



バン格拉デシユの中央部（タンガイル県）で、既設を南北に流れるジャムナ川の鉄道・道路併用橋と並行する延長2・6

鉄道専用長大橋で物流円滑化

キロの鉄道専用長大橋「ジャムナ鉄道橋」を施工した。

国際協力機構（JICA）の有償資金協力を受け、同国鉄道省のバン格拉デシユ国鉄から工事を受注。橋梁周辺の盛り土部鉄道新線や駅改修も含め全体で6・8キロの施工を担当した。設計にはオリエンタルコンサルタンツグループや長大などの日完成した橋梁部

ジャムナ鉄道橋建設事業 東工区パッケージWD-1

（バン格拉デシユ）

本企業も参画している。

事業のメインになる鉄道橋は、鋼下路トラス橋を採用。工事内容は、鋼管矢板井筒基礎工27基（鋼管矢板長さ77・7メートル・計939本・総重量5・7万ト、井筒基礎コンクリート1・3万立方メートル）、橋脚躯体構築工27基（コンクリート3・6万ト、鉄筋5500ト）になる。

プロジェクトの実施期間は、設計期間も含め2020年8月から24年8月までの4年間。新型コロナウイルスが流行していた着工当初は日本人職員不在の状況だった。海外からの材料調達にも苦慮し、毎年の雨期にはジャムナ川が氾濫。工事の中盤から終盤には発注者から大規模な設計変更を要請され、政変の影響で国全体が混乱するなど厳しい



設計変更で4線から6線に増設した陸上部の軌道工

鉄道橋の線路は複線で、2種類の軌間の列車が同じ線路を走行できる「三線軌条」になる。鉄道部が単線の既設橋では20分程度かかっていた列車の渡河時間を3分に短縮できた。

施工条件だった。

工期を通じて多くの日本人技術者を配置。日本でも近年施工実績がないという橋梁部軌道締結技術を設計に採用し、ローカルのスタッフや協力会社への指導・管理も徹底しながら、高品質なインフラシステムの導入と技術伝承を展開した。重大事故を起こさず、予定の工期を順守して引き渡した。

線橋架け替え一式、南北二つのプラットホームを施工した。新設橋は雨期に高くなる水位に合わせて建設しており、陸上部も同様に約15万立方メートル盛り土して対応した。

鉄道橋の開通に伴い、走行の安全性向上や輸送ネットワークの効率化をけん引。同国内や近隣諸国の経済発展に伴う貨物需要増加への貢献が期待される。

