

海外報告

欧州に学ぶもの

佐野正道

2003年10月24～31日 ベルギー、オランダ、デンマーク

1. はじめに

昨秋10月、欧州（ベルギー、オランダ、デンマーク他一国）へ出張する機会があった。そのうち、CECE、EU委員会等を訪ねた際の調査成果はJCMAの岡崎専務理事が本誌1月号で報告されており、オランダのポンプ施設等の見学については、APSから報告がなされることになっている。ここでは、これらを除く欧州で見たり感じたことのいくつかをご紹介します、読者の皆様のご参考になれば幸甚である。

2. ロンキエール・インクライン、ストレピテュー・リフトから学ぶもの

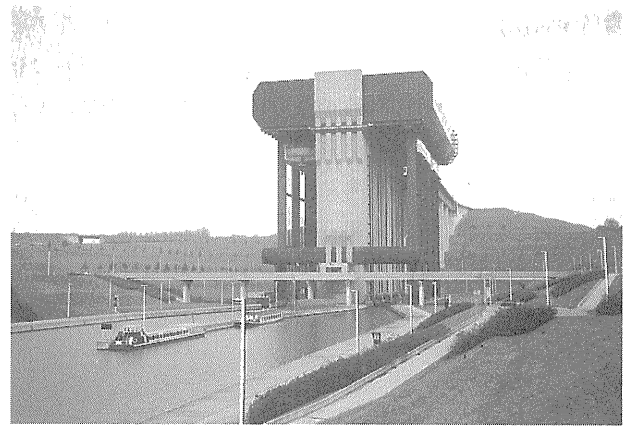
ロンキエール・インクラインはブリュッセルの南西約30kmのブリュッセル・シャルルロワ運河に位置し、勾配5%の斜路で1,350tクラスの船を約30分で昇降させることができる。世界第2位のインクライン（標高差67.5m、長さ1,432m）で、長さ91.1m、幅12.0m、水深3.7m、総重量5,500tのタンクがローラの上を滑る方式である



写真—1 ロンキエール・インクライン

(写真—1)。

ストレピテュー・リフトは、ブリュッセルの南西約40kmのフランスとベルギーを連結する中央運河に位置し、標高差73.25mを昇降する世界最大規模の巨大リフトである。長さ112.0m、幅12.0m、水深3.5m、総重量7,500tのタンクが2基あり、それぞれ4基の電動モータを用いて駆動させる。リフトの通過時間は約1時間、前後のバイパス運河を含めた運航は約2時間である(写真—2)。



写真—2 ストレピテュー・リフト

ベルギーは、首都ブリュッセルから約2時間ではほぼ全国をカバーできる高速道路網が整備されており、これらの施設へはブリュッセルから約1時間で容易にアクセスすることが可能である。

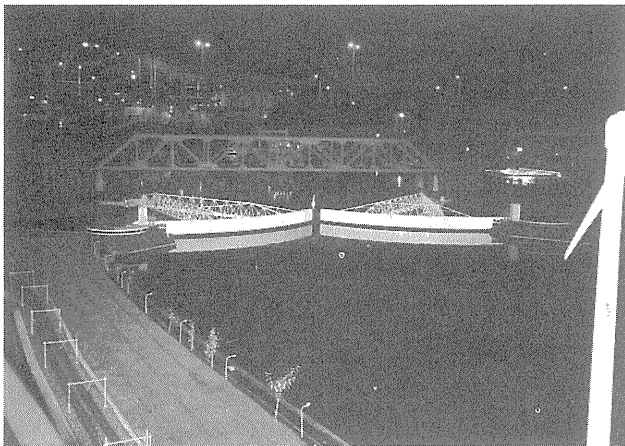
訪ねて驚いたのは、土曜日であったが早朝にも関わらず、これらの施設を見学するために、多数の観光客と思しき人々が訪れていたことである。わが国でも世界に冠たる社会基盤施設ならば、最近では展示資料館の類のものは設置されている場合が多いが、訪問客に対する館員の接客ぶりには疑問符の付く場面に遭遇することもあるのではなかろうか。VIPならともかく、一般客の場合は対面での説明による案内を行うケースは稀である。しかも内容は、パネル等を



