

タイ国バンコク 首都圏庁副都心プログラム実施調査 事前調査報告書

平成 16 年 5 月
(2004 年)

独立行政法人国際協力機構
社会開発部

社 会
JR
04-07

**タイ国バンコク
首都圏庁副都心プログラム実施調査
事前調査報告書**

平成 16 年 5 月
(2004 年)

独立行政法人国際協力機構
社会開発部

序 文

日本国政府は、タイ王国政府の要請に基づき、同国のタイ国バンコク首都圏庁副都心プログラム実施調査を決定し、独立行政法人国際協力機構がこの調査を実施することといたしました。

当機構は、本格調査に先立ち、本件調査を円滑かつ効果的に進めるため、平成16年4月18日から5月1日までの14日間にわたり、財団法人都市みらい推進機構 専務理事 木下瑞夫を団長とする事前調査団を現地に派遣しました。

調査団は本件の背景を確認するとともに、同国政府の意向を聴取し、かつ現地踏査を実施しました。

本報告書は、今回の調査を取りまとめるとともに、引き続き実施を予定している本格調査に資するためのものです。

終わりに、調査にご協力とご支援を頂いた関係各位に対し、心より感謝申し上げます。

平成16年5月

独立行政法人国際協力機構

理事 松岡 和久



協議議事録（M/M）に署名する BMA Pichai 局長（左）と木下団長



BMA Pichai 都市計画局長と協議議事録（M/M）を交換し、握手する木下団長

略 語 表

BMA	Bangkok Metropolitan Administration	バンコク首都圏庁
BTS	Bangkok Mass Transit System	BTS/ スカイトレイン
CMLT	Commission for the Management of Land Traffic	陸上交通管理委員会
DMUD	Project on Development of the Method of Urban Development	都市開発技術向上計画
DPT	Department of Public Works and Town & Country Planning, Ministry of Interior	内務省公共事業都市計画局
DTEC	Department of Technical and Economic Cooperation	外務省技術経済協力局
EIA	Environmental Impact Assessment	環境影響評価
ICD	Inland Container Depot	インランドコンテナデポ
MONRE	Ministry of Natural Resources and Environment	天然資源環境省
MRTA	Mass Rapid Transit Authority of Thailand	地下鉄公社
NBIA	New Bangkok International Airport	バンコク新国際空港
NESDB	National Economic and Social Development Board	国家経済社会開発庁
NHA	National Housing Authority	住宅公団
ONREP	Office of the Natural Resources Environment Planning	天然資源環境計画局
OTP	Office of Transport and Traffic Policy and Planning, Ministry of Transport (前 OCMLT)	運輸省交通政策局
SRT	State Railway of Thailand	タイ国鉄
UNEP	United Nations Environmental Program	国連環境計画

目 次

序 文
写 真
略語表

第1章 事前調査の概要	1
1-1 要請の背景	1
1-2 事前調査の目的	1
1-3 調査団構成	1
1-4 調査日程	2
1-5 協議結果概要	3
1-6 団長所感	6
第2章 バンコクにおける都市課題と最近の動向	8
2-1 概 観	8
2-2 交通問題	11
2-3 環境問題	16
2-4 新空港関連開発調査の動向	17
2-5 区画整理の技術移転の必要性和背景	23
2-6 区画整理の法制化の動き	26
第3章 本格調査への提言	29
3-1 調査の目的と意義	29
3-2 調査対象地区と副都心の立地検討	32
3-3 戦略的な開発手法の検討	35
3-4 本格調査の内容と項目	40
3-5 環境影響予備調査結果	41
3-6 調査実施上の留意点	50
3-7 収集資料情報	55
付属資料	
1. 口上書及び要請書	63

