

# 名城大学

## 経済・経営学会会報

No.81・82

『名城論叢』

第二十一巻

第一・二合併号 付録

二〇二〇年十月十五日

名城大学 経済・経営学会 発行

イギリス港町プリストルの産業遺産の  
保存・活用そしてリノベーション

……宮崎信二

一般会計収支計算書

学外研究発表記録

……  
……  
……  
i 28 1

### イギリス港町ブリストルの 産業遺産の保存・活用そして リノベーション

宮崎 信 二

「産業遺産」の調査研究と保存、および関連分野の研究とその普及、発展をはかることを目的とする中部産業遺産研究会の石田正治先生をリーダーする「二〇一九 ヨーロッパ技術史の旅」に参加した。今回の調査はイギリスの産業革命期における技術史および産業遺産をめぐる旅であり、専門家である石田正治先生がこれらの技術史や産業遺産について一連の詳しい研究をなされているので、ここでは産業遺産の保存と活用さらにはリノベーション (renovation) について、現地視察をまじえながら報告したいと思う。

(1) 石田正治 (二〇一九)。なお、リノベーション (renovation) については、広辞苑に、「既存建物を大規模に改装し、用途

変更や機能の高度化を図り、建築物に新しい価値を加える」とあり、ここではさしあたり、歴史的建造物を保存しながら用途転換と改修を図り、新たな価値を形成するものと理解する。

最初に訪問したプリストル (Bristol) は、一八世紀の産業革命以前には、イングランドでロンドンに次ぐ港町として栄えた都市である。一四九六年にはジェノバ生まれのイタリア人ジョン・カボット (John Cabot) が、国王ヘンリー七世の特許状を受けて帆船マシュー号 (Matthew) で、プリストルを出航し、翌年の九七年にはカナダに到着してその領有を宣言し、イギリスの大航海時代の幕開けとなった。その後、十八世紀にはプリストルは太平洋三角 (奴隸) 貿易の拠点の一つとなる。また、物語の世界でも、ジョンナサン・スウィフト (Jonathan Swift) の『ガリヴァー旅行記』(一七二六年) やロバート・ルイス・ステイヴンソン (Robert Louis Stevenson) の冒険小説『宝島』(一八八三年) での出航の地がプリストルである。

また産業革命後の一九世紀のヴィクトリア朝時代には、技術・土木のエンジニアであるイザムバード・キングダム・ブルネル (Isambard Kingdom Brunel 1806-59) が活躍した街でもある。ここでは、主にプリストルにおけるブルネルに関わるプリスト

ル・テンブル・ミーズ駅、蒸気船SSグレート・ブリテン号、クリフトン吊り橋等の産業遺産および港湾遺産であるフローティング・ハーバーのリノベーションをコアとする港町ブリストルの再生について紹介しよう（地図1）。

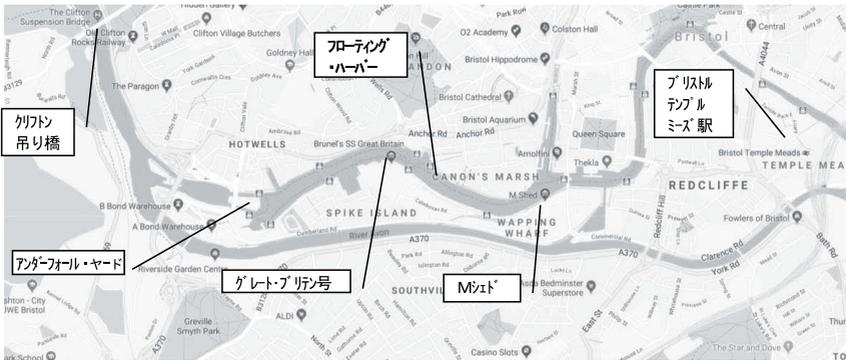
### 一 港町ブリストルとフローティング・ハーバー

石田正治先生ら一〇名の視察団と合流し、ロンドン・パディントン駅からグレート・ウェスタン鉄道（Great Western Railway, GWR）で、西約一六九キロ離れたイングランド西部の港町ブリストルに到着した。都市間特急は、意外と混んでいたが、一等列車はコーヒや紅茶などの飲み物やクッキー・チョコレートなどが無料でサービスされ、約一時間四〇分余りの快適な列車の旅であった。港町ブリストルは初めての訪問であるが、石神隆氏（二〇一四）が詳しい研究をされているので、石神氏の研究に基づいてまずブリストルについて紹介しよう。

#### （一）大西洋三角（奴隷）貿易の港町ブリストルの繁栄

ブリストルは、エイボン（Avon）川の河口から一〇キロメートル遡りフロム川との合流地にあるイングランド南西部の古くからの港町である。二〇一八年現在、人口約四六万人、イギリス全体で八番目の地方都市であり、愛知県の豊田市とほぼ同じ人口規模である。

ブリストルの歴史は古く、紀元前のローマ植民時代に始まる。一〇世紀頃から約九メートルもある潮汐差を利用した川の



地図1 港町ブリストルと調査訪問地

Google Map より作成

港として発展し、一三世紀にはフロム川の付け替え工事により貿易港として、約五〇〇年間は繁栄した。一四世紀から一六世紀には、プリストルはロンドンに次いで毛織物工業のヨークやノリッジと人口で一位、二位を争う港町として地方の大都市であった。石神氏（二〇一四、四七頁）によれば、イギリスの人口は一三三四年には一位ロンドン、二位プリストル、三位ヨーク、一五二四／二五年には一位ロンドン、二位ノリッジ、三位プリストルであった。プリストルは、毛織工場、船舶用ロープ、造船所、鍛冶、船大工などが集積し、貿易港としてロープ・帆布、鉛、毛織物を輸出する一方、獣皮、穀物、造船用の鉄木材、ワインなどを輸入する港町であったと言つ。

さらに、一五世紀末の新大陸発見後は、イングランド西海岸の玄関としてプリストルは、一七、一八世紀には、新大陸への進出港として西インド諸島との貿易、黒人の人身売買である奴隷貿易を扱った大西洋三角貿易の拠点の一つとなる。すなわち、繊維製品・ラム酒・武器を西アフリカに運び、黒人を奴隷として西インド諸島やアメリカ大陸に運び、砂糖・綿花・タバコと取引し、イギリスに持ち帰り膨大な利益を獲得したのである。（詳しくはウィリアムズ（二〇〇四）参照）。一七世紀末、王立アフリカ会社による奴隷貿易の独占が廃止され、ロンドンに次いでプリストルは大西洋三角貿易に参入した。一七二〇／三〇年代にはロンドンを抜き奴隷貿易でトップとなり、商人に巨万の富をもたらした街は大いに繁栄した。石神氏（二〇一四、六六頁）によれば、奴隷貿易の最盛期である一七〇〇年からイギリスで奴隷貿易が禁止される一八〇七年の間に、プリストルには二、

〇〇〇隻の奴隷船が寄港し、およそ五〇万人の奴隷がアフリカからアメリカに運ばれたと言われている（井野瀬、二〇〇七）。

一八世紀には三角（奴隷貿易の拠点としてプリストルの人口は一七〇〇年に二万人となり、一七三〇年頃には最盛期をむかえた。商人および商人団体であるマーチャント・ベンチャー協会は巨万の富を蓄え、街の中心部に豪華な邸宅や郊外のクリフトンに別荘を建てた。産業面でも三角貿易と関連する砂糖精製やタバコ、さらに陶磁器、銅や真鍮製などの金属産業が盛んとなり、人口も一七五〇年にはプリストルはロンドンに次ぐ大都市として繁栄したのである。

しかし、一八世紀半ばには、奴隷貿易だけでなく産業革命の進展とともにライバル都市が登場し、港町プリストルの地位が脅かされることとなる。産業革命とともにバーミンガム（Birmingham）、マンチェスター（Manchester）、リヴァプール（Liverpool）などの工業都市が興隆し、プリストルはイングランド西側の貿易港としての地位を脅かされはじめた。リヴァプールは、一七四〇年代以降はプリストルを抜き奴隷貿易の最大の拠点となる。イギリス初の係船ドック建設（一七二五年）をはじめ、商船の大型化に対応してドックを次々に建設した。人口でも一八〇一年にはロンドンの一〇八万に次ぐ第二位の大都市（八八、〇〇〇人）となり、プリストルは六六、〇〇〇人と第五位に転落（ちなみに三位マンチェスター七五、〇〇〇人、四位バーミンガム六九、〇〇〇人、石神二〇〇四、四七頁）。さらに一八三〇年には、ジョージ・ステイブソン（George Stephenson, 1781-1848）が工業都市マンチェスターとの間に世界

