

2.5.4 区画道路の配置計画（比較検討）

居住地区における区画道路の配置パターンとして図2.5.15-2.5.19で示す2案を比較検討する。両案の基本的な配置方針は表2.5.3で示すとおりである。

表2.5.3 区画道路の配置方針

比較案 土地利用	第 1 案	第 2 案
高密度住区	スーパーブロック方式 半公共オープンスペース 集中パーキング	スーパーブロック方式 半公共オープンスペース 集中パーキング
中密度住区	グリッド方式	ループ方式 歩行者専用道路
低密度住区	グリッド方式	クルドサック方式 歩行者専用道路
商業地区	スーパーブロック方式 ショッピングモール 集中パーキング	スーパーブロック方式 ショッピングモール 集中パーキング

両案を比較した場合、それぞれのメリット、デメリットは以下のとおりにした。

第1案：

- メリット 1. 街並がわかりやすい
- デメリット 1. 街並が単調になる
2. 歩車分離が難しい
3. 道路面積が多い

第2案：

- メリット 1. 歩車分離が可能になる
2. 通過交通のない落ち着いた住環境となる
3. 道路面積が少ない
- デメリット 1. 街並が若干わかりにくくなる

このように、両案を比較した場合、第2案のループ、クルドサック方式を採用した方が、若干街並がわかりにくくはなるが、安全で快適な住環境を確保することが可能であり、より好ましいと考えられる。

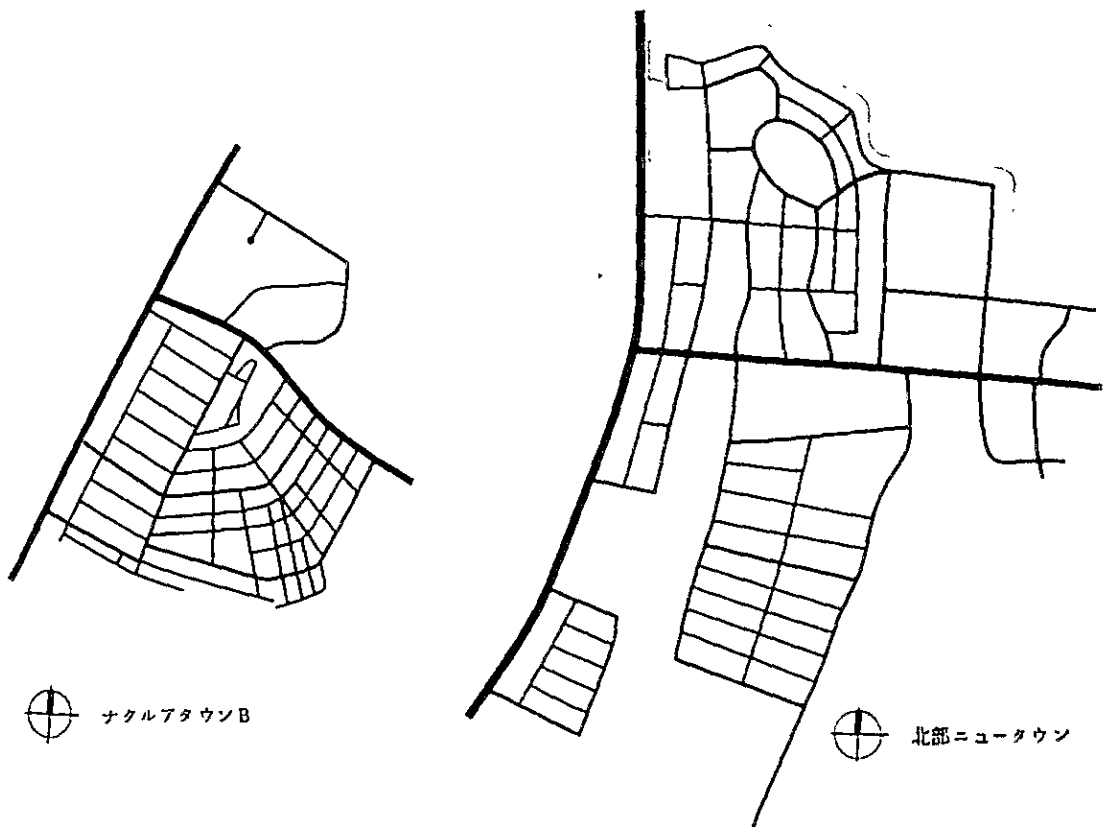


図 2 5 1 6 道路パターン第 1 案

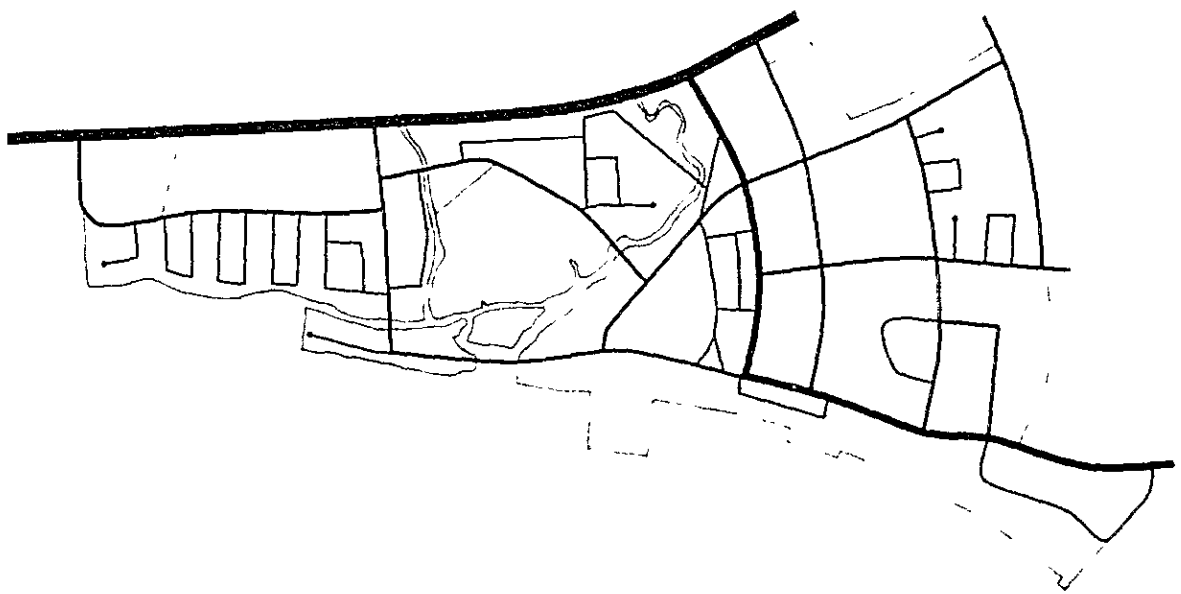


図 2. 5. 1 7 道路パターン第 2 案 (ナクルアタウン A)

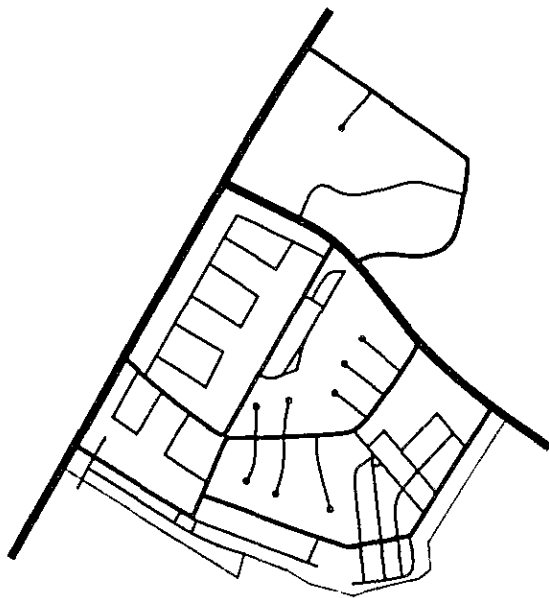


図 2.5.18 道路パターン第2案(ナクルアタウンB)

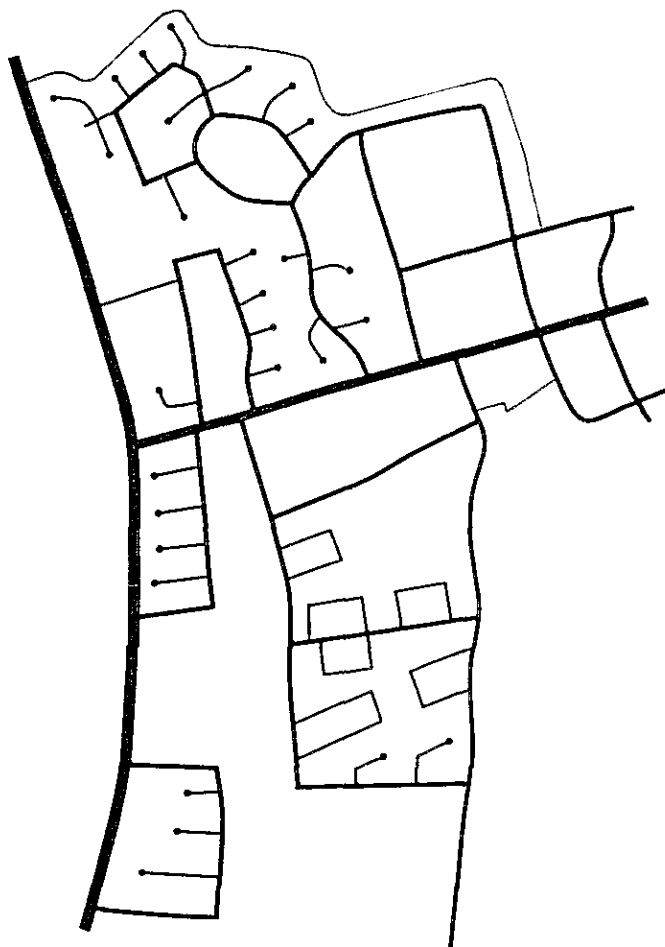


図 2.5.19 道路パターン第2案 北部ニュータウン

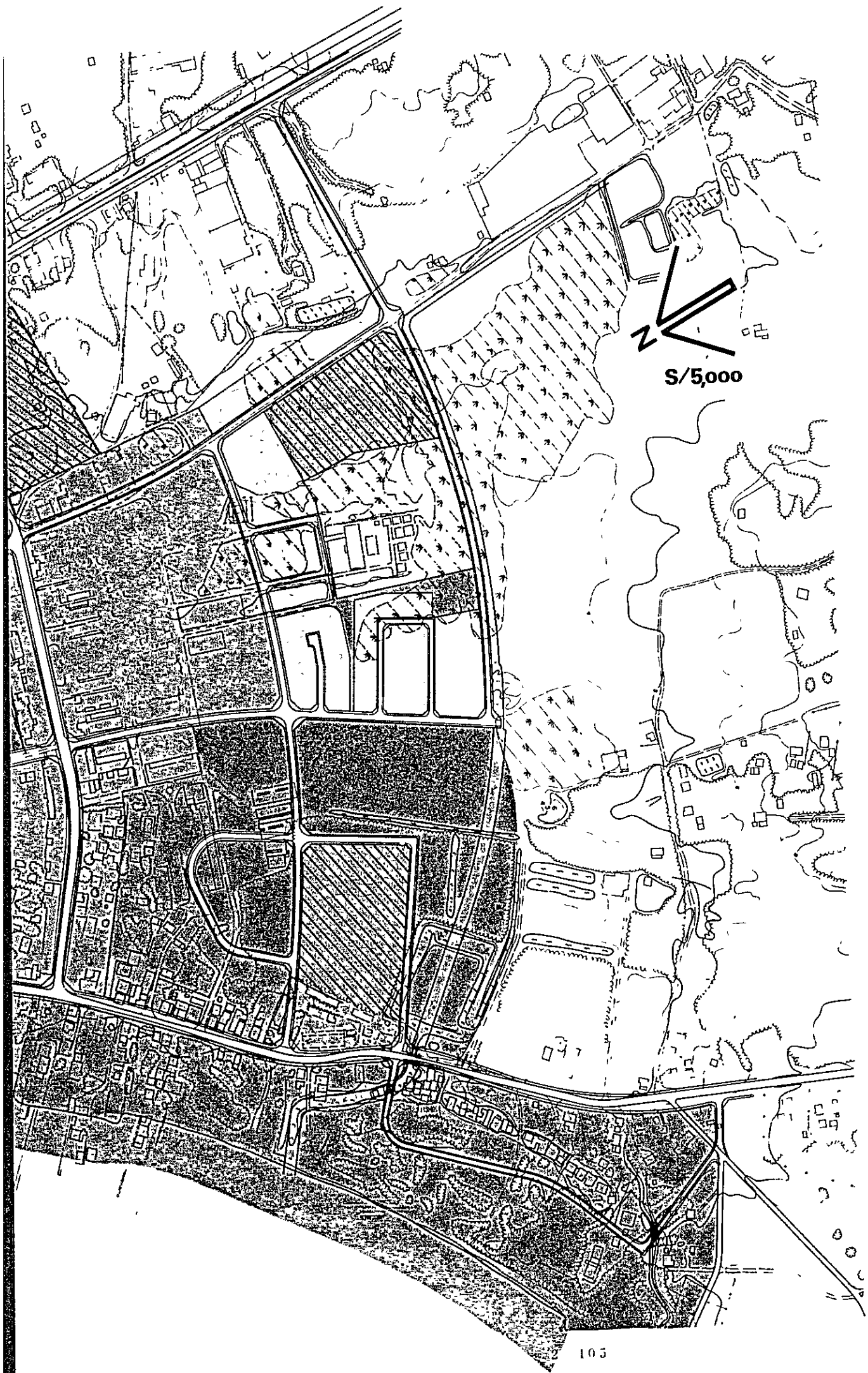
2.5.5 居住地区土地利用計画

以上の検討に基いて、ナクラアタウンA、Bおよび北部ニュータウンに関する土地利用計画を作成すると図2.5.20～図2.5.22で示すとおりであり、それぞれの土地利用区別の面積および人口は表2.5.4で示すとおりになる。

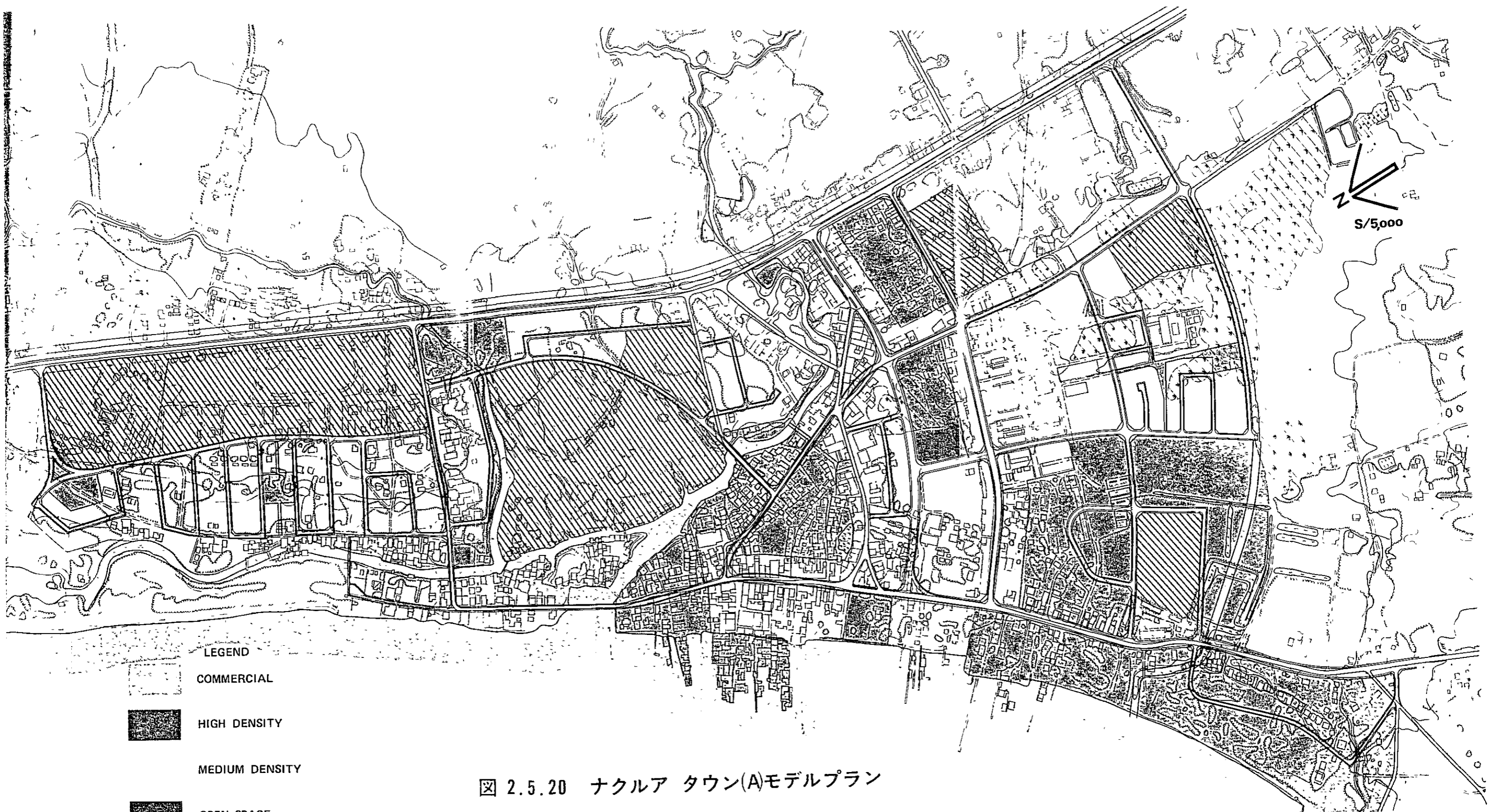
表 2.5.4 土地利用および人口計画(1986)

	Land-use	Area	Population Density (Net)	Population
	Residential areas	53.5(52.2) ha	persons/ha.	10,400 persons
	High density	29.4	230(222)	6,700
	Medium density	24.1	155(148)	3,700
Na Klua	Low density	-	-	-
Town A	Commercial areas	19.1(15.0)	150(150)	2,900
	Public facility areas	23.4(25.1)		
	Open spaces	12.3(10.6)		
	Roads	10.2(20.2)		
	Total	118.6(123.1)		13,300(13,300)
	Residential areas	30.7(32.8)		4,800
	High density	11.6	220(222)	2,500
	Medium density	7.8	135(148)	1,100
Na Klua	Low density	11.3	110(118)	1,200
Town B	Commercial areas	1.6(1.6)	150(150)	200
	Public facility areas	3.2(3.2)		
	Open spaces	5.4(4.0)		
	Roads	8.4(8.4)		
	Total	49.3(50.0)		5,000(5,000)
	Residential areas	48.5(49.0)		7,000
	High density	14.2	200(222)	2,800
	Medium density	11.4	135(148)	1,500
Northern	Low density	22.9	110(118)	2,500
New Town	Commercial areas	4.2(2.5)	150(150)	600
	Public facility areas	5.7(5.7)		
	Open spaces	6.0(5.9)		
	Roads	10.6(12.5)		
	Total	75.1(75.6)		7,400(7,400)

Note: Inside () are the figures in the master plan.



S/5,000



LEGEND






-  COMMERCIAL
-  HIGH DENSITY
-  MEDIUM DENSITY
-  OPEN SPACE
-  PUBLIC FACILITY

図 2.5.20 ナクルア タウン(A)モデルプラン

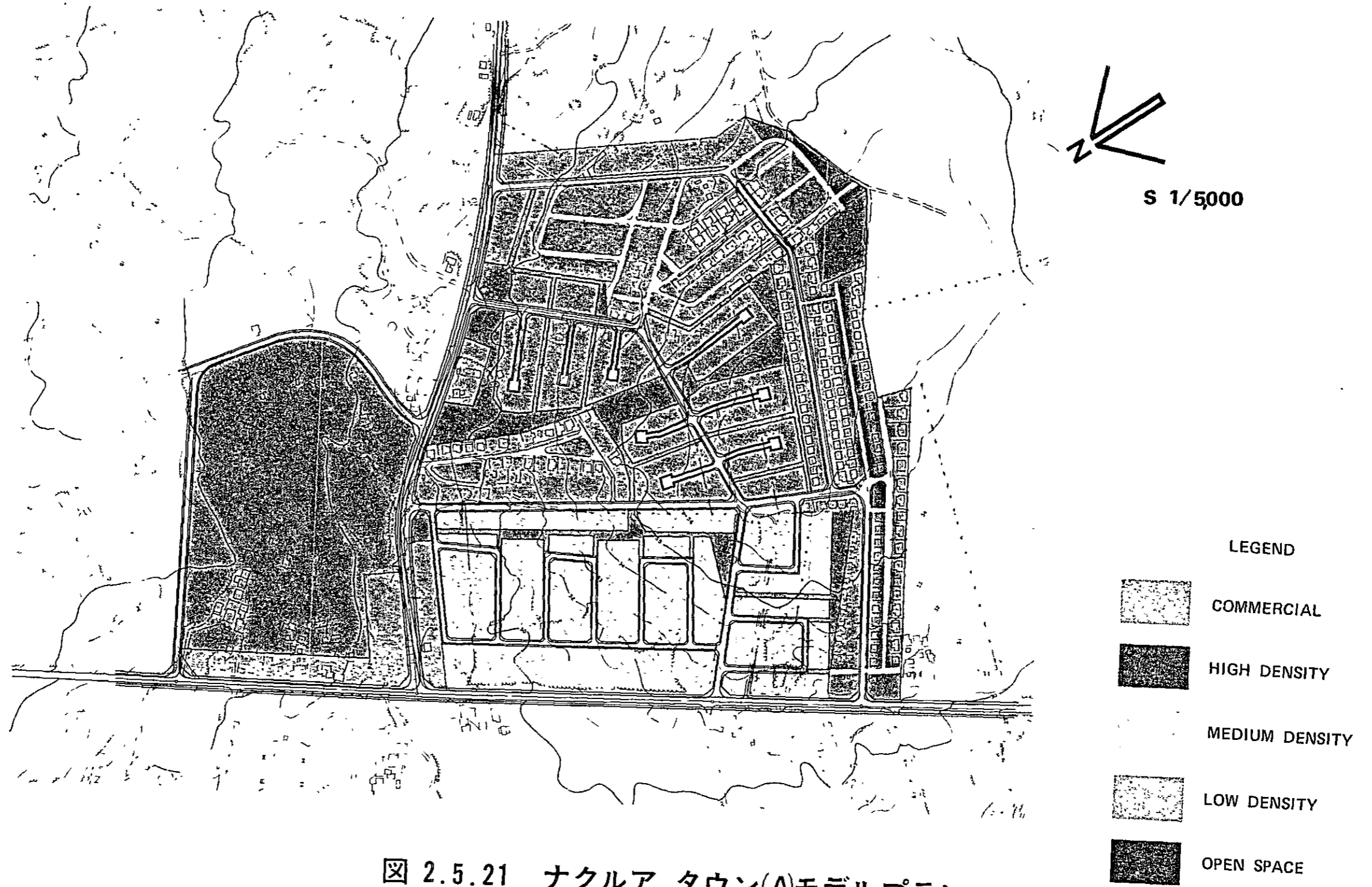
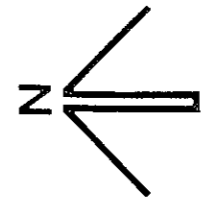
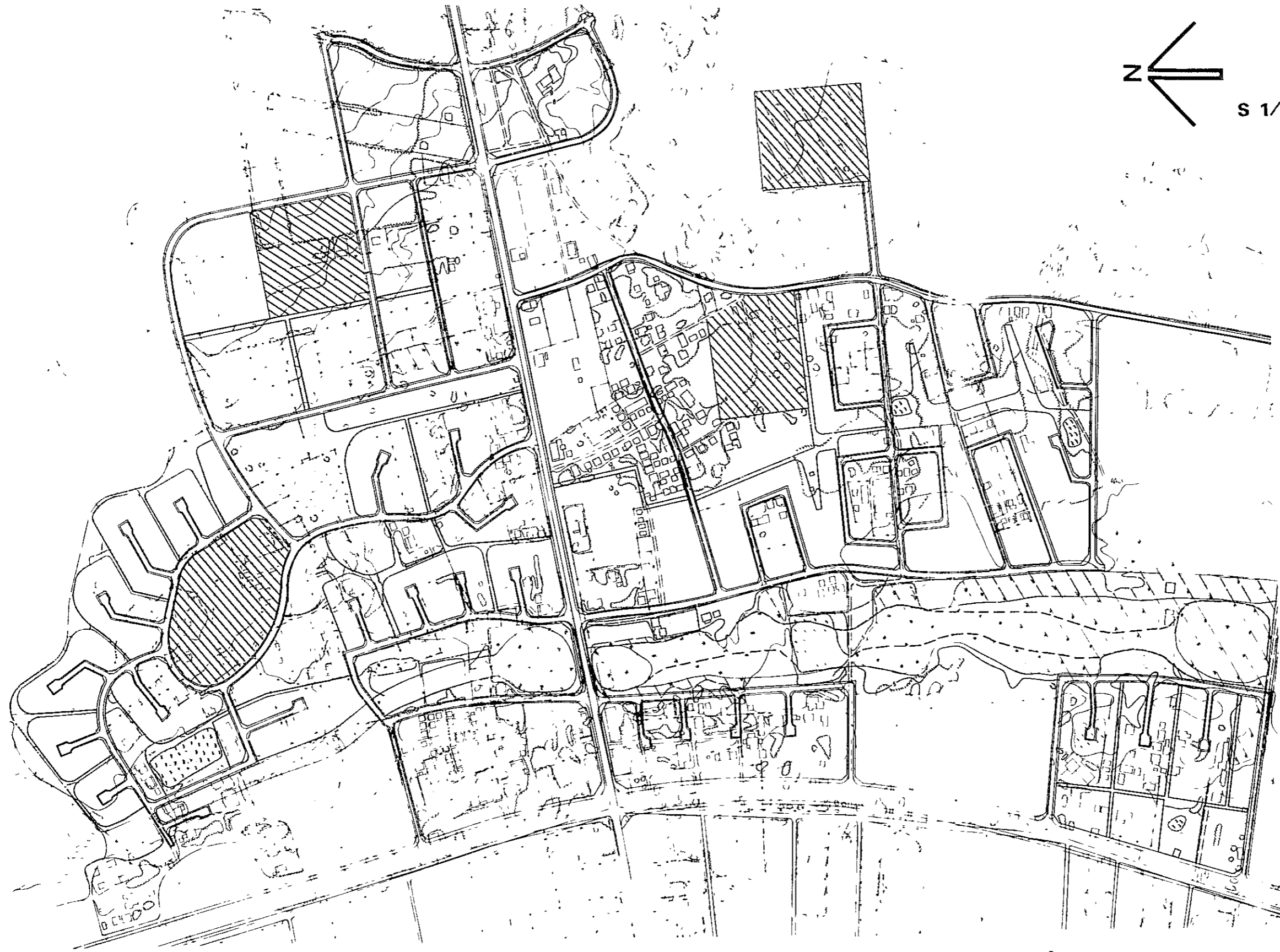


図 2.5.21 ナクルア タウン(A)モデルプラン



S 1/5,000

LEGEND

COMMERCIAL

HIGH DENSITY

MEDIUM DENSITY

LOW DENSITY

OPEN SPACE

PUBLIC FACILITY



図 2.5.22 北部ニュータウン：モデルプラン

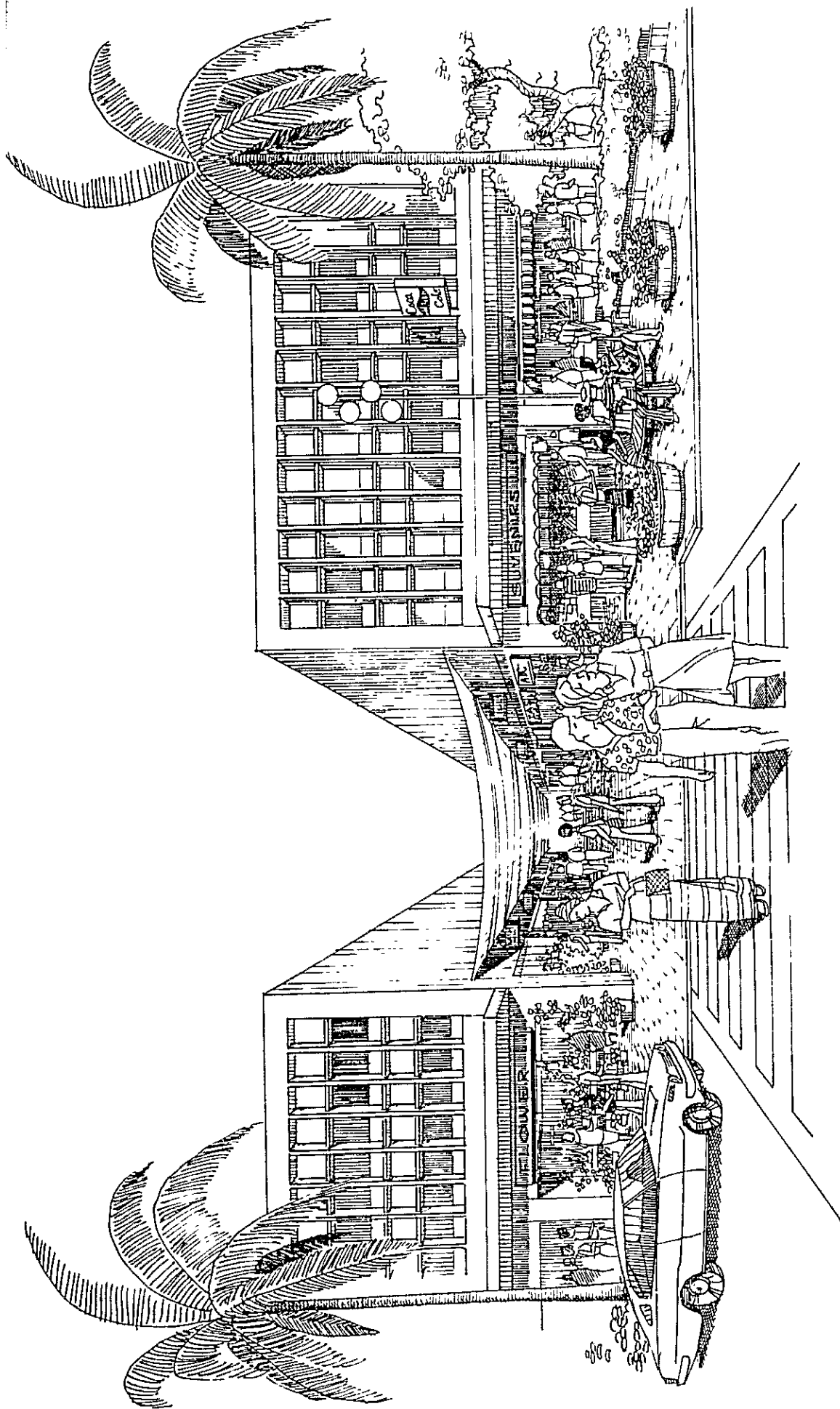


図 2.5.2.3 ナクルアタウンの中心部

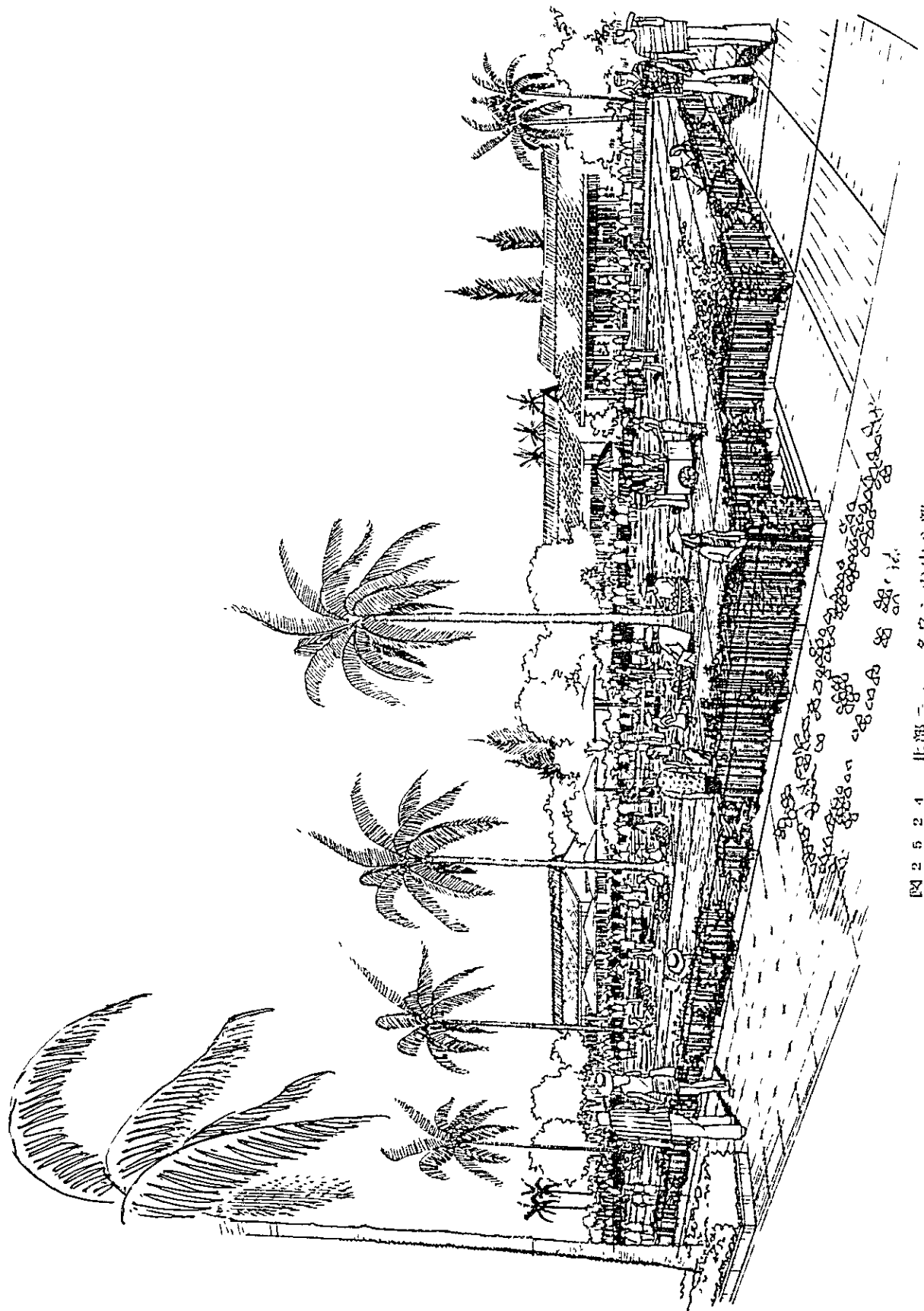


図 2 5 2 4 北部、タマシの中心部

2.5.6 事業化の問題点と対応策

(a) 居住地区入居計画

各種施設の段階建設計画を設定する場合のベースになる入居計画を、人口計画を基に設定する。人口計画では1976年から各年毎に順次人口が増加（住民が入居）することになっているが、各種施設の建設は住区単位で検討することになるため、入居計画もこれに合わせて住区単位で設定することになる。したがって、人口計画のように各年の入居計画ではなく住区毎の入居開始年度を計画することになる。また、入居計画は施設の建設期間を考慮すると、1981年以降で検討することになるが、現実には人口計画で示されているとおり、1981年以前の入居も行なわれることになろう。

