

イギリスの中学歴史教科書と 国土教育

ー大英帝国の礎を築いた2人の鉄道エンジニアとノルマン・カースル（城郭）ー



森田 康夫

国土学アナリスト
元 国土技術研究センター
首席研究員

1 ロンドン五輪と I.K. ブルネル

2012年夏のロンドンオリンピックの開会式は、映画監督のダニー・ボイルが演出を担当。産業革命以前から1960年代までのイギリスの経済的および社会的発展が、一般庶民の目線で展開された。スタジアム中央にはイギリス中世のカントリーサイドが復元され、農民による村祭りが始まる。パフォーマンスが進むと、ヴィクトリア朝の扮装の男たちを運びながら馬車がスタジアムに入ってきた。ケネス・ブラナー演じるI.K.ブルネルがシェイクスピアの『テンペスト』の一節を読み上げると、産業革命の象徴として巨大な製鉄所の煙突が登場し、鍛冶職人らが巨大な環状の鉄骨を精錬した。それらが高く挙上されると巨大なオリンピック五輪となり花火を降り注いだ。

イザムバード・キングダム・ブルネル (Isambard Kingdom Brunel) は19世紀のイギリスのエンジニア（土木技術者・機械技術者）。テムズ・トンネルを掘り、グレート・ウェスタン鉄道を敷き、巨大な蒸気船を作って大西洋に電信ケーブルを引いた。近代工業の祖ともいえる。しかし、ロンドンオリンピックの開会式を見るまでは、ほとんどの日本人はこのケネス・ブラナー演じる登場人物が誰なのかわからなかったのではないだろうか。

しかし、イギリス人にとっては、I.K.ブルネルは歴史上の英雄であった。イギリスBBC放送が2002年に実施した「時代を超えた最も偉大な英国人」の視聴者投票（最終集計）においても、I.K.ブルネルは堂々の第2位にランクインしている。

第1位：ウィンストン・チャーチル 456,498票（28.1%）

第2位：I.K.ブルネル 398,526票（24.6%）

第3位：ダイアナ妃 225,584票（13.9%）

第4位：チャールズ・ダーウィン 112,496票（6.9%）

第5位：ウィリアム・シェイクスピア 109,919票（6.8%）

第6位：アイザック・ニュートン 84,628票（5.2%）

第7位：エリザベス1世 71,928票（4.4%）

第8位：ジョン・レノン 68,445票（4.2%）

第9位：ネルソン提督 49,171票（3%）

第10位：オリヴァー・クロムウェル 45,053票（2.8%）

当時、BBC放送の番組「Great Britons」は、英国人3万人を対象としたアンケート調査であらかじめ選ばれた「最も偉大な英国人100人」を紹介するとともに、上位10人についてそれぞれ人物紹介のドキュメンタリー番組を放送。同時に視聴者から電話やインターネットによる投票を受け付け、最終的なトップ10を決定した。ブルネル大学の学生による投票操作があった、英国土木学会（Institution of Civil Engineers: ICE）による組織票があった、I.K.ブルネルのドキュメンタリー内容が面白かった、コメンテーターのジェレミー・クラークソンの強いアピールが影響した（歯切れのよい解説で説得力もあった）など、I.K.ブルネルが第2位に躍り出た（第1位のウィンストン・チャーチルに肉薄する票数を獲得した）原因については様々な指摘もあったが、オリンピック開会式に登場するに相応しい歴史的人物として、エンジニア・I.K.ブルネルがイギリス国民に認められていることは確かである。また、現在のBBC放送の子ども向けページの「歴史的著名人」（<http://www.bbc.co.uk/schools/primaryhistory/famouspeople/>）では、イギリスゆかりの25人が紹介されているが、そこにはI.K.ブルネルとジョージ・スチーブソン（George Stephenson）の2人のエンジニアが含まれている（表-1参照）。

2 イギリスの教育制度

2.1 学校制度・教育制度

イギリス（イングランド）の学校制度は複線型で、日本の6・3・3・4制のように単純ではないが、初等学校7年（5～11歳）、中等学校7年（12～18歳）を基本としている。



2012ロンドン五輪開会式(出典:livedoor.blogimg.jp)



2012ロンドン五輪開会式(出典:Flickr: P7252685)

表-1 イギリスの歴史的著名人(BBC放送ホームページ子ども向け)

名前	生没年	経歴
メアリー・アニング(Mary Anning)	1799 - 1847	イギリスの初期の化石採集者・古生物学者。
ジョン・ロジャー・ベアード(John Logie Baird)	1888 - 1946	スコットランドの電気技術者・発明家。テレビ放送成功の立役者。
イザムバード・キングダム・ブルネル(Isambard Kingdom Brunel)	1806 - 1859	イギリスのエンジニア。橋梁、トンネル、鉄道、蒸気船などの設計・監督。
ウィンストン・チャーチル(Winston Churchill)	1874 - 1965	第二次世界大戦時のイギリス首相。歴史(ノンフィクション)作家。
セバスチャン・コー(Sebastian Coe)	1956 -	イギリスの元陸上競技選手。オリンピック金メダリスト。政治家。
クリストファー・コロンブス(Christopher Columbus)	1451 - 1506	大航海時代において最初にアメリカ海域へ到達した探検家・航海者。
チャールズ・ディケンズ(Charles Dickens)	1812 - 1870	ヴィクトリア朝を代表するイギリスの小説家。
エリザベス・フライ(Elizabeth Fry)	1780 - 1845	英国の監獄改革を行った女性活動家。
エリザベス1世(Queen Elizabeth I)	1533 - 1603	イングランドとアイルランドの女王。エリザベス朝(イングランドの黄金期)。
エリザベス2世(Queen Elizabeth II)	1926 -	現在のイギリス連邦王国の君主。イギリス連邦の元首。国教会の首長。
ヘンリー8世(Henry VIII)	1491 - 1547	イングランドとアイルランドの王。6人の王妃たち。
エドワード・ジェンナー(Edward Jenner)	1749 - 1823	イギリスの医学者。種痘法を開発した近代免疫学の父。
C・S・ルイス(C. S. Lewis)	1898 - 1963	アイルランド系のイギリスの学者・小説家。著作『ナルニア国ものがたり』。
ネルソン・マンデラ(Nelson Mandela)	1918 - 2013	南アフリカ共和国の初代黒人大統領。
メアリー・スコットランド女王(Mary Queen of Scots)	1542 - 1587	スコットランド女王(メアリー1世)。悲劇の女王。
ヴォルフガング・アマデウス・モーツァルト(Wolfgang Amadeus Mozart)	1756 - 1791	オーストリア出身の作曲家・演奏家。
フローレンス・ナイチンゲール(Florence Nightingale)	1820 - 1910	イギリスの看護婦。クリミア戦争において活躍。近代看護教育の生みの親。
サミュエル・ピープス(Samuel Pepys)	1633 - 1703	イギリスの官僚。「イギリス海軍の父」。1660年代の日記で有名。
ポカホンタス(Pocahontas)	1595 - 1617	イギリスにやって来た最初のアメリカインディアン(女性)。
メアリー・シーコール(Mary Seacole)	1805 - 1881	ジャマイカ出身のクレオール女性。クリミア戦争において看護師として活躍。
ウィリアム・シェイクスピア(William Shakespeare)	1564 - 1616	英国の劇作家・詩人。
ジョージ・スティーブンソン(George Stephenson)	1781 - 1848	イギリスのエンジニア。「鉄道の父」。
ディラン・トマス(Dylan Thomas)	1914 - 1953	ウェールズの詩人・作家。
タニ・グレイ・トンプソン(Tanni Grey Thompson)	1969 -	英国人パラリンピック選手(陸上選手)。11個の金メダリスト。
ヴィクトリア女王(Queen Victoria)	1819 - 1901	大英帝国を象徴する女王。ヴィクトリア朝。

中等学校については、義務教育段階の5年間と義務教育後の2年間(シックスフォーム sixth form)に分けられ、シックスフォームに進学するためには、学校外部の試験団体による中等教育修了一般資格(GCSE: General Certificate of Secondary Education)試験において一定の成績を収めていることが要件とされるのが一般的である。

大学入学のためには、シックスフォーム在学時(17、18歳時)に受ける、外部の試験団体による一般教育資格上級レベル(GCE.A level: General Certificate of Education-Advanced level)試験で、各大学により定められた科目(通常3科目程度)に合格することが要件となっており、大学入試選抜は、GCE.Aレベル試験の各科目の結果、願書による書類選考、さらに大学によっては面接試験により行われる。

1988年教育改革法(サッチャー政権下で成立)に基づき創設された義務教育段階の国の教育課程の基準「ナショナル・カリキュラム」は、KS1(5~7歳)、KS2(8~11歳)、KS3(12~14歳)、KS4(15~16歳)という複数学年(にまたがる4つのキー・ステージ(KS))に分けられている。ナショナル・カリキュラムは、現在は12の必修教科(英語、数学、科学、歴史、地理、デザインと技術、音楽、芸術とデザイン、体育、現代外国語、情報通信技術、市民性教育)が対象となっており、それぞれ、その教科についての習熟の程度を表す到達目標(attainment target)と水準(level)、到達目標にそった指導内容を表す学習プログラム(programme of study)が示されているが、日本の学習指導要領のような具体的な教授内容などは示すことのない大綱的なものである。なお、2013年にナショナル・カ

リキュラムは改訂され、2014年から新たなカリキュラムにもとづく義務教育が実施される予定である。

2.2 教科書制度

イギリスの教科書は自由発行であり、国定および検定教科書は存在しないが、民間の教育出版社は、ナショナル・カリキュラムやGCSEやGCE.Aレベルなどの外部試験への対応を踏まえ、教科書を編集・発行している。また、数学・英語以外については、一時期、ナショナル・カリキュラムの学習プログラムを教師が実践する際の手助けとなる学習計画（schemes of work）が示されていたが、それに準拠している教科書もある。

各学校の学校理事会（親代表、地方当局代表、教職員代表、地域代表、後援理事、校長で構成されている）が教育課程の編成権限を持っているため、教科書についても、授業を担当する教師が、校長や教科の責任者との相談の上で採用を決定する。

なお、公費によって維持運営されている公立・公営の義務教育学校では、教科書は無償、貸与制となっており、教科書は（複数種類の教科書が）基本的に教室に備え付けられ、家に持ち帰ることはない。

3 中学「歴史」教科書の分析

インフラストラクチャー（infrastructure）と国土教育に関係の深い教科である「地理」と「歴史」は、KS1からKS3までが必修科目で、KS4は選択科目となっている。以下では、日本の中学校に相当するKS3の「歴史」教科書2種類（Schemes of work 2000 対応のハイネマン

社“*Heinemann History Scheme*”と*Programme of study* 2008 対応のコリンズ社“*Collins KEY STAGE 3 HISTORY*”）を取り上げ、イギリスの中学「歴史」教科書の特徴を国土教育面から整理するとともに、GCES試験対応教材（BBC発行“*GCSE Bitesize :History: School History Project*” 2010 edition）を傍証することで、イギリスの歴史教育を概観する。

