

アメリカ合衆国の都市システムに関する覚書

— 交通様式の変容を中心に —

山 口 岳 ^{たかし} 志

目 次

- I. はじめに
- II. 都市群システムの発展過程
- III. 都市内システムの発展過程
- IV. おわりに

I. は じ め に

地理学が地域の科学であるとしても、時間と空間を対置させて考えるべきではない。地理学が研究対象としている地表面に立脚した空間は、地理的事象が並存と交互作用によって結合された動態であり、その実態を理解するためには発展過程の追跡が必要である。

地理学が研究対象としている地域は、自然環境を基盤に形成され、人間活動が地表面に投影したきわめて複雑な現象の実態である。地域の内容は、人間社会の変革や技術革新によって絶えず変動しながら、地域の構成を可変的な存在にしている。この現象を如何に合理的に把握するか、また如何なる方法によって究めるかが、地理学に課せられた問題である。

本稿の目的は、アメリカ合衆国の過去 200年にわたる居住圏の拡大を通じて、都市システム形成の過程にみられた時間と空間の関係を考察することにある。アメリカ地理学会の創設に参画したポーマンは、アメリカ合衆国の文化景観が形成される際にみられた、自然環境が人間の活動によって変容する過程について、「人間（ヨーロッパ系移民）の属する社会組織が、（北アメリカの）自然景観を媒質とし（ヨーロッパ）文化を営力として、時間的に変化させていった結果、（北アメリカの）文化景観が成立する」と述べている¹⁾。この点については、サワーも同様の見解をとっており²⁾、景観が唯一種しかないとするこの一元的見解は、アメリカ合衆国の文化景観を、ヨーロッパ系民族の側から考察した結果生まれたものである。

アメリカ史を貫く重要な文脈として、フロンティアの前進（すなわち先住民族の後退）が、歴史学において論議されて来たが、地理学の立場からみると、フロンティアの前進（すなわち西漸運動）は、ヨーロッパ系民族の力による居住圏の拡大であり、北アメリカの大地に新たな文化景観を築いていった、風土順化と文化変容の過程を意味する³⁾。フロンティアの消滅は、先住民族にとってもアメリカ史における最大の事件の一つであったが、アメリカ地誌を論じる

上でも重要な意義を有している。アメリカ史の一つの解釈として、史観をフロンティアに求めたターナーは、アメリカ社会の発達をヨーロッパのそれと異質ならしめ、かつ特色づけた重要な事実として、フロンティアと開放された土地の存在をあげ、「フロンティアの存在、それが常に後退しながら存在したこと、アメリカの開拓者が常に西方への前進を繰り返したこと、これらの事実がアメリカの発達を説明する」⁴⁾と述べ、アメリカ史を貫く地域的慣性の存在を示唆している。

筆者は、この地域的慣性に加えられた力として、交通様式の変容を辿りながら、それらがアメリカ合衆国の都市システムの発展に与えた影響について考察してみたい。交通技術の発達は、アメリカ合衆国内部の地域間分業と地域内結合をもたらした。その間に都市システムの要素を構成する個々の都市の盛衰と都市構造の変化を惹き起こした。アメリカ人にとって、交通は土地の開拓者、都市の創設者、社会変化の推進者、土地利用の決定者となり⁵⁾、先住民族にとっては侵略者となった。帆船・馬車・汽船・汽車・電車・自動車・航空機は、アメリカ史の時代を区分する上で代表的な交通機関であり、これらの主要な交通様式が、交通の技術革新を起こすたびに、都市群システムと都市内システムに対してどのような変容をもたらしたか、について検討を加えてみたい。

II. 都市群システムの発展過程

アメリカ合衆国の都市群システムは、大西洋を越えて入植したヨーロッパ系住民が、大西洋岸から太平洋岸に向けて居住圏を拡大した、過去200年の間に形成された。ポーチャートによれば、アメリカ合衆国の都市群システムの発展過程は、3つの要因の交互作用によって促進された⁶⁾。第1は資源の開発であり、第2は交通・通信手段の技術革新であり、第3は人口の流動性である。したがって、アメリカ合衆国の都市システムの変容は、新たな資源を求めて到来した移民とその子孫が推進した西漸運動を通じて、距離の征服を可能にした交通技術の発達という視点から把握される⁷⁾。ポーチャートは、アメリカ合衆国の都市群システムの形成過程（第1回国勢調査が行われた1790年から1960年までの170年間）を4段階に区分したが、現在進行中の第5段階を含めると、下記のように要約される。

