

# 内陸水運ネットワーク上の 近代フランス流通圏構造

## Distribution Area Structure of Modern France on Inland Navigation Network

市川文彦

This article is focusing on the Area structure of National commodities distribution system on the Inland navigation network in Modern France.

In *the Second Transport Revolution* of the 19<sup>th</sup> century France, Lyon regional economy had had the original and unique local distribution system on waterways network of the Saône and the Rhone, connecting to several regions all over France.

And Paris regional economy had depended on Lyon region as supply area for Paris through the waterways network as well as railways.

Fumihiko Ichikawa

JEL : N73, N93

キーワード：流通圏構造、近代フランス第二次交通革命、内陸水運ネットワーク

Keywords : Distribution Area Structure, The Second Transport Revolution of Modern France, The Inland Navigation Network

### 序

本稿の課題は、近代フランス・第二次交通革命期（＝1850年代－1910年代の鉄道と国内水路双方の二重整備策による輸送量増大期）における水運ネットワークによる全国流通システムの実態解明にある。19世紀後半期の内陸水運年次統計にて常に収録対象となっていたセーヌ河水系（la Seine）に設けられた首府パリ市内諸港のみならず、幾度かに亘る史料検索により、フランス南東部の中核都市であるソーヌ河水系（la Saône）、ローヌ河水系（le Rhone）に位置するリヨン市内諸港への水運移出入貨物量情報の詳細も同時に得られる

1890 年データが見出された。そこで同データに注目し、これに基づいて可能となるパリ市内及びリヨン市内へ移入された全国水運貨物の、両市への各供給圏を確定し、さらにパリ地域とリヨン地域間の水運上の取引関係を吟味していく。

近代水運ルート整備化の一方で、同時に鉄道網拡張期でもあった 19 世紀後葉フランスは、パリを結節点とした鉄道ネットワークが完成し、また大都市パリの経済的影響力強化の下での全国的市場確立期として特徴づけられてきた<sup>1)</sup>。その固有の地域経済圏を擁してきたリヨン地域も、ヨーロッパ規模での南北軸の一つでもあり、交通網の密度の高い、しばしば北部及びノルマンディ地域から地中海東部沿岸地域にかけての「フランス地峡」として知られる広大な領域<sup>2)</sup>の一部として位置付けられている。さらに高密度の商品流通圏の偏在を示す図 I あるいは図 II にみられる如く、リヨン地域はパリを中心とする一大経済圏・流通圏の内部に組み込まれて定置されることが多い(=「パリ空間」による「ローヌ空間」の包摂)<sup>3)</sup>。

本稿で設定した課題へ接近するために、ここでは鉄道と並んで重要度を増していた当時のもう一つの幹線交通網である、水運ネットワークの動きに注視していく。鉄道輸送システムと並立して機能していた、近代水運網全国ネットワーク上に見出された 19 世紀後葉の国内流通構造と、その中でリヨン地域経済圏の動向を具体的に明らかにしていく。なおフランス四大河川に限りセーヌ河、ロワール河、ローヌ河、ガロンヌ河と表記する。

## 1 第二次交通革命下の水運ネットワーク拡張

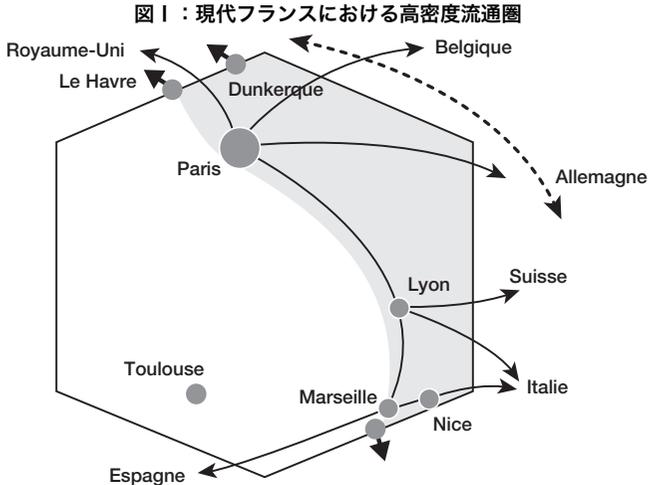
先述の如く、19 世紀後葉フランスは鉄道並びに水運双方の輸送力が二重に拡充される第二次交通革命期を迎えていた。同革命期に当たる 1850 年から 1910 年までの、19 世紀後半の 60 年間に鉄道貨物量 (t・km) は 46.5 倍へ、水運貨物量 (t・km) は 3.1 倍に伸長した<sup>4)</sup>。水運貨物量の成長は長足の進歩を示し

1) De PLANHOL, Xavier [1994] chap9, section4.

