

(財) 自治体国際化協会 ロンドン事務所 マンスリートピック (2012年6月)

長い歴史を持つ魚の運搬人の免許制度の廃止も ～ シティ・オブ・ロンドンの市場

土地価格上昇など背景に、市場の役割見直す自治体

ロンドンの中心部のエリアである「シティ・オブ・ロンドン(City of London)」の自治体「シティ・オブ・ロンドン・コーポレーション(City of London Corporation)」は、下記の3つの卸売市場を所有・運営している。

- ・ビルングスゲート魚市場(Billingsgate Fish Market)……魚の卸売市場
- ・スミスフィールド食肉市場(Smithfield Meat Market)……肉の卸売市場
- ・新スピタルフィールズ青果市場(New Spitalfields Market)……野菜、果物、生花の卸売市場

いずれも何百年もの歴史を持つこれらの市場は、特にレストランなどに食品を卸しており、ロンドンにおける食品の流通で重要な役割を果たしている(ただし、スーパーマーケットは、一般に、生産者から独自に生鮮食品を仕入れているため、これらの卸売市場を利用していない)。卸売市場ではあるが、スーパーマーケットでは手に入らない海外の生鮮食品などを求めて一般の人々も訪れ、ロンドン市民の生活に欠かせない場所となっている。また、ロンドンの歴史の一部を形成する重要な場所として、観光名所にもなっている。

しかし、近年、土地価格の上昇や大手スーパーマーケットとの競争激化などを背景に、シティ・オブ・ロンドン・コーポレーションは、これらの市場の役割を見直す必要性に迫られている。こうした見直しの結果、今後、別の場所に移転する可能性がある市場もある。

時代の流れを受け、これらの市場で働く人々も、海上貨物輸送にコンテナが導入される以前にロンドンの港で働いていた港湾労働者や¹、英国の新聞・出版業界の中心地であった頃のフリート街(Fleet Street)²で働いていた印刷工などと同様の運命を辿る見込みが少なくないのである。本報告書は、シティ・オブ・ロンドンに位置するこれらの市場の長い歴史を紹介すると共に、時代の変化が市場にもたらす要請にシティ・オブ・ロンドン・コーポレーションがどのように応えているかといっ

¹ 次項のカナリー・ウォーフ地区について言及した部分でも述べているように、ロンドン東部のテムズ川沿いの地域は、かつては港湾業で栄えていた。しかし、第二次世界大戦後、コンテナ輸送が一般化すると共に次第に衰退し、多くの港湾労働者が失業した。これらのテムズ川沿いの埠頭は規模が小さく、コンテナを輸送できる大型船舶が停泊できなかったためである。

² また、フリート街とは、シティ・オブ・ロンドン内の通りであり、かつては、新聞社、出版社、印刷業者などが軒を連ねる英メディア界の中心地であった。しかし、1980年代以降、現在までに、これらの新聞社や出版社の大半は、シティ・オブ・ロンドンの東方面のワッピング(Wapping)地区などに移転している。

た点を紹介する。

* * *

ロンドンの自治体の構造は、全域にわたって一層制であり、「バラ(borough)」と呼ばれる 32 の区のほか、シティ・オブ・ロンドンを管轄するシティ・オブ・ロンドン・コーポレーションが存在する³。シティ・オブ・ロンドンは、ロンドン中心部に位置し、金融業の中心地であることなどで世界的に知られている。広さが1平方マイル(約2.6平方キロメートル)であることから、「スクエア・マイル(1平方マイル)」との通称でしばしば呼ばれている。シティ・オブ・ロンドン・コーポレーションは、その歴史を12世紀にまで遡る古い自治体であり、他の自治体にはない独特の仕組みを持っている。

シティ・オブ・ロンドン・コーポレーションで市場の運営を担当する部局は、「市場・消費者保護部(Department of Markets and Consumer Protection)」である。市場・消費者保護部の業務の監視は、シティ・オブ・ロンドンの「市会(City Court of Common Council)」⁴の「市場委員会(Markets Committee)」が行う。

