

COVID-19 アジール・フロタン再浮上

1, アジール・フロタンとは

詳しくはベストピア2019年5月号第387号（パリ通信第89号）に紹介しています。日本とフランスの民間ベースの文化の交流物語です。今般は10月20日19時のNHKニュースで4分間放送されました。古賀さんのパリ通信第106号とともにご覧ください。ベストピア本文は月末に掲載します。

パリ通信第106号

10月19日(月)9時15分。ポンプアップのけたたましいモーター音が響き渡る中、ル・コルビュジエ船(アジール・フロタン)は2年8ヶ月の眠りから覚めるように静かにセーヌ川床を離れ始めた。2018年2月11日、セーヌ川増水で岸に乗り上げた船は、川に引き戻す際に岸にぶつかり沈没してしまった。一日も早く引き揚げたい思いとは裏腹に、浮上計画はなかなか進まなかった。

2008年フランス文化省の文化財登録を受けた「ルイズ・カトリーヌ号」(アジール・フロタンの正式名称)は、文化省の許可なしには修理一つできない。沈んだ船をどのように引き揚げるかの方法論と許可に1年以上を要した。浮上工事会社を探すのも困難だった。沈んだコンクリート船を引き揚げようという会社はなかなか見つからなかった。大企業系列の会社は日本円にして5000万円を超える見積もりだった。その半額で工事を引き受けてくれたのは南仏ナルボンヌにある小さなCUP SUD TPという会社だった。その会社と共同で船の引き揚げを行なったのがマルク・ジャンドル氏(54才)である。彼のお父さんはエンジニアで、そのお父さんが作った古い排水ポンプで240隻以上の船を引き揚げた経験を持っている。文部省は浮上許可を出すに際して、船建築家のレポートを要求した。沈んだ船の船内に溜まった水が浮上時に動き、船が転覆したり、近隣のボートハウスに損害を与えないことを計算で証明せよというのである。船建築家の難しい計算と理論は素人の私にはよく分からなかったが、ジャンドル氏の説明には説得力があった。





「船はセーヌ川床に着いている。セーヌ川は大海の海ではない。船底が均一に川床に着いていないので、全長70mのコンクリート船は傾いてねじれている。しかし、船内に溜まった2000m³の水をゆっくりポンプアップすれば、船底に大きな破損がない限り、ゆっくりと自力で元に戻ろうとする。外圧は逆効果で、ポンプアップで船は自然に浮かび上がる。」

その言葉通り、ポンプアップ開始から3時間で船は再びセーヌ川に浮いた。水を抜くに従って、船は自力で平らになり、大きく揺れもせず、静かにゆっくりと上がった。感動の瞬間だった。ジャンドル氏を信じて、水に潜りいくつもの穴や亀裂を埋め、悪臭の泥の中で作業し、雨で滑る甲板で破損した窓ガラスや木片を撤去し、船を再浮上させたギヨーム・ブスケ社長とCUP SUD TP6人の職員。100年続いたアジール・フロタンの歴史が彼らの手で受け継がれていくことに感謝の思いで一杯になった。

船は長い間水に浸かっていた。セーヌ川は11月から4月は増水の期間である。浮上工事ができるギリギリのタイミングだった。秋雨が続くとセーヌ川の水位は一気に上昇する。しかもコロナ感染拡大に歯止めがかからないパリには夜間外出禁止令が出された。昼間の工事もいつまで続けられるか保証はない。さらには建築家遠藤秀平氏の努力で実現した日本文化会館からの1億8千万円のプロジェクト資金の期限が迫っている。まさに時間との闘いだった。

浮上の喜びも束の間。翌日20日(火)パリは雨。24時間経って船内には約10cmの水が入っていた。どこかに穴が開いている証拠だ。応急処置で塞いだ穴や亀裂を補修し、小さな破損を修理し、国家資格のある潜士に船体の調査レポートを依頼し、証明書を文化省に提出しなければ、修復工事に入れない。冬の増水に備えて船

の安全繫留と岸の保安を確保しなければならない。すぐに修理、修復ができない以上、割れたり、破損した窓から雨が船内に入らない対策が必要だ。船に入り込んだり、壊したり



する被害に対応することも必須で、急を要することばかりで時間との闘いが続く。コロナ禍で日本から関係者の方々が渡仏できない。思うように進まないことも多い。修復が終わり、アジュール・フロタンの新たな歴史が始まるまでの道のりはまだまだ遠いが、未来に繋がることを信じたい。（古賀順子記）



動画の掲載が出来ませんのでスクリーンショットで紹介しました。
将来船上ギャラリーとなり日本とフランスの文化の交流を深めることに貢献します。
政府が関係しない純民間ベースのボランティアの力によります。
古賀さんは当初から日仏の通訳・翻訳（図書出版）に携わってられました。
（以上 小原靖夫記）