

2つの万国博覧会

ニューヨークとロバート・モーゼス

鍛 冶 智 也

序

大リーグ球団ニューヨーク・メッツ (Mets) の本拠地のシティ・フィールド (Citi Field) やテニスの全米オープンの開催地である USTA ビリー・ジーン・キング・ナショナル・テニス・センター (USTA Billie Jean King National Tennis Center) は、マンハッタンではなく、イースト川を挟んだ東側クイーンズのフラッシング・メドウズ・コロナ (Flushing Meadows Corona) 公園にある。

1997年に大ヒットしたSFアクション・コメディ映画『メン・イン・ブラック』⁽¹⁾の最後の場面、巨大怪獣化した宇宙人が自分の惑星に帰還しようと乗り込んだ円盤型の宇宙船は、実はこの公園に実在している。もちろん宇宙船としてではなく、公園の中心部に位置する巨大な地球儀に並び立つタワー群として複数建っている⁽²⁾。映画では、地球儀も破壊されるが全く同じ形状で現存している。

このフラッシング・メドウズ・コロナ公園こそ、1939-40年 [1939.04.30-1939.10.31・1940.05.11-1940.10.27] と1964-65年 [1964.04.22-1964.10.18・1965.04.21-1965.10.17] とに2回開催されたニューヨーク万国博覧会⁽³⁾の会場になった場所である。この公園は、ニューヨーク市内の5つ自治区 (マンハッタン、ブルックリン、クイーンズ、ブロンクス、スタッテン島) のクイーンズにあり、

2つの万国博覧会

ニューヨーク市域の人口分布の中心 (geographical and population center of the city) に位置している。長距離航空便の発着空港ジョン・F・ケネディ空港に降り立ち、自動車でマンハッタンのミッドタウン地域に向うのであれば、トラックなど商業車が多く行き交い、ところによっては片側5車線もの州際(interstate)高速道路678号線 (Van Wyck Expressway) と495号線 (long Island Expressway) を乗り継ぎ、万博の跡地であるフラッシング・メドウズ・コロナ公園の脇を通り、円盤を冠する塔を遠目に見、不思議な感覚に陥りながらも、ミッドタウン・トンネルを潜って、国際連合本部脇からマンハッタンに入る。あるいは、スタッテン島に架かるヴェラザノ・ナローズ (Verrazzano-Narrows) 橋から市内5区全てを巡るニューヨーク・シティ・マラソンのように、少し北側のクイーンズ・ボロ橋を使えば「巨大な橋を渡るとき、梁を抜ける太陽の光が、進んでいく車の上にちかちかと絶え間なく光った。そして河の向こう側に、純白の大きな山となり、砂糖の塊りとなって、都市がぼっかり浮かび上がる。嗅覚を持たぬ金の生み出す願望によって築き上げられたものがそこにある。クイーンズ・ボロ橋から街を俯瞰するとき、それは常に初見の光景として、世界のすべての神秘とすべての美しさを請け合ってくれる息を呑むような最初の約束として」⁽⁴⁾と胸を打ちながらマンハッタン入りすることになる。お急ぎでなければ、大型車が通行できない起伏の多い、風光明媚なパークウェイを使って快適にマンハッタンに向えば、ニューヨークに対する印象は格段に違ったものになろう。万博の開催地となった公園だけでなく、州際高速道路、国連本部、ヴェラザノ・ナローズ橋の計画建設のみならず、自らパークウェイの概念を創設して建設した全てのパークウェイは、ロバート・モーゼス (Robert Moses) が中心的にかかわっている大都市の社会資本である。

2回のニューヨーク万博と今日のニューヨークの都市基盤は、ニューヨークの「マスタービルダー」ともよばれるロバート・モーゼスが創造したと言っても過言ではない。

破：1939年万国博覧会

1929年9月に始まったアメリカの株価の大暴落に端を発した大恐慌後、1933年に大統領に就任したフランクリン・D・ローズヴェルト（Franklin Delano Roosevelt：FDR）は、「新規巻き直し（New Deal）」の名の下に、矢継ぎ早に景気回復や雇用促進の事業に着手した。1933年11月に連邦緊急救済庁（Federal Emergency Relief Administration）が、不況からの救済のために失業者の雇用促進をする土木事業局（Civil Work Administration）を立ち上げた。土木事業局は翌34年には公共事業促進局（Works Progress Administration 後に改称され Work Project Administration：WPA）に再編成され、主に小規模工事を地方自治体と共同で行い、非熟練工の雇用を促進する目的を有していた。同時に、大規模公共事業の推進のために1935年に設立された公共事業局（Public Works Administration）の資金を加えて、大規模な事業を進展させてきた。連邦政府は、巨額の連邦予算を投入して道路、橋梁、ダムなどを整備する公共事業を拡大させ、住宅や公園の建設、公衆衛生にかかわる上下水道の整備、さらにはレクレーション施設建設にも関与する社会事業にも取り組むことになり、公共の領域の拡大が始まる。

ニューヨーク州では、タマニー・ホールの寵児ながら改革志向で絶大な人気があり、就任したばかりのアル・スミス（Alfred E. Smith）⁽⁵⁾ 州知事が州政府の改革を開始する⁽⁶⁾。当時ニューヨーク州政府は、組織内の既得権により州知事のリーダーシップが及ばない構造であったものを、州組織の簡素化と権限の明確化を進める組織の再編成が提言された。報告書の主筆であった若きモーゼスは、次のように熱く記している。曰く「現行制度では、知事は継承される職務を有していない。知事は普通選挙に定められた有期の任期で、公務員制度の枠内の極少数の任命権しか有しておらず、州議会の承認なしには公金1ドルも使うことができず、弾劾による罷免の可能性に晒されている。知事がこの報告書

2つの万国博覧会

に提案されている権限を獲得するならば、世論と社会の監視により脚光を浴びることになる。もしこの提案が実施されれば、効率的な行政が実現できる。無駄や浪費が生じたのであれば、知事の責任に帰することができる。この提案が劇薬だと耐えがたいのであれば、無駄や非能率、失策、さらには着実に増大する政府歳出を甘受しなければなるまい。ここで提案している制度は、より民主的であるが、現状よりも「王政 royal」的なるものではない。民主制とは、定期的実施される選挙によってのみ担保されるわけではない。選挙と選挙の間になされる政府の説明責任 (accountable) によって民主政は達成されるのだ⁽⁷⁾。この報告で提案されている組織改革は、ニューヨーク州憲法の改正を含むものであり、改正手続きのハードルは高いものの、スミス知事の奮闘のもと実現する⁽⁸⁾。州政府を民主的なコントロールが可能な構造に移行させることができた。この時の州政府の行政改革の成功により、州知事の信頼を獲得する。スミス 46 歳、モーゼス 31 歳である。

移民の子であり、中学も卒業していない労働者階級の出資で、アイルランド系アメリカンのカトリック教徒であり、タマニー出身の民主党州知事と、家政婦や運転手がいる裕福なユダヤ教の家庭に育ち、イエール大学卒業後、オックスフォード大学に留学した後、コロンビア大学で博士号を取得した共和党支持の知的エリートという対照的な二人が、その後協働して州政府を運営し始める。既得権への挑戦は、組織の外にもなされる。ニューヨーク郊外に大邸宅と海岸を含む領有地を有する大富豪の既得権の解放にも挑むことになる。1924 年 4 月、州保全法 (Conservation Law) が改正され、州立公園評議会 (State Council of Parks) とロング・アイランド州立公園局 (Commission of Long Island State Park) の設立がなされ、同時にその代表にモーゼスは任ぜられる⁽⁹⁾。

モーゼスの所管するのはもとより公園事業なのだが、道路行政と関連する公共事業に深く介入する。モーゼスの創案したパークウェイは、公園に行くための道路、公園入口への接続道、それに付随する全てを総括して「公園」道路と

し、公園局の管轄とした。1916年には連邦政府は連邦補助道路法（Federal Aid Road Act of 1916）を制定し、高速道路局を設置した州には補助金を拠出することとしたが⁽¹⁰⁾、全米での概念の普及は第2次世界大戦終了を待たなければならなかった。一方、ニューヨーク州では既に6つの高速道路が開通していた。新しい概念の道路ということで、通常高速道路の敷設は州の高速道路法によって規律されていたが、パークウェイは、バスやトラックのような大型商業車は乗り入れ禁止とされ「高速走行の自動車専用道路」でありながら、連邦道路法の適用外とされていた。

「長島」その名のごとく東西に長いロング・アイランドは、西端はニューヨーク市を構成するブルックリンやクイーンズの区域であるが、市郊外になると「ロング・アイランドを占領した貴族階級」⁽¹¹⁾とも呼ばれた地元の名士や富豪が住む瀟洒な大邸宅が点在し、敷地には海岸もあってプライベート・ビーチとして私有地を占有していた。公園やパークウェイの用地として買収する際、所有者との裁判も厭わぬ豪腕な姿勢を貫き、州債発行資金を利用しながら次々に土地を確保していった。地元の有力者は、当然に訴訟を起こしたり、政治的権力者に手回しをしたりしたが、モーゼスは「市民の公共的な利益を政治的・社会的な影響力を有する裕福な地権者が阻害している」と世論に訴えて、人々からの支持を調達していた⁽¹²⁾。最終的には、12の公園と240kmに渡るパークウェイを敷設し、977ヘクタールの敷地の公共海浜であるジョーンズ・ビーチ州立公園が1929年夏に開園された。ビーチにある給水塔はベネチアの鐘塔を思わせる優雅で美しいもので、3kmに渡る板張りの遊歩道が敷かれ、ベンチやパーベキュー調理台も完備し、更衣室やシャワールームは高価な材質で立派な建物になっていた。当時としては、一般大衆が利用するには、極めて豪華で優雅な佇まいを呈しており、長い年月の間、その魅力は保たれ、平均して年間700万人が訪れ「天然に造形されたものを除けば、おそらく地球上で最も壮麗な娯楽海浜である」⁽¹³⁾と考えられてきた。中産階級が拡大しつつある時代に市民の熱

2つの万国博覧会

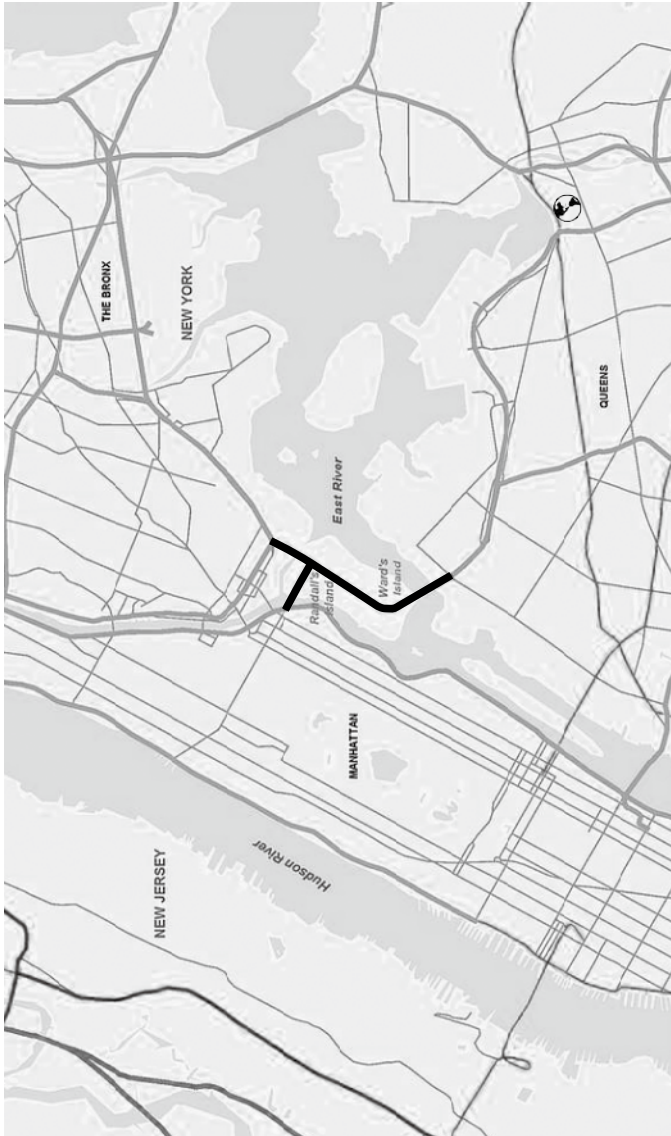
狂的な支持を受け、ジョーンズ・ビーチ州立公園の成功により⁽¹⁴⁾、選挙の洗礼を受けない行政官モーゼス⁽¹⁵⁾は、より大きな期待を背に受け強大な権力も掌握するようになる。1927年には、モーゼスはニューヨーク州務長官（Secretary of State）に任命される。比較的広範囲の領域を所管し、他の部局の権限に属さない州政府の残余権限も有しており、知事の任命職でありながら大きな権限も持っている⁽¹⁶⁾。

ロング・アイランドと同じくマンハッタンも面積は格段に小さいが島である。ハドソン川はニューヨーク州北部から南下し、大西洋に流れ込む河口の中州のような島がマンハッタンである。経済活動の一層の活発化によって、マンハッタン島は周辺の島や半島との接続がますます重要になってきた。マンハッタン島と繋がる橋梁は、1883年のブルックリン橋の架橋を嚆矢に、1933年までの50年間に大小13の橋梁が完成していた。とりわけ1931年に完成し、ニュージャージー州にハドソン川を渡して架けられ壮大なジョージ・ワシントン橋（開橋当時はハドソン川橋）は、州政府とは自立して独立採算で運営している公社による管理橋梁で、その成功は後々のニューヨークの公共事業運営に大きな影響を与えることになる。

マンハッタン北部の交通のネックは、西はジョージ・ワシントン橋で解決をみたが、東側は、ハドソン川から枝分かれしたハーレム川（その下流のイースト川）とランドールズ島・ワーズ島を囲むブロンクス・キル、キル・ゲートの水路があって地形が複雑なため、複合橋とならざるを得ず、莫大な建設費が想定されていた。そのため1916年に当初の架橋プロジェクトが発表されていたが、その調査費が計上されるまで10年を要し、完成をみるまでに更に10年を待たねばならなかった。

1933年、当時ニューヨーク州緊急公共事業委員会（New York State Emergency Public Works Commission）議長であったモーゼスは、州法によるトライボロ橋梁公社設立を求め、翌年自ら総裁に就任し、架橋プロジェクトの指揮を執ること

2つの万国博覧会



地図 万国博覧会場🌐とトライボロ橋(太線)、他の線は主要道路

2つの万国博覧会

になる。当初事業費に充当予定のニューヨーク市債の発行が、恐慌により見込み外れになった代わりに、ニューディール関連の前述の各種連邦補助金を充当することで調達可能になった。一度橋梁とそれに接続する高速道路が完成すると、通行する車両からの利用料金の収入により、公社の経営の財政基盤は安定し⁽¹⁷⁾、州政府や市政府からも干渉を受けないモーゼス自治領⁽¹⁸⁾を築き上げる⁽¹⁹⁾。課題となっていた巨大橋梁とそれに繋がる高速道路を次々に同様の公社設立によって建造し、ニューヨーク市内の交通ネットワークを完成させていった。