最初の実用的な蒸気機関車による都市間の旅客輸送鉄道を開通させ、リヴァプールはイングランド西海岸における最大の商業港の地位を盤石にしたのである。

(二) 産業化への対応としてのプリストル港のフロートイング・ハーバー(浮港)への転換

これに対してプリストルは、大西洋三角(奴隷)貿易で巨富を獲得したマーチャント・ベンチャー協会が一八世紀後半より港を管理したが、商船の大型化に対応した港の改良を検討し、ロック(閘門)式のフロートイング・ハーバー(通称シテイ・ドック)に着手(一八〇四年)して、一八〇九年に完成した。それ以前は、エイボン川の約九メートルの潮汐差を利用し、川の満潮時には容易に航行可能であるが、干潮時には船底がしばしば泥の水路に埋り、潮汐の影響を大きくうけた。このエイボン川にロック(閘門)を設置し、潮汐の状況にかかわらず船が港に常に浮かぶように変えるもので、フロートイング・ハーバー(浮港)「浮かぶ港」と呼ばれた。石神(二〇一四、一〇五頁およびブキャナン、二〇〇六)によれば、完成したフロートイング・ハーバーは、三三ヘクタール(三三万平方メートル)という当時のリヴァプールやロンドンをしのごく大規模なドックで、しかも後年のドックのデザインを先取りするように荷物の積み下ろしに都合の良い長くて細い形状をなし、工場や倉庫・オフィス等を岸壁に配置することを可能とした。

このフロートイング・ハーバーの経営には、マーチャント・ベンチャー協会を含む市との官民の共同体のプリストルドック

(船渠)会社が一八四八年まであつた。こうしたフロートイング・ハーバー化により、プリストルは一八世紀後半以後の産業化時代に対応した。さらに、マーチャント・ベンチャー協会はリヴァプール・マンチェスターの鉄道に対抗するために、ロンドン・プリストル間の鉄道建設に動き始め、一八三三年二月、鉄道委員会を設立し鉄道建設に乗り出したのである。ここに登場するのが、当時二〇代の若きエンジニアザムバード・キングダム・ブルネルである。しかし、ブルネルとプリストルの商人(資本)とは、たまたまの偶然の出会いであつたが、プリストルはブルネルに活躍の檣舞台を提供することになる。

## 二 ヴィクトリア朝時代におけるエンジニアザムバード・キングダム・ブルネル

イギリスでは機械・土木のエンジニアとして学会などでは知られているが、日本ではあまりなじみがないので、イザムバード・キングダム・ブルネルを佐藤氏(二〇〇六)およびブキャナン(二〇〇六)に基づいて紹介しておく。

### (一) チャーチル元首相に次ぐ著名人ブルネル

ブルネルは、フランス人の土木機械の技師マーク・イズムバード・ブルネルの息子として、一八〇六年イギリスのポーツマスに生まれた。イギリス、フランスで教育を受けた後にブルネルは、父マークとともに一八二五年からテムズ川横断の地下トンネル工事に加わったが、出水事故によるけがの転地治療のために一八二八年夏からクリフトンに滞在した。クリフトンはブリ

ストルの北西部にある高台で、プリストルの裕福な商人が屋敷をかまえていた。彼はそこで、一九二九年にプリストルの商人組合が公募したエイボン川にかかる橋梁の設計コンペに応募し優勝した(三二年着工、中断。ブルネルの死後、一八六四年に完成)。これがブルネルとプリストル(の商人達)との出会いで、ブルネルにとってもプリストルにとっても大きな転機となる。

これを契機に、ブルネルは一八三二年八月にはプリストルドック(船渠)会社(一八四八年)の監督に任ぜられ、フロートイキング・ハーバーの経営を担う水門の改修工事(一八三三年、一八四四〜四九年)に関わり、また一八三三年三月には鉄道委員会(同年八月にはグレート・ウエスタン鉄道)の主任技師として、一八三五年の議員立法による鉄道の敷設許可を得たロンドン・プリストル間のグレート・ウエスタン鉄道(一九四一年全線開通)および支線の鉄道建設とそれ関わる橋、トンネル、駅舎の設計に従事した。

続いて、一九三五年一〇月にグレート・ウエスタン鉄道がロンドンからプリストル、さらにニューヨークにいたる大西洋横断航路を計画し、一八三六年設立されたグレート・ウエスタン蒸気船会社(Great Western Steamship Co. 一八四八年)の技師として大西洋横断蒸気船(一八三七年外輪パドルの木造蒸気船グレート・ウエスタン号、一八四三年スクリュー推進の鉄鋼蒸気船グレート・ブリテン号)の設計・建造を任されたのである。

その後、ブルネルは一八四〇年代末にはプリストルを離れ、一八五一年ロンドン万博への参画、グレート・ウエスタン鉄道のロンドン・パディントン駅の設計(一八五四年)、および

一八五九年には構造芸術の先駆けと言われるコンウォール鉄道のロイヤル・アルバート橋の完成、ブルネルの死期を早めたと言われる当時世界最大の巨大蒸気船(二二、五〇〇トン)のグレート・イースタン号を完成させた。こうしてブルネルは、ヴィクトリア朝時代におけるトンネル、橋、鉄道、蒸気船、駅舎などの交通インフラに画期的で独創的な仕事を成し遂げた「時代を超えたエンジニア」と評価される(佐藤、二〇〇六、一八頁)。

日本では専門家以外にあまり馴染みのないブルネルであるが、イギリスでは、元首相ウィンストン・チャーチルに次ぎ、ダイアナ妃より著名な人物であり、ロンドンにはブルネルの名前をちなんだ国立ブルネル大学(一九六六年設立)もある。

(2) BBC主催(二〇〇二年)「一〇〇人の最も偉大な英国人」の公開投票では、とかくの風評はあるもの、結果的には第一位元首相ウィンストン・チャーチルに次ぐ第二位として、イザムバード・キングダム・ブルネルが挙げられた。

以下三位ダイアナ妃、四位進化論の提唱者で『種の起源』のチャールズ・ダーウィン、五位偉大な作家ウィリアム・シェイクスピア、六位科学史上最も偉大な一人アイザック・ニュートン、七位エリザベス一世、八位ビートルズのジョン・レノン、九位ナポレオン戦争で活躍したイギリス海軍提督ホルレーショ・ネルソン、一〇位ビュリータン革命で有名なオリバー・クロムウェルであった。ちなみに、産業革命の関係者は、蒸気機関車のパイオニアのジョージ・ステイアブンソン六五位、蒸気機関の改良者ジェームズ・ワットが八四位である。

## (二) プリストルにおけるブルネル

一八二九年のクリフトン吊橋の設計コンペ参加から実質的にプリストルを離れる一八四〇年代末までの僅か二〇年たらずで

あるが、ブルネルはプリストルの檣舞台で大活躍した。

ここでは、プリストルにおけるブルネルの活躍と彼の残した産業遺産について、グレート・ウエスタン鉄道とプリストルの終着駅である①プリストル・テンブル・ミーズ駅、②グレート・ウエスタン蒸気船会社の技師として、一八四三年建造したスクリュー推進の鋼鉄蒸気船グレート・ブリテン号を中心にみていこう。

①グレート・ウエスタン鉄道とプリストル・テンブル・ミーズ駅 (Bristol Temple Meads Railway Station)

私たちがロンドン・パディントン駅から一時間四〇分の列車の旅で到着したのはプリストル・テンブル・ミーズ駅であった。このプリストル・テンブル・ミーズ駅は、プリストルで最古かつ最大の駅で、バスや都心部へのフェリーの公共交通の拠点となっている。

まず、最初に目に入ったのは、威風堂々の駅舎であるが、これは一八七〇年代にフランシス・フォックス (Sir Francis Fox) の設計により建てられたものである (写真1左)。駅へのメインエントランスの左手の建物が、後に見るブルネルによって設計・建設されたグレート・ウエスタン鉄道開業当時 (一八四〇年) の駅舎跡で、右手がプリストル&エクセター鉄道のヤコビアン様式の旧事務所跡である (写真1右)。

ブルネルが設計・建設したプリストル・テンブル・ミーズ駅は、ロンドン⇨プリストル間のグレート・ウエスタン鉄道の西側の終着駅として、一八四〇年八月に開業した。一八三五年に着工されたグレート・ウエスタン鉄道は、ロンドン・パディントン駅からメイデンヘッド・ブリッジ駅までの最初の区間 (二・二五

マイル (約三・六キロメートル) を一八三八年六月に開通させた。その後、メイデンヘッドの現在も使用されているテムズ川に架かるアーチ橋の完成によりトワイフォード駅まで延長 (一八三九年七月) され、難工事の深いサンング切通しを経て一八四〇年三月にはレディング駅まで開通し、レディング駅からステイブントン駅を経由しフェアリンドン・ロード駅 (一八四〇年七月) まで開通した。他方、プリストルからも工事が開始されバース・スパ駅 (一・五マイル (約一九キロメートル)) が一八四〇年八月に開通し、ボックストンネルの貫通により一八四一年六月にロンドン⇨プリストル



写真1 現在のプリストル・テンブル・ミーズ駅舎 (左) と駅へのメインエントランス (右) (2019年8月撮影)

ル間の全線が開通した（ブキヤナン、二〇〇六）。

ブルネルは、このグレート・ウエスタン鉄道では、ステイパーンソンが一八三〇年に世界最初の旅客鉄道リヴァプール・マンチェスター鉄道で用いた狭義の四フィート八・五インチ（一、四三五ミリメートル）軌間ではなく、広軌の七フィート四分の一インチ（二、一四〇ミリメートル）軌間を採用した。この時点までに建設されたほとんどの英国の鉄道は、後に標準ゲージとなる狭義の軌道を使用していたが、ブルネルによれば、ステイパーンソンによる最初の乗客鉄道の軌道は、それ以前に用いられた鉱山鉄道の軌道を採用したにすぎず、旅客用の高速鉄道にはむかないのものであった。

