

1780年代のル・アーヴル港整備計画について

A Study on the Extension Project of the Port of Le Havre in the 1780's

根岸 美幸**

By Miyuki NEGISHI

Abstract : In Le Havre, from the 17th. Century, they have hoped the realization of the complete equipment in the port and the extension in the city area, in according to the developement of there activity economic and the overpopulation. In 1776, after that the Corps des Ponts et Chaussées has got the controle of the port, the many project was presented and examenned among the engineers of Ponts et Chaussées, that of fortifications, and the member of the Académie de la Sciences. This paper ames to indicate the characteristic those projects and the direction of which the enginners of Ponts et Chaussées.

1. 初めに

(1)問題の所在

近世フランスにおいて海港都市整備は要塞部局や海軍といった軍事技師の管轄下であったが、18世紀半ば以降は財務総監へ委託されることになった。1761年以降、商用港が正式に財務総監の管理下に置かれたものの、ダンケルクやル・アーヴルといった北部の重要拠点の海港にかんしては例外的に軍事技師が残留して港湾施設の維持管理を行っていた¹。ダンケルクは1785年の公開王状以降、土木局が港湾再建計画を指導していたが、ル・アーヴルは1778年に土木局の技師が最初の提案を行って以来、軍事技師も加わって都市拡張と商業活動の活性化という2つの目的を満たすための計画案修正が繰り返された。

このようにル・アーヴルで軍事、民生問わず工事計画の修正が試みられた理由の一つとして、この港湾都市整備が当事の王国において最も規模の大きい建設計画になることが予測されていたことを知っておかねばならない。事後の数字ではあるが、19世紀半ばに『17・18世紀フランスの公共道路行政の歴史研究』を上梓したヴィニョン E.J.-M. Vignon は、ダンケルク港再建計画が1785年から1790年までの期間で160万リーヴルの歳出であったのに対し、ル・アーヴルではほぼ同期間、1790年までで317万リーヴル以上かかったとしている²。

(2)ル・アーヴル港整備へのまなざし

このようにアンシャン・レژیーム末期のフランス王国第一の海港であったル・アーヴルの歴史を概括しよう。セーヌ川河口の港町ル・アーヴルは、フランソワ1世時代に港の入り口とヴィダム塔が建設されて以来、地の利を活用し商業輸送で発展した。ルイ14世治下、コルベールはこの

港町の重要性を認識し、ヴォーバン元帥に計画させてアルフルール運河、砂州の水門、そして水路内の洗浄も実施させた。この町で活動する大商人らは港の拡張をかねてから懇願していたが、政治的理由から着手に至らなかった。



図-1 ル・アーヴル都市図 (1673年)³

海洋商業の拠点として商取引も人口も増大していたこの都市は、七年戦争の際、英国軍に包囲され爆撃を受ける。都市整備を具体化する理由が揃い、1776年8月よりル・アーヴル港が財務総監の管轄下になると、その翌年、ルアン徴税管区の主任技師ド・セサル De Cessart が土木局委員会にて港湾施設と都市域拡張の計画を示した。土木局の技師、軍事技師のみならず科学アカデミー会員へも意見を求め、修正を加えながら検討が繰り返され、1787年に土木技師ラマンデ Lamandé の計画が採用された。この計画を用いて工事が開始されたものの、大革命の勃発を迎え、1792

*Keyword : 港湾工事、土木局、ル・アーヴル

**工博

(〒330-0052 埼玉県さいたま市浦和区本太 1-9-1)

年には大幅な修正を余儀なくされた。

(3)研究の方法

本論に進む前に、関連する既存研究を確認したい。ル・アーヴルの海港工事と技師の関係を扱う最も初期のものとして、19世紀前半のフリサル P-F. Frissart の研究が挙げられる⁴。その後は社会史的見地から一次史料を猟渉した膨大な研究が発表され続けたものの、海港都市のインフラ整備を扱う歴史研究は進展したとは言い難い⁵。フリサルが提示した技師の活動から都市計画の新局面を読み解く歴史研究は、ヴェルディエ N. Vardier による19世紀のル・アーヴルで繰り返されたコミューン統合における土木技師の政治的見識の指摘を牽引したといえる⁶。またフリサルの研究に喚起されたルモニエ - メルシエ A. Lemonnier-Mercier は、土木技師ラマンデや請負業者チボーの活動を通して18世紀後半の海港都市計画に従事した主任技師の役割について考察した⁷。初期工業化時代に展開された港湾整備計画を土木技師や技師団と地方の都市社団との関係から検証する研究は、近代都市のインフラ整備を同時代の政治社会の文脈から見直す契機となろう。

本稿においては、この1770年代末から80年代にかけて提案された複数の工事計画を比較検討し、アンシエン・レジーム末期の海港都市における都市基盤整備の特性を明らかにすると共に、軍事技師と民生技師がいわば共同作業を行う形で都市整備計画に従事した経緯を考察する。都市社団と技師団の目的意識、意思決定の経緯や背景をメモワールや書簡などを用いて検証し、海港都市のインフラ整備を建設活動にかかわる社会集団の役割から見直したい。

