

# 参 考 資 料

ここに掲載する資料は、本調査派遣団が、ベトナム訪問に当たって事前にカントー橋橋げた崩落事故に関する資料要求を行い、平成 19 年 12 月 2 日の日本側関係者からの説明聴取の際に、外務省、国際協力銀行（J B I C）、TKN（大成・鹿島・新日鐵エンジニアリング共同企業体）、日本工営／長大から提出されたものである。

## 【カントー橋建設プロジェクトの概要】

- 資料 1. ベトナム・クーロン（カントー）橋建設事業について  
（平成 19 年 11 月 29 日、J B I C 資料）……………33
- 資料 2. カントー橋建設プロジェクトの概要  
（平成 19 年 12 月 1 日、日本工営／長大資料）……………34

## 【事故に至るまでの事業実施状況】

- 資料 3. ベトナム・クーロン（カントー）事業－事業開始後～崩落事故  
に至るまでの事業実施状況（平成 19 年 11 月 29 日、J B I C 資料）……………36

## 【事故の状況】

- 資料 4. ベトナム・クーロン（カントー）橋崩落事故の状況について  
（平成 19 年 11 月 29 日、J B I C 資料）……………37

## 【事故の状況及びその後の対応状況】

- 資料 5. ベトナム カントー橋建設工事 事故報告書（工事関係、被災者  
状況、補償関係）（平成 19 年 12 月 2 日、TKN 資料）……………38
- 資料 6. カントー橋落橋事故報告  
（平成 19 年 12 月 1 日、日本工営／長大資料）……………46
- 資料 7. ベトナム政府のカントー橋橋げた崩落事故後の対応について（報告）  
（平成 19 年 11 月 30 日、在ベトナム日本国大使館資料）……………48

## 【その他のODA案件に係る事故（第2メコン国際橋架橋計画）の概要】

- 資料 8. 第2メコン国際橋架橋計画に係る事故概要  
（平成 19 年 11 月 28 日、外務省資料）……………50

2007年11月29日

国際協力銀行

## I. 事業概要

### 1. 事業の必要性、目的

(1) カントー市は、ホーチミン市の南西約170Kmに位置し、メコンデルタ地域における農産物(コメ等)の集積地としての機能を持つ都市であるが、同カントー市とビンロン省間をフェリーによる渡河に頼っている状況にあり、これが国道1号線上のボトルネックとなっている。

(2) ホーチミン市から南の区間において、メコン川支流のハウ川を渡河する橋梁としてカントー橋を建設することにより、国道1号線を通じてベトナム北部から南部まで陸路にて結ばれ、メコンデルタ地域の社会・経済の発展に寄与することが期待されている。

### 2. 事業計画

#### (1) 事業概要

- ・ 国道1号線のメコン川支流のハウ川渡河地点において、ビンロン省とカントー市を結ぶ現行フェリー航路から3.2km下流地域に橋梁を新設するもの。
- ・ 総延長：約2,700m
- ・ 幅：約20m
- ・ 車線数：4車線
- ・ 施工材料：コンクリートおよびPC（プレストレストコンクリート）鋼材

#### (2) 事業内容

- ・ 土木工事（橋梁建設）：大成建設・鹿島建設・新日鉄エンジニアリング<sup>1</sup>の J/V
- ・ コンサルタント：日本工営・長大の J/V

### 3. 借款概要

- ・ 借款契約調印：2001年3月
- ・ 借款金額：248億4700万円（上限） ※総事業費は約300億円の見込み。
- ・ 特別円借款（但しコンサルタント費用は、本借款とは別の二国間タイド条件の円借款にて融資。）

### 4. 事業スケジュール

- ・ 着工：2004年10月
- ・ 当初完成予定：2008年12月

<sup>1</sup> JV形態としては、大成と鹿島が土木部分（橋梁上下部基礎工事、その他）を、新日鉄エンジニアリングが鋼桁・斜材部分（橋を吊るケーブルの調達と据付）を担当。土木部分については、当該JV2社が共同で作業を行う形態をとっている（工区などを明確に分けそれぞれの責任のもとで施工を行うものではない）。

## カントー橋建設プロジェクトの概要

2007年12月1日作成  
日本工営/長大

1. カントー橋 (Cau Can Tho / Cantho Bridge) は、完成後クーロン (九龍 / Cuu Long) 橋と命名される予定の、ハウ河 (Song Hau / Hau River) を渡河する長大橋である。ハウ河はメコン河がメコン・デルタで分岐した主流の一つで、国際的にはバサック河 (Bassac) と呼ばれている。カントー橋の架橋地点は、ベトナム国道1号線の最後のフェリー渡河地点近傍である。カントー橋建設プロジェクトは、メコン・デルタと後背の消費地ホーチミン市を結ぶ路線上の交通ボトルネックの解消を目的とするものである。
2. 本プロジェクトは、JICA によるF/S 調査を経て、ベトナム政府の要請を受けて、日本の円借款 (JBIC) 事業として建設が進められている。

