

第Ⅰ部 港・都市の沿革と発展

第1章 近代的都市の形成と港

——産業革命期のエディンバラと港リース——

I はじめに

英国における産業革命期を時期的に区分すると、イングランドとスコットランドでは若干のずれがみられる。何故なら、一般にいわれている産業革命の始期、1760年は、いわゆるイングランドのそれであって、スコットランドの場合は、ハミルトン (Henry Hamilton) がいうように、それよりは20~30年遅れて始まっているからである。

スコットランドの産業革命期を素描すると、この期を2つに区分することができる。前半の1780年から1820年の一時期が、綿工業を通してスコットランドの産業の基盤が急速に育成された段階なら、後半の1830年から1860年にかけては、鉄工業を中心とした重工業が整備された時期といえる。とくに、都市グラスゴウ (Glasgow) の発展は著しかった。その発展の要因は1707年のイングランドとスコットランドの統合後に求められる。

統合後グラスゴウ商人はタバコ交易に参画できるようになった。その折り、かれらがタバコの葉を輸入するためにアメリカ植民地に持ち込んだ商品には、布・鉄砲・工具・革製品・乾燥魚等があった。そのために、かれらはそれらの商品を製造する新工場の建設や、既存の製造所の整備に関わる投資に目を向けた。こうしたかれらの積極的な経営努力が、グラスゴウをリンネルや綿織物の都市として印象づけさせたばかりでなく、他の諸産業ともこの都市を結びつけ得る要因を作りあげた⁽¹⁾。

産業革命を通して英國の有数な工業都市に成長を遂げたグラスゴウは、18世紀までは1万2000人程度の人口を数える都市にすぎなかった。ところが、産業革命期に大きな変貌を遂げ、革命期の半ば、英國ではじめて人口調査が行われた1801年には、エディンバラの9万0768人に対し、グラスゴウのそれは7万7008人であったが、30年後の1831年になると、前者の17万5407人に対し、後者

のそれは19万3030人といったように、後者が前者を1万7623人上回るまでになつた⁽²⁾。

エдинバラ (Edinburgh) の場合は、スコットランドの首都でありながら都市の機能が政治と文化に比重が置かれていたので、産業革命の動向の中では必ずしも主役を演じた都市ではなかった。しかし、スコットランドの近代化は、常にエдинバラとグラスゴウが連動した形で展開されたので、前者の都市機能もまた大いに拡大された。どちらかというと消費型の都市構造を有していたが、しかしそれでも、グラスゴウを除く他の都市と比較すると、産業革命期を契機に、新しい時代に向けての都市の対応が積極的に位置づけられたといえる。

本章は、大型船時代の到来とエдинバラの港リースの改修築事業、そこに絡む財政や技術的な問題に検討を加えながら、エдинバラが近代的な都市へと変貌を遂げていく過程で、逆にリースの問題が都市の領域的拡大にどのような作用を果たしたかを、論じることにある。そして、その検証の意義は、消費経済型都市エдинバラにおいても、国民経済の展開の中で果たされた港湾の役割の意味を、特定の歴史的現実の中で把握することによって、港と都市の関係を既存の位置づけとは異なる観点から検討を試み、港湾の広域化と都市機能の拡大という視角で港と都市の関係を論じることにある。

II 國際貿易港リースの課題

1329年の国王勅許状に基づき、リース港の管理・運営はエдинバラ市に移管された。リース港は当初、港といつても河口 (the Mouth of the Water of Leith) に船の停泊地を求めた小さな湊にすぎなかつたので、産業革命の息吹がエдинバラ市民にも感じられるようになると、国際貿易港としての体面を整えるのに解決しなければならない課題が累積していた。17世紀終わりと18世紀半ばのリース港の港勢を素描すると、1692年は29隻、容積トン数1702、1船当たりの容積トン数58.7であり、1740年は47隻、容積トン数2628、1船当たりの容積トン数55.9であった。そこには、大きな数字の変化はみられないが、産業革命前夜ともいえる1752年になると、68の船隻数に対し容積トン数6935、1隻当たりの容積トン数102といったように、船舶の大型化が着実にみられ始めた⁽³⁾。そして、そのような1隻当たりの容積トン数は、表-1 (1834年のリース港) をみてもわかるように、大幅に増加した。

