



HOKKAIDO UNIVERSITY

Title	米国における都市の発達
Author(s)	大爺, 栄一; OYA, E.
Citation	北海道大學法經會論叢, 13, 81-95
Issue Date	1953-07
Doc URL	https://hdl.handle.net/2115/10745
Type	departmental bulletin paper
File Information	13_p81-95.pdf



米國における都市の發達

大 爺 榮 一

序節——ヨーロッパの都市とアメリカの都市——

第二節 地域的觀察

第一節 一般的觀察

第一項 東 部

第一項 都市の發生における商業の意義

第二項 中 西部

第二項 ヒンターランドとの關係

第三項 南 部

第三項 交通機關及び交通路との關係

第四項 西 部

序 節 ——ヨーロッパの都市とアメリカの都市——

米國社会における都市の地位は、ヨーロッパ、アジアのより古く開けた社会におけるものとは異なるものがある。大都市の数が極めて多いこと、その發達の極めて速かなことは、たしかに米國と世界の諸他の国々との間の大きな相違の一つである。しかし兩者の間の相違は単にそれに止るものでない。都市と村落との關係において、旧開の諸社会と新開の米國の社会との間には著しい対照が見られる。

ヨーロッパの社会は農業村落を基礎として形成された。中世末期から次第に發達した都市は、産業革命を転機として俄かに重要性を加え、今日では巨大都市、中小都市の網が全歐をおおつているが、そこにはなお、村落的な自給的な経済と生活の零團氣が強く残つて都市的な生活環境との間に微妙な均衡が保たれている。またアジアの諸国では、村落と都市との質的な対立は一層強く、中国、インドなどにあつては、支配的な村落社会とはほとんど隔絶して、巨大な海港都市が驕型的に發達している。

しかしアメリカの社会では、封鎖的、自給的な色彩を持つた村落というものは、極めて微弱な意義しか持つていない。植民の歴史にあ

つては村落の重要性を無視することはできないが、前世紀の中葉以降、フロンティアは絶えず西方へおし進められ、農業、続いて工業が目ざましい躍進をとげるに至つてからは、封鎖的な村落生活は全く姿を没する様になつた。妻の海に没した小部落も、鉄道の停車場、家畜の積出し場、穀物倉庫、或は製粉工場などの所在地となることによつて、都会への発展の途をふみ出す日を夢見ることができるようである。湖岸の一小港から一世紀にして五百万の大都会となつたシカゴ、三十年前荒涼たる不毛の野の人口四千の寒村が今日十方に達するテキサス州ラボック。これらの町々と道路の交叉点に淋しく固まる寒村との間に結ばれる糸は決して絶たれてはいない。

ヨーロッパの都市をアメリカの都市と著しく異つたものにするのはその多様性であろう。ブルク、フォード、門前町、政治都市、異つた発生と変転の歴史が地中海と北海の間の都市に無限のニュアンスを与えている。例えばミラドノとトリノ、例えばハイデルベルク、ダルムシュタット、マインツ、ひろい上げる至る所に多彩な対照が見られる。

これに比べてアメリカの諸都市に共通なのはその一様性である。すでにその発生と発展の過程において、たゞ一つの重要な機能、商業的活動が常に中心的な地位にある。もとより今日では数多くの都市において工業がその活動の中心となつてゐる。しかし少数の例外を除いて、商業的に発達した都市が、工業に有利な諸条件によつて後に工業化されることが多いのである。軍事的起原を思わせるフォート云々という様な地名は歴史的な興味で付けられるにすぎないし、政治的都市として例外的な発生事情を持つ各州の首府も、その機能活動範囲だけでは三流四流の都市に止まらなければならない。

極めて活潑な、物量的にも貨幣的にも莫大な生産活動と流通活動の結集点として生長し発展するのが米国の都市である。都市の外観、都市の零囲気の一様性は、米国の経済活動の標準化、一様化と平行するものであらう。アレゲーニー山派以西には個性を持つた都市は存在しないとの歐洲人の感想がある。ダウンタウンの高層建築、その周辺のスラム化した地域、郊外に伸びる緑の住宅街はあらゆるところで共通で、一都市と他の都市の区別を誠に困難にしている。舗装路にあふれる自動車あらゆる都市で毎日数千万の人々を家庭から職場へと往復させてゐる。

ヨーロッパにおいて最も高度に都市化した国イギリスに、都市生活の統一考察を始めて企てたパトリック・ゲデスが生れたのは偶然でなかつた。ゲデスの直系として人類の諸活動を都市の生活の基盤の上に研究するルイス・マンフォードが今日アメリカに住むのもまた

