

## 馬車と鹿肉

—近世ロンドンにおける社交世界の展開—

中野 忠

### はじめに

イングランド都市の歴史において、17世紀末期から19世紀初頭に至るいわゆる「長期の18世紀」は、一つの画期をなす。<sup>1)</sup> 中世都市とは異なった機能や様態をもつ都市が出現してきたという意味では、それはある種の「都市化」の時代だった。この都市化の過程がいつから始まったかについては、大いに議論の余地がある。だが工業都市の急激な成長により特徴づけられる19世紀以降の都市化と比べれば、少くとも18世紀中頃までのそれが、スピードの点でも規模からみてもずっと緩やかなものだったことは疑いない。唯一の例外はロンドンであった。16世紀から成長を始めたロndonは、その後も拡大を続け、18世紀にはヨーロッパ最大の都市へと成長していく。<sup>2)</sup> 都市化は、まずはこの巨大都市ロンドンを震源地として展開されることになる。

ロンドンはまだ規模の点で巨大化しただけではなかった。商業革命とそれがもたらす富、織物や嗜好品・陶磁器などの新しい消費財の出現、医学や法学の専門職の広がり、印刷・出版文化の成熟、コーヒーハウスやプレジャー・ガーデンなどの新しいコミュニケーション空間の形成、治療や音楽などのサービス産業の展開などによって、ロンドン消費の場としての重要性を大きく高めることになった。長期の18世紀の都市化は、こうした新しい消費文化の出現、「消費革命」と密接に連動しながら進行したのである。<sup>3)</sup>

1) 代表的な18世紀都市に関するモノグラフとしては、Corfield, P. J., *Impact of English Towns 1700-1800* (Oxford, 1982)；コーフィールド [著]／坂巻清・松塚俊三訳『イギリス都市の衝撃：1700-1800年』(三嶺書房、1989)；Borsay, Peter, *The English Urban Renaissance. Culture and Society in the Provincial Town, 1660-1770* (Oxford, 1989)；Sweet, Rosemary, *The English Town, 1680-1840: Government, Society and Culture* (Harlow, 1999)；Ellis, Joyce, *The Georgian Town 1680-1840* (Basingstoke, 2001)；エリス [著]／松塚俊三・小西恵美・三時真紀子訳『長い18世紀のイギリス都市1680-1840』(法政大学出版局、2008)。

2) De Vries, Jan, *European Urbanization, 1500-1800* (London, 1984)。

3) 18世紀消費革命に関する研究も膨大な数にのぼるが、その出発点となった次の二つだけをあげておく。Fisher, F. J., *The development of London as a centre of conspicuous consumption in the six-*

モノやサービスの面だけでなく、都市における社会関係のあり方にも大きな変化がみられた。首都の膨張は、上は宮廷に出仕したり社交生活を楽しむために訪れる貴族やジェントリから、下は生活の最後の手立てを求めて流れ込んでくる貧民までを含む、大量の移人民により支えられていた。今や50万人を超える人口を抱え匿名性を高めつつあるこの巨大都市では、人々は身分の上下に関わりなく、農村にはない自由を享受できた。また拡大するロンドン経済の競争的環境は成功者と失敗者の絶えざる交替を促し、勝ち残った者は厚い「中位の階層」の人々の隊伍に加わっていった。

こうした状況のもとでは、既存の地位や位階のシステム、さらには個人のアイデンティティそのものまで、曖昧なものになっていく傾向があった。消費文化の展開は、そうした曖昧さをさらに強める力となった。大都市の匿名性、市場経済や消費の広がりのおかげで、人々は新しい人と人との結びつき方、信頼関係、社交のスタイルを築きあげていかねばならなかった。それはどのようなものだったのだろうか。本稿の課題は、特に王政復古期以後の半世紀<sup>4)</sup>ほどのロンドンに焦点を絞って、新しい都市社会と都市的生活様式の一端を、「馬車」というレンズを通してより具体的に明らかにすることにある。

### (1) ロンドンの交通渋滞—新しい都市問題

王政復古直後のロンドンはペストと大火という大厄災に見舞われた。特に1666年の大火によって、市壁内の四分の三は灰燼に帰し、壊滅的ともいえる打撃を受けた。ロンドン市は再建に向けて方策を練るが、そのための財源を確保することが何よりも先決問題であった。だがロンドン市の財政は、すでに王政復古以前から深刻な危機に陥っていた。財政立て直しの道を探ろうと、ロンドン市は専門の委員会や監査人に何度か市の財政状況に関する調査報告書を提出させたり、意見を具申させたりした。そのなかで、財政悪化を招いた要因の一つとして、次のような点が指摘されている。<sup>5)</sup>

テムズ川保全法廷を開催するための費用がここ数年非常に高騰し、年間4～500ポンドをくだらない。会議用馬車および船の雇い賃、随行費、陪審会議への出席その他の付随する出費を

teenth and seventeenth centuries', *Transactions of the Royal Historical Society*, 4th ser., 30 (1948), pp. 37-50/フィッシャー [著]; 浅田実訳『十六・七世紀の英国経済』(未來社、1971)、121-52ページ; Mckendrick, N., Brewer, J. and Plumb, J. H., *The Birth of a Consumer Society. The Commercialization of Eighteenth Century England* (London, 1983). しかし「消費革命」の過大な評価に対しては、様々な批判も寄せられてきた。ポストモダニズムの後退も反映する最近の例として、White, J., 'A world of goods? The "consumption turn" and eighteenth century British history', *Cultural and Social History*, vol. 3, no. 1 (2006), pp. 93-104.

4) 王政復古期ロンドンの概観については、さしあたり次を参照のこと。中野忠「王政復古期以後のロンドン社会—安定をめぐる議論の視座から—」イギリス都市・農村共同体研究会編『巨大都市ロンドンの勃興』(刀水書房、1999)、101-35ページ。

5) CLRO, Misc. MS. 260. 6 (Report of Commissioners, 1668).

含め、これは300ポンドを超えない程度に引き下げられるべきである。

今後いっさい、市の議会担当役人は会議用貸馬車、船の雇い賃、接待費、その他の個人的支出（近年、その額は年間100ポンド以上にのぼっている）について、請求書を作ったり要求したりすべきでない。これらの支出については、以前に市参事会の条例によりきめられた20ポンドの報酬に加えて、年間30ポンドだけ四季ごとに支払われるべきである。

市長や市参事会員の御者には、テムズ川保全会議、国王の顧問会議の席についたり、ウェストミンスター会議その他の公的職務に就くために出かけた時には、手当が与えられるのが通例であったが、以後これを廃止する。また同様に、市長の会議に出席するために役人が馬車を雇う費用もこのところ年間およそ120ポンドにも達するようになっており、これも以後、廃止する。市長の会議に出席する役人を馬車で運ぶようになったのは最近のことにすぎない。役職者が以前のように公然と目に見えるように徒歩で会議場に向かわなければ、市長や市の公務に益するところはほとんどない。

このように、委員会は財政悪化を招いた諸々の要因のなかに、都市役人の馬車利用の慣行の広がりを見せているのである。馬車利用の普及は「最近のこと」であった。だがすでに内乱期以前に馬車が首都の抱える大問題になっていたことは、チャールズ1世の1636年に発布された布告からも明かである。<sup>6)</sup> それによれば、シティとウェストミンスター、およびその郊外で利用される貸馬車（辻馬車）hackney coachはおびただしい数にのぼり、国王、貴族その他高位の人々が道を通るのに大きな障害となっているばかりか、道そのものが傷み、舗装は壊されている。そのため一般人の通行も妨げられ、干草、飼料などの値段の高騰を招く状況が生まれていた。そこで枢密院との協議のうえ、これを是正するために、次のような命令が発せられることになった。次の洗礼者ヨハネの祝日より以降、ロンドンとウェストミンスターまたはその郊外から少なくとも3マイル遠方まで旅行する場合を除き、貸馬車も辻馬車も、その使用を禁止する。また馬車の所有者本人を除き、ロンドンとウェストミンスターおよびその郊外の通りでは、馬車で移動してはならない、というものである。

この布告で問題とされているのは、貴頭の通行に対する妨害、道路の損壊とそれに付随した物価騰貴である。しかし貸馬車は都市住民の日々の暮らしにも甚大な被害を及ぼすものとみられるようになった。その状況は、商取引が集中する王立取引所に近いため、辻馬車が集まるコーンヒル区でまず深刻となった。この区の審問告発に貸（辻）馬車についての苦情が最初に寄せられるのは1647年のことである。それ以後、多少の文言の変更を加えながら、ほとんど毎年告発されている。たとえば、

6) Larkin, J. F. and Hughes, P. L. (eds.), *Stuart Royal Proclamation*, vol. II, pp. 494-95. チャールズ1世の初期(1625年)には貸馬車が駐留することもなく、貸馬車はせいぜい20台だった、との記述もある。Ibid., p. 495 note 1.

われわれはジョン・ウォーカー、ウィリアム・マシュウズらを告発する。彼らはスミスワールドのコックレーンやその他の場所において辻馬車を寄せて客待ちしており、通行人の多大な妨害となり、近辺の住人の迷惑となっている。(1647年)

ホルボーンに住む寡婦マーガレット・セリジョン……ホルボーンフルウッドに住むヘンリー・ジャクソン……オルダースゲイト外区の鷹の標識のある貸馬車屋リチャード・エッグ、チャンセラー・レーンのウィリアム・ライトその他の人々を告発する。彼らは自分の馬車と馬を送ってコーンヒルで客待ちをさせ、近辺の住人と通行人に大きな迷惑を及ぼしている。(1647年)

我々は貸馬車屋による多大な迷惑行為を告発する。彼らは馬車と馬を王立取引所の前およびこの区の他の場所に留めて客待ちをしており、商人にも住人にも大きな損害を及ぼしている。(1648年)

我々は貸馬車屋による多大な迷惑行為を告発する。彼らは王立取引所の前やこの区のその他の場所で馬車や馬を留めて客待ちをし、それによって商人やその他の人々が妨害を受け、取引所への行き来に難儀している。また区の住民は入口を馬車がふさぎ、迷惑を被っている。(1649年)

われわれはストランドに住むウィリアム・ベッドフォード、その奉公人トマス・パルマー、コヴェント・ガーデンのレッドフォードバリ・ストリート……など(以下に記す数人の)貸馬車屋を告発する。彼らは馬と馬車を取引所および区内のその他の場所に留めて客待ちし、取引所に行き来する人々に多大な迷惑を及ぼしている。この区の店舗主や住民の一般的な苦情に基づいて事態が改善されることは切なる願いである。(1650年)

我々は親方ジョージ・フランクおよびその奉公人ウィリアム・バリー……らの貸馬車屋を告発する。彼らは馬車と馬をいつも取引所の前、店舗主の入口や家の前に留めて客待ちをしており、取引所やこの区の店に行き来する商人、その他の人に多大な損害と迷惑を及ぼしている。この区の住人全体の訴える苦情であり、改善を切望する。(1651年)<sup>7)</sup>

王政復古後も、こうした苦情や不平はやむどころか、ますます激しくなった。

我々は貸馬車屋のウィリアム・リチャードソンら……を告発する。彼らは最近の国王布告の命令と慣習に反して、コーンヒル区の大通りを主な客待ちの場所の一つとして馬車と馬を留めており、そのため近辺の住民の店が妨害を受けるだけでなく、道の舗装も劣化し、誰もが利用する通りなのに通行人が難渋し、喧嘩まで起こっている。(1660年)<sup>8)</sup>

貸馬車問題は、浮浪者の存在と並んでコーンヒル区の抱える大きな悩みだった。1661年には、これらの問題に対処するために年々交代する「見張り役 warden, warder」なる役職を設けることが提案されている。<sup>9)</sup> 大火後、一時はこうした苦情は沈静化するが、70年

7) GL, MS. 4069/1 (Cornhill Ward), fols. 238, 240, 242v, 245, 253.

