

東京圏における サブセンターの勢力圏に関する分析

海老原 寛人¹・山田 敏之²・野見山 尚志³

¹非会員 株式会社建設技術研究所 道路・交通部 (〒103-8430 東京都中央区日本橋浜町3-21-1)
E-mail:h-ebihara@ctie.co.jp

²正会員 株式会社建設技術研究所 道路・交通部 (〒103-8430 東京都中央区日本橋浜町3-21-1)
E-mail:t-yamada@ctie.co.jp

³正会員 株式会社建設技術研究所 道路・交通部 (〒103-8430 東京都中央区日本橋浜町3-21-1)
E-mail:nomiyama@ctie.co.jp

都市経済学の理論によると、サブセンターは都市の成長・拡大がもたらす交通混雑の悪化や地代の上昇等の外部不経済を改善するために、中心業務地区とは異なる場所に第2、第3の業務地として形成される。本研究では、東京都多摩区域、神奈川県、埼玉県、千葉県を対象にサブセンターを特定し、同センターが有する勢力圏を明らかにすることを目的とする。具体には、平成20年東京都市圏PT調査の業務トリップ交通量を小ゾーンの面積で除した業務トリップ密度が高い地区をサブセンターとして特定する。さらに、サブセンター間の業務トリップ交通量から相互連携の実態、同センターを着地とする通勤トリップ交通量等から後背圏の実態を明らかにする。

Key Words : sub-center, influence area, business trip

1. はじめに

都市経済学の理論によると、サブセンターは都市の成長・拡大がもたらす交通混雑の悪化や地代の上昇等の外部不経済を改善するために、中心業務地区（以下、CBDという）とは異なる場所に第2、第3の業務地として形成される。

現に東京圏では、東京都区部を取り巻く地域（東京都多摩区域、神奈川県、埼玉県、千葉県）に業務核都市が指定され、国際交流、業務管理、高次の商業サービス、文化等の諸機能の集積が図られてきた。そして、これらの業務核都市とCBDの相互連携が東京圏の経済成長を促し日本経済を牽引してきた。さらに、今後も東京圏に国際都市としての発展が求められるなかにおいて、同圏の都市構造を客観的な観点から理解を深めることは重要である。

そこで、本研究では平成20年東京都市圏PT調査の統計データを用いることで客観的な観点からサブセンターを特定し、同センターが有する勢力圏の実態を明らかにすることを目的とする。

2. 分析方法

本稿では、平成20年東京都市圏PT調査の業務目的（婦社を除く）トリップ交通量を用いて、①サブセンターの設定、②CBDとサブセンター間の相互依存および後背圏の実態を分析する。

前者では、トリップ交通量を小ゾーンの面積で除したトリップ密度が高い地区をサブセンターとして特定することを試みる。後者では、CBDとサブセンター間のトリップ交通量から相互連携の実態、サブセンターを着地とするトリップ交通量等から後背圏の実態を分析する。

3. サブセンターの設定

(1) 地域概念の整理

サブセンターの設定に際し、同センターの概念を整理する（図-1）。

CBDとは大都市圏の中核管理機能を担う地区であり、主に企業のオフィス（特に本社）や中央官庁が立地する。

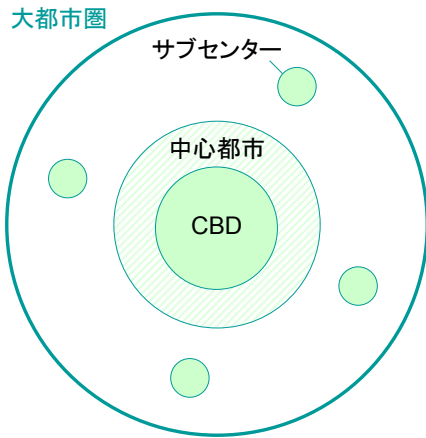


図-1 地域概念

本研究では山手線周辺地区（計9区：千代田区，中央区，港区，新宿区，豊島区，文京区，台東区，渋谷区，品川区）を東京CBDと仮定する。

中心都市とは大都市圏の中心に位置する地区であり，美術館やオペラハウス等の全国唯一の公共施設が立地する。東京都区部がそれに該当するだろう。

サブセンターとは大都市圏の拡大によって形成される第2，第3の都市である。東京都区部を取り巻く地域の業務集積地がそれに該当するだろう。

大都市圏とはCBD，中心都市，サブセンターを内包する地域である。本研究では東京圏（東京都，神奈川県，埼玉県，千葉県）を大都市圏と仮定する。

(2) サブセンターの設定手順

サブセンターの設定は，東京都多摩地域，神奈川県，埼玉県，千葉県を対象に下記a)～c)の手順のとおり行う。

a) 核小ゾーンの選定

核小ゾーンの選定においては，まず，市区町村別昼夜間人口比1.0以上の市町村を選定する。次に，当該市町村内の小ゾーンを対象に業務目的のトリップ密度（＝業務目的のトリップ交通量/当該ゾーンの面積）を算出し，同指標が5,000トリップ/km²以上であれば核小ゾーンとして選定する。なお，業務目的のトリップ密度が5,000トリップ/km²以上の小ゾーンがない場合は当該市町村を対象から外す。