プロジェクトの概要は以下の通りである。

プロジェクト所在地: ヴィンロン (Vinh Long) 省ビンミン (Binh Minh) 県ミーホア (My Hoa) 村およびカントー市カイラン地区。現況のフェリー乗り場から下流に3.2kmの地点)

資金源: 国際協力銀行 (JBIC) からの特別円借款 (供与条件、金利 年 0.95%、償還 (据置) 期間 40 年 (10 年)、調達条件: 日本タイド)。

事業実施者: ベトナム政府運輸省ミトアン建設局  
(Ministry of Transport: MOT、PMU MyTuan)

詳細設計および施工監理: 日本工営および長大の JV (コンサルタント) で、ベトナムの TEDI および TEDI South が Association members として参加している。

建設工区(合計3工区)概要および工事請負契約金額は以下の通りである。

工事 工区	工事概要	契約業者	契約金額 (円換算)	工事期間 (完工予定)
第1 工区	ビンロン省側5.41kmのア プローチ道路。3つの水 路と国道54号線を跨ぐ4 橋を含む。	Thang Long Construction CIENCO6 および CIENCO8 のJV	27億円 (円借款)	42 ヶ月間 (2008年8月)
第2 工区	橋梁総延長:2,750m 中央径間550m、総延長 1,010m、総幅員26m(4車 線プラス2 バイクレーン) の主橋梁(PC および鋼連 続箱桁の複合斜張橋)、 520m の北側アプローチ 橋、880m の南側アプロ ーチ橋、支流にかかる340m の橋梁を含む。	大成建設、鹿島建 設および新日鉄エ ンジニアリングのJV (TKN JV)	220億円 (特別円 借款)	50 ヶ月間 (2008年12月)
第3 工区	カントー省側7.69kmのア プローチ道路。5つの水 路と国道91B号線を跨ぐ6 橋を含む。	中国建築工程総公 司(CSCEC)	37億円 (円借款)	45 ヶ月間 (2008年11月)
合計	15.85km	-	285億円	-

平成19年11月29日

国際協力銀行

ベトナム・クーロン（カントー）事業

事業開始後～崩落事故に至るまでの事業実施状況

2001年3月	E/N締結
2001年3月	L/A調印
2002年10月	事業実施機関によるコンサルタント選定
2004年9月	事業実施機関によるコントラクター選定
2004年10月	工事着工
2006年10月	斜張橋北側の側径間（事故発生工区）の本設工事（P13、P14、P15）の開始
2007年4月	斜張橋北側の側径間（事故発生工区）の仮設工事（基礎杭打設）の開始
2007年8月	斜張橋北側の側径間（事故発生工区）の仮設工事（上部工のコンクリート打設）の開始
2007年9月	事故発生

以上

平成 19 年 11 月 29 日  
国際協力銀行

ベトナム・クーロン（カントー）橋崩落事故の状況について

2007 年 9 月 26 日（水）午前 7 時 55 分頃（現地時間）、事故は主橋梁部の側径間端部の橋脚 P13-14 間及び P14-15 間のコンクリート箱桁の建設工事現場において発生。橋脚 P13-P15 間において建設中の 2 径間（支間 40m）のコンクリート桁と支保工（仮設支柱）が崩落。

事故前日までに、橋桁のコンクリート打設に関して下部の床版について 2 径間にわたって完了し、上部の床版について約 80%のコンクリート打設が完了していた。その後、事故発生までの間に特段の作業は行われていなかった。

崩壊後の支保工の基礎部分については、橋桁崩落時の衝撃で大きく傾き、支保工は座屈し破損が大きいものであった。

事故現場の保存が必要ではあるものの、人命救助を優先するため重量部材等が取り除かれるなどの対応がなされた。

なお、この区間の工事は、現地の下請業者 VSL VIETNAM 社が、日本コントラクターの指導、監督の下に行われていた。

以 上

## ベトナム カントー橋建設工事 事故報告書

### [工事関係]

#### (1) 工事概要

1. 工事名 : カントー橋建設工事 Package2
2. 国・場所 : ベトナム カントー市～ビンロン省間
3. 発注者 : 運輸省 PMU ミトアン
4. コンサルタント : 日本工営/長大/TEDI/TEDI SOUTH
5. 施工者 : 大成・鹿島・新日鉄エンジニアリング建設共同企業体 (TKN JO)
6. 資金源 : JBIC
7. 請負金 : 22,064,130,738 円
8. 工期 : 2004年10月18日～2008年12月14日 (1,519日)
9. 工事概要 : 中央径間 550m、総延長 1,010m、総幅員 26m  
(4車線プラス2バイクレーン) の主橋梁  
(PC及び鋼連続箱桁の複合斜張橋)、  
520m の北側アプローチ橋、880mの南側アプローチ橋  
(支流にかかる 340m の橋梁を含む工区)

