

国道5号線改修事業（スレアマムーバタンバン間及びシソポンーポイペト間）コントラクトパッケージ2：  
既設国道5号線改修プルサットープレイスベイ間（カンボジア）



竣工後のNo.59橋梁

## 大林組

カンボジアの首都プノンペンと隣国タイを結ぶ国道5号線は、ASEAN（東南アジア諸国連合）を道路でつなぐ経済の大動脈「南部経済回廊」の一部でもあり、カンボジアの経済発展に不可欠な存在だ。ただ、近年大型車の通行が急増し、その改修が課題となっている。国際協力機構（JICA）の有償資金援助で進められている国道5号線の改修工事のうち、大林組はプルサットープレイスベイ間の47kmの施工を担当した。洪水被害やコロナ禍を乗り越えて、工期末の1カ月前に開通させ、物流機能の向上や移動時間の短縮に貢献した。

# 工程管理を徹底、リスク回避

## 工期を1カ月前倒し開通



施工を進める上で課題となったのは工程管理だった。長距離にわたる施工区間や、雨期と乾期に分かれる熱帯モンスーン気候、盛土材（土取り場）の確保、設計上の問題、現地業者の技術レベルに加え、2020年10月に発生した洪水被害からの復旧やコロナ禍でのリソース確保など複数の要因・課題が絡み合っていた。

大林組は18年の入札時から綿密な調査・計画を進めた。路床土取り場の必要量確保と運搬計画を立て、着工後の土工事を迅速に開始。また、不発弾探査に要する日程も考慮に入れて工程を管理した。最も重要となる土工事（路体・路床）は、1割の品質欠陥でさえ遅延につながることから、路体の基盤確認や必要な箇所の置換工、盛土材の厳選など品質の管理を徹底した。

施工管理の体制面では、道路工事の経験が豊富な日本人技術者を常に配置した。日々の施工手順を確認し、カンボジア人技術者が日本人技術者と同じ目線で現場を見て、品質・工程管理、安全管理を実践できるように、PDCA（計画・実行・評価・改善）サイクルを

既設橋の拡幅工事では、協議を経てボックスカルバートに構造を変更することで、技術的な課題をクリアした。ボックス施工では土工事を優先させ、雨前に水没想定箇所を先行施工し、工程遅延を回避した。

施工そのものの課題だけでなく、交通事故が多いというカントリーリスクにも直面した。「事故を起さない、事故は防げる」と

構築した。特に8橋梁の早期完了、施工効率が低下する4カ所のアーバンエリア（計5・2km）の施工、58カ所の横断排水溝の先行施工に重点を置いて管理した。

土工事開始後1年が経過した時点で、土工事の下請け企業2社のうち1社が工程から3カ月遅延したため、双方合意のもと6km区間を直備体制での施工に切り替えた。現場管理の負担・コストは増加したものの、遅延を最小限に抑えることができ、次工程の路盤工・アスファルト舗装工につながる

都市部の完成状況

都市部の完成状況



都市部の完成状況

- 概要
- △実施者＝大林組
  - △実施国＝カンボジア王国
  - △実施都市＝プルサット州、バタンバン州
  - △プロジェクト関係者＝カンボジア王国公共事業運輸省（発注者）、片平エンジニアリング・インターナショナル、オリエンタルコンサルタンツグローバル、クメールコンサルタンタートエンジニアリング共同企業体（設計者）、国際協力機構（資金協力）
  - △実施期間＝2019年4月～22年9月

