

論 文

ビクトリア時代の「レジャー革命」と
交通革命

荒 井 政 治

序

余暇活動の企業化・商業化ないしレジャー産業史の研究は、かつてはアマチュアの仕事であり、ディレクタントの課題であると考えられていたが、欧米ではすでにアカデミックな研究課題となっており、近年、多くの成果が蓄積されつつある。たとえばアメリカでは1964年の『企業者史探求』(EEH)誌にアーサー・コールが「余暇企業の展望」¹⁾という論文を発表しており、18世紀のセルフ・エンタテインメント、つまり非商業的・自主的娯楽の時代から現代の大衆娯楽の時代に至るまで、2世紀にわたるアメリカの余暇企業の発展過程を研究している。またフリッツ・レドリッヒは1965年の同誌に「余暇活動—歴史的・社会的・経済的分析」²⁾という論文を発表し、余暇活動が教会支配から企業支配に移行する過程や、近代的レジャー施設への投資と維持費、コストの負担者の問題を論じ、その最後を「余暇と余暇活動は社会生活の変遷を映す真の鏡である」という印象的な、言葉で結んでいる。スタートが遅れたイギリスの場合、1968年、*Economic History Review* 新シリーズ、23巻2号に掲載された前年度の研究成果のリストには、レジャー史関係はたった1点しか見当たらないが、

1) A. H. Cole, 'Perspectives on Leisure-Time Business,' *Exploration in Entrepreneurial History (EEH)*, 2nd series, Vol. 1, No. 3(1964) Supplement.

2) Fritz Redlich, 'Leisure-Time Activities: A Historical, Sociological, and Economic Analysis,' *EEH*, 2nd series, Vol. 3, No. 1 (1965).

1983年の同誌には「レジャー および大衆文化」(Leisure and popular culture)という見出しの下に77点もの著書・論文がリストされており、一つの新しい学界動向として注目に値する。また4年毎に開催される、国際経済史協会の会議(International Conference of Economic History)ではオーストラリアの W. Vamplew 氏が1978年のエジンバラ会議、つづく1982年のブダペスト会議、と2回続けてレジャー経済史のセクションを組織している³⁾。わが国の経済史や経営史の学会では、まだプロスポーツ、旅行、娯楽などのレジャー産業がとりあげられたことはない。しかし成熟した産業社会の将来像の模索、労働と余暇に関する伝統的価値観の転換、「生活の質」への関心、家計におけるレジャー支出の増加、レジャー商品やレジャー・サービス市場の拡大傾向等を背景に、将来はわが国でも、レジャー産業に対する歴史家の関心が高まってくるのではなかろうか。

イギリスの歴史家の間でレジャー産業に対する歴史的関心が高いのは、一つにはイギリスが余暇の商業化・企業化のパイオニアであったからであろう。産業革命につづくビクトリア時代のイギリスでは、工業化・都市化の進展によって、労働と余暇が明白に分離し、農村的・共同体的な伝統的レジャーは、しだいに都市的・商業的レジャーにとって代られていった。今日、人びとのレクリエーション、レジャー活動の中には公園や田舎を散歩するように、支出を伴わないものもあるが、大ていながしかの支出を伴う。ビクトリア時代は生産力の発展による国民所得の増大と分配の民主化がすすんで、大衆の間に自由時間とレジャー支出が増加し、さまざまな商業的レジャーが発達した時代であり、「レジャー革命」とも呼ぶべき「静かな革命」の進行した時代であったといえよう。海水浴場や湖畔へ向かって走る行楽列車(excursion train)、小さな漁村に生まれた臨海リゾート都市(seaside resorts)、群衆を集めた見せる商業スポーツ、国民に連休を贈ったバンク・ホリデー法(Bank Holiday Act, 34 & 35

3) 荒井政治「レジャーの経済史——第八回国際経済史会議に出席して——」有斐閣『書斎の窓』No. 319, 1982.

Vict. C. 17), 1870年代から広く使われ始めた‘weekend’という言葉, 自転車やカメラといった新しいレジャー商品の登場, これらはいずれもビクトリア時代の「レジャー革命」を特徴づける現象であった。

18世紀のイギリスでは, 今日のようにホリデーを楽しむことができたのは, 主として貴族やジェントリーのような富裕な有閑階級, 特権階級に限られていた。次いで19世紀の工業化の時代に入ると, まず富を蓄えた商工業者, つまり新興中産階級が上流階級の生活様式を模倣して, リゾートに現われるようになる。労働者階級は工業化の初期段階においては, 劣悪な労働環境・生活環境, エンクロージャー (囲い込み) による広場や共同地の喪失, レジャーすなわち道徳的墮落とする中産階級的価値観の押しつけ等, さまざまのコストを支払わねばならなかった。しかし19世紀の中頃から先ず熟練労働者層が, そして70年代以降になると, より多くの一般労働者層も, しだいに工業化の恩恵に浴するようになり, 彼らの自由な時間と実質賃金の伸びによって, 国民のレジャー支出の総額が増大した。レジャー産業成立の基盤はこのようにして築かれていったのである⁴⁾。

イギリスが「世界の工場」と呼ばれた時代は「ビクトリア朝の繁栄」期であった。ことに1842—1873年は全面的な繁栄期であり, 同時に鉄道網が急速に延びた交通革命の時期であって, 労働者階級にもようやく工業化の恩恵が回ってきて, 日帰りの行楽を楽しんだり, 多くのホワイト・カラーや工場の職長クラスは1週間, 浜辺で休日を過ごすようになる。続く1873年の恐慌から1896年に至る低成長時代, いわゆる「大不況期」, には収益性の低いサービス産業部門にも投資が活発化し, 初めてリゾートが国民経済に重要な意味をもつようにな

4) D. ランデスは1870—1914年のイギリス経済の一つの特徴として, 「大衆の余暇利用 (mass leisure) がヨーロッパ史上はじめて強力な市場形成力」となり, 銀行・保険・医師・弁護士のような旧来のサービス部門のほかに「レクリエーションや旅行に必要なものを提供する」新しいサービス部門が急速に成長した点を指摘している。David Landes, *The Unbound Prometheus*, 1969. 石坂昭雄・富岡庄一訳『西ヨーロッパ工業史—産業革命とその後1750—1968』1, 1980, p. 369.

る。大衆の間に時間と金にゆとりが生じ、彼らが海辺や湖岸に押し寄せるようになると、リゾート都市におけるレジャー関連投資はますます盛んになる。こうしてビクトリア時代末までには海浜レジャーがイギリス社会の慣習として深く根を下ろしていたのである。つまり新しいレジャー観と新しい富、それに鉄道網の拡大が、大衆の間に海浜レジャーをもたらしたのである。そのような状況について、トレベリアンは次のように表現している。「今日では蒸気機関車が走り、全社会層の収入と貯蓄が増加したために、イングランドとウェールズのすべての海岸が旅行者や「宿泊客」に開放されている。遠くの入江や漁村には宿泊客の家族がいて、子供も両親も海水浴をしたり、磯の幸を掘ったり探したりしている。ここでは田園から隔離された都会人がいくらか生活の潤いを取り戻している」⁵⁾。本稿はビクトリア時代に並行して進行したレジャー革命と交通革命(特に鉄道)の双生児革命について、両者の関連とその実態を考察しようとするものである。

1 余暇市場の拡大

人びとの自由時間と消費力、暇と金、が余暇市場の規模を規定する。産業革命以来、工場労働者の1日は職場の労働時間と家庭の自由時間に分離した。労働時間はふつう当事者間のとりきめによるが、婦人や児童の場合には工場法の規制をうけた。いずれにしてもビクトリア期に労働時間は短縮された。ごく大ざっぱに言って、1820年代と1830年代には北部の最も労働条件のよい綿工場でも週72時間労働であったのが、婦人・児童労働に対する工場法の規制によって、1850年以降は週60時間、1874年には56時間、そして成年男子の労働時間も1880年代には54時間がふつうになり、1914年までには組合をもつ熟練労働者は52時間がノーマルになった¹⁾。もっとも実際の労働時間はしばしば名目的な労

5) G. M. Trevelyan, *Illustrated English Social History*, Vol. 4, 1964, Penguin ed. p. 185.

1) J. Lowerson and J. Myerscough, *The Time to Spare in Victorian England*,

働時間より短かったという。工場労働者は工業労働者全体からみれば、まだその一部（ミッドランドや北部の主要な工業地帯ですら、半ばを超えるのは1850年以降のこと）にすぎなかったが、彼らの週労働時間、休日その他の労働慣行がモデルとなり、基準となって、他の家内工業の労働者の労働時間も短縮されレギュラーになっていった。他方、工業化の進展によって、労働の生産性が向上（1855-1913年、年平均1%）²⁾し、所得分配が民主化されて、実質賃金も上昇した。大衆の増大した自由時間と消費力の利用に一つの方向を与え、リゾートの形成やレジャー産業の勃興（レジャーの企業化、商品化）をリードしたのは鉄道ブームであった。ここではまず、ビクトリア時代の、(1)余暇の増大について、(A)土曜半休と(B)休日の増加の2点を取りあげ、次に実質賃金の伸びを中心に、(2)労働者階級の生活水準の向上を検討してみたい。

(1) 余暇の増大

(A) 土曜半休

1日の標準労働時間という観念と同じように、週末に仕事を早く切り上げる土曜半休 (Saturday half-holiday) の習慣も、機械生産の時代の工場制の産物である。イギリスでは1850年の工場法(13 & 14 Vic. C. 54)³⁾によって、繊維産業の工場労働者は土曜半休（1日10時間半、土曜日7時間半）になった。もっとも、半休といっても、午後2時終了ということであり、対象は女性と若年者のいわゆる「保護された労働者」(protected workers)に限られており、成年男子は、1860年代でさえ対象外（しかし、実際には同じ扱い）であった。したがってイギリスの大多数の労働者は直接に法律の規定によって半休を得たわけではない。ところで、中世の職人はとにかく、近世の家内工業時代には土曜日はどのように過ごしたのであろうか。正解はまだ出ていないが、おそらく休業日か、仕上がり品と原材料の「受け渡し日」(handing in day)でになっていたのではないかと

1977, p. 13.

2) F. Crouzet, *The Victorian Economy*, 1982, p. 41.

3) B. L. ハチンズ・A. ハリソン, 大前・石畑・高島・安保訳『イギリス工場法の歴史』昭51, p. 106.

考えられている。工業社会へ移る19世紀に入ると、地方により業種によって事情はまちまちだが、1840年頃でも土曜早仕舞いの習慣はまだランカシャーやスコットランド西部、イングランド西部の一部に認められるだけで、ミッドランドの陶工のように正午終了の例⁴⁾は珍らしく、機械化のテンポが緩やかであったロンドンやバーミンガムでは全く知られていなかった。しかし1890年代になると、土曜半休制（週5日半労働）は、仕事の性質上、半休が困難な産業（たとえば運輸、製鉄、製パン、ドックなど）や個人経営、農村の零細企業を除いて、ほとんどの産業界に定着して、余暇は1時間ないし2時間長くなり、労働者はその日にショッピングなど家事が片付くので、日曜日に働く必要はなくなっていた。ここで土曜半休というのは1時終了のことであって、正午終了というのは未だ少なく、1890年にイングランド北東岸の機械工が8日間のストライキによって、それを獲得⁵⁾したのが刺激となって、機械、造船、印刷、建築等の職場に広まった⁶⁾が、繊維労働者の場合でも1901年の工場法⁷⁾をまたねばならなかった。

土曜半休制の採用が早かったのはランカシャーであり、逆に遅かったのはバーミンガムやシェフィールドのようなミッドランド地方で、ロンドンも建築工組合のほかはかなり遅い。土曜半休運動は1843年、マンチェスターから始めて、その年の秋には銀行、商店、製造工場、キャラコ捺染工場など280の企業が土曜日の終業を1時にした。この運動のパイオニアが、事務員や卸商従業員（warehouse workers）のような組織力と宣伝力をもったホワイトカラーであったことが、半休を成功させた一因であった。ホワイトカラーの土曜半休はマンチェスターから他の綿業都市へ、さらにペナイン山系を越えてヨークシャーへ

4) M. Hodgson, *The Working Day and the Working Week in Victorian Britain* (unpublished M. Phil. thesis, University of London, 1974) p. 150.

5) James B. Jefferys, *The Story of the Engineers*, 1945, p. 98.

6) Hodgson, *op. cit.*, p. 172.

7) H. A. Turner, *Trade Union Growth Structure and Policy*, 1962, Appendix, pp. 389, 391.

と広まったが、綿工場の労働者の間では1850年の工場法以前には、土曜半休はまだ一般的ではなかった⁸⁾。また前述のように、1840年代、バーミンガムでは土曜半休はみられなかった。バーミンガムやロンドンで土曜半休の導入が意外に遅かったのは機械化の進んだ産業がなく、伝統的労働慣行が守られていたからであろう⁹⁾。

土曜半休のように、伝統的な労働慣行が変わるには、単に労働者(組合)の側に要求があっただけでなく、それに応じた雇用者側にもそれなりの動機があったにちがいない。一般に工場経営者は機械設備を有効に利用するために、規則的な労働を求めた¹⁰⁾。たとえば朝の始業時間、食事時間、午後の始業時間、終業時間は正確に守らせたい。ところがバーミンガムその他のミッドランド地方には、月曜日を全休または始業時間を遅らせる(労働日の短縮)いわゆる「聖月曜日」(Saint Monday)の慣行¹¹⁾がおそくまで残っていた。昔、月曜日が休日であったことの名残りであろうか。1872年にある工場監督官は次のように述べている。「バーミンガムの多くの工場では 聖月曜日は依然として休日と考えられており、さらに火曜日も聖日にしたい傾向がある」¹²⁾。またミッドランドでは多くの陶工たちは火曜日まで休んで水曜日から仕事を再開し、鉄工所の工員は月曜日は常に休みであったという¹³⁾。そこで経営者は労働者に月曜日も平常通り働くことを求める代りに、土曜半休制を導入しようとした。労働者はこの新しい提案をたやすく受け容れたわけではなかったが、蒸気力・機械力の浸透に押されて、1860年代、70年代には月曜日の遅刻・欠勤は着実に減少した。その結

8) *Rep. of Factory Inspectors for Oct. 1850, PP.*, 1851, Vol. 23, pp. 206f.

