

[研究ノート]

19 世紀後半期

アメリカ都市の郊外の発達〔II・完〕

小澤 治 郎

はじめに

1. ケネス T. ジャクソンの研究
2. サム・バス・ウォーナー Jr. の研究
…… (以上, 前号)
3. ハロルド M. メイヤーと
リチャード C. ウェードの研究
4. スタンレー K. シュルツの研究
むすび
…… (以上, 本号)

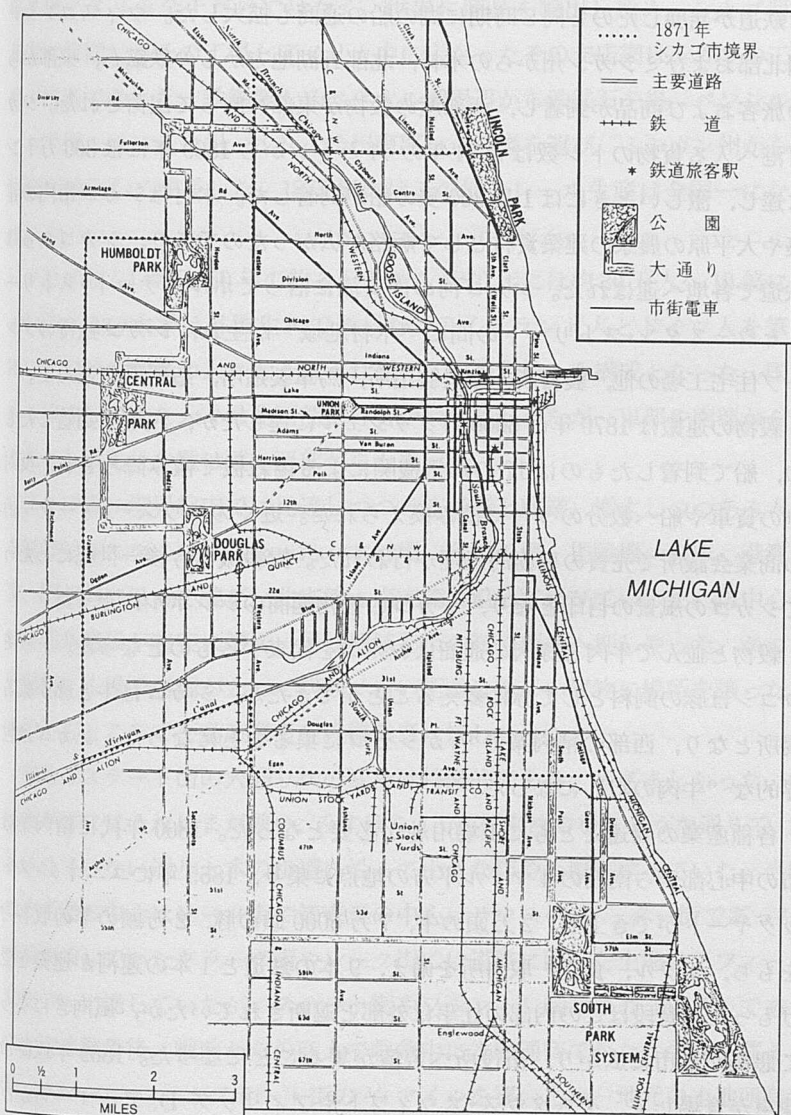
3. ハロルド M. メイヤーと リチャード C. ウェードの研究

イギリスから訪れたサラ・ジェーン・リピンコットは 1870 年にシカゴの状態を要約して、「この都市の成長は近代文明の歴史のなかでも最も驚くべきことの一つである。」として「人の一生の間に、インディアンが生息地であり、取引商人の野営地であったこの場所が近代的大都市に成長したこの都市を“稲妻の町”と名付けた。「1870 年にこの都市は 30 万人の人口をもち、7~8 マイルの街路とその上を縦横に走る年間 700 万人を運ぶ市街電車をもっていた。」とし、「丸太小屋の家は巨大な倉庫や豪華な屋敷となり、小さな

取引業者は大商人となり、そのなかには数百万ドルの資産をもつ者も現われ、驚くほどの規模の商業を営んでいる。」としている。そして「シカゴのこのような急速な発展は止りそうもなく、シカゴは独立記念日にも安息日にも成長し、あらゆる日に成長し、夜の間にも成長している」とし、「それはあらゆる所で、1フィート、1フィート、1インチ、1インチと沼の低地や湿地の堤や砂地の上に広がっている。」として「木の舗装道路、マカダム式道路、新しい街路がレーク・ビュー、ケンウッド、ハイド・パークなどの郊外を都市に変えつつある。」としている。

この発展の道具は鉄道であった。鉄道はまず大西洋とシカゴをつなぎ、次いで太平洋とシカゴをつなぎ、シカゴはその中心点となっていった。それは中西部の豊かな地域へ扇状に広がり、小麦、トウモロコシ、家畜をシカゴの波止場、揚穀機、食品加工工場へ運んだ。数多い鉄道の線路、終点などの施設は市の外観を決定し、郊外の鉄道駅は市外の人口中心地になった。1850年のガレナ・アンド・シカゴ・ユニオン鉄道を皮切りに、2年後には東部と結ぶ線路が2本、南部と結ぶものが1本、西部と結ぶものが1本増え、1856年には10本の路線で1日に58本の旅客列車と38本の貨物列車が発着していた。わずか6年でこの都市は世界最大の鉄道中心地に成長した。イリノイ・セントラル鉄道はシカゴ出身の上院議員ステファン・ダグラスらの力によって生れたが、シカゴ東端のミシガン湖岸に終点施設を得た。その西にはミシガン・サザン鉄道とノーザン・インディアナ鉄道、そしてロック・アイランド鉄道が入り、西からシカゴ・アンド・アルトン鉄道、パーリントン鉄道が入り、北西および北からシカゴ・アンド・ノースウェスタン鉄道が入りこんだ。操車場や駅が市内各所を占領し、その周辺を支配した。そしてその回りに工業および商業の中心地が生れた。この立地は無計画に行われ、市議会の態度にも一貫性がなかった。むしろ各鉄道会社のその時々が必要が発展の型を決めた。一度これらの施設やそれを取り巻く体制ができるとそれを変えることはできなかった。この鉄道が作った都市の特徴は以後一世紀にわたってシ

図1 1871年のシカゴの市街電車



出所：H. M. Mayer and R. C. Wade, *Chicago, Growth of a Metropolis*. 1969. p. 69.

