

イギリス産業遺産の旅

経済学部 渡 辺 俊 三

はじめに

近年、日本では、産業遺産の見直しが進んでいる。そのきっかけになったのは、産業考古学会が編纂した『日本の産業遺産 300 選 1・2・3』（1993・94 年 同文館）の出版ではないだろうか。また CBC テレビの長寿番組のひとつで、旅行好きの人にとっては、旅心を誘われる番組に「世界遺産」がある。この番組は、1996 年から放映された番組だと記憶している。このなかでも時々、世界遺産に指定された産業遺産の紹介をすることがある。

古いものを再評価する機運は、とりもなおさず成熟社会の到来を告げるものである。経済成長の過程にあつては未来志向が優先され、古いものは破壊の対象でしかなかった。しかしいったん経済成長が終了すれば、人々は、これまで顧みなかったものに再度目を向け始める。さらにこうした志向と観光業が結びついて、JR 東海の須田寛氏によって産業観光なるコンセプトも提唱されてきた。産業観光は、ウキペディアの中では、「歴史的・文化的に価値ある工場や機械などの産業文化財や産業製品を通じて、ものづくりの心にふれることを目的とした観光」であると定義されている。この定義にしたがえば、実際に産業遺産をみることは産業観光そのものであるといえよう。

私が、産業観光という言葉を最初に聞いた時、これはイギリスのアイアンブリッジ (Ironbridge) を想定したコンセプトではないかと想像した。Ironbridge についてはあとで述べるが、Ironbridge の産業遺産はわれわれに多くの示唆を与えてくれる。18 世紀の産業革命の発生の地にある Ironbridge は、産業革命の遺産を現代に適合させ、観光業の振興、地域活性化、教育に生かしているのである。そして Ironbridge は 1986 年にユネスコの世界遺産に登録されている。

ちなみにイギリスでは 2008 年現在で、27 の世界遺産が登録されている。その内訳は、文化遺産が 21、自然遺産が 3、複合遺産が 1 となっており、文化遺産のウェイトが非常に高い。さらに文化遺産のなかでも、産業革命期の産業遺産が数多く登録されているのも、イギリスの特徴である。登録年次順に世界遺産に指定されている産業遺産を列記すると、次の 6 か所である。

・ Ironbridge Gorge アイアンブリッジ峡谷 (1986 年登録)

- ・Blaenavon Industrial Landscape ブレナヴォンの産業景観（2000年登録）
- ・New Lanark ニューラナーク（2001年登録）
- ・Saltaire ソルティア（2001年登録）
- ・Derwent Valley Mills ダーヴェント渓谷の工場群（2001年登録）
- ・Cornwall and West Devon Mining Landscape コーンウォールと西デヴォンの鉱山景観（2006年登録）

なおイギリスは1985年から12年間、ユネスコの政治的介入に反発して、ユネスコを脱退しており、ブレア政権になった1997年に復帰した。1990年代に産業遺産が世界遺産に登録されていないのは、そのためである。

ところで経済学部産業社会学科では、特色ある教育プログラムとして「グレーター・ナゴヤにおける観光と産業の多層連環」という構想を持っている。これは産業観光のメッカともいえる愛知県において、企業の現在の事業活動を見学することは言うまでもなく、産業遺産もあわせて見学することによって、産業発展の経緯を理解することを目指した教育プログラムである。

今回、2009年3月19日から26日まで、経済学部「教育・学習の改善・創成プログラム」の一環として、イギリス各地の産業遺産を見学してきた。訪問先はSaltaire、Haworth、Rochdale Pioneers Museum、Ironbridge、Victoria & Albert Museumの5箇所である。そのなかで世界遺産に登録されているのは、SaltaireとIronbridgeの2か所である。残りの地は世界遺産に登録されていないとはいえ、Haworthはイギリス文学史上有名なブロンテ姉妹が育った村、Rochdale Pioneers Museumは協同組合発生の地、Victoria & Albert Museumはイギリスのみならず世界の工芸品を収集した博物館として有名な場所である。今後、学生が国際フィールドワークの一環としてこうした場所を見学する場合、何に留意すべきかを確認するために現地を訪問することが今回の旅行の目的である。

本稿では、3月20日のSaltaireから23日のIronbridgeまでの、旅程と訪問先施設の概要を紹介する。なお本稿では、いくつかの地名が出てくるが、それらの場所については、自分でイギリスの地図をみて確認してほしい。

1 ロンドンからソルティアへ

3月20日（金）、リーズ（Leeds）に行くために、ロンドンのターミナル駅のひとつであるキングスクロス（King's Cross）駅に向かった。まずキングスクロス駅のトラベルセンターに行き、ブリットレイルパス（Brit Rail Pass）の使用開始を依頼した。ブリットレイルパスは日本にいる時に、インターネットによって自分で購入するか、旅行社を通して購入する、イギリス全土の鉄道であれば自由に乗車できる周遊券である。私は旅行社をとおして、8日間有効のパスを43,000円で購入した。

使用開始は、イギリス国内の鉄道駅の発券窓口であれば、どこでも受け付けてくれる。これを使用開始手続き（Validation）という。9時10分のキングスクロス発、リーズ行の列車に乗る予定にしていたので、8時30分には駅に行き、使用開始手続きをしてもらい、列車の発車時刻とホームを示す掲示板に向った。電光掲示板を見ていると、9時10分のリーズ行きの電車はcancelled。次の9時35分まで待たなければならないはめに。旅行の第一歩からついておらず、この先が思いやられると思いつつ、ベンチに座って待つことにした。しかし1時間近く待つのも時間の無駄である。駅構内、周辺を見て回ることにした。キングスクロスは、ハリー・ポッターが hogwarts (Hogwarts) に行く時に、9と4分の3番のプラットホームから列車に乗る駅である。もちろん9と4分の3番ホームは、ハリー・ポッターの作者ロウリングの創作だが、駅の壁に9と4分の3番ホームのプレートが掛けられていたのを、以前、見たことがあった。プレートを探してみようと思い、駅構内を探し回したが見つからない。

