接性
<b>豊洲市場(仮称)</b> 約1.1km	・周辺まちづくり(豊洲市場、ミチノテラス豊洲、千客万来施設等)との連携
<b>有明・東京ビックサイト(仮称)</b>	・周辺まちづくり(有明レガシーエリアのまちづくり、有明ガーデン等)との連携 ・りんかい線、ゆりかもめとの乗換利便性

出典) 東京都都市整備局「都心部・臨海地域地下鉄構想 事業計画検討会・事業計画案」(2022年11月25日)



この路線の事業化が進むと、再開発を控える**築地市場跡地**、東京五輪・パラリンピック選手村として活用された「晴海フラッグ」への注目度がさらに増すと見られます。長らく鉄道の空白地帯だった臨海エリアが東京駅と直結すれば、**勝どき・晴海**といった街の不動産価値が高まることは間違いありません。

都としては、まずは都心部・臨海地域地下鉄の

単独整備の事業化を目指し、つくばエクスプレス延伸との接続については今後の検討、さらには有明・東京ビックサイトから羽田空港へ接続する構想も描いているようです。**つくばエクスプレス沿線地域**は、東京駅に加えて臨海副都心エリアや羽田空港とも結ばれることになり、今後の動向から目が離せません。

## 東京メトロ有楽町線（豊洲～住吉）及び南北線の延伸（品川～白金高輪）

東京メトロ有楽町線（豊洲～住吉）と南北線（品川～白金高輪）は、2022年3月に東京メトロが国土交通省からの鉄道事業許可を受け、延伸事業が具体的に動き出しています。

有楽町線では、豊洲駅から東陽町駅を經由して住吉駅に至るルートを整備し、豊洲～東陽町と東陽町～住吉間に枝川駅と千石駅の2つの中間新駅（駅名は仮称）を設置する計画です。豊洲駅から住吉駅までの所要時間は現在の約20分から約9分へと大幅に短縮され、また東西線の混雑緩和（木

場駅→門前仲町駅混雑率ピーク1時間あたり約20%低減）にも寄与するとしています【図6】。

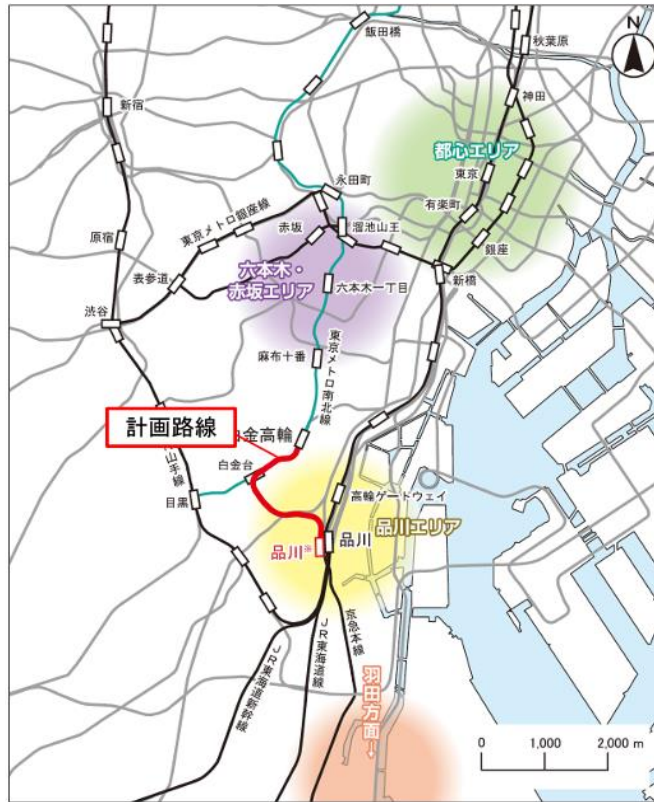
また、南北線では、白金高輪駅から品川駅に至るルートを整備し、中間駅はなくダイレクトにつながる計画です。品川駅から六本木一丁目駅までの所要時間が現在の約19分から約9分に大幅短縮されるとしています【図7】。どちらも2030年代半ばの開業を目指しています。

