

19世紀アメリカの都市における 交通と郊外化について*

榊原 胖夫

1

本稿は組織的な郊外化がアメリカでいつごろはじまったか、郊外化と交通との関係はどうであったについて、歴史的に分析するためのものである。

郊外とは何かを定義することはむずかしい。郊外はおそらく基本的には、中心都市とのあいだの機能的関係によって定義されるべきであろう。しかしここではさしあたり大都市周辺の低密度住宅地域と考えることにする。

郊外は都市とともに古くから存在した¹⁾。アメリカ大陸でも、フィラデルフィア、ニューヨーク、ボストン、ニューオルリンズにおいて、独立革命以前に市域外に住宅が存在したことは確実である。

しかし郊外に住宅が存在したということだけをもって郊外化とよぶことはむずかしい。郊外化とは郊外が中心都市よりも早く、かつ組織的に発展したことでなければならない。

*この論文は昭和54年度文部省科学研究費補助金（一般研究B）研究成果報告書（現代アメリカにおける都市文明の特質についての一般研究；研究代表者、田口芳弘教授）に執筆した「交通の発展と都市生活の変遷」に加筆したものである。

1) Suburb（あるいは burgus, suburbium, faubourg）という言葉は2,000年以上の歴史をもっている。それはウルの周辺にひろがった荘園や、帝政時のローマ周辺の邸宅、中世のツールーズ壁外の住宅密集地を記述するために用いられた。John Wycliff は1380年に suburbis という言葉を用いたし、Chaucer も『カンタベリー物語』の会話のなかでその言葉を用いている。1500年までにロンドンではその言葉はふつうに用いられており、Suburban という形容詞も17世紀までには一般に用いられるようになったという。（Kenneth T. Jackson, "The Crabgrass Frontier: 150 years of Suburban Growth in America," R. A. Mohl and J. F. Richardson, ed., *The Urban Experience: Themes in American History*, Belmont, California, 1973, p. 197）

表1 5大都市とその郊外との人口増加率の比較(1800—1860年)

メトロポリス	1790- 1800	1800- 1810	1810- 1820	1820- 1830	1830- 1840	1840- 1850	1850- 1860
New York							
City	82.7%	59.3%	28.4%	63.8%	54.4%	64.9%	57.8%
Suburbs	48.3	85.1	63.0	114.6	135.4	167.3	88.5
Boston							
City	36.1	35.5	28.1	41.8	38.5	61.0	29.9
Suburbs	36.8	34.8	25.7	35.2	44.8	84.7	53.8
Philadelphia							
City	44.5	30.8	18.8	26.0	16.4	29.6	11.0
Suburbs	53.8	47.0	25.3	47.8	51.7	74.8	48.8
Cleveland							
City					393.7	50.4	10.8
Suburbs					128.0	89.2	72.4
St. Louis							
City			187.4	27.	181.4	51.8	20.0
Suburbs			33.3	52.	135.9	309.9	100.7

資料: K. T. Jackson, "Urban Decentralization in the Nineteenth Century: A Statistical Inquiry", L. F. Schnore ed., *The New Urban History*, Princeton, 1975, p. 115.

19世紀のアメリカで都市が急速に成長していたことは明らかである。しかし都市の膨脹過程のなかで、都市内における集中がすすんだか、あるいは分散がはじまっていたかについては議論がわかれていた。伝統的には集中がすすんだという考えがつよく、分散——郊外化がすすんだとしても、それは1890年代、すなわち電気市街鉄道が導入されたのちのことであるとされてきた。しかしもっと早くから分散化がはじまっていたと主張した人もあった。そのなかには、Graham R. Taylor²⁾, George Rogers Taylor³⁾, Sam Bass Warner⁴⁾, Jr., Harlan Paul Douglass⁵⁾, Roderic Mckenzie⁶⁾ などがあつた。近年では Kenneth T. Jackson が

2) *Satellite Cities: A Study of Industrial Suburbs* New York and London, 1915.

3) "The Beginnings of Mass Transportation in Urban America," *Smithsonian Journal of History*, 1, No. 2, pp. 35-50, No. 3, pp. 31-54, 1966.