ナクルアタウンA、B、北部ニュータウンの住区毎の入居計画を図2.5.2.5及び表2.5.2.6で示す。

(b) 段階建設計画の基本方針

居住地区の建設は、各住区への入居計画と整合を保ちながら、段階的に行うことになる。1つの住区の中でも、地区の状況に合わせて、さらに細分化した段階建設を行うことが効率的であり、経済的である。段階建設計画の基本方針を次に示す。

- | | | |
|----|----|--------------------------------|
| 段階 | 1. | インフラストラクチャの整備 |
| " | 2. | 公共施設の整備 |
| " | 3. | 現在未利用地区での住居建設 |
| " | 4. | 現在住居が建設されているか、更新の必要がある地区での住居建設 |

(c) 事業化の問題点と対応策

事業化における問題点は、建設における問題点と、規制における問題点の2点に集約される。建設における問題点では次の2点が重要である。

- 既に建設されている住宅、商店等の建物がマスタープランと整合がとれない場合、すなわち、具体的には、計画道路が既存の建物の上に引かれるために建物の移転あるいは除却およびそれに伴う補償の問題が生ずることと、既存の建物の用途が計画用途に合致しない場合である。
- 建設する主体をだれにするかという問題、すなわち、居住地区内の宅地、インフラストラクチャ、公共施設等の建設は、公共部門あるいは民間部門が主体となる場合と、区画整理等の法的手法による場合およびこれらの組み合わせによる場合等が考えられる。

規制における問題点では次の2点が重要である。

- 建設が進行または計画中の建物や宅地の用途をマスタープランと整合がとれるものにするための規制。
- 現在の未利用地を段階建設計画に合わせて、利用する時期まで空地として確保しておくための規制

計画実現のために解決しなければならないこれらの問題点の対応策を以下で提案する。建設主体については項を改めて述べる。

図 2.5 2 5 入居計画案、
(ナクルアタンウA)

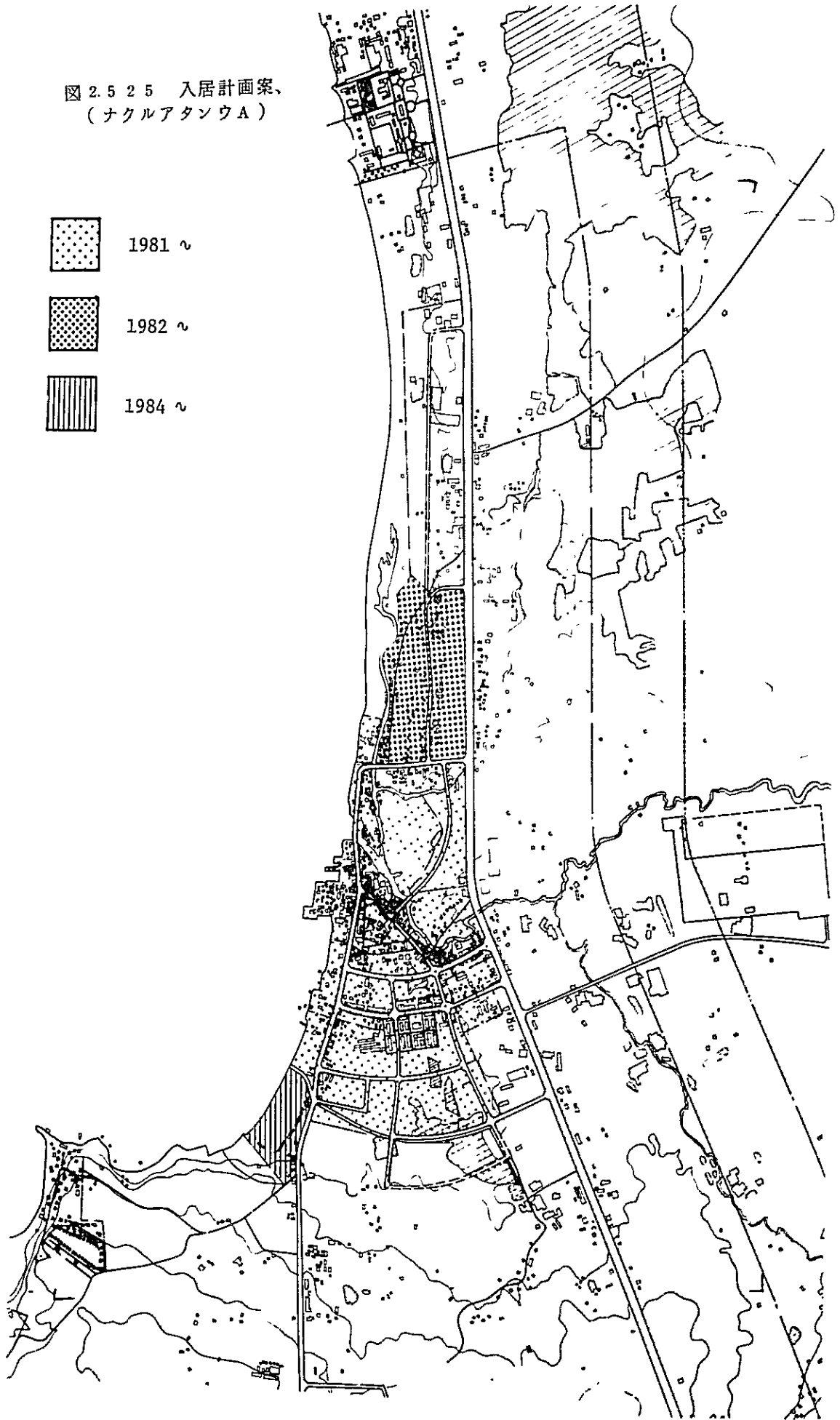
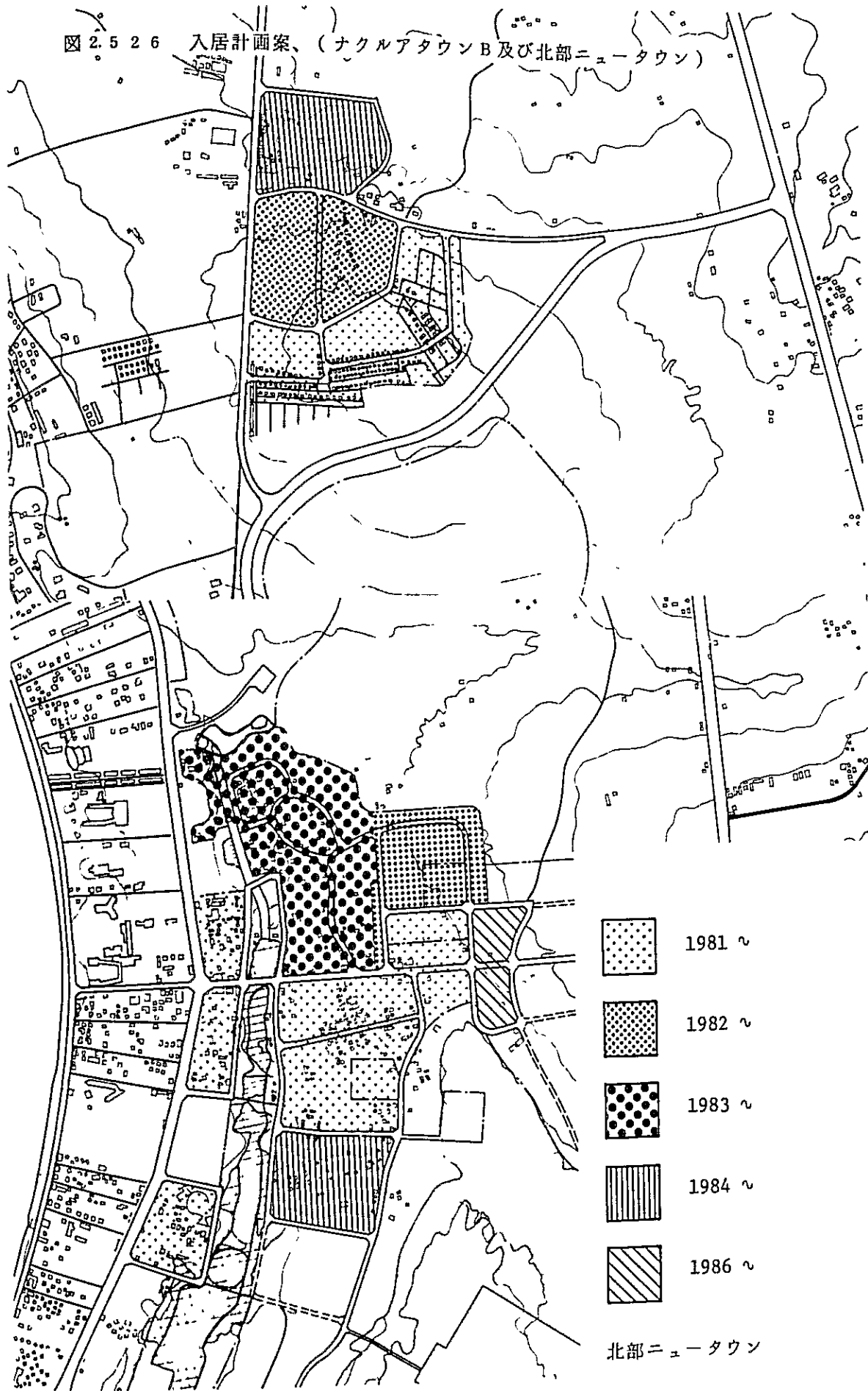







図 2.5 2 6 入居計画案、(ナクルアタウン B 及び北部ニュータウン)



-  1981 ~
-  1982 ~
-  1983 ~
-  1984 ~
-  1986 ~
- 北部ニュータウン

- 低密度および中密度住区においては、現在の土地利用を考慮し、現在の道路網を可能な限り利用した計画としているため、マスタープランと現況の整合性の問題はほとんど生じない。
- 高密度住区ではテラスハウスと低層連続住宅を建設するため、既存の一戸建住宅等を建替えなければならないものが生じる。これらについては、移転を希望する者に対しては、移転補償費を支払い、同地区に引き続き居住することを希望するものには、新たに建設する住宅に優先的に入居させる。
- すべての地区において、マスタープランを進めるために建物の移転あるいは除却の必要が生じた場合には、正当な補償をしなければならない。補償としては、建物移転費、移転補償費（土地、建物買上げ費）、営業補償費等の補償費の支払、代替地の確保、整備、代替建物の確保、優先入居の保証等が考えられる。
- ナクアA地区にみられるように、現在既に、かなりの密度で建物が建設されている地区においては、これをクリアランスし、再開発することは困難である。したがって、このような場合にはインフラストラクチャの整備による住環境の向上に努めるものとする。
- 現在、建設が進行中あるいは計画中の商業施設や宅地造成の大部分は、マスタープランと整合がとれないだけでなく、不法建築物も多い。残念ながら現在のところ、これらを効果的に規制することは困難である。また、これらの施設においては、一般的にテナントと建築主とは別個であることが多い。したがって、規制においては、これらのテナントの保護ということを考慮する必要がある。さらに、民間の建設投資意欲を抑制しすぎることなく、有効にコントロールしてゆく必要がある。
現実的に可能な規制策としては、以下の4項目が考えられる。
- 建物の建設あるいは宅地造成をしようとする者に対して、マスタープランの内容を十分に理解させる。
- マスタープランと整合のとれた建設計画のみに許可を与える。
- 未利用地あるいは非建ぺい地の現状維持命令を出す権限を市当局に与える。
- マスタープランと整合のとれない既存建物のうち、移転あるいは除却しなくても、マスタープランを進める上で特に重大な障害とならないものは、増改築あるいは建替えの時期を待って、提案された方向に転換してゆく。

(d) 建設主体

住区内の宅地、インフラ（道路レベルR-3以下）、公共施設、住宅等の建設は公共部門あるいは民間部門が主体となる場合、区画整理等の法的手法による場合、およびこれらの組み合わせによる場合等がある。ここでは、建設主体毎のメリット、ディメリットを比較することにより、建設主体として何が最も好ましいかを検討する。比較対象とする建設主体は次のとおりである。

- すべての公共部門が行う。（市あるいは公社）
- すべての民間部門が行う。
 - 1. スーパーブロック方式で一括して行う。

- 2. 分割し分譲する。
 - 公共部門と民間部門を組合わせて行う。
 - 区画整理等の法的手法により行う。
- 1) すべて公共部門が行う場合
- メリット
 - マスタープランとの整合が確実にとれ、全体的に秩序ある開発が可能となる。
 - 住宅あるいは宅地の分譲価格が民間部門が行う場合より安くなる。
 - デイメリット
 - 公的資金の投入が過大になる。
- 2) 民間部門が行う場合（一括）
- 1
- メリット
 - マスタープランとの整合が比較的とり易い。
 - 公的資金の投入が少なくすむ。
 - 多様な住環境が得られる。
 - デイメリット
 - 建設が計画期間中に行われる保証がない。
 - 分譲価格が公共部門が行う場合より高くなる。
- 2) 民間部門が行う場合（分割）
- 2
- メリット
 - 公的資金の投入が少なくすむ。
 - 多様な住環境が得られる。
 - デイメリット
 - マスタープランとの整合がとりにくく、無秩序な開発となり易い。
 - 分譲価格が公共部門が行う場合より高くなる。
- 3) 公共部門と民間部門組合わせて行う場合
- メリット
 - 公的資金投入が若干減る。
 - 多様な住環境が得られる。
 - デイメリット
 - 公共部門と民間部門の建設時期の調整が難しく、インフラ、公共施設等の効率的な建設ができなくなる危れがある。
 - 公共部門と民間部門で分譲価格の格差ができてくる。
- 4) 区画整理等の法的手法による場合
- メリット
 - 保留地処分により事業費の一部を捻出できるため、公的資金の投入が少なくすむ。
 - 用地買収が不要となる。

原則として既存の建物が残るため、住民とのトラブルが少ない。

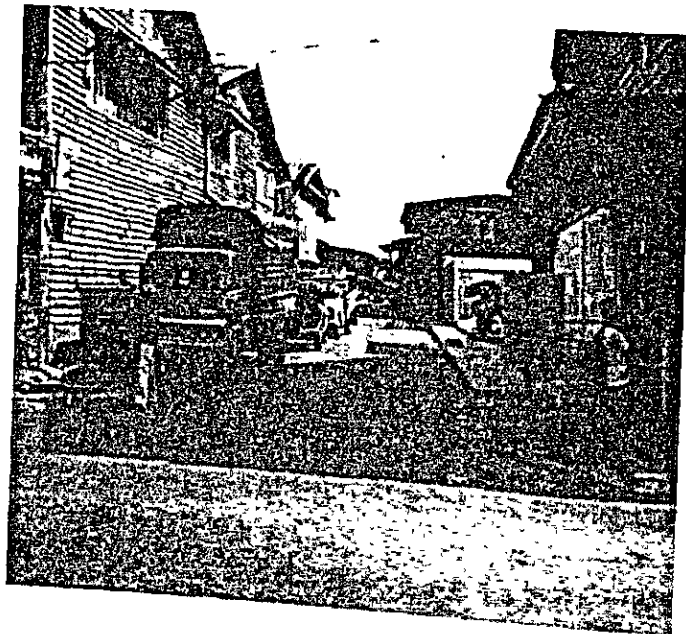
－ デイメリット

法的裏付けがないため、新しい法律を作る必要がある。

以上の検討を踏まえ、ここでは公的資金の投入を抑える必要から、民間部門を建設主体とすることが考えられる。この場合、マスタープランとの整合をとり易くするため、スーパーブロック方式で一括して建設することが好ましい。また、公的部門が建設することになる上位インフラストラクチャ（道路レベルR-2以上）や公共施設等の建設時期との調整を十分に図り、効率的な建設を行うよう配慮する必要がある。



パタヤ海岸の背後地



ナクラア村の旧市場附近

2.6 ビーチ道路の改良計画

2.6.1 概要

(a) 現況と問題点

ビーチリゾートとしてのパタヤにおけるビーチを性格により大別すると次の3つに分類される。

- 1) メインビーチ : メインビーチの北端にあるオーキッドロッジからパタヤダウンタウンまでの約4kmの砂浜で、水泳、日光浴、乗馬、散歩、ボート遊び等が行なわれており、パタヤのビーチ活動の中心をなしている。
- 2) プライベートビーチ : ナクラア村からオーキッドロッジまでの海岸とパタヤヒル西側の海岸は岩場となっており、ところどころにある小さな砂浜はホテル、バンカロー、別荘等のプライベートビーチとして利用されている。
- 3) 南部ビーチ : パタヤヒルから南側の海岸は、長く幅広いサンゴ礁の砂浜で、パンサレーまで続くこの海岸は観光資源として大きなポテンシャルを持っているが、現在はほとんど利用されていない。

本節の対象であるビーチ道路は、メインビーチに平行して走る延長約4kmの道路で、ホテルとダウンタウンを結ぶ域内幹線道路、路上駐車場、観光客の散歩道、ビーチへのアクセスのための道、露店商業の場等多目的な空間として利用されており、メインビーチにおけるビーチ活動に大きな影響を与えている。このため、マスタープランではパタヤ観光開発の中心として、メインビーチの改良計画と一体化した、ビーチ道路網の整備を行なうことを提案している。

ビーチ道路における現在の問題点は、メインビーチの問題点としてとらえることができるわけで、このメインビーチの問題点は、パタヤが計画性のない自然発生的に形成された観光地であることからきている。すなわち、パタヤではビーチブロードや駐車場がビーチのすぐ近くにあり、外からの入込客が容易にビーチへアプローチできる。また、行商人やモーターボート、スクーターボート、乗馬等の客引きはビーチで直接客待ちをしているなど、一見観光客の利便性が優先されているように見える。しかし、このような形態は小規模な観光地や入込客数の少ない観光地においては重要なポイントであり、大きなメリットとなるが、パタヤのような大量入込客のある観光地では逆に阻害要因となっている。したがって、パタヤが観光地として形成された初期において重要な要素であったこれらの形態は、観光地として巨大化した現在では改善されていかなければならない課題となってきている。

このような状況におけるメインビーチの問題点を観光地における基本的要素である安全性、快適性、利便性の3つの面からみると次のとおり整理される。

1) 安全性

ビーチ道路 : ビーチ道路は、現在主要な域内幹線道路として観光客や住民に利用されているとともに、ホテルとビーチを結ぶアクセス道路として、散歩道、露店商の場と多くの目的に利用されている。このため、ビ

	<p>ーチ道路で高速で走るタクシーやオートバイと歩行者の流れが輻輳して、双方にとって非常に危険な状態を示している。</p>
水泳とボート	<p>非常に多くの遊覧船やモーターボート、スクーターボート等が浜に無秩序に係留され、また、活動している。このため、各々のレクリエーション活動の安全性が失なわれているとともに、水泳者と船との水面利用の競合による安全面の欠如も問題化している。</p>
ビーチ管理	<p>ビーチ上および海の中には割れたビンや捨てられた空カンなどが放置されており、裸足で歩く日光浴や水泳を楽しむ人々にとって非常に危険な状態にあるとともに、ライフガードや救護所の設置による事故に対する対策も十分にとられていない。また、ビーチでの乗馬活動が現在行なわれているが、馬糞による破傷風感染の危険があり、衛生上から問題があるといえよう。</p>

2) 快適性

自動車騒音	<p>域内幹線道路とこれに付帯した路上駐車場がビーチに隣接しており、また、ビーチ幅の不足から緩衝緑地帯が十分とれてないことなど、自動車、オートバイ等の騒音がビーチでの快適さを破っている。</p>
用途の混乱	<p>現在、メインビーチでは日光浴、水泳等を楽しむ人々や散歩、乗馬等を行なう人々など多くの用途の混乱がみられ、ビーチ幅が狭いことからおたがいが阻害要因となっている。</p>
行商人	<p>メインビーチでは、行商人やボート、オートバイ、乗馬等の客引きが多くみられ、しばしば顧客に強要する傾向がある。このようなことは、観光客が自由な選択を行なうという面で問題であり、観光客のビーチでの自由な行動の妨げとなっている。</p>
海域利用	<p>無秩序な遊覧船やボート等の係留はまた景観上からも好ましくなく、さらにビーチ近くでのポーティングは騒音面からもビーチでの日光浴や水泳等の活動における快適性の妨げとなっている。</p>

(3) 利便性

情報	<p>パタヤのような国際観光地では観光客の望むものが、どこで、どのように、いつ、いくらで入手できるか、また、思わぬ収穫がどこで得られるかといった情報の提供が重要なポイントとなっている。しかし、現在、遊覧船やボート、オートバイ、乗馬等多くの利用できるレクリエーション活動があるが、どこへ行けば利用できるかの情報や料金の明示がないため観光客にとってこれらのレクリエーション活動は利用し難い状況にある。</p>
ビーチ施設	<p>パタヤにおける日帰り客の数は年々増加しており、土曜日、日曜日にはかなりの数の入込がメインビーチにある。しかし、これらの入込客に対する公共トイレ、ロッカー、シャワー等のサービス施設は現在ほとんどなく、日帰り客に対する受け入れ態勢は無いに等しいといえる。</p>

(b) ビーチ改良計画

マスタープランでは、現況での問題点をとらえ、これを改善していくことの必要性をうったえるとともに、次に示す3つの開発理念を開発の目標として掲げ、ビーチの改良計画の提案を行っている。

1) 休養とくつろぎ

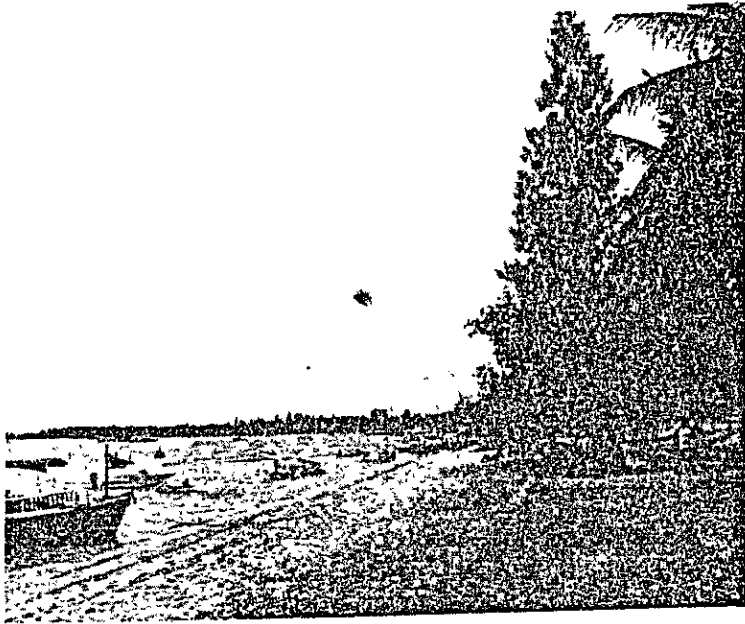
- 日光浴と海水浴のための快適なビーチ
- ビーチプロムナードにおける楽しい散策

2) 水に親しむ遊び

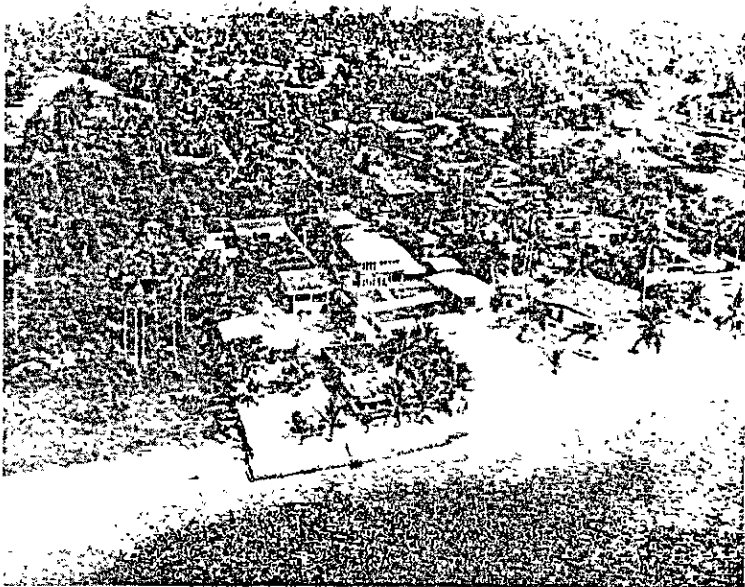
- 熟練していない観光客が水に親しむスポーツを容易に安全に楽しめる。

3) 教育

- 海に関する知識の獲得
- さらにマスタープランでは上述の目標を達成するための手段として、ビーチ活動部分の物理的な変更による改善と海面利用制御を計画の必要条件としてあげている。
- 次にビーチ改良計画の計画概念を示めす。



パタヤ海岸中心部



私的に利用されている地



パタヤヒル南部の海岸
(フェーズ-2)



海岸道路の駐車状況



兵馬ステーション



ハタヤ海岸に於ける遊
覧船の係留状況



ハタヤ海岸の植栽の現況

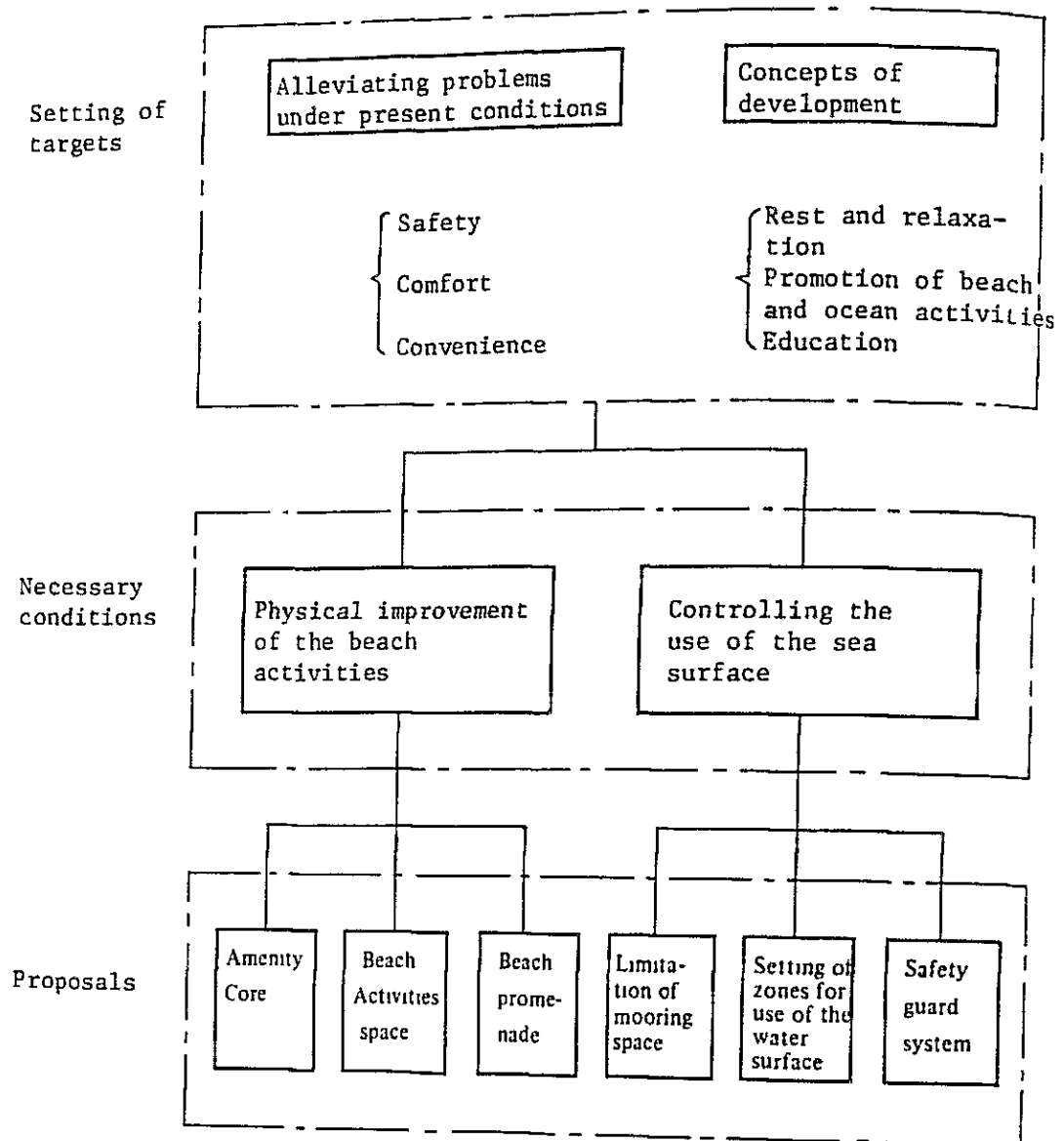


図 2.6 1 計 画 方 針

(1) アメニティコア

アメニティコアは、ビーチリゾートとしてのパタヤに欠けている中心性、統一性を考慮して提案されるもので、核の形成により、リゾートとして統一されたイメージを創造するとともに、パタヤにおける安全性の確保や快適性、利便性の提供等観光活動のすべてをコントロールできるよう計画される。このため、アメニティコアはパタヤの中心的存在として次の機能を有するものとする。

