



現地で施工管理を担当する三井住友建設の小藤吉仁さん(右)とタイの技術者(撮影：久野真一)

「今日は家に帰るまで2時間もかかっちゃったよ」
「でも、ここを通らないと家に帰れないから」
そんな会話は日常茶飯事。渋滞が起これば、当然、ヒトやモノの流れが滞る。産業の活性化にも影響が及んでしまう。
その解決のカギを握るのが、街を縦断するチャオプラヤ川だ。ここに橋を架けることで新たな車の流れを生み出せば、周辺の渋滞緩和に大いにつながる。世界でもトップクラスの橋の建設技術を誇る日本は、これまでタイの発展に貢献すべく、チャオプラヤ川の20の橋のうち13の建設を円借款で支援してきた。

そして今、さらにもう一本、日本の協力で新たな橋の建設が進められている。設置場所は、バンコク中心部から北に30キロのノンタブリ県。市内から延びる都市鉄道の建設も進んでおり、首都のベッドタウンとして人口増加が進んで

日本の技術が凝縮した橋を架ける

全長460メートルの橋の建設を手掛けるのは、三井住友建設株式会社だ。これまで同社がチャオプラヤ川に架けた橋は8つ。現地に駐在しているプロジェクトマネージャーの高橋克行さんは15年以上、インドネシア、フィリピン、ベトナムなど、海外での橋の施工管理に従事してきたという頼もしい存在だ。
そんな高橋さんたちは今、新た

いる地域だ。それ故に、車の渋滞も悪化していた。

な挑戦をしている。「エクストラードロード」という、タイ初となる形式の橋の建設だ。従来は橋桁の内側にあった補強材を、外側に配置するというもの。主塔の高さも低くて済むため利用者への圧迫感がなく、コスト削減にも有効だという。「94年に完成した小田原ブルーウェイブリッジが世界初のエクストラードロード橋です。その建設を担当したのが当社でした」と高橋さん。橋の建設地の川幅は、約200メートル。エクストラードロード橋が、効率的に機能する条件だという。
しかし当初、高橋さんたちはあることに悩まされていた。地元

の技術者の不足だ。「日本では大規模な橋を建設する時、多能工と呼ばれる熟練の職人と、シニアの作業指導者がチームをつくって臨みます。しかし、タイでは専門分野に長けた人材が育っていませんでした」。さらにバンコクは建設ラッシュで、労働者不足が深刻化している。「技術があっても、人がいなければ工事は進まない。いかに工期内で完成させるかが大きな課題でした」と高橋さん。
今年8月末には約9割が完成。12月5日のタイの国王誕生日の開催を目指して、一致団結して、ラストパートナーをかけているところだ。アジア最大規模のエクストラードロード橋は、その機能性に加えて、タイ人のデザイナーが意匠を凝らしたオリエンタルな外観も見もの。タイらしい鮮やかなライトアップも計画されている。
「自分たちが手掛けたものがその土地に残り、現地の人たちに使われてもらえることは大きなやりがいです。特に大型の橋は街のランドマークとして親しんでもらえるので、橋梁屋としてはこれ以上の醍醐味はありません」と高橋さん。タイの人々の希望の象徴となる橋の完成はもうすぐだ。



図面を見ながら橋の設計について議論する高橋さん(右)

渋滞解消のカギを握る川

目の前に立ち並ぶ高層ビル。下に目を移すと、見慣れたブランドショップが軒を連ねている。タイの首都バンコク。疑いなく、アジアの代表的な都市の一つだ。
この10年で、バンコクの街並みは大きく変わった。いわゆる「タイらしい」建物もちらほら見えるが、東京とそんな色ない都会だ。1997年のアジア通貨危機以降、経済の落ち込みからはい上がり、順調に成長を遂げたタイ。日本から手軽に行ける観光地としても人気だ。

しかし急速な発展と引き換えに、さまざまな課題に直面している。中でも目に見えて明らかなのが、慢性的な交通渋滞だ。自動車の所有率は、この10年で約1.5倍に増加。都市鉄道の整備も進められているが、バンコクを含む首都圏は依然として、車依存社会だ。

「今日は家に帰るまで2時間もかかっちゃったよ」
「でも、ここを通らないと家に帰れないから」
そんな会話は日常茶飯事。渋滞が起これば、当然、ヒトやモノの流れが滞る。産業の活性化にも影響が及んでしまう。
その解決のカギを握るのが、街



タイ
from Thailand
バンコク

現在、建設が進められているチャオプラヤ川に架かる橋。新しく取り入れられたエクストラードロード橋の建設技術は日本が最先端だ



チャオプラヤ川に架かる橋は、両岸の交通渋滞の緩和に貢献(撮影：久野真一)

街と川をつなぐ橋

アジアの成長をけん引してきたタイの首都バンコク。その影響から車の量が増大し、日々の交通渋滞は深刻だ。その解消を目指して、街を縦断する川に架かる橋の建設が進められている。

