

案件概要書

2026年2月24日

1 基本情報

- (1) 国名：ラオス人民民主共和国（以下、「ラオス」という。）
- (2) 事業地域名：サバナケット県（人口約113万人）
- (3) 案件名：国道九号線における橋梁架け替え計画
(The Project for the Reconstruction of the Bridges along National Road No. 9)
- (4) 計画概要：

本計画は、東西経済回廊の一部を構成するラオスの国道9号線上において、老朽化が進むホワイコック1号橋及びホワイタポアン橋を架け替えることにより、国道9号線の安全かつ円滑な交通の実現を図り、もって同国の経済発展及び東西経済回廊を通じた周辺国との連結性強化に寄与する。

2 計画の背景と必要性

- (1) 本計画を実施する外交的意義

ラオスはインドシナ半島の中央に位置し、周囲を5か国に囲まれた地政学的要衝にある。我が国はラオスと良好な関係を築いており、日・ラオス外交関係樹立70周年を迎えた2025年、両国関係が「包括的・戦略的パートナーシップ」に格上げされるなど、二国間関係は益々深化している。

国道9号線は、内陸国ラオスが周辺国との連結性を高め、隣国ベトナムやタイの港湾へのアクセスを確保する上で重要な役割を果たす国際幹線道路である。1999年に日本が無償資金協力で国道9号線改修計画を実施して以来、同道路は日ラオス間の友好協力を象徴する案件の一つとなっている。

2025年に両国首脳間で発出した「日ラオス共同声明」においても、ASEAN域内における連結性及び強じん性の強化を通じてラオスの自律的で質の高い経済発展に向けた努力を後押ししていく方針が示された。この方針の下、インドシナ半島の東西の物流を担う国道9号線の安全かつ円滑な交通を確保していくことの外交的意義は極めて大きい。

さらに、ASEANの経済統合が進む中、ASEAN唯一の内陸国であるラオスと周辺国との連結性を向上させることは、ASEANの格差是正と一体性の確保、ひいては地域全体の平和と繁栄のために重要な要素である。

- (2) ラオスにおける道路・橋梁セクターの課題及び本計画の位置付け

内陸国であるラオスは、輸送の大半を陸上交通に依存しており、隣国に接続する道路の整備はラオスの産業発展にとって非常に重要である。また、同国の中南部に位置する国道9号線は、ベトナム、ラオス、タイ、ミャンマーを繋ぐ東西経済回廊の一部であり、ラオスのみならず、ASEAN全体の物流促進と連結性強化にとって戦略的に重要な国際幹線道路でもある。なお、国道9号線の北部に並走する国道8号線、国道12号線は山岳地帯を含み、幅員が狭いため、自然災害に脆弱な面がある。

このため、比較的平坦な国道9号線は東西の物資輸送の大動脈となっており、災害時には他の幹線道路の代替路として物流を確保する機能も有している。このような点を踏まえ、日本は1999年以来、国道9号線の整備をハード・ソフト両面で支援してきた。

国道9号線上にある合計51橋のうち45橋は、1980年代から1990年代初頭にかけて主にロシア（旧ソ連）又はベトナムが整備したものであるが、近年は老朽化に加え、過積載車両の通行等により損傷が進んでいる。特に、ベトナム国境に近い峡谷を挟むホワイコック1号橋及びホワイタポアン橋の損傷度合は著しく、現状のままでは崩落する危険性が指摘されている。上記2橋は、近隣の住民による通勤、通学等、日常生活においても利用されており、これらの橋の安全性確保は人々の安全を守る上でも喫緊の課題である。ラオス政府は応急処置を講じているものの、橋長が長く、また、深い峡谷に架かる橋梁という技術的難度の高さから、十分な修繕には至っていない。

こうした中、ラオス政府から、ホワイコック1号橋及びホワイタポアン橋を我が国の技術を活用して緊急に架け替えることにつき要請があった。

本計画は、ラオスの地域住民の生活及び周辺国との連結性強化に不可欠な幹線道路の安全な通行を確保し、既存の道路インフラの維持管理や長寿命化に係る課題解決を図るものとして、同国の「第9次国家社会経済開発計画（2021～2025）」における優先事項である地方部の「道路・橋梁インフラの整備、維持管理」及び「公共事業運輸省5カ年開発計画（2021～2025）」の実現に貢献するものである。

これまでに我が国は国道9号線に対して、無償資金協力「国道9号線改修計画（第1、2期）」（1999-2002年）、無償資金協力「第二次国道9号線改修計画」（2001～2004年）、及び、無償資金協力「国道九号線（メコン地域東西経済回廊）整備計画」（2011～2015年）を通じて激しい損傷が見られた区間の舗装構造の強化、さらに排水設備を含む道路構造の改修等を支援した。橋梁については「国道九号線橋梁改修計画」（2016～2019年）において、国道9号線の間地点に位置し、共にチェコ・スロバキア共和国支援により1980年代に建設され、主桁の損傷が進行していたセクムカーム橋とセタームアック橋の改修（架け替え）を行った。また、ラオスにおける橋梁の点検体制を構築するため、技術協力「橋梁維持管理能力強化プロジェクト」（2020～2024年）を実施したほか、技術協力「道路アセットガバナンス改善プロジェクト」（2025～2029年）を通じて、国道9号線の過積載管理体制・制度の運用、性能規定型道路維持管理及び道路通行税制度の導入を支援している。