2) De PLANHOL, X. [1994] chap9.

3) Le ROUX, Thomas [1996]; 内田日出海 [2010] 223 頁。

4) 市川文彦 [2009a] 38 頁及び図 1。



出典：CLAVÉ, Yannick [2013] p 306。

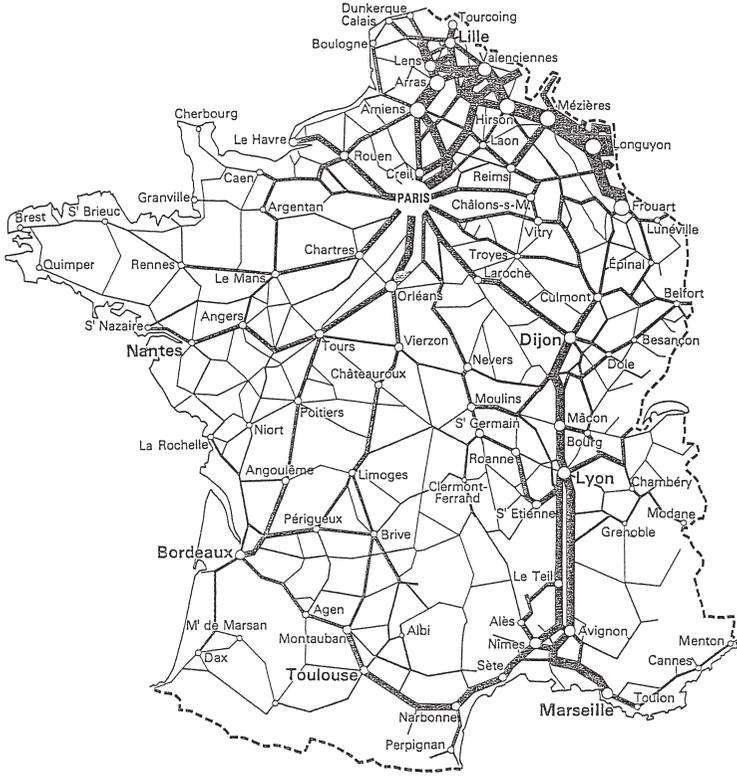
た鉄道貨物量の急速な伸長度には及ばなかったものの、それは鉄道業との競争下においても着実な成長を遂げていたのである。

内陸水運年次統計データから本稿で作成した図Ⅲによれば、全国水運貨物総量のかかる成長は、それを構成する河川貨物量と運河貨物量双方の、とりわけ1870年代以降に加速された両者の発展状況からも明瞭になる。

また図Ⅳは、本稿で作成の、河川・運河整備が進行していた19世紀末の時点での全国主要水系の可航領域を示ものである。パリ等を中核とするセーヌ河水系地帯をはじめ、ナントを核とするロワール河水系地帯、ポルドーを核とするガロンヌ河水系地帯の三つに大別されていた。ただしトゥール、オルレアンのようにロワール水系とセーヌ水系の双方と直接に結びつきを有していた河港や、南仏セートのようにセーヌ水系とガロンヌ水系両方と結ばれていた港湾も存在していた。つまり複数の水系が交錯していて、二つの地域水運ネットワークの重なり合いも認められたのである。

殊に注意を引く点は、以上の三大可航流域の区分、そしてそれらの地域水運ネットワークが、以前に吟味を試みた近代フランスの流通ネットワーク誘導型

図 II：近代フランス鉄道網図 1913 年



出典：Atlas Historique de la France Contemporaine [1966] p77

工業化による主要地域経済圏及びその商圏の範囲と、ほぼ重なり合っていた状況である<sup>5)</sup>。すなわちパリ（イル・ド・フランス地域経済圏）、さらにリヨン及びマルセイユ（南東部地域経済圏）を軸にした商業、工業集積の進んだ二つの地域経済圏は、まさにセーナ河水系地帯に重なって位置していたのであり、またもう一つの商工業集積地であった港都ボルドーを中心にした南西部地域経済圏は、ガロンヌ河水系地帯と合致する空間であった。加えて、大きな工業集積

