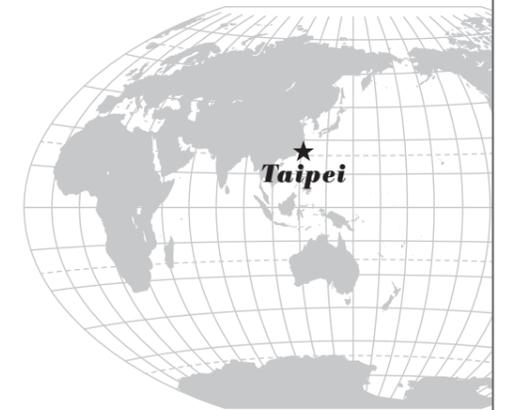


台北市 地下鉄松山線 590A工区工事

前田建設工業株式会社 台北地下鉄松山線作業所 所長

酒井照夫

Teruo Sakai



台湾初のダクタイトセグメントを使用したシールドトンネル



淡水線との乗り換え駅中山駅のホーム階



台北地下鉄松山線CG590A工区路線図



プロジェクトの紹介

発展途上の東南アジアの国々の都市部の大衆交通手段は小型乗用車や小型バイクが非常に多く利用されており、都市部の交通渋滞の原因になるばかりでなく、それらの排気ガスにより深刻な大気汚染を招いている国が多い。その解決策として大衆高速交通手段としての地下鉄道の建設が東南アジア各国で進められている。台北市都会部の地下鉄建設は一九八七年から始まり、すでに二八年にわたって進められてきている。現在、台北市都会部の地下鉄路線は一三路線が運営されており、三路線が現在建設中で、さらに、三路線が計画されている。ここで紹介する台北市地下鉄松山線は大手銀行や証券取引所のある金融街を通過する重要な路線であり、一日あたり二〇万人の利用客が見込まれている。

工事概要

台北市地下鉄松山線CG五九〇A工区は板南線分岐部と北門駅の間の延長一五六・五m、北門駅から中山駅間の延長一、一〇四m、中山駅から松江南京駅間の延長九三六・六mに仕上り、内径五・六mのシールドトンネル各二本の計六本のトンネル、延長一六三mの開削トンネル、既存駅の増設として松江南京駅部二〇二



周辺の環境に配慮した北門駅出入口



工事で発掘した古跡を展示した北門駅コンコース

m、中山駅部一七三m、新設北門駅部一七一mの区間総延長二、九〇九mの都市中心部での地下鉄道の建設工事である。特に板南線分岐部と北門駅の間では台湾新幹線直下でのシールド掘進に支障となる既設杭や連続壁の撤去作業、北門駅と中山駅の間では同様に掘進の支障となる市営地下駐車場の基礎杭の撤去を行いながら非常に難易度の高い施工を行った。

台湾の紹介

台湾は中華人民共和国との関係から正式な国交を樹立している国ではなく、中華人民共和国政府とは異なる行政システムで統治された自由経済圏に似た政治・経済の地域である。台湾には古い時代から台湾島に暮らす原住民、中国清の時代に大陸から移り住んできた内省人、中国

共産党と対立し蒋介石とともに移り住んできた外省人と、異なる歴史を持つ人々が対立することなく暮らしている。台湾では特に近年において世界的にも高い生産力をもつ電子部品の輸出が経済力の源となっており、世界のコンピューターやスマートフォンなどの部品の供給に欠かせない地域となっている。

また、台湾は日本から近い地域であるとともに過去に日本と深いつながりがあったことから両国が親近感をもてる関係であり、建設関連を含め多くの日系企業が進出している地域でもある。

終わりに

一九九五年の下関条約以降の台湾では、治水や交通網の整備等の社会インフラの整備に日系の建設会社が携わってきたという長い歴史があるが、一五年ほど前より台湾の建設会社の技術力も高まっており、地下鉄建設においても日系建設会社と受注を争う状況となってきた。発注者側も長年の間、国外企業との契約に研究を重ねてきており、施主と取り交わす言語も北京語が中心であることから、台湾に進出する海外企業にとってはやや特殊な対応を要求される地域となってきた。とはいえ、日本の高度な建設技術がしばらくの間はまだ力を発揮できる地域であることには変わりない。