

英国の海岸リゾート栈橋

2015年2月

政策研究大学院大学 客員教授

井上聰史

目 次

1. はじめに	1
2. 本研究の目的と構成	2
2.1 本研究の位置付けと目的	2
2.2 本研究の構成	2
3. 海岸リゾート棧橋の歴史	2
3.1 産業革命による経済発展	2
3.2 棧橋の歴史的展開	5
3.3 棧橋の地理的展開	10
4. 海岸リゾート棧橋の実態と特徴	16
4.1 全国の棧橋と現地踏査	16
4.2 踏査した棧橋の概要	17
4.3 踏査した棧橋の特徴	35
4.4 棧橋の機能と類型	41
4.5 棧橋の所有形態と維持・運営	44
4.4 棧橋を支えるボランティア活動	49
5. 英国人の休暇と海岸リゾート	50
5.1 宿泊を含む休暇旅行と海岸	50
5.2 日帰りの休暇旅行と海岸	53
5.3 生活に密着した海岸リゾート	55
6. 海岸リゾートの開発と運営	55
6.1 滞在型の海岸リゾート	55
6.2 棧橋の魅力と特徴	56
6.3 エスプラナード	61
6.4 海岸リゾートの多彩な展開	64
7. 日本への示唆と提言	66
7.1 日本の海岸の貧しさ	66
7.2 海を楽しむ棧橋の導入	66
7.3 日本型エスプラナードの形成	67
7.4 地方創生と港湾都市の活性化	68
8. 結論と今後の課題	69
7.1 結論	69
7.2 今後の課題	69
8. 謝辞	70
参考文献	70

英国の海岸リゾート棧橋

政策研究大学院大学客員教授

井上聰史

要 旨

わが国と同じ島国の英国には、全国各地の海辺の町にリゾート客が楽しむ海に突き出した多くの棧橋がある。それらは産業革命により英国経済が成熟した 1800 年代のビクトリア朝時代に建造された。これらの棧橋は歴史的遺産であるとともに、今日でも多くの人々が訪れ、全国の海岸リゾートの中核的な役割を果たしている。

本研究は、こうした英国の海岸リゾート棧橋の歴史及び現在の利用や運営の実態を現地調査と資料分析に基づき明らかにした。その成果を踏まえ、わが国の海辺の都市を活性化する戦略として棧橋を導入する可能性を提示した。

キーワード：英国、海岸リゾート、棧橋、地域活性化

1. はじめに

島国の英国には非常に多くの海岸リゾートがある。その各リゾートのシンボリックな存在として海に長く張り出した杭式の棧橋が人々の人気を集めている。これらの棧橋は、一般の港湾における貨物船を係留するための施設ではなく、海岸リゾートを訪れた人々が楽しむため施設である。その殆どは 1800 年代に鋳鉄製の杭を数多く組み合わせて築造されたものであり、全国各地の海岸リゾートに多数建設されており、他の国には例を見ない英国独特のものである。

全国各地にこうした棧橋は約 110 か所も建設された歴史をもつ。棧橋の多くは、1700 年代に始まる産業革命の成功により英国が「世界の工場」として繁栄を謳歌した 1800 年代のビクトリア朝時代に開発されたものである。その後これらの棧橋は、暴風や波浪、船舶の衝突、火災、老朽化により半数近くが既に消滅し、現在 58 本が残っているに過ぎない。今日ではビクトリア朝時代を偲ばせる歴史遺産となっている。

しかし英国人にとり、海は一年を通して安らぎと楽しみを与えてくれる特別な存在である。棧橋のユニークなところは、歴史遺産でありながら海岸リゾートの主役を今日でも果たしている点である。海を愛して止まぬ英国国民が気軽にリラックスする場として、また家族揃って楽しめる場として、多くの人々に楽しまれ続けている。

一方わが国も英国と同じ島国であり、古くから豊かな海の恵みを身近に感じながら生活をしてきた。しかし今日では、全国の海岸に、高波や高潮など自然の脅威から沿岸の地域を護るため堅固な防潮堤が張り巡らされている。自然災害に対する防災はもとより重要であるが、静穏な海や海岸を楽しむ利用する視点が大きく欠落していると云わざるを得ない。成熟化したわが国の国土づくりにおいては、海岸における防災と利用の巧みな共存が重要な役割を果たすものとする。その意味からも、棧橋を含む英国の海岸リゾートのあり方に学ぶべき点は少なくない。

2. 本研究の目的と構成

2. 1 本研究の位置付けと目的

英国の海岸リゾート栈橋については、英国でいくつかの研究がなされてきた。とくに全国的な海岸リゾートや栈橋の歴史など、歴史的な資料を読み解く研究が多くなされている。また個々の海岸リゾートの歴史についても郷土史的な観点から研究がなされてきた。しかし今日の栈橋の利用や運営の実態についての研究はあまり見ることが出来ない。またわが国ではほとんど栈橋に関する研究の成果は発表されていない。

こうした状況を受けて、本研究の目的は、英国の海岸リゾート栈橋について、既往研究の成果を調査とともに現地を直接踏査することにより、その発達の歴史と現在の利用や運営の実態を明らかにしようとするものである。また海岸リゾートの成り立ちや英国国民の海岸リゾートでの休暇についても、その実態を分析し考察する。

研究を進める中で、著者は2013年7月、2014年7月及び8月と、3回の栈橋踏査を実施した。これらの現地踏査により得られた知見に加え、英国栈橋協会(National Piers Society)の役員や各栈橋の関係者との面談により得られた情報にも多くを依っている。

折から、わが国では地方創生が大きな政策課題となっている。これからの沿岸部の地域の活性化を考えるうえでも、英国の海岸リゾート栈橋や海辺の町づくりを明らかにすることは重要だと考えた。このため今回の研究を踏まえ、現時点でのわが国への提言を取りまとめることとした。

2. 2 論文の構成

まず3章では、英国の海岸リゾート栈橋の歴史について述べる。背景にある産業革命による英国経済の発展とくに都市化の進展と交通網の発達を概観した。ついで栈橋の建造の歴史的な展開を見た後、全国の地理的な展開についても考察する。

4章では、まず著者が現地踏査した40本の栈橋について、その特徴を分析する。各栈橋の概要、さらに沿岸部の自然条件、栈橋の立地特性や開設年などについて述べる。続いて、栈橋の基本的な機能を分析し、その類型化を試みる。また栈橋の所有形態や維持運営、さらに重要な役割を果たすボランティア活動についても考察する。

5章では、英国の海岸リゾートの開発や運営面での特徴について考察する。まず英国国民の休暇における海岸の位置付けについて英国政府観光庁の調査データをもとに分析する。さらに海岸リゾートの空間構成や軸となるインフラについて述べるとともに、栈橋のもつ魅力を利用者の視点、構造上の視点、景観形成の視点などから考察する。

ついで6章で、わが国への示唆と提言をまとめる。また7章で結論と今後の研究課題について述べる。

3. 海岸リゾート栈橋の歴史

3. 1 産業革命による経済発展

まず、こうした海岸リゾートと栈橋が各地で開発される背景となった当時の英国の

経済状況や交通網について概観しておく。

(1) 都市化の進展

経済英国の英国は、18世紀後半から19世紀前半にかけて、いわゆる産業革命をヨーロッパ諸国に先駆けて成功させた^{3,4}。蒸気機関の発明に代表される各種の技術革新が鉄工業や綿工業などにおいて次々とおこり、農業を中心としたそれまでの英国経済を工業化していった。同時に新しい産業形態として工場制が生まれ、農村から大量の人口が賃金労働者として都市に流入し、急速な都市化が全国的に進行した。2,500人以上の人口が集中する地域を都市とみなすと、1700年にはロンドンを含めて68であったが、1750年には104、1801年には188となり、全人口の30%が都市に集中した。

また1801年に開始された国勢調査（人口センサス）によれば、ロンドンの人口96万人を筆頭にマンチェスター9万人、リバプール8万人、バーミンガム7.4万人、リーズ5.3万人と続いている。それが1861年にはロンドンが280万人(2.9倍)と成長する一方で、産業都市であるリバプール44.4万人(5.6倍)、マンチェスター33.8万人(3.8倍)、バーミンガム29.6万人(4倍)、リーズ20.7万人(3.9倍)と極めて急速な人口集中が進んだことが分かる。

全国の都市人口は、ロンドンを中心としながらも産業都市が数多く立地する北西部や北東部の地域にも大きく集中していた¹⁸。工業の発展からみると、北東部のヨークシャーではリーズやブラッドフォードを中心としたライディング地方で毛織物生産が、また西部の南ウェールズや北端部のノーザンバーランドには製鉄や炭鉱が、北西部のランカシャー地方では木綿紡績や織布工業が、さらにスコットランドでは亜麻布や絹工業が発展した。

(2) 交通網の発達

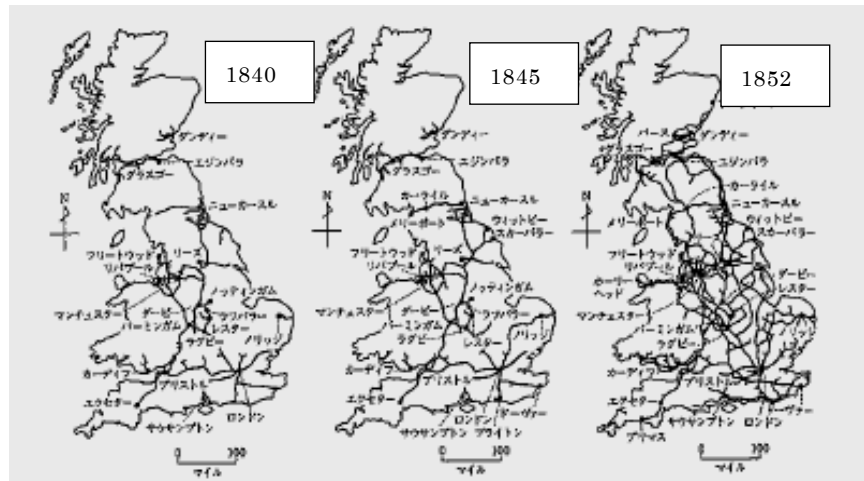
この時代のエネルギー源である石炭を運んだのは沿岸海運であり、運河による水運であった⁷。石炭がなければ生活も産業も成り立たなかった。ついで重要だったのは穀物である。18世紀の平均的な沿岸船の大きさは運河の舢舨とあまり変わらず、沿岸を走る船が容易に可航運河を遡ることができた。沿岸海運は英国の主要な輸送動脈であり、ロンドン、ザサンプトン、エクセター、ブリストル、スウォンジー、リバプール、グラスゴー、リーズ、ニューカッスル、ハル、リンなど至る所に帆船が見られた。

同時に沿岸海運は多くの旅客を輸送した。一般に嵐の危険が少ない4月から10月に限られていたとは云え、想像以上に多くの旅客の輸送手段であった。もっとも繁盛したルートは、ロンドンからケントの沿岸リゾートに向かうもので、1792年に18,000人の旅客を運んだ記録がある。道路輸送に比べ沿岸輸送の方がはるかに安かった。イングランド南部の旅客もロンドンへは沿岸輸送を好んだ。

蒸気機関の交通への導入は一般に思われている鉄道ではなく、実は交通に最初に蒸気力が使用されたのは沿岸海運の船であった。19世紀初期に、蒸気船による貨物や旅客の輸送は、英国の沿岸航路やハルからハンブルグ、リバプールからダブリンのような外国との短距離航路で急速に成長した。まだエンジン効率が悪く大量の石炭を必要としたため、長距離の運航は難しかったのである。テムズ河では、ロンドンとグレイブゼンド間に1815年蒸気船の旅客輸送が始まり、1842年には16隻で100万人以上の旅客を運んでいた記録がある。

19 世紀前半は、鉄道輸送が始まったとは云え、まだ沿岸海運による旅客輸送が活発であった。英国の蒸気船による沿岸旅客輸送サービスは、1840 年代初期にその規模と重要性において頂点に達し、90 の港湾を連結する 1,400 マイルもの定期航海サービスが行われていた。1849 年になっても、エジンバラとロンドン間の鉄道輸送はわずか 5,792 人にすぎなかったが、沿岸海運では 11,584 人が輸送された。19 世紀第 2 四半期における旅客蒸気船の好評さは、帆船に比べて速度や信頼性が高く、一方で馬車旅行に比べて安価であったことによる。

鉄道が最初に走ったのは 1825 年、リバプールとマンチェスター間である。その後、各地で急速に鉄道建設が展開されるとともに、鉄道による旅客輸送が普及していった。1840 年までに約 2400 マイル (3800 km) の鉄道網により、ロンドンとバーミンガム、マンチェスター、ブライトンなど主要な都市間が結ばれるまでになった。さらに 1850 年代には全国の主要都市を結ぶ鉄道網が出来上がるに至る。



(出所) 概説イギリス文化史、p108

図 - 1 19 世紀における鉄道網の発展

それまで内陸の旅客輸送は乗合馬車や郵便馬車であった。しかし通行する道路は有料のターンパイク道路であった。一般に多くの国では、投資の回収に長期間を有する道路や運河、港湾など交通インフラは政府が整備するが、英国では地域の保護者という意識の強い貴族など上流階級が自ら投資し開発した。運河は 1760 年代から急速に発達し、道路は 18 世紀初めから有料道路として、投資ブームを巻き起こしたほどである。

交通手段の発達によりさらに経済が成長し、英国の経済が成熟期に入るのが 1800 年代の半ばとされる。それはちょうどビクトリア王女 (1837 年-1901 年) の治世中期と重なる。それを象徴するのが、1851 年に開催された第 1 回ロンドン万国博覧会であった。ロンドンのハイドパークに建てられた総ガラス張りの巨大なパビリオンは水晶宮クリスタル・パレスと呼ばれ、英国の先端をいく機械類など 10 万点が他の国を圧倒するように展示された。

ちょうど英国の一般大衆の間に、娯楽としての「旅行」が定着するようになったのも、この時からだと云われている。旅行業の先駆けとされるトマス・クックは、1841 年に初めて鉄道を使った団体旅行を実施した。万国博覧会に際しては交通費や宿泊費、入場料などすべてを含む今日のパック旅行を仕立て、全国から多数の入場者を集めることに成功した。

3. 2 棧橋の歴史的展開

(1) 海岸リゾートの誕生

英国で海岸リゾートが登場するのは、18世紀中頃と云われる^{9,12}。海の冷水を浴び新鮮な空気を吸うことが健康にも良いと考えられるようになり、貴族など上流階級が休養と社交の場として訪れるようになり始める。そもそも英国で、彼らの社交活動が重要性を帯び始めるのは16世紀末から17世紀のようであり、それが次第に発展し、やがて19世紀のビクトリア朝時代にもっとも盛んになる^{4,10}。

都会生活をする貴族など上流階級が歩くこと自体を目的として歩く、いわゆる「散策」の場として“pleasure garden (社交庭園)”がロンドンの各地に整備されるようになる。現代の公園の原型である。庭園には散歩道、遊歩道が設けられ池やあずまやが配置され、レストランなどもあった。なかには屋根付きの円形劇場が建設されコンサートやパーティが催された。

こうしてロンドンで貴族など上流階級の間には社交活動が一般化してくると、やがて地方にもそれが及び、社交活動の場としてのニュータウンが各地に出来るようになった。その典型が、その昔ローマ人が拓いた温泉の遺跡のある町で、18世紀に保養と社交の街(リゾート)として興隆を極めるバース Bath である。英国には温泉をベースとするリゾートが全国に約50か所あったと云われる^{5,8}。

しかし病氣治療や休養を目的とした保養地としての温泉リゾートが、社交の舞台として成功すればするほど、成り上がり者や雑多な職業の人間が集まり、喧騒と遊興の都市に変貌していき、やがて貴族など上流階級が次第に足を遠退かせるようになる。そして彼らが、これらの温泉リゾートに代って向かった先がまだ拓けていない海辺の地であり、やがて海岸リゾートの誕生へと至るのである。

英国最初の海水浴場とされるヨークシャーYorkshireのスカーバラ Scarborough は、鉱泉と海水浴の両方を体験できるユニークなリゾートであったが、その中心はやはり海水浴であった^{12,19}。その南のマーゲート Margate なども新しく海辺に台頭したリゾートである。なかでも最も栄えたのは英国南部の海岸にあるブライトンである。もともと名もないさびれた漁村であったが、在住の3人の医者が海水浴の効用を書物に説き、自ら海水風呂など設備を整え、ブライトンへ健康回復にやってくる貴族など上流階級を増やしていった。

さらに決定的となったのは、後に国王ジョージ四世(1820-1830年)となるリージェント王子が1783年に当地を訪れ大いに気に入り、その後もたびたび訪問した。1789年には離宮ロイヤル・パビリオン Royal Pavilion をブライトンに建造し、華やかな饗宴を繰り広げたため、国中にその名声を広め繁栄の一途を辿った。

(2) 棧橋建造の幕開け

19世紀初頭には、こうした海岸リゾートに棧橋が建造され始める^{12,21}。保養に訪れた貴族や上流階級の「散策」の場として、まずはプロムナード棧橋 promenade pier が築造されるのである。入り口にゲートを設け料金を徴収する棧橋は、誰でも入れる訳でなく、限定された者だけがそぞろ歩きすることが出来る特別な空間であり、彼らのこうした要求を満たすことができた。棧橋は、安心して見たり見られたりする(to see and be seen)散策にとって格好の場を提供した。

さらに海の新鮮な空気を吸いながら海水の間近を歩くことは健康によく、しかも海に行く船の甲板に立っているような感じを船酔いすることなく楽しむことができ、普段見ることのできない海上からの街や山々の素晴らしい景色を眺めることが出来たのである。なによりも海の上を歩く非日常的な爽快感が大きな魅力となった。

南東海岸のマーゲート Margate には、1800 年頃に石積の防波堤を兼ねた係留施設が建設され、その上部はプロムナードとして整備されていた。やがて 1812 年に本格的な栈橋が築造された（しかし 1984 年に消失）。また 1823 年には、海岸リゾートとして栄えるブライトンにチェーン栈橋 Chain Pier が開設された（しかし 1896 年暴風で消失）。この栈橋はターナーやコンスタブルなど著名な画家たちにより好んで描かれた。また 1814 年にはワイト島 Isle of Wight のライド Ryde に栈橋が築造される。これら一群の栈橋が英国における海岸リゾートの栈橋 pleasure pier の歴史を開いたと云ってよい。

（3）栈橋建造の地方展開

やがて 1830 年代から 1850 年代にかけて、次第に各地の海岸リゾートで栈橋が建設され始めた。産業革命による経済の成長により実力を増してきた貿易商人、工場経営者、金融業者など多くの中流階級が貴族など上流階級に加えて海岸リゾートを訪れるようになった^{12, 13}。

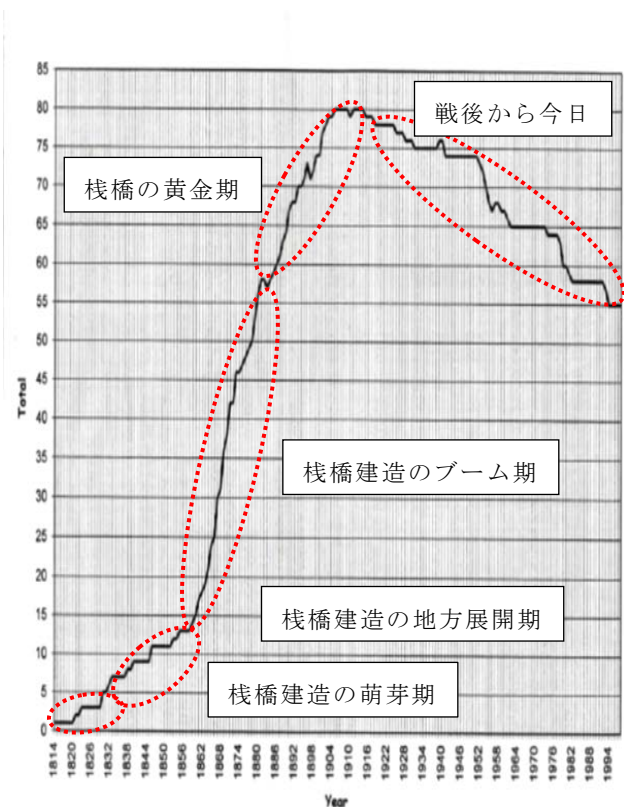
この時期になると、ロンドンや各地の都市からリゾートにやって来る旅客のため、帆船やがて蒸気船が主要都市とリゾートの間に就航するようになり、栈橋は当初の散策を楽しむ場から、船舶が接岸し旅客が安全に乗降する施設としての機能を兼ね備えるように変化する。

栈橋が未整備なリゾートでは、沖合の船舶からボートに乗り移り、岸边近くに来ると男たちに担がれて浜辺にあがるのが普通であった。とくに夫人たちにとっては耐え難い試練であった。



（出所）英国栈橋協会 HP

図 - 2 ブライトンの海岸プロムナードとチェーン栈橋



出所：Guide to British Piers, 3rd ed. NPS, 1998¹⁷

図 - 3 供用中の栈橋の本数の推移

こうして栈橋が重要性を増し、干満に拘わらず船舶が常に着棧できるよう水深を確保するため栈橋は次第に沖合に延長され、サウスエンド Southend 栈橋のように 2,000m を越える長大なものも建造されるようになっていく。

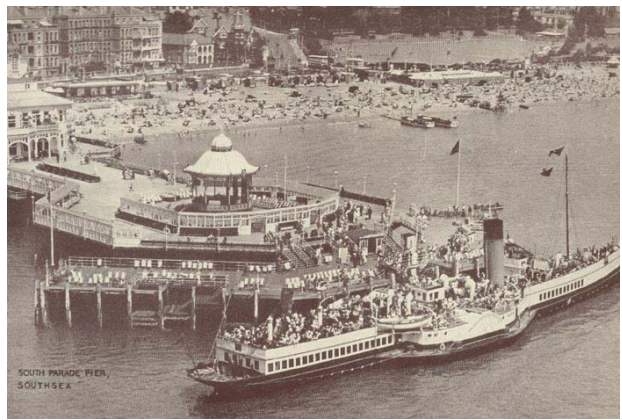
(4) 大衆余暇時代の到来と栈橋ブーム

しかし本当の栈橋ブームが始まるのは 1860-1870 年代である¹⁹。それは酷使されていた労働階級に対して休日が次第に確保され、大衆余暇時代の勃興期が到来したことによる。1847 年に 10 時間労働法が制定され、1850 年には工場法が改正され土曜日の半ドンが導入された。1871 年には銀行休日法が制定され、国民の休日が制定された。

また 1840-1850 年代にかけて、蒸気機関車による鉄道が全国にネットワークを形成するようになり、蒸気船サービスの発達とともに、海岸リゾートが大衆にとっても手軽に出掛けることのできる余暇の場に変貌していったのである。例えば 1841 年にはロンドンとブライトンを結ぶ鉄道が開通し、ブライトンへの日帰り旅行が可能になった。1861 年には 1 日に 3 万人もの旅行客がブライトンにやってきましたと云う。

実にこの時期、年間に平均 2 本の栈橋が全国で開設された。当時の栈橋は幅も 10m 足らずと非常に狭いものが普通であった。その役割も至って単純で、海上を散策するプロムナード機能と船舶を接岸させ旅客や荷物を積み卸しする係留機能に限られていた。興味深いことにこの時期の栈橋築造プロジェクトはリゾートの地元住民や周辺の関係者であった。しかもブラックプール Blackpool の最初の栈橋 North Pier では約 12% の配当を実に 50 年間支払うことが出来たと云う。また 1870 年代に成功した栈橋は、6% (イーストボーン Eastbourne) から 10% (ヘイスティングス Hastings) の間の水準で配当を行っている。もちろんその一方で財政的な困難に直面する栈橋も少なからず記録されている。