- 1) 1790年より1830年に至る「東海岸の都市化の時代」で、都市の立地は帆船および馬車の技術改良に影響された。
- 2) 1830年から1870年に至る「内陸交通発展の時代」で、鑄鉄レールを用いた鉄道と運河の建設および川蒸気の利用が、内陸部に新しい都市の発生を促した。
- 3) 1870年より1920年に至る「中西部都市化の時代」で、都市化の進展が著しく、鋼鉄レール

を用いた鉄道の拡張、航洋船の利用、移民の大量流入、工業化に伴う都市化の進展などの要因が合わさって、現在の都市群システムの基盤が構築された。

- 4) 1920年から1970年に至る「サンベルトの時代」で、自動車の普及が都市構造を大幅に変化させ、航空交通の発達が大都市の相互依存関係を強化した。
- 5) 1970年以降は「反都市化の時代」に入り、アメリカ合衆国内を縦横に結ぶ州際高速道路網の拡充が、人口の分散に拍車をかけた。

東海岸都市化の時代（1790～1830年）

植民地時代から19世紀初頭にかけてのアメリカ経済は、農業に基礎を置き一次産品の輸出に依存していた。1830年の時点で人口 5,000以上の都市人口は全国人口の僅か 8%で、都市は商業を主たる機能とし、ヨーロッパ諸国からの工業製品の輸入と、魚類・毛皮・木材・農産物の輸出に従事していた⁸⁾。大西洋岸に立地した大都市は、ニューヨーク・フィラデルフィア・ボルチモア・ボストンなどで、ヨーロッパの都市システムの前哨点として良港に恵まれ、ヨーロッパ諸国とアメリカ合衆国の内陸部を結ぶ第1の関門都市の役割を演じた。また、1830年までに農業フロンティアはミシシッピー川流域に達し、オハイオ川はアパラチア山脈を越えて西へ向かう開拓者たちの通路となった。当時の内陸の都市は、ニューオーリンズ・シンシナチ・セントルイスで、何れも水運に依存した河港に立地していた。オハイオ川流域から東部の市場へ出荷される農産物は、オハイオ川からミシシッピー川を下ってニューオーリンズへ運ばれ、そこから航洋船で大西洋やヨーロッパの市場へ送り出された。何故ならば、川蒸気の導入以前には、ミシシッピー川を遡行することが困難だったからである。

この時代の終わりに近い1825年にエリー運河が完成し、オルバニー・バッファロ間に、乗客・貨物の輸送が上下線とも開通した。それ以後、東海岸の関門都市の中でも、五大湖南岸を含めた広大な後背地を支配するニューヨークの優位性が確立し、アメリカ合衆国の都市群システムの頂点に立つ首位都市が誕生した。

内陸交通発展の時代（1830～1870年）

1830～1870年の間に、アメリカ合衆国の人口 5,000以上の都市人口率は、8%から23%へと上昇した。一方、開拓前線はミネソタ南部からネブラスカ東部やカンザスを経てテキサス東部へ拡大した。都市は、ボストンからワシントンに至るニューヨークを中心とした大都市地域に加えて、エリー運河の開通により中西部から五大湖南岸にかけて増殖していった。

この時代は、蒸気船と蒸気機関車が登場した時期でもある。川蒸気の利用により可航河川を上下する乗客や貨物の輸送が可能となり、内陸部には大小さまざまな河港都市が発生して中西部と南部の地域的結合が強化された⁹⁾。内陸部における都市の発生は、運河と鉄道の結合により東部への近接性を高めた交通網の充実によるところが大きい。鉄道は大西洋岸の諸都市をつ

なご、内陸に向けて中西部や五大湖南岸の都市を結び、1869年までに大陸を東西に横断して太平洋岸に達した。しかしながら当時の鉄道は、鑄鉄レールや軽車両を用い速度も遅く、運賃負担力の小さい貨物の輸送は、低速ではあるが運賃の安い内陸水交通に委ねられていた。したがって、セントルイスやシカゴのように、鉄道と水運が結合した地点に立地した都市は、第2の関門都市として急速な成長を遂げた。

アメリカ合衆国の鉄道は東西に伸び、東部の大都市が内陸部を後背地として支配する上で重要な役割を演じるようになり、内陸部と南部の都市をつなぐミシシッピー水系の水運と競合関係に入った。この対立の結果、周辺部に位置するニューオーリンズの相対的な地位は低下し、東部の諸都市はニューヨークを中心として、アメリカ合衆国の核心部を形成するに至った。さらに、この時代の末期に勃発した南北戦争は、産業革命の影響を強く受けた東北部諸都市の工業の発展を促し、工業化は20世紀初頭まで都市システム形成の主たる要因となった。

