

〔研究ノート〕

## 19 世紀後半期 アメリカ都市の郊外の発達〔I〕

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, 本号)

はじめに

本稿は 19 世紀後半期のアメリカ都市の郊外の発達を扱うものである。19 世紀後半期に現われたアメリカ都市の郊外は、20 世紀に入っても膨張を続けた。M. P. バウムガートナーによると、「1970 年に郊外に住む人の数が、都市中央部、あるいは農村部に住む人々の数を超えた。1970 年代にも都市中央部の人口が減少したのにたいして、郊外人口は 17.4 パーセント増えた。その結果、1980 年にはアメリカ人の約 45 パーセントが郊外に住み、都市中心部は 30 パーセント、その他の地域は 25 パーセントとなった。」として、1980 年以降アメリカ人のなかで郊外に住む人が最も多くなったとしている<sup>1)</sup>。

以上のように、19 世紀から 20 世紀に変わるころの郊外の発達はまだ中間段階であった。しかしすでに当時、アメリカの都市が郊外へ向けて発展する場

合の基本的図式はでき上っていた。すなわち、上流階層、中産階層が郊外へ移住し、下層階層が中心部に残るというイギリス型の定着である。この点は、例えばロバート・フィッシュマンによれば、パリの場合、フランス革命後の民主化の風潮のなかで生れたアパートの流行を、ナポレオン三世が国策として大規模に採用し、E. G. オスマンがこれを金融政策などを通じて、道路拡張政策とともに具体化した結果、フランスの工業化が進むにつれて労働者層と工場は都市の周辺へ追いやられ、都市中心部に中産階層以上が残ることになったし、このパリ型に見ならなかったヨーロッパ都市型と下層労働者層が中心部に残るイギリス・アメリカ型が対照的に相異なることになったとする。もっとも、イギリスの場合と違って、アメリカではブルジョアたちは19世紀前半期は都心部の連続住宅 row house の方式を守り続け、とくに郊外型は生れなかったが、世紀後半に入って、イギリスの場合のような豪華な郊外住宅が登場した<sup>2)</sup>。

産業革命期から南北戦争後にかけて、アメリカの諸都市はいわば最初から近代的都市として成長した。すでに東部の大都市はそれなりの歴史をもっており、18世紀末から19世紀初頭にかけてピッツバーグ、シンシナチなどが登場してくるが、ヨーロッパのように封建制下での伝統をもった都市は存在せず、いずれも19世紀に入ってからからの発展が本格的であった。工業生産と商品流通の近代化につれて、運河、鉄道、蒸気船、電信、電話などの新しい交通・通信手段が次々と現われて距離が克服され、工場が都市に集中した結果、原料の自然資源も労働力も都市に集中し、移民が増加し、田舎の労働者が都市に移住して人口が急増するなかで、各種技術が新しい機械を生み、工業生産、流通などの生産関係から、水道、下水道、道路などの生活関係、そして、建設、埋め立て、橋梁などのインフラストラクチャーを一変させ、さらに工業化に間接的に役立つ教育機関、医療機関、警察組織、また各種文化施設、娯楽施設なども姿を現わし、あるいは近代化していった。このような新設と拡大と変化が私企業重視の競争的体制のなかで行われたことから、

様々な混乱とひずみが生れた。各分野で諸勢力が競争し合い、衝突した。

このような混乱と衝突のなかでアメリカの都市は拡大・発展していくのであるが、とくに農村にたいする近代的都市の特徴を若干整理しておきたい。社会学者のデューイは五つの特色を挙げた。

1. 匿名性——都市の住民は農村の住民に比べてお互いに他人のままである傾向がある。住民相互間の接触は一時的であり、表面的である。
2. 労働の分化——農村の仕事に比べて都市の仕事は分化しており、職業の数ははるかに多い。
3. 多様な生活方法——農村の住民の生活が同質的であるのにたいし、都市住民のそれは雑多である。
4. 私的関係の少なさ——農村では親密な交際が当然とされるのにたいし、都会では私的な関係は少ない方が普通である。
5. 地位の象徴——都会人の地位は行儀作法、言葉、衣服、バッジ、住居の場所など外部に見えるしるしで示される<sup>3)</sup>。

またネルス・アンダーソンはデューイの挙げた特徴を含めて次の11の特徴を挙げる。

1. 労働の分化と分業——主として都会の経済的競争と創造力から生じる。
2. 人間と機械の関係——生産性を増すための都市のイノベーションと技術の使用から生じる。機械が人間を酷使する面と人間の労働を軽くする面と両面がある。
3. 場所と移動性——住居、職業および社会関係の変化。
4. 人工の環境——建築によって都市住民が自然の環境から隔離される問題。
5. 時計の意味——太陽など自然の時間から離れて時計が使用されること。
6. 個人と家族の問題——都市では家族によって統制される生活から個人

中心の生活へ転換すること。

7. 二義的な社会関係の形成——大衆的社会生活のための自発的・官僚的集団の形成。
8. 順応し易い傾向——都会人が変化を受け容れ、それに順応し易い傾向。
9. 最上のものを求める傾向——都市がより大きく、より速く、より良い物質的イノベーションを求める傾向があること。
10. 貨幣が価値の基準となること——農村の家族単位の自給自足的生活から都市の貨幣経済への転換。
11. 文書、記録およびお役所仕事——三者とも都市の工業の成長と関係がある<sup>4)</sup>。

以上のような都市化の諸現象が、19世紀後半期のアメリカ都市の成長および郊外の発展のなかでどのように現われるかを、本稿では四つの研究を紹介することによって見たい。

その1. は、Kenneth T. Jackson, *Grabgrass Frontier, the Suburbanization of the U. S.* 1985 の第5章、第6章、第7章で、これはアメリカ全体の当時の郊外化を扱ったものである。

2. は、Sam Bass Warner Jr., *Street Car Suburbs, the Process of Growth in Boston, 1870-1900.* 1962 の第1章、第2章で、ボストン市のこの時期の郊外発展の概要を見たものである。

3. は、Harold M. Mayer and Richard C. Wade, *The Growth of a Metropolis.* 1969 の第2章、第3章で、シカゴの発展を見たものである。

4. は、Stanley K. Shultz, *Constructing Urban Culture, American Cities and City Planning, 1800-1920.* 1989 の Part 3. で、当時の郊外化の重要な原因であった衛生問題を見たものである。