次に、駅周辺を見に行こうと、キングスクロスの隣駅であるセントパンクラス (St. Pancras) 駅に行ったところ、工事中のため、優雅な駅の外観は足場とシートにおおわれ、写真を撮るどころではなかった。セントパンクラス駅にはかつてミッドランド・グランド・ホテルがあったが、経営不振からホテルは長い間閉鎖されていた。それがユーロスターの始発駅がウォータールー (Waterloo) からセントパンクラスに変更されたことにもない、2010年のオープンを目指し復旧が進んでいるのである。なおロンドンでは毎年9月に、オープンハウスロンドン (Open House London) という催しがあり、普段内部をみるることができない建物や施設を市民に公開している。私は2003年9月のオープンハウスロンドンの時に、このホテルの内部を見たことがあった。もちろん長い間使用していなかったために、内部はかなり汚れていたが、ダイニングやらせん階段などはどこかの教会かマナーハウスかと思間違えるくらい豪華であって、このままでは惜しいなと思った。それが今回、再びホテルとして再利用されると聞いて⁽¹⁾、やはり古いものを活用することにかけては定評のあるイギリスだな、と思った次第である。ただし出資はマリオット系ホテルでアメリカ資本である。2012年ロンドンオリンピックの開催を目指して、ロンドン市内も徐々に変わっているといわれているが、セントパンクラスとキングスクロス駅の周辺も、その一つに数えられるだろう。

- (1) この記述は、イギリス在住の日本人向け情報誌である週刊『ジャーニー』No. 562 2009年2月19日号所収「セントパンクラス駅を征く」による。またこの情報誌は、インターネットでも閲覧可能である。URLは、<http://www.japanjournals.com/>

そうこうするうちに、時間が来た。再び、キングスクロス駅に戻り、掲示板を見ていると、しばらくして発車時間と発車ホームが示された。すると乗車する人々が、突然ホームに向かって走りだした。イギリス人はどんなことがあっても、悠然として、決して走らない人たちだと思っていた私は、一瞬何が起こったのかと、あっけにとられた。しかし列車に乗ると、疑問は解明する。多くのシートには、予約席 (Reserved) の紙が置かれていたのである。日本のように指定席、自由席車両の指定がないイギリスの列車にあっては、指定席の紙が置かれていない席であれば、自由に座ることができるのである。ようやく席を見つけ、着席したが、乗客が走っていた理由は、これであった。

時間どおり列車は発車した。列車の中では、新聞を読んだり、今日行く予定のソルティア (Saltaire) の資料を読んだり、地図を見たりしているうちに、予定どおり列車は 11 時 55 分にリーズ駅に到着した。スーツケースをあらかじめ予約してあったホテルに置いてからソルティアに向かおうと思い、ホテルに行ったところ、チェックインは可能とのことである。そこでチェックイン手続きをし、部屋に行ったところ、部屋は清掃中だったが、スーツケースを置いて、出かけることにした。途中、昼食時間になったので、近くのショッピングセンターをぶらぶら歩いていると、デパートがあり、そのなかに食堂があったので、そこで食べることにした。食堂はビュッフェスタイルで自分の食べたいものを注文し、料理を受け取ってから、料金を精算する方式である。フィッシュ・アンド・チップスで腹ごしらえができたので、リーズ駅に行き、ソルティアに向かった。

ソルティアに行く列車は、リーズから 30 分間隔で出ている。13 時 26 分発の列車に乗ると 15 分でソルティアに到着する。1995 年にハワース (Haworth) に行った時と、2002 年にソルティアの隣の駅にあるシップリー (ShIPLEY) にあるデンソー・マーストン (Denso Marston Ltd.) を訪問した時に乗った列車と同じ路線 (Airdale Line) の列車である。なおこの地方 (Yorkshire 地方) には、ShIPLEY、Bingley、Keighley、Ilkley 等々と、語尾に ley がつく地名が多い。なぜかと思い、電子辞書を引くと、ley とは「牧草地」の意味であった。

列車はリーズを出発すると、15 分でソルティア駅に到着する。無人駅である。世界遺産に指定されているソルティアの建築物は駅を出ると目の前にある。ソルティアは、実業家のタイタス・ソルト (Sir Titus Salt 1803-1876) と、エアー川 (The Aire River) にちなんで命名されている。ソルトが、エアー川流域に作った街だからソルティア (Saltaire) というわけである。ソルトは毛織物業を営む実業家で、アルパカやアンゴラの紡織で財をなした。彼は、1851 年に街の建設を開始し、1876 年に完成させた。街は、工場だけでなく、労働者の住宅、教会、学校、病院、養老院、集会所、商業施設、公園、グラウンドをそなえたモデル・ビレッジ (Industrial Village)

である。ただしソルトの意向からパブは建設されなかった。街は、石灰岩を用いたヴィクトリア調の建物が並び、落ち着いた雰囲気を醸し出している。住宅は現在も人が住んでいるため、建物の中を見ることはできない。1戸につき煙突が2本あることから判断すると、不動産業者風にいえば、2ベッドルームの家のようなものである。このようにいうのは理由がある。現在のようなセントラルヒーティングが普及していなかった時代の暖房は暖炉であった。暖炉は基本的には各室にひとつ設置されていた。2本煙突が見えることからおそらく2つ暖炉が設置されているのではないかと想像して、2ベッドルームの家と判断したのである。

ロバート・オーウェン (Robert Owen 1771-1858) がグラスゴー (Glasgow) 近くのニュー・ラナーク (New Lanark) にモデル・ビレッジを作ったことは有名だが、ソルティアも労働者に快適な住宅、病院、学校等の施設を提供しているのである。なおこの街の建物は、建設当時はすべて会社の所有物であったが、1894年に会社の手を離れ、今では個人の所有になっている。

