

Title	京阪神大都市圏の三極構造
Sub Title	On the future of Osaka-Kyoto-Kobe polycentric metropolis
Author	小森, 星児
Publisher	慶應義塾経済学会
Publication year	1980
Jtitle	三田学会雑誌 (Keio journal of economics). Vol.73, No.2 (1980. 4) ,p.237(77)- 255(95)
JaLC DOI	10.14991/001.19800401-0077
Abstract	
Notes	小特集 日本の都市化：その現状と展望 論説
Genre	Journal Article
URL	https://koara.lib.keio.ac.jp/xoonips/modules/xoonips/detail.php?koara_id=AN00234610-19800401-0077

慶應義塾大学学術情報リポジトリ(KOARA)に掲載されているコンテンツの著作権は、それぞれの著作者、学会または出版社/発行者に帰属し、その権利は著作権法によって保護されています。引用にあたっては、著作権法を遵守してご利用ください。

The copyrights of content available on the Keio Associated Repository of Academic resources (KOARA) belong to the respective authors, academic societies, or publishers/issuers, and these rights are protected by the Japanese Copyright Act. When quoting the content, please follow the Japanese copyright act.

京阪神大都市圏の三極構造

小森 星児

はじめに

昭和53年10月に改訂された第3次近畿圏整備基本計画では、はじめて地域的特性が大きくとりあげられ、それぞれの地域ごとに課題や整備目標が示されることになった。昭和40年の第1次計画では大都市の過密の弊害と地域格差の是正という問題提起はあったものの、たとえば大都市地域については阪神既成工業地帯と京阪神近郊といったとらえ方にとどまっていた。昭和46年の第2次計画では、首都圏の平面的なひろがりにたいし河川・山系に分断された近畿圏の特色をのべ、都市の整備についても第1次計画の大都市という抽象的な表現から、京都・大阪・神戸の3大都市のかかわりについて論じられるようになった。それが今回の改訂では、近畿圏全体を区分した4つの地域のひとつに京阪神大都市圏を位置づけたうえで、この地域が東京とならぶ全国的中枢としての役割を今後も發揮できるよう整備をすすめるとのべている。さらに、この地域の健全な諸活動を支えるために、大阪・京都・神戸の大都市を中心とする多核的な地域構造へと再編成することを目標のひとつにかけた。この場合、産業配置の方向として都心部を中心とする業務商業地区として純化させることが重視されている。

しかし、この計画では3つの核をもつ京阪神大都市圏の特色が指摘されているものの、その相互の関係や将来の機能分担の方向についてはほとんど触れられていない。これには3大都市の都市づくりの目標調整が必要であり、その困難さは理解できる。しかし京阪神大都市圏が世界でもまれな都市システムをもち、大都市圏の過密ととめどない外延的拡大にたいしてそれが柔軟で適応力に富む回答となりうる可能性を無視しているようにみえるのは残念である。

それはともかく、現在この大都市圏で生じている変化は、このような特色をむしろ否定する方向に進んでいるように思われる。小稿では、まず京都と神戸の2つの都市がどちらかというと独立的な準大都市圏を形成する兆候を示していることを指摘し、つぎに神戸における都心的業務機能の性格をアンケート調査の分析を通じて明らかにするとともに、京阪神大都市圏のなかでの今後の役割について考察したい。

1 多核的都市パターンの特色

京阪神大都市圏は、わが国第2の人口集中地域であるばかりでなく、世界的にみても人口規模では東京・横浜大都市圏(1970年センサス人口2,346万人)、ニューヨーク・北東ニュージャージー大都市圏(1970年センサス人口1,618万人)につぐ第3位の地位(1970年センサス人口1,497万人)を占めている。しかも1975年のセンサスによれば、京阪神大都市圏の人口は1,635万人に増加しているうえに、その後も大都市圏全体としては人口成長がつづいているので、人口増加が停滞的なニューヨーク・北東ニュージャージー大都市圏を規模の点では恐らく凌駕しているものと思われる。

表1 世界の大都市圏の人口(1970年)

単位:千人

1 東京一横浜	1970(C)	23,457
2 New York-Northeastern New Jersey	1970(C)	16,179
3 大阪一京都一神戸	1970(C)	14,974
4 London	1971(C)	12,037
5 Rhine-Ruhr	1970(C)	10,924
6 Moscow	1970(C)	10,718
7 Los Angeles-Anaheim-San Bernadino	1970(C)	9,593
8 Paris	1968(E)	8,850
9 Buenos Aires	1968(E)	8,600
10 Calcutta	1968(E)	7,900
11 上海	1968(E)	7,800
12 Chicago-Northwestern Indiana	1970(C)	7,612
13 Mexico City	1970(C)	7,314
14 名古屋	1970(C)	6,634
15 São Paulo	1968(E)	6,600
16 Rio de Janeiro	1968(E)	6,100
17 Cairo	1968(E)	5,900
18 Bombay	1968(E)	5,650
19 Philadelphia-Trenton-Wilmington	1970(C)	5,621
20 北京	1968(E)	4,750
21 Detroit-Windsor	1970(C)	4,423
22 Leningrad	1968(E)	4,350
23 Seoul	1968(E)	4,175
24 San Francisco-Oakland-San Jose	1970(C)	4,175
25 Randstad Holland	1970(C)	4,088

出所: Peter Hall, *The World Cities* 2nd ed.(1977), 日本のデータをセンサスで補正。(C=センサス, E=推定)

ここで用いた京阪神大都市圏の大まかな範囲は、北は京都市、東は滋賀県の湖東地区と奈良県の北部および三重県の上野・名張、南は大阪府全域と和歌山県の橋本、西は姫路に及ぶ広大な地域で、新大阪駅を中心には半径60キロのゾーンがほぼこれに相当し、その総面積は1万平方キロに達する。この大都市圏を画定するに当り、総理府統計局が用いた基準は、大阪・京都・神戸の3つの「中心市」への通勤・通学者数が各市町村の人口の1.5%以上であり、かつこれらが連接していることが条件になっている。このような基準は世界的にも広く大都市圏の範囲を画定する際に適用され、大都市圏の国際比較を可能にしているが、同様な方法を用いて世界の大都市のランキングを示したP. ホールによると、人口400万以上の大都市圏は1970年当時、世界に24存在していたという(表1)。もちろん、このうちの多くは巨大国(政治上または経済上の首都)であるが、なかにはアメリカのように6つも含まれている国もある。アメリカ以外でこのリストに2つの都市が含まれ

京阪神大都市圏の三極構造

る国は、日本のはかソ連・中国・インド・ブラジルに過ぎず、西ヨーロッパにはこれに該当する国はひとつもない。なお、元の表からもれているが、総理府統計局の定義によると、中京大都市圏（1970年センサス人口663万人）がここに含まれるはずであるので追加した。

ところで、このような巨大都市圏をいろいろな観点から分類することは興味深い。このような試みによって大都市圏の間に規模だけでなく、位置、形態や機能、あるいは成長段階に応じた類似点や相違点を見出すことができるが、ここでは都市システムという角度に限定して比較したい。都市システムという概念自体、なお検討すべきあいまいさをはらんでいるが、ここでは単純に大都市圏内部における中心地の配置パターンと機能的相互関係を含む都市網の組織としてとらえておく。