【図6】 東京メトロ有楽町線延伸（豊洲～住吉）



出典) 東京都・江東区「地域公共交通利便増進実施計画（東京メトロ有楽町線の分岐線（豊洲～住吉）」（2022年12月）

【図7】 東京メトロ南北線延伸（品川～白金高輪）



出典) 東京都「地域公共交通利便増進実施計画（東京メトロ南北線の分岐線（品川～白金高輪）」（2022年12月） ※駅名は仮称

豊洲～住吉間が開業すると、江東区に縦の鉄道網が新たに作られ、臨海部や都心部へのアクセスがさらに向上することになります。とくに今まで鉄道空白地帯であった枝川駅、千石駅周辺の不動産価値に与える影響は大きいでしょう。

一方、南北線は、都心（丸の内、大手町、霞が関、銀座など）や副都心（池袋、新宿、渋谷など）を通らないため、他の地下鉄路線と比べて

存在感が薄い印象が否めませんでした。しかし、埼玉高速鉄道や東急目黒線、相鉄線との相互直通運転化も進んで、飯田橋、永田町、溜池山王、六本木一丁目など新たに再開発が進むエリアを通り、さらにリニア中央新幹線始発駅となる品川駅とも直結することで、南北線沿線への注目度はさらに高まることが予測されます。

<参考資料>

- ・国土交通省交通政策審議会「東京圏における今後の都市鉄道のあり方について（答申）」（2016年4月）
- ・東日本旅客鉄道株式会社「JR東日本ニュース 羽田空港アクセス線（仮称）の本格的な工事に着手します」（2023年4月4日）
- ・東京都都市整備局「都心部・臨海地域地下鉄構想 事業計画検討会・事業計画案」（2022年11月）
- ・東京地下鉄株式会社「NEWS RELEASE 有楽町線延伸（豊洲・住吉間）及び南北線延伸（品川・白金高輪間）の鉄道事業許可を受けました」（2022年3月28日）
- ・東京都都市整備局「東京ベイeSGまちづくり戦略2022」（2022年3月）
- ・東京都都市整備局「地域公共交通利便増進実施計画（東京メトロ有楽町線の分岐線（豊洲～住吉）」（2022年12月）
- ・東京都都市整備局「地域公共交通利便増進実施計画（東京メトロ南北線の分岐線（品川～白金高輪）」（2022年12月）

# 04

## 都市政策の専門家 市川宏雄所長による分析結果統括



新線開通によって不動産価値は確実に向上するが、  
鉄道建設のタイミングや実現性の見極めが必要

国土交通省の交通政策審議会は、2030年の東京圏の鉄道網の姿を答申しました。都市鉄道は国際競争力の強化と豊かな国民生活に資する必要がある、まちづくりと連携した持続可能なものにすべきとして、駅空間の質的進化、信頼と安心、災害対策の強力な推進と取組も同時に求めています。

その具体策として、羽田空港を軸とした鉄道ネットワーク強化があります。2031年度に完成を目指す「羽田空港アクセス線」は羽田空港から東京駅まで18分、臨海線経由で新宿駅まで23分、また東京レポートを経て京葉線が直結します。

この他、JR蒲田駅と京急蒲田駅を繋ぐ蒲蒲線は、東急目黒線が京急線・大鳥居駅に直結。また、リニアの発着駅になる品川駅に東京メトロ南北線・都営三田線の白金高輪駅から地下鉄が接続します。

もう一つの主要路線は都心・臨海新地下鉄です。東京駅から国際展示場、羽田空港までが直結されるうえ、東京駅から秋葉原駅に繋がりが、つくばエクスプレスに乗り入れます。この新地下鉄によって、勝どき、築地、晴海、豊洲への都心アクセスが各段に向上しますが、事業化の決定後、完成には10年以上かかりません。

また郊外の鉄道網強化については、埼玉県での埼玉高速鉄道線終点の浦和美園駅から蓮田市方面へ延ばし、東武野田線、JR宇都宮線と連絡する計画がありますが、事業採算性に課題があり進展していません。

