

## 第2章 シカゴの大都市問題

### 第1節 シカゴ大都市地域における社会・経済構造の地域的变化

#### 1 都市発展と都市構造の概要

##### (1) 都市の位置と発展

標準大都市統計地区 (SMSA) の人口が 700 万を数えるシカゴ (Chicago) は、全米で第 3 位の大都市であり、中西部地方における社会・経済的中心地としての役割を果たしている。地理的条件として、ミシガン湖 (Lake Michigan) の南西のほとりに位置することが、交通の要衝としてのこの都市の発展を決定づけたといわれる。

1770年代に、ミシガン湖に注ぐシカゴ川の河口付近に交易の拠点が設けられ、この頃からシカゴの集落発展は始まった。また、その都市としての本格的な街づくりは、1820年代の末期に開始された。ミシシッピー (Mississippi river) 川とミシガン湖を結ぶ運河の北の端からグリッド・システムが採用され、今日の道路パターンの基礎が出来上がった。シカゴは、まもなくして大陸横断交通路の起点となり、その性格は現在も維持されている。1856年までに、10本以上の主要な鉄道路線が、この都市を結節点とするようになった。

The industrialized North and Northeast region 137

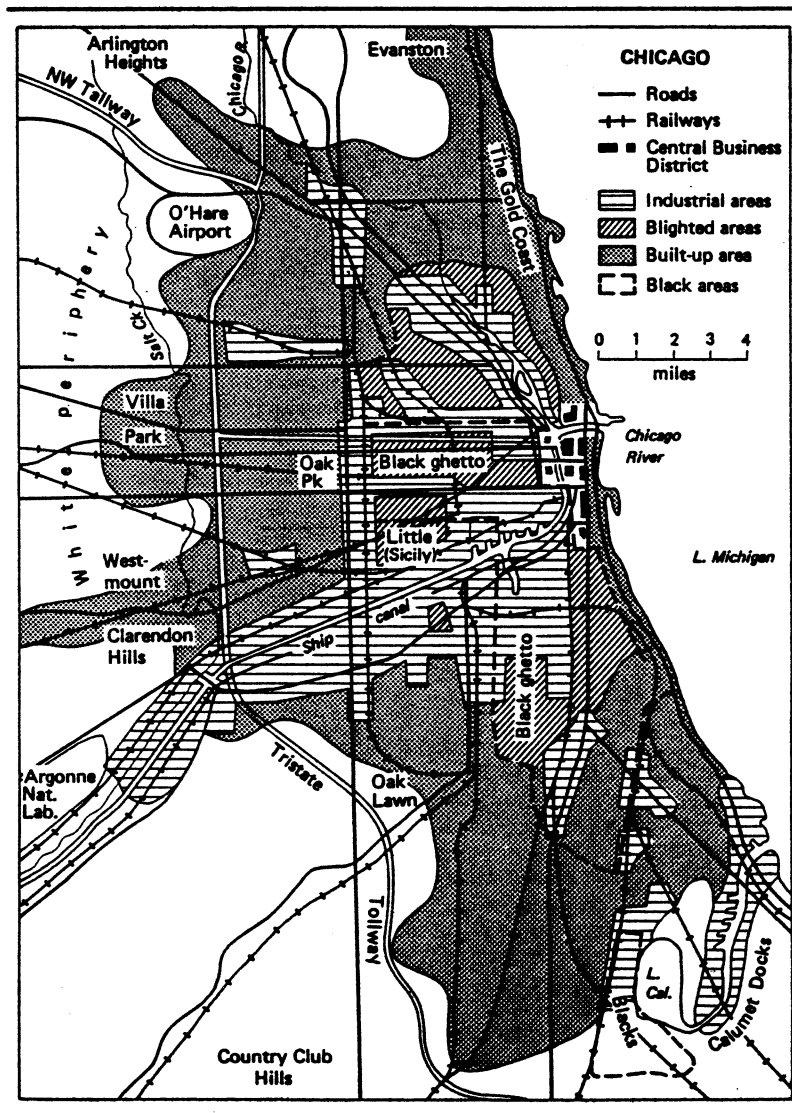


図 2-1-1 シカゴの都市地域構造  
出典: Watson, J. W., 1982, p. 137.

東部の進工業地域と、西部の開拓まもない農業地域を互いに連結する関門都市（Gateway City）としての性格をもつようになったのである。

1871年に起きた大火のために、市民の3分の1は住居を失ったが、まもなく復興にとりかかり、現代的な都市の基盤づくりが行われた。シカゴは、水平的にまた垂直的に著しい拡大を示した。とりわけ建築の分野におけるシカゴ・スクールが、革新的な建築物の建設に対して大きく貢献したことは、よく知られている。

都市地域の周辺部への拡大は、交通手段の発展によって進められた。初期の頃は馬の引くオムニバスが、後にはケーブルカー、路面電車、通勤電車が、さらにまた高架・地下鉄道、そしていうまでもなく自動車、郊外化を促進するのに貢献した。1897年に開業した高架鉄道すなわちループ（Loop）は、CBDを取り囲むように走っている。

市の中心部は、ヨーロッパから流入する移民を受け入れる場所であった。彼らは経済的にまた社会的に一応の地位を得ると、より良い生活条件に恵まれた土地を求めて郊外へ転出して行った。黒人はストライキ・ブレイカーとして南部から連れてこられたが、人種的偏見と職場での軋轢のため、他のグループと溶け合うことができず、ゲットーをつくった。都市のなかの都市、すなわちブラック・シカゴといわれる由縁である。（図2-1-1参照）

## （2）都市地域の構造

市街地中心部における土地利用の過密化・混雑化のため、周辺部に新しく工業用地を設ける必要が生じた。これは交通システムの発展によって、その実現が可能となった。とりわけ重要なのは、都心から55キロメートル離れたところを環状に走行する鉄道、すなわちシカゴ・アウター・ベルトである。ジョリエ（Joliet）、オーロラ（Aurora）、エルジン（Elgin）、ウォーキーガン（Waukegan）などの工業衛星都市は、この環状鉄道と都心から放射状に延びる交通路が交差する地点にある。

シカゴの都市構造の空間的特徴は、19世紀につくられた都市計画によって規定されるところが少なくない。しかし、都市としてより統一が図られるようになったのは、今世紀に入ってからである。1909年にバーナム（Burnham）によって立案された計画が、第2次大戦開始までにおける都市開発政策の主要なガイドラインとして、その役割を果たした。この計画の名残は、記念碑的な都心部、公園や浜辺が連続的に広がる湖岸、クック・カウンティの市街地を取り巻く緑地帯、街路や大通り、それに都心から郊外に向けて延びる東西のハイウェイなどに見ることができる。

自動車の普及は郊外化を押し進めたが、その一方で大恐慌と第2次大戦という二つの大きな洗礼を受けたため、都市的発展は抑制された。しかし、大戦終了とともに平和が訪れ、シカゴは再び拡大の時代を迎えた。超高層ビルの建設に代表されるように、この都市は行政、文化、教育、経済をはじめとする多くの分野にわたって、アメリカ大陸における主要な中心地としての地位を強めたのである。

戦後の都市発展に見られる大きな特徴は、著しく進展した郊外化である。1960年の時点で、六つのカウンティから成る大都市地域の総人口のうち、57%がシカゴ市によって占められていた。1977年までに大都市地域の人口は704万人に増えたが、市内での増加は、そのうちの42%を占めるにすぎない。

### (3) 産業と雇用の地域的展開

製造業をはじめとする第2次産業は、近年、シカゴ市内でその落ち込みが大きい。第3次産業はこれを補うに足るほどの成長を示していない。このため、1960年代後半以降におけるシカゴ市の税収入は非常に減少した。1970年から78年にかけて、シカゴ市の財政支出は倍増して100億ドルとなったが、税収入はこの間に58%増えたにすぎない。このため連邦政府は、1970年に市の予算総支出の2.5倍に相当する額の助成を行った。1978年には、この倍率は4.3倍にも達した。

雇用の面から見た場合、1970年代におけるシカゴは北部の都市のなかでは良い方の部類に入っていたと見てよい。1970年から76年にかけて、雇用数は6万人増加した。しかしこれは、市域外における26万人の増加分と、市内における20万人の減少分を差し引きした結果である。大都市地域全体に占めるシカゴ市の雇用比率は、1960年の68%から78年の50%へ落ち込んだ。1970年代を通して、市内にある七つのサブ・リージョンのうちの六つで雇用数の減少が見られた。唯一の例外は都心部であり、このことは都心部にいかに多くの経済活動が集積しているかを示している。

周辺部における工業活動は、後述するように、組織化された工業団地（インダストリアル・パーク）を中心として行われている。現在、イリノイ（Illinois）州の北東部とインディアナ（Indiana）州の北西部を中心として、全部で350以上の工業団地がある。このため、従来とは逆方向の、つまり都市の中心部から郊外に向かう通勤移動が増加している。

シカゴ市当局は、都心部における雇用吸引力の強化に努めており、二つの地域で経済活動の再生計画を実施している。一つはサウスサイド・ウエストサイド・ゲットー（South Side, West Side, Ghetto）とストックヤード（Stockyard）の再開発地域（1967年）であり、いま一つはミッドウエスト・インパクト・エアリア（Midwest Impact Area）（1970年）である。（図2-1-2参照）両者をあわせて4万人の直接的な雇用が生まれたと推定されている。

