

オフィス分散の影響に関する実証的研究：ロンドンと東京のケーススタディー

An Empirical Study about Impact of Office Decentralisation : Case Studies in London and Tokyo

太田雅文

Masafumi Ota

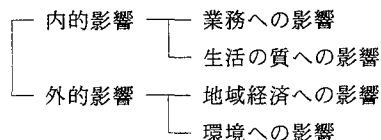
1. はじめに

業務機能を大都市から郊外あるいは地方中核都市に分散させる必要性について議論されて久しいが、オフィスの分散がどのような影響をもたらすのかという点について推測することは難しい。一方、欧米先進諸国の大都市においてはオフィス分散の進展は著しく、これを実証的に研究することは、今後の我が国の都市・地域計画課題の検討において重要な示唆を与えるものと考えられる。本研究では、高次の業務機能が卓越した「世界都市(World City)」という点で共通の性格を持つロンドンと東京を取り上げ、オフィス分散の影響について分析する。

2. 研究の方法

分析は実際に都心からオフィスを分散させた企業に対するデプスインタビュー調査に基づく。調査は1992年5月から1994年10月にかけて実施し、サンプル数はロンドン22社、東京14社となっている(詳細は文献1)、2)を参照)。サンプリングにあたっては業種構成の観点で代表性を持つことに留意し、結果ロンドンにおいて金融・保険業と石油業の、東京においてハイテク関連の製造業(主に研究開発機能)の構成比が大きくなっている。インタビューには1人あたり40~50分を費やし、分散移転の動機、プロセス、影響について調査している。特にオフィス分散の影響という面でコメントが得やすい最近(1986年以降)の事例はロンドンで17社、東京で11社となっている。

以後、オフィス分散の影響を以下の4つのタイプに分類し考察することとする。



キーワード：産業立地、地域計画、都市計画

正会員 Ph. D. 東京急行電鉄 東京都渋谷区南平町

2-17 TEL 03-3477-6290 FAX 03-3770-2755

3. オフィス分散の影響の実態

(1) 業務への影響

基本的に、オフィスを都心から分散させたことによりこれまでの業務に重大な支障が来されたという認識はロンドン、東京の事例とも少ない。確かに都心との行き来に時間を要するようになるが、アクセス利便性の減少はオフィススペース等労働環境の改善により補償されていると見られる。郊外立地に伴い都心のクライアント、同業他社、本社(バックオフィスの場合)との打合せに際してはスケジュールの制約が多少厳しくなるが決定的な要素ではない。

東京と比較したロンドンの特色は、フェイストゥフェイスコンタクトの対象として都心の中央政府オフィスの存在が希薄なことにあり、特にこの傾向は金融・保険業で特徴的である。但し、彼らのバックオフィスにとって金融センターであるシティとのアクセスは重要な要素で、分散移転の際にシティから100マイル(160km)以内という基準を設けている事例が多い。100マイルというのはロンドン都心のターミナルから高速鉄道インターシティで所要時間1時間半程度、つまり半日で打合せ等の用事を済ませることができる時間距離である。

東京には本社オフィスの郊外移転による採用への悪影響を懸念する事例があった。つまり東京都心に本社を置くことがファッショナブルであるというイメージにつながり、優秀な人材獲得に有利であろうという認識である。ロンドンにおいてもこのようなイメージを重視する例として、金融・保険業が投資や国際金融部門をシティに、石油業が本社機能の一部をウェストエンドに残し、全面移転となっていない事例があるが、製造業には都心立地の「イメージ効果」はない。金融・保険業からは特に労働市場における流動性が高い投資関連プロフェッショナルを辞めさせないためにシティへの立地は重要であるというコメントが得られている。彼らはシティを離れることによる業務への実質的な支障よりも、シティ

の街およびそこでの生活に愛着を感じているからである。

（２）生活の質への影響

ロンドンの事例はオフィス分散により可能となる緑に囲まれた生活環境、広い住宅、良い学校等の生活の質向上を高く評価している。しかし、最も大きく生活スタイルに影響を及ぼしたのは通勤の負担軽減だと言及する。都心立地時には鉄道で１時間以上かけて通勤していたのが、郊外への移転により車で20～30分程度になる。生活サイクルの中で自由になる時間が増え、家族と過ごす時間が長くなることを喜びに感じている。