5) 市川文彦 [2009b] 790-793 頁及び図 1。

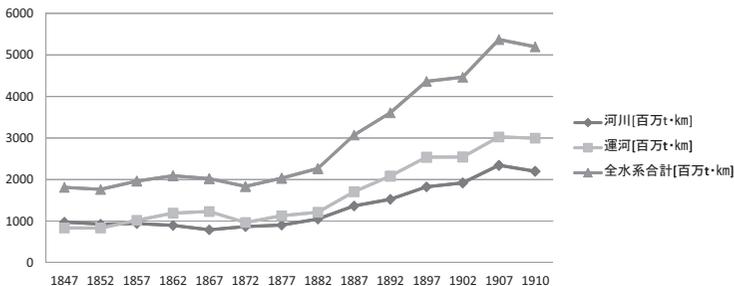
がみられなかった中西部地域は、ロワール河水系地帯に当たっていた。19世紀地域水運網の拡がり、それを基軸の一つとし、それを前提に形成され機能してきた流通ネットワーク誘導型工業化による各地域経済圏（商圏）のまとまりとの間の、関連性が改めて認められる。

次に全国鉄道網の起点であり、国内最大の消費地にして物流上の一大集散地でもあった近代パリ市への全国各地からの移入貨物動向を検討しておく。

同じく本稿にて上記データから作成された図V・VIは、それぞれ水運と鉄道を利用してパリ市へ移入された取扱貨物量の動向を示している。両図を比較して明らかになるのは、1885年以降の各年次共に鉄道貨物量が常に水運貨物量を上回っていたことである。さらにパリ入市貨物量全体に占める両者の構成比タームからすると、しかしながら1885年から1910年にかけて、鉄道貨物量シェアの一貫した低下と、これに反比例しての水運貨物量シェアの堅実な拡大が明確になる。すなわちパリ入市水運貨物は、その絶対量タームと構成比ターム双方において1885年以降に明らかな拡張化が認められたのである。

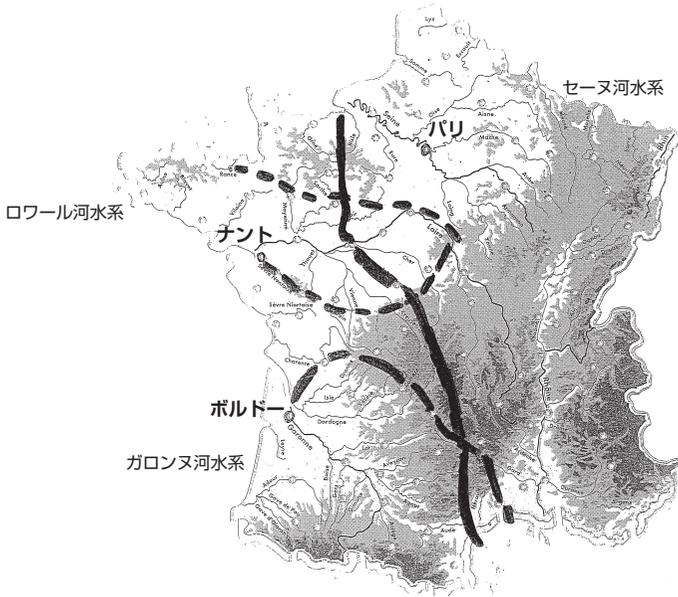
この状況は全国水運ネットワーク全体の拡充傾向を反映した動向であったと共に、第二次交通革命期の首府への入市貨物輸送における水運の重要性を再確認させるものであった。かかる近代水運ネットワークの拡充化は、内陸水運のもつ河港、河岸と沿岸水運（Cabotage）の諸拠点との接合、あるいは内陸水運と外洋航路との連絡をつうじた集荷上の利便性向上による河港への物資集

