

タウンシップとメインストリート -アメリカ中西部開拓調査への旅から-

Township and Mainstreet

-From the field survey on the 19th century ' wilderness development of Middle West region in the United States-

柳田 良造

Ryozo YANAGIDA

Abstract

Through the field survey of country field, farm villages and small town in Middle West region of the United States, this study clarifies the township theory of the wilderness development and the small town planning theory in 19th century. And more, this study clarifies the spatial characteristics of University town.

Keyword : 米国、中西部、開拓、農村、タウンシップ、都市形成、メインストリート、大学都市

1. はじめに

2014 年の夏、科学研究費の助成を得て米国の 19 世紀の原野開拓の地域調査にミネソタ州など中西部を訪れる機会があった。ここ 10 年ほど我が国の明治期の原野開拓の空間計画の研究を行ってきたのだが、日本の近代期とほぼ同時期に行われた米国やオーストラリア等の新大陸での開拓の計画手法についても、その空間計画について大いに興味をもっていた。この新大陸でのタウンシップという開拓の計画手法について、日本ではほとんど紹介されていない空間計画の実態と形成された地域空間を現地調査と文献資料から明らかにし、我が国の近代の開拓計画との比較から再評価を試みたいと考えていたのだ。

新大陸と我が国近代期の原野開拓での地域形成の過程と空間計画の比較研究については稿を改め日本建築学会の論文としてまとめる予定だが、本稿では調査旅行の経過を記録するとともに、訪れた都市での興味深い知見も得たので併せて報告したい。

2. 中部空港からミネアポリスへ

8 月 24 日 (日) 朝、名鉄岐阜から 10 時 22 分発の中部空港行き。空港で搭乗手続き後、16 万円をドルに換えて 1500 ドルを用意。

デルタ航空のデトロイト行きは満席で真ん中の席。あまり動けないので、トイレに立つ以外はずっと映画を見続けて、デトロイト着。昨日の夜は原稿作業であまり寝ていないのだが、すこしうとうとただけでほとんど寝むれず。デトロイト空港に降りる前、ミシガン州の農村が見える。整っている農村風景で、いい感じた。

デトロイトで入国検査。今回 10 年ぶりくらいの米国だが入国申請に事前に ESTA というネットでの申請が必要になっていた。うまくいったのか不安であったが、何事もなくパスする。乗り継ぎのインディナポリス行きまで 2 時間以上があると思って空港内をぶらぶらしていたら、デトロイトは東部時間エリアで 1 時間違っていたことに気づく。もう少し遅かったら危うく乗り遅れるところであった。

インディナポリス空港でもう一度乗り換え、ミネアポリス空港に着いたのは 16 時 45 分。2 回乗り継いで計 17 時間もかかった。デルタ航空はノースウエスト航空を合併してできた会社なので、ミネアポリス空港もハブ空港になるはずで、そうすれば中部空港からダイレクトで 10 時間ほどのはずだ。今回はデトロイトまで行って引き返した訳で、所用時間と乗り継ぎが大変になった。うまくいかないものだ。

荷物を受け取ってから、結構長く空港内を歩いてトラムの空港駅まで移動。トラムとはLRTと呼ばれる市電のようなもので、ダウンタウンまで25分ほどで着く。料金は一律1ドル70cで安い、自転車もそのまま乗せられて専用のラックにひっかけて固定する。住宅地と工場が混じるような地域を通過し、ダウンタウンに近づくと大きなサイロがいくつも見えてくる。ミネアポリスが製粉産業の拠点であったころの施設だが、いまサイロとしては使っていない感じ。

ダウンタウンに近づいて、聞き覚えのあるニコレットモールの名のついた駅が見えてくる。結構降りる人が多いので、そこで降りることにする。ミネアポリスミシシッピ川沿いにある都市で、ダウンタウンは川の南西側にある。川を挟んで北東側にはミネソタ大学のキャンパスが広がる。ニコレットモールはミネアポリスダウンタウンにある最も賑やかな通りである。

トランジットモール (Transit mall) とは都市中心部でマイカーの通行を制限し、バス、路面電車、LRT、タクシーなどの公共交通機関の通行のみを許可した形態の歩行者道路 (モール) を指す。ヨーロッパでは車の洪水により魅力を喪失した都市の中心市街地を救うべく、歴史的環境を活かした歩行者空間のネットワーク化が中心市街地の再生の施策として進められてきた。北米では公共交通機関への依存度が高い低所得者層を中心市街地に呼び込み、活性化させる施策として導入されたものがトランジットモールの仕組みである。1962年、ミネアポリスのニコレット通りがバス・タクシーのみの乗り入れに制限され、1967年にはニコレットモールとして整備されたのが世界最初のトランジットモールなのである。ニコレットモールは通りのデザインも秀逸であって、有名な造園家のローレンス・ハルプリンの設計で周到にデザインされたストリートファーニチャーや曲線路をつかった車道のデザインなど、1970年代前半に建築や都市デザインの学生であった筆者にもまぶしいものとして映った記憶がある。そのニコレットモールのおおよそ半世紀後の姿を見に訪れることになったのである。

