

課題乗り越え高品質で引き渡し



ミャンマーの中央平原を縦断するヤンゴン〜マンダレー線は全長約620キロの鉄道関連施設・設備が老朽の鉄道で英国植民地時代に

建設された。だが維持管理が不十分であることから、鉄道関連施設・設備が老朽度低下や遅延、脱線事故などが生じており、安全かつ安定した列車運行が難しい状況となっていた。
ヤンゴン・マンダレー鉄道整備事業は日本の支援の下、既存鉄道路線の老朽化した施設・設

ミャンマーの中央平原を横断するヤンゴン・マンダレー鉄道

ヤンゴン・マンダレー鉄道整備事業 フェーズ1 C P 101工区(パズン ダウン〜バゴ)の内、土工工事 (ミャンマー)

備の改修、新規車両の調達を実施。鉄道輸送能力の増強を図り、同国の経済発展に寄与するものとして行われた。

ミャンマー最大の都市ヤンゴン側から約260キロを「Phase 1」とし、それを3工区に分割した。ヤンゴン側に最も近い「C P 101工区」(約71キロ)のうち、土工工事をフジタが担当した。

発注者はミャンマー国営鉄道。オリエンタルコンサルタンツグローバル・日本コンサルタンツ・パシフィックコンサルタンツ・トニーニチコンサルタンツ・日本工営が設計を手掛けた。工期は2019年6月〜24年11月。
工事内容は軌道工事、土工、橋梁、駅工事など。既設軌道撤去(16万140

トウチヤンガレイ駅。プラットフォームとシングルキャabinを整備



だ。工事は準備段階から課題が多く発生した。ミャンマー国内では大規模な整備を行える軌道工事専用の機械などの手配が難しく、日本をはじめ海外から輸入しなければいけなかった。また軌道改修の実作業は現在の鉄道運行を継続しながらの営業線近接作業となり、保線部門と細部まで調整が必要となった。

さらに工事期間中、新型コロナウイルスの流行やミャンマー国内の非常事態宣言の影響などで工事中断や行動制限が発生した。このように大きな制約や課題を解決しながら、地域に望まれる鉄道の開通という使命を全う。高い品質を提供し、24年に無事引き渡すことができた。

