

事業事前評価表

1．対象事業名				
国名：タイ王国 案件名：第2バンコク国際空港建設事業(VII) (貸付契約調印日：2005年5月17日、承諾金額：35,453百万円、借入人：新バンコク国際空港公社(New Bangkok International Airport Co.,Ltd.: NBIA)				
2．本行が支援することの必要性・妥当性				
本事業は、増加する航空旅客・貨物需要への対応が困難になりつつある現バンコク国際空港に代わる新たな新空港を建設し、増加する国内外の航空旅客・貨物需要に速やかに対処し、以ってタイ王国の経済発展に資するものであり、タイ王国の空港セクターの最優先プロジェクトとして位置付けられている。本行の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ところ、増大する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、日本政府のタイ王国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。				
3．事業の目的等				
(1) 本事業は、バンコクの東方約30kmに位置するサムットプラカン県ノンゲーハオに、第一期事業として、年間取扱能力がそれぞれ4,500万人、212万トンの旅客及び貨物ターミナル並びに東西2本の滑走路を主要施設とする国際空港を建設することにより、増大しつつある航空需要への対応を図り、もってバンコク都市機能の整備等を通じたタイの経済発展に寄与するものである。				
(2) 需要予測 バンコク地区の旅客数、貨物量実績、予測				
	2002 (実績)	2005	2010	2015
旅客数合計(千人)	32,183	38,533	53,626	72,295
貨物量合計(千ト)	1,034	1,217	1,697	2,253
(注：暦年) 出典：NBIA作成(2004)の資料に基づく。				
4．事業の内容				
(1)対象地域名 タイ王国サムットプラカン県ノンゲーハオ				
(2)事業概要 バンコク都心部から東方約30kmに位置するノンゲーハオ(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とおり。 新空港用地面積：3,200ha 滑走路： 3,700m(西側)、4,000m(東側)				

旅客ターミナル施設：年間 4,500 万人対応

貨物ターミナル施設：年間 212 万トに対応

(3)総事業費

総事業費 311,433 百万円（うち円借款対象額 199,216 百万円）

(4)スケジュール

1996 年 2 月～2005 年 9 月を予定（9 年 7 ヶ月）

(5)実施体制

借入人：新バンコク国際空港公社

(New Bangkok International Airport Co., Ltd.: NBIA)

実施機関： に同じ

運営・維持管理体制：NBIA の親会社であるタイ空港公社(Airports of Thailand Public Limited Company: AOT)が新空港完成後の運営・管理を行う。なお、NBIA の資産は AOT に譲渡される予定である。

(6)環境及び社会面の配慮

環境に対する影響 / 用地取得・住民移転

(a) カテゴリ分類: なし

(b) カテゴリ分類の根拠：本事業には「環境配慮のための OECF ガイドライン（初版）」が適用される。（なお、「環境社会配慮確認のための国際協力銀行ガイドライン」（2002 年 4 月制定）においては、大規模な空港セクターに該当し、影響を及ぼしやすい特性を伴うため、カテゴリ A に該当する。）

(c) 環境許認可：本事業の当初事業スコープに関する EIA については、2002 年 5 月に国家環境委員会（NEB：National Environmental Board）の承認を取得済、また、事業スコープ変更に伴う追加 EIA についても 2005 年 3 月に NEB の最終承認を取得済。

(d) 汚染対策：供用中、空港周辺の大気中の一酸化炭素、窒素酸化物、炭化水素は関連する環境基準を下回ると見込まれており、深刻な影響はないものと考えられる。騒音対策については、騒音の影響を受ける住民に対する補償基本計画が策定されており、それに基づき、住民への説明を随時実施し、意見・要望を聴取している。騒音影響によって移転対象となり得る住居は約 50 世帯と見込まれている。実際の補償等については、政府、NBIA、住宅省、地方自治体及び住民からなる補償専門委員会が設立され、より詳細な補償実施計画が決定される。

(e) 自然環境面：事業対象地域及びその周辺は自然保護地域等には該当せず、自然環境への負の影響は予見されない。

(f) 社会環境面：電波障害については、必要に応じて適切な対策を講じる。なお、空港敷地に係る用地取得、敷地内からの住民移転（約 2,300 世帯）は既に完了している。

(g) その他・モニタリング：大気・騒音につきモニタリング実施予定。

貧困削減促進

特になし。

社会開発促進（ジェンダーの視点等）

特になし。

(7)その他特記事項

特になし。

5 . 成果の目標

(1) 評価指標 (運用・効果指標)

指標名		基準値 (2002年)	目標値 (2008年[事業完成3年後])
旅客数 (千人)	国際線	23,179	32,126
	国内線	7,305	12,607
	乗り継ぎ	1,699	2,274
貨物取扱量 (千ト)	国際線	906	1,296
	国内線	48	87
	乗り継ぎ	80	105
航空機発着 回数(回)	国際線	139	155
	国内線	59	85

(2) 内部収益率

(ア) 財務的内部収益率(FIRR) : 10.5%

費用 : 事業費、運営・維持管理費等

便益 : 着陸料、駐機料、空港利用料、コンセッション収入等

プロジェクト・ライフ : 30年(2006年~2035年)

(イ) 経済的内部収益率(EIRR) : 16.9%

費用 : 事業費(税金を除く)、運営・維持管理費等

便益 : 旅客増加及び航空機発着数増加に伴う付加価値増、本事業による雇用増加に伴う付加価値増等

プロジェクト・ライフ : 30年(2006年~2035年)

6 . 外部要因リスク

タイ国及び周辺国・地域の経済停滞並びにテロ等治安の悪化等による航空需要の鈍化。

7 . 過去の類似案件の評価結果と本事業への教訓

過去の類似事業の事後評価では、実施機関とコンサルタント双方の内部意思決定の遅さや両者間の協議が円滑に行なわれなかったために工期が遅延した事例がみられる。これを踏まえ本事業では、建設段階では工種が多岐に渡り複数の工事パッケージが含まれることから、各パッケージの本体工事契約者、施工監理コンサルタント及び全体事業管理コンサルタント間の調整を含む事業全体の管理に留意する。

また、供用開始後の円滑な施設維持運営が行われるために、事前に運営維持管理主体について事業の完成前に確認が行われることが重要であるとの教訓を得ている。これを踏まえ本事業では、実施管理、運営に関してはAOTが担う旨確認している。

8 . 今後の評価計画

(1) 今後の評価に用いる指標

旅客数(人)

貨物取扱量(千ト)

航空機発着回数(回)

財務的内部収益率(FIRR)(%)

経済的内部収益率(EIRR) (%)

(2) 今後の評価のタイミング

事業完成後