



HOKKAIDO UNIVERSITY

Title	米国の都市地理に関する一考察:機能分類と中央平原における発展
Author(s)	大爺, 栄一
Citation	北海道大學 經濟學研究, 11, 29-60
Issue Date	1957
Doc URL	https://hdl.handle.net/2115/31028
Type	departmental bulletin paper
File Information	11_P29-60.pdf



米国の都市地理に関する一考察

機能分類と中央平原における発展

大 爺 栄 一

十九世紀以降の米国の都市の発達を考察する場合、アパレーチア山系からロッキーマウンテン山系の間にひろがる大中央平原は、最も重要な、また最も米国的な特徴をもった地帯として関心の対象となる。全体的な統一性をもった地形と、資本主義以前の遺制の影響をほとんどうけなかつた発展の基盤と、その上に立つ諸産業の急速な伸長と都市の形成は、この広大な地帯の全体を一つの視野に包括することを可能にしている。すでに古く、例えばロッドウェル・ジョーンズによる都市発生位置の研究や、グラーズの地域的、機能的な系列形成に関する先駆的考察などが存在するが、ここでは最近の都市機能分類に関する研究を援用しながら、中央平原地帯の中で、その歴史的発展と産業の形成について対照的な特色を持つ二地域をとつて観察を試みる。

I 都市機能の分類基準

米国都市の機能分類に関する、包括的で方法的特色をもった研究として、C・ハリスの論文 (Geogr. Rev. 1943 所載)

の系統に属し、米国都市年鑑に年々データを掲載している、G・K・オールスンとV・ジョーンズの業績は最も重要なものの一つである。更にこれと共通の地盤をもちながら、統計分析の方法で対立する研究は、昨年発表されたH・ネルスンの論文である。この二研究の結論を摘記し、さらに一二の問題について批判を行なう必要がある。

1. オールスン・ジョーンズの分類

G・K・オールスンの研究は一九四〇年センサスのデータを資料として用い、人口一万以上の各市の個々の市域に関して行われ、ヴィクター・ジョーンズの研究は一九五〇年のデータに関し、各市個別と、メトロポリタン・エーリア（以下都市区域又は全都市区域と訳すること多し）の双方についてなされている。一九四〇年代の都市年鑑の一部にはオールスンの分類とほぼ類似しているが、統計分析に多少の相異のある、都市区域のみに関する統計が掲載されているが、ここでは詳細な相異について論ずることを省略する。

註 Metropolitan area は、一九二〇—一九四〇年のセンサスに用いられたものと、一九五〇年以降に用いる Standard metropolitan area とは多少定義を異にする。後者は中心都市と、それを含み、又はそれに接続するカウンティーを単位として構成される。どの範囲までが area に含まれるかは、カウンティーの (a) 人口密度、(b) 労働の種類、(c) 中心都市との社会的及び経済的關係との三つで定められる。

両者の研究は共に前記ハリスの論文と同じ方法を用いる。ハリスは一九三〇年代に関する職業人口の調査を基礎資料として使用し、工業都市、小売業都市等の分類に対して、それぞれ彼自身の判断に基いて、最も適当と考えた数量的指標を与えた。オールスン・ジョーンズの研究（両者の間の多少の相異を省略し、以下オールスン・ジョーンズとして一括する）も同様に、それぞれの時期における人口統計を資料として用い、特に、索出的指標として工業化係数 (manufacturing ratio) と居住・雇用係数 (employment-residence ratio) の二つを重要視する。

第1表 Ohlson-Jones の都市機能分類

符号	名 称	分 類 基 準 (対有業人口 %)
M_m	manufacturing	工業が 50% 以上, 小売業 30% 未満。
M	industrial	工業が 50% 以上, 小売業も 30% 以上。
W	wholesale trade	卸売業 25% 以上。
R_r	retail trade	小売業第 1 位, 工業 20% 未満。
M_r	diversified	工業第 1 位, しかし 50% 未満。
R_m	diversified	小売業第 1 位, 工業 20% 以上 50% 未満。
E_d	education	大学在学生在が市の人口の 20% 以上。
G	government	公務員が 15% 以上。
M_g	mining	鉱業が 15% 以上。
T	transportation	運輸業が 25% 以上。
X	resort or retirement	宿泊・飲食・娯楽業が 10% 以上, 工業 15% 未満。

オールスン¹⁾・ジョーンズの研究中、われわれの目的にとつて重要な都市機能分類の要点だけを第1表に別記するが、この研究は全体として次の様な項目から形成されている。

一、都市のメトロポリタン・ステータス (metropolitan status)

都市が、その市域だけで独立的に一つの都市機能を遂行しているか、又は数都市の集合が、全体として一つの単位を形成しているか、その中心都市と周辺又は衛星的な都市が存在しているか、この二つの場合前者を I (独立)、後者を C (中心) と S (郊外) として分類する。更にこれら三者をそれぞれ居住人口と区域内雇用人口の比率から B (均衡) と E (雇用) と D (居住 dormitory) とに分ける。

(註 使用する居住、雇用係数がオールスンの場合、ある区域内の雇用商工業人口と居住人口の比率であり、ジョーンズの場合、分母がその地域に居住する商工業人口であるので、 E と B 、 B と D を区別する数字が前者では五五%と四〇%であり、後者では一一五%と八五%である。)

二、都市の借家料水準

一都市区域内の平均借家料水準と比較して、下 (low) 中 (intermediate) 上 (high) 特級 (exclusive) に分類する。主として郊外都市の性格を分類する指標である。

三、都市の経済的機能

第1表にその要点を掲げたが、この表の分類のうち、 M_{ms} から R_{ms} までの六つに関しては、都市内又は都市区域内で雇用されている労働人口を基礎として用いるため、区域外から通勤するものを含んでいる。それに対して E_a 以下は区域内に居住する人口を基礎にしている。 M と M_{ms} は共に工業都市であるが、後者の方がより高度であり、 M_a と R_{ms} は共に多面的もしくは均衡的とよばれる範疇であるが、ウェイトの存在が工業か小売業かによつて区別される。なお一九四〇年に対するオールソンの分類は前記(一)の基準で SD (通勤者の多い郊外)に属する都市の経済機能はそのまま D として、この表の分類と同一平面においたが、ジョーンズの一九五〇年の表は、 D は(一)の範疇に属するとして(三)に対しては更に上表による分類を可能だけ行なっている。

四、最近十年間における住宅建設率

これはジョーンズの表に新しく採用された基準で、都市の発展を検討するためと考えられる。指標の性質上、人口増加率とはほぼ平行するが、この率の方が高度のものの方が、投資が活潑に行われている地域を現わすものの様である。

五、工業化係数と居住・雇用係数

オールソンの論文ではこの二指標はそれ自身他の基準と同様の地位を持つ機能判定の要素とされていたが、ジョーンズでは、補助的指標としてだけ用いられている。ただ前者は(三)の経済機能判定の用具としての性質をもつに拘らず、この目的に使用されていない。従つて独立性をもつものと考えてよい。後出の第15表にこの数字をのせるが、分母は工業・商業・サービス業従事者数、分子は工業従事者数である。この分母は、この三産業に特別の重要性がある為でなく、公務、自由、交通通信、電気ガス等の従事者に関するデータ欠除の為、全労働人口の代用として用いられるも

