

# 生活を支え風景もつくるクルーズなどで目にする渡し船

個人会員 田中 博

池田先生の天保山の渡船の案内ならびに渡し船の紹介を募る記事の配信がありましたが、クルーズ船に関心をはらっていると思わぬところで渡し船の姿を目にすることがあります。陸の生活が中心の人々にとって、また現代のクルーズ船の大半が大型化しレジャーランド化している中で、人々の日常の生活に密着している渡し船の姿を見ることは、見聞を広めるといふクルーズ旅行の楽しみの一つでもあります。東京都心など一部の地域を除き生活のための移動は、日本の現代ではマイカーがなければ難しいのが現状ですが、日本では鉄道や公共バス、道路網も充実し離島航路も含め最低限の交通インフラは維持されてきました。いっぽうでは利用者がほとんどいなくなった地域で鉄道が廃止されるなど交通インフラも経済性が合わなくなった場合は退場を迫られるのが現実です。

ここで紹介する”渡し船”はいわゆる中距離の航路的な距離を結ぶ船ではなく、目に見える距離での湾や入り江や川の対岸の発着場を結ぶ船といたします。渡し船は橋が無いところを繋ぐ交通手段とは限りません。私が目にした渡し船は、それぞれ存在意義があり、橋ができて当面は廃止されない必要性があるものも含まれています。クルーズファンが目にしやすい5つの渡し船ほかを紹介いたします。

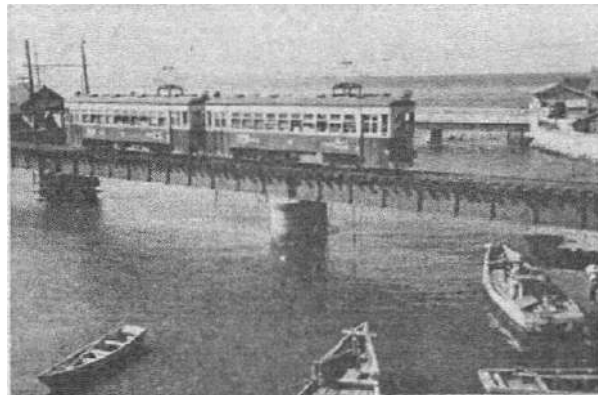
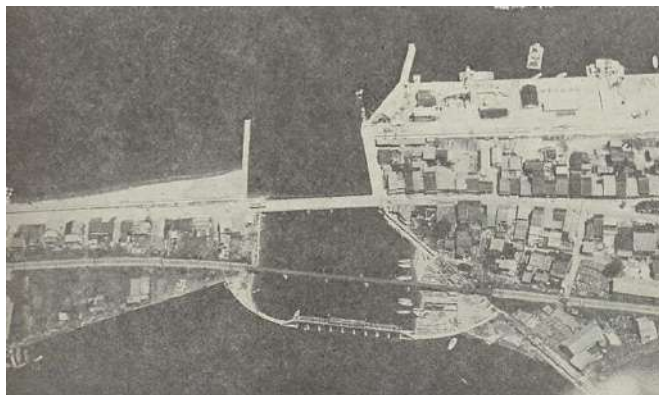
## 1. 富山県営渡船（越の瀉フェリー）

初代海王丸が展示係留されている富山県射水市（いみずし）の「みなとオアシス海王丸パーク」のすぐそばに富山新港の入り口をまたぐ新湊大橋が2012年に完成しました。



富山新港の入り口の両岸をつなぐ、渡し船”海竜”。写真中央から左は北陸電力の火力発電所。新湊大橋より撮影。（2017年10月）

Before After



(Wikipedia より)

(右の地図の説明)

(上から)

緑：上、海王丸

下、クルーズ船停泊位置

つつじ色：新湊大橋

朱色：越の潟フェリー



日本海交流センター（伏木富山港・海王丸財団）の展示資料に加工



新湊大橋（臨港道路富山新港東西線の一部）の偉容。

下橋の下部には歩行者、自転車用の通路“あいの風プロムナー”が設置されている。



富山新港完成以前は入り江は放生津潟と呼ばれ潟の入り口には車道がある普通の橋と富山地方鉄道の射水線の鉄道橋もあったのですが、富山港全体の整備の一環として鉄道橋（路線）をも廃止、撤去して潟を浚渫して貨物船が湾内に入れるように整備され富山新港が出来上がりました。新港建設のため、もとは広くなかった港の入口が拡張され地域の生活が東西に分断されることを防ぐ意味と周辺の埋め立てによる土地区画を有効に利用できるよう新湊大橋が建設されましたが、橋の建設に至るまで地元との軋轢の解消に多大な時間が費やされています。新湊大橋には地域が橋で分断された地元住民の生活のためエレベーターで上ったの歩行者スペース（自転車は降りて運ぶ）も設けられた経緯があります。橋の建設費用も驚くべき金額が費やされていますが、あまりに立派な橋だったのでアプローチの距離が長過ぎること、強風時や夜間の歩行者の利用に問題が生じることなどから、廃止された鉄道の代替え手段の意味も持つ1967年に運行が開始された渡し船、距離770メートルの航路は新湊大橋完成後も廃止されず運行が続けられています。この通い船に自転車は載せられますが、バイク以上の二輪と四輪は載せられません。



