

アメリカ合衆国の都市化と都市問題の現状

正 井 泰 夫*

アメリカ合衆国の都市化と都市問題は、日本の都市化と都市問題にも大きな影響を与える。アメリカの都市化の規模はきわめて大きい。都市の人口総数は、1国としては、中国のそれとほぼ同数であり、都市的土地利用面積は、人類始まって以来の規模に、1国としても、また1人当たりとしても到達した。この巨大な都市化は、メガロポリスを人類史上初めて出現させた。それによって生じた都市問題は、人種・民族上の多様性と空間利用の相対的優位性とが混り合っ、アメリカ都市の際立った特徴として現われている。経済至上主義から省エネルギーの考えを重んじようとする建国200年をへたアメリカ合衆国は、都市景観の面でも、伝統性を打ち立てようとしている。

I 都市人口の増加

(1) 都市人口率の変化

アメリカ合衆国における都市人口の増加は急速で、人口面で見ると、現在では世界で最も都市化の進んだ国の一つとなっている。1910年当時は、総人口の半分以下であった都市人口が、1970年になると約4分の3にも達している(第1表)。

アメリカ合衆国における都市あるいは都市人口の定義は、日本の場合とはかなり異なっている。市(city)となるための人口下限は2,500人であり、日本の場合の30,000人とは10倍以上の差がある。しかし、合衆国では人口が2,500人以上も集中している所は、景観的・機能的にも小都市とみて差し支えない。

居住地別人口でなく、産業別人口構成の面からみると、1972年現在、アメリカ合衆国では、全就業者のうち95.7%が第2・第3次産業に従事している。その後も第1次産業率は低下傾向にあり、国民のほとんどが何らかの形の広義の都市的人口であるといえる。もしこれを都市的人口とすると、すでに2億人以上の都市的人口が存在することになる。

(2) 多くの大都市・巨大都市の存在

1.5億ないし2億以上という巨大な都市人口あるいは都市的人口をもつアメリカ合衆国には、多くの大都市・巨大都市がある。今ここで仮に人口100万を越す都市を大都市、500万以上を巨大都市とすると、現在の合衆国にはどのくらいの数の大都市・巨大都市があるのだろうか。ここで問題になるのは、都市人口の定義である。行政市ごとにみると、1970年現在、合衆国全体でも僅か6都市しか人口が

第1表 アメリカ合衆国の都市人口の変化

	1910	1920	1930	1940	1950	1960	1970
都市人口(千人)*	41,999	54,158	68,955	74,424	96,468	125,269	149,325
農村人口(千人)	49,973	51,553	53,820	57,246	54,230	54,054	53,887
都市人口率(%)	45.7	51.2	56.2	56.5	64.0	69.9	73.5
農村人口率(%)	54.3	48.8	43.8	43.5	36.0	30.1	26.5

* 1940年までは、行政上の市(人口2,500人以上)の居住者数、1950年以降は2,500人以上の住民のいるすべての行政単位の居住者数。

* 筑波大学地球科学系

100 万を越さず、中国・インド・日本などより少ない。しかし、大都市域（メトロポリタン・エリア）の範囲でみると、その数は大きく違ってくる。合衆国では標準都市統計地域（Standard Metropolitan Statistical Area）という統計地域単位を設けているが、これによると1970年には32もの都市が、その大都市域に100 万以上の人口をもっている（第2表）。100 万都市を6 とみるか 32 とみるかでは、非常に大

きな違いがあることはいうまでもない。

より詳細にみると、大都市域人口が100 万を越すニューアークは、ニューヨーク大都市域の一部に含めることもでき、その他の中小都市群を合わせた大ニューヨークは、人口1,600 万を大きく上回る超巨大都市となっている。また、大ロサンゼルスも人口が1,000 万を大きく上回っており、さらにまた大シカゴも人口1,000 万近くの巨大都市へと成長している。

第2表 アメリカ合衆国の大都市・巨大都市(1970)

