



はじめに

パリ通信の古賀順子さんは12月下旬にコロナ禍2度目の帰国をされ、年初早々にパリに戻られました。この往復のタイミングは遅からず早からずと言えるほど絶妙の隙間でした。パリの移動の厳しくなる前であり、日本の出国の厳しくなる前でした。コロナは世界を駆け巡り人間の知恵を上回るスピードとタイミングで変化し人間界を襲っています。そんな中でも「明日世界が滅んでも、私はリンゴの木を植える」という言葉どおり、古賀さんはパリでコルビュジエ船の修復活動に奉仕されています。コルビュジエ船は「日本建築設計学会」の所有ですが、フランスの文化財に指定されて管理されているため、進め方に統一性がなく、進捗が難航しています。その様子がパリの「芸術ジャーナル2021年1月6日号」で取り上げられました。パリ通信の本文の後に記載します。日仏の民間文化交流に影の力があることを覚え進捗を祈ります。（おはらやすお）

パリ通信第109号

COVID-19 緊急事態の想定

(1)フランスのコロナ禍、ワクチンの接種が始まる

2021年1月16日(土)。パリは午前中から雪が降り始め、あっという間に白の風景に変わった。

今日からフランス全土で18時から翌朝6時まで夜間外出禁止が実施される。年明けからコロナ感染が急速に拡大しているからだ。ヨーロッパ全体がイギリス株、南アフリカ株、ブラジル株と変異種の猛威に晒され、フランスも一日2万人を超える新規感染が続き、変異種の割合が徐々に増え始めている。

イギリス変異種は従来のウイルスに比べて重症化は弱いですが、感染力が極めて強い。南アフリカ変異種も感染力が強く、変異種の拡大を抑えるべく、フランスも1月18日(月)から水際対策強化に乗り出す。

EU圏外からフランスに入国する場合、出発72時間以内にPCR検査を受け、搭乗時に陰性証明書提示が求められる。更にフランス到着から7日間の自粛と再度のPCR検査を受けなければならない。日本からのフランス入国はますますハードルが高くなった。

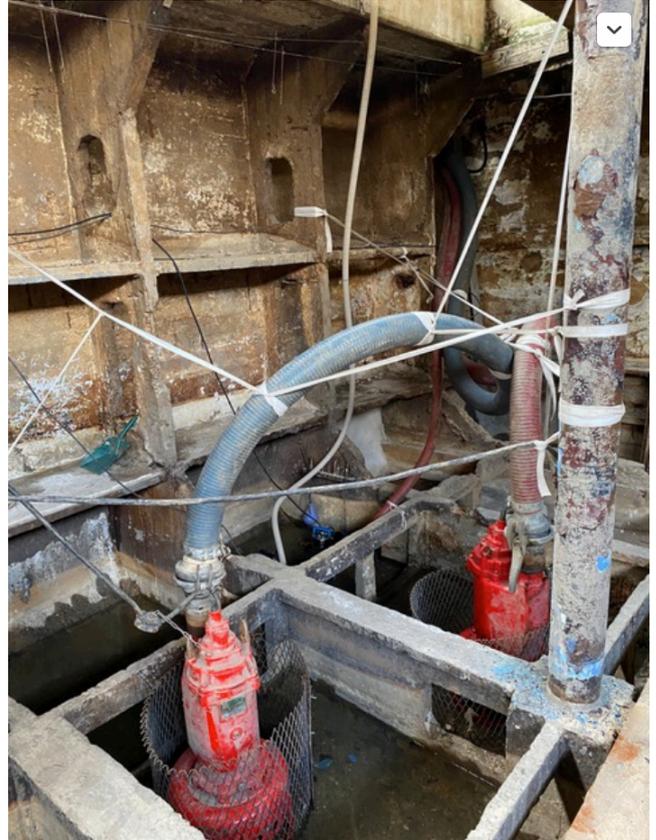
厳しい状況に直面しているコロナ禍の出口はワクチン、フランスでは18日から75才以上、年齢を問わず重症化を招く既往症のある者から接種が始まる。当初はその効果と副作用に

懐疑的だったフランス人も接種希望者が増え、ワクチンの量が追いつかないのが現状の問題だ。ワクチンの効果は接種数に比例するが、今冬の効果は難しく、PCR検査強化、マスク、手洗い、三密回避など一人一人の責任感に負わざるを得ない。

(2)ル・コルビュジエの船再生プロジェクトの動き

コロナ禍に大きく影響されながらもル・コルビュジエの船再生プロジェクトは続いている。浮上工事が行われたのは昨年10月19日、3ヶ月が過ぎた。2年8ヶ月沈没していた船は船体がねじれ、不安定なバランスで浮いている。

1919年のコンクリートは現在の成分とは異なり硬くしっかりはしているようだが、鉄骨は長く水に浸かって錆びて弱くなっている。一番の心配は第2・第3コンパートメントを仕切る壁に沿って船体を横断する亀裂の存在だ。100年を超えるコンクリート船には可視できるだけでも大小30を超えるヒビがある。古い修理もあれば比較的新しいものもある。船体構造に影響はないものが多いが、横断する亀裂は至急に対応すべき状態だ。この3ヶ月間に3回亀裂が動き水漏れが起こった。最近では1月1日の夜だった。



ル・コルビュジエの船が係留されているオーステルリッツ岸はセーヌの川幅が広く、近くに信号があるために航行する船がスピードを上げる場所になっている。赤信号にかかると待ち時間がかなり長いからである。荷を満載した大型船が引き起こす波を絶えず受けるル・コルビュジエ船が影響を受けないはずはない。岸に近い係留は複雑な波の動きによって、前後左右、ツイストなど様々に動く。亀裂も船の動きに合わせて急に開き、数日後自然に水漏れが止まる現象が起こっている。

