

## 第2節 西ドイツにおける都市システムの地域的パターンとその変化

### 1. はじめに

先進諸国の大都市問題を論ずる場合、忘れてはならない視点の一つとして、国土全体の中において大都市がおかれている位置と役割を見るという視点がある。大都市は通常、国土全体に広がって分布する数多くの都市の動向に対して少なからぬ影響を与える存在であり、国全体のいわばコントロール・ポイントとして位置づけられる。こうしたコントロール・ポイントは、その国の都市システムの有り方に応じて、役割や重要性に差異がある。すなわち中央集権的な国家では、大都市（その多くは首都）が絶対的な影響力を有しており、多数の都市から成るシステムすなわち都市群システムは、この大都市のいわば傘下にある。これに対し、他を圧倒するような強力な大都市が存在せず、ほぼ同じ規模の大都市が国内に適当に分布している国では、コントロール・ポイントは本来、分散的であり、したがって国土全体を覆うような勢力圏は形成されにくい。

西ヨーロッパの先進諸国の中では、イギリスやフランスが前者のタイプであり、西ドイツは後者のタイプに近い。西ドイツは、都市システムが分散的性格を有するという点でアメリカ合衆国と類似している一方、国土の規模や戦後における奇跡的な経済復興という点で、わが国とも類似する点をもつ。こうした性格を有する西ドイツの大都市を理解するためには、その前提条件として全国的な都市システムの成り立ちについて知っておく必要がある。それゆえこの章では、大都市そのものを直接、対象とする立場からは少し離れ、西ドイツにおける都市システムの地域的パターンとその変化に関する考察を通して、この国の大都市がおかれている位置ならびに役割について検討することにした。

### 2. 都市システムの地域的パターン

#### (1) 人口移動と都市の分布

わが国と同様、西ドイツの国土は第2次世界大戦の前後で大きな変貌を遂げた。しかしながら、この大戦によって引き起こされた変化は、1950年代末までにほとんど完了したといっ  
てよい。そして、これまで見られなかった新しい発展の動きが、しだいに顕在化するようになった。こうした傾向は、次のように要約することができる。

- ① 1950年代以降、地方の農村地域から大都市地域へ流入する人口の数が急増した。こうした動きは、巨大な都市地域においてとりわけ顕著であり、また難民による流入がこの流れを強めた。
- ② 大都市地域から郊外地域へ、あるいは中心地域に対する交通条件に恵まれた、郊外に外接する都市へ、それぞれ人口が流出するようになった。これに加えて、都市中心部にあった工業活動が郊外の縁辺部へ移転した。一方これとは反対に、第3次産業と生産活動の意志決定機能が都市中心部に集中するようになった。選択的郊外化という、このような地域変化に伴

って都市的土地利用が空間的に拡大し、都市と郊外との間の相互交流、とりわけ通勤現象が強まった。

- ③ 難民や逃亡者の国内への流入は1950年代末までに終了したが、その後生じた労働力の需要増が、外国人労働者の大都市への流入を引き起こした。これが、1960年代中頃までにおけるドイツ人の国外流出を補うかたちをとった。
- ④ 1950年代中期以降、まずはじめにルール(Ruhr)地方から、そして後にはノルトライン＝ウエストファーレン(Nordrhein - Westfalen)地方、北部ドイツそしてザールランド(Saarland)の多くの地域から、南部ドイツへ向けて人口の移動が生じた。こうした移動は、南部ドイツの大都市地域に対してばかりでなく、大都市から離れた都市に対しても行われた。とりわけバーデン＝ビュルテンブルグ(Baden - Württemberg)地方への移動が顕著であった。

わが国と同様、西ドイツでも経済の高度成長期に農村部から都市部へという人口の流出現象が生じ、その後、大都市地域では、これまたわが国と同様、人口の郊外化が起こった。一方、経済の高度成長期に不足した労働力を国外に求めたのは、西ドイツ独自の特徴であり、これが今日、深刻化している外国人労働者の問題の遠因となっている。また、産業構造の変化に伴って先進工業地域への人口移動が生じており、これはアメリカ合衆国と同様、気候の温暖な南部地方が移動先として指向されている。

ところで、上述した各種の人口移動は、戦後間もない頃に生じた非常に大きな人口の移動と比較すると、それほど大きな変化ではないかもしれない。すでに出来上がっている都市システムの基本的な空間パターンは、わずかな修正を受けたにすぎないからである。現在、国内には二つの主要な都市地

