

東アフリカ最大の国際貿易港である「モンバサ港」は、ケニアだけでなく近隣の内陸国ウガンダやルワンダ、ブルンジなどの物流輸送拠点として、貨物取扱量が急増している。だが港湾設備や港湾周辺の運輸インフラが未整備で、円滑な物流を阻害。日本政府はモンバサ港を中心とした広域物流ネットワークの強化を目的に、複数の政府開発援助（ODA）プロジェクトに協力。港湾施設の拡張や周辺道路の延伸、経済特区の選定・建設などを通じ、東アフリカの発展を支援している。

フジタはモンバサ港周辺道路開発事業に参画した。ケニア高速道路公社が発注したプロジェクトは、新コンテナターミナルからナイロビ方面の北部回廊へ

海外建設協会

プロジェクト便り

◆ケニア

モンバサ港周辺道路開発事業

効率的な工法、作業で遅延取り戻す

フジタ

のアクセス道路（パッケージ1）と、経済特区を開発するモンバサ南部地域へのバイパス道路（パッケージ2・3）で構成される。

フジタの工区は延長8・96キロの4車線高規格道路の新設工事であった。主要工種は、道路土工、橋梁下部工（内面突起付き鋼管杭）、橋梁上部工（PC桁橋、PC中空床版橋）、のり面工、アスファルト舗装工、照明設備などで、設計速度は時速80キロである。一般道路との平面交差はなく、アンダーパスによる立体交差を1カ所設置した。



架設桁による桁の架設状況

橋梁区間の総延長は2793メートルであり、北側の入り江に架かるムワチェ橋（PC桁橋、21径間661メートル）、半島に沿ったツンザ高架橋（PC中空床版橋、46径間691メートル）、南側の入り江に架かるムテザ橋（PC桁橋、47径間1441メートル）を建設し、ムテザ橋はケニア国内で

伐採森林の4倍、80ha相当の補償植林

最長の橋梁となった。プロジェクトは着工直後に新型コロナウイルスのパンデミック（世界的大流行）に見舞われ、大使館の指示で職員が国外退去となり、待機期間は7カ月にも及んだ。この期間の遅れを取り戻すために、さまざまな取り組みを行った。

海上あるいは潮間帯に位置する橋梁の下部工は、当初設計では橋柱部は鋼管杭とRC構造であったが、橋柱部コンクリートの型枠として鋼管杭を延長して残置する工法へと変更した。潮間帯に杭打ち工事の重機足場として仮橋を予定していたが、浚渫して台船施工とする事で段取り替えを減らし、工程を促進した。

橋梁上部工には、約80メートルの4桁桁を運搬可能な特殊台車を国外から調達し、桁製作ヤードで製作・緊張した桁を運搬した。架設桁の支持部となる仮設支承梁を大型化し上下線を同時に架設した。床版工には、桁間の床版部にプレキャストのRCパネルを

ケニア最長のムテザ橋



ができた。本プロジェクトの完成で、これまでフェリーでしか渡れなかったモンバサ南部地域へ、渋滞や待ち時間なくスムーズに移動できるようになった。通行する地元住民の喜ぶ顔と、直接掛けられた感謝の言葉が忘れられない。

自然環境面でも取り組みを行った。ケニアの森林保全管理法で伐採森林の復元が補償植林が義務付けられており、工事で伐採されるマングローブ約20分の4倍に相当する補償植林を行った。

モンバサ南部地域、整備が進むモンバサ港南岸のSEZ（経済特区）だけでなく、ケニアと近隣諸国を含めた東アフリカ地域全体の経済社会発展に寄与すると確信している。ケニアだけではなく途上国での高品質なインフラ整備、人材育成や技術の伝承を通じ、引き続き途上国の発展に貢献したい。

（フジタ国際本部土木統括部土木部シニアコンサルタント・栗丸信之）

