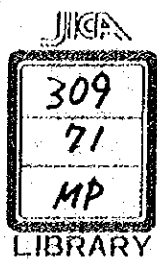


レバノン国都市交通
調査報告書

1966年6月

レバノン都市交通調査団
海外技術協力事業団



国際協力事業団	
受入 月日 84. 7. -5	209 67
登録No. 08114	MP

308
7.4
L

目 次

I	調査の概要	1
II	レバノン国側関係者との会談内容	2
II-1	Mr, E, Chaya との会談	2
	Le Prersident du Conseil Executif des Grands Projets de la Ville de Beyrouth	
II-2	Mr, M, A, Itani との会談	3
	Chief of Road Department	
III	プロジェクトに関する情勢	4
III-1	トンネル計画	4
III-2	リンク・ロード計画	6
VI	現地調査日誌	7
付 録	1 ベイルート郊外道路地図	
	2 ベイルート市地図	
	3 リンク道路計画図	

JICA LIBRARY



1044365[4]

国際協力事業団	
受入 年月日 52. 4. 7	P. 308
登録No. 4700	74 1

I 調査の概要

1966年 アラブ連合共和国の要請により同国に派遣された都市交通計画調査団は同国における業務を終り、その帰途レバノンに立寄り1968年海外技術協力事業団により調査されたレバノン国トンネル建設計画および、1965年ベイルート市の委嘱によりパンフィックコンサルタンツ株式会社が調査したベイルート市リンクロード計画に関する最近の情勢判断のため調査を行なった。

調査団の編成は次の通りである。

団長	広瀬可一	首都高速道路公団計画部長
団員	斉藤暁太郎	建設省都市局建設専門官
〃	松村義弘	運輸省官房都市交通課
〃	木村博	海外技術協力事業団開発調査部

II レバノン国側関係者との会談内容

II-1 Mr. Chaya との会談

日 時：6月9日 12.30-13.30

場 所：Le President du Conseil Executif des Grands Projects de
la Ville de Beyrouth の事務室

出席者：

日 本 側 都市交通調査団 4名

三菱商事ベイрут駐在員相馬氏

Pacific Consultant Co, Mr, Albert N, Sader

レバノン側 President of C.E.G.P. Mr, Elie Chya

Chaya 氏の発言要旨

1. C.E.G.P は事業実施機関で、計画立案機関ではないので、Link Road のような計画に直接関係していない。
Link Road の計画の内容、財政計画について日本側と打合する立場でない。
しかし、本計画については既に目を通して、President of Conseil Municipal of Beyrouth City の Mr, Amin Beyham に回覧してある。
2. 個人的見解を述べれば、Link Road の優先順位は低い。たとえ延べ払等を提案しても目下の処実現の見込はない。しかし日本側が全建設費を出して建設し、その費用回収のため Toll System をとることは研究に値する。
3. 大統領技術顧問 Fouad Bizri 氏に会えば、レバノン政府の諸計画とその優先順位を知ることができる。
4. ベイрут市内の計画立案は Mr, Beyham が担当しており、Mr, Bizri に会った後 Mr, Beyham に会ってほしい。
5. 個人的見解を更に述べれば、ベイрут市では南部地区排水計画の優先度が高く、Link Road より海岸道路を漸次拡幅する計画の方が実現の可能性がある。

