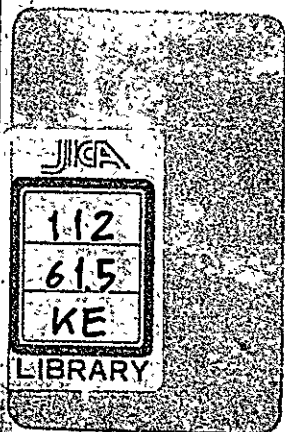


ノンカイ～ヴィエンチャン
架橋計画について

昭和43年10月

海外技術協力事業団
開発調査部



国際協力事業団	
受入 月日 84.3.22	112
登録No. 01806	61.5 KE

PE 219
72
K

1. 架橋計画の背景

ラオスは、その周囲をタイ、南北ベトナム等6ヶ国に囲まれた内陸国であるため、海港に恵まれず、対外貿易としては殆んどバンコック港～陸路～メコン渡河～ヴィエンチャンと云う輸送ルートを利用している。

然しながら、ラオスにとって唯一のこの重要な輸送ルートは渡河の際フェリーを利用しなければならない輸送上大きな障害を有している。現在メコン河にはヴィエンチャン下流約20 kmの地点で自動車フェリーが運航しているが、現在既に輸送限界に達しており、ノンカイ側では大型トラックが、しばしば乗船待ちで長蛇の列をなす現象がおきている。

従って、メコン河に橋梁を架設して、輸送の利便を計ることは急速に経済成長をなしつつあるタイ、ラオス両国にとって、必要不可欠のものとなつてきている。

JICA LIBRARY



1058635[2]

2. 計画のいきさつ

ノンカイ～ヴィエンチャン地域における架橋調査は、1956年タイ国政府の要請により、タイ国駐在のUSOM(United States Operations Mission)が現地踏査を行ったのがきっかけとなり、その後、タイ国鉄が既設線をラオス国内まで延長する目的で、この調査を引継ぎ、調査の結果架橋候補地点として3地点、即ち、1)現在自動車フェリーのあるノンカイ地点。2)ヴィエンチャン市の西部地点。3)バモン地点が選定された。

この過去の貴重な調査結果が、1965年8月ヴィエンチャンで開催されたメコン河下流域調査調整委員会(以下メコン委員会と云う)才29回会議で取上げられ、ラオス国政府から、メコン河下流域総合開発10ヶ年計画の中で非常に優先度の高いものとして採決されるよう提案があり更に1966年5月ヴィエンチャンで開催されたメコン委員会才3回舟航セミナーにおいてもこの3地点の架橋候補地に関する問題が取上げられ、更に検討することが決議された。その後1967年2月同じくヴィエンチャンで開催された才31回メコン委員会々議において、この架橋計画のFeasibility調査を優先的に計画に組入れ、これに対する友好諸国の援助が要請された。

この要請に答えて、1967年4月東京で開催された才32回メコン委員

会々議で日本政府は、この架橋計画についての Feasibility 調査を実施する用意のある旨の発言をした。これに対し、ラオス及びタイ両国のメコン委員会代表は、日本政府の申し出を受諾し、1967年4月14日調査運用計画書が、日本政府とメコン委員会の間で調印された。

日本政府は、その実施機関である海外技術協力事業団に調査業務を委託した。

3. 調査の目的

ノンカイ～ヴィエンチャン架橋計画に関する Feasibility 調査の目的は前記運用計画書に述べられており、その内容は下記の通りである。

- (1) 3 候補地点について、技術的、経済的に最も有効な架橋地点を選定する。
- (2) 架橋する場合、道路橋か鉄道併用橋か何れが有利であるか、その技術的、経済的評価を行う。
- (3) 架橋計画と共に Asian Highway A-12 ルートとの連絡及びタイ国鉄（既設）をヴィエンチャン迄延長することの技術的、経済的可能性について調査する。
- (4) 国際金融機関への借款申請用として受諾されるよう Feasibility 調査報告書を作成する。

4. 調査の内容

調査段階及びその内容については同じく運用計画書に述べられているが、その大要は下記の通りである。

- (1) 才1次調査 …… 所要期間約6ヶ月
 - a. 地形に関する概略調査
 - b. 水文調査、特に洪水と水位に関する研究
 - c. 経済調査、特に交通経済調査
 - d. 地質踏査及び土質概略調査
 - e. 上記各調査に基づく架橋候補地の優劣の比較検討並びに道路橋、鉄道併用橋の判断の資料を内容とする報告書の作成。