写真—3 ストレピテュー・リフトの駆動部の案内
(正面向きの人が説明)

多用して実物の見学は、安全上、保安上等の観点から差し控える場合が多い。これに比して、ベルギーの両施設は、いずれも展示施設に休憩所を併設しているだけでなく、希望者にはテクニカルビジットと称して、施設の中核部までを専門の担当者が face to face で訪問客を案内し、わかりやすく解説するツアーコースが準備されており、人気を集めていることに注目したい（写真—3）。

オランダのデルタプロジェクトの各施設を訪れた際も、ベルギーと同様、訪問客は、各施設をつぶさに見学し、説明員から懇切な説明を直接受けたり、質問したりすることのできるメニューが用意されていた。さらに、ハーグにはマドローダムというこれらの施設のミニチュアを集めた遊園地があり、これらの社会基盤施設の効用をミニチュアを通して知らず知らずのうちに会得することができるよう工夫が凝らされている（写真—4）。



写真—4 マドローダムの模型（デルタプロジェクトの一部）

一方我が国では、完成した様々の社会基盤施設では、その効用を広く国民の皆さんに理解してもらうためのノウハウが欠如しているように思える。計画段階や建設段階では、それなりの努力が見受けられるが、供用後は必要最小限の保守管理のみとなり、国民の暮らしに具体的にどう役立っているのかを、直接、管理者等が、当該施設を通じて地域の住民や観光客を対象に解説するような工夫、運営はほとんどないのではないのか。公共事業批判に世論が同調するのも、日頃のこのような地道な活動の欠落が影響していることは否めないと思う。

世界一のつり橋を誇る明石海峡大橋ですら、神戸市制作の観光パンフレットの表紙を飾っていないし、市当局にも一級の観光資源だと思認識がない。したがって、明石海峡大橋の展示館は、案内人による懇切な説明や訪問者との対話等の運営手法は採用していないし、特別な日でない橋本体の見学は困難である。こんなことから、3本も無駄な橋を建設したとのメディア報道に違和感を感じる国民

が少ないのは当然である。計画、建設のプロセスで地域住民の声を重視するようにはなったものの、完成後も観光等で訪れる人々や地域住民との直接の対話や交流があれば、社会基盤施設と国民との距離がもっと縮まり、身近な存在として認知してもらえるのではないか。

3. ブリュッセル、アントワープ、オステンド、ブリュージュの街並みから学ぶもの

訪れたベルギーの諸都市（ブリュッセル、アントワープ、ブリュージュ）では、旧市街の広場や運河を含めた街並みが、12～17世紀に及ぶ中世の繁栄した頃の面影をとどめ、街全体が博物館の様相をなしている。もちろん建築物の内部は、ホテル、レストラン、商店等に活用され、現代風に改装されているが、外観はすべて昔のまま、道路も石畳の舗装が当時を物語っている。この魅力に惹かれて国内外を問わず観光客は訪れる。

我が国では、このような歴史的空間の面的拡がりをも有して人々を惹きつけるような都市はほとんど見あたらない。京都や奈良でさえ、社寺等のスポットが点在しているにすぎず、せいぜい小さな個々の一本の横丁がその雰囲気だけを伝えているにとどまっていることが多い。更に、日本のまちは、統一されたコンセプトはなく、好き勝手に建築物を建造し、美しさはまったく感じられない。まちづくりに取り組む姿勢や歴史的遺産に対する考え方の違いを痛感させられた。

欧州では市街地全体がまとまりある歴史空間として今日もなお保全され、かつ、そこに住む人々の暮らしとの共存も図られている。文化財の指定を受ければ釘一本打てない硬直的なルールはそこにはない。警察のパトカーでさえ、狭い旧市街の空間では、路上駐車せざるを得ない等、人と車の共存の知恵も見事である（写真—5、写真—6、写真—7）。