通勤負担軽減のもう１つの側面は都心と郊外を結ぶ放射状鉄道の信頼性やサービス水準（特に定時性と運行頻度）が低いことがある。頻発する遅れ、故障、スト等や低頻度によりある特定の列車に乗らなければならないプレッシャーは仕事の能率を大きく損なっていた。分散に伴い従業員は通勤のプレッシャーから解放され、企業の生産性は向上する。実際にはこの効果に移転の前から予測していた事例、つまり従業員の生活の質向上を通じた生産性向上を分散の目的としている企業は今回の調査対象にはないが、であるからこそ例えば都心と郊外の賃料格差が縮小したとしてもオフィス立地の都心回帰が表れる可能性は低いといえよう。

一方、東京にはオフィス分散により通勤の負荷が増大している事例もある。これはオフィスが郊外に移転したとしても依然として鉄道で通勤している従業員が多いためであって、多摩ニュータウンのA社（保険）や港北ニュータウンのK社（化学）は一旦都心ターミナルを経由したV字型の通勤経路となることによる通勤時間増があったと回答している。しかし、本社オフィスの郊外移転が従業員の総体的な通勤時間減につながっている事例もあり（K社、S社：ともに鉄道業）、一概に分散が通勤の負荷を増大させているとはいえない。

また、東京に特徴的な要素として、都心の盛り場機能から離れることが、生活の質低下につながっているという認識が強いことが挙げられる。これを補うためにフレックスタイム制を新規に採用し、従業員時間後に都心アクセスする柔軟性を高める工夫をしている企業も多い。

（３）地域経済への影響

特にロンドンの場合、地域経済振興の視点から見たオフィス分散への最も大きな期待は、地域の労働市場に対して新しい就業機会を提供することにある。実際、金融・保険業のバックオフィスには、分散に伴い都心採用事務スタッフの多くを失う一方、移転先で大量の新規採用を行っている企業が多く、例えばブリストル（移転距離170km）のL社（銀行）は700人の、ピーターバラ（120km）のP社（保険）に至っては2,000人もの事務職を新たに採用している。このとき企業が認識している「地域労働市場」は車で通勤可能な半径20マイル程度（30km程度）の圏域である。但し、オフィスは分散移転先として失業率のむしろ低い地域を選好する傾向があり³¹、これは失業率の低い地域の方が労働力の質が高いと認識していることによる。また、特に1980年代後半において、サリーやバークシャーのようにロンドン西郊外で大量の工場跡地が発生し、これをオフィス利用へと転用が可能となる都市計画の規制緩和（1987年）がビジネスパーク開発を促進させたことも影響している。

オフィス分散のもう１つの地域経済効果として、移転した先で新たな商業・サービス業への需要を生み出すことが挙げられる。タウンセンター運営の観点からは、商業、業務機能を組み合わせる方が、周辺住宅地のみから支えられる単純な商業機能よりも効率的である。東京の企業が分散後フレックス制を採用するなどして従業員の都心アクセスを重視しているの同様、ロンドンの事例は従業員とローカルなタウンセンターとのアクセスを重視し、マーロウのR社（電機）やピーターバラのT社（旅行）は街はずれのオフィス立地でありながら、オフィスとタウンセンターの商業集積の間を昼休みのみ往復する「ランチタイムバス」を運行している。

（４）環境への影響

前述のように、ロンドンと東京のオフィス分散の大きな違いは、移転の後、ロンドンではこれまで都心へ鉄道で通勤していた人々の多くが通勤手段を車へと変更するのに対して、東京では郊外立地後も依然として公共交通の利用率が高いことにある。

