

World Watching 129

ワールド・ウォッチング



樋口 嘉章

社団法人日本港湾協会企画部長

ベルギーの港湾

ベルギーの海岸線は約65kmと非常に短い(日本は約29,000km)。ベルギーの国際港としては、アントワープ港、アントワープ港、ゼーブルージュ港、オステンデ港の4港が挙げられる。アントワープ港とアントワープ港は河川港、ゼーブルージュ港とオステンデ港は海港であり、オステンデ港はゼーブルージュ港の西南西約20kmに位置している。コンテナ取扱個数ランキングを下表に示すが、一般的にはベルギーの港というアントワープ港とゼーブルージュ港しか思い浮かばないかもしれない。

13位	アントワープ港	8,664千TEU
53位	ゼーブルージュ港	2,210千TEU
340位	アントワープ港	65千TEU

ベルギーの港のコンテナ取扱個数ランキング (2008年)
 出典: Containerization International Yearbook 2010による
 ※オステンデ港は2008年のリーマン・ショックの影響でコンテナ航路が廃止された。

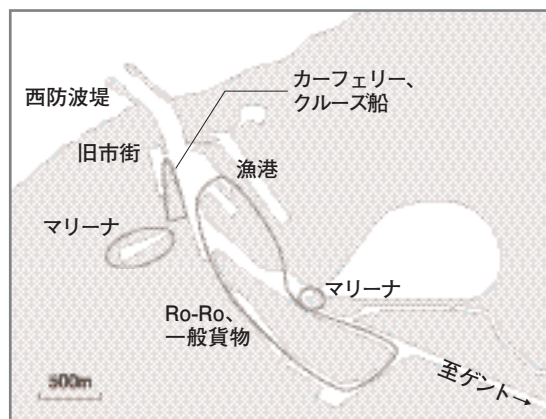
ベルギーは連邦制をとっており、中央政府の役割は司法・軍・警察・社会保障・通貨政策などに限られている。同国の連邦制は複雑で、広義の「領地」に関して権限を有する「地域」(région)と言語に関わるものに権限を有する「共同体」(Communauté)の二つの自治レベルが並立している。経済・交通(国鉄除く)・対外貿易などは、「地域」政府が管轄している(ただし、フランダース「地域」とフラマン語「共同体」は重なっていることから、合併している。フラマン語というのはオランダ語のベルギー方言で、フランス語と並んでベルギーの公用語である)。海岸線を有しているのはフランダース地域であり、港湾や沿岸域についてはフランダース地域政府の海洋アクセス部管轄となっている。

オステンデ港の今後の計画について

オステンデ港の沿革と現状

オステンデ港の起源は1584年に遡る。北海に面した戦略的に重要な場所であったため、スペイン、オランダ、オーストリアなどの国々の思惑に翻弄されてきた。現在につながるイギリスとベルギーを結ぶ玄関口としての役割をはたし始めたのは、1838年にブリュッセルとの間に鉄道が敷かれ、1846年にイギリスのドーヴァーとの間で連絡船が就航して以降である。

現在のオステンデ市の人口は約7万人、半径30km圏で25万人以上が住んでいる。街の中心部の北海に面した北西側と内水面に面した北東側にはウォーターフロントのプロムナードがある他、マリナー、漁港もあり、夏のヴァカンスには滞在客、観光客で賑わう港町だ。オステンデ港はイギリスのラムズゲイト港との間に1日7便の国際フェリーが就航しているほか、Ro-Ro船やクルーズ船も寄港している。さらに、港の背後にはロジスティクス関連企業や化学工業などの工業が立地しており、バルク・カーゴや一般貨物も取り扱われている。オステンデ港の取扱貨物量は2008年実績で848万トンであったが、2009年には537万トンにとどまった。オステンデには空港もあるほか、鉄道、道路、内陸水路網に通じる運河も整っており、地域の経済を支えている。同港は、1997年に設立されたAG Port Oostende(オステンデ港社)が運営している。



オステンデ港の平面図

港湾の計画

ベルギーでは1953年に200年確率の嵐が来襲し、高潮によってオステンデ市も大きな被害を被った。またオステンデ港では、イギリスのラムズゲイト港などとの間を結ぶフェリーの大型化に対応する必要が生じている。これらに対応するため計画が立てられ、現在事業が進められている。計画の目標は以下の3点である。