中西部都市化の時代（1870～1920年）

1870～1920年の間に、アメリカ合衆国の都市人口率は50%を越えた。東部の大都市地域では人口が急増し、ニューヨークは人口が4倍に増えた。また、中西部や五大湖南岸の諸都市でも人口が急増し、特にシカゴは全米第5位の中都市から第2位の大都市へと成長を遂げた¹⁰⁾。西部においては、ロサンゼルス的人口増加が著しく、南西部にも大都市地域の母胎が見え始めた。

これらの大都市の成長は、歴史的基盤もさることながら、交通技術の革新による場合も多く見られる。アメリカ合衆国の交通網は、鉄道を主軸に統合され、大陸規模の都市化が進行し、1920年までにアメリカ合衆国の都市群システムの基本的な枠組が構築された¹¹⁾。交通技術の革新のうちで特筆すべきことは、鋼鉄製レールの導入である。これによって、初期の鑄鉄製レールに必要な保線経費の大幅な節約が可能となり、1870年代には全国的な軌間の統一がレールの交換と並行して進められた、鉄道網の統合により、より重い車両とより強力な機関車が導入され、より重い貨物を長い編成で長距離にわたり、より高速で低廉に運ぶことが可能となり、工業活動の大都市集中が促進された。

鉄道による長距離輸送が全盛期を迎えると、かつて繁栄をきわめた内陸水交通は衰退し、ミシシッピー水系の河港都市の停滞が始まり、東西間の地域的結合が強まっていった。アメリカ合衆国のフロンティアは、1900年頃までに消滅したとされているが¹²⁾、その後も人口の空間的な分布を変動させる交通様式の技術革新は、20世紀を通じて持続し新たな時代を迎えるのである。

サンベルトの時代（1920～1970年）

1920～70年の50年間に、人口5,000以上の都市人口率は47%から70%に上昇した。この期間は、都市成長の範囲と規模が拡大した時代である。第1次大戦は工業の発展をもたらし、金融

の中心はヨーロッパからアメリカ合衆国へ移った。都市の成長は1920年代に急速に進み、1930年代には不況のため一時停滞したが、第2次大戦に入り再び東部・中西部・五大湖南岸の工業都市や、西部の港湾都市において著しくなった。また、第2次大戦直後のベビーブームの到来とともに都市は急成長に転じ、郊外化が全国的な規模で進行し、中西部や南部の地域的な中心地網が整備された。

1920～1970年にかけて起こった都市人口分布の変化は、下記の3つの理由に基いている¹³⁾。第1は、都市化のスケールが増大したことで、東部のボストンからワシントンに至るメガロポリスをはじめ、シカゴーピッツバーグ、サンフランシスコーサンディエゴ、ジャクソンビルーマイアミなど、国内の4地域で巨大都市化がみられた。第2は、全国的な規模による都市人口の分散で、大都市化が全国に波及した。第3は、1920年頃まで都市人口の大部分を占めた中心市の人口が減少し、都市化は市域を越えて郊外へ拡散していった。これらの現象の背景には、自動車や航空機への依存など、交通様式の変化が大きく寄与しており、特に自動車の広汎な普及は、大都市地域の人口分散を促し、トラックが鉄道に代って全国的な市場へのサービス網を確立した¹⁴⁾。

自動車時代の技術革新は、農村から都市への持続的な人口移動を促進したばかりでなく、東部・中西部から南部・西部への人口移動を容易にした。したがって、1920年以来アメリカ合衆国の都市成長の発展方向を規定したのは、東部や中西部のフロストベルトに立地した古い都市群ではなく、南部から西部にかけてのサンベルトに位置する新しい都市群であった。サンベルトの発展は、エネルギー革命と脱工業化の進行、航空交通による大都市の結合、所得と余暇時間の増大、アメニティを指向する生活様式の変化など、全国的な新しい傾向が地域的に反映した結果といえる¹⁵⁾。

反都市化の時代（1970年以降）

1970年代に入って、アメリカ合衆国の都市システムは、反都市化の時代に突入した¹⁶⁾。フィリップスおよびブルンは、ポーチャートの第4段階に続く新たな時代として、「低成長の時代」を提唱したが¹⁷⁾、第4段階の大都市からの人口分散は一時的なものではなく、ポーチャートの4時代に続く都市化の必然的な帰結と考えられる。

