



Special Features / Engineering's Heritage III Beyond the Years of our Life Vietnam

エッフェルゆかりの「ロンビャン橋」 ベトナム・ハノイ



日本工営株式会社 開発計画部/専門部長
山田耕治
YAMADA Koji

特集
土木遺産III
悠久の時を超えて ベトナム

1—紅河に架かる初めての橋

現在からさかのぼること100年あまり、1902年2月28日、ベトナムのハノイのハン・コー駅を出発した汽車に



■写真1—ハノイ市街の眺め

は、ベトナム国王ら多数の政府高官や貴賓が乗車していた。ハノイの北東を流れる紅河に初めて架かる、全長1,682メートルのトラス形式の鉄道橋が開通した日のことである。

この汽車にはもう一人、この橋の開通に力を尽くした男がいた。当時フランスの植民支配の下にあったベトナムで、仏領インドシナ政府の総督を務めるポール・ドームルであった。

宗主国フランスは1900年に仏領インドシナの首府をハノイに定め、その前後からヨーロッパ・スタイルの建物を次々に建てていた。多くの建物はフランス人建築家が設計するか、あるいはパリの既存の建物を踏襲して作られたという。フランスの影響を、政治や行政にとどまらず町並みや建築物を通じて市民に示すことになった。そのうちのいくつかは、現在でもハノイの街にその威容をとどめている。



■写真2—ハノイの北東を流れる紅河



■写真3—ロンビャン橋 鉄道橋だが歩行者と自転車は通行できる

2—エッフェルゆかりの橋

紅河のトラス橋は、この橋の建設を推進したドームル総督の名前を冠して当時ポール・ドームル橋と呼ばれた。ドームル橋の建設は1899年に開始され、3年後の1902年に竣工している。総事業費は620万フラン、3000人のベトナム人労働者が雇用されたという。橋の鉄骨には「1899—1902 Daydé & Pillé Paris」と書かれたプレートが今でも残されている。ここにあるDaydé & Pilléは19世紀末から20世紀初頭にかけてフランスや国外で活躍し、「鉄の魔術師」といわれたフランスの土木技師グスターヴ・エッフェルの会社(エッフェル合資会社、Eiffel et CIE)との共同事業の実績もある建設会社である。ドームル橋の建設はこのDaydé & Pillé社が請け負った

文献やインターネットのホーム・ページでは、この橋の設計者をパリ・エッフェル塔の設計者として知られるエッフェルである、としているものが少なくない。エッフェルは生涯に少なくとも7つの橋梁の設計・建設に関わっており、鉄道橋はエッフェルが得意とするものであった。



■写真4—建設当時の写真(出典: Mark Sidel, "Old Hanoi")



■写真5—列車が通ると橋が振動する

またエッフェルはかねてより外国での橋梁建設に関心をもっており、仏領コーチシナ(今のベトナム南部)の総督ド・ヴィレルとの対話をきっかけに、水路が網の目のように広がるアジアにおける経済的な架橋の方法として、1879年ころから組み立て式のトラス橋の構想をもっていたという。

ドームル橋の設計にエッフェルが関わったとする説が本当かどうかはよくわからない。1989年にはエッフェル塔が完成し、直後にエッフェルはパナマ運河の建設のために南米に渡航している。またその後に会社の資金をめぐる不祥事が発覚し、1893年には裁判所で無罪判決をうける。翌年には嫌疑がはれるのだが、エッフェルおよびその会社はひどい打撃を受けたと言う。エッフェル合資会社も橋梁の建設当時にはすでに事実上機能停止していた。こうしたことを勘案すると、この橋にエッフェル自身が直接関わったとは考えにくい。とはいえ、この橋がエッフェルが中心の一人として確立した鉄のトラス構造を応用する、当時のフランスの建設工学の一つの姿を今に伝えていることは間違いない。



