

# 「景観地理学」北米の旅(上)

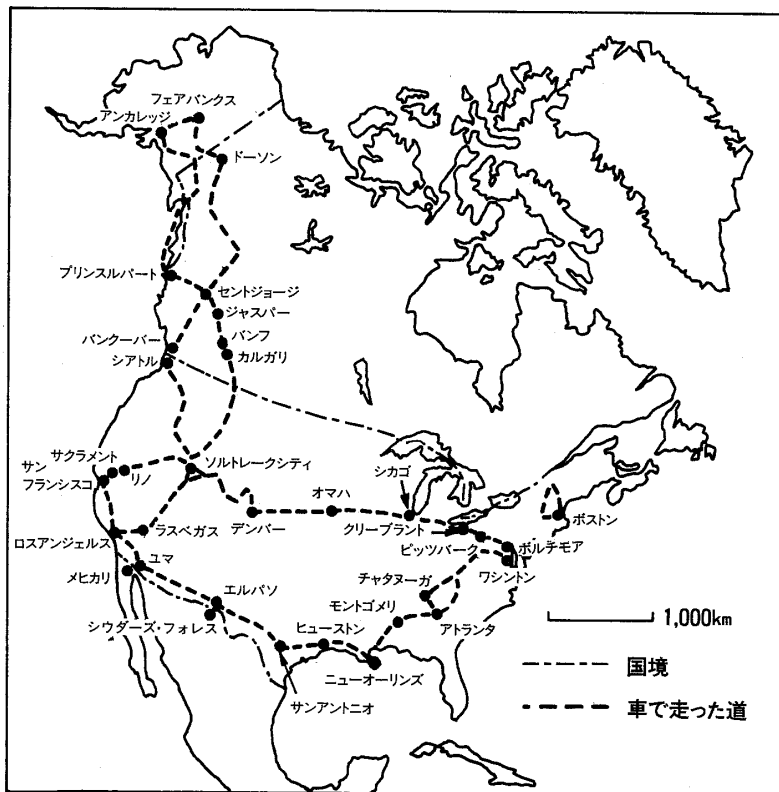
進藤 賢一

## (1) アメリカを視る眼

アメリカ合衆国が広大な国であることは、疑う余地がない。アメリカ本土に限らず、アラスカ州ひとつとっても、日本の四倍の面積だ。アメリカ本土の南北差は、フロリダ半島沖のキーウエスト(二十四・五度N)から、米加国境(四十九度N)で、東アジアに照らしてみると、沖縄県石垣島から、サハリンの中央部近くに及ぶ距離である。東西の緯度差でも六十度近い四千七百公里メートル、東京と札幌を千キロメートルとすれば、その五倍もの距離になる。一日千キロメートル走っても五日間の横断時間が必要とする。

北西部でカナダとアメリカの国境部分を形成している氷河湖、通称五大湖は、カナダ、アメリカにまたがっているものの、その合計面積は日本の $\frac{2}{3}$ 、イギリスの国土面積にほぼ等しいし、最大のスペリオル湖は、北海道の全面積に匹敵する。

九二年八月、よく晴れた日にクリーブランドからエリー湖を、シカゴのシアーズタワーからミシガン湖を仰ぎみたが、勿論、対岸までは見透せず、まさに海のたたずまいだ。八六年七月、ミネアポリスからニューヨーク行き機の機上一万メートルからみてようやく湖の淵がみえる広大さである。



北アメリカの地図と車で走った足跡 (1987~1992年)

ロッキー山脈に源を發し、メキシコ湾に注ぐミシシッピ川は、かつて、世界最長流として、アメリカ人の心に世界一を誇る自然界の象徴の一つとされてきたが、その後の調査で、ナイル川、アマゾン川、長江に抜かれてはしまったものの、いぜん、六千二百キロメートル、これは、アメリカ大陸（合衆国部分）を横断してなお、千五百キロメートル余す長流である。

世界で、最も古く指定を受けた（一八七二年）ワイオミング州のイエローストン国立公園は九千八百五十平方キロメートルの面積をもつが、これは、日本最大で神奈川県よりやや小さい。大雪山国立公園の四倍にも及んでいる。

コロンビア川にかかる、グランドクーリーダムの発電力は九百七十八万キロワット（世界で三位）は、日本最大の新高瀨川発電所（信濃川水系）の七・六倍といった具合である。比較するものはまだまだある。

こうしたアメリカの巨大性を示す指標を挙げれば、文字通り「枚挙にいとまがない」ほどある。この巨大性は、コロンブスの大陸発見以後、五百年のアメリカの歴史のなかで大きな意味をもってきたことに注意しておかねばならない。

第二は、移民国家の性格をもち、主にアングロサクソン系住民らが原住民を駆逐して、あるいはラテン系の地域を併合、吸収、買収して今日の国家の形態をつくり出していることである。

それは北海道が「えぞ地」と呼ばれていた明治以前、アイヌ人、オロッコ人、ギリヤーク人の生活舞台であった北方の地に、江戸末期から明治にかけて大量の和人が移住し土地所有権の設定で、古くからこの大地を生活の基盤としてきた人々を、追い詰めていった歴史に似ている。

アジア方面から、いつの日かベーリング海峡を越えてアメリカ大陸に渡ったモンゴロイド達、つまりインディアンにとって、ヨーロッパ

人が侵入するまでは、生産力は度外視しても安全で夢の大地であったに違いない。

ヨーロッパ人の侵入は、当初のうち、もちつもたれつとの関係にあった。インディアンのもっていた毛皮やとうもろこし、タバコの買いつけを行ったヨーロッパ人は、彼らに馬や羊を教え、農具などのつくり方を指導したからである。

やがて、アメリカへの移民が本格化すると、両者は敵対的になり、生産力、技術力に優るヨーロッパ人は、原住民であるインディアンを西に追いつめ、糧道を断つていく。バイソン（野牛）の激減が、それを物語っている。

アメリカのロードマップを見てみると、アリゾナ、ユタ、ニューメキシコの砂漠のなかに、いくつものインディアン・レザベーションがでてくる。これは、南北戦争後、インディアンを保護するとの理由で、彼らの居留区を設定して住ませたのである。Navajoの居留区は、アリゾナからユタに及ぶ、もつとも広大な面積を有するものである。

インディアンを追い詰めることでフロンティアを拡大したのは勿論ヨーロッパ大陸からの移民であった。

アメリカにおける移民の画期は十九世紀初頭から中葉にかけての 아일랜드農民を中心とした時期、十九世紀後半のドイツ、イギリス移民の時期、十九世紀末から二十世紀にかけての北欧、南欧、東欧の移民時期があるとされているが、ヨーロッパから新大陸に移住したのは、貧困な農民、失業した手工業労働者など、恵まれない人々が中心であった。

他方では、アフリカ大陸から奴隷として強制移住させられた黒人達やラテンアメリカからの移民がいるし、数的にはわずかであれ、東洋人移民も含めて、今日の多民族国家、アメリカ合衆国が形成されているのである。

こうした民族構成はアメリカの風土を考える上で、極めて大きな意

味をもっている。

第三は、一六二〇年の清教徒によるアメリカ大陸到達以来、わずか三百七十数年で、今日の合衆国の輪郭をつくりあげ、全土に移民の居住地が拡大したことをあげなければならない。

人が自由に足を踏み入れ、耕作すれば我が土地に帰すような境界は一八九〇年にはほぼ、消滅してしまつたのである。

それに拍車をかけたのは一八六二年制定の「家産法」で、五か年定着して耕作を行えば、六十四ヘクタールの土地が無料で取得できることを、国家が保証するようになったからだ。

移民が西進して、土地を面的に確保し、砂漠地帯、山岳地帯を除いて、地図上で余白部分が見当らないほど人が居住するための土地を拡大するのに、重要な役割を果たしたのは、輸送機関としての鉄道である。

南北戦争頃には五万キロメートル、一九二〇年には四十万キロメートル、その後、道路の整備に伴い、鉄道と自動車の輸送上の競争が展開され、今日の鉄道の総延長距離は、当時の約半分、二十二万キロメートルに縮小されたが、中部から西部への開拓に果たした鉄道の役割は大変大きかった。

農業の地域分業や資源立地型工業が成立、発展するのも、市場との輸送路が確保されてこそ、はじめて可能になるのだからである。

ところで今日、アメリカの鉄道の役割は貨物輸送でこそ、日本の五十六倍の威力があるものの、旅客では、日本の四十分の一となつて、旅客部分は、事実上、自動車と航空機にとつて変わられた状況である。

このような変化は、日本でも高速道路網の進展に伴い、同じ状況が予想されるから、アメリカでの交通事情の変遷過程をみておくことは意味があるところである。

第四は、アメリカ経済の隆盛と停滞の歴史的变化をどうみるか、の視点がある。

第一次大戦前後から、アメリカの工業、農業の生産力は急拡大し、イギリスを押えて世界一の工業国になつた。第一次大戦は、ヨーロッパ列強国が経済力を落したのと逆に、アメリカの繁栄は上昇の一途を辿つた。一九二九年からの大恐慌も、ニューデールなどの政策展開で切りぬけ、第二次大戦に突入、この戦争でアメリカの景気は、さまざまな回復力をみせる。

それは、一九五〇年代の世界の生産量における次の数字（パーセント）が、象徴している。

なお（ ）内は一九九〇年の数字。

自動車生産台数八〇パーセント（二〇パーセント・以下同）、石油生産六〇パーセント（一二）、鉄鋼四五パーセント（一一）、電力四〇パーセント（二六）、石炭四〇パーセント（二五）、綿花四〇パーセント（一八）、小麦二〇パーセント（二・五）と、世界No.1の地位を築いた。

もちろん、金融、貿易、对外投资でも他の追隨を許さない圧倒的な地位を確立していったのである。

ところがカッコ内の数字が示すように、わずか四十年余の間に、アメリカ合衆国は、大半は首位の座を降り、今日では双子の赤字に悩み、債権国から債務国へと転落してしまつた。

こうした変化の背景にあるものは一体なにか。さまざまな理由を現地で考えてみる必要に迫られる。

第五は、特に、農業や鉱工業など、産業面での変化である。

アメリカは、旺盛な食糧消費国である。穀物、畜産物、果樹、野菜を含めて国民一人当りの消費は、多くの部門で世界一、そのなかには、国外からの輸入によつて賄われているものもあるが、大半は自国産で自給し、なお余剰を輸出にまわす。

小麦の輸出は、世界の三〇〜四〇パーセント、大豆は六〇パーセント、とうもろこしは七〇パーセントをこえて、いずれも首位、米は、

タイに次いで二位である。

食糧品生産で、国内自給をして、なお輸出へ、という生産力の高さは、農業の近代化（設備、施設、機械、化学肥料、農薬）と省力化によるコストダウンで、国際的な競争力をつけてきたこと、規模の経済（スケール・メリット）の追求、加えて、土地利用にみる地域分業（地域分担）、適地適作主義の徹底がある。

食料農産物のみでなく、綿花、綿羊など原料生産物の面でも、途上国の追いあげ、追従を許さない力づよさを維持している。

その背景はなにか、視察の視点としては面白い。

鋳業は、苦しい局面が続いている。アメリカを代表するミネソタ（メサビ、バーミリオンなど）の鉄は、大西洋沿岸部での製鉄原料地帯に運ぶには輸送コストがかかりすぎ、カナダ（シェファールビル、ワバナ）やベネズエラ（セロポリバル、エルパオ）の輸入鋳石が増加してきているし、銅鋳は、いわゆるロッキーマウンテン中のビュート（モンタナ）、ビンガム（ユタ）、ビスビー（アリゾナ）の三大鋳山も減産に迫りつつある。これは途上国産との競争力に勝ち得ないことにもよるものだ。

三十〜四十年先が限度の石油は、政策的な減産政策展開によるものもあるが、多くの油井が停止したままになっている。

日本と同様、輸入原料による工業化率が高まっているとはいえ、日本ほど依存率が高いのではない。

鉄鋳石（六パーセント）、銅鋳（二七パーセント）、鉛（一五パーセント）、モリブデン（五六パーセント）、アンチモン（四・〇パーセント）はいずれも世界の五位以内の生産量だ。

工業化の面では、先ほどの指標別世界ランキングが示すように、この四半世紀で、落ち込みは目立つが、世界最強の工業国であることに変わりない。

鉄鋼、自動車、造船などの部門では、日本よりやや劣勢化したもの

の非鉄金属部門、化学、食料品、紙・パルプ、ゴムなどでは群を抜いて強い。

総合力では、なんといってもアメリカ合衆国の威力がみなぎっている。

その中で、スパローズポイント（ボルチモア）、ピッツバーグ（ペンシルバニア）、ヤングスタウン、クリーブランド（オハイオ）、南シカゴ（イリノイ）、デーリ（インディアナ）、オレム（ユタ）の鉄鋳都市をかい間みることが出来た。

この点の詳細は、あとでふれなければなるまい。

さて、アメリカ合衆国を視る眼を整理したのであるが、これはあくまで車窓で視られるであろう地域の基礎知識と視座を、頭におきながら、実態がどうであるのか、みて、聞いて判断した内容を記述していくことにしたい。

## (2) 点と線と面を継いでみたアメリカ

日本で百万人以上の都市、メトロポリスは十一に及ぶが、札幌市を除けば、すべてが太平洋ベルト地帯、わけでも、東海道メガロポリスと呼ばれる関東、東海、近畿に七つが集中する。だから太平洋ベルト地帯の人口は日本の最集中地帯になって、この狭い国土での、土地利用というか、国土利用に極端なアンバランスが生じている。

世界に、人口三百万人以上（郊外を含む人口）の都市が六十四ほどある。そのうち合衆国に属するもの十一都市に及ぶが、最大の集中地域、大西洋岸メガロポリスにあるものは、ニューヨーク、フィラデルフィア、ボストン、ワシントンの四都市のみ、他は、全米各地に分散立地している。

五大湖岸のシカゴ、デトロイト、太平洋岸のロスアンゼルス、サンフランシスコ、テキサス州のヒューストン、ダラス、フロリダ半島の

マイアミなどである。

郊外人口を含む都市圏で、都市の構造や機能をみていくことは、市域に限定して分析するよりも効果的である。例えば、札幌市の場合、江別、広島、恵庭、石狩などの市町は、札幌の経済圏に組みこまれた郊外であり、通勤、通学、買物行動は、都心との関係で動いている。もちろん、情報流や、金融の流れもそうであるから、市域だけでは説明しえない部分がでてくるからである。但し、郊外を含むといったところで国によって統計の根拠が異なっているので一概に比較はできない。

ボストンとニューヨークは三百五十キロメートルほどであるが、列車の窓からみえる景観は、プロビデンスや、ニューヘブンの街がひよっこり顔を出す程度で、東海道メガロポリスのように街が、家並みが次々でてくるイメージとは照応しない。大西洋岸メガロポリスは日本のそれとは違うのだ。巨帯都市群といったところで、連結しているようにはみられないのである。

メガロポリス（巨帯都市）の命名者、J・ゴットマンに、札幌でお話を伺ったことがある。もう十年も前のことだ。

「メガロポリスは、都市が成長や衰退をくりかえすなかで生れてくる。サンフランシスコからサンジエゴ、シカゴからバファロー、シアトルからポートランドなどが候補地だ」という。

だが、その区間を走ってみると、都市が帯状に連結してはいないし、将来、そうなることを感じとらせない距離である。経済、文化活動の連動性など頭においての、構想としては面白いかもしれない。

私には点と点の存在にはみえるが、線として把握できる状況にあるとは思えない。

そういった概念的なことはさておいて、アメリカでは巨大都市の大部分が、分散立地していることは経済活動の多極的な中心性を意味し、産業の地域分担をすすめるやすくなり、国土の有効利用面からみて、意

義が大きいように思われる。

ついでに、いつておけば、アメリカの都市は政治と経済の機能を分離しているところが多い。ワシントンの市域人口は六十二万人で首都カリフォルニア州は、ロスアンゼルスやサンフランシスコでなくサクラメントが州都、テキサス州は、ヒューストンでもダラスでもなくオースチン、ワシントン州はシアトルでもタコマでもなくオリンピア、というように、州都がその州最大の都市、第二の都市にない場合も多々にある。

日本の県庁所在地と比較して大きな違いだ。

州都の位置を更に検証してみると、おおむね州の真中付近に立地させている場合が多い。

州面積の広大さからくる開発の都合上や、州の自治権限の大きさが理由だと思われる。それに対して、州都をこえる人口規模の商業、経済都市は、むしろ州境付近に多く立地する。州境が河川など自然物による場合なおさらだ。

中西部の大都市は、河川や湖など内陸水運と結びついて成長している。五大湖やミシシッピ水系は、その点、重要な役割を果しているといえるだろう。

都市は、市域内での再生産活動と市の勢力圏での経済社会活動で支えられているから、周辺の人口居住地帯には強い影響力を及ぼしているし、そうした後背地があるから、都市域での経済活動も盛んになる。その意味では大都市に組みこまれる中小都市群や、農村部は、大都市の勢力圏として、くくつていかなければならない。

それが、面としての視点である。そしてそれらの点を結びつける交通、流通路線が線としてあらわれてくる。

アメリカ合衆国への移民達が西進してフロンティアを拡大したのは、鉄道と水路にはじまった。人や物資の流れは線としてでてくる。

「アメリカは鉄道の子」と呼ばれるほど、大陸横断鉄道とその支線

は有効に利用されてきたし、また、地方の都市は、たいてい鉄道によって結ばれた。

五大湖を結びつける水路（スーセントメリーやウエランド運河）又、五大湖と大西洋を結びつける水路（ニューヨーク州バージやセントローレンス）は、内陸の工業化と、農業の地域分業に大きな役割を果たした。

だが、二十世紀に入ってからフリーウエーの発達とモータリゼーションは序々に、アメリカ合衆国の交通事情を変化させていったのである。

人口五万人以上の都市はすべてインターステートハイウエー（ターンパイクも含む）で結びつけられ、旅客や貨物輸送で鉄道の地位をおびやかしていく。

加えて、二十世紀も後半になると、航空輸送網が充実して、長距離の旅客輸送の王座についてくる。

こうした交通網の整備・充実は、アメリカにおける地方都市を健在化させるのに役立ち、地域に潤いを与えていくことになるのだ。

地方の中・小都市で人口も減らず住み易い地域は、生活必需物資の購入に便利がよく、犯罪も少なく、空気もきれいで、だいいち地価が安く、生活がしやすいからだといわれてきた。