一般に、大都市圏は中心に核をもつ同心円的構造をもつことはよく知られているが、ここに挙げた巨大都市圏についても、そのことは基本的には当てはまる。しかし、少なくとも3つの顕著な例外が認められる。ライン・ルール大都市圏、ラントシュタット（アムステルダム、ロッテルダム、デン・ハーグ）大都市圏、それに京阪神大都市圏の3大都市圏は3つ、あるいはそれ以上の核を有する点で明らかにより複雑なパターンをもつ。もっとも、この3大都市圏は、いずれも多核的都市パターンをもつということ以外に、あまり共通性がないことは注意すべき点である。人口規模においても、約1,500万の京阪神大都市圏と約1,100万のライン・ルール大都市圏が巨人クラスであるとすれば、400万をわずかに越えるにすぎないラントシュタット環状都市圏ははるかに小さい（ただし、1976年のセンサス人口は539.3万人）。もっとも全国人口に占める割合からみると、この順位は逆転する。ラントシュタットにはオランダ全人口の30%が集中していて、これはいかなる大都市圏よりも高い。機能的にみても、政治・経済・文化などの多くの面で首都性がもっとも高いのはラントシュタットであり、ライン・ルールは大都市圏というより中規模都市の群生する巨大工業地帯という性格がむしろ濃い。また内陸に位置する点でもライン・ルールは他の2つと異なる。

多核的都市パターンの形態においても、この3つの大都市圏には顕著な相違がみられる。3つの核の規模が比較的類似し、どちらかというと閉鎖的・自己完結的都市圏を形成しながらゆるい連合都市地域をつくっているのがラントシュタットであるとすると、京阪神大都市圏の場合は、大都市の大坂と準大都市ともいべき京都・神戸の間には規模や地域形成力の面でかなりの開きがある。これにたいし、ライン・ルール大都市圏の中核であるインナールールでは、ドイツ都市の固有の特質である郊外の田園地帯が住宅や工場、その他の都市的施設によって埋めつくされ、きわめて密度の高い市街地が連続している。もちろん、インナールールの外側にはボン、ケルン、デュッセルドルフなど比較的独立性の高い都市がライン河岸に一定の距離を置いて分布しているが、デュイスブルグ、エッセン、ボッフル、ドルトムントなどが東西40キロ、南北20キロの範囲に密集し総人口600万に近いインナールールでは他の大都市圏の核ではみられない現象が観察されている。平均通勤距離が極めて短いことがそのひとつの例で、これは地域内における職場の分散が進んでいることを意

味しており、都心に向う通勤の長距離化が問題になっている一般の大都市と大いに異なる点である。

2 京阪神大都市圏の構造変化

不十分ながら、以上で京阪神大都市圏の特異なパターンが世界的にみてもユニークなものであることが示されたと思われる所以、ここではつぎに大阪・京都・神戸の3つの中心都市の機能を比較してみたい。3つの中心都市をもつ点では同じであるが、規模的にもかなり拮抗した3都市が鼎立しているオランダのランドシュタットの場合、アムステルダムが商業・金融、ロッテルダムが貿易・港湾、ハーグが政治・行政と中心都市相互の機能的専門特化がきわめて顕著であるが、京阪神の場合はそれほど明瞭でない。

ここで、京阪神大都市圏の特色を示すため、東京と横浜の関係と、大阪と京都・神戸との関係の違いについて触れておこう。京阪神大都市圏が特異なパターンであると強調するのであれば、東京と横浜の関係もそれに近いのではないかという疑問が生じるからである。それに答える意味で、昭和50年国勢調査をもとに、いま通勤流動の面に注目して両大都市圏の中心都市間の結びつきの相違を調べてみると、横浜市の場合、常住就業者(夜間人口)の35.0%が市外に流出し、そのおよそ3分の2に近い21.7%が東京都区部に向っていることがわかる。これにたいし、京都市の場合は、市外通勤流出率は9.2%，神戸市の場合でも15.3%にすぎず、しかも常住就業者のうち大阪市に向う割合は、それぞれ3.4%と6.5%とにとどまる。通勤に関するがぎり、横浜にくらべて京都・神戸の両市がかなり自己完結的であり、しかも大都市圏の首都への依存度が小さいことが、この結果から明らかである。

つぎに、大阪・京都・神戸の機能的専門特化の状況を事業所統計をもとに示してみたい。ここでも従業者数を比較の基礎とする。ただし、京都と神戸の両市では従業地による就業人口のうち市外から流入する割合は、それぞれ17.4%と19.6%にとどまるのにたいし、大阪の場合、昼間就業人口のほぼ2分の1に相当する112.6万人が市外からの流入者である。したがって、行政上の市域を用いるこの3市の比較は、必ずしも実態を適切に示すとはいえないことを最初に指摘しておかねばならない。しかし、事業所のなかにも大まかに分けると、常住人口に比例して分布する業種と、都心および特定の立地条件を備えた地区に集中する傾向のある業種があり、ここでは主として後者に着目するので、行政上の市域単位の統計を用いることで大きな不都合は生じないものと思われる。

表2は、大阪市にくらべて、京都・神戸の両市がとくに高い集中を示す業種をとりだしたものである。資料は昭和53年事業所統計の産業中分類別従業者数であり、従業者総数では、大阪を100とすると京都29.2、神戸27.2といずれも3割弱である。この表には大阪より従業者数で上回る業種、および0.5~1.0倍の値を示す業種をそれぞれとりだして示した。まず大阪を上回るものとして、京

京阪神大都市圏の三極構造

表2 大阪市にくらべ特化している業種（産業中分類）

	京 都 市	神 戸 市
大阪市より従業者数が多い業種（中分類）	F 20（繊維） F 37（精密機械） L 90（宗教） L 93（学術研究機関）	F 28（ゴム） F 36（輸送機械） J 63（水運） J 66（運輸付帯サービス）
大阪市の従業者数の0.5～1.0倍の業種（中分類）	J 61（道路旅客運送） K 71（ガス供給） L 75（旅館） L 84（協同組合） L 88（医療） L 91（教育）	F 31（鉄鋼） J 65（倉庫） L 84（協同組合） L 90（宗教） L 93（学術研究機関） L 98（地方公務員）

都では製造業のうち「繊維工業」と「精密機械器具」、およびサービス業のうち「宗教」と「学術研究機関」の4業種、神戸では製造業のうち「ゴム製品」と「輸送機械」、運輸業のうち「水運」と「運輸付帯サービス」の同じく4業種が挙げられる。同様に、0.5～1.0倍の範囲にあるものとして、京都では「道路旅客運送」など6業種が、神戸では「鉄鋼業」など同じく6業種が挙げられる。このうち両方に共通するのは「学術研究機関」と「協同組合」、「宗教」の3業種にすぎず、これは、この種の活動が大阪にもともと少ないことが原因だと推定される。それ以外の業種に関しては、京都と神戸の機能上の特色が反映されていると考えられるが、分化の程度は3都市がそれぞれ独自の機能を果しつつ連合しているとみる一般的な通念からいふと、予想よりも小さいと言わざるをえない。とくに製造業や運輸業のように立地条件に規定されて分布が偏在的な産業はともかく、機能的分化を敏感に反映すると思われるサービス業において、京都や神戸の特色があまり顕著でない。

