

# 建設会社における開発協力への貢献

——大成建設の取り組みと「質の高いインフラ」の海外展開に向けて

開発協力推進委員会政策部長／大成建設取締役専務執行役員土木営業本部長

木村 普

きむら ひろし



昨今の国際社会を取り巻く状況を見渡すと、経済格差に加え、地政学的リスクの高まり、気候変動、感染症、人道上の問題など、様々な課題が複雑に絡み合っている。そのような背景のもと、2023年6月に改定された「開発協力大綱」では、わが国の開発協力が果たす役割は格別の重要性を有するとされており、国際社会の一員である企業としても、わが国政府と密に連携しながら開発協力に貢献し、社会課題の解決を目指すことが求められている。

本稿では、当社が参画した開発協力の一部を紹介したうえで、日本の建設会社として開発協力に取り組む意義について述べたい。

## 大成建設の開発協力への貢献

当社と政府開発援助(ODA)の歴史は長く、チラタ水力発電所(インドネシア、1988年完成)を皮切りに、東南アジア、南アジア、中東、アフリカなどで多数のODA案件を施工してきた。

### バンコク産業環状道路

プミポン橋1、2(タイ、2006年完成)

バンコク首都圏を流れるチャオプラヤ川には、既存のラマ9世橋から下流に横断橋梁がなく、兩岸を結ぶ交通はフェリーだけで、交通渋滞のため物流の運搬効率が低下していた。そこでわが国は、有償資金協力を通じた横断橋の建設や旧線路敷道路であるバンコク外郭環状道路につながる道路の整備等に取り組み、そのうち2カ所の斜張橋を含む橋梁を当社が施工した。このプロジェクトは2006年に竣工し、タイの第9代国王の名が冠されるところにも、交通渋滞の解消、物流効率性の向上、道路ネットワークの構築に寄与した。

### 東西道路改修事業 国道70号線

(パキスタン、2019年完成)

パキスタンの山岳地帯における数少ない幹線道路である国道70号線は、国土の東西をつなぐ基幹ルートであるものの、つづら折りの隘路が続き、落石や土砂崩れが多発して交通

の支障となっていた。わが国の有償資金協力で改修を実施し、当社は高低差600メートルの山間部で、全長11.5キロの道路の整備を行った。急峻な隘路では、既存道路と並行する「鋼製床版拡幅橋梁」を採用するなどして、一般車両の通行を妨げずに施工した。また、落石防護壁を構築して自然災害に対する強靱化に貢献するとともに、最小半径30メートルの4径間連続鋼箱桁橋梁をはじめ11の橋梁を整備し、輸送力強化を実現した。これにより、第5回JAPANコンストラクション国際賞(建設プロジェクト部門)最優秀賞を受賞した。

### ボルグ・エル・アラブ国際空港拡張

(エジプト、現在施工中)

エジプト第二の都市アレクサンドリアの近郊に位置する同空港は、需要超過によりサービズレベルの低下や運用の制約が生じており、旅客対応能力の強化が喫緊の課題であった。そこでわが国は、有償資金協力を通じ、同国の主要な外貨獲得源である観光業の発展や海

(注1)斜張橋：塔から斜めに張り渡したケーブルにより主桁を吊り支える構造の橋梁

(注2)鋼製床版拡幅橋梁：既存の床版(荷重を支える床面)に鋼製の床版を連結して拡幅する橋梁。盛土による道路拡幅ができない箇所に適用

(注3)4径間連続鋼箱桁橋梁：一つの連続した箱型の鋼製で、四つの径間(橋脚と橋脚の間)を渡す橋梁。半径が小さい曲線部に適用



バンコク産業環状道路 プミポン橋1、2  
(タイ)



国道70号線  
(パキスタン)



ボルグ・エル・アラブ国際空港 (完成予想図)  
(エジプト)

外へ働きに出る労働者を支える航空需要への対応に協力すべく、新しい旅客ターミナルの建設や、周辺関連設備の拡張・整備を支援している。当社は、ターミナルビルとエプロンの新設等を鋭意施工している。完成の暁には、国際輸送における利便性と安全性の向上に加え、同空港が位置するナイルデルタ地域の振興にも寄与するものと考えている。

### 日本の建設会社として

建設業の特徴は、「労働集約型」「一品受注生産」「現地屋外生産」であるといわれる。製造業のように工場などの固定的な生産設備は持たず、プロジェクトが立ち上げれば現地に仮設の事業所を設け、労働力や建設資材も現地で調達し、工事完了とともに解散するため、元来はドメスティックな産業である。そのため、現地の法制度や調達網に精通しているローカル企業や、安価で豊富な労働力を得

られる新興国企業の方が優位に立ちやすい。そのような中で、日本の建設会社が海外に進出し、開発協力案件に取り組み意義とは何であらうか。

右で紹介したような大規模なインフラ整備においては、巨額の建設資金と長い工期を要するほか、完成後の供用期間も長期にわたる。経済、社会、環境等へのインパクトが極めて大きいことから、相手国の持続可能な成長に貢献するためには、「質の高いインフラ」であることが必須である。すなわち、品質・コスト・工期・安全・環境配慮等へのコミットメントはもちろんのこと、そのインフラのライフサイクル全体の経済性や、自然災害等に対する強靱性、人材育成等を含めた、多面的な要素が重要となる。

これらはまさに、わが国の建設会社が強みとするところであり、各社が武器とする総合的な技術力を発揮しながら開発協力に取り組

むことで、相手国の真に持続可能な成長、ひいてはわが国のプレゼンス向上に貢献することができるとができる。

### これからの開発協力のニーズ

昨今、開発協力の相手国においても、経済・社会の発展のみならず、社会的課題への対応の必要性が高まっている。それに伴い、建設会社に対しては、多様なニーズが登場してきている。

建設会社は「請負業」であり、従来は「言われたものを作って終わり」という売り切り型のビジネスモデルの側面が強かった。しかし今後は、提案や計画といった案件の川上段階から、O&M<sup>(注4)</sup>、あるいは老朽化対策までを含めた、インフラのライフサイクル全体にわたる継続的な関与が求められるようになる。

加えて、相手国におけるDX・GXの実現に向けて、スマートシティや、各種デジタル技術を活用したメンテナンス、ZEB<sup>(注5)</sup>をはじめとした省エネ・脱炭素技術に関するニーズも高まりつつある。

これらの多様なニーズに対して、日本の建設会社を持つ総合的な技術力を活かす余地は大きくあると考える。相手国の社会課題の解決に資する「質の高いインフラ」の展開を通じて、開発協力を貢献していく所存である。

また私は、2023年4月に開発協力推進委員会の政策部会長を拝命した。わが国のインフラシステムの海外展開の推進に産業界の立場から貢献すべく、微力ながら尽力する所存である。

(注4) O&M: Operation & Maintenance(運用・維持管理)

(注5) ZEB: net Zero Energy Building(年間の一次エネルギー消費量の収支をゼロとすることを目指した建築物)