カゴを支配することになった。

鉄道が発展したのと同じ時期に湖の船の通商も拡大した。ウィスコンシン州北部およびミシガン州からの木材、北部五湖地方からの鉄鉱石、東部からの旅客および商品が到着し、西部産の穀物が東部へ向って出荷された。シカゴ港へ入る貨物のトン数は1844年の44万トンから1869年には300万トンに達し、激しいときには1日300隻の船が到着した。木材はシカゴ市内の建築や大平原の農家の建築資材として販路が広がったのであり、シカゴからは鉄道で各地へ運ばれた。シカゴ河の南支流に沿ってホルステッド・ストリートとウェスタン・ストリート 사이에“木材地域”が生れ、シカゴ独特のプレハブ住宅工場の他、製材所、家具製造所、馬車製造所、造船所が並んだ。

穀物の運搬は1870年に6000万ブッシェルに達したが、汽車で到着したものの、船で到着したものは17の蒸気機関による揚穀機で積み降ろされ、反対側の貨車や船へ数分のうちに積み換えられた。近くのサウス・ウォーター街の商業会議所で売買の事務的処理が行われた。揚穀機は今後一世紀にわたってシカゴの風景の目印となり、シカゴの穀物通商のシンボルになった。

穀物と並んで牛肉と豚肉の通商はシカゴを代表するものとなった。トウモロコシは豚の飼料として豚に変えることができたが、シカゴは牛と豚が集まる場所となり、西部の精肉業の1/3がシカゴに集ることになった。シカゴは世界的な“牛肉の町”になった。

各種産業の発達とともに工場用地が必要となった。1860年代に精肉業は市の中心部から南西の4マイル平方の地点に集り、1865年にユニオン・ストックヤードができ上り、2万頭の牛、7万5000頭の豚、2万頭の羊の収容力を持ち、ホテル、食堂、取引所を備え、9本の鉄道と1本の運河が運搬を受けもった。普段はこの内部の仕事は外部と遮断されていたが、風向きによって悪臭が全市に広がり、市役所へ苦情が集ることになった。1869年以降冷凍車が登場して、グスタヴス・スウィフトやフィリップ D. アーマーらが巨大業者に成長し、また糊、肥料、セルロイド、石鹼など多くの副産物が産み

だされるようになった。マコーミック社が代表する農機具製造会社は1870年にはアメリカ全土だけではなく、世界に商品を輸出し始め、シカゴ河の北岸に位置したその工場とアメリカ中に広がったその支店網はシカゴの工業の代表であった。鉄鋼業もスベリオル湖周辺から鉄鉱石を得、ペンシルヴァニア州、オハイオ州、イリノイ州南部から石炭を運び、ミシガン州から石灰石を輸入して成長した。1875年にはこの地のレール生産は全国一になった。

シカゴの人口は1850年の約3万人から1870年には約30万人へ10倍に増えたが、その大半は外国生れであった。アイルランド人とドイツ人を筆頭に、その他の国籍の人々もそれぞれ増えて国際色豊かな構成となった。国内から移住してきた人々は北西部出身者が最も多かったが、東部や南部から来る人々も増え、少数は遠い西部からも集った。

徐々に古い境界線内では発達しつつある工業と商業、増大しつつある人口を收容しきれなくなっていくた。木材場、各種工場、揚穀機、倉庫、港湾施設、駅が河に沿って並び、北支流、南支流に沿って延びていった。市中心部では商業施設が着実に増え、居住地域を市の端や郊外へ押しやった。かつての住居に工場や店舗がとって代り、古い街並は新しい建物に場所を譲った。あらゆるところで不動産業者や投機業者は忙しかった。

例えばステート街の大通りへの変身は特徴的であり、めざましかった。60年代半ばにはそれはまだ狭い、みすぼらしい、将来性のなさそうな通りで、舗装されていない通りと木の歩道に沿って小さな店や小屋が建っていた。当時の小売業の中心はレーク街で卸売業の中心はサウス・ウォーター街であった。当時繁栄していたクラーク街やレーク街では道路に面した土地は1フィート2000ドルに達していたが、ステート街やワシントン街はまだ150ドルであった。南北戦争後、戦前からの商人で戦争中に木綿通商でかなりの財を蓄えたポッター・パーマーがステート街の $\frac{3}{4}$ マイルを買い占め、地元の土地所有者や市議会に働きかけて道路を拡張し、ホテルや大店舗を新設した。ステート

街は劇的に変わり、1869年には30~40の石造建築物が並ぶ商業中心地になった。シカゴの発展の傾向も変わり、これまで東西の方向に伸びていたシカゴ市は今後南北の方向に伸びることになった。

居住地も移り変わった。最初に郊外に土地を求めたのは富裕者層で、南では22番街以南、西では新設されたユニオン・パーク周辺に、北ではリンカーン・パーク周辺に富裕者たちの邸宅が建ち並び始めた。一方、中心部の労働者街も成長した。精肉工場や製革工場、蒸溜酒工場の騒音や悪臭に囲まれて、舗装されていない道路の街の下水のない、質素な松の木の小屋に20万人以上の労働者が住んでいた。不潔さと病気と不品行と窮乏がこの地域の特徴であった。北側(ノース・サイド)ではウェルズ・ストリートの西側、西側(ウェスト・サイド)ではアシュランド・ストリートの西側とキンツィー・ストリートの北およびハリソン・ストリートの南、南側(サウス・サイド)ではステート・ストリートの西側に労働者街があった。これらの地域の人口はますます増えた。1863年以降の10年間に、ウェスト・サイドの労働者街の人口は5万7000人から21万4000人へ4倍増えた。ノース・サイドやサウス・サイドでも人口は倍加した。密集した建物(しばしば1軒用の土地に2軒が建てられた)、舗装されていない道路、汚物が溜った小路、高い死亡率がその特徴であった。低収入と人口密集が強い人種的集中を生んだ。スウェーデン人とノールウェイ人はウェルズ・ストリートの西のシカゴ・アヴェニューに集り、その北の地域はドイツ人の住居になった。アイルランド人はブリッジポートに集り、ハリソン・ストリートの南には小さな黒人街が見られた。これらの地域ではその出身地のヨーロッパの言葉で礼拝できる教会が重要な存在であった。流行の中心地と労働者街の間に、白人労働者や熟練労働者の中産階級の住宅地があった。通例は1家族用住宅であったが、商業の建物の一部を利用している場合や店舗の2階以上に住んでいる場合もあった。これらは分散していて地域的特性は稀薄であったが、かれらもその数を増していった。

これらの地域に大量運搬交通が発達し始めた。すでに1856年に乗合馬車

が18路線あり、1日に400便運行していたが、それが増え続け、ケーブル・カーや電車が登場するにつれて湖岸や奥地に郊外地が広がっていった。鉄道の役割も大きかった。シカゴから放射状に広がる路線の駅の周辺にビー玉を散らしたように郊外地が生れていった。北へ向うシカゴ・アンド・ミルウォーキー（のちのシカゴ・アンド・ノースウェスタン）鉄道の沿線にエヴァンストンとレーク・フォレストの高級住宅地が、南へ向うイリノイ・セントラル鉄道の沿線にハイド・パーク、ケンウッドの排他的上流住宅地が、南西へ向うシカゴ・ロックアイランド・パシフィック鉄道の沿線のワシントン・ハイツやブルー・アイランドなどが代表的な郊外住宅地として生れた。

