

随筆

各地の水辺を訪ねる－7

ブルゴーニュの運河

亀田 泰武*

1. はじめに

ブルゴーニュ（Bourgogne）地方は、フランス東部にあり、中心都市のディジョン（Dijon）までパリのリヨン駅からTGVで約1時間半。英語では「バーガンディ」（Burgundy）と呼ばれる。温暖な気候と平坦で耕作に適した土地など、恵まれた自然条件を活かして古くから農耕が盛ん。ブルゴーニュ・ワインの産地として世界的に有名で、世界で最も高価なワインとされるロマネ・コンティ等、著名なワイン畑が数多く存在する。

地域内では運河があちこちに走っていて、ライン川周辺の運河ネットワークの一部となっている。ただ大型船が通れないところが多く、ドイツのように産業活動としてはあまり利用されず、観光の船が多いようである。

ブルゴーニュの運河を新造の小型ホテル船で巡るワールド航空サービス社の新規ツアーがあり、2014年6月に参加した。

2. ブルゴーニュ地方の運河

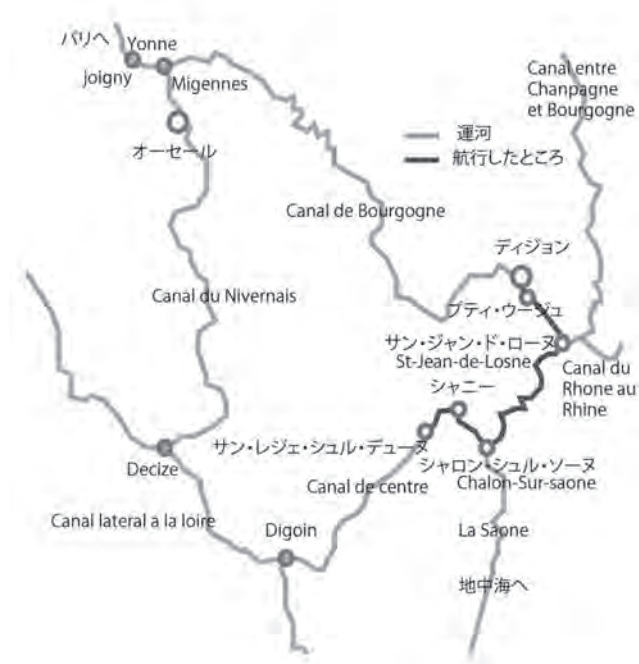
あまり知られていないが、フランスの東北部は運河が網の目のように張り巡らされている。パリを通るセーヌ川航路など3本の運河で大西洋に通じているし、リヨンからソーヌ川とローヌ川を通して地中海に出られるし、ミュールーズ、ストラスブールなどを通りライン川に通ずる3本の運河もある。またベルギーを通過してオランダのマーストリヒトに行け、ユリアーナ運河からライン川に出られる。

ブルゴーニュ地方はこのフランスの東北部運河ネットワークの中心に位置する。

フランス国内ではあと西部と南部にあるが、地中海と大西洋を結ぶMIDI運河を除き、内陸まで伸びてい

ない。

図にブルゴーニュ地方の運河を示す。ヨンヌ川、ソーヌ川など大河川を使う運河は大型船が航行できるが、多くの小規格の運河は、小型船で遅い速度でしか通行できない。今回6泊したがソントレ運河33km、ソーヌ川60km、ブルゴーニュ運河30km合計123km航行しただけであった。