8) GL, MS. 4069/2, fol. 280v. 同様な告発の例として、GL, MS. 4069/2, fol. 284v. 貸馬車だけでなく、荷馬車 cart についても同様な苦情が寄せられている。GL, MS. 4069/2, fol. 280. しかし残存する区審問記録から見る限り、他の区ではこの時期には同様な苦情は見られない。

9) GL, MS. 4069/2, fol. 280.



代、80年代にはまた区の審問記録に登場する。その中には、馬車の利用に関する新しい言及もある。たとえば、1675年の審問記録には次のような記述が見える。

この審問では、コーンヒル区の住民と店主が多数の浮浪者、乞食、その他の無宿人により被害を受けている被害や迷惑行為について、また通り、とりわけ取引所界隈の貸馬車について、深刻な苦情が提出された。そのためにジェントリは自分の馬車に自由に乗り降りできない有様である。店舗主もその客たちも店の出入りができないし、商人も取引所に入出入りできない。この審問集会は、こうした状況を改善するには、区のために働く見張り役職をもうけ、区長が審問役や市会議員数名とともに市長と市参事会員と相談し、この区の重大かつ醜悪な悪弊と無法を迅速かつ効果的に是正・改善する方策を練るべきであると考えた。[強調点、中野] (1675年)<sup>10)</sup>

17世紀後半には、コーンヒル区の問題の原因となったのは、無法な貸馬車屋の馬車だけではなく、「ジェントルマンの馬車」、個人が所有する馬車もまた、この混乱に加わるようになっていたのである。ロンドンでは明らかに交通の渋滞や騒音・治安悪化などの環境悪化に悩まされ始めていた。これは中世都市の時代には経験したことのない固有の「都市問題」だったといつてよい。<sup>11)</sup>

## (2) 馬車への需要と規制

1636年の布告が何の実効性ももたなかったことは、その後に相次いで出されたこれらコーンヒル区の苦情からも明らかである。王政復古期までに、馬車はロンドンの日常風景の一つとなっていた。貸馬車の利用を禁止することはもはや不可能だった。そこで王権は認可制によって貸馬車屋を制限する方策を思いついた。ロンドン近郊の道路や下水溝などの維持・修繕に関する1662年の制定法のなかで、この認可制度が導入されることになる。ロンドン、ウェストミンスター、および「死亡表内の教区」で営業する貸馬車屋は、この法の規定する業務の監督・執行のために任命された委員から年々5ポンド支払って営業許可を受けること、1日当たり10シリング、1時間当たり8ペンス以上の賃金をとらないこと、ジェントルマンその他の人々は、法学院からセント・ジェイムズまたはウェストミンスター市までの貸馬車利用をしないこと、認可は貸馬車業を本業とするものだけに与えられること、認可を与える委員は業者の名前と住所をたえず確認し、不正を見つけやすくするように、認可を明示する標識を馬車に付けさせること、などを規定するものだった。この法では認可の数は400を超えないものとされた。<sup>12)</sup>

10) GL, MS. 4069/2, fol. 325v.

11) ロンドンの辻馬車についての最近の研究として、次も参照せよ。Jenner, Mark, 'Circulation and disorder. London streets and Hackney coaches, c. 1640-c. 1740', in T. Hitchcock and H. Shore (eds.), *The Street of London from the Great Fire to the Great Stink* (London, 2003), pp. 40-53; Cockayne, E., *Hubbub, Filth, Noise & Stench in England 1600-1770* (New Haven & London, 2007), pp. 169-80.

営業認可を受けた400人の貸馬車業者の住所を見ると、後に見る厩舎と同様、そのほとんどがスミスフィールド、ホルボーン、ピカデリー、ロングエーカー、ハイマーケットなどロンドンの西側の市壁外教区やウェストミンスターの諸教区に集中しており、東部にはみられない。<sup>13)</sup> 貸馬車の最大の顧客はウェストエンド近辺に住む、あるいは職場をもつ住人であったことを推測させる。

400台という数は増大するロンドンの貸馬車需要を満たすには程遠かった。馬車業者の強い要請もあって、1693年には新たな制定法が作られ (5 & 6 Gul. & Mar. c. 22. IV-V)、営業認可数は700台にまで増やされた。もっとも、王室がこの認可を拡大した背景には、交通渋滞の解消や貸馬車業者の困窮の改善だけでなく、この認可制度がもたらす膨大な財政収入があったことも見逃してはなるまい。<sup>14)</sup>

なぜこの時期のロンドンで馬車利用はかくも急速に広がったのだろうか。馬車はけっして17世紀の発明ではなく、16世紀にも人を運ぶ手段として使われていた。だがそれは王侯貴族や外交使節などの用いる特別なものだった。高位の身分のものが陸上を移動する手段としては、馬や馬車のほかにも、前後の人間が担ぐ輿litterや馬の引く輿horsed litter、16世紀に大陸から入ってきた椅子駕籠sedan chairなどがあり、それぞれに利用価値があった。たとえば人の担ぐ椅子駕籠は、スピートは遅くとも揺れが少なく、馬車に耐えられない病人や女性の近距離移動には向いていた。また衆人の目を長く引き付けやすいため、権威・権力を誇示する儀礼的な目的にかなう側面もあった。<sup>15)</sup> そのため、椅子駕籠は18世紀にも利用され続けた。<sup>16)</sup> だがそれは結局、馬車を補足する役割を演ずるものにしかなかった。

貸馬車利用が急速に広がった理由の一つには、ロンドンの地理的拡大の帰結という側面もあった。王権による度重なる禁止や規制にもかかわらず、市壁外のロンドンには次々と新しい住宅が建てられ、住民や滞在者が急増した。とりわけ前期ステュアート朝以降顕著

12) BL, Harleian MSS. 6839, fol. 63; An Act for repairing the High wayes and Sewers and for paving and keeping clean of the Streets in and about the Cities of London & Westminster and for reforming of Annoyances and Disorders in the Streets of and places adjacent to the said Cities and for the Regulating and Licensing of [Hackey (sic.)] Coaches and for the enlarging of several strait and inconvenient Street and Passages, in *The Statutes of the Realm*, Vol. V., pp. 351-353.

13) Anon., *A List of the 400 Hackney-Coaches, Licensed in July and August, 1662* (London, 1664) [EEBO], passim.

14) Anon., *The Case of the Antient Hackney-Coachmen* (London, 1665); *The Right of the City of London And their Proceedings touching the Regulation of Hackny (sic)-Coaches, standing in the said City and Liberties thereof* (London, 1692/3) (BL, 816. m12. 155 & 161).

15) たとえば、ジェイムズ1世の時代、プロテスタント住民の怒号の中をスペインの大使はロンドン市内を輿に乗って行進した。Parkes, Joan, *Travel in England in the Seventeenth Century* (Oxford, 1925), pp. 69-70; Peacham, Henry, *Coach and Sedan, Pleasantly Disputing for Place and Precedence: The Brewers-Cart being Moderator* (London, 1636) [EEBO]; Margeston, *op. cit.*, p. 31.

16) セダンチェアによる運送にも免許制があり、貸馬車の認可数が800に増やされたのと同じ年の1710年に、200から300に増やされた。Spence, Craig, *London in the 1690s. A Social Atlas* (London, 2000), p. 36.

な発展をみたのは、シティとウェストミンスターを結ぶ地域である。<sup>17)</sup> ウェストエンドは貴族やジェントリが居住するファッションナブルな場所として成長を遂げつつあった。ウェストミンスターはホワイトホールや議事堂、裁判所がある政治の中心地としてばかりでなく、経済的にも重要性を高め、シティの商工業者との間には強い繋がりも生まれてきた。新しい住民だけでなく、公務や裁判のために上京するもの、観光客や買い物客などの一時的滞在者も増え、彼ら彼女らをも顧客とする商店、宿泊所などがその数を増した。新開地での商業活動の中核となったのが、従来からの取引所の利益に反すると反対するシティの商人たちの抗議を押し切って、1609年、ロバート・セシル卿によって設立された新取引所 New Exchange または「イギリス人のバース Britain's Bourse」である。そこには100軒もの店が軒を連ね、贅沢な商品を顧客に提供していた。<sup>18)</sup>

17世紀のロンドンには、いまだにどこからでも徒歩で行き来可能な範囲内にあった。とはいえ、市壁内の商業地とウェストミンスターの間を徒歩で、場合によっては一日に数度、往復することは、現実にはかならずしも容易ではなかった。役人や貿易会社の経営に関わる商人たちの間では、居住場所と職場を別にする人々の数も増えていた。ビジネスのための移動にはスピードも要求された。仕事のためばかりでなく、買い物をしたり、劇場やコーヒーハウスに通ったり、リフレッシュのために出かけたりする場所も、数と種類を増すとともに、居住の場所との距離も広がる傾向にあった。中心部の混雑や煤煙を避けて、健康のために戸外の緑地で新鮮な空気を求めたり、オープンスペースで散歩することは、一種の流行になっていた。ハイドパーク、セントジェームズ・パークなどの公園は整備され、貴族やジェントルマンだけでなく、彼らの流儀を受け入れることのできる上層の市民層にも参入できる娯楽の場所となりつつあった。<sup>19)</sup> 貸馬車はそうした人々に対して、テムズ川の川船と並んで、手軽で便利な移動手段を提供したのである。<sup>20)</sup>

### (3) 駅馬車—ロンドン社交圏の拡大

馬車はロンドンの市内だけで利用されたわけではなかった。それはロンドンと地方を定

17) ウェストエンド発展の概観については、次を参照せよ。Brett-James, Norman G., *The Growth of Stuart London* (London, 1935), chaps. v, vi; Stone, L., 'The residential development of the West End of London in the seventeenth Century', in B. C. Malament (ed.), *After the Reformation* (Philadelphia, 1980), pp. 167-212; Merritt, J. F., *The Social World of Early Modern Westminster. Abbey, Court and Community, 1525-1640* (Manchester & New York, 2005), esp. chaps. 5 & 6.

18) 新取引所については、Saunders, Ann, 'The organization of the Exchange', in ditto (ed.), *Royal Exchange* (London, 1997), pp. 94-95; Merritt, *op. cit.*, pp. 156-59; Peck, L. L., *Consuming Splendor. Society and Culture in Seventeenth-Century England* (Cambridge, 2005), pp. 42-61.

19) Merritt, *op. cit.*, pp. 164-67; Williams, Laura, "To recreate and refresh their dulled spirits in the sweet and wholesome ayre": green space and the growth of the city', in J. F. Merritt (ed.), *Imagining Early Modern London. Perceptions & Portrayals of the City from Stow to Strype 1598-1720* (Cambridge, 2001), esp., pp. 187-96.

20) 川船輸送については、Parkes, *op. cit.*, pp. 96-106; Spence, *op. cit.*, pp. 37-39.