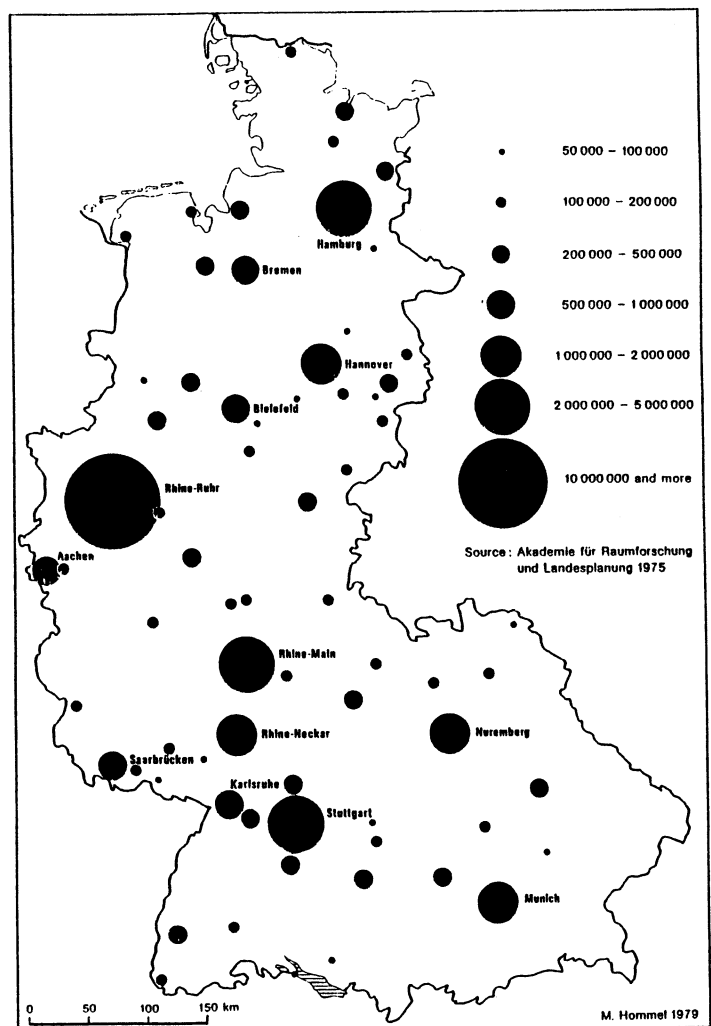


図4-2-1 西ドイツにおける都市の人口分布  
 出典：Schöller, et al. 1983, p. 186.

域が存在している。(図4-2-1参照) そのうちの一つは、中央高地の北部海岸寄りにある2地域、つまりライン、ルールの大きなコナーベーションと、ハノーバー(Hannover)およびブラウンシュバイク(Braunschweig)を中心とする都市地域である。北部および東部ウエストファーレン、それにこれらの中間にあたる南部ニーデルザクセン(Niedersachsen)では都市が高い密度で分布しているが、大都市はあまりない。いま一つの都市地域である、ザール川と東部ビュルテンベルグの間にあるドイツ南西部には、ライン=マイン(Rhein-Main)、ライン=ネッカー(Rhein-Necker)、シュツットガルト(Stuttgart)、カールスルーエ(Karlsruhe)、ザールブリュッケン(Saarbrücken)などの都市がある。

## (2) 都市システムの地域的特徴

現在の都市システムにみられる地域的パターンは、いくつかの基本的特徴によって性格づけられる。それらを箇条書きすると、以下のようになる。

- ① ベルリン(Berlin)の分離および分割のため、現在の都市階層には首位都市が見られない。
- ② 大都市の空間的分布のバランスは、比較的よく保たれている。都市化の進んだ北西部と南西部のコナーベーションと、都市化があまり進んでいない北部と南東部にある大都市ハンブルグ(Hamburg)およびミュンヘン(München)との間の対照性が際立っている。
- ③ 小規模都市と中規模都市の空間的分布には、地域差が認められる。これらの規模の都市は、戦後、非常に高い成長率を示してきた。これらは都市化の進んだ北西部と南西部に集中しており、その分布は大都市の周辺ばかりではなく、比較的遠隔地にもみられる。(たとえばウエストファーレン、南部および東部バーデン=ビュルテンベルグ)
- ④ 多くの大都市の周辺には、人口が2万人程度の都市が分布している。このグループに属する小規模都市の多くは、戦後、このグループに入るようになった。これに対し、戦後になって人口が10万人を超えるようになった中規模都市の多くは、一般的には戦略的位置にある歴史的都市であり、これまで商業的機能を発展させてきた。これらの都市のなかには、一つレベルが上の地域中心都市とともに、多角的な都市的機能集積を形成してきたものもある。[たとえばニュールンベルグ(Nürnberg)]
- ⑤ 一方、ただ一つの中心都市からなる単核的な都市集積もある。これらの中心都市は、衛星都市あるいは人口2万人以下の都市化地域を周辺に有しており、強力な支配的地位にある。(たとえばミュンヘン)
- ⑥ きわめて特異な例外として、ラインとルールには巨大なコナーベーションがあり、これはヨーロッパ大陸において人口が最も密集する地域でもある。この巨大なコナーベーションは、非常に異なった構造と機能を持ついくつかの都市的集積から成る。こうした構造と機能は、全体が一緒になって成長してきたように見えるが、実際にはほとんど機能的結び付きを持た

ずに発展してきた。それは、外見的に見られる高度に統一的な機能的単位とはおよそ掛け離れたものである。将来はライン＝マインにおいても、同じような規模の多角的コナーベーションが形成されると予想される。

⑦ 人口が5万人以上の都市地域の空間的分布には、比較的よいバランスが認められる。こうした都市地域の規模とその順位は、いわゆるランク・サイズ・パターンによってその特徴が説明される。

上述の②にあるように、西ドイツの大都市はあまり偏りなく国土全体にわたって分布している。その一方で、⑥でいうように、北西部と南西部に人口が稠密な規模の大きいコナーベーションが存在する。このことは、④で述べた戦略的位置にある歴史的都市と、それよりレベルが上の地域中心都市つまり大都市、それに戦後の経済成長期に鉱工業活動を基盤として成長した都市群が、都市システムの基本構造を形づくっていることを物語る。コナーベーションは全体としての規模は大きいですが、都市機能的には個々の都市が独立しており、同じように巨大な人口をかかえる首位都市の構造とは性格を異にする。こうしたことのため、⑦で述べているように、西ドイツの都市システムの順位・規模パターンはランク・サイズ・パターンにより近い。

### 3. 都市システムの構造とその変化

#### (1) 都市の経済構造

都市の経済構造の特徴を、産業就業人口の比率を指標としてみると、以下のように整理される。(図4-2-2参照)