表3 大阪市にくらべ特化している業種（サービス業小分類）

	京 都 市	神 戸 市
大阪市より従業者が多い業種（小分類）	L 91*（国立教育機関） L 914（私立高等教育機関） L 93**（国公立学術研究機関） L 931（私立自然科学研究機関）	L 86**（国公立その他の事業サービス） L 91*（国立教育機関） L 931（私立自然科学研究機関）
大阪市の従業者数の0.5～1.0倍の業種（小分類）	L 86**（国公立その他の事業サービス）	L 87**（国公立専門サービス） L 914（私立高等教育機関） L 943（私立学術文化団体）

* 産業中分類のうち経営組織が國のもの。

** 産業中分類のうち経営組織が國、地方公共団体、公共企業体のもの。

その原因のひとつは産業中分類を用いた点にあると思われるので、つぎに産業小分類のうち対事業所サービス業と文化教育関連サービス業をとりだして、同様の手順で3都市を比較した結果を表3に示す。ただし事業所統計の小分類データは国・公立機関の記載を欠くので、原データには若干

の修正が加えられている。

上記2つのサービス活動のうち、大阪市より従業者が多い業種（小分類）は、京都市の場合、「国立教育機関（主として国立大学）」「私立高等教育機関」「国公立学術研究機関」および「私立自然科学研究機関」であり、ここでは明らかに大学・研究所などの相対的優位がうかがえる。神戸の場合は、「国公立のその他の事業サービス」のほかは京都と同じく「国立教育機関」「私立自然科学研究機関」がこれに含まれる。また0.5~1.0倍のグループには、京都で「国公立のその他の事業所サービス」1業種だけが、神戸では「国公立の専門サービス」ほか2業種がある。これら事業所サービスは、京都の場合、学術・文化の研究に、神戸の場合は港湾機能の集積に関連があると考えられ、学術機能は京都、港湾機能は神戸という常識を裏付ける以上の証拠は見出し難い。

以上は京阪神3大都市における事業所の従業員の配置の相違をとりあげたものであるが、事業所の活動は企業の組織の一環としてとらえることが必要であろう。このような観点から、つぎに、3大都市相互の事業所間のつながりをみるために、3大都市のどれかに本社を置く企業が他の2大都市に配置している事業所の従業者数を調べることにしたい。なお、昭和53年の事業所統計会社企業編が未刊なので、前回の昭和50年のデータを用い、さらに東京（区部）の数値もあわせて示した（表4）。たとえば大阪市の場合、複数企業（本所と支所のある企業）の従業者の総数は約190万人で、このうち大阪市内の事業所で就業しているのは本所勤務の56.4万人、市内支所勤務の19.4万人の合わせて75.8万人となっている。また東京（区部）支所には16.3万人、京都支所に2.5万人、神戸支所に2.7万人が配置されている。一方、大阪市内にある支所のうち東京本社企業の支所には22.9万人、京都本社企業では6千人、神戸本社企業では1.2万人が就業している。

表4 4大都市の本所別従業者数（全産業）

単位：1,000人

本社の所在地	本社の従業者	支 所 の 従 業 者					
		東京(区部)	京都市	大阪市	神戸市	京阪神大都市圏	全 国
東京(区部)	1,485.7	779.9	29.8	228.7	48.1	505.7	4,546.2
京 都 市	115.2	11.9	35.4	6.0	0.6	64.9	105.9
大 阪 市	564.3	162.8	25.0	193.9	27.2	581.6	1,332.8
神 戸 市	121.7	18.5	0.4	12.5	66.8	143.7	261.2

資料 事業所統計会社企業編（昭和50年）

表4は2つの興味深い事実を明らかにしている。第1は京都と神戸の関係の稀薄さで、相互の支所の就業者は377人（京都支所）と564人（神戸支所）にすぎない。たとえば神戸の場合、京都支所の就業者は大阪支所就業者の3.0%，東京支所の2.0%という規模で、京都本社の神戸支所でも大阪支所の4.7%，東京支所の9.3%にとどまる。もちろん支所のなかには工場が含まれるから、支所の

京阪神大都市圏の三極構造

規模を従業者数だけで判断できないが、この数字だけでも大阪や東京との結びつきにくらべて京都＝神戸の結びつきがいかに弱いか明らかであろう。このことは、京阪神大都市圏の構造が3大都市の相互依存的システム、パターン的にいうと三角形の関係にあるのではなく、京都・神戸がそれぞれ大阪に従属するサブシステムの頂点にあるという階層的パターンの存在を予測させる。

この点については後にさらに触れるとして、ここで指摘できる第2の興味ある事実は、京都および神戸に本社をおく企業の東京との結びつきの強さという点にある。表4に示していないが、支所数でみると、京都本社企業の大坂支所は263であるのにたいし、東京支所は506と2倍近く、従業者数でも大阪の6千人にたいし東京では1.2万人となっている。神戸本社企業の東京支所の数は577、従業者総数は1.8万人とさらに大きい。他方、京都と神戸に所在するそれぞれの事業所のうち、東京本社企業と大阪本社企業に属するものを示すと、京都市内では762と727、神戸市内では1,080と985と僅かの差であるが東京本社企業の方が多く、従業者数でみると京都では東京本社企業は3.0万人、大阪本社企業は2.5万人、神戸ではそれぞれ4.8万人と2.7万人と、東京本社企業のウエイトはさらに高くなる。

京都と神戸に立地する企業の活動にみられるこのような東京への傾斜は、京阪神大都市圏が全国中枢である東京を頂点とする都市システムと、地域中枢である大阪を頂点とする都市システムとの二重構造からなっていることを示唆する。このような経済・産業の分野における東京の影響力の優越は政治や行政の分野では一層顕著であり、社会や文化の領域においても京都・神戸は大阪を経由しないで東京と直接結びついているように思われる。

3 3大都市における中枢管理機能

中枢管理機能の都市間格差については、すでに多くの論者が指摘している。たとえば経済的機能、行政的機能、文化・社会的機能の3つの領域について主要62都市の指標を示した国土計画調整局（三井情報開発）の試算はその代表的なものであるが、総合的機能の得点によると、東京・大阪・名古屋・札幌・福岡まではっきりした序列があり、その後に、横浜・京都・神戸・広島の4市がほぼ一線に横ならびしていることが知られる（表5）。もちろん、領域ごとに若干の順位の変動があり、たとえば京都は文化・社会的機能で4位であるが経済的機能では10位、逆に経済的機能で6位の神戸は行政機能では9位になっている。

しかし各種のデータを総合し指標化する方法は、絶対的尺度が求めにくいこの種の比較で採用しないわけにはいかないが、数字の意味するものがあいまいになるのは止むをえない。また長期にわたる比較がデータの制約やウエイト付けの変化などの要因で難しいことも問題のひとつである。そこで、ここでは視点を変えて全国の上場会社の本社・支店の都市別配置状況をもとに、京都と神戸

表5 主要都市の中核管理機能指標(昭和50年)

