

# 第1章 ロサンゼルスの大都市問題

## 第1節 ロサンゼルス地域における都市構造の再編成過程

### 1 はじめに

ロサンゼルスを中心部から半径 100 km の地域は、世界で最も大きな大都市地域のひとつである。この地域では、1960 年代以降、工業生産の新旧交替、労働力の再編成、国際的な中枢管理機能の集積などの面で、非常に顕著な動きがあった。1970 年代に全米で増加した製造業就業人口（約 100 万人）の 22.5% がこの地域で生じ、地域人口も同じ時期に 130 万人増加した。産業や人口の面におけるこうした変化は、資本主義経済の変動に適応しようとする企業や労働者が自らを再編成する動きとして捉えることができる。そしてこうした動きは、都市地域がその舞台となっているため、社会経済構造の変化を必然的に伴うものである。

表 1-1-1 大都市地域における人口の推移

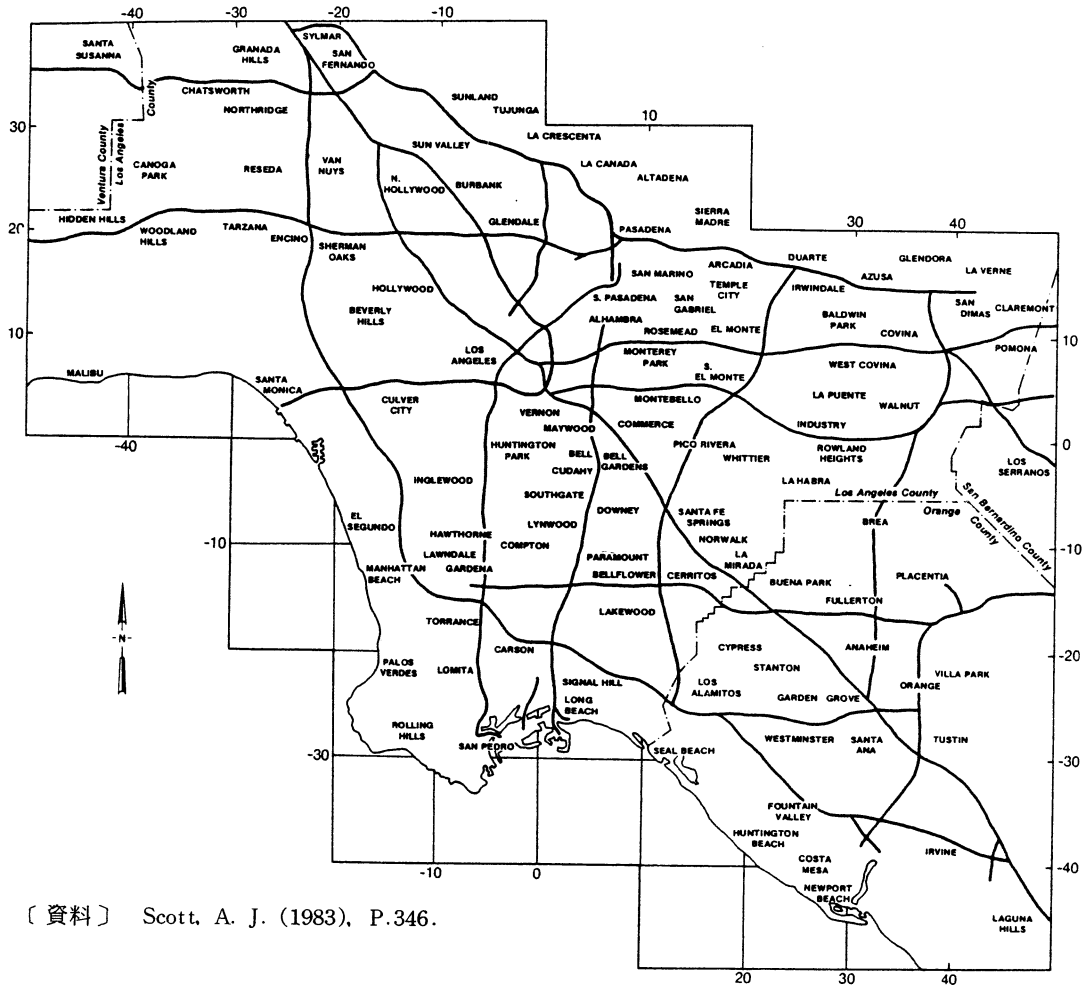
	1980	1970-80	増減(%)	全国に占める割合 (%)	
				1970	1980
ニューヨーク	17,539,344	- 646,915	- 3.6	7.7	6.8
ロサンゼルス	10,813,547	1,244,040	13.0	4.8	4.8
シカゴ	7,937,326	154,186	2.0	3.5	3.2
フィラデルフィア	5,680,768	- 61,981	- 1.1	2.5	2.2
サンフランシスコ	5,367,900	615,911	13.0	2.4	2.4
デトロイト	4,752,820	- 31,152	- 0.7	2.1	1.9
ボストン	3,971,736	32,697	0.8	1.8	1.6
ワシントンD.C.	3,250,822	211,825	7.0	1.4	1.4
ヒューストン	3,101,293	932,165	43.0	1.4	1.6
ダラス	2,930,516	578,592	24.6	1.3	1.4
合衆国	226,548,632	23,246,601	11.4	100.0	100.0

〔資料〕 Security Pacific Corporation (1984) による。

1960 年代中頃から始まる経済不況の進行に伴って企業は合理化を迫られたが、労働者側も工場閉鎖や一時解雇によって苦しい立場に追いやられた。このため、第 2 次大戦後の経済繁栄期に出来上った安定的な社会経済的秩序が徐々に崩れはじめていった。古い秩序の崩壊は国内他地域でも共通にみられたが、ロサンゼルス地域はその地理的位置ゆえ、環太平洋あるいは第 3 世界を中心とする国際化の動きによって、地域の再編成が多様化したという特徴をもっている。サンベルト (Sunbelt) とフロストベルト (Frostbelt) の両方の性格を兼ね備えているといわれるこの大都市地域は、ある意味では「第 3 世界のメトロポリス」としての性格も有しているのである。本章では、1960 年代以降におけるロサンゼルス地域の都市構造の再編成過程を、主として社会経

济的視点から考察する。

図 1-1-1 ロサンゼルス地域



〔資料〕 Scott, A. J. (1983), P.346.

## 2 都市地域の形成と変化

### (1) 地域形成の基礎

ロサンゼルスは、アメリカ合衆国西海岸地方ではサンディエゴ ( San Diego )、モンテリー ( Monterey )、サンフランシスコ ( San Francisco ) につぐ第 4 の集落として出発した。年平均気温が 16.7℃ で、年間降水量が 370 mm 前後のこの地域では、用水の確保が集落発展の鍵をにぎっていた。このため、当初この地域に入ったスペイン系の植民者は、ロサンゼルス川 ( Los Angeles river ) を灌漑用水として利用することを考え、1781年にこの川の近くに水さな土着の集落プエブロ ( pueblo ) を築いた。灌漑農法で栽培される果実や乾燥小麦それに家畜がこの盆地地域で大きく育ち、プエブロは徐々に発展していった。1848年にサクラメント川 ( Sacramento river ) 流域で金が発見されると、いわゆるゴールド・ラッシュが起こり、ロサンゼルスもその影響を受けた。しかしこれは一時的なものでしかなく、ロサンゼルスは約 1 世紀の間とくに大きな発展もなく過ぎた。この集落がこの地域で重要な地位を占めるようになるのは、

スペイン系の商人が内陸部の諸地域との間で交易を開始し、また東部からやって来た開拓者がここに定着するようになってからのことである。ニューオーリンズ（New Orleans）をはじめとする南部諸州に通ずるサザンパシフィック鉄道（Southern Pacific railway）（1876年完成）や、ソルトレークシティ（Salt Lake City）、オマハ（Omaha）へ向うユニオンパシフィック鉄道（Union Pacific railway）（1869年完成）の起終点になったことが、この重要性をさらに強めた。

カリフォルニアの大峡谷や内陸地域から離れて位置することが、当初は不利に働いた。しかしその地理的隔絶性のために、かえって必要なものをできるだけ地元で生産するという必然性が備わっていた。1893年には鉄鋼の生産が始まり、生産された鋼材は船舶、小麦エレベーター、製粉機、缶詰機などの製造のために用いられた。また、町の近郊であいついで発見された油田が1920年代初めに石油ブームを惹き起し、このため鋼鉄製の油井、パイプ、ポンプ、掘削機械の需要が生まれた。石油ブームは石油精製産業を興し、さらに石油を原料とする各種の化学工業を生み出した。加えて、1900年代初頭にはまだアマチュアの域を出なかった航空機造りが、1920年代には本格的な航空機産業として花開き、機械工業、ゴム工業がこれに関連して発展の機会を得た。

各種産業の成長に伴い、これを支える鉄鋼業がますます発展の度合を増したのはいうまでもない。カイザー（Kaiser）、ユナイテッド・スチール（United Steel）、ベスレヘム（Bethlehem）の各製鉄会社が、ロサンゼルスもしくはその近郊のトランス（Torrance）あるいはフォンタナ（Fontana）に工場を新設し、また拡充を行った。カリフォルニア州のイーグルマウンティン（Eagle Mountain）から鉄鉱石が運搬され、またユタ州からはコークス用の石炭が運ばれてきた。こうしてロサンゼルスは、全国有数の工業生産地として発展する基礎を築いたのである。