新日本海重工（富山市）建造の”海竜”全長16m。もう1隻”こしのかた”との2隻体制とのことである。



左の写真の右端に橋の歩道部分とのエレベーターが見える。普通の民家がある（だけの）場所なので、物好きな観光客以外は、渡し船を使うのは自然の摂理である。

伏木富山港は国際拠点港湾であり、日本海側のユーラシア大陸との取引における富山港の重要性、海運や電力を利用できる立地を生かしての工業の発展のための港湾です。渡し船の東側の堀岡発着場から 1km ほどの距離に石炭と LNG を燃料とする北陸電力富山新港発電所があり 1971 年から稼働しています。港湾利用と工業用地整備と地域交通を結びつける十分なクリアランスのある橋ですが、建設された地域の昔からの住民の普段の生活には直接は役に立っているとは言えないケースです。教育県であり、生活レベルの高い富山県ですが日本銀行富山事務所のレポートを見ている限り、目先の建設のためのお金の大半は他の地域の大手業者に回収されてしまったようで地元に残るお金は少なく、公共事業の社会資本としての効果が出るのは 50 年、100 年単位であることもわかります。壮大な事業を立案する人たちは孫やひ孫の世代までの社会変化を想定してプランをたてておられるのでしょ

う。不便さを解消するための渡し船は、取り壊された昔の鉄道と昔の普通の橋の代替えという存在意義から新湊大橋の完成後も廃止されず 24 時間運行されていましたが、現在は夜間の運行はされず、港口を橋に上って徒歩で渡りたくない人は渡し船の代りにタクシーを呼んで、大回りの陸路を通して目と鼻の先の対岸へ行くという利用システムとなっています。陸側で東西を結ぶ道路としては、現在は廃止されたバスの専用道路も設置されたこともあるとのこと。渡し船の所要時間は 5 分、朝夕は一時間に 4 便、他の時間帯は 1 時間に 2 便の運行です。

クルーズ船は海王丸が係留されている場所の向かい側（富山新港、海王岸壁、橋よりは外洋側）に停泊します。ただし、飛鳥 II や MSC スプレンドィーダはこの地区より少し離れた伏木地区の万葉岸壁に着岸しています。また、渡し船乗り場に隣接するところに終着駅がある、高岡市までつながっている路面電車部分がある万葉線は通学の学生や運転免許を持たない老人の通院の利用が大半とのこと。



新湊大橋から富山湾と海王丸パークと日本海交流センターをみる。

富山湾は駿河湾、松島湾、宮津湾・伊根湾、九十九島とともに“世界で最も美しい湾クラブ” (Le Club des plus belles baies du monde、World's Most Beautiful Bays Club) に加盟している。特産品のシロエビは富山湾の宝石とも呼ばれる。海王丸パークは H30 年度で年間 110 万人が訪れる、富山県有数の観光スポットに育っている。

## 2. カナダ、ノヴァ・スコシア州ハリファックス市営 HALIFAX TRANSIT

現在は広域のハリファックス市に一体となっている旧ハリファックス市の Water Street Terminal と川を挟んで北側に位置する旧ダートマス市 (Dartmouth) 側の Alderney Gate, ならびに Woodside Ferry Terminal をそれぞれ 12 分で結ぶ渡し船です。ハリファックスはキュナード・ラインの創業者の出身地であり、Titanic 救援の基地となった街でもあり (当時カナダは英国の自治領)、大西洋海事博物館や Titanic 犠牲者の墓地などの観光スポットもある北米東海岸のクルーズ船の寄港地として知られています。HALIFAX TRANSIT は塩水での航路を結ぶ渡し船として現存する世界で二番目に古い通い船の航路だそうで、その歴史は 1752 年にまで遡ることができるとのことです。1955 年に両岸を結ぶ Angus L. Macdonald Bridge (橋部分の全長 1.3km、高さ 102.9m、クリアランス (max) 54m、歩行者、自転車通行可能) ができ、市営バス路線も橋を通っています。この橋から入り江の奥約 2.5km のところには 1970 年に大型車も通行可能な自動車専用橋としての A.Murray MacKay Bridge も建造されています。クルーズ船が停泊する近くにもコンテナターミナルがありますが、2つの橋を通過しての入り江の奥にも鉄道に直結するコンテナの荷扱所があります。渡し船の Water Street Terminal は市のビジネスの中心地近くにあり市街地は駐車場が少ないこと、ダートマス側からはパーク・アンド・ライドでの通勤者も多く、日に三千人の利用者がいるとのこと。料金は片道 2.75 カナダドル (約 230 円) ですがダートマス側の Alderney Ferry Terminal の駐車場利用での Park & Ride の場合駐車料金と運賃合わせて月額 30 加ドル、約 2,500 円、Woodside の駐車場は無料で使用できるシステムとなっています。所要時間はそれぞれ 12 分、運行頻度は概ね 15 分に 1 便です。

