

三井建設株式会社 正会員 ○楠井 英正
立命館大学理工学部 正会員 村橋 正武

1 はじめに

大都市の都心部では交通混雑、高地価、住環境の悪化などの問題があるにもかかわらず、集積の利益を求めて業務機能の立地が進んでいる。とりわけ大阪市では業務機能が大規模に集積しており、市全体で平成5年現在概ね106万人の業務系従業者が集中し、その約半数の56万人が都心部に集中している。これらの業務機能は何らかの立地要因により都心部に立地していると考えられる。そこで、本研究では大阪市の都心部をケーススタディに、業務機能の立地動向や立地要因の特性を分析することを目的とする。

2 対象地域と分析の視点

一般に都心とは商業・業務・サービス機能等が集積している地区をさす。本研究では大阪市において業務機能の集積が高い地域として北区・西区・中央区を対象とする。図-1は都心部の業務機能の集積状況を示しており、これに基づいて業務機能の立地動向と立地要因を分析する。

また、本研究では業務機能の活動を「知識、アイデア及び情報の創造と処理」¹⁾と捉え、このような活動を行う施設として、事務所を取り上げる。

ここで主に用いるデータは、大阪市の昭和52年、昭和60年及び平成5年建物床面積調査、事業所統計調査、相続税路線価（地価）の250mメッシュデータである。

業務機能の集積を表す指標として、メッシュ面積に対する事務所延床面積から業務床面積密度を定義する。昭和52年の実績では最高値が3.8㎡/㎡、平均値0.5㎡/㎡であることから、地区内の集積指標の目安として2.0㎡/㎡を基準に、これを越える地域を高密度地区とする。

3 業務機能の立地要因の検討

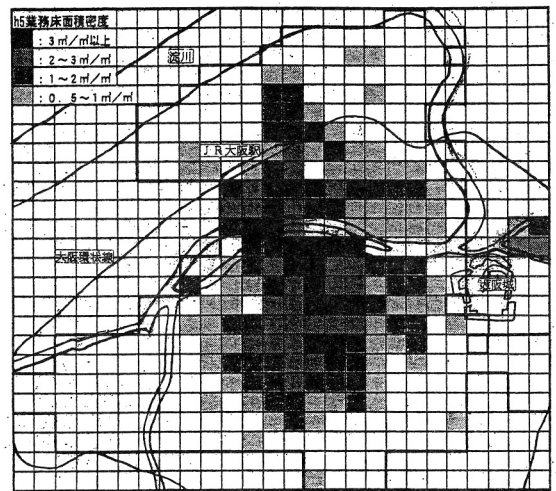


図-1 平成5年 業務機能の集積状況
出典) 大阪市建物床面積調査より作成

表-1に業務機能の立地を促す要因として、大きく「交通」「既存の都市機能集積」「地価」を示す。詳しくは、立地要因の指標として、鉄道駅の利便性・道路整備水準（メッシュ面積に対する道路面積）、対事業所サービス業集積・金融関連集積・公務集積及び地価を取り上げ、これらの平均値を目安とする。それぞれを要因として取り上げる理由を以下に述べる。

業務機能は主にface to faceによる情報交換により業務を達成しているが、これらの活動を効率的に行うためには、「交通」の利便性がよい場所に立地することが重要である。「既存の都市機能集積」については、業務機能の活動を支援するための対事業所サービス業、許認可や活動に関する公的な情報を提供する公務及び活動のための資金を融資する金融関連業、の業種が近接して集積していることが、より効率的な活動を可能にする。また、業務機能は住機能等の他の都市機能に比べて地価耐価力があるが、業務機能の主な担い手である民間企業は、他の条件が同じであれば相対的に「地

価」が安い地区に立地すると考える。

次に以上の各要因が業務機能の立地に及ぼす影響を把握する指標を以下のように定義する。

・ $n = \text{立地要因メッシュ数} / \text{業務機能集積メッシュ数}$

業務機能メッシュ数：業務床面積密度 $2.0 \text{ m}^2/\text{m}^2$ 以上（高密度地区）のメッシュ数 立地要因メッシュ数：業務機能集積メッシュ数のうち立地要因であるメッシュ数

