

スコットランド産業革命期の 人間生活と港湾

—— Leith 港の改修築工事をめぐって ——

小林 照 夫

目 次

1. 問題提起——産業革命期の Leith 港の課題
2. W. Cubitt 案の背景
3. Merk per Ton に対する批判
4. Leith 港改修築の背景

1. 問題提起—産業革命期の Leith 港の課題

Edinburgh の港として1603年以来発展を遂げてきた Leith 港も、スコットランドの産業革命の展開とともに新しい転換期を迎えた。それは外でもなく、産業革命の進展とともに Leith 港の商取引が増加し、船舶の出・入港が頻繁になるにつれて、港の機能がそれに追いつかなくなったからである。Leith 港にこのような状況がみられるに至ったのは、スコットランドで産業革命が本格的に展開をみた、18世紀80年代頃からである。

そして、Leith 港のこのような窮状の打開にあたって、Edinburgh 市当局者は、港湾の拡張と港湾機能の改善にあたって、Leith 港の改修築工事に躍起になった。しかし、Edinburgh 市の財政が悪化しはじめたことから、Leith 港の工事費それ自体を港湾使用料（税）をもってまかなわなければならなくなった。⁽¹⁾

改修築工事のための課税措置に対する政府指導については、1788年の法令（“An Act for enlarging and improving the Harbour of Leith, for making a new Bason, Quays, Wharfs, and Docks. for building Ware-

houses, for making new Roads, and widening others, leading to and from the said Harbour and for empowering the Lord Provost, Magistrates, and Council of the City of Edinburgh, to purchase Lands, Houses, and Areas, and borrow Money for these purposes”)を通してみることが出来るが、その後も何度ともなく、West-Minster の行政指導を仰ぐ中で、港湾の改修築費の財政的措置が講ぜられた。⁽²⁾しかし、1824年4月3日付の Frith of Forth に船籍を置く船主協会の文書⁽³⁾にもみられるように、Leith 港の利用に伴う付加税の交付にも拘わらず、一向に港湾機能の回復がはかられない港の現実に対して、港湾機能の発揮に向けての新しい対応が必要になった。そして、それは、スコットランドの大都市 Edinburgh の港としての Leith 港の位置づけ、Edinburgh の経済的活動の場としての Leith 港という課題の中で、とりわけ重要な問題になった。こうした背景の中で、William Cubitt の Leith 港改修築工事案がとりわけ取りざたされた。しかし、Leith 港の港湾機能の回復を願う Leith の商人や Leith にその経済的活動の場を置く Edinburgh 市民が、この W. Cubitt の改修築工事案に期待を寄せながらも、市財政の悪化に伴い Leith 港の本格的改修工事と思うにまかせない実情に対して、焦りをみせた。

スコットランドの産業革命の展開に伴う大都市 Edinburgh の港 Leith の改修築工事を通して、Leith の港湾使用料(税)にみる商人と市民の対応の歴史を描く中で、スコットランド産業革命期の人間生活と港湾の関係を探り、当時の国際的貿易港 Leith が、産業革命の展開の中でどのように変容をとげざるをえなかったかを考えてみたい。Leith 港にみる改修築工事の歴史は、また低潮に悩むスコットランドの一つの港の対応の歴史であって、その対応は、産業革命の展開とともに始まる大型船舶、蒸汽船時代の到来とともに具体的になる。

2. W. Cubitt 案の背景

1754年の法令（“An Act for improving and enlarging the Harbour of Leith, and to empower the Trustees therein mentioned to purchase Lands for that purpose and for erecting Docks and other Conveniencies on the Sides thereof”）が施行されてから1830年代に至るまで何度となく Leith 港の改修築工事が実施された。しかし、度重なる改修築工事思うにまかせず、Leith 港の港湾機能の回復そのものが、Edinburgh 行政区内における港湾の広域化構想を通して実現化せざるをえなかった。⁽⁴⁾

ところが、1603年以来、Edinburgh の港として位置づけられていた Leith を中心に経済活動を営んできた Leith の商人、および Edinburgh 市民から、港湾の広域化構想とは別に、産業革命の進展に伴う大型船舶、蒸汽船時代を迎えて、その新しい時代に対応すべき Leith 港の改修築工事が叫ばれた。1834年11月4日付の *The Edinburgh Observer* では、蒸汽船の船主と船舶代理業者の10月31日の会合の様子が掲載されていて、そこでは、Frith of Forth の低潮問題、蒸汽船と大型船の港内停泊問題、Leith 港内における取引と船積に関する適正料金問題について審議が行なわれ、その結果、第一に、大型船舶と蒸汽船の入、出港を容易にならしめるためにも W. Cubitt 案を推進すべきことが決議された。