反都市化の時代に入って、アメリカ合衆国では都市化が必ずしも人口の集中を示さなくなった。ワースの都市の定義に関する3要素¹⁸⁾に、「増加する」に置き換えて「減少する」という形容を用いると、事態が鮮明になって来る。すなわち、都市が大きくなればなるほど、人口が分散して人口規模は減り、人口密度が減少して異質性あるいは混住の状態が消え、所得・人種・年齢・言語による地域社会の同質性が高まって行くのである。このように、都市化を人口集中の過程ととらず、人口分散の過程と規定するのが、「反都市化」の考え方である。シンクレアは、低成長の時代における都市システム概念を、ゼロ・サム、空間需要の拡大、空間

的・社会的分離，システムの統合の4種に分類し，それぞれについて基調，要因，空間的概念，全国・地域・都市圏別の状況を比較検討した¹⁹⁾。その要旨は，都市人口の増減を決定する要因が，出生率の低下により，社会増加の増減によって説明されることを示唆している。

1970年代に起こった建国以来の大きな変化として，非大都市圏における人口増加率が大都市圏のそれを上まわった事実が挙げられる。その結果，1970年から1980年にかけて東部と中西部の大都市圏における人口増加が鈍化したのに対して，西部では非大都市圏が大都市圏より高い人口増加率を示すに至った。この現象は，建国以来長期にわたり，大都市圏のみが供給することの出来た社会環境が，経済発展とそれに伴う交通様式の発達によって，非大都市圏においても享受され得る状態になったことを意味する²⁰⁾。

1980年代に入って，大都市圏の人口増加率は再び非大都市圏のそれを上まわったが，大都市圏と非大都市圏の人口増加率は均等化する傾向にあり，全国的な地域格差が解消の方向に進みつつあると考えられる。

Ⅲ. 都市内システムの発展過程

アメリカ合衆国における交通様式の変遷が，都市の内部構造に与えた影響については，メーヤー²¹⁾，アダムス²²⁾，ムラー²³⁾，小長谷²⁴⁾が報告しているが，イエーツによれば，交通様式の変遷は3期に分けて説明される²⁵⁾。

第1期：1870年以前の徒歩と馬車による移動の時代で，小さな同心円状の市街地は，狭隘かつコンパクトであり，都市は大部分の市民にとって「歩行者都市」と呼ばれるべき存在であった。しかしながら，大都市では乗合馬車を軌道に固定させた鉄道馬車が1830年代から利用可能となり，職住分離を望む中所得層の郊外への脱出が始まり，特化した「中央業務地区」が形成されるようになった。また高所得層は，1850年代から市域を越えた準郊外に進出して豪壮な邸宅を構え，汽車に乗って都心部へ通勤する生活様式を確立し，郊外化のフロンティアを開拓する役割を演じた。この時代の移動は，一般的にいて空間的に限定されており，それ以後の「移動の自由」に向けての交通様式の改良は，都市圏の拡大と人口の分散をもたらした。

第2期：1870年から1920年に至る50年間で，アメリカ合衆国の都市交通に，革命的な技術革新がもたらされた時代である。それらは，ケーブルカー（1873年），鉄道馬車の延長上にある路面電車（1888年），都市内部よりも都市間の輸送に利用されていた汽車にとって代った高速電車（1889年）の導入である。何れも市街地を放射状に伸ばし，郊外を拡大して行く推進力となった。このように，都市の交通様式は多様化していったが，なかでも路面電車は運賃を引き下げ，20世紀初頭の都市構造に多大の影響を与え，通勤交通を担う都市交通の先駆者となった。

その結果、空間的制約のため混住せざるを得なかった各国からの移民は、路面電車の利用により空間的制約から解放され、都心周辺に民族別の社会地区を形成するようになった。さらに、拡張される路面電車の営業路線に沿って、「路面電車郊外」と呼ばれる星状の中所得層の住宅が発生し、現在ではインナーシティの一部を形成している。その外側では、高速電車が分離していた準郊外を郊外に併合し、運転本数の増加と運賃の低廉化によって、今まで入居する上で経済的制約のあった高所得層の住宅地域が、中所得層にも解放されていった。