3.1 KS3の「歴史」教科書共通

（1）中世以降のイギリス史を軸とする三カ年学習プログラム

KS3の「歴史」では、ナショナル・カリキュラムの学習プログラム（programme of study）に基づき、3年をかけて、中世以降のイギリス史を学習する（それ以前のイギリス史はKS2で学習する）とともに、重要な出来事や時代・テーマにターゲットを当てて、ヨーロッパ史や世界史を側面的に学習する。

ハイネマン社の教科書では、ヨーロッパ史及び世界史の単元として、イスラム国家（単元6）、フランス革命（単元10）、ムガル帝国と植民地インド（単元13）、アメリカと黒人（単元15）、アイルランド分割（単元17）、二つの世界大戦と冷戦（単元18）、ホロコースト（単元19）、20世紀の医学の進歩と歴史（単元20）、科学的発見と歴史（単元21）といった、多様な出来事やテーマが取り上げられている。

コリンズ社の教科書においても、各単元テーマの中に溶け込んではいるが、イスラム国家と十字軍（BOOK1単元2）、アイルランド分割（BOOK2単元3）、黒人貿易、植民地インド、アメリカ独立（以上、BOOK2単元4）、南アフリカとインドの独立（BOOK2単元5）、第一次世界大戦（BOOK3単元1）、世界恐慌（BOOK3単元2）、第二次世界大戦とホロコースト（BOOK3単元3）、冷戦から9/11まで（BOOK3単元4）など、BOOK2及びBOOK3を通して、イギリス史と関係の深い（イギリス史に影響を与えた）ヨーロッパ史及び世界史が取り上げられている。

（2）庶民（国民）を主人公にした歴史教育

KS3「歴史」教科書の核となるイギリス史を扱う教科書単元では、重要な出来事や著名な人物だけでなく、それぞれの時代の社会的構造や経済的構造まで踏み込んだ記述がなされている。とりわけ、農村や都市に住む庶民（国民）の日常生活にフォーカスが当てられ、イギリス（イングランド）史の本質的な部分が詳細に把握できるように構成されているのが特徴である。

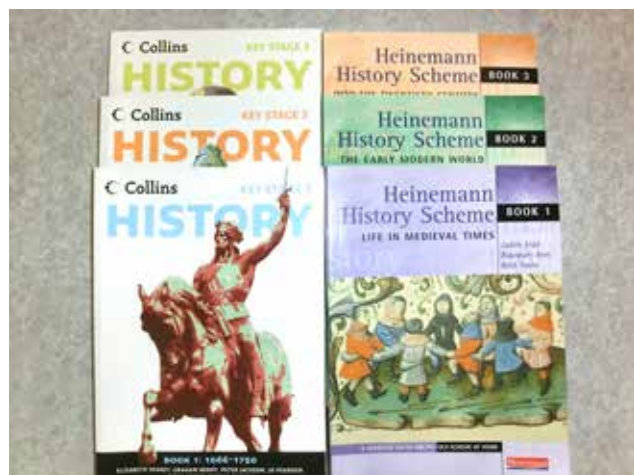


図-1 イギリス中学「歴史」教科書
(Collins社とHeinemann社)

表-2 イギリス中学「歴史」教科書 “Heinemann History Scheme” 目次¹²⁾～14)

	BOOK1 (Year 7)	BOOK2 (Year 8)	BOOK3 (Year 9)
1	導入単元1 (22頁)	単元7: 時代をイメージするー私たちはポートレート (1500～1750年) から何を学ぶことができるか? (28頁)	単元15: アメリカの黒人達ー奴隷制度から平等まで (38頁)
2	単元2: 中世の王国はどのように支配したか? (35頁)	単元8: 内乱ー17世紀にイングランドはひっくり返ったのだろうか? (24頁)	単元16: 選挙権ーなぜイギリスの女性の投票権獲得までにそれほど長かったのか? (38頁)
3	単元3: 中世の人々の町や村での生活はどんなに厳しかったか? (25頁)	単元9: 名誉革命から1745年までー王国はいかに統一されたか? (26頁)	単元17: アイルランド分割ーなぜアイルランドでの平和の達成が困難だったか? (21頁)
4	単元4: 中世の教会は人々の生活にどのように影響を与えたか? (34頁)	単元10: フランス1789～1794年ーなぜ革命が起こったのか? (28頁)	単元18: 熱い戦争、冷たい戦争ーなぜ20世紀の主な戦いは人々に影響を与えたか? (43頁)
5	単元5: エリザベス I 世ー彼女が統治中に直面した問題にどう取り組み成功したか? (38頁)	単元11: 産業的な変化ーアクションとリアクション (24頁)	単元19: ホロコーストはどのように、なぜ起こったのか? (33頁)
6	単元6: イスラム国家 (600-1600年) は何を成し遂げたか? (35頁)	単元12: スナップ写真 (1900年)ーイギリスの中産階級の生活はどのようなものだったか? (24頁)	単元20: 20世紀の医学ー医学は人々の生活をどのように変えたか? (17頁)
7	—	単元13: ムガールのインドとイギリス人の到来 (1526～1857年)ームガル帝国はどのように勃興し衰退したか? (24頁)	単元21: アリストテレスから原子までー科学的な発見が世界を変えたか? (26頁)
8	—	単元14: 大英帝国ーそれはどのようなものであったか、どのようにして1900年までに英国は世界のほぼ4分の1を支配するまでになったのか? (24頁)	単元22: 個人の役割ーよしかれあしかれ? (28頁)

表-3 イギリス中学「歴史」教科書 “Collins KEY STAGE 3 HISTORY” 目次¹⁵⁾～17)

	BOOK1 (Year 7)	BOOK2 (Year 8)	BOOK3 (Year 9)
1	単元1: 歴史とは何か? (22頁)	単元1: 産業革命は一般の人々の生活をどのように変えたのか? (32頁)	単元1: 世界大戦 (38頁)
2	単元2: 中世において誰が権力を持っていたか? (70頁)	単元2: 人々は何故、選挙を求めたのか? (32頁)	単元2: 好景気から恐慌へ (42頁)
3	単元3: 中世における一般の人々 (34頁)	単元3: 英国: 統一と紛争 (32頁)	単元3: ここで再び突入... (40頁)
4	単元4: 近代のイギリスにおける権力 (52頁)	単元4: 帝国の始まり (32頁)	単元4: 1945年以降の世界 (38頁)
5	単元5: 近代における一般の人々 (34頁)	単元5: 世界最大の帝国 (38頁)	単元5: 20世紀の英国の生活 (46頁)

ハイネマン社の教科書には、「中世の人々の町や村での生活はどんなに厳しかったか?」(単元3)や「スナップ写真 (1900年)ーイギリスの中産階級の生活はどのようなものだったか?」(単元12)など、庶民 (国民) を主人公にした学習単元が幾つもある。

例えば、「中世の人々の町や村での生活はどんなに厳しかったか?」(単元3)では、中世の一般の人々 (農民) の生活の悲惨さ、農業生産性の低さ、城壁に囲まれた都市の生活環境、イングランド中を荒れ狂った黒死病 (ペスト) とワット・タイラーの乱 (農民反乱) への影響など、中世の庶民の生活とそれを規定した環境条件 (農業、都市、疫病等)、歴史変革への流れが説明されている。

コリンズ社の教科書も、「中世における一般の人々」(BOOK1 単元3)、「近代における一般の人々」(BOOK1 単元5)、「産業革命は一般の人々の生活をどのように変えたのか?」(BOOK2 単元1)など、庶民 (国民) を主人公にした学習単元に多くの紙面が割かれている。

どの時代にあっても、庶民 (国民) にとって日常の出来事は、「日常」であるが故に語られることはないし、歴史に記録されることも少ない。逆に、日常発生することのない特殊な事件や出来事だけが、「非日常」であるが故に、珍しいイベントであるが故に、重要なこととして記録され、結果、歴史上の重要事項としてクローズアップされることになる。そ

ういう意味で、農村や都市に住む庶民 (国民) の日常生活にフォーカスを当てて自国史を教えようとしている「イギリスの歴史教科書」から学ぶべき点は多い。

(3) 多様で豊富な資料を盛り込んだ「問いかけ」中心の教科書

ハイネマン社とコリンズ社の教科書はいずれも、A4判約650ページ (BOOK1～3の合計)、全ページカラー印刷で、写真、絵画、肖像画、古文書、スケッチ、地図など多様で豊富な資料 (Source) が盛り込まれている。また、BOOK1～3を通して、各単元のテーマ及び各単元を構成するサブ・テーマは、その多くが「問いかけ」で始まっており、本文解説、各種の資料 (Source)、生徒への質問項目 (Question Time や Now it's your turn)、生徒への作業指示項目 (Activity Time や Extension work) 等を駆使しながら、原典を利用し証拠に基づいて歴史上の諸問題について考える「思考力を伸ばす教育」、複数の解釈を比較・分類することにより物事を批判的に見る力を養う「批判的思考力を育む教育」、過去の意味決定や歴史事象を現在に当てはめて考える「現在の実践につながる教育」が展開される。

例えば、ハイネマン社の単元3では、「反乱 (ワット・タイラーの乱) を起こした農民は今も英雄か?」という問いかけに対し、「反乱を起こした農民たちは当時の人々を驚かせただけでなく、現在の革新的な人々にとっての英

