

「ブルックリン・ドジャースを探して」
“Looking for the Brooklyn Dodgers”
労働民衆史から捉えたブルックリン・ドジャース
とその移転
The Brooklyn Dodgers and the Move
as a Labor History

南修平
MINAMI Shuhei

1958年にニューヨーク市（以下ニューヨークと表記し、必要に応じて「市」を付記する）ブルックリンからカリフォルニア州ロサンゼルスに移転したメジャー・リーグ球団ブルックリン・ドジャースは、現在でも当地では根強い人気を維持している。ブルックリン・ドジャースに関する書籍は学術研究書から写真集、ガイドブックなど広範囲に渡って存在し、ドキュメンタリー等の映像資料も多い。また、地元の歴史を記録し、伝える役割を担うブルックリン歴史協会はドジャースに関する様々な1次史料を熱心に収集し、展示を企画している。近年の同協会主催による企画を見ると、1955年におけるドジャースのワールド・シリーズ初制覇をメイン・テーマにした展示が2005年4月～12月に行われ、この論文を執筆している現時点（2012年1月31日）でもドジャースの本拠地エベッツ・フィールドにフォーカスした展示が開催中という具合である¹。

しかし、これら衰えることのないドジャース人気は少し考えると奇妙な現象のようにも思える。ブルックリンに本拠地をおくドジャースが常に優勝争いに絡む常勝球団の一つであったのは、第2次世界大戦直後から1950年代を通じてであり、ちょうどこの時期のニューヨークは野球全盛時代とも言えるほど充実した状況を迎えていた。ドジャースに加え、同じナショナル・リーグに属し、マンハッタンのポロ・グラウンズを本拠とするニューヨーク・

ジャイアンツ、アメリカン・リーグの常勝球団でブロンクスのヤンキー・スタジアムを本拠とするニューヨーク・ヤンキースが常にワールド・チャンピオンをめぐってぶつかり合っており、ニューヨーク市内という狭い空間にメジャー・リーグの常勝球団が3チームも並立する例のない事態になっていたのである。そして、ドジャースがロサンゼルスに移転した1958年は、同じくジャイアンツがサンフランシスコに移転した年でもある。3チームともに華々しい活躍があり、ジャイアンツは本拠地移転という大きな動きが見られたにもかかわらず、ドジャースが出色の人気を誇り、未だ多くの人々に愛おしまれ、語り継がれるのはなぜなのだろうか²。

このような差がなぜ生じるのか。本論文は、この疑問を解き明かすための一つの方法として、ブルックリンが有する独特の労働者文化に注目し、特に20世紀以降のブルックリンの労働者文化——そこにいかなる人々が暮らし、働いていたのかという労働民衆史的観点からブルックリン・ドジャースの存在やそれと労働者との関係を捉えようとするものである。実際、ドジャースに関するオーラル・ヒストリーでは、ドジャースがブルックリンの労働者文化と密接なつながりを持つものとして語られることがしばしば見られ³、ニューヨーク労働史研究で知られるジョシュア・フリーマンも、第2次世界大戦後から1958年ドジャースのロサンゼルス移転にかけての一連の事態について、同地における労働者階級の盛衰と関連付けて説明している⁴。しかし、「労働者（階級）」という総称によって代表されるものの実態は十分に明確ではなく、その実像は抽象的集合体にとどまっている傾向が強く見られるのである。したがって、本論文では、まず20世紀以降のブルックリンに生きた労働者階級がどのような人々であったのかを明らかにし、それら人々の生きる世界、そこで培われた固有の秩序を抽出する。そしてその労働者の具体的な生活世界の変容とドジャースのロサンゼルス移転までの事態を関連付けて考察した場合、相互の関係はどのようなものであったのか、あるいは歴史的にはどのように捉えることが可能なのかを検討するものである。

1. Sandhogs とブルックリン橋の建設

20世紀に入って橋脚、地下鉄・高速道路、巨大造船所、広大な港湾地区等を有するようになったブルックリンは多くの移民労働者を吸い寄せ、同地にはブルーカラー労働者として働くアイリッシュやそれに続いてやって来たイタリア移民たちのコミュニティがつくられていった。過酷な労働に従事しつつも、人々は相互に生活を支え合い、日常的に交じり合う中で独自の文化や秩序を創り出した。こうしたブルックリンにおける人やモノの出入りは、1898年の拡大ニューヨーク市の誕生によって大いに促進されることになる。

この拡大ニューヨーク市は、それまでのニューヨーク市——マンハッタンに、当時独立した市であったブルックリンを含む4地区が合併したことで成立したものである。とりわけブルックリンは1900年の時点で人口が125万を超えており、同時期のマンハッタン185万人に次ぐ全米有数の大都市を形成していた。ニューヨーク経済の両輪となっていたこの2つの地区は、イースト川を挟んで向かい合う位置にあった。その両地区の距離を物理的に近づける上で重大な役割を最初に担うようになったのは、両地区間を結ぶ橋脚であろう。中でも統合以前に建設されたブルックリン橋は、巨大都市間における交通の便を飛躍的に高めた。だが、ブルックリン橋の役割はそれだけにとどまらず、この巨大な構造物を作り上げた人々のヒロイズムを創り出し、その存在自体によって作業に従事した人々の労苦を示す役割も有したのである。

拡大ニューヨーク市誕生以前の1883年に開通を見たマンハッタンとの間を結ぶブルックリン橋は当時世界最大の吊橋であり、その建設は困難を極めた。作業にはアイルランドやドイツ、それにイタリアからの移民男性を中心とする労働者が従事したが、橋脚の基礎部分を構築するために地下深くを掘り進める作業の中で、外部とトンネル内間で生じる著しい気圧差によって潜函病に罹る者が多数現れた。また、ブルックリン橋のような橋脚基礎工事や続々と行われた鉄道トンネルの掘削工事では洪水や地盤の崩落が頻繁に発生し、それらによる犠牲者も絶えなかった。しかし、雇用主は死傷事故が絶えない原因を専ら「移民労働者の不規則でだらしない生活習慣にある」とし

てその原因を彼らに帰せ⁵、その一方で労働者の遺体を闇夜に紛れて現場から運び出し、遠方に放置する等自然死を装う非道な扱いを行っていた⁶。

過酷な状況の中、労働者は団結を強め、行政当局に対して現場の安全を保障する作業規則の制定や雇用主の横暴を規制する法制度の整備を要求した。それらは次第に成果を収め始めるようになり、トンネル作業に従事する労働者は、黎明期におけるニューヨーク労働運動の中心的存在として力をつけていき、トンネル労働者だけでなく、他の職種の建設作業労働者を中心に市全体の労働者の組織化を進めていった⁷。