ブルゴーニュ地方の運河

3. 運河の規格

運河は水路や閘門の規模によって様々な規格が設けられている。

ブルゴーニュ地方の運河概要を表－1に示す。延長や閘門数、通れる船の規格など。

閘門数の多さに驚いた。このうち始点から終点まで

* KAMEDA Yasutake, (NPO) 21世紀水倶楽部理事長
URL <http://www.mizumirai.net/sitema/>

表－1 ブルゴーニュ地方の運河概要

運河名	区間		距離	閘門数	船舶の規格				
					喫水高	船高	船長	船幅	速度
航行した運河									
Canal de Centre	Digoin	Chalon-sur-Saone	112km	61	1.8m	3.5m	38.5m	5.1m	6km/h
Saone	Chalon-sur-Saone	St-Jean-de-Losne	60km	2	1.8m	6m	185m	12m	15km/h
Canal de Bourgogne	St-Jean-de-Losne	Migennes	242km	189	1.8m	3.1m	38.5m	5.05m	6km/h
周辺の運河									
Yonne	Joigny	Auxerre	31km	11	1.8m	4.4m	92m	8m	12km/h
Canal de Nivernais	Auxerre	Decize	174km	112	1.1m	2.97m	30m	5m	8km/h
Canal lateral a la Loire	Decize	Digoin	68km	17	1.8m	3.5m	38.5m	5.1m	6km/h

同じ運河の中で船の規格が場所によって異なる場合がある。

航行したのはソーヌ運河だけで、あとは一部のみ。ソーヌ運河も案内書ではその区間しか示していないが実際はずっと長い。242kmもあるブルゴーニュ運河を航行するのに、時速4km、12時間航行とすると、5日もかかってしまう。

閘門の作業は船を上昇させる場合と下降させる場合とがある。下降させる場合、閘室（閘門の入口扉と出口扉の間の空間）に入って、もやいロープを杭につないで係留し、入ってきた開いている扉を閉める。もやいはきつくすると水位変動で船が持ち上げられたり、沈められたりする一方、長すぎると船やスクリューが扉にぶつかったりするので適度の余裕をあける。高落差の閘門では杭が水位に応じて上がったり下がったりするところもある。次に水位の低い方の扉側のバルブを開き、排水して閘室内の水位を下げる。水位が下がったところで低い方の扉を開け船を閘門の外に出す。閘門を通過するのに約20～30分かかる

4. ジャニー号の概要 Jeanine

CroisiEurope社が昨年から4隻の小型ホテル船を建造してきた。古いバージを改造したもので、小型船の中に12のツイン寝室を配置し、上階にロビー、サンデッキ、食堂を配置して、これまでの大型ホテル船のような設備を提供している。船体は青色、2階は白、ロビーは白と明るい紫色というようにデザインも凝っている。これまでこのクラスの船はせいぜい船客が10

人程度であったため、航行費用がとても高かった。

この船により、田園地帯を走る規格の小さい運河を航行できるようになり、添乗員も乗ることが出来、クルーズをより堪能できるようになった。客室が増えたといっても、客室が百近くある大型ホテル船と比べると、相当割高になる。

乗船したジャニー号は小さいなかにも出来るだけの船室を詰め込んだ船であった。小型化により小回りがきいて、大型船で入れない、小規格の運河を航行することが出来る。クルーは6～7人となり、大型ホテル船から見ると乗組員比率は高い。このスタッフで、航行、閘門操作、料理、皿洗い、シーツ交換、掃除など船舶



客室

ツインの寝室で、左に水回り。テレビとWIFI設備があるが調子が悪く使えなかった。

航行とホテル業務を担当する。費用がどうしても高くなるので、高品質なクルーズにすることとしており、今回は一流のシェフが、高級な食材を使って料理していて、厨房が狭いのに、連日高級レストランのような食事であった。殆ど飲まなかったが船内でお酒はただであった。

一階は12の客室と機械室があり、客室は廊下の片側に並んでいる。今回建造されたもっと新しい他の同型ホテル船をインターネットで見たら、廊下の両側に船室が並んでいた。客室は日本のビジネスホテルのような狭い感じでツインベッドとシャワースペース、トイレ、洗面台がある。寝室と廊下は窓があって、外を見ることが出来るが、窓の高さが水面から30cmくらいと低く、航行中船室や廊下から窓を覗くと水面が窓のすぐ下に見えて面白いが事故の時が心配になる。船の窓が低いのは最近の大型ホテル船でも皆そうで、何かにぶつかって割れて波があったらと、日本の常識からは発想にくい。



