古市公威によるフランス・マルセイユの港湾施設等視察記

『ヨーロッパの公共事業についての覚書』の活字化と邦訳 その3

DESCRIPTION BY FURUICHI KOI ON THE PORT FACILITIES AT MARSEILLE, FRANCE

Typing and Translation into Japanese of *Notes sur les travaux publics en Europe*, Part III

中島智章 — *1 鈴木敏彦 — *2
香川 浩 — *3 杉原有紀 — *4

Tomoaki NAKASHIMA — *1 Toshihiko SUZUKI — *2
Hiroshi KAGAWA — *3 Yuki SUGIHARA — *4

キーワード：
自筆史料, インフラ, マルセイユ, プロヴァンス, 領域史

Keywords:
Autograph, Infrastructure, Marseille, Provence, Territorial history

Notes handwritten by Furuichi Koi in French are currently kept in “Furuichi Koi Collection”, the University of Tokyo (M04, M05, M07). M04 and M05 were translated into Japanese by Iguchi Shohei, but Japanese translation of M07 entitled *Notes sur les travaux publics en Europe* is not yet realized. The purpose of this report is the typing and Japanese translation of the full text of Chapter II that provides an overview of the port facilities at Marseille, France.

1. 本稿の背景・目的・方法、および、役割分担

本稿は「古市公威によるフランス・デュランス川の橋梁・道路等視察記 『ヨーロッパの公共事業についての覚書』の活字化と邦訳 その2」等の続編である¹。本報告等により、東京大学大学院工学系研究科社会基盤学専攻図書室所蔵の「古市公威文庫」に含まれる²、古市公威（FURUICHI Koi, 1854–1934）がフランス語で記した自筆ノートM07『ヨーロッパの公共事業についての覚書』（*Notes sur les travaux publics en Europe*）（以下、『覚書』と略す）の全文活字化・翻訳を目指している³。

本稿では既報に続き、第2章全文の活字化と邦訳を実施する。記述対象は、フランスの地中海側最大の港湾都市マルセイユの港湾施設だ（図1）。まず、古市の記述の概要を示し、次に第2章の活字化と邦訳を示した上で、活字化の類例として、筆記体を学習したことがない者にとって読みづらいただろうと中島が判断した部分の写真を示す。アルファベットの筆記体に馴染みがあり、フランス語単語に通じている限り難読箇所はほぼないが、OCR（光学文字認識）が発展途上である現在において、その基礎資料としても意義があるだろう。

本稿での著者らの役割分担は下記の通りである。なお、史料調査は2015年7月16日、マルセイユ現地調査は同年8月28日に実施された。

中島智章：調査実施、本稿執筆、仏文活字化、仏文邦訳
鈴木敏彦：調査企画、調査実施、史料公開等の許可取得
香川浩：調査実施、史料撮影・整理、史料の背景調査
杉原有紀：史料調査実施準備、現地調査実施

図1 1890年代のマルセイユ（PINET, 189...、一部）

¹ 工学院大学建築学部建築デザイン学科 准教授・博士（工学）
〒163-8677 東京都新宿区西新宿1-24-2

² 工学院大学建築学部建築デザイン学科 教授

³ 工学院大学建築学部 非常勤講師

⁴ (株) Atelier OPA 代表取締役・博士（学術）

¹ Assoc. Prof., Dept. of Architectural Design, School of Architecture, Kogakuin Univ., Dr.Eng.

² Prof., Dept. of Architectural Design, School of Architecture, Kogakuin Univ.

³ Lecturer, School of Architecture, Kogakuin Univ.

⁴ Representative Director, Atelier OPA Co., Ltd., Ph.D.

