

4) 土工

開発区域の標高は、134.0~168.0m であり、高低差は 34.0m である。東西に二つの丘陵地があり、その間を谷が走っている。

工業地区を谷の東側の丘陵地、アメニティ地区を西側に計画する。谷は、両機能の分離帯として緑地帯を形成する。丘陵地は、南から北へ勾配 2 ~5 %で下っている。

アメニティ地区については、土工量を低減するために、既存の地形に沿った計画とする。道路及び建築物は、アメニティ同様に既存地形に沿った地盤高とする。工業地区については、平坦な広い敷地が必要となるが、丘陵地の切土量と谷の盛土量をバランスさせ、開発区域内で土工量がバランスするよう地盤高を計画する。

造成計画の前提条件を以下に記す。

- i) 道路勾配は、大型車両の通行を考慮し、最大 3.0% ととする。
- ii) 工業ロットの宅地は、雨水排水を考慮し、勾配 0.5% 以上とする。
- iii) メコン川の 100 年確率の水位が 139.6m であるため、建築物その他の施設が立地する地盤は 140m 以上に計画する。
- iv) 土工量は、開発区域内でバランスするよう計画する。

住宅地区の造成工事は、第 1 ステージに含めるものとし、第 1 ステージおよび全体の切土量は、それぞれ 1,260,000 m³、2,570,000 m³ である。

表 6.7 サイト A 土工量

	1 st stage	Ultimate stage	Total
Cutting	1,260,000 m ³	2,570,000 m ³	3,830,000 m ³
Filling	980,000 m ³	2,850,000 m ³	3,830,000 m ³
Balance	280,000 m ³	-280,000 m ³	0 m ³

5) 道路計画

開発区域内の道路は、下表のとおり 3 種類の道路から構成される。第 1 ステージの道路延長は 4,020m であり、新メコン橋アクセス道路との交差点を SEZ への進入口とする。最終ステージにおいて、物流と人の流れの動線分離を図る。

最終ステージにおいて、物流は新メコン橋アクセス道路と 9 号線の交差点から 9 号線沿いに東へ移動した地点を進入口とする。また、人の流れは第 1 ステージの進入口とする。

開発区域内の東西道路は、工業とその他の SEZ 機能を接続するとともに、メコン川沿いの既存道路へ接続する。

第 1 ステージ以降の工業地区の開発においては、行き止まりのない道路計画とし、柔軟な拡張ができるものとする。投資需要にあわせて、1 区画ずつ南から北へ延伸していく。

道路標準横断面図を図 6.10 に示す。

表 6.8 サイト A 道路構成 (m)

Type of Roads	1 st Stage	Midterm Stage	Ultimate Stage	Total	Structure
Boulevard Road	2,870	480 (200)	2,900 (470)	6,250	30 m in width, 4 traffic lanes with median.
Main Road	850	-	2,600	3,450	20 m in width, 2 traffic lanes with parking lane.
Sub Road	300	190	3,450	3,940	15 m in width, 2 traffic lanes.
Total	4,020	670	8,950	13,640	

Note: Length in () is of an external road.

