

大林組のカンボジアにおける政府開発援助（ODA）事業への参画は、1992年のチュルイ・チョンバー橋（通称、日本橋）復旧工事から始まった。日本橋は首都プノンペンとカンボジアの北東部を結ぶ交通の要衝に位置し、60年代に日本の資金を一部活用して建設されたが、72年に内戦で爆破され、中央3径間が落橋して通行不能となっていた。

この復旧工事は両国間の友好の証として広く国民から支持され、カンボジア復興支援の象徴的な工事となった。その後、落橋を免れた部分の経年劣化や車両荷重の増加もあり、日本橋の大規模改修工事が計画され、再度当社が担当することとなった。2017年に着工し、19年に工期を2・5カ月前倒しして開通。その他にも、国道6・7号線改修工事（1999年竣工、

海外建設協会

プロジェクト便り

◆カンボジア

国道5号線改修事業

大林組

経験生かし当初工期を厳守

延長73キロ）や国道1号線改修工事（2009年竣工、延長43キロ）などに当社は携わってきた。直近では国道5号線改修工事



4車線化された国道5号線

に組み組んだ。当工事はJICAの有償資金援助でプノンペンからタイ国境のポイペトまで総延長366キロを2車線から4車線化するもので、北区間（2工区）↓南区間（3工区）↓中央区間（3工区）↓北区間延伸（1工区）の順に発注。当社は中央区間のパッケージ2（橋梁8基を含むプルサット州からバツタンバン州にまたがる延長47キロ、工期42カ月）を受注し、19年4月に着工した。

北、南区間で失注が続いたものの、中央区間を受注できたことで、同国での橋梁および主要幹線道路の改修工事の経験が生かせ、かつ事業継続のためにも重要な案件と考えていた。

本工事での課題や直面した問題について、参考までにいくつか共有したい。

① “ながもの” 工事の工程・品質管理 47キロに及ぶ工事区間、そこから30キロ離れた土取場や65キロ離れた碎石場も対象範囲であった。役割を明確にし、

優秀なスタッフ・地元業者で挑戦



日々の管理と問題があった時の迅速な対応を実直に繰り返した。

②時間を要した承認事項 例として、マスターリストの承認に提出から6カ月、免税許可（VATなど）の承認に提出から1年8カ月を要した。また、さまざまな要因があるが、毎月の取り下げプロセスにも遅れが継続的に生じた。工事を遂行する上で根幹となる物資の調達や

改修後の日本橋⑥と中国企業が建設した橋



爆破で落橋した日本橋

キャッシュフローに影響が出たため、これらの対応には非常に苦慮した。

③土取場の確保 土質調査、地主とのネゴ、発注者および関係省庁の承認、不発弾探査、アークセス道路の整備など、使用開始までに多くのプロセスを要するが、路体・路床の盛土工事に遅れは許されない。初期の乾期に完了すべく、計61鈔を使用し必要数量約120万立方メートルの盛土材を確保した。

④サブコンの選定 地元業者のみを使用し、工種によっては複数社に分割して契約を行った。しかしながら、計画工程を守れない業者が出たため、契約

範囲の変更、新規業者の招集、直庸班の組成、路盤混合やアスファルトプラントの増設など、有効な対策を早急に講じた。

⑤洪水被害とコロナ禍 着工から約1年半後に発生した洪水により、施工エリアの冠水やプノンペンおよび北部からの材料運搬が閉ざされた。約2カ月の遅延が発生し、工程回復のためにリソースの増強が必要であった。また、コロナの感染拡大で一部の作業班を隔離させたり、コンテナ船の輸送費高騰による資材輸入コストに大きな影響があった。

幾多の問題はあったが、結果として、全9工区（そのうち、6工区を日系業者、3工区を韓国とベトナム業者が担当）の中で、当社工区のみが工期延長を必要とせず、22年9月に当初の約定工期内での引き渡しを達成した。現在、カンボジアでの当社土木案件は途切れているが、優秀なスタッフや十分な施工能力を有する地元業者もおり、同国案件に再度取り組みたいと考えている。

（アジア支店チャンギ空港工事事務所工事長・灰井宏平）

