

鉄道輸送の安全性・快適性向上

ヤンゴン・マンダレー線 道路線だが、列車速度の低
は、同国最大の商業都市ヤ 下・遅延や脱線事故が多発。
ンゴンと首都ネピドー、第 安全性や輸送サービスの低
2の商業都市マンダレーを 下が課題になっていた。
結ぶ。ミャンマーの重要鉄 今回のプロジェクトで



バゴー駅を終点方（マンダレー方）から臨む全景

は、老朽化した
設備や橋梁、ボ
ックスカルバー
トなどを改修し
た。レールの規
格も英国規格か
らJIS規格に
交換。レールの
継ぎ目を溶接
し、継ぎ目をな
くし長尺化して
乗り心地の向上
や速度の安定を
図る「ロングレ
ール化」も実施
した。
鉄建建設・り
んかい日産建設
(現RN建設)
JVが改修工事を

ヤンゴン・マンダレー鉄道整備事業 フェーズ1CP102

(ミャンマー)

手掛けたのは、ミャンマー
中央南部のバゴー管区に位
置する「CP102工区」。
同国の運輸通信省と国鉄が
事業主体になり、設計も日
本企業体のオリエンタルコ
ンサルタンツグループ・パシ
フィックコンサルタンツ・パシ
トーニチコンサルタント・
日本工営JVが担当した。実
績期間は2018年10月～
24年7月。
約80キロにわたる区間で構
造物の新設や軌道・信号設
備の改修を実施した。旅客
列車の最高運行速度が時速
100キロに設定され、30
0キロ超離れたヤンゴン・ネ
ピドーを約5・5時間で行
き来できる営業運転が可能
になった。従来は15時間程
度だったヤンゴン・マンダ
レーも8時間以内に短縮す
る目標だ。

116B橋梁の全景



主な工事概要は、▽軌道
工事（既設レール撤去17
3キロ、レール新設162キロ、
分岐器設置117基）▽土
工事（既設路版撤去44・6
万立方メートル、路盤工17万立方
メートル、盛り土15・2万立方メ
ートルの面保護工3・5万立方
メートル）▽橋梁工事（コンクリ
ート桁橋3橋へ5スパン1
30メートル、3スパン60メートル、3
スパン90メートル、鋼橋1橋
事完成にたどりついた。

へトラス橋58メートル×2
スパン、ボックス
カルバート60カ所）
▽駅舎工事（既設プ
ラットフォーム56
63平方メートル、プラッ
トフォーム新設1万
6269平方メートル）▽
建築工事（新設信号
制御室（電子連動用
2駅）、新設継電
連動信号室8駅▽一
般土木工事（踏切39
カ所、距離標製作・
設置819カ所）▽
信号工事（駅構内信
号システム一式（電