#### (2) 事故発生状況 及び 事故発生箇所

##### (事故発生状況)

1. 2007年9月26日午前7時55分、主橋梁である斜張橋の北側の側径間部 (橋脚 P13-14 間および P14-15 間 : P15 が河川側) の型枠支保工が崩壊し、施工中の現場打ち箱桁が、2スパン分、長さ 80m (40m×2スパン) に亘って落下した。
2. 事故当時の天候は晴れ。作業開始は AM7:00。橋脚 P13 の PC 緊張工、P14 の上床版型枠組立作業、P15 の上床版型枠組立作業に、それぞれ約 40 名、約 30 名、約 70 名、計約 140 名の作業員が、高所 (地上約 25m) で従事していた。死者 54 名、負傷者 80 名 (2007年10月19日ベトナム交通運輸省からの正式発表)。

##### (事故発生箇所)

- ・ 落下した 2スパン (P13-14-15) の主桁は、連続構造で、2スパン分が一体として施工されていた。工事は、2連の仮設トラス桁を、橋脚に設置されたブラケットと中央の仮設支柱で支え、この上に型枠を設置し、

コンクリートを現場で打設する方法で行われていた。

- ・ 中間仮設支柱は、杭基礎の上に組み立てられ、これが2連の仮設トラスを支える構造であった。仮設トラスは横断方向に10列設置され、その上にH型鋼を横断、縦断方向に渡し、その上に木製型枠の支持部材が載っていた。
- ・ 総幅員26mの4 Cellsの主桁断面は、下部と上部の2層に分けてコンクリートを打設していた。事故当時は、下部スラブは2スパンに亘って完了、上スラブは約80%のコンクリート打設が完了していた。
- ・ この区間の工事は、現地の下請業者 VSL VIETNAM 社が、TKN JO 指導、監督のもとに行われていた。VSL VIETNAM 社は、VINH THINH 社を孫請けとして労務者の提供を受けていた。また当日は、TKN JO が THE THANH 社の労務者15名を応援で、さらに電気設備の下請業者 YURTEC 社の孫請け SEEMTEC 社の労務者3名が作業にあたっていた。
- ・ 事故は何ら予兆なく発生した。限られた目撃者の証言によれば、P13-14区間の中間仮設支柱がゆっくりと崩壊し、この区間の桁が落下した。続いて P14-15 の中間仮設支柱も川側に倒れてこの区間の桁が落下した。

### (3)原因究明状況

ベトナムのグエン・タン・ズン首相は、原因を技術的に解明するため、2007年10月6日、建設大臣を委員長とする「カントー橋側径間橋梁部崩落事故原因究明国家調査委員会 (STATE COMMITTEE OF INVESTIGATION FOR TWO COLLAPSED APPROACH SPANS CANTHO BRIDGE PROJECT. 以下、「SCI」。)」を正式に設立し、早急(一ヶ月以内)に原因の究明を行うことを表明した。

現在まで、以下の通り、SCI 会議が開催されているが、未だ正式な発表は行われていない。

2007年10月8日	第1回 SCI 会議 (ハノイ)
2007年10月12日	第2回 SCI 会議 (カントー)
2007年10月20日	第3回 SCI 会議 (カントー)
2007年11月2日	第4回 SCI 会議 (ハノイ)
2007年11月8日	第5回 SCI 会議 (ハノイ)

尚、上記の SCI 全体会議の他に、SCI の下部支援グループによる聞き取り調査が複数回実施されている。

また、交通運輸省においても独自の事故調査委員会が設立され、SCI と並行して原因究明が行われている。TKN JO は SCI および交通運輸省他の調査に対し、聞き取り調査、資料提出、現場検証、載荷試験のサンプル提出等を通じ、全面的に協力を行っている。

#### **(4)解体工事開始**

落下した2スパン (P13-14-15) の内、落下した橋桁およびP14、P15の橋脚については、既に傾斜し、亀裂が入っており、十分な品質を確保することができないと判断している。従って、解体した後、再度新しく施工する必要性が生じている。

解体工事の着手については、ベトナム政府の承認が必要となっていたが、2007年11月14日にSCIより大筋の解体方法に関する承認が下りた。

発注者 PMU の最終承認の下、2007年12月1日から解体準備に着手し、12月10日前後に橋桁および橋脚を同時に転倒させ、本格的な解体工事を行う予定で準備を進めている。(工事期間は、2008年1月中旬までの予定)