9) Hodgson, *op. cit.*, p. 175.

10) E. P. Thompson, 'Time, Work Discipline, and Industrial Capitalism,' *Past and Present*, No. 38 (1969) pp. 56-97; S. Pollard, 'Factory Discipline in the Industrial Revolution,' *Ec. H. R.*, 2nd series, Vol. XVI (1963-4) pp. 254-71.

11) D. Reid, 'The Decline of Saint Monday, 1766-1876,' *Past and Present*, No. 71 (1976) pp. 76-101.

12) *Rep. of Factory Inspectors for Oct. 1872, PP.*, 1873, Vol. 19, p. 157.

13) Hodgson, *op. cit.*, p. 176.

果、1880年代には聖月曜日の慣行はミドランドからほとんど姿を消したが、シェフィールドの刃物工の間では第1次大戦まで続いていたという¹⁴⁾。以上のようにミドランドでは土曜半休制は他方における聖月曜日の衰退と平行して広まっていったのである。

ホワイトカラーの土曜半休運動には意外なところに援軍がいた。それはサバタリアン(安息日厳守主義者)である。早々に給料を受けとり、土曜日のうちにショッピングをすますと、日曜日には労働者も商人も教会へ行けるだろう——この変化は宗教関係者やサバタリアンにとっては全く望ましかったからである。土曜半休制の遅れたロンドンでも、ロイズ、ボールチック・コーヒーハウス、証券取引所などに勤めていたホワイトカラーは1850年代には土曜半休になっていた。ロンドンでは1838年にジョン・リルウォール(John Lilwall)というウェストランドの織物商が Metropolitan Drapers Association を創設した。協会の目的はロンドンの商店従業員たち(彼らの多くは良家の子弟)の健康の増進と道徳・知性の向上をはかることとしており、土曜半休はうたっていないかった。会長はアシュレー卿で、副会長の中にはチャールズ・ディッケンズのほか錚々たる福音主義者が名を連ねていた。雇用者によって創設されたこの協会はやがてロンドン以外に輪を広げて Early Closing Association (早仕舞推進協会)に発展し、商店従業員やホワイトカラーの土曜半休、賃金支給時間繰上げに大きな成果を収めた¹⁵⁾。

上述のように、自身の努力によるか、または週労働時間(working week)の再編成を通じて、土曜半休を獲得した労働者の数は増加しつづけて1890年代までには土曜半休は、普遍的とはいえないまでも、少なくとも週労働時間のパターンとして一般に認められていた。もっとも、90年代になっても未だそれを獲得していなかった極端な低賃金労働者や組織力の弱い労働者は多く、彼らはまたも賃金と労働時間を求め続けていたのである。たとえばパン焼職人は90年

14) Hodgson, *op. cit.*, p. 184.

15) *Ibid.*, pp. 157-160.

代になっても、なお10時間労働を闘っており、土曜半休のような贅沢な要求は彼らにはさらに先のことであった。土曜半休がほとんど総ての工業労働者にゆきわたり、さらに進んで多くの労働者が土曜全休（週5日制）になるのは遙かに後の話である。

(B) 休日の増加

イギリスの昔の休日は宗教上の祝祭日に起源をもつものが多いが、各地に残っていた伝統的な休日は、ビクトリア時代の工業化・都市化の進展にともなうて宗教色が薄れていき、地域住民が共に飲み、歌い、踊って楽しんだ休日は、列車で海辺や行楽地を訪れ、家族単位で楽しむ休日にとって代られていった。同じ変化は文字にも現われた。1833年の少年労働に関する報告書にもみられるように、1830年代には‘holyday’の旧い綴りの休日がまだ一般的であったが、しだいに今日の holiday に変わっていった。休日は大てい教会の3つの大祭——^{イースター}復活祭、^{ワイツトサン}聖霊降臨日およびクリスマス——の頃に集中していたようであるが、年間の休日数が、何日であったかということになると、前述した Saint Monday のような慣習的な休日から想像されるように、それぞれの地方の伝統や職業上の慣習によってまちまちであって、全国的な結論は出そうではない。イングランド銀行は1761年には日曜日のほかに週日の休業日が47日あったが、工業社会の要請に応じてしだいに減少し、1808年には44日、1825年には40日、1830年には18日、そして1834年にはわずか4日——^{グッドフライデー}聖金曜日、5月1日、11月1日、クリスマス——に減った。また1833年の工場法では日曜日以外の正規の休日はクリスマスと聖金曜日の2日だけで、それさえも子供たちの同意があれば雇主は働かせることができるようになっていた。

しかし、その後の工場法による労働時間の短縮（実際の労働時間は、ふつう規定よりも短かった）や土曜半休の広まりの場合と同様に、労働者の休日に対する雇用户の意識の変化や労働者の生活水準の向上によって、休日にもまずホワイトカラーや熟練労働者の間でふえていった。中産階級が創りあげたホリデーのパターンを真似て、労働者階級の上層も海浜や湖畔のリゾートに繰り出し、夏には

短い滞在を楽しむまでになる。後に述べるリゾートの形成と鉄道会社やトマス・クックによる観光事業の急成長がそのことを示唆している。クックが計画した1867年のパリ万国博にはイギリスから2万人の観光客が訪れたが、その中には数千人の熟練労働者が含まれていたという。シュルツェ・ゲファーンニッツによれば、オールダムのミュール紡績工は8月のいわゆるオールダム献堂記念祭の連休 (Oldham Wakes Week) には毎年旅行をしており、伝統的な宗教上の祭日はすっかり新しいタイプのホリデーになっていた¹⁶⁾。またシュルツェ・ゲファーンニッツの時代に、ランカシャーの有名なリゾート、ブラックプールは多くの工場労働者の日帰りの行楽地であるばかりでなく、年次休暇を楽しむ場所になっていた。「ランカシャーの工業地帯では7月と9月の間に1週間の休暇をとることが、労働者の間の多年の習慣になっていた。機械工や綿業労働者の多くは1年間の貯蓄を彼らの健康のための行楽や旅行のためにつかっている。綿業労働者達はまた近くの丘陵に富んだダービーシャーや海岸でも金をつかっている。彼らの多くはロンドンへ行ったり、……ある者は大陸にまで足を伸ばしているが、最も多いのは海岸に行くことである。その頃とりわけ人出の多いのはマン島とブラックプールであるが、ブラックプールを訪れる者の90%は工場労働者である」¹⁷⁾。

1871年5月、議会は国民の休日(4連休)——宗教上の祭日に連続する3日の休日 (Easter Monday, Whit Monday, 12月26日) と新設された8月の第1月曜日の4日——を法定し、休日の保障と合理化に重要な役割を演じた。通常、銀行休日法 (Bank Holiday Act) と呼ばれているが、Act to make provision for bank holidays, and respecting obligations to make payments and do their acts on church holidays というタイトルが示すように、この法律は労働者階級の休日を決めたものではなく、銀行業務を円滑にし、業務の比較的

16) Schulze-Gaevernitz, *The Cotton Trade in England and on the Continent*, 1895, p. 177. 7山崎寛次郎訳『大工業論』昭3。

17) Schulze-Gaevernitz, *op. cit.*, p. 198. 前掲訳書, p. 280.

閑散な時期に行員に休日を与えるものであった¹⁸⁾。しかし、見逃してならないことは、この法律が休日を要求する組織も力も持たない弱い人びとに大きな恵みを与え、大衆レジャー時代の到来を促進したことである。この年の8月4日の最初のバンク・ホリデーは銀行員の家族、商人、事務員、店員、メッセンジャーをはじめ一般労働者の家族で、海辺のリゾートはどこも記録破りの人出になったという。

しかし、この時代には今日のような有給休暇(holiday with pay)はまだ稀で、有給休暇運動が台頭してくるのは世紀末期、組合の一般的な要求項目になるのは20世紀初め頃である。19世紀後期には、余暇は労働者には有害で、彼らを墮落させるとする偏見はしだいに消え、雇用者が休暇の効用を認めて従業員慰安旅行を試みたり、ホワイトカラーや幹部工員、家事使用人や仕立見習職人に恩恵的に有給休暇を与えた早い例¹⁹⁾も知られているが、一般労働者に対してはまだ例外的であった²⁰⁾。世紀末期に機関士組合のある幹部は「仕事をせずに賃金の支払いを求める者は、仲間の労働で生活するのらくら者である。労働者は自分の働いた時間に対しては十分な賃金をもらうべきだが、休日の働かない時間にまで求べるべきではない」²¹⁾ といっている。『自助論』(*Self-Help*, 1859)を通じて勤勉と節儉の美德を説き、怠惰と浪費を戒めたスマイルズ流の独立自尊の

18) 銀行休日法の制定過程については H. G. Hutchinson, *The Life of Sir John Lubbock*, 2 vols (1914) に詳述されている。なお法律の適用範囲は4年後の1875年、Bank Holiday Extension Act (37 & 38 Vic. C. 13) によって、ドック、税関、税務署等の役所にも拡大されることになる。休日については、以後1938年の有給休暇法まで重要な法律はない。

19) J. A. R. Pimlott, *The Englishman's Holiday: A Social History*, 1947, rep. 1976, p. 84; Hodgson, *op. cit.*, pp. 226-7.

20) 1884年に、化学工業のブラナー・モンド社が従業員に1週間の年次有給休暇を与えたのが、筋肉労働者に対する有給休暇の最初の例という (J. Ryder & H. Silver, *Modern English Society*, 1970, p. 148.)。

21) *Roy. Commission on Labour*, 1892, PP., Vol. 36—Hodgson, *op. cit.*, p. 224 より引用。

人間像が批判を受け始めていたとはいえ、なお当時の支配的価値観であったとすれば、有給休暇はまだ一部の労働者にのみ与えられる特権であって、それを労働者が要求すべき権利であるとする経済思想は尚早であった。ちなみに有給休暇法(Holidays with Pay Act)が制定されるのは1938年のことであった。

(2) 労働者階級の所得水準の向上

増大する余暇をエンジョイするには、それに応じた支出を伴う。レジャー支出を可能にしたのは産業発展がもたらした所得水準の向上であった。産業革命につづく19世紀後期は、1873年恐慌に至る楽観ムードの4半世紀がしばしば「ビクトリア朝の繁栄期」(Victorian Prosperity)、つづく1873—96年の長期停滞期が誇張した表現だがビクトリア朝の「大不況期」(Great Depression)と呼ばれているが、この間にイギリスの大衆の所得水準はどれほど上昇したか。まずイギリスの国民所得の伸びからみていこう。ディーンとコールの計算²²⁾によれば、物価を一定としたイギリス(ブリテン)の1人当りの所得は、19世紀の間に4倍以上になり、年平均の伸び率は1.45%であった。

1801	£12.45	} この間の年成率は 1.3%
1841	£21.15	
1901	£52.25	} この間の年成率 1.5%

フェインスタイン²³⁾によれば、1913年の物価を基準としたイギリス(UK)の1人当りの所得(3カ年平均)は次のとおりで、1855/7年—1900/2年の年平均成長率は1.5%となっている。

1855/7	£26.7
1900/2	£44.7

ここで生活水準に対して影響力の大きい物価の動向をみると、概して「繁栄期」には上昇傾向が、「大不況期」には長期低落傾向がみられた。普仏戦争に

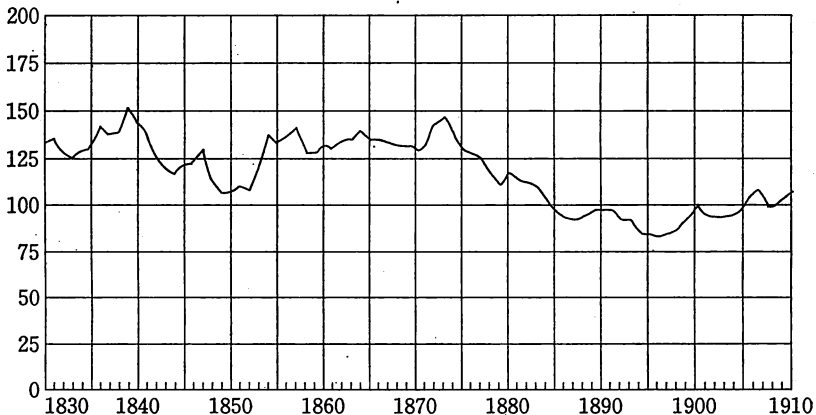
22) Crouzet, *op. cit.*, p. 37.

23) *Ibid.*, 37.

よるブーム（1869—73年）以降の卸売物価指数は 大不況期が低物価時代であったことと、以後少しずつ回復したことを示している（第1表）。

次に重要なことは所得分配の問題、いいかえればビクトリア時代の増大した国富は国民の各層にどのように分配されたかという問題である。産業革命は所得分配を極めて不平等にしたが、その後はどのように変化したか。第2表は、R. D. バクスターの1867年の国民所得分析、*National Income* (1868) に基づいて作られたものであるが、それから分かることは、全世帯の 0.5% の上流階級が国民所得の26%、25%の中流階級が 35%、そして 74.5%を占めた労働者階級がわずか 39%の分け前しか得ていないという事実である。続く、1867年から1914年の間に、上流階級のシェアはやや減少し、その他の階級はやや増加している。しかし社会構造に根本的な変化はなかったので、所得の不平等は依然として巨大であった。ごく大まかな数字でいえば、1905年には 500万のイギリス人（全体の11%）が国民所得の半分を占め、残りの半分を 3,900万人（全体の89%）が分けあっていたことになる²⁴⁾。つまり大多数のイギリス人の所得は平均を遙

第1表 イギリスの卸売物価指数 1830—1910 (1900=100)



(出所) S. B. Saul, *The Myth of the Great Depression 1873-1896*, 1969, p. 12.

24) Crouzet, *op. cit.*, p. 40.

