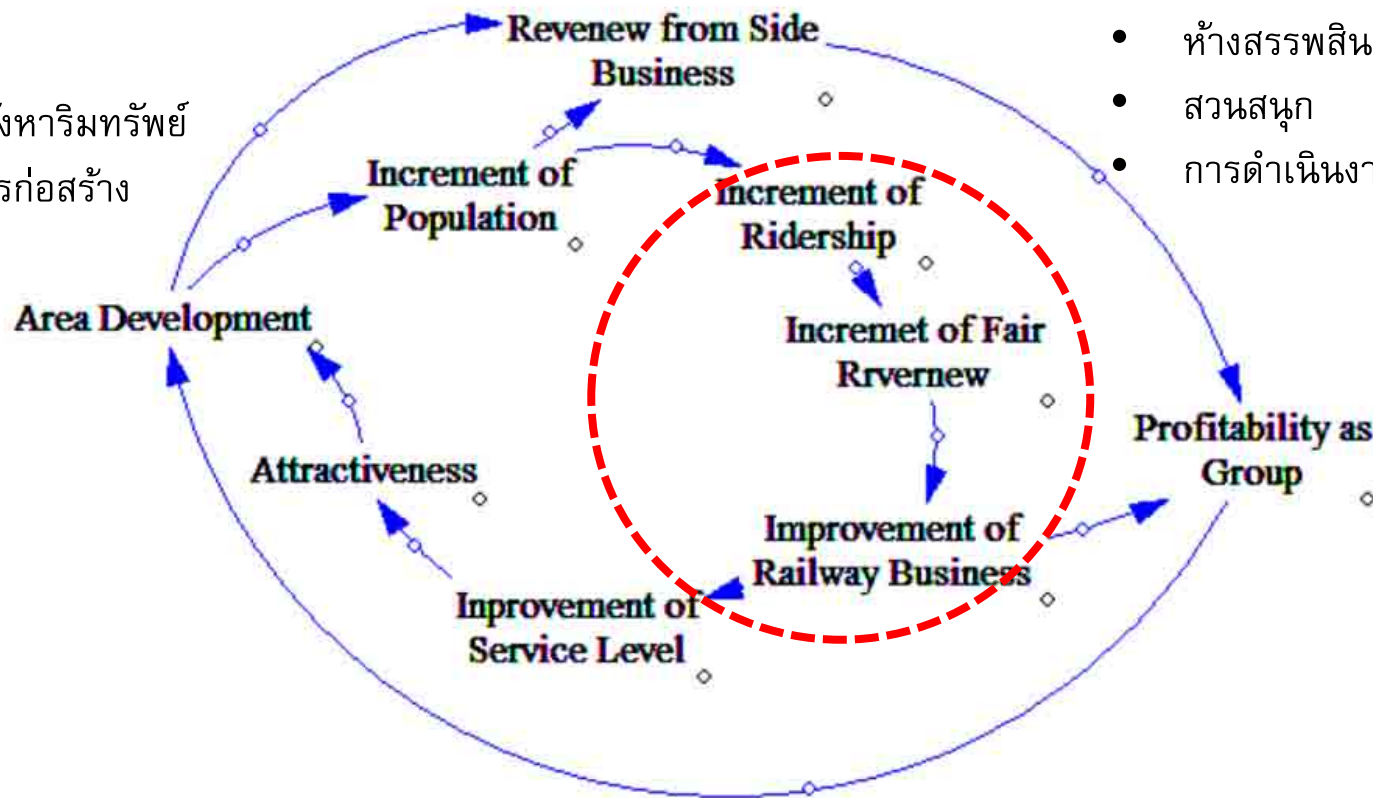


Internalization ของผลกระทบภายนอก

- อสังหาริมทรัพย์
- การก่อสร้าง



- ห้างสรรพสินค้า
- สวนสนุก
- การดำเนินงานของรถบัส

แนวทางสำหรับ“Ensen Kaihatsu” ในญี่ปุ่น

ในปี ค.ศ. 1919, การวางผังเมือง

-> การใช้ประโยชน์จากการปรับพระราชบัญญัติที่ดินทำกิน

ในปี ค.ศ. 1933 แนวทางการปฏิรูปที่ดิน

-> “Ensen-Kaihatsu” ในช่วงเวลานี้พื้นที่ถูกเข้าซื้อโดยบริษัทรถไฟเอกชน

ในปี ค.ศ. พระราชบัญญัติจัดรูปที่ดิน

-> บางส่วนของผู้ประกอบการรถไฟเอกชนซื้อที่ดินในพื้นที่ตามแนวเส้นทางรถไฟที่วางแผนไว้และจากนั้น พวกเขาสร้างสหภาพสำหรับโครงการปฏิรูปที่ดิน เป็นหนึ่งในเจ้าของที่ดินและดำเนินการต่อโครงการปฏิรูปที่ดิน ล่วงหน้าของการพัฒนาของรถไฟ

การพัฒนาเมืองใหม่ในกรุงโตเกียว



สถานี Tama Plaza



Shibuya

10Km

โครงการปฏิรูปที่ดินดำเนินการใน 54 พันที่
ตามสาย Tokyu denen Toshi
พื้นที่ทั้งหมดกลายเป็น 3,204.3 เฮกเตอร์