当然であろう。村落の無い国、都市の国の、極限に達しつつあるごとき都会生活の中に流入する人口は、都市の数と大きさをなすお年々に増しつつある。米国の経済の変動と発展とはその諸都市の中に余すところなく反映されている。これらの都市の発展に関する一二の点を本稿で考察してみたい。

第一節 一般の觀察

米国社会の特徴は第一にその一様性にあるのであるが、しかし広大な、自然条件の多様な国土の持つ地域的な産業構造の相違と、歴史的に形成された社会条件の不等が、全国をいくつかの顕著な特色を持った地域に分けてゐる。次節にそれら諸地域に於ける都市発達の特性を各個に觀察するが、本節では主として全国的に共通な諸点を簡単に總括することとする。この際、商業活動の重要性、その後背地との關係、都市の成長及發展と交通との關係を、最もアメリカ的な一系列の現象として取上げたい。工業化の伸展に伴う都市内および都市間での機能の分化の問題は別に觸れることにする。

第一項 都市の發生に於ける商業の意義

前節にも觸れたごとく、植民時代を除いては、米国には固有の意味における村落が存在せず、集落はすべて都市の胞芽と考えられる。この都市はすべて本来商業的な活動をその中心機能とするものであつて、中西部、南部の農業地帯に点在する一万―三万くらいの小都市に最も純粹に表われている。

商業的活動はこれら農村の商業都市から順次上昇して、全国の經濟活動の中心であるニューヨークに至るまで一律に重要であるが、中都市以上の段階では今日では必ず工業的活動が附随している。米國が世界最大の工業生産を有する以上これは当然であり、ピッツバーグ、デトロイト以下著名な工業都市は十指に余るものがある。

しかしこゝにあげたピッツバーグとデトロイトの工業の發展を例として取つてみても、夫々工業都市として巨大化する以前に、商業都

市としてまず成立した歴史を持つていて、これが米國における普通のかたちなのである。ピッツバーグは独立戦争後、アレゲーニー山系以西への移住が活潑化した時期に、フィラデルフィアとボルティモア両海港から山派をこえる道路がオハイオ河上流に達する地点に、この河を下る経路と陸路セント・ルイスに通ずる国道との両者の起点として成立した。移民の輸送機関である馬車の修理がこの都市に小規模な機械工業を成立させ、機械工業がその原料として必要な鉄工業をまずピッツバーグに吸引したのである。スビーリア湖頭の鉄鉱がペンシルヴェニアの石炭と結んでピッツバーグに世界最大の製鉄業を成立させたのは、移民の馬車のわだちがその契機であつたといえる。

デトロイトの例を見れば、ミシガン州北部の森林資源の續出港としてその商業的地位がまず確立され、巨商の蓄積した資本と、製材業から派生した馬車製造業による技術が、世紀の転換期にフォードの創意と相俟つて、自動車工業の礎石をおいたのであつた。工業都市の活氣にあふれ、移民と黒人の労働者に満ちたデトロイトは、五十年前には清潔な並木美しい街路を誇る一商業都市であつたのである。

シカゴ以西の農業地帯の都市、大平洋岸の港市などはすべて商業的都市として成立し、その人口の増大と共に地方消費的の工業、農産物の加工業が漸次発展し、工業化の速度は決して低くはないが、しかし今日でも商業は最も重要な経済活動の分野である。ミネアポリスの製粉業、カンザス・シティーの肉罐詰業、或はロス・アンジェルスの航空機製作等はそれぞれの分野で全国に一二の地位を占めるものであるが、商業活動と工業生産の金額を比較し、労働人口の数字を見る時これらの都市は決して工業都市と呼ばび得ないのである。

第二項 ヒンターランドとの關係

米國の都市がその發生の過程と現状において商業的色彩が濃厚であることは、多くの都市がそれぞれ固有のヒンターランドを持つことを意味する。

専門化した工業都市は本来、全国、時には海外の諸國をもその存立の地域的基盤として持つものである。原料の入手、製品の販売に當つて、その都市の周辺の人口、富力、すべての経済活動は二次的以下の意義しか持たない。代表的な例として、大規模に専門化したデトロイトの自動車工業は、原料類をすべて最も低廉に供給する地点から獲得し、労働力を遠隔の地から流入する人口に頼り、ニュー・ヨーク