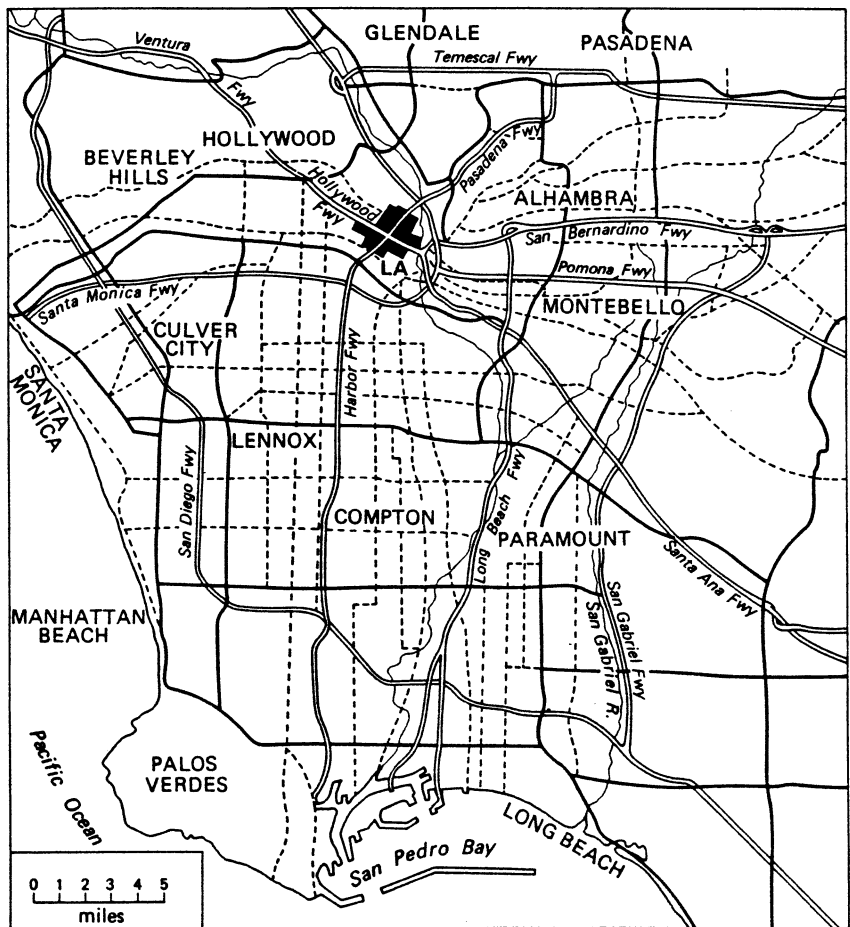
## （2）地域形成と産業の特色

ロサンゼルスとロッキー山脈以東の諸都市では、その都市形態に大きな差異がみられる。19世紀の産業資本主義都市を特徴づけた生産と居住の空間的集中という特徴は、この都市にはみとめられない。都市形成の比較的早い段階から、すでに今日でいう郊外化が生じており、まとまりのない居住地域が分散的に展開していた。とりわけ、1880年代の鉄道建設期に流入した人々を住まわせるために、入植奨励者（promoter）が都市の周辺部に細分化された地区を開発したことが、このように焦点のない都市景観を生み出す一因であったと考えられる。全部で100を越える準都市（quasi-town）がロサンゼルス郡一体に分布していたが、そのうちの40ほどが核を作って発展し始め、やがてそれらは交通ネットワークで互いに結ばれるようになった。当初はわずか35,000人を数えるにすぎなかったこの地域に、1880年から1920年にかけて大量の人々が押し寄せたため、人口は一気に100万人近くに膨れ上がった。

ロサンゼルスにおける本格的な都市発展は、中央教会とプラザのある旧都心付近に行政、金

融、商業の各機能が立地しはじめた頃に開始された。都心部から南にかけて、太平洋岸のサンペドロ港（port of San Pedro）（1909年にロサンゼルスと合併）に至るまで、幅広く帯状に工業活動が展開した。工業活動はサンペドロ港からさらに東へ向けて、当時郡人口で第2位を占めていたロングビーチ（Long Beach）沿いにも拡がっていった。しかし全般的にみると、工業と居住の分布パターンはすでに多核的であり、人口密度は低かった。時代とともに都心の位置が変化したことも、都市構造の分散化を

図1-1-2 ロサンゼルス地域中心部の交通路



〔資料〕 Watson, J. W. (1982) P.291による。

進める要因であった。一方、1910年から20年にかけてとられた積極的な合併政策のため、ロサンゼルスは面積が85平方マイル（約218km<sup>2</sup>）から362平方マイル（約927km<sup>2</sup>）に拡大した。この間、人口は周辺部の準都市地域で著しく増加したが、これほど高い増加率は今日に至るまで2度と経験することにはなかったといわれる。人口の増加はその後もつづき、1920年から40年にかけて、大恐慌が吹き荒れた時期にもかかわらず、200万人の増加をみた。増加数を地域的にみると、都市中心部が約100万人、残りが周辺地域であった。

石油精製業と航空機産業の生産基盤が確立したこの頃、先に述べた製鉄会社のほかに4大自動車メーカーが、ロサンゼルスに工場を設けた。このため、自動車製造に関連する機械部品工業やゴムタイヤ工業なども生産を始めた。鉄鋼、自動車以外では、食品加工、衣服縫製、家具の各工業があるが、この都市の名を広く世に知らせたのは、映画産業の隆盛であろう。1913年にド・ミル（Cecil B. de Mille）が彼のパートナーのラスキー（Jesse Lasky）とゴールドウィン（Sam Goldwyn）にスタジオを貸したのが映画産業のはじまりといわれるが、カリフォルニアの気候と景観は初期の映画製作に好都合であった。晴れた日の多いこの地方の気候

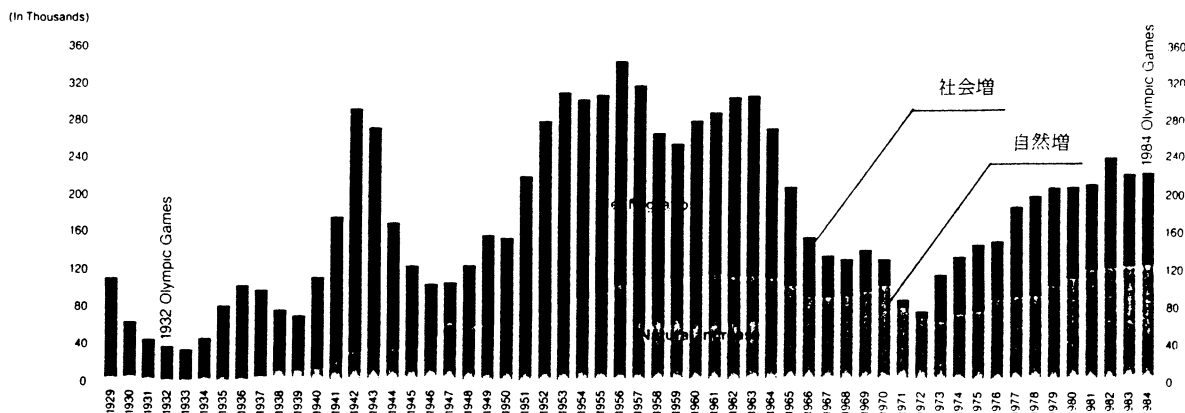
は航空機の製造に適しているといわれるが、これは同時に野外での撮映にも都合がよい。また、海岸、砂漠、平野、山地が比較的狭い地域におさまっていることも、有利に作用した。加えて、完成したフィルムは軽量なため、全国各地へ安価に配送することができたことが、ロサンゼルス市の地理的ハンディキャップをやわらげるように作用した。映画製作者やタレントが各地から集まり、ロサンゼルスは観光業とともに映画の都として名声を高めた。

### (3) 戦後の経済発展とその変化

1930年代の大恐慌のときは、失業者や住所不定者が街にあふれたが、ロサンゼルスは他の大都市ほど問題は深刻ではなかった。彼らはニューディール政策や州の福祉対策事業によって救済され、結果的にこれが第2次大戦時の経済発展に寄与することになった。大戦の開始とともに始まる製造業の著しい発展は、第3次産業の雇用増をも促し、この傾向は1960年代初頭までつづいた。朝鮮戦争（1950—55年）の頃、ロサンゼルス市の総就業人口は415,000人を数え、うち22.9%にあたる95,000人が航空機産業に従事していた。1960年代初頭までに、ロサンゼルス郡の人口は1940年の2倍にあたる600万人に達するようになるが、都市中心部の人口はこのうちの42%にあたる250万人であった。

ロサンゼルス地域は、国家政策と深いかわりを持ちながら発展してきた。国防予算に支えられる軍需産業の発展、公的な住宅建設の促進、あるいは特別工業促進地区の設定などにそれを見ることができる。こうした地域的体質は、1960年代中葉からおおよそ10年間にわたってつづいた世界的な経済不況の中で生じたこの地域の危機的状況を、さらに強める働きをした。1965年にワッツ（Watts）地区で発生した暴動やこれにつづくチカノ（Chicano）での大衆運動は、第2次大戦後の社会経済秩序を揺がす一種の挑戦であった。経済不況のため、製造業人口の就業率は32%でピークを示し、その後は低落していった。航空機産業は一時の隆盛を失い、その比重を電子機器や武器の製造へと移してゆくが、これが後に述べるオレンジ郡（Orange

図 1-1-3 ロサンゼルス地域における人口の自然・社会増の推移(1929-1984)



〔資料〕 Security Pacific Corporation (1984)による。

County)における新しい工業の発展につながってゆく。一方、ロサンゼルス郡における経済の停滞は、福祉予算の膨大な支出を余儀無くし、1964年から69年にかけてその額が倍増するまでになった。経済不況と財政悪化が産業と雇用の再編成を促し、これが都市地域の社会経済構造に大きな影響を与えた。

### 3 産業構造の変化と都市地域の変容

#### (1) 製造業を中心とする産業の動向

ロサンゼルス地域を構成する5郡における就業人口の伸びは、1950年以降きわめて堅調であったといつてよい。50年代には50万人、60年代には80万人、そして70年代には130万人増加したため、地域全体では500万人を越えるところまで来た。この間、全国の推移と同様、製造業の比率が低下する一方で第3次産業の比率は上昇したが、行政部門での減少はこの地域に特有なものであるといつてよい。1960-70年と1970-79年の2期に分けて産業別の就業人口比率の推移を検討したソージャら( Soja et al. 1983)の研究によれば、ロサンゼルス地域全体では、2期ともサービス業(78.3%、59.4%)、金融・保険・不動産業(59.1%、49.4%)、卸売・小売業(48.0%、39.6%)の各産業部門の増加率が高い。製造業部門(21.4%、29.1%)は増加率ではそれほど高い値を示さなかったが、絶対数ではサービス業、卸売・小売業について3番目に多い。これに対し、公務(政府)部門は前期には高い増加率(63.8%)を示したが、後期(21.9%)は大幅に落ち込んだ。

表1-1-2 ロサンゼルス地域における郡別人口(1983)

郡	人口(人)	比率(%)
ロサンゼルス	7,763,800	64.3
オレンジ	2,036,400	16.9
サンベルナルディノ	985,900	8.2
リバーサイド	731,200	6.1
ヴェンチュラ	565,600	4.7
合計	12,082,900	100.0

〔資料〕 Security Pacific Corporation (1984)による。

表1-1-3 産業部門別就業人口の推移

産業部門	就業人口(1000人)			増加率(%)	
	1960	1970	1979	60-70	70-79
製造業	789.9	958.9	1237.6	21.4	29.1
卸売業・小売業	556.6	823.7	1150.1	48.0	39.6
サービス業	382.1	681.2	1085.9	78.3	59.4
公務	360.9	591.2	720.7	63.8	21.9
交通業・公益事業	160.3	210.2	254.8	31.1	21.2
金融業・保険業・不動産業	126.5	201.3	300.7	59.1	49.4
建設業	137.4	149.1	207.0	8.5	38.8
鉱業	16.1	17.3	19.2	7.4	11.0

〔資料〕 Soja, E. et al. (1983)の掲載資料にもとづいて作成。

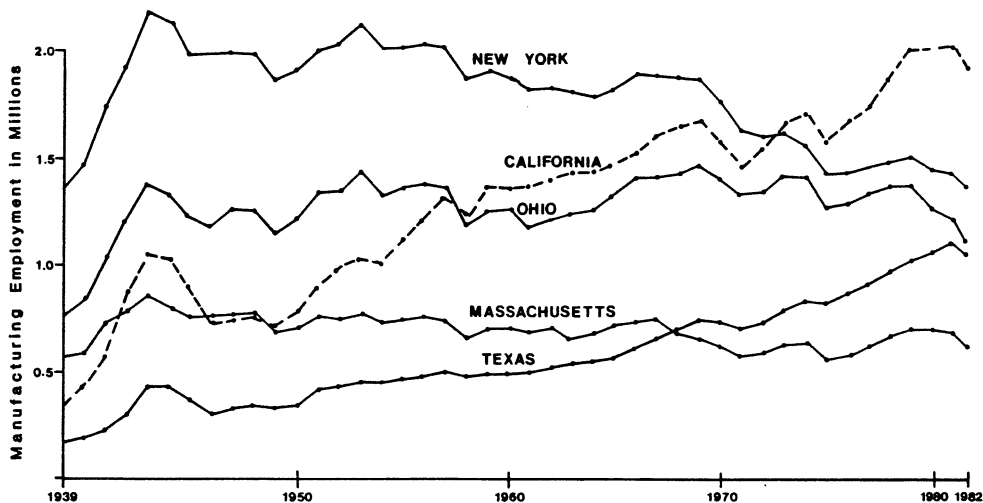
表1-1-4 産業別配分指数の変化(1962-77)

