

アルゼンチンにおける都市システムの特性

高橋伸夫

- | | |
|-------------------------|------------------------|
| I はじめに | III-3 交通流 |
| II アルゼンチンにおける都市システムの形成 | IV ブエノスアイレス大都市圏の都市システム |
| II-1 16世紀の都市誕生期 | IV-1 ブエノスアイレスの成長 |
| II-2 19世紀の都市成長期 | IV-2 都心地区 |
| II-3 ヨーロッパ移民の流入期 | IV-3 郊外地区 |
| III アルゼンチンにおける都市システムの諸相 | V 他のラテンアメリカ諸国との比較 |
| III-1 人口 | -むすびにかえて |
| III-2 金融活動 | |

I はじめに

都市システムなる概念は、あいまいなものであり、いまだ明確に定義されていない。しかし、都市を要素と考へて、それらの集合体の諸関係を都市システムと考へることに関しては、大方が認めるところである。都市システムの概念には、階層的相互関係 (hierarchical interrelation) と空間的関係 (spatial interrelation) の二つの側面がある。前者は都市が有するさまざまな機能のうち、ある特定の機能によって都市間が相互に関係し合っていることである。一方、後者は一つの大都市を中心として、その都市とその影響の及ぶ範囲内の空間の中で小単位が存在するが、それらの小空間が空間的に相互にいかに関係しているかを問題としている。

まだ明解に定義されていない都市システムの概念であるが、上記の二つの側面に分けて考へると、以下のような諸点が検討し得る。都市システムの階層的相互関係を考へる場合、L. S. Bourneが指摘するように、そこにはつねにスケール概念が存在する。つまり、現在の国際化社会では、いずれの都市も国際的な都市システムの下で、国家的都市システムの中に位置づけられる。また、国家的都市システムの中に、地域的都市システムが厳存し、それは一般的には一つの大都市を中心として構成されている。以上のように、都市システムの概念を検討すると、空間的なスケールの尺度を導入することが可能であり、あらゆるスケールの範囲で都市間の結合を考へることが可能である。

一方、前述の空間的関係に関して考へる場合には、都市と農村は機能的にみると連続体であることが可能である。したがって、都市を考へることは、都市を中心としてその機能の及ぶ背後の範囲までを包含することになる。さらに、都市内部に関して、機能的に小単位に分割することが可能である。それらの小単位は、相互に密接に関係しているため、従来、都市の内部構造なる概念で考へられてきた分野までもが、都市システムの概念に含まれることになる。

上記のように、都市システムなる概念を使用することにより、都市と都市の相互関係とそれぞれの

都市の内部構造、そしてそれぞれの都市とその機能的に結合する農村域までに考察を広げられよう。このような多角的な検討とともに、あらゆる空間的スケールを組み合わせ、ある一定の空間を系統的に記載することが許容されよう。

本論は、まず第一に、アルゼンチンにおける現在の都市システムの特性は歴史の過程で形成されてきたと認識し、都市システムの史的展開を概観する。次に、先行研究に基づいて、Anuario Estadístico de la República Argentina, Censo Nacional de Población y Viviendaなど限られた資料によって、アルゼンチンにおける都市間の結合にみられる特性を見い出そうとしている。人間が国土にいかんに住しているかという観点で、人口の側面から検討する。人口の定着によって都市が各地に誕生し、都市システムの骨格が形成されていく。また、都市の諸活動の中で最も大切な機能であり、都市成長の原動力にもなる金融活動の検討に基づき、資金の地域的蓄積と地域間流動を考察する。そして、人間や物資の地域的流動を引き起こす交通についても考察する。

分析の対象とする第三番目の項目として、アルゼンチン最大の都市である首都ブエノスアイレスの都市成長を追い、都市が成長するに伴って、周辺の地域を影響下に組み入れることによって構造化し、大都市圏を形成するようになるが、その地域的構造はいかなるものであるかを考察する。

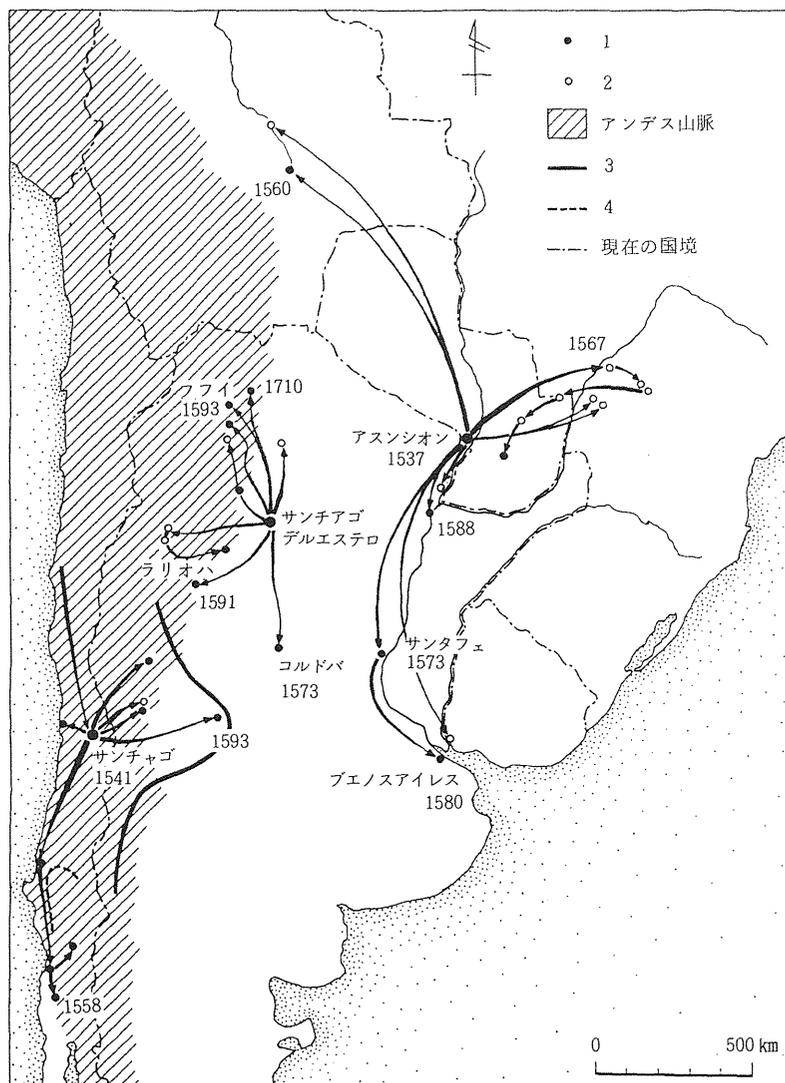
そして、最後に、筆者がブラジル（1970, 1983, 1984, 1988）、メキシコ（1985）など他のラテンアメリカ諸国において調査してきた都市システムの事例と比較することにより、アルゼンチンの都市システムの固有性と他のラテンアメリカ諸国でも観察しうる一般性を導き出すことによって、ラテンアメリカにおける都市システムの多様性がわずかながらでも解明されればと望んでいる。

II アルゼンチンにおける都市システムの形成

II-1 16世紀の都市誕生期

ブエノスアイレスは、1535年にスペイン人のペドロ・デ・メンドサにより、ラプラタ川の右岸に創設されたが、1537年には原住民のケランド族の襲撃にあって崩壊した。当時、広大なパンパに居住していたのは遊牧民の原住民だけであった。原住民に対してスペイン人は要塞化した町を建設したが、その周辺部に人びとの食料需要に応えうる経済的基盤を持つことができなかった。少なくとも農民を防御する兵力が存在しなかったために、食料不足になった。ブエノスアイレスの崩壊の後に、同年、ラプラタ川上流のアスンシオンが創立された。この地方は、肥沃な農地に恵まれ、スペイン人の内陸部に向かっての領地拡大の中核となった。

スペイン人は植民地化の過程でアスンシオンを基地としながら、第1図が示すように、スペイン軍は、北西方向に進んで現在のボリビア領に位置するヌエバアスンシオン（1559年）、のちにサンタクルスデラシエラ（1560年）の諸都市を築いた。アスンシオンから北東方向には、現在のブラジル領にあるオンチベロス（1543年）、シウダレアル（1557年）などの集落を建設した。一方、ラプラタ川に沿って河口方向に南下して、サンタフェ（1573年）などを築き、1580年6月11日にスペイン人フアン・デ・ガライによって、ブエノスアイレスが再建された。ブエノスアイレスは、大西洋岸に面した最初のスペイン人による港湾都市であり、本国のスペインとアスンシオンに対する仲継地としても機能した。



1. 首尾よく成長した都市 2. 創設が不成功に終わった都市 3. チリ管轄地域の東限 (1776年まで) 4. 原住民アラウカン族に対する砦 (1860年頃)
注) 図中の数字は創設した年代

第1図 スペイン人が創設した都市群 (H. Wilhelm)

スペイン人が植民地化した当時において、ブエノスアイレス市街地の道路網は、基盤目状が基本型であった。当初は、東西方向に走る16本の道路と、南北方向の9本の道路によって、市街地は144のブロックから構成されていた。市街地の最初の礎石は、現在のマイヨ広場の北西角にあたるサン・マルタン通りとリバダヴィリア通りの交差点であった。道路はすべて直角に交わり、それぞれの道路交点は等間隔に配置された。道路と道路の間隔はクアドラ (cuadra) と呼ばれ、ブエノスアイレスにおいてはほぼ120メートルの長さである。したがって、一区画の建築用地は正確な正方形であり、それはマンサナ (manzana) またはクアドレ (cuadras) と呼ばれた。また、道路と道路の交差点はエ

スキーナ (esquina) と呼ばれ、現在、そこには必ず道路標識があり、2本の道路の交点として、通行者にとっては都市域内の位置を明確に示してくれるものとなっている。そのうち、並木をもつ大通りが加わったが、それはアベニーダ (avenida) と呼称され、それに比較して狭い街路はカージェ (calle) であり、カージェを3~4本横切るとアベニーダに出ることになる。

アスンシオンを中心とした国土の東側の都市群の成長に対して、第二の都市群の発達アルゼンチンの西部のものであった(第1図)。サンチャゴデルエステロは、1553年に創立し、そののちにアンデス山麓部の諸都市の発展の核となった。当初、アンデス山脈中の鉱山資源の開発によって、山麓地帯は鉱山町の住民に対する食料を供給した。その食料需要の増大に伴って、スペイン人は当地域の経済的開発に対して関心を高めるようになった。アンデス山麓のこの地方は、気候的には半乾燥地帯であったが、人びとは原住民が使用してきた灌漑施設を利用して、農耕地を広げてゆくとともに、農産物や荷物運搬用の家畜などをアンデス山脈中の鉱山集落へ供給してきた。

その結果、「ペルー街道 (camino al Peru)」と呼ばれたアンデス山脈に向う道とその支線に沿って、ツクマン(1565年)、サルタ (1582年)、フワイ (1593年)、レデスマ (1710年)、オラン (1794年) などの諸集落が次々に誕生した。コルドバ (1573年) やラリオハ (1591年) などもサンチャゴデルエステロの姉妹集落群であった。このアンデス山麓地帯には、合計25のスペイン人による都市群が成立した。その大半のものは、河谷のオアシスに位置していた既存の集落を起源としていた。

上記のように、16世紀後半のスペイン人植民地化の過程では、アルゼンチンにおいてはサンチャゴデルエステロとアスンシオンの2大都市を中心として都市群が成長をした。この2大中心都市は、当時の重要な農業地帯を後背地として控えていた。そして、この2大都市群が、以後、相互に競合しつつ成長し、現在までの都市システムの重要な骨格となっていった。

II - 2 19世紀の都市成長期

1810年頃にはアルゼンチンの全人口は約40万にとどまっていた。当時、都市とみなされていた人口2,000以上の50都市に、全人口の4分の1が居住していたにすぎず、人口の都市集中は著しく遅れていた。その時代には、7つの大都市が国土の西部に連続するように立地し、北にはツクマンが位置し、南にはメンドサが存在し、その中間に他の都市が連続していた。一方、国の東部の大西洋岸では、パラナ川に沿って8つの都市群が連続して立地していた。

1869年になると、アルゼンチンの総都市数は56にも達し、都市人口数は1810年頃に比較すると5倍(49.7万)にも及び、都市人口は全人口(170万)の28.6%になり、都市の成長につれて、人口の都市集中が始まった。当時においても16世紀後半にみられたように、アンデス山麓に並ぶ都市群とパラナ川に沿う都市群に大きく地域的に二分されており、その両者の中間に都市の立地の欠如する広大なパンパが展開していた。二つの地域的都市システムを結合させたのが、鉄道網の敷設であった。アルゼンチンで最初の鉄道が開通したのは1857年であり、この鉄道は貿易港ブエノスアイレスを持つ同州内の資本を主軸として建設された。そののちに1863年~70年にロサリオからコルドバまで鉄道が開通し、ロサリオからブエノスアイレスまではその10年後に鉄道によって結びついた。当時は、アルゼン

チン政府はブエノスアイレス港にもたらされる関税収入の国有化により財源を確保し、イギリス資本の受け入れにも成功して、鉄道建設に着手した。しかし、当時、ロサリオとコルドバは人口過疎であり経済開発もほとんど進展していなかったために、鉄道敷設は先行投資的な色彩が濃かった。いずれにしても、鉄道網の整備によって、パンパを横断する交通路が完成し、都市間の結合が強まるようになった。