都 市	都市人口	大都市域人口
ニ ユ ー ヨ ー ク	7,895,563	11,571,899
ロ サ ン ゼ ル ス	2,809,813	7,032,075
シ カ ゴ	3,369,357	6,978,947
フィラデルフィア	1,949,996	4,817,914
デ ト ロ イ ト	1,513,601	4,199,931
サンフランシスコ	715,674	3,109,519
ワ シ ン ト ン	756,510	2,861,123
ボ ス ト ン	641,071	2,753,700
ピ ッ ツ パ ー グ	520,117	2,401,245
セントルイス	622,236	2,363,017
ボ ル チ モ ア	905,787	2,070,670
クリーブランド	750,879	2,064,194
ヒ ュ ー ス ト ン	1,232,802	1,985,031
ニ ユ ー ア ー ク	381,930	1,856,556
ミ ネ ア ポ リ ス	434,400	1,813,647
ダ ラ ス	844,401	1,555,950
シ ア ト ル	530,831	1,421,386
ア ナ ハ イ ム	166,408	1,420,386
ミルウォーキー	717,372	1,403,688
ア ト ラ ン タ	497,421	1,390,164
シ ン シ ナ チ	451,455	1,384,851
サ ン ジ ェ ゴ	697,027	1,357,854
バ ッ フ ァ ロ ー	462,768	1,349,211
マ イ ア ミ	334,859	1,267,792
カンザスシティー	507,330	1,253,916
デ ン バ ー	514,678	1,227,529
リ パ ー サ イ ド	140,089	1,143,146
インジアナポリス	746,302	1,109,882
サ ノ ゼ	446,537	1,064,714
ニューオーリンズ	593,471	1,045,809
タ ン パ	277,753	1,012,594
ポ ー ト ラ ン ド	379,967	1,009,129

II 都市化と自然環境

(1) 都市化と気候環境

アメリカ合衆国と日本は、国土の大きさがあまりにも違うので、気候の面でも大きく異っている。しかし、日本にみられるすべての気候型は、合衆国のどこかに存在するといつてよい。現在の合衆国の都市は、氷雪気候を除くほとんどすべての気候環境の下に存在している。

アングロサクソンを主体とするいわゆる白人系アメリカ人の多くは、合衆国最南部に憧れをもつ。南部は一般的にあまり魅力的な地域とは思われていないが、最南部は逆に居住環境のすぐれた所と考えられる傾向が強い。もちろん、これには北部の都市における人種・環境問題も関連しているが、雪の降らない、または霜すらほとんど降りない最南部は、北西ヨーロッパ・東ヨーロッパ系の白人にとっては、非常に魅力のある土地なのである。彼らは、今ここで、自国の範囲内で、亜熱帯的・熱帯的な気候環境の下で生活できるようになったのである。ヨーロッパにいた彼らの先祖は、長い間、何とかしてアルプスの南の太陽の照り輝く地中海方面へ進出しようとしたが、そのほとんどは失敗した。しかし、合衆国ではそれが戦争をへないで実現してきたのである。もちろん、このような大規模な南部移住は、単に暖いからというだけで実現したのではなく、電気冷蔵庫、エアコン、プールなどの普及ときわめて密接な

関係がある。その結果、フロリダ半島、南カリフォルニア、アリゾナ、ハワイなどに、きわめて多くの新しい都市が出現し、また、大都市も急速に成長しており、かつては主要都市のほとんどが北部にみられたことと、かなり大きな対照を示している¹⁾。

(2) 都市化と地形環境

アメリカ合衆国の都市化は、アメリカの国土、つまり地形環境とも密接に関連している²⁾。グレートプレーンズや西部の高原・盆地にみられるように、海拔高度のかなり高い所にも多数の都市が立地し、さらに都市化も進んでいる。日本では、海拔 1,000 m 以上の所に市の中心市街地がある例は皆無で、僅かに富士吉田・茅野・諏訪・岡谷などが標高 800 m 前後の所に位置しているだけである。しかし、合衆国では海拔 1,000 m を越す所に大都市すら立地している。その好例がコロラド州のデンバーで、北緯 40 度付近にありながら、海拔約 1,600 m もの高所に市街地がひろがり、大都市域人口は実に 123 万にも達している。ニューメキシコ州の州都サンタフェは海拔 2,100 m の高地にある。また、北緯 41 度のソルトレークシティーも同 1,300 m の高地にあるにもかかわらず、大都市域人口は 56 万もの大人口をかかえている³⁾。

