

## 新たな首都圏像について考える

都市開発部 田中 信也

## はじめに

近年、首都圏では経済のソフト化・サービス化や国際化・情報化の進展を背景にした東京都区部への企業の中核・管理機能の集中が進行している。加えて、金融業を中心とする外資系企業の東京進出も目覚ましく、東京一極集中に拍車をかけている。

このような東京への人口や諸機能の過度な集中は、さまざまな社会問題を引き起こしてきた。大幅な地価高騰による住宅価格の高騰、それに伴って住宅地が遠隔化することによる通勤の長時間化、通勤条件の劣悪化もその一例であろう。わが国の経済的繁栄が、必ずしも個人の暮らしのレベル向上に結びついていないと言われる所以である。また、地価高騰にともなう「持てる者」「持たざる者」の資産格差の問題、インフラ整備の立ち遅れ、ゴミ処理や水・電気の供給などの都市問題、東京にすべての機能が集中することによる地震など自然災害に対する脆弱性の問題なども増大している。

また厚生省の推計によると、昭和60年から75年（西暦2,000年）の間に、東京都、神奈川県、千葉県、埼玉県をあわせた1都3県の人口は、さらに300～500万人増加すると予測されている。そのため、今後も上記の社会問題が多岐にわたり深刻化する可能性は大きい。

このような問題を抱えながら、昭和62年6月、四全総が閣議決定され、西暦2000年に向けたわが国の国土づくりの基本方針が正式に策定されるに至った。その基本目標は東京一極集中の是正であり、東京圏<sup>(\*)2</sup>と他圏域のバランスのとれた発展、東京圏内における都心部への集中緩和、に関する方針が定められた。東京圏内における整備方針

## \* 1 四全総

四全総とは第四次全国総合開発計画のことであり、昭和62年6月に閣議決定された。計画の目標年次は昭和75年（西暦2,000年）であり、21世紀への国づくりの指針となるものである。その基本目標は、東京一極集中を是正し、国土の均衡ある発展を図ることを基本として、特定の地域への人口や諸機能の過度の集中がない多極分散型国土を形成することにある。また、目標達成のため、さらに各圏域別に整備方針を設けている。

## \* 2 東京圏

四全総における東京圏とは以下の地域をいう。

『東京区部を中心として、八王子市・立川市・浦和市・大宮市・千葉市、横浜市・川崎市及び土浦市・筑波研究学園都市の業務核都市並びに成田等の副次核都市を含み一体となった都市圏を構成する地域。』

は以下のとおりである。

『東京圏は、我が国の首都としてのみならず、金融、情報等の面で世界の中枢都市の一つとして、我が国及び国際経済社会の発展に寄与する。そのため、国際金融等の都心部での展開に伴う要請に対応し、都心部及び東京臨海部の総合的整備を進める。また、都心部に集中しがちな業務機能等を圏域全体で適切に受け止めるよう、業務核都市等への諸機能の選択的分散等地域構造の改編を推進するとともに、通勤の利便性の向上も図りつつ、良好な住宅の供給を図る等東京圏の居住環境の改善を進める。……』

このような整備方針のもと、大宮駅西口地区、幕張新都心地区、横浜MM21地区など業務核都市の代表的プロジェクトが本格的に動き始めた。

本稿は、東京への一極集中を抑制し真に豊かな都市づくりを目指すという前提に立ち、①東京圏内における分散政策である業務核都市構想に着目し、②まず首都圏（1都7県）の人口・産業面における構造変化を把握するとともに業務核都市整備による問題点を分析する ③つぎに現実に整備の行われた大宮・川崎の事例から、業務機能の分散実態について考察する そのうえで、④今後の首都圏整備の方向性について考える というものである。

## 1. 業務核都市構想の概要

業務核都市構想は、首都改造計画（昭和60年5月）、第四次首都圏基本計画（昭和61年6月）、第四次全国総合開発計画（昭和62年6月）において示された。その内容は、東京圏における東京都区部以外の地域で相当程度広範囲の地域の中核となるべき都市（業務核都市）を、諸機能の適正配置の受皿として育成整備し、職住近接、生活サービスの充足等が確保された地域社会（自立都市圏）の形成を図り、現在の東京区部への一極依存構造からバランスのとれた地域構造に改善することを目的として定められた。業務核都市構想に基づく将来の都市構造イメージは以下のようなになる（図1-1）。

このため、昭和63年6月に公布された『多極分散型国土形成促進法』において、業務核都市の整備制度が盛り込まれ、その整備に対して、税制面、資金面などの各種助成措置が講じられた。民間に対する主な具体的支援措置としては、中核的民間施設<sup>(\*)</sup>に対する①税制上の特例措置 ②NTT株売却益による無利子貸付 ③日本開発銀行による出資 ④日本開発銀行による長期低利融資 などが挙げられる。その他、整備を行う公共団体に対する支援措置も講じられている。

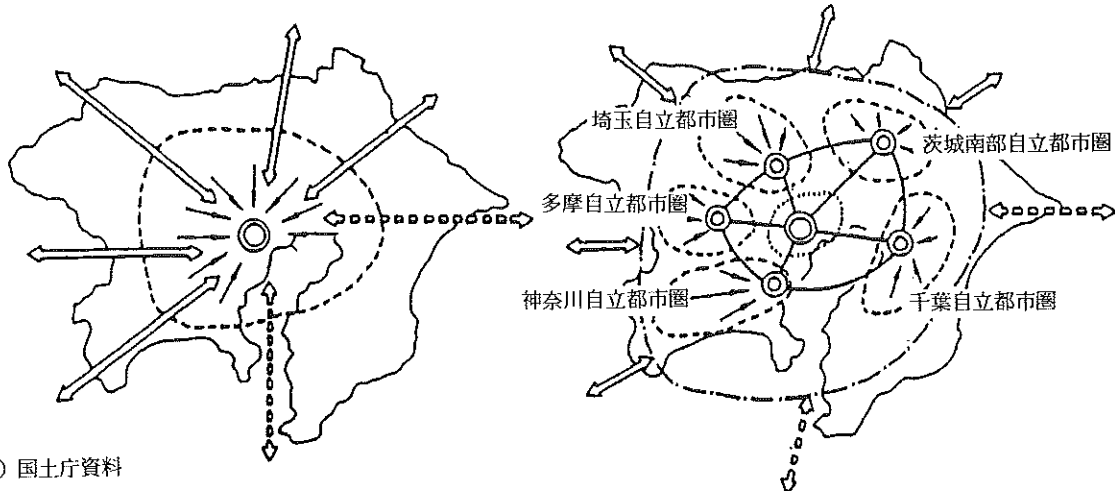
\* 3 中核的民間施設

業務核都市地域のうち業務施設を特に集積させることが適当と認められる地区（業務施設集積地区）を整備する上で中核となる施設。これには民活法上の特定施設と政令で定める施設がある。これまで中核的民間施設として認定された主な施設には、幕張メッセ・横浜国際会議場などが挙げられる。