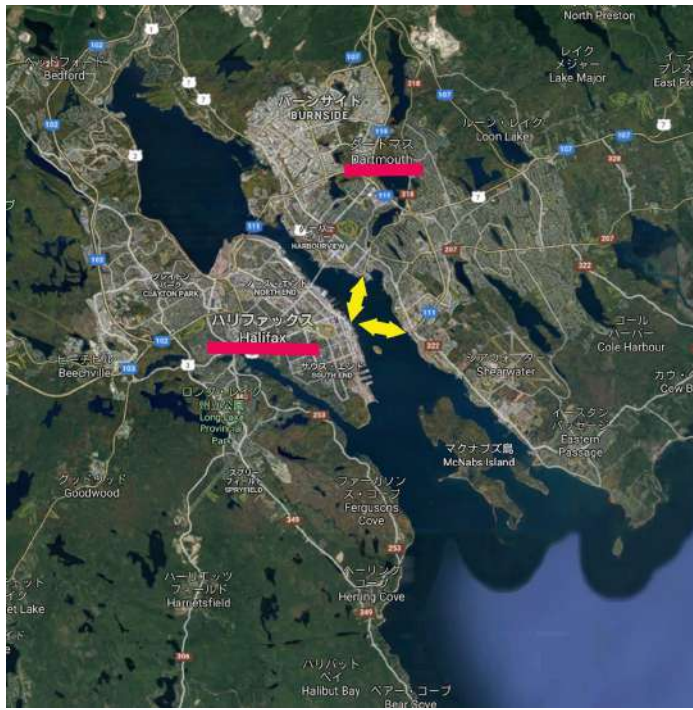


Halifax 側から Dartmouth 側へ向かう WOODSIDE 1  
(現在は廃船)

写真右側のハリファックス中心街へ向かう渡し船。写真右の下はカナダの Royal Canadian Navy 基地であり、このあたりが Cunard 一家がビジネスの拠点としていた地区。



(写真はいずれも 2003 年、2009 年、2010 年撮影)



写真左：黄色矢印が、渡し船の航路。  
右下は大西洋。(Google Mapに加工)



### Angus L. Macdonald Bridge

渡し船の発着場とは直線距離ではさほど離れていないが、アプローチの道路および、車無しの場合を考慮すると渡し船の意義が十分生まれてくる。

ダートマス側の渡し船利用者用駐車場。  
対岸が Halifax の中心ビジネス街。  
乗り場 Alderney Landing は映画館や  
スーパーマーケットが入るビルと一体  
になっている。



現在は Tronto の民間業者に売却された Dartmouth III。

### 3. カナダ、セント・ローレンス川、ケベック市の対岸とを結ぶ渡し船。



ケベック・シティーのケベック・クルーズ・ターミナルに停泊中のQM2。

左に見える小さな船が Croisières AML 社の観光船 LOUIS JOLLIET(1938 年建造)、手前の中央と右の 2 隻が Traverse Québec-Lévis ( Québec City- Lévis Ferry ) の渡し船、中央が Lomer-Gouin (1971 年建造、積載 590 人 +54 台)、右が Radisson (1954 年建造、375 人 +58 台) で建造は Lévis 側の Lauzon にある Davie 造船所である。

( 撮影日 : 2010 年 9 月 9 日 )

