

ダラス都市圏における社会地域構造と オフィスの立地動向

石川 雄一

目次

- I はじめに
- II ダラス都市圏の人口動向
- III ダラス都市圏における社会地域構造
- IV ダラス都市圏におけるオフィス分布の特性
- V 主要オフィス核ゾーン特性
- VI おわりに

I はじめに

アメリカ合衆国商務省統計局 U. S. Census Bureau (以下 US センサス局と称す) 最新の2000年センサスから州別人口をみると、テキサス州の人口は全米第2位、前回調査時(1990年)の第3位から、ニューヨーク州を抜きカリフォルニア州に次ぐ人口を有する州となった。さらに都市圏レベルでの人口増加率では、州全体の増加率を上回る。都市圏統計定義上のCMSA・MSA単位でのこの10年間における人口増加率をみると、全米上位10都市圏のうちテキサス州の都市圏が3つを占める。また増加数においても、3位と6位にそれぞれテキサス州の2都市圏が位置する¹⁾。

このうちダラス-フォート・ワース都市圏(CMSA)の人口増加数は、都市圏規模全米2位のロサンゼルス都市圏(Los Angeles-Riverside

-Orange County CMSA), 1位のニューヨーク都市圏(New York-Northern New Jersey-Long Island CMSA) に次ぐ全米第3位の伸びを示した。かつて広大な農地・牧場が広がっていた周辺地帯は、住宅、大規模商業施設、オフィス、倉庫・工場群の立地の進展によって、急激に郊外化された空間へと変容し続けている。本稿では、成長の著しいダラス-フォート・ワース都市圏(CMSA)のなかの主要なサブメトロポリタンエリアであるダラス都市圏(PMSA)を事例として、近年のオフィスの立地動向と社会地域構造との関係について論じることとする²⁾。

II ダラス都市圏の人口動向

アメリカ合衆国の都市圏多核化研究では、1980年代にサンベルトへの人口・産業の移動によっていち早く成長したアトランタ都市圏(MSA)の事例が紹介されることが多い³⁾。ダラス都市圏の人口動向も、この10年間で、同都市圏に次ぐ全米第4位の人口増加数を示したアトランタ都市圏と共通するところが多い。第1表は、両都市圏の1980年以降の人口動向を示したものである。ダラス都市圏・アトランタ都市圏ともに、90年代に30%台の高い増加率を示した。両都市圏の都市圏面積はほぼ同じで、都市圏人口はアトランタ都市圏のほうがやや多い。ただし中心地域の規模はかなり異なり、ダラス市がアトランタ市の約3倍の人口を有し、また面積ではダラス市が約2.5倍の広さである。したがって、中心市の人口増加率はダラス市のほうが高く、より広域なダラス市域には、郊外地域的特色を示す空間が広がっていることがわかる。

第2図は、US センサス局のGIS 関連資料をもとに1990年と2000年の都市化地域 urbanized area, およびダラス都市圏の概観を示したものである。図より2000年の都市化地域をみると、約50km西方のフォートワース市街と連担化しており、東南部を除くダラス郡のほぼ全域と、さらに北の方向に伸びていることがわかる。また1990年から2000年にかけての10年間の

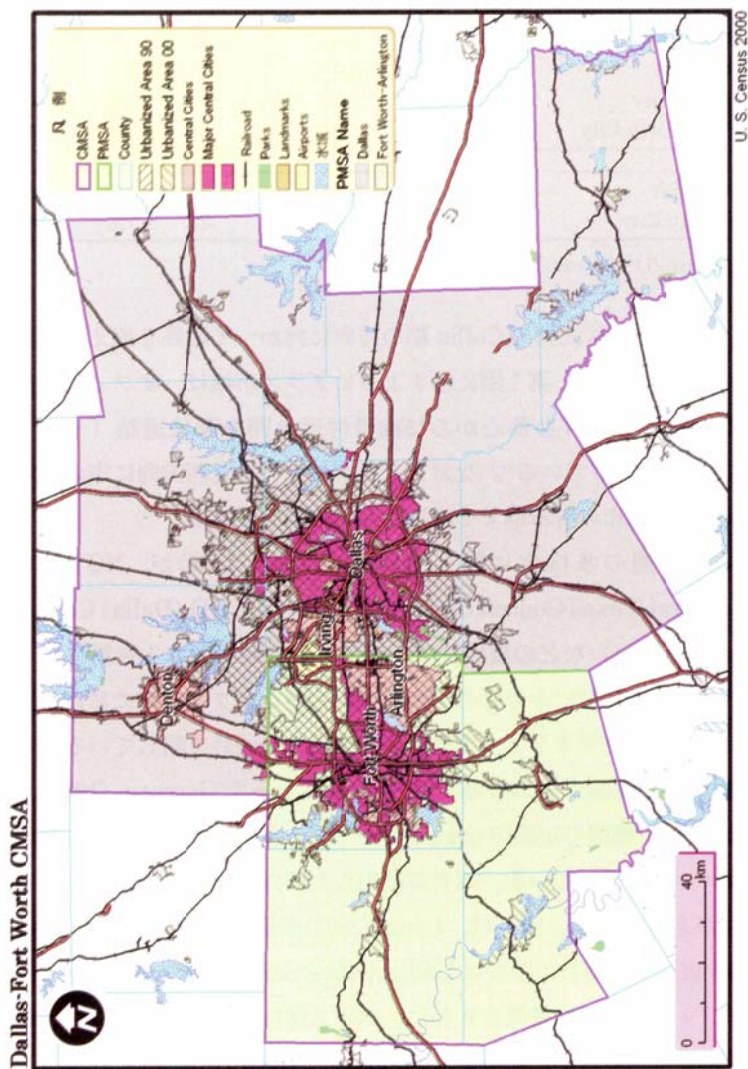
第1表 ダラス/フォート・ワース都市圏とアトランタ都市圏の人口

	人口 (×1,000)			増加数 (×1,000)	増加率	面積 km ²
	2000	1990	1980	00-90	00/90	
Dallas-Fort Worth CMSA	5,222	4,037	3,046	1,185	29.3%	23,652
Dallas PMSA	3,519	2,676	2,055	843	31.5%	16,081
Dallas City	1,189	1,007	905	182	18.0%	892
Fort Worth City	535	448	385	87	19.5%	762
Atlanta MSA	4,112	2,960	2,233	1,152	38.9%	15,909
Atlanta City	416	394	425	22	5.7%	343

資料：Census (US センサス局)

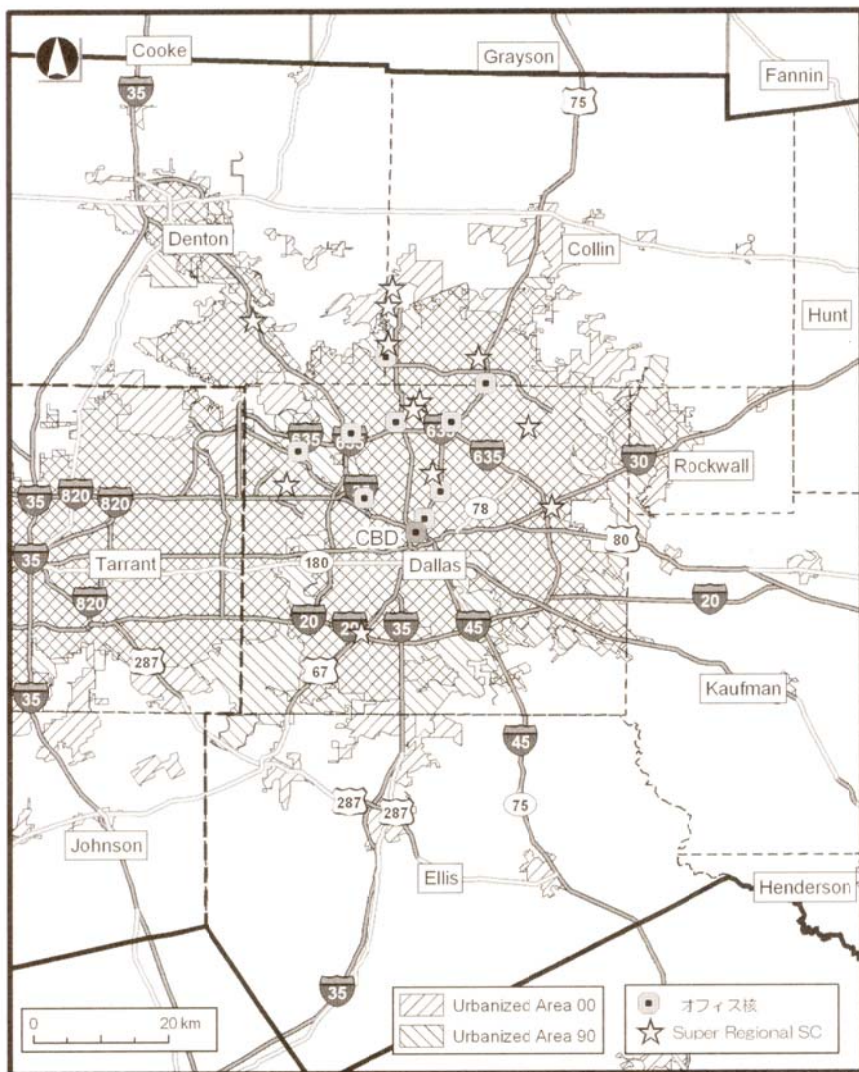
変化をみると、ダラス北郊の Collin 郡の方向に向かって郡界を超えて都市化地域が拡大している。第1図に示すようにダラス市域は、オフィス・商業施設の立地に好条件な都心から15km帯付近を囲む環状道路（ベルトウェー）周辺まで延びている⁴⁾。なおダラス市の東方と北西方向に市の飛地があるが、ここは市の貯水池でそのほとんどは水面である。