ショッピングは、郊外型のセンターが使われ、車のアクセスが非常によいことがあげられる。

大都市では、日本と同様、交通渋滞が日常化しているところが多くなってきた。流れがよくても車の量が多く、スピードもあるので、危険な道路は一杯ある。

その点、地方都市は、車の有効利用が可能であるし、マスコミ等の情報流や、金融の流れなどは不便しない。おまけに、近年では、地方への大学の進出も多いし、地方での文化施設（コンサートホールや遊戯施設等）も多くなってきている。大都市より、地方都市や郊外に住

みたい欲求は、日本社会より、はるかに強いのだ。

### (3) 旅で学ぶ地理学

「アメリカを紀行する」感覚で、私の歩いたアメリカを素描するところがこの稿のねらいである。

最近、日本からアメリカの各都市に直行するフライトが多いので、学生やOLでも手軽にアメリカ旅行が出来る。旅行の費用は季節によって異なるが、成田とアメリカ西海岸の間は、冬期間、往復十万円以下のチケットがあるし、夏期でも八月を除けば十四万円位から発売してくれる航空代理店もある。安い航空券だから、事故率が高い、ということにはならない。但し、安い航空会社には、旅行客が殺到するので、手配を早目、早目にしなければならぬ。どこのエイジェントを通して、そう値段が変わるわけではない。いくつかのエイジェントに同じラインのチケットを注文し、どれか当たればよいなど考えればデュープ (Dupes) といって、コンピューターから落されてしまうことがあるので要注意だ。「欺かれた」ということ。

成田から外国に飛び出す場合、デューター・フリーでよくお酒を買う。スコッチ・ウイスキーなど良質のもので、成田以外あまりおかないものもある。「バレンタイン」の十七年ものは高価でなかなかみつかからない。成田で購入して、帰国まで持参しようとした友人がいたが、外国の空港で荷物の取扱いが荒いので、スーツケース内で割れてしまった。これは、酒代を損した、というよりも、トランク内の衣類、その他が酒びたしになって、えらい損失を招いてしまったことをじかにみている。割れ物をトランク内において飛行機に預けるのは危険である。

もう一つ。機内では、たいていビール、ウイスキー、ワインなどは無料で一定程度呑ませてくれる。「一定程度」という限度があることを

承知しておかなければいけない。テーブルの上にボトルを置いて、ウイスキーなど、呑んでいると、チーフ・パーサーとかが来て、「到着地まで預かる」というので、持っていかれてしまう。

これは、飛行機に限らない。ノルウェーのハンメルフェストからトルムソに向う船内でも、テーブルの上に置いてウイスキーを呑んでいたら、取りあげられてしまった。公共の乗物の中で泥酔にならなければ困る、という意味らしい。他の人々は、ボトルをテーブルの下において呑んでいる。「そうすべきだ」と忠告して、お酒を恵んでくれた人々がいた。

ロスアンゼルスを、日本からの最初の到着地として選んだのは、今回が四回目である。

はじめてロスアンゼルスを訪れたのは一九八一年四月であり、当地に知人がいて、その家に五日間ばかり泊ることにしていたのだ。知人がいる、といっても、知人が投宿している家で、家族は彼女の外、ドツイ系老夫婦のみであった。

飛行機会社の都合で、成田発便が一日遅れたため、会社の方で成田の宿を提供するとともに、それぞれアメリカの行き先に、遅れを連絡する電話を無料でかけさせてくれた。

こうしたことは時々あるので、飛行機が予定日に出発できなくて、宿泊費を航空会社が負担してくれると同様、憶えておいた方がトク。

旅行の出発から一日遅れになるアンラッキーさもあって、機内では少々アルコール補給の量が過ぎていた。ロスの空港に迎えに来ていたのは数年来投宿している彼女と、ドイツ系アメリカ人老夫婦であったが、彼女は、「お酒の匂いがするのはまずい、洗顔し、歯をよく磨いて、チューインガムを噛んで下さい」とガムをさし出した。初対面の人に紹介されるのに「酒の匂い」はこの国でもよくないが「ガムを噛んでる」のは「まし」という。酔いは、即座に抜けるものではないので赤面するしかない。この経験はその後二度とくりかえさないよう

気をつけたのでいつか自分の身についてしまった。

飛行機が、ロスアンゼルスの空港に向って進入しようと低空にさしかかって、窓から覗く風景は、街の外側の砂漠植生しかない灰色の世界と違って、緑の濃い、整然と区画され、住宅の中に沢山のプールがみえる街の光景だ。このコントラストは誠に見事だと、いつでも、ロスの国際空港に着陸するときにも感じる。日本には例のない珍しい砂漠と潤う町のコントラスト。

砂漠ないしステップ気候の乾燥した海辺に、遠くコロラド川から導水する生命線が、この街を密度の高い人口集中地区につくり変えている。自然を変えて人々の生活に供することが地域を視る眼として重要だ、などということ位、当り前でも、明治期以後の日本の地理教育はそうでなかったから、自然決定論にならない訓練を日常からしておかなければいけない。

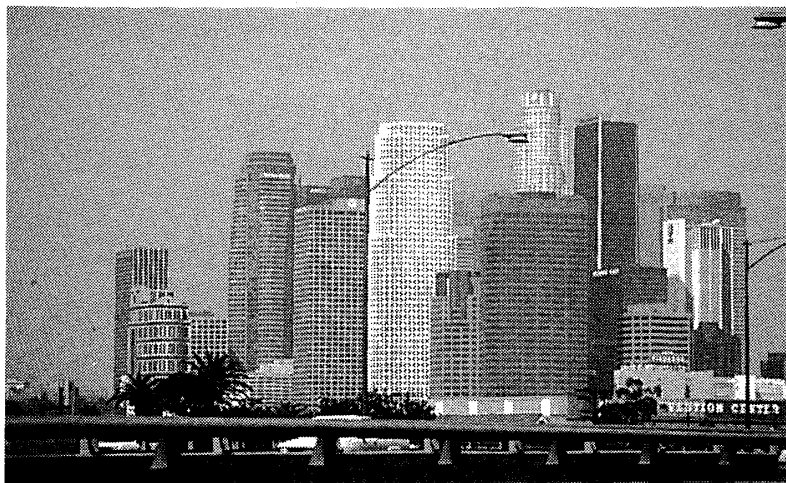
「Los Angeles」は「スペイン語由来の地名で、英語になおすと、「The Angels」となるから「天使達」であるが、もともとは聖母マリアを賛美した言葉であつたらしい。

ロスアンゼルスは大きな町である。市域の人口三百三十万人であるが、郊外地域、つまりロス都市圏人口は千四百万人に近い。そして都市圏域は南北八十キロメートル東西五十キロメートルで、日本で見えれば関東地方がロスの都市圏となり、サンタモニカ、ビバリーヒルズ、パサディナ、ロングビーチなども含まれる。

この圏域には空港が十七もあり、レドンドビーチに近い国際空港は、離陸二本、着陸二本の滑走路が常時、頻繁に利用されている。夜になると着陸を待つ飛行機が、夜空に星のように輝き、その数、十機にも及ぶことがある。いかにも西海岸の中軸で、巨大都市であるが、このメトロポリスに、東京ほどの人口が集中したのも、そう古い話ではない。

二十世紀前半の五十年間に人口が十四倍増、そして後半、更に二倍

増といった急増ぶりだ。周辺の市域を合併して成長しているとはいえず、この人口を支えているものは、夏、砂漠の如く乾燥する地域への水の供給である。一九一三年、北約二百六十キロメートルのオーウェンス湖からのロスアンゼルス水道の完成をかきわきりに、北東約四百キロメートルのフーバーダムや、東約三百八十キロメートルのパーカーダムからの導水で、生活用水、工業用水、農業用水などを確保した。特にコロラド川河谷開発は水の供給のみでなく、電力や観光開発、マリント型スポーツ施設の面でも大きな役割を果たしている。



ロスアンゼルスダウンタウン  
アメリカで最も急成長した町、20C前半の50年間に14倍、第2次大戦後だけで50%増、この20年でも郊外人口を含め700万から1400万人と2倍。面積も全米一の1174km<sup>2</sup>、関東平野の広さがロスアンゼルス圏である。(カリフォルニア州)

ロスアンゼルス街は、もともと巨木の繁茂する土地柄ではない。芝草や街路樹の成長に必要な水代は、寒地における冬の暖房代に等しく、灯油代が水代に置き換えられてよいだけの支出を覚悟しての水利

用である。

琵琶湖の二倍の貯水面積をもつミード湖はフーバーダムによって堰止められている。

ロスアンゼルスから車で五時間、ラスベガスから三十分程度の場所にあるアリゾナ州のフーバーダムを訪ねてみた。ラスベガス市の北側にミード湖通りがある。これを東に走って間もなく岩石砂漠に出て、くねくねした道を三十分ほどいくと、湖の周囲八百八十五キロメートルのミード湖に出る。コロラド川を堰止めたから、周辺は赤銅色の荒地で、凸凹の多い岩盤ばかりが目立つ。湖は周辺の赤銅色、茶褐色とは別に、空とつながるような紺ぺきの水色、ところどころビーチがある場所にはヨットハーバーがあり、数え切れないほどのヨットやモーターボートが繫留されている。有効貯水量三百六十億立方メートルの水は発電、都市用水、農業用灌漑用水として、ロスをはじめ、カリフォルニア、ネバタ、アリゾナの各州の人々の生産活動と生活を支えている。もちろん、洪水予防や舟運改善の目的をもった多目的ダムである。

このダムは、コロラド川が、南流する溪谷に、高さ二百二十メートル、長さ三百七十七メートルのコンクリートを打ちこんだアーチ式ダムで、一見しただけでは巨大にはみえないが、造成当時(一九三二年)としては世界屈指といわれたものだ。

ダムに付随する発電所からは無数の送電線が西に向って伸びていて、なにか一つの巨大な工場を想わせる。ダムのある深い谷から山を越えて何十本も送電用鉄塔がボルダーシティ、ロスアンゼルス方面に伸びている。

ミード湖の大きさに比べ、ダムは、狭い岩だらけの谷にかけられており、大した規模にはみえないが、これがカリフォルニア南部の経済発展を促す起爆剤になり、巨大な人口を支える生命源であることを考えれば、改めて興奮が全身を包んでしまう。



#### (4) ロスアンゼルスからメキシコ国境を東に

ロスアンゼルス空港からレンタカーの旅をはじめることにした。ワシントンDCまでの往復一万五千キロメートル、二十八日間かけて、アメリカの地誌を景観的にみていこう、というものである。

ロスアンゼルス空港には、いくつものレンタカー会社があり、空港周辺にそれらの車の置場がある。「バジェット」、「ハーツ」、「アラモ」……と十社以上はあり、二十四時間営業しているところが多い。一度「ハーツ」を借用したことがあったが最近では、「アラモ」ばかりを利用している。三千CC級の「シボレー・ルミナ」で、走行五マイル（八キロメートル）の全く新車、一か月千ドル（十三万円）である。日本で「クラウン」を借用すると一日二万円、一か月五十万円（トヨタレンタリースの話）からすれば格安であるが、保険料は日本より高いと思われる。対人、対物、対車、すべて満度に入って六・八万円程度はかかる。レンタカーは「故障がない」のが原則だから新車に限る。ファースト・ユーザーというのも気分がよい。かつてアトラントでもボストンでも、こうした車に出会えたことで、いつも新車を選ぶことにしている。

ロスアンゼルスの街は、電車や地下鉄の公共交通機関が整備されず、バスのみが運行しているが、これは子供や老人、低所得者層が使っている位で、本数も限られていてすこぶる公共交通は不便である。但し、今年になって地下鉄一本が営業を開始して話題を集めた。そのことが、レンタカーへの需要を異常に大きいものにしていていいともよい。どの会社も、列をつくって待つ客が目立つ。

ロスアンゼルスの圏域が関東平野ほどに及んでいることも車なしには生活しえず、この地方の車の所有率は、全米最大ともいわれている。フリーウェイが都心部までよく発達し、駐車場や道路が都心部の殆

占めるといいながらも、都心は渋滞に見舞われることが多い。

空港から「I（インターステート）の10」フリーウェイを東に向う。地域のフリーウェイは、大抵、時速制限五十五マイル（九十キロメートル）になっているが、車線が片方五〜六本で車のすこぶる数が多い。車は多くても流れは比較的よい。スピードに慣れることからはじめなければならぬ。次々に出てくるサインボードにはスペイン語起源の地名が目立つ。なにせ、カリフォルニアは、ユタ、ネバダ、アリゾナなどと共に、一八四八年メキシコから割譲した土地で、今日でもメキシコ人が多く、「タコ料理」というメキシコ料理を食べさせるレストランよく目につく。ロス西部のサンバーナジノを離れるあたりからはもう郊外というか、砂漠の景観で、ロスのダウンタウンから、サンバーナジノは八十キロメートル近い距離がある。この間が、ずっと街で繋がっているわけではない。農地や荒地がはさまったのロス市圏ということになる。札幌から砂川付近までの距離だ。

ケーバソン近くになると、シエラネバダ山脈の末端になる断層山地がそびえたつてくる。砂漠気候の中で、樹木植生ないし草がほとんど見当たらない、唯、岩盤ばかりの急峻な山々だ。

この辺はサンタローザ・マウンテンズといわれている。南北に走行をもつ山々のわずかな凹地が峡谷のようになり、そこを「フリーウェイ10号」と、「サザンパシフィック大陸横断鉄道」が東西に併行して走っている。

アメリカは前述したが、「鉄道の子」といわれるように、大陸横断鉄道五本をはじめ、一九二〇年には総延長四十万キロメートルに及ぶ鉄道網が張りめぐらされた。

これは当時、日本の二十倍、全ヨーロッパの鉄道キロ数を超え、全世界の殆に達したのである。

西部フロンティアの開拓、カリフォルニアのゴールドラッシュに伴う人々の西進は、この鉄道なしに考えられなかった。南北戦争直前

に五万キロメートル(大陸横断鉄道の最初は一八六九年)、そしてやがて四十万キロメートルを超えるが、一九二〇年代から、鉄道と自動車の競合時代に入り、鉄道が退化、その後一八万キロメートルも縮小した。そして一九五〇年代になると旅客機輸送が、本格化し、二百五十億人キロにも及んで、鉄道の旅客輸送は完全に息の根を止められたのである。



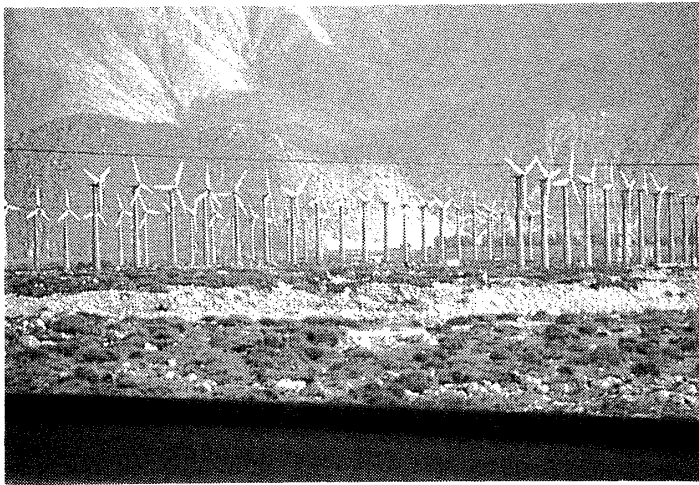
サザンパシフィック鉄道

チェリーバレー付近、三輦の機関車が牽く貨物列車。1884年設立された会社で、ポートランドからエルパソを経てニューオーリンズにいたる幹線のほか、カリフォルニア州とテキサス州に多くの支線をもっている。(カリフォルニア州)

人や物の輸送手段が次々変化するなかで、鉄道の総延長距離数は、今日では往時の半分、二十二万キロメートル余に短縮され、その利用も旅客が百億人キロを切つて、日本の四十分の一となった。今日ではアムトラックと呼ばれる客車が走っている姿をみることはめつたにな

それに比べ、貨物輸送は日本の五十六倍で、旧ソ連に次いでいる。三〜四輦のディーゼル機関車に百三十〜百五十輦の貨車が砂漠の中を牽かれていく姿は、誠にもって美しい。

サザン・パシフィックと書かれている大半の車輦の中に、ユニオンパシフィックやリオ・グランデと印刷された貨車が含まれていることもある。積荷は、農産物、林産物、鉄鉱石などが多い。コットンベルトなどと書かれた機関車も含まれている。うす汚れた長い貨車の動く姿は、アメリカ西部開拓時代を想起させるものだ。



バンニング付近の風力発電所

カリフォルニア州の海岸山脈には西風を利用した風力発電所が林立している。サンフランシスコからロスアンゼルスにかけの一带で、それを越えモハーベ砂漠に入ると太陽熱発電所がでてくる。(カリフォルニア州)

バンニングからパームスプリングスの丘陵地帯には、何百、何千という数にのぼる風力発電所が林立して、異様な光景をかもし出している。砂漠に風車がまわる様は化物の集合体のようなものだ。

カリフォルニア州北東部のアルタモンド峠にも二千基以上の風車があり、年間三千万キロワットを発電している。州政府は風力発電に発電投資の四〇パーセントを減税するなど助成しているためでもある。このニョキニョキした、奇形な風景は西風をあてこんで、同じ型のものが、集団化して、いくつもの発電団地を形成している。細長いコンクリート柱に、三枚羽根の風車がゆつくりとまわる様子が、なんとも面白い。

アメリカのエネルギー構成は、日本のように石油火力と原子力に偏重する国と違い、さまざまなエネルギー源をもとに発電を行っている。目立つのは天然ガス、風力、太陽熱などである。これは日本と大きく違うところだ。カリフォルニア州からアリゾナ州にかけての砂漠には、ソーラーシステムの太陽熱発電所をよく見かける。キラキラと輝く、太陽熱吸収盤が、遠くからでもよく確認できるのである。ガス消費は