英国の栈橋づくりに燦然たる名を刻む技術者がいる。ユージニウス・バーチ Eugeniu Birch (1818-1884 年) である。バーチ Birch は東海岸のマーゲート栈橋 Margate Pier を皮切りとしてブラックプール・ノース栈橋 North Pier/Blackpool、ブライトン・ウエスト栈橋 West Pier/Brighton、イーストボーン栈橋 Eastbourne、スカボロー栈



(出所) www.kingswearcastle.co.uk

図 - 4 蒸気船の発着で賑わうサウスシー栈橋



(出所) History of Blackpool www.rmhh.co.uk

図—5 ブラックプール・ノース栈橋

橋 Scarborough、ウェストン・スーパー・メア・バーンベック 棧橋 Birnbeck Pier/Weston-super-Mare など、実に約 30 年間に 14 の棧橋を設計、築造した。そのすべての棧橋が大きな評価を得た。

彼は土木施設の優れた設計で数々の受賞を得た後、インドにわたり鉄道建設を指導した。帰国後、海岸リゾートの棧橋建設に関わり、それまでの木造棧橋に代えて鑄鉄製のスクリューパーイルを導入した。またインド滞在の経験を活かした建築デザインが人々の関心を引き付けた。

この他にも全国の棧橋建設に活躍する技術者の多くは、まさに発展期にあった鉄道事業の橋梁建設や高架化の経験と実績を活かして、棧橋プロジェクトに進出したと云える。

(5) 棧橋の大型化と黄金期

こうした棧橋建造ブームが続く中で、海岸リゾートの市場は徐々に構造的な変化をみせ始めていった^{12,19}。最初のリゾート利用者である貴族など上流階級にとって、にわかに入ってきた大量の新参利用者は生活習慣や文化も異なり、海岸リゾートのもつ本来の良さを損なうものと捉えられた。このため各地で両者の摩擦と衝突が発生した。リゾートを抱える地域にとっては、その両者とも大事な顧客であり、それぞれの要求に応えることが重要であった。

やがて労働者階級のための本格的な大衆リゾートとして発展するブラックプール Blackpool では、この時期に全国に先駆けて、まず North Pier が貴族など上流階級を対象に絞って差別化したサービスを提供するため、棧橋の幅を大きく拡張しパビリオンを建設し、ビクトリア朝時代に相応しい音楽を演奏するコンサートの提供を始めた。この成功をみた他の棧橋も続々とこれに従い、ランディドノー Llandudno 棧橋では棧橋先端に 2000 人収容のホールを、また棧橋途中には 4000 人収容のホールを建設した。

やがて海岸リゾートの棧橋には、こうした大型のパビリオン (Summer & Winter Gardens) があり、そこで常にコンサート上演が提供されることが当たり前になっていった。そして 1880 年代後半から 1890 年代にかけて棧橋建設の第 2 次ブームが展開する。それは本格的な大衆余暇時代の到来と爆発的な需要の増加に応じて、全国各地の既存の棧橋が拡張され、パビリオンの整備はもちろん広範なレジャーのための娯楽施設が棧橋に導入されるのである。



(出所) Sussex Piers www.simplonpc.co.uk

図 - 6 ブライトンのパレス棧橋

既存棧橋の再整備だけでなく、新規の棧橋建設も急速に進んだ。また棧橋には旅客や貨物を輸送する蒸気船が着くだけでなく、リゾートに滞在する人々が楽しむ遊覧船、観光船が盛んに発着するようになる。こうして海岸リゾート間での競争が激化し、それが棧橋の拡張や再整備に拍車を掛け、さらに棧橋の上で提供する娯楽やサービスの

内容を次々と拡大させる時代に入っていった。大規模な海岸リゾートの栈橋は、それ自体がほとんど総合的なレジャー・センターと化し、多くの日帰り観光客が丸1日を潰すに十分な仕掛けを備えるようになった。

そして年間に何百万と云う観光客が海岸リゾートを訪れるようになる。大規模な海岸リゾートでは複数の栈橋が建設されるに至る。Weston-super-Mare の Grand Pier は 1904 年の開設であり、国内では最後に建設された本格的な栈橋と考えられている。こうした栈橋プロジェクトを実現するためには大規模な栈橋投資が必要であり、ロンドンや地方の大都市からやって来る多くの企業集団（コンソーシアム）が力を見せるようになった。第1期栈橋ブームのように地元の資金の出番は極めて少なくなった。しかし事業のリスクも大きくなり失敗するケースも増え、場合によっては地元自治体が救済に乗り出すことも少なくなかった。

（6）戦後の栈橋と今日

しかし栈橋の建設ブームは、第一次世界大戦が始まる 1914 年をもって実質的に終わりを告げた¹²。そして第二次大戦が始まる 1939 年までの平和の時期にも、新規の栈橋建設は息を吹き返さなかった。とは云え、その一方で海岸リゾートは空前の賑わいを見せた。毎年ブラックプールには 700 万人、サウスエンドには 550 万人、ヘイスティングスには 300 万人、イーストボーンには 100 万人が訪れた。

やがて第二次大戦に入ると、栈橋のあるものは戦時利用に転用され、あるものは独軍の上陸を阻止する措置として切断されたり破壊されたりした。やがて終戦を迎えるが、栈橋にかつての賑わいは戻らなかった。それは長年にわたり放置したため、多くの栈橋が大掛かりな維持補修を必要としていたが、所要の資金が枯渇しており、1950 年代だけで 7 本の栈橋が姿を消した。

戦後しばらくの間、海岸リゾートには人々が再び訪れるようになる²⁰。例えば 1950 年にサウスエンド Southend 栈橋は約 580 万人の入込を記録している。しかし戦後の復興が終わり新しい経済が成長する時代に入ると、しだいに海岸リゾートは人々の関心から遠ざかっていった。こうした事態をもたらしたのは、栈橋の老朽化だけではなく、新しい時代の経済が進む中で、人々の所得は向上し、都市の生活環境も格段に整備され、余暇のために海辺にこぞって出かけて過ごす必要性が薄くなった。19 世紀の海岸リゾートは、汚染された都市から脱出したい欲求に支えられていた。

また 1970 年代に始まる航空機の発達と大衆化により、地中海沿岸や欧州各地など海外へ気軽に旅行できるようになった。航空運賃が低廉化し物価が安く気候にも恵まれたスペインや南仏など地中海沿岸への休暇旅行は一気に拡大した。このため国内各地の海岸リゾートの魅力が相対的に低下し、観光客の大幅な減少をもたらしたと考えられている²¹。



（出所）著者撮影

図 - 7 ウェストン・スーパー・メア・グランド栈橋

しかし、後述するように、今日、海岸リゾートは英国国民にとって極めて身近な休暇やリフレッシュの場として、日常生活の中にしっかりと定着している。子供連れの家族から若者世代や老夫婦まで幅広い年齢層の国民にとって、海や海浜は身近で自然豊かなレクリエーションの場となっている。海水浴や貝拾い、砂遊び、ヨット、釣り、散策などさまざまな活動が広く見られる。これら英国の栈橋のユニークな点は、英国が誇る 150 年近い歴史的な遺産であるとともに、来訪者が減ったとはいえ今日でも内外から多くの利用者が訪れる現役の構築物であり、いまでも海岸リゾートの中核的な存在であり続けている。

ただ、海岸リゾートに残る栈橋は物理的にも経営的にも極めて厳しい状況に置かれている。海岸リゾートへの訪問者数が大幅に減った現在、栈橋の多くは自己の事業収入だけで十分な維持保守を行っていくことができずにいる。個人やさまざまな団体の支援を受けながら細々と対応している現状にある。しかも栈橋の老朽化は時間とともに否応なく進んで行く。バーンベック栈橋に象徴されるように、圧倒的な賑わいをみせた栈橋がその歴史的な役割を終え、静かに姿を消していくことも稀ではない。その一方で、後述するように、英国に根付く自主独立の精神とボランティア活動が、各地でさまざまな栈橋の保存、再生運動を活発に展開している。

3. 3 栈橋の地理的展開

(1) 1800 年代前半

栈橋の歴史に詳しいシジル・ベインブリッジ (Cyril Bainbridge) の研究¹²により、100 を越える栈橋が、全国の海岸にどのように開発されて来たかを見てみる。まず海岸リゾート開発に伴う栈橋建造の萌芽期から地方展開にあたる 1800 年代前半には、図 2.3 が示すように、ロンドンからほど近いテムズ河口の一带に、サウスエンド (Southend) 1830 年、ハーネ・ベイ (Herne Bay) 1832 年、マーゲート (Margate) 1856 年やディール (Deal) 1838 年など多くの栈橋が開設されたことがよく分かる。

さらに南部の海岸でも、すでにブライトン (Brighton) は海岸リゾートとして急速に発展しつつあり、ロンドンとの間に一日 50 便以上の馬車が走ったと云う。1823 年にブライトン・チェーン栈橋 (Brighton Chain Pier) が出来た。ターナーやコンスタブルなど有名な画家達により描かれたが、1896 年に暴風により大破し、2 か月後に撤去された。またワイト島では、このブライトンより 10 年近く早く、1814 年にライド (Ryde) に栈橋が出来上がった。

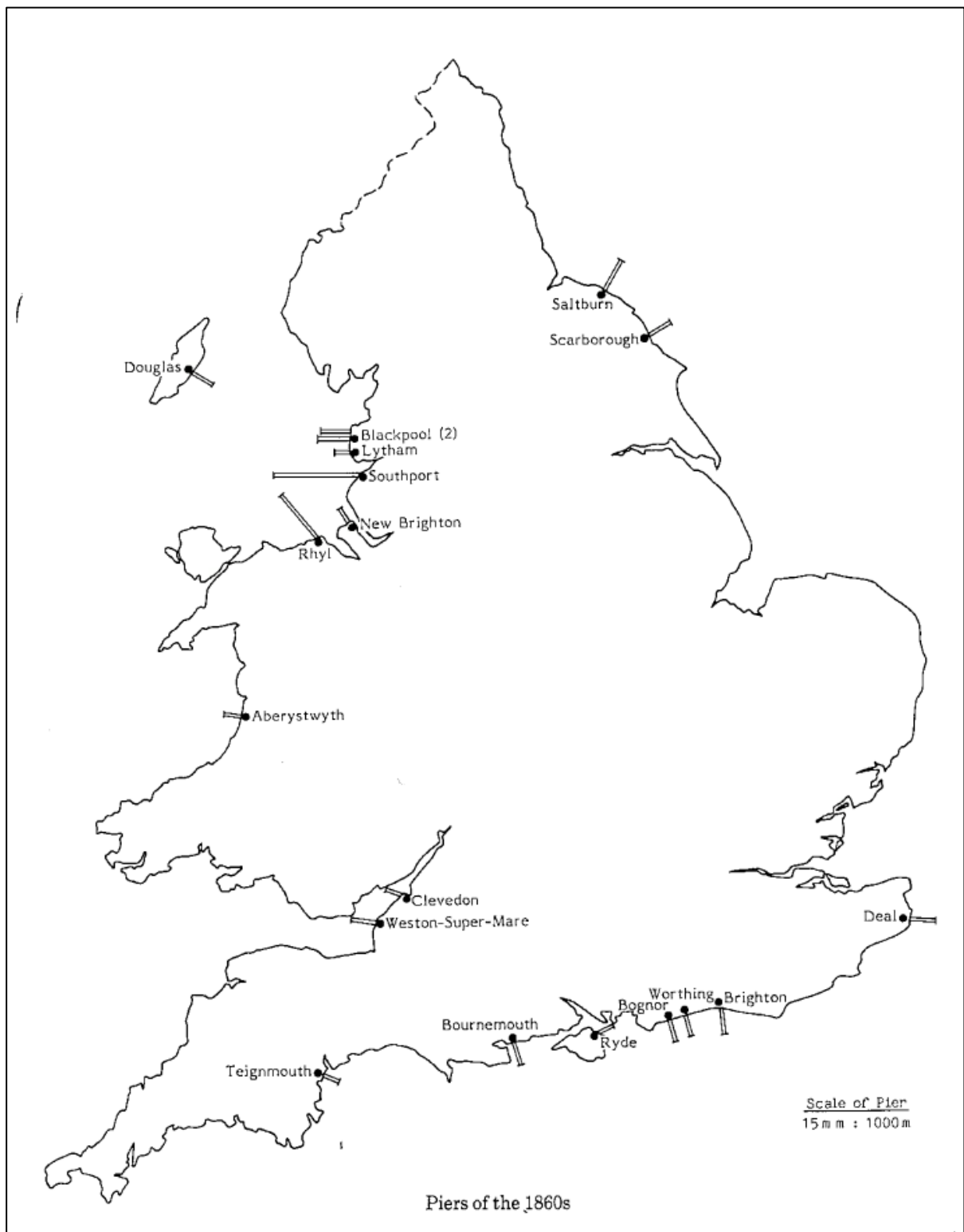
(2) 1869 年代

19 世紀半ばには、いよいよ海岸リゾートの大衆化が始まるが、この 1860 年代に開設された栈橋が図 2.4 に示されている。ディールでは先に作られた栈橋を撤去し、ユージニウス・バーチ (Eugenius Birch) の設計で 1864 年に新設された。南部の海岸では、押し寄せるリゾート客に応じて 2 本目のウエスト栈橋 (West Pier) が、同じくバーチの設計により建設された。さらに南海岸ではリゾートが次々と拓かれワーシング (Worthing) 1862 年、ボグノール (Bognor) 1865 年などの栈橋が開設された。またロンドンからかなり離れた南西海岸でもボーンマス (Bournemouth) やテインマス (Teignmouth) では、上流階級が引退後に定住する海岸リゾート地として発展が始ま



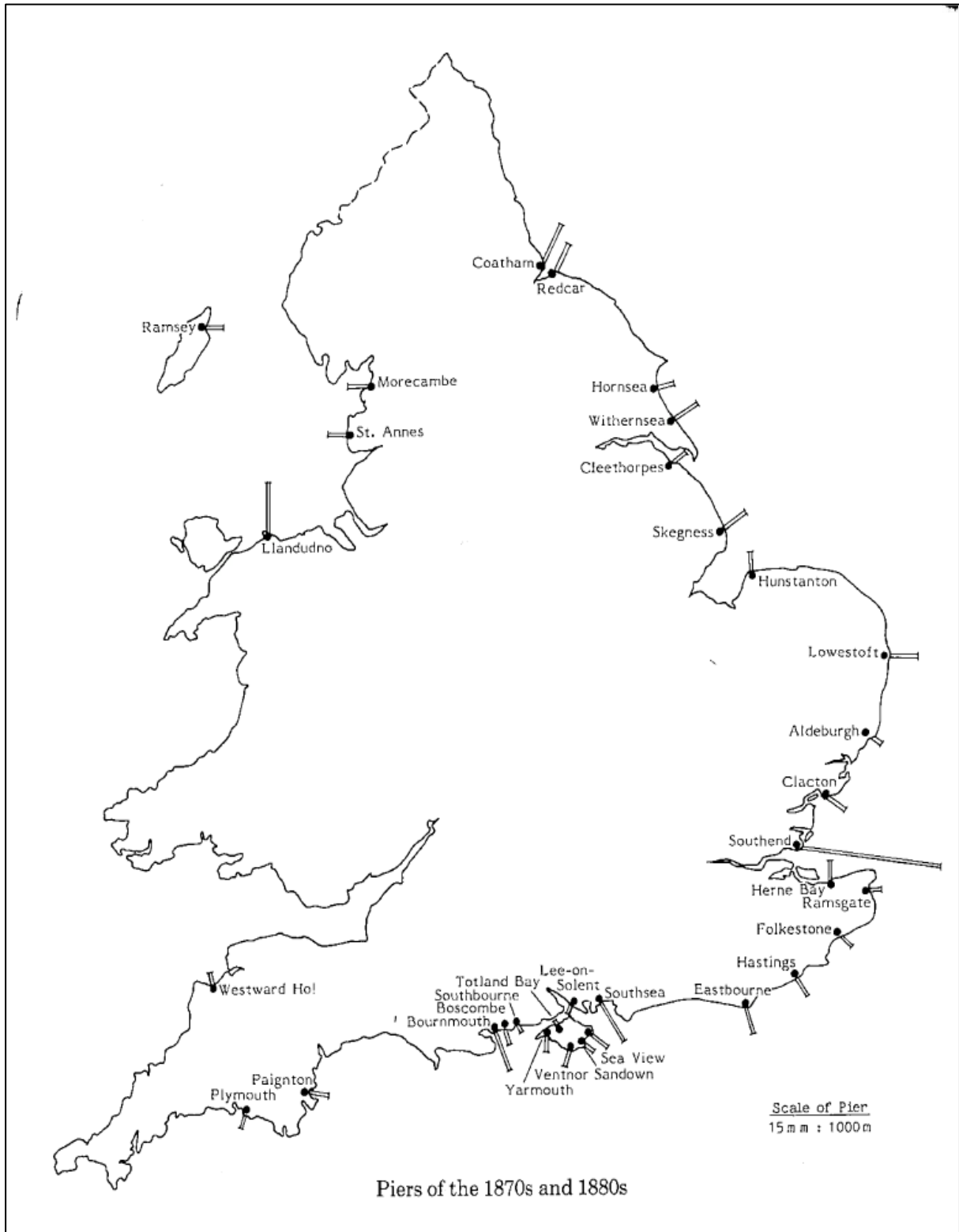
出典：Bainbridge, Cyril(1986)¹² p. 24.

図-8 1814年～1858年に建造された栈橋



出典：Bainbridge, Cyril(1986)¹² p. 58.

図-9 1860年代に建造された栈橋



出典：Bainbridge, Cyril(1986)¹² p.108.

図-10 1870年代～1880年代に建造された栈橋



出典：Bainbridge, Cyril(1986)¹² p.126.

図-11 1890年以降に建造された栈橋

り、栈橋の建設が始まった。

また産業の中心都市マンチェスター (Manchester) やリバプール (Liverpool) に近い北西部の海岸では、猛烈な勢いで海岸リゾートが開発され、それとともに栈橋が競争のように建設された。サウスポート (Southport) 1860 年、ブラックプール・ノース (Blackpool North) 1863 年、ブラックプール・セントラル (Blackpool Central) 1868 年などの栈橋であり、さらにこれら産業都市から近い北部ウェールズ (Wales) にもニューブライトン (New Brighton) 1867 年やリル (Rhyl) 1867 年に栈橋が完成した。また貿易都市として発展するブリストル (Bristol) やカーディフ (Cardiff) から市民が利用する海岸リゾートとして、ブリストル湾南岸にクレブドン (Clevedon) 1869 年やウェストン・スーパー・メア・バーンベック (Weston-super-Mare-Birnbeck) 1867 年の栈橋が開設された。

(3) 1870 年代～1880 年代

そして 1870 年代から 1880 年代は栈橋開発の 1 次ブームから 2 次ブームにあたり、**図 2.5** のように、極めて多くの栈橋が全国各地の海岸に開発された。この頃には既に鉄道ネットワークも全国に広がり、都市の市民が海岸リゾートに出掛けることは非常に容易になった。このため南部の海岸では、イーストボーン (Eastbourne) 1872 年、ヘイスティング (Hastings) 1872 年、さらにポーツマス (Portsmouth) にも近いサウスシー (Southsea) 1878 年に栈橋が建設され、ボーンマス (Bournemouth) 栈橋の更新 (1880 年) や同じ海岸にボスクーム (Boscombe) 栈橋が 1889 年に完成した。

またビクトリア女王がこよなく愛し別邸を設けたワイト島では、急速に全島での海岸リゾート開発が進み、トットランド・ベイ (Totland Bay) 1870 年、ベントナー (Ventnor) 1872 年、ヤーマス (Yarmouth) 1876 年、シービュー (Seaview) 1880 年に栈橋が建設された。さらに英国本土の南西部でもペイントン (Paignton) 1879 年 やプリマス (Plymouth) 1883 年の栈橋が稼働した。

なによりも目を奪うのは、英国東海岸におけるリゾート化と栈橋の開発である。既に 1870 年代に、内陸にリーズ (Leeds) やシェフィールド (Sheffield) など産業都市を抱える北東部の海岸にも、レッドカー (Redcar) 1873 年、コーサム (Coatham) 1875 年、クリーソープス (Cleethorpes) 1875 年、ウィズンシー (Withernsea) 1878 年、ホーンシー (Hornsea) 1879 年などの栈橋が誕生した。1880 年代に入っても勢いは衰えず、スケッグネス (Skegness) 1881 年、ローストフト Lowestoft 1882 年、ラムスゲート (Ramsgate) 1881 年などが完成し、さらにサウスエンド (Southend) では木造の栈橋が危険な状態になり 1888 年には鉄製の栈橋に取って代わった。しかし船舶で来るリゾート客の需要はさらに増加したため、浚渫する代わりに栈橋を伸張することとし、1898 年に総延長 7080ft となり世界一の長さの栈橋となった。

(4) 1890 年代以降

1890 年以降に建造された栈橋は**図 2.6** に示す通りである。このうちの 2/3 以上は栈橋建造の第 2 次ブームと云われる 1890 年代に作られたものである。その立地はほぼ全国の海岸に及んでいる。南部ではワイト島のシャンクリン (Shanklin) 1891 年や南東海岸のドーバー (Dover) 1893 年、南西海岸のスワネージ (Swanage) 1893 年などの栈橋が建設された。また北西海岸では中心的なリゾート、ブラックプールに 3 本目の栈

橋となるブラックプール・サウス (Blackpool South) 1893 年が建設されるとともに、ウェールズ北部でもバンガー (Bangor) 1896 年、ロス (Rhos) 1896 年、コルウィン・ベイ (Colwyn Bay) 1899 年の栈橋が相次いで建設された。

また従来開発されていなかったウェールズ南部でもペンアルス (Penarth) 1898 年、マンブルズ (Mumble) 1898 年などの栈橋が開設された。そして 20 世紀に入っても 1900 年代初めまで、栈橋の開発は続いた。南部海岸のブライトン・パレス (Brighton Palace) 1901 年や東海岸のクロマー (Cromer) 1901 年の栈橋を始めとして、ブリストル湾南岸のウェストン・スーパー・メア・グランド (Weston-super-Mare Grand) 1904 年、バーンハム・オン・シー (Burnham-on-Sea) 1906 年などの栈橋が建設された。

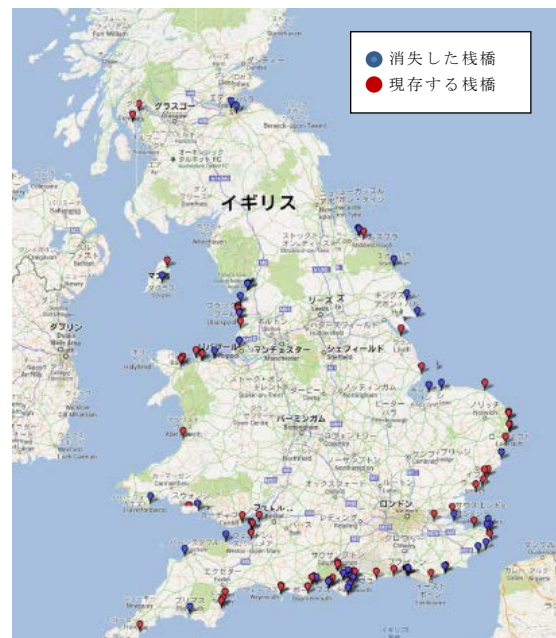
4. 海岸リゾート栈橋の実態と特徴

4. 1 全国の栈橋と現地踏査

英国栈橋協会 National Piers Society が編集し昨年 7 月に English Heritage から出版された British Seaside Pier²¹ によれば、現存する栈橋は 61 本とし記載している。同協会のウェブサイトでは、図-12 に示すように、現存している栈橋は 58 本あり、消失した栈橋は 40 本ある。また同協会が 1989 年に発行した Guide to British Piers¹⁷ では 55 本の栈橋が現存すると述べている。その後、この 55 本の栈橋のうち、3 本 (Brighton West Pier, Fleetwood Pier, Southampton Royal Pier) が消失したので、52 本が残っている筈であるが、冒頭の図書には 9 本の栈橋が新たに追加され、計 61 本となっている。