	ロサンゼルス地域	ロサンゼルス郡	オレンジ郡
製造業	92033	- 25803	96310
卸売業・小売業	41429	- 81157	99639
サービス業	- 20544	- 113500	79863
公務	N. A.	N. A.	N.A.
交通業・公益事業	9411	- 10647	13663
金融業・保険業 不動産業	33692	- 5250	33741
建設業	- 34980	- 47348	12616
鉱業	- 4439	- 4788	104

〔資料〕 Soja, E. et al. (1983)にもとづいて作成。

こうした推移を地域的に詳しくみるために、ロサンゼルス郡とオレンジ郡に限定して就業人口の推移を検討すると、対照的な特徴が見出される。すなわち、ロサンゼルス郡ではほとんどの部門について配分指数（share index）がマイナスを示しているのに対し、オレンジ郡ではすべてプラスとなっている。ロサンゼルス郡ではサービス業、卸売・小売業における減少がとりわけ大きいのに対し、オレンジ郡では卸売・小売業、製造業、それにサービス業における配分指数の向上が著しい。こうしたことから、この期間中に製造業、卸売・小売業、サービス業を中心として、地域中心部（ロサンゼルス郡）からオレンジ郡をはじめとする地域周辺部へ産業分布の移行があったことがわかる。

図 1-1-4 アメリカ合衆国の 5 州における製造業従業者数の推移



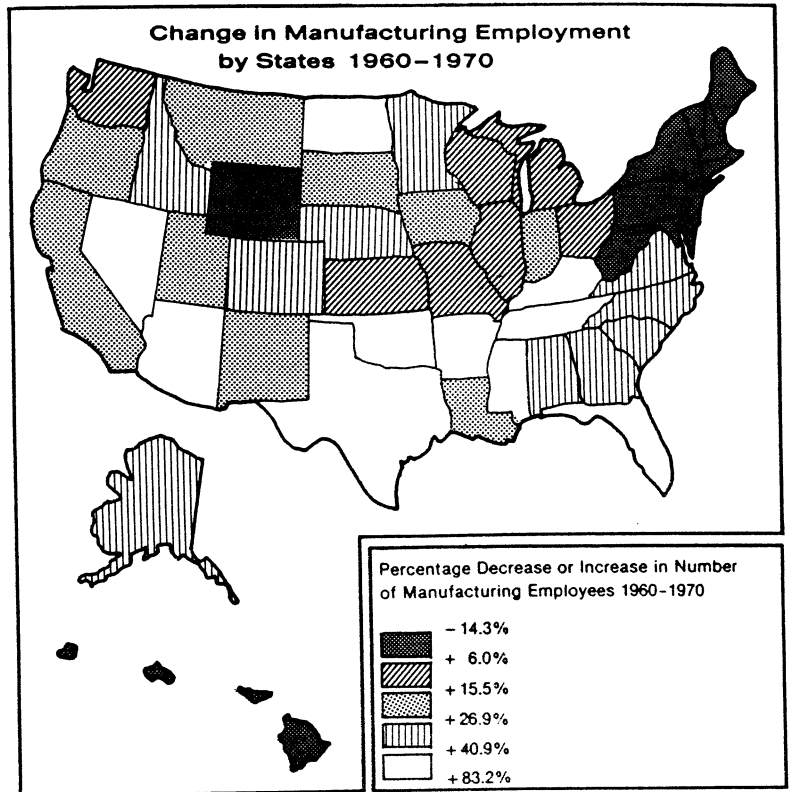
〔資料〕 Peet, R. (1983) による。 Year

1970年から80年にかけて、全国で約100万人の製造業就業人口の増加があった。このうちの22.5%にあたる22万5000人が、ロサンゼルス地域における増加である。これは、第2位と3位であったサンフランシスコとヒューストン（Houston）における増加数の合計を上回っている。ニューヨーク（New York）、シカゴ（Chicago）、フィラデルフィア（Philadelphia）、デトロイト（Detroit）の以上4都市で651,000人の減少をみたのとは対照的である。ロサンゼルスにおける増加分の70%近くは、一般機械、電気機械、輸送機械、金属加工などの製造業で占められており、耐久消費財の製造部門における増加が大きかったことがわかる。これに対し、非耐久消費財部門では衣服縫製業が最も多く、製造業全体の12%を占める。

ロサンゼルス地域における製造業の推移には、次に述べる3つの特色がある。第1は、電子機器を中心とする高度技術集積産業つまりハイテク産業の急激な成長である。オレンジ郡をはじめとする地域周辺部で発展が著しいこの産業は、ヒューストンやシリコンバレー（Silicon Valley）のそれに匹敵するといっても過言ではない。第2は、都心からサンペドロとロングビーチの2つの港にかけて分布している古いタイプの製造業が衰退したことである。第1の特

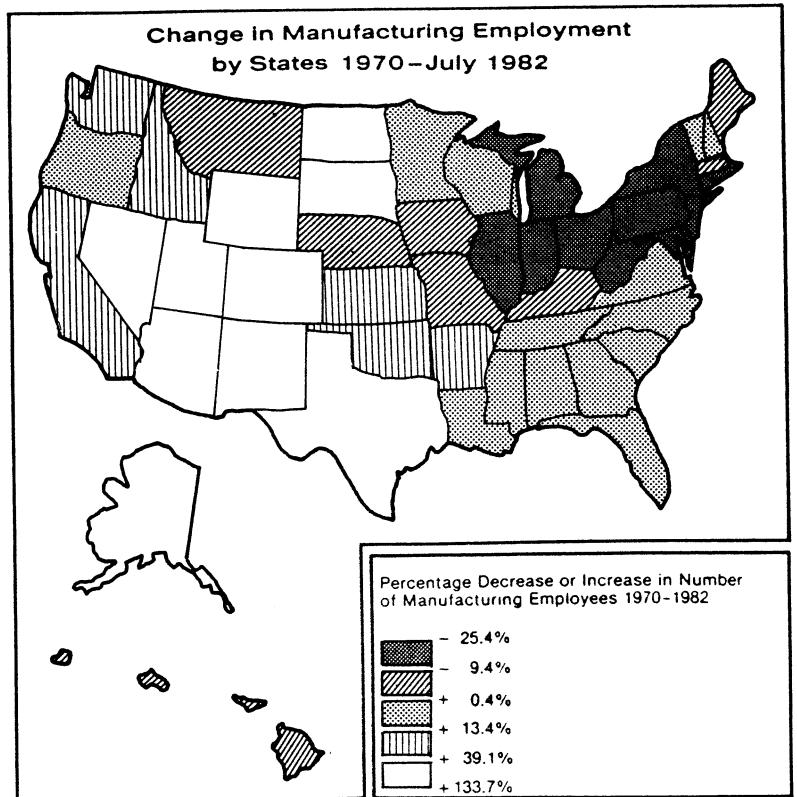
徴がサンベルト地域に典型的にみられるのに対し、これはデトロイトなど古い北東部の工業地域に見出される特徴である。最後に第3の特徴として、発展途上国にしばしばみられる輸出加工型の製造業の展開を挙げることができる。女性を中心とする外国人労働力を多く活用するこの製造業は、環太平洋地域に属するこの都市の地理的位置とおおいに関係がある。以上3つの特徴について、以下に詳しく考察することにしよう。

図 1-1-5 製造業従業者数の変化 ( 1960 - 1970 )



〔資料〕 Peet, R. (1983) による。

図 1-1-6 製造業従業者数の変化 ( 1970 - 1982 )



〔資料〕 Peet, R. (1983) による。



## (2) ハイテク産業の地域的展開

ロサンゼルス地域では、1972年から79年にかけて、航空機・電子機器製造業の部門で就業人口が50%（11万人）増加した。このため、製造業全体に占める割合は23%から26%へ上昇した。とりわけ増加数が大きかったのは、電子機器とその付属部品の製造業部門である。電子機器製造業をはじめとするハイテク産業における雇用増は、シリコンバレーのそれに匹敵しており、1970年代のヒューストンにおける増加数を上回っている。ちなみにシリコンバレーにおけるこの産業部門の雇用数は1979年現在147,000人であり、オフィス・コンピュータ関係でロサンゼルス地域を凌駕している。