いずれも部分的な紹介であり、かつ筆者が任意に省略した場所も多く、興

味深く、重要と思われる箇所を拾ったもので、全体として粗っぽい要約であることを断っておく。

## 1. ケネス T. ジャクソンの研究

19世紀後半期に、鉄道業、鉄鋼業、石油産業、砂糖精製業、鉱山業、精肉業、煙草産業などを代表して大企業が生まれ、これらの企業の指導的地位にいた人々は、大きな財産を貯えることになった。華麗な舞踏会やパーティ、揃いの制服を着た数十人の召使いが仕える大邸宅、豪勢なヨーロッパ旅行などがかれらの生活を彩り、これら新興勢力はボストンのヤンキー系家族、ニューヨークのニッカーボッカーたち、フィラデルフィアの最上層家族など古い家柄の金持ちたちに対抗して、自らの経済的実力を以上の生活ぶりで誇示することになった。片やかれらは、有閑階層とは違って、仕事場で長時間働かなければならず、家族をないがしろにして働かなければならなかった。そして都市の中心部が混雑して、騒音、汚染、犯罪の増加に悩まされるようになるにつれて、イギリスの例にならって、都市中心部の邸宅に劣らない大邸宅を田舎に建設することが流行となった。それは最初、夏の間だけの別荘地として始まり、ロード・アイランド州のニューポート、メイン州のバー・ハーバー、ヴァージニア州のルーダウン郡、ニューヨーク州のサラトガ・スプリングなどが有名になった。孤立していたものもあり、集団のものもあったが、大体は主要都市へ汽車で通勤できる距離内にあった。

このような田舎の大邸宅は、ニューヨーク郊外のロック・アイランドの北岸のように1870年代以降かなり見られるようになるが、少なくとも1人の使用人をもつこれらの住宅は大会社の高齢の上級職、企業経営者、小企業の所有者、弁護士、医者、その他当時増えつつあった専門職に限られ、その数は1880年代になっても、アメリカ主要都市の住民の10パーセント程度であった。これらの恵まれた住民たちは、1. 従来通り都市中心部に住み続ける

か、2. 当時急速に登場しつつあったアパートに移るか、3. 郊外の鉄道住宅に移住するかのうち一つを選ぶことを迫られた。都市中心部は益々製造施設、倉庫で占められるようになり、またその地域の住宅は、従来の1軒の家に数家族を住まわせる形で高い家賃収入を得る方法によって、労働者用の住宅に変わりつつあったので、第一の都市中心部に住み続ける方法はだんだんと少数派になりつつあった。第二のアパートに住む方法は、1870年代から始まって、1880年代にはニューヨークを先頭に、当時流行の先端をいく生活様式の間として急成長を遂げた。第三の、都市から延びる鉄道沿線の住宅地は、南北戦争前の独立的な通勤駅から、戦後の都市の生活範囲内の通勤駅へと変わっていった。

例えば、フィラデルフィア、ピッツバーグ間のペンシルヴァニア鉄道は、周辺の農地を買い入れ、不動産業を兼業していった。フィラデルフィア市の外縁部、そしてさらにその外側に多くの鉄道郊外地が生れていった。ボストン、ニューヨークのほか、シンシナチやサンフランシスコでも通勤用鉄道は磁石のような働きをし、成功した事業家たちを、せわしい市街地から路線沿いの小都市へと引きつけていった。1850年から1900年の時期にいちじるしい鉄道郊外の発達を見たのはシカゴであった。その重工業と家畜置場の発展の結果、1870年にはそれはサンタフェ、シカゴ・アンド・ノースウェスタン、シカゴ・アンド・ミルウォーキー、ロック・アイランド、バーリントン、イリノイ・セントラルなどの鉄道路線の出発地となり、これらのシカゴから放射状に出た路線に沿って通勤客の村がじゅず玉のように並んだ。1873年にはその総数はほぼ100になり、全部で約5万の人々(5000~6000の家族)が住み、毎日約100本の列車が通勤客を市の中心部へ運んでいた。15年後の1888年には通勤客の数は10倍に増えて7万人に達し、郊外人口は30万人を超えた。

ニューヨークでは1910年にペンシルヴァニア・ステーションが新設されるまでは、ニュー・ジャージー州の数百の列車がホボケンへ通勤客を運び、そ

ここで乗り換えた乗客たちは10分間のフェリーでマンハッタンへ渡った。ブルックリンとロック・アイランドのナッソー郡からは蒸気機関車がアトランチック・アベニューへ乗客を運んだ。そして当時は42番街のグランド・セントラル・ターミナルが北部郊外地区からの通勤客の受け入れ口であった。北部郊外の一つの中心地ウェチェスター郡は、1830年代から夏期および休暇用の別荘地として開発されたが、50年代にはジェイ・グールドの邸宅が建ち、のちにはジョン D. ロックフェラーの邸宅が建ったことから有名になった。1871年にグランド・セントラル・ターミナルが新設されたあと、この地は豪華な雰囲気のある通勤郊外地として発達し続け、1898年にはハドソン・リヴァー鉄道、ハーレム・リヴァー鉄道、ロング・アイランド・サウンド鉄道を通じて11万8000人の通勤客が毎日グランド・セントラル・ステーションへ運ばれた。この間、この郡の人口は1850年から70年までに倍増し、1870年から90年までにまた倍増し、1890年から1910年の間にまた倍増して最後の年に28万3000人に達した。このウェチェスターの鉄道郊外地のなかでも上流階級の居住地の典型となったのがブロンクスヴィルであった。グランド・セントラル・ステーションから28分で通勤できたこの地区は、自らも百万長者であったウィリアム V. D. ローレンスが設計したもので、格子状ではなく、曲線の道路を使い、自然の岩や樹木を活用して、垣根は設置しない方法であった。優雅なホテルも建てられ、週末に利用された。

これらの鉄道郊外地で流行したのは紳士たちの社交クラブであった。イギリスの例にならって、すでに18世紀末期からこの風習は根づいていたが、1836年のユニオン・クラブ、47年のセンチュリー・クラブ、71年のニッカーボッカー・クラブと数も増え、クリケット、テニス、ヨット、ゴルフのスポーツが流行した。これらは暇な時間を利用することとそのぜい沢さで下層階層との生活の差を誇示する意味があり、上層中流階級の社会的象徴になった。一般にカントリー・クラブと呼ばれたこれらの組織は、元来はスポーツ・クラブであったものが、運動用の広場、厩や犬小屋、使用人の集団を備えた