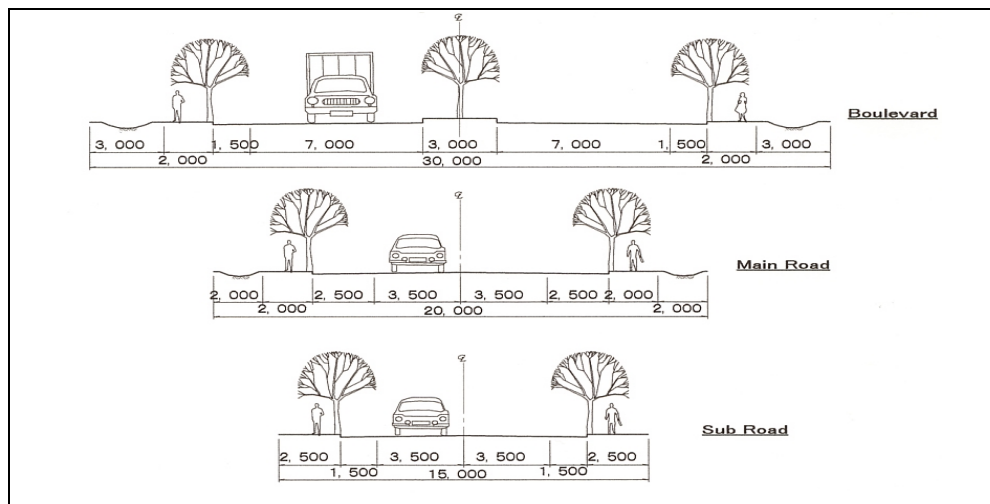


図 6.10 道路標準横断面図

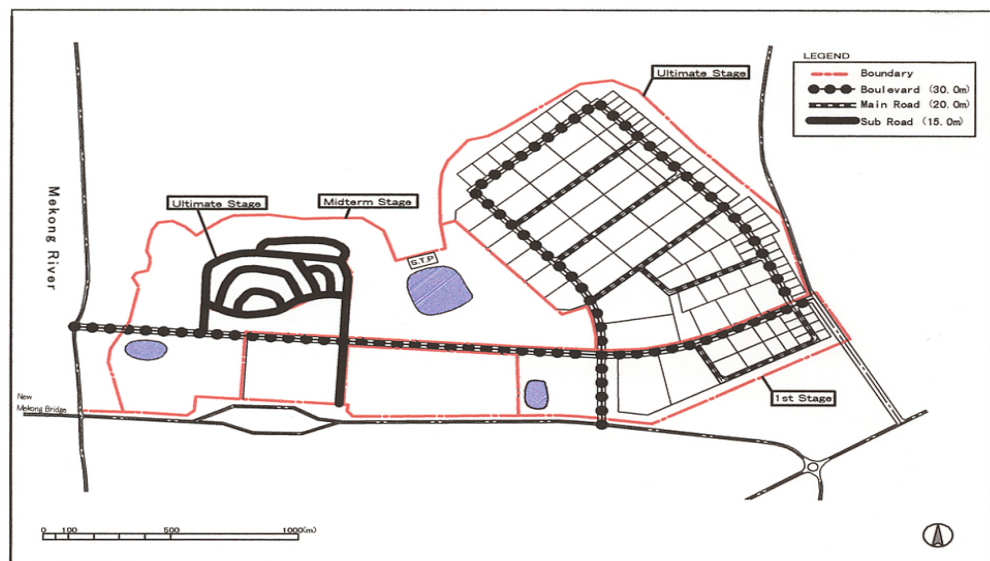


図 6.11 サイト A 道路計画図

6) 雨水排水

開発区域内の降雨は、開渠およびカルバート工により集水し、雨水調整池へ流下する。メコン川へ流下する河川へ、調整池から流出する。既存河川が乾季に干上がってしまう小さな河川である。調整池からの流出量は、現況の雨水流出量に調整する。

雨水排水施設は下記の降雨強度を前提に計画する。

i) 5年確率（開渠およびカルバート工） 82.0 mm/hr

ii) 25年確率（雨水調整池） 57.5 mm/hr

雨水調整池の容量は、雨水流出量 $1,000 \text{ m}^3/\text{ha}$ に対応するよう計画する。

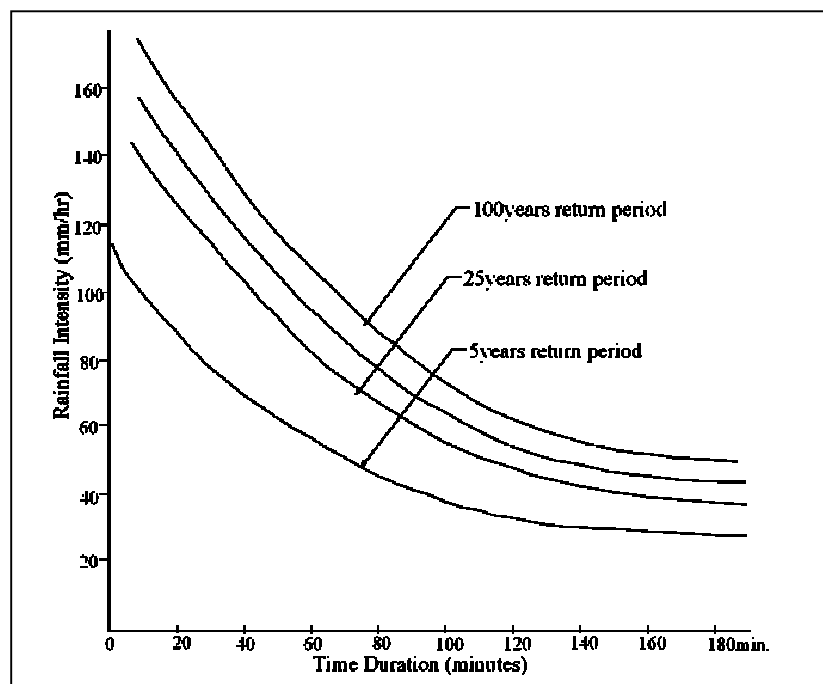


図 6.12 降雨強度 (5・25・100 年確率)