4) *Streetcar Suburbs: Process of Growth in Boston, 1870~1900*, Cambridge, Mass., 1962.

5) *The Suburban Trend*, New York, 1925.

6) *The Metropolitan Community*, New York, 1925.

この問題にたいする統計的研究⁷⁾を發表している。

表1は Kenneth T. Jackson にしたがって、アメリカの主要な5都市をとりあげ、中心都市と郊外との10年毎の人口の伸びを比較したものである。もし郊外の人口の伸びが中心都市の人口の伸びよりも早くなつたときをもって郊外化のはじまりと考えることができるならば、ニューヨークでは1800年代、ボストンでは1830年代、フィラデルフィアでは1790年代、クリーヴランドでは1840年代、セントルイスでは1820年代に郊外化がはじまったといふことができる⁸⁾。

Kenneth T. Jackson の研究は郊外化の時期設定を歴史的に大幅にさかのぼらせることとなった。それはレールによる都市内旅客輸送のはじまるより前、ステージ・コーチかオムニバスの時代に設定されたのである。

本稿ではこれらの見解を吟味するため、19世紀における都市交通と郊外化の関係について素描し、そののち私見をまとめることとする。

2

1825年ごろのアメリカの都市の交通手段は足であった。街は人々が歩くことを前提につくられていた。川のあるところでは舟、他都市との連絡にはステージ・コーチがあった。しかしそれらは都市交通とはいえなかった。都市内では商業地と住宅地がまじりあい、金持ちと貧乏人はしばしば隣りあわせに住んでいた。都市の周辺には無限にひろがる値段の安い土地があった。しかし都市の住民は集りあって住み、道路幅はせまく、家は小さく、一軒あたりの土地も小さかった。たいいていの人々は馬や馬車を所有する金も土地ももっていなかった。したがって都市の中心部に住むことは便利なことであり、有利なことであった。

1825年ごろの郊外は、中産階級の住むところではなく、スラムに近いところ

7) "Urban Decentralization in the Nineteenth Century: A Statistical Inquiry," L. F. Schnore ed., *The New Urban History*, Princeton, 1975, pp. 110-142.

8) Jackson は郊外について別の定義がありうることを指摘している。たとえば郊外における人口の伸び率が都心のそれを上まわることに加えて、都心部の人口密度の低下を条件として加えるならば、フィラデルフィアの郊外化のはじまりは1860-1890年にまで下がることになる。 *Ibid.*, p. 122.

であった。屠殺場や皮なめし工場や染場はしばしば郊外にあり、郊外の空気はよどんだ水、死んだ動物、生ゴミなどによって異様な臭いがしていたといわれる⁹⁾。

1825年以降アメリカの都市は徐々に、しかし劇的な変化をとげるようになった。都市地域の拡大にともなって、上流・中産階級が都市周辺部の人口密度の低い郊外に移動し、中心部周辺に貧困移民層が定着し、スラムが発生し、やがては中心地全体の荒廃につながっていったのである。

アメリカの都市における土地利用の型の長期的な変化をただひとつの原因に帰することは不可能である¹⁰⁾。しかし19世紀のアメリカの都市における郊外化

9) Jackson, "Crabgrass.....," p. 198.

10) 都市内における長期的な構造変化をもたらした要因には、都市内交通機関の発達のほか、つぎのようなものが考えられる。

i) 都市人口全体の伸びと貧困者の都市内定着

1840年の都市人口は全人口の11%以下であった。同年人口10万以上の都市は4つであり、そこに住む住民の数は100万人に足りなかった。1910年には都市人口は45%をこえ、人口10万以上の都市は44、そこに住む人の数は2,700万をこえていた。このようなアメリカ全体の都市化と都市の郊外化は区別されるべき現象であるが、都市におしよせる人口を吸収するために、都市地域の拡大が必要になったという側面は否定することができない。