のである。既述の居住・雇用係数の二つの形式においても、商工業人口は同様に全労働人口の代替として用いられているのである。

オールスン・ジョーンズ分類を今ここで問題となる経済機能の点に関して見ると、最も重要な M_m , M , M_r , R_m , R_r 系列について、それぞれの区別となる数値が、経験的妥当性という点から選ばれていて、ある時点における統計的基礎から厳密に出されたものでない点がまず問題となる。それは恐らくハリスの対象であつた三十年代、オールソンの四十年代には妥当しても、そのままの形では五十年代には通用しないものであつて、後に見るようにオハイオの重要都市のほとんど全部が、相互間の顕著な差異を無視されて一様に M_m として表わされる如き結果となつてゐる。また E_d 以下のグループに対する指数のとりかたが部分的に不適当で、それらの数を不当に減少させているところもある。純粹に一面的な性格を持つてゐる中小都市を除くと、ある程度以上の大都市はほとんど M と R の組合せだけで占められる結果となつてゐる。

しかしこの分類の長所として、分類基準を固定化してゐる為、ある都市の産業構造や経済機能の年次的な発展と変化を一定な基準のもとで見ることができ、次に検討するネルソンの基準が全然諸都市間の相対関係しか見られないのに対照をなしている。

第2表 Ohlson-Jones 標準による全米都市の分類結果

	Ohlson (1940)	Jones (1950)
M_m	267	316
M	89	106
W	13	8
R_r	135	139
M_r	98	90
R_m	163	197
E_d	31	44
G	18	12
M_g	29	32
T	12	16
X	20	17
D	166	15
計	1041	992

一九四〇年と五〇年の全米の人口一万以上の都市に対するオールスンとジョーンズの分類結果を第2表に掲げる。前者では D が都市の経済機能自体として認められ、全体の一五%以上の数に達しているのに、後者では能うかぎり更にそれら

第3表 Nelson の都市機能分類

符号	名 称	平均値	分 類 基 準 (対有業人口 %)			
			標準偏差	1 級	2 級	3 級
M_f	manufacturing	27.07	16.04	43.11以上	59.15以上	75.26以上
R	retail trade	19.23	3.63	22.86 "	26.47 "	30.12 "
P_f	professional service	11.09	5.89	16.98 "	22.87 "	28.16 "
T	transportation and communication	7.12	4.58	11.70 "	16.28 "	20.86 "
P_s	personal service	6.20	2.07	8.27 "	10.34 "	12.41 "
P_b	public administration	4.58	3.48	8.06 "	12.54 "	16.02 "
W	wholesale trade	3.85	2.14	5.99 "	8.13 "	10.27 "
F	finance, insurance and real estate	3.19	1.25	4.44 "	5.69 "	6.94 "
M_i	mining	1.62	5.01	7.63 "	12.64 "	17.65 "
D	diversified	すべての項目で平均値+標準偏差に達しない。				

米国の都市地理に関する一考察
大 爺

の、経済機能の表による再分類が行われたため、全体の数の減少にも拘らず、 D 以外は個々の欄は総体として増加している。特に M_m と M の増加が大きく、米国の工業化の伸展を示している。 R_s と R_m は同じレベル又は増加を見せているが、これは D がこの頃に流入して来たことに基づくもので、これらの内部では M の方への移行が行われている。

2. ネルソンの分類

一九五五年七月のエコノミック・ジオグラフィーに載せられたハワード・ネルソンの米国都市の機能分類と題する論文は、統計的方法としては周知の簡単な方法を適用しただけで、ある意味ではハリスからジョーンズに至る業績の豊富で細かな具体性に欠けてはいるが、それらの持つ多少無批判的な経験主義と羅列主義に対して見ると、一貫して透徹したものを特色としている。

ネルソンの分類は、ジョーンズと同じく一九五〇年センサスを資料とし、それに用いられた産業人口分類を取捨選択して第3表に見られる工業以下鉱業に亘る九大産業グループに区別する。一方全米の一万以上の都市を、独立中小都市はそのままとし、数都市が合体して全体として一機能に集中する場合はこれを一単位と見、八九七の都市群を

第4表 Nelson 標準による全米都市の分類結果 (1951)

M_f	183
R	137
P_f	81
T	96
P_s	92
P_b	85
W	95
F	123
M_i	46
D	246

計 897 (重複あり)

設定した。(従つてスタンダード・メトロポリタン・エリアと類似した考えに基づいてはいるが、後者の如く大きく農村区域を含んではいけない。)

これらの都市の個々について前記九産業グループが職業人口中に占めるパーセンテージを計算し、各産業ごとにその数値を集計して、

全都市における平均のパーセントと標準偏差とを算出する(第3表参照)各都市の各産業のパーセントについて全国平均値十標準偏差を超えるかどうかを検討し、特に高い比率に対しては+2SD, +3SDを更に限界線として用いる。これらの指標をこえる産業はそれぞれの程度にに応じて一、二、三級とグレードされ、該当するすべてのものが摘出される。従つて例えばテキサスのラボックのごとく R, W, P_s, F の四機能が特徴として表わされることもあり得る。九グループの中のどれ一つについてもパーセントが平均十標準偏差に達しない都市は、特色なし、すなわち多面的または均衡的として分類されるのであるが、積極的特徴をもたないという点がその特徴自体とみなされる。オールスン¹⁾・インズの多面的(M_f, R_m)が同様に本来消極的概念であるのと一致する。

ネルスンの分類は、方法自体としては産業の大グループわけの細かい技術に種々批判が起り得るほかは、標準的な操作によるものであまり異論は起りえない。しかしそれにも拘らずなお問題となる点は、一つはこの方法による分類が相対的なものである点、一つは平均値と標準偏差との割合から起る事実上の不合理、一つはオールスン¹⁾・インズの分類をも含めて、労働人口による分類の限界である。

ネルスンの分類法が全く相対的な標準に依るものとなる点は自明の前提で、従つて一九六〇年には再び五〇年と同様の手続によつて新たな標準を設ける必要が生ずる。一都市の工業化がある期間にある程度進んだとしても、それが

全国平均の増加に追いつかぬならば、工業都市としては階級が下る場合も起りうる。一般的に言つて、産業人口構成が不動の都市は、全国的の動きを逆の方向へ動いたという結果になるが、果してこういう動きがその都市に「起つた」と考へて良いかどうかは問題である。

また同様にネルスンの定義による工業都市、小売業都市等には、全く「アメリカにおける」それである。オールスン・ジョーンズにしてもそれは同じであるうが、ネルスンの場合まったくこれ以外ではありえないのである。

第二の問題は具体例に対して起つてくるのであるが、例えば有業人口中わずか七%が金融関係に従事する都市は、第三級の金融中心地(F3)であるのに、五五%の多きが工業に従事する都市でも、わずかにM1でしかあり得ず、Dを除けば最大の数であるM₁において三級はわずかに一という結果になる如きは、Tの約半数が三級であるのなどに対して不合理と見られ、一般に大都市の重要産業は、大都市の持つ均衡性の故にウェイトが下り(デトロイトですらM₁にすぎぬ)一面的な小都市の特殊性が強く出すぎる事となる。都市の機能が量的よりは質的に表わされる傾向が強くなるともいえる。

第三の労働人口のみを以て都市の機能を測定することは、勿論これが一指標として最も重要なものであり、年々の変動が少なく、米国の如き生産構造に地方的な相違の少ない国ではそのまま各産業の活動自体を現わすと見ることを前提としてゐるのである。しかし労働力はそのままでは各産業の活動の絶対的な比較をなしえるものでない。産業の消長は労働力比率の増減に反映するではあるうが、工業の総生産額、一人当り生産額、小売卸売商業の額、銀行の資金、貸出、手形交換高などの種々の指標は産業活動と都市の機能を測定するのに甚だ重要であり、進んで地方中心としての機能には、文化関係の数量的測定の容易でない無形の要素をすら考慮する必要があると思われる。労働人口中心の分析はネルスンの研究によつて、その最も純粋な形に仕上げられたが、それと同時にこの種の方法による都市機能

分析の限界をも極めて明瞭にした点に意義があるといえよう。

II 中央平原の二州における都市の分布と機能

ロッドウエル・ジョーンズはその著、ノース・アメリカの第二十五章に北米中央平原における都会の分布について総合的な研究をしているが、それは発生の位置についての論述が中心で、経済的發展には多く触れず、又あまりにも広大な地域を扱っているので、一般法則的な結論に傾いている。グラーズがその経済史入門の中で、特に章を設けてアメリカに於ける地方大中心城市 (metropolitan center) の発生について述べるところは三十年後の今日でも示唆的であるが、その後の米國經濟の發展は、彼の述べた状態を既に遠い過去のものとしてしまった。はしがきにもふれた通り、本来中央平原の全域にわたつて詳細に探究することが、最も意義深くまた興味も多いのであるが、ここではその東北隅のオハイオと南西隅のテキサスの二大州を例として都市の形成について考察したい。かならずしも地理的単位とは一致しない政治的区劃としての州を用いたのは、異論の予想されることであるが、統計資料の面、また發展の歴史の面などで、州単位を用いた方が研究上好都合であつたためである。

A オハイオ、テキサス兩州の一般的觀察、特にその經濟的發展

1.