期的に結ぶ重要な交通手段としても、この時代に発展をみた。この駅馬車の制度がいつできたのかについては議論がわかれる。しかし17世紀前半にはロンドンと地方の間の人の陸上移動に関し、馬車その他による何らかの定期的な行き来があったことは、当時の文献からも明らかである。1637年に刊行されたジョン・テイラーの『運送業者の世界』はその最も古いものの一つであるが、たとえば、Aの項目は次のような記述から始まる。<sup>21)</sup>

セント・オールバンズの運送業者は毎週金曜、オルダースゲイト通りの孔雀の看板のある宿に到着する。この日にはまた、コーチもセント・オールバンズから同じ通りのベル亭に到着する。この馬車は毎週火曜、そこで旅客も乗せる。

アビンドンの運送業者はブレッドストリートのジョージ亭で泊まる。彼らは毎週水曜に到着して木曜日に出発する。

バッキンガムシャのエイルズバリの運送業者はホルボーン橋近くのジョージ亭、ストランドのスワン亭、聖クレメント教会後ろのエンジェル亭、ホルボーンのベル亭で泊まる。彼らはこれらの宿屋の一つに一日おきに滞在する。

タイトルにもあるように、このパンフレットは交通の案内書というよりロンドンの宿屋・宿泊所のリストであり、「運送業者 carriers」には行商人や郵便配達夫まで含まれている。セント・オールバンズの例からは、そのなかには定期に運行する馬車もあったことが推定されるが、それが後の駅馬車と同じものであるかどうかは、明らかでない。

内乱期を経て1681年、このパンフレットより一層運行表に近づいたリストがトマス・デローヌにより発刊された。この時期の首都圏から発着する陸上交通便を網羅したものである。<sup>22)</sup> ここには645人の運送業者、212人の馬車業者 coachmen、あわせて805人（二つを兼業するものあり）の名前が、267方面への行先とともに記されている。そのうち最も頻繁に往来のあったと思われる二つの路線を例にあげておこう。

#### バースとブリストル

サンダース氏とドリユー氏のコーチはチャリングクロス近くのチェッカー亭に月曜に到着し、火曜に出発する。／ロバート・トビイのコーチはサマセットハウス近くのスワン亭に水曜と土曜に到着し、月曜と木曜に出発する。／トマス・ボルデン、ロバート・トビイ、およびブース氏はストランドのベル亭に夏季は火曜、水曜、土曜に到着し、月曜、水曜、金曜に出発する。／トマス・ボルデン、ロバート・トビイ、およびブース氏は、ストランドのトルボット亭

21) Taylor, John, *The Carriers Cosmographie, or A Briefe Relation, of the Innes, Ordinaries, Hosteries, and other lodgings in and neere London, where the Carriers, Waggon, Foote-posts and Higglers, doe usually come, from any parts, towns, shires and counties, of Kingdomes of England Principality of Wales and also from the Kingdomes of Scotland and Ireland* (London, 1637) [EEBO].

22) An Alphabetical Account of all the Carriers, Wagoners, and Stage-Coaches, that comes to the several Inns in London, Westminster, and Southwark, from all Parts of England and Wales, with the respective days of their Coming in, and Going out, in Thomas Delaune, *The Present State of London, or Memorials Comprehending a Full and Succinct Account of the Ancient and Modern State thereof* (London, 1681) [EEBO].

に水曜と土曜に到着し、月曜と木曜に出発する。／ウィリアム・ドリユーのコーチは聖クレメント教会の裏手のエンジェル亭に水曜と土曜に到着し、月曜と木曜に出発する。

#### ケンブリッジ

アンドリュー・ハート氏のコーチはビショップスゲイト内区のブル亭に火曜、木曜、土曜に到着し、月曜、水曜、金曜に出発する。／アンドリュー・ハート氏のケンブリッジおよびノリッジ方面向けワゴンは同じ停車場所に火曜、木曜に到着し、水曜、金曜に出発する。／スタイルズ氏のワゴンは水曜に到着し、木曜に出発する。／ロバート・グリーンワゴンは木曜に到着し、金曜に出発する。／ウィリアム・マーティンのキャリアは土曜に到着し、月曜に出発する。すべてビショップスゲイト内区のブル亭から出る。／運搬業者のジョセフ・ワイルドマン、チャールズ・タイン、ナサニエル・セイはビショップスゲイト通りのグリーン・ドラゴン亭に火曜、水曜、木曜に到着し、水曜、木曜、土曜に出発する。／馬車業者ウィリアム・ウォーターソンはビショップスゲイト通りのグリーン・ドラゴン亭に月曜、水曜、金曜に到着し、火曜、木曜、土曜に出発する。／運搬業者ジョン・デイはビショップスゲイト通りの葡萄亭に木曜に到着し、金曜に出発する。／運送業者トマス・イーグルトンはオルダースゲイト通りのスリーカップ亭に木曜に到着し、金曜に出発する。同人はケンブリッジシャとハンティンドンシャの数か所にも運搬する。／トマス・スターンのワゴンはグレイスチャーチ通りのクロスキー亭に木曜に到着し、金曜に出発する。<sup>23)</sup>

リストにある馬車がすべて駅馬車であったわけではないが、<sup>24)</sup> この時期にはロンドンから地方へ延びる馬車の路線は全国に広がり、便も大幅に増えていた。たとえば、ロンドンからケンブリッジに行きたいと思う旅行者は、ビショップスゲイトのブル亭かグリーン・ドラゴン亭に行けば、どの曜日でも馬車を利用することができたのである。こうした馬車路線は王政復古期前後には出来上がっていた可能性が高い。<sup>25)</sup> 多くの史料を用いてデローヌのこのリストに追加・修正を加えた最新の研究は、馬車を含めた輸送手段についてより詳細な比較を可能にする。<sup>26)</sup> それによれば、すでに1650年代には第1図の地図が示すような路線があった。

駅馬車の強みの一つは、「疾走する装置 *flying machine, flying coach*」と呼ばれることから推察されるように、そのスピードにある。推定時速は4マイルほどであり、四輪馬車 *coach wagon, wagon* などより2倍速かった。夏場ならノーザンプトン（ロンドンから60マイル）、ケンブリッジ（同57マイル）、サウサンプトン（同80マイル）、カンタベリ（同56マイル）までがほぼ1日の行程、ブリストル（同122マイル）、ノリッジ（同110マイ

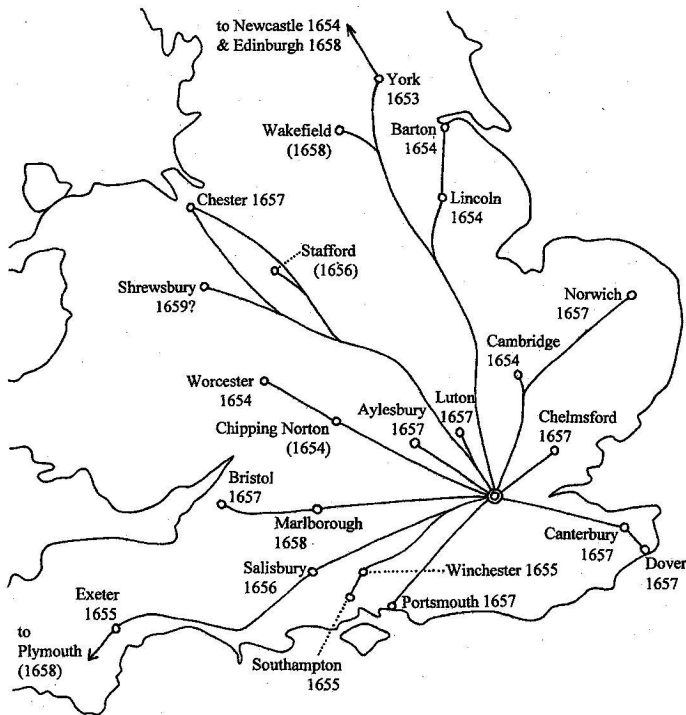
23) *Ibid.*, p. 395.

24) 駅馬車と古いタイプの四輪馬車との違いは、前者が牽引する馬を交替させること、乗客数が少ないこと、そのため速度が速いことにある。Gerhold, Dorian, *Carriers & Coachmasters. Trade and Travel before the Turnpikes* (Chichester: West Sussex, 2005), p. 81. ガーホルドは駅馬車の先駆をロンドンの貸馬車に求めている。*Ibid.*, pp. 86-88.

25) この頃には、バースに向かう駅馬車の広告も出されるようになっていた。Mergetson, Stella, *Journey by Stages* (London, 1967), pp. 12-13.

26) 以下の路線や推定運賃についての推定については、Gerhold, *op. cit.*, chaps. 7 & 8, Appendix VI, X.

第1図 1650年頃の駅馬車ネットワーク



数字は最初の言及が確認できる年で、この年から開始されたわけではない。  
 ( ) で囲まれた年は、短期間で解消したと思われる路線。Gerhlo, *op. cit.*, p. 85  
 より転載。

ル)、ノッティンガム(同126マイル)でも2日で行ける速さである。その反面、マイル当たりの費用は四輪馬車が0.7から1.4ペンス程度であるのに対し、その2倍以上の2.3ペンスから3.1ペンスだったと推定される。ケンブリッジやほぼ同じ距離にあるオックスフォードに行くのでも、最低10シリング、ブリストルやノッティンガムまでなら1ポンド以上、ヨークやエクセターまで足を延ばすと、運賃だけで2ポンド以上も支払わね

ばならなかったことになる。もちろん、運賃や旅程は馬車の種類、乗客数、あるいは季節により大きく異なり、これらの数値はあくまでも概算に過ぎない。だが職人や小商人には、この運賃は高すぎたとしても、中位以上の階層の人々にとっては、この程度の額は馬車旅行を諦めさせるほど高額だったとはいえないだろう。

駅馬車は旅をするのにけっして快適で安全な乗り物ではなかった。道路事情は極端に悪かったし、追剥 highwayman に襲われる危険もあった。しかし駅馬車の普及は、中位の階層以上の人々に遠距離を移動するための便利な手段を提供することになった。もっとも、同時代人は誰でも馬車を歓迎していたわけではない。駅馬車が利用できるようになり、「紳士方はちょっとした機会があるごとにロンドンを訪れる。馬車がなければどうしても必要な時にしか来ることはないのだが。いや、交通の便が良くなったため、馬に乗って長旅するくらいなら家にいたほうがよいと思っていた奥方たちも、しばしば(ロンドンに)出かける。町にやってくると、ご婦人方はただちに流行に浸り、立派な衣装を手に入れ、演劇や催しに通い、そのためすっかり怠け癖と快樂好きが身についてしまい、その後の暮らしに不満を抱くようになる。」<sup>27)</sup> 馬車の影響は地方にも及んだ。「馬車によって、程々の

第2図 駅馬車の風景



ホガースの「田舎の宿屋の庭先：または駅馬車」より。

女性や高齢者にとって、駅馬車は遠距離に移動するための不可欠の手段だった。奥には駕籠イスで運ばれる人物も描かれている。この馬車は古いタイプの駅馬車である。描かれているのはエセックスのチェルムズフォードの宿屋と推定されている。Hanney, James, *The Complete Works of William Hogarth* (London & New York, nd [c. 1860]), p. 155.

除く5人の乗客はすべて女性だった。<sup>29)</sup>

ロンドンを中心に放射線状に広がる乗客輸送システムの原図は、17世紀後半には出来上がりつつあった。地方都市同士を結ぶ交通網は未整備であり、それが整い始めるのはターンパイク法の実施以降のことであるとしても、モノだけでなく、ヒトや情報を定期的に運ぶチャンネルとして、駅馬車の普及は首都と地方の文化的繋がりを一層強めた。その発展はロンドンに向かうだけでなく、ロンドンから放散する大きな人の流れを作りだした。馬車は地方の有力者の男女を首都に吸い寄せただけでなく、ロンドンのファッショナブルな社交世界を地方にまで拡散させる重要なパイプとなったといえる。

#### (4) 馬車の個人所有—奢侈としての馬車

しかし駅馬車や乗合馬車にはもう一つ重大な欠陥があった。見知らぬ乗客と同席せねばならないことである。異なる身分や職業の男女が狭い空間で長時間同席することは、概していえば楽しい経験ではありえなかった。この移動空間を自分と自分の身内だけのものにしたいと願う者は少なくなかったろう。一つの方法は、他の乗客が乗らないように、馬車を貸し切ってしまうことである。だがそれ以上の贅沢は、自分の馬車を持つことだった。

27) Mergetson, *op. cit.*, p. 31.

28) Crofts, J., *Packhorse, Wagon and Post. Land Carriage and Communications under the Tudors and Stuarts* (London & Toronto, 1967), p. 109.

29) Quoted in Gerhold, *op. cit.*, p. 93.