ソルトン湖  
メキシコ国境に近いインペリアル谷の塩湖。もとは海面下84mの凹地だったが20世紀初頭コロラド川の氾濫で堤防が切れて湖になった。  
現在もなお水面標高マエナス70m。  
長さ50km 幅15~20km 深さ12mの湖。(カリフォルニア州)

日本のようにLPGやLNGなど石油原料のものでなく、天然ガスそのものを利用し、国民一人当りの家庭消費でも、日本人の十倍程度のエネルギーを利用してしているのである。大量消費の背景は供給量の多さと、安価であることだ。

フランスの良いエネルギー利用という点で供給量の安定性、値段の安さが保障されているように思える。

ロスアンゼルスから半日ほど走って「インディオ」の街についた。これは町の名前である。海拔〇メートル以下の低地、インペリアル谷の北側に位置している。一九〇〇年以後開拓された土地で、いかにも西部劇の世界。それを少々拡大した程度の町並でしかない。

ここから少々南下すると文字通り塩湖「ソルトン」が、南北に細長く横たわっている。海面下七十メートルの巨大な湖で、コロラド川の三角州の進出と氾濫で、内陸に閉じこめられたもの。水位の低下は、乾燥によるが、かつての汀線が、標高マエナス五十〜七十メートルのところ、サンタローザの山麓に、際立ってみえている。この湖はかつて海面下八十四メートルの水面であったが、二十世紀初頭のコロラド川の氾濫で、かなり浅くなってしまった。今日ではマリンスポーツを楽しむ人々で賑わっている。長さ五十キロメートル、幅十五〜二十キロメートルと巨大だ。

そして、東側のチョコレート山脈、西側のサンタローザ山脈も、植生のない茶褐色裸地を、惜しげもなく天にさらしている。

湖に続く広大な低地は、一九〇五年の大洪水ですべて、農業が放棄されたところであるが、その後、コロラド川からのインペリアル用水とオールアメリカン用水施設が出来て、灌漑用農地が拡大し、パームヤシ、オレングジ、ブドウや蔬菜の土地利用、牧草地での肉牛放牧などの農業が展開してきている。広大な面としての農地というよりも、ところどころに点在する感じで、インペリアルバレーには五十万ヘクタールの耕地が造成されているとのデータがある。

コロラド川の河口付近は、アメリカ、メキシコの国境だ。アメリカ側はカラキシコ、国境線をはさんでメヒカリ（メキシカリともいう）の町がある。メヒカリへの入国はパスポートの提示のみ。簡単に国境を越えられる。

アメリカ側はヒーラ砂漠といい、メキシコ側はアルタル砂漠と呼ぶが、メヒカリはインピリアル谷の低地帯の町だ。この町は、アリゾナと国境をわけるノガレス、ニューメキシコとの国境の町シウダーファレスと並んで、メキシコ側からアメリカへの季節労働者の移動ルートの一つになっている。不法入国者も多い地帯だ。

カリフォルニア州など、アメリカ南部の農業はメキシコからの労働者なしに成り立たない。

しかし、国境を越える季節移民は、農業のみに従事するわけではなく、広汎な三K就業者になっていく。アメリカの連邦や州政府は、国内の労働力事情によって、国境の検問を強化したり、ゆるめたりするという。

つまり、アメリカ労働力市場で、失業が増し、労働人口が過剰になると、国境警備が強化され、逆に不足すると流入を楽にする。調節弁として、これらの国境を利用している、と語る人々もいるほどだ。この中にはフレズノ郊外の農家、中川夫婦の声なども含まれている。

メキシコ側に入ると、交通標識が異なり、家並は古く、汚れていて、アメリカの街とは違った雑然とした雰囲気を感じるようになる。

郊外の土地利用も、綿花や野菜が目立ち、整備の悪い用水路が、そこそこ走っている。

メキシコの国道二号線を、東の国境の町、サンルイス・コロラドまで走ってみたが、道路の舗装状況もよくない。舗装がはがれおち凹凸があつて、車の速度が極端におちる。八月の太陽がきびしく照りつけ、四十度Cを超える暑さだ。ホテルも汚れが目立ち、スーパーマーケットの中もほこりっぽい。清潔さが感じられないのである。街の中、道

路の隅には、ゴミが多い。日本の繁華街の早朝、清掃前の雰囲気である。アメリカと国境一つで、こんなに違うのか。

メヒカリからサンルイス・コロラドまで、ずっと米・メキシコの国境道路でメキシコ側を走る。

両側に展開する農地には、綿花に混つてさとうきび、そして牧場（牧畑）で、樹木作物などは見当らない。コロラド川の水を引いての灌漑農業である。もつと多くの作物を期待していたが見当らなかった。もともとプランテーションとして発達してきたところだ。

ユマの南三十キロメートルのサンルイス・コロラドも国境の町、コロラド川が貫流している。カリフォルニア湾までは百キロメートルでそうながくない距離である。

この街は、いかにも西部、雑然としていて街全体がほこりっぽく、大型でカラフルの看板ばかりが目立ち、建物は一〜二階建が圧倒的に多い。看板はスペイン語の花文字のようなもので描かれている。

アメリカとの国境は、バリケートとでもいおうか、金網ネットが荒地のうえを直線的に張つてある。大して高くないネットは簡単に超えられそう。このネットもどこまでも続いているわけではなからう。

イミグレーションで目的、滞在日数を聞かれ、持物検査をしたあとアメリカ側にする。メキシコ入国より、アメリカ入国の方がきびしい。

国境からユマまでの畑は、メキシコとほとんど同じさとうきび、綿花、牧場であるが、アメリカ側は整然とした区画、また区画の大きいこと、完備した明渠水路、先進国と途上国を判然と区別するインフラストラクチャーの違いがそこにあつた。

ユマの街に近づくとパームヤシの林が増えてくる。三十〜四十メートルの巨木で、どの木にも縄ばしごがついていて収穫労働がやり易いようになっている。ヤシ油を胚乳から採り、油とするが、果実は飲用とする。巨木で乾燥地帯の風景である。

豊富に水が、街の中を幾筋も流れている。幅三十メートルに溢れる

ほどの水量だ。勿論、コロラド川からの用水である。一歩街を出ると、もう砂漠、そのなかで、水のあるところのみ、畑地が展開するのだ。

当り前のことであるが、砂漠農業はイリゲイション・システムをどう構築するか、資本金と技術力にかかっている、それを実感した。



ユマ付近のパーム樹畑  
インピリアル谷のソルトン湖周辺やコロラド川下流域の乾燥地帯に多いヤシで果実は果汁が飲用に、胚乳はコブラとして油をとる。(アリゾナ州)

ユマは日本のプロ野球チーム、ヤクルトのオブ・キャンプ地に利用されている。ユマは、コロラド川の縁にあり、巨大な明渠水路が縦横に走るのがこの街での強い印象。

三十〜四十メートルに及ぶ高木パームヤシが街中にも畑地として植えてあり、各高木は、整然と並んでいて、いかにも熱帯性乾燥地の景観だ。

ユマから東はアリゾナ州である。アメリカでは州を越えると、ようこそ、アリゾナへ」といった看板がでてくる。

アリゾナ州のイメージは、「暑い砂漠」、「インディアン・レザベーション」、「グランドキャニオン」などだ。

州都フェニックスの七月の平均気温が三十二度Cに示されるように、

アメリカで最も暑い州であるし。日中の気温は四十度〜五十度Cになるにもかかわらず、雨量は年間二百ミリメートルにも達しない砂漠。今から三十五年も前になるうか、日本ではじめてシネラマ映画が上映されたが、その処女作「砂漠は生きている」の舞台になった場所でもある。当時のシネラマはカラーで立体感があり、日本人のほとんどが見たことのない砂漠に驚嘆したものだ。

インディアン居留地はニューメキシコ州やユタ州にも及んでいるが、こうした地域は十八世紀まで白人によるインディアン討伐の地であった。マイノリティの運命を縮命的なものにしたのである。

北部のグランド・キャニオンは、イエーローストン、ヨセミテと並ぶ、アメリカ三大国立公園、コロラド台地を千二百〜千八百メートルも刻んだ峡谷で、国立公園に指定されているところだけでも百七十キロメートルにも及んでいる。

コロラド台地は標高が二千メートル以上あるが、日中の陽ざしは強く三十度Cをこえる。南側の入口メイザーにキャンプを張ったが、夕食の時呑んだ水割りの氷が、朝起きて、まだ融けていないのに驚いたことがある。まさに砂漠気候を示すにふさわしい日較差であろう。

今回は州南部のツーソンに向ってインターステートの8号を東進した。砂漠植生が、州の北部やネバタ、ユタの砂漠とはかなり違う、サボテンの種類も増えて、うちわ型のプリックリ・ペアや棒状のサグアロ、白い大きな枝に沢山の花をつけるユッカなどが目につき、ヨシユア木がジェニファアを思わせるように点在する。これはメキシコだ、とイメージしてしまうほどである。

ヒラ砂漠は、標高も低く、ワジが発達し、ところどころにメサ丘があつて、いかにも乾燥気候地域である。

時折、羽根の数の多い近代的な風車がでてくる。水の吸みあげ用で、家畜の飲用やかんがいの一部に使っている。

場所によっては、全くサボテンがなく、セイジブラッシュや野草の

ある砂漠もあり、こうした低地には、農家が点在し、灌漑用水を引いて綿花、麦類、とうもろこしをつくっているか、牧草地として利用している。牛群は、ヘレフォード種を中心とする雑種が多く、飼育前半の放牧と、後半のフィードロット方式の両方が行われている。



ツーソン付近の民間軽飛行場。ツーソンはアリゾナ州南部の町周辺の砂漠には軽飛行機の発着場がいくつもある。飛行機は、輸送用は勿論、農業用（種子播き、肥料、農薬散布など）観光用など多様な用途がある。（アリゾナ州）

アメリカでは肉牛を十四〜十五か月飼育し、四百五十キログラム程度にして出荷するのが普通。その場合も七〜八か月の前半は、育成期といひ放牧で育て、後半の六〜七か月は、固定した場所にかくまって、とうもろこしやマイロなどの穀物で肥育する。この後半の方式をフィードロットというのである。

日本と違うのは、育成・肥育の期間が短いこと、前半、野草地で放牧すること、雑種強勢で生み、育てること、軽体重のまま出荷すること

などであるが、日本の肉質に似て、良質のものを生産し、日米貿易摩擦の一つにとりあげられてきた。

ロデオ祭の町ツーソンは、アリゾナ州ではフェニックスに次ぐ大きな町だ。高山にとりかこまれた砂漠状台地のうへ七百メートル位の高度にある。

アメリカ合衆国独立の年に、スペイン人がインディアン村の中に入植し、その後アメリカ人が入植して来た。この町は、今でもインディアン遺跡が多く、スペイン時代の史蹟にも恵まれている。

夏は暑くて、観光客も少ないが、冬は、避寒地、レクリエーション地として、北部の観光客を呑みこむ。最近、避寒地としての役割が急速に増加した。

インター・マウンテンの地域は、賭博のネバタ、ハイテクのユタ、馬鈴薯のアイダホ、カーボリーのワイオミング、観光のアリゾナと表現されるように、冬期の観光開発に力を入れるアリゾナ州の町や村である。

テキサス〜ニューメキシコ〜アリゾナ〜カリフォルニア南部といえ、ジョン・スタインベックの『怒りのぶどう』の主人公達の通過地域である。今でこそ、舗装され、時速六十五マイルで走りうる交通事情であるが、当時ポロ車に、家財道具のすべてを積んで、ほこりだらけの凸凹道をあえぎあえぎ走ったことを思い出せば、これはまた大変なことであつただらう。今日ですら、この距離は二千キロメートルもあり、ほとんどが砂漠地帯なのである。

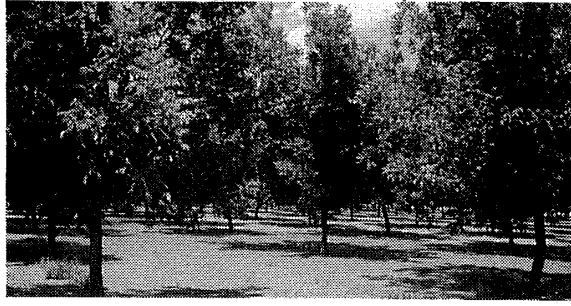
ツーソンからペンソンを越えると、やがてニューメキシコ州境となる。

全体として砂漠の自然景観の中にあつて、変化をそえているのは、南北に走る南ロッキー山脈（サンクルトクリスト）と南流するリオグランデ川がある。三千メートル以上の山々が数多く、ホイーラー山（三千九百四十五メートル）やタオス山（三千三百六十六メートル）にひ

かれる型で千五百〜二千メートル標高の高原が幅広く分布している。年降水量二百四十ミリメートルは、まさに砂漠であるが、リオグランデ川の沖積地は綿花、オリーブ、アーモンド、とうもろこし畑が展開し、牧草地が、そうした畑をとりまくように分布している。

段丘面より上方は、赤茶けた灰色の砂漠なのに、段丘下の沖積地は、灌漑農業地帯で、集中的に集落立地をみることができている。

ラスクルーゼスから、メキシコ国境のエルパソまで、潤いのある河川地帯、農業地帯を堪能できる。広大な砂漠の中に一筋の河川、その沖積面だけ緑で、他は赤茶けている光景はなんとも異様な対照だ。



ラスクルーゼスの樹木農業

南流するリオ・グランデ川の水を灌漑用水として引き、フラッド方式で圃場を水びたしにし、又乾いたら同様の方式で水を入れる。(ニューメキシコ州)



リオ・グランデ谷の綿花畑

ラス・クルーゼスを南流するリオ・グランデ川の水で栽培する綿花。この河川はニューメキシコ州の真中を流れてエルパソからはカリブ海まで国境河川となる。河川谷のみが農業地帯で他は砂漠。(ニューメキシコ州)

なにか、十勝平野を貫く十勝川を池田方面の段丘上からみている感じであるが、スケールが大きいのと、段丘上にサボテン(サグアロ・カクタス)を多く林立させる砂漠である点が違っている。色の違いのコントラストが鮮やかというより外ない。

ラスクルーゼスの街を見おろす展望台が、河川の右岸にある。リオグランデ川をはさんで左岸に鋸状のオーガンマウンテンズの偉容がみえる。

ロッキーマウンテンの末端であるが、なにか、グラント・ティートン国立公園(イエローストーンに南接する山岳地帯)に似ていて、この地方のシンボルとしての意味からか、よく絵葉書になっている山々だ。急峻な崖と鋸状の山なみ、雪でもかぶっているような白い花崗岩の露岩が見事である。

この山麓に、ニューメキシコ大学のキャンパスがあり、ユニバシテイ・パークと地図には表示してある。アルバカーキに一八八九年、最初の大学がたてられ、州内に八つあるうちの一つ。広大な敷地のなかに点在する建物群は、いずれも二―三階の低いもので、キャンパスは、リオグランデ川の水で、緑が一杯である。大学というより軍事施設のような感じ。

エルパソに近いアンソニの街で、リオグランデ川のほとりまで降りてみた。南流する河川そのものは幅五十メートル位で、そう大きなものではない。

もつとも狭くなったり、広がったりして、メキシコ湾のマタモロスまでテキサス州とメキシコの国境をなす。

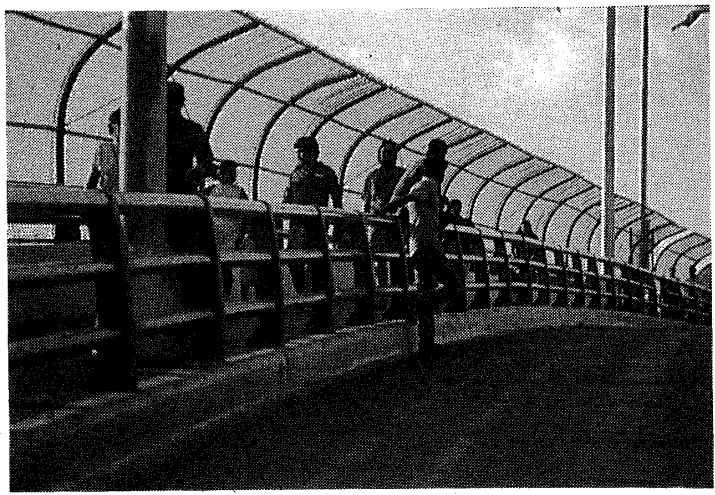
この付近は、特にエルパソ付近の国境では多くの不法入国者が、河をゴムボートや泳いで渡って来る。アメリカ人はこういう密入国者を「ウェットバック」と呼んでいる。河を泳いで渡って、背中が濡れている、の意である。

アンソニの街は、農村から成りたっているが、沖積地にくまなく張りめぐらされた灌漑用給配水溝の見事さに驚く。砂漠は、イリゲーションシステムなしに緑を得ることは不能なのだ。当り前のことをひとしお感動をもって観ることができた。河川沖積地は肥沃なのである。

エルパソの街にはいると、「メサ通り」の標識がでてくる。

頭をあげれば、メサ丘、ビュート丘が一杯の街の入口である。メサ、ビュートは、乾燥した地方にできる台状ないし尖状の突起地形で、風食によって形成されたもの。「メサ通り」とは文字通り地形を地名にしている。

せいぜい、ここでも五十メートル幅のリオグランデ川を渡るとシウダーフォレス、メキシコの街である。太鼓橋の両側は歩道で、多くの人々が歩いて国境を渡り、行き来している。身分証明書の提示だけで、何ら問題はない。



米・メキシコ国境の橋  
エルパソとシウダー・フォレスの間を流れるリオグランデ川の幅は約50m、そこにかかる橋、身分証明書やパスポートがあれば自由に歩いていききできるが、不法入国者には川を泳いで国境を越える人々もいる。アメリカでは彼らを「Wet Back」と呼ぶ。(テキサス州)