W. Cubitt の計画案⁽⁵⁾は、彼の報告書の序論にもあるように、Leith 港に船舶の出・入が自由に行なわれるために一定の深水を確保することと、Leith 港が Edinburgh 市民の経済的活動の場であることから、Leith 商人をはじめとした Edinburgh 市民の現実の経済的欲求に答えるために背後地との関係の中で港湾機能の回復をはかることに、主眼がはらわれた。と言うのは、船積や陸揚げの必要上入港しなければならない、Leith に船籍を置く Crichton 会社の the Royal William 蒸汽船の場合は、低潮のために入港に際して船が浅瀬に乗上げてしまうので、どんな天候の時でも、荷の船積や陸揚げ、乗客の乗船や下船に際して、ボートを用いなければならなかった。そのため、他港に比べ経費もかかり、常に危険が伴ったからである。

このような事情もあって、Leith 港の改修築工事が再度問題となった。し

かし、大型船舶、蒸汽船が自由に港内に入るためには、40万ポンドの工事費をかけた改修築工事が必要であった。この見積額は、Leith に隣接している Trinity の25万ポンド、Granton の26.8万ポンドに比べると、かなりの額にのぼった。しかし、(表3-1)の「Leith 港の収入状況」をみてもわかるように、1831年のL. 23,613 : 2 : 9½をピークに港湾収入は頭打になった。それ故、Trinity や Granton の新港建設に比べて多額の費用がかかるが、大型船舶、蒸汽船時代の到来に対応すべき港内の浚渫が、Leith 港の港湾機能の回復を促すものだけに、40万ポンドの投資もその将来を考えると必要不可欠なものとなった。

こうした背景を通して、1834年の Leith Harbour Bill が推進された。この法令では、特に Leith 港のこれまでの工事の不十分さと、Leith 港の収益の活用の仕方などが指摘された。しかし、Leith 港の改修築が差し迫った問題になっていたので、改修築費の調達を口実に、係船、船積に伴う付加税が交付され、付加税の交付を前提に政府からの資金の借用の手立が講じられた。

しかし、借入金返済に当てるべき港湾使用料(税)の外に、この Leith 港では Merk per Ton が実施されていた。(表3-1)の「Leith 港の収入状況」をみてもわかるように、1829年にはL. 3,876 : 12 : 1½, 1830年にはL. 3,616 : 2 : 7, 1831年にはL. 3,797 : 3 : 6, 1832年にはL. 3,414 : 18 : 6½, 1833年にはL. 3,180 : 11 : 3, の MerK per Ton からの収入実績があり、各年度の総収入の割合からみて、1829年のL. 21,777 : 8 : 8に対しては約18%, 1830年のL. 22,360 : 0 : 7½に対しては約16%, 1831年のL. 23,613 : 2 : 9½に対しては約16%, 1832年のL. 22,172 : 0 : 4½に対しては約15%, 1833年のL. 21,782 : 18 : 4に対しては約15%の収入実績となった。

(3) Merk per Ton に対する批判

1830年代の Leith 港の改修築工事に際しては、工事費の捻出をめぐる、港湾使用料(税)問題が特に論議の的になった。その中でも Merk per Ton

(表3—1)

Leith 港 の 収 入 状 況 — 1829 ~ 1833 —

年 収入別項目	1 8 2 9			1 8 3 0			1 8 3 1			1 8 3 2			1 8 3 3		
借 地 ・ 地 代	L. 2,656	8	1½	L. 2,589	6	8½	L. 2,983	8	3½	L. 2,987	3	7½	L. 2,927	15	2½
棧 橋 使 用 料	5,985	11	1½	7,072	6	11	7,208	15	7	6,662	1	6	6,691	8	6
港 湾 使 用 料	2,616	11	7½	2,433	18	0	2,541	2	1½	2,399	14	5½	2,413	1	1
物財の岸壁使用料	5,014	1	6	4,593	2	6	4,859	8	10	4,610	4	10½	4,633	18	8
マーク・パー・トン (Merk per Ton)	3,876	12	1½	3,616	2	7	3,797	3	6	3,414	18	6½	3,180	11	3
ポンテエイジイ Pontage	1,009	19	6½	1,442	9	8	1,285	2	11½	1,252	10	11	1,182	17	8
プリム・ギルト Prim Gilt	918	4	7½	812	14	3	938	1	6	845	6	5½	753	5	11½
	L. 21,777	8	8	L. 22,360	0	7½	L. 23,613	2	9½	L. 22,172	0	4½	L. 21,782	18	4