ダラス都市圏の多核化に関しては、Jenkins (1996)が、NCTCOG (North Central Texas Council of Governments), DCAD (Dallas County Appraisal District) などの雇用統計やオフィス立地に関する資料を用いて1950年代から1990年にかけての都市圏内の主要なオフィス核における、産業別従業者の変化やオフィス立地の年代別変化について論じている。また多くの北米主要都市圏の多核化研究をおこなった Garreau (1991)と Lang (2003)が、類似の定義の edge city として、郊外核の抽出をおこない若干のコメントを述べている。両者の抽出した郊外核の分布や名称には多少の違いがあるが、第2図には、Lang (2003)の研究で使用された edge city (郊外核)を参照し、さらに Dallas Office Guide (2002, 2003)から得られるオフィスビル所在情報をもとに、ダラス都市圏の主要なオフィス核の分布を示している。またあわせて Shopping Center Directory (2004)より、デパートメントストアなどをアンカーとするスーパー・リージョナル・ショッピング・センターの分布を示した。さらに個々の郊外核の特性につ



第1図 ダラス/フォート・ワース都市圏 (CMSA) 概観図：中心市と都市化地域

注) 図中の白抜き文字は都市圏内の中心市名



第2図 Dallas PMSA 主要部の都市化地域

資料：US センサス局 Web ページ

Dallas Office Guide, Shopping Center Directory

注) 図中の破線は郡 (county) の境界・枠内の地名は郡名

太破線は Fort Worth PMSA との境界, 太実線は CMSA の境界

いては、第V章で述べることとする。

III ダラス都市圏における社会地域構造

第2表は、ダラス都市圏の主要な人種・民族構成と、ヒスパニック系人口の割合を示している。ダラス都市圏内の人種・民族構成別の分布パターンは、他の都市圏とそれほど変わるところはないが、相対的にヒスパニック系人口割合が高く、アジア系の割合が低い。また都市圏内での構成をみると、中心市であるダラス市では、ヒスパニック系が人口の3分の1を占める一方、都市圏全体で約70%を占める白人人口割合は、中心市では約50%

第2表 ダラス-フォート・ワース都市圏の人種・民族構成とヒスパニック系の割合 (%)

	White	Black	Asian	American Indian & Alaska Native	Native Hawaiian & Pacific Islander	うち <i>Hispanic</i>
Dallas-Fort WorthCMSA	69.5	13.8	3.7	0.6	0.1	21.5
Dallas PMSA	67.2	15.1	4.0	0.6	0.1	23.1
Collin county	81.4	4.8	6.9	0.5	0.0	10.4
Dallas county	58.4	20.3	4.0	0.6	0.1	29.9
Denton county	81.7	5.9	4.0	0.6	0.1	12.2
Ellis county	80.6	8.6	0.4	0.6	0.0	18.4
Henderson county	88.5	6.6	0.3	0.5	0.0	6.9
Hunt county	83.6	9.5	0.5	0.7	0.1	8.3
Kaufman county	81.1	10.5	0.5	0.6	0.0	11.1
Rockwall county	89.2	3.2	1.3	0.4	0.1	11.1
Dallas City	50.9	25.8	2.7	0.5	0.1	35.6
Fort Worth PMSA	74.3	11.2	3.2	0.6	0.1	18.2
Hood county	94.8	0.3	0.3	0.8	0.0	7.2
Johnson county	90.0	2.5	0.5	0.6	0.2	12.1
Parker county	92.6	1.8	0.3	0.7	0.0	7.0
Tarrant county	71.2	12.8	3.6	0.6	0.2	19.7

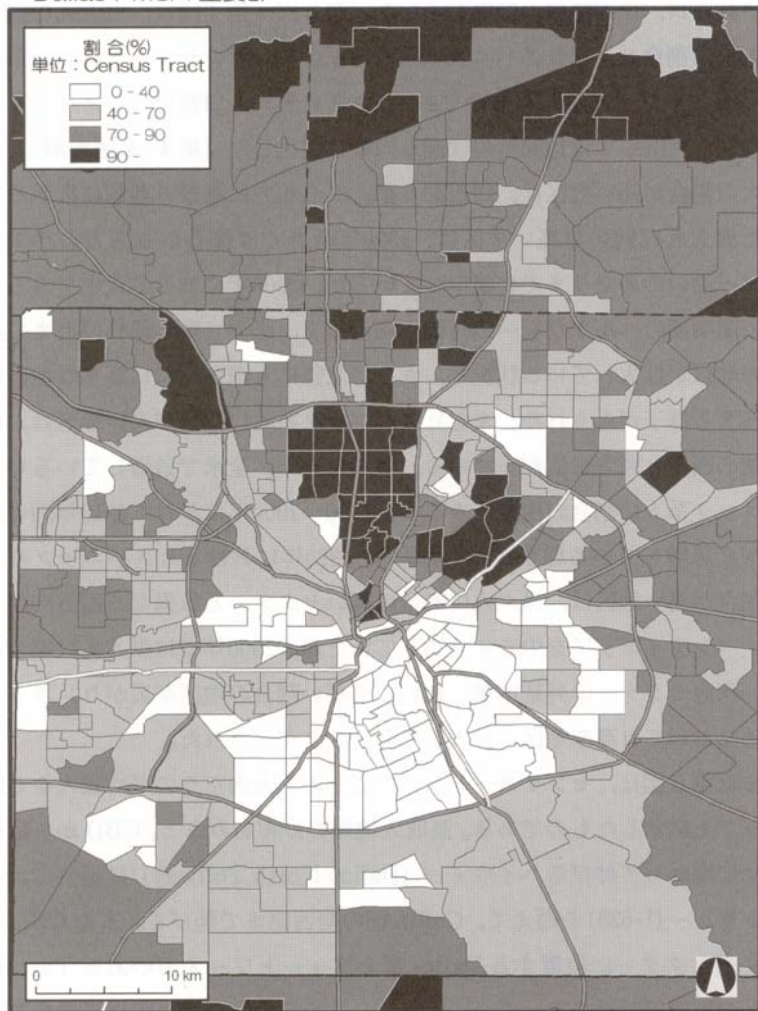
資料：US Census 2000 (US センサス局)

にとどまる⁵⁾。隣接するフォートワース都市圏(PMSA)は白人人口割合がやや高いが、ほぼ類似の傾向を示した。第3図～第4図は、白人人口割合、黒人人口割合およびヒスパニック系人口割合を、センサス・トラクト単位でGISマップ上に示したものである。さらに黒人人口割合とヒスパニック系人口割合に関しては1990年の状況も同様に図化した(第4-2図参照)。白人人口割合が高い地区は、周辺郡と都心から北方に延びる地域に広がる。また黒人人口割合が高い地区は、1990年時点では都心から南方のベルトウェー沿いのあたりまでに集中しているが、2000年における変化をみると、都市圏南側のベルトウェーの外側に向かって、ダラス郡の郡界付近まで高率の地区が拡大している状況と、さらに北部にも飛び地状に高率な地区が点在する様子が見られた。またヒスパニック系人口割合が高い地区は、都市圏の西方と東方に広がっている。さらに近年、全米で急増しているヒスパニック系人口割合の変化をみると、1990～2000年にかけての10年間に、同様に急増している様子が見られた⁶⁾。1990年におけるヒスパニック系人口割合が高い地区は、黒人人口割合の高いセクターとは異なる西方向のインナーシティエリアを中心に分布していたが、2000年では黒人人口割合の高い南東セクターの外延地域にかけても高い割合の地区が広がり、さらに北郊においても高率地区が拡大していることが示された。

また第5図は、センサス・トラクトごとの一人当たりの平均収入をGISマップ上に示したものである。高収入地域の分布をみると、CBDからほぼ真北に向かって伸びるハイウェー(Dallas North Tollway)に沿って、ベルトウェー(I-635)を超えて、Collin郡の南西部まで延びる。またCBDから北西セクターに位置するDallas郡とフォートワース市のあるTarrant郡との境界線付近のLas Colinas周辺にも飛び地状に高所得地域が分布している。逆に低所得地域の分布は、黒人人口割合やヒスパニック系人口割合の多い地域に広がる。