#### **(5)工事再開**

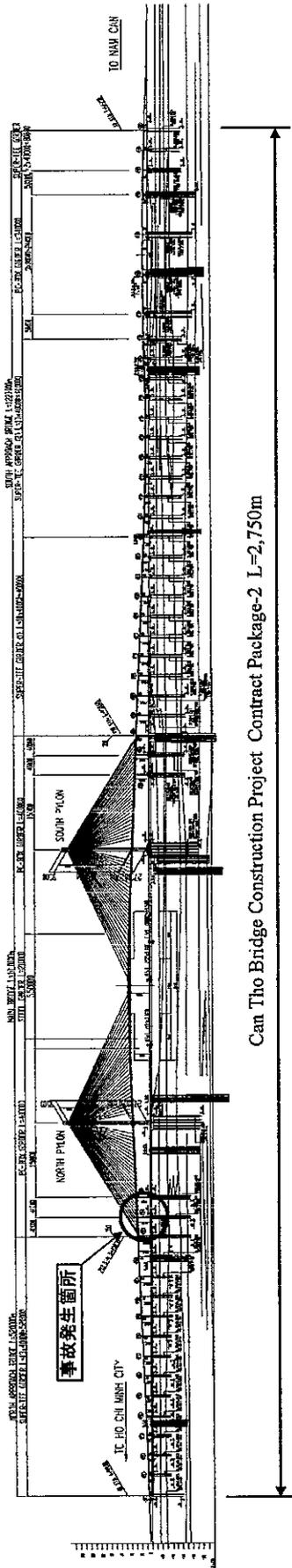
工事は、設計図書、工事計画書、品質管理、工事体制のレビュー(第三者機関による)を行い、必要な再発防止策が講じられ、ベトナム政府が承認した後、再開される予定である。

# 工事概要図

北アプローチ L=520m

主橋梁 L=1,010m

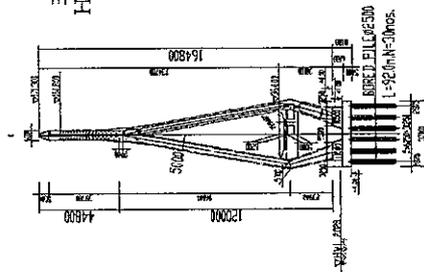
南アプローチ L=800+340+80m=1,220m



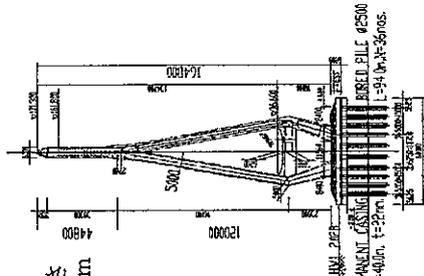
Can Tho Bridge Construction Project Contract Package-2 L=2,750m