II-2 Mr. Itani との会談

日時：6月10日 11.00-13.30

場所：公共事業省 Chief of Road Department の事務室

出席者：

日本側 都市交通調査団 4名

大使館 新藤書記官

レバノン側 Mr. Mohamed Aly Itani, Chief of Road Department
Ministry of Public Works

Itani 氏の発言要旨

1. トンネル計画について責任ある発言をする立場ではない。
2. Damascus 道路の交通量は順調に増加しているが、Truck の増加は推定よりはるかに下廻っている。
3. トンネルを有料制にすることはレバノン政府部内に反対はないと思われるが、新しいアイデアで前例がないので啓蒙に時間を要する。
4. 国道の改良予算は年間 1,200 万 L, L. 以上であるが、重点は海岸沿いの国道を Divided 4 Lane Highway にすることで、Damascus 道路の拡幅には予算割当が極めて少ない。
5. 1964 年提出された「トンネル建設計画調査報告書」については ASSHO (American Association of State Highway Officials) 1962 年刊行「Road User Benefit Analysis for Highway Improvements」を参考にして検討しているが、Table-3 Running Speed 50 Km/hr における Passenger Car の Total Costs は稍過大、又 Table-4 の Road User Costs in Accordance With General Condition 及び Table-5 の Road User Loses Under the Metrological Condition も稍々過大に算定されていると思われるので検討して欲しい。

Ⅲ プロジェクトに関する情勢

Ⅲ-1 トンネル計画

1. 1966年4月10日 内閣が更迭し、Karame Yafi氏が首相に就任、公共事業大臣はJumblatt氏(急進社会党)で従前より多少政治情勢の変化があった。特にプロジェクトについて数年間担当していた元公共事業大臣Gemayel氏は内務大臣にかわり、先President of C.E.G.PのGeorges Naccache氏は駐仏大使に転出が傳えられるなど担当者の更迭が甚だしい。
2. 1968年トンネル建設計画調査団の出発に至る経緯について再調の必要がある。
3. トンネルの効用は冬季の交通確保にあるから、厳寒期の現地調査が必要である。
4. Damascus道路の交通量は漸増しているが、観光的交通が多いからトンネル・ルートを避ける可能性があり、定期バスも別荘、ホテルの多い谷間のトンネル・ルートを通つては中間の利用客を吸収し得ないことが予想される。
5. トンネルの機械化施工は近年著しく進んだが、鉄道トンネルに比べて換気施設が必要な長大道路トンネルは機械化施工の利点が稍劣ること、およびアクセスロードの建設にトンネルの機械化施工が左右されること等により報告書にある工期および工費が機械化施工により大幅に低減するという見解に早急に賛成し難い。
6. アクセスロードの建設費、工期、およびその効用等に関する調査が著しく不足している。特にその沿道地域の積極的な土地利用を研究しなければトンネル建設計画は成立しないと考えられる。
7. Itani氏が指摘しているようにDamascus道路の利用車の便益計算域は冬季の経済損失が過大になつていないか今一度技術的検討を要する。
8. 現地踏査の結果Bhandun(海拔1,100m) - Sofar(海拔1,800m) - Hammana(海拔1,150m)の間に建築が増加していて、この間はトンネルおよびそのアクセスロードの便益を受けない住宅地域である。
逆にこれらの地域の交通緩和に役立たない。山麓部Beirut - Aley(海拔850m)の間は商店街化している部分が多くなつているので、山麓部の