こうした所得および人種・民族上の特性は、通勤時における交通手段の利用パターンにも反映されている。第6図は通勤に単独(一人乗車)でマ

Dallas PMSA 主要部

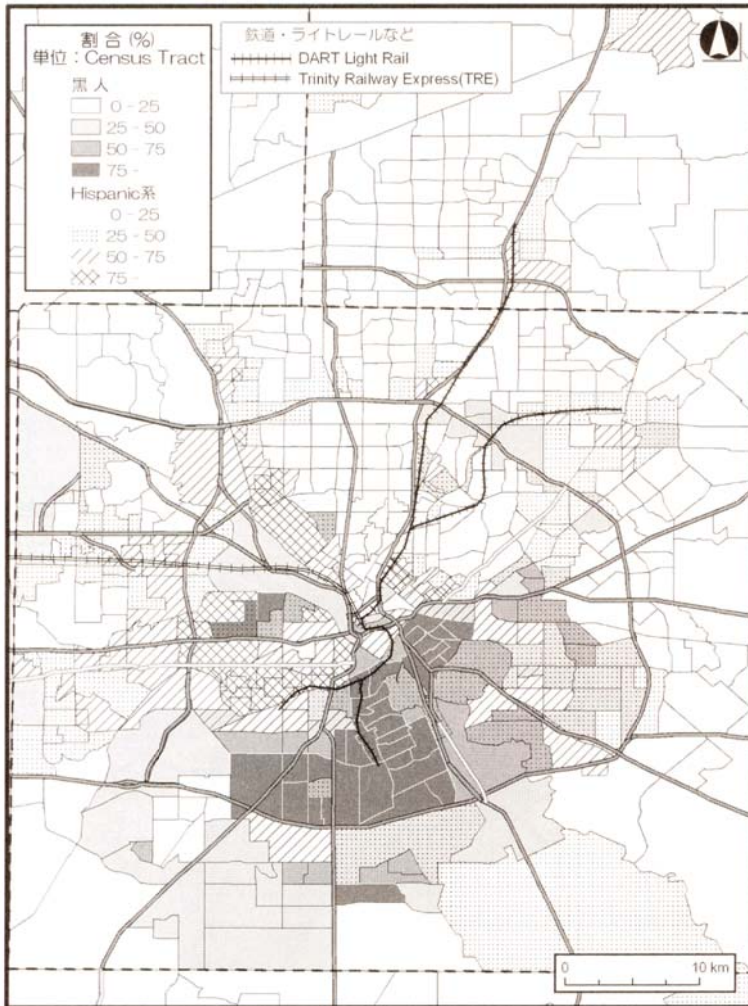


第3図 白人人口割合：2000年

資料：US Census 2000

注) 図中の破線は郡 (county) の境界を示す。

Dallas PMSA 主要部

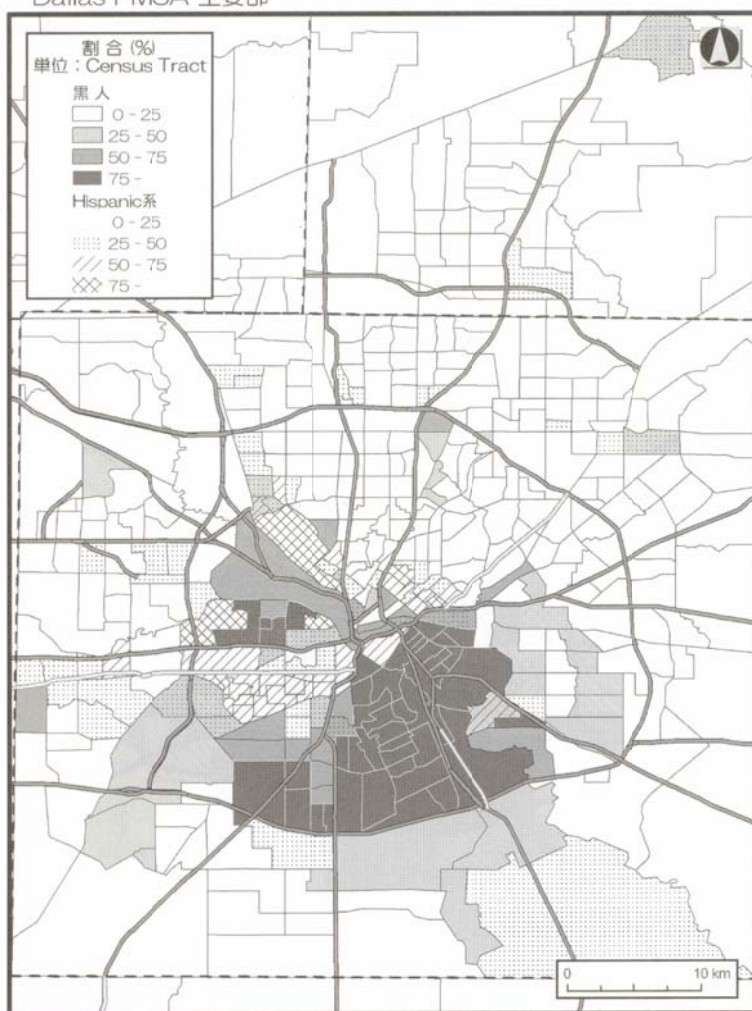


第4-1図 黒人人口割合およびヒスパニック系人口割合：2000年

資料：US Census 2000

注) 図中の破線は郡 (county) の境界を示す。

Dallas PMSA 主要部

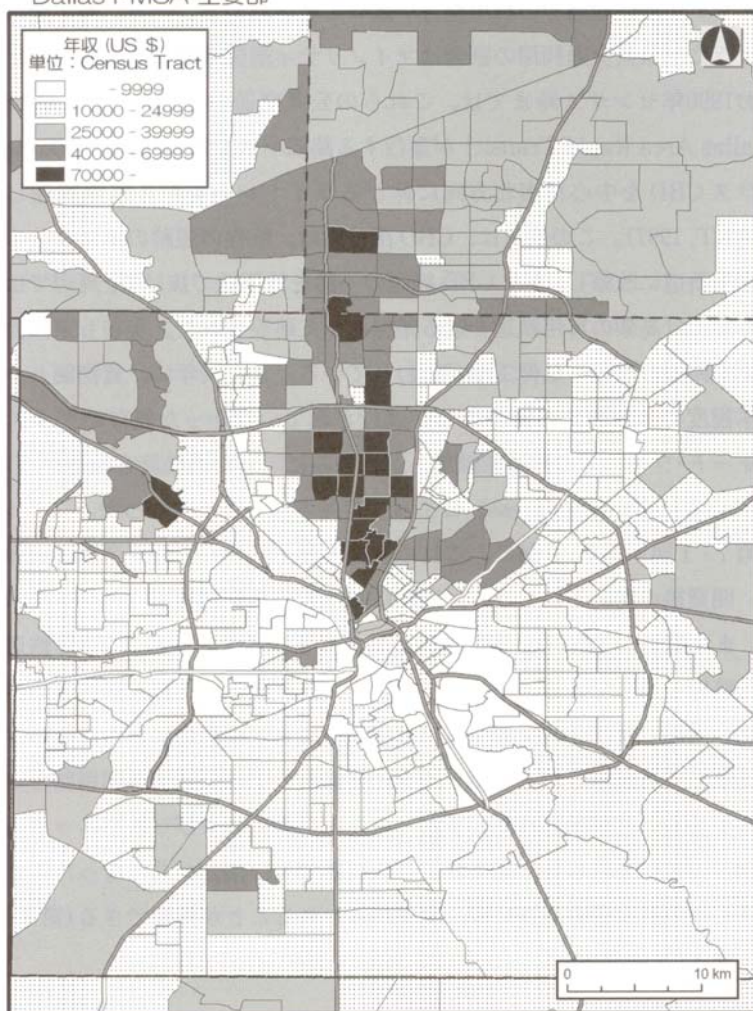


第4-2図 黒人人口割合およびヒスパニック系人口割合: 1990年

資料: US Census 1990

注) 図中の破線は郡 (county) の境界を示す。

Dallas PMSA 主要部



第 5 図 一人あたり年収 (1999年)

資料 : US Census 2000

注) 図中の破線は郡 (county) の境界を示す。

イカーを利用する就業者の割合を、GIS マップ上に示したものである。マイノリティ居住地域での利用割合が低いことがわかる。一方、第7図に示すように、公共交通利用の割合はマイノリティ居住地域で高率を示した。なお1990年センサス時までは、これらの公共交通のほとんどは、DART (Dallas Area Rapid Transit) が運行する路線バスであったが、1996年に、ダラス CBD を中心に南北方向に伸びるライトレールが2路線開通した (DART, 1997)。この鉄道は、CBD 部分では、既存の道路の車道部分のみを専用軌道に改修し、また CBD 縁辺の一部を地下線で抜けて、周辺では地上もしくは高架の専用軌道を通る路線として建設された。現在も東西方向の新規路線の建設や延伸工事が行われている。また同年に、貨物便と一日1本程度の長距離旅客便のみしか運行されていなかった既存のダラスとフォート・ワース間の鉄道路線で、週日のみに限った通勤旅客輸送が TRE (Trinity Railway Express) によって再開されるようになった。