大西洋と五大湖を結ぶセント・ローレンス川 (サン・ローラン川) は場所によっては大河の様相を見せるところもあります。ケベック・シティーと対岸の Lévis (レビ) 地区とを結ぶ 1km 約 12 分の渡し船が活躍しています。運行時間帯は朝の 6 時から深夜の午前 2 時頃まで、運賃は 3.65 加ドル、約 300 円、各種割引ありです。Lévis の船着き場から徒歩で約 15 分の小高い丘の上には Terrasse Chevalier-de-Lévis( 騎士レビのテラス) があり、このテラスから対岸に停泊中のクルーズ船の姿を楽しむことができます。ケベック市と対岸の Lévis 市を結ぶ橋は、ケベック市周辺ではクルーズターミナルがある市の中心部よりの上流 (西側) 約 2km のところに Pont de Québec (ケベック橋、長 987m、クリアランス 46m) と Pont Pierre Laporte(ピエール・ラポルトウ橋、長さ 1,041 m、クリアランス 45.7m) の二本があります。上流にはモントリオール (モンリアル)、五大湖があり、この海路 (The Saint Lawrence Seaway) を通行できる船のサイズが Seawaymax と呼ばれています。渡し船の運営はケベック州政府が所有する La Société des traversiers du Québec (ケベック渡し船公社) であり、公社はこの航路を含め、協力会社とともに州内で計 14 航路を運営しています。



渡し船 Lomer-Gouin 内に展示されていた図に加工。赤線の水路で両岸を結ぶ。左側にクルーズターミナルがあり図の左下の位置にランドマークでもあるホテルが Fairmont Le Château Frontenac がある。



上の図は google 3D を加工したもので下流よりより上流方向の俯瞰。右側がケベック・シティー中心部。



騎士レビのテラスから街なみとクルーズターミナルを望む。

北米大陸東海岸のクルーズの大半のコースは、東海岸を北上し、ハリファックなどに寄港した後に、セント・ローレンス川をさかのぼり、ケベックに到着します。Québec Port Authority の資料によればクルーズ船のセント・ローレンス川の航海によるケベック州全体への経済効果は 2017 年度ではケベック州で 221 ミリオン・カナダドル (85 円換算で約 187 億円)、内ケベック・シティーだけの経済効果は 106 ミリオン加ドル (約 90 億円)、その内訳はクルーズラインを経由するものが約 73 ミリオン加ドル (約 62 億円)、乗船客個人が直接シティーに落とすお金が 30 ミリオン加ドル (約 25 億円) と見込まれるとのこと。



ケベック・シティーへのクルーズ船の寄港実績は 2017 年は 131 隻、乗員乗客 202,081 人、2018 年度で 156 隻、乗員乗客は 230,940 人、2019 年は 150 隻、内 22 隻がケベック・シティー発着となっており、乗員乗客は 236,715 人となっています。

上流にあるモントリオール（モンREAL）の 2019 年の実績は 85 隻でしたから、セントローレンス川に入るクルーズ船の半数はケベック・シティー止まりとなっていることがわかります。前述のケベック・シティーでの乗客が直接つかうお金、約 25 億円は一人あたり約 12,000 円ほど（実際は上陸しないクルーも多く、かつクルーの消費は少額なのでもう少し多いかも）ですから、上陸しての軽い飲食や土産物購入代金、個人での博物館などの施設入場費用などとして、概ね想定される出費額と思われます。クルーズラインの出費は、北米アメリカ主要都市の港との航海日数を考えると生鮮食糧の一部などの補給と、オプションツアー、港湾費用とそれらの周辺業務への波及効果額などと推定されます。

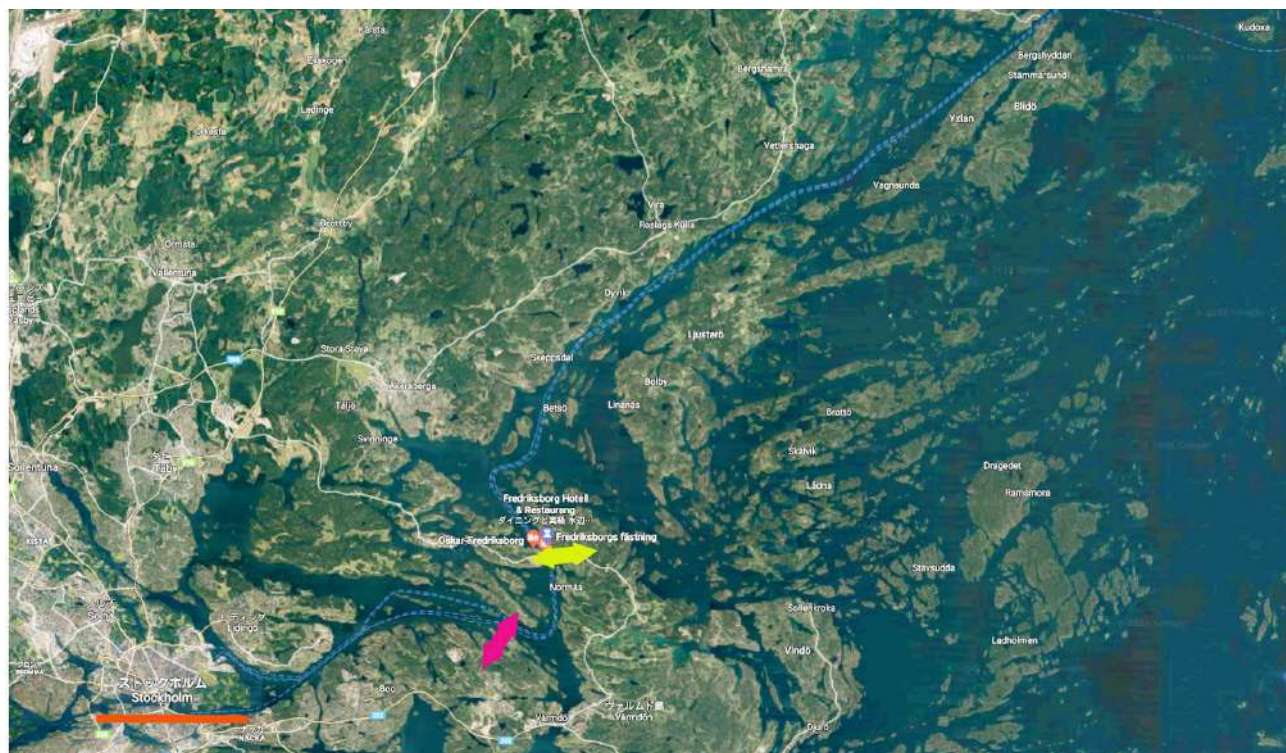
セント・ローレンスの冬の気候は厳しいため、クルーズ船の寄港は 5 月から 10 月までの六ヶ月間です。西海岸のアラスカクルーズがどちらかという自然を楽しむクルーズなら、東海岸は米国、カナダの、イギリス、フランス、アメリカも交えての建国の歴史を楽しむ欧米人向けのクルーズコースといえるかもしれません。

