

〔紹介〕

John R. Stilgoe: *Metropolitan Corridor,  
Railroads and the American Scene*. 1983

小澤治郎

本書の著者のスティルゴ氏は鉄道研究者に多い歴史学者、経済史学者ではない。かれはハーヴァード大学の都市風致計画および視覚環境学の助教授であり、アメリカの風景を歴史的に多様な方面から研究している人であり、風景にたいする同時代人的感覚、考え方をどちらかといえば文学的に分析する方法をとっている。この方法で1880年代から1930年代のアメリカ鉄道の最盛期を捉えたのが本書で、題名の「都市の回廊」というのは、当時のアメリカの都市、郊外、農村地域の三大区分の外に、その三者を貫いて、鉄道用地（線路、駅、操車場その他）が第四の存在であったとし、それらが大都市と大都市を結びつける形をとったことから「都市の回廊」と名付けたのである。副題の「諸鉄道とアメリカの風景」からわかるように、その外観から出発して、その背景を説明し、とくに当時の人々がそれをどのように感じ、自らの生活の中にとり入れたかを種々の観点から論じたものである。ひょとんに大量の資料に裏打ちされており、とくにここでは紹介できない百枚近い当時の写真が当時の状況を生々と説明してくれているのであるが、現在アメリカを旅行して、大都市の、廃墟に近いとさえ感じられる古風な数階建ての駅や、田舎の都市の町はずれの、ほとんど無人に近い、しかし昔の栄華を偲ばせる駅の建物に代表される半ば歴史の遺物化しつつある鉄道施設が、かつては現在のバス・デポや飛行場のように、人々が群がり、多数の列車が発着する都市の中心部であったこと、そして沿線に点在する操車場、修理工場、発電所などから当時としては目立つ存在であり、当時の陸上交通がほとんど鉄道に依存していたことから、その沿線の工場や住宅地も大いに鉄道の影響を受けたことなど、いかに当時の人々の生活が鉄道に左右されたかを、直接的、間接的にこの本は説明してくれる。すでに述べたように、筆者が伝統的な歴史学的、経済史的観点とは違う立場から、当時の雑誌、文学書を

資料に、いわば即物的な観察を中心に据えたことから、伝統的な研究書からはえられない、社会史的な、ノン・フィクションに近い説得力が感じられる。紹介者は必ずしも原著書と同じ関心と知識をもたず、かつかなり大部な本であるため、多くの部分を省略した、かなり恣意的な紹介になることをお断りしたい。

## 第1章（都会への）出入口

20世紀の始めまで、ニュー・ヨーク市に入ろうとする旅客はハドソン河の畔のニュー・ジャージーで一度汽車を降りて、鉄道会社が運営するフェリー・ボートでマッハッタンの栈橋まで渡らなければならなかった。鉄橋やトンネルがまだ存在しなかったからである。一般に19世紀末のアメリカの都市は大混雑の状況にあった。ボストン、シンシナティ、シカゴ、セント・ルイスとくにニュー・ヨークの鉄道ターミナルでは、ラッシュ・アワーには手がつけられないほどの混乱状態が見られた。数千の群集が切符売場の窓口や中央ホール、プラットフォームで右往左往し、手荷物、郵便、急行便の手荷物が手押車に乗せられてその混雑を倍加した。石炭を燃やす機関車の音と煙が列車の行先や発車時間の叫び声と交錯し、物売りの声も混って騒然たるものであった。

当時の大都市の人々はちょこちょここと急ぎ走りをするのが常であった。通りには荷馬車、市街電車その他の乗物が交錯し、ヨーロッパからの旅人や農村からでてきたばかりの人々はニュー・ヨークの人々の身のこなしの早さと早口のしゃべり方、食事のとり方の速さに驚かされるのが常であった。1880~1930年の間にアメリカ都市の郊外拡張が進行し、より広い住宅を手に入れた人々は通勤生活を行うことになり、これがラッシュ・アワーの混雑を生むことになった。ボストンのサウス・ステーションでは一日779本の列車が出発したし、サン・フランシスコのオークランド・バイヤーのそれは1200本に達した。このような騒動を鎮静しようとする動きが都市の住民たち、都市の改良計画者たちの間に現われた。“Steady Flow（ゆるやかな流れ）”運動といわれたこの運動のほこ先は混雑の中心地である駅の改造にも向けられた。ニュー・ヨーク市のペンシルヴァニア・ステーションとグランド・セントラル・ターミナルがその結果であった。技師たちは駅を地下に埋めること、そのためには石炭をやめて電化に踏み切らなければならないという結論に達した。駅や路線を地下に埋めることは、地上権を売却できるため、経済的には有利であったが、電