郊外の発展と同時に都心部でも人口と建物の増加に伴って対処すべき問題が生れてきた。とくに重要であったのは道路の改良、水道および公園の整備であった。道路は土地の水準が低かったことから一年のうち多くの期間泥沼化した。排水の方法では解決できないことがわかって、盛り土によって土地全体を高める方法がとられた。1850年代から70年代にかけて、道路の盛り土、建物のかさ上げが全市的に展開された。石造の数階建ての建物でも4~14フィートの高さにかさ上げされ、街路を広げるために移動させられた。毎日どこかで家が移動させられる光景が続いた。舗装の方法としては、板や石を使う方法ではなく、松の木の塊を煉瓦のように敷き、それにコールトールをかけて固め、その上に砂利を敷くニコルソン舗装と呼ばれた方法がとられた。初期の水道は不完全でしばしば汚染され、魚の臭いや屠殺場の臭いに悩まされたため、1867年ミシガン湖の湖岸から2マイルの湖底にトンネルを掘り、そこから水を運ぶ方法に切り換えられた。完成した130フィートの給水塔はシカゴ名物の一つになった。急速な都市の拡張に刺激されて、1860年代に市をとり巻く形で公園が作られた。北からリンカーン・パーク、フンボルト・パーク、セントラル・パーク、ダグラス・パーク、サウス・パーク・システム（ジャクソン・パークとワシントン・パーク）で、大よそシカゴの既成市街をとり巻く形となった。リンカーン・パークを除いて他はいずれも鉄

道沿線にあり、通勤列車の便を利用することができた。公園はリクリエーションの場であるとともに文化の場でもありと考えられ、博物館と図書館が併設された。

—このころ大火の災害がシカゴ市を襲った。1871年10月8日の夜、12番街の近くで始まった火事は、折からの強風と乾燥状態のなかで止まるところを知らず、3日間にわたってマディソン・アヴェニュー、シカゴ・アヴェニュー、ノース・アヴェニューを経てフラートン・アヴェニューにまで達し、ホルステッド・ストリート以東の湖岸一帯を焼き尽した。裁判所、商工会議所、郵便局、オペラ・ハウスなどの大建築物を始め、数千の工場、店舗、住宅を焼き払ったこの大火は、約4平方マイルの土地の約2億ドルの資産を灰にし、約10万人の住居を奪い、250人の人命を奪った。この大災害は一時は回復不能と思われたが、鉄道網、工業、商業の大部分が生き残ったシカゴにとって復興はそれほど困難ではなかった。それ以後木造建築が禁止されたことから、石か煉瓦の4~5階建ての、当時普及し始めたエレベーター付きの建物が全国から集った建築士たちによって建てられ、1872、73年は復興の年となり、73年恐慌によってその速度は若干落ちたが、1880年代は再びブーム期となった。大火で焼けた地域は大よそ高層建築の地域となり、焼けだされた10万人の大部分を占めた労働者たちは、この地域の外の木造住宅の地域へ移っていった。1880年代に入って10階から15階の高層建築が次々と現われ、かつてよりも精巧な、より装飾的な、新しい商店街が生れた。焼けた地域の工業施設は順調に再建され、焼けた鉄道駅はこれを機に大型の近代的な駅に生まれ変わった。全体として71年大火はシカゴの中心地域の建築の近代化に絶好の機会を与える結果となった。1885年に完成したホーム・インシュアランス・ビルディングや1891年に完成したモナドナク・ビルディングは当時のシカゴの高層建築技術がアメリカで最高の地位に達したことを示した。従来のように石の柱に頼らず、錬鉄や鋼鉄のビームを使って、鉄の檻に皮膚のように石の壁を張る方式と建築家ルイス・サリバンなどによって開発された新し

い装飾の方法は、シカゴをしてその後80年間にわたって“近代建築の砦”たらしめたのであった。

高層建築の垂直面の発展と並んで、水平面の大量輸送交通機関の発展もめざましかった。1860年代、70年代の乗合馬車時代のあと、1880年代はケーブル・カーの時代となった。それはまずステート・ストリートのマディソン・ストリートから21番街までの4マイルに始まった。これの敷設には1000ポンドの鉄と鋼鉄、4万4000バレルのセメント、馬車5万台分の石、砂、砂利、30万フィートの木材が使われた。ある程度の反対があったが、1882年からの操業は大成功であった。速度が乗合馬車をかなり上廻っただけでなく、数千頭の馬（汚物）が不必要になったことから生じた清潔さ、健康上の安心、ひづめの音よりもケーブル・カーの音の方が小さかったことから生じた静かさがその原因であった。ケーブル・カーは市の南方と北方に広がり、それが進出したところは例外なく地価が上昇し、新しい建築が始まった。1894年には80マイルの路線に450の車輛が走っており、市内の11カ所に動力工場ができていた。それぞれのケーブル・カーは郊外から市街地へ到着し、再び郊外地へ折り返す方式をとったが、これが連なって環状のループの原型ができ上がった。80年代にはケーブル・カーに続いて市街電車が登場した。これは時速9～12マイルで乗合馬車の約2倍であったが、さらに速い、時速15マイルの蒸気機関による高架鉄道が1893年のシカゴ万国博覧会の直前に導入され、それが広がって1897年には環状線ループ・システムができ上がった。このような大量輸送交通機関の発達による移動時間の短縮、効率の改善は市の拡張に役立った。これまで利用されていなかった土地に開発業者が手をつけた。従来の郊外の粗末な家屋や不規則な建物に、新しい、高価な建物がとって代った。この時期は第二次大戦後の爆発的発展に先立つシカゴの爆発的な拡張期であった。

このように中心部、郊外地ともに拡張したが、中心部の拡張を代表したのがアパートの出現であった。71年の大火の前には見られなかったアパート

はそれ以後増えて1880年代は大流行の時期となり、かつての繁華街で今やさびれようとしている地域に大量に出現した。1883年の1年間だけで1142棟も新築され、土地の高度利用と新しい生活様式を生みだした。同じように大火後現われたのが賃貸安アパート(テナメント)であった。とくにウェスト・サイドに粗末な、木造の、にわか造りの建物が急増し、1棟に数家族が群がり住んだ。とくに新しい移民たちが安い家賃のこの種の住宅を選んだことから、そしてこの方法がそれなりに高い地代を負担できたことから、行政の規制の努力をはねのけてこの方式が広まった。

片や富裕者たちはミシガン・ブルヴァードを先頭に、南方へその住宅地を広げていった。各業界の成功者たちの豪華な住宅が建ち並び始め、地価を押し上げた。従来18番街のプレアリー・アヴェニューのような高級住宅地にはマーシャル・フィールド、ジョージ・プルマン、フィリップ・アーマーたちの20万ドルを超える大邸宅が現われた。いくつかの華やかな社会的儀式も現われ、例えば夏の日曜日、グランド・ブルーヴァードではワシントン・パークの南の競馬場へ向う数千の高価な馬車の行列が見られるようになった。

富裕者たちが市の中心部から遠い郊外へ移動するにつれて、中流の人々がその跡へ住みこんだ。2世代目の若干富を蓄えたドイツ人、スカンジナビア系の人々、アイルランド人たちが都市中心部のより混んだ地域から脱出して、富裕な人々が見捨てた住居を引き継いだのであった。家を維持する費用も時とともに安価になっていだし、これら中流階層の人々は同じ広さの場所に上流階層の人々よりは多人数が住んだため、ある程度地価も下ってこれらの人々が住める状況となったのであった。

以上のように古くからの住民は外側へ移住していったが、中心部は新しい移民たちが流入し続けた。1890年にシカゴの人口の78パーセントは外国生まれ、あるいは外国生まれの人々の子供たちであったが、そのほとんどが貧しく、大都会の生活には不慣れな状態で到着した。かれらは自分たちだけの間