さて、ニューヨーク市も政治的変革期を迎えていた。1926年から就任していた典型的な民主党市長であるジョニー・ウォーカー (James John Walker) 市長が汚職事件で辞任し、短期の代行が後任を務めてきたが、無所属の連邦下院議員であったフィオレロ・ラガーディア (Fiorello H. LaGuardia) が、共和党の支援を得た革新派の連合 (fusion) 候補として1934年から45年まで市長に就任し、民主党ポリティカル・マシーンであるタマニー・ホールの弱体化に貢献し、市営住宅や公園や遊び場など多くの公共施設を建設した。ニューヨーク市政史で最も人心を掌握することに長け⁽²⁰⁾、人気の市長であった⁽²¹⁾。

ニューヨーク州議会は、腐敗したニューヨーク市政を刷新するためスミス前州知事を委員長とし、28名の委員から構成される市憲章改正委員会 (Charter Revision Commission) に憲章改正案策定を委嘱する⁽²²⁾。翌1935年には、1934年州法第867章の規定により⁽²³⁾、ラガーディア市長がトーマス・サッチャー (Thomas D. Thacher) 元連邦地方裁判所裁判官を委員長とし、9名から成る市憲章改正委員会⁽²⁴⁾を設置して、改正案立案を諮問する⁽²⁵⁾。

この2つの憲章改正委員会の起案した憲章案を州議会で審議、可決後、住民投票に付され成立した1936年の新憲章により、市の権力構造は大きく変化した。第1に、市理事会が Board of Estimate and Apportionment (歳出見積配分理事会) から Board of Estimate (見積理事会) の名称変更に伴い、立法機関としての従来の役割を廃止し、行政機能のみを果たす機関となった⁽²⁶⁾。第2に、二院

2つの万国博覧会

制が敷かれていた市議会 (Municipal Assembly) が、下院としての参事会 (Board of Aldermen) の廃止、上院たる市理事会が行政機関に移行することにより、一院制の市議会 (City Council) に統合された。第3に、市の予算を經常予算 (Expense Budget) と公共事業計画の投資的予算である資本予算 (Capital Budget) に分離し、經常予算編成権を市長に集約した上で、市長補佐部門である予算局 (Bureau of Budget) を設置して、市長の財政主導権を確保した。第4に、副市長 (Deputy Mayor) が置かれ、予算局と共に市長を補佐する市長「職」が拡充された。第5に、都市計画における自立性と専門性の高い権力機関たる都市計画委員会 (City Planning Commission) を設置し、資本予算の編成権を付与した。すなわち、アメリカ都市政治史における「弱市長一市議会型」にみるような多元的な権力構造から「強市長一市議会型」で目指した市長の執行権強化を果たしたわけである⁽²⁷⁾。間接的ではあるが、モーゼスが目指した州政府の行政改革の理念が当時の上司であるスミス前知事を通して、市政府の行政改革に開花したとも考えられる。

就任したてのラガーディア市長は、潤沢な連邦補助金をうまく利用する公共事業の取組に成功している改革派のモーゼスを必要とした。新市長の打診に対して「ニューヨーク市内の全公園を一元的に管理する権限、そしてニューヨーク大都市圏の公園およびパークウェイ開発全般に関する統制権 (the unified control) を有するポスト以外には関心がない」⁽²⁸⁾と詰め寄った。この結果、これまで各区それぞれの公園を所管していた5つの公園局を統合し (unified)、一つの市公園局を設立して、その長官に納まり、公園だけでなく、658の運動場、15のプール、長さにすると17マイルにも達するベンチ、8,094ヘクタールにおよび数多くの公園に関わる土地改良地域の全て (unified) を所管した。このポストには、1934年から1960年まで在職した。こうして、ニューヨーク州とニューヨーク市の公園とパークウェイに関する全権を掌握することになった⁽²⁹⁾。

2つの万国博覧会

1922年に立案されたが店晒しにされていたクイーンズ内を東西に繋げるグランド・セントラル・パークウェイ（Grand Central Parkway）が1931年に着工される。このパークウェイは、クイーンズを南北に縦断する道路ができれば、ニューヨークの高速道路ネットワークの基幹となり得る道路である。実際のところ、フラッシング湾の南側周辺で交差し、ニューヨークの交通の要衝となり得た計画地が、ニューヨーク市のゴミの最終処分場ゴミ捨て場であった。当時の市民生活では、暖房の燃料は石炭だったので、市中から集められた灰はこの地に捨てられ埋立地になっていた。半世紀以上にわたり主に灰の埋立地でありながら生活廃棄物も埋まっている塩沼で、嵩の高いところは30メートルにも積み上げられ、世間ではコロナ山（Mount Corona）とも呼称されていた。暑い季節には、目と鼻への刺激に周辺住民は悩ませられてきていた。

しかしながら、グランド・セントラル・パークウェイは、大恐慌の影響もあり、整備予算が枯渇して進捗がままならない状態にあった。1939年にはジョージ・ワシントン（George Washington）が大統領に就任して150周年となること記念してニューヨークで万博を開催することが計画されたこと⁽³⁰⁾に対して、モーゼスはこの企画に飛びついた。ニューヨークは1918年にブロンクスで極めて小規模な万博を開催しているとはいえ、大規模な開催はまだ経験していなかった。6年前に開催されたシカゴ万博の興行的な成功⁽³¹⁾も後押ししていた。今回の万博は、表向きの開催理由は国家的なものであるため、連邦政府や州政府からの財政的の支援を期待できるとモーゼスは踏んだわけである。

ニューヨークでの大規模な万国博覧会の開催企画は、1935年5月、ジャクソン・ハイツ在住のエンジニアのジョゼフ・シャグデン（Joseph F. Shagden）とFDR大統領の遠縁にあたるエドワード・ローズヴェルト（Edward F. Roosevelt）が、ニューヨークの実業家たちに万博開催の企画を披瀝したことが発端といわれている⁽³²⁾。運営委員会が直ちに立ち上がり、同年9月には、ニューヨークの23行の銀行・信金の頭取、30社の会社社長、15のウォールストリートの法律

2つの万国博覧会

事務所所長、8社の保険会社と小売業社長、8名の実業家たちが、万博協会の創設に参加した⁽³³⁾。少し遡ること1929年、市理事会はブルックリン灰塵撤去会社から132ヘクタールの土地を収用して、フラッシング川公園として、ゴルフ場、テニスコート、野球場などを開発するとされていた。しかし、この計画自身は敷地としては全体の4分の1程度の狭い区画でしかなく、残りの敷地には利権が絡む余地が大きく、市役所と業者との癒着と汚職の匂いがプンプンしていた⁽³⁴⁾。モーゼスは、代替案として万博の開催地とすべき⁽³⁵⁾とのキャンペーンを張り、ニューヨーク市公園局長官として、当該地区は「公園局が協力できるニューヨークで唯一の場所」⁽³⁶⁾であると表明した。市長と世論の支持を獲得したモーゼスは、1936年に博覧会協会に対して、道路、植栽、上下水道、電線、噴水など事細かく土地改良事項を明示し、その実施を課す代わりに、フラッシング・メドウ地域の臨時使用権を付与し⁽³⁷⁾、同時に自身が協会の執行役員に就任した。モーゼスは、当初から見本市としての万博そのものや仮設建造物（pavilion）には関心は薄く、会場内の恒久的建築物と会場に接続する高速道路などの恒久的建造物に強い関心を寄せていた⁽³⁸⁾。

モーゼスの目論見通り、グランド・セントラル・パークウェイを1933年に完成させる。ブルックリンからフラッシング・メドウズ公園の南端で、グランド・セントラル・パークウェイに接続するインターボロー・パークウェイ（Interborough Parkway）[後に延伸され、1997年にはJackie Robinson Parkwayと改称する]は1935年に完成。イースト川を挟んでブロンクスとクイーンズを繋げるホワイトストーン（Whitestone）橋と公園の北端を繋げるホワイトストーン・パークウェイは、万博開催初日の前日に開通した。この時点で、公園は、北はブロンクス、南はブルックリンと高速道で結ばれ、ニューヨーク市の郊外3区が繋がったわけである。万博会場の中心部にグランド・セントラル・パークウェイの接続道が走り、公園の北端と南端にはパークウェイが通って、大規模なジャンクションが会場から眺められる立体的高速道のアーチが観察で

2つの万国博覧会

きたはずである。1936年には一部完成していたクイーンズ・ボロ橋を通じてマンハッタンと繋がり、後にヴァン・ウィック・エクスプレスウェイと接続するクイーンズ・ブルーバードが1940年にはフリーウェイとなる。マンハッタンに繋がるホランド (Holland) トンネルが1940年に開通し、公園内を東西に走るロング・アイランド・エクスプレスウェイと公園を南北に突っ切って南は空港、北は港湾に繋ぐヴァン・ウィック・エクスプレスウェイは、万博終了後の1940年代に連続する。万博会場は、その開催前後に高速道路網の複雑な結節点となり、まさに自動車の時代の到来を肌で感じられる拠点になったわけである。

万博開会式直前には、砂ほこりが舞い、ゴミ山だった片鱗を覗かせたが、灰塵でできた土地で軟弱であったため、急遽1万本の木が植えられ、地盤が強化された⁽³⁹⁾。万博会場は、7つの区画に分けられ、①通信・業務システム、②製品・流通、③地域活動、④飲食、⑤政府機関、⑥交通、⑦娯楽⁽⁴⁰⁾となっていた。これに加えて、協会が直接運営する⑧医療・公衆衛生、⑨科学・教育に係る展示もあった。この万博の特徴を端的に示す5つの展示を概観してみよう⁽⁴¹⁾。

第1に、210メートルの三角錐の白色の塔であるトライロン (Trylon) と直径60メートルの白い球体のペリスフィア (Perisphere) は、会場の中心に位置するテーマ館である (記念切手参照)⁽⁴²⁾。トライロンの下腹部からペリスフィアに入ると近未来の街並み = 民主都市 (Democracy) のジオラマを観るのだが、円形の巡回する通路から見下ろすことのできるジオラマは、河川沿いに扇形に広がったエベネザー・ハワード (Ebenezer Howard) の田園都市を思わせる街並み⁽⁴³⁾で、それを眺めながら、6分間のショーを鑑賞するという趣向であった。観客は、近未来の都市の成長と郊外の発展を視覚と聴覚で理解することになる。

第2は、会場で最も人気のあったパビリオンで、ゼネ



2つの万国博覧会

ラル・モーター館のフューチャラマ (Futurama) である。トライロンやペリスフィアと同じく造語で「未来都市のパノラマ」の語感をもつ立体展示であるが、 $3,300\text{m}^2$ のスケールの 20 年後 (1960 年) の世界を構築した「ハイウェイと地平」と題したパノラマで、時速 100km のスピードで走ることのできる 7 車線の高速道路のネットワークに囲まれた住宅地、農地、開発地、工場、ダム、橋梁などで構成されている。600 席から観下ろす観客⁽⁴⁴⁾ は、モータリゼーションの社会を身近にして魅了され、未来への賞嘆と畏怖を感じたに違いない⁽⁴⁵⁾。瞬く間に長蛇の行列をつくる万博の目玉となった⁽⁴⁶⁾。

「生活の質 (quality of life) の主要な保証人としての民主主義、資本主義、消費者主義と連結している科学的進歩によって造られる未来」⁽⁴⁷⁾ を展示する 1939 年のニューヨーク「万博の目玉が車や高速道路の展示だったことは決して偶然ではなかった。モーゼスは、中産階級家族が車で遠出することができれば、ニューヨーク市内に定住するだろうと確信し、大都市圏の総合的な道路ネットワーク計画を強力に押し進めていた。その一方で、大量輸送手段である混雑した路面電車、バス、そして地下鉄などは、過去の遺物と捉えていた。多くの都市は二〇世紀初頭には地下鉄システムを構築し、その後四十年にわたり乗客を大量移動させてきた。この方法は人口稠密地域における輸送手段として大変効率がよかったが、モーゼスは、自動車は大量輸送手段が太刀打ちできない機動性と利便性を兼ね備えていると考えていた。」⁽⁴⁸⁾ と評論されている。

第 3 は、ウェスティングハウス電力会社 (Westinghouse Electric & Manufacturing Company)⁽⁴⁹⁾ の展示館である。目玉は、人間の声に反応して会話したり作業したりする 2 メートル大の Elektro と呼ばれるロボットの実演と 5,000 年後に開封される予定の魚雷型のタイムカプセルの中身の展示があった。危険を伴う工場内の作業を「自動化」することで事故が解消される実演がなされたり、家庭のキッチンで人が手作業で皿洗いをすると自動食洗機の洗浄を競争して、エネルギーと水量、そして時間が省かれることを見せるショーがあったり、さま

2つの万国博覧会

ざまな職層の人たちの労働が省力化される未来像を提示していた。同時に、雇用が失われてしまうかもしれない不安も積極的に払拭しようと説明員も配置していた⁽⁵⁰⁾。

第4は、こうした博覧会では珍しい出展者で、大恐慌の影響を受けていることが垣間見られるが、連邦公共事業促進局（WPA）がパビリオンを出していた。芸術家、教育家、エンジニア、芸能人がショーや教育プログラムを実施した。WPAは、大恐慌の際におよそ300万の雇用を生んだとされ、「雇用の創出」は当時の最大の社会的関心事であった。万博では、新しい技術の紹介がなされるわけであるが、その新技術が従来人手によって対応されていたものが「機械」によって代替されてしまう危惧があり、「新技術が失業をもたらす」という社会不安が蔓延していた。新技術を紹介する多くの民間会社のパビリオンでは、新技術の紹介とその技術が新たな雇用を生み出し、産業が拡大していくのだ、という説明に腐心していた。

第5は、各国政府館の動静である。テーマ館に隣接して、「国際ラグーン（The Lagoon of Nations）」⁽⁵¹⁾と呼ばれる噴水池があって、その周辺に政府館が立ち並ぶ構成で、国際的な協調を象徴していた。展示は、59の国家、国際連盟、プエルト・リコを含む33の州と地域、上記連邦機関やニューヨーク州や市も出展していた。しかしながら、国際情勢の変化により、協調展示に危機が訪れる。ドイツ館は、エントリーはされていたが途中で出展中止。独ソ不可侵条約が明るみになってからは、ソビエト館は取り壊しになった。中国も政府館は開設しなかった。日本館は当初本格的な日本庭園を備えた恒久的建造物となる予定であったが、会期中のみで存続しなくなった。ニューヨーク市館は、万博閉会後も学習・娯楽施設として継続して使われる予定で、スケートリンクも整備された（万博期間中はカバーがかけられ使用されなかった）。閉会後も使われ続ける唯一の恒久ビルとなり、全館冷房が効いているビルでもあった。後述するが、後に国際連合本部の最初のビルとなり、その後クイーンズ博物館となる。

