

テレワークとまちづくり - 米国の事例から 第二回

米国のテレワーク事情と都市問題

河井容子

米国のテレワーク事情

日米のテレワーク率は、2011年時点で、どちらも労働人口の約20%である。しかしそのおよそ10年前、まだ日本のテレワーク率が6.7%（国土交通省2012）であったころ、米国の数値は、統計の取り方にもよるが、14%（WorldAtWork 2009）あるいは21.2%（Davis & Polonko 2001）であった。

つまり、米国のテレワーク普及は、日本より前を進んでいたのだが、しかし米国のICTインフラが、他国より普及していた訳では決してない。米国はその人口密度の低さを反映して、2010年時点でさえ、実に700万世帯が固定ブロードバンドへの接続を持たなかった（FCC 2010）。すなわち満足な道具なしに、テレワークが普及し続けるという状況が長く続いてきたのだといえる。なぜだろうか。



ひとつには米国の企業や行政が、テレワークを、福利厚生ではなく生産の道具だと捉え、その利用による経済利益を追求してきたことがあげられるが、それについては次回以降に詳しく述べる。もうひとつは、テレワークに頼らざるを得ない状況が、日本より先に差し迫ったからである。

これまで長く、テレワーカー増加の説明に使われてきたのが、環境・経済・生活の質の三つを、高めようとする力が、同時に働くからという考え方である。テレワーカーが増えれば、社会にとっては、通勤交通が減少し、地球環境が改善される。企業にとっては、必要なオフィス面積が小さくなり、仕事の効率も上るので、経済効果が上昇する。労働者にとっては、通勤時間を、家事や自分の時間にあてられるので、生活の質が向上する。実にテレワークは三者全てにパラダイスをもたらす結果、テレワークは増加するのだという推測である。

しかし、少なくとも米国において、過去 20 年、これら三要素は同じ強さで働いていない。米国ビジネスは、急変する市場に、機敏に対応できるオフィス空間のあり方を求めてきている。その結果、オフィスでの個人作業スペースは、目に見えて削減された。一方労働者側から見れば、共働き・父子・母子家庭の増加、労働時間の増加、個人介護負担の増加などのなかで、労働と暮らしのバランスが取りにくくなってきている。企業は、この問題が生産性に与える悪影響に気づきながらも、コスト面から、金銭や保険・サービスではなく、働き方のフレキシビリティで、対応しようとしている。

つまり労働者からみても、企業からみても、テレワークに頼るしかない、という状況になりつつあるのだ。これが ICT インフラの未発達にも関わらず、米国でテレワーカーが増加しつてきた真の原因である。そして似たような状況は、2015 年現在の日本の企業と労働市場でも起こりつつある。社会的、経済的にみて自然増する状態だからこそ、テレワークとまちづくりの関係は、真剣に考えなければならない。

米国の都市問題

ここで米国の都市の現状を、整理してみたい。各々のまちと国土全体との両方が、住み続けられる場所となるべきという視点に立った時、米国の都市問題は大きく二点に集約することができる。

その第一は、大都市圏への人口と生産の過剰な集中である。人口が 100 万人を超える大都市圏に居住する人が、米国総人口の 65%にもものぼり (U.S.Census 2010)、雇用においても、全米の職の 70%が大都市圏内にある。大都市圏人口の増加は、20 世紀終盤と比べてスピードが落ちたというものの、それでも 2000~2010 年の 10 年間で 10%の伸びであり (Frey 2012) 集中化は続いている。

この大都市への人口・生産集中の裏返しは、遠隔 (ルーラル) 地域が取り残される事態である。米国では、国土の半分ほどを占める中西部に、人口密度が 1 マイル四方 (約 2.5 km²) あたり 10 人を割る地域が広がり、また大都市圏周辺でも、その密度が 50 人を割る地域が小さい (図 2-1)。こうした大変広い地域が、日本の小規模地方都市や過疎部と、良く似た問題を抱えている。地域が第一次産業に頼りすぎていており、それが若者の流出を招き、そうした人材の不足が、新しい産業の進出を妨げるといような悪循環も、その一例である。

第二の問題は、各大都市圏内で続くスプロールである。スプロールとは、住宅が都心からの郊外へと拡散し、低密度化すること (Glaeser & Kahn 2003) であり、端的にいえば、行き過ぎた郊外化である。現在、米国人の半数近く (45%) が、郊外、大都市圏の内側だけれども、都心ではないところに居住している (U.S.Census 2010)。つまり上述の大都市圏人口 (65%) のうち、三分の二以上が郊外に住んでいるのであり、その割合は年々上昇している (Frey 2012)。ニューヨーク、フィラデルフィア、シカゴ、ボストン、ロサンジェルスの大都市圏が、特にスプロールの度合いが高い (Galster 他 2001)。