拡大しつつあったアメリカの都市にはアイルランドや東南ヨーロッパからの貧乏な移民の第1世代が定着した。かれらはしばしばヨーロッパの田舎から出てアメリカの都市に定着したから移民は世界的な規模における都市化を意味したといえよう。ロシア人、アイルランド人移民の6分の5以上、イタリア人、ハンガリー人移民の4分の3は都市に定着した。

貧乏な新来者がなぜ都市の中心部に定着し、それがスラム化していったかという問題にたいする答は簡単ではない。しかしその重要な理由のひとつとしてつぎのような事情が考えられる。都市交通の発達にともなって郊外に転出した上流・中産階級の土地や建物の多くは不動産業者の手にわたった。一方都市の発展とともにCBDは拡大しつつあり、不動産業者の手にわたった土地は値上がりの可能性をひめていた。したがって不動産業者はCBDが拡大するまで所有権を維持するだけで利益があると考え、建物の修理や改善のための投資を行なわなかったと考えられる。こうして新移民の多くが住むことになった中心部の住宅地域は荒れるにまかせられた。

ii) 都市内における工場の拡大とそれにとまなう各種職業の増加および公害の拡大

CBDの拡大は工場、商店、オフィスなどの数と平均規模拡大の結果であった。1860年までは商業、1860年以降は製造業の貢献が大きい。(Roger F. Riefler, "Nineteenth-Century Urbanization Patterns in the United States," *The Journal of Economic History*, Vol. XXXIX, No. 4, Dec. 1978.) フィラデルフィアをとってみると、1860年から1930年のあいだに人口は4倍にもならなかったのにたいして、100人以上雇用している工場で働く人々の数は50倍以上にもなっている。これらの工場は鉄工所、化学工場、石油精製などで悪臭と騒音を発した。その結果、仕事場と住宅を分離させる傾向が生じた。もちろんすべての大工場が都市の中心部に存在したわけではない。工場もまた混雑、高土地価格をさけて郊外に移動する傾向があったが、それが一

は、中心都市とのあいだの通勤、買物、その他の関係を前提としていたために、交通機関の発達がなければ起りえなかったと考えることができる。そこでアメリカの都市における交通機関の発達を簡単にたどることとしよう。

オムニバスという名前がはじめてアメリカにもたらされたのは、1831年ニューヨークにおいてであった¹¹⁾、ボストンに最初のオムニバスが現われたのは1833年である¹²⁾。もっともそれ以前にも1時間毎出発の駅馬車 (hourly stages) があった¹³⁾。駅馬車はもともと都市間交通をうけもつものであったが、しだいに近隣都市へひんぱんに往復するようになり、部分的に都市交通の役割をはたした。しかし都市内交通を主たる目的とする大量輸送機関の最初のものはオムニバスであった¹⁴⁾。

1840年までにオムニバスは十分な発達をとげた。たとえばそのころのボストンでは、週日には150台ないし200台のオムニバスが運転されていたと推定される。もし1台のオムニバスが平均10名の乗客をのせて日に3往復していたとすれば、年350万ないし440万の人がオムニバスを利用したことになる。

1850年までにオムニバスはアメリカの諸都市を縦横に走りはじめた。またオムニバスは鉄道の停車駅むけの路線をふやし、そこで乗降する人々を運ぶ役割をはたした。オムニバスはせまい道路のうえを騒音をたてて走り、事故と混雑、

一般的になったのは19世紀末からである。また後述するように都市交通機関も大量に馬を利用したことから生じる悪臭とかかなりの騒音を発生した。

iii) 〈Suburban Ideal〉の一般化

相当数の上流・中産階級が郊外に住みはじめると、郊外に住むことは良いことであり、個人的な出世、成功を意味することであり、アメリカ的な理想の実現であるという考えが生じた。Suburban Idealの出現がいつごろであったかを明示することは不可能であるが、それがいったん成立すると、人々は郊外に住むことを目標として努力することとなった。

11) J. A. Millier, *Fares, Please! From Horsecars to Steamliners* London, 1941, p. 1.

12) そのオムニバスには「ガバナー・ブルックス」という名がつけられた。「ガバナー・ブルックス」は4頭だてで車内に18の座席をもち、さらに展望席が6つあって、総計24人を収容できた (G. G. Crocker, *From the Stage Coach to the Railroad Train and the Street Car*, Boston, 1900, pp. 23-24).