2つの万国博覧会

1939年9月1日、ドイツ軍によるポーランド侵攻を発端として、同月イギリスとフランスがドイツに対して宣戦布告をし、ヨーロッパでの大規模な戦争が勃発した。博覧会会場でも、1940年7月4日に大英帝国展示で爆発事件が起こり、警察官2名が死亡した事件もあった。当初の万博のテーマ「明日の世界の建設」が、「平和と自由のために (For Peace and Freedom)」に変更された。日本軍の真珠湾攻撃は1941年12月7日(ハワイ・アリューシャン標準時)なので、万博開催期間は、まだ大西洋の向こう側の話ではあったものの、不景気と戦乱とは無縁ではなかった万博であった。

万博協会は、利率4%の返済期日1941年で2,782.95万ドルの債券を発行し、売り場使用権料、賃貸料、入場券(大人75セント、子ども25セント)の収入で返済し、利益分はフラッシング・メドウ公園の整備に投入することになっていた。ニューヨーク市からは造成費用と恒久建造物の建設費として2,670万ドル、ニューヨーク州から州パビリオンと水上ショー用の円形劇場(Aquacade)建設費として620万ドル、連邦政府から300万ドル、外国の政府からも計約3,000万ドルの支援があった⁽⁵²⁾。協会は、当初、4,200万ドルを建設資金、5,200万ドルを賃貸料や入場料の収入、投資総額1億5,500万ドルと見積り、売上の40%を債務返済に充て、最初の200万ドルを市の歳入に繰り入れて万博後の公園整備費用に引き当てることとし、170万ドルを会場地下の地下鉄の整備費に残し、残りは慈善団体に寄附をすることを目論んでいた。面積492ヘクタールの敷地会場に、当初の目標入場者数の6,000万人には到達しなかったが⁽⁵³⁾、有償入場者数は、前期(1939年4月30日~10月31日)2,581.7万人、後期(1940年5月11日~10月27日)1,911.6万人で、計4,493.3万人の動員が達成され、好評を博したシカゴ万博を超えることができた⁽⁵⁴⁾。最終的には1,870万ドルの赤字となり⁽⁵⁵⁾、万博協会は破綻宣言を出すまでになる。財政的には失敗と見なされている。ゴミ捨て場(Dump)を公園に整備した上で、閉会後の整備資金まで積み立てて、公園と公園道路(パークウェイ)の重要性と近未来(20年後)のアメリカ

2つの万国博覧会

カのまちづくりのビジョンを国内外に知らしめることに大成功して「自動車と高速道路の時代の到来」⁽⁵⁶⁾を宣言し、協会の責任で万博の予算から整備費を拠出することができた。州や市の公園局長官として、モーゼスは公園局の予算をほとんど使わずに、恒久的な公園の基礎を整備できたわけなので、内心はホクホクであったに違いない。これは彼にとっての、「また一つの」成功体験になったのである⁽⁵⁷⁾。後年の論評でも「他で開催された万博と比較してみても、ニューヨーク万博は模範的な (the standard) 博覧会と多くのアメリカ人の胸に刻みつけられている。自分たちの最初の博覧会として、まざまざと目に焼き付けられているためでもあり、一つの国難をやり過ごし、もう一つの艱難が始まるまでの間、キラキラと輝いていたことを思い浮かべられるような成功を取めた見事な規模のイベントでもあったためである。」⁽⁵⁸⁾と高く評価されている。このイベントを通して、ニューヨークは科学と技術の粋を集めて人々の「博覧」に供することができ、大恐慌からの完全な脱却を果たした。

急：1964年万国博覧会

1941年12月7日、真珠湾が攻撃され、アメリカも参戦することとなる。戦時体制が進む中、これまでニューヨークの州と市の公園行政に対する絶大な権力を有していたモーゼスは、その権力枠組みを大きく拡大していくことになる。

モーゼスは、1929年スミス知事の退任と共に退官した州務長官以外、トライボロ橋梁公社総裁のみならず、引き続き州と市の公園関係の重要な役職を保持し続けていた⁽⁵⁹⁾。1942年、ニューヨーク州議会は、再開発会社法 (Redevelopment Companies Law) を可決・成立させた。これは州憲法上、州政府に授権された権限である土地収用権を市に委譲し、公共の目的のために私有地を収用し、整地する権限を授与した法制である。さらに、「すべての家族に小さくても健全な住宅と住むにふさわしい環境 (a decent home and a suitable living

environment)」を構築するために、1949年連邦政府は連邦住宅法（Housing Act of 1949）を改正した。その「タイトル I」の規定により、取用法によって取用された土地は、所定の手続きを経て、大規模な補助金を交付した上で、自治体の住宅プロジェクトに投資する民間開発業者に土地を引き渡し、低廉な住宅を建設することができる取決めがあった⁽⁶⁰⁾。この政策は、のちに都市再生事業（U.S. Federal Urban Renewal Program）と呼ばれ、「荒廃地域における住宅整備の3種類のアプローチ、除去（Clearance）、再生（Rehabilitation）、保全（Conservation）の原則に基づく政府支出の方針が打ち出された」⁽⁶¹⁾。全国の主要な都市は、不衛生で過密な生活環境や主要産業の零落により、軒並み衰退傾向にあり、対象地域から中産階級の転出を阻止して、市内に留まらせる政策であり、同時に、低所得者層を追い払うジェントリフィケーション（gentrification）政策でもある。ラガーディアの後任のウィリアム・オデュワイヤー（William O'Dwyer）市長は、モーゼスを市のスラム・クリアランス委員会（Slum Clearance Committee）委員長に任命し、市都市更新計画（City Urban-Renewal Efforts）の責任者として、連邦補助金の受け皿とした。これ以降12年間で連邦補助金を約7,000万ドル受領し、2位のシカゴに2倍以上の差をつけることができた。

既にラガーディア市長はモーゼスを1942年に都市計画委員会（City Planning Commission）委員に任命していたが、戦後の1946年には、市は戦後の新たな公共事業に関しポストを新設していた。公共事業にかかわる事業費を資本予算として別建てになったが、その編成過程で中心的立場にあったのは、都市計画委員会や都市計画局ではなく、経常予算の編成権を手中に収め、財政統制により人事管理までも人事局長に対して優位に立っていた予算局長であった。都市計画委員会が発足した際、都市計画局には資本予算編成の会計担当職員がおらず、予算局が職員を都市計画局に派遣して編成作業にあたっていた。その後、1946年に都市計画の分野で中心的な調整機能を果たす役職が創設された。戦後建設計画調整官（Co-ordinator of the Post-war Construction Program of the City）〔市

2つの万国博覧会

建設調整官]がそれで、第2次世界大戦中には都市への基盤整備が停滞していたものを本格的に再開するために「市長と行政当局の承認により、市のすべての機関の公共事業の計画を立て、それを促進し、戦後公共事業計画にかかわる州および連邦の諸機関との関係において、市を代表する」⁽⁶²⁾地位と権限を有していた。この絶大なる権力は、法制上与えられていることよりもむしろ、この職に就任したモーゼスが、既に公共事業分野において強力な権力を保持していることを前提に、さらなる調整機能を付与したことである⁽⁶³⁾。オデュワイヤー市長は、同時に、住宅緊急委員会（Mayor's Emergency Committee on Housing）の委員長にもモーゼスを任命している⁽⁶⁴⁾。こうしたことにより、市建設調整官は単に市の各部局の公共事業計画を調整するという法制上の役割だけでなく、公選職でないにもかかわらず、市における広範な再開発事業に対して首唱した上で、監督する立場も有し、公共事業に関して連邦・州政府と交渉・折衝する首席代表としての地位に就いたわけである。

モーゼスが行使した権力の源泉は、次のいくつかの側面に依拠している⁽⁶⁵⁾。

第1に、ニューヨークの州と市を縦断して公共事業に関する重要なポストを掌握していただけだけでなく、計画を策定し、それを執行し、またその業務を監督するという一連の行政過程全てに関与する地位を保持していたことである⁽⁶⁶⁾。

第2に、独自の財政基盤を有していたことである。トライボロ橋梁公社のように、通行料金等の料金収入があり独立採算制であるため、財源を独自の公共事業に投資できる機関の長として、州や市の介入が比較的少なく、フリーハンドでの政策執行を享受していた⁽⁶⁷⁾。

第3に、権限の範囲が必ずしも明確でない官職に就いていたため、任命権者との政治的駆け引きによって権力を左右させてきたことである。たとえば、市建設調整官は、市を代表する地位を有しているにもかかわらず、憲章にその職務規程が記載されていなかったため、権限自体が政治的取引の対象とされ、市長との関係が任命権者と授権者との関係にはならなかった。初代市政管理官

(Deputy Mayor-City Administrator)⁽⁶⁸⁾ の提唱で、市長の主宰する「内閣 (Cabinet)」が組織され、調整会議たる閣議には、市政管理官、副管理官、副市長、市法律顧問、予算局長、人事局長、および市長補佐官数名の計 15 名程度で構成されていたが、市建設調整官がそのメンバーではなかったため、公共事業については調整機能を十分に果たせなかった⁽⁶⁹⁾。各部局の調整において、市長の片腕たる副市長であり専門職でもある市政管理官の権限が及ばない地位に市建設調査官を温存できたのは、この側面に負うところが大きい⁽⁷⁰⁾。

第 4 に、予算編成上の間隙の存在である。1938 年の資本予算の導入以来、62 年の憲章改正まで、資本予算の会計年度は、暦年で 1 月 1 日に始まり同年 12 月 31 日に閉じることになっていた。一方、一般会計である経常予算の会計年度は前年の 7 月 1 日に始まっている⁽⁷¹⁾。資本予算の調製は都市計画委員会が担い、経常予算の調製は予算局長が担うのだが、資本予算の策定には、公共事業費における人件費等の経常予算との調製がなされなければならないが、会計検査官や市理事会による調製権も限定的であった。こうしたことが、会計年度のずれと相まって、市建設調整官による運用に依存することになっていた⁽⁷²⁾。

第 5 に、よりインフォーマルな側面として、人脈を通じた政治力が挙げられる。もともと裕福な家庭の出身で、無給あるいは低所得の時代は母親の財産をあてにしていたし、ユダヤ系でもあることから、経済界に強い人脈があった。また、スミス知事の信頼を得ていたことからニューヨーク市政の本流である民主党系の繋がりもあったし、ニューヨーク市政調査会のスタッフであったことから革新主義 (progressivism) の改革派の系譜にもいた⁽⁷³⁾。一時期、州政治の「幹事長」的な役回りである州務長官をしていた関係で、政治行政の人的ネットワークを構築できたと思われる。

こうしてモーゼスは、予算局長が経常予算に対して獲得している統制権を資本予算に対して保持し、市理事会が有している権力を凌駕していたとされている⁽⁷⁴⁾。自ら提案した事業を自らが審査し⁽⁷⁵⁾、さらに独自の財政的基盤を獲得

して、公共事業の分野における独自の「帝国」を築き上げたわけである⁽⁷⁶⁾。

巨大な権力を獲得するまでのモーゼスは、特権階級から既得権を解放し、市民全体の公共的な利益拡大のために公園開発と道路整備を進めてきており、公選職ではない行政官にもかかわらず民衆からの支持も得てきた。道路はネットワークが重要であり、開発の進捗に従って、郊外開発は同時に利害関係がより複雑な都心部の再開発をもたらすようになる。モーゼスの都市開発は、マンハッタンの再開発にも及ぶことになる。以前はモーゼスの開発に熱狂的に賛意を示していた層が、今度は反対運動旗手になる事態が生じる。

本稿では、モーゼスの着手したプロジェクトで、反対運動に直面した有名な事例を紹介する。第1は、クロス・マンハッタン・エクスプレスウェイ (Cross-Manhattan Expressway)⁽⁷⁷⁾ の問題である。大都市圏計画協会 (Regional Plan Association)⁽⁷⁸⁾ が、1929年に発表したニューヨーク広域計画 (Regional Plan of New York and Its Environs) には、マンハッタン島を東西に横断し、両端を橋梁かトンネルで繋ぐ政策提案は4本⁽⁷⁹⁾ あった。この構想では、1本は、最北から Trans-Manhattan Expressway でマンハッタンの北部をかすめるように横断する道路で実現し、西はハドソン川を渡るジョージ・ワシントン橋に繋がり、東はクロス・ブロンクス・エクスプレスウェイへと名称を変え、ホワイトストーン橋の東側のスロッグス・ネック (Throgs Neck) 橋を渡って、クイーンズを南北に繋げる道路の一部となる。この道路は、完成して現在は州際高速95号線の一部になっている⁽⁸⁰⁾。次に、北からクロス・ハーレム (Cross Harlem) エクスプレスウェイ⁽⁸¹⁾、中部マンハッタン (Mid-Manhattan) エクスプレスウェイ⁽⁸²⁾、最後にローワー・マンハッタン (Lower Manhattan) エクスプレスウェイ⁽⁸³⁾ であり、この3本は実現されなかった。その後1944年のニューヨーク市都市計画委員会 (モーゼスは委員の一人) の策定した「高速幹線道路および主要街路のマスタープラン (Master Plan of Arterial Highways and Major Streets)」⁽⁸⁴⁾ では、クロス・ハーレム・エクスプレスウェイは計画案から消滅し、残りの3本が記されてい

2つの万国博覧会

る。1964年にモーゼスが描いた「高速幹線道路網 (The Arterial System)」でも、上記2本が地図に示されている。高架10車線のローワー・マンハッタン・エクスプレスウェイと南北に走る5番街とをソーホー (SoHo) やリトル・イタリー辺りで接続させて、マンハッタンを南北に走る幹線道路を連結することで、島南部の慢性的な交通渋滞を緩和する狙いがあった。

この計画を実施するために、5番街⁽⁸⁵⁾が南下する際に行き止まりになっているワシントン・スクエア公園の敷地を4車線の道路が貫通する計画があると、1955年にワシントン・スクエア公園保全協会 (Washington Square Park Conservancy) からの手紙で住民は知らされる。この機に、当時ウエスト・ビレッジに居住していた作家にして市民活動家であるジェイン・ジェイコブズ (Jane Jacobs) が反対運動を始めた⁽⁸⁶⁾。彼女は、「今度モーゼスは、新たな浸食計画をもって登場した。この案は、(ワシントン・スクエア)公園のど真ん中を高速道路が貫通する忌まましいもので、マンハッタン中央部とただっ広くて退屈な『輝く都市』を結び、大量の高速輸送が通過するモーゼスが公園の南にでっち上げようとした高速道路であった。」⁽⁸⁷⁾と酷評した。この開発プロジェクトによって、2,200世帯の立ち退き、400棟の取り壊し、800軒以上の店舗配置換えが待ち構えていた。1955年に創刊したばかりのコミュニティ紙ヴィレッジ・ヴォイス (The Village Voice) も反対運動の論陣を張り⁽⁸⁸⁾、ジェイコブズと協働した。10年以上の間、前FDR大統領の妻であり社会活動家でもあるエレノア・ローズヴェルト (Anna Eleanor Roosevelt) も巻き込んで様々な交渉や運動を展開し、1968年4月10日州運輸局 (Department of Transportation) の主催する公聴会でジェイコブズの発言の際に不当逮捕されるなど混乱は続き、1969年8月、この計画の断念が市によって公表された⁽⁸⁹⁾。市民の熱狂的な支持によって権力を拡大させてきた行政官は、今度は市民の激昂と抗議によって権威を失墜させられることになった。