上流階層の人々の排外的社交組織となり、この階層の人々の日常の生活様式から結婚の対象まで規定する存在となった。このような組織は、ボストン、フィラデルフィアを始め、全国の都市の上流郊外地域に生れるが、ブロンクスヴィルのそれはその先駆的存在であった。(これらの風習のなかで、とくにゴルフ・クラブは20世紀に入って増え続け、1930年代には全国で5000を超えることになった。)

鉄道郊外は第二次大戦後一般的となった、社会的・経済的に同質の郊外と違って、単一の経済階層に属するものではなく、住民のうち30~50パーセントは都市中心部へ通勤する上流階層であったが、その他はこの上流階層の住宅の庭園の世話や家事労働で働く下層労働者たちであった。1850年代から鉄道郊外として成長したボストン郊外のニュートンのチェスナッツ・ヒルの場合を見ると、1850年から1890年の間の納税額と住民票を検索した結果、約1/3の人々(1875年は39パーセント、1891年は23パーセント)は労働者、庭師、家庭内労働者で、人口の約半分は人頭税だけ納める人々、あるいは非納税者であった。従って、大都市のなかでも富裕な上層および上層中流階層とそれに仕える低所得労働者層の双方がこの鉄道郊外の多数派住民で、中流階層が少ない点はその特色であり、20世紀中葉以降の中流階層主流の郊外の姿とは対照的であるといえる。ボストン郊外のブルックラインの場合のように、小工場も混在してくる場合もあったが、これらの地域でも、大勢は片や邸宅に住む富裕層と片や低所得者層であり、中産階層のいない社会であった。

この背景には、このような鉄道郊外から都市中心部への通勤料の高額さがあった。当時の汽車の定期乗車券は1年間単位で発行されたが、距離やその他の地域の特性により35~150ドルであった。さらに駅から先の通勤(都市中心部では乗合馬車、郊外駅からは自家用馬車が必要な場合が多かった)の費用が必要であり、双方を加算すると低所得者層、中産階層が負担できるものではなかった。そして通勤にかなりの時間を割くことができた点も高額所得者にのみ



許された特権であった。鉄道通勤客の多くは自家用の御者付きの馬車を利用したが、それでも駅から利用できる距離は限られていた。原則としてそれは“徒歩の町”であった。20世紀初頭までそれは中心的都市から20マイル以内のところにあり、その半径は2マイルというのが典型的な姿であった。このように小規模な町である限り、それは鉄道路線上にじゅう玉のように点在する形をとった。その間隙が埋って、それが連なってくるのは、市街電車——のちに自動車普及してきてからであった。

このように通勤客は富裕層に限られており、これら富裕層のために働く低所得者層は鉄道をほとんど利用しなかった。そして鉄道郊外においても鉄道から離れた閑静な土地には富裕層が住み、低所得者層は富裕層の住宅の蔭の部分か、あるいは鉄道駅のすぐ近くに群がり住んだ。その結果、鉄道郊外も大都市と同じような構成となり、貧しい層が鉄道駅周辺の小さな実業地域に住み、富裕市民たちは駅から離れた、風景の良い地域の広い住宅に住むことになった。

南北戦争後の30年間は発明の時代であった。1868年のウェスチングハウスの空気ブレーキ、1876年のベルの電話、1877年のエジソンの蓄音機、1879年のエジソンの電灯、1884年のウォーターマンの万年筆、1885年のバーローズの計算器、1884年のイーストマンのカメラ、1888年のダンロップの空気タイヤ、1891年のジャドソンのチャックなどが代表的なものであったが、路面交通でもケーブル・カーや路面電車が実用化され、それらが市内の交通、市の周辺の交通に与えた影響は大きかった。1867年に、ニューヨーク市に高架式のケーブル・カーが現われたが、これは実用化するに至らず、サンフランシスコに現われた馬車鉄道型のケーブル・カーが実用化に成功し、シカゴ、フィラデルフィア、ニューヨークがこれを採用して1890年ごろケーブル・カーは最盛期を迎えた。この年、23の都市で283マイルの路

線が年に3億7300万人の乗客を運んでいた。ケーブルが道路の下で常に一定の速度で動き、車掌がレヴァーでこれに接続したり、切り離したりして車輛を動かしたり停止させたりする方法は、それ以前の乗合馬車や鉄道馬車と比べて、清潔さ（ほこりや燃えかすはなく、馬の臭いもなかった）、静けさ（動力はほとんど地下にあった）、力の大きさ（坂の程度に拘らず、重荷を上げた）において優っていた上、馬を使うことから生じる種々の問題から解放された。1880年代の不動産ブームはケーブル・カーによるものが多かった。しかし、ケーブル・カーにも難点は多かった。まず建設費が高価で、1マイル当り10万ドルを要した。このことは、ケーブル・カーの経済的効率が、ある一定の人口密度を超えた、利用客が多い場所に限られることを意味した。第二に、ケーブル・カーのエネルギーの使い方は非効率的であった。急な坂の場所に必要なエネルギーを基準としたため、そのような力を必要としない平地では大量のエネルギーが浪費された。ラッシュ・アワーに速度を変えることができないという欠点もあった。第三に、しばしばレヴァーの切り離しがうまくいかない場合があり、電車を停めることができず、歩行者に危険な状況が生じることがあった。

これらの要因が重なって、ケーブル・カーは支配的な輸送機関になることはできなかった。ほとんどの市では乗合馬車体制が続いた。とくに交通量が少ない路線や市内を横切る路線では乗合馬車が残った。ケーブル・カーが全盛に近い1887年になっても、300の市や町で400の乗合馬車会社が操業中で、年間1億7500万人の乗客を運んでいた。そして大抵の市では乗合馬車から直接、市街電車に移行した。

乗合馬車にたいする苦情は1880年代に入って乗合馬車の利用者が激増するにつれて高まった。速度がおそかった上、清掃や修理が必ずしも伴わず、不潔さと破損が目立つようになった。1885年に全国で10万頭を超えた動力の馬をめぐる諸問題が山積し始めた。まず急坂の問題があった。余分の馬を待機させて交代させなければならなかった。それに10分間も要することが