第3期：1920年から現在に至る約70年間で、乗用車・バス・トラックなど、自動車の普及によって郊外が急速に拡大し、市街地の低密度化が進行した時代である。乗用車は、所得水準の向上と自動車交通を前提とした道路中心の都市計画によって登録台数が急増し、「自動車郊外」は全米に波及していった。さらに、1956年の「州際高速道路法」の施行により、全米に高速道路網が建設されて「高速道路郊外」の時代に入り、都心から郊外へ放射状に延びる放射高速道路と、バイパスから転化した環状道路の交叉点に、空港関連施設、ショッピングセンター、トラックターミナル、オフィス団地、軽工業団地などが立地して都心と並ぶ副都心となり、多核的・多面的な都市構造が出現した。現代のアメリカ合衆国における大都市圏は、中心と周辺という伝統的な枠組みから離脱し、低密度で多核を成す都市群の集合体とみなすことが出来る。自動車はさらに都市と農村の距離を縮めるばかりでなく、人口の密集した放射状の市街地の隙間を埋め、都市構造は再び同心円状の発展を取り戻しながら、同心円の半径を伸長させ今日に至っている。その間に、自動車郊外と高速道路郊外は、地域的に高度に階層分化した路面電車郊外と異なり、局地的に等質な所得階層のクラスターを広範囲にわたって形成している。

第1表は、アメリカ合衆国の16大都市圏について、1960年の人口のうち、都市の交通革新の3期のそれぞれの段階の人口が占める割合を記したものである。例えば、東部のボストンでは「歩行者時代」の終わる1870年までに、1960年の人口の27%を占めるに至ったが、1870年から1920年にかけての「路面電車時代」に48%に増加し、1920年から1960年の40年間に残りの25%を附加した。これに対して、西海岸のロサンゼルスでは、85%が「自動車時代」の増加分で、「路面電車時代」のそれは15%に過ぎず、1870年以前では殆んど0%に近い。

一般的にあって、西部の大都市は自動車時代の所産であり、東部の大都市は歩行者時代に始まり、路面電車時代に都市の基盤を形成した。したがって、東部の大都市が、放射状に発展した単核構造を有していたので、自動車時代を迎えて面的な拡大をはかるための再開発を必要としたのに対して、自動車時代に入ってから発展した西部の大都市は、初期の段階から多核構造を指向し、東部の大都市と異なった都市景観を有している。

しかしながら、交通様式の変容が都市構造に与える影響は都市によって異なっており、その様相は地域間にもさまざまな相違をもたらしている。第1図は、東部の港湾都市、内陸部河港都市、サンベルト都市の、歩行者時代、軌道時代、自動車時代における内部構造を示したもの

第1表：アメリカ主要都市圏の1960年人口に占める時代別人口の割合

都市圏(SMSA)	1870年以前	1870～1920年	1920～1960年
ボストン	27%	48%	25%
ニューオーリンズ	25	23	52
フィラデルフィア	24	38	38
セントルイス	23	34	43
ピッツバーグ	17	56	27
ニューヨーク	14	44	42
ワシントン	10	19	71
シカゴ	8	47	45
サンフランシスコ	7	26	67
デトロイト	6	29	65
ダラス=フォートワース	3	30	67
デンバー	1	35	64
シヤトル=タコマ	0	42	58
ロサンゼルス	0	15	85
フェニックス	0	14	86
マイアミ	0	4	96

〔出典〕 Borchert(1967)による

である²⁶⁾。植民地時代の単核の小さな同心円から、工業化の進む1900年前後に扇形に変化し、第2次大戦後になって、放射状および環状に発達した高速道路網の完成により、多角化していく状況を読みとることが出来る。

IV. おわりに

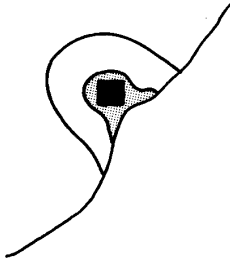
本稿を終えるにあたって、アメリカ合衆国の都市システムの現状をふまえ、都市居住、都市地域、都市社会の3次元から、日本の都市システムとの若干の比較を試みたい²⁷⁾。

第1に、都市居住の動向からみると、アメリカ人は移動する場合に、共通の生活様式を共有する同質な地域集団に入りたがる傾向が見られる。アメリカ合衆国では、日本とは逆に郊外へ行けば行くほど住民の所得層が高くなる。そして前述したように、高所得層が常に新しい住宅地を開発し、それを中所得層が追いかけて行く、というパターンが見られる。日本の場合はその逆で、高所得層はなるべく都心に近い場所に住み、そこに住めない人々が外側へと拡散して、都市圏が巨大化していくのである。そういう状況の下で、住み分けを強化するアメリカ人と、あまり移動しないで平均的な郊外を形成していく日本人、といった対照が鮮明になる。一方、通勤のパターンも日米で異なり、それが都市居住にも反映している。日本の場合の郊外化は、