で交際社会を作り、従来からあった人種別の居住地を広げていった。ポーランド人は各所に分散した小さな居住地をもっていたが、ほとんどがシカゴ・アヴェニュー、クライボーン・アヴェニュー、カーペンター・ストリートに囲まれた地域に集った。この3万人の町の住民の半分以上が80年代中頃には自分の家をもち、セイント・スタニスラウス・コストカ教会を中心に暮らしていた。チェコスロヴァキア人はそのほとんどが新しく到着した人々で、ホルステッド・ストリートとアシュランド・アヴェニューと16番街に囲まれた地域に混雑した居住区を作った。このころ増えた南イタリーからの移民たちは、シカゴ河の西のグランド・アヴェニュー沿いにリトル・シシリー街を作った。ドイツ系ユダヤ人は昔からシカゴに住んでいたが、新しく到着した東欧系ユダヤ人たちはポーク・ストリートとブルー・アイランド・アヴェニューと15番街に囲まれた地域に住みついた。

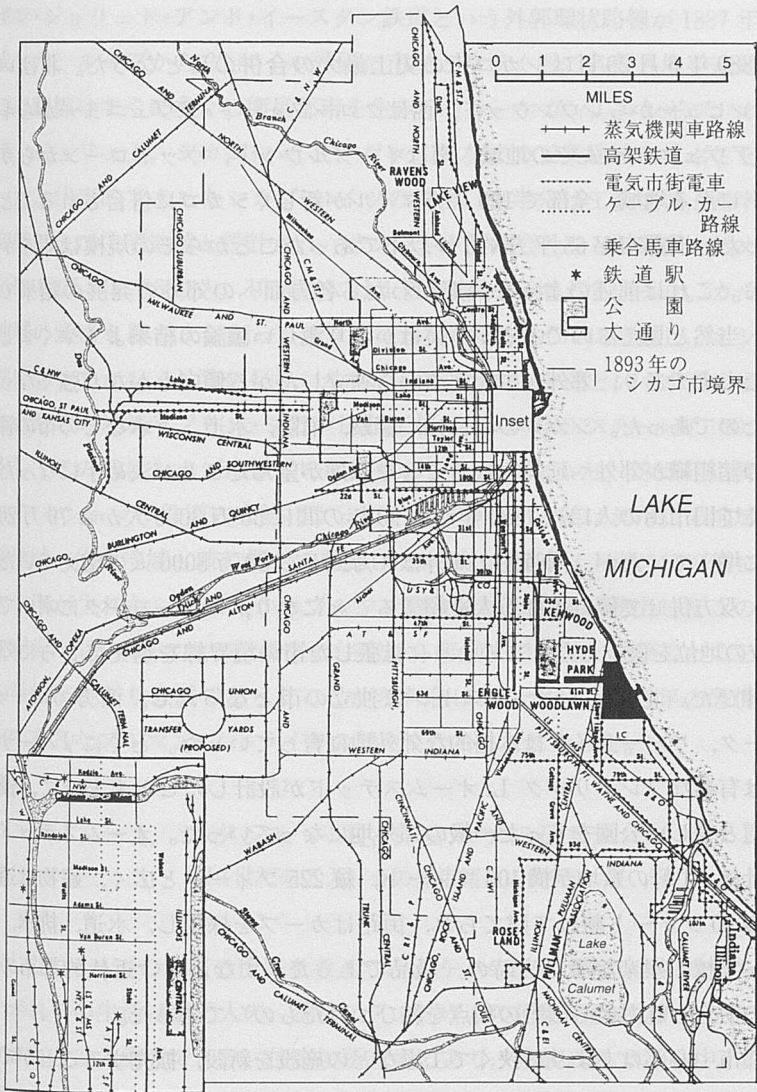
このように到着してまもない新移民たちは従来住んでいた人々が見捨てた家や通りに面しない安アパートに住みつき、ほとんど耐えられないような生活を我慢した。その地域には人間があふれ、街路や裏通りにはゴミがあふれ、道路は舗装されておらず、人々の職業は不規則で給料は安かった。しかしこの人々も2代目、3代目になるとこのスラム街から脱出していった。最初は近くのより良い地域へ、次いで街の周辺の一戸建住宅や2、3階建てのアパートへ移住していった。このような居住地区の移動が、あらゆる種類の人々のアメリカ的生活への組み入れの手段となった。最初の都市の中心部の生活は、次々やってくる新移民たちのその後の上昇のための準備段階となったのであった。もっとも必ずしもすべての人々が上昇しえなかったことが大きな問題として残った。

シカゴの都市の拡張は、中央のビジネス・ディストリクトから放射状に延びた交通路線に沿って伸張した。最初の鉄道駅の周辺は住宅地で埋り、新しい商業中心地が生れた。都市に近い郊外は併合されていき、その結果不規則な星型の地形となり、交通路線があって人口密度の高い場所が星のようになった

点になった。この星形の北のとがった点になったのがレーク・レビューであった。ループからベルモント・アヴェニューへ4マイルにわたって住宅地が続き、そこから外はまだ未発達な土地がエヴァンストンへ広がっていた。鉄道や市街電車によって中心部とつながれたこの地域には住宅地と商業用の建物が続き、その多くはかなりの広さの地所をもった一戸建住宅や2,3階建てのアパートであった。この地域にはスウェーデン人やドイツ人やアイルランド人の中産階層が住みついていた。北西方面ではミルウォーキー・アヴェニュー沿いにウェスト・タウン、メープルウッド、アボンデールなどが発達し、ドイツ人、スカンジナビア人に続いてポーランド人が住みついていた。西方への展開は北、南に比べておくれ、この方面の中心であったマジソン・ストリートの商業施設は貧弱で交通施設も他の方面よりおくれ、全体的に安普請の労働者街が広がった。そしてアイルランド人やドイツ人が明け渡した住居へは東ヨーロッパから新しく到着した移民たちが住みついた。1893年段階でもクロフォード・ストリート以西は少数の郊外地が存在しただけだった。一方、南西部へは郊外の発展は目ざましく、67番街のエングルウッドにはドイツ人、アイルランド人の中産階層郊外ができ上った。ロック・アイランド鉄道沿いのビーバリーやモルガン・パークは市街電車によって中心部と結ばれ、半ば山岳地帯的郊外として有名になった。南方は最も拡張した方面で、イリノイ・セントラル鉄道沿いのケンウッドやハイド・パークの郊外地が発達した。1892年に創設されたシカゴ大学、1893年の万国博覧会がこの地域の近代化を早めたが、高級住宅などの一大家族住宅が豊かな公園に囲まれたこの地域を占領していった。

このような郊外の発展に伴って各種の不動産業と投機活動が見られた。1890年のブーム期には S. E. グロスや E. A. カミングスらの大手業者は専用列車、無料の昼食、花火大会、自転車競技会などを開いて客を歓待し、1週間に500軒分の地所を売るなど花々しい販売合戦を展開した。93年恐慌によってこのような光景は見られなくなったが、長期的視点から見ると各地

図2 1893年のシカゴ市の市内交通組織



出所：Mayer and Wade, *op. cit.*, p. 137.