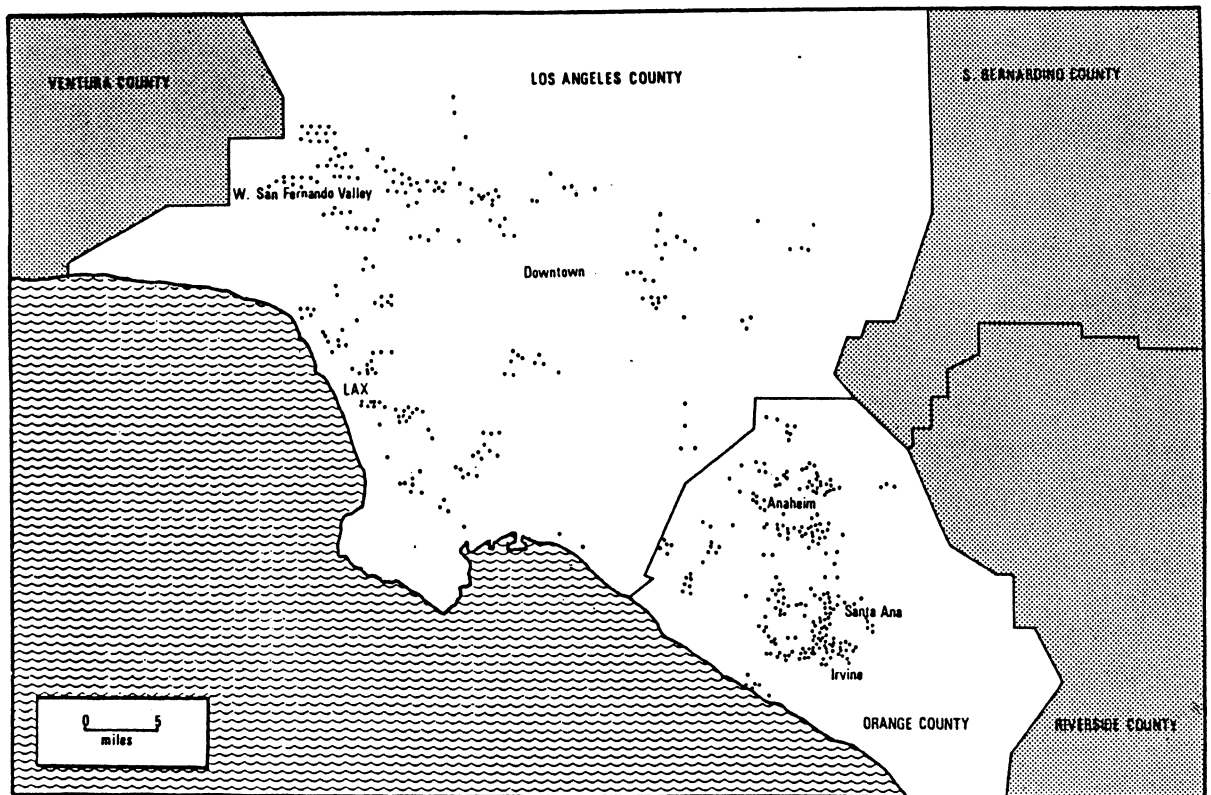
表1-1-5 航空機・電子機器製造業における雇用数の推移

	1972年				1979年				増加率(%) (1972-79年)			
	ロサン ゼルス 地域	ロサン ゼルス 郡	オレン ジ郡	その他 の郡	ロサン ゼルス 地域	ロサン ゼルス 郡	オレン ジ郡	その他 の郡	ロサン ゼルス 地域	ロサン ゼルス 郡	オレン ジ郡	その他 の郡
航空器 同部品	108,501	103,076	3,581	1,844	100,956	90,153	7,369	3,434	-7.0	-12.5	105.8	86.2
誘導ミサイル 宇宙輸送機	分類なし				56,805	47,297	7,500	2,008	..	..	..	..
事務 計器	20,146	15,815	3,969	362	30,967	14,431	15,886	650	53.7	-8.8	300.3	76.9
ラジ オ レ ビ	8,016	8,016	-	-	8,695	7,514	1,181	-	8.5	-6.3	..	..
通信機器	50,176	27,699	22,480	-	64,158	36,698	25,984	1,476	27.9	32.5	15.6	..
電子機器 同部品	28,043	19,715	4,879	3,449	53,384	29,308	17,510	6,566	90.4	48.7	258.9	90.4
計測器 制御器	7,224	7,224	-	-	17,485	12,807	4,266	412	142.0	77.3	..	..
合計	222,109	181,545	34,909	5,655	332,450	238,208	79,696	14,546	49.7	31.2	128.3	157.2

〔資料〕 Soja, E. et al. (1983)の掲載資料にもとづいて作成

航空機・電子機器製造業を中心とするハイテク産業は、ロサンゼルス国際空港のある地区（LAX）とオレンジ郡の中央部、それにウエストサンフェルナンドバレー（West San Fernando Valley）を中心として集積している。これらの地区における工業発展は、いわゆる郊外都市の展開に伴うものであり、その萌芽はすでに19世紀にみられた。ハイテク産業の特徴は、ブルーカラーの比重が大きい重化学工業、あるいは郊外型の商業・業務機能を主体としたものではなく、高度な技術者集団によって支えられる先端的な工業機能とこれに付随するサービス機能が一体化したものである。ロサンゼルス国際空港地区の場合は、15年ほど前から計画的に地区の開発が進められ、現在では75万人の昼間人口を擁する産業地区となっている。単一企業としては最大の雇用人口を有するヒューゲス・エアー・クラフト（Hughes Air Craft）はこの国際空港の近くに位置しており、このほかにもスマ・コーポレーション（Sunma Corporation）、ノースロップ・エイビエーション（Northrop Aviation）、ノース・アメリカン・ロックウ

図 1-1-7 電子機器組立工場の分布



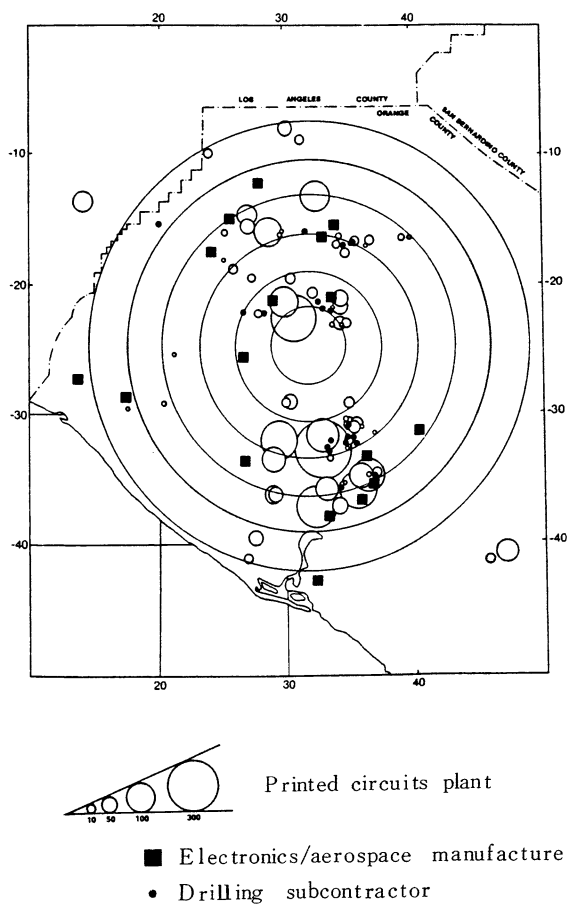
〔資料〕 Soja, E. et al. (1983), P.213.

エル ( North American Rockwell ) ティー・アール・ダブリュ ( TRW )、ゼロックス ( Xerox )、ジ・エアロスペース・コーポレーション ( The Aerospace Corporation )、それにコントロール・データ ( Control Data ) など、航空機産業を中心とする企業群が軒を並べている。また、サンタモニカ湾 ( Santa Monica Bay ) に沿うマリナ・デルレイ ( Marina Del Rey )、レドンド・ビーチ ( Redond Beach )、エル・セグンド ( El Segundo ) には、1970年代以降、コンピュータ・システム・アナリスト、コンピュータ・オペレーター、デザイナーなどの専門技術者が何千人も居住するようになった。広大な未利用地がまだ残されているこの地区では、スマ・グループによって住宅地や業務地の開発が進められている。

国際空港地区より開発の規模がひと周り大きいのがオレンジ郡である。ここでは、アーヴィン・カンパニー ( Irvine Company ) のマスタープランにもとづいて開発が進められたアーヴィン・ニュータウン ( Irvine Newtown )、タスティン ( Tustin )、ニューポート・ビーチ ( Newport Beach ) を中心として、スプロール的な開発が行われている。現在、同郡の製造業就業人口は 255,000 人を数えるが、このうちの 60% 近くがハイテク産業に従事していると思われる。とりわけ電子機器製造業部門の割合が大きく、1970年から80年にかけてこの部門だけで 33,500 人の雇用増加があった。航空機部門は、依然としてロサンゼルス郡が生産の主流を占めているが、電子機器部門はオレンジ郡にかなり重心が移行したといつてよい。なかでもその中心をなすのがアーヴィン・グループによる活動であり、系列に属する 500 余りの電子機器工場が操業を行っている。

航空機・電子機器製造業は、オレンジ郡の中心部 ( オレンジ・シティ・ショッピングセンターの位置するあたり ) から周辺にかけて分布している。これらの製造業工場の近くには、大小のプリント・サーキット工場が付随するように立地しており、IC 部品の提供を行っている。また、プリント・サーキット工場の下請け的な機能を果たす工場 ( 例えば drilling plant ) もこれらに接して集積しており、全体として先端産業の複合地域を形成

図1-1-8 オレンジ郡における航空機・電子機器製造工場の分布



〔資料〕 Scott, A. J. (1983), P.363.

している。図1-1-8に示した航空機・電子機器製造工場は、いずれも従業者数が1000人以上の大規模工場である。図の右側に工場が少ないのは、この付近が商業的土地利用の卓越する地域となっているためである。オレンジ郡には従業者数が300人を越すプリント・サーキット工場もあるが、ロサンゼルス地域全体では、10人以下あるいは10～20人クラスが44、33でやはり多い。しかしその一方で100人以上の工場も22あり、ある意味では規模の2極化が存在しているといえる。

オレンジ郡の経済発展は、ハイテク産業のみによってもたらされたのではない。この産業を直接支える関連産業、あるいはこれに付随するその他の産業でも大幅な雇用の増加がみられた。1970年代を通しての伸びは、業務サービス、金融、保険、不動産の各部門でいずれも100%以上であった。これらの産業部門における増加率が50%未満であったロサンゼルス郡とは対照的な動きがみられた。

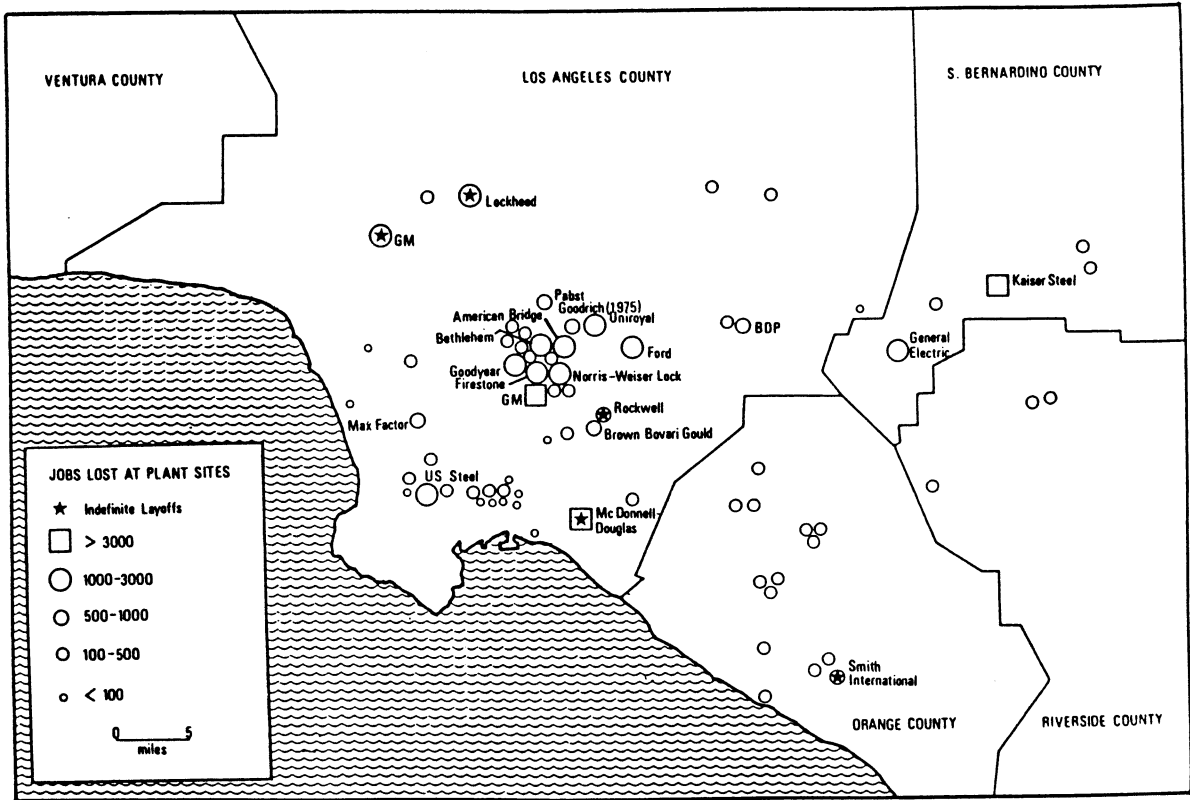
ハイテク産業の発展的な郊外化は、産業立地の地域的变化だけでなく、そこでの労働過程あるいは労働者集団の構成変化をも意味する。すなわち、高度に資本集約的なこの産業は、システム・エンジニアリングや回路設計などの過程で高度な技術者集団を必要とする一方、ウェハーの切断やICのパッキングなどの面で、労働集約的な生産過程をもっている。未熟練労働者でも支障のない後者の生産過程では、低賃金雇用の未組織労働力が活用される。このため、労働者の上層と下層で一種の2極分化が生じ、中間に位置する労働力が極端に少ないという労働力構成を生み出すことになった。労働者集団の階層分化は、労働者の連帯意識を低める方向に作用し、事実、組合の組織率は低下の一途を辿った。地域全体では、1971年の30.9%が79年には23.5%へ、またオレンジ郡では26.4%が10.5%へ、組合組織率はそれぞれ低下した。