中央平原を広義に解すればカナダ國境からメキシコ灣に達し、合衆國統計の東北中央 (East North Central) ノース・セントラルの東半の意、以下同様) 西北中央、東南中央、西南中央の二十州を含む。この広大な地域の中から特にオハイオ、テキサスの二州を選んだのは、中央平原諸州の中で、それらを代表すると共に対照的な性格を持ち、またわれわれがアメリカの産業發展と都市形成を問題とする場合、特に關心を有する点を多く含んでいるからである。

兩州を選び出すに際して考慮した主な点は、

a. 人口 人口に関してはなるべく多く、またほぼ同様に大きな二州を選ぼうとした。この点大都市シカゴを持つイリノイにだけ劣るが、共に七百万をこえ、全米の五、六位を占める兩州は適當である。

b. 面積 約六十五万方呎、日本の二倍に近い大州テキサスと、十万方呎をこえるだけのオハイオとは著しい不均衡であるが、平原東北部の旧開州としてはオハイオは小さくはないし、都市分布に関しては十分な大きさを持つと考えた。

c. 歴史 これは二州をえらんで対照的に見ようとする場合の重要な標準で、後述するごとく著しく性格を異にする。

d. 工業化 都市の發展の重要な一原因である工業化の程度とその進行は、この二州で相違すると同時に特徴的である。但しこの点に関しては、これら二州は中央平原の代表的タイプとはいえない。共に工業化の進んだ州に属する。

e. 都市の分布 小都市が農村中心として散在する州を取らず、多様な大都市が分布する州を選ぶと、兩州は最も適當した条件を具えている。単一の大都市に支配されるイリノイやミシガンの如き州もまた目的に合致しない。

f. 核心地域としての性格 広大な地帯の中から二地域だけを取り出すので、單なる部分的切片でなく、一つのまとまつた存在となつた州を選択したい。テキサスはこの条件をほぼ完全にそなえている。中央平原の北部はシカゴを中心とした經濟的秩序に統一されているが、その勢力圏を狭く考えても、イリノイの他に、インディアナ、アイオワ、ウィスコンシンを含み、一州だけで代表させようとする意図に沿わない。オハイオはニューヨーク、フィラデルフィアの圏とシカゴ、セントルイス圏の間にあつて、独自の勢力圏を確立するまでに至らず、通過地域、移行地域的な色

彩もかなり存するが、しかし隣接のインディアナなどは比較にならぬ程度に独立性をそなえている。

以上 a から f までの検討によつて、この二州の選択が完全ではないにしろ、ほぼ満足できるものであり、ここで挙げなかつた他の諸州の組合せよりは優れたものであるとの結論に達したのである。

2.

両州の自然条件については最も簡単に触れる余地しかない。オハイオは北をイリー湖、南境をオハイオ河に限られる。州の西半は肥沃な黒土帯の東端に属するが、東半とオハイオ河流域はアレゲーニー高原の延長で、起伏多く豊かでない。気候は湿潤、温和で農業に好条件の方である。鉱産は豊富でない。粘土が特産になつている程度である。

州の位置は大西洋岸の人口密集地帯と、内陸の中心であるデトロイト、シカゴ、セントルイス等を結ぶ径路にあたつて有利な地位にある。

テキサスは位置の点から見るとメキシコに接する辺境地帯で有利ではない。メキシコ湾に臨んでいるのは利点であるが、天然の良港湾は少ない。可航河川も少ない。州の地形は西に高く、東は平坦で、気候も、州の中央を走る西経九十八度線を境として、西半は乾燥の害が大きい。東半は湿潤高温である。境界線のやや東に極めて肥沃な帯状の黒土帯があるがその東は土性不良で森林地帯である。西部、特に西南部は砂漠的であるが、北半には肥沃な赤土帯が存在する。鉱産は東部から西北部にかけ米国最大の石油と天然ガスの埋蔵があり、湾岸にも豊富な硫黄の鉱脈がある。資源には最も恵まれた州の一つである。

3.

両州の歴史を比較すると、記録に現われた古さでは、十七世紀後半に初めて探検されたオハイオに比べ、すでに一五一九年から二〇年をかけ、海陸両方から発見され、十七世紀初頭にはスペイン領として編入されたテキサスの方が

はるかに古い。しかしオハイオは最初の仏領から英領となり、一七八七年ノースウェスト・テリトリに編入されて以来、独立戦争後の盛んな西方開発の波に乗り、一八〇三年には早くも合衆国の正式な一州として認められるほどに急速に発展した。

これに対してテキサスは同じ一八〇三年、編入されたルイジアナの一部として米国に属すると宣言されたが、有効性なく、一八二一年メキシコの独立と共にそれに属し、二十年代末期の米国人の流入が三十年代の独立戦争と約十年の独立テキサス共和国の時代を経て、一八四五年はじめて米国の領土となった。

オハイオは十九世紀前半に河川、運河、道路で大西洋岸と結ばれ、四十年代以後は鉄道の建設と共に、農業生産を増加した。南北戦争も、大湖地方における製鉄の発達と刺激となり、バランスのとれた経済の建設に寄与した。

合併後のテキサスはまもなく南北戦争に敗者側に立つ打撃をうけ、その後、州東部への南部の旧制度の布植と、西部の粗放な放牧業とが、人口稀薄、生産力低位な農牧州を形づくつたのみであつた。

一八九〇年代、アメリカ産業の集中化と共に、大企業は、内陸の新市場を目標として、続々大湖地方に工場を建設し、更に第一、第二の大戦は、嘗ての農、工併存のオハイオを、今日有数の大工業州に変貌させた。州西部の肥沃地には依然として豊かな農家が存続するが、州経済の基調は一変するに至つた。

一方テキサスも、西部の放牧地帯への小麦栽培と、続いて大機械を使用する棉花栽培の進出によつて、以前の旧南部的な色彩に新しい要素を加えるようになった。加えるに今世紀の初頭に発見され、二十年代以来驚異的なテンポで増産された石油が、東部資本の運営によるとはいえ、州内にも資本の蓄積を招き、州経済の全面的な向上を招いた。最後に第二次大戦以降の石油化学工業の建設が、従来工業と全く無縁であつたテキサスに、新しい大工業地帯を創造しつゝある現状である。

第 5 表

		オハイオ	テキサス
農 家 数	1935	255,167	501,017
	1950	199,359	331,567
農 用 地	1935	千エーカー 22,858	145,389
	1950	20,969	137,597
農場平均 坪価	1950	ドル 14,341	20,263
	1950	ドル 5,558	5,798
農評農現州全	1953	7	4

第 6 表 工業の対全国比率 (%)

		オハイオ	テキサス
附加価値額 (1929年 以前は 生産額)	1914	7.85	1.11
	1929	9.06	1.44
	1939	8.64	1.33
	1953	9.14	2.87
新投資額	1952	9.39	7.78
附加価値額 順位	1953	2	10
	1952	2	3

従つてオハイオとテキサスの対比は、古い、健全な自営農民の基礎を持つ農業の上に、漸次高度に形成された工業を持つ州と、一面旧制度的、一面資本主義な農業社会から急速に鉱工生産に移りつつある州との対照であるといえる。

4.

