

## 在外研究で見たアメリカ社会

商学部准教授 神野 光指郎

2006年8月末から1年間、在外研究のためアメリカのカリフォルニア州サンタバーバラに滞在した。アメリカへは旅行で何度か行ったことがあるが、今回はこれまで見ることの出来なかったアメリカ社会の断面をいくつか見ることが出来た。その中で特に筆者が関心を持ったことについて書いてみたい。

### [ 支払い手段 ]

アメリカでは小切手が広く利用されている。最近ではインターネット利用が増加しており、筆者も電気料金の支払いをインターネットにしようとした。しかし毎回自分で支払い操作をしなければならない。申込み手続きが煩雑で、また銀行から小切手を50枚すでに受け取っていたので、小切手を利用することにした。自動引き落としを提供している業者もあるらしいが、現物の証拠が残る小切手は今後もそれなりに利用され続けるだろう。

小切手の普及はアメリカの分断された銀行制度が背景にある。はじめて筆者がアメリカを訪れた1999年には、シアトルですらカリフォルニア出身のBank of America (以下 BOA) を見なかった。しかし今回、ボストンに行ったとき、BOA の支店が現地で最も多かったことに驚いた。

調べたところ、BOA はノース・カロライナ出身の NationsBank に買収されており、合併銀行が BOA の名前を引き継いだ。その銀行が Fleet Boston を買収していた。ニューヨークで

も DC でも BOA の店舗が目立ったので、そこでもどこかを買収したと思われる。逆に西海岸で Citibank を見かけることも多くなり、二大銀行がこの数年で以前には想像も出来なかった規模の全国展開を成し遂げていた。

筆者は BOA で口座を開いたので、どこに行っても支店や ATM があった。また買い物や食事では、ATM カードが VISA と提携したデビット・カードになっており、ほとんどの店で支払いが出来た。ただ、帰国前に東海岸へ行った時、口座解約に備えて ATM カードを使わないよう事前に多めの現金を下ろそうとしたら、カードがブロックされた。ID 一式を持って近くの店舗に行ったが、州外からは口座の操作ができず、カリフォルニアの担当部署に電話しなければならなかった。シアトルの店舗で口座を閉じることもできなかった。全国展開していても、まだ州の壁は残っている。

### [ 買い物 ]

広大な国土に人口が点在しているアメリカでは、日本以上に物流で量が物をいうと想像できる。売れ残り品などを大量一括購入して廉売している店は多い。中でも ROSS や Nordstrom RACK はあちこちで目にする。商品の価格はアウトレット・モールの半額以下のこともある。ただし気に入る物とサイズがある確率は高くない。

食品の場合は商品の内容量や販売単位が大きくなっている。メーカーや小売りは、どうも価格より量で競争してきたようだ。レストラン同

様、加工食品もボリューム満点というのが売りになる。しかもセールの際は単品で値引きするのではなく、2個買うと3個目は無料とか、10個セットとかだ。商品は大量仕入れで在庫保有しているのだろう。売り場である商品が無くなると、長い間そのまま、気が付くとまた大量に並んでいる。もともと加工食品・冷凍食品が多く、野菜などについても客が日本ほど鮮度にこだわらないため、こういう商売が成り立つのだろう。

### 【食事】

レストランで驚くのは量の多さだけでなく、盛りつけの殺風景さだ。肉料理の付け合わせはせいぜいポテトくらいだ。口の中が脂っぽくなるから野菜も食べるという感覚がないのだろう。学校で子供の弁当がスナック菓子だったりするし、家庭では冷凍食品を解凍するだけということも多いそうだ。学校では家庭科の授業が正規科目になっていない。食に関する知識を身につける機会は皆無とっていい。

ジャンクフードばかり口にして、体が不足する栄養分を欲しがっても、何を食べて良いのかわからないからまたジャンクフードを食べる。そのため肥満が社会問題になるほど多い。その反動で一部の人はひたすらサラダばかり食べて、足りない栄養分はサプリメントで補い、ジムに通って体を鍛えている。農業大国で、バランスの取れた豊かな食生活を目指すという発想が希薄なのは皮肉だ。

### 【交通手段】

ごく一部の大都市中心部を除くと、交通手段はほとんど車に限られる。人々の生活圏は広く、ハイウェイで1時間以上かけて通勤する人はめずらしくない。通勤ラッシュ時の交通渋滞がひどく、それを避けるために夜明け前から仕事を始めて夕方早くに帰宅する人も多い。時間帯によっては買い物に行くのが一苦労だ。店側がまとめ売りするのは、客のまとめ買いして買い物

の頻度を下げたいというニーズに対応している側面もある。

またアメリカ人は長距離運転に慣れており、遠出するのが好きだ。1000kmくらいでも1日で動く。ハイウェイに休憩所はほとんど無いが、ところどころ出口付近にファーストフード店や給油所が集まっている。州際ハイウェイの建設が進んだ1950年代後半はマクドナルドがチェーン展開を進めていった時期と重なる。車社会とファーストフードの食文化は車の両輪ではないかと思ってしまう。

### 【都市の構造と格差】

車の普及とともに人々は広い住宅を求めて郊外に移り住んだ。公共交通機関はほとんど無く、道が入り組んだ住宅地なので、部外者はまず来ない。各家に塀は無くても、地理的条件が自然の防壁になっている。街の中心部は、郊外型スーパーやモールが存在で商業地区として衰退していることも多い。しかし限られた公共交通機関は中心部に集中しており、車を持たない低所得層はその近くに住む。中心部からの夜間人口流出で治安に気を配られなくなると、犯罪多発地区になりやすい。すると必要不可欠な人以外は公共交通機関を利用しない。車は移動手段兼防壁になっているわけだ。

居住区域は所得階層で完全に分断されており、両者が接するのは主にサービスの場だろう。飲食業などのサービス業は、不法移民を中心とする低所得層によって担われている。それらはチップを受け取る業種が多く、その場合、州毎の最低賃金規制が緩和される。サービス業の高い生産性の背景には低賃金という現実があることを忘れてはならない。一方でチップの習慣を擁護する意見として、払わなければチップで生計を立てている人が困るというのがある。つまり持てる者には高貴なる義務があるわけだ。