ブルックリン橋に続き、その後もマンハッタンとの間に架かるウィリアムズバーグ橋（1903）やマンハッタン橋（1909）の開通が相次ぐなど、トンネル労働者はブルックリンの発展を支える重要な役割を負った。トンネル労働者は地下に長くこもりながら死の危険を伴う困難な作業に従事する極めて特殊な専門職人の様相が強い労働者であった⁸。地盤の崩壊や洪水がいつ発生するかもしれない状況下の地下深くで長く過ごすため、頼れる者は一緒に働く仲間しかおらず、労働者相互の絆の強さは並々ならぬものがあった⁹。トンネル労働者は、現在も彼らに対する通称として広く流通している *sandhogs* で呼ばれることが多い。「土掘り人」とも言える彼らは、その通称を重んじ、プライドを持って自らの呼称として用いており、そのことは現在のニューヨーク *sandhogs* の中心労組である Local 147 のウェブサイトからもうかがい知ることができる。トップページに SANDHOGS の名を冠する彼らは、自らの存在と歴史を以下のように語っている。

sandhogs はニューヨークの伝説的な都市坑夫である。我々はニューヨークのあらゆるトンネルを建設し、橋脚の基礎を築いてきた。この偉大な都市にとって我々がいかに重要な労働者であるかということは、我々がこれまでになしえてきたことを考えればよい。ブルックリン橋の基礎となる潜函（ケーソン）を沈め、ホーランドやリンカーン・トンネルを掘り、バッテリー、ミッドタウン・トンネルも掘ったのである。それら無しに外からニューヨークへ入ることがいかに困難であるかを想像してみよ。1日あたり400万もの人々を運ぶ地下鉄も建設した。汚物を取り除き、多大なエネルギーを供給するトンネルもつくったし、遂には遠く何マイルも離れた所からニューヨークに1日当たり15億ガロンもの水を供給する水道トンネルも

整備した。……sandhogs がつくったトンネルがなかったら、ニューヨークは南北戦争のころには消滅していただろう。……我々はニューヨークを機能させる男たち——ニューヨークの sandhogs であることを誇りとするものである¹⁰。

陸路によるマンハッタンとの往来を可能にさせたブルックリン橋の現出は、構造物としての橋そのものの可視化だけでなく、ヘルメットを被って地下深く潜り、危険極まりない作業に黙々と携わる不屈の坑夫というイメージ形成にも大いにつながるものだった。実際、sandhogs は建設過程で多くの犠牲を強いられており、命を守り、生きる権利を獲得するために、ニューヨークの肉体労働者の中心としてデモ行進の先頭に立ち、労働者の前面に現れた。1969年 Local 147 に属する sandhogs 3名に対して行われたインタビューに見られる彼らの語りは、その実像の一端をよく示している。1939年クイーンズ—ミッドタウン・トンネル建設作業中に発生した火災から命からがら逃げた経験などを持つ彼らに対し、どうしてそんな危険な仕事に就いたのかという質問がなされた（当時火を消すには気圧装置を切って川から大量の水をトンネル内に流入させるしかなかった）。インタビュー当時もブルックリンに住み続けていたインタビューイ3人の中の1人は以下のように答えた。

金じゃない。実際、他の建設職より稼げないし、安全でもない。多分、俺達のほとんどは親父の後を継いだだけだろう。もしもう一度同じことをしなけりゃならないなら、ちょっとは違った風にするだろう。でも、まあ人生は一度切りだけだ¹¹。

sandhogs になって危険な中に身を置くことは労働者家庭に生まれた者の自然な成り行きでもあった。だからこそ、彼らの存在はブルックリンがブルーカラー労働者の街であることをより一層特徴づける強いアイコンとして機能したのである。

2. 港湾都市ブルックリンの労働者たち

(1) ブルックリン海軍造船所の存在

ロング・アイランド島の一角をなすブルックリンはイースト川を挟んでマンハッタンと対しており、水運に恵まれた地理的条件を活かし、早くから港湾産業が発達していた。その中でも特筆されるのがブルックリン海軍造船所である。広大な敷地と多くの労働者を抱え込んだこの造船所は、sandhogsと並び、「ブルーカラー労働者の街ブルックリン」の代表的存在としてそのイメージ形成に大きく貢献した。ブルックリン海軍造船所の変遷や、そこで働いた労働者及び周辺コミュニティの様子については、拙稿「ブルックリン海軍造船所の閉鎖とニューヨーク都市労働者の生活世界」に詳しいのでそちらを参照されたいが¹²、同造船所がブルックリンの労働者文化を語る上で外せない存在であるので、ここでは同造船所に働く労働者の中で創られていた秩序や文化及び地域社会との関連のみに絞って述べておきたい。

もともとは民間人がマンハッタンに近い対岸地区で経営していた造船所は、1806年より海軍が購入したことで軍直轄となり、それ以降2つの世界大戦を経るなどして全米一の規模を誇る巨大造船所として発展していった。熟練作業を要する造船労働において優れた技術を身につけることで労働者の頂点に立っていた者は、この地に到来し、家族を持って暮らしてきたヨーロッパからの移民やその息子たちであった。地縁や血縁を軸に熟練職を受け継いでいく慣行は、自ずと造船所内労働者の間に職種による確固としたヒエラルキーを創り出すとともに、外部の者が各々の領域に容易にアクセスすることを許さない境界を構築した。

戦争とともに歩んできた造船所は第2次世界大戦期にピークを迎え、最大時には7万人を超える労働者がここで働くようになり、24時間稼働し続ける不眠不休工場となった。多数の船舶が昼夜を問わず頻繁に出入りする光景は同時に、労働者も同じ状態であることを示していた。造船所の周囲には古くからそこで働く労働者の街が形成されていたが、それに加え、戦争遂行の上で必要とされた大量の労働者が流入したために、そうした人々を輸送する交通網もフル稼働した。そして労働者相手の様々な商店も次々に現れて、造

