

19世紀の南カリフォルニアにおける 都市建設と集団入植事業

矢ヶ崎 典 隆

- I. はじめに
- II. 都市の起源と都市建設の進展
 - (1) 19世紀末の都市の分布
 - (2) スペイン・メキシコ時代の開発と都市建設
 - (3) アメリカ的都市の萌芽 (1850年代及び1860年代)
 - (4) 都市建設の進展 (1870年代及び1880年代)
- III. 集団入植事業の開発戦略
 - (1) リバーサイド
 - (2) パサデナ
 - (3) ウェストミンスター
 - (4) ロンボック
 - (5) アメリカンコロニー (ロングビーチ)
 - (6) 集団入植事業の類型
- IV. 集団入植事業の要因と地域的背景
 - (1) 入植者にとっての利点
 - (2) 移住を促進するホスト社会
 - (3) 不動産ブームと都市開発
- V. おわりに

I. はじめに

南カリフォルニアは、今日、アメリカ合衆国において最も都市化と産業集積の進んだ地域の一つである。2000年アメリカ合衆国センサスによると、ロサンゼルス大都市圏の人口

は1,637万人を数えた。ロサンゼルス市の年降水量は300mm程度であり、都市化と産業発展は少雨という自然条件を克服しながら進行的であった。早くから開発の進んだ大西洋岸と東部の森林地帯では、多雨の環境のもとで、北西ヨーロッパの伝統を継承した生活様式と生業形態が形成されたのに対して、乾燥した西部では、人間・技術・資本そして文化の流入によって新たな地域変化が展開した。南カリフォルニアの温暖で乾燥した環境の下で急速に進行した地域変化は興味深い研究課題である。

ロサンゼルスを中心とした南カリフォルニアの発展については、歴史家やジャーナリストが早くから注目した。例えば、マックウィリアムズの『南カリフォルニア』¹⁾は南カリフォルニアの地域性の形成を論じた古典である。クレランド²⁾、ダムキ³⁾、ネドー⁴⁾はそれぞれ異なる視点から19世紀後半の南カリフォルニアの発展を描いたし、ニューマーク⁵⁾は記録的価値の高いエッセーを残した。また、フォージェルソン⁶⁾はロサンゼルス市の発展に焦点を当てた優れた都市史であり、リオスブスタマンテ&カスティージョ⁷⁾はメキシコ系住民の経験を通してロサンゼルス市の発展を論じた。南カリフォルニアの地方都市に関する都市史も蓄積されている⁸⁾。最近では古い写真や絵葉書を用いて各地の文化史をヴィジュアル

キーワード：移住、都市建設、集団入植事業、南カリフォルニア

ルに描いたシリーズが好評であり、南カリフォルニアに関しても刊行が継続している⁹⁾。こうした著作は、南カリフォルニアの発展を地理学の観点から理解するうえで貴重な二次資料となる。

19世紀の南カリフォルニアの発展を地理学的に考察するためには、環境、土地制度、人口移動、農業及び産業活動、住民構成、居住形態など、地域を構成する諸要素について、またそれらが互いに関連し合って形成される地域の特徴について検討することが必要である。なかでも、経済活動及び社会的文化的活動の場である都市は、南カリフォルニアを理解するための鍵となる。南カリフォルニアの急速な経済発展と都市化は20世紀に入ってから進行したが、都市発展の基盤が形成されたのは19世紀後半のことであった¹⁰⁾。この時期に南カリフォルニアへの人口移動を促進した要因として重要であったのは、温暖で乾燥した気候であった。恵まれた気候を求めてアメリカ東部から人びとが流入し、健康ユートピアとしての地域イメージが形成されたことについては、筆者はすでにその概要を論じた¹¹⁾。当時の南カリフォルニアにおいて、都市が建設された目的と経緯、都市の形態と景観、都市住民の属性、そして地域経済の発展に伴う都市の変化について検討することは、南カリフォルニアの発展のメカニズムを理解するうえで重要な課題である。

本稿が目指すのは、一般にコロニー(colony)と呼ばれる集団入植事業である。これは、事業者が広い土地を入手し、それを開墾し整備して入植者に販売し、集団的な農業開発を促進するという開発形態である。南北アメリカでは、さまざまな時代にさまざまな場所でさまざまな目的のために集団入植事業が実施された¹²⁾。カリフォルニアにおいても、未開発地にコロニーが建設され土地の分譲が行われた。筆者が研究したセントラルバレー中部においては、20世紀に入ってカリ

フォルニア州政府によるデルハイ植民事業、スウェーデン系のヒルマーコロニー、日系のヤマトコロニー、クレッシーコロニー、コーテズコロニーなどが建設されたことが知られている¹³⁾。19世紀後半の南カリフォルニアへの人口流入と集団入植事業については、すでにウィンザー¹⁴⁾やダムキ¹⁵⁾がコロニーシステムと呼んで、その重要性を指摘している。

本稿では、19世紀末に南カリフォルニアに存在した都市について起源と発展の経緯を調べ、集団入植事業によって形成された都市の一覧を作成する。さらに集団入植事業の具体例を検討し、そうした事業が行われた要因と背景について、19世紀後半の南カリフォルニアという地域の枠組みに即して考察することを目的とする。

Ⅱ. 都市の起源と都市建設の進展

(1) 19世紀末の都市の分布

南カリフォルニアにおける都市の起源を論じる前提として、都市の分布を認識する必要がある。本稿では、ダムキの著作に掲載された地図(1887年の南カリフォルニア)¹⁶⁾を主に利用し、他の資料に記載された都市を加えて、19世紀末の南カリフォルニアにおける都市の分布図(図1)を作成した。

図1に示された都市について、定評のあるグード著『カリフォルニア地名事典』¹⁷⁾を用いて都市の設立年次と設立の経緯について調べた。その結果は巻末の参考資料にまとめた。その際に、メキシコ領からアメリカ合衆国領に帰属が変更される以前の都市建設、およびアメリカ時代に入ってから都市建設について、集団入植都市、計画開発都市、その他の都市に分類して列挙した。アメリカ時代については、カリフォルニアでは1850年から10年おきのセンサス統計が利用できることを踏まえ、都市建設の概要を把握するために便宜的に1850年代、1860年代、1870年代、1880年代、1890年代に区分して示した。また、

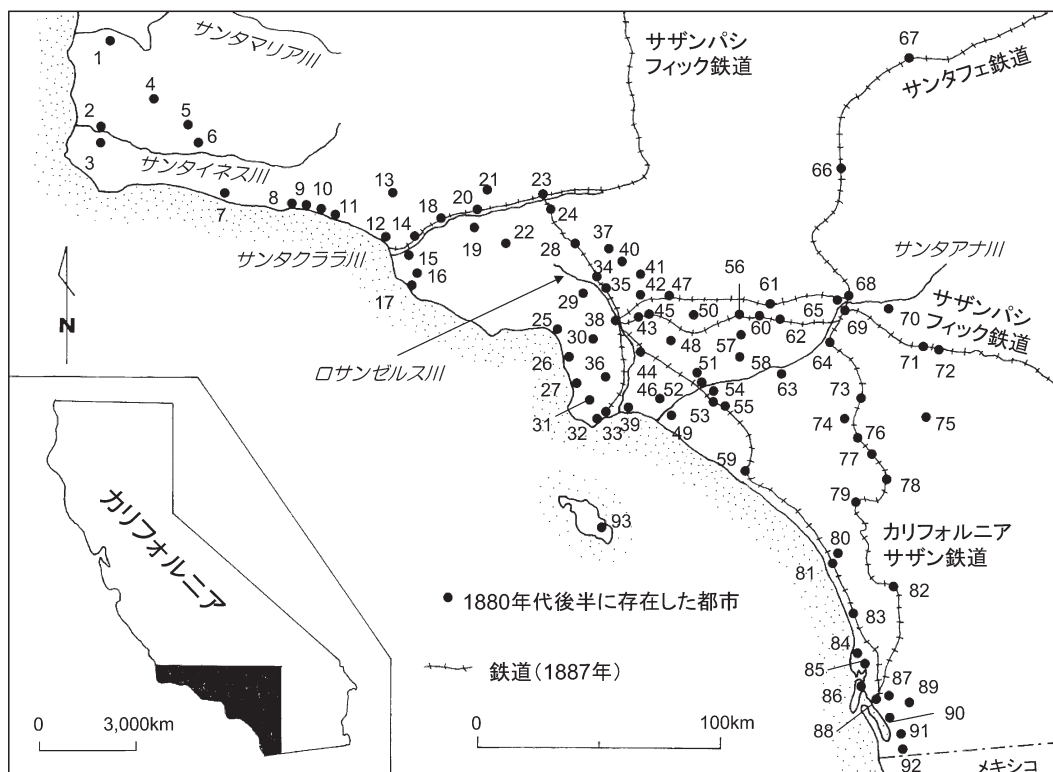


図1 19世紀末の南カリフォルニアにおける都市の分布

Dumke, G.S., *The Boom of the Eighties in Southern California*, Huntington Library, 1944に掲載された地図 (Southern California 1887) 等により作成。

図中の番号は次の都市名と対応する。1：サンタマリア Santa Maria, 2：ラプリシマ La Purisima, 3：ロンポック Lompoc, 4：ラスアラモス Las Alamos, 5：ロスオリヴォス Los Olivos, 6：サンタイネス Santa Ynez, 7：ネーブルズ Naples, 8：サンタバーバラ Santa Barbara, 9：モンテシト Montecito, 10：サマーランド Summerland, 11：カーピンテリア Carpinteria, 12：ヴェンチュラ Ventura, 13：オジェイ Ojai, 14：サティコイ Saticoy, 15：モンタルボ Montalvo, 16：オックスナード Oxnard, 17：ウエニメ Huemene, 18：サンタポーラ Santa Paula, 19：バーズデール Bardsdale, 20：フィルモア Fillmore, 21：レキシントン Lexington, 22：シミ Simi, 23：ソーガス Saugus, 24：ニューホール Newhall, 25：サンタモニカ Santa Monica, 26：ラバロナ La Ballona, 27：レドンド Redondo, 28：サンフェルナンド San Fernando, 29：タルーカ Toluca, 30：イングルウッド Inglewood, 31：ウォルテリア Waleria, 32：サンペドロ San Pedro, 33：ウィルミントン Wilmington, 34：バーバンク Burbank, 35：グレンデール Glendale, 36：ローズクラنز Rosecrans, 37：ラクレセンタ La Crescenta, 38：ロサンゼルス Los Angeles, 39：ロングビーチ Long Beach, 40：モントローズ Montrose, 41：アルタデナ Altadena, 42：パサデナ Pasadena, 43：アルハンブラ Alhambra, 44：ダウニー Downey, 45：サンゲーブリエル San Gabriel, 46：ウエストミンスター Westminster, 47：モンロヴィア Monrovia, 48：ホイティア Whittier, 49：フェアビュー Fairview, 50：グラッドストーン Gladstone, 51：フラトン Fullerton, 52：アナハイム Anaheim, 53：サンタアナ Santa Ana, 54：オレンジ Orange, 55：タスティン Tustin, 56：ポモナ Pomona, 57：チノ Chino, 58：カールトン Carlton, 59：サンファンカピストロ San Juan Capistrano, 60：オンタリオ Ontario, 61：マグノリアヴィラ Magnolia Villa, 62：クカモンガ Cucamonga, 63：サウスリバーサイド South Riverside, 64：リバーサイド Riverside, 65：リアルト Rialto, 66：ヴィクターヴィル Victorville, 67：バーストウ Barstow, 68：サンバーナディーノ San Bernardino, 69：コールトン Colton, 70：レッドランズ Redlands, 71：ボーモント Beaumont, 72：バニング Banning, 73：ペリス Perris, 74：エルシノア Elsinore, 75：ヘメット Hemet, 76：ウィルドマー Wildomar, 77：ムリエタ Murrieta, 78：テメキュラ Temecula, 79：フォールブルック Fallbrook, 80：サンルイス San Luis, 81：オーシャンサイド Oceanside, 82：エスカンディド Escondido, 83：エンシニタス Encinitas, 84：ラホヤ La Jolla, 85：パシフィックビーチ Pacific Beach, 86：オーシャンビーチ Ocean Beach, 87：イーストサンディエゴ East San Diego, 88：サンディエゴ San Diego, 89：ラメサ La Mesa, 90：ナショナルシティ National City, 91：チュラヴィスタ Chula Vista, 92：オテイ Otay, 93：アヴァロン Avalon

図2は19世紀後半における都市建設の推移を示したものである。この図から、1850年代および1860年代と比較すると、1870年代から1880年代にかけて都市建設が活発化したことが理解できる。

以上を踏まえ、都市の形態、都市建設の目的、都市建設の頻度、および南カリフォルニア社会の動向を考慮に入れて、以下では都市建設の展開について3つの時期に区分して検討する。すなわち、スペイン・メキシコ時代の開発と都市建設、アメリカ的都市の萌芽（1850年代及び1860年代）、都市建設の進展（1870年代及び1880年代）の3期である。

（2）スペイン・メキシコ時代の開発と都市建設

前コロンブス期のカリフォルニアでは、アメリカ先住民は野生動物や堅果類の狩猟採集に基づいた移動性に富んだ生活様式を確立し、メソアメリカやアンデスに建設されたような都市は存在しなかった。カリフォルニアで都市の建設が始まったのはスペイン植民地時代であった。図3はスペイン植民地時代に建設された都市の分布を示している。このような分布はスペインの植民方式を反映していた。

スペイン植民地時代にアルタカリフォルニアと呼ばれた今日のカリフォルニアでは、18世紀後半に、メキシコシティを拠点として開発が組織的に行われるようになった。フロンティア組織として、ミッション（キリスト教布教所）、プレシディオ（軍事基地）、プエブロ（民間人入植村）が建設された。これらは、防衛、食料供給、労働力供給において互いに相互依存しながらフロンティアを開発するために計画的に設置された。サンディエゴ（1769年設立）からサンフランシスコの北に位置するソラノ（1823年設立）まで、21か所のミッションが建設され、南カリフォルニアには9つが分布した。プレシディオはサンディエゴ（1769年設立）、サンタバーバラ（1782年設立）、モンテレー（1770年設立）、サンフランシスコ（1776年設立）にそれぞれ設立され、南カリフォルニアには2か所が存在した。また、プエブロはロサンゼルス（1781年）のほかに、サンホセ（1777年）とブランシフォルテ（現サントクルーズ、1797年）に建設された¹⁸⁾。南カリフォルニア沿岸部に建設された12か所のフロンティア組織は都市発展の核となった。