次は、モーゼスの計画が紆余曲折の末、実現した事例である。当時プエルト・

2つの万国博覧会

リコ人や黒人が多く住む地域であったサン・ファンの丘 (San Juan Hill) と呼ばれていた区画のリンカーン・スクエア再生計画 (Lincoln Square Renewal Project) の再開発で、ロックフェラー家の財政的支援を得て実施され、今日リンカーン・センター (Lincoln Center for the Performing Arts) となっている。現在、メトロポリタン・オペラハウス、デイヴィッド・H・コーク (David Hamilton Koch) シアター (旧称: ニューヨーク州立劇場)、ニューヨーク・シティ・バレエ団の本拠地で、かつてはニューヨーク・シティ・オペラの本拠地でもあったデイヴィッド・ゲフィン (David Lawrence Geffen) ホール (旧称エイブリー・フィッシャー (Avery Fisher) ホール)、ニューヨーク・フィルハーモニックの本拠地、ウォルター・リード劇場 (Walter Reade Theater)、リンカーン・センター映画協会によって使われる映画館やジュリアード音楽院 (The Julliard School) など芸術関連の施設が集約されている⁽⁹⁰⁾「芸術の殿堂」である。リンカーン・センターは、1955年に開発計画が発表され、開発主体が設立されたが、長年着工できず、やっと1959年5月14日に工事が開始され、1964年4月6日に竣工するが、地域のマイノリティが追い出されることになった開発であった。1955年4月21日、モーゼスは市理事会の承認によりスラム・クリアランス (Slum Clearance) 委員会の委員長に任命されるのだが、そのタイミングと開発計画が公表されるのが同じタイミングなのは偶然ではない⁽⁹¹⁾。開発当初から反対運動が展開されることになる⁽⁹²⁾。

この発端の一つは、名門私立大学の移転問題であった。1841年にイエズス会によって開設された聖ジョンズ大学 (St. John's College) が、法科大学と医学部を新設して、1907年にフォーダム大学 (Fordham University) としてブロンクスのバラの丘 (Rose Hill) にキャンパスを構える。その後、薬学部を開設するなどして学生数が増大してキャンパスが手狭になった関係で、新たなキャンパスをマンハッタン (in-town) で探していた。1913年に聖フランシスコ・ザビエル大学 (The College of St. Francis Xavier) が閉校した跡地であるマンハッタン

2つの万国博覧会

のウールワース・ビル (Woolworth Building) に法科大学院などが移転し、その後ローアー・マンハッタンのビンセント・アスター・ビル (Vincent Astor Building) に再移転するが、手狭なことには変わりなく、新たなキャンパス用地を探していた。これに応えたのが⁽⁹³⁾、リンカーン・スクエア周辺の「タイトル I」のスラム・クリアランスによって整備されるリンカーン・センターとその周辺の開発であった⁽⁹⁴⁾。この「除去」開発によって、約 3,000 世帯が退去を求められた。現在では、大学の一角にロバート・モーゼス・プラザがあり、一時は胸像も置かれていた⁽⁹⁵⁾。ラテン系諸国への布教に成功したカトリックの名門大学の移転事業が、ラテン系住民を追い払うことになってしまうアイロニーが発生する。

モーゼスは、「プエルト・リコのスペイン語を話す人々について非難するつもりは全くないが、飛行機で毎年 7 万人がニューヨークを訪れ、5 万人は残留している。彼らのほとんどは貧困層で我々の習慣や言語に不慣れであるので、雨露をしのぐ場所の確保やその他の課題への対応を市に突き付けることになる。5 万人は 1 万世帯以上を意味する。質素でもまともに住むことのできる居住施設を新設するとなると (Decent new dwellings), 少なく見積もっても一人当たり 1 万ドルを要し、学校や医療施設、その他の費用を除外しても、全部で 1 億ドルの経費が見込まれる。こうした人々は、将来善き市民となり、社会から受け入れられるであろう。彼らは我々の生活に寄与していくだろうが、適切で人間的な対応ができない現状からみて、現在の入国状況は厳しい。経済が活況で、予算や税金がふんだんにあったとしても、秘策はない。」⁽⁹⁶⁾と自らの施政を擁護している。1960 年に、リンカーン・センターの理事となる。

さて、博覧会という祭典が終わった跡地のフラッシング・メドウズ公園は、管理予算の不足で荒れ始めていた。モーゼスは、公園内の新しい利用構想を思案し始める。

野球のメジャー・チームであるブルックリン・ドジャース (Brooklyn Dodgers)

2つの万国博覧会

の本拠地は、ブルックリンのエベッツ・フィールド (Ebbets Field) にあったが、老朽化も進み時代遅れで不便な立地であったため、観客数は1947年に180万人でピークに達した後、減少の一途を辿っていた。オーナーのウォルター・オマリー (Walter O'Malley) がドジャースの新球場として選定した場所は、フォート・グリーン (Fort Greene) で、ブルックリンのダウントウンにあるアトランティック (Atlantic) 街とフラットブッシュ (Flatbush) 街の交差点にあり、利便性が高く、既にタイトル I 事業で、住宅地として再開発地区に指定されていた。そこは、ロング・アイランド鉄道のターミナルと食肉卸売市場が占めていた土地を取得して、開発するという案であった。市は、ブルックリン・スポーツ・センター公社 (Brooklyn Sports Center Authority) を設立して、公的資金を投入せずに、球場を建設することを模索したが、モーゼスはクイーンズの万博会場跡のフラッシング・メドウズに誘致したいという思惑もあり、市長の仲介も虚しく、提案された移転には同意しなかった⁽⁹⁷⁾。1955年ワールド・シリーズで同じニューヨークのヤンキース (Yankees) と対戦して、初のチャンピオンシップを獲得した際に、ロスアンジェルズへの移転が発表された。1958年、ドジャースと共に、ニューヨーク・ジャイアンツ (Giants) も西海岸のサンフランシスコに移転することになり、ニューヨークのメジャー球団はヤンキースのみになる。ニューヨークにもう一つの球団メッツが誕生するのは1962年まで待たなければならず、その2年後の1964年にフラッシング・メドウズ公園の北側に本拠地となる多目的球場シェイ・スタジアム (William A. Shea Stadium) が誕生する⁽⁹⁸⁾。モーゼスの野望は、こうしてまた一つ実現する。

第2次世界大戦終結後、戦勝国を中心に1945年4月のサンフランシスコ会議で国際連合憲章が署名され、加盟国51ヶ国で発足した。前身の国際連盟は、スイスのジュネーブに本部を置いていたが、国際連合は恒久的な本部設置場所を探していた。当初、ヨーロッパの各都市で総会を開催しており、ヨーロッパの各諸国とアメリカは誘致合戦をしたが、1946年2月14日国連総会は、暫定

2つの万国博覧会

本部をニューヨーク市に置くこと決め、同時に恒久的本部をニューヨーク州ウエストチェスター・カウンティ (Westchester County) およびコネチカット州フェアフィールド・カウンティ (Fairfield County) を考慮対象とすることを決めた。その際、国連安全保障理事会は、同年3月にはニューヨークに臨時の移転をする判断をし、ブロンクスのハンター (Hunter) カレッジに事務所が置かれた。すなわち、ニューヨーク市郊外に本部を置く立地構想が先行したわけである。事務作業を開始して1ヶ月も経たないうちに、ハンター・カレッジの事務所は手狭で不便であることがわかり、候補地選定のための国連総会を万博跡地であるフラッシング・メドウズの万博旧ニューヨーク市館で開催し⁽⁹⁹⁾、当分の間(3年から5年)仮本部とすることが合意された⁽¹⁰⁰⁾。

ニューヨーク市は国連本部準備委員会 (United Nations Organization Preparatory Committee) を設置し、その委員長にモーゼスを据える。準備委員会は、恒久的な本部としても、フラッシング・メドウズに立地することを推奨したが、トリグブ・リー (Trygve Halvdan Lie) 初代国連事務総長は、マンハッタンで財産税免除の立地を主張していたため、ニューヨーク市への誘致は暗礁に乗り上げていた。1946年12月6日金曜日、国連総会は、既に予定地を確保しているフィラデルフィアを候補として審議することを内定し、翌11日水曜日に決定することを予定した。同金曜日、大規模デベロッパーであるウィリアム・ゼッケンドルフ (William Zeckendorf) がウィリアム・オディワイヤー (William O'Dwyer) 市長に電話し、イースト川沿いの42丁目から49丁目に架けてタートル・ベイ (Turtle Bay) と呼ばれる食肉処理場周辺7ヘクタールの区画の独占買付け権 (option) をもっており、850万ドルで売っても良いともちかけた。モーゼスは、直ちにジョン・D・ロックフェラー (John Davison Rockefeller, Jr.) の次男ネルソン (Nelson Aldrich Rockefeller) に電話相談をする。翌週火曜日にジョン・ロックフェラーから予定地購入のため850万ドルの献金を約束し、「もし、この土地が、世界中の人々からの信頼を得るために貴殿の責務に寄与するのであれば、

2つの万国博覧会

私自身と一族にとって、至福の極みである」と記された書状を受け取った⁽¹⁰¹⁾。こうしてモーゼスの計画したミッドタウン・トンネル近くに国連本部が置かれることになり、モーゼスは開発事業のニューヨーク市側の責任者になる。

1959年10月10日、ドワイト・D・アイゼンハワー (Dwight David Eisenhower) 大統領は新たな万博委員会 (World's Fair Commission) を設立し、委員を任命する。イギリスがオランダからニュー・アムステルダム (Nieuw Amsterdam) を買い取った300周年を記念して、1964年に開催するという計画に取り組む委員会である。委員会での協議の結果、1960年5月24日、モーゼスは万博協会の会長 (President of the New York World's Fair 1964-65 Corporation) に選出される⁽¹⁰²⁾。これにより、ニューヨーク市の職務規程により、市の有給職との兼職が不可能になり、公園局長官などさまざまなポストを辞め、万博総裁として年俸10万ドルを得ることになる。この時点では、独立採算の公社、トライボロ橋梁トンネル公社と州立電力公社の総裁職と、州関係の有給職は兼職できていた。後に、1959年にニューヨーク州知事となっていたネルソン・ロックフェラーとの確執により、州の有給職の全てを辞職してしまう⁽¹⁰³⁾。数多くの兼職をしていたモーゼスは、2回目の万博を機に、その協会の会長とトライボロ橋梁トンネル公社の総裁の2つのポストだけが残ることになった。モーゼスは、公共事業の推進者の立場を離れ、施設管理の責任者の職の他は、祝祭事業に専念することになる。

既存の公園での開催であるのと、前回にアクセス道の整備を終えているので、2回目の万博の会場周辺整備は、前回ほど大規模にはならず、グラント・セントラル・パークウェイとホワイトストーン・パークウェイの拡幅、ヴァン・ウィック・エクスプレスウェイの延伸、シェイ・スタジアムの建設ぐらいであった。

万博会場は、5つの区画に分けられ、①産業、②国際、③連邦・州、④交通、⑤湖畔の娯楽となっていた。この万博の特徴を端的に示す5つの展示を概観してみよう⁽¹⁰⁴⁾。

2つの万国博覧会

第1に、直径37メートルのユニスフィア (Unisphere) である (記念切手参照)。12階建てのビルと同じ高さで、ステンレス鋼でできた地球儀である。緯度線と経度線、大陸と大きな島がステンレス鋼でできており、その他



は空間となっている。人工衛星の軌道を思わせるようなフラフープのような輪が3つ交差しながら、地球儀の周りを囲んでいる。USスチール (United States Steel) が当時の最新技術を駆使した鋼鉄で、通常の炭素鋼より50%強度が高く、408トンの重量である。当時のアメリカの鉄鋼産業を象徴していた⁽¹⁰⁵⁾。ユニスフィアは、現在も同じ場所にある。

第2は、前回の万博で人気を博した展示のパート2として、ゼネラル・モーター館のフューチャラマII (Futurama II) である。内容は一新され、前回の円形劇場の回転式とは異なり、観客は客車に乗って次々に異なるシーンの世界を巡る方式で、現在遊園地でよくある方法である。「明日へ乗車せよ (Ride into Tomorrow)」というテーマで、客車が順次、「月旅行」「海水の下」「海底」「ジャングル」「砂漠」と廻って「明日の都市」に辿り着くという設定である。100年後のマンハッタンを描写していた。またしても長蛇の列をつくった。

第3は、ニューヨーク市館である。前回の万博で市館として使われていた建物がそのまま使われた。閉会後にスケートリンクであった場所には、ニューヨーク市街のミニチュア・モデルであるパノラマ (The Panorama of New York City) が展示された。実寸の100フィート (約30m) が1インチ (約2.5cm) の縮尺のモデルで、およそ830km²のニューヨーク市が867m²の広さのパノラマになって展示され、総延長1,240kmの海岸線はもちろん、全ての街路、橋梁、公園、約83万棟の建物が再現された。おまけに、ラガーディア空港には、飛行機のモデルが毎分着陸した。当時、世界最大の都市モデル (World's Largest Scale Model) と称された⁽¹⁰⁶⁾。これは、もちろんモーゼスの企画であるが、そもそもモー

2つの万国博覧会

ゼスの事務所には、プロジェクト毎に建築物のモデルは製作されていたはずなので、それをつなぎ合わせる形で市全域のモデルを作製したら、市民は（モーゼスのように）ニューヨーク市全体を鳥瞰できて、巨視的な視点から街を眺められるのではと慮ったのではないだろうか。もとより、このパノラマも極めて高い人気を博した。

第4は、ニューヨーク州館と連邦館である。ニューヨーク州館外壁と内部が、現代アートの美術館となっていて、ヨーロッパからは自立したポップ・アートを多数展示していた⁽¹⁰⁷⁾。また室内では、州内のコミュニティ・グループがパフォーマンスを随時催していた他、州芸術協会の都市化と工業化に関わる芸術の展示、州商務局による産業振興の発信があった。特筆すべきは、ニューヨーク州によって、上部が円盤になっている展望台を建設して、常時賑わっていたことである⁽¹⁰⁸⁾。連邦政府のパビリオンでは、共にアメリカの歴史を描いた短編映画「アメリカへの航海」「序章としての過去」の上映、歴代大統領の資料など、堅めな内容であったが、レファレンス機能をもたせた図書館・資料館もあり、いろいろな方法で検索できるサービスがなされていて好評であった。