廊下
窓の位置が低いので水面がすぐ近くに見える

船高制限も厳しく、ブルゴーニュ運河では3.1mしかない。このため、ロビー屋上のデッキは、手すりなどがすべて取り外しできるようになっていて、ロビー階から上につきだした操作室も、エレベーターのように下に降ろすことが出来るようになっている。操作室をおろして使えない時、船長はパソコンキーボードのような小さな操作機を持ち出して操船していた。

船であるから、積載物の状態によって浮いたり沈んだりする。船首と船尾の高さを常にそろえておく必要があり、これは燃料タンクが二つあって、各タンクの油量を増減して高さを調整しているということであった。船首に小さな温水プールがあり、いつもきれいな40度のお湯があった。誰も使わなかったが、船高をバランスさせる目的もあったと思われる。



機械室
狭い空間にタンク、空調、洗濯機などがぎっしり

船の中がどうなっているのか知りたくて一度船長に頼んで機械室を見せてもらった。狭いスペースにタンクや洗濯機、エアコン機械が並んでいた。英語を介してのやりとりで、専門用語があまり通ぜず、おおよその理解であった。

電気は発電機を積んでいるらしいが、係留場ではどこも電気と水道を供給する箱があり、そこからケーブルとホースで供給している。使用料は管理者に払っている。



電源と水源
ディジョン港で。上が電気のコンセントで下が水道の接続口。

排水が気になる場所であるが、トイレ排水用と雑排水用のタンクがあり、そこに貯めているようである。一航海が6泊程度なのでそこまでは貯められるらしい。航海終了後主要な船着き場から下水道に排水しているようである。運河のガイドを見ると排水できる波止場が表示されている。

シーツやタオルは毎日交換する必要があるが、バスタオルは毎日船内で洗濯し、シーツなどは2週間分しまっていて、1航海終了後にまとめて交換するとのことであった。毎日出る20枚内外の大型タオルを洗濯するのは大型の洗濯機と水が必要であるがどうしているのだろう。

魚など鮮度のいい料理が出されていて、食材はメトロという高級食品会社から購入し、パンも買っているような感じであるが、パッケージが届いたのを見たことがなかった。あとで聞いたら、毎日届けてもらうとのこと。船は移動しているからパン屋にどこにどんなものを届けてもらうのか注文するのは手がかかりそう。

5. ソントレ運河 (Canal de Centre)

ディゴワン (Digoin) とシャロン・シュル・ソーネを結ぶ112kmの運河で閘門数は61。通れる船は船高3.5m、船幅5.1mなのでジャンニー号より大きな船は通行できない。今回乗船したのはサン・ジェレ・シュル・デュヌという小さな街であった。(Saint Leger sur Dheune) 人口は1500人ほどの小さな村である。運河が中央を通る中心街はけっこうしっかりしていて日本の1万人くらいの町の感じである。係船場は中心街にあり、すぐそばにはカフェもあった。夕方到着し、すぐウェルカムパーティが始まった。

翌日の午前中ツアーはバスで近くのノレという所の自然公園散策に出かけたが筆者は一人残って運河を航行する船からまわりの風景や閘門などの写真を撮って

いた。いい天気であまりの緑がきれいであった。

昼前にサントネーSantenayという所に着いた。ここまでの航行距離は10kmで通過した閘門は4個。船着き場は村はずれにあって、ここでは運河は平地から10mくらい高い山裾を走っており、川も下を流れている。