年々拡大の一途をたどる郊外の商業需要を満たすために、リージョナル・ショッピング・センターが相次いで建設されている。現在、この大都市圏には15の主要な地域商業センターと100以上のプラザ・タイプの商業センターがある。娯乐的要素を備えたショッピング・パークという概念が1960年代初頭に登場し、娯楽やリクリエーションを重視した購買行動に照準を合わせた店舗づくりが試みられるようになった。

これに対し、都心における購買客数は戦後一貫して減少の傾向を示しており、したがって小売業の販売額は軒並み低下している。このように商業機能はその重要性を低下させているが、

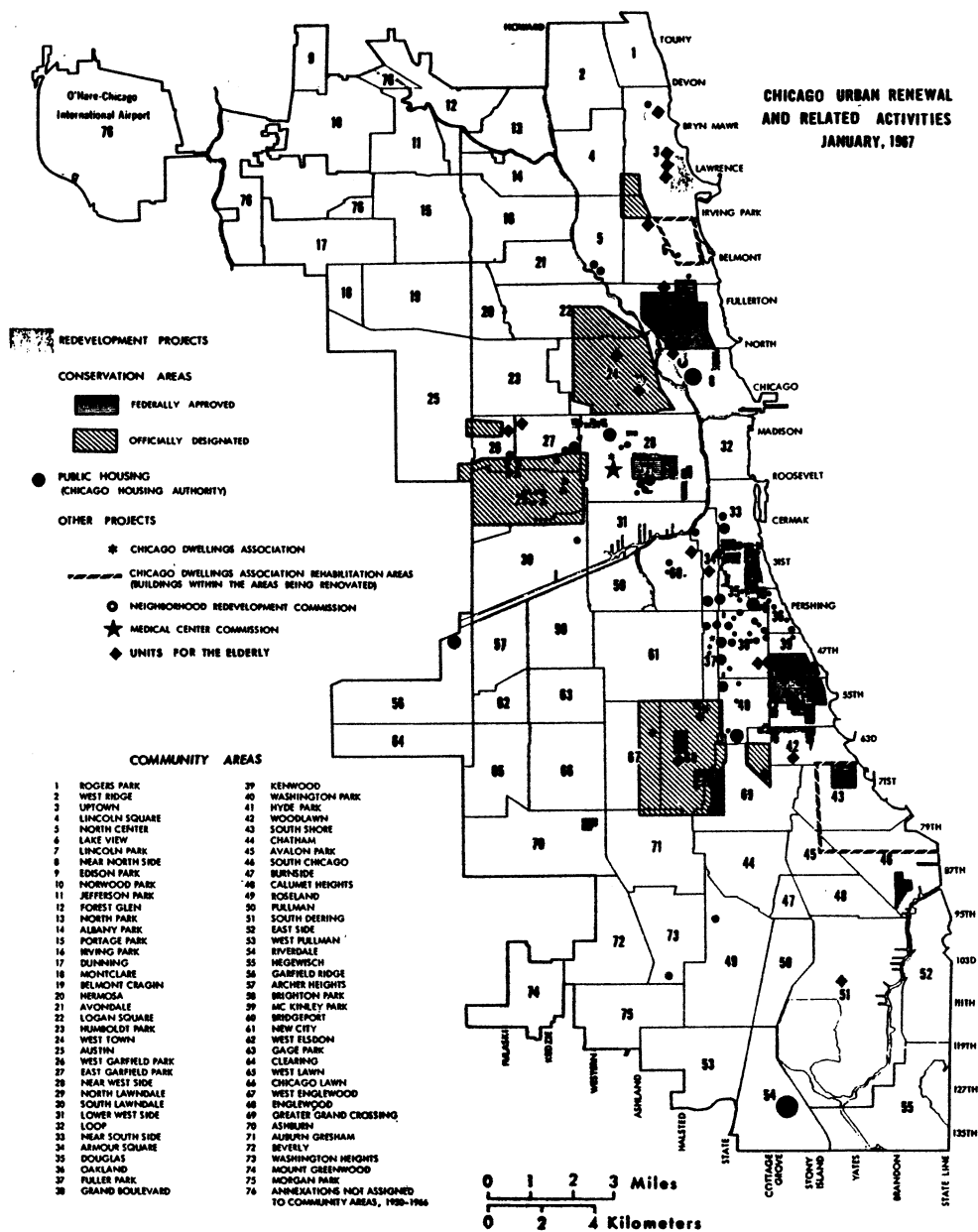


図 2-1-2 公共住宅地と都市再開発地域

出典：Berry et al., 1976, p. 51.

金融、行政などの事務所機能は利用空間を拡大しながら、発展してきている。

#### (4) 住宅地域の展開

郊外における住宅地域の発展に伴い、合衆国の他の都市と同様、インナーシティとアウターシティの対照性が際立つようになってきた。市内に居住する白人の比率は43%、黒人は42%、

スペイン系は15%である。大都市地域にいる黒人の85%は、シカゴ市内に居住している。多くの貧しい黒人は、1950年代に再開発事業の一貫として行われた公的住宅に住んでいるが、これは現在では垂直的なゲットーになりつつある。(図2-1-2参照)

サウス・サイド地区のロバート・テイラー・ホーム (Robert Taylor Home)が最大の公共住宅地であり、25街区に7万5000人が住んでいる。もっと貧しい人々は、ウェスト・サイドの焼けた建物や放棄された工場などに住んでいる。都心から西に向かって延びるルーズベルト通り (Roosevelt Street)が、1960年代に相次いで発生した住民暴動の中心地区であった。

地理学者のベリーら (Berry et al., 1976)によれば、社会学者のバージェス(Burgess)が1920年代のシカゴを

対象として構築した同心円的な構造モデル(図2-1-3参照)は、現在では修正されねばならないという。彼らは、次に述べる五つの地帯がシカゴの都市中心部を構成するという。(図2-1-4参照)

1. 1960年のゲットー：1960年現在、黒人人口が50%を上回る地帯。
2. 1970年のゲットー拡大地帯：1960年から70年にかけて黒人人口が50%を上回るようになった地帯。
3. ゲットー化しつつある地帯：1970年現在、黒人人口が10—50%の地帯。
4. 隣接地帯：1970年現在、黒人人口が10%以下で、黒人地区に隣接する地帯。スペイン系や白人も居住する。
5. 外延部の白人地帯：東欧、南欧から逃れてきた少数民族の居住地帯。ほとんどがカトリック教徒。

バージェスは、ループを中心とする同心円的な構造モデルを提示したが、ベリーらの研究に

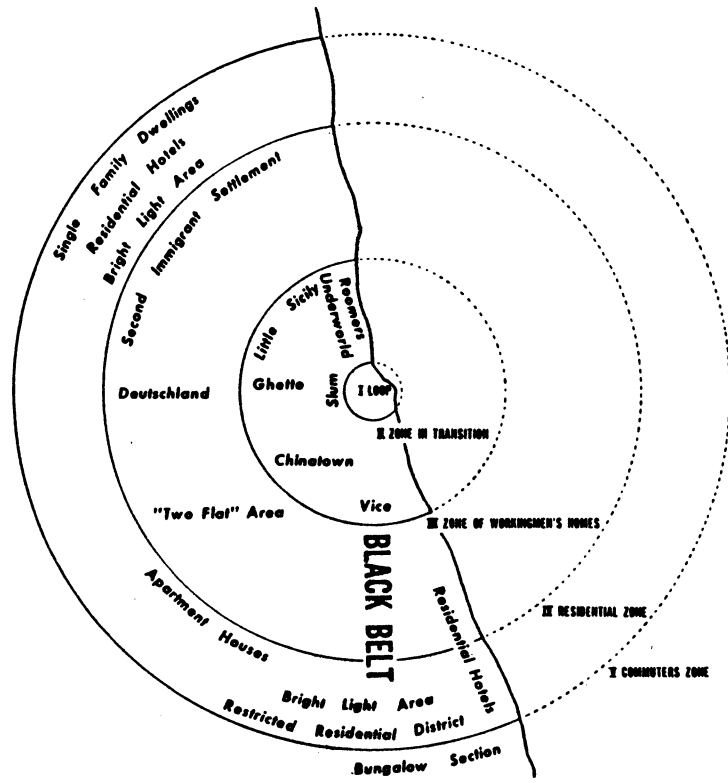


図2-1-3 バージェスによる同心円モデル

出典：Berry et al., 1976, p. 53.