多く、乗客たちは苛ら立った。一般に馬は1日12時間労働が限度であった。1台の乗合馬車に2~4頭の馬が用意されたが、混んだ乗合馬車で疲れ果てる馬が絶えなかった。1880年代にはニューヨーク市だけで毎年1万5000頭の馬が路上で死んだ。その処理が不完全な場合が多かった。馬に伝染病が流行することがあった。1870年代、80年代にはそのためしばしば路線の運行が中断させられた。馬糞は路上に放置された。1907年のミルウォーキー市には1万5000頭の馬がいたが、毎日133トンの馬糞が生じたと推定された。馬糞は悪臭に加えて蠅の発生を伴った。

速度がおそく、非効率的で、汚染を伴い、病気に弱い欠点をもった馬による乗合馬車に代る交通手段が切に求められた。1880年代にいくつかの型の市街電車が現われたが、広く実用化されるには至らず、ついに1887年のフランク J. スプラグーの発明した、頭上の電線から動力を得る方式がリッチモンドで採用されたのが実用化の始まりになった。世紀の終りにかけて、アメリカ全体の90パーセントの市街電車がスプラグー方式を採用した。それは鉄道の客車に前後のプラットフォームをつけた形であった。時速は約20マイル(平均時速は10~15マイル)で、ケーブル・カーや乗合馬車よりも速かった。それは高額の初期投資を必要としなかった点でケーブル・カーより優れており、馬を使わない点で乗合馬車より優れていた。市街電車の運搬量は乗合馬車より多かったため、運賃は10セントから5セントへ値下りした。

電車は急速に普及したことから急速に大企業に成長し、大きな利潤を挙げた。最初は小企業が群生したが、短期間に統合されて大企業化した。フィラデルフィアでは1854年から1895年までに66の会社が生まれたが、最後の年にはユニオン・トラクション・カンパニー1社になってしまった。マサチューセッツ州では1890年と1915年の間に142の統合が生れ、最後にヘンリー M. ホイットニーがシンジケートを作った。ニューヨークではピーター・ワイドナーとウィリアム・ホイットニーのメトロポリタン・ストリート・レイルウェイが1893年から1902年の間に1億ドルの利潤を挙げた。いずれも他社

の買収や設備投資に多額の資金が必要であったが、電車の爆発的な普及と市当局のゆるやかな認可条件が短期間に巨額の利益を挙げることを可能にしたのであった。成功した経営者のなかにはいかがわしい経歴の持ち主もおり、当時のいわゆる市政の腐敗と結びついて、のちに改革主義者やマックレーカーズの攻撃的になったものも多かった。代表的であったのはシカゴを中心に中西部一帯の路線の経営権を握ったチャールズ・タイソン・ヤークスであった。1880年代末から1895年にかけてシカゴ一帯の経営権を握ったヤークスは、1897年に実力行使を含む市民の反対運動に直面してその経営権を投げ出さなければならなくなった。

経営者たちの貪欲かつ無情な経営ぶりにも拘らず、市街電車はアメリカ人たちに受け容れられた。1890年の連邦政府の調査によれば、乗合馬車5700マイル、ケーブル・カー500マイルにたいして、市街電車は1200マイルであったが、1893年には250の市街電車が生まれ、その1万2000マイルのうち60パーセントが電化されていた。1903年には3万マイルのうち98パーセントが電化されていた。この間、ケーブル・カーと乗合馬車は急速に姿を消していったが、市街電車は大都市においても、小都市においても普及していった。市街電車時代を迎えてアメリカの都市の住民たちの市内での移動は激しくなった。市街電車の低運賃政策が大きな力となって各種の市民の市内移動が始まった。楽しみを求めての乗車がその一つであった。競馬場、ビア・ガーデン、公園、海浜、滞在型ホテルなどが市街電車の路線の終点に生れた。とくに遊園地が大流行した。ブルックリンのコニー・アイランドを先頭に、電灯でかざられた各種の催し物は一種の幻想の世界を生みだし、単調な日常生活から人々を解放した。19世紀の都市の工業立地は何よりも蒸気船と鉄道によって決定されていた。両者が集る地点には石炭を始めとする原材料が集ったし、そこはまた工業製品が出荷される場所でもあった。そして工業、商業ともにこの周辺に位置するのが有利であった。市街電車はこの図式を変化させるものではなく、ただ労働者が遠い郊外から都市中心部へ通勤

することができるようになったのであった。もっとも、19世紀末に鉄道路線の数が増えるにつれて、貨物路線の交叉点が都市中心部以外の地点に生れ始めた。この交叉点の周辺に新しい工場が生れ始め、都市の中心部から工場が移転し始めた。もちろん都市中心部にとどまり続ける工場もあったが、広い空間を必要とする企業や倉庫を必要とする企業が郊外へ移転し始めた。

市街電車の時代になって、都市の中心の事業地域は従来と違った形で繁栄し始めた。その一つは19世紀末の20年間に登場した鋼鉄の骨組みの摩天楼であった。このなかでの生活は、電話とエレベーターと電灯によって可能となったのであったが、市街電車の普及による都市中心地域の社会的・経済的役割の変化もまたその一要因であった。市街電車の路線は、車輪の軸のように都市の中心部から放射状に拡散することによって、従来の鉄道時代には見られなかった緊密さで都市の中心部と外縁の住宅地域を結びつけた。市街電車を利用する人々は否応なく都市の中心部に結びつけられた。この影響を端的に受けたのは百貨店であった。百貨店自体は南北戦争前から存在しており、繊維製品、小間物・雑貨を中心にそれなりの体制を作り上げていたが、この世紀末の時期の百貨店——フィラデルフィアのワナメーカーを先頭に、ギンベル、リッチ、マーカス、ハドソン、ゴールドスミス、ウッドワード、ロスロップなど——はいずれも市街電車が客を運んでくる新しい状況の上に成長したものであった。それらは例外なく市街電車が交叉する場所に位置し、このような場所が各都市の地価が最も高い中心地となった。世紀の変わり目ごろ、階級と経済的機能によって分離された“新しい都市”が生れてくるが、市街電車はこの転換において一つの中心的役割を果すのであり、その及ぼす影響は各方面に及ぶことになった。

市街電車と並んで19世紀後半期アメリカの郊外発展の基盤となった技術的革新にバルーン・フレーム型建築があった。伝統的なイギリス渡来の、従来のフレーム型(板張り木造住宅)にたいしてアメリカで生れたこの様式は、半ば冗談で、風船のように軽いという意味のバルーン・フレーム型と名付け