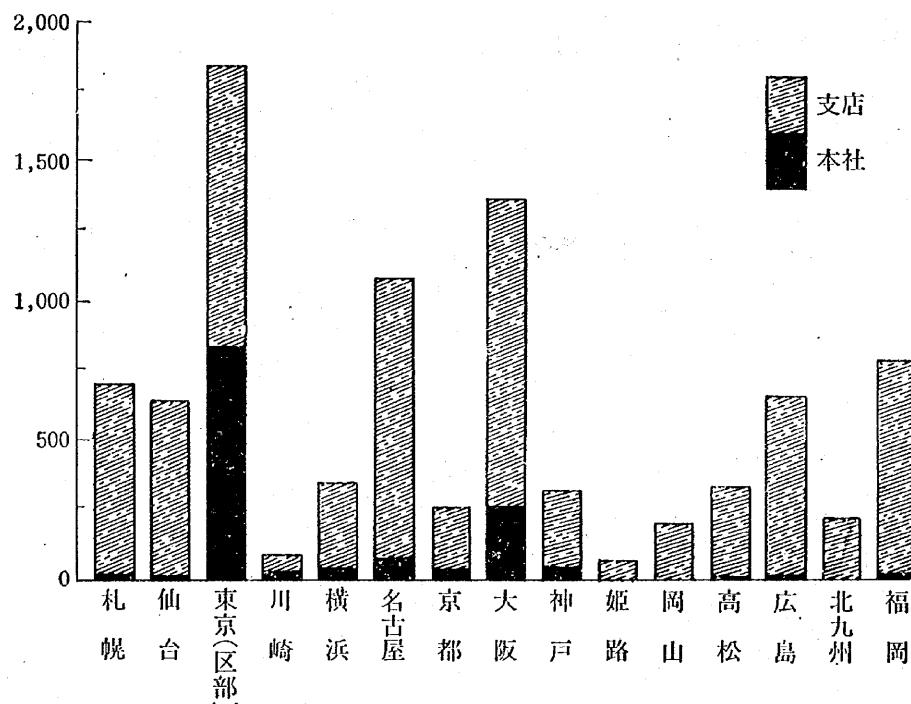
	中 核 管 理 機 能 指 標			
	経 済	行 政	社会・文化	総 合
東京都区部	41.34	45.00	39.01	41.78
大阪	15.53	5.93	10.82	10.76
名古屋	5.72	4.35	4.96	5.01
札幌	2.32	3.85	3.11	3.09
福岡	2.72	2.56	3.25	2.84
広島	2.03	3.40	1.72	2.38
仙台	1.64	3.20	2.05	2.30
京都	1.67	0.94	4.16	2.25
横浜	3.12	1.82	1.53	2.16
神戸	2.64	1.57	2.04	2.08

資料：国土計画調整局

(62都市=100)

の位置づけを試みよう。

図1 上場企業の本社・支店配置



資料：日本経済新聞社「会社年鑑」昭和53年版。

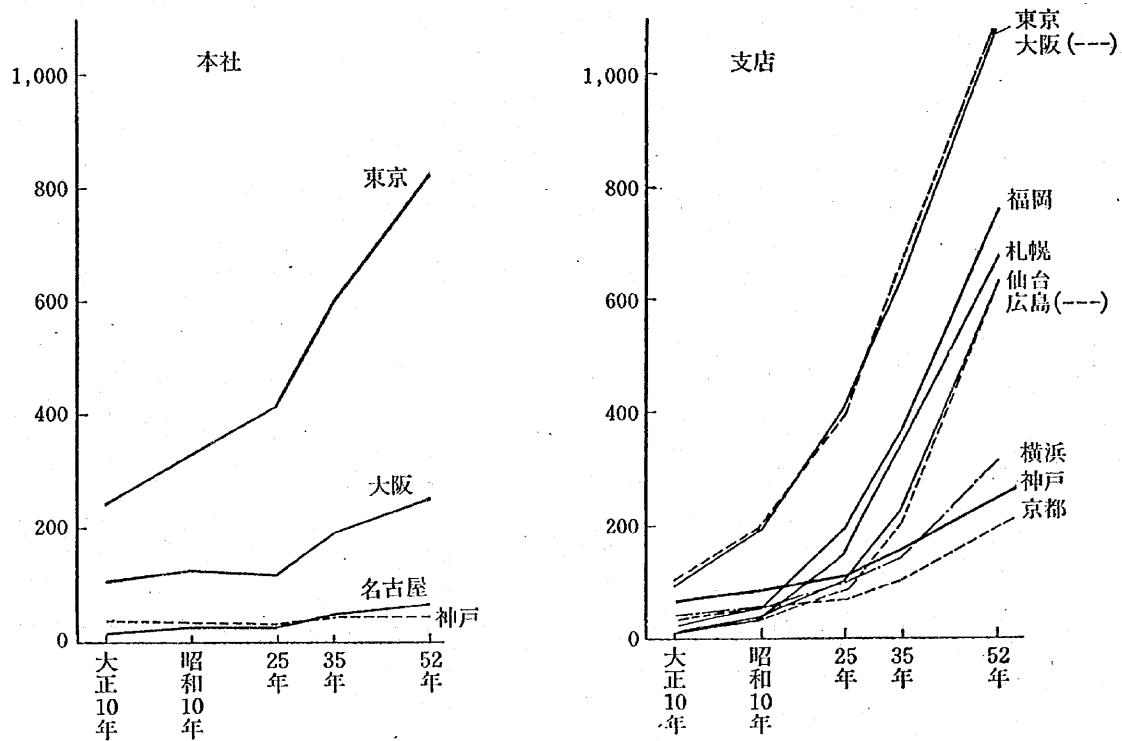
図1は、主要15都市における全国証券取引所上場企業1,717社の本社・支店の分布を示したものである。支店は営業所などを含むが、駐在員事務所や営業倉庫などの名称をもつものは除き、もちろん工場は含まれていない。また本社に支店が併置されている場合、同一都市に2つ以上の支店がある場合はいずれも1支店として計上されている。この図によると、本社支店の合計では東京への集中がもっとも高く、大阪・名古屋がこれに次ぐことが知られる。そのつぎに位するのは札幌・

京阪神大都市圏の三極構造

仙台・広島・福岡などのいわゆる広域中心都市で、京都や神戸はこれらの都市より一段低い。もともと本社だけをとりだすと、東京と大阪に大部分が集まっているが、神戸(39社)、京都(36社)は本社所在都市としては名古屋につぐ第4位と5位の座を占める。たとえば神戸の場合は古くからの酒造や海運・倉庫などの企業が今日でも多い。これにたいし、広域中心都市の場合、電力・ガス・百貨店・電鉄・地方銀行など、いわば地元フランチャイズ型の企業の本社はあるが、市場の広がりが全国的な製造業や卸売業などの本社はほとんど立地していない。

ところが支店の分布をみると、製造業や卸売業の支店は広域中心都市に配置される傾向があるのにたいし、京都や神戸は大阪支店の管轄になっているケースが多い。このため、支店の数では大きな開きが生じる。たとえば京都や神戸にある支店の数は高松よりも少なく、福岡にくらべると約3分の1にすぎない。

図2 主要企業の本社・支店の配置（大正10年～昭和52年）



資料：阿部和俊「経済的中枢管理機能による日本主要都市の管理領域の変遷」
地理学評論48-2.(1975)によるが、昭和52年分を追加した

このような傾向はいつごろから生じたのであろうか。昭和10年、25年、35年、52年の各年における主要都市での本社数、支店数を示した図2によると、横浜・京都・神戸など下位6大都市に所在する支店の数は戦前こそ広域中心都市を凌いでいたものの、昭和25年にすでに追い越され、その後は差は急速に開いていった状況がうかがえる。一方、本社の数も戦前には、東京・大阪について神戸