これらのソントレ運河の閘門では操作員がおらず、扉などは油圧装置で動くようになっていた。船が閘門に到着した時、船側の扉が開いている時は閘室に入っ

て降りて作業が出来るが、船側の閘門扉が閉まっている場合、開けるまでの操作をしなければならないのに、運河の護岸は閘室以外に直壁がなく、運河中で乗り降りするのは難しい。従って、誰か閘門にいて作業をする必要がある。

閘門操作員がおらず、案内書では自動操作となっていて、船から操作事務所に連絡して、遠隔操作してもらうとのこと。携帯電話が出てきたのはつい最近なのでそれ以前、どうしていたのか興味のあるところである。閘室に入れば降りて操作ができるので、前の閘門に入った時その固定電話から扉を開けておいてもらうよう連絡していたのだろうか。

下船して運河からの坂を降りてまわりをみてまわっていたら、なんとクラシックカーの大車列が通っていった。パレードのようで年代物の車ばかりであった。そのうちにツアーのバスが到着。坂を登って船に乗り、昼ご飯となった

午後、徒歩で10分くらいのサントネー村にあるワイン倉庫を訪ね試飲させてもらった。普通のワインや比較的高級ワインなど出されたが筆者はどれがおいしいのかさっぱりわからなかった。

船に戻ったところで、フランス側のフランク添乗員がその晩宿泊するシャニーChagnyまで自転車で行こうということで、筆者と二人船に乗せているマウンテン



閘門に入ったところ—ソントレ運河
閘室の幅が船幅ぎりぎり。



ソントレ運河をゆっくり航行
まわりは田園風景が広がる

バイクで運河の道を走った。大昔は人や馬で船を引っ張ったため、どこの運河もトウパスという道路が並走している。トウパスは見通しが良く、勾配がゆるく歩きやすいので、ジョギング、散歩、サイクリングにけっこう利用されている。道も広く、運河との間もゆったりしているので危ない感じもない。

シャニーまでの6kmは閘門がなかった。山裾の小高いところを走る運河の左側に、木々の間から田園地帯を眺めることが出来る。シャニーの係船場に入の手前で橋を渡り、下を見たらなんと線路が走っていて、鉄道の上を船が通るという不思議なところであった。自転車で街の中心部まで行って帰ってきてもまだ船は到着していなかった。運河橋を渡ってすぐのところが波止場であった。すぐ隣に大きな工場。街外れだが鉄道駅まで5百メートルと近い。係船場には何隻もの船が止まっていた。犬が遊び回っていて、その飼い主はオランダかどこから夫婦で船を借りて運河を回っているということであった。シャニーは人口5千人ほどの町で中心市街も大きい。



鉄道と運河橋
運河橋の下に線路が見える。

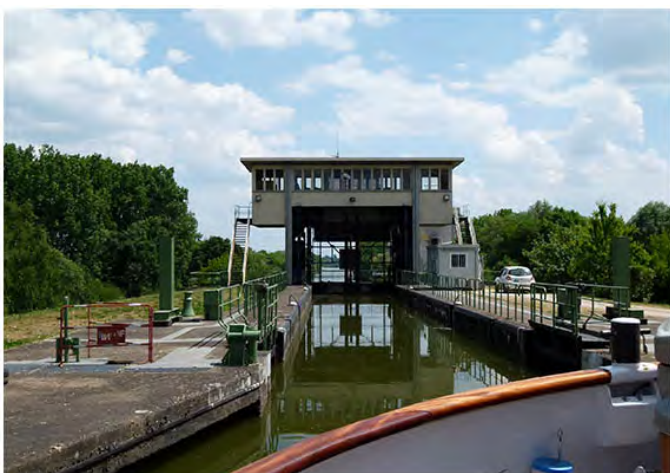
翌日は朝食のあと出発。ソーヌ川までの航行である。自転車で先回りしようということで5～6人で出発し、船があとから追いかけてくることに。航行速度制限は6km/hで、実際は4キロ程度と、歩くより遅いくらい。閘門通過でしばらく動けないのもっと遅くなる。この辺では閘門が多く、ソーヌ川まで出るのに12個もあり、シャニーを出てしばらくは平均して6百m毎にあった。こうなるとゆっくり歩いても船より速くなる。

