

3 公共交通指向型開発（TOD）の可能性と整備方針

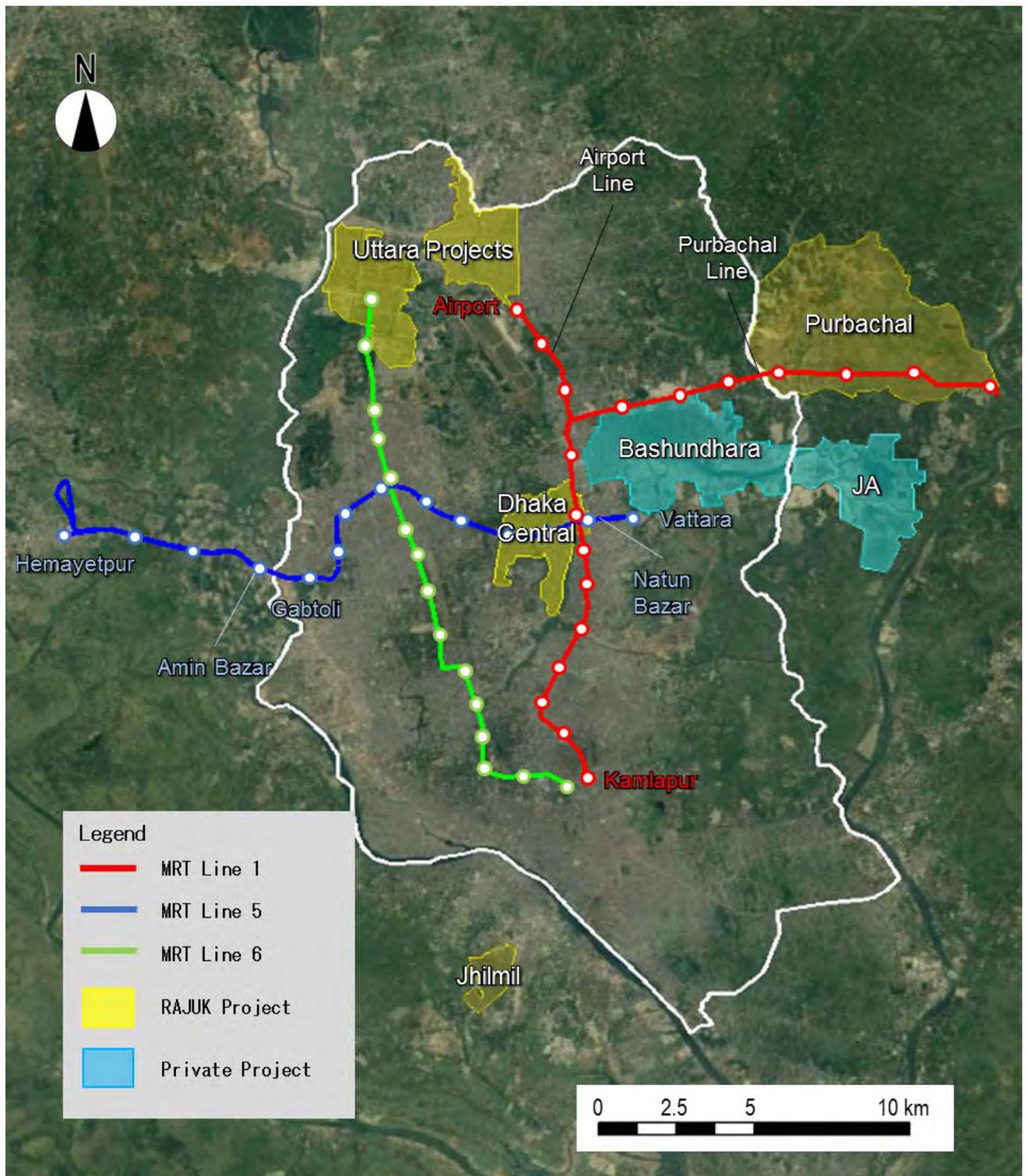
3.1 1号線と5号線の概要

3.1 MRT1号線はダッカ南北を結ぶ主要交通ネットワークである。初期段階として国際空港からバングラデシュ国鉄ターミナル駅でもあるコムラプール駅を結ぶエアポート線（地下12駅）、プルバチャールニュータウンが計画されているプルバチャール線（高架7駅）が計画されている。エアポート線の大部分は既存市街地を通過し、周辺には既に住宅や商業施設が密集しているエリアが多い。既存市街地を通過するためエアポート線は全て地下鉄として計画されている。一方でプルバチャール線はRAJUKによるプルバチャールニュータウン計画や民間企業や軍による大規模開発が進められ将来的にはダッカ東部に巨大なニュータウンが形成されることが予想される。プルバチャール線は現在工事が進んでいる300ft道路に高架で建設される。