このように全国の栈橋を正確に把握することが容易でないことが伺われる。なによりも栈橋をどのように定義するかにより、当然ながら対象となる栈橋数は異なる。また、英国栈橋協会の資料でありながら、これだけ変化があると云うことは、調査者にも依ると考えるべきであろう。基礎とする情報や資料の入手しやすさや執筆者の踏査の範囲にも依るのである。

今回の研究では、40 本の栈橋を 2013 年から 2014 年にかけて 3 回にわたり踏査した。踏査の時点で最新の情報であった英国栈橋協会のウェブサイトの情報に依っている。踏査の対象としては、交通の便の制約はあるものの極力広い範囲に存在する栈橋を対象とした。東海岸はアングリアン半島のノーフォーク州にあるクロマー栈橋から南に下り、消失したマーゲート栈橋を含む英国の東南海岸、南部海岸、南西部海岸、さらに北上してブリストル湾岸、ウェールズ北部海岸から英北部のブラックプールまで、



(出所) 英国栈橋協会 HP より作成

図-12 英国における栈橋の分布

所要な栈橋はほぼすべて踏査した。またワイト島にある栈橋もすべて踏査した。

後述するように、供用初年の時期別にみると、1829年までの萌芽期が8本、1859年までの地方展開期が10本、1860年～1879年までの建設ブーム期が15本、1880年～1899年の黄金期が8本、1900年代が4本と幅広い年代に渡っている。ワイト島のライド栈橋 Ryde Pier が1814年開設であり、今年200周年を迎える。また栈橋の延長も全国最長の7080ft(2158m)の Southend Pier から、全国で最短の117ft(37m)の Burnham-on-Sea Pier まで変化に富んでいる。以下の各栈橋の概要は National Piers Society 英国栈橋協会の資料及び地元で出版された文献に多くを依っている^{12-17, 19-22}。

4. 2 踏査した栈橋の概要

(1) クローマー栈橋 (Cromer Pier)

現在の栈橋は1901年に完成したものである。その前に2つの栈橋が建設されたが壊れた。最初は1822年に木製の短い栈橋が建設され1843年に嵐により壊れた。2番目の栈橋は同じく木製であったが、1897年に石炭船が衝突し大破した。その後1900年に延長136mの栈橋工事が開始した。

栈橋は落ち着いた雰囲気をもち、先端には500人を収容できるビクトリア様式の劇場があって、全国の栈橋でも数少ない伝統的な夏場のショーや日曜コンサートを開催している。さらに最先端には、沿岸一帯の海難救助活動の拠点となる救命艇基地がある。

(2) サウスエンド栈橋 (Southend-on-Sea Pier)

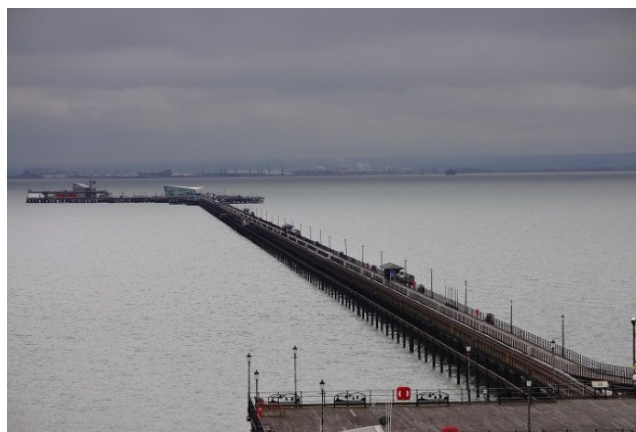
1830年、テムズ川河口の左岸のサウスエンドに、延長600ftの木製の栈橋が開設された。ロンドンからの船に依るリゾート利用者を受け入れるためであった。しかし低潮位には使えぬため延伸を重ね、1846年には7,000ftに達し欧州で最も長い栈橋となった。その後、所有権が転売され、1873年に地元自治体が購入し、今日に至っている。

1885年に、老朽化した栈橋を新たに鋼鉄製の栈橋に取り替えることを決定し、1890年に7,080ftの栈橋がオープンした。先端まで走る電気鉄道が敷設された。その後も1976年、1995年、2005



(出所) 著者撮影

図-13 クローマー栈橋



(出所) 著者撮影

図-14 サウスエンド栈橋

年など、幾度となく大規模な火災により栈橋上の施設が大破されたが、地元の努力で再建されている。

(3) グレーブセンド・タウン栈橋 (Gravesend Town Pier)

この栈橋は、鋳鉄製で現存する世界最古のものだと云う。1834年開設から8年間でロンドンへ向かう350万人の旅客が利用したが、やがて鉄道の敷設により利用が減少し、レジャー用の船舶の利用に代わった。しかしテムズ川対岸の鉄道が開設すると、渡船による利用者が増加。

2000年に地元自治体が朽ちていた栈橋を買い取り、郡や各種財団からの助成を受け、再生事業を2002年に完成させた。さらに栈橋上にレストランやバーを整備し、先端にフェリーやクルーズヨットのためのポンツーンを設置した。



(出所) 著者撮影

図-15 グレーブセンド・タウン栈橋

(4) ハーン・ベイ栈橋 (Herne Bay Pier)

最初の栈橋は1832年に開設し、延長3633ft(1100m)であった。栈橋上に荷物輸送のための軌道を翌年に敷設。しかし1862年にロンドンとの蒸気船が就航廃止し、暴風や船虫の被害により閉鎖。新たな木製栈橋が1873年に開設され、1884年には劇場が整備された。やがて1899年に3代目の3787ftの栈橋に取り替えられた。1909年には地元自治体が栈橋を買い取り、入り口を広げ、さらに大劇場を1910年に整備した。



(出所) 著者撮影

図-16 ハーン・ベイ栈橋

第二次大戦中は防衛のため栈橋は切断された。その後修復されたが火災や洪水で破損。1968年には栈橋が危険となり岸に近い部分を除いて閉鎖。1970年、大劇場が焼失。1978年、暴風により栈橋主要部が破壊され、先端部が沖に孤立。2009年、地元のカンタベリー市はHerne Bay Pier Trust(財団)を設立し、栈橋の運営を委任。その後、市側と財団との間で、既存のパビリオン立て替えやマリーナ開発など栈橋の将来計画を巡り、意見が合わず混乱が続いている。

(5) マーゲート栈橋 (Margate Pier)

1824年、Margate 栈橋港湾会社が1100ft の木造栈橋(jetty)を船着き場として建設。この栈橋は干潮時のみ通行可能で頻繁な補修も要し、1851年に暴風で破壊。会社は1855年新しい栈橋 New Jetty(Margate Pier Harbor Wall と区別するためこう呼ばれる)を開設した。これは著名な栈橋技師ユージニウス・バーチ(Eugenius Birch)の最初の作品。栈橋はさらに延伸され八角形の先端部とパビリオンが建設された。

第二次大戦後に再開された定期船サービスは1966年に廃止。1976年に栈橋は安全性の理由から閉鎖、1978年に暴風で破壊された。栈橋の残骸が今日も僅かに残る。

(6) ディール栈橋 (Deal Pier)

現在の栈橋は3番目のものである。最初の栈橋は1838年に建設され、船舶利用もされたが、1857年に流失した。ユージニウス・バーチ(Eugenius Birch)による2代目の栈橋(1100ft)は1864年に開設。1920年に地元自治体がい取ったが、船舶の衝突により被災した栈橋は1954年に撤去された。

1957年、鉄筋コンクリート製で1026ft長の新しい栈橋が開設された。2008年には著名建築家 Niall Mclaughlin の設計によるカフェが先端部に完成。素晴らしい釣り場として国際的にも認知されている。2009年冬の暴風により被災し、2013年春にも被災した。

(7) ヘイスティングス栈橋 (Hastings Pier)

この華麗な栈橋もユージニウス・バーチ(Eugenius Birch)の設計になるもので、1872年に開設された。海底下に有史前の林が見つかり、檣の大木を抜いた後、再度スクリー

パイルを打ち込まざるを得なかったため工事が遅れた。栈橋は延長910ft、2000人収容のパビリオンを先端部にもつ。その後、岸寄りの部分に様々な施設が導入された。パビリオンは1917年に焼失、1922年にやや簡素化されたデザインで再建された。

1993年、暴風により大きく被災し栈橋は1996年に売りに出た。2006年に栈橋は閉



(出所) en.wikipedia.org-

図—17 マーゲート栈橋



(出所) 著者撮影

図—18 ディール栈橋

鎖されたが、地元の栈橋再生グループや市民が活動を開始し、2010年にヘイスティングス市は強制買収をすることを決議した。しかし火災が発生し栈橋は大破する。2011年、強制買収の執行に入り、2013年に再生グループ、Hastings Pier Charity (HPC)の所有になった。HPCの会長にパリのディズニーランドや世界各地のマダム・タッソーを成功させたシモン・オピー (Simon Opie) 氏を迎え、再生計画を発表した。総額13.9百万ポンドの事業で、現在施工中。2015年春に開業の予定。費用の大半は歴史遺産宝くじ基金 Heritage Lottery Fund から提供される。



(出所) www.telegraph.co.uk

図—19 ヘイスティングス栈橋

(8) イーストボーン栈橋 (Eastbourne Pier)

イーストボーン栈橋会社は1865年に設立された。この栈橋もユージニウス・バーチ (Eugenius Birch) の設計で1870年に完成した。1877年に暴風で岸寄りの部分が流され、嵩上げて再建された。1888年に400人収容の劇場が先端部に整備され、やがて1899-1901年に1000人収容の劇場とバー、パノラマ望遠劇場 (Camera Obscura) からなる大型パビリオンに取って代わられた。1970年に劇場は焼失したが、再建された。1987年に暴風により被災したが再建された。



(出所) 著者撮影

図—20 イーストボーン栈橋

2009年、英国の歴史遺産 Grade II*(Grade IIより重要度が高い)に登録された。同年、所有者のSix Piers社は売却を表明したが、栈橋の利用が盛況なため事業続行を決定。2010年には改装されたOcean Suiteが再オープンした。

なお調査から帰国した直後の7月30日、午後3時頃に火災が発生し、栈橋の岸寄りにある壮麗なデザインのパビリオンが完全に焼け落ちた。

(9) ブライトン・パレス栈橋 (Brighton Place Pier)

ブライトンにはこの栈橋より前に、2つの有名な栈橋が建造された。1つはブライトン・チェーン栈橋 (Brighton Chain Pier) であり、もう1つはブライトン・ウエスト栈橋 (Brighton West Pier) である。チェーン栈橋は文字通り鉄製のチェーンを4基の橋塔に架けた吊り橋構造の栈橋(1134ft)で1823年に開設した。その優美な姿が高く

評価され人気を博したが、1860年代より衰退し1896年暴風により破壊された。ウエスト栈橋 (West Pier、1115ft)はユージニウス・バーチ (Eugenius Birch) の設計により、1866年に開設された華麗な栈橋である。全国でクレブドン (Clevedon) 栈橋と並ぶ Grade I に登録された貴重な歴史遺産であったが、度重なる暴風による被害に加えて、2003年の二度の大火により栈橋は骨組みを残すのみとなった。今年初めの暴風により、その骨組みも大破した。

さて1790ftの延長をもつこのブライトン・パレス栈橋は1899年に開設された。先端部に1500人収容の劇場が1901年に建設された。1910年には中央部に温室型のサロン用パビリオンが、また翌年に船舶の接岸施設が建設された。1973年まで栈橋に大きな変化はなかったが、1975年に係留施設が取り壊された。また1986年に劇場が撤去され、その跡にレジャー・ドームが建設された。現在そこには各種の遊戯施設やスリル満点の乗り物が導入されている。

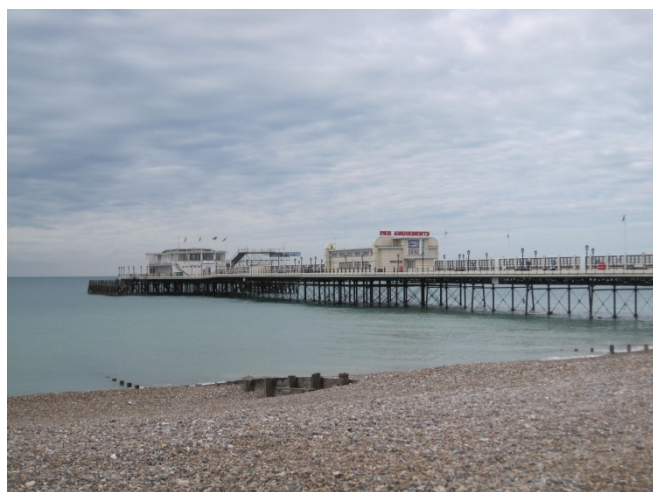


(出所) 著者撮影

図—21 ブライトン栈橋

(10) ワーシング栈橋 (Worthing Pier)

この栈橋(960ft)は1862年に開設された。蒸気船は干潮時には接岸できないため延伸が検討されたが、遠浅なため2倍に延ばしても6ft(1.8m)しか深くならないため、断念した。その後、栈橋の幅員が広げられ、先端に Southern Pavilion が建設された。第二次大戦後、定期船サービスが再開し、1958年には岸寄り部分に新たなパビリオンが建設された。



(出所) 著者撮影

図—22 ワーシング栈橋

2008年から国際鳥人大会 (International Birdman Competition) の開催がボグナー・

レジス栈橋 (Bognor Regis Pier) から移動し、賑わいを見せている。2日間に2~2.5万人がこの町を訪れる。栈橋先端の Southern Pavilion の新しい借り受け者が見つかり、2014年春の開業を目指して多目的ホールへの改装を進めている。

(11) ボグナー・レジス栈橋 (Bognor Regis Pier)

長さ1000ftの栈橋は1865年に開設された。1876年に地元自治体がこれを購入した。1900年には先端にパビリオンが、そして1903年には小規模な接岸施設が建設された。

1909年に栈橋が危険な状態になり補修を前提に民間企業に売却された。

1964-1965年にかけて先端部のパビリオンが暴風により海中に沈んだ。1992年には栈橋は危険な状態になり、老朽化した海側部分を撤去することが検討された。2008年には危険な部分を撤去したため、栈橋で開いてきた国際鳥人大会（International Birdman Competition）の開催がワーシング栈橋（Worthing Pier）に移った。しかし、その後、両方の栈橋で開催されている。



（出所） 著者撮影

図—23 ボグナー・レジス栈橋

（12）サウスシー・サウス・パレード栈橋（Southsea South Parade Pier）

この栈橋は1879年に開設された。延長1000ft。当初はワイト島への旅客を運ぶ船舶の接岸を主たる目的としたものであった。火災のため1908年に新たに再建された600ftの栈橋はコンクリート製のデッキと四方から利用者を守る風防施設 windscreen をもっていた。さらに1200人収容の劇場と昼はカフェで夜ダンス場となる2つのホールをもつ広大なパビリオンを有した。



（出所） 著者撮影

図—24 サウスシー・サウス・パラダイス栈橋

しかし1966年に劇場が火災を受け翌年撤去された。1974年にも大火があり、再建されたパビリオンは以前より壮大さに欠ける。新しい所有者が再開発計画を発表するも、2012年に杭の腐食により構造が危険な状態にあることが判明し、市と共に地元住民グループが栈橋の買い取りと再生に動き出した。

（13）サウスシー・クラレンス栈橋（Southsea Clarence Pier）

栈橋は1861年に開設された。この栈橋は長さ比べて非常に幅が広い変わった形状をしている。



（出所） 著者撮影

図—25 サウスシー・クラレンス栈橋

1866年にはLandport & Southsea 鉄道が栈橋まで敷設され、1882年にパビリオンが建設され、1905年に船舶交通の増加に応じてコンクリート製の栈橋の伸張がなされた。カフェやホールも建設されたが、第二次大戦で栈橋は爆撃により破壊された。1953年に下部構造の再建工事が始まり、6年後に上部構造の建設が始まった。

1961年に60ft(18m)のタワーを有する新しい栈橋が再開した。屋内型の多数の遊戯施設と屋外型のアトラクションが詰まっている。南部海岸で一番の娯楽パークとして賑わっている。ワイト島へのホバークラフトの発着ターミナルに隣接している。

(14) ハスラー・マリーナ・ミレニウム 栈橋 (Haslar Marina Millennium Pier)

この栈橋は1993年に開業したHaslar マリーナの一部として、2001年に建設された。マリーナは約700隻の収容能力をもち、この地域では大規模なクラスに属する。マリーナの波除堤を利用したこの栈橋は、コンクリート基礎の上にポーツマス湾に張り出す形で建設されている。散策と釣りの人気の場所となっている。

(15) ライド 栈橋 (Ryde Pier)

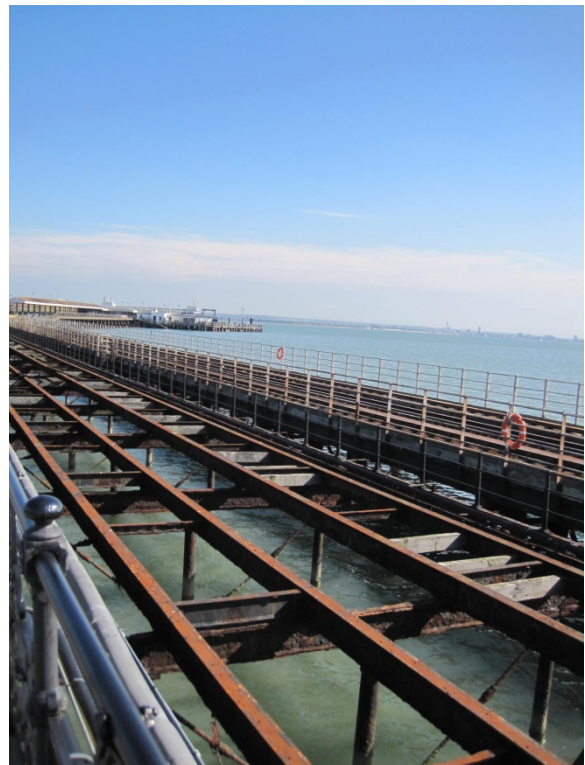
この1740ftの栈橋は1814年に、本土とワイト島とを結ぶフェリーや船舶の係留施設として開設された。今日供用中の栈橋としては最も古く、今年7月に200周年を迎える。1824年に2040ftに延伸され先端部が拡張された。その後も数度にわたり延伸され2250ftにまでなった。1864年には並行して軌道車用の栈橋が、さらに1880年には鉄道用の栈橋が、それぞれ並行に建設された。1911年までに木杭の栈橋が順次、鉄製の栈橋に入れ替わった。1903年代初めにはコンクリート製の栈橋に再建された。現在、かつての軌道車用の栈橋は中央部に手付かずのまま残っている。

先端部にはビクトリア朝様式の待合室が建設されていたが、1976年に新しいビ



(出所) 著者撮影

図—26 ハスラー・マリーナ・ミレニウム 栈橋



(出所) 著者撮影

図—27 ライド 栈橋

ルに再建された。現在でも島内への鉄道は栈橋の先端部駅から出発している。フェリーを運航している Wightlink 社が栈橋を所有している。

(16) ヤーマス栈橋 (Yarmouth Pier)

この栈橋は 1876 年に開設された。延長が 685ft。船舶の寄港が始まり、とくに 1884 年に本土側のライミントン (Lymington) 栈橋まで鉄道が伸びると、ヤーマス栈橋との間に定期船のサービスが始まった。1931 年には、栈橋・港湾委員会 (Pier & Harbor Commissioners) が管理するようになった。

1975 年には歴史遺産 Grade II として登録されたが、補修に費用がかさみ撤去も議論された。1980 年代後半から 1990 年代半ばにかけて、数度の改修工事が施された。とくに先端部の老朽化がひどく、本格的な補修により 1994 年に利用が再開した。しかし船虫による木杭の腐食がひどくなり、宝くじ歴史遺産基金の助成をうけて補修工事に着手し、2008 年に利用を再開した。

(17) トットランド・ベイ栈橋 (Totland Bay Pier)

1880 年、それまであった朽ちた木製栈橋に代わる 450ft の栈橋が開設された。1927 年のシーズンを最後にフェリー就航が廃止された。第二次大戦中は防衛のため栈橋は切断された。戦後、岸寄りの栈橋はコンクリート製に取り替えられた、1952 年に利用が再開した。

しかし、その後、所有者が数多く変わり、栈橋は老朽化が進行した。1978 年、安全検査の結果、閉鎖された。

(18) サンダウン栈橋 (Sandown Pier)

この栈橋は 1879 年に開設された。



(出所) 著者撮影

図—28 ヤーマス栈橋



(出所) 坂井佳子氏撮影

図—29 トットランド・ベイ栈橋



(出所) 著者撮影

図—30 サンダウン栈橋

延長 360ft。1895 年には 875ft に延伸された。先端にパビリオンをもち、外輪船が新しい係留施設に寄港した。1934 年には岸寄りの部分に 1000 人収容できる劇場が建設された。

1971 年に所有者である地元自治体は、古いパビリオンを含め栈橋の全面的な再建に着手し、1973 年に再開した。1989 年に大火により深刻な被災を受けたが翌年に再開。岸寄りの劇場は 1990 年代に閉鎖されたが、ボーリング場などを含む娯楽施設が設置され、人気を集めている。

(19) サウサンプトン・ロイヤル栈橋 (Southampton Royal Pier)

1833 年に開設され、華やかさを謳歌した栈橋だが、現在は更地にされ再開発を待つ。当初の栈橋は相次いで拡張され、ポンツーンに隣接して鉄道駅も建設された。また 1894 年にはコンサートやダンスが行われるパビリオンが建設された。しかし 1913 年までには栈橋や木造の鉄道駅の老朽化が進んだ。

1980 年には 900ft の栈橋が閉鎖された。火災を経て 1997 年に栈橋としての存続が難しいと判断された。しかし栈橋の付け根に、美しい入り口部の建築 (gate-house) は再建されタイレストランとして利用されている。2009 年に栈橋を含むサウサンプトン市のウォーターフロントを再開発する計画が発表され、栈橋のある地区は新たなプロムナードに再生される予定である。

(20) ハイスタック (Hythe Pier)

この長大な 2100ft の栈橋は 1881 年に開設された。サウサンプトン 1896 年に先端部にハイスタック帆走クラブのクラブハウスが建設され、やがて船舶旅客を運ぶ 2ft ゲージの軌道が敷設された。今日も Southampton Town Quay から毎日 30 分毎に渡船サービスが行われている。

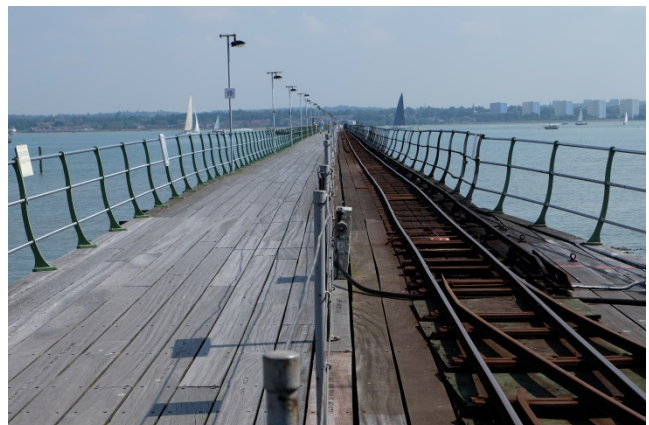
(21) ボスクーム栈橋 (Boscombe Pier)

600ft の延長をもつこの栈橋は 1889 年に開設されたが、当初は成功しなかった。戦中には防衛のため切断されもしたが、1960 年頃に鉄筋コンクリートにより再建された。先端部にはパビリオンが建設されたがあまり利用されず、1990 年頃には倉庫に近い状況であった。