2. 実施細則 (S/W)、協議議事録 (M/M)	76
3. 質問票 (Questionnaire)	98
4. 主要面談者リスト	108
5. タイ国の概要	114
6. バンコク首都圏庁の現状	116
7. 宅地開発規制 (Subdivision Control)	120
8. 土地区画整理パイロット・プロジェクトの現状	126
9. タイ土地区画整理法〔案〕	139
10. 関連調査概要	155
11. 収集資料リスト	162
12. 現地調査写真	164

第1章 事前調査の概要

1-1 要請の背景

- (1) タイ王国 (以下「タイ」と記す) {面積：514,000km² (日本の約1.4倍)、人口：6,181万人 (内バンコク人口推定736万人)、1人当りのGDP：1,818米ドル；2001年統計} は、近年の経済発展に伴い、バンコク都及び周辺県の人口及び経済活動の一極集中による乱開発が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、現在円借款にて建設中の「バンコク第2国際空港 (以下、新空港と呼ぶ)」の整備に併せ、都市計画道路も整備中である。更に、都心と新空港面の鉄道アクセスの整備が計画されており、都市開発上ポテンシャルの高い地域である。
- (3) 本調査の実施については、過去に採択されたものの1997年の経済危機により中止に至った経緯があったが、その後のタイの順調な経済回復を受け、バンコク首都圏庁 (BMA) から再度の要請がなされた。

1-2 事前調査の目的

タイ政府の要請に基づき、同国のバンコク首都圏庁副都心プログラム実施調査の本格調査を開始する前に、実施細則 (S/W) 及び協議議事録 (M/M) をBMAと交わし (S/Wについては後日調印を実施)、本格調査の枠組みや双方の取決め等を確認する。

1-3 調査団構成

No.	氏名	担当	所属
1	木下 瑞夫	総括	財団法人都市みらい推進機構 専務理事
2	横山 英樹	調査企画／事前評価	国際協力機構 社会開発部 第三グループ 都市・地域開発チーム
3	林 清隆	土地区画整理	株式会社 日本開発サービス 調査部 主任研究員
4	濱田 利郎	インフラ計画	株式会社 日本開発サービス 調査部 主任研究員
5	土井 弘行	社会環境調査	個人コンサルタント

1-4 調査日程

日 順 No.	調査行程					
	月 日	木下団長 横山	林団員	濱田団員	土井団員	宿泊地
1	4月18日(日)		名古屋発 16:55 (JL737)	成田発 11:00 (JL717) →	関空発 11:45 (JL5113) →	バンコク
2	4月19日(月)		午前 JICA事務所、日本大使館表敬 午後 BMA、DMUDプロジェクト訪問			バンコク
3	4月20日(火)		午前 ラカバン地区現地踏査 午後 NBIAオフィス訪問 (長谷川専門家)			バンコク
4	4月21日(水)		午前 Dr.Yongthanit教授リーダーのBMAスタディチームとの打合せ			バンコク
5	4月22日(木)		午前 BMA打合 午後 NHA打合	午前 OTP訪問 午後 SRT訪問	午前 ONEP訪問 午後 BMA環境	バンコク
6	4月23日(金)		BMA打合せ			バンコク
7	4月24日(土)	成田発 11:00 (JL717) → バン コク着15:30	情報整理			バンコク
8	4月25日(日)	ラカバン地区現地踏査				バンコク
9	4月26日(月)	午前 JICA事務所、DMUDプロジェクト、DPT表敬打合せ 午後 BMA、大使館表敬				バンコク
10	4月27日(火)	S/W協議				バンコク
11	4月28日(水)	S/W協議				バンコク
12	4月29日(木)	午前 DTEC訪問 午後 JICA事務所報告	OTP訪問	ONEP情報収集		バンコク
13	4月30日(金)	午前 NESDB訪問 午後 OTP訪問 16:00 M/Mサイン				バンコク
14	5月1日(土)	バンコク発 8:35 (JL708) → 成田着16:35			バンコク発 9:10 (JL728) →関空着16:35	バンコク

