

＜英国栈橋調査の余録＞ ポンテカサルステ水路橋 (Aqueduct)

2015 年調査 (執筆担当 布施谷 寛)



産業革命の盛りの頃、イギリスでは海岸地域と内陸地域を結んで石炭・石灰石などを運ぶための運河網が張り巡らされた。運河を航行するのは、かつては産業用貨物の輸送専用であったナローボートと呼ばれる幅 max7'、多くは余裕を考慮して 6'10"、長さはほとんどの閘門を通過できる 60'が max の船であり、現在では貨物用のスペースを寝起きや炊事ができるように改造し、船速は最大 6.5km/h に制限されており、自然を楽しみながらゆったりと移動するレジャーとして、20 世紀に入ってイギリスで人気が高まっている。この水路橋は運河網の一部として、Dee 川を越えるために 1805 年に完成したもので、Aqueduct を水道橋と訳している案内書もあるが、船が川と谷を超えて航行するための橋梁である。水路部のトラフはU型の鉄製で、幅 3.4m、深さ 1.6m、その横にはかつては船を馬で曳くための手摺付きの通路が設置されており、現在では人がここを歩いて往来できる。人がすれ違うのがやっとの幅だが、自転車でも走る人もいた。



今回の視察では、水路橋を往復するナローボートのショートツアーを期待したが、午後には運航されておらず、タイミングがあわなかった。ちょうど一般ボートの北行の時間帯（すれ違いはできないので、時間帯別の一方通行です）だったようで、我々が歩いている横を、家族連れや夫婦だけのナローボートが多数通航していきました。風雨が強ければ歩行もできなくなるという心配もあったが、幸い小雨程度で、これはクリアーできた。しかし、水路側は手摺りもないので、事前には高所を心配する人もいたのだが、そこは真面目な調査団、好奇心かプロ意識か、徒歩での往復を回避した団員は皆無だった。団員で手分



けして、水路の下に廻って水路の接合部の水漏れ具合を確認したり、河原に降りて景観を確認したり、土木遺産としての見所はふんだんにあった。延長 307m、設置高地上 38m、橋脚 16m 間隔 19 本、年間の利用数は、船 15,000 隻、歩行者 20 万人。

当初はリバプールの対岸のエルズミア港から南下しチェスターからウェールズ北部を結ぶ路線をメインとしてバーミンガムにも繋がるエルズミア運河計画（1793 年国会承認）と呼ばれていたが、一部の計画は放棄されたままである。土木技術者 Thomas Telford（1757~1834）が全体を統括して著名（水路橋の袂にウェールズ土木学会の顕彰碑



© The Canal & River Trust copyright and database rights reserved [2016]

あり）だが、現場監督の Matthew Davidson の貢献も大きいといわれている。

運河と土木構造物は公有（英国水路財団 British Waterway Trust が管理）で 2009 年世界遺産に登録されている。

同 Trust の管理する運河と河川で航行可能な水路網でみると、縦横無尽とまではとてもいかないが、産業革命で発展した地域でもあるロンドンからイングランド中部地方にかけての密度が濃い配置となっている。<完>