化は電線の設置が高額の費用を必要としたことから容易には実現しなかった。ニューヨーク市からニュー・ジャージー州までの一部を電化する方法で突破口が開かれた。32番街には30エーカーの面積を占めるグランド・セントラル・ステーションが1913年に完成され、それは当時の“技師たちと建築家たちの勝利”とされたが、プラットフォームや操車場の近代化の外、乗客たちのための更衣室、長旅のあとの旅客のための浴室、女性用の整髪室、男性のための理髪店、豪華なレストラン、アーケードの両側の商店街や郵便局が近くに新設されることによって人々を驚かせるとともに、今後のアメリカ大都市の鉄道ターミナルの原型を作りだした。これは当時 Gateway または the Gate of the City と呼ばれ、都市の出入口とされた。これらの完成によって婦人でも幼児でも老人でも、雨の日も夜も、市内へ向かう乗物に容易に乗り継ぐことができるようになったし、食事も電話も利用できるようになった。毎日この駅を利用する通勤客たちは、自分たちの日常生活の一部をこの駅に頼るようになった。従来の混雑と喧噪はかなり静まり、次章に見るような豪華列車とともに、ある程度上品で、落ち着いた旅の出発点と終点の役割を果たすことができるようになった。

## 第2章 優雅さ

1925年のF.スコット・フィッツジェラルドの小説“偉大なるギャビー”に登場する特急列車 the Transcontinental Limited の豪華さはある意味でその時代を代表するものであった。the Oriental Limited, the Crescent Limited, the Orange Blossom Special, the Black Diamond などと名付けられた豪華車の中心はブルマン会社の寝台車とパーラー・カー（特別車輛）であった。各社はそれぞれの色を自社の特急列車に採用したが、一番有名だったのはブルマン・グリーンで、客車の上部にはブルマン・カーとそれを賃借している鉄道会社の名が金色に浮び上っており、しばしば下部には Eventide, Nocturne, Cloven Bluff, Shenandoah, Brandywine などその車輛の名が印刷されていた。これらの豪華車をめぐる競争が激化するにつれて、スピードや切符の価格よりも、食堂車のメニュー、マットレスの柔らかさ、室内装飾の方が重要になってきた。“美しいグレイ・グリーン of 客車を背景に、身体と精神のレジャー、魔力と静かな思考の安楽があった”のであった。豪華客船に似たこのような豪華客車のサービスには各種のサービスと召使いが用意されていた。クラウ・

カーには、厚板ガラス窓の前の回転椅子に坐った乗客に酒類を提供するステュワードたちが、オヴザヴェーション・カー（観覧車）には本や雑誌や新聞を配り、備えつけの便箋と封筒で書かれた手紙を集めたり、お茶を運んだりする召使いたちがいた。寝台車のポーターたちは靴を磨き、ベッド・メーカーをし、コーヒーをだし、乗客の荷物を運んだ。また理髪師や女性用の女中も乗っていた。これらのほとんどは年配の黒人たちで、乗客たちの気まぐれに職業的な優雅さで対応した。車内は良質の木材と家具類と磨き上げられた金属でできており、間接照明がじゅうたんの床を照らし、マホガニー材のテーブルを背景に真鍮の備品が光り、電気扇風機が空気を循環させた。改良は年ごとに進み、ガス照明に電気照明がとって代り、車輛の間はデッキと伸縮する蛇腹でつながれた。のちには空気は冷却され、ついにはシャワーと浴室、体操設備、ラジオが、1930年代には水泳プールすらが登場した。

食堂車は惜みない装飾と徹底したサービスが見られる場所だった。主として寝台車を個々の鉄道会社に貸しつけたプルマン寝台車会社は、初期に食堂車を経営してそれが利益を挙げにくいことを経験し、このころにはほとんど食堂車をもたず、それは個々の鉄道会社が乗客を誘致しなければならないという競争上の必要から経営している場合が多かった。各社は地元の名物料理を売物にした。ノーザン・パンフィック鉄道はライチョウと鮭を、ユニオン・パンフィック鉄道は羚羊のステーキを、ニュー・ヨーク・ニュー・ヘヴン・アンド・ハートフォード鉄道は車エビ、タラ、カキ料理を、パルティモア・アンド・オハイオ鉄道は食用亀のシチューを、レディング鉄道は揚げ料理をそれぞれ誇りとした。食堂車の傍らにはクラヴ・カーが備えられ、食前、食後の飲酒を提供した。

プルマン寝台車は年々改良されていった。1899年にワグナー寝台車会社を吸収、合併したあとも次々と新しい工夫をこらした新型車を作りだしただけでなく、古い車輛を整備し、全車輛を最新型の状態に保つ努力を続けた。1930年代には流線型の車輛が流行する時代となり、ニュー・ヨーク-シカゴ間のニュー・ヨーク・セントラル鉄道の the Twentieth Century Limited と、ペンシルヴァニア鉄道の the Broadway Limited がその代表的存在であった。両車は競争して“理髪師、真水と塩水の風呂、客の世話係、女中、マニキュア係、株式市況情報、駅での電話、速記者のサービス”を広告し、“銅色のコルクの天井、錆色のじゅうたん、暗灰色のフォルミカ張りのテーブル、プラスチック・ガラスのバーの棚”を誇った。シカゴとサン・フランシスコを結んだ the Overland Limited は東部の豪華車の設備に加え