- オステンデ市を高潮から護る。(1000年確率ストームに対して最大 $0.001\text{m}^3/\text{m}/\text{s}$ の越波)
- より大きい船がオステンデ港に入港可能とする。
- 港湾の拡張と海岸防護に統合して取り組む。

上記の目標を達成するために、オステンデ市街地の北側・海岸沿いのアルベルトI世遊歩道約500mを4期に分けて嵩上げ・修復していくとともに、Zeeheldenplein (海の英雄広場) を修復していくことが計画された。また、航路の東側 (Oosteroever) でも、統合的な海岸ゾーンの管理を進めることにより、市街地を高潮から防護することとした。

一方、オステンデ港の港口アクセスの改良については、船長200mまでの船が入港できるように、浚渫をとともう航路の法線改良、防波堤法線形状の変更が計画された。

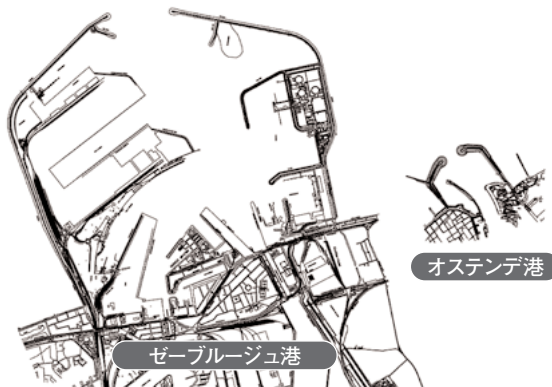
実現への経緯

1997年以降、計画を立案するとともに、環境影響評価など手続きを進めていたが、2003年に専門家の委員会がオステンデの現況評価を行った結果、高潮の危険性が高く、10~30年ごとに容認できない越波が予想された。さらに、海岸堤防の安定も保証されることがわかった。このため、暫定的な解決策として、2004年に養浜を 80万m^3 施工するとともに、以降、毎年 8万m^3 砂を足すことにより、当面、100年確率波に対する安全性を確保することとした (越波を $0.01\text{m}^3/\text{m}/\text{s}$ 以下とする)。

また、港口アクセスの改良については2004年に計画を作って以降、環境影響評価の手続きを経て、2008年から2010年に航路の法線改良、浚渫工事が実施された。防波堤の付け替えについては2008年に計画 (新西防波堤694m、新東防波堤791m) の建設、旧東防波堤の撤去) を作り、一般への説明を行った。既存の西防波堤は市民のプロムナードとして親しまれていることから、残すこととしているほか、緩傾斜石積堤となる新西防波堤についても遊歩道が計画されている。防波堤の法線計画の形状が、隣のゼーブルーージュ港のそれと似ていたため、大規模な整備を行う計画であると誤解して



現西防波堤の先端部 (撮影: 西出琢)



オステンデ港の防波堤計画とゼーブルーージュ港の防波堤比較

疑問視する意見も出されたが、上図に示すように、同じ縮尺で比べてオステンデ港の計画規模がそれほど大きくないことを説明したという。

余談になるが、両港のような防波堤の平面配置はアムステルダム (オランダ) 西のエイマイデンの運河河口部で見られる他、オランダ人のお雇い技師デ・レーケが明治時代に計画した大阪港、オランダの植民地時代に整備されたジャカルタ (インドネシア) のタンジュン・プリオク港でも見られる。ベルギーの港湾を管轄するフランダース「地域」政府は、フラマン語圏と重なっており、港湾技術の分野でもオランダとの関係が深いことが伺い知れる。

オステンデ港については、その後環境影響評価の手続きを行い、2010年1月に建設許可がおりた。2010年9月下旬現在、防波堤の建設工事が始まっている。

終わりに

本稿は、筆者が2010年9月にオステンデで国際航路協会 (PIANC) の海港委員会 (MarCom) が開催された際、オステンデ港を視察した概要を紹介したものである。今回はあまり詳しく見られなかったが、背後の工業団地に多くの企業が立地している様子だったので、印象的だった。

[参考文献]

「ベルギー・つくられた連邦国家」石塚さとし、明石書店、2000年8月