- 機能的中心 (交通の結接点)
- 精神的中心 (シンボルゾーン)
- 情報の中心 (インフォメーションセンター)

1) 施 設

アメニティコアに計画される施設は、パタヤにおける核として十分に機能しうるものであり、かつ現在欠けている機能を補うことが必要条件である。

- 安心して買物のできるショッピングアーケード

- 文化的活動の場（民族舞踏、民族博物館）
- 家族 観光客を対象としたレクリエーション施設
- 交通ターミナル
- サービスセンター（案内所、交番、救護所）

II) コアの位置

マスタープランでは、上述したような機能をもったコアを第1段階（1986年まで）に2ヶ所計画し、既成観光地の南北に配置している。

メインアメニティコア：ダウンタウンを含む地域をメインアメニティコアとし、ダウンタウンの再開発によってダウンタウンにおける現在の問題点^{注)}を解決するとともに観光地パタヤの中心地域として位置付ける。

北 部 コ ア：オーキッドロッジ北側の地域を北部コアとしメインビーチの2極構造を形成する。

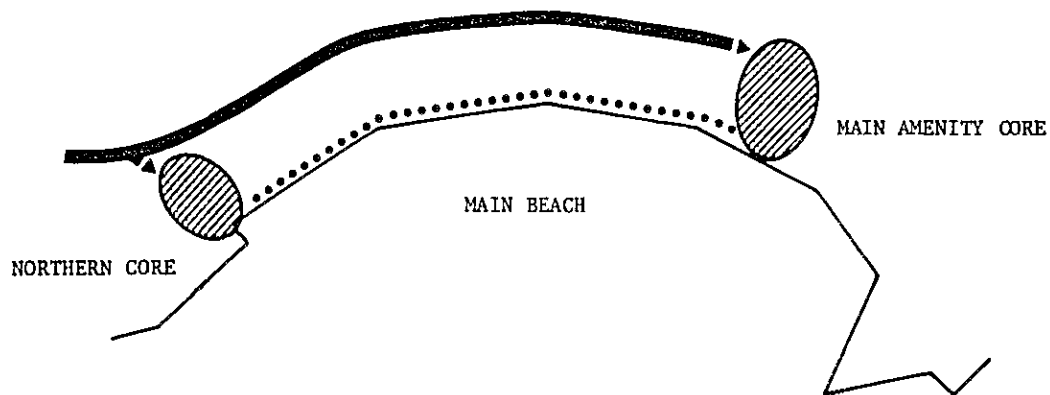


図 2.6.2 コアの位置

* パタヤダウンタウンにおける問題点を次に示めす。

- 海岸沿いに線状にレストラン、ギフトショップが並び、また、道路もビーチ道路とこれに直交する2～3の道路があるだけであり、面的な拡大による発展が困難であり、現在のような線状の形態ではこれ以上の発展はむずかしい。
- 業種がバー、ナイトクラブ等へ偏重しているため、夜の街のイメージが強く、家族づれ、カップル等にとって利用しにくい街となっている。
- 一部のレストラン、ギフトショップ等が浜を不法に占拠している。

(2) ビーチ活動空間

ビーチ活動空間における計画目標を達成するため機能面と景観面において次のような改良案を提案する。

1) プライバシーの確保

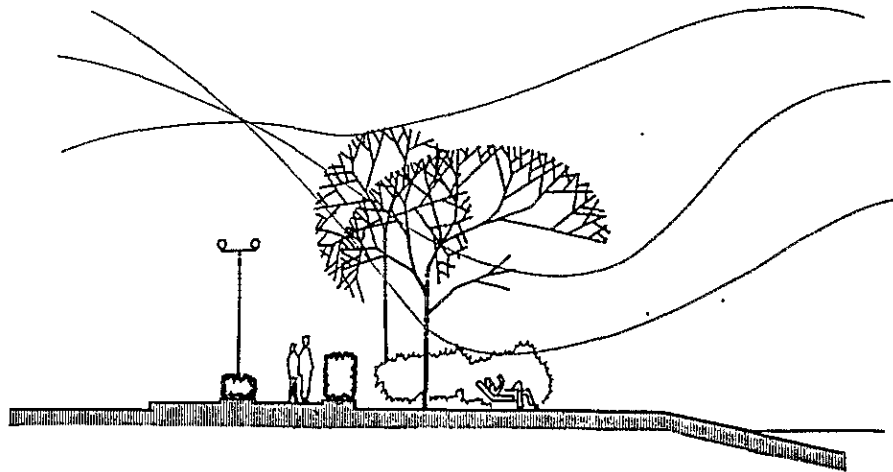
観光客に休養とくつろぎを与え、ビーチにおける快適性を増すためには、観光客のビーチにおけるプライバシーを確保する必要がある。このためにはビーチ活動空間が他の空間、たとえば移動空間（自動車のための空間、自転車、歩行者のための空間）や海洋活動空間（ボート・水上スキーのための空間）から隔離された空間として計画

されなければならない。また、ビーチ内で活動している人々にとっても宿泊客と日帰り客、外国人観光客とタイ人観光客というように、ビーチ内での活動目的のちがう人々が混在することは、おたがいの活動にとって妨げとなるため、それぞれ目的の同一な入込客のビーチへの誘導策が必要である。

ビーチ内での多数の行商人の活動は、また、観光客の休養とくつろぎにとって好ましくない環境をつくりだす。したがって、ビーチ内でのこれら行商人の規制もプライバシー確保のための必要な施策といえる。

空間確保： ビーチにおける空間を確保する手段として次の提案を行なう。

- パフファゾーン： 休養とくつろぎのための空間を植栽により囲う。



- サンドビーチ： ビーチでの大きな空間を確保し、より低密度な利用空間とするため現在波打際まで植栽されているヤシやアカシヤ等を必要に応じてつつしかえる。

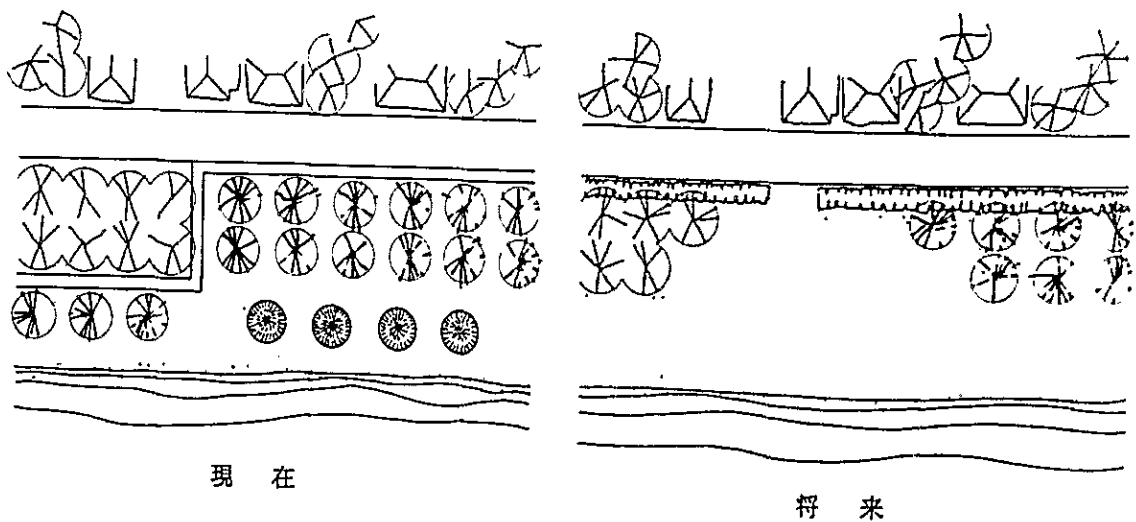


図 2.6.3 ビーチに於ける空間の確保

- 入込客の誘導： 入込客の誘導については、それぞれの目的をもった人々が自由にビーチを選択できることが前提であり、外国人専用ビーチ、日帰り客専用ビーチというように利用者を固定するのは望ましくない。このため、駐車場、ビーチ施設等の配置により自然に利用がコントロールされるよう計画する。

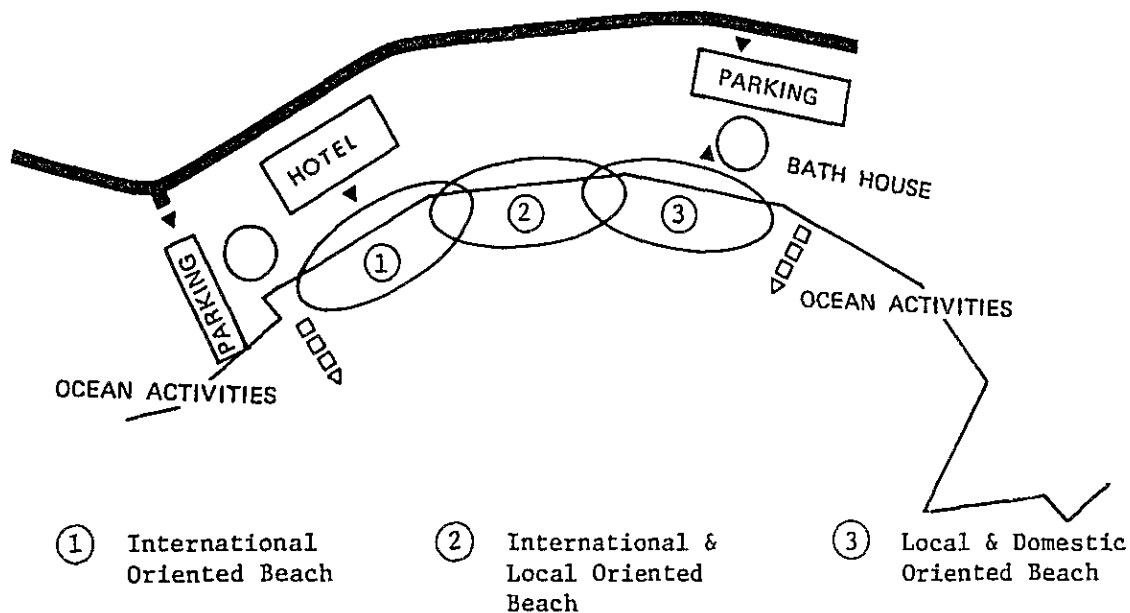


図 2 6. 4 入込客の誘導

- 日帰り客用駐車場： 日帰り客用駐車場は、メインビーチの南北端にあるコアに接続して計画し、ここから歩行距離以内が日帰り客が主に利用するビーチとなるよう誘導する。
- ビーチ施設： ロッカールーム、シャワー・ルーム、トイレ等のビーチ施設は、ビーチ全域に適度に配置するが、これらの施設を特に利用する日帰り客については、2つのコアに大規模なものを計画し、駐車場と同様の入込客の誘導を行なう。
- 行商人の規制： バタヤにおける行商人は、外国人観光客を相手としたグループと、タイ人日帰り客を相手としたグループとに分けられる。このうち、前者については、2つのコアおよびビーチ内へ計画される数ヶ所の専用地区へ限定するものとし、また、後者については日帰り客が多く集まるビーチに専用地区を計画する。

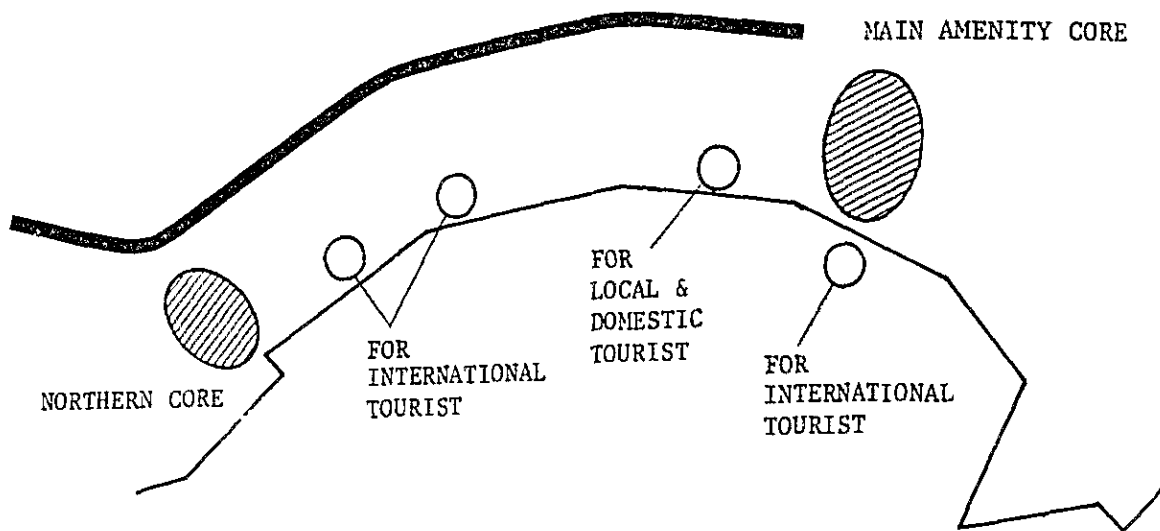


図 2.6 5 行商地域指定プラン

II) 利便性の向上

ビーチ活動空間における利便性は、各種サービス施設の整備状況によって決定される。これは、宿泊客、日帰客それぞれのビーチ内での活動を補助するための施設、すなわち、シャワー、ロッカー、トイレ等の施設やスナック、売店、自転車置場、救護所等をビーチ内へ適当に配置することにより、達成されるもので、ここでは次の施設を提案する。

- サービスパーク : ビーチサービス施設を集約させたステーションで、ビーチ活動の中心的位置に計画する。
- 施設 : スナック、売店、サービス施設(ポリスボックス、救護所、ロッカールーム、シャワールーム、案内所)、公衆便所、自転車駐車場、貸自転車、タクシー乗場
- サテライトパーク : ビーチ活動におけるサービスパークを補助する目的をもって計画されるもので、サービス機能とともに単調なビーチの景観的ポイントとして配置される。
- 施設 : 売店、公衆便所、自転車駐車場

(3) ビーチプロムナード

メインビーチはまた、ビーチプロムナードとして移動空間としての利用もなされている。しかし、現在のパタヤでは、歩行者とタクシーやオートバイが輻輳しており、双方の安全にとって支障をきたしているとともに、ビーチ活動におけるプライバシーの確保にとっても妨げとなっている。このため、次のような改良案を提案する。

i) 自動車交通の排除

ビーチプロムナードは原則として歩行者および自転車のための空間とし、タクシーやバス、オートバイ等の自動車交通はビーチ道路から排除する。

ii) 自転車パーキング・自転車道

現在のバタヤでは中距離に利用できる輸送機関に欠けており、これが周囲のビーチの雰囲気および景色等を楽しみながら目的地に行くという観光地での楽しみを減少させている。したがって、アメニティコア、ポート施設、内陸活動地区、その他観光スポットを結ぶ主要な中距離輸送機関として自転車の利用を促進させる。このため、ビーチ道路に自転車専用道路を設けるとともに、適当な位置に自転車パーキング場を設置する。

iii) 低速交通の導入

バタヤメインビーチは、南北約4 Kmの海岸であり、観光の中心施設はこのビーチの両端に位置している。このため、メインビーチのこのスケールは歩行者のためのスケールとしては大きく、ビーチ道路から自動車を排除することによる代替の交通機関が必要となる。前述したように、計画の基本方針としては短距離の移動には徒歩を、中距離の移動には自転車利用が原則であるが、すべての観光客が利用できる交通機関として安心して乗れる低速交通機関の導入を提案する。

2.6.2 ビーチの現況

(a) 現況施設

パタヤメインビーチは、南北約4 Kmの海岸であり、南部約1 Kmがパタヤダウンタウンと呼ばれる繁華街となっている。ビーチリゾートとして、中心的資源である砂浜は約3 Kmの延長をもち、植栽や小屋、歩行者道等が設置されているが、巾は約20 mと狭く十分機能しているとはいえない状態にある。

メインビーチ背後の土地利用は、大きく3つの用途に分類可能であり、北部からホテルエリア、ホテル・バンガロー、空地等の混合エリア、パタヤダウンタウンとなっている。メインビーチ中央のアクセス道路から北側の地域は国際クラスのホテルが5つ並んでおり、ビーチの利用もこれらホテルの宿泊客の利用に供されている。中央アクセス道路とパタヤダウンタウンの間の地域は、ダウンタウンからはみだしたレストラン、ギフトショップ等がビーチ沿いに建ちならんでいるが、その背後は未利用地や個人の別荘等が多くなっており、前面のビーチの利用もタイ人日帰り客の利用に多く供されている。

パタヤダウンタウンは、住民を相手とした日用品を販売する店が多く並んでいたものが、次第に観光客を相手としたレストランやギフトショップに変化してきたもので、現在ではバー、ナイトクラブ等の夜の商売が多くなっており、観光客の利用も夜に集中しており、昼間はほとんどみられない。

メインビーチにおける主な遊びは、乗馬、オートバイライディング、サイクリング等のインランドアクティビティと、ボートライディング、パラセーリング、水上スキー等のオーシャンスポーツであり、これらは数ヶ所のポニーステーションと1ヶ所のレンタサイクル以外はビーチのあらゆるところで利用が可能である。

(b) 日帰り客の動向

(1) 日帰り客の現況

日帰り客の入込状況を、自家用車、貸切バスのパタヤメインビーチでの駐車台数でみると表2.6.1のとおりであり、これを、自家用車の平均乗車人員4人、バス50人として計算すると1日約2,000人と推定される。また、これら日帰りの観光客に多く利用されている屋台の数も200台を越えている。

表 2.6.1 日帰り客入込状況(交通手段)

	5月14日(日) 2:00 PM	6月4日(日) 11:00 AM
自家用車	186台	229台
貸切バス	10	22
屋台	-	220

日帰り客に対する駐車施設は、現在、路上駐車場が指定されており、約500台の収容能力がある。また、ビーチは大部分が駐車可能な状態にある。

現在の駐車場の利用実態は、約90%の車がビーチを利用しており、路上駐車場の利用者は少ない。この理由としては、ビーチでの駐車が木かげになっており、車が直射日

光から守られることと、日帰り客の活動範囲が車の周辺にかぎられていることなどが考えられる。

貸切バスは、約半数がダウンタウンよりのビーチに駐車しており、路上駐車場で駐車はみられない。また、オーシャンビューホテル横の空地が駐車場となっており、数台の駐車のみされる。

細街路及びバック道路における駐車は現在のところみられない。

また、ビーチでのパーツバスの駐車台数も多く、調査によると約50台の駐車のみされる。これは、パタヤ地域のパーツバスの約17%にあたる台数である。

屋台はほとんどメインビーチ全域に分布している。これらの施設は移動可能なもので、タイ人観光客を相手とした商いをしている。屋台の種類は90%以上が食べ物を扱っており、現場での調理を行なう店も多い。また、みやげ物店は数店を数えるのみである。これらの屋台は現在のところ一部を除いて道路上で営業している。交通面からみると、現在のところ道路幅員が十分であるため、道路交通に大きな支障はきたしていないが、利用者の道路横断が危険であること、路上駐車場を占拠していることなどから改善が望まれる。また、衛生面からみると、これらの施設は上水の供給が困難であり、食器洗い、調理等衛生監理面で問題があるうえ、これらの施設から出る汚水についても、現在のように道路上にバラまかれていることは、衛生上からもビーチの汚染からも問題がある。

※ 0.5ton～1.0tonトラックの荷台を改良したバス

(2) 日帰り客に対する考え方

日帰り客に対する考え方は、パタヤ地域での自然環境の供給できる範囲内で受け入れることを原則とし、その基本的な対応は次のとおりとする。

(i) 日帰り客数の上限をコントロールする。

上限を設定しない場合、ビーチの収容力の限度をオーバーする入込客数が予想され国際観光地としての位置付けおよび維持が困難となる。

(ii) 日帰り客用のビーチ施設の整備

日帰り客用のビーチ諸施設はパタヤ地域に設備されていない。このため、ビーチでの活動、食事、観光等におけるサービス施設の整備が必要である。

(iii) 屋台施設は、タイ人日帰り客にとって重要な施設であるが、現況の項で述べたとおり、問題が多く、国際観光地としては改善していかなければならないといえる。しかし、これを急に実行するのは困難であると予想されるため、次のような段階的改良を提案する。

段階 1 位置の指定

段階 2 衛生監理

段階 3 他施設への転換

(c) パーツバスの動向

パタヤ地域におけるパーツバスの台数は、現在375台であり、このうち、295台がパタヤのパーツバス組合の車としてチョンブリ県に登録されている。375台はパタヤバス同業組合連合(運輸省で管理されている)という組織により、自主的に規制された台数である。

パーツバスの収入をイン・シーズンとオフ・シーズンに分けてみると1台1日当りの収入は次のとおりである。

表 2 6 2 パーツバス収入

	In-season	Off-season
	Baht/day	Baht/day
Total income	200	150
Fuel	60	50
Net profit	140	100

パーツバスは、現在、外人観光客、タイ人観光客の他、地元の人々にも利用されており、その利用状況は次のとおりである。

表 2 6 3 (1) パーツバスの利用状況 Customers/day/car

		Total	International	Domestic	Local
In-season	in persons	180	40	100	40
	in %	100	20	50	30
Off-season	in persons	140	25	100	15
	in %	100	15	70	15

Note: International : International tourists
 Domestic : Thai tourists
 Local : Hotel employees plus residents in Pattaya & Na Klua

表 2.6 3 (2) 1日当たりのパーツバスの総利用者数

Customers

	Total	International	Domestic	Local
In-season	54,000	12,000	12,000	30,000
Off-season	42,000	4,500	7,500	30,000

パーツバスのルートは、現在、既述のバス組合によって設定されたルートがあり（図 2 6.7 参照）、このうちルート(1)は現在すでに運行されており、ルート(2)については検討段階にある。パーツバスの運行は上記のルートが基本となっているが、実際にはしばしばタクシーと同様の利用のされかたをしており、この設定されているルート以外へはいかないというものではない。

パーツバスの1日当たりの走行距離は約130 Kmであり、上記バスルートを約5回転していることになる。

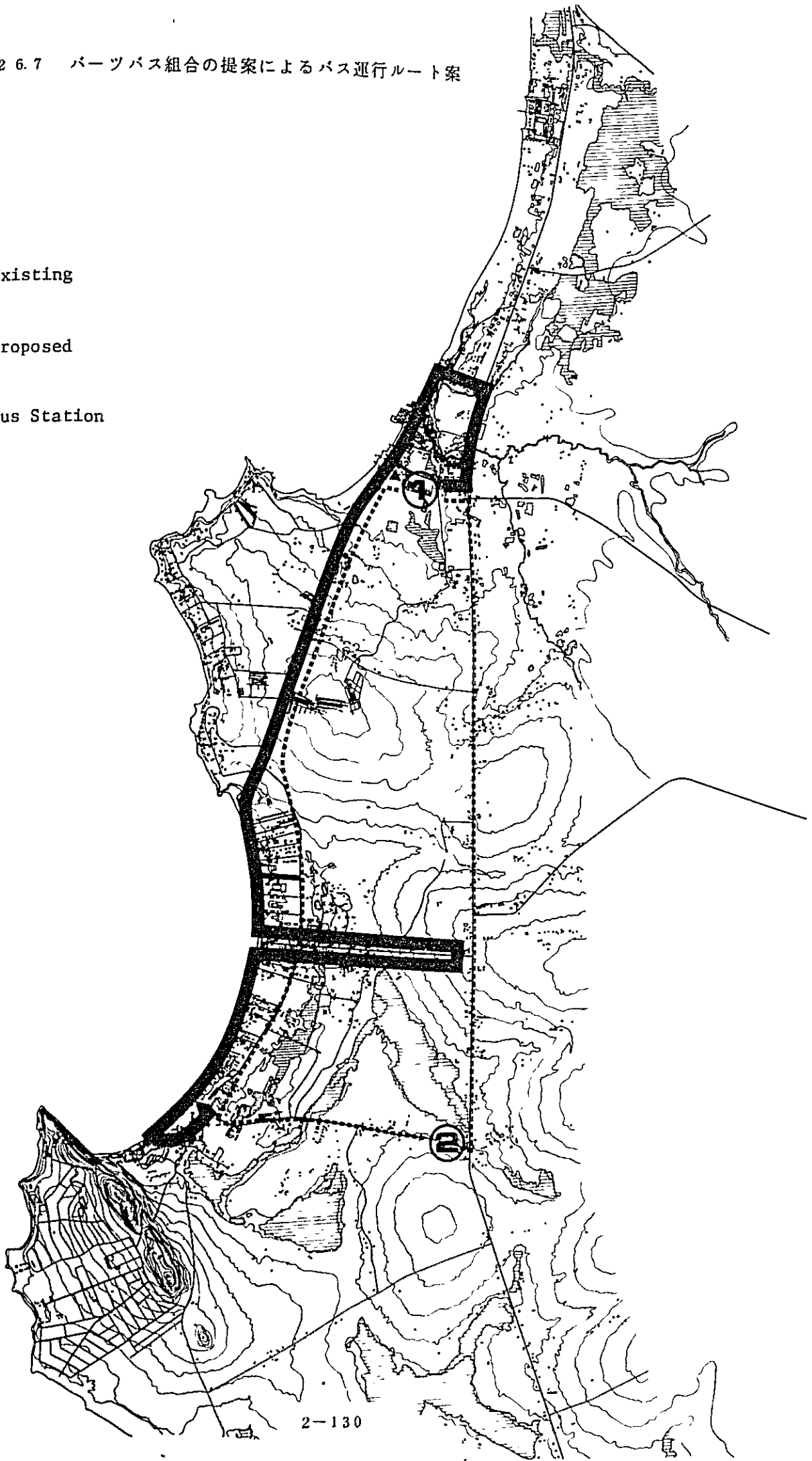
図 2.6.7 パーツバス組合の提案によるバス運行ルート案



Existing

Proposed

①, ② Bus Station



2.6.3 ビーチ道路及び周辺道路の協調的改善

(a) ビーチ道路改良比較案の検討

ビーチ道路の改良案として、ビーチ道路から自動車交通を排除することの必要性を提案したが、ここでは、自動車交通の排除によるビーチ道路とバック道路のサーキュレーションシステムの検討を行う。

比較案 A、ループシステム

この案は、タクシー乗場をビーチ道路とバック道路の双方に設けるもので、ビーチとバック道路とのサーキュレーションはループシステムを採用する。

メリット —

- (1) ビーチ道路は、歩行者専用道となり、自動車交通から歩行者の安全が確保される。
- (2) タクシー乗場までの利用者の歩行距離が短くてすむ。

デメリット —

- (1) 細街路沿いの住宅地に騒音公害をもたらす。
- (2) 一部細街路の改良が必要である。
- (3) 細街路の交通規制が必要である。

比較案 B、U-Turnシステム

この案は、タクシー乗場をビーチ道路とバック道路の双方に設けるが、ビーチとバック道路とのサーキュレーションはクル・ド・サックシステムとする。

メリット —

- (1) スキーム A に比べ騒音公害の影響範囲がせまくなる。
- (2) 理想的な歩行者専用道の計画が可能となる。

デメリット —

- (1) クル・ド・サック道路の拡幅が必要である。
- (2) タクシー乗場の大きさが物理的に制限される。
- (3) タクシー乗場を計画した地区の現状からみて、計画の実施が困難である。
- (4) タクシー乗場までの利用者の歩行距離が長い。

比較案 C、ライナーシステム

この案は、バック道路にのみタクシー乗場を設け、ビーチとバック道路を結ぶ細街路へのタクシーの乗り入れは禁止する。

メリット —

- (1) 歩行者専用道への自動車交通の侵入を完全に排除できる。
- (2) 細街路に対する問題がなくなる。
- (3) ビーチの拡幅が最大限可能となる。

デメリット —

- (1) タクシー乗場を計画した方針に逆行する。
- (2) 現在のタクシー運転手の職場を否定することになるため、ビーチ道路に代替の公共交通機関を導入する必要がある。
- (3) 各ホテルからタクシー乗場への歩行者のためのアクセス道路が必要であり、また、幹線道路にタクシー乗場が設置されるためデザイン上の配慮が必要である。

(4) 細街路での交通規制が必要である。

比較案－D、コンビネーションループシステム

この案は、ループシステムを基本とし、ループシステムのもつ問題点をクル・ド・サックシステム等の採用により改良したものであり、タクシー乗場はビーチ道路に計画する。

メリット－

- (1) 現在の道路システムを踏襲しているため、タクシー運転手に対する影響も少く、実行が容易である。また、観光客がこのシステムを理解することも容易である。
- (2) 観光客に対するタクシーのサービスシステムとして最も理想的である。
- (3) バック道路に特別なタクシー乗場を計画する必要がない。
- (4) 公共交通機関の導入も特に必要はない。

デメリット－

- (1) 自動車交通と歩行者、自転車等の交通とは分離されるが、ホテルとビーチ活動空間との間の問題はそのままである。
- (2) 騒音、歩行者の安全、歩行者道の形態として最も理想的な案ではない。
- (3) ビーチの幅を最大限拡幅することは、歩行者道路と自動車道路が並行しているため困難である。