[出典] William Cubitt “Report on the Harbour and Docks of Leith and the projected New Harbours and Docks in its vicinity” の “APPENDIX” より

に対する論議は白熱した。何故なら、Merk per Ton は Charles 1 世の1636年の法令から実施されたものであり、その当初は、Merk per Ton から徴収される税はあくまでも Edinburgh の港 Leith の貿易の振興と港湾の維持に当てられるべき Leith 港特有の特別税であり、Edinburgh 町議会、Edinburgh自治体の責任のもとで徴収されていたが、1661年、Charles 2 世の時代の法令では、その徴収は Edinburgh 自治体から Edinburgh の聖職者の手に委ねられ、その後、George 3 世によって制定された1788年の法令⁽⁶⁾と、George 4 世によって制定された1826年の法令⁽⁷⁾によって、そのことが確認されたからである。つまり、Merk Per Ton が Edinburgh の聖職者の手に委ねられた時から、それが制定された段階での目的、Leith 港の貿易振興と港湾の維持に必ずしも差し向けられることなく、むしろ、Edinburgh の聖職者の生活費に当てられるようになったからである。⁽⁸⁾

Merk per Ton は、他港から Leith に運び込まれた物財に課せられた税で、一般にはその税は、物財20 cwt.につき3 シリングにのぼった。Leith 港に運び込まれた物財に課せられた税であることから、Leith に経済的活動の基盤を置く商人はその都度 Merk per Ton 税の適用を受けたが、その適用は彼らにのみとどまることなく、Leith 港経由で Glasgow に物財を運び込んでいる Glasgow の商人までが、Leith 港に物財を運び入れたということで、その税の適用を受けた。そのため、Glasgow の商人の間では、Edinburgh 在住の聖職者の生活を維持するために税金を支払ったということで、不満が募った。そして、この不満は勢い、Leith の競合港 Grangemouth への彼らの関心の移り変わりというかたちで表明された。このような事態の中で、Leith 港特有の Merk per Ton 税に対する批判が、Leith 港にその経済的活動の場を置く Leith の商人や Edinburgh 市民の間に高まり、その批判は、低潮の影響を受けその港湾機能までが麻痺しかかっている Leith 港がこれまで通り Merk per Ton 税をとりつづければ、大都市 Ebinburgh の港であるという経済的効果以外に、その経済的意味はなくなり、競合港 Grangemouth が Glasgow の商人のための中継港としての性格を強め、低潮を克服したその港湾施設を活用するために大型船がますます

す寄港するようになり、Leith 港にとってかわる一層の発展が約束されてしまうという、彼等の危機観と表裏一体したかたちで提起された。⁹⁾ そのため、Merk per Ton に対する検討が差し迫った問題になった。

1834年6月17日の James Aytoun の講演では、Merk per Ton が、Leith 港における貿易の振興と港の利益の保護という二つの点で施行されたことによって評価されている。しかし、Merk per Ton の原形は Charles 1 世時代に遡るものであって、1788 年と 1826 年の法令で再確認された Merk per Ton の実態については、今日の Leith 港の実情を考えた場合、必ずしも十分な経済的意味を有しているものではないと批判している。そして、仮りに、Merk per Ton が必要であったとしても、Edinburgh の聖職者達が強制的な税金によって生活が支えられているなら、それは Edinburgh の住民によってのみ賄なわれるべきものであって、Leith や Glasgow や他の町の住民にまで頼るべき性格のものではない、と力説している。¹⁰⁾ そこで、当然にして、今後、Leith 港の一層の発展を考えるなら、聖職者の収入が減っても、Merk per Ton 税の減額をはかるべきだと、J. Aytoun は主張している。¹¹⁾