表ー4 「単元3：中世の人々の町や村での生活はどんなに厳しかったか？」の内容（Heinemann社教科書BOOK1）¹²⁾

単元3の構成(見出し)	教科書本文(説明内容)
中世の人々の都市や田舎での生活はどんなに厳しかったか？	この単元では、中世の一般の人々の生活について学びます。 中世の一般の人々の生活は悲惨でした。多くの人々は奴隷のようで、自ら所有する土地を持つことができませんでした。災害が降りかかり、凶作や洪水が飢饉をまねきました。暴動も平和な生活の脅威でした。貧しい人々は、裕福な人々の慈悲にすがって生きるか、土地を放棄して移住するかしかありませんでした。 この単元では、イングランド中を荒れ狂った黒死病(ペスト)のような劇的で衝撃的な英国史上の事件も取り上げます。そして、それがなぜか良い結果にも繋がった。農民のような集団が、裕福で有力な人々を殺害したり、国王への要求を突きつけたりする、といった驚くべき出来事も発生しました。 中世のイングランドはどのようなだったのか？ ほとんどの村は、農家、教会、荘園領主の館、粉ひき場で構成されていました。荘園領主の館と教会は石造りでしたが、農家は泥と土で造られたわらぶき屋根の粗末な家でした。また、炉火のある部屋を含めて1つか2つの部屋しかなく、煙突がなかったために、家の中は煙が充満していたに違いありません。家の中で動物を飼育する農家もありましたし、農家の周りには少しの食物を栽培する土地がありました。 それぞれの村の周りには、耕作地と小さな荒地があり、耕作地ではトウモロコシや小麦が栽培され、荒地では豚や羊や山羊が飼育されていました。荒地は作物に向かない土地だったので、農民が共同で所有していました。 中世の人々のほとんどは村に住んでいましたが、一部、都市に住んでいる人々もありました。都市の数も、現在と比べれば大変少ないものでした。都市は交易の場で、多くは城壁(市壁: wall)で囲まれていましたが、その内部は大きな村のような様子で、動物が飼育され、農業が行われていました。 【以上、全文訳】
ドゥームズデイ・ブック(Domesday Book)は都市や農村の生活について何を語っているのか？	ドゥームズデイ・ブック(Domesday Book)は、中世の生活を知る上で最も重要な資料の一つである。ドゥームズデイ・ブックは、イングランド王国を征服したウィリアム1世が行った検地の結果を記録した台帳(1086年作成)で、内容は単に土地の台帳だけでなく、家畜や個人(財産)など細かく調査し、課税の基本としたものである。 時間旅行者は専門語を理解することが必要 自由農民(Freemen)、農奴(Villeins)、小自作農(Bordars/cottars)、奴隷(Slaves)の区分 ドゥームズデイ・ブック上の土地 荘園(Manor)、王侯領地(Demesne)、ハイド(Hide; かつてイングランドで使われていた面積の単位) 【以上、要旨又はキーワード】
中世の農民にとって、生活はいつも厳しかったのか？それをどうやって知ることができるのか？	中世の農民の生活を調べるためには、ドゥームズデイ・ブック以外の資料からも情報を得なければならない。 中世と現代の農業 中世の農地と現代の農地では様相が異なっていた。中世においては、農地は垣根や柵の無いオープンな3つのエリア(2つの穀物耕作地と1つの休耕地)に区分され、ローテーションによって耕作される農法(三圃式農業)が採用されていた。現在は、肥料によって土地の栄養分を回復させることができるが、当時は、農地の地力低下を防ぐために休耕地が必要であった。また、農地を耕すためには、4頭以上のウシによって引かれる重量有輪スキの使用が必要であったため、単独でこれらを所有しない農民たちは共同で作業を行っていた。 【以上、要旨】
中世の都市の生活は幾分か良かったのか？	ほとんどの人は田舎に住んでいたが、「中世」は都市にとって非常に重要な時代であった。11世紀～14世紀にかけて、都市はどんどん大きくなり、都市の数も増えた。都市は城壁(市壁: wall)で囲まれ、その中で食糧を育て、動物を飼育していた。 都市は村とどのように異なっていたのか？ 都市は売買のための場所であり、市場では、商品の交換が行われていた。農民は、市場にやってきて、食べ物や靴や塩、衣類と交換した。商品の売買は手工業者の店(職住兼用)でも行われており、都市によっては、一つの通りにある全ての店が、同種の職業の店になるように整理されているところもあった(「靴屋の通り」や「洋服屋の通り」など)。 交易を守る 都市は一般的によく防衛されていた。これは、商人が金品の保護を要求したためで、都市は周囲を城壁(市壁: wall)で囲まれ、限定されたゲートにおいて、人の出入りはコントロールされていた。が、同時に都市は商人が来ることを望んでいた。ロンドンやニューカッスルといった大都市には、海外からの商人も訪れた。ただ、時には部外者の侵入によって紛争が発生することもあり、中世を通してロンドンでは、イタリア人やフランス人、ベルギー人との紛争が発生していた。また12世紀には、ユダヤ人(宗教や文化が遠くだけでなく、金貨によって裕福になった者もいた)との間で深刻な紛争が発生した。 農奴から自由民へ 農奴は都市に逃げ込むことができた。そして、1年と1日以上を都市で生活し、税金を払うことができたなら、農奴は自由民になることができた。都市は数多くのルール(都市を外敵から守り安全に保つためのルールと都市住民の生活を安全で公平なものとするためのルール)で満たされており、ルールを破った者は、法廷において処罰された。 汚くて、暗くて、危険？ 人々は全ての排泄物(トイレを含む)を通り(街路)に垂れ流しており、誰も清掃しないこともあって、都市内の通りは大変汚れていた。そして、その汚れは、しばしば、飲料水を取水していた河川に流れ込んでいた。貧しい人々は、泥と土で造られたわらぶき屋根の家に、家族全員が一部屋で暮らしていた。都市には居酒屋があったが、暗くすると通りが危険なため、屋間しか開いていなかった。教会は石造りで、しばしば最も高く威厳のある建物であった。多くの都市では年に1回定期市が開かれ、農民たちも見せ物等に興じた。 ギルドとは何だったのか？ ほとんどの都市では、職業別の手工業ギルドが結成され、製品等は彼らのルールにより厳しく統制された。ギルドは自らの利権擁護を図るだけでなく、教会と密接なかわりがあり、集団ごとに守護聖人を持ち、その祝日などにイベントを行うのが普通であった。 中世において、何故、都市は成長したのか？ 中世において英国の都市数は倍増し、都市のスケールも大きくなった。最大の理由は、交易活動がどんどん活発になり、余剰穀物が市場で売買されるようになったこと。裕福な人々が建業にお金を使い始めた。第2の理由は、城の建設。ウエールズではエドワード1世によって建設された城を切っ掛けとして、多くの都市が成長した。また、毛織物工業の発達も都市の成長を促し、生産地や消費地では都市が建設された。 【以上、要旨】
黒死病(ペスト)はなぜこれほど恐ろしいものになったのか？	死の歴史 現在のような科学的な知識がなかった中世の人々にとって、病気や死は予想できないものであった。教会の教えもあって、病気・飢饉・死といったものは、神の仕業である(神が大変怒っている)と考えざるを得なかった。 1349年の黒死病 1348年に上陸した黒死病は、瞬間にイングランド、ウエールズ、スコットランド全土に広がり、「1349年の黒死病」として知られることとなった。黒死病に罹った人は3～4日で亡くなった。原因が分からなかったため、どのような対応も効果を上げることができなかった。 ノミ、ネズミ、船 黒死病は、(既に病気が広がっていた国々から到着する船に乗って運ばれてきた)黒ネズミに寄生するノミによって広がった。あまりに多くの人々が死んだので、ロンドンのような大都市では埋葬地が足りなくなった。また、田舎では道路脇に死体が置き去りにされることもあった。 何人の人々が亡くなったのか？ 当時の完全な記録が残っているわけではないが、1349年以前に350万人いたイングランドの人口が、1500年には約250万人に減少していた(約1/3が減少した)と言われている。 人々はなぜ、黒死病が発生したと考えたか？ 当時の人々は細菌の存在も、細菌が病気を広げたということも知らなかった。多くの人々は、神が人間を処罰するために黒死病を送り込んだと考え、祈りを献げた。水に毒を入れたとして、ユダヤ人が虐殺される地域もあった。ロンドンでは、汚い空気が原因であると考えられた。 残された人々にとって、黒死病は良い出来事であったか？ 人が死んでも、荘園の農地が減るわけではないので、どこの荘園でも人手(農民)不足となり、領主たちはこれまでよりも良い条件で農民を集めることとなった。その結果、農民の待遇は良くなっていった。 【以上、要旨】
1381年のワット・タイラーの乱(農民反乱)は何故起こったのか？	驚くべき物語 ワット・タイラーの乱(農民反乱)は、農民は自身が耕す土地に拘束されて生きなければならない、という中世の人々の考え方を変革させる驚くべき出来事であった。中世においては、農民が騎士になることも、騎士が貴族になることもほとんどあり得ないことだった。 農民は何故そんなに不幸だったのか(反乱はなぜ起きたのか)？ 若い国王と悪い側近の存在、フランスとの戦争による影響、新しい宗教思想(社会的平等を告発する思想)、黒死病の影響(力をつけた農民の出現)、依然として不自由な農民の存在、最高賃金を制限する法律の制定、人頭税の導入(1377年、1379年、1381年) 反乱は成功したのか？ 一旦、国王(リチャード2世)が農奴制廃止など反乱軍の諸要求を全面的に認める姿勢を示したが、その後、ロンドン市長がタイラーを斬りつけ殺害。約束は国王によって取り消され、反乱の指導者たちは処刑された。 ジョン・ボールはどうなったのか？ 聖職者のジョン・ボールも1381年7月15日に絞首刑にされた。 反乱を起こした農民は今も英雄か？ 反乱を起こした農民たちは当時の人々を驚かせただけでなく、現在の革新的な人々にとっての英雄にもなっている。人頭税は現在も紛争や暴動を引き起こす。マーガレット・サッチャーが1989年・1990年に人頭税を導入した時、1500万人の国民が税金を納めなかった。ロンドンでは歴史的な大規模な反対デモが起きた。その6ヶ月後、サッチャーは英国首相、保守党党首を辞職する意向を表明した。人頭税がその理由の一つとなった。 【以上、要旨】
中世の人々にとって、都市や村での生活はいかに厳しかったか？	多くの映画やテレビドラマにおいて、中世のイギリスのセットが用いられる。これらは私たちにとって、中世の様子を伺わせる有用な材料となるが、一方で歴史的には正確性に欠けることがある。なぜ、映画制作者が、中世の生活を正確に映像化しようとしなかったか？考えてみましょう。 【以上、要旨】

雄にもなっている。人頭税は現在も紛争や暴動を引き起こす。マーガレット・サッチャーが1989年・1990年に人頭税を導入した時、1500万人の国民が税金を納めなかった。ロンドンでは歴史的な大規模な反対デモが起きた。その6ヶ月後、サッチャーは英国首相、保守党党首を辞職する意向を表明した。人頭税がその理由の一つとなった。」と、過去の教訓を現在に当てはめた（現在の実践につながる）考察を行っている。

3.2 ハイネマン社 “Heinemann History Scheme”

(1) 偉大なエンジニア「ジョージ・スチーブンソン」(導入単元 1)

「導入単元1」では、フローレンス・ナイチンゲール、ヴィクトリア女王、アレクサンダー大王、ヘンリー8世、サー・フランシス・ドレーク（アルマダの海戦においてスペインの無敵艦隊を撃破したイギリス艦隊司令官）、ウィリアム・シェイクスピア、ガイ・フォークス（1605年にイングランドで発覚した火薬陰謀事件の実行責任者。現在、ガイ・フォークスの仮面は、抵抗と匿名の国際的シンボルとなっている）、アルフレッド大王（イングランド七王国のウェセックス王）、ジュリアス・シーザー、ブーディカ（現在のイギリス、東ブリタニアノーフォーク地域を治めていたケルト人イケニ族の女王。ローマ帝国の侵略軍に対し、大規模な反乱を起こした）、エリザベス1世、といった蒼々たる国内外の歴史的著名人とならんで、ジョージ・スチーブンソンが歴史上の最も偉大な人物の一人として名を連ねている。

また、ジュリアス・シーザー、エリザベス1世、ガイ・フォークス、ジョージ・スチーブンソンの4人のみを取り上げた人物紹介において、「ジョージ・スチーブンソンは、エンジニア（技術者）であった。彼は、初期の蒸気機関車を発明するとともに、現在、世界中で使用されている鉄道の標準軌を設計した。また、マンチェスターからリバプールまでの鉄道路線の建設に従事するだけでなく、そこで使用する蒸気機関車の公開競争に「ロケット号」と呼ばれるエンジンで参加、優勝した。彼は、その後もエンジニアとして数多くの鉄道路線新設にたずさわって、輸送と旅行の時間短縮に貢献した。」と紹介されている。イギリス史におけるエンジニアの位置づけが教科書から見て取れる。

(2) ノルマン王朝と城郭建設 (単元 2)