船所周辺の地域は文字通り眠らない街として大いに栄えたのである。

ここで重要なことは、造船所の存在は物理的な繁栄を地域にもたらしただけではなかったということである。ブルックリン海軍造船所が、米海軍の中で最大規模を誇る巨大施設であり、空母をはじめ重要な大型艦船を次々に建造し続けてきた実績を持つという事実は、そこで働く労働者自身はもとより、その家族や造船所と何らかのかかわりを持つ少なからぬ地域の人々に大いなる自信と愛国的な充足感を与えたのである。真珠湾で日本軍に撃沈された戦艦アリゾナ、日本が降伏文書に調印する舞台となった同ミズーリ、米海軍第7艦隊の中心として長く就役した空母インディペンデンス等歴史的艦船がブルックリン海軍造船所で建造されたということ、1951年には開設150周年を迎え、盛大な記念式典を行った際、トルーマン大統領から祝福と感謝の手紙が送られる等といったことは、愛国心を実感させる具体的な事柄であった。

さらに、新規艦船建造の度に執り行われる進水式や命名式も重要な役割を果たしていた。式典には軍高官に加え、艦船の命名の由来となった州や都市に縁の深い上下院議員らが臨み、労働者とともに周辺住民も式に参加してその次第を見届けた。こうした一連の祝祭は、造船所がいかにか国に貢献し、誇り高き役割を担っているのかを労働者やその家族・住民に肌で実感させるものとして大いに機能したのである。実際に式典が行われている造船所で巨大艦船を前にし、その建造作業に従事した父や夫、息子を傍らに持つ家族にとって、その場を共有している事実は大いなる誇りの根拠となったが、それは一方で父や夫、息子という男性を頂点に置くジェンダー化された愛国的感情の醸成をも意味していた¹³。

ブルックリン海軍造船所は、造船労働者として生きることに対する強い誇りを日々感じさせる場所であり、白人男性を中心とした愛国的感情を再生産する機能を果たし続けた。結果として造船労働者は、造船所周辺地区に深く関わっている人々とともに暮らすことで、地域やコミュニティに対して並々ならぬ愛着を持った。そうした感情は日々の生活を営む中から生まれ、ブルックリン海軍造船所こそ、まさにその中心的存在・根拠に他ならなかったのである。

(2) 海運業の拠点ブルックリンの労働者たち——港湾労働者の労働・生活文化

この他、ブルックリンの労働者を語る上で見逃せないのが、ブルックリン海軍造船所の南に形成された一連の港湾地区の存在である。マンハッタンやスタテン・アイランドに対峙するブルックリンの沿岸地域には所狭しと棧橋が建設され、特にレッド・フック地区には最も港湾施設が集中していた。さらにその南側に位置するサンセット・パークの湾岸地区一帯には、広大な敷地内に海運・流通・製造業などが一堂に会したブッシュ・ターミナル (Bush Terminal) があり、それに隣接してやはり米陸軍随一の規模を誇る巨大な複合施設・ブルックリン陸軍ターミナル (Brooklyn Army Terminal) があった。陸軍のターミナルは当時世界最大の倉庫群を有するとともに、ピーク時で軍民合わせて5万6千人もの兵士や労働者を雇用し、第2次世界大戦期には300万人を超える兵士と3,700万トンの物資を海外へ運ぶなど、まさに人員・物資の輸送の中心となっていた¹⁴。

ブルックリンの港湾地区で荷役作業に従事していたのは longshoreman と呼ばれる港湾労働者であり、その中心はイタリア系移民が担っていた。港湾地区はマンハッタンでも発達しており、ハドソン川を挟んでニュージャージーの対岸に面するチェルシー地区を中心としたマンハッタン西岸が拠点であった。そこからマンハッタンの南端にかけて南西の河岸一帯に港湾地区が形成されていた。チェルシーなどマンハッタンの港湾地区ではアイルランド系移民が支配的であったのに対し、ブルックリンではアイルランド人が大量に移住してきた後にこの地へやってきたイタリア人が港湾労働の中心を担った。

ニューヨークの港湾労働者を組織していたのはチェルシーに拠点を構えたジョセフ・ライアン率いる国際港湾労組 (International Longshoremen's Association, 以下 ILA と表記) だったが、ILA の実態は棧橋群ごとに線引きされた地域をテリトリーとする各支部 (local) の集合体であった。それぞれの支部は自身のテリトリーで独自の秩序を築き、また、職場に隣接した地域に支部の労組員とその家族が暮らすコミュニティを持ち、高い自律性を有していた。レッド・フック地区はイタリア系移民で占められ、やはりイタリ

ア生まれのアンソニー・アナスタシアをリーダーとする Local 1814 が同地区の港湾労働をとり仕切っていた。「とり仕切る」という言葉通り、港湾労働は労組及びそれと提携する海運資本の強い統制下にあり、さらにその背後には双方に深い関係を持つ犯罪集団が暗躍していた。港湾地区に集まる膨大な物資と人員は利権の温床となり、それらをめぐる殺人・傷害事件が頻繁に発生していた¹⁵。

日雇いが常態化する港湾労働は極めて不安定な就業形態を特徴としていた。出入港する船の積荷の都合によってその都度必要な人員がかき集められるため、労働者は早朝・昼間・夕方の1日3回港の倉庫前に集まり、現場監督が自分を選んでくれるまで待つことをひたすら繰り返した。“shape up”と称されるこの独特の労働システムはブルックリンだけでなくニューヨーク港湾地区全体に共通する光景であった¹⁶。一度雇われた労働者はその見返りとして貴重な給料から現場監督（組合員）にキックバックを支払い、組合に忠誠の態度を示すことで次にまた仕事が紹介されるようにするのが通例であった。積荷がコンテナ化され、搬入出における人力への依存が大幅に軽減される以前の港湾地区では、こうした前近代的な労働システムが支配し、それが犯罪や腐敗を生む温床になっていたのである¹⁷。そのような状況下で行われる港湾労働の実態は、ひたすら労働者の肉体的強韌さに依存する荷役であり、常に荷崩れや荷物の落下が発生する現場は危険極まりなく、死傷事故は恒常的に発生していた。

暴力が渦巻き、極端な恣意的労働システムが横行するこの地で不当な労働条件が慢性化する状況への不満は根強く、資本と妥協を重ねる組合幹部を尻目に第2次世界大戦後は労働条件の改善を求める山猫ストライキが次々に起こり、拡大していた。ILA が傘下の労働者を統制する能力を失い始めた現状に加え、コンテナ化の推進によって港湾労働の近代化を進めたい資本は港湾行政当局との連携を強化し、労働システム的大幅改編を目指す攻勢を強めた。そのための中核となったのが1953年連邦議会の承認によって設立された州間機関ニューヨーク港湾委員会であった。同委員会は労働者雇用における主導権をILAから奪うことを最大の眼目としており、港湾労働者各々に委員会で登録することを義務化し、その承認の下に労働を許可