疲れていたものでニコレットモールの視察は翌日に回すことにして、まずは宿へ向かった。タクシーで10分ほどで今夜の宿のユニバーシティインへ着く。名前の通りミネソタ大学のキャンパスのすぐそばにある宿で、こじんまりしているが、部屋の中にはミニキッチンもあって、滞在型のホテルの感じ。

夕食はホテルからミネソタ大学の方へ5分ほど歩き、商店街になっているところで、中華料理屋に入る。結

構大きな店だが、客も多い。注文したのはシンガポールビーフン (星洲炒米粉)。味は悪くないのだが、量が多く味が単調なので少し残す。まあ満足して歩いてホテルに戻る。

3. ミネソタ大学とニコレットモール

8月25日 (月)、晴れ。朝起きて、今日の行動スケジュールを確認するが、月曜日で調査に行く予定のミネソタ歴史センター、美術館などが閉館なのに気づく。予定を変更して、ミネソタ大学とミネアポリスのダウンタウンを見学することに。ミネソタ大学は州立大学だが、規模はかなり大きい。日本で言えば名大や北大くらいの感じで、緑豊かなキャンパスの中にそれぞれの学部・学科の建物が点在する。至るところにミネソタ大学の解説や案内サインがあり、ノーベル賞受賞者も多く輩出しているようで、なかなかの名門大 (名門州立大を public IVY というそうだが、ミネソタ大もそのひとつである) であることがわかる。60年代初頭、ミネソタ州の北部出身のボブ・ディランがここに来て勉強していたとは感慨深い。彼は早々に退学してニューヨークに出ていくことになったが。キャンパスの中心部に巾50m、長さ200m位のローンがあり、軸線上に大きな神殿型のファサードをもつ講堂がある。新学期の始まる前で、入学準備の新入生やその家族が多く、キャンパス内はおお賑わい。学生達の大半はTシャツに短パン姿だが、ほとんどがミネソタ大学のTシャツを着ている。値段も10-15ドルほどで、デザインもなかなかかっこいいのでみんな着ている感じだ。

キャンパスも広いがそれを取り巻くように学生寮や学生達のシェアハウス、教員住宅などの緑豊かな住宅地がまた広く広がる。大学とはキャンパス、学生街の商店街、学生や教員の住む住宅地が3つが一体に質の



図1 ミネソタ大学キャンパスのローンと講堂

高い生活環境として形成されたものである。日本の大学とは全く違う生活空間のように思う。

ミネソタ大学のキャンパスの中を歩いており、大学の電停からトラムに乗って、川を渡りダウンタウンへ。トラムは連結型の車両が3両つながっており、結構長く収容人数もかなりある。ほとんど専用軌道を走っていてスピードも出る。隣のセントポール市（ミネアポリス市とセントポール市は規模の似た都市が近接してあるので、合わせてツインシティと呼ばれる）や空港までも行くから、街なかや20～30km圏の交通手段としてなかなか便利だ。

ニコレットモール駅で降りてモールを歩く。トラム駅の近くはメイシー百貨店など古いビルが多く、歩道空間も痛んでおり、アメニティが高い感じがしない。しばらく南に向かって歩いて行くと、通りの両側にカフェやレストランが並び、そこが経営するオープンエアのテラス席も歩道に設えられていて、いい感じになってくる。お昼はそのオープンエアのカフェでターキーのサンドイッチを注文。歩道を行き交う人を眺めながらの食事は楽しい。モールの車道はバスとタクシー専用だが、自転車の通行も結構多い感じ。曲線が取り入れられた車道はハルプリンのデザインのまま、すこしくたびれた感じのところもあるが、新しくオープンエアテラスやパブリックアートが整備された場所もある。開設から半世紀近くたったニコレットモール全体の印象は悪くはなかったが、都心部エリア全体での車乗り入れ制限はない。旭川市の買い物公園通りがそうであるように、ニコレットモール一本だけではダウンタウン全体のアメニティ向上にはつながらないなあと思いつながりながら歩いていると、モール沿いにP・ジョンソン設計のIDSセンターのアトリウムと高層ビルがある。中に入るとアトリウムは2階建てになっていて、なか