られた。従来のフレーム型が重厚な樫の木を使い、ほぞとほぞ穴 (mortise and tenon) の方法で、それに補助的に手製の木あるいは鉄の釘を使い、重い、原則として縦 8 インチ、横 8 インチの梁と柱を組み合わせる日本の木造建築でも主流の方式で、重い木材を扱うため 20 人もの人手を要し、ほぞやほぞ穴をきっちり合わせなければならぬため専門の大工職人を必要とした。必然的にこの方法の建築費は高価であった。このようなイギリス型伝統的方式は 1840 年代まで支配的であったが、その後北欧の伝統的方式であった丸太小屋方式がデラウェア州やニュー・ジャージー州から流行し、アメリカ全土に広がっていった。

以上の伝統的な、本格的な建築方法にたいして、新しいバルーン・フレーム型の方法がシカゴの建築から始まった。これは縦 2 インチ、横 4 インチの細い柱を 10 インチ間隔で多数並べ、梁、たるき、壁板も従来より細いものを使い、これを当時大量生産され始めた工場製の鉄釘でつなぐ方法で、全体に細い木材を大量に使って、箱を作るように家を組み立てる方法であった。重い材木を使わないこと、必ずしも専門的職人の労働を必要としないことからその堅牢さを危ぶまれたが、圧力を細い、大量の木材に分散させることによって、縦 (雨、雪) や横 (風) の圧力に充分耐えることができた。この方法は少数の初歩的な技術をくり返すことによって完成させることができたし、建前のときも従来型が 20 人を要したのにたいし、わずか 2 人でも可能であった。この方法はシカゴで始まり、西部一帯、とくにサンフランシスコの建築方法の主流となり、片や東部へ逆流していつに全国的存在となった。この方法は建築費用を押し下げ、従来の方法の約 40 パーセントとかなり安価であり、かつ素人の労働力でまかなうことができたので、移民など低所得者層の間に広がり、従来の、伝統的な方法が、高価な、上流・中流階層の建築方法として生き残っていったのにたいして、安価な建築方式の主流として発展した。この方式を中心に、19 世紀後半期の住宅建設は、特殊技能から一産業へと変っていった。市街電車などで通勤が一般的となるにつれ

て、土地投機業者は都市周辺の農地を一括して買い上げ、それを分割して販売し始めた。とくに小規模な建築業者が一定のデザインの家を建て始めた。ついには住宅資材業者が鉄道で運搬できる組立用部品一式を開発し、柱を規定の形に裁断することまで工場で済ませ、施工業者はその指示書に従って家を組み立てればよいようになっていった。1872年にはすでに初期のプレハブ住宅が現われていたが、その各部分が改良されていった。片や住宅の建築計画を扱う雑誌や本（pattern book と呼ばれた）が登場し、それは郊外や田舎の家を専門に扱い、素人にも建築に必要な労働や資材、費用がわかるように書かれていた。それによって標準的な型を選び、それを部分的に変更させることもできた。*House and Garden* 誌のような専門誌が現われ、新しい型のデザインが全国に流れた。とくに、家庭内使用人を必要としない、独立的な、個人のプライバシーを守ることのできる新しい型の家が流行した。かくて住宅を建築する人（施主）が、カタログから計画を選ぶというアメリカ型の伝統ができ上った。

これらの傾向の背景にはアメリカ国民の物質的繁栄と土地の豊富さという特色があった。片や郊外が開発されるにつれて、住宅および住宅用土地の価格が下っていった現象があった。土地の価格は都市によって、また同じ都市でも場所によって多様であったが、すでに1870年には1戸分150ドルが一般に見られ、分割払いの場合は最初の入金で50ドルで入手できた。その後、市街電車の登場は都市外縁部の地価を押し下げたが、この背景には1865年以降、全物価の低落傾向が続き、とくに農産物の価格が下がったため、都市近郊の農民たちの間で農地を手放す傾向が強くなり、郊外での住宅地の入手が容易であったという事情があった。そして建築融資の組織が住宅の入手をさらに容易にした。すでに1860年以前から6年間ほどの長期融資、半年に6パーセントの低利率が見られ、南北戦争後これらの組織は急増し、郊外のバルーン・フレーム型住宅の場合には1000ドルから4500ドルの貸付が典型となっ

た。1890年以降、銀行が不動産にたいする貸付を小規模ながら始め、第一次大戦後の本格的貸付期の前段階となった。

一方、世紀末のアメリカ都市では道路、水道、街灯、歩道および排水路、運動場、学校などの施設が登場し始めており、郊外住宅地においてもこれらは必要物になり始めていた。とくに下水路は従来のように私的デベロッパーによって設置されるのではなく、1890年代以降、公共土木事業として行われ始めた。道路も従来は沿線の $\frac{3}{4}$ 以上の住民が要望した場合、かれらが特別に納税して道路改修費を調達する方式であったが、このころから市全体の財政に依存する方式に変わりつつあった。その結果、都市の中心部に住む貧しい人々が、周辺へ出ていった豊かな人々の設備の費用を負担するという現象が生じた。Tenement House Law ができてこの傾向は変らなかった。全国のこの種の法律の先駆となったニューヨークの Tenement House Law は1867年、1879年、1901年と規制が強くなり、最後の1901年の法では、光熱、換気、防火、水洗について新しく規制されたが、ローワー・イースト・サイドやハーレムの旧スラム街にさかのぼって適用することはできず、新しい郊外の建築についてのみその威力を発揮することになった。学校や下水路についても同じ傾向が見られ、都市周辺部の改良のために全市の税が使われる傾向となった。20世紀に入ると電気器具やセントラル・ヒーティングが中産階層の必需品となってくるが、これらが郊外に普及した結果、アメリカの都市は、1. 工業地域、2. 石炭、木、石油、冷蔵用水に依存する労働者住宅街、3. ガスと電気に依存する都市周辺部の三地域に分裂することになった。

安い土地、安価な建築の方法、郊外に有利な税金政策、公益事業の急速な拡張などの条件の下で労働者階層が持ち家を購入する途が開かれ、市街電車沿いの土地が売りに出された。競売日には無料の運賃、昼食その他のもてなしが用意され、このような喧伝を目前にして移民労働者たちはヨーロッパの故郷では入手できなかった自分の家を手に入れるため、できるだけ努力を