するシステムの構築を目指した。また、AFL（1955年の合併以降はAFL-CIO）は蔓延する港湾地区の腐敗に対して高まる世論の批判をかかわすべく、ILAを除名し、それに代わる新たな港湾労組（International Brotherhood of Longshoremén）を起ち上げることで統制を試みた。

しかし、この地に生きてきた労働者は一連の攻勢を受けてILAを離れたわけでは決してなかった。家族とともにそこに暮らし働いてきた労働者の多くは、長年親しい者同士の間で培われてきた秩序に強い執着を見せた。港湾地区におけるILAの実効支配力の喪失を狙って、全米労働関係委員会（NLRB）における代表権を賭けた選挙が1953年12月から1956年10月までの期間に3度行われたが、それらすべてにILAは勝利したのである。もちろん投票行動に際して暴力や不正行為等の問題はあったが、ここで強調されるべきは、労働者の多数派は自らが生きてきたこの地の秩序に対する外部勢力の有無を言わさぬ介入に対して強い拒否感を示したということである。ILA——組合幹部と暴力組織による理不尽な支配、資本による厳しい労働条件というのっぴきならない状況にありつつも、労働者にとって、自らの肉体だけを頼りに働き、家族を養ってきた港湾労働とその仲間が多く住むコミュニティの秩序と文化への執着は、組合や資本、公権力の間で争われる権力闘争とは別に、極めて根強いものがあったのである。

3. 労働者文化としてのブルックリン・ドジャース

(1) 重ね合わされる労働者階級イメージ

以上見てきたように、ブルックリンに代表的であるブルーカラー労働者はそれぞれ独自の環境の中で自らの秩序や文化を持っていたが、それらの間には非常に類似した点を確認することが出来る。①現場の労働は危険で過酷な肉体労働であったこと、②労働者の構成において血縁・地縁が重視され白人男性が常に中心的地位にいたこと、③その反面、マイノリティ労働者が劣悪な地位に追いやられていたこと、④男女の間に明確な境界線が敷かれ労働現場やコミュニティでは圧倒的に男性優位の秩序が維持されていたこと、がそれである。このような共通点を持つブルックリンの労働者と、先行研究の中

でしばしば労働者を代表するものとして語られるブルックリン・ドジャースは果たしていかなる関係にあったと言えるのだろうか。

先行研究の多くはドジャースが醸し出す大衆性とそれをこよなく愛する労働者という大雑把なイメージに基づいて記述されている傾向が強いように思える。例えばニューヨーク労働史の大家であるジョシュア・フリーマンはドジャースの移転に関して以下のように述べている。

多くのニューヨーカーにとって 1958 年のドジャース移転は……痛恨の極みであることが明らかになった。ニューヨーカーは押し並べて西海岸への移転は道徳的退廃であって、オーナーの銀行家オマリーは自らの更なる富のためにブルックリン市民の忠誠を踏みにじり、ニューヨーク労働者階級の真のシンボルを破壊し去ったと見なしていた。ドジャース・ファンはヒルダ・チェスターやシンフォニー・バンドに煽られ¹⁸、ジャッキー・ロビンソンに示される人種混合という緊張した時代の中で、明らかな下層階級の粗野さを持っていた。鋭角な形をしたエベッツ・フィールドはアパート群や商店街の只中であって、ブルックリン公立図書館やブルックリン植物園、プロスペクト・パークにも近かったが、これはオマリーがロサンゼルス・ドジャースのためにつくった海のような広い駐車場の中に浮いている、快適で清潔だが人間味の無いチャヴェス・ラヴィン球場とは異なるものだったのだ¹⁹。

この記述には様々な機会でブルックリン・ドジャースが懐古される時に言及される主な点がうまく反映されている。騒がしい雑踏の中に存在しつつ十分な駐車場を持たない本拠地エベッツ・フィールド²⁰、労働者層を中心とした粗野なファン、ヒルダ・チェスターやバンドによる騒々しく洗練されていない応援文化、ジャッキー・ロビンソンに始まる人種の障壁への挑戦……ドジャースがブルックリン市民にとっていかに身近で大衆的な雰囲気を持っているかがこうした特徴から推して測ることが出来よう。しかし、その一方でドジャースを支えたファンたる労働者の実像は未だあいまいで抽象的な感否めない。

フリーマンのようにドジャースを上記のような形で特徴づけ、懐古するものは枚挙に暇がないが、例えばブルックリン出身で CNN の名物ホストであるラリー・キング（1933 生）の回想はドジャースに対する親近感を良く表

している。キングは自身が少年だった 1940 年代初頭を振り返り、「1950 年代の選手もそうだったが、選手たちは「俺達はこの土地の者だ」というオーラを出していた。僕たちは彼らがブルックリン訛りの言葉と話すと思っていたし、弁当箱を持ってエベッツ・フィールドを出て近くの小さな家に歩いて帰ることを思い描いていた。彼らはまるで僕たちと同じような人に見えていた」と語っている²¹。弁当箱を持って仕事に出かける所作は、建設労働者のようなブルーカラー労働者のありふれた光景だったが、キングらブルックリン市民は、ドジャースの選手たちに自らや周囲にいる働く人々の姿を重ね合わせて見ていたということが分かる。

ブルックリンの歴史が語られるその中には、労働者階級が強い存在感を放った時代と、その時代を生きた者たちへの憧憬を含んだ懐古が多分に含まれている。キングの懐古はニューディールから戦間期にかけての激動の時代をともに生き抜いてきたという思いによって、ドジャースに対して更なる愛着が重ねられているように見える。さらにより詳しく見るならば、対岸にあって距離は近くとも、そこに集中する都市エリート層や知識人の醸し出すマンハッタンの文化に強い対抗意識が感じられるものでもあり、そこにはイタリア系やユダヤ系等の新移民を中心とした白人・男性による無骨な労働者階級の物語が浮かび上がってくるのである²²。問題は、実際に労働者たちはどのような労働・生活を営み、いかなる問題に直面していたのか、という具体性である。

(2) ブルックリンのコミュニティ環境とブルックリン・ドジャース

2007 年 6 月 27 日から半年に渡って開かれたニューヨーク市博物館における“The Glory Days: New York Baseball 1947-1957”は、当時ニューヨークを本拠にした 3 球団がしのぎを削ってペナントを争っていた時代を振り返った展示企画である。ここに示されるように、この当時ニューヨークにはメジャー・リーグ 3 球団が集中し、多くのニューヨーカーがベースボールに親しめる環境にあった。そのような中、ドジャースは 1947 年、1949 年、1952 年、1953 年と 4 度に渡ってワールド・シリーズに進出するも、全てヤンキースの前に敗れ去っていた。そして 1955 年、遂に宿敵ヤンキースを 4 勝 3 敗