(出所) BBC www.bbc.co.uk

図—31 サウサンプトン・ロイヤル栈橋



(出所) 栢原英郎氏撮影

図—32 ハイスタック

2008年に栈橋周辺の地区が再開発され、また欧州で最初のサーフィン用人工礁が建設された。2011年に鉄道がボスクーム地区まで延伸されると、大いに賑わい始めた。その後、栈橋の杭にヘアピンクラックが見つかったが、構造的な問題はないとして利用は続いている。

(2 2) ボーンマス 栈橋 (Bournemouth Pier)

1856年に100ftの木造栈橋が建設され、1861年に1000ftの木造栈橋に建て替えられ、さらに1866年に鑄鉄製の杭に打ち換えられたが、1876年に暴風により破壊される。1880年に著名なユージニウス・バーチ (Eugenius Birch) の設計により838ftの栈橋が開設され、その後延伸され1000ftになった。

1976年に深刻な腐食が見つかり栈橋の再建に着手、1981年に完成した。2006年に栈橋の運営会社が変わり(所有は地元自治体)、2011年に栈橋の再開発構想の中で先端部の歴史的な栈橋劇場 (Pier Theatre) の閉鎖が提案されるが、住民の反対により否決。2013年には反対が多かった栈橋近くのIMAX施設が撤去された。

(2 3) スワネージ 栈橋 (Swanage Pier)

まず1859年に750ftの木造栈橋が建設され、石灰石の積出しと旅客輸送に活用された。現在この栈橋は杭が残るだけで、1897年にその西側に642.5ftの“新しい栈橋”が開設された。やがて杭が朽ち始めコンクリート製に打ち換えられた。

1996年に旅客船の就航が終わり、栈橋は十分に維持さなくなった。1994年、Swanage Pier Trustが栈橋



(出所) 布施谷寛氏撮影

図—33 ボスクーム 栈橋



(出所) 著者撮影

図—34 ボーンマス 栈橋



(出所) 著者撮影

図—35 スワネージ 栈橋

を購入し、歴史遺産宝くじ基金や一般からの寄付など多額の資金調達に成功し、補修された。栈橋は今日多くの利用者にさまざまな楽しみ方を与えている。海中カメラが設置され栈橋訪問者が海中の状況を楽しむことが出来る。2012年のPier of the Yearを受賞した。2013年3月に暴風で大規模な被災をしたが、苦勞の末、修復工事に着手し、2014年1月完成した。

（24）ウェイマス・プレジャー栈橋（Weymouth Pleasure Pier）

1840年に、河口にある港湾の北側にウェイマス・エスプラナード（Weymouth Esplanade）と云う水際散策路の延長として、杭式の栈橋が建設された。入り口付近に劇場も整備された。1930年代初期の港湾整備により、この栈橋に代わって、新たに1300ftのコンクリート杭の栈橋が建設された。1961年には劇場も再建され、1970年代には英仏海峡フェリーの基地として、周辺の埋め立てなど港湾の整備が進んだ。1993年に焼失し再建された劇場（Alexandra Garden Theater）は、各種のアミューズメントを提供している。

（25）ウェイマス・バンドスタンド栈橋（Weymouth Bandstand Pier）

この栈橋は、英国建築協会の指導のもと実施されたコンペで選ばれた計画により建設され、1839年にオープンした。延長200ftの栈橋でPier Bandstand“栈橋の野外音楽堂”と呼ばれたが、2400席のうち800席しか屋根がなく、晴天の夜にしか快適には利用できなかった。やがて運営が難しくなり、1986年に音楽堂は撤去され、入り口の建物を残すのみとなった。2012年のロンドンオリンピックを前に再建する計画が策定されたが、実施に至らなかった。



（出所）古土井光昭氏撮影

図—36 ウェイマス・プレジャー栈橋



（出所）著者撮影

図—37 ウェイマス・バンドスタンド栈橋



（出所）著者撮影

図—38 テインマス栈橋

(26) テインマス棧橋 (Teignmouth Pier)

1867年にこの棧橋は開設された。延長 700ft。鋳鉄製のスクリューパーイルを用いている。その後、先端部や岸寄り部にパビリオンが設置された。1960年代初め、先端の係留施設と棧橋をつなぐ橋が撤去され棧橋が 75ft 短くなった。

棧橋上のすべての建物に下部の杭を補強するため新たに鋼管杭を挿入した。付近の護岸工事により多くの古い木杭が傷み、補修が必要となっている。現在、岸寄りのパビリオンには物販店やアミューズメント施設が入り、当初の Castle パビリオンの跡地にはゴーカート場が整備されている。

(27) ターキー・プリンセス棧橋 (Torquay Princess Pier)

商船やレジャー用船のために 1860年代に港湾が開発された。外防波堤に加え 1890年にコンクリート製の防波突堤が建設された。その 4年後 1894年に、その突堤を利用し鉄製の格子桁の構造で支持された手摺りとボードウォークを持つ棧橋が整備された。岸沿いのプロムナードと一体となっている。開設の年に訪れたビクトリア女王の娘ルイーゼ姫 (Princess Louise) の名前にちなんでプリンセス棧橋と呼ばれる。先端部に木造の接岸施設が 1906年に追加整備された。



(出所) 著者撮影

図—39 ターキー・プリンセス棧橋

さらに 1910年に先端部にコンサートホールが整備された。しかし 1974年、火災により大破した先端部のホールは撤去された。その際に先端部の構造の老朽化が発見され、1978年より大規模な改修を開始。翌年に完成させ、環境賞 Business & Industry Panel for Environment を受賞した。

(28) ペイントン棧橋 (Paignton Pier)

この棧橋は 1874年に建設の勅許を得たが、実際の建設は 1878年に始まり 1879年に完成した。全長が 780ft あり、1881年に先端部が拡張されパビリオンに接続してビリヤード場が整備された。しかし 2度の世界大戦を経て棧橋は老朽化が進んだ。

1980年から 1981年に棧橋の岸



(出所) 著者撮影

図—40 ペイントン棧橋

寄り部分を拡張し、全延長に渡り同じ幅員が完成した。1994年に所有者が替わり、ボードデッキと杭の修復に取り組んだ。2008年には栈橋の2/3を閉鎖して、杭の補修が行われた。現在では、入り口の建物と栈橋上に並ぶ多くのパビリオンが一体となって大きなアミューズメント回廊を形成している。先端部には、複数の乗り物、カフェ、売店などがある。

（29）バーンハム・オン・シー栈橋（Burnham-on-Sea Pier）

この栈橋は第1次世界大戦の直前1914年に建設された。欧州における、この種のコンクリート施設として最初の建造物である。栈橋を延伸する計画は陽の目を見ず、結局、杭の上にパビリオンが載っているだけと云う、英国で最も短い栈橋であり続けている。パビリオンは1911年から1914年に建設され、稀代の技師ブルネルがブリストル・テンプル・ミード（Bristol Temple Mead）駅やバス（Bath）駅で用いたデザインに通じるものが多用されている。



（出所）著者撮影

図—41 バーンハム・オン・シー栈橋

1968年に替わった新たな所有者は、伝統的なコンセプトを守りながら、老朽化したパビリオンの丹念な修復を続けている。しかし2011年、地元自治体の許可を得ずにパビリオン前面に開設した季節的な菓子店をめぐる、調整が続いている。

（30）ウェストン・スーパー・メア・グランド栈橋（Weston-Super-Mare Grand Pier）

海岸リゾートであるウェストン・スーパー・メア（Weston-Super-Mare）は、大都市ブリストル（Bristol）やブリストル海峡を挟んだ対岸のウェールズの首都カーディフ（Cardiff）から近く、古くから賑わっていた。ここにバーンベック栈橋（Birnbeck Pier、現在は老朽化して閉鎖中）に続く第2の栈橋を建設する構想は1880年に遡る。この栈橋は1903年に着工し1904年にオープンした。先端にはオペラや音楽演奏、シェークスピア劇、バレエ、拳闘などを行う2000人収容のパビリオンが設けられていた。



（出所）著者撮影

図—42 ウェストン・スーパー・メア
グランド栈橋

1903年に火災でパビリオンは焼失したが、1932/33年に再建された。しかし劇場と云うよりも大規模な

遊園地のようにであった。栈橋はよく維持され多くの利用者が訪れた。2008年初に替わった所有者は、栈橋を一流のエンターテイメントの場とすることを目指して改修に大型投資を行った。しかし同年夏、大規模な火災が発生し全ての施設が灰燼に帰する。所有者はそれでも栈橋の再建を断念せず、コンペで選ばれた設計をもとに新しくモダンなパビリオンの建設に着手し、2010年秋に再開に漕ぎつけた。

(31) クレブドン栈橋 (Clevedon Pier)

延長 842ft のこの栈橋は 1869 年に開設された。英国一の潮位差 48ft (14.5m) があるため海上から高く聳える。かのブルネルが鉄道建設に導入しようとして失敗し廃材となった錬鉄性レールを活用し、100ft スパンのアーチ 8 連と杭式のトラスからなる美しい構造の栈橋である。1952 年より構造の安全検査を定期的に行っていたが、1979 年載荷試験中に 2 つのスパンが海中に落下し、栈橋は閉鎖される。



(出所) 著者撮影

図—43 クレブドン栈橋

地元自治体は再建に多額の費用を要するため栈橋の撤去も考えたが、住民の反対により再建を決意。多くの組織から資金援助を受けて 1982 年に再建着工した。栈橋本体は一度解体され陸上で修復され、再度現地に戻し組み上げて、1989年にオープンした。1995年には栈橋の先端部と接岸施設の全面修復を行った。2001年にそれまでの歴史遺産登録が Grade II から Grade I に格上げされた。同じく Grade I のブライトン・ウエスト栈橋 (Brighton West Pier) が壊滅した現在、全国で唯一の Grade I 栈橋である。2012 年から 2013 年春まで栈橋の本格的な維持補修を実施し再開した。同年の Pier of the Year に選ばれた。栈橋基部にある Grade II のロイヤル・ピア・ホテル (Royal Pier Hotel) の修復再生と新たなビジターセンターの整備が進んでいる。

(32) ペンアルス栈橋 (Penarth Pier)

この栈橋はウェールズ地方に残るビクトリア朝の栈橋の 1 つである。680ft の延長をもち 1895 年に開設された。海上のプロム



(出所) 著者撮影

図—44 ペンアルス栈橋

ナードであるとともに当時ブリストル海峡を頻繁に渡る蒸気船の接岸施設として利用された。1929年にアールデコ様式のパビリオンが建設された。1931年に大火により栈橋の多くの建物が焼失したが、岸寄りのこのパビリオンは無事であった。再建された栈橋は、1947年、強風によりPort Royal Park号(7000トン)が激突し大破した。やがて再建され1950年に再開する。1981年に船舶の定期運行が終わった。

多くの組織からの資金援助により、本格的な修復工事が1994年から始まった。杭構造物、デッキ、栈橋上の施設、係留施設など、栈橋の全てに及んだ工事は1998年に完成した。老朽化が進んだパビリオンも、別途に多くの機関からの援助を受けて、修復と再利用計画が作成され、2012年秋から工事を開始し2013年末に完成、オープンした。新装なったパビリオンには、70座席の常設映画館、演奏会場、展示スペース、バー、海峡を眺めるレストランなどが入っている。2014年のPier of the Yearを受賞した。

(33) ビューマリス栈橋 (Beaumaris Pier)

ウェールズのアングルジー島に位置し、本土側のバンガー栈橋の対岸に位置する。1846年に現在の栈橋が開設された。当初は木杭の栈橋で1843年に築造されたが、暴風で大破。新しい栈橋は91m(300ft)の長さで、岸よりは石積みの構造、その先は鋳鉄の組み杭構造であった。主たる利用はフェリーの発着場であった。先端にはパビリオンがあり町のバンドが演奏を行った。

10万人を超える人が訪れもしたが、第二次大戦後はその賑わいは戻らなかった。とくにアングルジー島には鉄道と道路が本土との間に整備され、フェリーの利用は激減した。老朽化が進んだが、地元の熱意が実を結び、EUの資金や地方政府の支援を得て、200万ポンドの再生工事に着手し、2012年に再開した。

(34) バンガー栈橋 (Bangor Pier)

この栈橋も、建設当初の美しさを今に伝えるビクトリア時代の栈橋の典型の一つである。



(出所) 著者撮影

図—45 ビューマリス栈橋



(出所) 著者撮影

図—46 バンガー栈橋

1896年に開設された。延長は457m(1500ft)あり、あたかもメナイ海峡に架かる橋のように見える。当初は半島部やリバプールへのフェリーのターミナルとして建設された。ランディドノー栈橋に似て、7m(24ft)幅の栈橋デッキから張り出すように瀟洒なキオスクが両側に点々と建つ。またデッキの両側には鑄鉄製のランプ柱が配置され、栈橋の全延長にわたって鉄製の湾曲した手摺りとイスが設けられている。先端にはフェリーの待合客のためのピラミッド型をした木造のパビリオンが建っている。

第二次大戦中、栈橋は防衛上、切断され閉鎖。戦後も栈橋の傷みが進行し、所有者である地元自治体は撤去を考えたが、反対があり仮補修し再開した。しかしバスの普及によりフェリーも営業できず、老朽化により安全のため1971年に閉鎖となる。地域制度の再編により郡政府の所有となり、撤去が提案されるが、1票の差で存続となった。1975年には地元のバンガー市に実質無償で払い下げられた。資金調達の努力の末、栈橋の補修工事に着手し、1988年に再開となった。

(35) ランディドノー栈橋 (Llandudno Pier)

今日では、ウェールズの栈橋の女王として親しまれている栈橋である。建設当時から大きな改造はなされず、ビクトリア朝の雰囲気をいまに伝える美しい栈橋である。ウェールズで最も長い延長をもち、全国でも5番目に位置する。

もともとは1857年に港湾整備の一環として栈橋が建設されたが、1859年に暴風により破壊された。その後1877年に376m(1234ft)の延長をもった栈橋が開設された。さらに1884年に途中から岸に向かって折れた栈橋がグランドホテルの前を通る形で完成し、全長670m(2295ft)となった。この栈橋の基部には2000席のパビリオンが建設された。ロンドンの水晶宮にも似たガラス張りの大規模なサロンとホールであった。



(出所) 著者撮影

図—47 ランディドノー栈橋

常住の栈橋オーケストラを持ち、多くの有名な指揮者がコンサートを演じた。先端にはユニークな尖塔をもつパビリオンと係船施設が設けられ、多くの蒸気船が就航していた。第二次大戦でも被災せず、戦後も多くの演奏が人々を楽しませた。しかし1984年を最後にコンサートは幕を閉じ、やがてパビリオンも閉鎖。栈橋本体は所有者をいくつか変え、現在のSix Piers Ltdに至る。

(36) コルウィン・ベイ・ビクトリア栈橋 (Colwyn Bay Victoria Pier)

この栈橋は北部ウェールズで最後に建設されたものである。1900年にわずか107m(350ft)の延長をもって開設した。しかし栈橋には2500人収容のムーア様式のパビリオンが築造され、栈橋オーケストラまで備え、オペラやコンサートなどが常に開催

された。棧橋会社は棧橋を229m(750ft)延長し、さらに伸ばす計画をしたが船舶を係船させるには水深が不足、断念した。地元も蒸気船で日帰りの騒がしい旅行客が大勢来ることを好まなかった。

1922年の大火で所有者は経営が難しくなり、地元自治体がい取った。第二次大戦で棧橋は被害を受けず、むしろリバプールの子供たちの臨海学校の場となった。しかし、1968年に地元自治体は民間企業に棧橋を売却

し、その後は所有者が転々と変わった。とくに1980年代に高速道路が海岸に沿って建設されると、町や鉄道駅と棧橋が分断され、衰退に拍車を掛けた。現在、所有者の税滞納に端を発する所有権訴訟が進行中で、閉鎖されている。

(37) サウスポート棧橋 (Southport Pier)

全国で2番目に長い棧橋である。1860年に1097m(3,600ft)の延長をもって開設された。先端までトラムが走り、最初は手動でやがて1905年には電化された。リバプールから蒸気船が通い高い人気を集めた。またランドイドノー棧橋やブラックプール棧橋などと間にも蒸気船が往復した。しかし次第に砂が堆積し浅くなり高潮時でも船が接岸できなくなった。棧橋を1335m(4380ft)まで延長したが、堆積は止まらず船舶の寄港はなくなった。1936年には、営業が難しくなった所有者から地元自治体が購入。当時200万人を越える来場者があり棧橋は栄えた。

しかし戦争で閉鎖、戦後に再開するも入場者は減り、パビリオンなどが撤去され、次第にかつての華やかな特徴を失い、棧橋の維持も難しくなった。1990年、自治体は棧橋の撤去を提案するが、わずか1票差で却下された。その後、自治体から独立した棧橋運営組織を設立し、棧橋の再生に向けた計画策定と資金集めが始まった。520万ポンドの資金を調達し再建事業を開始、2003年に1110m(3642ft)の延長で再開した。



(出所) 著者撮影

図—48 コルウィン・ベイ・ビクトリア棧橋



(出所) 著者撮影

図—49 サウスポート棧橋

50 万人以上の入場者を得て活況を取り戻した。栈橋は依然として地元自治体が所有している。

（38）ブラックプール・サウス栈橋（Blackpool South Pier）

1893 年にブラックプールで 3 番目の栈橋（当初はビクトリア栈橋と呼ばれ、セントラル栈橋をサウス栈橋と呼んだ。1930 年に現在のように改名した。）として開設された。客席数 3,000 のグラウンド・パビリオンも数週間後にオープンした。延長 492ft の短い栈橋であったが、屋外ステージや店舗など多種多様な施設が出店していた。やがて南海浜に開発された広大なアミューズメント・パークと一体となり、栈橋は大いに発展した。



（出所）著者撮影

図—51 ブラックプール・サウス栈橋

先端の大型パビリオンは数度の火災にも再建を重ね、長年にわたり英国の有名なエンターテイナーの活躍の場であった。しかし赤字に陥り、現在はアミューズメント施設にとって代わられている。

（39）ブラックプール・セントラル栈橋（Blackpool Central Pier）

ブラックプールの海岸リゾートとしての人気が高まる中で、ノース栈橋に続いて 1868 年に開設された。ノース栈橋と異なり、内陸のランカシャーなど市外部からの出資者が中心となって開発された。低潮位に使う 400ft の栈橋部を含めて全長 1,518ft であった。

栈橋では労働者階級の人達が自由にダンスを楽しみ大いに人気を博した。地元では上流階級の利用者を中心としたリゾートの品位を下げると批判もあったが、鉄道や船による交通網の発達により、大きな成功をおさめた。その後も、観覧車（1911 年）、高速船及びレーシング・カー（1920 年）など次々と娯楽施設を拡充し



（出所）著者撮影

図—50 ブラックプール・セントラル栈橋

た。1990年に108ftの高さを誇る大観覧車を建設した。

(40) ブラックプール・ノース棧橋 (Blackpool North Pier)

この棧橋は、1863年、マンチェスター、リバプールなど英国北西部の工業地帯の海岸リゾートとして急速に発展するブラックプールに最初に建設された。ユージニアス・バーチの設計。翌1864年には観光用蒸気船が接岸する棧橋を増設し、1874年にはパビリオン、屋外ステージ、レストランなどを収容するため棧橋の先端部を拡張した。その後、船舶の衝突や火災による被害を受けたが、その都度再建されてきた。1,500人収容の現在の劇場は1939年に建設されたものである。ブラックプールにある3つの棧橋の中でも、最もビクトリア朝の建築様式の華麗さを残しており、他の棧橋が娯楽・レジャー機能を重視する中で、落ち着いた雰囲気を保っている。



(出所) 著者撮影

図—52 ブラックプール・ノース棧橋

4.3 踏査した棧橋の特徴

(1) 沿岸部の自然条件

英国の国土面積は日本の約2/3であるが、概して丘陵地が連なり低地である。わずかに北部と西部に300mを越える耕地や900mを越える山地が散在しており、最高峰は北西部にあるペンネビス山(1343m)である。海岸線の延長はCIA World Factbookによれば12,429km、同資料の日本の海岸線は29,751kmとあり、日本の約40%にあたる。

東部の海岸は湿地や入り江が多く、南東部はドーバー海峡に面したビーチヘッドやセブンシスターズなどチョーク層が高く白い断崖を形成している。さらに南西部は化石がでる世界遺産ジュラシック海岸が広がる。海岸の性状は地形に応じて砂浜、泥浜、礫浜、磯など多様である。海岸浸食も多くの海岸で観察され、海浜安定のための突堤形式の防砂堤が建設されている。

波浪は英国の南海岸や西海岸は比較的水深が浅く、高波浪になることは少ない。一方、東部や北部は北海の気団から吹き寄せる強風により高波浪となりやすい。とは云え、全国の海岸は折に高波、高潮の影響を受けやすく、直近では2013年12月から2014年2月にかけて数十年ぶりの暴風雨が襲い、沿岸各地の海岸で大きな被災を受けた。多くの棧橋も被災した。

英国の海象条件のなかでも日本と大きな違いがあるのが潮位である。英国の海岸は沖合まで水深が20~30mと浅く、海底勾配が緩いため入り江や湾内では潮汐の影響を大きく受け、沿岸の潮位差は極めて大きい。今回踏査したクレブドン棧橋は、水深

の浅いブリストル湾の湾奥部に位置するため、潮位差が 14m と英国で最も大きく、世界でも 2 番目である。その他の栈橋が所在する海岸の潮位差も 5～13m あり、わが国(日本海側で 0.4m、太平洋側で 2～3m、最大の有明湾で 6m 程度) と比べると非常に大きい。

(2) 栈橋の立地特性

英国 2011 年センサスによると、今回の研究で踏査した 40 本の栈橋が所在する都市は、20 万人前後の人口を有する一大リゾートのブライトン (Brighton) やボーンマス (Bournemouth)、ブラックプール (Blackpool) さらにポーツマス (Portsmouth) などを除き、ほとんどが人口 5 万人前後かそれ以下の都市である。海岸リゾートを抱える都市とは云っても、その人口規模はあまり大規模ではないことがわかる。(表-1)

しかし早くからロンドンから上流階級の、そしてやがて一般大衆の海岸リゾートとして開けた南東部海岸の栈橋所在都市は、概して人口が大きい。ブライトン(23 万人)

表—1 踏査した栈橋の所在都市の人口 (2011 年)

栈橋名	所在都市 (人口 2011)	栈橋名	所在都市 (人口 2011)
1. Cromer Pier	Cromer (7,749) *	21. Boscombe Pier	Bournemouth (187,503)
2. Southend	Southend (175,547)	22. Bournemouth Pier	Bournemouth (187,503)
3. Gravesend Town Pier	Gravesend (55,467)	23. Swanage Pier	Swanage (10,454)
4. Herne Bay Pier	Herne Bay (38,385)	24. Weymouth Bandstand Pier	Weymouth (54,539)
5. Margate Pier	Margate (61,223)	25. Weymouth Pleasure Pier	Weymouth (54,539)
6. Deal Pier	Deal (30,555)	26. Teignmouth Pier	Teignmouth (15,129)
7. Hastings Pier	Hastings (91,053)	27. Torquay Princess Pier	Torquay (49,094)
8. Eastbourne Pier	Eastbourne (109,185)	28. Paignton Pier	Paignton (64,410)
9. Brighton Pier	Brighton (229,700)	29. Burnham-on-Sea Pier	Burnham-on- Sea(23,325)
10. Worthing Pier	Worthing (109,120)	30. Weston-Super-Mare Grand Pier	Weston-Super- Mare(83,641)
11. Bognor Regis Pier	Bognor Regis (63,885)	31. Clevedon Pier	Clevedon (21,002)