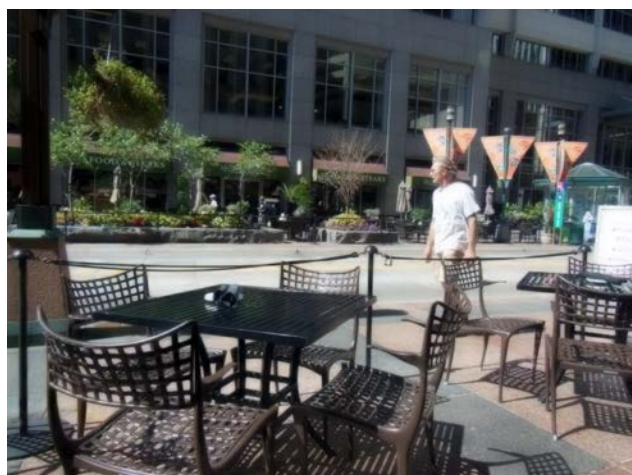


図2 ニコレットモール沿いのオープンエアのカフェ

なか気持ちがいい。ミネアポリスのダウンタウンにはIDSセンターのような高層ビルは2階レベルでガラスの空中通路（スカイウェイ）でつながっている。ミネアポリスは冬、気温がマイナス10度以下になり非常に寒いところなのだ。今は夏でオープンエアのカフェのあるモールも賑わっているが、冬はアトリウムやスカイウェイに人の流れは集中するのだろう。

ニコレットモールをさらに南に向かって歩くと、公園や緑地と集合住宅が並ぶアメニティの高くエリアが現れる。その先にはスカルプチャー・ガーデンやウォーカーアートセンターなど観光的にも有名なところがあり、是非行きたかったのだが、朝から歩きずめでかなり疲れたので、公園近くのコミュニティカレッジと大リーグのミネソタツインズのホーム球場を見て、ホテルへ戻ることにする。

ダウンタウンからホテルに戻るにはミシシッピ川を渡る必要があるので、その方向に向かうであろうバスに乗る。バスがミシシッピ川を渡り、ホテルまで1kmほどの所に来て、ホテルの方向とは違う方に曲がったので降りる。次にきたバスの前部の行き先表示に“express”のサインが出ていたように思ったが、大丈夫だろうと乗ると満員でいきなり高速道路に入る。そのまま停車することなく郊外に向けて延々と走る。30分以上も走り、ようやく郊外のパークエンドライドのバス停で止まる。多くの客が降りるので一緒に降り、反対方向のバス停に移動するが、いくら待ってもミネアポリスへの戻りのバスが止まる気配がない。仕方なく、降りたバス停まで戻ってバスに乗り終点まで行くことにする。着いたのがメープルウッドというところで、郊外型のショッピングセンターとバスセンターが広大な敷地にポツンとある。そこで戻りのバスの時刻表を探すと、セントポール市のダウンタウン行きのバスがある。20分ほど待つてきたバスは“express”ではなく、郊外住宅地をめぐりながら50分ほどかかりようやく7時頃にセントポール市のダウンタウンに到着する。セントポール市はミネソタ州の州都であり大型のビルなども多いが、さすがに疲れはてトラムに乗って、早々にホテルに戻ることにした。

予期せぬ4時間ほどの郊外小旅行であったが、この間チケットはミネアポリス都市圏のトラムやバスの乗り放題一日券（6ドル）を買っていたので間にあった。公共交通料金はかなり安い。

4. ミネソタ歴史センターで資料収集

8月26日(火)7時40分起き。晴れ、8時半に出て、

歩いてミネソタ大学のトラム電停まで。トラムでセントポールへ、ミネソタ州議事堂の近くの電停で降り、歩いてミネソタ歴史センターへ向かう。途中、州庁舎の前の広場にリアルな表現の銅像が建つ。ウィングチップの靴の表現がいいなと思って近づくと、1960年代に副大統領を勤めたヒューバート・ハンフリーの銅像であった。ハンフリー副大統領とは懐かしい。彼はミネソタ大学出身で、第二次大戦後すぐに30歳代でミネアポリス市長も勤めたようだ。

ミネソタ歴史センターの展示館はまだ開いていないので、同じ建物内にある付属図書館へ向かう。付属図書館はGale Family Library という名の図書館でGale家の寄贈でできた施設なのだが、非常に立派なミネソタ州の歴史資料が収蔵されている。北海道立文書館のような歴史資料収蔵施設だ。歴史センターの建物自体は公共で作ったように思われるが、展示館の運営はミネソタ歴史協会、付属図書館はGale家と民間NPOが運営するところに米国らしさがある。会員登録してから図書館資料室に入り、歴史資料の検索を始める。昼前に歴史センターの展示館を覗いてみる。展示は開拓民のつくった住居の復元資料など面白いものもあったが、全体としては参考になる資料展示は少ない。昼飯は歴史センターのカフェでカレーライス、サラダ。ミュージアムショップでミネソタ州の歴史資料を200ドルほどを買う。

午後、付属図書館の資料を本格的に探索。カウンティの地域史がなかなか面白いので、コピーサービスに資料コピーを依頼する。3時過ぎからマイクロフィルム収蔵室でカウンティ毎のタウンシップ地図を見る。このマイクロフィルム資料は宝の山であった。タウンシップの地図が北海道開拓での殖民区画図と非常によく似ている。カウンティの地域史でコピーした同じエリアのタウンシップの地図をマイクロフィルム室で出力。文献資料として非常にいい史料を手に入れることができた。カウンティの地域史やタウンシップ毎の地図など、狙っていた資料を調査一日目で見事に手に入れることができた。大学の図書館にあるのかなあとも思ったが、勘をはたらかせてミネソタ歴史センターへ狙いをつけたのが大正解であった。これで今回の調査旅行の目的の半分は達成だ。