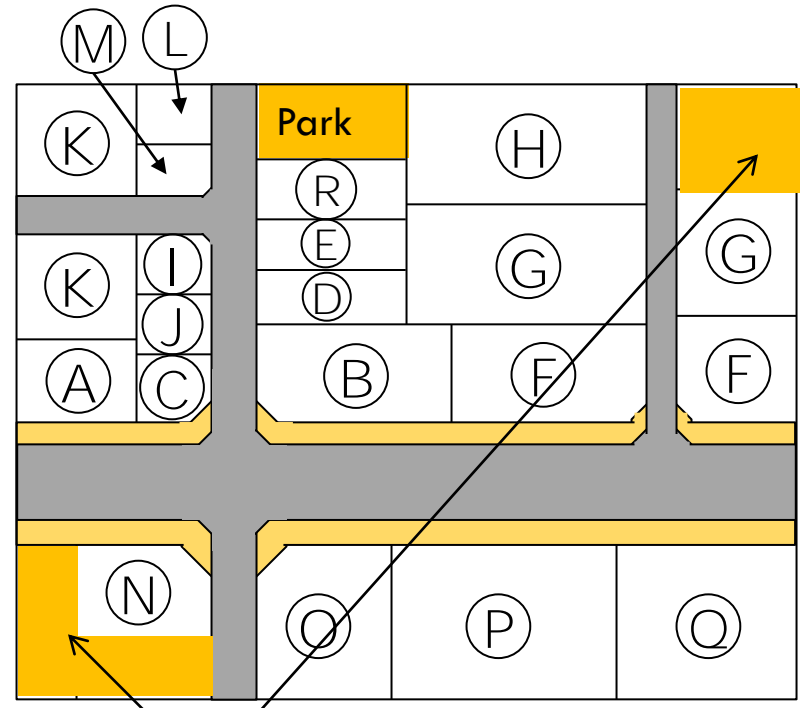
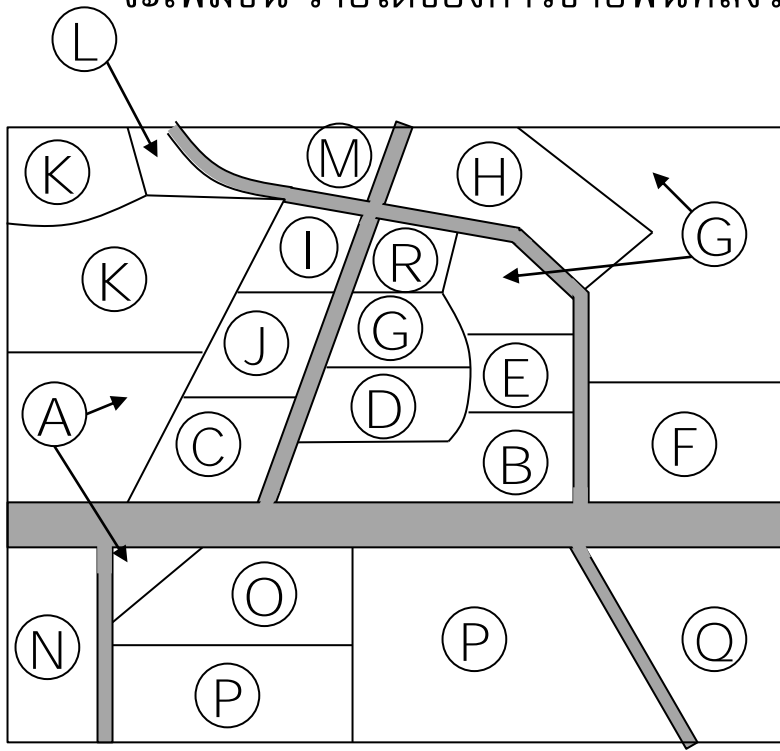
Tokyu Tama Denentoshi

20Km

30Km

แนวคิดของโครงการจัดปฏิรูปที่ดิน

หลังจากโครงการปฏิรูปที่ดิน พื้นที่สาธารณะเช่น ถนน สวนสาธารณะ เป็นต้น ราคาที่ดิน จะเพิ่มขึ้น รายได้ของการขายพื้นที่สงวนจะครอบคลุมค่าใช้จ่ายของโครงการ