① 第3次産業が支配的な都市(就業人口の65%以上が第3次産業に属する)は、ほとんどない。連邦の首都ボン(Bonn)を例外として、この種の都市は州あるいは県の首都〔たとえばザールブリュッケン、コブレンツ(Koblenz)〕、大学町〔たとえばギーセン(Giessen)〕、あるいは港湾都市〔たとえばフレンスベルグ(Flensburg)〕などである。

② 大都市地域の約半数は、第3次産業が55~65%の都市である。ハンブルグ、ブレーメン(Bremen)、デュッセルドルフ(Düsseldorf)、

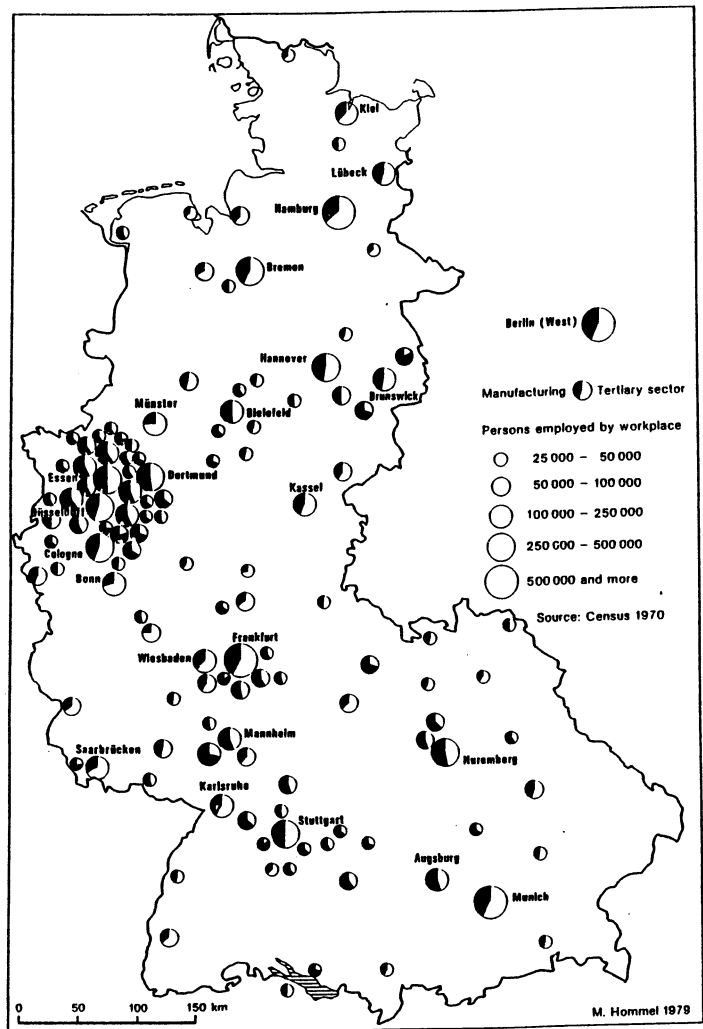


図4-2-2 都市の産業人口構成  
出典: Schöllner, et al. 1983, p. 186.

ケルン (Köln)、フランクフルト、ミュンヘンは、すべてこのカテゴリーの中に入る。このタイプに属する別の都市は、州あるいは県の首都〔たとえば、ビースバーデン (Wiesbaden)、カッセル (Kassel)〕、大学町〔たとえばハイデルベルグ (Heidelberg)〕、港湾〔たとえばリューベック (Lübeck)〕である。

- ③ 大都市地域のうち残りの半分は、バランスのとれた経済構造 (製造業と第3次産業が45-55%を占める) を示している。ハノーバー、マンハイム (Mannheim)、シュツットガルト、ニュールンベルグ、エッセン (Essen)、ドルトムント (Dortmund) などがこのグループに入る。
- ④ 製造業によって特徴づけられる (55-60%が製造業) 都市は、南西部と北西部、とりわけルール地方の石炭地域にみられる。
- ⑤ 製造業が支配的な都市 (65%以上が製造業) は、大部分が単一工業部門に依存している。それらの半分は、大都市地域の一部を構成する〔たとえばカストロップ＝ラウエル (Castrop-Rauxel) : 石炭工業, フェルクリンゲン (Völklingen) : 鉄鋼, ゴーリングゲン (Solingen) : 刃物, ルドウィヒシャーフェン (Ludwigshafen) : 化学工業〕。残りの半分は独立的都市〔たとえばヴォルフスバーグ (Wolfsburg) : 自動車, シュヴァインフルト (Schweinfurt) : エンジニアリング〕である。そして最後に、二つの小都市グループが南部ビュルテンブルグと、ルール川とジグ (Sieg) 川の間に当たる中央高地にある。後者は、金属加工業が盛んな地域である。

戦後における工業の驚異的發展は、製造業部門に大幅な雇用増をもたらした。とりわけ中・小都市において工業化が著しかったのが、ノルトライン＝ウエストファーレンおよびバーデン＝ビュルテンブルグであった。ところが、この上り調子の工業発展も1960年代になると、やがてスローダウンの傾向を示すようになった。その頃から、工業生産は量から質への方向転換を行い、生産性の向上によって質的な発展をめざすようになった。工業雇用は停滞もしくは減少の動きを示したが、その一方で第3次産業は引続き成長の方向にあった。産業部門間に見られるこうしたシフトは、理論的には、第3次産業の生産性が工業のそれを下回るかぎりづく。