鉄道建設期までは、アルゼンチンの都市化と地域間の結合は、パラナ川の河川交通と荷馬車道による陸上交通に依存していた。したがって、鉄道建設は、都市化と地域間結合の速度とそれらの様相に従来と異った著しい変化を引き起こす結果となった。植民地時代には、重要な道路が3本存在した。第一の道路は、ブエノスアイレスからコルドバを通過して北上し、サンチアゴデルエステロ、ツクマンそしてフワイに至る「ペルー街道」であった。第二のものは、西方に延びる道路であり、ロサリオとコルドバの中間に位置するビヤマリアから南東方向に走り、サンルイス、メンドサを経てアンデス山脈を越えてチリに達するものであった。三番目の道路は、パラナ川に沿うものであり、河川の西岸に沿ってサンタフェに至り、それからパラナ川の東岸に渡って、コリエンテスを経てからアスンシオンに到達するものである。これらの主要街道は、沿道に水の供給地や馬の交替のために宿場を誕生させ、それらが都市に成長する契機を与えた。

1887年9月に実施された人口調査によると、ブエノスアイレスの人口は、433,375に達し、その内訳は、旧市街地に404,473、当時の郊外地区であるフローレス地区に15,573、ベルグラノー地区に9,810、その他に3,817であった。1869年の人口センサスと比較すると、18年間に246,249人が増加したことになり、その間の年人口増加率は、平均7.3%という高率を示した。

同年の統計によると、ブエノスアイレスには1,736のマンサナがあり、33,804戸の家屋があったため、一つのマンサナには平均19.5の家屋があったことになる。そして、100家屋のうち84は、1階建てであり、残りが2階または3階建てであり、当時、市街地内の建造物の高層化はあまり進展していなかった。そしてブエノスアイレス市内の道路数は258本であり、その総延長は759.75キロメートルになり、道路総面積は12.65平方キロと計算されていた。

道路の碁盤目状のパターンは、一般的には南北・東西方向を基本としていたが、その法則に従わない道路もあり、厳格なものではなかった。道路幅も、カジャオとエントレリオス通りの東側、すなわち当時の市街地の外縁部に向かうと、10メートルを越えないものも存在した。しかし、上記の道路の西側、つまり市街地の中心部になると、道路巾の平均は25メートルにも達していた。

1880年代のブエノスアイレスには、14の行政教区が存在し、都市の中心部にあるものは以下の3つであった。

大聖堂北地区：この教区は、ピエダ、エスメルダ、パラグアイそしてパセオデフリオ通りによって区画され、1830年に市街化され、当時のほぼすべての銀行、鉄道駅、国立劇場などを含んでいる。

大聖堂南地区：当教区は、メヒコ、ピエドラオスそしてエスメルダ、ピエダ、パセオデフリオそしてパセオコロソ通りで囲まれており、1720年に創建された。主要な建造物としては、大統領府、国会議事堂（1864年）、税関、市庁舎（1711年）、大聖堂（1862年改築）、司教館（1862年）、証券取引所、

博物館（1823年）、大学、国立図書館、中央市場などである。

サンニコラス地区：最古の教区であり、その創設は17世紀にまでさかのぼる。エスメラルダ、ウルグアイ、クジョそしてパラグアイ通りに囲まれている。

II-3 ヨーロッパ移民の流入期

1800年代の後半にみられた鉄道建設は、アルゼンチンにおける都市の急速な成長を促したが、同じ時代にヨーロッパからの大量の移民流入も、それまでの都市成長と都市化の様相を大きく変容させる要因であった。そのため、19世紀後半から20世紀初頭にかけて、総人口の増加は著しいものであった。1857年にアルゼンチン総人口は130万であったが、1895年には404.5万に達し、その間には年人口増加率はほぼ30%という数字を残した。その19年後の1914年には790万と約2倍になり、平均の年人口増加率は36%に至る異常な値を示した。ヨーロッパ移民の最初の波は、アメリカの南北戦争（1861～65年）後に現われた。ヨーロッパ移民がアメリカへの道が閉ざされた結果、アルゼンチンへ流入したのである。ヨーロッパ移民は、1861年から70年までは毎年16万、1880年からは50万、そして最盛期の1901年から1910年までの間には、170万に達した。その結果、1914年には、アルゼンチン人の3分の1は、外国人となった。当時、ブエノスアイレスはヨーロッパ移民の最大の吸引極となり、移民達はブエノスアイレス市かその周辺に位置する海岸部パンパに入植した。1895年を例にとると、移民の62.3%がブエノスアイレス市かブエノスアイレス州に流入した。

第1表は、1887年当時のブエノスアイレス市における出身国別の人口を示している。イタリア、スペイン、フランスなどからの移民が多かったことを物語っている。ヨーロッパからの移民は、アルゼンチンの現在の諸都市にみられる諸相に極めて大きな影響を与えた。たとえば、ヨーロッパ移民の流入期以前には、人口密度が著しく低かったパンパの周辺部にも、ヨーロッパ移民が定着するようになった。また彼らがブエノスアイレス市を中心として、国の海岸東部に大量に流入したため、国内の都市システムの様相が変容した。

第1表 ブエノスアイレス市の出身国別人口（1887年9月）

	男	女	総計	%
アルゼンチン	94,777	109,957	204,774	47.2
ドイツ	2,445	1,455	3,900	0.9
オーストリア	1,670	457	2,127	0.5
ベルギー	386	228	596	0.1
ブラジル	414	338	752	0.2
スペイン	26,980	12,582	39,562	9.1
フランス	11,144	8,887	20,031	4.6
イギリス	2,444	1,716	4,160	1.0
イタリア	91,484	46,682	138,166	31.9
アジア系	5,955	5,181	11,136	2.6
スイス	1,747	835	2,582	0.6
その他	3,724	1,905	5,629	1.3
	243,152	190,223	433,375	100.0

(F. Latzinaによる)

第一次世界大戦は、移民の流入を停止させ、その間にはわずかな人口減少が生じるほどであった。しかし、第一次世界大戦が終結して1930年までは、年間12万～16万の移民があった。1930年代に入ってから第二次世界大戦時を含めて、それまでの状況とは異なって、移民の流入がなくなり、流出に転換した。移民の流入が流出を上まわったのは、1950年代頃が最後であった。

1857年から1957年の100年間に、アルゼンチンに向かったヨーロッパ移民は760万を数えたが、そのうち420万が本来の移民であった。その他の340万は、イタリア人農民であり、1年間にまず北半球の本国の収穫を終えてから、南半球のアルゼンチンに移動して収穫を行う人びとであった。

アルゼンチンへの移民の流入と流出の均衡は、1950年代の中葉にあらわれ、そののちの人口増加は自然増によるものであった。1970年の時点でみると、1914年の出生率3.6%が2.0%へ低下し、死亡率は長い間0.8%にとどまっている。そして、0.12%の社会増が国全体で記録されたために、人口増は約1.3%であった。この人口増加率は他のラテンアメリカ諸国に比較して著しく低いものである。この背景には、ヨーロッパ社会に見習って、核家族化の進展と家族内の子供数の制限が作用していた。そのため、アルゼンチンの人口数の増加は、1950年以降、穏やかなものになった。

Ⅲ アルゼンチンにおける都市システムの諸相

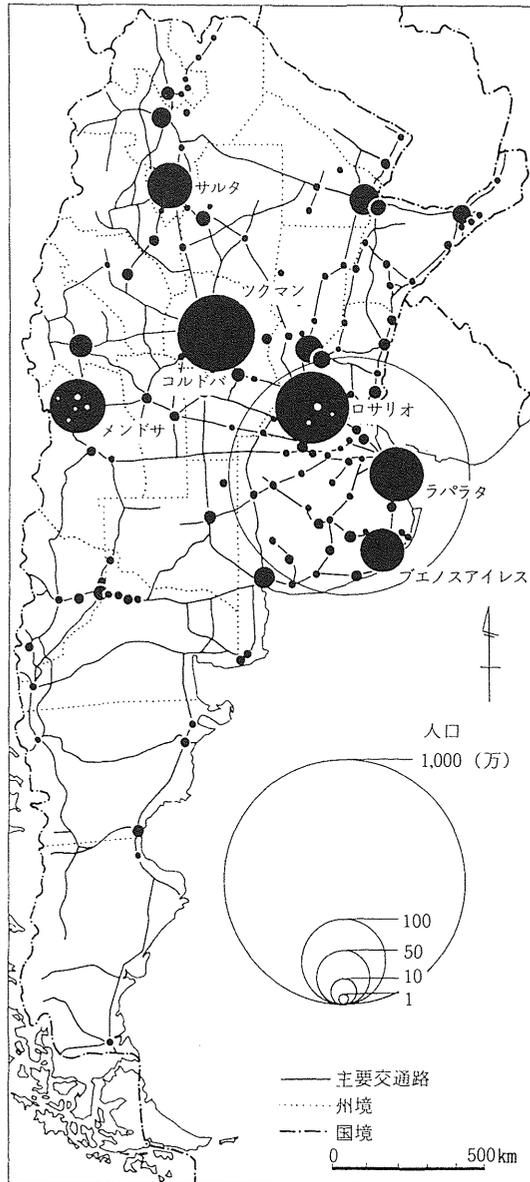
Ⅲ-1 人口

アルゼンチンの全人口は、2,794.7万（1980年）を数えたが、1平方キロあたりの人口密度は、わずかに10.1人である。しかし、人口密度も地域的な差異を著しく示している。ブエノスアイレス市とブエノスアイレス州は、全国土のわずか11%の面積を占めるにすぎないが、全人口の49.3%を集めている。とくに、ブエノスアイレス市では、人口密度は14,650.8人/㎢に達するが、一方、ツクマン州43.2人/㎢、サンタフェ州18.5人/㎢、コルドバ州14.3人/㎢、南パタゴニア地方のサンタクルス州0.5人/㎢、チュブ州1.2人/㎢など人口密度の低率地帯が広く展開する。

現在の人口の定着状態は、植民地時代からわずかに変化してきた。すなわち、人口重心は西部から東部へと漸進してきた。19世紀の初頭には、人口の多くの割合が内陸部に存在していた。ほぼ15万人がサンチャゴデルエステロとコルドバ両州に居住し、ブエノスアイレスとサンタフェ州には7万5,000の人口が数えられるにすぎなかった。しかし、この人口分布のパターンを大きく塗り替えたのが、前述のような19世紀後半からのヨーロッパ移民の大量流入であった。彼らの大半は、国土の東側に位置する大西洋岸であった。このヨーロッパ移民が終焉を迎える1950年以降には、国内での人口移動が開始した。その際、多数の人口は首都があるブエノスアイレス大都市圏へ移動した。

例えば、1914年時点では、ブエノスアイレス市の49%の人口は、外国からの移民であり、わずかに11%のみが国内他地方からの移住者であった。しかし、1957年になると状況が異なり、人口の36%が国内他地方からの移住者となり、22%のみが外国からの移民と変化した。以上のような人口移動は、当然、都市人口率を高め、1914年の52.7%から1947年62.5%、1960年73.7%、1970年には79.0%に達し、アルゼンチンはラテンアメリカ諸国では、ウルグアイに次いで、都市化の進んだ国になっていた。

アルゼンチンにおける都市の分布（1980年）は、第2図が示している。首都ブエノスアイレスを中



第2図 アルゼンチンにおける都市の分布(1980年)
資料: Anuario estadístico

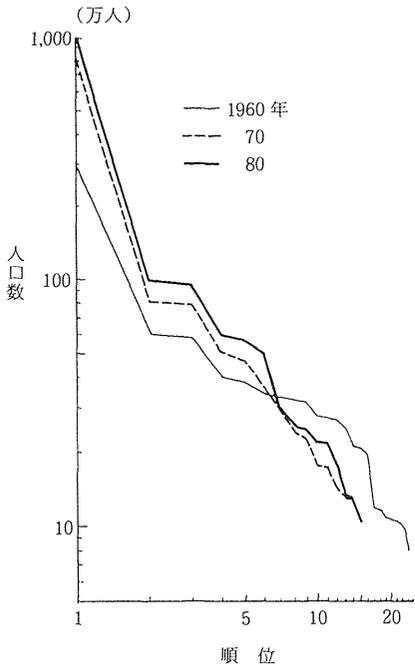
また、全国第2位の都市コルドバがあるコルドバ州においても、州最大都市のコルドバの人口は、全州人口の41.2%を占めている。23州のうち16州がその最大都市に全州人口の30%以上を集中させている。このように、州レベルで見ても、都市の順位規模の状況は、最大都市に多くの人口が集中するというプライメイトパターンを示し、都市人口の地域的分布が著しく偏在している。

人口の地域的分布を規定するものとして、人口の地域間移動について考察してみる。第5図が示すように、人口数が多いブエノスアイレス市、ブエノスアイレス州、コルドバ州などは、他の州から多数の人口を吸引している。これらの他州からの吸引量が多い州は、国の東側に集中している。それに

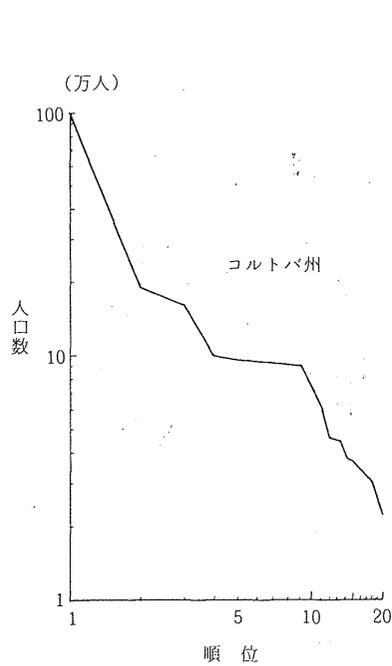
心として、ラプラタ、マルデルプラタのように大西洋に都市が立地するとともに、ロサリオ、コルドバ、メンドサ、ツクマンなどラプラタ川水系に沿って内陸部にまで及んでいる。このような都市分布は、都市システムの基礎的な資料を呈示するばかりではなく、前述のような都市成長の歴史を如実に表現するものである。

