

平成28年度欧州インフラ事情調査報告



四電技術コンサルタント
土木事業部

福井 哲也
FUKUI Tetsuya

はじめに

私はこれまで、欧州はテレビや雑誌でしか見たことが無く、遠い世界に感じていたが、幸運にも「平成27年度建設コンサルタント業務・研究発表会」において、優秀賞を受賞し、その副賞として、「平成28年度WAVE・JCCA 欧州インフラ事情調査団」の一員として参加させて頂くことになった。

今回の視察は、平成28年6月8日～6月17日の10日間で、スペイン、フランス、スイス、ドイツの4か国14都市を視察するという日程であった。

出発前、初めての欧州という楽しみと、旅慣れていない私にとって、このような過密日程に耐えられるのかという不安とが入り混じった複雑な気分であった。

しかし、出発後は、このような心配もどこ吹く風、見るもの聞くもの全てが新鮮（斬新）であり、疲れを感じないまま、あっという間に時間が過ぎ去った。

今回、多くの視察の機会を頂いたが、本報告では、このうち、私が常日頃関わっている河川関係について印象深く感じたことを述べていただく。

トゥリア川の旧河道で宇宙基地を目撃！

欧州で最初に降り立った地、スペイン バレンシアにて私は最初の衝撃を受けることになった。



写真1 トゥリア川旧河道の芸術科学都市

バレンシア市内を流れるトゥリア川は、1957年の大洪水を契機に河道を付替え、旧河道は巨大公園（総延長10km）として整備された。公園内には、科学教育と芸術の為に建設された現代建築の集合体である「芸術科学都市」が存在し、その景観に圧倒された。

それは、まるで宇宙基地のような光景であったが、説明によると、これらは、オペラハウスやプラネタリウム、科学博物館のようである（写真1）。

私が行う業務では、これらは、デザイン的には良いが、施工性や維持管理の問題より必ず、「困難である」と評価してしまうに違いないが、何に重きを置くかによって全く異なったものが出来上がってしまうというのを改めて感じた。視察時に、建物外部のガラス清掃が行われていたが、清掃のしづらさなど、意にも返さない感じであった。

赤穂浪士討ち入りの時代にまさか... ミディ運河

フランス国内を流れるミディ運河は大西洋に河口を持つガロンヌ川と地中海との間を結ぶ約240kmの運河であり、1666年に着工し、1694年に完成した。1996年には世界遺産に登録されている。運河の幅は平均20m、水深は平均6mであり、運河を通すにあたって支障となる山岳地や河川横断箇所においては、当時の最高水準

の技術を駆使し、運河トンネルや運河橋、多数の閘門が施工されている。このうち、楽しみにしていたフォンセラヌの7段ロック（閘門）につ

いては工事中のため残念ながら視察できなかったが、オルブ川を渡るベジエ大運河橋（写真2）やマルパの運河トンネル（写真3）を視察することが出来た。



写真2 オルブ川を渡るベジエ大運河橋

写真3 マルパの運河トンネル

これらは、1694年に完成したとのことであるが、この頃、日本は元禄時代「赤穂浪士の討ち入り」が行われた時代である。その当時にこれだけのインフラ整備が行われたことに対し、驚きと賞賛の思いであった。

これは川ではなく海だ!... ライン川

ライン川は、スイスを源流とし、ドイツ、オランダ国内を流れ北海に注ぐ全長1,233kmの大河川である。四国に住む私にとっての大河川といえば四国三郎と称される一級河川吉野川であるが、それでも幹川流路延長は194kmに過ぎず、まずその規模の大きさに圧倒された。また、複数の国の領土を流れるということから、沿岸の国家が条約を締結し、どこの国の船舶でも自由に航行できるようにした国際河川である。当然ながら、このような河川は日本にはない。

これまで、私にとって川といえば治水と利水それに環境であったが、ライン川ではこれに、舟運と観光、川と街の一体化という点を加える必要がある。

舟運と観光に関しては、ドイツとオランダ国境において、一日に600隻の船が通過し、今回の視察時においても貨物船やライン下りのクルーズ船が盛んに航行している様子が見られた（写真4）。団員の中村さんは「これは川ではなく海だ!」と叫ばれ、私も「そうだ!」と同意した。海との違いを強いて挙げるとすれば、橋の下を航行する必要性から貨物船、クルーズ船ともに船体の高さを低く抑えている点である。



写真4 ライン川を下るクルーズ船



写真5 国道1号線の地下トンネル化の様子



写真6 地下トンネル上のプロムナード

川と街の一体化に関しては、今回視察で訪れたデュッセルドルフにおいて、ライン川の河畔に歩行者と自転車のためのプロムナードが整備され、人と川との良好な関係が形成されていた。ただし、このプロムナードも、かつては、一日6万台もの自動車が行き交う国道1号線が通り、ライン川と市街地を分断し

ていたそうである。1993年に、この国道1号線の約2km区間を地下トンネル化（写真5）することにより、上空空間をプロムナードとして遊歩道や芝生広場などが整備され周辺市街地との一体化が可能となった（写真6）。

ライン川の規模や川と街とを一体化させるダイナミックな施策を視察し、日本の河川とのスケールの違いを感じるとともに、日本にあった川づくりとは何か?ということを考えさせられた。

おわりに

今回の視察において、欧州各地のインフラを数多く視察できたことは、日本のことしか知らなかった私にとって掛け替えのない財産となりました。

また、団長の中村先生には、視察の内容以外に、私の住む四国の活性化等について厳しい助言も頂くことが出来ました。また、副団長の金澤会長をはじめ、SCOPE、WAVE、JCCAの皆さんJTBの高橋さん、大應の初芝さんと時間を共有できたことは何よりも代えがたいものとなりました。

私は、結団式の冒頭挨拶で、これが最初で最後の欧州を見る機会になるかもしれませんと言いましたが、帰国後には、今回訪問した場所にもう一度行ってみたいという強い思いに駆られました。このような機会を与えていただき改めてお礼を申し上げます。有難うございました。