スプロールによる直接的な問題は、増加する自動車交通とそれによる環境の悪化、そして長時間通勤による生活の質の低下である。米国の全自動車走行距離の増加率は、人口増加率よりも高い。大都市圏ではその差は、特に大きく、例えば 1980~95 年にかけてのニューヨークでは、前者が 40%、後者が 3%である。この大差の原因は、一人当たりの自動車保有台数

が増えたことと、通勤距離が延びたことであり（U.S. EPA 2001）、いずれも郊外化に起因する。個人生活のレベルでは、通勤距離の平均値が、1983～95年の間に36.5%も増加して、11.6マイル（約18.5km）に達した（Burchell 他 1998）。またメガ通勤者と呼ばれる、片道90分以上、80km以上を通勤する人々もあり、ニューヨークやサンフランシスコでは、正規雇用者の約2%がメガ通勤をしている（U.S. Census 2012）。こうした長距離通勤は、人々の健康を害し、地域の社会活動を低下させつつある。

米国でのスプロールによるもう一つの問題は、都心と郊外が、経済的にみて独立しておらず、相互に依存することにある。都心は、モノやサービスを生産し、郊外は生産のための労働力を提供し、さらに巨大なショッピングモールなどにおいて、生産物の消費を行う。大都市も郊外も、経済活動のうえで、自立はしていない。スプロールが過剰化した1980年頃から、各大都市圏において、国全体の景気とは無関係に、都心住民と郊外住民との収入が、片方が上がれば、もう片方も上がる傾向を示しだした（Post & Stein 2000）ことから明らかである。

実は米国では、住宅のスプロールと同時に、労働の場も郊外へと少しずつ動きつつある。ただし住宅と同様に、郊外に移ることによって雇用配置も低密度化し、地域の面積あたりの職の数が都心部の4分の1になる。そのため、大都市圏内の居住者にとっては、通勤距離圏内にある職の数が、結果的に減少する（2000～2012年に7%減）（Kneebone & Holmes 2015）という皮肉な事態を招いている。従って米国では、生産の郊外への分散という点に関しては、日本より多少改善されているが、それは目下のところ、生活の質や環境の改善には、貢献していないといえる。

このように米国でも、日本や他の先進国と同様、人口と生産の分布が、理想的だとは言えない状況にある。生産は都心に、人口は郊外に集中し、遠隔地域はその両方を失いつつある。広い郊外の住宅での暮らしは、アメリカンドリームのかなたの一部であった。しかし大きすぎる対価を払いつつあることを、都市・郊外・地方、各々の政府と住民が気づき、改善の方法を探るなかで、ICTインフラやテレワークが、どのように使われているかを、次回以降みていきたい。

ペンギン・エンヴァイロンメンタル・デザイン：米国コネチカット州に本拠地をおく、建築とランドスケープの設計事務所。河井容子と栗本貴哉との共同主宰。一級建築士事務所（大阪府登録）。

本文の著作権は、Penguin Environmental Design L.L.C.に属し、個人使用以外のコピー、配布を禁ずる。本文内容についての問い合わせは、info@PEDarch.com まで。

(References: 参考文献)

Burchell, Robert W. et al. (1998) p.63

Federal Communication Commission (2010) Connecting America: the National Broadband Plan 2010

Frey, William H. (2012) "Population Growth in Metropolitan America since 1980: Putting the Volatile 2000s in Perspective", March 2012 Report, Brookings, Washington D.C.

テレワークとまちづくり - 米国の事例から 第二回

- Galster, George et al. (2001) “Wresting Sprawl to the Ground: Defining and Measuring an Elusive Concept”. *Housing Policy Debate*, volume 12, issue 4, Fannie Mae Foundation
- Glaeser, Edward L. and Matthew E. Kahn (2003) “Sprawl and Urban Growth”. Harvard Institute of Economic Research Discussion Paper No. 2004
- Kneebone, Elizabeth and Natalie Holmes (2015) “The Growing Distance between People and Jobs in Metropolitan America”, March 2015 Report, Brookings, Washington D.C.
- Post, Stephanie Shirley. And Robert M Stein (2000) “State Economics, Metropolitan Governance, and Urban-Suburban Economic Dependence” *Urban Affairs Review*, vol.36, no.1, Sept. 2000, Sage publications, pp.46-60
- U.S.Census (2010)
- U.S. Census (2012) Mega Commuters in the U.S., Poster presented at Public Policy Analysis and Management Fall Conference, Baltimore, MD, November 8-10, 2012
- U.S. Environmental Protection Agency (2001) Our Built and Natural Environments