することになった。食費を切り詰め、主婦や子供たちは働き、空いている部屋を又貸しすることによって住宅購入費を蓄積しようとした。もっともこのような努力を思いもできない低所得者層も数多く存在した。とくに黒人層は、大量に北部都市へ移住したあとも郊外への進出の流行からは無縁な場所に置かれた。失業、標準以下の住宅、荒廃した家族生活、低レベルの教育や医療のゲッターの生活に閉じこめられて、かれらは白人の住宅ブームに参加することは許されなかった。

大都市中心部の地価が上昇し、より高い利益を挙げるのでできる仕事だけが生き残り、それ以外の仕事や建築物が郊外へ押しやられる傾向のなかで、周辺の農地は徐々に住宅地に分割されていった。これらの土地が売買され、街路が設計され、家が建てられ、それが購入者に売られるまでの過程で、世紀末ごろに若干新しい姿が見られることになった。その一つは土木技師 (civil engineer) が参加し始めたことで、かれらは道路や地所を設定する場合に、市町村の計画や私的道路会社を通じてその技術を提供した。また土地分譲業者が登場した。そのほとんどは小規模業者であったが、中には大規模業者も現われた。例えばシカゴのサミュエル・エルバリー・グロス は1880年から82年の2年間に、1000ドルから5000ドルまでの住宅を7000戸建てて販売した。これは1920年代や50年代の大規模業者の先駆者的存在であった。

労働者層が入手することができる郊外住宅が増えるにつれて、かつての郊外がもっていた上流階級の雰囲気と農村的魅力は姿を消していった。1戸当りの面積も小さくなり、3000~6000平方フィート（約 $\frac{1}{10}$ エーカー）の土地に1軒か2軒の家が典型的な市街電車郊外になった。これは都市中心部の“徒歩の町”の住宅地よりはかなり広がったが、以前の時期の郊外の住宅地よりはかなり狭かった。しかし、このことから生じる人口密度の高さは市街電車の経営にとっては好都合であった。一定面積単位で通勤客の数が増えたからである。かくて1900年ごろの典型的な都市では、中心部から外へ向って

五つの異なる層が見られることになった。最も中心部にはほとんど住宅のないオフィスと商業の地区があり、第二にそれを取り巻く工場地域があり、第三に貧困者層、新移民たち、未熟練労働者などの、面積単位では最も高額、住宅としては最も低レベルの長屋地域があった（1~2世代前はここは富裕者の地域であった）。第四に、この時期の産物である新しい市街電車住宅地域が広がっており、第五の最も外側の地域に、森林や低木の茂みに囲まれ、鉄や木のフェンスで仕切られた、広大な鉄道郊外住宅地があった。

## 2. サム・バス・ウォーナー Jr. の研究

ボストン市の人口は1850年の20万から1900年の100万に増えた。前者の時期には中心部から半径2マイル以内が“徒歩の町”であり、そこから1マイルの範囲、中心からは半径3マイルまでが周辺部であった。後者の時期にはその全体は半径10マイルまで広がった。そして後者の時期には、中央部の工業、商業および交通、通信が集中した地域ならびにそれを取り巻く、全市人口の約半分を占める古い住宅や長屋などの低所得者住宅街と、その外側の、これも全市の約半分の人口を占める中産階層を中心とした、新しく生れた広大な通勤客の住宅街とに二分されることになった。

この変化に伴って、20世紀型の市民生活問題——郊外住宅地、田舎の村々に通勤客が氾濫する状況、古い住宅地の人口の引越し、全市にわたる建築の急速な展開と衰退、従来の政治的限界を超えての都市の拡張、大都市交通に対処するための選挙によらない政府機関の出現、衛生的・リクリエーション的要求、そして都市の住民たちが特定の交通路、特定の職業、特定の家庭環境、特定の社会関係別に規制されていく傾向が生じた。

1870年から1900年に至る時期の以上の変化は、大きな組織と個々の投資家、個々の住宅所有者の共同作業の結果生れたものであったが、この両者を直接結びつける組織が存在したわけではなかった。この期間を通じてポスト

ボストン郊外の発展



出所：S. B. Warner Jr., *Street Car Suburbs*. 1962. p. 2.

ン市の予算の  $\frac{1}{2}$  から  $\frac{1}{3}$  が不動産関係に使われたが、共和党対民主党、アメリカ生れの人々と移民、市の仕事と一般の経済、腐敗対清潔などの政治的対立はいずれも間接的に影響したにすぎなかった。加うるに 20 世紀に入って生れた地帯制や直接的な制限法はまだ存在しなかった。

当時の人々の都市生活にたいする対応を、三つの風潮に要約できる。その一は仕事が工業化することに付随して生じたロマンチックな資本主義観であり、第二は増加した移民たちの中で生れた懐旧的なナショナリズムであり、その三は急速な都市化がもたらした農村的理想主義への回帰であった。工業化と移民の流入は当時のボストンの経済発展の原動力であった。南北戦争前にはアイルランド人、ドイツ人、カナダ人が移民の主力であったが、とくにアイルランド人は 1875 年ごろ 6 万人に達し、このころからボストンの総人口の 30~40 パーセントを占めることになった。世紀後半期には中央、東、南ヨーロッパからの移民が増え始め、とくにユダヤ人とイタリア人が主流になっていった。19 世紀初期には水力と労働力を必要とした工場はボストン以外の小都市で生れたが、1840 年以降、蒸気機関の普及と移民の増加を契機にボストンに集り始めた。鉄工業、繊維工業、製靴業を始めあらゆる種類の工場が建てられたが、とくに既製服産業でボストンが全国の先頭を切った背景には、移民の女性や子供たちの豊富な未熟練労働者の存在があった。古くからの商人の富に加えて、新しい工業の富、そして増え続ける労働者などによってボストンは拡張を続けた。サウス・ベンド、バック・ベイ、ロクスベリー、ジャマイカ・プレイン、ブルックライン、ミルトン、デドハムなどが高級住宅地になった。市政府は道路の拡充、沼沢地の埋め立て、丘陵の地ならし、公園の新設、水道の建設などに参画した。19 世紀後半期のボストンは活力と繁栄に満ちていたが、大多数の人々にとってこの資本主義の時代の繁栄と幸福の生活を享受するために三つの戒律が必要であると思われた。それは激しい労働と節約と教育であった。激しい労働はこの時代の精神であり、喜びの源であると同時に美德であった。どの分野でも最も働く人々は英