KS3のイギリス史は、フランスのノルマンディー公がドーバー海峡を渡ってイングランドを征服し（ノルマン・コンクエスト）、1066年にウェストミンスター寺院でイ

ングランド王ウィリアム1世として戴冠、ノルマン王朝を開いて現在のイギリス王室の開祖となったところから始まるが、ハイネマン社の教科書では、ウィリアム1世がイングランド統治のために実施した重要施策の一つとして、城郭の建設を取り上げている。

ウィリアム1世の時代、現地イングランド人に対する防衛基盤として、またノルマン人の支配と統治を印象づけるシンボルとして、数多くの城郭が建設された。当時の城郭は、木材と土で造られており、戦時用の木製の塔が設置されている摺り鉢を伏せたような人工の小丘（モット）と、モットと連結した日常生活用の外郭空間（ベーリィ）とを組み合わせた「モット・ベーリィ城郭」と呼ばれる構造形式を採用、ベーリィの周囲にも高い木製壁や壕が巡らされていた。また、ノルマン王朝の中期前後になると、石材を使用した「シェル・キープ（Shell Keep）城郭」への組み替えが進んだとも記述されており、イギリスの歴史における城郭（城壁）防御システムの位置づけ（重要性）が見て取れる。

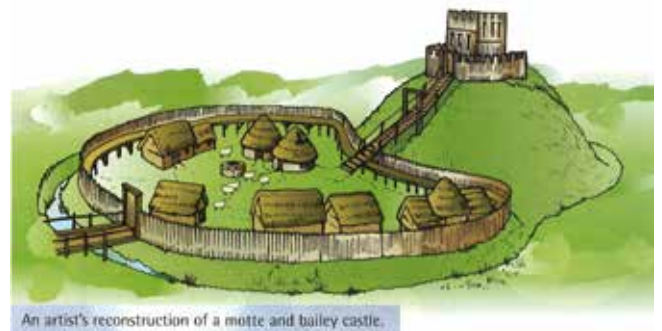


図-2 「モット・ベーリィ城郭」の復元図¹²⁾

(3) 中世の都市と城壁／インフラ観の形成 (単元 3)

「中世の人々の町や村での生活はどんなに厳しかったか？」(単元3)では、城壁（市壁：wall）に囲まれた都市の中での生活が、以下に示す通り詳しく説明されている。ここでは、都市の防御・成長前提として城壁という装置インフラが不可欠であったこと、また、狭い城壁内で暮らす住民たちは、暮らしの不便を受け入れながら、数多くのルール（制度インフラ）を守って生活しなければならなかったことなど、インフラが果たす役割についての理解・認識を深めることができる。

・11世紀～14世紀にかけて、都市はどんどん大きくなり、都市の数も増えた。都市は城壁（市壁：wall）で囲まれ、その中で食糧を育て、動物を飼育していた。

- ・都市は売買のための場所であり、市場では、金品の交換が行われていた。
- ・都市は一般的によく防衛されていた。これは、商人が金品の保護を要求したためで、都市は周囲を城壁で囲まれ、限定されたゲートにおいて、人の出入りはコントロールされていた。
- ・ただ、時には部外者の侵入によって紛争が発生することもあり、中世を通してロンドンでは、イタリア人やフランス人、ベルギー人との紛争が発生していた。また12世紀には、ユダヤ人（宗教や文化が違だけでなく、金貸しによって裕福になった者もいた）との間で深刻な紛争が発生した。
- ・都市は数多くのルール（都市を外敵から守り安全に保つためのルールと都市住民の生活を安全で公平なものとするためのルール）で満たされており、ルールを破った者は、法廷において処罰された。



図-3 中世都市・ソールズベリーの復元図¹²⁾

(4) 産業革命と交通／鉄道・運河・ターンパイク（単元11）

「産業的な変化－アクションとリアクション」（単元11）と「スナップ写真（1900年）－イギリスの中産階級の生活はどのようなものだったか？」（単元12）では、産業革命によるイギリス国内の産業構造の変化、国民生活への影響が説明されている。

「1750年から1900年の間に、英国は農業国から工業国に変わった。この間、人口は700万人から3700万人に増加し、都市人口も13%から87%に変化した。工場が立地し、道路が改良され、運河が掘られ、鉄道が建設された。人や物の移動がスムーズになり、人々が住居や仕事を求めて都市に移動したことで、都市はどんどん大きくなった。耕地や草地は柵で囲われ排水設備が整えられ、肥料による土地の富栄養化と相まって、穀物や肉、牛乳、羊毛の品質・生産向上が図られた。これらは相互依存関係

にあり、周辺地域での農業生産の増加がなければ都市はこれほど成長出来なかったし、交通システムが整備されなければ、工場はあれほどの製品を生産することは出来なかった。イギリス人全員が、この大きくて劇的な変化によって、何らかの影響を受けた。」という書き出し（①概説）で始まる単元11は、②特定都市の2枚の地図比較（商業都市セトル（Settle）の2000年と1851年の地図比較、工業都市ブラッドフォード（Bradford）の1802年と1854年の地図比較）による変化の考察、③地元地域の産業変化の考察（工業、交通、農業の中から、地元地域に関係の深い一つの産業を絞り込み、当時の資料等を収集することで、産業変化を考察する。交通については、運河、鉄道、ターンパイク・トラスト（有料道路制度）が例示されている）、④産業変化に対する幾つかの反動（暴動や反乱）に関する本文解説、⑤当時の資料（政府文書、スケッチ、チラシ、小説の一節など、7つの素材）を用いた産業革命の影響の考察、と続く。

思考力を伸ばす教育、批判的思考力を育む教育が教科書の中で展開されているとともに、産業革命期において、鉄道、運河、ターンパイク（有料道路）が重要な交通システムとして機能し、世界に先駆けたイギリスの産業革命を支えていたことがよく分かる。

単元11テーマ「産業的な変化－アクションとリアクション－」

- ・1750年から1900年の間に、英国は農業国から工業国に変わった。この間、人口は700万人から3700万人に増加し、都市人口も13%から87%に変化した。
- ・工場が立地し、道路が改良され、運河が掘られ、鉄道が建設された。人や物の移動がスムーズになり、人々は住居や仕事を求めて都市に移動したことで、都市はどんどん大きくなった。耕地や草地は柵で囲われ排水設備が整えられ、肥料による土地の富栄養化と相まって、穀物や肉、牛乳、羊毛の品質・生産向上が図られた。
- ・これらは相互依存関係にあり、周辺地域での農業生産の増加がなければ都市はこれほど成長出来なかったし、交通システムが整備されなければ、工場はあれほどの製品を生産することは出来なかった。
- ・イギリス人全員が、この大きくて劇的な変化によって、何らかの影響を受けた。

□サブ・テーマ「地域ではどのような産業変化が起きたのか？」

- 2000年のセトル(Settle)の地図と1851年のセトルの地図を比較して、変化を考察する。
- 1802年のブラッドフォード(Bradford)の地図と1854年のブラッドフォードの地図を比較して、変化を考察する。

□サブ・テーマ「地元地域の産業:何が起きたのか？」

- 工業、交通、農業の中から、地元地域に関係の深い一つの産業を絞り込み、当時の情報(資料等)を収集することで、産業変化を考察する。

【工業】

.....

【交通】

- ・あなたが、鉄道や運河が通る地区に住んでいるならば、運河会社や鉄道会社の記録、運河・鉄道技術者の描いた計画、労務日誌や写真、長距離移動(旅行)を求める人々からの陳情書、列車時刻表等を見つけてことができるかもしれない。
- ・鉄道や運河の近くに住んでいなくても、道路があるのであれば、ターンパイク・トラスト(利用者から通行料金を徴収し、その収入で道路の改良・維持を行う有料道路制度)に関する資料を見つけることができるかもしれない。
- ※「ターンパイク・トラスト」の説明文あり。

【農業】

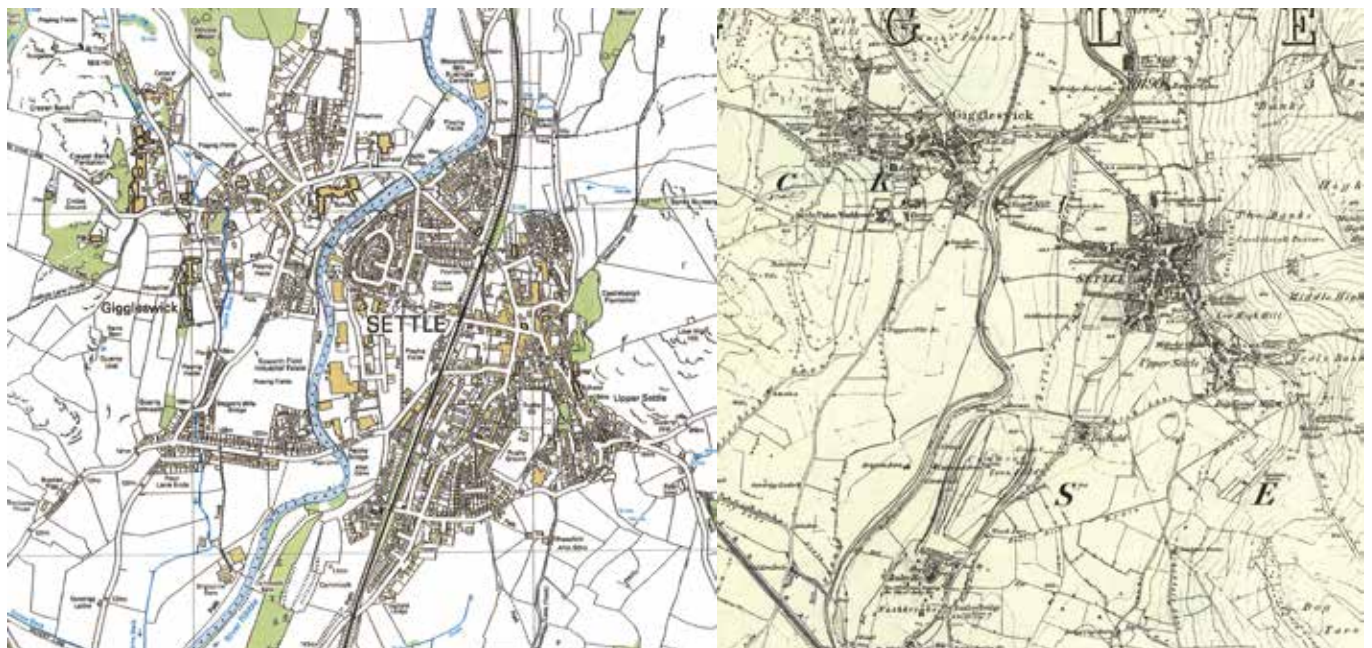
.....