以上の検討の結果、第1段階として最も実現可能な案として比較案－Dを採用し、その後の計画として比較案－Cへ移行していくことを提案する。

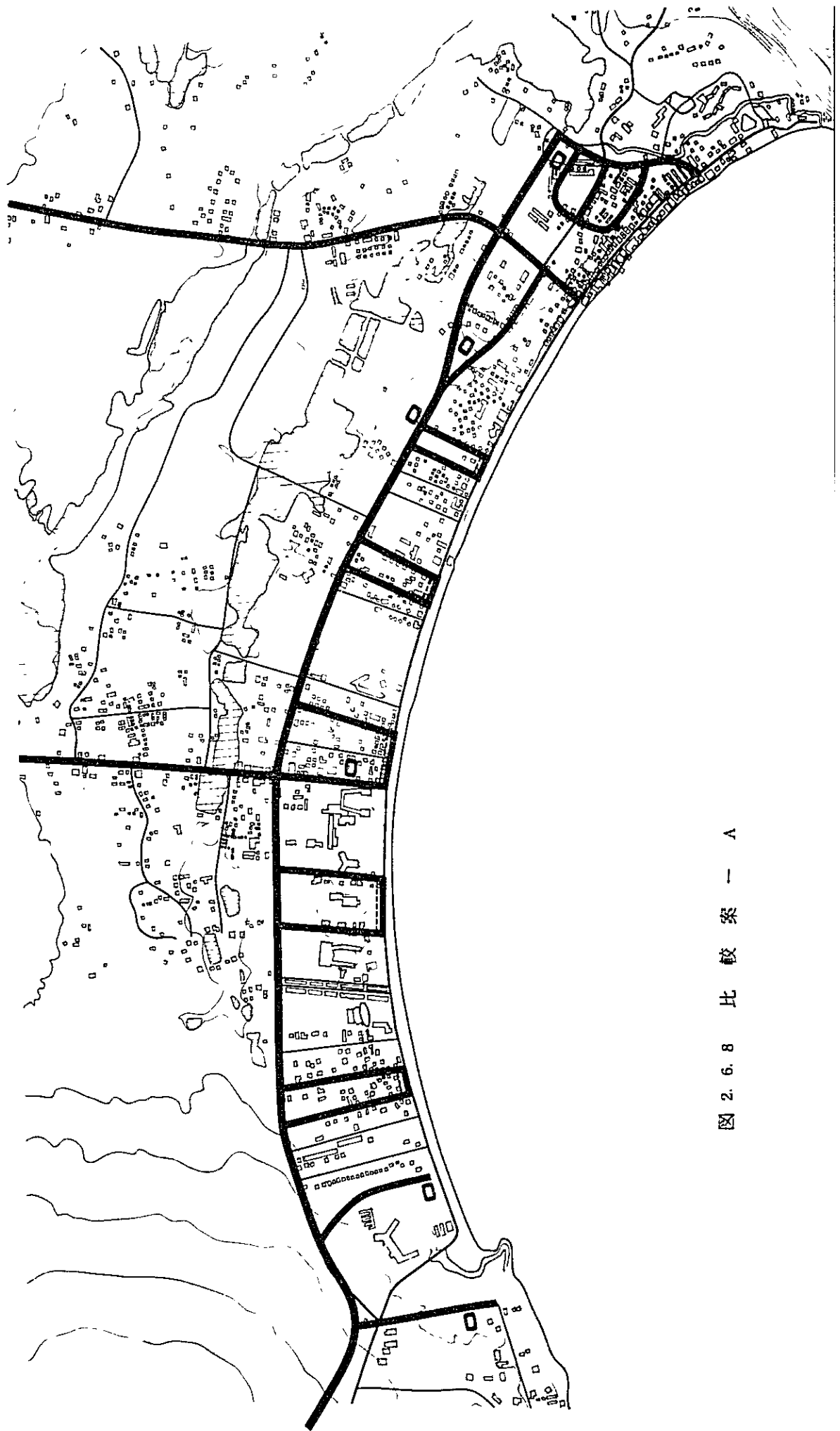


图 2.6.8 比较案 - A

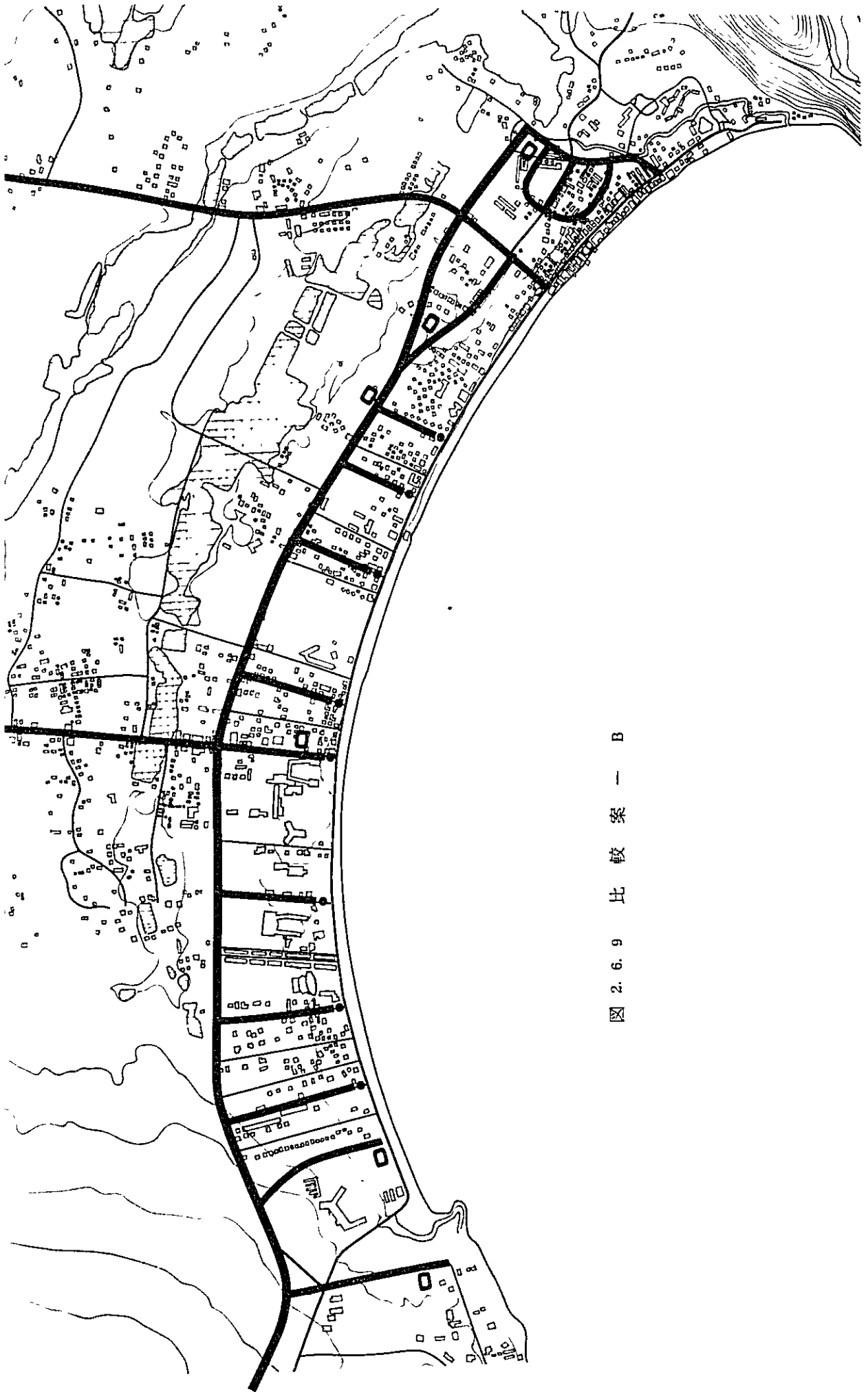


图 2.6.9 比较案 - B

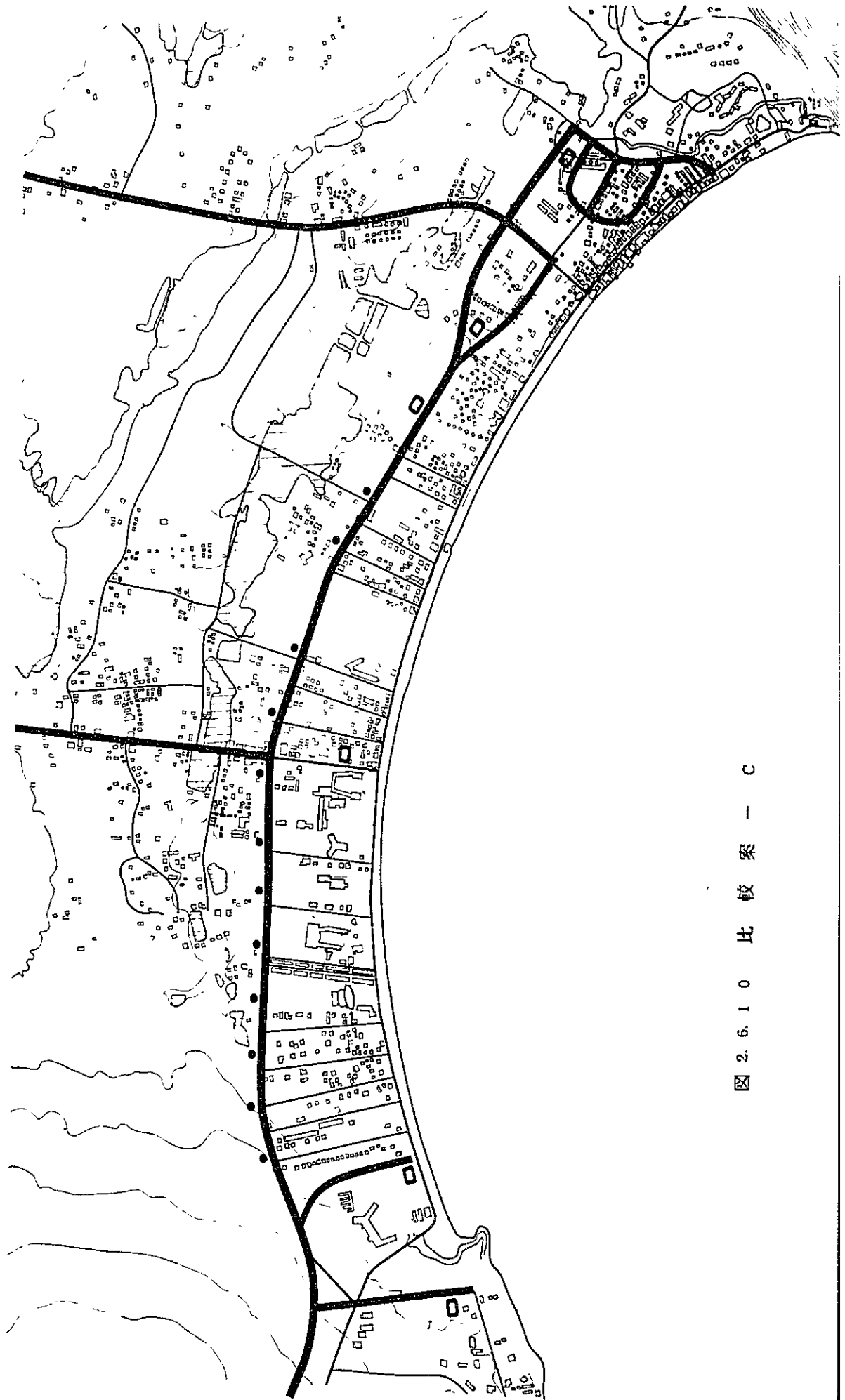


图 2.6.10 比较案 - C

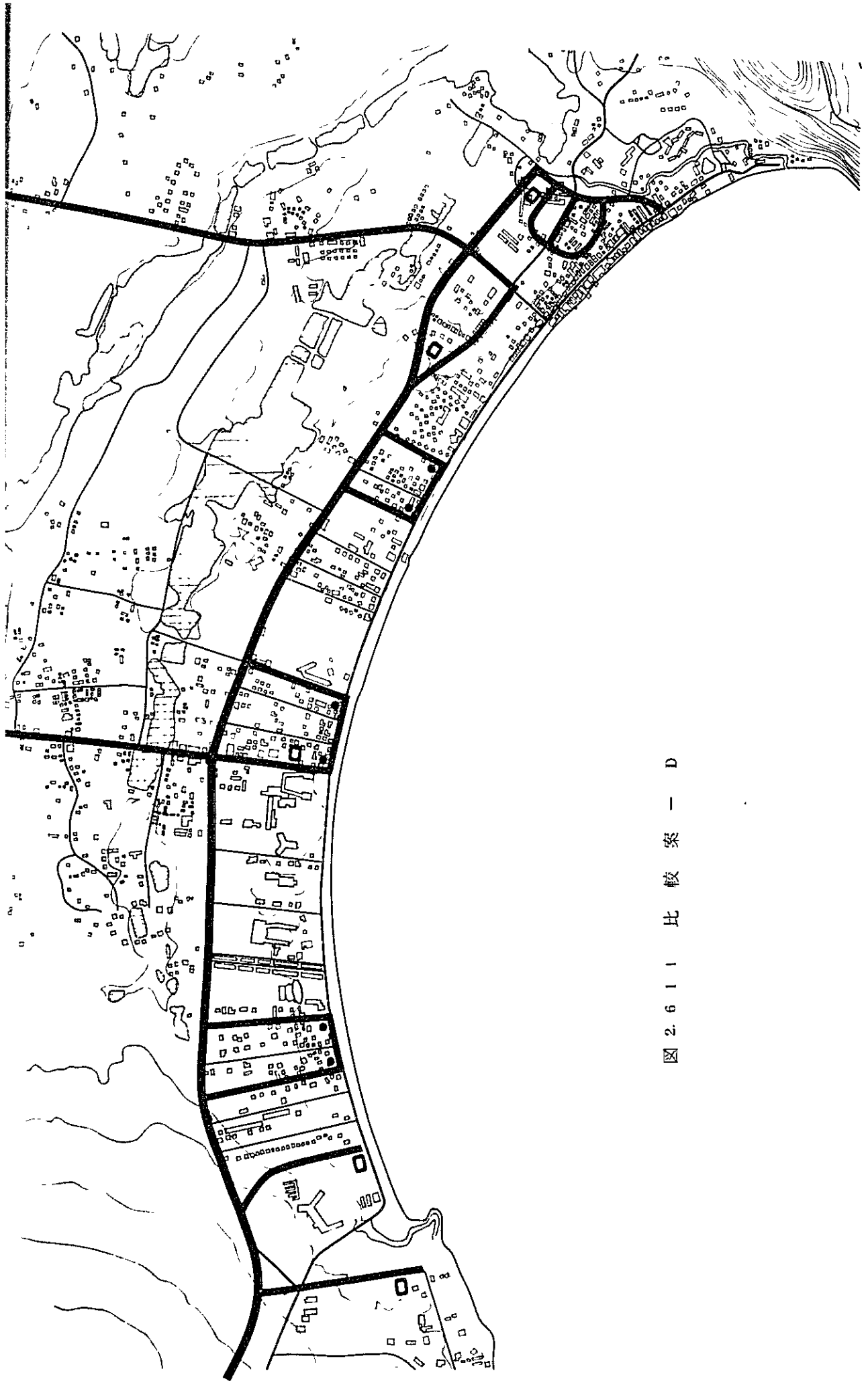


图 2.611 比较案 - D

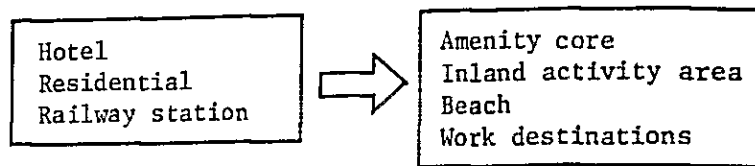
(b) 観光流動の比較検討

ここでは、それぞれの交通がパタヤ地域においてどのような流動パターンをもっているかを検討し、施設配置計画における指針とする。

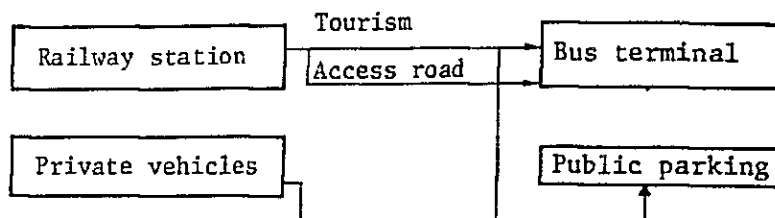
1) 自動車交通

自動車交通は、タクシーと自家用車であるが、タクシーは主に域内交通と、自家用車は地域外からパタヤへのアクセス交通を受けもっている。

1. Taxi circulation



2. One-day visitor



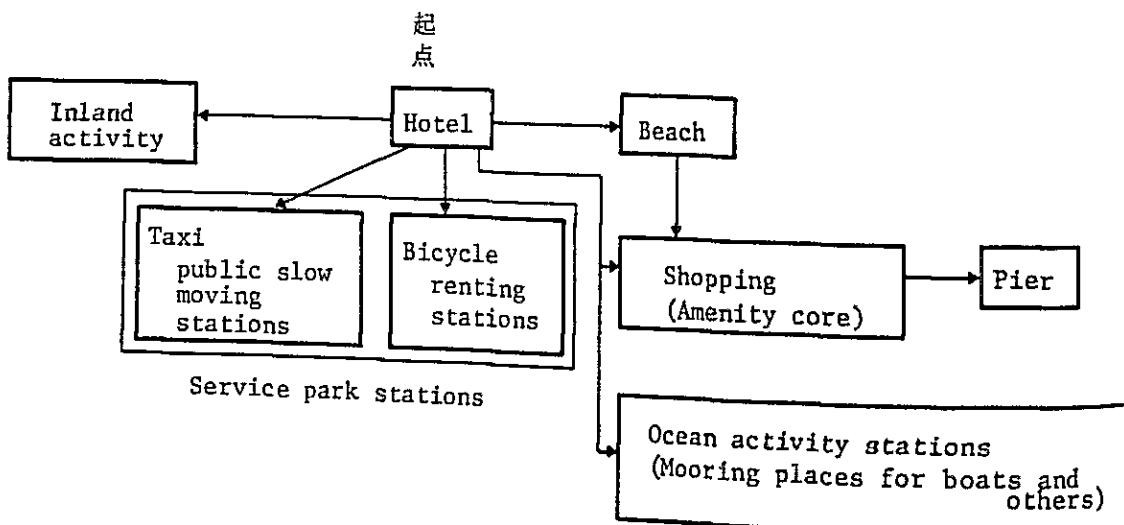
3. Nights of staying visitor by private vehicles



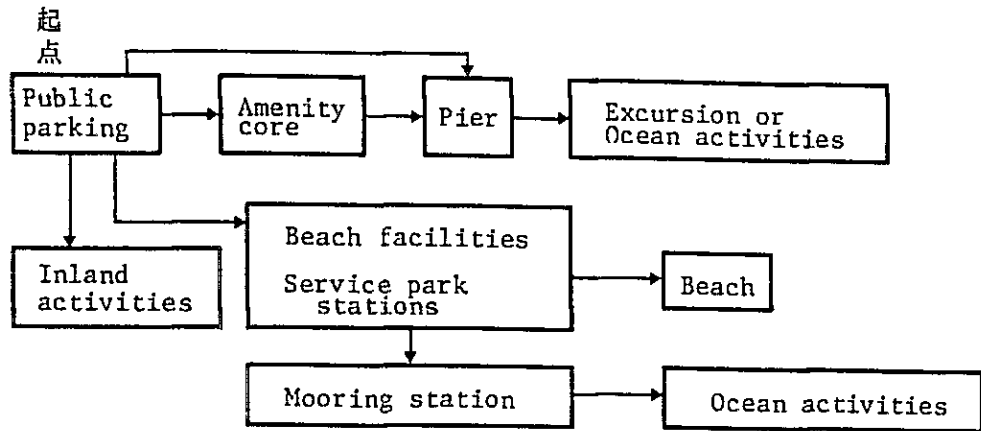
2) 歩行者交通

歩行者交通には、宿泊観光客、日帰り観光客、住民の流れがあるが、いずれも起点から歩行可能距離である約500mの半径内のエリアに行動が限定される。

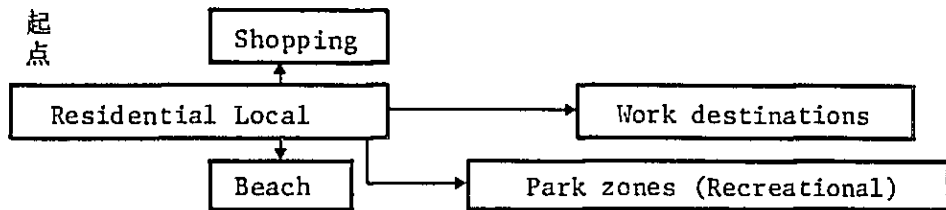
1 宿泊観光客



2. 日帰り観光客



3. 住民

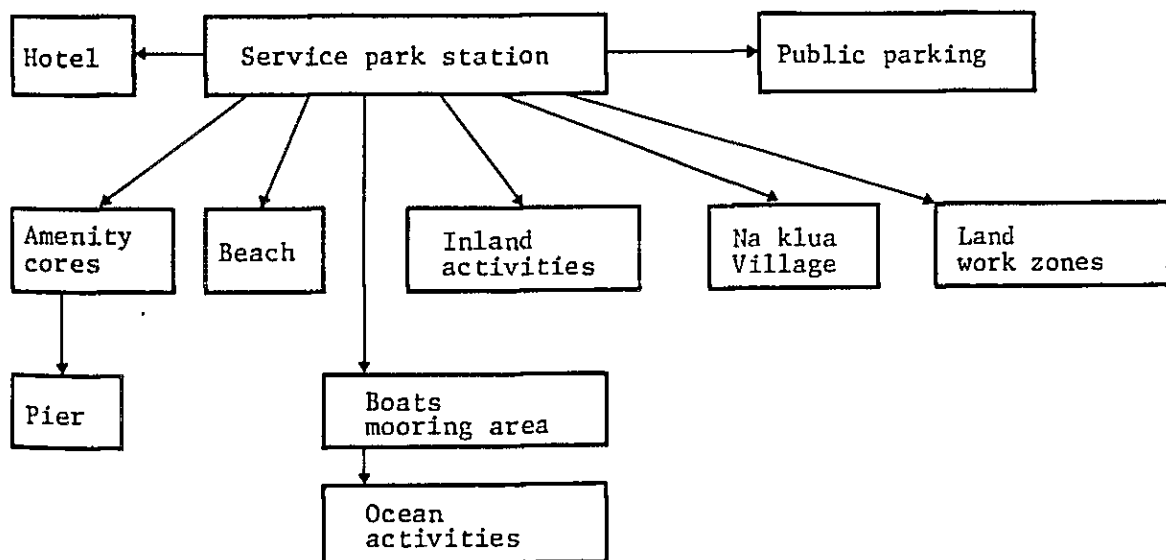


3) 自転車交通

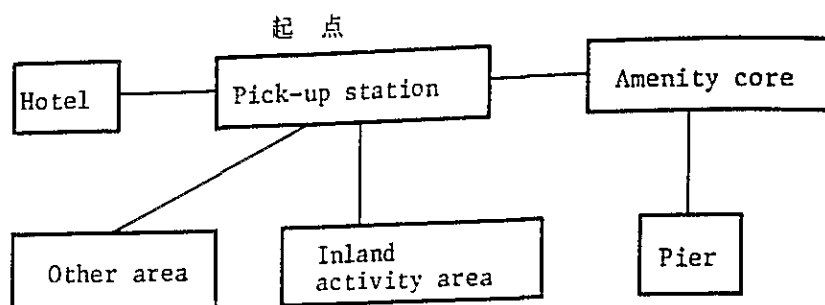
自転車交通はパタヤにおける中距離輸送機関として重要な位置にあり、特に観光流動にとって城内の主要交通手段と考える。

この流れにおいて特徴的なのは、自転車交通がすべて貸自転車ステーションを起点としていることである。

起 点



- 4) 低速公共交通
 中距離輸送機関として、主にビーチ道路における交通手段として利用される。



2.6.4 施設計画

(a) アメニティコア

アメニティコアとしては、メインアメニティコアと北部コアを計画し、それぞれのコアに次のような施設を計画する。

表 2 6 4 アメニティコア内諸施設の規模

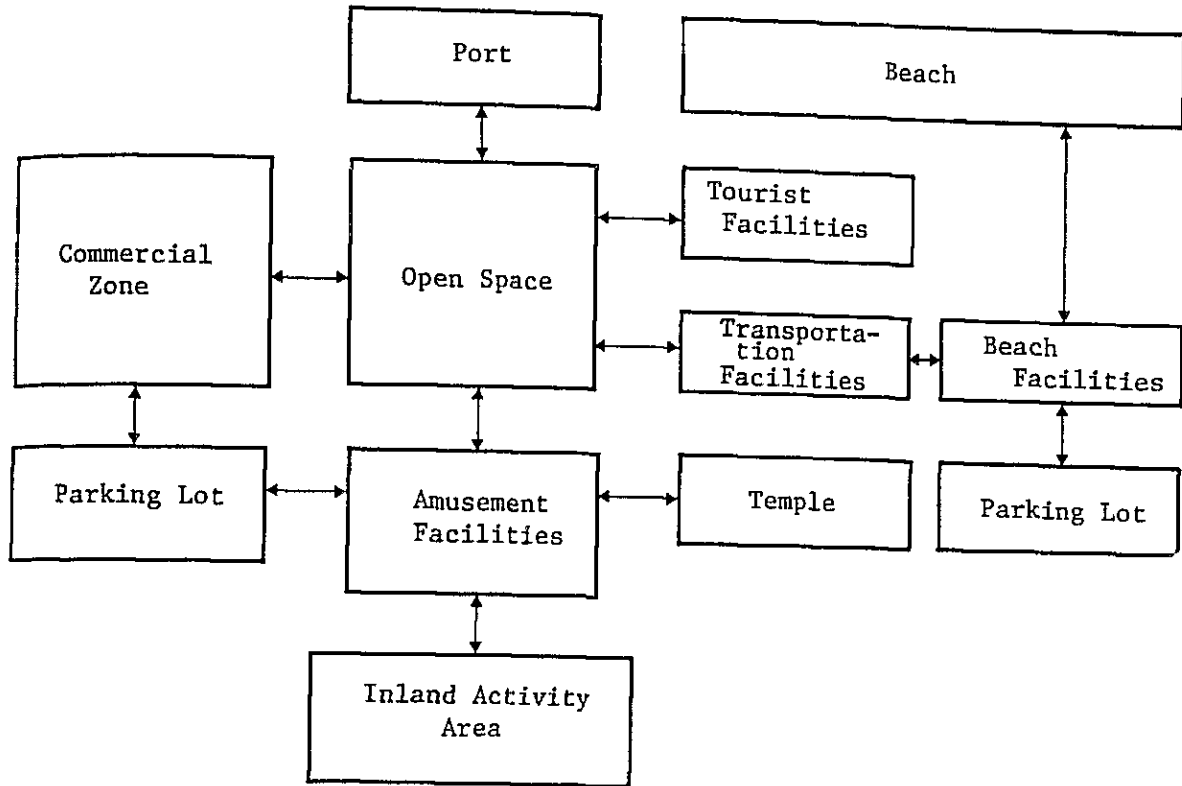
メインアメニティコア		北部コア	
施設	面積	施設	面積
アミューズメント地区 (多目的ホール 手工芸センター)	34,200 m ² 1,800 3,000	広場	18,400 m ²
広場	20,600	商業施設用地 (ビーチ関連施設)	12,300 750
ビーチ関連施設用地	3,500	公園	39,900
商業施設 (観光客サービス施設)	52,500 500	交通施設	12,200
交通施設	12,200	駐車場	5,000
駐車場	26,000	シンボルゾーン	6,050
メインアメニティコア面積	149,500	北部コア面積	94,600

1) メインアメニティコア

(1) 機能配置

当メインコアの位置すべき地区は、現在すでにダウンタウンとしてにぎわいを見せている区域を含んでおり、現在の土地利用状況を見無視して開発することは困難である。そこで現況の機能を生かし、なおかつ全体の土地利用計画と斉合するパターンとして次のような配置を計画する。

図 2 6 12 メインアメニティコア機能配置



II) ゾーニング

メインアメニティコアの計画されているダウンタウンは、ビーチ道路の両側にレストラン、ギフトショップ等の商業施設が連続している線の形態をもっている。これは、ビーチや広場の確保による商業空間の改良や将来の拡張等を考えると発展の障害となるもので、面的形態へ変更していくことが望ましい。また、地区内では自動車と歩行者をできるだけ分離し、利用者の安全性、快適性を確保していく必要がある。

図 2 6.13 土地利用の変更

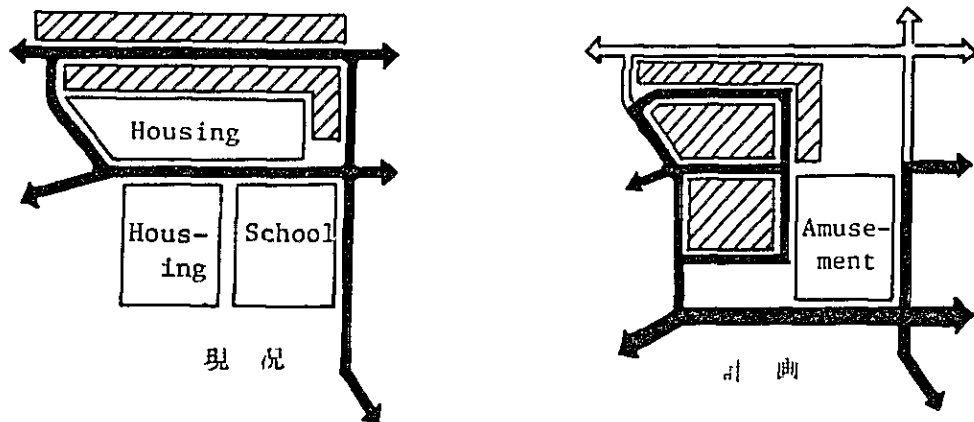
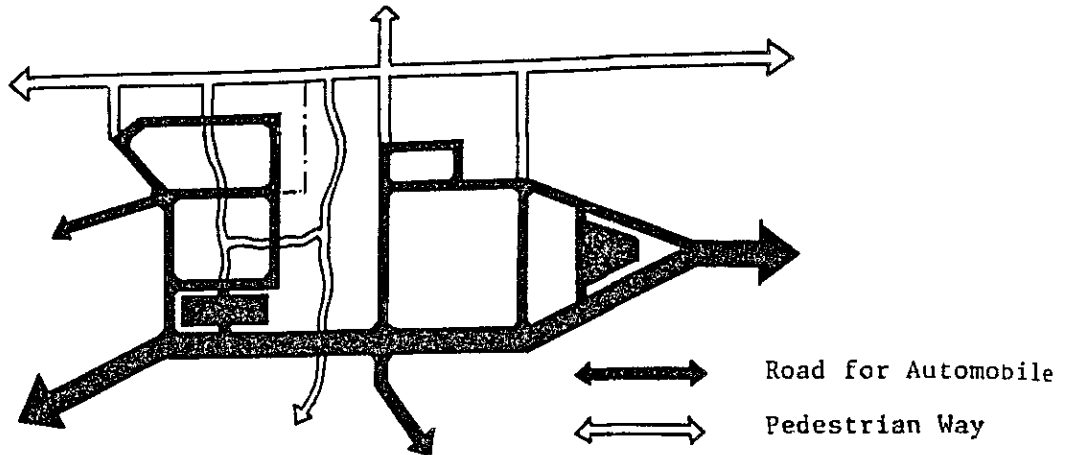


図 2.6.14 動線パターン



iii) アミューズメント施設

ここでいうアミューズメントは、パタヤ観光の補助活動としての施設であるが、南國的、タイ的な雰囲気観光客に与えるためには欠かすことのできない重要な施設である。

- 多目的ホール

タイダンス、タイボクシング等を主とし、各種のショーやコンテストを開催する等多目的に利用する。

- 手工芸センター

タイシルク、木工品等の手工芸品の製造過程を見せ、即売する。これは単に展示するだけでなく、地域産業と地域住民に寄与するような形で考える必要がある。

- 博物館

タイの風俗、歴史、パタヤに関する資料を保存、展示し観光客のみならずタイの児童等のための博物館とする。

- 寺院

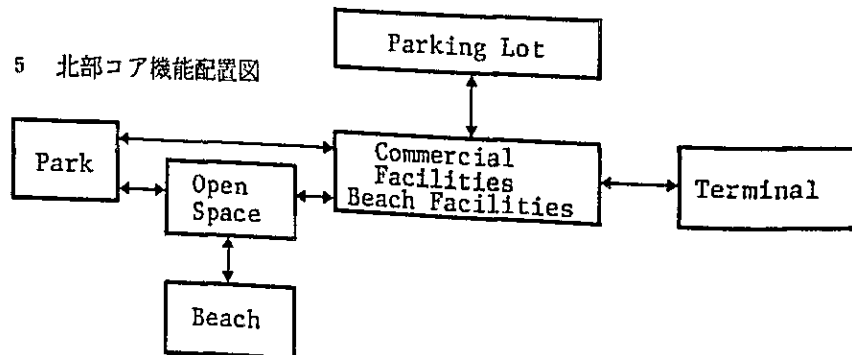
この寺院は、メインコアのほぼ中央に位置しており、観光資源の一つとして積極的に利用を図るべきであろう。

2) 北部コア

1) 機能配置

北部コアは、メインアメニティコアの機能を補完するもので、パタヤメインビーチの北端に、2極構造となるよう配置する。

図 2.6.15 北部コア機能配置図



ii) ゾーニング

- 地区 A この区域は周囲より一段低くなっており、各種の施設を配置するにはサービス道路等の面で適していない。そこで周囲の諸施設に関連させて、人々の集まる広場として歩行者に開放する。
- 地区 B この位置は、北部コアの中で唯一つの高台になっており、海を見はらす海浜公園として整備する。
- 地区 C 当地区は現在施設の立地がなく、立地をコントロールすることにより、典型的な雰囲気をもった、自然にとけ込んだ商業地区として整備する。またビーチ関連施設も地区内において適切に配置する。
- 地区 D 北部コアの東端をメイン道路が通っており、この地点に交通ターミナルを設ける。このターミナルはパタヤのメインアプローチの入口にもなっており、シンボリックな区域として整備する。また商業施設等のサービス道路はコアの北側の道路とし、さらにその北側に駐車場を計画する。