図Ⅲ：全国水運（河川＋運河）貨物量推移 1847-1910年



出典：Ministère des Travaux publics [1894] p51, [1911] p75 のデータより作成。

図IV：三大水系可航領域図 1891 年



\*以下の、略号 P=Paris, N=Nante, B=Bordeaux は三都市を示し、数値は各地点とこれら都市との間の可航水路上の距離を表記している。

\*各可航領域の範囲：

① Paris を核とするセーヌ河水系地帯：

Le Havre~Tours~Cette [= Sète] (P=1005km ; B=509km)。

② Nante を核とするロワール河水系地帯：

Saint Martin 以北・以西 (N=306km ; Châteauroux 南郊 Loire=Creuse 川系) ~Orléans (N=316km ; P=217km) ・Blois (N=257km ; P=276km) ・Tours (N=199km ; P=344km) 以西・以南 :Loire 水系~Le Mans (N=226km) ~Le Chatelier 以南 (N=269km ; Saint-Malo 南部)。

③ Bordeaux を核とするガロンヌ河水系地帯：

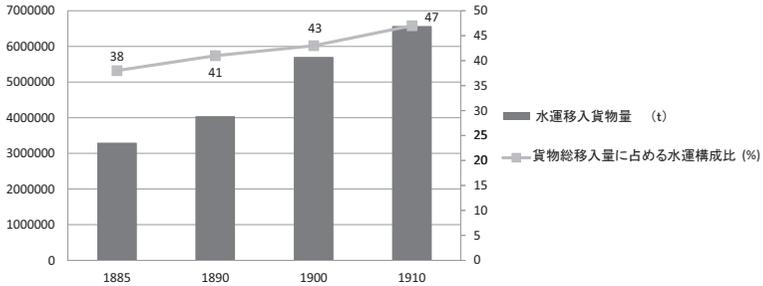
Cette 以西 (B=509km ; P=1005km) ~ Périgueux (B=206km)

~Bort 以南 (B=438km : Dordogne 川近辺) ~

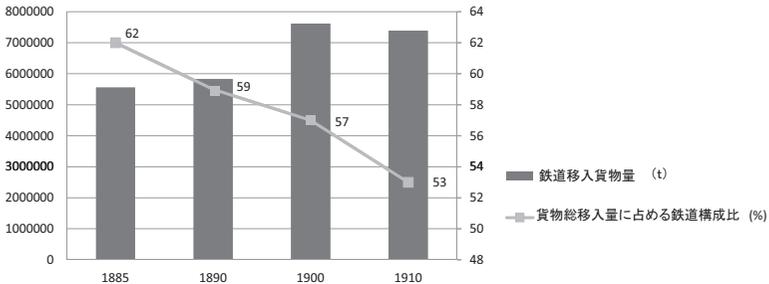
Moulin d'Us 以西・以南 (B=423km : Lot 川系) ~La Nouvelle 以西・以北 (B=453km : 地中海沿岸) ~Pointe de Grave 以南 (B=98km)。

出典 : Ministère des Travaux publics [1891] “Carte Itinéraire des Voies Navigables de la France d'après Le Guide Officiel de la Navigation intérieure 1891” 上の諸データより作成。

図Ⅴ：パリ市への水運移入貨物量 1885-1910年



図Ⅵ：パリ市への鉄道移入貨物量 1885-1910年



出典：Ministère des Travaux publics [1891] p34；[1901] p86；[1911] p127 より作成。

中化、すなわち沿岸航路、外航海運などの異なる輸送手段が複合して備わっていた河港の、集散拠点としての機能向上を背景にしている<sup>6)</sup>。

以上のように19世紀中に推進された様々な輸送手段の複合化による長距離輸送は、既に、その一部が18世紀までに試みられてきた。木材輸送の例ではドフィネ、ブルゴーニュ、シャンパーニュまたアルザスの各地方から荷車でローヌ河水系へ搬送し、同水系の内陸水運利用あるいは筏流しによって南仏アルルまで木材を送る。そしてアルルより、さらに沿岸航路利用によってマルセイユ、またはツーロンの海軍造船廠へと木材を輸送したのである。さらに小麦運搬においても複数の輸送手段の結合が用いられてきた。イタリア産小麦をパリ盆地へ運ぶ場合、またはフランス王国の版図からナポリ王国へ小麦輸送する