2020 年秋には、クルーズターミナルの設備が強化され乗客 4,000 名までの大型船への対応も可能になるとのことです。

#### 4. スウェーデンのストックホルムへのアプローチ途上

東側が Stenslatten、西側が Oskar-Fredriksborg という場所の間の渡し船  
そして Norra Langö と Tynningö 間の渡し船。

最初は両岸には Fredriksborg という名の要塞の跡が観光スポットとして残っているところです。クルーズ船はストックホルムへの寄港においてはバルト海から西方に南下する航路でストックホルム港に向かいます。いわゆるストックホルム群島（アーキペルゴ）の島の間を縫って進んでいくのですが、朝陽が昇ってくる時間帯に水の都へアプローチし、夕暮れ時に外海に向かう航海は、クルーズ旅行の素晴らしさを味わう最高の航路です。木が生い茂った島々にも人は生活しており、島と島の間には橋がかかっているところもありますが、大きな船の航路には橋はありません。かわりに活躍しているのが渡し船です。政府系のスウェーデン運輸道路管理局 (Trafikverket Färjerederiet) のもとで STA (Swedish Transport Administration) Roads Ferries がこの場所で運行している Ro-Ro フェリーは距離 970m、所要時間 6 分で両島を結んでいます。航路は県道 274 号線の一部となっているため料金は無料となっています。



右上から左下のストックホルムへの水路（ブルーの点線）Fredriksborg 近くの黄色の矢印の渡し船と、藤色の矢印の二箇所を撮影することができた。（Google Map より）



Fredriksborg 近くの航路を受け持つ Ro-Ro 船 FRAGANCIA（1971 年 Åmål という町の ÅSI-verken 造船所で建造された。全長：74m、幅 11.8m、積載：乗客 247 名と 36 台の車両）。

（2014 年 9 月 4 日 7:15a.m.）



Norra Langö と Tynningö の間の STA 社の LINEA (1959 年建造、積載量は乗客 248 名と 225 トンの貨物。) 全長約 253m の AIDamar も島の間を縫うように航行している。

(2014 年 9 月 4 日 7:25a.m.)

スウェーデン運輸道路管理局の資料によると STA Road Ferries は 41 の運行航路を維持し、66 隻の渡し船・フェリーを保有し年間で 21 百万人の乗客 (約 140 万人の歩行者と公共交通機関の乗客とドライバー)、11 百万台の車両を運搬しています。

日本では過疎化、限界集落、少子化の時代となり、解決策も見いだせないでいますが、スウェーデンは人口が 1 千万人に満たないうえ、人口密度は日本の 19 分の 1 にすぎないものの、人口は微増の傾向、高福祉高負担、20 世紀後半の経済混乱も経験しての 2017 年では世界で 10 位の一人あたりの国民総所得 (52, 590 米ドル、ちなみに日本は 22 位、38, 550 米ドル：外務省の世界いろいろ雑学ランキングより)、四人に一人が公務員、キャッシュレス化が進んだ社会、温暖化阻止のため活動する少女の出現などの社会構造は、日本の社会からは想像が付きにくいところも多い。