で退け、創立以来初のワールド・チャンピオンに輝いた。合言葉「来年こそ必ず！(Wait 'til next year!)」を胸にひたすら勝利を待ち続けたドジャース・ファンの積年の夢が叶ったストーリーは劇的であり、伝説化するには十分であった。

1958年はドジャースだけでなく、マンハッタンのポロ・グラウンズを本拠としたニューヨーク・ジャイアンツがサンフランシスコに移転した年でもあった。そのジャイアンツも1954年に21年ぶりにワールド・チャンピオンを奪回していた。この時代は、ヤンキースを含めニューヨークの球団がワールド・チャンピオンを独占し続けたニューヨーク・ベースボールの黄金期にもかかわらず、同じ年に2球団が一挙に失われた。そのような経緯を持つニューヨークにあって、ドジャースの記憶ばかりに注意が向けられる理由は、球史に残る初戴冠までのプロセスとそれを「ともに歩んだ忠誠なるドジャース・ファン」の存在という物語があることは間違いないであろう。

ドジャース・ファンはどのような心情の持ち主であり、ライヴァル球団はいかなる対象として認識されていたか——あるファンの回想は典型的なファン像を画る上で示唆するところが大きい。ブルックリン出身で現在ニューヨーク市立大学スタテン・アイランド校で教鞭をとるジョエル・バーガーは言う。

何でドジャース・ファンだったかって？当然さ、良き隣人たちはみんなドジャース・ファンだったからね。ヤンキース・ファンがいたらそいつはダサイ奴ってことだし、絶対付き合わない。多分そいつは反組合的で不義な奴だし、どこかにお金持ちのおじさんがいるってことさ。もしジャイアンツ・ファンがいたなら、そいつはごちゃ混ぜだ。アナーキストとかニヒリストとか。家族や友人を困らせることをしている奴だな。誰かジャイアンツ・ファンにはならないのかって？ドジャース・ファンは忠実(salt of the earth)なんだ。社会的進歩、アメリカ的なもの、弱者を信頼する。ブルックリンじゃなかったらジャッキー・ロビンソンはどこへ行ってた？ドジャースの選手はブルックリンに住んでたんだ。お隣さんになれるわけだ。ほんと、その辺で彼らが普段着でいるところとか、普通の人と同じことをしているところを絶対見るよ²³。

実際、1940年代から1950年代にかけてのブルックリン・コミュニティの人々にとって、ドジャースのプレーヤーたちはまさに隣人であった。ジャッキー・ロビンソンをはじめドジャースの主要なプレーヤーの多くが本拠地エベッツ・フィールドの周辺に住み、ほとんどがドジャース・ファンであるブルックリンの子供たちは、プレーヤーたちを気軽にニックネームで呼んでいた。そんな子どもたちにとって、学校終業後にプレーヤーたちの自宅近くへ直行して彼らが通りを歩いているのを見るために待ち構え、幸運ならば話しかけようとすることは大きな楽しみの一つになっていた²⁴。

ドジャースやそのプレーヤーたちと極めて距離感が近かったことを示す数々の証言は、ドジャースがイメージだけでなく、実態としてコミュニティと一体化した存在であったことを物語っており、先に見たような、肉体労働を中心とするブルックリンで労働者階級の存在が一際目立っていた状況の只中にドジャースは位置していたと言える。だからこそ、証言の多くは懸命に働き、生きていた自らの姿と、自らが過ごした時代をドジャースの奮闘に重ね合わせて語るのだと言えよう。

4. ドジャース移転——変貌するブルックリン労働者の生活世界

しかし、一方でブルックリンのコミュニティ環境は確実に変化し、「ともに歩んだファン」を取り巻く状況は著しく流動化していたことは明らかである。1955年悲願のワールド・シリーズ初制覇を果たしたにもかかわらず、ドジャース人気は停滞・下降気味にあったことはその表れと言える。一例を挙げれば、優勝パレードに集まった市民の数である。21年ぶりにナショナル・リーグのペナントを奪回した1941年のパレードの時は100万人もの市民が沿道に溢れたが、1955年のリーグ優勝パレードでは30万人に過ぎなかった。1954年にナショナル・リーグを制覇したジャイアンツのパレードが100万人を集めているのと比べると、30万人という数字はいかにもさびしい²⁵。観客動員数でも同様の傾向が確認できる。7月末までのホーム・ゲームに集まった1試合平均観客数で見ると1955年(16,066人)、1956年(16,842人)、1957年(16,011人)となっており、ワールド・シリーズを初制覇した

1955年以降では翌年こそ微増したものの、翌々年は減少するなど、ホーム・ゲーム平均観客数は明らかに頭打ち状態に陥っていた²⁶。ニューヨーク全体の観客動員で見ても、ヤンキース、ジャイアンツ、ドジャースの3チームがワールド・シリーズで競い合った戦後ニューヨークの「栄光の時代 (Glory days, 1947-1957)」ですら、3チームのホーム・ゲームを総計したチケットの売り上げ数は最高550万から1957年の時点では320万に激減していたのである²⁷。この「栄光の時代」の11シーズンでニューヨークのいずれかのチームがワールド・シリーズに現れなかったのは1948年だけであり、ニューヨークをホームとするチームのいずれかが戦った10回のワールド・シリーズで9回もニューヨークのチームが優勝しているにもかかわらず、である(1947, 1949, 1951-1953, 1955, 1956年はニューヨークのチーム同士での決戦。1947, 1949-1953, 1956年はヤンキース、1954年はジャイアンツ、1955年はドジャースがそれぞれワールド・チャンピオンに輝いた)。

ドジャースのロサンゼルス移転までの経過について、ドジャースのオーナーであるピーター・オマリーとニューヨーク市の都市計画を一手に担っていたロバート・モーゼスのやり取りを中心に考察したH・D・フェターは、ドジャースを支え続けたオールド・ファンはこの頃すでに当地にいらなくなっていたとし、1950年代、1960年代に各々約50万人ものブルックリン住民が郊外へ去って行ったことを指摘している(この中にはオマリー自身も含まれていた)²⁸。