テンブル・ミーズという駅名は、一二世紀、テンブル騎士団により建設され一四世紀に再建された近くにあるテンブル教会（Temple Church）から採られ、またミーズ（meads）という言葉は、牧草地（meadow）という言葉の派生に由来しており、一八三〇年頃にはこの地が旧市街地より外側の未開発の牧草地であったことをうかがわせる。ブルネルの最初の駅は、エイボン川を高く横切る高架橋上にあり、二〇〇フィート（六〇メートル）のトレイン・シエッド（駅屋根）で覆われ、プラットホームより先には四七メートルの貨物取扱所や機関室があり、チューダー様式の正面玄関が道路に面していた（写真2）。

プリストル・テンブル・ミーズ駅開業後、ブルネルは主導的な役割を果たし、広軌道鉄道の支線や他の鉄道会社と連携し路線を拡張した。一八四〇年代にプリストル&エクセター鉄道（Bristol and Exeter Railway）、プリストル&グロスター鉄道



写真2 1843年当時プリストル・テンブル・ミーズ駅、ジョン・クック・ボーンによる版画。

（Bristol and Gloucester Railway）、プリストル&サウス・ウエールズ・ユニオン鉄道（Bristol and South Wales Union Railway）、さらにブルネルの死後も一八七二年にはグレート・ウエスタン鉄道とプリストル&エクセター鉄道の合併会社であるプリストル・ハーバー鉄道（Bristol Harbour Railway）がテンブル・ミーズとフローティング・ハーバー間に開通した（現在、後にもみるMシエドの保存鉄道の一部となる）。ブルネルの死後、こうしたグレート・ウエスタン鉄道の支線拡張により、増加する列車を捌くために、一八七一年から一八七八年の間に三本の直通ホームがロンドンに向かって二二ヤード（一九四メートル）延長されて、新たな駅舎が建設され、また一八四五年に建てられたプリストル&エクセター鉄道駅は取り壊された。

ブルネルによる最初のプリストル・テンブル・ミーズ駅は



写真3 上：ブルネル設計の最初の駅舎（左）とチューダー様式の正面玄関（右）  
下：現在の駅舎の駐車場（左）とホールの改装風景（右）（2019年8月撮影）

一九六五年九月に閉鎖されたが、駅舎の建物は、現在も残っている。トレイン・シェッド（屋根）や貨物場・車両整備工場・事務所等の駅舎跡は、駐車場として利用された。その後、一九八九年から一九九九年の間には、科学博物館の一つである「探究博物館」(The Exploratory Museum) として、また、二〇〇二年から二〇一三年までは大英帝国・連邦博物館 (British Empire and Commonwealth Museum、二〇一三年ロンドンに移転) として用いられていた。ブルネルの最初の駅舎は、現在は、一部は駐車場として利用され、会議や結婚式のイベント会場や、レストランや店舗として活用されている。視察した当日も、一部で改装作業がおこなわれていた(写真3)。

なお、ユネスコ (UNESCO) は、グレート・ウエスタン本線を世界遺産として登録する提案を検討し、英国歴史的建造物・記念物委員会 (The Historic Buildings and Monuments Commission for England English Heritage) が支持してこられるが、その中にはプリストルテンブル・ミーズ駅、バース (スパ) 駅およびロンドン・パディントン駅が含まれている。

このうち、バース (スパ) 駅は、ブルネルの設計により、M・フレアー (Frear) の監督のもとで建てられ、テンブル・ミーズ駅と同じくチューダー様式のデザイン駅舎として一八四〇年八月開業した。駅は、二階建てで、入り口は中央に三つの「フランドル」風の連なった切妻屋根を配置し、右側は後方に角張張り出し、左側は緩やかにカーブを描き、出張った四角隅となる非対象の構造となっている。正面の入り口はエイボン川を背にして市の中心部に面して小ぶりなが歴史を感じさせる風格のある



写真4 ブルネル設計の現存するパース(スバ)駅(2019年8月撮影)

駅舎で、現在も使用されている(写真4)。

ブルネルはプリストルを拠点にして、イングランド南西部にはプリストル&エクセター鉄道(一八三六年設立)により広軌道をエクセターまで開業(一八四一年)した。

その後、サウス・デヴォン鉄道(一八四四

年設立)が一八四九年に開通し、広軌の線路をプリマスまで延ばし、さらにサウス・デヴォン鉄道を経てコーンウォール鉄道(一八四六年設立)がブルネル設計の有名なロイヤル・アルバート橋(一八五九年完成)を渡ってコーンウォールまで一八五九年に開通し、そこから最終的にはウエスト・コーンウォール鉄道によりイングランド最南西部のペンザンス駅まで一八六七年に到達した(佐藤、二〇〇六)。またイングランド中央部へは、一八四五年七月ミッドランド鉄道(Midland Railway)が買収したプリストル&グロスター鉄道の開通により、リグレーへと拡張した。さらに南ウエールズへは、サウス・ウエールズ鉄道(一九五二年買収)がチェアプストウリスウォンジー間を一八五〇年に開通させ、ブルネルが建設したチェアプストウ橋により、一八五二年にグレート・ウエスタン鉄道と接続された(ブキャナン、二〇〇六)。これによりグレート・ウエスタン鉄道は、

一八五六年にはのちに見る大西洋横断航路の新港が開設されたミルフォード(ネイランドと名称変更)まで開通することになる。

こうしてグレート・ウエスタン鉄道は、ブルネルの活躍により一八五〇年までにプリストルを拠点に、イングランド南西部・中央部および南ウエールズに広軌道の高速鉄道ネットワークを作り上げ、四大鉄道会社「ビッグ・フォー」の基礎を構築したのである。

しかし、グレート・ウエスタン鉄道による広軌道(七フィート四分の一インチ)の鉄道網の拡張戦略は、狭軌道(四フィート八・五インチ)との軌間で「ゲージ戦争(Battle of the gauges)」とよばれる激しい対立を生むことになった。すなわち、一八四四年にグロスター駅で広軌道と狭軌道の鉄道がはじめて接し、これにより軌間が異なり直通運転ができないという弊害が顕在化したのである。軌間をどちらに統一すべきかという「ゲージ戦争」の議論の末に、一八四五年の王立委員会による四フィート八・五インチ軌間に統一(標準軌道)するのが好ましいとの勧告に従い、翌一八四六年に制定された軌間法により、グレート・ブリテン島の新規路線は原則として四フィート八・五インチの軌間で建設されることになった。ミッドランド鉄道はプリストル&グロスター鉄道を買収したが、一八五四年にはこの区間を改軌してプリストル・テンブル・ミーズ駅まで三線軌条とした。ブルネルの死後、グレート・ウエスタン鉄道は三線軌条への転換を開始し、一八九〇年代末までに標準軌道の機関車で運転されることになった。

② グレート・ウエスタン蒸気船会社とブルネルの蒸気船

グレート・ウエスタン鉄道の主任技師となったブルネルは、グレート・ウエスタン鉄道開通以前の一八三五年一〇月にロンドンからプリストルの輸送網を延長して、船によってプリストルから大西洋を横断してニューヨークに至る西洋横断航路を提案し、これを受けグレート・ウエスタン蒸気船会社が組織された（一八三六年三月）。このグレート・ウエスタン蒸気船会社の役員五人のうち三人はグレート・ウエスタン鉄道の役員で占められ、ブルネルは蒸気船の設計の責任を負うこととなった。ブルネルは、グレート・ウエスタン鉄道の建設を行うとともに、プリストルのフロート・ウエスタン造船所で大西洋横断蒸気船（一八三七年グレート・ウエスタン号、一八四三年SSグレート・ブリテン号、図1）の設計・建造の責任を担ったのである。

(i)ブルネルが大西洋横断のために最初に設計したのが外輪駆動の木造蒸気船グレート・ウエスタン号 (Great Western) であり、プリストルのパータソン造船所で、一八三六年七月建造が開始され一八三七年七月進水した。グレート・ウエスタン号は、全長七十二メートル、幅十一メートル、総トン数一、三二〇トン、当時世界最大の蒸気船で、船体は木造であったが、船体の重要な部分は鉄材を使って補強し船底の骨組みの強度を維持した。また、蒸気動力の外輪に加え、さらに帆走できるように四本のマストも取り付けられた。しかも、大広間（長さ三三メートル、幅七メートル）を始め二二〇の一等船室、二〇の二等船室を持つ初めての豪華客船であった。艙装はロンドンで行われたが、



図1 1838年グレート・ウエスタン号の処女航海



1843年グレート・ブリテン号の進水式 (ikbrunel.org.uk より)

