

III 紹 介 III

小林照夫『スコットランドの都市 —英国にみるもう一つの都市形成の文化史論—』

澤 喜 司 郎

(I)

本書は「連合王国の中のスコットランドを意識して、産業社会の展開とともに都市化するスコットランドの都市がどのようなインパクトの中に置かれ、その姿をどのように変えていったかを論述した」もので、そこでは都市形成史が都市化を促す産業社会の展開を通して描写されているが、他方で著者は「実証的歴史叙述を求めながらも、副題を『英国にみるもう一つの都市形成の文化史論』としたのは、節によって私なりの文化史観を前提にし」、「本書は、スコットランド(蘇格蘭)の都市と題して、都市形成の様相を史的に考察する中で、もう一つの英国文化を論じようとしたものである」という。

本書の構成は、

- 序 章 何故、いま英国なのか
- 第1章 日本人にとっての英国
- 第2章 連合王国の中のスコットランド
- 第3章 スコットランドへの権限委譲
- 第4章 高度な文化の発信基地セント・アンドルーズ
- 第5章 もう一つの教会自治都市グラスゴー
- 第6章 エディンバラの都市の構図
- 第7章 エディンバラとリース
- 第8章 リース町の行政と同業組合
- 第9章 都市エディンバラの外縁的拡大とリース港
- 第10章 18・19世紀のファイフの農業
- 第11章 運河と鉄道と市民生活

第12章 スコットランド経済圏の形成と幹線鉄道

終章 ウィスキー街道

であり、上述のように本書においては都市形成史と「もう一つの英国文化論」が併せて展開されているが、筆者は文化(論)に疎く、筆者の関心が専ら都市と交通にあるため、以下では断片的となることを承知の上で、都市と交通をキーワードに本書をスコットランドにおける都市形成史を著した書物として紹介したい。

(II)

スコットランドの自治都市には、国王が認可した「王許自治都市」、国王の認可を受けて有力な貴族によって自治都市に認められた「バロニ自治都市」、教会の特権と結びついて自治都市になった「教会自治都市」の3つの形態があるが、これら自治都市の形態にかかわらず、一般に中世の都市は経済においても行政においても一つの単位であり、同時に独自の機能と役割を担う主体であり、政治的特権を享受した特殊な法域でもあった。このような権利と慣習を有して成立した都市は、その共同体の枠組みを堅持するために必然的に都市の枠組みを小さく限定し、それは人が歩ける範囲内でのコミュニケーションを前提に都市が造られ、一つのコミュニティ内での日常生活の完結(職と住の一体化)が都市の要件であったことを意味する。

そのため、都市内の道路の道幅は狭く、馬車の往来には不向きであり、特にエディンバラのオールド・タウンはかなりの過密状態で、ともすると道路の整備に必要な土地や家屋の買収が困難になりかねなかったため、中世の都市が基本的な骨格を残しつつ近代都市へと移行するには都市整備(改造)においてはかなりの英断が必要とされ、著者は1787年の条例にみられるように、そこでは富める者の論理が作用したが、その論理が中性から近代へと都市構造を変える要因になったところに、スコットランドを問わず英国の都市政策の一端がみられるという。

また、当時の都市間の往来は自らの自治との関係から必ずしもスムーズなものではなく、そのため都市と都市を結ぶ道路網は中央集権化が進んでいた日本のように発達していなかったし、道路そのものも多くの場合整備されていなかったため、馬車の発達に伴って道路の拡張整備が必要とされるようになった。当時、道路(公道)の維持・管理は1555年の条例により教区民によって行われ、教区民の義務は当初7年であったが、1587年の条例によりその義務は永続的となり、交通量が増大するに従って彼らの道路整備負担は増大し、そのため車両幅の制限や牽引馬車の制限、積荷の重量制限等

をする道路もあった。

しかし、広義の駅馬車(乗合馬車を含む)が徐々に遠方へと伸張するに伴って道路の拡張整備が必要になり、また受益者負担の原則に基づく有料道路(ターンパイク)も建設され、駅馬車は高速化され、都市間の交流がスムーズになったことによって局地的な時代から領域的拡大の時代へと移行し、例えばエディンバラ市についてはジャコバイトの反乱の終結が外敵を排除するための門や市壁を不要にしたことから市民の日常生活の枠組みが拡大し、1767年にニュー・タウンの建設が計画され、また市街地の道路整備による馬車時代への対応、港町リースと結ぶ道路の建設整備、それに伴う経済圏の拡大に連動した市域の拡大という図式を通してエディンバラは近代都市への離陸をはかったと著者はいう。

(Ⅲ)

石炭が家庭用燃料や工業用燃料として一般に利用されるようになったのは16世紀の中頃で、内陸水路が不十分な地域では石炭輸送を道路つまり馬車輸送に依存しなければならなかったが、公道の輸送規制やターンパイク化に伴う通行料徴収道路の増加によって重量貨物の馬車輸送は厳しい状態におかれ、そのため輸送費はかさみ、豊富な石炭があっても人々は低廉な価格で石炭を購入することはできなかった。