次に一次史料の内容とその所在について説明する。史料は中央で管理したものと、地方で管理したものに大別される。中央管轄の史料はパリの国立文書館の海軍文書 Archives nationales, Archives de la Marine と、フランス国立土木学校 École nationale des Ponts et Chaussées で調査したが、このうち海軍文書は革命前は Caran の海軍文書、革命以降はヴァンセンヌの軍事文書館の海軍部局 Service historique de la Défense, Département de la Marine に分割されている。本稿が扱うアンシエン・レジーム末期は両方の文書館で異なる文書が所蔵されていた。国立土木学校の史料は主として土木技師が作成した図面、メモワール、書簡である。それに対して、パリの国立文書館海軍文書および軍事文書館海軍部局は、海軍関連の行政文書中心であり、大臣に提示された港湾工事計画一連のメモワール、報告書、中央の海軍部局や関連する技師団と地方行政との通信、中央に提出された図面からなる。一方、ル・アーヴルの市立文書館 Archives municipales de la ville du Havre とルアンにあるセーヌ・マリティーム県立文書館 Archives départementales de la Seine-maritimes は都市およびディストリクトや県が執行管理した行政文書、特に工事の進捗や予算管理にかんする報告書、加えて土木局の技師による工事の年次報告書が多い。通信文書はル・アーヴルの大商人 négociants および都市役人、オフィシエ officiers municipaux de la ville du Havre、ノルマンディーの海軍出納官

commissaire général de la Marine ordonnateur en Normandie ら、中央への請願に向かう都市役人の行動を伝えている。

2. 港湾整備の請願

工事計画の内容について検討する前に、本章ではそれ以前のル・アーヴルにおける請願活動を確認しておきたい。本稿では土木局がかかわる一連の工事計画との関係から、1770年代初めの海軍部局ノルマンディー担当出納官とル・アーヴルの都市役人、オフィシエとの通信から示す。

1770年5月19日に市オフィシエらは港湾施設の現状改善を訴える書簡を海軍出納官ミストラル Mistral へ、さらに同月24日にド・ブローニュ De Boulogne も同内容の書簡を送付し⁸、強風や潮汐などの自然環境が防波堤や水路など港湾施設を砂利など堆積させ、船舶の航行を困難にしていると報告し、救済を請願した。ル・アーヴルの大商人らは海軍担当の國務卿ド・ボイヌ De Boynes へも請願しており⁹、防波堤に堆積した砂利が船舶の通行にとって危険な状態に達し、工事の緊急性を訴えた。海洋商業の中継地点として取引量を増加させるには、水路内の水量を管理する水門の機能向上が不可欠だと彼らは考えていたのである。

このようにル・アーヴルでは市オフィシエと大商人がノルマンディーの地域担当の官吏にとどまらず、中央の大臣へも誓願活動を展開していた。市オフィシエから度々請願を受けた海軍出納官のミストラルは、このル・アーヴル港整備問題を陸軍部局の担当にする考えを海軍担当の國務卿、ド・サルティエヌ De Sartine へ書き送っている¹⁰。この時点で、ル・アーヴル港はまだ財務總監の統括になっておらず、ミストラルは海軍の官吏として要塞建設の実績をもつ工兵団への計画作成委託が適切と判断したと推測される。

果たしてル・アーヴル港整備の計画を引き受けた要塞管理官は河岸建設計画を提出したが、ド・サルティエヌは要塞管理官作成の計画への批判を受け取ることになる。1775年9月23日付の無記名の書簡は、ル・アーヴルの商業会議所は工事費用のための課税を決定することができないこと、同市の大商人は王に年間200万リーヴル以上支払っていること、そして1616年の議会裁定以来、市は年間9千リーヴルを要塞と港の修復のために支払っていることを示している。そして王国全体の利益からみたル・アーヴル港工事の重要性を指摘し、新規に予算を組むよう請願している¹¹。

そして同年11月、國務卿ド・サルティエヌはル・アーヴルの海軍出納監査官 commissaire contrôleur de la Marine ordonnateur au Havre のグリエ Glier に、大商人の提案した計画では財務部局が港湾工事の支出を担当するとされていること、このことを陸軍担当國務局のサン・ジェルマン伯へ伝えたことを書き送った¹²。その後の詳細は不明だが、1776年7月にル・アーヴルの大商人は港湾整備の請願を財務總監へ取り次いで欲しいとド・サルティエヌに依頼している¹³。王国の商業利益の管理を優先する財務部局がル・