第2表 イングランドとウェールズにおける階層別所得（1867）

	世帯数		所得額	
	総数	%	総額	%
I 上流階級	(千)		(千£)	
(1) £5,000+	4.5	0.07	111,104	16.2
(2) £1,000—£5,000	25.2	0.41	69,440	10.1
II 中流階級				
£300—£1,000	90.0	1.46	72,912	10.6
III 中流下層				
(1) £100—£300	510.3	8.29	93,744	13.7
(2) £100以下	946.0	15.37	70,958	10.3
上・中流階級	1,576.0	25.6	418,158	60.9
IV 高熟練労働者	840.8	13.8	72,028	10.5
V 低熟練労働者	1,610.0	26.1	112,042	16.3
VI 不熟練および農業労働者	1,516.8	24.6	70,659	10.3
VII 無収入世帯	610.4	9.9	13,466	2.0
労働者階級	4,588.0	74.4	268,195	39.1
全社会層	6,154.0	100.0	686,353	100.0

(出所) H. Perkin, *The Origins of Modern English Society 1780-1880*, 1969, p. 420. 基礎資料 R. D. Baxter, *National Income* (1868)

かに下回っていたのである。第3表は「ビクトリア朝の繁栄期」における納税者(ブリテン)の分析であるが、1851年と1871年の間に年収200ポンドを超える者は総数で95.3%増加しているが、このうち1,000ポンドを超える上流階級の伸びが小さいのに対して、1,000ポンド以下の中流階級(中間所得層)は大幅な増加を示している。イギリスに金持がふえた事実は家事使用人の数が1801年には60万であったのが、1851年には130万、1881年には200万へと、人口よりずっと急速に増加していることによっても立証される²⁵⁾。

「レジャー革命」に深い係わりをもつ労働者階級が、国富の著しい増大からうけた恩恵は、中・上流階級に比べてまことに乏しかったが、それでも彼らの

25) Deane & Cole, *op. cit.*, p. 143, Table 31.

第3表 所得額 £200以上の納税者数（1851, 1871）

£	1851	1871	増加率 (%)
200+	8,885	17,529	97.3
300+	4,135	8,213	98.6
400+	1,993	4,092	105.3
500+	1,090	2,072	90.1
600+	603	1,253	107.8
700+	423	788	86.3
800+	293	624	112.6
900+	204	353	73.0
1,000+	1,125	1,832	62.9
2,000+	235	356	51.5
5,000+	58	80	37.9
合 計	19,044	37,192	95.3
20才以上の 男子有業人口	5,423,000	6,676,700	23.1
総 人 口	20,879,000	26,158,000	25.2

(出所) George Best, *Mid-Victorian Britain, 1851-75*,
1973, p. 83.

実質賃金はかなり上昇しており、労働者の生活水準としては、アメリカを別にすれば、おそらく世界最高であったにちがいない。この実質賃金の伸び率は、ある計算によれば、世紀前半期(1815—1850)には15～25%にすぎなかったが、後半期には約80%であった²⁶⁾。またウッドの実質賃金統計によれば、1850年(1847年を底、1853年をピークとするサイクルの中間)を100とすれば、1874年には136に伸びている(第4表)。世紀後半の実質賃金の著しい伸びについては、たとえば交通革命や自由貿易政策によって物価が下落したこと、交易条件が有利²⁷⁾

26) Crouzet, *op. cit.*, p. 40.

27) 1850年代半ばから1860年代半ばにかけて、純交易条件は明瞭な動きを示していないが、1870年代にはイギリスの資本財、鉄・石炭の輸出が好調で、需要圧による価格の高騰があったため著しく有利にシフトした。R. A. Church, *The Great Victorian Boom 1850-1873*, 1975, p. 66.

第4表 G. H. Wood の実質賃金指数 U. K. 1850=100

1850—100	1855— 94	1860—105	1865—120	1870—118
1851—102	1856— 95	1861— 99	1866—117	1871—125
1852—100	1857— 94	1862—100	1867—105	1872—126
1853—107	1858— 94	1863—107	1868—105	1873—132
1854— 97	1859—104	1864—118	1869—111	1874—136

備考—失業が斟酌されている

(出所) R. A. Church, *The Great Victorian Boom, 1850-1873*, 1975, p. 72.

原資料 G. H. Wood, 'Real Wages and the Standard of Comfort since 1850,' *Journal of the Royal Statistical Society*, 72 (1909), p. 102.

であったこと、労働組合の力が増大して不況の年でも比較的雇用が安定²⁸⁾し、利潤の犠牲において、賃金の分け前をふやしたこと、などが考えられるであろう。もっとも、ビクトリア時代の「レジャー革命」の形成に影響力をもったのは労働者階級全般ではなく、その中でも比較的恵まれた階層であった点を見落してはならない。

ビクトリア盛期の成熟した労働者階級が、もはや19世紀初頭の「労働貧民」(labouring poor) でないことは、第2表をみれば明らかであろう。労働者階級の最下層には、19世紀末期におけるチャールズ・ブースのロンドンの調査やシーボーム・ラウントリーのヨークの調査が示すように、多くの貧民('primary poverty' とか 'vital minimum' 'submerged-tenth' の人びと) がいたが²⁹⁾、上層には所得や地位において中流階級の下層とほとんど区別しがたいような人びともいたのである。所得と貯蓄、雇用の安定性、住宅や教育レベルなどから考えて

28) 19世紀後期の失業率を正確に把握することは困難である。当時、労働組合をもっていた労働者は全有業人口の5%にも満たなかったという。各労働組合を含めた失業率は繁栄期も不況期も余り変わらなかったようで、1851—73年が4.5%, 1874—99年が5%であった(H. Perkin)。他方、1851—73年が5%, 1874—95年が7.2%, 1896—1913年が5.4%と、やや高い率を示す統計(Crouzet, *op. cit.*, p. 61)もあるが、期間のとりかたの違いによるものであろう。

29) C. Booth, *Life and Labour of the People in London, 1889-1907*; S. Rowntree, *Poverty, A Study of Town Life*, 1901.

労働者階級のトップを占めたのは(A)「労働貴族」または「熟練職人」である、
——彼らは高い技術をもち、一般の労働者より 50～100%以上の高い収入、安定した雇用に恵まれ、道徳的にもビクトリア時代の模範的労働者 (respectable artisan) とされていた。労働組合を組織していたのも彼らである。賃金労働者のトップ 10～15%にあたるこのグループには印刷工、指物師、刃物師、鍛冶屋、車大工、大工といった伝統的熟練職人と製鉄工、機械工、鉄道機関士ののような技術者が含まれる。(B)一般の工場労働者——工場労働者は家内工業労働者に比べて、概して雇用、したがって所得も安定的であり、比較的満足な生活がえられたが、不況期には熟練職人よりも雇用が不安定であった。おそらく鉱山労働者もこのグループに入るだろう。(C)不熟練労働者——低賃金と雇用の不安定が特徴で、都市のスラムを形成した。その実態はエンゲルスや、E. チャドウィックにより、世紀末期にはC. ブースやS. ラウンツリーによって明らかにされた。中流階級につづいてビクトリア時代のレジャー市場に登場してくるのは、主として労働者階級の中の(A)グループであり、次いで(B)グループであった。

ビクトリア時代に多くの労働者の生活水準が向上したことは、実質賃金指数のほか、教育、娯楽、各種のクラブやソサエティ、書籍・雑誌・新聞の発行状況などからも推測されるが、彼らの所得にゆとりが生じていたことは、食べ物の質的向上や貯蓄の増加からもうかがうことができる。その一例として肉の消費増加をあげることができる。たとえば 1840年と 1882年の間に消費財の価格は一般に下落しているのに、肉は騰貴している。この事実をR. ギッフェンは次のように説明している。「50年前には肉は今日のように労働者の食べ物ではなかった。したがって労働者は肉の価格についてはダイヤモンドの価格以上の関心をもたなかった。50年前に主として労働者がお目にかかった肉はベーコンであるが、この価格はそんなに上っていない」³⁰⁾。次に貯蓄の増加について。

30) Robert Giffen, 'The Progress of the Working Class in the Last Half Century, *J. St. Soc.*, Vol. 46, 1883, p. 603; 梶本元信「19世紀後半におけるイギリス家畜輸入貿易と輸送」関西大学大学院『千里山経済学』17巻1号, p. 50.

第5表・A 友愛組合の成長 1877—1904

	組 合 員 数	積 立 額 (£)	1人当りの積立額 (£)
1877	2,750,000	12,700,000	4-13-0
1887	3,600,000	20,000,000	5-11-0
1897	4,800,000	30,500,000	6- 7-0
1904	5,600,000	41,000,000	7- 6-0

第5表・B 郵便貯金の増加 1863—95

	口 座 数	預 金 額	一 口 座 平均預金高	貯 金 局 数
		£	£ s. d.	
1863-68	663,000	7,000,000	11 3 5	3,390
1869-74	1,373,000	18,000,000	13 5 3	4,498
1875-80	1,889,000	29,000,000	15 12 5	5,742
1881-85	3,088,000	42,000,000	13 11 3	7,348
1886-90	4,248,000	59,000,000	13 16 10	9,025
1891-95	5,776,000	83,000,000	14 7 0	10,887

(出所) P. Gosden, *Shelf-Help*, 1973, pp. 91, 239.

労働者が利用する各種の貯蓄機関(友愛組合、住宅金融組合、協同組合、貯蓄銀行、郵便貯金局)の統計は「大不況期」にも貯蓄額が順調に伸びていることを示している。1877年に友愛組合員の1人平均積立額は£4-13-0、同じ頃、郵便貯金の1口座当たりの平均預金額は£15-12-5であった(第5表)。またバーミンガムの住宅金融組合の元理事は1871年、政府の委員会が組合員の構成を質問したのに対して「ほとんどが当市の労働者階級に属しており、われわれの組合のメンバー 10,000~12,000人のほとんどすべて、たしか 100人中 95人は労働者です」と答えている。そしてバーミンガムでは勤勉、節酒、貯蓄に励む「真面目な(respectable)労働者が多く、「彼らは金を貯めて、パブで使わず財産作りに使います。彼らは夕方には家に帰って庭造りをしたり、パブにはいかずに妻に新聞を読んで聞かせます」したがって労働者の間にも家持ちが多かったといふ³¹⁾。

31) *PP.*, 1871, Vol. 25, Q 3652, Q 3746; Robert Gray, *The Aristocracy of Labour in Nineteenth-Century Britain C 1850-1914*, 1981, pp. 38-43.

2 鉄道建設とリゾートの発達

最初の鉄道建設とその後の急速な普及は、産業革命の最もドラマティックな一面であった。鉄道の導入は国民の経済生活に革命的变化をもたらしただけでなく、人間生活そのものの質を一変させた。蒸気鉄道によるスピード革命、大量輸送、コストの低下は交通革命をもたらし、上・中流階級および労働者階級の日常生活を変え、レジャーのパターンを激変させた。鉄道を利用した行楽が流行し、さまざまな宿泊・娯楽施設を備えたリゾートが生まれた。リゾートがレジャー産業、ホリデーインダストリーの中心地になったことはいうまでもない。ビクトリア時代の海水浴場や湯治場、湖畔に族生したリゾートとそこで栄えたレジャー産業はまさに鉄道時代の産物であり、その繁栄は自動車時代においても続いている。

周知のように、イギリスの本格的な鉄道建設時代¹⁾はリバプール・マンチェ

第6表 鉄道統計 1850—1912

年	マイル数	旅客数（定期券客を除く、 100万人）	貨物量 (100万 トン)	払込資本 金 (£100万)	純 益 (£100万)	利 益 率 (%)
1850	6,621	72.9	—	240.3	—	—
1860	10,433	163.4	89.9	348.1	14.6	4.19
1870	15,537	336.5	—	529.9	23.4	4.41
1880	17,933	603.9	235.3	728.3	31.9	4.38
1890	20,073	817.7	303.1	897.5	36.8	4.10
1900	21,855	1,142.3	424.9	1,176.0	40.1	3.41
1910	23,387	1,306.7	514.4	1,318.5	47.4	3.59
1912	23,441	1,294.3	520.3	1,335.0	47.3	3.55

(出所) C. Savage, *An Economic History of Transport*, 1959. p. 83.

- 1) R. Dudley Baxter, 'Railway Expansion and its Results,' *J. St. So.*, Vol 29, 1866. rep. in Carus-Wilson, *Essays in Economic History*, III, p. 33; T. R. Gourvish, *Railways and the British Economy 1830-1914* (1980) では1830—70年を形成期, 1870—1914年を成熟期としている。

スター鉄道(1830)とともに始まり、1870年までに終るが、幹線網の建設はすでに19世紀半ばに終えていた(第6表)。1845—7年の「鉄道狂」(railway mania)が終わるまでに、2億ポンドを超える鉄道資本が投下され、マンチェスター、リバプール、バーミンガム、リーズ、グラスゴー、エジンバラなど地方に生まれた証券取引所では、鉄道株は公債より重要であったといわれている²⁾。1851年、ハイパークで大博覧会が開催された年には、鉄道は約7,000マイルに延びており、駅馬車時代に数日を要した旅がわずか数時間に短縮されていた。スピード革命のお蔭で1日の行程が伸び、時間と金に恵まれない労働者にとっても、遠くのリゾートへの日帰りの行楽が楽しめるようになっていた。第7表は40年代の鉄道狂の前の1843年と、後の1848年の乗客を等級別に比較したものである。1843年には乗客は主として1, 2等であった。それが1844年の鉄道法による「議会列車」と鉄道会社が走らせた行楽列車の低運賃によって、1848年には3等客が急激に伸びて、レジャーの大衆化傾向の現われを示している。

職場や家庭から解放された数日以上の自由な期間を、イギリス人は「ホルデー」と呼んでいるが、鉄道時代の到来以前、ホルデーを楽しむことは暇と金に恵まれた上流階級と一部中流階級の特権であった。貴族やジェントリー、巨額の有価証券を保有する少数の金利生活者^{ランティエ}、ジェントリーへの道を指向する隠

第7表 1842-3年と1847-8年の旅客等級別旅客数と旅行マイル数(UK)

		1843年6月末迄の1年間		1848年6月末迄の1年間	
		旅客数	マイル数	旅客数	マイル数
1	等	4,576,540	118,990,040	7,190,779	180,380,695
2	等	11,998,512	172,778,573	21,690,510	348,467,044
3	等	6,891,844	86,148,050	29,083,782	378,167,196

(出所) T. C. Barker & C. I. Savage, *An Economic History of Transport in Britain*, 3rd ed. 1974, p. 83, Table 1. 大久保哲夫訳『英国交通経済史』1978, p. 94.