6) MARNOT, Bruno [2011] pp384-385。

場合には共にアルルが中継地点となっていた。前者の例では外洋航路でアルルに入ったイタリア産小麦を、アルルから内陸水運によってパリ盆地へ搬送した。また後者の例ではフランス各地からアルルまで内陸水運によって小麦を送り、アルルからナポリへの外洋航路を利用したのである<sup>7)</sup>。

さらに 19 世紀には内陸水運と沿岸航路とが接合することによって、輸送所要時間の短縮化が大いに進む効果も、もたらされた。実際に、南東部ボルドーから北西部ル・アーヴルまで、海路のみでは 20～40 日間かかっていたところ、ナントからロワール河経由の内陸水路利用を新たに組み合わせることによって、約 8 日間へと所要時間が大幅に短縮されたのである<sup>8)</sup>。

これに加えて、貨物輸送市場で終始、相互に競合関係にあった鉄道路線と内陸水路との間での、連携点 (*Raccordements des voies navigables et des voies ferrées*) 設定に拠る両者の補完関係の構築、この水路＝鉄路連携点を介しての内陸水運輸送力向上も、以前、北部地域について明らかにしたが、ここでも留意を払うべき状況になっていた<sup>9)</sup>。例えばリヨンとローヌ河によって結ばれていた南仏アルル港 (リヨンより水路上 287km) はパリ＝リヨン＝地中海鉄道 (PLM 鉄道) の分岐線による連携点をつうじて、同鉄道と連絡していた内陸水運及び外航海運の港湾であった<sup>10)</sup>。

## 2 水運ネットワーク上の全国流通構造と物資供給圏：

### 1890 年データの検討

前節で明らかになったのは、19 世紀後葉から第一次大戦前夜までの時期においての全国水運ネットワークのさらなる拡充化と、増大著しい鉄道貨物量に

7) PRIOTTI, Jean-Philippe [2003] p78.

8) VILLE, Simon P, [1990] Chap.3 ; PRICE, Roger [1983].

なお 19 世紀沿岸航路 (cabotage) 貨物量に関しては、内陸水運との連絡密度が増した主要港での取扱量の著しい拡張が、同世紀後葉から 20 世紀初頭にかけて鮮明に認められた。次の統計データを参照のこと : Administration des Douanes, la République française [1838] ; Direction Général des Douanes et Contributions indirectes [1866] ; Direction Général des Douanes [1894] ; [1921].

9) 市川文彦 [2008], 市川文彦 [2009a].

10) Ministère des Travaux publics, la République française [1891] p328.

表 I：1890 年状況

パリ市移入水運貨物の発地構成 (=パリへの供給圏)：総貨物合計 403 万 7719t

リヨン地域	北部国境地域	ル・アーヴル地域	ウルク運河域	ロワール河域
29.1%	26.7%	20.5%	8.6%	7.6%

リヨンを移入水運貨物の発地構成 (=リヨンを向ける供給圏)：総貨物合計 204 万 5100t

パリ地域	マルセイユ地域	ソーヌ川域	マルヌ運河域	東部運河域
21.9%	17.3%	10.2%	10.0%	7.0%

出典：Ministère des Travaux publics [1891] pp.88-89; p322 の諸データより算出の上、作成。

匹敵しようとしていた首府パリへの水運移入貨物量の伸長状況であった。

ここでは首府パリと、これに次ぐ大都市域であったリヨンを向ける水運移入貨物量、両市への物資供給圏の動向を軸に、拡充の続く水運ネットワーク面からみた全国流通構造を吟味する。

先に触れたように 19 世紀後半の内陸水運統計の各年次データには、パリ市の移出入水運貨物動向の詳細が採録されているが、リヨンを向けるはじめ他の主要地方都市の水運貨物量は、断片的、部分的な情報に限られていて、パリ市の場合と比較しうる細かなデータが取められていない。例えば 1900 年統計もリヨン港への商品別移入貨物量データを若干、含むものであるが、それらはリヨンを向ける移入元また移出先の内訳、詳細を示してはいない。年次統計各巻を精査して明らかになるのは、1890 年統計のみが例外として、パリ市に関するものと同程度の情報を、リヨンを向ける市内諸港全体への移出入水運貨物量と、その商品別の移出先及び移入元に関して細かく提示していることであった。

そこで、この 1890 年データを活用してパリ市とリヨンを向ける、それぞれの移入水運貨物の発地(移入元)と各貨物量を吟味することによって、水運ネットワーク上の全国流通構造と、両市への各物資供給圏を明らかにしていくこととする。