図 2 6.1 6 北部コアゾーニング図



(b) ビーチパーク

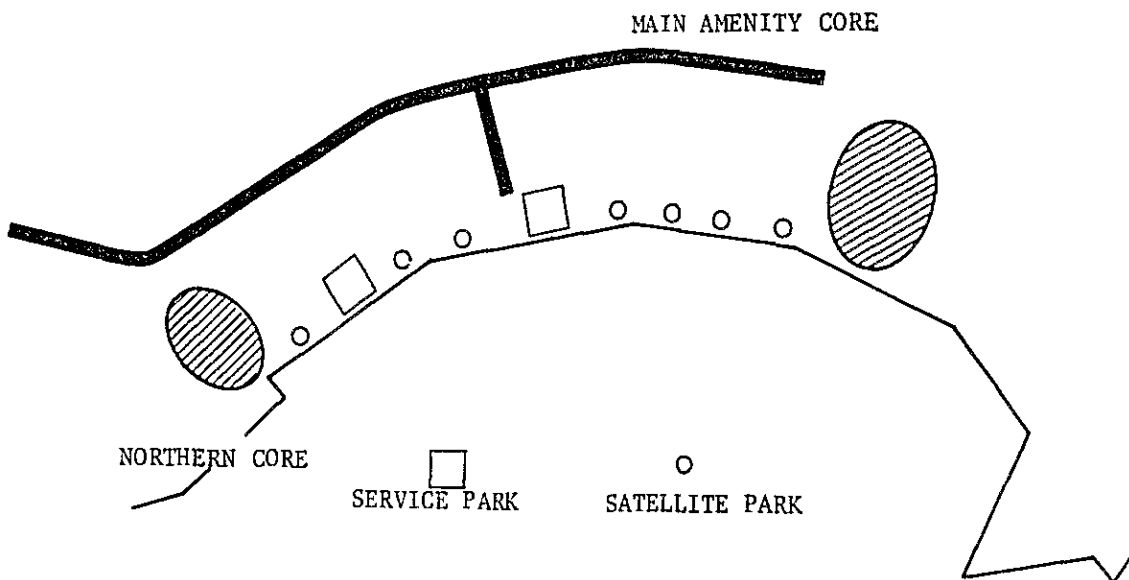
ビーチパークとしては、ビーチサービス施設を集中させたステーションであるサービスパークとこれを補完するサテライトパークを計画する。

1) 配置計画

パタヤメインビーチは、利用者、機能、位置等から大きく3つにゾーニングされている。従って、ビーチサービス施設としてのサービスパークを、ゾーニングされたビーチにそれぞれ1ヶ所計画する。ただし、南部に位置するビーチは、ビーチサービス施設をメインアムニティコア内に計画する。

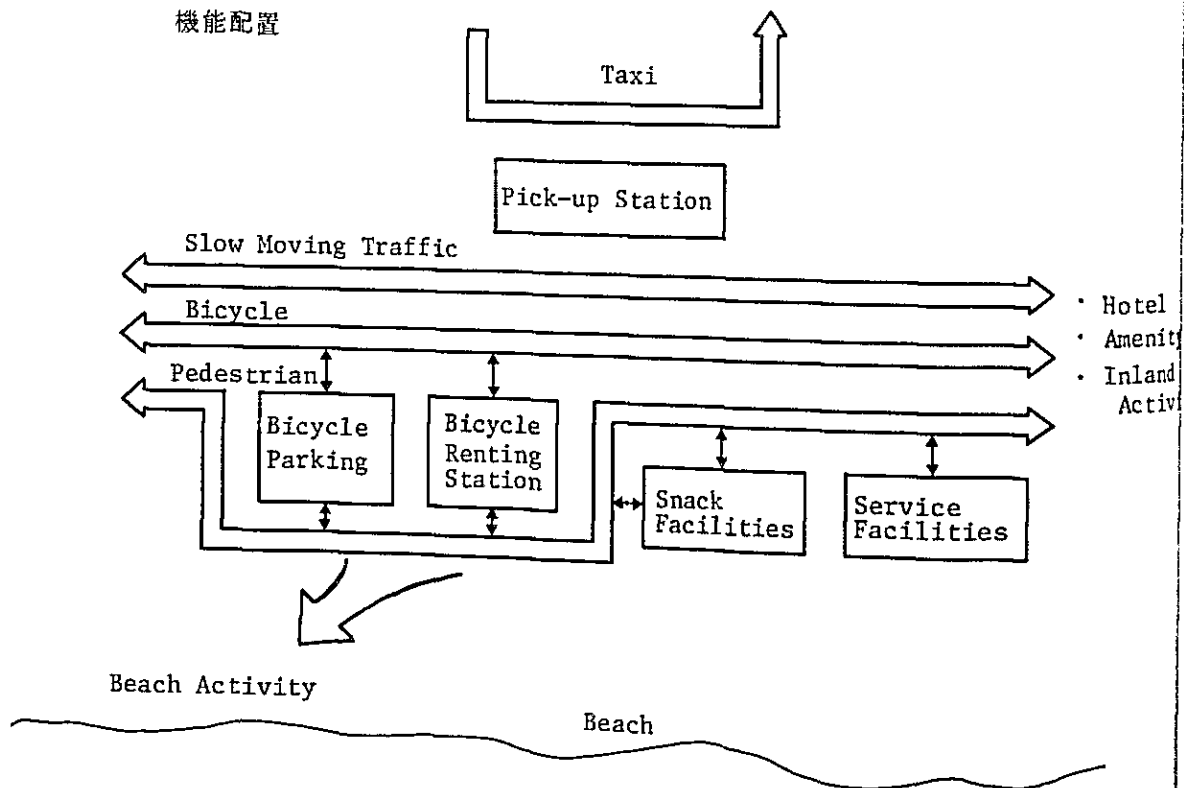
サテライトパークは、歩行者の利用を考慮して、300 mに1ヶ所を原則として配置する。

図 2.6.17 ビーチパーク配置計画



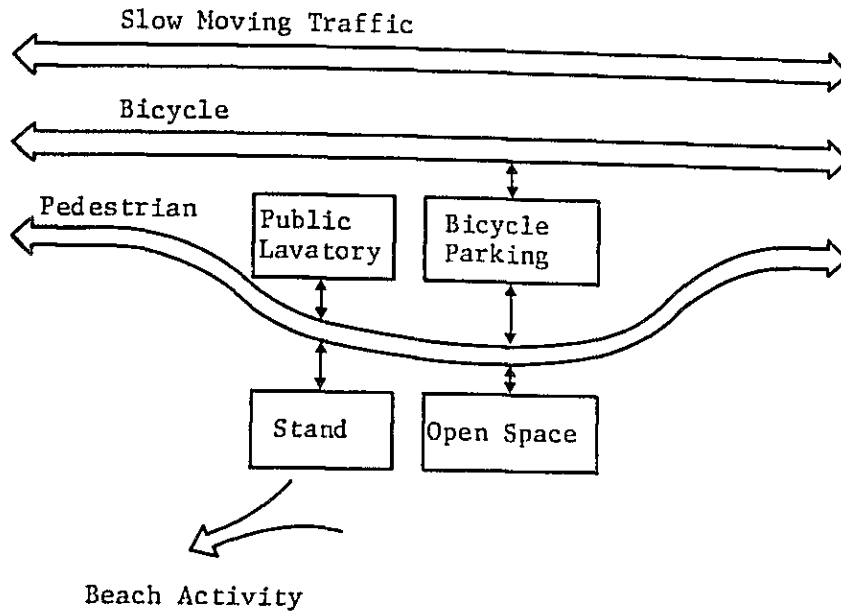
2) サービスパーク

機能配置



(3) サテライトパーク

機能配置



(4) ビーチパーク主要諸元

	サービスパーク A	サービスパーク B
広 場	1,120 m ²	1,270 m ²
自転車駐車場	60	50
貸自転車場	70	45
スナック	40	40
便 所	20	20
サービス棟	50	60
	1,360	1,485

	サテライトパーク
広 場	270 m ²
自転車駐車場	40
便 所	15
売 店	7

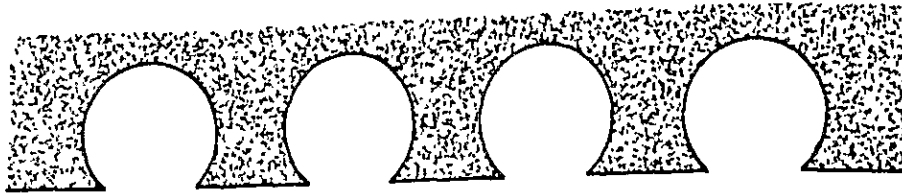
2.6.5 改良計画案の提案

(a) 計画方針

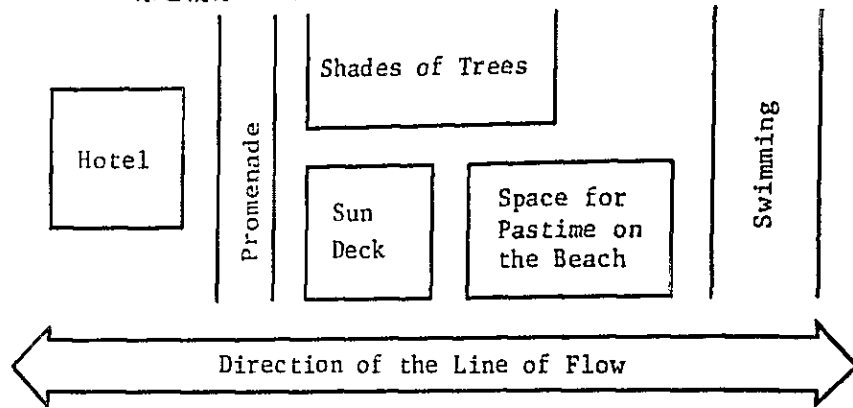
オーキッドロッジからニッパロッジに到る海岸は背後のホテルとの関係が強く、利用も外人観光客指向が強い。したがって外人観光客が求めるビーチ機能を中心として計画する。

- コンセプト
- 静かでおちついた個人的空間
 - 木陰、サンデッキ、砂浜等の多様性
 - タイ風ムードの演出

提 案 - 開かれた空間と閉ざされた空間を比較的小単位で連続的に繰り返す。



- ビーチで行なわれる活動をホテル-木影-日光浴-砂浜での遊び-水泳と縦方向の動線で計画する。

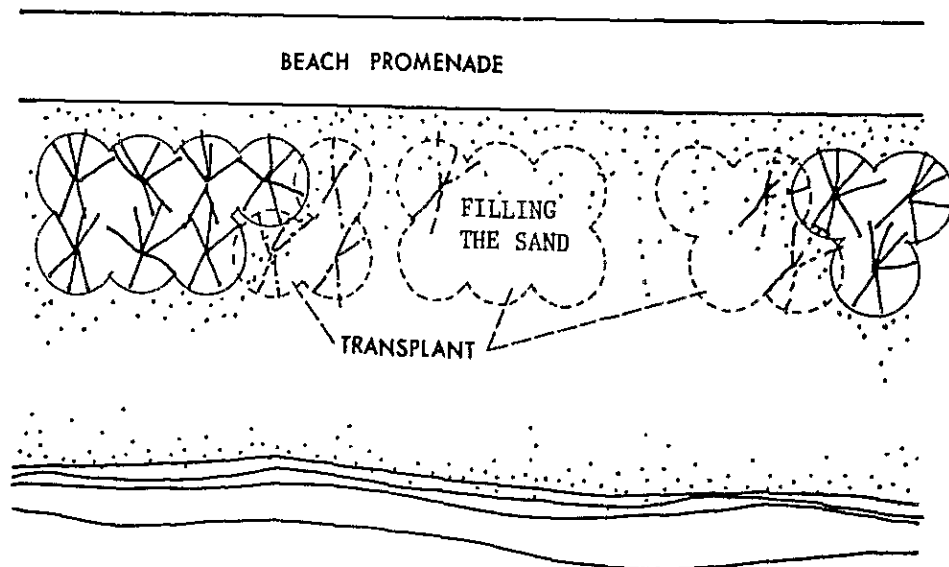


ニッパロジからダウンタウンの間の海岸は、日帰り客の利用が多く見込まれるところで、これらの入込客を対象とした施設配置、デザインを行なう（図 2 6 1 8 を参照）

コンセプト - 動的で開かれた空間

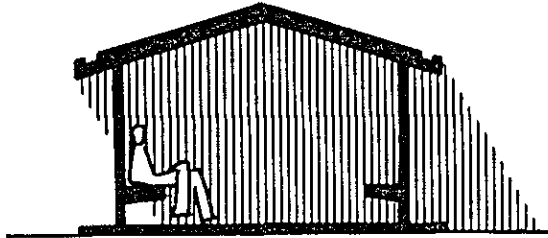
- 木陰をつくる空間
- 移動空間

提 案 - 養浜、ヤシの木等の移植により、動的なビーチ活動が行なわれるサンドビーチを配置する。

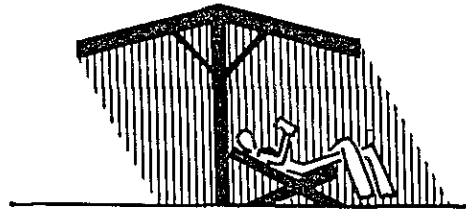


— 東屋、ハット等の日陰施設や植栽による木陰を多く計画する。

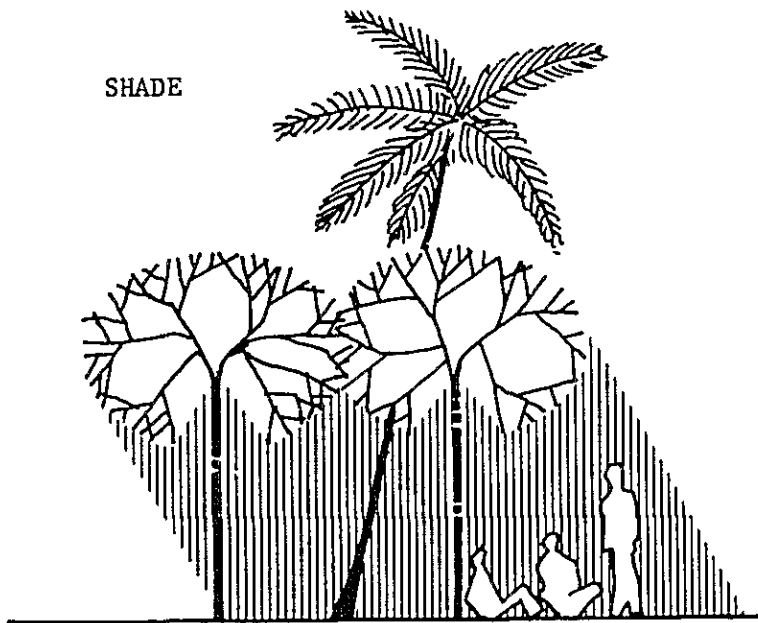
GAZEBO



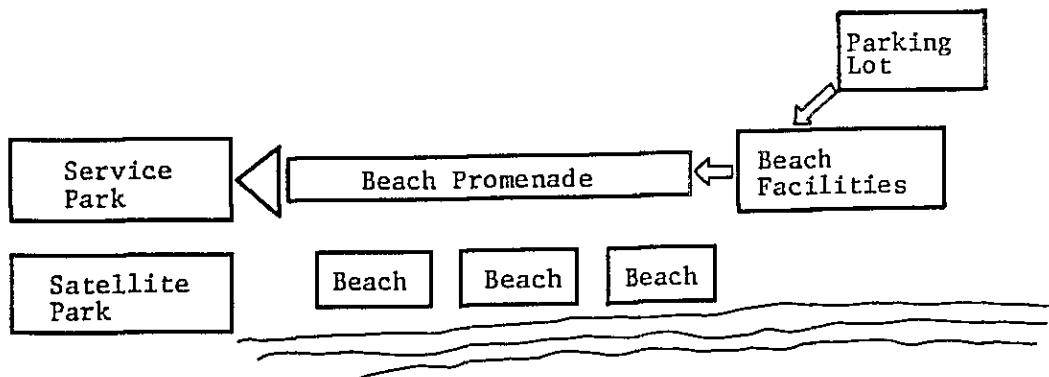
HUT



SHADE



— 公共駐車場—ビーチ関連施設—ビーチプロムナード—ビーチと
海岸に沿った横方向の動線で計画する。



(b) 改良計画案

メインビーチの改良計画案を図 2.6.18 に示す。



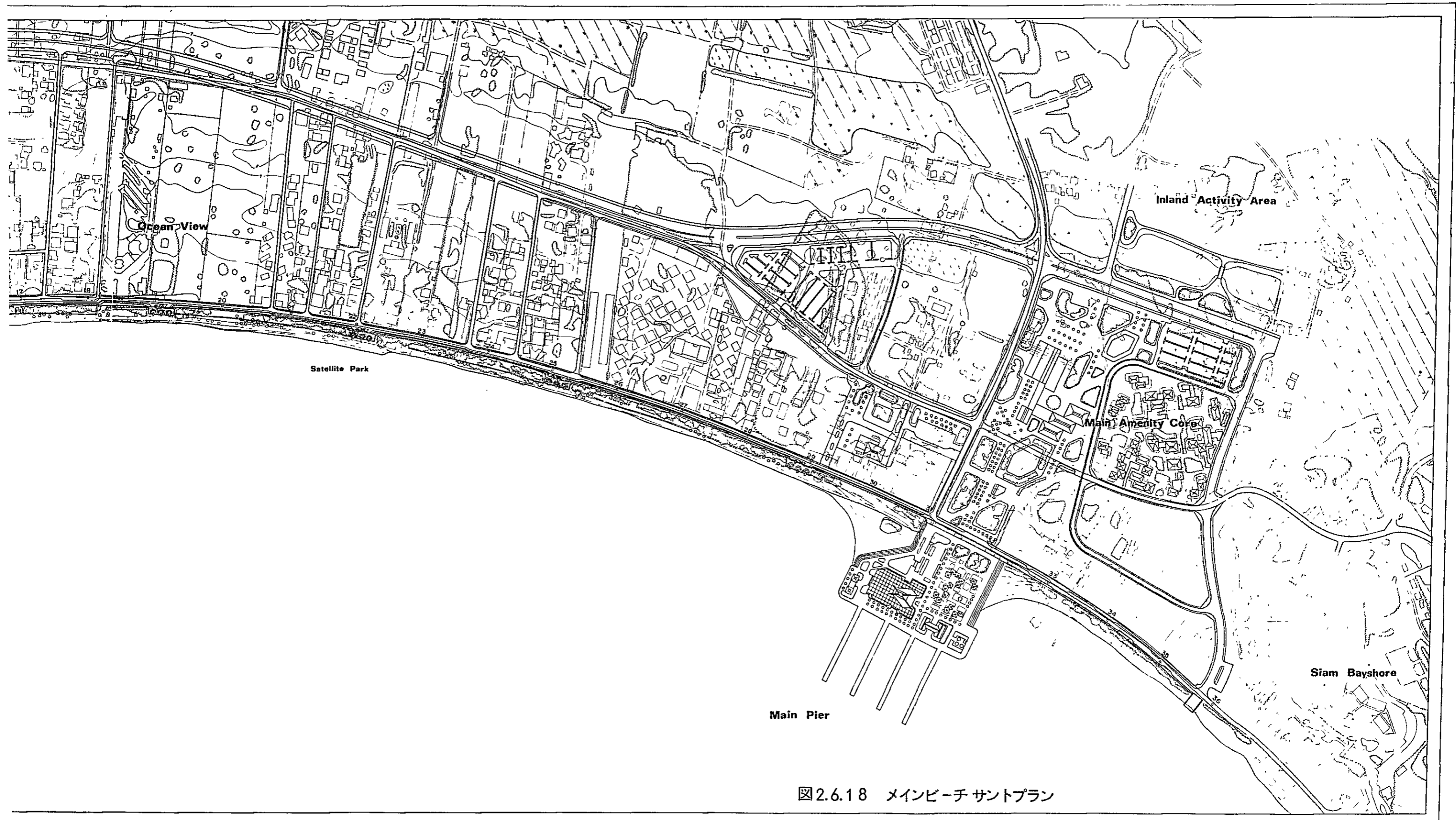
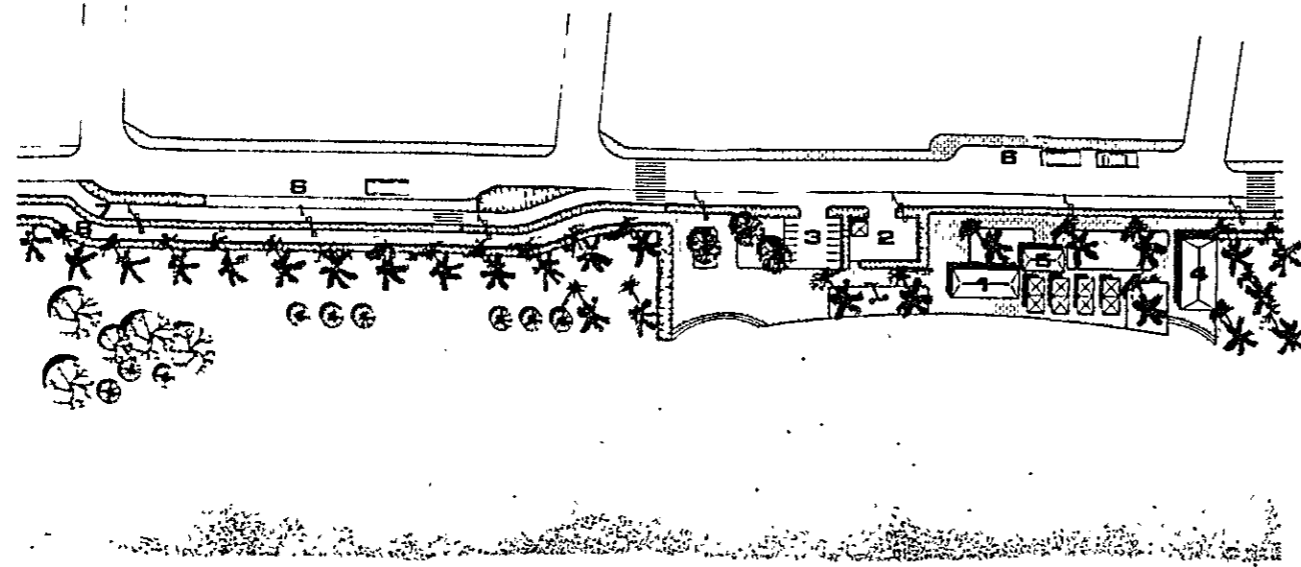
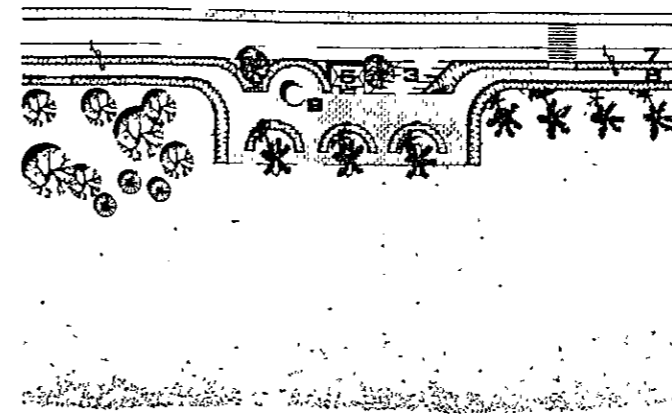


図2.6.18 メインビーチサントプラン

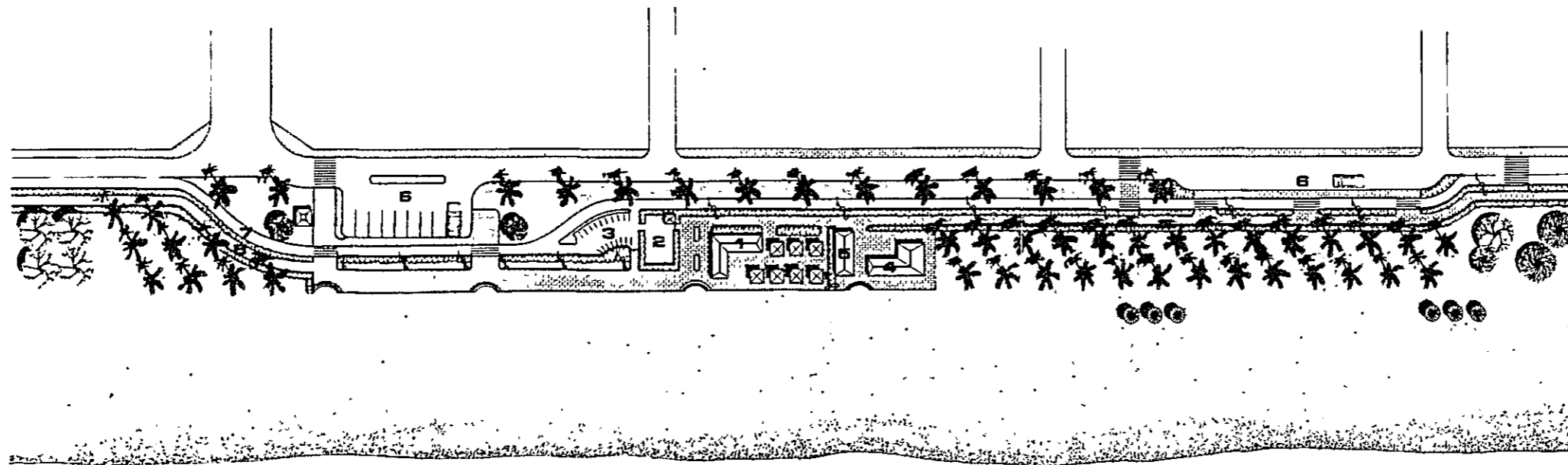
図 2.619 サービスパークとサテライトパーク計画図



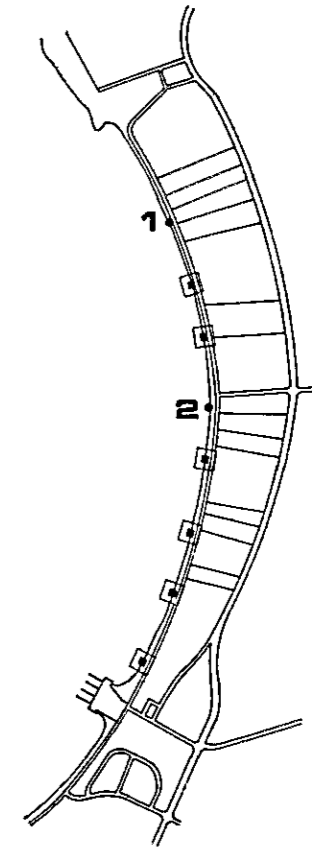
1. SERVICE PARK



□ SATELLITE PARK



2. SERVICE PARK



LEGEND

- 1 SNACK BAR
- 2 BICYCLE RENTING
- 3 BICYCLE PARKING
- 4 SERVICE FACILITIES
- 5 PUBLIC TOILET
- 6 TAXI PICK UP STATION
- 7 BICYCLE WAY
- 8 PEDESTRIAN WAY
- 9 VENDING STAND

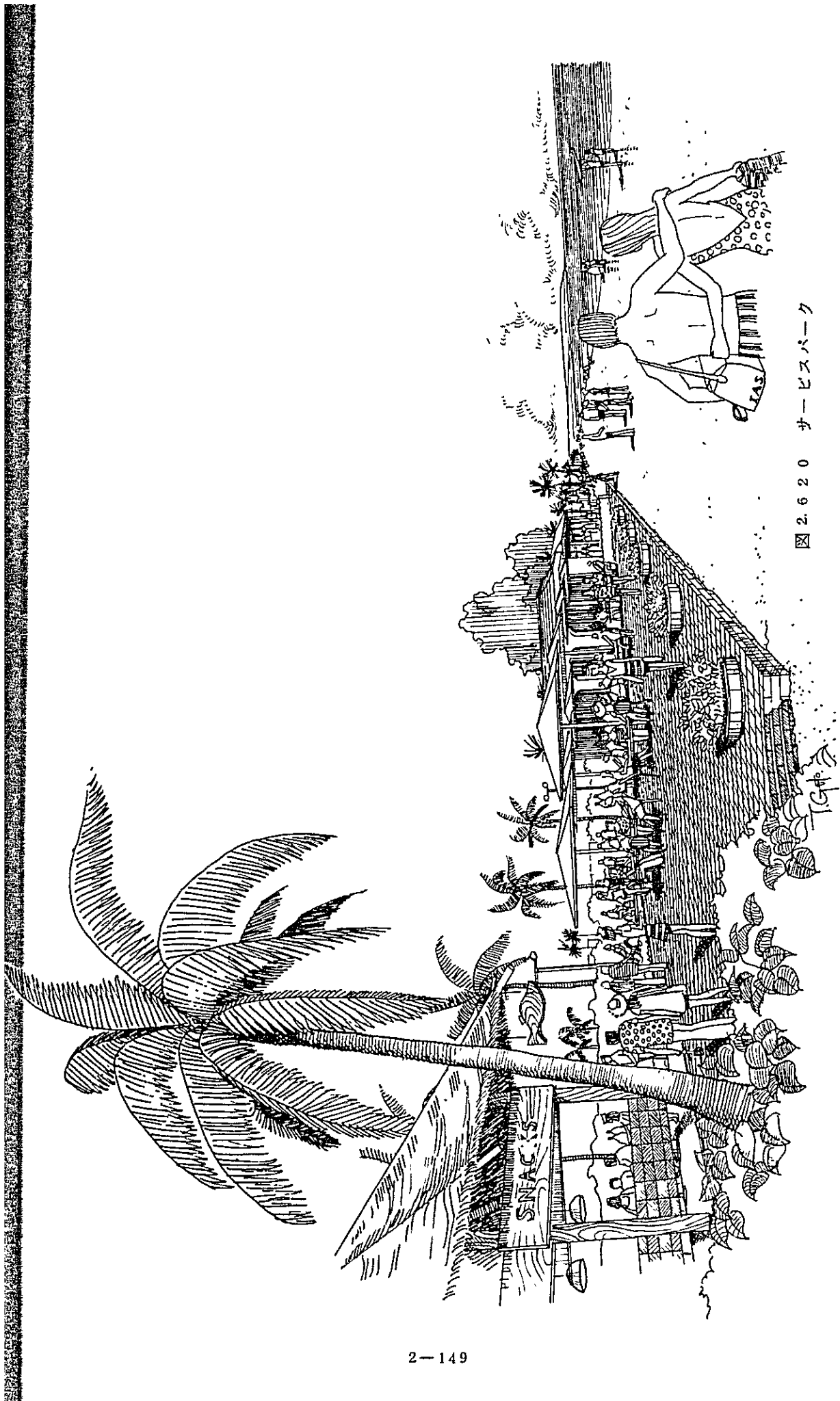
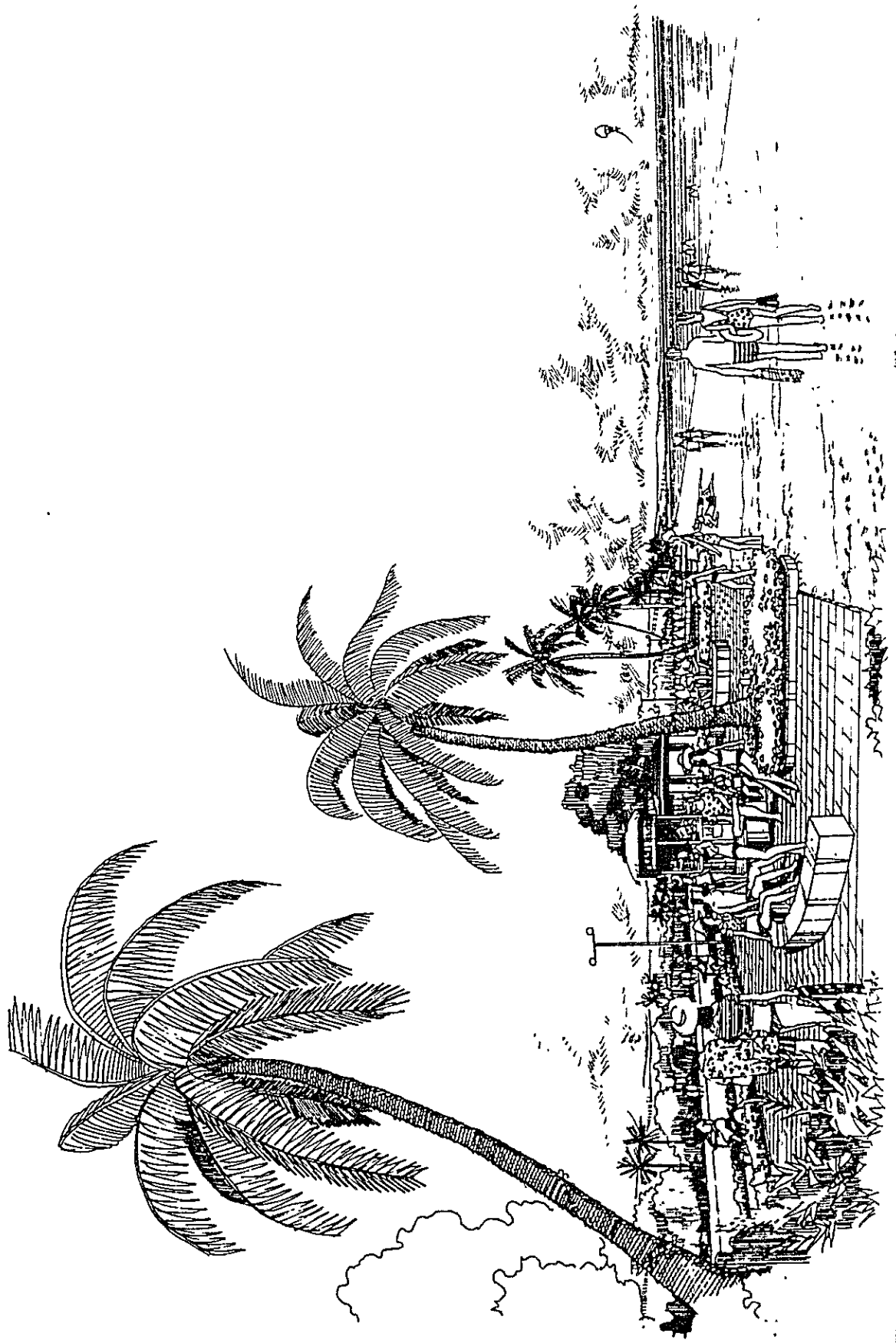