図2 マルセイユ本港（中島撮影）

図3 ラ・ジョリエット泊地に面して建つ旧港湾当局庁舎（中島撮影）

図4 ラ・ジョリエット泊地（中島撮影）

図5 サント・マリー・マジュール司教座聖堂（ラ・マジョール司教座聖堂）（中島撮影）

2. マルセイユの港湾施設の記述概要

マルセイユは、古市が調査したアヴィニョン＝ミラボー間のデュランス川の南方に位置し、デュランス川調査の基点となったと思われるアヴィニョンからは南東方向にある。古代ギリシア植民都市を起源とする港湾都市で、当初の港は「本港」（vieux port）とよばれ（図1, 2）⁴、その北側、東側、南側を旧市街地が囲んでいる。

だが、古市は本港については全く触れていない。その記述の中心は、本港の北西に新たに設けられたラ・ジョリエット泊地（bassin de la Joliette）だ（図1, 3, 4）⁵。古市が訪問した頃、ラ・ジョリエット泊地の南東隅部の東側には人工地盤が築かれ、その上に新たなサント・マリー・マジュール司教座聖堂（ラ・マジョール司教座聖堂）（cathédrale Saint-Marie-Majeure de Marseille, cathédrale de la Major, 1852–93）が建設中だった（図5）⁶。ラ・ジョリエット泊地の他には、その北に次々に新設されていったル・ラザレ泊地（bassin du Lazaret）、アランク泊地（bassin d'Arenc）、国営泊地（bassin national）にも言及されている（図1）。

また、港湾施設そのものよりも、港湾関連会社について、貨物の荷揚げなどに関わる費用、港湾要員の構成や数などについてのソフトウェアに関する記録が優勢だ。ハードウェアに大きな関心を寄せるデュランス川関連の記述に対し、マルセイユ港関連の記述ではソフトウェアに力点を置いた記録といえよう。石炭庫を備えた岸壁や石油施設を備えた泊地、鉄道関連施設などの計画中や建設中の施設についての言及はあるが、ハードウェアについては「港全体、泊地

群の面積、岸壁の長さ、船舶数、現在の貨物量などの情報については、ロベール氏の冊子を参照すること」とあるように、既出の資料を援用する形となっている⁷。それゆえ、第1章のデュランス川関連の記述では、堤防断面の図2点、吊り橋の鉄骨部分の断面の図1点といった図解が付されたのに対し、第2章のマルセイユ港関連の記述においては1点も図解がない。

全体としてはラ・ジョリエット泊地の広さと施設が需要に対して不十分であること、他の泊地には十分なキャパシティがあることを指摘しつつ、中心市街地に近いという利便性が、そこに立地する5社にとってかけがえのないものであることに留意し、当時建設中の鉄道駅「港駅」(gare maritime)の開設に大きな期待を寄せている。

3. 第2章のフランス語原文の活字化

下に第2章全文を示す。囲み線は筆記体を学習したことがない者にとっては読みづらいだろうと判断した部分。太字はアクサンの有無や位置に違いがあるもの、現在の綴りと異なるもの、誤記、略記など。さほど読みづらくなくとも、固有名詞の場合や古市の書き癖が現れている場合などにも取り上げる。改ページは« / »によって示す。古市による図版は第2章にはない。

II - Marseille.

M. Guérard, ingénieur en chef.

Les travaux sont presque achevés d'après le plan de la carte du port et le mode de construction déjà connue. Les quais au charbon sont actuellement en construction, et le bassin à pétrole de l'avant port **N.** est encore à l'état de projet; pour le moment le pétrole se débarque dans le bassin national.

Les bassins ainsi construits n'ont pas de destination spéciale, sauf les poudres et le pétrole qui doivent être maniés aussi loin que possible. Et cependant, on se trouve à l'étroit et même il y a encombrement dans la Joliette où cinq compagnies ont chacune leur portion de quais et où les bateaux s'accostent par l'arrière, tandis que la place ne manque pas dans les autres bassins.

Le mode d'accoster par l'arrière n'est / pas aussi **inéconomique** qu'on pourrait le croire au premier abord. Il est vrai que le transbordement coûte ainsi 2,25f **par T**, tandis qu'il ne coûterait que 1,75f si les bateaux pouvaient s'accoster parallèlement aux quais, soit une différence de 0,50f par T, et cette différence devient sensible pour les marchandises telles que le blé, qui ne demande pas de triage.

Pour les marchandises qui demande un triage, au lieu de le faire sur les quais, on l'effectue au moment du transbordement dans les petits bateaux qui, au nombre de deux au trois, viennent se ranger au flanc du steamer, et par suite les frais de triage sur les quais, de transport par terre, sont évités.