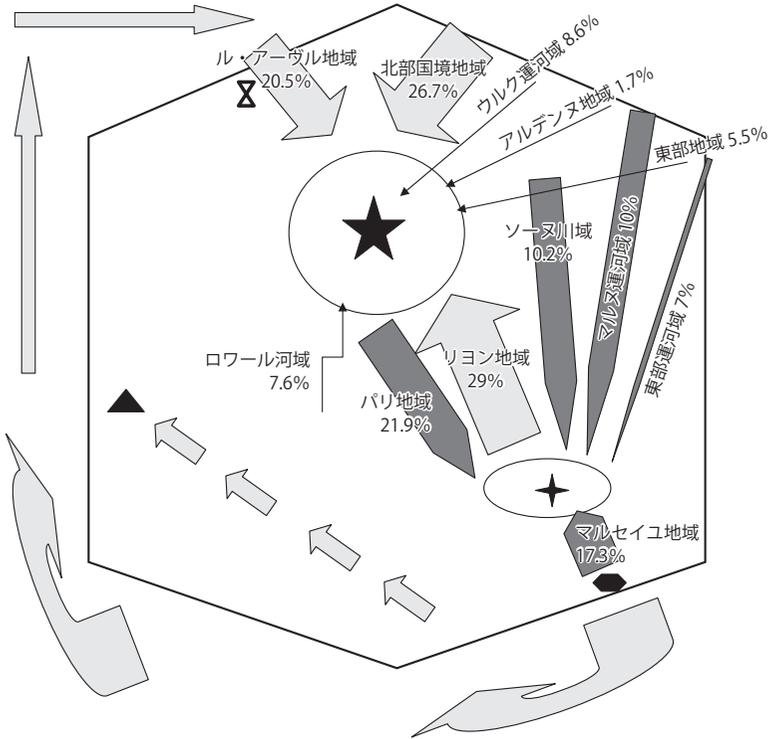
図Ⅶは上掲のデータ表 I に基づいて、本稿で作成したものである。パリ市・リヨンを向ける「全貨物総量」が、どのような発地から、どのような比率で移入

図VII：近代フランス流通圏構造図 1890 年

★ Paris    ✦ Lyon    ● Marseille    ▲ Bordeaux    ⌘ Le Havre:

→ パリへの供給ルートと供給量（構成比）

➡ リヨンへの供給ルートと供給量（構成比）



出典：Ministère des Travaux publics [1891] pp88-89；p322 の諸データより算出の上、作成。

されているかを示したものである。パリ市への移入貨物は⇒によって、リヨン市への移入貨物はによって示される。二種の矢印の大きさは、それぞれ両市への各供給圏が帯びる総貨物構成比重を反映している。

図Ⅶと先の表Ⅰから明らかになるのは両市の供給圏の拡がりパターンが、まさに対照的であった点である。すなわちパリ市への物資供給圏はリヨン地域、北部国境地域、ル・アーヴル（ノルマンディ）地域の三つに特定され、これら国土の北方・中央部に集中していた状況にあり、これら上位三地域の供給量構成比計は76%に達していた。これと好対照なのがリヨン市に対する物資供給圏の分散化状況であり、ローヌ河水系を介したマルセイユ・南仏が確かに重要な供給圏になっていたが、同時にパリ地域、北東部など国内各地を広く、その供給圏としていた特徴をもっていた（上記三地域比計49.4%）。

またパリ市とリヨン市間の水運ネットワーク上の双方の取引関係に注目すると、パリ市の移入貨物供給圏としてのリヨン地域の構成比は29.1%（総貨物量117万6000t）で、パリにとって3割近くの重みをもつ供給圏になっていた。しかるにリヨン市への移入貨物供給圏としてのパリ地域の構成比は、21.9%（総貨物量44万8630t）に過ぎなかった。

つまりリヨン地域は、パリを中心とする一大経済圏に包摂されて位置していたものの、リヨン地域に対する貨物供給圏としてのパリ地域の地位は、マルセイユ・南部地域（17.3%）とほぼ同水準に止まるものであり、リヨン地域は水運ネットワークの物流面においては、首府パリの圧倒的な経済的影響下にあったわけではなかったことがわかる。むしろ南部との少なからぬ物流量、パリ地域との重要な繋がり、国内各水系との充実した連絡など、パリ地域類型とは異なるリヨン地域固有の流通圏の在り方が、水運ネットワーク上から明瞭に確認できるのである。