両州の農業生産と農家経済に関して第 5 表に数字を掲げた。オハイオの生産物は玉蜀黍、乳肉製品であり、テキサスは棉花、小麦、肉牛である。ただオハイオの農家は中規模の自作農であり、テキサスの平均数は東部の黒人貧農と西部の大企業経営との合成物である。オハイオの工業化は農家数を最近の十五年間に二〇%減少させたが、テキサスは同期間に実に三分の一を失なつたのは、限界的貧農の存在を意味するといえよう。開拓初期の自給自足的有畜農業から次第に商品生産化したオハイオに対し、テキサスの農牧業はすべて最初から商品的生産であるが、しかも南部的貧農をかかえこんでいるのである。

工業は、立地条件の相違によつて、石油化学が支配的で、わずかの繊維工業をもつテキサスと、製鉄が基礎であるが、繊維を除くすべての工業を持つているオハイオとは対照的である。全国人口の五%強のオハイオは、工業生産では常にそれを上まわる数字を示したが、テキサスは近年の躍進はあつても、依然かなり低位にある。しかし第 6 表に見るように、新投資額は大きく、市場の拡大に伴つて工業の種類も多様化する傾向を示している。

第8表 都市人口の
年次別増加

	オハイオ	テキサス
1910	2,665,143	938,104
1920	3,677,136	1,512,689
1930	4,507,371	2,389,349
1940	4,612,987	2,911,398
1950	5,578,274	4,838,060

年から三〇年にわたる、第一次大戦とその後の好況期の工業化時代とが注目される。この動きは三十年代の不況によつて一旦阻止され、特にその間の都市人口の停滞は著しいが、四十年代には第二次大戦の影響で再び増勢をとりもどしている。

テキサスは、南北戦争の打撃で一八六〇年代の増加が小さいが、その後は人口稀薄な大州への流入によつて、オハイオとの人口差を次第に小さくして行つた。第一次大戦は未だテキサスに工業化をもたらさず、オハイオとの差を大きくしたが、二十年代の石油ブームは人口増加にその影響が看取され、四十年代の化学工業化は一気に百三十万の人口を吸収して、恐らく次の十年間にオハイオを凌駕する傾向にある。

第7表 人口の年次別増加

年度	オハイオ	テキサス	全	米
1800	54,365	—	5,308,483	
1820	181,434	—	9,638,453	
1840	1,519,467	—	17,069,453	
1860	2,339,511	604,215	31,443,321	
1870	2,665,260	818,579	39,818,449	
1880	3,198,062	1,591,749	50,155,738	
1890	3,672,329	2,235,527	62,947,714	
1900	4,157,545	3,043,710	75,994,575	
1910	4,767,121	3,896,542	91,972,266	
1920	5,759,394	4,663,228	105,710,620	
1930	6,646,697	5,824,715	122,775,046	
1940	6,907,612	6,414,824	131,669,275	
1950	7,946,627	7,711,194	150,697,361	

米国の都市地理に関する一考察 大爺

鉱業生産ではオハイオは全米諸州中十一位で、大工業州が、原料資源は主として他州に依存するのを明らかにしている。一方テキサスは全米鉱産額の四分の一を一州で独占し、石油については四〇％を超える。ただその資本は大部分が州外のもので他の大産業と共に国内植民地的色彩があり、州内資本の蓄積の大きいオハイオとは全く異なる。

5.

両州の人口増加、全体として、個々の都市人口の推移に関しては、7、8、9の三表を掲げる。オハイオについて見ると、開拓当初十九世紀前半の速かな人口増加のテンポと、一九一〇

第9表 主要都市人口の増加

都	市	1890	1910	1930	1950
オハイオ	Akron	27,601	69,067	255,040	274,605
	Cincinnati	296,908	363,591	451,160	503,998
	Cleveland	261,353	560,663	900,429	914,808
	Columbus	88,150	181,511	290,564	375,901
	Dayton	61,220	116,577	200,982	243,872
	Toledo	81,434	168,497	290,718	303,616
	Youngstown	33,220	79,066	170,002	168,330
テキサス	Amarillo	428	9,957	43,132	74,246
	Austin	14,575	29,860	63,120	132,459
	Dallas	38,067	92,104	260,475	434,462
	Ft. Worth	23,076	73,312	163,447	278,778
	Houston	27,557	78,800	292,357	596,163
	Lubbock	—	1,938	20,520	71,747
	San Antonio	37,673	96,614	231,542	408,442

都市人口は工業化と最も大きく関係し、先進のオハイオは四十年前テキサスの三倍、二十年前二倍の都市人口を所有したのが、今日では自己の増加が続いているのにも拘わらず、差を著しく小さくしている。人口の都市における増加は両州で州全体の人口増加よりもはるかに急テンポであり、郡部人口、特に農家人口は顕著に縮少傾向を示している。さきにテキサス州の農家数減少をあげたが、それに合致して同州の農家人口は最近十年間に二百十五万人から百三十万人にと変化した。(統計基準の変化で減少が十万人ほど多くなっているが。)

第9表は個々の都市の人口増加であるが、オハイオにおける早くからの都市集中と比較的緩慢な増加、遅れて発足したテキサス諸都市の急激な上昇は対照的である(例えばシンシナティとヒューストン)。ただしこの表は中心城市だけのものなので、周囲に人口が増大しているオハイオ州大都市の実情を示していない。一九四〇年以後の十年間にクリーヴランド市自体の人口は九十万から一万四千増しただけであるが、都市区域中の周辺の部分では三十七万弱

第10表 1940-1950年の都市
人口増加率と住宅建設

	人口増加率 (全都市区域) (%)	新住宅率 (%)
全 米	21.2	
オハイオ		
Akron	20.8	19.0
Canton	20.6	19.1
Cincinnati	14.9	13.0
Cleveland	15.6	16.2
Columbus	29.5	20.3
Dayton	38.0	27.8
Hamilton-Middletown	22.4	19.0
Springfield	16.7	16.1
Toledo	14.9	15.3
Youngstown	11.6	16.8
Lima	20.3	17.3
Lorain-Elyria	31.8	22.6
テキサス		
Amarillo	41.8	40.9
Austin	45.0	39.4
Beaumont-Pt. Arthur	34.2	31.3
Corpus Christi	78.6	47.9
Dallas	54.3	41.8
El Paso	48.8	28.8
Ft. Worth	60.2	40.1
Galveston	39.3	35.7
Houston	52.5	42.7
San Antonio	48.0	32.7
Waco	27.8	30.1
Laredo	22.3	28.7
Lubbock	95.1	52.9
San Angelo	49.9	41.7
Wichita Falls	33.8	25.8

備考 新住宅率 = $\frac{\text{建築後10年未満の住宅数}}{\text{1950年の住宅数}}$

から五十五万に増加している。第10表は全都市区域の最近十年間の増加を示し、全国平均に近いオハイオと、非常に高率の増加のテキサスが、これに平行する住宅建設率の相異と共に表わされている。

6.