b) 核小ゾーンと隣接する小ゾーンの統合

a)で選定した核小ゾーンに隣接する小ゾーンのなかで，①業務目的のトリップ密度が2,500トリップ/km²以上であること，②核小ゾーンを目的地とする業務目的のトリップ交通量が250トリップ以上であることのいずれかの条件を満たす小ゾーンが在れば核小ゾーンとの統合を行う。

c) 統合ゾーンと隣接する小ゾーンの再統合

b)で作成した統合ゾーンに隣接する小ゾーンのなかで，b)で掲げたいずれかの条件を満たす小ゾーンが在れば再統合を行う。同作業を繰り返し行い，条件を満たす小ゾーンが無くなった段階で終了する。同段階で形成されている統合ゾーンをサブセンターとする。

(3) サブセンターの地域特性

前節の設定手順に従った結果，サブセンターは立川，横浜，川崎，大宮，浦和，千葉の6箇所に設定された（図-2～図-7）。いずれのサブセンターも複数の鉄道路線が乗り入れる鉄道駅を中心とした商業地域を内包するように形成されている。また，いずれのサブセンターにおいても，大型百貨店をはじめとした商業施設，メガバンクの支店や地方銀行の本店をはじめとした金融機関，県庁や市役所をはじめとした行政機関等の集積が確認された。