機関室の火災で処女航海は延期され、ブルネルも重症をおった。一八三八年四月九日にプリストルから七名（火災の影響で五〇名キャンセル）の乗客と荷物・食料・石炭を積みニューヨークにむかい四月二三日に到着し、一五日五時間で横断に成功した。先陣争いをしたロンドン船会社のシリウス号 (Sirius, 七〇三トン) は、一九日かけ四月二日に一日早く到着したので、大西洋を横断した蒸気力による最初の船にはならなかったが、帆船で三〜五週間かかった大西洋横断が、蒸気船による輸送で短縮され、商業的にも可能であることを示すことになった。グレート・ウエスタン蒸気船会社は、グレート・ウエスタン号を一八三八年から一八四六年まで、四五回大西洋横断の定期便として就航させた。しかし、グレート・ウエスタン鉄道によるロンドン⇨プリストル間が全線開通（一八四一年九月）した

にもかかわらず、プリストルからニューヨークの定期便は最初の五回だけで、一八四二年以降は、港をリヴァプールに変えた定期航路となった。これは、リヴァプールの港としての優位性のみならず、ブルネルが関わった後のプリストルのフロート・イング・ハーバーの改修問題をめぐるプリストルドック（船渠）会社とグレート・ウエスタン蒸気船会社との軋轢が関係している（ピキャナン、二〇〇六）。というのは、グレート・ウエスタン号は推進用の外輪を含めた幅は一八メートルあり、フロート・イング・ハーバーの関門を通るたびに外輪を外さなければならず、ブルネルはプリストルドック（船渠）会社に水門の改修を要望していたからである。これはより大型の蒸気船であるSSグレート・ブリテン号では、さらに深刻な問題となった。

もあれ、その後グレート・ウエスタン号は大西洋横断の定期船として一八四六年まで運航され、一八四八年グレート・ウエスタン蒸気船会社の解散とともにロイヤル郵船会社に売却され、郵便船として使われた後クリミア戦争で兵員輸送船（一八五五年）として徴用され、一八五六年にロンドンの解体業者に売却され解体されたのである。

(ii)グレート・ウエスタン蒸気船会社は、一八三八年グレート・ウエスタン号の大西洋横断の成功により第二船の検討委員会を発足させ、ブルネルは設計に取り掛かった。第二船は、スクリュープロペラによる推進装置を装備した鉄鋼蒸気船で、グレート・ウエスタン蒸気船会社がプリストルで新たに改装された自社の特別の掘割式のドライ（乾）・ドックで一八三九年九月建造に着手し、一八四三年七月に進水した。これがSSグレイ

ト・ブリテン号 (SS Great Britain) である。

グレート・ブリテン号は革新的な船であり、鉄の船体とスクリュー推進を併せ持つ最初の蒸気船で、船体の長さ九八メートル、幅一五・三九メートルで、排水量三、四〇〇トン、船底から主甲板まで高さ九・九一メートルの建造当時の世界最大の客船であった。ブルネルは、船体設計のみならずエンジンとスクリュープロペラの考案にも関与し、直接駆動方式の二基のエンジンで駆動、各エンジンは内腔が八八インチ（二二〇センチメートル）でストロークが六フィート（一・八メートル）のシリンドラーを二基備え、当時の最先端であったと言われる（杉浦一九九九）。しかも四層の甲板には、一二〇名の乗組員と三六〇名の乗客の宿泊施設（船室、後部サロンの下にはメイン食事用サロン（長さ三〇・メートル、幅九・一メートル）、遊歩用サロンなどを備え、一、二〇〇トンの貨物と燃料用の一、二〇〇トンの石炭を積載し、加えて二次的な帆の動力が提供された。

しかしながら、このグレート・ブリテン号は数奇な運命に見舞れる。結果的には、ブルネルがプリストルを離れる契機を作り、グレート・ウエスタン蒸気船会社を解散（一八四八年）に追い込むこととなる。すなわち、一八四三年七月プリストルで進水式後、艀装のためにロンドンに向け出港しようとしたグレート・ウエスタン号は、巨大すぎる船体のために水門（ロック）を出ることができず、フロート・イング・ハーバーに一年以上も閉じ込められた。この間、プリストルドック（船渠）会社とブルネルは協議し、一八四四年秋に水門の改修工事がなされた。しかし、グレート・ブリテン号は、一八四四年二月港を

出る際にエイボン川の第二水門で船体が詰まり水門（ロック）の石垣を取り壊し、かろうじて港を脱出することができた。プリストルドック（船渠）会社によるブルネルのフローティング・ハーバーの改修計画（一八四八〜四九年）への非協力的な姿勢は、グレート・ウエスタン蒸気船会社にとっては係留費等の大きな損失をもたらしただけでなく、ブルネルにプリストルを太平洋横断航路の母港とする構想から除外させることとなる。

(3) プリストルドック会社は一八四八年に解散し、プリストル市船渠委員会が管轄することになり、ブルネルは一八五二年までにはプリストル港の実質的な仕事から手を引いた（ブキャナン、二〇〇六、八六頁）。ブルネルの構想は、乗客はロンドンのパディングトン駅でロンドンからニューヨークまで旅行できる一枚の切符を購入して、西ウエールズのネイランド駅（Newland）のターミナルで、グレート・ウエスタン鉄道から蒸気船グレート・ウエスタン号に乗り換えるものであった。

グレート・ブリテン号は、ロンドンでの最終的な内装を終え母港であるプリストルではなく、リヴァプール港に回航され、一八四五年七月ニューヨークへの処女航海に四五名の乗客を乗せ出航した。グレート・ブリテン号は、大西洋横断をした最初のスクリュープロペラ推進による鉄鋼蒸気船として、平均速度は九・二五ノットで、一日二二時間で渡航した。しかしながら、一八四六年九月リヴァプールからニューヨークに向け五回目の航海についたグレート・ブリテン号は、アイルランド・ダンドラム湾で座礁し、一年間座礁した後、三四〇〇〇ポンドの経費で浮上させられ、一八四七年八月ようやくリヴァプールに戻つ

た。この救出に多額の費用を支出したグレート・ウエスタン蒸気船会社は、ブルネルの二隻の蒸気船を売却し、四八年に解散した。グレート・ウエスタン号は、郵便船会社に売却され、他方、グレート・ウエスタン号は、ギブス・プライト会社（Gibbs & Bright & Co.）にたったの二五、〇〇〇ポンドで売却されたのである（杉浦、一九九九、管、一九八七）。

その後、グレート・ブリテン号は改裝され、一八五二年から一八七六年にかけてオーストラリア航路（イギリス・オーストラリア・メルボルン）に何千人もの移民を選び、中断したのはクリミア戦争とインド大反乱の時に軍隊輸送用に転換された時だけであった。一八八二年にグレート・ブリテン号は再び転売されバラ積み of 石炭を輸送することになった。一八八六年の船上火災の後にフォークランド諸島のスタンリー港（Stanley）に到着後に、船はフォークランド諸島の会社に売却され、浮かんまままで保管倉庫（石炭庫）として使用されたが、一九三七年に穴を開けられ浅瀬に座礁させられたのである。

この座礁させられ放置されたグレート・ブリテン号が、救助され牽引されて母港プリストルに再び戻るの、一九七〇年である。一八四四年にプリストルを出港して二二七年目のことであるが、フローティング・ハーバーの厄介者として母港を迫られるように出港したグレート・ブリテン号が、後述するように、プリストルの産業遺産のシンボルの存在となつていいるのは、歴史の巡り合わせとは言え、皮肉な結末である。いずれにしても、一八四〇年代末にはプリストルにおけるブルネルの活躍は、事実上、幕を閉じ、彼はプリストルを去ることとなる。

### (三) ブリストル後のブルネル

ブリストルを事実上離れたブルネルは、産業革命を経て経済の発展が成熟に達した一八五〇年代に、大英帝国の絶頂期のヴィクトリア朝時代（一八三七―一九〇一年）前半における代表的建造物（一八五四年ロンドン・パディントン駅、橋）（一八五九年コンウォール鉄道のロイヤル・アルバート橋）、さらには、当時最大の鉄製蒸気船（一八五九年グレート・イースタン号）などの傑作を作り出した。簡単に紹介しておこう。

①グレート・ウェスタン鉄道のロンドン・ターミナル（パディントン駅）は、一八三八年開業以来木造であったが、鉄道の拡張により一八五〇年本格的なターミナル駅を建設することとなった。駅舎はブルネルが全体構造を設計し、細部の内装等はマシュー・ディグビー・ワイアット（Matthew Digby Wyatt）が担い、一八五四年に開設されたのである。ホームのトレイン・シェッドは三連からなるアーチ状のガラス張りの大屋根を鉄製の柱で支える構造となっている。それぞれの屋根の幅は二〇・七メートル、三二・二メートル、二二・三メートルで長さは一三三メートルもあり、優雅な翼廊から明るい光が差し込むようになっていいる。これは、一八五一年にブルネルも企画委員として参画した世界最初に開催されたロンドン万国博覧会（一八五一年）におけるジョセフ・パクストン（Joseph Paxton）の「鉄とガラス」を多用した水晶宮（Crystal Palace）の影響を受けたものと言われている。その意味で、パディントン駅は、産業革命により量産化が可能となった「鉄とガラス」の時代と言われるヴィクトリア朝時代の代表的な建造物の一つとなっている（佐