ソルティア駅前の店でソルティアを解説したガイド用のリーフレットをもらい、その地図を片手に、地図に示されたルートどおりに、写真を撮りながら歩く。所要時間は30分くらいである。住宅街を歩いたのちは、工場を見学する。工場 (Salts Mill) は、4階建の建物で、鉄道の線路と、リーズ・リバプール (Liverpool) を結ぶ運河に挟まれた場所にある。現在は、ショップ、レストラン、図書館のほか、ブラッドフォード生まれで、ロスアンジェルスに在住しているポップアート画家デビッド・ホックニー (David Hockney 1937-) の作品展示室になっている。したがってソルティアの地図のなかには、工場を Salts Mill and 1853 Gallery と表記しているものもある。1853とは工場が完成した年を示している。工場の向かいにあるのが、食堂 (Dining Room) と教会 (United Reformed Church、統一改革派教会) である。食堂は現在、シップリー・カレッジの所有になっていて、中に入ることができない。しかし教会は自由に入れるし、写真撮影も自由である。工場・教会・食堂を見たのち、運河を渡ると、運河とエアー川に挟まれた場所に1868年に建設された新しい工場 (New Mill) がある。ここは現在 Pace というデジタル TV 会社の本社と、アパートに使用されており、中に入ることができない。建築物は以上である。あとは時間の許す限り、Walking ができる。ガイド・リーフレットには3種類の Walking コースが紹介されている。とはいえいずれのコースを選んでも、歩きとすには3時間くらいはかかりそうなので、今回はあきらめることとし、運河のほとりのベンチに腰かけて、ボートが行きかうのを眺めることとした。

2時間ないし3時間費やせば、ソルティアの街はほぼ見ることができる。ただし建物の内部を見ることができるのは、教会と工場のみである。したがって天候がよければ、街並み見学もいいが、雨が降ったら最悪だろう。人々が現在も生活する街

そのものが世界遺産になっているため、Museum が充実していないのが、残念である。おそらくソルティアを案内するガイドツアーに参加すれば、さらに詳しいこともわかっただろうが、今回はツアーに申し込まなかったため、完全にソルティアを理解できたとはいえなかった⁽²⁾。

- (2) ソルティアに関しては、<http://www.saltairevillage.info/index.html>、高橋哲雄『イギリス 歴史の旅』朝日選書 548 (朝日新聞社 1996 年) 196-201 頁参照。また高橋の著のなかでも紹介されているが、岩倉具視を大使とする使節団 (岩倉使節団) は、街がほぼ完成した 1872 年 10 月、ソルティアを訪問して「職工市街」(労働福祉都市) に感心している、と同時に工場内部の稼働状況を詳しく紹介している (久米邦武編著・水澤周訳『現代語訳 特命全権大使 米欧回覧実記 普及版 第 2 巻 イギリス編』[慶応義塾大学出版 2008 年] 329-333 頁)。



Salts Mill

4 時過ぎにリーズに戻ることにし、駅に向かった。しばらくするとリーズ行きの列車が到着する。ホテルに直行するには早すぎるので、どこに行こうかと考えていたら、横森豊雄⁽³⁾ が、リーズ市内の再開発を取り上げていたことを思い出し、行ってみることにした。場所がわからないため、駅構内にある Tourist Information で

聞くと、地図をくれ、主要な場所をマーカーで印してくれた。それを片手に歩くこと5分、商業施設が集積した場所に到着した。たしかに古い建物と新しい建物が渾然一体化しているが、店舗そのものは Marks & Spencer、Boots、Body Shop、Waterstone、HMV 等々といったおなじみの全国展開の店が数多く出店しており、他の地域との違いはない。ただしソントン (Thornton)、クイーン (Queen) の両アーケードは、ミラノにあるヴィットリオ = エマヌエル 2 世 (Vittorio Emanuele II) アーケードとその豪華さを比べればはるかに及ばないとはいえ、ロンドンのピカデリーサーカス (Piccadilly Circus) 近くにある、ガイドブックにも掲載されているバーリントンアーケード (Burlington Arc.) よりも、はるかに格調たかい立派なものである。

- (3) 横森豊雄『英国の市街地活性化—タウンセンターマネジメントの活用—』(同文館、2001年) 140～156頁。

2 リーズからハワースへ

3月21日(土)、ハワース (Haworth) にあるブロンテ牧師館 (Brontë Parsonage Museum) を訪問するために、8時26分のリーズ発の列車に乗った。昨日と同じ路線である。8時50分に、キースリー (Keighley) に到着する。土曜・日曜はキースリーからハワース方面行のローカル線が走っているの、駅の時刻表をみると、列車は出発した後だった。バスに乗ることとする。以前、ハワースに来た時、駅前からバスに乗った記憶があるので、駅前のバス停で時刻表を見るが、ハワース行きのバスの時刻表がない。駅の売店の人に聞いてみると、バスは歩いて5分ほどのところにあるバスステーションから出ているとのこと。バスステーションの方向を教えてもらい、歩く。

バスステーションに着くと、運良く9時5分発のバスがあった。車内で往復切符を3ポンドで買う。バスは10分くらいでハワース駅に着く。ここでバスを降りようとする、親切な運転手は、「ここで降りると、少し歩かなければならないので、ハワースのメインストリートの入口まで乗って行け」という。バスに乗っていると、すぐに入口に到着する。運転手に礼をいい下車。ハワースのメインストリートを登って行くが、9時20分なので人はほとんどいないし、店も開いていない。写真を撮りながら歩いても、小さな村なのですぐに通り抜けてしまう。9時30分、Tourist Information がオープンする時間になったので、さしあたりここで少し時間をつぶすことにする。それでもここで過ごせる時間はたかが知れたものである。牧師館の夏季(4月1日から9月30まで)のオープン時間は10時であるが、訪問した時はまだ冬季であったため、オープン時間は11時であった。その間、再び通りを見たり、10時になってようやく開き始めた店に入って見たり、教会(正式名は St.