第7-1図・第7-2図に、これら鉄道・ライトレールの開業前の1990年と、開業後の2000年における、通勤における公共交通利用パターンを示した。また第7-1図には、2000年時点におけるライトレールと TRE 鉄道の運行路線を示している。バスネットワークが整備され、黒人居住者の割合が高い南部では、公共交通全体の利用割合に大きな変化はみられないが、郊外核の成長がみられる北部や、TRE 路線沿いでは公共交通利用割合が増加していることが示された。また、黒人人口割合およびヒスパニック系人口割合の変化をみると、北部および北西部で人口割合が高くなったことと、こうした公共交通の発達には、関係がみられることが推測できる (第4-1図・第4-2図参照)。

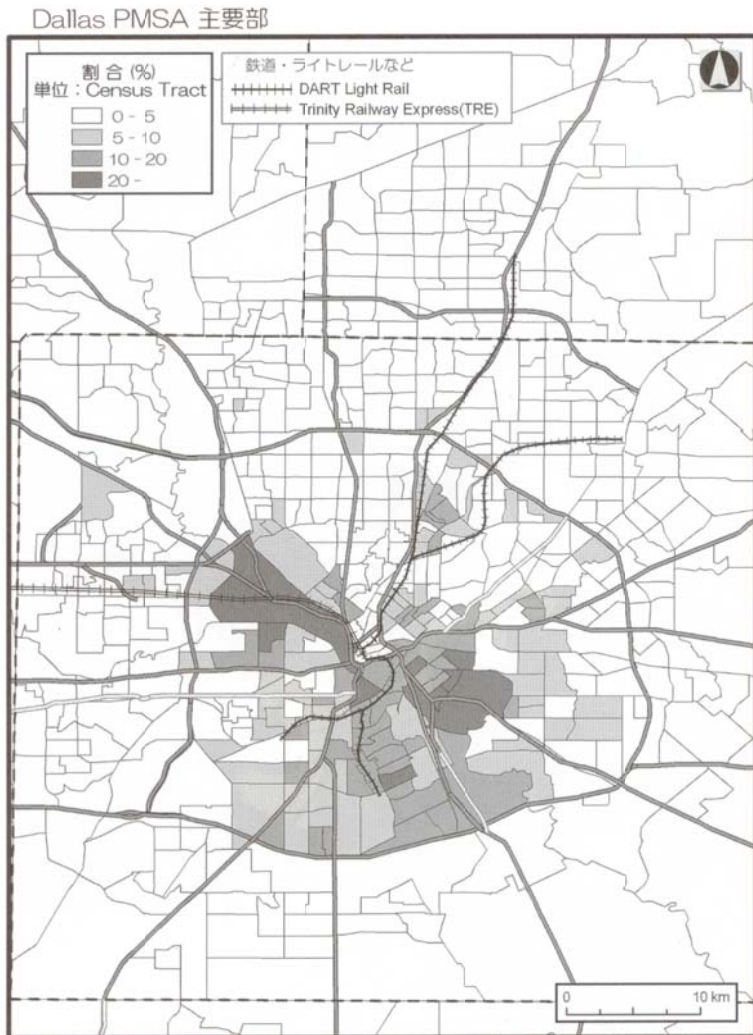
Dallas PMSA 主要部



第6図 通勤における自家用車（一人乗車）利用割合：2000年

資料：US Census 2000

注) 図中の破線は郡 (county) の境界を示す。

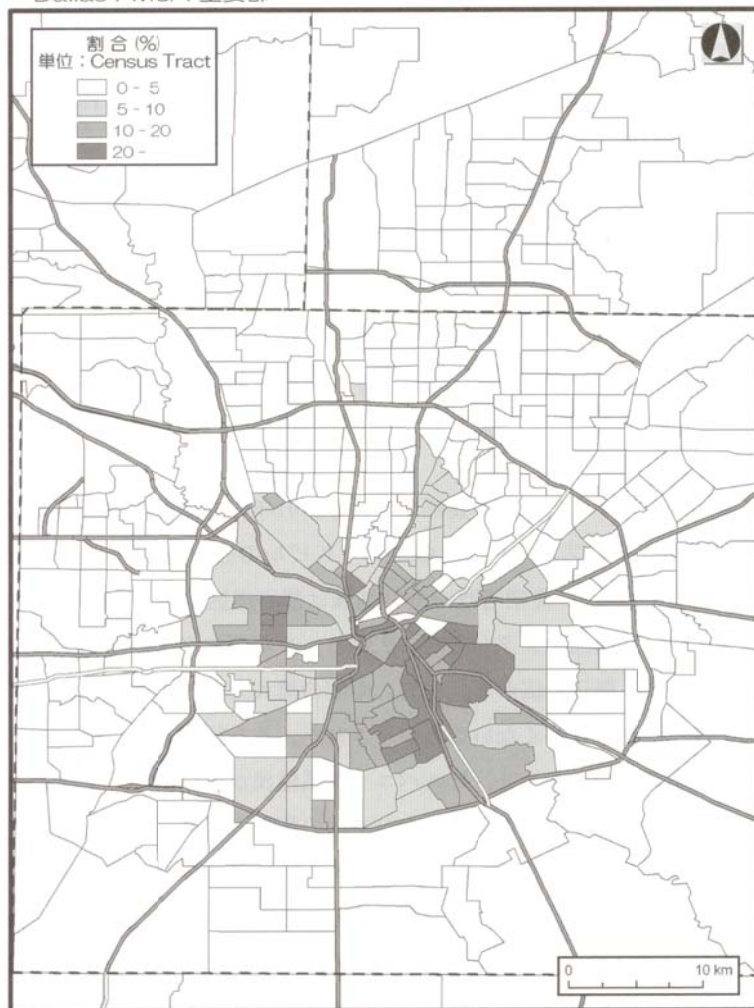


第7-1図 通勤における公共交通利用割合：2000年

資料：US Census 2000

注) 図中の破線は郡 (county) の境界を示す。

Dallas PMSA 主要部



第7-2図 通勤における公共交通利用割合：1990年

資料：US Census 1990

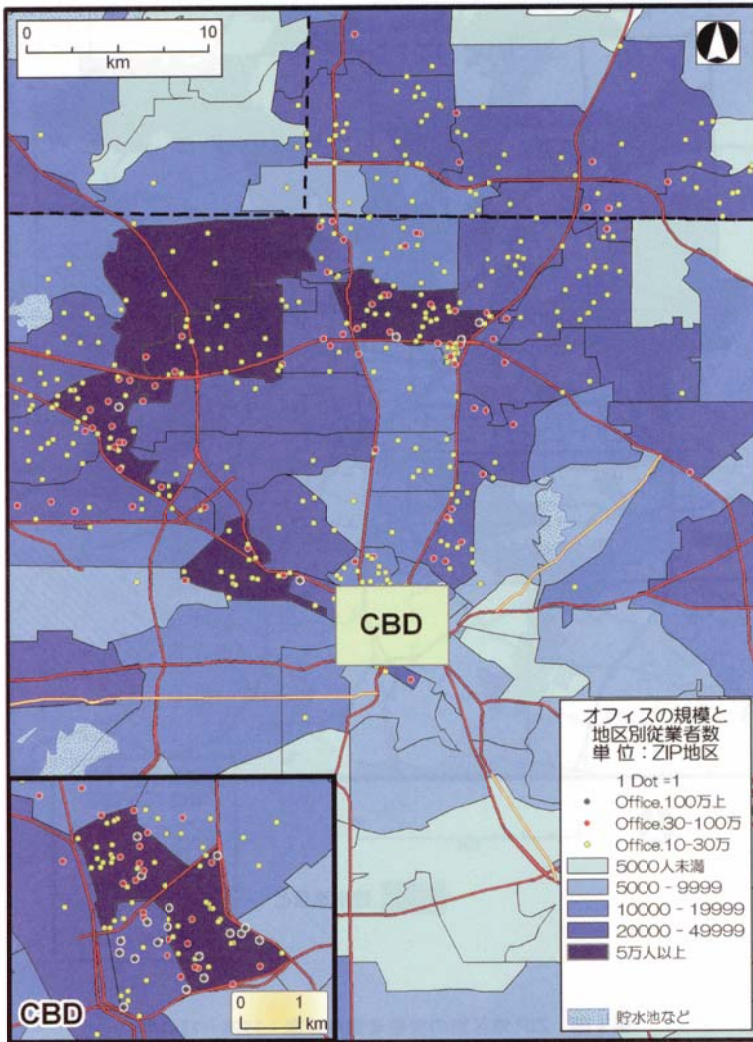
注) 図中の破線は郡 (county) の境界を示す。

IV ダラス都市圏におけるオフィス分布の特性

前章でみたように、他のアメリカ合衆国都市圏と同様に、ダラス都市圏においても社会地域構造における鮮明なコントラストが認められた。またこうした状況は、ダラス都市圏の経済地域構造にも反映されていることが予測できる。この章では、US センサス局の ZIP Business Patterns 集計による就業者・事業所数データ、およびグレーター・ダラス商工会議所発行の Dallas Office Guide によるオフィスビル・データベースを ZIP (5桁コード) 地区単位で編集・整理し、GIS マップを作成して、それをもとに社会地域構造と経済地域構造の関係を人口特性と雇用特性の面から考察し、さらにオフィス立地の変化から経済的な空間構造の変化を考察することとする。