Before

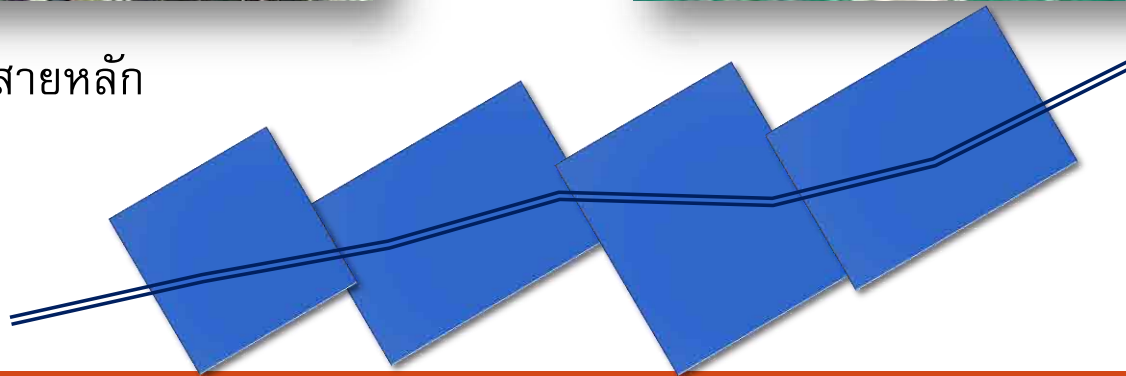
After

ผลโครงการปฏิรูปที่ดิน

ปรับปรุงการการของเมือง



การพัฒนาถนนสายหลัก



การพัฒนาเมืองใหม่ในกรุงโตเกียว

ทั้งหมดประมาณ 3,280 เฮกเตอร์ตามแนวเส้น TX ได้รับการพัฒนาแล้ว
สำหรับที่อยู่อาศัย

ทั้งหมดประมาณ 2,800 เฮกเตอร์ได้รับการพัฒนาโดยใช้โครงการปฏิรูปที่ดิน

ผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้น 20.9% ที่ Akihabara



Ootakano-mori

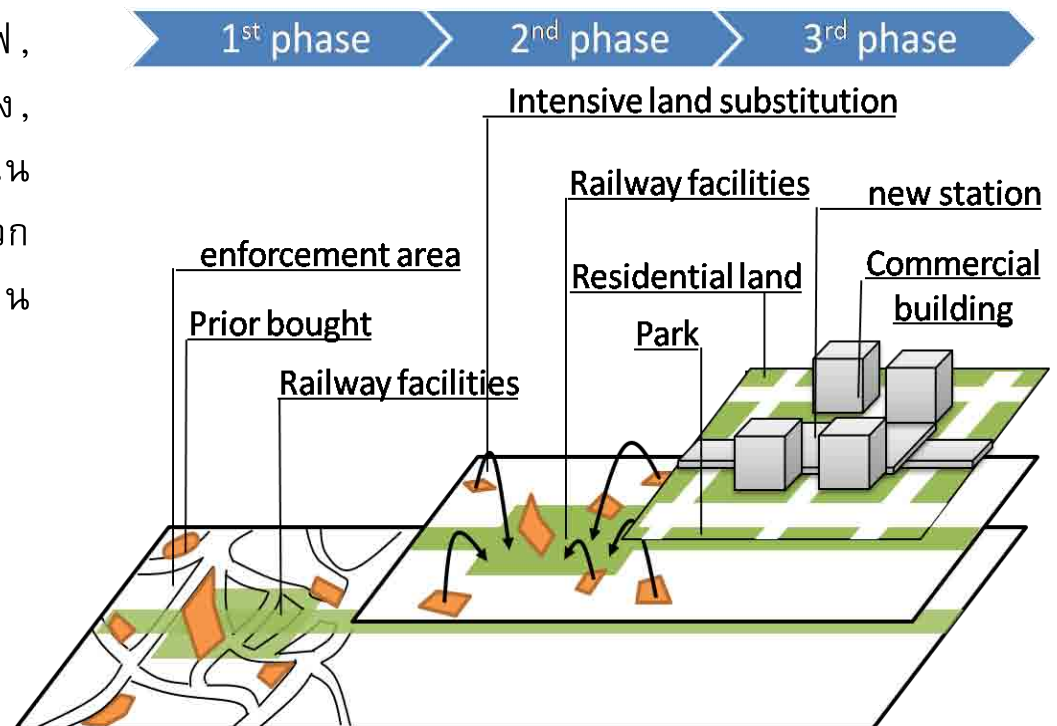


Akihabara



การบูรณาการโครงการปฏิรูปที่ดิน

กฎหมายที่เรียกว่า "มาตรการพิเศษที่เกี่ยวข้องกับการประสานงานของการพัฒนาที่อยู่อาศัยและรถไฟในเมืองภูมิภาค" หรือเรียกง่าย ๆ ว่า **Takutetsu-ho** " ได้ก่อตั้งขึ้นเพื่อดำเนินการประสานงานของการพัฒนาที่อยู่อาศัยและการพัฒนารถไฟในปี 1989 จะช่วยให้ ผู้ประกอบการรถไฟ, หน่วยงานฟื้นฟูศิลปวิทยาในเมือง, รัฐบาลท้องถิ่นจะรวมที่ดินที่ได้มาในอดีตเข้าไปในพื้นที่อำนวยความสะดวกทางรถไฟซึ่งก่อตั้งขึ้นภายใต้แผนโครงการ



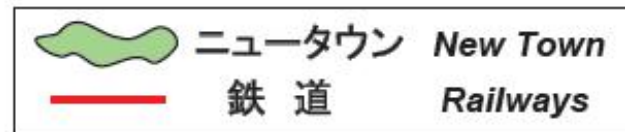
วิธีปฏิบัติสำหรับ“Ensen Kaihatsu” ในประเทศญี่ปุ่น

ในปี 1963 ที่อยู่อาศัยใหม่และพระราชบัญญัติการพัฒนาเมือง

-> เมืองใหม่จำนวนมาก เช่น Tama new, Chiba new, Senri new เป็นต้น ได้รับการพัฒนาผ่านซื้อที่ดินเต็มรูปแบบโดยภาครัฐ

-> ระบบการอุดหนุน ค่าใช้จ่ายในการพัฒนารถไฟเมืองใหม่ฯลฯถูกจัดทำขึ้นโดยรัฐบาลกลางและผู้ประกอบการรถไฟส่วนตัวอาจจะได้รับ 18% (ปัจจุบัน 15%) ของเงินอุดหนุนสำหรับการพัฒนารถไฟจากรัฐบาลกลางรวมทั้งจากรัฐบาลท้องถิ่น

การพัฒนาเมืองใหม่ในกรุงโตเกียว







たまブラザー駅南口全景



Project
たまブラザー駅周辺開発計画

TITLE
現況

DATE
20070523

Town Value-up Management
東急建設株式会社





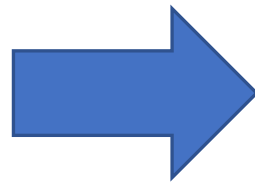
โครงการปฏิรูปที่ดิน



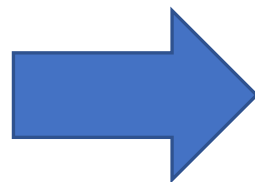
- โครงการปฏิรูปที่ดินทำอย่างแพร่หลายตามสถานีในประเทศญี่ปุ่น
- นี่คือตัวอย่างสถานี **Unga**