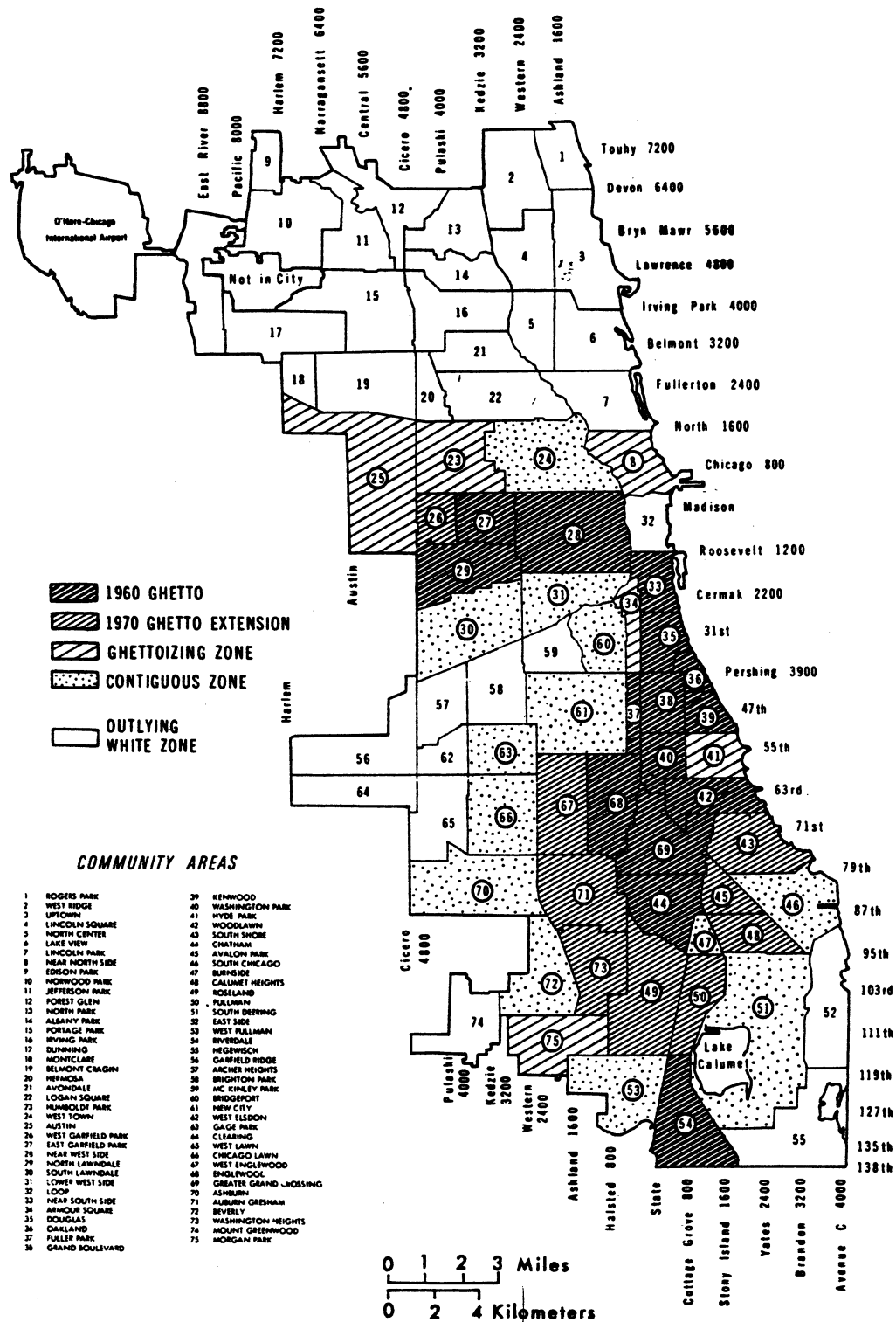


図 2-1-4 75 のコミュニティとゲッター化の進行

出典: Berry et al., 1976, p. 54.

よれば、シカゴの都市構造は単に同心円的な側面ばかりでなく、セクター的あるいは多核心的要素を加えた複合的な特徴を示す。しかもこうした特徴は、社会・経済活動の立地変化に伴ってたえず変動しているといつてよい。

## 2 工業団地（インダストリアル・パーク）と工業活動の立地変化

### (1) 工業団地の形成

産業活動の立地変化に伴って通勤の動きにも変化が生じてきているが、これについては、工業地域の組織的な形成が大きな役割を果たしている。1865年にユニオン・ストックヤード（Union Stockyard）が建設されて以来、多くのインダストリアル・パークが建設され、地域経済の発展に貢献してきた。1974年に行われた14回目の調査によれば、イリノイ州北東部とインディアナ州北西部の八つのカウンティに全部で356の工業団地があり、その総面積は51,362エーカーである。（図2-1-5参照）さらに、1960年から1974年にかけて298の増加がみられ、41,756エーカーの面積が拡大した。

現在の工業団地はパッケージ化して造成されており、ディベロッパーが企業主の要望を取り入れ、土地の取得から各種の規制に対する調整、敷地の造成、設備の設置に至るまで、一連の過程を請け負っている。おのおの工業団地は、上・下水道、幹線交通路、ドックに対する近接性が十分考慮されており、施設の維持管理や安全性に対する配慮も行われている。

シカゴにおける工業団地の先駆的事例は、鉄道用地と精肉の包装工場のために

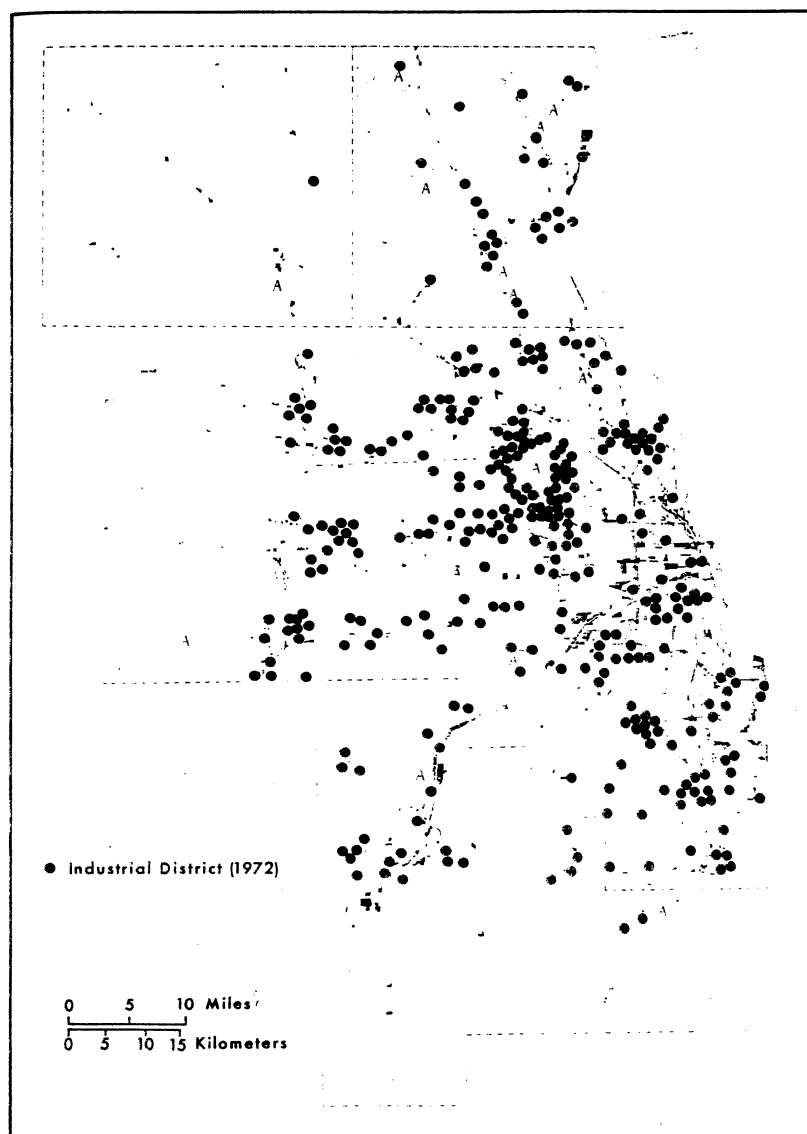


図2-1-5 計画的に設置された工業団地（1972年）  
出典：Berry et al., 1976, p. 37.

1865年に建設されたユニオン・ストックヤードである。当時の市域人口は20万人であり、製粉業と精肉業はシカゴ市の主要な産業であった。ストックヤードはその機能を十分に発揮し、同じ場所で106年間にわたって操業がつづけられた。しかし、1971年に工場は閉鎖となり、規模を縮小してジョリエの近くに移転した。幸いストック・ヤード地区は都市の中心部に近いため、その跡地は現代的な工業団地として生まれかわった。

工業団地という概念は、今世紀に入ってストックヤードのすぐ近くにセントラル・マニュファクチュアリング・ディストリクト (Central Manufacturing District) が設置されることによって、本格的に現実のものとなった。セントラルは、まもなくしてクリアリング・インダストリアル・ディストリクト (Clearing Industrial District) とともに、1909年以降、本格的な活動を行うようになった。セントラルにおける工業の発展は、中心部に近接していたという有利性や当時は馬車輸送に依存していたという理由のため、シカゴ全体の伸びを大きく上回るものであった。セントラルは多層式工場の形式をとり、集約的な土地利用を示した。これに対し、中心部から少し離れているクリアリングは都市内交通手段としてトラックを用いたため、低層式の土地利用を行った。

初期の工業地区の多くは、都市内移動の交通手段としての鉄道に依存するところが大きかった。手の指先のように伸びた鉄道網の地域的パターンは、現在も卓越している工業の地域的パターンと大いに関係がある。(図2-1-1参照) しかし1953年以降、高速道路網がこの地域で発展するにつれて、新たに道路網が大都市の郊外化を促進する役割を果たすようになった。