アーヴル港工事を重視したことは、ド・サルティエヌ宛の1776年12月24日付書簡からも明白であった¹⁴。1777年1月20日付のミストラル宛書簡で、この国務卿はル・アーヴルの大商人からの請願を依然として受けていること、自分は財務総監と財務監督官トリュデーヌにこの工事の必要性を伝えることを記し、そして担当者として土木局の技師ド・セサールの名を挙げた¹⁵。

港湾施設内の土砂堆積はノルマンディーの海港にとって共通の課題であったが、ル・アーヴル港の場合、一都市の利益のみならず、立地上海洋商業の窓口として国益への貢献も期待されていた。さらに都市住民の生活環境改善も含めた都市全体の整備計画が土木局には要求されており、現状の都市区画を維持しつつ、防波堤から水路の砂利除去、水門の適切な配置と停泊地の拡張、なおかつ王室海軍への配慮も必要であった。次章では一連の工事計画の内容を整理し、港湾および都市整備で問題になった論点を明らかにする。

3. ル・アーヴル計画の変遷

(1) 土木局総視察官デュボワ Dubois の計画

土木局の技師により開始された計画とはいえ、ル・アーヴルの工事計画は軍事技師や海軍技師、科学アカデミーなど土工建築の知識をもつ専門社団との論議を通過した上で最終案に至った。本章では土木局のルアン徴税管区担当主任技師、ラマンデ作成の刊行史料『ル・アーヴル港整備および拡張のために提案された様々な計画についてのメモワール』¹⁶に添付の図面を示しながら、各案の特徴と提案者の関係について検討を進める。

表-1は土木局の発案から始まった港湾整備計画を時系列にまとめたものである。

(1778/07/04)土木技師デュボワ、メモワール作成
(1779/01/10)デュボワの計画が承認される
(1779/06/11)要塞管理官フルクロワへ計画送付
(1779/07/27)フルクロワ、メモワール作成
-要塞監督官レジェの計画
(1781/08/08)大臣、他部局へ質問送付
(1782/01)ド・セサール、計画およびメモワール提出
(1782/07/13)ボヴロン公とド・ラ・ミリエール、デュボワの最初の計画を検討するためにル・アーヴルへ向かう
(1782/09/08)アカデミー会員ド・ゴールの意見書作成
-アカデミー会員ド・ゴール、ド・ブレソルの計画
-デュボワの第2計画
(1783/08/15)アカデミー会員の第2報告
(1785/04/15)土木局委員会、主任技師ラマンデが提案した囲い堀建設を承認
(1786/06/27)ラマンデ、計画提出
(1787/01/28)土木局委員会で審議、承認
(1787/02/02)大臣の委員会で承認

表-1 アンシャン・レژیム末期の港湾計画年表

当時ルアン徴税管区主任技師であったド・セサールが土木局総視察官デュボワへ最初に提出した計画(図-3)は南側防波堤(a)を延長し、湾口砂州上に外港(b)を建設して

いる。市街地の拡張(c)は45000トワーズ¹⁷で、外港と市街地以外は手を加えていない。市街地の拡張部分と要塞の同調について確認するため、大臣はこの計画を要塞管理官フルクロワ de Fourcroy へ送付し、意見を求めた。



図-2 1778年当時のル・アーヴル¹⁸

ここでルイ16世がモンバレイ公、大臣と艦隊長兼海軍技師長グロニャール Grogard が共に様々な工事計画を検討し、市民および軍の利益に最適な計画を望んだため、全員でル・アーヴルへ赴き、フルクロワは同年7月27日にメモワールを提出した。

このメモワールではル・アーヴル港が商用港としての機能を優先して考えられていること、一方で停泊地が不足しており、利用船舶数を倍増して商業活動を定着させること、停泊地の拡張と防御施設の縮小が要請されている。加えて都市人口の急増に対応するため市街地面積を倍増させる必要があるうえ¹⁹、都市や港湾、および艦船の安全確保のために活動する駐屯部隊が5-6週間滞在できる土地の確保も主張された。

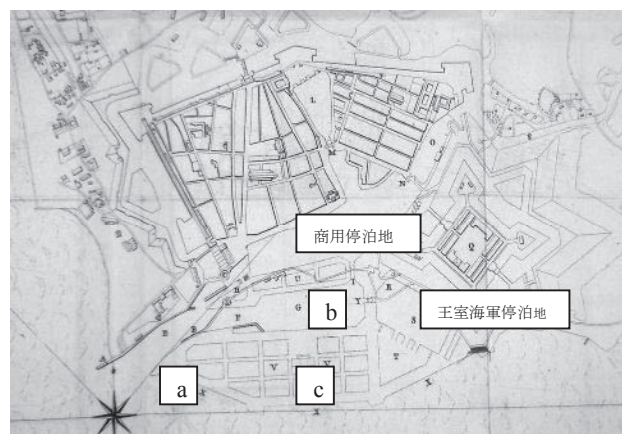


図-3 1779年の土木局案²⁰

(2) レジェ Légiér の計画

フルクロワのメモワールが発表された後に要塞総監督官レジェが提出した計画は、港と水路を今までの状態のまま保存している。

1780年の報告書(無記名)では最初の土木局案ではレジェ案はフルクロワのメモワールと土木局案で示された変

更に従って修正されたこと、1200 万リーヴルの費用が 600 万リーヴルに半減したことが指摘されている。また土木局への提案やオンフルールからオックを結ぶ運河計画、城砦不要の説明なども記された。停泊地に大型艦船を投錨させ、都市防御と商業活動の両面において有効な港湾整備が提案されている。