เปรียบเทียบก่อนและหลังโครงการปฏิรูปที่ดิน

ก่อน



หลัง



โครงการปฏิรูปที่ดินตามทางรถไฟในเมือง



鳩ヶ谷駅周辺の区画整理実施状況〔里地区〕



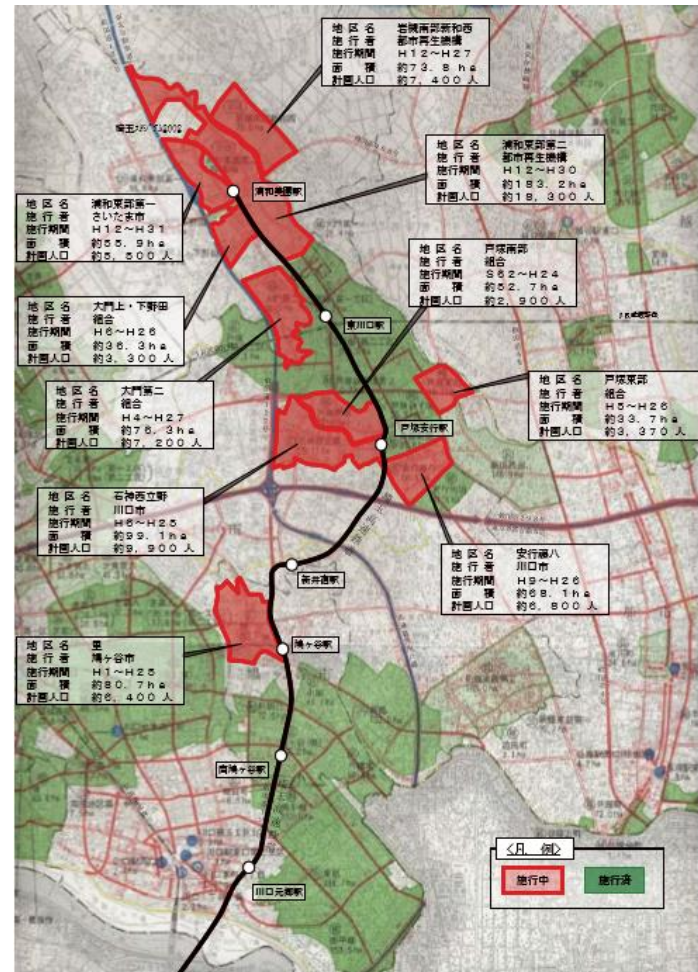
戸塚安行駅〔石神西立野地区〕