表-1に基づく1834年のリース港の港勢であるが、外貿に携わる出入港船舶547隻の容積トン数は7万8931であり、1隻当たりの容積トン数は144.3であっ

た⁽⁴⁾。産業革命前夜の数字に比べても、1.41倍の割合が示され、着実に船舶の大型化が図られている。既に、リース港では、1812年に最初の蒸気船レイク・レディー号 (The Lady of the Lake) がフォース湾 (The Firth of Forth) に姿をみせ、アロア (Alloa)・リース間を定期的に航行したことからみて、蒸気船の巡航は船舶の大型化を一層促したといえる。1844年の数字であるが、この頃になると、リース港入港の内貿船でも蒸気船は増加し、その数は総隻数2272のうち381隻であった。

表一 1834年のリース港

(1)入港状況(外貿)			
	船舶隻数	容積トン数	人
国内船	191	30,312	1,685
国外船	143	15,221	874
合 計	344	45,533	2,559
(2)出港状況(外貿)			
国内船	144	26,701	1,376
国外船	59	6,697	382
合 計	203	33,398	1,758
(3)内貿状況			
入 港	3,484	253,649	15,084
出 港	1,782	175,831	10,762
合 計	5,266	429,480	25,846

(資料) "City of Edinburgh", in *The Statistical Account of Edinburghshire*, eds. by T. Clark, T.J. Crawford, A. Borner, (Edinburgh, 1845), p. 773.

もちろん、船舶の大型化への対応と港湾機能の向上にむけて、これまでその都度港湾の改修築事業が行われてきた。最初の本格的な工事は1710年であった。この工事でリースでは初めての石の桟橋が造られた。桟橋ができると、水深の浅いリース港の欠陥は幾分は解消され、これまで本船を沖合に停泊させ小舟(舡)で荷の積み卸しを行っていた荷役作業は、舟を接岸させて岸壁で処理できるようになった。これは、荷役作業の効率化ばかりではなく、沖合作業にともなう身の危険を防止する面からも、多大な実効をあげた。その後、現在の税関の建物の前に最初のドックが造られた。1777年になると、リース港の隆盛も手伝って、港は拡張した。浚渫工事と新桟橋の建設も行われたが、この期の船舶の改良の速度は早く、せっかくの改修築工事もその後暫くすると船舶の大型化という実情に合わなくなり、充分な水深の確保が困難となつて、大型船舶の沖合の停泊により舡による荷役作業が再び余儀無くされた。こ

のような問題点を解決するため、エディンバラ市当局は、再三再四レニー（John Rennie）を初めとした実績のある土木技師を招き、リース港改修築の検討を進めた。

しかし、大型船舶の接岸可能な港湾の改修築は、リース港においては殊の外難しかった。何故なら、潮の干満の差の激しいスコットランドにありながら、リース港は元来小河口から発展した港であり、土砂の堆積し易い場所に立地していたので、当時の浚渫技術では、水深の確保に充分な対処を図ることができなかったからである。それゆえ、蒸気船の巡航が珍しくなくなった1820年頃になると、本格的な港湾の改修築工事にともなう技術論争が土木技師の間で積極的に展開した。