2) M. C. Reed, 'Railways and the Growth of the Capital Market,' in Reep (ed.) *Railways in the Victorian Economy*, 1969, pp. 162-83.

退したマーチャント——こんな一部のエリートは、バース、ハロギット、バクストンのような内陸の湯治場^{スパー}とか、ブライトンやスカーバラのような海浜保養地で夏をおくるのが常であった。鉄道時代に入るとエリートが基礎を築いたリゾート、とりわけ海辺のリゾートへ労働者階級が日帰りの行楽客として押し寄せるようになっただけでなく、一部の者は短かい滞在を楽しむようになる。かくして駅馬車時代のリゾートは大衆化し、かつての漁港や小さな農村に新しいリゾート都市が生まれた。鉄道の開通はリゾート発達史の画期となり、19世紀の前半にイングランドとウェールズの人口が900万から1,790万に2倍に増加している間に、海辺のリゾート人口は4倍に急成長をとげていた³⁾。ブライトン(東部サセックス)はその好例である⁴⁾。次に、そうした鉄道の開通とリゾートの発達との関係を、成立事情を異にする3つのリゾート——ウェストン・スーパー・メア(エイボン)、東海岸のスケグネス(リンカンシャー)および湖水地方のウィンドミア(カンブリア)——について述べてみよう。

(1) スケグネス (Skegness)⁵⁾

3) J. K. Walton, *The English Seaside Resorts, A Social History 1750-1914*, 1983, p. 54, Table 2.

4) 1801—51年のブライトンの人口増加率は793%。ロンドン・ブライトン鉄道の開通(1841年9月)以後、ブライトンの人口は急速に伸びて1854年に同市はバラに昇格した。

1841 46,000人

1851 65,000人

1861 77,000人

1871 90,000人

1861年1年間にブライトンを訪れた者は25万人を超えた。ブライトンでは6つの地方新聞が発行され、家賃収入は年間40万ポンドに上った。1851年の *Excursion Companion* によれば「ブライトンに運び込まれる乗客の数は驚くべきものであった。休日で天気の良いれば、ロンドンからの列車で5,000人を割ることはめったに無かった」という(E. W. Gilbert, *Brighton, Old Ocean Bubble*, 1954, pp. 153-4)。行楽客の最も多かったのは1860年代で、ウィットマンデーの休日には3万人が訪れていた(Lowerson & Myerscough, *op. cit.*, 1977, p. 31)。

5) 本項の記述は主として次の文献に依拠している。R. E. Pearson, *The Lincolnshire Coast Holiday Region* (University of Nottingham, MA thesis, 1965): do.,

ビクトリア時代にはイングランド東海岸にも幾つかの臨海リゾートが生まれた。リンカンシャーのスケグネスもその一つで、鉄道が創ったリゾートという点で1つのモデルケースとされている。リンカンシャー東部には、1846年の法律によって設立された東リンカンシャー鉄道が走って、ポストンとグリムズビーとの間47マイルを南北に結び、それら2つの地点で他社線に接続していたが、同鉄道が観光開発の意図をもたなかったため、そこから海岸に向かう路線は生まれなかった。この地方の小鉄道会社は地元の資本で路線を建設すると、現実に運営はしないで、車輛工場を所有する大鉄道会社にリースするのが普通で、東リンカンシャー鉄道の場合もすでに1847年2月にグレート・ノーザン鉄道（GNR と略記）に年 £36,000で永代リースすることを決めていた。GNR が海岸に路線を延ばさないで、1840年代以降、イギリスの労働者の間で海水浴場への行楽が流行しても、ノッティンガム、ダービーなど東部ミッドランドの工業都市の労働者は遠くの地方に行楽地を求めねばならなかった。こうしたレジャー市場の拡大に対応して、リンカンシャーの海岸線に路線が延びていくのはずっと後のことで、まずファースビーからウェインフリートへ延びたのが1871年、スケグネスへ通じるのは1873年であった。鉄道の開通によってスケグネスは、急速に発展していく東部ミッドランドや南部ヨークシャーの広大なヒンターランドと結合されたわけである。GNRはその年の夏、東部ミッドランドに最も近いリゾートであり、美事な砂浜をもつ海水浴場として、始めてスケグネスの売り込みに乗り出した。その後、スケグネスには遊園地や遊歩棧橋ができ、ホテルその他の宿泊施設もふえて人口は急増した。鉄道は開通5年後の1878年に東部ミッドランド（ノッティンガムシャー、ダービーシャー、リンカンシャーの諸州）を中心に年間 15万3,000人の乗客を運び、1882年8月のバンク・ホリデーには1日だ

'Railways in relation to Resort Development in east Lincolnshire,' *East Midland Geographer*, 1968, pp. 281-294; Richard Gurnham, 'The Creation of Skegness as a Resort Town by the 9th Earl of Scarbrough,' *Lincolnshire History*, Vol. 7, 1972, pp. 63-76.

けで2万人の行楽客を吸収し、帰りの乗客をさばき終るのが翌朝の2時半になったという。この盛況のため路線は1883年に複線化された。1世紀を経た今日、自動車の時代になってもスケグネスはイングランド東海岸の有名なリゾートとして存続している。

北海に臨むスケグネスは海岸線が美しい砂丘で、後方が昔からローマン・バンクの名で呼ばれてきた道路で、その中間が放牧場になっており、1801年には人口185人の小さい農漁村であった。ノッティンガムから80マイル(128 km)、レスターから90マイル(144 km)のスケグネスは大衆のレクリエーションの地にはならなかったため、1851年になっても人口はわずか366人にすぎなかった。ファースビー・ウェインフリート鉄道会社、続いてスケグネス鉄道会社がイースト・リンカンシャー鉄道の支線(単線)を計画したおりも、当初の関心の中心は観光・リゾートではなく、近くの市場都市と接続することによって、地域の農業の振興をはかることにあったようである。これらの支線の建設計画に対してGNRは支援したが、現実に出資し建設したのは地元の大地主と実業家達で、彼らは鉄道を完成すると同時に、それをGNRに永代リースしている。GNRはそれらの鉄道会社に年額幾らかのリース料を支払って経営にあたり、運賃収入の60%を受取るという約定になっていた。

スケグネスの最大の観光資源は美しい砂浜であった。この恵まれた自然美を維持しながら、そこに街路をつくり、棧橋を架け、娯楽施設を設けて、夥しい観光客を引き付けるリゾート都市(1920年、約9,000人)に仕上げたのはGNRと提携した1人の貴族とその協力者の功績に負うところが大きであった。スケグネスはもと1,630エーカーの荘園で、19世紀の前期はまだほとんどが湿地であり、荒蕪地であった。この荘園は1723年以来、ラムリー一家(スカープラ伯)の所領になっていて、1870年代の鉄道建設の時点においても村の4/5はトマス・ラムリー(第9代スカープラ伯)の所有地であった。スカープラ伯は鉄道の開通を契機に所領を開発してリゾート・タウンをつくる野心を抱き、伯の代理人ヘンリー・ティベット、地方自治体の書記ダシュパー等の協力を求めて町づくりのマ

スター・プランを練り上げた。ちなみに、そこは1世紀後の今日、同市の中心部分になっており、街路の名にラムリーの名を留めている。同時代に建設されたボーンマスやトーキーのリゾートは、スケグネスをモデルにしたといわれている。

プランに基づく最初の大投資は防潮壁の建設で、1878年に完成した。海水による浸蝕の恐れが無くなると、その後の開発は急ピッチで進行した。伯の代理人ティペットは借地人の投資を誘発するために1店舗あたり年 18s. 4d., 1住居あたり 10s. といった、ほんの名目的な安い地代しかとらなかった。他方、リゾートとしての価値を落とさないために、500ポンド以上の家屋、3,000ポンド以上のホテルといった建築基準を設けた。また駅の近くにはクリケット競技場、遊園地(現在タワー・ガーデン)も設けられた。しかし最大の投資はイギリス第4位という全長 1,843フィート(約550m)の棧橋を架けたことである。工事は1881年に完成したが、この棧橋はスカーブラ伯を大株主とする私会社(プライベート・カンパニー)の所有になっていた。以上のように、スケグネスの初期の開発は事実上ほとんどラムリー家の資本によってまかなわれたのである。スケグネスが魅力のある行楽地、海浜リゾートとして世評を高めれば、同時に鉄道会社の運賃収入も増加することになる。ティペットは鉄道会社と伯の双方に有利なさざまの提案を実現させた。たとえば、ノッティンガム、ダービー、ボストンなどミッドランド地方からスケグネスへ直通列車を走らせて交通の便を高めたこと、伯は遊園地の美化、改善に積極的に投資すること、スケグネス行きの切符をもつ者には入園を無料にすること、その代償として鉄道会社は伯にスケグネス行きの切符1枚につき $\frac{1}{4}$ ペニーを支払うこと、伯の側で用意する宣伝ポスターを鉄道は無料で駅、ホテル、店に発送すること、などである。1880年代以降の海浜リゾート、スケグネスの声価は鉄道会社と大地主とのこのような緊密な協力関係によって築かれたのである。

ところで、リゾート都市の形成に貢献したスカーブラ伯は、そこにどれほどの資金を投入したか、その資金をどのようにして調達したのだろうか。新し

い町づくりという大きな危険と多額の資金を要する事業は、ほとんど伯個人の投資に負っていた。初期の主たる投資は道路建設、防潮壁、下水路、給水施設で、いずれも数千ポンドを投じている。遊園地・棧橋、ガス・煉瓦工場、汽船会社・プールの経営は、ティベットの意見に従って、それぞれ会社組織で営んだ。外部資金（協力者のティベットや他の地主たちの出資）の導入をはかるためである。会社の資本金は煉瓦工場が 5,000 ポンド、プールが 3,000 ポンド（ $\pounds 5 \times 600$ 株）、汽船会社が 3,000 ポンド（ $\pounds 5 \times 600$ 株）、ガス会社が 3,000 ポンドであった。このほかクリケット競技場の建設に 2,276 ポンド、教会の建設に 8,000 ポンド、学校に 450 ポンドを費やしている。これらの資金の一部は伯の顧問弁護士（Few & Co.）の意見に従って、所領の一部を売却して入手しており、他の一部は所領を担保にチャイルド銀行（Child & Co.）からの融資に負っている。R. ガーナムの算定によれば、伯がスケグネスに投じた資金のうち少くとも 22,000 ポンドは借入金でまかなわれたであろうという。

(2) ウェストン・スーパー・メア（Weston-super-Mare）⁶⁾

ブリストル・エクセター鉄道の支線がウェストンまで延びたのは 1841 年で、当時の人口は 2,103 人にすぎなかった。鉄道の開通によって急増したブリストルからの行楽客とレジャー産業の発展によって、以後、町の人口はふえ続け、1851 年には 4,034 人、1901 年には 19,047 人に増加した。

鉄道開通以前の馬車時代には、ブリストルからウェストンの日帰りの行楽はかなりの困難であった。したがって、その頃のウェストンは主として隠退した中産階級が永住または長期滞在する海浜保養地であった。美しい砂浜という自然の資源を活かして行楽客を誘致する最初の試みとして、1826 年、ボートレースが開催されたが、同年からブリストル―ウェストン間に定期遊覧船が就航す

6) 本項の記述は主として B. J. H. Brown, *A Survey of the Development of the Leisure Industries of the Bristol Region with special reference to the History of the Seaside Resorts* (Bath University of Technology, Ph.D Thesis, 1971) に依拠している。

るようになり、1828年には夏場の民宿のほかにホテルが建ち始めた。1830年代になると地主・農場経営者それにレジャー産業への進出を意図した人びとが鉄道の延長に積極的に動き始めた。

ブリストル・エクセター鉄道がウェストンまで短い支線を敷き、馬力による鉄道が開通したのは1841年6月で、馬力は間もなく蒸気機関車にとって代られるが、1851年迄は1日1往復にすぎなかった。町ではレジャー産業の関係者、地価騰貴に関心をもつ地主たちをメンバーとする都市改良委員会が組織され、街路の照明、道路の舗装、下水その他アメニティの整備に力を注ぐことになるが、委員会の書記に任命されたヘンリー・デイヴィーズという弁護士は最も熱心なデベロッパーであったという。1844年、列車でウェストンを訪れた人口は2万3,000人、この中には日帰りの行楽客はまだわずかしか含まれていなかった。というのも、この路線に行楽列車が走り始めるのは1846年からであった。行楽列車といっても、初期のそれは鉄工所や綿工場の労働者を運ぶ貸切列車のことで、ブリストル・エクセター鉄道自身が初めて割引運賃で行楽列車を走らせたのは1851年であった。前述のように、銀行休日法が制定されるのは1871年であるが、それよりずっと以前から、この地方ではイースター・マンデー、ウィット・マンデー、8月の第1月曜日が公休日になっていたので、行楽列車で日帰りの旅を楽しむ人びとの数は年々ふえていった。景気の動向や天候によって年毎に異なるが、大体1850年代半ばで年間約5,000人、1870年代で1万ないし1万5,000人、1890年代で約2万人であった。もっともブリストル・ウェストン往復の割引運賃が1s. 6d. (1866)、お茶や菓子は家から持参する者も多かったというからウェストンのレジャー産業界に落ちた金額は意外に少なかったようである。こうした日帰り型行楽客(day excursionist)の激増とともに注目すべきは、世紀末期になって下層中産階級および熟練職人層の短期の滞在型行楽客(staying excursionist)がふえたことである。たとえば1888年の8月初旬の行楽のピーク時には約1万8,000人の滞在客がいて、町の夏の人口は3万6,000人に膨れ上がったという。この傾向は彼らの間に有給休暇の制度が導入され始めたこ