13) Crocker, *op. cit.*, p. 23.

14) オムニバス事業が経営的にはじめて成功したのは、1819年パリにおいてであり、その創設者は銀行家であり政治家でもある Jacques Laffitte であったといわれる。

雑踏と言いつ争いは日常茶飯事となった。1850年にはオムニバスはもはや都市交通の必要に応じきれない時代おくれの交通機関になりはじめていた¹⁵⁾。

アメリカで最初に鉄道が営業しはじめたのは、1830年であった。そして1854年までに東部諸都市とミシシッピをむすぶ4大幹線が完成した。鉄道は都市内交通機関としても、限られた範囲であるが、役割をはたした。都市交通手段としての鉄道の重要性は通勤旅客によってはかることができよう。たとえばボストン・ウースター鉄道は1838年にはじめて通勤者に1年間有効の定期券を発売したが、1843年にはボストン＝ウェスト・ニュートン間に通勤列車を運転させている。1857年この鉄道はボストンとボストンから10マイルの停車駅までのあいだの乗客を約50万人輸送したと報告している¹⁶⁾。

オムニバスや鉄道は都市交通の歴史において、それぞれ重要な役割をはたした。しかし短距離旅客輸送のもっとも大きな革新は馬車鉄道であったと考えられる。たとえ1860年メトロポリタン鉄道会社——当時ボストン最大の馬車鉄道会社——は1社で年650万に近い乗客を輸送した。同年ボストン地域で、延べ1,350万人以上の人々が馬車鉄道を利用した¹⁷⁾。

馬車鉄道はオムニバスをレールのうえにのせることによって、両者の長所をとりいれたものであった。それは1832年ニューヨークで John Mason という人物によって発明されたが¹⁸⁾、アメリカの諸都市にひろがったのは1850年代中ごろであった。その後馬車鉄道の延長は急速にのび、アメリカの諸都市の街路をうめた。馬車鉄道はオムニバスの約2倍の速度があり、騒音水準は低く、運賃はオムニバスの約半額であった¹⁹⁾。当時のある著者は都市交通における「世紀

15) 榊原胖夫「交通、都市化および経済発展——オムニバスから馬車鉄道へ——」同志社大学経済学論叢9巻2号、昭和34年3月。榊原胖夫「経済成長と交通政策」法律文化社、昭和36年に収録。拙著、176-177ページおよび186ページ注33。

16) George Rogers Taylor, *The Transportation Revolution 1815-1860*, Rinehart, 1951, p. 390.

17) *The Fifth Return of the Metropolitan Railroad Corporation for the Year ending November 30, 1860*. Boston, 1860, p. 3.

Returns of the Railroad Corporations in Massachusetts, 1860, prepared by Oliver Warner, Boston 1861.

18) Miller, *op. cit.*, p. 17.

の改良」であるとのべている²⁰⁾。

1880年代は馬車鉄道にとって偉大な年月であった。1885年のマサチューセッツ州をとってみると、そこに34の馬車鉄道会社があり、その総資本は約800万ドル、軌道延長37マイル、そして1億人以上の旅客を輸送していた。その輸送には1万頭近い馬と2,000台近い馬車が使用された²¹⁾。

電気鉄道は1887年にはじめて導入されるが、それは基本的には馬車鉄道の動力が馬から電気に変わったにすぎなかった。マサチューセッツの1898年特別委員会の報告も、「市街（電気）鉄道がオムニバス路線にとりつけられた軌道（馬車鉄道）の発展にすぎないことは明らかである」とのべている²²⁾。電気鉄道は1902年ごろまで拡大をつづけた。1900年には電気鉄道の延長は1890年の3倍に達し、馬車鉄道はほとんど消滅した。このころになると電気鉄道は都市内交通だけでなく、都市間交通をも担当しはじめ、蒸気鉄道の乗客をうばった。その後1915年ごろまで電気鉄道延長は伸びなかったが、企業間の合併と併合がつづき、路線の統合がおこなわれた。しかし1915年をすぎると電気鉄道は費用の増加になやまされ、1920年代には自家用乗用車との競争に敗北した²³⁾。周知のように路面電気鉄道の路線は次第に撤去され、第二次大戦前には、少数の例外をのぞいて、アメリカのすべての都市からその姿が消えたのであった²⁴⁾。

19) Alexander Eaton, *A Practical Treatise on Street or Horse power Railways*, Philadelphia, 1859, pp. 4-19.