Michaels and Angels Church という) 内部と墓地を見たりして時間を過ごした。

牧師館と言っているのは、上記の教会の牧師であったパトリック・ブロンテ (Patrick Brontë 1777-1861) が、1820 年から 61 年まで住んでいたことにちなんで名づけられている。パトリック・ブロンテは、19 世紀イギリスの有名な女流作家であるブロンテ 3 姉妹、シャーロット (Charlotte Brontë 1816-55)、エミリー (Emily Brontë 1818-48)、アン (Anne Brontë 1820-49) と、シャーロットの弟、アンとエミリーの兄で、詩人であり画家でもあるブランウェル (Branwell Brontë 1817-48) の父親である。もっともブランウェルは酒と麻薬 (阿片) に身を持ち崩し、31 歳で夭折している。彼の唯一の貢献は、ブロンテ 3 姉妹の肖像画を残していることか。この肖像画はロンドンの National Portrait Gallery に展示されている。ブランウェルが通いつづけたパブ、ブラック・ブル (Black Bull) はホテルとして、阿片を買っていた薬局、オールド・アポセカリ (Old Apothecary) は自然素材を利用した香料などの店として、当時の面影を残したまま営業している。

ハワースという田舎の村に、どうして世界的にも著名な、しかも姉妹揃って著名な作家が生まれたのか、父親はどのような教育を子供達にほどこしたのか、誰でも不思議に思うだろう。しかし夫として、父親としてパトリックは、不遇な人であったようだ。奥さんは 38 歳のときガンで亡くなり、奥さんの妹が残された小さな子供たちの世話・養育をしている。6 人いた子供たちも、2 人は 10 歳前後、エミリー、アン、ブランウェルの 3 兄妹は 30 歳前後で亡くなり、一番長生きしたシャーロットでさえ、39 歳で亡くなっている。一人長生きしたのは、父親だけで、84 歳まで生きている。子供たちを見送らなければならなかった父親の心境はどのようなものであったのだろうか。30 歳前後で亡くなるのが不思議でないのは、19 世紀のハワースの生活環境・自然環境がいかに人々に苛酷であったかということだろう。日本では織田信長の時代でさえ、人生 50 年といわれていたのに比べると、19 世紀のイギリスで 30 年の人生はあまりにも短すぎるといえよう。

11 時になったので、牧師館に行くと、一番乗りだった。6 ポンドの入場料 (ただし学生は 4.5 ポンド) を払い、あわせて牧師館の案内書をもらう。英語の案内書があるのは当然として、日本語の案内書も用意されている。やはりハワースは日本人に人気のある街だと実感する。牧師館自身は案内書を読みながら見学しても、1 時間 15 分くらいで終了する。日本語の案内書をもらえるとはいえ、展示物の解説は英文なので、電子辞書を片手に見学するとよい。なお館内はビデオ・写真の撮影はすべて禁止である。

12 時過ぎになった。この地方に群生しているつつじ科の灌木であるヘザー (heather) を見るために、ムーア (moor) を散策してみようかと思ったが、冬枯れであることはわかっているので、やめることにした。というか山歩きが面倒になっ

たというのが正直なところである。

「嵐が丘」の家のモデルといわれるトップ・ウィズンズ (Top Withens) まで行くには、気力が必要である。気力が萎えるととたんに弱気になる。再びハワースの街を散策しながら、今度はバス停ではなくハワース駅に向かった。この時間になると観光客も増えていた。どういうわけか観光客は年寄りが多い。3月末でこの人出だから、5月から8月のベストシーズンにはどれくらいの人が押し寄せるのだろうか⁽⁴⁾。

ハワース駅まで坂道をぶらぶら歩いて行く。バスは15分ほどで来るので、駅構内を見物しながら時間を過ごす。やってきたバスに乗り、キースリーに戻り、列車でリーズに戻る。リーズ到着は2時30分であった。この日もリーズ市内を見物しながら、一日を終えた。

(4) ハワースに関しては、<http://www.haworth.yorks.com/> を、Brontë Personage Museum については、<http://www.bronte.info/> を参照。



Brontë Personage Museum

3 リーズからロッチディルへ

3月22日(日)、ロッチディル公正先駆者組合 (The Rochdale Society of Equitable Pioneers、以下「先駆者組合」という)の資料館を見学するために、リーズか

らロッチデイルに向かった。先駆者組合とは、ロバート・オーウェンの協同組合思想に影響を受けたフランネル織物工業委員会の労働者達 28 名が、1844 年に設立した協同組合の名称である。先駆者組合は、ロッチデイルのトード横丁 (Toad Lane) にある 3 階建て倉庫の 1 階を借り、組合の店舗を開設した。当初はオートミール、バター、砂糖、ろうそくの 4 品目の販売からスタートしたが、事業は拡大し、1855 年には組合員数 50 倍、出資金額 400 倍になり、1850 年には協同穀物製粉所を開設し、1854 年にはロッチデイル生産協同組合を設立した。他方、1852 年にはイギリスに「産業・節約組合法」が制定され、消費者協同組合が数多く生まれることになった。先駆者組合の店舗の跡は、現在 Pioneers Museum として公開されており、協同組合活動のメッカとして、今でも世界中からの訪問者を迎えている。

3 月 22 日は日曜日である。あらかじめインターネットで資料館の日曜日のオープン時間を調べてみると、2 時から 4 時までであった。リーズからロッチデイルまでの列車の時間は各駅停車で 1 時間 10 分、11 時くらいに列車に乗れば 2 時までは間に合うが、早めにリーズを出発して、ロッチデイルの市内を見物することにした。日曜日の列車は 1 時間に一本しか走っていない。9 時 58 分の列車に乗ると、途中から景色はイギリスにはめずらしく山間を通過していく。さすがに Dale (谷) の地名で呼ばれることだけはあると思いつつ、列車に乗っていると、11 時 8 分にロッチデイルに到着した。

日曜日のため、ロッチデイル駅前には閑散としている。駅前にタクシーが 2 台客待ちをしているが、タクシーに乗ろうとする人はいない。ロッチデイルの市街地の地図を片手に歩くことにした。地図によると、資料館は、ロッチデイルの町の中心部の市街地の北側に位置している。坂道を下って行くと、市街地に出る。右手に高い時計台を備えた Town Hall を見ながら、通りを渡ると、ショッピングセンター (Rochdale Exchange Shopping Precinct) に出る。ショッピングセンターの横には、商店が並んでいる。商店街 (Yorkshire Street) を 50 メートル程歩くと、Toad Lane and Pioneers Museum の標識がみえる。標識に沿って、商店街の脇道に入ると、駐車場となっている場所にもう一度 Toad Lane and Pioneers Museum の標識がみえる。標識の方向に沿って、再び道路を渡ると、そこが Toad Lane である。Lane (路地、横丁) といっても、建物はレストランと資料館の 2 つが隣り合わせに建っているだけである。The Beatles の曲に、Penny Lane がある。リバプールの Penny Lane は、住宅街にあり、少し長いので、「ペニーの小路」と訳してもよいだろうが、Toad Lane はやはり横丁がふさわしい。この時点で時間は 12 時少し前。資料館のオープンまで 2 時間あるので、マクドナルドで食事をしながら待つことにした。