そして、先に見たブルックリンを代表する労働者について見れば、ドジャースの移転が囁かれ出したこの頃、労働者たちを取り巻く環境も激変し始めていたことが確認できる。ニューヨーク中のあらゆるトンネルを掘ってきたsandhogsは、1950年5月に開通したブルックリン―バッテリー・トンネルの事業を最後に大型トンネル工事が途絶えてしまっていた。sandhogsは下水道整備のような小規模工事にありつくことで何とか雇用を保っていたが、もはやかつてのような安定的な雇用の確保は困難になっていたのである。そのため組合員は減少し、残った組合員もトンネル工事だけでは生活できなくなり、他の業種の工事にも参加せざるを得なくなっているほどであった。窮状にあえぐトンネル専門の労働者は本意ながらもsandhogsの組合員

証以外にもう一つ別の組合員証を持って働かざるを得なかったのである²⁹。また、トンネル工法も急速に近代化され、予めコンクリートで固められたトンネルのパーツをトレンチと呼ばれる巨大な壕のようなコンクリート枠の中に沈め込むことでトンネルの早期完成をはかる方法が広がった。トレンチ工法と呼ばれるこの工法は、これまでのシールド工法に比べ大幅に少ない労働力で済ませることが出来た。各種工具の性能もアップして安全問題が改善された分、従来のような労働力は不要になった³⁰。

また、ブルックリンのランドマークでもあったブルックリン海軍造船所も転機を迎えていた。原子力全盛の時代の中にあって国防省・軍当局は、施設の老朽化や大都市に位置するロケーションに伴う原子力事故の際の安全問題を抱えるブルックリンの造船所を、時代に対応できないお荷物と見なし始めていた³¹。米軍の合理化が進められる中、かつて周辺一帯の繁栄を支える役割を演じていた造船所の労働者数も減少の一途をたどり、造船所の閉鎖が発表される1964年までにブルックリンに住む造船労働者の数は全体の半数を割るまでに落ち込み、造船所に近接する地区にしぼって見れば10%を切る状態であった³²。造船所で働いていた数多くの労働者はもはやこの地を去って違う地域で異なる業種に就き、新たな生活を送っていたのである。当然造船所に支えられていた周辺地域の環境も大きく変貌することは避けられなかった。

同じ状況は港湾地区にも訪れていた。積荷のコンテナ化を軸とした港湾施設の近代化はブルックリンだけでなくニューヨーク全体で進むとともに、今や物流の拠点とは老朽化した施設しか持ち合わせないブルックリンから、世界初のコンテナ専用施設が整えられたより広大なニュージャージー州エリザベスへと移っていったのである。湾岸地区は、海運業はもちろん、運ばれた物資をすぐにその場で製品化する工場、物資の搬入出を行う運輸業、保管する倉庫業、様々な労働者を職場まで運ぶ交通・鉄道業等が結集する一大産業拠点であったが、資本と行政当局が一体となって進めた近代化——ILA 弱体化を狙った攻勢は、この地に長く暮らし、働いてきた労働者の生活を急変させるには十分すぎるものだった。取り扱う荷物もコンテナの割合が増大していったことで、荷役を主とした港湾労働者は、ブルックリンはもちろん、マ

ンハッタンでも急激にその姿を減らしたのである³³。

ブルックリンを代表してきたこれら労働者の減少は、もちろん、そのまま労働者がこの地からいなくなることと同義ではない。それはこれまでこうした産業に縁の薄かった人々（その多くは黒人やプエルトリカン）の流入を意味すると同時に、ブルーカラー労働に代わる新たな産業がこの地に進出してくることでもあった。実際、ブルックリン海軍造船所ではコストダウンの必要性から、相対的に低い賃金しか受け取っていなかった非熟練労働者たる黒人たちが現場に多く現れるようになり、作業内容も時間やコストを要する熟練技術を主としたものからより早く容易なものへと変化した。また、湾岸地区では桟橋とそれに連なっていた倉庫群が姿を消し、ショッピング・モールやレジャー施設などがこれらにとって代わり、周囲の風景を一変させていた。そして既存の労働現場や新規産業の現場には、これまでこの地区には見られなかったような人々——黒人やプエルトリカン、女性たちが現れるようになり、かつて現場でもコミュニティでも中心にあった白人男性ブルーカラー労働者の存在感は大いに薄まったのである³⁴。

おわりに

ドジャースの存在とブルックリンの労働者に訪れていた事態の相関関係を労働民衆史的観点から考える場合、例えばドジャース戦の観客の中に占める労働者の割合のような直接的関係は見出しにくい。しかし、この時代の大きな歴史的流れ——アメリカの労働者全体が迎えていた状況から眺めてみれば、双方の事態について共通した歴史的傾向をその中から読み取ることが出来るのではないだろうか。ブルックリンを代表するブルーカラー労働者の中心にいたのはイタリア系やユダヤ系を代表とする新移民の男性である。メインストリーム社会の下位に甘んじ、厳しい労働条件の中で苦闘してきた彼らは、ドジャースという大衆性を持ち合わせた球団に自らを投影し、対岸のマンハッタンを本拠とする好敵手ヤンキースやジャイアンツを打倒してワールド・チャンピオンになることを願い続けた。しかし、ニューデールから第2次世界大戦を経る中で次第にその地位を向上させていったこれら労働者た

ちにとって、相対的地位の安定という過程は同時に、もはや彼らがこれまで身を置いてきた地位や場所にとどまる理由を消失させることにつながるものでもあった。

また、やはりニューディール期から戦後直後の冷戦対立の中で、国家主導による労働者統制の傾向を一段と強めつつあった連邦政府にとって、肉体労働に依存する非近代的な産業は国際競争に打ち勝つためには合理化すべき対象であり、安全保障上の観点から言っても同盟国に物資を積み出す重要な拠点たるニューヨーク湾岸地区でストライキが頻発する不安定な状況は害悪でしかなく、放置できるものではなかった。それゆえに、ニューディール以来保ってきた労働者との提携的關係を見直す根拠は公権力側に十分に存在していた。そのような中で資本が公権力に追随していくことは必然であった。ブルックリン海軍造船所が真っ先に閉鎖対象とされたことや、湾岸地区での労働システムの主導権確立を狙った攻勢——それによって生じた公権力・資本・労組間の激しい攻防は、まさにその典型的現れだと言えよう。

転じてドジャース移転の場合はどのように言えるだろうか。直接的に移転を強く主導した中心人物はニューヨークの都市計画に辣腕をふるったロバート・モーゼスである。感傷の気分には左右されず、合理的で大規模な都市再開発を進めたいモーゼスにとって、観客動員が伸びず、十分な駐車場も持たない老朽化したエベッツ・フィールドを本拠とするドジャースは都市計画上新たな展望の見出せない時代遅れの産物でしかなく、敢えてブルックリンに止め置くことに強いこだわりは発生しなかった。実際モーゼスは、オマリーがドジャースのブルックリン残留のために提起した案——ブルックリンのプロスペクト・パーク北に位置するアトランティック・ターミナルへの移転案を支援するように求めても、断固として退け続け、逆に対案としてドジャースはブルックリンを出て、かつてニューヨーク万博が行われたクイーンズのフラッシング・メドウ・パークへ移転することを主張した³⁵。