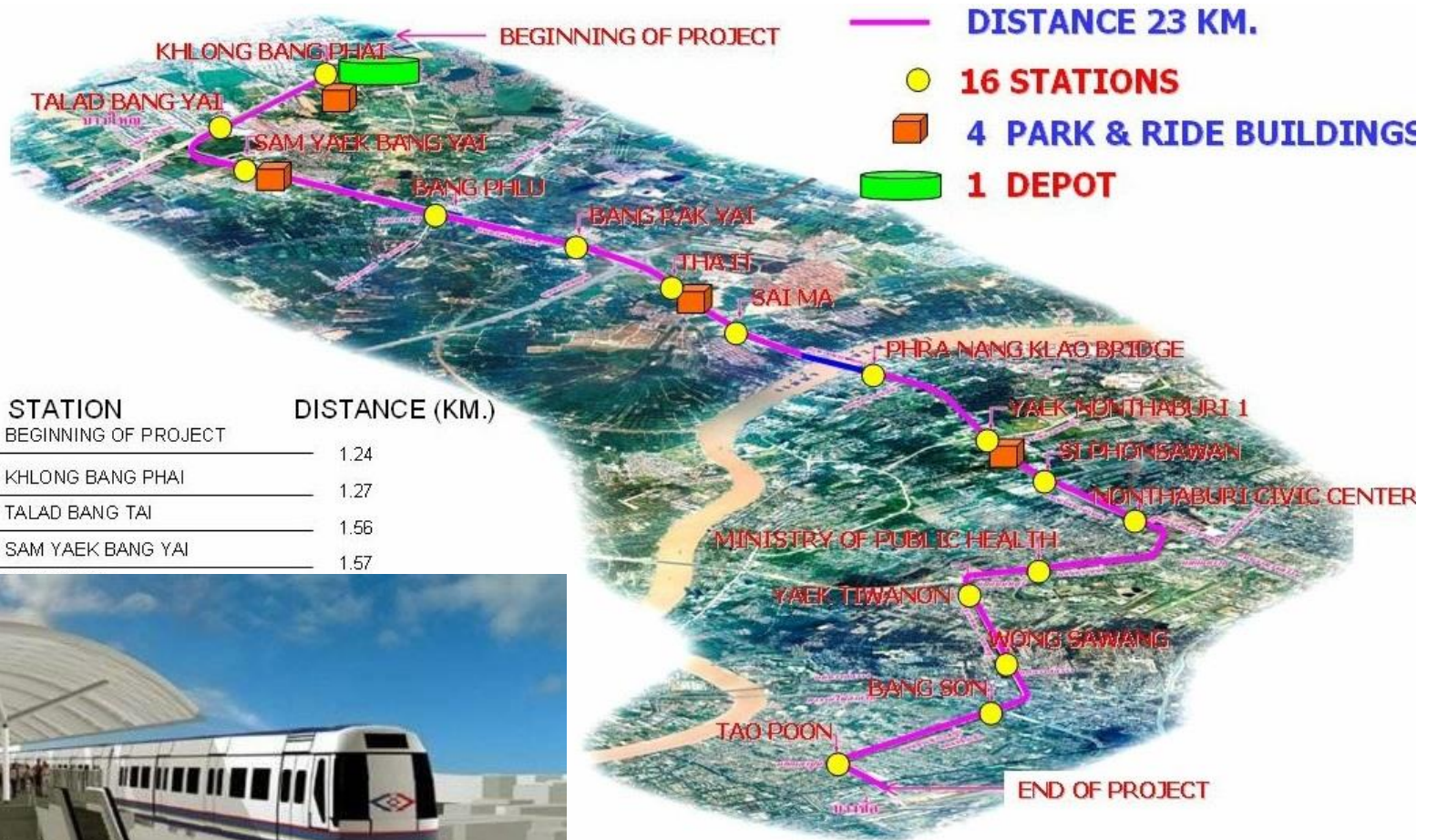
鳩ヶ谷駅〔里地区〕



戸塚安行駅周辺の区画整理実施状況〔戸塚東部地区〕



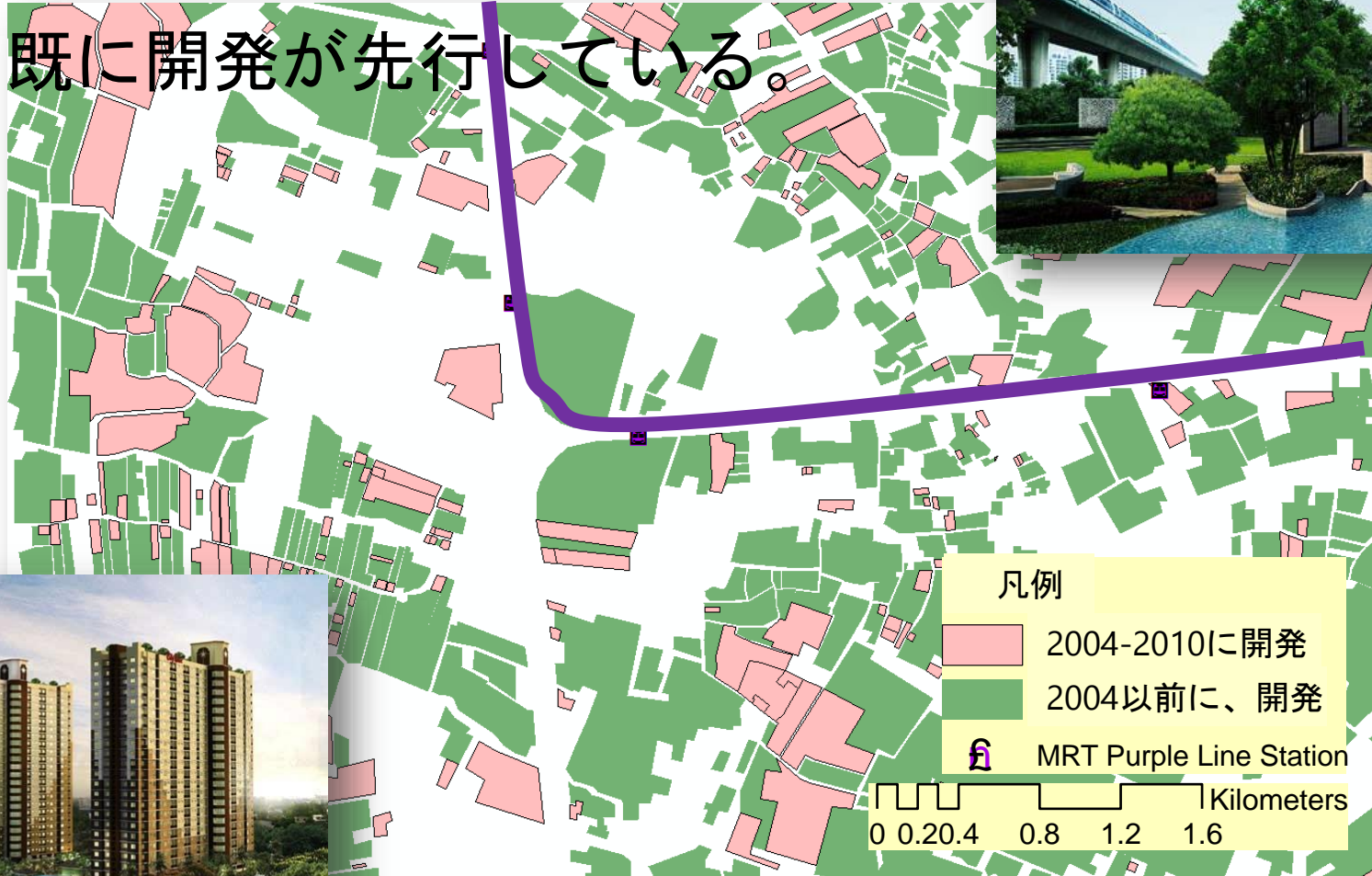
มันเป็นไปได้หรือไม่ที่จะใช้ โครงการปฏิรูปที่ดินใน กรุงเทพมหานคร