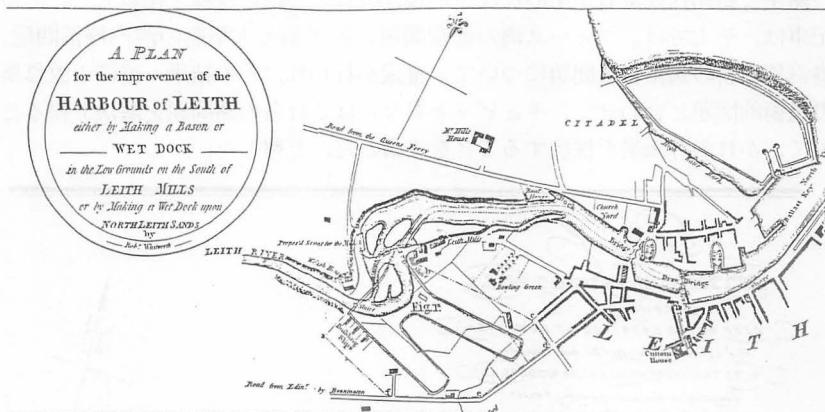
同時に、産業革命期の発展に基づく港湾貨物の増加にともない、エディンバラ＝リース間のコミュニケーションの円滑化が求められた。その結果、エディンバラ＝リース間を繋ぐリース・ウォーク（Leith Walk）の整備工事が行われることになった。1787年の条例（An Act for making a Road from Saint Bernard's Street, in the Town of Leith, to the foot of Leith Walk, in the County of Edinburgh; and for Widening and enlarging certain Streets 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.）がそれであった。この条例に基づく道路の整備によって、エディンバラとリースの経済的結合はこれまで以上に密になり、駆馬車や荷馬車の往来の迅速化が図られ、人的交流と物的流通は大いに盛んとなった。

III 大型船時代への対応とリース港の改修築事業

産業革命の進展とともにリース港の取扱貨物量が増加し、同時に、船舶が大型化するにつれて、港の機能が追いつかなくなってしまった。産業革命期も半ばといえる1820年代になると、事態はいっそう深刻になり、リース港の将来そのものが問題になった。何故なら、これまでエディンバラ市当局も改修築工事を通して港の機能の活性化を図ってきたものの、水深の確保という難問題は、簡単な工事では処理しきれないという技術的、経済的実情と相まって、外貿港としての将来的位置づけが危惧されていたからである。

1820年代から30年代にかけて展開する技術論争は、水深確保のためのいわゆる掘込港湾であった。もちろん、このような構想は過去にもあり、1786年11月にエディンバラ市長並びに市行政官に提出されたホワイトワース（Robert Whit-

worth) 案がそれであった。かれの計画案は⁽⁵⁾、図一1（ホワイトワースのリース港改修築計画案図）をみるとわかるように、低潮に影響されない内港造りに特徴があった。そして、それは今日のリース港の原型ともいえるキュビット（William Cubitte）案とさほど変わるものではなかった。なお、図一2は1834



