

ボスポラス橋

Bridges of the World

トルコ・イスタンブール



中国・2012年発行



シエラレオネ・2009年発行

イスタンブールは、千年にわたるローマ帝国の威光と、オスマン帝国の首都としての500年にわたる繁栄が融合した独特の文化が生まれ、東洋と西洋の文明の十字路口とも言われます。

町はボスポラス（トルコ語ではボアジチ）海峡によって隔てられ、船によって一体感が保たれてきましたが、現在は2つの吊り橋によって陸続きになっています。また近年、地下鉄の海底トンネルも開通しました。

この海峡に本格的な橋が架けられたのは1973年10月のことです。具体的に計画が進められたのは1957年からですが、その10年後ようやくイギリスの設計会社との契約が成立、現場着工は1970年のことでした。完成した吊り橋は、センタースパンが1073mに達する当時世界最大スパン長を誇る橋でした。また船の通航の妨げにならないよう、桁下の高さは海面から64mが確保されました。

ボスポラス橋の構造的特徴は、床を支える桁が扁平な翼型断面になっていることと、メインケーブルと桁を結ぶハンガーが斜めに配置されていることです。一般的に吊り橋の桁には、部材を三角形に組んだトラス構造が使われてい

ますが、空気力学的研究の成果によって、翼型断面の桁が有利であるとの見解が出され、イギリスのセバーン橋に次いで採用されました。斜めハンガーにすると桁のたわみが減少する利点もありますが、大きな繰り返し荷重が作用するため、先行のセバーン橋ではハンガーロープにかなり大幅な補強工事が必要になったようです。

第2ボスポラス橋が1988年に完成しました。この橋はコンスタンティノープルを陥落させた王にちなんで、ファティフ・スルタン・メフメト橋と名付けられました。センタースパンが1090mと、第1ボスポラス橋より少し長くなっています。この橋も同じ会社の設計ですが、鉛直ハンガーが採用されています。なお、この橋の上部工は、国際入札によって日本企業3社のグループが落札しました。

現在、2つの大橋を渡る交通量は1日30万台を超えているようです。交通の特徴としては西側への通勤のための利用者が多く、午前中は西行のレーンを増やし、午後からは東行のレーンを多くするように効率的な車線運用がなされています。



撮影：松村 博