1-5 協議結果概要

(1) JICA タイ事務所表敬

日 時：4月26日 9:30～10:30

参加者：JICA タイ事務所 中井所長、奥村次長、鈴木所員、事前調査団

概 要：調査概要説明後の主な議事について下記に示す。

- ・BMA、DPT、NESDB 調査とのデマケを明確にし、調査区域を決定し、環境社会配慮の調査の範囲と内容についても同様にデマケを明確にする。

(2) 都市開発計画向上計画 (DMUD) 表敬

日 時：4月26日 11:00～11:30

参加者：日野チーフアドバイザー、西村団員、飛高調整員、鈴木所員、事前調査団

概 要：調査概要説明後の主な議事について下記に示す。

- ・プログラム化の視点から、DMUD プロジェクトと本調査の連携を深めていくことを確認した。また、本プロジェクトの短期専門家が5月3日よりBMAに配属されるので、本調査へのサポートをお願いした。

(3) 内務省公共事業都市計画局 (DPT) 表敬

日 時：4月26日 11:30～12:30

参加者：Mr.Preecha 区画整理部長、日野チーフアドバイザー、西村団員、飛高調整員、鈴木所員、事前調査団

概 要：調査概要説明後、DPT 側に対し、本調査についての協力、連携を依頼した。

(4) バンコク首都圏庁 (BMA) 表敬

日 時：4月26日 13:00～14:00

参加者：Mr.Pichai 局長他カウンターパート等6名、鈴木所員、事前調査団

概 要：調査概要説明。

(5) 在タイ日本大使館表敬

日 時：4月26日 16:30～17:30

参加者：新屋二等書記官、鈴木所員、事前調査団

概 要：調査概要説明後の新屋書記官から下記についてアドバイスがあった。

- ・タイの都市開発の現状は、交通網との連携が不十分なので、都市開発における交通計画をタイ側が習得できるような研修を考えて欲しい。

(6) S/W 協議

日 時：4月27日 9:30～17:00、4月28日 9:30～17:00

参加者：カウンターパート（下記リスト参照）、鈴木職員、事前調査団

概 要：主な議事は下記のとおり。

- ① 既存の NESDB、現在進行中の BMA 調査は、いずれの調査も調査対象エリアが広く、ゾーン分け中心の調査であることが判明した。調査団としては、土地区画整理手法を用いた副都心開発の実施調査が必要との考えから、TOR に記載していた約 230km² の調査対象範囲の絞込みを行うこととした。なお、絞込みに当っては、BMA が委託している Dr.Yongthai チームがサブセンターとして絞込みを行う約 2,000ha を対象に戦略的都市開発計画を本格調査の中で実施し、Pre-F/S の対象地域を複数地区選定した後、その中から Pre-F/S の選定を 1 地区行うこととした。
- ② 本調査は、JICA の環境社会配慮ガイドラインの主旨を踏まえ、ステークホルダーミーティングを少なくとも M/P レベルで 3 回以上、F/S レベルで 3 回以上相手国側の責任で実施することとした。よって、本調査について、工程を検討した結果、当初の 18 か月では、実施が困難であると判断し、調査期間を 22 か月に延長することとした。
- ③ IEE 及び Pre-EIA レベルの技術支援調査に関し、JICA の環境社会配慮ガイドラインに即し、S/W の付属資料に IEE 及び Pre-EIA レベルの技術支援調査の TOR を添付した。
- ④ C/P への具体的な技術移転項目として、タイの都市開発が交通網との連携が取れていない事を踏まえ、都市交通計画網を反映した都市開発手法の技術移転と環境社会配慮調査手法の技術移転の項目を調査内容に追記した。