の金融市場から資本を調達し、製品を全国と海外に積出す。デトロイトの背後に広がるミシガンの平原の生産力が低く、州北部の森林が既に伐りつくされたことはデトロイトの経済活動とはいささかの関係もない。

全く異つた活動分野ではあるが、ワシントンの都市としての基礎も同様に全国的であつて、一定の限られたヒンターランドを持たない。政治中心としてのワシントンは連邦の行政活動の増大と共に連年目ざましい人口の増加を見せているが、それは近接した商工業都市ポルティモアの発展と相互にいかなる意味でも抵触するものではない。

金融業・卸売商業の中心、欧州に対する門戸としてのニュー・ヨークは、その無比の発展の結果、ほとんど米全土をそのヒンターランドとして持つに近ずいている。特に最初の部門ではその全国に対する支配力は完全である。第二、第三の部門でも全土を圈内に収めるといつても良いが、この場合はミシシッピー河以西に対する把握は著しく弱まり、特に海運の面では大平洋岸とメキシコ湾岸はニュー・ヨークのヒンターランドとは呼び得ない。

以上のいくつかの例外を除くと、米国の大多数の都市は、それぞれかなり明瞭に区画されたヒンターランドを持ち、その領域内の人口の増加の遅速、農業の生産力、工業の伸展、或は鉱業の市況が都市の発展に絶大な影響を及ぼしている。

ヒンターランドの分割は主として商業的活動に関して行われるが、ニュー・ヨークの例に見ることく、商業活動の中でもその種類によつてヒンターランドの広狭は異なるのである。最も小さく多数に分割されているのは小売商業で、日常の食料品などに関しては一都市の中で更に多数に分割されるが、衣類・家具・電気機具・自動車などについて考えれば、自動車で二三時間で往復できる圏を基準として多数の小売商業圏に分れる。一カウンティーに一中心くらいが最も小さなもので、大中市は更に大きい支配圏を持つている。

小売商業圏より一段高次の圏として卸売商業の圏があり、前者の多数をその中に包含する。例えばアイオワ州において、小売商業の中心は十以上を数えられるが、卸売中心としての活動を行うのは、デモイン、デヴンポート、スー・シティー位に限られるのである。

卸売圏より更に広範囲の勢力圏を持つものは、地方の金融活動の中心で、前記アイオワについて見れば、デモイン以下の各都市はことごとくシカゴの銀行業、取引市場に從属し、中西部の一大地域を背景とするシカゴの経済的繁栄の地盤を形づくつてゐる。

ガラスがその著書の中でメトロポリタン・エノミーと命名したのはこの段階の経済組織であつて、金融活動を枢軸として、卸売商

業をそれに附随させた地方中心城市の重要性を述べているが、世界において米國ほどこの現象を明瞭に観察し得るところはない。

フェデラル・リザーヴ・システムによつて全土が十二の半独立的地位を持つた金融地域に分割されたことは米國におけるこの型の經濟組織の成立に貢献するところが恐らく最も大きかつた。一地方の經濟活動の把握は金融機關を通ずるものが最も重要であり、従つてフェデラル・リザーヴ・バンクの所在地は他の商業的活動が之に伴う限り、メトロポリタン・センターとして發展する機会に恵まれたのであつた。

事實において、十二のF・R・バンクの所在地中、今日メトロポリタン・センターと見做されないのは僅にリッチモンド一ヶ所で他はことごとく地方經濟活動の大中心となつてゐる。他方この所在地外でメトロポリタン・センター的な重要性を持つのは僅かにピッツバーグ・ロス・アンジェルズ、デングヴァー程度のもので、それも疑問がないわけではない。

米國の各州は政治的には相當の獨立性を今なお保持しているが、經濟的には全く無境界と同一である。従つて各段階の經濟圏は夫々州境を越えて伸びている。前述のアイオワの卸売商業では、デヴンポートの圏はミシシッピー対岸のイリノイ州にまたがり、スー・シテイの勢力範圍はアイオワ州内よりも隣接のサウス・ダコータ、ネブラスカ州域が中心である。一方アイオワ州西部の大きな地域は州境外のオマハのヒンターランドとなつてゐる。

米國の各州の州庁所在地が經濟的には二流以下の活動しか示さないのが多いのも、右の事情と相當の關係があり、政治的に州の中央に近く決定された首府が、州境を無視する經濟活動の爲には不適な場所であることなどが原因の一つであらう。サウス・ダコータの首府ピリアは州の正中心点に存在するが、州の東部に偏した農業地帯は、すべて他州の都市の勢力圏に入つてゐるなど一例である。