12. Southsea South Parade Pier	Portsmouth (238, 137)	32. Penarth Pier	Penarth (27, 226)
13. Southsea Clarence Pier	Portsmouth (238, 137)	33. Beaumaris Pier	Beaumaris (2, 040)*
14. Haslar Marina Millennium Pier	Gosport (71, 529)	34. Bangor Pier	Bangor (61, 026)
15. Ryde Pier	Ryde (23, 999)	35. Llandudno Pier	Llandudno (20, 710)
16. Yarmouth Pier	Yarmouth (591)	36. Colwyn Bay Victoria Pier	Colwyn Bay (30, 742)
17. Totland Pier	Freshwater (7, 829)	37. Southport Pier	Southport (91, 703)
18. Sandown Pier	Sandown (11, 868)	38. Blackpool South Pier	Blackpool (147, 663)
19. Southampton Royal Pier	Southampton (253, 651)	39. Blackpool Central Pier	Blackpool (147, 663)
20. Hythe Pier	Hythe (19, 930)	40. Blackpool North Pier	Blackpool (147, 663)

*印は国勢調査 2001 年のデータによる。

出所：国勢調査 2011 年のデータより著者作成

を筆頭に、ヘイスティングス (Hastings) (9 万人)、イーストボーン (Eastbourne) (11 万人)、ワーシング (Worthing) (11 万人) などと続く。人口約 800 万人のロンドンから 100 km 程の比較的近い位置にあり、今日では幹線道路網も鉄道網も発達しており、極めて容易にそれぞれの海岸リゾートにアクセスできる。リゾート産業のみならず複合的な機能をもつ都市として発展しつつある。むしろ、これだけ巨大都市に近いにもかかわらず、中世の佇まいを残す海岸各地の都市がリゾートとして発展していることは驚きでもある。

またブラックプール (Blackpool) やサウスポート (Southport) は、早くから大工業都市のマンチェスター (Manchester) やリバプール (Liverpool) などの海岸リゾートとして発展してきた歴史がある。貴族などに限らず労働者階級の休暇や余暇の場として独特の発展を遂げてきた。今日でも全国的な知名度をもつリゾート都市である。

さらにポーツマスを中心とする南部海岸はロンドンから 120 km、ボーンマスやプー (Poole) を中心とする南西部海岸でもロンドンから 150~200 km である。19 世紀前半は大都市から離れた遠隔の地であったが、後半になると鉄道網が開通して次第に発展しはじめた。今日では、滞在型の休暇を過ごすリゾート地としては、大都市から適度の距離帯にあると云えよう。さらに西のウェイマス (Weymouth) (5 万人)、トーキー (Torquay) (5 万人)、ペイントン (Paignton) (6 万人) なども、かなりの規模の都市として発展している。ブリストル湾の海岸リゾートの拠点都市であるウェストン・ス

ーパー・メア (Weston-super-Mare) も人口 8 万人と成長している。内陸にも 10~30 万人の人口をもつ拠点都市やさらに大きいバーミンガム (Birmingham) (100 万人)、ブリストル (Bristol) (54 万人) やカーディフ (Cardiff) (34 万人) が発展しており、ここからも容易に各地の海岸リゾートに到達できる。

このように今回対象とした海岸リゾートや栈橋は、巨大都市ロンドンや各地の拠点都市から 100~200 km 圏に位置しており、休暇地としては市場に近く極めて有利な条件を持っている。また沿岸に発達した海岸リゾートの数が多く、一つ一つが個性をもった都市と共に発展している。その結果、リゾート間の競争をもたらすとともに、利用者にとっても多くの選択肢を提供していることとなる。リゾート間の回遊性がどの程度あるかは不明であるが、印象としては滞在型を中心としたリゾート利用ではないかと推察される。

英国においては、近接し合う海岸リゾートにシンボリックな個性を与える栈橋は、まさにリゾートを象徴する顔であるとともに、幅広いリゾート活動の拠点となっている。栈橋をもたない (または栈橋がまったく建設されなかった) 海岸リゾートが英国に果たしてどれほど存在するのか、また栈橋のある海岸リゾートとどのような差異をもっているのか、興味あるテーマである。

(3) 栈橋の開設年

栈橋の開設時期については 1800 年代の広範囲にわたっている。(表—2) 開設時期とは最初の栈橋が運用に供された年であり、必ずしも現存する栈橋の開設年ではない。このため栈橋を開くに至った当該海岸リゾートの歴史の長さを示していると考えべきである。

また多くの栈橋が度重なる災害や火災などを経て復旧され今日に至っていることを考えると、栈橋に対する地元の情熱や関心の高さを示しているとも云えるであろう。

今回の対象とした栈橋のなかではライド (Ryde) とマーゲート (Margate) が断然に古い。なかでもライド栈橋は今年が開設 200 年を迎え、英国に現存する栈橋としては最古である。マーゲート栈橋は英国でも初期の栈橋として繁栄を極めたが、今はその姿をみることはできない。また、ブライトン (Brighton) についても現在は消失しているがチェーン栈橋 (Chain Pier) が既に 1821 年に開設されていたことも付言すべきであろう。

ついで栈橋が全国展開する 1830 年代から 1850 年代までにかけては、ロンドンに近いグレーブセンド栈橋 (Gravesend Pier) やハーネ・ベイ栈橋 (Herne Bay Pier)、ディール栈橋 (Deal Pier) などが開設される一方で、西南部海岸のサウスハンプトン・ロイヤル栈橋 (Southampton Royal Pier) やさらに西寄りのボーンマス栈橋 (Bournemouth Pier) やスワネージ栈橋 (Swanage Pier) などが開設されたことに注目すべきである。まさに地方部に展開された時期の栈橋と云えよう。

やがて 1860 年代から 70 年代にかけて、全国的に海岸リゾートが開発され、そのシンボルとして栈橋が建設される。栈橋建設の第 1 次ブームと称される時期である。今回の調査対象とした栈橋 30 本のうち 11 本が、この時期に建設されたものである。その範囲は東のヘイスティングス栈橋 (Hastings Pier) やイーストボーン栈橋 (Eastbourne Pier) から西のクレブドン栈橋 (Clevedon Pier) まで広範囲に及び、

表— 2 踏査した棧橋の開設年

棧橋名	開設年	～1829	1830 ～ 1859	1860 ～ 1879	1880 ～ 1899	1900～
1. Cromer Pier	1822	☆				
2. Southend	1830		☆			
3. Gravesend Town Pier	1834		☆			
4. Herne Bay Pier	1832 1899		☆			
5. Margate Pier	1824	☆				
6. Deal Pier	1838 1957		☆			
7. Hastings Pier	1872			☆		
8. Eastbourne Pier	1870			☆		
9. Brighton Pier	1899				☆	
10. Worthing Pier	1862			☆		
11. Bognor Regis Pier	1865			☆		
12. Southsea Parade Pier	1879			☆		
13. Southsea Clarence Pier	1861			☆		
14. Haslar Marina Millennium Pier	2001					☆
15. Ryde Pier	1814	☆				
16. Yarmouth Pier	1876			☆		
17. Totland Bay Pier	1880				☆	
18. Sandown Pier	1879 1895			☆		
19. Southampton Royal Pier	1833		☆			
20. Hythe Pier	1881				☆	
21. Boscombe Pier	1889				☆	
22. Bournemouth Pier	1856		☆			
23. Swanage Pier	1859 1896		☆			
24. Weymouth Bandstand Pier	1839		☆			
25. Weymouth Pleasure Pier	1840		☆			
26. Teignmouth Pier	1867			☆		
27. Torquay Princess	1894				☆	

Pier						
28. Pajgnton Pier	1879			☆		
29. Burnham-on-Sea Pier	1914					☆
30. Weston-Super-Mare Grand Pier	1904					☆
31. Clevedon Pier	1869			☆		
32. Penarth Pier	1895				☆	
33. Beaumaris Pier	1846		☆			
34. Bangor Pier	1896				☆	
35. Llandudno Pier	1877			☆		
36. Colwyn Bay Victoria Pier	1900					☆
37. Southport Pier	1860			☆		
38. Blackpool South Pier	1893				☆	
39. Blackpool Central Pier	1868			☆		
40. Blackpool North Pier	1863			☆		

出所：英国栈橋協会 HP, 各栈橋 HP などより著者作成。

ビクトリア朝様式のデザインの優美さを現在に留める栈橋も少なくない。ワイト島に現存する栈橋の多くも、この時期に開設されたものである。

今回は、栈橋建設の第2次ブームとされる1880年代から90年代にかけて開設された栈橋についても6本を視察した。地理的には既に海岸リゾートとして成長している海岸の近くに開設されたものが多い。ブライトン・パレス栈橋 (Brighton Palace Pier) やワイト島のトッドランド・ベイ栈橋 (Totland Bay Pier)、さらにボーンマス (Bournemouth) 近くのボスクーム栈橋 (Boscombe Pier) もこうした事例と考えられる。

1900年代に建設された栈橋は決して多くはない。今回の対象とした3本のなかでは、ウェストン・スーパー・メア (Weston-Super-Mare) のグランド栈橋 (Grand Pier) が本格的なものである。焼失して現在のものとは異なるが、ビクトリア朝のデザインを施した栈橋先端部のパビリオンが有名であった。またポーツマス (Portsmouth) 湾にマリーナと共に2001年に建設されたハスラー・マリーナ栈橋 (Haslar Marina Pier) は、全国でも非常に数少ない極めて最近の栈橋である。

さて英国において歴史的な建造物を保護する制度は、わが国と異なり、私的な保護団体などの永い努力と活動に依るところが大きい。国としての取り組みは、第2次大戦により破壊された歴史的な建造物の修復に端を発し、今日では1990年の都市・農村計画法 (Town and Country Planning Act) により『登録建造物 (Listed Building)』として指定する仕組みに発展している。歴史的な建造物は、文化・メディア・スポーツ大臣が所管し傘下の団体の一つであるイングリッシュ・ヘリテイジ (English

Heritage) が、申請ないし推薦のあった建造物を、表 2. 4 に示すように重要度に応じて Grade I、Grade II*、Grade II の 3 段階に分類し、登録建造物として認定している。現在、約 50 万件の建造物が登録されており、その取り壊し、増改築、概観変更、内部模様替えは地方計画組織の許可が必要となる。今日 Grade I の栈橋は、クレブドン栈橋 (Clevedon Pier) のみである。

4. 4 栈橋の機能と類型

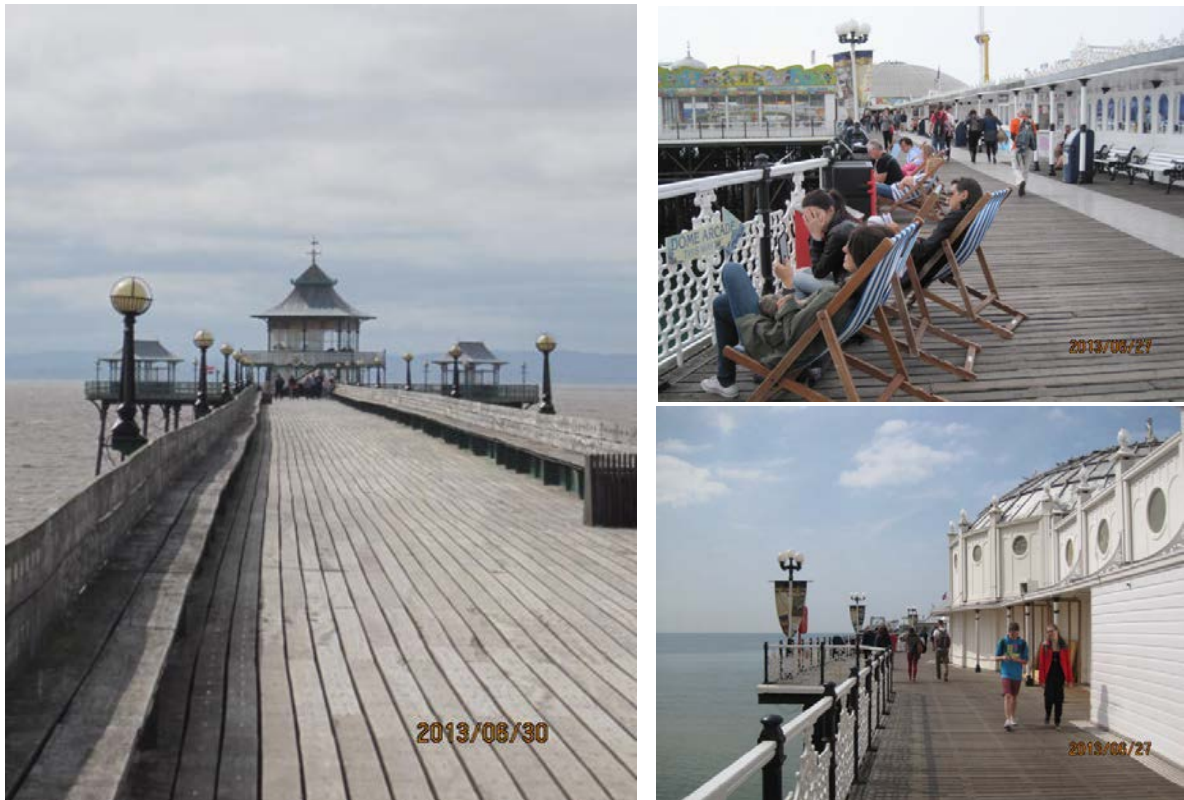
栈橋の機能は大きく「プロムナード機能」「アミューズメント機能」「ソーシャル&カルチャー機能」「船舶係留機能」の 4 つに分類される。もちろん多くの栈橋が一つに機能に特化するのではなく、これら機能を重層的にもっている。

(1) プロムナード型栈橋

まずプロムナード機能は、“海の上を歩く”と云う非日常的な解放感に浸る空間を提供する。19 世紀当初は貴族などに限定されたこの楽しみがやがて大衆化され、そして今日に至ってもなおこの海の持つ解放感や自然との一体感、船酔いをせず船に乗った気分、荒れても海に出られる自由などを楽しむことのできる喜びは変わっていない。

したがって栈橋上は開放的な海の上の散策を楽しむため、伸びやかな歩行者のための空間と沖合に向かう視覚的な軸線が確保される。日光浴のためのデッキチェアや休憩のためのベンチなどが配置され「プロムナード型栈橋」と云うことができる。

今回の視察で訪れた栈橋の中では、素朴な美しさを保つクレブドン栈橋やボスコーン栈橋が筆頭にあげられる。途中で屈曲した形が印象的なスワネージ栈橋もプロムナ



(出所) 著者撮影

図-53 プロムナード栈橋の典型的な光景

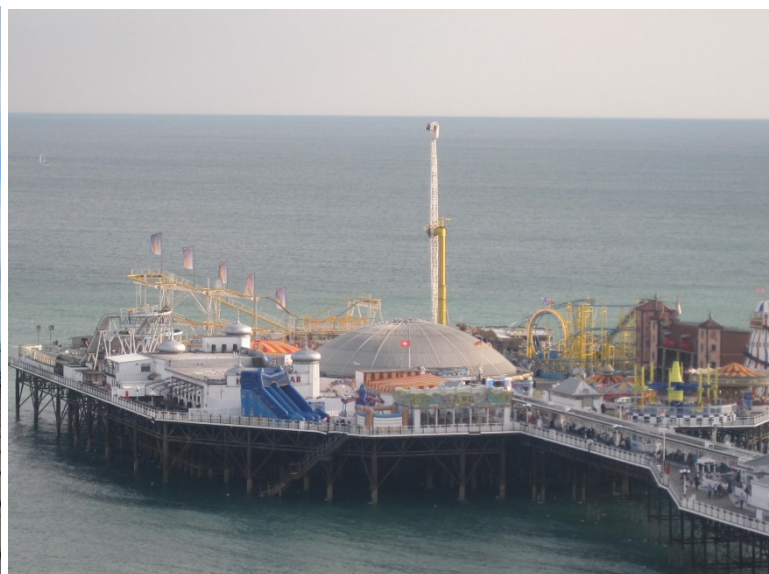
ード栈橋の上位に位置するであろう。しかしその他の栈橋も程度の差はあるがすべてこの機能を有していた。

デッキ部はカメルーン産のエッキ（Ekki）またはアゾベ（Azobe）などに代表される重く堅い木材が使用される。栈橋の延長方向に沿って敷設する栈橋と横方向に敷設する栈橋とがある。波の揚圧力を逃す目的で一般的に数 mm の間隔を設けている。

（２）アミューズメント型栈橋

一方、アミューズメント機能は、広い年齢層を対象に栈橋上に設置された各種の遊戯施設で楽しませるものである。栈橋には古くからコインを入れて遊ぶゲームや写真館など、さまざまな遊戯施設が設置されていた。しかし、とくに近年では経営上の必要性から、栈橋の大半のスペースをさまざまなアミューズメント施設や飲食物販施設が栈橋を埋め尽くすケースも現れており、「アミューズメント型栈橋」と云うことができる。

設置される施設は、一方では大観覧車やジェットコースターなど超大型の屋外型施設からスロットマシンやミラー迷路など屋内型施設まで多彩であり、さまざまな展



（出所） 著者撮影

図－５４ アミューズメント栈橋の典型的な光景

開がみられる。往時のパビリオンの内部を活用する栈橋が多数あるとともに、火災や被災後にパビリオンを新規する際に、アミューズメント専用の建物を建設している事例もある。

今回視察した中では、ブラックプール・セントラル栈橋や同サウス栈橋、サンダウン栈橋、ウェストン・スーパー・メアのグランド栈橋が典型と云えよう。しかし、その他の栈橋にも、この機能は限定的とは云え、ほぼ例外なく確認される。

(3) ソーシャル&カルチャー型栈橋

次に「ソーシャル&カルチャー機能」も栈橋の重要な機能である。既に述べたように、19世紀当時は栈橋の上に建設された大規模な劇場やサロンが海岸リゾートにおける社交や文化の活動の中心であった訳だが、これら「ソーシャル&カルチャー型栈橋」は少ないとはいえ現存している。

これらは冬の庭園 (Winter Garden) とも呼ばれ、冬の寒さや風にも拘わらず栈橋に来てコンサートや会話を楽しむことが出来る庭園の延長であった。幸運にも現存する多くの栈橋のパビリオンは、アミューズメント栈橋の中核施設として利用され、実際に劇場として使用されている事例は限られている。

さらに今日では、栈橋上に各種の会議や集会、研修、結婚式、大規模なショーやコ



(出所) 著者撮影

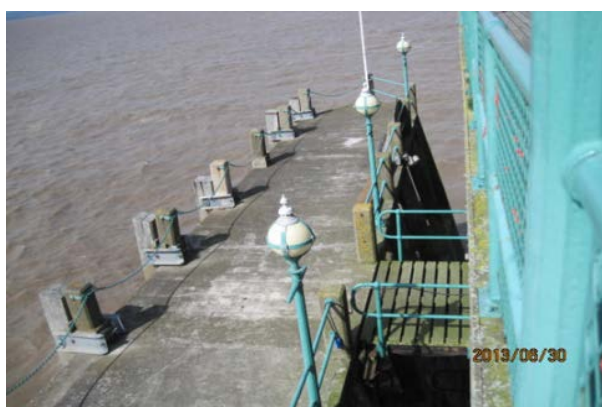
図-55 ソーシャル&カルチャー栈橋の典型的な光景

ンサートなどを行うことができる現代的なホール施設を設ける棧橋が見られる。

今回訪れた中では、イーストボーン棧橋、ウェストン・スーパー・メアのグランド棧橋、ブラックプール・ノース棧橋、クローマー棧橋などが当てはまる。ブラックプール・ノース棧橋の劇場（1500席）、クローマー棧橋の劇場（500席）は海辺のショーを公演し続ける数少ない棧橋である。

（４）船舶係留型棧橋

また「船舶係留機能」は多くの棧橋が果たしてきた役割である。現在ではその機能は極めて限られたものとなっているが、棧橋は、歴史的に旅客を海岸リゾートに運ぶ帆船や蒸気船を係留する重要な役割をもっていた。とくにワイト島のフェリーの玄関港にあるライド棧橋やイースト・エセックスの世界最長とされるサウスエンド棧橋は、船舶の係留を主目的に建設されたものであり、むしろプロムナードとしての魅力は副次的なものでさえある。両者とも現役であり、棧橋先端の係留施設と陸地を結ぶ鉄道が棧橋上を走っている。今日ではその他の棧橋においても、歴史的な外輪船が季節的に臨時に寄港や、リゾート客向けの遊覧船の就航がみられる。また英国独自に発達した民間海難救助組織である王立救命機構（Royal National Lifeboat Institute）が、これら棧橋を救命艇の基地として活用している。



（出所）著者撮影



（出所）Paddle Steamer at Penarth Pier
channelimages.blogspot.com

図－５６ 船舶係留型棧橋の典型的な光景

4. 5 棧橋の所有形態と維持・運営

（１）棧橋の所有形態

全国に残る棧橋 61 本（British Seaside Piers、2014 に掲載分）について、各種資料をもとに所有形態を調べると、地元自治体など公的所有が 27 本、44.3%、民間企業所有が 28 本、45.9%、さらに個人所有が 6 本、9.8%となっている。およそ公的所有が 4 割、個人を含む民間所有が 6 割と云う状況にある。

これに対し、今回調査した棧橋についてみると、表－３の通りである。所有権を抗争中であるコルウィンベイ・ビクトリア棧橋（Colwyn Bay Victoria Pier）を除いて公所有が 19 本、民間所有が 20 本であり、全国に比して僅かに公的所有が上回っている。

表－3 調査した棧橋の所有形態

棧橋名	所有者	公/民
1. Cromer Pier	North Norfolk District Council	公
2. Southend	Southend-on-Sea Borough Council	公
3. Gravesend Town Pier	Gravesend Borough Council	公
4. Herne Bay Pier	Canterbury City Council	公
5. Margate Pier	Margate Pier Harbor Co.	民
6. Deal Pier	Dover District Council	公
7. Hastings Pier	Hastings Pier Charity	公
8. Eastbourne Pier	Six Piers Ltd.	民
9. Brighton Pier	Noble Organization	民
10. Worthing Pier	Worthing Borough Council	公
11. Bognor Regis Pier	Bognor Pier Leisure Ltd.	民
12. Southsea Parade Pier	Six Piers Ltd.	民
13. Southsea Clarence Pier	Southsea Clarence Esplanade Pier Co. Ltd	民
14. Haslar Marina Millennium Pier	Haslar Marina	民
15. Ryde Pier	Wight Line Ferries Ltd	民
16. Yarmouth Pier	Yarmouth Harbour Commissioners	公
17. Totland Bay Pier	Farnham Developments Ltd	民
18. Sandown Pier	Wight City Leisure Ltd	民
19. Southampton Royal Pier	Associated British Ports	民
20. Hythe Pier	White Horse Ferry Ltd	民
21. Boscombe Pier	Bournemouth Corporation	公
22. Bournemouth Pier	Bournemouth Corporation	公
23. Swanage Pier	Swanage Pier Trust	公
24. Weymouth Bandstand Pier	Weymouth & Portland Borough Council	公
25. Weymouth Pleasure Pier	Weymouth & Portland Borough Council	公
26. Teignmouth Pier	Grand Pier Teignmouth Ltd	民
27. Torquay Princess Pier	Torbay Borough Council	公
28. Paignton Pier	Stade Developments Ltd	民
29. Burnham-on-Sea Pier	Parking Family	民
30. Weston-Super-Mare Grand Pier	Kerry & Michelle Michael	民
31. Clevedon Pier	Clevedon Pier & Heritage Trust Ltd.	公
32. Penarth Pier	Vale of Glamorgan District Council	公

33. Beaumaris Pier	Isle of Anglesey County Council	公
34. Bangor Pier	Bangor City Council	公
35. Llandudno Pier	Six Piers Ltd.	民
36. Colwyn Bay Victoria Pier	抗争中	?
37. Southport Pier	Sefton Council	公
38. Blackpool South Pier	Six Piers Ltd.	民
39. Blackpool Central Pier	Six Piers Ltd.	民
40. Blackpool North Pier	Premier Pier Blackpool Ltd,	民