そのような中で、1761年に完成したブリッジウォーター運河による石炭輸送の経済効果がスコットランドにおける運河の時代を到来させ、エディンバラ市民の間でも2大都市エディンバラとグラスゴーを念頭においたフォース湾とクライド湾を結ぶ運河建設の要望が高まり、1790年にフォース・クライド運河が完成した。著者は、この運河の完成によってエディンバラ市民にとっては石炭の安定供給、低価格化、都市の近代化に必要な建築資材の確保等が格段に容易になり、その経済的効果は高く、スコットランドの運河史を振り返ってみても他に類例をみないほどと評し、さらにラナークシャーの豊富な石炭や鉱物資源が東の大消費都市エディンバラと目覚ましい発展を上げている西の工業都市グラスゴーに供給され、フォース・クライド運河は局地市場を突き破った領域経済圏の形成に大いに寄与し、「交通コミュニケーションの観点から都市の機能を論じると、エディンバラやグラスゴーにおいても例外ではなく、鉄道に先駆けて一般化した運河の機能と役割を通して、都市機能の拡大がはかられたことはいうまでもない」とする。

そして、エディンバラの港町リースの港(リース港)はエディンバラの発展、特にニュー・

タウンの建設に伴って隆盛を極めたが、同港はリース河口に造られた港のため堆積作用が激しく、大型船への対応を含め常に水深の確保が問題となり、19世紀始めにある程度の水深を確保できる岸壁で囲まれた最初のドッグが完成した。著者は、こうしたリース港の改修工事には行政の権限強化、増税の実施といった条例の規定に基づいた一連の政府指導があり、リース港という限られた事例ではあるが、当時の「安価な政府」に特徴づけられた英国においても港湾整備に戸惑った地方行政の対応を中央政府が全面的に指導した現実があり、その意味で港は公共事業として社会資本の投下の対象になっていたと指摘する。

しかし、何度となく港湾改修事業を行いながらも、低潮のために港湾機能そのものが麻痺してしまうリース港の問題は、1820年代に入ると蒸気船時代の到来に伴う水深の確保によって一層深刻になり、その打開策の一つとしてリース港近隣にグラントン港が築港されたことによって港湾が広域化し、広域化した港湾の機能的結合をはかるためのエディンバラ・リース・ニューヘイヴン鉄道の建設はリース港の当面の窮状を救ったばかりでなく、それがリース港の改修築事業と相対する形で進行したため、著者はそこには都市の領域的拡大をはかる土壌が外縁的領域においても醸成されたとし、そのため都市はロンドンやグラスゴーのように概して中心部から徐々に外に向かって拡大していくものであるが、エディンバラにおいては市の中心部をなすオールド・タウンから外に向かって拡大したばかりでなく、市街地からかなり隔たった外縁部に当たるリースを基点に港湾機能の活性化を求めた新港建設を通して市民経済の領域的拡大がはかられたという。

その結果、産業革命の展開によって発生した人口の集中と、それに伴い停滞しがちな都市機能の問題は、エディンバラにおいては港湾の広域化の担い手になった新しい指導者と、既存経済圏の有力な市民との経済的競争という舞台を通して、新たに形成された市域を包摂して解決がはかられ、流入してきた人々までが容易に住居を手にする生活基盤をつくりあげることができたことから、著者はスラム化が極度に進行するような地域の発生を抑えることになり、比較的穏やかな都市の構図が展開したとしている。

(IV)

スコットランドの幹線鉄道が整備されたのは、鉄道の経済効果がかなり一般化してからのことであるが、産業社会の発展が鉄道によって担われ、エディンバラとグラス

ゴの2大都市が幹線鉄道によって都市の有機的つながりを強めると、これらの両都市とコミュニケーションをもつことが鉄道需要を増大させたと同時に、地域の活性化を促す手立てであるかのように鉄道網は両都市を核としながら外に向かって伸張し、著者はその意味ではスコットランド全域にわたる市場圏の確立が最初の幹線鉄道エディンバラ・グラスゴー鉄道の開設と共に足早につくりあげられたという。

また、初期の英国の鉄道は地域社会の発展を第一義に考え、地域のニーズに応える形で建設され、当初は運河輸送の補助的機能を担う輸送手段にすぎなかったとはいえ、鉄道は点として所在していた都市の小さな固定化した経済単位を線で結びつけ、経済の活性化を実現した。しかし、産業社会の発展に伴い都市機能が拡大して都市の領域自体が広がりを持つようになると、限定された地域に敷設された小規模鉄道そのものに限界がみえはじめた時、エディンバラ・グラスゴー鉄道によって小規模鉄道が吸収あるいは接合され、エディンバラとグラスゴーのターミナル整備、小規模鉄道との相互乗り入れによるネットワーク化によって市民生活の利便性が大きく向上したばかりか、迅速でしかも安全な人的交流と物的流通の展開が可能になり、著者は都市の生活様式が大きく様変わりしたと指摘する。