このような小規格運河では閘門内の水路幅が船幅ぎりぎりなので、閘門で止まっている時に、鉄道列車が駅に着く感覚で自転車の上げ下ろしをしたり、乗り降りできのが便利で良かった。自転車に乗ったり、歩いたり、船に戻ったりしてまわりに広がる田園地域をゆっくり旅するのは趣のあるものであった。

ソントレ運河最後の閘門は高低差が10.8mと大きく、閘門の上に操作室があり、そこで制御していた。この先は水路幅が大きくなり、1.6km走ってソーヌ川に出た。



ソントレ運河最後の閘門減水後
落差が10.8mもあるので操作室はるかに上。



ソントレ運河最後の閘門
閘室に入るところ。上の操作室から開閉操作。



シャロン・シュル・ソーヌの港
大型ホテル船の向こうの広場前に係船

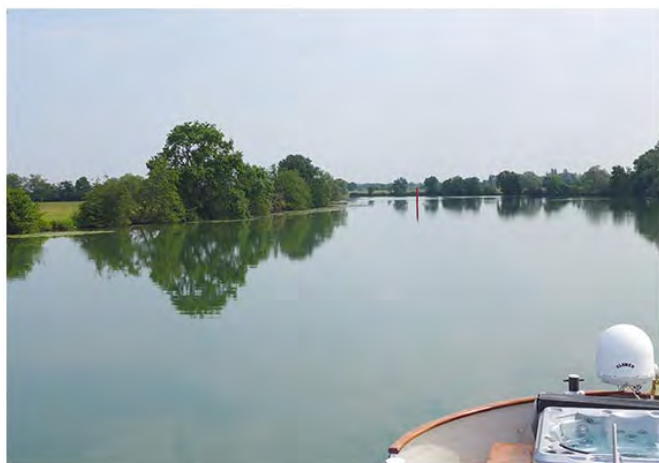
ソーヌ川は地中海に注ぐローヌ川の支流で、地中海から4百キロも上流の内陸なのに流路幅が2百mもある大河であった。ソーヌ川を下流に3km航行してシャロン・シュル・ソーヌの係船場に午後到着。隣には大型ホテル船が停泊していた。かってワインの集積場として栄え人口は4.6万人

係船したのは街の広場の階段護岸で、港の玄関になる駅前広場のような感じがした。下船して8世紀から続く街を歩いて見学。ここの係船場で一泊。

6. ソーヌ運河

表-1に示されているのはシャロン・シュル・ソーヌとサン・ジャン・ド・ローヌ間であるが、運河はもっと長く255kmもある。地中海から大型ホテル船でブルゴーニュまで航行できる。クルーズ案内を見ると大型ホテル船はシャロン・シュル・ソーヌまでは来るがその上流には行かないようである。

早朝出港し、けっこう蛇行している広い川の兩岸を見ながら航行。制限速度が15キロなのでけっこう速い



ソーヌ川
相当内陸なのにこの広さ



ハウスボート
奥さんがちゃんと救命胴衣をつけていた



サン・ジャン・ド・ローヌに停泊
対岸が中心市街。人口千人の村とは思えない立派さ

はずがまわりが広いので早い感じがしない。兩岸には畑や牧場が広がっていた。大規格運河では閘門の水路幅が広くなり、船客が気軽に乗り降りすることは難しくなる。3箇所ほど蛇行をショートカットしたところがあり、一箇所は10kmもの人工のバイパス運河になっていた。バイパス運河の途中で、同じくらいの大きさのハウスボート（居住スペース付きの船）とすれ違い。自転車や小さい自動車を積んでいて、クレーンも装備していた。夫婦でのんびり運河めぐりをしているのであろう。特に小規格の運河はゆっくり走ればいいし、嵐でも大波は立たないし、安全なので定年退職後の長旅に向いている。昼までに閘門を2箇所通過した。