合衆国の都市は、海・湖・川を水路として利用することが多い。主要都市のすべては、何らかの港をもっていたし、今でも港湾をもつのが普通である。内陸都市であっても、五大湖や大河川の沿岸に位置し、港湾をもつのが普通なのである。この点、日本の内陸都市が、現在では全くといってもよいほど水運を利用しないのと大きな違いを示す。

合衆国の都市化は、その広大な土地、特に平地の存在と無関係ではない。20 世紀にはいつから、合衆国では田園都市運動がしだいに盛んとなり、大都市郊外だけでなく、小都市の郊外にも庭つき 1 戸建ての郊外住宅をつくるのが普通となってきた。当初は郊外電車がだいに利用されたが、これもしだいに

自動車にとって代われ、特に 1920 年代から自動車の普及が進んだ。人口の割に平地の広い合衆国では、広々とした郊外住宅地の建設が容易であり、新しい都市計画に基づく郊外住宅地がいたる所で建設された。その結果、古くからの市街地には中高層のアパートが多いのに対し、郊外では庭つき 1 戸建て住宅が主流を占め、郊外を合わせた都市全体としては、きわめて人口密度の低い都市がつくられてきた。最近でも大都市の郊外住宅地の 1 戸当たり分譲宅地面積は約 700 m² もあり、さらに道路・公園・学校・ショッピングセンターなども広々とつくられている。自動車の普及もさることながら、都市化を可能にする平地が充分にあるということも忘れてはならない。

合衆国の市街地（郊外を含む）人口密度は日本の数分の 1 であり、もし日本の都市をアメリカ並みの広々とした都市に改造しようとするれば、現在の市街地の数倍もの土地が必要となる。それだけの土地を供給することは、食料自給率を大幅に低めない限り、日本ではほとんど不可能といってよいだろう⁴⁾。

III 農村の都市化

アメリカ合衆国の農村は、そのほとんどがタウンシップ制に基づく散村形態をとっている。タウンシップ制をとらない大西洋岸諸州などでも、集村はまれであり、圧倒的に散村が卓越するといえる。合衆国の散村は、農家間の距離が非常に大きく、数百メートルあるいは 1,000 m 以上離れているのが普通である。このような低密度の所で都市化が進んでいるのであって、高密度の日本の砺波の散村地域などで見られる都市化とは、かなり大きな違いが見られる。つまり、一般的にいうと、広々とした低密度の都市化が進行しているといえる。特に都市的住宅が、広い間隔をあけて散らばる散在型都市化が、最も外側では目立ち、比較的 内側 では、ディベロッパー（住宅建設業者）による大規模な宅地造成が目立つ。

第3表 農家経営規模の変遷 (1 エーカー=0.4ha)

	1920	1930	1940	1950	1960	1970	1972
1戸当たり経営規模 (エーカー)	147	151	167	213	297	383	394

合衆国の農民は一般に企業的であり、特定の土地に執着することは少ない。先祖代々の土地という考え方は少なく、土地は売買の対象となる。農家の経営規模は急速に拡大してきているが、最近では農地総面積は減少気味ですらある。つまり、挙家離農がきわめて盛んで、その結果、経営規模の急速な拡大が可能となったのである(第3表)。

離農した場合でも、それまでの家屋を住宅として利用することももちろん多い。近代的に改造したり、あるいは古い建物の一部を保存しつつ、新しい家を横に建てるという形式もあるが、また逆に、伝統的な農家景観を好む人が住む場合もある。