全体平面図

NORTH PYLON  
FRONT ELEVATION



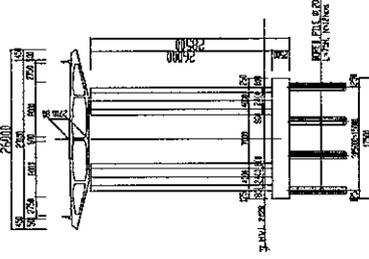
SOUTH PYLON  
FRONT ELEVATION



主塔高さ  
H=164.8m

主塔正面図

MAIN BRIDGE

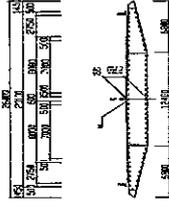


橋脚正面図

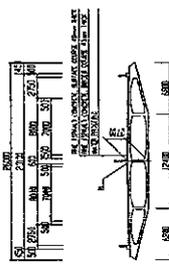
SUPERSTRUCTURE

MAIN BRIDGE

STEEL BOX GIRDER



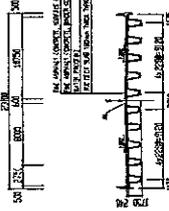
PC BOX GIRDER



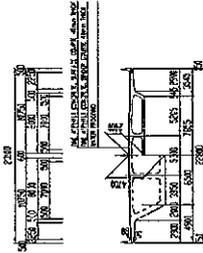
PC BOX GIRDER

STEEL BOX GIRDER

APPROACH BRIDGE  
SUPER-TYPE GIRDER

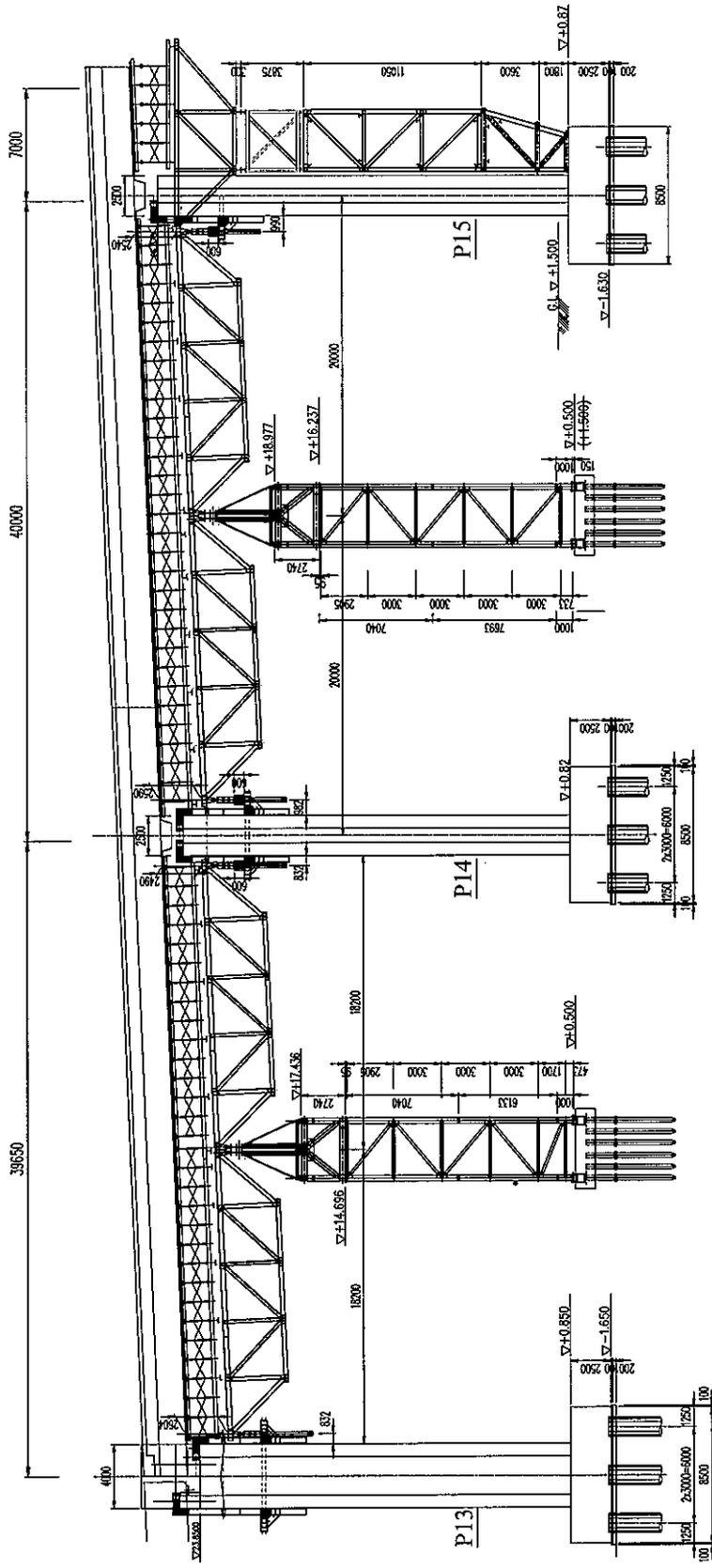


SOUTH APPROACH BRIDGE  
PC BOX GIRDER



各種上部工主桁断面図

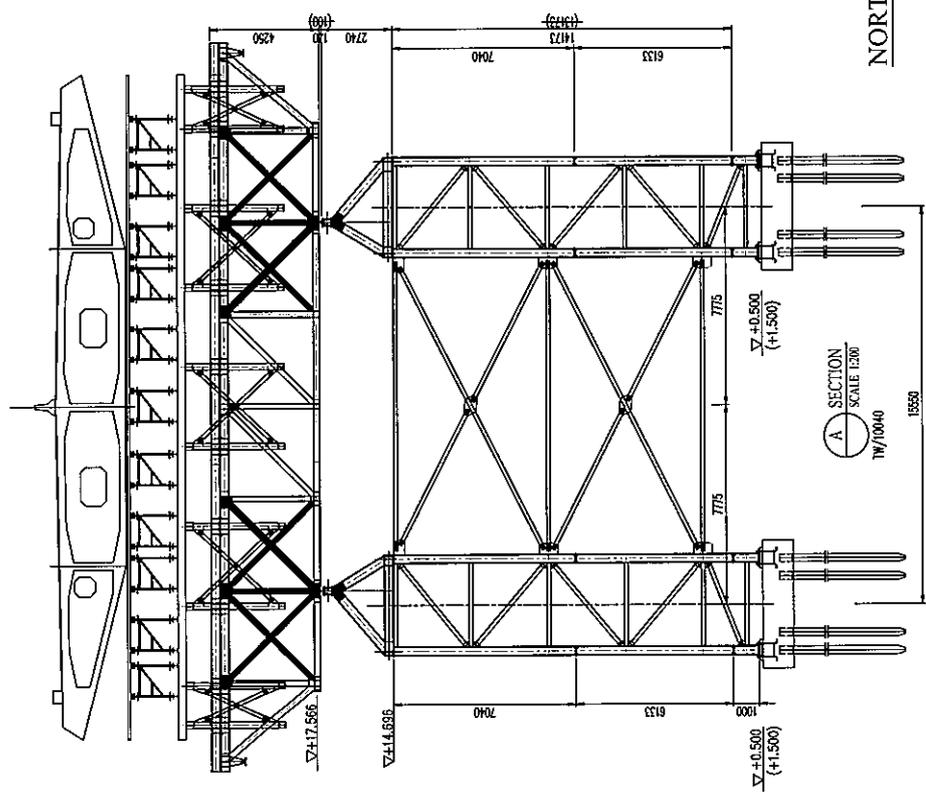
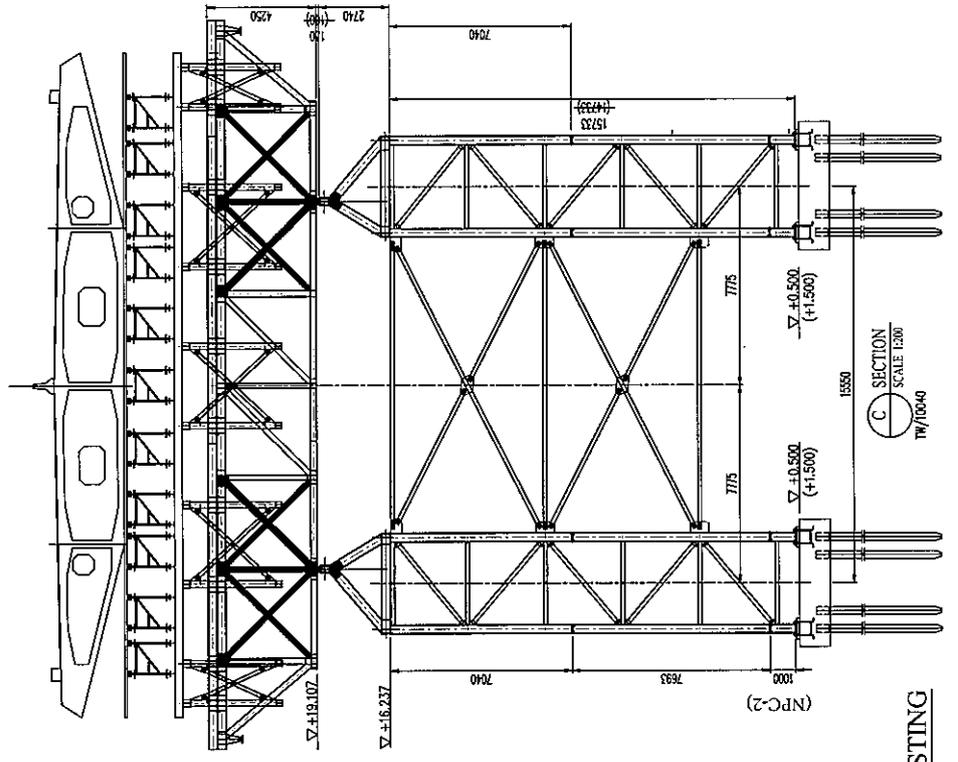
Rev.	Date	Contents



NORTH SIDE SPAN CASTING  
SCALE 1:300

PROJECT NAME THE CUU LONG (CAN THO) BRIDGE CONSTRUCTION PROJECT (JBIC L/A No. VN VIII - 7) MAIN BRIDGE AND APPROACH BRIDGES CONTRACT PACKAGE - 2	THE ENGINEER