都市にはさまざまな規模がある。一国内に存在する都市群を人口の大きさに配列し、その順位に応じて記入してみると、第3図のような都市の順位・規模グラフを描くことができる。第3図においては、1960年の数値は市域人口を、1970・80両年については都市圏人口に基づいているが、1960年から80年まで基本的なパターンは大きく変化していない。すなわち、1970・80年ともブエノスアイレスは全国人口のそれぞれ35.7%、35.5%を集めて、つねにプライメイト・シティであり、異常に大きい。一方、その他の都市が異常に小さいとも言える。さらに、第2位以下の都市の順位は、上記20年間でつねに変動し、都市の順位は不安定である。また、コルドバとロサリオは100万都市に成長してきたが、国土全体にわたって、各地方で十分に機能する中核都市の発展がない。このような地方中心都市の欠如は、全国がブエノスアイレスに依存することにもなっている。

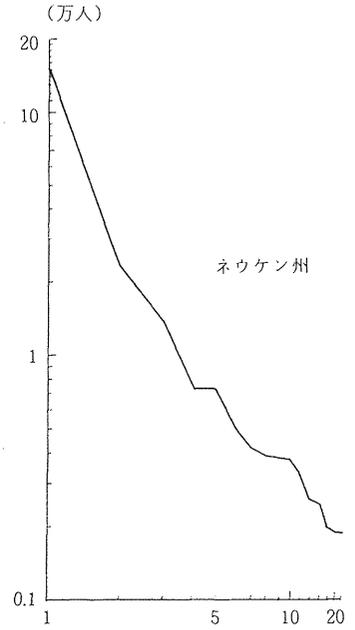
次に、州レベルでの人口集中程度を見てみると(第2表)、ネウケン州のように州最大の都市コンフルエンシアに全州人口の64%が集中している。



第3図 アルゼンチンにおける都市の順位・規模
資料：第2図に同じ。

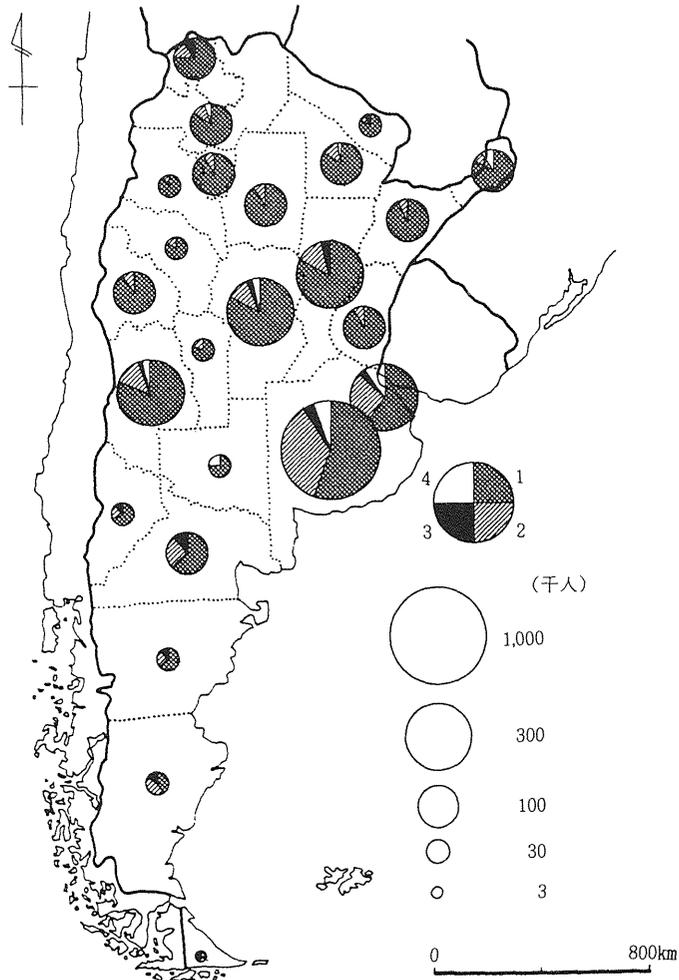


第4図 コルドバ・ニューケン両州における都市の順位・規模（1980年）
資料：第2図に同じ。



第2表 アルゼンチンの各州における最大都市（1980年）

州名	最大都市名	最大都市の州に占める人口割合 (%)
ニューケン	コンフルエンシア	64.0
チエラデルフエゴ	リオグランデ	58.2
リオネグロ	ヘネラルロカ	53.1
サンタクルス	グエルアイケ	48.8
ブエノスアイレス	ラプラタ	43.9
ラリオハ	ラリオハ	42.3
コルドバ	コルドバ	41.2
フファイ	フファイ	40.8
ツクマン	ツクマン	40.6
サルタ	サルタ	40.1
チュプト	エスカランテ	38.4
サンタフェ	ロサリオ	38.0
カタマルカ	カタマルカ	37.9
サンルイス	サンルイス	37.4
フォルモサ	フォルモサ	35.4
チャコ	サンフェルナンド	33.0
コリエンテス	コリエンテス	28.4
サンチャゴデルエステロ	サンチャゴデルエステロ	27.7
ラパンパ	ラパンパ	26.2
ミシオネス	ミシオネス	25.6
サンファン	サンファン	25.3
エントレリオス	パラナ	24.9
メンドサ	グイマレン	15.2

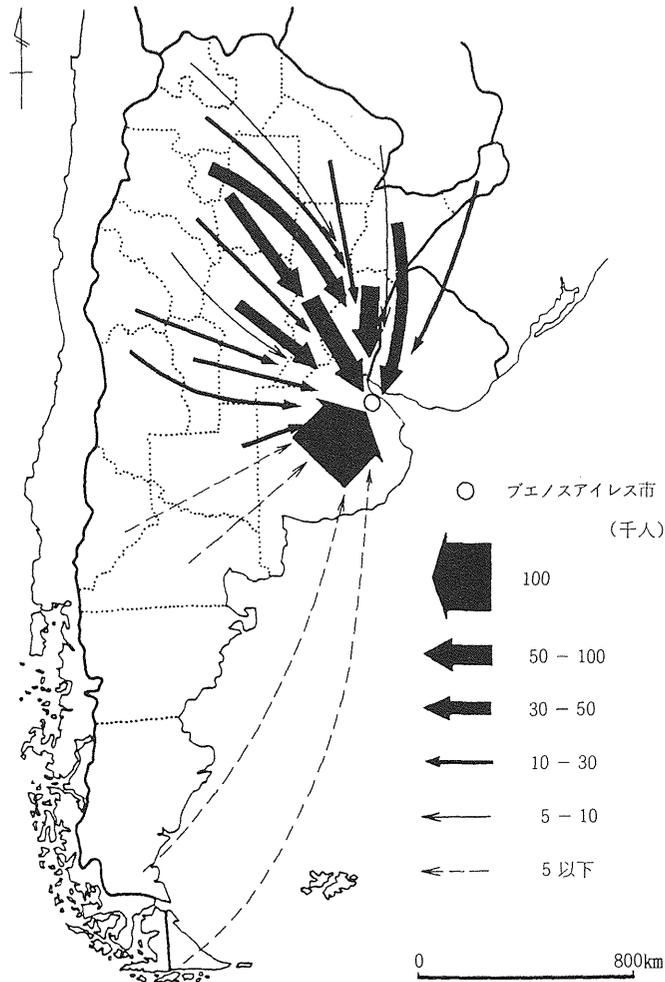


第5図 州別居住者の出身地別割合（1980年）

資料：第2図に同じ。

対して、北部の州では他州からの流入人口の割合が低い。一方、州全体の人口規模は小さいが、現在、資源開発がなされている南部パタゴニア地方の諸州は、他地方から人口を引きつけている様相がわかる。

第6図はブエノスアイレス市に居住する人口の出身州を示しているが、そのパターンは特徴的である。ブエノスアイレス市居住者で他州出身者のうち36.1%は、ブエノスアイレス州からの流入者である。その他、サンタフェ、エントレリオス、コルドバ州などから、ブエノスアイレス州に移住した者が多い。ブエノスアイレス州を除けば、国土の北部・北西部からの人口がブエノスアイレス市に流入していることがわかる。また、最近の人口移動傾向は、小都市から中規模・大規模都市への移動に特色があると報告されていることから、州単位と国全体での都市の順位・規模パターンに関しては、ブ



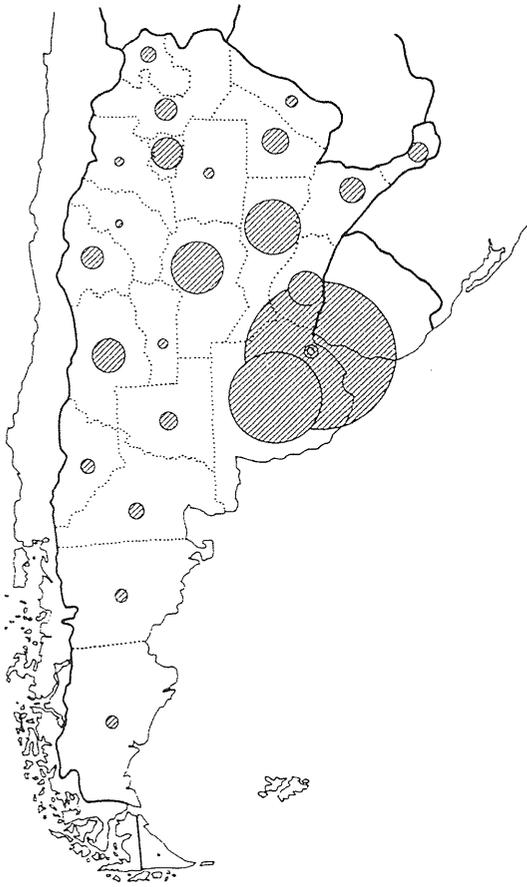
第6図 ブエノスアイレス市居住者の出身地（1980年）
（資料：Censo Nacional）

エノスアイレス大都市圏のプライメイトパターン化と各州におけるプライメイトパターン化の両者が強化される傾向にあるといえよう。

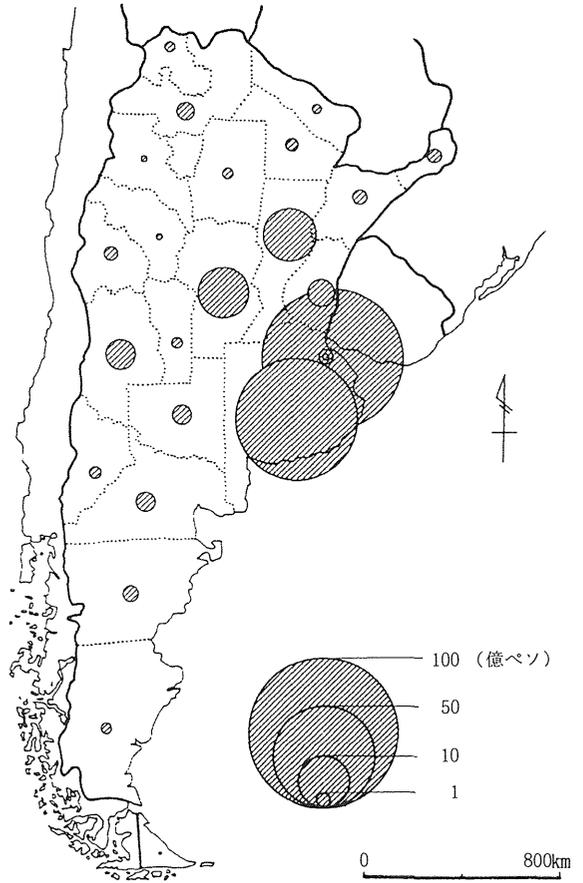
Ⅲ-2 金融活動

人間の経済活動には、金融の活動がつねに関与しているといわれている。人間や財の地域的流動には、資金の地域的流動が必ず並行する。したがって、金融機能の地域的分析は、その対象地域における経済活動の主要な部分を把握することが可能になるであろう。

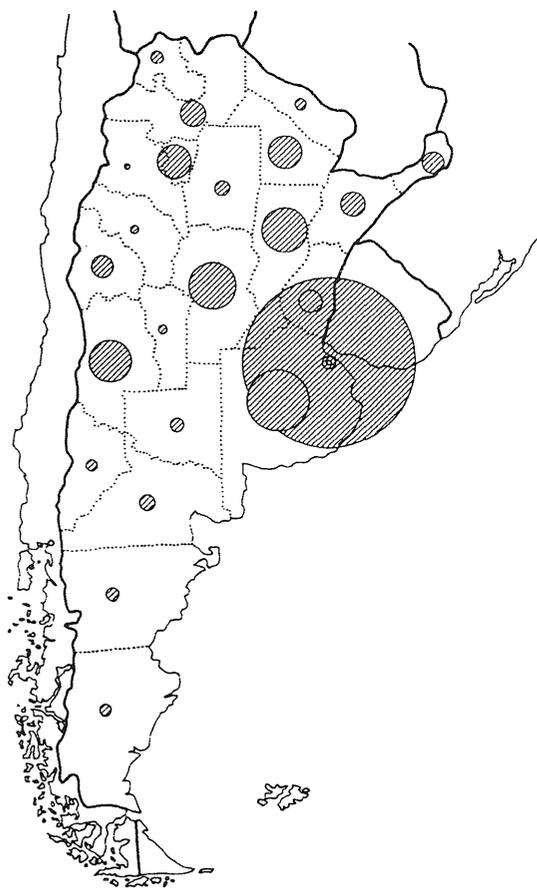
第7・8・9・10図は、1970年と81年における州ごとの貸付金額と預金額をそれぞれ示している。これら4図のうちいずれもが、金融活動に国内で著しく地域的差異があることを如実に表現している。まず、1970年においては最大の資金量を蓄積させているブエノスアイレス市には、貸付金額の国全体の54.4%、預金額の国全体の47.1%が集中している。ブエノスアイレス市に続いて、ブエノスアイレ



