

## 《研究ノート》

J. H. クラバム『近代イギリス経済史 第2巻 第3編  
自由貿易と鋼 1850-1886年』要綱, 第12章一ノ瀬 篤  
(岡山大学名誉教授)

## 第12章 我が国の外貌：1886-87年\*

## (都市化された国：ロンドンの貧しい家)

ヴィクトリア女王祝祭年（1887年で在位50年）が近づいていた頃、ブリテンの大部分の人々は都市の喧噪に近く住んでいたし、そうでない人々も、ハイランド・ラインの北に住んでいるのでない限り、鉄道のがたごと鳴る音にすっかり慣れていた。都市と鉄道は、人々の生活にしっかり根付いていた。W. ファーが1851年に「都市こそがブリテン種族の大部分の生まれ故郷となる」と予測していた以上に「その過半部分の生まれ故郷」となっていた。この種族を当時、「都市育ち族」と呼ぶ人々も居た。

1884年の「労働階級の住居に関する王立委員会」でシャフツベリー卿は「ロンドンやその他大都市では、かねてから1人が1軒の家を持ちたいという強い願いがあり、これは素晴らしい理想だが、こんなに巨大な都市では、それは不可能に近い」と証言している。彼は主として、ロンドン中核地域の混み合った地域（平均的には6つの部屋に対して5家族が居住）を念頭に置いていた。しかし、彼は最悪のケースを見ていたのであって、ロンドンにおいてさえ彼の理想は、彼の想定していたよりも実現が近づいていた。ロンドン人の5分の1以上が、後に過密と定義された状態で住んでいる、と彼が述べたとき、それが「1部屋に2人以上」であったことは事実である。しかし、中核地域のみならず全ロンドンを対象とすると、明らかに1軒あたり5人ないし6人というのが最も普通のケースだった。（この辺りの叙述は甚だ分かりにくい。ただクラバムが脚注で示しているように、当時のセンサスの定義による「家」というのは、一つの建物の一区画を指すに過ぎないことを念頭に置けば、辛うじて読解可能。それでも、おそらく資料制約からやむを得ないとはいえ、「1軒あたり」と「1部屋あたり」、さらに「過剰人口パーセンテージ」という3つの基準による叙述が混在していて、話が分かりにくい。そこで上記では極度に簡略化しておいた。）

（地域ごとに見ると）インナー・ロンドンでは、クラーケンウェル（Clerkenwell）やホワイトチャペルの賃貸住宅が適例だが、ひどい過密状態であった。イースト・ロンドンでは古くて相対的に大きな家に混じって、狭苦しくひしめき合った3部屋もしくは2部屋、あるいは1部屋しかない家があった。またバーモンジ（Bermondsey）では2部屋しかない家があり、それも1部屋の上に1部屋を積んだものだった。人々は共同賃貸住宅よりは、これの方を好んだ。ミドルセックス側の新たに開発された地域では、1軒を別々の賃貸部分に分割した家に対する需要は少なく、熟練工達は3部屋ないし4もしくは5部屋の住宅（とくに4部屋住宅）を欲しがった。そういう熟練工達の、4部屋以上の比較的

\*本章で、全3巻のうち、第2巻が終了する。本章末に第2巻目次を付した。

大きな家は、その一部が下宿人に賃貸されていた。

ロンドンがどのように成長しつつあり、ロンドン人達がどのように住んでいたかは、ウェスト・ハム (West Ham) のような場所を見ると最もよくわかる。ここは都市地域としては1850年から登場したのであって、裕福な人々の家の存在によって統計が複雑化していることもない。ミドルセックス型の、かつては立派だったが今は老朽化して賃貸に出されている家もなければ、パーモンジ型のひどい家もなかった。この地域は、賃金労働者や下級の事務職員達の街だった。ここでは過密状態で暮らしているのは人口の10%以下で、代表的な家1軒あたりに6.5人が住んでいた。家は少なくとも4部屋から成っており、1家族と1人（もしくは複数）の下宿人が居た。部屋が6ないし7ある場合は、2家族住んでいたことだろう。

ロンドン中心地域では各人が1軒の家を持つことが不可能だった結果、モデル住居運動が生まれた。運動は、G. ピーボディ (George Peabody) とS. ウォーターロー (Sydney Waterlow) の名と結びついている。彼らはほぼ同じ時期に (1861-62年)、今日の観点からすると「大きくはあるが侘しい」区画共同賃貸住宅を建設し始めた。ピーボディは1869年に死去したが、彼の受託者はその後も仕事を続けた。ウォーターローの方は、1863年に改良産業住宅会社なるものを設立し、衛生的な家の建設が週2s.  $1\frac{1}{4}$ d. の家賃で引き合うことを示した。1884年までに、彼の会社は、建設中のものを含めれば2万5000人の人々に、ピーボディ・トラストの方は2万人に (一室家賃1s.  $11\frac{1}{2}$ d. で)、部屋を供給しつつあった。こうして労働者の住むロンドン中心地域では、彼らの模倣者も含め、モデル住宅群の建設が盛んになったが、全体としてはこの運動も、ロンドン人口のほんの一部に住居を供給したに過ぎない。「過密に代えるに新たな過密をもってしたにすぎない」というコメントもある (Charles Booth, *Life and Labour in the New Survey of London*, 1930, I. 30)。

ロンドン以外：ロンドン以外では、19世紀社会の圧力の下でイングランド型の街が形を整えていけばいくほど、無数の小さな家が建設されそうな形勢であった。これは、1人に1軒というシャフツベリーの理想に合致していたが、もし積極的な市当局の活動がなければ、80年代の基準からすると、家には不十分な空間しかない危険性があった。バーミンガムでは、すでに世紀のごく初期に、全ての勤労者が自分の家を持っていた。また1884年にはチェンバレンが「当地では深刻な過密もなければ、フラットや地下室 (cellars) もなく、下宿人を置くことも少ない」と誇らしげに語っている。他ならぬ彼の指導によって、同市は1875-76年に、当時の立法を有効に用いてスラムを一掃するための計画を実施したのだった。同市はまた、上水道を敷設して大いに改良を加え、排水システムを完成し、新しく厳格な一連の建築細則を定めた。1軒あたりの人数は平均して僅か5人だった。

リヴァプール市当局は、遙かに不運な負の遺産を引き継いでいた。1840年代に建築業者達が2,500もの袋小路に1万4500軒もの家を建ててしまっていた。玄関と玄関が10ないし12フィート間隔で向き合ったり、背中合わせになったりしていた。これらの家には通常、部屋が2つ、屋根裏部屋が1つ、地下室が1つあって、地下室は1871年まではしばしば賃貸部屋になっていた。最悪の袋小路住宅1,400軒は、大部分1882年以降に一掃された。この市は若くて活気があったので、(1886年の) 1軒あたり人口は6人以下であっただろうし、過密人口比率も多分12%以上ではなかっただろう。ちなみに1891年

の同市の1軒あたり人口は5.68人, 過密人口比率は10.9%だった。

北部では, 繊維都市(マンチェスター, サルフォード, ブラックバーン, ボルトン, オルダム, プレストン, ブラッドフォード, ハリファックス, ハッダースフィールド)およびその他の代表的産業都市(リーズ, シェフィールド, ノッティンガム, レスター)は全て, 1軒あたり人口が5人を僅かに超えるか下回るかであった。ただヨークシャー谷の, 当初石で造られてやり直しが難しい小屋の人員収容状況は非常にひどかったので, ブラッドフォード, ハリファックス, ハッダースフィールドは1部屋に2人以上という状況で住んでいる人々の比率がロンドンよりもやや高かった(1891年をとると, ロンドン19.7%, ハッダースフィールド19.9%, ブラッドフォード20.1%, ハリファックス21.3%)。リーズでは過密はそれより軽度, シェフィールドでは相当軽度, 綿業諸都市では遙かに軽度であった。エンゲルスが記述した時期の家が多く残っていたマンチェスター・サルフォードですら, (ロンドンの) ウェスト・ハムよりはましだった。

ダービー, ノッティンガム, レスターのように, 最初の無統制な人口移動(および彼らを収容するための家の建設)に比較的少ししか影響されなかったところでは, 平均的な1軒あたり人口や過密状況は, 最も良い状態にあった。これら3都市では, 1軒あたり平均人員は5人以下で, 過密人口比率も2ないし3%であった。19世紀初期のアイリッシュの移入は住宅状況を著しく悪化させたのだが, 1851年のランカシャーでは人口の9%がアイルランド生まれだったのに対し, ダービーシャー, ノッティンガムシャー, レスターシャーのそれは1.5%, 0.9%, 0.7%にすぎなかった。1884年のリヴァプールでは, 不衛生な袋小路の住民の大部分がアイリッシュで, 市当局が朝に袋小路をきれいにしても, 正午には再び汚れているという状況だった。

