

首都圏渋滞緩和へB・P複線化

フィリピン北部のマニラ 交通渋滞や車両由来の大気首都圏は人口や経済活動の汚染が近年深刻化している一極集中により、慢性的なる。戦後補償で建設されたマニラ首都圏と同国南側のルソン島中部を結ぶ「フィリピン―日本友好道路」(日比友好道路)を軸に都市化が進展。同国ではマニラ首都圏とその周辺を中心に、交通輸送能力を高め渋滞を緩和する道路などインフラ整備が最重要政策の一つになっている。



アンガット橋の全景

フィリデルバイパス(ＢＰ)建設事業フェーズ３は、日比友好道路沿線で最

プラリデルバイパス建設事業 フェーズ３

(フィリピン)

も渋滞が深刻なマニラ首都圏北部のブラカン州プラリデル市周辺で、混雑した市街地を迂回(うかい)するため整備したプラリデルB・Pの一部区間に当たる。インフラ整備に積極的だった当時のフィリピン政府の方針も相まって、予定より前倒しで事業が行われることになった。

フィリピン公共事業道路省が発注し、設計をレナルデ(スイス)・大日本コンサルタントほか5社が、施工を清水建設・F・F・C・R・U(フィリピン)JVが担当。2018年7月～21年3月に整備した。国際協力機構(JICA)の有償資金協力事業になる。

清水建設と現地企業で組成するJVは、18年に竣工したフェーズ2の施工も担当している。フェーズ3で



移動式作業車による主橋梁施工状況

はフェーズ2で整備したアンガット川横断橋を含む上下各1車線の暫定2車線区間を、同各2車線の4車線に拡幅し複線化。新たに延長約1・1kmの橋梁と同約1kmの盛り土道路を施工した。

橋梁は暫定2車線区間の上流側に整備した。主橋の上部工形式は7径間連続プレストレストコンクリート(PC)ラーメン箱桁橋(橋長400m、支間50m)。迎えた。

移動式作業車を使って橋脚から左右に橋体を伸ばしていく張り出し架設工法を採用。現地スタッフの技術者と技能者には同工法で橋梁工事を経験した人がほとんどいなかったため、経験豊富な清水建設の日本人技術者が施工手順や品質・安全管理についてきめ細かく指導してきた。

工事の終盤は世界的に流行した新型コロナウイルスの影響に伴い、国外に一時退避していた日本人職員が現地に戻るまで遠隔管理での施工も余儀なくされた。清水建設が着工時から続けてきた現地スタッフや作業員への技術指導や伝承の成果もあり、無事竣工を迎えた。