スペイン・メキシコ時代の植民方式のもう

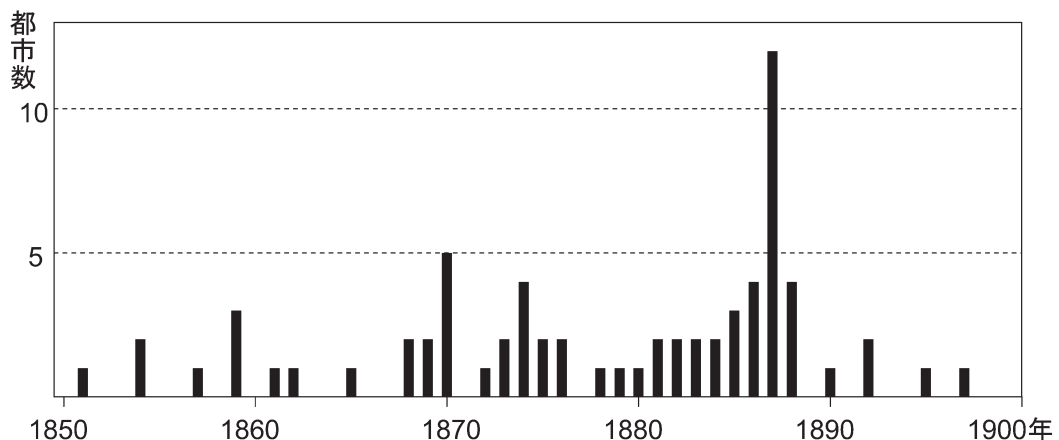


図2 19世紀後半の南カリフォルニアにおける都市建設の推移

巻末の参考資料により作成。

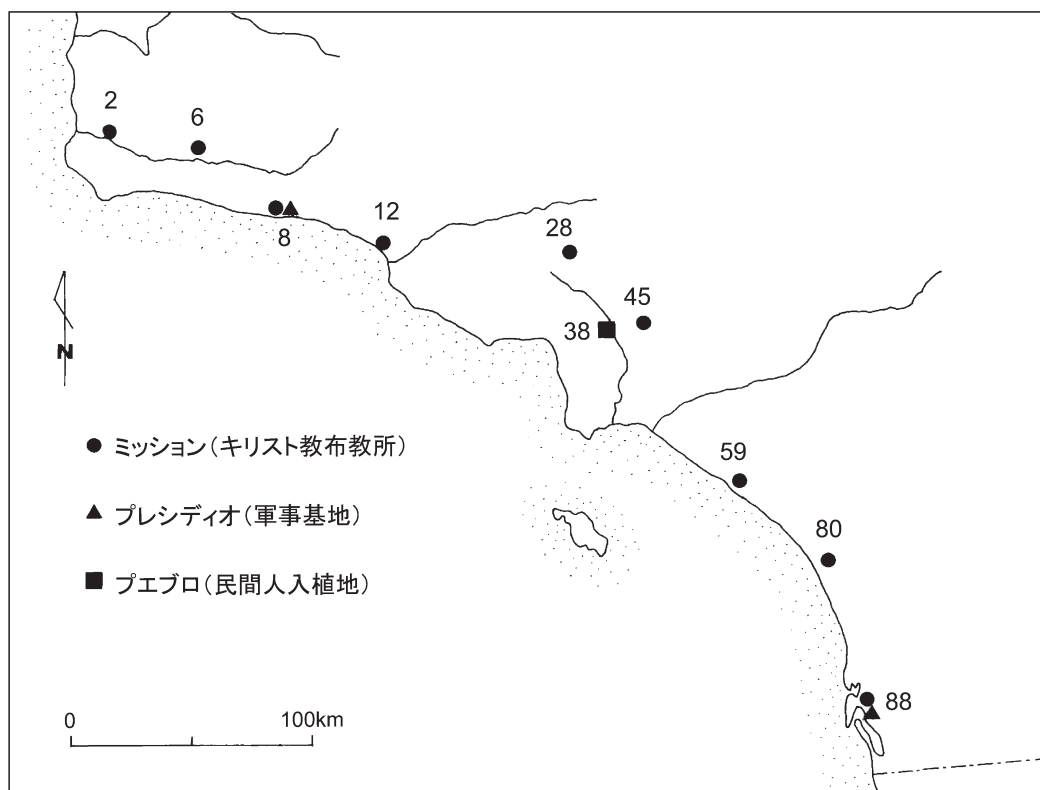


図3 スペイン・メキシコ時代における南カリフォルニアの都市

巻末の参考資料により作成。図中の番号は図1と同じ。

一つの特徴は、入植者に対する広大な土地の賦与であった。スペイン植民地時代には、退役軍人が牛を放牧するためにランチョ（牧場）の賦与を受けた。メキシコ時代には、ランチョの賦与はカリフォルニアを開発する手段として重要性を増し、入植希望者に対して広大な土地が賦与された。しかし、カリフォルニアが1848年にアメリカ領となるまでは、金が発見されることのなかったこの地域は、メキシコの経済発展の中心から遠く離れた辺境であり、人気のない地域であった¹⁹⁾。

スペイン・メキシコ時代に私有化されたランチョは、主にカリフォルニアの海岸部に位置していた。船や道路による交通の便に恵まれ、水資源の得やすい人間の居住に適した場所は、スペイン・メキシコ時代にすでに私有

化されていた。アメリカ・メキシコ戦争（1846－1848年）の結果、グアダループ・イダルゴ条約によってカリフォルニアはアメリカ合衆国の領土となった。また、この条約ではメキシコ時代の土地所有権の継承が確認されたため、アメリカ時代になってもメキシコ時代の広大な私有地が存続し²⁰⁾、これは連邦政府がアメリカ西部で促進した小規模な土地の賦与や販売に基づいた個人を単位とした開発を妨げた²¹⁾。

ミッション、プレシディオ、プエブロは都市としての特徴を有していたが、面積において大部分を占めたランチョでは、人口密度が低く粗放的牧畜が営まれた。19世紀後半に進行した都市建設と開発は、後述するようにランチョを分割することによって進行した。こ

の点において南カリフォルニアは、公有地の払い下げによって都市建設と農業発展が進行した他の西部フロンティアとは性格を異にした。

(3) アメリカ的都市の萌芽（1850年代及び1860年代）

1850年における南カリフォルニアの人口は合計6千人未満であったが、1860年には2万5千人へ増加した。1860年代の人口増加は緩やかであったのに対して、1870年から1880年にかけて倍増し、1880年から1890年にかけては3倍に増加した（表1）。19世紀末まで南カリフォルニアの経済は農業に依存したが、1870年代と1880年代には都市の建設が活発化した。地域別にみると、人口増加が著しかったのはロサンゼルス郡とサンバナディノ郡であり、サンタバーバラ郡やサンディエゴ郡では人口増加は緩やかであった。1850年代に存在した都市は図4に示した。スペイン植民地時代に起源を持つ10都市に加えて、1850年代には新たに7都市が誕生した。

ロサンゼルスの起源は1781年に建設されたプエブロで、川に近接した立地、河川水を分流する灌漑水路、街の中心となるプラサ（広場）、格子状都市プランは、いずれもスペイン植民地における計画都市の特徴を有した²²⁾。1845年までにロサンゼルスはカリフォルニア最大の都市となっていた²³⁾。ロサンゼルスは

1850年4月に市制を敷いたが、都市プラン、都市景観、経済、住民の属性において、スペイン・メキシコ時代の特徴を強く維持した。1849年にオード（Lieutenant E. O. Ord）によって描かれたロサンゼルス都市図（Plan de la ciudad de Los Angeles）には、プラサとそれを取り巻く業務・商業地区、住宅地区、農業地区が確認できる²⁴⁾。

アメリカ的な都市として最初に建設されたのは、ロサンゼルスの方東約100kmに位置するサンバナディノ（68番）であった。ソルトレークシティに本拠を置いたモルモン教会は、1849年に広大なモルモン宗教圏を構想し、1850年代には太平洋岸まで植民活動を拡大した。南カリフォルニアでは、1851年にランチョサンバナディノの一部を購入してモルモン植民都市のサンバナディノが建設された。100家族あまりの人びとが砦を設けて定住し、灌漑施設の建設と農地の開発を行った。植民開発事業の中心となったライマンとリッチが土地会社のライマンリッチアンドカンパニーを設立して土地を所有し、入植者はこの会社から農地を購入して農業に従事した。しかし、こうしたモルモン教会の拡張政策はアメリカ西部の各地で非モルモン教会信者との対立を引き起こした結果、モルモン教会はユタを中心とする限定された地域での植民を重視する方針への転換を図った。1857年にモルモン教会の指導者ブリガム・ヤング

表1 南カリフォルニアの人口増加（1850～1900年）

郡	1850年	1860年	1870年	1880年	1890年	1900年
ロサンゼルス	3,530	11,333	15,309	33,381	101,454	170,298
オレンジ	-	-	-	-	13,589	19,696
リバーサイド	-	-	-	-	-	17,897
サンバナディノ	-	5,551	3,988	7,786	25,497	27,929
サンディエゴ	798	4,324	4,951	8,618	34,987	35,090
サンタバーバラ	1,185	3,543	7,784	9,513	15,754	18,934
ヴェンチュラ	-	-	-	5,073	10,071	14,367
合計	5,513	24,751	32,032	64,371	201,352	304,211

資料：アメリカ合衆国センサスによる。

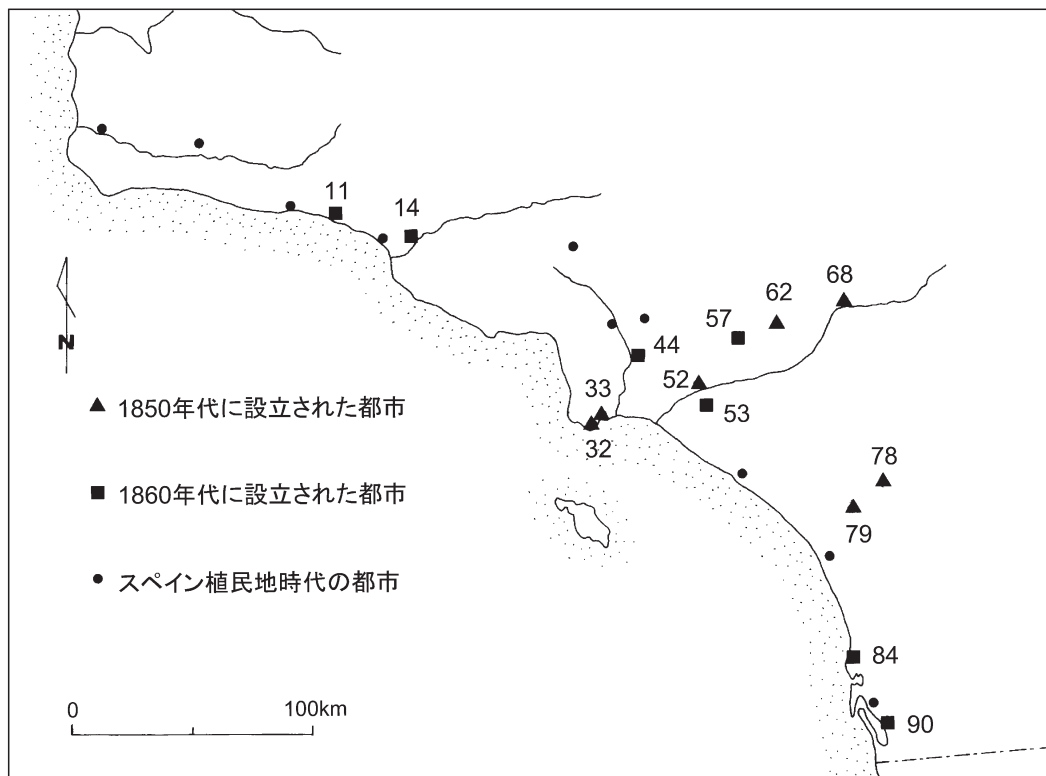


図4 1850年代及び1860年代における南カリフォルニアの都市

巻末の参考資料により作成。図中の番号は図1と同じ。

は、すべてのモルモン教会の信者をソルトレークバレーに呼び戻した。信仰を放棄してサンバナディノに残留した人びともいたが、多くの入植者は土地を売却してソルトレークバレーに戻った。こうしてモルモン植民都市のサンバナディノは短命に終わった²⁵⁾。

1850年代には、アナハイム（52番）で集団入植事業が行われた。サンフランシスコ湾岸地域在住のドイツ人は、1857年にロサンゼルスヴィニヤードソサエティを組織して、サンタアナ川の近くのランチョサンフアンデサンタアナの土地を購入し、ブドウ栽培のための集団入植事業を開始した。灌漑施設の建設と農業活動のための準備作業を委託し、入植の準備が整った段階でくじ引きを行って株主に土地区画を分配した。入植者はブドウ栽培を

行い、ワイン醸造を行った²⁶⁾。アナハイムは集団入植事業の元祖となり、マザーコロニー Mother Colony と称されたが、アナハイム方式を直接受け継いだ集団入植事業は行われなかった²⁷⁾。なお、アナハイムの都市プランはロサンゼルスとは大きく異なった。当時の住宅明細図（Sanborn Map & Publishing Company 発行のいわゆるサンボーンマップ）を見ると、中心の広場はなく、ワイナリーを含めた商業・産業地区が都市の中心部を占め、その周りを住宅地区が、さらにその周りをブドウ園が取り囲む構成であった。

1860年代にはランチョを分割して都市を建設する計画都市の事業が始まり、合計7都市が誕生した（図4参照）。ただし、1860年代には集団入植事業は行われなかった。前カリ

フォルニア州知事（1860～1862年）のダウニー（John G. Downey）はランチョサンタヘルトルデイスを分割して1865年に都市を建設し、それは後にダウニー（44番）と命名された。また、サンディエゴ近郊のランチョデラナシオンには1868年にナショナルランチが建設され、後にナショナルシティ（90番）となった。その他、1860年代には5都市が誕生した。