ブリストルとニューカッスルは, 見苦しい地域や古い港の家屋を引き継いでいた。それらはロンドン同様, 賃貸部屋に分割されていた。ブリストルの中心地(その一部はホワイトチャペルより劣悪)を離れると, 大量の2部屋式の小屋が残っていた。西部の住宅基準は街でも田舎でも低かったのである。ロンドンと同様, 同市でも1884年にモデル住宅建設が始まった。2区画のモデル地域に131の賃貸部屋である。しかし, これは大した助けにはならず, 同市の過密住宅関連数値は, 2部屋住居のために劣悪のままだった。

ティーズ川の北では, ニューカッスルだけでなく, ゲイツヘッド, サンダーランドなど, ノーサンバーランド, ダラムの2州全域を通じて, 過密関連数値は非常に悪かった。但し現実には, いずれかと言えば数値が示すよりは良かった。北東海岸部の旧来からの町屋は賃貸部屋と化した大きな家屋か, または賃貸用に立てた2階建てのもっと小さな家(「各階がそれ自体, まとまった小さな家」1884-85年王立委員会報告), あるいはノーサンバーランドの鉱夫・農業労働者用に建てられた小屋(1ないし2部屋)の何らかの変種であった。ここでは典型的なスコットランド風家造りへの接近が, この頃でも存在した。街の1軒あたりの人口は, ほぼロンドン同様に高かった。1部屋に2人以上が住むという習慣もロンドンより遙かに広がっていた。部屋は, スコットランドがそうであるように, 平均的には多分, 南部農業地域より広がっただろう。過密人口比率はサンダーランド32%以上, ニューカッスル35%以上, ゲイツヘッド40%以上だった。ノーサンバーランドでは, 都市よりも地方の方が過密住宅が多かった。炭鉱で1部屋に3人とか2部屋に5人とかの小屋が多かったからである。

スコットランド：スコットランドの古い街では、住宅状況は殆ど変わっていなかった。エディンバラやスターリングの高層住宅、グラスゴーの不規則な路地と混在する3、4階建ての家、アバディーンの灰色花崗岩の似たような家、ニューカッスルの2階建て、もしくは2階建てフラット、町と村を結び炭鉱と鉄工所の周りに蟻集したbut and benと呼ばれる1階式の小屋、等々のすべてがそうだった。スコットランドの住居は、古い町に根ざす古くからの地方的習慣に由来する。1部屋もしくは2部屋で、2フィートほどの石壁に囲まれた、頑丈な壊れにくいものだった。上記1885年委員会は「1部屋方式はスコットランド労働階級が、都市生活と共存するやり方のようだ」と、歯切れの悪い報告をしている。エディンバラでは熟練工の家（スコットランドの証人は「家」と呼んだが、イングランドの委員達は賃貸部屋と呼んだ）とは「通常、1部屋と台所」、時には2部屋と台所のことである（同委員会報告）。非熟練工の場合は、1部屋のみだった。同市には1万4000の「1部屋の家」と、窓付きの部屋は僅かに一つしかない家が1万9000あった。グラスゴーでは、全人口の4分の1ほどが1部屋の「家」に住んでいた。中でもブリッジトン区域（Bridgeton division）は極端で、1881年には全8,946家族のうち、僅かに882家族だけが窓付きの2部屋以上の家に住んでいただけだった。市当局は1866年以降、スラム一掃と街路造りに乗り出したが、住宅制度を変えるまでには至らなかった。ラナークシャーの都市地域では、全部で17万6000家族のうち4万2000家族（24%以下）だけが窓付きで2部屋以上の家を保有していた。アバディーンはそれより良好で40%ほどがその条件を満たしていた。ダンディーはもっと過密で、その割合は24%ほどだった。これらは全て1881年のことである。その後も変化は非常に緩徐でしかなかった。スコットランドの1891年センサスが、イングランド式の「部屋あたり人数」で過密を測定していないのは、驚くに当たらない。グラスゴーの係官は1884年に、立方フィートあたりの人数という標準を用いて、過密状態にあるのは同市の家の5%以下と述べているが、イングランド方式では、スコットランド都市人口の半分以上が過密状態という悲惨な数値結果になっただろう。

#### （街居住者の快適な家：郊外建築物）

郊外（outskirts）ではピーボディ式のモデル住宅は余り建てられなかった。このディケードの終わり頃、デットフォードよりはウェストminsterの方に労働者階級の共同賃貸住宅群が多く見られた。より安楽な社会階層の活発な需要に応じて、シティの西（West of the City）ではフラット群が多く建てられた。例えばヴィクトリア・ストリートがそうである。1880年以前には、そういう建物は稀だったのだ。もっとも、インナー・ロンドンではそれまでもあらゆる社会階層の人々に住居を提供してきた。とくに独身の紳士達用の貸間やアパートが多かった。インナー・ロンドンの安楽で標準的な家族は、郊外（outskirts）の賃金労働者同様、連続式の家に住んでいた。それらは平地ではなく、高い場所にある外観の良くない街路などに面していた。地下室、ポルティコ、化粧漆喰もしくは煉瓦の前面、下女用の屋根裏部屋つき4階建て、馬小屋などが特徴だった。このタイプはイングランドの多くの街で、様々の変形を伴いながら、中心部住宅地域において再現されていた。但し、北に行くほどこのタイプは稀だった。

ロンドンではこのような家が容易に得られたのは、真の郊外（true suburbs）に限られる。それらの中には交通が不便なものもあった。郊外（suburb：以下、この段落・次の段落でも同じ）は、全国どこでも

ほぼ同じだった。小さくても庭があり、生け垣があった。古くからの郊外は、目立たぬ屋根の家で埋まっていた。控えめでバランスがとれ、家屋群全体としては通常長方形、窓に装飾があり、赤煉瓦もしくは化粧漆喰を用いていた。時代的には鉄道登場および『ヴェニス石』(John Ruskin, *The Stones of Venice*, 1851-53) 刊行以前にさかのぼる。しかし古くても新しくても、郊外ではゴシック復興によって影響を受けた平均的な建築家の様式が支配的だった。スレート屋根と切妻が幅をきかせており、スレートには模様を施してある場合があった。木製もしくは鉄製のフィニアル (finial) が切妻の端にあることが多く、おそらくタレット (turrets) もあっただろう。曲線を用いた径間 (bay) や、あからさまな長方形を避けるための何らかの工夫があったこともほぼ間違いない。真のゴシック窓は厄介で稀だったが、頭部が円形の窓や小さなガラス窓はあり得た。美しさや変化を求めて、細工を施した石が様々なやり方で通常の煉瓦と組み合わせられた。それは、ごく小さな2軒建て郊外住宅の弓形張出窓でも、町と真の郊外との間にある一連の家の張り出し窓でも見られた。壁覆い飾りにも意が用いられた。しかし随所で、最良のイタリアン・ゴシックとの食い違いが見られた。

郊外は田舎にまで拡張していった。ロンドンから遠く離れた村ですら、郊外化されていた。「大きな町や鉄道の駅から遠くない地所の価値が非常に高騰し、大土地所有者は売却の誘惑に抗しがたく、切り離しやすい土地が土地ジョッパーに売られていった。ジョッパーはこれを小さく区分して引退した商人達に売却した。このように町から移住してきた者のヴィラ住宅には、裏に1ないし2エーカー程度の土地が付いていて、多くの田舎村の特徴的様相となっている」(George C. Brodrick, *English Land and English Landlord*, 1881) (1エーカー $\approx$ 4,040 $m^2$ )。大地主の邸宅と牧師館がある旧来型の村も、もちろん残存していたが、それらを見出すにはかなり遠方の田舎でないと難しくなっていた。そこでは最近に改修・改築が施されていない限り、ゴシック復興の影響は見られなかった。

#### (地方ブリテン：開放地：共有地)

町・郊外・鉱山・工場・鉄道の決定的侵略を別とすれば、田舎自体は、風景として見た場合、コベットの検分旅行をした頃から余り変わっていなかった。つまり、彼の時代にすでに「かの醜い共有地」のある田園風景は、非常に稀な存在になっていた。若干の管理の悪い共有地が、鉄道が近辺を通るまでは辛うじて残存していたが、その後は主要な鉄道ラインから、そういう共有地を見ることは出来なかった。スコットランド、アイルランド、ウェールズでは、それがより多く残存していたが、イングランドでは永遠に消え失せたと言っても過言ではない。

1870年代までは、僅かに残っていた共有地や荒蕪地は、熟慮された政策によって縮小的かつ統制的に維持されていた。世紀の第一四半期末には、肥沃な土地は殆ど囲い込まれていた。数の点でも面積の点でも、多く残っていたのは、砂地だけだった。

旧来の共有地機能(薪炭・芝草確保、牧畜など)は減退していた。郊外が近くに押し寄せる場合が稀ではなく、共有地はそういう状況下で従来と異なる機能を果たすようになっていた。ジブシー達が野営する場所も限られ、警備も強められた。J. ボロウ (J. Borrow) が身を置いた世界も、彼の死去(1881年)の頃には殆ど消失し、代わりに州警察や共有地保存協会が出現していた。

北部や西部の丘陵共有地は規制が強められ、分割が進んだが、それ以外には余り変化がなかった。カンブリア州の峡谷地域、スコットランドのハイランド地方、ヨークシャー・ランカシャーを分かつ



