

## 事業事前評価表

<b>1. 対象事業名</b>				
タイ王国 第2バンコク国際空港建設事業 (V) (貸付契約調印日: 2002年9月25日、承諾金額: 34,874百万円 借入人: 新バンコク国際空港公社 (NBIA))				
<b>2. 本行が支援することの必要性・妥当性</b>				
<p>タイは、一人あたりGNPが2000ドルを超え、中進国を目指すレベルにまで発展を遂げている。現在、1997年の経済危機からの脱却と経済の安定化が当面の重要課題となっているが、中・長期的にはバランスを欠いた急速な経済発展に伴う構造的諸問題を抱えた状況となっており、開発支援に対するニーズは引き続き高い。具体的には、都市機能の強化、地方と都市部の所得格差、環境保全、人材育成等が課題となっている。海外経済協力業務実施方針の地域・国別方針においても「環境改善を含めた都市機能の整備」を重点分野の一つとして位置付けている。増大するバンコクの航空需要に対応する新たな空港を建設することは、バンコクの都市機能の整備に資するものである。また、日本政府のタイに対する援助の重点分野においても、バンコク一極集中及び産業・経済の急速な発展に伴い不足している経済インフラ整備の支援が挙げられており、本事業は同援助方針に沿ったものである。</p> <p>参考) 借入国の経済成長率推移<sup>1</sup></p>				
	1998	1999	2000	2001
実質 GDP 成長率 (%)	10.5	4.4	4.6	1.8
<b>3. 事業の目的等</b>				
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 地理的にもバンコクはインドシナ半島の中心に位置するため、アジアのハブ空港としての重要性が一層高まっている (年間旅客数 1992年 16.33百万人、1999年 26.85百万人 (共に実績値)、2007年 43.00百万人)。</li> <li>・ タイの経済発展を反映して、バンコクの航空需要が大幅に増大している中で、既存のドンムアン国際空港では(年間対応旅客数 30百万人程度)、立地条件上拡張工事にも限界があるところ、新たな空港を建設してこれに対応することが必要となっている。</li> <li>・ このような状況の中で、本事業は、増大する航空需要を満たし円滑な輸送を確保することを目的としており、これはタイ国家経済社会開発計画 (第9次: 2002-2006年) の中でも空港セクターの最優先課題として位置付けられている。</li> </ul>				

<sup>1</sup> 出所: NESDB (National Economic & Social Development Board)

<p>4 . 事業の内容</p>
<p>(1) 対象地域名            バンコク</p> <p>(2) 事業概要  バンコク都心部から東方約 30km に位置するノンムーハオ（サムットプラカン県）に、第 2 バンコク国際空港を建設する。全体事業概要は以下の通り。            新空港用地面積 3,200ha            滑走路：3,700m × 2 本            旅客ターミナル施設 年間 3,000 万人対応            貨物ターミナル施設：年間 146 万トに対応</p> <p>(3) スケジュール  2005 年 8 月開港予定</p> <p>(4) 実施体制            新バンコク国際空港公社(New Bangkok International Airport Co. Ltd. : NBIA)</p> <p>(5) 環境及び社会面の配慮            本事業は、大規模な空港建設事業であり、環境ガイドライン上 A 種に該当する。EIA については、2002 年 5 月に国家環境委員会(NEB: National Environmental Board)の最終承認を取得した。            排水及び廃棄物については、実施機関が適切な処理を実施することとしており、またモニタリングを行うこととなっている。空港供用時の騒音については、供用後にモニタリングを実施し必要な対応を取ることとなっており、そのための計画を実施機関が検討することとなっている。            空港建設に係る用地取得は完了している(移転対象 2,288 世帯)。</p> <p>(6) その他特記事項            特になし。</p>
<p>5 . 成果の目標</p>
<p>          旅客数（千人）            貨物（ト）            離発着回数（回 / 年）            空港総収入（百万バーツ）            空港総費用（百万バーツ）            空港営業利益（百万バーツ）</p> <p>          上記指標に基づき事後評価を行う予定であるが、現時点の設定は暫定値であるため後続フェーズの事業事前評価表にて公表することとする。</p>
<p>6 . 外部要因リスク</p>
<p>          タイ国及び周辺国・地域の経済停滞による航空需要の鈍化等。</p>

## 7. 過去の類似案件の評価結果と本事業への教訓

空港整備プロジェクトは、税関・出入国・検疫官署、航空当局（空港管理主体と航空交通管理主体が異なる場合）、空港内事業者（空港内主要施設の一部を民営化等している場合）等の意向を無視して進められるものではないことから、これら組織との十分な連絡調整が図られることを確認する必要がある。本事業においては、その他の政府機関の担当分及び民活部分が含まれているため、プロジェクト全体のスケジュール管理の観点から、他機関による工事実施計画の妥当性を検証のうえ、工事の進捗状況を報告すること、及び必要に応じ関係機関と協議を行うことを実施機関と合意している。

過去の首都における国際空港建設事業において、既存の空港との役割分担が不明確な事例があったため、本事業では、運輸通信省、第1バンコク国際空港を管轄するタイ空港公社（AAT）等の関係機関との事前及び実施段階での調整を十分且つ迅速に行うことで合意している。

## 8. 今後の評価計画

### (1) 評価の目標

- 旅客数（千人）
- 貨物（ト）
- 離発着回数（回／年）
- 空港総収入（百万バーツ）
- 空港総費用（百万バーツ）
- 空港営業利益（百万バーツ）

### (2) 今後の評価のタイミング

事業完了後