シティ・オブ・ロンドン内の市場の運営に関する規則や習慣は、何世紀も前から続くものが多い。また、これら市場のみを担当する警察組織が、「シティ・オブ・ロンドン市場警察(City of London Markets Constabulary)」との名で設置されている(これは、内務省(Home Office)の管理下に置かれていない幾つかの伝統ある警察組織の一つである。内務省の管轄下に置かれていない警察組織にはほかに、英国交通警察(British Transport Police)などがある)。

免許制度廃止案めぐりポーターと自治体に対立 ～ ビリングスゲート魚市場

ビリングスゲート魚市場は、国内の内陸部にある魚市場としては英国最大である(海岸沿いの地域には、これより規模の大きい魚市場がある)。その名称は、最初にこの市場が設置された場所が、シティ・オブ・ロンドンのビリングスゲート地区(Billingsgate Ward)であったことに由来する。この地区は、テムズ川の北岸に位置し、エリザベス朝の時代(1558～1603年)から、英国の沿岸の海及びより遠方の海から運ばれた魚を販売する市場が立っていた。当初は無許可の市場であったが、1699年に、英国議会で制定された法律(Act of Parliament。以下「英国議会法」という)によって、ビリングスゲート魚市場の設置が公式に規定された。

19世紀半ばまでのビリングスゲート魚市場は、魚を販売する幾つもの屋台が集まる場所であったが、1850年に初めて、市場全体が新たに建設された一つの建物に入った。しかし、この建物は間

³ 32の区とシティ・オブ・ロンドンの上に、グレーター・ロンドン全域を管轄する広域行政体である「グレーター・ロンドン・オーソリティー(Greater London Authority, GLA)」も設置されている。GLAの役割は、交通、経済開発、住宅、都市計画等の分野での戦略策定等である。GLAは、具体的な公共サービスの提供は行わないので、自治体(local authority)ではなく、地域政府(regional government)として位置付けられている。

⁴ 「市会」は、シティ・オブ・ロンドン・コーポレーションの主な意思決定機関であり、任期4年の100名の議員で構成される。シティ・オブ・ロンドン・コーポレーションにはこのほか、限定的な決定権を有する「参事会(Court of Aldermen)」も設置されている。

もなく手狭になったため取り壊され、1875 年には、シティ・オブ・ロンドンの専任建築家であったホーレス・ジョーンズが設計し、同じ場所に建設されたより大きな建物に入った。

さらに時代が下って 1982 年には、シティ・オブ・ロンドンの域外であるロンドン東部のポプラー (Poplar) 地区内のより大きな建物に移転し、現在もこの場所で営業している(場所はシティ・オブ・ロンドン外に移ったが、シティ・オブ・ロンドン・コーポレーションが引き続き市場を所有・運営している)。ポプラー地区に隣接するカナリー・ウォーフ (Canary Wharf) 地区は、テムズ川に面し、かつては港湾業で栄えていたエリアであるが、ちょうどビリングスゲート魚市場が移転した 1980 年代前半以降、現在までに、大金融街に発展している。

昔と同様、現在もビリングスゲート魚市場は活況を呈しているが、訪れる客の変化に合わせ、仕入れる魚の種類も変わってきている。英国人が一般に、便利なスーパーマーケットでの買い物を好む傾向にある一方、ビリングスゲート魚市場には近年、伝統的に魚をよく食べる習慣を持つ移民の人々などが益々多く足を運ぶようになってきている。また、近年の中国市場の拡大を象徴するかのよう、中国人の人々が、中国では獲れない英国の蟹をビリングスゲート魚市場で大量に買い付け、中国に輸出していることなども最近、メディアで伝えられている。