第5は、娯楽区画の変容である。娯楽関係は、1回目と同様に会場の中心部から少し離れた東側の湖畔に集中している。周囲を8分で1周する高さ12メートルのレールに吊り下る懸垂式の2両編成のモノレールが建設され、会場を一望できるようにした。5,000人収容の大きなテントの中ではサーカスのショーが随時80分で催されていた。水上ショーや花火ショー、そして「パリの人形 (les poupées de paris)」という人形劇のミュージカルが上演されている館もあった。産業の区画ではあるが、ペプシ・コーラ館では、「国際連合児童基金 (The United Nations International Children's Emergency Fund: UNICEF) に敬意を評する小さな世界 (It's a Small World-A Salute to UNICEF)」の乗船ショーがあり、ディズニーとの協賛もあるなど⁽¹⁰⁹⁾、蠅人形館や湖のクルーズといった現代に通じるエンターテイメントが揃っていて、層の厚い中産階級が余暇を楽しむことが一般的

2つの万国博覧会

になり、エンターテインメント・ビジネスが高度化してきたことが観察できる。

海外の国関連のパビリオンも 80 館、ニューヨーク以外の州パビリオンも 24 館、企業 50 館と前回と同様の規模が出展されていた。ヴァチカンのパビリオンでは、門外不出だったミケランジェロ (Michelangelo di Lodovico Buonarroti Simoni) の「サン・ピエトロのピエタ (Pietà)」が 465 年の時を経て海を渡り出展され、カトリック人口が増大していた時期とも重なって大盛況となった⁽¹¹⁰⁾。また、世界の少数民族を紹介したパビリオン (2000 Tribes) があったのは、アメリカが世界の大国であることを意識し始めた象徴になっていると考えられる。

ユニスフェア、歌手ボウル (The Singer Bowl, 後のルイ・アームストロング (Louis Armstrong) スタジアムで、現テニス・センター)、港湾公社ヘリポート (現在の公園テラス Terrace on the Park)、科学技術館、ニューヨーク州館及びニューヨーク市館 (現クイーンズ博物館)、そして展望台は、万博終了後も残して継続的に利用され、「使い捨て」がある程度回避された。万博会場となる敷地は、北側にスタジアムが建設されたため、前回の約半分の広さの 261 ヘクタールとなり、当初の目標入場者数の 6,000 万人には到達しなかったが、有償入場者数は、前期 (1964 年 4 月 22 日～10 月 13 日) 2,714.8 万人、後期 (1965 年 4 月 21 日～10 月 17 日) 2,445.9 万人で、計 5,150.7 万人の動員が達成され、前回より漸増 (1.15 倍) したものの、収支については最終的に 2,100 万ドルの赤字でこれも漸増 (1.12 倍) した。事前に市は協会から 2,980 万ドルの債券を引き受けた上で、更に協会に 2,400 万ドルを貸し付けたが結局債務不履行になった。「万博 1964-1965 は、未完の公園のまま、負債と幻滅の遺産を残した」⁽¹¹¹⁾ とされ、「一時のお祭り」を通じて社会資本を整備する「祝祭行政」は火達磨になった。万博は、「進歩のオリンピック (Olympics of Progress)」[モーゼス] なんかではなく、「とっくに知っている世界 (The World of Already)」[Time] だったと揶揄された。万博終了後の 1965 年 11 月 9 日、北アメリカを中心に大規模な停電が起きる。ニューヨークのブラックアウトである⁽¹¹²⁾。

離：祝祭と都市開発

20世紀初頭、ニューヨーク市に、都市総合計画を策定できるような環境は揃いつつあった⁽¹¹³⁾。大都市圏計画協会の提案した環状線高速道路計画も最終的には実現されたように、歴史をみても、プロジェクト毎の土地利用計画は作成されているが、市全体の土地利用を規制・誘導するマスタープランが今日まで存在したことがない。ラガーディア市長の諮問により、新設された都市計画委員会によりマスタープランの策定が試みられたが、モーゼスの反対や制定手続きの不備などで結局1942年にお蔵入りになって以来、着手されていない⁽¹¹⁴⁾。近代大都市では珍しい例であろう。

ニューヨークにおける「金びかの時代 (The Gilded Age)」は、全米のそれよりは長く続いたとされ、1870年から1910年頃までと考えられる⁽¹¹⁵⁾。しかしながら、中産階級が勃興し、繁栄を謳歌するようなパクス・アメリカナ的黄金期は、1920年頃に始まり、市の人口の頂点を迎えた50年代には終わるので、期間としては1920～1960年となろうか⁽¹¹⁶⁾。モーゼスの大改造などにより、ニューヨークの「基本的な社会資本の整備は1930年代までに終了している」⁽¹¹⁷⁾ので、社会資本整備にとっては、1930年代は「攻め」の時期であったのに対して、1960年代は既に「護り」の時期に入り始めていた。

産業構造もこの間に大きく変化している。ニューヨーク市内の工場労働者は112.2万人で1947年にピークを迎えるが、次第に漸減し、1974年には54.3万人と半減する⁽¹¹⁸⁾。ニューヨークでは、製造業と同時に卸業と小売業の雇用が減少した際、サービス業の雇用で直ちに代替されたわけではないので、ブルー・カラーの仕事が郊外に移転したことにより、市内にホワイト・カラーの仕事が増えることになり、貧しいマイノリティが被害を被ってしまった⁽¹¹⁹⁾。ニューヨークは、都心部は「再興」し、その周辺は「荒廃」しているが、都市部全体

2つの万国博覧会

は「繁栄」している郊外部によって取り囲まれている。こうしたタイプの成長を「逆ドーナツ複合構造 (the reverse doughnut complex)」と称している⁽¹²⁰⁾。

1960年代には、自動車による経済の持続性には懐疑的になり始め、70年代には既に否定的になった⁽¹²¹⁾。モーゼスのロング・アイランドでの高速道路網の営造が成功したという「神聖なる導き (divine guidance)」がなければ、1950年代に全米で連邦資金を投入し安い金利で建設された州際高速道路による各地のスプロールが引き起こされなかったことは間違いない⁽¹²²⁾。そして、「意図したものではなかったにしろ、合衆国の公営住宅政策の帰結は、人種間の分離を進め、都市中心部の不都合な面を強調し、人種・犯罪・貧困の諸問題からの避難所として郊外居住のイメージを促進することとなった。」⁽¹²³⁾と考えられる。2回目の万博の頃には、フラッシング・メドウズ周辺が、高速道路の整備の結果、郊外地域であったのが、都市圏の拡大に伴い、相対的に都市部の位置づけになり、郊外がさらに外側に移動していく過程の初期の状態になったと思われる。したがって、白人たちは拡大してきた郊外の方に居住の拠点を移し始めた時代になってきたわけである。

マンハッタンのタイムズ・スクエアからグランド・セントラル駅を通過して、ミッドタウン・トンネルのすぐ北側の専用トンネルを通過してフラッシング・メドウまで辿り着く地下鉄路線 (1915年開業) がある。この第7系統は、ちょうどモーゼスの建設したパークウェイに並行しているが、2回目の万博の頃から国際急行 (international express) とかオリエント・エクスプレスというニックネームがつくようになった。特にローズヴェルト街の各停車駅が、それぞれ異なった特定の人種のあたかも専用駅として、路線全体が各国を巡るような「国際的」経路になっている⁽¹²⁴⁾。人種の居住は、ニューヨークでは決して「人種の坩堝 (Melting Pot)」にはなっておらず、モザイク状の「分離的共存」である。

2つのニューヨーク万博は、単なる大規模見本市としてではなく、初代大統領就任 150周年とかニューヨーク命名 300周年とかの「故事来歴」を強調する

2つの万国博覧会

祝祭として開催された。当時のヨーロッパでの万博とは、異なった意義付けがなされていた。科学技術の進展によって生活が目まぐるしく変化していく時代にあって、名目にしても祝祭が求められていた。2つの万国博覧会には、こうした性質が根源にある。

既得権打破のために果敢に闘った者が、既に護るものを持ち始めたために批判の対象になり、千慮の一失をみて、帝国の牙城が崩れ去る。シェイクスピアの史劇のみならず、実際の歴史に頻繁に起きている現象が、万国博覧会の開催でも観察された。1939年の万博は、「約束の祭典 (the promise)」とするなら、1964年のそれは「成就の宴 (the fulfillment)」だったと評価されている⁽¹²⁵⁾。そして、万博1回目のモーゼスは、「先見の明のある十字軍騎士 (visionary crusader)」の役を果たし称賛され、2回目には、「思いやりのない技術屋行政官 (soulless technocrat)」として痛棒を食らわされた⁽¹²⁶⁾。その後、再評価がなされて、2002年よりニューヨーク市長になったマイク・ブルームバーグ (Michael Rubens Bloomberg) は、今後の都市開発において「ジェイコブズ精神でモーゼスの建設を (Building Like Moses with Jacobs in Mind)」の必要性を提唱した⁽¹²⁷⁾。都市の建設が、いかに複雑な隘路を辿らないと成就しないことを表明したわけである。

1939年から64年までの四半世紀の間、ニューヨークの人口の中心層は豊かな生活を楽しむことができようになり、娯楽が特権階級の占有物から開放されるようになった⁽¹²⁸⁾。モーゼスが果たした道路と公園の整備は、その変化を促進させる効用があった。市民はかつて「単調な生活の繰り返しがあり、その繰り返しのなかで、内面に過剰を抱えた人間がストレスの発散の場として祭りを求めた。そこから芸能が生まれ、芸術が生まれた。しかし、現代の都市に住む人間にとって、果たして日常は単調だろうか。個々人の日常は単調かも知れないが、一方で私たちは、多くの事件や情報に取り巻かれている。テレビをつければ、自分の本来の生活と関係ない様々な事件やスキャンダルが、走馬灯のよ

2つの万国博覧会

うに眼前に展開する。私たち、都市に生きる生活者は、その情報の洪水のなかで、新しいタイプのストレスにさいなまれて」⁽¹²⁹⁾ おり、もはや都市において祝祭を必要とする前提は崩れている。あるいは、以前に必要とされた祝祭的要素としては、意義がなくなっているのではないだろうか。2回のニューヨークの万国博覧会は、その変化を如実に露にしている。もしかすると、私たちは、既に祝祭的な幻覚と現実のなかで生活しているのかもしれない。「二十一世紀の大都市は、いまや純粋な「造形のための造形」で溢れかえっている。立ち並ぶ高層建築は鉄とコンクリートとガラスで造られ、その用途は大部分が事務所ビルか集合住宅である。素材と用途がこれほどまでに画一化されてしまうと、多様性をもたらすのはその外観の形のほかにない。建築家も施主も競ってデザインに関心を集め、街並みは祭礼の山車行列のような賑わいで人の目を奪うことになった。そのあいだを走る自動車も機能の点では甲乙つけがたいから、消費者は色と形によって多様な外観を選ぶようになった。人々はあたかも衣装を着るように自動車で身を飾り、巨大なファッション・ショウのように街頭で綺麗を競っている。そのうえ夜には多くの建築がライト・アップされ、おびただしいネオン・サインが虚空に絵を描いて、そのメッセージの意味とほとんど関係なく目を楽しませてくれる。いまや光の造形は建築の被覆であり、建築や自動車は内部の機能の被覆であり、さらに都市はその建築や自動車の被覆となったから、現代都市は被覆のための被覆が重なりあう幻像の世界に化したといえる」⁽¹³⁰⁾。万国博覧会という祝祭体験や幻像の世界も、電子機器によるヴァーチャルな体験やいつでも行くことのできるディズニー・ランドのような娯楽施設、没入感 (immersive) のある映画館や美術館、あるいは「教育的」な体験型科学技術館の延長としてしか、感じなくなってしまうのかもしれない。

2つの万国博覧会

注記

- (1) その後、『メン・イン・ブラック 2』が2002年に、『メン・イン・ブラック 3』が2012年に製作され、共にニューヨークが舞台となっている。実在する施設も多数出てくるが、ロバート・モーゼスが事実上、初代の事務総長（のちに理事長兼務の総裁）となったトライボロ橋梁公社（Triborough Bridge Authority：トライボロとは、マンハッタン区、クイーンズ区、ブロンクス区の3つ〔トライ〕の自治区〔ボロ〕を繋げたという意味、後にトンネルの管理も担うことになり、現在ではトライボロ橋梁トンネル公社となっている）の本部も、その入口がメン・イン・ブラックの地球総本部として登場する。地球総本部は（たぶん）実在しないが、公社の施設は存在している（しかし、映画でのマンハッタンの南端の504 Battery DriveのHugh L. Carey Tunnel Ventilation Buildingではなく、ジャマイカ湾に面したブルックリンにある。このBrooklyn-Battery Tunnelもモーゼスが建設に深く関わっている）。
- (2) 建設後60年近くなかったので、しばらく改修工事がなされていたが、2023年に改修を終え、タワーはライトアップされるようになった。Hannah Frishberg, “Iconic ‘Men in Black’ spaceship towers light up once again in Queens,” *New York Post*, April 21, 2023.
- (3) この博覧会は、New York World’s Fairと称され、世界博と訳されることもあるが、日本での同様の博覧会は、万国博覧会（通称：万博）と言われているので、これに統一する。ニューヨーク市における万国博覧会は、計3回開催されている。ロンドンに次いで世界第2回開催として、ニューヨーク初回は1853-54年に、2回目は1939-40年に「明日の世界と建設」をテーマに開催、3回目は1964-65年に「理解を通じての平和」をテーマに開催された。なお、1964-65年は万国博覧会国際事務局（BIE）の認定はない独自開催であった。その理由は、いくつかあるが、BIEの定める当時の開催規定によれば、開催は同一国で6年に一度しか開催が許されておらず、既に1962年にシアトルが開催承認を得ていた。また、開催収支の改善のために出展団体から出展料を課す考えであったことも規定違反と考えられたためである。なお上記の他に、1858年の「アメリカン産業展（American Industry Exhibition）」は小規模でカウントしておらず、1913年と1932年には計画されながら開催されなかったものがある。
- (4) スコット・フィッツジェラルド著・村上春樹訳『グレート・ギャツビー』中央公論社、2006年、111頁。
- (5) アルフレッド・スミスに関しては、齋藤眞「アル・スミスと民主党の再編一都市化に伴う政治指導の変容」『現代アメリカの内政と外交』（高木八尺先生古稀記念）、東京大学出版会、1959年、145-174頁参照。See, Oscar Handlin, *Al Smith and His America*, Northeastern Univ. Press. 1958.