1850年代から1860年代にかけての南カリフォルニアはスペイン・メキシコ時代の伝統を強く受け継いでおり、ゴールドラッシュを契機として経済発展と人口増加を経験していた北カリフォルニア（特にサンフランシスコとその周辺地域）とは別世界であった。1860年代末に南カリフォルニアに存在した24都市のうち、11都市がスペイン・メキシコ時代に

起源を持っていた。これらの都市はスペイン・メキシコの伝統を維持しており、それらはミッション、プレシディオ、プエブロを基盤として発展した都市であった。ただし、サンバナディノとアナハイムというパイオニア的な集団入植事業が、南カリフォルニアにおける都市建設の展開を予感させる存在となった。

（4）都市建設の進展（1870年代及び1880年代）

1870年代に入ると都市の建設が盛んに行われた（図5）。1870年代に18の都市が誕生したが、そのうち集団入植事業が行われた都市（以後、集団入植都市）は6か所である。リバーサイド（64番）は1870年にサザンカリフォルニアコロニアソシエーションによっ

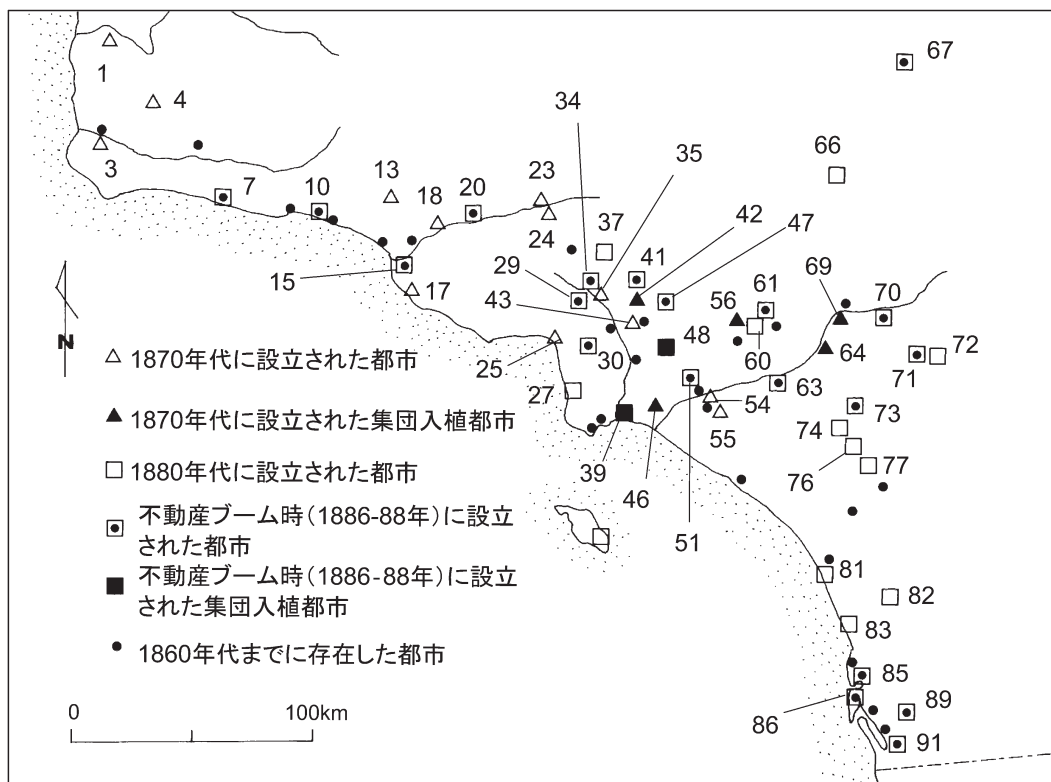


図5 1870年代及び1880年代における南カリフォルニアの都市

巻末の参考資料により作成。図中の番号は図1と同じ。

て、ウエストミンスター（46番）は1870年に長老教会信者によって、コールトン（69番）は1873年にスローヴァーマウンテンコロニアソシエーションによって、パサデナ（42番）は1874年にサンゲイブリエルオレンジグロブアソシエーションによって、ロンボック（3番）は1874年にロンボックバレーランドカンパニーによって、そしてポモナ（56番）は1875年にロサンゼルスイミグレーションアンドランドコオポラティブアソシエーションによってそれぞれ建設された。また、集団入植都市ではないが、9都市が計画的に建設されたし、その他に3都市が誕生した。

1880年代には都市の建設が加速化し、34都市が新たに出現した。そのうち、集団入植事業が行われたのはロングビーチ（1882年、39番）とホイティア（1887年、48番）のみであった。ロングビーチは、ウィルモア（William F. Willmore）によってランチョロスセリトスの土地が分割され、アメリカンコロニーとして建設された。ホイティアはピッカリングランドアンドウォーターカンパニーによって建設され、インディアナ、アイオワ、イリノイの各州から移住したクエーカー教徒によって所有され運営された。一方、1880年代後半になると南カリフォルニアはサザンパシフィック鉄道とサンタフェ鉄道という2社の大陸横断鉄道によってアメリカ東部と直結されるようになった²⁸⁾。これによって人口増加が加速化すると、都市建設は地元の資本家や不動産業者にとって利益の大きい事業となった。こうして1880年代には入植者が主体となって実施する集団入植事業の重要性が低下した。

1880年代に誕生した34都市の設立年次をみると、1881年から1884年までは毎年2都市が建設され、1885年には3都市が誕生した。ところが、1886年には6都市、1887年には12都市、1888年には4都市が建設された。こうした増加傾向は、1886年から1888年までロサンゼルスを中心に発生した不動産ブームを背景

としており、それは1887年の夏にピークに達した。この不動産ブームはサザンパシフィック鉄道会社とサンタフェ鉄道会社が運賃値下げ競争を行った結果であり、南カリフォルニアへの人口移動を加速化させ、住宅地開発を促進した。1880年代に登場した34都市のうち半数がこの不動産ブーム期に建設された（図5参照）。このブームの中心はロサンゼルスとその隣接地域であったが、その影響は海岸部や内陸部にも及んだ。

地域別にみると、1880年代には鉄道路線に沿って新しい都市が建設された。モハヴェ砂漠にはサンタフェ鉄道に沿ってバーストウ（67番）とヴィクターヴィル（66番）が開設された。アリゾナ州ユマ方面に向かうサザンパシフィック鉄道に沿ってボーモント（71番）とバニング（72番）が、サンディエゴに向かうカリフォルニアサザン鉄道に沿ってペリス（73番）、エルシノア（74番）、ウィルドマー（76番）、ムリエタ（77番）、エスコンディド（82番）がそれぞれ建設された。また、サザンパシフィック鉄道とサンタクララ川に沿ってフィルモア（20番）とモンタルボ（15番）が誕生した。

ロサンゼルス東郊のサンゲイブリエルバレーでも都市建設が加速化した。ここではサンタフェ鉄道とサザンパシフィック鉄道が並走しており、モンロヴィア（47番）、ホイティア（48番）、マグノリアヴィラ（61番）、オンタリオ（60番）が誕生した。シェーフィ（George B. Chaffey）はランチョクカモンガを購入してオンタリオを建設したが、これは彼の出身地であるカナダのオンタリオに因んで命名された²⁹⁾。

海岸部にも多くの都市が登場した。その代表例はレドンド（27番）で、1881年にランチョサンペドロの土地に建設された。サンタフェ鉄道は1888年にレドンドに到達し、この海浜都市はリゾートホテルと大きな屋内プールを持つ観光保養都市として発展した³⁰⁾。そ

の他の海岸の都市としては、ネーブルズ（7番）、サマーランド（10番）、オーシャンサイド（81番）、パシフィックビーチ（85番）、オーシャンビーチ（86番）が誕生した。

なお、1890年代における都市の建設は限定的であった。確認できたのは5都市であり、集団入植事業による都市は建設されなかった。これは、急速な都市建設の時代を経てインフラストラクチャーの整備が進み、また地元の不動産業者が開発事業に取り組むようになった結果、入植者が自ら集団を組織して土地の購入と入植地の整備を行う必要がなくなったためであった。集団入植都市は主に1870年から1880年代にかけて南カリフォルニアを開発するために採用された開発戦略であると理解することができる。

Ⅲ. 集団入植事業の開発戦略

以上の分析から都市建設の概要が明らかになったので、次に集団入植事業に焦点を当てることにする。集団入植事業が行われた10都市の概要を表2にまとめた。集団入植による都市開発の萌芽は1850年代にみられたが、1870年代には集団入植事業が活発化して6都市が建設された。1876年9月にサザンパシフィック鉄道がサンフランシスコからロサンゼルスに到達したことを考えると、集団入植事業は鉄道の敷設によってアメリカ東部からの交通の便が改善される以前に行われたことになる。集団入植事業によって誕生した都市は1870年代の南カリフォルニアの発展の原動力として重要な役割を演じたことが推察されるので、以下では既往の文献を活用して、指導者、入植者の出身地、場所の選定と土地の取得、持続性等に着目して、集団入植事業の展開を検討してみたい。

(1) リバーサイド

1870年代以降の集団入植都市開発の先駆けとなったのは、ロサンゼルス東郊にあり、

旧モルモン教会都市サンバナディノ（68番）の南に位置するリバーサイド（64番）であった。集団入植都市開発事業では指導者の存在が重要である。リバーサイドの建設にはノース（John W. North）が中心的役割を演じ、実際の開発事業はサザンカリフォルニアコロニアソシエーションによって行われた。

ノースはニューヨーク州でメソジスト教会の牧師の子として生まれた。ミネソタでは弁護士や政治家としてコミュニティ事業に関心を持っていたし、ミネソタ大学を設立する法案の提出や、集団入植都市ノースフィールドの建設にも寄与した³¹⁾。南北戦争時にはノースはネヴァダで連邦判事を勤め、この時期に南カリフォルニアにおける集団入植事業に関心を持った³²⁾。1869年にノースは友人のグレーヴズ（James P. Greves）とともにテネシー州ノックスビルに転居し、事業やコロニア建設を試みたが、敵対的な地域社会の動きもあって失敗に終わった³³⁾。

そこで彼らはカリフォルニアへのいわゆるエクスカージョンを企画した。ノースとグレーヴズがカリフォルニアへのエクスカージョンを企画した背景には、コロラド州グリーリーの集団入植事業への移住が始まったことや、1869年の大陸横断鉄道の開通があった。カリフォルニアで集団入植事業を推進するための資金と人間を集めることを目的としてエクスカージョンを利用する方法は、大陸横断鉄道の開通後に、集団入植事業の組織者、不動産業者、商業会議所、そして、カリフォルニアの新聞資本や鉄道関係者によって頻繁に利用されるようになった³⁴⁾。

ノースとグレーヴズが企画したエクスカージョンに参加したのは、ミシガン州の人びとであった。1869年の冬にグレーヴズはミシガン州マーシャルに戻り、エクスカージョンの準備を行った。ノースは1870年3月にA Colony for Californiaと題した宣伝用チラシを作った。入植場所を含めた詳細な事業計画は

表 2 集団入植都市開発の特徴

都市名	類型	設立年	入植者	出身地	指導者	組織	土地開発	農業形態	備考
San Bernardino	集団移住 促進型	1851	モルモン教会信者	ユタ州	Alyman C.C.Rich	モルモン教会	ランチヨ 購入分割		1857年に撤退
Anaheim	集団移住 促進型	1857	ドイツ人	サンフランシスコ		Los Angeles Vineyard Society	ランチヨ 購入分割	ブドウ	ブドウ栽培の崩壊
Riverside	集団移住 促進型	1870	アメリカ人	ミシガン	J.W.North	Southern California Colony Association	ランチヨ 購入分割	オレンジ	
Westminster	ユートピア 建設型	1870	長老教会信者		L.P.Webber	長老教会	Los Angeles and San Bernardino Land Company	ブドウ(干しブドウ) 多様な農業	禁酒コロニー
Colton	不動産 事業型	1873				Slover Mountain Colony Association			
Lompoc	ユートピア 建設型	1874				Lompoc Valley Land Company	ランチヨ 購入分割		禁酒コロニー
Pasadena	集団移住 促進型	1874	アメリカ人	インディアナ	T.B.Elliott D.M.Berry	San Gabriel Orange Groves Association	ランチヨ 購入分割	オレンジ・レモン ・ブドウ	観光保養都市 へ発展
Pomona	不動産 事業型	1875				Los Angeles Immigration and Land Cooperative Association		オレンジ	
Long Beach	ユートピア 建設型	1882			W.E. Willmore (American Colony)	Long Beach Land and Water Company			Willmore 事業 は失敗
Whittier	ユートピア 建設型	1887	クエーカー 教徒	インディアナ・ アイオワ・イリノイ	A.H.Pickering	Pickering Land and Water Company	ランチヨ 購入分割	オレンジ・アボカド	

Gudde, E. G. 1998. *California Place Names: The Origin and Etymology of Current Geographical Names*. Fourth edition, revised and enlarged by William Bright (Berkeley: University of California Press), Pitt, L. and Pitt, D. 1997. *Los Angeles A to Z: An Encyclopedia of the City and County* (Berkeley: University of California Press) などにより作成.