※ The name list of counter part

- | | |
|--------------------------------|--|
| 1. Mr. Somsak Setthanan | Deputy Director-General of
Department of City Planning |
| 2. Mr. Surapol Wattanavijarn | Director of Land Readjustment and
Urban Renewal Division |
| 3. Mr. Surachet Srisuchat | Chief of Land Readjustment Sub-division,
Land Readjustment and Urban Renewal Division |
| 4. Mr. Surasak Wongpoot | City Planner level 7
Land Readjustment and Urban Renewal Division |
| 5. Mr. Wiboon Wongkunthanakit | City Planner level 5
Land Readjustment and Urban Renewal Division |
| 6. Ms. Soontaree Sernsuksamrit | City Planner level 5 |

(7) 外務省技術経済協力局 (DTEC) 表敬

日 時：4月27日 9:30～17:00、4月28日 9:30～17:00

参加者：Ms.Suchada 対外協力第三部長他2名、Dr.Orapim (BMA)、カウンターパート2名
(Mr. Surachet, Ms.Soontaree)、鈴木職員、事前調査団 (木下総括、林団員、横山)

概 要：DTEC の対日本の担当者が代わったばかりであることから、鈴木職員から今後の手続き等を説明後、木下総括より調査概要及びS/W、M/Mの説明を行った。主な議事は下記のとおり。

- ・タイにおいて、本調査のレベルの都市開発調査の中で環境社会配慮が実施されるのは初めてのケースである。タイEIA法についても現在改訂中であり、それら関係法案を見守りながら本格調査を実施することについて同意した。

(8) 国家経済社会開発庁 (NESDB) 表敬

日 時：4月30日 9:00～11:00

参加者：Dr.Suwat Director 他1名、事前調査団 (木下総括、林団員、濱田団員、横山)

概 要：NESDB の実施している AEROTROPOLIS 調査の概要の説明を受け、本調査についてステアリングコミッティへの参加を通じての協力をお願いした。

(9) 運輸省交通政策局 (OTP) 表敬

日 時：4月30日 15:30～16:30

参加者：Mr.Chamroon 部長他1名、事前調査団 (木下総括、林団員、濱田団員、横山)

概 要：本調査についてステアリングコミッティ及びタスクフォースへの参加を通じての協力をお願いした。

平成16年4月29日

木下 瑞夫

タイ国バンコク首都圏庁副都心プログラム実施調査

事前調査 団長所感

1. 事前調査結果

調査期間中に得られた結果は以下のとおりである。

- ① 調査範囲：既存のNESDB、BMA調査をベースに検討した結果、副都心の位置を想定できた。この結果を受けて、Eastern Outer Ring Roadの東部、新空港西北部の約2,000haを調査対象範囲とすることとした。
- ② 調査内容：副都心の開発計画とその中に含まれる特定の数地区についての区画整理に関する予備実施可能性調査を行うこととした。副都心開発計画においては、NESDB、BMA、DPTのマスタープラン調査を参考としつつも、本調査独自の開発計画を作成することで両者同意した。
- ③ 社会環境配慮と調査期間：本調査がJICA環境社会配慮ガイドラインの趣旨に沿った調査を実施することもあり、調査にIEE及びPre-EIAを組み込むことで合意した。ステークホルダーミーティングにおける修正意見等を調査に取り組む期間を見込み、調査期間を18か月から22か月に延長することとした。
- ④ 技術移転：JICA社会環境配慮ガイドラインが施行されたこともあり、BMA側から適切な技術移転を行うべく要請された。調査団もその必要性を認め、計画作成（土地利用計画と交通計画の整合性など）と社会環境配慮に関する適切な技術移転を行うことを調査内容に組み入れた。

2. 所感

- ① 新空港の開港が迫っており開発ポテンシャルが高いことから、開発計画調査の必要性は極めて高く、本格調査の早期実施が必要である。近年、タイ国ではComprehensive Urban Plan（日本の「都市計画」にあたる）により都市計画制限を実施しているが未だ十分な効果が得られているとは言えず、このまま放置すると乱開発がなされるのは自明である。当該地域の安全性、快適性、持続可能性を確保する適切な高度土地利用と都市計画制限の実効性を高めるための法定計画及び組織体制の整備を進めるうえで本調査はその基本となる。