■写真6—瀬戸物をたくさん積んだ自転車



■写真7—通勤・通学に使うひと多い



■写真8—橋上で野菜を売る人 橋は生活空間にもなっている

3—歴史の波にもまれるロンビャン橋

建設後もこの橋はベトナムの歴史に揉まれていく。ドーム橋はハノイと港湾都市ハイフォンを結ぶ鉄道橋として、フランスによるトンキン湾の開発にも効果を発揮する。第2次世界大戦が終結する1945年には、ベトナム独立を経て、現在の名称である「ロンビャン橋」と改名される。

さらにアメリカとの戦争では北爆の標的とされ、1967年3月に米軍の爆撃を受ける。紅河に沿って遡上するB52を迎撃するために、ベトナム軍は2台の高射砲をロンビャン橋に据えた。防戦のかいなく、遂に米軍はロンビャン橋の中央部を空爆で陥落させる。しかし、すぐさまベトナム軍工兵隊と市民による応急修理がなされた。

現在もロンビャン橋は紅河を渡り、港湾都市ハイフォン方面に向かう重要な交通路となっている。最近では、建設から100年を経て傷みの激しいこの橋梁を補修するとともに、鉄道を近代化して通勤・通学にも使える高速路線に改修する計画も進行中である。

4—フランス時代を偲ばせる町並みとロンビャン橋

フランスが仏領インドシナとして植民地支配した地域は、現在でいえばベトナム、カンボジア、ラオスの3カ国である。それぞれにフランスの建設技術の足跡を見るこ



■写真9—プレート 施工会社と建設期間が記されている



■写真10—橋の近くにあるロンビャン駅



■写真11—仏領インドシナの総督府が置かれた建物 現在は歴史博物館になっている インドシナ様式と呼ばれるユニークな姿

とができるが、その中でも仏領インドシナの首都が置かれたハノイには、ロンビャン橋を始めとする構造物に加え、フランス時代の建築物が豊富かつ良い保存状態で残されている。

当時の代表的な建築物の一つ、仏領インドシナの総督府が置かれた建物は現在もハノイ歴史博物館として利用されている。この建物は高温多湿の気候に配慮し、開口部を少なくした独特のスタイル(インドシナ様式と評される)で設計されている。

また歴史博物館の近くにあるハノイのオペラ座は、パリのオペラ座を模してつくられた。いずれもハノイの町の大切なランドマークになっている。



■写真12—パリのオペラ座を模したといわれるハノイ・オペラ座

今日、ハノイはベトナムの政治・経済の中心として発展を遂げようとしている。現代的な高層ビルに相まって、ハノイには19世紀末から20世紀初頭のフランス時代を偲ばせる町並みや建造物が往時の姿を見せている。こうした歴史の重層が体験できるハノイは、東南アジアでも特別な都市といえるかもしれない。

5—ロンビャン橋の今

ハノイ観光の目玉の一つが、古い建物が集まる「36通り」と呼ばれる旧市街地である。その北東側、ロンビャン・バスターミナルに近いあ

たりがロンビャン橋へのアプローチである。半円形にカーブする歩道を上がると、所々に山形に高くなったトラスが見えてくる。ロンビャン橋は開通当時と変わらぬ雄大な姿——爆撃を逃れたハノイ市側に限定されるけれど——を市民の前に広げている。中央に鉄道の線路が据えられ、両側には歩道兼自転車道が設けられ、川向こうから大きな荷物を積んだ自転車や歩行者が行き来する。その光景は開通当時とあまり変わらないのかもしれない。

時々轟音をならしてディーゼルに牽かれた列車が通り過ぎる。すると足元の橋は震えるように揺れながら、橋全体が少し沈み込むような気がした。歴史の荒波に耐えたロンビャン橋も、そろそろ骨休めが必要なかもしれない。

〈参考文献〉
1) Mark Sidel, "Old Hanoi", Oxford University Press
2) アンリ・ロワレット、「ギュスターヴ・エッフェルにパリに大記念塔を建てた男」、西村書房

(写真提供：筆者)