さらにパリ地域側が、その最大供給圏（発地）としてのリヨン地域へ、より大きく依存していた構図も浮かび上がってくる。

次いでパリ、リヨン両地域間の水運取引において、総貨物の一部を成していた工業製品（機械、道具類、部品等）、農産品（穀物、商品作物等）の動向を検討してみる。

表 II：1890 年状況

パリ地域への、リヨン地域からの移入水運貨物対全国構成比

総貨物	工業品貨物	農産品貨物
29.1%	26.9%	17.1%

リヨン地域への、パリ地域からの移入水運貨物対全国構成比

総貨物	工業品貨物	農産品貨物
21.9%	25.4%	21.6%

出典：表 I と同じ。

上掲の表 II によれば、工業製品についてはパリ、リヨン両地域共に相手地域の構成比が 25%程度になっていて、工業製品取引に関しては両地域が〈水平分業〉の状態におかれていたことがわかる。農産品取引については、リヨン地域側がパリ地域側よりも、相手地域への依存度が高かった。

### 3 リヨン諸港の整備状況

これまでに明らかにされたりヨン地域固有の水運ネットワークと流通圏を支えてきた、同市内ソーヌ川水系諸港の状況は如何なるものであったか。最後に、この状況を確認しておく。

19 世紀末のリヨン市には、市内を渡るソーヌ川上に四つの河港が存在した。すなわちリヨン・ヴェイズ港 (Lyon-Vaise)、スラン港 (Serin)、サン・タントワヌ港 (St-Antoine)、リヨン・ペルラッシュ港 (Lyon-Perrache)、である。とりわけリヨン・ヴェイズ港は鉱物燃料、金属製品、工業品、農産品、葎、浮材を、ソーヌ川上流、マルヌ川＝ライン河運河、中央運河、ブルゴーニュ運河、ローヌ河＝ライン河運河から受け入れて、荷揚げしていた。また工業製品及び農産品を同上のルートにより船積して発送していた。前年と比べ 1890 年には 166,314t の取扱高へと増大している。同港には、ある一社が所有する停泊場 (gare d'eau) と、国が建設用材を区分するための傾斜路とが存在する。四基の移動式クレーンもあり、その二基は総合水運会社 (Compagnie Général de Navigation) が所有し、一つはアーヴル - パリ - リヨン会社 (C<sup>ie</sup> Havre-Paris-Lyon) が、残

る一つは砂の積替の為のデ克蘭氏 (Décrand) 所有のものとされていた。なおブランジィ (Blanzly) 鉱山会社が固定クレーンの付された一基の防柵を占有していた。

もう一つの主要港リヨン・ペルラーシュは、総合水運会社の諸船によりローヌ河から移送される商品を積替えてソーヌ川上流へ送ると共に、また様々な水路コースを有していた。ソーヌ川からの商品を積替えてローヌ河下流部へ送っていた。1890 年には 295,160t へと、前年よりも増加をみた。総合水運会社が同港に五基の移動式クレーンと一つの固定式クレーンを有していた。ブランジィ鉱山会社は固定クレーンの付された一つの防柵を有していた<sup>11)</sup>。

#### 4 結 び

本稿での考察結果を、次の三点にまとめておく。

1) 第一は 19 世紀後葉における近代フランスでの全国水運ネットワーク拡充の実態が改めて明らかにされたことである。とりわけ国内最大の経済中心地であり、流通と消費の大拠点・首府パリ向けの内陸水運ネットワークに拠る水運流通量拡張化の内実が明瞭になった。商品流通の側面から、鉄道網充実化と全国水運ネットワーク拡張とが二重に同時進展し、競争のみならず両者間の連携も認められた 1850 年代以降の、〈近代フランス 第二次交通革命〉期の状況が、本稿での検討においても改めて浮き彫りになったのである。

2) 第二は同じく 19 世紀後葉でのリヨン地域経済圏と、その流通構造の有した自律性、独自性がデータに拠って検証されたことである。セーヌ河水系地帯に区分された上、19 世紀後半までには国内最大都市パリの広域経済圏へ一体化して位置付けられてきたリヨン地域であるが、そのような位置付けにおいてもなお、同世紀後葉リヨンの物資供給圏データにみる水運ネットワーク上の地理的拡がりや、パリとの重要な結び付きのみに止まらず、ソーヌ川、ローヌ河等の諸水系を介して南部、北東部など、国内の様々な地域との広範な複層的流通に及ぶものであった。

---

11) Ministère des Travaux publics [1891] p322; [1901] p288.

