

# カラ橋及びクモング橋 建設計画



株式会社鴻池組 トーゴ共和国カラ橋及びクモング橋建設計画 所長

**田中秀樹**

Hideki Tanaka



主桁架設状況 (カラ橋)



現場状況 (カラ橋)

## トーゴ共和国の紹介

西アフリカのトーゴ共和国は、国土面積約五万七、〇〇〇平方キロメートル(四国と九州を合わせた面積にほぼ等しい)、三方をガーナ、ブルキナファソ、ベナンに囲まれている。小国ではあるが首都ロメがある南端は大西洋のギニア湾に面した約六〇キロメートルの海岸線を有し、大西洋からロメ港を経由してブルキナファソ、マリ、ニジェールといった内陸国へ向かう物流の要衝となっている。ちなみにこの海岸線は多くのアフリカ諸国と同様に、十六世紀以降十九世紀初頭まで奴隷貿易の拠点のひとつとして奴隷海岸と呼ばれた。ドイツ領となった後、第一次世界大戦後にフランスとイギリスの委任統治を受け一九六〇年に独立を果たした。現在でも建築物や文化に植民地時代の名残が数多く見られ、アフリカで一番と称されるドイツ由来のビールや、一〇〇年以上前に造られたコンクリート橋などがある。なお独立に際し、イギリスの統治地域はガーナに、フランスの統治地域がトーゴとなったため、トーゴの公用語はフランス語である。

## プロジェクトの背景

トーゴ国内を南北に貫く国道一号線は、国内交通にとつての最重要路線であるだけでなく、

トーゴ南端のロメ港から内陸国へ向かう国際交通にとつても重要な役割を担っている。しかし近年は、急増した大型貨物交通などの影響により路面や橋梁の損傷が目立ち、十分な機能を有しているとは言い難い。これに対し、国道一号線から分岐後に再び合流する国道一七号線は、迂回路として期待されるが、路面損傷が激しい上に路線上で交差する河川のうちカラ川及びクモング川に橋梁が存在しないなど、現状では迂回路にはなり得ない。

当プロジェクトは国道一七号線全線の道路整備工事のうち、同路線上で最大の難所となるカラ川及びクモング川の二カ所の渡河部に橋梁を建設するものである。

## 工事概要

カラ橋は橋長一二〇メートル、上部工は三径間連結PCポステンT桁橋(六主桁)。下部工は逆T式橋台および楕円式橋脚、基礎型式はいずれも直接基礎。取付道路延長は九〇〇メートル。クモング橋は橋長一六〇メートル、四径間連結PCポステンT桁橋(六主桁)。下部工は逆T式橋台および楕円式橋脚、基礎型式は橋台が場所打杭、橋脚は直接基礎。取付道路延長は五〇〇メートル。車道幅員は橋梁部三・五メートル×二・七メートル、一般部三・七メートル×二・七メートル、表層工は橋梁部、一般部ともコン



雨季に運行される渡し舟 (クモング橋)



現場状況 (クモング橋)

クリート舗装である。

年間の約半分が雨季となるため、天候を考慮した施工計画の立案が必要である。また、カラ橋とクモング橋は四四キロメートル離れており、それぞれにベースキャンプを設けている。二橋の同時施工には効率的な人員および機材の配置が必要であり、コミュニケーション不足とならないよう配慮している。乾季は未舗装路ながら一時間半で走行可能だが、雨季には大きく迂回を強いられ二六〇キロメートル、四時間の行程となる。物理的な距離が心理的な距離とならないように特に注意している。

## おわりに

この橋梁建設は国際的な輸送道路の整備であるとともに、雨季の渡河手段が手漕ぎの渡し舟しかない地域にとつて、長年の夢を叶えるプロジェクトでもある。カラ橋は完成後、現地語で「我らを救いし者」という意味の名前が付けられるとのこと。人々の熱い思いにこたえ、関係者一同奮闘している。



世界で活躍する  
日本の建設企業