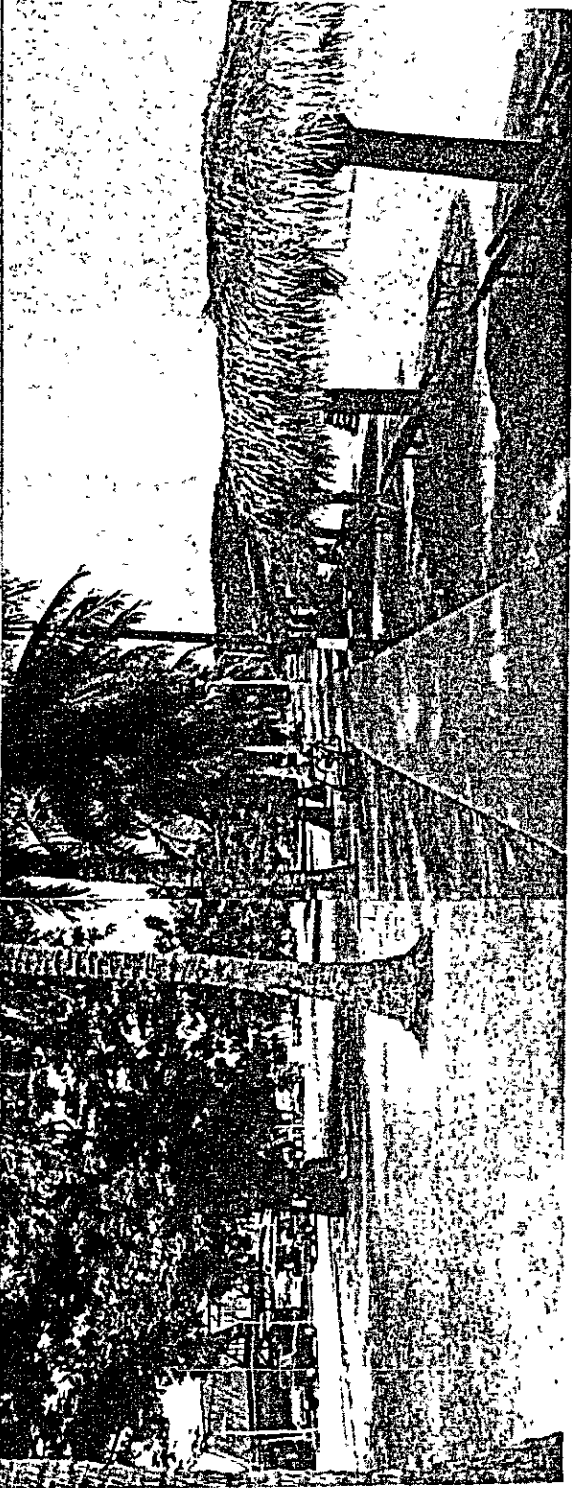
図 2.620 サービスパーク

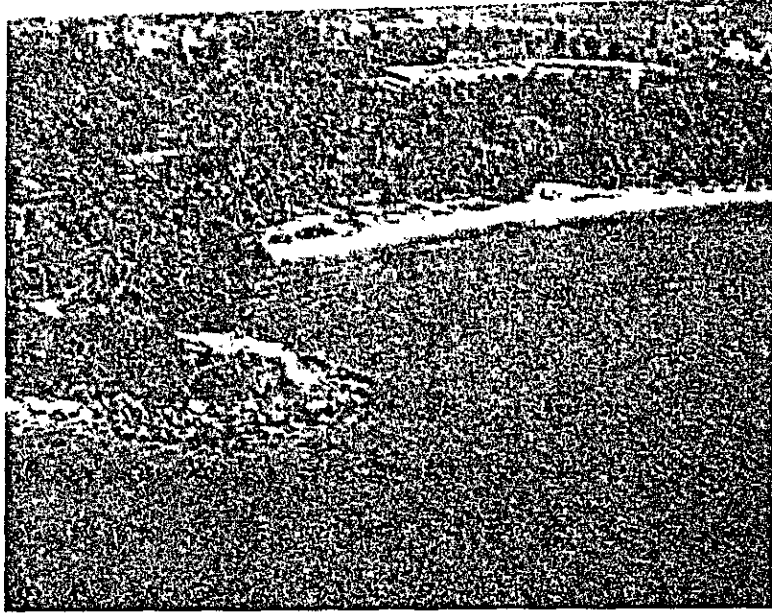


提案されたサービス
パークの位置周辺



提案されたサテライト
パークの位置周辺





北部コア-の位置



メインアメニティコア-
の位置

2.6.6 事業手法の検討

Ⅲ 段階改良計画

ビーチ道路の改良計画は、バック道路(T₁)、マリノ施設、日帰り施設、アメニティコア等の建設時期とあわせて段階的に改良していくものとし、ここでは3段階の改良案を提案する。

ステップ1.

ステップ1では、既存の施設をそのまま利用し、規制と簡便な改良によってビーチの整備を行なおうというもので、5年以内に実施されることが望まれる。

コンセプト ビーチ道路での自動車交通を、バック道路からのループ、クル・ド・サック等のシステムによって排除し、これによってビーチ活動空間を確保する

タクシー乗場を指定し、路上でのタクシー乗車(允しのタクシー)を禁止することにより、安全性、確実性を確保する。

以上の規制は昼間時のみとし、夜間については、利用者の利便性の確保と、現在みられるような照明施設や夜間パトロールシステム等の未整備による危険から観光客の安全性を確保するため、ビーチ道路の自動車通行を許可する。

日帰り客に対する路上駐車場の指定により、他地域での駐車を禁止することにより、ビーチでの混乱をさける。

提案 大規模な物理的変更は行わず、マーキング、サイン等により、通行区分帯の設定、交通規制等を行なう。

昼間と夜間の通行規制については、マーキングと移動可能な標識によって行なう。

- タクシー乗場の指定は、マーキングと標識による
- 日帰り客用路上駐車場は、ダウンタウン寄りのビーチ道路を利用し、マーキングと標識により位置を示す。(図2.6.2.5を参照)
- 駐車可能台数は、250台を確保する。

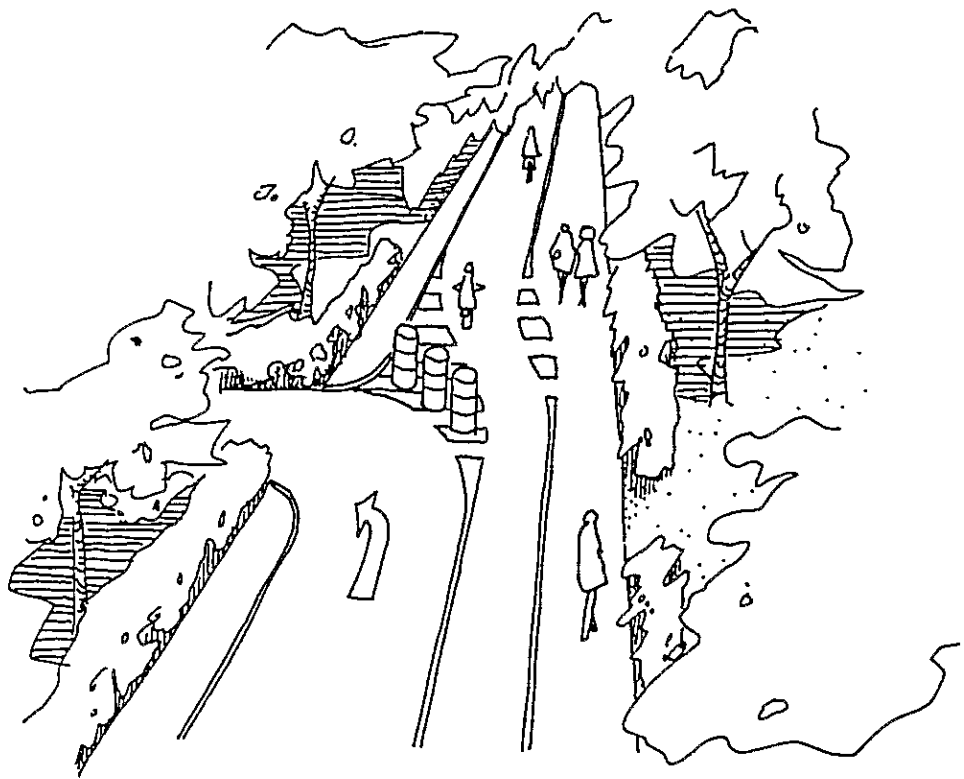


図 2 6 2 2 海浜改良計画 (ステップ 1)

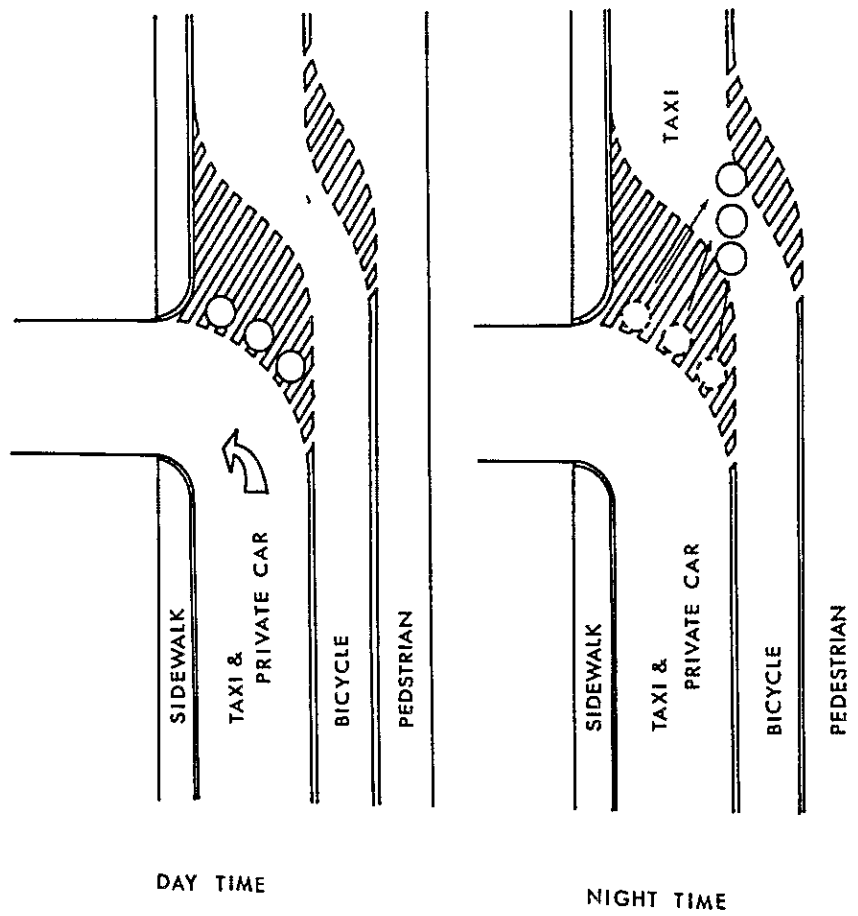


図 2.6 2 3 海浜改良計画 (ステップ1)

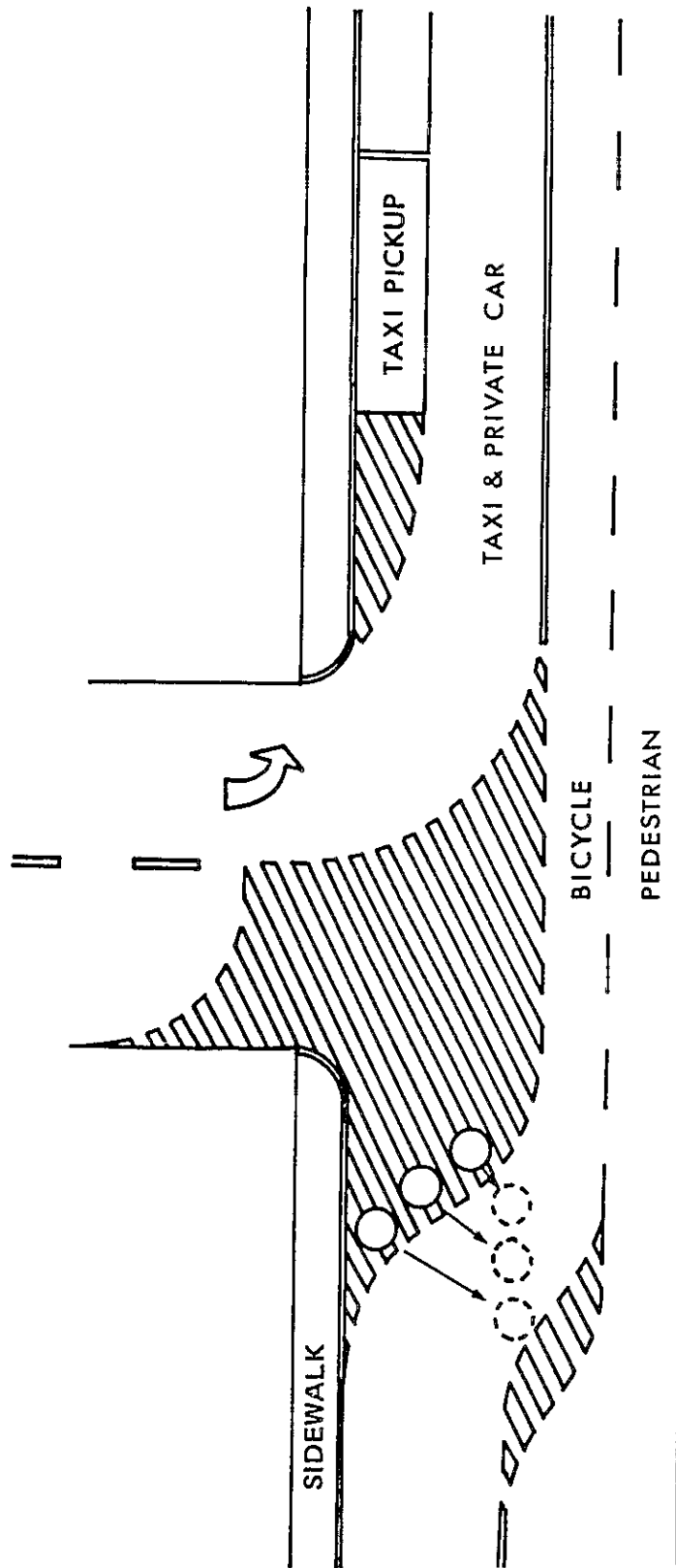
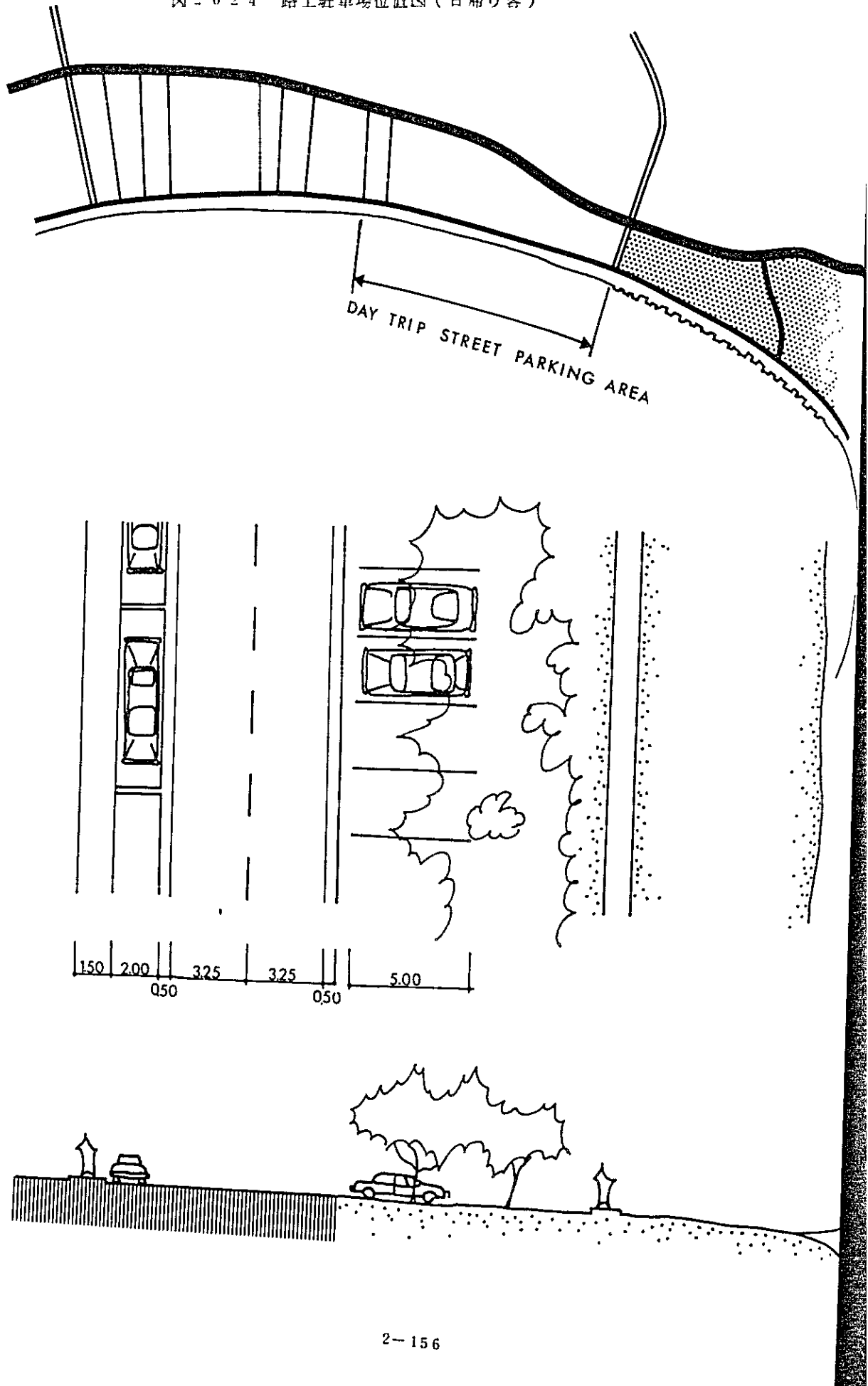


図 2 6 2 4 路上駐車場位置図 (日帰り客)



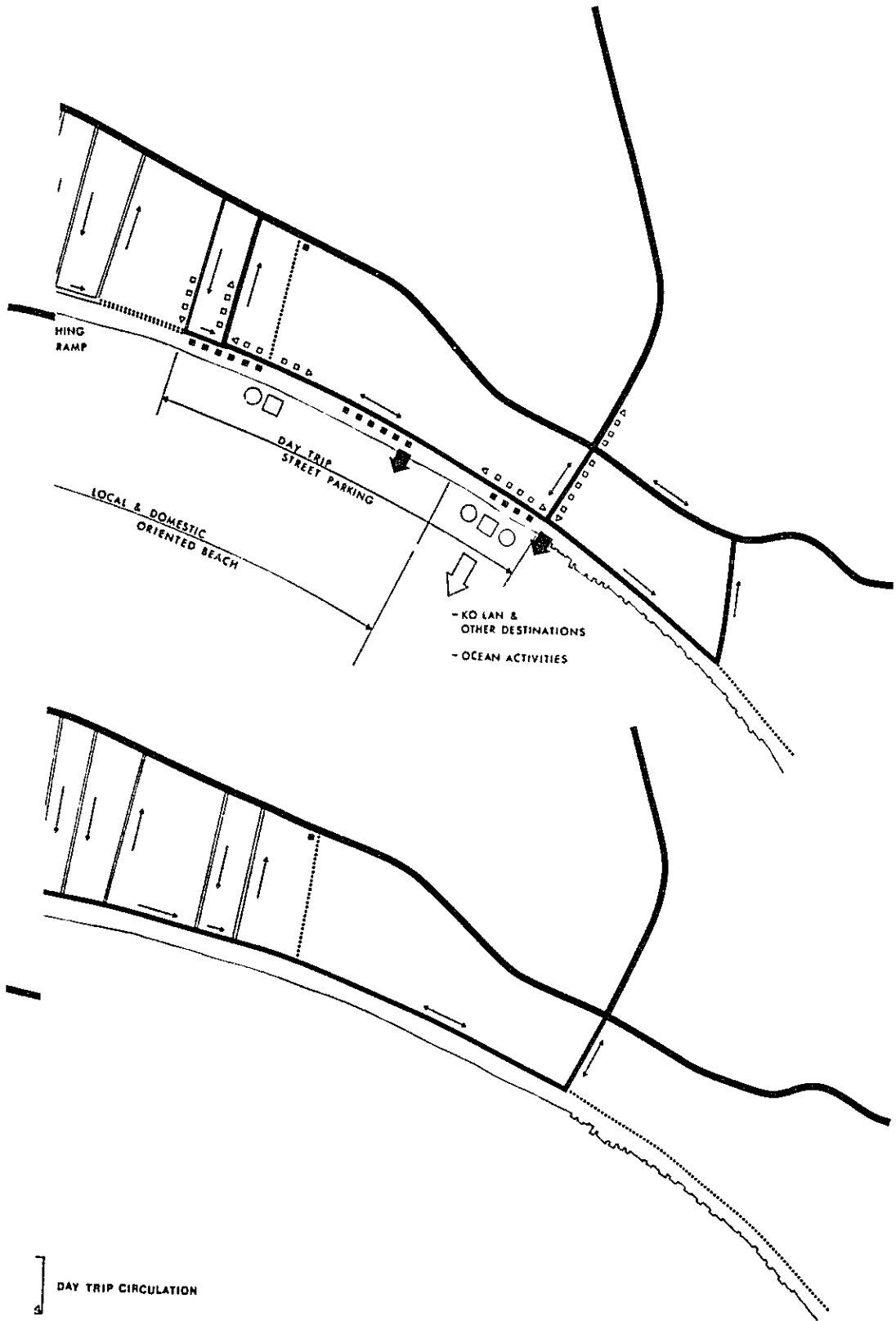
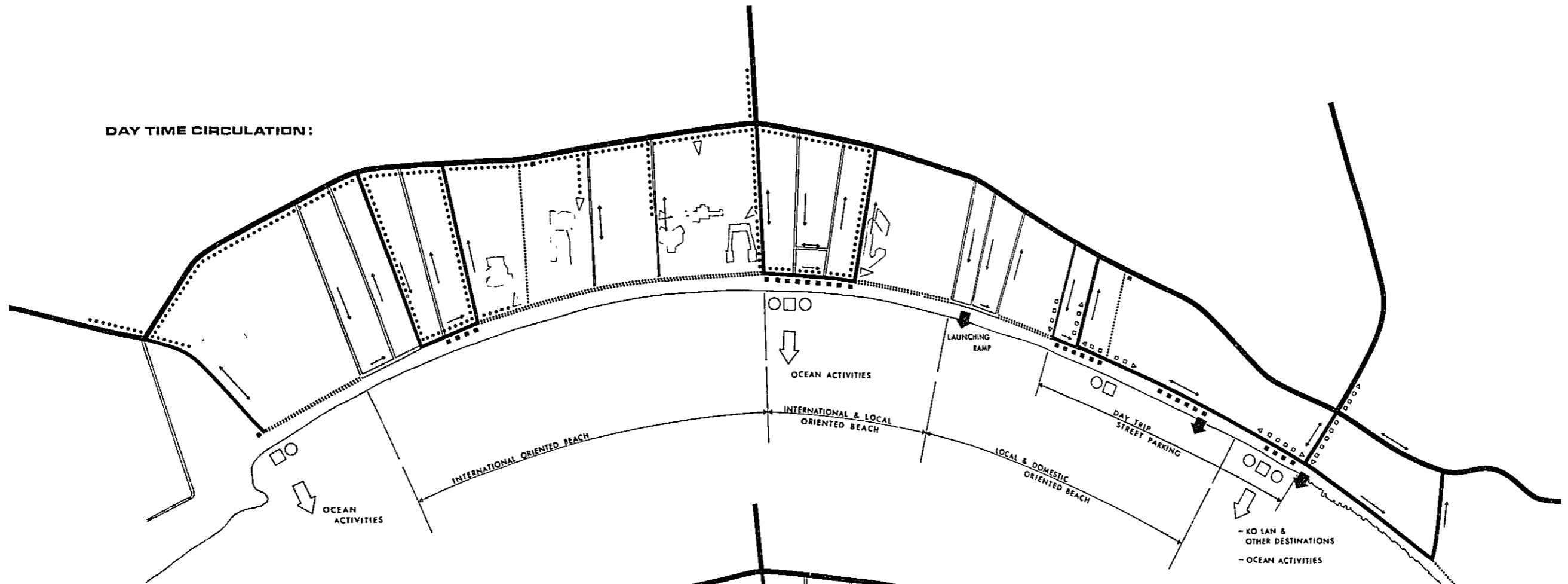


图 2.6 2 5 改良計画案

STEP - 1

LESS THAN 5 YEARS

DAY TIME CIRCULATION:



NIGHT TIME CIRCULATION:

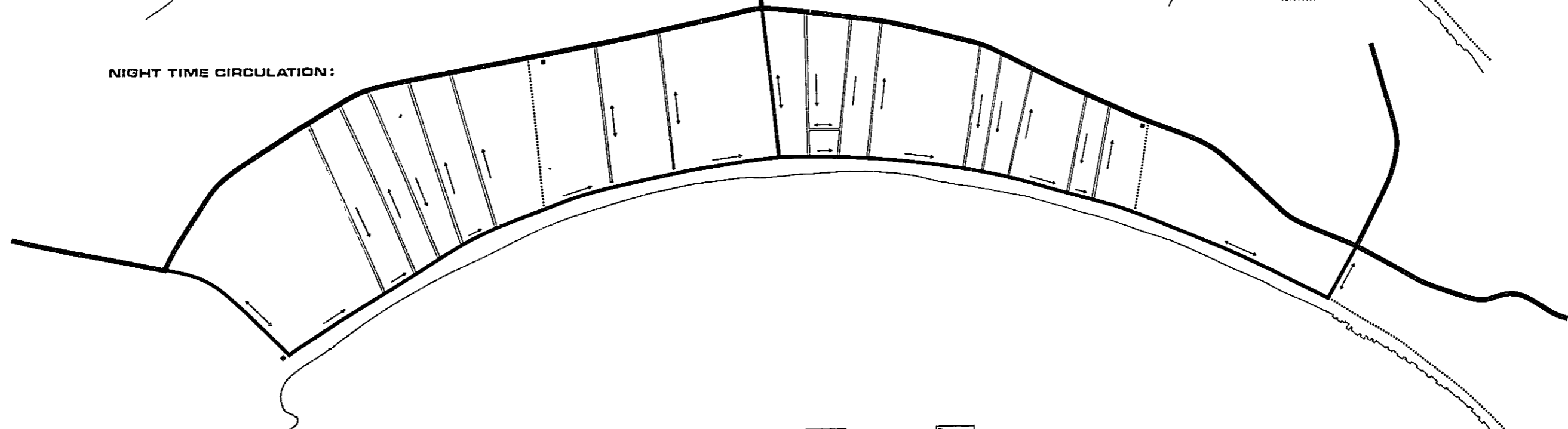


图 2.6 2 5 改良計画案

STEP-1 LESS THAN 5 YEARS

1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20
21
22
23
24
25
26
27
28
29
30
31
32
33
34
35
36
37
38
39
40
41
42
43
44
45
46
47
48
49
50
51
52
53
54
55
56
57
58
59
60
61
62
63
64
65
66
67
68
69
70
71
72
73
74
75
76
77
78
79
80
81
82
83
84
85
86
87
88
89
90
91
92
93
94
95
96
97
98
99
100

ステップ2：

この段階では、バック道路、日帰り客施設等の整備と合わせて、ビーチ施設（サービスパーク、サテライトパーク等）の整備を行ないながら徐々にステップ1から移行していくもので、10年以内に完成させる。