ネットと宅配便網が充実した現在も東京ほか大都市への集中化が止まらず、電子メールやネット利用での打ち合わせもできるのに、大都市集中社会のため新幹線“のぞみ”は数分おきのダイヤとなっています (人が動くことが“働く”ことを意味する時代ではなく、無意味な移動は直接の生産コストとしてはロスなのだが)。新幹線の車両にまともなスーツケース置き場がないのはブリーフケース程度しか持たないビジネスマンを乗客と想定した設計思想がノーチェックで推進されてしまう意思決定組織のあり方の脆弱さなのでしょうが、インバウンドも含めた一般旅行客は迷惑するわけで、新幹線は優れた高速鉄道ということになっているものの満足度の高い交通機関とは思えません。大きさや速さや、恣意的な点数つけなど、単なる数字だけの比較で優劣をつけて自己満足しているだけでは本当に成熟した社会にはならないのでしょうか。(スーツケース置き場に関しては新幹線開業後 50 年たってようやく置き場の必要性が認識されつつある。在来線も含め車椅子乗客への対応もそう昔からの設計ではない。) いっけん速度も遅く効率が悪く見えてしまう渡し船ですがスウェーデンのインフラ、社会の強さを支えている存在であることも確認できます

## 5. ドイツ、ロストック市郊外の Warnemünde( ヴァーネミュンデ ) 港

### ヴァルノウ川 (Warnow) 河口の東西兩岸を結ぶ渡し船



手前が BREITLING、向こう側が WARNOW、両船とも長さ 38m、幅 11.6m、積載は乗客 150 名 + 車両 25 台、ポーランドとのオーデル川での国境の町アイゼンヒュッテンシュタット Eisenhüttenstadt の Oderwerft 社の建造とのことです。なお EU（とロシア）内の内陸部の交通、水路のネットワークが整理され取り決められており（Trans-European Inland Waterway network）河川を航行する船舶の大きさなどは European Conference of Ministers of Transport (ECMT; 仏 Conference européenne des ministres des Transports, CEMT) にて Classification of European Inland Waterways が定められています。

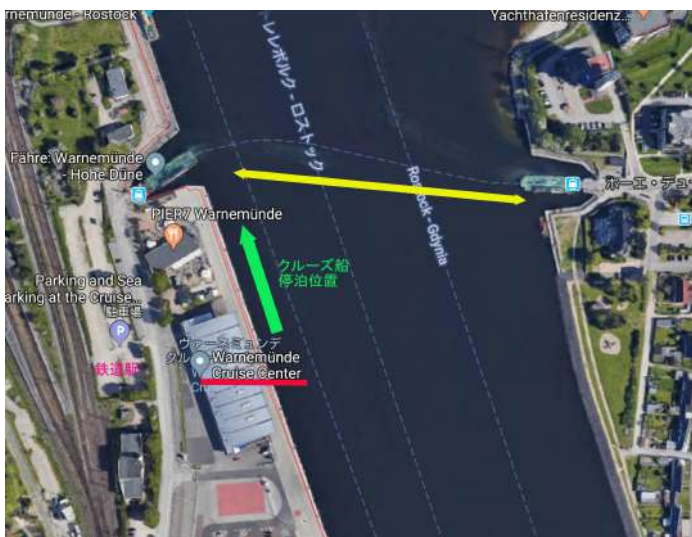
ロストック (Rostock) はドイツの歴史ある港湾都市、工業都市であり、MEYER NEPTUN Group の一員としてリヴァークルーズ船建造で知られる Neptun Werft や風力発電関連のメーカー Nordex 社、クルーズでは AIDA の本社がある街です。

バルト海に面した砂浜のある海岸線西方の保養地が Warnemünde であり、クルーズターミナルとクルーズターミナルに隣接する鉄道駅があります。クルーズターミナルの東側の対岸 Hohe Düne（ホーヘ・デュエネ）にはヨットハーバーやホテルもあり、兩岸約 300m を結ぶ渡し船は Weiße Flotte GmbH によって運行されています。大人の片道料金は 1.5 ユーロとなっています。運行時間帯は深夜を除きほぼ一日中、頻繁に運行されています。



外洋（バルト海）から内陸部をみる。右側が Warnemünde、左側が Hohe Düne。Warnemünde 側には保養地としての砂浜の海岸が広がり、観光スポットの灯台もある。画面中央左の奥がフェリー発着場所、かすかに見える建物があるところがロストク市街。画面中央右の手前がクルーズターミナルと渡し船の発着場、その奥には Neptune 社の造船所がある。工場地帯と保養間構築を樹木でうまく分けている。（2014年9月10日）