農村の生活は、もちろん都市の生活とは異なる。しかし、一般的にいうと、農家宅地の中の住居部分(住宅)は、都市の住宅とあまり変わらない。一部の貧農や交通の特に不便な地域を除けば、近代的設備が整っており、スーパーやショッピングセンターで買い物をするという日常生活が営まれている。

IV メガロポリス

(1) メガロポリスの形成

現在のアメリカ合衆国の都市化で最も目立つのは、メガロポリスの形成である⁵⁾。Jean Gottmannによってメガロポリスの問題が提起されてから、ニューヨークを中心とする中部大西洋岸のメガロポリス(Mid-Atlantic Coast Megalopolis)が広く知られるようになった。これは単にアメリカメガロポリス(American Megalopolis)と呼んでも差し支えないほど、現在の合衆国では大規模に発達したものである。

中部大西洋岸メガロポリスは、ニューヨークを最大核とし、北はボストン一帯から南はフィラデルフ

ィア・ボルチモアなどをへてワシントン一帯にまでいたる都市化の進んだ地域である。長さ600~700km、幅100~200kmの範囲に数個の巨大都市・大都市があり、その他多数の中小都市群や散在型の郊外住宅群とともに、一つの巨大な都市化地域を形成している。このメガロポリスは、経済中枢のニューヨークと政治中枢のワシントンを含み、さらに文化面でもきわめて重要な機能を果たすニューヨークやボストンを含んでいる。建国以来200年の間、連邦首都は常にこのメガロポリスの範囲内にあったのである。

中部大西洋岸だけでなく、合衆国では五大湖南岸一帯と、南カリフォルニアにも、メガロポリスと呼んで差し支えないような都市化の進んだ地域が見られる。五大湖南岸一帯では、シカゴを最大核としてデトロイト・クリーブランド・ピッツバーグ・インディアナポリス・ミルウォーキーなどの大都市がいくつも存在し、そのほかにも多数の都市が集中している。南カリフォルニアの都市化は、五大湖南岸地域よりも規模はやや小さいが、成長の速度はより速い。ここではロサンゼルスを最大核とし、サンフランシスコ・サンジエゴなどの大都市があり、海岸保養都市群をも含めて巨大な都市化地域が形成されている。そのほか、規模は小さいが、アパラチア山脈南東麓、テキサス州東部、フロリダ半島などにも、ややメガロポリスと似たような都市化が急速に進行している。

(2) 高層化

メガロポリスの形成は、景観的には高層化によく現われている。19世紀の終わり頃より進みはじめた高層建築の建設は、1931年のエンパイアステートビル⁶⁾の完成で、第二次世界大戦前における一つのピークに達した。ニューヨークの中心のマンハッタン

にはきわめて多くの超高層ビルが集中しており、1974年1月現在、建設中のものを含めて500フィート（152.4m）以上のビルが実に87もある。この中には高さ110階のビル二つからなる世界貿易センタービルも含まれている。シカゴには世界最高のシアーズビル（110階、1,454フィート）をはじめ24の500フィート以上の超高層ビルがあり、20階、30階程度のビルとなると、数多くの中小都市にすら存在するほどである。

高層化がこのように進んだのには、エレベーターの発明や鉄骨・セメントなどの利用という技術的な工夫が大きく物を言ったが、これとともに、都心の高い地価の所の有効な利用、あるいは目立つことによる宣伝効果などが考えられる。しかし、いずれにせよ、20世紀の都市景観の大きな特徴である超高層ビルの出現は、アメリカ合衆国において最も顕著に見られる。