De plus, le mode d'accoster **parell.t** aux quais exige une longueur de quais bien plus considérable, ce qui cause une charge plus considérable pour la compagnie et par suite les frais

de transbordement se trouvent augmentés sous une forme implicite.

Il y a enfin question de convenance. Le bassin de la Joliette, le plus près du centre de /

la ville, est très-commode; les petits transports coûteraient plus cher à mesuré qu'un d'éloigne du centre, et les cinq compagnies en concurrence dans la Joliette, celle qui il en éloignerait la première perdrait la première la clientèle.

Cette dernière question recevra, selon moi, une petite modification le jour où les gares maritimes, les chemins de fer PLM, actuellement en construction avec les travaux de terrassement considérables en enlevant les collines par explosion, le jour où, dis-je, les gares maritimes seront achevées.

Quoiqu'il en soit, les compagnies qui se servent de la Joliette, ne veulent pas la quitter de suite un même utiliser les autres bassins, malgré les avis qui leur sont donnés par le service du port de Marseille.

Les travaux du port ont été **exécutés** aux frais de l'Etat, la ville n'a pas concouru à la dépense. C'est donc une œuvre nationale. Les navires qui viennent à Marseille ne payent même pas de droit supplémentaire, comme cela se pratique dans d'autres ports, le Havre, Boulogne etc; ils ne paient que le droit général établi dans tous les ports de France, c'est-à-dire 1f par tonne / de jauge pour le long cours et 0,50f pour le cabotage.

La chambre de commerce de Marseille a construit des hangars sur les quais environnant la gare maritime de PLM, avec l'installation des engins hydrauliques. Les marchandises qui y sont débarquées payent 0,50f par T et par 12 jours et fractions.

D'autre part, les bassins du Lazaret et d'Arenc sont entourés par des magasins généraux appartenant à la compagnie de Docks-**entrepôts**. C'est la compagnie qui a construit les quais qui supportent ses **magazins** et qui les loue à des compagnies de navigation, à la compagnie MM en première ligne, sans s'occuper d'autre commerce. Son installation est puissante; ses appareils hydrauliques sont indépendants de ceux de la chambre de commerce.

En ce qui concerne les renseignements sur l'ensemble du port, surface du bassins, longueur des quais, nombre de bateaux, tonnage actuel, etc., il fait consulter la brochure de M. Robert.

Le service de l'exploitation du port doit avoir un personnel nombreux. J'ai pu / noté seulement un service composé de 1 commandant, 5 officiers, 25 maitres et 35 canotiers, et un autre composé de 9 chefs pontiers, 19 aides-pontiers, 8 employés de diverses fonctions, 6 gardes de nuit, 3 chefs surveillants de pétrole, 6 canotiers pour le pétrole, 3 pour l'embarcation de service et 2 docteurs-médecins.

Le service technique est divisé en deux

arrondissements. La ligne de séparation part du môle qui se trouve entre les bassins de la Joliette et du Lazaret, c'est-à-dire la traversée de la Joliette, et suit cette direction. Il y a un ingénieur pour chaque arrondissement, et il a tous les services du littoral de son arrondissement dans tout le département des bouches du Rhône.

4. 第2章の邦訳全文（改ページは「／」で示す）

第2章 マルセイユ
主任技師ゲラルド氏

事業は港湾配置図と既知の建設方法に則ってほとんど竣工している。現在、石炭庫を備えた岸壁群は建設中で、北外港の石油施設を備えた泊地は、いまだ計画段階だ。現在、石油は国営泊地で陸揚げしている。

火薬と石油はできるだけ離れたところで取り扱わなければならないことを除けば、このように建設された泊地群に特定の用途があるわけではない。だが、ラ・ジョリエットは手狭であり、混雑している。5 社がそれぞれ岸壁に自社分を持ち、船舶が船尾から接岸している。一方、他の泊地群では場所が不足しているわけではない。

船尾から接岸する方法は、／
一見して思われるほど不経済ではない。船舶が岸壁に平行に接岸できれば、1.75 フランしかかからないのに対し、舳に積み替える方式では1 トンあたり 2.25 フランかかるのは確かだ。すなわち、1 トンあたり 0.50 フラン異なるわけで、この差額が、仕分けを必要としない麦のような商品には無視できなくなってくる。