2つの万国博覧会

- (6) 1918年にスミス州知事がエイブラハム・エルカス (Abraham I. Elkus) を委員長にベレ・モスコウィッツ (Belle Moskowitz) を事務局長に「州政府における節約と再編成に関する再建委員会」(Reconstruction Commission on Retrenchment and Reorganization in the State Government) を設置し、翌1919年10月に報告書が提出され、主に以下のような勧告を行い、実施した。すなわち、第1に、州知事の任期を現行の2年から4年とし、公選職であった州務長官 (Secretary of State)、出納長 (Tresure)、技監 (State Engineer) を知事の任命職 (会計検査官は公選職のまま) にするという知事の執行機能の強化がなされた。第2に、州政府の169あった行政機関を16の部局に再編成した。第3に、予算関係法案は知事を中心とした部局が作成し、議会が審査するという制度を導入する財務行政の改革を実施した。第4に、メリット・システムの導入し、情実任用を排除した。この報告書を起草した (Chief of Staff) のはモーゼスであった。See, Elisabeth Israels Perry, *Belle Moskowitz: Feminine Politics and the Executive of Power in the Age of Alfred E. Smith*, Oxford Univ. Pr. 1987, pp. 98ff.
- (7) Executive Chamber, State of New York, *Report of Reconstruction Commission to Governor Alfred E. Smith on Retrenchment and Reorganization in the State Government*, J.B. Lyon Co. 1919, p. 11. この報告書が、比較的短期間に実効性のある具体的な提案を盛り込み、改革実現にまで漕ぎ着けることができたのは、おそらく、ニューヨーク州憲法会議 (New York State Constitutional Convention 1915) の代表者たち向けに1915年に提出された報告書 (New York State Department of Efficiency and Economy and New York Bureau of Municipal Research, *Government of the State of New York: A Survey of Its Organization and Functions*, J.B. Lyon Company, 1915, 768 pp.) を基にしているからなのではないか、と筆者は想像している。この報告書は、ニューヨーク州議会の上下院の代表宛に州能率節約局のジョン・H・デラニー (John H. Delaney) 長官が提出したものであるが、その事務局はニューヨーク市政調査会が担っており、当時モーゼスは市政調査会の研修生として働いていて、モーゼスは起草に関与している可能性が高い。2つの報告書のニューヨーク州行政組織の改廃の提案内容は酷似している。
- (8) 州議会等における憲法改正の手続きでも、モーゼスは中心的な役割を果たす。Alfred E. Smith, *Up to Now: An Autobiography*, The Viking Pr. 1929, pp. 253-265.
- (9) 州立公園評議会議長の職は、その後39年間保持し続ける。Robert Moses, *Public Works: A Dangerous Trade*, McGraw-Hill, 1970, pp. 78-82. Rober A. Caro, *The Power Broker: Robert Moses and the Fall of New York*, Alfred A. Knopf, 1974, pp. 176-177.
- (10) 秋元英一『アメリカ経済の歴史—1492～1993年』東京大学出版会、1995年、154-158頁。

2つの万国博覧会

- (11) “Long Island’s landed aristocracy,” in Laura Roses, “Robert Moses and New York: The Early Years,” *Livable City*, No. 12 (1988), p. 5.
- (12) “A Few Rich Golfers Accused of Blocking Plans for State Park,” *New York Times*, January 8, 1925, p. 1
- (13) 1997年当時でも、7.5百万ドルの経費は、23,000台駐車できる1台5ドルの廉価な駐車料金で賄われている。Bruce Lambert, “One Man’s Dream, Blissful Jones Beach Is Like No Other Place,” *New York Times*, September 28, 1997, p. 35
- (14) ジョーンズ・ビーチ島の東側には、同じく東西に細長いファイアー・アイランド (Fire Island) があり、風光明媚な海岸線が続いている。島の西端は、ロバート・モーゼス州立公園と本島と繋がるローバート・モーゼス・コズウエイと共に自らの名前を冠した施設が完成するが、オーシャン・パークウエイが引き続き東へ延び、残りのファイアー・アイランドの大部分は計画にあったが未整備のままである。1938年のハリケーンで大規模な被害を受け、防災的にも重要な地域であったが、最終的に地元政府 (Board of Supervisors, Suffolk County) の反対に合い断念させられた。John A. Black, “Robert Moses and the Ocean Parkway: An Environment Retrospective,” Joann P. Krieg ed., *Evoking A Sense of Place*, (Long Island Studies), Heart of the Lake Pub. 1988, pp. 97-105.
- (15) 後の1934年にモーゼスは、ニューヨーク州知事選の共和党候補者となるが本選で現職ハーバート・リーマン (Herbert H. Lehman) に敗れる。モーゼスが、公選職に関心を寄せたのは、この時が最初で最後になる。
- (16) モーゼスは、オックスフォード大学に留学後、1913年にコロンビア大学法学部に提出された英国の公務員制に関する博士論文では、単に公務員制の成立に至る歴史研究をするのではなく、能力の高い若者をどのように政府組織に安定的に取り込むか、について規範的課題を考証しており、アメリカの行政機関の組織再編成においては、英国の事例から「新しい部局はそのリーダー達とある程度特殊な資格要件の新しい特殊な任務 (peculiar duties) を担う職員が必要である」と論じ、未来の自分を想定したような記述もある。Robert Moses, *The Civil Service of Great Britain*, Longmans, Green & Company, 1914., pp. 260-261
- (17) この形成過程は、次の前者論文、公社の先駆けとなった港湾公社について後者論文に詳しい。David C. Perry, “The Moses Mode of Governance,” pp. 69-78, and “How to Rein in and Reshape Robert Moses: The Port Authority’s Varied Strategies,” pp. 57-67, in Joann P. Krieg ed., *Robert Moses: Single-Minded Genius*, Heart of the Lakes Publishing, 1989.
- (18) Owen D. Gutfreund, “Rebuilding New York in the Auto Age,” Hilary Ballon and Kenneth T. Jackson eds. *Robert Moses and the Modern City: The Transformation of*

2つの万国博覧会

New York, W.W. Norton & Company, 2007, pp. 89-93.

- (19) のちに敵対することになるジェーン・ジェイコブズは、自著のなかで、「アメリカの都市を形作り、運営していくのに必要な公権力は、究極的には2点、票とカネの運用である。穏当に言うならば「世論」と「資金配分」ですが、票とカネに他なりません。(中略)。ロバート・モーゼスは、こうしたことを理解してものごとを実行することのできる天才である。しばしば自分たちの利益を脅かすことに反対してくれる代表を有権者は選ぶのだが、モーゼスは、公的資金を使って思いのままにする技量を有している。単に私的な利益を不誠実に行使しようとする代表者も、票の力を無効にしてしまうようなカネの使い方次第で、あたかも正直な行政官に見えるようにすることができてしまう。有権者がばらばらになっていて権力の基本的な単位として無力になっているような場合は、政治家の籠絡や打倒は簡単なものになる。」と評している。Jane Jacobs, *The Death and Life of Great American Cities*, Random House, 1961, p. 131. [翻訳版は、ジェーン・ジェイコブズ著・山形浩生訳『[新版] アメリカ大都市の死と生』鹿島出版会, 2010年, 501頁。]
- (20) モーゼスは、「スミス知事と同じく、ラガーディア市長は、実直で堅実 (down-to-earth), しかも自分の言葉を使いながらも相手によって使い分けることのできる (catch-as-catch-can) 話し手であった。未来の聞き手のために言葉を死体防腐処理するような不朽の書き手ではなかった。」と記している。Robert Moses, *La Guardia: A Salute and a Memoir*, Simon and Schuster, 1956, p. 26.
- (21) ラガーディア市長を主役とするブロードウェイ・ミュージカル *Fiorello!* は、1959年に初演され ベスト・ミュージカルなど複数のトニー賞を獲得しロングランになり、たびたび再演されている。
- (22) David Trosten, *New Charter for New York City*, Oxford Book Company, 1936
- (23) 1923年、州議会は自治体ホーム・ルール憲章を採択する州憲法修正条項案を可決し、住民投票に付され、翌24年に州憲法が改正された。そのため、州のみならず市も憲章改正の発議ができるようになった。
- (24) New York Law School, *100th Anniversary of the Charter of City of New York: Past, Present & Future 1898-1998*, New York Law School Law Review, 1998, TAB 1 pp. 1-43.
- (25) 憲章改正委員会は、州議会、州知事、市長、市議会など公選職が専門家に法律案策定を委嘱する一種の諮問委員会であるが、誰が法制度上設置することができるかは特段決まっておらず、政治的な役回りも伴う専門家会議である。このため、同じ目的のために州も市も設置して起案させることがしばしば生じている。
- (26) 市理事会は、全市が選挙区の市長、会計検査官 (Comptroller)、市議会議長 (President

2つの万国博覧会

- of the Council), および各自治区が選挙区である5区長 (Borough President) により構成され、全市域選出の公選職が各2票、自治区長が各1票の投票権をもつ合議制の行政機関で、全市域選出の公選職が合意すれば、各区の代表の反対があっても可決できるようになっていた。
- (27) ただ、市理事会は1998年の憲章改正まで存置されて、市内の多元的利益を調整する重要な役割を果たしていくので、市長が単独で強力な執行権を掌握する制度になるのは、少し先になる。
- (28) Rober A. Caro, *op. cit.*, p. 360.
- (29) 1926年から1955年までのモーゼスの都市開発を巡る顛末は、戯曲にもなっており、上演もされている。David Hare, *Straight Line Crazy*, Faber and Faber Limited, 2022, 132 pp., これは007シリーズの『スカイ・フォール』以降、ジェームズ・ボンドの上司役Mを務めたレイフ・ファイネス (Ralph Fiennes) 主演で、ウエストエンドのブリッジ・シアターで2022年3月に、ニューヨーク市ハドソンヤードのザ・シェドで2022年10月に上演された。日本では、燐光群が下北沢ザ・スズナリで2023年7月に日本語版『ストレイト・ライン・クレイジー』として上演された。
- (30) 初代大統領が就任式を執り行った場所は、当時の合衆国首都であったニューヨーク市のフェデラル・ホールである。現在は博物館として現存し、有名な証券取引所の斜向かいにある。ワシントン大統領の就任記念の行事がなぜニューヨーク市で開催されたのかは、こうした経緯のためである。
- (31) 開催期間は、1933年5月27日から11月12日までの前期と翌34年5月26日から10月31日までの後期で、総勢4,876.9万人を動員し、16万ドルの黒字となった。
- (32) Stanley Appelbaum, *The New York World's Fair 1939/1940*, Dover Publications, 1977, p. ix.
- (33) 一方、連邦、州、市の代表は15名に過ぎなく、明らかに民間主導のイベントとして開始された。Joseph P. Cusker, "The World of Tomorrow: Science, Culture, and Community at the New York World's Fair," Helen A. Harrison, *Dawn of A New Day: The New York World's Fair, 1939/40*, The Queens Museum, 1980, p. 3.
- (34) "Ash Dumps May Be Park," *New York Times*, February 2, 1934, p. 19, and "Site is Selected on Flushing Bay," *New York Times*, September 23, 1935, p. 14.
- (35) マンハッタン区長、市参事会議長、市長代行、市会計検査官という市の要職を経験してきたジョージ・マッカネニー (George A. McAneny) は、当時保険会社 (Title Guarantee and Trust Company) 社長と3州に渡る広域計画を立案するシンクタンクである大都市圏計画協会 (Regional Planning Association) 会長をしており、後にニューヨーク万博協会の会長となる人物であるが、万博開催を決断し、協力を仰ごうと

2つの万国博覧会

モーゼスに面会した際、開催場所についてモーゼスは、フラッシング・メドウズが最適と答えたと言われている。Robert Caro, *op. cit.*, p. 654.

- (36) Robert Moses, "From Dump to Glory: Corona Dumps," *Saturday Evening Post* 210, January 15, 1938, pp. 12-13.
- (37) Marc H. Miller, "Something for Everyone: Robert Moses and the Fair," The Queens Museum, *Remembering Future: The New York World's Fair from 1939-1964*, Rizzoli, 1989, p. 48.
- (38) Cleaveland Rodgers, *Robert Moses: Builder for Democracy*, Henry Holt and Company, 1952, p. 113. Hilary Ballon and Kenneth T. Jackson eds, *op. cit.*, pp. 197-200.
- (39) meadows の名のとおり、もともとはフラッシング湾に繋がる川辺の低湿地帯であり、「灰の谷間 (valley of ashes)」[F. Scott Fitzgerald, *The Great Gatsby*, Charles Scribner's Sons, 1925, pp. 25-26] とも呼ばれていた。現在のニューヨーク市のゴミ埋立地は、マンハッタン南のスタッテン島にある。詳しくは、鍛冶智也「腐りかけたビッグアップル?—ニューヨーク市の治安、ゴミ、教育」斎藤眞・大西直樹編著『今、アメリカは』南雲堂、1995年、167-187頁、参照。
- (40) 娯楽の区画では、家族連れが楽しめる遊園地のようなアトラクションに加えて、大人向けのセクシー・ショーも興業されていた。Gypsy Rose Lee の *The Streets of Paris* や Billy Rose の *Aquacade* は連日盛況であった。Brooks Arkinson, "Billy Rose's Aquacade Opens with a Splash," *New York Times*, May 5, 1939, p. 28. この時期の博覧会のエンターテイメントは、ディズニー・ランド(1955年開園)のような側面とキワモノ的なサーカスやミュージカル・レビューのような側面が混在していた。「ストリップ・ショー (girlie shows "Living Magazine Covers") や見世物 (freak shows "Nature's Mistakes") を通り過ぎて、1939ガイドに掲載されている『完璧な肉体美と美しさの融合を魅せるためだけの若い健康的な女性のいるところに向った』という記述もある。David Gelernter, *1939 The Last World of the Fair*, Free Pr. 1995, pp. 306-313. 集客には、機械文明の展示される技術の進化よりも、むしろ「美しい曲線のフォルムで表現した」文化の魅力の方が、有効であった。その後、それぞれが独自の発展をして分離し、後年の博覧会では後者が催さなくなっている。荒俣宏『万博とストリップ—知られざる二十世紀文化史』集英社新書、2000年、54-78頁。
- (41) 主に、Stanly Appelbaum, *The New York World's Fair 1939/1940*, Dover Publications, 1977, 152 pp. Bill Cotter, *The 1939-1940 New York World's Fair (Images of America)*, Arcadia Pub. 2009, 127pp. を参照。
- (42) 2つのシンボルについて、ニューヨーク・タイムズは「卵と画鋏」と評し、ニュー

2つの万国博覧会

- ヨーク・ポストは、パリスフィアを「ビッグ・アップル」と評した。
- (43) 1898年に『明日—真の改革にいたる平和な道 (To-morrow: A Peaceful Path to Real Reform)』を出版し、1902年に改訂され『明日の田園都市 (Garden Cities of To-morrow)』と改題されたが、その田園都市構想は、世界の都市と郊外の開発に大きな影響を与えた。1918年に渋沢栄一らが、この構想の影響を受け、田園調布の開発をしたのは有名である。
- (44) ドクトロアの自伝的小説には1939年のニューヨーク万博のフューチャラマでは「スピーカーの組み込まれた椅子が横にすべりだし、ハイウェイの壮大な景観が姿をあらわし、明るい照明のなかですべてのものが動きだし、複雑なミニチュアの驚異の世界が活動を始めると、二人とも人並みに、オオッ、アーッ、と感嘆の声をあげた。」と描かれている。E・L・ドクトロア著、中野恵津子訳『紐育万国博覧会』文藝春秋、1994年 [Edgar Laurence Doctorow, *World's Fair*, Random House, 1985] 350頁。
- (45) ハーバード大学が、雑誌 *The Nation* とニューヨークの *Evening Post* の編集者であったエドウィン・ローレンス・ゴッドキン (Edwin Lawrence Godkin) を讃えて「自由な政府と市民の責務の本質に関するゴッドキン講演シリーズ」を創設し、1939年にモーゼスが招待され講演をした。そこでは、ゼネラル・モーター館の展示は、極めて説得力のあるもので、自動車産業が現下の雇用問題を解決する要因となり得る多くの人々が考えるようになったであろうとし、今後の高速道路整備予算の増大に議会が危惧を抱くと同時に、市民がこうした公共事業費の増大に対して税金で支えきれなくなると考え始めるとの見解を示している。Robert Moses, *Theory and Practice in Politics*, Harvard University Pr. 1939, pp. 65-66.
- (46) 荒俣宏、前掲書、52頁。
- (47) 中国上海の「世博会博物館」の1939年ニューヨーク博覧会のパネル解説より。
- (48) アンソニー・フリント著・渡邊泰彦訳『ジェイコブズ対モーゼス—ニューヨーク都市計画をめぐる闘い』鹿島出版会、2012年 [Anthony Flint, *Wrestling with Moses: How Jane Jacobs Took On New York's Master Builder and Transformed the American City*, Random House, 2009, 272pp.], 90頁。
- (49) 交流電力において電力と送電事業の先進的な会社である。
- (50) ウェスティングハウス電力会社のプロモーションビデオである Robert R. Snody, *The Middleton Family at the New York World's Fair*, 1939, 55分では、中西部のインディアナ州から万博見物のためにニューヨークの親戚を訪ねるという設定になっているが、ミドルトン (Middleton) 家はその名称からゲルマン語の接尾語 (~ton) を使い英国系の中産 (Middle) 階級の家族が、万博を楽しむというストーリーになっている。人種的には本流で、拡大しつつある中産階級を強調している。