歩行者時代

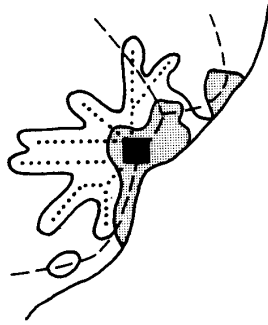
1700~1860年

東部港湾都市



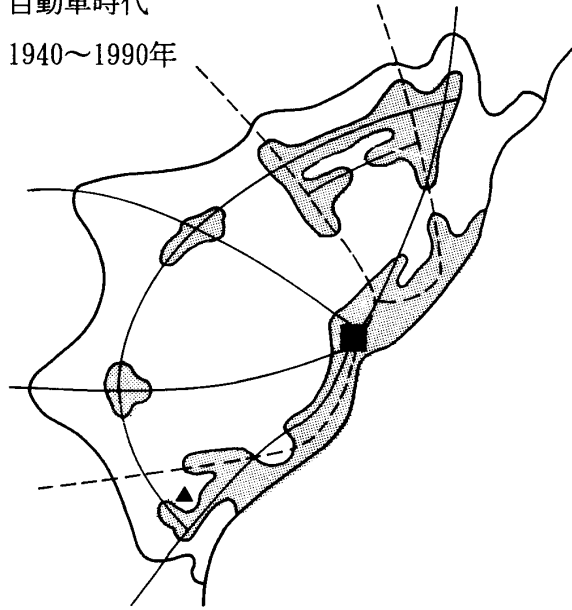
軌道時代

1870~1920年

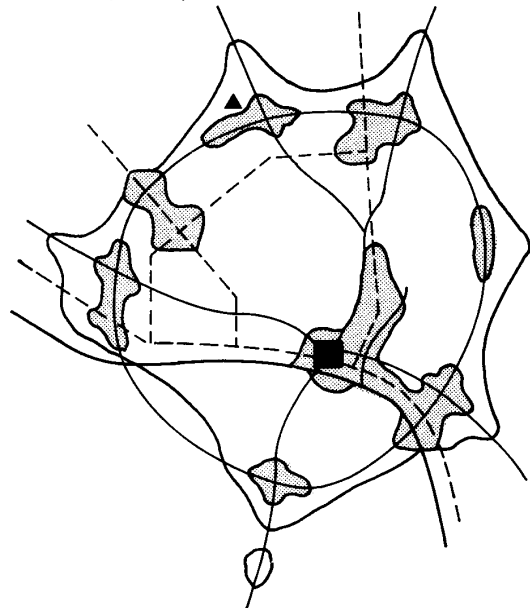
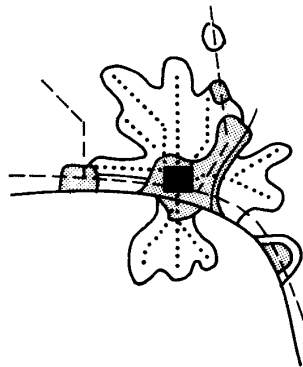
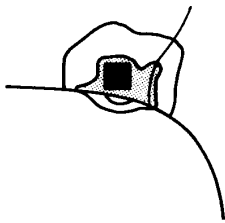


自動車時代

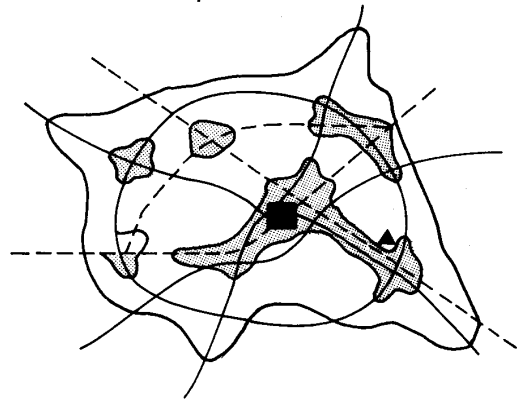
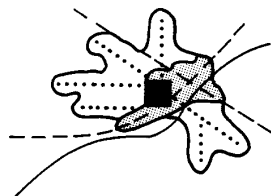
1940~1990年



内陸部河港都市



サンベルト都市



- 中央業務地区
- 鉄道
- 路面電車
- 高速道路
- ▲ 空港
- 業務地区
- 住宅地区

0 5 10 マイル
 0 5 10 キロ

第1図：アメリカ都市の発展過程

〔出典〕 Baerwald (1984) による。前掲11) 193.