・ 立地要因の評価 $n \times 100\% > 50\%$ とする。

これは業務機能集積メッシュ数に立地要因メッシュ数が過半数より多くを占める場合を立地要因として考える。

4 業務機能の立地と立地要因の関連

1) 業務機能の立地と立地要因の関連分析

まず、都心部における業務機能の集積状況と立地要因の関連性を分析する。具体的には、業務機能の集積に与える立地要因の影響を分析した結果を表-2に示す。業務機能が集積している地区は、対事業所サービス業の集積が高く、金融関連集積が高くかつ鉄道駅の利便性がよい地区となっている。したがって、業務機能集積の立地要因としては、既存の都市機能集積が高く、交通の利便性がよいことが挙げられる。

次に、業務機能の立地状況と立地要因の関連性を分析する。業務機能の立地状況は昭和52年から昭和60年と昭和60年から平成5年の2期間について、どのような立地要因の寄与した地区で業務機能の立地が進行したかに着目する。業務床面積密度の増加量が $0.1 \text{ m}^2/\text{m}^2$ 以上の増加メッシュ数の内、立地要因メッシュ数が過半数より多ければ、立地要因の影響を受けていると考える。この分析の結果を表-3に示す。2つの期間をあわせてみて業務機能の立地が進んでいる地区では対事業所サービス業の集積が高く、鉄道駅の利便性がよい地区である。したがって、業務機能の立地では既存の都市機能集積が高く、交通の利便性がよいことが挙げられる。

2) 業務機能の立地と立地要因の関連性の総合評価
業務機能の集積及び立地状況と立地要因の関連分析から、業務機能の立地要因を総合評価したものが表-4で

表-1 仮定した立地要因

立地要因	
交通	1. 鉄道駅の利便性がよい（駅歩圏 250 m内） 2. 道路整備水準が高い（％）
既存の都市機能集積	3. 金融関連集積が高い（人） 4. 公務集積が高い（人） 5. 対事業所サービス業の集積が高い（人）
地価	6. 都心部の中で相対的に地価が安い（万円/m ² ）

表-2 業務機能の集積状況と立地要因との関連

	s 52	s 60	h 5
鉄道駅の利便性がよい	13/15 (87%)	16/21 (76%)	30/42 (71%)
道路整備水準が高い	9/15 (60%)	7/21 (33%)	19/42 (45%)
金融関連集積が高い	15/15 (100%)	21/21 (100%)	36/42 (86%)
公務集積が高い	2/15 (13%)	5/21 (24%)	3/42 (7%)
対事業所サービス業集積が高い	13/15 (84%)	19/21 (90%)	41/42 (100%)
都心部の中で相対的に地価が安い	0/15 (0%)	0/21 (0%)	4/42 (10%)

（表示についてn（n×100％））

出典）大阪市メッシュデータより作成

表-3 立地状況と立地要因の関連

	s 52～s 60	s 60～h 5
鉄道駅の利便性がよい	86/149 (58%)	16/26 (62%)
道路整備水準が高い	90/149 (60%)	10/26 (38%)
金融関連集積が高い	50/149 (34%)	10/26 (38%)
公務集積が高い	20/149 (13%)	7/26 (27%)
対事業所サービス業集積が高い	77/149 (52%)	16/26 (62%)
都心部の中で相対的に地価が安い	78/149 (52%)	12/26 (46%)

（表示についてn（n×100％））

出典）大阪市メッシュデータより作成

表-4 業務機能の立地と立地要因との関連

交通	鉄道駅の利便性がよい	○
	道路整備水準が高い	×
既存の都市機能集積	金融関連集積が高い	○
	公務の集積が高い	×
	対事業所サービス業の集積が高い	○
地価	都心部の中で相対的に地価が安い	×

○：立地要因として強く影響している ○：立地要因として考えられる ×：立地要因として考えにくい

ある。これにより、地価は立地要因とみなすことはできず、交通と既存の都市機能集積が業務機能の立地要因として挙げられる。その中でも特に、対事業所サービス業の集積が高く、鉄道駅の利便性がよいことが業務機能の立地に強く影響している。対事業所サービス業と業務機能は、業務機能を発揮するため、外部の専門サービス業を活用して、事業の効率化を図る必要があることから関連性が強いと考えられる。鉄道駅の利便性がよいのと業務機能は、業務機能による移動は鉄道と道路により行われているが、このうち道路は都心部では比較的整備されており地区別に差はない。一方鉄道は駅までのアクセス距離が重要で移動時間の短縮が業務活動を行うにあたって重要であるからである。

5 おわりに

本研究では、大阪市都心部の業務機能の立地特性は物理的近接性の条件からのみ分析した。今後は場所のステイタス、歴史的経緯などの非物理的要因や広域的な立地要因などを考慮した分析を行う必要がある。

<参考文献>

1) オフィス事典編集委員会： オフィス事典、1987