輸送量拡大と人口増に対応した港湾整備の方向性はなかなか定まらなかった。翌年、1781 年 8 月 8 日、ル・アーヴルの港と都市拡張の理念を確認するため、大臣は他部局へ質問状を送付する。商業と軍事どちらを優先させるべきか、これまでの計画案における都市拡張の面積は十分なものか、といった質問に対し、それぞれ回答が得られた。特に商業取引量の倍増や、バルティック諸国との交易発展、都市域、港、停泊地の面積の拡張、が指摘された。一方で軍事視点からの提案もあった。

このような助言を得て、同年 8 月に財務総監は土木局案と軍事技師案を比較し、土地の利点について理解があり、水路を経済的かつ有効に利用するための放水にかんする提案といった点から、土木局の提案を評価した。

(3)土木局主任技師ド・セサル案

1782 年 1 月付のド・セサールの提案は面積 17000 トワーズの外港(a)と、空積み石の上に建造する 18000 トワーズの貯水池(b)、それに港の場所にある商業停泊地(c)に 20000 トワーズが配分されていた(図-4)。市街地拡張は空積石(d)と南の湾口砂州(e)の上に計画され、その周囲は要塞で囲まれている。空積石の部分の商業用停泊地は 5500 トワーズ、都市拡張部分は合計 34470 トワーズになった。²¹

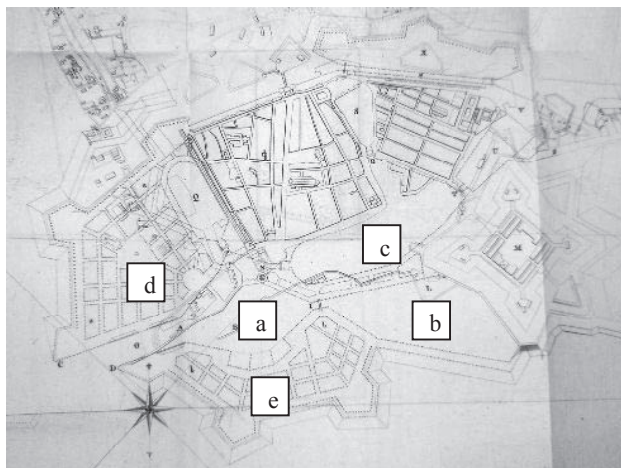


図-4 土木技師ド・セサル案²²

デュボワはこのド・セサル案に不賛成であり、同年 7 月、ボヴロン侯と土木局局長ド・ラ・ミリエール De La Millière はデュボワの第 1 案を検討するため、委員会を組織してル・アーヴルに赴き、討議を行った。この結果、同年 9 月 8 日付でド・ゴール de Gaule が意見書を提出し、南側の防波堤の延長が入港に不便であること、出港時に水路の水門で船舶が破損する恐れがあることなどを指摘した。

しかし土木局案は議会裁定で採用され、城砦が都市防衛にとっては有用ではない方法で保持されることが同意さ

れた。陸軍はこの決定に納得しなかったため、大臣は科学アカデミー会員 4 名に計画検討を依頼する。

(4)科学アカデミー会員、ドゴールとド・ブレスル de Bressol の計画

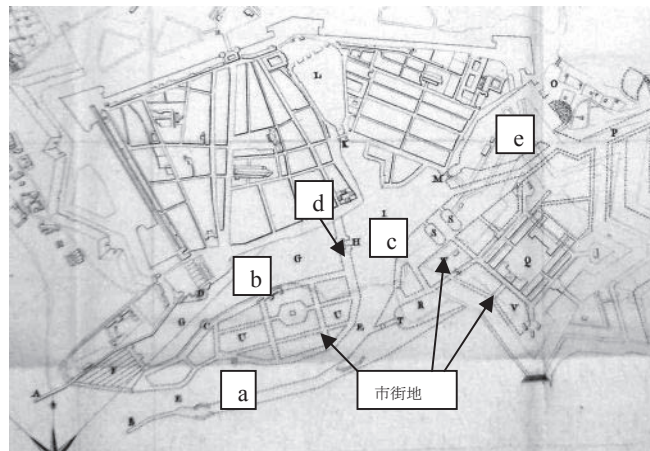


図-5 科学アカデミー案²³

依頼を受けたアカデミー会員らは検討結果の報告書を提出するとともに、彼らのうち 2 名、ド・ゴールとド・ブレスルは新たな計画案を提示した(図-5)。水路幅が従来の 2 倍になり、南側の湾口砂州にも新たに水路を開設している(a)。商用停泊地は貯水池と繋がり(b)、港(c)の西側にある水門(d)で隔てられている。そして砂州の場所にある王室海軍用に新たな停泊地(e)が計画された。デュボワはこのアカデミー会員の報告書について、彼らの見解と一致したいと考えて覚書を作成した。