一方、仕分けを必要とする商品については、岸壁で仕分けるのではなく、舳に積み替える際に実施する。舳は 2、3 隻が汽船の舷側に来て並ぶ。それゆえ、岸壁での仕分けと陸上での輸送のための出費は避けられる。

加えて、岸壁に平行に接岸する方法だと、岸壁にかなりの長さが要求される。それゆえ、企業にとってはかなり負担があり、積み替えのための出費は目にみえぬ形で増えることとなる。

そして、利便性の問題がある。ラ・ジョリエット泊地は都心から最も近く、／
非常に利便性が高い。小規模輸送は都心から離れるほど高くなる。ラ・ジョリエットで 5 社が競争状態にあるが、最初にそこを離れた企業が最初に顧客を失うことになるだろう。

蓋し、この最後の問題は港駅が完成した暁には少々変わってくるだろう。現在、PLM 鉄道が建設中であり⁸、発破によって丘陵を切り拓き、相当の土地造成事業が行われている。

いずれにせよ、ラ・ジョリエットで業務を行っている企業群に下される、マルセイユ港当局の指示に反して、各社はそこを離れて他の泊地群を用いることを望んでいない。

港湾事業は国の予算で実施されてきており、市は支出に貢献していなかった。それゆえ、これは国の事業である。マルセイユに来る船舶は追加の税は払わず、ル・アーヴル、ブローニュなどの他の港において行われているのと同様である。払うのはフランスのすべての港で確立している一般的な税だけであり、すなわち、／
大洋航海の場合は容量 1 トンあたり 1 フラン、沿岸航海の場合は

0.50 フランである。

マルセイユ商業会議所は、PLM の港駅周辺の岸壁群に水力機関による設備を備えたハンガー群を建設した。そこで陸揚げされる商品については 1 トンあたり 0.50 フランを 12 日毎に支払う。

一方、ル・ラザレ泊地とアランク泊地はドック・アントルポ社に属する一般倉庫に囲まれている。その倉庫を支える岸壁群を建設したのはこの企業で、船会社に、第一線は MM 社に貸し出していて、他の商いは入っていない。その設備は強力で、水力機器は商業会議所のものとは別である。

港全体、泊地群の面積、岸壁の長さ、船舶数、現在の貨物量などの情報については、ロベール氏の冊子を参照すること。

港湾利用の業務には数多くの要員が必要である。私が示しているのは、／

指揮官 1 名、士官 5 名、親方 25 名、ボート要員 35 名からなる部門、および、主任可動橋操作員 9 名、可動橋操作員補 19 名、様々な職務の雇用者 8 名、夜警 6 名、石油主任監視員 3 名、石油のためのボート要員 6 名、用務舟艇のための 3 名、医務員 2 名からなる別の部門だけである。

技術部門は 2 群に分かれている。分割線はラ・ジョリエット泊地とル・ラザレ泊地の間にある埠頭から引かれ、ラ・ジョリエットを横切り、その方向へ伸びている。各群には技師 1 名が置かれ、ブーシュ・デュ・ローヌ県全体において、その群の沿岸業務すべてを受け持つ。

5. 読みづらい箇所の活字化

第2章の該当箇所は仏文本文で囲み線によって示した。それらを古市自筆の該当箇所とともに列挙すると以下の通りである。地名などの固有名詞は現地の地名を参照して確定させた。

	mode
	moment
	aussi
	la Joliette
	l'effectue
	flanc
	steamer ⁹
	forme
	dépense
	long cours
	d'Arenc
	En
	renseignements
	sur l'ensemble
	nombreux
	un service composé
	composé
	chaque

6. 誤記、略記等のある箇所の活字化

第2章において、アクサンの有無や位置に違いがある単語、現在の綴りと異なる単語、現在ではあまり用いられない単語、誤記、略記等は仏文本文で太字によって示した。それらを下に示し、現在の綴りをその後に記す。もっとも、アクサンの種類や位置の違いについては、書き癖もあるので、一概に誤記というわけではない。

	l'avant port N.→l'avant port Nord の略記
	inéconomique→一単語として存在しない ¹⁰
	par T→par Tonne の略記
	parell.t→parallèlement の略記
	executés→exécutés
	entrepôts→entrepôts
	magasins→magasins ¹¹