ペニン山脈地域のいずれもそうであって、後者2地域では過疎化が顕著だった。

森とフォリスト：ブリテンでは2世紀以上にわたって、フォリスト（forest：woodとの区別は困難だが、クラバムはここでは王侯貴族の管理下にあるものを forest、そうでないものを wood としているようだ。もちろん、この用法区分は彼に独特なものではない。概してforestはwoodより大規模だが、そうでない場合もある。以下、woodは「森」とする）が僅かしかなかった。イングランドの景観は樹木が豊富だったが、森林地は驚くほど少なかった。垣根、街路樹、公園、庭園等は別として、森で覆われているのは地表の5%以下でしかなかった。スコットランドでは、その割合は4%以下だった。スコットランドに樹木を増やす仕事は18世紀に着手されていたが、1820-30年のディケード以後、中断されてしまった。鉄道時代がやってきて、最良の森林地帯に鉄道が通され、林立していた樹木は枕木になってしまった。1872年頃のスコットランドでは、ワートルローの戦い以前に比べ、フォリストが20万エーカーも減っていたと言われる。これ以後、多少の植樹再開があり、フォリストへの関心も復活しつつあった。しかし、失われただけのフォリストを回復することは出来なかった。

イングランドでも失われたものは取り戻せなかった。国家は、直ちに軍事的に役立つということがなくなっていたので、樞への関心を大いに失っていた。遠い将来を見通して、どんな種類であれ樹木に強い関心を抱くというほど賢明でもなかった。「鹿駆除法」と呼ばれた1851年の法のあと、ニュー・フォリスト（New Forest：イングランド南部のハンプシャーにある）に再び植樹するという諸計画も、共有地権者（commoners）や公衆の反対で実現しなかった。イングランドは人口が非常に増えてきており、フォリストと公共空間とのバランスを考えざるを得なくなっていたのだ。こうして、もしも計画が実行されていれば4万エーカーほどの近代的フォリストが生まれたはずだったが、画餅に帰した。

エピング（Epping）の場合のように、街と郊外鉄道が次第に木々を取り囲んだ場所では、公共空間への移行は不可避だった。同じエセックスの古いフォリストの一小部分ヘイノート（Hainault）では、1851年に鹿駆除法で森林が伐採された。その土地は、共有農地に統合され20世紀に入っても公共空間として生き延びている。ちなみに、エピングの多くが不法な囲い込みで徐々に浸食されていた。1870年代にロンドン法人（the Corporation of London）がその将来に関心を抱き始めた時、僅か3,000エーカーの公共荒蕪地が残っただけだった。1878年に「エピング・フォリストの一般土地への転換とその未囲い込み地を公共空間として保存・管理するための法」が登場した。この結果、長い仲裁調停の後ではあったが、ヴィクトリア女王が1882年の5月に、この地を国民に開放すると宣言した。シティは、その確保のために25万ポンドを費やした。

その他の地域では、植樹は或る所では成功、或る所では失敗という状況だった。植樹はほぼ全て非経済的理由からだった。ノッティンガムシャーではシャーウッドの森が消失して以来、森林地は増加していたが、増加はほぼ全て美的観点や狩猟の便宜のためだった。植樹が行われる場合、生来のフォリストの樹木による場合もあったが、19世紀植樹の大部分は、針葉樹（conifers）、つまりイングランドの森での成り上がり種族によっていた。それでも彼らはやがて社会的認証を獲得し、イングランドの一部になってしまった。

穀物、畑、塀：イングランドを緑と森の多い地に見せていた植樹や生け垣用のニレに立ち交じって、地表では穀物法廃止以来、緑がゆっくりと西（農業ではなく牧畜の地）から広がっていった。し

かし、新たに緑地に転換された土地の量は、この島の色柄を変えるに十分なほどではなかった。仮に選挙法改正(1832年)、クリミア戦争(1854-56年)、第3次選挙法改正(1884年)の三つの時点で、空から我が国の地表を鳥瞰したとしても、印象は殆ど同じだったことだろう。沼沢地に関しては、排水技術の進歩によって農地に転換された所が多く、緑はかえって減少して見えたはずだ。

ブリテン島地表の模様は、最後の囲い込み以来、デザインの面でもサイズの面でも、さほど変わっていなかった。大規模で合理的で多少とも長方形の農地には、根本的変革の必要がなかった。不要な垣根を取り払うべしという農業改革者達の熱心な主張は、農地単位をやや大きくしたり、やや定型化したりするのに役立ったが、その程度であった。

ラスキンが「イングランドは鉄仮面の人になってしまった」と言った時代にふさわしい変化が一つあった。囲いに針金を用いることである。針金は70年代に迷惑な存在となり始め、80年代には一般化した。時には有刺鉄線も用いられた。すでに囲み塀のある地方では針金使用は、牧畜地方に比べ、相対的に少なかった。とは言え、誰でもこれにぶつかることなく遠くまで行くことは難しかっただろう。カンバーランドのように囲み作業が新規の地方では、その貧相で経済的なラインが何マイルにもわたって伸びていた。

作物は、小麦栽培面積が1874-77年と1884-87年の間に90万エーカーだけ縮小し、また穀物全体の栽培面積がそれ以上に縮小したことを除けば、地表の模様よりさらに変化が少なかった。ライ麦はまだ少し栽培されていたとはいえ、ブリテンの作物でなくなってから久しかった。3種の標準穀物、3種の主要根菜、クローヴァー、回転作付け用の草であるヤハズエンドウ、ムラサキウマゴヤシなどが栽培され、その他はまさに寥々たるものだった。亜麻は僅か2,000ないし3,000エーカーにまで縮小しており、その他でも重要性のある産業的作物は皆無だった。ジャガイモは人口増加には追いつかなかったが、栽培面積を徐々に増やしていた。しかし全耕地の2%以下に過ぎず、近隣の欧州諸国に比べると、相対的に遙かに少なかった。小規模なホップ栽培、2万エーカーほどのキャベツ畑、その他雑多な作物と果物とがあった。多くの地方で果樹園の拡張は見られず、果樹園経営は南西部でそうであったように、後れた投げやりなものだった。

作物栽培のあり方は、おおむね異常なほど単純だった。主要作物以外は殆ど無視されていた。1875-79年以降、主要作物の幾つかに対して危機が生じていたが、200万エーカーほどが恒久的に牧草地に転換されたという顕著な出来事以外は、まだ重要な対応は行われていなかった。この牧草地増加は、従来からの動き(当初は緩徐)の加速に過ぎない。1850-86年間にブリテン領土の多分5%ほど、耕作地の9%ほどが、牧草地に追加されていた。これだけの量の転換によって、我が国の外貌は恒久的に緑豊かになった。

**地方の家と農家：**イングランドの名家(とりわけハノーヴァー系とホイッグ系)は、郊外が地方に押し寄せても、ホイッグが選挙法改正に取り組み始めた頃以来、殆ど変わることなく自らの大庭園邸宅に定住していた。

60年間にわたって、大邸宅が新築されたり再築されたりすることは殆どなかった。二級クラス邸宅の新築・改築も少なかった。アルバート公達の新バルモラル城も、元々小さくて新しかった城を購入

したところから出発している。その他2, 3の貴族達の城が建築・再建築された程度である。これらは何らかのゴシック様式を採用していた。ピールがドレイトン荘園に建てたものは、古いドレイトン邸宅の素朴な様式を受け継いでおり、より小規模なものだった。他の荘園・邸宅には時代の影響を受けたものもあったが、少数派だった。

農業が盛んである限り、農業主の住宅や農場の建物は、もちろん多くあった。ロンドン周辺諸州 (Home Counties) や、精力的に農業が営まれている州 (チェシャーのような牧畜地帯であれノーフォークやリンカーンのような耕作地帯であれ) ではどこでも、今にも倒れそうな家や形もはっきりしないような家は、もはや多くなかった。重要な農業主の館が古い場合、それはふつう荘園館で、近代的な建物が付置された近代的農場の司令部となっていた。これらを別とすれば、比較的大きな農場では、最後の囲い込み期以前の農業主館は多くなかった。農場の諸建築物については、それがいっそう当てはまった。比較的小さな農場や最小規模の農場でさえ、館は殆ど新築か改築もしくは近代化されていた。但し、東部と異なり、国の西部では事情は異なった (とくに、ウェールズ)。ここでは農業主館と小屋との明確な区分がなかった。最も古い住居や住居形式は、ケルティック・フリンジ (Celtic fringe) と呼ばれるようになった人々の間で、最も多く存在した。

小屋：(以下、小屋に関する記述が長いが、大まかに言えばスコットランド、ウェールズ、イングランドの順に視点を移し、その後、総括的もしくは別角度からの観察を付している) ルーイス (Lewis: スコットランド西北部の島 Lewis and Harris の北端平地部) では、ブラック・ハウスと呼ばれる住居があった。牛が家の一方を占拠し、壁は厚さ3ないし6フィート、間に芝土を挟んだ2列の石で出来ていた。屋根は締まりのない草葺きで、床は多くの場合、粘土だった。人の住む部分はバット (but: 外部屋) とベン (ben: 奥部屋) に分かれていた。居間には中心に炉があって、ふつうは煙突がなかったので、煙はその時次第あちこちに放出された。牛の居る部分には、必要とされる時期まで年中肥料が積まれていた。