2つの万国博覧会

- (51) パリなどで開催された万博では、ラグーンは使われていたが、この時は平和希求の理念は高邁であったが、実質的に破綻してしまった国際連盟 (The League of Nations) をもじっているのではないかと邪推される。
- (52) Stanley Appelbaum, *op. cit.*, pp. ix-xi, Jeffery A. Kroessler, "world's fair," Kenneth T. Jackson ed., *The Encyclopedia of New York*, Yale University Pr. 1995, pp. 1275 - 1276.
- (53) "A Special World's Fair Supplement," *New York Times*, April 30, 1939.
- (54) John E. Findling ed. *Historical Dictionary of World's Fairs and Expositions, 1851-1988*, Greenwood Pr. 1990, p. 380.
- (55) 想定する計画よりも1,000万ドル少なかったということで、もともと黒字計上の計画ではなかった。
- (56) アメリカの自動車世帯普及率は、1920年には26%であったが、1935年には55%に跳ね上がっている。2023年では、93%の家庭で自動車が保有され、2台以上所有する世帯が60%となっている。石川和男「合衆国における耐久消費財の普及と背景(Ⅰ)―自動車社会の基盤形成と初期の自動車製造を中心に―」『専修大学社会科学年報』第50号(2016年), 25頁。
- (57) 大恐慌中の実施であったので、万博開催自身が雇用創出という側面もあり、財政的にもまずまずの成功と見なせると考えられる。大成功との評判であった同じく2期に分けられた1933/34年のシカゴ万博は、全体で3,905.2万人の有償入場者数で16万ドルの黒字になっている。1937年開催のパリ万博は半年の開催であったものの、3,141.2万人の動員で、4億9,500万フラン(およそ1億227万ドル)の赤字であった。
- (58) Larry Zim, Mel Lerner & Herbert Rolfes, *The World of Tomorrow: The 1939 New York World's Fair*, Harper & Row, Publishers, 1988, p. 13.
- (59) 1941年時点では、ロング・アイランド州立公園局長官 (President) [1924-1963], ニューヨーク州公園評議会議長 [1924-1963], ベスパイジ州立公園公社 (Bethpage State Park Authority) 総裁 (President) [1933-1963], ニューヨーク州緊急公共事業委員会議長 (Chairman) [1933-1934], ジョーンズ・ビーチ・パークウェイ公社 (Jones Beach Parkway Authority) 総裁 (President) [1933-1963], ニューヨーク市公園局長官 [1934-1960] である。
- (60) Hilary Ballon, "Robert Moses and Urban Renewal: The Title I Program," Hilary Ballon and Kenneth T. Jackson eds., *Robert Moses and the Modern City: The Transformation of New York*, W.W. Norton & Company, pp. 96-97.
- (61) 自治体国際化協会『米国住宅政策』(CLAIR REPORT 292), 2006年, 2頁。
- (62) *Local Law No. 1 of 1946*, Article 1, Section 3, C41-1.1.

2つの万国博覧会

- (63) 西尾勝「アメリカにおける大都市行政の構造(4)—ニューヨークを中心として—」『国家学会雑誌』第79巻第11・12号(1966年9月), 696頁。
- (64) モーゼスは、既に多くの兼職をしているが、市建設調整官としては、無給であった。ニューヨーク市関連で有給であったのは公園局長官のみで1万5,000ドル(1946年当時、市長は2万5,000ドルの俸給)であった。
- (65) 以下の諸点の詳しい解説は、以下の文献を参照。鍛冶智也「ニューヨーク市の行政構造」東京市政調査会編『大都市問題への挑戦』日本評論社、1992年、187-240頁。
- (66) 建設省計画局区画整理課・都市計画課建設専門官であった井上孝は、「大本営の参謀であり、督戦隊の首領であるとともに現地の部隊長でもある」と評している。井上孝「ニューヨークのロバート・モーゼス」『首都圏研究』第5号(1957年11月), 55頁。
- (67) 1946年にニューヨーク市トンネル公社と合併して、トライボロ橋梁トンネル公社となり、68年にニューヨークの鉄道・地下鉄・バスという大量輸送を担う大都市圏交通公社(Metropolitan Transportation Authority)に吸収合併されるまで、30年間で数億ドルの安定的な料金収入があった。
- (68) 行政学の学部長(Dean of Public Administration)と呼ばれるルーサー・ハルシー・グューリック(Luther Halsey Gulick)が初代市政管理官で、フランクリン・D・ローズヴェルト大統領の行政管理に関する3名委員会(通称、委員長の名をとってBrownlow Committeeと呼ばれる)のメンバーで、大統領職の拡充と執行部組織の再編成に尽力した。
- (69) Wallace S. Sayre and Herbert Kaufman, *Governing New York City: Politics in the Metropolis*, Norton, 1965. p. 666. 当初はメンバーだったが、あまりにくだらない会議と判断して出席しなくなった。
- (70) 市政管理官を新設することになった市会計検査官を委員長とする行政管理調査に関する委員会の委員であったモーゼスは、調査の冗長さで議論の論点がズレていることに不満をもち、1952年9月18日に委員を辞任する。その関係もあり、市政管理官やその調整会議には否定的であった。行政管理調査委員長に曰く、「我々の資本予算は、承認されたプロジェクトとして前進させる意図の全くみえないため、いまやジョークになり下がり果てた。我々が有しているもの全ては、約束されたプログラムである。今日の資本予算は、たぶん実施されない事柄のリストに過ぎず、建設するには費用が掛かり過ぎるし、できたらできたで維持費のための予算は一切ないとかの言い訳になっている。部分的か全体的かはわからないが、全ての歳入は一般会計に組み込まれてしまうため、自ら調達する努力は忘れ去られてしまっている。間接的な歳入は、地元の改良事業からも、民間企業を

2つの万国博覧会

奨励することからも得られるし、それに続く高度な査定や課税の問題は、原因と効果を把握する能力のない監査によって無視されてしまう。」と嘆いている。そして「市の行政運営は、結局のところ、善き家事一般を凌駕するものである。とすると、予算編成とは計画のことだし、先を見通すことである。要望を釣り合いのとれたものにさせる技術であって、要望がなかったことにしてしまうことではない。我々の行政運営と財務の専門家は、若干の例外を除けば、そのような水準に達していない。ただ、それは彼らの責任ではない。期待し過ぎだからである。問題の本質は、広く誤解され、代弁されていないからである。」Robert Moses, *Public Works: A Dangerous Trade*, McGraw Hill, 1970, pp. 731-738. 市長 (Vincent R. Impellitteri) も、この判断を尊重した。Warren Moscow, *The Last of the Big-Time Bosses: The Life and Times of Carmine De Sapio and the Rise and Fall of Tammany Hall*, Stein and Day, 1971, pp. 97-101.

- (71) ニューヨーク州の会計年度は4月1日に始まる。連邦政府の会計年度は10月1日に始まる。すなわち、2024年度の会計年度は、市は2023年7月開始、州は2024年4月開始、連邦は2023年10月に開始となる。州からの補助金は前年度の市の予算に組み込むことになるが、連邦からの補助金は、次年度の市の予算に組み込む。会計年度がずれることで、他のレベルの政府からの補助金は、十分な期間を経て受領政府の会計に組み入れることが可能になっている。日本のように、国、都道府県、市区町村全てが一斉に4月1日に会計年度開始されると、国や都道府県の予算案の可決が遅くなれば、基礎自治体の予算編成に重大な影響を及ぼしてしまう。
- (72) Frederick C. Mosher, "Fiscal Planning and Budgeting in New York City," New York State and New York City Fiscal Relations Committee, *A Report to the Governor of the State of New York and the Mayor of the City of New York*, November 1956, pp. 66-83.
- (73) Public Broadcasting Service のテレビシリーズ *The American Experience*, "The World that Moses Build: Profile of the Urban Planner Robert Moses," (ニューヨークでは WNET で 1989 年 1 月 15 日放映) の 58 分のビデオテープ。
- (74) Wallace S. Sayre and Herbert Kaufman, *op. cit.*, p. 381.
- (75) Bob Liff, "New York: Chess in Concrete," *The Newsday Magazine, Special Issue: Reassessing Robert Moses – The Legacy of the Power Broker*, December 4, 1988, p. 16.
- (76) Eugene Lewis, *Public Entrepreneurship toward a Theory of Bureaucratic Political Power*, Indiana Univ. Pr., 1980, Chap. 6 & 7. ただ、ニューヨーク大都市圏は、ニューヨーク州のみならず、西はニュージャージー州、東はコネチカット州を跨いでいる。マンハッタンの西側のハドソン川を渡る橋梁やトンネルは、ニューヨーク・ニュー

2つの万国博覧会

ジャーシー港湾公社が所管しており、「帝国」の覇権は必ずしも及んではない。
Jameson W. Doig, "Regional Conflict in the New York Metropolis: The Legend of Robert Moses and the Port Authority," *Urban Studies*, Vol. 27, No. 2 (1990), pp. 201-232.

- (77) 英語でも Cross-Manhattan Expressway と単数で表現されることが多いが、これは1本の高速道路（構想）ではなく、複数の構想道路の総体を示している。
- (78) 大都市圏計画協会は、1922年に設立された。非政府・非営利の独立した調査・研究の民間団体である。ニューヨーク大都市圏は、ニューヨーク州、西側のニュージャージー州と東側のコネチカット州の3州を跨ぎ、31のカウンティ地域を擁する広大な地域であるため、州の権限が及びにくい領域であり、連邦政府も関与しにくい政策領域でもあり、独特な態勢となっている。詳細な現地調査に加えて、域内の住民や市民団体、企業、議員や域内政府の代表などから丹念なヒアリングや公聴会を通じて、広域計画案を策定し、公表することで、域内の州や地方政府の制定する都市計画を誘導することを狙っている。
- (79) この他、86丁目の東側にイースト川に架かる橋とその接道、イーストビレッジの東側の架橋とその接道、ブルックリン橋と繋げる横断道路も提案され、これを加えると7本という数え方もあろうが、西側でハドソン川を渡る橋梁やトンネルの提案はない。Committee of Regional Plan of New York and Its Environs, *Regional Plan of New York and Its Environs: Volume I, The Graphic Regional Plan*, 1929, pp. 210-305, p. 404
- (80) この高速道路は、マンハッタン側はプエルト・リコからの移民を中心とするラテン系住民、ブロンクス側は中流かつ労働階級のユダヤ系およびイタリア系の多く住む地域で、大規模な反対運動に直面したが、莫大な連邦政府補助金を投入して完成させた。マンハッタン側の様子を知る映画として「イン・ザ・ハイツ (In the Heights)」(ジョン・M・チュウ監督2020年)がワシントン・ハイツを舞台とした人種問題を扱っているミュージカルがある。2005年にブロードウェイで舞台化され、その後映画化された。
- (81) 西側はハドソン川を渡る橋（未整備）とマンハッタン125丁目通りを接続し、東側はトライボロ橋の第2デッキに繋がるハーレム地域を横断する道路である。
- (82) 西側はリンカーン・トンネル（1937年開通）の接道39丁目と東側のミッドタウントンネル（1940年開通）の接道42丁目とを繋ぐ高架道で、大都市圏計画協会案は38丁目を通り、他いくつかの企画案が出されてきたが、モーゼスの案は、30丁目通り沿いに片側3車線の道路である。30丁目案だと、エンパイア・ステイトビルの南側を横断することになる。
- (83) 西側はホランド・トンネル（1927年開通）と東側はマンハッタン橋（1909年開通）

2つの万国博覧会

やウィリアムズバーグ橋（1903年開通）の間の道路で、カナル・ストリートやディランシー・ストリートあたりのY字で交差する道路になる。この道路の開発については、田口俊夫「ニューヨーク都市内高速道路ロアーマンハッタンエクスプレスウェイ計画でのリンゼイ市政による複合開発の試み」『日本建築学会計画系論文集』第86巻第780号（2021年2月）559-569頁、参照。

- (84) The City Planning Commission, *Study for Brooklyn Civic Center and Downtown Improvements*, November, 1944. P. 5.
- (85) セントラル・パーク周辺の5番街は高級住宅街、そしてセントラル・パークより南側はティファニーなどの高級なショッピング街ではあるが、現在南下する一方通行の5車線（バス専用レーン2車線と通常レーン3車線）の道路で、ブロードウェイと並ぶ南北の動脈としての役割を果たしている。2024年10月16日のニューヨーク市の発表によれば、観光客の増加により、片側約7メートルの歩道をそれぞれ46%拡幅して、3車線（バス専用レーン1車線、共用レーン1車線、通常レーン1車線）にする工事を2028年に始めるとしている。自動車の幹線道路の位置づけであったが、近年では年平均で1時間あたり5,500人が通行していて、今後は歩行者を優先する道路と変容することになる。“Can a \$350 Million Plan Transform 5th Avenue Into a Grand Boulevard?” *New York Times*, October 17, 2024.
- (86) 「この計画に反対する人は誰もいませんでした。誰も、ひとつこ一人さえも、ただ夥しい数のお母さんが運動に参加して」“There is nobody against this. Nobody, nobody, nobody but a bunch of ... a bunch of mothers.” Oliver Wainwright, “Street fighter: how Jane Jacobs saved New York from Bulldozer Bob,” *The Guardian*, April 30, 2017
- (87) Jane Jacobs, *op. cit.*, p. 360.
- (88) John Leland, “Seven Ways: The Village Voice Made New York a Better Place,” *New York Times (Online)*, September 21, 2018.
- (89) 計画推進派のモーゼスと反対派のジェイコブズの間での論争・紛争は有名で、以下の文献等を参照されたい。Roberta Brands Gratz, *The Battle for Gotham: New York in the Shadow of Robert Moses and Jane Jacobs*, Nation Books, 2010, 350 pp. アンソニー・フリント、前掲書、ドキュメンタリー映画、*Citizen Jane: Battle for the City*, 2016『ジェイン・ジェイコブズ—ニューヨーク都市計画革命—』[マット・ティルナー（Matt Tyrnauer）監督]。
- (90) ジェイコブズは、著書の中で、文化施設は集約するのではなく分散していることによって、街全体の賑わいは向上すると強調しており、さらに「同じ街路を共有する人々には、異なる時間帯に同じ施設を使う場合がある。いろいろな人々が往来するが、特定の時間帯に特定の目的でひょっこり出てくる人々と別の理由で

姿を現す人々を選別してはならない。極端な事例ではあるが、メトロポリタン・オペラの新たな本拠地は、向かいの低所得者用公営住宅と街路を共有するが、たとえ多様性を醸成するような支援施設がそこにあったとしても、隣接していることに意味はない。こうした絶望的な経済的ハブニングは、自然発生的にはほとんど生じないが、計画によっては引き起こされることがある。」と主張してバランスのある混合利用の重要性を説いている。Jane Jacobs, *op. cit.*, pp. 163-164.