(5)デュボワ第 2 案

デュボワはこの覚書において新たな計画案を示した(図-6)。突堤と現在の水路を保存し、破壊した要塞の正面に都市域拡張を行い(a)、商業停泊地(b)を展開させた。また王の停泊地(c)と王立海軍用作業場(d)は、砂州の奥に設定している。そしてこの停泊地には港(e)に入口をもち、セーヌ川沿岸のオックに達する運河(f)を新設させた。



図-6 デュボワ第 2 案²⁴

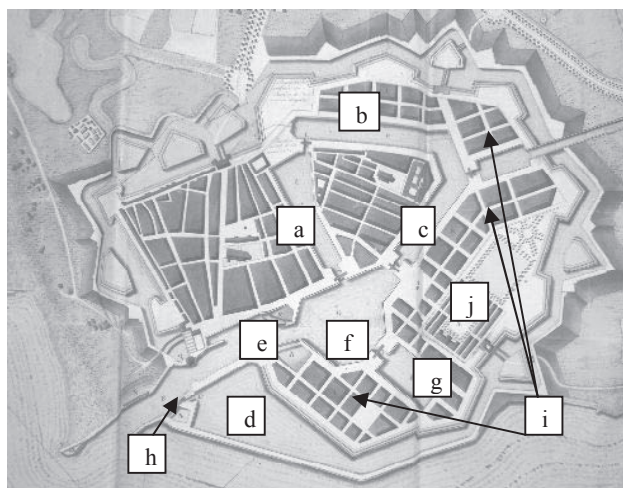
1783 年 8 月 15 日、科学アカデミー会員はこのデュボワの第 2 案について政府へ 2 回目の報告を行った。港の入口の提案や港の拡張方法には賛同するものの、放水の水門の位置(南側防波堤の中)や建設費用については難色を示し

た。結論としてデュボワ第2案は不採用となり、工事計画は一時中断された。しかし現実に港内に堆積する砂利の除去などに対応するため、土木技師は既出の計画を総合して検討し、城砦の破壊を含めた計画が大臣全員に承認を受けた。こうして、貯水池の壁面と南側防波堤の工事が開始された。1784年2月、土木技師は貯水池が沖積土を除去する十分な広さがないと指摘し、同年9月にカストリ元帥、ルアン地方長官、ド・ラ・ミリエール他により貯水池拡張が討議される。

この結果貯水池拡張と内部の壁を延長し城壁を建設することが決定された。これに伴い土木局委員会は1785年4月15日、囲い堀の建設を承認した。

(6)土木局主任技師ラマンデ案

ルアン徴税管区の主任技師ラマンデは1782年の就任直後に、ディエップの港湾工事を担当していたランブラルディエーLamblardieをル・アーヴルに召還し、この港湾工事専任の主任技師に任命させていた。



図ー7 土木技師ラマンデ案²⁵

1786年6月27日にラマンデが提出した計画(図ー7)は既存の市街地の東半分が王の停泊地(a)、運河(b)、堀(c)に囲まれ、貯水池(d)や外港(e)および内港(f)、砂州上の乗り上げ停泊地(g)もこれまでの計画案に比較して大幅な拡張を行った。またこれまでの工事の問題点を解決するために、南側の水路水門(h)の位置を砂利の除去に有効な位置に変更し、10500 トワーズ(約25000m²)の都市域拡張(i)も提案された。また要塞部分は王の広場と軍事地区に引きなおされており、隣接する庭園部分や放射線状の遊歩道から、啓蒙の都市計画を意識した提案が行われている(j)。

このラマンデ案はル・アーヴルの市と商業会議所に送付された後、地方長官の委員会および土木局委員会で審議され、次に陸軍と海軍の両部局で検討され、1787年1月28日に再度土木局委員会で承認された後、同年2月2日の大臣の委員会で最終的に決定された。

4. 海港整備計画をめぐる行政官の葛藤

(1)主任技師ラマンデの報告

前章で参照した主任技師ラマンデのメモワールでは、運河整備と港の拡張ならびに商業活動という2つの目的を明確に掲げている。そして貯水池の堀について、貯水用の場所に海からの境界線を設置する有用性を説明した。干潮時にできるだけ高い水位(18ピエ)の海水を擁する施設を確保して、水路の流れを速めて船舶の航行を容易にするためである。ラマンデは堀の建設に尽力したが、これは彼が提案した計画の中でも際立つ施設である。その目的を達するために完全防水性と、建材としてのモルタルの性質を示し、その強度が発揮されるまでの時間経過を計算に入れた上での工事の段取りを説明している。ゆえにモルタルを用いる城壁建設は、工事の第1段階として優先されねばならなかった。