トラムでミネソタ大学の電停までに戻り、歩いてホテルへ。ミネアポリスとセントポールでの資料探索が予想以上の収穫なので、ミネアポリスにもう一泊することにする。夕方、歩いてミシシッピ川を渡りガスリー・シアターへ。歩行者橋を通行する人が多い。ガスリー・

シアターはフランス人建築家のジャン・ヌーベルの設計。外観は円形の平面で、カンティレバーで3階の部屋が川側に10mほども飛び出したデザイン、外壁の紺色のパネルが印象的だ。1階のエントランス周辺に、ユージン・オニールやテネシー・ウィリアムズなど米国人の戯曲家などの顔写真がシルクスクリーンで大きく刷られたパネルが建つ。シアターの一階で生牡蠣、フレンチフライなどで夕食。川沿いを歩いてサイロを再利用した商業施設の前を通り、川を渡ってホテルに戻る。9時半に戻る。今日も歩き疲れて、早めにベッドに入るが、4時半頃目が覚める。まだ時差ぼけがなおらない。仕方がないので起きて旅日記をつけと明日のスケジュールの確認。

5. ミネソタ歴史センター2日目とスティル・ウォーター調査

8月27日(水) 晴れ。昨日歩きすぎたのか、非常に疲れた感じで、朝から体が重い。歩いてミネソタ大学の電停まで行きトラムでセントポールの歴史センターの図書館へ。マイクロフィルム室で昨日の残りの地図資料のコピー、約40ドル分行う。昼はセンターのカフェで、サラダとコーヒー、クッキー。

2時前にミネソタ歴史センターを出て、トラムでミネアポリスのダウントウンへ戻り、avisレンタカーへ。ネットでの予約を見せ手つづき。結構料金が高いなあと思うが、仕方がない。海外での車運転は10数年ぶり、すこし不安になるがまあなんとかなるだろうと左ハンドルのフォードに乗って出発。スティル・ウォーターというミネソタ発祥の地を目指す。ダウントウンは意外と空いていて、走りやすい。一度、ホテルに戻ってから高速に乗り、スティル・ウォーターを目指す。カーナビは日本から持っていったiPhoneのグーグルマップで、音声案内も日本語で的確に案内してくれる。ひとつ心配なのは車からiPhoneの電源をとるためのソケットがないこと。iPhoneのグーグルマップは蓄電池の消費が早いので、明日車電源用のソケットをぜひゲットする必要がある。

途中、一昨日来たメープルウッドのそばを通り、40分ほどでスティルウォーターに着く。ウィンスコンシン州境のセントクロア川沿いにある街であるが、もともとは地域の森林資源を活かした製材所の成功でこの地は1846年に郡庁所在地になった。当初この地域はウィスコンシン準州に属していたが、1848年にウィスコンシンが州に昇格した後、ここで「スティルウォーター会議」と呼ばれる会議が開かれ、ここから西のエ

リアを「ミネソタ」という名前で新たな州として創設する嘆願書を連邦議会に届ける代表者に選出することになった。この会議が行われたことで、スティルウォーターは「ミネソタ誕生地」と言われるのである。ミネソタ州がここを起点に拓かれていった場所とっていたが、誕生地という意味はすこしちがっていたようだ。現在はスティルウォーターは川沿いの住宅地でリゾート地にもなっているようで、川にはプレジャーボートが係留され、通り沿いにはカフェや土産物屋も多く、クラシックカーのイベントもやっていて、観光客もいっぱいだ。古本屋でスティル・ウォーターの歴史資料を買う。1時間ほど街を見てから高速に乗りホテルに戻る。

夕食は疲れて歩く気がわかないので、車で買い出しに行く。近くの Lunds のスーパーマーケットへ、なかなか高級な感じのスーパーでサンドイッチ、チーズ、などを買う。戻って、ホテルで夕食。サンドイッチは甘い味付けのパンを選択したようで、中身の肉や野菜と合わないのが残念。

6. 中西部開拓での都市形成の原型とタウンシップ

8月28日(木)朝、8時前に車でホテルを出発、昨日 googlemap で目星をつけたミネアポリスから西に150km くらいの農村部のタウンシップエリアをめざし、ハイウェイ 212 を西に進む。ハイウェイを走っていると途中で historical site の案内サインを目にする。これは何だろうと思ってハイウェイを降りてサインに従って数マイル進み、案内どおり道をまがると周りを林に囲まれた19世紀の開拓時代を彷彿とさせる町並の一画が出現する。車を止めて、通りを歩くと場所の案内サインがあつて、読むと Caver (カーバー) という市街地で、ブロードウェイという名のメインストリート

