

事業事前評価表（開発調査）

作成日：平成16年5月12日

担当グループ・チーム：社会開発部 第三グループ（運輸交通）都市・地域開発チーム

1. 案件名

タイ国バンコク首都圏庁副都心プログラム実施調査

2. 協力概要

(1) 事業の目的

バンコク首都圏には様々な都市機能が集積し、人口及び経済活動の一極集中により住宅、交通、環境などの様々な都市問題が発生している。これらの問題を解消するためにはバンコク首都圏への一極集中を是正するための計画的な副都心の都市基盤整備が必要であり、そのため、開発ポテンシャルの高いバンコク第2国際空港（2005年9月開港予定）の北西部のラカバン地区の約2000haを対象に副都心計画の戦略的開発計画を策定し、その中から、もっとも土地区画整理事業の実現性の高いパイロット地域におけるプレフィージビリティスタディを通じた土地区画整理事業の基本計画の策定を実施する。

(2) 調査期間

2004年9月～2006年7月

(3) 総調査費用

3.5億円

(4) 協力相手先機関

バンコク首都圏庁（BMA）

(5) 計画の対象（対象分野、対象規模等）

1) 副都心の戦略的開発計画

現況調査、既存調査、上位・関連計画のレビューを行い、バンコク第2国際空港（2005年9月開港予定）の北西部約2000haについて副都心計画の戦略的開発計画を策定し、土地区画整理事業候補地域を数箇所選定する。

2) 土地区画整理事業のパイロット地域におけるプレフィージビリティスタディ

上記において選定された数箇所の土地区画整理事業候補地域の中から、もっとも実現性の高いパイロット地域において土地区画整理事業の基本計画を策定する。

3. 協力の必要性・位置付け

(1) 現状及び問題点

1) タイ国の全国土面積約514,000km²（日本の約1.4倍）の内、わずかバンコクの1,569km²のエリアにタイ国全人口：6,181万人の内約1/8の736万人（バンコク人口推定）が住んでいることから理解できるように、バンコクでは近年の経済発展に伴い、バンコクの人口及び経済活動の一極集中による住宅、交通、環境などの様々な都市問題が発生しており、深刻な社会問題となっている。

2) 本調査対象地域のラカバン地区は、バンコク都心部から東に30kmに位置し、バンコク外環状道路にも隣接している。加えて、2005年9月開港予定のバンコク第2国際空港の整備に合せ、都市計画道路も整備中である。更に、国鉄東線及びBTS（スカイトレイン）のバンコク第2国際空港へのアクセスも検討されており、開発ポテンシャルの高い地域である。

(2) 相手国政府国家政策上の位置付け

ラカバン地区の都市開発の実施機関であるバンコク首都圏庁（BMA）においては、本調査対象地域であるラカバン地区をもっとも優先順位の高い地域と位置づけている。また、内務省公共事業都市地方計画局（DPT）、国家経済社会開発庁（NESDB）の政策機関についても、バンコク第2国際空港周辺地域を開発ポテンシャルの高い地域として位置づけており、NESDBの開発計画については、既に閣議決定されており、BMA及びDPTの開発計画についても閣議決定される予定である。

(3) 他国機関の関連事業との整合性

2005年9月開港予定のバンコク第2国際空港（以下新空港と呼ぶ）については、現在円借款において建設中である。また、空港への国鉄東線及びBTS（スカイトレイン）の新空港へのアクセスのための軌道改良が海外からの協力により検討されている。

(4) 我が国援助政策との関連、JICA国別事業実施計画上の位置づけ

タイ国国別事業実施計画では、援助重点分野として、都市開発技術の向上を目標に掲げており、現在の問題点として、無秩序な都市開発による経済活動の非効率化が指摘されている。そのような背景の中、本調査は、今後の協力の重点課題である基本的公共インフラの整備、都市開発の効率的な実施を進めていくうえで投入効果が高い。

4. 協力の枠組み

(1) 調査項目

1) 情報収集・現状分析

a) 社会経済、環境、自然条件

b) 土地利用現況

c) 公共施設、設備

d) 建築物

e) 土地価格

f) 環境関係法

g) 都市計画関係法（都市計画法、土地区画整理事業法、土地取得制度等）

※土地区画整理法の制定が現在国会審議中であり、近々に成立の見込みであるので、本調査においては、現在国会審議中である土地区画整理法を適用し調査を実施する。

h) 都市開発を実施するうえでの問題

2) 日本における副都心計画地域において土地区画整理事業実施例の紹介

3) BMA調査、NESDB調査及びコンプリヘンシブプランのサポートのレビューを下記項目について行い、ラカバン地区サブセンターの戦略的開発計画を策定する。

a) 運輸交通計画（道路、鉄道）

b) 土地利用計画

c) 緑地ネットワーク計画

d) 下水、排水計画

e) 施設、設備等計画

f) 初期環境社会配慮調査（IEEレベル）

g) 土地区画整理計画

h) 事業費積算

i) 経済分析

j) 資金計画

k) 事業計画

4) 土地区画整理手法を用いたパイロット地区におけるプレフィージビリティ調査 (S=1/4,000レベル)