東京の多摩地区では、都営地下鉄大江戸線終着の光が丘駅から大泉学園町駅、東所沢駅への延伸、また、多摩都市モノレールの上北台駅～箱根ヶ崎駅間、多摩センター駅～町田駅間、多摩センター駅～八王子駅間の3ルートへの延伸が検討中で、箱根ヶ崎ルートについては事業化が決定されています。

千葉方面については、東京メトロ有楽町線の豊洲駅～住吉駅間の開通後に、押上駅から亀有駅を経由して千葉県の野田市駅までの延伸計画、東京メトロ半蔵門線の押上駅から四ツ木駅、松戸駅への延伸計画もありますが、ともに事業化の目途は立っていません。

神奈川県では小田急多摩線の唐木田駅～相模原駅、横浜市営地下鉄ブルーラインのあざみ野駅から新百合ヶ丘駅、相鉄いずみ野線の湘南台駅～倉見駅がそれぞれ事業化に向かっています。

こうした新線開通によって、沿線に近いエリアの不動産価値は確実に向上します。特に鉄道駅空白地帯には朗報です。

しかしながら、鉄道の建設は一朝一夕には実現しません。重要なのは時間です。5年後なのか、10年・15年後も当たり前の時間軸で、ともすれば30年以上かかるでしょう。まず、交通政策審議会の事業化を答申しない限り路線は具体化せず、事業実施にも多くの時間を要します。新線計画の話は不動産価格に必ず影響を与えますが、その実現性が担保されないのであれば、拙速な判断をすべきではないでしょう。

## 取材可能事項

本件に関して、下記2名へのインタビューが可能です。  
ご取材をご希望の際は、グローバル・リンク・マネジメントの経営企画室 広報担当までお問い合わせください。



・氏名 : 市川 宏雄 (いちかわ ひろお)  
・生年月日 : 1947年 東京生まれ (76歳)  
・略歴 : 早稲田大学工学部建築学科、同大学院修士課程、博士課程 (都市計画) を経て、カナダ政府留学生として、カナダ都市計画の権威であるウォータールー大学大学院博士課程 (都市地域計画) を修了 (Ph.D.)。一級建築士。  
世界の都市間競争の視点から大都市の将来を構想し、東京の政策には30年間にわたり関わってきた東京研究の第一人者。  
現在、明治大学名誉教授、日本危機管理防災学会・会長、日本テレワーク学会・会長、大都市政策研究機構・理事長、日本危機管理士機構・理事長、森記念財団都市戦略研究所・業務理事、町田市・未来づくり研究所長、Steering Board Member of Future of Urban Development and Services Committee, World Economic Forum (ダボス会議) in Switzerlandなど、要職多数。



・氏名 : 金 大仲 (きむ てじゅん)  
・役職 : 株式会社グローバル・リンク・マネジメント 代表取締役  
・生年月日 : 1974年 横浜生まれ (49歳)  
・略歴 : 神奈川大学法学部法律学科卒業。新卒で金融機関に入社。その後、家業の飲食店を経て大手デベロッパー企業に転職し年間トップセールスを達成。そこでの経験を経て30歳の時に独立し、グローバル・リンク・マネジメントを設立。

## 会社概要

会社名 : 株式会社グローバル・リンク・マネジメント  
会社HP : <https://www.global-link-m.com/>  
所在地 : 東京都渋谷区道玄坂1丁目12番1号渋谷マークシティウエスト21階  
代表者 : 代表取締役 金 大仲  
設立年月日 : 2005年3月  
資本金 : 5億67百万円 (2023年6月末現在)  
業務内容 : 不動産ソリューション事業 (投資用不動産の開発、販売、賃貸管理)  
免許登録 : 宅地建物取引業 東京都知事(4)第84454号  
所属加盟団体 : (社)東京都宅地建物取引業協会、(社)全国宅地建物取引業保証協会、(社)全国住宅産業協会、(財)東日本不動産流通機構、(社)首都圏中高層住宅協会

【本件に関する報道関係の皆様からのお問い合わせ先】

株式会社グローバル・リンク・マネジメント 経営企画室：近藤・中里

TEL：03-6821-5944 MAIL：[glmirinfo@global-link-m.com](mailto:glmirinfo@global-link-m.com)