また、自然条件を鑑み、水路や港内に流入する砂利や沖積土への対策を潮汐や風向きと波の高さと水路や港、貯水池の幅を関連づけた点にも注目したい。工事計画の第1の目的を商業活動の活性化としている以上、細部にかんして利用する船舶の便宜をはかる視点で分析し、かつ入港する船舶数と喫水の問題を取り上げて、既出の計画案を批評している。また水路や港内に堆積しがちな砂利の除去への対応や、商業輸送における積荷の安全管理にも配慮した叙述があり、港湾施設の管理者として大商人や船主との接触が推察される。

(2)水門閉鎖と港内水位上昇問題

都市行政とのかかわりも重要である。例を挙げると、1786年7月以降、港内および水路内の水位が上昇する事態が発生した。実は同年5月から、要塞の工事を優先させて砂洲の水門を閉鎖していたのである。約2ヵ月後、人々は水路と港中央部の水位上昇に気づいた。徴税管区の主任技師ラマンデはルアンの地方長官ド・ヴィルドゥイユ de Villedeuil とパリのド・ラ・ミリエールへ7月27日に報告した。1786年9月12日付の書簡で、市オフィシエは港湾工事のために水門が閉鎖され、このために港や水路内に流入した泥が排出されずに底部に堆積したと指摘した²⁶。さらに、彼らはこの事態を認識し解決方法を提案するのは自分たちではなく、技師の役割だと申し立てた。

この書簡は宛名が記入されていないが、地方長官が市オフィシエへ送った9月16日付書簡では市オフィシエが財務総監へもこの件を報告したことが判明している²⁷。またこの16日付書簡では、財務総監が地方長官へこの問題について問い質すことが予見されている。

一方、パリのド・ラ・ミリエールは地方長官に書簡を送り、市オフィシエによる財務総監への報告を長官に知らせた上で、財務総監と地方長官の間で意思決定を行い、その結果を自分にも知らせて欲しいと要請した²⁸。

さて具体的な対応については、9月13日付の地方長官ド・ヴィルドゥイユが主任技師ラマンデに宛てた書簡の報告書の中で、機械、人力、そして車両の3つの手段が示されており、この中で現実的に車両の利用が最適と提案されている²⁹。実際には、閉鎖していた水門の再開という方法

がとられたようである。主任技師ラマンデは、要塞管理官のレジエがアルフルール運河で砂洲停泊池の水門を開いたとラ・ミリエールに報告した³⁰。ラマンデはこの水門を修復したものの、効果はさほどめざましくはなかった。港内洗浄で協力した2人の技師は、アングヴィル側の新しい市街地について、新たな提案を行うと予告している。

このように工事に付随した問題が発生しても、市オフィシエはパリの財務総監まで請願を実行し、地方長官と土木局局長は相互の権限を堅持しながら財務総監に指揮権を譲るかたちで現地の技師の行動を見守っていた。パリと地方都市における情報交換と執行権の所在を意識した交渉は、特に海港都市の場合は注意して行われたといえるだろう。

(3)都市整備と地方行政

工事計画は実際には最終的な計画にいたるまでに8年以上要している。その間、土木局の技師たちは市当局との折衝を経験するにつれ、事業運営にあたり迅速かつ具体的な提案を行う必要を痛感したはずである。しかし、このような案件を抱えて対応に苦慮したのは、地方長官も同様であった。

1786年8月28日付の地方長官ド・ヴィルドウイユから地方長官補ウセル Oursel に宛てた書簡をみると、審議と変更を繰り返すル・アーヴル計画について財務総監が様々な情報を地方長官に要求していることが分かる³¹。一つは政治的な問題、すなわち徴税管区の主任技師の権限 *ressort* であり、他方は陸軍や海軍の部局についてである。彼はこの問題を理解するために、土木局主任技師ラマンデや要塞管理官レジエ、海軍会計官ミストラルへ情報を求めた。さらに彼は市オフィシエに相談し、ウセルの個人的意見も要請している。ウセル自身は土木技師ランブラルディから現在の問題点について情報を得ていたが、地方長官はそれを周知の上で、周辺の人脈を活用したのである。

この様々な視点でこの計画を提示する利点や不都合を認めて、「市オフィシエや商業の知見がある人々や様々な社団 *corps* の人々に、個人的な考察をそこに加える」³²べきだと彼は考えていた。商業の必要性和関連するのであれ、人口に関連するものであれ、オフィシエらに都市の境界を延長する必要について意見が必要であった。地方長官は、水路の位置や港の奥で壊された多数の船のために生じるあらゆる事故が起こる可能性を再び示して、この境界を確定しなくてはならない立場にあったからである。遅くとも来月までにウセルの個人的な意見を知らせよう長官は命じている。この問題について次の遠征開始前に王の命令を最終的に出したいと考える財務総監へ報告するためである。