るにロッキー山脈を中心に荒々しい自然の景色を観覧車から楽しむ旅で有名であった。

富豪たちの間ではこれらの豪華車を私有することが流行した。当時の雑誌はその特別製のダブル・ベッド、マホガニ材の食事用テーブルなどの記事を載せたが、一般大衆もこれらを良く知っていた。銀製の帽子かけや大理石の洗面器などのぜいたく品も有名であった。また豪華車の貸出しも行われ、とくに劇場やオペラの有名な役者たちがしばしばこれを利用した。

これらは当時のいわゆる“都市の生活”を全国に広げた。これらにはルーム・サービスや服のプレスなどのサービスを含む第一級のホテルと注文によって一流の料理をだす最上級のレストランの設備とが備わっており、クラヴ・カーでは都市の第一級のナイト・クラヴの雰囲気、図書カーでは最新の新聞、雑誌、小説を利用することができた。そして入浴や散髪の設定を最新型の電燈、扇風器、通風器のもとで利用することができた。これらの“都市のぜいたく品”を、田舎の駅に停った豪華車の窓から、田舎の人々は恐る恐る垣間見たのであった。そして着かざって旅行する紳士、淑女たちは、自分たちの町のよく知った人々ではなく、見知らぬ、他の土地の旅行者たちと一しょに酒を飲み、談笑して、自分の町では味わえないスリルと興奮を味わったのであった。田舎町の人々は、そのような豪華車のなかでどのように振舞ったら良いかを学ぶため、1880年代から現われた“エチケット教本”を買って長距離旅行の準備をした。それには着る服の種類、使うべき化粧品、ブルマン車の給仕の扱い方、食堂車での礼儀作法から若い男女の交際の方法まで書かれていた。このような豪華列車を利用することのない下層の人々にとっても、ブルマン急行列車は大都市生活を代表する存在であり、その象徴であった。このような状態は1930年代まで続いたのであった。

### 第3章 工場地域

19世紀後半期、鉄道の沿線、とくに都市周辺では工場地域が生まれていった。これらの地域を旅行する乗客たちは、空や灼熱した溶鉱炉を背景に驚くべき構造物や機械を見た。ほとんどの鉄道旅行は都市中心部をとり巻くこれらの工業地域を通過した。とくにニュー・ジャージー州北部の湿地帯、ピッツバーグの北の溪谷地帯、シカゴの南東部などの工業地域は、ブルマン車の乗客たちには興味のある、美しい

場所と受けとられた。鉄精錬工場、鋼鉄工場、機関車製造所、石炭粉砕器その他の施設が、ガラス越しに、人工の、威厳のある風景を作りだしていた。

20世紀初頭には、これらの風景を見る態度に二つの違った側面が現われた。一つはプログレッシブヴィズムないしは曝露主義的改良主義者たちのもので、代表的なものとしては1914年に出たラッセル・セイジ・ファウンデーションの“賃労働者から見たピッツバーグ”があり、その他 *The Outlook* や *The Survey* などの雑誌はアメリカ工業の状態を非難する記事を連載したし、*Harper's Weekly* 誌や *Colliers* 誌などもしばしば曝露主義の記事を特集した。その他1905年出版のロバート・ヘリックの“アメリカ市民の追憶”や1922年のシンクレア・ルイスの“ラビット”などの改良主義的立場からの工業組織非難を基調とする小説が見られた。

一方、工場街を審美的に見る傾向があった。*Iron Age*, *Engineering Record*, *Cassier's Magazine* などは特定の町の工場地域を紹介し、新しく建設された工場の豪華さをほめ讃え、アメリカ製造業の栄光を讃えた。1840年ごろの、水力による、小型の、農村の工場は、蒸気機関による、大型の、都会の工場へと変化してきた。建築材料も木製から煉瓦へ、さらに鋼鉄製の枠組を煉瓦で覆う方式へ変わり、20世紀になるとテラコッタ・タイル、コンクリート、針金入りのガラスへと変わった。そして1880年代以降、従来都心部にあった工場は郊外へ拡散し始め、数マイルにわたる大工場も出現した。この頃、ペンシルヴァニア州ではジョーンズタウンのコンプリア製鋼会社、ホームステッドのカーネギー製鋼会社、ピッツバーグのジョーンズ・アンド・ラフリン製鋼会社、フィラデルフィアのボールドウィン機関車製造会社などは8000人から1万人の従業員を抱えており、これに次ぐ6000人から8000人級としてはシェネクタディのジェネラル・エレクトリック、シカゴのディアリング・ハーヴェスター、ピッツバーグのウェスティングハウス・エレクトリックなどがあり、ヨンカーズ、シカゴ、ベツレヘム（ペンシルヴァニア州）、トレントン、ベヨンス、レディング、エクロン、ウースター、ヤングスタウンはそれぞれ2000人を超える工場をもっていた。これらの工場は何マイルにもまたがり、コンベアや鉄道が高架通路で結ばれていた。これらの工場は従来の factory や mill に代って works と呼ばれるようになっていたが、従来の木製の数階建て（エレベーター付）に代って、一階建ての耐火建築に変りつつあった。これは1860年代、70年代に工場火事が少なくなく、数百人の労働者が焼死したことも珍しくなかったことから、火災保険会社が自ら技師を派遣して新工場の設計をさせたことから始まったもので、かれらは火災