第8図は、ダラス都市圏主要部における2001年の全産業従業者の分布と、総床面積10万平方フィート以上のオフィスビルの分布を ZIP 地区単位で示したものである⁷⁾。従業者数の多い地域は都心地区周辺ならびに北北東部セクター、北西部セクター方向に広がり、また両セクターを結ぶベルトウェー (I-635) 周辺に広がる。一方、南部の黒人人口割合が高いセクター方向には、それほど多くないことが示された。また図化していないが、製造業就業者の割合をみると、ヒスパニック系住民が多い西部と東部のセクターと、従業者数そのものは多くないものの南部セクターのうちの黒人人口割合の高い CBD 外縁とヒスパニック系の割合が高いベルトウェー沿いで高い比率を示した。また同図より規模の大きなオフィスビル分布の特徴をみると、CBD ならびにその北側、郊外核が分布する北部セクター、北西セクターさらに北部のベルトウェー沿いに集中している状況が示された。

第9図は、ZIP Business Patterns より1998年～2001年の3年間における従業者数の増減率を ZIP 地区単位で示したものである⁸⁾。都市圏中心郡 (Dallas 郡) で25%以上の伸びを示したのは、ベルトウェーの外側のみであった。さらに都市圏外縁部をみると、北郊の Collin 郡・Denton 郡の境界



第8図 ZIP地区別の総従業員数（2001年）と
総床面積10万平方 ft. 以上のオフィスビルの分布（2003年）

資料：Dallas Office Guide 2002 & 2003
ZIP Business Patterns 2001

注) 図中の破線は郡 (county) の境界線

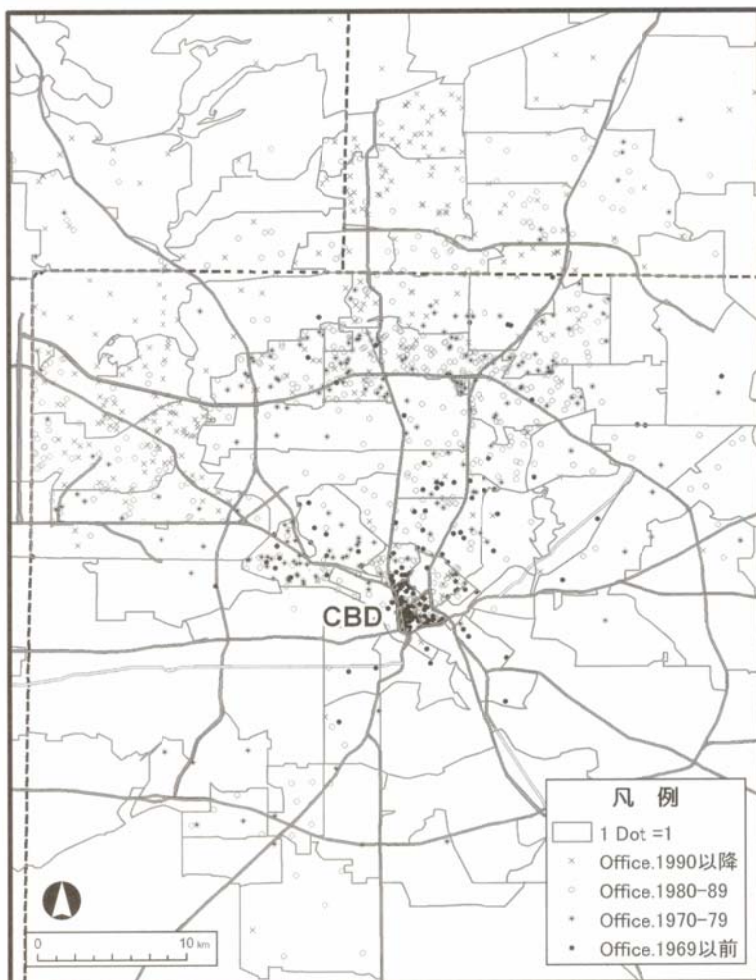
図中の各ドットは ZIP 地区単位での分布を示すもので、オフィスビルの絶対的な位置を示すものではない。



第9図 ZIP地区別の従業者数増減率：1998—2001年

資料：ZIP Business Patterns

注) 図中の破線は郡 (county) の境界線

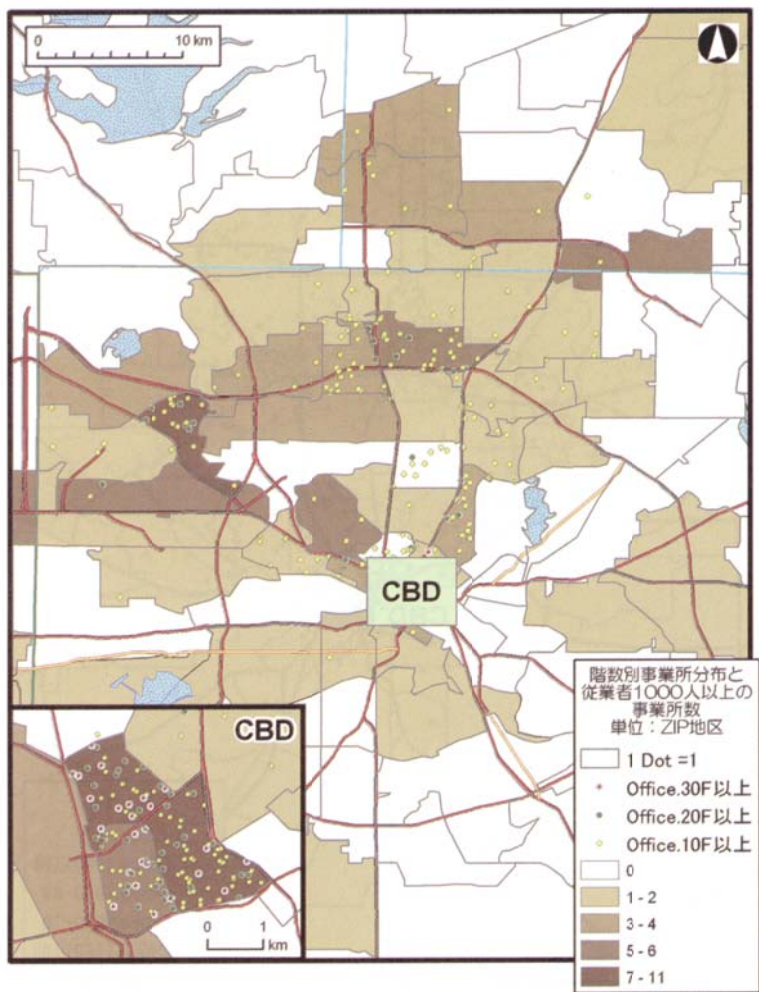


第10図 建設年代別のオフィスビル分布

資料：Dallas Office Guide 2002 & 2003

注) 図中の破線は郡 (county) の境界線

図中の各ドットは ZIP 地区単位の分布を示すもので、オフィスビルの絶対的な位置を示すものではない。



第11図 10階建以上のオフィスビル分布 (2003年) と
ZIP 地区別の従業員数1000人以上の事業所数 (2001年)

資料：Dallas Office Guide 2002 & 2003, ZIP Business Patterns 2001

注) 図中の青線は郡界，緑線は PMSA の境界

図中の各ドットは ZIP 地区単位での分布を示すもので，オフィスビルの絶対的な位置を示すものではない。

周辺や、東部の Rockwall 郡西部などに増加率の高い地区があり、外縁部へ向けて、産業の郊外化が進展していることが示された。

増加率の高い地区のうち、増加数が多いのは主としてダラス郡の北部縁辺であるが、これらの地帯は大規模オフィスが多数分布する地域とほぼ重なる。第10図は、オフィスの建設年次を ZIP 地区単位で集計し、GIS マップ化したものである⁹⁾。北部のベルトウェー周辺に1980年代に建設されたオフィスビルが多いのを境に、より内側の郊外核周辺では1970年代に建設されたオフィスビルが、またより外縁部では1990年代以降に建設されたオフィスビルが多く分布する。