域ともに着実に発展し、地価は上昇し、不動産業も大きな資産を蓄えていった。

1889年6月29日はシカゴ市の史上最大の合併の日となった。北はレク・レビューからレヴンウッド、西はクロフォード・アヴェニューからケクロ・アヴェニューまでの地域、南はイーグルウッド、ウッドローンからカルメトに至る地域、全部で120平方マイルが新しくシカゴに併合されることになった。旧都市が65平方マイル以下であったことからその規模は明らかである。これは前述のような長期にわたる各方面への郊外の発展の結果であり、当然と見えるのであるが、実はかなり激しい議論の結果ようやくまとまったものであり、郊外が中心都市から独立したがる傾向もかなり強くなっていたのであった。シカゴの場合は、警察、消防、水道、下水などの市の管轄下の諸組織が郊外へ延長されることを郊外が望んだことが決め手になった。かくて旧市街の人口は1880年から90年の間に50万3000人から79万2000人に増えていたが、同時期に郊外は4万人から30万8000人に増えていたので、双方併せて優に100万人を超えることになり、ニューヨークに次いで第2位の地位を確立した。このように拡張した市の境界線を越えてさらに郊外は伸びた。北ではエヴァンストンは独立の市となったし、西方のオーク・パーク、リバーサイドは本格的な郊外地に育っていった。とくにリバーサイドは有名なフレデリック L. オームステッドが設計したこともあって、優雅な道と美しい公園をもった一級の郊外地になっていった。オームステッドの設計は、1軒の敷地が横100フィート、縦225フィートと広く、建物は道路から30フィート離れて建てられ、街路はカーブを採用し、水道、排水、光熱、学校、娯楽施設は当時の一級品であった。すなわち“近代的都市の最新の便宜と魅力ある田舎の利点を結びつけたもの”であった。

都市中心部はあまりに狭くて工場などの施設を新設、拡充することができなくなった。そこで労働力を得られるほど近くで、同時にあまり混雑しておらず、地価も安い、中心部から適当に離れた地点に工業用地が求められた。

そして当時の工業施設には鉄道の便が不可欠であったが、シカゴの場合はエルギン・ジョリエト・アンド・イースタン鉄道という外郭環状路線が1887年に完成した。ループから35マイル外側に市をとり巻く形で各郊外地を連絡したこの路線はすぐに多くの衛星都市を生み、ウォーケガン、エルギン、オーロラ、ジョリエト、シカゴ・ハイツ、ゲアリーなどの工業地域が並ぶことになった。代表的であったシカゴ・ハイツの場合、東半分は工業地域、西半分が商業および住宅地域と設計され、インランド製鋼会社などが操業を始め、人口は1895年に1500人、10年後には1万5000人と増えていった。カルメト地域の隆盛も目ざましかった。シカゴ市の南12マイルに位置し、ミシガン湖に面してカルメト港をもち、カルメト河、カルメト湖という水運の便に恵まれたこの地域へノース・シカゴ圧延工場(のちのU.S.スチール南工場)が進出し、この地はシカゴ市最大の製鋼業の中心地になった。1885年以降イリノイ・セントラル鉄道の支線によってシカゴ中心部と結ばれたこの地域は商業地域、住宅地域も兼ね備えて発展していった。カルメト湖の向い側にプルマン市が生れた。1882年からプルマン寝台会社の工場が進出したこの市は、ジョージ・プルマンが労働者の住宅から店舗まで設計し建築したこと、その外観がかなり立派であったことから有名になったが、1893年の恐慌のなかで有名なプルマン・ストライキの舞台になることになった。

4. スタンレー K. シュルツの研究

(19世紀のアメリカの都市衛生の展開)

2人のアメリカの都市の住民を考えてみよう。かれらは架空の人物であるが、かれらの生活は数千人の、都市のアメリカ人の経験を合成したものである。かれらは労働者であり、住宅の所有者であり、家族の長であった。1人は1840年代にピッツバーグに住んだ大工で、今仕事のため家を出ようとしている。家のうしろの屋外便所で用を足し、妻のために近所のポンプから水

を汲んだあと、かれは家の前の道路へ足を踏みだす。その足は昨夜の雨でできた泥のなかへ沈みこむ。糞とゴミと泥の混ったものを靴から払い落しながら、そして向うからやってくる2台の乗合馬車や通行人や馬車や学校へ向う子供たちとすれ違いながらかれは進んでいく。朝は晴れているが、舗装されていない道路から立ち上るほこりや小さな工場からでる石炭の煤であたりは暗い。

かれは息を吸いこむと咳をする。学校へ向う子供たちを見て、かれは最近死んだ、4人の子供のなかの一番若い子を思い出す。“チフス”だと医者はいった。この大工はこの子の死を神の意志と考え、人生のありふれたことと考えていた。同じようにかれは周囲の悪臭や不潔さをあきらめていた。もしかれが将来を予言してみよといわれたら、かれはこの都市がもっと大きくなり、より多人数になるだろうといっただろうが、臭く、汚く、病気がはびこる点は今のままで変らないだろうといっただろう。かれは望んではいなかったかも知れないが、生活のリズムが変わることは予期していなかった。

これを2代あとのかれの孫と比べてみよう。かれは1910年に同じ都市の鉄鋼会社で働く監督であった。かれは祖父と同じように上流の労働者階級地域に住んでいた。しかし祖父の時代とは違って、この監督の家は室内まで配管され、清潔な水と照明と料理のためのガスをもっており、外の道路は舗装され、糞尿などの廃棄物はかなりなくなっていた。空気はまだ煤けており、かれが市街電車で工場へ通うとき、まだ臭い地域を通らなければならなかった。しかし、かれは地域の健康局がこれらの問題をそのうちに解決してくれることを予想しており、それにはその前年の街路清掃運動とその結果という裏付けがあった。その日の新聞にも健康局長の、住宅と衛生状態について全市の調査を約束した記事がでていた。かれは子供の病気が心配であったけれども、腸チフスや黄熱病やコレラが市内には、少なくともかれの家の近くでは蔓延していないことは知っていた。たしかにかれが住んでいる社会は衛生的な天国ではなかった。何千もの市民が貧乏と不潔さと病気のなかで暮して

いた。しかし、かれの時代に生じた改良を考えるとかれは子供たちや孫たちの時代にはより清潔な時代がやってくることは期待できた。1840 年から 1910 年までの間に人々の態度や期待や政策に大きな変化が生じた。第一に、都会人口の病気の性質、原因、伝染についての医学的職業界の議論が物理的環境についての新しい議論を生み、それが慣習の常識となってきた。第二に、都市問題を議論した人々が物理的環境と市民の肉体的、道徳的健康との関連を見出し、商業的中心地から工業的中心地へ変りつつある都市の衛生的問題の解決を新しく探求し始めた。なかには情報を集めて、協同して政府の行動を要求するものも現われた。衛生関係の仕事も南北戦争後新しい職業として現われた。第三に、都市の実業家や都市計画を進める人々、地方の政治家たちが伝染病が都市の経済的成長に与える影響を議論し始めた。第四に、新しい医学的技術と新しい公共事業の設立が結びついてより健康な都市の可能性が生れた。