に備えて内部の壁の装飾や天井をとり去り、ペンキを使用せず、階段を中央部から片隅に移し、一階建ての平屋形式を採用した。このため工場は広い土地を必要とすることになり、しばしばそれは数エーカーにまたがることになった。そして工場が広い土地を求めて郊外へ移転することは、鉄道の支線によって都心と結ばれることによって可能となった。一般に世紀の転換期頃の工場立地条件は、鉄道貨物、急行便および乗客輸送、毎日の郵便輸送、道路連絡、原料生産地、および市場との距離、労働市場、動力の供給に適した地点であったが、その他地価が安価であること、電気の供給の可否が条件となった。そして都心部では、良質の労働者の不足、悪い住宅条件、病気、高価な不動産価格などが工場を郊外へ押し出す要因となった。以上のような諸条件が重なって、例えばフィラデルフィアのウェスティングハウス社は、フィラデルフィアの都心部から9マイル南方の地に進出して新しい工場地域を作りだした。

工場の郊外への進出とともに目立ってきたのが新しい鉄橋建設であった。工業都市の多くは河川のほとりにあった（このことは当時も重量品の運搬にとって重要なことであった）ため、河を越えて市街地域が広がったことは、その河を越える多数の鉄橋が必要となったことを意味した。従来ペンシルヴァニア鉄道が“独占”していたピッツバーグが、1901年から2年にかけて、交通混雑のため動きがとれなくなり、1904年にウォバッシュ鉄道が鉄橋を架けて乗り入れて、交通混雑が解消したことがピッツバーグ市を（ペンシルヴァニア）鉄道の支配から“解放”したといわれたのはこの代表的な例であった。かくて、河川に架けられた複数の鉄橋も工場都市の風景の一部に参画することになった。

1876年に出版された *Pictorial Album of American Industry* は、木製の工場、煙突、線路、橋、運河などの絵を集めたもので、同種のものはいくつも数えたが、1884年に出版された Willard Glazier の *Peculiarities of American Cities* は代表的な写真による案内書であった。世紀が変わると、芸術的な絵画集、写真集が数多く登場して、煙突の煙や蒸気を背景に鉄道の施設、煙突、巨大な機械を題材にした作品が各地の画廊に並んだ。このように、工場やそれに附属する施設を審美の対象として見る態度は、1920年代まで、アメリカの文学、絵画、写真の一分野として継続したのであった。

## 第4章 発電機

鉄道線路の傍らには時折 power station と呼ばれる動力供給所があった。元来は power house と呼ばれ、その片側には石炭が積まれ、逆の側には灰が積まれて、内部では燃焼した石炭が蒸気を生み、それが蒸気機関を回転させる動力工場で、従来は工場の近くにあった小型の建物であったが、鉄道が石炭を運ぶようになって、徐々に大型化しながら線路の近くに建てられるようになった。そこは火夫が石炭を炉に投げ入れ、油差しが回るベルトの上によじのぼり、機関工がレバーを操作し、機械が轟音を発しているアメリカの工業を代表する場所であった。1880年代からこれらは発電所になっていった。都市の郊外の市街電車はそれぞれ各自の発電所をもったし、家庭でも電燈が使われるようになって電気の需要が増えた。河川や湖の近くにしばしば central station が作られ、石炭運搬船の安価な運搬が利用されたが、水路は冬には氷結したし、機関車の電化も始まったため、鉄道の沿線に発電所が作られることが多くなった。これらは徐々に大型化し、石炭の積み降しにクレーンを使うようになった。そして使用される石炭の量も増えて大きな堆積となったことから、これらの施設が占める面積は増えていった。1910年頃にはコンクリート製の各 central station には5000トンほどの石炭が二階に蓄えられ、それがシュートを通して発電室へ落下し、その燃えがらはさらに下で待っているゴンドラ車に積まれるという仕組の設備になった。このような発電所は鉄道沿線でしばしば見られるありふれた風景であった。

## 第5章 線 路

機関車が重量化し、それを支えるレールが太くなり、それらを支える道床が砂利の頑丈なものになっていったもの、即ち整備された幹線の線路を当時のアメリカ人たちは high road と呼んだ。(支線やあまり重要でない路線はそれらの改良がなされないまま留った。) その上には信号塔、鉄橋、踏切、腕木信号機などがあり、当時の人々には親しみ深いものであった。家畜が線路内に侵入して機関車と衝突する事故が絶えず、会社側あるいは農民が柵で線路を区切った場合が多かったが、必ずしも全部がなされたわけではなかった。線路の勾配を小さくするため、切通しや盛