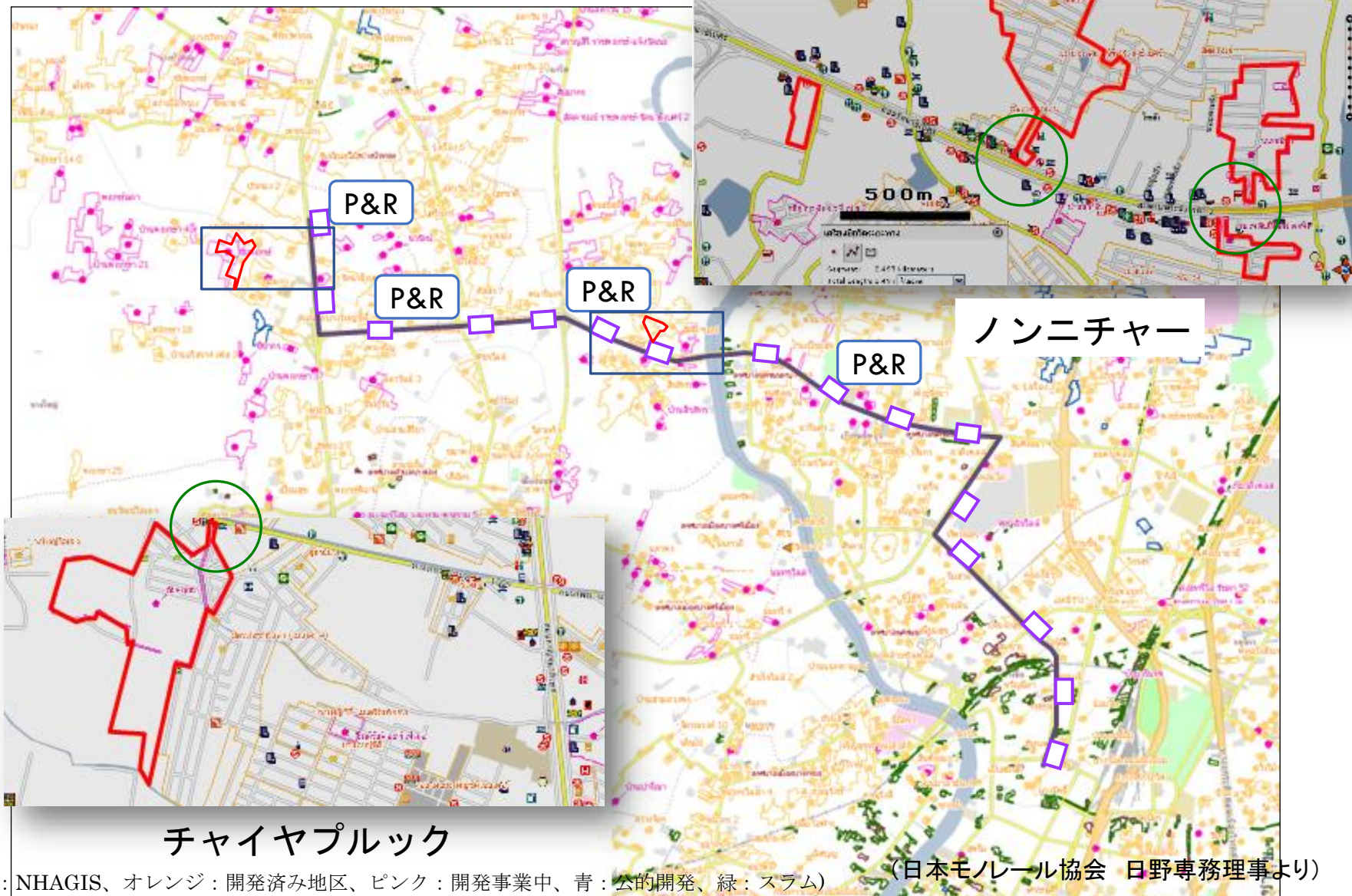
MRT PURPLE LINE PROJECT BANG YAI TO BANG SUE SECTION