日本の専門家は再び沈没するという最悪の事態に備えて、亀裂の部分にコンクリートを流すなどの応急修理をすべきとの考えだ。フランスの専門家は不安定とは言えバランスを壊す可能性のある修理には反対だ。

船体のコンクリートの厚みが6-7cmととても薄く現時点の耐久性がはっきりしない。鉄筋構造の状態、コンクリート成分、亀裂の動き方が分かるまでは様子を見る、言い方を変えれば急いで取り返しのつかない修理をするより診断調査が終わるまで修理を待つ方針だ。船の持ち主（日本建築設計学会）として再沈没をさせないことが最も重要なことで、緊急事態を想定した準備をするのは当然だと思うが、フランスの方針と折り合わない。この3ヶ月は一日置きに船底に溜まる雨水をポンプアップしている。大小合わせて7台のポンプ



を設置し入水に備えている。毎日目視で亀裂を監視している。昨日、亀裂を記録するキャプチャーを設置した。監視カメラも取り付けた。修理方針が決まるまで監視を強化しているが、絶えず大きな波を受ける場所で亀裂を抱えて不安定なバランスで船が浮いている以上、再沈没のリスクがある。水が深さ50cmのマス目を満たした時、亀裂が今より2cm以上開いた時など、何を基準に緊急事態と認めどのような体制で緊急修理をするかの話し合いが続く。緊急事態の見極めが難しいのはコロナ禍と重なり困難が続く。

のような体制で緊急修理をするかの話し合いが続く。緊急事態の見極めが難しいのはコロナ禍と重なり困難が続く。



コンクリート成分分析のための見本採取

芸術ジャーナル (2021年1月6日号)

(執筆 マルゴ・ブージュ)

ル・コルビュジエの船、再浮上

ル・コルビュジエによってホームレスのための浮かぶ避難所として改修されたルイズ・カトリーヌ号は、2018年の水没以来セーヌ川の水底にあった。それが日本の学会の資金援助と舵取りによって再浮上したのだ。

平底船のルイズ・カトリーヌ号はついに水面にその姿を現した。2018年2月10日のこと、パリ・オステルリッツ川岸に係留されていた船舶は、鉄筋コンクリート製の船体に亀裂が入るほどの衝撃を受けた。1917年の石炭運搬船として建造され、1929年から30年にかけてル・コルビュジエにより改修され救世軍の浮かぶ避難所として使われた長さ70メートルのこの船は、以来、セーヌ川の水底に沈んでいた。船体の傷が塞がれ、ポンプによって水が抜かれ、船がようやく水面に引き上げられたのは、2020年10月19日のことだった。

日仏友好

今回の再浮上は裁判所判決による新たな船主の存在がなければあり得なかつたろう。前所有者「簡易株式会社ルイズ・カトリーヌ」は船を文化センターとして再生する工事に着手していたが、船が沈んでからは経済的困難の兆候を見せていた。2019年9月法的会社解散の判決が下り、2020年8月「日本建築設計学会」(ADAN)が船を買い取った。不動産や動産(ましてや海外で)を管理運営することよりは建築家育成を活動目的の柱とする日本建築設計学会にとっては初めての経験である。

とは言え、日本建築設計学会は副会長で建築家遠藤秀平氏の絶えざる貢献の成果により、この数年でルイズ・カトリーヌ号の浮上工事と修復に必要な資金(180万ユーロ)を日本からの補助金として調達した。この平底船は日本人が大きな関心を寄せる歴史を残している遺産であることを述べる必要がある。ル・コルビュジエがこの船を改修する際、日本現代建築の創始者の一人(東京文化会館設計で知られる)前川國男が改修に携わっている。今日、遠藤秀平氏はこの船を日仏交流の戦略的拠点にすることを熱望している。(450m²を有する)船は三つの大きなスペースに区切られ、一つは展覧会やアトリエを開催する空間になる予定だ。もう一部屋は、救世軍の旗の下にホームレスを収容する目的でル・コルビュジエが設計した宿泊施設を忠実に再現する記念の場になるだろう。

病気の老婦人

しかし、今はまだ元の状態に戻す時である。(2008年船は文化財の指定を受けているので)フランス文化省管轄下であり、(ル・コルビュジエの作品に付随する著作権所有者としての)ル・コルビュジエ財団の監督下にもある。船が浮上し、ADANが依頼した浮上工事会社は休む間もなく船内の掃除に追われた。金属の柱で規則的に区切られる三つの広い空間(ル・コルビュジエの空間分配の典型)には、多量のゴミや汚泥が船底全体に溜まっていた。浮上後の船の診断を行うべく、文化財建築家が選定され修復のための調査が進んでいる。2021年3月末調査報告書を提出する文化財建築家マリー・アメリー・テック女史によれば、船の再生への道は複雑だと言う。『ルイズ・カトリーヌは病気の老婦人です。100年生きるように造られた船ではありません。』確かに、修復工事の最中に沈んだ船には亀裂があり、セーヌ川に長く沈んでいたことで痛みも大きい。コンクリートは比較的良い状態で水没に耐えたが、酸化した鉄の骨格の状態は良くない。ADAN(パリでは古賀順子女史が日本の学会代理人として一人で熱心に従事)にとって、資金面の挑戦もある。新たなパートナー、今度はフランスでパートナーシップを結び、2022年から本格化する修復工事を無事に終了させたい。(執筆 マルゴ・ブージュ)