財産しか持たない凡庸な怠け者も、バースやタンブリッジ・ウェルズのような場所にどっと押し寄せ、機智とファッションの世界に入る感覚を味わうことができた。」<sup>28)</sup> とりわけそれは女性たちのものだった。1663年に駅馬車を利用したサミュエル・ピープスの妻エリザベスがハンティンドンまで駅馬車を利用した折、一人の牧師を



馬車を個人で所有する貴族はエリザベス朝期にもいた。とはいえ当時、馬車は高価で品質の良いものは外国から輸入されねばならず、その用途も所有者もごく限られていた。<sup>30)</sup>

17世紀に見られた発展は、より手の届く範囲の、とりわけ都市内の近距離移動に適した馬車の製造が国内で盛んになったことである。ロンドンではいろいろな製造業者が馬車の制作に携わるようになっており、すでに1619年には「最も儲けの上がる」職業の一つと言われるようになっていた、との記述さえある。<sup>31)</sup> 馬車製造業者 coach-makers のカンパニーが正式に特許状を受けるのは1677年だが、すでに1632年に馬車製造業者と車大工をひとつのカンパニーに統合する動きがあったことから、馬車の制作が17世紀前半にはロンドンの重要な産業の一つとして確立していたことは明らかである。<sup>32)</sup>

17世紀までの馬車は2頭から多ければ6頭の馬がひく4人乗りの鈍重な乗り物で、車体は車軸に立てた4つの柱に大きな皮の紐で吊るされていた。しかし17世紀には様々なタイプの馬車が用途に応じて製造されるようになった。貸馬車に用いられる小型で幅の狭い「ハックニイ・ヘル・カート」と呼ばれる新しいタイプの馬車も工夫された。イタリアで流行したカロッチェ *caroche* と呼ばれる都市向けの馬車も作られるようになった。17世紀前半にはこのタイプの馬車は無蓋であり、乗客が「見られる」ことを意図して作られたものだった。他方でコーチと呼ばれる馬車は、悪天候に対処し乗客を人目から隠すために、重いカーテンや皮のフラップを備えていたが、これをガラスに替えて外の景色も見られる馬車も生まれた。1650年代から道路輸送の必要に応じた改良が加えられ、馬車の型も性能もさらに多様化してきた。<sup>33)</sup> 1661年、ピープスは四頭立てのコーチと2頭立てのチャリオットのどちらが早いか競争して楽しんだことを伝えている。「おかげで服もピロードのコートも埃まみれになってしまった。」<sup>34)</sup> 乗り心地を左右するサスペンション改良の試みは、ロンドン王立協会 the Royal Society of London 自らが乗りだし、ロバート・フックら当時の最高の物理学者たちから構成される委員会がその解決に挑んでいた。<sup>35)</sup> 1665年、ピープス——彼は後に王立協会の会長に選ばれている——はこのメンバーの実験に立ちあつたことがあり、新しいスプリングを用いた馬車に試乗させてもらったことも日記に記録して

30) 1576年にボメラニアで購入された馬車は修理費を含め50ポンドあまりだったが、クッションやカーテンなど内装や外装の費用はその2倍も3倍もかかった。Crofts, *op. cit.*, pp. 111-112.

31) *Ibid.*, p. 116.

32) Nockholds, H., *The Coachmakers. A History of the Worshipful Company of Coachmakers and Coach Harness Makers 1677-1977* (London & New York, 1977), pp. 22-23.

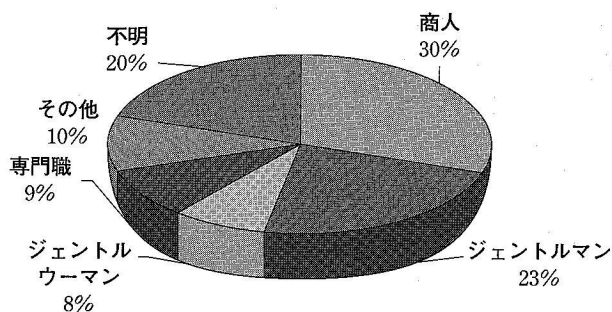
33) 馬車の様々なタイプについては、Crofts, *op. cit.*, pp. 118-19 のほか、鹿島茂『馬車を買いたい！19世紀パリのイマジネール』（白水社、1990）、225-40ページ；ラスロー・タール著／野中邦子訳『馬車の歴史』（平凡社、1991）、第10章；本城靖久『馬車の文化史』（講談社、1993）なども見よ。

34) Pepys, Samuel, *The Diary of Samuel Pepys: A new and complete transcription edited by Robert Latham and William Matthews*, 10 vols. (Berkeley, 1973-80), II, p. 110；ピープス〔著〕／臼田昭ほか訳『サミュエル・ピープスの日記』全9巻（国文社、1987-2003）、第2巻、127ページ。（以下、訳文も参照するが、本文は筆者（中野）の訳による。）

35) この計画には、ウィリアム・ペティも加わっていた。Birch, Thomas, *The History of The Royal Society of London for Improving of Natural Knowledge*, 4 vols. (1760), vol. 2, p. 30; vol. 4, pp. 323, 494.



第3図 シティにおける階層別馬車所有状況 1692年



Spence, *op. cit.*, pp. 36-37.

いる。乗り心地は「かなりいい。だが持ち主が言うほど快適ではない。」<sup>36)</sup> それがある程度実現するのは次の世紀を待たねばならないが、馬車の私的な所有は17世紀後半までにロンドン住民の間では特別なことではなくなっていたのである。<sup>37)</sup>

では当時、馬車を所有するものはどれぐらいいたのだろうか。1692年の人頭税記録は、この質問にある程度答えてくれる資料である。この人頭税では、人だけでなく、コーチ、あるいは軽量の四輪馬車のチャリオット、カラシュと呼ばれる軽二輪馬車に対しても課税されたからである。<sup>38)</sup> この課税記録の分析によると、シティでは私的な目的で所有されるもの252台、商業的目的で所有されるもの112台が課税の対象とされた。後者のうち貸馬車は37台しか課税されていない。営業許可を受けた貸馬車が500台以上あるのと比べると、この数はかなり少ない。貸馬車業者の大部分はシティの外部に居住していたために、課税から外れたことがその理由と思われる。<sup>39)</sup>

馬車の私的所有者の地位と職業を分類したのが次の第3図である。課税の対象となった世帯数は17,565世帯であり、課税された馬車の数はその2%にすぎない。予想されるように、この分類は、当時のロンドン社会の威信と富の頂点に位置する人々の勢力関係をそのまま反映している。三分之一を所有するのは商人階層である。馬車の私有はこの時代までに王侯貴族だけのものではなくなっていた。もう一つの大きなグループはジェントルマン階層の人々である。ジェントルマンのなかには商業活動にも携わる商人も含まれていただろう。だが後にみるヴァーニイ家のように、農村を拠点としながらロンドンにも生活の基盤を置く地方ジェントリもまた少なからずいたことを推測させる。この階層のなかでは女

36) Pepys, *Dairy*, VI, pp. 94-95, 213; 訳、第6巻、129-30、276-77ページ; VII, pp. 12, 20; 訳、第7巻、27-28、37ページ。

37) 同時代のパリでも馬車は人々の心を捉えていた。イギリス人の観察者によれば、ここパリでは「従者付き馬車や貸馬車がたくさん見られる。というのも、虚栄心の強いフランス人気質のせいなのだが、貴族や高位の身分の者が馬車を持つだけでなく、これといった財産もない法律家や俳優風情の輩さえ、(馬車を持つことで)世間でひとかどの人物と見せかけるために家では家族を飢えさせている。」Gentleman lately residing at the English Ambassador's at Paris, *A View of Paris, and Places Adjoining* (London, 1701) [EECO], pp. 7-8; Newman, Karen, *Cultural Capital. Early Modern London and Paris* (Princeton, New Jersey, 2007), pp. 73-74.

38) 3 Gul. & Mar. c. 6: An Act for raising by a Poll payable quarterly for one year for the carrying on a vigorous War against France. *The Statutes of the Realm*, VI, pp. 302-303.

39) Spence, *op. cit.*, pp. 36-37, 179.

第1表 ロンドンの地域別厩舎分布 1693/94年

地域	厩舎数 Stables	%
市壁内シティ	81	23.4
市壁外シティ	64	18.5
聖マーガレット、ウエストミンスター	63	18.2
ウエストエンド	92	26.6
北部郊外	38	11
東部郊外	3	0.9
東部河川沿い郊外	5	1.4
首都圏ミドルセックス州	10	2.9
合計	346	100

Spence, *op. cit.*, pp. 36-37.

性の所有者が多いのも特徴の一つである。おもに法律家からなる専門職従事者——彼らのなかにも「ジェントルマン」の呼称をもつものもいた——も有力な馬車所有階層だった。馬車は有力商人、ジェントリ、専門職というロンドン社会のエリートの象徴であり、またこれらの階層を結びつけ融合させる社会的標識でもあったことになる。

この人頭税はシティに関してしか十分な情報を提供しない。しかし馬車の所有はシティ以外のところでも広がっていた。1693/4年の臨時上納金では「馬車置場 coach house」や「厩舎 stable」に対しても課税された。それを地域別に整理したのが次の第1表である。ここでは個人所有と営業用の区別はなされていないし、住宅の中にある厩舎は課税から漏れてこの数には含まれていないが、馬車所有のおよその地理的分布を知ることができる。シティにある馬車はロンドン全体の半分以下であり、それ以上の数が、ウエストエンドやウエストミンスター地域に集まっていたことが窺われる。これらの地域こそ、富裕商人、ジェントリ、専門職の居住地が集中する新興地だった。これとは対照的に、東部には馬車所有者も利用のための便もほとんどなかった。馬車の分布はロンドンの東と西の富や権力の地理的偏りをも反映するものだったのである。

#### (5) ピープス氏、馬車を買う——馬車への愛着——

馬車はけっして快適な乗り物ではなかったし、安全な移手段でさえなかった。<sup>40)</sup> 自分で持つとなると、馬車本体だけでなく、馬や厩舎、さらには御者などを雇用し維持していくためにも莫大な費用を要した。それだけに、馬車を所有することは17世紀後半のロンドンに拠点をもつエリートたちが抱いた夢の一つだった。<sup>41)</sup> そのことは当時の人々の日記

40) しかし17世紀後半までに、貸馬車を含め、都市の馬車はそれなりに乗り心地が改良されていたらしい。その証拠に、ピープスは馬車の中で読書したことを何度か日記に残している。たとえば、Pepys, *Diary*, V, p. 306; 訳、第5巻、377ページ。

41) 1669年に市長を務めたW. ターナーは、前年の10月に馬車、馬、馬具その他に対して、合計331

や手紙からも読み取ることができる。<sup>42)</sup> これまでも何度か引用してきた海軍行政官サミュエル・ピープスの膨大な日記にも、馬車に関する様々な記述が残されている。ピープスはかならずしもエリートの出ではなかった。以下では、馬車に対する当時の人々の思いを、ピープスのこの日記から垣間見てみることにしよう。

日記を残し始めたころから、セント・オリーブ教区に住んでいた彼は貸馬車や知人の馬車の頻繁な利用者だった。だが1667年4月21日、彼はついに自分の馬車を持つと決め、この日の朝、日頃よく使っている貸馬車屋の御者ジョンが今日の仕事を伺いにやって来た。ピープスは彼を裏手の借地に出されている土地につれていき、ここを買い上げて車庫と厩舎にしたいがどうか、と尋ねた。「というのも、今の私なら、地位からいっても経済力からいっても、馬車を持つことはそんなに大それたことではないし、それどころか、辻馬車に乗っているのを見られるのはちょっと気恥ずかしい、と最近強く思うようになったからだ。」だから馬車を持ちたい気持ちが一層高まるように、都合さえつければこの土地を確保しておきたいと考えたのである。<sup>43)</sup> その5日後には町なかで馬車も従僕もピロードで飾り立てたニューカッスル侯爵夫人を見かけ、馬車のことを思い出す。「このところ、私の頭は馬車でいっぱいだ。」<sup>44)</sup> この婦人の行動やファッションは人々の話題をさらっていたらしい。ピープスは5月1日には、知人の馬車でハイドパークに出かけている。ニューカッスル令婦人を見物するのが目的だった。埃と多数の馬車による混雑で楽しみどころではなかったが、婦人がカーテンから何からすべて黒と白で統一し銀で飾った真黒な馬車に乗っているのを目にすることができた。だがそれよりピープスにショックを与えたのは、知人の女性ローザ夫人が義理の妹と一緒に、その公園で最も目を引く新しい馬車に乗っているのを見かけたことだった。それは金をふんだんに使い、ピープスがこれまで見たこともないほど洒落た奇麗な馬車だった。ピープスが驚いたのは、馬車の華麗さだけでなく、それが当のご婦人のふだんの暮らしに釣り合っていないことだった。「まったくもって滑稽な光景だ。」<sup>45)</sup>

とはいいながら、ピープスの馬車への関心はますます高まっていく。8月24日、マイルエンドに妻と出かけて一杯飲んだ時、話題のほとんどは来年買うことにした馬車についてだった。「妻も大喜びだった。」<sup>46)</sup> 次の年の10月21日、ピープスは妻と新取引所で待ち合わせて、馬車屋の並ぶカウ・レーン（ファリンドン外区）に出かけ、自分が買う予定にし

ポンド19シリング5ペンスを支払っている。GL, MS. 5100 (Sir William Turner, Mayoralty and other Account). ただし個人馬車はかなりの高位のものの間でも、しばしば貸し借りされた。Merritt, *op. cit.*, pp. 169-71.