Damascus 道路の改良がのぞまれる。

III-2 リンク・ロード計画

1. ベイルートには生産工業が極めて少いから、都市交通の緩和をはかる公共事業を施行しても、それによつて国民所得の増大を招き、従つて租税の自然増収を見込めるといふ事態を期待することはむづかしい。都市交通緩和の対策を講じて建設費の投資に対して租税収入による償還を過度に期待することは困難であらう。
2. 観光都市では有料道路制度が成果をあげている例が多いが、ベイルートのよきな観光都市では有料道路制度を加味することを研究する必要がある。
3. ベイルート市にあるデラックスホテルは外国資本系のものが多いが、リンクロード沿道にあるHotel Phénicia, Hotel Saint George はレバノン土着資本系であり、その他Hotel Palm Beach, Hotel Excelsior および近年新築されたOffice Building 等のオーナーがリンクロードの計画を知り、その実現より現在の海岸道路の拡幅改修を希望しているとみられる情勢がある。観光都市の市政にはホテル業者の発言が大きいのが通例であるが、ベイルート市においても恐らくホテル業者および土地所有者等の意見がリンクロードの開発を妨げていると思われる。
4. 既提出のリンクロード計画は全長2500 mを全幅員40 m (車道6車線20 mの両側に遊歩道各10 m) に計画されている。この幅員構成は西端接続道路AVENUE de PARIS の幅員構成に準じたものと思われる。AVENUE de PARIS の米国大使館前附近の幅員は(海岸側遊歩道10 m + 車道3車線10 m + 中央線地帯約7 m + 車道3車線10 m + 山側歩道3 m) 全幅員40 mである。海岸側遊歩道には二列の植樹があるので高架橋上植樹不可能な所では幅員7 mで十分である。車道は両側共一車線は駐車に占められているので高架橋上では二車線づつで十分交通に支障がない筈である。従つて高架橋の幅員は(海岸側遊歩道7 m + 車道三車線7.50 m + 中央分離帯1 m + 車道三車線7.50 m + 山側遊歩道4 m) 全幅員27 m程度で交通上も支障がなく、観光都市として十分なブロムナードをそなえ得るものと考えられる。又リンクロード東部接岸部よりBYBLOS Building (東端終点部) に至る区間は港湾地区

で、倉庫、荷造工場、港湾労働者住宅、労働者集合所等の密集地域で遊歩に全く適しないから、車道のみ10mとすれば用地買収面積も半減し、構造上単脚とすることもできて工事費も低減する。

往復4車線でも歩行者が車道に出ないように歩車道境界にパラペットを設け、横断跨道設備を設ける等の配慮をすれば1日8万台の交通量を許容できる。レパノンの自動車保有量は約10万台であるからリンクロードの交通量は1日8万台以下で東西の交通緩和に十分役立つであろう。このように計画幅員を再検討することにより40000000 LL余に概算されている建設費は大幅に低減し、ベイルート市の経済力にふさわしい建設計画になるものと思われる。

5. ベイルート市ではリンクロード計画が不必要だとか、将来計画より削除するとかいうことは考えていないようで、現時点着工順位が低いことを指摘しているが、要するに建設費の規模と同市の経済力にバランスがとれていないことに難点があるものと思われる。今後さらに計画を検討して気長くRecommendationを続けることは必要であろう。

6. 滞在日数短きためAppointmentをとることができなかつたので、大使館新藤書記官にMr. Bayham およびMr. Bizriと意見交換を依頼した。

なおベイルート市における都市計画法令、建築関係法令 (Building Code) および土地収用法令(全部仏文)は予め入手されていたが新藤書記官の手元に保管されている。

Ⅳ 現 地 調 査 日 誌

6月 7日 (火)

16:40 調査団4名はME303にてベイルート国際空港に到着,
Hotel Strand に投宿。

19:00 在レバノン大使館, 新藤書記官およびMr. Itaniと会食。

6月 8日 (水)

10:00-12:00 在レバノン大使館において黒田大使を訪門,
意見交換。

12:00-14:00 在ベイルート日本側商社より従前の経緯につ
いて事情聴取。

17:00-19:00 リンクロード計画路線について現地踏査。

6月 9日 (木)

12:30-13:30 Mr. Chya と会談。

6月10日 (金)

10:00 黒田大使と意見交換

11:00-13:30 Mr. Itani と会談。

6月11日 (土)

広瀬団長, 松村団員は830車にてレバノン山脈横断, シリヤ, ダマスカス市に1130到着, 市内視察後, 1130同市発パーベルロック経由1830ベイルート着にてトンネル計画現場視察。