3 計画概要

* 協力準備調査の結果、変更される可能性あり。

(1) 実施内容

ア 施設・機材

土木工事（ホワイコック1号橋（90m）及びホワイタポアン橋（72m）の架け替え、アプローチ道路の改修）

イ コンサルティング・サービス/ソフトコンポーネント

詳細設計、入札補助、調達監理。ソフトコンポーネントとして橋梁の維持管理

指導、橋梁保全計画に係る本邦技術移転等。

(2) 期待される開発効果：

- ・当該2橋梁の耐荷重(車両通行規制値ベース、トン)が増加する(30→40トン)。
- ・当該2橋梁の大型車交通量(万台/年)が増加する(44.7→64.3万台/年)。
- ・当該2橋梁が位置するセポン〜ドン区間の貨物輸送量(万トン/年)が増加する(714.0→1027.6万トン/年)。
- ・橋梁の安全性、自然災害に対する強靱性が向上し、経済回廊の一部として、地域間・地域内の人の往来及び物流が円滑化される(経済回廊の寸断リスクの低減や交通安全環境の向上を含む)。
- ・地域住民の生活道路(橋梁)として安全かつ円滑な移動が確保される。

(3) 他ドナーの動向・ドナー連携の可能性

国道9号線については、アジア開発銀行(ADB)が大メコン圏経済協力プログラム(ADB-GMS)の一環として、1996年にサバナケット・セノ間の30km区間(タイ国境側)、2000年~2003年にピン・ラオバオ間の78kmの区間(ベトナム国境側)の整備を支援した。また、ADBは2013年に東西経済回廊のラオス区間を中心に通関手続きの合理化・円滑化も支援している。他方で、ADB及び他ドナーが国道9号線橋梁の補修を支援する予定はない。

(4) 被援助国側実施機関

公共事業運輸省道路局(Department of Roads, Ministry of Public Works and Transport(MPWT))、サバナケット県公共事業運輸局(Department of Public Works and Transport(DPWT))

(5) 実施体制、運営・維持管理体制

- ・他機関との連携・役割分担：協力準備調査にて確認する。
- ・運営/維持管理体制：サバナケット県公共事業運輸局の全職員数は611人。同県の橋梁維持管理に係る年間予算は約1,300万円(2024年実績)。運営維持管理は公共事業運輸局が担う。

(6) その他特記事項：

- ・環境社会配慮カテゴリ分類：B
- ・ジェンダー分類：GI(ジェンダー主流化ニーズ調査・分析案件)
- ・本邦技術活用の可能性：有り

4 本計画に適用する累次案件の教訓

ラオス無償資金協力「国道九号線(メコン地域東西経済回廊)整備計画」(2012~2015年)(事後評価:2017年)及び無償資金協力「国道九号線橋梁改修計画」(2016~2019年)(事後評価:2022年)において、対象国の財務面を含む維持管理体制を考慮した事業の形成が必要であるとの教訓を得ている。本計画においては、技術協力「橋梁維持管理能力強化プロジェクト」(2020~2024年)において支援した公共事業運輸省及び公共事業運輸局の橋梁点検体制を活用し、また、実施中の技術協力「道路アセットガバナンス改善プロジェクト」(2025~2029年)による国道9号線の過積載管理体制・制度の運用、性能規定型道路維持管理及び道路通行税制度の導

入により得られた成果を活用して、対象橋梁が適切に維持管理され、財政面の持続性についても確保されるよう実施機関に働きかける。

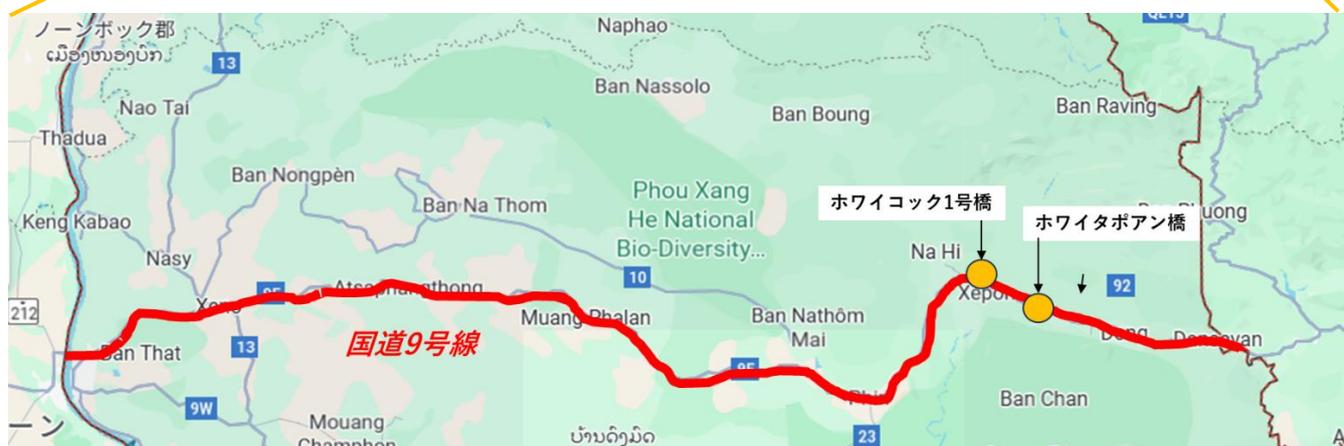
以 上

[別添資料] 地図 国道九号線における橋梁架け替え計画

地図 ラオス「国道九号線における橋梁架け替え計画」



出典： Google Maps（地図データ©2024 Google）より JICA 作成



出典： Google Maps（地図データ©2025 Google）より JICA 作成