42) たとえば本稿では省略するが、同時代人のイヴリンの日記にも、馬車についての記述は頻繁に現れる。De Beer, E. S. (ed.), *The Diary of John Evelyn* (London, 1959), *passim*.

43) Pepys, *Diary*, VIII, pp. 173-74 ; 訳、第8巻、206-207ページ。

44) Pepys, *Diary*, VIII, pp. 186-87 ; 訳、第8巻、220ページ。

45) Pepys, *Diary*, VIII, pp. 196-97 ; 訳、第8巻、230-31ページ。

46) Pepys, *Diary*, VIII, p. 399 ; 訳、第8巻、429ページ。

ている馬車を見せる。妻は「うれしさのあまり我を忘れんばかりだった。」<sup>47)</sup> 3日後に馬車屋がピープスの家を訪れ、53ポンドでいったんは買うことにする。仕上げにはさらに費用がかかるが、どれだけ払うかはピープスの気持ちしだいだ、ということになった。<sup>48)</sup> しかしピープスは自分の選択に自信がもてなかつたらしい。職場の同僚、タンジール委員会出納長のポーヴィに相談を持ちかけ、購入予定の馬車を見に行ってもらうことにした。かねてより、ポーヴィが所有する馬車を見て羨ましく思っていたからである。ポーヴィはピープスの選んだ馬車が「流行遅れで重い」欠点があることを指摘する。ピープスはポーヴィが選択の誤りを指摘してくれたことに大層喜び、馬車のことも馬のことも彼の助言にしたがうことにする。「彼はこのことに関して余人をもって代えがたい人なのだから。」<sup>49)</sup> 11月1日、ポーヴィはピープスと妻が見られるようにと自分の馬車をさし向けた。夫妻はその馬車がいたく気に入り、同じようなのをもう一台手に入れて欲しいと彼に頼む。翌日、ピープスはポーヴィの教えてくれた馬車屋に行ったが、残念ながら同じ型の馬車はその日の朝に売れてしまっていた。<sup>50)</sup> 5日の午後はポーヴィと一緒にカウ・レーンの馬車屋を数軒見て回り、結局、ローザ夫人が乗っていたあの素敵な馬車を作った馬車屋で、車体の枠だけできていてまだ上張のされていない小型のチャリオットを買うことにした。「軽くてしかも4人乗りで、革張りされたらとても上品で落ち着いたものになるだろう。」<sup>51)</sup> その後、毎週のようにピープスは馬車屋を訪れ、出来具合をチェックしている。11月28日によく馬車が届いた。ピープスは大いに満足するが、馬は気に入らなかったのもっといいのを手に入れることにする。12月11日には、50ポンドで一對の素晴らしい黒馬を買うことに決めた。<sup>52)</sup>

翌日には御者の仕着せが届いた。この日、材木商のW. ウォーレンが仕事の相談で訪ねてきた。ひとしきり仕事の打ち合わせをした後、話題は馬車に及ぶ。ウォーレンは昨日早速ピープスの馬車を見たのだが、彼が心配したのは、それが他人の妬みを買うのではないか、ということだった。「私は馬車を持つことが今は明らかに私の利益になる、と言った。私のように8年も働いているのに、馬車を持つのが分不相応だと思われるなんて、手厳しすぎる。」<sup>53)</sup> 30日には妻のエリザベスが初めて馬車に乗って従兄や従姉たちを訪問した。11月はピープスにとって家庭内の問題や自分の家の改装なども重なって大変な月だったが、馬車や馬まで手に入れたこの月のことを振り返って、ピープスはこう述懐する。おかげで「私は外見的威厳の点では最高の地位に立つことができる。こんなことは考えてもみ

47) Pepys, *Diary*, IX, p. 333 ; 訳、第9巻、346ページ。

48) Pepys, *Diary*, IX, p. 337 ; 訳、第9巻、349ページ。

49) Pepys, *Diary*, IX, p. 342 ; 訳、第9巻、355ページ。

50) Pepys, *Diary*, IX, p. 345 ; 訳、第9巻、358ページ。

51) Pepys, *Diary*, IX, p. 352 ; 訳、第9巻、365ページ。

52) Pepys, *Diary*, IX, pp. 362, 369, 375-377 ; 訳、第9巻、375、384、391-392ページ。

53) Pepys, *Diary*, IX, pp. 378-79, 391 ; 訳、第9巻、393、407ページ。

なかったことなのだが。』<sup>54)</sup> 時にピープスは35歳、彼の出世街道はまだ続くが、ロンドンの仕立屋と肉屋の娘の間に生まれた彼にとって、この感慨は本物だったに違いない。馬車こそ、その達成感を表象するものだったのである。<sup>55)</sup>

ピープス自身は12月2日に自分の馬車に初乗りし、心躍らせ、神に感謝する。4日には自分の馬車で数か所に出かけ、仕事を済ませた。「とても便利だ。」<sup>56)</sup> だが馬車はもちろん仕事のためだけのものではなかった。翌年の3月5日、晴れ渡った午後、ピープスは妻と二人で初めて町を出て近郊のボウまで遠出した。「道はぬかるんでいたが、ようやく春の気配が感じられ、とても爽快だった。馬車の前の部分を上げて、その日の午後を楽しんだ。」<sup>57)</sup> 5月の素晴らしい天気の日には、妻とともに馬車で「新鮮な空気をとりにグリーンマン亭まで出かけた。この遠出にも、また馬車でこんなことのできるわれわれの境遇にも、とても満足している。」翌日も二人は馬車でハックニーや行ったことのない沼地を訪れ、ボウに立ち寄って帰った。<sup>58)</sup> 馬車はピープス夫妻の行動範囲を広げただけでなく、余暇のあり方も変えたのである。

馬車は買って終わりというわけではなかった。1669年4月19日には、ピープスはメイ・デイに備えて、馬車を新たに塗り替え、窓枠に金箔をほどこすために、馬車屋に預けた。26日には馬車屋を訪ね、新しいニスで馬車を塗り替えてもらうことにする。30日にはまた馬車屋に行ったが、その時にはウィンチェスター男爵夫人など多数のご婦人方が馬車の中でパンやバターを食べたりエールを飲んだりして順番待ちをしていた。ピープスの馬車は銀色に塗られていたが、まだニスはかけてなかった。いったん仕事に戻りまた3時頃来てみるが、一向に捗っていないのにいらいらする。そこでピープスは馬車屋に腰落ちつけ、結局、夜8時まで塗装工がニスを塗るのを見守ることにした。ニスが乾いていくと馬車は黄色みを増し、とても美しい。ピープスは職人たちに一杯飲ませ、馬車が磨かれオイルがけされるのまで見ていた。<sup>59)</sup>

だが馬車はピープスに新しい地位の感覚を植え付けただけでなく、それに対する不安も生んだ。1669年5月10日、ピープスは一緒に散歩していた職場の知人クリードから、彼の馬のことも馬車のこともよく聞いている、だがあまり注目されるのは避けたほうがよいのでは、との助言を受けた。すでにウォーレンの忠告を耳にしていたピープスはこう書い

54) Pepys, *Diary*, IX, p. 380 ; 訳、第9巻、394ページ。

55) ピープスの伝記や日記についての研究書や一般書は枚挙にいとまなく、現在でも次々と新しい著作が出版されているが、ごく簡単には、*ODNB*や臼井昭『ピープス氏の秘められた日記』(岩波書店、1982)を参照のこと。日記からピープスの社交圏を再構成した興味深い論稿として、Archer, I. W., 'Social networks in Restoration London: the evidence from Samuel Pepys's diary', in A. Shepard and P. Whithington (eds.), *Communities in Early Modern England* (Manchester & New York, 2000), pp. 76-94. ここでは親族との交際の重要性が指摘されている。

56) Pepys, *Diary*, IX, pp. 381, 383 ; 訳、第9巻、396、398ページ。

57) Pepys, *Diary*, IX, p. 470.

58) Pepys, *Diary*, IX, pp. 545-46.

59) Pepys, *Diary*, IX, pp. 527, 535, 537-38.

ている。「注目されていると聞いて不安になった。それは私が恐れていたことだから。」<sup>60)</sup>

ピープスは「馬車文化」の、あるいは、それに象徴される都市の新しい消費文化の誕生の、いわば立会人の一人だった。彼の記述は、当時の人々が馬車に対して抱いた夢と不安のないまざった複雑な感情を伝える。彼のような階層の人々にとって、馬車は成功の輝かしい証であると同時に、既存の身分や位階のシステムを侵害する恐れのある危険なものもあったのだ。

馬車は単なる移動手段ではなかった。それは新しい生活スタイルの象徴であり、人と人、ロンドンと地方、ジェントリと都市民との新しい関係のあり方を切り開く可能性をもつものだった。その新しい社交関係とはどのようなものだったろうか。それは古い農村世界の社交関係とはどのように異なっていただろうか。この点を、バッキンガムシャのヴァーニー家の書簡を用いて立証したのがスーザン・ワイマンの研究である。<sup>61)</sup> 次節以下では、彼女の業績に依拠しながら、農村社会との対比のなかで馬車の世界を照らし出してみることしよう。

#### (6) ヴァーニー家—農村のジェントリ、都市のジェントリ

ヴァーニー家は14世紀から続くジェントリ家族である。15世紀にバッキンガムシャのクレイドン Claydon のマナを手に入れ、ここがこの家族の拠点となった。この家族が歴史的に重要なのは、その政治や文化における活動よりもむしろ、家族にまつわる膨大な数の手紙を初めとする文書類が残されていることにある。とりわけ第一代準男爵サー・ラルフ・ヴァーニー Sir Ralph Verney (1613-1696年) は招待状の返事、パンフレットや仕立屋の勘定書きに至るまで記録の保存に熱心で、彼の代までに残されたのは手紙だけで3万通に達した。特に17世紀のこの家族の文書は、ヨーロッパ全体を見渡しても匹敵するものがないほど充実しているともいわれる。<sup>62)</sup>

ワイマンが焦点を当てるのは、1660年から1720年の12,000通以上の手紙である。この時代はヴァーニー家ではラルフとその息子ジョン・ヴァーニー John Verney (1640-1717

60) Pepys, *Diary*, IX, p. 551.