การพัฒนาการใช้ประโยชน์ที่ดินตามแนว รถไฟฟ้าสายสีม่วง

既に開発が先行している。



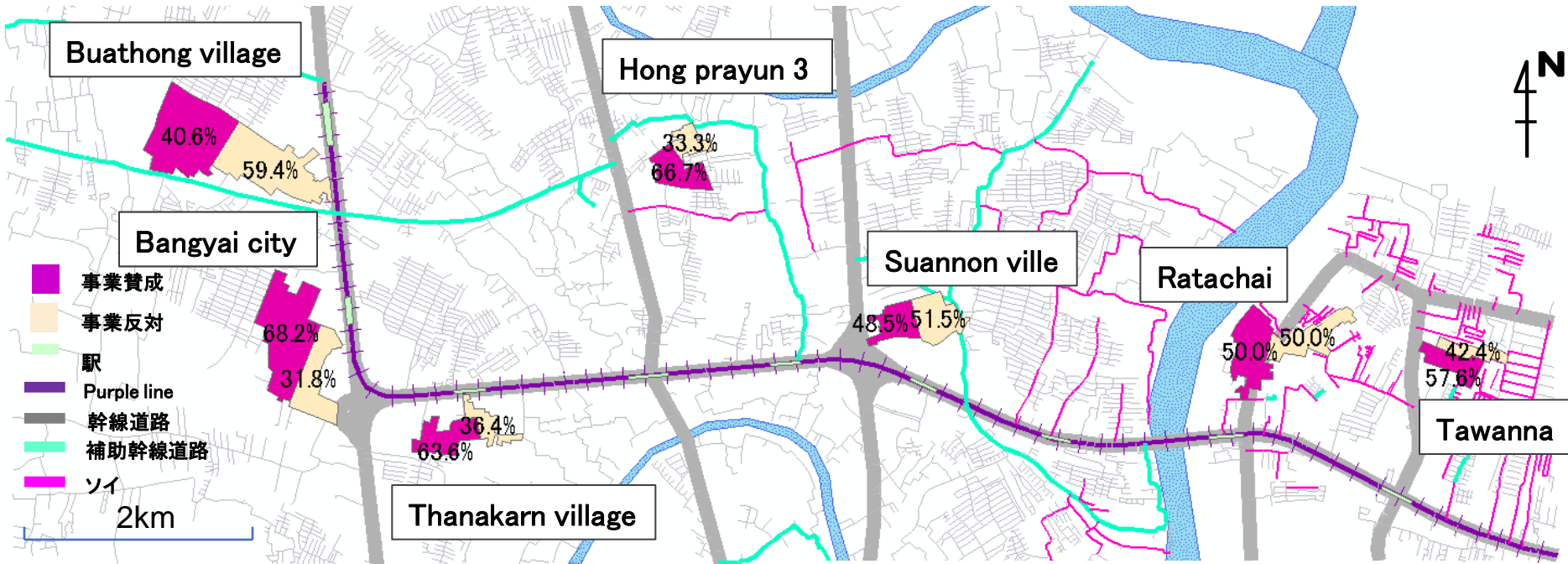
การพัฒนาตาม PL



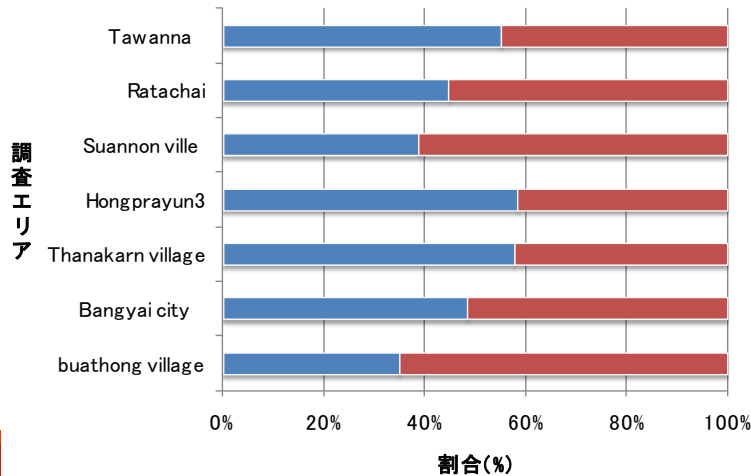
การพัฒนาจัดสรรที่ดิน



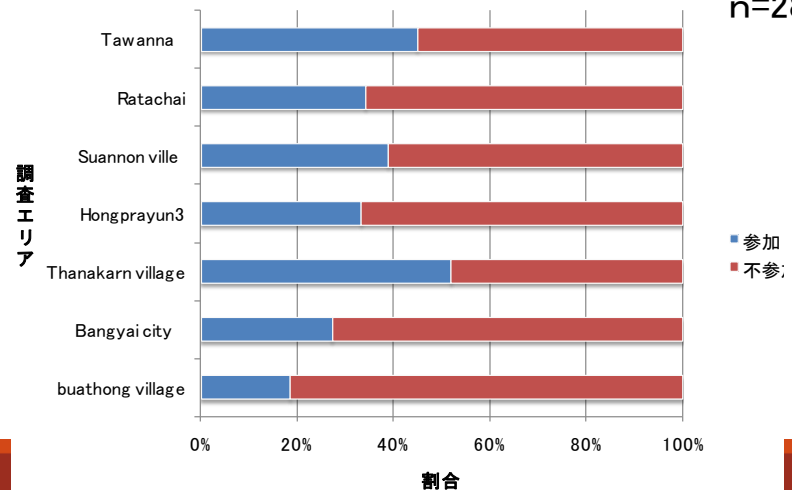
ความเป็นไปได้ในการจัดรูปที่ดินตามแนวรถไฟฟ้า