これは「良好な」ブラック・ハウスの例である。最悪の場合は、牛と人間が仕切りのない同じ空間に住んでいた。このタイプはハイランドの多くの場所や島部に散在していたが、本土では1884年には消滅しつつある、と言われていた。90年代になっても、北と南とを問わず、古くて劣悪な住居の場合、実質上1室しかなかった (同じ時期、スコットランドの多くの鉱夫の家がそうだった)。しかし、全体としてスコットランドの田舎を見た場合、1室しかない家よりは、3室ある家の方が多かったと推計されている (以上、主としてこの時期の諸「王立委員会」報告)。標準的な労働者住宅はどこにおいても、ルーイスのそれと同様、1階建て2部屋の but and ben だった。イングランドと比べた場合、スコットランドの部屋は大きかった。そして、これらの家は多分イングランドの最悪のものよりは、ましだった。後者の一例は、サマーセットの1階建て泥壁の掘立て小屋で、1872年に或る改革者が憤激して述べているように、「2部屋と言っても、それぞれが3ヤード四方の広さ」しかなかった。この手の家はおそらく80年代にも残っていた。

ウェールズにおいてスコットランドの最悪の掘立て小屋に相応したのは、中部ウェールズ丘陵部地帯おける不法占拠者達の、いわゆるインク・ボトルの家だった。粗悪な一部屋の造りで、中央に煙突がつけられ、呼び名はそれに由来していた。これらは90年代には少なくなっていたが、南西部ではなお、粗末な煙突が付いた一部屋の泥壁小屋や、アングレシー (Anglesey) では、「四角い箱」 ('square



box') と呼ばれた一部の石積み小屋が存在しており、これら全てには、旧式の戸棚型ベッドが付きものだった。概して、ウェールズの小屋はイングランドのそれより粗悪で、スコットランドのそれより狭かったようだ。煙突は詰まることがあったし、生活污水などはドアから放り棄てるだけだった。

ノーサンバーランドとダラムでは、広い一部屋式の小屋(16×24フィートで、上方に小さなロフト付き)が少しばかりあった。このタイプ的小屋はほぼ1848年頃まで建て続けられ、1867-69年になっても、まだ数多く残っていた。ただしこの頃に、事情は急速に変化しつつあった。地主達が積極的に小屋の建設を始めたからである。こうして北部の州の労働者達に最も一般的な家は、いわゆるtwo-ends、つまり地上階に二つの大きくて分割可能な部屋をもつタイプのものになった。スコットランドのbut and ben同様である。この家には二階がなかった。ティーズの北では、このタイプと南部諸州にも見られる二階式で部屋数のやや多い家とが、80年代までに一般的になっていた。

ちなみにロジアンでも、同様に急速な改善が進んでいた。早くも1870年に、或るスコットランドの専門家が「イングランドのどの州でも、平均的に見て(住宅事情が)ベリックシャーほど良いところはない」と主張している。この主張を否定すべき理由はない。というのも、スコットランドの真に古い掘立て小屋は余りにも粗末だったため、この頃まで生き延びることが出来なかったのに対して、イングランドでは当時としては僅かにベターなタイプのものが、ほぼあらゆる所で生き延びていて、上記のような非難を浴びたというわけである。イングランドの典型的な最下級的小屋は、リンカーンシャー、東アングリアからコーンウォールに至るまで、ほぼ全ての田舎地域で見られた。それは「泥、粘土塊、もしくは木摺と漆喰」で出来ていた。居間は9フィート四方ほどで、寝室もしくは戸棚式ベッド部屋が一つあった。最悪の場合、天井は僅か6フィートあるいはそれ以下の高さしかなく、ベッドのあるロフトには梯子を使わねばならなかった。時には野外便所もなく、あったとしても良好なものではなかった。

このような住居のある場所は、かつては荒蕪地(コーンウォールやヘリフォードの場合)であったか、あるいは未だに「解放」村と呼ばれていた村で見いだされた。1865年までは、救貧法の作用のために、閉鎖教区と解放教区との区別が固定化されていて、前者は、ほぼ完全に単独の地主によって管理されていた。他方、後者は多くの者が管理していた。閉鎖教区の地主にとっては、良好かつ正規的な仕事に就いている家族が住んでいる小屋を少しだけ建てるやり方が利益にかなっていた。これによって、彼の教区の救貧地方税負担が軽くなるからである。臨時的労働者や好ましくない家族は解放教区に残され、閉鎖区で労働力が必要とされた時に、歩いて行って仕事に就くという次第だった。1865年の「地方税連合負担法」(The Union Chargeability Act)が地方税を連合全体に平等負担させるようにした結果、教区の小屋の数を抑制しておきたいという誘因が取り除かれた。この結果、1854-79年の25年間は領地内的小屋建設が非常に活発になった。とはいえ、良好な小屋の建設は決して経済的に引き合わなかったため、進展は概して遅々としていた。

或る委員会(the Committee on Children and Women in Agriculture, 1867-68)の委員は、1868年を通じて300の教区(Norfolk, Suffolk, Essex, Sussex, Gloucesterの諸州)を調査訪問したが、そのうち彼が完全に満足したのは、僅かに2教区にすぎなかった。彼は、寝室一部屋だけしかない最下級の家が支配的な場所(places)を幾つも見いだした。彼は、最悪の住居は不法占拠者、不動産投機家、あるいは

教区に属している、と報告している。これらは古い救貧法下の最後の小屋であって、救貧法改革はこれらを相当代置したものの、消滅させるまでには至っていなかった。他の場所では、「古きイングランド」の小屋、つまり古来からの自由土地保有者や贍本保有者（読書階級からは小農〔peasantry〕と呼ばれていた）の手中にある小屋、あるいは土地以外に何も生活手段を持たない小規模地方地主（small squire）の小屋、などが最悪住居の仲間入りをしていた。或る別の委員（1867-69年）は、上に比べると幸運で、リンカーン、ノッティンガム、レスターで多くの良好な建物を報告することが出来た。しかしここでも、最低級の小屋が、大部分の解放村で残存していると述べている。ノーサンプトンシャーの多くの閉鎖村では、小屋（cottages: 時代的にこの辺りから、小屋=cottageと言っても、21世紀の日本から見れば、田舎の瀟洒な一軒家というに相応しいものに、徐々に変わりつつあったことに注意）は概ね新しく優良で、3寝室タイプが優勢だった。解放村ではあらゆる種類があり、若干のものは非常に酷かった。ケンブリッジ、ベッドフォード、バッキンガムなど、トレント川以南の大部分の州でも、事態は大同小異だった。ただし、フェン地方やサマーセットでは、最悪的な小屋の割合が高かった。

かくして、1867-69年における南部イングランドの一般的状況を、或る委員（サリー、ウィルトシャー、ウォリック、ウスター、およびヘリフォードに関する調査の統括者）は、地主達の建てた小屋はほぼ全体的に優良で、彼らは現在も数多く建設中である、と総括している。

トレント川以北では、ダービーシャーが多くの新しい小屋を建てており、水準もイングランドの平均よりは上だった。ヨークシャーも南部より大いに優れていると言われていた。北ランカシャーも同様。カンバーランドとウェストモアランドでは、南部より劣悪だったが、土地保有が小規模で住み込みも多い地域だったので、現場労働者の住宅問題は副次的だった。

1870年の直前になされたこれらの調査では、ランカシャーやサマーセットのように相互に非常に異質で地理的に離れた州において、3部屋式の小屋が第三の部屋に寄宿人を収容する傾向があると記している。3寝室式あるいは他のタイプの小屋の建設は、農業が盛んである限りは徐々に進行し、不況が始まっても完全には停滞しなかった。これら19世紀中葉の領主所有地の小屋には、ゴシック様式復活の片鱗が見られる場合があった。しかし、新しい小屋の大部分は領主小屋であろうとなかろうと、単純な煉瓦造りの方形もしくはそのペアで、地方によってはタイル張りだったが、多くの場合スレート貼りだった。茅葺きは古い惨めな記憶を呼び覚まし、ごく稀だった。スレートの方は、ウェールズやウェストモアランドから鉄道で運ばれ、進歩のシンボルとなっていた。

スコットランドにはまだ未婚の農場労働者向けに寄宿舎があったが、衰退しつつあった。ロジアン、パース、ファイフ、フォーファー、キンカーディンが主要な残存地で、遠い北部の可耕地にも残っていた。1880年代の終わり頃になると、ロジアンでは寄宿舎はなくなっており、ファイフでも消滅しつつあった。1870年頃には、ハッディントンやエディンバラで、未婚女性のための寄宿舎が、まだよく見かけられたが、80年代終わり頃には消滅していたようだ。寄宿舎が存続している場合、入居者はしばしばエディンバラのアイリッシュから募られた。一般的には寄宿制は衰退していったが、90年代に入ってもなお、男性用の最悪的な寄宿舎は存続しており、「不潔と混乱の巣窟」、「スコットランドの恥」などと言われていた。