昼ご飯のあとサン・ジャン・ド・ローヌに到着。中心市街の対岸に係船。人口は千人ちょっと。川岸での係留であったが、街の中心部近くには掘込の大きな波止場がある。街はサン・ジュレ・シュル・デュヌのように立派で、古い市役所の建物とか運河の展示館などを歩いて回った。

運河の展示館では人や馬が引っ張っていた頃の古い写真や、船を載せたままの水槽を斜路や昇降機で上げ下げする船舶昇降機の写真があった。

7. ブルゴーニュ運河

朝食後バスでロンシェクール村に行き古城の見学。その間船はサン・ジャン・ド・ローヌからブルゴーニュ運河に入り北上。途中の閘門で再び乗船。

ブルゴーニュ運河はディジョン近郊で採掘される石炭と鉄鉱石を運搬するため1832年に建設された、船幅制限5m、船高制限3.1mのジャンニー号が通れるぎりぎりの小規格運河であった。閘門に隣接した橋を通過する時の写真があるが、まさにぎりぎり、積載重量が軽いと船高が高くなってしまい通過できないのではと



橋を通過して閘門に入るところ
横も上もぎりぎり。



ブルゴーニュ運河
ディジョンまではまっすぐ続いている

思われる。閘門ではソントレ運河と同じく鉄道駅での乗降気分で、自転車に乗ったりまた船に戻ったり。ディジョンまでの区間は全くの人工運河でまっすぐ続いていた。ディジョンより先も川に沿って蛇行はしているが人工の運河がずっと続いている。この運河は地中海に向かうソーヌ川と大西洋に流れるヨンヌ川を結んでいて、相当上流のプイイ・アン・オーソワ（Pouilly en Auxois）村には3.3kmの長いトンネルがあり、ここが大西洋と地中海の分水嶺になっている。大陸をまたがる運河の最上流にあたるので閘門数が189あることが理解できる。トンネルは高さ3.1mであるが、アーチ型なので壁側はもっと低く、ジャーニー号では通過できないと思われる。

ブルゴーニュ地方には分水嶺となる運河がこのほかに、ニヴェルネ運河（Canal de Nivernais）、ロワール川沿い運河（Canal lateral a la Loire）と2本あるが、いずれも最大船幅が5mで大型ホテル船や貨物船は航行できない。このうち一つの運河でも大型船が航行出

来る規模であつたら、大型船も往来でき、パリまで行けるので多くの船が往来する主要な運河になっていたかもしれない。

ブルゴーニュ運河の閘門は手動で、なんと作業を手伝うことが出来た。閘門の管理人がいて、船が閘室に入るまで水を排水したり、扉を開けたり。船が閘室に入って係留した後、乗組員が作業を手伝う。作業の手伝いをさせてと頼んだら気軽にOKとなり、最初に下流側の扉を閉める作業を手伝った。両側の2枚の扉を閉めるのであるが、鉄棒を押して動かす。けっこう重い、女性でもできる作業である。支点から左右に伸びたレバーの一つを押して回転させる。反対側のレバーの先にはレバーが連結していて扉を開け閉めする。下流側の扉を閉めたら今度は上流側の扉の上にある、排水バルブを開けて水を入れる。鉄棒を歯車回転装置に差し込んでぐるぐる回して開ける。排水が終わったら



扉を開ける操作員

操作員の押すレバーの反対側にあるレバーが扉を引っ張って開ける。閉める時は逆操作。



オープンデッキでバーベキュー

誰もいない田園地帯で戸外での食事はまた格別。ハエが殆どいないのが助かる。

上流側のレバーを押して扉を開ける。英国のナローボートによる運河めぐりは、閘門操作は基本的に乗組員が行うそうで、一度そういう作業に参加したいと思っていたがなんとフランスで体験でき、いい思い出になった。ただ閘門操作が手動で、作業が体験できるのはブルゴーニュ運河など限られていると思われる。

