

バン格拉デシュが独立を果たした1972年の2年前から大林組は同国に進出し、現地インフラ整備に携わってきた。中期があつたものの、政府開発援助（ODA）工事を中心に約半世紀にわたって建設事業を続けている。

同国での交通インフラ整備事業を中心に当社の取り組みを紹介する。首都ダッカ市と最大の貿易港を持つチッタゴン市を結ぶ国道1号線には、大河のシタラキヤ川、メグナ川、グムティ川が流れており、かつてはフェリーでの渡河が必要だった。当社はこの交通の要所となる3カ所に橋を建設した。77年に完成したシタラキヤ橋（現力チプール橋）をはじめ、91年完成のメグナ橋、そして95年に完成したグムティ橋だ。その後、交通量増加を受けて国道1号線が対向2車線から4車線へ拡張され、当社はメグナ橋周辺で中型橋梁を2000年までに5橋新設した。

経済成長に伴う交通量増大に

海外建設協会

プロジェクト便り

◆バン格拉デシュ

カチプール・メグナ・グムティ第2橋建設と既存橋改修

大林組

想定外の事態に迅速対応

よって道路部分の拡張が進む一方で、ボトルネックのカチプール、メグナ、グムティの3橋の第2橋建設が急務となった。既存橋の対向2車線（カチプール橋は4車線）に新設の対向4車線を加え6車線（同8車線）とする「カチプール・メグナ・グムティ第2橋建設および既存橋改修工事」が15年に発注され、

当社を代表とするJVが受注した。全工期48カ月のうち、カチプールの新橋は36カ月、メグナとグムティの新橋は42カ月。新橋の完成後には、既設橋の改修工事を行った。

既設橋は、カチプール橋が完成から40年、メグナ橋とグムティ橋は25年ほど経過していたが、構造的な劣化・損傷は見られなかった。今回の改修工事では、地震に対する補強、耐久性の向上、メンテナンスの低減化対策を実施。既設のメグナ橋とグムティ橋は、場所打ちカンチレバーの単純スパンを伸縮継ぎ手でつなげたプレストレストコンクリート（PC）橋で、伸縮継ぎ手部分の定期的なメンテナンスが必要だった。改修工事により、PC外ケーブルを設置して連続化することで継ぎ手をなくし、メンテナンスを減らすとともに耐久性の向上を図った。

橋の基礎部分に鋼管矢板井筒基礎、上部鋼橋部分には鋼細幅箱桁と合成床版といった日本で開発された建設技術を採用している。既存橋基礎の補強と新橋基礎の一体化を図るため基礎形状は小判型。一つの基礎に空頭制限のある既存橋下の圧入工法



完成したメグナ新橋

大河の交通インフラ整備で技術結集

と空頭制限のないオープンエリアでの打撃工法の併用という、日本国内でも例のない計画で鋼管杭を打設した。鋼管矢板井筒基礎によって増水期の浸食のリスクを大きく減らし、基本的に定期メンテナンスを不要とした。

着工から6カ月後、ダッカ市内で日本人技術者も巻き込まれた悲劇的なテロ事件が発生した。このため、現場や宿舎周辺の安全警備対策の強化が急務となった。工事の一時中断という議論もあったが、施主、バン格拉デシュ政府、警察、大使館、



施工中のカチプール橋とグムティ橋周辺



国際協力機構（JICA）など関係者の積極的かつ真摯（しんし）な協力を受け、警備増強の計画・整備を3カ月強の短期間で行い、現場作業の再開を果たすことができた。その結果、三つの新設橋は19年3～6月に供用を開始し、既設橋の改修工事

も同12月までに完了している。また、本工事は質の高いODA、インフラシステム輸出に十分貢献した工事だと思われる。今後も技術移転により、途上国の発展に貢献していきたい。（アジア支店バン格拉デシュ事務所・塩崎哲也）