7. 謝辞

本稿は JSPS 科研費 JP15K06402 の助成を受けたものであり、ここに謝意を表す。

参考文献

- 1) 古市公威: *Notes de mes voyages d'étude*, 「古市公威文庫」目録番号 M04, M05, 執筆年月日の記述なし
- 2) 古市公威: *Notes sur les travaux publics en Europe*, 「古市公威文庫」目録番号 M07, 執筆年月日の記述なし
- 3) LITTRÉ, Émile: *Dictionnaire de la langue française*, Tome troisième, I-P, Tome quatrième, Q-Z, Librairie Hachette et Cie, Paris, Londres, 1874
- 4) PINET, Armand: *Plan de la ville de Marseille*, édité par Henry Pinet, Marseille, 189.. (Source gallica.bnf.fr / Bibliothèque nationale de France) 史料に出版年記載なし。Bibliothèque nationale de France のデータにも出版年下一桁の記載なく、本稿ではその記載データ表記に従う。
- 5) 井口昌平 (訳・注): 「古市公威の見学旅行記 (1) 明治12年フランス留学中の英国, ベルギー, オランダへの旅」, 『にほんのかわ』(30), pp.54-74, 1984.10
- 6) 井口: 「古市公威の見学旅行記 (2) 明治12年フランス留学中の英国, ベルギー, オランダへの旅」, 『にほんのかわ』(31), pp.33-62, 1985.4
- 7) 井口: 「古市公威の見学旅行記 (3) 明治12年フランス留学中の英国, ベルギー, オランダへの旅」, 『にほんのかわ』(33), pp.35-65, 1986.3
- 8) 井口: 「古市公威の見学旅行記 (4) 明治12年フランス留学中の英国, ベルギー, オランダへの旅」, 『にほんのかわ』(35), pp.34-66, 1986.8
- 9) 土木学会編: 『古市公威とその時代』, 土木学会, 2004
- 10) 北河大次郎: 『近代都市バリの誕生 鉄道・メトロ時代の熱狂』, 河出書房新社, 2010
- 11) 中島智章: 「古市公威によるフランス・プロヴァンス地方のインフラ視察記」, 『日本建築学会年次大会学術講演梗概集 F-2』2016年, pp.749-750, 2016.7
- 12) 中島: 「古市公威の南フランス視察旅行記 1888-1889」, NICHE 出版会他『NICHE 03』, 丸善出版, pp.60-77, 2016.8
- 13) 中島: 「古市公威によるフランス・プロヴァンス地方のインフラ視察記 その2 言及された4箇所の吊り橋の概要・現況」, 『日本建築学会年次大会学術講演梗概集 F-2』2017年, pp.899-900, 2017.7
- 14) 中島: 「古市公威によるイタリアのインフラ視察記 その1 都市ローマのインフラ記述」, 『日本建築学会年次大会学術講演梗概集 F-2』2018年, pp.863-864, 2018.7
- 15) 土居義岳: 『建築の聖なるもの 宗教と近代建築の精神史』, 東京大学出版会, 2020
- 16) 後藤武: 『鉄筋コンクリート建築の考古学 アナトール・ド・ボドーとその時代』, 東京大学出版会, 2020

- 17) NAKASHIMA, Tomoaki, SUZUKI, Toshihiko, KAGAWA, Hiroshi: « DESCRIPTION BY FURUICHI KOI ON THE INFRASTRUCTURE OF DURANCE RIVER, FRANCE, Typing and Translation into Japanese of the first chapter of *Notes sur les travaux publics en Europe* », *AIJ Journal of Technology and Design*, Vol. 27, No.65, pp.533-538, 2021.2 (中島, 鈴木敏彦, 香川浩: 「古市公威によるフランス・デュランス川のインフラ視察記 『ヨーロッパの公共事業についての覚書』第1章の活字化と邦訳」, 『日本建築学会技術報告集』第27巻第65号, pp.533-538, 2021.2)
- 18) NAKASHIMA, SUZUKI, KAGAWA: « DESCRIPTION BY FURUICHI KOI ON SUSPENSION BRIDGES AND LOADS ETC. AROUND DURANCE RIVER, FRANCE, Typing and Translation into Japanese of *Notes sur les travaux publics en Europe*, Part II », *AIJ Journal of Technology and Design*, Vol. 27, No.66, pp.1056-1061, 2021.6 (中島, 鈴木, 香川: 「古市公威によるフランス・デュランス川の橋梁・道路等視察記 『ヨーロッパの公共事業についての覚書』の活字化と邦訳 その2」, 『日本建築学会技術報告集』第27巻第66号, pp.1056-1061, 2021.6)