イメージ的には太平洋と続いている浜名湖の周囲の一部が保養地であり、加えて内陸部に工業地帯とロストク市が広がっており船舶の出入りが必要である地形といえるかもしれませんが（浜名湖の浅い水深での船の制約は別）。地形的には最初に触れた富山新港と似ていますが、富山新港周辺はこれから発展させようとして出来た港に対しロストクは河口の港がある工業都市として長い歴史を有します。河口、港の入口の片方の Warnemünde は砂浜の海岸の保養地、もう一方の Hone Düne は砂州のような状態なので浜名大橋のような高い橋は作れませんし、河口を渡る橋を作ったところで、陸の道路の交通の要衝ではないため主要道路からは孤立します。頻繁に運行されている Stena Line のフェリーほか船舶航行のためには西浜名橋のような低い橋はつくれません。フェリーや貨物船の運行のため可動橋をつくるには船の運行が頻繁なためかえって混乱する可能性もあります。橋ではなく、トンネルでもなく兩岸をこまめに結ぶ渡し船の存在意義があるわけです。



Warnemünde 側の渡し船の発着場はクルーズターミナルビルのすぐ側である。そして旅客用の鉄道駅にも隣接する。（貨物用の路線はフェリー発着場の側に大規模なものが別にある）

NEPTUN の造船所はこの写真には写っていないが、写真の下には、クルーズ船の停泊岸壁が別があり、そこに続く場所に立地している。

（google map 3D に加工）



クルーズ船停泊地の至近距離が渡し船の発着場となっている。日本の大都会で問題となっている”開かずの踏切”との単純比較は慎むべきだが地形などの自然条件と人間社会の折り合いの中で、無理をしない適した交通手段である河川交通の存在と便利さはわすれないでおきたいものです。



写真中央あたりがフェリーターミナルと大規模工場。フェリーに貨物鉄道ヤードが直結しているのがわかる。橋を作りにくい状況であるので、渡し船がなければ兩岸の行き来はたいへんな大回りになることがわかる。

(google map)



《参考》

浜名湖の入り口は浜名大橋《国道1号》以外にも、東海道線、東海道新幹線、国道301号などが集中しており、中浜名橋のところでは浜名大橋以外にも5本（東海道線が2本）の橋梁が集中している。

(撮影 2015年10月)

## その他

ニュー・ヨーク (NY) ではハドソン川にはニュー・ジャージー州 (NJ) 側とマンハッタンを結ぶ地下トンネルもありますが NY WATERWAY 社の渡し船が大活躍しています。マンハッタンのミッドタウンと NJ 側の HARBORSIDE FERRY LANDING を結ぶ渡し船では NJ 側に月極めの駐車場も用意されています。NY と NJ を川底のトンネルで結ぶ通勤電車 PATH (Port Authority of New York and New Jersey が運営) などとともに NY の経済活動を支えています。



写真のマンハッタン・クルーズターミナル横を北上するのが NY Waterway のフェリー THOMAS JEFFERSON (全長 30m、全幅 8m) <写真左側>。

2009 年 1 月にちょうどこのあたりに「ハドソン川の奇跡」U.S. Airways1549 便が不時着した。真っ先に救援にあたったのが同船である。撮影したのは 2010 年 9 月 2 日であるが、偶然にも同船をショットに収めた。

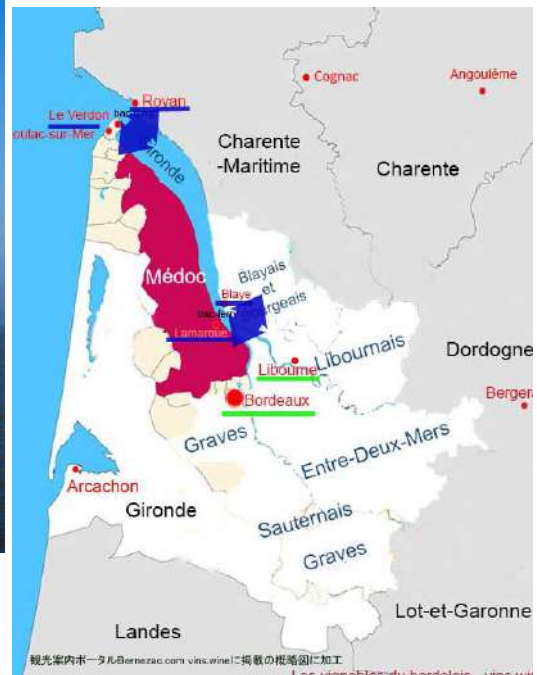
フランスはワインで知られるジロンド川の兩岸を結ぶ渡し船が二航路運行されています。大西洋からジロンド川、ガロンヌ川とボルドー市へ遡るに、約 100 km ほど兩岸を渡す橋はありません。兩岸とも基本的には農業生産地であり、兩岸を行き来する産業関連の車両は農業関連業者と右岸側にある原子力発電所の関係者およびメンテ関連のもの以外はほとんどありませんからジロンド川に橋を渡すということは橋の建設費用からみてもありえないことなのでしょう。対岸への陸路はボルドー市近郊を経由しての場合は大回りとなります。