第三項 交通機關及び交通路との關係

都市の発達を観察する際、ヒンターランドの大小とその發展が都市の成長をかなり規定する。中央平原西北部の小麥作が伸展した時代のミネアポリスの躍進とその後の相對的停頓、西南部の石油と棉花がもたらした近年のダラスの目ざましい繁榮などを比較できる。しかしヒンターランドは自然的に決定されるものでなく、都市自身の發展度と、交通關係とはまたヒンターランドの範圍を伸縮させるもので

ある。広大で概して人口稀薄な米國で交通機關の發達と交通路の變化が都市の發展に及ぼした影響は実に甚大である。

米國の都市と交通機關との關係は大體四期に區別して考えられる。第一は獨立戰爭當時までの海運、第二は十九世紀前半、特に三十年代に重要であつた河川と運河・湖沼の水運、第三に十九世紀半ばから第一次大戦までの鐵道、第四に最近の道路交通である。

第一の時期には定住がアレゲーニー山系以東に限られていて内陸の交通が重要でなかつたのと、母國イギリスとの關係が密接であつたのとで、都市はことごとく海港に限られていて、ボストン、ニュー・ヨーク、フィラデルフィア、ボルティモアなど後に大發展をとげた港市とならんで、ウイルミントン、チャールストン、サヴァナなど南部諸州の港が少しも劣らぬ重要性を持ち、植民地の社会生活・經濟生活を支配していた。

第二の時期はミシシッピー河以東の植民の時期に合致するので、最初はオハイオ河、後に大湖と諸運河が重要となつた。これら水上交通で結ばれたアレゲーニー西方の地帯と大西洋岸とを山派をこえて水路で結ぶ企図の中では、地形に恵まれたモホーク・ヴァレーを通ずるイリー運河のみが成功して、これがニュー・ヨークにこれと競争する諸都市を凌いで飛躍する機会を与えたことは衆知の事實である。

オハイオとミシシッピーの流域では、位置的に恵まれた諸地点が都市として勃興した。a 河口 b 支流又は運河との合流点 c 渡河点 d 湾曲部 e 航行終点又は瀑布点、などである。シンシナター (b, c, d) セント・ルイス (b, c) ピッツバーグ (b, d, e) など特に重要な都市は多く二つ以上の要素を持つてゐる。

第三の鐵道の時代こそ、最もアメリカ的な發展の時期で、世界的にもユニークなものであることは H・G・ウェルズなどのところである。大西洋岸からミシシッピーに伸び、更に遠く太平洋に至る間に、無数の鐵道企業が形成され、激しい競争と合同の過程を示した。競争路線における運賃競争と、その反面独占地域における利潤獲得が徹底的に行われた。鐵道の延長と平行して耕地の急速な拡大と世界市場への供給が始まつた。本来の意味での米國的な都市がアレゲーニーからロッキーマンに至る全域に成長しはじめた。鐵道の中心となつた諸都市は何れも河川交通の時代に萌芽として存在していたものであるが、飛躍的な發展はすべて鐵道の時代に入つてからのものであり、ミシガン湖頭のシカゴ、ミシシッピー河上のセント・ルイスは河川の時代に建設されたのであつても、その今日の地位は全く鐵道に負うものである。

米国の鉄道の延長は世界無比であるが、その理由の一つは完全な自由企業として成立した為に、競争線が多いことである。シカゴと西方四五〇マイルのオマハの間には四つの競争会社があり、更に五〇〇マイルのデンヴァーとの間は三線が競争して、うち二線はサン・フランシスコに伸びるのはその一例である。従つてアメリカの鉄道網の特色は、河川の渡河点などにおいて、一方に向う多数の線が集結することであつて、かゝる地点の都市は会社間の競争による運賃率低下の爲、特に有利な影響をうける。カンザス・シティー、オマハ其他中央平原の大都市のすべては鉄道結節点として地図の上に明瞭に表われる。

ロッキー山系以西では、地形の制約によつて鉄道の集中する地点が、山嶺の低所などによつて生まれ、都市を発生させている点が少くない。スポケーン、アルブカークなどである。

米国における鉄道の全盛時代は、大体第一次大戦によつて終りを告げ、最近三十年間は道路交通の発達が著しい。鉄道による貨物の輸送量はまだそう減少してはいないが、トラックによる貨物輸送は年々増大し、且長距離化し、他方旅客交通にあつては自家用車とバスによる旅行が鉄道の旅客を激減させている。