□サブ・テーマ「全員が産業変化に賛同したのか？」

- 産業変化に対する幾つかの反動(架空の機械破壊者ネッド・ラッド(Ned Ludd)の暴動、架空の農業労働者キャプテン・スウィング(Captain Swing)の反乱、有料道路ターンパイクに対する暴動「レベッカ・ライオット」)について、本文解説により考察する。

□サブ・テーマ「1850年までにイギリスはどれくらい産業化されたのか？」

- 当時の資料(ブラッドフォード(Bradford)のストリート商店名簿、1860年代の脱穀機のスケッチ、鉄道会社のチラシ、椅子修理人の仕事の様子(スケッチ)、ロンドンの製鉄工場で働く人々の姿(1863年の新聞掲載)、労働環境を問う政府文書、チャールズ・ディケンズの小説の一節)を通して、イギリス国内への産業革命の影響を考察する。

図-4 「単元11：産業的な変化－アクションとリアクション」の構成 (Heinemann社教科書BOOK2) ¹³⁾図-5 商業都市セトル(Settle)の地図 (2000年(左図)と1851年(右図)の比較) (Heinemann社教科書BOOK2) ¹³⁾

3.3 コリンズ社 “Collins KEY STAGE 3 HISTORY”

(1) 城郭の建設と変遷 (BOOK1 単元2)

コリンズ社の教科書においても、ウィリアム1世による城郭の建設を、サブ・テーマの一つとして取り上げている。

「城郭を用いた統治」というタイトルの見開きページでは、ウィリアム1世の時代に100以上の城郭が建設されたという本文解説とともに、「モット・ベーリィ城郭」の復元図と城郭建設の適地に関する考察（見晴らしの良さ、城郭建設用木材・石材の供給適地、水壕用の水、防御のための河川の存在、防御しやすい地形、城郭建設のための重労働力が得やすいこと等）が記述されている。

また、「十字軍遠征の結果は何であったか？」というタイトルの見開きページでは、十字軍遠征の結果として、ヨーロッパの城郭形式が変わり、イスラムの同心円形式（城壁都市）が採用されることとなったこと、その代表例として、十字軍に参加したエドワード I 世によってカーナーヴォン城（Caernarfon Castle；現在は世界遺産）が建設されたことが説明されている。

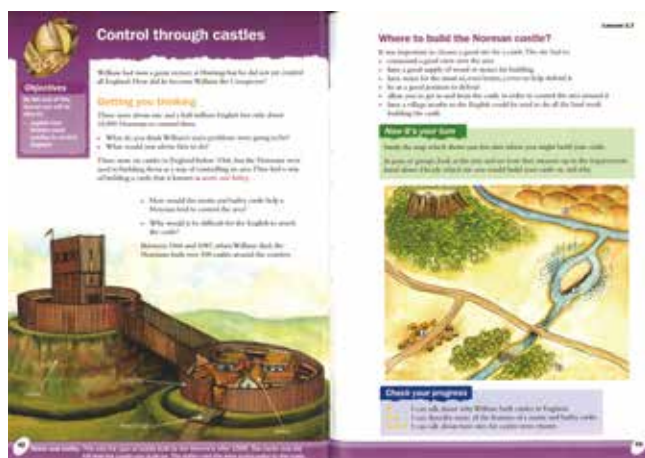


図-6 「モット・ベーリィ城郭」と城郭建設適地の考察¹⁵⁾

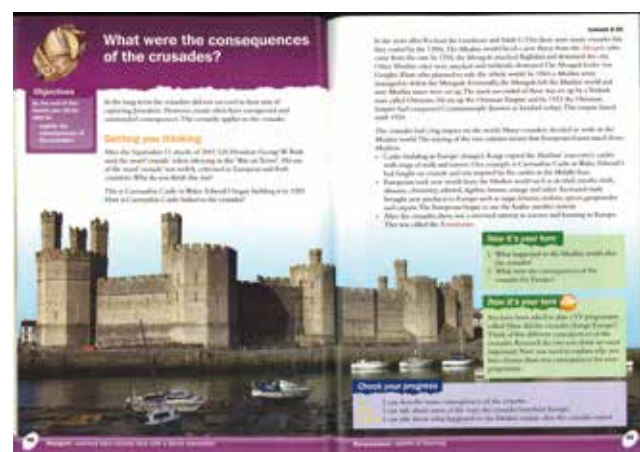


図-7 十字軍の結果とカーナーヴォン城¹⁵⁾

(2) 都市衛生とインフラ (BOOK1 ～ BOOK2)

「中世における一般の人々」（BOOK1 単元3）から「人々は何故、選挙を求めたのか？」（BOOK2 単元2）では、中世からヴィクトリア時代にかけての都市の生活環境をテーマとした記述が幾度となく取り上げられている。

とりわけ、BOOK2 単元2の「ヴィクトリア朝の人々は、都市をどのように掃除したのか？」というタイトルの見開きページでは、当時の都市の生活環境の悲惨さと環境改善に対する取り組みが、以下に示す通り詳しく説明されている。

- ・ 19世紀の中頃までに、イギリスの人口の半数は都市に住むようになり、不衛生で効果的でない下水道システムは、コレラや腸チフスといった死に至る疾病の拡大をまねいていた。1830年代には、都市に住む人々の平均寿命はわずか29歳であった。
- ・ 政府は、上水や下水、街路清掃といった重要な機能をいかに地方議会で取り扱っているかについて調査するために、1833年に英国審議会を立ち上げた。その報告書は、多くの地方議会が衛生問題を軽視していると指摘した。
- ・ 1835年には、地方自治法が国会を通過し、この法律により、地方議会によって組織され、固定資産税納税者によって選ばれた自治町村（行政区）が設立した。しかし、多くの地方議会は固定資産税納税者からの税金を社会改善のために使わなかったため、都市は汚れたままで、疾病を持つ人口は拡大するばかりであった。
- ・ ロンドンでは、裕福な世帯が水洗トイレを使い始めたため、汚水が（本来は雨水を流すために造られた）下水道を通して、テムズ河に流れ込んだ。結果、テムズ川は開放された大きな下水道となってしまった。このテムズ川の水は、水道会社によって取水され、飲料水として売られていたのである。
- ・ 1858年の夏、ロンドンの中央地区では、（テムズ川周辺の）汚水の悪臭が尋常でない状況になった。ウェストミンスターや英国議会の近くをゆっくりと流れてくる廃物は、下水道システムに多くの予算をあてがう法律をたった18日間で通過させるほど、大変なアピールとなった。＝「大悪臭（The Great Stink）」

表-5 産業革命／19世紀の生活（Collins社教科書BOOK2）¹⁶⁾

単元1:産業革命は一般の人々の生活をどのように変えたのか？(32頁)	単元2:人々は何故、選挙を求めたのか？(32頁)
1.1 誰が大きな影響を与えたのか？(Abraham Darby と Richard Arkwright)	2.1 抗議の理由
1.2 産業革命前夜の田舎の生活	2.2 人々は何故、議会選挙における投票を求めたのか？
1.3 農場はどのようにして困り込まれたのか？	2.3 チャーチスト運動家はどのように参政権運動を行ったのか？
1.4 農業におけるどのような変化がより重要であったのか？	2.4 女性たちはどのように参政権運動を行ったのか？
1.5 紡績工場における労働は、どのような様子だったか？	2.5 いつ、なぜ、選挙権に関する変化がおきたのか？(1832～1928)
1.6 工場で働く子供たち	2.6 新しい貧民救助法はなぜ必要とされたのか？
1.7 石炭炭坑における労働	2.7 救貧院における生活は、どのような様子だったか？
1.8 工場法によって何が変わったのか？	2.8 法律と命令:警察
1.9 新しい産業都市における生活は、どのような様子だったか？	2.9 法律と命令:ビクトリア時代の刑務所
1.10 スラムの生活	2.10 ヴィクトリア朝の人々は、都市をどのように掃除したのか？
1.11 水に潜む殺人者(コレラ)	2.11 福祉改革
1.12 運河の時代	2.12 福祉改革:老齢年金
1.13 偉大なエンジニア:ジョージ・スチーブンソン	2.13 福祉改革法(The Liberal welfare reforms)の影響
1.14 偉大なエンジニア:ブルネル	2.14 政府の役割の変化
1.15 産業革命は一般的な人々の生活をどのように変えたのか？	2.15 歴史的出来事に対して、人々は何故、異なった考えを持つのか？

(3) 交通インフラの整備効果／鉄道と運河（BOOK2）

「英国：統一と紛争」（BOOK2単元3）の「イギリスの成長1500～1918」では、交通インフラの革命的発展が、産業革命を引き起こし、イギリス成長の牽引車となったことを次のように説明する。「18世紀と19世紀の産業の成長は、国内の活発な物資輸送を背景としていた。18世紀には、リバプール・マンチェスター間のブリッジウォーター運河をはじめとする、数多くの運河が建設された。19世紀には、蒸気機関車や蒸気船が交通を更に改善した。リバプール・アンド・マンチェスター鉄道をはじめとする鉄道路線の建設は、交通費用を低減した。商品は安価になり、商品需要は増加した。こうして、交易が拡大し、産業革命（1730～1850）として知られる変化を引き起こした。」

特に、鉄道整備とその効果に関する教科書の中での扱いは大きく、「世界最大の帝国」（BOOK2単元5）の「19世紀最大の発明は何か？」では、「1800年にマンチェスターからロンドンまで移動しようと思えば数日かかったが、1860年までに、それはたった2～3時間で済むようになり、馬車での移動は鉄道での移動に置きかわった。鉄道はイギリスを一変させた。夜の9時にロンドンで印刷された新聞は、翌朝、リバプール、グラスゴー、バーミンガムといった都市で読むことが出来るようになった。人々は職場から数マイルの距離に住み、鉄道で移動することが出来るようになった。これは、都市郊外の成長を促した。大量の食糧や工業製品が、スピーディーかつ安価に輸送されるようになった。蒸気機関車は19世紀最大の発明の一つである。」と記述されている。

また、運河については、「産業革命は一般の人々の生活をどのように変えたのか？」（BOOK2単元1）に「運河の時代」というタイトルの見開きページが確保され、運河整備の背景（当時、内陸交通の主要な形態には、未舗

装道路の利用か河川の利用しかなく、工業製品を製造する都市と、港湾や主要都市とを結ぶ効率的な交通手段が求められていた）、整備状況（1815年までにイギリスは運河でネットワーク化された）、整備効果（鉄道が整備されるまで、運河はイギリスの産業革命の主要な輸送経路であった）等が取りまとめられている。

(4) 二人の偉大なエンジニア：ジョージ・スチーブンソンとI.K.ブルネル（BOOK2単元1）

コリンズ社の教科書では、「偉大なエンジニア」というタイトルで、ジョージ・スチーブンソンとI.K.ブルネルを、それぞれ見開きのページを使って紹介する。

【ジョージ・スチーブンソン】

「ジョージ・スチーブンソン（1781～1848）は、最初、炭鉱機関夫として働き始めた。夜間学校に通った後、彼はニューカッスル近くのキリングワース炭鉱で機関職人になるために働いた。この時、彼は蒸気機関の働きについて研究し、1814年には最初の蒸気機関車を発明した。

1822年～1825年の間に、彼は蒸気機関車が走る最初の鉄道を建設した。これは、ビショップオー克蘭ドにある石炭炭鉱からダーリントンを通してストックトン・オン・ティーズの港までの区間をつなぐものであった。スチーブンソンが当該路線の建設時に採用した最も重要な決定は、鉄道の幅、ゲージ（軌間）であった。彼は狭ゲージを採用したが、これは現在、世界のほとんどの鉄道の標準軌となっている。また、彼は、鉄道路線は出来るだけ水平であることが重要であると認識していた。

