

ズーム・アップ・カメラ・アイズ

# 一大経済圏を 誕生させた 「オアスン海峡連絡路」

(デンマーク～スウェーデン)

Consultant  
会誌編集専門委員会

## オアスン海峡連絡路

デンマークとスウェーデンの間にあるオアスン海峡は、北海からバルト海へ向かう航路のほぼ唯一の玄関口である。近代まで、この狭い海峡は冬に凍結して徒歩で渡ることができた。その海峡を跨ぎ、デンマークの首都コペンハーゲンとスウェーデン第3の都市マルメを結ぶ、全長約16kmのオアスン海峡連絡路が2000年7月に開通した。これにより新たな経済圏、オアスン地域が誕生した。2008年の連絡路利用者は2,570万人、1日当たり約7万人ともなる。開通以来、利用者は増加し続けている。道路は欧州自動車道路E20号線ともなっている。

道路と鉄道の連絡路は、デンマーク側より、4kmのトンネル、4kmの人工島、8kmの橋で構成されている。日本の瀬戸大橋とは、どちらも道路と鉄道の併用橋と言うことで姉妹橋となっている。



写真1 マルメの海岸から望むオアスン海峡連絡路

構成や全長は東京湾アクアラインに近い。しかし、トンネルや基礎の掘削残土等で造った人工島には「海ほたる」のようなパーキングエリアはない。人工島には「胡椒の島」を意味するペバーホルムと言う名が、すぐ北にある「塩の島」を意味する自然の島、サルトホルムに対比して付けられている。「砂糖の島」としなかったことが“辛口”のネーミングなのだろうか。

連絡橋のほぼ中央部にある、航路限界57mの高さを跨ぐ中央径間490m、主塔高204mの斜張橋はとてもシンボリックである。ここに航路を確保したにもかかわらず、トンネル区間があるのは、スカンジナビア諸国のハブ空



図1 ルート図 (提供: Øresundsbro Konsortiet)



写真2 道路と併走するコペンハーゲン側の鉄道



写真3 道路トンネルの内部



写真4 シンボルとなっている斜張橋



写真5 マルメ側にしかない料金所



写真6 大規模な洋上風車群



写真7 夏には海水浴客で賑わう?マルメの海岸

港ともなっているコペンハーゲン・カストラップ国際空港のすぐ近くにあるため、高さ等の制約条件によっている。さらにオアスン海峡の海洋環境保護政策から、経済的に可能な限りトンネル部分を長くした結果である。人工島もサルトホルムの生態系に影響を与えない場所に造っている。

## 建設の歴史

かつてオアスン海峡は、デンマークとスウェーデンの人々の交流の妨げとなっていた。近年になり、ヨーロッパのグローバル化の中で、天候に左右されずに行き来できることが求められていた。

計画は古く、1872年には最初のトンネル案が提案されていた。具体的な橋梁案は1936年に提案され、その後幾つかの技術的提案や事業化の紆余曲折を経て、1991年3月に両国はオアスン海峡連絡路の建設に合意した。事業主体として、計画、設計、財務、建設、運営及び維持管理を行う両国政府出資の合弁会社、オアスン・コンソリテートが設立された。

工事は1995年8月に海底の浚渫から開始され、1999年8月には橋が閉合して両国が繋がった。

開通式は2000年7月1日、デンマークのマーガレット女王、スウェーデンのグスタフ国王、両国首相なども列席して、スウェーデン側の橋詰めとなるラーネッケンで行われた。

## 現地を訪れて

秋晴れの朝、コペンハーゲンからチャーターバスに乗り込み、オアスン海峡連絡路に向かう。昨夜、マルメから列車で通過したものの、暗くて全くわからなかった。だが、たとえ昼間に通過したとしても、瀬戸大橋を列車で渡ると同じように車窓をトラス部材が何度も横切り、風

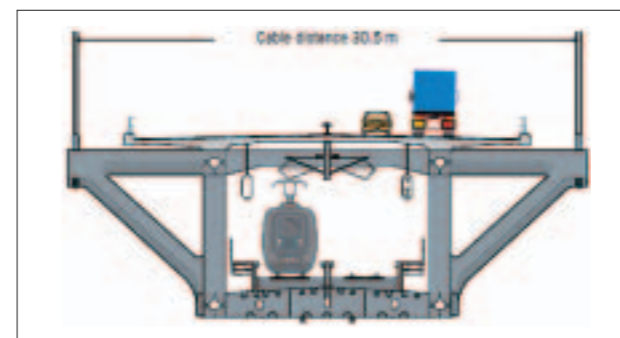


図3 斜張橋断面図 (提供: Øresundsbro Konsortiet)



図2 トンネル部断面図 (提供: Øresundsbro Konsortiet)

景を邪魔することは否めない。やはり道路からが良い。

写真を撮るため、連絡路を最低制限速度で走ってもらった。ドライバーからは「他の車にいやがられちゃうよ!」と冗談めかして言われたが、思ったよりも少ない交通量でスムーズに車が流れていた。ちなみに車の通行料は片道5,000円程度であるが、ETCや年間パスなどの利用で割引される。

トンネルを抜けると斜張橋の主塔が見え始める。トンネル手前では一列に並んだ世界最大級の洋上風力発電所、ミドルグロンの20基の風車群を左手に望めたが、右手の洋上にはそれ以上の規模と思われる風車群が見える。環境エコロジー先進国の片鱗を垣間見る。あっとい間に斜張橋を通り過ぎマルメの料金所に到着。トンネルからここまで約15分であった。

展望テラスもあるマルメの海岸からは、水平線のようなオアスン海峡連絡橋が一望できる。

連絡路の完成後、一大経済圏となったオアスン地域は370万人を擁し、12の大学がある。優秀な労働力が提供可能との謳い文句に、積極的な企業誘致活動を進めているのである。その結果、医薬品企業が多数集中し“メディコンバレー”とも呼ばれている。

今後、両国の経済・文化面での交流が、より一層深まって行くに違いない。まさに“明日に架ける道”だ。

(文 塚本敏行)

- <参考資料>
- 1) [CROSSING THE ØRESUND] Øresundsbro Konsortiet 2005
  - 2) [THE ØRESUND BRIDGE AND ITS REGION] Øresundsbro Konsortiet 2009
  - 3) [Øresundsbro Konsortiet 社ホームページ] (<http://uk.oresundsbron.com/page/34>)
  - 4) [大規模海峡横断プロジェクト] 駒田敬一 (社)日本橋梁建設協会 「虹橋」(No.69) 2005.1
  - 5) [長大橋NEWSレター] NO.5 本州四国連絡橋公団 長大橋技術センター 平成12年7月

<取材協力>  
1) Yoshiko O. Forsberg (通訳ガイド)

<写真提供>  
写真1 佐々木勝 写真2、3、4 中村和也  
写真5、6 塚本敏行 写真7 藤井千晶