また、ベルギーの北海沿岸に面する海浜リゾート都市で



写真—5 ブリュッセル旧市街のパトカー駐車



写真-6 ゲントの運河と建築物

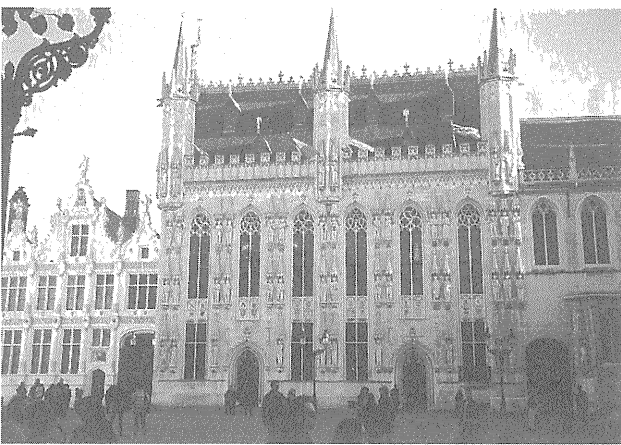


写真-7 ブリュージュ市役所

あるオステンドでは、海岸の浸食防止のために作られた護岸が、アルベルト1世の散歩道と称して、海岸リゾートの中枢施設の一部を構成し、訪れる人々に港湾周辺と共に憩いの場を提供する等、社会基盤施設が観光や地域の暮らしに緊密にとけ込んでいる（写真-8）。

このような街並を構成する社会基盤施設は、建築物とともに、訪れる人々に魅力や楽しみを提供する貴重なツール



写真-8 オステンドの防砂遊歩道

となっている。歴史を大切に後世へ受継ぎ、語り合う国民の精神構造は、歴史的街並み、社会基盤施設等を国民皆の共有の財産として捉え、皆で保全するコンセンサス作りを資するものと思料される。

4. グレートベルト、オーレスンド、ファーマーベルトの大規模プロジェクトから学ぶもの

我が国では、本州四国連絡橋は3本も同時に建設したことに対する批判が根強い。3本のうち1本だけは適切に維持管理をして後の2本は朽ち果てるまで手入れをせず放置せよとの乱暴な意見を吐く元土木学会長が現れたり、本州四国連絡橋や東京湾アクアラインのような惨めな仕事は今後やらせてはいけないと発言する政治家が登場する等、とかく長大橋のような大規模プロジェクトは物議を醸すことが多い。

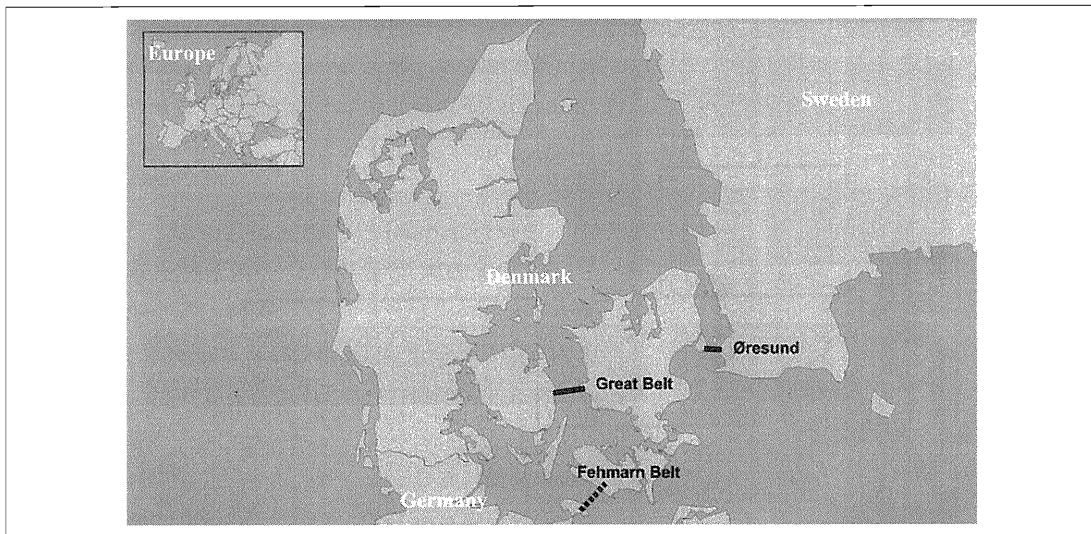
デンマークでは、長大橋を含む海峡横断プロジェクト（道路+鉄道）として、1998年にグレートベルト（延長21 km）が、2000年にオーレスンド（延長25 km）が開通し、更に2005年からはファーマーベルト（延長20 km）の大