## (2) 工業団地の地域的分布

1960年から1970年についてみた場合、工業活動の発展が最も著しかったのは、クック・カウンティの北部においてである。トリ・ステート (Tri-State) とノースウエスト (Northwest) の各有料道路 (Tollway) の中間に建設されたオヘア空港 (O'Hare Airport) は、この地域の発展に対して決定的な役割を演じた。また、デュパージ・カウンティ (Dupage County) も堅実な発展を示し、さらにオーク・ブルック (Oak Brook) はオヘア空港の建設によってその重要性を増した。レイク・カウンティ (Lake County) とケイン・カウンティ (Kane County) もまた急速な発展を示したが、ここでは工業団地と良質な環境を有する住宅地、それに現代的なオフィス群やショッピング・センターが一体的に発展した形態を見ることができる。レイク・カウンティは、インターステイト (Interstate) 94に沿って北へ向けて拡大する大都市地域の発展に呼応しており、またケイン・カウンティのそれは、東西方向に延びる有料道路に沿って発展するニュータウンの開発に対応している。

クック・カウンティの南部では、重工業の発展が著しく、過去10年間に工業用の敷地は400%の面積増加をみた。この地区は、他の地区に比べて地価が安いというえに、高速道路網の改善 (インターステイト 80, 57の供用開始) に伴って、ますます条件が良くなってきている。

最後に、インディアナ州のレイク・カウンティとポーター・カウンティ (Porter County)



には、全部で16箇所の工業団地があり、その総面積は3,530 エーカーである。ここには長期にわたって建設が進められてきた大規模な重化学工業の生産基地がみられる。製鉄、石油精製、セメント、化学、食品が主な業種であるが、工業団地化をさらに推し進めていく環境的条件下には、あまり恵まれているとはいえない。

大都市圏レベルから見た場合、工業団地の空間的パターンの特徴は以下の通りである。まず、戦前からすでにある工業団地は、鉄道網に沿って展開している。これに対し最近のものは高速道路網に従って広がっている。オヘア空港とデュパージ・カウンティ東部のオーク・パーク (Oak Park) に主要な集積地域が認められる。そして、リンカーン・ウッド (Lincoln Wood), スコキー (Skokie), モートン・グローブ (Morton Grove), ナイルズ (Niles) の各地区に、質の高い別の集積地域が認められる。これらの地域では、母都市 (シカゴ) に対する近接性が重視されているが、政治、経済、社会、文化的雰囲気は中心都市のそれとは異なっている。これらの地区の特徴は、比較的最近に建設されたタム・オシャンター・インダストリアル・フェアウェイ (Tam-O-Shanter Industrial Fairway) によく表われている。ここは、以前はゴルフ場であったところであり、用地買収額は1 エーカー当たり10万ドルであったといわれる。以上で

述べた工業団地は、いずれもシカゴ市内における工業活動の離心化、あるいは新たな工業機能の立地に対応すべく建設されたものである。

工業団地としてさらに良い条件を備えた地区は、オフィス・パークとしても利用されている。1960年から1972年にかけて、シカゴのCBDではオフィスの面積が2500万平方フィート増加した。これに対し、SMSAつまり大都市圏のその他の地区では1400万平方フィートの増加があった。このうち、900万フィートを郊外が、残りをシカゴ市内のその他の地区がそれぞれ

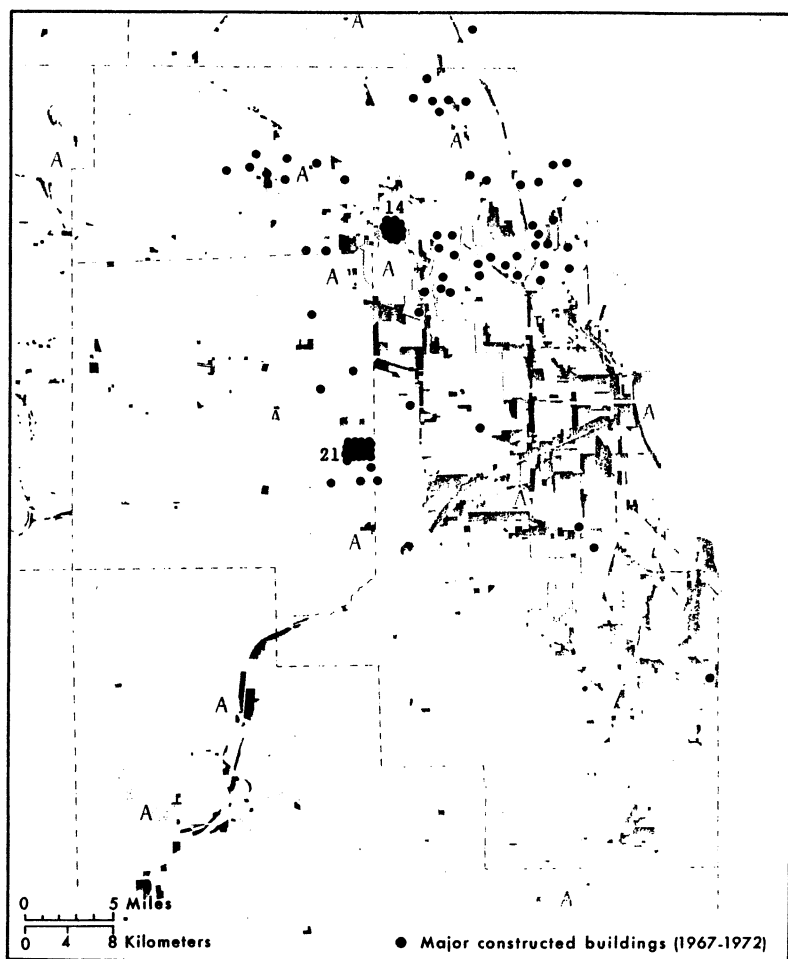


図2-1-6 1967-72年に建設されたCBDを除くオフィス・ビル  
出典: Berry et al., 1976, p. 37.

れ占めている。1967年から72年にかけて郊外に新しく建設されたオフィスは、CBDの北西部と西部にその数が多い。とりわけオヘア空港に北隣するデ・プレーズ(Des Plaines)と、デュパーズ・カウンティの東端にあるオーク・ブルックにかなりの集積が認められる。(図2-1-6参照)

工業団地やオフィス・パークとして利用される郊外の地区では、地価にはバラツキがある。地価が最も高いのは、オヘア地区を含むクック・カウンティの北部(1平方フィート当たり、2.29-2.50ドル)である。またオーク・ブルック付近のデュパーズ・カウンティでは、1平方フィート当たり30ドルである。市内では、サウスウエスト・サイド(Southwest Side)あたりが、1.36-2.29ドルである。クック・カウンティの南部は0.46-1.50と地価が安く、したがって工業、住宅地としてのクラスはやや落ちる。

### 3 就業地の郊外化と通勤移動の変化

#### (1) 就業地の郊外化

郊外化の進行に伴って就業地の郊外移転も行われたため、シカゴ市内における雇用数は逆に大幅に減少した。1960年代の10年間に市内では21万1,000人の雇用減をみたのに対し、大都市圏の周辺部では54万8,000人の雇用増があった。シカゴ市内における雇用数の減少率(-12%)は、人口数の減少率(-5%)のおよそ2倍にも達した。一方、郊外における雇用数の増加率(71%)は、人口の増加率(35%)のこれまた2倍であった。つまり、人口と就業機会の分布割合に大きな乖離が生ずるようになったのである。周辺部で雇用数と人口の増加が最も著しかったのは、オヘア空港のあるクック・カウンティの北西部であった。この地域では14万4,900の雇用増と22万2,800の人口増があったが、人口増の99.9%以上は白人によって占められた。2番目に増加数が多かったデュパーズ・カウンティでは、8万2,300の雇用増(+131%)と17万7,000人の人口増(+59%)があったが、ここでも黒人の増加は970人を数えるにすぎない。

就業構造の点から見た場合、大都市圏のなかでシカゴ市の占める割合は、就業機会数で54%、労働力人口数で42%である。このように、シカゴ市の就業機会は労働力人口を比率のうえで上回っているが、就業地の郊外化に伴い、シカゴ市内から周辺部へ通勤する割合は確実に増えている。すなわち1960年の時点で、市内居住者のうち周辺部へ通勤していた人は全体の7%であったが、1970年には倍増して18%になった。シカゴ市内から市域を除くクック・カウンティに通勤する人々は、1960年の時点では市域のごく周辺部に見るにすぎなかったが、1970年になると、ほぼ市域全体において見られるようになった。(図2-1-7, 8参照)

中心部から周辺部へ向かう逆方向の通勤移動が増加したのは、工場などの郊外移転がその背景にある。市内から郊外へ通勤するブルー・カラーの比率は、1960年当時は7%にすぎなかったが、1970年には18%に増加した。これを技能労働者と工場従業者に分けてみた場合、前