このように、スコットランドの経済はある意味ではエディンバラとグラスゴーの2大都市を中心に形成され、それは運河時代から2大都市間の経済的交流に行政指導の主眼が置かれ、運河建設はもちろんのこと道路の整備、鉄道輸送態勢の整備もその方向で行われたからであり、その結果、首都エディンバラの経済圏は西にあるグラスゴーに向けて拡大したため、都市エディンバラとエディンバラ以東の都市との結びつきはノース・ブリティッシュ鉄道が開設されるまで待たねばならず、またリース港に運び込まれた物財がカーライルを経由してイングランドの西側沿岸諸都市にまで容易に輸送されるようになったのは、リース港にカレドニアン鉄道が延長されてからである。その意味で、ノース・ブリティッシュ鉄道とカレドニアン鉄道の果たした役割は同じ幹線鉄道でもエディンバラ・グラスゴー鉄道のそれとはかなり異なり、エディンバラ・グラスゴー鉄道の開設に伴う経済効果は高かったものの、それはグラスゴーとエディンバラという2大都市を結びつけるために早くから開発された駅馬車等の陸上輸送や運河輸送の後を継いで2大都市をより強固に結合したのに対して、ノース・ブリティッシュ鉄道やカレドニアン鉄道はエディンバラやグラスゴーとの経済交流がさほど密ではなかった地域を産業社会の展開の中に引き入れ、新経済圏の形成に力をかしたと著者はいう。

同時に、これらの鉄道が開設されたことによってはじめて、スコットランド地域内

経済から連合王国経済への展開が具体的に位置づけられ、幹線鉄道建設に関する中央政府の行政指導は全英国的規模での国民経済の確立と結びつけて考えられていたものの、現実にはそれらは地域経済との密接な関係の中で進行し、中間の過程においてはスコットランド国民経済市場の形成を目的としていたと著者は主張する。そして、イングランドにおいては1760年代に産業革命がはじまり、スコットランドにおいては2、30年遅れてその始期をみるが、それぞれの経済的成果が連合王国という大きな領域の中で現出するのは、ノース・ブリティッシュ鉄道やカレドニアン鉄道の開設以降であり、それらの鉄道の開設によってスコットランド国民経済圏の確立がはかられ、それは同時にロンドンを起点として発達してきたイングランドの鉄道網との結合がベリックやカーライルを接合点としてはかられたことによって、イングランドとスコットランドの経済的結合を実質的なものにし、それはいうまでもなく英国国民経済圏の確立であったと著者はいう。

(V)

以上、本書の全体像を正確に紹介できないことを承知の上で、都市と交通をキーワードに本書をスコットランドにおける都市形成史を著した書物として紹介した。

著者は、スコットランド研究の第一人者として、これまでに『スコットランド首都圏形成史』(成山堂書店、1996年)などの書物を著し、それらに接した筆者は著者の問題意識や分析の視角等については承知しているが、筆者の本稿でのこのような紹介では本書の真価を的確に伝えることができないために、後先になってしまったが、ここに著者の問題意識と分析の視角を紹介して本稿の結びとしたい。

著者はいう。英国の中央政府は「イングランドとスコットランドを地域的に区分し、ロンドン、エディンバラというそれぞれの首都を中心に発達した国民経済を縫い合わせた形で…資本主義経済社会の発展をはかってきた」が、「私たち日本人の多くは、英国全体を一つの大きな枠組みに入れて、大きな塊としての資本主義経済社会を想定してきたのではないか。もしそうだとすれば、これまで私たちが認識してきたものとは別の形、つまり地域単位を前提にした英国資本主義経済社会の全体像を見据えながら考察を試みないと、現実の英国の姿を描写するには距離感が生じてしまうのではないだろうか。英国の国民経済の形成と発展の歴史をみるとき大切なことは、鉄道敷設史にみるように、その行政指導の究極的目的が両者の経済的格差の是正と国民経済圏の確立にあったとしても、その中間の過程はロンドンとエディンバラの二極を中心と

した個々の国民経済の形成が前提となっていたので、複合的形成に注目しなければならぬということである」と。

なお、文化(論)に疎い筆者も本書の「もう一つの英国文化論」には大きな感銘を受けたため、いずれ本書を文化論の視点から紹介したいと考えている。

最後に、筆者が浅学非才なために本稿において本書の的確な紹介ができず、また筆者の不勉強による誤読の可能性もあり、この点については著者のご海容をお願いする次第である。

(白桃書房, 2001年, 287+ix頁, 2,900円+税)