世界のいかなる国にも優つて、交通機関及び交通路と、都市の発生、成長の関係が密接な国は米国である。特に十九世紀前半の内陸水運、後半の鉄道の影響が大きく、これが最も顕著に見られるところが、中央平原である。二十世紀、特に最近の道路輸送の発展は、道路建設のフレキシビリティのために、むしろすでに建設された大都市の優位を増強し、中小都市の競争を圧迫する様な逆の傾向が生れてきている。オハイオ、テキサスの二州においても、交通と都市発達の関係については殆んど無限の素材が与えられているが、ここではその大略しか述べることができない。

a. オハイオ州に入つた最初の交通路は、ボールティモアとフィラデルフィアからアパラチア山脈を越えてオハイオ河上流に達するものであつた。ホイーリングとピッツバーグから川船がオハイオ河を下り、当時の植民活動の中心であつたオハイオ河中流域とケンタツキー北部へと向つた。このルートの重要地点として勃興したのがシンシナーティであり、一八一一年に最初の蒸気船が河上に浮んだ。一方ホイーリングからは、カンバランド・ロード、通称ナシヨナル・パイクが、ほぼオハイオ河と平行して州の中部を貫いて西に延び、一八三三年コランバスに達し、更に西、インディアナポリスからミシシッピー河に向い、これも活潑な移住のコースとなつた。州の北部では一七九〇年代にコネティカットからの移住者がクリーヴランドを建設し、オハイオ河と同じく一八一一年に最初の蒸気船がイリー湖を航行した。かくて今日に至るまでのオハイオ州の三つの重要な東西交通路、イリー湖岸線、ナシヨナル・パイクルート、オハイオ河線が形成されたが、十九世紀前半においてはその重要度は今日と全く逆で、最南の線が最も重要、最北が最も劣つたものであつた。

三つの東西通路が重要になると、南北、特にオハイオ河とイリー湖の水運を連結しようとの企図が起り、州の東部を、クリーヴランドからオハイオ河畔のボーツマスに至るオハイオ・イリー運河、西部でイリー湖岸のトリードをシンシナーティと結ぶマイアミ・イリー運河がそれぞれ三四十年代に完成した。これらの運河は、その後久しからずして鉄道時代が到来したので、実質的な意義は持ち得なかつたが、地形的に容易なコースを求めたため、その径路は後にも重要な交通路となつたところが多かつた。

鉄道は始め無数の小企業として相互の密接な連絡なしに着手されたが、大西洋とミシシッピーを結ぶ重要径路に当るため、激しい統合の過程がくりかえされた。今日、旧オハイオ河の代りにはB・O鉄道のセントルイス本線がシンシナーティを通過し、ナシヨナル・パイクの上をペンシルヴェニア鉄道のセントルイス本線が走っている。イリー湖

岸に密接してはN・Y・C鉄道のシカゴ本線があるが、輸送上もつとも重要となつたこの地帯は、湖岸から幅百軒ほどの帯の中を、他の四大鉄道のシカゴ本線が互に交錯しながら西に向つてゐる。

南北の鉄道輸送は東西に比すると重要度が劣るが、西ヴァージニア炭田の石炭を五大湖地方に運ぶC・O、N・Wの二大鉄道は共にボーツマスから旧オハイオ・イリー運河のコースを利用してコランパス、更に、湖岸のトリードに達し、デトロイトから南部に向う路線は、二会社が共にマイアミ・イリー運河の径路を利用してシンシナーティに向つてゐる。

道路網は今日オハイオの全都市を相互に結んでゐるが、オハイオの通過的地位の特徴ともいふべきは、州北部を貫いてニューヨークとシカゴを直結する有料道路オハイオ・ターンパイクと、グレイハウンド会社の大陸横断特急バスニューヨーク・ロサンジェルス通過する中央部の旧国道の二重要ルートである。

内陸水運は現在イリー湖上に最も活潑で、近くセントローレンス河の可航化が完成すれば一層の刺激をうけるであろうが、嘗ての重要性を一時全く失つたオハイオ河も、再び重要貨物の輸送路として生命を復活しつつある。

b. テキサスは可航河川を欠いてゐること、開発の進行が鉄道時代に入つてからであつたのと二つの理由からほとんど鉄道のみの歴史を持つてゐる。一八七二年に東方と南方からダラスに達した鉄道が、七三年の恐慌のため、さらに四十マイルのフォート・ワースに延長されるのに四年を要し、これが今日までの両都市の勢力差の原因であるとも言われる。十六世紀以来知られてゐたエル・パソが州西端の大都市として確立したのは、自然障壁によつて鉄道がすべてここに集中した為である。しかし近年テキサスでは、道路の發達は鉄道の影響力を減殺する方向に向つてゐる。ダラスは、西方からの鉄道がすべて一旦集中するフォート・ワースとの競争的地位を強めるため、フォート・ワースに入らずにダラスと直結する道路網を西方に建設し、大きな効果をあげ、鉄道のみの中心としては従来からダ

ラスよりもやや優位にあつたフォート・ワースを圧迫している。

テキサス、特にダラスの最近における航空及びバス輸送における重要性の増加は目ざましいものがあり、テキサス州が米国の東西を結ぶ幹路より南に外れているに拘らず、アメリカン航空の東西便のほとんどはダラスを中継地とし、グレイハウンド、コンティネンタルの二大バス会社もまたダラスを東西を結ぶ大結節点としている。テキサスの経済的社会的發展が、その辺境的な位置をも克服して、一つの中心たる地位を獲得しつつある一例証とも見られる。

これに対してオハイオは、交通機関の発達による空間縮少の影響をうけて、道路、鉄道、航空（クリーヴランド飛行場無着陸機の増加）の各方面で、交通地理的には次第に通廊的な地位に低下しつつあるといわねばならない。

テキサスの水運は、海洋航運が主であり、人工的に巨費を投じて建設された諸港からは、石油と棉花が莫大な量で積出されている。河川水運は全く欠けているが、テキサス西部からメキシコ湾岸をミシシッピ河に結ぶ沿岸内陸水路は重量輸送に大きな役目を果している。

B 両州都市の発生と成長

1.

第11表にオハイオ州内の主要都市の名称と一九五〇年のメトロポリタン・エーリアに含まれる人口、及び一九四〇五〇年における異なつた分類基準に基づく分類四種を掲げる。

今日のオハイオ州の諸都市について共通な点は、それらがかなり高度に工業化している点である。（篇末の第15、16表参照。）一九五〇年の全米都市の平均を標準とするネルソン^{註1}の分類でも、十二都市中八はM^{註2}即ち工業都市であり、この標準でD^{註3}、多面的と分類された五都市でも、相当の工業を持つてることが想像される。従つて古い職業人口率を基準としたオールスン^{註4}・ジョーンズ分類では一九五〇年に十二中十一までが工業都市となる。デートンがN分

第11表 オハイオ諸都市の機能分類

	Ohlson-Jones			Nelson	1950年
	1940 (A)	1950 (A)	(B)	1950 (B)	全都市 区域人口
Akron	M_m	M_m	M_m	M_f	410,032
Canton	M_m	M_m	M_m	M_f	283,194
Cincinnati	M_r	M_m	M_m	D	906,402
Cleveland	M_m	M_m	M_m	D	1,465,511
Columbus	R_m	M_r	M_r	F	503,410
Dayton	M_m	M_m	M_m	P_b	457,333
Hamilton-M.	M_m	M_m	M_m	M_f	147,203
Springfield	M_m	M_m	M_m	D	111,661
Toledo	M_r	M_m	M_m	D	395,551
Youngstown	M	M_m	M_m	M_f	528,498
Lima	M	M_m	M_m	D	89,843
Lorain-E.	M_m	M_m	M_m	M_f	129,827

備考 (A) は中心都市のみに関する分類

(B) は全都市区域に対する分類

類で公務員都市、O-J分類で工業都市という一見奇異な相異を示すのは、この市の活動の二面、航空技術研究所と機械工業がそれぞれ代表されているのである。五〇年でO-J標準で多面的と判定されたのは州の首都のランバス一つにすぎない。