図 1 - 1 東京大都市圏の現状と将来構図

(a) 一極依存構造  
(現 状)

(b) 多核多圏域型の地域構造 (連合都市圏)  
(将来構想)



(出所) 国土庁資料

また国土庁の調査によると、業務核都市における2,000年までの事務所床面積の供給見込みは1,000ha弱で、その規模は東京副都心地区での新規供給見通し780haを上回るものとなっている。政策面での後押しに加えて、民間の事務所供給意欲も旺盛であることがわかる。

各自立都市圏の主な整備地区と、業務核都市における代表的プロジェクトの概要を整理したのが次の表である。

表 1 - 1 自立都市圏の主な整備地区と代表的プロジェクトの概要

自立都市圏	業務核都市 副次核都市	主な整備地区	代表的プロジェクトの概要		
			プロジェクト名	計画の概要	計画フレーム
多摩 自立都市圏	八王子市 立川市 青梅市	立川基地跡地 立川駅周辺 八王子駅周辺 八王子地域	「多摩都心」立川 (T, T, T) 計画	立川・昭島地区を多摩地域の拠点として育成・整備することを目的として、立川基地跡地および周辺市街地について「多摩都心」形成のための事業を展開する。	人口：居住人口 約19万人 従業者人口 約14万人 区域：約1,800ha (立川基地跡地を中心とする区域) 導入施設：商業・業務施設等
神奈川 自立都市圏	横浜市 川崎市 厚木市	みなとみらい21 (横浜MM21) 新横浜駅周辺 川崎駅周辺 新百合が丘地区	横浜MM21	横浜都心臨海部について、業務管理機能をはじめ多様な都市機能を集積させ、横浜都心部の強化を図るとともに、国際文化都市としての自立を目指す。	人口：居住人口 約1万人 従業者人口 約19万人 区域：186ha 導入施設：国際会議場、国際展示場、業務施設等

(次ページに続く)

埼玉 自立都市圏	浦和市 大宮市	大宮操車場地区 大宮駅周辺地区 浦和駅周辺	さいたま YOU and I プラン	浦和、大宮、上尾、与野および伊奈の4市1町を対象に、高次都市機能の整備、新産業ゾーンの形成などを主要な事業として、県全体の自立性を高めるための中核的都市圏を形成する。	人口：居住人口 約120万人 従業者人口 約60万人 区域：約22,900ha 大宮操車場跡地 36ha 導入施設：埼玉JITビル、埼玉JITビル、業務施設等
	熊谷市				
千葉 自立都市圏	千葉市	幕張新都心 千葉駅周辺 千葉北（カキーン）	幕張新都心構想	千葉市幕張地区埋立地に、21世紀にむけて、幕張メッセを中心として、業務をはじめ研究、教育、商業、サービス等の諸機能の集積を進め新都心の形成を目指す。	人口：居住人口 約2.6万人 従業者人口 約10万人 区域：437.7ha 導入施設：幕張JITビル、幕張JITビル、ワールドビジネスセンター、業務施設等
	成田市 木更津市				
茨城南部 自立都市圏	土浦市 筑波研究学園都市	筑波研究学園都市	同左	国などの試験研究・教育機関を中核とし、民間研究所の立地促進により高度な研究開発と教育を行うための拠点を形成する。	人口：約22万人 区域：約28,600ha 導入施設：試験研究・教育機関、つくば研究支援センター、商業業務施設等

(資料) 国土庁資料

(資料出所) 三井不動産「不動産関連統計集H2」、日本開発銀行調査 第133号などより作成

## 2. 首都圏の構造変化と業務核都市整備による問題点

首都圏（1都7県）の全国に対する人口シェアは、昭和35年から平成2年までの30年間に1/4から1/3へと上昇した。首都圏への人口集中が進む過程において、人口分布はどのように変化し、諸産業はどのような構成上の変動を伴って分散あるいは集中してきたのだろうか。ここでは、都心部からの距離帯別構成比による空間的分析を行うことで、その現状を把握することとする。<sup>(\*4)</sup>対象地区は、東京都・神奈川県・埼玉県・千葉県・茨城県・栃木県・群馬県・山梨県の1都7県の全市域。分析に用いた資料は、国勢調査、住民基本台帳、事業所統計調査である。ここではデータの都合上、市域のみを対象とし、残りの町村地域を除いたが、対象市域の合計人口は首都圏人口全体に対する構成割合が85.8%（平成元年住民基本台帳人口ベース）、就業者の

\*4 距離帯別分析

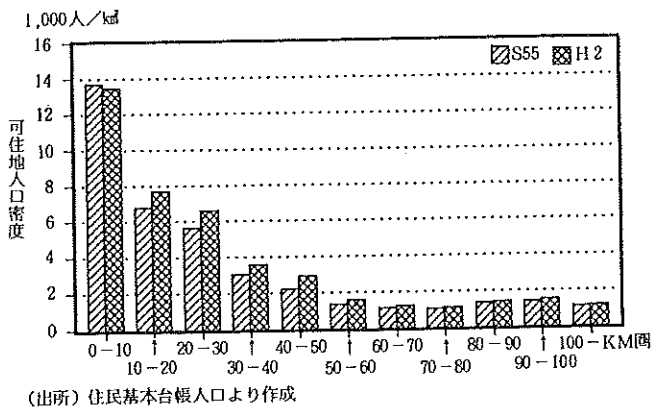
都心部からの距離帯別分析では、東京駅を起点に10kmごとの同心円状の都市群を1単位とした。また都心部と各都市との距離には、東京駅と各市庁舎との直線距離を用いた。

同構成割合が86.9%（昭和61年就業者数ベース）と、一般的構造パターンの把握に用いることは可能であると考えた。

### (1) 人口からみた首都圏構造の変化

首都圏への人口集中の現象を可住地面積1km<sup>2</sup>当たりの人口密度からみたのが図2-1である。この図からわかるように、昭和55年から平成2年にかけては10～60km圏で人口密度の上昇が著しい。特に、10～20km、20～30km圏では1km<sup>2</sup>当たり850人以上の上昇を示している。そのなかで1km<sup>2</sup>当たり2,000人以上の上昇を示しているのが浦安市、多摩市、1,000人以上上昇しているのが志木市、市川市、習志野市、田無市、横浜市、流山市、川口市、所沢市、越谷市である。一方、0～10km圏（都区部）では1km<sup>2</sup>当たり218人の減少を示しており、都心部から周辺部へ人口移動が進んでいる様子が窺える。

図2-1 距離帯別可住地人口密度



の上昇を示している。そのなかで1km<sup>2</sup>当たり2,000人以上の上昇を示しているのが浦安市、多摩市、1,000人以上上昇しているのが志木市、市川市、習志野市、田無市、横浜市、流山市、川口市、所沢市、越谷市である。一方、0～10km圏（都区部）では1km<sup>2</sup>当たり218人の減少を示しており、都心部から周辺部へ人口移動が進んでいる様子が窺える。