またこれらのオフィスビルの階数別分布をみると、第11図のようになる。高層ビルが最も多いのは都心地区であるが、都心地区周辺、都心地区から北部へ伸びる高速道路 (R-75) 沿いのゾーン、さらに北部へ延びる高速道路 (Dallas North Tollway) とベルトウェーが合流する地点にも、高層ビルが点在している。一方、ベルトウェーより外縁部では、10階建以上のオフィスビルの分布はわずかであった。

V 主要オフィス核ゾーンの特性

これまでダラス都市圏の主要部の社会地域構造と就業者数ならびにオフィスビル分布の関係を、GIS マップを利用しながら考察してきた。最後に、都市圏内の主要なオフィス核の個々の特色を述べる。

第12図は、主要なオフィス核の分布とその名称、スーパー・リージョナル・ショッピング・センターの分布と開業 (拡張) 年を示したものである。第13図には、次に掲げるオフィス核と ZIP 地区との関係を示した。第3表は、US センサス局の ZIP Business Patterns から得られた CBD と主要なオフィス核の産業別従業者割合を示したものである¹⁰⁾。さらに DART (2003) の報告書に、Regional Activity Center としてほぼ類似のオフィス核に関する記述があるので、これらを参考にしながら CBD と各郊外オ

第3表 主要オフィス核の産業別従業者数と従業者割合 (%)

	Dallas 都市 圏全域	CBD	Up Town	Oaklawn -Midtown	Stemmons Freeway	LBJ Corridor	Las Colinas	Far North Dallas	Plano & Richardson
製造業	11.6	0.5	1.8	1.0	14.2	6.1	4.5	2.6	10.1
卸売業	7.1	1.0	1.7	1.0	9.6	10.4	9.7	4.7	8.6
小売業	10.5	1.4	7.7	13.1	4.4	9.8	7.8	11.5	15.3
運輸・倉庫業	4.7	2.2	0.1	0.3	9.2	0.8	2.5	1.9	0.6
情報産業	5.2	5.9	10.7	4.5	5.1	6.0	9.7	13.5	5.6
金融・保険業	6.4	19.7	8.9	12.0	3.5	8.5	10.9	9.5	8.1
不動産・レンタル・リース業	2.1	3.6	3.0	5.9	3.0	3.5	1.2	2.8	1.2
専門、科学・技術サービス業	7.2	26.0	19.0	11.2	5.7	10.1	9.3	9.0	8.2
企業管理業	4.7	8.4	4.3	1.4	5.5	6.9	7.3	7.3	2.4
各種日常サービス業	11.5	7.6	6.6	10.5	15.3	15.7	19.0	9.7	10.2
厚生・社会扶助関連産業	8.0	4.6	7.9	10.2	9.0	5.4	2.1	8.0	8.7
宿泊・飲食業	7.8	9.3	10.4	12.9	4.9	6.9	7.2	9.8	8.2
その他	13.2	9.7	17.9	12.1	10.6	9.7	8.8	9.7	12.9
総従業者数(人)	1,915,132	97,257	36,796	71,576	130,962	205,737	181,990	93,788	129,188

資料：ZIP Business Patterns (US センサス局)

注) それぞれのオフィス核のデータは、第13図に示すように各オフィス核を含む ZIP 地区全体の数値で、実際のオフィス集積地より広域のデータを含む。地区名は第13図を参照。

フィス核の特色について述べる¹¹⁾。

なお前章のオフィス分布に関する分析を、オフィスのアドレスコードを同定しやすい ZIP 地区単位でまとめたことと、第3表に示した US センサス局から得られる産業統計の最小地域単位が ZIP 地区であることより、ここで取り上げる CBD と郊外オフィス核はすべて ZIP 地区で区切られた範囲とした(第13図参照)。したがって、とくにエリア面積の広大な郊外地域では、実際のオフィスの集積地はより限られた単一もしくは複数の空間となるので、以下のそれぞれの核の名称の後に ZIP 地区上のおおよその位置を記載した。

1. ダラス CBD (主要部…ZIP75201 南東部, ZIP75202 全域)

最も高層化が進んでおり30階建以上のオフィスビルは、この地区にしかみられない。面積的にはわずかであるが、高密度である。そのため他のオフィス核に比べると駐車場面積割合は少なく、その割合は郊外核の3分の

1から半分程度である。第3表に示すように約10万人の従業者がいる。産業では他の核に比べて「金融・保険業」と「専門、科学・技術サービス業」の割合が高く、「小売業」機能はかなり低い。たとえばCBDに立地するデパートメントストアーは、全米に店舗を持つ有名な百貨店でここを本店とする Neiman Marcus 一店のみである。

2. Up Town (主要部…ZIP75219 東部, ZIP75204 西部)

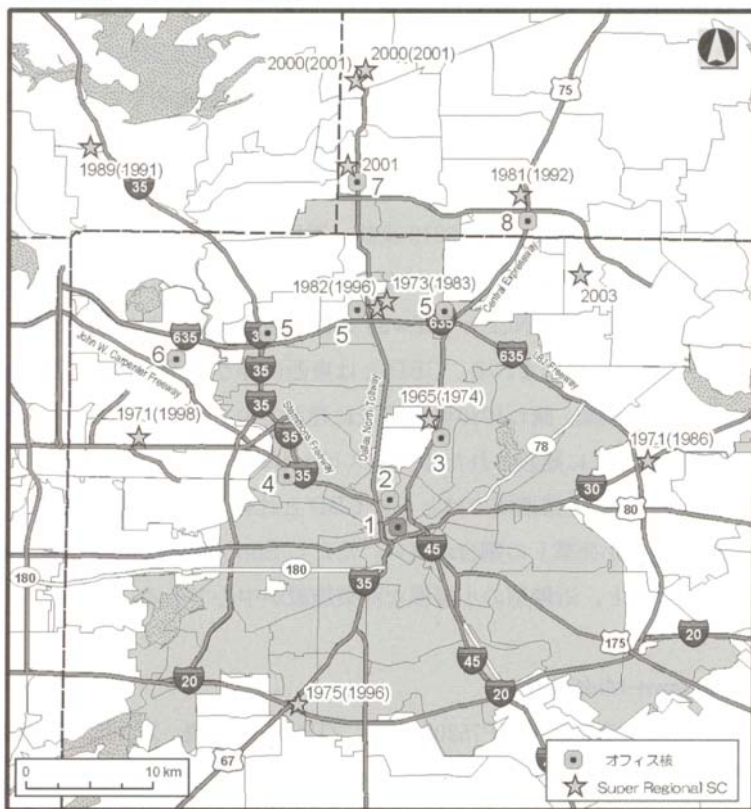
CBDの北隣で、CBDから北に伸びる2本のハイウェイ、R-75 (Central Expressway) と Dalls North Tollway の間に位置する、またZIP75201北西端部もこの地区に含まれる。CBDとは東西に伸びる Woodall Rodeger Freeway が境界線。概ね1980年代前後に建設されたオフィスビルが多いが、1960～70年代に建設されたオフィスビルも約3分の1を占める。従業者数は約4万人、産業構成ではとくにCBDと比較して「金融・保険業」の割合が低く、「小売業」の割合が高い。ただし Shopping Center Directory (2004) によると、近隣型の小規模な商業施設が中心である。

3. Oaklawn-Midtown

(主要部…ZIP75206 西端, ZIP75231 西端, ZIP75225 東端)

ダラスCBDより北へ5～10kmのラインで、R-75 (Central Expressway) 沿いにオフィスが分布する。Up Townに近接する南部に大きな集積地区があり、北部にも2・3箇所集積地区がある。この地区には、ダラス郊外で最も早く開業したショッピング・モール (North Park Center Mall, 1965年開業) がある。高所得者居住地域に向かって、最初に発展した郊外核といえよう。平均的なオフィス開設年代をみると70年代半ばで、むしろ都心に近いUp Townより古い。Up TownがCBDの外延化によって成長したのに対して、Oaklawnのオフィス核形成はそれ以前といえよう。ただしUp Townに比べると古いオフィスビルは少なく、オフィスビル建設はより短期に集中している。10階建以上のオフィスビルも多くみら

Dallas PMSA 主要部



オフィス核の図中番号と名称	
1 CBD	5 LBJ Corridor
2 Up Town	6 Las Colinas
3 Oaklawn-Midtown	7 Far North Dallas
4 Stemmons Freeway	8 Plano & Richardson