### (3) 既成の製造業の衰退

ハイテク産業の成長の裏には、既成の製造業の衰退が隠されている。ロサンゼルスは、自動車産業ではデトロイトについて全米第2の地位にあったが、近年この産業は停滞の傾向にある。また、自動車産業に関連するゴムタイヤ工業（例えばGoodrich、Goodyear、Uniroyalなど）やガラス工業、それに鉄鋼業の生産部門も停滞ないしは撤退の傾向にある。1978年以降、工場閉鎖による一時解雇者は7万人以上にものぼるとされるが、その大半が自動車、鉄鋼、航空機の各製造業部門によって占められている。既存の製造業のこうした衰退傾向は、ロサンゼルスの都心から南のサンペドロ・ロングビーチ両港にかけて帯状に展開する地域で最も顕著にみられる。またインランドエンパイア（Inland Empire）と称される、都心から地域東部のサンベルナルディノ郡（San Bernardino County）にかけて広がる地域が、第2の衰退地域として指摘できる。もっとも、成長が著しいオレンジ郡の中でも、規模はそれほど大きくないが工場閉鎖に追い込まれた企業もみられる。

近年、製造業の衰退がつづいている地域には、第2次大戦後の好況なアメリカ経済を支えた名高い企業が立地している。ジー・エム（GM）、フォード（Ford）、ファイヤーストーン

図 1-1-9 工場閉鎖と主な一時解雇の発生（1978-82）



〔資料〕 Soja, E. et al. (1983), P. 216.

( Firestone )、グッドイヤー ( Goodyear )、ロッキード ( Lockheed )、マクダネル・ダグラス ( McDonnell Douglas )、ジー・イー ( GE )、カイザー ( Kaiser )、ユー・エス・スチール ( U. S. Steel )、ベスレヘム・スチール ( Bethlehem Steel ) など、アメリカ資本の核心的部分を占めるこれらの大企業は、大戦後におとずれた経済繁栄の下で巨大な利益を享受した。労働組合の組織率は全般的に高く、ブルーカラーの賃金も高水準にあった。またマイノリティの雇用についても、積極的な姿勢を示してきた。ところが、1960年代中頃から始まった経済不況のために、これらの企業の利益率はしだいに低下しはじめ、高い賃金水準や過剰な設備が重荷になってきた。日本をはじめとする外国産業の対外競争力の向上が、こうした動きにさらに追いつけをかけた。

経済環境が徐々に変化する中で、これらの大企業は様々な戦略をとった。ロッキードやクライスラー ( Chrysler ) などのように、政府の補助政策によって息をつないだものもあったが、多くの企業は多様化や国際化の道を選択した。製造品目の多様化 ( コングロメレーション )、あるいは海外での投資・生産 ( 多国籍化 ) へと方向転換をはかったのである。またなかには、

一部の自動車工業のように、製造過程の技術革新を強めること（例えばロボットの使用）によって、既成の工業地域で活性化をはかるものもあった。企業戦略のこうした転換にみられる共通の目的は、利益率を向上させることであった。しかしこれは、企業の活性化とともに労働力の再編成を必然的に伴うものであった。企業のこうした努力を側面から援助するため、政府は課税措置や工場誘致あるいは反組合法の制定などの面で、必要な手段を構じた。

企業と政府のこうした努力にもかかわらず、工場閉鎖のために職を失う労働者の数はうなぎ上りに増加した。社会治安は悪化し、犯罪の発生件数も増加した。同じように既成の製造業の衰退を余儀無くされたが、その対策にかなり成功したといわれるボストン地域とは対照的に、再雇用の機会は容易には増加しなかった。ちなみにボストン地域では、ハイテク産業を中心とする工業の再開発が積極的に進められ、労働力の分化に伴う低賃金労働力市場の拡大によって、失業率が低く抑えられた。これに対しロサンゼルス地域では、雇用機会の増加はあるにはあったが、そのほとんどは秘書タイピスト、簿記係、現金出納係、組立工など、サービス業を中心とする女性向労働であった。

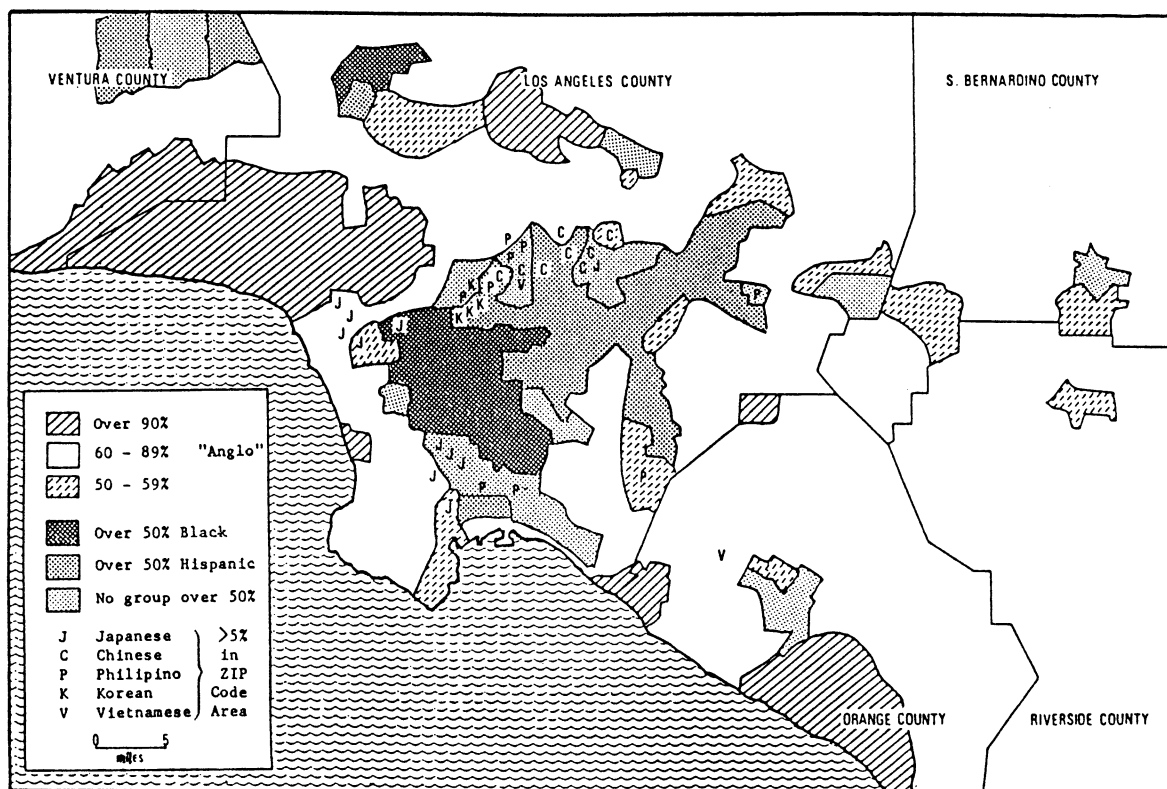
#### (4) 外国人労働力に依存する産業

ロサンゼルス地域における産業の再編成過程は、ある面では外国人労働力の流入と密接な関係をもっている。1950年代には、この地域の総人口の85%以上はアングロサクソン系のアメリカ人によって占められていた。ところが現在では、100万人に達しようとする黒人をはじめ、スペイン系、アジア系のアメリカ人が全体の半分を占めるようになった。とりわけスペイン系は、単独でアングロサクソン系を上回っており、この10年余の間に最大の人口集団となった。またアジア系の中では、フィリピン、中国、タイ、ヴェトナム、韓国が主流を占めている。

最大集団をなすようになったスペイン系アメリカ人は、ロサンゼルス市の古い都心の東側から南北にかけ、ロサンゼルス峡谷とその支谷に沿って細長く分布している。これに対し黒人系アメリカ人は、古い都心の周辺からワッツ、コンプトン（Compton）を経てサンペドロ港に至る卸売・製造業の複合地域にゲッターをつくって居住している。さらにアジア系は、黒人居住地の北東部と南部に分かれて分布している。こうした人種別の居住分布は所得分布とも関連があり、1960年以降、低所得地域は都心周辺部からサウスセントラル（South Central）、イーストロサンゼルス（East Los Angeles）、パコイマーサン・フェルナンド（Pacoima - San Fernando）にかけて集中の度合を強めている。これらはいずれも、スペイン系と黒人系の居住率が50%以上を示す地区である。

1980年のセンサスによれば、ロサンゼルス地域への不法な移住者は40万人から110万人に達するという。最も多いのがメキシコ人であり、この地域にいる70万世帯のメキシコ人家庭のうち、25万世帯が不法入国によるものともいわれている。こうした人々の不法入国は、ただでさえ安価な外国人労働力の価値をさらに引き下げる作用をする。低賃金と不安定な雇用契約が、軽工業を主体とする輸出加工型産業をこの地域で成り立たせている一因となっていることは、

図 1-1-10 人種別人口の分布状況 (1980)



〔資料〕 Soja, E. et al. (1983), P. 220.