註、12 以下N分類、N標準、O-J分類、O-J標準等と略することあり。

オハイオの諸都市はほとんど十八世紀末か十九世紀初頭に主として可航水路に対する良好な位置に建設されたものである。大都市中で最も古いシンシナーティは一七八八年にオハイオ河畔にフォート・ワシントンとして建設され、早くも一八一九年に約一万の人口をもつて市としての権利を獲得した。起源の最も新しいコランバスは一八一二年に国道予定線上に州首府として、アクロンは一八二五年にオハイオ・イリー運河予定水路の最高地点に、夫々全く人為的に建設されたのは興味がある。前述した如く、嘗ての水路、道路は、良好な地形選択の結果、今日でも重要な交通路線として生命を存続しており、東西を結ぶ三路線と、南北の二路線の上に州の大部分の都会が見出される。

最北の東西路線すなわちイリー湖岸にはクリーヴランドとトリードの二都市があり、この路線の今日の重要性にふさわしく大都市に発展している。両者はいずれも南北線の交点にあたり、クリーヴランドはさらに大西洋岸から山脈

をこえる交通路がイリー湖につきあたる点、又この線上の石炭鉱業地帯とシュペリオア湖頭の大鉄鉱とを結ぶ最短線上に位する。従つてクリーヴランドは、その直接の周囲には何等の原料資源を有しないのに、国内有数の製鉄業の中心地となり、州最大の都市となつた。トリードはこれに対して、イリー湖最西端で、水陸連絡点として良好な様に地図上では見えるが、実は湖上の舟運はことごとく北方ミシガン半島を迂回して西に向つてゐる。ただトリードが地図では逆にほとんど気づかれぬ、西ヴァージニア炭田から湖畔への最も容易な鉄道輸送路の終点であることが、ここを石炭の大積出港としてゐるのである。クリーヴランド西方のローレン・イリリアはその衛星工業都市である。

クリーヴランドに近く南方にヤングズタウン、キャンントン（製鉄）アクロン（ゴム）の三つの工業都市が、金融、商業等の活動ではクリーヴランドに従属して存在する。その発生はいずれも内陸水運に基づき、その成長は鉄道（すべて幹線上に位置す）輸送と、州東北部の工業化に負うてゐる。

州中部を東西に横ぎる旧国道は、純粹な陸上径路であるが、ニューヨークとテキサス及び南カリフォルニアを結ぶ最短線である為、近年著しく重要性を増してきてゐる。州の中央でこの線上のコランパスは又同時に旧オハイオ・イリーの運河のルート上にあり、南北交通の要点になる。西方のスプリングフィールドとデートンは国道とマイアミ・イリー運河との交点である。マイアミ運河に沿つて南下するとシンシナーティの衛星ハミルトン・ミドルタウンがあり、更にオハイオ河上のシンシナーティに達する。ペンシルヴェニア鉄道のシカゴ本線上のライマを加えると、オハイオの重要都市はことごとく古くからの交通路の要点を占めてゐることになる。

天然資源にはあまり恵まれないオハイオの諸都市が工業化するために交通地位の良いことは必須であり、起源が同じく古くても交通に恵まれない都市は工業を發展させ得ずに小都市に止つてゐることも考えられる。

オハイオの都市の工業化が依然進行していることは、四〇年のO-J分類で M_m （高度の工業都市）に達してゐな

第12表 テキサス諸都市の機能分類

	Ohlson-Jones			Nelson	1950
	1940 (A)	(A)	1950 (B)	1950 (B)	全都市区 域人口
Amarillo	R_r	R_r	R_r	$W2TP_s$	87,140
Austin	R_r	R_r	R_r	P_bF	160,980
Beaumont-Pt. A.	R_m/D	R_r/M	M	D/M_f	195,088
Corpus Christi	X	R_r	R_r	P_sP_b	165,471
Dallas	R_m	R_m	R_m	$F3W$	614,799
El Paso	R_r	T	R_m	T	194,968
Ft. Worth	R_m	M_r	M_r	D	361,253
Galveston	T	T	M_r	$T2F2$	113,066
Houston	R_m	R_m	R_m	$\dot{F}$	806,701
San Antonio	R_r	R_m	R_m	P_s3P_b2F	500,460
Waco	R_m	R_m	R_m	W	130,194
Laredo	R_r	R_r	R_r	R	56,141
Lubbock	R_r	R_r	R_r	RWP_sF	101,048
San Angelo	R_r	R_r	R_r	RP_s	58,299
Wichita Falls	R_m	R_m	R_m	RM_sP_s	98,493

備考 (A) 中心都市のみ。 (B) 全都市区域。

米国の都市地理に関する一考察 大節

つた五つの都市が、五〇年にはすべて $R_m \rightarrow M_r$ 、 $M_r \rightarrow M_m$ 、 $M \rightarrow M_m$ という動きを示していることと明かである。ただこの州で地方中心としての地位（後述）を占めている四つの大都市がN分類では一つも工業都市の範囲に入っていないのは、地方中心都市の多面的な性格を表わしているといえよう。

オハイオの都市の発達は、図式的にいえば、十九世紀前半に、交通路に沿って発生した小商業都市が、後半以降工業を加え、二十世紀に入つて、米国東北部の工業化に伴ない、純粹の工業都市に転化しつつ人口を増加する過程といえる。それらの中で他の都市よりも優勢になつた少数は、卸売、金融、文化活動等の要素を加えながら、地方中心都市へ、更にメトロポリタンセンターへの努力が続けているが、ニューヨークとシカゴの二大中心の間の空間が絶えず狭められている今日では、最後の地位に到達するに

は相當の困難が存するわけである。

2.

テキサス諸都市の人口と分類は第11表と全く同じ形式で第12表に掲げてある。第11表との比較で一見して明瞭なのは、基準がやや古く、工業都市としての分類を下しやすいO-J基準ですら、工業都市はほとんど存在せず、オハイオの都市中、一を除いて全部を占めたMは十五都市に一つも見出されないことである。N分類の結果もまた同様に特色が多くP。(主としてホテル営業)で分類標準(平均十標準偏差の意とす)を超えるものが六都市もあり、其の他の項目でも標準を超えるものが多く、オハイオの十二都市で標準以上の値の合計が七に過ぎないのに比し、十六都市で二十八に達する。オハイオが多面的都市五を有し、分類標準をこえても一級の範圍にすべて留つてゐるのに対し、テキサスでは多面的都市は二、二級以上の指標は六つである。要するにテキサスの諸都市は全米の標準的職業人口構成からは大きくはずれ、そのはずれ方は工業人口が少ないのを主な特徴としてゐる。

テキサスの諸都市の位置は大別して三群に分けられる。一つはメキシコ湾岸の都市で、内陸への門戸として比較的早く植民されたが、その後の発達は鉄道による州内陸と北部、東部諸州との直接の連絡の完成、後背地農業の不振などによつて阻害されてきた。しかし最近の石油精製、石油化学工業の躍進と、製品の積出しによつて著しい刺激を受け、急速に人口増大に向つてゐる。

湾岸を代表する大都市はヒューストンで、テキサス共和国当時の首府の歴史さえ持つてゐるが、その後の発展は遅々たるものであつた。一九一四年に完成した五十哩の運河がヒューストンを海港としてから漸く人口増加は速かになり特に最近十年間、石油化学工場の相次ぐ建設によつて、その中心としての位置を確立し、現在全アメリカにおいても最も伸展の著しい都市に数えられている。州東端に近いボーモント・ポートアーサーも小規模ながら同様の経過を