決まっていなかったが、ノースとグレーヴズはマーシャルやノースフィールドで成功した集団入植都市開発事業をカリフォルニアで再び試みようとしたわけである³⁵⁾。団体を組織して、1万人が入植できる土地を購入し、その土地を分割して安い価格で会員に販売するという事業が計画された³⁶⁾。広告はグレーヴズによって配布された。グレーヴズはミシガン州マーシャルの集団入植事業に参加した経験を持ち、その住民はサザンカリフォルニアコロニアソシエーションに投資することに積極的であった。マーシャルの住民の多くはミシガン州の有力者で、彼らの中には政治家、編集者、判事、銀行家、製造業者、不動産業者が含まれていた³⁷⁾。

1870年の5月中旬にカリフォルニアへのエクスカーションがミシガンを出発したが、南カリフォルニアに到達した時点で入植地は未定であった³⁸⁾。エクスカーション参加者が集団入植事業の用地として砂漠にある古いランチの8千エーカーの土地の購入に関心を持ったのは、この集団が南カリフォルニアに到着して1か月がたった6月下旬のことであった。ノースはロサンゼルスを好んだが、1870年8月にリバーサイドの場所が最終決定され、翌月には土地購入の契約が完了した³⁹⁾。この土地はもともとシルクセンターアソシエーションが1869年11月に購入したものであるが、この組織は、指導者の死亡に伴い、事業予定地をサザンカリフォルニアコロニアソシエーションに転売することを望んだ⁴⁰⁾。

土地の購入が済むと、ノースと協力者たちはカリフォルニア州法に基づいてサザンカリフォルニアコロニアソシエーションを正式に設立し、ノースが社長と総代理人を兼務した。すぐに測量が実施され、市街地の区画が整備され、10エーカー、20エーカー、それ以上の広さの区画が造成され、灌漑のためにサンタアナ川からの灌漑水路のコースが設定された。土地の価格は、エーカーあたり2ドル

50セントから20ドルであった⁴¹⁾。なお、1870年当時、ロサンゼルス地域で唯一の鉄道はロサンゼルス・サンパドロ間の30kmのみであり、リバーサイドはロサンゼルスと鉄道で結ばれてはいなかった⁴²⁾。

ノースはリバーサイドの建設に当たって、「理性的で勤勉で進取の気性に富んだ集団入植地」を建設することを目指した。すなわち、自らの利益とともに近隣住民の利益も考え、街には学校、教会、公共図書館、読書室などを整備し、集団入植地には善人のみが受け入れられるとされた。サザンカリフォルニアコロニアソシエーションの植民予定者の履歴について正式には調査が行われることはなかったようであるが、最初に植民事業に参加した人びとについてはノースが設定した基準が適用されたようである⁴³⁾。

エクスカーションの最終目的地に選ばれたリバーサイドは、10年間で南カリフォルニアでは有名な都市に発展し、砂漠の健康リゾート、ネーブルオレンジの生産地域として人びとを引き付けるようになった⁴⁴⁾。バレンシアオレンジはサンガブリエルミッションの近くに1870年から1872年にかけて導入されており、さらに1973年頃にはワシントン（パイア）ネーブルオレンジがリバーサイドに導入された⁴⁵⁾。

リバーサイドの原点はミシガン州マーシャルであるといえる。マーシャルの土地所有者がリバーサイドの住民となったし、両都市は緊密な関係を維持した⁴⁶⁾。すなわち、集団入植事業による都市建設はカリフォルニアで誕生した方法ではなく、19世紀のアメリカ合衆国における都市開発の一般的な方法の一つであった。南カリフォルニアにおける集団入植による都市開発事業（いわゆるコロニーシステム）の原型は、1850年代後半に建設されたアナハイムであると理解することもできようが、リバーサイドの事例は、集団入植による都市開発はアメリカ中西部から導入された方

式であることを示している。なお、アナハイム方式がどのように着想されたのかについては今後の検討課題である。

(2) パサデナ

アメリカ中西部の人びとが南カリフォルニアに集団入植したもう一つの事例として、パサデナ（42番）があげられる。中西部は1872年から1873年にかけての冬に特に厳しい寒さに見舞われた。1873年の初めにインディアナポリスに集まった人びとは、気候の安定した土地に移住するために、インディアナコロニーを建設することを決めた。転居先としてテキサス、フロリダ、ルイジアナなどを検討したが、最終的に選択されたのは南カリフォルニアであった。恵まれた環境の存在がその理由であり、熱帯のよさを持ちながらも、極度の高温、マラリア、気力や体力を消耗させるような悪影響がないことが重視された⁴⁷⁾。

インディアナコロニー事業に参加した人びとはいくつかの問題に直面した。すなわち、南カリフォルニアについての知識、特に少雨の環境に関する知識を有する者はいなかった。彼らは富裕層ではなかったので、開発事業のために多額の資本を準備することができなかった。そして、住み慣れた土地を離れるためにはかなりの勇気が必要であった。したがって、個人的な入植に比べると、集団移住には多くの利点が存在した⁴⁸⁾。

集団入植事業の中心となったのはエリオット（Thomas B. Elliot）とベリー（Daniel M. Berry）であった。エリオットは1825年にニューヨーク州で生まれ、1850年にフィラデルフィアのジェファソン医学校を卒業し、インディアナポリスで医療に従事した。地元のさまざまな活動にも参加し、都市開発、不動産事業、商工業でも成功を収め、商業会議所の所長を務めたこともあった。1870年にエリオットは、教員や新聞社勤務の経験を持つベリーをビジネスパートナーに迎えた。1873年

までには、エリオット&ベリーの会社は経営が悪化していたという⁴⁹⁾。

エリオットとベリーは多くの資金を有してはいなかったが、インディアナコロニーの建設事業に着手した。集団入植事業に関する2千枚のパンフレットが配布され、そこには開発事業の概要が示されていたし、50家族の先遣隊が開発事業の準備に当たることが示された。インディアナポリスの地元の知人が彼らの事業に参加したが、これらの人びとは富裕層ではなかった。参加者は合計31名で、インディアナポリスの住民が過半数を占めた。参加者は月額10ドルの分担金を支払う義務を負うとともに、土地購入の証明書を取得した⁵⁰⁾。

1873年8月にベリーの率いる先遣隊が南カリフォルニアへ派遣された⁵¹⁾。一行は8月21日頃にサンフランシスコに到着し、さらにサンディエゴへは船で移動してロサンゼルスに到着した。当時、ロサンゼルスは小さな田舎町であり、一行は最高級ホテルのピコハウスに宿泊して不動産を物色した⁵²⁾。ベリーはサンタバーバラ、サンディエゴ、アナハイムなどの周辺の土地を視察した後、ランチョサンパスカルの地を訪れた⁵³⁾。

このランチョの北にはサンゲイブリエル山脈が走り、西にはアロヨセッコ川が流れて樹木が茂り、東には牧場が広がっていた。喘息を患っていたベリーは、ランチョサンパスカルに宿泊した初日から、この土地の恵まれた気候を実感した⁵⁴⁾。ランチョサンパスカルが気に入ったベリーは、インディアナポリスのエリオットに対して、2,800エーカーの土地をエーカー当たり10ドルで購入できること、このうちの500エーカーは樹木が生え、水の豊かな河谷で樹木の採取や放牧に適していること、気候と風景は天国のようであることを報告した⁵⁵⁾。ただ、ベリーの報告を受けたインディアナポリスでは、南カリフォルニアの樹木のない乾燥した気候について懐疑的であったという。さらに、1873年9月にニュー

ヨーク市で経済不況が起きると、不況の波は10月末までにはインディアナにも押し寄せた。南カリフォルニアの半乾燥気候に関する知識の欠如と不況の影響により、インディアナコロニー建設事業は危機に瀕した⁵⁶⁾。

そこで、エリオットとベリーは、新たな組織としてサンゲイブリエルオレンジグローブアソシエーションを組織し、11月にカリフォルニア州政府に会社設立書類が提出された。この会社の目的は、土地購入費用を捻出するために株式を発行することであった。新しい組織には27名が株主として参加し、そのうち当初のインディアナコロニーの会員は10名のみであった⁵⁷⁾。会社設立趣意書によると、この会社は50家族で集団入植事業を開始するが、いくらでも拡大する方針であった。株主には農地（最大160エーカー）と都市区画2エーカーが割り当てられ、それらはエーカーあたり3ドルで販売されることとされた。1873年12月にランチョサンパスカルの土地は2万5千ドルで購入され、この資金は1株あたり250ドルで株式を販売した代金でまかなわれた。ベリーはロサンゼルスリアルエステートエージェンシーとパートナー契約を結んだ。1874年1月27日にベリーとサンゲイブリエルオレンジグローブアソシエーションの幹部は株主を現地に招待し、ピクニックディナーの後にくじ引きで区画の分配を行った。入植者は1株当たり15エーカーの土地を受け取った。300万ガロンの貯水量を有する貯水池が上流部にすでに完成しており、いつでも住宅建設と農地の整備に取り掛かることができた⁵⁸⁾。

こうして、南北に走るオレンジグローブ通りを中心に住宅が建設され、周囲に農地が広がるというパサデナが誕生した。ベリーは1874年春にロサンゼルスに不動産事務所を開設したし、地中の導水管敷設作業は1874年5月中旬に完了した。ベリーがこの土地を最初に訪れたのは1873年9月であったが、それか

ら2年間に40軒の住宅が建設され、1万本のオレンジやレモン、15万本のブドウが植えられたし、道路には街路樹が植えられた。1880年までには2つの学校、メソジスト教会、長老派教会が建てられており、120家族が生活していた⁵⁹⁾。なお、その後のパサデナは、富裕層を受け入れる保養都市として発展した⁶⁰⁾。

(3) ウェストミンスター

カリフォルニアには多くのユートピアコロニーが建設されたが⁶¹⁾、宗教的な意図に基づいて展開した集団入植事業は、1869年から1879年にかけて存在したウェストミンスター（46番）であった。この地域はランチョラスボルサスの一部であり、広大な土地を所有したのは、マサチューセッツ出身でメキシコ国籍を取得したスターンズ（Don Abel Sterns）であった。彼はメキシコ時代にランチョ所有者となったが、アメリカ時代に入って経済的に困窮し、サンフランシスコの資本家グループに所有地を売却した。このグループはロサンゼルスアンドサンパナディノランドカンパニーを組織して、1868年から20万エーカーを最小区画40エーカーに分割し、エーカー当たり2ドルから10ドルの価格で販売した。この会社はアメリカ国内やヨーロッパで土地販売キャンペーンを大々的に行い、1869年の年末までに2万エーカーあまりが販売された。この土地に関心を持った一人の入植者はウィーバー（Lemuel P. Webber）であった⁶²⁾。

ウィーバーは長老教会の牧師で、ウェストミンスターコロニーの創設者として知られる。1832年にニュージャージー州セーレム郡の農家に生まれたウィーバーは、マサチューセッツで大学教育を受けた後、オハイオ州シンシナティに転居して神学校に通い、1860年に長老教会牧師の資格を獲得した。1861年にインディアナで牧師として生活を始め、1862年に結婚した後、ニューヨーク長老教会の依頼を受けて、1863年からネヴァダの鉱業集落

で布教活動を始めた。しかし、妻子の健康状況が悪化したため、1865年にカリフォルニアへの移住を計画した。子どもはネヴァダで死亡したし、妻はカリフォルニアへの移住後間もなくして長老教会を設立したサンラクララで死亡した。こうした経験を踏まえて、ウィーバーは生活環境に恵まれなかったアメリカ西部のフロンティアにおいて、宗教観や教育観を共有する家族が学校や教会を中心として安心して暮らすことができるコミュニティを建設し、そうしたモデルコミュニティを周辺の地域に波及していくために、集団入植事業を始めることを考えたという⁶³⁾。

1860年代後半にウィーバーは各地を訪れて入植の適地を探した。ニュージャージーに一時帰郷して、前妻の妹と再婚した。1869年秋にはサンタアナ川流域地域を初めて訪問した。当時、スターンズの広大なランチョを所有したロサンゼルスアンドサンバナディノランドカンパニーはアナハイムに本拠を置いていた。ウィーバーは、アナハイムに新たに建設されたアナハイム長老教会に日曜学校を設立する事業に協力した。1870年に彼はサンラクララの長老教会の職を辞して、家族とともにアナハイムの長老教会に移った⁶⁴⁾。

ウィーバーはサンタアナ川の下流に近い場所を集団入植の場所として選択し、ウエストミンスターコロニーを建設した。1870年10月にウィーバーとロサンゼルスアンドサンバナディノランドカンパニーとの間に土地の売買に関する契約が成立し、入植事業の総面積は6,500エーカーに及んだ。1872年にはウィーバー一家はアナハイムからウエストミンスターに転居した⁶⁵⁾。

集団入植地の発展はロサンゼルスアンドサンバナディノランドカンパニーにとって好ましい状況であった。同社とウィーバーとの間に結ばれた当初の契約面積に加えて、1874年には3千エーカーが追加された。ウィーバーはウエストミンスターコロニーの監督権を有

しており、土地購入希望者はウィーバーの承認を得て初めて土地を購入することができた⁶⁶⁾。土地価格は最初の6か月はエーカー当たり13ドルであったが、土地が販売されるまで税金と利子がかかったので、半年ごとにエーカー当たり50セントが加算された。土地登記はロサンゼルスアンドサンバナディノランドカンパニーによって行われた⁶⁷⁾。

ロサンゼルスアンドサンバナディノランドカンパニーとの取り決めに基づいて、ウィーバーは設立趣意書を広域に配布した。設立趣意書にはウィーバーの基本理念が明瞭に示された。すなわち、道徳、宗教、教育に関して考え方を共有する人びとが協力して教会と学校を運営する集落を建設する。秩序の取れた社会に育った子どもたちは、この国の伝統的で確立した地域に育った子どもたちと同じような機会に恵まれる。このようにして勤勉と儉約の精神が育まれ、それらとともに永遠の繁栄が獲得される。ウエストミンスターコロニーで提供される土地は、周辺の土地と比較して同等あるいは低い価格で提供されており、土地会社が全面的に支援してくれることも記された⁶⁸⁾。設立趣意書の中で、ウィーバーは肥沃な土壌と温暖な気候を強調し、その気候を「太平洋岸のイタリア」と呼んだ⁶⁹⁾。

設立趣意書において入植希望者には3つの条件が提示された。第一の条件は宗教に関するもので、入植者はいかなる教会に属する義務はなかったが、長老教会が設立された際にはその活動に参加することが期待された。ウィーバーは個人的な宗教の立場に干渉することはないが、長老教会に違和感を持たない人びとがこのコロニーに歓迎された。第二の条件は酒類についてであり、衛生あるいは科学的な目的を除いて、入植者が酒類を製造・販売・購入することは禁じられた。アナハイムがワイン生産の中心であったのに対して、ウィーバーはウエストミンスターコロニーで禁酒社会の建設を目指したと考えられてい

る。第三の条件は、入植者は子どもや若者の教育に寛大な貢献を行うことであった⁷⁰⁾。

設立趣意書には入植事業の具体的な区画が示された。都市区画として160エーカーが当てられ、教会、学校、広場の周囲は住宅区画に分割された。都市区画の周囲は農場区画が計画され、最大の160エーカー区画は都市区画から最も離れた土地に計画された。80エーカーと40エーカーの区画も準備され、小規模区画が都市区画に近接して設けられた⁷¹⁾。