70年代、80年代に行われた小屋建設の後の時期にあたる1891年センサスでは、借地は小規模（4室

以下)と大規模(5室以上)に区分された。ここでは借地と小屋とはほぼ同義的に用いられている。1893-94年の王立委員会は、リンカーンシャーからサマーセットシャーに至る6つの代表的な州をサンプルとして調査を行い、農村人口の19%以上が5室以上の小屋のある借地に住んでいる、としている。しかし、この指摘はウェールズやティーズ川以北の劣悪住居地帯を除外しているため、過大評価であろう。おそらくトウィード川以南の全国では、15-16%が妥当なところだ。他方、上記センサスの小規模借地に関する統計は、小規模借地人口の14%強が1室もしくは2室の借地に住んでいるとしている(小規模借地人のうち、残る86%は3ないし4室の小屋に居住、となるだろう。すると、クラバム推計では上記6州農村人口の15%が5室以上の部屋、12%〔85%×0.14〕が1ないし2室の部屋、73%〔85-12%〕が3ないし4室の部屋、に住んでいたことになる)。他の諸要因を勘案すると、結局、中部および南部イングランドとウェールズを対象とした場合、農村労働人口の11-12%ほどが、劣悪な1室もしくは2室の小屋に取り残されていた、と見てよい。まだ劣悪な住居が多すぎたわけだが、しかしそれ以前のセンサスでは、疑いもなく劣悪住居率は遙かに高かった。

### (産業の地理的分布)

1851年以来、ブリテンの地理的な産業分布に重要な変化は少なかった。雇用面への影響から見て重大なもの殆どなかった。大部分の産業が拡大したが、その古い司令部内(もしくは司令部から)の拡大に他ならなかった。綿業・石炭・ウール・ウーステッドの諸地域、さらにバーミンガムおよびロンドンの無数の多様な産業が成長し、かつ濃密になっていた。ごく少数の都市産業は衰退していたが、その重要性は乏しかった。地方産業の幾つかは霧消したり、機械製造の拡大と共に、町や製造業村に凝縮されてしまった。

地方の靴下・下着産業は工業的な町村に、多少、集約化されてはいたが、他には大した変化がなかった。その司令部地帯は1851年以前に固定化されていたし、1891年の当該産業従事人口も40年前とほぼ同じだった。もっとも、産出額が非常に増大していたのは当然である。地方的・家内の・副業的な麦わら編みおよびレース産業は、集約化と拡散化の両方を示していた。1870-80年までは、地方の麦わら産業は、バッキンガムからサフォークに至るベルト地帯で、かなりよく頑張っていた。1874年になってもなお、地方の従業者が麦わら編みを取引するための会館が、ヒッチン(Hitchin)に建てられたほどである。昔の、布地や亜麻布のための中央会館を想起させる。当該産業は1851-81年間にも縮小化していたようだが、十分に比較可能な統計数値は得られない。1881-91年間については、厳密な時系列比較を可能とする統計が、80年代における当該産業の明確な縮小を示している。この時期、地方では、イタリアと日本からの麦わら輸入のため、この産業は衰退しつつあり、都市では例えばルートンの場合、工場産業的な性格を帯びつつあった。90年代には、ヒッチンの会館は伝道教会になっていた。

田舎のレース製造は、バッキンガム、デヴォン、ノーサンプトン、および(1851年にはそれが多少とも産業の体をなしていた)他の諸州でも、ほぼ完全に消え失せていた。1851-1891年間に、手作業であれ機械製造であれ、レース製造に従事していた人員数は、ほぼ半分だけ減少した。1891年には、この産業に従事していた3万5000人のうち、3分の2以上がノッティンガムの街在住で、残りの方々も、その他の北ミッドランド諸都市在住だった。他の産業で数量的な減少を示した主なもの

は、亜麻と絹である。亜麻は、遙か以前からイングランドを抜け出して、アルスターに移っていた。1891年までには、当産業は全く重要性を失っており、スコットランドにおいてすら、重要産業ではなくなっていた。絹産業の数量的縮小の一要因は、手織りの衰退であるが、どの州にも多少の仕事は残っていた。絹産業では、二つの重要な地理的变化（ロンドンから徐々に、かつ今や完全に姿を消したこと、および近年の西ライディングにおける成長）があったが、それらも国全体の地理的な変化の中では、小さくて目立たない出来事に過ぎなかった。

同様に、古い西部のウール産業における手織りの消滅とコッツウルト（Cotswold:グロスターシャー）の2、3の谷間地帯への集中の場合も、その痕跡は小さくて目立たなかった。ウィルトシャーおよびグロスターシャー以西の全州において、従業員総数が2万4000人から1万人に減少するのに40年を要した。緩やかな引き潮の後には、西部地方の緑の谷間に織工の小屋や多くの作業場が残され、これらは新たな用途に転用された。雨傘、ヘアピン、スポーツ用品の製造などである。ウェールズでは、未だにどの州にも小さな田舎の紡ぎ工場や、布地もしくはフランネル産業と呼びうるものが存在していた。もっとも、その総従業員数は、多くなかった。スコットランドでも、散在的な家内工業、準家内工業の残存と、1851年時点における中核部分へのその後の集中傾向とが併存していた。

全ブリテン島で最大の変化は、古い産業国家では稀にしか生じない形で起こった。つまり、当初の冶金工業が鉄鉱石の新産地と海の方にシフトしたのである。ミドルスブラもバローも、ピーターマン（Augustus Petermann）の産業地図（1851年）には記載されていなかった。フロディングム（Frodingham）の記載がなかったのは言うまでもない。この地図には、カーディフやニューポートの重要な鉄産業も記されていない。しかし1880年代末頃には、ブリテンの鉄鉱石採掘鉱夫の4分の1以上がクリーヴランドの丘陵地で働いており、ブリテン鉄鉄の3分の1がミドルスブラとその周辺で生産されていた。一つの社会共同体が、おそらくそれ以前の産業変化が生み出したよりも高度に特殊化された形で、その溶鉱炉周辺に生起していたのである。ごく最近、もう一つの鉱物産業が登場していた。1859年にはすでに、ティーズ川の南で、1,200フィートまで掘削することによって、また1874年にはその北で、1,127フィート掘削によって、塩が採取されていた。1882年までには、技術上の困難は克服されていた。塩水はポンプでくみ出され、塩が製造された。10年後には、年あたりの生産は優に20万トンを超えていた。

バロー・イン・ファーニス（Barrow-in-Furness）の成長は、多様性に富んでいた点で、ミドルスブラのそれよりも注目すべきものである。鉄道がこの場所を造り出したのだが、それはせいぜい1844-46年のことである。カンバーランドの赤鉄鉱は、その当時、スタッフォードシャーと南ウェールズに向けて船積みされるべく、採掘されていた。しかし1867年にバローのドックが開設された時、バロー&ワーキントン（Workington）地域は地方鉄鉱の重要部分を熔解・製錬していた。1875年にはさらに進んで、その全体を熔解・製錬していた。1880年には、それまでで最大の鉄製蒸気船（ただし*Great Eastern*は別）がバローで建造されていた。1885年までには、カンバーランドとファーニスは全鉄製製品の6分の1以上を生産しており、バローは鉄鋼生産の他に、造船と航海技術品製造で多忙であった。

クリーヴランドの富を成したライアス層の鉄鉱石鉱床を南に辿っていくことで、まずは北リンカー



ンシャーの農業地帯に鉄石採掘業が起り、次には同地のスカンソープ (Scunthorpe) とフロディンガムで、近代的な溶鉄炉の建設が生じた。このような過程は、さらに南進してレスター、ラトランド (Rutland)、ノーサンプトン、またオックスフォードにおいてさえ繰り返されたが、鉄石採掘に溶鉄炉の建設が後続し、ケッターリング (Kettering) とウェリンバラ (Wellingborough) 周辺の田舎地域に鉄の時代を刻印したのは、ノーサンプトンだけだった。1880年代半ばになると、その生産高はリンカーンシャーの生産高にさほど遜色がなかった。その他の諸州は、みずからの鉄石を、すでに遙か以前から鉄の時代を象徴していた北部・西部の諸地域に送り出していた。但し、これら諸地域も今では鉄の生産者としては衰微気味で、旧式の溶鉄炉を取り壊す傾向にあったが、それでも産業的・冶金業的な性格を失うことはなく、ブリテンの外貌に深刻な変化を引き起こしてはいなかった。

南ウェールズとモンマスでは、鉄製造と鋼製造が十分維持されていたが、丘陵部では放棄された施設があった。鉄産業は死滅したのではなく、海岸地帯に移動したのだ。石炭をグラモーガンやモンマスシャーの上流の谷間から運びおろす方が、海路の鉄石 (第一にはカンバーランド産、第二にはスペイン産) をこれら谷間地域に運び上げるよりも容易だったからである。1885年には、谷間の上流地域で未だに多少の溶解が行われていたものの、大部分はスウォンジーからカーディフを経てニューポートに至る沿岸地域で溶解されていた。上流の谷間で採掘された鉄石も今や全てニューポートで溶解されていた。上流谷間では、5基の溶鉄炉のうち4基以上が稼働停止していたが、ニューポートでは近代的な大溶鉄炉38基のうち21基が稼働していた。

