

■ バカラン・バスティード橋とガロンヌ河岸再生計画（ボルドー・フランス）

国建協情報 2012 年 3 月号 (No.829) 掲載 【要約版】

事業の背景

ワインで有名なボルドー市はフランスの南西部に位置する。大西洋から約 100km 遡ったガロンヌ河岸一帯に発達したボルドーは、18 世紀に入ると世界的に有名になったぶどう酒のほか、化学、金属、食品、製油関連の工業が発達し、その港はアフリカの植民地を交易相手とする貿易港として発展した。しかし、第二次大戦中ボルドーを占領したドイツは、英国の経済封鎖を妨害するためボルドーに潜水艦基地を造ったり、撤退時には連合軍の進出を妨害するためボルドー下流に多くの船を沈めている。戦後、その撤去が進められたものの、今でも引き潮時には残骸が視認できるし、潜水艦基地のバンカーは放置されている。

ボルドーの戦後復興には二人の元首相が大きくかかわってきた。1947 年から 95 年までのほぼ半世紀にわたり市長を務めたジャック・シャバンデルマス (Jacques Chaban-Delmas) と現市長のアラン・ジュペである。パリに次ぐフランス第二の文化遺産の量を誇る歴史の積み重ねと長年にわたる二人の大物市長の下での都市整備により、2007 年には「月の港」(Port de la Lune) の名で UNESCO の世界遺産に指定された。紹介する二つのプロジェクトも世界遺産にふさわしいプロジェクトとすることを意識したものである。

事業の経緯

(1) ガロンヌ河岸再生計画 (le projet Corajoud pour les quais)

ボルドー市中心部のガロンヌ川左岸の建築線と河岸の間の空間は、19 世紀から 20 世紀には建築線側から歩道、片側 4 車線の広幅員街路、港湾区域の三つに分けられ、港湾区域は倉庫、荷捌き機械、引き込み鉄道、旅客ターミナル、商店などでごった返していた。戦前の 1927 年には広大な港湾区域は鉄柵で仕切られ、市民からは近寄りにくい空間となっていたが、港湾区域の整理により 1980 年頃から倉庫の撤去が始まり、1997 年に港湾区域と公共区域を分けていた鉄柵がやっと取り払われ、再生計画が動き出した。

再生計画の事業主体は、ボルドー大都市共同体 (CUB: La Communauté Urbaine de Bordeaux) である。大都市共同体 (CU) とは、大都市を中心に周辺の複数のコミューンからなるコミューン間広域行政組織で、共同体議会が都市交通、道路、教育施設など義務的に共同体に委譲された権限について審議・決定し、議長が首長を務める一つの自治体である。CUB は、1999 年にガロンヌ川左岸の再生計画の設計コンクールを実施し、2000 年 1 月に景観家ミシェル・コラジュ (Michel Corajoud) の案を選定した。この計画は彼の名をとってコラジュ・プロジェクトとも呼ばれている。

本計画は 2000 年 3 月に着工、シンボリックな存在である証券取引所前面の「水の鏡」は 2005 年 5 月から 2006 年 7 月にかけて工事が行われ、2009 年にすべての工事が完了した。

河岸再生計画の完成により、それまで週末には郊外の別荘などで過ごしていた市民の多くが市内で過ごすようになり、河岸はもとより旧市内も観光客だけではなく市民で賑わうようになったと評

価されている。

(2) バカラン・バスティード橋 (Pont Bacalan-Bastide)

ボルドー市は川幅 420~430m のガロンヌ川を挟んで両岸に発展しつつあるのに、市中心部のピエール橋の下流側にはボルドー環状道路の一部を構成するアキテーヌ橋 (1967 年に完成した吊り橋) しかなく、その間は 6km も離れているため、特に徒歩、自転車での両岸の往来が制限されてきた。ピエール橋とは、ナポレオン一世の命令で着工し、1822 年に完成した 17 連のアーチ石橋で、歴史遺産になっている。ボルドー市にとって、この間の新しい渡河施設の整備が喫緊の課題となり、1999 年に策定された「都市交通計画」でも、その必要性が確認された。2000 年から橋梁、トンネル、あるいはフェリーなどの案が比較検討され、同年 12 月に事業主体となるボルドー大都市共同体議会 (le Conseil de Communauté Urbaine de Bordeaux) は、ルシアン・フォール通りの地点に大型船の航行を可能とする昇開橋の建設を決定した。

設計・施工の業者選定のためのコンクールは 2002 年末から開始され、2006 年 3 月にヴァンシ (Vinci) グループの GTM (Grands travaux de Marseille) のプロポーズが建築的に質が高いと評価され、アラン・ルセ CUB 議長との間で設計・施工 (デザイン・ビルド) 契約が結ばれた。しかし、橋梁建設のために世界遺産から抹消されたドイツのドレスデンの二の舞になることを恐れた CUB 議会は、2009 年 7 月に景観に配慮して 4 本の主塔の形状を楕円形にすること、主塔の高さを当初案から 6m 低くするなどの修正を施した。2006 年 10 月にボルドー市長に返り咲き CUB 議会の副議長も務めるアラン・ジュペは、「十年戦争は終結とし、直ちに行動に移さなければならない」と建設着工にゴーサインを出した。「都市交通計画」で新しい橋梁の建設計画が確定してから着工まで 10 年を要したことになる。