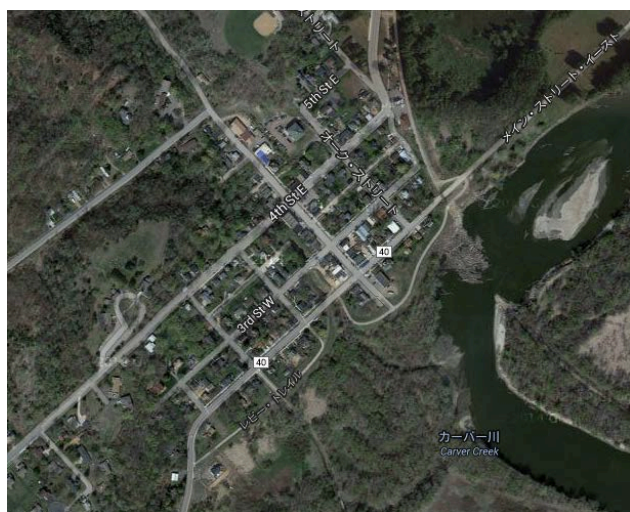


図3 Carverの都市配置・川と通り (google map から)

トに沿って歴史的町並が並んでいる。行き当たりはかつての川港の跡だ。ミネソタ川や支流のカーバー川の舟運によって19世紀中頃、この地域の開拓のフロンティアとして計画された街のようだ。今は地域の中心は他の都市に移って現在は市街地としての活力を失っているが、19世紀中頃の歴史的な景観が保存され、店舗やオフィスや観光用の店などが並んで今も小市街地としての機能を有する。米国の中西部開拓での都市形成の原型に出くわしたようだ。川港や鉄道駅という交通の核を基点にまっすぐ一本にメインストリートが拓かれ、それに沿って開拓に必要な機能の商店や宿、小さな公共施設が立地し、その後メインストリートに直行する方向に何本化の道路が通され、グリッド状の街区が形成され、必要な住宅も作られていく。米国の中西部開拓での都市形成の原型は北海道開拓での市街地形成と同じ構造なのだと発見する。中西部開拓での都市形成の原型をこういう形で確認できるとは、うれしい。旅は道草がおもしろい。Caverの近くにもうひとつ Chaska (チャスカ) という historical site があつたが、残念ながら時間がないのでハイウェイに戻る。

11時頃、めざすタウンシップエリアの中心の Olivia (オリビア) という小市街地に到着。その中心部には、郡の裁判所の建物もあるが、商店街というほどではないが店が10軒ほどならぶ一角がある。金物屋があつたので車電源用のソケットがあるかと思い店をのぞく。金物屋といっても庭用の道具や電気製品やペンキなどいろんな物を売っていて、店のおばちゃんは客と非常に親密な感じ。車の電源をとる iPhone 対応のソケットもちゃんとあつた。米国にはコンビニがないので、小さな街にもいろんな日用品や食料、雑貨を売る店が存在する。ついでにここでガソリンも給油。

Olivia で準備を整え、地域の農村部を巡ってよいよ米国のタウンシップエリアに足を踏み入れる。

タウンシップとは、米国やカナダにおける19世紀の原野開拓における基盤となった土地制度である。明治初期の北海道開拓でも、開拓使顧問となった米国の前農務長官 H・ケプロンによって紹介され、北海道開拓における未開地の土地処分のモデルとして推奨されたものであつた。その計画原理は方形測量 (Rectangular System) により行われる。未開の原野のなかの測量基点に目立つ丘の頂上が選ばれ、この地点を通る南北の線を主要経線とし、それに直角に東西の線を基線とする。この線に平行に図のように6マイル四方を1目とするグリッドで区切る。その1目をタウンシップ (township) といい、それぞれを座標に基づく記号で読んだ。例え