往復には一ドルの通行税をとっている。

リオグランデ川一本で、こんなに生活水準や街並みが異なるのか、と驚く。ヨーロッパで国境から国境を越えても、それほど大きな変化

が生じているわけではない。米加国境でもそうである。

しかし、米・メキシコ国境は、メヒカリでもそうであったが、大きな格差を露呈していた。

シウダー・フォレスは、街並みが混然としていて、建物の壁や道がひどく汚れており、通路もせまい。物乞いが多く、街角でも呼びこみ押し売り、ねざり、アコーディオンやギターの流し、の姿が目映ずる。

酒家やスーパー、商店、レストランに入っても、暗く、うす汚いイメージがつきまとうが、これがメキシコ的というべきか。逆の見方をすれば、ラテン地域特有の気楽さが漂っているともいえる。

香水や宝石商などドルの通ずる店は明るく上品な感じで、エアコンもきいている。日本語で「いらっしやいませ」などと表示している宝石商もある。

こうした街中のアンバランスが、メキシコを特徴づけているのかも知れない。

駐車料金一時間二十円とか、レストランでのビールは百三十円（これはねざればもつと安くなる）など物価は安い。

歩道に並ぶ雑誌の販売スタンドや屋台風の outlet、これに群がる人々、これは川ひとつ越えたエルパソ（アメリカ合衆国）にはない景観である。わずか五十メートル幅の川が、これだけの文化差を生み出している。

物乞いは、子供と老人が多い。犠牲はいつも弱者の方に強いられる。昨春ベトナムで多くの物乞いがあった。ベトナム現地人の話によると、多くの親が子供に稼がせている。まともに働くより、物乞いがよい収入になると思っている人々もいる、と通訳を通していわれたことがあった。

米・メキシコ国境のもつ意味、つまり、豊かな国と貧しい国の接点で成立する、わびしい職業なのかもしれない。



街中を走る車は、米国から中古車として持ちこんだものばかりであろう。運転のマナーもあまりよくない。歩行者も平気で車の進路を拒む。

## (5) アルマジエロのテキサス

国境の街でテキサス州西端のエルパソから「Iの10号」を東進する。結構スピードを出しても二日はかかるテキサス横断、この州の面積は七十万平方キロメートルで、日本の二倍近くもあるのだ。

同じテキサス州でもエルパソなど西部のグレートプレーンズ地域は、三百ミリメートル、東のボーマントは千五百ミリメートルの雨、乾燥から湿潤までバライティに富んでいる地帯だ。

南部の暑い地域であるが、冬はノーサーという北風が吹いて気温を下げ、農作物に被害がでると聞いたことがある。特有の地方風の風とでもいおうか。

テキサス西部のグレートプレーンズからプレーリーにかけてみられるのは、自然の放牧地、いわば野草地に牛や羊が放牧されている姿であるが、たまたま家畜にお目にかかる程度で、どこまでも、道路の両側に牧柵をはりめぐらせた牧区が続くのみで、カーボーイのテキサスにしては肉牛放牧にあまりお目にかからない。とにかく広大である。そのなかにあって、石油の掘削用ポンプが、ところどころに点在する景観だ。「首をあげ下げする」特有のポンプである。

テキサスの石油採掘量は、州別では全米一で、しかもテキサスのかなり広い範囲で採掘されていることがわかるが、集中地区はヒューストン周辺とダラス方面だ。

石油副産物である天然ガスも全米一位、全米の過半の生産量をあげている。エネルギーの宝庫州でパイプラインで東部大西洋岸に送っている。

石油採掘量が多いことは、石油化学や石油精製、それに油田用機械類の製造工業を発達させる。臨海部にそうした工場の多いのも特徴。コーパスクリステイ、ガルベストーン、そしてポートアーサーとテキサス臨海部はメキシコ湾岸工業地帯を形成しているのだ。それまでずっとリオグランデ川に沿って走ったがエスペランサから東に進む。夕陽にメサ丘が美しい。なんとメサ丘の数の多いことか。シエラブランカに宿をとった。ロスから三日を経由している。



フォート・ストックトン付近のメサ丘  
テキサスの西方にはテーブル状のメサが数多く散在している。硬い水平層を頂いて周囲の地域から一段と高くなった小面積の地形で、台地が硬層として風蝕などからとり残されたものである。ビュートもところどころある。(テキサス州)

この街は、幅広い道路の両端に、わずかに住宅、商店、ホテルがあるが、店をたたんでしまつて廃屋になっているところが目立つ。西部劇の世界を再現したような街も、砂漠のなかにあって、すごい勢いで過疎化している。ド田舎はどこもこんな状態、日本の農村にどこか似て

いる。

シエラブランカからテキサス中部のサンアントニオまで、グレートプレーンズのゆったりした下りが続いている。距離にして八百四十キロ。地理の教科書にモデルとして登場する形の良いメサ丘がいくつも現われる。ところどころビュートの尖峰もみえて色彩りをそえる。しかし単調な台地の連続だ。

砂漠植生といってもセイジブラッシュが多くなり、ユタやネバタに似た砂漠景観である。アリゾナ州やニューメキシコ州のようにサボテンがあらわれてこない。広大な砂漠のなかでも、植生の地域差が著しい。

時折、小規模なたつ巻。大きな奴におそわれても、かくれる場所がない。大きな竜巻が来ないよう祈る気持だ。

広大な砂漠植生のなかに、地下水汲みあげ用の風車があり、若干の農地がみえる。農業労働者がいて、いも類かなにかの収穫をしている。多枚羽根の近代的風車、その付近に牛の水呑場があり、牛群が色とりどりの肌で寄りそっている。雑種強勢の自然交配によるから多種類の牛ができるのである。

小鳥がフロントグラスにぶつかって、思わず顔の位置を変えた。虫は無数にガラスに当り、サービステーションで停止するたびに洗剤で洗う。

アルマジエロが、のつたりと道路はじを歩いている。時折アルマジエロが車に轢かれて死んでいるが、テキサスは、このグロテスクな野生動物がシンボルとも聞いていた。アルマジエロを印刷したTシャツ、置物、布類がみやげものとしても多いのだ。

石垣を積みあげたような石灰岩台地がフリーウェイの直進で削られ、地層を浮き出たせてみせてくる。古くからの堆積層であることがよくわかる。

サンアントニオ付近になると急速に農地が広がり、マイロ、とうも

ろこし、豆、牧草などの耕地が広がる。耕地と放牧地の境界あたりか。地理学でよくいう西経百度線をまたいだせいである。この線から西は牧畜中心の乾燥地帯、東は農耕のできる湿潤気候の土地である。アメリカの西経百度線は確かに、気候の分岐線であり、農業を二つの枠に区分するラインである。農業地域区分上、貴重なラインを渡っているのだ。



サンアントニオに近い「インターステートの10号」フリーウェイが片道2車線で2本、一般道路がその両側を走る。グレートプレーンズにはアルマジエロが多く路傍を歩いていた、車に轢き殺されたりしている。大半は野草地で牧野に利用されている。カーボーイの州である。この辺は西経100°線、つまり、農耕地と牧畜地を区分する地帯である。(テキサス州)

サンアントニオは、牧地と耕地の境界に位置している、といつてよい。注意してみているが、先入観のせいだろうか。

テキサスのみやげものをみると先述の「アルマジエロ」と「カーボーイ姿のヒト」をあしらったものが多いが、放牧地で作業をすすめる牧夫に、馬に乗ったカーボーイ姿はほとんどない。馬のかわりに地上

でジープ、空からヘリコプターを使つての牧畜業に変わってしまったのである。

サザンパシフィック鉄道の貨物列車の上り・下りが砂漠の中ですれ違う景観も見事である。百五十輛程度の貨車が西と東からやってきて、汽笛をならしてすれ違う、ユニオン・パシフィックのゴールドenspアイクをみる思いであつた。カラジオではずつとカントリミュージックが流れていて、いかにも西部の感が漂っている。

サンアントニオに夕刻ついた。

この街は、合衆国からメキシコへの玄関口に当り、サンアントニオ・ドウ・ベジャール砦(アラモ砦)で有名だ。

合衆国がメキシコ領に、侵入し、先発隊が全滅したあと、到着した援軍がテキサスを制圧して、併合したのが一八三六年。これはジョン・ウエイン監督兼主演男優で映画化され、合衆国の正義の戦いのように吹聴されたが、実際は合衆国のメキシコ侵略を正当化したものにはすぎない。白人が描く西部劇の正当性(インディアンは悪者)の主張に似ている。

それ以前にも、フランス・スペイン戦争やメキシコ・スペイン戦争の舞台になり、メキシコ人とインディアンの襲撃など血なま臭い歴史を残す街なのである。

ヒューストンやコーパスクリステイと結んで、石油関連産業や食料品加工、飼料生産などを主力産業とするが、もともと農産物、家畜、羊毛の集散地としての性格をもっていた。

アラモの砦は、そう大きいものではなく、数多い高層ビルディングに囲まれ、ビル街に沈む札幌時計台のイメージであるが、観光客がひきまきらない。それは映画『アラモ』のせいなのだろうか。

ヒューストンに向つて走ればルーリングの田舎町に着く。北に向えば七十キロメートル程度で、州都オースチンである。

サザンパシフィックの鉄道駅に付設して街ルーリングができてい

が、今日では貨物ばかりで、めつたにアムトラックは走らない。だが、この町は鉄道で発達したことがひと目でわかる。駅を中心に町が展開しているからである。

湿潤気候になってきているせいか、樹木や、雑草が、強い緑の色彩を放つていて、到底西部テキサスでは考えられない潤いのある景観だ。テキサス州の中央で、乾燥と湿潤が二分されているのである。

ジョギングをしても汗がにじんできくる。インディオ(カリフォルニア)、ツーソン(アリゾナ)、シエラブランカ(テキサス)では経験できなかつた汗である。

勿論、上記の乾燥した都市でも、汗が出ているものの、肌からむしり取られるように蒸発してしまつて、汗にならない。ノドばかり乾くが、汗が皮膚を伝わつて流れることはめつたにないのである。これが砂漠というものだ。

だから、中東部テキサスに来ると、その感覚が一変してしまう。改めてアメリカの気候の多様性を実感するのであつた。

ルーリングを朝でて、午前十時頃ヒューストンに着いた。この街は同じテキサス州のダラスとほぼ同じ人口規模で郊外も含め三百六十万、これは全米九位で、首都ワシントンともほぼ同じである。

日本では百万都市が十一、うち札幌は除いてすべて太平洋ベルト地帯に集中しているのに、アメリカは、大西洋岸メガロポリス三百万都市は四つのみ、他の三百万以上都市七つは、全米のあちこちに分散立地している。ヒューストンも三百万都市の一つである。このことは前述した。

もう一つ、ヒューストンは、内陸の都市でありながら、港町の性格をもつ。全長九十三キロメートルのヒューストンシップ水路でメキシコ湾に結ばれているからだ。深さ十一メートルの大運河で、取扱貨物は全米で二位か、三位の位置についている。

ダウンタウンにはニョキニョキと高層ビルが建ち並び、その数や高

さが街のスケールを象徴しているが、このように人口が増えたのは、そう古い話ではない。人口増は最近のことである。

約九十年前の一九〇〇年の人口は四・四万人、半世紀後は、その二十倍の九十万、そして今日では四十倍に近い百七十万、郊外を含めて三百六十万人と急成長したのである。

その背景は勿論、油田開発だ。天然ガスも油田の副産物として多く産する。一万以上の油井が動いていて、多くの、精油所があり、石油化学工業が立地している。

もともと綿花の集散都市、それに畜産、米、落花生などの農業地帯をヒンターランドにもつていたから、精肉、製粉、植物性油の工業が主だったところに、大油田地帯が出来て、合成ゴムや石油化学では全米一の生産州になった。そのカナメがヒューストンなのである。

ジェームス・ディーン主演の三部作のうち、最後の作品になった「ジャイアンツ」は一人の男が石油採掘に成功し、億万長者になっていく物語りだが、このテキサスを舞台にしている。そんな夢物語りは今ではない。大手資本がシェアを広げているからだ。

ヒューストンの外港ガルベストーンに向う途中にNASAの宇宙基地がある。B・Jスペースセンターは、広大な敷地を有し、ガルベストーン湾に面している。

見学者用の駐車場は、ブースターロケットなど、三つの林立する、ないし横だおしになった模型の近くにありこれも又広い。実物大の模型をみていると、その巨大さ、用途によって打ちあげられるロケットの形式や大きさが違うことがわかる。

いくつかのブースターロケットは、ユタ州のブリガム市にあるモートンサイヤコール社製である筈だ。ユタ出身のジェームスフレッチャーは、ユタ大総長のあと、NASAの所長に転出していると聞いた。

NASAはアラバマ州のマーシャルなどにもあるが、ヒューストン宇宙センターはアポロ計画、月のスペースシャトルでよく知られてい

る。

ロケットパークからアベニューDを歩いてビクターセンターに向う。いくつかの研究所の間を通って。

このセンターは、人工衛星が、地球上の気象の解析、資源探査、人口分布や土地利用、公害の発生、放送用など、さまざまの分野で人類の貢献していることを説明した、写真、模型、図表でうずまっていた。大きなビルが十か所以上もあり、その中にはスペースシャトルのトレーニングセンター、ミッシェンコントロールセンター、ルナサンプルビルなど多様な目的に使われている。宇宙の開発は人類にはかり知れない貢献をしたという実感が湧いてくる。現地をみると不思議な気持ちになるものだ。

NASAを出て、五十キロも走れば、ヒューストンの外港ガルベストーンにでる。ここからコーパスクリステイを経由し、メキシコ国境までのカリブ海沿いに、長大な「砂州」が発達し、「島嶼」を形成している。パデル島、サンノゼ島、マタゴルダ島などと同様に、この街はガルベストーン島にあり、ウエストベイを越せば、対岸がテキサスシティだ。

又、東側はポリバー半島との間にフェリーが就航していて、無料である。

ポリバー半島からメキシコ国境のリオグランデ川河口までの砂丘はところどころでとぎれているものの五百二十キロメートル以上も続いていることになる。札幌の根室間が細長い砂の島で続いているのだ。メキシコ湾岸にできた、自然の造成物として興味深い。

ポリバー半島をポーモントに向って走る。海辺は、別荘が一定の間隔をおいてどこまでも並んでいる。一階部分が柱だけで壁のない構造。そこが駐車場に利用され、二階部分が住居空間、そして、切妻屋根が共通した特徴。反対のイーストベイに面する用地は牧場で牛群が草をはんでいるが、そのところどこに石油掘削のヤグラが、無秩序に配置

されていた。どこも同じ首のタテ振り型だ。

ガルベストンは、合衆国でも有数な港、小麦、綿花、石油、砂糖、米などの輸出港であり、食料品加工、鉄鉱、セメントなどの工業都市でもある。

輸出品の内容をみると、テキサス州のみでなく、南部一帯の農畜産物の集散地的性格を持ち合わせていることがわかる。ぐるりガルベストン湾をひとまわりしたことになる。

ポートモン近くで、再び「Iの10号」にでる。ポートアーサーはヒューストンの東百四十キロメートルのところ、ルイジアナの州境に近いところでネックス川沿いの街、かつ工業都市でもあり、サピーン川を使って河港としている。

いよいよ、カーボーイとアルマジロの広大なテキサスも終りである。フォスターのテキサス州を背景にした「峠のわが家」がある。学生時代、この辺を思いおこしてよく唱ったうたである。

### Home on the Range

Oh, give me a home where the buffalo roam,  
Where the deer and the antelope play,  
Where seldom is heard a discouraging word,  
And the skies are not cloudy all day.  
A home, home on the range  
Where the deer and the antelope play where seldom  
is heard a discouraging word,  
And the skies are not cloudy all day.