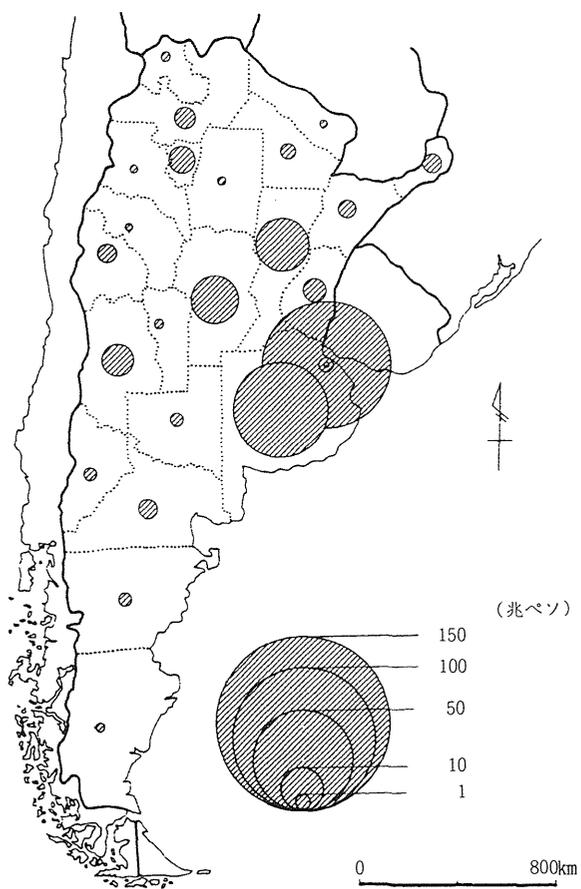
第7図 州別貸付金額（1970年）
資料：第6図に同じ。



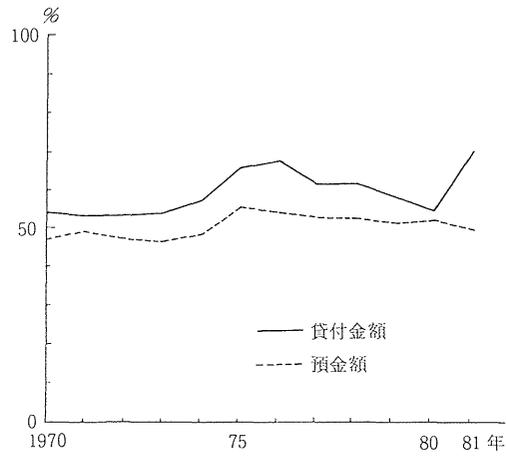
第8図 州別預金額（1970年）
資料：第6図に同じ。



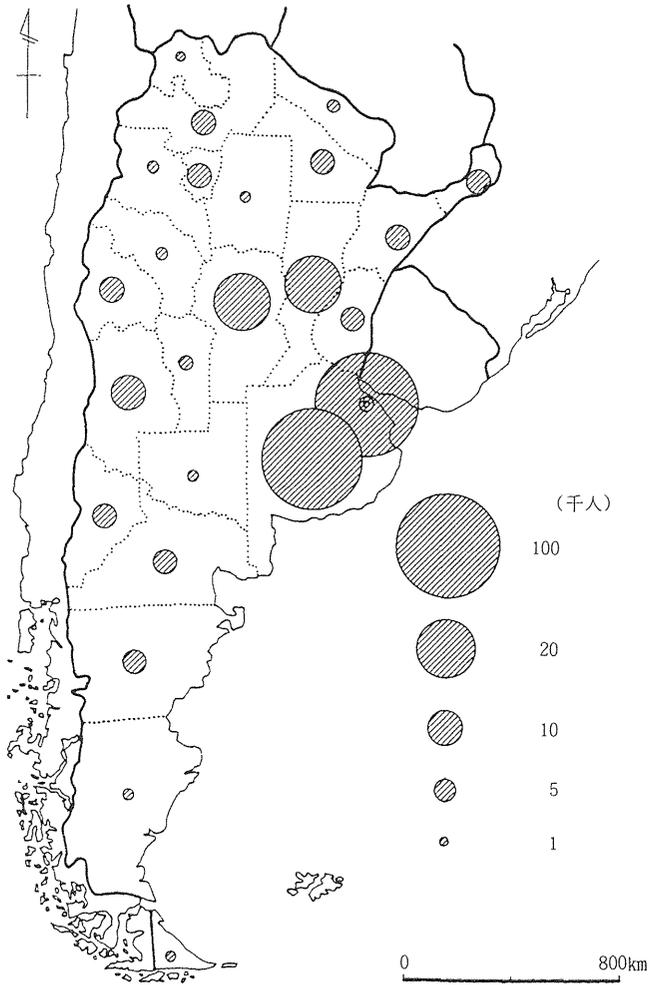
第9図 州別貸付金額（1981年）
資料：第6図に同じ。



第10図 州別預金額（1981年）
資料：第6図に同じ。

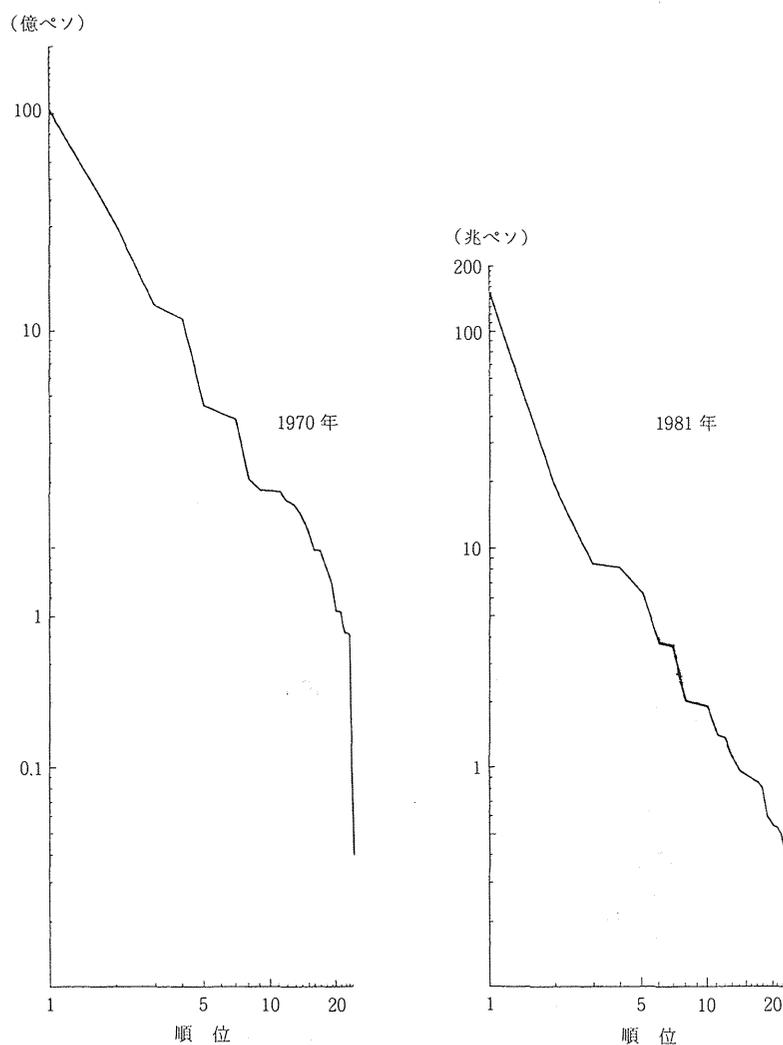


第11図 ブエノスアイレス市の金融機能の全国に占める役割の変化
資料：第2図に同じ。



第12図 州別金融業従業者数（1980年）
資料：第2図に同じ。

ス、サンタフェ、コルドバ、メンドサの各州の順で金融活動が活発である。1981年における貸付金額・預金額の分布にみられる基本的パターンは、1970年のものと大きく変わっていない。ただし、第11図が示すように、ブエノスアイレス市の金融機能の全国に占める割合は、より一層卓越する傾向にある。とくに貸付金額の全国に占める割合は、1981年には69.8%にも達した。他の国の事例においても、経済の不況時には、貸付機能が特定地域に集中する傾向がある。同時に、貸付機能の方が預金機能よりも地域的に集中することも一般的であるが、アルゼンチンにおける貸付機能の地域的集中はとくに著しい。全国土面積のわずか0.3%のブエノスアイレス市で、今や国全体の約70%の投資がなされていることになる。第12図は、金融機関従業者数の州別分布を示している。金融機関従業者数もブエノスアイレス市とブエノスアイレス州で依然として多いが、貸付金額・預金額ほど地域的に集中

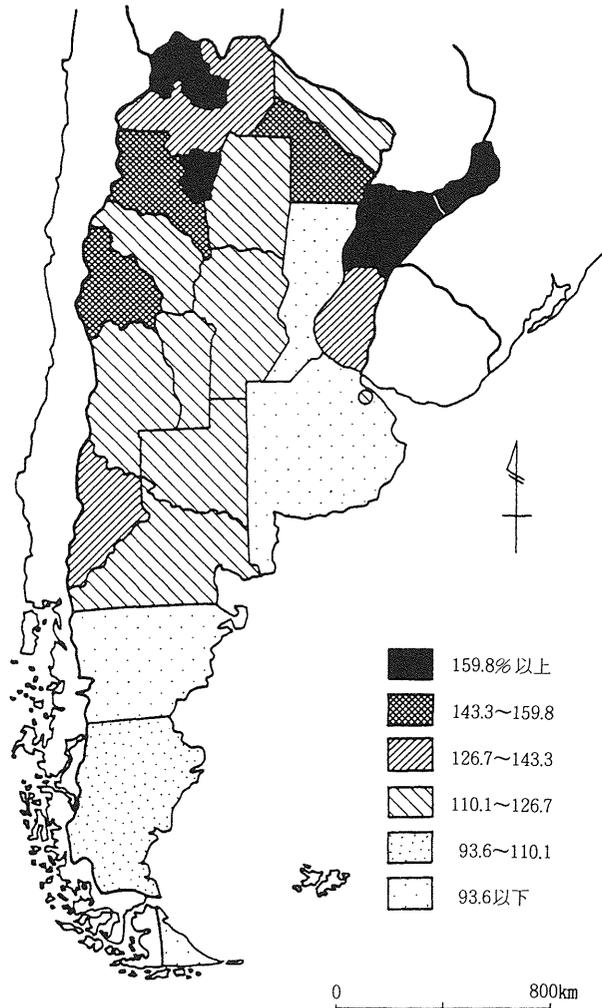


第13図 アルゼンチンにおける貸付金額の順位・規模
資料：第6図に同じ。

していない。

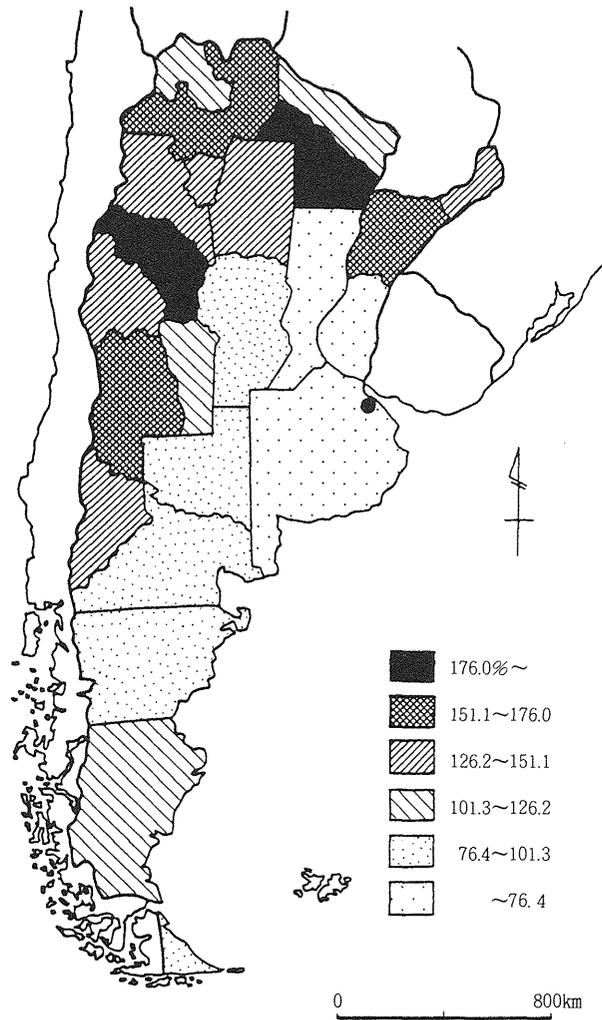
第13図は、貸付金額の州ごとの順位・規模を1970年と81年を比較して示しているが、両年次間で、ブエノスアイレス市の卓越性はより一層増している。1970年次には、ブエノスアイレス市の貸付金額は第2位のブエノスアイレス州の3.31倍であったが、1981年になるとその値は7.95倍に達し、ブエノスアイレス市のプライマシー指数は急増している。

第14・15図は州ごとの預貸率を示している。図全体の預貸率は、1970年で103.5%、81年には130.5%を示し、両年次とも他のラテンアメリカ諸国にみられるようにオーバーローンである。そのため、各州の預貸率はおしなべて高率になっている。しかし、預貸率の低率地域から高率地域へ資金が流動することには変わりはない。アルゼンチンにおける資金の地域的流動の状況を第14図・15図から読み