土によって線路を水平にする努力がなされ、鉄橋などとともに当時の人々の注目を集めた。世紀の変り目ごろにはこれらを設計し、工事の指揮をとった技師たちを主人公とする小説が流行し、洪水や吹雪にたいして線路を守ったり、砂漠でサソリや毒グモやムカデと戦いながら建設を進める工夫たちが英雄として描かれることが多かった。道路が少なかったアメリカでは、鉄道の初期の時代から鉄道を道路代りに利用する労働者が少なくなかった。一面では歩行者側の線路内へ立ち入ることの危険の自覚、片や鉄道会社側も立ち入りを禁止する慣行ができ上っていったが、監視の眼をくぐって、線路を通路として利用する傾向は続いた。南北戦争の終りごろから貨車無賃乗車の風潮も現われ、いわゆる鉄道浮浪者 (Railroad Hobo) の問題も生れた。これが大規模化したのが93年恐慌であった。多数の失業者たちが貨車の只乗りを始め、線路やその周辺に出没したことから、線路の周辺は婦人や子供たちが避けなければならない危険な場所となった。その大部分は正直な失業者たちであったが、その多くは物乞いをして回り、一寸した盗みを働く程度であった。しかし、とくに十代の若者を中心とする悪質なグループもいた。かれらは非行をくり返しただけではなく、鉄道警官やブレーキ係が自分たちを追いだしたことに報復して、列車の脱線を企てたりする者もいた。一般に社会改良主義者や社会主義者たちはかれらに同情的な見方をしたが、一般大衆は鉄道会社側の見方に賛成して、かれらに批判的であった。かれらは拾い集めてきた食料品でしばしば共同の自炊をし、hobo jungle と呼ばれた自分たちの共同生活を展開した。かれらはしばしば自分たちだけに通じる隠語を使い、自分たちに神秘的なあだなをつけ、独特の規則を作ってそれを仲間間で強制した。なかには社会主義的な考えをもち、そのような傾向の詩を作る者もいた。かれらがそれらのあだなや詩を各所に落書したが、世間の人々の目にはそれらが脅威的に感じられた。1910年ごろには、雑草や灌木に覆われた線路周辺は、これら世捨人たちが住んでいるかも知れない場所と見なされるようになった。このころには列車の速度も早くなり、機関車も流線型になり、腕木式信号機も普及して線路周辺は機械化した雰囲気をもつようになるが、一面では浮浪者たちが巣くう無気味な場所でもあった。

## 第6章 踏 切

踏切は鉄道組織と外部の世界が接触する場所であった。列車の速度が早くなるに

つれて接触事故が増え、州際通商委員会の報告によると1902年に4000人が死亡し、3563人が負傷した。このころの特急は時速約60マイルで走っていたので、当時のブレーキで停車するまでに約400メートルを必要とした。歩行者の側からすれば、貨物列車やローカル列車など低速で走っているのが大部分で、時折高速列車が通過するために素早くそれに対応できない場合が多かった。地形も影響した。平原地域や見晴しの良いところでは事故は少なかったが、切り通しになっていたり、都市部で建物が近くに建っていて列車が急に現われる場所、樹木やトウモロコシなどの農産物が視界を妨げているところに事故が多かった。

線路への侵入者たち、とくに浮浪者たちが事故に巻きこまれる率は高かった。貨車に只乗りしていた乞食たちが死体で発見されても死亡報告すら出されない場合が多かった。子供たちの事故率も高かった。線路上での悪ふざけ、とくにわざと機関士を驚かさず遊びが流行し、自らが事故に遭う場合が多かった。大人たちの場合も、近道をするために線路内へ侵入した場合は事故処理のさい、別扱いを受けた。馬車との衝突は、汽車に慣れていない馬が、汽車の騒音や光に驚いて暴れるために生じることが多かった。重い荷を積んだ馬車が、砂利のため高くなった線路上で立ち往生する場合もあった。冬には凍結した道路上で馬車が急に停ることができない場合もあった。都市部では市街電車との衝突が生じるが、この場合は死傷者が多かった。1930年代からは自動車との衝突事故も起き始めるが、この場合はしばしば機関車の脱線事故を伴った。

踏切を知らせるための看板も色々と工夫がなされ、都市部では踏切番が導入されるが、例えばニュー・ヨーク市のブルックリンの、ある踏切では一時間に453人の歩行者が通る間に11本のローカル列車と25本の急行列車が通過するといった殺人的な踏切も現われ、歩行者が踏切番を信頼したことからかえって事故が生じる場合も出始めた。その他警報ベル、電気赤色信号機も導入されていくが、これらも事故数を大きく減らすことにはならず、“踏切を守れば守るほど、歩行者の態度は悪くなる”側面が生じた。やむをえず、線路の下を道路をくぐらせる、あるいは線路を高架にするという線路と道路が交差しない方式へ進み始めるが、これらは多額の費用を必要としたため、州政府や地方自治体と鉄道会社との間に激しい議論が巻き起こることになった。