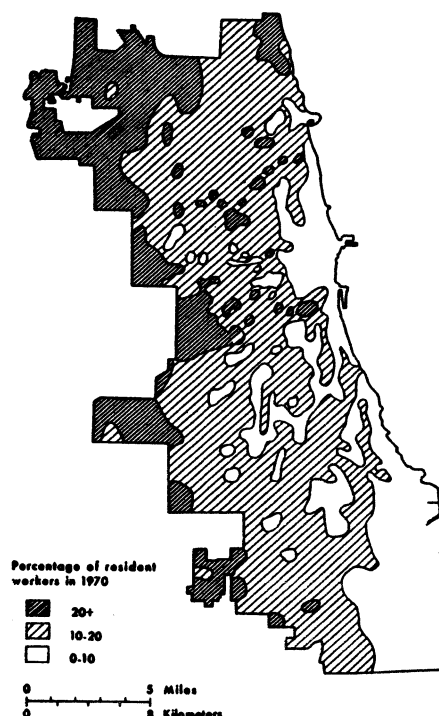
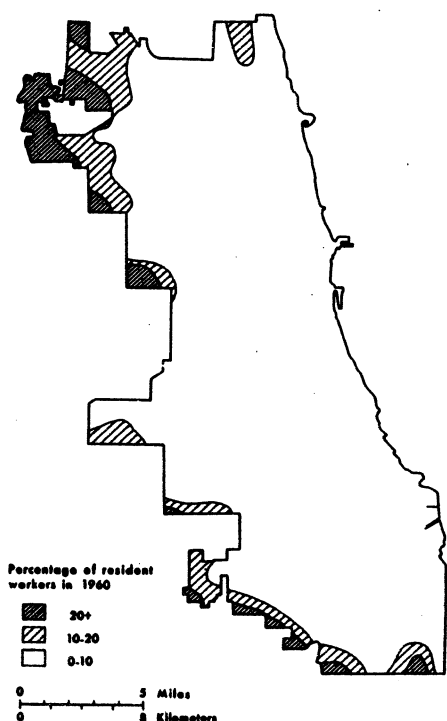


図2-1-7 シカゴ市内を除くクック・カウンティで就業する人の割合(1960年)

図2-1-8 シカゴ市内を除くクック・カウンティで就業する人の割合(1970年)

出典：Berry et al., 1976, p. 31.

出典：Berry et al., 1976, p. 31.

者は10%から21%へ、後者は8%から22%へ、いずれも比率は増加している。

郊外で就業地が増加したため、郊外居住者が就業機会をシカゴ市内に頼る割合は低下した。たとえばパーク・フォレスト地区の場合、シカゴ市への通勤率は1960年の56%から1970年の36%へと減少した。ここに居住する人の多くは、サウス・クック・カウンティに就業地をもっている。またデュパーズ・カウンティの場合、市内への通勤率は1960年の37%から1970年の23%へと低下し、地元での就業率は反対に42%から49%へと上昇した。

## (2) 就業地の郊外化がもたらした問題

シカゴ市内の就業地で高所得を得る人々が居住地を郊外に求める割合が増加するにつれ、都心へ通勤する距離が長くなってきた。1960年の平均通勤距離6kmが、1970年には13kmに倍増した。郊外居住者は公共交通機関に対する近接性に恵まれないため、その多くは自動車を使って通勤している。通勤時に自動車を用いる割合は、シカゴ市では1960年に45%であったものが、1970年には53%になった。これに対し、郊外(たとえばデュパーズ・カウンティの場合)では、この比率は69%から80%へと上昇した。郊外の職場へ通勤するには私的交通機関に頼るほかはないが、都市中心部への通勤には公共交通機関が利用できる。ところが、公共交通機関の利用率は全般的に低下の傾向を示している。たとえばバスの利用は1960年の19%から14%(シカゴ市内では30%から20%)へ、鉄道と地下鉄の利用は12%から9%(シカゴ市内で

は13%から10%)へ、いずれも低下した。このため、道路交通の渋滞は悪化の方向にあり、公共交通の運行にも悪い影響を与えている。

ところで、就業地の郊外化は、黒人やスペイン系の人々から就業の機会を奪うように作用した。彼らは所得が低いので、郊外で高価な住宅を得ることは困難であり、またそこへ通勤する余裕ももちあわせていない。加えて住宅市場における人種的差別が、郊外での住宅取得を妨げている。郊外に居住して5万ドル以上の年収を得ている黒人は、黒人全体の15%にすぎないといわれている。また、低所得は自動車の所有率とも関係があり、白人家庭の車保有率が80%であるのに対し、黒人家庭のそれは50%、またスペイン系家庭のそれは60%である。さらにまた、こうした理由の外に、郊外の就業地で要求される就業能力レベルにこれらの少数民族が応えられない、という状況もある。いずれにしても就業地の郊外化は、白人がイニシアティブをもちながら行われた、彼らにとって都合のよい地域構造の改変であったといえる。

#### 4 居住パターンの変化と住宅地域の開発

##### (1) 住民の住居地移動

1965年以降、郊外の低所得地域では、鉄道や高速道路沿いに集合住宅の建設が進められた。郊外地域では、所得、社会的地位、教育水準、ライフ・サイクルばかりでなく、民族的背景や宗教的意識、それに政治的態度などに応じて様々な地区がモザイク状に形成されている。こうした地区の属性は、新しい居住地を選択する際に、人々の意志決定に対して影響を与える。

シカゴの大都市地域で展開された郊外化を特徴づける重要な要素は、人種的、社会・宗教的結び付きの強さである。住民のモビリティが高い地区は、子供を育てている中流階級の家族が多く分布する住宅地区である。これに対し、移動があまり行われないのは、ブルーカラーでカソリック系の住民が多い地区である。たとえば、過去10年間に最も住み替えの激しかったオーク・パーク (Oak Park) では、エルムハースト (Elmhurst)、ロンバード (Lombard)、グレン・エリン (Glen Ellyn)、フィートン (Wheaton) などへ移動して行ったスウェーデン、ドイツ、イギリス系住民のあとへ、アイルランド系の住民がシカゴのウエスト・サイドから移り住み、そのあとからさらに黒人がこれと入れ替わるように移り住んだ。1960年から70年までの10年間に、オーク・パークからスウェーデン、ドイツ系の住民の4分の1が転出していった。

このように住民の居住地移動は激しく行われたが、それによって人種的集積が分散化するということはなかった。むしろ、古くから存在しているインナーリング・サバークにおいて、新しい別の人種集団地区が形成された。その結果、郊外の40地区では、一世と二世の占める割合がシカゴ市のそれを上回るようになった。ちなみにシカゴ市では、1960年におけるこの比率は30%、1970年のそれは19%であった。

チェコスロバキア系住民は、サウスウエスト・サイドやシセロ (Cicero)、ベルウイン (Berwyn) からラ・グランデ・パーク (La Grande Park)、ブルックフィールド (Brookfield)、

ダウナー・グローブ (Downer Grove) へ移動した。またポーランド系の一世代や二世は、シカゴのノースウエスト・サイドにあるローガン・スクエア (Logan Square)、フンボルト・パーク (Humboldt Park) からパーク・リッジ (Park Ridge)、デ・プレーン、マウント・プレスコット (Mt. Prescot)、アーリントン・ハイツ (Arlington Heights) へ移動した。さらにロジャー・パーク (Roger Park) から転出したユダヤ系住民は、エバンストン (Evanston)、スコキー、ナイルズ、モートン・グローブ、ウィルメット (Wilmette)、ウイネットカ (Winnetka)、ハイランド・パーク (Highland Park) へ移り住んだ。

郊外においてこのように居住分布が変化した結果、地域社会の内部では、社会・経済的地位、年齢構成、宗教、人種の点で等質性が強まった。しかし、地域社会相互間では、むしろ異質性が強くなったと考えられる。

## (2) 住宅地域の開発

地域の異質性はたえず変化してゆく。郊外での住宅地開発は大規模化し、各地でニュータウンが建設されていった。ウィル・カウンティ (Will County) の南部、フォクス・リバーバレー・コリドー (Fox River valley corridor) に沿う西部、そしてレイク・カウンティの北部へと開発は延びていった。フォクス・リバーバレーに沿う発展は、国立の加速器実験所の建設によって、その開発が多いに刺激された。

ウィル・カウンティにおけるニュータウン〔これはパーク・フォレスト (Park Forest) と呼ばれるが〕は、マニロウ (Manilow interest) を中心とする企業連合体の手によって進められた。ここでは1990年までに人口10万人の都市にすることを目標とした街づくりが行われている。また、このパーク・フォレストでは、従来の開発タイプとは異なる工業団地の建設が、森と湖に囲まれた環境の中で進められている。ここには新しい州立の大学ガバナーズ・ステイツ (Governor's State) も設置された。

フォックス・リバーに沿うオーロラの東部に建設されたニュータウンは、アーバン・インベストメント・アンド・ディベロップメント・カンパニー (Urban Investment and Development Company) によって建設が行われた。オーロラ地区における最初の開発では、10億ドルの投資が行われ、3,800エーカーが開発された。この中には、1万200万平方フィートのエンクローズド・モール、1万4,000の住宅ユニット、鉄道、バス、タクシーを互いに連結した交通センターの建設も含まれる。このほかオフィスと工業施設、それに公的教育施設と結びついた教育サービス機関も、この中に含まれている。

レイク・カウンティにあるニュー・センチュリー・タウン (New Century Town) もまたアーバン・インベストメントによる事業である。ここでは、二つの湖を近くに控えた恵まれた環境の中で街づくりが進められており、R & D関係の施設もいくつかある。

一方、こうしたニュータウンの開発とは別の動きもある。レジャー・ワールド (Leisure World) は、シカゴ地域ではじめて郊外型の退職者向住宅地区を建設した。ここではサービスと