第14図 州別銀行預貸率（1970年）

資料：第2図に同じ。



第15図 州別銀行預貸率（1981年）

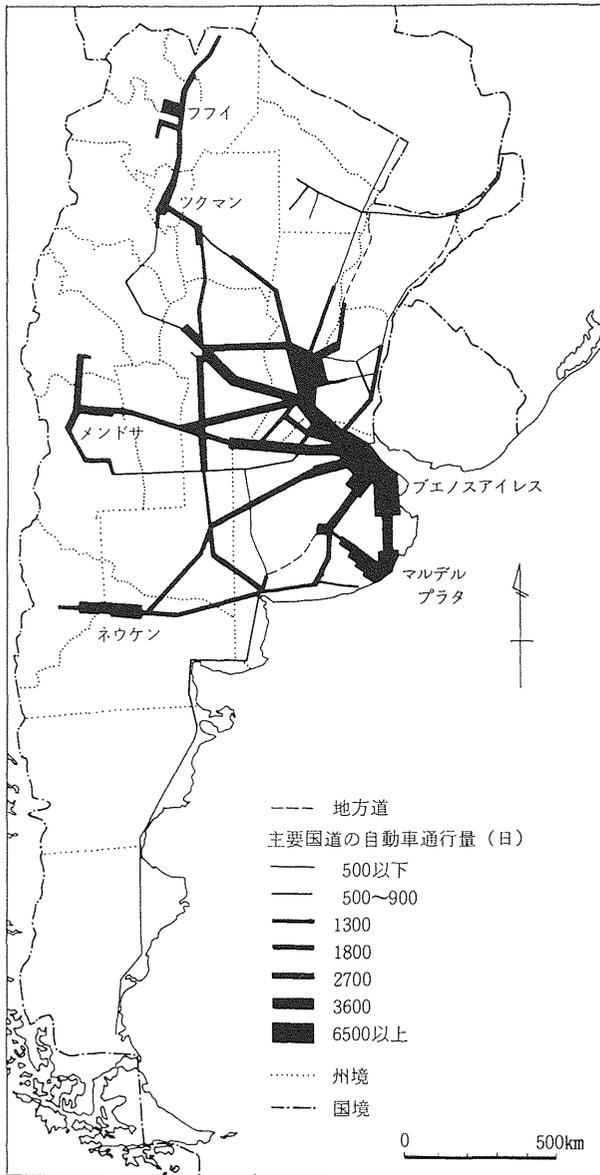
資料：第2図に同じ。

取ると、主要なものは以下のようなになる。まず第一には、ブエノスアイレス市に資金が多量に流動することであり、一方で、南部に預貸率の低率地域があることから、南部から北部へ少量ながら資金が流動している。前者は、ブエノスアイレス市に経済活動が集中する状況を裏付けるものであり、後者は発展途上の南部において地域開発が推進されつつあるが、資金の方は逆に流出している状況を表出している。

Ⅲ-3 交通流

都市間、地域間の結合関係を明らかにするには、地域的な交通流を分析することが有効である。しかし、都市間、地域間の交通流に関する統計は、現地では入手困難であった。ただし、コルドバ州においては、州内の都市間の交通流に関する統計がコルドバ大学経済学部が存在した。

アルゼンチン全体の自動車交通に関しては、J. A. Roccatagliataが第16図のように図化している。



第16図 アルゼンチンにおける自動車交通流 (1980年)
 J. A. Roccatagliataによる。

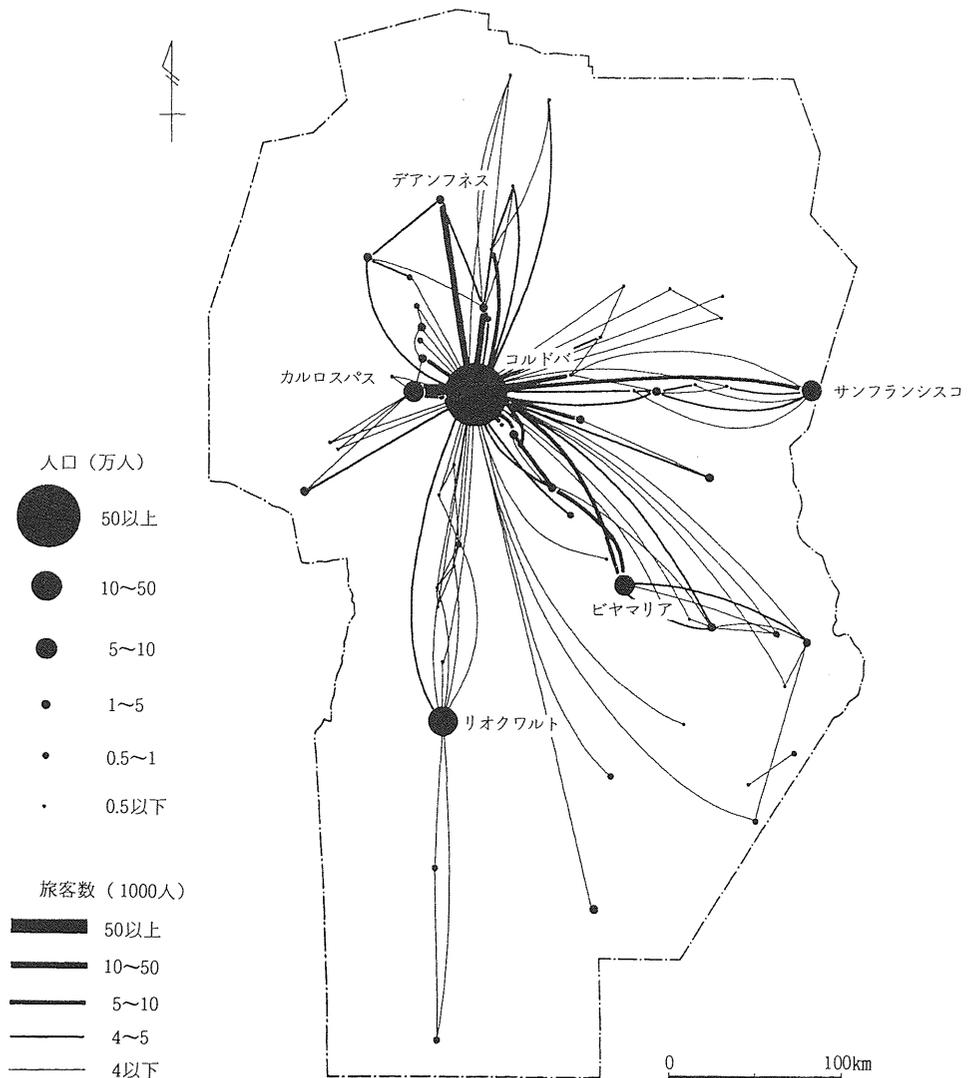
れている。コルドバ州と言う一つの単位を例にしても、ほとんどの交通流がコルドバ市に収れんし、コルドバ市以外での地域間の結合がわずかな程度に限定されている。本図からも、州都コルドバのプライメイトパターンは明瞭であり、人口集中、金融活動の集中と同様な傾向がうかがえる。

アルゼンチン人の地理学者J. A. Roccatagliataは、アルゼンチンの国土構成を概念的に第18図のように表現している。本図は国土をまず大きく5つに地域区分したのち、国土における人口の定着状況、都市発達過程、都市の階層構造、地域的发展軸、交通路などの諸要素を注入して、総観的にアルゼンチンの地域構造を表現しようとしている。

アルゼンチンは、世界でも有数の鉄道交通先進国であったが、今や鉄道に代わって自動車輸送機関の主役になっている。

首都ブエノスアイレスは全国から主要道路を収れんさせ、人口・財の流動の最大な結節点を形成している。ブエノスアイレスからの主要な交通流は、5つの方向に分流している。これらは、植民地から使用されてきた道路による交通流である。そのうち、ラプラタ川に沿って、ロサリオ、レジステンシアコリエンテスやコルドバ方向の交通流が主要なものである。ブエノスアイレス以外の地方においては、コルドバ、メンドサ、ツクマン、レジステンシアコリエンテス、フファイ、ロサリオなどがブエノスアイレスよりも低位の結節点を形成している。したがって、本図から、階級的な都市圏を全国土にわたって画定することも可能である。一方、南部のパタゴニア地方では、海岸部にわずかに交通流があるのみで、地域間の結合の希薄な地帯が広がる。

コルドバ州における交通流に関しては、第17図が示している。コルドバ州都であるコルドバ市を中心として、サンフランシスコ、ビヤマリア、リオカルト、カルロスパス、クルスデルエヘ、デアンフネスなどの地域的中心地との結合関係がわかり、コルドバ州内の都市システムの状況が表現さ



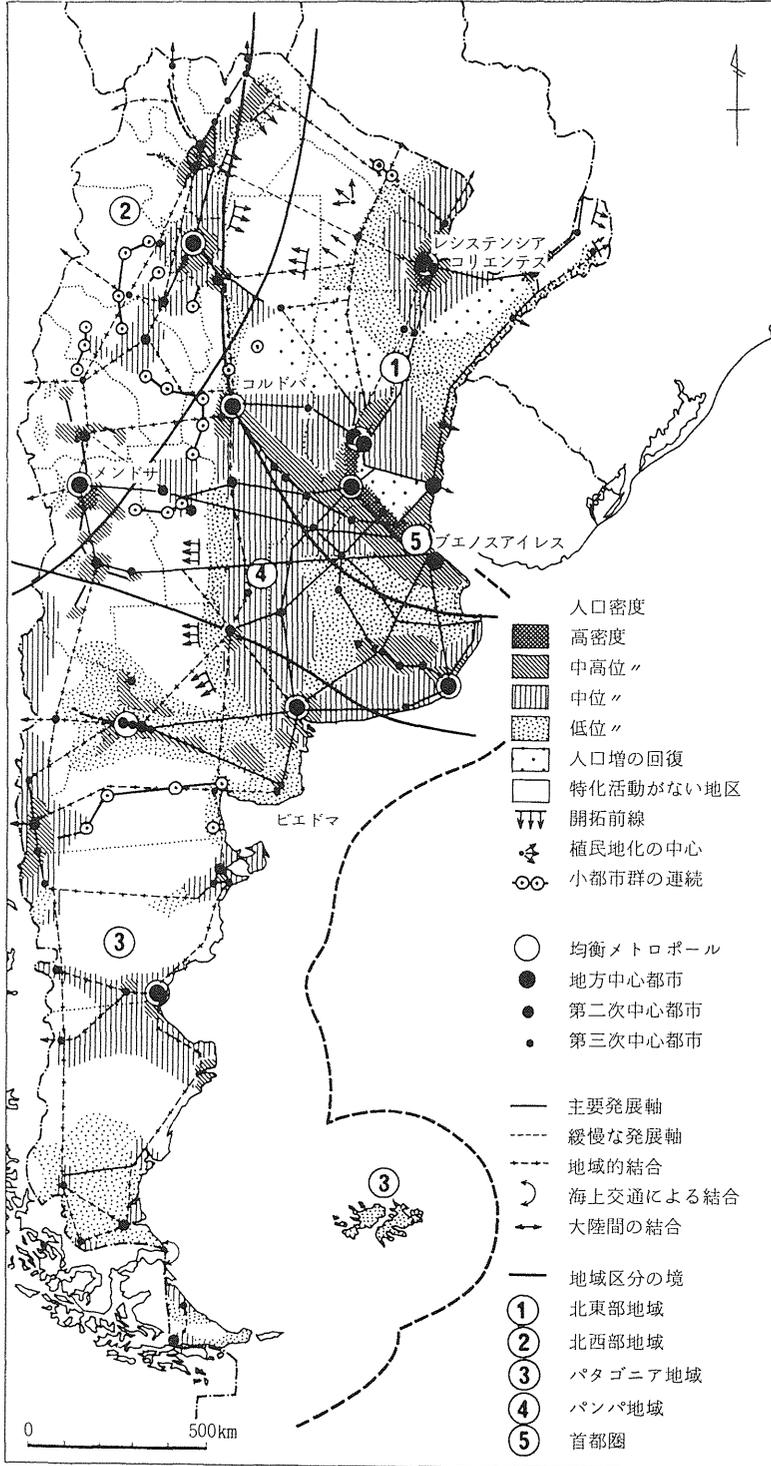
第17図 コルドバ州における旅客流動数 (1980年)

資料：コルドバ大学経済学部

北東部地域は、レジステンシアコリエンテスを中心とする範囲である。レジステンシアコリエンテスを中心都市として、フォルモサ、プレジデンシアロケサエンスペニア、ゴヤ、レコンキスタなどの諸都市が立地する。一方、パラナ川に沿って、線状に都市の立地も見られる。都市の立地の空隙地帯も存在するが、都市は比較的均衡を保ちながら成長している。

北西部地域は、アンデス山麓部に沿って南北に細長く広がり、メンドサを中心都市としている。都市の立地は山麓部のオアシスに基づくものが多く、都市の分布が偏在し、都市の配置は線状に連続するようになっている。一方、都市の立地がほとんど見られない空隙地帯も広い。

パタゴニア地域は、国土の南半分の広大な範囲を包含している。自然条件が厳しいために、人間の居住には制約条件になってきた。都市の発達は、他地域に比較して新しく、その規模も小さい。都市



第18図 アルゼンチンの国土構造
J. A. Roccatagliataによる。

の立地は分散的であり、都市間の結合も弱い。しかし、地下資源の開発に伴って、新しく居住する人も多く、首都をビエドマに移転させる計画もある。

パンパ地域は、コルドバを中心都市としている。コルドバの周辺には、多数の都市が立地し、その都市圏は広い。しかし、この地方はブエノスアイレスに隣接するため、ブエノスアイレス大都市圏の影響を受けている。いずれにしても、広大で肥沃な平野が展開し、都市の立地も規則的であり、今後も地域開発が期待されている地域である。