藤、二〇〇六、L・T・C・ロルト、一九八九）。一七〇年余りを経た現在でも私達の調査の出発地であるパディントンの駅舎には鉄のアーチ状のガラス屋根から明るい光が差し込み、広い独特な空間をつくりだしており、単なる駅舎ではなく、人々を驚嘆させ、おもわずカメラで撮りたくさせるような、見惚れる構造物を備えた建造物となっていた（写真5）。

②ロイヤル・アルバート橋（Royal Albert Bridge）は、コンウォール鉄道の主任技術者を兼務したブルネルが設計した軍港ブリマスとコンウォールの間にあるテイマー川に架かる鉄道橋で、一八五三年春着工し、一八五九年に完成した。軍港であるために海軍省から橋桁の高さと橋脚のスパンの条件が付けられ、約三〇・五メートルの一本の橋桁に約一三九メートルのスパンからなる二連の鍊鉄製橋を架設する設計に基づき、ケーソン工法やジャッキアップ工法など革新的な土木技術を駆使し完



写真5 ブルネル設計のロンドン・パディントン（2019年8月撮影）

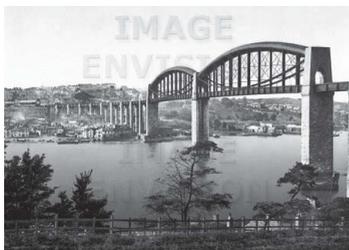


写真6 ロイヤル・アルバート橋  
(The Royal Albert Bridge official website, www.royalalbertbridge.co.uk より)

名、三等一、二〇〇名の合計四、〇〇〇名が収容でき、長さ二〇メートル、幅一四メートル、高さ四メートルのグラント・サロンまで備えていたと言われる(杉浦、一九九九)。推進機関としてはスクリュエプロペラ一軸と両側面に外輪を併用、

成した。ブルネルは、病氣治療のために出席できなかったが、一八五九年五月にヴィクトリア女王の夫、アルバート侯の臨席のもと開通式が盛大に行われた。このロイヤル・アルバート橋も、パディントン駅と同じく機能と形状による美的調和に優れた「構造芸術」の先駆けと評される(デビッド・P・ピリントン、二〇〇一、写真6)。

③グレート・イースタン号(Great Eastern)は、一八五二年オーストラリア航路の蒸気船としてイースタン汽船会社の技術長となったブルネルの設計・監督のもと、建造は主にジョン・スコット・ラッセルが担当した。総トン数二万九、〇〇〇トン(排水量二二、〇〇〇トン)、全長二〇〇メートル超)という完成当時世界最大の蒸気船であり、ロンドンのドック島で造船された。船体はすべて鉄板の二重構造で、四層の甲板が船首から船尾まで通り、船内は一等船室八〇〇名、二等二、〇〇〇

さらに六本のマストを備えた。しかし、このグレート・イースタン号は悲運の船でブルネルの死期を早めたと言われている。共同事業者のラッセルとの対立、また、最初の進水式では油圧ジャッキの能力不足で、死傷者まで出す事故。加えてイースタン汽船会社の破産により、ブルネルは新会社「グレート・シツプ会社」を設立して、一八五八年一月ようやく進水したものの、一八五九年九月試運転中に事故を起こし、ブルネルはその直後病棟で九月一日に五三歳で急死したのである。

ブルネルの死後、グレート・シツプ社の財政難により、グレート・イースタン号は、大西洋航路へと回され、一八六〇年六月、サザンプトンからニューヨークへ向けて処女航海を行ったが、大半の乗客は進水式の事故が原因でキャンセルし、乗客はわずか四三人であったという。大西洋航路は激戦航路で乗船率はその後もかんばしくなかった。また、一八六一年には大嵐に暗礁に乗り上げ、処理等の費用のために一八六四年グレート・シツプ会社が倒産し、同船は競売され海底ケーブル敷設船に活用された。その後、グレート・イースタン号は、これといった活躍もないままに、最終的に一八八九年リヴァプールにおいて解体されたが、この時点でもまだ当時世界最大の蒸気船であった。

④クリフтон吊り橋(Clifton Suspension Bridge)(写真7)は、エイボン川の河口から八キロメートル上流付近の、高さ七〇メートルのエイボン峡谷の東側のクリフトンと西側のレイ・ウッズを結んでいる。橋は既にもた出水事故による転地治療のためにクリフトンにて療養していたブルネルが、一八三〇年に設計コンペに提出し最終的に採択された初期の設計案を基礎にして、ウイ

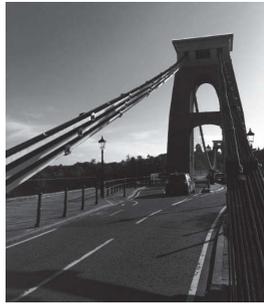


写真7 ブルネルの設計したクリフトン吊り橋とブルネルの記念プレート（1831年着工、中断後に1864年完成、2019年8月撮影）

リアム・ヘンリー・バーロー (William Henry Barlow) とジョン・ホークショー (John Hawkshaw) がデザインし、一八六四年に建設された。ブルネルの初期の案(吊り橋のスパン一九二メートル、全体のスパン二二五メートル)は、一八三二年六月には起工式も終わったものの、資金不足や一八三二年のプリストルの暴動などにより中止となった。一九三六年に再開され、四三年に両岸の橋台が完成したが、再び資金難で一八五三年から工事は中止された。ブルネルのデザインを修正して、橋は彼の死後に建設され、一八六四年に完成したのである。

クリフトン吊り橋は、現在、プリストルの観光名所になっており、多くの見学者が訪れている。夜はイルミネーションがなされ、花火がうちあげられ、さらに一九七九年からは毎年夏に三〇〇以上の気球がとぶ国際バルーン・フェスタ (Bristol International Balloon Fiesta) が近くで開催され、内外から多くの観光客を集めている。また、オックスフォードの学生が、一九七九年にこの橋からジャンプしたのが近代的なバンジージャンプの始まりと言われている。ただ、私たちが行った土曜日には観光案内所が早々と閉鎖されていたり、唯一の公衆トイレも午後五時で施錠されるなど、イギリス的な対応で、はじめての来訪者には少し不親切な印象もあった。

ともあれ、ブルネルはビクトリア朝時代におけるトンネルをはじめ、橋、鉄道、蒸気船、駅舎など鉄の公共の構造物を芸術的で独創的な作品に仕上げたエンジニアであることは間違いない(佐藤建吉、二〇〇六)。次章では、ブルネルが去った後の一九世紀後半のプリストルに話を戻そう。

#### 四 港湾遺産としてのフロートイング・ハーバー

##### (一) フロートイング・ハーバーの限界と新港開設

一八四八年プリストル市に経営が移管されて以降一九世紀末にかけて、蒸気船の大型化に伴い、フロートイング・ハーバーは川港として絶対的に不利な状況となった。プリストル市は、一九〇八年、エイボン川河口にロイヤル・エドワード・ドックを建設した。完成後、大型船はロイヤル・エドワード・ドック、中小型船は、市内に近いフロートイング・ハーバーが利便性から主として利用された。しかし、二〇世紀になり道路網の整備や大型コンテナ船の普及によってフロートイング・ハーバーの貨物量は減少し、一九六〇年代には、ロイヤル・エドワード・ドックとの地位が完全に逆転して、一九七五年にはフロートイング・ハーバーの商業船対応は完全に停止した。一九七八年には新たな外洋港ロイヤル・ポルトベリー・ドックが完成し、港湾都市としてのプリストルの地位を維持する一方で、商業港の機能を終了した市の所有するフロートイング・ハーバーの旧港湾地域三マイル(四・八キロメートル)、周囲一七五エーカー(七〇万平方メートル、東京ドーム約一二個分)には、荒廃した倉庫群や大小のドックの未使用工業用地が無残な姿で残されたのである(写真8)(石神、二〇一四、Malpass and King, 2009)。

##### (二) フロートイング・ハーバーの再生

プリストル市の一九七〇年代の開発計画では、ドックの一部を埋め立て、外環循環道路の建設や商業施設のために土地を再

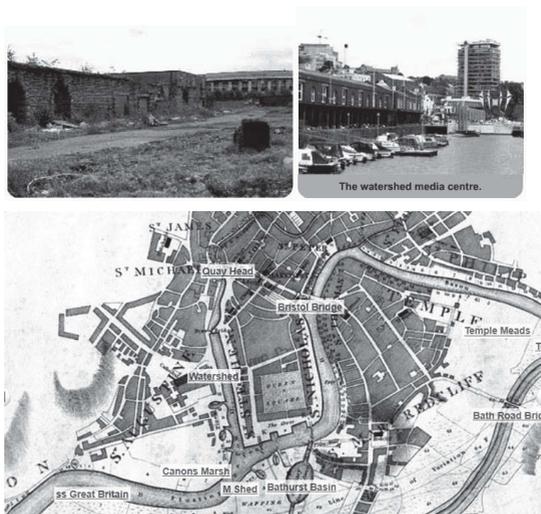


写真8 上 当時の荒廃したフロートイング・ハーバーの様子とメディカルセンターにリノベーションされた倉庫  
下 1970年代のフロートイング・ハーバーの地図 (Bristol's Floating Harbour HP)