雄であり、それは個人的富をもたらしたから社会的地位の源でもあった。節約も経済的な必要物であっただけでなく、一般に認められた美德であった。節約によって人は苦境を免れることができただけでなく、新しい投資の資金を得ることができた。節約によって人は社会で尊敬され、銀行で金を借りることができる信用を手に入れた。教育も地位と楽しみの源であった。労働者も読み・書き・計算することが必要になってきたし、法律、工学、金融、実業などの高収入の職業は当時拡充しつつあった高等職業教育を受けた人々が独占しつつあった。教育は社会的地位をもたらし、過去や現在の世界に通じるという楽しみを生んだ。以上の三つの戒律が重視されたボストンの家庭は、父親は週48～55時間働き、家族全体の休暇は少なく、小さな子供の教育と財政上の収入が重視される場所になった。家庭の成功とその社会的地位は結局、各家庭がもつ資産によって決定された。少なくともボストン市民の60パーセントを占めた中産階層はこのような社会的規制に支配されていった。もっとも、上流階層の一部にはすでにぜい沢に飽きて金の力を生活を満足させるものとは考えなくなっていた人々もあり、また下層階層の多くにとって富の蓄積は手の届かない不可能事であった。収入面から見てボストンの50～60パーセントを占めた中産階層は、家族の一員が働くことによってかなり裕福に暮らすことができた。1900年にボストンで家を所有していたのは約1/4の家庭であったから、中産階層の約半分が家をもっていた。そしてこの前後の時期を通じてボストンの住宅を購入できる可能性をもった家は、市の全家庭の1/5を超えなかったと推定される。

中産階層に上昇することを望みながら果せない人々も常に存在した。一般に技術も資本もなくアメリカにきた新移民たちは、中産階層に上昇するのに2～3世代を要した。その子供たちがアメリカの公立学校の教育を受け、中産階層の技術と目標を身につけて、成人して中産階層へ仲間入りした。この移民の家庭が順次中産階層へ上昇していった傾向が当時の人々には資本主義の成功の証拠として、アメリカ民主主義の目標と一致するものと映ったので

あった。しかし、このような人々の数はそれほど多くはなかった。中産階層への上昇とは無縁な貧困者層は当時のボストン市民の約40パーセントに達した。肉体労働者、工場労働者、そして新しく到着した移民たちがこの大部分を占めたが、かなり収入のある職人たち、店員たち、熟練労働者たちのなかにも工業社会の戒律に順応することができず、流行の“立身出世”を理解することができず、それに人生の喜びを見出しえない人々がいた。ボストン全市民の約1/3の人々はほとんど仕事にありつけず、あったとしても少ない収入で、非人間的な労働条件、賃下げや季節的なレイ・オフ、仕事中的事故や病気に悩まされ、そして不況の時は市の無料食堂の慈善事業に頼らなければならない人々であった。

これらの人々は、不安や混乱のなかで心の支えを求め、しばしば昔の民族的生活方法に逃げこむことになった。移民たちは自分と同じ民族の殻のなかに閉じこもり、“他の人々”については知ろうともせず、アメリカ人としての責任を感じない生活を選んだ。片やアメリカ生れの貧民たちも新しい移民たちに敵意を抱き、1850年代の反外国人、反カトリック的な政治運動に見られるような騒ぎを引き起した。このように下層階層間での対立が生じ、初期のプロテスタント対カトリックや世紀末のアイルランド人対ユダヤ人の対立が目立つことになった。この傾向は日常生活でも職業による差別、エスニック型の政治、人種的固定観念の形で現われた。しかし、このような敵意や反感はせいぜい二義的、一時的なもので、生活や富や生産のように重要な意味をもつものではなかった。とくに中産階層にとってはこのような感傷的なナショナリズムは、主要な生活の間隙を満たすだけのもの、現在の緊張にたいする反撥にすぎなかった。そして移民たちの同郷人で集る傾向も、徐々にアメリカ社会に順応する必要が強まっていくにつれて自然に薄まっていく必然性をもっていた。

成長しつつある工業都市のなかで、都市生活があまりにも人工的になっていくこと、道徳性が欠如していくように思われたこと、あまりにも金や権力

が社会的機能を支配する傾向になったことにたいする反撥が、ある意味でアメリカ社会の伝統であった農村的理想を追求する形でも現われた。すでに19世紀前半から富裕層の間で二つの家——都市内の仕事のための家と田舎の生活のための別荘——の風習が生れていた。それが鉄道郊外、市街電車郊外の形でより富裕でない層の間にも広がり、地域的にも広がっていった。都市中心部の住居地の物理的退廃、工場の密集、低所得層住宅街の出現、理解できない外国の言葉と習慣をもった外国人のたえまない流入などの現象が中産階層をも都市中心部から追いだし始めた。市街電車や新しい衛生施設の普及が人口の少ない農村地域の住宅地化を可能にしていった。かくて近代型の郊外が誕生していった。

19世紀のボストンの市街電車の歴史は50年間の攻撃的な拡張の物語であった。初期の馬車の時代から、のちの電車の時期まで、路線は拡張し、便数は増していった。郊外の発展の速度は最初はゆっくりしていたが、だんだん加速し、1890年代には大量移動となった。1852年から1873年の間に人口稠密な地域は約半マイル広がり、市役所から2.5マイルの距離に達した。次の1873年から87年の間に市街電車の便はさらに1.5マイル延びて、交通の便がとどく範囲は市役所から4マイルに達した。1880年代末から1890年代にかけて電車の便は市役所から6マイルの土地まで延びた。1887年以後はへ