マクドナルドでの 2 時間は確かに長い。訪問先の資料を読んだり、本を読んだり

して、過ぎすうちに2時近くになったので、資料館に行くことにした。周辺の写真をとりながら待っていると、ちょうど2時にドアが開く。中からでてきたのは、ヴィクトリアという若い女性であった。入場料1ポンド(学生は50ペンス)を払おうとしたら、「待たせたようで悪いので、入場料はいらない」という。どうやら私が時間前に来て、周辺をうろろしていたのを、見ていたようだ。ヴィクトリアの案内で資料館内部を案内してもらう。彼女の話では、日本人がときどきやってくるそうである。「おそらく協同組合関係者か研究者だろう」というと、「日本の神戸にもPioneers Museumをイメージして建てられた建物がある」と写真を見せてくれた。うかつにも私はそんなものがあることを知らなかったので、「神戸は日本で生活協同組合が早い時期にできた町だから、それを記念して建てられたのではないか」など、といい加減なことをいった。日本に帰ってから調べると、「コープこうべ」が、賀川豊彦と阪神・淡路大震災を記念して三木市内に建設したものであった⁽⁵⁾。

(5) <http://www.kobe.coop.or.jp/kouza/kyodogakuen/historical/index.html> を参照。

資料館内部はそれほど広くない。創業当時に使っていたはかりや机が当時のまま配置されている。机の周辺には、創業時の取扱品であったバターや蠟燭、ろうそく、亜麻袋に入った砂糖とオートミールなどが置かれていて、当時はこんな具合であったのかと、19世紀にタイムスリップしたかのような感覚に陥らせる。現在の生協は、スーパーマーケットかコンビニのような店舗のレイアウトであるので、隔世の感を抱かせることは間違いない。その他に1865年に撮影した創業当時の先駆者組合メンバー13名の集合記念写真やロバート・オーウエンの写真も展示されている。

はかりが先駆者組合のシンボルになっているのは、先駆者組合の原則にかかわりがある。

先駆者組合の出発当時のモットーは、

- 1 純正の食品 (混ぜ物をしない)
- 2 正しい量目 (目方をごまかさない)
- 3 適正価格 (掛け値をしない)
- 4 現金主義 (掛売り・掛買いをしない)
- 5 剰余金は分配する
- 6 組合員の平等 (一人一票) というものであった。1850年の先駆者組合の総会において
- 7 宗教・政治から自由である、との項目が加わり、これら7項目がロッチデイルの原則として知られるようになった。

その後、協同組合運動の発展とともに、協同組合の原則と呼ばれるものはすこし

ずつ変更を加えられてきた。現在の協同組合は、国際協同組合同盟（ICA, International Co-operative Alliance）が1937年にパリで開催した総会の決議、1966年のウィーン大会での決議、1995年のマンチェスターでの決議を経て運営されている。マンチェスター大会の決議とは、

- 1 自発的で開かれた組合員制度
- 2 民主的管理（一人一票の原則）
- 3 剰余金の公平な配分
- 4 自治と自立
- 5 教育・訓練の提供
- 6 協同組合間の協同
- 7 コミュニティへの関与

というものである。そしてこの7項目の英文が資料館にも掲示されている。

資料館そのものは狭いので、1時間もあれば、展示物の解説を読みながらでも、すべて見ることができる⁶⁾。

(6) Pioneers Museum に関しては、<http://www.rochdalepioneersmuseum.coop/> を参照。



Rochdale Pioneers Museum

4 ロッチディルからバーミンガムへ

資料館を見学したあとは、マンチェスター経由でバーミンガムに向かった。マンチェスターの鉄道駅はヴィクトリアとピカデリーの2ヵ所ある。ロッチディルを通るリーズ発マンチェスター行きの列車はマンチェスター・ヴィクトリア行きである。ヴィクトリア駅からピカデリー駅まで路面電車 (Metrolink) に乗り、ピカデリー駅からまた列車に乗ってバーミンガム・ニューストリート (Birmingham New Street) 駅に行くのが、この日の予定である。

まずロッチディル駅では、15時9分発のヴィクトリア行きの列車に運良く乗れた。列車は15時30分にヴィクトリア駅に到着する。路面電車に乗ろうとすると、入口に駅員が待ち構えていて、乗客に向かって「今日は日曜日のため電車は通っていない。ピカデリーに行く場合はバスを利用するように」という。バス停を訪ねると、「駅の外」という返事であった。外に出ると、バス停が見えたので、ここでよいのだろうと思い、何人かのバス利用客とともにバスを待つことにした。しかし5分経っても、10分経っても、一向にバスは来る気配がない。とうとうしびれを切らし、タクシーに乗ることにした。

タクシー運転手は南アジア系の人 (インド・パキスタン・スリランカなどの地域の人をこのように呼ぶ) であった。街中を通り抜けていくと、ドライバーは小声で何か話している。てっきり私に話しかけていると思いつき聞き返すと、何とドライバーは首にかけた携帯電話のようなもので、友人とおしゃべりしていた。こうした携帯電話の利用が合法的なのか、違法なのか、私はわからないが、何たることと思うのは、私だけだろうか。

やがてタクシーはピカデリー駅に到着した。タクシー代5.4ポンドとチップ0.6ポンド、あわせて6ポンドを払い、駅構内に行く。例によって、列車の行き先、発車時刻、発車プラットフォームを示す掲示板をみていると、16時42分発ボーンマス (Bournemouth) 行きの列車がある。この列車に乗れば、途中乗り換えなしに、約2時間弱で、バーミンガム・ニューストリートに行けるので、この列車を利用することとした。

この列車も長距離列車であるため、予約席が多い。ただし乗車した列車が新しい車両のせいか、座席の背もたれに予約票を挟むのではなく、シートの窓側に Available か Reserved かの電光掲示が示されている。空き席を見つけ、着席するとしばらくして列車は発車した。列車は途中、ウェッジウッド (Wedgewood)、ロイヤル・ドールトン (Royal Doulton)、スポード (Spode) などといった日本でも有名な陶磁器企業が集積しているストック・オン・トレント (Stoke-on-Trent) に停車しながら、18時28分にバーミンガム・ニューストリートに到着する。