3.2 MRT5号線はダッカの交通ネットワークにおける唯一の東西方向を結ぶ路線であり、MRT4号線を除く全てのMRT/BRTと交差する重要な路線である。南北方向に整備された各路線を繋ぐMRT5号線が整備されることにより、市内の渋滞解消はもとより都市交通網の機能をさらに高めることが期待される。初期段階では西側のターミナル駅をヘマイェット駅、東側をバタラ駅として計画が進められている。将来の計画として西側は都市開発が人口増加、大学や工場が立地しているサバール駅まで延伸される予定であり、東側のバタラ駅は現在開発が進められているボシュンドラレジデンシャルエリアやジョルシリアバソンプロジェクトへの延伸が検討される位置に計画されている。ヘマイェット駅からアミンバザール駅までを高架駅とし、既存市街地で人口集中が大きいガブトリ駅からノトゥンバザール駅の区間を地下鉄駅として計画をしている。

3.3 市街地を南北に結ぶ路線と東西に結ぶ路線は異なった役割を持っている。南北線が現在の道路幹線コリドーの大きな公共交通需要を満たし、これによって交通混雑の緩和を図ることを意図しているのに対し、東西線は急増する都市人口の新たな受け皿として期待されているダッカ東部地区へのアクセスの確保（MRT1号線のプルバチャール線及びMRT5号線の東方向への延伸）を意図している。

3.4 MRT1号線と5号線は図3.1.1に示されるように、現在実施中の6号線と併せてダッカ主要市街地の交通改善を図ると同時に、公共交通指向型の土地利用を促すプロジェクトである。巨額の投資を必要とする1号線と5号線及び6号線のインパクトを最大限に活かすことが重要である。これによって都市鉄道の利用客は増え、沿線の土地利用の再編につながることを期待できる。TODはダッカにとって交通面のみならず都市開発面からも切り離して考えることの出来ない重要な計画要素であり、ここでは1号線と5号線の全ての駅について現状とMRTのインパクトとしてTODに関する留意点と方向性について、ダッカでのアプローチを明らかにすることとする（図3.1.1参照）。