## 第7章 地方の駅

1880年代以降、田舎町でも駅は中心的な存在になりつつあった。駅周辺に旅行関係のビジネスが集り、そこは最新の電信のニュースがえられる場所であり、外部からの客を迎える場所であり、見知らぬ大都会の世界へ出発する場所でもあった。鉄道建設の技術上の都合などで町の中心部から1マイルも離れたところに鉄道駅があった街が例外なくさびれていたことがこのことを際立たせた。駅は法的には鉄道会社に属するものであったが、感情的には地元の町民のものであった。駅の仕事には旅客関係の外に電信業務、貨物取扱、そして郵便業務があり、その何れもを地元の人々は利用しなければならなかった。旅客関係では男女間の区別、南部では白人、黒人の区別が必要であった。便所の設備、冬にはストーブの設備が必要であったし、浮浪人や駅で寝ようとする人々は排除しなければならなかった。手荷物を受けつける業務は多くの気苦労を要した。例えば死体の運搬は半ば人間、半ば荷物として扱われた。貨物は小さい駅を除いて貨物倉庫へもちこまれたが、自動車が登場する以前には、缶に入った生の牛乳や木箱に入ったイチゴから樽入りの釘にいたるまであらゆるものもちこまれた。大抵の駅では1人か2人の駅員がすべての仕事を担当したが、交通量の多い駅では24時間勤務の電信士や予備の倉庫係も見られた。かれらは会社の決めた運行表に従って、“半ば軍隊の規律の下に”、全体の機構の中の“歯車”として働いた。また駅の周辺地域の農業事情、商工業の事情に通じていなければならず、鉄道会社の従業員でありながら地域の利害にとって重要な存在であった。かれらは鉄道会社と駅周辺を結ぶ鎖のような機能を果たした。

典型的な駅舎は線路に平行に並び、長い矩形で、その張り出し窓から駅員は信号を見ることができた。その両側に二つの待合室があり、その向こうに貨物室があった。二つの待合室の間に手荷物室があり、その先に便所があった。大抵の西部の鉄道会社、とくにユニオン・パシフィック鉄道、サンタ・フェ鉄道、グレート・ノーザン鉄道、シカゴ・アンド・ノースウェスタン鉄道では19世紀末までに標準型の、同じ型の駅舎が発展した。例えばシカゴ・アンド・ノースウェスタン鉄道では二つの標準型が、ミネアポリス・セントポール・アンド・ソールト・セントマリー鉄道では三つの標準型が作られ、駅員の数(駅舎の大きさ)に比例して配分された。それらは同じ型、同じ色で統一され、会社側としては能率的な設計をすべての駅で活用すると

ともに、各地元から自分たちの駅が他の駅よりも見すばらしいという苦情を聞かなくてもすむという利点があった。そして1マイル先から見ても、その鉄道会社の駅であることがわかるという広告の意味もあった。1891年から1920年の間にサウス・ダコタに同じ型の駅が200建設された。同じようにサンタ・フェ鉄道はスペイン風の駅舎で、レディング鉄道はチョコレート色とヴァニラ色の駅舎で有名であった。世紀の変わり目ごろから、駅舎の周辺に穀物エレベーター、石炭販売店、木材積場などの建物を業者に土地を賃貸して建てさせることが流行するが、これらの建物も同じ色のペンキを塗らされた。

駅の電信が駅の周辺にたいして果たした役割も大きかった。電信によって正確な時間を確かめることができたため、駅の時計が田舎に正確な時間ももちこんだが、1900年ごろには田舎の小駅は外部からのほとんどすべてのニュースの中継地になっていた。列車から投げ降ろされる郵便袋には手紙、新聞、雑誌、カタログが入っていたし、小駅には郵便局を兼ねているものが少なくなかった。そして駅の電信設備は町に最新のニュースを送りこみ、田舎町と大都會を結ぶ役割を果たした。1886年リチャード・ウオレン・シアーズが、ミネソタ州の一つの駅で、郵便で注文を受け、鉄道で運搬する方法で時計を販売する方法を思いつき、数年のうちにシアーズ・アンド・ローベック商会として成功してからは田舎の鉄道駅はこれらの通信販売の拠点ともなっていた。

駅には貧しい人々も出入りした。線路を放浪して回った浮浪者たちにとって、駅は放浪を咎められる、避けて通るべき場所であったが、一面臨時傭いの半端仕事が見つかる場所でもあった。荷物がたまるなどの仕事があるとき、1人か2人の臨時傭いを採用することがあり、そのような仕事を求めて駅でぶらぶらしている貧しい人々が見られるのが常であった。また駅の周辺にはしばしば“shanty”と呼ばれる貧しい掘立小屋の住居群があった。ここには線路工夫などの下層の鉄道労働者とその家族たちが住み、一般市民とは隔絶した生活をしてきた。かれらはほとんどが新着の移民たちで、しばしば職を失うこともあり、このような暮しから抜けられなかったのであるが、このような住居の地域はしばしばかなりの大きさにまで成長した。