NIPPON KOBEL Co., LTD. - CHODAI Co., LTD. in association with TEDI & TEDI SOUTH	CONTRACTOR TAISEI - KAJIMA - NIPPON STEEL Joint Operation	AS BUILT DRAWING
	APPROVED BY NAME SIGNATURE DATE	CHECKED BY NAME SIGNATURE DATE	APPROVED BY NAME SIGNATURE DATE
SCALE AS SHOWN		SCALE REV. 00	DATE 23-Oct-2007
DWG No. P2/CS/TH/1004/AB1			

Rev.	Date	Contents



NORTH SIDE SPAN CASTING  
SCALE 1:200

PROJECT NAME THE CUU LONG (CAN THO) BRIDGE CONSTRUCTION PROJECT (BIC L/A No. VN VIII - 7) MAIN BRIDGE AND APPROACH BRIDGES CONTRACT PACKAGE - 2	THE ENGINEER NIPPON KOEI Co., LTD. - CHONAI Co., LTD. in association with TEKI & TEKI SOUTH		CONTRACTOR TAISEI - KAJIMA - NIPPON STEEL Joint Operation	
	APPROVED BY	CHECKED BY	APPROVED BY	CHECKED BY
NAME	SIGNATURE	NAME	SIGNATURE	SCALE AS SHOWN
DATE	DATE	DATE	DATE	REV. 00
			DATE	DWG No. P2/CS/TW/10042/AB7
			23-Oct-2007	