安全性が売物とされている。さらにオヘア空港の近くでは、比較的若い夫婦向けのアパートメントやコンドミニアムが建設された。これらは、ゴールド・コースト (Gold Coast) やニヤール・ノース・サイド (Near North Side) など都市内の高級住宅地に匹敵するものである。

居住面で状況が変化すると、それに対応してサービス面でも変化が生ずる。1950年から1970年にかけて、小売業や医療サービス業の分野でも郊外化が著しく進行した。所得の相違によって、医療サービスの利用のしやすさに格差のあることがはっきりしてきた。郊外地域では医療施設の集積する地区が形成される一方、インナー・シティでは、郊外にランチを設けたために、これまであった施設を閉じるものがでてきた。

## 5 小売業の発展とその変質

### (1) 郊外における小売業の発展

巨大な住宅地域が少数のディベロッパーの手によって建設されてきたように、少数のディベロッパーによって大規模な商業施設が相次いで建設された。大都市圏全体では、リージョナル・センターが15、それに規模の小さい商業センターが100以上つくられた。シカゴにリージョナル・タイプのショッピング・センターが最初に現われたのは、1950年代の終わりであった。四つのショッピング・センターが互いに25マイル以上離れて、また都心からは13マイル以上離れて営業をつづけた。これらはいずれもオープン・モールを備え付け、広大なパーキング・スペースを有していた。当初の競争はそれほど激しくなく、住民はフリーウエーを利用して、近くのセンターで買物をした。そのうちに工業衛星都市のCBDやインナー・サバークの商業センターとの間で競争が生じたが、多くのセンターはこれに打ち勝ち、これまでもまして多数の郊外住民を引きつけることに成功した。

センターとセンターの間にあった隙間は、まもなくして埋められることになった。すなわち1960年代に入って、新たに11のショッピング・センターが設けられたからである。(図2-1-9参照) リージョナル・タイプのショッピング・センター全体の年間の売り上げは7億7,500万ドルである(1975年)。郊外型のショッピング・センター全体で計算すると、総販売額は19億800万ドルにも達する。シカゴの都心地域の売り上げが9億600万ドルであることを考えると、この数字がいかに大きいかかわかる。

ウッドフィールド・モール (Woodfield Mall)、レイクハースト (Lakehurst)、それにニュー・センチュリー・タウン (New Century Town) がオープンしたことに加えて、都心のデパートが郊外市場に進出してきたため、競争は一層激化してきた。7大デパートつまりマーシャル・フィールド (Marshall Field)、カーソン (Carson)、ピリー (Pirie)、スコット (Scott)、ゴールドブラット (Goldblatt's)、ヴィーボルト (Wieboldt's)、シアーズ・ローバック (Sears Roebuck)、モントゴメリー・ウォード (Montgomery Ward)、ジェー・シー・ペニー (J. C. Penny) が

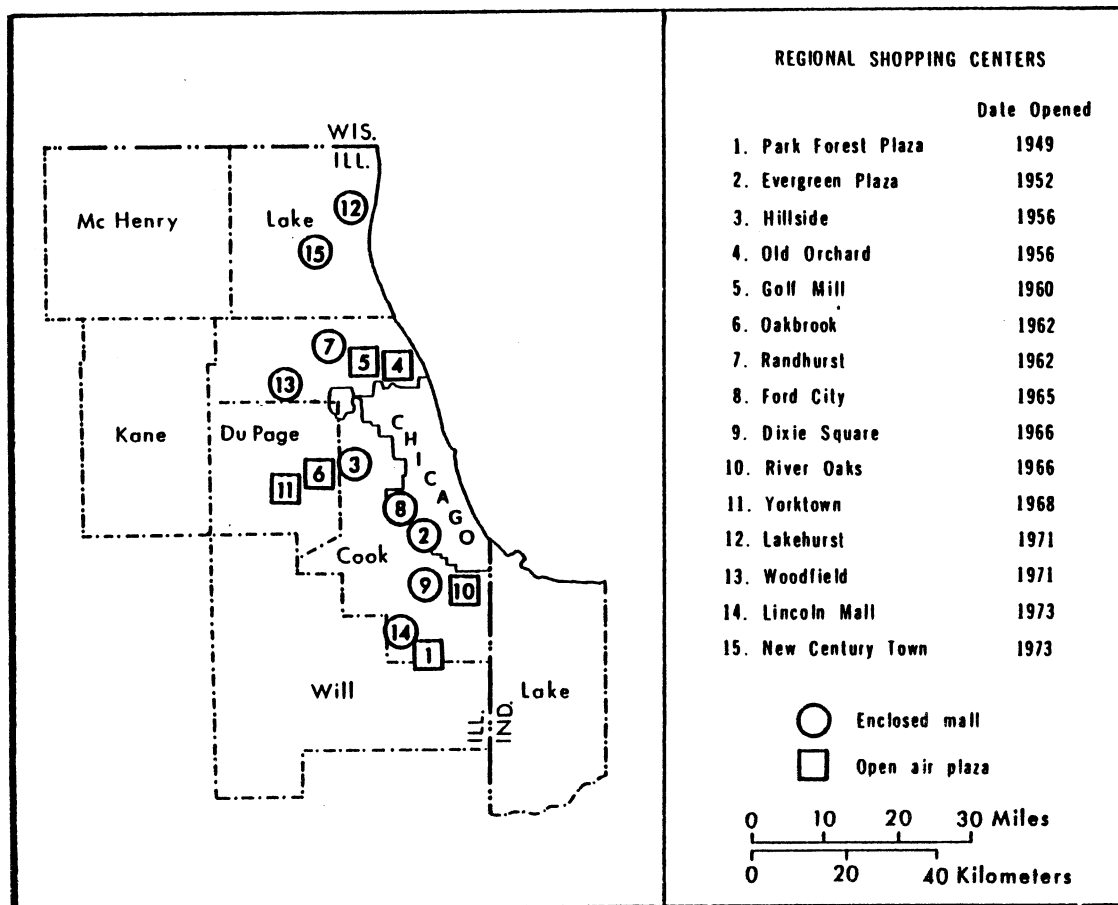


図2-1-9 計画的に配置されたリージョナル・ショッピング・センター  
 出典：Berry et al., 1976, p. 45.

郊外にある15のショッピング・センターの中に40の支店を設けた。また、45のアパレル・チェーンが、同じショッピング・センター内に200以上の店舗を保有している。こうしたことのため、郊外における小売業の競争パターンは、その性格をかなり変えてきたといえる。

(2) 小売業施設の大規模化と小売業の変質

ショッピング・センター相互間における激しい競争から抜け出すため、企業はレクリエーション的要素を取り込んだ新しいショッピング・センターづくりに励むようになった。購買することにより、むしろ新しい珍しいものを見て楽しむ、そうした要素が全面に押し出されるようになった。つまり従来のショッピング・センターは、レクリエーション・ショッピング・センターへと形を変えてきたのである。

ショッピング・センターの形態にはオープン・モールとエンクローズド・モールの2種類があり、後者の場合、消費者は駐車場以外では外気に触れることがない。トブマン・カンパニー (Taubman Company) とシアーズ・ローバックが、マーシャル・フィールド、ジェー・シー・ペニーと共同で建設した、世界最大の規模を誇るウッドフィールド・モール (Woodfield Mall) は、191エーカーの敷地の中に200万平方フィートの売場面積をもつ建物を有している。快適

な歩行者空間が随所に設けられ、自然光に似せた照明がセンター内を照らしだしている。さらに1万台を収容できる2層の駐車場、600人が座れるギリシャ式の円形劇場が併設されており、映画館、アイス・スケート場も設置されている。215の店舗から成る巨大なセンターの、その巨大さを感じさせないように、インテリアには各種の工夫が凝らされている。

ショッピング・センターに見られる別の新しい特徴は、センターと住宅地やオフィスなどを一体的に開発することである。これは商業施設、業務施設を一体的に結びつけたコミュニティの実現を狙ったものである。アーバン・インベストメントとハマート(Hamart)が建設したニュー・センチュリー・タウンはこうした事例の一つである。このようにしてつくられたセンターは、商業活動に重点をおくことよりも、むしろ新しい住宅地域にふさわしいイメージを醸し出す装置として機能している。ここにもまた、巨大な企業による新しいタイプの人工的な地域づくりが認められる。

## 6 都市中心部(ループ)における再開発計画とその実施

### (1) 都心部における経済活動の衰退と活性化

1950年代に入ると、シカゴの都心部(ループ)における経済的衰退、とりわけステート・ストリート(State Street)を中心とする商業地域の衰退化現象が、都心地域の人々に危機感を抱かせるようになった。こうした危機意識に対して行政が反応を示すようになり、民間、行政を問わず、都心部の活性化を図る必要性がしだいに認識されるようになった。合衆国でも有数のこの大都市の中心部に、企業や行政の本部機能や中枢機能を集積させることによって、都心部の潜在的な発展を促進しようという動きが徐々に高まってきた。

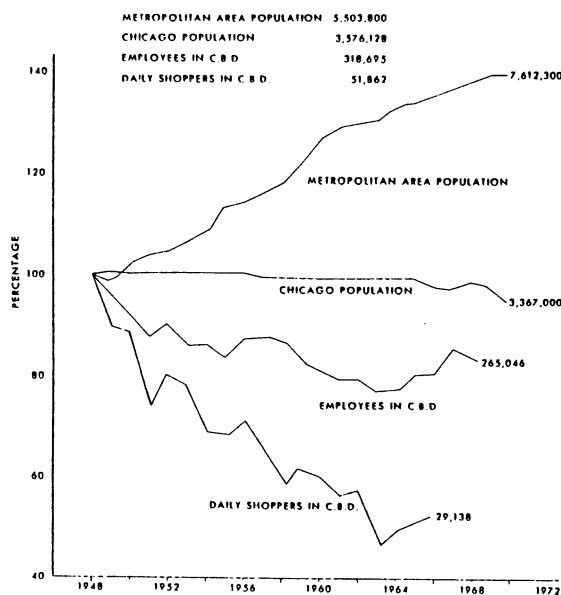


図2-1-10 大都市地域人口、CBDにおける雇用者数CBDにおける購買者数の経年的推移  
出典：Berry et al., 1976, p. 72.