出典:調査団作成

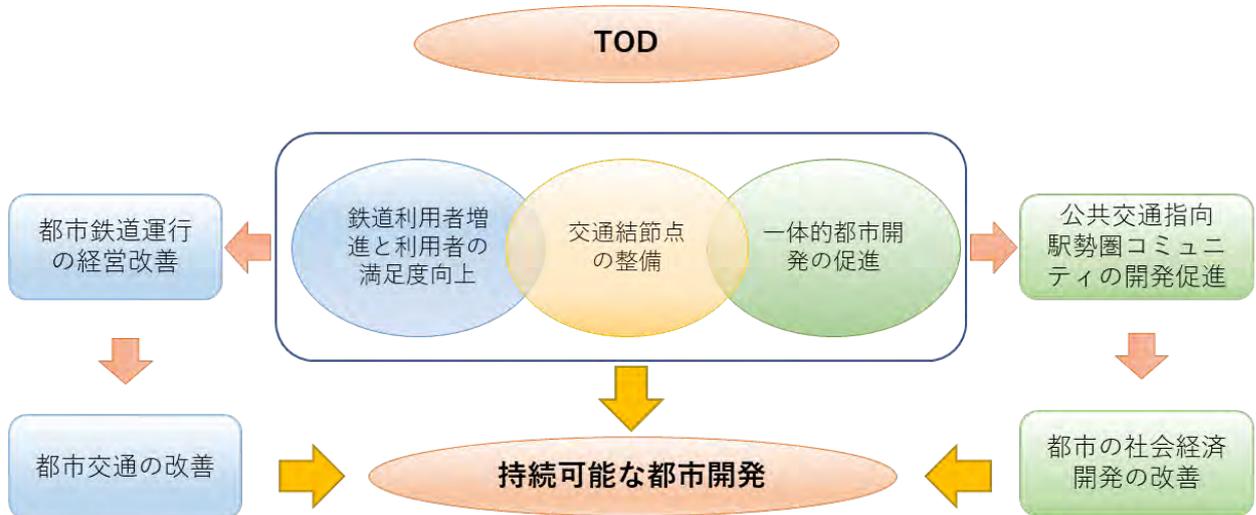
图 3.1.1 MRT1号線、5号線、6号線計画図

3.2 TOD の役割と重要性

1) TODの理解

3.5 TOD (Transit Oriented Development) という概念は、広義には公共交通を促す開発全体を指すもので、狭義には公共交通沿線で高密度・複合機能のコンパクトな開発を指すものとされる。具体的には高い人口密度の住宅地、公共施設・商業・業務機能への近接性、質の高い歩行者動線網が鉄道駅を中心に配置されているものと言えよう。こうした TOD の考え方は日本やヨーロッパでは古くから実践されていたものである。途上国の TOD に対する理解も様々であるが、共通する構成要素として“公共交通の近接性”、“複合用途”、“高密な開発”、“マルチモーダル”、“パブリックスペース”、“歩行環境”が挙げられる。

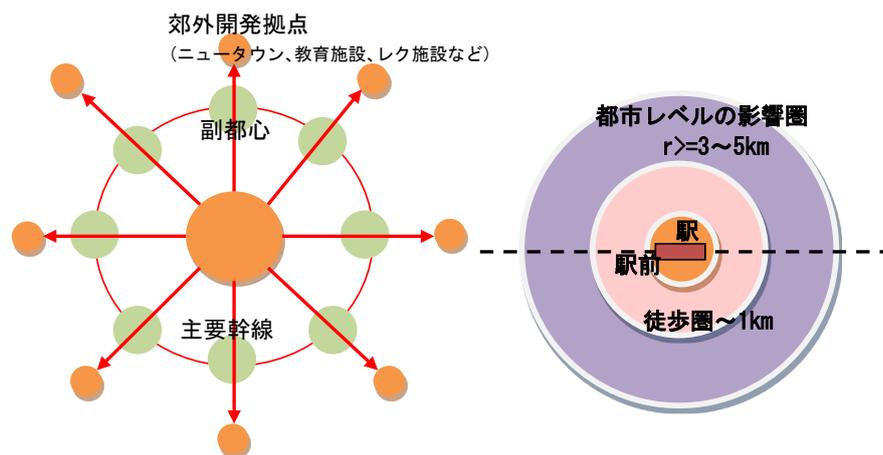
3.6 TOD のモデルとして取り上げられるのが都市鉄道と一体となった都市開発やそれを支える開発技術であり、日本では駅前・沿線開発として長く実践されてきた。阪急電鉄や東急電鉄を始め東京地下鉄道では、鉄道駅内店舗やターミナル駅の百貨店の経営や沿線開発など、鉄道利用客の増加やサービスを目指した開発が進められてきた。近年は、市街地の拡大など、自動車依存が進んだ都市開発から転換するために、都市中心部の鉄道駅周辺に商業施設など高密度開発を推進すると同時に、郊外部における鉄道駅周辺に住宅地を計画的に整備する都市開発が進められている。日本における駅前・沿線開発は都市鉄道の収益性向上とコンパクトな市街地の形成という都市と鉄道の両面に作用し、これによって持続可能な都市開発を促すものといえる（図 3.2.1）。



出典：調査団作成

図 3.2.1 TOD の概念的理解

3.7 TOD の概念と役割は都市圏から地域さらには地区レベルまで様々な空間レベルに求められる。広域的には、郊外の拠点整備を、地区レベルでは駅前や駅勢圏（≒1km）の開発を促進する。



出典: 調査団作成

図 3.2.2 TOD 対象地区の概念的理解

3.8 都市鉄道を核とする TOD は図 3.2.3 に具体的に示される。即ち TOD 効果は良質の都市鉄道サービスの提供、望ましい駅前・沿線開発によってもたらされ、これが運賃収入・運賃外収入に寄与する。この両者を結び付けるのが交通結節点であり、日本では駅前広場として重要な役割を持っている。

3.9 “駅ナカ” はもともと駅の残余スペースを使って利用者の求める機能と事業者の追加収入を期待して商業施設の空間とするもので“駅ナカ”は鉄道事業として同時に進めることができる。“駅前”開発は駅や駅前広場の隣接地で行われるもので、通常用地取得を伴う。これに対して、“沿線”開発は鉄道沿線の鉄道用地（貨物ヤード）や鉄道とのシナジー効果を狙って行われるものでニュータウン開発がその典型例として挙げられる。