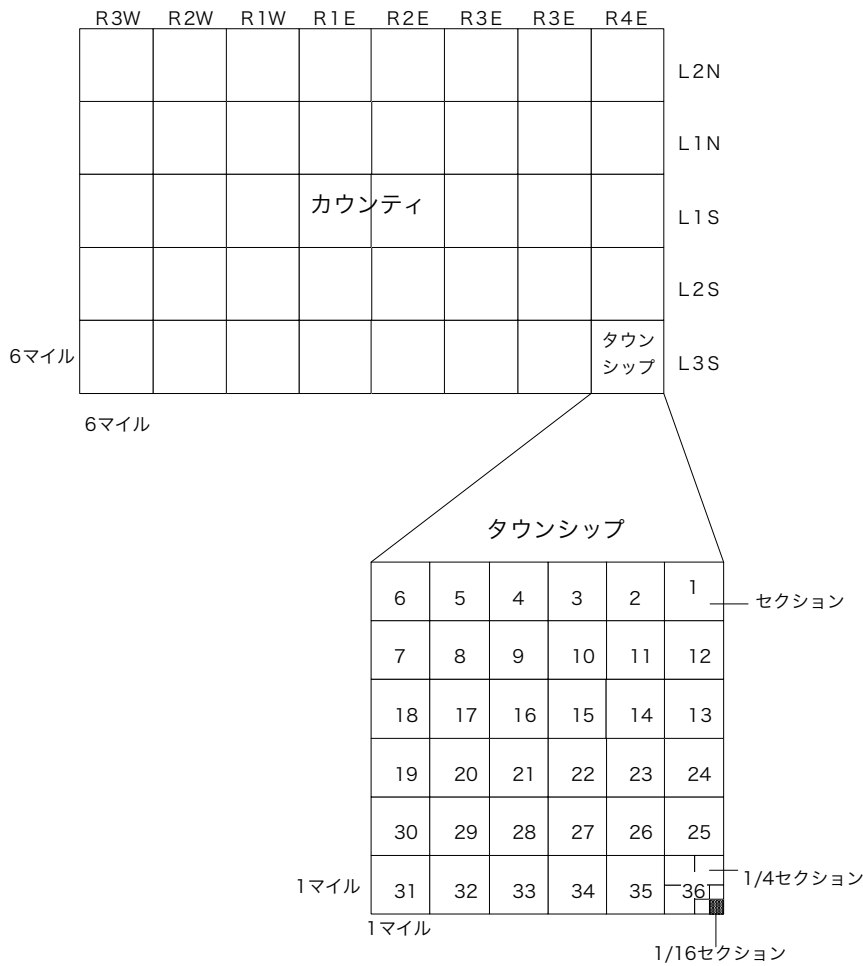


図4 タウンシップの空間計画モデル

ば右下のタウンシップはR 4 E L 3 Sとなる。次にそれぞれのタウンシップを1マイルごとに36に分け、そのひとつをセクション (section) とし、順次番号をふった。このセクションを4分割し、4分の1セクション (quarter section), さらに4分割して16分の1セクション (quarter-quarter section) とし、これを土地払下げの最低単位とした。16分の1セクションとは約402m四方の大きさであり、面積は40エーカー (約16町歩) となる。農民は最低単位をもとに、4つ分 (4分の1セクション) とか8つ分 (2分の1セクション) などの土地を購入した。土地にはタウンシップの境界ごとに番号をふった測量標が立てられていた。移住民はワシントンの土地局にて、地図上で自分の移住地を確認し、あとはコンパスひとつで、自分の目的地にたどりつくことができたといわれている。

大陸横断鉄道の開削では、鉄道沿いの両側10マイルの間においては、奇数のセクションを鉄道会社に与え、偶数のセクションは官有地として保留する制度があった。鉄道会社は運送上沿線開発を急ぐため、所有するセクションの土地を安く売ったので、鉄道沿線に移民

が誘因された。その結果内陸の開発が進み、政府の所有する偶数のセクションの土地も、開発利益をえることができたといわれる。

タウンシップのような土地区画制度の特徴は、移住者が入植地に来住する以前に、あらかじめ土地の調査、測量、区画ができており、その位置および面積が明瞭になっていることである。そのため多数の移住者が一時に押し寄せても、迅速に土地を処分できる。また土地が規格的に区画されているので、その面積や境界線がよくわかり、所有地の境界争いをすることが少ないことや土地の区画が直線で区切られ整然としているから農業経営において牛馬を使役し、あるいは機械力を利用する上で便宜であることなどの利点、つまり大量の移住民の土地需要をさばくことのできる、制度化されたシステムであったのである。

北海道開拓でも行政機構や土地調査、測量などの準備が整った明

治20年代に入り、タウンシップとよく似た殖民区画制度が実施される。北海道の原野を300間(540m)のグリッドで整然と区画した農地や防風林の景観が出現することになるのである。ミネソタ州のタウンシップ農村に来てみると、300間(540m)と1マイル(約1600m)のスケール感の違いはやはりあるが、グリッド土地区画の構造は同じである。しかも、このあたりの農家の周りには非常に大きな屋敷林があり、全体としての景観は畑と屋敷林の緑が混じり合っている感じで、北海道の十勝あたりの田園景観と似ているともいえる。途中、雨が降ってきたが無事、タウンシップ農村の調査を終える。ミネアポリスへの帰路につき、5時過ぎにエアポートのレンタカー返却所へ到着。

デルタ航空で搭乗手続きし、2時間ほどあるので、夕食はステーキを食べることに。空港内に老舗で感じのいいのがある。すこしウエーティングしてから着席。サラダ、網焼きのステーキを頼む。焼き方はミディアム。網焼きのステーキは厚さと面積が変わらない感じ。ナイフを入れるといい赤身なのだが、肉汁が抜けている感じで、すこしばさばさしている。味はまあまあであつ

た。セントルイス空港について、タクシーでクレイトン地区のホテルへ、チップ込みで30ドルほど。宿は大学生や家族連れが多い。部屋はベッドがキングサイズ。横にも寝れるが、窓からまったく光がささない。