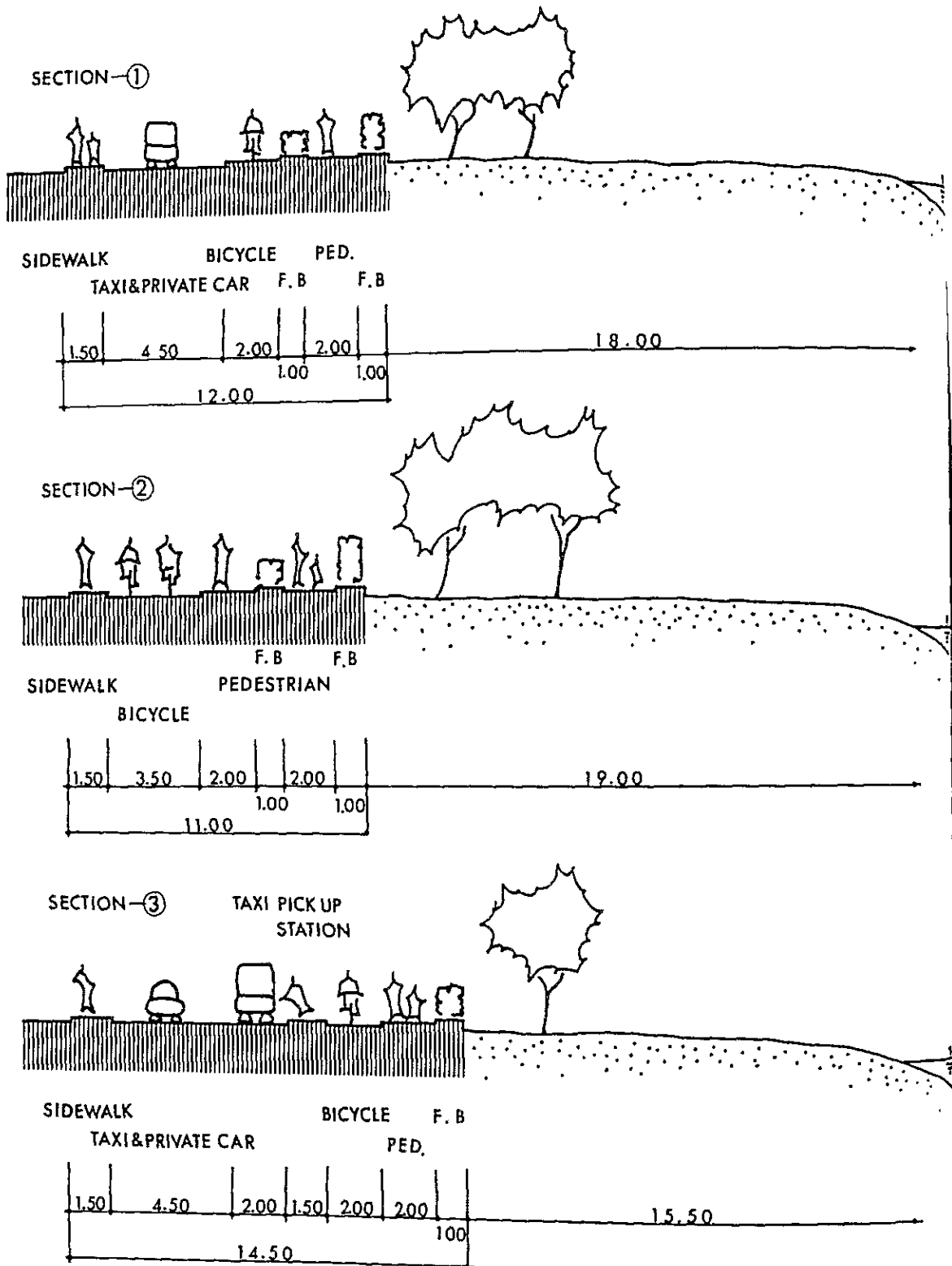
コンセプト - ビーチ施設として、サービスパーク、サテライトパーク等を整備していく。

- ビーチ道路の断面変更、ビーチに植えられている木の移植等の物理的な改良を行なう。
- バック道路の整備、道路照明、夜間パトロールシステム等の整備に従って、ビーチ道路の自動車の夜間使用を規制する。
- 日帰り客に対する施設として、公共駐車場を整備し、これに伴って路上駐車を規制する。

提 案 - この段階では、恒久的な施設の設置により改良を行なう。また、道路の断面構成、施設内容等は基本的にステップ3と同様とし、ステップ3への移行により大きな変更がないよう配慮する。

- 図2.6.26は、ステップ2における基本的断面構成である。SECTION-①は、ループ道路とビーチ道路の接する部分の断面である。
- ②は、ビーチ道路から自動車を排除した基本的な断面である。このうち、自転車専用レーンの巾員は将来、低速交通を導入した時に利用可能な巾員を確保するものとし、35mを提案する。
- ③は、タクシー乗場を設けた場合の断面であり、タクシー乗降場、タクシー駐車帯を設ける。

図 2 6 2 6 道路断面図 (ステップ 2)



ALL DAY CIRCULATION:

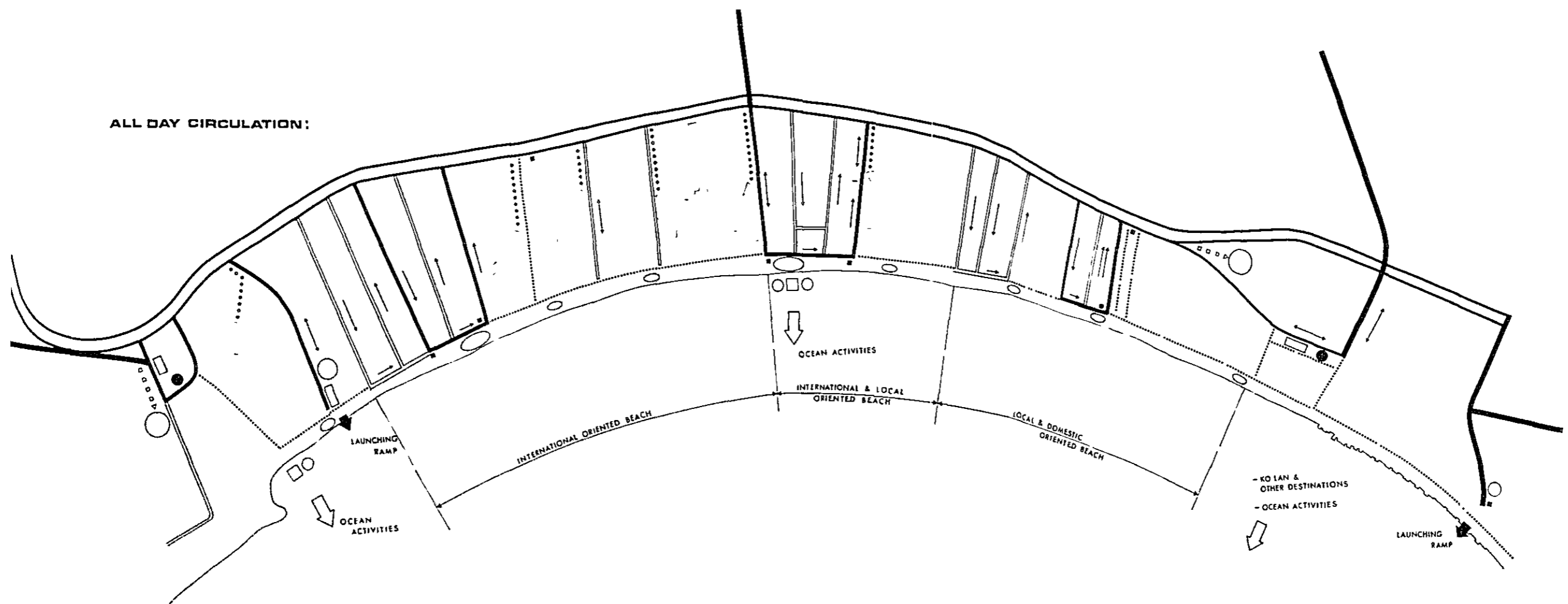


図 2.6.27 改良計画案 (ステップ 2)

STEP - 2 LESS THAN 10 YEARS

1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20
21
22
23
24
25
26
27
28
29
30
31
32
33
34
35
36
37
38
39
40
41
42
43
44
45
46
47
48
49
50
51
52
53
54
55
56
57
58
59
60
61
62
63
64
65
66
67
68
69
70
71
72
73
74
75
76
77
78
79
80
81
82
83
84
85
86
87
88
89
90
91
92
93
94
95
96
97
98
99
100

ステップ 3 :

ステップ 3 は、Phase 1 の終りまでに達成されることを目標としたもので、アメニティコアやマリン施設の建設、低速交通の導入などパタヤ北部地域での開発が一応完了する時期である。

コンセプト - 低速交通の導

- アメニティコア、マリン施設の整備完了

提 案 - ステップ 3 は、ステップ 2 の断面に低速交通を導入したもので、基本的には、ステップ 2 の自転車用レーンを低速交通用レーンとして活用する。

- ビーチ道路とループ道路との接する部分については、自家用車と、低速交通機能が同一レーンを共同するものとする。

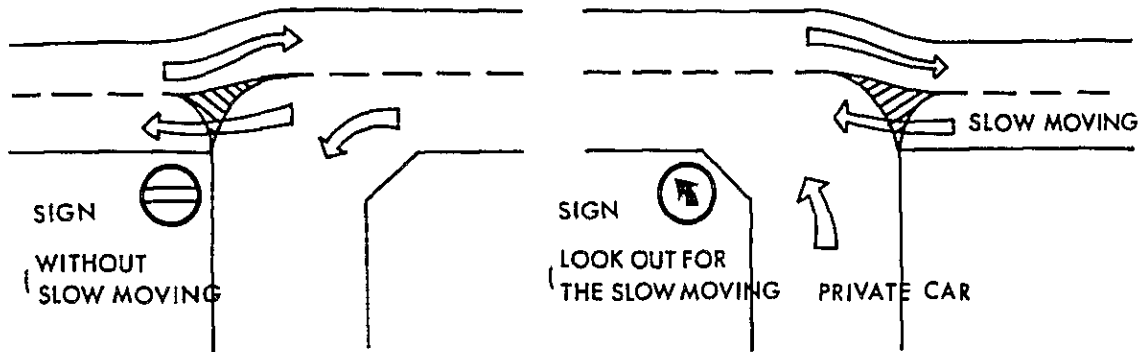
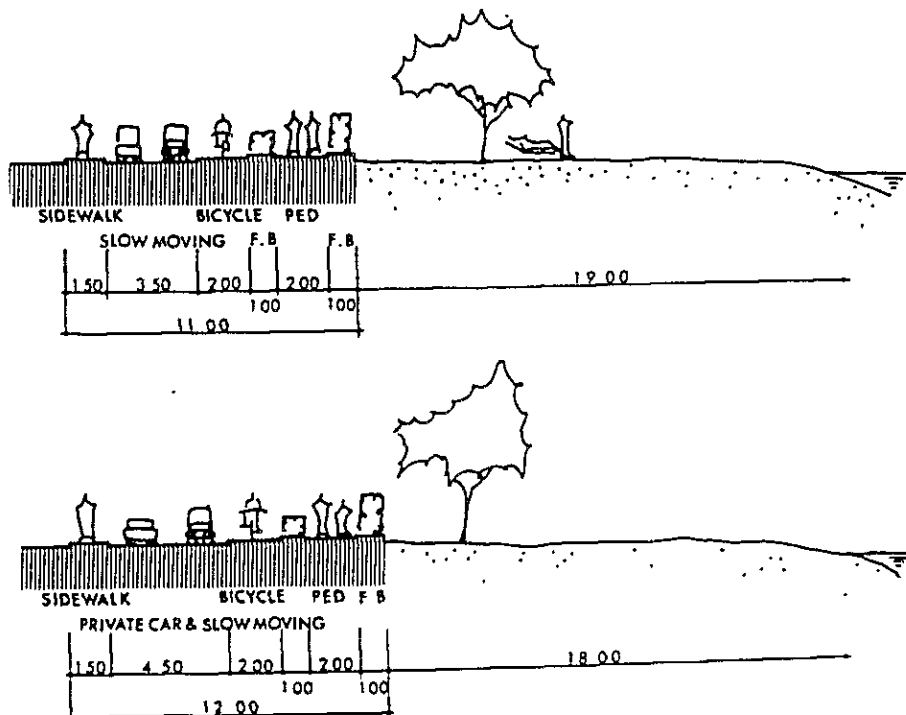


図 2.6.28 道路断面 (ステップ 3)



ALL DAY CIRCULATION:

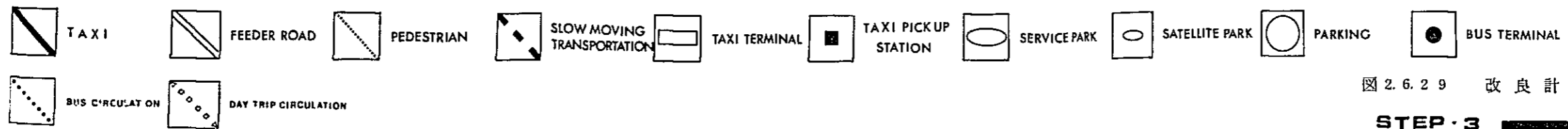
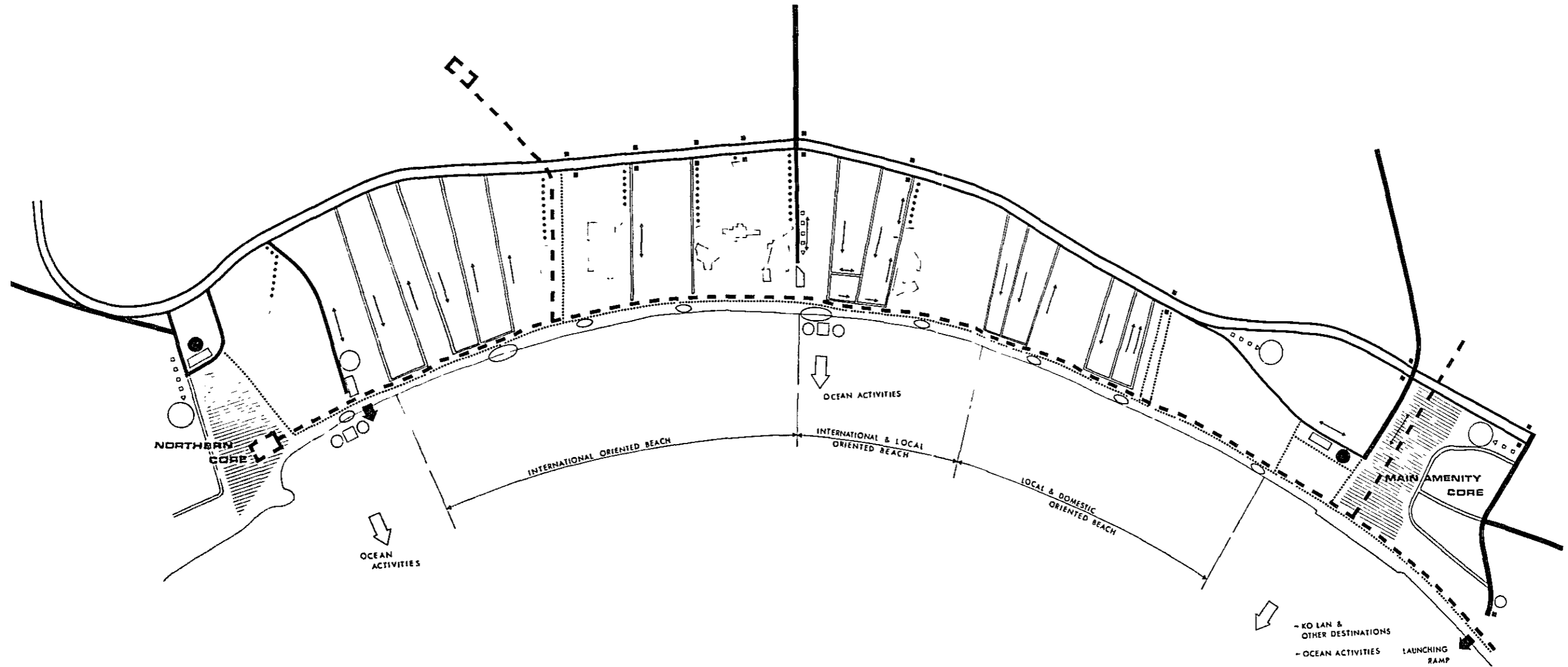
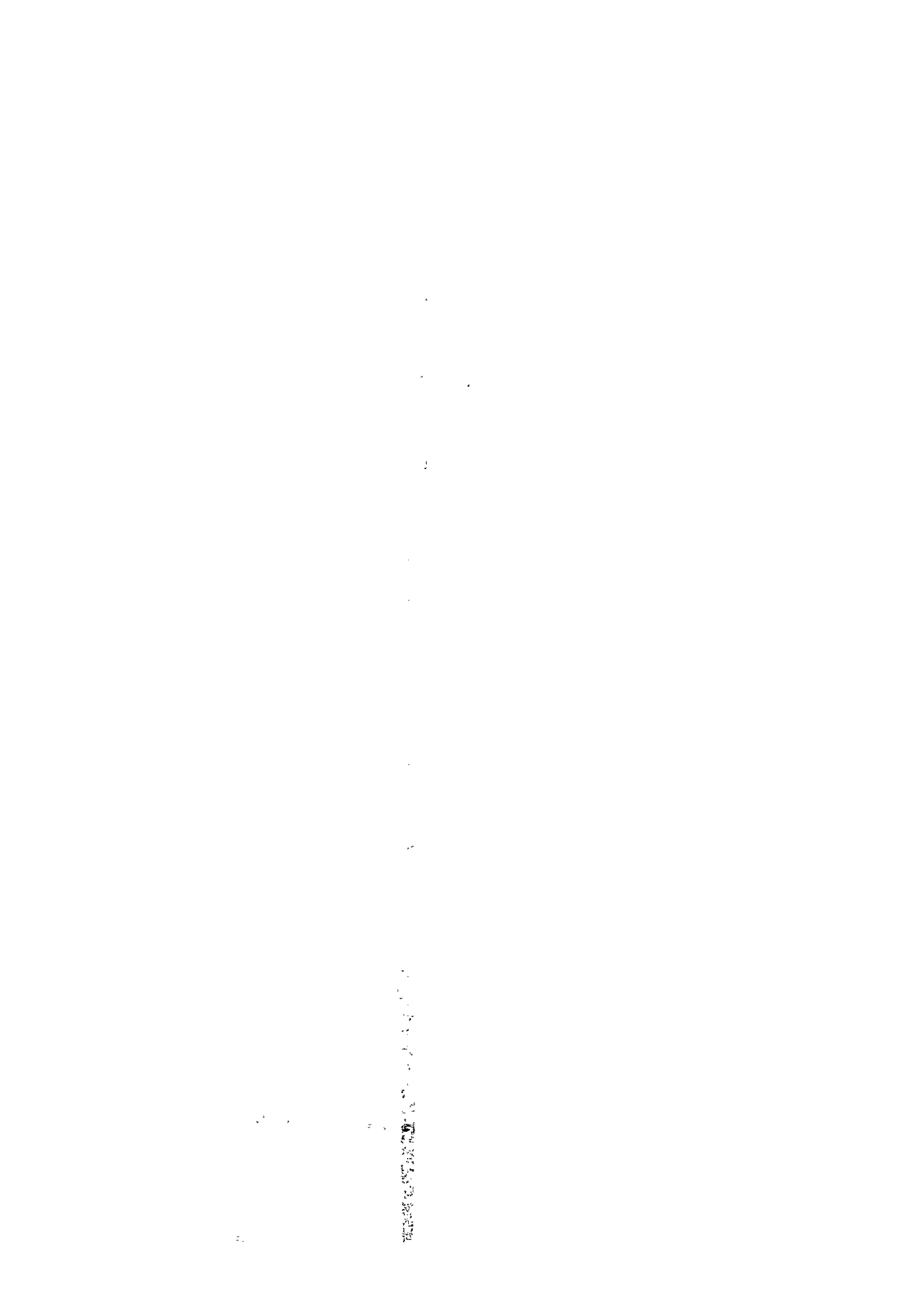


図 2.6.29 改良計画案 (ステップ3)

STEP-3

10 YEARS



(b) パーツバスルートの検討

パーツバスは、ビーチ道路の改良によって、現在のルートが使用できなくなる等の影響を受ける。従って、ビーチの改良計画の各ステップに従って新しいルートを提案する。パーツバスの運行は、パーツバス組合によって設定されたルートが基本となっているが、実際には、しばしばタクシーと同様の利用のされかたをしており、このルート以外へはいかないというものではない。

このような利用のされ方をしているパーツバスについて、将来、公共輸送機関として定められたルート上のみを運行するよう提案することは、次の理由により困難と考えられる。

- タクシーとバスの両機能を分離することが困難
- パーツバスの利用地域が広範囲にわたっており、これを一定のルートに限定することは利用者のサービス上好ましくない。

したがって、パーツバスの運行は、現在と同様、原則としてのルートを定め、バスとタクシーの両機能を持たせるものとする。

提 案 - パーツバスのルートは、主に観光客を対象としたルートと、地元住民を対象としたものを考える。

- パーツバスのルート上には、駐車場を設けたステーションを計画する。



ダウンタウン及びパーツバス

図 2 6. 3 0 パーツバスルートの提案 (ステップ 1) 昼間

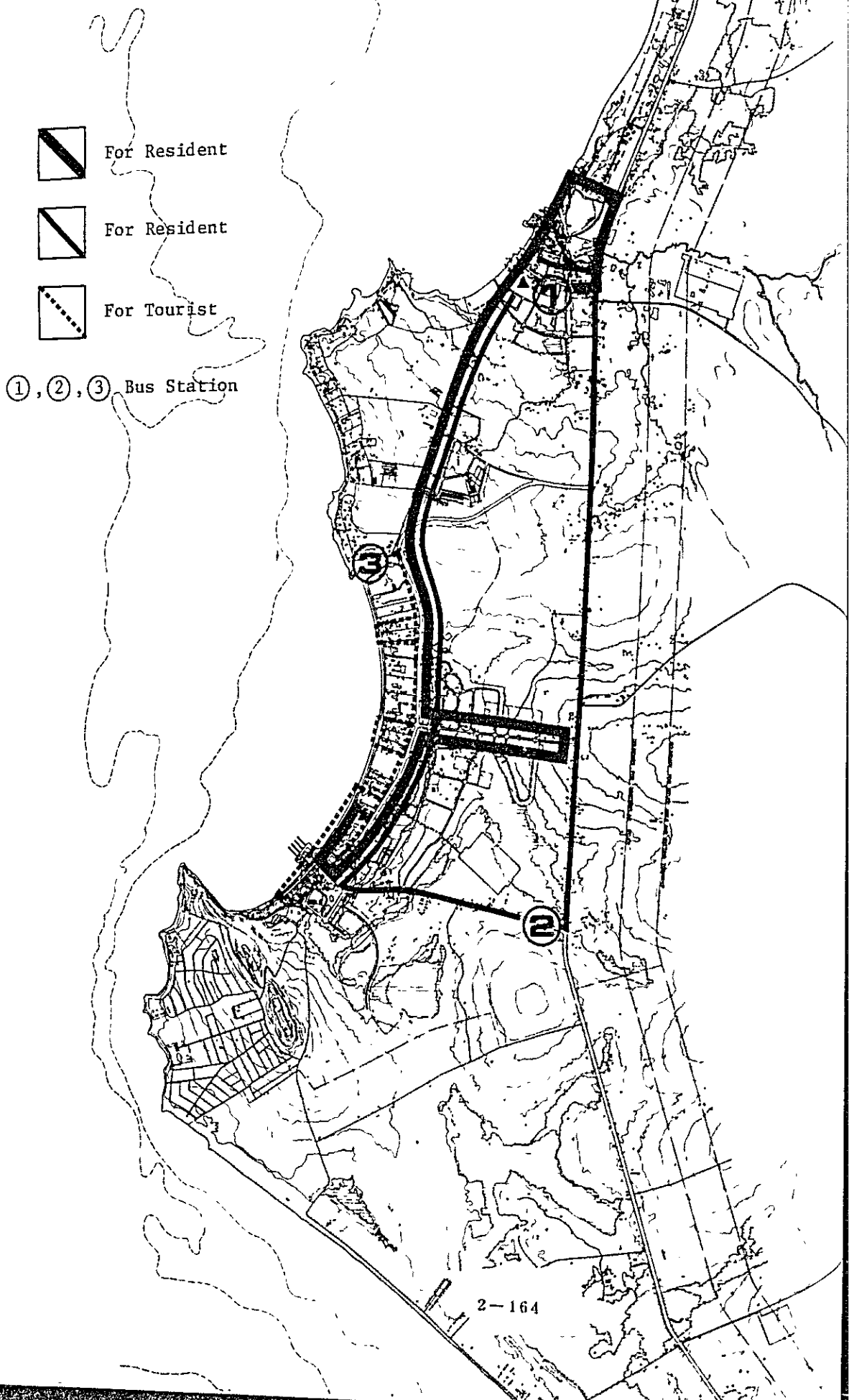




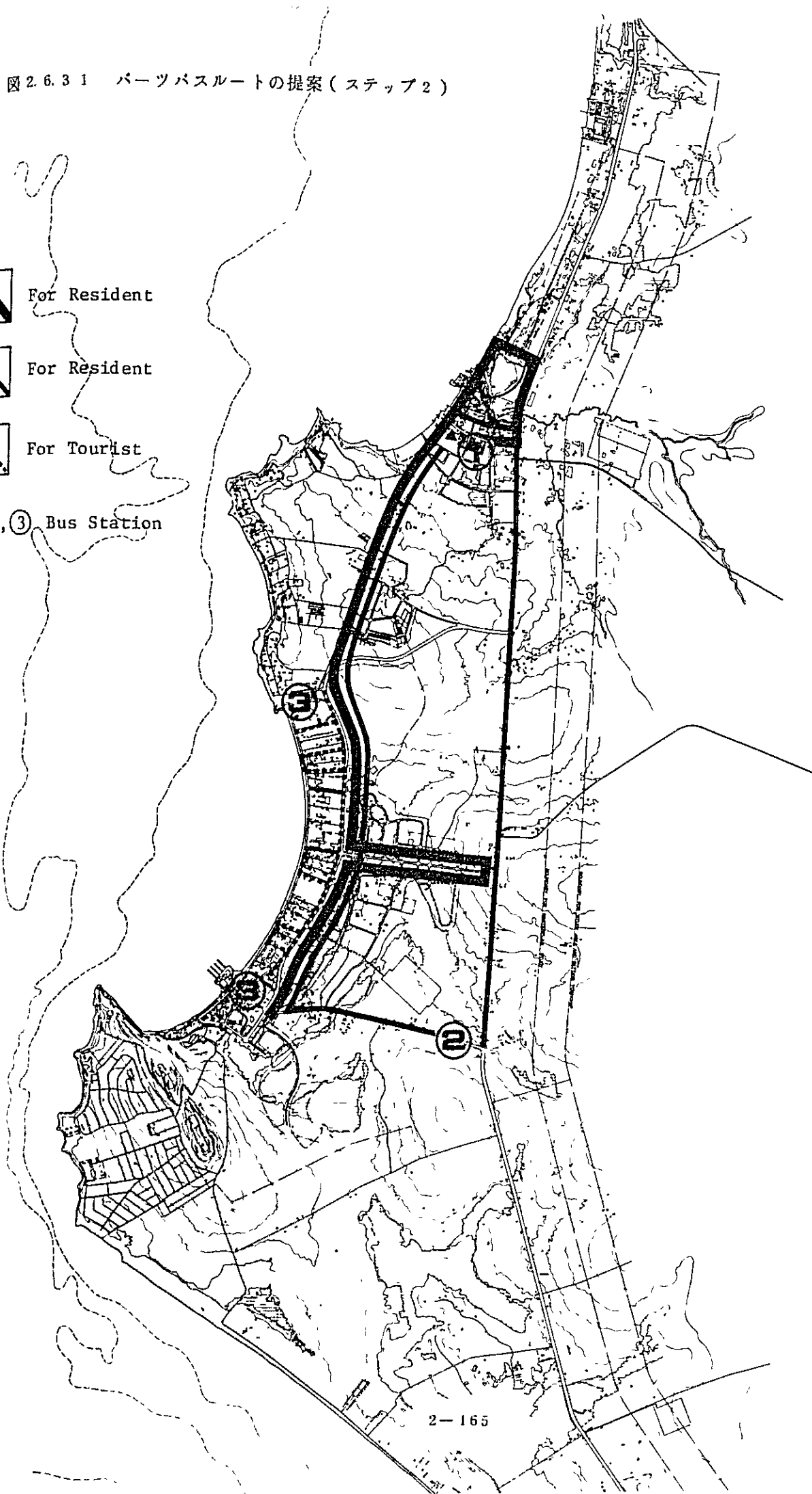


図 2.6.3 1 パーツバスルート の提案 (ステップ 2)

-  For Resident
-  For Resident
-  For Tourist
-  ②, ③ Bus Station

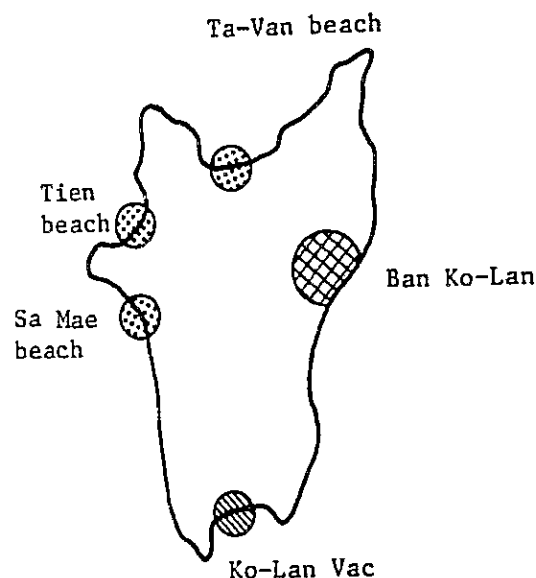


2.7 コーラン島の道路計画

2.7.1 概要

Ko Lan 島は図 2.7.1 で示すとおり、4つの海岸を有し、内陸部は最高 200 m の山地で構成される美しい島である。人口は 1976 年で約 1,420 人であり、漁村である Ban Ko Lan に集中している。4つの海岸のうち、最南部の海岸は、民間資本である Ko Lan Vac により開発が始められて、独自の開発プランが既に立案されている。

図 2.7.1 コーラン島の概要



2.7.2 マスタープランの基本方針

マスタープランにおけるコーラン島の開発基本方針は、美しい自然環境を保全し、サービス施設の建設は必要最少限に止めつつ、海洋性レクリエーション活動（海水浴、日光浴、釣り、ダイビング等）の場を提供しようというものであった。このため、以下のような施策が提案されている。

1) 船着場の整備

パタヤ本土との連絡を良好に保つとともに、レジャーボートの無秩序な停泊によるビーチの混乱を避けるため、Ta-Van ビーチと Tien ビーチにピアを計画する。

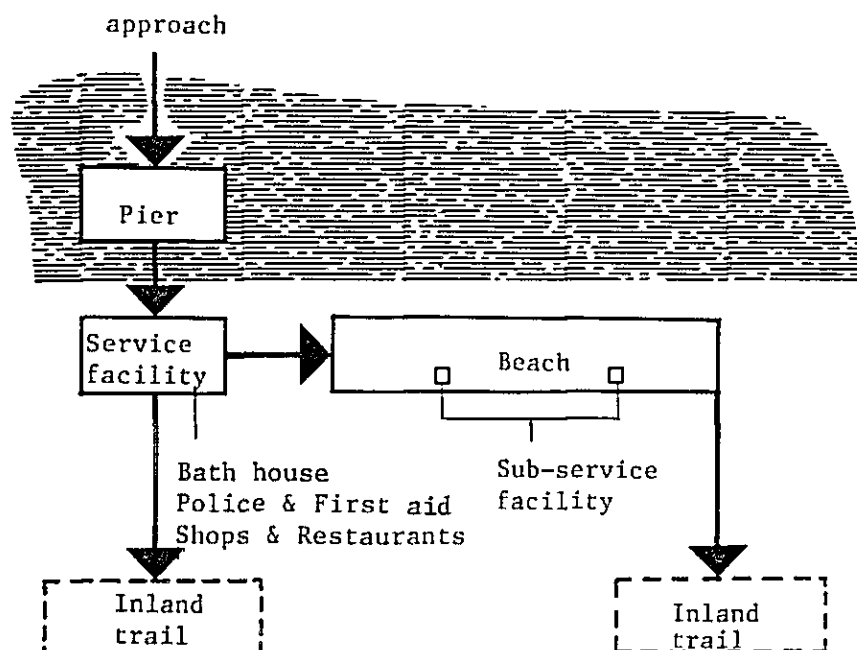
2) サービスエリアの整備

現在、海岸線にそって散在している店舗、レストラン等は、積極的に集中コア化を図り、ピアのアプローチ機能と連携したサービスエリアとして計画する。サービスエリアには、1986年に2,000人/日程度の入込客があるものとして、更衣室、シャワー、ロッカー、便所等からなるビーチ施設、交番、救護所、店舗およびレストラン等のサービス施設を設置する。

表 2.7.1 サービス施設 (1986年)