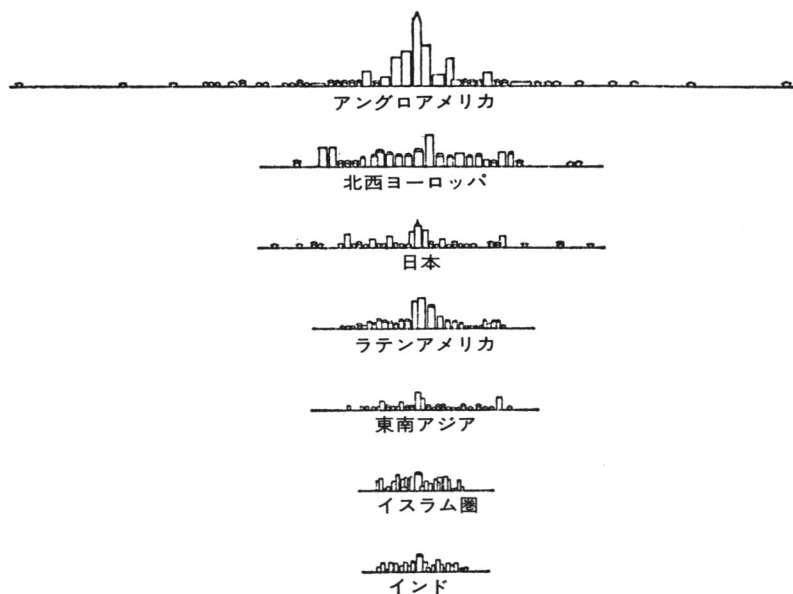
水平的拡大も合衆国の都市化の大きな特徴である。メガロポリスだけでなく、合衆国の都市はすべて、人口の割には横への広がりが多い。都心部の高

層化だけを見た人にとっては、アメリカ型都市化は高層化に最も特徴があるようにみえるが、郊外をも観察すると、水平的拡大においてもアメリカ型都市化はきわめて大規模な発達を示していることがわかる。現在の世界各国の同じ人口の都市を比較してみると、合衆国の都市が最も水平的に広く伸びており、かつ、都心部の高層化も進んでいるといえる⁷⁾⁸⁾。

V 都市の生活環境

(1) 人種・住宅問題

アメリカ合衆国の都市では、住宅地のスラム化が深刻な問題となっている。特に大都市では建物の老朽化による荒廃が古くから発達した地区で問題となっている。19世紀あるいは20世紀初期につくられた建物の中には、その後の維持管理の不足も手伝って、きわめて劣悪な条件を示す所も少なくない。日本の場合には、建物の耐用年数が短く、比較的短期間のうちに再建工事を行なうのが普通であるが、煉瓦やコンクリート・石を大量に使ったアメリカの古い都市建築では、その改良工事あるいは再建工事は



第1図 都市景観の断面図（正井泰夫原図）

大きな費用がかかる。しかし、完全に劣悪化した地区は再開発が必要となり、その結果、各都市できわめて大規模な再開発事業が進められている。

日本と異なり、合衆国の住宅問題はしばしば人種問題と密接にからみ合っている。所得階層が低いほど一般に人種・民族ごとの居住区をつくりがちであるが、特に黒人系・プエルトリコ系・メキシコ系、あるいは一世移民の間でこの傾向が強い。最近では政策的にも人種・民族間の融合を目指しており、アメリカ社会は少しずつ変わりつつある。とはいっても、アメリカの大都市では、都心のすぐ周りにいわゆる少数民族が居住し、普通の白人は郊外や衛星都市に住むという居住のパターンは、いまだに大きく崩れておらず、日本の都市の居住パターンでは全く考えられない状態が見られる。

(2) 交通問題

低密度で水平的に広くひろがるアメリカ型都市では、自動車の利用が目下のところでは不可欠である。ニューヨーク・フィラデルフィア・シカゴ・ボストン・ワシントンなどには地下鉄があり、また、サンフランシスコでも郊外電車が都心では地下をはしっているが、全体としてみると、それでも自動車依存度がきわめて高い。ニューヨークのマンハッタンでは、さすがに地下鉄・郊外電車（地下線）・バスなどが大量に利用されているが、これは例外的なものである。ロサンゼルスやデトロイトのような大都市でも、全くといってもよいほど都市鉄道・郊外鉄道の発達が見られないが、これは日本の大都市では考えられないことである。