バス、トラック交通の伸展は、鉄道の時代に大体完成されたメトロポリタン・エコノミーの性格を根本的に変更するに至つてはいないが、小売商業圏においては小中心の衰退と大都市の小売圏の拡大となつて現われている。鉄道に比し固定性の少ない道路輸送は、大都市に集中する道路網とバス路線を年々一層顕著にしている。

同じく最近の傾向として特記すべきは航空機による旅客輸送の急速な増大と、重要貨物の輸送路としての河川・運河の復活であつて、道路交通・鉄道と相俟つて、旅客・貨物の夫々に迅速な輸送、或は低廉な輸送等の専門化した分野が次第に形成されつつあることは、鉄道輸送が圧倒的に支配していた前時代と著しく様相を異にするものである。

第三節 地域的觀察

米國をいくつの地域に分け得るかということが、それ自体、観点の相違と資料の整理をめぐつて興味深い問題であるが、深く立入る余地がない。政府統計に用いられる九地域は統計利用に便利であるが、ここでは大きな分け方として最も多く用いられ、また妥当な点の多

い、四地域を用いて、各地域の特性と、前節に述べるべきであつた問題の一部に触れたい。個々の都市に関しては本論の範囲ではすべて割愛せざるを得ない。

第一項 東 部

ワシントン以北の大西洋沿岸地帯を東部と考える。ニュー・イングランドと、ニュー・ヨーク、ペンシルヴェニア其他の地帯である。アレゲーニー山系以西のピッツバーグ、バファローなどは、中西部への漸移地帯として後に論ずることにする。

東部はアメリカで最も工業化された、歐洲との関係の深い地域である。都市化の度は最も進んでいる。農業については、この地方にも農家の数は少くないが、市乳と蔬菜が最も重要な生産物で、都市に從属した農業であり、都市を支える農業ではない。

ヨーロッパとの関係は、嘗て植民地であつただけでなく、相互の交通が頻繁であり、工業化された都市では多くの新移民を労働者としてその人口の中を含むことで、中西部の農村地帯などと異なるものがある。

東部の都市の発達を見ると、三つの大きな特徴がある。大きな人口を持つ港市が並んでいること、純粹に工業化された中小都市の多いこと、最近では都市人口の増加の緩慢なこと、以上である。

ニュー・ヨーク、フィラデルフィア、ボストン、ボルティモアの四つの商港は、合計二千万の人口を集中し、単にその直接の後背地のみならず、深く内陸にまでその影響を及ぼしている。内陸への交通の不便が、その勢力圏の大小と商港として活動を規定して、人口数もかなり直接に関係している。

これらの大都市は、その経済活動の本質は極めて商業的であるが、消費及労働人口の多数なこと、輸入原料入手の便によつて、多様な工業を伴っているのが特徴で、金融や卸売商業活動の人口比と、工業生産額の人口比などから見れば商業都市であるが、有業人口の構成はむしろ工業都市の色彩が強い。

商港都市の背後に、発生の経路から見ると別個であるが、今日ではこれら商港の工業的郊外都市の様な地位を占める多くの中小工業都市がある。ボストン周辺のローレンスやウースター、フィラデルフィア周辺のトレントンやレッドディングなどである。

これらの都市は元來アメリカの工業都市の最も古いもので、水力による動力、ニュー・イングランドでは非生産的な土地による相対的人口過剰、ペンシルヴェニアでは石炭、鉄の所在などにより、国内市場への工業製品供給地であつた。村落形態を持つていたニュー・イングランドでは、村落が商業都市の段階を経ずに工業化した、アメリカでは例外的な形も見られる。

これらの都市は地域内での分業が進むに伴い、商業機能をポストン、ニュー・ヨーク等へ吸引されて現在ほとんど完全に商業的色彩を欠いている。プロヴィデンスなど嘗ては独立した商業の中心であつたのが、ポストンとの近接関係の爲、純粹に工業都市化してしまつた。一九四〇年に東部地域で十万以上の人口を有する都市二十一のうち、純工業都市の人口構成を有するものは十二に達し、全国のこの種の都市の半数を占めているのである。