写真-9 グレートベルト東橋



写真-10 オーレスンドリンク



図一1 デンマークの海峡横断プロジェクト

規模プロジェクトがドイツと共同で2012年の開通を目指して動き出そうとしている(写真—9, 写真—10, 図—1)。

デンマークは日本の僅か4%程度の人口や経済規模の小国(概ね兵庫県の規模)であるが、グレートベルトにより国内を陸路で、オーレスンドにより隣国スウェーデンと、フェーマーベルトでは南隣のドイツとの直結を図り、小さな国の交流圏、経済圏の拡大に活路を見いだそうとしている。ちなみに昨年の交通量は、グレートベルトでは、23,000台/日程度(通行料:245DKK≒4,300円)、オーレスンドでは10,000台/日程度(通行料:225DKK≒4,000円)で推移しており、特に夏休み期間中は冬期の2~3倍の交通量となっている。

オーレスンドは国境を挟む交通のため必ずしも計画通り順調とは言い難いが、我が国の本四3橋プロジェクトをめぐるような交通量に関する批判は、ほとんど見受けられない。国土の一体化を図るだけでなく、ヨーロッパの一員として、周辺国等との国際競争に勝抜くのに必要な基礎体力としての社会基盤を一步一步着実に進めている国策と国民の理解、支援が浮かび上がる。

日本では、オーレスンドが東京湾アクアラインに比して安価で建設できたことばかり強調して報道されているが、全体を見ないで一部のつまみ食いだけではいただけないと思う。地域要件や補償の方法、資金の調達等が全く異なることを無視している。長期的な視点に立って、一步一步、果敢に大規模プロジェクトにチャレンジし続け、世論も後押しするデンマークの将来像をみすえた戦略の極意は、なかなか我が国の人々に理解できそうもないのが残念でならない。

5. ま と め

駆け足であったが、5年ぶりに訪れた欧州で改めて感じ取ったもの的一端をご紹介した。そこには、厳しい国際競争に勝ち残り、発展を目指す欧州の国づくりのしたたかな基本戦略が見え隠れしていたように思えてならない。街並みや高速道路、運河施設等の社会基盤施設を国民の暮らしに不可欠な身近な存在として、日常の生活体験の一部として後世へ伝え、大切に継承していく仕組みや、展示館の説明員の真摯な接客による日常の地道な広報活動等を通じて、知らず知らずのうちに国を支え、国の将来を切り拓く社会基盤施設の役割を学んでいくプロセスには頭の下がる思いがした。それも観光ツアーという切口から、楽しみながら国民の理解度を向上させるやり方には学ぶべき点は多い。また、その一方で長期的視点に立って着実に国土の根幹となるインフラストラクチャーの整備に取り組み、狭い国土を広く使い、ヒンターランドの拡大を目指すデンマークの戦略にも、もっと注目して良いのではなかろうか。

ひるがえって我が国では、個人の金融資産は2,000兆円といわれるが、有効に使われず、その運用先を求めて海外へ流出する一方、なかなかデフレ経済から脱却できない現状にあることは承知のとおりである。いつまでも公共事業批判という誤謬をくりかえし唱えるのでなく、お金のある今こそ、将来を見据えた国土戦略を積極的に展開すべきではなかろうか。そのためのヒントを欧州の事例は提供しているように思うがいかがなものであろうか。

JCM/A

[筆者紹介]

佐野 正道(さの まさみち)
国土交通省総合政策局
建設施工企画課
課長