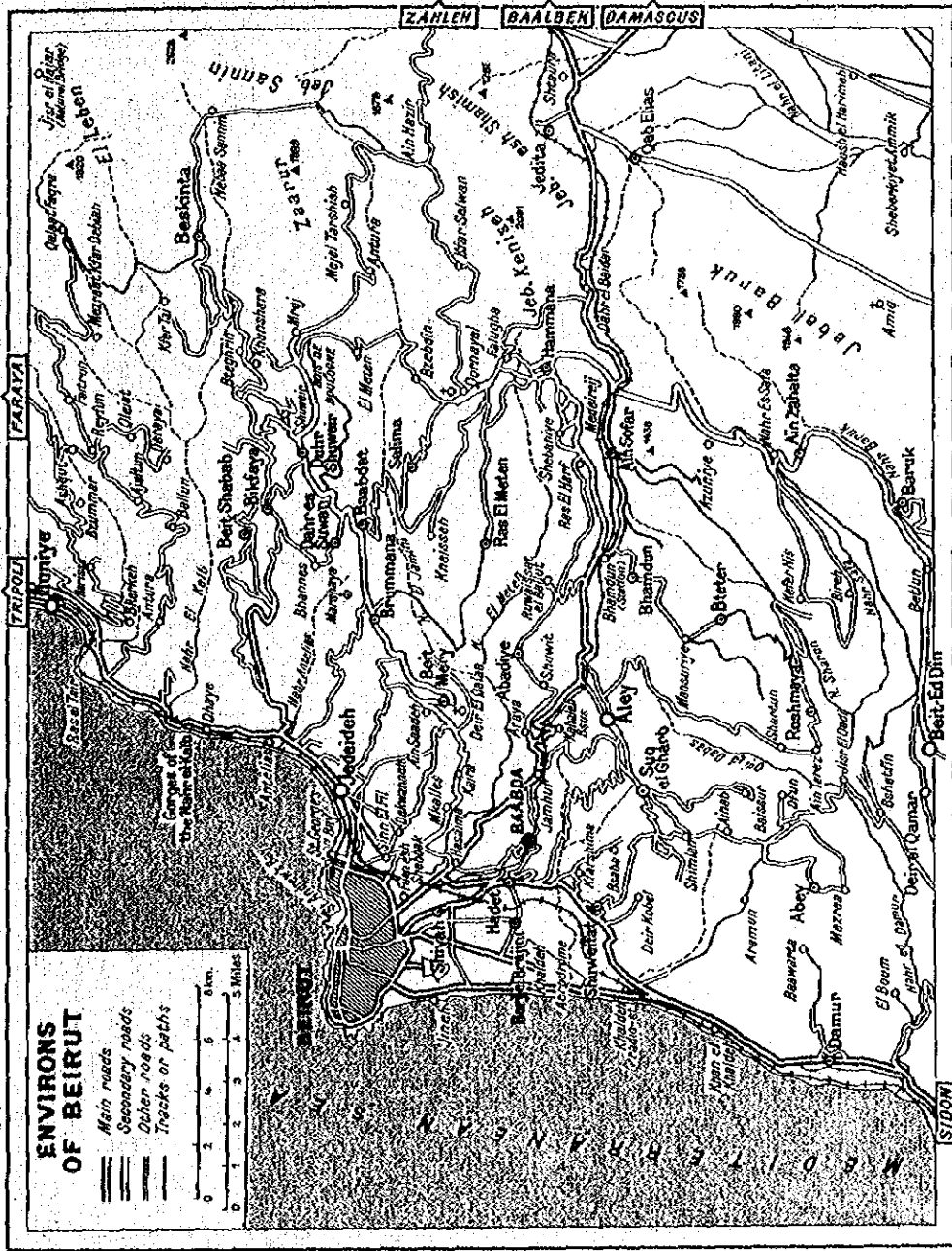
斉藤, 木村団員は午前中大使館にて打合後ME223にてベイルート発出国。

6月12日 (日)