以上のウィーバーの計画に基づいて、ウエストミンスターコロニーは順調に発展を開始した。1872年5月にはウエストミンスター学校区が組織され、8月下旬には13名の子どもが学校生活を始めた⁷²⁾。1870年から1877年までの記録によると、ウエストミンスターコロニーの入植者の前住地は23の州と5か国であった。1877年の人口は625人を数えた⁷³⁾。しかし、ウィーバーは1874年に肺結核のために42歳の若さで他界した。プロジェクトリーダーの逝去により、長老教会を中心とした宗教集落としての性格は弱まったと推察される。

(4) ロンボック

1874年には北方の沿岸部にロンボックコロニー（3番）が建設された。これは、ロンボックバレーランドカンパニーがランチョロンボック（3万3千エーカー）を購入し、40エーカーあるいはそれ以上の規模の区画に分割して、エーカー当たり15から60ドルの価格でパブリックオークションにより販売した事業であった。ロンボックコロニーでは、ニュージャージー州ヴァインランドに建設された禁酒コミュニティをモデルとして、禁酒の原則に基づいて開発事業が展開し、非道徳的で下品だとみなされた酒場は排除された。ロンボックレコード紙（Lompoc Record, 1875年4月10日）には、「このコロニーは道德主義に基づいて組織されている。酒類の販売と製造

はコロニーのいかなる場所でも永久に禁止されており、可能な限りこの制限は履行されることになる」と紹介された⁷⁴⁾。

(5) アメリカンコロニー（ロングビーチ）

港町として知られるロングビーチ（39番）は集団入植都市としての起源を持つ。イギリス生まれのウィルモア（William F. Willmore）は1870年に船でウィルミントンに上陸し、1870年代に集団入植による農業社会の建設を計画した。彼は1880年に4千エーカーの土地の開発販売権を取得し、5エーカーから40エーカーの農場区画に分割して、エーカー当たり12.50ドル、15ドル、20ドルで販売する計画をたてた。アメリカンコロニーとかウィルモシティと呼ばれたこの事業は、道徳的で節制を重んじる考え方に基づいて計画され、メソジスト教会には特に歓迎された。ウィルモアは集団入植事業を強力に推進したようで、カリフォルニアイミigrantユニオンズのロサンゼルス在住の代理人として、アメリカ北西部・中西部にでかけて宣伝に努めた。彼が招いた最初のエクスカージョンの参加者は、カンザスシティの宗教関係者であった⁷⁵⁾。しかし、アメリカンコロニーへの集団入植は順調に進展することはなく、ウィルモアは2年後に土地の開発販売権を失ってこの地を去った。ウィルモアによる事業が失敗した後、ロングビーチランドアンドウォーターカンパニーが事業を引き継ぎ、1880年代後半にロングビーチとして発展することになった⁷⁶⁾。

(6) 集団入植事業の類型

本稿の冒頭で、集団入植事業とは事業者が広い土地を入手し、それを開墾し整備して入植者に販売し、集団的な農業開発を促進するという開発形態であり、地域によって多様な事例が存在したことを指摘した。本章での具体例から、南カリフォルニアにおける集団入植事業には、開発の主体や目的に着目する

と、3つの類型の存在を理解できる。

第1の類型は、南カリフォルニア以外の地域に住む個人や団体が集団入植を目的として土地を購入し、都市区画や農場区画を整備して関係者に販売するという集団移住促進型である。この類型には、サンバナディノ、アナハイム、リバーサイド、バサデナなどが該当する。第2の類型は、南カリフォルニア在住の個人あるいは団体が土地を購入し、特定の目的を謳って都市区画や農場区画を希望者に販売するというユートピア建設型である。アメリカンコロニー（ロングビーチ）やロンボックなどが事例である。第3の類型は、不動産開発業者が営利目的で土地を購入して販売を行う不動産事業型である。これには、ポモナや、ウィルモアによる事業の失敗後に形成されたロングビーチなどが含まれる。

IV. 集団入植事業の要因と地獄的背景

以上のような集団入植都市開発の事例は、南カリフォルニアへの移住に際して集団入植が有効な手段であり、集団入植事業の進展は19世紀後半という時代と南カリフォルニアという地域の特徴を反映していたことを示唆する。そこで、南カリフォルニアで集団入植事業が進展した諸要因を地域の枠組みに即して考察してみたい。議論の概要を模式的にまとめたのが図6である。

(1) 入植者にとっての利点

集団入植事業が行われた要因として、南カリフォルニアがアメリカ合衆国の東部や中西部から遠隔であったという地理的条件をあげることができる。19世紀前半までは東部の森

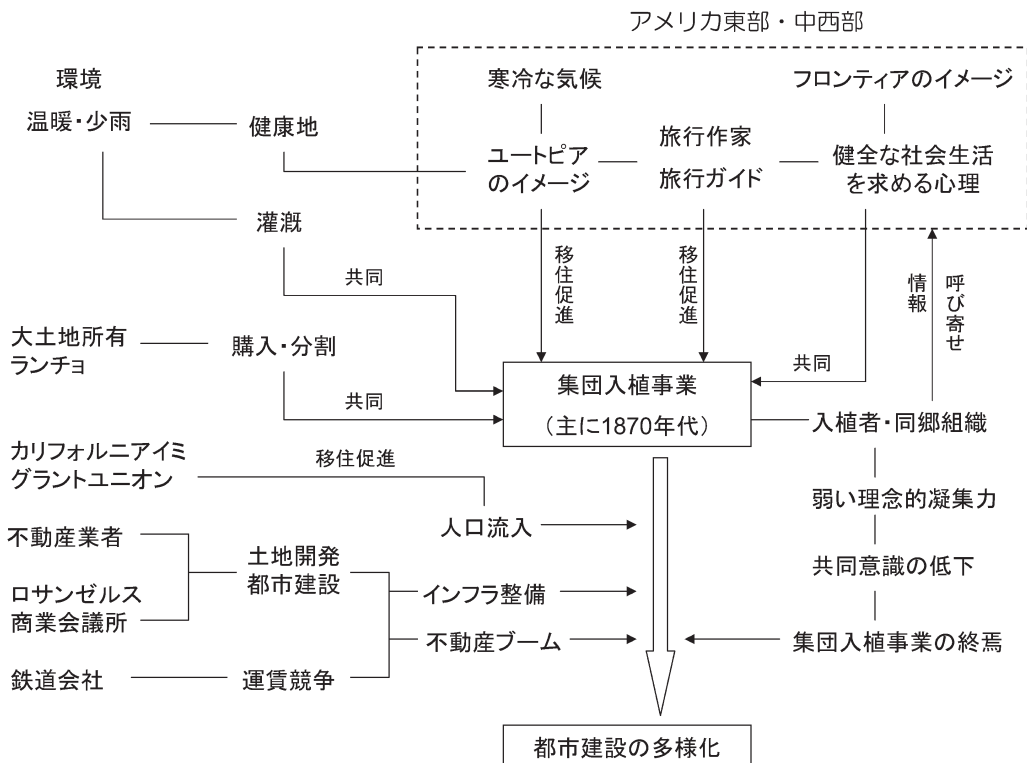


図6 南カリフォルニアにおける集団入植事業とその地獄的背景

林地域とそれに隣接する草原地域において開拓が進んだが、そうした開拓は従来の農耕技術を用いて西に向かって連続的に進行した。19世紀後半に入ると半乾燥のグレートプレーンズにおいて牧畜業が展開した。当時、東部の森林地域に住む人びとにとって、南カリフォルニアはグレートプレーンズよりもさらに未知の世界であった。1869年に大陸横断鉄道が完成するまでは、アメリカ東部から南カリフォルニアへの旅行は容易ではなかった。未知の世界に移住することを決断する際に、目的と行動を共にする仲間の存在は重要な要因であったと推察される。集団入植事業に参加した人びとは、一緒に移住するという意識を共有していたと考えられる。

南カリフォルニアに到着した後、土地の購入に際して集団入植事業は効率的であった。というのは、一般に19世紀後半の西部フロンティアでは開拓民は連邦政府の土地販売所で公有地を購入したり鉄道会社から土地を購入したが、広大な私有地のランチョが存在した南カリフォルニアでは、その一部を共同購入して再分割する方法が一般的であった。不動産会社が都市区画や農場区画を整備して個人に対して盛んに販売するようになるのは1880年代後半になってからのことであった。共同事業に参加することによって、個人単位の入植に比べて入植のための経費を軽減できたし、入植当初から地域社会を形成することが可能となった。

南カリフォルニアの乾燥した気候も重要な要因であった。湿潤な東部や中西部とは異なり、南カリフォルニアでは生活用水や農業用水を確保するために灌漑事業が不可欠であったため、水利権を獲得し、水路を建設し、灌漑装置を敷設するために必要な多額の投資は、個人の入植者には大きな負担となった。集団入植事業に参加することによって、乾燥した環境における水利用の問題を解決できた。

また、フロンティアにおいて、生活文化の

確立したアメリカ東部・中西部と同等の健全な生活を営むことができるかどうかは、移住を決断する際の要因になったと推察される。なかでも学校と教会はフロンティアで最低限の生活を保障する要素であることから、インフラストラクチャーの整った集団入植事業に参加することによって、社会生活を享受できた。また、フロンティアでは殺伐とした生活が想像されるのに対して、道徳的で健全な地域社会の存在は入植者にとって魅力的であった。実際、集団入植の推進者たちは、土地の販売を促進する際に整備された地域社会の存在を宣伝した。

例えばパサデナの場合には、創始者たちは、「私たち署名者は、共同的な農業のためのコロニーを建設するために、協力するものである。……執行委員会によって許可を受けた人は、道徳的に善良であれば、だれでも組合員になることができる」と述べた⁷⁶⁾。事実、パサデナには普段は酒を飲まず、保守的で、教会に通う人びとが集まり、酒場、赤線地区、賭博場などは目立つことはなかったし、25の教会と6校の公立学校が建設されたという。また、アメリカンコロニー（ロングビーチ）では創始者のウィルモアが「悪魔はこのコロニーから締め出されるべきだ」という信念を貫き、宗教行事や文化活動が重視された⁷⁸⁾。一方、ロンボックの場合には禁酒の原則が強調された。こうした社会生活の規範の重視が宣言されることによって、入植者は安心感を持つことができたと推察される。

同郷の出身者や知人の存在は、南カリフォルニアへの移住を促進する要因となった。先に南カリフォルニアに移住した人びとが、郷里の人びとを呼び寄せるという人口移動が生じた。同郷出身者の組織的な呼び寄せは、典型的には州協会によって行われた。州協会は特定の州からやってきてカリフォルニアのある場所に住み着いた人びとの組織であり、ピクニック、集会、ダンスなどの行事を主催し

て結束を強めるとともに、出身州の住民が南カリフォルニアに移住することを勧めた。最初の団体は1886年12月18日に約200人の創設メンバーによって組織されたイリノイ協会で、その決議文には次のように書かれた。「イリノイ協会の会員である私たちは、氷と雪に覆われた地域での生活と切り離すことができない苦悩を耐え、愛する州を離れてこの好ましい土地にやってきたが、次のように決議する。一、イリノイに暮らす友人や親愛なる市民が、彼らの知らない快樂に逃げることなく依然として困難に直面していることに関して深く同情する。…… 一、この恵まれた大地には、北アメリカで最も高い山々、最も巨大な樹木、最も曲がった鉄道、最も乾いた河川、最も美しい花、最も静かな海、最も見事な果物、最も温和な生活、最も静かな微風、最も新鮮な空気、最も巨大なかぼちゃ、最も優れた学校、最もあふれる星座、最も内気な不動産屋、最も明るい空、最も快適な太陽が存在する…… 一、私たちはイリノイからの難民を心から歓迎し、彼らが「エンジェルの都市」に滞在し、健康、幸福、長寿の永遠の泉から湧き出す生命の水によって彼らの心が灌漑されることができるよう最善を尽くす」⁷⁹⁾。

南カリフォルニアにおける集団入植事業は、ユートピアコロニーや宗教コロニーとは異なっていた。当初は宗教的意図やエスニックな共同意識をもって形成されたにしても、そうした理念に基づく凝集力は弱く持続しなかった。集団入植は、地域外からの入植者を引き付けて土地区画を分譲するための手段であった。開発事業の開始後、人口が増加し、地域の経済が軌道に乗ると、集団入植の当初の目的は達成されたので、共同意識は急速に弱まるのが一般的であった。

(2) 移住を促進するホスト社会

集団入植事業は、地域経済の発展に重要で

あるという認識が形成された。さまざまな組織が移住者の受け入れや集団入植の促進に積極的であった。

カリフォルニアでは早くから植民協会が組織され、その代表は1869年10月に設立されたカリフォルニアイミigrantユニオンであった。これはカリフォルニアへの移住を促進するために、同州の財界や政界の著名人によって結成された団体であり、1870年代と1880年代に重要な役割を演じた。サンフランシスコの本部事務所は州内の土地に関する情報センターの役割を果たし、アメリカ東部、コペンハーゲン、ハンブルグ、ブレーメンに代理人が置かれた。カリフォルニアイミigrantユニオンは、南カリフォルニアの土地の販売にも重要な役割を演じたようで、前述のスターンズやウィルモアは南カリフォルニアの土地を広域に宣伝するために、同植民協会に彼らの土地を登録した⁸⁰⁾。

カリフォルニアイミigrantユニオンの活動に対しては他州からの支援もあった。設立から2か月後にカンザス州植民協会の会長から届いた手紙は東部の組織との連携・協力を促すもので、このような組織には4つの機能があると記された。すなわち、第1に経済的に恵まれない移住者が投資しやすくするために、大規模な土地の分割・販売のスポンサーとなること、第2に鉄道会社や汽船会社に対して代理人として動くこと、第3に移住者に対して経済的な将来性について説明し、旅行期間を通じてガイドやアドバイスを提供すること、第4に安い土地と安い交通機関を提供することであった。そして、具体的な事業について協力が得られれば、カンザス州植民教会は2年間に10万人をカリフォルニアに送ることができるとされた⁸¹⁾。

カリフォルニアイミigrantユニオンは移住希望者に対して集団入植都市を建設することを力説した。集団入植の利点としてあげたのは、交通費の値引き、安価な土地価格、農