7. 西部の始まる都市・セントルイス

8月29日(金)朝、8時起き。朝飯付きなので、バイキングの朝食。9時半頃出て、歩いてワシントン大学を目指す。すこし歩いて、いい住宅地だなと思っていたら、Shirlet Dr.、Wydown forest という案内のある辺りで路を曲がると更に高級な住宅地が出現。びっくりするくらいレベルが高い。NYやボストンでも街なかにかこんな高級な感じのところはお目にかからなかった。セントルイスは大きな製造業が立地し、かつて富が蓄積したところなのだろう。その路をぬけたところがワシントン大学、小規模のリベラルアーツ系の大学と思っていたが、後で調べるとメディカルスクールは米国でもトップクラスで、建築学科も有名だ。建築家の槇文彦が教えていたワシントン大学とは、シアトルにある大学ではなく、ここのようだ。そういえばキャンパスを巡った時、構内に彼がデザインしたらしい劇場があったようにも思う。校舎や中央のローンの空間も質が高い。学生もまじめそうなが多い。

天気は快晴で、日差しが暑い。トラムに乗って一駅だが、ミズーリ歴史博物館へ。展示はあまり収穫なし。歩き疲れ気味だ。トラムの駅にもどって、ダウントウン行きに乗る。ミシシッピ川沿いにあるメモリアルアーチ駅で降りる。E・サーリネン設計のメモリアルアーチは断面が三角形で、かっこいい。銀色に輝く不思議な、建っているのが信じられないような構築物だ。芝生の中の地下がエントランスで、切符を買えば北トラムと南トラム入り口がある。何かとおもったら、頂上までいく特殊なエレベーターの乗り口で。カプセルと呼ぶ5人乗りの直径1.3mほどの乗り物が8台並んだ場所がある。身をかがめて乗り込む。しばらくすると動きだし、カプセルは常に水平だが、アーチの中を勾配に沿って登っているのがわかる。よく考えられた装置だ。トップはアーチの頂上で、やはり少し傾斜があり、すごく小さいのぞき窓から下が見ることができる。不思議な体験であった。建築家のサーリネンはすごいと感心。地下の土産物ショップでアーチの建設途中の写真集を購入。

3時半から地下劇場でルイス&クラークの中西部探検の映画を見る。1802年に、ジェファソン大統領がフランスから買った土地が当時ルイジアナと呼ばれた場

所である。ジェファソン大統領はルイジアナが無価値で、とんでもないところだという評判を覆すために、若き陸軍士官のルイス&クラークに命じて、ルイジアナの資源と価値の探検調査に赴かせたのであった。その状況がよくわかった。米国の地図を見ると、タウンシップが実施されたエリアは、州境が直線で区切られ、主要な道路も南北、東西のグリッドになっている地域だが、それはエリアでいうとミシシッピ川の西で、ロッキー山脈までの間の範囲だが、そこはジェファソン大統領がフランスから購入した土地、ルイジアナなのだ。2年半かけて苦労して太平洋までルイス&クラーク達一行が調査探検した様子がよくわかる。

アーチから出て、ダウントウンに向かうと野球場のブッシュスタジアム方面が賑やかだ。近づくともボールパークスタジアムという大きなバブがあって、みんな5時前から盛り上がっている。案内を見ると、今日はシカゴカブスが相手の試合があるようだ。スタジアムとの境の道路も歩行者天国になり、ライブバンドも入って大変な盛り上がりかただ。6時頃まで待つて当日券が手に入ったので、入場。豚肉のバーガーを買う。ビールは8ドルもして非常に高い。7時から試合開始だが、始まる前から音楽がかしましい。始球式が何回もあり、観客参加型のショー化していて、様々なショータイムが大画面で大音量で流される。うるさくて野球に集中できない感じ。観客席はそれでも8割がた埋まった。しかし観客はほとんどすべてが白人。7回まで見て、トラムで戻る。トラムの駅から歩いて5分ほどでホテルだ。ミネアポリスに比べ、トラムの駅のデザインが固くて、好きになれない。

8. カンサス州タウンシップ調査とカンサス大学

8月30日(土)7時半起き。9時に出て、近くのHertzレンタカーへ。ホテルに戻って荷物を積んで、出発。iPhoneのgooglemapが重宝する。セントルイスのあるミズーリ州から西のカンサス州をめざす。途中、ハイウェイ沿いにサインが出ていたので降りてhistorical siteを2箇所見る。カンサスシティを過ぎて、さらに西のカンサス大学のあるLawrence(ローレンス)へ行く。街で車を止めてびっくり。完成したばかりの図書館も感じいいが、ダウントウンの店がすごくしゃれている。カフェ、アート系の店、こんな田舎にびっくりする位かっこいい。カンサス大学も丘陵地沿って校舎が建つ。緑はいっぱいという感じではないが、いい感じ。キャンパス規模も大きく立派でミネソタ大学に負けない感じ。大学キャンパス、ダウントウン、学生