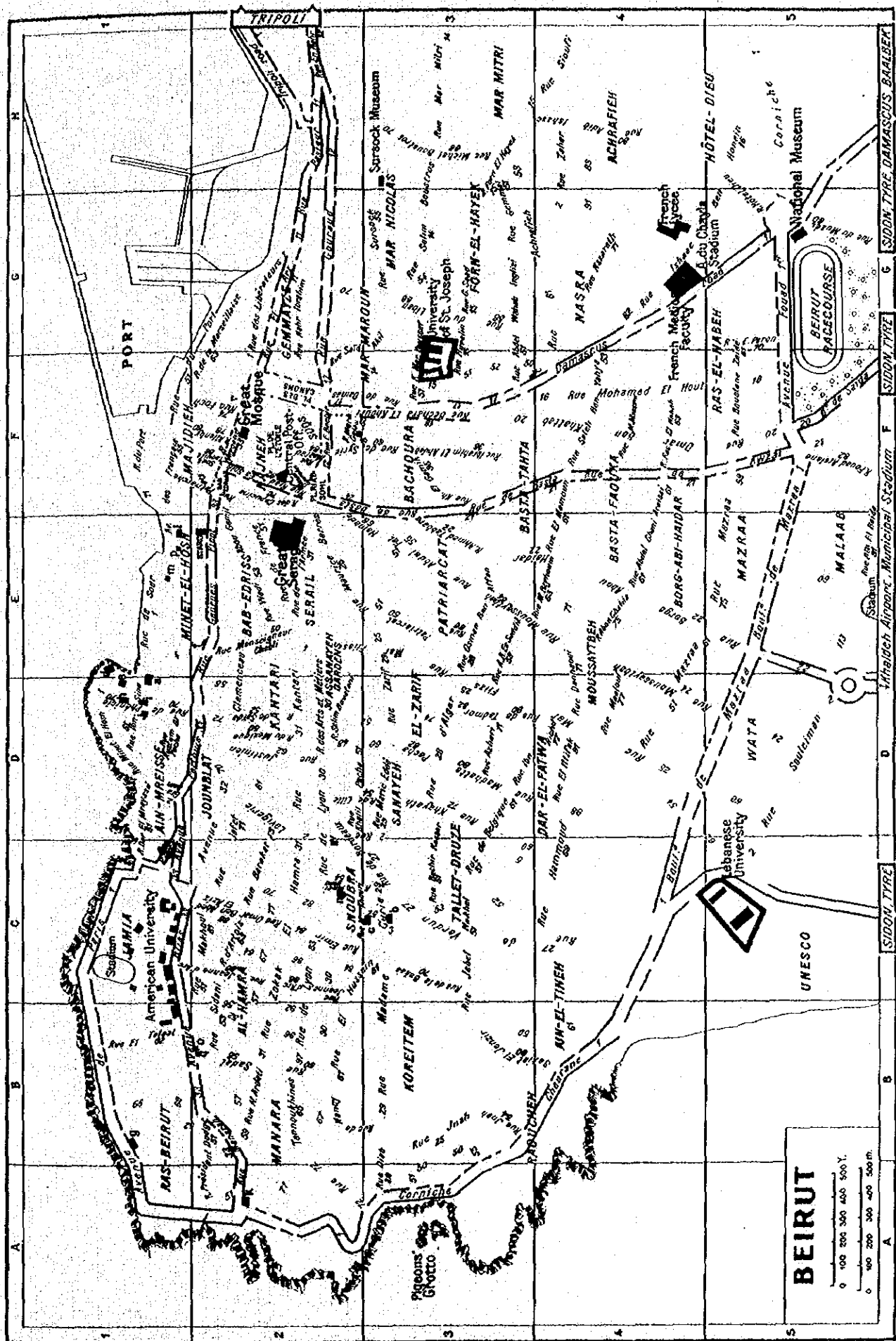
広瀬団長は910A2471にてベイルート発出国。

杉村団員は1655 PA2にてベイルート発出国。

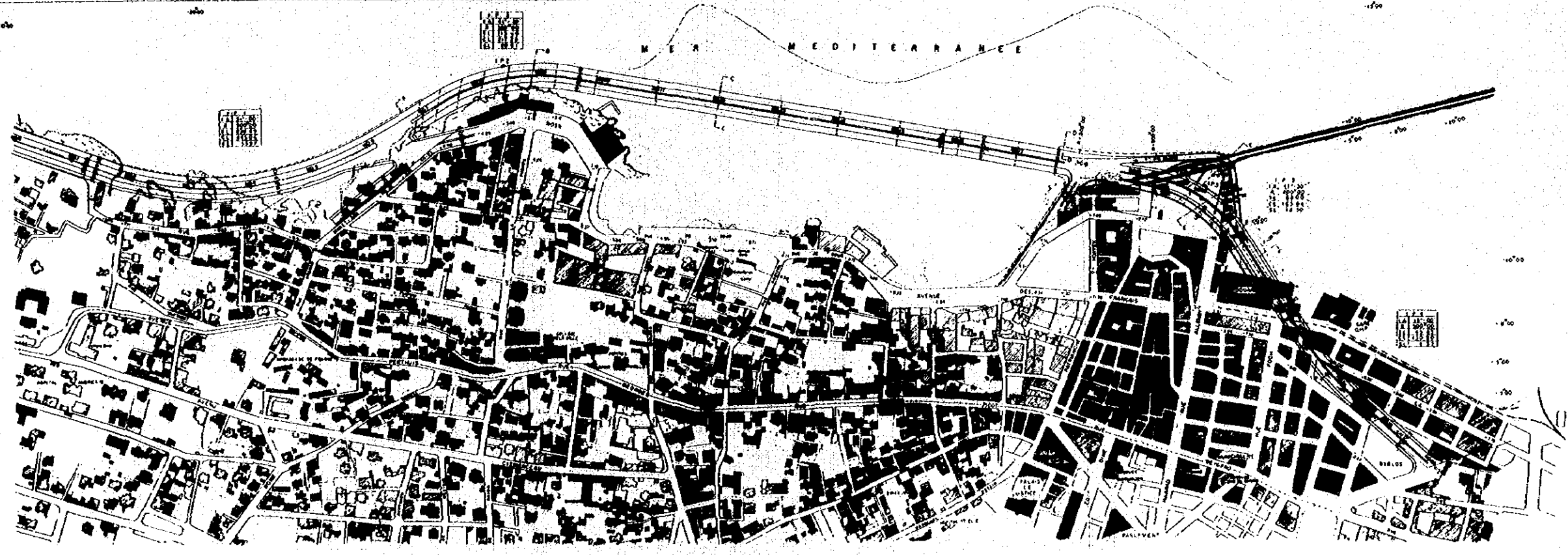
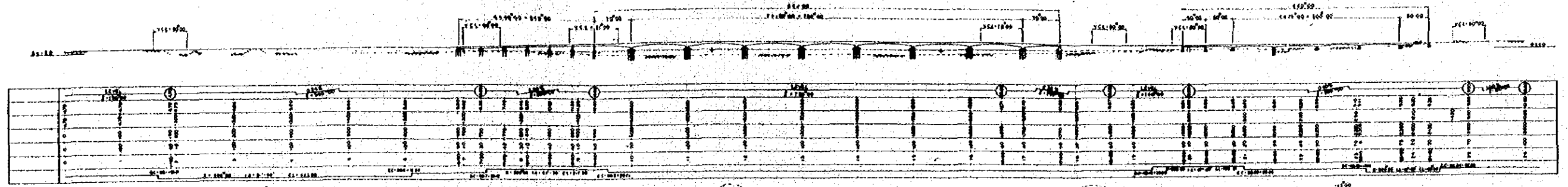
付録1 ベイルート郊外道路地図



付録 2 バイールート市地図



付録 3 リンク道路計画図



PROJET DE LIAISON ROUTIERE
 BEYROUTH - LIBAN
 Tracé définitif
 combiné
 Recupération et viaduc B.B.
 PACIFIC CONSULTANTS S.R.L.
 AVRIL 1964 PLAN N° 3