20) *Ibid.* p. 4. 馬車鉄道は都市の騒音問題を部分的に解決した。当時の著者は馬車鉄道は「雪でおおわれたときのように音がしない」とのべている (*Ibid.* p. 5)。しかし悪臭問題はかえって増加した。都市内を走る馬の数がふえ、馬糞の臭いが高まったからである。しかし、馬車鉄道会社の厩舎の馬糞は近隣農家に肥料として売られ、馬車鉄道会社の収入源のひとつとなった。

21) *Massachusetts Public Documents*, 1885, No. 14. *Seventh Annual Report of the Board of Railroad Commissioners*, p. 182 ff.

22) *Report of the Special Committee of 1898* (Boston, 1898) p. 11. この特別委員会は市、町、市街鉄道会社の関係を調査するためのものであった。

23) 榎原睦夫「マサチューセッツの電気鉄道」I, II, 同志社大学経済論叢9巻5号昭和34年6月, 10巻6号昭和36年1月, Iのみ前掲拙著に収録。

Edward S. Mason, *The Street Railway in Massachusetts: The Rise and Decline of an Industry*, Harvard Economic Studies Vol. XXXVII, Cambridge, 1932.

24) 高架鉄道（シカゴ）、地下鉄（ニューヨーク、ボストン）、ケーブルカー（サンフランシスコ）などは後にのこされた。

3

人々が住居を決定するにあたって考慮にいれる要因には、土地や住宅の価格とその大きさ、まわりの環境、通勤時間および通勤費用、買物や通学の便などがある。そして一方いつでも所得が制約としてはたらく。新しい交通手段は旧来の都市交通手段にくらべて、時間と運賃をふくめた実質的な交通費用を低下させる。それゆえにこそ新しい交通手段が開発導入されたのである。そのような実質的な交通費用の低下は、人々の所得が以前とかわらなくても、都市中心部からより遠いところに住居を定めることを可能にする。もし都市中心部から遠いところの方が土地や住宅の相対的価格が低く、一定の価格でより大きい物件の購入や賃借ができ、かつまわりの環境がよいとすれば、その傾向はいちじるしい。

もし所得の高い人の方がより大きな土地と住宅をより強く選好し、住環境の良さにより高い価値を見だし、時間価値をふくめた実質的な交通費用をマージナルなものと考えたとすれば、所得の高い人ほど住宅を郊外に立地させることになる²⁵⁾。19世紀は今日とちがって家族の平均規模も大きく、家政婦なども容易にえられたということを考慮にいれておかなければならない。

今日までのところデータが十分に存在しないために、19世紀のアメリカの都市における住宅立地を説明する理論的計量的分析はない。しかし都市交通機関が住宅の分散化をもたらしたという歴史的記述は少なくない。そのばあい、アメリカの都市における郊外の形成を電気鉄道とむすびつけて論じたものももっとも多い。たとえば C. E. Landon は市街電気鉄道が近代都市の基礎的様式を形成したとのべている²⁶⁾、G. Lloyd Wilson もほぼ同じ意見である²⁷⁾。Edward

25) 所得が高くなるにつれて運賃はマージナルな支出となるであろうが、通勤に要する時間の価値は高くなる。時間価値が十分に高くなれば、都心近くの高級アパートに住むことも考えられる。しかし19世紀中ばの所得分配は20世紀初めにくらべれば、平等であったと考えられ、都心に住まなければならないほど時間価値の高かった人は少数であった。

26) *Transportation: Principles, Practices, Problems*, New York, 1951, pp. 187-188.