### (6) 「ジャズ」のルイジアナから「風と共に去りぬ」のジョージア、テネシーの「TVA」

州境、サピーン川ぞいのオレンジ市街地を出ればルイジアナ州だ。「Iの10」の高速道路に、橋梁が増えてくる。

レイクチャールス、ラフォエットを経由し、ミシシッピ川の本流の貫流しているバトンルージュまで、ずっと湿地が続く。広大なミシシッピデルタは、ニューオーリンズ付近から南の、いわゆる鳥趾状デルタだけではない。いくつもの分流河川がメキシコ湾に注いでいて、湾付近に広いマーシュを形成しているのだ。

決して見栄えのする橋ではないが、いたるところで橋梁を渡り、その橋のかけ方にもいろいろ工夫がなされている。

アメリカの橋梁技術の結集をみているような気持になる。橋がなくとも湿地にコンクリート打設した直線道路が、どこまでも続く。そしてまた橋だ。

ルイジアナは、一六八二年フランス人ド・ラ・サールが探検し、ルイ十四世の名をとって命名したころはミシシッピ川流域全域をさしていた。

八十年後、ミシシッピ川以東はイギリスへ、西側と下流部はスペインに割譲され、一八一二年、アメリカ合衆国の州に編入したとき、今日の枠組ができあがったのである。ミシシッピ川両端の二十三もの州がルイジアナといわれていたことなどアメリカ史でもやらない限り、なかなか認識しえないことだ。

今日のルイジアナ州は、ミシシッピ川下流の大海岸平野ののっぺり、平均標高三十メートルと全米で、いちばん低い土地を有する州で、数多くの入江、沼沢地、湿地があり、ジャングル状になっている。その中の植物（ヤナギ、ユーカリ、ヒルギなど）は、まさに亜熱帯の照葉樹林を形成している。

米の生産は、カリフォルニア州に次いでいるが、この米は長粒米（インディカ米）がほとんどで、日本人が好む短粒米（ジャポニカ米）は、ほとんど生産していない。ジャポニカ米は、カリフォルニア州が主産地であるからだ。最も、北に隣接するクリントン大統領出身のアーカンソー州ではじめて「コシヒカリ」米の栽培に成功したニュースが届いているが、これは、日本市場にねらいを定めてのものである。イチゴ、サツマイモ、甘蔗糖などは全米で一〜二位を争う地位にある。その理由はなんといっても地味がよく、気温に恵まれていることだ。



レークチャールズ付近の沼沢地  
ミシシッピ川デルタは、サビーン川やバンディック川など無数の分流河川が南流しており、東西を結ぶ1の10号線は橋梁又橋梁。ポーモントを出るとレークチャールズ、ラファエット、ミシシッピ本流のバトンルージュまでこうした景観がずっと続く。（ルイジアナ州）

ホイットルセーは、この辺、つまりメキシコ湾の農業を「亜熱帯性作物地帯」（トラックファーマーミング地帯）と分類しているが、まさしく

今日でもその通りであり、遠郊農業地帯の性格をみせてくれる。もつともルイジアナ州も北部にいけば、綿花地帯、果実や牧畜が行われている地帯もあるが、湾岸寄りには、野菜などの生産に重点がおかれている。

日本でいえばさしずめ、南紀、南四国、南九州の南海道ということになるか。

ポーモント、レイクチャールズ、バトンルージュと、この沿線は石油精製と石油化学の工場群が多く目につく。ルイジアナ州には、ぼう大な油田があるからだ。

バトンルージュはミシシッピ川本流で、ニューオーリンズから北西百十六キロメートルの地点の工業都市。巨大なアーチ式橋が、ミシシッピ川をひとまたぎしている。

一九九二年十月、名古屋の旭が丘高校の留学生がこの街で、訪問する家を間違って他人の家の戸を叩き、射殺された事件は耳新しい。子供ならいざ知らず、大人の体躯をした人間が「ハローウィン」の仮装をして登場すると、誰でもこわがってしまう。特に、南部がその危険性に満ちていることは、本多勝一著『アメリカ合衆国』の中でも語られている。また、アメリカでは人の家を訪問する際は必ず電話をしてからにする、との慣習がある。慣習を知らないことが命を奪われたひとつの理由だと思われる。

バトンルージュの工業は、石油関連だけではない。ミシシッピの水を利用して、ゴム、タイヤ、プラスチック、木材、紙など多様で、工業都市の性格が強いうえに、州都の役割を荷なっている。都市はミシシッピ川の左岸にはりついている。

バトンルージュから南に、ミシシッピ川沿いに下ると、「ジャズの街」、「黒人奴隷の取引き」で栄えた歴史をもつニューオーリンズがある。過去はともかく現在ではなにか心を浮きたたせる雰囲気がありそうな町のイメージであった。

この街に足を踏み入れてみると、長いフランス、スペインの植民地支配の影響で、南ヨーロッパの雰囲気を感じさせている。エキゾチックでなにか北米の都市の感じがしないのだ。

メキシコ湾から百七十六キロメートル上流にあり、ミシシッピ川の鳥趾状三角州のうえに立地しているのが、街の北側はラグーンのパンチャートレーン湖など、沼沢地に囲まれている。

北緯三十度といえば、日本で屋久島あたりの緯度、クセセントシテイ(三日月市)ともよばれるニューオリンズの魅力の一つは、ルイアーラムストロングに代表されるジャズの街であり、バーボン通りにでも入りこめば二十四時間生演奏をやっている店が結構あることだ。一杯五ドル程度の水割を呑んで一時間もねばり、次々とハシゴでモダーン、デキシード、スイングジャズを聞き、ソウルやカントリー、ロックミュージックを楽しむわけだ。演奏料は安い、酒量が増え酔いがまわる。

こうしたライブハウスは、バーボン通りとセントピーター通りに多くあるが、知名度の高いジャズバンドやシンガーに身近に接しられる利点はある。音楽づきの人間にはこたえられない場所かもしれない。

本場の音楽にはやはり迫力がある。歌の雰囲気は街になじんで、しみこんでいるし、なにより入場料が安いことだ。お金を払いたくなければドアの入口や窓辺で聞くことも可能。ドアや窓はあけっ放しでやっていくレストランが多いからだ。大半はレストランが演奏会場になっている。

大学祭のときにバンドをやりながら出店で飲み食いさせる、そしてまたとなりにいけば似たようなスタイルの店がある。バーボン通りはあの感じだ。唯、有名なミュージシャンがいてひととおり演奏が終わると帽子を持参して演奏料は一〜二ドル任意で集めたりすることは違つか。

ニューオリンズのダウンタウンは、南に曲流するミシシッピ川があ

り、そこに向って南北を貫く大通り、キャナルストリートがある。

この通りの中央から南端にかけて、高層ビル街があるが、こゝはオフィスビルと高層ホテルが混在している。キャナル通りから東は、方形の整然とした碁盤目状で、古い歴史をもつフレンチ・クォーターやバーボン、ロイヤル、チャールズなどアミューズメント・レストランやアンテックなショッピング街になっていて、逆に西は、多少放射状気味の方形でビジネス地帯、商業地区である。

世界貿易センタービルがミシシッピ河畔にあり、その三十三階が展望台で、ニューオリンズの全貌をみることが出来る。このプラットフォームは街全体の様子を伺うのに最もよい場所だ。

高いところから見ても、赤茶の尾根、狭い街路樹の少ない通り、これはまさしく南欧である。

この街は有色人種が四〇パーセントになっているともいわれるが、その多くは黒人。南部の大都市は黒人比率四〇パーセント前後のところが多い。

東流して蛇行するミシシッピ川の下流、つまり南側は工業地帯である。

全米一のボーキサイト輸入港で、アルミナの精錬、造船、石油関連、ロケット関連の工業がある。ボーキサイトの輸入は、ジャマイカやスリナムなどカリブ海諸国の産地と交通の便が良いことによる。ニューオーリンズはカリブ海の玄関口なのだ。

フランス植民地時代からの大地主クレオールが今でも残っているらしい。彼らの食事はクレオール料理として、この街の名物にもなっているが、食べることはなかった。しかし、なかでも名物は生ガキである。一ダース、三・五ドルとか、半ダース五ドルとか大きさや値段は店によって異なるが、なんととっても新鮮でうまい。もう一つはエビ、これは刺身ではなく揚物として調理されていた。

湿地帯の多い街で、土中の墓地ができず、石造家屋式の墓地がつく

られたりしたが、今日では強力な排水ポンプの導入で、居住可能地は広がりつつある。とはいえ、ポンプが故障すれば、街の半分は水浸しになるというから、危険と表裏の地帯でもあろう。

ニューオーリンズの北にポンチャートレイン湖というラグーン（潟湖）があるが、これにかかるコーズウェイブリッジは、世界最長というふれこみ。二ドルの通行料を支払って走ってみた。トリップメータに出たのは二十三・五マイル（約三十八キロメートル）、札幌く岩見沢がすべて橋。時速百キロメートルで二十分を要した。片道二車線で、二本の橋梁からできているが、途中四か所が、船の通行用として、太鼓状にふくらんでいる部分である。

### Oh! Susanna

I came from Alabama wid my banjo on my knee,  
I'm gwine to Louisiana my true love for to see,  
It rain'd all night de day I left,  
De weather is was dry. De sun so hot, I froze to death,  
Susanna, don't you cry.  
Oh! Susanna, Oh don't you cry for me,  
I've come from Alabama wid my banjo my knee.

この橋を渡り終えるとミシシッピ州、そしてその東はアラバマ州となる。フォスターの「おお！スザンナ」は、バンジョーひきながら、逆にアラバマから、恋人に逢いにルイジアナに行くもので、コミカル

な内容になっている。彼の二十歳の時の作品だという。スピードのある楽しいフォークソングだ。

ミシシッピ川は、ミシシッピ州とルイジアナ州の州境の北半分を蛇行して流れているが南半分はルイジアナ州内を流れて鳥趾状デルタを形成している。メキシコ湾岸ではルイジアナ州が大きく東にせり出しているのでミシシッピ州を通るフリーウェイの東西部は、わずかに七十五キロメートル、一時間かからずに、つきぬけてしまうことになる。とはいえ、ミシシッピ州の面積は十二万平方キロメートルを超えており、北海道の一・五倍はあるのだ。

ミシシッピの語源は、インディアン語の「大河」であり、世界最大の長河である。かつて世界一の長流六万四千キロメートルといわれていたが、その後の測定で六千二百十キロメートルと訂正され、ナイル、アマゾン、長江に次ぐ、第四位の河川と修正されたいきさつがある。なんでも一位好きのアメリカ人にはシヨックを与えたことだろう。洪積世の頃は、現行河川の中流部までがメキシコ湾であったが、ミズリー川やオハイオ川などの支流からの土砂埋積によって、今日のような状況になった。それでも八十キロメートル以上の船運能力をもつ支流は四十五本あり、可航距離は二万四千キロメートルに及ぶというのも凄い。

メキシコ湾から五大湖はおろか、カナダまで船で航行できるのである。

上流では美しい清流であるが、中流からはBig Muddyと呼ばれるように濁ってくる。

テキサスで、道端にみかけたアルマジロはさすがに、湿地の多いルイジアナ、ミシシッピの州ではみあたらない。やはりステツプ気候地域での野生動物であろう。

ミシシッピ州も、西の州境スライデルから東の州境パスカゴラまで、ほとんどが湿地というか、マーシュで、陸地を走るというより橋



の上ばかり走っている感じである。

パール川やパスカグーラ川などミシシッピの分流したものが南に流れ、こうした低湿地をつくっていて、まさにマーシユ群の様相だ。

黒人比率四〇パーセントをこえるミシシッピ州は、州民の平均所得が全米最低といわれている。

かつての綿花プランテーションのなごりが残っており、黒人の多くが分益小作農であるからだ。その比率は五〇パーセントに近い。人種差別もきびしかったが、最近融和されてきているらしい。

白人は仏、英の植民地時代を経ているのでこの二国人が圧倒的に多く住んでいる。

州境を越えるとアラバマ州モービルだ。この街はテネシー川以南を後背地とする港町、アラバマ州もモービル付近は、東西四十キロメートルほどしかない。つまり、この狭い部分のみがアラバマ州をしてメキシコ湾と連なる狭い場所なのである。フロリダ州が、その三倍にもわたってメキシコ湾岸を占拠しているからだ。

モービルは長大なアラバマ川とモージル川が合流し、また分流してテンソー川を形づくり、モービル川がモービル湾に流れこむ右岸に立地する港町、南米やカリブ海地方の産物、砂糖、コーヒー、マホガニー、熱帯果実の輸入港であり、アメリカ南部の産物、石炭、鉄鉱、セメント、農産物加工の輸出港である。

パスコグーラからモービルにかけて、夏季特有の凄いかミナリとスコール性の豪雨に見舞われた。短時間であるが、車の前方がよくみえないほどの降雨量で、フリーウェイの車のスピードが極端に落ちる。高速道路の全体の流れがゆったり遅くなるのだ。亜熱帯地域とはいえず、カリブ海特有の雨の降り方である。緯度にすれば沖縄北部から屋久島のあたりの30°Nである。亜熱帯地域ではあるが、屋久島よりは乾いた感じがする。

モービルから北東へ向けて「Iの65号」を走る。東進する「Iの10

号」とはカリフォルニアからつき合ってきたがここでわかれた。

巨大なモービル川とアラバマ川の橋を渡るあたりは、この二つの河川沖積地で、収穫期に近いとうもろこし、開花したばかりの綿花、そして牧畑にはヘレフォードやアングスなどの肉牛が放牧されていて、比較的密度の濃い土地利用形態をみる事ができた。

低湿地をぬけて、海岸平野の上にてくると、松林（五葉松、赤松）、ゴムの木、カエデなどの森林が多くなり、その合間にでてくる農地は、やはり、とうもろこし、綿花と牧場ばかり、珍しい作物にはめったにお目にかかれない。綿花モノカルチャーが崩れても、多角的になつているとはいえない。

アラバマとは、インディアン語で「開墾」との意味らしいが、農業適地は広く、黒土の分布、肥沃な沖積地がそれを証明していた。

二年前に、ニューイングランドのマサチューセッツ、バーモント、ニューハンプシャーの三州を走って、この酪農地帯は牧草地ばかりではないのかとの予想に反し、とうもろこし、デントコーンの栽培農地をいくつもみつけた。コーンベルトならいざしらず、北緯三十度の南部から四十五度の冷涼地帯まで、とうもろこしの栽培範囲の広さに驚かされた。このことは家畜飼育が広汎に行われていることを証明するもので、家畜込みの農業地域の多い欧米の姿を把握し、分類したホイットルセーに、改めて頭が下がる思いをしたものである。

州都モントゴメリーには夕方、少々遅くに着いた。独立戦争の英雄モンゴメリー將軍にちなんだ地名である。綿花と牛の取引きでは、南東部最大といわれる街でもある。

黒人比率が四〇パーセント近いのも、南部のこの規模の街になかば共通しているが、郊外も棲み分けができていて、条件の悪いところは有色人種の住居が目立つ。一つの居住地でも道路添いで騒音のひどいところは低所得者層の住宅地なのだ。

この街は、精肉、綿実油、肥料、綿織物など周辺の農業地域の収穫

物を加工するものが多いが、そうした工業労働者や、農業労働者の住宅地が郊外の一角にあった。郊外は必ずしも中、高階級層の住宅になつていないのである。



モントゴメリー南郊の農家  
南モントゴメリー付近は、かつての綿花地帯。今は多角的農業地帯になっているが、農家は古くどっしりしたものが多く、経営規模も大きい。家屋のまわりは森あり、池あり、そして広いグリーンローンが輝いている。(アラバマ州)

私は旅行中でも、たいてい毎朝一時間位ジョギングをすることになっている。街中や農村をゆつくり走っていると、車で通りすぎるのと違い、いろいろ細かいところが見えてくる。気がついたところはあとからカメラを持って車で写しにいけばよい。

南モントゴメリーのパークレーンホテルに泊った朝は、やはり毎朝ジョギングしているという軍人と一緒に走ることになった。彼は毎朝十マイル(十六キロメートル)ほど走るという。二時間以上だ。三十四歳になるといつていたが、車が頻繁に通る道路に面しては黒人ばかり

りが住んでいる。そして白人は、閑静な住宅地を占拠していると説明してくれた。彼は地元アラバマ州の出身だそうである。確かに、いわれる通りだ。南部では、こうした現象はごく一般的なのだと感じた。

住宅環境が基本的に違うのである。

モントゴメリー南部の農道を走ってみるとこれは逆の意味で驚いた。農家の規模、スケールの大きさに驚嘆する。

レンガづくりの門からずつと邸内に車道が連なつて数百メートル、大きな木立がさえぎつて家がみえないが、広大な庭園がある家、ギリシャ神殿のような白い円柱と豪壮な屋根の農家、大きな湖の奥にそびえる伽藍のような家屋、そして周辺は芝生と常緑広葉樹だ。いずれも農家であるが、家の規模といい、農場の広大さといい、プランテーション時代のオーナー館の感じである。テキサスで言うクレオール建物だ。

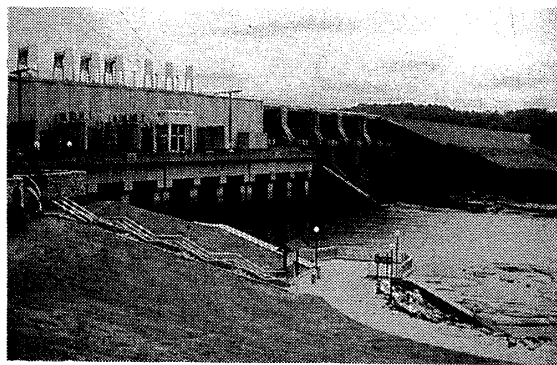
街のはずれに住むスラムのような貧乏家屋から労働力が農村に運ばれてくる。かつては農村の地主所有地内に、農業労働者の居住区があったのに、いまは街からの通勤が増えている。これはブラジルなどでも全く同じ傾向になってきたのと似ている。地主の居住区に労働者を住ませると社会保障や安全の面でリスクが大きいからだ。

モントゴメリーを出て二時間もすると、ジョージア州との境の町、ラネットにでる。チャタホーチ川にかかるウェストポイントダムが州境になっている。

アラバマ州の北部にはテネシー川が西流して「TVA」のときに造成された巨大なダムがいくつもあつた。またモービル川やアラバマ川の上流域もずいぶん分ダムがかかっている。ほとんどが多目的ダムで、発電、灌漑、洪水防止、工業用水、飲料水、養魚、観光、保養などの役割を荷なっているのが特徴だ。

広大な「ウェストポイントレーク」は、重力式ダムで堰止められて

いるが、その水の取入れ口近くのみ、モーターボートや釣りを禁止しているだけで、広い水面はレジャーのメッカ。アメリカ人はこうした内水面を使ってヨットやモーターボート遊びをするのが好きである。ダムサイトの下流部は、川の流れこそ少なくなるが、大きな公園を造成し、遊歩道など数多くつくつてある。周辺は五葉松林やマメ科の樹木、ゴム樹などが繁茂する。



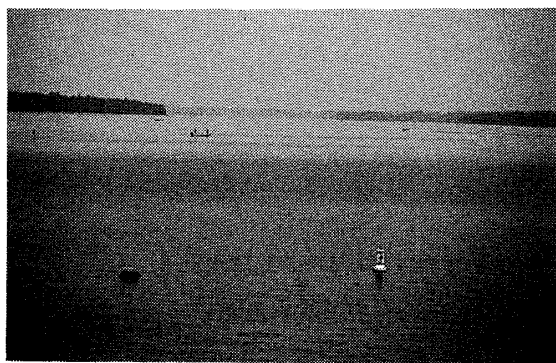
ウエストポイントダム  
チャタフーチ川はアトランタからコロンバスを貫流してメキシコ湾にでる。その中流ラネットにあるアラバマ・ジョージア州境のダム。発電所部分は重力式だが、両ダムサイトはアースとロックフィル式の混合方式。ダム付近は大きな公園になっている。(アラバマ州)

ラネットの町を出て二時間もすれば、ジョージア州都アトランタである。九六年の夏の「オリニピック」が決まっている。市域の人口は四十四万だが、郊外人口が多い。

アトランタは、マーガレット・ミッチェルの代表作『風と共に去りぬ』の舞台になった場所であるが、その面影は今はない。高層ビル階に沈んでしまって、土地の者さえ、場所を知る人がほとんどいないのである。