都市からの「追い出し現象」であり²⁸⁾、通勤手当が支給される場合が多いので、長距離通勤が経済的にも可能となっている。しかし、都市構造の発想を根本的に修正しないと、通勤地獄の解消は望むべくもない。これは、鉄道を複々線にしたり、車両を2階建てにしたり、本数を増発しても永遠に解決出来る問題ではない。その結果、アメリカ合衆国の場合には、人口がだんだんと非都市圏へ移動して行くのに対し、日本の場合は人口が都市に集中し、都市圏が無秩序に周辺へ拡大されている。

第2に都市地域の構造からみると、アメリカ合衆国の場合に中心都市のスラム化した都心周辺部で、都市の再生（ジェントリフィケーション）が進められている²⁹⁾。要するに、生活圏的指向が非常に強い地域社会が形成されている。そして、自動車道路網が空間的な距離を克服して、住民の生活圏を維持している。しかしながら、日本においては生産を中心にした通勤圏的な考え方が強く、通勤圏というよりも通勤手当圏・通勤可能圏という形式で都市圏が認識されている。アメリカ合衆国では、住宅だけでなく職場が先頭をきって郊外へ進出する場合もみられ、住民は職場を選択しながら住宅を決めて行くわけである。日本の場合は、住宅だけを郊外に移し、都心部へ通勤するという伝統的なパターンが依然として支配的であり、単核の空間構造を強化する都市が多くみられる。

第3に、都市社会の側面からみると、アメリカ合衆国の社会問題は、都市と農村の問題よりも、むしろ都市圏内部の都心周辺部の貧困と郊外の繁栄という格差から生じている。都市の郊外は、もはや高所得層だけのものではなく、他のより低い所得階層の住民もその後を追いかけて、古い郊外はフィルタリング・ダウンして行く。高所得層はさらに新しい郊外や準郊外へ脱出して行くので、郊外においも貧富の差が生じてきている。日本では、都市と農村の間の格差の方が、政策の上でも日常生活においても問題にされている。日本の都市の内部では、貧富の差もみられるが、郊外においては平準化の方向に向かっている。

アメリカ合衆国の場合、中心となる管理機能が多数の都市に分散しているので、都市間の水平的な結びつきが強い。それに対して日本では都市の垂直的なつながりが強く、東京を中心に中央集権的行政体系のような都市システムががっちりと生まれ、それを通じて情報が流れ、さまざまな生産や生活が営まれている。アメリカ合衆国では、連邦制の下で中央政府の権限が弱く、民間デベロッパーが開発の主体となっている。その計画に自治体が介入したり、住民が立法による規制に参加したりして、企業が社会的責任を追及され、利潤の追求に歯止めがかかる。また、地価の高騰や租税が企業に影響するアメリカ合衆国に対して、地価の高騰に伴う固定資産税や相続税の上昇が、直接個人の生活に影響を与える日本という対照も付け加えたい。

以上のことから、日本でなぜ「反都市化」が起こらずにアメリカ合衆国で起こったか、という問題に対して、説明をする際の背景が明らかになったと思う。

筆者は、1965年に刊行された教養学部人文科学科紀要（人文地理学）の第1号に、「地域研究のための地域論的考察—アメリカ研究の基準地域—」と題する論文を発表した。その際、論文の末尾に「未完」と書いたことが、27年たっても頭から離れなかった。また、教養学科アメリカ分科の必修科目として「アメリカの地理」を担当してから28年の月日が流れ、1年半後には閉講の日を迎えることになる。その意味から、1965年の第1号所載の論文は、筆者の「アメリカの地理」の開講の辞であり、1992年の第11号に投稿した本論文は、その閉講の辞にあたる。その間に御教示を賜わった諸先生方に、厚く御礼申し上げる次第である。（1992年1月13日）

