

■ セーヌ・北ヨーロッパ運河 (Le Canal Seine – Nord Europe、フランス)

国建協情報 2019 年 1 月号(No.870)掲載 【要約版】

1. プロジェクトの概要

EU の TEN-T (Trans European Networks - Transport) 優先プロジェクトの一つである「セーヌ・シュケルデ内陸水路」の中で、北フランスの既存の北運河 (1966 年完) やサン・カンタン運河 (ナポレオン皇帝時代の 1810 年完) は幅員が狭いため小型の船舶しか航行できず、幹線水路網としての隘路となっていた。そこで、フランス国内のセーヌ川支川オアズ川沿いのコンピエーニュからダンケルク・エスコ運河と接続するベルギーとの国境の町カンブレに近いオーバンシュル・オ・バックまでの間 107km に、北運河に並行して大型船が航行可能となる高規格の「セーヌ・北ヨーロッパ運河」(有効幅員 54m、深さ 4.5m) を建設するプロジェクトが動き出している。

新運河は、2 隻のバージをタグボートが押すタイプの長さ 185m のヨーロッパ規格の大型コンボイ船 (積載量 4,400t) が航行可能となる。トラック 200 台分の貨物を運べるので、既存の運河を利用する船が最大積載量 650t であるのに比べると格段の改善が図られ、パリ首都圏とベルギー、オランダ、ドイツが幹線運河網で連結されることになる。

ヨーロッパ大陸の内陸水路には 14,500t～27,000t クラスの大型船舶が通る運河もあるので最大級とは言えないが、「セーヌ・北ヨーロッパ運河」ほどの高規格な運河の建設はフランスでは初めてとなる。



図 1 セーヌ・北ヨーロッパ運河 位置図

2. プロジェクトの経緯

「国建協情報」2009 年 11 月号(No.804)では、事業主体である公施設法人「フランス水運公団(VNF)」が、2007 年に住民公聴会を済ませ、2008 年 9 月に有効となった土地収用の権限が伴う公共事業宣言 (DUP) を受けて、2009 年 4 月に PPP 契約による入札公告を出し、6 月にはフランスのブイグとヴァンシの二つの企業グループを契約の候補者として選定した、というところまでを報告していた。

しかし、2008 年から 2012 年にわたる財政危機のため VNF はプロジェクトを進めることができなくなり、2012 年から 2013 年にかけて計画の見直しが行われた。2012 年 5 月、計画を推進してきたサルコジ政権から社会党のオランダ政権に移行、当初 43 億ユーロ程度としていた新運河の事業費が、設計が固まっていくにつれ 70 億ユーロにも上る可能性が出てきたこと、また PPP 契約に名乗りを上げていたブイグとヴァンシも金利の動向、技術的制約などから採算性が悪いとして消極的な姿勢になっていたことから、危機感を持ったオランダ政権のバト・エコロジー大臣は、2012 年 8 月に事業費

削減を目的とする計画変更と調達方式の見直しを指示した。

この指示を受けたキュヴィリエ交通担当閣外大臣は、2013年3月、PPP方式による「競争的対話」の手続きを停止するとともに、計画の見直しについては地元などとの調整が伴うことから、地元ノール県選出の国民議会（下院）議員レミ・ポヴロ氏（オランダ政権の与党社会党所属）をリーダーとする検討チームに事業費削減の検討を依頼した。

ポヴロ氏は VNF の技術陣と一緒に検討を進め、ベルギーに近い北側のアレーヌ～マルキオン間の約 30km 区間において、8km にわたって既存の「北運河」を活用するルートに変更するとともに、最も水位が高くなるモワスラン～アヴランクール間の水路をマルキオンの閘門の高さまで 18.5m 下げたため、アヴランクールの閘門を廃止してモワスランの閘門を南側のアレーヌに移すことにより閘門数を一つ減らすとともに、当初計画ではモワスラン～アヴランクール間とアヴランクール～マルキオン間の 2カ所に計画されていた水位調整用の貯水池をアレーヌ～マルキオン間の 1カ所に削減することにより事業費を 10%（約 6 億ユーロ）削減できるとする案をまとめ、2013年12月に交通担当大臣に提出した（図 2 参照）。キュヴィリエ大臣は、直ちに修正された案に基づく「公共事業宣言」の手続きに着手すること、また PPP 方式による調達はやめて EU、国、地方公共団体等の出資による通常の公共事業調達方式で進めることを公表した。