* * *

ビリングスゲート魚市場は今年、シティ・オブ・ロンドン・コーポレーションが、何年もの検討の結果、魚のポーター(運搬人)の免許制度を廃止したことでニュースになった。シティ・オブ・ロンドン・コーポレーションから許可を受けた者のみがビリングスゲート魚市場で魚を運ぶことができるという制度は、1632 年に導入された。さらに、その約 200 年後の 1876 年、シティ・オブ・ロンドンは、同市場のポーターに免許制を導入する条例を制定した。

シティ・オブ・ロンドン・コーポレーションは、この制度について、古い習慣の名残であり⁵、また多大な人件費を生じさせ、魚の卸売業者と市場が利益を拡大することを阻害しているなどと主張していた。ポーターの報酬は、魚の卸売業者から支払われる固定額の賃金と、魚を購入する小売業者またはその他の客から貰う手間賃であるが、シティ・オブ・ロンドン・コーポレーションは、中には週 17 時間の労働で週給が 700 ポンドに達する者もいると主張していた。この制度はまた、家族や親類の「コネ」がなければポーターになるのがほぼ不可能であると言われるほど閉鎖的である点も批判的になっていた。そうした批判を裏付けるように、息子が父の跡を継いでポーターになるという例がこれまで数多く見られてきた⁶。

⁵ ポーターの免許制度が廃止されるまで残っていた古い習慣の一つは、新たにポーターの免許を取得した者が、「1 シリング」の手数料を払うというものであった。「シリング」は、1971 年まで存在していた英国の貨幣単位であり、かつては、ビリングスゲート市場のポーターの免許の取得には、1 シリングの手数料を払う必要があった。1 シリングは 12 ペンスに相当したため、同年にシリングが廃止された後は、1 シリングの代わりに、12 ペンスの手数料を払うことが求められていた。

⁶ このように閉鎖的な制度になっていた理由の一つには、ポーターの免許を発行するのはシティ・オブ・ロンドン・コーポレーションであったが、誰に免許を発行するか決定に、既にポーターとして働いている者の意見が強く反映

一方、ポーター側は、免許制度が廃止され、誰でもビリングスゲート市場で魚を運搬する仕事に就けるようになった場合、ポーターの市場に対する忠誠心、ポーターの間の連帯感や仲間意識が失われると訴えていた。それだけではなく、そうしたポーター間の忠誠心や連帯感があったからこそ可能であった市場の成功も維持できなくなると主張していた。ポーターが加盟する英国最大の労働組合である「ユナイト(Unite)」は、彼らの主張を支持していた。また、労働党のエド・ミリバンド党首も、ポーターに同情的な立場であった。ミリバンド党首は、この件を、「労働者階級のコミュニティ及びその伝統と、強欲なシティ・オブ・ロンドン・コーポレーションとの対立」と見なし、人々が愛情を抱く伝統ある組織や地域コミュニティを資本主義の破壊的な影響から守ることを訴える「青い労働党(Blue Labour)」⁷の理念に通じるものがあると考えていた。

このようにポーターを支持する声があったにも関わらず、2012年4月、シティ・オブ・ロンドン・コーポレーションは、ビリングスゲート魚市場のポーターの免許制度を規定した条例を廃止し、長い歴史を持つこの制度に終止符を打った。免許制度廃止前のビリングスゲート魚市場のポーターの数は102人であった。

建築物保護団体の訴えで取り壊し逃れる ～ スミスフィールド食肉市場

スミスフィールド食肉市場は、シティ・オブ・ロンドンの北部チャーターハウス通り(Charterhouse Street)に位置する800年以上の歴史を持つ市場である。最初は牛を売る屋外の家畜市場として始まったが、ビクトリア朝期の1852年に制定された英国議会法の規定に従って、現在のロンドン・イズリントン(Islington)区内の場所に移転した⁸。

これによって空き地となったチャーターハウス通り沿いの場所には、1860年の英国議会法によって、新たに食肉市場が設置された。新しい市場のために、前述のシティ・オブ・ロンドンの専任建築家ホーレス・ジョーンズの設計で2つの建物が建築され、1868年に完工した。市場のすぐ近くには、建設されたばかりの地下鉄ファーリンドン(Farringdon)駅があった(ファーリンドン駅は、世界最古の地下鉄であるメトロポリタン線の終着駅として建設され、1863年に開業した)。