表１に分散移転後に車により通勤している従業員の比率を示す。これらの数字の中には実際の調査結果に基づくものもあるが、ほとんどはインタビュー

対象者の推察となっている。ここで、オフィス立地を次の2タイプに分けて考える。

・タウンセンター型（TC型）

鉄道やバスのターミナルからの徒歩アクセスが可能で、オフィスはタウンセンターの商業機能と一体となって集積の一部を形成する。

・アウトオブタウン型（OT型）

鉄道、バスターミナル、既存の商業業務集積からの徒歩アクセスは不可能な街はずれに位置する。ロンドンのビジネスパークや東京のニュータウンにある研究所等が該当する。

ここで、ロンドンのTC型の車通勤率の平均が69%、OT型で93%となっている。東京ではそれぞれ4%

と68%であるので、TC型はOT型よりも車通勤率が低いことがわかる。また、ロンドンと東京を比較すると東京の方が車通勤率が低く、これは1つには都市の密度と関連する。図1に示すように、東京郊外の人口密度はロンドン郊外の3.2倍となっており、オフィスへの車通勤率とは負の相関関係を持っている（この点については文献4）のファインディングスと整合）。但し、オフィスによりその値のばらつきは大きく、例えばロンドンのOT型立地でも車通勤率には100%から80%までの幅がある。後者は従業員の通勤バスを運行しているケースで、B社（石油）やE社（石油）のように比較的規模の大きなオフィス（それぞれ700人、1,000人）である。

表1 オフィス分散後の車通勤率

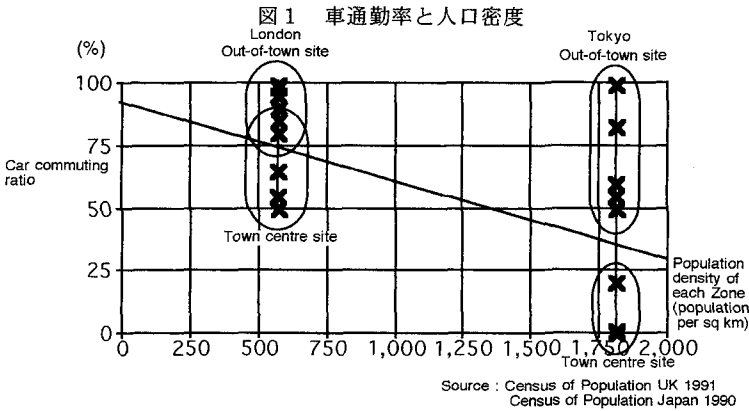
都市	タイプ	社名	業種	立地場所	車通勤率
ロンドン	TC型	S社	製薬	ブレントフォード	90%
		L社	出版	ハローN.T.	50%
		K社	写真フィルム	ハメルハムステッドN.T.	50~60%
		P社	保険	ステイブ・ネイジN.T.	80%
		P社	石油	ウォーキング	60~70%
		B社	たばこ	ステインズ	90%
		A社	銀行	ミルトキンズN.T.	80%
		S社	保険	ベイジング・ストーク	73%
		L社	銀行	プリストル	30~40%
		平均			69%
	OT型	G社	製薬	ストックリー・パーク	ほぼ100%
		B社	石油	ハメルハムステッドN.T.	80%
		R社	電機	マ・ロウ	ほぼ100%
		A社	石油	ギルフォード	98%
		E社	石油	レザ・ヘット	85%
		D社	糖サトウキビ	ハイウィカム	90%
		C社	保険	チャタム	95%
		I社	コンピューター	ボ・ツマス	95%
		A社	エネルギー・設備	デイト・コット	80%
		T社	旅行	ヒート・バ'ランN.T.	ほぼ100%
		C社	銀行	ボ・ンマス	85~90%
		P社	保険	ヒート・バ'ランN.T.	ほぼ100%
		N社	エネルギー・設備	スウィントン	ほぼ100%
		平均			93%
東京	TC型	I社	コンピューター	大和	20%
		K社	運輸	聖蹟桜ヶ丘	0%
		P社	コンサルタント	聖蹟桜ヶ丘	ほぼ0%
		P社	文具	幕張	0%
		A社	保険	多摩N.T.	ほぼ0%
		平均			4%
	OT型	M社	化学	青葉台	60%
		F社	電機	厚木	50%
		R社	電機	港北N.T.	55%
		D社	化学	港北N.T.	80%+
		K社	写真フィルム	港北N.T.	60%
		S社	自動車	港北N.T.	ほぼ100%
		平均			68%