通常の公共事業方式になった場合に最も大きな負担が期待された EU では、2013年10月16日、ウクライナなどを含む拡大 EU を対象として、EU が支援すべき 9つのマルチモーダル（鉄道、道路、内陸水路、港湾などからなる）回廊を指定し、ヨーロッパ・インターコネクション・メカニズム（MIE）のスキームにより 2014～2020年の6年間に 260 億ユーロを割り当てることを決定した。さらに、「セーヌ・北ヨーロッパ運河」は、指定された回廊の一つである北アイルランドからオランダ、ベルギー、ルクセンブルグを通して南仏のマルセイユに至る「北海・地中海回廊」の一部を構成していることから、翌日の 10月17日にエストニアのタリンで開催された EU とフランス、オランダ、ベルギーの関係閣僚会議において、工事費の 40%、調査費の 50%を負担することを約束した（タリン宣言）。この約束は、2015年7月に EU が事業費の 42%を負担することで正式に合意されている。

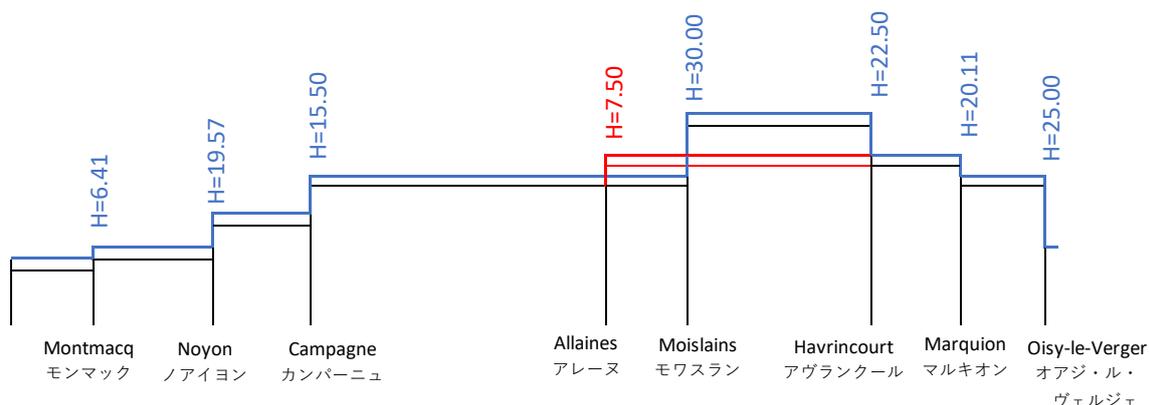


図 2 新（2017年4月）・旧（2008年9月）の「公共事業宣言」における運河縦断面図比較
 (Communiqué de presse Préfet de la Région Picardie, VNF の縦断面図を参考に作成)

計画変更の手続きについては、2015年2月にアレーヌ～モワスラン間の計画変更に伴う基本設計（APS）が承認され、2016年1月の「修正住民公聴会」での承認を経て、2017年4月に「修正公共事業宣言」が決定されている。この間、2015年5月には、事業主体であるVNFが、調査、詳細設計、工事、運用初期の四段階にわたる最長12年間にわたる技術的、経済的諸問題についての発注者支援業務をフランスのSETECとオランダのRoyal Haskoningからなるコンサルタントグループと8,000万ユーロで契約を結んでいる。