注

- ¹ 中島他, 2021.2、および、中島他, 2021.6。
- ² 組織としては東京大学工学・情報理工学図書館。調査時に参照した古市文庫の目録はタイプ打ち。最初に資料名称、次行に目録番号が記述されていて要注意。現在は表に改められ、同じ行に目録掲載順、目録番号、資料名称、備考の順で示されている。目録掲載順は調査時に参照した目録にはなかった。古市の手稿としては、本稿で取り上げた『ヨーロッパの公共事業についての覚書』(M07) の他、*Notes de mes voyages d'étude* 『私の研修旅行の覚書』(M04, M05) があり、井口, 1984.10、井口, 1985.4、井口, 1986.3、井口, 1986.8 で全文邦訳されている。
- ³ 古市の生涯と業績、古市文庫の来歴等についての先行研究概観は本稿の枠組では実施できないが、生誕150年と土木学会90周年を記念して出版された土木学会編, 2004、土木学会ウェブサイト「古市公威アーカイブス」を挙げておく (http://library.jsce.or.jp/Image_DB/human/furuichi/index.html, 2020年10月2日閲覧)。「ヨーロッパの公共事業についての覚書」は、古市が1888年から1889年にかけて南仏・プロヴァンス地方 (La Provence) とローマ市、ポー川 (Po) を視察したときの覚書である。全体は4章構成であり、第1章、第2章、および、第3章 (「諸注」 ("Notes diverses") を除く) については中島既報で概略を示したことがある。中島, 2016.7、中島, 2017.7、および、中島, 2018.7 を参照。また、中島, 2016.8 では、原史料の第1章と第2章の写真を掲載した。
- ⁴ « vieux » は「古い」という意味で、« vieux port » を直訳すると「古港」、「旧港」となるだろう。「古港」は国語としてはやや不自然で、「旧港」の方が座りがよいが、「旧」には「かつての」という意が強く、「旧港」ではもう港としては使われていないと誤解される恐れなしとはいえないだろう。「旧」を使いながら今もそうであるという意味を持って用いられることが多いのは「旧館」、「旧市街地」だが、「旧港」にはそこまでの一般性はない。それゆえ、「旧館」と同じ意味で用いられることが多い「本館」から「本」を拝借して「本港」という邦訳を当てることとした。
- ⁵ マルセイユ港ラ・ジョリエット泊地の現況等の調査は、2015年8月28日、中島、鈴木、香川、杉原によって実施された。
- ⁶ 本教会堂については、土居, 2020, pp.135-136、および、後藤, 2020, p.103 を参照。なお、1948年、マルセイユ司教区 (diocèse de Marseille) はマルセイユ大司教区 (archidiocèse de Marseille) となった。
- ⁷ 詳細不明。少なくとも、本資料を含む「古市公威文庫」の中にはない。
- ⁸ パリ＝リヨン・地中海鉄道 (Chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée) のこと。すでに1862年にはフランスの代表的な幹線鉄道となっていた (北河, 2010, p.74)。
- ⁹ 英語だが、LITTRÉ, 1874 にも掲載されており、語釈として「蒸気船のこと。この英語の用語ではなく、『ヴァプール』(訳註: 蒸気を意味するフランス語) というのが望ましい」« Navire à vapeur. Au lieu de ce mot anglais, il vaut mieux dire : un vapeur » と述べられている。LITTRÉ, 1874, p.2043 を参照。
- ¹⁰ 古市のパリ留学中に出版された LITTRÉ, 1874 には記載がない。
- ¹¹ 他の箇所では « magasins » と綴られている。

[2021年6月1日原稿受理 2021年8月2日採用決定]