さらに、地方長官が市オフィシエに働きかけた実態を追加しよう。長官はル・アーヴルの都市と港の拡張のために数ヶ月前に決定された計画への変更を財務総監へ報告したところ、財務総監はこの都市の人口や土地拡張の必要性についての正確な情報を求めた。そこで彼はル・アーヴル市オフィシエ宛に、水路の位置のために起こった様々な事

故全てや港の奥で壊れた多数の船舶について概要を要求した³³。実は、財務総監はこの様々な点について欲している情報を地方長官に与える人物は、もう市オフィシエしかないと考えていた。加えて、新旧の計画の長所と短所についても彼らの専門的な意見を要請している³⁴。なお、地方長官は技師ランブラルディに対しても市オフィシエらと連絡をとってあらゆる事物について図面をもって説明させるよう、連絡をとると伝えている。

財務総監による地方長官へのプレッシャーは、すなわちルアンとル・アーヴル間の情報交換を要請し、いずれの場合も、土木技師にせよ、市オフィシエにせよ、それぞれの立場からの専門的意見を報告することになった。情報収集のために技師団と都市社団を結ぶ人的交流の草案を考えることに地方長官はやぶさかではなく、それだけこの海港施設は自然条件と経済発展の折り合いがつけ難い事業であったことは間違いない。またパリに拠点を置く土木局の主任技師がどれだけル・アーヴルおよびルアン徴税管区で政治上の拘束が可能なのか、そして依然として問題解決には不可欠な要塞管理官の技量も忘れてはならない。

5. 終わりに

本稿ではアンシエン・レジーム末期のル・アーヴル港および都市域の拡張計画より、計画案の変遷からこの事業に従事する行政官や技師、都市社団の関係まで考察した。ル・アーヴル計画が土木局の活動において最も大規模な事業であったことは冒頭でも示したが、なかでも地方都市の執行権力と技師団の関係は、ともすれば財務総監という総括者の意思決定を導くために、他都市の事例よりも密接にかかわったと考えられる。特に工事計画策定の終盤、1786年前後は、市オフィシエと地方長官、主任技師が技術的な問題点を解決するために、それぞれの社団固有の政治的位置づけを意識しながら対応していたと考えられる。

その一方で、工事計画のみならず水門問題にも活躍した要塞管理官ら、軍事技師の影響力についての検証が残っている。また海洋商業都市においては商業会議所の存在が市オフィシエの意見に大きく関係すると考えられる。セーヌ・マリティーム県文書館所蔵の商業会議所文書の調査を進めて都市社団が提示する海港都市の理念を検証し、ル・アーヴルにおける土木局ないし技師団の位置づけを明確にすることが今後の課題である。

¹ アンシエン・レジーム期フランスの技師団と海港工事の関係については以下参照。Pierre et mer : *Le patrimoine immobilier de la Marine Nationale*, Paris, Addim, 1996, pp.25-26 ; A.Picon, *L'Invention de l'ingénieur moderne. L'École des Ponts et Chaussées 1747-1851*, Paris, Presse de l'école nationale des Ponts et Chaussées, 1992, pp.211-213.

² E.J.-M.Vignon, *Etudes historiques sur l'administration des voies publiques en France aux XVIIe et XVIIIe siècles*, tome II, pp.201-202.なお、ル・アーヴル港整備計画は全体で700万リーヴルかかると見積もられていた。

³ Service Historique de la Défense, Département de la Marine (以下 S.H.D.と略記), DD/2/831, Plan de la ville et citadelle

du havre de Grâce, 1673.なお、この地図を含め本稿で示すル・アーヴル整備計画の図面は全て北を上を作成されている。

⁴ Pierre-François Frissart, *Premiers Mémoires sur les divers projets relatifs à l'extension de la ville et du port du Havre*, Le Havre, 1834 ; id., *Deuxième mémoire sur les divers projets relatifs à l'extension de la ville et du Port du Havre*, Le Havre, 1836 ; id., *Histoire du port du Havre*, Le Mâle, 1837.土木技師であった彼の研究は、1931年に創刊された『土木年鑑』*Annales des Ponts et Chaussées*と関連付けて、土木局の歴史的評価を意識した活動の一つと位置づけられる。

⁵ 社会経済史研究の代表的なものとして、Pierre Dardel, *Navires et Marchandises dans les ports de rouen et du Havre au XVIIIe siècle*, Paris, SEVPEN, 1963 ; Jean Legoy, *Le peuple du Havre et son histoire. Des origines à 1800*, Le Havre, 1980.

⁶ Olivier Chaline, “L'image d'un port : Le Havre vers 1760”, *Etudes Normandes*, no 1, 1988, pp.51-68 ; Nicolas Verdier, “Variations sur le territoire. Analyse comparée de travaux urbains : Le Havre 1789-1894”, *Annales. Économie et Sciences sociales*, 57-4, 2002, pp.1031-1065.