以上のように種々の要素を含みながら、地方の無数の小駅は都会と田舎を結ぶ窓口として、1880年代から1930年代の鉄道時代に、「都市の回廊」の重要な一分野を形成したのであった。

## 第8～10章 駅の庭園，沿線の住宅

世紀も終りに近づくころには地方駅もそれなりの歴史をもち、教会や学校と並んで地域の公共建築物としての地位を確立してきた。駅の周囲の環境整備は、ヨーロッパの鉄道駅の庭園化を見ならって、植樹などの庭園化の形をとって現われた。リンデン、樅、メープルなどの針葉樹の大木、モミ、トショウなどの低木、シャクナゲ、ツツジなどの灌木、蔦類、各種草花、芝生を組み合わせ、駅の近くや線路沿いに庭園を設計することが流行した。これらは車窓から乗客の眼を楽しませただけでなく、通勤客たちにとっては自分たちの駅の誇りとなった。20世紀に入ると、鉄道庭園設計を専門とする建築家をおく会社も現われたし、各駅へ花を配るための温室を備える会社、特定の木の育成を集団的に行う会社が現われた。例えばユニオン・パンフィック鉄道は、砂漠地に適した木を栽培して各駅に配った。一般にヒヨドリジョージ、ヤマモモ、シューマックなどの多年生の木が流行していった。駅構内だけでなく、線路の沿線両側にも植樹された。それにはシューマックや野生のバラ、ハナミズキ、スイカズラ、キジムシロなどの低木が選ばれた。1906年に生れた Railway Gardening Association は、第一次大戦ごろには大きな組織となり、American Civic Association など他の一般の美化運動の一翼を荷った。

都市の郊外への拡充とともに、鉄道沿線に中産階級向きの住宅地が開発されていた。この住宅の特色は都会のそれと違って、広い庭園をもっていることであった。これが当時の中産階級の地位の象徴となった。19世紀中にはその庭園で家庭菜園と鶏を飼うことが流行した。当時の家庭雑誌や小冊子は野菜の育て方、鶏の飼い方を紹介し、それが家庭の健康と幸福を保証すると喧伝した。不動産業者、土地投機業者、鉄道会社が土地を分譲するのにこの風潮を利用した。20世紀に入ると家の前面に芝生を植えることが流行した。1930年代には芝生が鉄道郊外住宅のシンボルになり、このころから芝刈り機が普及したこともあって、芝生刈りが通勤者たちの身体と心の健康を回復する手段となった。そしてこの芝生の上でテニス、クロケット、バドミントンなどの屋外競技を行うことが流行した。これらも「都市の回廊」の一部であった。

## 第11章 トロリー・カー

世紀末に向けて都市が拡大していくにつれて、street car を代表とする各種都市内大量運搬交通機関が現われてくるが、主として当時都市と郊外を結ぶ役割を果たしたトロリー・カーは、鉄道の沿線のどこにも見られ、半ば鉄道と競争し、半ばそれを補う役割を果たしながら、都市の住人たちの生活を大きく変えていった。それは都心部から郊外へ伸び、また地方の鉄道駅から田舎へと伸びていった。これまで鉄道の便に恵まれていなかった農村が突然“路線 (car line)”の便に恵まれることになった。トロリー・カーは建設費が安価で、かなりのカーヴも楽に回ることができ、鉄橋も軽いもので間に合った。汽車が5人の乗組員を要したのにたいして、1人~2人で運行できたし、運賃も鉄道の1/5の5セントがふつうで、万事が手軽であったので、1916年には約1000の会社が6万580マイルの路線を経営していた。成人男子の通勤、子供たちの通学、主婦の買物、田舎の人たちの映画見物や観劇に利用され、二、三十分間隔の効果的な運転がふつうであった。既存の鉄道会社にたいしては、それは乗客を生み出すプラスの影響と、それから乗客を奪うというマイナスの影響の相反する双方の影響を与えた。そして、田舎の人々が都市に近づくためにこれを利用する一方、都市の人々は田舎へ近づくためにこれを利用した。都市の人口が過密になって、都市の余剰空間が減りつつあった当時、都市の住人たちはトロリー・バスで休日に田舎へでかけ、会社が発行したパンフレットを頼りに歴史的な観光や散策を楽しむようになった。新鮮な空気を楽しむためにオープン・カーが流行し、工業都市の騒音と汚れた空気から逃れてくる労働者階級に人気を博した。