出典: 調査団作成

図 3.2.3 駅前・沿線開発

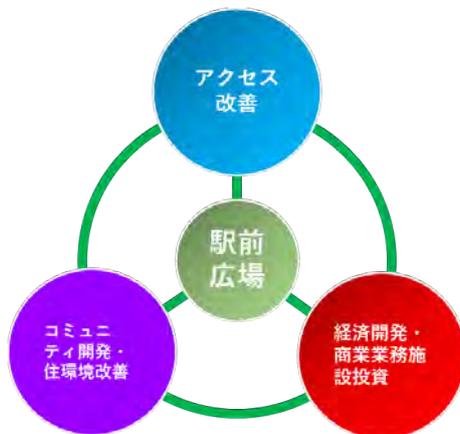
2) アプローチ

3.10 MRT1号線（フェーズ1区間）は、本線12駅とプルバチャール線9駅、MRT5号線（フェーズ1区間）は14駅が整備予定である。すべての駅について特徴とTODに関する留意点と方向性について検討するが、1号線のコムラプール駅、プルバチャールニュータウンに立地する4駅、及び5号線のガブトリ駅については、4章：ケーススタディにて詳述する。

3.11 TODという言葉の定義、及び検討の視点は様々なものがあるが、本調査では、膨大な建設コストを要する鉄道事業によって生じる便益を、幅広いステークホルダーに対して最大化していくことに焦点を当てている。本レポートでは、以下の三点の特性を備えた開発をTODと定義する。

- (i) 第1に、徒歩及びほかのフィーダーサービスによる、駅へのスムーズかつ安全なアクセスの確保。駅から600~800m圏内における歩行環境の改善と、駅における他モードへの乗り換え施設の確保により、都市鉄道のキャッチメントエリアが拡大され、鉄道利用を促す。
- (ii) 第2に、駅周辺における歩行環境と交通アクセスの改善は、鉄道利用者でない、周辺で生活する人々にも恩恵をもたらす。そのため、鉄道による便益は、周辺のコミュニティにも及ぶといえる。
- (iii) 第3に、駅周辺における土地利用の変化という意味において、長い年月にわたって影響を及ぼす。特に、様々な規模の商業開発が誘致される。このインパクトを望ましい方向へ誘導していくうえで、駅前における“駅前広場”、または路外の乗換え施設の整備がキーとなる。駅前広場の整備により、適切な都市鉄道の整備に、様々な面で影響を及ぼす。駅前広場がなければ、駅へのアクセス・イグレスは既存の道路用地において行われ、鉄道利用者だけでなく、駅周辺の交通流に負の影響を及ぼす。駅周辺の交通混雑により、コミュニティ開発機会が損失され、投資のモチベーションを下げってしまう。

3.12 このコンセプトの鍵になるのは、駅前広場であり、駅に隣接して適切なオフロードの空間を確保することで、アクセス改善、コミュニティ開発、経済開発が促進される。