例外はあるとはいえ、合衆国の都市交通は圧倒的に自動車依存である。道路網の整備はよく進んでおり、交通標識も完備している。2車線に達しない公道はほとんど存在せず、高速道路の建設もよく進んでいる。自動車の普及のため、行動圏はきわめて広く、かつ多様化している。

合衆国でも都市鉄道・郊外鉄道・都市間鉄道の重

要性が叫ばれている。ニューヨークでは地下鉄網を拡大中であり、首都ワシントンでも1976年には地下鉄が一部動き出し、サンフランシスコではBARTと呼ばれる全自動制御の郊外鉄道が部分的ながらはしっている。ニューヨーク・ワシントン間では、日本の新幹線に刺激されてメトロライナーと呼ばれる超特急をほぼ1時間おきに運行させている。そのほか、各地の都市で、デマンドバスやCVSなどが小規模ながら活動している。

(3) 公害問題

環境汚染問題もアメリカ社会の大きな問題である。都市化・工業化に伴い、公害は各地で問題を起こしている。かつてピッツバーグやゲーリは製鉄業による大気汚染が深刻であったが、このような「黒いスモッグ」はかなり解消されてきた。しかし、ロサンゼルスに見られるような「白いスモッグ」（光化学スモッグなど）はまだ完全な解決には遠く、自動車の排ガス問題は、アメリカの政治の大きな争点の一つとなっている。

幹線道路沿い、あるいは空港の近くでは騒音問題もある。しかし、高速道路のすぐそばには家を建てないようにし、また、空港の近くでも建築規制を行なったり、立ちのきを行なったりして、騒音の軽減に努力している。日本と違って土地がじゅうぶんにあり、人口密度が低いので、騒音や大気汚染の深刻さは日本より少ないといえよう。

水質汚濁の問題も各地で発生している。日本では海あるいは河口付近の水質汚濁問題が最も深刻であるが、合衆国ではむしろ湖や河川流域の問題がクローズアップされている。エリー湖のような広大な湖であっても、工場や家庭からの廃水によって汚濁は深刻化した。

(4) 都市景観の美化と伝統景観の復元

美しい景観をまもうという運動も盛んである。

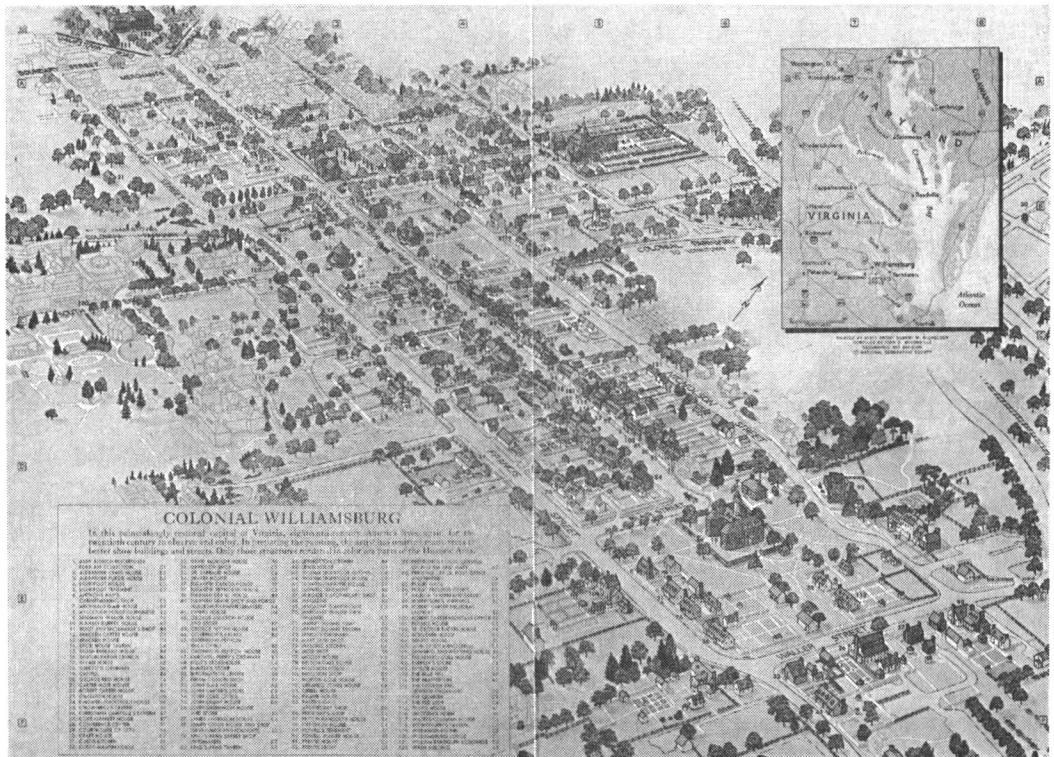
1872年に世界最初の国立公園をイエローストーンに設立して以来、数多くの自然景観が保護されてき