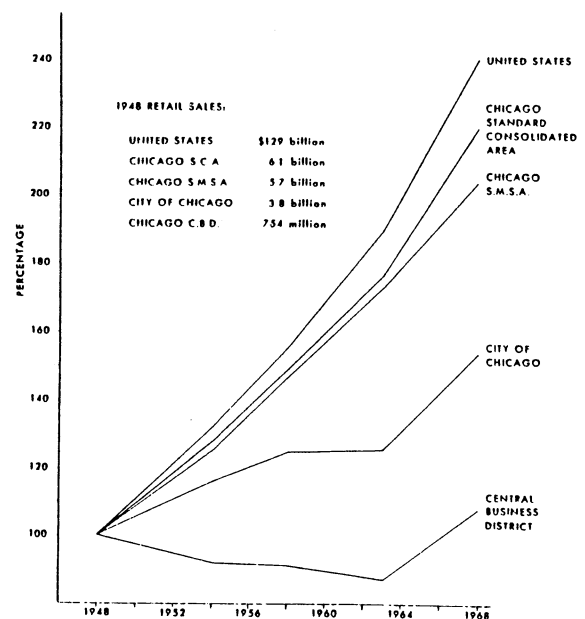


図2-1-11 小売業年間販売額の経年的推移  
出典：Berry et al., 1976, p. 73.



都心のステート・ストリートが寂れていったのは、①市街地や郊外に100以上ショッピング・センターやディスカウント・ストアができたこと、②市内に居住する人々の所得や購買習慣が変化したこと、③職場が郊外に移転しそれに伴って人口の郊外化したこと、などをその理由として挙げることができる。CBDにおける1日当たりの購買者数は、第2次大戦の終了時から1960年代中期まで、連続して減少した。(図2-1-10参照) その結果、当然のことから小売業の売上額も減少傾向を示すようになった。(図2-1-11参照) 特に落ち込みが著しかったのは、デパートよりもむしろ専門店においてであった。1962年における五つの主要なデパートの総売り上げは、1948年当時の30%にすぎないというありさまであった。これは明らかに、郊外型のショッピング・センターの立地がもたらした影響である。

## (2) 都心部活性化への取り組み

こうした傾向がつつくなかで、1958年には、シカゴの経済を活性化するために動きだした若い行動派グループが、シカゴの有力者を巻き込んだ組織をつくることに成功した。この組織は、明確な合意のもとで、①今後16年間に中心部に3,200万平方フィートのオフィス地区を建設すること、②ニア・ノース・サイドをシカゴで最も豊かな住宅地にすること、③リンカーン・パーク、オールド・タウン、ニュータウンの以上3地区において民間資金による再開発を推し進めること、④ループの西の端に新しく大学(イリノイ大学のシカゴ・サークル・キャンパス)を設置するために、都市再開発を支援すること、⑤ループの両側にある主要な医療施設の一体性を強めてこれを維持すること、⑥シカゴ大学がハイドパーク＝ケンウッド(Hide Park-Kenwood)で十分な活動ができるように条件整備を進めること、などを打ち出した。そしてさらに、これらを規模的に上回る計画として立案されたのが、シカゴの市役所とフェデラル・コンプレックスの二つの建設計画である。

民間の大企業—この中にはプルデンシャル・アンド・ジョンハンコック(Prudential and John Hancock)などの保険会社、スタンダード・オイル(Standard Oil)などの大企業、それにシアーズ・ローバックやモントゴメリー・ウォードなどの流通業が含まれるが—これらはいずれも、シカゴの都心部に業務中心地を設けることに同意を示した。1960年代末期にはオフィス・ブームが到来したために、中心部に相次いで高層ビルが建設された。そして、ステート・ストリート(State Street)以外に、ノース・ミシガン(North Michigan)にあるマグニフィセント・マイル(Magnificent Mile)の商業地区でも、大幅な雇用の増加がみられた。この地区では、ジョン・ハンコック・センター(John Hancock Center)に隣接してウォーター・タワー・プラザ(Water Tower Plaza)が建設された。1億ドルの資金を投じたこの建物は、63階分がホテルとアパートから成り、11階分がオフィスとショッピング・センターによって占められている。6階にわたって配置されている店舗の総床面積は60万平方フィート、核店舗としてマーシャル・フィールド百貨店が入っている。

このように都心部では事務所機能が増加したため、ここで働く人々のための住宅需要にもま

た増加がみられた。ニア・ノース・サイド (Near North Side) の中心部、シカゴ川の西岸、それにループにおける雇用増加は、1962年から1968年にかけて2万5,000を数えた。独身のサラリーマンや結婚まもない勤労者のためのアパートが近くに立ち並び、ミシガン湖により近いところは、年長者向けのよりエレガントな住宅地が建設された。リンカーン・パーク、ールド・タウン、ニュータウンでは住宅地の高級化が進み、また湖岸沿いでは、主としてユダヤ系の老人層を対象としたコンドミニアムの建設が進められた。

### (3) シカゴ21世紀計画

1970年代初頭まで、シカゴの活性化運動を企画した組織は、どちらかといえば自己満足に終始したように思われる。1958年に立案した、30億ドルを投じて新しい建造物を設ける計画は、いちおう実現されたからである。ところがその一方で、都市中心部では別の問題が起こっていた。1950年末期頃にはまだ華やかに活動していた劇場やレストランが、白人人口の減少に伴い、あいついで閉鎖された。シカゴの中心部は、主として黒人を対象とする商業地区へと変化していったのである。このため、権威あるオフィスの立地場所 (prestige office location) として都心部を蘇らせるために、2万5,000人の雇用増をこの地域で生み出す方策が考えだされた。その結果、この地域における年間の取引高は4億9,000万ドルにも達するようになった。さらに19億ドルの不動産投資が行われ、市域の4%を占めるこの地域から挙げられた税金は、シカゴ市全体の33%を占めるまでになった。

しかし、こうした成果の裏には、いくつかのマイナス的要素も隠されている。市街地の改造のために支払われたコストや犠牲は大変なものであった。たとえば建物の新築や改築のために不動産が値上りし、零細な企業が地代の負担に苦しむようになったのは、その一例である。小規模な小売業の13%、娯楽施設の15%、それにレストランの8%が都心部からの撤退を余儀なくされたといわれる。1950年代の後半から始められたハイパーク＝ケンウッド地区における再開発事業では、商業関係の事業所641のうち、207事業所が直接的なクリアランスの対象となって移転を迫られた。そして、さらに201事業所が第2期の事業の対象となって移転したため、1960年代には233の事業所のみが元の場所にとどまることができたにすぎない。(図2-1-12参照)

ところで、シカゴの活性化をさらに押し進めるために新しく立案されたスーパー・プランは「シカゴ21計画」と呼ばれる。これは、1958年に結成された行動グループを再編成した組織によって打ち出されたものである。新しい計画全体では150億ドルの総投資が見込まれており、都心部を21世紀の文字通り中心地にすることが、うたわれている。19世紀の残り30年で実施するこの計画は、シアーズ・タワー (Sears Tower)、ファースト・ナショナル・バンク (First National Bank)、スタンダード・オイル・ビルディング (Standard Oil Building) それにシビック・センター (Civic Center) の近くに集積している金融機関や業務機能のレベル・アップをはかり、一大オフィスセンターをつくり上げるのが、その主な内容である。これに加えて、ワバッ

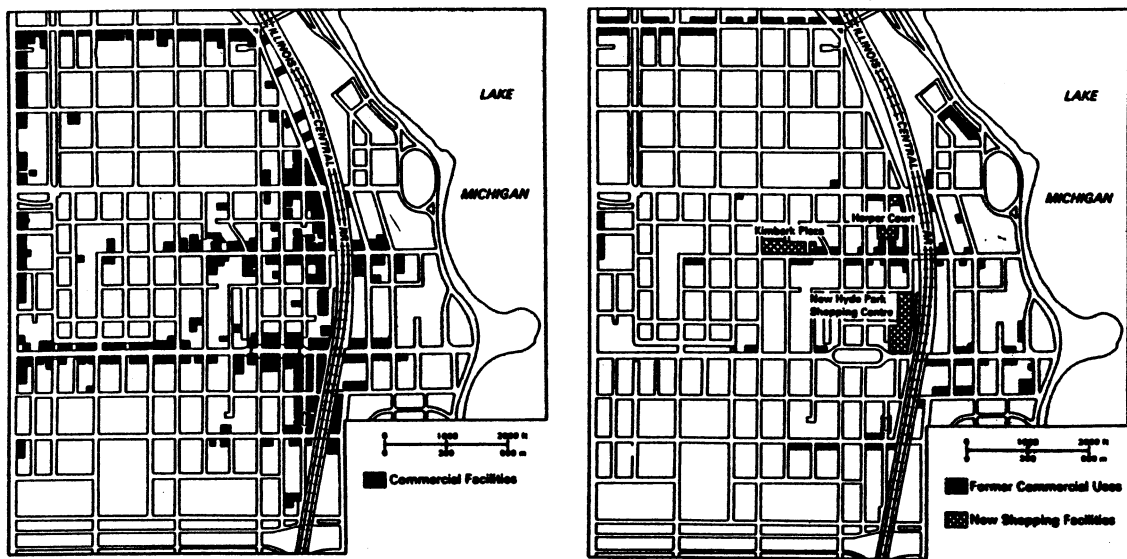


図2-1-12 ハイパーク=ケンウッド地区における再開発事業

出典：Davies, 1976, p. 173.