区画整理事業への賛否と調査エリアの関係



調査エリアと組合への参加、不参加の関係



n=288サンプル

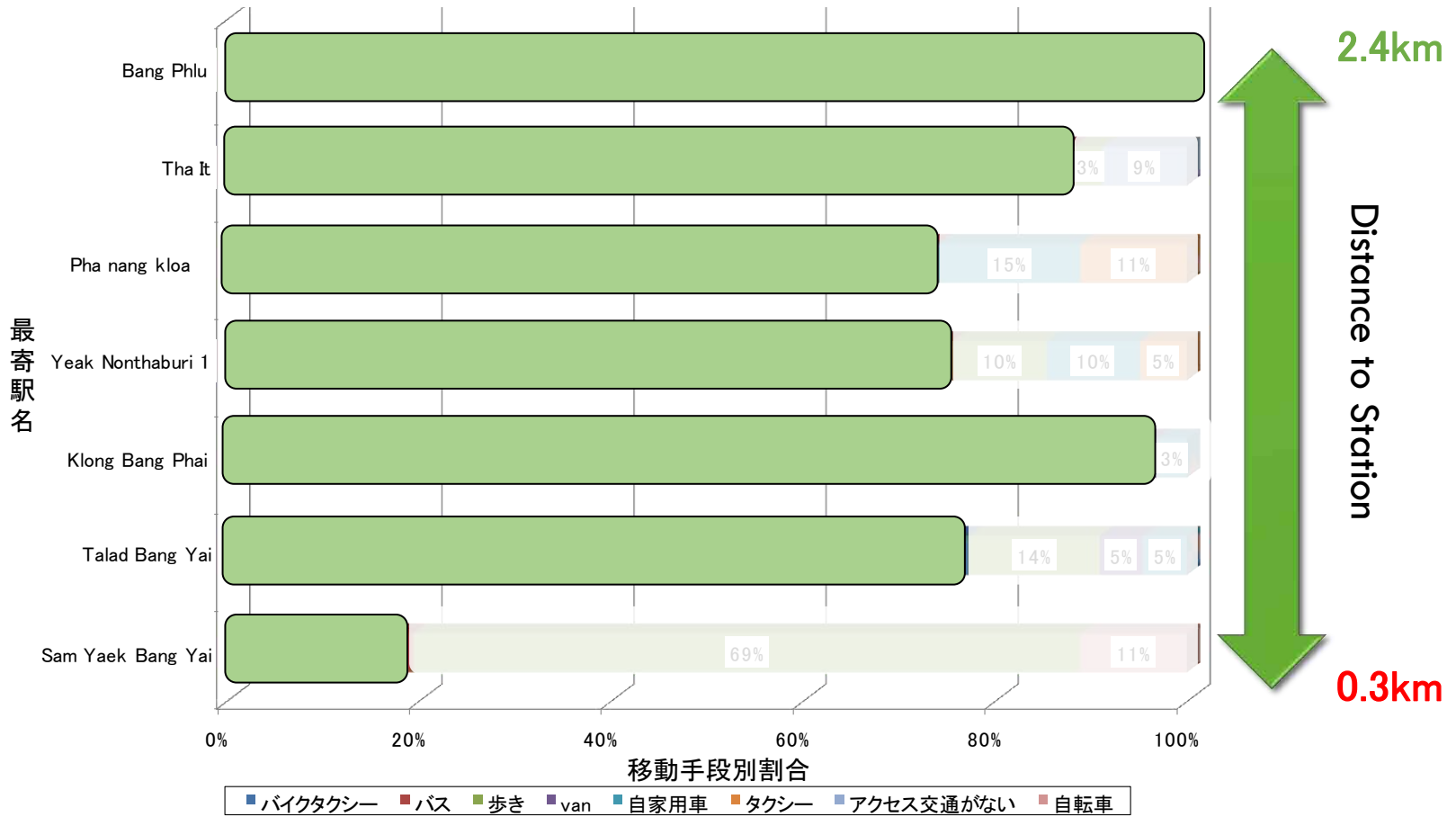
5割前後が土地区画整理事業に協力的

4割前後が土地区画整理組合に参加意向あり

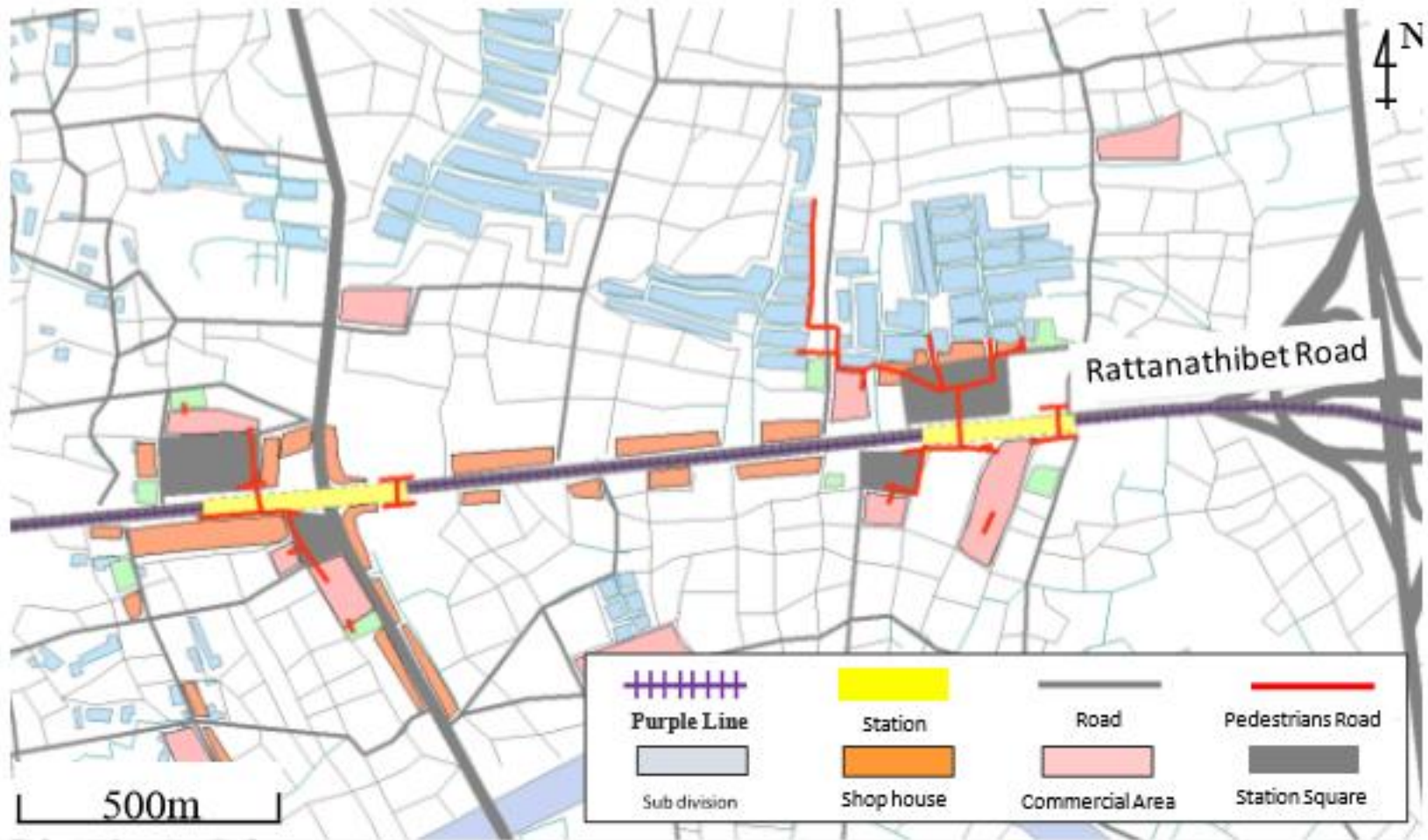
ผลสำรวจสัมภาษณ์

รูปแบบการเดินทางที่เข้าถึงไปยังสถานีที่ไกลที่สุด

หลายคนคาดหวังที่จะนั่งรถประจำทางรถบริการเพิ่มพิเศษ



การจำลองการปฏิรูปที่ดินบนรถไฟฟ้าสายสีม่วง



สรุป

- สร้างแนวความคิดของการวางแผนเมืองศูนย์กลางที่สถานีรถไฟ
- เพิ่มการประสานงานระหว่างการใช้ที่ดินและการขนส่ง
- การพัฒนาแนวทางการเพิ่มการเข้าถึงเช่นโครงการจัดรูปที่ดิน
- การพัฒนาตัวบ่งชี้ในการประเมิน **walkability** บนถนนเข้าถึง
- มาตรฐานการออกแบบการศึกษาสำหรับตารางสถานีรวมทั้งสิ่งอำนวยความสะดวกที่จอดรถ ฯลฯ
- พัฒนาพื้นที่ต้นแบบ