つぎに、全国の平均人口伸び率に対する各距離帯別の相対的人口増加率をみてみよう（図2-2）。ここで使用した相対的人口増加率の算出方法は以下のとおりである。

$$\text{相対的人口増加率} = \frac{P_t - P'_t}{P'_t} \times 100 \quad (\%)$$

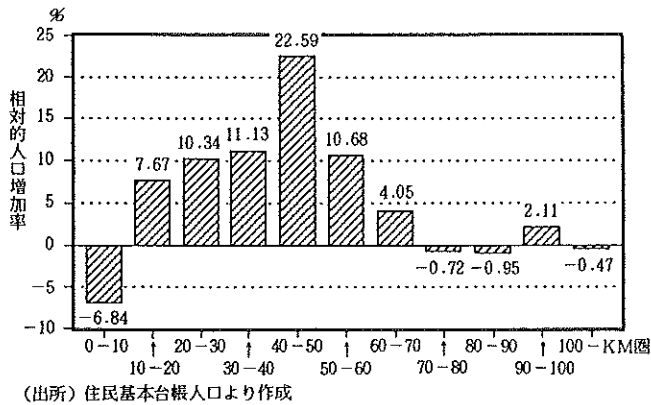
P<sub>t</sub> : 平成2年3月の住民基本台帳人口 (人)

P'<sub>t</sub> : 昭和55年3月から平成2年3月までの全国人口の伸び率から推定される平成2年3月の人口 (人)

人口密度と同様、東京区部の相対的人口増加率はマイナスであり、10～70km圏では相対的人口増加率が高い。もし仮に、東京区部の人口減少分が全て首都圏70km圏内の市域に吸収されたとしても、さらに150万人超の人口が全国に比して増加したことになる。<sup>(\*5)</sup>すなわち首都圏では、東京区部から周辺部への人口流出と同時に、首都圏外か

\* 5 計算式 = (10～70km圏の推定人口の増加数) - (0～10km圏の推定人口の減少数)  
 = 2,113,156 - 591,160  
 = 1,521,996人

図2-2 距離帯別相対的人口増加率 (S55~H2)

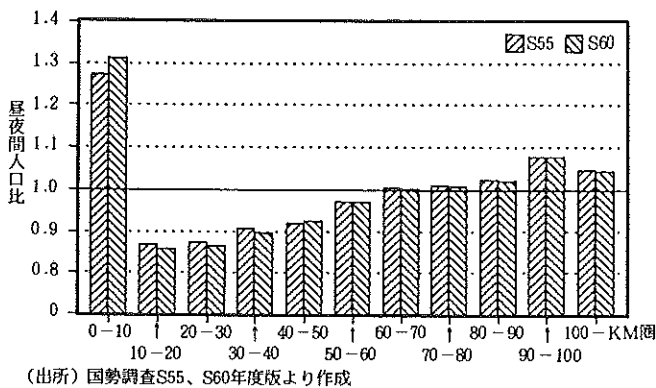


ら多くの人口吸収が行われ、その結果として圏域内の過密化が進行したものと考えることができる。また東京70km圏内においても、40~50km圏での相対的人口増加率が特に高く、その伸びは22.59%となっている。このなかで代表的な都市として、佐倉市(36.0%)、海老名市(32.3%)、厚木市(29.1%)、竜ヶ崎市(23.5%)などが挙げられる。

定住人口の分析とあわせて、昼間人口についても分析しておく必要がある。各距離帯別に国勢調査報告による昼夜間人口比(昼間人口を定住人口で除した値)を表したのが図2-3である。この図から明らかなように、東京区部の昼夜間人口比は圧倒的に高く、10~60kmまでの地域では、昼夜間人口比が1を下回っている。また、この比率は都心部から遠くなるほど1に近づいており、東京への通勤者が徐々に減少していることが窺える。このことから、東京への通勤圏は都心から60km圏であるといえることができる。

また昭和60年と昭和55年を比較すると、東京区部の昼夜間人口比が増加する一方で、10~20km、20~30km、30~40km圏の比率が低下していることがわかる。55年から60年の間、東京区部では昼間人口が1km<sup>2</sup>当たり577人増加したのに対し、夜間人口の増加は同17人に止まっている。10~20km、20~30km、30~40km圏では昼間人口が1km<sup>2</sup>当たりそれぞれ273、357、217人増加したのに対し、夜間人口の増加は同408、470、270人と、10~40km圏が東京への昼間人口増加の受皿(ベッドタウン)として機能していることが窺える。

図2-3 距離帯別昼夜間人口比率



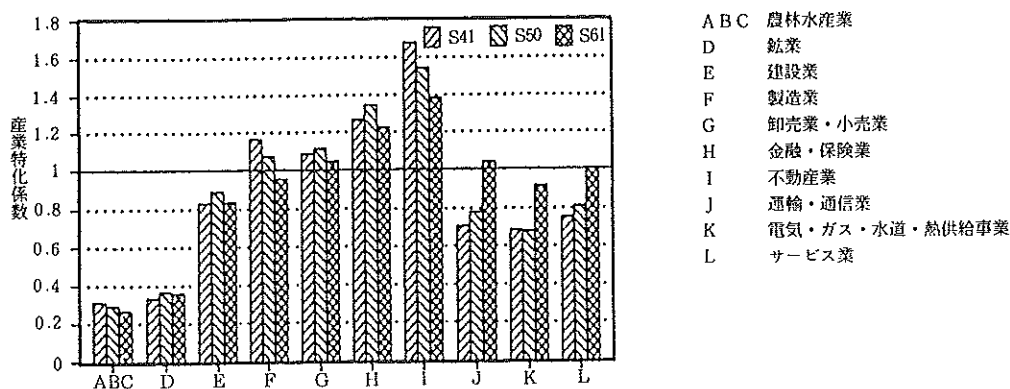
の間、東京区部では昼間人口が1km<sup>2</sup>当たり577人増加したのに対し、夜間人口の増加は同17人に止まっている。10~20km、20~30km、30~40km圏では昼間人口が1km<sup>2</sup>当たりそれぞれ273、357、217人増加したのに対し、夜間人口の増加は同408、470、270人と、10~40km圏が東京への昼間人口増加の受皿(ベッドタウン)として機能していることが窺える。

## (2) 産業面からみた首都圏構造の変化

首都圏の産業構造はどのように変化しているのだろうか。ここでは、主にその質的変化に着目し、事業所統計の産業分類別就業者数に基づく産業特化係数から首都圏構造の変化を分析してみたい。ここで用いた産業分類は日本標準産業分類に基づき、製造業、サービス業、卸小売業について中分類まで、その他の業種については大分類を対象とした。また対象年度は昭和41年、昭和50年、昭和61年とした。

首都圏全体（全対象都市）の産業特化係数の変化を示したのが図2-4である。特に注目されるのは、昭和41年に特化係数が1.2近くあった製造業が昭和61年に1を割り込む一方で、運輸・通信業、エネルギー供給業、サービス業などが著しく特化傾向を高めている点である。首都圏における経済のサービス化の進行が全国に比して著しいことがわかる。