産業におけるこうした変化は、「第3次産業化」という言葉によって特徴づけられる。第3次産業化は、大都市地域の中心に位置する中核都市において、とりわけその進行が著しい。この第3次産業化の波は、経済活動の特定地域への集中化によって強められる。企業間の合併や複数の生産工場を有する企業の拡大に伴って、高度な意志決定部門が一部の都市に集中するようになった。これとは逆に製造業の工場は、都市の内部から郊外あるいはその外方へ向けて移転し

ドイツにおける都市の工業的發展は、1970年代に入ってその勢いが弱まったが、いずれも工業機能のこうした移転によって促進された。

## (2) 都市の機能的階層構造

都市は、そこに立地する機能の性格と規模に応じて、いくつかの階層レベルに区分される。西ドイツの場合、運輸機能を除く第3次産業の都市機能に基づいて都市の階層分けを行うと、次のようになる。(図4-2-3参照)

① 住民が必要とする基本的な財やサービスの供給は、中規模都市の高密なネットワークを通じて行われている。これらの都市は、個人的あるいは専門的サービスとともに購買機能をほどよく備えている中心地である。公的セクターには、中学校、病院をはじめとして州の機関がほとんど含まれる。こうした中心地に結びついている消費者は、割合頻繁に中心地を利用するため、その商圏範囲は明確である。人口が2万人程度の都市の大半は、このグループに属する。

② より高次の中心都市のネット

ワークは、耐久財あるいは専門的なサービスを供給する中心地として機能している。加えて、それらの都市は文化の中心地(新聞、劇場、大学、短大などの機能を有する)でもあり、また州における中間レベル的な行政機関の中心地でもある。さらに、これらの都市のなかには、卸売業や工業に関連するサービス業の立地点として重要な機能を果たしているものもある。人口が10万人以上の都市の大半は、このグループに入る。ただし、二つの港湾および重要な地域中心地に近接するいくつかの製造業都市は、その例外である。

③ ドイツの都市システムを特徴づける地域中心都市のグループは、大規模な都市集積、州の首都、それによって州あるいは地方の首都であった都市から成る。これらの都市群は、多少北西部と南西部に偏っているとはいえ、相対的によくバランスを保ちながら分布している。

地域中心都市は、地域全体に対して高次の機能を発揮している。これらの機能のなかには、

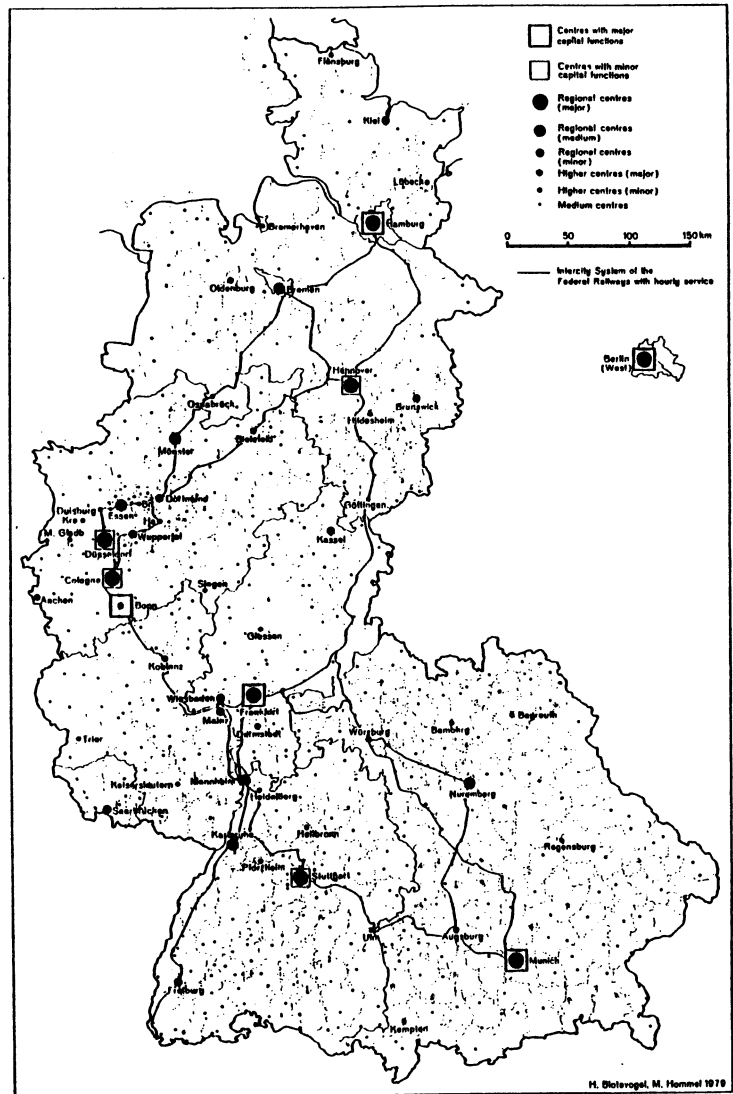


図4-2-3 都市の階層構成

出典：Schöllner, et al. 1983, p. 186.

