

完成した橋梁（23年6月撮影）



インドシナ半島を横断する運輸インフラ整備事業の東西経済回廊。沿線諸国として、日本政府などの協力の連携向上と経済発展を目的で進められている。西端に位置するミャンマーでは、民政移管した2011年以降、急速に経済発展している隣国タイとの貿易拡大でボトルネックとなっているのが、重量制限の課された既設橋梁。このうち特に老朽化が進む3橋（ジャイン・コーカレー橋、ジャイン・ザタピン橋、アトラン橋）の架け替え事

日本のさまざまな橋梁技術採用

東西経済回廊整備計画、パッケージ1 ジャイン・コーカレー橋建設事業 （ミャンマー）

業が計画された。

ジャイン・コーカレー橋建設事業は、他の2橋に先駆けて着工した。ミャンマーのカイン州コーカレー郡区を流れるジャイン川に架かる既設橋梁を架け替え、タイとの交通活性化や近隣経済の持続的成長に寄与することを目的とする。

同事業は日本政府の有償資金協力事業として行われ、設計や工事をミャンマー建設省橋梁局が発注した。設計をセントラルコンサルタント、エイト日本技術開発、日本構造橋梁研究所、片平エンジニアリング・インターナショナル、大日本ダイヤコンサルタント、TOP Engineer、Ing Internationalが担当。施工を安藤ハザマ・ピーエス・コ



張り出し施工の最終盤状況
（22年10月撮影）

PC3径間連続波形鋼板ウェブエクストラードスド橋を採用している。

主桁構造には橋体自重の軽減とメンテナンスの低減を目的に、耐候性鋼板を用いた波形鋼板ウェブと広い幅員を支持するストラット構造など日本で開発された新しい構造形式を多数採用。一面つり構造の橋体は現地のランドマークとして美しい景観の一部になっている。

ジャイン・コーカレー橋は、起終点に配置されたアプローチ橋部と河川上に架かる主橋部で構成する全7径間の橋長580㍎、幅員22㍎の橋梁。主橋部には日本で技術が進展したプレス・トレストコンクリート（PCC）橋の形式の一つで、主塔と斜材で主桁を支える大偏心外ケール構造である、最大支間長180㍎の了した。

工事期間中には洪水や新型コロナウイルスなどの影響で一時中断を余儀なくされることもあった。高い品質の追求と早期開通を目指す発注者の強い意向も踏まえ、工事の継続を重点目標にすべての関係者が一丸となつて作業に取り組んだ結果、予定通り23年に無事完了した。