出典：調査団

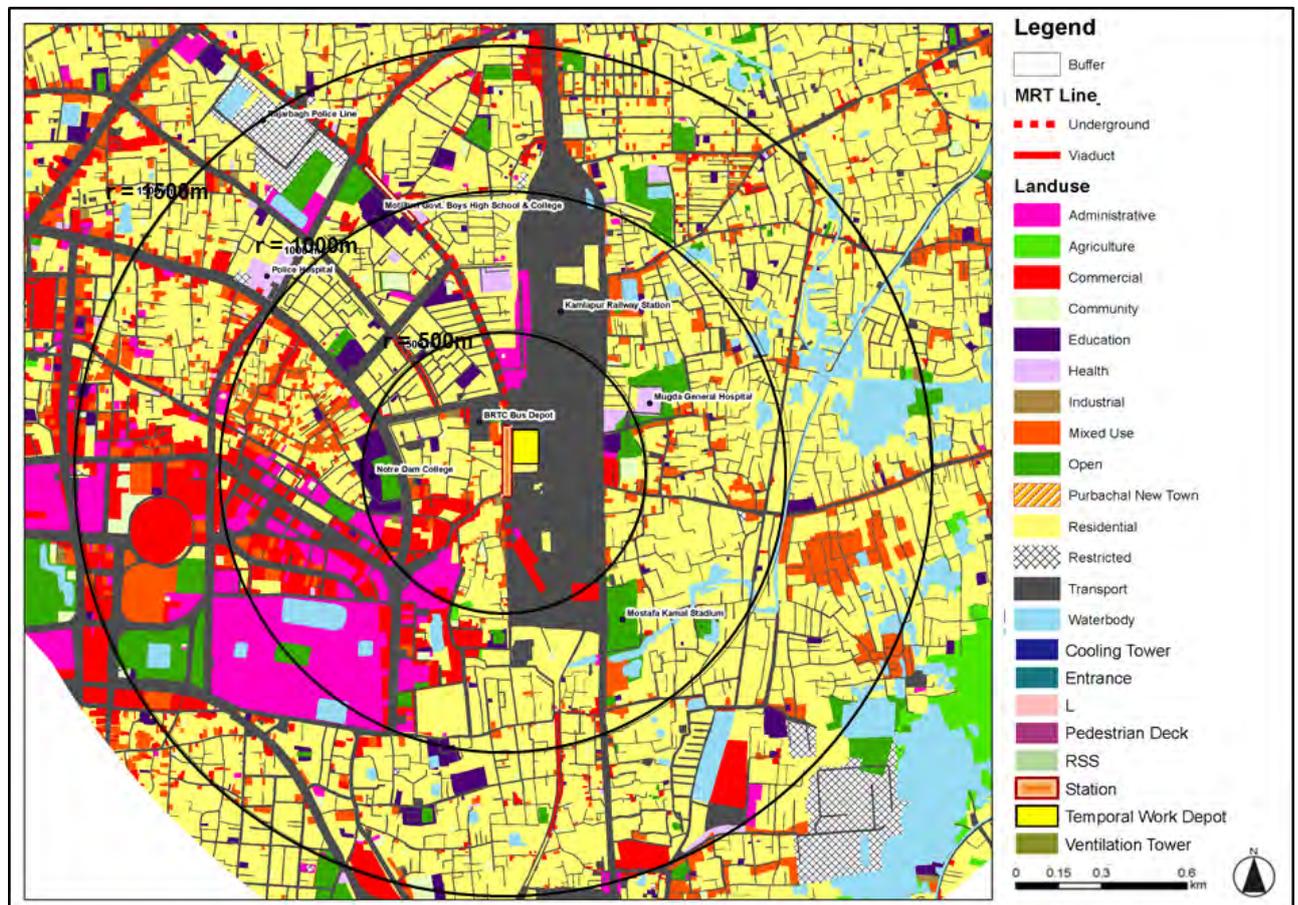
図 3.2.4 ダッカにおけるTODアプローチのコンセプト

3.3 MRT1 号線

1) Kamalapur 駅

(a) 駅勢圏の土地利用現況

3.13 コムラプール駅計画地周辺には、 Bangladesh国鉄が持つコムラプール国鉄駅が立地しており、計画地周辺は商業地や住宅地として利用されている。また、1号線のコムラプール駅近くには6号線のモティジール駅が計画されている。モティジール駅周辺には Bangladeshの主要銀行やオフィス、行政機関が集約しており商業地の中心街として発展している。しかし、コムラプール駅とモティジール駅の間には、古い密集市街地が形成されており、国鉄駅からはモティジール付近の賑わいを感じる事が出来ない。コムラプール駅周辺は、ダッカの旧市街特有の人口密度が高い地域の一つであり、飲食店が多く立地している。また、コムラプール国鉄駅前には、リキシャや CNG 等が待機しており混雑している。モティジール駅周辺には高層ビルが建ち並び開発が進む一方で、コムラプール駅周辺では開発は主要道路の沿線に限定されている。



出典: 調査団作成

図 3.3.1 コムラプール駅周辺地区の土地利用

1	2	3
		
Motijheel Area	Entrance of Kamalapur Station	Platform of Kamalapur Station
4	5	6
		
Mixed Use Building around Kamalapur Station	High Rise Structure beside Kamalapur station	Traffic Congestion at Kamalapur Intersection