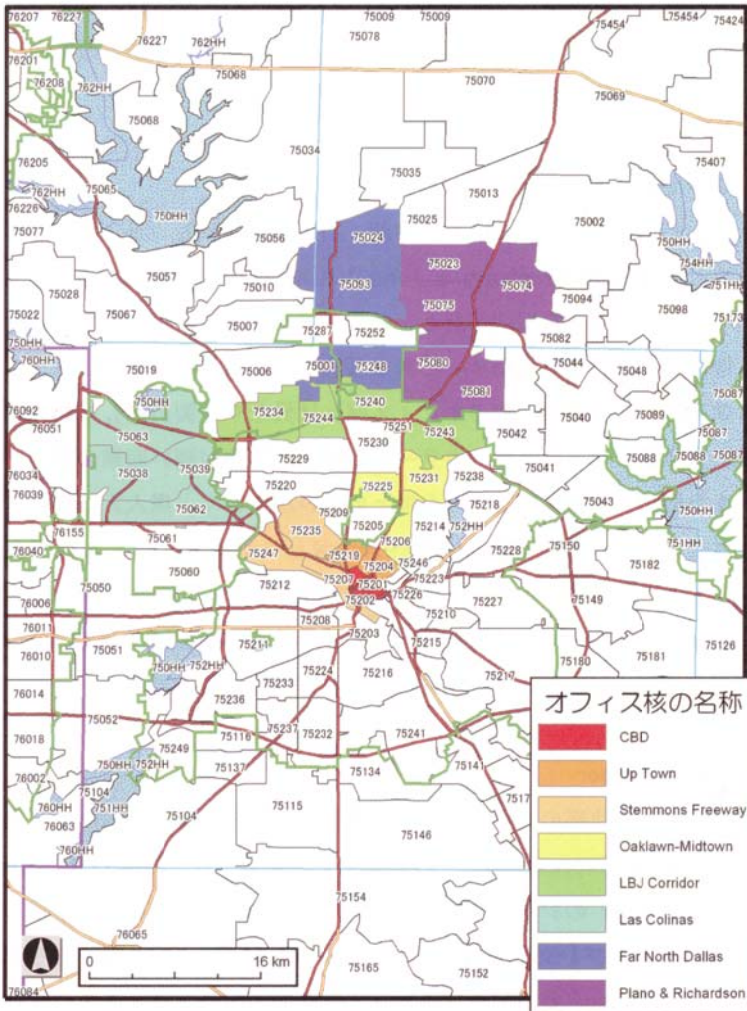
第12図 オフィス核の分布とスーパー・リージョナル SC の開業 (拡張) 年

資料 : Dallas Office Guide 2002 & 2003
Shopping Center Directory 2004

注) 図中の破線は郡 (county) の境界を示す。

Super Regional SC の開業 (拡張) 年は図中に記載, 灰色部分は Dallas 市域

Dallas PMSA 主要部



第13図 ZIP 地区単位の就業核特性の考察に用いたエリアとその名称

注) 図中の番号は ZIP コード, ZIP 地区とオフィスの関係は本文第 V 章参照。
 図中の紫色線は PMSA の境界, 青色線は郡の境界, 太緑色線は中心市の境界

れる。従業者数は約7万5000人で、産業構成をみると、大規模店立地の影響とみられる「小売業」の割合が高い。また同一 ZIP 地区内には大学が立地するため、表ではその他として省略したが、教育産業就業者の割合が他のどの核よりも高率であった。

4. Stemmons Freeway

(主要部…ZIP75247 北～中部, ZIP75235 西端, ZIP75207 西端)

I-35 (Stemmons Freeway) と John W. Carpenter Freeway が分岐する地点一帯にオフィス集積地がある。グラス・ラヴ・フィールド空港に近接する地区である。また貨物サービスと TRE による週日の旅客サービスがある鉄道沿線でもある。他のオフィス核とは異なり「製造業」, 「卸売業」, 「運輸・倉庫業」などのブルーカラー系職種との関連が深い産業の割合が高い。また周辺の人種民族特性にも他との違いが大きく、黒人人口割合、ヒスパニック系人口割合がともに20～30%台とやや高く、白人人口割合が50%以下という特色を示す。オフィスビル建設は70年代前半にみられ、Oaklawn よりもやや古い年次から開発されているが、倉庫・工場施設風の1・2階建の低層オフィスビルが多い。従業者数は約13万人である。

5. LBJ Corridor

グラス都市圏北部のペルトウェー I-635 (LBJ Freeway) 沿いで、東は R-75 (Central Expressway) とのジャンクションから、西は I35E (Stemmons Freeway) のジャンクションにかけての帯状にオフィスが集積している。R-75 および I-35E との両ジャンクション付近と、その間にある Dallas North Tollway とのジャンクション付近の3箇所では、さらに面的なオフィスの広がりもみられる。Dallas Office Guide では、東部 (ZIP75240 東端, ZIP75243 西端)、中部 (ZIP75240 西端, ZIP75244 東端)、西部 (ZIP75234 南西部) の3つに区分されている。

このうち中部には、Galleria をはじめ、70年代と80年代初頭に開業した

ショッピング・モールがある。東部・中部では1980年前後のオフィスビル建設が多く、10階建以上のオフィスビルも多くみられる。西部では建設年次はほぼ同じであるが、低層オフィスビルの割合が多くなる。北部のベルトウェーに沿って面積も広域であるが、従業者数はCBDの約2倍の20万に達する。産業構成でCBDと異なる点は、「金融・保険業」の割合が低く、「小売業」「卸売業」「各種日常サービス業」の割合が高率であることである。

6. Las Colinas (主要部…ZIP75038 東端, ZIP75039 西端・中部,
ZIP75062 東端, ZIP75063 南端)

ダラス市中心部とフォート・ワース市中心部の北よりの中間に位置するダラス-フォート・ワース空港に近接する地域で、ここにはビジネスパークを中心とする4,800haの敷地面積を有する民間デベロッパーの計画的なニュータウン地区などがある。John W. Carpenter Freewayを軸として、空港に近接する2箇所、ならびに都心に近い1箇所の3箇所のオフィス集積地がある。80年代以降のオフィスビルがほとんどで、平均すると90年前後の建設時期である。10階建以上のオフィスビルもわずかにみられるが、5階建て以下の低層オフィスが多くを占める。Las Colinasを含むZIP地区の従業者数は約16万6千人である。また産業構成はLBJ Corridorと類似している。

7. Far North Dallas

ダラス北郊セクターの高所得地帯が連続するDallas North Tollway沿いに多核化の最前線がある。オフィスの集積は、ダラス郡最北端の周辺(ZIP75248 西端, ZIP75001 東端)と、より北部のDenton郡・Collin郡にまたがるPlano市西端のLegacy Drive 一帯(ZIP75093 西端, ZIP75024 西端)の2箇所にみられる。前者のオフィス建設年代は80年から90年にかけて、後者は90年代以降のものがほとんどである。ともに10階建以下の中低

層オフィスビルがほとんどである。またこの地区にあるショッピング・モールの開業も新しく2000年代初頭である。これらを含む ZIP 地区の全従業者数は、広域であるため約10万人を抱えるが、DART の資料 (2003) によると、このうち Legacy Drive 地区は、就業者 2万8000人である。ZIP 地区単位での産業構成をみると、複数の新設大型商業施設が立地していることにより「小売業」機能がやや高いが、域内にオフィス核を構成しないエリアを多く抱え、さらに都市圏最外縁部であるにもかかわらず製造業割合は低い。ハイウェイ沿いの核となる部分においても低層オフィスビルが多く、Lang (2003) のいうところの低密度で広域なオフィス空間である edgeless city 的な景観を呈する。

8. Plano & Richardson...Telecom Corridor

Far North Dallas と同様、ダラス北郊の多核化の最前線である。R-75 (Central Expressway) 沿いおよびその側道周辺に数箇所、オフィス集積地がある。この道路沿いおよそ5マイルのラインは、Telecom Corridor とも称され、テレコミュニケーションおよびテクノロジー関係のハイテク企業が集中している。ダラス郡域のより都心側の地区は、Richardson (ZIP78081 西北端, ZIP75080 東南端) である。80年代後半から90年代以降に建設されたオフィスビルが多くを占める。またオフィスビルのほとんどは10階建以下の中低層ビルである。

外縁部の集積地は、Plano 市東部の Plano 地区 (ZIP75074 西端, ZIP75075 東端, ZIP75023 東端) である。Richardson 地区同様に80年代後半～90年代に建設された中低層オフィスビルが多い。これらを含む ZIP 地区の全従業者数は、広域であるため約14万人であるが、DART (2003) によると、Telecom Corridor 周辺の従業者数は 6万8000人である。産業構成をみると高所得地帯の外延部である Far North Dallas に比べると製造業割合が高いが、R-75 沿いのオフィス集積地においても低層・低密度オフィスが多く、同じく edgeless city 的な景観を呈する。新規の大型商業施設が

立地し「小売業」の割合も高い。

VI おわりに

ダラス都市圏におけるオフィスの立地空間は、高所得セクターが続く北部、およびダラス-フォート・ワース空港、フォート・ワース市に向かう北西部に広がりを見せているが、その逆方向の南部および南東部へのオフィス立地はあまり進んでいない。

またオフィス核の分布をみると、おおよそ北部・北東部に延びる放射ハイウェイ沿いに都心から5～10km圏、15km圏のベルトウェー沿い、さらに建設中のベルトウェーとのジャンクションがある20km圏の、中心から三層のリング上に点在する。アトランタ都市圏のケースと比較すると、小規模分散的な郊外核が広がるようすが示された。また就業者の増加地区は、最外縁部のオフィス核を越えて北方に広がりつつあることも示された。