4. CBDとサブセンター間の相互依存および後背圏の実態

(1) サブセンター着の業務目的トリップ交通量

東京CBDおよびサブセンターの業務集積の規模を捉え

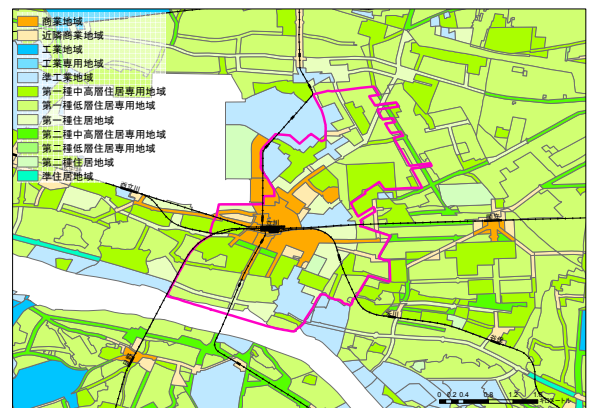


図-2 立川サブセンター

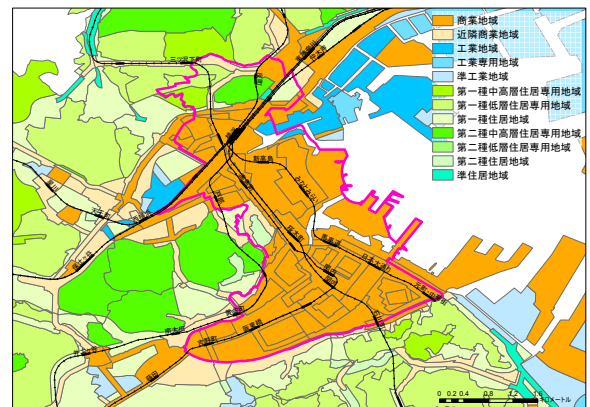


図-3 横浜サブセンター

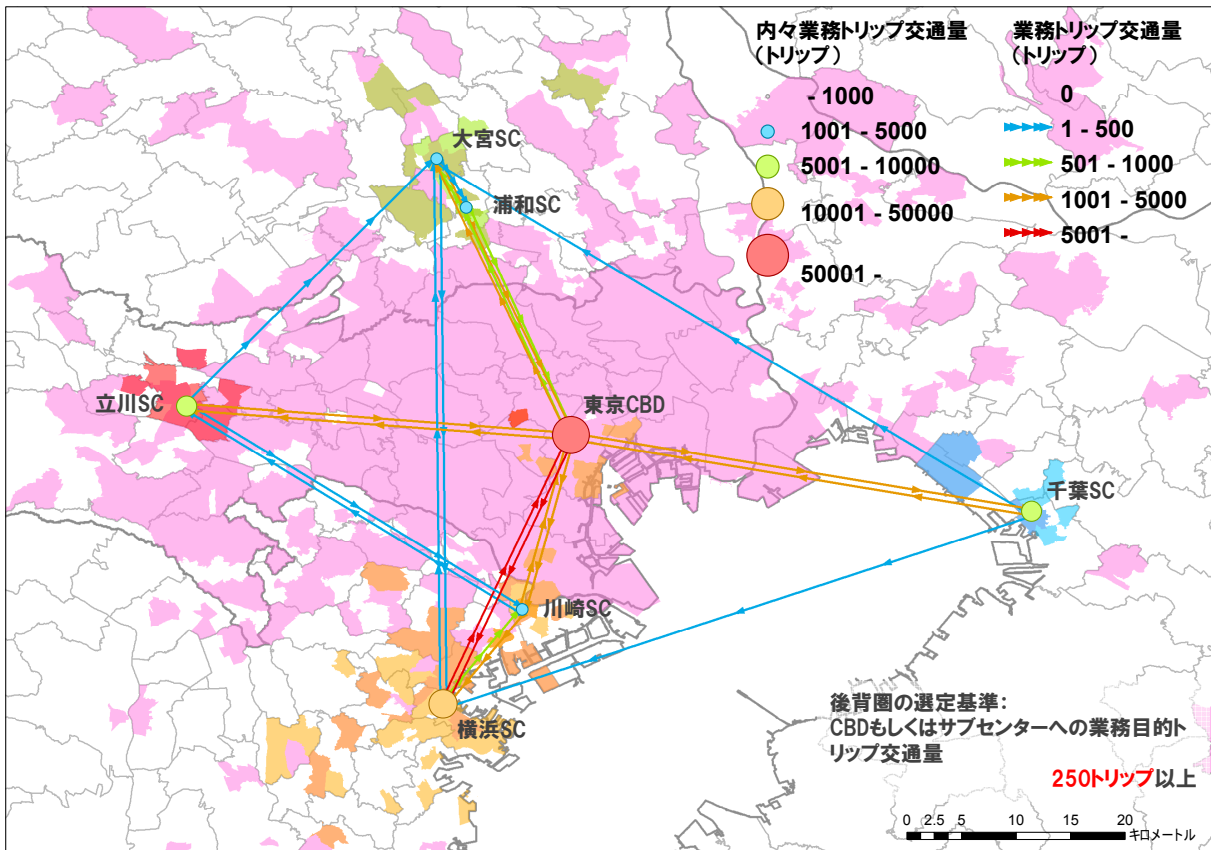


図-10 CBDとサブセンター間の相互依存・後背圏

の理論のとおり、CBDと第2、第3の業務地の外部不経済の影響が及ばないように空間的にすみ分けが成されていると言えよう。

②程度の差はあるものの、いずれのサブセンターも東京CBDに対して双方向の業務トリップが発生している。これは東京CBDとサブセンターは相互に緊密に連携していると言えよう。

③東京CBDとの業務目的トリップ交通量が特に多いサブセンターは横浜サブセンターである。これは横浜サブセンターと他のサブセンターの間には階層が形成されていると言えよう。

④横浜サブセンターと大宮サブセンターには、複数のサブセンターから業務トリップ交通量が集中している。これは横浜サブセンターおよび大宮サブセンターと他サブセンターの間には階層が形成されていると言えよう。

6. 結論

本稿では、平成20年東京都市圏PT調査の業務目的(帰社を除く)トリップ交通量を用いて、①サブセンターの設定、②CBDとサブセンター間の相互依存および後

背圏の実態を分析した。

前者では、サブセンターは、①複数の鉄道路線が乗り入れる鉄道駅を中心に形成されていること、②鉄道駅周辺に形成される商業地域には商業施設、金融機関、行政機関等が集積していることが確認された。これは、多様な産業が集積し交通インフラが整備されている地区がサブセンターとして機能することを示唆している。

後者では、サブセンターは東京CBDとは相互に連携しているものの、サブセンター間の連携は一部に限られていることが確認された。これはサブセンター間に階層性が形成されていることをふまえて示唆している。

今後はこの実態分析を深めるために、業務目的のトリップ交通量を職種別に細分し分析していく予定である。

参考文献

- 1) 佐々木公明, 文世一: 都市経済学の基礎, pp.93-105, 有斐閣アルマ, 2000.
- 2) 佐々木公明, 張 陽: 都市サブセンター形成の経済分析, pp.57-165, 2005.

(2016. 4. 22 受付)