は第3位であり、昭和25年にもなおこの順位を維持していたから、高度成長期における地盤沈下はこの面で顕著であったといえよう。本社の数で大阪と東京の差が拡大したのもこの時期であった。

このように高度成長期以前に神戸で本社や支店が現在にくらべて相対的に多かったのは、神戸が海運・貿易の中心であり、専門化した機能に特化していたことによるものであろう。もともと、戦前の大企業はあまり支店をもたなかったと推察される。財閥系の企業は商社が流通部門を掌握していたし、その他の大企業も軍需工業や紡績など素材供給部門に偏っていた。このため国内市場を開拓する目的で支店網を整備する必要も小さく、地方に支店をおくのはむしろ例外的であった。

これにたいし、高度成長期は国内市場でのシェア拡大を目指して各企業が激しく争った時期であり、支店経済の町とよばれる都市が各地方に形成された。大都市圏内にあって特殊な機能に専門化するという過程を経て成長してきた京都や神戸は、経済的中枢管理機能の集積に関するかぎり、この段階に到達してはっきりと落伍したようにみえる。たとえば神戸や横浜の場合、情報入手や取引の便の面でも海運より空運の方が重要になるにつれて、商社や金融保険関係の業務も大阪や東京に吸収される可能性が高まり、現に大手商社や海運業の支店をみても以前にくらべると従業員は激減している。

そればかりではない。京都の場合は、もともと上場企業といって地場産業的な色彩が濃厚なのであまり表面にはあらわれないが、神戸では本社機能の東京流出がきわめて顕著である。たとえば神戸を代表する大企業でも川崎製鉄は実質上の本社機能をほとんど東京に移しているし、主要工場が兵庫県下に集中している神戸製鋼でさえ、本社機能のうち企画や経理部門は東京に、営業は東京と大阪に移り、わずかに人事労務部門が市内に残っている状態である。神戸におけるこのような本社機能の流出過程とその要因については、われわれがすでに報告したのでここでは触れないが、大企業本社機能の東京指向は、京阪神大都市圏のなかでの神戸の大坂への依存度を弱める効果をもつことも見落せない。成田孝三は西日本の中枢としての大阪の地位が昭和40年代後半に低下をみせ、むしろ近畿圏の首都としての役割が顕著になっていることを指摘したが、神戸や京都など副首都的な機能をもつ大都市が東京に直結する動きをみせていることは、京阪神大都市圏の基本的パターンの変化を示唆しているように思われる。

4 神戸市 CBDにおける事務所機能の実態

ホワイトカラーの集中が現代の大都市の成長の要因であり、工場ではなく事務所の立地が大都市における産業構造変化のひとつの方向として扱われるべきであることはもはや今日では常識となっているが、本社や支店などの営むオフィス機能の立地因子やその行動については依然として十分なデータが準備されているとはい難い。われわれは、すでに昭和43年当時の政令指定都市 6 市の

京阪神大都市圏の三極構造

CBDに立地する事務所を対象に実態調査を実施したが、この調査は都市間の比較を可能にした最初の試みであった。最近、神戸市のCBDについてわれわれは再び類似した調査を行う機会があったので、ここではその集計結果の一部を紹介し、京阪神大都市圏のなかでの神戸の立地条件を調査の対象になった「事務所」がどのように評価しているかに焦点を合わせながら検討してみたい。

(1) 調査企業のプロフィール

今回の調査はCBDに立地する従業員20人以上の事務所を対象としたが、銀行・証券・生命保険および公務は除外した。調査対象事務所380のうち有効回答は284で、回収率は74.7%であった。回答のあった事務所を業種別に大別すると、もっとも多いのが港湾関係（海運・陸運・倉庫など）が90社で約3分の1を占め、ついでサービス（52社）、生産財卸（46社）、貿易（34社）、消費財卸（33社）、建設（29社）の順になっている（表6）。また本社の所在地別では56.3%が神戸、26.9%が東京、8.7%が大阪となっている。従業者の総数は22,077人で1社当たり81人となるが、その増加は最近5年間に42.8%と著しく高い。製造業や運輸業など、これまで神戸をささえてきた産業の雇用が石油危機以降大幅に減少しているのにたいし、事務所はまさに成長産業であるといってよからう。

表6 神戸CBD事務所機能調査回収結果（昭和53年10月）

	合 計	規 模 別		
		20~49人	50~99人	100人以上
合 計	284	164	62	58
生 産 財 卸	46	29	7	10
消 費 財 卸	33	22	4	7
貿 易	34	26	6	2
サ ー ビ ス ¹⁾	52	30	11	11
建 設	29	16	9	4
港 湾 ²⁾	90	41	25	24

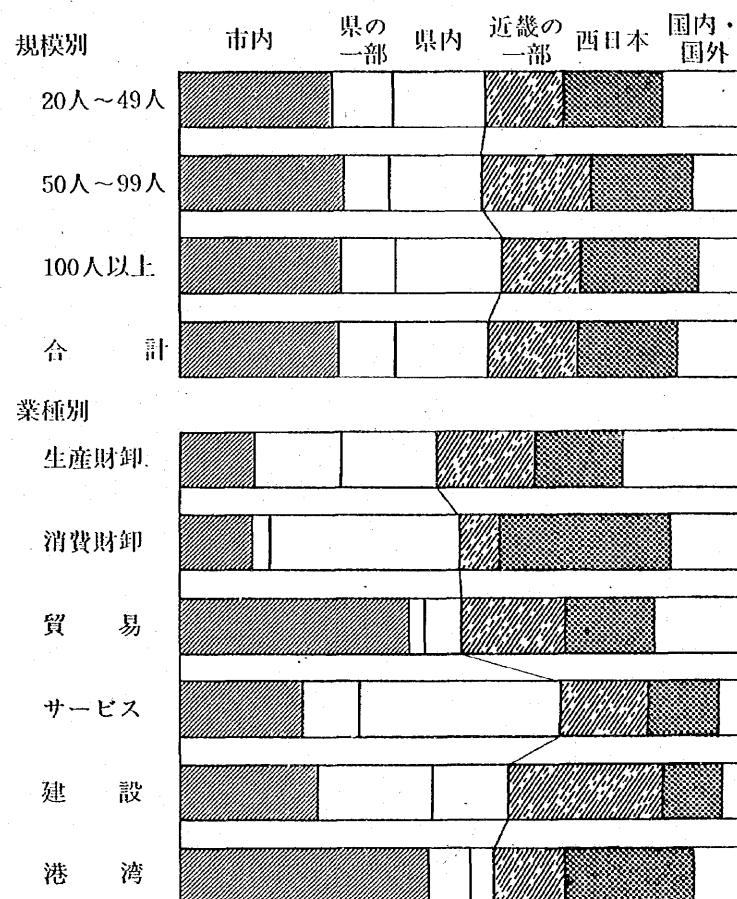
1) 対事業所サービス、電気・ガス業、損害保険、商品取引など。

2) 海運、陸上運送、倉庫、運輸付帯サービスなど。

事務所の従業者規模別にみると、さらに興味のある傾向が指摘できる。従業員100人以上の大きな事務所をみると、貿易や港湾など神戸につながりの深い業種では神戸本社企業が多数を占めるのにたいし、生産財卸と消費財卸、すなわち大メーカーの神戸支店の場合、従業員50人以上の支所はすべて東京本社企業に属している。大阪本社企業は神戸にそれほど大きな支店を置く必要がないという理由もあるのかもしれないが、東西両首都の勢力の消長を反映するひとつの兆候だと思われる。