一九六八年、メンフィスで殺されたノーベル平和賞受賞者で、黒人

公民権運動の指導者マーチン・ルーサー・キング牧師の生家や墓所を記念するヒストリック・サイトもここにある。  
小さな公園の池の中に、永遠の炎と大理石の棺があり、生家はアーバン通り五百一番にビクトリア風の建物が残っている。



ウエストポイントレーク  
ダムによってせきとめられた湖は、ほとんどがジョージア側に広がり、広大である。発電所近くだけは釣りやボートの乗り入れ禁止だが他は自由、モーターボートやヨット遊びの出来る美しい湖。(ジョージア州)

キング牧師の信奉者は、黒人が多く、このサイトは多数の信者が集まる場所で、アトランタの観光拠点の一つになっているほどだ。  
さて先に、『風と共に去りぬ』と「キング牧師」をアトランタのシンボルのように書いてしまったが、この街はいつたい、どんな個性があるのか。

都市人口は四十二万人とアメリカ合衆国の中ではベスト二十にも入らない。

にも拘わらず、ハーツフィールド国際空港は年間四千万人の乗降客をさばく、世界第二の空港といわれている。一日千八百便が離発着していて、全米百八十の都市と直行便で、結んでいるのだ。

デルタ航空を中心にくつかの航空会社のハブ(自転車の車軸の意) になっていく。離陸用、着陸用滑走路が各二本、四本のバーンが常時 使われるときは見事という以外にない。

交通事情は、市内に乗り入れていくフリーウェイが九本、それを円 で継ぐ外周線があり、どれも片道四〜五車線の流れになっている。陸 上における南部域の交通拠点になっているといっても過言ではない。 鉄道やバス路線も、放射状的に入ってきている。

アトランタの人口は五十万人に満たないが、郊外も合わせると二百 万人弱となる。こゝは、合衆国第六地区連邦準備銀行があり、それに 伴う多くの銀行の立地をみて、南部の金融の中心になっていること、 内陸に位置していて、海港でもないのに、関税手続港の指定を受け、 合衆国の諸港を経由して入ってくる物資の通関手続を行うことなど、 政府機関との結びつきが強いマチであることがこうした交通の拠点を 形成する背景だ。

第二は、ジョージア州の企業誘致戦略からか、国内外からの企業進 出が多く、日本の場合はカリフォルニア州に次ぐ企業進出地域なのだ。 旧くからの繊維、衣服、製紙、食品加工、印刷など、近年では一般 機械、化学、薬品、自動車組立、ハイテク関連など工業化も多彩にな ってきている。それに広域中心都市の性格をもち合わせていることが 特徴だ。

アトランタを北に向くと、アパラチア山脈南端にあるスモーキーマ ウンテン国立公園がある、この公園は山岳美観を売り物にしているが、 日本でいえば、ごく平凡な山岳地形にすぎない。しかし、なぜか東部 には高山がないので二千メートル級の森林に覆われた、変化のない 山々が貴重がられる。

最もアパラチア山脈は古生代の山で、山中をフリーウェイが縦貫す るほど削削されているので、多少の谷川と緑の森林は観光要素となり うるのであろう。

勿論、ヨセミテやイエローストーン、ロッキー・マウンテンの国立公 園などに比べるよしもない。この公園は、ジョージア、テネシー、南 カロライナの三州にまたがっていて、かなりの面積を有している点で は広大ともいえる。

インディアン你的生活舞台であることを売り物の一つにしている点は、 白老のアイヌ部落によく似ている。

アトランタとスモーキーの間にはスワニー川の表示がでていく。フォ スターの「故郷の人々」の舞台か、いかにも内容がジョージアの雰囲気 だ。

### The Old Folks at Home

Way down upon de Swanee ribber, Far far away,  
Dere's wha de old folks stay,  
All up and down de whole creation Sadly I roam,  
Still longing for de old plantation And for de old folks  
at home.  
All de world am sad and dreary, Eb'ry-where I roam,  
Oh! darkey's how my heart grows weary,  
Far from de old folks at home.

遠い、遠いスワニー川のほとりに、なつかしい我家の人々が住んで いる。南部の農地に奴隷として使役されていた黒人が転売されて他郷 にいき、故郷の人々を思う悲しい歌である。しかしフォスターは、こ の地を訪れたことはなく、兄と相談して、フロリダ州のスワニー川に

ヒントを得た、との話もあり、さだかではない。スワニー川という名前は、全米にいくつもあるらしい。我々日本人には、子供の頃の学校唱歌のなかで、うたった川の名と詩の内容からフロリダであれ、ジョージアであれ懐かしきかられてくる。

アトランタから、ジョージア州の北西部を通って、テネシー州チャタヌーガに向う。ダウンタウンのド真中を通っている「フリーウェイ75」と「85」は車の渦、しかし渋滞はなく、どの車もかなりのスピード。片道五―六車線に埋った車が九十キロメートル/h以上で走る姿は全体としてみれば、動く怪物の感がしてややおそろしい。

ジョージアは、十八世紀はじめ、イギリスのジョージ二世によって植民化されたことに由来している。

一七七六年の独立時、つまり十三州でアメリカの輪郭ができた時には一番南の州であった。

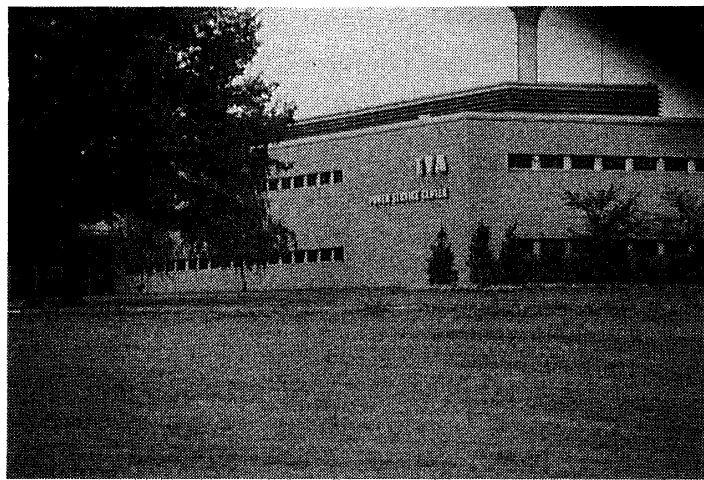
この州の地形区分は面白い。海岸べりから西北に向って階段状に高くなっていくのだ。①海岸べりの低地と、その内側の海岸平野、北西に向って②内陸の丘陵地があり、メーコン、コロンバスはフォール・ライン・シテイを形成している。そして③ピーモント台地、④スモークキーなどのアパラチア山脈の序列で地形ができていく。

肥沃な土壌が多く、さまざまな作物に恵まれている。もちろん、気候もよい。年平均気温が十四度―二十度C。雨も千五百ミリメートル程度はある。農業にはこのうえない好条件だ。

綿花に端を発し、穀物がそれにとつて変る。綿作の衰退とともにタバコや落花生が入り、畜産が伸びる。第一次大戦後は、合衆国最大のピーナツ産地となったが、第二次大戦後は機械化の進展で、農村労働力が流出して半減化する。今日では畜産、とうもろこし、綿作が基幹で、大型機械による農業に変ってきている。労賃が上昇して黒人労働力も北部の大都市に流出しているからだ。

ラネットからアトランタは、フリーウェイをさけて、農道のような

田舎道を走った。田舎道は農村景観をみるのにもっともよい。しかし、アトランタ―チャタヌーガはフリーウェイにもどつて走ると森林ばかりで農地がみえない。途中、アトランツ―ナ湖があり、さすがアトランタ近郊の湖とあつて、大量のレジャー用船で埋まっている。こうしたダム湖はTVAを除いて、ジョージア州だけでも十指を数える。



TVAチャタヌーガ事務所  
TVAの本部は同じテネシー州のノックスビルにあるが、チャタヌーガはジョージア州との境目の町。ルーズベルト大統領のニューデール政策の一環としてのTVAはあまりにも有名。チャタヌーガも電力利用の工業地帯がこの事務所周辺にある。(テネシー州)

TVA(テネシー川河谷開発)の拠点の一つ、チャタヌーガに着いたのは、午後八時、夏時間を採用しているのでまだ明るい。アトランタからずっと片道三車線のフリーウェイが続いていたので交通量が多いことを想像させた。

この街、アパラチア山脈の南端近くであり、テネシー、ジョージア、アラバマ三州の接点のような場所で、街中をテネシー川が貫流してい

る。東はブルーリッジ、そして西はカンバーランド台地の急傾斜面になっている。

チャタヌーガダムは、TVA建設で、つくられたものだが、ダムサイト上が道路になっていて、それを渡りきるとTVAの文字を刻んだ事務所がみえる。

一九二〇年代のアメリカ大恐慌を切りぬけるためにつくった二十六のダムのうちのひとつであるが、この街も、ダム造成までは、しばしば大洪水に見舞われた、と記録されている。

ダムの右岸一帯は、発電、金属、化学、ガラスなどから食品加工、皮革、織物まで多様な工場が配置されるようになり、TVA効果がでている。しかし、工場用地が全部埋まっているわけではない。空地も目立つ。

緑の豊富な落ち着いた感じのダウンタウンと対照的に、この工場地帯には活気がみなぎっている。

アメリカに来て八日目、はじめてチャタヌーガで、ホテルが満館で、訪ねること四軒目にして空室ある場所がみつけれられた。今まで、たいがい一発でOKという状況が続いていたので、これは野宿かと心配したのだが、この日が週末であったこと、到着が遅すぎたことによるものとわかった。予約なしの旅行をするときは、早めに宿に入る、というところが鉄則である。鉄則とはわかっていても、調査上の都合で、なかなか予定通りの到着はむずかしい。

チャタヌーガからテネシー川をみると、いろんなことが脳裡をかすめる。

TVAの完成以前は、洪水常襲河川、周辺の農地は土壤流亡がはなはだしく、南部でも低生産力地帯であったこと。TVAで、テネシー本流に二十一のダム、支流に五つのダム造成で洪水防止、発電、水運、観光、保養の面で目標を達成したこと。オークリッジとパデューカに原子爆弾製造工場ができ、広島、長崎で投下された原爆が製造された

こと。豊富な電力を利用してのアルミニウムの精錬、化学肥料、など電力立地型工業がおこったこと、などが思い出されてくる。一度はこの目でみてみたい、の願望が達成されたうれしさがこみあげてくる。

アパラチアに端を発し、オハイオ川に合流するまで千キロメートルのテネシー川であるが、これは六つの州にまたがって開発され、世界の総合開発のお手本というか、モデルになったのである。

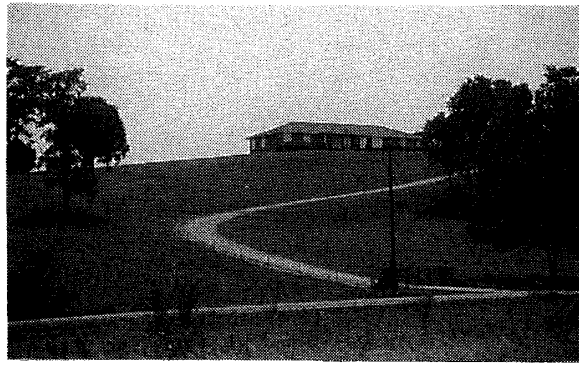
結局チャタヌーガダム周辺は車で二周することになった。



チッカマウガダム  
TVAでは32のダムをテネシー川およびその支流に建設した。その発電量は1,100万kW。このダムも長さ160km以上に及びノックスビル付近まで湖が続く。ダムサイトと橋梁が平行して走り、その向うは工業地帯である。(テネシー州)

チャタヌーガからTVA本社のあるノックスビルまで、テネシー川はほとんどダムによる人口湖で、流れる河川をみることはないほどだ。直線にして二百キロメートル余の間にチッカマウ湖、ワッツバー湖、メルトンヒル湖など狭長なダム湖がならんでいる。

これらのダムによる灌漑用水で、綿花、タバコ、とうもろこし、麦類、大豆などの生産力が高まったうえ、果樹、野菜などの栽培も盛ん



アパラチア山中の農家  
ロアノーク付近のアパラチアはおだやかな丘陵を連ねている。古生代の山々でかなり削られているし、又、バージニアは歴史が古く農場の耕地化も進んでいる。丘陵上の農家、その向うは空という風景がよくある。(バージニア州)

になってきたのだ。最も、今日では綿作は減少してきている。途上国に追われての結果でもあり、西部諸州に主産地が移動していることにもよる。

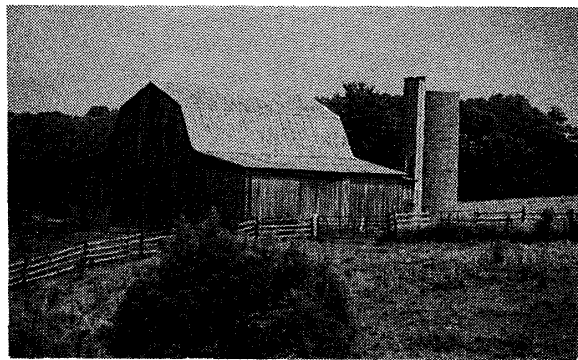
フランクリン・D・ルーズベルトの「ニュー・デール政策」の面目躍如といったところか。

TVA本社のあるノックスビルから、わずか五十キロメートルの原爆製造都市のオークリッジは、被爆国である日本人にとって、どうにも気がかりである。というより、見る気がしない、というべきか。

本来ならオークリッジを通って、「Iの75」を北上し、ケンタッキー州に入りたいところである。

それは、フォスターづきの私にとって、興味ある場所があるからだ。バーンズタウン郊外に「フォスター記念館」なる古い木造の大邸宅があつて、ここでフォスターは一八五二年「懐かしの我ケンタッキーの

家」を作曲したことになる。この不朽の名歌曲は今では、ケンタッキーの州歌になっているがフォスターのなかでも、とても歌い易



レキシントン付近腰折れ屋根庫  
赤いトタンの腰折れ屋根の乾牧草用倉庫。そして赤いレンガブロックサイロ、これはニューイングランドでもよくみかける古いアメリカの酪農景観、北海道も明治期、こうした様式を外国人教師達によって伝授された(バージニア州)

い曲で、内容もいい。ケンタッキーの農地を背景に、家をはなれて売られていく黒人奴隷の悲しみを描いた叙情的な歌曲で、高校時代からずっとうたい続けてきたので、現地を訪れることはなく、近くをかすめて通っただけなのだが、ここに、詩の一番のみ、書きとどめておきたい。

### My Old Kentucky Home, Good Night

The sun shines bright in my old kentucky home,  
'Tis summer, the darkies are gay,  
The corntop's ripe and the meadow's in the bloom,  
While the birds make music all the day,  
The young folks roll on the little cabin floor,  
All merry, all happy and bright:  
By'n by Hard Times comes a knocking at the door,  
Then my old Kentucky Home, good night!  
Weep no more my lady! Oh! weep no more today!  
We will sing one song For the old Kentueky Home,  
For the old Kentucky Home, Far away.

### (7) 古色豊かなヴァージニアから首都ワシントンDC

ケンタッキー州を西に仰ぎながら「Iの81」を北北東に走る。もうヴァージニアである。ウエストヴァージニア州と、ヴァージニア州の境目のあたりに古生代の、かなり剝された、なだらかな山塊をなすアパラチア山脈が横たわっている。

幅が広いところで六百キロメートル、長さはカナダのケベック州からアメリカ南部のアラバマ州まで二千六百キロメートルに及ぶ、広大な山脈だが、なだらかな丘陵面が多く、山中をフリーウェイをはじめ、無数の道路が走っている。

この山脈は南にいくほど高くなるが、最高峰のミッチェル山ですら二千四十八メートル程度しかない。ロッキーやワサッチ、シエラネバ

ダやカスケードなど新生代の山嶺とは全く異なる、おだやかな山なみが続く。これまで学んだり、映像や写真でみた通りのイメージである。

全体としては従順型 (Subdued form) の山容で、平頂な台地、高原、縦谷と連嶺になっているが、「Iの81」が走っているのは、グレートバレーと呼ばれる、ブルーリッジとアパラチア台地の山あいである。

この山脈のペンシルベニア寄りには、無煙炭や瀝青炭の炭鉱が多く、今日でも合衆国の重要なエネルギー源として利用されている。

硬層 (砂岩) と軟層 (頁岩か石灰岩) のケスタ地形があり、白っぽい露岩がところどころにでている。

また、白っぽい節理がはつきりみえる。これはテキサスでみた堆積岩と酷似している。

ヴァージニアは、イギリスのアメリカにおける最初の植民地で、エリザベス一世処女王が名づけた、といわれているが、なにかメルヘンティックな響きをもつ州名だ。

ヴァージニアタバコとして親しまれているように、たばこ生産は今日でも全米一、植民地の初期から栽培されて、その歴史は古く、伝統ある農業であり、加工産業もある。

フリーウェイにそった、くねくねした波状台地のうえは、葉たばこ、とうもろこし、落花生のほか、ほとんど牧草地ないし放牧地である。

牧草地は禾本科、マメ科の混播による耕地、放牧地は、野草地で耕地外農用地をさす。

最近ピーモント台地上で、プロイラーのインテグレーションも行われているというが、車窓からみることはなかった。海岸平野では、大西洋岸メガロポリスの大消費都市市場向けの野菜栽培地域が広がっているという。

マリオンからロアノークに向って、標高八百メートルく千メートル位の縦谷や丘陵を走るのだが、耕地の向う側は空という、美瑛や上富良野のような展望が頻繁にあらわれる。これも牧歌的な風景だ。丘



陵上の家屋や牛群の向うが空」というところはアメリカで珍しいことではない。

農家の規模は、ジョージアやアラバマのような大きなものではなく、家の構造も、木造で古い型のものが多い。点在するタワーサイロは酪農経営の農家、乳牛はほとんどホルスタインだ。

ヴァージニア州のなかほどレキシントン郊外に宿をとる。この地名

### Carry Me Back to Old Virginy

Carry me back to old Virginy,  
There's where the cotton and the corn and tatoes  
grow,  
There's where the bird warble sweet in the springtime,  
There's where the old darkey's heart am long'd to go,  
There's where I labored so hard for old massa,  
Day after day in the field of yellow corn,  
No place on earth do I love more sincerely,  
Than old Virginy, state where I was dorn.