疑う余地がない。衣服縫製業は、以前はロサンゼルス地域におけるリーディング産業のひとつであったが、この産業の1970年代における雇用増のかなりの部分は、女性労働力を主体とする外国人労働力によるものである。

ロサンゼルス地域における衣服縫製業は、婦人・子供服を主体としたものであり、紳士服を中心とするニューヨークのそれとは性格を異にする。婦人・子供服は流行の回転が早いため、労働集約的な小規模工業に適している。このため工場の開廃業がきわめて激しく、これが低賃金で不安定な就業構造を生む背景となっている。現在ロサンゼルス地域では、125,000人がアパレル関係の工場働いているが、うち80%が正規外の労働者であり、同じく80%が女性労働者である。労働組合に加入しているのはわずか20%にすぎず、80%以上の工場が安全性の点で問題があるとされる。最低賃金制や残業労働での違反を含む、19世紀的な劣悪な就業構造が今もなお存在する根底には、上述した不法な外国人労働力の存在がある。

過去10年間において、正規でない労働力の雇用は次に述べる3つの分野においてとくに顕著であった。第1は、競争力のある比較的規模の小さい企業における雇用であり、低賃金で未熟練の労働力を特徴とする。衣服縫製工場以外では、ホテル、レストラン、事務所、電子機器関

係の企業もこの中に含まれる。これらの企業の多くは、労働基準や安全性の点で法を犯している疑いがあるという。また製造業の場合は、内職を中心として下請生産を行うものが、衣服の縫製、電子部品の洗浄などでかなりある。

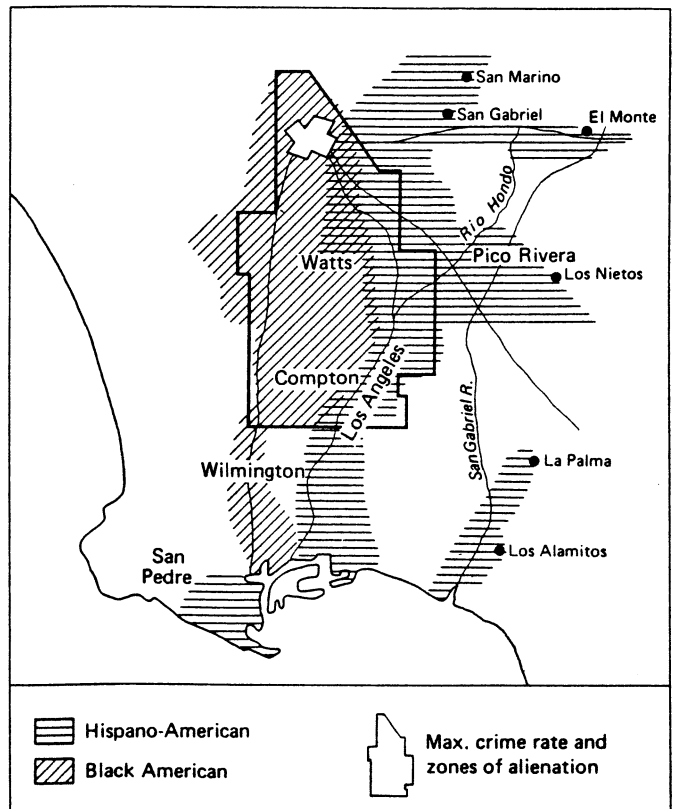
つぎに第2は、労働条件の最低条件は守られているが、労働者は十分な賃金を得ることができず、一時的な就業を余儀無くされている場合である。食品加工、ガラス加工、プラスチック加工などの職に就いているものがその代表であり、彼らは家族を養いながら国内に定住するほどの所得を確保することができないため、一時的な雇用状態に甘んじている。

最後に第3は、自動車工業など中核的な産業に就いているものである。

経営者側からみれば、長期的な生産体制が確立するまでの一時的な雇用であり、いつでも解雇できるという点に利点がある。前2者と比較すれば賃金水準は悪くないが、大半は下請生産企業であるため、市場の動向に雇用が大きく左右される。

外国人労働力の合法的あるいは不法な手段による流入は、ロサンゼルス地域における労働力市場の性格を大きく塗り変えた。またこれに伴って、この地域における社会構造も大きく変化した。人種と深く結びついた低所得者層の局地的集積がゲットーとして顕在化し、セグリゲーションの度合はますます強まった。一方、工業化を急ぐ途上国にみられる輸出加工型の産業が、こうした労働力を活用してこの地域で発展したが、最近では地域外へ進出してさらにこうした生産形態を強める動きさえある。その典型が、合衆国国境沿いのメキシコ領に進出した企業群である。ティファナ（Tijuana）、テカーテ（Tecate）、エンセナーダ（Ensenada）を中心として全部で200余りの工場が分布しているが、これらのうちの50%はロサンゼルスを本拠地とする企業である。ヒューゲス・クラフト、ノースロープ、ロックウェルなどの大企業のほかに、衣服縫製、食品加工、家具製造、電子機器、自動車部品関係の小規模企業が、安い労働力を立地要因として生産活動を行っている。

図1-1-11 スペイン系・黒人系アメリカ人の分布



〔資料〕 Watson, J. W. (1982) P.292 による。



#### 4 企業本社・金融機能の集積と国際化

##### (1) 大企業本社・金融機能の都市間比較

1960年以降、ロサンゼルス地域は企業本社・金融機能の集積地として、その地位を高めてきた。この間の推移は、全国的スケールで比較するとよりいっそうはっきり捉えられる。そこで

表 1-1-6 大都市地域別大企業本社数と事業所数の推移

	企業本社数				事業所数		
	1958	1963	1969	1975	1963	1972	増加率(%)
合衆国全体	500	500	500	500	17,569	24,780	41.0
ニューヨーク-北東ニュージャージー-SCA	151	163	148	115	2,246	2,769	23.3
シカゴ - 北西インディアナSCA	50	50	49	44	987	1,355	37.3
ロサンゼルス SMSA	17	16	21	21	780	1,178	51.0
フィラデルフィア SMSA	17	16	14	13	431	600	39.2
デトロイト SMSA	16	15	13	13	392	540	37.8
サンフランシスコ SMSA	13	12	11	9	512	718	40.2
ワシントン SMSA	-	-	1	2	264	413	56.4
ボストン SMSA	7	10	9	12	355	413	16.3
ピッツバーグ SMSA	23	22	14	15	287	346	20.6
セントルイス SMSA	14	14	10	12	282	363	28.7
クリーブランド SMSA	15	14	17	17	276	330	19.6
ヒューストン SMSA	1	3	2	11	242	513	112.0
ミネアポリス-セントポール SMSA	7	10	11	12	264	394	49.2
ダラス SMSA	6	6	7	6	306	665	117.3
アトランタ SMSA	-	-	3	5	252	484	92.1
シンシナチ SMSA	4	4	4	3	149	215	44.3
カンザスシティ SMSA	3	2	2	1	251	323	28.7
デンバー SMSA	-	-	1	2	194	283	45.9
合計	344	357	337	313	8,470	11,899	40.5

注：大企業とはフォーチュン誌が取り上げる上位500社のこと。また事業所数はCAO&A (Central Administrative Office and Auxiliary) に該当するもの。

〔資料〕 Armstrong, R. B. (1979) に掲載された資料にもとづいて作成。

はじめに、フォーチュン (Fortune) 誌が毎年取り上げる全米500大企業の本社数を、都市地域別に検討する。1975年現在、大企業の本社数が最も多いのはニューヨークであり、シカゴ、ロサンゼルス、クリーブランド (Cleveland)、ピッツバーグ (Pittsburg) がこれにつづく。ニューヨークはしかし、1958年と比較すると17年間で本社数が36も減少しており、シカゴ (-6)、ピッツバーグ (-7) でも減少がみられた。これに対し、ロサンゼルスは1958年から63年にかけて1社減少したとはいえ、63年から69年にかけて5社増加し、これが1975年までつづいた。この間に本社数が増加した都市は、ロサンゼルス以外ではヒューストン (+6)、ミネアポリス-セントポール (Minneapolis - St. Paul) (+5)、アトランタ (Atlanta) (+5)、ボストン (+5) などである。東部・北東部の古い都市から南部・西海岸の新しい

都市へ経済活動が大きく移動したことは、しばしば指摘される通りであるが、このことは大企業本社の推移傾向からも裏づけられる。

つぎに、中枢管理的な事務機能を果している事業所の数で、この間の動向をみてみよう。1958年から75年にかけて、ロサンゼルスではこの種の事業所が全国平均（41.0%）を10ポイント以上も上回って増加した。ロサンゼルスのさらに上をいくダラス（Dallas）（117.3%）ヒューストン（112.0%）、アトランタ（92.1%）など南部諸都市の高い増加が際立つ反面、ニューヨーク（23.3%）、シカゴ（37.3%）、フィラデルフィア（39.2%）、デトロイト（37.8%）、ボストン（16.3%）など東部・北東部の諸都市では、いずれも増加率が平均を下回った。同じ西海岸地方に位置するサンフランシスコは、大企業本社数では減少（-3）を示したが、事業所数では全国平均に近い増加率を示している。業種を問わない産業全体において、ロサンゼルスはこの間に機能レベルの高い企業を多く吸引したといえる。

ロサンゼルス地域における高次の経済活動の集積は、製造業部門よりむしろ非製造業部門で著しかったといえる。このことは、CAO & A (Central Administrative Office & Auxiliary) つまり中枢的な事務的職業に就いている人口の地域内での増加率と、全国での増加に占めるロサンゼルスの割合の両方で確認することができる。すなわち1958-63年の場合、就

表1-1-7 金融関係企業の都市別資産額の推移

単位：100万ドル

順位	都市	銀行			生命保険			各種金融			合計		
		1957	1979	増加率%	1957	1979	増加率%	1957	1979	増加率%	1957	1979	増加率%
1	ニューヨーク	35,208	375,286	965.9	50,399	173,500	244.3	10,496	114,737	993.1	96,113	663,523	590.4
2	サンフランシスコ	16,069	145,120	803.1	-	-	-	129	14,657	11262.0	16,198	159,777	886.4
3	シカゴ	7,100	78,435	1004.7	762	54,295	463.6	2,323	25,453	995.7	10,185	108,183	962.2
4	ハートフォード	-	-	-	10,101	1,742	412.2	6,791	52,224	669.0	16,891	103,966	515.5
5	ロサンゼルス	4,077	61,172	1400.4	1,190	5,178	335.1	2,032	35,179	1631.3	7,299	101,528	1291.0
6	デトロイト	3,755	24,496	552.4	-	-	-	980	20,427	1984.3	4,735	44,923	848.7
7	ボストン	1,798	13,759	665.2	7,038	23,632	235.8	231	4,890	2016.9	9,067	42,281	366.3
8	フィラデルフィア	2,845	19,261	577.0	2,820	5,467	93.9	657	8,987	1267.9	6,322	33,715	433.3
9	ミネアポリス	-	24,533	-	-	4,388	-	-	4,101	-	-	33,022	-
10	ヒューストン	701	18,763	2576.6	667	3,609	441.1	233	6,548	2710.3	1,601	28,920	1706.4
11	ダラス	1,699	27,003	1489.3	626	1,830	192.3	-	-	-	2,325	28,833	1140.1
12	ピッツバーグ	2,665	19,070	615.6	-	-	-	182	2,660	1361.5	2,847	21,730	663.3
13	ウィルミントン	-	-	-	-	-	-	1,139	15,894	1295.4	1,139	15,894	1295.4
14	バッファロー	1,262	15,728	1146.3	-	-	-	-	-	-	1,262	15,728	1146.3
15	ミルウォーキー	704	5,106	625.3	3,727	10,553	183.1	-	-	-	4,431	15,659	253.4
16	シアトル	1,446	12,895	791.8	-	-	-	225	2,507	1014.2	1,671	15,402	821.7
17	フォートウェイン	-	-	-	1,272	4,730	271.9	-	7,770	-	1,272	12,500	882.7
18	クリーブランド	2,860	10,373	262.7	-	-	-	-	-	-	2,860	10,373	262.7
19	ボルチモア	-	-	-	204	-	-	2,048	9,165	347.5	2,252	9,165	307.0
20	スプリングフィールド	-	-	-	2,075	8,340	301.9	-	-	-	2,075	8,340	301.9
21	グリーンリッチ	-	-	-	-	-	-	-	8,006	-	-	8,006	-
22	デモイン	-	-	-	1,521	6,764	344.7	-	-	-	1,521	6,764	344.7
23	コロンバス	-	5,005	-	-	1,666	-	-	-	-	-	6,671	-
24	フェニックス	-	5,199	-	-	1,433	-	-	-	-	-	6,642	-
25	サンディエゴ	-	-	-	-	-	-	-	6,520	-	-	6,520	-