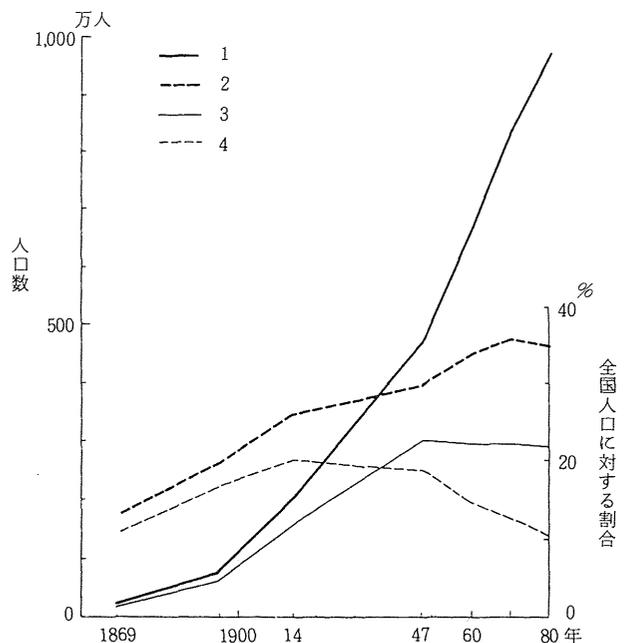
IV ブエノスアイレス大都市圏の都市システム

IV-1 ブエノスアイレスの成長

1862年に首都に復帰した頃から、ブエノスアイレスは海岸部の港湾施設を活用しながら、輸出入によって世界各地と結合してきた。貿易のみならず、移民の受け入れる玄関口にもなり、19世紀の中葉から移民の約90%は、ブエノスアイレスを中心として定住した。貿易が活発化するに伴って、ラプラタ川の河岸に行政・金融機関をはじめとして事務所などが集中しはじめ、ヨーロッパ風の都市景観をもった市街地化が進んだ。

1869年にはブエノスアイレスは人口19万にとどまっていたが、45年後の1914年には8倍の150万に達し、1927年には200万の都市に急成長した。ブエノスアイレス市の現在の範囲には、1947年に人口数が298万に及んだが、それ以降はブエノスアイレス市の人口数は停滞し、人口増は周辺部に及ぶようになった。したがって、ブエノスアイレス市の人口の全国に占める割合は、1914年頃から低下を示し、1947年頃からはその速度は早まっている（第19図）。一方、ブエノスアイレス大都市圏の人口数は増加の一途をたどっている。連邦直轄下にある首都ブエノスアイレス市の面積はわずかに200平方キロであるが、近郊を含む首都圏の面積は1,700平方キロであり、人口976万6,030（1980年）で、全国の人口の約35%に相当する。

しかし、第19図が示すようにブエノスアイレス大都市圏人口の全国に占める割合は、1970年以降低下の傾向にある。今世紀初頭には、ブエノスアイレス大都市圏の年平均人口増加率は5%ほどであったが、現在では2%台に下がった。そのため、ラテ



1. 大都市圏人口
2. 全国人口に占める大都市圏人口の割合
3. 市域人口
4. 全国人口に占める市域人口の割合

第19図 ブエノスアイレス大都市圏人口の増加
資料：第2図に同じ。

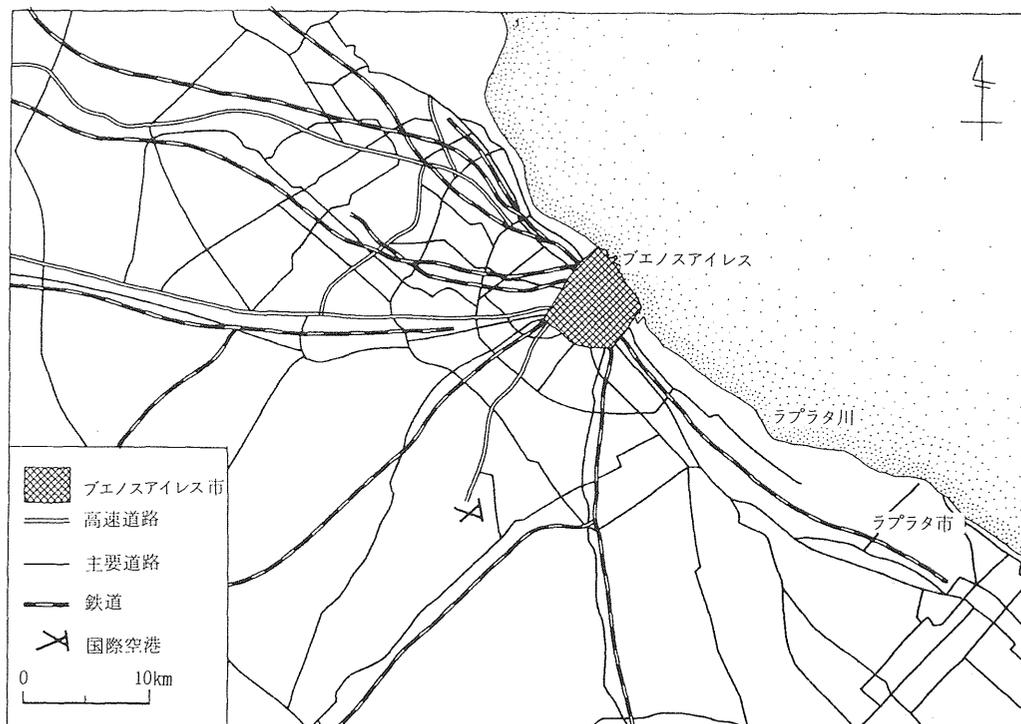
ンアメリカ諸国の大都市のなかでは、ブエノスアイレスはモンテビデオを除いて人口増加の最も低率な都市となった。国内においても、メンドサ、マルデルプラタ、そして、コルドバなどの主要地方都市の人口増加率は首都のそれを抜き、中規模都市のコモドロリバダビア、フワイそしてフォルモサなども高率の人口増加を示している。例外的なものとして、チエラデルフェゴのウスワイアの人口は、1970年に3,000であったものが1980年には11,400にも急増している。

ブエノスアイレス大都市圏への人口集中は続くが、その割合を停滞させているのは、ロサリオ、コルドバ、ラプラタ、ツクマン、サンタフェ、バイアブランカ、そしてメンドサなどの工業都市の人口吸引力によっている。

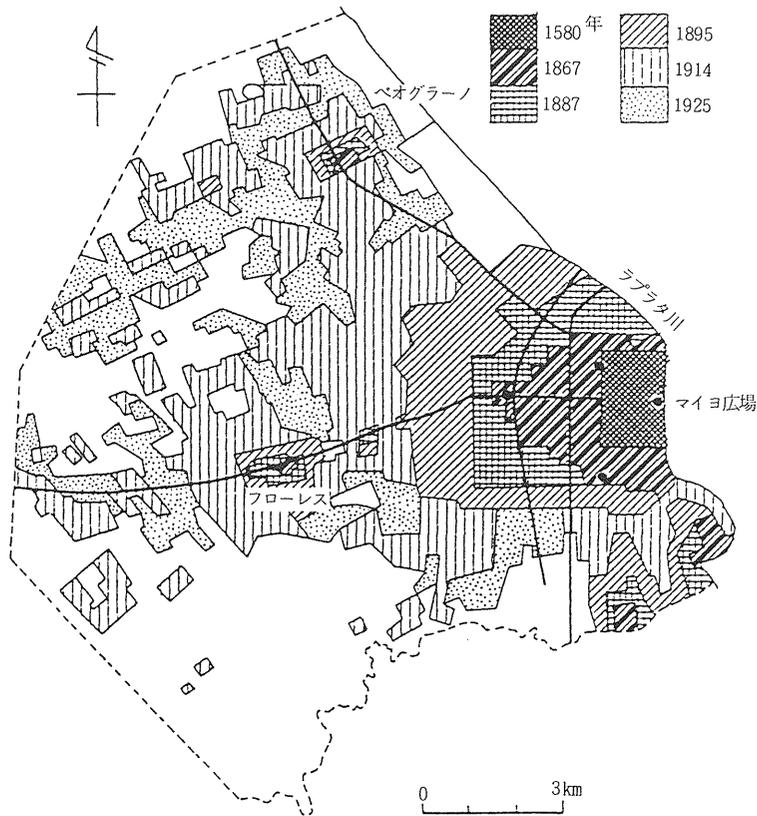
ブエノスアイレスの大都市圏化が進行するに伴い、分散的作用が強く働き、ブエノスアイレスを中心として周辺部に向う交通機関の整備がそれを可能にした。鉄道網の建設は、1857年からはじまり、1920年にはブエノスアイレス大都市圏内で鉄道路線は810キロに達した。市街電車は1898年に着手された。地下鉄は1913年から工事がはじまり、当初は総延長7キロであったが、1930年には15キロ、1940年には26キロに達した。

第20図は、ブエノスアイレス市を中心として、鉄道、高速道路を記してあり、ブエノスアイレス市から各方向へ交通路が伸びている様相がわかる。ブエノスアイレス市から主要交通路は5本存在する。これらの交通路網が市街地化を推し進めていった。

ブエノスアイレスにおける市街地化の様相は、第21図が示している。16世紀末にラプラタ川の河岸



第20図 ブエノスアイレス市周辺の交通路網 (A. et Cl. Collin-Delavaud)



第21図 ブエノスアイレスにおける市街地化の進展 (C. S. Sargent)

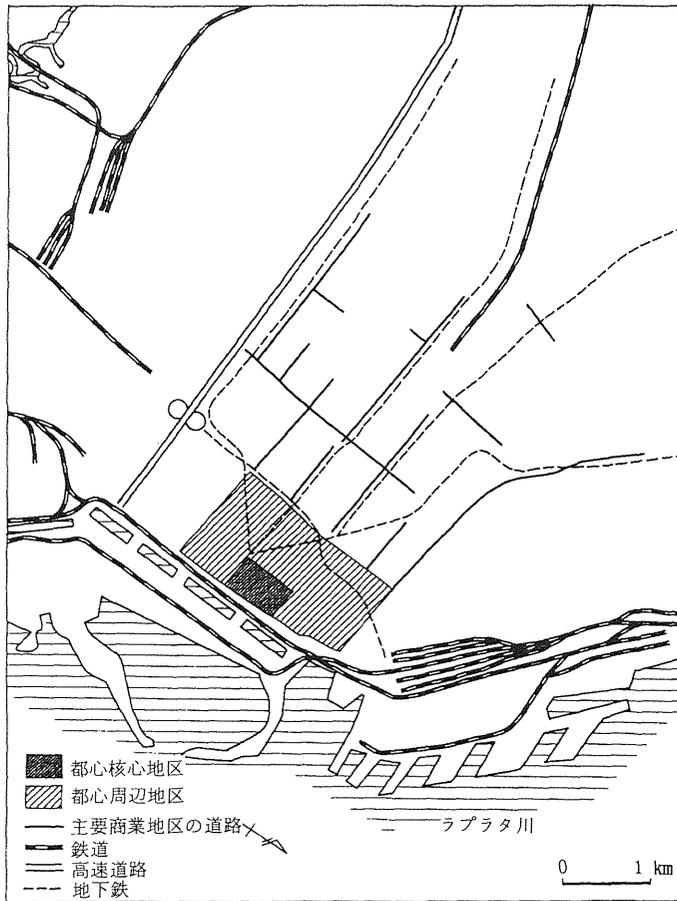
に最初の市街地が形成された。そのうち、その周辺部に市街地が拡大していくが、市街地の拡大速度が早まったのは、人口増加が進んだ今世紀に入ってからであった。市街地化は交通路に沿って進み、とくに高燥であった北西郊と西郊に進展した。その際、19世紀末から集落として存在していた、ベルグラノーやフローレスはブエノスアイレスの市街地に組み込まれていった。

IV-2 都心

IV-2-1 都心核心地区

A. & C. コラン・ドゥラヴォ夫妻は、ブエノスアイレスの都心をさらに地域的に二分して、核心地区 (Microcentro)、核心周辺地区 (Macrocentro) とそれぞれに名称をつけている。都心核心地区の範囲は、北はコリエンテス通り、南はマイヨ広場、西はフロリダ通り、東は海岸部までである。当地区は、第23図でC. S. Sargentが1930年時点ですでにCity地区と画定している。このCity地区の各称が示すように、この地区の重要な機能は、金融機能を中心としたオフィス機能であるが、その他、狭い範囲に行政、商業そして文化機能までもが混在し、これらはブエノスアイレス大都市圏のみならず、国土全体にサービスを与えている。

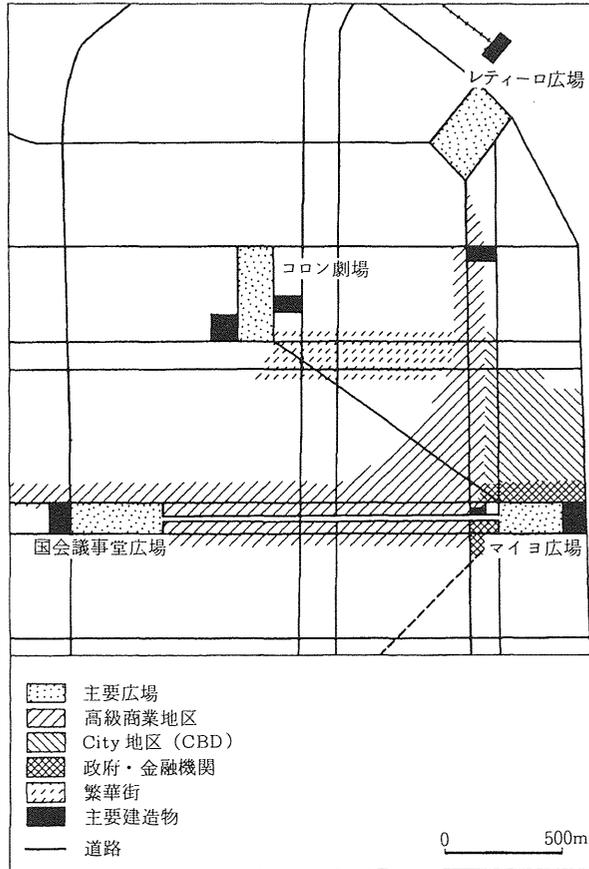
都心の原形は19世紀後半にすでに完成したため、第23図が示すように、1930年には現在とほぼ同じ