高次な州機能、銀行・保険会社、商業、輸送、サービス会社の支社機能、ラジオ局やテレビ局あるいは重要な地方新聞の発行地点としての情報機能などが含まれる。このレベルの機能は、その影響の及ぶ範囲が広域にわたるため、後背地域を明確に確定することは困難である。個々の機能は、地域の範囲を超えて影響力をもっているため、影響圏が互いに重複するからである。たとえば、産業見本市や展示会あるいは文化的施設の影響圏にその例をみることができる。

- ④ 国家的首都としてのベルリンがなくなったため、最高レベルの機能は、ただ一つの中心地ではなく、複数の中心地によって担われている。これらの中心地が国土全体に対してそれぞれ影響力を発揮している。連邦政府の首都であるボンを除けば、この最高次ランクに位置するのは、上述した地域中心都市のなかの一部の主要都市のみである。

国家的な政治機能の中核と経済機能の中核が地理的に分離していることに加え、高次な都市機能が大都市間で分担して行なわれているのが、この国の都市システムの大きな特徴である。ボンの政治機能はいうまでもないが、フランクフルトは金融・交通・広告機能で、ハンブルグは商業・輸出機能で、ミュンヘンは大学・研究・文化機能で、それぞれ全国第1位の地位にあり、またジュッセルドルフは外資系企業の集積地、シュツットガルトは出版業の中心地として知られている。

上記の都市群にケルンとハノーバーを加えた8大都市が、国家的機能を互いに担っている。フランクフルト、ハンブルグ、ケルンは中世の自由都市がその起源であり、残る5都市は地方の中核都市として今日まで発展してきた歴史的都市である。

### (3) 都市システム内部における相互交流

西ドイツ国内にみられる分散的な都市システムは、都市間を強固に結ぶ各種の交通網によって支えられている。鉄道、道路、航空による地域間交流の特徴は、次のように要約される。

- ① 都市の空間的分布に呼応するように、都市化が進んでいる地域を中心として、かなり密度の高い交通網が展開している。ノルトライン＝ウエストファーレン、それにフランクフルトとシュツットガルトの間にあたる南西部において交通網の密度が高く、また交通量も多い。交通流動のかなりの部分は、大都市地域の相互間で発生している。ライン＝ルールとライン＝マイン＝ネッカーの二つのコーナーベーションの間の交通量が最も多い。
- ② 連邦鉄道は、こうした地域における輸送需要に対応するため、インターシティ・トレインのシステムを展開させている。インターシティ・トレインは、近接するあらゆる地域中心地を頻繁に結ぶ役割を果たしている。一方、鉄道とともに輸送需要のかなりの部分を担っているのが、アウトバーン（高速道路）をはじめとする自動車交通である。全国的な道路網が拡充される一方、大都市地域を相互に結ぶ自動車通路の整備が進められた。このため、大都市地域の間中に位置する小規模な都市集積は、とりのこされてしまった。これに対し、地域中

心地と直接結ばれている都市は、連結するバイパスの完成によって、その立地上の特質が大幅に改善された。大都市地域の相互交流は、上述した鉄道、高速道路のほかに、国内航空網の発達によって、一層強化された。

- ③ 交通システムが著しく発展した結果、西ドイツにおける分散的な都市システムは、現在では非常に統一的な組織化が進んだ段階にあるといえる。首都としての機能が地域中心都市の間で相互に分担して果たされているため、地域中心都市相互間の交通流はかなり多い。このことは、都市システム内部における相互交流のかなりの部分が、代表的な都市の相互交通であることを物語る。これらの都市は適当な距離を隔てて分布しており、また交通・通信手段が改善されてきているため、交流は今後ますます盛んになると思われる。さらにまた、このような都市群は国内で密接なシステムを形成する一方、周辺諸国の都市ともその結び付きを強めている。とりわけ、地理的に近接しているベネルクスやアルプス諸国、それにフランス、スカンディナヴィア諸国の大都市との間で、密接な交流を保つようになっている。

#### 4. 大企業本社の立地動向からみた都市システムの動向

##### (1) 考察の視点と分析資料

先進資本主義諸国では、近年、大企業の経済活動とりわけその中枢管理的機能が、特定の大都市に集中する傾向が認められる。たとえばフランスでは、主要な大企業本社の89%（1965年）がパリに、またイギリスでは上位500大企業本社の65%（1971-72年）がロンドンに、それぞれ集中立地している。集中率は若干低い、スウェーデンではストックホルムに46%（1965年）が、またわが国では東京に49.2%（上場企業本社1,704社、1975年）がそれぞれ集中している。

ところが、同じ先進諸国のなかでもアメリカ合衆国と西ドイツでは、大企業本社の特定都市への集中度は低い。すなわち、全米に占めるニューヨークの割合は37%（1975年）であり、西ドイツのなかで本社機能が最も多く立地しているハンブルグの割合は12%（1965年）にすぎない。

フランス、イギリスや日本のように、政治機能が首都に集中している国では、企業の本社機能も国内第1の都市である首都に集中しやすい。これに対し、連邦制を採用しているために政治機能が比較的分散化している西ドイツやアメリカ合衆国では、本社機能も分散して立地しやすい条件があるのではないかと考えられる。

ところで、大企業本社の大都市地域への集積状況を検討するためには、まずはじめに大都市地域の定義をしておく必要がある。ここで考えている西ドイツの大都市地域は、シェリル（Sherrill, 1977）によって定義され画定された78の大都市地域である。シェリルは、就業人口が20,000人以上で、行政的に独立しており、しかも高次の中心地としての地位にある139の都市を取り出した。彼はさらに、①核となる人口が50,000人、②就業人口が20,000人、③



通勤に伴う流入人口が流出人口を上回っており、④後背地の郡(Kreis)と緊密な結びつきが認められる都市を選んだ。その結果、最終的に78の大都市地域が析出された。542の郡、および郡には属さない都市は、これら78の大都市地域のいずれかに含まれることになる。