や教員の住むエリアと3つがそろってすごくいい環境、コミュニティが形成されている。米国の中で最もよい生活空間の場が大学コミュニティであることを改めて再確認。レイバーデイウイークエンドで、学生や家族つれでいっぱいだ。

Lawrence を出て西に向かい、カンサス州のタウンシップエリアを調査。この辺りは林が多く残っており、まだ開拓が全部に及んでいない感じがする。ミネソタよりも、乾いた感じ。酪農が多いようだ、しかし農家はあまり豊かな感じがしない。暮らしが大変そうで、家と農地を売りに出している所も何か所か見かけた。

6時頃もどって、宿はLawrenceで探すことに、ダウントウンを探したがあまり宿がない。幹線道路沿いにモーターがたくさんあるので、daysin という全国チェーンのモーターにチェックイン。68ドル。夕食は近くのスーパーで総菜、ハムとサンドイッチ。

9. 大学キャンパス探訪とセントルイス空港へ

8月31日(日)7時半に起きる。8時過ぎに車で出て、カンサス大学のキャンパス、Lawrenceのダウントウン、を再訪。なかなかいい店がある。快晴で、日差しが強い。スターバックスでコーヒーとチョコクロワッサン。クロワッサンを暖めるかとか、いろいろ想定しないことを聞いてくるから、大変だ。どうしても聞きとれなくて、聞き返すことになる。Lawrenceを出て、帰路に。途中カンサス州は高速道路が有料の区間あり、1ドル75cだ。インターステートハイウェイの70 eastに乗りミズーリ州に入って、しばらく行くとウエストセントラルミズーリ大学の案内がある。ハイウェイを降りて向かうことにする。一本路が相当長い。ほんとうにたどりつくだろうかと心配になるが、ようやく街につくとやはり大学街で、キャンパスは小さいがなかなかいい。ここのダウントウンにも学生向けの店が並ぶ。ここだけでなく、今回訪ねた大学街や農村地域の小市街地では、いわゆる日本のシャッター商店街のような寂れた感じのところはない。もちろん、幹線道路沿いにはロードサイド型の商業エリアは発達しているし、郊外型の大きなショッピングモールもいたるところにある。元祖車社会とも言える米国で、市街地ダウントウンのメインストリートにはそれなりに店や公共施設やが並んでいて、今も地域の核としての意味は失われていない。それどころか、大学街のダウントウンは大都市から遠く離れた小さな地方都市であっても、ボストンかニューヨークにでもありそうなオシャレなカフェやレストラン、ギャラリーなどあって大変魅力的である。日本の

都市政策に関わる人々には、地方都市の中心市街地の衰退やシャッター商店街が都市社会の文明的な必然の流れのように考える人がいるが、地球的に見れば、こういう現象はもしかすると日本という国のみに限られた現象かもしれない。ヨーロッパの諸国ではまず見ないように思うし、米国でも意外とそういう現象がおこっていないのである。

再びハイウェイ70に戻り、セントルイスをめざす。セントルイスが近づいた頃、なぜかiPhoneがつかなくなったので、表示案内だけで空港をめざす。うまく空港近くまで来ることができたので、給油をしようとスタンドに入る。しかしクレジットカードがなんどやっても読み取れない。変だ。Oliviaでも給油しようとして、クレジットカードがうまく読み取れず、何度もやっていたら店の人が出てきてくれて、私のクレジットカードで試してくれたが、そこでも何度か失敗してから、やっとできた。読み取りのところが日本のカードと相性が悪いのだろう。しかたがないので、店のなかで前払いにするが、いくら入れればいいのかわからない。勘で40ドル入れることにする。給油すると、丁度39ドルと少し入る。

今夜の宿の空港近くのヒルトンホテルに到着。隣はHertzレンタカーだ。ホテルにチェックイン、荷物を下ろして車を返す。ホテルに戻って、ジャケットを忘れたことに気づく。Hertzに戻って、ジャケットを回収。夕食はホテルでチキン入りのサラダと牛リブ肉の赤ワイン煮込み、アスパラとチーズのソース。

10. セントルイスから中部空港へ

9月1日(月)朝、5時半起き。シャワーに入り、荷物の整理。7時半に空港行きのシャトルバスで、セントルイス空港へ。クレジットカードとパスポートでチェックイン。セントルイスは小雨。空港で旅日記。朝飯はコーヒー、オレンジジュース、マフィン。

1時間半でデトロイト着。空港は国内線も国際便も同じコンコースで混在。特別な手続きもなく出国がこんなに簡単でいいのか、不安になる。結局そのまま時間が来て、中部空港行きに乗り込む。満席、往路と同じように真ん中の席で、あまり動かず、映画と食事で時間をやり過ごす。復路の方が早く感じたのか、無事に中部空港について、税関もなにごともなく通過し、岐阜への岐路に着いた。

(提出期日 平成27年1月9日)