

2009年、東急建設は「ニヤタン橋（越日友好橋）」建設工事第3工区」の受注を契機とし、ベトナムで建設事業をスタートさせた。本橋につながる北側アプローチ道路の建設を担当。施工期間中は土地収用や高圧電線移設の遅れなど各種問題に直面したが、14年に無事竣工を迎えることができた。他社が担当したニヤタン橋本橋を含め、全面開通したノイバイ空港までのアクセス道路は、空港からハノイ中心部までのアクセス性を劇的に向上させ、ベトナム国民やハノイを訪れる世界中の人たちに貢献している。

ニヤタン橋のアプローチ道路建設工事完了から4年後、当社にとって2件目の政府開発援助（ODA）工事となる「ハノイ環状道路3号線建設工事」が18年4月に着工した。工業団地へ続く主要道路である3号線の慢性的な渋滞を解消するため、既存道路上に高架道路を建設する。延長は5・4キロとなっている。第1工区が南側の2・7

海外建設協会

プロジェクト便り

◆ベトナム

ハノイ環状道路3号線建設工事第2工区

東急建設

熟練技術者を常置配置し品質向上

キリ、第2工区が北側の2・7キロという構成で、当社は北側の第2工区を担当。この工事は3号線高架化の最終区間となるため、早期の工事完了、供用開始が望まれていた。

今回の高架橋では上部構造として、計58スパン中55スパンにプレテンションング方式のプレストレストコンクリート（PC）

桁を採用。残り3スパンは3径間連続鋼ラーメン構造となっている。この鋼桁橋が採用されたエリアは、直下に大型交差点が整備される計画となっており、将来的に橋脚が交差点中央に位置することを回避すべく、最大スパン長が78メートルにも及ぶ構造となっている。

ナンス負担減少や耐久性向上を目的に、鋼桁橋の床版は鋼・コンクリート合成床版構造が採用された。ベトナム国内は、鋼桁製作に関する品質管理がまだまだ発展途上の状態。このため工場製作時には日本人熟練技術者を常時配置して、チェック・指摘・是正を適宜行い所定の品質を確保し製作、架設まで完了さ



施工中④と完成後のハノイ環状道路3号線

日系企業への信頼と誇りを胸に

せた。工事終盤に新型コロナウイルスのパンデミック（世界的大流行）に伴い、ベトナム国内でも人流や物流が制限された。工事も少なからず影響を受けたが、発注者、エンジニア、関係各所の協力をいただいた結果、20年10月、無事に本線の開通式を行うに至った。また本線開通後は、高架道路へ接続するランプ道路建設を追加工事として実施。こちらも21年12月に無事供用を開始している。

「この高架橋はハノイ市内で一番きれいな道路だ。さすが日本の建設会社だよ」と現地の方々に言っていたことも多い。プロジェクトの担当者として非常に誇らしい気持ちになると同時に、日系企業が関わる以上は信頼を損なうような中途半端な仕事はできないといった身の引き締まる思いも感じている。

当工事を含めたこれまでの海外工事経験を生かし、新興国や開発途上国の発展、その国に暮らす人々の生活の質の向上に貢献できるように、これからも尽力していきたい。

（国際事業部土木部 ハノイリングロード3作業所副所長・中田直樹）