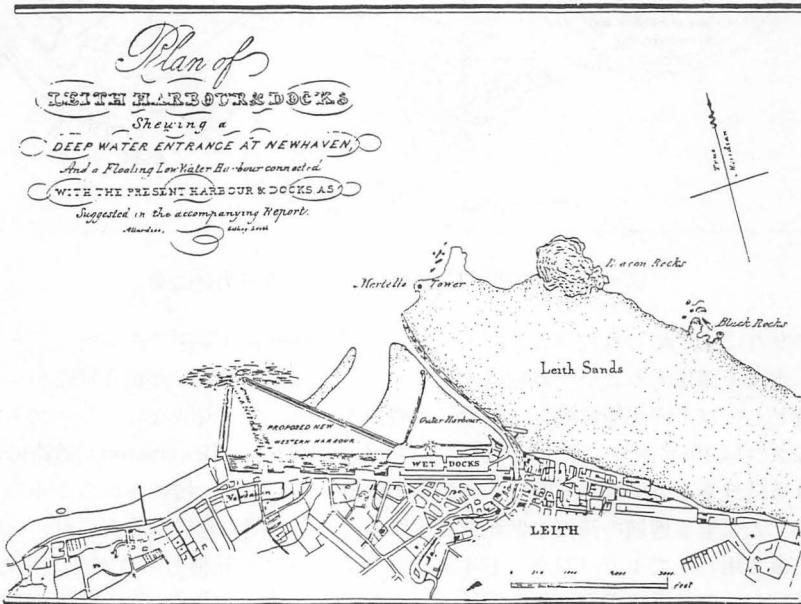
図一1 ホワイトワースのリース港改修築計画案

年9月にまとめられたキュビットのリース港改修築計画案図である⁽⁶⁾。

水深を確保するという点では、ホワイトワースの計画案は評価されたが、当時としてはその実施に際してかなりの費用がかかった。何故なら、リース・ミルス (Leith-miles) の南側のリース川とベンニントン (Bennington) 道路にかける低地帯 3 万 5000 平方ヤードに繫船用内港と、そして、橋の下からミルの上のダムに至る地域の浚渫と低潮を克服するための水門の建設が計画され、その工事費用として 1 万 4134 ポンド 4 シリング 5 ペンスか見積もられたし、また、北リースの砂浜に予定される繫船ドックないしは繫船用内港の建設に 1 万 9787 ポンド 7 シリングを要すると計算されたからである⁽⁷⁾。そのためこの段階では、資金面からいわゆる掘込港湾の建設は実現しなかった。

リース港の改修築工事は技術的面はもちろんのこと、捻出すべき予算措置の論議がこれを期に噴出した。しかし、他方では、船舶の大型化が図られたといえど帆船時代であったので、さほど多額な工事費を必要としない既存の桟橋の延長もしくは新桟橋の建設ということで茶を濁す論議が大勢を占めた。そのため、事実上、浚渫工事をともなう掘込港湾ともいえる内港造りは、蒸気船時代を迎えた1820年代の技術論争までお預けの形になった。

1820年代から30年代初めにかけての技術論争の中心は、水深の確保を恒常的にする掘込港湾、いわゆる内港の建設にあった。このような動向に対して港湾の利用者側は賛同した。1834年11月4日付けのエディンバラ・オブザーバー(*The Edinburgh Observer*)は、かれらの考えを市民に伝えるために、蒸気船の船主と船舶代理業者が中心になった10月31日の会議の模様を掲載した。その記事は、そこでは、フォース湾の低潮問題、蒸気船と大型船の港内停泊問題、港湾使用料の適正料金問題について、審議が行われ、その結果、港湾の改修築の技術的問題と合わせて、キュビット案ならばこれらの諸問題を解決し得るとして、かれの計画案を採択することを決議した、と報じた。



図一2 キュビットのリース港改修築計画案

キュビットの計画案は、かれの計画書の序文にもあるように、リース港に船舶の出・入が自由に行われるために一定の水深が確保されることと、リース港がエディンバラ市民の経済的活動の場であることから、背後地との関係において港湾機能の回復を図ることを、主眼に置いていた⁽⁸⁾。しかし、500トン級の船舶を繫船できたとしても、40万ポンドの投資は、市民の間で大きな論議をよんだ。19世紀以降エディンバラの都市機能の拡大にともなう都市整備費の支出

は、市財政の悪化に結びつき、とくに30年代を迎えると港湾改修築費といえど、市当局はその資金を用意することが困難になっていた。

市当局の財政難もあって、港湾修築事業に際して、港湾使用料の検討が試みられた。当時のリース港では、入港船舶の港湾の利用に際して、桟橋使用料、港湾使用料、物財の岸壁使用料、マーク・パー・トン (merk per ton)、橋梁營繕税、プライム・ギルト (prime gilt)⁽⁹⁾を徴収していた。各項目をみてわかるように、他港と異なる点は、当初のリース港の改修築費に充当されるべきものが、その後エдинバラ在住の牧師の生活費に向けられたマーク・パー・トンや、リースの船主・船員組合ともいえるリース・トリニティー・ハウス (Trinity House of Leith) の運営費にあてられるプライム・ギルトが課せられていたので、リース港の使用料は当然のこととして他港よりも高くなつた。それゆえ、改修築の資金を利用料金の値上をもって賄うことはできないとした。つまり、使用料金の改正に対し難色を示した背後には、フォース湾に面してフォース・クライド運河の完成とともに開港されたグレンジマウス (Grangemouth) が、港湾使用料が安いうえに、浅水を克服し大型船舶が寄港し得る港になつたので、グラスゴウ商人のための中継港としてその機能を發揮し始めていたことを認めていたからである。しかし、リース港を支える市民の間では、港湾の機能そのものを度外視して、「リース港の衰退は高い港湾使用料金によるものだ」と、決めつける人もいた。

