

カンボジア国道5号線は、首都プノンペンとタイ国境を結ぶ全長約365キロメートルの主要道路で、アジアハイウェイ1号線および南部経済回廊の一部を構成する。しかし、長年の簡易舗装による補修で損傷が目立ち、交通の利便性や安全性の向上が急務となっていた。

本プロジェクト（コントラクトパッケージ3-CP3）は、鉄建建設と愛亀による共同企業体が受注し、延長44・1キロメートルの道路を2車線から4車線に拡張し、アスファルト舗装化するもの。橋梁15基の架け替え、排水設備の整備、街路灯や標識の設置を通じて、地域交通全体の改善を図った。

着工後、最初の課題は道路拡張に必要な沿道の樹木伐採。幹

海外建設協会

プロジェクト便り

◆カンボジア

国道5号線改修プロジェクト

鉄建建設

品質と安全追求し地域発展に貢献

の直径が1メートルを超える樹木もあり、倒木の際の安全確保が重要となった。日本の長野県からきこり匠を招聘（しよつへい）し、カンボジア語のマニュアルを作

成。さらに、スウェーデン製の安全装備を調達し、現地作業員への教育を実施した。これらの取り組みにより、約8000本の樹木を計画的に伐採し、道路整備の基盤を整えた。

舗装工事では、日本人技術者を舗装現場とアスファルトプラントそれぞれに配置。現場では作業員に付きっきりで根気強く指導を行い、オペレーターの育成や舗装の高さ管理の精度向上に取り組んだ。アスファルトプラントでの高品質なアスファルト合材の製造にも注力し、現場への安定供給を確保した。

きこり匠によるトレーニング



フィニッシャーの速度管理、合材の均一供給、転圧のタイミングなど、舗装全工程で高品質を維持するための技術指導を徹底した。アスファルトフィニッシャーが一定の速度で進むよう

調整し、表面の均一性を確保。さらに、ローラー作業では跡が残らないよう注意しながら、転圧の重機編成の効率化を図った。一連の取り組みで舗装密度は日本基準以上を達成し、耐久性の高い路面を実現した。従来、舗装厚さや高さの管理

舗装工事での高さ管理状況



現地作業員への教育・指導徹底

は作業員の経験に頼る部分が多く、仕上がりの不均一が課題だった。そのため、センサーロープを導入して施工中の高さをリアルタイムで容易に管理。施工開始前にはアスファルトフィニッシャーの基準位置を測定し、精密な高さ管理を徹底したことなどにより、作業員の経験値や技術に左右されず、計画通りの平たん性、勾配を確保した。

交通事故が多発していた国道5号線での安全教育は最重要課題の一つ。特に一般交通と隣り合わせで施工が行われる環境では、第三者災害の防止に重点を置く必要があった。道路工事の特性上、多数のガンブトラックが土工事のために往来する中、沿道には学校が点在しており、工事車両による事故防止と安全意識向上が極めて重要だった。

これらの課題に対応するため、さまざまな取り組みを実施した。ガンブトラックドライバーを対象に、法定速度や安全運転の重要性を強調した月例教育を実施。GPS（衛星利用測位

システム）を用いて運転状況を監視し、模範的な運転をしたドライバーを表彰する取り組みは、現場全体の安全意識向上に大きく寄与した。

工事完了後、余剰となったコンクリートバリケードを沿線の学校に寄付し、通学路の安全性向上に役立てられた。施工中は交通整理員を配置し、子どもたちが安全に登下校できる環境を整えた。

日本人技術者による指導で現地作業員らは技術を習得し、今後は自ら道路のメンテナンスを担えるようになるを期待している。このプロジェクトで培った経験は、当社が取り組む将来の道路改修事業で、品質と安全の両立を実現するための貴重な指針となった。

これからも地域社会の発展に力を尽くし、持続可能な社会の実現に向けて努力を続けていく。

（土木本部・建築本部海外事業推進室土木営業部長・本島浩孝）