## ・被災者状況

(1) 死亡者・負傷者人数 (2007年10月19日正式発表)

死亡者 54名、負傷者 80名、被災者合計 134名

(2) 負傷者お見舞い状況

2007年11月12日、16日 121Army 病院 (カントー)

2007年11月10日、17日 Cho Ray 病院 (ホーチミン)

(3) 葬祭関係

① 合同慰霊祭 (2007年9月30日 現場にて)

② 四十九日法要 (鎮魂式) (2007年11月17日 ロンアン寺にて)

③ 遺族個別弔問 (2007年11月14日～11月22日)

ベトナム南部 45名、北部 7名、中部 2名 合計 54名

## ベトナム カントー橋建設工事 事故報告書

### [補償関係]

#### (1)ベトナム労働法に基づく補償（一時金）（2007年11月20日現在）

死亡者遺族に対し、総額 約 42.5 億ドン（約 3,000 万円）

（一人当たり平均 約 7,870 万ドン（約 55 万円））

負傷者に対し、総額 約 19 億ドン（約 1,350 万円）

（一人当たり平均 約 2,400 万ドン（約 17 万円）。負傷の程度により異なる。）

総額 約 61.5 億ドン（約 4,350 万円）

#### (2)お見舞金および遺児育英基金

(お見舞金) 今回の事故の為に集まった義捐金の配分

##### 1) ビンロン省 Fatherland Front Committee

死亡者遺族に対し、1.4 億ドン（約 1 百万円）

負傷者に対し、負傷の程度により、0.2～1 億ドン（約 14 万円～70 万円）

##### 2) 各種団体、一般企業（地区により、件数、金額は異なる。）

からのお見舞金が既に給付されている。

(遺児育英基金) 長期的な被災者家族の生活援助、子供の教育支援を目的

TKN JO が拠出した 80 億ドン（約 56 百万円）の義捐金や共同企業体構成会社社員他からの義捐金他を原資として、現在、ビンロン省 Fatherland Front Committee（祖国戦線委員会）にて具体的な運用方法を策定中。

#### (3)上記②との関係での日本の団体および企業他からの義捐金

在ベトナム日本国大使館を通じて 約 8.4 億ドン（約 6 百万円）

ホーチミン日本商工会を通じて 約 4.0 億ドン（約 2.9 百万円）

TKN JO を通じて、（見舞金として） 82.5 億ドン（約 58 百万円）

（遺児育英基金として） 80 億ドン（約 56 百万円）

合計 171.5 億ドン（約 1 億 23 百万円）

#### (4)TKN JO のその他の対応

負傷者の病院治療費用は、TKN JO にて負担する旨、既に各病院に伝えている。

## カントー橋落橋事故報告

2007年12月1日作成

日本工営/長大

1. 2007年9月26日事故当日の天候は晴れ。作業開始は午前7時。橋脚P13 のPC緊張工、P14 の箱桁上床版型枠組立作業、P15 の上床版型枠組立作業に、それぞれ、約40名、約30名、約70名の計約140名の作業員(下請けのVSL Viet Nam および孫請けの作業員)が、高所(地上約25m)で、従事していた。
2. 2007年9月26日午前7時55分に、第2工区の主橋梁である斜張橋の北側の側径間部(橋脚P13-P14間およびP14-P15間:P15が河川側)の型枠支保工が崩壊し、施工中の現場打ち箱桁が、長さ80m(40m@2径間)に亘って落下した。
3. 両径間とも、型枠は仮設中間支保工により支えられていたが、中間支保工が河側にゆっくり傾き、箱桁が落下した。
4. ベトナム人134名が死傷する大惨事となった。救出作業は難航し、10月17日に最後の行方不明者が発見され、10月19日に死者54名、負傷者80名となったことが運輸省より公式に発表された。
5. 9月30日に慰霊式典(参列者2,000人以上)が事故現場にて行われた。主な参列者はホアン・チュン・ハイ副首相、駐ベトナムの服部則夫大使であった。
6. 10月6日にズン首相が国家事故調査委員会(委員長:建設大臣)による最終結論を一ヶ月で出すことを責務として、設置し、第一回立ち上げ会議が、10月8日に行われた。委員会の責務は、1)事故原因究明、2)責任の明確化、3)事故終息および工事再開のための全ての施工段階における安全の指示及び是正、4)再発防止策である。首相は、本委員会の最終結論が出るまで、事故のあった第2工区の工事中断を、建設大臣に指示し、現在中断している。なお、第1工区および第3工区(いずれも施工業者は日本企業でない)は、工事継続中である。
7. 11月14日に上記国家事故調査委員会より撤去作業開始が許可されたため、12月1日からの撤去作業開始を予定している。
8. 11月16日から3日間に渡り、四十九日法要が行われた。