事業所の管轄区域については、前回の43年調査でもどちらかといえば広域的活動が弱いと指摘されていたが、今回も図3に示すように同じ傾向がうかがえる。もともと神戸本社の多い貿易や港湾関連の業種では市内を主たる管轄区域とする事業所が多数を占めるのは当然として、消費財卸やサ

図3 事務所の管轄区域



サービスの場合にも兵庫県を主たる管理区域とする回答が目立つ。つまり自社製品の卸売を主とするメーカーの支店の場合はテリトリーが明確なことが多いし、サービス業のなかには1県1事業所と配置がはじめから決っている場合もある。これにたいし建設業も生産財卸の場合、市場のひろがりは面的に分布するというより工場や建設現場などのように個々の地点であるのが普通で、このため管轄区域を広狭さまざまである。

管轄区域のなかで、もっとも関心をひくのは東京本社企業の神戸支店のうち、大阪や京都に支店がなく、この2大都市を管轄区域に含むケースがどの位存在するかという点であろう。もちろん、海運や貿易のなかにはこうした事例は少なからず見出される。しかし、上場企業クラスになると、こうした事例はほとんどない。確認はしていないが、京都でも事情はおそらく大して変わらず、出版や繊維製品卸など特殊な分野を除けば、京都支店が大阪・神戸を管轄区域に含む例は稀であると思われる。

(2) CBDに立地した理由

CBDに事務所が集中するのは都市の中心にある位置上、交通上の利点や、取引先や同業者との

京阪神大都市圏の三極構造

密接なつながりを維持できるという接触の利益などが主な理由であるといわれる。前回の調査では、これらの理由をつぎの6項目に整理した。

- (1) インフォメーション：市場に関する知識の収集・伝達の容易さ
- (2) 業務上の交渉：フェイス トゥ フェイスの接触が必要かつ有利であること
- (3) 威信：CBDに立地していることからえられる信用・企業イメージの向上
- (4) オフィス相互の外部経済：技術的な関連や業務支援的なサービス機能の存在
- (5) コスト：CBD以外への立地は労働力の確保や社会資本の整備に必要なコストが増大する
- (6) 一般的外部経済：官庁や文化・学術・娯楽など各種機関の集中

もちろん、CBD立地が不利になる条件もある。CBDの限られたスペースをめぐる競争の激化は地価や賃貸料の高騰を招く原因となるし、通勤難や交通の混雑による能率の低下やコストの上昇も避けられないであろう。このため CBD から分散する機能も少なくないし、かりに事業所の名称や所在地は同一であっても、業務の内容が10年前とはまったく異なっている場合でさえ無いわけではない。

ところで、今回の調査でも43年と同じ設問を用意したので、ある程度の比較が可能になる。ここで9つの回答肢をまとめて5つにしぼったうえで、各企業がもっとも重要だと答えたものを前回と比較するとつぎのようになる。

事務所として手頃 (①, ②, ⑨の合計) 41.5% (前回35.0%)

接触の利益 (③, ④, ⑤の合計) 28.2% (前回33.2%)

交通の便利さ (⑥) 13.0% (前回14.6%)

将来性の期待 (⑦) 6.0% (前回13.0%)

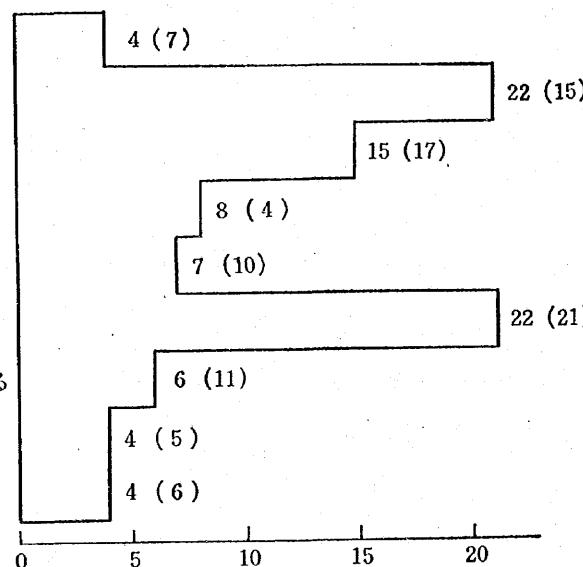
信用・PR効果 (⑧) 2.5% (前回 1.9%)

これでみると回答の順位は前回と同じであるが、「事務所として手頃」という項目は10ポイントも上昇したのにたいし「接触の利益」や「将来の発展の期待」を挙げる回答は5~7ポイント低下している。積極的な利点をあげる回答が減った反面、手頃であるとか昔からいるといった消極的理由が増えたのは、安定成長時代にふさわしいといえるかもしれない。実際には10年前は事務所の急増期であって、設立後間もない事業所が多かったのにたいし、今回の調査対象は比較的以前からあるものが多いという事情も回答に影響したと思われる。

つぎに9つの回答肢について、重要なと思われるものから順に3つ選んだ回答をもとにウエイト付けした位置選定理由を図4に示した。図中の数字は回答総数にたいする割合で、() 内は43年のこれに該当する数字である。ここでは「広さ・家賃などが手頃」とならんで「交通の便」という回答が多く、ここでは詳細を示す余裕がないが業種別・規模別にみてもこのパターンは変わらない。一方、10年前に比較すると「将来の発展の期待」や「同業者に近い」、「自社所有地があった」などの

図4 事務所の位置選定理由 () 内は43年調査

- ①もともと自社所有の土地があった 4 (7)
- ②広さ・設備・賃料が手頃であった 22 (15)
- ③取引先との連絡に便利 15 (17)
- ④同系会社(親会社)に近い 8 (4)
- ⑤同業各社がこの付近に多い 7 (10)
- ⑥交通の便利がよい 22 (21)
- ⑦この場所の将来の発展が期待できる 6 (11)
- ⑧信用が増す。PR効果が高い 4 (5)
- ⑨昔からこの場所にいる 4 (6)

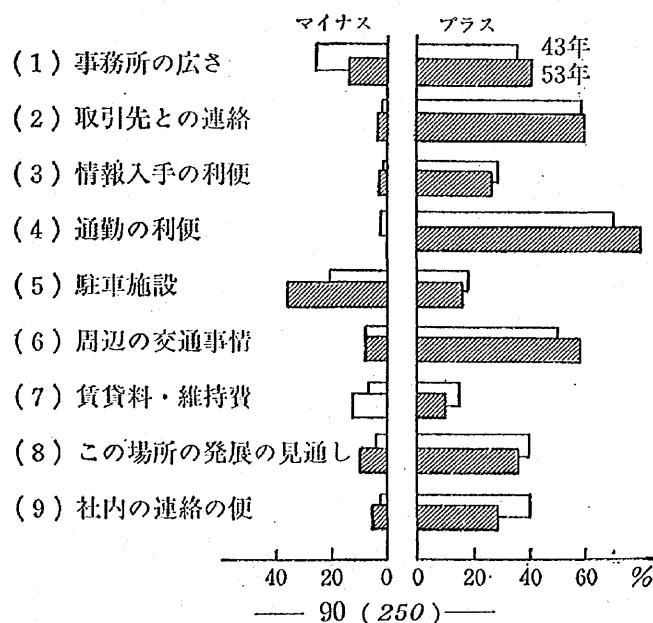


項目で回答が減っているのが目につく。

(3) 現在地にたいする事務所の評価

CBDに立地した事務所が、現在の場所についてどのように評価しているかを43年と53年の2回にわたって調査した結果は、図5に示す通りである。半数以上の事務所が「よい」とか「便利」などプラスの評価を与えた項目は、「通勤」、「取引先との連絡」、「周辺の交通事情」などであって、その順位も10年前と変わらない。逆にマイナスの評価が高いのは、10年前には「事務所の広さ」であ