人口増加の点を見ると、近年東部諸州は常に西部、西南部に後れているのであるが、特に都市人口では増加速度がおそい。新都市形成が盛んに行われている地域と、その段階を既に過去のものとしたこの地域との相違が現れている。一九四〇年から五〇年までの間の人口増加、全国百六十八の都市中、特に低率なもの（一〇%未満）二十六について見ると、そのうち十七が東部であり、特に純粹工業都市としての中小都市に多い。ニュー・イングランドでは工業の相対的衰微もその理由であろうが、地域全体が完全な都市化に近づいているこの地方では、従来からの市街を離れて田園工場的なものを建設しても、都市工場の持つ利点をそのまま享受できる点、工業の分散傾向と、古い都市の停頓の一因となつてい様である。道路輸送の大規模化がこの傾向を促進している点もまた見逃し得ないことである。

第二項 中西部

中西部 (Middle West, 最近はしばしば Midwest) の範圍を決定するのも容易ではないが、統計上からは North Central states に限れば大体合致する。安定した農業生産が社会構造の中心になつている中部平原北部の諸州と考えられる。しかし現在では「年々工業化が進みつつある」という規定を、特にその東半に対して冠する必要がある。

ごく広くとれば、大潮沿岸の東端からロッキーマン山系の麓までが、地形的にはミシシッピー水系に集まる一単位となる。しかし東の方の部分、特にデトロイトからシンシナータを結んだ線から東は、中西部の根本規定である。「農業、それと均衡した工業」という概念に合

致せず、工業が一方的に支配的で、年々東部化しつゝあるといつてよい。だがこの地方の工業化は大西洋沿岸ほどに古くなく、現在の工業中心でも歴史的には中西部型の発展をしているので、一応この項の中で考えることにする。

この広い地域の都市について共通なことは、何れも独立戦争後の急速な内陸の開発を背景にして、それら新開の地帯の交通中心、物資の集散市場として成立し発展したことである。東はbuffaloから西はカンザス・シティーまで、すべて或は駅通馬車の起点として、或は川舟の終点として、移民の群を送り迎え、毛皮・材木・小麦・家畜を積み出し、鉄道を引き寄せ、製粉・糶詰の工場を建設したのである。特に恵まれた地点、例えばシカゴは人口の増大と共に、農機具工業から、遂には製鉄工業をも索引し、商品取引と金融の機関を以て、広大な地帯に支配力を振う様にまで成長した。

地形が極めて平坦で、土地生産力にも大差ない中西部はシカゴを中心として、星座的に都市網の配列を持つている。人口五百万のシカゴから五〇〇軒の円周を引くと、大体その上に、ミネアポリス、セント・ポール、カンザス・シティー、セント・ルイス、シンシナータ、クリーヴランドなどの都市が並ぶ。百万程度の人口を持ち、工業化された場合はそれだけ人口が多いが、すべてシカゴを一廻り小さくした形で、金融と卸売商業を根幹として夫々の勢力圏を持つ。かゝる小メトロポリスの一であるミネアポリス、セント・ポールは更に比較的大きな小売商業地として卸売活動をも営むファーゴや、より小さく純粹に小売商業的なマンケートなどを自己の衛星として持つているのである。

シカゴから西に広がり、今なお農業生産が経済活動の主軸となつている諸州では、商業的都市の分布はほとんど図式的に整然としてゐる。人口三万以下の小都市は純粹に商業的なのが普通であるが、人口の増大と共に工業人口の比率を増す。しかしその工業は、農産物加工か又は狭い範囲での地方消費を目的とするのが通則であるし、商業人口は常に工業人口を凌駕している。都市人口の消長も、ヒンターランドの農業の繁栄度と関係が大きい。

これに反してシカゴ以東の地域は、農業を中心としていた十九世紀と半世紀間に工業化が著しく伸展した今日とは様相を異にしこの間に三十万から三百万に躍進したデトロイトに見られるごとく、全国市場を背景に発展した大工業都市に人口が集中し、都市の配列は強く攪乱された。世紀の初めオハイオ河上のメトロポリスであつたシンシナータはその位置からすべり落ち、デトロイトは巨大な人口

にも拘わらず都市として未成熟性が強く、クリーヴランドとピッツバーグの両都市がアレゲーニー西斜面からイリー湖岸に広がる大きな地帯の経済中心としての地位を分担している。

シカゴをも含めてその以東の都市はすべて工業都市の色彩を強く持つが、個々の大都市の中心にはすべて明瞭に区別された商業地区の活潑な活動が見られ、又シカゴに対するゲリー、デトロイトに対するフリントの如く、純工業的な衛星都市形成を通じて、工業化された地域が増大されて行く。しかもなおオハイオ、インディアナ両州には純粹の農村地帯が広く存在して、大西洋岸の地方とは趣を異にするものがある。