とに関連がある。たとえば、ブリストルのタバコ工場では、職長クラスの人びとに対しては1週間の有給休暇がすでに1886年には定着していたのである。

鉄道時代にウェストンを訪れた行楽客は、(1)どこから来たのか、(2)滞在客はどんな人びとで、(3)いつ訪れたか、(4)どんな社会層であったか、(5)どんな交通手段を利用したか。B. ブラウンの分析によれば、(1)については、1880年代では約40%がブリストルで、バースとロンドンが次に多い。(2)滞在客は母親と2人の子供と1人の召使という組合せが最もふつうであったというから、家長は妻子のレジャー支出を稼ぐために、仕事に精を出していたということであろうか。(3)1855年についていえば、シーズンが始まるのは5月だが、来訪者が最も多い月は8月で、全体の約15%、次が7月で14%、6月が13%の順で、秋まで続いている。(4)に関するインフォメーションは乏しいが、滞在者については弁護士、会計士、医師、牧師といった専門職業の人びとや富裕な農場経営者とその家族が多かったようで、1870年代以降、中産階級上層部の人びとは混雑を避けて、もっと観光客の少ないトーキーとかボーンマスに移っていった。(5)鉄道開通以前は主に馬車、ごく一部が船を利用したが、1841—1867年にはほとんどが列車であった。その後、遊歩棧橋が完成してからは海路を利用する者も次第にふえた。その中にはウェールズの炭坑労働者がいた。1875年についていえば、ウィット・マンデーのバンク・ホリデーにウェストンを訪れた1万6,000人のうち、1万2,000人が鉄道、2,750人が馬車、1,250人が汽船であった。鉄道の利用者は20世紀に入っても圧倒的に多く、この傾向は1920年代に自動車が台頭してくるまで続いたのである。

以上が鉄道の開通による臨海リゾート、ウェストンの発展のあらましであるが、人口の増加、行楽客の殺到、臨海地域の開発が町の経済に与えた影響は明暗さまざまであった。地価の騰貴がウェストンの地主を富ましたこと、土地の賃借によるホテルや宿泊施設の建設がふえたこと、建築業や都市整備にともなう雇用が増大したこと、レジャー産業一般が盛んになったことはいずれも事実である。しかし日帰りの行楽客が落とす金は20世紀初頭においてすら1人1シ

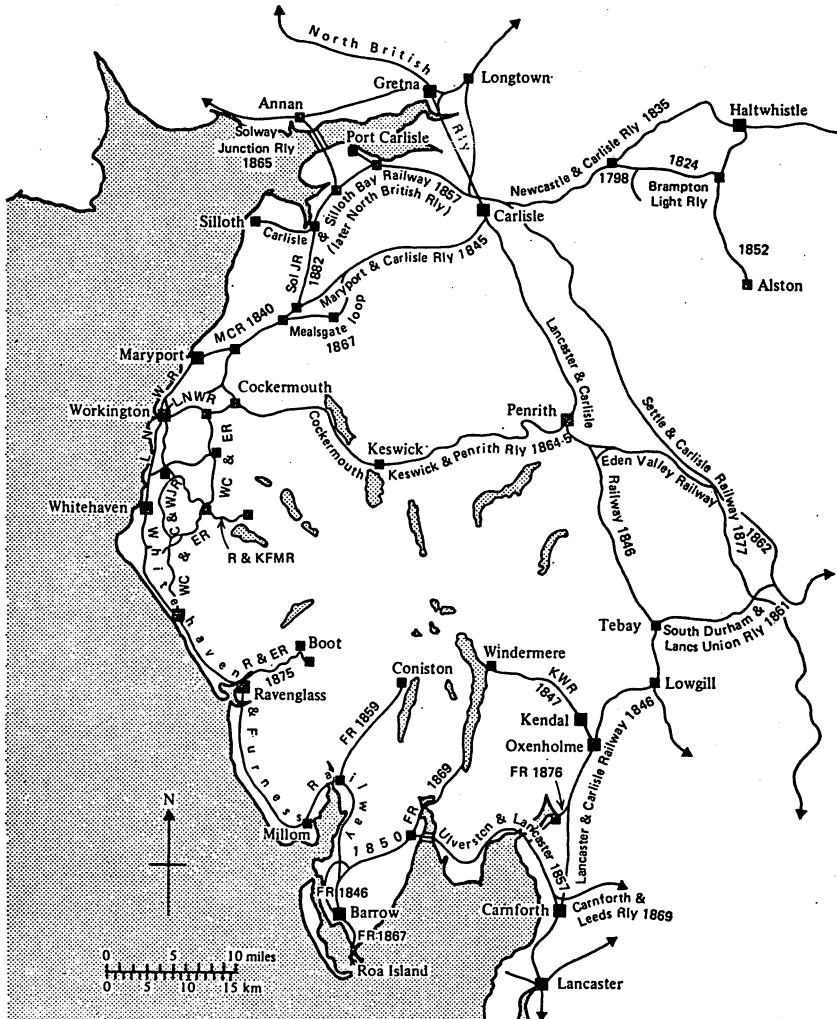
リングというつましい金額であったというから人数の膨大な割には都市経済への貢献は小さかったようである。また行楽客の増加に対応して1866年に複線化し、プラットホームを新設し、安いお茶を提供するために休憩所を建てた鉄道会社は、夏の休日には6本以上の臨時列車を含めて1日18往復させたというが、この盛況が年間わずか数日であったことを思えば、さほど大きな利益をあげたとも考えられない。駅からプロムナード、さらに浜辺への交通混雑、浜辺の混雑、シーズン中、とりわけ休日の天候による客足の不安定さ、波浪による砂浜の浸蝕など数々の難問があったが、一般市民にとってもっと重大な問題は下水による飲料水の汚染、つまり下水処理の問題であった。レジャー産業発展の裏側で、市民が観光公害対策のために負担した財政支出を考えれば、バランス・シートはどうなったか、気になる点である。

(3) ウインダミア(Windermere)

イングランド北部の湖水地方(Lake District)は、美しい湖と山に恵まれた風光明眉の地であり、ワーズワースら湖畔の詩人とともに、世界的に知られたリゾートである。この湖水地方の最大の湖がウインダミア湖であり、湖に臨むリゾートが、ウインダミアである。ランカスター・カーライル鉄道のオクセンホルム駅から湖に至る支線として、ウインダミア鉄道(Kendal and Windermere Railway)が開通したのは1847年4月で、鉄道開通とともに、ウインダミアは永い眠りから覚めて、新しい大衆観光時代(the age of mass tourism)を迎えることになる。1841年のウインダミアの人口は隣接のボウネスと合わせて1479人であったが、10年後の1851年には2,085人(41%増)、1861年には2,987人(43.3%増)と、20年間に倍増したが、その後は急激に低下して、1901—1911年には、わずか1.7%の増加にとどまった⁷⁾。ターンパイクの時代、馬車交通の時代には文人墨客に愛された景勝の地であり、大地主や専門職の人びと、成功した商人など、いわばエリートの保養地として知られていたウインダミアでは、鉄

7) J. D. Marshall & J. K. Walton, *The Lake Counties*, 1981, p. 25, Table 2.2.

カンバーランドの鉄道網



略語解：C & WJR, Cleator and Workington Junction; KWR, Kendal and Windermere; LNWR, London and North-Western; R & ER, Ravenglass and Eskdale; R & KFMR, Rowrah and Kelton Fell Mineral; WC & ER, Whitehaven, Cleator and Egremont. Cockermouth and Workington Railway と the Whitehaven Junction Railway は 1866年に LNWR に買収された。

(出所) J. D. Marshall & J. K. Walton. *The Lake Counties from 1830 to the Mid-Twentieth Century*, 1981, p. 36.

道とともに大衆観光地として急激に変化をとげ、1860年代から早くも汚水による湖水汚染が問題化し、観光開発をめぐる、自然美保存派と経済的実利派の間で対立が続くのである。

18世紀のウインダミアは Birthwaith (a clearing of beeches の意) という小さな農村で、村民の多くは家族労働を中心に農業を営むヨーマンであり、その生活は厳しかったという。スパーや海水浴場に健康と慰安を求める人びとがふえても、湖畔に自然の美をたずねる人びとは限られていたので、ウインダミアは平和な眠りを続けていた。それでも湖水地方にターンパイクが通じて馬車交通がふえ、舟運の便がよくなると、この村にもしだいに商業主義の波が押し寄せてきた。19世紀初期になると、ウインダミアにはランカシャー南部から訪れた隠退した綿成金や綿工場主のセカンド・ホームや風変りなマンションが点在するようになり、金持の宿泊客のためにホテル、民宿、貸しボート屋、貸本屋などがふえてきた。こうして「ビクトリア女王即位のかかなり以前から、行楽客は陸路または湖岸の船で、ウインダミアを訪ねていたが、当時の新しい観光産業 (tourist industry) は農村の人びとや労働者に (雇用の面では一荒井) まだそれほど大きな影響は与えなかった」⁸⁾ ようである。

ランカスター・カーライル鉄道の支線をボウネスとアンブルサイドの中間の湖岸に引き込むプロジェクトが1844年の8月に公表された。このウインダミア鉄道の資本金は 12万5,000ポンド(額面 £25, 2,500株)で、このうち 5,000ポンドはすでに発起人が引き受けていた。イニシアティブをとったのはケンダルの商人で、発起人17人のうち11人を彼らが占めており、残余がアンブルサイド、ボウネスおよび未来のウインダミアを代表する人びとであった。将来の観光ラッシュが見込まれて、目論見書の公表と同時に株式応募者が殺到し、沿線の地価

8) J. D. Marshall, 'Rural Society before the Victorians,' in M. Westall (ed.) *Windermere in the Nineteenth Century*, Centre for North-West Regional Studies, Occasional Paper, 1976, p. 12.

はせり上った⁹⁾。鉄道に続いて湖に汽船を導入する計画も持ち上った。鉄道建設計画については、ワーズワースら自然美保存派による議会内外での阻止運動（第4節参照）がおこったし、遊覧船の導入についても同様の反対があった。しかし、遊覧船の方は鉄道より一足早く実現して、1846年には2隻の船が就航した。

鉄道はウインダミアにさまざまな変化をもたらした。たとえば、前述の人口統計が示唆するように、多くの新しい住民の転入、それに伴う住宅建設の活況、駅前ショッピング・センターの形成、長期滞在客の増加、下層中産階級の宿泊の増加、労働者階級に対する安価な行楽の提供などがあげられる。行楽の大衆化についていえば、鉄道以前の1843—44年の1年間に、1万2,000台の乗合馬車がケンダル・ウインダミア・ターンパイクを通ったが、1847—48年の1年間にウインダミア鉄道はその10倍以上の乗客を運んでおり、その $\frac{2}{3}$ は5月—10月の6カ月に集中していた。また行楽客の増加が目立ったのは、他のリゾートと同じように1870年代の初期からであったが、増加はそれほど急激ではなかった。19世紀後期のウインダミアの観光産業を支えたのは、主として中産階級、‘better-class’、とその家族であって、彼らはウィークエンドを、または2週間以上を、ホテルや民宿や貸別荘で過ごすようになる。馬車時代のウインダミアが一部エリートのリゾートであったことを想えば、鉄道以後のこの中産階級の進出はたしかに大衆化であった。だが労働者階級にとってはほとんどが日帰りのエクスカージョンであって、彼らが湖畔に宿泊するようになるのはかなり先のことであった。この点でウインダミアは、労働者階級型リゾートとして発展したブラックプール（ランカシャー）とは対照的で、リゾートの階級性という点で興味深い。

ウインダミアの観光産業の発展に中心的な役割を果たしたのはホテル業者であった。湖水地方には観光列車や遊覧船を走らせるもの、大小さまざまな宿泊

9) J. K. Walton, ‘The Windermere Tourist Trade in the Age of the Railway, 1847-1912,’ in Westall (ed.) *op. cit.*, 1976, p. 20

業者から喫茶店、土産品店、貸ボート屋、貸本屋に至るまで、利害を共にする関連業者が多かったが、恵まれた天然の美を売り込んで観光客の誘致につとめたのは、ウインダムニアやボウネスのホテル業者であった。彼らは早くから個別に全国的な刊行物に広告を出してきたが、1870年には、業界一体となって湖水地方を宣伝するために「湖水地方宣伝協会」(Lake District Advertising Association)を結成し、1878年から『パンチ』誌に1回25ポンドで2ページにわたる大広告を出すようになった。他方、自然美を損わずに、歩道やアメニティを整備する地域団体として「イングランド湖水地方協会」(English Lake District Association)が生まれた。これら2つの協会は1879年に合併して、湖水地方の宣伝と開発を推進する圧力団体を結成したが、その資金の $\frac{1}{3}$ はウインダムニアとボウネスから拠出されており、その大部分は宣伝と道路整備に費やされた。

ホテル業者ら観光開発に熱心な経済的実利派とは逆に、自然美を守るために観光鉄道に反対してきたグループがあったことは既に一言したが、1870—80年代に再び湖水地方への鉄道延長計画が持ち上がったとき、反対グループは再び結束を固めた。反対派は一流の知識人やエリートに働きかけ、「湖水地方の現在の利用法、すなわち、すべての階級の健康、休息およびレクリエーションを保持する」ために「湖水地方防護協会」(Lake District Defence Society)を結成した。協会の支持者の上位6人にはテニスン、ブローイング、ラスキン、ウェストミンスター公爵、首席裁判官およびウィリアム・モリスら当代の名士が名を連ねていた。反対派の鉄道反対のキャンペーンは新聞 *Westmorland Gazette* の支援をえて、1883年、鉄道延長計画を葬ることに成功した¹⁰⁾。

3 「レジャー革命」を象徴した「行楽列車」

第1節において、われわれはビクトリア時代における大衆の自由時間の増加と所得水準の向上の2面から余暇市場の拡大を考察した。言い換えれば、レジ

10) Walton, 'Windermere Tourist Trade,' p. 34.