- ② 調査対象地域は、高度土地利用が要請されると同時に交通の要衝ともなる。開発計画作成にあたっては、土地利用計画と都市計画と交通計画の間に整合性が要求される。このため、Minutesにおいて土地利用と交通に関するタスクフォースの組織化を加え、BMA関係者に加え、DPT、OTP関係者等の参加を求めることとした。本格調査の実施にあたって、本タスクフォースの活動を支援する体制を構築することが望まれる。
- ③ 社会環境調査に関する必要性についてはBMAも認識している。しかし、国際NGOの活動により開発計画が円滑に進まなかったケースをとりあげ、NGOの参加については難色を示した。JICA開発調査に社会環境調査が義務付けられたのが最近のことであることを考慮すると、本格調査においてその必要性を繰り返し説明するとともに、本格調査開始に先立って社会開発調査の手続きとその内容を詳細化して提示することが円滑な実施につながることを心得ておく必要がある。
- ④ 実施設計調査と異なり、本調査のように広範囲な内容を取り扱いかつ要請者側がその成果を適切に活用するためにはOn-the-Job Training (OJT)が必要不可欠であり、BMA側も十分なOJTを望んでいる。本格調査業務内容にも技術移転(Technology Transfer)を組み込んでいることもあり、その適切な実施が望まれる。
- ⑤ BMAを含め関係機関にはJICA専門家が配属されている。効果的な調査成果を得るためにも、打合せ会の実施など本格調査団と専門家との連携が望まれる。従来の開発調査の実施状況から判断すると、本格調査団は作業に終始するためにこのような連携が不足する。また、本調査は関連機関との調整を要する事項が多い。これをBMA側だけに頼ることは不可能である。このため、本格調査団に総合計画調整担当を配置することが強く望まれる。
- ⑥ BMA側のこの調査に対する熱意と期待はきわめて大きい。とまどいつつも社会環境調査に取り組む姿勢を示している。また、カウンターパートの配置、オフィススペース等についても具体案が示された。
- ⑦ 事前調査を総括すると、本調査の早期実施がタイの都市開発計画とその実施及び体制整備に大きく寄与するであろうことが十分に認識することができた。

第2章 バンコクにおける都市課題と最近の動向

2-1 概観

先進国の多くが経済成長の再編に悩む中、中国をはじめ東アジア諸国は長い停滞と混乱の中から急速な経済成長を達成しつつある。特に、タイはアセアン諸国の中心圏域として急速な経済成長を遂げるとともに、激しい都市化の波にさらされている。タイの都市化における特徴は、全国的に見ると首都バンコクへの一極集中が顕著であり、その集中がバンコクの活力の源泉であるとも言えるが、反面、バンコクにおける諸々の都市問題の原因ともなっている。それと共に国土全体の均衡ある発展を阻害する要因ともなり、中小都市、農村地域との社会、経済的な地域格差が広がりつつある。

しかし、バンコク都市圏における巨大な都市化は、地方の中小都市へもその影響が波及しつつある。タイの都市人口比率が現在、30%程度と低いが、諸外国の都市化の状況と比較すると、中長期的に見ると都市人口が倍増する日が来ることは容易に推察することができる。このような都市化の趨勢を放置するとバンコクへの集中が益々進み、都市集中の弊害が顕在化してくる。そのため国土全体にわたる健全な都市化の推進を図ると共に、バンコク都市圏においても副都心核の育成を図り多核型市街地の整備を行うことが必要とされている。

1997年には国際金融に端を発する経済危機に見舞われたが、7年後の現在では首都バンコクに限れば急速な経済復調を果たしている。ヘッジ・ファンドによるバブル経済の崩壊により、金融界、不動産市場に大きな爪あとを残したのも事実である。バンコク市内だけに限っても約320棟の高層建築が建築途中で放棄され、その無残な残骸があちこちに点在し、いかにタイ経済が外国投機資本に左右されていたかを窺い知ることが出来る。