S. Mason は電気鉄道の土地価格 および 都市内人口の分布におよぼした影響を否定しないが、はるかに慎重で、都市内人口の分布は交通機関以外の他の要素によることも多いとのべている²⁸⁾。

しかし当時の人にとって電気鉄道が土地価格を上昇させ、住宅を分散させ、商業や工業の立地にも影響を与えたことは、日常経験するところであって、わざわざ説明する必要がないほど自明のことであった。たとえば1898年のマサチューセツ特別委員会報告書は、より広い地域への人口の分散は、「大きな程度において電気鉄道組織の急速で精力的な拡張をつうじて……非常にみじかい期間にもたらされたものであった」とのべているし、1918年のマサチューセツの電気鉄道委員会は、「中心部をはなれた住宅地の発展およびそれにつづくその地方における商業活動の成長は、新しい地域を有利な職業地域に近づけた交通および運送設備の拡張に緊密にしたがっている」といい、「ボストンにおいて郊外地域が発展した大きな理由のひとつは、不動産業者が自分たちのもう土地が（電気鉄道運賃）5セントの範囲内にあるという事実を大きなスローガンとしてかかげたためであった」と論じている²⁹⁾。

蒸気鉄道による都市人口の分散を論じた人には、1806年以前の鉄道の発展とその効果にかんする古典的な書物をだした George Rogers Taylor³⁰⁾ やニューイングランド経済史についてすぐれた著作をあらわした Edward C. Kirkland がある³¹⁾。また当時のある技術者は1859年につぎのように書いている。「もしある

27) Transportation and Communications, New York, 1954, p. 617ff.

28) *Op. cit.* p. 193 ff.

29) Massachusetts Sen. Doc. 265, p. 17. この委員会ではとくに均一料金制が郊外の発展をうながしたと論じている。

30) *The Transportation Revolution*, p. 390 ff.

31) *Men, Cities and Transportation, A Study in New England History, 1820-1800*, Cambridge, 1948, p. 348 ff.

また James Duncan Philips はイースタン鉄道のローレンス線についてつぎのように書いている。ローレンス早朝6時すぎに出発する列車は、労働者を家庭から職場の近くまで輸送する。午前8時少し前にでる次の列車はセイラムの法廷に行く弁護士、ボストンへ行く実業家、ダンバー、セイラムの高校へ、あるいはボストンの学校へ行く生徒たちを輸送する。10時の列車は、セイラムまたはボストンへ買物にでかける婦人たちが上得意であった。その彼女たちは4時の列

人が1時間に4マイル歩くとし、家から勤務先まで1時間かかるとすれば、かれは勤務先から4マイル以上の距離のところに住むことはできない。……(居住可能)地域は50.25平方マイルである。もしかれが馬にのって1時間8マイル進むことができれば……地域は201平方マイルである。もしかれが汽車にのって1時間に30マイル旅行できれば……地域は2,827平方マイルとなる。このような分散の結果はボストンについてはっきり見ることができる。1830年には人々はボストン市内に住まなければならなかった。今やかれはドーチェスター、……(周辺都市の名前)、……など、(ボストンから)2マイルないし13マイルの距離のところに住んでいる。」³²⁾

馬車鉄道が郊外の発展に貢献したと考えた人は少数ながら、存在する。筆者そのひとりであった。筆者は東部マサチューセッツのすべての都市を、馬車鉄道が導入された年によって分類し、人口の伸び、生産の伸びが馬車鉄道の導入と高い相関をもつことを明らかにし、ボストン近辺においては、馬車鉄道路線に沿ってアイルランド系移民労働者が定着し、それとともに古い移民から成る中産階級がさらに郊外へと移り住んだ過程を分析し、馬車鉄道路線にそってひとりで型の都市拡大がすすんだことを論じた³³⁾。George Rogers Taylor は筆者の論文を引用し、アメリカの他の都市においても馬車鉄道によってひとりで型の市街地形成がすすんだことを立証した³⁴⁾。

すでにのべたように Kenneth T. Jackson の計測が正しいとすれば、郊外化はいくつかの都市において馬車鉄道以前のオムニバスの時代にはじまったこと

、車で帰り、男や生徒たちは5時ないし6時の列車でそれぞれ家路をたどるのであった。“Transportation in Essex County,” The Essex Institute, *Historical Collections*, Vol. LXXXV, Salem, 1949, p. 251.