61) Whyman, S. E., *Sociability and Power in Late-Stuart England: The Cultural Worlds of the Verneys 1660-1720* (Oxford, 1999).

62) そのため、この家族の史料は多くの歴史家の関心を引いてきた。出発点となったのは、*Memoirs of the Verney Family During Civil War; do., During Common Wealth; do., from the Restoration to the Revution*, Compiled by F. P. & M. M. Verney (London etc., 1892-1899), 4 vols. であるが、その後も多くの研究がなされている。ワイマン以後にも、対象とする読者もテーマや手法もまったく異なるが、この家族に焦点を当てた二つの著作が著されている。Broad, J., *Transforming English Rural Society: The Verneys and the Claydon, 1600-1820*. (Cambridge, 2004); Tinniswood, A., *The Verneys: A True Story of Love, War and Madness in Seventeenth-Century England* (London, 2007). ヴァーニー家文書の19世紀における発見の経緯については、Tinniswood, *op. cit.*, pp. xiii-xxii が興味深く描いている。

年)の世代にあたる。ワイマンの視点の一つは、父親ラルフと息子ジョン、二つの異なる世代の社交関係の相違に注目することである。ワイマンはこの家族の社会的ネットワークを再現するために、息子ジョンに焦点を当てながら、誰が、誰と、どのような活動をつうじて、どういうタイプの相互交渉をもったのかを明らかにする「ソーシャビリティ・データベース」を構築する。<sup>63)</sup> その成果を見る前に、まずこの親子の経歴について簡単に触れておかねばならない。<sup>64)</sup>

父親のラルフ・ヴァーニイは1613年、父エドモンドと近隣のジェントリ、デントン家の娘の間にバッキンガムシャ、ヒルズデンで生まれた。16歳の時、アビンドン(オックスフォードシャ)の富裕な法律家の娘と結婚し、それを通じてパークシャとその周辺の領地を得ることになった。オックスフォードで2年間、天文学、美術などを学ぶが、同時にピューリタンの家族からも影響を受けた。1465年にロンドン市長を務めた先祖がいるように、ヴァーニイ家はもともとロンドンとは強い繋がりをもっていた。チャールズ1世の側近として騎士式部官などを務めたラルフの父親(ジョンの祖父)のエドモンドも、当時の新開地ウェストエンドのコヴェント・ガーデンに大きな家を借りていた。<sup>65)</sup> 1634年以降、ラルフは10人の兄弟姉妹とともに1年のある期間をここに滞在するようになる。ジョンの生まれた1640年には、エイルズバリ市(バッキンガムシャ)の国会議員を務め、翌年にはナイトに叙せられている。内乱時、父も弟も国王側について戦ったが、ラルフは最初議会を支持し、その後フランスに逃れた。1653年にはイングランドに帰国するが、家計は火の車で、妻の土地の一部売却する羽目になった。本領地のミドル・クレイドンはなんとか維持し、以後ラルフは宮廷との関わりを避け、所領経営の改善に勉めた。<sup>66)</sup> 王政復古後にはバッキンガムシャの役職を取り戻し、1661年に準男爵、1681年以後はバッキンガム市の国会議員に選ばれたが、その後も長ければ9か月、短くても5か月以上はロンドンに滞在した。<sup>67)</sup> 晩年の1690年代には、1年の大半をロンドンのリンカーンズ・イン・フィールズで過ごす。このようにサー・ラルフはロンドンで生涯の多くの時間を費やしたが、内乱期の激動を体験した彼は、宮廷生活よりも農村社会の安定した暮らしを好んだとされる。<sup>68)</sup>

ラルフ・ヴァーニイの次男、ジョンは少なくとも若い時期、父親とはかなり異なった経

63) Whyman, *op. cit.*, p. 5.

64) 概要はODNB(執筆者はS. Whyman.)を見よ。

65) コヴェント・ガーデンの発展については、Bret-James, *op. cit.*, pp. 168-76; Merritt, *op. cit.*, pp. 196-99.

66) ヴァーニイ家の所領経営については、Broad, *op. cit.*, esp. pp. 83-86. 1679-1688年にかけて、ヴァーニイ家のクレイドンからの地代収入の30%前後に相当する額がロンドンに送金された。Davies, M. G., 'Country gentry and payments to London, 1650-1714', *Economic History Review*, Vol. 24, no. 1 (1971), p. 20.

67) サー・ラルフの経歴について詳しくは、Verney, H., *The Verneys of Claydon. A Seventeenth-century English Family* (London, 1968), esp. chaps. 6 & 7; Tinniswood, *op. cit.*, chaps. 10, 14も参照。

68) Tinniswood, *op. cit.*, pp. 279-80.



歴を送っている。フランスに渡り、亡命生活を送っている家族に合流したのは7歳の時だった。フランスでの生活は6年ほどで終わるが、ここで学んだ大陸流の礼儀作法、生活スタイルなどは、後の彼の暮らしぶりに大きな影響を与えたことが推測される。13歳で帰国したジョンは、相続を期待できない次男坊として、自らの生活基盤を築いていかねばならなかった。法律家になることも考えてグラマー・スクールなどで学ぶが、彼が興味をもったのはビジネスだった。1659年、400ポンドのプレミアムと1,000ポンドの保証金を支払って、レヴァント商人サー・ガブリエル・ロバーツの徒弟となった。<sup>69)</sup> 親方の仕事場で修業を重ねた後、1662年、アレppoに赴き、レヴァント会社に勤務する。6年の努力の後、独立の商人として取引する特権を認可されて財産を築き、1674年にイングランドに戻った時には、その額は6,000ポンドにも達していたとされる。<sup>70)</sup>

1674年にはレヴァント会社だけでなく葡萄酒商組合の組合特権を獲得し、後にリヴァリマンや幹事補などの役職を務めた。そのほか、プライドウェル・ホスピタルの院長や王立アフリカ会社の総裁なども歴任した。成功したロンドン商人として、ジョンは定期的にレヴァントにイギリス産毛織物を送り、絹その他を輸入する貿易活動を継続した。その間、ジョンは1679年にロンドン近郊リトル・チェルシーに住む「中位の階層」の地主の娘、次に準男爵の娘、1697年にはロンドンの小間物商の娘と、生涯3度結婚する。これらの結婚はヴァーニイ家に9,500ポンドの財産をもたらしたといわれる。1696年、父の死によって、ジョンは予期せぬことにヴァーニイ家の財産を相続することになった。以後、父の準男爵の称号を受け継ぐとともに、バッキンガムシャの政治に関わりをもつようになり、国会議員に立候補し、治安判事、副統監など地方での名士の役割も果たした。

この親子の対照的な経歴は、17世紀から18世紀初頭にかけてのイングランドの二つの世界を代表している。一つは父親のラルフが執着した農村ジェントリの、もう一つは息子のジョンが育ったロンドン商業の世界である。ワイマンの研究が試みたのは、手紙の分析を通じて、この二つの——どちらも変容しつつある——世界を描き出すことだった。それぞれの世界を象徴するものこそ、鹿肉と馬車なのである。それはヴァーニイ家の手紙からもある程度読み取ることができる。

次の第2表は、サー・ラルフの晩年とジョンの後半生に当たる1692年から1717年までの手紙に関し、触れられている主な話題についてワイマンが作成した数値を、分野ごとに整理し直してみたものである。上層ジェントリの暮らしや行動の一端を映し出すこの表全体を分析することは、本稿の課題を超えている。分類の基準やその困難さ、曖昧さについ

69) ジェントリの次三男が徒弟を経てロンドンの実業世界に入ることは決して例外的なことではなかった。中野忠「王政復古期のロンドン市民—市民登録簿1668/69年をてがかりに—」イギリス都市・農村共同体研究会ほか編『イギリス都市史研究』（日本経済評論社、2004）、55-57ページ。とはいえ、ヴァーニイ家ほど地位の高いジェントリの子供が徒弟になることについては、家族のなかでも賛否両論あった。徒弟契約に至る経緯については、Tinniswood, *op. cit.*, pp. 298-303.

70) レヴァント商人としてのジョンについては、Verney, *op. cit.*, chap. 8; Tinniswood, *op. cit.*, chap. 19.



第2表 ヴァーニー家の手紙に書かれたおもな話題 1692-1717年

分野	話題	手紙の数	分野	話題	手紙の数
経済/家政 n=2,169 (17.2%)	経済・資金管理 Finances	684	社会生活/社交/ レジャー n=3,685 (29.3%)	訪問 Visiting	449
	投資 Investments	286		贈り物 Gifts	362
	税 Taxes	139		パトロニッジ Patronage	330
	奉公人 Servants	426		ロンドン生活 London life	313
	土地 Land	196		手紙 Letter-writing	236
	地主 Landlords	178		鹿肉 Venison	236
	地代 Rent	140		社会的慣習 Social code	222
	法律家 Lawyers	120		農村生活 Country life	212
人生/家族/信仰 n=1,585 (12.6%)	結婚 Marriage	656	女性 Women	192	
	死 Death	247	贈り物/鹿肉 Gift/venison	166	
	病気 Illness	229	ニュース News	166	
	親族 Kin	189	馬車 Coach	165	
	独立 Independence	134	食事 Dining	130	
	価値 Values	130	輸送/旅行 Transport/travel	365	
	宗教 Religion	152	食べ物 Food	141	
政治 n=1,273 (10.1%)	選挙 Elections	570	n=3,729 (29.6%)	その他 others	3,729
	役職 Office	292	100.0%	合計 TOTAL	12,593
	ウィッグ・トーリ抗争 Whig/Tory conflict	249	Whyman, <i>op. cit.</i> , p. 187 より作成。		
	法律制定 Legislation	162			

でもここでは触れない。<sup>71)</sup> とりあえず注目しておきたいのは、社会生活やレジャーに関するものの多さである。訪問、旅行、贈り物やニュースの交換などを通じた社交は、この家族が最も関心をもって語った話題の一つだった。そのなかで、鹿肉と馬車も少なからぬ数の手紙で触れられている。この二つはヴァーニー家が社会的ネットワークを形成し維持するために欠くことのできない要素になっていたのである。

## (7) 鹿肉とジェントリ

まず父親サー・ラルフの鹿肉の世界を検討してみよう。社会的ネットワークの形成に影響を及ぼす変数の一つには地位や職業がある。手紙の交換相手が示すところでは、ジェントリ家族の社交の広がり、地位を同じくするもの同士が圧倒的に多かった。デントン家、テンプル家など同じバッキンガムシャのジェントリとは、姻戚関係を結んだり、国会議員を同じ時期に務めたり、相互に財産の受託者や名付け親になるなどの関係を築いていた。ジェントリの親族や友人同士はお互いに訪問し、滞在することが慣例であり、滞在はしばしば長期にわたるのが通例だった。とりわけイトコ同士の交流には密なものがあつた。<sup>72)</sup>

71) データベースの解説については、Appendix, I, pp. 181-82を参照。ただし、ワイマンの力点は、このデータベースの数量的な分析そのものよりもむしろ、記述的な解釈にある。

72) ヴァーニー家の手紙やこの時代に用いられる「家族family」という用語には、イトコも含まれていた。Slater, Mariam, *Family Life in the Seventeenth Century: The Verneys of Claydon House* (London,