彼の主張の根拠は、年間 3,000 ポンド以上の Merk per Ton 税を半分にすれば、確かに Edinburgh 在住の聖職者の収入は 1,500 ポンドに減少してしまうが、この額でも他の地区の聖職者の収入に比べて決して少なくないので、このような措置を講じても聖職者の生活に支障を来たすことはなく、その分、度重なる Leith 港の港湾改修築工事によって生じた市の負債を返済すべき費用にまわすことができ、Leith 港の健全な運営をはかることが出来るという点に、依拠していた。この J. Aytoun に代表される Merk per Ton 税の減額措置は、かなりの市民の間で評価され、この種の見解が本格的な Leith 港の改修築工事との関係で各方面で討議された。このように、聖職者の収入源たる Merk per Ton 税にまで論議が及び、聖職者への生活干渉がみられたことを考慮すると、度重なる Leith 港の改修築工事にも拘からず、一向にその港湾機能の回復をはかりえないでいる市民の悩みがここに至ってピークに達したことが如実に物語られている。

4. Leith 港改修築の背景

Leith 港の改修築工事に伴い技術論争が土木技師の間で積極的に展開するのも、1820年代から30年代にかけてである。しかし、それ以前にも Leith 港の港湾機能の拡大を願い、改修築に関する調査と工事が行なわれた。そして、港湾機能の拡大化をはかる本格的な調査については、Edinburgh 市長、市行政官に宛られた1786年11月 Robert Whitworth の報告書³² をあるげることが出来る。

この調査報告書は、当時用いられていた棧橋の入口をそのまま活用したかたちでの港湾の拡張の可能性について、検討を試みたものであった。R. Whitworth の Leith 港に関する調査は低潮に影響されない内港づくりという点では、今日のLeith の原型になった W. Cubitt の計画案と大きくかわるものでなかった。

具体的には、R. Whitworth の調査報告書では、北Leith の砂浜に係船ドックもしくは係船用の内港の建設も計画されていて、その建設費用として L. 19,787 : 7 : 0 が計上されている。

R. Whitworth の報告書をきっかけとして、Leith 港の改修築の論議が市民の間で広がった。³³ これは、Robert Shirreff が計画書³⁴ の中で指摘しているように、Leith 港の改修築に伴う Edinburgh 市の歳入の増加が、輸出入や港湾業務に携わる人達ばかりでなく、Leith 市民をはじめとした Edinburgh 市民の間でも大きな関心事であったからである。

一方、政府の手で Leith 港の改修築工事が本格的に始まるのは、George 2世の時代からである。1754年の「Leith 港の改善と拡張、その目的のための委員会の権限の付与に関する法令³⁵」は、その一つである。この法令は、「委員会の権限の付与」とあるように、委員会の設定とその権限の付与に特徴がみられた。

このように委員会を組織化するようになったことは、船舶の出入と停泊の便宜をはかるための浚渫作業を伴う港の拡張や上屋の確保が差し迫った課題になっていて、この課題を解決することによって、Edinburgh 市民の港湾利用の高まりを満す公共埠頭の位置づけが、可能になると考えられたからで

ある。そして、改修築工事の遂行にあたって多額の経費が必要になったことにも、委員会構成の意味があった。そしてまた、委員会は、港の拡張、浚渫に関しての執行力を持った。この法令に記された拡張、浚渫の範囲は、Stone Brige の東側から水路内にある Leith-mills までであった。

この範囲内の港の修築工事を円滑に推進させるために構成された委員会は、港の拡張、それに基づく必要な港湾施設の建設にあたって、その用地が仮りにマナーにかかっている、現職の Edinburgh 市長をはじめ有力な Freeholder, Heritor, 商人により構成されている委員会の権限が優先されることが法的に付与されていたので、その委員会は、港の改修築に伴う家屋や建物の建設、ならびにそれに必要な用地の買収には大きな力を有していた。この法令の Leith 港の改修築に伴う効力が消滅するのは、この法令に定められた工事が完了し、港の管理、運営が Edinburgh 市当局者の手に委ねられた時である。

その後1787年にも Leith 港と関係した法令⁶⁰ が制定された。この法令は直接的には、Leith 港の改修築工事にかかわるものではなく、Leith 港と Edinburgh 市の物的流通に主眼を置くものであった。Leith 港の交易の隆盛は背後地 Edinburgh との物的交流にあるとして、Leith 港、Edinburgh 間の道路の整備にこの法令の目的があった。