引用文献

- 1) Bowman, I. (1934) *Geography in Relation to the Social Sciences*, Scribner, 149-154.
- 2) Sauer, C.O. (1925) *The Morphology of Landscape*, Univ. of California, 19-53.
木内信蔵 (1954) 人文地理学, 至文堂, 139.
- 3) 山口岳志 (1965) 地域研究のための地域論的考察, 東京大学教養学部人文科学科紀要 34, 63~86.
- 4) Turner, F.J. (1948) *The Frontier in American History*, Henry Holt
松本政治・嶋 忠生共訳 (1973) アメリカ史における辺境, 北星堂, 5~42.
- 5) 榊原胖夫 (1990) アメリカの交通インフラストラクチュアについて, アメリカ学会会報 98, 1~2.
- 6) Borchert, J.R. (1967) *American Metropolitan Evolution*, *Geographical Review* 57, 301-332.
- 7) Marshall, J.U. (1989) *The Structure of Urban Systems*, Univ. of Toronto, 50.
- 8) 山口岳志 (1967) 地域研究のための動態的考察, 駒沢大学文学部研究紀要 25, 71~87.
- 9) Klausse, G.H. (1971) *Historical Galena*, *Bulletin of Illinois Geographical Society* 13, 3-19.
- 10) 山口岳志 (1984) シカゴ—民族のモザイク, 本間長世編 大いなる荒野・大いなる都市, 日本経済新聞社, 149~172.
- 11) Knox, P.L. (1988) *The Economic Organization of US Space*, in Knox et al. eds., *The United States : A Contemporary Human Geography*, Longman, 119.
- 12) 中屋健一 (1988) 新米国史, 誠文堂新光社, 140.
- 13) Yeates, M.H. and S.D. Brunn (1983) *Cities of North America*, in Brunn and Williams eds., *Cities of the World*, Harper and Row, 51.

- 14) 岡野行秀 (1976) 交通問題, 榊原胖夫編, 総合研究アメリカ 第4巻, 研究社, 237~262.
- 15) 井内 昇 (1978) 米国都市の人口推移と新しい発展要因, 地学雑誌, 87-4, 21~41.
- 16) Berry, B.J.L. (1976) The Counterurbanization Process : Urban America since 1970, in Berry ed., Urbanization and Counterurbanization, Sage, 17-30
- 17) Phillips, P.D. and S.D. Brunn (1978) Slow Growth: A New Epoch of American Metropolitan Evolution, Geographical Review 68, 274-292.
- 18) Wirth, L. (1938) Urbanization as a Way of Life, American Journal of Sociology 44, 1-24.
- 19) Bourne, L.S., Sinclair, R. and K. Dziewonski eds. (1984) Urbanization and Settlement Systems, Oxford, 5-11.
- 20) Bradshaw, M. (1988) Regions and Regionalism in the United States, Macmillan, 56-65.
- 21) Mayer, H.M. (1969) The Spatial Expression of Urban Growth, Resource Paper 7, Association of American Geographers, 39-44.
- 22) Adams, J.S. (1970) Residential Structure of Midwestern Cities, Annals of the Association of American Geographers 60, 37-62.
- 23) Muller, P.O. (1986) Transportation and Urban Form, in Hanson ed., The Geography of Urban Transportation, Guilford, 24-48.
- 24) 小長谷一之 (1990) アメリカにおける交通地理学の動向, 地理科学, 45-4, 234~246.
- 25) Yeates, M.H. and B. Garner (1976) The North American City, Harper and Row, 198.
- 26) 前掲 11) 193.
- 27) 森川 洋 (1990) 都市化と都市システム, 大明堂, 55-61.
山口岳志 (1991) 都市と地域, 東京大学公開講座54「都市」東京大学出版会, 245~264.
- 28) 宮尾尊弘 (1985) 現代都市経済学, 日本評論社, 104 ~108.
- 29) 山口岳志 (1981) Gentrification考, 東京大学教養学部人文科学科紀要 73, 41~52.

A Note concerning the Evolution of Urban System in the United States
– with special reference to changes in the modes of transportation –

Takashi YAMAGUCHI

The urban system of the United States has developed from east to west along the settlement of the nation as a result of European immigration. Therefore, the changes that have been taking place can be interpreted within the context of transportation technologies that have fostered the east-west settlement.

In this paper, the author tries to explain the evolution of the inter-urban system in the United States with using five major epochs defined by Borchert(1967), and Phillips and Brunn(1978). Each of the five epochs is characterized by distinct modes of transportation that have affected the changing pattern of the urban system.

In terms of intra-urban system, three major periods, divided by Yeates(1976), can be recognized. These periods conform very closely with those suggested for the inter-urban system mentioned above. Although a general pattern of change can be observed due to the technological innovations in intra-urban transportation, each of which has specific impacts on the structure of respective cities (Table 1). The differential timing and interaction between urban growth and successive transport technologies result some specific regional differences (Figure 1).

Finally, a comparison is made between Japan and the United States through three basic conditions of urban system; habitat, region and society.

This paper is written for the purpose of concluding my lecture on "Regional Geography of the United States and Canada" which has been delivered at the University of Tokyo since 1964.