図5 現在地にたいする事務所の評価



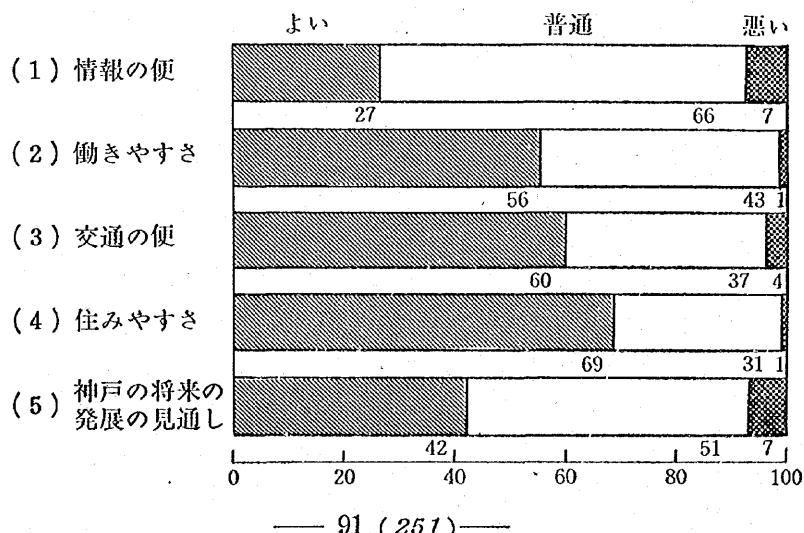
京阪神大都市圏の三極構造

ったが、現在では「駐車施設」の不足を挙げる回答がもっとも多い。そればかりでなく、「事務所の広さ」と「通勤」を除けば、10年前にくらべてどの項目もマイナスの評価が少しずつではあるが高くなっていることは注目される。また、「情報入手の利便」、「この場所の発展の見通し」、「社内の連絡の便」など事務所機能にとって特に重要なと思われる項目で、前回よりプラスの評価が減少していることも見逃せない変化である。その理由のひとつは、新幹線の開通、ポートアイランドの建設、三宮地区再開発の完成などCBDの東側での発展が目覚しく、海運・貿易・損害保険など古くから港湾関連のオフィス地区を形成しているCBD西側の元町地区の衰退が挙げられよう。同様に大阪CBDでも、その核心地区の北進傾向が明らかで、北摂および京都南部の工業化、千里一帯の研究学術機能の集積などを考えあわせると、京都南部=大阪北部=神戸東部をつなぐ新しい京阪神都市軸の形成への胎動とみることも可能であろう。

(4) 神戸にたいする事務所の評価

この設問は43年には欠けていたので比較ができないが、神戸 CBD に立地する事務所は「住みやすさ」(68.7%)、「働きやすさ」(56.3%)、「交通の便」(59.5%)を高く評価する反面、「情報の便」(27.0%)の評価は他の項目にくらべ著しく低く、「神戸の将来の発展の見通し」(41.9%)もそれほど高いとは評価していない(図6)。とくに注目されるのは、「情報の便」がよいと答えた割合が貿易と港湾関連業種で20%にも達しないことで、世界最大の国際貿易港としては意外な評価であった。しかし、事務所が必要としているのは船舶の動静や積荷の状況についての情報ではない。現在では、この種の情報入手に地域的ギャップはほとんどないといってよい。しかし顧客についての情報や海外市場の動向についてのニュースは、より入手が困難であり、大阪や東京の方が早く確かな情報を得るのに有利であると企業は感じている。このことは設問の最後の「神戸の将来の発展の見通し」についての回答にも現われている。貿易と港湾の場合、平均を10ポイントほど下回っており、これ

図6 神戸にたいする事務所の評価



まで神戸の発展をさえてきた港湾・貿易関連業種の神戸離れともいべき傾向がうかがえる。ここでは触れなかつたがサービス業の場合も、港湾・貿易関連業種とほとんど同じ回答パターンを示している。

逆に「情報の便」や「神戸の将来の発展の見通し」について高く評価しているのは消費財卸売と建設業である。これは、いずれも営業地盤が局地的で、東京や大阪の事務所と直接競合する少ない業種である。たとえば神戸に支店を置くような企業であれば大阪にも拠点を設置していることは間違いないし、その場合、神戸支店の管轄区域は、神戸市あるいは兵庫県などと明確に定められているのが普通である。人口と産業の大半が神戸を中心とする半径50キロ圏内に集中している兵庫県の場合、神戸以上に有利な場所は見当らない。

一方、「住みやすさ」や「働きやすさ」をよいとする回答が多いのは、神戸のアメニティの質の高さが評価された結果であろう。「住みやすさ」が最高で「情報の便」が最低であると評価された都市の将来性については疑問が残るけれども、この結果は京阪神大都市圏における神戸の今後の役割を考えうえできわめて重要な示唆を与えるものといえよう。

(5) 京阪神大都市圏における神戸の役割

20世紀は大都市の時代であったといえる。しかしその最後の20年に大都市の発展の基盤は大きく変わっている。物的生産やその流通に代って、情報やサービスの生産や流通が大都市の主要な役割になると考えられている。このような都市の「サービス」経済化は、しかし、これまでの第3次産業が今後も成長を持続するというだけでなく、第2次産業もサービス産業的色彩を強め、社会全体の組織も転換していくことを意味しよう。

神戸もまた例外ではない。神戸の経済をこれまで支えてきた港湾機能や臨海ゾーンの基幹工業の役割が以前ほどの比重を持たないことは誰の目にも明らかであるが、それではこれらに代るサービス部門がどこまでその活動をのばすことが可能であろうか。以上に要約した神戸 CBD の事務所機能調査を手がかりに若干の考察を試みたい。

結論を先にいようと、物的生産の物的流通の場合と異なり、神戸のサービス業が全国的にはもちろん、京阪神大都市圏のなかでも卓越した地位を保つことはかなり困難であろう。物的生産や流通にとって、資源、地形や位置などいわゆる立地条件の優劣は大きな影響力をもつてはいたいし、ここでいう都市型サービス産業では自然的優位性の制約は小さく、それだけに市場の規模や情報集積の利益などが立地に直接影響することになろう。とくにサービス機能でも高次なものほど特定の中心に集中する傾向が顕著であり、その典型がここでとりあげた事務所機能である。事務所の機能でも本社は東京への集中が著しく、京阪神大都市圏をカバーする機能は大阪に集中している。このため神戸における事務所機能の集積は札幌・仙台・広島・福岡などの広域中心都市にはるかに及ばないば