2016年5月、政府は、運河建設に専念する事業主体として新たな公施設法人「セーヌ・北ヨーロッパ運河公社（SCSNE）」の設置を決定、SCSNEは2017年5月から事業主体の立場を正式にVNFから引き継いだ。SCSNEは、オ・ド・フランス州議会議長を長とし国会議員（上・下院から各1名）、関係自治体、国の関係者からなる「監査委員会」の指導・助言、監督のもと、事業の執行は3人の執行役員と20数名の職員が（2017年末現在）、従来の事業主体であるVNFとも協力して、プロジェクトを進めるための諸手続きや業者選定の作業に当たる。初代の監査委員長は、事業の見直しに当たった地元選出のポヴロ下院（国民議会）議員が務めたが、現在はオ・ド・フランス州議会のザヴィエ・ベルトラン議長（州の首長職に相当）が務めている。

3. 計画変更とプロジェクトの内容

(1) 運河本体

運河の水路本体の有効幅員は54mであるが、堤防、サービス道路等を含めると運河の用地幅は100～150mとなる。掘削土量は5,700万m³に上る。

高さを調整するための2つのゲートからなる運河本線上の閘門は、旧計画にあったアヴランクルの閘門を廃し、モワスランの閘門をアレーヌに移したことにより、旧計画から1カ所減って6カ所（閘門の高さ6.4m～25m）となり、水位調節用貯水池もアレーヌ閘門直近の1カ所（1,400万m³）だけで済むことになる。また、中間部のペロヌの近くで、既存の北運河と接続するための閘門が別途設置される。

各閘門におけるゲート間の間隔および幅は、計画対象船舶の大きさ（長さ185m×幅11.4m）から、195mと12.5mに設定されている。

運河本体が、「フランス北部・東部高速道路会社（SANEF）」が管理する2本の高速



図3 セーヌ・北ヨーロッパ運河 ルート詳細図

道路（A29 および A26）と、アミアンを通過して英仏海峡にそそぐソム川の上流部の 3 カ所で、水路橋の形式で渡る。ソム川を渡る水路橋は 1,330m と長くなるので、幅は 24m に狭めて一方通行とし、船舶の航行は時速 5km に制限される予定である。

(2) 関連施設

- 交差する道路・鉄道橋：61 橋
- マルチモーダル・プラットフォーム：4 カ所（北側からマルキオン、ペロヌ、ネスル、ノアイヨン）
- 穀物埠頭：5 カ所
- 積み替え埠頭：2 カ所（オワズ溪谷に集積する化学・ガラス製品関連の貨物の積替えに供する）
- 船舶停泊地：5 カ所（個人や団体のレジャー・観光用船舶などに供する）

(3) 事業費

2017 年 3 月に、国と関係公共団体との間で「財務協定」が締結されており、その結果、事業費 49 億ユーロの分担額は次の通りとなっている。

EU	: 20.6 億ユーロ (42%)	
国家予算	: 10 億ユーロ	
地方公共団体	: 10.1 億ユーロ (内訳)	3.0 億ユーロ：オ・ド・フランス州 2.1 億ユーロ：イル・ド・フランス州 2.0 億ユーロ：ノール県 1.3 億ユーロ：パ・ド・カレ県 1.0 億ユーロ：オアズ県 0.7 億ユーロ：ソム県
借入金	: 8.3 億ユーロ	

4. 現場の動きと着工後の計画

運河本体の準備工となる環境対策工事として、起点となるコンピエーニュから北方のノアイヨン近郊のパセルに至る約 20km 区間について、2011 年から用地取得に入り、2017 年から造林、ため池の造成などの工事に着手している。コンピエーニュに近いオアズ県の Bienville の 6ha の湿地帯では、魅力ある沼沢地とすることを目指して、湿地帯にはびこったタデ科の多年生植物イタドリを除去し、湿原や沼沢地に生育する約 4,000 本のハンノキや柳の植林、木道の整備を行っており、2019 年からは同種の工事を、ノアイヨン、クレリなどオアズ川上流域に広げていく。