たが⁹⁾、最近では都市化による自然破壊を少しでも軽減する運動が盛んである。自然だけでなく、都市の伝統景観を保全したり、新しい美観を育てようという運動も積極的に進められている。各地で古い伝統的町並みや村が保存・復元されたり、花や植木や彫刻で飾られたショッピングモール（買物公園など）が見られるのもその例である。

伝統的都市景観の保存と復元で最も有名なのものの一つにバージニア州 Williamsburg がある¹⁰⁾。古都ウィリアムズバーグは、1633年に建設された古い町で、1699年にはバージニア植民地の都となった。独立革命戦争の際には、革命軍とその同盟軍のフランス軍の拠点となり、ジョージ・ワシントンをはじめ、独立の志士たちが屯していた所でもある。1970年の人口は9,000人に過ぎないが、1926年以来、18世紀の町並み景観を復元するための精力的な努力が続けられ、主要部分は、既に正に18世紀風に復元さ

れた。復元に最も力を入れたのはジョン・D・ロックフェラー2世で、1926年にそのための基金ができてから、まず80以上の古建築をそのまま保存するための費用を負担し、その後、町並み景観全体の保存と復元にも力を入れた。1936年以来、付近のジェームズタウンやヨークタウンとともに、Colonial National Historical Park に指定され、国家的保護の下にもある。

建国200年を迎えた古都ウィリアムズバーグでは、古さを表わすための努力がなされている。保存または復元された家々は、昔通りの色彩になされ、また、道路の舗装も赤味を帯びたラテライト質の土壌に似させるため、表面がざらざらの赤泥色味を帯びた舗装にしてあり、一見、土の道を思わせるようにしてある。説明者たちの服装はもとより、説明する言葉も古めかしいものである。レストランの給仕の服装も昔ながらであり、200年前の雰囲気づくりに



第2図 ウィリアムズバーグの鳥瞰図

成功している。自動車の乗入れは禁止されているが、主要回遊路には低料金のバスが走っており、現代的な観光客とともに、時代の違いを感じさせる。この町の住民のほとんどは、この町で働く人々であり、したがって保存・復元された家には、原則として住民が居住する。

この200年間の都市景観の変化、あるいは都市計画の変化は、日本のこの200年間の変化と比べればはるかに少ないように思われる。建築様式にしても、あくまで「西洋式」であり、「東洋式、日本式」から「西洋式」

というような本質的な変化はない。しかし、もちろんのこと、近代建築は全くなく、煉瓦とペンキの建物が並んでいるだけである。現在のアメリカ都市（同人口規模の）と比較すれば、ガソリンスタンドがないこと、鍛冶屋があることといった違いはあるが、外見上の変化はそれほどではない。当時のままの景観のカレッジ・オブ・ウィリアム・アンド・メアリーという大学が、今でも大学として通用する点などは、日本の過去100年の変化と比べると、きわめて大きな違いを感じる。

都市計画における200年間の違いは、日本のそれと比べて、あまりにも小さいように思われる。主要



写真1 ウィリアムズバーグ(1)