さらに、かかるリヨン地域経済圏固有の自律性、独自性が見出された地域水運ネットワークの拡がり方（リヨン型の類型）は、近接する特定諸地域との関係比重が高かったパリ地域経済圏の水運ネットワークのパターン（パリ型の類型）とも対照的であった状況が確認された。

3) 第三は、以上の第一、第二の検証結果とも深く関連してくる国内の四地域経済圏（イル・ド・フランス、南東部、南西部、中西部の各地域）の範囲、その供給圏と三大主要河川水系域（セーヌ河、ガロンヌ河、ロワール河の各水系）とが重なり合っている構図である。すなわちイル・ド・フランス及び南東部＝セーヌ河水系、南西部＝ガロンヌ河水系、中西部＝ロワール河水系、の関係である。

近代フランスにおける流通誘導型工業化による地域経済圏ごとの商工業拠点の形成及び機能、その各供給圏の範囲と、地域水運ネットワーク空間の拡がりとの間の、不可分な関係、重なり合いが確認された。

#### 参考文献

- Administration des Douanes, la République française [1838] *Tableau Général des Mouvements du Cabotage, pendant l'année 1837*
- Atlas Historique de la France Contemporaine 1850-1965 [1966]
- CLAVÉ, Yannick [2013] *Géographie de la France*
- Direction Général des Douanes et Contributions indirectes, l'Empire français [1866] *Tableau Général des Mouvements du Cabotage, pendant l'année 1865*
- Direction Général des Douanes, la République française [1894]; [1921] *Tableau Général des Mouvements du Cabotage, pendant l'année 1893; 1920*
- 市川文彦 [2008] 「第二次〈フランス型交通革命〉期における水運＝鉄道連係への新たな模索 ―需要サイド主導による輸送体系再組織化の試み―」『大阪学院大学 経済論集』第 22 巻第 1 号。
- 市川文彦 [2009a] 「近代フランス地域企業家群と輸送体系再組織化策 ―舟運＝鉄道連係への新機軸―」『企業家研究』第 6 号。
- 市川文彦 [2009b] 「近代フランスにおける工業化類型と地域経済圏：“流通誘導型工業化”の検討」『経済学論究』（関西学院大学 経済学部）第 63 巻 3 号。

- LE ROUX, Thomas [1996] *Le commerce intérieur de la France à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle*
- MARNOT, Bruno [2011] *Les grands ports de commerce français et la mondialisation au XIX<sup>e</sup> siècle*
- Ministère des Travaux publics. Direction des Routes, de la Navigation et des Mines. Division de la Navigation, la République française [1885-1911] *Statistique de la Navigation intérieure, Nomenclature et conditions de navigabilité des fleuves, rivières et canaux, Relevé général du tonnage des marchandises.*
- De PLANHOL, Xavier [1994] *Géographie historique de la France* (手塚 章・三木一彦訳, グザヴィエ・ド・プラノール『フランス文化の歴史地理学』2005年、二宮書店)。
- PRICE, Roger [1983] *The Modernization of Rural France: Communications Networks and Agricultural Market Structures in Nineteenth-Century France.*
- PRIOTTI, Jean-Philippe [2003] “Cabotage et caboteurs de la France méditerranéenne (XVII<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> siècles)”, *Revue Rives méditerranéennes* n.13.
- 内田日出海 [2003] 「市場史に見るフランスの近代化」山田雅彦編『伝統ヨーロッパとその周辺の市場の歴史：市場と流通の社会史 I』清文堂, 所収。
- VILLE, Simon P. [1990] *Transport and the Development of the European Economy, 1750-1918* (梶本元信・野上秀雄訳, サイモン・P・ヴィル『ヨーロッパ交通史 1750-1918年』2012年、文沢社)。