日本でも同じようなバブルが先行していたが、日本のバブル資金は土地に向かい、一般市民の目には分からない形で巨億の資金が動き、日本の金融市場に壊滅的な事態を巻き起こしたが、建物価格が不動産価格の中で相対的に低かったこともあり、バンコクに見るような建物の残骸が市街地全域にわたって各地に無残な姿をさらすことはなかったといえる。危機に瀕したタイ経済も2000年ごろから徐々に回復傾向が見られたが、不動産市場がその兆候を見せるのは2002年頃からであり、都心部の一部の放置建築物を香港等の外国資本が買収し、建築工事の再開が始まった。ほんの2年前までバンコク都内だけでも320棟もあるといわれた放置建築物の約8割で工事が再開され、その一部はすでに完工している。

その上、新規着工の建築物も多く、バンコクの空は再びクレーンの動き回るかつてのバブル期の再来とも言える景況を呈している。その中には、計画を発表しただけで建築許可も未だ出ないマンションがすでに戸数で30%も売れているという（新聞記事参照）。平均単価が平米あたり日本円換算で20万円もする高級マンションであり、所得水準を考えると大変な高額マンションで

あることには違いない。別の物件では、残っている部屋を全部買っていく人たちも続出しており、将来の値上がりを見込んで買い漁っている人たちも多いという。これはどこかの国で経験したことのあるバブル再来の兆候と言える。

それと共に、都心部の交通渋滞は一層厳しいものになりつつある。1997年の経済危機後はリストラや賃金低下により多くの人たちは月賦返済が出来なくなり、車を手放し、結果的にはバンコク市内の都市交通の緩和に寄与したことは顕著であった。

この間、BTS（スカイトレイン）も1999年12月には開通し、当初は運賃が割高なこともあって外国人の観光客が中心といわれ、ガラガラ状態が続き赤字経営であった。昨年あたりから地元住民の日常移動の足となり、混雑状況が続いている。その結果、昨年は単年度黒字をはじめて達成したといわれている。新空港への延伸やチャオ・プラヤ川の対岸トンブリ地区への延伸計画もあり、公共交通機関網整備の足掛りが出来たとも言える。

都心部をコの字形に走る地下鉄20kmもすでに工事が完了し、8月の女王誕生日を機に正式運行がされるという。この地下鉄も今後20年以内に総延長90km、30年後の目標としては総延長200kmの路線網を確立したいという構想が議論されている。

BTSと地下鉄という都市型交通機関の導入と拡大によりバンコクの都市交通は徐々に車からの脱却を図る努力も進みつつある。それと共に、都市交通としては非力であった国鉄（SRT）も開港2年後を目指して都心拠点駅のマッカサン地区の総合開発と合わせて新空港への乗り入れを検討している。

バンコクにおける環境問題の最大の起因は自動車によるものである。騒音や振動、排気ガスによる大気汚染など、それも慢性的な交通渋滞によって増幅されている。交通渋滞がなければ、大気汚染を主体とする環境問題はかなり改善するといわれる。交通渋滞を解決するためには公共輸送機関の建設が急務だが、その整備には長い年月と莫大な資金が必要になる。また、無秩序な市街地の拡大により、車への依存は益々強くなる。一年中高温多湿な南国では車は最大の避暑空間であり、玄関から玄関への移動は経済的に豊かになりつつあるタイにおいては文化的価値の一部となってきている。車を捨て公共交通機関に乗り換えることは交通網の未整備もあって日本では考えられないほどの決意が必要なようである。

運河の悪臭や工場、車の騒音等の環境阻害要因には多少我慢できても、車の渋滞に閉じ込められた「封鎖公害」は耐えがたい苦痛をもたらし、緊急の用を有する人にとっては怒りとあせりが高まり、時間とエネルギーの浪費など環境問題を超えて深刻な社会、経済問題を惹起している。このような根源的な都市問題を解決するには計画的な土地利用と交通計画を策定し、各施策が有機的に展開される必要がある。バンコクは正に開発途上国の典型として放任の上で急速な都市化が進展した結果であったが、民間資本の誘導や公共セクターへの導入がもう少し強力で押し進められておれば、現在のような交通渋滞はかなり回避できた面もある。