ジャー革命を需要サイドからみたわけである。本節では、それを供給サイドからみてみたい。具体的には、鉄道による迅速・低廉な大量輸送サービスが「旅の革命」をもたらしたことで、「大博覧会」以降、行楽列車(excursion train)による臨海リゾートへの日帰りの旅(day-trip)が全国的に流行していく過程をとりあげる。

(1) 鉄道運賃とレジャー

ターンパイク時代にイギリスの主要都市間の交通事情はかなり改善され、駅馬車の平均時速は1828年には約10マイル(16キロ)になっていた。しかしこのスピードでは、かりに利用しえたとしても、労働者階級のような自由時間の乏しい人びとにとっては、レジャー活動の範囲はなお著しく制約されることになる。だが現実に重要な障害になっていたのは、むしろコストであった。したがって、鉄道による輸送コストの低下こそ旅の大衆化の主役であった。たとえば、ロンドンと有名なリゾート、ブライトンの間約100マイルは、イギリスでも最良の道路が通じていて、1820年代には駅馬車で約6時間、運賃は車外席で12シリングを要した。1837年、駅馬車は年間約5万人をブライトンに運び込んでいた。1841年、ロンドン・ブライトン鉄道が開通し、1844年のイースター・マンデー(復活祭の翌日の休日)から行楽列車が走った。所要時間は4時間半、普通運賃は2等往復で9s. 6d.、行楽列車の往復運賃はわずか8s. であった。行楽運賃はその後さらに下がって、1850年には3s. 6d.、1861年には2s. 6d. になっていた。運賃値下げの効果は顕著で、1850年までにブライトンを訪れた鉄道旅客は1週間で7万3,000人、全盛期の1862年にはイースター・マンデーの休日1日だけで13万2,000人に上り¹⁾、一方、宿の数も1841年の136軒から1851年には573軒に増えていった²⁾。またカンタベリ・ウィットステイブル鉄道は1831年に12歳以下の子供の運賃を大人の $\frac{2}{3}$ にしたが、1840年代の初めまでには12歳

1) Lowerson & Myerscough, *op. cit.*, p. 19.

2) Hugh Cunningham, *Leisure in the Industrial Revolution c. 1780-c. 1880*, 1980, p. 163.

第8表 鉄道旅客数と運賃収入 1850, 1870

	1 8 5 0		1 8 7 0	
	旅 客 数	収 入	旅 客 数	収 入
1 等	710万	£180万	2,700万	£ 330万
2 等	2,280	240	6,670	430
3 等	2,850	160	19,480	610

(出所) J. R. Kellett, *The Impact of Railway on Victorian Cities*, 1969, p. 90.

以下は大人の半額が普通になった。この運賃割引がビクトリア時代の中流階級の間に家族旅行を流行させる一助になったといわれている³⁾。

低運賃については、1844年のいわゆるグラッドストン鉄道統制法 (Gladstone's Regulation of Railways Act) の影響を見逃してはならない。同法は労働者の移動を容易にするために、時速12マイル以上、各駅停車、座席つき有蓋車を1日1回以上、1マイル1ペニー以下の運賃で走らせることを鉄道会社に要請した。いわゆる議会列車 (Parliamentary train) である。そして1マイル1ペニー以下の低運賃には免税の特典を与えた。各鉄道会社は政府の統制を受けいれるとともに、運賃引き下げがもたらす需要創造効果についての認識を深め、積極的に運賃を引き下げて空車を減らし経営効率を高める傾向が強まった。したがって行楽列車の運賃は、各社とも早くから1マイル1ペニーをはるかに下回っていた。低運賃の効果は著しく、1840—70年の30年間にイギリス(イングランドとウェールズ)全体で乗客数は20倍にふえた⁴⁾。第8表は1850年と1870年の旅客数と運賃収入を比較したものであるが、旅客数では特に3等客の激増に注目すべきである。もしグラッドストンの鉄道法が運賃率の低下に貢献したと考えるならば、議会運賃 (Parliamentary rail fares) は国民の休日を制定した銀行休日法とともに、政府の国民のレジャー活動に対する積極的な態度の表明とみる

3) P. S. Bagwell, *The Transport Revolution from 1770*, 1974, p. 108; Walton, *English Seaside Resort*, p. 23.

4) Bagwell, *op. cit.*, p. 107.

べきであり、ビクトリア時代のレジャー革命に与えた影響は高く評価しなければならぬであろう。

(2) 行楽列車

鉄道が多くの人びとにレジャーを提供する以前、蒸気船が一足先に行楽客を運んでいた。クライド河、マージー河、テムズ河その他、河川の河口は蒸気船や渡船で海路リゾートへ向かう行楽客で賑っていた。ケント州最古のリゾートとして知られるマーゲイトは船で訪れる最初のリゾート(sailing-boat resort)であった⁵⁾。しかし鉄道の出現はそれまでの行楽に革命的变化を与えた。鉄道ブーム以降、鉄道を利用した日帰り、あるいは週末の行楽(weekend-trip)は爆発的に広まった。行楽のタイプは地方により年代によってさまざまであった。鉄道会社やトマト・クック(Thomas Cook)のような旅行業者が企画して新聞に宣伝広告したものとか、会社や組合が主催したフォーマルなものから、遠くの町や村のイベント、新しい公園や公共建築物の完成、はてはさまざまな事件や災害の見物といったインフォーマルなものに至るまで、鉄道は行楽の世界を一挙に拡大した。徒歩ではとても実現できなかったレクリエーションが、土曜、日曜、休日に盛行した。フットボール、クリケット、コーラス、ブラスバンド、各種のボランティア活動の活況は、鉄道が10マイル、20マイルの集団移動を容易にした結果である。たとえば、かつては地方のイベントにすぎなかった競馬が全国的イベントとなり、大観衆を沸かす「王侯のスポーツ」(Sport of King)となったのも鉄道の普及によるものであった。1850年代半ばには、レースと鉄道はすでに不可分離の関係になっていた。鉄道が安い運賃で大観衆を集める—入場料収入が増える—賞金が大きくなる—ファンの人気が高まる、といった関係が生まれ、スポーツは企業化されて、ここに1つのレジャー産業が生まれることになる。このスポーツは伝統的に貴族やジェントリーがスポンサーであったが、彼らの力だけでは大観衆は動員できなかったであろう。競馬は鉄道によ

5) Walton, *The English Seaside Resort*, Ch. 3.

って革命的变化をとげ、1837年と1869年の間に競争馬の数は倍増した。サフォーク州のニューマーケットやサリー州のエプソムダウンズ（ダービー）の名はこれのようにして広まっていったのである⁶⁾。

以上のように、鉄道は新しいレジャーの視野を切り拓いたが、ビクトリア期の大衆が最も憧れたのは海浜リゾートへの行楽であった。海水が病気を癒し、新鮮な空気が健康を増進するという古くからの信仰は別にしても、浜辺のリゾートには、知的好奇心や自己改善の欲求を満たす貸木屋その他の真面目な施設やアメニティから、各種の娯楽施設・遊戯施設⁷⁾ 一灯火に輝く棧橋、野外ダンス、コンサート、劇場、酒場、海水浴のためのベイシング・マシーン（移動更衣室）に至るまで、大衆にアピールするあらゆる要素がそろっていた。したがって当時の労働者にとっては、浜辺の1日は厳しい労働環境の緊張を解き、都市の濁いた生活に潤いを与えてくれるパラダイスであった。家父長的な工場主、日曜学校、禁酒協会、友愛協会、協同組合が健康かつ教育的なレクリエーションとして海岸への汽車の旅を選んだのはそのため、1840年代、ランカシャーの一部の工場主たちは列車をチャーターして従業員慰安旅行を試みている⁸⁾。マンチェスターでは「議会運賃」の翌年にあたる1845年の聖霊降臨節の休みに15万人もの人びと（その大部分は日帰りか翌日には帰ったが、一部は数日にわたった）が列車で行楽に繰り出した。この事実をふまえて「マンチェスター・ガーディアン」は列車による行楽に次のような賛辞をおくっている。

「社会的にいうと、これはマンチェスターのような大都市の住民にとっては、年に1週間の休日から得られる最大の恩恵の1つである。この新しい安価な輸送手段の誕生は、厳しく拘束されている職工、重労働の機械職人、金

6) James Walvin, *Leisure and Society 1830-1950*, 1978, p. 24; Wray Vamplew, *The Turf: A Social and Economic History of Horse Racing*, 1974.

7) Stella Margetson, *Leisure and Pleasure in the Nineteenth Century*, 1969, Ch. 6; E. Burton, *The Early Victorian at Home 1837-1861*, 1972, pp. 213-266.

8) H. Perkin, *The Age of the Railway*, 1970, pp. 226-7; J. A. R. Pimlott, *op. cit.*, p. 94; Walton, *English Seaside Resort*, pp. 28-9.

勘定に没頭する店の主人に1週間の間、風に乗る翼を与えたようなものである。彼らは仕事の苦痛や苦労や拘束から逃れ、必須の解放感を楽しんでいる。…かように鉄道による行楽には多くの利点がある。その主たる社会的利点は、今週の経験からも分かるように、新鮮な空気を吸って、のびのびとスポーツをすることが大いに健康を増進し、快活で節度のある無心な快樂はむしろ生産的であり、その性質からしてすぐれて社会的・家庭的な点である。以上すべての点からいって、騒々しく、乱雑で、放縦な競馬場より優れていることは明らかである。競馬場へは妻子を連れては入れないし、また連れていくべきではない。」⁹⁾

海浜リゾートへの行楽列車は特に大工業都市において早く普及したようである。J. K. ワルトンによれば、「1850年代の初めまでに、土曜日に出発して月曜日または火曜日に帰ってくる安価な行楽がランカシャーやウェスト・ライディングの工業地帯では普通」になっており、「20年後には夏の休日はほとんどの繊維工業地帯で土曜から水曜までに延長されており、増えた連休を海岸に逗留して楽しむ人びとが増えつつあった」¹⁰⁾という。しかし一般的には、ビクトリア中期の労働者階級にとって可能であったのは日帰りの行楽であった。子供がいる年収100ポンド以下の家庭では、家族で浜辺へ日帰りの行楽をするのが精一杯ではなかったか¹¹⁾、といわれており、リゾートにおける滞在客の主流は中流階級であった。

ここで1846—1876年にバーミンガムから出た行楽列車（団体旅行）を新聞広告に基づいて分析したD. リードの統計的研究¹²⁾の一部を紹介しておきたい。

9) Pimlott, *op. cit.*, pp. 94-5.

10) Walton, *English Seaside Resort*, p. 30; Robert Poole, 'Lancashire Wakes Weeks,' *History Today*, Vol. 34, 1984, pp. 22-29.

11) Best, *op. cit.*, p. 205.

12) Douglas A. Reid, 'To boldly go where no worker had gone before? The social and economic significance of the railway excursion 1846-1876' (1982年8月ブダペストで開催された第8回国際経済史会議における報告)。

行楽の日数(第9表A) — この表から分かることは、ビクトリア中期の鉄道による行楽は日帰りを中心であったことと、50年代以降、急速に普及したことである。50年代以降に3泊4月または4泊5日の行楽が増加しているのは、この時期における中流階級の拡大を反映したものとみられている。

主催者(第9表B) — 1840年代には行楽のプロモーターは鉄道会社ではなく、友愛組合のような団体が多かった。したがって行楽客の主体は労働者階級一般ではなく、主として金属加工や伝統的手工芸に従事した熟練職人層(artisans) — バーミンガムの成年男子の約半分之一であった。50年代には行楽は企業化されて、友愛組合の行事ではなくなり、60年代にはすべて鉄道会社またはその代理をした専門の旅行業者(トマス・クックのごとき)によって組織された。

行楽客の行き先(第9表C) — はバーミンガムの位置からいってロンドン見物が多いのは当然のことだが、50年代以降は海辺のリゾートが多くなっている。

(3) 行楽列車の普及と「大博覧会」

汽車の旅の大衆化に最も大きな刺激を与えたのは、1851年の大博覧会(Great Exhibition)であった。博覧会は労働者階級の間に列車による行楽を大流行させただけでなく、それを契機に行楽運賃の値下げ競争がおり、鉄道各社を50年代の運賃戦争に巻き込んだからである。周知のように、ロンドンのハイドパークで開催された大博覧会は産業の祭典であり、「世界の工場」となった世界最初の工業国の繁栄を誇示する一大デモンストレーションであった。博覧会のシンボルとなった水晶宮(クリスタル・パレス)には重量にして400トン、100平方フィートのガラス、4,000トンの鉄が使われており、その中にはイギリス本国と植民地の生産物7,381点、外国の生産物6,556点が展示され、入場料は1〜5シリング、1851年5月1日から10月11日までの会期中の入場者は(トマス・クックが運び込んだ16万5,000人を含めて)延べ600万人という盛況で、100%を超える収益をあげたという¹³⁾。ちなみに現在のサウスケンジントンの博物館はこの収

13) Judith Ryder & Harold Silver, *Modern English Society, History and Structure 1850-1970*, 1970, p. 5.