IV 港湾の広域化の必然性

リース港の改修築はエдинバラ市民にとっても経済の活性化を図る重要な要素だった。そのためにも、12から15フィートの浚渫工事によって500トン級の船舶が自由に出・入港できるキュビット案は、市民の間で高く評価された。しかし、市当局にとってもすぐに多額の資金を捻出することが難しかったので、リース港の改修築工事を願う人たちとは別の手立てにより解消を図ろうとする人たちが現れた。リース港の欠陥は充分な水深が確保できることにあったので、港湾を他の場所に建設することにより、解消できるとしたのがかれらの考え方であった。本格的には1834年のトリニティー港の改修築工事の請願 (The Commons of the United Kingdom of Great Britain and Ireland in Parliament Assembly に宛てられた “The PETITION of the persons whose names are hereunto subscribed, being Inhabitants of the City of Edinburgh and its Neighbourhood”) にはじまる。

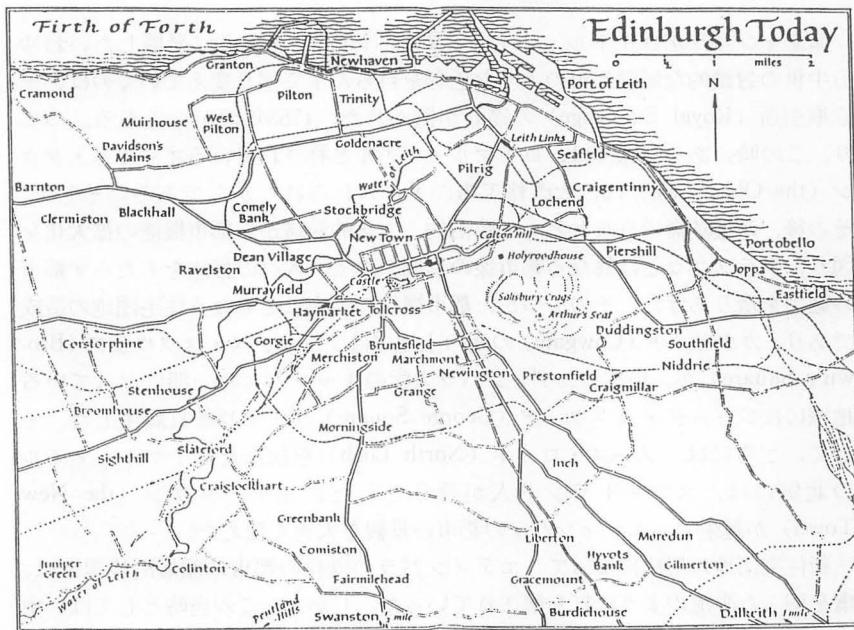
この請願はエдинバラ市およびその近隣に居住する貴族・ジェントルマ

ン・商人をはじめとした有力な市民によって提出された。その根拠は次のような内容に基づいていた。そして、それらは、トリニティー周辺の海底が深く、水深の確保が可能であり、浚渫も容易で土壌が港湾建設に適し、しかも適地が建設提案者の中心人物スコット（Alexander Scot）の所有地であり、港湾用地を容易に入手できる、という点にあった。もちろんそこには、リースに替わりトリニティーが活気づくことによって、スコットのような有力地元民が、その恩恵に浴するという狙いは当然に働いていた。しかし、いずれにせよ、トリニティー築港の利点を前提に、港湾の広域化構想が展開された。そして、リースを中心とした港湾の広域化構想は、グラントン（Granton）にまで発展した。