機具や役畜の共同購入と共同利用、牧柵建設の不要、迅速なコミュニティ開発による地価の急速な上昇、入植地における快適な生活などであった⁸¹⁾。この組織は1870年に『カリフォルニアのすべてと植民のすすめ』⁸³⁾というガイドブックを出版した。前述のリバーサイド、ロングビーチ、ウエストミンスターなどはこの組織が公式に承認した集団入植事業であった⁸⁴⁾。

ロサンゼルスチェンバーオブコマースは移住者の受け入れに積極的であった⁸⁵⁾。それは人口増加に伴って不動産価格の上昇が期待されたからであった。同様に移住者を歓迎したのは地元の不動産業者で、1880年代には不動産業者の活動が活発化し、各地で都市の建設や農場の分譲が行われるようになった。

大陸横断鉄道を運営する鉄道会社も南カリフォルニアへの人口移動を促進する役割を演じた。鉄道会社は移住列車を走らせ、これによって入植を希望する貧しい人びとでも旅行が可能になった。夜には座席を平らにして寝ることができ、寝具は持参もしくは沿線の鉄道会社の経営するレストランでも購入することができた。テキサスでは移住者収容所が設けられ、移住者が旅費を捻出するために仕事を探す間、1週間無料で宿泊することができ、鉄道会社は職業斡旋サービスを行った。鉄道会社のヨーロッパ代理店は、カリフォルニアの農場に農業研修生として若い外国人を100ドルの手数料で送り込んだ。鉄道旅行者には土地購入希望者乗車券を販売し、これは鉄道会社の所有する土地を買った場合に、支払った運賃を土地購入価格の一部に当てることができるという方式であった。鉄道会社の土地は分割払いで購入でき、入植希望者には優遇された返済条件が設定された⁸⁶⁾。鉄道会社が移住の促進に積極的であったのは、鉄道会社は入植者の増加によって利益を受けたためであった。一つには、旅客の増加は鉄道会社に利益をもたらした。また、

太平洋鉄道法に基づいて鉄道会社に広大な土地が賦与されたため、大地主となった鉄道会社は都市開発によって自社の土地を処分することができた。特に1880年代後半の不動産ブームの時代に、鉄道会社が果たした役割は特に大きかった

(3) 不動産ブームと都市開発

1880年代に南カリフォルニアの人口は急増し、1880年の64,371人から1890年の201,352人へと3倍の増加を経験した。ただし、1880年代に行われた集団入植事業は2都市のみであったことから、多様な開発事業が行われて移住者を吸収したことが推察される。そうした人口増加の要因として、南カリフォルニアの温暖な気候が作り出したユートピアとしての地域イメージが定着するとともに、移住者を受け入れる地元の不動産業者の活発な活動があげられる。

カリフォルニアに関する情報はさまざまな方法でアメリカ東部に伝わった。ゴールドラッシュを経験した人びとの体験談、旅行者が郷里に書き送った手紙、南カリフォルニアが気に入って住み着いた人びとが友人や親戚に送った手紙は、個人的な情報を東部にもたらした。また、鉄道会社による広報活動、新聞や雑誌の記事、旅行作家の著作が多様なカリフォルニアの姿を伝えた。温暖で乾燥した南カリフォルニアは、医療気候学の観点から見てミアズマ（マラリア）の発生することのない健康地であり、世界の療養所としての評価が高まった⁸⁷⁾。

なかでも影響力があった著作は、ノルドホッフ（Charles Nordhoff）が1872年に出版した『カリフォルニア健康、楽しみ、居住のために―』⁸⁸⁾で、美しい自然、恵まれた気候、投資の機会、農業の可能性について強調した。植民事業計画について一つの章をたてて語っており、当時、唯一の事例であったアナハイムについて詳述しながら、集団入植事業

のための16の原則をあげた。彼が推奨したのは、20～50家族が参加し、鉄道会社の土地事務所を情報センターとして利用し、代理人と監督をおいて灌漑施設を急いで整備する方法であった。先の分析から集団入植が行われたのは主に1870年代であったことが明らかであり、ノルドホッフの著作が集団移住を直接的に促進したとは考えにくい。しかし、ノルドホッフの著作の影響もあって、1880年代初めまでには東部の人びとはカリフォルニアに関心を寄せるようになっており、特に健康地としての南カリフォルニアの評価は高まった。

ただし、南カリフォルニアの発展は突発的であり、人口増加、土地開発、経済成長は継続的ではなかった。最大のブームのひとつは1886年から1888年にかけての不動産ブームで、1887年の晩夏にそのピークが訪れた。ブームの直接の原因は、サザンパシフィック鉄道会社とサンタフェ鉄道会社との間の運賃競争であると考えられている。サザンパシフィック鉄道は南カリフォルニアにすでに1876年に到達していたが、独占事業に対する不満が増加していた。サンタフェ鉄道がロサンゼルスに到来すると、エクスカッションのための移住列車を低運賃で走らせた。両鉄道会社の運賃競争が激化した結果、運賃は前代未聞の低い水準（1887年3月6日には、カンザスシティからロサンゼルスまで1ドル）となったため、運賃が高ければ南カリフォルニアに移住できなかったような人びとが大量に移動することができた⁸⁹⁾。

1880年代には入植方式が多様化した。不動産業者による都市の建設と区画の分譲が活発化し、特に1880年代後半の不動産ブーム期には不動産業者による都市建設と区画分譲が盛んになった。不動産業者の関心は住宅区画を販売して利益をあげることであり、さまざまな開発事業によってロサンゼルス近郊には多くの都市が建設された。巻末の参考資料から1880年代には多数の計画開発都市が誕生し

たことが把握できる。

南カリフォルニアの人口増加は主に他地域からの流入人口によってもたらされたが、なかでも外国生まれの人びとの比率が高かった。例えば、1870年にはロサンゼルス郡の人口は15,309人で、そのうちの4,325人（28.3%）は外国生まれであった。外国生まれの人口のうち1,886人がメキシコ人で、その他はさまざまなヨーロッパ系であった。1900年にはロサンゼルス郡の総人口は170,298人を数え、30,839人（18.1%）が外国生まれであった。外国生まれのうち、メキシコ人（1,613人）や中国人（3,209人）を除くと、ヨーロッパ出身者が大多数を占め、なかでもドイツ人やアイルランド人が多かった⁹⁰⁾。

V. おわりに

本稿では、19世紀末における都市の分布を確定し、その起源を調べ、都市建設の進展過程を明らかにした。特に集団入植事業に着目することにより、人口の流入、集団入植事業による都市の類型、そうした事業が展開した南カリフォルニアの地域的な背景を考察した。

南カリフォルニアの都市は、スペイン植民地時代のフロンティア組織に起源を持つ。牧畜経済に基づいた小規模な都市は、メキシコ時代を通じて、また、アメリカ時代に入っても継続した。しかし、1850年代にはアメリカ的都市が誕生し、その先駆けとなったのは集団入植事業であった。1870年代には都市が増加したが、中でも集団入植都市の設立が相次ぎ、都市建設が進展した。1870年代の集団入植都市の発達には、アメリカ東部における南カリフォルニアの関心を増大することに貢献し、病気のない健康的な環境がユートピアとしての地域イメージの形成に寄与した。1880年代に入ると、集団入植都市開発事業のブームは去ったが、サザンパシフィック鉄道がロサンゼルスに到来するとともに人口が増加

し、不動産業者による都市建設が活発化した。1880年代後半にサンタフェ鉄道がロサンゼルスまで敷設され、両鉄道会社が運賃値下げ競争を行った結果、不動産ブームが押し寄せ、都市が急増した。こうしてアメリカ的な都市の建設が進んだし、保養都市の建設も盛んになった。

1880年代後半の不動産ブームは短命に終わり、産業の発展に直接的な影響を及ぼさなかったが、多くの流入人口はその後の産業構造の変化にとって重要な存在となった。不動産ブームによってスペイン・メキシコ時代の牧畜と大土地所有の伝統は払拭された。このような不動産ブームが南カリフォルニアの発展に与えた影響については詳細に検討する必要性を感じる。さらに、19世紀後半の都市建設と集団入植事業の意義について、アメリカ合衆国、さらに新大陸という広域な地域の枠組み⁹⁾において考察することも今後の課題となる。

〔注〕

- 1) McWilliams, C., *Southern California: An Island on the Land*, Peregrine Smith, Inc., 1973, 1946年初出。
- 2) Cleland, R. G., *The Cattle on a Thousand Hills: Southern California, 1850-1880*, The Huntington Library, 1941.
- 3) Dumke, G. S., *The Boom of the Eighties in Southern California*, Huntington Library, 1944.
- 4) Nadeau, R. A., *City-makers: The Men Who Transformed Los Angeles from Village to Metropolis during the First Great Boom, 1868-76*, Doubleday & Company, Inc., 1948.
- 5) Newmark, H., *Sixty Years in Southern California 1853-1913*, Third Edition, Houghton Mifflin Company, 1930.
- 6) Fogelson, R. M., *The Fragmented Metropolis: Los Angeles, 1850-1930*, Harvard University Press, 1967.
- 7) Rios-Bustanante, A. and Castillo, P., *An Illustrated History of Mexican Los Angeles, 1781-1985*, Chicano Studies Research Center, University of California, Los Angeles, 1986.
- 8) 例えば、①Clucas, D. L., *Light over the Mountain: A History of the Rancho Cucamonga Area*, California Family House Publishers, 1979. ②Carpenter, T. D., *Pasadena: Resort Hotels and Paradise*, Castle Green Times, Publisher, 1984. ③Bollman, I. F., *Westminster Colony, California 1869-1879*, Friis-Pioneer Press, 1983. ④Friis, L. J., *Campo Aleman: The First Ten Years of Anaheim*, Friis-Pioneer Press, 1983. ⑤Swanner, C. D., *Santa Ana: A Narrative of Yesterday 1870-1910*, Saunders Press, 1953.
- 9) 例えば、①Heckman, M., *Pasadena in Vintage Postcard*, Arcadia Publishing, 2001. ②Gardena Heritage Committee, *Gardena*, Arcadia Publishing, 2006. ③Gabriel L. B. and Santa Monica Historical Society Museum, *Early Santa Monica*, Arcadia Publishing, 2006.
- 10) Yagasaki, N., "Origins of Cities and Urbanization in Nineteenth-century Southern California: Regional Changes in the Context of Three Economic-cultural Regions of the Americas" *The Japanese Journal of American Studies*, 19, 2008, pp.197-219.
- 11) 矢ヶ崎典隆「19世紀におけるカリフォルニアのイメージと地域性」学芸地理54, 1999, 2-20頁。
- 12) Stewart, N. R., "Foreign Agricultural Colonization as a Study in Cultural Geography" *Professional Geographers*, 15, pp.1-4, 1963.
- 13) ①矢ヶ崎典隆「カリフォルニア州デルハイにおける州立植民事業—実験的コロニーの建設と崩壊(1)—」横浜国立大学人文紀要第一類39, 1993, 65-79頁。②矢ヶ崎典隆「カリフォルニア州デルハイにおける州立植民事業—実験的コロニーの建設と崩壊(2)—」横浜国立大学人文紀要第一類40, 1994, 45-63頁。③矢ヶ崎典隆「カリフォルニア州サンホアキンバレー北部の日系計画植民地」横浜国立大学人文紀要第一類42, 1996, 41-58頁。④矢ヶ崎典隆「カリフォルニア州ターラック地域における日本人移民の植民活動

- と移民社会」地理学評論69A, 1996, 670-692頁。⑤矢ヶ崎典隆「カリフォルニア州サンホアキンバレー北部におけるスウェーデン人の入植過程」横浜国立大学教育人間科学部紀要1, 1998, 75-89頁。
- 14) ①Winther, O. O., "The Rise of Metropolitan Los Angeles, 1870-1900" *Huntington Library Quarterly*, 10, 1947, pp.391-405. ②Winther, O. O., "The Colony System of Southern California" *Agricultural History*, 27-2, 1953, pp.94-103.
 - 15) Dumke, G.S., "Colony Promotion during the Southern-California Land Boom" *Huntington Library Quarterly*, 6, 1943, pp.238-249.
 - 16) 前掲3)。
 - 17) Gudde, E. G., *California Place Names: The Origin and Etymology of Current Geographical Names*, Fourth Edition, revised and enlarged by Bright, W., University of California Press, 1998.
 - 18) ①Nostrand, R. L., "The Spanish Borderlands" in Mitchell, R. D. and Groves, P. A. eds., *North America: The Historical Geography of a Changing Continent*, Rowman & Littlefield, Publishers, 1987, pp.48-64. ②Hornbeck, D., "Spanish Legacy in the Borderlands" in Conzen, M. P. ed., *The Making of the American Landscape*, Loutledge, 1990, pp.51-62.
 - 19) Mason, W. M., *The Census of 1790: A Demographic History of Colonial California*, Ballena Press, 1998.
 - 20) Robinson, W. W., *Lands in California: The Story of Mission Lands, Ranchos, Squatters, Mining Claims, Railroad Grants, Land Script, Homesteads*, University of California Press, 1948.
 - 21) McWilliams, C., *California: The Great Exception*, Peregrine Smith, Inc., 1976, 1949年初出。
 - 22) Nuttall, Z., "Royal Ordinances Concerning the Laying out of New Towns" *The Hispanic American Historical Review*, 5, 1922, pp.249-254.
 - 23) Hornbeck, D., *California Patterns: A Geographical and Historical Atlas*, Mayfield Publishing Company, 1983, p.51.
 - 24) Robinson, W. W., *Los Angeles from the Days of the Pueblo*, The California Historical Society, 1981, p.62.
 - 25) ①Meinig, D. W., "The Mormon Culture Region: Strategies and Patterns of the Geography of the American West, 1847-1964" *Annals of the Association of American Geographers*, 55-2, 1965, pp.191-220. ②Hine R. V., *California's Utopian Colonies*, The Henry E. Huntington Library & Art Gallery, 1953.
 - 26) Raup, H. F., "The German Colonization of Anaheim, California" *University of California Publications in Geography*, 6-3, 1932, pp.123-146.
 - 27) 前掲14) ②95頁。
 - 28) ロサンゼルス地域で最初の鉄道はロサンゼルス・サンパドロ線で1869年に完成した。1870年代にはロサンゼルスと郊外都市を結ぶ路線がいくつも開業した。一方、ロサンゼルスとサンフランシスコを結ぶサザンパシフィック鉄道 (Southern Pacific Railroad) の路線が1876年に開通したことにより、東部へのアクセスが大幅に改善された。サザンパシフィック鉄道はローカル路線を買収したり、新たな路線を敷設した。1885年にサンタフェ鉄道 (Atchison, Topeka, and Santa Fe Railroad) がロサンゼルスに到来すると、2大鉄道会社の競合時代が始まった。1887年における鉄道路線は図1に示され、ロサンゼルスが南カリフォルニアの鉄道網のハブであったことがわかる。Pitt, L., and Pitt, D., *Los Angeles A to Z: An Encyclopedia of the City and County*, University of California Press, 1997, pp.416-417.
 - 29) Gentilcore, L., "Ontario, California and the Agricultural Boom of the 1880s" *Agricultural History*, 34, 1960, pp.77-87.
 - 30) Historical Commission of Redondo Beach, *Redondo Beach 1880-1930*, Arcadia Publishing, 2005.
 - 31) 前掲14) ②99頁。
 - 32) 前掲14) ②95頁。
 - 33) ノースとグレーヴズはニューヨーク州北部で小さいころから知り合いであったし、奴隷解放運動や共和党の活動などにおいて接