開発するなどの計画が立案されたが、歴史保存グループや市民などの反対運動が繰り広げられ、計画はストップし結局破棄された。また、石油危機など影響も加わり、荒廃した港湾施設はそのまま放置されることとなった。

一九八〇年代のサッチャー時代には、専門シヨピングモールセンターを含む大型のウォータフロントの不動産開発の動きも見られたものの、結局見送られ、一九八八年にロンドンからロイズ信託貯蓄銀行 (Lloyds TBS) の本部のウォータフロント進出が唯一許可された(写真9(下))。一九九三年、英国宝くじ基金の補助金や二〇〇〇年のミレニアム事業、南西イングリッシュ地域開発庁などの公的資金、さらにはプリストル市議会と商業パートナーの多額の資金を獲得して、NPOや多様な団体も参加し、プリストル・ハーバー遺産 (Pristol Harbour Heritage Trust) の保存と活用、さらにリノベーションをコアとしたプリストルの再生が開始された。

詳しい経緯については、(石神二〇一四)の研究および Peter Malpass and Andy King (二〇〇九)・Peter Boyden Consultants (二〇一三)参照してもらおうとして、荒廃したフロートینگ・ハーバーサイド地域にあった既存の港湾施設のタバコ工場、砂糖工場、倉庫等の港湾遺産は、一九九〇代以後プレジャー目的のマリーナ整備やカフェ・レストラン、カフェバー、パブ、スタジオ、ホール、映画館、シヨップを含む混合商業施設、さらに劇場、スポーツ施設・オフィスおよび産業博物館と海事遺産博物館等やミレニアムスクエアなどに改修あるいはリノベーションされ活用された。こうして、プリストル市は港湾都市か

ら「創造的産業 creative industries」の企業「新メディアおよび通信会社、映画、テレビ、ラジオ制作会社、アニメーター、あらゆる種類のデザイナー(製品、グラフィック、ソフトウェア、ゲーム)、建築家、ミュージシャン、作家、アーティスト、彫刻家、パフォーマーなど、例えば、匿名アーティストのバンクシーが有名」を誘致し、プリストル市、商工会議、地域住民や団体が参加し、都市のアメニティを向上させる再開発を推進したのであった。かつての奴隷貿易さらに港湾都市のプリストルから「プリストルの文化、創造性、再生」(Peter Boyden Consultants 二〇一三)をコンセプトとする文化主導の都市再生へと転換した。この「創造都市、文化都市」を目指すプリストル再生の中心がフロートینگ・ハーバーにおける港湾遺産のリノベーションである。

(三) フロートینگ・ハーバー再生のシンボルとしての M シェドと SS グレート・ブリテン号

プリストルにおける港湾遺産であるフロートینگ・ハーバーサイド(写真9(上))沿いを歩き、まず二〇一一年に博物館として開設された M シェド (M Shed) を視察した。M シェドがあるプリンスワーフ (Princes Wharf) は一八六〇年代に建設された埠頭で、商業船積が終了する一九七五年まで活動をつづけた。しかし、一八六〇年以前には造船所があり、ブルネルの大西洋を横断した最初の蒸気船であるグレート・ウエスタ号が建造された場所でもある。

① M シェドプリストル博物館(写真10)は、一九世紀以降の



写真9 (上) ハーバーサイドのガイドコース地図 (Bristol's Floating Harbour HP)  
 (下) ロイズ信託貯蓄銀行本部と対岸の旧市街地 (2019年8月撮影)

港湾施設の倉庫を活用したブリストル産業博物館が二〇〇六年に閉鎖され、Mシエドに改装され二〇一一年八月にブリストル博物館群の一部としてオープンしたものである。

Mシエドは各倉庫を区別するためにつけられた名前に由来し、隣接するLシエドは博物館の収蔵庫となっている。私達は同博物館の上級学芸員から博物館の現状およびLシエド収蔵庫内の保存物品に関する詳しい説明を受けた。収蔵庫にはブリストルの産業や生活に関わるありとあらゆるものが収集されており、同博物館がブリストルを広範囲な視野からとらえる社会的・歴史的・文化的な展示を行う博物館であることがよくわかる。ただ、古い自転車や車、生活の電機機器、産業機械などそれなりに分類されていたものの、学芸員は、博物館のバックヤードを見学しに来た遠来の訪問者に丁寧に説明してくれたのだが、やはりブリストル市民でないとその価値は、理解しにくかった。しかし、こうした収集と整理の地道な仕事に支えられて、その後見学したMシエド博物館の展示があると、改めて感じた。

Mシエド博物館の館内展示(写真11)は、ブリストルの市民生活や仕事、貿易、輸送の三、〇〇〇以上の産業や工芸に関する展示が、テーマごとに区切られたギャラリースペースに、映像やタッチスクリーンなども多用しつつ子供にも興味深く学べるように工夫がされている。それに加えて、黄金時代のブリストルにおける三角(奴隷)貿易の役割など「負の歴史」についても展示し来訪者に問いかけ意見交換できる工夫も行われていた。これは、一九九九年ブリストル博物館・芸術館 (Bristol Museum & Art Gallery) で開催された「リスベクタブル・トレー



写真10 Mシエドの全景(上), ボランティアによる港の清掃活動が見える。  
Lシエド内部の収蔵物品(下) (2019年8月撮影)



写真11 上(右) Mシエドがあるプリンスワフ (Prince's Wharf) の案内図と玄関  
下 家族づれで賑わうMシエド内部(左)と奴隷貿易展示(右) (2019年8月撮影)

ド?—プリストルと大西洋を渡った奴隷たち (A Respectable Trade? Bristol & Transatlantic Slavery)」という特別展に由来し、この特別展がプリストル産業博物館を経て現在のMシエド博物館の二階に常設化されたのである。(井野瀬久美恵、二〇〇七、Mixed Souvenir Guide、110-119)。

(4) なお、二〇〇二年に大英帝国をメインに掲げるイギリスで初めて、唯一の博物館である「大英帝国・連邦博物館」が、すでに見たブルネル設計による旧プリストル・テンブル・ミーヌ駅舎跡の一部を活用してオープンした(二〇〇二—二〇一三年、その後ロンドンに移転)。井野瀬氏は「奴隷貿易の過去」をよみがえらせるプリストルの試みとして、この博物館について「一六世紀の大航海時代以降のこの島国の海外膨張の具体的な諸相—探求や冒険の航海、多様な貿易活動と数々の貿易品、貿易や戦争を通じた植民地支配の進展状況、それに変化した現地の社会や人々の暮らしについて凝った趣向の展示がなされている。英連邦(ブリティッシュ・コモンウェル)と呼ばれる現在に至る帝国史を取めたこのコンパクトな空間は、帝国礼賛に随ることなく、イギリスの膨張や帝国建設の背後で何があつたのかも目配りされており、抑制のきいた印象を受ける」と評されている。(井野瀬、二〇〇七、一七二頁)

イギリスの博物館は通常無料(寄付箱に寄付五ポンド、一ポンド一四〇円で七〇〇円)を払っても払わなくても良い)。親子連れや若いカップルの姿が目立ち、市民の日常生活に溶け込んだ博物館であることがわかる。プリストル市によって所有されているMシエドも入場料は無料である。二〇一一年の博物館設立当初の入場者目標は年間四五万人であったが、入場者は年間七〇万人であるという。先ほど紹介した報告書(Peter Bordan、二〇一三)でもプリストルの成功した事例としてMシエド

博物館が取り上げられていた。

Mシエド博物館の特徴は、館外の埠頭における野外の港湾施設遺産の動態保存である(写真12)。一九五一年に設置され一九七三年まで最大三五トンの積載量の船舶および鉄道貨車の積み降ろしで通常使用された電動カーゴクレーン(うち三台が稼働可能)や、一八七八年に設置された古いクレーンであり世界で現存する唯一の巨大なフェアベイルンの巨大な蒸気クレーンなど。これらのクレーンは週末には来訪者のために稼働される。また、グレート・ウェスタン鉄道支線鉄道としてテンブル・ミード駅に繋がった一八七〇年代のプリストル・ハーバー鉄道の一部の路線が保存され、そこに一九一七年製の蒸気機関車(Bortbury)、一九三七年製の蒸気機関車(Heabury)が、週末や祝日に運行されている。加えて岸壁には一八五〇年代後半の典型的な蒸気船タグボートである一八六一年建造のメイフラワー号(Mayflower)や一九三〇年代までには蒸気船タグボー



写真12 (上)Mシエド館外のタグ・ボートやレブリカのマシュー号(下)港湾鉄道の機関車Fortbury (2019年8月撮影)

トにとって代わったディーゼルタグボートであるジョン・キング (John King) などが港の中を運行していた。さらに、プリストルの誇りでありニューファンドランド島やラブラドル半島および北アメリカ大陸の「発見者」として知られるジョン・カボットが、一四九七年にプリストルを出航して、北米まで航海した帆船マシュー号のレプリカも、一九九七年に歴史資料に基づき再建され港を航行して、観光客をたのしませていた。