スミスフィールド食肉市場は、現在でもビクトリア朝期から変わらぬ雰囲気を保っており、そのことは、訪れる人々にとってのこの市場の魅力の一つである。しかし、1990年代には、新たに制定された食肉の取り扱いに関するEU法の規定に従って、建物の大規模な改修が行われたことがある。一方、街中にあるため、市場周辺の道路が常に混雑していること、道が狭いことなどは、肉運搬用トラックが出入りするには理想的ではないが、こうした事情は改善されていない。ロンドン中心部の道路

されていたことなどが挙げられる。また、免許を取得した者が、どの卸売業者のポーターとして働くかは労働組合が決定していたため、例え「よそ者」がポーターの免許を取得したとしても、仕事を与えられない可能性があった。

⁷ 「青い労働党」とは、労働党の一部の議員、学者などが提唱している理念であり、エド・ミリバンド党首も支持している。様々な分野の問題で、伝統や文化の重視など、より保守的な政策を採り入れることにより、労働者階級及び中産階級の労働党への支持を回復することを目指す。

⁸ 移転した市場は、「ロンドン牛市場(Metropolitan Cattle Market)」との名称で1855年から営業を開始したが、1963年に閉鎖され、取り壊された。

の混雑に関しては、2003年2月、ケン・リビングストン・ロンドン市長(当時)が、「道路混雑料金制度(Congestion Charge)」⁹を導入し、その解消を図った。しかし、スミスフィールド食肉市場の食肉販売業者からは、課金時間が始まる午前7時前に買い物を終えて帰る人々が見られるようになったとして、同制度の業務への影響に不満を漏らす声も聞こえている。

また、数年前には、シティ・オブ・ロンドン・コーポレーションが、スミスフィールド食肉市場の一部を取り壊し、オフィスビルを建設することを計画しながら、実行に至らなかったこともあった。この市場では、前述のように1860年代に2つの建物が建設された後(これら2つの建物に入っている市場は「中央市場(Central Markets)」と呼ばれる)、1870、1880年代に幾つかの建物が追加して建てられた。取り壊しが計画されていたのは、後から建設された建物の一部である。しかし、歴史的建築物の保護を訴えるキャンペーン・グループは、計画に反対し、これら建物を保護対象建築物(listed buildings)¹⁰に指定するよう政府に申請した。その結果、2005年3月、当事の労働党政権は、申請があった建物の一部を保護対象建築物に指定した。さらに、2007年11月～2008年1月に、中央政府の指示で同計画に関する「公式調査(public inquiry)」¹¹が開かれた後、2008年8月、ヘーゼル・ブリアーズ・コミュニティ・地方自治大臣(当事)は、シティ・オブ・ロンドン・コーポレーションによるこの計画に開発許可を与えないことを決定した。同大臣は、その理由として、取り壊しが計画されていた建物が、街の景観と個性の形成に「多大な貢献」をしていることを挙げていた。

こうして一部取り壊しは逃れたが、ロンドンの近年の土地価格の上昇や、食肉販売業者の一部から、より出入りが簡単なロンドン郊外へ市場が移転することを望む声が聞かれていることなどを考えると、長い歴史を持つこの市場が、今後もロンドン中心部に残り続けるかどうかは不透明である。

青果市場と若者に人気のマーケット ～ 2つのスピタルフィールズ市場

新スピタルフィールズ青果市場は、イングランド東部ウォルサム・フォレスト(Waltham Forest)区のレイトン(Leyton)地区にある野菜、果物、生花の卸売市場である。欧州最大の野菜、果物、生花の卸売市場であるが、シティ・オブ・ロンドン・コーポレーションが運営する卸売市場の中では、これまで説明した2つの市場に比べると、あまり知られていない。