〔資料〕 Semple, R.K. and Phipps, A. G. (1982) の掲載資料にもとづいて作成。

業人口の増加率は製造業が12.8%（ちなみに大都市地域の平均は15.3%）、非製造業が61.3%（同じく26.8%）であり、1967-72年の場合は製造業が23.6%（同じく21.4%）、非製造業が25.4%（同じく23.2%）である。また、全国での増加に対する寄与率（全国=100%）については、製造業と非製造業の比は1958-63年が1.6:10.2、1963-67年が0.5:7.0そして1967-72年が2.2:4.7となっている。非製造業部門の寄与率は低下傾向にあるが、率それ自体はいずれの場合も、非製造業部門が製造業部門を上回っている。

非製造業部門の中でとくに重要と考えられるのは、金融部門であろう。資本主義経済のいわば中枢部に位置するこの機能は、経済活動全体に与える影響がことのほか大きい、1957-79年について、金融関係の企業が保有する資産額の推移を都市別にみると、ロサンゼルスは上位25都市の中で、ヒューストン（1706.4%）、ウィルミントン（Wilmington）（1295.4%）について高い増加率（1291.0%）を示した。これは、ニューヨーク、ボストン、フィラデルフィアの2倍以上の増加率である。1979年現在の総資産額は第5位であり、1958年に第5位であったボストンと順位が入れ替った。ニューヨークを別格として、サンフランシスコ、シカゴ、ハートフォード（Hartford）、ロサンゼルスの4都市はそれほど大きな差はないが、第6位のボストンとの間にはかなりの格差がある。なお、金融関係の企業をさらに区分して検討すると、ロサンゼルスは銀行（1400.4%）と各種金融（1631.3%）において伸び率の大きかったことがわかる。ニューヨーク、シカゴがいずれも1000%前後の増加にとどまったのとは対照的である。

製造業、非製造業の種類を問わず、企業の中核管理部門は多くの専門的な事務従事者を必要

表1-1-8 大都市地域のCBDにおける事務所総床面積の推移

	土地面積(10万平方マイル)			事務所総床面積(10万平方フィート)増加率				事務所以外の総床面積 (10万平方フィート)	
	都市全域	CBD	CBDの 比率(%)	1960	1970	1975	1960- 75 (%)	小売業	合計
ニューヨークSMSA	300	9.0	6.3	179	240	290	62.0	36	588
ロサンゼルスSMSA	464	3.5	0.8	16	33	42	162.5	13	79
シカゴSMSA	223	1.2	0.5	47	63	(84)	78.7	n.a.	n.a.
フィラデルフィアSMSA	129	2.5	1.9	26	34	(43)	65.4	n.a.	n.a.
デトロイトSMSA	138	n.a.	-	13	18	22	69.2	n.a.	n.a.
サンフランシスコSMSA	45	4.0	8.9	16	26	(37)	131.3	n.a.	n.a.
ワシントンSMSA	61	1.7	2.8	36	54	71	97.2	7(73)	89(73)
ボストンSMSA	46	2.7	5.9	24	34	(45)	87.5	6	n.a.
ピッツバーグSMSA	55	0.9	1.6	15	22	(26)	73.3	n.a.	n.a.
セントルイスSMSA	61	1.3	2.1	(9)	(17)	20	122.2	8	41
クリーブランドSMSA	76	n.a.	-	8	11	15	87.5	n.a.	n.a.
ヒューストンSMSA	434	1.5	0.3	(15)	(25)	37	146.7	7	61
ニューアークSMSA	24	3.0	12.5	12	14	14	16.7	6	51(70)
ミネアポリス-セントポールSMSA	55	0.9	1.6	(8)	(10)	13	62.5	6	n.a.
ダラスSMSA	266	1.4	0.5	(15)	(21)	24	60.0	3	61
アトランタSMSA	132	1.2	0.9	8	17	21	162.5	4(70)	n.a.
シンシナチSMSA	78	n.a.	-	10	12	13	30.0	n.a.	n.a.
カンザスシティSMSA	316	0.8	0.3	6	9	11	66.7	3	30
デンバーSMSA	95	0.9	0.9	(5)	(8)	10	120.0	3	25
合計				468	668	838	79.1		

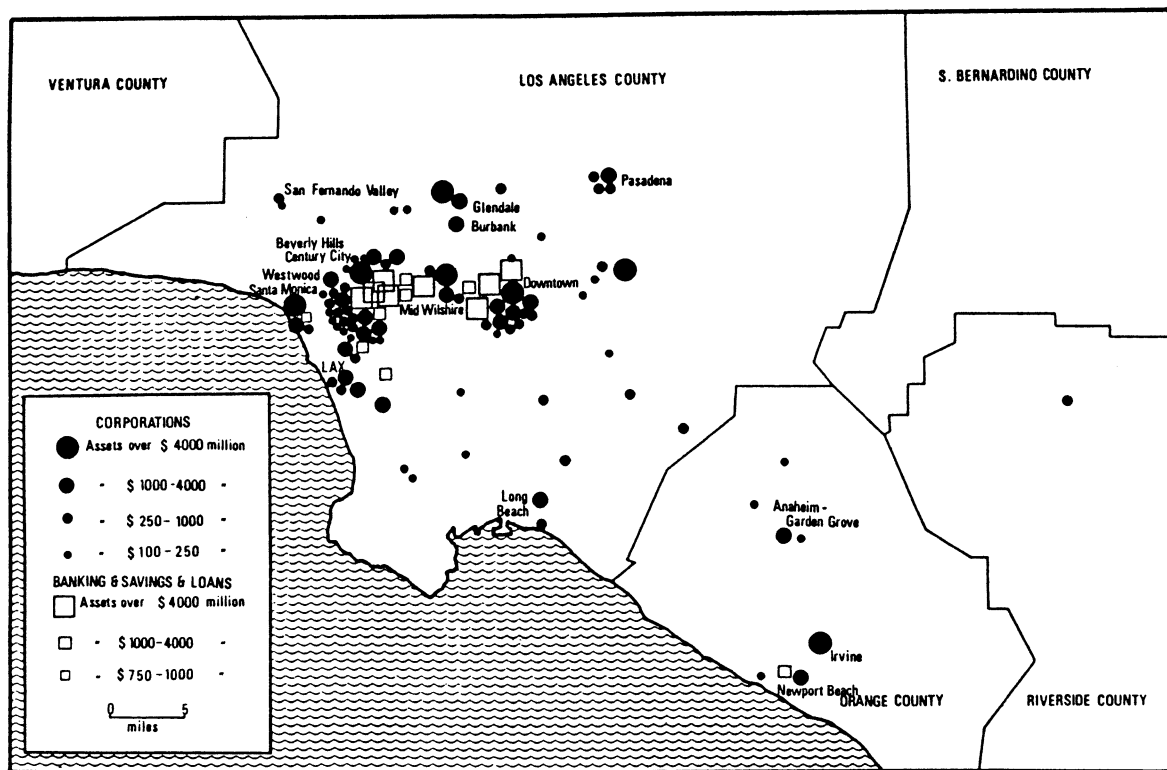
〔資料〕 Armstrong, R. B. (1979) に掲載されている資料にもとづいて作成。

とする。これらの事務従事者の雇用増加は、事務所床面積の増加に結びつく。ロサンゼルス CBDは都市地域のわずか0.8%を占めるにすぎないが、ここに集積する事務所の総床面積は相当な量に達する。アームストロング (Armstrong, 1979) の研究によれば、1975年現在、ロサンゼルスはニューヨーク、シカゴ、ボストン、フィラデルフィアについて第5番目に事務所床面積が広い。これを1960-75年の推移で見ると、この間の増加率は162.5%ときわめて高く、上位20都市の中ではアトランタと並んで第1位である。ロサンゼルスを除く上位4都市は、いずれも増加率が80%を下回っており、ロサンゼルスにおける増加がいかに大きかったがわかる。

(2) 企業活動の国際化と事務所機能の地域的展開

1970年代初頭以降、ロサンゼルスはアメリカ合衆国西部地域における企業本社・金融管理の中心地としての重要性を増してきた。こうした動向は、企業行動の国際化志向や労働力の国際化など、一連の国際化の動きと結びついている。金融、銀行、保険あるいは一般企業の中核管理機能が集積するのに伴い、ロサンゼルスは国際資本の経営管理の中心地としての地位を東の

図 1 - 1 - 12 ロサンゼルス地域における企業と金融機関の分布



[資料] Soja, E. et al. (1983), P. 223.

ニューヨークと競い合うようになった。ロサンゼルスは1980年までに、企業の資産・預金額の面で全国第2位の地位を占めるまでになった。第1位のニューヨークとの比はまだ3対1と大きいですが、その差は徐々に縮まりつつある。州外に本拠地をおく全米の12大銀行のうち11までがロサンゼルスに支店を置いており、また州内の大規模企業の約60%はロサンゼルスに本社がある。

地域経済の国際化の高まりは、金融部門における外資系企業の進出を通して端的に知ることができる。クロッカー・バンク (Crocker Bank) とユニオン・バンク (Union Bank) はイギリス資本に、バンク・オブ・カリフォルニア (Bank of California) (東京銀行所有) とマニファクチャー・バンク (Manufacture Bank) (三井銀行所有) は日本資本にそれぞれ属しており、外国資本による銀行の買収は現在もつづいている。カリフォルニア州内にある78の外資系銀行のうち57までがロサンゼルスに本拠地を置いているが、とりわけ目立つのが日本を中心とするアジア系の銀行の多さである。

外国資本の流入に刺激されて、ロサンゼルスは都心部を中心として、事務所の建設ブームが惹き起こされた。ロサンゼルスはもともと低密度な都市地域であるため、建設用地には恵まれていた。また、安価で豊富な建設労働力のほかに食糧供給や宿泊施設に恵まれていることが、いずれも有利な条件として働いた。1972年から82年までの10年間で、3000万平方フィートの床面積が増加 (増加率では50%) した。

ロサンゼルス地域における経済の国際化と、これに伴う事務所の建設ブームは、都心部でも顕著にみとめられる。賃貸料そのものは全国の中でも高い方に属するが、地価が比較的に安いので、これが国内外から企業を吸引する一因となっている。高層建築物の3分の1は都心付近に立地しており、13の主要企業がここを本拠地として活動している。しかしここでも外資系の勢力は強く、都心西端にある75の高価な不動産のうち21までが外国系企業によって所有されている。企業活動がとりわけ活発なのが、日本とカナダである。カナダ資本は40万平方フィート (約37,160 m<sup>2</sup>) の事務所が入るマニファクチャーズ・ライフ・インシュランス (Manufacture's Life Insurance) ビルの建設を計画しており、カリフォルニア・プラザ (California Plaza) (320万平方フィートの事務所、22万平方フィートの商業、7050戸の住宅、10万平方フィートの博物館と5エーカーの都市公園から成る) の建設とともに、この地区の活気を一段と高めるものと思われる。