ブリテンの鉄石産山は1882年に産出額の最大値に達した。その後は減少が恒久的になった。とは言え、そのことは新しい産業地理に影響を与えるものではなかった。この時点で稼働している地域のどれも、放棄の危機にさらされていることはなかった。「半貴金属」採掘の状況は、大いに異なっていた。1870年以來の錫採掘の停滞、1877年以來の鋭角的な鉛採掘の縮小、そして銅採掘の殆ど完全な崩壊は、国の顔面に傷跡を残していた。鉛の縮小はまだピーク時の40%ほどに留まっていたし、担い手となる地域も分散していたので、さほど表面化しなかった。しかし、製錬銅の場合、1860年には1万3540トンを生産していたのに、ヴィクトリア女王の即位記念年には、わずか889トンにまで減少していた。コーンウォールの、古くて著名な銅産山地区は、見捨てられた産山や貧困化した村のために、荒涼としていた。錫はまだ、ましではあったが、成長は止まっており、コーンウォールは陰鬱で、鉄夫達は海外に活路を見出そうとしていた。

#### (海辺：レクリエーションの場所として)

コーンウォールは銅山を失っても、南北二重の長い海岸線を擁していたために、多少は埋め合わせ措置をとり得た。漁業 (とくに鯖、ボラ)、陶土採掘とその移出・輸出、ジャガイモ栽培、市場用園芸などがそれであった。しかし、当地でおそらくそれよりも重要だったのは、レクリエーションや別荘地のために、海岸部分への移動・移住が増えていたことだろう。この動きは、すでに鉄道時代以前にブライトンやマーゲイト (Margate) で活発だったが、この時期には、社会のあらゆる階層で所得や貯蓄が増えたこと、また鉄道が普及したことで、全国的な傾向となっていた。

上記人口移動の第二波は、鉄道時代に到来した。このことはすでに1851年センサスにすら、明確に表れている。過ぎ去ったディケードで最も早く成長した諸都市 (towns) の中には、二つの純粋な海



辺の住宅（もしくはレクリエーション）都市があった。サウスポートとトーキー（Torquay）である。これ以降の引き続きセンサスでも、同じような諸都市の登場が見られる。これらの都市の勃興は、とりわけ棧橋建設会社の設立によって特徴付けられている。ブライトンにはジョージ4世時代から連鎖状の棧橋があり、野心的なリゾート地は、棧橋なしではありえなかった。サウスポートの場合、設立時株主117人を得て、1859年に会社が創設された。このころ以降、ランカシャー地方のブラックプールをはじめ、国の東、西、南の至る所で、鉄製の橋脚を備えた新型の棧橋が建設された。棧橋にパビリオンを備えたものも出てきた。棧橋やその上のパビリオンは、この時代の文化のシンボルと言ってもよいだろう。

ブリテンの海が交通上の資源であることは、明白だった。その浅い海には国の内外から、船が群がり集まった。UKの帆船容積トン数は、減少しつつはあったが、1885年でもなお、1850年と同じくらいであった。蒸気船の場合は、400万トン増えていた。蒸気船だけでも、60年前の商船総体の、容積量でほぼ2倍、運送能力では数倍になっていた。おそらく世界の海洋航行船の3分の1が英国籍であり、蒸気船に限った場合は、世界の8分の5がそうであった。

照明と海運（shipping）：このように多数の船舶を支援するために、トリニティ・ハウス（Trinity House of Deptford Strond：デットフォード・ストロンドはケント州の教区名で、通常はこれを省略してトリニティ・ハウスと言われる）と北部灯台委員会（Commissioners of the Northern Lighthouses）とが、灯台とブイを仕上げつつあった。もっとも、この部面で修復すべき有用な建築物や場所は少なかった。北の海域でもイギリス海峡の入り口でもテムズ河口でも、灯台やブイや水路標識が、早いものは40年以上前から整備されていた。ロンドンの港を利用する船には帆船や小船が多く、蒸気船1隻に対して2隻もしくは3隻の帆船（沿岸就航船が大部分）が出入りしていた。この結果、テムズに入ってくる貨物積載船の単純平均トン数は230トンに過ぎなかった。リヴァプールでは事情は非常に異なっており、年を追うごとに違いはいっそう顕著になりつつあった。1873年にはリヴァプール港を利用する蒸気船と帆船の数は同じくらいで、1884年になると両者の割合は2：1、1889年には3：1になっていた。貨物積載船の平均トン数は500トン、カーディフでも400トンだった。実際、テムズの取引は、リヴァプールやカーディフと異なって、古い時期の痕跡を残していた。

ドックと港：他の街の港の重要性が増しつつあったとは言え、ロンドンは依然として、ブリテンのみならず世界最大の港であった。入港トン数、荷揚げトン数のいずれも、マージー（Mersey）港（リヴァプール）を50ないし60%ほど上回っていた。取引額では、ロンドンの重要性はもっと高かった。但し、英国産物の対外輸出者としては、ロンドンはリヴァプールに遙かに後れをとっていた。というのも、綿製品がいまだにブリテン輸出総額の4分の1以上を占めていたし、主としてマージー港から輸出されるのは、これら綿製品だけではなかったからだ。しかしロンドンの巨額で多様な輸入と再輸出、更に船船の巨大化のために、テムズのドック・システムには長期間に亘る追加措置が必要とされた。自由貿易時代の初期にあたる1855年まで、20年以上もの間、重要な工事はなかったが、この年、リー川（テムズの支流）河口の川下にヴィクトリア・ドックが開設された。1864年にはラザハイズ（Rotherhithe：東ロンドンにある。現在では住宅地）の諸コマーシャル・ドック（the Commercial Docks）が延長され、その管理は近接のサリー・ドック（Surrey Docks）に統合された。ドッグズ島（the Isle

of Dogs) のミルウォール・ドック (the Millwall Docks) は、1870年までには建設されていた。当時そのちょうど北にあった一画も、同じ年までには南西インド・ドック (the South West-India Dock) に形を変えていた。休息期を置いて、1880年にはアルバート・ドックも開設された。このドックの開設によって、ペニンシュラ・アンド・オリエンタル (P&O) の帆船航海基地は、サウサンプトンからテムズに移った。最後に、エセックス沿岸の数マイルに亘って、ティルベリー・ドック (the Tilbury Docks) が、その地方の沼沢地を切り開いて開設された。統合はあったものの、いまだに別々のドック会社が4社存在していた。上に述べた、川下に向けてのドック拡張運動は、海、および大型船保護者の地位、を獲得しようとする2つの会社、つまりロンドン・アンド・セント・カサリン社 (the London and St Katharine's Company) と東西インド会社 (the East and West India Company) 間の争いの表れであった。前者はヴィクトリア・ドックとアルバート・ドックを所有しており、後者はこれに対応してティルベリーを獲得した。

マージー・ドックと港湾局との有能な専管体制 (利潤を目的としないトラストとして運営) の下で、リヴァプールにおけるドックの長い連鎖は、北端のラングトン・アンド・アリグザンドラ (the Langton and Alexandra) ドックの開設 (1881年) によって、河口にまで達していた。チェシャー側での個々独自のドック建設は、1840年代に始まっていたが、このバーカンヘッドの組織 (Birkenhead system: バーカンヘッドはマージー川を挟んでリヴァプールに向き合う西岸の町) は、1855年に主制度と合体され、それ以降は運営も一体化され、建設も継続していた。1846-81年間に、ランカシャー側だけでも250エーカーのドックが増設された。そしてついには、7マイル以上に亘る記念碑的な花崗岩の壁が、川に向かって建設された。石はわざわざ、スコットランドにある港湾局保有地から切り出された。リヴァプールの或る歴史家は、ピラミッドまで引き合いに出して、この「壮大な海の壁」を賛美している (M. Ramsay, *A History of Liverpool*, 1907)。この壁を通り過ぎて、UK輸入額の4分の1、輸出額の3分の1以上が、潮の干満につれて移動していた。

1886年にはリヴァプールは、この年に長く激しい議論を経て始まったライヴアル事業がどうなるのかを見守るべく、自己の巨大な工事を中断していた。それはマンチェスター船舶運河 (the Manchester Ship Canal) の建設である。これは明示的に、同市のドック運輸 (dock traffic) を目的としていた。これが完成するとリヴァプールの経済的・地理的拡大の偉大な時代は終わるのではないかと、予想する向きが多かった。

グラスゴーもリヴァプール同様、大西洋貿易で生計を立てていたのだが、上記のような心配はしていなかった。同市は郊外や傘下都市などを含め、いわばみずからがヒンターランドだったのである。同市では、技術者達が1世紀に亘り、流れの洗浄、浚渫、拡幅、堤防造りなどを思慮深く利用して、グラスゴー橋に到るまでのクライド川を運河のようなものに作り替えていた。この「運河」は、満潮時には幅が150ヤード、深さが24フィートほどあり、2, 3のドックがそれに続いていたが、波止場のある川自体が、グラスゴー港となっていた。