グラントン港築港の理由は、蒸気船時代を迎えて定期船の航行の増加と船舶の大型化が一般化すると、リース港の既存の港湾機能の下では、貨物の積み卸ろし、乗客の乗・下船が、一層潮の状況に左右され、干潮時は長い間沖に待たされるか、舟のような小舟の助けを借りるといった、常にともなう危険性と不経済性の中で、醸成された。そして、このような現実の諸問題が築港の論議を活発にさせ、1833年頃にはグラントン港の建設が具体的に提起されるまでになった。当初の推進者はジェネラル・スティーム・ナビゲイション会社（General Steam Navigation Company）のハミルトン（R. W. Hamilton）であり、かれは水深が確保され、船舶の岸壁への容易な接岸が約束される港の建設を願っていた。かれの提案はグラントンの地主でもあったブクルー・クゥインズベリー公（Walter Francis Duke of Buccleuch & Queensberry）の賛同を得た。かれはハミルトン案を実現させるために、自ら土木技術協会の会長であるウォーカー（James Walker）にその算定見積書の作成を依頼した。ウォーカーは依頼に基づき調査報告書を纏めた。その報告書は、直ちに海軍提督であったミルン（Sir David Milne）が主宰する“Mercantile and Nautical Gentlemen”的会合で検討され、採択された。ブクルー・クゥインズベリー公は、ミルン提督のお墨付を得たので、工事費のほとんどを自己負担とし、事業の推進を図った¹⁰。

1835年11月に工事に入った。工事予算額は26万8000ポンドと計上された。そして、この港は、一部分ではあったが、ヴィクトリア女王の即位という記念すべき日、1838年6月28日に開港した¹¹。図-3（今日のエдинバラ）を見てもわかるように、リースから3マイル程西に離れた場所にグラントンに港が造られた。しかし、当時としては3マイル程といっても、交通コミュニケーションの問題を考えると、「僻地」というイメージは拭い去れなかった。ところが、この港の推進者がブクルー・クゥインズベリー公であり、かれのこれまでのス

コットランド近代化の貢献に対し、中央政府も高く評価していたので、ウィリアム4世 (William IV) は、工事の最中の1837年4月21日に、条例 (An Act to enable the Duke of Buccleuch and Queensberry to make and maintain a Pier at Granton, in the Parish of Cramond, and a Road therefrom to join the Road leading from Leith to Queensberry, in the County of Edinburgh) を制定し、リースとの間に道路を建設し相互のコミュニケーションを図ることを決めた。この条例によってグラントン港の将来は約束された¹²。



図一3 今日のエдинバラ

リースに隣接したニューへイブン (Newhaven) は、ジェームズ6世 (James VI) の時代までは、小さな漁村にすぎなかった。この漁村もまた大型船・蒸気船時代を迎えて着目されはじめた。とくに、1829年に、水深の確保が困難なりースに寄港できなかったエдинバラ・ロンドン定期船会社 (Edinburgh & London Steam Packet Company) の定期船がニューヘイブンの桟橋を利用してからである。この港は対岸のバーンティーランド (Burntisland) やペティーカー・イン (Pettycur Inn) とのフェリー基地として発展し、鉄道時代を迎

えるとファイフ (Fife) を結ぶ交通の要所として重要な役割を果たした⁽¹³⁾。リース港の水深確保の問題・港湾機能に見合わない使用料金問題、これらの諸問題に端を発したエдинバラ行政区域内の港湾広域化構想は、グラントンやニューヘイブンがフェリー基地として位置づけられる段階になると、消費都市エдинバラの生活物資の基地として、またスコットランド中央部との人的交流のターミナルとして、より一層重要な機能を果たすようになった。

V おわりに——都市機能の領域的拡大の内実化

エдинバラがロイヤル・マイル (Royal Maile) を中心に発展したいわゆる中世の封鎖的な城壁都市のような色彩を自らの手で塗り変えていくのは、王立取引所 (Royal Exchange) の礎石が置かれた、1753年頃からである。つまり、この時、ある意味では、ロイヤル・マイルと称されているオールド・タウン (the Old Town) に、大改修工事の手が入れられたからである。そして、その後、産業革命の息吹とともに政治的、文化的領域から都市機能の拡大化を図り、グラスゴウとは異なる都市像の形成の中で、人々の移住をもたらす都市の魅力を造りあげた。その1つが、都市機能の拡大にともなう住宅団地の造成であり、カウゲイト (Cowgate) の南の土地にはブラウンズ・スクウェア (Brown's Square) が、現在のエдинバラ大学のキャンパスの一部になっている地域にはジョージ・スクウェア (George Square) が、それぞれ誕生した。そして、さらには、ノース・ロッホ (North Loch) を挟んだロイヤル・マイルの北側には、スコットランド人が誇りとしたニュー・タウン (the New Town) が誕生し、エдинバラの都市の景観を大きく変えた。