(出所) 各栈橋のHP, 資料などより著者作成

さて、今回調査した栈橋を、この所有形態と導入される機能から考察すると興味ある傾向が浮かび上がる。(図-57) なお、機能停止しているトッドランド・ベイ栈橋 (Totland Bay Pier) とサウサンプトン・ロイヤル栈橋 (Southampton Royal Pier) 及び消失しているマーゲート栈橋 (Margate Pier)、また所有権が抗争中であるコルウィン・ベイ・ビクトリア栈橋 (Clowyn Bay Victoria Pier) は除外した。

民間所有の栈橋は、地域の政府機関や公益団体から資金援助を受けることができないため、自ら収益を上げねばならず、栈橋に多彩なアミューズメントやエンターテインメント機能を導入している。それでも歴史的な名残を留めるブライトン・パレス栈橋 (Brighton Palace Pier) やイーストボーン栈橋 (Eastbourne Pier)、さらにモダンな建造ながら豊かなプロムナード機能を十分に確保したウエスト・スーパー・メア・グランド栈橋 (Weston-super-Mare Grand Pier) のように、経営だけを前面に出さずにプロムナード機能ともバランスを保つことに努めている栈橋もある。また地方部のペイントン栈橋 (Paington Pier) やサンダウン栈橋 (Sandown Pier) のように遊戯施設を導入しながらも、海岸リゾートの中心的なシンボルとして栈橋が存在しているケースも少なくない。

一方、民間所有の栈橋で、こうしたアミューズメントやエンターテインメント機能を全くないし僅かしか導入しないものは、4本のみである。この中でウェールズのランディドノー栈橋 (Llandudno Pier) は、完全な民間所有でありながら、栈橋は全体としてビクトリア朝の雰囲気をも十分に残しプロムナード栈橋としての性格が強く、異彩を放っている。また2本はライド栈橋 (Ryde Pier) とハイス栈橋 (Hythe Pier) であり、これらはフェリーターミナル用の栈橋として、経営上の設置目的が上記の一群とは明らかに異なる。残る1本はハスラー・マリーナ栈橋 (Haslar Marina Pier) で、これはマリーナの波除堤の上を栈橋として活用したものであり、補助的な機能としてのプロムナード栈橋と云えよう。

さて、半分近い公的所有の栈橋のうち、予想に反して半数が何らかのアミューズメントやエンターテインメント機能を導入している。しかしその多くは、歴史的なパビリオンが栈橋にあった結果であったためであり収益を意図して設置したものではない。



(出所) 著者作成

図 - 57 桟橋の所有形態と導入機能

こうした桟橋の中で、劇場やホールさらに会議室や集会施設などを所有するものは、やや意外であるが、所有形態に依らず存在していることがわかった。劇場機能や映画館やギャラリー機能を取り込んだワーシング桟橋 (Worthing Pier) やペンアルス桟橋 (Penarth Pier) など、地元の歴史遺産としての桟橋を保全活用する努力の一環としてコミュニティ施設としての集会機能をもっている。サウスエンド桟橋 (Southend Peir) の先端に出来た集会施設も同様な機能を意図している。一方、公的所有のクローマー桟橋 (Cromer Pier) と民間所有のブラックプール・ノース桟橋 (Blackpool North Pier) は、商業ベースの由緒ある劇場を有している。どちらも歴史ある劇場であり、英国に残る数少ない現役の桟橋劇場である。シーズンにはコンサートやショー、演劇などが上演され、人々に愛され続けている。

またウェストン・スーパー・メア・グランド桟橋 (Weston-Super-Mare Grand Pier) では、不幸にも 2008 年に 2000 人収容する歴史的な劇場が焼失した。再建に際し、現代のニーズを考慮して、大規模な多目的ホールと会議・研修施設を設けた。所有者は桟橋の経営をこれまでのように入込客の飲食や遊戯に費やす料金だけに頼るのではなく、イベント開催や会議・研修の場としての利用からも収益を上げること考えている。また 2013 年の調査時まで桟橋の入場は無料であったが、2014 年の調査時には有料となっていた。

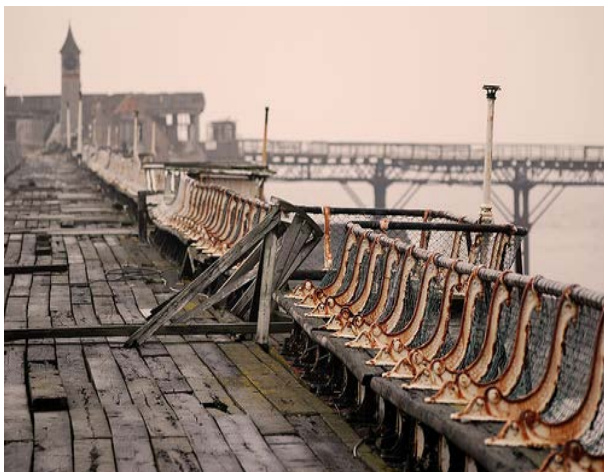
(2) 棧橋の維持・運営

棧橋は貴重な歴史遺産であるが、その維持補修や運営に公的な助成は一切ない。これは棧橋だけに限ったことではなく、英国においてはすべての歴史遺産の存続が基本に関係者の決意と才覚に委ねられている。とくに棧橋は私的な投資事業として出発した歴史をもつため、通常は民間事業として捉えられる。とくに所有者が民間の企業や個人である棧橋については、地元の自治体も含めて公的な助成制度はない。このため老朽化が進んでも、必要な補修事業を行えぬ棧橋は少なくなく、その多くが消滅していった。また暴風や火災の後の棧橋の再建についても常に同様の困難を伴っている。

公的所有の棧橋は、民間がさまざまな理由から運営の困難に直面した折に、住民が棧橋の消滅を惜しみ、地元自治体が購入するケースがほとんどのようである。私的所有の棧橋と異なり、公的所有の棧橋は維持や修復費用について、地元自治体のみならず各種の政府基金や公益機関からの支援を受けられる可能性がある。しかし棧橋の保全を目的とした政府の全国的な制度がある訳ではなく、さまざまな他事業との競争的な資金である。このため、それぞれの地域が歴史的な棧橋の意義をどう捉えて、地元でどう活用していくかについて、競争力のある知恵と工夫を凝らす必要がある。

この場合でも棧橋の運営は行政から独立したトラストやNPO法人に委ねる事例が少なくない。またこの中では、ボーンマス棧橋 (Bournemouth Pier) だけは特異な存在であり、民間の営業用の棧橋とあまり変わらぬ形態を示して印象をうける。この棧橋が、所有権は自治体にありながら運営を完全な民間企業に委託していることと関係がありそうである。

さて棧橋の維持、修復に活用される公的資金のなかで、重要な役割を果たしているものに歴史遺産宝くじ基金 (Heritage Lottery Fund: HLF) がある。全国宝くじの売上金は文化・メディア・スポーツ大臣が一括管理し、その20%が歴史遺産の維持、修復に関するコミュニティ活動を支援するために使われる。その資金を歴史遺産宝くじ



(出所) www.oobject.com

図 - 58 老朽化が深刻なバーンバック棧橋



(出所) 著者撮影

図 - 59 大火後の再建に取り組むヘイスティングス棧橋

基金と呼び、2013年度の実績では4億800万ポンド（約708億円）の助成金が決定された。また審査段階で内定中のものを含めると6億9000万ポンド（約1200億円）の決定をしたと報告されている。

公的所有の約半分は、栈橋上に収益を目的とする各種アミューズメント施設などを一切設置せず、プロムナード機能に特化した栈橋である。クレブドン栈橋（Clevedon Pier）やボスクーム栈橋（Boscombe Pier）、スワネージ栈橋（Swanage Pier）など、賑やかな民間の栈橋とはまったく趣の異なり、海の上を散策することの素晴らしさを堪能するためだけの栈橋と云って良い。クレブドン栈橋では入場料を徴収している。

しかも歴史的な遺産としての姿をしっかりと保全する地域の強い意識と熱心な取り組みが伺われる。後述するように、地元市民の熱心なボランティア活動が、栈橋の維持や運営に重要な役割を果たしている。またグレーブセンド・タウン栈橋（Gravesend Town Pier）やヤーマス栈橋（Yarmouth Pier）のような極めて小規模なプロムナード栈橋が含まれるのも、公的所有の特徴の一つであろう。一方、マリーナの防波堤の上を活用したビクトリア朝時代の雰囲気を残すターキー栈橋（Torquay Pier）は、それだけで多くの観光客に楽しまれており、我々に示唆する所が少なくない。

4. 6 栈橋を支えるボランティア活動

英国の栈橋は100年から200年の歴史を有し、構造的な老朽化が進んでいる。さらに往時の特徴を保ちながら歴史的な栈橋を維持保全するためには手間と経費がかかる。しかし政府の補助金など支援は一切なく、栈橋を所有運営する組織が中心となり歴史遺産の保全を支援する多くの財団や関心をもつ市民ボランティアによって、保全維持されている。現存する栈橋の約2/3は民間所有であり、残る約1/3が自治体所有であり、それぞれ苦しい財政状況の中で懸命な保全と活用が続けられている。

さらにビクトリア朝時代に建造された栈橋は、その後も火災や暴風、波浪、船舶の衝突などにより度重なる被災を被ったが、その都度、実に多くの栈橋が苦労を重ね復旧、再建されて、今日に至っている。このような栈橋の保全と継承に対する執拗とも云えるまでの取り組みは、英国人がもつ歴史的遺産への愛着と誇り、その継承への使命感によるものではないかと推察される。旺盛なボランティア精神と草の根活動は、栈橋の清掃や運営など栈橋の保全に欠くことができない。また保全の資金確保のための寄付集めや寄付参加、



（出所） 著者撮影

図 - 60 バーベック栈橋の再建活動を続ける地元ボランティア

さらに各種団体への陳情、説明なども、幅広いボランティア活動が中心となり支えている。

と同時に、英国人の海や海岸リゾートへの強い憧れや親しみが、こうした栈橋の保全活動の背景にあるのではないかと思われる。英国人にとって海は夏だけでなく一年を通して安らぎと楽しさを与えてくれる存在である。また、まとまった休暇を大事にする英国人の生活様式もこうした海との交流を支えていると云えよう。このような背景があるので、栈橋の利用者は子供連れの家族から若者世代、老人夫婦まで実に幅広い年齢階層に渡っている。また社会の高齢化に伴い、引退した後の裕福な生活を楽しんだりあるいは年金暮らしとなったりする高齢者たちが、コミュニティ生活の場を海辺の都市に求める事例も少なくない。栈橋はこうした新旧の地元民にとっても、生活の一部として身近な存在なのである。

5. 英国人の休暇と海岸

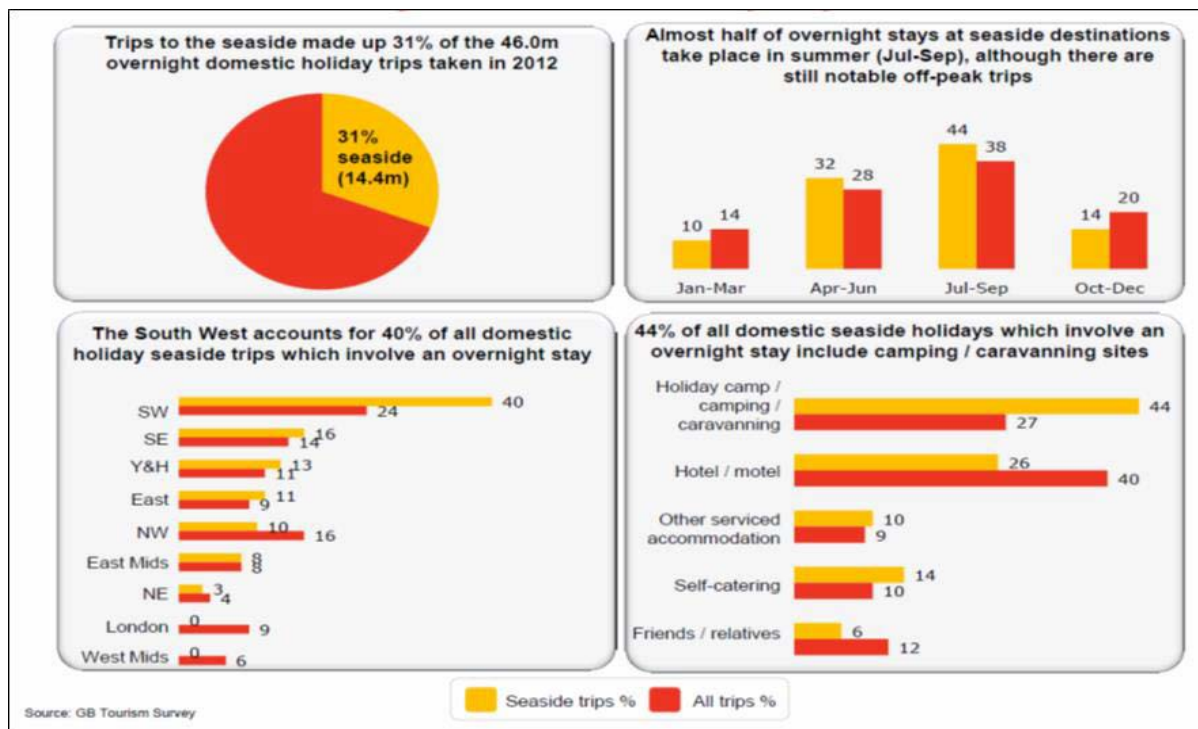
ここまでは海岸リゾートにおける栈橋にのみ焦点を当てて考察してきたが、そもそも今日の英国の人々にとって海岸はどのような意味をもっているのであろうか。歴史遺産である栈橋の維持や再建に情熱を燃やす背景について文化史的な分析が極めて重要である。しかし、その視点からの分析と考察は今後の機会に譲ることとして、ここでは英国人の休暇活動にとって海岸及び海岸リゾートがもつ位置づけや特徴についてデータに基づき分析してみる。用いるデータは、英国観光委員会 Visit England が毎年行っている英国人の旅行行動調査 Great Britain Tourism Survey による。

5. 1 宿泊を含む旅行にみる海岸リゾート

2012 年に英国 (England) 市民がおこなった宿泊を伴う休暇旅行 4,600 万回のうち、海岸への旅行は 1,440 万回であり、実に全体の 31% を占めている。(図 - 6 1 左上グラフ) この他にはロンドンなど大都市への旅行、中小都市への旅行、田園への旅行などが主たる行先である。ちなみに、Staycation Research によれば、英国人の海外旅行の割合は、2008 年第 1 四半期が 52% であったのに対して、2014 年第 4 四半期には 37% と急速な低下傾向にある。経済状況の影響を受けたものであろうが、近年は国内旅行の重要性が高まっている。

また図 - 6 1 右上グラフが示すように、海岸への休暇旅行はやはり 6 月から 9 月に全体の 44% が行われ、この期間のすべての休暇旅行が 38% であるのに対して高い比率を示している。しかし、その他の期間についても海岸への旅行はかなりの量がみられる。4 月から 6 月が 32%、10 月から 12 月が 14%、1 月から 3 月が 10% である。また行先を地域別に見ると南西部の海岸が 40% と際立って高いシェアを示している。(図 - 6 1 左下グラフ) これに南東部の海岸が 16%、Yorkshire 州 (Southampton や Portsmouth など) と Hampshire 州 (Scarborough など) が 13%、東海岸が 11%、北西海岸が 10% と続く。

とくに主要な海岸部の目的地について 3 年平均の年間入込数を見ると、Scarborough が 162 万人の入込でトップである。Blackpool は 148 万人で 2 位であるが、



(出所) 英国観光委員会 Great Britain Tourism Survey

図-61 海辺への宿泊を伴う休暇旅行の特徴(1)

2006年-2008年では165万人とトップであった。ワイト島が103万人で3位、東海岸のSkegness103万人と南東海岸のBrighton102万人が4位、5位と並ぶ。Bournemouth96万人、Portsmouth67万人、Torquay63万人、Weymouth52万人なども人気が高いことが伺える。(表-4)

また興味深いことに、海岸への休暇旅行の方が全体(34%)より子供連れの比率が

表-4 主要な海岸リゾートにおける宿泊客の年間入込数 (単位 100万人)

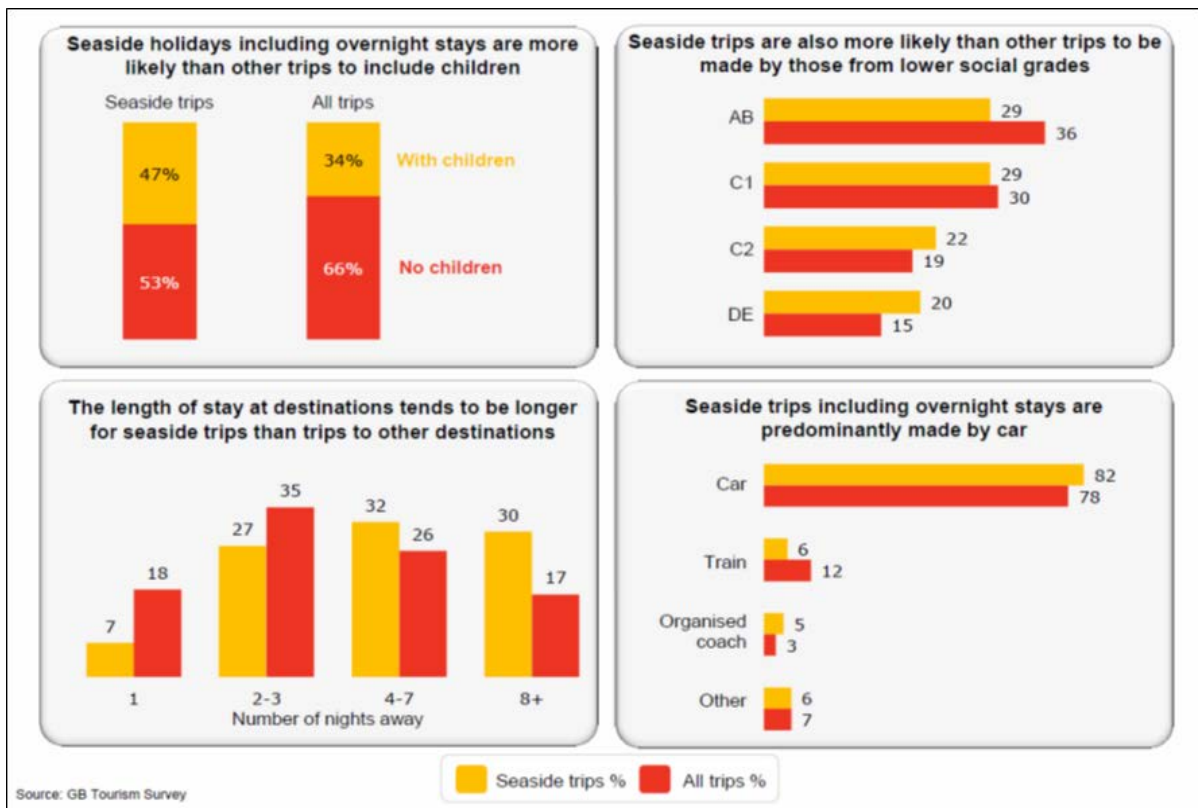
Annual Average Overnight Holiday Trips (millions)					
	2006-8	2007-9	2008-10	2009-11	2010-12
Scarborough	1.40m	1.53m	1.53m	1.63m	1.62m
Blackpool	1.65m	1.55m	1.50m	1.54m	1.48m
Isle of Wight	1.00m	1.05m	1.05m	1.11m	1.03m
Skegness	0.87m	0.88m	0.95m	1.01m	1.03m
Brighton	1.00m	1.10m	1.08m	1.10m	1.02m
Bournemouth	1.02m	0.98m	0.93m	0.97m	0.96m
Great Yarmouth	0.71m	0.72m	0.70m	0.72m	0.68m
Portsmouth	0.62m	0.64m	0.59m	0.61m	0.67m
Torquay	0.63m	0.62m	0.54m	0.60m	0.63m
Newquay	0.72m	0.70m	0.64m	0.62m	0.57m
Weymouth	0.54m	0.55m	0.54m	0.57m	0.52m

(出所) 英国観光委員会 Great Britain Tourism Survey

47%と高い。(図 - 6 2 左上グラフ) さらに海岸への休暇旅行の方が宿泊日数は全体よりも長めの傾向がみてとれる。(図 - 6 2 左下グラフ) つまり全体の休暇旅行では2-3泊が35%でもっとも多いのに対して、海岸への旅行は4-7泊が32%を占める。さらに8泊以上が30%と高いシェアをしめていることに驚く。さらに交通手段についてみると、自動車が82%と圧倒的に高いシェアを示している。鉄道は僅か6%にしか過ぎない。(図 - 6 2 右下グラフ)

また社会階層別にみると、海岸へ旅行する市民構成は低い階層の比率が全体より高いことが分かる。(図 - 6 2 右上グラフ) C2DEの階層の比率は42%で全体の旅行の場合の34%より高い。なお、図中の階層区分は全国購読者調査 National Readership Survey で用いられる社会階層で、Aは上級管理職、Bは中級管理職、C1は下級管理職、C2は専門職人、Dは労働者、Eは年金受給者や最下級労働者を意味している。

海岸への休暇のための宿泊旅行がどの地域から来ているかをみると、少なくとも1/3以上は同一の地域からの旅行であることがわかる。身近な海岸へ行き、比較的長い泊数を重ねる滞在型の休暇を取っていることが伺える。もちろん2/3以上は他地域からの旅行者であることも大事な事実である。しかも図 - 6 1 右下グラフが示すように、旅行の44%の多くが自分のキャンピングカーや賃貸のキャラバンハウスで過ごしている。ホテルへの宿泊は26%と予想以上に低く、全体の休暇旅行の場合が40%を示すのと対照的な違いである。



(出所) 英国観光委員会 Great Britain Tourism Survey

図 - 6 2 海辺への宿泊を伴う休暇旅行の特徴(2)

表 - 5 海辺への休暇旅行の主たる活動：宿泊を伴う旅行(上)、日帰り(下)

Activities on overnight holiday stays at seaside destinations	
Just relax	5.4m
Beach	5.3m
Sightseeing on foot	5.4m
Short walk	4.3m
Sightseeing by car	3.4m
Long walk	2.9m

Activities on tourism day trips to seaside destinations (millions of trips)	
Go for meal	42m
Visit beach	31m
Short walk	27m
Go for drink	23m
Just relax	22m
Long walk	20m
Sightseeing on foot	19m