表-6 交通インフラ／都市インフラに関する記述（Collins社教科書BOOK2）¹⁶⁾

単元(テーマ)	サブ-テーマ	記述内容(教科書本文の全訳)
単元1: 産業革命は一般の人々の生活をどのように変えたのか？	1.12 運河の時代	18世紀初頭のイギリス国内では、商品や原材料の輸送は、未舗装道路を利用することが唯一の方法であった。未舗装道路は、まともに維持管理されておらず、悪天候の際はほとんど使用不可能となった。イギリスでは、大きな商品を低コストで国内輸送する方法が求められていた。人工運河の整備がその答えであった。 あなたは運河を利用したことがありますか？また、運河は何のために建設されたかと思いますか？ 18世紀、イギリスは産業発展を始めた。パーミンガムの織物機械製作業やストークの陶器製造業は、原材料を安価で簡単に得られる方法を求めていたし、完成商品を販売するための輸送方法も求めていた。当時、内陸交通の主要な形態は、未舗装道路を利用するか、河川を利用することであった。しかし、パーミンガムには大きな河川がなかった。パーミンガムもストークも、ロンドンやリバプールのような主要港湾との交通接続を求めていた。優れた交通接続なしで、都市や産業を成長させることは難しいことであった。 運河が答えを導いた。運河は人工の水上道路であった。ローマ人がイギリスを支配していた頃、中国で世界最初の運河が建設された。17世紀には、ドイツやフランスで運河が建設された。18世紀になって、ようやくイギリスで運河ネットワークが整備され始めた。これは、工業製品を製造する都市と、港湾や主要都市とを結ぶことを目的としたものであった。 1815年までに、イギリスは運河でネットワーク化された。運河は、パーミンガムと全ての主要都市や港湾とを連結した。パーミンガムは最終的には、ベニスより長い延長の運河でネットワーク化された。 運河によって、原材料が安く大量に工場に運ばれるようになった。完成商品が同じ運河を利用して、工場から運びだされた。商品は、はしけで運ばれ、はしけは馬によって引かれた。運河(はしけ)による輸送は、一時間に2〜3マイルという非常にゆっくりとしたスピードであったが、道路を利用して商品を運ぶよりはるかに大変安く済んだ。 運河の建設は容易ではなかった。大量の水が必要であった。水のコンスタントな供給を確保するため、運河は大きな貯水池の建設を必要とした。 異なる高さの場所を接続することも問題であった。トンネルや橋を建設することは可能であったが、これらは高価であった。しかし、トンネルや橋を持つ多くの運河は、現在も利用されている。問題を解決する一つの重要な方法は、閘門を建設することであった。閘門は、はしけが入ってくる場所の水位を上下に变化させることによって、異なる高さレベルの移動を可能とした。鉄道が整備されるまで、運河はイギリスの産業革命の主要な輸送経路であった。が、鉄道は運河に比べて、とても速く、重い荷物を輸送することができた。このため、1850年代までに、運河は衰退の一途をたどっていった。
	1.13 偉大なエンジニア: ジョージ・スチーブenson	[本文に掲載]
	1.14 偉大なエンジニア: ブルネル	[本文に掲載]
	2.10 ヴィクトリア朝の人々は、都市をどのように掃除したのか？	産業革命の間、市街化地域の人口は非常に増加した。これは、都市の衛生レベルに大きな影響を与えた。 19世紀の中頃までに、イギリスの人口の半数は都市に住むようになり、不衛生で効果的でない下水道システムは、コレラや腸チフスといった死に至る疾病の拡大をまねいていた。1830年代には、都市に住む人々の平均寿命はわずか29歳であった。1835年以前、約250都市は自らの地方議会を持ってよいとする特許状を国王から受け取っていた。しかし、拡大を続ける多くの都市は特許状を有しておらず、都市人口を守るための地方議会を持っていなかった。1830年代までに、都市はどうなるのか？といった批判が、どんどん大きくなっていった。友人や関係者を地方議会議員として投票したり、都市住民の要望を軽視した人々が汚職で告訴された。政府は、上水や下水、街路清掃といった重要な機能をいかに地方議会で取り扱っているかについて調査するために、1833年に英国審議会を立ち上げた。その報告書は、多くの地方議会が衛生問題を軽視していると指摘した。 1835年には、国会は行動を起こし、地方自治法が国会を通過した。この法律により、地方議会によって組織され、固定資産税納税者によって選ばれた自治町村(行政区)が設立した。自治町村(行政区)の市民は、彼らが暮らすコミュニティを改善するための税金を支払った。しかし、多くの地方議会は固定資産税納税者からの税金を社会改善のために使わなかった。それどころか、多くの都市は地方議会すら有しておらず、人々のニーズは実現されなかった。1832年の選挙制度改革法は、労働者に選挙権を与えておらず、これは彼らのニーズが軽視されていたことを意味している。結局、多くの都市は汚れたままで、疾病を持つ人口は拡大するばかりであった。 ロンドンでは、裕福な世帯が水洗トイレを使い始めたため、汚水が(本来は雨水を流すために造られた)下水道を通して、テムズ河に流れ込んだ。結果、テムズ川は開放された大きな下水道となってしまった。このテムズ川の汚水は、水道会社によって取水され、飲料水として売られていたのである。 1858年の夏、ロンドンの中央地区では、(テムズ川周辺の)汚水の悪臭が尋常でない状況になった。ウエストミンスターや国会議員の近くをゆっくりと流れてくる廃物は、下水道システムに多くの予算をあてがう法律をたつた18日間を通過させるほど、大変なアピールとなった。 大悪臭(The Great Stink)は、政府や地方議会がこうした問題を解決しようとする意志を持った時には、問題は解決され得るという一つの事例である。あなたの地元の地方議会がこうした問題を解決した他の事例を知っていますか？
単元3: 英国:統一と紛争	3.1 イギリスの成長 1500〜1918	1500年〜1918年にかけて、めざましい技術的変化があった。16世紀、道路と交通は大変貧相であった。1750年には、馬車でロンドン〜ニューカッスル間の移動に6日半かかった。18世紀には、ターンパイクと料金所の導入を伴った道路改良がなされ、利用者には通行料金が課せられた。 18世紀と19世紀の産業の成長は、国内の活発な物資輸送を背景としていた。18世紀には、リバプール・マンチェスター間のブリッジウォーター運河をはじめとする、数多くの運河が建設された。19世紀には、蒸気機関車や蒸気船が交通を更に改善した。リバプール・アンド・マンチェスター鉄道をはじめとする鉄道路線の建設は、交通費用を低減した。商品は安価になり、商品需要は増加した。こうして、交易が拡大し、産業革命(1730〜1850)として知られる変化を引き起こした。20世紀初頭には自動車や航空機が現れた。こうした技術は平和的に利用されたが、第一次世界大戦(1914〜1918)や第二次世界大戦(1939〜1945)では戦争のために用いられた。
単元5: 世界最大の帝国	5.16 19世紀最大の発明は何か？	19世紀は急激な変化の時代だった。1800年にマンチェスターからロンドンまで移動しようと思えば数日かかったが、1860年までに、それはたった2〜3時間で済むようになり、馬車での移動は鉄道での移動に置きかわった。鉄道はイギリスを一変させた。夜の9時にロンドンで印刷された新聞は、翌朝、リバプール、グラスゴー、パーミンガムといった都市で読むことが出来るようになった。人々は職場から数マイルの距離に住み、鉄道で移動することが出来るようになった。これは、都市郊外の成長を促した。大量の食糧や工業製品が、スピーディーかつ安価に輸送されるようになった。蒸気機関車は19世紀最大の発明の一つである。
	5.17 19世紀のイギリスの変化は何故それほど急速であったのか？	蒸気機関は、19世紀において交通に革命をもたらした。1781年にジェームズ・ワットが設計した蒸気機関が、19世紀になって、蒸気機関車や蒸気船を生んだ。人や物が、より安く、よりスピーディーに、イギリス中を移動出来るようになった。人々は、より安く商品を購入し、より多くの移動機会を持つようになった。

ストックトン・アンド・ダーリントン鉄道での成功により、スチーブンソンはリバプール・アンド・マンチェスター鉄道のチーフ・エンジニアとして任命された。この鉄道の建設にあたって、彼は様々な技術的課題を克服しなければならなかったが、最も困難な課題は、サンキー・ブルック谷を越えて鉄道を敷設するサンキー高架橋の建設であった。岩石を掘削するとともに、2キロメートルのトンネルも建設しなければならなかった。また、彼は、当該路線で使用される最も性能の高い蒸気機関車を競走で選ぶトライアルに参加し、息子のロバート・スチーブンソンと共同で設計・製作したロケット号で優勝した。リバプール・アンド・マンチェスター鉄道は、1830年に世界で最初の旅客鉄道として開業した。開業当日、ウィリアム・ハスキソンという地元選出国會議員が鉄道事故で亡くなるという不幸はあったものの、これによって鉄道整備のスピードが遅れることはなかった。1840年代は「レイルウェイ・マニア（鉄道狂時代）」と呼ばれるが、数百の鉄道会社が設立され、数千マイルの鉄道路線が敷設された。スチーブンソンが予測していたことであるが、最終的には、鉄道路線は全て同じゲージ（狭ゲージ）を用いて接続されることになった。

その後、世界中の人々がやって来て、スチーブンソンから多くのことを学んだ。裕福になったスチーブンソンは、初恋の女性と結婚することができた（彼女の家族は、若い頃のスチーブンソンがあまりにも貧しかったため、当時、結婚を認めていない）。現在、ニューカッスル駅とキャスターフィールド駅、そしてヨーク市にある国立鉄道博物館に、ジョージ・スチーブンソンの記念像が建てられている。」

ジョージ・スチーブンソン、彼は苦労人であった。一介の炭坑少年が、のちには「鉄道の父」と呼ばれ、全国規模で組織された機械工学協会の初代会長（1847）に推されるまでになった。ヴィクトリア時代の立身出世の代表例とされ、『セルフ・ヘルプ（自助論）』を書いたサミュエル・スマイルズが特に彼の業績を賞賛した。戦前の日本の国定教科書（尋常小学校・高等小学校、国語科）も、ジョージ・スチーブンソンの伝記を掲載し、彼の功績を讃えていた。彼が採用した1,435 mmという軌間は「スチーブンソンゲージ」とも呼ばれ、現在も世界中の標準軌となっている。

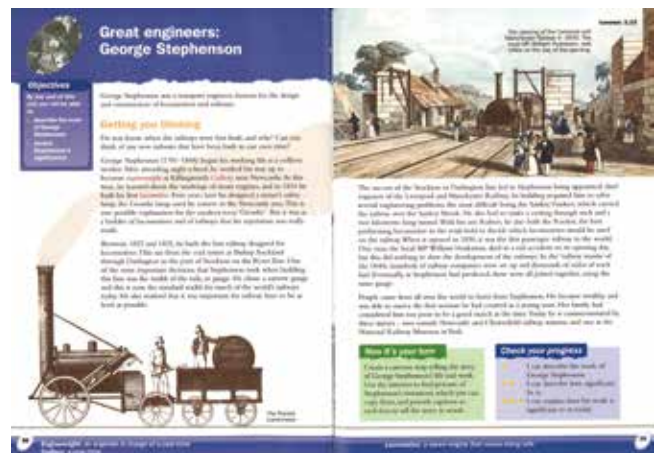


図-8 偉大なエンジニア：ジョージ・スチーブンソン¹⁶⁾

【I.K.ブルネル】

I.K.ブルネルは、ヴィクトリア朝を代表するもう一人の偉大なエンジニアで、彼は鉄道と蒸気船の設計・建設（建造）で有名である。

イザムバード・キングダム・ブルネル（1806～59）は、イングランドで生まれ、フランスで教育を受けた。彼は、父親を助けるために1822年に帰国し、ロンドンのテムズ川のトンネル工事に携わった。