公的資金の投入に消極的なモーゼスの態度に痺れを切らしたオマリーは、結局ロサンゼルス移転に大きく舵を切ることになるが、フェターが明らかにしているように、モーゼスの頑なな認識は彼固有のものでなく、市当局、さらにはドジャースのオーナーであるオマリー自身でさえも否定できない既成

事実であった。エベッツ・フィールドの代替地としてブルックリン内に別場所を確保する案が支持されないのは、積極的な可能性を見出せない事業に資金を投じたくないという官民共通の思惑が影響していたのである。そして、ドジャースを残すためには最も必要である労働者・地元民からのドジャース移転反対の声も、それを押し止めるには余りに脆弱なレベルでしかなかった。

ドジャースの西海岸移転は、かつてこの地に支配的であった白人男性ブルーカラー労働者の姿が失われつつある現実を示し³⁶、労働者の前に今までよりも強力な力として公権力と資本が立ち現れたことを意味していた。もちろんそれはすぐさま労働者全体の無力化を意味するわけではなく、白人男性が主導してきたものに代わる新たな労働者文化の形成と捉えられないわけではない。しかし、自律的労働者文化を育ててきた労働者コミュニティが変貌し、培われてきた絆が失われる中で、労働現場における黒人やプエルトリカン、女性の増大・出現が既成の文化を乗り越えるにはあまりに未熟であり、混沌とした状態を再編するほどの力強い域には達していなかった。現実の力関係としては、かつてないほどの強大な力が一方の側——公権力・資本に生まれていることは明らかであり、その意味ではドジャース移転及びそれと同時期にブルックリン労働者が直面していた事態は、アメリカの労働者階級全体がその後迎える厳しい時代を示し、労働者階級にとっての苦難の時代の始まりとして捉えることが可能であろう。

註

¹ この企画は2010年6月3日から行われており、好評を博したため展示期間が延長され、2012年4月1日まで開催されることになった。

² ドジャースは映画や音楽のようなポピュラー・カルチャーの中でも登場することが少なくない。例えば1979年に作品賞など5部門でアカデミー賞を受賞した『クレイマー、クレイマー』(Kramer vs. Kramer)では、主人公が1955年にドジャースが宿敵ヤンキースを破って初めてワールド・チャンピオンに輝いた時のニューヨーク市内の様子を、自分の幼少時の思い出として愛おしく息子に語るシーンが出てくる。また、ニューヨーク市ブロンクス生まれのミュージシャンであるピリー・ジョエルは1989年に、1949年から40年間の歴史について、固有名詞を次々に並べて歌い

上げる “We Didn’t Start the Fire” という楽曲を発表しており、そこでもブルックリン・ドジャースが出て来る。歌詞の中では、ヤンキースの名プレーヤーだったジョー・ディマジオ、ミッキー・マントルと並んでドジャースの名キャッチャーかつイタリア移民の父と黒人の母を持つ非白人メジャー・リーガーとしても有名なロイ・カンパネラの名が現れ、1955年ドジャースのワールド・シリーズ初制覇も歌われる。

³ Myrna Katz Frommer and Harvey Frommer, *It Happened in Brooklyn: An Oral History of Growing Up in the Borough in the 1940s, 1950s, and 1960s* (Albany: State University of New York Press, 2009); Peter Golenboch, with a preface by Paul Dickson, *Bums: An Oral History of the Brooklyn Dodgers* (Mineola: Dover Publications, 2010).

⁴ Joshua B. Freeman, *Working-Class New York: Life and Labor since World War II* (New York: Free Press, 2000).

⁵ James Morton Turner, “Digging Tunnels, Building an Identity: Sandhogs in New York City, 1874-1906,” *New York History* 80, no.1 (January 1999), 39-40, 63-64.

⁶ *Ibid.*, 63; Paul E. Delaney, *Sandhogs: A History of the Tunnel Workers of New York* (New York: Longfield Press, 1983), 17-19.

⁷ トンネル労働者がニューヨーク労働運動の黎明期において中心にいたことは、以下の事実から確認できる。1909年アメリカ労働総同盟（AFL）はレイバー・デイの期日を9月最初の日曜日の次の日とすることを正式に決定し、それを受けてニューヨークで労働者のパレードが行われるが、全体指揮（Grand Marshal）を務めたのはトンネル建設工労組のリーダーであるトマス・J・カーティスであった。*New York Times*, Sept. 9, 1909.

⁸ 作業の危険極まりない程度は、Local 147 議長のエドワード・マクギネスの証言で計り知れる。「大恐慌の時さえ、ほとんど誰もこの仕事に就こうとしなかった。地下深くでシャベルを持って一日中圧縮空気の中で働こうって奴なんかいなかった。誰も地下に行かないし、「この仕事やらないか？」なんて言わなかった。（中略）だから保険会社の精算人は言うだろうけど、そこで生き残る奴ってのは最もそういう環境に適應する奴なんだ。他の連中は、もっと楽でましな仕事を探してたさ」Delaney, *Sandhogs*, 68.

⁹ *Ibid.*, 65; また、命を失う危険が常にある現場になぜ居続けるのかを尋ねられたある労働者は次のように述べている。「言葉にするのは難しいけど……多分仲間——世界最高の奴がいるってことだな。毎日ただただ難しい仕事をやって、いったんこの仕事にハマったらもう他のことはやりたくないんだ」Frank J. Prial, “Men Who Dig the Big Holes,” *New York World-Telegram*, July 26, 1965, 15.

¹⁰ <http://www.sandhogs147.org/about.aspx>, accessed Jan. 31, 2012.

¹¹ Mike Gershowitz, “Sandhogs Await Start of 63rd Street Tunnel,” *Long Island Press*, July 16, 1969, 10.