⁷ Aline Lemonnier-Mercier, « François Laurent Lamandé et les ingénieurs au Havre au XVIIIe siècle », *Cahiers Havraise de Recherche Historique*, no 64, 2006, pp.55-76 ; id., “Grandeur et décadence d'une famille d'entrepreneurs architectes au XVIIIe siècle : les Thibault”, *op.cit.*, no 65, 2007, pp.227-252.

⁸ Archives Municipales de la ville du Havre (以下 A.M.H.と略記), DD/96, lettre de Mistral aux Officiers Municipaux du Havre, à Paris, le 26 may 1770 ; lettre de Lestrey de Boulogne, au Havre, le 24 may 1770.

⁹ A.M.H., DD/96, lettre de Boynes, Secrétaire d'Etat au département de la Marine, sans date.

¹⁰ A.M.H., DD/96, Copie de la lettre de M. De Sartine, Secrétaire d'Etat au Départ.mt de la Marine, à M. Minstral, Commiss.re général de la Marine, Ordonnateur en Normandie, à Versailles le 2 janvier 1774.

¹¹ A.M.H., DD/96, lettre à De Sartine, le 23 7.bre 1775.

¹² A.M.H., DD/96, Copie de la lettre de M. Sartine Ministre et Secrétaire d'Etat de la Marine à M. Glier, Com.re contrôleur de la Marine ordonnateur au Havre, en datte à Fontainebleau le 11 9.bre 1775.

¹³ A.M.H., DD/96, lettre des Négociants chargés des affaires générales du Commerce de Cette Ville à M. de Sartine, le 24 juillet 1776.

¹⁴ A.M.H., DD/96, lettre à De Sartine, le 24 x.bre 1776.

¹⁵ A.M.H. DD/96, Copie de la lettre de M.gr Sartine Ministre et Secrétaire d'Etat de la Marine à M. Minstral, Coms.re général des Ports et arsenaux & Marine, ordonnateur en Normandie, en datte à Versailles le 20 janvier 1777.

¹⁶ Ecole nationale des Ponts et Chaussées (以下 ENPC と略記), Ms 4-6528, Lamandé, *Mémoire sur les divers projets proposés pour l'amélioration & l'agrandissement du Port du Havre*, Rouen, de l'Imprimerie de Louis Oursel, 1791.このメモワールは1787年の最終案が革命期に修正するべく議論された時期に作成されており、工事計画の経緯を分析し今後の方向性を確認する目的があったものと推測される。このメモワールには1787年ラマンデ案の図面は掲載されていないため、本稿では海軍文書館に所蔵の図面(彩色)を使用した。

¹⁷ 1 トワーズ toise は約 1.95m、面積を表す平方トワーズは約 3.8 m²となる。なお、1 ピエ pied は約 32.5cm。

¹⁸ ENPC, Ms 4-6528, Lamandé, *Op.cit.*

¹⁹ 当時のル・アーヴルの人口は2万2千人であった。

²⁰ *Ibid.*

²¹ 1782年8月24日付の計画書では、このド・セサール案の長所として、水路と港への水の供給の点から、そして商業、海軍、城砦を用いた要地防衛という点から適切とコメ

ントされている。

²² ENPC, Ms 4-6528, Lamandé, *Op.cit.*

²³ *Ibid.*

²⁴ *Ibid.*

²⁵ ENPC, Ms 3082, Plan du Port du Havre.

²⁶ S.H.D., DD/2/832, lettre des officiers municipaux de la ville du Havre, le 12 septembre 1786.

²⁷ A.M.H., lettre de Villedeuil aux officiers municipaux de la ville du Havre, le 16 septembre 1786.

²⁸ S.H.D., DD/2/832, lettre de La Millière à M. de Villedeuil, le 29 septembre 1786.

²⁹ S.H.D., DD/2/832, Rapport sur la lettre de M. de Villedeuil à M. Lamandé, le 13 septembre 1786.

³⁰ S.H.D., DD/2/832, lettre de Lamandé à La Millière, le 13 novembre 1786.

³¹ A.M.H., DD/96, Copie d'une lettre de M. l'Intendant à M. Oursel Subd.e, le 28 août 1786.

³² *Ibid.*

³³ A.M.H., DD/96, P1080135, lettre de Villedeuil aux officiers Municipaux du Havre, le 28 août 1786.

³⁴特に、サン・フランソワ地区から砂洲の停泊地の後ろを通る新しい道路を中断して、この地区に島を作るという案や、土地の価値が失われた、砂洲の埋め立てについて計画された都市拡張を反対側から展開する案の不都合について指摘している。*Ibid.*

<付記>

本稿は平成19年度科学研究費補助金(奨励研究)による研究成果の一部である。