19世紀初頭、ロンドン是非常に過密状態であった。ドックランド地区ですら混雑していて、拡張が必要であった。エンジニアたちは、テムズ川の北岸と南岸を結ぶためには、テムズ川を地下トンネルで貫くことが最良な方法であると決定した。この決定は、技術的には難しい挑戦であり、作業員たちは多くの問題に直面した。

河川下の作業環境は、多くの作業員にとって危険で致命的なものであった。腐敗した下水が酷い悪臭を放ち、熱病や失明を引き起こした。ブルネルは、食事と睡眠にあてる短い時間以外は、一日中働いていた。1827年にトンネル内で出水が発生した時は、ブルネルは素早く逃げる事ができた。しかし、1828年に河川堤防が切れた時には、数人が死亡し、ブルネル自身も出水により大きな材木に挟まれ負傷し、治療に6ヶ月を要した。その後、彼は二度とテムズ・トンネル建設に従事することはなかった。

1833年に、ブルネルはグレート・ウェスタン鉄道（GWR）のチーフ・エンジニアに任命された。ブルネルは、軌道の幅を広げることで、人々の移動環境を変えた。彼が主張したのは、鉄道的高速化と、乗客の乗り心地の改善、そして物資の大量輸送ということであった。ブルネルのこの発明（広ゲージ）は、ロンドンからブリストルやエ

クセターに向かうGWRネットワークにおいて使用され、好評であった。西部地域での彼の発明の成功は論争（鉄道ゲージ戦争）を巻き起こしたが、ブルネルの発明はコストがかかり過ぎることから、建設され続けることはなかった。政府が国内における標準軌の使用を義務付けたため、ジョージ・スチーブンソンの狭ゲージが支持されることとなった。ブルネルのGWR時代の業績のなかには、ボックス・トンネル（当時、世界で一番長い鉄道トンネルであった）の設計が含まれる。

彼の鉄道に関する業績には、テムズ川にかかるロイヤル・アルバート橋（プリマス）の設計・建設や、クリフトン吊り橋（ブリストル）の設計が含まれる。クリフトン吊り橋は、彼の生前には完成していない。彼は蒸気船も建造した。1843年に進水した彼の蒸気船グレート・ブリテン号は、鉄鋼製で、プロペラ機を回す蒸気機関によって駆動する、最初の現代船であった。1858年に完成した蒸気船グレート・イースタン号は、当時世界最大の蒸気船であったが、多くの問題に見舞われた。それは大変高価で、サイズと重さは進水に支障をきたすほどであった。ブルネルは、旅行者がロンドンまで蒸気機関車で移動し、そこで蒸気船に乗り換え、大西洋を横断してニューヨークに達することが出来るようになる、と確信していた。

ブルネルの技術的な業績の全てが、当時、彼の名声を高めた。そして、彼の設計・建設した構造物の多くは、現在も使用（残さ）れている。現在、ブリストルなど彼に縁のある場所には、6つの記念像が建てられている。」

I.K.ブルネルの人生は、ジョージ・スチーブンソン以上にチャレンジングで情熱的であった。テムズ・トンネル建設工事で経験した苦難、GWRでの成功と鉄道ゲージ戦争での苦い経験、太平洋横断蒸気船の設計・建造と不運な結果。彼の人生は必ずしも成功ばかりではなかったが、鉄道の高速度・大量輸送化と乗客の乗り心地改善のため広ゲージを採用すべきとする主張や、「旅行者がロンドンまで蒸気機関車で移動し、そこで蒸気船に乗り換え、大西洋を横断してニューヨークに達することが出来るようになる」との確信には、未来を切り開いていこうとするエンジニアとしての強い意志と自負があった。

ジョージ・スチーブンソンとI.K.ブルネル。大英帝国の絶頂期ともいべきヴィクトリア朝を代表する2人のエンジニアの輝きは、21世紀に入った現代でも、決して色あせることはない。



図-9 偉大なエンジニア：ブルネル¹⁶⁾

3.4 GCSE試験対応教材

中等教育修了一般資格（GCSE）試験の歴史科の問題は、用語や年号などの事実に知識そのものを問うものではなく、与えられた文章や図表、写真や絵などの資料を基に、知識を使いながら、課題に対して論述させるというものである。そのテーマも多様であり、GCSE試験対応教材（BBC発行“GCSE Bitesize :History: School History Project” 2010 edition）の目次構成を見ると、「医療の歴史」「犯罪、刑罰、抗議の歴史」「アメリカ西部（1840～95）」「ドイツ（1918～45）」「イギリス（1815～51）」というように、テーマ史や特徴的な時代背景にある各国史が取り上げられている。

また、「イギリス（1815～51）」の中にあるサブ・テーマ「鉄道」では、次の通り、鉄道の整備効果と影響が丁寧に記述されている。

- ・鉄道旅行は現在、労働者層にまで浸透しており、周遊旅行の普及やまとまった休暇取得とあいまって、Brighton、Scarborough、Windermere、Llandudno、Blackpoolといった海岸リゾートの開発にもつながっている。
- ・鉄道は、見知らぬ土地で犯罪が発生することを誘発したが、一方で、犯行現場により早く警察や軍隊を派遣することが出来るようになり、為政者の統制を助けることにも貢献した。
- ・列車によって運ばれる新聞や手紙を通して、アイデア（知識、考え）がより早く拡がるようになった。また、鉄道は、労働者クラスの商業ユニオンや政治的リーダーが会議を開催するために都市間を移動することを可能にした。

- ・よりスピーディーな流通によって、新鮮な野菜や肉が市場や店舗に並ぶこととなり、都市居住者の食事は改善された。一方で、農場経営者は特売の増加を通して収益をあげた。
- ・もう一つの影響は雇用の増加で、建設人夫だけでなく、石炭や鉄の需要増加により、炭鉱夫や製鉄労働者も増加した。Darlington、Swindon、Creweといった新しい鉄道都市も成長した。
- ・鉄道をスムーズに運行するため、統一された国内時刻体系が必要とされ、これは国家統一を助けることにもつながった。
- ・更に、旅行時間の短縮によって、イギリス国内の異なる地域が密接につながった。
- ・しかし、ネガティブな影響もあり、昔ながらの商業都市の多くが衰退し、運河やターンパイク・トラスト道路で雇用されていた多くの人々が仕事を失った。

表-7 GCSE対応教材の学習テーマ（BBC Bitesize History）¹⁹⁾

テーマ	サブ・テーマ
医療の歴史 (44頁)	先史時代の医療、古代エジプトの医療、古代ギリシャの医療、ヒポクラテスからアリストテレス、古代ローマの医療(1)(2)、イスラムの医療、中世の医療、中世の公衆衛生、ルネサンス時代の医療(1)(2)、産業革命(1)(2)、薬品革命(1)(2)、現代医療、女性と医療(1)(2)、公衆衛生(～1750)(1750～)、手術(1)(2)
犯罪、刑罰、抗議の歴史 (38頁)	ブリタニア時代の法律、アングロサクソン・ロー、ノルマン・コンクエスト以降のイングランド法、中世後半、初期近代社会と犯罪(1450～1750)、「特別な」犯罪(1450～1750)、法律執行(1450～1750)、女性と法律(1450～1750)、犯罪と産業革命、犯罪と抗議、法律執行と血の法典、警察と刑務所、若者と女性(1750～1900)、新しい犯罪と法律執行(1900～)、刑罰:死刑と刑務所、若者と女性(1900～)、経済的抗議(1900～)、政治的抗議(1900～)(1)(2)
アメリカ西部(1840～95) (20頁)	アメリカ合衆国と西部、ブレインズ・インディアン(1)(2)、開拓者とワゴントレイル(幌馬車隊商)、ゴールドラッシュと鉄道、畜牛とカウボーイ、入植者、法律と命令、グレートブレインズの苦闘、ブレインズ戦争(1860～90)
ドイツ(1918～45) (20頁)	ドイツにおける変化、ワイマール・ドイツ(1919～23)、ナチス政党的創設、大恐慌前のドイツ、ナチスの権力取得、ナチ独裁、ナチの経済政策、ナチ「民族共同体」、ナチ「共同体」の部外者、抵抗
イギリス(1815～51) (12頁)	人口と貧困(～1834)、政治システム(1815～30)、生活環境と労働環境(1815～30)、労働争議と運動、政治的・社会的改革(1832～)、 鉄道