夏休み中の土曜日ということもあってか、これら港湾施設の遺産は実演稼働されており、多くの見学者が楽しんでいた。それらを保全・運転しているのは専門のボランティアである。世界で唯一現在するとされるフェアベイルン蒸気クレーンの運転ボランティアは、この蒸気クレーンの修復は、自分が担当した産業遺産の修復プロジェクトであり、一九八八年から二年間の歳月をかけたと自慢げに話してくれた(写真13)。また、博物館内のガイドや館外の機関車、タグ・ボートの運行だけでなく、港の水面にもボランティアの清掃活動の若者の姿が見うけられ、こうしたボランティア活動もイギリスの博物館の運営にみられる特徴となっている。

こうした館外に動態保存されているタグ・ボート、荷揚げクレーン、港湾鉄道、蒸気機関車、貨車や軌道などは、一九世紀後半から二〇世紀半ばにかけての港湾の主要な施設や仕事を実際に再現して示すものである。来訪する家族にとっては、両親には懐かしく、若い人、子供たちには生きた歴史の体験教育になるように思える。その意味で本来の博物館が持つ役割の一つである「知」を楽しみながら教育・学べるように工夫しマネー

ジメントされているように思えた。

## ②SSグレート・ブリテン博物館

プリストルの産業遺産の最も象徴的なシンボルが、埠頭のドライ・ドックに展示されているブルネルが設計し一八四三年に進水したSSグレート・ブリテン号である。グレート・ブリテン号は、プリストルのドライドックで建造され世界最初の蒸気機関駆動のスクリュープロペラによる推進の鋼鉄船として大西洋を横断し、大西洋横断の定期航路に就航していたことはすでに述べた通りである。しかも、皮肉にも一八四四年にプリストルのフローティング・ハーバーを幾多の難関を



写真13 修復された1878年のフェアベイルン蒸気クレーンとその修復プロジェクトに関わり、当日運転するボランティア(2019年8月撮影)。

突破して出港してからは、一度の例外を除いて再び姿を見せることはなかった。

グレート・ブリテン号が、再びブリストルにその姿を、しかも痛々しい姿となって見せるのは、ブリストルを出港して一二七年目の一九七〇年である。

フォークランド諸島に浮かんだままの保管倉庫（石炭庫）であった後に、一九三七年に穴を開けて沈められたグレート・ブリテン号は、個人の寄付および「SSグレート・ブリテン号プロジェクト」の寄付金により引き上げ作業が行なわれ、一九七〇年四月に箱舟（bontoon）に搭載され、タグ・ボートに曳かれてスタンリー港に航行され、大西洋横断航海の準備のために修理された。その後、幾多の港に寄港し、曳行され一〇万人を超える人々の歓迎のなかブリストルに一九七〇年七月五日日曜日に、ブルネルがデザインしたクリフトン吊り橋の下を通過した（写真14）。その後、潮が高くなつて水門を通り抜けるまでカンパランド・ベイシンで二週間停泊し、水門を抜けてフローティング・ハーバーのグレート・ブリテン号が誕生したグレート・ウエスタン造船所のドライ・ドックに到着したのである。その後、修理改修や広範な保存工事を開始し、ドライ・ドックの水面レベルにガラス板および二基の除湿器を設置して、二〇〇五年七月現在の展示方式が完成した。こうして、ドライ・ドックへの観光客の訪問が再開し、二〇〇六年には、二〇万人が訪れた。二〇〇七年には「最優秀産業技術博物館」に与えられるヨーロッパ博物館の賞であるミケレットティ賞（Michaletti Prize）を受賞し、また二〇〇八年には「歴史遺産教育のスタンフォード

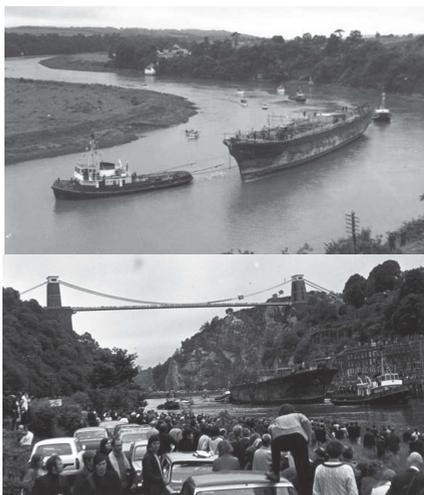


写真 14 上 エイボン川をタグ・ボートに曳かれブリストルに帰還するグレート・ブリテン号  
下 クリフトン吊り橋通過での歓迎風景 (SS Great Britain.org より)

賞」など多数受賞する一方で、大英帝国の文化史における特別な観点で展示をしているという批判もあると言われている。

「SSグレート・ブリテン号プロジェクト」は、SSグレート・ブリテン・トラストとなり、SSグレート・ブリテン博物館を現在運営している。同博物館は、ブルネルとグレート・ブリテン号の遺産を保護し、未来のエンジニアと起業家を鼓舞することを目的としており、ビクトリア朝時代を象徴する修復されたグレート・ブリテン号以外に二つの博物館（ドックヤード博物館、ブルネル博物館）とブルネル研究センター、結婚式場、専用の会議施設を備えている。入場料は大人が一五〜一六ポンド

(一六、〇〇〇円から七、〇〇〇円)とやはりトラスト運営なので料金は少し高めだが、一年間有効。博物館前ではヴィクトリア朝時代の衣装を身にまとった博物館員による当時の乗船風景の寸劇や解説が行われていた(写真15)。

ドックヤード博物館にはグレート・ブリテン号のプロペラや舵の他に、船に艤装されていたものが展示されていた。船は一八四三年のドライ・ドックに置かれ、当時のドックの様子をうかがわせ、また、復元したプロペラや船の船首など通常では見ることができない姿は興味深いものであった(写真16)。

また、船内には一等室のサロン、船長室、客室などのほかにヴィクトリア朝の服を着た船長が愛想をふりまいたり、貸衣装もおそらく有料で用意され、歴史的船舶遺産として一九世紀の雰囲気漂わせるような工夫がなされていた。また甲板ではマストのぼり体験が一八才未満無料、大人有料で行なわれ、大人も子供もチャレンジして船員の仕事を体験をしたり、そのほかHP



写真15 当時の雄姿に修復されたグレート・ブリテン号(上)とヴィクトリア朝時代の衣装で演じられる就航時の寸劇(下)(2019年8月撮影)

によれば各種のイベント(ヴィクトリア朝の下層階級の演劇)が催され、入場者やリピーターを増やす努力がなされている。その意味では、ビクトリア朝時代の航海を模したテーマパーク的な雰囲気であるが、約一八〇年前の実際に航海した本モノで再現されることに意義があるように感じた。さらにグレート・ブリテン号では、デッキでの結婚式、船内での会議やサマー・パーティ、クリスマスのイベントや各種の行事が行われ、産業遺産の保存のためのトラストへの収益獲得を積極的に行っており、



写真16 上 ドックヤード博物館のグレート・ブリテン号当時のスクリュプロペラ(左)(右)マストの登り  
下 ドライドックのグレート・ブリテン号の船首・船尾の当時5枚の復元スクリュプロペラ

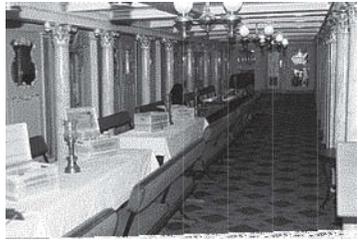


写真 17 グレート・ブリテン号の修復された一等船室(上)と結婚式用ディナー(下)(SS Great Britain org. より)

日本の保存船舶の単なる展示とは違った活動スタイルである。

SSグレート・ブリテン博物館は、一九世紀のエンジニアであるブルネルの設計・建造した世界最初のスクリュエプロペラによる推進の鋼鉄蒸気船(SSの意味)であるScrew of Propelleと(Steamship)という産業遺産の価値(一九八四年にSSグレート・ブリテン号はアメリカ機械学会による「歴史的機械工学のランドマーク」に指定)されただけでなく、まさに、港町プリストルの人々にとつての誇りであり、アイデンティティを醸成させるものであるとともに、大英帝国の誇りと繁栄のヴィクトリア朝時代のイノベーションの象徴でもある。

このあと私たちは、ブルネルがフロートイング・ハーバーに堆積する泥を除去するために、改修作業を行った港の水位を制御する水門「アンダーフォール・ヤード(Underfall Yard)」施設の活用(写真18)を見学。その後、グレート・ブリテン号を

フロートイング・ハーバーから出すためにブルネルが手掛けたカンバーランド南水門まで歩き、フロートイング・ハーバーの港湾遺産の視察を終了した。夕方に、既に紹介したブルネルが設計したクリフトン吊り橋を見学し、プリストルにおける長かった一日の産業遺産の視察を終えた。

プリストルにおける視察の中心であったプリストル・ハーバーは、約八マイル(一三キロメートル)の港の面囲に三マイル(約五キロメートル)にわたって、非常に多彩な港湾遺産の景観(ランドスケープ)を創り出している。私たちは、ハーバーサイド沿い「プリンスストリート・MシエドからSSグレート・ブリテン号を経てカンバーランド間(写真9の地図)の約一〜二キロメートル」を視察したに過ぎない。このほかにも対岸の港沿・港湾内部、ニューカットコースやエイボン川・運河コースなどフロートイング・ハーバー遺産巡りの七つのウォーキングやサイクリングコースが設けられている。