- (91) Robert Moses, *Public Works, op. cit.*, pp. 513-533.
- (92) ミュージカルの往年の名作をスティーヴン・スピルバーグ (Steven Spielberg) が2021年にリメイクしたウエスト・サイド・ストーリーでは、冒頭に破壊された街並みが映され、そこには「This Property Purchased by the New York Housing Authority for Slum Clearance (この土地はスラム街撤去のためニューヨーク住宅公社により購入済)」の掲示板にリンカーン・センターの完成予想図が示される。オリジナル版では夜間に踊り歌うナンバー「アメリカ」は、リメイク版では昼間リンカーン・センターになる前の場所で建造物破壊撤去作業中の北側の通り (West 68 St と Broadway の交差点の周辺でマンハッタンの「ウエスト・サイド」) で歌われている。ここでは、「ロバート・モーゼスをサン・ファンの丘から追い出せ (Robert Moses fuera de San Juan Hill)」のプラカードや「立ち退き反対 (No Eviction)」の横断幕がでる場面が出てくる。プエルト・リコ系の住民たちが、モーゼスを敵視している場面が映画で描かれているわけである。1960年、プエルト・リコ系住民は、ニューヨーク市内居住は7.8%、市の郊外居住は0.5%であった。Ira Rosenwaike, *Population History of New York City*, Syracuse Univ. Pr., 1972, pp. 134-137.

レナード・バーンスタイン (Leonard Bernstein) とスティーヴン・ソンドハイム (Stephen Joshua Sondheim) によるオリジナルのブロードウェイ・ミュージカルは、1957年に発表されたので、この時点では工事は着手されていない。スピルバーグは時代設定の時計の針を少し進めて1959年辺りに設定したと思われる。

冒頭の場面でジェット団がスペイン語の「クレオール料理店営業中 (Cocina Criolla Abierto Ahora)」の看板を外して、もともとの英語のアイリッシュ・パブの看板 (Inn Sign) を見せる場面がある。ニューヨークへの初期の移民は、イギリス、アイルランド、ドイツ、イタリア、ポーランドなどの東欧であり、初めはそうしたヨーロッパ系の白人たちが街を占めていたが、次第にアメリカ大陸の南部からの移民が増えていった。「旧住民」であるヨーロッパ系白人 (ジェット団) の街が、「新住民」であるラテン系ヒスパニック (シャーク団) に浸食されつつあることがわかる。スピルバーグは、この物語の対立構造は、映画が上映された時代の「アメリカ人の分断」を象徴しているものとして、描き直したものと考えられる。『ロミオとジュリエット』からの翻案で、愚かな2つの若い集団の対立や若い男女の

2つの万国博覧会

悲劇を描いただけでなく、極めて政治的なミュージカルだと言える。映画の初めに描かれる街がブルドーザーと鉄球で破壊される場面は、市川崑監督『東京オリンピック』(1965年)の冒頭の場面を彷彿とさせる。「芸術や文化の祝祭は破壊から始まる」のだろうか。

- (93) 教皇ピウス12世の枢機卿であるフランシス・スペルマン (Francis Joseph Spellman) ニューヨーク大司教の意を汲んで忖度したとみられて「スペルマンのベットのユダヤ人」と呼ばれた。Warren Moscow, *The Last of the Big-Time Bosses: The Life and Times of Carmine De Sapio and the Rise and Fall of Tammany Hall*, Stein and Day, 1971, p. 122.
- (94) Robert Caro, *op. cit.*, p. 741.
- (95) Zann Ballsun-Simms and Georgena Owolabi, “Robert Moses Plaza and a Troubling History,” *The Observer*, December 8, 2015.
- (96) スラム・クリアランスが始まった頃に出版された著書, Robert Moses, *Working for the People: Promise and Performance in Public Service*, Harper & Brothers, 1956, p. 94. でこのように吐露している。
- (97) Henry D. Fetter, “Revising the Revisionists: Walter O’Malley, Robert Moses, and the End of the Brooklyn Dodgers,” *New York History* (New York State Historical Association), Vol. 89, No.1 (Winter, 2008). Archived from the original on May 5, 2010.
- (98) ここは、ニューヨーク・メッツだけでなく、アメリカン・フットボールのニューヨーク・ジェッツ (Jets) の本拠地でもあったが、2009年には隣接した駐車場が野球場 (Citi Field) になって、シェイ・スタジアムは解体された。その結果、ニューヨーク・ジェッツの本拠地は、2010年にハドソン川の対岸のニュージャージー州にあるメットライフ・スタジアムに移転した。同時に、ニューヨーク・ジャイアンツ (フットボール) の本拠地にもなった。2012年夏季オリンピックのニューヨーク招致活動の際に、マンハッタンのハドソン川沿いでリンカーン・トンネルの南に、オリンピック・スタジアムとしてウエスト・サイド・スタジアムの建設計画が持ち上がったが、誘致失敗により、計画は白紙に戻ったことが波及している。祝祭事業が公共事業に大きく影響を与えている事例の一つである。
- (99) Cleaveland Rodgers, *op. cit.*, pp. 116-119.
- (100) デイーン・アチソン (Dean Acheson) 国務次官 (Under Secretary of State) からジョン・スナイダー (John W. Snyder) 戦争動員・再配置庁長官 (Director of the Office of War Mobilization and Reconversion) への「1946年5月22日付書簡と覚書」(501. AD/5-2246), *Office of Historian, Document 47*.
- (101) モーゼスは、ゼッケンドルフには言及していないが、カロの評伝では記述されている。Robert Moses, *Public Works, op. cit.*, pp. 483-513. Robert Caro, *op. cit.*,

2つの万国博覧会

pp. 771-776.

- (102) 選出されるまでのモーゼスのさまざまな取引・交渉については、Robert Moses, *Public Works, op. cit.*, pp. 543-548. に詳しい。
- (103) この経緯については、Robert A. Caro, *op. cit.*, pp. 1074-1081. に詳しい。
- (104) 主に、Lawrence R. Samuel, *The End of the Innocence: The 1964-1965 New York World's Fair*, Syracuse Univ. Pr. 2007, 243 pp., *Official Guide: New York World's Fair 1964/1965*, Time Incorporated, 1964, 312 pp., *The Fair in 1965*, New York World's Fair 1964-1965 Corporation, 1965, 49 pp., *Builders of the Fair: Progress Report #9*, New York World's Fair 1964-1965 Corporation, 1963, 65 pp. を参照。2024年4月11日のアメリカ合衆国議会上下両院合同会議における岸田内閣総理大臣の演説で、この万博とシンボルが言及されている。
- (105) 第2次大戦後、アメリカの鉄鋼産業は70年代まで、一貫して粗鉱生産能力は向上していったが、70~80年代で競争力低下が顕著になった。万博の時期は黄金期の最後とも言えよう。川端望「戦後アメリカ鉄鋼業における成長の一国的構造—リストラクチャリングの諸前提に関する研究(1)—」『証券研究年報』第10号(1995年12月)、大阪市立大学証券研究センター、51-80頁。
- (106) この1/1200の縮尺のパノラマは、製作に67万ドルの経費が掛かった。現在もクイーンズ博物館に展示され、今なお定期的に更新されている。詳しくは、Marc H. Miller, *The Panorama of New York City: A History of the World's Largest Scale Model*, The Queens Museum, 1990, pp. 48 を参照。このパノラマが舞台の一つとして扱われている映画に、トッド・ヘインズ (Todd Haynes) 監督『ワンダーストラック (Wonderstruck)』(2018年)がある。このパノラマをモデルとして、森ビルが東京の都市部のパノラマが1/1000の縮尺で作成し、2003年の六本木ヒルズオープニング展覧会『世界都市展』において、六本木ヒルズ森タワーの森アーツセンター内のギャラリーで展示され、閉会後も引き続き展示されていたが、現在は、森ビルアーバンラボに移設され、年に2回更新されているが、一般公開はされていない。同じ空間に、ニューヨーク市のジオラマも同縮尺で設置されている。2004年8月にスウェーデン・ストックホルムで開催された都市会議では、東京のパノラマと共に、上海とストックホルムの中心市街地のジオラマも展示された。展覧会については、『世界都市展』(六本木ヒルズオープニング展覧会カタログ) 森ビル株式会社, 2003年, 107頁。
- (107) Helen A. Harrison, "Art for the Million, or Art for the Market?" The Queens Museum, *Remembering the Future: The New York World's Fair from 1939 to 1964*, Rizzoli, 1989, pp. 137-166.
- (108) これも修復の上、現存しており、既に展望台にはなっていないが、給水塔のよ

2つの万国博覧会

- うにもみえる。あるいは、円盤の宇宙船が駐機しているようにもみえる！
- (109) 周知のとおり、このアトラクションは、アナハイム（そして東京）のディズニー・ランドで引き続き提供されている。ゼネラル・エレクトリック館の「進歩の回転木馬」もディズニー監修であった。海野弘『万国博覧会の二十世紀』平凡社新書、2013年、184-186頁。
- (110) Helen A. Harrison, *op. cit.*, pp. 148-150. 万博開催の直前、1963年11月22日に、初のカトリック教徒の大統領ジョン・F・ケネディ（John Fitzgerald Kennedy）が暗殺されている。
- (111) Helen A. Harrison, “From Dump to Glory: Robert Moses and the Flushing Meadow Improvement,” Joann P. Kreig ed. *Robert Moses Single-Minded Genius, Heart of the Lakes Publishing*, 1989, p. 98.
- (112) Hy Averback, *Where Were You When the Lights Went Out*, Metro-Goldwyn-Mayer, 1968.
- (113) 例を挙げれば、New York City Improvement Commission Plan（1907年）、The Brooklyn City Plan（1914年）、The Port of New York Authority Plan（1921年）、The Reginal Plan of New York and Its Environs（1929年）などは、マスタープランの構成要素になり得た。
- (114) 渡邊泰彦『評伝ロバート・モーゼス—世界都市ニューヨークの創造主』鹿島出版社、2018年、166-170頁。
- (115) Esther Crain, *The Gilded Age in New York, 1870-1910*, Black Dog & Leventhal, 2016, 304 pp.
- (116) 1964年から65年にかけて、ニューヘイヴンとニューヨークに滞在した学者で劇作家の山崎正和は、この時期「ニューヨークは荒れ果てた」と言われていたと発言している。御厨貴・阿川尚之・刈部直・牧原出編『舞台をまわす、舞台がまわる—山崎正和オーラルヒストリー』中央公論新社、2017年、108頁。
- (117) 一方東京は、社会資本整備が大規模に進む時期としては、東京オリンピックを機に東京に集中的に国家予算が投入されたため、1960年代になる。東京とニューヨークは30年ほどのタイムラグがある。NHK「テクノパワー」プロジェクト『巨大建設の世界⑤大都市再生への条件』日本放送協会、1993年、47頁、109頁。大阪などの東京以外の地域は、さらに5-10年ほど遅れて整備が進んだことになる。ちなみに、大阪万国博覧会の開催は、1970年である。
- (118) Charle R. Simpson, *SoHo: The Artist in the City*, Univ. of Chicago Pr., 1981, p. 130. この時期のニューヨーク大都市圏の産業構造の変容については、Edgar M. Hoover and Raymond Vernon, *Anatomy of a Metropolis: The Changing Distribution of People and Jobs Within the New York Metropolitan Region*, Harvard Univ. Pr. 1959, 361pp. を

2つの万国博覧会

参照。

- (119) John D. Kasarda, "Urban Change and Minority Opportunities," Paul E. Peterson, ed., *The New Urban Reality*, Brooking Institute Pr. 1985, pp. 33-67.
- (120) H.V. Savich, *Post-Industrial Cities: Politics and Planning in New York, Paris and London*, Princeton Univ. Pr., 1989, pp. 30-49.
- (121) Marshall Berman, *All That is Solid Melts into Air: The Experience of Modernity*, Simon and Schuster, 1982, pp. 331-333.
- (122) William Bunch, "Long Island, Dominated by the Expressway," *Newsday Magazine*, December 4, 1988, p. 20.
- (123) Kenneth T. Jackson, *Crabgrass Frontier: Suburbanization of the United States*, Oxford Univ. Pr., 1985, p. 219.
- (124) 路線のそれぞれの駅では、メキシコ系、中央アメリカ系、アンデス山脈沿いの南米系、イタリア系、ポーランド系、ルーマニア系、中華系、インド系、韓国系、パキスタン系、ベトナム系などと特定の人種が多く住む「～街」があって、地下鉄がそれを繋いでいた。最終駅のフラッシング・メイン駅周辺は、大規模な中華街になっている。有名なマンハッタン南部の中華街は、移住直後の就業先になることが多いのに対して、フラッシング周辺は、むしろ中産階級となった中華系が住んでいる。Stéphane Tonnelat and William Kornblum, *International Express: New Yorkers on the 7 Train*, Columbia Univ. Pr., 2017, pp. 19-44.
- (125) Morris Dickstein, "From the Thirties to the Sixties: The New York World's Fair in Its Own Time," The Queens Museum, *Remembering Future: The New York World's Fair from 1939-1964*, Rizzoli, 1989, p. 26.
- (126) Leonard Wallock, "The Myth of the Master Builder: Robert Moses, New York, and the Dynamics of Metropolitan Development since World War II," *Journal of Urban History*, Vol. 17 No. 4 (August 1991), p. 340.
- (127) Scott Larson, *Contemporary Planning in New York City: "Building Like Moses with Jacobs in Mind"*, Temple Univ. Pr. 2013, pp. 145-153.
- (128) Leonard Wallock, "New York City: Capital of the Twentieth Century," in Leonard Wallock ed., *New York, Culture Capital of the World 1940-1965*, Rizzoli, 1988. pp. 23-50.
- (129) 平田オリザ『都市に祝祭はいらない』（平田オリザの仕事2）、晩聲社、1997年、34-35頁。
- (130) 山崎正和『装飾とデザイン』中央公論新社、2007年、315頁。