図2-4 首都圏の産業特化係数の変化



(出所) 事業所統計より作成

つぎに首都圏における産業構造の変化をみてみたい。

その前に、各業種の首都圏内における立地特性を把握するため、産業特化係数による立地パターンの分類を行うこととする（昭和61年度事業所統計使用）。産業特化係数のヒストグラムによる分類を試みた結果、特徴的な立地パターンとして以下の3パターンが抽出された。

### \* 6 産業特化係数 (Coefficient of Specialization)

ある特定業種に関して、対象地域が全国平均に対して相対的にどれだけ特化しているかを示す指標。ある業種が全国平均と同じ構成比率を示す場合、この係数は1となる。

$$\text{産業特化係数} = \frac{e_i / e_t}{E_i / E_t}$$

$e_i$  : 任意の都市における i 産業就業者数  
 $e_t$  : 任意の都市における全産業就業者数  
 $E_i$  : 全国における i 産業就業者数  
 $E_t$  : 全国における全産業就業者数

- (i) 東京および県庁所在都市など一部の中核的都市での特化傾向が高い業種。この業種の特化傾向が高い場合、その都市が他の都市に比して中心性を有するといえることができる。この立地パターンに分類される業種は、出版・印刷業、卸売業、金融・保険業、運輸・通信業、対事業所サービス業などである。特に卸売業は、対象164都市中東京23区の特化係数が最も高くなっており、中心性をみる最も代表的な指標であるといえよう（図2-5）。
- (ii) ごく少数の都市で特化傾向が高く、それ以外の都市ではほとんど特化しない業種。各都市における基幹産業となりうるものが多い。このパターンに分類される業種は、繊維工業、木材・木製品製造業、化学工業、石炭・石油製品製造業、ゴム製品製造業、皮革製品製造業、鉄鋼業などである（図2-6）。
- (iii) ほとんどの都市において特化係数が1に近く、首都圏に平均的に分散している業種。この業種は人口の定着とともに立地するもので、他都市との差別化が図られるものではない。また、首都圏近郊の衛星都市で特に特化傾向が強い。このパターンに分類される業種は、建設業、小売業、飲食業、対個人サービス業、医療業、専門サービス業、教育業などである（図2-7）。



図 2-5 産業特化係数によるヒストグラム (i)

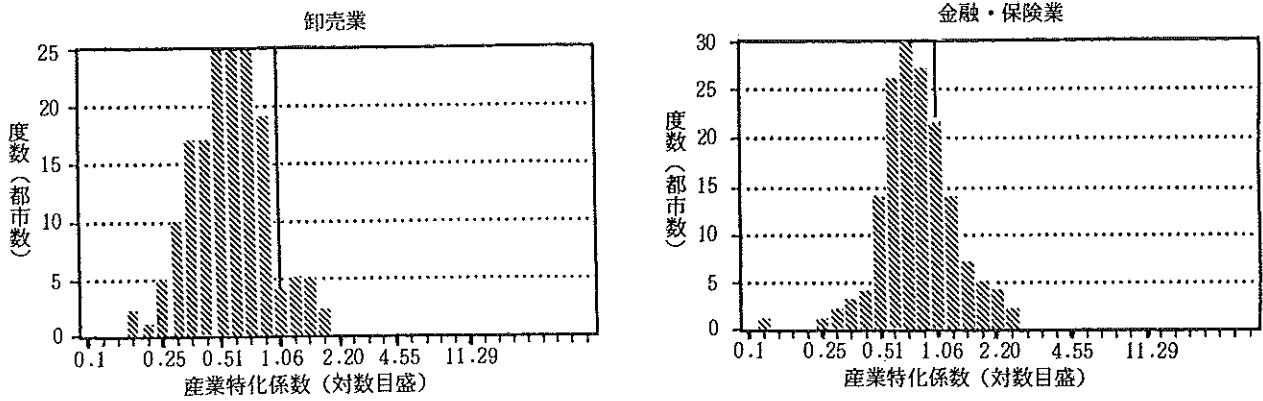


図 2-6 産業特化係数によるヒストグラム (ii)

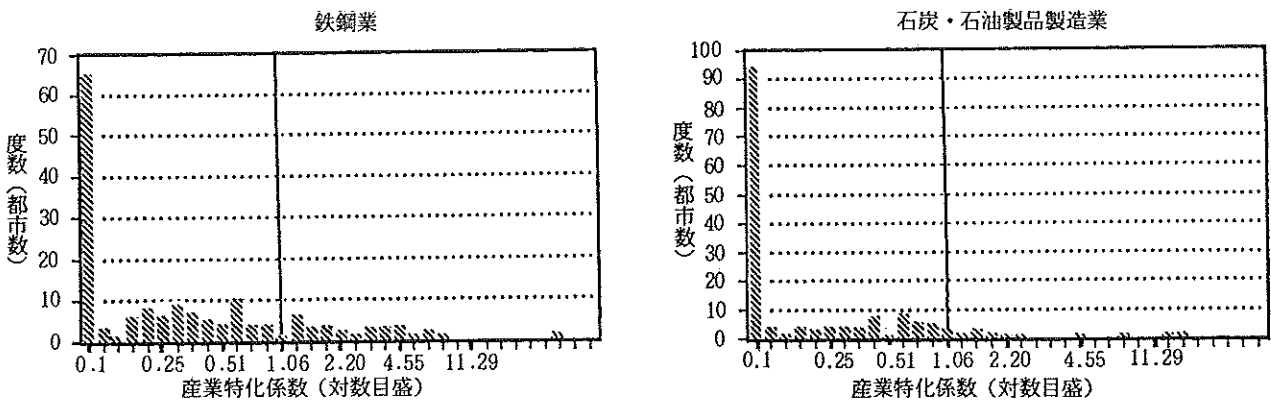
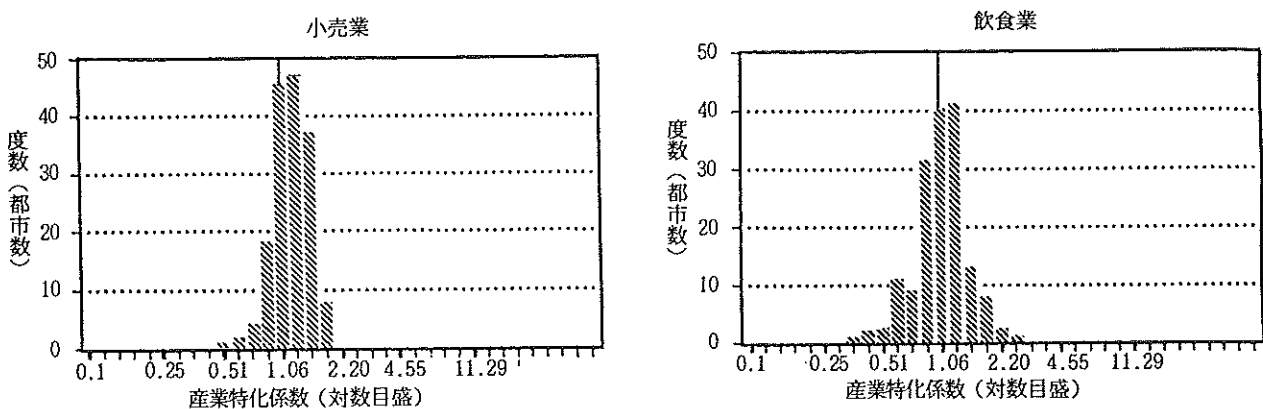