第22図 ブエノスアイレスの都心地区
(A et Cl. Collin-Delavaud)

位置に都心機能の主要なものが立地していた。この地区には、歴史的な記念物、大通り、広場、碁盤目状の道路網が広がる。1,000万の大都市圏人口を抱える割には、この都心核心地区が狭く、長い歴史の中で都心地区が不動であることも特徴的である。また、当地区の建造物が老朽化していることも問題になっている。

この地区にとくに金融機関が集中している。金融街の中心となるのは、リバダベリア通り、5月20日通り、ツクマン通り、エスメラルダス通りなどである。マンサナと呼ばれる市街地の一区画に6～10の事務所が入っている。事務所の主要なものは、銀行と企業の本社であり、世界の大都市に見られるようなCity現象がここにも存在する。さらに、これらに関連する保険業、貿易に係わる事務所、広告業・不動産業・印刷業の事務所、それに加えて高次の商業機能に文化機能も加わっている。1983年の調査によると、当地区には284の金融機関が集まり、そのうち130が本店であった。その他、47の保険会社、商店が集まりショッピングセンターに類似した「ガレリア (galeria)」が52、一般事務所が250、その他、ホテル、レストラン、カフェ等が混在する。狭い地区に各種の重要な機能が集中するために、自動車による道路の交通混雑が問題になっている。



第23図 ブエノスアイレスにおける1930年頃の都心地区
(C. S. Sargent)

IV-2-2 都心周辺地区

本地区の範囲は、北はサンタフェ通り、西側は7月9日通り、そして南はベオグラノー通りで囲まれている。都心核心地区では人口が流出して人口密度が低い、この都心周辺地区では居住人口が多いために、人口密度が高くなっている。都心からの主要道路に沿って、事務所・商店が集まる。都市域の発達とともに、狭い範囲での地域的機能分化が進んでいる。たとえば、商業地域も地域的に同質でなく、リバダヴィリア通り、サンタフェ通りには高級な商店が集まり、フロリダ通りには高級な商店が軒を連ねるとともに、歩行者優先道路になっているため、市内で最大の歩行者量を誇る。そして、東西に走るコリエンテス通りとラバージェ通りに沿って、劇場・映画館が集まり、映画館街ができています。新コロソ劇場が1908年に開所し、1920年代以降、映画館がこの地区に開館するようになった。

IV-3 郊外地区

ブエノスアイレスの都心地区を中心として、主要交通道路に沿いながら、主として五方向に市街地化が進行した。鉄道網とともに、鉄道駅から補助的な交通機関として乗合バス (colectivo) が郊外化を進めた。また、自動車化も、当然、郊外に住宅地を拡大させる役割を果たした。しかし、近年、中産階級の所得の相対的低下は、自動車所有を困難なものにしている。

郊外化は地域的に均質になされたものではなく、地域的に差異があった。たとえば、1960年以降、都心部での都心機能が集積することを背景にしつつ、それらに従事する人びとの住宅地として北部郊外地区 (Barrio Norte) が造成され、高層の高級な住宅群の建設が進み、とくに北郊に住宅地化が進んだ。

郊外化の過程で、既存の集落を大都市圏の中に組み入れ、バラカス、アベラネダ、マタデロスのような地区は工業地域として発達した。都心から10キロ離れたベオグラノーや9キロ離れたフローレスには、商業、オフィス機能が集積し、副都心化が進んでいる。そして中級の住宅地であるビラクレスノ、サンタフェ、サンマルタンなどには比較的小さな中心地が誕生している。しかし、郊外の人口増加があまりにも急速であったために、公共施設とくに第三次機能が不十分のままになっていると指摘

されている。このように、郊外部で十分な居住環境が整備された副次的な中心地の形成が遅れていることが問題である。

V 他のラテンアメリカ諸国の都市システムとの比較—むすびにかえて

アルゼンチンにおける都市システムの過程で、国土の西側に位置するサンチャゴデルエステロを中心とするアンデス山脈山麓に広がる都市群と、東側のアスンシオンを中心とするパラナ川流域に広がる都市群の二つの都市システムが相互に競合して成長してきた。19世中頃になってブエノスアイレスが首都となり、貿易港として機能を果たしつつ、ヨーロッパの移民が大西洋に大量に入植するようになると、国土の東側の都市群が成長を早める結果となった。第2次大戦後、アルゼンチンは他のラテンアメリカ諸国と異って人口増加の速度を緩め、外国からの移民も少数になった。大都市の人口増加は、国内の人口移動に基づくものとなり、ブエノスアイレスをはじめ大西洋岸の主要都市への人口移動が続き、ブエノスアイレス大都市圏のプライメイト・シティ化は一層進んだ。

従来、調査を行ってきたメキシコ市やサンパウロ、リオデジネイロと同様に、ブエノスアイレスの都心では、City現象と呼ばれる金融機関と管理機能の極度な集積があり、このような現象は世界の大都市の都心に共通するものである。ただし、ブエノスアイレスの都心地区は、他のラテンアメリカ諸国の大都市と比較して、歴史的にみて移動することはなかった。他の都市では、たとえば、メキシコ市においては都心機能は最初はソカロ広場を中心として存在していたが、時代が経るにしたがって、アラメダ地区をへて、現在では、パセオデラレホルマに移動している。一方、サンパウロでも、セ広場周辺のセントロからパオリスタ通りに都心機能が移動し、一部はさらにリマ通りへと分散している。

ブエノスアイレスは人口1,000万の大都市圏に成長しながら、ほぼ200平方キロの小面積の範囲に都心機能の主要なものが集中し、その結果、建造物などが老朽化したままで、交通の混雑などの都市問題が生じている。一方、都市成長の速度が著しく早く、郊外へ向って市街地化が進展したが、社会資本の遅れや商業・サービス業などの第三次産業化が立ち遅れ、さらに副都心や大都市圏内の地域の中核都市の成長も遅れている。そのため、ブエノスアイレスにおける大都市圏化は、ブラジル・メキシコなどの大都市圏と比較すると、遅れている。

アルゼンチンにおける全国の都市システムを検討すると、他のラテンアメリカのそれに類似し、特定の都市に諸機能が過度に集中するプライメイト・シティ・パターンが認められる。しかし、メキシコではグアダハラ、モンテレーなどの大都市とともに、アメリカ合衆国との国境に沿った双子都市群が成長しつつある。ブラジルにおいては、サンパウロ以外にも、リオデジャネイロ、ベロオリゾンテ、サルバドル、フォルタレザなどの各地方に中核となる百万都市が発達している。それに反して、アルゼンチンの場合には、ブエノスアイレスが異常に大きく、他の都市が異常に小さいのである。

それぞれの都市の経済機能を検討するために、銀行の資料に基づいて金融活動を分析した。M. サントスが述べるように、発展途上国においては金融機関のうち銀行は、「分割空間 (shared space)」の中では、「上部回路 (upper circuit)」のみで活動するものである。アルゼンチンにおける銀行の全預金額と全貸付金額を検討すると、オーバーローンの状態であり、この現象はラテンアメリカ諸国

の共通の現象である。そして、ブエノスアイレスへの金融機能の集中が、異常に高いことにも特色がある。

以上のように、アルゼンチンの都市システムではブエノスアイレスという首位都市への諸機能の集中度がブラジル・メキシコに比較して著しく、それに対して、他の都市の成長が遅れている。この原因の一つに、ブラジルでは、総人口が1億4,000万、メキシコでは8,000万に対して、アルゼンチンでは、3,000万であって、近年、人口増加率も低下しているという、人口圧の低さがあると思われる。

本稿を作成するにあたっては、昭和63年度文部省海外学術調査（課題番号63041020）に同行した筑波大学・歴史人類学系・山田睦男（研究代表者）氏をはじめ、同学系・中川文雄氏と社会工学系・細野昭雄氏には多大な援助を得た。現地においてはI. I. D. E. 所長のJ. E. Hardoy氏、ブエノスアイレス大学地理学教室のC. Reboratti教授をはじめとして、多数の方々にお世話になった。また、資料の整理には、筑波大学院生の小田宏信、吉村忠晴、脇 礼子の3氏に援助していただき、製図は宮坂和人・小崎四郎両氏に依頼した。記して謝表を表したい。

本稿の要旨は、1989年10月23・24日に筑波大学で開催された国際ワークショップ「ラテンアメリカ都市化過程の特質」において発表したものである。

参 考 文 献

- F. Latzina (1880) : *Géographie de la République Argentine*, p.134.
- 山本正三・高橋伸夫 (1970) : ブラジルにおける都市化, 東京教育大学地理学研究報告XIV, 183-199.
- L. Bourne (1975) : *Urban System, strategies for regulation*, 264p.
- M. Santos (1975) : *L'espace partagé*, 405p.
- 田辺健一編 (1982) : 日本の都市システム-地理学的研究, 484p.
- N. Takahashi, N. M. Yoshikae (1983), Structure de l'espace financier au Brésil, *Latin American Studies* 7, 77-102.
- 高橋伸夫・N. M. ヨシカエ (1984) : ブラジルにおける金融の地域構造, 人文地理学研究XIII, 203-234.
- Instituto Nacional de Estadística y Censos (1984) : *Anuario Estadístico de la República Argentina* (1981/82), 706p.
- Instituto Nacional de Estadística y Censos (1984) : *Censo Nacional de Población y Vivienda (1980)*, Serie D, 1158p.
- 高橋伸夫 (1985) : メキシコにおける金融空間の構造, 「メキシコの都市発展」(文部省科研費調査報告), 79-121.
- 山口岳志編 (1985) : 世界の都市システム, 274p.
- 今井圭子 (1985) : アルゼンチン鉄道史研究-鉄道と農牧産品輸出経済-アジア経済研究所, 275p.
- J. A. Roccatagliata (1986) : *Argentina, hacia un nuevo ordenamiento territorial*, 295 p.
- H. Wilhelmy (1986) : Urban changes in Argentina : Historical roots and modern trends, M. P. Conzen (ed.) : *World Patterns of Modern Urban Change*, 273-292.
- 高橋伸夫 (1988) : ブラジルにおける地域間結合による地域構造の変容, 「ブラジル南東部の都市発展」(文部省科研費調査報告), 77-132.
- J. A. Roccatagliata (ed) (1988) : *La Argentina, Geografía general y los marcos regionales*, 783p.
- J. E. Hardoy (1989) : The process of urbanization in Argentina, past trends and present issues, 33p. 「ラテンアメリカ都市化過程の特質」国際ワークショップ (1989年10月筑波大学) 提出論文.

The Urban System in Argentina

Nobuo TAKAHASHI

The present report attempts to describe the urban system of Argentina by analyzing the interrelationships among cities with sparse data. Demographic characteristics of the country, financial activities and transportation informations have been selected to study the interrelationships. In short, the spatial occupation of inhabitants indicates the formation of a national settlement pattern. The second index is the financial activity, a very important urban function. The accumulation and flow of capital among cities play an important role in determining various function of an urban system. The third index is the transportation that includes the flow of passengers, goods and services among various regions in different scales.

A rapid increase in the urban growth of Buenos Aires has accelerated its spatial expansion from the core region, which in turn, created the metropolitization phenomenon. Here, the generality and salient characteristics of the urban system in Argentina will be discussed comparing with the urban systems in Brazil (Takahashi and Yoshikae, 1984 ; Takahashi, 1988) and in Mexico (Takahashi, 1985) and in other Latin American countries.

I The National Urban System of Argentina

1. Demography

Figure 2 depicts the distribution of cities in Argentina. The largest city, Buenos Aires, is located on the east coast of the country and has a dominant influence on urban functions. Inland cities, such as Rosario, Cordoba, Mendoza, Tucuman etc., are situated in the La Plata basin. The growth of inland cities in this country is, particularly, caused by the development of mining industries in Chile, Peru and Bolivia. In 1816, Argentina received the independence from Spain and grew rapidly due to the free economic policy of the country, which allowed foreign investments and technology, and immigrants, especially, from Europe.

Cities have various functions according to their scales that vary from a very small city to a very large city. Figure 3 illustrated the relationship between city size and rank for 1960, 1970 and 1980. In this figure, the proper city only was taken for 1960 and the city agglomeration was included for 1970 and 1980. It is interesting to note that patterns for these years are very similar each other, although selected data sets differ considerably among the periods, because Buenos Aires has always been a primate and extremely large city, while the others have always been very small cities. For example, Buenos Aires accounted for 35% of the total population which is equal to 10 million. Moreover, cities below the 2nd rank revealed an unstable condition during the last two decades. In particular, Rosario and Cordoba have the population of one million, but most of other cities in inland haven't reached the level of large population. Due to the absence of many large cities in this country, flow of goods and services, and functions of economic

activities are directly and mainly depended upon the functions of Buenos Aires.