通つてゐる。棉花、石油の積出港としてヒューストンと肩を並べるのは近接のガルヴェストンであり、南方のコーパス・クリステイは保養地兼海港である。

州の中央近く、東北から西南に伸びる黒土帯には重要な都市が連つてゐる。四十哩をへだてて対立するダラスとフオート・ワースの二大都市は、共に農産の他に石油權益を分け合つてゐる。より南方のウェーコとオースティンは、後者は州首府であるが、黒土帯の農村を背景とする。サンアントニオもこの線の延長上に位するが、乾燥氣候の爲牧畜地帯となる。更にここは重要な軍事都市でもある。これらの都市はすべて黒土帯に沿う交通路が東南に流れる河川と交叉する地点に發生してゐる。

湾岸と黒土帯の都市は線状に配列してゐるが、テキサス西半の広大な地帯の都市は、むしろ相互に適當な間隔を置いて散布された様に配置される。個々の都市について見ると、例えばパンハンドル（北西の突出部）の中心のアマリロの例のごとく、鐵道線の集中がある特定地点の優越の基礎となつてゐる。

テキサスの都市は全体としてなお發展の初期にあり、成長は極めて速かであるが、人口数では中都市程度、機能はO-J分類でR、N分類でR又はWとP₂を特徴とするものが多い。州の工業生産は急上昇しつつあり、新工場建設も盛んに行なわれているのに、それがヒューストンの如き都市でもあまり分類結果に反映しないのは、資本投下と生産価額は巨大であるが、使用工員数が局限されている化学工業の特質を反映している。

最後の点は、機械工業中心で雇用労働数の多い旧開工業地のオハイオと対照をなすと共に、労働人口の率のみを基準にする分類法に対する重要な批判点となるであらう。

3.

グラースがその著書の中で指摘したのは、米国の如く国土が極めて広大で、しかも政治にも社会生活にも地方分権

の傾向が強い社会では、全国が、例えばニューヨークの如き一つの大中心からすべてを支配される様な組織の代りに、いくつかの大都市を中心とする独立性を持った地域の複合体として構成されるという過程であつた。彼はこの様な地域の形成に當つて、特にその中心都市、メトロポリタン・センターの役割を重視し、一都市がメトロポリタン・センターたる地位を得る上に必要な条件を論じ、またこれらの条件の成熟度によつて、個々の都市の位置づけをも行なつた。

グラスが条件としてあげたもののうち、経済機能として重要なものは、まず卸売商業であり、これがその勢力圏下の諸都市に物資を供給し、又は生産物をこの都市を通じて集散する。しかし高度に発展した中心都市の機能として最も根本的なのは、金融機関であつて、これの働きを通じて、その支配する地域の経済活動とその発展を左右できるとした。

彼がその研究の結果メトロポリタン・センターとしてあげた都市は、大西洋岸でボストン、ニューヨーク、フィラデルフィア、ボールティモア、中央平原の東部でクリーヴランド、シンシナーティ、中部でシカゴ、セントルイス、西部でミネアポリス、キャンザスシティ、太平洋岸でサンフランシスコ、以上の十一であつた。このうちクリーヴランド、シンシナーティの二都市はオハイオ州に存在する。オハイオの都市個々についてはさきに簡単ではあるが触れたので、ここではメトロポリタン・センターを中心とする都市の系列化と、その過程における都市間の、地域支配権をめぐる争闘について考察したい。

十九世紀前半を通じて、オハイオ河畔のシンシナーティは、ミシシッピ河口のニューオーリアンズを除いて、アパレーチア以西の最大の都市であり、世紀の中葉にはこの地域の唯一無二の大中心都市であつた。一八四〇年、新開のオハイオ州が人口で全米の第三位に達した時、シンシナーティは四万六千の人口を数えたが、イリー湖岸のクリーヴ

第13表 オハイオの都市系列

大中心 (金融)	中中心 (卸売)	小中心 (小売)
Cleveland	Cleveland 東北部	Cleveland
		Akron
		Canton
		Youngstown
		Sandusky
	Toledo 西北部	Mansfield
		Toledo
		Lima
		(Ft. Wayne)
	Columbus 中央部	Columbus
		Zanesville
		Marion
		Springfield
	(Pittsburgh) 東南隅	(Wheeling)
		(Parkersburg)
	Cincinnati 南部	Cincinnati
		Dayton
		Portsmouth
		(Richmond)
		(Lexington)
		(Huntington)

備考 () 内の都市は他州の都市で関係あるもの。

者シカゴとクリーヴランドの勃興によつて脅かされた。特に鉄道交通の大中心となつたシカゴは、またたく間に南北戦争の打撃をうけたシンシナーティを凌駕して、平原の西半一帯をその勢力下に収めた。シンシナーティはシカゴとアパレーチア山系間の覇権を北方のクリーヴランド、東方のピッツバーグと争つたが、湖岸一帯の権益はいちはやくシンシナーティの手から逃れ、オハイオ河の中流域と南方ケンタッキーのみがその勢力圏として残された。グラースが観察したのはこの時期であり、過去の光彩はシンシナーティをなお十一の大中心地のうちに数えさせたが、「しかもその勢力は縮少しつつある」と述べられている。今日のシンシナーティは成熟した文化を持つ九十万の都市で、オハイオ河域における中心としての地位は固いが、しかし全国的な大中心の一とは数え難くなっている。

人口百四十五万、金融的にも産業的にもはるかにシンシナーティに優る実力を持つクリーヴランドは、自己の支配

ランドは六千、シカゴの如きは数百に過ぎなかつた。一八五〇年には十一万五千の人口を以て全米の三大都市の一つであり、肉罐詰は全国の首位にあり、アパレーチア以西で最初の法学部と医学部を持つ大学を誇つていた。

シンシナーティの優越はしかし世紀の後半に北方の競争

圈獲得のために最も精力的に闘っている大都市の一つであるが、しかもその勢力圏は未だ確立されたとはいいい難い状態である。

クリーヴランドはシンシナーティとは実質的に競争關係に立つたことはなかった。オハイオ流域とイリー湖岸とは別個の經濟圈であり、州の中部を境界にして両者は自ら分たれていた。クリーヴランドの闘いは、一方製鉄地帯をめぐつてピッツバーグとの間に、他方湖上の覇權を争つてデトロイトとバファローとの間に起つた。

世界最大の製鉄地帯はクリーヴランドからアレゲーニー山系中のピッツバーグに至る二百軒の廻廊を形づくつてゐる。その両端の二大都市は、それぞれ大製鉄地であると共に、コークス生産の中心、鉄鉱荷下しの要港であり、更に卸売商業、銀行業においてはほぼ同等の実力を持つ競争相手である。

両者の争いは、より分化した工業と、より多方面に関心を持つ金融機關（ピッツバーグはメロン系の一銀行に支配されているが、クリーヴランドは三大銀行を持つので）を持つクリーヴランドに幾分有利ではあるが、しかもなお判然とバランスが傾いたのではなく、州境を界に勢力を二分する状態にある。

湖上の角逐も、東端の要衝に位置して、製粉、製鋼に実力を有するバファローと、自動車工業の巨大都市デトロイトとの競争において、船隊の四分の三を所有し、中心的位置にあるクリーヴランドに有利に展開しているが、なお決定權を握つたわけではない。

かくクリーヴランドが自己の勢力圏を固めるために、周囲の諸都市と争つてゐるうちに、一方ニューヨークとシカゴの巨大な影はオハイオ全域に次第に広がつてきている。しかしオハイオ州における今日の都市の系列としては、一応、第四区の連邦準備銀行所在地としてペンシルヴェニア西部からケンタッキーに及ぶ範圍を支配するクリーヴランドを大中心とし、クリーヴランド自身と、シンシナーティ、両者の境界上に独自の勢力範圍を築きつつあるコランバ

第14表 テキサスの都市系列

大中心	中中心	小中心
Dallas	Dallas 中央北部	Dallas
		Ft. Worth
		Wichita Falls
		Abilene
		San Angelo
		Waco
		Tyler
		Paris
	Houston 東南部	Houston
		Beaumont
	San Antonio 南部	San Antonio
		Austin
		Corpus Christi
		Laredo
	Amarillo 北西部	Harlingen
		Amarillo
		Lubbock
	El Paso 西部	(Clovis)
		El Paso
	(Little Rock) 東北隅	(Roswell)
		Texarkana

ス、州西北隅の商業都市トリードの四者が中中心として州の大部を分割し、更にそれらが数個の小中心を勢力下に持つというシステムが成立している。小都市の地方中心としての機能は小売商業、中中心のそれは卸売商業、大中心のそれは金融と、範疇的には定義づけられるであろう。(以上については篇末の第17・18・19表参表)

4.