以上のような 19 世紀の衛生改善運動を通じて道徳的色彩が濃厚であった。初期の原罪的堕落論などの宗教的色彩が薄れて道徳的環境論が支配的になってきた。都市社会事業の先駆者とされるジョセフ・タッカーマンは、都市が道徳的腐敗の中心であり続けるのは貧困の環境的循環をうち破る科学的方法が見つからないからだとし、ユニタリアン派の牧師ウィリアム E. チャニングは、大きな都市の子供たちが無智と悪徳のなかで育つのは、都市がかれらを救うことを怠っているからだとした。都市の公的教育を始めた人々も道徳的環境論を唱えた。しかし、都市が工業化していくにつれて、都市の環境の悪化は道徳的環境論では処置できない切迫したものとなってきた。教室や小売店、小工場、そして上流住宅のなかでも悪臭は耐えられなくなってきた。伝染病、街路の汚染、ゴミ、汚水、動物の死体、空気の汚染、そしてスラム街の突然の出現が容赦なく進行した。

最も明らかな健康への脅威は伝染病の流行であった。当時正確な罹病率の統計はなかったが、それは驚くほど高かった。1815～39 年の期間のポスト

ン、ニューヨーク、フィラデルフィア、ニューオーリンズの年間罹病率は1000人につき28.1人であったが、1840年から60年にかけてそれは30.2人へ上昇した。個々の流行を見ると数字はより劇的であった。ニューオーリンズの1832年のコレラは150人を殺し、47年の黄熱病の流行は80人を殺した。1850年には両方の病気が流行して1000人中100人以上を殺した。シカゴでは1849年のコレラで1000人中55人が死に、5年後腸チフスとコレラで60人が死んだ。ニューヨークでは1810年の1000人中21人から1850年代の37人へ増加した。その他にも肺炎、天然痘、結核、猩紅熱、腸内疾患などの伝染病が見られた。

都市の住民の日常生活のなかで最も目についたのは街路の状況であった。1840年代にシカゴの街路は木の板で覆われていた。その板の下では、市の $\frac{3}{4}$ の地域で水が溜っていた。そこへ家庭排水が流れこんでいたので、夏にはひどい悪臭が生じ、多くの伝染病の径路となった。“しばしば馬車が通って板がはずれ、汚い水が窓の高さまで跳ね上った。”ニューヨークでも、ある新聞によると“少数の大通りを除いて、すべての通りは悪臭を放つ汚物で埋っており、ほとんど乗物が通れないほどの高さまで汚物がつみ重なっている場所もあった。”1850年代のチャールストンでも“朝の太陽が照りつげると、大通り、裏通り、中庭から悪臭が広がり、腐りつつある動物や野菜のガスが全市に広がり、あらゆる社会の階層が被害を蒙った。”

ゴミ集めはまだ民間会社が部分的に行っている段階であった。多くの都市で自宅の前を所有者が清掃すべしという条令が出ていたが、それは必ずしも守られていなかった。ニューヨークの“人々は好きにだけ清掃した。ゴミの運搬については、それは数日間積んだまま放置され、その間踏みつけられて散らかされた。そして再び掃除して集められなければならなかった。”のであり、南部の諸州では猛禽類や家畜が金の要らない清掃人として役立った。1860年代に入っても豚の群がシンシナチやニューヨークの街を放浪して清掃人の役割を果たした。18世紀から19世紀初頭にかけての汚物処理の方

法の一つは、都市の近くの農民たちが台所からでるゴミ、街路のゴミ、厩舎の馬糞、動物の臓物などを肥料や動物の飼料として購入し、引き取る方法であった。その他には部分的に焼却したり、埋立に使ったり、河や海に流すなどの方法がとられた。人間の糞尿の処理は最も困難な問題で、当時の便壺は普通、家の地下室や裏庭に置かれていたが、まだコンクリートがなかったことからいづれも不完全で、汚物が土のなかへしみだし、都市の地下を不潔なものにした。世紀の中頃には大都市では民間の汲取業者が登場するが、まだ効果的な機械がなかったこともあって処理の際やその後の悪臭はひどく、糞尿処理を夜間に限る法令を出した市が多かったが、これもそれほどの効果はなく、翌日まで悪臭は残り、放棄場所が近くの山中や海や河であったこともあって都市の悪臭は消えなかった。

馬が世紀を通じて都市交通で使用されたため、馬糞、馬の死骸も悪臭の原因であった。20世紀初頭になってもシカゴの1年間の馬の死骸は1万頭を超えた。1907年のミルウォーキー市に1万2500頭の馬がいて、その馬糞は1日133トンに達した。それは蠅や蚊を発生させて伝染病の通路となっただけでなく、道路の通行の障害になった。とくに雨の日は舗装されていない道路の場合、路面は悲惨な状況になった。

人間が排出する廃棄物、馬の廃棄物、それらの不十分な処理から生じる悪臭とほりに工業の廃棄物と煙、煤が混った。肥料工場や屠殺場をもつ都市は独特の空気汚染を経験した。そして1840年代、50年代に生れてくるスラム街はひどい状況を生みだした。不動産業者や投機業者たちによって従来の邸宅、倉庫、使われなくなった工場が不衛生な居住地区に変えられていった。狭い場所へ移民たちをつめこむことによって高い地代を生みだす方法は、空いたあらゆる空間を利用し尽すことになり、光も新鮮な空気も得られない動物のそのような住宅環境を作りだした。“このような状況では自尊心も将来への配慮もあらゆる美德も消え失せ、陰気な無関心と絶望、不節制、放縦、墮落が支配的となった。”

流行病を先頭とし、廃棄物処理問題、空気汚染などが都市の拡張とともに悪化してきたことは、政府が個人の活動に干渉することを好まなかったアメリカ人にとっても無視できなかつた。すでに18世紀末から19世紀初頭にかけて、各都市に健康局が生れてしたが、これらは19世紀中頃の状況にたいしては無力な存在となつた。まずこれらは選挙の度に交代したことから市長や市會議員たち政治家たちの政治の道具になつてしまった。のちの時代のように専門的知識をもつた人々によって運営されるのではなく、また一般市民も無関心であつたことから、伝染病が流行しているあいだだけ、水の供給、死者の埋葬、街路のゴミ清掃などで非常時態勢が敷かれたが、伝染病が静まるとこれらの態勢は解かれてしまった。また当時の医者たちは深刻化しつつある都市の衛生問題に対応しうる態勢になるのに時間を必要とした。当時の医者たちは、医科大学を卒業して、ヨーロッパへ留学してきた立派な医者からにせ医者に至るまで様々な経験の持ち主を含んでいた。州が医師免許状を発行していたが、これも好い加減なもので、その弊害が明らかになつて1860年代にはほとんどの州でこの制度は廃止されてしまった。立派な医者のあいだでは、放血、下剤、吐剤などの古い治療法から、休息、食事の変化、少量の服薬によつて“自然の回復”を促す“より科学的な”方法に変わりつつあつたが、微生物が病気の根源であるとする近代医学が普及したのは世紀末になつてからであつた。1850年代から60年代にかけてのイギリスおよびアメリカの医学関係の文献には“体質の変化”論がよく見られた。これはかつては農村で健康な生活を送つていた人々が、都会の狭い住居、汚染した空気、乏しい日光、腐つた廃棄物、汚染された水——全体に毒氣 *miasmas* という言葉が使われた——などによつてむしばまれ、住人たちの体質を変えて病気にかかり易い状態を作りだしたというものであつた。世紀の中頃に入つて都市の死亡率が上昇し、その原因が結核、胃腸病、肺炎、ジフテリア、猩紅熱、腸チフス、天然痘、黄熱病、コレラ、マラリアであることは明らかであつた。この情勢のなかで、これら伝染病に対処しようとする新し

