

工程短縮と交通影響最小化を両立



日本とバングラデシュが協力し、国際協力機構（JICA）が策定した「ダッカ都市交通戦略計画」に基づき、大量輸送システム（MRT）を段階的に整備する国家プロジェクト。MRT 6号線は、首都ダッカ市の北部から国会議事堂、ビジネス中心部までを南北に結ぶ全長約20キロの最優先路線として位置付けられている。

このうち鉄建建設・AML・安部日鋼が担当したCP-5工区では、ビジョイスラニ駅、カルワンバザール駅間の約3.2キロにわたる鉄道高架橋と三つ国旗カラーのビジョイスラニ駅を発車する列車

ダッカ都市鉄道6号線、橋梁および高架駅建設工事（CP-5）

（バングラデシュ）

の駅を建設した。工期は2018年8月～23年12月。発注者はダッカ都市交通社。設計・監理は国際コンソーシアム（総合コンサルタント）のNKDM Association。日本、英国、インド、バングラデシュの4カ国、計6社で構成するコンソーシアムで、リーダーは日本工営が担った。

CP-5工区でクリティカルパスとなる工程は、スパンバイスパン工法による桁架設。同工法は、プレキャスト（PCa）セグメントを1径間（スパン）ごとに移動架設桁からつり下げで組み立て、橋梁上部工を連続的かつ急速に施工する。特に難度が高かったのは、ファームゲート駅、カルワンバザール駅間にある単純プレストレスコンクリ

ファームゲート駅～カルワンバザール駅間にある曲線区間



という課題があった。このため、トラスにヒンジ構造を組み込み、最大12度まで折り曲げて移動を可能にし、安全性を確保しつつ工程を短縮した。

カルワンバザール駅では、駅本体工事と高架橋工事を同時に進める必要があった。駅の1階部分に仮置きスペースを設け、クローラクレーンでセグメントを引き上げ、そこからラウンチングガーダーでつり上げる施工手順を確立。工程短縮と交通影響の最小化を図った。

ート（PC）箱桁橋の曲線区間だ。こつした技術的課題の克服と成果は、発注者・エンジニア・施工者が一体となった協議に加え、JICAや日本大使館による支援など関係者全員の協力の下、実現した。