北方の隣の県にある観光都市でもあるロイヤン (Royan) と左岸の先端との間の約 5km、もうひとつはメドック地区のラマルク村 (Lamaruque) と対岸のブライユ (Blaye、ブライ、ブレイエ) の約 4km の二つの航路はワイン産地の観光、農業関係者の兩岸の移動、ロイヤンから左岸のぶどう産地見学のための移動などあわせて年間で 1.2 百万人の乗客と 44 万台の自動車、5 万台の自転車を運んでいるとのこと。兩岸とも人工が密集している地域ではないですし、通勤、通学のための渡し船ではないのですがワイン産地で

ある農業地帯の観光（ワイナリーをピンポイントで訪問するだけでなく一帯をサイクリングやドライブしながら観光する）と北隣の県のラ・ロシェルやイル・ド・レから続く海産物に恵まれたリゾートという観光資産と大都市ボルドーを後背地を持つルートの一部になっています。尚、ジロンド川はエアバス社の大西洋側サン・ナゼール工場やヨーロッパ各地の協力工場で生産された部材のなかで、エアバス社の部材運搬専用貨物機”ベルーガ”でも最終組立工場のあるトゥールーズへ空輸できない大きな部材は、主に A380 の部材を専用船でジロンド川のワインで有名なポイヤック (Pauillac) 村まで運搬し、そこで専用バージに積替え、ジロンド川をさかのぼり、ボルドー市の中心にある低い橋の下をくぐりランゴン (Langon) まで運ばれます。そしてランゴンから専用の運搬車で陸路、トゥールーズのエアバス社の工場に運ばれます。



ボルドーからロンドンまでの距離は約 830 海里とのこと。英国の消費に向けての生産で育ったワイン産地である。



ブライユ (Blaye) に到着する CÔTES DE BLAYE (IMO:7119513, 建造は 1970 年ナントの名門だった Dubigeon 造船所 < 1760-1987 >、全長 51.7m 全幅 12.03m、2014 年に売船。現在は西アフリカ・ギニアで稼働中らしい。

写真左側から中央にかけての樹木のあるあたりがキュサク＝フォル＝メドック地区 (Cussac-Fort-Medoc)。なお、この航路の両岸には軍事技術者 Vauban が関係した川に面した城塞がある。つまり現在のボルドー市を外敵から守る関所の役目をしてきた地点でもあるが、このボルドー周辺を含むアキテーヌ地方は支配者の婚姻関係からイギリス領になっていたこともあります。

(渡し船の撮影は 2006 年 10 月 14 日)



また Blaye にはブレイエ原子力発電所 (Centrale nucléaire du Blayais) がありますし、左岸側の高級ワインのシャトーで知られるポイヤックには海運を利用したロイヤル・ダッチ・シェル社の精油所がぶどう畑と隣り合わせで 1986 年まで稼働していたことなど、世界の高級ワイン産地ボルドー地区もブドウ栽培の農業と現代産業の発展とともに歩んできたことがわかります。なお今も重要視されるボルドーのメドックを中心とした 1855 年のワインの格付けは左岸の産地としては歴史的に見れば比較的新しい地域である赤ワイン中心のメドック地区の醸造元を主としたものであり、右岸のブライユやブル (Bourg) のワインは格付けの対象外の産地となっていました。そのこともあり、右岸の産地のワインは現在も比較的安価に流通しています。

大阪の天保山渡船から約 4km 安治川上流にところには安治川隧道 (ケーソンによる沈埋トンネル) があります。現在は歩行者と自転車だけの通行となっていますが、昔は自動車もエレベーターを使い川底の位置とを上下して通行していたとのこと。天保山渡船では USJ に勤務する外国人従業員の自転車通勤に有用であることも知りました。

現在も使用されている鉄道が川底を通っているテムズ・トンネルはブルネル親子が工事を主導しましたし、子のイザンバード・ブルネルは橋や鉄橋から大型汽船の建造も手掛けています。人の移動と物資の運搬という交通において、多様な交通手段が生まれた現代になっても渡し船の存在意義は変わっていないと思います。

使用した写真は少し古いものですが、ネットのホームページなどで現状を確認し、運行状況や料金は最新の状態のものとしております。 (2020 年 1 月 11 日)