	Sa-Mae beach Tien beach	Ta-van beach
Shops & restaurants	1,610 m ²	1,130 m ²
First aid and police station	30	30
	426	306
Total building area	2,066	1,466
Total site area	5,200	3,700

図 2.7.2 機能配置概念図



3) 海面利用規制

パタヤ本土の海岸と同様な海岸利用規制が不可欠である。

4) 内陸散策路の整備

コーラン島内陸部は保全を基調とした整備が主体となるが、コーランバックにより計画されている内陸の各種施設と、各ビーチ、山頂とを結ぶ散策路を整備する。

5) コーラン村の整備

現在コーラン村の人口は約 1,420 人であるが、1986年には 2,520 人（これ以外にコーランバックの従業員 300 人がいる。）になると推計される。コーラン村の整備としては、既存の集落を中心に、グロス人口密度 150 人/ha 程度の市街化を図り、生活関連施設として、インフラストラクチャ、小学校、病院、集会場等最低限必要なサービスを提供する。

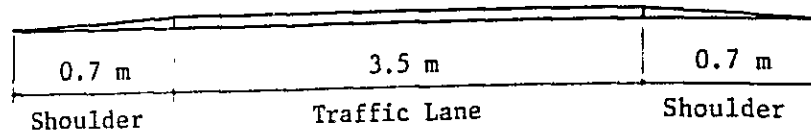
2.7.3 道路ネットワーク

コーラン島における道路は、目的別に三種類に分類できる。それぞれの目的と巾員は以下のとおりである。

(a) 住民用道路

コーラン島内の住民が日常的活動に利用するための道路であり、自動車の利用も考慮する。巾員は4.9 mとし、断面構成は次のとおりである。

図 2.7.3 住民用道路の断面

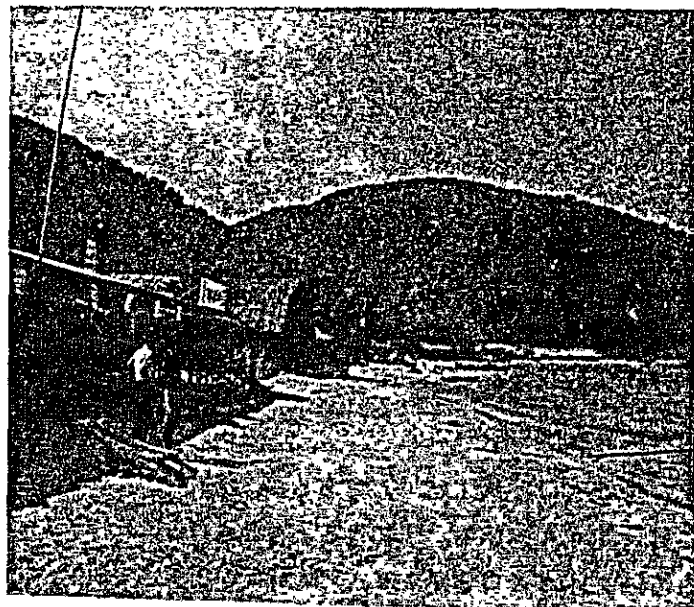


(b) 住民-観光客用道路

Ta-van ビーチとTienビーチを結ぶ道路で、観光客のためのハイキングルートおよび住民の生活動線としても利用される。この道路の巾員はHARP-REIの利用も考慮して2 mとする。またTienビーチとSa-Maeビーチを結ぶ道路は、Tienビーチに設置されるピアからSa-Maeビーチを結ぶ主要アクセス道路となり、カートによる荷物の運搬も考慮して3 mの巾員を確保する。

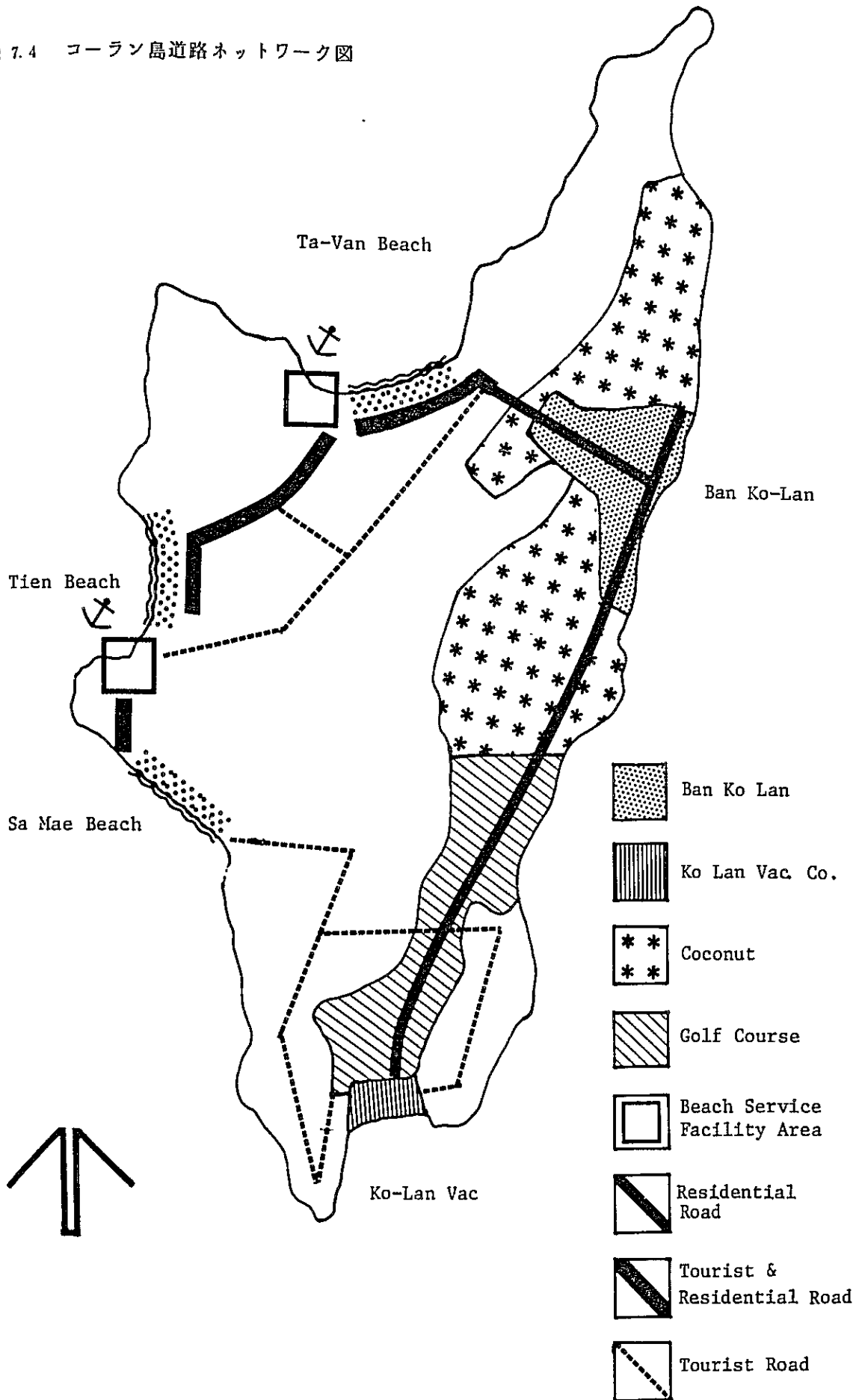
(c) 観光客用道路

島内を散策する観光客のためのルートで、各ビーチと内陸の各種施設、山頂を結び、島の自然や周辺の水の景観を楽しむようなネットワークとし、巾員は1 mを確保する。



コーラン島(北海岸)タバン・ビーチの海の家やレストラン

§2 7.4 コーラン島道路ネットワーク図



2.7.4 ビーチサービスパーク

プラン及びサービスパーク施設規模は以下の様に提案される。

表 2 7 2 施設規模

Unit : m²

Facilities	Ta van Beach	Sa mae Beach
Restaurant	1,600	1,600
Police station first aid	100	100
Bath house (shower room)	300	300
Shops	90	90
Total	2,090	2,090

サービス施設の配置概念

- 1 ブラザを中心としたクラスタータイプの施設の配置
- 2 タイ的建築様式及び地方で入手出来る建築材料の適用
- 3 ピア-とビーチの機能を考慮した配置計画

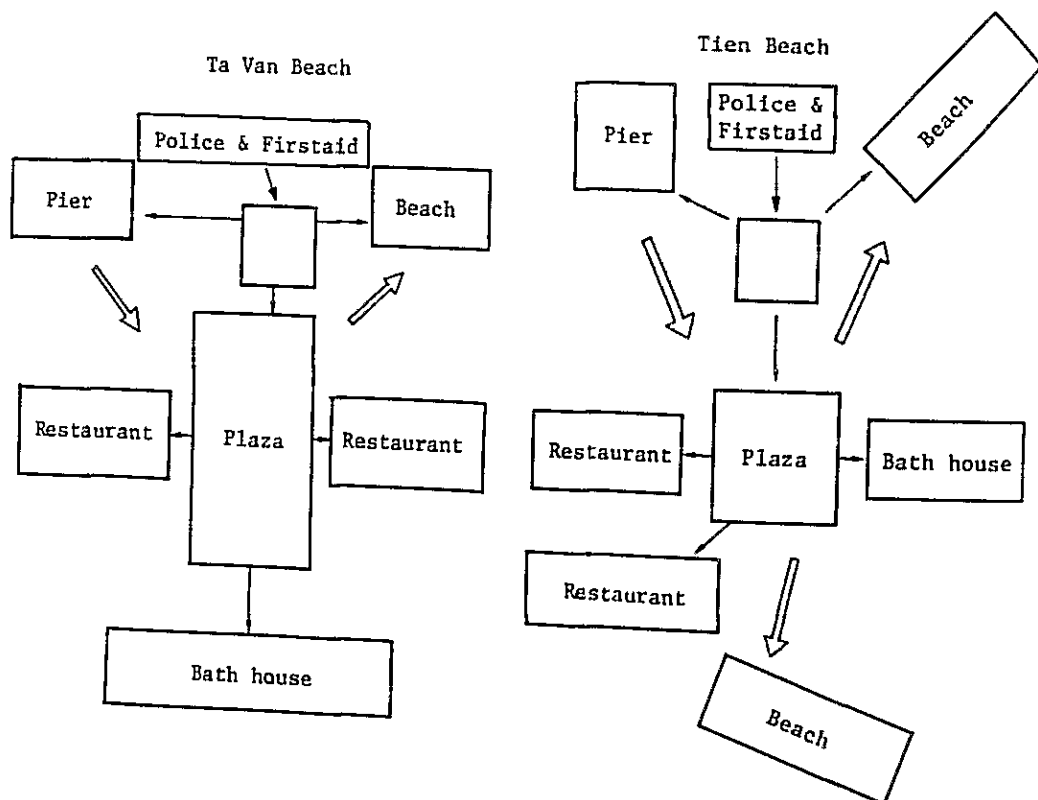
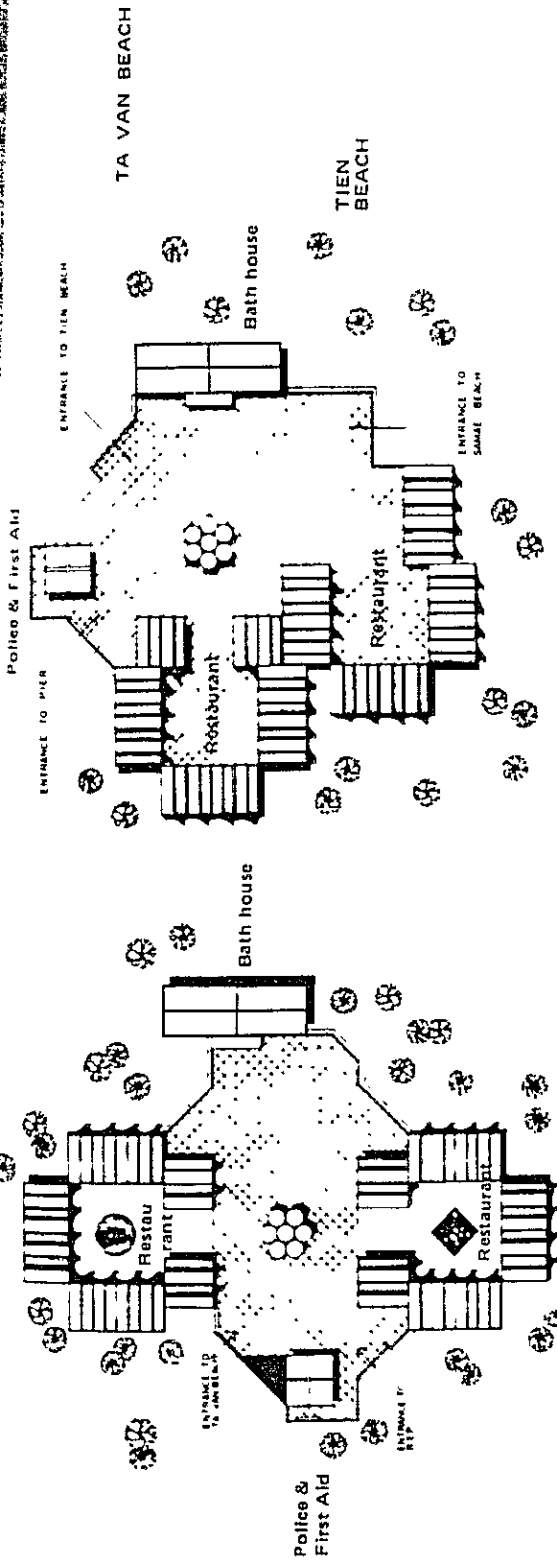


図 275

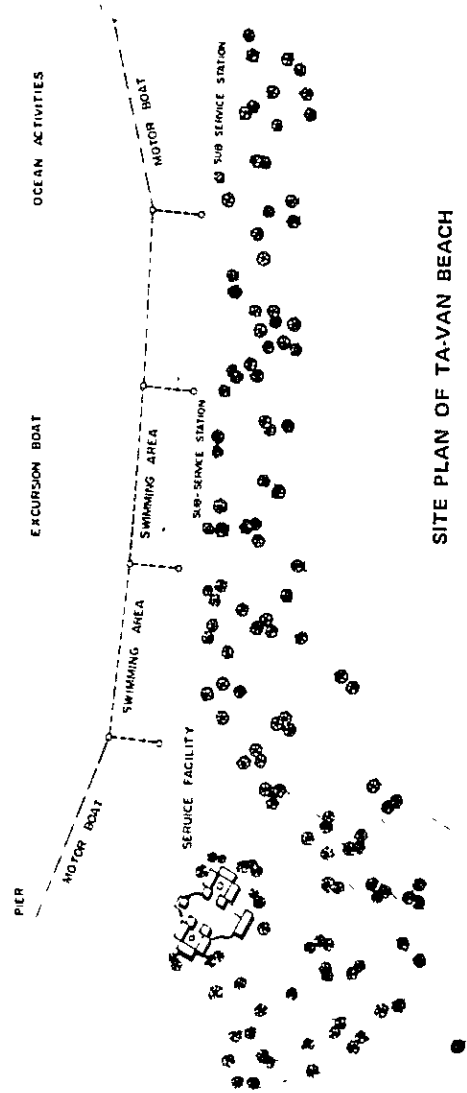
コーラン島のサービス施設の配置



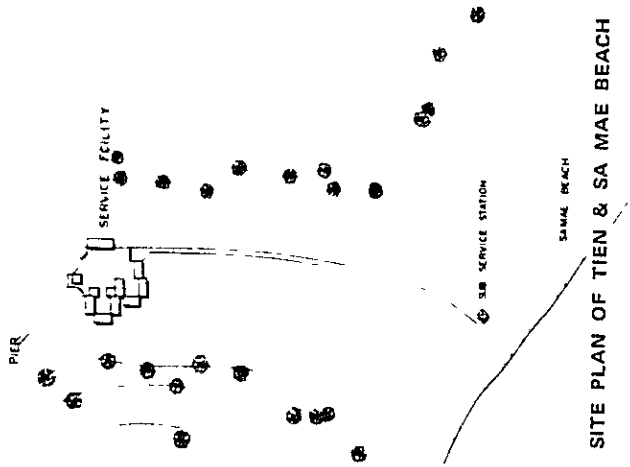
TIENT BEACH

SERVICE FACILITY LAYOUT PLAN OF TA-VAN BEACH

SERVICE FACILITY LAYOUT PLAN OF TIENT BEACH



SITE PLAN OF TA-VAN BEACH



SITE PLAN OF TIENT & SA MAE BEACH

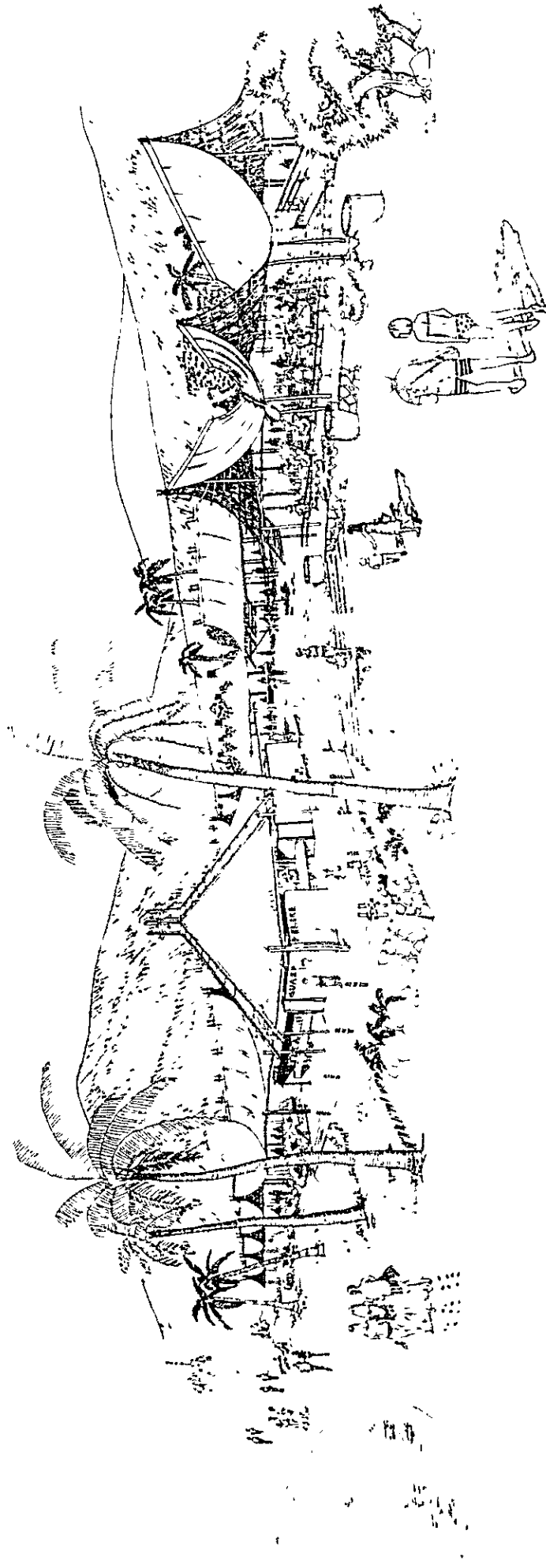


図 2.7.6 コーラン島海浜サービスパーク

2.8 実施計画

道路および街路の建設実施計画にて、幹線道路網は観光客数および交通量と深い関係があり、街路網は計画人口に基づく、ニュータウンの実施計画と密接な関係がある。又、幹線道路と街路の実施計画も同様である。ビーチロード(T-3)については、ビーチロードの段階的計画を考慮して計画されている。

2.8.1 道路網

道路および街路(R-2)の実施計画は図2.8.1にその年次計画を示す。

1) T-1 実施計画

2.3.2節の交通量解析の結果、フェーズ1では或る一部を除いては当分の間2車線で足りる。しかし、この道路は、観光開発するに当って、重要な位置を占めており、観光プロモーションの意味で1981年迄に4車線全体を完成させる計画とする。

2) T-2

現況が比較的良いので、なるべく遅く施工する。

3) T-3

海岸道路の段階的計画に従い、1981年に実施する。

4) T-4、T-5

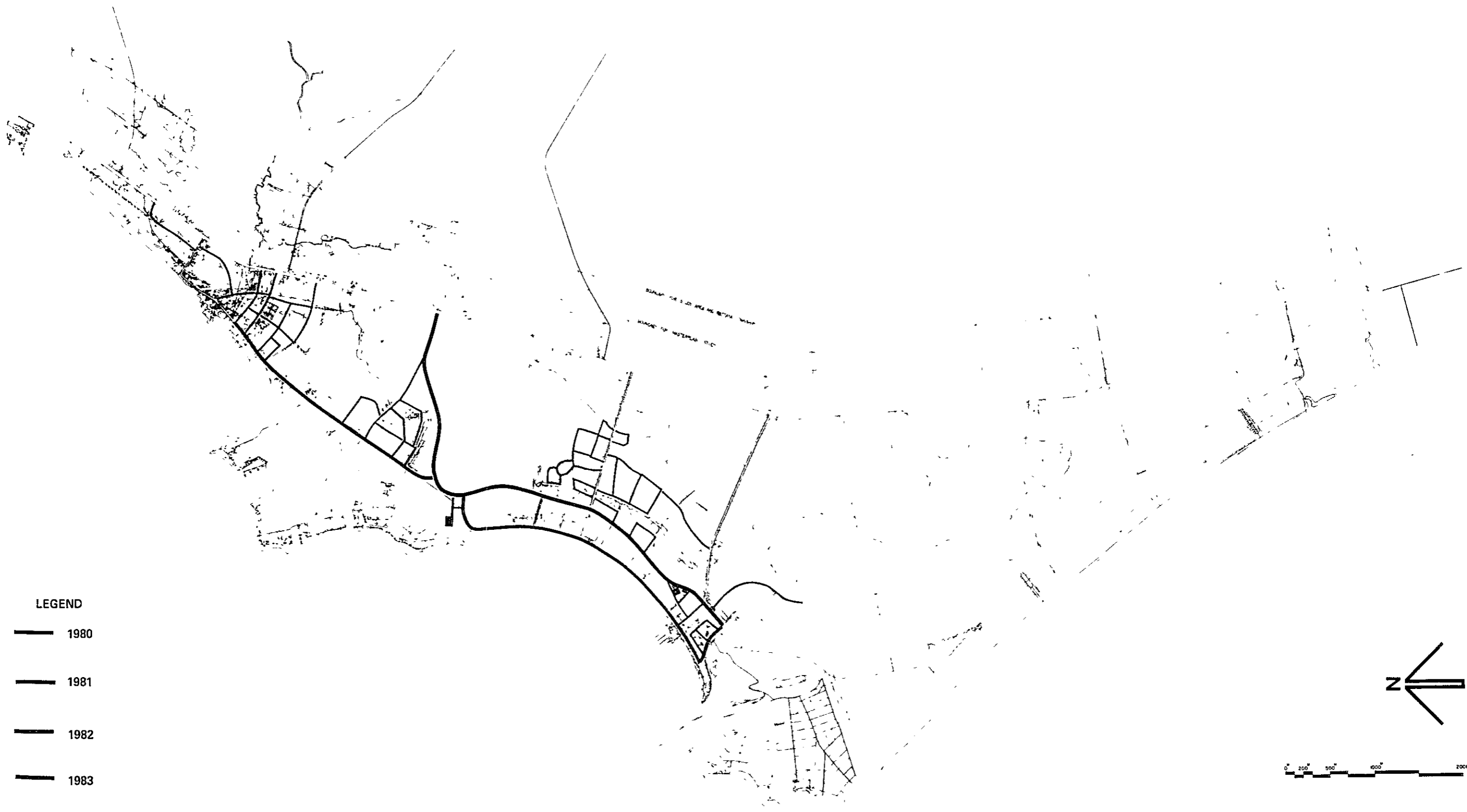
1981年に実施する。

5) R-1

R2の実施計画および現況道路の良否によって図2.8.1のようにした。

2.8.2 街路網

2.5細街路計画でのべられている基本方針に従えば、ナクルア地区(ナクルアA、B)およびパタヤ地区(北部ニュータウン)の計画人口は表2.5.1及び2.5.4に示す通りである。計画人口によってニュータウンの建設は、図2.8.2、図2.8.3に示すように実施されなければならない。



LEGEND

- 1980
- 1981
- 1982
- 1983
- 1984
- 1985

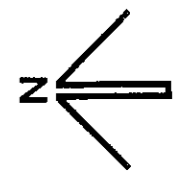


図 2.8.1 実施計画図

2 ニュータウン建設計画



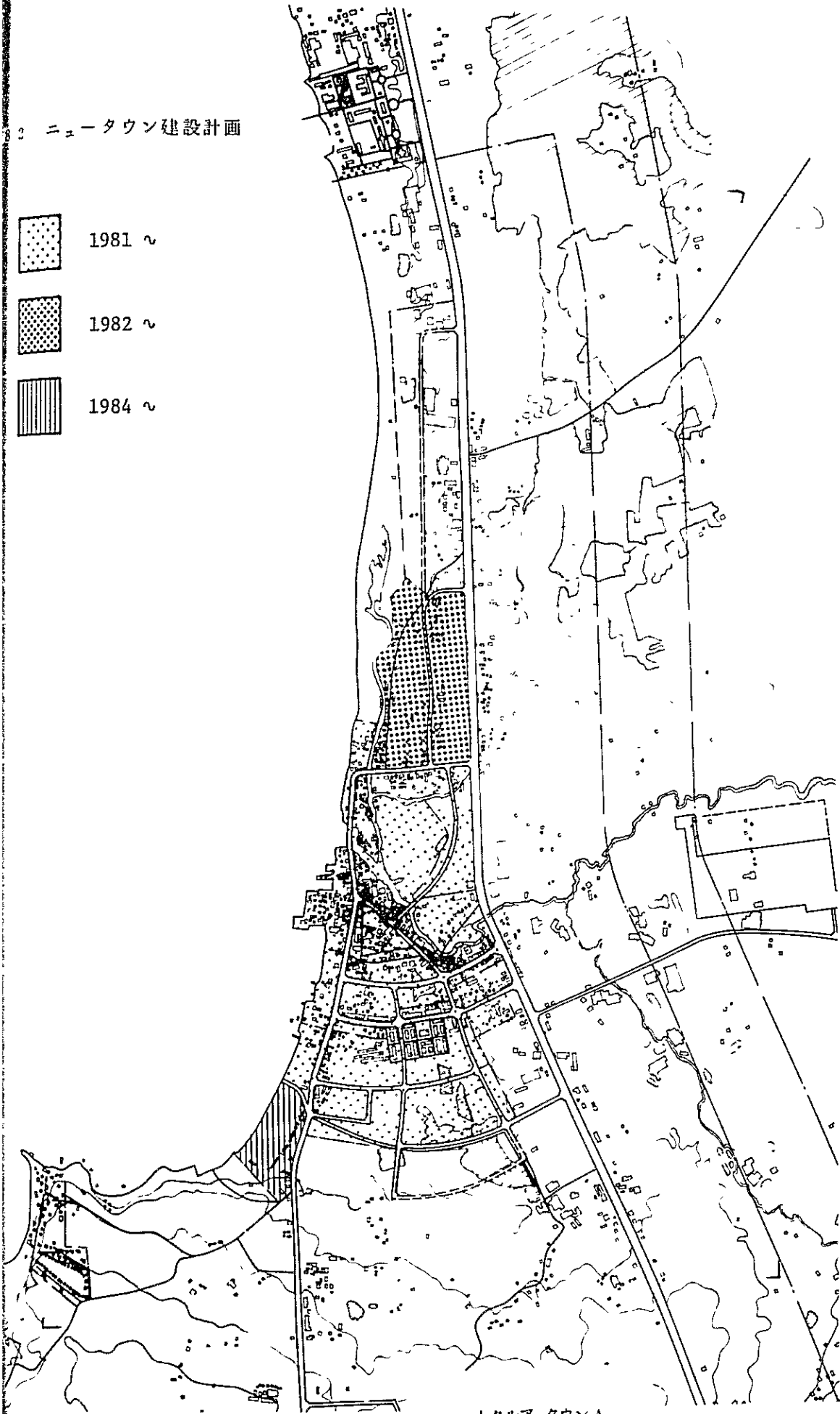
1981 ~



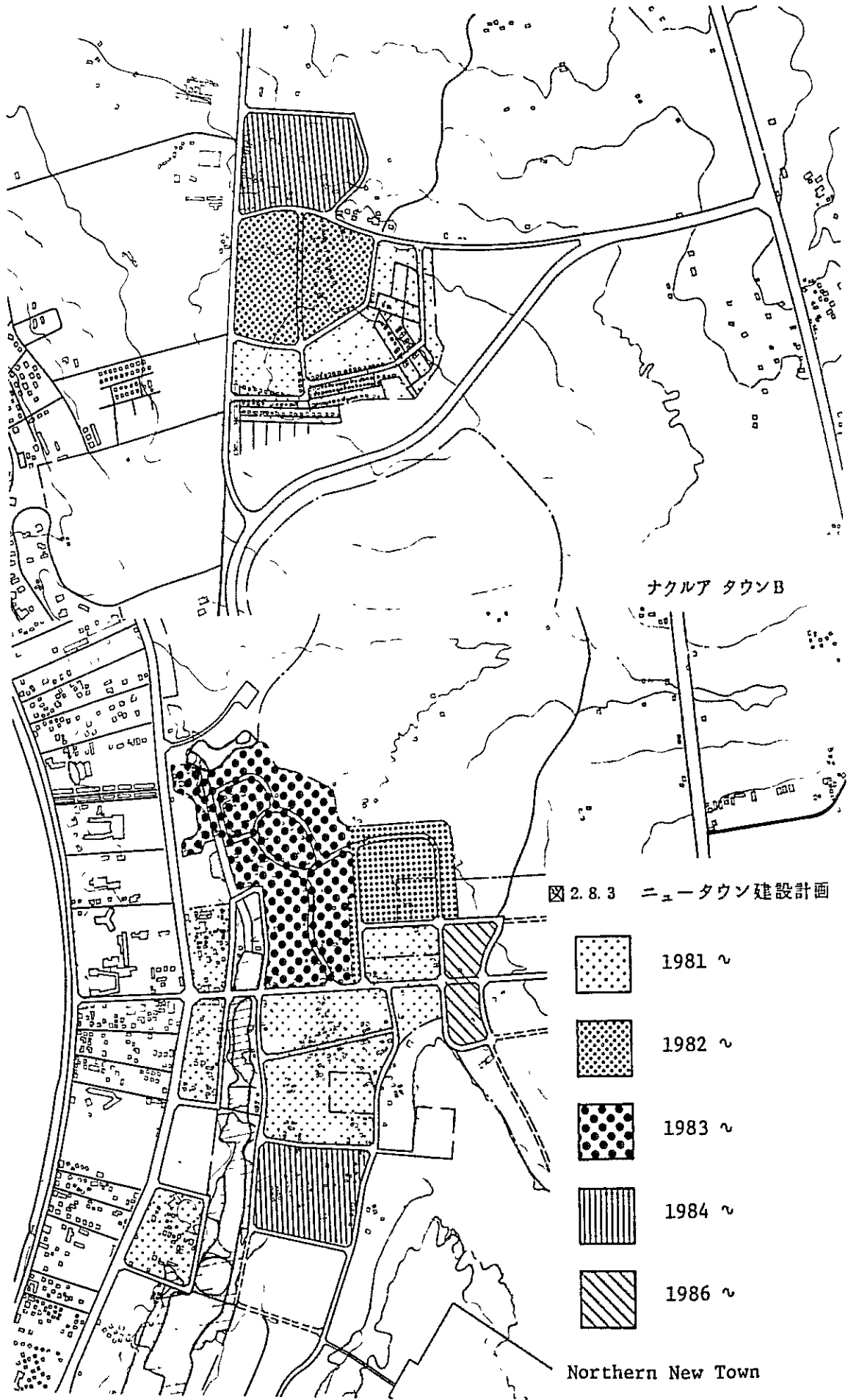
1982 ~



1984 ~



ナクルア タウン A



北部ニュータウン