図 2-7 産業特化係数によるヒストグラム (iii)



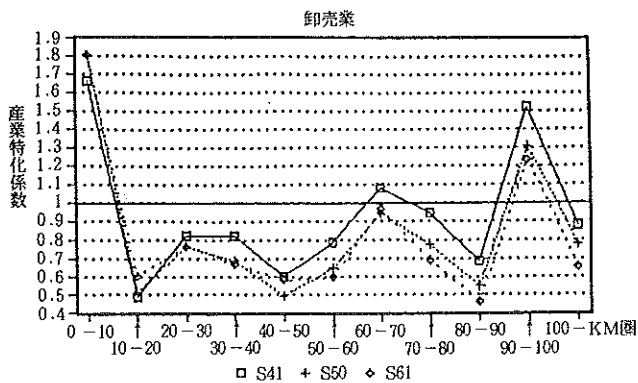
(出所) 事業所統計より作成

このような立地特性を踏まえたうえで、代表的な業種について、都心からの距離帯別に産業特化係数の変化をみてみよう。

まず、都市の中心性を表す業種のなかで代表的な卸売業についてみる。卸売業では、0～10km（東京区部）において特に特化傾向が高く、それ以遠では90～100km圏に至るまで特化係数が1を割ったままである（昭和61年）。さらに昭和41年と61年を比較すると、0～10km、10～20km圏のみ特化傾向を高めているが、その他の地域では全体に特化係数が低下しており、東京区部やその周辺10km圏に中心地機能がますます集積されている様子がよくわかる（図2-8）。

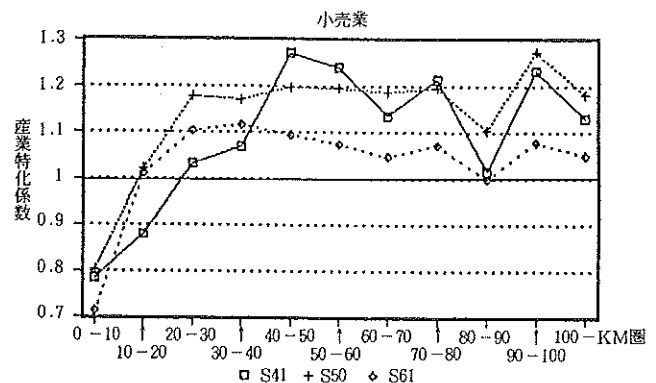
つぎに卸売業と対比的な立地特性を示す小売業についてみると、昭和41年と昭和61年の比較では0～10km圏で特化係数が減少し、逆に10～30km圏で上昇、さらにその外周部になると低下傾向を示している（図2-9）。この変化は、東京区部の人口減少と10～30km圏への人口集積の動きと合致するものである。

図2-8 距離帯別産業特化係数の変化



(出所) 事業所統計より作成

図2-9 距離帯別産業特化係数の変化

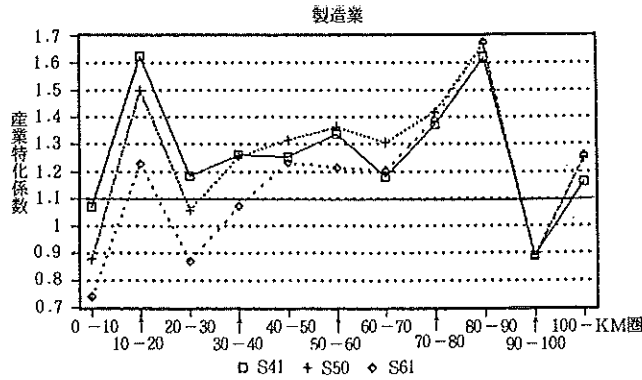


(出所) 図2-8に同じ

さらに製造業についてみると、首都圏ほぼ全域において特化傾向が低下するなか、都心から70km以遠の地域ではあまり変化していないかあるいは逆に特化傾向を高めていることがわかる（図2-10）。特に、一般機械製造業、輸送機械製造業、精密機械製造業など機械製造業では、50～70kmまでの特化係数が低下する反面、それ以遠での特化係数の上昇が顕著である。産業特化係数のみから断定することはできないが、機械製造業などでは都心部から50km圏以遠へ移転が進行していると言えよう（図2-11）。

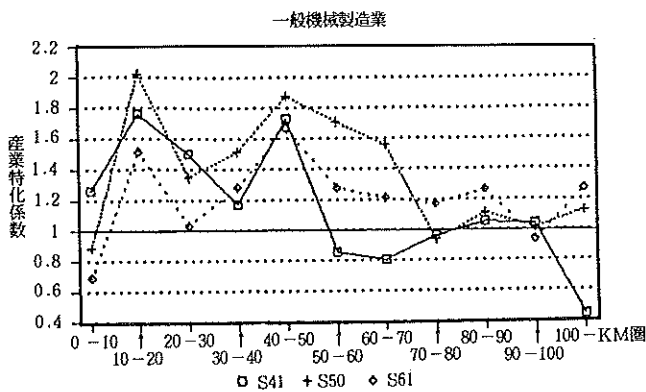
以上のことから、首都圏では製造業とくに機械製造業などが分散立地を進める反面、卸売業、金融・保険業など中心性を持つ機能（中心地機能）が東京区部へさらに集中していることがわかる。

図2-10 距離帯別産業特化係数の変化



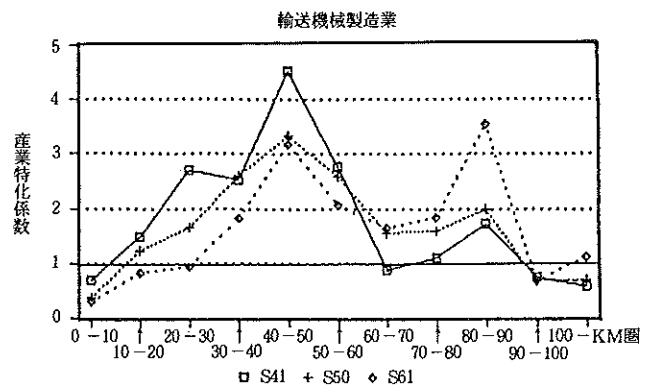
(出所) 図2-8に同じ

図2-11① 距離帯別産業特化係数の変化



(出所) 図2-8に同じ

図2-11② 距離帯別産業特化係数の変化



(出所) 図2-8に同じ

これまで人口、産業について首都圏の構造変化を概観してきたが、もう一度簡単に整理すると以下ようになる。

- ① 通勤圏からみて東京圏は都心から60kmと考えることができ、昨今特に20~50km圏での人口集中が顕著である。また、このような人口集中は東京圏外からの流入が多いことに起因しており、このことが今日の東京問題を引き起こしているといえる。
- ② 経済のサービス化が進行するなか、首都圏は全国に比してもその傾向は強い。また東京の中心部において、製造業の特化傾向が低下する反面、卸売業、金融・保険業などの中心地機能の特化傾向が上昇しており、東京から生産機能などが分散しても、逆に中心地機能は集積度を高める構造となっている。