一方、トロリー・カーは都会の生活を農村地域へ広げた。かつては月に二度ほど都市へ出かけた農村の主婦たちは、今や二日に一度はでかけるようになり、農村の子供たちは町の学校へ通うようになった。田舎の人々も都市の文化生活ができるようになっていく。そして都会の人々はそれぞれ数マイルずつ田舎へ移り住んでいく。このように一つの都市で数マイルから数十マイルの郊外が生れていったのはアメリカの都市の歴史のなかで重要な一章であり、トロリー・バスの普及がその一つの背景であった。これまで人口が少なく、あるいは資金が足りないために鉄道が通じていなかった地域が広く郊外化していった。東部から中部大西洋岸、中西部の諸

都市の周辺でこの傾向はいちじるしかった。このようにトロッター・カーは鉄道駅から郊外へ伸び、あるいは鉄道路線と平行して走って、20世紀型のアメリカの都市を形作っていった。

## 第12～13章 荒 廃

すでにニュー・イングランドでの農村部では、鉄道時代から村を見捨てることが始まっていた。この場合は鉄道の通じていない辺鄙な村落から農民たちの移住が始まった。かれらは西部の農場との競争に敗れた収入の上らない農場を捨てて、都会の工業地域へ移住していったのであった。1880年から1920年にかけて、このニュー・イングランドの過疎村は種々の見方から論じられ、文学にもとり上げられた。見捨てられた家々の一部は、都会の金持ちたちの夏期の別荘として買い上げられたが、農地の多くが荒れ果てるに任され、年月とともに低木が再び生い茂っていった。このような one-horse-town (村の誰もが一頭立の馬車をもっていた村) の没落がくい止められたのは、自動車が登場して、かつて馬車が走った道が改良されて、自動車が走るようになってからであった。

1930年ごろには、すでに全国的交通事情は変っていた。もはや郊外は通勤列車の路線の結節点ではなかった。どの町でもメイン・ストリートは鉄道駅に集ってはいなかった。もはや鉄道終点駅は都市の正式の門として機能していなかった。自動車が交通の中心になり始め、「都市の回廊」はようやく荒廃し始めていた。沿線にはシューマックの木が生い茂り、沿線の工場も老朽化し始めていた。トロッター・カーはとくに姿を消しており、その跡地には自動車が充満していた。20年の間に事態は変っていた。家の裏の家庭菜園は自動車置場に姿を変え、芝生は自動車路に変っていた。鉄道駅へ集る道には自動車が詰り、駅の庭園も駐車場に変っていた。

1930年代以降この傾向は進行し続け、第二次大戦中、若干鉄道が盛り返したが、1950年代には鉄道の衰退は決定的となっていた。

## 紹介者のまとめ

以上スティルゴ氏の著作を要約して紹介したが、1880年代から1930年代へかけ

ての鉄道時代を巧みな方法で浮き上がらせていると思われる。従来、鉄道史の研究は経済史、歴史畑の人々が中心であった。過去数十年間に実に多くの研究が生れた。最近でもこの書物と同じ19世紀を扱ったものとして、例えば Alfred D. Chandler, *The Visible Hand, the Managerial Revolution in American Business*. 1977. David O. Whitten, *The Emergence of Giant Enterprise, 1860-1914. American Commercial Enterprise and Extractive Industries*. 1983. が今私の手許にあるが、これらは流通の荷い手としての鉄道を経済史、経営史の立場から扱ったものである。また都市史の研究も盛んであり、最近では Robert B. Miller, *City and Hinterland, A Case Study of Urban Growth and Regional Development*. 1979. や Carl C. Condit, *The Railroad and the City, A Technological and Urbanistic History of Cincinnati*. 1977. などがあるが、これらの社会学的研究とは違った成功をスティルゴ氏の著作は収めている。スティルゴ氏は半ば文学的方法によって、すなわち文学書や当時の新聞、雑誌を検討することによって、いわば同時代人の眼と感覚で当時の鉄道を見ているのであり、経済学的用語では伝えることのできない当時の現実の姿を浮び上げること成功している。このようなスティルゴ氏の態度は、目次を見ればわかるように、鉄道およびその外側から見ることから出発して、それが当時の人々にどのような意味をもったかを掘り下げる方法をとっている。そうすることによって、現在のわれわれの眼で見る当時の鉄道およびその周辺ではなくて、当時の人々が見た当時の鉄道およびその周辺がわれわれに見えるように思われる。大都市の大鉄道駅、豪華列車、沿線の工場地域、線路の周辺、踏切、地方の小駅などを、金持ちたち、中産階層の人々、下層階層の人々それぞれの立場から見ているといえる。そして終りの部分の自動車時代にそれらが意味を失っていく段にきて、現在のわれわれの眼にはそれらが再び色あざやかに浮び上るのである。そして交通機関や都市の発展が、ゆっくりとではあるが、一定の必然性をもって近代化していくことが肌で感じられる。鉄道の社会史として成功しているといえよう。

同じような形ではできないだろうが、貨物の方でも、すなわち貨物輸送の背景も同じように見せてくれる研究は現われまいだろうか。

(1986. 3. 15)