中西部東半の工業化は、五大湖水系によつて結ばれるアレゲーニーの石炭とミネソタの鉄鉱の両資源に負うところが極めて大きく、鉄工業の如き原料立地的の工業がまず勃興した。しかし個々の工業の立地点について見ると、消費市場及び労働市場への吸引力は意外に強いものがあり、従つて既に都市として確立した地点への工業の拡張が行われている。この傾向は中西部のみならず、東部を除いて米國全体に共通したものであり、くりかえし述べた基本の型を示すものである。

第三項 南部

社会的・経済的に南部は極めて明瞭な一地域であつて、縁辺部には漸移地帯の色彩があるが、中心の諸州の同一性は著しい。たゞ本項の様におクラホマ、テキサスまでを南部に包含させると、所謂オールド・サウスとの対照が著しい面も出てくる場合がある。

南部は全体として工業化が停頓している。更に都市人口に比して農村人口の割合が大きい。一人当所得は著しく低く、文化程度を示すすべての指標は低位にある。

自然資源の点から見ても、南部は北部に優るとはいへないにしても、決して無条件に負しいわけではない。南部の後進性には社会制度と、それに絡みあつた人種問題が大きく作用している。それは今日徐々にはあるが改善の方向には向つていて、南部の様相を次第に変化させている。

南部の都市の特色は工業の欠除で、アパレーチア山麓の紡績地帯と、鉄工業のバーミンガムを除くと、大都市から小都市に至るまではと

んどすべてが商業都市である。そしてアトランタ、メンフィス、ダラス等のメトロポリスの都市を中心として、系統的に分布していることは中西部の西半と類似しているが、概して個々の支配する圏はより狭く、中心城市はより小さい。

ミシシッピー以東の諸州は沿岸から開けはじめ、沿岸にはチャールストン以下古い由緒ある町が半ば眠っている。内陸の瀑布線には四つの州首府が連なっているが發展は見られない。更に奥地の山麓地帯に前世紀末以来、豊富な水力と安価な労力を利用する所謂ミル・タウンが続出したが、すべて小都市に止つて、一の大中心も持たないのは米國として例外的な存在である。TVAの事業は大電気化学工業の成立と共に小工業をその区域の都市に引きよせている。アパラチア山系に従つて南下するこれらの工業地帯は、原料・動力・労力のすべてに恵まれているのに、分化した發展をとげず、周囲に多くの消費人口を持ちながら消費財工業の種類にも乏しく、進歩に遅れた感を免れない。オールド・サウスの大部分を占める農村地帯の停頓は一層甚だしい。

南部の中で他と顕著な相違を見せ、活潑に發展しているのはテキサス州の諸都市である。この州の中部以西は、南部でなく西に隣接する諸州と共に構成される南西部として別の範疇に属させる分類も行われるくらい対照が著しい。都市の商業都市としての出発と人口増加に伴う工業化の型が典型的に見られる。石油・天然ガスの埋蔵がそのテンポを一層早めている。テキサス西部の農業は、棉花生産であつても機械化されて大西洋岸の地方とは異り、肉牛生産も近年大いに發展している。沿岸の石油精製と、石油・硫黄を基礎とする化学工業はヒューストンを全米一のブーム・タウンとして著名にし、内陸で相争うダラス、フォート・ワースの二大都市は共に商業・工業を急速に發展させながら、複合的なメトロポリスとしての地位を固めつゝある。最近の十年間に以上の三都市は何れも五〇%以上の人口増加を見せ、其の他の七つの都市が夫々四〇%から九〇%に至る増加を示している。

州の人口増加と、主要都市の人口増加でテキサスにほとんど劣らない州が、南部のうちで停頓性の強い大西洋岸に存在する。しかしフロリダ州の場合はテキサスの都市化が産業の繁栄にもとづくのと違つて、主として引退した北部の市民がこゝに居住地を求めざる為であり米國全体の経済や社会習慣の変化と大きな関係がある。しかし隣接州のジョージアが過去五十年間に五〇%の人口増加しか示さないのに対し、フロリダ州が同期間に州の人口を五倍させ、主要都市マイアミの人口を十年間に八〇%以上増加させたのも、米國的な一現象といえる。

中西部の農業地帯が西に尽きて、降雨量不足の爲牧畜が支配的になるところ、大体西径九十八度線附近が所謂西部の東の境界とされている。政府統計による山嶽地方八州と大平洋岸三州が西部に含まれ、面積では米国の三分の一を超えるが、人口は最近の速かな増加にも拘らず二千万に達したのみである。