はミズリー州やケンタッキー州にもあり、ヴァージニア州のレキシントンはあまり目だたない小さい町だ。

ヴァージニアといえば、独立戦争の勃発地、(一七七五年)として知られているし、南北戦争時は、この州のリッチモンドが南軍の首都になった。戦争には縁のある州である。

大統領も初代のジョージ・ワシントンをはじめ八人を生んで、大統領の母」といわれる州だが、ここではジェームス・A・ブラントの名

曲を想い出しようとした。「懐かしのヴァージニア」である。フォスターの歌曲に似た節まわしであり、取扱った時期も十九世紀後半、内容はヴァージニア州の故郷を離れた黒人の老人が、故郷を懐かしむ歌だ。日本では戦前からレコードで紹介されていたもので、しみじみとした情味がなんともいえない。歌そのものがうたい易いせいもある。

レキシントン市の南郊に三つのモーターがある。デイズ・イン、ラマダ・イン、ハワード・ジョンソン・インで、いずれもアメリカではチェーンシステムをもつ著名なものばかりだ。

しかし同系列のモーターでも、設置地域が田舎であれば、部屋は広くて安いし、大都市域であれば、部屋代が高い。デイズ・イン・ニューオリンズは八十六ドル、ワシントンは九十五ドル、そしてヴァージニアのレキシントンは四十四ドル(いずれもツインルーム)の宿泊費である。車で旅をするときには、大都市域を避けて宿泊するのが懸命だが、事情によっては大都市ということもある。ワシントンDCには十九のDay's Innがあると聞いて驚いた。チェーン店とはこういうものだ。

ロスアンゼルス空港付近に、いきつけのチボリ・インがある。なにかコペンハーゲン駅前の著名な公園の名前だからデンマーク人の経営かと思ったが、そうではない。中国人がやっていてプールもついている。これは、ツインルームで四十四ドルと、大都市域ではかなり安い、もともとこの価格で、ロス空港内にモーターの写真入りの案内があり、一流ホテルなどと一緒のところに表示され、無料で予約電話を入れられるようになっていてところが面白い。

さてヴァージニア州レキシントンのモーター周辺は、森と農地が、ゆるやかな丘陵斜面に展開している。文字通り牧歌的風景だ。

酪農家と肉牛農家が点在しているが、農家は古く、歴史の重みをつしり感じてしまう。細い川の流れにそって家や倉庫があり、新築の家屋を立て直したところでは、旧家屋が物置き変りに使用されている。

どの農家も門のある入口から、主屋まで、結構の距離があり、その道には並木や屋敷森があったりするが、厄介なのは、門柱付近に番犬がいて、簡単に中に入りこめない。

アメリカでは、他人の家を訪問するときは必ず事前に電話をして行く習慣だから、見知らぬ人が、黙って農家調査で、屋敷内に入るのは禁物、銃をかまえて家人が出てきたって不思議なことではない。

アパラチア山脈の縦谷グレートヴァレーを北上して、ストラスブルで「Iの66」に切りかえ、ブルーリッジを越えて、ピーモント台地を東進すれば、ワシントンDCまでは、あと百キロメートルと近い。この間はずっとヴァージニア州内を走る。

テネシー州などに比べ、土地利用の濃度が高まっていること、傾斜地がよく利用されているなどの変化がある。

初めて訪れ、初めてこの眼でみたヴァージニアは、いわゆるアメリカの南部と北部の面影が混合されていて、かつ、歴史の古さを感じさせるものであった。

古いアメリカが、建物や、牧柵、サイロや道路にまで残されているし、全体の雰囲気も古色豊かなアメリカであるのだ。

ワシントンDCへの西からの入口はアーリントンの街、アーリントンなる地名はマサチューセッツ州ミドルセックスにもあり、ポストンのベッドタウンになっているが、ヴァージニア州の街は、ジョン・F・ケネディの墓地として、世界的に有名になった。

広さは百五十六平方キロメートル、約六万人の戦死軍人と無名戦死者の墓がある。

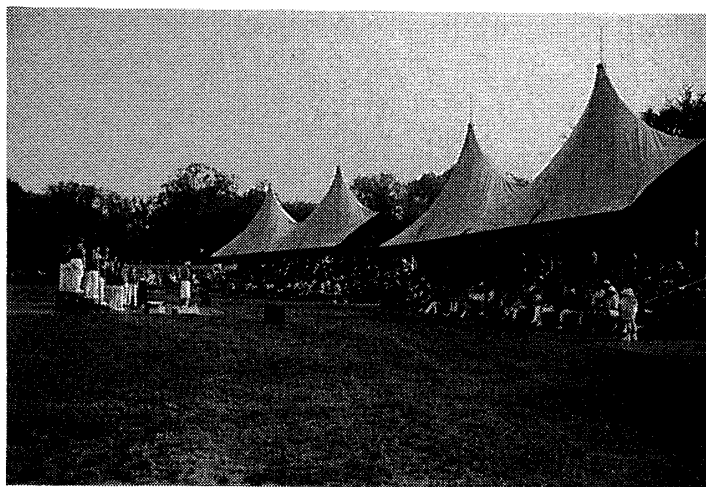
ポトマック川を挟んで四つの橋(二つはアーリントンメモリアル橋)でワシントンDCと結ばれているので、DCを訪れる人々が手軽に散策できる。

アーリントンからかなりの坂を下ってポトマック川を渡る。テオドール・ルーズベルト・メモリアル橋からみるポトマック川、広くてゆ

ったりした流れだ。この河川は、カキ養殖で有名なデラウェア湾にもなく到達することになる。

ワシントンDCに入ると「Iの66」は、「コンステイチュション・アベニュー」になり東進すると、左側は、広大な「ザ・モール」の公園だ。

河畔に近い場所にリンカーン記念館、そしてワシントン・モニュメントタワー、その左側には、ホワイトハウスと一度もいったことがないのに見慣れた錯覚に陥る建物があらわれてくる。



ザ・モールの野外コンサート  
街のクラブの合唱団と思われる人々が同一の服装で歌い、多くの聴衆をひきつけている。  
ワシントンの中心部幅500m、長さ4kmのモールは単なる散策路だけでなくいろんな催物もある。(ワシントンDC)

そして「ザ・モール」の東端に国会議事堂の白い偉容がある。

「ザ・モール」公園は、幅五百メートル、長さ四キロメートルそのなかに、歴史博物館や国立美術館、スミソニアン関連(航空宇宙博物

館、自然史、歴史博物館、国立アフリカ美術館、芸術産業館、ナショナルギャラリー、レンウィックギャラリー、等々）の場がある。

ワシントンDCは、初代大統領のジョージ・ワシントンが一七九〇年、合衆国政府の所在地に選んだが、計画どおりにはいかず、南北戦争後に軌道に乗って街づくりを進めたものだ。

コロンビア特別区の制定は一八七一年であり、これはワシントンDCと全く同じもの。コロンビアは、コロンブスに由来している。

ワシントンDCは、世界の政治を動かす中枢であることは周知だが、市域の人口はこの二十年間で十三万人ほど減って六十二万人、郊外も含めた人口は九十万人ほど増え三百七十万人を超えて、ドーナツ化が進んできている。郊外人口も含めての全米順位は九位、テキサス州のヒューストンやダラスと変りないのである。

この街は純粹な政治都市で、政治・経済を軸に、労働、教育、科学などの専門機関が集中していて、直接生産活動機関や工場はほとんどない。

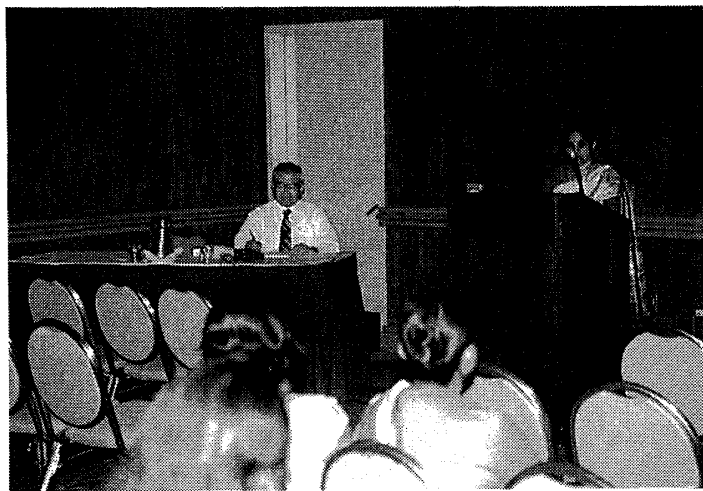
計画都市として知られるワシントンは、東西南北の直行路とワシントン広場、デュポン広場、スコット広場など、サークルを中心として放射線状に伸びる街路網（アベニュー）が重なる放射直交都市のモデルとして登場してることが多い。交差点もサークルと呼ばれる小公園になっているところが目立つ。

この街では、第二十七回のIGC（国際地理学会議）が開かれていたため、コンベンションホールに近いデイス・インに四泊し、毎朝、ワシントン市内を一時間ばかり走った。毎日コースを変える。ジョギングをすれば市内の様子が非常によくわかるからだ。

IGC会議の内容については別のものを書くことにして、ここは、私のみたワシントンDCをもっぱら執筆する。

計画都市の典型であるワシントンは、政府機関が「ザ・モールの」北側に集中しているし、全世界の大大使館は、マサチューセッツ通りに、

催物、展示場、博物館、美術館は「ザ・モール」内か、その南側に、といった具合で、集中した一極配置をとっている。一つの目的を達成するのに、いろんな交通機関を使う必要がない。歩いて用のたりるように諸機関が配置されている。計画都市のすばらしさが身にしみ



27回IGC一般研究発表  
27回国際地理学会議はワシントンのコンベンションホール、ホテル・ハイヤット、ホテル・ラマダルネッサンスの三か所で行われた。（8月9日～14日—1992年）これはハイヤット会場、インド人の発表、座長はユタ大のチャン・ミュン・リー教授（コロンビア特別区）

リンカーン・メモリアルに通ずるヘンリー・ベーコン・ドライブのそばに、ベトナム戦没者慰霊碑がある。長さ百五十メートルの黒御影石の壁に五・八万人の、ベトナム戦争犠牲者の名前が刻んであり、全米で一番多く人が訪れるところといわれる通り、人の波がひきもぎらない。

ベトナム戦争は、アメリカ人には悲痛な過去を残すことになって、アメリカ人の若者の心を退廃させた。

湾岸戦争の極端な報道管制によるマスコミ操作と違って、十年間も続いた戦地での生々しい戦いの状況が、テレビ、新聞、雑誌などのマスコミを通して茶の間に送りこまれたうえに、世界最強の国が、ただか途上国で経済小国のベトナムに敗れたためである。しかも六万人近い若者男女が、戦場の露と消え、ベトナム側に与えた損害（人の死や枯葉作戦などによる自然破壊）は、はかり知れないものがあつた。

ベトナム戦争は、アメリカ人の間に厭戦気分を増長させる一方で、国を守り発展させる意欲を消失させていった。頽廃意識が頭をもちあげ、モラルの低下を招いたのである。

そして、犬死をさせられたと思う人々、逆に祖国のための残念死と思う人々の訪れるベトナム戦没者慰霊碑が、「ザ・モール」の芝生のうえに建立されたのである。

「ザ・モール」の中で、ひときわ目を引くのは、ワシントン・モニユメントだ。高さ百六十九メートルは、高層建築物の少ないワシントンのなかで最高の建物。鉄骨を使わない、石材ブロックだけの建造物としては世界一とか。北側にホワイトハウスが、南側がタイダル・ベイスンを挟んでジェファソン記念館がある。

百五十三メートルにある展望台まで階段とエレベーターがあり、階段では八百九十七段、エレベーターでは七十秒で展望台につける。このエレベーターが無料ときているので、毎日、昼夜並ぶ人々が列をつくっているが、眺望はすばらしい。

ワシントンを歩いていると、こうした展望台に限らず、美術館や博物館、各種記念館など入場料無料のところが多い。無料だから入口も数多くあり出入り自由だ。そのうえ、写真の撮影もストロボつきで許される場所が多い。西欧の美術館は、どちらかというところと発光禁止の条件つきのところが多い。日本などでは、簡単に「撮影禁止」となっているのであるが、これは、絵葉書きや額入り写真画の販売戦略のうえからではなからうかと疑いたくなる。

モールを、南側と北側を往復すると八キロメートル、ぶらぶら歩いても二時間以上はかかる。各種博物館、美術館をみていくと、一日や二日では見きれない量である。

「ザ・モール」のほぼ中央、南側に、スミソニアングループのミュージアムがある。スミソニアン研究所は、「人類の知識の向上と普及をはかる目的の国家機関で、イギリスのジェームス・スミソン」の私財を基金に一八四八年建立され、今日では十四の博物館、美術館などが所属している。

収蔵品一億点以上あるというが、実際に展示されているのは百万点程度か、職員は臨時も含め一万二千人、入場無料、十四のうち九つが「ザ・モール」公園の中にある。

集財展示品の数からして、北京の「紫禁城」や台湾の「故宮」をもはるかにうわまることになる。

圧巻は、なんといっても「ナショナル・ギャラリー」だ。パリの「ルーブル美術館」、マドリッドの「プラド美術館」と比較しても凄い。最も大英美術館やザンクト・ペテルブルグの「エルミタージュ」をみていないので、確度の高い比較はできないが、世界最大級の美術館であることは間違いない。

創立者は、アンドリュー・W・メロン（銀行家で財務長官もした富豪）が十三C〜十九Cにわたる巨匠の作品を核とし、その後質の高いコレクションを収集したもののうち八百点を展示、ギャラリーは百三十五に及ぶので見学するのに二〜三日かかるというもの。

ルノアールの有名絵画が多いのに驚嘆したが、セザンヌ、ゴーギャン、ドガ、をはじめ、エル・グレコ、ベラスケス、ゴヤ（これは、スペインのプラド美術館の代表絵画）などが本館に目白押し。

よく画集やテレビで見慣れたものは、レオナルド・ダ・ビンチの絵画『ジネブラ・デ・ベンチの肖像』や、ヴェロツチオの『メジチのロレンゾ』、ラファエロの『アルバの聖母子』、レンブラントの『自画

像』、グレコの『ラオコーン』などがあつた。

その他の巨匠の絵画も、取りあげるに枚挙いとまなし、まさに圧巻である。

建築物はジョン、ラッセル、ホープの設計だが、白大理石の豪華なもの。

おまけに、コンコースで連なる東館があり、ここには、ピカソの大作『サルチンバークの家族』、ミロの『ザ・ファーム』をはじめマチス、モンドリアンなど二十世紀以降のものがあり、彫刻の特設コーナーには、レオナルド・ダ・ビンチの『聖母子とアンナの下絵』など多数があつた。

ありふれた美術館の説明になつてしまつたが、都留文科大の和田教授が、ワシントンの学会会場で、『是非、ナショナル・ギャラリーを見たら。凄いの一語』と紹介してくれたが、まさにききしにまさる感動が伝わってくる。加えて、和田さんは『アングロサンクソンの人々はどうして歩るき見て終つてしまうのか、無関心なのか、程度が低いのか』、といった。とにかく立ちどまつてみると二三日かかる数量なのだ。一日でみるには走り見になつてしまうのも仕方あるまい。

ワシントンに来て、首都機能とはなにか、を考えさせられた。東京のように、多機能が一極集中して、それに人口が吸いよせられ、集積の利益を求めて群がる企業、官庁、行政（政治集団）に便利であつても、住民にとっては矛盾が吹き出し、それを処理する能力ない国からみて、なんと文化的臭いのすることか。

都市の機能分散は、その国々の政策当局の手腕と勇断がなければ出来ない。東京も、学園、教育、研究部門では、多くの大学、研究所が筑波や多摩丘陵に分離し、配置しているのだから、立法と行政機能の再配置が出来ないわけがない。

そういえば、十年ほど前に旧首都リオ・デジャネイロと、新首都ブラジリアをみたことがある。

ブラジルの遷都は、一九六〇年で東京都の四倍の面積に、超モダンな建物群を配置したもので、比較的新しいし、デザインは漸新であるが、まだまだ未整備なところがあつて、落着いた雰囲気ではない。途上国というか、NIE Sの国だけあつて、人々の生活水準格差というか、バラツキがひどく、単に街並みをそろえたところで、文化、芸術、教育、学問などが、立法、行政機能で結びつくには時間がかかりそう。その背景には首都建設によつてインフレが広がり、コーヒー市場が悪化し、政治の不安を招来していることもあるし、位置的にセラード、カンボなどサバナ地域開発の前進基地としての性格をもたせる計画も併進したが、予定通りに進まないなど問題は多い。

その点ワシントンDCは、歴史の重みもあり、先進国の遷都の好例であろう。

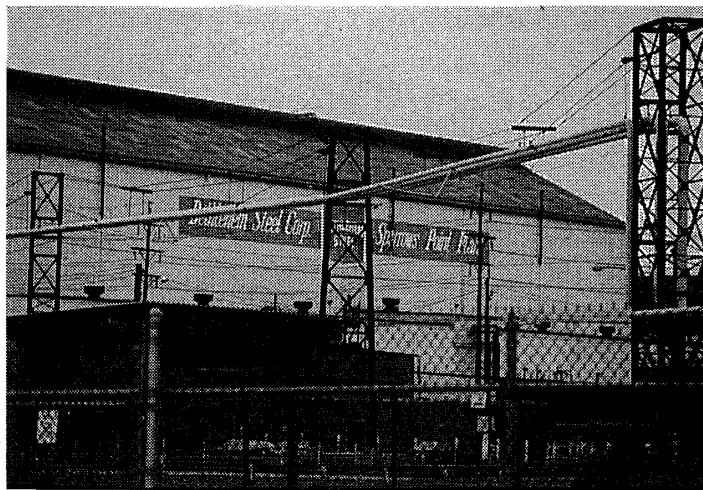
#### (8) 「鉄の都は今」ボルチモア、ピッツバークからゲリー

ワシントンDCを早朝にでてボルチモアに向つた。おめあては、チエサピーク湾に突き出したスパローズポイントである。ひとところといつても一九五〇年代、アメリカ最大、いや世界最大の鉄鉱所ベスレームステール社を見るためだ。そのあとペンシルバニア州の鉄都ピッツバーク、オハイオ州のヤングスタウンとクリーブランド、インディアナ州のゲリー、イリノイ州の南シカゴ地区と、何日か、かけて鉄都めぐりに出た。今でこそ、活気が旺盛とはいえないが第二次大戦後のアメリカ経済力を象徴する工業都市であつたことは間違いない。