このようななかで、さらに業務核都市への業務機能の集積が促進されたとしても、

- ① 業務核都市の整備が進む20~30km圏はすでに東京のベッドタウンとして機能しており、すでにその外周部である40~50km圏での人口増加も著しい。今後さらに20~30km圏への雇用機会の増加が図られたとしても、同時にそれを吸収できるだけの住

宅整備が行われない限り、40～50km圏外へも人口集中が広がる可能性があるということ

- ② 卸売業、金融・保険業などの中心地機能が都区部から10～20km、20～30km圏へも拡大・集積しつつあり、さらに機能集積を高めること  
など、広い意味での東京一極集中構造を助長しかねないという問題点があるのではないかとと思われる。

以上、首都圏の構造変化を把握するなかで業務核都市整備が進むことによる問題点について考えたが、つぎに実際に整備が行われた大宮・川崎の事例をもとにその実態について考察してみたい。

### 3. 業務核都市への業務機能集積の実態

現在、各業務核都市においては、その中核的プロジェクトが順調に整備されつつある。その代表例が大宮駅西口地区の大宮ソニックシティ<sup>(\*)</sup>、千葉市幕張新都心、横浜MM21などである。加えて、各業務核都市ではその他多数の都市開発プロジェクトが計画されている。このような都市開発プロジェクトが推進されることにより、東京からの業務機能の分散が進み、そこで働く勤労者にも豊かな生活を提供することが可能になるのだろうか。ここでは、このような疑問に対する一つの回答として、東京都が平成2年3月に行った『業務機能の分散可能性に関する調査報告書』をもとに検討してみたい。この調査は、東京都心に本社のある企業を対象に分散可能性を探るとともに、業務核都市へのオフィスビル分散の先進事例に関する実態調査を行ったものである。先進事例に関する調査では、業務核都市の中核的プロジェクトである大宮ソニックシティ（大宮市）、かながわサイエンスパーク（川崎市）を例にとり、入居テナントとそこに働く従業員にアンケートを行っている。以下では、簡単のため大宮ソニックシティ<sup>(\*)</sup>を大宮SONIC、かながわサイエンスパークをKSPと呼ぶこととする。

#### (1) 業務機能の東京区部からの分散

各企業にとって、本社機能やそれを補足する研修所、電算センターなどが一カ所に集約されていることが、業務効率面からみて好都合であることは異論のないところで

---

\* 7 KSP

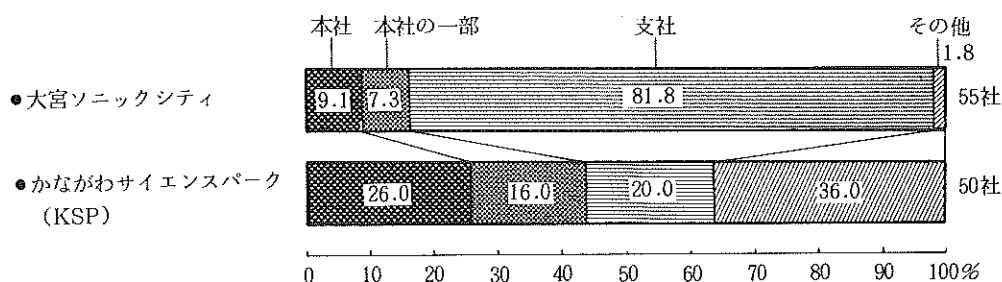
KSPは民活法のリサーチコア（研究開発・企業化基盤施設）に認定された第1号の施設であり、ハイテク関連のベンチャー企業を育成するという性格を有している。そのため、一般的な傾向というよりむしろ研究開発分野に特化した事例と考えることができよう。

あろう。しかし、現実には「オフィス・スペースが十分とれない」「オフィスの賃借料や購入費用が高い」などの理由から、都心に置く必要のない機能を他所に分散するといった動きがみられる。紙面の制約上、具体事例については割愛するが、電算センター、研究所、研修所などを中心に分散の動きが活発化している。それ以外にもサテライト・オフィスやリゾート・オフィスといった積極的分散の動きもあり、多くの企業がすでに実験を行っている。

それでは上記の東京都調査をもとに業務機能移転の実態についてみてみたい。

まず大宮SONIC、KSPに入居したテナントの本社・支社の別をみてみよう。両者ともに支社およびその他の割合が高く、大宮SONICでは80%以上、KSPで50%以上を占めている（図3-1）。大宮SONICの場合、JR大宮駅が東北、上越新幹線の分岐点であり北関東方面への営業戦略拠点として重要な意味を持っているという理由から、各企業の出店ニーズが高かったのであろう。またKSPでは本社の一部移転比率が高く、研究開発分野は比較的移転が容易であるということを実証している。

図3-1 入居テナントの本社・支社の別



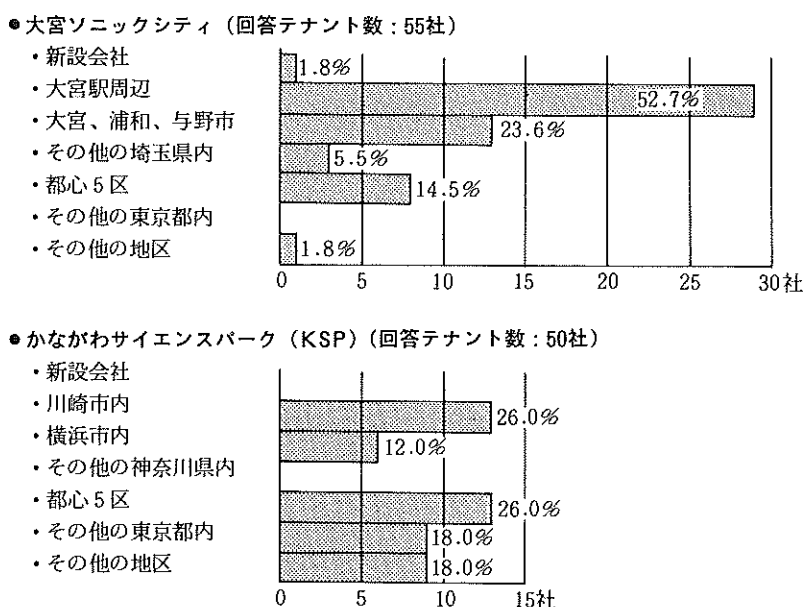
支社：支社、支店、営業所など

その他：教育・研修所、電算センター、研究所、商品開発センター、ショールームなど

（出所）東京都「業務機能の分散可能性に関する調査報告書」

つぎに以前のオフィス所在地についてみると、大宮SONICでは大宮駅周辺からの移転が過半を占め、大宮、浦和、与野の周辺3市を加えれば全体の75%にも達する。都心5区からの移転企業は少なく15%未満である。都心部からの業務機能の受皿というよりも、結果的に大宮駅周辺企業の再配置を促したといえることができる。KSPでは都心5区からの移転企業が26%と若干多くなっている。反面、その他の地区（静岡、福井、愛知、富山、兵庫、山口、福岡などの遠隔地）から移転してくる企業も多く、その割合は18%を占める。つまり、東京都心からの分散が進む一方で、地方からの集中も同時に進んでいることが窺える（図3-2）。