この市場は、シティ・オブ・ロンドンとタワー・ハムレッツ(Tower Hamlets)区の境界に位置するスピタルフィールズ(Spitalfields)地区にあった「スピタルフィールズ青果市場(Spitalfields Market)」が、1991年に現在の場所へ移転し、それに伴い、名称を変更したものである。ピリングスゲート魚市場と同様、他の自治体の管轄地域へ移転した後も、シティ・オブ・ロンドン・コーポレーションが所有・

⁹ 「道路混雑料金制度」とは、道路混雑解消を目的に、ロンドン中心部を通る車両から通行料を徴収する制度。現在の料金は、前払いなら1日10ポンドで、後払いの場合は同12ポンド。課金時間は午前7時～午後6時。

¹⁰ 歴史的、建築的観点から価値を有すると政府が認め、保護対象に指定した建築物のこと。特別な許可がない限り、取り壊し、改装などを行うことは禁じられている。

¹¹ 「公式調査(public inquiry)」とは、特定の出来事や計画などに関して政府の指示で行われる公式な調査。調査対象となるケースの例には、多数の死者が発生した公共交通機関での事故、大規模な土地開発計画等がある。調査の結果は報告書の形で政府に提出され、一般に公開される。調査に当たるのは、政府から任命を受けた者(裁判官などが多い)が議長を務める調査チームである。

運営している。現在の場所は、2012 年ロンドンオリンピックの主会場であるオリンピック・パークに隣接している

新スピタルフィールズ青果市場の起源であるスピタルフィールズ青果市場は、1682 年に当時のイングランド王が王の勅許状(royal charter)を発行し、一般人の男性に、屋外市場を設置する許可を与えたことから始まった。それから約 200 年間、同市場は、野菜や果物を売る多くの屋台が並ぶ場所であったが、1887 年には、この土地の借地権を得た元露天商の男性が建設した建物の中に入った。さらに、1920 年からは、シティ・オブ・ロンドン・コーポレーションが同市場を所有・運営するようになり、1926 年には建物の拡張が行われた。しかし、それでも手狭になったため、前述のように、1991 年に東ロンドンに移転することになった。

青果市場の移転に伴い、スピタルフィールズ青果市場が位置していた場所は、新たに「オールド・スピタルフィールズ・マーケット(Old Spitalfields Market)」との名称に変更され、骨董品や衣料品、レコード等を販売するマーケットに生まれ変わった。スピタルフィールズ地区は、ナイトクラブやギャラリーなどが並ぶ若者に人気の通り「ブリック・レーン(Brick Lane)」があることなどで知られているが、オールド・スピタルフィールズ・マーケットは、そうしたファッショナブルな同地区の中でも特に人気の場所となっている。マーケットには、バーやレストランも併設されており、平日には、付近の金融街で働く人々がしばしば利用している。

オールド・スピタルフィールズ・マーケットは、現在もシティ・オブ・ロンドン・コーポレーションが所有しているが、運営は民間会社に委託されている。前項で述べたスミスフィールド食肉市場のケースとは異なり、オールド・スピタルフィールズ・マーケットでは、2003 年に市場の建物の一部が取り壊され、近代的なオフィスビルが建設された。取り壊されたのは、市場の建物のうち、1926 年に拡張された部分であり、地元住民が開発許可に対する異議申し立てを行うなど反対運動があったにも関わらず、シティ・オブ・ロンドン・コーポレーションは計画を実行した。新たに建設されたビルは、著名な建築家ノーマン・フォスター氏が設計した。

計画が実行される前は、新たにオフィスビルが加わることによって、マーケットの雰囲気が変わるとの懸念の声も聞かれていた。しかし、現在も、1926 年に拡張された建物のファサード(建物の正面の構造)の一部は残されており、また何より、以前と変わらず多くの人が訪れていることが、近代的なビルが加わってもマーケットの魅力が損なわれなかったことを証明している。