¹² 南修平「ブルックリン海軍造船所の閉鎖とニューヨーク都市労働者の生活世界」、『一橋社会科学』5号、2008年。

13. 前掲論文、123-127 頁。
14. Kenneth T. Jackson et al. eds., 2nd ed., *The Neighborhoods of Brooklyn* (New Haven: Yale University Press, 2004), xxv; <http://www.brooklynarmyterminal.com/history.html>, accessed Jan. 31, 2012.
15. 港湾地区におけるおぞましい暴力や犯罪の実態を広く社会に知らしめたのは 1949 年ニューヨーク・サン紙に 24 回シリーズで掲載されたマルコム・ジョンソンの連載記事だった。最近の文献では以下のものも詳しい。Nathan Ward, *Dark Harbor: The War for the New York Waterfront* (New York: Picador, 2011).
16. “shape up” を含むニューヨーク港湾労働者の日常的な労働実態については以下参照。William J. Mello, *New York Longshoremen: Class and Power on the Docks* (Gainesville et al. :University Press of Florida, 2010), 29-33.
17. ただし、同じ港湾労働でサンフランシスコを中心とした西海岸とニューヨーク・東海岸では大きく事情が異なった。東西兩岸の湾岸地区やそこでの労働の在り方を比較・研究したものとしては以下。Howard Kimeldorf, *Reds or Rackets: The Making of Radical and Conservative Unions on the Waterfront* (Berkeley and Los Angeles: University of California Press, 1988).
18. ヒルダ・チェスターは 30 年来のドジャース・ファンで、欠かさずエベッツ・フィールドに現れ、スタンドから一際大きな声援を送り続ける有名人であった。心臓発作で倒れて以降、医者から大きな声を出すことを禁じられた彼女は、代わりにフライパンとお玉を手にして応援し続けた。そんな彼女にドジャースはカウ・ベルを進呈した。また、シンフォニー・バンドはエベッツ・フィールドでの試合に常駐した 5 人編成の音楽応援団で、審判員がフィールドに登場する際に専用のテーマを演奏し、敵チームのバッターがベンチに引き下がる際には激しい音を出すなどして騒ぎ、ドジャース・ファンを盛り立てた。日本と異なり、金物の応援は稀有なメジャー・リーグにあって、こうしたスタイルは独特のものであったと言える。詳しくは以下参照。KeySpan Foundation and Brooklyn Historical Society, *A Kid's Guide to Baseball in Brooklyn* (New York, 2005), 20-21.
19. Freeman, *Working-Class New York*, 175.
20. 1913 年に開場したエベッツ・フィールドは駐車場問題を筆頭に、収容人員の少なさ（最大 3 万 2 千人）、形状のいびつさ（フェール・ゾーンが極端に狭く、スタンドがフィールドにせり出すように迫っている）等、メジャー・リーグの球場としては様々な点で問題を抱えていた。特に車で来る必要があるロング・アイランド等に移り住んだ郊外住民にとっては、来場に際して物理的困難さがあり、そのことがドジャースの観客動員数の伸び悩みの大きな要因になったという点は重要である。
21. Raymond Ignatius Schuck, “Dodging the Past: The Brooklyn Dodgers as Public Memory,” Ph.D. diss., Arizona State University, 2006, 88-89.
22. ここでもラリー・キングの述懐は興味深い。父がオーストリア、母がベラルーシ出身というユダヤ移民の家庭に生まれ育ったキングは、ドジャースのユダヤ系選手カル・エイブラムスに対し一際熱烈な声援を送ったという。また、同じくブルックリンに生まれ育った著名なスポーツ・ジャーナリストであるアーヴィン・ラッドらも 1940 年代から 1950 年代にかけてのブルックリンでは、いかにユダヤ系住民が存在感を放ち、地元チームのユダヤ系選手を応援したかを語って

る。Golenboch, *Bums*, 262-272.

23. M. K. Frommer and H. Frommer, *It Happened in Brooklyn*, 38.

24. *Ibid.*, 38-41. 子どもたちの熱心さは大変なもので、ドジャースの一塁手ジル・ホッジスの自宅は中学校の通学路途中にあったため、毎日子どもたちの衆目に晒されていた。困り果てたホッジスの妻は校長に対して子どもたちに自宅周辺でうろつかないようにさせてほしいと申し入れていたという。*Ibid.*, 39.

25. Henry D. Fetter, "Revising the Revisionists: Walter O'Malley, Robert Moses and the End of the Brooklyn Dodgers," *New York History* 89, no. 1 (winter 2008), 72; *New York Times*, Sept. 30, 1941; *Ibid.*, Sept. 17, 1955; *Ibid.*, Sept. 28, 1954.

26. Fetter, "Revising the Revisionists," note 89.

27. <http://www.mcny.org/glorydays/inning-9/>, accessed Jan.31, 2012

28. Fetter, "Revising the Revisionists," 72-73; John Thorn ed., *The Glory Days: New York Baseball 1947-1958* (New York: Collins, 2007), 191.

29. Gershowitz, "Sandhogs Await Start of 63rd Street Tunnel."

30. Delaney, *Sandhogs*, 61-62, 67.

31. 米軍による造船所合理化計画の詳細は以下参照。Department of Defense, "Summary of Study of Naval Requirements for Shipyard Capacity," Nov. 17, 1964, Third Naval Districts and Shore Establishments, RG 181, National Archives-New York.

32. Institute for Urban Studies, Fordham University and Tippetts-Abbett-McCarthy-Stratton, Engineers and Architects, *The Brooklyn Navy Yard: A Plan for Redevelopment* (New York, 1968), 9.

33. ニューヨーク港湾地区における技術革新やコンテナ化の推移について詳しくは以下参照。Marc R. Levinson, "More Than a Box: The Economic and Social Implications of an Innovation in Freight Transport, 1956-2000," Ph.D. diss., City University of New York, 2009, especially chap. 5.

34. 拙稿「ブルックリン海軍造船所の閉鎖とニューヨーク都市労働者の生活世界」、129頁。

35. Letter to Peter Campbell Brown from Robert Moses, Aug. 28, 1957, Box 1, Folder 9, "Office of the President Walter O'Malley-Correspondence," The Walter O'Malley / Brooklyn Dodgers Collection 1946-57, Brooklyn Historical Society. その後モーゼスが移転先として主張していたクイーンズのフラッシング地区には新たにシェイ・スタジアムが建設され、1964年からはニューヨーク・メッツが同球場を本拠地として使用し始めた。このことは、同じニューヨーク市内でもどかが魅力的なマーケットとして見られているかを如実に示した。

36. ロサンゼルス移転後のドジャースの観客動員は移転初年から前年を上回っただけでなく、「栄光の時代」に記録した1947年の最多観客動員数すら超過した。Patrick V. Miller, "Baseball's Manifest Destiny: The Good, the Bad, and the Ugly," Thesis(M.A.), University of Nevada, Las Vegas, 1999, 42-43.