9. 国家事故委員会は当初予定通り、合計5回開催されたが、11月8日の第5回会議では最終結論は出ず、審議継続となった。さらに詳細な原因究明のため委員会の下に設置されている専門家グループが、11月29日に現地入りし追加調査中である。

平成19年11月30日

在ベトナム日本国大使館

ベトナム政府のカントー橋橋げた崩落事故後の対応について（報告）

事故発生後のベトナム政府の対応状況は以下のとおり。

9月26日（水） 事故発生

事故発生後すぐ（AM9:00 頃）、ドゥック交通運輸副大臣が現地に入り、陣頭指揮をとる。

続いてハイ副首相が現地入り（PM7:00 頃）し、ドゥック副大臣に代わり陣頭指揮をとり、現場を視察、同副首相をヘッドとした事故処理のための対策会議を立ち上げ。ズン交通運輸大臣も現地入りし（PM7:00 頃）、ハイ副首相と共に指揮をとる。

27日（木） 朝7時より、現地でハイ副首相、ズン交通運輸大臣、ドゥック同副大臣、JBIC、コントラクター、コンサルタント等出席の対策会議開催。

事故現場には軍・警察が展開。軍を中心とするレスキュー隊がレスキュー活動を継続。昼前（AM11:00 頃）、チェット国家主席が現地に到着、現地での関係者会議に出席。また、遺族弔問、病院へ負傷者を見舞う。

アイン公安大臣も現地入り（AM11:00 頃）。

29日（土） 午後3時半より、コントラクターTKNの現場事務所において、交通運輸省及びTKNとの合同記者会見開催。ズン交通運輸大臣、ドゥック同副大臣、ミンPMU局長が出席。

30日（日） 事故現場において合同慰霊祭開催。チョン副首相、ハイ副首相、ズン交通運輸大臣、ドゥック同副大臣、チェウ保健大臣、カントー市人民委員長、ビンロン省人民委員長他が出席。ズン交通運輸大臣が弔辞を述べた。

10月4日（木） フン交通運輸副大臣が現地入り（AM8:00 頃）。

6日（土） ズン首相が、カントー橋橋桁崩落事故の国家事故調査委員会を設立（首相決定発効）。クアン建設大臣を委員長とする。

8日(月) ズン首相現地入り(AM8:00頃)。国家事故調査委員会の第1回会合を開催(ベトナム政府関係者事務レベルのみ参加:於ハノイ)

12日(金) クアン建設大臣を議長として、国家事故調査委員会第2回会合開催(於:カントー市)。

17日(水) 最後の行方不明者を発見。

20日(土) 第3回国家事故調査委員会が開催された(於:カントー市)。

11月2日(金) 第4回国家事故調査委員会が開催された(於:ハノイ)。

8日(木) 第5回国家事故調査委員会が開催された(於:ハノイ)。

(了)

## 第2メコン国際橋架橋計画に係る事故概要

平成 19 年 11 月 28 日

外務省有償資金協力課

## 1. 案件概要

本案件は、「東西回廊」構想の一環として、タイとラオス国境のメコン河に国際橋梁（ラオス：サバナケット～タイ：ムクダハン間、全長約 1,600m）を建設するもの。2001 年 9 月 E/N 締結、2006 年 12 月完工。供与限度額は、タイ側約 40 億円、ラオス側約 40 億円。コンサルタントはオリエント・コンサルタンツ、日本工営を含む共同企業体。建設工事は三井住友建設等。

## 2. 事故概要

2005 年 7 月 22 日 16 時 10 分（タイ時間）頃、橋梁のコンクリート桁を架けるための架設ガーダーが橋梁・構造物に衝突し、現場の作業員が被災した。被災者数は計 20 名（死亡 9 名（うち日本人 3 名）、負傷者 10 名（うち日本人 2 名）、行方不明者 1 名（ラオス人））。既存の構造物及び工法技術の安全性をタイ・ラオス実施機関が確認した上で、工事を再開した。

## 3. 再発防止策（JBICからの報告に基づく）

工事再開に際し、コントラクターは、建設工事について工法を変更（大型のエレクション・ガーダーから、より広い橋脚の間隔に対応できるエレクション・ノーズ式への変更等）した他、詳細な安全マニュアルを作成し、作業開始前の手順、注意点、装備の点検方法等につき、改めて労働者に指導を徹底した。また、JBICはタイ・ラオス双方の実施機関及びコントラクターに対し、再発防止について、再度、注意を徹底した。

(了)