

# ラックフェン新国際港 アクセス道路 橋梁プロジェクト



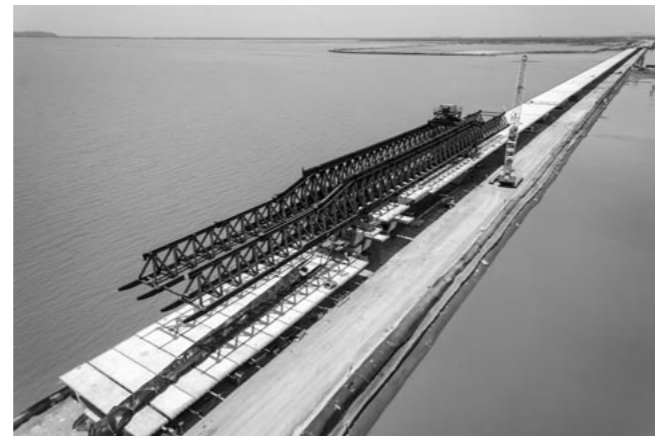
三井住友建設株式会社 国際支店 執行役員 ラックフェン橋作業所長

## 山地 齊

Hitoshi Yamaji



海上部の架設作業が本格化するライン2。下部工と、プレキャスト柱頭部据え付けと現場打ち横桁は完成間近。



架設桁は2基、先行するライン1 (40スパン、2.4km) では既に70%のセグメント架設緊張が終了。アクセス道路に仮置きしたセグメントを吊り上げる。

### ラックフェン橋の紹介

高い経済成長を維持するベトナム。増加する貨物量に対応するため大水深国際港の建設と周辺の社会基盤整備が、港湾都市ハイフォンで進んでいる。ラックフェン新国際港アクセス道路橋梁プロジェクトは、ハノイとハイフォンを結ぶ高速道路新五号線から新港に繋がる総延長一五・六キロメートルのアクセス建設工事で、日本のODAによる本邦技術を活用したSTEP案件である。ラックフェン橋は、その海上部に架かるPC橋梁で総延長五・四キロメートル、完成すればベトナムで最長の海上橋となる。新港は官民パートナーシップ (PPP) により運営され開港が急がれるため、工期短縮を可能にするプレキャストセグメント工法によるプレストレストコンクリート (PC) 橋梁が採用されている。

### 技術トピックス—本邦技術の活用—

プレキャストセグメント工法によるPC橋梁は、あらかじめ橋桁をプレキャストで分割製作しておき、橋梁現場に運搬し吊上げて特殊被覆PC鋼線で結合するものである。セグメントは桁幅一五・六メートル、高さ三・二メートル、長さ三メートル、最大重量は約八〇トン、特殊な多軸型のトレーラーで運搬され、径間ごとに超大型鋼製架設桁で吊上げるスパンバイスパン工法で架設される。同工法による支間長六〇メートルの架設は世界的にも最大級であり、ベトナムの道路橋では初めての試みである。

橋梁を支える基礎工にも日本の優れた技術が活用されている。橋梁区間の約半分は将来物流施設等の工業団地開発のために埋め立てられる予定で、埋立造成の際に地盤の圧密沈下による基礎工への悪影響を防ぐため、ネガティブフリクション対策鋼管杭が適用されている。さらに、航路を跨ぐ主橋は、ニヤタン橋に次ぎベトナムで二例目となる鋼管矢板基礎で支えられている。

### ベトナム北部の港湾都市ハイフォン

中央直轄市ハイフォンは、首都ハノイから約一〇〇キロメートル東方に位置し、ベトナム北部最大の港湾都市である。ハイフォン日本人会への登録企業数は一六三社、在留日本人は長期出張者を含めて約七〇〇人にのぼる。この地域でのベトナム人気質は少々荒っぽいと評判であったが、当プロジェクトで新規雇用した約三〇〇人のハイフォン出身のスタッフは素直で勤勉、親しみやすく優しい印象を受ける。市内の道路は脆弱で大雨になると冠水し、路面の損傷も酷く整備が急がれる。



超大型スパンバイスパン鋼製架設桁で吊上げられたプレキャストセグメント。その重さは約80トン。海上部では完成した橋上をトレーラーで運搬してセグメントを供給する。

日本人職員の余暇の過ごし方は、ホテル一棟借りの宿舎 (日本人を含め四〇名が同宿) でのカラオケや卓球、日本人会でのソフトボール対抗試合、近くのゴルフ場でのラウンドである。

### ベトナムの発展のために

社会インフラの脆弱性を改善しようと、ベトナム政府は社会基盤整備を経済発展のための重要課題と位置付けている。日本を含む各国からの、ODAやアジア開発銀行経由の資金援助は必要不可欠である。このような社会基盤整備プロジェクトに従事して本邦土木技術を伝承し、それを担う人材を育成していくことが、われわれの使命であると感じる。これからも、いろいろな局面でベトナムの発展に寄与していきたい。



今では水中に隠れて見えなくなった鋼管矢板基礎に支えられ主橋上部工の施工が進む。

世界で活躍する  
日本の建設企業