首都バンコクだけが急速な都市膨張を続けてきたが、今後は地方の中小都市における都市化の推進によってバンコク都市圏への過度な集中を抑制しつつ、国土の均衡ある発展を図ると共に、バンコク都市圏においても都心部への一点集中ではなく、バンコク総合計画で示されている副都心核の形成により多核型市街地の整備を図り、過度な集中による弊害を緩和することがこれからのまちづくりの課題とも言える。

本調査の対象地区となった Lat Krabang (ラカバン) 地区はバンコク都心より東へ約 30km ほどの地点にあり BMA 東部の行政区である。南側のすぐ近くには 2005 年 9 月に開港を予定しているバンコク第 2 国際空港 (NBIA) があり、将来の発展が期待されている地区である。また、南北を走る外環状線 (Outer Ring Road) や東西を走るチョンブリ (Chon Buri)、バンナ・トラッド (Bang Na Trad) 高速道路などもあり、将来の交通拠点でもある。これらの地点における副都心核の形成はバンコク都心部への集中を緩和し、交通面、環境面でもその負荷を緩和できるものである。

また、バンコク都心より東北約 80km の地、Nakhon Nayok においては、新行政都市の建設構想があり、全面的な遷都ではないが、マレイシアの Putrajaya のように行政部門だけを集中移転しようとする構想も検討されている。このように、バンコクの過度の集中を緩和する施策が動き出していることも確かである。

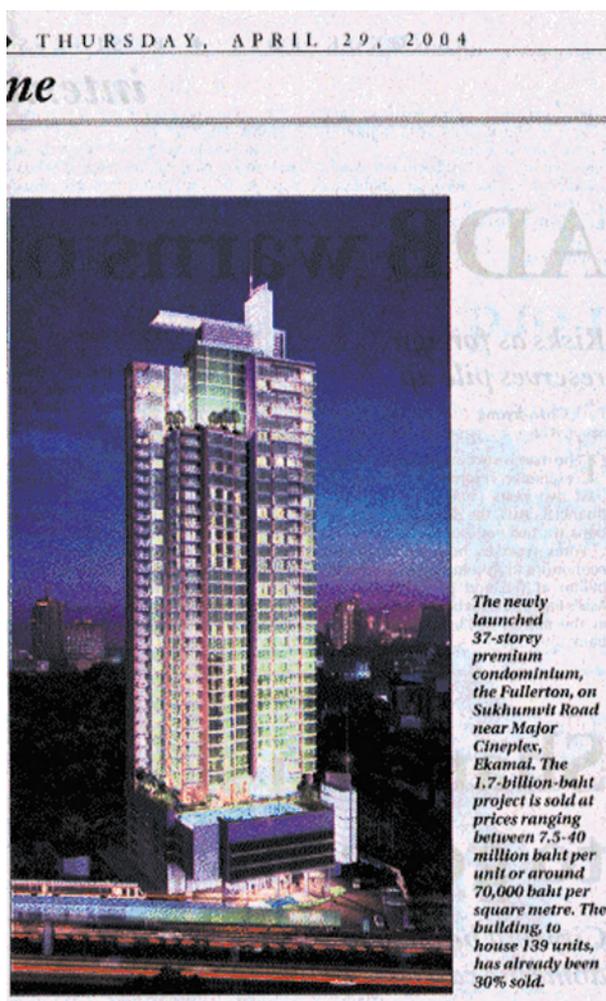


写真 2 - 1

計画が発表されただけで 3 割も売れた
37 階建てマンション開発

「Bangkok Post」紙ビジネス版より。
2004 年 4 月 29 日