(出所) 英国観光委員会 Great Britain Tourism Survey

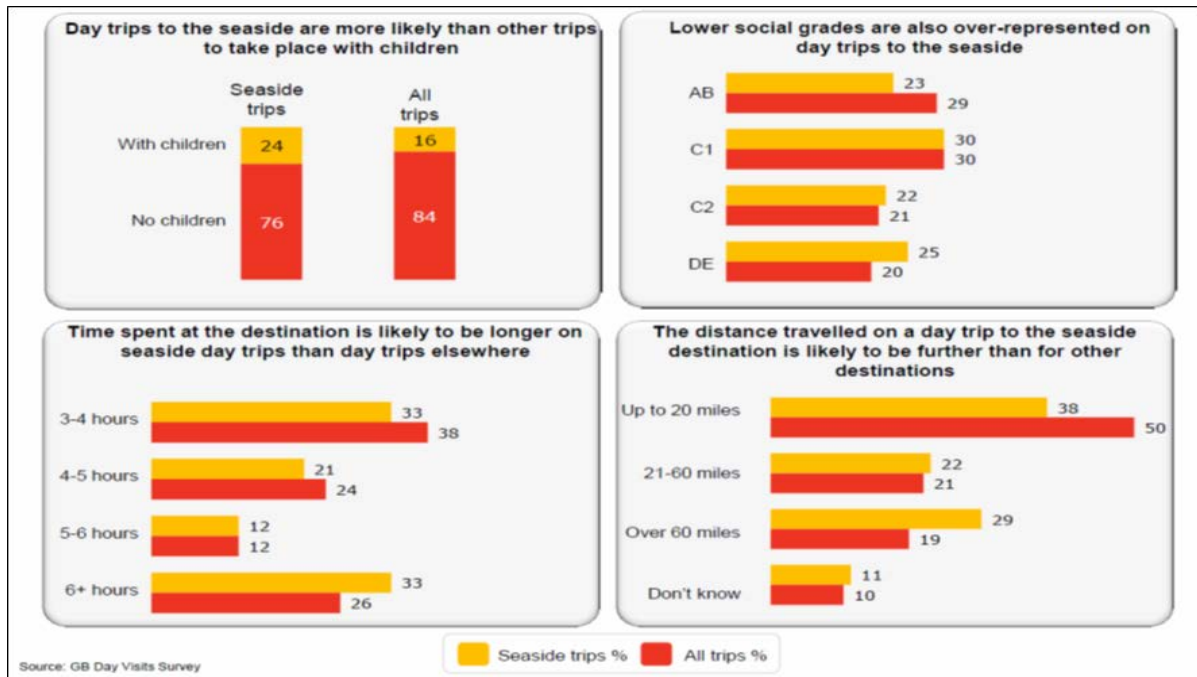
また海岸へ旅する目的が単に海浜で遊ぶことだけでない。表 - 5 に示すように、海岸へ行くのは、単なるリラックスが 540 万回と一多く、海浜で遊ぶ 530 万回や歩いて観光する 540 万回と並ぶ。短い散策 430 万回、車による観光 340 万回、長距離の散策 290 万回と、海岸を訪れる幅広い動機が見えて来る。海岸リゾートでの主たる活動は、単に海水浴でもなく浜辺で遊ぶことでもない。いかに幅広い活動が行われているか、これが滞在型のリゾート生活なのであろう。

5. 2 日帰りの休暇旅行にみる海岸リゾート

日帰りの海岸への休暇旅行は、宿泊を含む旅行の 7 倍以上にあたる 11,100 万回が 2011 年に行われた。しかも、宿泊を含む休暇旅行にみられた特徴の多くは、海岸への日帰りの休暇旅行にもハッキリとあらわれている。

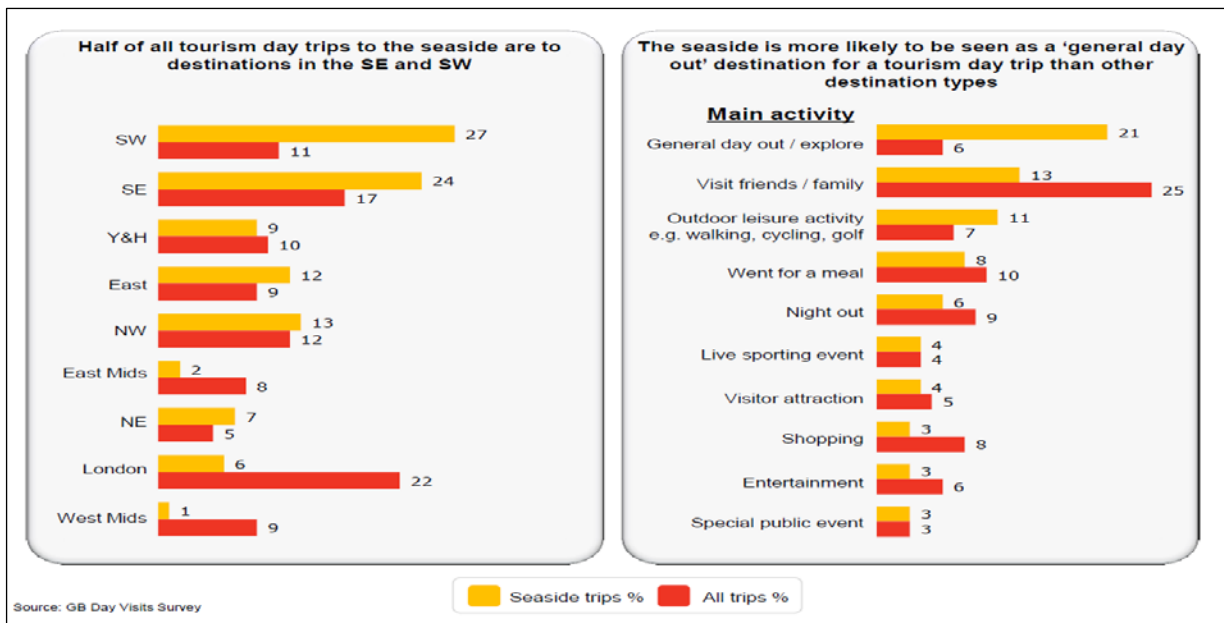
例えば、日帰りの海岸への旅行の方が宿泊を含む旅行よりも子供連れの比率は下がるが、それでも全体(16%)よりも 24%と高い。(図 - 6 3 左上グラフ) また低い社会階層 C2DE の構成が全体(41%)よりも 47%と高い。(図 - 6 3 右上グラフ) さらに海岸で 6 時間以上過ごす比率は 33%であるのに対し、全体の日帰り旅行では 26%である。(図 - 6 3 左下グラフ) しかも目的地までの移動距離は、60 マイル以上ある海岸までの旅行が 29%あるのに対し、全体の日帰り旅行では 19%にとどまっている。(図 - 6 3 右下グラフ)

図 - 6 4 左グラフが示すように、日帰りの休暇旅行でも南西海岸が 27%と一番多く、南東海岸が 24%でこれに続く。全体の日帰りではロンドンが 22%を占めているのと対照的である。また、図 - 6 4 右グラフのように、海岸への日帰り旅行では、21%が本格的な出掛けとして考えているのに対して、全体では日帰り旅行を僅かに 6%しか本格的な外出とは考えていない。もっと気軽で目的も限られた外出と捉えられている。日帰りの休暇旅行では全体の 25%が友人や家族に会いに行くことが占めるが、海岸への



(出所) 英国観光委員会 Great Britain Tourism Survey

図 - 6 3 海辺への日帰り休暇旅行の特徴 (1)



(出所) 英国観光委員会 Great Britain Tourism Survey

図—6 4 海辺への日帰り休暇旅行の特徴 (2)

旅行では 13%である。どの地域から来るかについても、日帰りの海岸への旅行は、宿泊旅行の場合以上に同一の地域から来る割合が多い。少なくとも 60%以上が同一の地域からの来訪であり、とくに北西部の海岸では 80%を越えている。

また表 - 5 下が示すように、海岸への日帰りの目的も、食事 4,200 万回をトップに、海浜 3,100 万回、短い散策 2,700 万回と続く。このほかにも飲むためや、リラックス、長めの散策、歩いて観光などと、実に幅広い活動のために出掛けていることが分かる。

5. 3 生活に密着した海岸リゾート

以上みてきたように、英国における海岸リゾートは、たまにしか行かない贅沢なリゾートではなく、もっと身近で実質的な意味合いをもっており、英国人の生活にシッカリと定着していると云えよう。宿泊を伴う休暇旅行の 1/3 近くが海岸に出掛けていることは、同じ島国の日本人にとっても驚異的である。しかも全国各地から夏はもとより四季折々に海岸を訪れている。またその形態も、子供を連れて家族で出かけたり、単にリラックスしたり、あるいは海岸地帯を歩き回ったりなど、我々が海岸への休暇で思い浮かべる海水浴一本やりのイメージとは比べ物にならない活動の広さが伺える。

また同時に、日帰りで食事や散策に海岸まで気軽に出かける生活スタイルが定着しているようである。したがって、こうした幅広い活動を受け止める海岸リゾートは、単に夏だけ開く海の家と浜辺があればよい訳ではない。四季を通して楽しむことの出来る海岸プロムナードや劇場や映画館、コンファレンス場、商店街、市場、さらに付近の丘陵や溪谷に分け入る散策路のネットワークなど、ゆっくりした滞在型の生活を楽しむためのインフラが整っていることが不可欠である。

人々が思う存分に海を楽しむためにこそ海岸リゾートがあると云う基本的な精神が、そこでは、あくまでも尊重されている。観光開発の鉄則でもある、地元の住民が愛し楽しむことのできない街は、来訪者にとっても魅力ある町とならないと云う真理がある。人々が海岸や海を生活のなかで愛し楽しむことができなくては、海岸リゾートとしての発展はないのである。

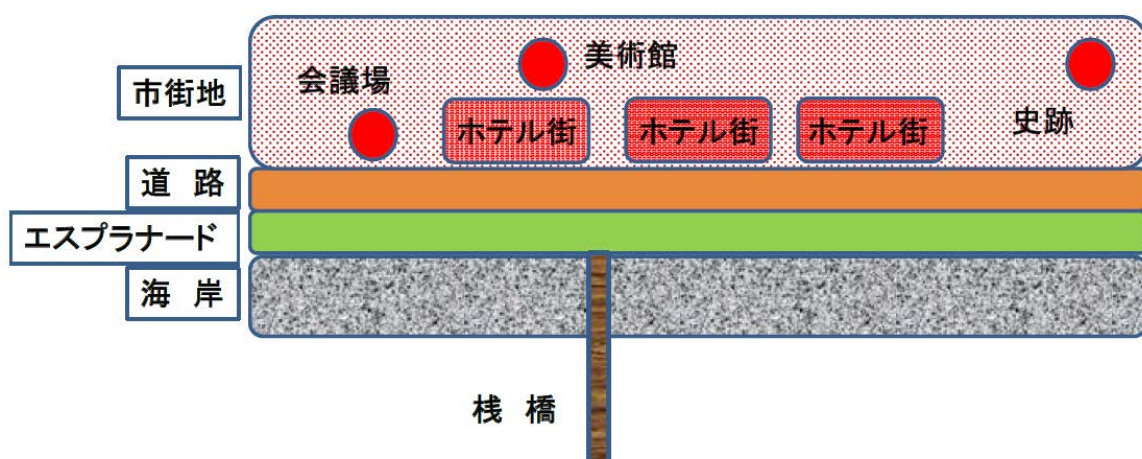
6. 海岸リゾートの開発と運営

6. 1 滞在型の海岸リゾート

(1) 滞在型リゾートの骨格

英国の海岸リゾートは規模の違いこそあれ、都市と海岸がしっかり一体となった空間構造をもっている。まず、都市の前に広がる海岸のシンボリックな存在として歴史的な栈橋がある。これを人々を海と結びつける海岸リゾートの「縦のインフラ」とも云うことができる。もう一つの軸線が海岸に沿って伸びるエスプラナードである。「横のインフラ」と云うことができよう。図 - 65 に示すように、この二つのインフラに支えられて英国の海岸リゾートの空間的な骨格は構成されている。

英国の海辺の都市も高波や高潮により大きな被害を受けた長い歴史をもつ。しかし海岸を楽しむことを大事にしながら街づくりを続けてきたことがよく分かる。度重なる自然災害や火災などにも挫けず再建してきた栈橋がそうであるように、海岸のプロムナードも海への防護をしつつ、人々が生活の場として十分に海を楽しむインフラとして時間を掛けて整備し維持してきた。一般的な遊歩道の意味で用いられるプロムナードと区別する意味で、ここではエスプラナードと呼ぶこととする。



(出所) 著者作成

図 - 65 海岸リゾートの空間構造

決して、わが国のように堅固な防災施設で海岸を護って終わりとする姿勢は微塵も感じられない。単に海を愛する国民性の違いとして片付けられる問題ではないであろう。防災と利用を巧みに共存させるエスプラナードの形成は、成熟した国家としてこれからの日本の国土づくりを考える際に、大いに意を用いるべきポイントである。

(2) 都市としてのリゾート

既に述べたように、英国の海岸リゾートは夏だけのしかも海水浴にだけ大勢が押し寄せる観光地ではない。一年を通し訪れ、多様な活動を楽しみ、さらに日帰りだけでなく滞在する休暇地として、リゾートは開発されてきた。そこは観光客の滞在场であるとともに、住民の生活の場でもある海辺の都市として発展している。

海岸リゾートを訪れる人々は、海辺を散策したりリラックスするだけでなく、付近の丘や溪流を歩いたり、また史跡や美術館、博物館を巡ったり、実に幅広い活動を行っている。これらを支えるインフラが大事であり、海辺だけに目を向けたリゾート経営を展開している訳ではない。もちろん土地の農水産物やアルコールを楽しむ食事も大事である。高価なものから実用的な店まで揃っている必要がある。

リゾートを訪れるのは観光客だけではない。各種の研修や大小の会議なども海岸リゾートにとっては重要な顧客である。しかもビジネスの通年性をより高めてくれる。ブライトンやボーンマスなど、そのためのインフラの充実ぶりをアピールしている都市も少なくない。栈橋もその一環に組み込まれている事例も見受けられる。

また英国でも高齢者の増加により、引退後の生活をロンドンのような大都市ではなく、海岸リゾートで送る人々が増えているとのことである。イーストボーンなどではロンドンからも遠すぎず、ブライトンのような騒々しさもないため、比較的裕福な高齢者の隠退後のコミュニティが出来がっているとの説明を受けた。

6.2 栈橋の魅力と特徴

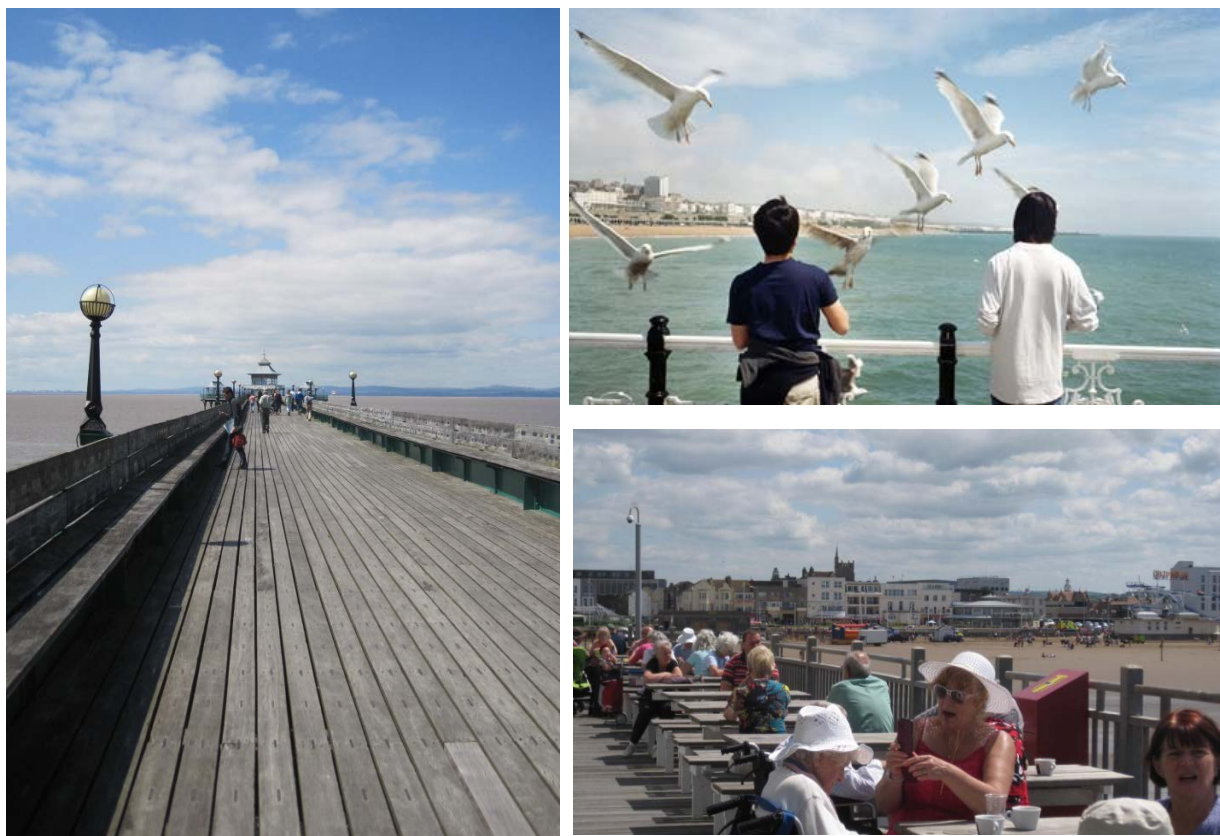
栈橋は海に突き出した海岸リゾートの縦のインフラとして圧倒的なインパクトを持っている。それぞれの栈橋はその形状も機能も立地条件も異なり、ユニークな特徴と

魅力をもっている。しかし英国の栈橋を巡りさまざまな視点から考察する中で、多くの栈橋に共通する基本的な性格や特徴が浮かび上がってきた。

(1) 海の上を歩く魅力

まず栈橋のもつ最大の魅力は、人々が楽しく海の上を歩くことができると云うことである。裸足になる必要もなく、また海水に濡れる心配もなく、実に気軽に海の上に出て、海の大自然がもつ解放感に浸ることができる。極めて非日常的な空間である。遮る物の無いもない大海原が眼前に広がる。町の中では味わうことのない潮風や波、陽光、カモメなど海そのものの環境の中に身をおくことができる。この特異な大自然の環境に、町中からわずか数歩で足を踏み入れることができる劇的なまでの対比が、多くの人々を惹きつけてやまない栈橋の魅力であろう。

英国の栈橋を称賛する声の中に、「船酔いをせず船で沖合に出るのと同じ体験ができる」と云う表現をしばしば見る^{12, 19, 21}。確かに栈橋は日常生活では経験のできない、船の上でしか体験できない空間を提供している。しかも人間の五感すべてに訴えて来る素晴らしさがある。船旅が一般的であった当時でも船酔いは頭痛の種であったであろう。それでも船上からしか見ることのできない景色の素晴らしさに人々は惹かれたに違いない。船に乗らなくなった現代の人々にとって、普段の生活では見たり感じたりすることのない別世界を、栈橋が老若男女誰に対しても提供している。



(出所) 著者撮影

図 - 66 海の上を歩き楽しむ栈橋の魅力

さらに栈橋は海が時化ても海にでることを可能とする。栈橋がなければ海は穏やかな時にしか近づき得ない存在であった筈である。陸上動物の人間にとって大いなる発明と云えよう。また多くの栈橋には大小のパビリオンが設けられ、気候の良い夏だけでなく、年間を通して楽しむことが出来る空間がある。まして英国の夏は短く、海岸を楽しむ気候条件は決して恵まれたものとは云えない。海岸リゾートの経営にとっても、観光滞在客の通年性を高めるうえで重要な役割を果たしている。

(2) 杭式構造のもつ魅力

海に長く突き出す構造物としては、石積みやコンクリートブロック積みの突堤や埋め立てなどもあり得るが、これら英国の栈橋は鑄鉄製の杭式栈橋構造である。設置場所が遠浅でかつ干満の差が大きいいため実質的に陸上での工事が可能であったことや、当時の活発な鉄道建設で培った橋梁や高架橋の建設技術や材料を応用できたことなどが、背景にあったものと考えられる。ともあれこれら栈橋が海岸リゾートのシンボル



(出所) 著者撮影

図 - 6 7 杭式構造のもつ栈橋の魅力

施設として建設されてみると、その杭式構造がもつ特異な魅力が海浜の特性によくマッチしていることが改めて認識される。

まず杭式栈橋のもつ軽快さ、軽やかさである。栈橋はその延長が数百mから数kmに及び極めて大規模な施設であるが、人々を圧倒したり威圧的になったりしていない。これはひとえに栈橋構造のもつ独特の視覚的な軽さによるものではないだろうか。またこの軽さを感じさせる栈橋の上に大規模な建物が建設されると云う対比が、リゾートの栈橋に期待される非日常的な空間の形成に大いに貢献しているものと考えられる。そして何よりも栈橋が構造物として印象に残るものであることは、多くの観光客が写真の被写体として熱心に撮影している事実が雄弁に物語っている。

また杭式栈橋のもつ沖に向かう視覚的な連続性、伸張性も大きな特徴であり魅力である。長く伸びた栈橋を海浜から見る時、沖合に向かって限りなく広がる連続性が伝わってくる。海の持つ広大さと栈橋が違和感なく調和し、視覚的に見事な一体感を醸し出している。こうしたハーモニーは他の構造形式の栈橋では困難なことではないかと思われる。さらに栈橋の直下に立つと、栈橋を構成する沢山の杭組みが創り出す空間的なリズムが心地よい。海の波が繰り返し押し寄せるように、海に対して栈橋が呼びかけを繰り返す音楽が聞こえてくるようである。

また杭式栈橋は、石積みやコンクリートの構造物と異なり、流れや漂砂など海域の状況に与える影響が圧倒的に少ない。海の生態系に与える影響も極めて少ないものと思われる。その透明感も大きな魅力である。海岸リゾートのシンボル施設として建設された大規模な栈橋であるが、その存在が美しく広がる海浜全体の連続的な景観を一切壊すことなく、違和感なくその役割を果たしている。その調和は、まさに杭式栈橋がもつ独特の透明感、空間的に抜ける感覚が大きく役立っていると云えよう。さらに、海浜に立つときに杭式栈橋が創り出す「栈橋越しの」景観は、海岸リゾートに新たな魅力を生み出している。

(3) 海岸景観の形成力

海岸リゾートにおいて栈橋は景観的なシンボルとしての役割を果たしている。とすれば広大で単調になりがちな海岸リゾートの景観に大きなアクセントを与え、全体



(出所) 著者撮影

図 - 68 海岸の景観的シンボル、町を海から見返す栈橋の魅力

の景観構成を引き締め、訪れる者にとっていつまでも印象に残る独特の景観を作り出している。

また栈橋から陸側を振り返る時、その景観を楽しむことも栈橋の大きな魅力である。栈橋の先端に出て沖合から見返すことにより、街並みの広がりや体感できる。訪れた観光客にとっては、リゾートの景観がより立体的になり、また地元の住民にとっても、住み慣れた自分の町の新しい顔を見つけることができ新鮮な喜びを提供する。目に入って来る海岸エリアの景観の多くは、石造りのホテルやコンドミニウムが立ち並ぶ海岸リゾートらしい町並みである。また海岸に沿って幅員の広いプロムナードと道路が整備され、そこを行き交う人々や自動車も十分に視野に入り、栈橋上の人々に不思議な一体感を与えている。

背後の市街地は、(クローマーやサウスエンドのように) 切り立った崖の上に広がる



(出所) 著者撮影

図 - 69 ビクトリア朝時代の雰囲気漂わせる栈橋の魅力

場合と（ブライトンやブラックプールなどのように）地続きに広がる場合とがある。前者においては栈橋を見下ろす格好の視点場を町が提供するとともに、栈橋から見返した際にも海岸、急峻な崖、その上のホテルや住宅から構成される独特の景観を提供する。海上からでなければ見ることの難しい景色と云えよう。

（４）歴史遺産としての魅力

今日、英国の海岸リゾートを訪れる人々にとって、栈橋は歴史遺産としての魅力を強く印象付ける。150年200年の歴史を持つビクトリア朝時代の遺産が海に突き出て、海の大自然の中でその歴史的な空間を楽しむことができる。また多くの栈橋に残る玉ねぎ型尖塔やドーム屋根をもつパビリオンは、当時の栈橋の建築がオリエンタリズムを基調とすることにより、栈橋の持つ非日常的な雰囲気強調していたものであろう。さらに鋳鉄製の細かなレリーフを嵌め込んだ手摺りや柱など、栈橋を歩くだけでビクトリア朝時代の歴史に浸ることができるのは、大きな魅力である。歴史的な遺産が、人々の寛ぎ楽しむリゾートの中心施設として、現役で利用され続けている素晴らしさである。

6. 3 エスプラナード

（１）エスプラナードの配置と幅員

海岸リゾートには栈橋と一体となって、もう一つのインフラ、エスプラナードが形成されている。なによりも特徴的な点は、その配置と幅員にある。図-70に見るように、自動車のための道路が海沿いを通る場合でも、エスプラナードが道路より海側に設置されている。人々はエスプラナードを歩きながら自動車に煩わされることなく、心地よく海岸を楽しむことができる。また海岸に直ぐ降りることができる。海岸で繰り広げられるイベントや人々の活動に参加することもできる。要は、海を楽しむ人々が主役の海岸リゾートづくりとなっている。