Table 2 shows the concentration of population of dominant cities in 23 provincias of the country in 1980. It is worthy to note that 64% of the total population of the Neuquen Provincia is concentrated in Confluencia. The second largest city of the country, Cordoba, also revealed 41.2% of the total population of the particular provincia. In short, sixteen out of twenty-three provincias indicate that more than 30% of population is concentrated in their dominant cities. This population distribution clearly reveals the primate city pattern at provincia levels.

Figure 5 illustrates native provincias of the population. It is interesting to note that inhabitants, who migrated from Buenos Aires provincia to Capital Federal alone account for 36.1% of the total incoming population from other provincias. The others, who migrated to Capital Federal, are mainly from Sante Fé, Entre Rios, Cordoba etc. Recent reports also reveal a trend in migration pattern from small cities to large cities. This process is also caused a dominant primate pattern at provincia levels, and therefore, at the national level.

2. Financial activities

Figures 7, 8, 9 and 10 show the provincia level loans and deposits for 1970 and 1981. These figures clearly indicate the regional differences. In 1970, Capital Federal accounted for 47.1 and 54.4% of the total deposits and loans, respectively. This provincia is followed by Buenos Aires, Sante Fé, Cordoba and Mendoza. The pattern of capital distribution in 1981 was very similar to that of 1970. Figure 11 shows the year-to-year changes in the percentage of deposits and loans in Capital Federal. Here deposits are sparsely distributed, while loans are accumulated in the primate city, a fact that can be generally observed in other Latin American countries. In particular, Capital Federal accounts for 69.8% of the total loans with 0.3% of the total land area. The provincia-based rank size distribution of loans for 1970 and 1981 in Fig. 13 strongly demonstrated the primacy of Capital Federal than the other provincias. The above stated pattern is caused by the economic crisis of the country. Figures 14 and 15 show ratios of loans to deposits for 23 provincias. In 1970, the ratio was 103.5%, but it increased to 130.5% in 1981. These values distinctly show the amount of overdraft in recent years. Not only the ratios are high in all provincias, but they also indicate an increasing trend. In short, there are two patterns in capital flow in Argentina. 1) A large amount of capital flow towards Buenos Aires, 2) A little amount of capital flow from the southern provincias to the northern provincias. The former one is a common process but the later one is a different process, because the southern provincias are basically underdeveloped, and therefore, need more capital for their regional developments and growth.

3. Transportation

Although an attempt was made to analyze traffic flows among the cities, it was not easily achieved due to the scarcity of data. However, a traffic flow pattern was prepared for Cordoba provincia by using the data for 1980. The automobile transportation pattern of Argentina is shown in Fig. 16. This map was produced by Juan A. Roccatagliata (1980). In Argentina, an infrastructure of railway transportation was developed a long

time ago, but in recent years the automobile transportation revealed a steady development than that of railway transportation which was undoubtedly caused by the growth of Buenos Aires.

As a nodal point, Buenos Aires shows the accumulation of a large amount of goods and services and a greater number of immigrants. Not only that, it also shows five axis of routes from its core region, in which the dominant one runs through the La Plata basin connecting Rosario, Resistencia-Corrientes, Cordoba etc. Based on the flow pattern from the core region, the region of influence can be indentified. Apart from Buenos Aires, there are some sub-centers, e. g., Cordoba, Mendoza, Tucuman Resistencia-Corrientes, Jujuy and Rosario.

Figure 17 shows the passengers flow pattern in Cordoba provincia in 1980. This figure reveals the connections by flow networks between Cordoba and its sub-centers, S. Francisco, Dean Funes, Carlospaz, Rio Cuarto, etc. Here, not only the population distribution pattern but the passenger flow pattern also demonstrated the primacy of Cordoba city.

II Agglomeration of Buenos Aires and the urban system

1. Urban Growth of Buenos Aires

In 1982, Buenos Aires was named as the permanent capital city. Since then, facilities for harbor developments have been expanded, which in turn, increased trade facilities with other countries. As a result of the development process, about 90% of immigrants settled in the coastal area of Buenos Aires beginning from the middle part of 19th century. Administrative offices, and financial institutions were established along the La Plata river due to increased international trade activities. These buildings formed a European-style townscape and it was surrounded by residential areas.

Not only trade activities, but the total population also increased steadily. In 1968, the total population was 190,000. It increased by eight times in 45 years, that is to 1,500,000 in 1914. By 1927, it reached the figure of 2,000,000. In 1947, the total population of Capital Federal was 2,980,000, the highest value ever observed in this provincia. But after 1947 an outflow in population from Capital federal was noticed due to the agglomeration of Buenos Aires. At present, the occupied area of Capital Federal is 200km² but the agglomeration area of the provincia is 1700km². This area has a total population of 9,700,000 which is equal to 35% of the total population. The decentralization of functions in this area has accelerated the process of metropolitanization. It has been further encouraged actively by transportation. In particular, the construction of railroad network was started in 1857, the tram lines were constructed in 1889 and the construction of subways was begun in 1913.

2. The urban core

2.1 Microcentro

Anne and Clande Collin-Delavaud(1987)classified the urban core into two centers, 1) Microcentro and 2) Macrocentro. Urban core functions mainly include commercial, cultural, administrative and office functions. These functions not only influence Buenos Aires, but also the entire country. Here the original form of an urban core was formed in the later part of 19th century. It is very interesting to note that since 1930 the location of the

urban core did not show any changes in its position. In the Microcentro, historical monuments, avenues, plazas and grid pattern of roads are noticed. This pattern also did not show any spatial changes between historical and modern times. Thus, this fact has caused deteriorations in the establishment of buildings and facilities.

As in other countries, financial institutions are concentrated in a small area. In particular, banks are congested in the streets of Rivadavia, 25 de Mayo, Tucuman and Esmeraldas. There were 284 financial institutions in 1980, in which 130 of them were head offices. The gathering of financial institutions, head offices of large enterprises forms the "City phenomenon" which is clearly observed in Buenos Aires.

2.2 Macrocentro

The Macrocentro is bounded by Sante Fé, 9 de Julio, Belgrano and La Plata. The population density is higher in this area than that of the Microcentro. Commercial areas and offices are, particularly, developed along the main axis from the Microcentro, though they are not homogeneous. However, wholesale business distributions may be found around the railway stations.

2.3 Suburbs

Five axis from the urban core, railway networks, colectivo from the railway networks, motorization have accelerated the process of sub-urbanization. However, the suburbanization is not homogeneous in all regions. Since 1960, residential areas among high buildings have been formed in the northern area. Due to the above stated process of agglomeration, the area of old settlements has been converted into an industrial area, e.g., Barracas, Avellaneda, Metaderos, etc. A part from these, secondary urban core phenomena are observed in Belgrano and in Flores, which are located within 10 and 9 km distances from the urban core. In Villa Cresno, Santa Fé and San Martin, small central places are found where middle class residential areas are located.

Although the population is very high, the hierarchy of central places is not well organized. This might have been caused by lack of tertiary activities and public facilities.

III A comparison of urban systems among Latin American countries

The "City phenomenon", which was caused by various functions of financial institutions and important offices in Buenos Aires, is very similar to that of Mexico City, Rio de Janeiro, S. Paulo and other large cities in the world. However, it is worthy to note that the location of the urban core did not show any significant changes in its position between historical and present times. For example, the urban core of Mexico City moved from Zocalo to Alameda district and, at present, it is in Paseo de la Reforma. In S. Paulo, the urban core moved from Centro to Av. Paulista and partly to Av. Lima. As a result of a stable location with 10 million population, Buenos Aires has a number of problems that include deterioration of buildings, lack of space, heavy traffic jams, etc. Moreover, the hierarchy of central places is also not well developed in Buenos Aires compared with the agglomeration of large cities in Mexico and in Brazil.

Similar to other countries in Latin America, the primate pattern in urban system is clearly noticed in Argentina. In Brazil, next to S. Paulo and Rio de Janeiro there are

seven big cities, each of them has the population of one million. In Mexico, there are two major cities next to Mexico City. They are Guadajara and Monterrey. In addition to these, twin cities are developed along the boundary between Mexico and the U.S.A. . Therefore, the rank size rule pattern somehow reaches a close relation in Mexico and in Brazil. To see the above mentioned pattern in economic functions, financial activities were analyzed. Here the analysis was based on banks alone, which represent the upper circuit of Milton Santon's (1975) explanation.

Overdrafts and their increasing trends are common phenomena in Argentina. Financial activities are accumulated in the primate city compared with that of population. Although these facts are generally observed in Latin American countries, they are striking in Argentina. The analysis and the discussion on the urban system in Argentina reveal that the primacy of Buenos Aires is higher than that of cities in Mexico and in Brazil. One of the reasons, may be a comparatively less urban population in Argentina(30 million)than in Brazil(140 million) and Mexico (80 million) which does not allow to grow many central places, and therefore, a hierarchical central place system at the national level.



写真1 ブエノスアイレス市の市街地（1975年撮影）



写真2 国会議事堂(1988年7月). 1906年に完成し、正面を走る五月大通りとともに、今世紀初頭のブエノスアイレスの都市計画を代表するものである。



写真3 ブエノスアイレスの都市景観(1988年8月). 7月9日大通り南端から北東の国会議事堂方向を望む。道路網は整然としているが、建造物の高さは一定ではなく、老朽化が進んでいる。



写真4 7月9日大通り(1988年8月). アルゼンチンの独立記念日の7月9日にこの大通りの名前が由来する。道幅144メートルで、市街地を南北に走る。沿道には、公共建造物、オフィスなどが並ぶ。



写真5 国会議事堂広場（1988年7月）。国会議事堂前は公園になり、噴水・彫刻などが配置され、市民の憩いの場所となっている。ここから市内最古の大通りの五月通りが東に向かって1,500メートル延びる。



写真6 ラプラタ川河岸地帯（1988年7月）。河岸には第1から第4までのドックがあり、遠望にドックが見える。税関をはじめ、船舶関係のオフィスが多い。



写真7 ブエノスアイレスの金融街（1988年8月）。旧市街地の狭い範囲に、国内外の金融機関がひしめきあい、交通混雑をまねいている。



写真8 ドレーゴ広場の「ノミの市」(1988年7月). 市街地南部のサンテルモ地区のドレーゴ広場には、毎日曜日、古物の市が立つ。



写真9 国鉄レティーロ駅(1988年7月). ブエノスアイレス市の陸の玄関口であるレティーロ駅は、全国に延びる国営鉄道の終着駅である。



写真10 サンテルモ地区の住宅街(1988年8月). 都心核心部より南に位置する当地区には、比較的貧しい階層が住み、家屋も古く、かつての市街電車の線路も残っている。



写真11 フロリダ通り (1988年7月). 都心地区を約1キロメートルにわたって延び、歩行者優先道路となり、高級品店が並び、商業地区の中核となっている。



写真12 石畳の道路(1988年7月). プエノスアイレスの市街地には、いまだ石畳の道路が残る。ヨーロッパへ食肉・穀物を輸出した帰荷として石を持ちかえり、石畳を敷いた。



写真13 プエノスアイレスの日本人経営のクリーニング店 (1988年8月). 日本からアルゼンチンへの移民は、1907年から始まり、現在、全国で約3万人の日系人が住む。そのうち、プエノスアイレスでは日系人が経営するクリーニング店が多い。



写真14 レコレータ地区の高級住宅地区
(1988年7月). 市の北部を走るリベルタ
ドール大通りに沿って, 高級アパート,
大使館, 公園などが並ぶ.



写真15 韓国人街 (1988年8月). 韓国人
の移民も増え, 市街地の西部には, ハン
グル文字が看板に使用される地区が形成
されている.



写真16 バオグラノ地区の高級住宅地 (1988年8月). 市街地
北部のバオグラノ地区は, 郊外の高級住宅地として発達して
きた.



写真17 コルドバの市街地（1988年7月）。400年の歴史をもつアルゼンチン第2の都市コルドバも、市街地中心部では基盤目状の道路網を残している。



写真18 コルドバのバスターミナル（1988年7月）。コルドバの長距離バスターミナルはにぎわいを見せるが、左側の国鉄駅は閉散としており、旅客輸送の軸が鉄道から自動車へ移行したことを物語る。



写真19 コルドバ市の都心地区（1988年7月）。アルゼンチンの地方都市でも、都心地区では歩行者優先道路方式を採用し、多くの人びとを集めている。



写真20 首都移転候補地のビエドマ (1988年8月)。首都をバタゴニア地方のビエドマに移転する計画があるが、その予定地は荒地のままに放置されている。

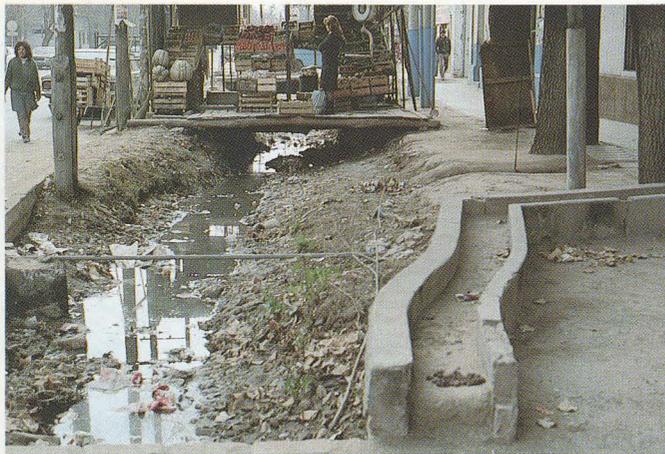


写真21 メンドサ市内の用水路 (1988年7月)。アンデス山脈山麓の乾燥地帯に位置するメンドサでは、市内に用水路がめぐらされている。



写真22 ツクマン市の歩行者優先道路 (1988年7月)。地方都市クツマンでは、日曜日になると、市街地の一区画が歩行者優先道路となり、市民が集まり、チェスを楽しむ。