道路は日本流に言えば、4車線分の幅に歩道付きである。1戸当たりの宅地面積にしても、現在と大差なく、広い芝生の庭が生垣によって多少は視界をさえぎられるが、本質的にはオープンな景観である。主要道路以外の横道も自動車2車線分はじゅうぶんにある。裏口へ通じる道が1車線分程度であり、現在のアメリカの都市住宅地の基本構造とほぼ同じであるといつてよい。文化の継承性が強く感じられるため、日本のように異質文化を急速にとり入れてきた場合とは、全く異なった状態が観察しえた。

合衆国の各地では、伝統的景観の保全と復元が一般的なものとなりつつある。それらが没個性のな

のにならないような努力もなされている。例えば、インディアナポリス北方の Conner Prairie Pioneer Settlement では、19世紀ごろのインディアナ州中部の農村景観の復元が進められており、地域的・時代的な個性をはっきりと出すことが望まれている。犬山の明治村や川崎の民家園は、ある時代を反映させようとする努力は評価できるが、そこには地域的な見方は少ない。それらは、全国的あるいは東日本的といった大きな地域オーダーで考えられており、発想は没地域性型である。妻籠、白川村、倉敷の例は地域性重視型



写真2 ウィリアムズバーグ(2)

であるが、この種のもものが少なくとも各県単位でき、かつ、時代区分をさらに細かくした伝統景観の復元地ができることが望ましい。

* * *

建国 200 年を経過したアメリカ合衆国の都市化と都市問題は、さまざまな面においてユニークさをもっているが、同時に地球的規模で顕在化しつつある現代の共通問題という観点からみることでもできる¹¹⁾。それらをここで地理学的地域研究の一例として総括的にとらえてみた。

(1977年5月10日受理)

参考文献

- 1) 正井泰夫 (1976) : 南部の地理. 井出義光・本間長世・大橋健三郎編『アメリカの南部』研究社.

- 2) T. R. Detwyler and M. G. Marcu (1972) : *Urbanization Environment—The Physical Geography of the City* Duxbury Press.
- 3) 正井泰夫 (1975) : アメリカ合衆国の都市の自然環境. アメリカ研究, 9号.
- 4) 正井泰夫 (1969) : アメリカ合衆国の都市化と土地資源. アメリカ研究, 3号.
- 5) J. Gottmann (1962) : *Megalopolis*. Twentieth Century Fund.
- 6) J. Gottmann (1962) : "Why the Skyscraper?" *Geographical Review*.
- 7) R. E. Murphy, ed (1966) : *The American City*. Mc Graw-Hill.
- 8) 正井泰夫 (1976) : アメリカメガロポリス. 正井泰夫編『総合研究アメリカ②——環境と資源』研究社.
- 9) 池田勝 (1976) : 国立公園と自然保護. 正井泰夫編『総合研究アメリカ②——環境と資源』
- 10) John W. Reps (1972) : *Tidewater Towns*. The Colonial Williamsburg Foundation.
- 11) 正井泰夫 (1977) : 『日米都市の比較研究』古今書院.

Present Status of Urbanization and Urban Problems in the USA

Yasuo MASAI*

Urbanization and urban problems in the USA today exert profound influence on those in Japan. Magnitude of urbanization in the USA is very large, almost equal to the number of urban population of China today. However, America's urban land use as a whole is by far the greatest in the world as a nation having reached the maximum stage that the humankind has ever attained. Emergence of the first fullfledged megalopolis is good evidence. Urban problems are deeply and intricately entangled with ethnic problems, making a sharp contrast to those of Japan. Spatial conditions of urbanization are another important fact that characterizes the contemporary American urbanization. Its spacious use of land, largely supported by the affluence of resources and land as well as the idea of land use that has been made possible by the use of a great many automobiles as an example of the present-day technologies, is one of the very conspicuous American phenomena. In townscape, the traditional traits have been reconsidered so as to establish "American towns" as contrasted to the clusters of highrise buildings known as "American cities." This paper is to describe present situations of American urbanization and urban problems after a 200-year history of the American nation.

* Institute of Geoscience, University of Tsukuba