- 点を持っていた。Stonehouse, M., "The Michigan Excursion for the Founding of Riverside, California" *Michigan History*, 45-3, 1961, pp.193-209.
- 34) ノースはすでに1850年代にミネソタ州でエクスカージョンを実施しており、ミシシッピ川を利用して、今日のミネアポリスや、彼が建設した集団入植都市のファリボルトやノースフィールドに入植者を送り込んだ実績があった。前掲33) 193頁。
- 35) 前掲33) 194-195頁。
- 36) 前掲14) ②95頁。
- 37) 前掲33) 194頁。
- 38) エクスカージョンのチケットは6日間有効で、ソルトレークシティ、ビッグラー湖（現在のタホ湖）、ヨセミテヴァレー、マリボサの森を見る時間は十分にあった。前掲33) 196, 199頁。
- 39) 前掲33) 197-198頁。
- 40) 前掲33) 204-205頁。
- 41) 前掲14) ②96頁。
- 42) 前掲33) 204頁。
- 43) 前掲14) ②99頁。
- 44) 前掲33) 194頁。
- 45) 前掲14) ①401頁。
- 46) 前掲33) 209頁。
- 47) Madison, J. H., "Taking the Country Barefooted: The Indiana Colony in Southern California" *California History*, 69, 1990, pp.237-249.
- 48) 前掲47) 237頁。
- 49) 前掲47) 238頁。
- 50) 31名のうち17名が160エーカーの購入を希望し、10名が80エーカー、4名が最小の区画単位の40エーカーの購入を希望した。後述するノルドホッフのカリフォルニア移住ガイドブックが80エーカーを単位とした農場経営を唱えたのに対して、160エーカー（4分の1セクション）の希望者が過半数を占めたことは、とうもろこしを中心とした混合農業経営を営んでいた中西部の農民が農業と土地に対して共有した認識を示すものである。前掲47) 238-239頁。
- 51) この頃にノルドホッフのカリフォルニア移住ガイドブック (Nordhoff, C., *California: for Health, Pleasure, and Residence*, Harper & Brothers, 1872) が刊行され、カリフォルニアへの移住熱をあおることになるが、エリオットとベリーへの影響については明らかではない。
- 52) 前掲47) 239頁。
- 53) 前掲14) ②96頁。
- 54) 前掲47) 240頁。
- 55) 前掲14) ②97頁。
- 56) 前掲47) 240-241頁。
- 57) 前掲47) 242頁。
- 58) 前掲14) ②97頁。
- 59) 前掲47) 246-247頁。
- 60) ホテルレイモンドをはじめとする豪華ホテルが建ち並んだパサデナは、「アメリカのスイス」とも呼ばれ、カリフォルニア屈指の保養都市となった。前掲8) ②。
- 61) 前掲25) ②。
- 62) 前掲8) ③15-17頁。
- 63) 前掲8) ③18-20頁。
- 64) 前掲8) ③21頁。
- 65) ウィーバーは、アナハイム長老教会とウエストミンスター長老教会の牧師を兼務し、日曜日の午前中はアナハイムで、午後はウエストミンスターの入植者の住宅で礼拝を行った。ウエストミンスター長老教会は1872年に正式に組織された。そのほか、ウィーバーはロサンゼルスで礼拝を行ったが、各地でウエストミンスターコロニーの宣伝活動を行い、新たな入植者を招いた。前掲8) ③22-23頁。
- 66) 前掲8) ③26頁。
- 67) 前掲8) ③27頁。
- 68) 前掲8) ③28頁。
- 69) 前掲8) ③30頁。
- 70) 前掲8) ③28-29頁。
- 71) 入植者が購入できたのは1区画のみであり、入植者が土地を転売する場合には、入植者の3分の2から承諾書を得る必要があった。入植者は土地を購入してから2年以内に圃場整備や作物栽培に着手し、少なくとも500ドル相当の開墾実績をあげる必要があったし、不在地主は許されなかった。

- 前掲8) ③29頁。
- 72) 前掲8) ③80-81頁。
- 73) 前掲8) ③37頁。
- 74) 前掲14) ②98-100頁。
- 75) 前掲14) ②99頁。
- 76) 前掲28) 259, 550頁。
- 77) 前掲14) ②100頁。
- 78) 前掲14) ①400頁。
- 79) *Los Angeles Tribune*, 1886年12月19日, 前掲15) 243頁。
- 80) 前掲15) 240-241頁。
- 81) 前掲15) 241頁。
- 82) 前掲15) 241頁。
- 83) California Immigrant Union, *All about California and the Inducement to Settle There*, San Francisco, 1870. 前掲14) ②94頁。
- 84) 前掲14) ②95頁。
- 85) これは1873年に Board of Trade として組織され, 1888年に Los Angeles Chamber of Commerce として再編された。前掲28) 83-84頁。
- 86) 前掲15) 239頁。
- 87) 前掲14) ①Winther, O. O., “The Use of Climate in Promoting Southern California” *Mississippi Valley Historical Review*, 33, 1946, pp.411-424. ②Baur, J. E., “The Health Seekers and Early Southern California Agriculture” *Pacific Historical Review*, 20, 1951, pp.347-363. ③Dumke, G. S., “Advertising Southern California before the Boom of 1887” *The Quarterly of the Historical Society of Southern California*, 24, 1942, pp.14-23.
- 88) 前掲51)。
- 89) Dumke, G. S., “The Real Estate Boom of 1887 in Southern California” *Pacific Historical Review*, 11, 1942, pp.425-438.
- 90) 前掲14) ①397頁。
- 91) 矢ヶ崎典隆「南北アメリカ研究と文化地理学—3つの経済文化地域の設定と地域変化に関する試論—」*地理空間*1-1, 2008, 1-31頁。

参考資料 南カリフォルニアにおける都市の起源

スペイン・メキシコ時代

San Diego (サンディエゴ郡) 1769年：La Mision de San Diego de Alcaláが1769年に建設。メキシコ時代の町は今日のOld Townで、新しいサンディエゴは1850年に建設された。

San Juan Capistrano (オレンジ郡、旧ロサンゼルス郡) 1776年。Mision San Juan Capistrano de Quanis-savitが1776年に建設。

Los Angeles (ロサンゼルス郡) 1781年：ポルトラ隊が川岸で1769年8月2日に野営し、Rio de Nuestra Senora de los Angeles de Porciunculaと命名。1779年にプエブロの建設が計画され、1781年9月4日にロサンゼルスプエブロが誕生した。1847年にはCiudad de los Angelesと表記され、1850年4月4日にCity of Los Angelesが独立した。

Ventura (ヴェンチュラ郡) 1782年/1861年：総監督ホセデガルベスは1768年9月15日の指令で、サンディエゴとモンテレーとの間にミッションを建設することをセラ神父に命じた。1769年8月14日にクレスピがLa Asuncion de Nuestra Senoraと呼んだ場所にMision San Buenaventuraが建設されたのは1782年3月31日であった。1848年にミッションの近くに町を建設する試みは失敗したが、郵便局は1861年に設置されてミッション名のSan Buenaventuraが採用。San Bernardinoと名称が似ていたため郵便物の配送に混乱が生じ、1891年に住民の嘆願によって、郵便局名はVenturaと改められた。

Santa Barbara (サンタバーバラ郡) 1786年：Presidio de Santa Barbara, Virgen y Martirは、先住民がYamnonalitと呼び、スペイン人がSan Joaquin de la Lagunaと呼んだ場所に、1782年4月21日に建設された。1786年12月4日にPedregosoと呼ばれた場所に大きな十字架が建てられ、ミッションが12月16日に正式に設立された。町は1850年4月9日に市制を敷いた。

San Fernando (ロサンゼルス郡) 1797年：Mision San Fernando Rey de Espanaが1797年9月に建設された。CastileとLeonの王であったFerdinand III(1200-1252)に敬意を表して命名。

Santa Ynez (サンタバーバラ郡) 1804年：ミッションが建設され、St. Agnes (すなわちInes) に因んで命名された。

1850年代

集団入植都市

San Bernardino (サンバナディノ郡) 1851年：Mision San Gabriel de la asistenciaが1819年に現在の市街地の南東の場所に設けられた。ここを先住民はguachamaと呼んだが、宣教師はSan Bernardinoと命名した。1820年代初頭にはミッションのランチョであった。1842年6月にはランチョにこの名称が使用され、1851年にはモルモン教会がランチョを購入して集団入植地を建設した。

Anaheim (オレンジ郡、旧ロサンゼルス郡) 1857年：Los Angeles Vineyard Societyによって建設された。Santa Ana Riverおよびドイツ語のHeim (home) からの造語。このドイツ人による集団入植地は、ロサンゼルス地域における最初の大規模な農業開発事業で、最初はCampo Aleman (ドイツ人の土地) と呼ばれた。

その他の都市

Cucamonga (サンバナディノ郡) 1850年代：ヌエス神父はガブリエル・モラガの率いる探検隊に同行した時に、1819年11月23日にCucamongaと呼ばれる場所について

言及した。ヌエス神父はこの場所をNuestra Senora del Pilar de Cucamongaと命名し、1839年1月25日にランチョにこの名称がつけられた。集落は古いワイナリーの周りに形成された。この集落は1854年のSouthern Pacific鉄道会社の報告書や1873年のvon Leicht-Cravenの地図に記載されている。郵便局はこの郡で最も古い(1867年の記載有)。1879年につくられた鉄道駅は数マイル南東に位置する。

San Pedro (ロサンゼルス郡) 1850年代：湾の名称がBahia de San Pedro。1854年にはサンピドロの町が存在した。

Fallbrook (サンディエゴ郡) 1859年：この地に1859年に入植し、1878年に初代郵便局長に就任したCharles V. Recheの前住地がペンシルベニア州のFallbrook。

Temecula (リバーサイド郡、旧サンディエゴ郡) 1859年：語源は不明だがランチョ名に使用。1859年に郵便局が開設。

Wilmington (ロサンゼルス郡) 1859年：ロサンゼルスの初期の発展に貢献したPhineas Banningが、彼のデラウェア州の出生地に因んで命名。1858年から郵便配達ターミナルで、1863年まではNew San PedroとかNewtownと呼ばれた。

1860年代

計画開発都市

Downey (ロサンゼルス郡) 1865年：John G. Downey (1860-62年にカリフォルニア州知事) が1865年にRancho Santa Gertrudisを分割し、後に新しい町に彼の名前をつけた。

National City (サンディエゴ郡) 1868年：Frank, Warren, and Levi Kimballが所有したRancho de la Nacionの一部に建設。1868年にはNational Ranchと呼ばれたが、1871年にNational Cityに変更された。

その他の都市

Chino (サンバナディノ郡) 1862年以前：名称はRancho Santa Ana del Chino (1841年3月) に由来する。スペイン系アメリカ諸国ではchinoは混血を意味するが、メキシコでは頭髪の縮れた人を指す。1862年の土地販売事務所の地図にはChino集落が記載。

Saticoy (ヴェンチュラ郡) 1861年：Chumash rancheriaの名前に由来するが、意味は不明。Rancho Santa Paula y Saticoyが1834年7月31日と1840年4月28日に賦与。都市の建設は1861年にJ.L.Craneの入植によって始まり、1870年代には郵便局が設置された。

Carpinteria (サンタバーバラ郡) 1868年：ポルトラ隊が1769年8月17日に先住民の村に到達したときに、先住民はカヌーをさかんに作っていた。そこで探検隊はこの町をLa Carpinteria (大工の仕事場) と呼んだ。1868年に郵便局が設置され、Carpinteriaと命名された。

La Jolla (サンディエゴ郡) 1869年

Santa Ana (オレンジ郡、旧ロサンゼルス郡) 1869年：Rancho Santiago de Santa Anaに1869年に町が建設。

1870年代

集団入植都市

Riverside (リバーサイド郡、旧サンバナディノ郡) 1870年：1869年にRancho JurupaにLouis Prevostが集落を建設。彼はフランスで絹生産を学び、絹生産入植地の建設を目指した。Prevostの死後、Southern California Colony AssociationのJohn W. Northが土地を購入し、Jurupaの名称を継承した。1870年9月にこの団体はサンタアナ川からの水路の建設を開始し、1871年6月に水路がこの集落まで到達すると、Riversideに名称が変更さ

れた。

Westminster (オレンジ郡) 1870年：1870年にL.P.Webber牧師が長老教会の信者のために入植地を建設した。この名称はWestminster Assembly (1643-49)に由来する。

Colton (サンバナディノ郡) 1873年：Slover Mountain Colonyが1873年に建設。1875年にサザンパシフィック鉄道が到達したときに、財務担当重役David D. Coltonにちなんで駅名が命名された。

Lompoc (サンタバーバラ郡) 1874年：スペイン語で「よどんだ水」の意。1837年にランチョの賦与。California Immigrant Unionが1874年にランチョの一部を購入して町を建設し、アルコールの販売と消費は禁止という条件で区画を分譲した。

Pasadena (ロサンゼルス郡) 1874年：Rancho San Pascalの土地にT.D.Elliottが中心となり、1874年にインディアナ州出身者がIndiana Colonyを設立。

Pomona (ロサンゼルス郡) 1875年：Los Angeles Immigration and Land Cooperative Associationによって1875年8月20日に建設された。町名は公募による。

