

今年、パリ和平協定から30年の節目を迎えたカンボジアは農業を中心とした従来の産業に加え、縫製工業や観光など新たな産業の成長が経済をけん引してきた。日本も政府開発援助（ODA）でカンボジアの発展に貢献してきた。

2016年に同国へ進出した

当社最初のプロジェクト「国道5号線北工区CP1」が足掛け5年の工期を終え、21年9月に竣工を迎えた。国道5号線は首都プノンペンから北西部のタイ国境につながる365キロの主要幹線道路。東南アジア南部経済回廊の一部として、メコン地域の経済発展を支える産業大動脈としての機能が期待されている。

内戦終結直後のDBSST（簡易舗装）によるハーリ工事を最後に、本格的な整備が長期間行われないまま取り残された。同国の物流で大きな問題だった道路事情を改善するため、国際協力機構（JICA）は国道5号線整備の調査を11年11月から実現し工期内に完成させた。拡幅区間の施工は、既存交通を確保しながら施工するため、交通安全対策が重要だった。工事箇所の明示や適切な安全看板の設置に加え、夜間に通行する車

工夫凝らし安全・快適な道路創出

鉄建設

16年12月に当社が受注したCP1プロジェクトは工事延長46キロのうち、市街地を迂回（うかき）する23キロのバイパスを新設し、残る23キロの既存道路を2車線から4車線に拡幅した。

国道5号線北工区CP1



バイパス区間は国内最大の水構造。雨期に周囲が水没するため、現地盤より3倍程度高くなめ、現地盤より3倍程度高くなるよう計画されている。農業排水を目的として300～500mごとに横断排水を設置。工事箇所では良質な盛土材を採取することが困難だため、約30キロ離れた山間部からCBR値20程度の良質土を運搬した。

バイパス区間に流れるサンカ川に架かる延長128mの

橋梁工事は、雨期期間に下部工が水没するため乾期の限られた期間内に施工する

ことが求められた。ここ数年異常気象で雨期の始まりや終わりが不定期になり、年ごとに違いが発生し予測が立たず苦労した。

下部工工事は重機の台数と人員を増やすことで2回の渴水期で施工を完了。上部工工事は送り出しガーダーの長尺化などで省力化を実現し工期内に完成させた。拡幅区間の施工は、既存交通を確保しながら施工するため、交通安全対策が重要だった。工事箇所の明示や適切な安全看板の設置に加え、夜間に通行する車

改修が完了した既存道路



帶地域特有の高温な環境、重過積載車両の通行を考慮した配合設計など課題はさまざまあつたが、限られた枠組みの中で工夫し解決するという、海外工事ならでは醍醐味（だいごみ）が経験できた。

安全で快適な道路が完成し、長年の懸案だった粉じんや道路の凸凹から解放された沿道住民の喜びは大きかった。工事に携わった技術者の一人として、5年弱にわたった努力と苦労が報われた瞬間だった。

当社が力を入れてきた人材育成も実を結びつつある。毎年カンボジア工科大学からインターン（就業体験）の学生を受け入れるとともに、現地事務所での雇用や日本への社内留学を実施してきた。カンボジアの平均年齢は27歳と若い。日本とのつながりが深い建設技術者が国内外で活躍することを願っている。現在当社は東南アジア、南アジア4カ国で事業を展開している。カンボジアだけではなく途上国での高品質なインフラ整備、人材育成や技術移転を通じ、今後も持続可能な社会の実現に貢献したい。

海外建設協会

プロジェクト便り

◆カンボジア

バイパスの完成状況

現地の人材育成も積極支援

トなどを設置した。

作業員への安全教育では本社の担当者と連携し、作業手順をビジュアル化した紙芝居を作成するなど、現地作業員が理解できるよう工夫した。特に安全作業では日々のルーティンが重要なため、進歩（しんちょく）に合わせた指示や確認、改善の繰り返しを徹底した。

アスファルト舗装はプラント建設から配合設計、施工まで、日本人技術者が中心になって現地技術者を指導・教育した。熱

タンバン作業所所長・元山彰）