かつての奴隷貿易によりイギリス第二の港町となったプリストルは、産業革命に対応したフロートイング・ハーバーにより造船業・砂糖業・タバコ業などの港湾産業都市へと発展した。しかし、現在、ハーバーランドの港湾遺産は博物館、ギャラリー、展示場、レストラン・カフェ、ナイトクラブ・パブやショッピングモールへとリノベーションされた。以前の工場や倉庫は、現在、Mシエド博物館、アルノルフィーニ美術館、メディア&アートセンター、アントラージュ・ギャラリーなどの文化施設、エキシビジョンセンターだけでなく、ファッショナブルなアパートに活用・リノベーションされ、プリストルの文



写真18 アンダーフォール・ヤード案内図と2015年プロジェクトのビジターセンターへのリノベーションの様子(2019年8月撮影)

化・創造都市への再生のコアとなっている。

さらにMシエド博物館の館外展示である保存されたクレイン、プリストル・ハーバー鉄道の機関車や停船する歴史的なメイフラワー号などのタグボートは、港町プリストルの歴史的「教材」として来訪者、特に子供達に楽しみながらの「学び」を提供している。また、これに加えブルネルの世界初のスクリュエプロペラによる推進の鋼鉄蒸気船遺産(SSグレート・ブリテン号)は、産業遺産の新たな保存と活用方法として多くの来訪者観光を誘致するのに成功した。彼が残した産業遺産は一五〇年以上生き続け、二一世紀のプリストルの人々にとつて誇りとなり、アイデンティティを醸成するものとなっているように思える。また、フローティング・ハーバーも商業港としての船舶にかわり、レジャーボートやヨットなどのプレジャー船が停泊・行きかう「プレジャーボート」へと再生され、テンプル・ミーズ駅の近くからアンダーフォール・ヤードまでハーバーに沿ってフェリーも定期的に運行し、市民や観光客に利用されている。プリストルでは、毎夏、市主催のハーバーランドフェスティバル(Harborland Festival)が開催され、ハーバーには何百ものあらゆる種類のヨットやボートが参加し、約三〇万人の訪問者がボートを見たり、ライブミュージック、ストリートパフォーマンス、エンターテイメントなどの行事を楽しみ、国際バルーン・フェスティバルとともに内外から多くの観光客を集めている。

このハーバーランド・フェスティバルは、一九六〇年代のフローティング・ハーバー閉鎖の動きに対して、ハーバー保存の

ためのデモンストレーションとして一九七二年のブリストルの市民有志によって始められたものであり、年々規模が拡大された。特に、一九九六年からは『国際海の祭典』(International of Seas)として、ヨーロッパ各地から参加者が集まるフェスティバルとなっている。一九九六年は、ジョン・カボットがブリストルから帆船マシュー号で出港(一四九七年)した記念日にあたり、マシュー号が復元されレプリカのお披露目がなされた。また翌一九九七年には、カボットのニューファンドランド島への航海五〇〇周年の祭典がエリザベス二世夫妻のご臨席のもと盛大に開催されたのであった(井野瀬、二〇〇七、一四六頁)。

しかしこうした大航海時代の幕開けを祝う祭典がブリストルで開催される事は、港町ブリストルの復活を告げるものであるが、同時に、ブリストルの奴隷貿易港としての「負の遺産」をよみがえらせる契機となるブリストルの落書き事件へとつながったと言われている。

一九九八年一月、ブリストル出身の商人エドワード・コルストン(Edward Colston)の銅像の(台座に)「Slave Trader(奴隷商人)」の落書きがなされたのである。コルストンは慈善家としてブリストルの学校・病院施設のために多額の寄付を行なった功績により、街の通り・ホールの名前に彼の名がつけられたり、街の中心に銅像が建てられたが、同時に彼はロンドンを中心に王立アフリカ会社の重要なメンバーとして奴隷貿易に関わっていたからである(詳しくは井野瀬、二〇〇七、「奴隷貿易の記憶」を参照されたい)。この事件を契機に、港町ブリストルの奴隷貿易のいわば「負の遺産」をめぐる、一九九九年「A

Respectable Trade?」の特別展が市民団体の手により市の博物館で開催され、ブリストル市民の間で賛否両論の議論がおこなわれ、現在、市のMシエド博物館に常設展示されたことは既にみたとおりである。

このコルストン像については、その後、ブリストル市で撤去すべきかどうかについて市民や市議会で多くの議論が行われていたが、二〇二〇年六月七日アメリカ黒人男性の死を受けた反人種差別運動「Black Lives Matter」のデモ隊により引きずり下され、ブリストル湾に投げ込まれる事件が起きたのである。<sup>(5)</sup>

(5) 二〇二〇年五月アメリカの黒人男性ジョージ・フロイド(George Floyd)さんが、白人警察官の不適切な拘束方法によって死亡させられた事件に端を発する反人種差別運動「Black Lives Matter」はブリストルにもおよび、六月七日コルストン像がデモ隊により引きずり下され、ペンキを塗られ、ブリストル港に投げ込まれた。その翌日には黒人女性の像が置かれたがこれも市により撤去・保管された。今回の事件を受け、回収されたコルストン像は、「Black Lives Matter」のデモ隊のフラカードとともにMシエド博物館に保管展示されることになることであるが、ブリストルのみならず英国では、奴隷貿易や植民地支配のついて多様な議論が巻き起こっている。

ともあれ港町ブリストルは、「負の遺産」としての「奴隷貿易の過去」と向き合いながら、フローティング・ハーバーのMシエドなどの港湾遺産やブルネルのグレート・ブリテン号などブリストルを支えた産業遺産を活用さらにリノベーションして21世紀の新たな「レガシー」を求め、「文化主導」や「創造主導」による都市への再生を目指しているように思える。

## 参考文献

- 石田正治(二〇一九)「プリストルの産業遺産 ヨーロッパ産業遺産をめぐる旅(五)」『Newsletter of The Chubu Society For The Industrial Heritage』Vol.74 April/2019°
- 石神隆(二〇一四)『水都プリストル 輝き続けるイギリス栄光の港町』法政大学出版局。
- 井野瀬久美恵(二〇〇七)『大英帝国という経験』講談社。
- 佐藤建吉(二〇〇六)『ブルネルの偉大なる挑戦 時代を超えたエンジニア』日本工業新聞社。
- 菅 建彦(一九八七)『英雄時代の鉄道技師たち―技術の源流をイギリスにたどる』山海堂。
- 杉浦昭典(一九九九)『蒸気船の世紀』N T T出版。
- R・アンガス・ド・キャンナン(二〇〇二)『大川時夫訳(二〇〇六)』『イザムバード・キングダム・ブルネルの生涯と時代』L L P 技術史出版会。
- デビッド・P・ピリントン(一九八三)『伊藤学＋杉山和雄(監訳)』(財) 海洋架橋調査会訳(二〇〇一)『塔と橋―構造芸術の誕生』
- L・T・C・ロルト(一九七〇)『高島平吾訳(一九八九)』『ヴィクトリアン・エンジニアリング・土木と機械の時代』鹿島出版会。
- エリック・ウィリアムズ(一九四四)『山本伸監訳(二〇〇四)』『資本主義と奴隷制―経済史から見た黒人奴隷制の発生と崩壊』明石書店。
- BBC “100 great Britains — A complete list”. Daily Mail Online (<https://www.dailymail.co.uk/news/article-134458/100-great-Britains-A-complete-list.html>) (二〇一二年八月二一日)。二〇一九年十一月八日閲覧。
- Peter Malpass and Andy King (2009). *Bristol's Floating Harbour: The first 200 years*. Redcliffe Press Ltd.
- Peter Boyden Consultants (2013). *Culture, Creativity and Regeneration in Bristol: Three Stories Final Report* (<https://prsc.org.uk/2017/08/CCRB-June2013.pdf>) (二〇二〇年一月八日閲覧)

- [prsc.org.uk/2017/08/CCRB-June2013.pdf](https://prsc.org.uk/2017/08/CCRB-June2013.pdf) (二〇二〇年一月八日閲覧)
- John Binding (2001). *Brunel's Bristol Temple Meads*. Oxford Publishing Co.
- Isambard Kingdom Brunel HP ([www.ikbrunel.org.uk/](http://www.ikbrunel.org.uk/)) (二〇二〇年一月八日閲覧)
- Bristol's Floating Harbour HP (<http://www.bristolfloatingharbour.org.uk/>) (二〇二〇年一月八日閲覧)
- Brunel's SS Great Britain HP (<https://www.ssgreatbritain.org.uk/>) (二〇二〇年一月八日閲覧)
- Mshed HP (<https://www.bristolmunuseums.org.uk/mshed/>) (二〇二〇年一月八日閲覧)
- Mshed Souvenir Guide (2019)

付記 本稿は名城大学経済・経営学会研究助成(二〇一九年度)の研究成果の一部である。