こうした大都市地域をベースにしながら、ストリックランドとアイケン(Strickland and Aiken, 1984)は、1950, 1960, 1970, 1982年の各年次ごとに上位500位までの大企業を取り上げて、その規模の順位を検討し、これによって都市の動向を明らかにしようとした。その際、企業のどのような規模に具体的に注目すればよいか、方法論的に検討すべき問題は多い。企業の資産額、販売額、従業員数、資本金のうちのいずれがよいのか、にわかには判断しにくいからである。このような場合は、使いやすい資料に頼るほかはない。結局、ストリックランドとアイケンの研究(Strickland and Aiken, 1984)では『大企業名鑑』(Handbuch der Grossunternehmen)と『ドイツ株式会社名鑑』(Handbuch der Deutschen Aktiengesellschaften)が用いられた。これらの資料には、企業名、創業時期、業種、所在地、資本金、販売額、従業員数などが記載されている。これらのうち規模を表わす最も適切な指標として、資本金が採用された。

## ② 大企業本社の分布パターンとその変化

3年次ごとに上位500社のリストを検討すると、企業の入れ替えがかなりあることがわかる。1950年当時、上位500位に入っていた企業のうち、1982年になお500位以内にとどまっていたのは40%以下にすぎない。1950年当時の企業のなかには、その後、合併の道を辿ったものも少なくない。こうした変化が地理的にどのような意味をもつか、興味のあるところである。

500大企業の本社が5社以上立地する大都市地域について考えてみた場合、どの地域も全体の10%以上の比率を占めることはない。(表4-2-1参照) また、78地域のうち本社が立地していないのは、わずかに6地域を数えるにすぎない。こうした状況は、フランス、イギリス、イタリアなどとはかなり異なるものである。むしろアメリカ合衆国のそれに近いといえよう。しかしながら、合衆国との相違点として、①西ドイツにはニューヨークに相当するようなメトロポリスが存在しない、②合衆国では、500大企業の本社が立地していない大都市地域が全体の半数以上を占めるが、西ドイツではどの大都市地域にも立地がみられる。という点が指摘できる。

このように大企業の本社機能は分散的に立地しているが、国内にある10大都市地域が全国に占める比率は60%近くに達しようとしている。しかもこの比率は、時系列的に増加の傾向にある。大都市地域をさらに限定して5大都市地域(ハンブルグ、フランクフルト、ジュッセルドルフ、ミュンヘン、エッセン)について見た場合、この比率は1950年の136社、31%から82年の189社、38%へと上昇した。しかし、こうした変化は企業本社の物理的移動を必ずしも意味しない。実際、この間における本社の移動はそれほど多くなかった。

表4-2-1 西ドイツにおける上位500大企業本社の都市別分布の経年的変化

大都市地域	1950年	1960年	1970年	1982年
ハンブルグ	40	42	43	50
フランクフルト	29	30	44	42
ジュッセルドルフ	33	38	43	40
ミュンヘン	23	22	28	31
エッセン	29	36	22	26
マンハイム＝ハイデルベルグ＝ルドヴィヒシャーフェン	19	14	18	24
ケルン	26	28	25	23
西ベルリン	37	21	23	23
ハノーバー	18	17	17	21
シュツットガルト	25	20	20	19
ニュールンベルグ	8	8	11	15
ジュイッスブルグ	17	27	24	13
ザールブリュッケン	5	12	12	12
ドルトムント	19	23	12	11
カールスルーエ	4	4	7	10
フライブルグ	7	6	7	9
ブッパータル	13	7	12	9
ブラウンシュバイグ＝ザルツギッター	13	13	9	8
マインツ＝ビスバーデン	11	9	5	7
アウグスブルグ	6	6	7	6
ビーレフェルト	2	3	4	6
ボーフム	10	18	12	6
ボン	7	6	8	6
ブレーメン	10	7	8	5
カッセル	6	8	7	5
ヴィーリングゲン＝コンスタンツ	8	3	2	5
アーヘン	5	4	3	4
ミュンスター	3	2	5	4
キール	2	2	5	3
ギーゼン	3	5	2	1

出典：Strickland and Aiken, 1983, p. 46.

上位都市群における企業本社の集中化の動きは、経済構造の変化を反映している。ハンブルグは、石油、食料、化学工業関係の本社が多く立地する都市であるが、特に石油関係の本社数が4から7に増加した点が注目される。その他のエネルギー関係では、4から7への増加がみられた。最も増加数が多かったのは、住宅・不動産関係の企業本社である。次にフランクフルトにおける増加は、ドイツ経済の主要部門にあたる化学・ゴム、電気・機械、住宅・不動産の各部門で目立っている。これらの産業全体で、1950年の6から82年の24へと大幅な増加が見られた。さらにミュンヘンの場合は、化学、電気・機械部門において本社数の増加があり、エッセンは製鉄関係で浮き沈みがみられた。

上記の都市群に加えてニュールンベルグ、ザールブリュッケン、カールスルーエ、マンハイム＝ハイデルベルグ＝ルドヴィヒシャーフェンなどでも本社数の増加がみられた。ザールブリ

ュッケンにおける増加はエネルギー関係によるものであり、ザール＝フェルンガス(Saar -  
 Ferngass), ザール＝ベークベルク(Saar - bergwerke), ザールランディッシュ＝クラフ  
 トベルクス(Saarlandische Kraftwerks), シュタットベルク＝ザールブリュッケン(Stadtwe-  
 rke Saarbruecken), フェルソールガングス＝アンド＝フェルカース＝ゲゼルシャフト＝ザー  
 ル(Versorgungs and Verkehrs Gesellschaft Saar)などの成長企業の登場がこれに寄与した。

一方、上位30都市のうちの約半数において、本社数の減少がみられた。エッセン、ジュイ  
 スブルグ(Duisburg)、ドルトムント、ブッパータール(Wuppertal)、ボーフム(Bochem)など  
 がその主なものであり、いずれも石炭や製鉄産業の衰退がこれに関連している。たとえばボー  
 フムの場合、1950年における10社のうち8社、また1960年の18社のうち16社は、いずれ  
 も石炭・製鉄関係の企業であった。ところが、これらの企業のうち1982年に上位500位に入  
 っているのは、わずかに2社を数えるにすぎない。