(2) 才 2 次調査 …… 所要期間約 1 2 ヶ月

才 1 次調査報告書に基づいて、メコン委員会が選定した工事費の推定、社会的、経済的便益評価

- a. 詳細地形測量
- b. 詳細地質測量
- c. 詳細水文調査、特に計画洪水位の研究
- d. 詳細交通経済調査
- e. 現地調達可能な工事用資機材の調査
- f. 工事用地の調査
- g. 橋梁の予備設計
- h. 工事単価の分析
- i. 社会的、経済的便益（直接、間接及び有形、無形共）の評価
- j. 計画洪水位の算定
- k. 上記各種の詳細調査に基づく才 2 次調査報告書の作成

(3) 才 3 次調査 …… 所要期間約 4 ヶ月

才 2 次調査報告書に対するメコン委員会の意見に基づいて国際金融機関への借款申請用として提出し得る可能性報告書案の作成。これは、才 1 次及び才 2 次調査を要約したものである。

(4) 才 4 次調査 …… 所要期間約 2 ヶ月

才 3 次報告書に対するメコン委員会の意向が決定した後最終報告書を作成する。

以上メコン委員会が才 1 ～才 3 次の報告書を検討するための期間を除いて、この 4 段階の作業が完了するまでに約 2 ケ年を要するものと考えられる。

5. 調査の経過

現在までの調査の経過は、次の通りである。

(1) 才 1 次調査 …… 所要期間約 2 ヶ月

架橋計画調査運用計画書による才 1 次調査団は、1967 年 8 月津田誠氏（日本工営株式会社 プロジェクト部長）を団長とする 1 2 名が約 2 ヶ月間現地に派遣され、更に福田武雄氏（東大名誉教授）等 3 名の専門家からなる

顧問団が調査の万全を期するために調査期間中約2週間現地に滞在し、団員の直接指導にあたった。

調査内容は、運用計画書の通りであるが、この調査報告書が、1967年12月に作成され、メコン委員会に提出された。

報告書の結論としては次の通りである。

3架橋候補地点のうち才1候補地点(ノンカイ地点)を最有力地点として推奨するが、道路橋か又は鉄道併用橋かの橋種については、現段階においては決定しかねる。今後更に多くの資料及び一層の研究結果に俟たねばならない。なお、財務的可能性については、才1架橋候補地点の鉄道併用橋が選定されれば、現行フェリー料金の半分の料金徴収で、6%年利、25年償還年限とした金融条件下でもこの計画は充分償還し得るものと報告している。

(2) 才1次報告書に対するメコン委員会の態度

才1次報告書に対し、メコン委員会は架橋地点として報告書の結論通り才1架橋候補地点を1968年1月に選定した。

(3) 才2次調査

メコン委員会の架橋地点選定に基づき吉田良三氏(日本工営副技師長)を団長とする15名の調査団員が、1968年2月より約4ヶ月間にわたり現地に派遣され、運用計画書に従い才2次現地調査が行われた。