企業の中核管理機能は、都心を起点として太平洋岸のサンタモニカ方面に向けて拡がっている。ウィルシャーコリドー (Wilshire Corridor) と称されるこの帯状の地域は、ビバリーヒルズ (Beverly Hills)、センチュリーシティ (Century City)、ウエストウッド (West Wood) などの主要な結節点があり、50近くの大企業本社がここに立地している。ウィルシャーコリドーの西半分には、弁護士、建築士、会計士、システム・エンジニアリングなど、高度な業務サービスを行う専門家の入居する建物が数多く分布している。この地域で現

在進められているビルの建設が完成すれば、新たに550万平方フィートの建物床面積が市場に出ると予想されている。この回廊からさらに南に向けて行くと、ロサンゼルス国際空港地区に至る。航空機産業とこれに関連する高度な技術産業が展開するこの地区には、750万平方フィート（約696,750㎡）の総床面積をもつ高層事務所群がある。1972年から10年間でこの面積は150%増加し、いまなお540万平方フィート（約501,660㎡）が建設予定といわれる。

ロサンゼルス国際空港と並んで高度技術産業の発展がめざましいオレンジ郡でも、この種の機能の立地展開が進んでいる。この場合は、中規模の調査・研究開発機関それに銀行、一般企業本社がその主流を占める。事務所機能の主な集積は、サンタアナ オレンジ（Santa Ana - Orange）とマックアーサー ブールバード コリドー（MacArthur Boulevard Corridor）にみられるが、このほかにサンタアナのラテン地区（Latino barrio）からニューポートビーチ（Newport Beach）にかけて小規模な企業が分布している。これらの中では、カリフォルニア・アーヴィン（California Irvine）大学とジョンウェイン（John Wayne）国際空港が核的な存在であり、ほかに州内有数の地域ショッピングセンターや有力銀行の支店などがある。

このほか、ロサンゼルス郡のサンフェルナンドバレー（San Fernando Valley）とサンガブリエルバレー（San Gabriel Valley）にも、企業本社と事務所機能の小規模な集積がみられる。前者は1977年から80年にかけて、郡内のどの地域よりも多くの事務所機能を吸引したといわれ、現在もなお240万平方フィート（約222,960㎡）の事務所施設が建設中である。また後者のサンガブリエルバレーの場合は、バーバンク（Burbank）、グレンデール（Gendale）、パサディナ（Pasadena）がその中心である。さらに、太平洋岸のサンペドロとロングビーチの港湾地区と商工業の特別地区がこれに加わる。前者はニューヨークとニューオーリンズについて規模の大きい港湾工業複合地区であり、また後者は経済発展期にインダストリアル・パークとして建設されたものである。ここは現在もなお、税制面での有利さを失っていないが、重工業から卸売流通業へ、さらに研究・開発機関や企業本社へと、その中心的な性格は徐々に変わってきている。

1972年から79年にかけて、ロサンゼルス地域では金融・保険・不動産部門での雇用数が47%増加した。これは同じ時期の全国平均（32%）を15ポイントも上回る値である。経済活動の国際化が進むなかで、国内外から多くの資本が流入した結果、中枢管理の中心地としての地位はいよいよ高まっていった。こうした高まりに呼応して金融、不動産、事務所の各機能が活気づき、これが都市景観を変える一因となった。また、こうした活動を側面から支えるホテル、レストラン、商業、レクリエーション等のサービス産業がこれまた発展を遂げ、都市景観の変容に拍車をかけた。

## 5 大都市地域の再編成過程の一般的特徴

1960年代末以降にロサンゼルス地域でみられた都市の再編成過程は、資本主義社会における大都市地域の発展過程の一断面を示している。これは、経済活動の周期的変動に対応して、その危機的状況が顕在化する際に現われる動きにほかならない。都市地域においては、生産活動の再編成とこれに伴う労働力の再組織化が、生産と居住の空間的パターンを変える原動力となる。資本と労働力の再編成の地域的投影でもあるこうした動きは、程度の差こそあれ、資本主義社会の大都市に共通にみられる現象である。再編成過程にみられる顕著な特徴を、ソージャら（Soja et al. 1983）にしたがって整理すると以下のようなになる。

- ① 資本の集中化と求心化の強化。企業の系列化と多角化の進行に伴い、製造業、金融、不動産、情報処理、その他のサービス業が系列資本の下で一体化の傾向を強める。企業は経済環境の変化に対応する能力を高めるために、多角化戦略をとる。コングロメレーションはそのひとつの形にほかならない。
- ② 工業・金融資本の国際的展開。資本の自由化が強まり、国際間の流動性が高まるため、国家経済に占める純国産資本の地位が低下する。ロサンゼルス都市圏における外資系資本の進出は、これを端的に示している。
- ③ 資本の流動性の高まりに反比例して、地元で資本を管理あるいは規制する力は弱まる。政府をはじめとする公的資金が、資本の誘致や維持のために支出される。カリフォルニア州政府による経済援助や企業誘致などが思い起こされる。
- ④ 製造業部門における合理化の促進。とりわけ第2次大戦後の経済繁栄期に大きく成長した製造業（自動車、鉄鋼、民間航空機など）を中心として、生産過程の合理化、国際的展開、それに労働過程の管理強化が進められる。ロサンゼルス地域では鉄鋼業や自動車工業の工場閉鎖があいつぎ、これに伴って失業者や一時解雇者が多数でたこと、さらには組合の解体が進んだことはすでに述べた通りである。
- ⑤ 高度技術・未組織労働力に基盤をおく工業の活性化。これらは国際競争力の強い産業であり、国や地方政府の援助を受けて競争力を保持するように努める。ロサンゼルス地域では、航空機・電子機器を中心とするハイテク産業が群を抜く競争力を有している。
- ⑥ 小売業、業務サービス、銀行、国際金融、貿易部門における雇用の増加。これらの分野では、比較的安価で組織化されていない労働力が雇用された場合が少なくない。ロサンゼルス地域の場合は、移民労働力や婦人労働力がこの分野の重要な労働力として位置づけられている。
- ⑦ 製造業部門における雇用の減少。まずはじめに重工業部門で雇用の減少が生じ、やがて他の製造業部門にも波及する。これに対し、第3次産業では雇用が増加するが、全般に低賃金であるため、これが労働者の平均賃金を引き下げるように作用する。
- ⑧ 労働力市場の細分化。高賃金を得る高度な技術者集団が存在する一方、未熟練労働者は低い賃金に甘んじる。両者の格差は拡大し、これが職業、人種等の要因を介して居住分布のあり方

にも影響を与える。ロサンゼルス地域の場合は、人種による棲み分けが顕著であることはすでに述べた通りである。

- ⑨ 産業と雇用の分布変化。既成の製造業の相対的な衰退が進む一方で、新しい産業の成長が進展する。これは、フロストベルトとサンベルトの対照性によって代表される。ロサンゼルス地域では、これら2つの特徴が異なる地域で同時にみられた。
- ⑩ 財政危機と社会サービス水準の低下。経済の不況や低成長化に伴って、財政が悪化の傾向を強める。このため公的なサービスが削減される。ロサンゼルス地域では、第2次大戦後に政府によってはじめられた各種の福祉サービスが、経済不況を契機としてつぎつぎに打ち切られた。

## 6 おわりに

1960年代以降におけるロサンゼルス地域の変貌は、きわめて著しいものがある。都市としての歴史が浅く、また自動車交通の時代に市街地化が進められたため、都市地域は低密度でスプロール的な特徴を有している。まとまりのない周辺部の諸地域はハイウェイ・ネットワークで互いに結ばれ、また都心につながっている。もっとも、かつては都心のない大都市といわれたロサンゼルスであるが、地域経済の国際化に伴って金融・保険・企業本社などの中枢管理機能の集積が進み、都心の輪郭が明確になりはじめた。経済の国際化は、企業戦略の一環としてとられた資本の海外進出や外国資本の流入、それに環太平洋地域からの外国人労働力の移入と関連している。

経済の不況は、古い工業の衰退を招く一方、ハイテク産業の発展を促した。都心の南方に分布する既成の工業は、合理化をはかるために工場閉鎖や労働者の一時解雇、あるいは技術革新化などの戦略をとった。これに対しハイテク産業は、オレンジ郡などの周辺部において活発な展開を示したが、それを支えたのは高度技術者集団と未熟練労働力であった。産業のこうした新旧交替は労働力の再編成を伴って行われ、第2次大戦後に出来上った労働者集団の秩序は大きく崩れていった。労働力の再編成過程にみられたいまひとつの特徴は、正規でない労働者集団の動きである。低賃金でしかも不安定な労働条件の下で働く労働者のかなりの部分は、外国からの流入者によって占められた。発展途上国にみられるような輸出加工型産業は、こうした労働力の存在を無視しては考えることができない。

ロサンゼルス地域で生じたことのいくつかは、先進資本主義社会の大都市において程度の差こそあれ、一般にみとめられるものである。しかしその速度と空間的拡がりにおいて、この地域の事例はやはり際立ったものであったとってよい。経済活動は近年、立ち直りの兆しを示しつつあるが、解決すべき都市問題は山積している。先端産業、自動車交通、人種問題、国際化などの様々な要素がからみ合っているこの大都市地域は、ある意味では近未来社会における大都市の姿を先取りしているといえよう。そうした意味において、ロサンゼルス地域における今後の成りゆきはとくに注目されるのである。



## 参 考 文 献

1. Armstrong, R. B. (1979), National Trends in Office Construction, Employment and Headquarters Location in U. S. Metropolitan Areas in Office Growth and Location edited by Daniels, P.W., John Wiley and Sons.
2. Birdsall, S. S. and Florin, J. W. (1978), Regional Landscapes of the United States, John Wiley and Sons.
3. Building Owners and Managers Association of Greater Los Angeles (1985), Greater Los Angeles.
4. Department of City Planning, Los Angeles, California (1983), City Wide Plan.
5. Los Angeles Area Chamber of Commerce (1978), Los Angeles Area Pacific Rim Marketplace.
6. Peet, R. (1983), Relations of Production and the Relocation of United States Manufacturing Industry Since 1960, Economic Geography, Vol. 59, No. 2, pp. 112 - 143.
7. Scott, A. J. (1983), Industrial Organization and the Logic of Intra-Metropolitan Location. II: A Case Study of the Printed Circuits Industry in the Greater Los Angeles Region, Economic Geography Vol. 59, No. 4, pp. 343 - 367.
8. Security Pacific Corporation (1984), The Sixty-Mile Circle The Economy of the Greater Los Angeles Area.
9. Semple, R. K. and Phipps, A. G. (1982), The Spatial Evolution of Corporate Headquarters within an Urban System, Urban Geography, Vol. 3, No. 3, pp. 258 - 279.
10. Soja, E. et al. (1983), Urban Restructuring: An Analysis of Social and Spatial Change in Los Angeles, Economic Geography Vol. 59, No. 2, pp. 195 - 230.
11. Watson, J. W. (1982), The United States, Longman.

5. Wheaton, William C. (ed.), Interregional Movement and Regional Growth, The Urban Institute
6. Wheaton, William C., " Interstate Differences in the Level of Business Taxat National Tax Journal, March 1983
7. Mills, Edwin, "Studies in the Structures of the Urban Economy", The Johns Hopkins Press, 1972
8. 白鳥正明『アメリカ経済の断面』, 外国為替貿易研究会, 昭和55年