シュ・アンド・ステート・ストリート (Wabash and State Street) に沿って、旧来のショッピング街を現代的なプラザやモールに改造すること、ノース・ステイト・ストリート (North State Street) に文化・娯楽センターを建設することも、この中に盛り込まれている。こうした計画を実現するためには、シカゴ川に沿って展開する鉄道路線沿いの住宅地域を再開発の対象とする必要がある。

以上で述べた内容以外に、シカゴ21計画には次のような項目が含まれている。

1. ループの南にあって、現在は使用されていない鉄道用地 (面積 650 エーカー) にサウス・ループ・ニュー・タウン (South Loop New Town) を 1985 年までに建設し、12 万人が住む住宅地域にする。
2. CBD を、ループの南と川向うの北と東にそれぞれ向けて、限定的に拡張する。
3. 河岸に沿って、リクリエーション用の空間とオープン・スペースを設ける。これには散歩道と公園が付随する。
4. イリノイ・センター (Illinois Center) を引続き発展させる。CBD の北東部にある 83 エーカーを公園およびプラザとして利用する。
5. ループとラヴェンスウッド (Ravenswood) の高架鉄道線にかえて地下鉄とジャクソン・パーク・ライン (Jackson Park Line) を建設する。
6. ジョン・ハンコック・センター (John Hancock Center)、シカゴ・サークル・キャンパス (Chicago Circle Campus) それにマコーミック・プレイス (McComick Place) とそれぞれ結ぶ CBD の北、西、南の各端に地下鉄の支線を建設する。
7. 公共交通機関を利用する通勤者のために、環状の駐車場を設置する。

8. 公共住宅の環境条件を改善する。公的住宅から民間住宅へ転換するテスト・ケースとして、カブリニ・グリーン (Cabrini-Green) の改造に着手する。

この計画は、シカゴ市当局の都市計画担当者と大企業の代表者によって構成される協議会によってまとめられた。当然のことながら、計画は都心部の社会的変化に関する将来予測に基づいて立案されている。計画では、都心部における居住機能と文化機能の再建に重点がおかれているが、これは各種の住居施設、娯楽施設、文化施設の集積が吸引力として作用し、新たな機能の立地を促進すると考えられているからである。都心部の居住地域には富裕な階層の人々が住み、彼らは金融・業務中心地で就業し、またステート・ストリートあるいはミシガン・アベニューで買物を楽しむと考えられている。つまりこの計画では、都心部の白人化が前提とされており、ここに居住する上流、中流階層の大半は白人層によって占められると予想されている。しかし現実の動向を注視すれば、予想とは逆に、1985年頃までには黒人とラテン系の人口がこの地域で増大し、したがって非白人の政治的主導権が強くなるという見解も成り立ちうる。

#### (4) 都市中心部におけるその他の開発計画

都市の中心部で雇用の機会を増やす計画は、このほかオールド・サウス・サイド (Old South Side) とウエスト・サイド・ゲッター (West Side Ghetto) にもある。前者は1967年におけるストック・ヤードの再開発地区であり、また後者は1970年のミッドウエスト・インパクト・エリアを対象とした計画である。これらの計画立案は、当初、シカゴ大学の都市研究センターの手によって1964年から66年にかけて進められた。その中心は、新規の工業開発をてことした地域づくりと、既存の工業活動の維持にあった。

こうした計画に基づく事業の成果は、現在すでに現われつつある。以前はパッキング・ストック・ヤードであった場所に、モルガン・インダストリアル・ディストリクト (Morgan Industrial District)、ハモンド・コロンビア・コンプレックス (Hammond-Columbia complex)、アシュランド・インダストリアル・ディストリクト (Ashland Industrial District) が建設され、すでに操業が行われている。

同様に、ミッドウエスト・インパクト・エリア (Midwest Impact Area) でも、大規模な経済開発事業が開始された。ここでは、かつてインターナショナル・ハーベスター・トラクター・ワークス (International Harvester Tractor Works) があったところにノース・ローンデール・エコノミック・ディベロップメント (North Lawndale Economic Development) が立地し、中核的な機能を果たしている。ここの開発を手掛けたデベロッパーは、20エーカーの敷地を有するショッピング・センターの建設も行った。さらに、同じミッドウエスト・インパクト・エリアの北端では、ノースウエスタン・ミューチュアル・ライフ・アシュアランス・カンパニー (Northwestern Mutual Life Assurance Company) とノースウエスタン・インダストリーズ (Northwestern Industries) が共同事業で工業団地の建設を実施した。1億2,000万ドルが投じられたこの事業によっ

て、7,500人の雇用が新たに生まれた。新規事業が累積的に作用すれば、将来はさらに4万人の雇用を生み出されると予想されている。

## 7 大都市地域発展の光と影—むすびにかえて

シカゴ大都市地域は、第2次大戦後から今日に至るまで、非常に激しく変動しながら発展してきた。こうした変動の過程は、都市中心部における経済活動の衰退と、著しい郊外化という対照的な二つの現象によって特徴づけられる。都心を中心として同心円を描くように展開する帯状の構造は、マクロ的には現在もそれほど変わっていない。しかし、いったんミクロな視点に立ち至ると、そこには変化してやまない地域の顔が浮かび上がってくる。シカゴの都市中心部における衰退現象は、合衆国の北東部都市の典型的事例として、アカデミックな研究でもしばしば取り上げられた。産業構造の質的变化という経済的側面と、複雑な人種問題という社会的側面が、この国の大都市の地域再編成過程を解き明かす一つの鍵になっている。

都市中心部における衰退現象がよく知られていると同様、これを活性化の方向へ導く「シカゴ21世紀計画」も有名である。郊外化がこれほどまで進行して経済活動の比重が周辺部へ大きく傾きかけているにも拘らず、いやそうであるがゆえに、都心部を再生しようという壮大な試みは大都市の核がもつ潜在的力の大きさを、われわれに改めて見せ付けているように思われる。これはまた、拡散化した大都市地域に一定の秩序を与えるために、そのコントロール・ポイントとしての都心に特別の意味を見出そうという人々の願いを示しているようにも思われる。これまでに投下された不動産的価値を持続するために、この地域にさらに投資を行うという経済的行為以外に、大都市発展の歴史的核としてこの地域を守り抜こうとする人間の意志を感じるのである。

郊外化を推し進めた要因の一つとして、より望ましい、より自由な空間を得たいという人々の欲求を挙げることができる。こうした欲求を満足するいわば手段としての下部構造や、恵まれた広大な空間が、この大都市の周辺には存在していた。そこでは、経済競争と人種的セグリゲーションという二つのフィルターを通して、空間の棲み分けが行なわれた。人々が郊外に求めたものは、都市的生活スタイルと自然に囲まれた田園的雰囲気であった。都市対農村という古典的な対立概念はもはや通用せず、二つの要素が混在した生産・生活空間が望ましい人間の環境として求められた。

しかしそれにしても、大都市地域のダイナミックな変動過程が、経済的成功と失敗、社会的抑圧と非抑圧という際立った対照性によって彩られている点に、問題を抱えながらも未来へ向けてさらに進化しようとする大都市の光と影を見るのである。集積化から求心化へ、そして専門化から離心化・分散化へ目まぐるしく変化してきた北米大陸の大都市地域は、いくつかの課題を背負いながらも、社会・経済的営力に誘導されながら、今後も発展の道を辿ると思われる。

## 参 考 文 献

1. Berry, B. J. L. 1963 : Commercial Structure and Commercial Blight. University of Chicago, Department of Geography, Research Paper 85.
2. Berry, B. J. L. et al., 1976 : Chicago : Transformation of an Urban System. Bullinger, Cambridge, Massachusetts.
3. Daniels, P. W., 1975 : Office Location. Bell and Sons, London.
4. Davies, R. L., 1976 : Marketing Geography with special reference to retailing. Methuen, London.
5. Johnston, R. J., 1982 : The American Urban System: A Geographical Perspective. Longman, London.
6. Yeates, M., 1980 : North American Urban Pattern. Edward Arnold, London.
7. Yeates, M. and Garner, B., 1980 : The North American City, Third Edition. Harper and Row, New York.
8. Watson, J. W., 1979 : Social Geography of the United States. Longman, London.
9. Watson, J. W., 1982 : The United States : Habitation of Hope. Longman, London.