南岸のグリーンノック (Greenock: グラスゴーの川下にある) からグラスゴー埠頭まで、および北側のダンバートン (Dumbarton) 付近に、クライドの諸造船所が位置していた。数も多く効率的で、非常に有力だった。ネイピア (Napier's), エルダー (Elder's), デニー (Denny's), 等々である。彼らは時

代が提供したあらゆる好機をとらえた。石炭、鉄、熟練労働、ジェームズ・ワットにまでさかのぼる技術工学の伝統、森を基盤にした堅固な造船工労働、などを存分に活用したのである。UKの蒸気船船腹量の3分の2がクライドで建造されるかエンジンを装着された。外国の蒸気船（とくに郵便船）の場合も、同様だった。1881-86年間にUKで建造された船腹量の6分の1が外国籍であり、クライドはこの主要部分を担っていた。

ハルはヨークシャーの玄関口で、ブリテン第3の港だった（グラスゴーは総取引額では、第4位）。ここでもドック建設がリヴァプールにおけると同様、商取引に必要不可欠だった。これがなければ、ハンバーでの荷積み・荷下ろしは、舢舨によるほかなかった。40年代、50年代に水辺に追加されたドック（鉄道用ドック、他）の結果、ドックの広さは1863年までに48エーカーにまで拡大していた。その後1885年までに、ドック面積はほぼその3倍になっていた。

これら4大港（首都圏、北部工業地帯の西部、北部工業地帯の東部、スコットランド工業地帯）が、国の拡大していく取引を吸収して、非常に大きなシェアを占めていた。その反面、鉄道と大型船の登場は、国全体の沿岸部にある他の多くの港の停滞や衰微を意味していた。例えば1863年のウイトビー（Whitby）港では、漁船を除いても、まだ週に1,300トンの船積みがあった。1882年になると、それが僅か500トンになっていた。事態はボストン、リン（Lynn）、サウスウルド（Southwold）、それにいわゆるシンク・ポーツ（Cinque Ports：5つの港の意。Hastings, New Romney, Hythe, Dover, Sandwich）の場合も同様だった。鉄道と大型船は地方群小諸港の息の根を止めたのである。

ブリストル海峡では、マインヘッド（Minehead）やその他西サマーセットのいくつかの小さな港の取引量は、トントン（Taunton）からの鉄道が1874年に完成されて以来、非常に減少していた。グロスターやバークリー運河に上っていく取引は、1875年までに激減していた。もっとも、ブリストルの取引は決して減少していたわけではなく、むしろ漸次的に成長していた。とは言え、ブリストル港に立ち寄る船の総トン数は、1880年代にはハルの僅か半分程度だった。国際取引に従事している船のトン数に至っては、ハルの4分の1にみたなかった。かつてブリストルがブリテン第二の港であったことが信じがたいほどになっていた。同市は停滞していたわけではないが、他の諸都市の海上運輸が早く発展すぎたのである。

沿岸鉄道と、近隣のより大きな都市からの運輸容易化が、地方の小港を窒息させたのだが、この事例はウェールズ西部、イングランド西部、スコットランド西部の全域に亘って見られる。カーマーゼン、アベリストゥイス（Aberystwyth）、カーナーヴォン、ランカスター、エア、トゥルーン（Troon）などがその例である。80年代のアベリストゥイスの取引量は、その20年前に比べて4分の1になっていた。ランカスターも似たようなものだった。東海岸の標準的小都市の場合と同様、西海岸小都市も海水浴場など、他の事業部面を求めたが、条件に恵まれず、概ねうまく行かなかった。

鉄道は、窒息させた以上の取引を生み出したのだが、港については、そうは行かなかった。多くはない創出例にも、二つの類型が見出される。フリートウッド（Fleetwood）やバローの場合は、鉄道は何も無いところから港を生み出した。グリムスビーやカーディフの場合は、ほぼ何も無いところからだった。前者の人口は1831年から1891年の間に14倍に増加した。後者の人口も13倍になっていた。このグループで最も重要なのはサウサンプトンだろう。この都市は17世紀、18世紀に、西部や北部の

港の成長に大幅に後れ、蒸気船時代まで非常に緩やかにしか成長していなかった。ロンドンとの交流は1840年の鉄道開通によって達成されていた。2年後に、ロイヤル・メイル・スチーム・パケット社およびP&O社が、サウサンプトンを本拠地と定めた。この頃はまだ、本格的なドックや埠頭の工事は殆ど始まっていなかった。爾来、鉄道会社とドック会社が手を携えて、事業に邁進した。港の荷揚げ量は1851-52年の21万3000トンから1882年には90万9000トンになっていた。もっともP&O社の帆船運航基地がテムズに移転したことで、成長は一時抑止された。しかし、この後半期全体に亘って、同市は総トン数でブリストルを大きく引き離していたし、外洋航海トン数では、それがいっそう顕著だった。

カーディフはニューカッスルを超えて世界最大の石炭輸出者に、また外国取引における単純荷揚げトン数においても、ブリテン第三の地位に上昇していた。石炭保有者ブート (the Bute) 一族は、1839年にドックを始めていた。しかしドックと港の主要な発展は50年代と60年代のことである。そして70年代、80年代の石炭輸取引の大成長が、海上における蒸気の勝利とともにやってきた。このためカーディフや、湾の向いのペナース (Penarth)、あるいはその他南ウェールズの遙かに貧弱な港湾の能力を超えてしまった。1884年に、カーディフから南西9マイルの地点で一大工事が、この世紀最大の港湾工事会社の一つによって始められた。バリー・ドック鉄道会社 (Barry Dock and Railway Company) によるバリー・ドックの建設である。あふれ出る石炭を処理するためだった。このドックならカーディフよりも船のアクセスが容易となる予定だったが、まだカーディフとの競争が始まったわけではなかった。

タインサイドについて言えば、この地域は鉄道が創出したのではなく、その逆である。鉄道は北東地域からロンドンへの石炭取引を掘り崩すこともしなかった。もっとも、その拡大には制限要因となった。タインは今なお、沿岸取引で年400万トンほどを船積みしていたが、主な移送先はテムズだった。そしてテムズはタインやその他地域から475万トンほどを受け入れていた。石炭の沿岸取引と海外取引とを合わせると、タインはカーディフに非常に接近していた。一般取引ではカーディフ以上に重要で、総取引額では遙かに上回っていた。1850年および1861年の法によって創設された「改良委員会」 (Improvement Commission) の下で、浚渫、埠頭・ドック建設、橋の取り替え (旋回橋の採用) などが行われていた。タイン河口では、1856年に始まった2つの大きな防波堤工事がまだ完成していなかった。嵐による破損や計画の変更、資金枯渇などがあったが、仕事は継続されていた。

このような沿岸部の工事は、重要な例外はあるとは言え、地方の委員会よりは国家の管掌事であるのが普通だった。初期鉄道時代の終わり頃に、国家はドーヴァー、ポートランド、ホリーヘッドに「避難と国防のための国民防波堤」を建設し始めていた。ポートランドでは1849-71年の間、囚人が碎石を素材にした長い防波堤で働いていた。ホリーヘッドでは碎石で出来た基礎部分 (これも1849年着工) が、石造りの上部構造を被せるまで、固めるために放置されていた。この工事は1873年に完成した。ドーヴァー・ピアは石造りの直立壁型にデザインされた最初の大規模防波堤だった。これも着工は40年代で、当初案は拡大され、完成したのは1871年だった。しかし、港の完全なデザイン、つまり政府が始めた港全体で最も重要な港のデザインは、1885年にはまだ実施されていなかった。ドーヴァー海峡では平和が続き、グラッドストーン時代の財政緊縮がこれに伴っていた。海軍埠頭 (the Admiralty Pier)

が海峡交通に適切に奉仕していた。

**港湾施設とコンクリート**：これらの古くから計画されていた政府事業は、新建設素材(コンクリート)を殆ど用いることなく実施されていた。イタリア人達が、水中の石工事を修復する際に、袋に詰めたコンクリートを用いた最初の人達だったと言われている。1830年代には或るフランス人技師 (Poirel) がアルジェ港で、碎石マウンドの防波堤の石に代置するために、コンクリートの人工ブロックを大量に水中に沈めて用いた。1841年には、彼はこの方法を世界に公開した。しかしイングランドはなかなか彼に追随しなかった。60年代までに、ドックの擁壁にはコンクリートが広く用いられていた。しかし、防波堤については、80年代半ばになっても、せいぜい「完全にコンクリートなしで建設されたものは少ししかない」という程度だった。ところが1883年にはニューヘヴンで、コンクリート以外は何も使わない防波堤が完成に近づいていた。これは近代的な港湾施設を、シーフォード湾になだれこむ南西の大波から守るために設計された。