その一方で、ラルフ・ヴァーニイはバッキンガムシャの地域社会のリーダーであり、治安判事として救貧法の実施に携わったり、学校経営に関与したり、民兵組織の長を務めるなどの役割を果たした。また第2表からも窺われるように、マナの領主として、領地の経営、地代の交渉や土地の囲い込み・売買にあたり、それに関わる訴訟問題に対応したりせねばならなかった。地域社会の共通の利害によって結ばれる社会関係もあった。そのためには地位の劣る隣人や、法律家、農業経営者たちの助言や協力を必要とした。四季裁判所や巡回裁判所、教区会、選挙、冠婚葬祭、市、競馬など、上層ジェントリにも中位の階層の人々と交わる機会はいくらでもあった。彼らもサー・ラルフの社交圏に入る人々だった。教会や裁判所がその場を提供した。こうした地域社会のネットワークは、時には家族間の対立によって損なわれることもあった。特に排斥危機の時代以後に見られた党派抗争の激化は、サー・ラルフの社会関係を一時的にせよ分断した。さらにサー・ラルフのネットワークは農村だけに限られなかった。ロンドンでの人的つながりも、父ラルフ家の社交圏のもう一つの重要な柱となっていた。

とはいえ、農村社会の位階秩序の枠組みのなかでリーダーに求められる役割は比較的明確だった。身分に違いはあっても互いに顔見知りであり、慣習や伝統が相互の行動を規制する原理だった。農村の有力者に期待されたのは、家父長的な恩顧であり、物惜しみしない寛大さやホスピタリティだった。食卓にはたいい客人がおり、彼らを気前よくもてなすことはジェントルマンにとって欠くことのできない礼儀だった。<sup>73)</sup> 1682年、サー・ラルフの食卓には、11人の奉公人を含め26人もついた。<sup>74)</sup> 気前よさは家父長的な振舞いとして、身分の低い人たちにも示されねばならなかった。1664年のクリスマスの祝宴は3日にわたって行われ、借地人たちに大量のワインやエールがふるまわれただけでなく、最後の日には50人の貧しい隣人とその妻子ももてなしに与った。<sup>75)</sup>

こうしたラルフ・ヴァーニイの社会的ネットワークを読み解く手がかりとしてワイマンが注目したのが、鹿肉とその分配である。そもそも猟犬を使った狩り、特に鹿狩は、貴族やエリート・ジェントリにのみ許された特権的なスポーツであり、上流地主階級の振る舞い方を学び、名誉心を養う娯楽だった。<sup>76)</sup> また鹿狩は同類の貴族・ジェントリを頂点に、森林役人、猟犬飼育人、猟師など、身分も異なる多くが参加する集団的行為であり、楽しみを共有する *conviviality* 機会の一つだった。そこには位階的な秩序があり、それに応じた儀式的行為も求められ、家父長的な秩序のメタファーがさまざまなかたちで織り込まれていた。射とめられた鹿は「あたかも宗教のミサのような」儀式的なかで解体された。<sup>77)</sup> 鹿

1984), p. 52.

73) Heal & Holmes, *The Gentry in England and Wales 500-1700* (London, 1994), pp. 288-89.

74) Whyman, *op. cit.*, pp. 89-90.

75) Heal & Holmes, *op. cit.*, pp. 79-80.

76) *Ibid.*, pp. 289-92; K. トマス著/山内昶監訳『人間と自然界：近代イギリスにおける自然観の変遷』(法政大学出版局、1989)、212-13ページ。

## 第4図 鹿の解体



獲物の鹿を解体するためのナイフを狩の主人 (prince/chief) に渡すジェントルマン。鹿の解体は儀礼に従って行われた。Gascoigne, George, *The Noble Arte of Venerie or Hunting* (London, 1575), p. 133. [EEBO]

の各部位は異なった象徴的価値をもち、たとえば舌、耳などの最良の部分は有力者に、腰、脇腹などは猟師に、猟師助手には肩肉を、というように、地位に応じて配分された。鹿の身体そのものが、権力や位階の関係を描く地図として読まれていたのである。

持ち帰られた鹿の肉も、親族関係や恩顧関係、上下関係の秩序にしたがって、親戚、知人、隣人に贈られた。それは単なる娯楽の産物以上の意味をもっていた。特権的なエリートにだけに許された狩の成果は、特権的な贈り物として、社会的な絆を確かめ、強化する重要な手段として用いられた。<sup>78)</sup> 直接贈与を受けた人ばかりでなく、その一部のおすそ分けにあずかる者、食事に招待されたもの、運搬へのお礼として受け取るものなど、贈与のネットワークは幅広い範囲に及んだ。<sup>79)</sup>

ラルフ・ヴァーニイも鹿には早くから興味を抱いていたらしい。亡命先から帰国した後、所領経営の改善を図る一方で、ラルフが描いた計画の一つは、自分の鹿苑 deer park を持つことだった。長い交渉のすえ、ノーザンプトンシャのグラフトン鹿苑にいる1歳以上の鹿を全部、1頭20シリングで買うことにした。<sup>80)</sup>

だがワイマンによれば、サー・ラルフの手紙で鹿肉についての記述が特別に大きな比重を占めているのは、1696年、死を迎える数か月前だとされる。サー・ラルフは鹿肉の贈り手であるばかりでなく、贈与の受け手でもあった。例えば、御料林監守リッチフィールド伯爵から毎年贈られる雄鹿の肉である。ヴァーニイ家はこの貴族と親しい関係にあり、パトロンとして保護を受ける代わりに、伯爵家の所領の受託者となっていた。両家の間の

77) Cox, *The Gentryman's Recreation* (London, 1721) [ECCO], pp. 67–68. 鹿狩の象徴的側面については、次も見よ。Beaver, D., 'The great deer massacre: Animals, honor, and communication in early modern England', *Journal of British Studies*, vol. 38, no. 2 (1999), pp. 187–216; do., *Hunting and the Politics of Violence before the English Civil War* (Cambridge, 2008), pp. 10–11, 16–17.

78) ワイマンの議論の背景にはいうまでもなくマルセル・モースの贈与論がある。M. モース著/有地亨訳『贈与論』(勁草書房、1962)。本稿では詳論できないが、この時代の贈与経済に関して興味深い著書が最近出版された。ナタリー・Z. デーヴィス [著]/宮下志朗訳『贈与の文化史: 16世紀フランスにおける』(みすず書房、2007); Ben-Amos, I. K., *The Culture of Giving. Informal Support and Gift-Exchange in Early Modern England* (Cambridge, 2008)。

79) Whyman, *op. cit.*, p. 28. 鹿肉贈与のネットワークの別の例として、Beaver, 'The great deer massacre', pp. 187–216; do., *Hunting*, pp. 63–64, 128–32.

80) *Memoirs*, III, pp. 409–412; Verney, *op. cit.*, pp. 136–37; Whyman, *op. cit.*, p. 31.

この結びつきを確認するものとして、以前から鹿の狩猟許可が与えられていた。この年に贈られた鹿肉はロンドンに住む二人のおぼと、ロンドンで借りている家の別の借家人に贈られた。残りは息子のジョンが受け取ったが、彼はそれをさらにコヴェント・ガーデンの隣人の小間物商に分け与えた。

この年、サー・ラルフは自分の鹿苑で得た鹿肉も縁者・知人に贈った。7月には最良の部分で財務府の出納役を務めるイトコに贈っている。経済的に困窮していた時に助けてくれたからだった。その鹿肉はサー・ラルフが名付け親となった娘やおぼの手に渡り、さらに「サー・ラルフによい医療上の助言をくれた」医師に分け与えられた。サー・ラルフは死の直前の9月に最後の鹿肉の贈与を行う。息子のジョンを除けば、贈与を受けた多くはサー・ラルフの秘書、上の層の奉公人や、富裕なロンドン商人を含む「中位階層の人々」であった。

鹿肉とその贈与は、農村ジェントリの世界の理念を映し出すものだった。ラルフ・ヴァーニイが死の直前に鹿肉の贈与に固執したのは、商業と消費文化のただなかで自らの地位を築いた相続人である息子ジョンに、この理念を伝えたいとの意思が働いていたからだと考えられる。鹿肉は売買される「商品」ではなく「贈与」の対象であり、ある種の「威信財」とも呼べるものだった。この財貨はタテとヨコに広がる直接・間接の贈与のネットワークを通じて、ヴァーニイ家を取り巻く社交圏に広がり、それを継続し安定させる機能を果たした。そこに展開される人々の関係は、貨幣的対価を伴う商業や市場の原理とは異なった約束事が支配する世界に属するものだった。

## (8) 馬車と都市の社交

地方ジェントリの息子であっても、ジョンは、父親とは違った世界、取引や競争の支配する実業界で育った。したがって、彼の人的ネットワークも父親のサー・ラルフのそれとはだいぶ異なっていた。ワイマンによれば、ジョンの手紙で最も頻繁に触れられている人物は202人いる。この内輪の集団inner circleの45%はジョンと同じ身分の貴族やジェントリであるが、それだけでなく、法律家、役人、商人、小売店主、手工業者、聖職者、借地人、奉公人、あるいはその妻らとも手紙のやり取りが行われた。<sup>81)</sup>つまり手紙はヴァーニイ家のネットワークが広い階層にまたがっていたことを示している。

最初の結婚後、ジョンはしばらくリトル・チェルシーの義父の家に住んでいたが、シティから5マイルも離れており、川船で職場まで通うのには一苦労だった。そこで「取引所とウェストミンスターの間にある」ハットン・ガーデンに住むことにした。祖父の代から住んでいたヴァーニイ家のロンドンの拠点コヴェント・ガーデンも、レヴァント会社や

81) *Ibid.*, pp. 6, 184.

葡萄酒商組合の建物のあるシティとも、宮廷や議会もほど遠からぬ圏内にある。<sup>82)</sup> ファッションナブルなロンドンの真ん中にあるこの場所から広がるジョンの社交の圏域には、いくつかの人的グループないしクラスターがあった。<sup>83)</sup> 一つは近隣社会の住民との交際である。通りや建物の階によって住み分けられることはあったが、17世紀後半には富と地位に応じた地理的区分はまだ明確になっていなかった。近隣者には貿易商や小売商、法律家、薬剤師といったジェントリ以外の身分の人たちも含まれていた。教区や通りからなる地域社会の一員として、ジョン夫妻も救貧、課税、夜警などに関わる近所付き合いを避けるわけにはいかなかった。<sup>84)</sup> もう一つは、バッキンガム州の親族・縁者との付き合いである。それはヴァーニイ家の拠点であるミドル・クレイトンに時々帰省した折に交わされることもあったが、ワイマンの綿密な調査によると、彼らも多くはロンドンにも滞在先をもち、それもコヴェント・ガーデンのヴァーニイ家の借家に近接したところに住んでいた。そこにはあたかもバッキンガムの地主社会を再現したかのような集まりがあったとされる。劇場やコーヒーハウスなど娯楽施設が立ち並ぶウェストエンドで、ジョン夫妻は彼らと社交生活を楽しんだ。

これらは、父親のラルフがロンドンに暮らす時にも重要だった交際グループである。だがジョンの親密な交際範囲は、父親の社交圏にはほとんど入ってこなかった社会集団に広がっていた。一つは、妻の実家のあるリトル・チェルシーに集う人々である。農村の雰囲気が残る郊外のこの場所を、ジョンは頻繁に訪れた。彼の義父は地所は持っていたも、ヴァーニイ家のような上層ジェントリの家柄の出ではなかった。ここに集う人々も、義父の親族や友人が中心であり、そのほとんどは、ヨーマンなどを含む中位階層の人々からなっていた。<sup>85)</sup>

それ以上に重要なのは、ロンドン商人、市民、特権会社の成員としての付き合い、および取引所を中心とした海外貿易に絡んだ仕事上の付き合いである。徒弟時代の親方との家族ぐるみの交際を通じて、ジョンはロンドン商業界の有力者との繋がりをもつことができた。ジョン自身はロンドン市の役職に就くことはなかったが、市参事会員や国会議員を務めたロンドン市民たちとは、さまざまな形のつながりがあった。取引所、税関、ロンバード街、コーヒーハウスなど、彼が商人として活動するために立ち寄る場所で日常的に付き合い合う人々の多くは、ジェントリよりもむしろ、毛織物商、桶屋、法律家などの中位の階層に属する人々だった。

ワイマンが注目するもう一つのグループは、シティの金融業者たちである。すでに

82) Tenniswood, *op. cit.*, pp. 432, 437-40.