また全てとまで云わないまでも、多くのエスプラナードは実に幅広のレイアウトになっている。幅10~20mあるエスプラナードはジョギングや散策のみならず、さまざまなイベントの場にもなる。多くの場合に日陰で一休みする東屋が設けられている。イーストボーンのように、広々とした花壇をさらに道路側に整備したり、エスプラナードの途中に1000人も収容できる野外音楽場を設けたりしている事例もある。

さらに英国の海岸リゾートの多くは海岸段丘の地形をもち、海岸と市街地の高低差が5-6mもあるケースが少なくない。このためブライトンやイーストボーンなど、エスプラナードの護岸下の空間をレストランやギャラリー、倉庫など多彩な用途に有効活用し、無味乾燥な海岸護岸に陥ることをたくみに避けている。この部分は高波や高潮時にはその被害に会うことが想定されるが、逆にそのようなリスクを想定しながら海岸全体を利用していると評価すべきである。防災と利用との共存は、二者択一のアプローチでなく、こうしたリスクを織り込んだ利用によって、初めて可能となるものであろう。

（２）エスプラナードのデザイン

海岸プロムナードは舗装やベンチ、彫刻など公共デザインが概して丹念に施されている。またウェストン・スーパー・メアでは防潮堤をプロムナードの陸側に緩やかな



(出所) 著者撮影

図 - 70 さまざまなエスプラナードの配置

カーブをもたせた法線で造りその門扉にも概観を考慮したデザインを施している。

さらに海岸部の総合的なリゾート開発も進んでいる。ブライトンやブラックプールなどのように海浜に大規模な観覧車を設置したり海に張り出した日光浴デッキを設けたり、イーストボーンのように野外ステージをプロムナードに一体化させるなど、多



(出所) 著者撮影

図 - 71 多彩なエスプラナードの展開

彩なリゾート施設が開発されている。ブライトンでは 1500 隻のマリーナと大規模なショッピングセンターが開発されている。

栈橋がアミューズメント型であれソーシャル・カルチャー型であれ、栈橋のもつ空間的な制約から大規模なテーマパークなどを建設することはできない。このためブラックプールやサウスエンドに見られるように、栈橋の基部やその周囲の陸域に大規模なテーマパークの開発がなされるケースもある。

(3) 公共交通システム

また海岸リゾートは規模が大きくなるにつれ、海岸に沿った移動が長くなり、徒歩圏を越える場合には、利用者にとって移動手段の確保が重要となる。ブライトンでは観光客専用の軌道鉄道が移動手段でもあり、観光客の魅力ともなっている。またブラックプールでは一般の市民も利用する公共のライトレールがエスプラナードに沿って敷設されており、観光客に高い利便性を提供している。

すでに述べたように海岸リゾートは滞在型の休養都市である。このため観光客にとっては、さまざまな活動のために都市の内外を気軽に安価に移動できる公共交通システムが不可欠である。英国ではバスや軌道鉄道が、大いにその役割を果たしている。これらは都市の住民にとっても生活の足として極めて重要である。

ブライトン、ブラックプール、サウスポートなど、多くの海岸リゾートでは鉄道駅からのアクセスが良好であった。ほとんどの栈橋についても駅から徒歩圏にあり良好である。今回訪問した栈橋の多くは、駅前から町の見抜き通りを抜け、海に向かって緩やかに坂を下ったところが海岸である。見抜き通りに沿っては歴史を感じさせる石積みやレンガ造りの中層の建物が並び、教会や時計台のある広場を抜けて海に至ることも少なくない。また小さな町では落ち着いた石積みの住宅街が海まで連なっていた。

一方、定期航路の船舶によるアクセスは、ワイト島などへの島嶼部を除いて殆どないようである。栈橋建設の目的の一つである船舶係留のための施設としては、むしろ観光船の発着場としての活用が限定的に行われている程度である。



(出所) 著者撮影

図 - 7 2 海岸リゾートを支える交通システム

6.4 海岸リゾートの多彩な展開

(1) 崖を活かす海岸リゾート

わが国では海岸と市街地の高低差が数10mもあると、海水浴の利用が主体であるためか海岸リゾートとして適地とはみなされない。しかし、英国ではサウスエンドやクロマーなど、切り立った崖の上に市街地が発達し、肝心の海岸は遙か眼下に広がる海岸リゾートも少なくない。ビクトリア女王がその景観に感激し専用のホテルまで建設させたサウスエンドは人口20万人近い都市であるが、テムズ川河口の断崖の上にある。サウスエンド栈橋に出るには、九十九折の坂道か急坂を降りねばならない。

しかし、それだけでないところが、いかにも英国らしい。この崖にケーブルカーや瀟洒なエレベーターまで設置して、不利とも思われる物凄い崖の存在を逆に海岸リゾートの魅力にしてしまおうと云う計算である。同じことはボーンマスのケーブルカーでも見られた。海を楽しむことを徹底すると、こうした海岸リゾートづくりになるのであろう。

また、崖の存在は、景観的にユニークな海岸リゾートをつくり出す。高い崖は、他のリゾートでは見ることのできない素晴らしい海や海岸の視点場を提供する。と同時



(出所) 著者撮影

図 - 73 高低差の大きい崖のある海岸リゾート

に、海岸に降りとくに栈橋の先端に出て振り返ると、異様に高く聳える三次元の海岸リゾートの景観が迫ってくる。極めて印象的な景色を訪れる人々に与えることとなる。

（２）イベントへの取り組み

さらに海岸リゾートの魅力を、地域全体で取り組む様子が各地で窺うことができた。イーストボーンでは夏の期間中に花火が海上に打ち上げられ、かつエスプラナード沿いの野外ステージではショーが連日公演させている。同様にブライトンやスワネージでの砂の彫刻コンテストやブラックプールでの海岸沿いのイルミネーションなど、相当な知名度を達成しているイベントが見受けられた、海岸リゾートの成功には、地域全体での取り組みが重要であることを物語っている。

また地域コミュニティの活動として栈橋がイベント会場になっている例もある。ビューマリス栈橋では、親子総出で釣り大会が開かれていた。強風の中、大勢の親子が栈橋の上に集まり歓声を上げていた。またスワネージ栈橋などでは、スキューバダイビングのマリンスポーツの拠点にもなっていた。これは地元の市民や外からの観光客の双方にとって、人気のある活動の一つなのであろう。

今回訪れた栈橋のある都市の多くは、海岸リゾートとして観光客を対象としたホテルやレストランなど各種の産業が立地し、地元経済の中心的な役割を果たしているように見受けた。一方、ロンドンに近いサウスエンドのようにリゾート色が後退し、ベッドタウン化して地元の生活感の溢れる都市となっているケースもある。

ロンドンやマンチェスターなど大都市から近い栈橋および海岸リゾートがある一方で、鉄道でも数時間を要する栈橋および海岸リゾートがある。前者はブライトンやブラックプールなどのように大都市からやって来る大量な都市住民のリゾートとして大規模化、とくにブラックプールではアミューズメント栈橋化する傾向があると云えよう。後者はイーストボーンやクローマーなどのようにむしろ滞在型のリゾート、退職者のコミュニティ、地元住民の余暇空間として発展しているように推察される。



（出所）著者撮影

図 - 7 4 地元の熱心なイベントへの取り組み

7. 日本への示唆：英国から学ぶもの

最後に、今回の研究成果を踏まえて、わが国の今後の国づくりへの示唆そして新たな施策への取り組みを提言する。著者の属するPIERS研究会がまとめた提言¹¹を基に、英国の海岸リゾートや栈橋から何を学び、活かしていくべきかを考察する。

7. 1 日本の海岸の貧しさ

島国であるわが国は、四季折々、津々浦々、変化に富む豊かな海に恵まれている。さらに古くより海を身近な存在として親しむと同時に、各地の海の祭りに象徴されるように神聖な自然界のシンボルとして畏敬してきた独特の文化もある。日本三景に代表されるように海の景観を積極的に活かしながら、それぞれの地域が個性に富む海との交流を重ねてきた。

しかしながら、今日の日本の海岸は二つの大きな貧しさに直面している。まず、近代化が進む中で、とくに人口や産業が集積した背後地域を抱える都市の海岸では、高潮・高波、津波などの自然災害から人命や財産を守るため、防災重視の整備が精力的に行われてきた。こうした取り組みの結果、海岸の防災能力は高まったものの、海岸が生活から遠ざかり、切り離されてしまった。

とくに、わが国の都市の海岸においては高潮や海岸侵食など自然災害への防護を重視するあまり、残念ながら海の持つ魅力を人々が気軽に楽しめる状況にはない。例えばわが国では、防潮堤の天端高さが背後地盤よりはるかに高く、海や砂浜へのアプローチが容易でない。またカミソリ堤防とも呼ばれる幅の狭い直立の防潮堤が市街地と海を物理的に分断している。2011年の東日本大震災後の復旧や来る南海トラフ地震・津波への対策は、その傾向をさらに助長しつつある。

また二つ目の問題は、生活様式が都市化されたにも拘らず、十分な余暇を楽しむライフスタイルがこれまで定着しなかったことである。毎日を仕事に追われ、苦勞して取った休暇すら時間に追われるほど盛り沢山の活動を詰め込むなど、成熟社会と呼ぶには程遠い状況にある。また海の楽しみ方と云えば、真夏のほんの一時だけ海水浴に出掛け、混雑した中で海に浸かり帰宅するなど、本当に貧しく限られた楽しみ方しか知らずに来た。

もっと正確に云えば、都市生活の中で身近にある海が存在すら、多くの人々にとって眼中から消えていると云っても過言でないだろう。そのような都市づくりをひたすら進めてきた貧しい帰結なのである。1980年代から港湾が取り組んだ市民の賑わいのウォーターフロントづくりは、海を再び生活空間に取り戻すことを目指したと云えるが、現状はまだ道半ばである。島国である日本においては、海は都市の生活空間に寄り添う残された唯一の大自然なのである。

わが国が豊かな海と海岸をもつだけに、英国の海岸リゾート都市から学ぶべき点は非常に多い。この優れた日本の海岸のポテンシャルを活かして、成熟した日本にふさわしい海岸の創出に向けて本格的な取り組みを直ちに始動するべきであると考え。とくに国際的にも魅力を評価されるべき大都市づくりにも、また課題となっている地方都市の活性化のためにも、海を身近に取り戻すことが戦略的に重要である。

海や海岸は、わが国のもつ貴重な資源であり、本来、国の豊かさを象徴する存在である。都市に住む人々が生活の豊かさを実感するとともに、観光で内外から訪れる人々が地域の豊かな海に魅せられる。そのような新しい国づくりに挑戦すべき時である。

7. 2 海岸を楽しむ棧橋の導入

これまでの日本人の海の楽しみ方は、海岸で泳いだり潮干狩りしたりすることが中心であった。英国の棧橋は、海上プロムナードと云う非日常的な空間へ人々を誘った。四季を通じた海の楽しみ方の新機軸として、わが国の海岸にも棧橋を本格導入すべきではないだろうか。海岸線から一本の棧橋を突き出すことで、既存の親水空間の構造が一気に面的な広がりを獲得し、そこでの人々の活動が飛躍的に多様化し、海辺の空間の質を一変させることができる。

棧橋は、構造上、橋脚と桁からなるコンパクトな構造物である。海上にプロムナード空間を創出する装置であるとともに、それ自体に高いデザイン性やシンボル性がある。また本来の機能である船舶の係留が可能であり、さらに海岸性状や水質環境に及ぼす影響も少ない。比較的成本を安くでき、また既存の海岸に容易に設置できる。さらに設置後も、平面的に立体的に拡張や縮小、取り外しも容易な多様性のある構造物である。

導入にあたっては、既存の親水空間の特色や地域の期待にあわせて、さまざまな棧橋の形態があり得るだろう。棧橋及び関連施設の整備は、海岸保全事業や港湾整備事業など既存の公共事業が重要な役割を果たす。しかし棧橋建設後の運営は、活用の幅を拓げるためにも公有民営、上下分離が望ましく、民間の事業との連携、協働化を積極的に進める必要がある。また棧橋利用者の安全については、最小限の施設整備や管理を前提としつつも、基本的には自己責任とすべきである。

7. 3 日本型エスプラナードの形成

わが国の海岸線の延長は3万5,000kmあり、特に都市の海岸は過去に高潮・高波、津波、海岸侵食などの多くの災害を受け、これまでの海岸整備はこれらの災害から人と財産を防護することを最優先として取り組んできた。

英国の海岸線は、高潮や海岸侵食への防護を配慮しつつも、人々が海を楽しむためのエスプラナードが必ず整備されており、その帯状の空間を通じて人々は海を眺めながら散策したり、休憩したりしている。

わが国の海岸も、自然の脅威への対応が必要不可欠であるものの、もっと人々が海と向き合える、海を楽しめる空間に変えていく、日本型エスプラナードを整備してはどうであろうか。海の脅威に備えながら、わが国が有する地域の掛け替えのない資源・資産である海の美しさや豊かさを楽しむというライフスタイルは、日本人の生活の質を変える可能性を持っている。

わが国の海岸とくに都市の海岸を防護機能と利用機能が融合した“日本型エスプラナード”へと変革すべきである。提案する“日本型エスプラナード化”とは、現在の海岸線を高潮・高波、津波対策のための防護機能と海を眺め海辺で憩い楽しむ利用機能とを巧みに融合させた空間に改変していくことを云う。

エスプラナードは、人々の回線と動線を十分に考慮した背後街路ネットワークとの一体化が不可欠である。徒歩で市街地からスタートして海岸部に向かうルート、また海岸に沿って海を楽しむノレートを確保する必要がある。当然ながら、ノレートの途中には休憩の場が必要である。それがベンチで、あったりレストランであったり、さらにはミュージアム、ショッピングやイベント会場であったりする。

人々は、防護機能だけでは海に背を向けることになり、海に向き合う利用機能と融合して初めて、海の持つ脅威、美しさや豊かさの両面を感受することができ、その時々にはふさわしい行動を取るようになる。さらに自らを防護してくれる施設自体に触れることで愛着心が高まり、施設の劣化状況等を市民と一体となって観察し監視することもできる。

また既設の防護施設の沈下や老朽化などにより修復、強化を進めるに際しては、既存施設の形状の変更や棧橋を付加するなどエスプラナード化を計画し工夫をこらした設計を強力に進める。また同様に防波堤や防潮堤等を新設する際には、海辺の街のエスプラナードの一角を形成することを目指して、新たな形状や構造の導入に積極的に取り組む必要がある。

7. 4 地方創生と港湾都市の活性化

昨今のわが国の地方都市は、英国に比べて人口規模は同程度かそれ以上にも拘わらず、経済が低調で元気がない。先頃、国立社会保障・人口問題研究所が発表した2030年までの人口減少率が大きい都市のトップ10に、1位の小樽市(減少率24%)を筆頭に函館市、大牟田市、酒田市、釧路市、呉市、今治市の7つの港湾都市が並ぶ。今後、このような居住人口の減少に対処するために、英国の海岸リゾートの事例に想を得て港湾都市の活性化戦略の中心に据えてはどうであろうか。

日本型の棧橋やエスプラナードを導入することをひとつの起爆剤として、海辺のもつ魅力を最大限に引き出し、交流人口を増加させる海辺の休養地づくりを積極的に進めてはどうであろうか。海辺の地方都市が、日本型の棧橋やエスプラナードを活用して、これまで以上に幅広い海との触れ合いを気軽に楽しめる都市に転換できれば、市民の日常生活の質も高まり、四季折々の海をさまざまな形で楽しむことが出来る。同時に、外来者に対しては、これまでの夏場だけの観光地づくりから年間を通した週末型や休暇型の休養地づくりへの転換に繋がるであろう。

海と云えば海水浴か潮干狩りに大挙して来訪し去っていく、狭く限定された活動の対象にしか海をみなさない時代に別れを告げる街づくりである。つまり週末や長期休暇の滞在型のゆったりとした海辺の街づくりである。また滞在型の休養地を実現するためには、旅館や高級ホテルだけでなく安く滞在できる宿泊施設の提供が重要なインフラとなる。広がりつつある空き家を積極的に活用したりして、安価に宿泊し地元豊かな素材を活かして自炊を楽しむことができる仕組みも検討に値する。

海辺の休養地だからと云って楽しむ対象は海だけでなく、近くの史跡や丘陵歩き、スポーツや農水産作業の体験など、多彩な楽しみ方を提供できる取組みが大事である。地域の住民のサークル活動や他地域からのNPO活動も大きな役割が期待される。また

会議場、研修施設や展示場など国内外の交流を促進するハード、ソフトの対応が大きな役割を果たす。

他地域から元気な高齢者が移り住む場としての海辺の街づくりと云う戦略も検討されるべきだろう。外来者が休養に来訪する一方で、今後急増する高齢者が定住する街づくり。新鮮な海産物や野菜を楽しみ、外来者を対象とする幅広い活動の場の提供は、新しい定住者である高齢者にとっても貴重なサービスとなる。

実現に向けて政府は「地方創生」を大きな政策の柱に掲げて取り組んでいる。「地域再生法」の改正は、国の支援策を自治体側から提案できる制度が設けられ、自治体自らの知恵が求められている。自治体が策定した再生計画が認定されれば、それに関連する各省庁所管の計画も同時に認可する仕組みである。

候補地としては、全国に国土交通省に登録されている 76 港の“みなとオアシス”であろう。そのことによって、港湾都市の再生とともにみなとオアシスの魅力やステータスの向上にもつながるのではないだろうか。また 1980 年代にポートルネッサンスの呼びかけで三大湾をはじめ全国の多くの港湾で市民の賑わいを取り戻す再開発が行われた。その多くは拠点的なウォーターフロントをつくり出したが、これをさらに線的、面的に発展させる良い機会ともなろう。

8. 結論と今後の課題

8. 1 結論

世界的にもユニークな英国の海岸リゾート栈橋の歴史と実態を明らかにした。現存する 58 本の栈橋の 40 本を踏査することにより、既往研究の文献情報によるだけでなく、今日の実態を詳細に把握することができた。とくに栈橋の機能的な類型化、所有形態と運営、維持補修の実態などを明らかにできた。人々が実際に栈橋をどのように利用し楽しんでいるのか、また栈橋の維持補修や運営にどのような苦労と努力を重ねているのか、こうした栈橋をめぐる基本的な状況を分析することができた。

また栈橋を中心とする海岸リゾートの開発について分析した。栈橋を縦のインフラとすると横のインフラとも呼ぶべきエスプラナードの存在と重要性を考察した。また英国人の休暇において海岸の果たしている大きな役割も定量的に把握することができた。長い時間を掛けて豊かな海岸リゾートの空間が創り出されてきた背景と理念とも呼ぶべきものを明らかにした。

そこから見えてきたのは、長い歴史をもつ歴史遺産としての栈橋が各地の海岸リゾートの中核施設として今日でも生き活きと活躍している姿である。その裏では大変な苦労を重ねながら栈橋を維持し運営する多くの関係者が存在する。高波や高潮、火災や戦争など幾多の栈橋の破壊を乗り越えてきたエネルギーは驚嘆に値する。とくに地域の住民のボランティア活動と地元自治体の息の長い取り組みは特筆すべきである。

英国の海岸リゾートや栈橋をめぐるこれら多くの点は、今後のわが国の地方創生や豊かな海岸づくりに取り組む上で、重要な示唆を与えている。とくに台風や津波など自然災害の多発する日本において、従来型の防災一辺倒の海岸づくりから、平穏な海

を存分に楽しむことのできる防災と利用を共存させる海岸づくりに転換することが、喫緊の課題となっている。本研究の成果に基づいて、具体的な提言をとりまとめた。

8. 2 今後の課題

今回の研究により、英国の海岸リゾート栈橋について、その歴史と現状を把握することができた。しかし、栈橋を中心とした英国の実態をより深く正確に理解するためには、まだ多くの研究課題が残されている。

まず英国人にとっての海の存在である。度重なる災害にもめげず、栈橋を100年以上にわたり修復し再建してきた彼らの情熱の根源は何なのか。英国の文化や社会的な価値観の形成に係る難しい課題ではあるが、極めて重要である。

栈橋については、季節による栈橋利用の変化である。栈橋を中心とした海岸リゾートが四季を通して人々に楽しまれていることは明らかになったが、夏季のシーズン以外の実態はいまひとつ明らかでない。そのため、とくに冬季の海岸リゾートの踏査が欠かせない。

同時に、英国における栈橋を支えるボランティア活動の実態をより深く把握することも、残された大きな課題である。

また、これまでの現地踏査を通して、英国の海岸リゾート都市の多くがその規模に拘わらず活況を呈しているとの強い印象をもった。この点について、地域経済や都市経営の観点から、より実証的かつ定量的に、その実態を調査、分析することが重要である。

9. 謝辞

本論文は、日本港湾協会の研究奨励金による研究成果を取り纏めたものである。また2013年に実施した予備的な現地調査には沿岸技術研究センター、みなと総合研究財団、港湾空港総合技術センターより支援を得た。英国での調査においてはロンドン大学准教授 Richard Wiltshire 博士及び英国栈橋協会の Tim Wardley 副会長(現会長)、Anthony Wills 広報担当官、Susie Hart 機関誌編集者に大変にお世話になった。ここに記して謝意を表する次第である。

最後に、著者の属する PIERS 研究会(古土井光昭会長)の理事諸氏には並々ならぬ支援、指導を頂き、厚く感謝する。

参考文献

1. 井上聰史「英国における海岸リゾートと栈橋の歴史的変遷」、英国 Piers 調査報告書、PIERS 研究会、2013
2. 井上聰史「英国の海岸リゾートと栈橋の魅力」、英国 Piers 調査報告書、PIERS 研究会、2014
3. 川北稔編「イギリス史」山川出版社、2011年
4. 川北稔「イギリス近代史講義」講談社、2010年
5. 小林章夫「地上楽園バース：リゾート都市の誕生」岩波書店、1989年

6. 佐久間康夫、中野葉子、太田雅孝編著「概説イギリス文化史」ミネルヴァ書房、2002年
7. フィリップ・S・バクウェル、ピーター・ライス、梶本元信訳「イギリスの交通」大学教育出版、2004年
8. 平林美都子「英国の近代ツーリズム（その1）－英国温泉地」愛知淑徳大学院論文集、2011年、pp. 51－61
9. 平林美都子「英国の近代ツーリズム（その2）－英国海浜リゾート」愛知淑徳大学院論文集、2012年、pp. 25－35
10. 村岡健次「ヴィクトリア時代の政治と社会」ミネルヴァ書房、1980年
11. PIERS 研究会「我が国への提言：成熟した日本にふさわしい豊かな海岸の創造を」、2014年
12. Cyril Bainbridge, “Pavilions on the Sea- a history of the seaside pleasure pier”, Robert Hale Ltd., 1986
13. Peter Borsay & John K. Walton, Resorts and Ports: European Seaside Towns since 1700, Channel View Publications, 2011
14. Martin Easdown, Piers of Sussex, The History Press, 2009
15. Kathryn Ferry, The British Seaside Holiday, Shire Publications Ltd., 2013
16. Marian Lane, Piers of the Isle of Wight, Isle of Wight Council, 1996
17. Timothy Mickleburgh, Guide to British Piers, Piers Information Bureau, 1998
18. Kenneth O. Morgan, The Oxford Illustrated History of Britain, Oxford University Press, 1997
19. John Walton & Richard Fischer: British Piers, Thames & Hudson, 1987
20. John Walton, The British Seaside: Holidays and Resorts, Manchester University Press, 2000
21. Anthony Wills, Tim Phillips, “British Seaside Piers”, English Heritage, 2014
22. Chris Foote Wood, “Walking over the waves”, Whittles Publishing, 2008