2017 年 4 月の「修正公共事業宣言」に基づく運河本体等の詳細設計は、同月から Artelia Eau & Environnement をリーダーとする多くの企業からなる JV 「Team'O+」が当たっている。

運河本体の工事としては、コンピエーニュ～ノアイヨン間においてオアズ川の改修と既存運河の拡幅工事が開始されており、2019 年からは道路・鉄道、あるいは地下・空中工作物の付け替え工事などからなる準備工事に入り、その他の区間は 2020 年から開始される予定となっている。

現時点では 2026 年の完成・供用を目指しているため、「セーヌ・北ヨーロッパ運河」が 1984 年に「国家水運計画」で初めてオーソライズされてから約 40 年、2004 年の絞られたルートによる地元協議からも 20 数年を要することになる。

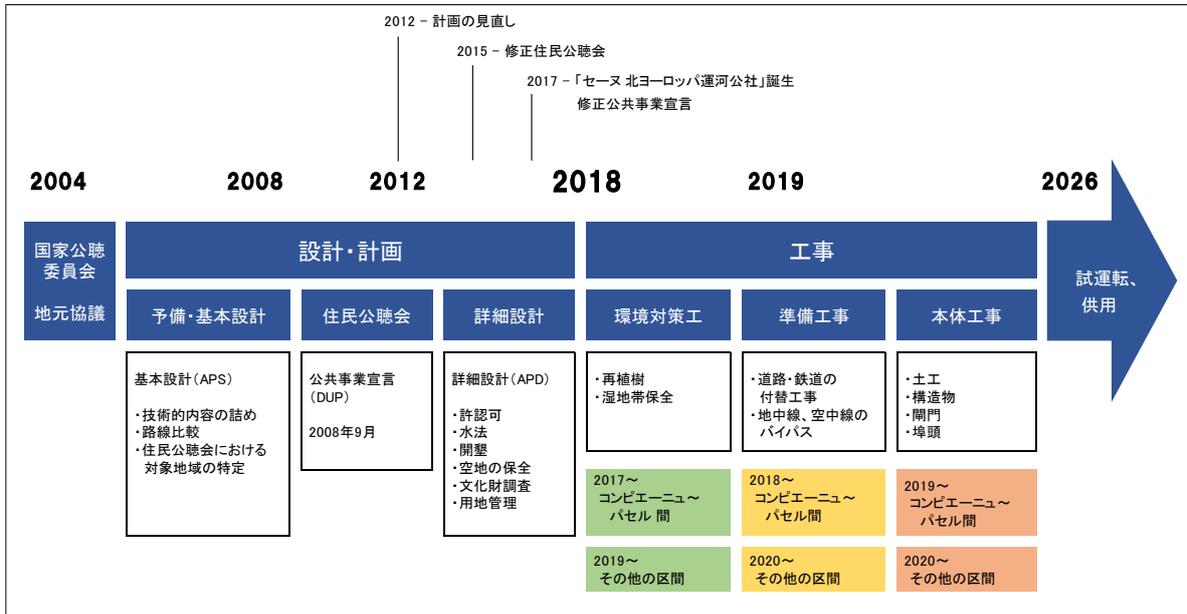


図4 セーヌ・北ヨーロッパ運河事業進捗図
(La Société du Canal Seine-Nord Europe の資料を参考に作成)

(文責：荒牧英城)

[参考資料]

- ・「国建協情報」804号(2009年11月)
- ・ [La Société du Canal Seine-Nord Europe – Canal Seine Nord Europe](#)
- ・ [Communiqué de presse Projet Canal Seine-Nord Amiens, le 16 juillet 2014](#)
(Les services de l'État dans le Nord)
- ・ [Le projet du canal Seine-Nord est relancé](#) (Le FIGARO 2017/10/3)
- ・「国際建設情報」2014年1月号(Le Moniteur 2013/12/19の記事)
- ・ [Liaison Seine-Escaut](#) (Wikipédia)
- ・ [Le projet de canal Seine-Nord Europe prend l'eau](#) (La Croix 2017/7/24)