い動きがでてきたのは当然であった。これらは「反接触伝染主義」であった。これは 19 世紀前半から認められていた“伝染”とそれにたいする対処法からさらに前進しようとするものであった。古い対処法は身体の直接的接触を基本とし、伝染病が都市内の特定の地域に突然、分散的に流行したことから、直接的接触に加えて空気伝染、不十分な食事、不摂生な生活などの素質的要因を副次的原因と考えた。そして現実の伝染病対策は、“隔離”であり、港の閉鎖など、一定の地域あるいは全市を他の地域から隔離することであった。

この古い方法にたいして反撥が生れてきた。一つは隔離政策によって商工業活動を阻害された商工業者の現実的な苛立ちであり、一つは隔離政策を後追的な彌縫策として、むしろ事前に都市の生活条件を向上させることによって伝染病の原因をなくするという医者や社会改良家の運動であった。後者は“衛生学”の流行を生んだ。1840 年代のイギリスの衛生運動の創始者エドウィン・チャドウィックらの影響を受けて、アメリカでもレミュエル・シャタック、ジョン H. グリスコム、ジョージ E. ウェアリング Jr. らの著名な衛生運動家が生れた。シャタックはボストン市会議員としての政治的活動の傍ら、統計学者としても活躍し、1850 年にマサチューセッツ州衛生委員会報告をまとめることによって社会改良的衛生学者として有名になった。グリスコムはニューヨーク出身の医者で、ヨーロッパの知識を導入しながら、ニューヨーク市の衛生改良運動で活躍し、1845 年「ニューヨークの労働人口の衛生状態」という報告を完成させるなど、公衆衛生の権威となった。ウェアリングは技師としてセントラル・パークの設計に参加し、のち水洗便所の専門家として名をなした。これら有名人以外にも数千人の公衆衛生運動家が生まれ、専門家および専門家でない人々、家政問題から化学の分野に至るまで多種多様な人々が参加したが、そのなかで土木関係と医学関係の人々が中心的存在であり、社会的問題を技術的、科学的方法で解決しようとする態度がその特色であった。

そのなかにはレミュエル・シャタックのように自らもボストンの富裕階層の出身で、ネイティヴィズムの立場から、スラム街の外国移民たちに責任ありとする立場の人々も多かったが、かれらが集めたあらゆる統計から貧困者たちが住んでいる地域とその生活環境が多くの伝染病の根源であることは明白であった。その専門領域も立場もそれぞれ違っていたが、かれらは“反接触伝染主義”といわれた立場に立って、医学を中心とする各方面で成果を収めることになった。1870年以降ヨーロッパの医学の成果がアメリカにも伝えられた。ドイツのコッホの結核菌およびコレラ菌の発見、パスツールの細菌学の成果などであった。これら細菌説による対応の方法は“反接触伝染主義”と若干矛盾し、そのための動揺もあったが、結局、清潔な空気、完全な排水、健康な食物、過密でない住居、消毒の徹底、空気を汚染する産業の排除、組織的な衛生機関の設立などの点で意見はまとまっていった。医学界も徐々にまとまり、1892年のニューヨークの健康実験所 Health Department Laboratory の設立とともに一般人向けのジフテリアの細菌検査が始まり、以後全国に普及することになった。

この間、衛生運動家たちと政治家たち、不動産業など私的利益を得ていた人々、そして公衆一般とのあいだに争いがあった。政治家たちは衛生運動家たちが目指す新しい対策をしばしば実行しようとはせず、衛生運動家たちの攻撃的になった。さらに衛生運動家たちはスラム街の賃貸制度を攻撃し始め、水道施設など公益事業の国有化を唱える“下水社会主義者”たちも現われた。そして衛生運動家たちはこれらの問題に無関心な公衆一般を攻撃した。この主張は病気が癒しうるものであり、これを放置するのは社会の罪であるという道徳的色彩の濃いものであった。

片や南北戦争前から市の建設計画に衛生関係者が参加すべきだという意見があった。水の供給、下水の処理、伝染病の抑制、予防接種、市場、屠殺場、飲食店、下宿の統制、街路の清掃、その他衛生問題を解決できるような都市の建設に衛生運動家たちが参加するべきだという問題であった。これに

は衛生運動の専門職化と官僚化が必要であったが、1872年にアメリカ公衆衛生協会 American Public Health Association が創設されて、指導的な衛生運動家の多くが参加し、1879年には全国保健局 National Board of Health が国会で承認されたが、これは陸軍、海軍の医学関係者、国会議員たちの間で意見が一致せず1883年に解体された。（このころ医学関係者のあいだの意見の不一致が多かった。）1870年代には衛生工学の組織や雑誌も現われ、80年代には各州の保健局 Board of Health も生れ、1911年ハーバード大学で衛生工学の講座が開かれるというように、衛生運動は社会のなかで地位を確立していった。法律の整備も進み、世紀の変わり目ごろにはほとんどの州に医者、細菌学者、化学者、技師たちの専門家による保健局とそれを支える法体系ができ上っていた。

都市の衛生と多くの点で重なり合いながら、19世紀後半期に都市計画の分野で現われた新しい専門職に Landscape Architect（都市風致計画技師）と Municipal Engineering（都市工学）があった。前者がとくに担当したのが都市の緑化であり、後者は水道、下水処理、道路の舗装を担当した。

都市の緑化の中心は公園と郊外化であった。最初ニューヨーク、ボストン、シカゴの大都市に始まり、続いてセントルイス、デトロイト、ミルウォーキー、バッファロ、ルーイズヴィル、ミネアポリス、カンザスシチなどの都市に公園が作られていったが、これらを設計したのはニューヨークのセントラル・パークを設計したフレデリック L. オームステッドを先頭とする都市風致計画技師たちであった。アメリカの公園はヨーロッパのそれに比べて森林、灌木、流水、岩石など自然の素材を多く残し、カーヴ型の道路など自然のリズムをとり入れたものが多いといわれるが、この背景にはトマス・ジェファソンやソローやエマーソンなどの自然礼讃の風潮があったことは見逃せない。そしてオームステッドの場合は、イギリスの都市計画や公園の事情に通じていた上に、当時の都市社会が“親しく語り合うこと”のない社会になりつつあるという認識があり、“人々が共通の目的をもって……競争し合