閘門管理人は2つないし3つの閘門を担当していて、船が出たあとバイクでトウパスを走りゆったり走る船を追い越して次の閘門の操作を行っていた。

昼はオープンデッキでバーベキューとなった。船首のオープンデッキは二つのテーブルに客が座って、食事が出来る広さがあり、バーベキューの鉄板を持ち出していろいろなものを焼いてもらった。

夕方プティ・ウージュという係留場に到着した。サン・ジャン・ド・ローヌから21kmで通過した閘門は14個もあった。

プティ・ウージュの係船場は全くの田園地帯にあり、ウージュ村から離れ近くには数戸しかない。ただディジョンまでは8kmと近い。まわりを散策したが、ずっと畑が広がっていた。東側は広大な麦畑となっていて西側も農地が続き、運河沿いに流れるせせらぎには屋根付きの洗い場があり、運河沿いに所々に植わっていて、誰もとらないサクランボは酸っぱいおいしい沢山の実をつけ、典型的と思われる農村地帯であった。

翌日は運河を7個通過してディジョンへ。昼食後ディジョンの港に到着。ツアーはバスでブルゴーニュワインの聖地である黄金の丘のブドウ畑に。

夕方は最後の晩なのでガラ（特別）ディナーとなり、シェフが前菜として寿司をつくってくれた。前にいたレストランで同僚の日本人シェフに教わったとのこと。

ディジョンは人口15万人で、ブルゴーニュ地方の中

心的な都市である。係船場は様々な船が停泊していたが、小さいホテル船や居住できる個人のボートが多かった。横をトラムが走っていて、街の中心まで歩いて20分くらいと便利なところ。

翌日は6泊した船にお別れしてバスで再び黄金の丘へ。ボヌ近くで訪れた広大なブドウ畑の一角だけがロマネコンティの畑であった。まわりは全部ブドウ畑であるが、ロマネコンティになるのはこの一角のブドウだけで、ブドウの品質が、土質や水はけ、土地の高さなどいろいろあってこの場所がいちばんいいとの説明であった。

8. おわりに

小規格のホテル船は、大型ホテル船と違い、田園地帯の狭い運河に入れゆったり航行することが多い。目の前をゆるやかに変化していく美しい田園風景を楽しむには最高である。また気軽に乗降して歩いたり、自転車を降ろして乗ることも出来る。

大型ホテル船は大きな川を高速航行で移動するので鉄道でいえば新幹線のようなものであろうか。それでも鉄道やバスに比べたら相当ゆっくりしているが。大型ホテル船も日本にはあまりなじみがない。

めまぐるしく変わる景色を楽しむのはそれでいいし、小さいホテル船でトロコ列車のような感じで風景が手で触れるくらい近い世界を、名所めぐりなどあまりしないでじっくり楽しむのはまた別の楽しい世界である。運河の停泊地も便利なところが多い。都市が主たる輸送路であった川や運河沿いに発達したためか、係船場は中心市街に近いところが多く、街歩きも気軽に出来る。

だだっ広く広がってしまった日本の都市と違い、中心市街がコンパクトにまとまっていることもアクセスの良さのもととなっている。

小型ホテル船の登場により、新たな種類の運河めぐりツアーが企画できるようになり、今春から始まったが、けっこう人気ようで、次のクルーズ客は米国からということであった。

参考

1. ブルゴーニュ東地区運河ガイド

Fluviacarte 19 Bourgogne Est, Editions de lecluse, ISB978-2-916919-30-0

2. フランス運河クルーズの旅

<http://canal.advantis-jp.net/index.php?FrontPage>

3. ジャニー号HP Jeanine

<http://www.croisieurope.travel/en-gb/ships/jeanine-2014>



ディジョンの港
様々な船が停泊