アメリカ鉄鋼業を立地的にみると、三大地区に集中している、といわれてきた。ピッツバーク地区(ヤングスタウンなど)、五大湖沿岸地区(シカゴ、クリーブランド)、東部大西洋岸地区(ボルチモア、フィラデルフィア)である。

メサビ鉄山を主力とするミネソタの鉄とアパラチア炭鉱の石炭を結

びつける、前二者の資源立地型と、海外（カナダとベネズエラ中心）鉄鉱石に依存する後者地区、つまり消費地立地型ないし交通立地型である。



スパローズポイントの製鉄所  
1950年代、ホルモチア郊外スパローズポイントにあるベスレームスティール製鉄所は南米ベネズエラからの鉄を利用して世界最大（当時800万t）といわれたが、今日では形式も古く、生産力も日本のいくつかの工場に抜かれている。（メリーランド州）

アメリカ鉄鋼業は、研究者が多いし、数多くの書物も出版されているので、ここでその詳細を述べることはしない。地理的に重要なポイントだけ述べるにとどめる。

第二次大戦後、一九五〇年のアメリカの世界における鉄鋼生産シェアは八千八百万トンで世界の四六パーセントに達していた。そのとき日本は五百万トンで、わずか世界の三パーセントのシェアしかなかったのである。

まさに、アメリカは世界における鉄鋼生産の独占的地位を確保し、

高い生産性や、高度の機械化で、ヨーロッパ諸国にとっても驚異であった。

一九六〇年には九千万トンと若干伸びるが二六%のシェア、逆にEC諸国を合計すると、アメリカをわずかに上まわり二八パーセント、日本は二千二百万トンで六パーセントと上昇した。

七〇年になると、アメリカは一・二億トン弱で、シェアは二〇パーセントと更に落ちこみ、七五年には、ソ連にぬかれて第二位、逆に日本は一六パーセントへと急上昇する。日本の急成長は太平洋ベルト地帯に八社二十一工場が配置されて、資源の海岸依存度を高めての結果である。

八〇年のアメリカには、日本にもぬかれて第三位、そして九〇年には、旧ソ連が一・五億トンで二〇%、日本が一・一億トンで一四パーセント、アメリカ九千万トンで一二パーセントとなってしまう。（パーセントはいずれも世界のシェア）

そして日本の鉄鋼業は、鉄鉱石の九九・八パーセント、原料炭の九九・〇%を輸入しての一億トン生産体制確保しており、うち二千三百万トンは海外輸出に向けられる。最大の輸出相手国は、五〇年代、世界の鉄鋼を制し、鉄鋼輸出国であったアメリカなのである。

このように、国際競争力が低下した理由はなんなのか。

第一は、管理価格による鋼材価格の値上げだといわれる。業界は賃上げによるコスト上昇を、ただ鉄鋼価格に上のせするだけであった。

第二は、設備の機械化、近代化が遅れたこと。日本ですら千万トン以上の製鉄所が何か所も建設されたが、アメリカでは、シカゴの一つだけであった。これは六〇年代以降のことであるが。第三は、第一とも関連するが、好・不況に関係なく、年率三パーセント程度の賃上げを実施、労働者は経営に非協力で、争議も多く発生した。第四は立地、配置上の問題、国際市場を相手にする現代、内陸立地は輸送コストの面で不利である、ことなどによる。

しかし、最近のアメリカ鉄鋼企業は、鉄鋼業の再建に取り組むというより、石油掘削事業や金融サービスなどに進出したり、メーカーを放棄し、輸入鉄鋼のディーラーになるなど、大きな変化がでている。

かつて、世界最大の鉄鋼企業であったU S スティール (U・S・X) は、利益のうち鉄鉱部門からあがるのは一〇パーセント程度と落ち込み、九〇％は別部門ないし第三次産業へ転換しているのである。

変って、世界一位に成りあがった企業は、日本の新日鉄で、九〇年統計では二千九百万トンを生産している。釜石、広畑などは撤退したものの、八幡、大分、堺、名古屋、君津、室蘭は健在である。

ワシントンDCからボルチモアへ、二本のフリーウェイを含む、四本の道路が平行して走っている。

距離は六十キロメートル程度だが、さすが大西洋岸メガロポリスに包含される部分だけあって交通量、輸送量が多い。

エドガー・ア・ランポールの出身地として知られるボルチモアは、メリーランド植民者の名前からつけられたもの、といわれている。

市の位置は、チェサピーク湾奥のパタプスコ河口にあり、内陸中西部市場と大西洋を結ぶ交通の要衝、一八三〇年、アメリカ最初の鉄道会社、ボルチモア・オハイオ鉄道の起点になった場所でもある。

一九六〇年には、人口八十万 (郊外を含め二百七万) で全米六位の町であったが、九〇年も、この数字は基本的に変らないため、全米では十六位と、後退している。メガロポリス地帯に比べ、他の全米諸都市が躍進しているからだ。

沈降海岸が多く、自然の良港を形成しているのでノースポイント、イーストポイントなどポイントがつく地名が多く、道が入りくんでいてわかりにくい。チェサピーク湾の「おぼれ谷」がとくにひどい場所である。

フォート・フォアードにあるスパローズポイントには、全米では第二位のベスレーム・スティールの製鉄所がある。一九六〇年代二十五

基の高炉をもち八百万トン体制を維持して、世界一と称賛され、アメリカの誇りとされてきた。ベネズエラのエルパオやセロポリバルの鉄鉱石と地元アラチアの原料炭を結びつけた工場であったが、今日では老朽化し、往時の精彩はない。工場内見学を要請したが受け入れられず、外から工場の配置をみるにとどまった。溶高炉の数が多いので塩突ばかりが目立つ。パタパスコ湾にかかる巨大な吊り橋、フランシススコットキー橋からこの製鉄所の全貌がよくみえる。間近かで見ると、絵になる光景であった。

市域を囲むような環状フリーウェイがあり、そこから放射状にでる高速道路が七本、鉄道も三本が集中する、ボルチモアはまさに海陸の交通の要衝だ。

臨海部は、製鉄所のほか、化学、製油、飼料工場が林立して、一大工業地帯を形成しており、船舶の出入りも東京湾のみである。しかし、人口の伸び悩みにみられるように、活気に満ち溢れている状況ではない。素材工業都市の特徴とはいえず、いちまつのわびしさが感じられる。

ボルチモアを出て「Iの70」を、ペンシルベニアの州境にそってカンバーランド方面に走る。

半月ぶり、アメリカ大陸横断の復路である。往路は南部、帰りは五大湖畔南側を通り、中西部を行くことにした。

郊外にでると、とうもろこし畑、小麦畑と休閒地を組み合せた輪作形態の土地利用が目につく。アラチア山脈を横断するため十回程度標高六百〜九百メートルの峠をこすが、そのなだらかな斜面が、耕地になっている。丘陵地ばかりで平地がない。

ところどころ放牧地があり、三段の腰折れ屋根の牧草置場やレンガのタワーサイロがあらわれる。ニューイングランドに似た光景である。ペンシルベニア州とメリーランド州の州境は、いわゆるアメリカの南部と北部を分ける分岐線であるからそんな感じになるのかもしれない。石油備蓄用タンクに似た白っぽい農家用グレンエレベーターが、と

うもろこし畑のなかに、いくつもいくつも出てくる。もうここはコーベルトの東端なのだ。羊と肉牛の放牧地も多くなる。エレベーターは穀物倉庫のことで、個人用（農家用）の小さなものと、カーギルなど穀物商社のものと形や大きさが異なってあちこちにてでくる。

西バージニアのモルガンタウン付近でターンパイク（高速有料道路）に入る。アメリカに来て、はじめて経験する有料道路である。

道路地図をみると、フリーウェイが紫色で表示、ターンパイクは緑で表示されている。

ペンシルベニアからオハイオ、インディアナ、イリノイの各州にはフリーウェイにまじって、ところどころターンパイクが連っている。

料金所には人がいたり、いなかたり、最低二十五セント、最高五ドル。二十五セントといえば三十円弱だ。コインを投げこめば、ゲートのバーがあく。五ドル（三百円弱）も入れれば二百〜三百キロメートルは走れるので、日本のように、高い料金を覚悟するほどのことはない。

原価償却のできていない部分が有料であり、道路のつくり方等は、基本的にフリーウェイと変らない。とにかく安い。

西バージニアのモルガンタウンから「Iの79」を北上すると、ペンシルベニア第二の都市ピッツバークだ。南流してくるアレゲニー川と北流するモノンガラ川が合流し、オハイオ川となる盆地状三角地帯にダウンタウンのある鉄の都。かつてアメリカ最大の製鉄地帯として知られていた。

この町は、ペンシルベニア炭田のエネルギー資源のうえに、十九世紀後半ガラス製造と製鉄が興った。特にカーネギー財閥の出現で、世界の製鉄業の中心となっていたのだ。勿論、アルミのアルコアKKや電機のウェスティングハウスKK（この会社は原子力開発も手がける）などもあるが、何せ、ミネソタの鉄鉱石を運びこんでの炭田立地型製鉄業地帯、U・S・Xをはじめ、いくつもの製鉄所があった。

しかし、現在は、街の性格が、どんどん変化し、工業は多角化、第三次産業の大幅伸びが実態となっている。

街の人口を一九六〇年から九〇年の三十年間の変化でみると、地域の人口は五十一万から三十八万人へと、郊外を含めた人口も二百四十万人から二百二十八万人へと減少し、高層ビルを擁する都心部ゴールドントライアングルは活気があるものの、全体としては鉄鋼からの撤退が著るしい。

少々、統計は古く一九八〇年になるが、U・S・Xの営業利益は、鉄鋼がわずか一二パーセント、他は、化学、資源、エンジニアリングなどで一番多いのは輸送の三〇パーセントと、多角化が進むなかで、かつて世界一の鉄鋼会社も、今日では新日鉄（日本）、ユジノール・サシノール（仏）、浦項（韓国）、ブリティッシュ・スチール（英）に次いで五位の生産状況になってしまっている。特に最近のアメリカの鉄鋼生産傾向に対応しているといえよう。

ピッツバークを出て、州境を越えればオハイオ州のヤングスタウンだが、これも鉄の町として名高い。オハイオ川の支流マホニング川に沿うミネソタの鉄を五大湖を通して運びこんで鉄鋼業を興していたのだ。一九六〇年代は、アメリカ第四の製鉄都市といわれ、アルミニウム製品やコンテナ、セメントなどの工業があったが、今日では全く活気がない。メサビの鉄をクリーブランド経由で陸送し、地元のアレゲニー瀝青炭を使った大規模製鉄所U・S・Xは、今はもう操業していない。

荒れたビルが多く、人通りが極端に少なくてなにか、夕張など炭鉱都市にいるような感じになってくる。近くに、グッドイヤーやダンロップのあるゴムの街アクロンがあるが、それに比較してもヤングスタウンのさびれかたはひどい。

「ターンパイク80」を西に走れば、エリー湖畔のクリーブランドにでる。これもまた鉄の町である。



エリー湖は琵琶湖の三十八倍もありながら、五大湖のうち第四の規模。もちろん、クリーブランドから対岸などみえない大湖だ。

ウェランド運河経由で、鉄鉱石や小麦が運ばれてきて、ニューヨーク州バージ運河で大西洋岸に運ばれていく。船は帰路アラチアの石炭をミシガン湖畔の工業地帯に運ぶことはよく知られている。

南岸には多くの都市があり、都市排水、工場排水でレジャー客すら寄りつかなくなったこともあったが、今日では、かなりクリーンになつてきて、ヨットやモーターボートの繋留が盛んになりつつある。

クリーブランドは典型的な工業都市であり、また、鉱産物、穀物、木材の一大集散地でもある。

工業は、製鉄を軸に機械、自動車部品、精肉など多様である。エリー湖岸に面して公共建物があり、ダウンタウンは工業都市とは思えない落ちつきがある。

市の郊外にある製鉄所は、あまり近代的とはいえず、動いている程度の感じ。産業構造も素材から機械、消費財に変わりつつあるようだ。

市の人口も、ここ三十年で二十二万人ほど減り、逆に郊外人口は七十万人増えて二百七十七万人、これは全米で十二番目の規模である。

古いビルと新しいビルが混在している街だ。クリーブランドの地名はジョージア州、テキサス州、テネシー州、ミシシッピ州など比較的アメリカに多い。エリー湖岸にたつと、ここから船で、ウェランド運河をこえればモントリオールなどセントローレンス水路、ニューヨーク州バージ運河からハドソン川にできればニューヨーク、サンクレア湖を通つてヒューロン湖に出て、ミシガン湖に入ればミルウォーキーやシカゴ、スーセントメリー運河をこえれば、スペリオル湖岸のサンダーベイやダルスに着くのだ、ということ船旅の夢が溢れてくる。

「ターンパイク80」を西に向いトレドを經由し州境を越えるとインディアナ州、なおミシガン州との境付近を走るとサウスベンドを經由

し、ミシガン湖南岸のゲーリに着く。フリーウェイはロレーン、トレド、サウスベンドの近くを通るが街中には入らない。

この間、小さな氷河湖がいくつもあり、田園風景に落ちつきをそえる。それらの湖から朝霧がたちこめている。もうこの辺は亜寒帯の氣候(Df)なのである。

天気予報も、「寒い」と伝えていたが、八月中旬というのに、かなり冷えこんでいる。アメリカ南部を走っていたときとは異なり、セーターを着用しての走行。植生も針葉樹が増え、土壌も褐色森林土というより、ヒース的、ハイデというべき氷河堆石土が増えてくる。かつて大陸氷河が覆っていた地帯だからだ。

オハイオからインディアナの間、つまりエリー湖南岸からミシガン湖南岸に向うあたりは丘陵がなくなり、平地ばかりになってくる。メリーランドからペンシルベニアを走った景観と全く異なってくるのだ。大豆ととうもろこしの輪作が行われていて、小麦畑や牧草地も輪作体系に組みこまれているようにみえる。少しずつ圃場の単位が大きくなる感じがした。休閑を混えた輪作(ローテーション)も多い。それだけ土地に余裕があるのか。今どき休閑がなりたつ土地利用形態をしている。

ホイットルセー農業地域区分でも、このあたりは、「コーンベルト」と「酪農地帯」の接点であり、「混合農業」と「酪農」の二つの営農形態が混在していることになっている。今日でも、その通りの農業形態で変化はない。

腰折れ屋根倉庫、平屋の農家、ところどころ水道の塔、池とも、湖ともつかぬ大小多数の氷河湖、樹林のなかの耕地、一見、中央ヨーロッパ、ドイツかフランスの景観に似ているので中欧にいるのではないかという錯覚におちいる。しかしやはり、規模が違う、形態が似ていても大きさがあつたことだ。

明らかに大陸氷河をかぶつたらしい「モレーン」丘陵が登場し、丘陵上は樹林、その下の低地は耕地になっている。高さ十メートル位の

「エンドモレーン」の斜面がずっと続いている。

湖沼周辺は、アヤメの紫、ファイヤーウィードのピンクが派手に咲いている。白いシラネニンジンの仲間もある。八月はこの地帯の花のシーズンなのだ。

比較的大きな氷河湖畔はリゾート地になっていてキャンピングやヨットがみえる。アメリカ人は本当にマリンスポーツが好きなのだ。

インディアナ州も、西部イリノイに近づくと「ピポー・セントラル」という近代的で移動式の灌漑用設備が目につきはじめる。もう、かなり乾燥が強くなるアメリカ中部なのだ。この機械は西欧から南米まで幅広く使われている。自動推進式灌漑用機である。

ミシガン湖南岸ゲリーの街は南シカゴに連つていて、今までスパローズポイント、ピッツバーク、ヤングスタウン、クリーブランドの鉄都でみたことのない製鉄所の活気が伝わってくる。ゲリーとシカゴは、州境を挟んでインディアナとイリノイ州にまたがる訳だが、鉄工場群が実質的に連つているのだ。規模も大で、施設が近代的だ。

一九〇五年USステールが巨大な鉄鋼所をつくり、関連企業が町全体を覆う工業都市ゲリー。

今日ではU・S・Xと名をかえているが、全米数ある同企業の中で、

最大、最新鋭を誇る工場がここにある。

USステール社は、二十世紀初頭、ミシガン湖南岸に四千三百二十ヘクタールの用地を確保、ミネソタの鉄とイリノイなどの原料炭を結びつけ、交通立地、消費地立地の製鉄所をつくった。

市役所の建物が工場の中に含まれるcity of decree (おきての街)といわれるように、鉄を中心に、ボルト、スクリュー、スプリング、自動車車体などの工業が興った。いわば鉄鋼コンビナートなのである。

こうした工場群は州を越えて、イリノイ州のサウスシカゴに伸びている。もう事実上、連結しているといつてよい。ゲリーとシカゴは間断なく街が連続してしまっている。

かつては、世界最大の肉類集散地といわれ大規模な家畜処理工場群のあったユニオン・ストック・ヤードも、今は鉄鋼地帯に変った。

いままで(一九五〇年代まで)鉄鋼生産の王座にあったピッツバークに変わって、アメリカ最大の鉄都になっているゲリー、南・東シカゴでも鉄鋼は今日なお健在であった。鉄鋼資本が、この内陸の地に、これだけの規模の工場群を設立させた背景は一体なんであるのか。

〈続〉

(札幌大学教養部教授)