「エルベのフィレンツェ」と呼ばれるドイツ東部の古都ドレスデンは、第二次世界大戦での連合軍の空襲により壊滅的に破壊されたが、壊れた石を一つ一つ積み直して元の古都を復元し、その努力が評価されてドレスデンとその周辺の渓谷は 2004 年に UNESCO の世界遺産に指定された。その後、ドレスデン市が市内の渋滞緩和を目的にエルベ川を渡河するヴァルトシュロッセン橋の建設を決定、トンネル案を主張した UNESCO と対立し、その結果、2009 年 6 月に世界遺産リストから抹消された。「月の港ボルドー」の名前で 2007 年に世界遺産に指定されたボルドーも、ドレスデンの二の舞になることを恐れて、景観についてはことのほか慎重を期したことで着工が遅れていたものである。

2009 年 10 月に着工し、同年 12 月に定礎式が行われた。主塔部分の基礎と衝突防止工は 2010 年末までに完成しており、両岸側の固定橋、4 本の主塔および可動橋の昇降装置は 2012 年夏までの完成を予定している。イタリアのベニス近郊の Cimolai 社で製造される中央部分の昇開橋は 2012 年夏に設置し、2012 年末までの完成を目指している。機械装置類の試運転等を経て、一般供用は 2013 年の春になる予定である。

事業の概要

(1) ガロンヌ河岸再生計画

再生計画のコンセプトは、ガロンヌ川に沿った都心部の 4.5km にわたり、建築線と河岸の間 80m

の幅の広大なエリアを、交通モードを整理し公園化することにより、都市内に流入する自動車交通の削減を図るとともに、ボルドー市民だけではなく都市圏の住民の日常生活、余暇活動、祭典などに供し、さらにすべての訪問者に広く開放しようとするものである。

全長 4.5km にわたって建築線側から歩道、トラム、片側 2 車線に絞られた車道が通り、その外の川側は 5 つのゾーンに分けて計画された (図)。街のシンボルとなっているピエール橋の上流側の第 1 ゾーンはスポーツ公園、下流側の第 2 ゾーンには 3,500 m² の広さに敷き並べた石に薄く水を流して、前面のシンメトリーに並んだ税関と証券取引所の建物を写す「水の鏡」(miroir d'eau) を配



ガロンヌ河岸再生計画図



計画前の 1970 年(左)と「水の鏡」が設置された 2000 年の証券所前広場(右)

(La CUB / Ville de Bordeaux / Haut Relief)

し、その周辺は景観を妨げないよう低い植え込みの公園としている（写真 3）。計画の中心部となる第 3 ゾーンは、カンコンス広場の前庭として 15,000 m²の芝生公園、その下流側の第 4 ゾーンは広幅員の歩道にカフェやレストランのテラスを置き、市場、スケートリンク、子供広場などを配し、その下流の第 5 ゾーンでは古い倉庫を使った商業、観光、レジャー施設を設置した。第 5 ゾーンの下流地点が現在建設中のバカラン・バスティード橋の渡河地点である。

事業費は 1 億 1 千万ユーロ（税込）で、事業主体である CUB が 8,830 万ユーロ、ボルドー市が 1,670 万ユーロをそれぞれ負担し、EU も 500 万ユーロの補助金を供与した。

(2) バカラン・バスティード橋

渡河地点の川幅は 430m で、高さ 77m の 4 本の主塔は左岸から 144m に 2 本、右岸から 170m の位置に 2 本建てられるので、昇開部分の長さは 117m、幅員は 45m、重さは 3,500t となる。桁上昇時の航路のクリアランスは高さ 53m、幅 106m なので、大型帆船の航行も可能となる。

架橋地点は都心部から 2km 下流で、左岸のバカラン（Bacalan）地区と右岸のバスティード（Bastide）地区を結び、アプローチ部分を含む橋梁の全長は 575m となる。

幅員 45m の横断構成は、2×2 車線の車道、中央部に路面電車、主塔の外側に車道とは完全に分離された自転車・歩行道が配置され、あらゆる都市交通機関の利用に供する。

橋の一回の昇開には 11 分を要し、年間 60 回程度の開閉が予定されている。

工事はデザイン・ビルド契約で発注されており、ヴァンシ（Vinci）グループの GTM Sud-Ouest が元請となり、その下に大手コンサルの EGIS、ミヨー高架橋の設計で有名な橋梁技術者ミシェル・ヴィルロジュ（Michel VIRLOGEUX）、ラヴィーニュ・シェロン建築事務所（Lavigne et Chéron Architectes）および可動橋を得意とする米国企業 Hardesty & Hanover が設計・監理グループとして参画している。施工は GTM と Vinci の関連企業と可動部分を含む鋼橋の製作をイタリアの Cimolai が担当している。

フランスには同様の昇開橋は他にもある。英仏海峡側に注ぐセーヌ川の港町ルーアンのグスタフ・フロベール橋（Pont Gustave-Flaubert）で、2008 年 9 月に完成している。この橋にもミシェル・ヴィルロジュがコンサルタントとして参画している。

事業費は 1 億 5,680 万ユーロで、事業主体である CUB が 1 億 530 万ユーロ、国が 1,830 万ユーロ、ジロンド県が 1,800 万ユーロ、アキテーヌ州が 1520 万ユーロそれぞれ負担する。年間の維持管理費は、50 万ユーロと見込まれている。

（文責：荒牧英城）

[参考文献]

- ・ Dossier de Presse Les Quais Rive Gauche a Bordeaux Mai 2009
Communauté Urbaine de Bordeaux
- ・ Déplacement sur les quais de Bordeaux 29 mai 2010
- ・ Bordeaux Pont Bacalan-Bastide (<http://pourlepontbaba.com/>)
- ・ PONT BACALAN BASTIDE à Bordeaux
(<http://www.33-bordeaux.com/pont-bacalan-bastide.htm>)
- ・ Pont Bacalan-Bastide (2012) / Structurae