豪華なデザインで知られるショッピング街 ～ レドンホール市場

シティ・オブ・ロンドン・コーポレーションは、上記 3 つの卸売市場のほか、その歴史を 14 世紀にまで遡ることができる小売市場であるレドンホール市場(Leadenhall Market)を所有・運営している。地下鉄モニュメント(Monument)駅などに近いこの市場は、一つの建物に入っているのではなく、小売店が並ぶ幾つかの小さな通りが屋根で覆われたショッピングアーケードである。この屋根を含め、現在見ることができる豪華で華麗な同市場のデザインは、ビクトリア朝期の 1881 年に前述の建

建築家ホーレス・ジョーンズが設計し、1991年に改装されたものである。金融街の真ん中に位置するという立地条件、そして恐らくはこの豪華なデザインが醸し出す高級感も手伝って、かつては肉や穀物、乳製品などを売る庶民的な市場だったのが、現在は、高所得者向けの店が並ぶショッピング街に様変わりしている(もともと、こうした店に混じって、現在でもチーズ店や肉屋などの店も軒を並べている)。レドンホール市場はまた、映画や音楽ビデオの撮影などにもしばしば使われている。

自治体の大規模再開発計画を住民が阻止 ～ 青果市場移転後のコベント・ガーデン地区

シティ・オブ・ロンドン・コーポレーションが所有・運営する市場ではないが、最後に、ロンドン南部ナイン・エルムス(Nine Elms)地区に移転した野菜、果物、生花の卸売市場「新コベント・ガーデン青果市場(New Covent Garden Market)」について触れる。この市場は、ロンドン外の野菜、果物、生花の小売商の40%に卸売りを行っている大規模な市場である。運営は、「コベント・ガーデン市場運営機構(Covent Garden Market Authority)」が行っている。同機構は、環境・食糧・田園地域省(Department for Environment, Food and Rural Affairs, DEFRA)の管理下にある法的地位を有する法人組織で、1961年に設置された。

新コベント・ガーデン青果市場はもともと、「コベント・ガーデン青果市場(Covent Garden Market)」との名称で、ロンドン中心部のウェストミンスター(Westminster)区のコベント・ガーデン地区に位置していたが、1974年に、ナイン・エルムス地区にあった機関車の車両製造工場の跡地に移転した(この工場は、当時存在していた国営鉄道会社ブリティッシュ・レールが1968年に蒸気機関車の運行を取りやめて以来、使われていなかった。ブリティッシュ・レールは1990年に民営化されている)。

同市場が移転した後のコベント・ガーデン地区は、現在までに、小売産業と文化・娯楽の中心地として大規模な再開発を遂げている。特に、1990年代に、同地区にあるロイヤル・オペラの本拠地であるロイヤル・オペラ・ハウスが大規模な改装を行ったことは、大きな話題を呼んだ。

こうしたコベント・ガーデン地区の発展は、地域住民の力(people power)によって可能になったものである。と言うのは、1960年代後半～1970年代半ばにかけ、当時のグレーター・ロンドンの自治体であったグレーター・ロンドン・カウンシル(Greater London Council, GLC)が、コベント・ガーデン市場が移転した後の同地区の大規模な再開発を計画し、地域の雰囲気を壊すようなコンクリート製の集合住宅や会議場などを建設しようとしていたが、地域住民の反対に遭い、断念したという経緯があったためである。これとちょうど同時期に、ロンドン中心部に位置する鉄道駅であるユーストン駅で、古代建築様式を取り入れた駅舎が取り壊され、無機質なコンクリート製の駅舎が新たに建設された。新しい駅舎は、このすぐ後に駅周辺に建設されたオフィスビルなどと共に、「殺風景で醜いデザイン」であるなどとして酷評された。コベント・ガーデン地区の再開発計画に対して強い反対の声が上がった理由の一つは、住民の間に、ユーストン駅でのこうした事態を繰り返されたくないという思いがあったためである。