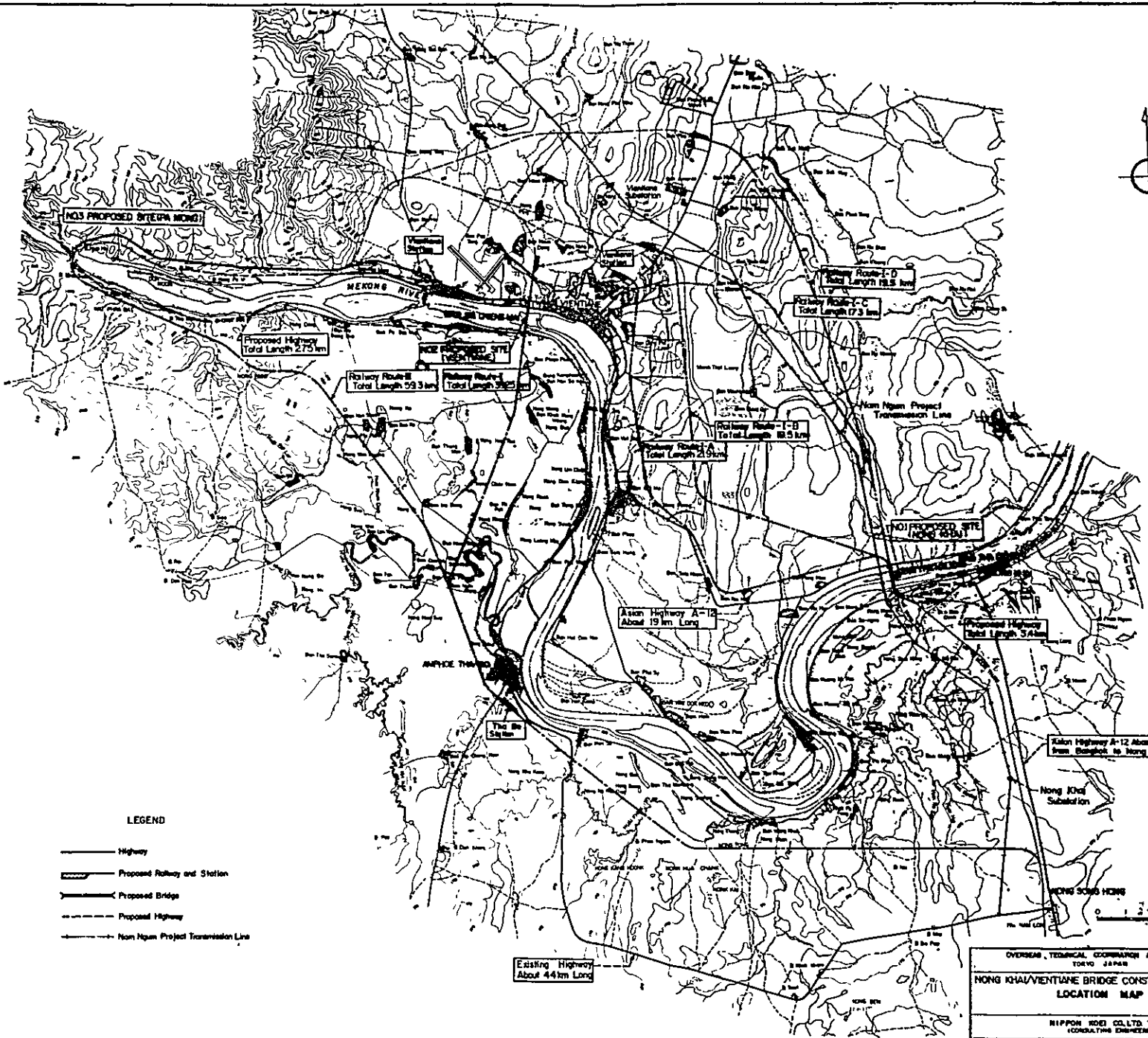
この報告書は、1968年11月までに作成され、メコン委員会に提出される予定である。

6. ラオス鉄道建設計画調査について

架橋地点よりラオス首都ヴィエンチャンまでの鉄道の延長計画については既に運用計画書にも述べられているが、更に、1968年5月ラオス王国より Feasibility 調査の追加依頼があったため、我が国としては、ノンカイ～ヴィエンチャン架橋計画才2次調査の追加として実施すべく準備中であり、11月に調査班を派遣する予定である。

7. 計画の規模 (第1次調査報告書により推奨されたもの)

(1) 地	点	ノンカイ(タイ側) ~ タナレン(ラオス側)	
(2) 橋梁延長	鉄道併用橋の場合	1,000	m
	道路橋の場合	700	m
(3) 橋梁の巾員	鉄道併用橋の場合	7.2	m (車道)
	道路橋の場合	7.0	m ()
(4) 橋梁の構造	鉄道併用橋の場合	3 経間連続トラス橋	
	道路橋の場合	3 経間連続鋼床版箱型橋	
(5) 取付け道路延長	約 3,400 m		
(6) 鉄道延長	タイ国側	約 1,000	m (単線)
	ラオス国側	約 2,000	m ()
(7) 工事費概算	鉄道併用橋	15,100,000	US\$
	道路橋	8,900,000	US\$



LEGEND

- Highway
- Proposed Railway and Station
- Proposed Bridge
- Proposed Highway
- Non Ngan Project Transmission Line

OVERSEAS TECHNICAL COOPERATION AGENCY TOKYO JAPAN			
HONG KHAI/VIENTIANE BRIDGE CONSTRUCTION PROJECT LOCATION MAP			
NIPPON KOEI CO. LTD. TOKYO (COORDINATING ENGINEERS)			
DRAWN <i>[Signature]</i>	OFFICE	TOKYO	PLATE NO. 1
CHECKED <i>[Signature]</i>	DATE		
SUBMITTED <i>[Signature]</i>	RECORDED		
APPROVED <i>[Signature]</i>			