表-8 GCSE対応教材「鉄道」の学習内容（BBC Bitesize History）¹⁹⁾

鉄道	■1815～51年の期間における最大の变化の一つは鉄道整備だった。 ■産業革命が始まって、製造業者や農場経営者は、より速く安い方法で原材料や製品を運ぶことを求めた。 ■ターンパイク・トラストによる道路改良や運河システムの開発では十分でなかった。鉄道システムが拡がると、産業や農業、日常生活に大きな影響を与えた。
A	key fact 1815年には鉄道はなかったが、1851年までに6000マイル以上の軌道が整備され、イギリスの生活の様相を大きく変えた。 ・鉄道は17世紀以降、鉱山で使用されていたが、木製軌道を馬に引かせるものであった。18世紀後半から鉄製軌道が用いられるようになったが、鉱業関係者以外のほとんどの人々は、鉄道の可能性を理解出来なかった。 ・その後、19世紀に入って、リチャード・トレビシックらのエンジニアたちによって蒸気機関が発明され、1804年の最初の鉄道機関車につながった。 ・北部の炭鉱所有者はこれに大きな関心を示し、ジョン・ブレンキンソップやウィリアム・ヘドリーらのエンジニアによって、1812年と1813年に更なる改良がなされた。 ・1825年にストックトン・アンド・ダーリントン鉄道が開設され、エンジニア:ジョージ・スチーブンソンによって監督された。彼は、1814年と1821年に新しい蒸気機関を開発し、サウスダーマンの炭鉱とストックトンの港を結ぶ要請を裕福な地主たちから受けた。 ・運河や道路に不満を持っていたリバプールやマンチェスターの商人たちは、1824年にリバプール・アンド・マンチェスター鉄道会社を立ち上げ、1836年にはジョージ・スチーブンソンをチーフ・エンジニアに任命した。
B	key fact リバプール・マンチェスター鉄道は、ジョージ・スチーブンソンが、高架橋、トンネル、開削などを駆使して現場の課題を克服することで、1829年までに完成した。鉄道建設工事は、その多くは運河建設に従事していた人夫たちによってなされた。 ・リバプール・アンド・マンチェスター鉄道で採用する機関車を決めるためのレインヒル・トライアル(機関車コンテスト)が開催され、参加した5つの機関車の中で、ジョージ・スチーブンソンと彼の息子ロバート・スチーブンソンによって設計された「ロケット号」が優勝した。 ・リバプール・マンチェスター線は1830年に開業し、間もなく収益を上げた。これに触発され、多くの実業家たちは、自身の鉄道ネットワーク建設を政府に許可してもらうための会社設立法を手に入れた。 ・リバプール・アンド・マンチェスター鉄道の開業を受け、鉄道ブームが起きた。1833年には、グレート・ウエスタン鉄道が、イザムバード・キングダム・ブルネルによって整備された。1833～8年にかけて、スチーブンソン親子はロンドン・バーミンガム線の建設を指揮した。 ・投機家は新線建設に投資し、エンジニアは計画と調査を実施、施工会社は建設工事を組織し、この20年間で10万人を超える人夫が雇用された。 ・しかしながら、無干渉主義の結果、国家全体のシステムが存在せず、多くが個人的な事業計画によっていたため、サービスの重複も発生した。 ・特に、鉄道に用いられる軌間(ゲージ)がバラバラであったことは大きな問題であった。1845年のトライアルにおいて、広ゲージの方が速くて安全であるとの結果が示されたが、オーナーたちは、早くから整備していた狭ゲージを用い続けた。 ・1844～1846年の間に、政府は438ネットワークを認可した。これが「レイルウェイ・マニア(鉄道狂時代)」につながっていく。
C	key fact 鉄道の安いコストと速いスピードは、運河会社やターンパイク・トラストの経営を圧迫し、中には倒産にいたる企業もあった。しかし、鉄道会社の収益は拡大し、これは期待していなかったことだが、大量の人々が旅行することを求めるようになった。 ・1844年の鉄道法では、格安の三等旅行が認められていたが、(安全性の理由から)客車に荷物を持ち込むことは出来なかった。また、少なくとも1日1列車は路線全線走り、全ての駅に停車しなければならないと言われていた。 ・鉄道旅行は現在、労働者層にまで浸透しており、周遊旅行やまとまった休暇を通して、Brighton、Scarborough、Windermere、Llandudno、Blackpoolといった海岸リゾートの開発にもつながっている。 ・鉄道は、見知らぬ土地で犯罪が発生することを誘発したが、一方で、犯行現場により早く警察や軍隊を派遣することが出来るようになり、為政者の統制を助けることにも貢献した。 ・列車によって運ばれる新聞や手紙を通して、アイデア(知識、考え)がより早く拡がるようになった。また、鉄道は、労働者クラスの商業ユニオンや政治的リーダーが会議を開催するために都市間を移動することを可能にした。 ・よりスピーディーな流通によって、新鮮な野菜や肉が市場や店舗に並ぶこととなり、都市居住者の食事は改善された。一方で、農場経営者は特売の増加を通して収益をあげた。 ・もう一つの影響は雇用の増加で、建設人夫だけでなく、石炭や鉄の需要増加により、炭鉱夫や製鉄労働者も増加した。Darlington、Swindon、Creweといった新しい鉄道都市も成長した。 ・鉄道をスムーズに運行するため、統一された国内時刻体系が必要とされ、これは国家統一を助けることにもつながった。 ・更に、旅行時間の短縮によって、イギリス国内の異なる地域が密接につながった。 ・しかし、ネガティブな影響もあり、昔ながらの商業都市の多くが衰退し、運河やターンパイク・トラスト道路で雇用されていた多くの人々が仕事を失った。

4 キャメロン首相演説の意味

2012年3月19日、イギリスのデーヴィッド・キャメロン首相は、英国土木学会での講演において、「インフラストラクチャーは現代生活を支え、経済戦略の重要な要素であることから、後回しにできる課題ではない。インフラは国のビジネスの競争力に影響し、またビジネスを成功へと導く見えない糸である。（中略）インフラは、今日では想像できないような明日を実現する力を持っている。もし我々のインフラが二流になれば、我々の国も二流になる。現在、我々が恩恵を受けている数多くのインフラの発祥の地は、ここ英国土木学会である。わが国の英雄には、ウェストミンスター寺院に埋葬されている歴代の首相やチャールズ・ディケンズのような偉大な小説家と並んで、ブルネル、スチーブンソン、テルフォードといった技術者（men of iron and steam）が含まれる。我々は、ヴィクトリア朝のしゃれた建築様式をもち、ノルマン・カースル（城郭）のような持続的な構造を有する大胆な橋や開放的な駅舎を継承している。世界に対するわが国の遺産は、言語や文化だけでなく、蒸気機関、ジェット・エンジン、鉄道、原子力にまで及んでいる。」と演説し、インフラ投資を拡大する方向にあらためて舵を切った。2013年7月16日に英国交通省によって発表された「道路アクションプラン：21世紀のための道路ネットワーク（Action for Roads：A network for the 21st century）」は、国際競争力に打ち勝ち、国内の雇用を創出していくために効率的・効果的な道路インフラを再構築しようとする、国家としての姿勢の具体的な現れである。

教科書に出てくるジョージ・スチーブンソンやI.K.ブルネルをはじめ、ヴィクトリア朝を生きたエンジニア達の輝かしい功績は、技術開発やインフラ整備を通して大英帝国の礎を築いたという点において、イギリス史に明確に刻まれている。その証拠に、トーマス・テルフォード（運河・橋梁・道路・港湾の建設に活躍した土木技術者。英国土木学会初代会長）やロバート・スチーブンソン（ジョージ・スチーブンソンの一人息子。ジョージの業績とされているものの多くは、実際にはジョージとロバートの共同作業によるものである。英国土木学会第8代会長）は、イギリス国家に対し最大級の貢献をした人々のみが眠るウェストミンスター寺院に埋葬されている。イギリスのエンジニアに権威があり、国民からの信頼が厚いという事実は、こうした先人達の努力と功績によるものである。

梅棹忠夫の『文明の生態史観』において、ともに、高度

に文明が発達した「第一地域」に位置づけられているイギリスと日本。いずれも、海峡を隔てて大陸と対峙する島国ではあるが、イギリスでは、ノルマン・コンクエスト（ノルマン征服）以降も、城壁というインフラを整備してその中での生活を余儀なくされてきた。一方、日本では、有史以来、本格的な城壁をまったく必要としなかった。ドーバー海峡の34キロに対する対馬海峡の海峡幅200キロ。この差は意外と大きく、イギリスと日本のインフラ観の違いにつながっている可能性がある。



ウェストミンスター寺院

謝辞

本寄稿文をまとめるにあたり、問題の提起から、向き合うべき素材への気付き、人と国土との相互関係を時間軸と空間軸から見る「国土学」の視点など、俯瞰的で示唆に富んだご指導と格別のご鞭撻を賜った大石久和先生（国土政策研究所長）に、深甚なる感謝を捧げます。また、情報・企画部の生内明子さんには、本稿の作成・編集に当たり、ひとかたならぬ協力をいただきました。厚くお礼申し上げます。

参考文献

- 1) 近藤邦弘、『イギリスにいるシビルエンジニアから見たブルネルーブルネルの人氣に土木技術者の地位向上のヒントを求め

- てー』、技術と社会の関連を巡って:過去から未来を訪ねる(公開研究会・講演会)講演論文集、2005年12月、一般社団法人日本機械学会
- 2) 近藤邦弘、同タイトルパワーポイント説明資料
(<http://www.eureka.tu.chiba-u.ac.jp/brunel/20051210/mrkondo.pdf>)
- 3) ブルネル・スピリット研究会ホームページ
(http://www.brunel-spirit.net/img/hibiya_rev.pdfほか)
- 4) BBC via Wayback Machine. Retrieved 1 August 2012
(<http://web.archive.org/web/20040204074057/http://www.bbc.co.uk/history/programmes/greatbritons.shtml/>)
- 5) Andrew Clennell, "How Brunel lobby came off the rails - War leader triumphs after vote rigging claims -", The Guardian, 25 November 2002, メディア・ガーディアンホームページ
(<http://media.guardian.co.uk/broadcast/story/0,7493,847092,00.html>)
- 6) イギリスBBCホームページ
(<http://www.bbc.co.uk/schools/primaryhistory/famouspeople/>ほか)
- 7) 国立教育政策研究所、『社会科系教科のカリキュラムの改善に関する研究－諸外国の動向(2)－』、平成16年2月
- 8) (財)教科書研究センター、『イギリスの初等中等教育に関する調査研究報告書』、平成23年3月
- 9) "The national curriculum in England, Framework document, September 2013", (https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/260388/MASTER_final_national_curriculum_11_9_13_2.pdf)
- 10) "Schemes of Work, History at key stage 3",
(http://webarchive.nationalarchives.gov.uk/20090608182316/http://standards.dfes.gov.uk/schemes2/secondary_history/)
- 11) "History 2007 programme of study for Key Stage 3, The history National Curriculum for England for Key Stage 3."
(<http://media.education.gov.uk/assets/files/pdf/h/history%202007%20programme%20of%20study%20for%20key%20stage%203.pdf>)
- 12) Judith Kidd, Rosemary Rees, Ruth Tudor, "Heinemann History Scheme - LIFE IN MEDIEVAL TIMES - BOOK1", 2000, Heinemann
- 13) Judith Kidd, Rosemary Rees, Ruth Tudor, "Heinemann History Scheme - LIFE IN MEDIEVAL TIMES - BOOK1", 2000, Heinemann
- 14) Judith Kidd, Rosemary Rees, Ruth Tudor, "Heinemann History Scheme - INTO THE TWENTIETH CENTURY - BOOK3", 2001, Heinemann
- 15) Elizabeth Sparey, Graham Berry, Peter Jackson, Jo Pearson, "Collins KEY STAGE 3 HISTORY - BOOK1 : 1066-1750", 2010, Collins
- 16) Derrick Murphy, Mark Gosling, Dave Martin, "Collins KEY STAGE 3 HISTORY - BOOK2 : 1750-1918", 2010, Collins
- 17) Alf Wilkinson, Dave Martin, Jo Pearson, Sue Wilkinson, Andrew Wrenn, "Collins KEY STAGE 3 HISTORY - BOOK3 : TWENTIETH CENTURY", 2010, Collins
- 18) 菅建彦、『I.K.ブルネルとR.スティーヴンソン 鉄道技師としての業績を比較する』、技術と社会の関連を巡って:技術史から経営戦略まで(公開研究会・講演会)講演論文、2004年12月、一般社団法人日本機械学会
- 19) Allan Todd, "GCSE Bitesize: History: School History Project -Complete Revision and Practice", 2010, BBC
- 20) David Cameron, "Prime Minister's speech on national infrastructure", 19 March 2012, イギリス政府ホームページ
(<https://www.gov.uk/government/speeches/pm-speech-on-infrastructure>)
- 21) 大石久和、『国土と日本人 災害大国の生き方』、中央公論新社、2012年2月
- 22) 大石久和、『日本人はなぜ大災害を受け止めることができるのかーグローバル時代を生きるための新・日本人論』、海竜社、2011年10月
- 23) 和田卓、『英国の新たな中期道路計画:「道路アクションプラン」』、月刊誌「道路」872号、2013年11月、公益社団法人日本道路協会

本稿は、執筆者個人の見解をもとにまとめられたものであり、所属機関の公式見解を示すものではありません。

森田康夫

現職：国土交通省 国土技術政策総合研究所
建設マネジメント技術研究室 室長