元々管理職クラスに「カンパニーカー」と称する通勤その他のための移動手段としての車を提供し、少なくとも従業員数の8割分の駐車場スペースをオフィス敷地内に持つロンドンの企業とは対照的に、東京ではオフィスが鉄道駅から徒歩圏内であれば、原則的に車通勤は許されない事例がほとんどで、駐車場もそれを見越して供給されている。このように、郊外オフィスへの通勤という観点で両国の間には大きな文化的相違がある。

しかし、郊外オフィスへの車通勤によりもたらされる環境への悪影響に対する問題意識は欧州において高く、事実1994年の英国PPG13(Planning Policy Guidance)は、環境の質悪化を防止するべく、車でしかアクセスできない場所への施設立地を制約することを意図としている。本調査に基づきロンドンと東京の郊外オフィスにおいて従業員が通勤で消費するエネルギーを試算すると表2のようになる。

表2の試算によれば、全般的に東京のエネルギー消費効率がロンドンを上回り、東京においてはOT型であっても消費量はロンドンのTC型並となっている。また、96%の従業員が鉄道等公共交通で通勤する東京のTC型は、93

%が車で通勤するロンドンのOT型オフィスの1/3のエネルギーしか消費しない。以上より、オフィス分散後の通勤による環境への悪影響については、東京の方がロンドンより少ないと考えられ、これは公共交通への依存度と関連する。



対象地域 ロンドン: アター・トリブ・リタニア (9,683km²)
東京: 23区以外の東京圏 (13,029km²)

表2 オフィス立地による通勤エネルギー消費

		車通勤率	エネルギー消費効率
ロンドン	TC型	6.9%	3.2MJ/人
	OT型	9.3%	4.2MJ/人
東京	TC型	4%	1.4MJ/人
	OT型	6.8%	3.5MJ/人

【前提条件】

1) 通勤距離

車: ロンドン、東京とも15km

公共交通: ロンドン15km (バス前提)

東京50km (鉄道前提)

※ロンドンは衛星都市への自己完結型都市構造へ移行している。

2) エネルギー消費効率⁵⁾

車: 2.98MJ/人

鉄道: 0.26MJ/人

バス: 0.29MJ/人

※occupancyは車25%、公共交通100%を前提

4. おわりに

オフィス分散に伴う生活の質向上効果はロンドンにおいて顕著に表れ、企業は通勤の負担軽減がもたらす業務の生産性向上を高く評価している。東京に

おいては、オフィスを郊外に移すことによって、通勤が楽になるということでもないが、一方では都心アクセスが多少悪くなっても業務に重大な支障が来されるということでもない。両都市の大きな違いは通勤交通手段にある。ロンドンでは郊外オフィスへの

車のアクセスと都心オフィスへの鉄道アクセスのサービス水準の差が大きい。一方では車利用率が高まることが環境への悪影響をもたらすことも明らかである。表3のように生活の質と環境への影響の間には負の相関関係がある。

これまでの東京のオフィス分散は都心から半径50km程度の既成市街地内でほぼ完結している。この比較研究の1つの示唆として、今後東京において、業務機能のより

長距離移転が加速化し、都市密度が低い地域に立地した場合、ロンドンと同様の環境問題が発生する可能性がある」と指摘できよう。

表3 オフィス分散の影響

	生活の質	環境
ロンドン	↑	↓
東京	→	→

参考文献

- 1) 太田, 1996, オフィス分散の動機に関する構造分析: ロンドンと東京における事例研究, 土木計画学研究講演集, No. 19(2), pp 355-358
- 2) 太田, 1997, ロンドンにおけるオフィス分散プロセスに関する実証的研究, 土木計画学研究講演集, No. 20(1), pp 215-218
- 3) Jones Lang Wootton, 1993, The Decentralisation of Offices from Central London, London
- 4) Newman, P.W.G. and Kenworthy J. R., 1989, Cities and Automobile Dependence: A Source-book, Aldershot: Gower
- 5) Commission of the European Communities, 1992, Green Paper on the Impact of Transport on the Environment: A Community Strategy for Sustainable Mobility, Brussels