三十年以前のグラーズの著書には、キャンザシテイとサンフランシスコとの間に広大な空白地帯がメトロポリタン・センタリなしに横たわっていた。今日、テキサス州のダラスが、何人といえども否定し得ない南西部の大中心として出現し、ある場合にはニューヨーク、シカゴ、ロスアンジェルスと共に米国の四大中心の一とまで数えられるに至つたのは、その間におけるテキサスの発展と共にめざましい現象である。

ダラスの躍進はしかし確乎とした理由をもつものである。それはまさしく金融中心としての発展であり、一九一四年、五州にまたがる南西部の広大な地域が第十一連邦準備区となり、準備銀行が当時人口十万人のダラスに決定された時その今日の地位は約束されたといえよう。

しかしここでもまた覇権を争つて都市間の激しい競争が起つた。その第一はダラスの宿命的なライヴァルであり、それを敵視すること甚だしい近接のフォート・ワースである。二者の間の争は著名なものである。石油と棉花に利害關係を持つダラスと、石油、小麦、肉牛に基礎を置くフォート・ワースとでは、テキサス西部の農業的發展と共にフォート・ワースに有利にバランスが傾くのではないかとの予想も存在したが、現実には常に五対三の比率でダラスが優位を保ち、今日、工業化の進んだフォート・ワースをその工業的衛星都市化するに至つたのは一に準備銀行と民間の二大銀行更に保険業を根幹とするその金融的勢力であつた。

この戦いがほぼ終りに近づいた今日、ダラスの最大の競争相手は、急速に發展する、州最大の都市であり、工業的に大きな力を持つ湾岸のヒューストンである。労働運動に関しては後進的なテキサスでも特に保守的なこの都市は、豊富な資本の力で、ダラスに挑戦する種々の施設を整備しつつある。しかし金融資本と、卸売、小売活動と、教育機関、劇場シンフォニー、その他を包括するダラスは、全米において、メトロポリタン・センタールの特徴的な機能を最も純粹に具備した都市であり、その地位は不動であらうと見られている。

テキサスにおける都市の系列は、大中心ダラス、中中心ダラス、ヒューストン、サンアントニオ、エルパソ、アマリロ、小中心はこれらを含めて十九である。オハイオの場合も同様であるが、ランド・マクナリーの商業地図中の商業地域図がその資料である。この地図では中・小中心だけしかあげていないが、テキサスの場合フォート・ワースが中中心としての性格と実力を備えているのに、これに数えられなかつたのは、ダラスと一体視されたとも考えられる。興味深いのは、両州の面積に六倍以上の開きが存在するのに、中中心の数は四対五、小中心は十四対十九と、中心の数は大差ないことで、両州の人口がほぼ等しいことを考え合せると、中中心、又は小中心としての機能を十分にそなへ得るためには、ある一定の勢力圏人口を必要とするのではないかとの仮説も考えられるのである。

米国の都市地理に関する一考察 大爺

以上米国中央平原の代表的な二州における都市の発生から今日の地域的、機能的系列化まで概略的に考察したが、都市の発生発展と、その社会経済的背景について、一面では一層大量観察的に、他方個々の例については一層歴史的具体的に、更に追究する必要を感じている。

(本稿中の統計は U. S. Statistical Abstract, Historical Statistics of U. S. County and City Data Book, U. S. Yearbook of Agriculture, Municipal Year Book から引用し、または算出した。)

第 15 表 人口 1 人当り工業生産額
(1947 年附加価値額)
(人口は 1950 年)

全 米	ドル 494
オハイオ	800
Akron	1123
Canton	990
Cincinnati	858
Cleveland	1055
Columbus	552
Dayton	1086
Hamilton-M.	933
Springfield	1014
Toledo	986
Youngstown	1073
テキサス	224
Amarillo	162
Austin	73
Beaumont-Pt. A.	910
Corpus Christi	251
Dallas	389
El Paso	180
Ft. Worth	406
Galveston	651
Houston	478
San Antonio	133
Waco	251

備考 第 15, 18, 19 表は
全郡市区域に対する数字

第17表 人口1人当り小売商業額
(1948年)
(人口は1950年)

	(A)	(B)
	ドル 867	ドル
全 米		
全米都市	987	1210
オハイオ	928	
Akron	988	1184
Canton	950	1294
Cincinnati	980	1237
Cleveland	1048	1301
Columbus	1009	1228
Dayton	986	1409
Hamilton-M.	905	1255
Springfield	952	1202
Toledo	1128	1306
Youngstown	890	1277
テキサス	845	
Amarillo	1352	
Austin	865	1016
Beaumont-Pt. A.	998	1175
Corpus Christi	859	1140
Dallas	1154	1436
El Paso	808	1092
Ft. Worth	1120	1336
Galveston	1039	1255
Houston	1021	1173
San Antonio	792	929
Waco	891	1158

第16表 有業人口の manufacturing ratio (%)

	Ohlson 1940 (A)	Jones 1950 (A)	(B)
オ			
Akron	60	71	71
Canton	61	67	67
Cincinnati	47	55	55
Cleveland	52	61	60
ハ			
Columbus	38	45	49
イ			
Dayton	57	63	68
オ			
Hamilton-M.	66	70	70
Springfield	63	68	65
Toledo	49	59	60
Youngstown	57	57	70
テ			
Amarillo	8	(?)	16
Austin	11	13	14
Beaumont-Pt. A.	20/8	19/51	53
キ			
Corpus Christi	7	16	22
Dallas	22	30	30
サ			
El Paso	16	22	24
Ft. Worth	24	43	42
ス			
Galveston	14	43	44
Houston	16	23	37
San Antonio	21	24	24
Waco	7	13	32

備考 各都市について

(A) は全部市区域

(B) は中心市域に対する数字

第19表 人口1人当り銀行預金額
(1949年)
(人口は1950年)

		ドル
オ ハ オ イ	Akron	616
	Canton	610
	Cincinnati	890
	Cleveland	1344
	Columbus	698
	Dayton	521
	Hamilton-M.	560
	Springfield	582
	Toledo	839
	Youngstown	621
テ キ サ ス	Amarillo	930
	Austin	432
	Beaumont-Pt. A.	596
	Corpus Christi	476
	Dallas	1129
	El Paso	544
	Ft. Worth	866
	Galveston	893
	Houston	989
	San Antonio	558
	Waco	518

第18表 卸売商業/小売商業
の比率 (1948年)

全	米	%
		145.2
オハイオ		128.4
Akron		84.9
Canton		67.7
Cincinnati		260.8
Cleveland		227.4
Columbus		144.4
Dayton		91.8
Hamilton-M.		31.0
Springfield		53.2
Toledo		118.8
Youngstown		58.8
テキサス		125.7
Amarillo		204.1
Austin		55.2
Beaumont-Pt. A.		60.7
Corpus Christi		99.2
Dallas		310.2
El Paso		136.0
Ft. Worth		164.9
Galveston		52.6
Houston		206.2
San Antonio		124.9
Waco		119.4

米国の都市地理に関する一考察
大爺