ルール地方以外では、シュツットガルト、ブレーメン(Bremen)、マインツ＝ブースバーデ  
 ン(Maint - Wiesbaden)、西ベルリンなどでも、本社数に減少がみられた。西ベルリンは、地  
 理的条件からみて国土全体に対して中心性を発揮するのは容易ではない。ここでの本社数の減  
 少は、他の都市への移転によるものと思われる。またブレーメンにおけるそれは、船舶、造船、  
 その他の重工業の衰退によるものである。

上述した傾向は、500大企業の地方別構成比からもわかる。(表<sup>ま</sup>4-2-2参照) 最も顕著

表4-2-2 西ドイツにおける上位500大企業本社の州別分布の経年的変化

a 本社数の比率(%)

州名	大都市地域の数	1950年	1960年	1970年	1982年
バーデン＝ヒュルテンバーグ	10	11.0	8.0	9.6	10.8
バイエルン	18	11.0	10.2	11.8	13.4
ブレーメン	1	2.0	1.4	1.6	1.0
ハンブルグ	1	8.0	8.4	8.6	10.0
ヘッセン	6	8.0	9.0	11.2	10.8
ニーデル・ザクセン	13	8.8	9.0	7.4	8.4
ノルトラインランド＝ウエストファーレン	19	34.8	40.8	36.2	31.0
ラインランド＝プファルツ	6	7.4	6.0	5.4	6.6
ザールランド	1	1.0	2.4	2.4	2.4
シュレスウィヒ＝ホルシュタイン	3	0.6	0.6	1.2	1.0
西ベルリン	1	7.4	4.2	4.6	4.6
	79	100.0	100.0	100.0	100.0

b 資本金の比率 (%)

州 名	大都市地域の数	1950年	1960年	1970年	1982年
バーデン=ビュルテンバーグ	10	6.6	4.4	9.1	9.8
バイエルン	18	6.6	8.0	10.2	12.1
ブレーメン	1	1.0	0.6	0.8	0.6
ハンブルグ	1	11.9	12.7	12.2	11.8
ヘッセン	6	8.4	7.8	9.2	11.5
ニーデル・ザクセン	13	10.0	8.3	7.4	7.0
ノルトラインランド=ウエストファーレン	19	36.2	44.8	38.8	35.9
ラインランド=プファルツ	6	5.8	5.4	3.3	3.6
ザールランド	1	0.9	2.7	2.2	2.0
シュレスウィヒ=ホルシュタイン	3	0.2	0.3	0.6	0.5
西ベルリン	1	12.4	5.0	6.3	5.2
	79	100.0	100.0	100.0	100.0

出典：Strickland and Aiken, 1983, p. 48.

な動きは、ノルトラインランド=ウエストファーレン地方でみられた。この地方の比率は、1960年の40%から82年の31%へ10%近くも落ち込んだ。これに対し、フランクフルトのあるヘッセン(Hessen)地方、ミュンヘンのあるバイエルン(Bayern)地方では比率の増加がみられた。こうした地理的变化はたしかに認められたが、しかし全体の動きとしては非常に安定的であったといえる。

### (3) 大企業本社の分布からみた都市システム

上述のように、企業本社の立地からみた西ドイツの都市システムの動きは、きわめて安定的であったといえる。78の大都市地域を対象としてその相対的位置を検討すると、上位都市地域に本社が集中化する傾向はたしかに認められる。しかし、こうした変化は、産業の構造的変容こそ反映するが、コントロール・ポイントの組織的な地域的再編成を必ずしも意味しない。西ドイツではこの30年の間に、機械エンジニアリング、化学工業製品、自動車、電気機械などの輸出指向的産業がリーディング産業としての地位を高めた。また、エネルギーの生産と配給、住宅・不動産を中心とする産業も、経済活動を牽引するのに貢献した。

経済活動の地域的变化にとって重要と思われる要因が二つある。第1は、経済活動の水平的統合化が戦後一貫としてつづいていることである。この動きは、成長産業においてとりわけ顕著である。第2は、経済の規模が拡大した結果、金融部門の果たす役割がますます増大していることである。これら二つの要因が、産業の立地に対して影響を及ぼす。

しかし全体からみれば、西ドイツの都市システムは安定的に推移したといえる。これをアメリカ合衆国の場合と比較すると、西ドイツでは上位都市群に合衆国で見られたような大きな変動は生じなかった。また、イギリスやフランス、日本などと比較すると、国内での分散的分布ははっきりしている。これは一つには、税制度の問題が関係していると思われる。移転しようとする企業に対して、税法上の特典を弱める政策がとられている。また、よく知られているように、西ドイツでは国土の地域的不均等を是正しようという考え方が伝統的に強い。国土の政治的分割、根強い地域主義、それに連邦制に基づく政治制度とあいまって、他の先進諸国には見られない分散的な都市システムが展開しているのである。

## 5. 都市システムの今後の動き—まとめにかえて—

先進諸国の中では特異な性格をもつ西ドイツの都市システムは、経済の高度成長期から安定期への移行に伴い、安定と成熟の度合を強めている。しかし詳細に観察すると、新たな変化の芽も見出される。次に述べるような傾向が、都市システムの今後の動きを規定するように思われる。