1788年にも Leith 港に関する法令⁶¹ が施行された。1754年の法令が、先にみたように、Leith 港の改修築とそれに伴う委員会の設立に特徴を持つものであるとすれば、1788年の法令は、Leith 港の港内整備と棧橋の建設、更には、道路の建設と拡張を含む港湾機能の一層の拡大化を狙った本格的な Leith 港の改修築に関するものと言える。

この法令が制定されるに至ったのは、この頃になると、Leith 港の貨物取扱量が増加し、入港船舶数が増加したため、港湾機能がおいつかなくなったので、港を利用している船舶業者、商人、貿易業者から、港湾施設の整備を含めた港湾の改修築工事の必要性が叫ばれたからである。そして、この法令が本格的な Leith 港に関する法令と言うるのは、港の拡張そのものを問題にして、港内の整備とそれに絡む浚渫作業、埠頭の建設、更には、倉庫建

設、係船、船積、陸揚げに必要な諸施設の建設が、港湾機能の拡大化と関連させながら、具体的に提起されたからである。

港湾の改修築、道路の整備にあたっては、土地、家屋の所有者や占有者に同意をとりつけねばならなかったので、Edinburgh 市長をはじめとした市当局者ならびに業務遂行者に、事業を円滑に遂行せしめるための条項が盛り込まれた。特に直接的な作業にかかわる業務遂行者に関して規程がみられることは、この法令にかかわる事業が Edinburgh (Leith を含む) 市にとっていかに急を要するものであったかを意味するものであった。この法令では、港湾の改修築にあたっての資金の用立についてもふれられている。ここでは市長および市当局者が港の改修築に必要な資金の借用を受けることが出来る。但し、第22条にあるように、それは30,000ポンドを越えてはならなかった。そして、借入金については利子をつけて返済しなければならなかった。

港湾の改修築工事に多額の費用がかかることから、この法令では新たに、港湾使用料が問題になった。それは第25条で規程されているように、Leith や Newhaven の港に輸入された物に対して、岸壁使用税として物財トン当り $3\frac{1}{2}$ ペンスを、また、スコットランドの他港から運び込まれたスコットランド産でない物財に対してはトン当り $6\frac{3}{4}$ ペンスが、そして輸出入にかかわっている人が Freeman であろうとなかろうと、スコットランド産でない物財に対しては、便に付加税として、トン当り 1 シリング $\frac{1}{4}$ ペニーが課税された。しかし、第33条では Leith 港所属の船主への優遇措置がとられており、これらの船が出・入港する際に信号をだしてもらったり、船を航行させるために人を雇い入れることがなかった場合には、水先案内料を支払う必要はなかった。

このように Leith 港の改修築に伴って‘具体的なかたちで灯台料、錨料も含めて、港湾使用料（税）が、この法令では具体的に問題になった。

1798年5月に前回の法令の改正が行なわれた。この法令⁸⁸では、現在取り壊わされている Old Bridge に代わる可動橋の建設、港の浚渫、埠頭の拡張、それに伴う資金の借用と、Leith 港に入港する船舶からの徴収に関する Edinburgh 市長をはじめとした市当局者の業務遂行を円滑にすべき権限の位置づけがはかられた。そして、この法令では、港湾の改修築に必要な資金

の借用が40,000ポンドまで認められ、借用金の返済には徴収された港湾使用料(税)がそれに充当されることが規定された。そして、この法令の特記すべき事項は、借用金の返済がすんだ時点から、年間収支の決済後、その剰余金は非常事態に際しての負債引当金として確保されるよう指導されている点である。

1788年の法令が施行されてから、Edinburgh 市民とりわけ Leith 商人の間で課税に対する論議がまき起った。⁹⁹⁾ このような使用料(税)に伴う論議は、Frith of Forth に船籍を置く船主協会からも提出された。¹⁰⁰⁾ それは、使用料(税)の値上げに伴う船会社の利益の減少に対する苦情であって、その苦情は、Leith 港の改修築の現状に対する批判として提出され、その裏には、Leith 港の実情からみてその港湾使用料(税)が必ずしも適正なものではないとする、不満が伴っていた。何故なら、Hamburg や London に向う定期船や小船が、港湾機能が十分に発揮されない Leith 港では、必要以上に留められることがあり、それから生じる付加的な不利益に船主たちは苦しんでいたし、こと大型船に至ってはそれ以上の損失を被ったからである。こうした実情の中で、W. Cubitt 案の推進と、港湾使用料(税)の検討が表裏一体したかたちで展開した。それは大都市 Edinburgh の経済活動の回復を狙って展開した。

