年時点)。首都はジュバで、白 64万平方はどで日本の約1・7 はディンカ族やヌエル族など多 ナイル川沿いに位置する。民族 も新しい国家である。 様で、公用語は英語。 スト教が多数を占める。 ダンから独立した現時点で最 南スーダンは2011年にス 人口は約1500万人(23 宗教はキ 面積は約

ている。 日本を含む国際的なインフラ支 援が地域の安定と発展に貢献し 欠であり、こうした背景の中、 は平和の定着と基盤整備が不可 建設が進行中である。石油資源 社会の支援のもとで復興と国家 は豊富だが、持続可能な開発に さな課題となっているが、国際 長年の内戦と政治的不安定に 経済やインフラ整備は大

## ず市内橋梁建設

## 本土木

おり、多くの未舗装道路が存在 ていた。 でインフラ整備が著しく遅れて く、交通のボトルネックとなっ ジュバ市内では、内戦の影響 特に幹線道路上の橋梁は幅が狭 地域の安定と発展に貢献

より安全性が懸念されていた。 橋梁も老朽化や施工不良に 本政府は南スーダン政府と連携 この課題に対応するため、

の治安悪化により事業は 閣議決定されたが、当時 設計画」を立案。16年に 「ジュバ市内橋梁建

された。 21年に再度事業化調査が 橋の架け替え工事が開始 結され、ジュバ市内の3 して22年に供与契約が締 実施され、橋梁整備のこ ーズが再確認された。そ 府が発足し、治安が改善。 時中断された。 20年に国民統一暫定政

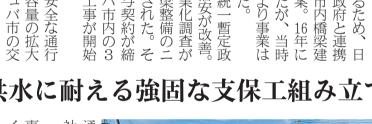
の確保と交通容量の拡大 を通じて、ジュバ市の交 本計画は、安全な通行

洪水に耐える強固な支保工 による上部工の構築

海外建設協会

ロジェクト便

▼南スーダン



社会基盤の強化を目的とする。 事の開始直前の22年5月に「ナ 通利便性と物流の改善、 ノリッジ、橋長560㎏)」を イル架橋建設計画(フリーダム われわれ大日本土木は、本工

かして日本人技能工の派遣を最 完成させており、その経験を生 完成。取付道路(各橋平均150 1週間延期する事態もあった。

平たん性を確保した高品質な コンクリート舗装を実現

構成されたチームにより、 が約10人、そして南スーダ 工1人、第三国籍スタッフ とができた。 工期内で竣工を達成するこ 木の社員以外は日本人機械 する計画とした。大日本土 小限にとどめ、 ン人作業員最大150人で (主体の施工チームを編成 南スーダン

な支保工を組み立てて上部工を して活用し、洪水に耐える強固 内に土砂やごみが流入、打設を 打設前日に洪水が発生し、型枠 った。フーチングコンクリート 現場では限られた資材を工夫 水が施工の大きな障害とな 2橋が直接基礎。一見簡易 るスコールによる急激な増 な構造だが、雨期に頻発す 橋が場所打ち杭基礎、残り のRC床版橋。下部工は1 橋梁形式は橋長平均1327 的な発展を遂げることを願う。 (大日本土木海外支店土木部

および南スーダン人スタッフの ば)にはコンクリート舗装が採 装を実現した。 施工を重ね、第三国籍スタッフ 技術を向上させ、品質の高い舗 用され、平たん性確保のためブ リッツスクリードを導入。試験

とも開通後は順調に機能し、 の国が一日も早く安定し、持続 9月現在もレベル4が継続中 り外務省の危険情報がレベルイ 年3月には治安情勢の悪化によ 国の発展を支えるインフラ整備 渋滞も大幅に緩和された。 組んだ結果、25年1月末の工期 に対する信頼が厚く、今後も同 を前倒しし、24年12月10日に竣 ある。大きな可能性を秘めたる が期待されている。一方で、 通のボトルネックとなっていた 工式を行うことができた。3橋 (退避勧告)に引き上げられ、 南スーダンでは「MADE 現場全体が一丸となって取り JAPAN」のインフラ

日刊建設工業新聞