予約しているホテルは駅から500メートルくらいのところにあるはずだが、すで

に暗くなりはじめ、しかも駅周辺は高層建築が多くて、ホテルらしきものが見当たらない。そのためタクシーに乗ることとした。運転手はホテル名を告げると、いやかな顔もせず、ホテルに向かってくれた。数分間でタクシーはホテルに到着。チェックインをし、ついでにレセプションで駅への道順、夕食が食べられるレストランの場所を聞いた。レストランはホテルのすぐ近くにあり、産業革命時代に作られた運河をライトアップした周辺に固まって存在している。フレンチ、イタリアン、ブリティッシュ、ジャパニーズのなかなか雰囲気の良いレストランが20店ほどあったが、どういうわけかチャイニーズはなかった。いろいろ見て歩いた結果、この日はイタリアンにすることにした。この日は、Pioneers Museum の見学時間よりも、列車に乗るか、移動する時間のほうがはるかに長い一日であった。

5 バーミンガムからアイアンブリッジへ

3月23日(月)、この日はテルフォード(Telford)の南にあるアイアンブリッジ(Ironbridge)を見学する。少し早めに行こうと思い、8時にホテルを出ると、8時24分にバーミンガム・ニューストリートを発車する列車があった。ただこの時間帯は通勤時間とぶつかっており、列車は非常に混雑していた。それでも何とか着席することができたが、運の悪い人は立っていた。列車は8時43分にテルフォード・セントラル駅に到着する。テルフォード・セントラルといっても、テルフォードにはこの駅以外にはないので、以下テルフォード駅という。

テルフォードの駅は、1995年にアイアンブリッジを見学した帰りと、2002年にデンソー・マニュファクチャリング(Denso Manufacturing UK Ltd.)を訪問した時に、利用したことがある。テルフォードの駅舎は、1986年にブリティッシュレイル(British Rail)とテルフォード開発公社(Telford Development Corporation)が共同して開設したものであるため、他の地域にみられる古色蒼然としたイギリスの駅舎とは雰囲気が異なっている。といっても駅が洒落ているというわけでは決してない。テルフォード自体が1980年代に再開発された町で、かつては日本の家庭電気メーカーが数多く進出していた。最盛期に何社位の日系企業が存在していたのかは不明だが、生産基地の東欧への移転とともに撤退している。東洋経済新報社の調べでは、2009年現在、テルフォードに立地している日系企業は8社である⁽⁷⁾。

(7) 東洋経済新報社『海外進出企業総覧・国別編』(2009)による。日系企業名は、Denso Manufacturing UK Ltd., Epson Telford Ltd., Hoshizaki Europe Ltd., Inabata UK Ltd., Makita Manufacturing Europe Ltd., Ogihara Europe Ltd., Richo UK Products Ltd., Hitachi Capital Invoice Finance Ltd. である。

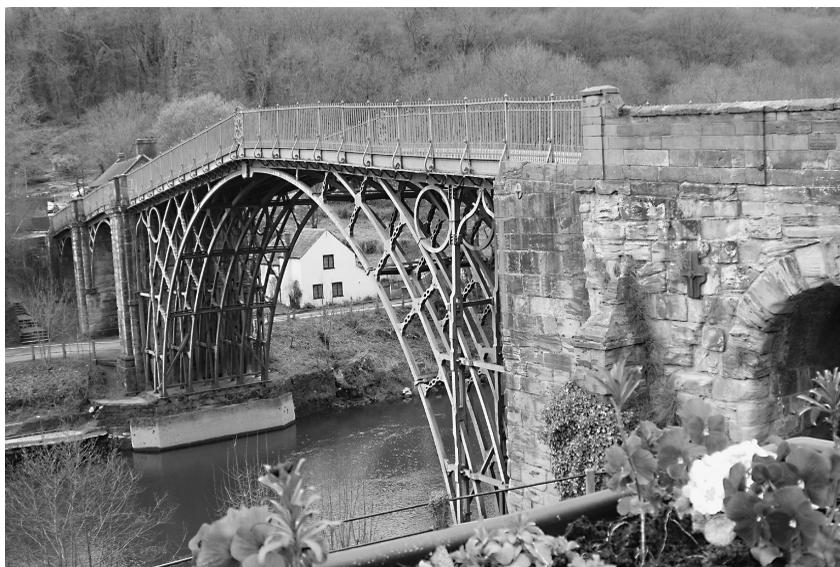
アイアンブリッジに行くバスは、駅から少し離れたショッピングセンター内のバスステーションから出発しているの、同方向に行く人達の後について歩いて行く。大勢いた人々は次々に周辺のオフィスに入っていく。一人消え、二人消え、最後は私一人になってしまった。ショッピングセンターに到着したのは良いが、今度はバスステーションの場所がわからない。ショッピングセンターの内のレイアウトを示す掲示板のようなものがないかと思い、探してみるが、それらしきものは見当たらない。そこで近くを通りかかった人に聞くと、ショッピングセンター内を通り抜けるとよいと教えてくれた。

こうしてバスステーションに来ると、アイアンブリッジ方面行きのバスは、9時45分に出る。出発時間まで少し時間があるので、バスの時刻表を見ていると、平日はほぼ1時間に1本の割合で、アイアンブリッジを通るバスが出ている。しかし観光客の多い休日は、もっと頻繁にバスは出ていることがわかった。バスに乗ってから、テルフォード・アイアンブリッジ間の往復乗車券を3.5ポンドで購入する。運転手は、帰りはどのバスにも乗ってよい乗車券だという。バスは整備された幹線道路を曲がりくねりながら走っていく。途中から、セヴァーン川と山あい挟まれた道に入るとアイアンブリッジである。所要時間は約15分。バス停の正式名称は、アイアンブリッジ・ビジターセンターという。