山嶽地方の八州はロッキーマウンテンの東方から、シエラ・ネヴァーダの山嶺に至り、一般に乾燥氣候の地帯で牧畜が行われ、金・銀・銅などの鉱物の採掘が行われる。牧畜は人口支持力が小さく、都市を成立させないし、鉱業も盛衰が激しく、ビュートなど一、二を除いては恒久的な都市は生れなかつた。

山嶽地方における人口の集中は、山地の水を灌漑に利用する山麓の農業地帯に限られ、こゝには集的な農耕によつて比較的密度の高い人口が維持される。都市はこの灌漑地帯中で、交通關係の有利な地点に成立し、農業のみならず、より広い地域の牧畜と鉱業の經濟をも背景とする様になるのが通例である。

ロッキーマウンテンの東麓には北から南にこの種の都市成立の線が存在し、最大のデンヴァーは山嶽地方の金融と商業の中心となつてゐる。より西では、コロンビア河盆地の小麥地帯を支配するスポケーン、ユータ州のオアシスの中心ソールト・レーク・シティー、南方でヒラ河の灌漑によつて發展したフェーニクス等がすべて農業によつて成立をし、鉱業・牧畜にも關係を持つに至つてゐる。

人口稀薄で面積広大な山嶽地方では運輸の問題は死活の重要性を持ち、しかも鉄道の密度は小でも七線の大體横断幹線が東西に横ぎつてゐる。これらの幹線は地形に制約されて屢々一点に集中する。シカゴからの幹線三線が集中し、シアトルに三線、ポートランドに二線と分れるスポケーン、中部を横断する幹線が大平洋岸の北、中・南部へ放射状に分れるソールト・レーク・シティー／オグデンの関門、又は中部平原から三線が集つてロス・アンジェルズに向うエル・パソなど鉄道の要点が多く、すべて都市の發生し得る地点となるが、前述の局地的農業人口を支配する可能性がその發展の限度を規定する様である。

大平洋岸の三州、カルフォルニア、オレゴン、ワシントンに開拓の歴史約百年を経ているが、前半五十年の発展は必ずしも速かでない一九〇〇年の人口は合計二百四十万に達しただけであつた。しかし今世紀に入つてからの産業の興隆と都市の成長は眞に目ざましいものがあり、特に最近十年間には原始生産中心から工業生産増大への転換傾向が顕著である。

これら諸州、特にカリフォルニアは活潑な農業生産にもかゝらず、農村人口は比較的少く、都市人口、特に大都市居住の割合が非常に高い。一千四百万の三州の人口のうち、約六〇％はロス・アンジェルズ以下の人口五十万を超える沿岸の五大都市の周辺に住んでいるのである。

五大都市は何れも海岸に位置しているが、港湾の重要性は必ずしも一致しない。シアトル、ポートランド、サン・フランシスコは何れも豊かなヒンターランドを持ち、商港としての活動は最も重要である。シカゴ以西最大の金融中心地であり、工業的にも多種の活動を示すサン・フランシスコは、西海岸におけるニュー・ヨーク的存在で、広い地域を経済的に支配しているが、その活動は港湾を抜きにしては考えられない。これに反してロス・アンジェルズ、サン・ディエゴの南方の二大都市は決して港湾を中心に存立しているのである。

ロス・アンジェルズの発展の基礎は産業的には果樹・石油・映画・航空機・各種消費工業と次々に増加したが、これと平行して、快適な氣候が極めて多くの利子生活者を此処に定住させ、人口の非常な増加をもたらした。最近のこの都市の急速な工業化は、これら消費人口の増大が主要な誘因の一となつてゐるのである。サン・ディエゴも同じ様に住宅都市として発展し、工業化は市民の反対を受けながら進行している状態にある。

一九〇〇年におけるロス・アンジェルズの人口はわずか十万であつたが、今日では郊外を合すると四百万をこえ、市民の消費額などではシカゴに迫つてゐる。水の不足は水源を絶えず遠く求めてコロラド河に達し、それも将来の不安を感じるに至り、自然条件は既に都市の拡大を阻もうとしているが、しかも尙発展は続けられてゐる。後背地として不毛の砂漠を持つのみで、地方的産業の基礎だけでは恐らく二、三十万の人口を支えることも困難であろうこの町が現在の繁栄を見せてゐるのも、他国に例を求め難い一現象であると思われ
る。(終)