コンクリートをブリテンで最初に大々的に用いたのは、1870-73年のアバディーンだった。しかし、同市もスコットランド東海岸のその他諸港も、グラスゴーやハルのような商業上の好機を享受することがなかった。造船者もしくは船舶保有者としては、これらの都市は、木材と歩を一にして衰退していた。しかし、取引全体は成長していたのである。フォース湾地域が最も活気があり、リース (Leith) は二つの埠頭を拡張し、今や各々半マイルを越していた。ドック施設もあり、ブリテンの大方のドックと同様、ヴィクトリアとアルバートという名をつけていた。取引額はサウサンプトンに比肩できるほどあったが、性格的にはロンドンに似ていて、輸入と再輸出が優勢だった。フォース・クライド運河の東端を管理するグランジマス (Grangemouth) はスコットランドの指導的な材木取扱港になっており、バルト諸国からの材木をグラスゴーに供給していた。石炭取引も活発だった。

ダンディーは、自己の活発な産業に合わせて、テイ川に沿って埠頭やドックを保有していた。しかし後背地に恵まれなかったために、国際港としては貧弱であった。ただ、花崗岩と牛の沿岸取引は盛んで、港に立ち寄る船の貨物トン数の8分の7を占めていた。

**沿岸取引**：沿岸取引は当時余り議論されなかったばかりか、今日に至るまでも稀にしか叙述されていない。だからと言って、アバディーン、ブリストル、ニューカッスル、ロンドン、あるいは下位港のすべてにとっても、それが取るに足らないとか第二次的なものであったと考えてはならない。沿岸取引は常に、ブリテンの富の主要な源泉だった。UK全体としては、貨物積載トン数で見ると、沿岸取引は海外取引を多少上回っていた。たしかに、それは大いに石炭取引とアングロ=アイリッシュ取引のゆえである。しかし、それ以外にも巨大な種々雑多な沿岸取引があった。これらは小さくて余り知られていない「定期船」(‘liners’) や、第二級の蒸気式「不定期貨物船」(‘tramps’), テームズの舢舨、あるいは「スloop (sloops), スターナー, ブリッグ, バーク (barques)」などの諸帆船 (大型船が入り込めない第三級のあらゆる港に出入り) で行われていた。沿岸取引は全ての外国船にも開かれていたが、彼らが取引量に占める割合は $\frac{1}{2}$ %に充たなかった。

**海運力のページェント**：本来の海外取引では、1875-77年で見ると、UKの港に荷を積んで入ってくる船のちょうど3分の1 (トン数) が外国籍だった。1885-87年には、その数値はせいぜい4分の1であった。残りはブリティッシュとなる。ありとあらゆる種類の船による海運力のページェントがこ



れほど多彩で壮大だった時期はない。17世紀にオランダ人とオランダ船に言われたことが、今やついにブリテンにも当てはまることとなった：「彼らが船を動かさない限り、国民は飢え死にする」。

## J. H. クラパム『近代イギリス経済史』要綱 第2巻第3編 自由貿易と鋼：1850-1886年

## 目次

## 第1章 ブリテンと諸外国, 1848-53年

保護政策は「過去のもの」：残された関税

食糧貿易の自由化とその効果

木材, 羊毛, 鉱物取引の自由化

自給自足問題：ブリテンの状況と見通しに関する同時代人の意見

アメリカの産業と発明：製造業における外国との競争

産業の国際的力関係

## 第2章 1851年の産業情勢

いまだ「産業国家」と言い切れぬブリテン

ブリテンにおける職業グループ：産業の地理的分布

繊維産業の優勢：繊維の発明と機械化

産業企業の規模：雇用者と被雇用者のバランス

新産業：産業廃棄物の利用：再生羊毛, ゴムとグッタ・ペルカ, セメント

## 第3章 産業変遷の経過, 1850-86年

鉄産業

鋼における諸発明

鉄および鋼での造船

木製船建造最後の時期

蒸気と帆の競争：船舶用エンジンの改良

漁業における改良と発明

機械工学：その進歩と影響：鋼使用の増大

繊維産業における変化の経過：靴下産業の転型：レースと絹

食料産業：製粉：冷凍：缶詰

衣料産業：ミシン：靴製造機

自転車および軽金属産業

石炭, 石炭鉱業, その他の鉱業

ガスおよび化学産業

電気

1880年代におけるブリテンの産業上の地位

## 第4章 産業機構の発展

大規模企業の成長：1870-71年統計

鉱業の企業規模

醸造業

- 家計産業, 注文仕事, 手作業
- 最後の家内衣料業者
- 工場内の「親方」: 労働請負人: 下請け: 地方の下請け産業
- 産業におけるパートナーシップと有限責任
  - オルダム有限会社
  - 純粋の協同組合事業
- 雇用主達の結束
  - 価格固定
  - 業主達の国際的結束
- 賃金稼得者間の結束: 建設業労働組合
  - 組合相互間の軋轢
  - 工学技術工組合と関連労組
  - 鋳夫組合
  - 綿紡績労組およびその他の繊維産業労組
  - 陶工, 印刷工およびその他の労組
  - 労働協議会と労働組合会議 (TUC)
- 産業紛争の仲裁と和解 [industrial arbitration and conciliation]
- 産業自由の政策
- 第5章 交通・通信
  - 鉄道: 設立と合同
  - 独占問題と国有化論
  - 議会と旅客の安全性
    - 鉄道賃率と運賃
  - 運河の盛衰
  - 運輸労働者
  - 辻馬車と乗合馬車
  - 道路と有料道路トラスト
  - 電信
  - 交通・通信と国家
- 第6章 海外取引および通商政策
  - 世界の海運および鉄道制度の発展: スエズ運河
  - 海底電線
  - ブリテンの海外取引依存
    - 綿花と綿花飢饉
    - 羊毛およびその他の原材料
  - 金属の輸出入

輸出取引における繊維の優勢：外国取引，帝国内取引

人の輸出

資本輸出

通商政策：関税の簡素化

通商条約

1870年代の変化：海外関税の引き上げ：公正貿易運動

## 第7章 農業

農村人口：地主の数：借地に関する慣習と法

十分の一税

囲い込み

「ヨーマン」と小規模土地保有者

土地統合と保有規模

農法の改善：垣根：蒸気式耕作機：機械：排水：肥料

作物と作付けの回転：家畜

地主達の資本投下と地代収入

農産物価格の大幅低落：農業不況

農業労働：労働収入の改善

小屋，庭，耕作用小規模貸付地

寄宿（boardings）と住み込み

農業労働者団

労働組合とストライキ

## 第8章 商業機構

不変の要素，変化しつつある要素

穀物取引

石炭取引

ロンドンの食料取引

中間業者の排除

協同組合運動：協同組合と有限責任取引

外国貿易の機構：海底電線の影響

綿取引

穀物および羊毛取引

農産物投機：到着取引と先物取引

旧式の方法：木材取引

証券取引所

海上保険

火災保険

第9章 貨幣, 物価, 銀行業および投資

鑄造, 銀行券, 手形と小切手

新産金と銀, および世界の通貨と物価

銀行組織: マーチャントバンカー: 発行商社: 世界の銀行たるロンドン

新たな銀行業機能

銀行法

ロンドン貨幣市場

投資: 私企業の場合

株式会社

私企業の「有限化」

バンク・レート: 50年代のブリテン経済と世界経済

1857年恐慌

1860年代のブリテン経済と世界経済

1866年恐慌

1870年の戦争と1873年恐慌

グラスゴー銀行の破綻と80年代の不況

第10章 国家の経済活動

ベンサム主義的国家: その力の成長と諸活動

経済学者と国家: ジェヴォンス, ミル, ケアンズ

「土星向けの政治経済学」: 建設的自由主義

公共支出とグラッドストーン

所得税とグラッドストーン

「相続関係諸税」とその他の歳入源

国債

自由企業への諸規制撤廃と諸規制賦課: 高利禁止法, 船舶法

工場法

トラック賃金法, 鉱山法

保健関連立法

イングランドの救貧法

「国民保険」計画

スコットランドの救貧法

国家に開かれた新領域

第11章 工業化されたイギリスにおける生活と労働

人口の増加: 移民達

都市の健康状態

日々の労役軽減



労働時間  
稼得額の上昇  
賃金稼得と失業  
稼得とトラック賃金  
技術的失業  
生計費  
税負担  
女性の賃金  
家族収入  
収入への算入：徒弟  
友愛組合と埋葬クラブ  
賃金稼得者と経済秩序：チャーティズム, オーウェン主義, 急進主義  
マルクス, ミル, ヘンリー・ジョージ  
1880年代の社会主義  
第12章 我が国の外貌：1886-87年  
都市化された国：ロンドンの貧しい家  
    ロンドン以外  
    スコットランド  
街居住者の快適な家：郊外建築物  
地方ブリテン：開放地：共有地  
    森とフォリスト  
    穀物, 畑, 塀  
    地方の家と農家  
    小屋  
産業の地理的分布  
海辺：レクリエーションの場所として  
    照明と海運 (shipping)  
    ドックと港  
    港湾施設とコンクリート  
    沿岸取引  
    海運力のページェント