(注)

- (1) Leith 港の改修築工事に伴う港湾使用料(税)のあり方については、次の Leith の一住民の文書から読み取ることが出来る。“The True state of the Prot of Leith with some Observations on a Pamphlet publised under authority of the Magistrates and Town Council of the City of Edinburgh, on Subject of the Docks there,” 1825, p. 4.
- (2) 小林照夫「Edinburgh & Dalkeith 鉄道の開設と Edinburgh 新経済圏の形成」(関東学院大学人文科学研究所編『紀要』, 第29号, 昭和55年), を参照されたい。
- (3) “Letter from Committee of Ship Owner's Society of Frith of Forth, to the Lord Provost of Edinburgh,” 1824.
- (4) 1754年以降の Leith 港の改修築工事の経緯と Edinburgh 行政区内に於ける港湾の広域化構想の実現に伴うその歴史的背景については、小林照夫「Edinburgh

行政区内にみる港湾の広域化と小規模鉄道の建設—E. L. N. 鉄道と E. L. G 鉄道開設の経済的意義を踏えて」(関東学院大学人文科学研究 所 編『紀 要』, 第30号昭和55年), を参照されたい。

- (5) William Cubitt, "Report on the Harbour and Docks of Leith and the projected New Harbour and Docks in its vicinity," 1834.
- (6) "An Act for enlarging and improving the Harbour of Leith; for making a new Bason, Quays, Wharfs, or Docks; for building Warehouses; for making new Roads, and widening others, leading to and from the said Harbour; and for empowering the Lord Provost, Magistrates, and Council of the city of Edinburgh to purchase Lands, Houses and Areas, and borrow Money for these purposes," 1788.
- (7) "An Act to alter amend several Acts made in the Twenty—eighth, Thirty—ninth, Forty—fifth, Forth—seventh, and Fifty—third years of the Reign of His late Majesty for enlarging and improving the Harbour, of Leith, and to appoint Commissioners for the Superintendence and Management of the said Harbour and Docks, and for other Purposes connected therewith," 1826
- (8) "Case for the Promoters of the Leith Harbour," 1834.
- (9) Grangemouth の誕生の背景と、その発展の様相については、小林照夫「スコットランドの港——産業港湾都市グランジマウスの誕生の背景と発展の過程」(日本港運協会編『港運』, Vol. 4, No. 42, 所収)を参照されたい。
- (10) James Aytoun, "In support of his Motion to reduce the Merk per Ton on—half. delivered in the Town Council," 1834.
- (11) *Ibid.*
- (12) Robert Whitworth, "Report and Estimates relative to the Enlarging of the Harbour of Leith with plans of a Bason above Leith—mills. and another between the north Pier and the Citadel, with' Sections of parts of the Work," 1786.
- (13) Leith の住民という立場で、William Moffatt が次のような覚書きで、R. Whitworth の計画案に対する批判を寄せている。"Remarks on the Observations of Robert Whitworth, Esq. Engineer, upon the Plans delivered to the Right Honourable the Lord Provost and Council of Edinburgh, for enlarging and improving the Harbour of Leith," 1787.
- (14) Robert Shirreff, "Plan for enlarging and improving the Harbour and Town of South and North with Plans of Basors Dry Docks, SC., for additional Accomodation," 1787 p. 40.

- (15) "An Act for improving and enlarging the Harbour of Leith, and to empower the Trustees therein mentioned to purchase Lands for that Purpose and for erecting Docks and other Conveniencies on the Sides thereof," 1754.
- (16) "An Act for making a Road from Saint Bernards street, in the Town of Leith, to the Foot of Leith Walk, in the County of Edinburgh; and for widening and enlarging certain streets in the City of Edinburgh and the Avenues leading to the same; and for amending two several Acts passed, relative to the said City, in the Twenty-fifth and Twenty-sixth years of His present Majesty's Reign," 1787.
- (17) 注(6)を参照されたい。
- (18) "An Act to amend an Act made in Twenty-eighth year of the Reign of His present Majesiy for enlarging and improving the Harbour of Leith," 1798.
- (19) 注(1)を参照されたい。
- (20) 注(3)を参照されたい。

Teruo Kobayashi