図1 鉄道路線図 1870—1900

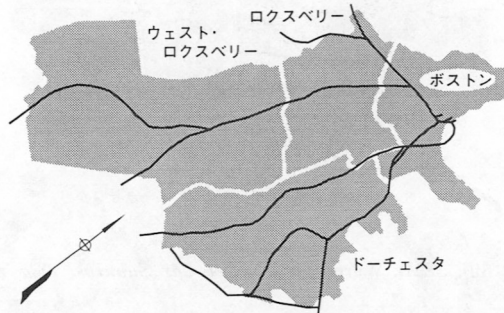


図2 市街電車 1872

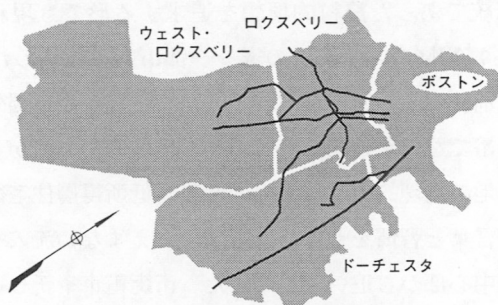


図3 市街電車 1886

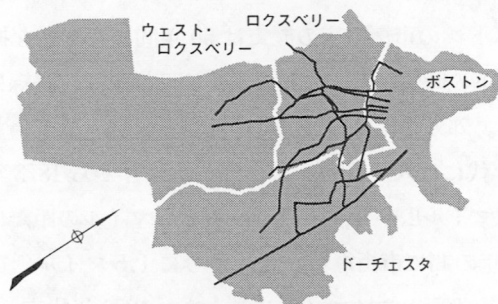


図4 市街電車 1901

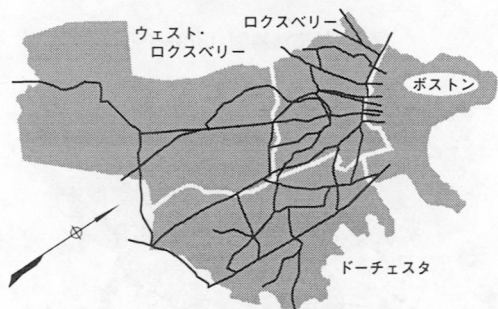


図1-図4, 出所: S. B. Warner Jr., *Street Car Suburbs*. 1962. pp. 21-23.



ンリー M. ホットニーのウェスト・エンド・ストリート・レイルウェイの時代となり、当時の交通混雑を解消するという社会的役割を果たしたことからそれは一般大衆と州議会の支持を得て、距離や1回乗車当りの費用や運賃はあまり考慮に入れず、急速にマイル数を増やすことによって全体の収入を増やすという政策を採った。距離に関係なく1回の乗車につき一律5セントの運賃にしたことの背景には、当時郊外住宅の大衆化によって郊外へ進出しつつあった労働者層への配慮があった。この市街電車会社は、都市中心部の交通混雑解消に一歩後れをとったことから、1897年に競争相手のボストン・エレベテッド・ストリート・レイルウェイ社に吸収・合併されることになったが、そのときまでに市街電車の普及による資材費の低下および電化という二大現象はすでに達成されていた。

市街電車と並んでこの時期の郊外住宅の普及の背景となったのは衛生の改良と電力の普及であった。1870年代まで水の供給と廃棄物や排泄物の処理は公的施設と私的施設の混合体制で行われていた。混雑した地域だけ地下の下水道ができており、低地や沼地が捨てる場所であった。水道も人口稠密な地域だけ、公私混合型で供給されていた。このような部分的施設は市全体の公衆衛生には無力で、悪疫の流行は定期的に生じた。市全体の健康を求める運動は大きな昂まりを見せた。工業用水や防火用水の改良と並んで、水の衛生施設の改良が唱導された。19世紀の最後の1/3の時期のボストン市の水道、下水、土地の埋め立て、地ならしの予算は全市予算の1/3に達した。家を建てる人々は配管工事を負担し始め、メーター制が導入された。水道本管、貯水池、送水所、下水道幹線は市や州の信用に頼らざるをえなかった。そして市街電車郊外が都市周辺部に広がるにつれて衛生施設もそれに付随して広がっていった。ガス、電気、電話は一時に全市に設置する必要はなく、料金を負担する人だけにサービスを提供する形で私的会社が担当した。これらも郊外住宅の普及とともに拡大していった。

以上の諸事業、そしてそれを担当した市町村の活動は先頭を切った交通の

改良にそれほど後れることなく普及した。これらの公的な諸事業の活動に見られる三つの傾向があった。その一は、財政が許す限り、それらは自らが担当した地域内では平等なサービスを心がけたことであった。人種の差や地域の差にも拘らず、市街電車の場合と同様に、学校、図書館、下水道、水道、ガス、電気などは一定の価格で提供された。スラム街で不衛生な状態が見られたとき、その責任は家主と借家人にあるとされ、かれらが措置を怠った場合は公的機関が責任をとることはしなかったが、財産所有者がそれなりのサービスを受けられるようにそれなりの配慮がなされた。もっとも、郊外地の方がこれらのサービスをより直ちに、効果的に受け入れ、諸設備は家の新築の際に完備されていった。第二に、公的機関は自ら住宅を建てることはなく、できるだけ個人の営利活動に干渉しようとはしなかった。現在のよう土地使用方法を規定することはせず、全市民に平等のサービスを提供する形で個々の資本家の働きに最大の機会をあたえようとした。第三に、当時の公的機関はいく分農村的理想の達成に同情的だった。安アパートのスラム街が当時悪評が高かった影響を受けて、市街電車の管理者、不動産業者、政治家、人道主義者、健康関係の役人、学校の先生など一般に中産階層の人々は開放的な環境と小社会が家族生活に適していると考えた。全体的に、これらの機関の仕事の結果、都市中心部は従来のまま残されたのにたいし、郊外に新しい環境が創り出された。1900年の段階ではまだ電話は部分的にしか普及しておらず、手押車や荷馬車が倉庫と船、工場と貨車、小売店と顧客の間の運搬に使われていたことからわかるように、まだ物理的な近さが生産や流通において重要な意味をもっている状況であった。また、都市中心部に波止場や倉庫や鉄道操車場が新設され、住宅が壊されて事務所、店舗、工場が建てられ、エレベーターを備えた高層住宅が現われつつあった。そして郊外にはこの中心部へ通勤する中産階層が広い住宅地に住み始めており、そして将来の発展のための土地は充分残っている状況であった。

〔注〕

- 1) M. P. Baumgarten, *The Moral Order of a Suburb*. 1988. p. 6.
- 2) Robert Fishman, *Bourgeois Utopias, the Rise and Fall of Suburbia*. 1987. pp. 103-133.
- 3) Richard Dewey, The Rural-Urban Continuum; Real but Relatively Unimportant, *American Journal of Sociology*, Vol. 66, No. 1, July 1960. pp. 60-66.
- 4) Nels Anderson, *The Industrial Urban Community, Historical and Comparative Perspectives*. 1971. pp. 8-31.