32) George Leonard Vose, *Handbook of Railroad Construction*, Boston, 1859, p. 4.

33) Yasuo Sakakibara, “Horse-drawn Street Railway in Eastern Massachusetts 1855-1875,” Unpublished MA thesis, 1956, Amherst College.

34) “The Beginnings of Mass Transportation...,” *passim*.

なお移民史家の Oscar Handlin も馬車鉄道とともにアイルランド系移民の居住地域がひろがったことを述べている。 *Boston's Immigrants, 1790-1865: A Study in Acculturation*, Cambridge, 1941, p. 99 ff.

になる。たしかにオムニバスは世界最初の都市大量交通機関であり、それが都市内における実質交通費を低下させたことは明らかである。したがってオムニバスは全体として市街地を拡大する役割をはたしたと考えられる。

ただオムニバスは、今日のバスと同じように、固定的な軌道をもたず、需要の変動に応じて路線を自由に変更することができた。そのため需要より供給が上まわって、オムニバスが空車に近い状態で走ることはあっても、需要がほとんどないところにオムニバスが需要に先行して路線を設定することはありえなかったと想像される。まず住宅が建ち、そしてオムニバスが走り、地価が上昇するというのが順序であった。

一方組織的な郊外化のためには需要に先行して交通供給が存在する、つまり将来の需要増をみこして路線設定が行なわれることが必要であった。その役割をはたしたのが馬車鉄道であった。オムニバスの大部分は少くもその最盛期には、馭者がすなわち所有者であるという個人経営のかたちをとっていた。馬車鉄道を経営するには固定資本が必要であった。したがって馬車鉄道はかなりの規模の会社組織になっていた。経営者たちは路線の拡張に意欲的であった。会社間には競争があり、顧客を獲得する最善の方法は他社に先んじて路線を拡張することであった。こうして需要に先行するかたちで交通投資がおこなわれた。もちろん需要に先行して投資をすることは危険であった。路線を拡張しすぎて経営不振におちいり、やがて他社に合併、吸収されるというケースも相ついで。しかし料金5セントの範囲は確実にひろまり、そこに住宅がたち、地価も上昇したのであった。

こうしてみると郊外化のはじまりを固定的な軌道をもつ交通機関におくことは正しいように思われる。Kenneth T. Jackson の計測は都市部と郊外との境界設定に問題があるか、あるいは郊外の規模があまりに小さいために伸び率だけが高くなったかのいずれかではないかと想像される。いずれのばあいにも、馬車鉄道以前においては市外に住む人たちといえば、ときたま個人馬車で都心に行けばすむ近郊農民か、都心との関係がきわめて稀薄な人たちか、屠殺、皮

なめし、染色など公害を発生させる産業に従事する人たちであった。その意味では現代的な意味における郊外とは、まったく無縁であったということができよう。

4

こうしてすべての都市交通機関は都市地域の拡大と都市人口の増大に貢献した。ただオムニバスは後にあらわれる交通機関ほど信頼性がなく、固定的な軌道をもたなかったために組織的な郊外化をもたらさなかった。都市における土地利用の型にも基本的な変化は生じなかった。交通機関の路線に沿った郊外地の発展と通勤交通のはじまりは鉄道によるものであった。しかし地域間交通と貨物輸送をになった鉄道の都市における密度は低く、郊外の発達はかぎられていた。その間隙をうめたのは馬車鉄道であった。馬車鉄道は路線にそった新しいかたちの都市形成をうながし、都市地域全体における土地利用の型に大きな変革をもたらした。電気鉄道はその傾向を増幅したと考えられる。

こうしてみると郊外化を人口の伸び率だけで判断することは危険であり、郊外と都心とのあいだの機能的な関係に注意をはらうことが必要であることがわかる。Kenneth T. Jackson の研究は、その意味で単純な計量化のもつ欠陥をわけもっているといえるのではないであろうか。