新住宅団地の形成によって、エдинバラの既存の都市の領域的枠組みは、堰を切った奔流のように打ち壊されていった。しかし、この当時としては、中心から外に向けての外縁的な都市の領域的拡大は一般的な現象であった。ところが、エдинバラの場合は、既述したようなリース港の特殊事情が内在していたので、リースを中心に港湾機能の活性化を求めるながらも、現実には、トリニティー、ニューヘイブン、グラントンに新港の築造を推進しなければならなかった。当時のエдинバラの市民にはリース以外の沿岸域の場所は駅馬車のような交通手段を有していなかったので、かれらにとっては僻地に感じられた。しかし、この僻地に港が造られ、リースとのアクセスを持ち、逆にエдинバラ沿いのフォース湾沿岸域が開発され、後に鉄道時代を迎ると、これらの地がスコットランド中央部や中世から近代初頭にかけての都市文化の中心でもあったファイフ地方を結ぶ重要な交通の要所に変貌を遂げた。そのため、都

市エディンバラでは、度合いはともかくとして、僻地と称されていた沿岸域の地から内に向けての発展のインパクトも与えられた。その結果、消費型都市には珍しく、産業革命期という短期間に、グラスゴウのような工業都市と同様に、エディンバラは今日のような都市の広範囲にわたる領域的枠組の拡大を図り、交通コミュニケーションの側面からもスコットランド経済に大きな影響力を有することができた。

- (注)① S. G. E. Lythe, J. Butt, *An Economics History of Scotland 1100-1939* (Edinburgh, 1975), p.147.
- ② David Keir (ed.), *The City of Edinburgh (The Third Statistical Account of Scotland)*, (Glasgow, 1966), p.99.
- ③ "City of Edinburgh" in *The Statistical Account of Edinburghshire*, eds. by T. Clark, T. J. Crawford, A. Borner (Edinburgh, 1845), p.773.
- ④ T. Clark, T. J. Croford, A. Borner, p.773.
- ⑤ Robert Whitworth, *Report and Estimates relative to the Enlarging of the Harbour of Leith with Plans of a Basin above Leith-miles, and another between the North Pier and the Citadel, with Sections of part of the Work* (Edinburgh, 1786), で、かれは計画案を具体的に示している。
- ⑥ William Cubitte, *REPORT on the HARBOUR AND DOCKS of LEITH AND THE projected NEW HARBOUR AND DOCKS in its vicinity* (Leith, 1834), にかれの計画案をみる。
- ⑦ Robert Whitworth, pp.10~18.
- ⑧ 注(6)に掲げた計画書に基づく。
- ⑨ プライム・ギルトに絡むリース港の改修築工事については、小林照夫『スコットランド産業革命の展開』(八千代出版、1981年)、第4章第3節で論述した。この特殊税の発生と運用については、小林照夫「リース・トリニティ・ハウスの機能と役割」((財)港湾労働経済研究所編『港湾労働経済研究』、年報No.10、1986年)を参照されたい。
- ⑩ J. Burrow & Co. Ltd. (Ed.), *Granton Harbour Handbook-A brief History of Granton Harbour, Edinburgh, with Notes on its Trade Facilities and Schedule Rates, etc.*, (Edinburgh), p.15.
- ⑪ J. Burrow & Co. Ltd., p.15.
- ⑫ この港は、1846年には、フォース湾の対岸の都市バーンティーランドとの間のフェリー基地となり、スコットランド中央部およびファイフ地方を結ぶ交通の要所となった。
- ⑬ エディンバラにおける港湾の広域化と鉄道問題については、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」(関東学院大学人文科学研究所編『(関東学院大学文学部)紀要』、第30号)を参照されたい。