図3-2 以前のオフィス所在地



（出所）図3-1に同じ

以上の2例に限っていえば、業務核都市整備は東京からの機能分散を一部促進することになるが、同時に周辺地区の業務機能再配置や地方からの研究開発機能などの集積を促す作用を併せ持っているといえる。また、仮に都心からの事務所移転が行われたとしても、その跡地（あるいは移転により空いたビル）が公園や道路などの公共用地として利用されることはほとんどなく、業務核都市への業務機能の集積は広い意味で東京への過集積を促進する結果を引き起こしているということもできる。

## (2) 従業員生活への影響

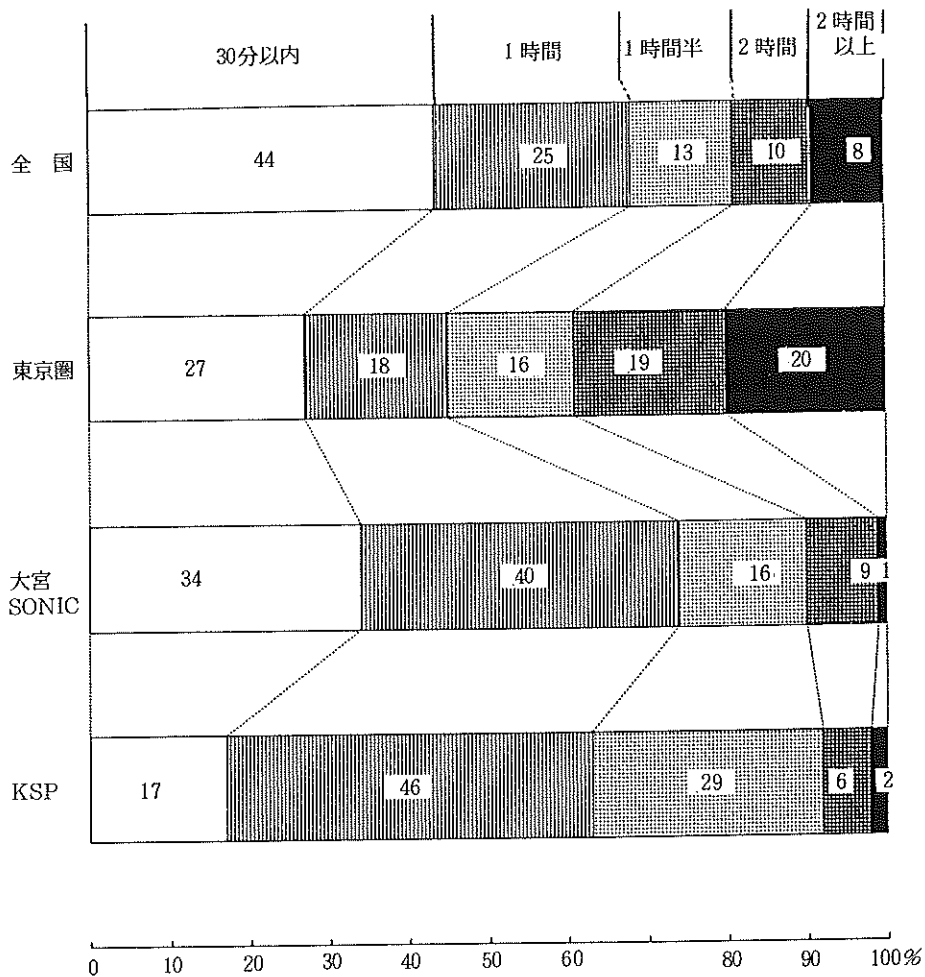
業務核都市への業務機能の移転は、冒頭でも触れたように『地域構造の改編を推進するとともに、通勤の利便性の向上を図りつつ、良好な住宅の供給を図る東京圏の居住環境の改善を進める。』ことである。つまり、その目的は産業面での集積のデメリットを緩和することよりも、住民一人一人が豊かさを実感できる社会を形成することにある。

東京都心部への一極集中構造は交通網を放射状に拡大・発展させ、通勤の長時間化という問題を深刻化させたものの、反面、勤労者の居住地選択の多方向性を確保したという意味で大変都合の良いものであった。しかし、現在の各業務核都市における交通網の脆弱性を考えれば、従業員の選択肢が多いとは考え難く、政策意図とは逆に

通勤時間が長くなったり、勤務地変更のためさらに住環境が劣悪化するといった可能性も含んでいるといえる。

それでは大宮SONIC、KSPの事例からその実態についてみてみよう。通勤時間（片道）の現状を示したのが図3-3である。大宮SONICでは、東京圏の平均と比較して通勤時間の短縮化が図られたといえるが、KSPにおいては東京圏の平均よりさらに通勤時間が長くなっている。また全国平均と比較すると、両者とも通勤時間が短縮化されたとは言えず、元々わが国の通勤時間が長いことを考慮すれば、さらに改善の余地が大きいといえることができる。

図3-3 従業員の通勤時間比較



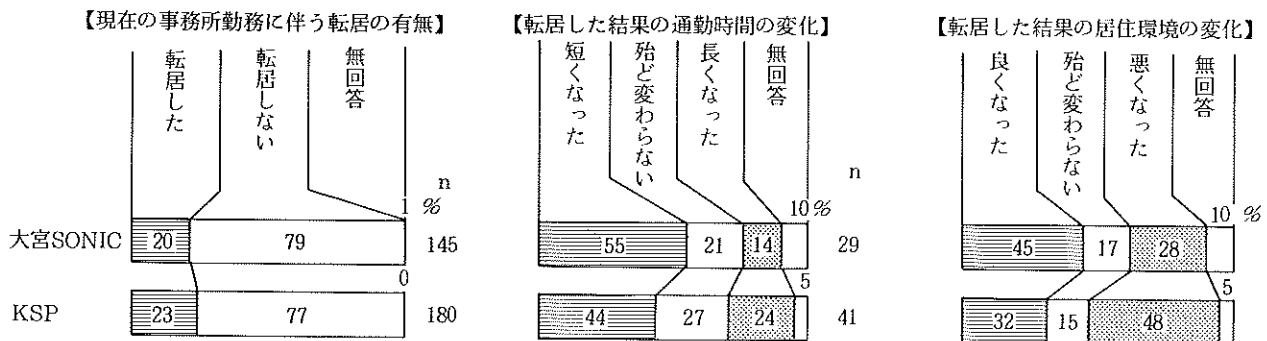
(出所) 東京都「業務機能の分散可能性に関する調査報告書」  
NHK世論調査(1985)より作成

