



世界で活躍する
日本の建設企業

完成予想図

ヤンゴン港ティラワ地区 コンテナターミナル 建設工事



東洋建設株式会社 国際支店 ティラワ作業所 副所長

相川秀一

Shuichi Aikawa

プロジェクト紹介

ミャンマーの旧首都であるヤンゴンには、人口の約六割に当たる五百万人が生活しており、経済・産業の中心地になっている。そのヤンゴンにはミャンマー最大の輸出入港であるヤンゴン港がある。しかし、ヤンゴン市内に隣接しているヤンゴン地区の港では、水深の制約等から利便性に問題が生じてきていることから、ヤンゴンの南二十五キロのヤンゴン川東岸に位置するティラワ地区に新たな港が整備されることになった。

日本の一般円借款でティラワ地区に整備されるコンテナターミナルの背後地では、同様に日本の援助で工業団地の建設が進められており、工業団地との連携も視野に入れられている。建設するコンテナターミナルには、二万トンのコンテナ船が二隻同時に係留できる棧橋と背後のコンテナヤードを結ぶ渡橋三橋、約十五万平方メートルのコンテナヤードが整備される。

工事の概要

コンテナターミナル工事の工期は、わずか三十カ月で、平成二十八年六月着工、平成三十年十二月に完成させる予定となっている。これまでに整備された同様のコンテナターミナルと比

べても短い工期設定となっている。一方で、現場条件として六月から十月にかけて長い雨期があり、この間に東京の年間降雨量の二倍にあたる約三千mmの雨が降る。また、河川は潮位の影響を受け、潮位差は六メートルにも達し、その流速は最大六メートルにもなる。このような厳しい条件のなかで予定通りに工事を完成させるために、様々な技術を活用している。

棧橋は工期短縮の観点からジャケット方式が採用されている。ジャケットとは棧橋の骨組みである桁やブレス等を鋼材で立体的に組み上げたもので、あらかじめ陸上で製作したジャケットを設置することで、棧橋の骨組みが一気に仕上がる。これにプレキャストのスラブ（床版）を組み合わせることで、棧橋の上部工の工期間を短縮できる。

コンテナヤードの予定地は軟弱な粘性土が堆積しており、そのままヤードを整備すると、供用後にコンテナの重さ等により沈下が生じ、コンテナターミナルのオペレーションに支障が生じる恐れがある。そこで、軟弱な粘性土をあらかじめ地盤改良し、供用後に有害な沈下が生じないよう対策を施している。

ローカル職員の教育

工事に従事するローカル職員の数は約六十名。

プが図られることを期待している。

今後の展開

ミャンマーのインフラ整備はまさに始まったばかりで、今後ますますの経済発展が見込まれる。当社もこの工事を足掛かりに、末長くミャンマーの発展に寄与していきたいと思っている。更に将来、今のローカル職員が中心になって工事の管理運営ができるようになることが目指すべき姿であると考えている。

ジャケットの据付状況(当社の国内工事での実施例)



プレキャストスラブの製作仮置き状況(右下の建物は現場事務所)



鋼管杭の打設状況