- ① 人口増加と強力な経済的成長は、1970年中頃をもって終了した。人口の減少ないしは停滞と経済の低い成長が、都市システムにおける変化の基礎条件である。
- ② 遠隔地の農村地域から都市地域へ、経済的に活動的な人口の移動がつづいている。これは、停滞的な経済の下では、農村地域における労働力需要は都市地域におけるそれに比べて小さい、という経験的事実によって説明される。こうした人口の移動は、都市地域から景色や気候に恵まれた農村地域へ移動する退職者の流れによって補完されている。
- ③ 北部と北西部の都市地域から南部ドイツへの人口移動がつづいている。人口の流入は、都市地域の外縁部および都市と都市の中間部に多い。しかも人口は、都市化の進んでいる南西部の地域のみではなく、都市化があまり進んでいないバイエルン地方へも流入している。こうした人口移動の主たる理由は、これらの地域の文化的・自然的景観によるものであり、これは退職者ばかりでなく、一般の産業就業者にとっても同じである。
- ④ 労働力需要が減少してきたため、外国人労働者が帰国する現象が見えはじめている。しかしこうした人口の流出は、西ドイツに止どまることを決めた労働者の家族や縁者が、呼び寄せのかたちでこの国へ流入することによって、相殺されている。こうした傾向や外国人労働者の高い出生率から判断した場合、大都市人口に占める彼らの比率は今後高まることが予想される。
- ⑤ 郊外化の過程は、空間的拡大によって特徴づけられる。自動車交通網の発達、都市内部から郊外縁辺部への人口の移動を促した。このため、車を利用した、距離は長いが時間はあまりかからない通勤が増加している。郊外地域の多くでは、地価の上昇、生活条件の未整備、それに各種の環境破壊の進行が見受けられる。このため、人々はますます遠方へ移動する傾向が認められる。郊外地域の発展は、ひとところほど激しくはないが、依然としてつづいている。こうした傾向が今後も続くならば、都市は市街地の境界を曖昧にしたままで、ある種の帯状をなし

て発展していくと考えられる。そして、現在ある都市の分布状況と自動車交通のシステムが、こうした形態を規定すると思われる。

- ⑥ 強大な中心都市をもたない、分散的な都市システムの構造は安定的に推移している。現在のところ、強力な中心化や首位都市が出現する可能性は小さい。今後は、西ヨーロッパ諸国が経済的に統合化する過程で、大都市地域相互の国際的な交流がますます増大することが予想される。これは、既にベネルクス諸国、西ドイツ、アルプス諸国の間で都市システムの統一化が始まっていることからわかる。こうした動きは、遠い将来、西ヨーロッパ全体の都市システムの形成につながっていくと考えられる。

上で指摘したいくつかの動きの背後には、生活空間の広域化、社会・経済活動の国際化、それに産業構造の質的転換という時代の流れがある。先進諸国の中でもひととき高い生産所得を誇るこの国の都市システムの動向は、他の国の将来動向を見通す際にもおおいに参考になる。国土の広域的利用、産業の質的变化と国際的展開という先進諸国にとっていわば共通の課題に対して、この国がどのように対応していくかは、非常に興味深いところである。

またその際、大都市がこうした課題の対処に際してどのような役割を果たすかは、一考の余地がある。経済発展の地域格差の是正を重視するこの国の伝統的思考の枠組からすれば、国土全体にわたってバランスを保ちながら分布する大都市の存在は重要であり、これらは今後も地域発展の核として位置づけられよう。しかも、個々の大都市が地域中心都市としての機能以外に、全国的ないしは国際的に専門化した機能を有することは、国際化が進行する社会にあっては好ましい条件であるといえる。国際化社会の中で大都市がその地位を保つためには、国際的機能の保有が条件の一つとして挙げられるからである。

これに対し、産業の質的転換は、こうした動きにうまく適応できない一部の大都市に対して、成長を遅らせるように働くかもしれない。人口の北部から南部への移動が、南部にある大都市の潜在的発展の可能性を示唆している。しかしながら、産業の地域的配置が全国的に多様化しているこの国にあっては、大都市相互の間に大きな格差が生ずるとは考えにくい。まして、第3次産業をはじめとする中枢管理機能が大都市の都市的成長を支えるようになった今日、各大都市に存在するこの種の機能は、大都市としての地位を自ら保持するように作用する。それぞれ個性をもったこの国の大都市は、今後もその個性を生かしながら全国的・国際的中心地として発展していくと思われる。

## 参 考 文 献

1. Pred, A., 1977: City Systems in Advanced Economies. John Wiley and Sons, New York.
2. Rees, J., 1978: Manufacturing Headquarters in a Post Industrial Urban Context. Economic Geography, 54, pp. 337 - 354.
3. Schöller, P. et al., 1983: The Settlement System of the Federal Republic of

- Germany. in Bourne, L. S. et al. (editors) Urbanization and Settlement Systems. Oxford University Press.
4. Semple, R. K., 1973: Recent Trends in the Spatial Constration of Corporate Headquarters. Economic Geography, 49, pp. 309 - 318.
  5. Sherill, K., 1977: Functional Urban Regions and Central Place Regions in the Federal Republic of Germany and Swizerland. Research Memorandum RM - 77 - 17. Laxenburg: International Institute for Applied Systems.
  6. Stephens, J. D. and Holly, B. P., 1981: City System Behavior and Corporate Influence: The Headquarters Location of U. S. Industrial Firms, 1955 - 75. Urban Studies, 18, pp. 285 - 300.
  7. Strickland, D. and Aiken, D., 1984: Corporate Influence and the German Urban System: Headquarters Location of German Industrial Corporations, 1950 - 1982. Economic Geography, 60, pp. 38 - 54.
  8. Talor, M. J. and Thrift, N., 1980: Large Corporation and Concentrations of Capital in Australia: A Geographical Analysis. Economic Geography, 56, 261 - 280.