計画開発都市

Hueneme (ヴェンチュラ郡) 1870年：Ventureno Chumashのsleeping placeに由来し、1856年にJames Alden (海岸調査船Activeの船長)によって岬に命名。町は1870年にW.E.Barnardとパートナーによって建設され、都市名は岬からとられた。1870年の郵便局名はWynemaで、1874年にHuenemeに変更された。

Orange (オレンジ郡, 旧ロサンゼルス郡) 1870年：GlasellとChapmanによって建設された町はもともとRichlandと呼ばれた。しかし、サクラメント郡に同名の都市があったためOrangeに変更。

Tustin (オレンジ郡, 旧ロサンゼルス郡) 1870年：Columbus Tustinによって建設された。

Santa Paula (ヴェンチュラ郡) 1872年：Mision San Buenaventura所属のSanta Paula牧場の存在が1834年7月に記されている。Rancho Santa Paula y Saticoy (1834年7月31日と1840年4月28日に賦与)の土地に、Nathan W.BlanchardとE.L.Bradleyによって建設。

Alhambra (ロサンゼルス郡) 1874年：George Hansenが地主のDon Benito Wilsonと彼の娘婿のJ. D. Shorbのために町を建設。Washington Irvingの本The Alhambraによって、スペインにムーア人が建設した砦が話題になっていた。

Ojai (ヴェンチュラ郡) 1874年：Chumashの地名に由来し、月を意味する。1837年4月6日の賦与地にこの名称が使用され、OjaiやOjaiと表記。R.G.Surdamが町を建設。

Santa Monica (ロサンゼルス郡) 1875年：Rancho San Vicente y Santa Monicaに、ネヴァダ州の上院議員John P. JonesとCol. Robert S. Bakerによって町が建設された。

Los Alamos (サンタバーバラ郡) 1876年：S. J. BellとJ. B. Shawが建設した。

Santa Maria (サンタバーバラ郡) 1870年代：もともとはランチョの名称。地主のR. D. Cookが町を建設し、1879年の土地販売事務所の地図に記載されている。

その他の都市

Glendale (ロサンゼルス郡) 1873/74年：Glenはケルト語で峡谷の意。1873-74年にロサンゼルス・サンフランシスコ間の鉄道が建設され、当初Riverdaleと呼ばれた。この名称が1886年に郵便局によって不採用になった(フレズノ郡にすでに同名都市が存在)ため、郵便局はMasonと呼ばれ、町名もすぐにGlendaleに変更された。

Newhall (ロサンゼルス郡) 1876年：現在のSaugusの場

所に1876年にサザンパシフィック鉄道の駅が開設され、地主のHenry M. Newhallにちなんで命名。彼はサンフランシスコ在住の有名な鉄道プロモーター。1878年2月に鉄道駅と名称が新しい場所に移された。

Saugus (ロサンゼルス郡) 1878年：鉄道駅はもともとNewhall (Henry M. Newhallにちなむ)。1878年2月に2マイル南の新駅にNewhallが適用されたため、古い駅はNewhallの出生地のマサチューセッツ州Saugusに因んで変更。

1880年代

集団入植都市

Long Beach (ロサンゼルス郡) 1882年：William E. Willmoreが1882年にWillmore Cityを設立。1887年にLong Beach Land and Water Companyが購入して町名を変更した。

Whittier (ロサンゼルス郡) 1887年：クエーカー教徒の組織Pickering Land and Water Companyが建設。クエーカー教徒の詩人・改革者John Greenleaf Whittierに因む。

計画開発都市

Redondo (ロサンゼルス郡) 1881年：1881年に建設され、1892年に市として独立。この町はRancho San Pedroの一部であり、その名称はRancho Sausal Redondoに由来する。

Ontario (サンバナディノ郡) 1882年：George B. Chaffeyによって1882年に旧Cucamonga Ranchに建設。彼の故郷であるカナダのオンタリオ州に因んで命名された。

Oceanside (サンディエゴ郡) 1883年：J. C. Hayesによって命名された。

Wildomar (リバーサイド郡, 旧サンディエゴ郡) 1883年：Rancho Lagunaの分割。Margaret Collier Grahamによる造語。

Banning (リバーサイド郡, 旧サンバナディノ郡) 1884年：Welwood MurrayによってPhineas Banning (1830-85)に因んで命名。Banningは兄弟のAlexanderとともに1850年代にロサンゼルス・サンビドロ間に駅馬車の定期便を運行した。

Elsinore (リバーサイド郡, 旧サンディエゴ郡) 1884年：Donald M. Graham, William Collier, F. H. HealdがRancho La Lagunaを購入して分割販売。当初Lagunaが使用されたが、郵便局の開設時に同名都市との重複を避けるために、シェークスピアのハムレットで有名になったデンマークの城の名称が採用された。

Escondido (サンディエゴ郡) 1885年：Escondidoはスペイン語で隠れ場の意。ロサンゼルスとサンディエゴの実業家の企業連合がRancho El Rincon del Diabloを購入して建設。

Monrovia (ロサンゼルス郡) 1886年：鉄道建設技師William N. Monroeに因む。彼と仲間たちはRancho Santa Anita and Azusa de Duarteの60エーカーの土地に町を建設。

Perris (リバーサイド郡, 旧サンディエゴ郡) 1886：カリフォルニアサザン鉄道の主任技師で町の創設者の一人であったFred T. Perrisに因んで命名。

South Riverside (リバーサイド郡, 旧サンバナディノ郡) 1886年：South Riverside Land and Water Companyによって建設され、South Riversideと命名された。1896年に市として独立した時にCoronaの名称が採用。

Beaumont (リバーサイド郡, 旧サンバナディノ郡) 1887年：フランス語で美しい山の意。

Burbank (ロサンゼルス郡) 1887年：Rancho Providencia

に建設され、経営者の一人であったDavid Burbank（ロサンゼルス歯科医）に因んで命名された。

Fullerton（オレンジ郡、旧ロサンゼルス郡）1887年：Edward and George Amerigue, Wilshire兄弟, Pacific Land and Improvement Companyによって建設。George H. Fullertonはこの土地会社の社長で、Amerigue一族の土地に新しい鉄道を敷くかわりに市街地の一部を獲得した。**Inglewood**（ロサンゼルス郡）1887年：Daniel Freeman所有のRancho de la Centinelaに建設。この名称はカナダのInglewoodからの訪問者（プロモーターの一人であったN.R.Vailの義理の姉/妹）に由来すると考えられる。

Magnolia Villa（サンパナディノ郡）1887年：Magnoliaはアメリカ南東部原産の樹木名。Bedford兄弟によって建設されMagnolia Villaと呼ばれた。その後、North Ontarioに、さらに1902年にUplandに変更された。

Pacific Beach（サンディエゴ郡）1887年：San Diego College of Lettersが1887年に設立され、創設者たちが命名した。この大学は短命に終わった。

Redlands（サンパナディノ郡）1887年：Lagunaと呼ばれた場所に1885年にカリフォルニアサザン鉄道がサンタフェ鉄道への連絡線を建設。E.G.JudsonとF.B.Brownが建設。

Chula Vista（サンディエゴ郡）1888年：San Diego Land and Town Companyによる。Chulaはメキシコ系スペイン語できれいな意。

Ocean Beach（サンディエゴ郡）1888年：William H. CarlsonとAlbert E. Higginsが建設。

Summerland（サンタバーバラ郡）1888年：サザンパシフィック鉄道の保線区がSanta BarbaraからVenturaまで建設された直後に、H. L. Williamsが町を建設。

Toluca（ロサンゼルス郡）1888年：名称はメキシコシティ南西のTolucaに由来。後にNorth Hollywoodに改称。

La Crescenta（ロサンゼルス郡）1880年代：1880年代初めに人が住み着き、Dr. Benjamin B. Briggsによって命名。彼の住宅から見えた三日月形の地形に基づく造語。

その他の都市

Encinitas（サンディエゴ郡）1881年：Encinaはオークの一種で、encinitasは小さなオークの意。ポルトラ隊が1769年に川谷をCanada de los Encinosと命名し、1842年にそれがランチョ名に採用。1881年にNathan Eatonが住宅を建設し、同年、サンタフェ鉄道がEncinitas駅を開設。

Barstow（サンパナディノ郡）1882年：サンタフェ鉄道によってWilliam Barstow Strong（当時の社長）に因んで命名。Strong Cityがすでに存在したので、彼のミドルネームが使用された。1882年のサザンパシフィック鉄道の到来時には、Robert W. Waterman（1887-91年カリフォルニア州知事）に因んでWaterman Junctionと呼ばれた。1860年代にはFishpondとして知られる旅行者の宿泊基地だった。

Murrieta（リバーサイド郡、旧サンディエゴ郡）1885年：牧場所有者John Murrietaに由来し、彼は長い間郡保安官事務所で簿記係を務めた。

Victorville（サンパナディノ郡）1885年：鉄道駅が1885年にJ.N.Victor（サザンパシフィック鉄道の監督官）に因んでVictorと命名。コロラド州Victorとの混乱を避けるために、郵便局の希望によってVictorvilleと変更。

La Mesa（サンディエゴ郡）1886年：もともとはLa Mesa Heights。La Mesa Springsを経てLa Mesaに変更。

Altadena（ロサンゼルス郡）1887年：パサデナの北の高地集落で、AltaとPasadenaのdenaを組み合わせた造語。

Fillmore（ヴェンチュラ郡）1887年：サザンパシフィッ

ク鉄道によってJ. A. Fillmore（同社の太平洋システムの総監督）に因んで命名された。

Montalvo（ヴェンチュラ郡）1887年：サザンパシフィック鉄道の到来時に駅名として命名。Garci Ordenez de MontalvoはLas sagras de Esplandian（1500年頃）の作者だとされ、この小説にCaliforniaが最初に登場した。

Naples（サンタバーバラ郡）1887年：サザンパシフィック鉄道の駅として命名。イタリアのナポリに因む。

1890年代

計画開発都市

Newport（オレンジ郡、旧ロサンゼルス郡）1892年：ロサンゼルスとサンディエゴとの間の新しい港で、1870年に最初の商業船が港に入港した後に命名された。1873年にデラウエアのMcFadden兄弟がドックと倉庫を購入して木材業を始めた。1876年に彼らが所有する蒸気船をNewportと命名し、1892年に海浜リゾートとして市街地を建設した。区画は分譲ではなく賃貸された。後にこの不動産はW. S. Collinsらに売却された。

Oxnard（ヴェンチュラ郡）1897年：Henry T. Oxnardが1897年に甜菜糖工場を建設した。サザンパシフィック鉄道のVenturaからBurbankへの支線が建設（1898-1900年）された時に彼に因んで命名。

その他の都市

Bardsdale（ヴェンチュラ郡）1892年：Thomas R. Bards（上院議員1901-05年）に由来し、郵便局が1892年に設置。

Hemet（リバーサイド郡、旧サンディエゴ郡）1895年：スカンジナビア語のhemmet（家庭）に由来し、1895年に郵便局が開設された。

Los Olivos（サンタバーバラ郡）1890年：パシフィックコースト鉄道が1890年にLos Alamosから延長線を敷設した時に、終着駅がLos Olivosと命名された。Hayne兄弟によって広大なオリーブ園が経営されたことに因む。

設立年次不明

East San Diego（サンディエゴ郡）

Fairview（オレンジ郡、旧ロサンゼルス郡）

Gladstone（ロサンゼルス郡）

La Ballona（ロサンゼルス郡）Rancho Paso de las Carretasの共同所有者であったTalamantes一族の言い伝えによると、出身地であるスペイン北部の都市Bayonaに由来する。

Lexington（ヴェンチュラ郡）

Montecito（サンタバーバラ郡）Montecitoは「小さな森」の意で、元軍人Jose RosasがTerreno de Montecitoの土地が1834年5月15日に賦与。

Otay（サンディエゴ郡）ランチョ名に由来。

Railto（サンパナディノ郡）

Rosecrans（ロサンゼルス郡）ロサンゼルス在住のWilliam S. Rosecrans（下院議員1880-84年）に因む。

Simi（ヴェンチュラ郡）ランチョ名として1795年から使用されており、1830年と1855年の地図に掲載された。郵便局は1889年に開設。

Walteria（ロサンゼルス郡）20世紀初頭にWalters Hotelを建設したCaptain Waltersに因む。

資料：Gudde, E.G., *California Place Names: The Origin and Etymology of Current Geographical Names*, Fourth edition, Revised and enlarged by William Bright. Berkeley: University of California Press, 1998.

Colony Development and the Growth of Cities in Nineteenth-Century Southern California

YAGASAKI Noritaka

In order to scrutinize the transformation of southern California during the nineteenth century, this paper focused on the process of urban development with special reference to the colony projects and collective migration. To this end, the distribution of ninety-three cities in the late nineteenth century was first identified and their origins were surveyed and were compiled in the appendix. Then, the growth of cities was mapped and was outlined by proposing three time period; the Spanish-Mexican period, the 1850s and 1860s when American cities began to grow, and the 1880s and the 1890s when urban development became accelerated. Some of the cities of southern California dates back to the Spanish colonial period, while during the 1850s and 1860s migrants built American cities. Special attention was paid to the colony development, including the Mormon settlement of San Bernardino and German colonization of Anaheim, which marked the beginning of the American era in the urban history of southern California. Colony development was particularly important during the 1870s, which was brought about by the collective migration of people from the Midwestern states. Details of the development strategies of colonies were examined by focusing on the cases of Riverside, Pasadena, Westminster, Lompoc, and Long Beach. Three types of colonies were identified such as the colony for promoting collective migration, the colony for building utopia, and the colony for real estate promotion. During the 1880s cities grew further rapidly partly due to the real estate boom of 1886-88 and reflecting the increasing interest in southern California among the people in the Eastern States who searched for healthy climatic conditions. The establishment of colonies provided migrants with many advantage: obtaining land collectively in the former rancho land, establishing irrigation facilities, and securing community life and sound development of society. At the same time, the host society benefited from the influx of migrants and the development of colonies, so that the real estate agents, landowners, railroad companies, immigration societies, and commercial associations all welcomed prospective settlers. Building of new cities reached the peak in the late 1880s when former ranchos were divided into urban subdivisions and small-scale farmland. The growth of cities symbolized the transformation of southern California during the nineteenth century.

Key words: Migration, Urban Development, Colony, Southern California