第9表 パーミンガムの行楽統計 1846-76

A. 日数別

	日 帰 り	2 泊 3 日	3 泊 4 日	不 明	計
1846	15	5	7	2	29
1856	73	33	58		164
1866	93	56	101		250
1876	426	114	246		786

B. 主催者別 (%)

	GWR	LNWR (Marcus Gaze's)	Midland (Cook's Bower)	友 愛 組 合	諸団体	そ の 他 (不明を含む)	合 計
1846		3	7	48	10	32	100
1856	43	33	2	1	4	17	100
1866	47	39	14				100
1876	27	31	42				100

備考 GWR—グレート・ウェスタン鉄道：LNWR—ロンドン・ノースウェスタン
鉄道：Midland—ミッドランド鉄道

C 行先別 (%)

	ロ ン ド ン	パー ミ ン ガ ム 周 辺	ミ ド ラ ン ド	リ バ プ ル	臨 海 リ ゾ ー ト	競 馬	ウ ェ ス ト ミ ッド ル ズ 部	イ ギ ス 各 地	ヨ ー ロ ッ パ	合 計 (旅行 総数)
1846	20.7	6.9	31	17.2		10.4		13.8		100(29)
1856	28	22.6	9.7	20.1	13.3	5.5		0.6		100(164)
1866	12.4	12.8	6.4	10.8	30.4	9.6	11.6	6		100(250)
1876	12.2	27	9.9	6.9	18.2	10.4	4.8	4.5	6.2	100(786)

(出所) D. A. Reid, 'To boldly go where no worker had gone before? The social and economic significance of the railway excursion 1846-1876' (Budapest International Economic History Conference, Aug. 1982)

益金によって建てられたものである。

このような博覧会が鉄道以前に開催できたであろうか。かりに開催しえたとしても、この盛況をみることはなかったであろう。水晶宮の建築それ自体が鉄道に負うところが大きであったし、博覧会までにロンドンとイングランドの主要都市は鉄道網によって結ばれており、ロンドンには幾つものターミナル駅が生

まれていた。1836年、ロンドン・バーミンガム鉄道のユーストン駅、1841年、西部に延びる鉄道の起点であるパディントン駅、1850年、ビクトリア駅、1851—52年キングスクロス駅がそれで、全国各地の観光客をロンドンに吸収する鉄道網が用意されていたのである。博覧会を組織した王立委員会は I. K. ブルーネル、W. キュービット、ロバート・スチーブンソンのような一流の鉄道マンをメンバーに加えて、早々に鉄道会社の協力をとりつけ、片道の運賃で往復することを認めさせ、100 マイルを超える場合はさらに割引するなど、安い行楽列車を確保していた¹⁴⁾。その結果、たとえばマンチェスター、リーズとロンドンの間は普通、片道15シリング以上になるのが往復 5 シリングに割引かれた。5 シリングといえば熟練職人の 1 日分、都市の労働者の 2 日分の賃金であった。また鉄道会社は労働者の行楽資金調達を助けるため旅費積立クラブを創って加入を奨励した。ここで近代的旅行業の創始者として有名なトマス・クック父子の創意に満ちた目覚ましい活躍とその功績を述べておかねばならないが、別の機会に発表したので割愛したい¹⁵⁾。1851年の大博覧会について、ここで指摘しておきたいことは、(1)その大成功の基礎には鉄道網の完成があったこと、(2)鉄道のもつポテンシャルティを改めて国民に認識させたこと、(3)庶民の大量参加を通じて、博覧会がイギリス人のレジャーの大衆化・民主化を進める一大推進力となったことである。

4 「レジャー革命」批判者の声

「レジャー革命」はビクトリア期における工業化・都市化がもたらした歴史的産物であったが、それは社会にさまざまな問題を投げかけた。その一つはレジャーの大衆化に対する宗教界の反発である。レジャー市場の拡大、レジャー産業の台頭が、日曜日を聖日としてきたイギリス人の伝統的生活様式を根本か

14) Perkin, *Age of Railway*, pp. 100-101.

15) 荒井政治「トマス・クックによる旅行業の開拓」(『経営史学』19巻2号, 1984) pp. 65-79.

らゆさぶったからである。新しい社会の風潮を憂慮した安息日遵守主義者（サバタリアン）はこれを阻止するために厳しい立法規制を企図したのであるが、不成功に終わり、時の流れを阻止することではなく、健全な方向に導くことが時宜になかった対策であることを知らされた。他の一つはレジャーの大衆化がもたらした観光公害に対する警告と告発である。一部の投機家による無秩序な観光開発による自然美の破壊、リゾートの膨張による環境汚染から、麗わしい自然を守ろうとする自生的な運動が起こったが、これは共鳴者の輪を拡げ、後に「ナショナル・トラスト」の構想を導いた。具体例として、前者についてはサバタリアンによる日曜日の行楽列車反対を、後者についてはイングランド北部の「湖水地方」の例をとりあげてみよう。

(1) 日曜日の行楽列車に対する安息日遵守主義者の反対

「ビクトリア時代の日曜日」(Victorian Sunday) は大陸の日曜日に比べて禁欲的で、‘Ennui was born in London a Sunday’ という諺があるほど一般の人びとにとっては非常に退屈で憂うつであったといわれている。伝統的な祝祭日まで減少していたビクトリア初期には、日曜日は労働者が仕事から解放される唯一の日であり、仕事をもつ主婦にとっては洗濯その他、溜った家事を片付ける唯一の日であった。おそらく他の家族もベッドで過ごすことが多かったであろう。しかし、その後、時間と金にゆとりができ、鉄道サービスが新しいレジャーを提供するにつれて、日曜日の庶民の足はしだいに教会から離れていくようになる。日曜日の行楽客が増えれば、輸送その他さまざまなサービス産業で働く者が増えることは当然である。このことは、日曜日は安息日であり、日曜日の仕事と娯楽は神の意思に反するとする宗教的規範に背くことになる。日曜日の労働は単にモラルや慣習に背くだけでなく、それは法を犯すことになっていたのである。1876年にある工場監督官は「最初の工場法では日曜日の労働について何ら禁止規定が含まれていないのはいささか奇妙なようだが、これは工場地帯のすべての工場が日曜日には閉鎖されているから、改めて禁止規定を設ける必要がなかったからである」と述べているが日曜日の工場閉鎖は単なる

慣習ではなく、日曜聖日遵守法 (Sunday Observance Acts) によって法的に強制されていたのである。1677年、チャールズ2世治下の日曜聖日遵守法—後に1689年法で「慈善または緊要」の場合は労働を認めるという免責条項が入る—は1849年になっても生きており、同年、それに基づいて151人が15カ月以上の刑罰を課せられている¹⁾。

しかし日曜聖日遵守法はレジャー革命の進行に押されて、おそくとも1870年までには適用されなくなっていたであろうといわれている。それが拘束力を弱めながらも現実に生き続けたのは、1つには主日遵守協会 (Lord's Day Observance Society—略記 LDOS) その他の団体を組織したサバタリアンが、日曜聖日遵守を議會の内外で訴え続け、政界に指導的福音主義者のシャフツベリー伯(のちのアシュリー卿, 1801—85年) やサー・アンドリュー・アグニュー (1793—1849年) のような強力を後援者をもっていたからであろう。シャフツベリー—といえば工場労働者の労働時間短縮その他、労働者の生活改善につとめた政治家として有名であるが、彼によれば、イギリスの法律は神の掟に従うべきであり、神の掟は安息日 (Sabbath day) には何人も働いてはならないと命じているという。したがって、もし彼の信念が実現すれば、輸送機関は止まり、遊覧船は動かず、公園の番人はいなくなり、音楽家の演奏も聞けなくなって、イギリスの日曜日は不便で不愉快で、この上なく陰気なものになったにちがいない。その最大の被害者はスラムの貧民達で、彼らにとってはジンを飲むことが残された唯一の暇つぶしということになり、結果的にはサバタリアンの意図に逆行することになったであろう²⁾。1832年から下院に議席をもっていたスコットランドのアグニュー—男爵もまたこのタイプの人物であった。

1831年、日曜聖日の伝統をさらに推進するため主日遵守協会が結成された。会員の中には有力な聖職者、国会議員、ひと握りの貴族やジェントリーが含まれ

1) Hodgson, *op. cit.*, pp. 187-188; 川島昭夫「イギリス人の日曜日」『経済評論』1983. 10月号, pp. 52-63.

2) William Owen Chadwick, *The Victorian Church*, Pt. 1, 2nd ed. 1970, p. 455.

ていたが、その大部分は中産階級で、宗派でいえばアングリカンであった³⁾。アグニューは LDOS の議会における代表者として活動することになった。1833年、アグニューは「慈善または緊要」以外の一切の日曜営業を禁止する法案を議会に上呈した。それは日曜日に開店した店主に対する重い罰金、日曜日の旅行禁止、船舶の出港制限、飲酒、賭博、狩猟、闘鶏、討論集会その他、集団による不法な遊び一切を禁止するという厳しいもので、ホリデー・インダストリーのような日曜日のレジャー産業は勿論、存在しえないことになる。法案は急進主義者をはじめ各方面から攻撃を受けたが、彼は断固として修正を拒否したため、1833年、1834年、1836年、そして1837年と4回上呈されたが、その都度否決され、彼自身ついに議席を失うに至った⁴⁾。

さらに 1855年、LDOS は下院に ロバート・グロブナー卿を通じて日曜営業規制法案(Sunday Trading Bill)を提案した。レッセ・フェールの原理に反するこの法案は、「日曜営業暴動」(Sunday trade riot) と呼ばれる騒乱をひきおこし、クリミア戦争の渦中にあった政府を驚かせた⁵⁾。その前年、LDOS は臨時に禁酒運動家と結んで、日曜日のパブの営業時間を規制(午後2時30分から6時までと午後10時以降は禁止)する法案を提出して大衆の反感をかっていていたが、またもや新たな規制法案が提出されたので大衆の激怒を招く結果となった。チャーティストが発行する *Reynolds' Newspaper* と急進主義者の *Weekly Dispatch* の2つの日曜紙が大衆の怒りを煽りたてた。6月24日の日曜日、ロンドンのハ

3) John Wigley, *The Rise and Fall of the Victorian Sunday*, Manchester U. P., 1980, p. 43.

4) *Ibid.*, p. 36; *Dict. of National Biography*; *Hansard*, 3rd Series, Vol. 38, 1837, 1227-1242.

5) 「この法案はロンドンにおけるすべての日曜営業を禁止し、違反した場合は、個々の取引に対して5シリングの罰金を課した。但し、午前9時以前に販売された肉と魚、10時以前に販売された新聞と調理した食品は除外された。……法案はけっして日曜日の飲酒時間を、短縮しようとするものではなかった。」B. Harrison, 'The Sunday Trading Riots of 1855,' *Historical Journal*, Vol. 8, No. 2 (1965), p. 221; Wigley *op. cit.*, pp. 68-9.

イドパークには「貴族がいかに敬虔に安息日を守っているかを確認するために」15万人の大群衆が詰めかけた。彼らは乗馬を楽しんでいる金持に「教会へ行け！」金持の馬車に向かっては「日曜日に召使を働かせてもよいのか」と罵声を浴びせ、「サバタリアン打倒」(Down with the Sabbatarians!)「日曜法案廃案」(Away with Sunday Bill!)を叫んだ。翌日の新聞は法案に批判的であった。総理大臣パーマストンはグロブナー卿に法案を撤回するよう私的に勧告したが、グロブナーは容れなかった。群衆はグロブナー卿の邸をとり囲み、ついに法案の撤廃に追い込んだ。当時、この状況を見ていたマルクスは *Neue Order Zeitung* にロンドン通信員として、刺激的な論調の詳報を送っている⁶⁾。

次に具体的な一例として、日曜日の行楽列車をとりあげ、サバタリアンがどのような行動をとったかを紹介してみよう⁷⁾。

鉄道時代の初めに、騒音や煤煙による公害や危険など、多くの苦情が鉄道会社を持ちこまれたことは、よく知られているが、それらの多くは間もなく消えた。だが150年後の今日に至るまでなお続いている苦情がある。それは日曜列車、とりわけ行楽列車、の運行に反対するサバタリアンの苦情である。サバタリアンの日曜列車反対運動には2つの山がみられる。1つは1850年以前で、時

第1表 ノース・イースタン鉄道の日曜日の旅客輸送 1861—1911

駅 名	1861	1871	1881	1891	1901	1911
ニューカースル7月の毎日曜日の発着列車数	44	47	48	101	186	126
ヨ — ク	33	28	30	42	54	68
ハ ル	7	21	22	23	34	44

(出所) D. Brooke, 'The Opposition to Sunday Rail Services in North-Eastern England,' *J. Transport Hist.*, Vol. 6, No. 2 (1963) p. 107.

6) Chadwick, *op. cit.*, p. 465; Wigley, *op. cit.*, pp. 68-69; 大月版『マルクス・エンゲルス全集』第11巻, pp. 321-326 (6月25日のデモ), pp. 339-343 (7月2日のデモ)。

7) 以下の叙述は次の文献に依拠している。David Brooke, 'The Opposition to Sunday Rail Services in North-Eastern England,' *J. Transport Hist.*, Vol. VI, No. 2 (1963); Chadwick, *op. cit.*, pp. 457-59; Hodgson, *op. cit.*, pp. 195-200.