\* 8 平成二年版建設白書によると、日本人勤労者の1日当たり通勤所要時間は60分、欧米6カ国平均は30分である。日本人が世界的にみて如何に通勤に時間を要しているかがわかる。

つぎに勤務地に伴う転居者をみると、両者ともに20%程度となっている。それに伴って通勤時間が短くなったと答えた人は大宮SONIC55%、KSP44%で、転居した結果居住環境が良くなったと答えた人が同45%、32%となっている。ここでは、転居しなかった人の通勤時間の変化については触れていないが、事務所移転により半分の人がメリットを享受し、残り半分は変化なしあるいはむしろデメリットを被ったということになる。特に、KSPに勤務する従業員のうち転居に伴い居住環境が悪くなったと答えた人が全体の48%にも達していることは注目に値する（図3-4）。

すなわち、業務核都市への業務機能の分散はそれに伴う住宅の整備が並行して行われない限り、すべての人がメリットを享受することは不可能であり、ともすれば従業員の生活環境をさらに悪化させかねないという問題点を持っているといえる。

図3-4 転居の有無と変化



(出所) 図3-1に同じ

#### 4. 今後の首都圏整備の方向性

以上、東京圏内における分散政策である業務核都市構想に焦点をあて、東京一極集中問題について考えてきた。それでは、真に豊かな都市づくりのために、今後の首都圏整備の方向性とはどのようなものであろうか。本稿の分析結果から改めて考えてみたい。

第一に、東京一極集中問題は業務核都市整備など東京60km圏内での機能再配置による対応だけでは、根本的な解決はむつかしいということである。今後の首都圏像を分散型都市構造であると仮定すれば、少なくとも東京の通勤圏外である60km以遠への機

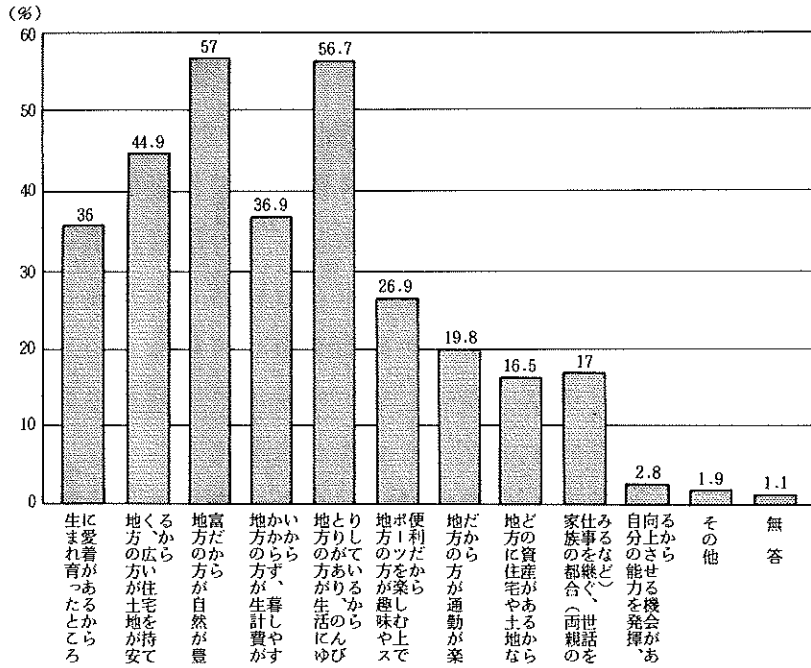


能分散を図るべきではないかと考える。今回分析を行った1都7県内での分散を考えれば、①すでにある程度の中心地機能が集積している（都市の中心性を示す業種の特化傾向が高い） ②東京区部とは異なる成長過程を示し職住のアンバランスはあまり進行していない などの理由から、東京100km圏に位置する地方中核都市の育成が最も効率的な方法ではないかと考えられる。この距離帯の代表的都市は、甲府市、前橋市、宇都宮市、水戸市などの県庁所在都市である。この場合、東京圏との機能分担をどのように図っていくかという課題が残されることは言うまでもない。また、各都市が自律性を保ちつつ東京とのネットワーク構造を築いていくという観点から、東京の業務機能の受皿整備つまり『東京で発生している所得を移転する』という発想ではなく、所得の発生源をそこに育成するという発想が重要になろう。

第二に、製造業など生産機能の分散に伴い、さらに東京の中心地機能が拡大する構造を如何に変化させるかということである。東京への中心地機能の集積は、わが国の国際化に大きく関わっており、その機能をどのように分散先の都市に担わせるかが重要な問題となる。先に東京100km圏の地方中核都市への機能分担を示したが、国際的機能の分散という観点から、200kmあるいは300km圏へとさらに圏域を広げて検討することも重要であろう。さらに、東京と各中核都市との情報格差を縮めることが、この構造を変化させるうえで重要であろう。通信情報基盤の整備、東京と各中核都市間との高速交通網の整備、各中核都市間の環状ネットワークの整備などが期待されるところである。

第三に、真に豊かな生活を求める国民ニーズの高揚に如何に対応できるかである。わが国が経済的に豊かになるに伴って、確実に国民の意識は変化している。これまでの仕事最優先の考え方から、家族団欒、趣味・スポーツなどそれ以外の時間を有意義に過ごしたいと考える人が多くなってきた。労働省の行った「東京集中と勤労者生活に関する調査」によると、東京の従業者のうち地方を志向する者が全体の42.7%（大都市志向者49.5%）とかなりのウエイトを占めている。その理由をみると、「地方の方が自然が豊かだから」「地方の方が生活にゆとりがあり、のんびりしているから」「地方の方が土地が安く、広い住宅をもてるから」といった生活の豊かさを重視する意識が高いことがわかる（図4-1）。また、このような国民意識の変化への対応は、構造的人手不足が予測されるなか、企業にとっても真剣に取り組まなければならない問題となっており、官民が協力し、真の選択的機能分散が図られる機運も盛り上がりつつあるといえる。

図4-1 地方志向者の地方志向の理由



(出所) 労働省「東京集中と勤労者生活」

## おわりに

東京一極集中問題については、すでに多くの人々によって研究され、議論が行われてきた。また具体的な解消策として、遷都論、分都論、拡都論、展都論、地方分権論など多くの提言がなされている。本稿では、東京からの機能分散を前提に、業務核都市整備の実態とその問題点に着目し、検討を進めてきた。それは、東京一極集中の解消策として、東京の活力を減退させることによって相対的に地方の活性化を図ることは現実的でないと考えたからである。その結果、少なくとも東京の通勤圏である60km以遠への分散が望ましいという考え方を示したが、どのような機能をいつ、どこへ、どのような形で分散するかなど、より具体的な検討については今後の研究課題としたい。

さらに、国際化が進むなかで東京200km圏、300km圏における首都圏ビジョンについても真剣に議論されるべき時期にきているのではないかと思われる。