また雇用数からみて大規模なオフィス核のうち Las Colinas を除くすべては、ダラス市域内もしくはダラス市域を含むエリアにあるオフィス核で、edgeless city 的な北郊最前線のオフィス核の一部も、北方に拡大したダラス市域を含むエリア内にあった。この点では、同じ南部にありながら中心市域外に大規模な郊外核を有するアトランタ市のケースと異なる。さらに中心市域外の雇用成長の著しい北東部の都市圏とも異なる。ダラス都市圏のオフィスの郊外化・多核化をみる場合、1970年代以降の北東部の都市圏で問題となった中心市とりわけインナーシティエリアの衰退に端を発する財政の逼迫、企業への増税、企業本社の都心脱出・郊外核移転という連鎖的なプロセスとは異なる多核化の進展プロセスに注目すべきである。10年間で人口が100万人単位で急増しているダラス都市圏では、外延的拡大に限界があるCBDのオフィス供給が需要に追いつかないこと、もともと小規模であったCBDへの近接を重要視しない新規のオフィスが、郊外ハイウェイや高所得地域に近接する郊外地域を進出当初から指向していたこと

などが、グラス都市圏の多核化の進展の要因であると考えられる。その究明にはオフィスビルそのものよりも進出企業・事業所の特性について検討する必要があるが、今後の課題としたい。

グラス都市圏では、DART が2030年までの交通計画の中で、ライトレールをさらに都市圏全体に拡大し、公共交通の利用を図る計画を立てている(DART, 2003)。低密度の郊外核が公共交通の発達でどう変化するのかについては、興味深い将来の研究課題となろう。

本稿作成には平成14・15年度科学研究費基盤研究(BX1)「アメリカ大都市圏の多核化とリージョナル・シティの空間構造に関する地理学的研究」(研究代表者:藤井 正, 課題番号14402039)ならびに平成16年度科学研究費基盤研究(A1)「社会経済構造の転換と21世紀の都市圏ビジョン—欧米のコンパクト・シティ政策と日本の都市圏構造—」(研究代表者:藤井 正, 課題番号16202022)の補助金の一部を使用した。また平成16年度長崎県立大学学長裁量自由研究「地域情報化と GIS による地域の変容に関する研究」の研究費の一部を使用した。

注

- 1) 増加率では McAllen-Edinburg-Mission 都市圏(MSA) (全国4位), Austin-San Marcos 都市圏(MSA) (5位), Laredo 都市圏(MSA) (9位), また増加数では後述の Dallas-Fort Worth 都市圏(CMSA) (全国3位), Houston-Galveston-Brazoria 都市圏(CMSA) (6位) が該当する。アメリカ合衆国の大都市圏の人口・雇用の動向については、伊東ほか(2004)が1970~2000年にかけての詳細な統計分析を試みている。
- 2) US センサス局が定義している統計上の都市圏をみると、都市圏人口規模上位10位まですべて、複数のサブメトロポリタンエリア(PMSA)からなる連合した都市圏(CMSA)である。そして11位にPMSAを構成しないMSAであるアトランタ都市圏が続く。グラス都市圏(PMSA)は、隣接するフォート・ワース都市圏(PMSA)とともにグラス-フォート・ワース都市圏(CMSA)を構成する。
2000年センサス次においては、全米で19のCMSA, 261のMSAがあり(都市圏人口規模最大はニューヨーク都市圏の2120.0万人, 最小はオクラホマ州のEnid都市圏の5.8万人), またCMSAの下には合計76のPMSAが存在する。都市圏規模別にCMSAの割合をみると、上位10位までの都市圏のすべてがCMSA, 上位11~20位までの都市圏の4つがCMSA, また上位21~30位では3都市圏を占め、

人口規模が最小のCMSAは26位のMilwaukee-Racine CMSA(都市圏人口235.9万人)である。

- 3) アトランタを事例とした主要な研究例をあげると、本社機能の郊外立地の要因を論じたWheeler, J.O. (1986), 郊外核の定義と特性について論じたHartshorn, T. A. & Muller, P.O. (1989), 多核化による都市圏構造の変化を論じたFujii, T. & Hartshorn, T.A. (1995), 都市圏多核化とオフィス立地の関係を論じた藤井正(1999)などがある。
- 4) このベルトウェーはI-635であるが、一部国土幹線のI-20, さらに州道12・州道408などからなる。
- 5) 統計では「黒人・白人・アジア系など」を示す人種・民族集計と「ヒスパニックか否か」の集計は独立したものである。したがって、ヒスパニックでありかつ白人であるケースや黒人であるケースなどもある。グラス都市圏のケースでは、他のテキサス州域と同様に、ヒスパニックの多くはメキシコ系などの中米系が多い。したがって人種・民族別の集計では混血に該当するヒスパニックが多く、さらにラテン系白人に該当するヒスパニックも多くを占める。
- 6) ヒスパニック系の人口は、国全体でも高い増加率を示す。全人口に占める割合の変化をみると、1990年の9.0%から2000年の12.5%へと増加した。分類は異なるが、2000年には黒人人口(全人口の12.2%)を抜いてマイノリティグループとしては最大のグループとなった。もともとヒスパニック系の割合が高かったグラス都市圏(PMSA)においても、その割合は1990年の14.4%から2000年には23.0%へと増加した。
- 7) 2001年の秘匿データについては、従業者規模別の事業所数より推計したものを利用した。その方法は、注10)の場合と同様である。
- 8) 第8図と同様な手法で秘匿データを処理し分析した。また1998年の秘匿データについては、99年の従業者数が秘匿になっていないケースでは99年のデータを、99年データも秘匿の場合は、2001年の秘匿データと同様に、従業者規模別の事業所数より推定した。その方法は、注10)の場合と同様である。
- 9) 地図化にはGISソフトを利用し、分析はZIP地区単位で行った。ZIP地区単位のドットマップで描かれ、その分布数はZIP地区単位で表されているが、図中のドットは、オフィスビルの絶対的位置を示すものでない。
- 10) USセンサス局のZIP Business Patterns集計では、総従業者数の少ない一部の秘匿ゾーンを除いて、ZIP地区単位の全産業従業者数は利用可能であるが、産業別の従業者数は集計されていない。ただし産業別に9ランクある従業者規模別の事業所数が集計されているので、表のデータは各産業別従業者の実数ではなく、これらを用いて推計した。推計は、9ランクある従業者規模別の各レンジの中央値を、便宜上それぞれのレンジの従業者数の平均値とみなし、これにレンジごとの事業所数を乗算したものを加算して算出した。なお最上位ランクのレンジは「1000人

以上]であるが、ここでは集計されている全従業者の値を目安として平均値の予測を行い、それを1500人とみなし計算した。

- 11) Lang や Garreau の edge city とは、名称・分布は異なるが、2030年の交通計画を記した DART の報告書 (2003) では、2030年のオフィス核の機能も予測しながら、The Dallas CBD, Las Colinas, Galleria (本論文の LBJ Corridor の中部に該当)、Legacy (本論文の Far North Dallas の北部分に該当)、Telecom Corridor, DFW Airport (Lang および Garreau の多核化研究では扱われず) の 6 地区が、Regional Activity Center として掲げられている。

文 献

- 伊東 理・樋口忠成・富田和暁・藤井 正 2004. 近年のアメリカ合衆国大都市圏における人口・雇用の動向. 関西大学文学論集 54(2):1-34.
- 藤井 正 1999. アトランタ都市圏の多核化とオフィス立地. 成田孝三編『大都市圏研究(下)』. 大明堂. 121-142.
- DART (Dallas Area Rapid Transit) 1997. *Annual Report 1996*. Dallas Area Rapid Transit.
- DART (Dallas Area Rapid Transit) 2003. *DART 2030 Transit System Plan*. Dallas Area Rapid Transit (PDF).
- Fujii, T. & Hartshorn, T.A. 1995. The changing metropolitan structure of Atlanta Georgia: Locations of functions and regional structure in a multinucleated urban area. *Urban Geography* 16: 680-707.
- Garreau, Joel 1991. *Edge City*. Doubleday.
- Greater Dallas Chamber 2002. *Dallas Office Guide vol.32 summer 2002*. MARCOA.
- Greater Dallas Chamber 2003. *Dallas Office Guide vol.36 summer 2003*. MARCOA.
- Hartshorn, T.A. & Muller, P.O. 1989: Suburban downtowns and the transformation of metropolitan Atlanta's business landscape. *Urban Geography* 10: 375-395.
- Jenkins, Lyssa 1996. *Office Location in a Post-Industrial Urban Environment*. Avebury.
- Lang, Robert E. 2003. *Edgeless Cities*. Brookings.
- National Research Bureau 2004. *Shopping Center Directory 2004: Southern Volume*. National Research Bureau.
- Wheeler, J.O. 1986: Central city versus suburban locations of corporate headquarters: the Atlanta example. *Southeastern Geographer*, 15: 75-89.