83) 以下は、Whyman, *op. cit.*, pp. 66-80, 191-92.

84) *Ibid.*, pp. 63. コヴェント・ガーデンに住んだ祖父のエドモンドもまた、近隣住民と共同行動をとることがあった。Merritt, *op. cit.*, p. 198.

85) Whyman, *op. cit.*, pp. 69-70.

1670年代からジョンは父親からの依頼もあって、船の持ち分、海上保険証券、ロンドン市への貸付などにより資産の一部を運用していたが、1690年代に金融革命がおこると、投資機会は大幅に広がった。ジョンはその情報網を通じて、国債、年金、富籤、株式などに資金を投じ、親族や知人のためにも大きな利益をあげることができた。父の死後、ジョンはロンドン市から認可を受けたブローカーを通じて金融取引を行うようになる。晩年に近づくほど、ジョンとこれら金融業者との交際は密になっていったとされる。彼は金融革命の利益に与ったエリートであり、かの「ジェントルマン資本主義」の先駆的担い手の一人だったということになる。<sup>86)</sup>

こうした複数のクラスターをもつネットワークには、ジェントリが農村社会でもつよりはるかに多くの多様な社交関係が織り込まれていた。そこには頻繁な人の出入りがあった。人々の地位や位階の関係は土地や伝統に基礎をおいた農村社会におけるよりもずっと流動的で不確かなものであった。そうした不透明で流動的な世界では、さまざまな目的から相互に交わされる「訪問」が、とりわけ都市のエリート層には重要な社会生活の要素となった。ヴァーニイ家の手紙でも、訪問に関わるものは、農村でのそれも含めて多数にのぼる。だが都市での訪問は、農村の訪問とは異なったやり方と機能があった。農村での訪問がホスピタリティの証であり、滞在がしばしば長期間に及んだのに対し、都市でのそれは1日に数人に会うようなこともある短いものだった。そのなかには、あいさつし、ゴシップを交わすだけの訪問もめずらしくなかった。<sup>87)</sup>しかし訪問は無差別に無秩序に行われたわけではなかった。18世紀までには、訪問の順序、時間、服装、招待の仕方、答礼などに関する暗黙の作法ができあがってきた。それは相互の地位や目的によって微妙に異なるコードだったが、そこに共通するのは、農村ジェントリのホスピタリティとも宮廷の礼儀 *courtesy* とも違った「ポライトネス」という言葉で表わされる態度であり原則だった。訪問は、雑多な住人からなる巨大都市のなかで見えにくくなった権力関係や威信の秩序を確認し、再構築するチャンネルの一つであり、ポライトな作法を学ぶ機会でもあった。こうした訪問の作法については、女性がしばしば教師となった。ジョンの場合、ロンドンに住むおばがその役割を果たした。

そうした訪問の交換にとって欠かせないものとなったのが馬車である。父親のサー・ラルフも馬車を持っていた。彼はピープスよりも身分は高く、馬車を持つことには特別な抵抗もなかったはずである。だが彼の馬車は赤と黒の線が入っただけのごく地味で実用的なものだった。これに対し、息子のジョンは馬車に強い関心をもち、父親の手紙で馬車に触れられているのはわずか13通であるのに対し、81通もの手紙で言及している。彼は自分で馬車を持つ以前から、誰がどんな馬車を持つべきかを心得ていた。だから1679年、イ

86) *Ibid.*, pp. 74-80.

87) *Ibid.*, pp. 95-96.

トコのアレグザンダー・デントンがシティの商人からビロードで縞模様を描いた馬車を60ポンドで購入する時に、手助けしたのはジョンだった。彼によれば、この商人がその馬車を手放したのは「自分には立派過ぎる」と考えたからであった。<sup>88)</sup> 1680年に彼自身が最初に購入した折には、父親は「流行だから」仕方あるまいとしぶしぶ認めたが、ジョンは購入した馬車を色鮮やかな絹の内幕、金箔の飾り、家紋などで飾りたてた。馬車はその持ち主の地位や趣味、さらには持ち主そのものの表象となった。<sup>89)</sup> ジョンはその後、何台も馬車を買替えた。3度結婚した彼にとって、結婚が買い替えの契機の一つになった。ピープスの妻の場合と同様に、馬車は女性にとって必要なものでもあったのだ。

もちろん、馬車は訪問だけのものではなかった。前述したように、仕事のためであれ、買い物や娯楽のためであれ、馬車はロンドンの暮らしに不可欠のものになりつつあった。だが多くの人々にとって、馬車の利用は貸馬車か、さもなければ他人の所有馬車に同乗するに限られていただろう。富裕な少数者だけが自分の馬車を持つことができた。拡大する商業に支えられたロンドン、ジョン・ヴァーネイのような市場経済の競争的世界での成功者を多数生み出しつつあった。馬車はそうした経済的成功の証であった。だが経済的成功がすべてではなかった。デントンに馬車を売ったロンドン商人の判断が示唆するように、それは身分や社会的地位の印でもあった。都市の雑踏のなかを走る意匠をこらした馬車は、ただの乗り物ではなかった。それは道行く人に見られ、評価されるものでもあり、それ自身が競争の世界に属する媒体だった。馬車は成長しつつある都市の文化的シンボルそのものだったといえる。

### (9) 馬車の運ぶ世界—結びに代えて

馬車はさまざまなかたちで都市民の日常生活に浸透し始めていた。それは貸馬車として、圏域の広がった首都をより迅速に移動できる手段を住民に提供した。また、乗合馬車として、とりわけ女性や高齢者に遠距離の旅を可能にすることによって、ロンドンの社交の圏域を空間的にも社会的にも大きく広げることにも貢献した。だが何よりも、馬車は個人の特別の持ち物として、ロンドンの市民社会の変容を反映し、またそれに一役買うことになった。(6) 節以降で論じたように、その変化は農村社会の鏡に照らしてみるとより鮮明となる。ワイマンの研究に導かれながら本稿が見てきたヴァーニイ家親子の二つの世界を、最後にもう一度筆者なりに要約・整理しておこう。

鹿肉が単なる食糧ではないように、馬車はただの運搬手段ではなかった。鹿肉とその贈与が農村社会の権力と秩序を映しだしているように、馬車はロンドンに生まれつつある消

88) *Ibid.*, p. 104.

89) *Ibid.*, pp. 100-101.

	鹿肉の世界 (父親ラルフ)	馬車の世界 (息子ジョン)
担い手	ジェントリ	市民／商人
場所／経済	農村／土地	都市／商業
社会編成	位階秩序	競争
ネットワーク	贈与	市場／貨幣
帰属	親族／パトロニッジ	個人／家族
価値	名誉／寛大	富／計算
社交	ホスピタリティ	ボライイトネス
ジェンダー	男性	女性

費文化、新しい人間同士の関わり方、社交のあり方を体現していた。鹿肉の世界と対比させる時、馬車が象徴するロンドンの都市文化の特徴はくっきりと浮かび上がってくるのである。

とはいえ、当然ながらこうした二分法はメタファーとしては有効であるとしても、事実を過度に単純化するものでもある。都市・農村のこの対照性はいつの時代もある程度あてはまるとも言えるし、父親ラルフと息子ジョンを分けたのは、時代や環境の違いだけではなかった。二人の個性や経験の違い、家族内の地位の違い（長男＝相続人と次三男）なども大きく影響しただろう。二人の相違には、実際にはライフステージの異なった段階、という側面もあった。商業の世界で育ったジョンも、父親の財産を相続してからは、「ロンドン商人からトーリの政治家への変身」と特徴づけられるように、地方ジェントリの世界に回帰していく。二人の世界の対立面だけに目を向けるのも一面的である。ワイマンが強調したのも、相容れない側面よりもむしろ、ほぼ王政復古期以後の半世紀ほどのあいだに、ロンドンの商業世界が農村ジェントリの世界を変容させていった影響力のほうだった。ジョン・ヴァーニイがイトコの馬車の購入にあたって協力したお礼として鹿肉を贈与された事実に見られるように、<sup>90)</sup> また鹿肉の贈与で結ばれる社会関係にこだわったサー・ラルフが贈った先は、実際には大部分がロンドンの住人だったことから示唆されるように、贈与と市場の二つの世界は併存していた。<sup>91)</sup> 馬車の象徴する都市ロンドンのインパクトは農村社会にますます深く広く及ぶようになっていったが、狩や鹿肉に象徴されるジェントリの社会的・文化的アイデンティティはそれに飲み込まれ失われていったわけではなかった。<sup>92)</sup> 社交季節への参加、ウィッグ・トーリの党派抗争と選挙をめぐる地方政治との関わり、資産運用の場としてのシティの金融業との繋がりなどの新しい文脈のなかで、狩

90) Whyman, *op. cit.*, pp. 104-105. 市長就任を控えたW. ターナーの会計記録には、2頭の雌鹿の運搬に対する支払いが記録されている。ロンドンの市長にとっても、鹿肉は重要な儀礼的意味を持っていたようにみえる。GL, MS. 5100.

91) デイヴィス、前掲訳書、および Ben-Amos, *op. cit.* では、この点が強調されている。これについては稿を改めて論じたい。

92) 鹿狩に代わって狐狩が狩の中心になっていった。Heal & Holmes, *op. cit.*, pp. 292-93.



や鹿肉、それが象徴する価値観・秩序観は新たな意義をもつようになっていく。

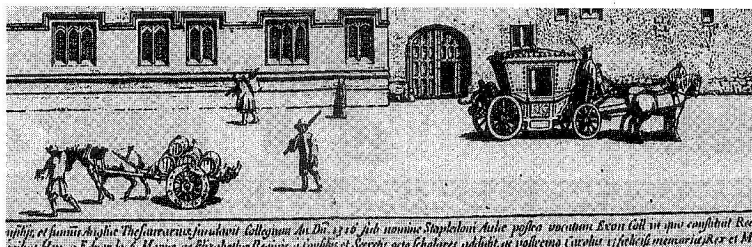
ピープスの誇りと不安が示唆するように、この時代の都市の秩序は流動性に富んだものであり、馬車の伝えるメッセージそのものも、実際にはアンビバレントなものだった。一方で、貨幣のもつ平準化の作用は、身分的序列をしだいに侵食しつつあった。だが他方で、ロンドンには古い位階秩序の頂点にたつ地方の貴族やジェントリが公的・私的さまざまな目的で集まってきた。ロンドンの社交は、この貨幣の力と、名誉や威信の力の二つが微妙にバランスする秩序のなかで展開されることになった。この二つの世界を均して結びつけるものとして生まれつつあった社交のプロトコルが、ポライトなマナーと生活スタイルだった。馬車はマモンの神とともに、このポライトな文化を運ぶ装置でありその象徴だったのである。

附録 第5図 荷車 cart、荷馬車 waggon、馬車 coach

5-1図



5-2図



David Logganによるオックスフォードの著名な建物の銅版画には、王政復古期に用いられていた荷車や馬車がたくさん描かれている。5-1図は5頭の馬が牽く重量馬車。中世の時代から用いられていた。5-2図の右がこの時代に普及した2頭立ての馬車。4頭立て、6頭立てのものもあった。このタイプの馬車はロンドンだけでなく、有力な地方都市でも使われるようになっていた。Loggan, David, *Oxonia illustrata, sive, Omnium celeberrimae istius universitatis collegiorum etc.* (Oxford, 1675) [EEBO] より。

略記

BL : British Library / CLRO : Corporation of London Record Office (現London Metropolitan Archives) / EEBO : Early English Books Online / ECCO : Eighteenth Century Collections Online / GL : Guildhall Library / ODNB : *Oxford Dictionary of National Biography*

\*本稿は日本学術振興会科学研究費基盤研究 (B) 課題番号 18330075 による研究成果の一部である。