a) 地籍調査

b) 運輸交通 (道路、鉄道) 基本計画

c) 公共施設計画

d) 環境社会配慮調査 (Pre-EIAレベル)

e) 平均減歩率の算定

f) 換地基本計画

g) 先買い基本計画

h) ノーアクションプランを含む代替案の比較検討

i) 事業費積算

j) 経済分析

k) 資金計画

l) 事業計画

5) 調査結果及び提言

上記調査に係る技術移転

(2) アウトプット (成果)

(a) 副都心の戦略的開発計画

バンコク第2国際空港 (2005年9月開港予定) の北西部約2000haについての戦略的開発計画 (マスタープランレベル) の策定

(b) 土地区画整理事業のパイロット地域におけるプレフィージビリティスタディ

パイロット地域における土地区画整理事業の基本計画の策定

(3) インプット (投入) : 以下の投入による調査の実施

(a) コンサルタント (分野/人数)

1) 総括/都市計画 2) 副総括/土地区画整理 3) 環境社会配慮 4) パブリックコンサルテーション
5) 交通計画1 (軌道系) 6) 交通計画2 (道路系) 7) 治水計画 8) 公共施設計画1 9) 公共施設計画2
10) 換地計画 11) GISデータ作成 12) 施工計画/積算 13) 事業/資金計画 14) 業務調整

※計画M/M : 85.0M/M (業務調整除く)

(b) その他 研修員受入れ

都市交通網と連携の取れた都市開発を実施するため、都市交通計画及び環境社会配慮に関するカウンターパートトレーニングを実施予定

5. 協力終了後に達成が期待される目標（上位目標）

(1) 提案計画の活用目標

(a) 策定されたバンコク第2国際空港（2005年9月開港予定）の北西部約2000haについての戦略的開発計画（マスタープランレベル）に即した副都心開発が実施される。

(b) パイロット地域における土地区画整理事業の基本計画を活用し、区画整理事業が実施される。

(2) 活用による達成目標

(a) 都市機能及び都市交通網と連携のとれた副都心開発が実施されることにより、都市部の乱開発が抑制され、各種都市問題の発生が抑制される。

(b) 区画整理事業が実施されることにより、各種インフラ施設が整備された街づくりが行われる。

6. 外部要因

(a) 協力相手国内の事情

政策的要因：副都心開発の対象地域の変更

行政的要因：関連法制度整備の遅れ、他ドナーによるBTS（スカイトレイン）及びSRT（タイ国鉄）東線整備の遅れ

経済的要因：副都心整備にかかる資金不足

社会的要因：対象地域における治安の悪化、副都心開発の整備にあたっての地域住民からの反対等

(b) 関連プロジェクトの遅れ

建設中のバンコク第2国際空港（2005年9月開港予定）の開港の遅れが懸念されている。

7. 貧困・ジェンダー・環境等への配慮（注）

(a) 調査対象地域に含まれる運河沿いにおいては、不法占用住民が存在することから、治水対策と併せそれら住民に対する移転計画等の計画を策定する。

(b) 調査対象地域が空港周辺であり、建築規制（高層建築等）及び騒音・振動規制等の遵守が必要

8. 過去の類似案件からの教訓の活用（注）

過去に実施された土地区画整理事業の適用調査では、十分な住民参加型の調査が実施できなかった経緯がある。本調査においては、環境社会配慮の観点から、住民、NGO、研究者等を交えたステークホルダーミーティングを通して、住民参加型の調査となるよう留意する。

9. 今後の評価計画

(1) 事後評価に用いる指標

(a) 活用の進捗度

1) 策定されたバンコク第2国際空港（2005年9月開港予定）の北西部約2000haについての戦略的開発計画（マスタープランレベル）に即した副都心開発の実施状況。

2) パイロット地域における土地区画整理事業の基本計画を活用した区画整理事業の実施状況

(b) 活用による達成目標の指標

1) 策定されたバンコク第2国際空港（2005年9月開港予定）の北西部約2000haについての戦略的開発計画（マスタープランレベル）に即した副都心開発の整備率

2) パイロット地域における土地区画整理事業の基本計画を活用した区画整理事業の換地整備面積率

(2) 上記 (a) および (b) を評価する方法および時期

1) フォローアップ調査によるモニタリング

2) 事後評価：調査終了後5年目以降、必要に応じ実施

(注) 調査にあたっての配慮事項