アイアンブリッジという名が示すとおり、ここには、ウェルズ中部の山中を水源にして、イングランド中西部を流れ、ブリストル湾(The Bristol Channel)に注ぐセヴァーン川(The River Severn)を跨いで、鉄でつくられた橋が掛っている。鉄の橋の何が珍しいのかといえ、1779年に世界で初めてつくられた鉄の橋だからである。アイアンブリッジは産業革命生誕の地ともいわれていることからわかるように、イギリス産業革命の精華がこの橋に凝縮されているといっても過言ではない。なおセヴァーン川は、イギリス最長の川であると同時に、満潮時に川の水が逆流する川としても有名である。アマゾン川と中国の銭塘江の逆流は有名だが、イギリスにも海嘯(かいしょう)は起きる。イギリスではセヴァーン海嘯(Severn Boar)という。この海嘯を利用して、サーフィンをする人をテレビでみたことがあるが、もちろんアイアンブリッジまでは、海嘯は到達しない。

アイアンブリッジを歩いて渡り、橋の向こう側にあるアイアンブリッジ料金所(Ironbridge & Tallhouse)で、パスポート券を購入し、アイアンブリッジの紹介ビデオを見た。料金は大人19.95ポンド。ただし学生は12.95ポンド。このチケットは1年間有効で、アイアンブリッジ内の資料館の見学と、資料館を移動するためのシャトルバスの利用が可能である。ただしシャトルバスは休日と祝祭日のみ運行していて、私が訪問したのは月曜日のため、利用できなかった。

アイアンブリッジには、橋以外にも下記の9つの見学施設がある。したがってア



Ironbridge

アイアンブリッジという場合、橋そのものと、この地域に散在する施設をいう場合がある。すこし紛らわしいが容赦いただきたい。パスポート券は9つの施設を見学するためのものである。もちろんパスポート券を購入せず、施設ごとに入場料を払ってもよいが、そのほうが確実に高くなる。またそれぞれの施設は点在しているため、シャトルバスの利用が必要なのである。すべての施設を回ろうとすると、一日ではとうてい無理で、最低、二日は必要である。だが今回は一日で訪問できるところまで訪問しようと思っていた。アイアンブリッジ料金所でもらったリーフレットには、各施設の見学所要時間が乗っており、それらの時間を合計すると13時間になる。

Ironbridge & Tallhouse	20分
Museum of Gorge	45分
Caolbrookdale Museum of Iron	1.5時間
Darby Houses	1.0時間
Enginuity	2.0時間
Coalport China Museum	1.5時間
Jackfield Tile Museum	1.5時間
Blists Hill Victorian Town	2-3時間
Tar Tunnel	20分

Broseley Pipeworks

1.0時間

なお、Darby Houses、Tar Tunnel、Broseley Pipeworks の3か所は冬季のため（11月10日から3月27日まで）、閉鎖されていた。あと5日遅く来れば、見学できたのに残念であった。

次に訪問したのは、橋から約500メートル西にある1830年代の倉庫と波止場を活用したMuseum of Gorgeである。Gorgeとは、両側が絶壁の峡谷のことである。昨日、訪問したRochdaleのDaleも谷のことである。Daleは北イングランドの特有の名称で、Gorgeよりも広い谷を意味するようである。われわれが最初に谷の意味として覚えるValleyと同義語のようだ。この資料館ではアイアンブリッジの歴史、なぜ鉄鋼業がここで発生したのかを、ビデオや模型を使いながら説明してくれる。橋の見学のあとは、この資料館を訪問するのがよいだろう。

次に訪問したのは、Museum of Iron、Darby Houses、Ingenuityである。Museum of Gorgeから約1.5キロメートル北にある。シャトルバスが運行していないために、山あいの道をしててく歩いた。

ブリストル（Bristol）の製鉄業者であり、クエーカー教徒であったアブラハム・ダービー（Abraham Darby 1678? -1717）がこの峡谷にやってきたのは、1708年のことであった。ここでクエーカー教徒と書いたが、クエーカー教徒であることと製鉄所の建設の関連性は、私にはわからない⁽⁸⁾。ただダービーを紹介する場合、クエーカー教徒であることを指摘するものが多いので、それにならただけのことである。彼は、1709年Coalbrookdale Companyを設立し、従来の木炭に代えて、コークスを利用した溶鉱炉を建設した。それまでの鉄鋼は木炭によって溶解されていたため、森林伐採がすすみ、森林面積が急激に縮小したといわれている。ダービーがコークスを利用することによって、森林伐採にストップがかかるとともに、この製法が鉄鋼業に革命をもたらし、輸送用機械・産業用機械・建設業等々の分野に鉄の利用を可能にしたといわれている。また、この地域は、鉄鋼業だけでなく、陶磁器産業の発生の地でもあり、さしずめ18世紀のシリコンバレーといったところだろうか。なおアイアンブリッジを建設したのは、アブラハム・ダービーの孫の3世（Abraham Darby III 1750-1791）である。アイアンブリッジに掛けられている標識によれば、橋は、1775年に建築家のトーマス・プリチャード（Thomas Pritchard 1723-1777）によって設計され、1777年にダービー3世によって建設が開始され、1779年に完成したという。

- (8) 高橋哲雄は、「クエーカーは……成功したビジネスマンの代名詞であった。彼らは18、19世紀には、他の宗派に比べ異常に高い比率で富豪を輩出している。教団外結婚が禁止されていたこと、教会の集まりが情報交換に利用されたこと、そして高い初等教育水準などをつうじて、彼らは結びつきを強め、それが事業を成功させる一因になった」と、

評価している（高橋哲雄『イギリス 歴史の旅』朝日選書 548 [朝日新聞社 1996 年] 209 頁）。

Caolbrookdale Museum of Iron には、ダービーが 1707 年に取得したるつばよによる鑄造の特許状のコピーを始め、彼の子孫たちの業績、及びナポレオン戦争以後の不況の中でアイアンブリッジが衰退していく過程が展示されている。さらに資料館の周辺には、ダービーが建設した溶鋳炉 (Darby Furnace)、倉庫 (Long Warehouse)、ダービー家の住宅 (Rosehill House と Dale House の 2 つがあり、両者を合わせて Darby Houses と呼んでいる) などが残されている。現代の溶鋳炉 (高炉) の大きさに比べれば、残されている溶鋳炉は小さなものだが、それでも当時は画期的な炉であるのは、十分想像できる。Darby Houses は建物内部の見学は不可能だったが、家の外観は見る事ができた⁹⁾。