刻表から日曜列車を外させることであった。もう1つは20世紀初頭で、増え続ける行楽列車に歯止めをかけるために日曜列車の増発を阻止することであった（第1表）。こうしたサバタリアンの活動は全国的であるが、特にスコットランドやイングランド北東部において活発で、北東部の鉄道会社で日曜列車が重大問題にならなかった会社はほとんど無かったという。

(1) ハル・セルビー鉄道の発起人は議会へ出す法案の中に日曜列車を走らせる一項（後日削除）を入れていた。というのは1835年10月14日の出資者総会でハル市の2人の教会関係の大株主から強い要請があったからである。この鉄道では、1840年夏のある日曜日にヨークシャーから1,250人の繊維工場労働者が行楽のためハルを訪れたさい、重役は全営業を停止し、「単なる快楽のための行楽は主日の神聖を著しく冒瀆することであり、ハル市の平穏と秩序を全面的にかき乱すことになるので、以後これを禁止する」ことを決定し、日曜日の団体割引を廃止した。「不必要な」日曜列車に対する敵視は同社が1845年、ジョージ・ハドソンの支配下に入るまで続いた。(2)ヨーク・ノースミッドランド鉄道が、1839年5月に発表した最初の時刻表には日曜日に3本のリーズ行が入っていた。これを問題にしたヨーク市のサバタリアンは、重役会あてに日曜列車の取り消しを求める2通の文書—その1通は‘York City and County Association for Promoting the Due Observance of the Lord’s Day’から、もう1通は900人の市民の署名のある懇請文—を送った。7月8日の株主総会で、社長のジョージ・ハドソンはこの要請に対して、日曜列車の禁止によって影響をうけるのは、おそらく貧民だけで、個人の輸送手段をもっている金持には影響しないだろう、と答えた。多数の賛同を得て時刻表は変らなかった。このエピソード以後、ハドソンは日曜列車の反対をうけなくなり、日曜日の行楽列車は繁昌したといわれている。(3)鉄道会社が営利追求とサバタリアンの信仰との一つの妥協策として考え出したのは、朝の礼拝時間帯を避けて日曜列車を出発させることであった。しかし、この方式は必ずしも成功的ではなかった。1849年、ニューカースル・カーライル鉄道の重役会は列車をヘイドンブリッジ

とホールトウィスルに停車させるよう命じたが、乗客の多くは教会やチャペルへ行かずに酒屋に飛び込んだという⁸⁾。

貧民の教会離れに対するサバタリアンの理解は誤っていたようである。彼らは新しい産業社会・都市社会の労働者階級がいかに潤いを求めているかを理解しようとしなかった。貧民の教会離れはサバタリアンが敵視した鉄道ではなかったのである。日曜列車を止めて貧民から足を奪えば彼らはおのずと教会へ向かうだろうという考え方、宗教原理や法律でもってレジャー活動を禁止することは適当ではなかった。1850年代までには賢明な人びとは社会的便宜に基づいて法をつくらねばならないと考えており、現実離れした厳格さを要求するサバタリアンは、しだいに狂信者とみられ、世間の冷笑を浴びるようになりつつあった。チャールズ・ディケンズは、日曜日の行楽客を「身だしなみがよく、清潔で、陽気で、満足そう」とみる一方、「ロンドンのある地域やイングランドの多くの工業都市では、日曜日の通りには吐き気を催すような酩酊・不品行の横行する、嘆かわしく下品な光景がみられる」と述べている⁹⁾。都市の貧民にみられる醜悪さは貧民が宗教心を欠くためではなく、サバタリアンが(禁酒協会や日曜学校がさまざまなレクリエーションを試みたように)彼らに節度ある健全(respectable)な娯楽を許さなかったためではないか。鉄道時代以前、上流階級や金持が日曜日に馬車で旅行した時代に、彼らはめったに非難されなかったのに、なぜ庶民の日曜の行楽列車が非難されるのであろうか。富裕な人びとの特権意識の現われではなかろうか。一部のサバタリアンの熟慮を欠いだ行動に対して

8) 以上のほか、1879年4月、ノッティンガムとダービーの市民からグレート・ノーザン鉄道の重役会あてに、スケグネス(第2節参照)行きの列車本数を増やして欲しいという請願書が出されているが、一方、スケグネスの67人の住民とウェインフリートの一部の住民は、行楽列車、とりわけ日曜日の行楽列車は日曜日の礼拝を妨げるばかりでなく、住民の教会離れ、若者の放縦をひきおこしているので、中止するよう会社に申し入れている(R. E. Pearson, *The Lincolnshire Coast Holiday Region*, 1965, pp. 113-114)。

9) Hugh Cunningham, *Leisure in the Industrial Revolution*, 1980, p. 86.

さまざまな疑惑がもたれるようになった。下院の急進主義者たちは、日曜日をエンジョイする貧民の側に立って、日曜日に博物館や美術館を開き（1851年の大博覧会は日曜日には閉鎖された）、スポーツ行事を認めて楽しい日曜日にするよう主張した。LDOS は今日もなおビクトリア初期と同じように「不必要な」日曜日の活動に反対しているが、大多数の教会人はキリスト教の教義と日曜の行楽列車の間にはなんら矛盾を感じていないといわれている。

（2）湖水地方の鉄道と観光公害

湖水地方が鉄道で結ばれる30年も前から、商業主義の侵入が純朴な湖水地方の人情を変え始めていた。1817年にある人はウインダミア湖畔の住民意識の変化について、「かつては素朴で親切なことがこの住民の特徴であった。…宿屋の主人さえ欲得はなれて客を温かくもてなし、宿賃はとても安かった。…大勢の外来者が訪れて…土地の人びとの本来の特徴を毀してしまった。宿の主人は驚くほど商売上手になり…ケズイックやアムブルサイドの民宿は、ロンドン、リバプール、マンチェスターの同様の民宿よりもずっと高くなっている。」¹⁰⁾と述べている。したがって、ここへ鉄道が通じて観光客が押し寄せれば、商業主義に拍車がかかり、湖畔の静寂は破られ、人情も美しい自然の景観も損われることは必至であった。1844年にケンダル・ウインダミア鉄道の建設計画が公表されると、真先に反対声明を出したのは自然美保存派の人びとで、グラスミアに住んでいた湖畔の詩人 ワーズワース はその急先鋒であった。彼は与論に訴え、政界に働きかけた。1844年、「モーニング・ポスト」に寄せた鉄道反対論の中で、ワーズワースは「鉄道会社の重役達は下層階級に家庭を離れて娯楽を楽しむため、常日頃から工夫をこらしている。その結果、株主や下級の宿屋の利益のために、拳闘試合や競馬・競艇が無数に開催されるようになり、それにつれて酒場やビール店も興奮をあふりたてることになるだろう。…またボウ

10) *Westmorland Advertiser and Kendal Chronicle*, 13 Sept. 1817, cited by Bough and Jones, *A Short Economic and Social History of the Lake Counties 1500-1830*, 1961. p. 288.

ネスやアムブルサイドの町だけでなく、湖水地方その他の地区でも、安息日の神聖がますます冒瀆されていくことは疑いのないことである¹¹⁾と将来を憂慮した。ワーズワースの主張には自然美を守ろうという気概とともに、下層階級の流入による俗化を阻止しようという紳士気取り (social snobbery) がうかがえる。またこの主張が当時高まりつつあった自由放任の思想や営業自由の原則に逆らっていることはいうまでもない。しかし、湖水地方の多くの地主がワーズワースの反対に同調したので、会社は計画を変更し、路線の延長をウインダミアの近くのパースウェイトの村までに止めて反対運動を鎮めた。

湖水地方に鉄道が通じ、湖上に遊覧船が走ると、予想どおりレジャー産業は着実に発展し、ウインダミアの人口と、そこを訪れる観光客の数は年をおって増えつづけた。ウインダミアと隣接のボウネスを合わせた人口は1850年には約2,000人であったが、1900年には約5,000人に増えた。しかし人口増加と観光客の増加は湖水を汚染し始めた。海洋に比して湖水は自浄能力が乏しいからである。ウインダミアとボウネスにおけるレジャー産業の発展は、他方において下水処理という難問の発生を意味していた。1860年代後半、ボウネスでは下水管を通すにも、沈殿槽を設けるにも適当な場所が見付からなかった。というのは、どの候補地も邸宅の見晴らしのよい敷地内にあって、地主が買収に応じないからである。やむなく沈殿槽はプロムナードの傍らに設置せざるをえなかったが、夏季には悪臭に対する抗議がもち上がった。ウインダミアでは汚水をひとまず森の中に捨て、そこからパイプで湖へ流すという至って原始的な方法がとられた。適当な下水畑の場所が見付けにくい上にコストが嵩むため、地主や納税者が承知しなかったからである。こうして弥縫策が続けられている間に環境汚染は進行して、1884年に湖底は「不潔極まる」という警告が水産庁から出され、かつて詩人が称えた湖水は今や「巨大な糞溜め」と呼ばれるに至った。その後も事態は著しい改善のないまま、問題は20世紀へもち越されることにな

11) W. Rollinson, *A History of Man in the Lake District*, 1967, p. 140.

った¹²⁾。

以上のように、自由放任の原理に基づく経済的利益の追求は、レジャー産業の繁栄と同時に観光公害を惹きおこしたのであるが、最後に、そうして「失われた美的価値」(lost value of beauty)に重大な関心を抱いた人びとが鉄道延長反対運動をおこしたこと、そしてその運動が「ナショナル・トラスト」のアイディアを育てる温床となったことを紹介してこの稿を終ることにしたい。

高い山々の間に大小さまざまな湖水が点在している「湖水地方」に入るにはケンダル・ウインダミア鉄道(1847年開通)はじめ数本の鉄道が通じたが、個々の湖水を結ぶ湖水地方内部の交通は駅馬車に頼っていた。観光資本がこれを放置するはずはない。美的環境保存論者の反対にも屈せず断続的に観光鉄道の計画が持ち上がったのは当然であった。しばらく下火になっていた鉄道延長計画が、1870年代、80年代に相次いで発表された。まず70年代には湖水地方の中心部、アムブルサイドとかケズイックへ鉄道を引き入れる計画が持ち上がって、経済開発派と環境保護派が再び激突することになった。1876年に主としてホテルと店舗の経営者をメンバーとする「イングランド湖水地方協会」(ELDA)という団体が生まれた。この団体は美観を損わずに道路の維持改善その他、アメニティの充実につとめるとともに、湖水地方の観光宣伝に力を入れた。一方、自然美保存派のリーダーとして鉄道反対運動に乗り出したのは地元ケンダルの工業資本家ロバート・ソマベル(Robert Somervell)で、彼は地元新聞を通じて住民に働きかけるとともに、ジョン・ラスキン(1819—1900年)の序文のついたパンフレット、*A protest against the extension of railway in the Lake District*を発行した。当時、湖水地方に住んでいたラスキンは「タイムズ」や「デイリー・ニュース」に投書して世論に訴えた。鉄道延長の無用についてラスキンは、新しい鉄道がやることは、ウインダミアやケズイックにやってくる「愚鈍な下層民である現代の観光客」をすくいにとっていくことだと言い¹³⁾、鉄道がつ

12) J. K. Walton, 'Windermere Tourist Trade in the Age of Railway 1847-1912,' in Westall (ed.) *Windermere in the Nineteenth Century*, 1976, p. 32.

けば「グラスミア湖周辺には飲み屋や九柱戯の遊戯場 (skittle grounds) ができ、やがて湖は壊れた空き瓶の浜辺がある汚水溜そのものになってしまうだろう」¹⁴⁾と主張した。鉄道延長計画をめぐる対立は「少数人の非物質的快楽に対する事業家や資本家の物質的利益」(「ウェストモーランド・ガゼット」)の対立とみられ、ラスキンは時流に逆らうドン・キホーテに見立てられた。計画は反対者にとっては幸いなことに、他の理由で沙汰止みになった。

その後、自然美保存派は湖水(サールミア湖)を給水源に使用したいというマンチェスター市の要求を撤回させたが、1883年にはまたもや湖水地内の2つの鉄道計画—Braithwaite and Buttermere 鉄道と Ennerdale 鉄道法案—に直面した。前者の表向きの目的は、近くの山から切り出される粘板岩スレート(屋根葺き材)を搬出することであった。この時の反対運動の中心人物は地元の牧師 H. D. ローンズリー(Rawnsley)で彼はソマベルの協力の下に湖水地方の自然を守る永続的な監視団体として、Lake District Defence Society (LDDS)を結成した。そのメンバーの上層部には当代一流の文人や政治家が名を連ねていたことは第2節で述べたとおりで、保護運動はこの時初めて新聞(「ウェストモーランド・ガゼット」)の協力をえた。カンバーランド西部の産業資本家の声を代弁していた「ホワイトヘイブン・ニュース」はラウンズリー等反対派を「安っぽい耽美主義者」、「騒々しいセンチメンタリスト達」といい、彼らの行動を「地主や財産家が鉄道から利益や便宜をうけることを禁止しようとするロンドンっ子のセンチメンタリズム」と非難した¹⁵⁾。しかし「タイムズ」や「スペクテーター」紙の力、大学やパブリック・スクールを含む全国的な請願運動に押されて、2つの鉄道計画はともに取り下げられた。

ローンズリーらが組織した LDDS は単に湖水地方における他人の行動を否定したり、制限したりするだけではなかった。観光公害を恐れて湖水に通ずる

13) B. L. Thompson, *The Lake District and the National Trust*, Kendal, 1946, p. 19.

14) Marshall & Walton, *op. cit.*, p. 208.

15) *Ibid.*, p. 214.

小道を閉鎖しようとする地主を説得して、一般の人びとの通行権を守る運動とか、アメニティを守る運動をおこして、万人が湖水地方を楽しめるように努力した。LDDS の運動はビクトリア時代における「ロマンチック運動」(Romantic Movement)の一環と考えられる。それは「ビクトリア朝の繁栄」によって、増大する経済的価値とともに、失われていく美的価値に気付いた人びとが起こした運動で、すでに2つの組織—ジョン・ラスキン、ジョン・スチュアート・ミル、T.H.ハックスリー、ウィリアム・モリスらの協力で生まれた共有地保存協会(Commons Preservation Society, 1865)と歴史的建造物保存協会(Society for Protection of Ancient Buildings, 1877)—が活動していた。1894年、ロンドンのグロブナー・ハウスでウェストミンスター公を座長とする会合が開かれ、国民のために自然美と歴史的建造物を保存する'society'をつくることが決議された。'society'は翌1895年1月15日に、National Trust の名称をもつ法人として正式に登録された。「ナショナル・トラスト」の3人の創立者はいずれも湖水地方をこよなく愛した理想主義者たちで、オクテイビア・ヒル(Miss Octavia Hill, 1832—1912)はダーウェントウォーターに優れた親友をもち、ロバート・ハンター(Sir Robert Hunter, 1844—1913)は最も頻繁に湖水地方を訪ねており、地元ハードウィック・ローンズリー(Cannon H. D. Rawnsley, 1856—1920)は1883年から1917年までケズイックに近いクロスウェイトに住んで牧師を務めていた。湖水地内への鉄道延長反対運動の中から生まれたローンズリーのLDDSの活動はヒルやハンターの強力な援助に支えられていた。LDDSの運動は後に「ナショナル・トラスト」に引き継がれ、ローンズリーは永遠の「湖水の番犬」(the watch-dog of the Lakes)としてその名を留めることになった¹⁶⁾。ちなみに「ナショナル・トラスト」が手掛けた最初の大仕事は、投機的な不動産業

16) M. Matherson (Secretary of the National Trust) 'The Work of National Trust', in J. L. Milne, *The National Trust, A Record of Fifty Years' Achievement*, 1946, pp. 122-125; Robin Fedden, *The Continuity Purpose, a History of the National Trust, its Aims and Work*, 1968, p. 4.

者に狙われ易いダーウェントウォーターの湖岸108エーカーを買収するために、7,000ポンドの資金を募集することであった¹⁷⁾。

17) Milne, *op. cit.*, p. 123.