京阪神大都市圏の三極構造

かりか、支店の数では金沢や高松のように後背地が小さく国土軸から外れている地方都市にすら追越されているのが現状である。20年前には、いわゆる6大都市とそれ以下の都市の間には人口規模や都市機能の面で格段の差があったが、高度成長の過程で都市の全国的配置の状況は根本的に変ってきたのである。

これまで大阪や神戸の中核管理機能がとりあげられる場合、おもに大企業の本社機構の東京移転が問題にされてきた。たしかにこのような傾向は関西経済の地盤沈下の大きな原因であるが、地場産業から全国的な規模の企業に成長する過程で生産や営業の拠点が地方的なひろがりから全国的ひろがりへと分布のパターンを変えることは当然であり、むしろ問題はそうした企業の輩出がおくれ勝ちである点に求められるといえよう。

しかし、大阪や神戸の事務所の集積が東京や広域中心都市にくらべて相対的に鈍化しているのは、大企業の本社機構流出だけに原因があるのではない。地方の広域中心都市における中核管理機能の集中が急速に進み、西日本の中心としての京阪神大都市の地位が低下しているところにも原因がある。国内市場が拡大し、それぞれの地方の市場規模が一定の大きさに達すると広域中心都市の中核的機能が充実し、地方経済のブロック化が進むのは必然的過程であろう。これまで東京とならんでいた本社機能が東京に流出する一方、西日本一帯におよんでいた経済圏が広域中心都市の台頭によって奪われた大阪・神戸の事務所機能の量的・質的な伸びなやみは、このような都市システムの変

表7 市民経済に占める港湾関連・依存産業（部門）の割合

項 目	前回調査（昭和41年）		今回調査（昭和48年）	
	実績数値	市全体に対する比率	実績数値	市全体に対する比率
就業者	港湾関連産業	11~12万人	20%	6.1万人
	港湾依存産業			6.8万人
	計	11~12万人	20%	12.9万人
所得	港湾関連産業	725億円	16%	2,367億円
	港湾依存産業	914億円	21%	2,995億円
	派生所得	391億円	9%	1,243億円
	計	2,030億円	46%	6,605億円
生産額	港湾サービスの販路構成においてウェイトの高い産業	2,785億円	36%	7,846億円
	港湾サービスの費用構成においてウェイトの高い産業			3,668億円
	販路構成において港湾サービスへの投入のウェイトの高い産業			56億円
	計	2,785億円	36%	1兆1,570億円

(注) ① 港湾関連産業 海運業、港運業、倉庫業等、港湾の存在を前提として成り立っている産業。

② 港湾依存産業 貿易業、鉄鋼業、造船業、ゴム製造業等、神戸港が主要な立地要因となっている産業や港湾部門と密接な取引のある産業。

③ 生産額からみてウェイトの高い産業 鉄鋼業、建設業、その他製造業、造船業等、神戸市地域産業連関表でとらえた産業。

資料：神戸市港湾局「神戸港と市民経済」1975。

化によって大まかに説明できるであろう。

もちろん、神戸には港湾というかけがえのない資産がある。1975年の調査によると、表7に示すように市内全就業者に占める港湾関連および港湾依存就業者は前者が9.9%，後者が11.2%におよび、市内純生産では前者が17.0%，後者が21.5%に達するものと推計された。さらに市内純生産には派生所得の9.0%が含まれるから、合計で47.5%が港湾機能に直接または間接に負っていることになる。ほぼ同様の手法を用いた第1回調査(1966年)において、われわれは港湾関連・依存就業者の割合を20%，所得の割合を46%と推計したので、この7年間に大きな変化がなかったことになる。これらの広い意味での港湾産業のなかには必ずしも神戸に立地する技術的・制度的必然性のない業種も少なからず含まれる。われわれの懸念は、これらのうち高次の決定機能をもつ部門、情報指向立地を特徴とする活動が流出をしているのではないかという点にあったが、貿易商社や金融・海上保険会社の動向をみると、神戸の比重がしだいに低下していることが認められる。

このような状況の把握が基本的に間違っていないとすれば、京阪神大都市圏における神戸の今後の進路の選択はおのずから限られたことになろう。つまり大企業の本社機構の呼び戻しや物的生産・物的流通部門の強化というプログラムは、現実にはほとんど実行不可能なので、なんらかの「サービス」経済化を推進しなければならないのは当然であろう。その具体的な方向として、とりあえず次の点が考えられる。

第1は、港湾とその機能に結びついた産業を生かして国際化の方向をさらに推進することである。神戸に立地する事務所機能のうち海運や貿易に関連する業種が目立って多いことは都市としての大きな蓄積であり、これら諸機能とそれをささえる人材を活用することは国際都市化の重要な要素である。もちろん、いくつか問題点もある。上で貿易商社が神戸から撤退する現象を指摘したが、物流だけでなく商取引や情報入手の便まで考えると、神戸の立地上の優位性は必ずしも楽観できない。また、国際化に伴うマイナスの要素も無視できない。港湾はもともと犯罪や暴力と結びつきやすいに、移民の流入など不安定な社会構造が多くの国際都市でいろいろな摩擦や衝突をひき起していることは他山の石であろう。

第2は、多様化かつ細分化した市場に対応して成長が期待される都市型産業の強化であって、具体的にはこれらの生産・流通を担う中堅・中小企業の育成が課題になる。量産品や規格化されたサービスについては、国内市場の分割がすでに完了したものと考えられるが、大企業の支配するこの種の市場とは別に専門的・個性的・先端的な商品やサービスについての小規模多数の市場が生まれつつあると指摘されている。神戸のイメージは、この種の市場に参入する際にきわめて有利であるといわれる。京都についても同じことがあてはまるが、神戸らしい文化的風土がその背後にあることは明らかであり、京阪神大都市圏のなかで独自の文化を創造していくことが産業の振興にもつながると考えられる。

京阪神大都市圏の三極構造

第3に、今回の CBD 調査でも高く評価された「住みやすさ」、「働きやすさ」を追求する方向が考えられる。これらはそれ自体経済活動を活性化させるものではないが、その回答の背後にある神戸のアメニティの高さは将来の都市機能の充実に有利な条件となるであろう。アメリカの大都市の場合、時代おくれの都市構造や物的・社会的環境の悪化に悩む北東部の大都市から大企業の本社や研究開発指向型の産業が流出していることは周知の通りである。わが国の大都市では人口分散にかなり進行しているものの、都市の先端的な機能の流出は大学を除けばほとんどみられない。しかし、新しい産業の発展にとり、今後はビジネスクライメイトや情報産出能力とならんでアメニティが重視される時代が遠からず到来するものと思われる。優れた能力を持ち、高度な訓練を受けた人材がアメニティの高い地域を選ぶ傾向は、さきに述べたアメリカ大企業の大都市脱出のひとつの動機になっているが、神戸にとってもこれはきわめて示唆に富むものといえよう。

参考文献

- 小森星児他「神戸都市圏の産業構造」神戸市企画局, 1978.
小森星児・成田孝三・安田丑作「大都市の CBD」大都市企画主管者会議, 1970.
成田孝三他「大阪市の経済的機能に関する調査報告書」大阪市総合計画局, 1979.
小森星児「神戸の中心業務地区」神戸市企画局, 1979.

(神戸商科大学商経学部教授)