ったり、嫉妬し合ったりすることなく、ただ一緒にいるだけでお互いの幸福を分け合うことのできるような”場所を作りたいという自由な、民主的な意図をもっていた。一面、現実にはかれの公園設計の目的は“スラム街の労働者階層が生み出す状況を緩和する”ことであり、かれはのちにシカゴの郊外リバーサイドの計画やニューヨーク周辺の郊外の設計にも参加するが、“このような有利な条件と資本とエネルギーをもった人々は……都市の最も重要な構成要素であり、(アメリカの)都市が大都市として世界の都市と肩を並べてやっていくためには、何よりもかれらの数と富と勢力が必要である。”として、都市の発展の中心勢力が富裕者層であるという現実を直視する姿勢があった。その他シカゴやミネアポリス、セントポールの公園を設計したホーレス W. S. クリーヴランドやボストンのバック・ベイ地域を開発したロバート M. コープランドらは工場や波止場、公園や住居地の場所を計画し、公衆衛生や公衆道徳を損なわないようにそれらを市内交通で結び、人工的環境と自然的環境を調和させることを考え始めた。20世紀型の都市計画の先駆であったといえる。

19世紀前半期に、大都市のとくに富裕者たちの住宅街で、民間会社によって部分的に行われていた水道による水の供給は、50年代に入って都市が拡張し始めると弱点が目立ち始めた。すなわち、民間会社は貧しい人々の地域、遠く離れた地域へは組織を拡大しようとはしなかったのである。徐々に水道組織の市営化が始まり、世紀末にはそれは全体の70~80パーセントに達した。一方、水にたいする需要も増え続けた。工業用水も増えたが、住宅用の水道も富裕層から中産階層へ広がり、その背景には洗面所や風呂の構造の変化、水洗便所の普及があった。1880年にアメリカの全家庭の約1/4が水洗便所を備えていた。このような大量の水の処理のため、排水施設も劇的に変化しなければならなかった。初期の雨水用の排水路から人間の排泄物も併せて処理できる排水路への転換がこれも大都市の富裕者の住宅から進んだ。とくにシカゴの場合、1850年代のそれはアメリカで最高の死亡率を生んだ

劣悪な排水組織であったが、土地全体をかさ上げする盛り土運動が20年間にわたって続けられた結果、市の中心部全体が乾燥地になり、同時に排水設備が整備されて市の死亡率は劇的に低下した。1890年ごろにはほとんどのアメリカの都市は雨水と人間の排泄物双方を処理できる排水路を備えることになり、その後濾過装置も普及して伝染病の流行はほとんど姿を消した。

19世紀中頃には丸石、砂利、木などで行われていた道路の舗装は1870年代からアスファルトに変わり始めた。設置費用は高額であったが、そのすぐれた耐久性、修理の容易さなどの利点のため、基礎にセメントを併用することによって、道路上に市街電車が登場し、水道管、下水管、ガス管などの地下への埋設が普及するなかで、80年代から世紀末の時代にかけてアスファルトの時代になった。そしてかつての不潔さ、悪臭はアメリカの道路上から姿を消したのであった。以上のように衛生運動家、建築家、技師たちの指導下に、アメリカの公益事業は近代化し、少なくとも世紀中頃の異常な伝染病の流行は姿を消した。

むすび

以上、19世紀後半期アメリカの都市郊外の発達をボストンとシカゴを例として見た。そして水の汚染が伝染病の流行を生み、それが上流・中産階層の郊外への流出と水道、下水の発達を促した経緯を見た。

かつては豊かな人々と貧しい人々が共に住んでいた都市に工場や鉄道駅が造られ、騒音と煤が現われた。その周辺に労働者街が広がり始め、それはスラム街化し、不潔さと悪臭と犯罪の場となった。経済的に余裕のある人々がこのような場所からの脱出を計ったのは当然であった。工業都市の変質の過程は徐々に進んだが、市街電車時代には郊外への脱出は大量にかつ組織的に行われることになった。その結果アメリカの都市は都市部に下層階層がとり残され、郊外は中産・上流階層に占領され、貧富の差によって住む地域が決

定されることになった。この変化は当時の自由主義的風潮のなかで、政策や習慣などの外的制約をほとんど受けることなく、各市民の選択を基に進んだ。すなわち中産・上流層は当時は高価であった郊外からの通勤という時間的、経済的出費の代りに、静寂、清潔、健康的、田園的生活を入手したのであり、下層階層は多くの場合、中産・上流層が放棄した住宅を利用して都心部に住み続けることによって、多くの難点を抱えながらも、その収入に見合った安価な生活を選んだのであった。以上の結果生れた都市をサム・B. ウォーナー教授は A City Divided (分割された都市) といった表現をしているが、20世紀のアメリカの都市の原型がこの時期の郊外の発展によってでき上がったといえる。

もっともこの時期のアメリカ都市の特徴は多くの点でのちの時期の発展の端緒的段階であったことは注意しておかなければならない。人口数から見てみると、アメリカ合衆国の総人口は1860年の3144万人から1890年に6294万人、1900年に7599万人、1920年に1億571万人と増えるが、1860年の都市人口は621万人で全体の約1/5、1890年の都市人口は2210万人で全体の約1/3、1900年のそれは3016万人で全体の約2/5、1920年に5415万人でようやく約1/2に達するのであり、19世紀中は、都市人口はまだ人口全体の半ばには達しない。そして都市人口中の郊外人口の比率も小さかったから、全人口中の郊外人口の比率はまだ小さなものであった。

同様の現象は水道、下水道の普及率にも見られる。本稿で見たように、都市中心部の環境の悪化、とくに狭い地域に多数の人間が住むスラム街の出現によって水の汚染が進み、それが伝染病の流行の原因であることが徐々に認識されて、水道設備、下水設備が整備され始めるのであるが、別表に見るように当時の水道、下水の普及はまだきわめて少数で、1900年になっても水道の普及率は全都市人口中の5.9パーセント、下水処理設備を利用できた人は3.3パーセントにすぎなかった。これらが全体に普及するのは1940年であり、1900年段階でこれらの設備を利用できたのはまだ少数の人々だけで

1880～1940 年の水道，下水普及率

（単位：人）

年	合衆国全人口	都市人口	水道給水人口	下水路を利用 できた人口	下水処理施設を 利用できた人口
1880	50,155,783	14,129,735	30,000	9,500,000	5,000
1890	62,947,714	22,106,265	310,000	16,000,000	100,000
1900	75,994,575	30,159,921	1,860,000	24,500,000	1,000,000
1910	91,972,266	41,998,932	13,264,140	34,700,000	4,455,117
1920	105,710,620	54,157,973	—	47,500,000	9,500,000
1930	122,775,046	68,954,823	46,059,000	60,000,000	18,000,000
1940	131,669,275	74,423,702	74,308,000	70,506,000	40,618,000

出所：Tarr, J. A. and Dupuy, G. eds. *Technology and the Rise of the Networked City in Europe and America*. 1988.

David C. Perry ed. *Building the Public City, the Politics, Governance, and Finance of Public Infrastructure*. 1995, p. 5.

あったのである。しかし、20 世紀のアメリカ都市の特徴の多くは出揃い始めており、本稿で扱った貧富の差が住宅地の差と重なってくるのはその一つである。

以上の変化の背景となる 19 世紀中の上流階層，中産階層，下層階層について別稿を用意し，また世紀末に現われる高層建築，地下鉄，文化，医療，教育などの新しい組織についても別にまとめてみたい。