- (9) アイアンブリッジに関しては、加藤康子『産業遺産—「地域と市民の歴史」への旅』第 2 章「1 アイアンブリッジ 溪谷博物館」(日本経済新聞社 1999 年) 26-57 頁と、<http://www.ironbridge.org.uk/> を参照。

資料館の隣には Enginuity がある。Enginuity という言葉に、どのような意味があるのかわからない。Engine か Engineering からきた造語かもしれない。ここは、2002 年に開設されたデザインとテクノロジーに関する子供のための教育施設である。実際、中に入ってみると、遠足で来たらしい小学生たちが、大勢、機械を動かしながら遊んでいた。この建物の壁面には、Coalbrookdale estd. 1709 と書かれているが、1709 年当時に建設された建物を使用しているのかどうかはわからない。

この時点で午後 1 時を過ぎていた。残っているのは、Blists Hill Victorian Town、Coalport China Museum、Jackfield Tile Museum の 3 か所である。Blists Hill Victorian Town は時間的に難しいであろうと思い、Coalport China Museum と Jackfield Tile Museum を目指すこととする。China Museum は約 5 キロメートル、Tile Museum も約 3 キロメートル位の距離である。いずれにしても 1 時間か 1 時間 30 分も歩けば到着するであろうと思い、歩き始めた。その時から、小雨がぼつり、ぼつりと降ってきた。降り始めは、どうせイギリスの雨だからにわか雨だろうと思っていたが、途中から本格的な雨になる。傘をさしていてもほとんど役に立たず、膝から下はずぶ濡れ。とうとう歩く気力も、陶磁器とタイルの Museum に行く気力も失せ、アイアンブリッジ近くのレストランで雨宿りすることとした。昼食はすでに済ませていたので、ここではアフターヌーンティーと決め込み、ケーキと紅茶を注文した。1 時間弱粘ったが、雨は一向にやむ気配がない。この時点で 2 時 30 分過ぎ。3 時過ぎのテルフォード行きのバスに乗ろうと思い、雨のなかレストラン

を出た。アイアンブリッジの写真を撮りながら、バスを待っていると、予定より早く来た。しかし運の悪いことに、バスに乗ったとたん、雨がやんだ。あとで手帳を見たら、この日、3月23日は仏滅だった。

バスは、アイアンブリッジに来た時とは違う道を走っているようだが、約15分でテルフォードのバスステーションに到着する。ショッピングセンターの中を見物しながら歩いて行くと「One Pound Shop」の看板がある。中に入ってみると、あらゆる商品が1ポンドで売られている。日本の100円ショップと同じである。品揃えはダイソーのほうがはるか豊富だが、それでも菓子等の加工食品、台所用品、洗剤、日用品雑貨を中心にかなりの商品が揃っている。100円ショップのビジネスモデルがイギリスにも導入されているようである。

駅に向かう道で、今回も道に迷い、駅の方角を人に聞きながら、ようやく駅に到着する。テルフォードの駅には、ステイブンソン (George Stephenson 1781-1841) のロケット号の製造に先立つ26年前の1808年、トレビシック (Richard Trevithick 1771-1833) によって開発され、Coalbrookdale Company によって製造された蒸気機関車 (Locomotive) のレプリカが展示されている。ヨーク (York) にある国立鉄道博物館 (National Railway Museum) のホームページによると、トレビシックが開発した世界初の蒸気機関車は、1804年に5両編成で70名の乗客を乗せて、ウェルズのPenydarrenからthe Merthyr-Cardiff Canal (Merthyrはウェルズ語でマーサーと読む) までの9マイル (14.4キロメートル) を走ったという。テルフォードの駅に展示してある蒸気機関車は、その後に開発されたものということになる。なお1804年に走った蒸気機関車のレプリカは、ウェルズのスウォンジー (Swansea) にあるWaterfront Museumに展示してあるそうである⁽¹⁰⁾。

(10) トレビシックに関する記事は、<http://www.nrm.org.uk/pressoffice/pressreleases/2006/missinglink.asp> を参照。

むすび

以上、駆け足でイギリスの産業遺産を見学してきた。なおVictoria & Albert Museumは世界の美術館を紹介する本のなかでも扱われている⁽¹¹⁾ので、本稿では省略する。産業遺産の旅をテーマに書き始めたが、書き終えてみると、道中記のようになった。日本では、『地球の歩き方』をはじめとしてさまざまなガイドブックが販売されているし、世界遺産を紹介するテレビ番組もあるので、それを見ると行った気になれるのも間違いはない。あるいは高橋哲雄のようにアームチェアー・トラベラー向きの本を書く人もいる⁽¹²⁾。しかし昔から、百聞は一見にしかず、といわれているように、聞くと、見るとでは、雲泥の差がある。私は、必ずしも、現場主義がすべてであるとは思わないが、教育上の効果として現場をみることの重要性を否定

するものではない。

- (11) 例えば、エリザベス・エステーヴ=コール他著・田辺徹訳『Scala Misuzu 美術館シリーズ 8巻 ヴィクトリア & アルバート美術館』（みすず書房 1992年）を参照。
- (12) 前出高橋哲雄『イギリス 歴史の旅』（7頁）を参照。アームチェアー・トラベラーとは「安楽椅子の旅行者」のことで、実際に旅行に行かずに、書齋のなかで本を読みながら、旅行した気分に入る人のことである。

イギリスでは、Heritage Education という考えがある。こうした教育が、いつ、どこで、誰が始めたのかは、私は門外漢であるのでわからない。しかし遺跡、遺産、博物館等々に行けば、父母や先生に引率された子供達の姿をよくみかける。今回も Ironbridge でこうした光景を見かけた。

遺産を見学することは、ただ見物するだけでなく、それがいつ、どのようにして、誰によって、どこに、なぜつくられたのかを知ることであり、その遺産がどのような現在の意義を持つかを考えることにもつながる。つまり生きた教育の教材になるのである。こうした意味で今回の見学旅行は貴重な体験であった。