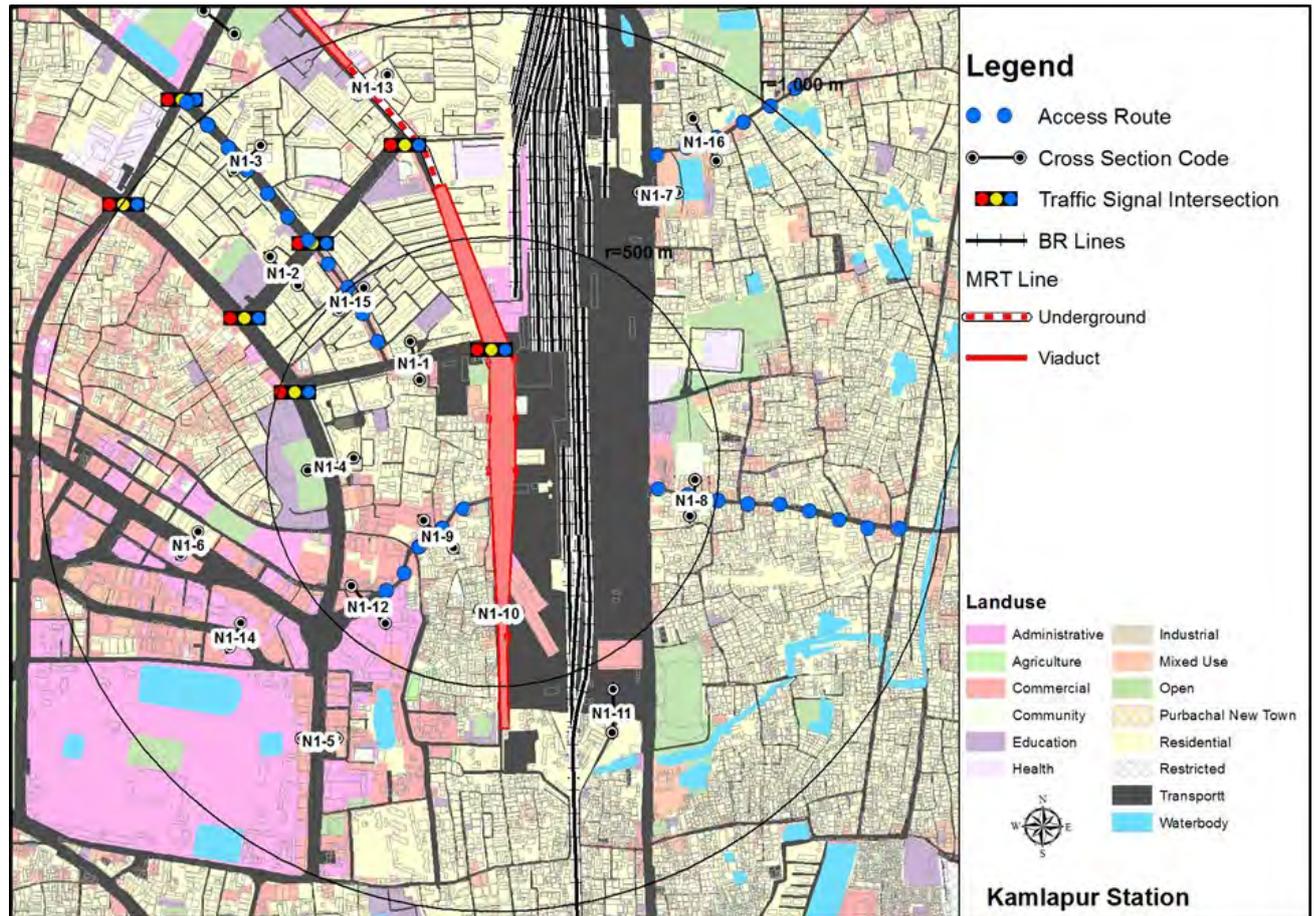
出典：調査団作成

図 3.3.2 コムラプール駅周辺地区の現況(写真)

(b) 駅勢圏の交通現況

3.14 駅周辺の交通現況に係る特徴は下記である。

- (i) 国鉄コムラプール駅、MRT6 号線モティジール駅が位置している。また、DEE(Dhaka Elevated Expressway)のランプ出口が駅の南側に計画されている。MRT コムラプール駅から約 1.5km 南にはバングラデシュ南部へのアクセス拠点となるサイエダバットバスターミナルが位置しており、モティジール駅には主要な行政施設や商業施設が立地している。そのため、歩道は整備されているが利用者に対して幅員が不十分なため、道路混雑に拍車がかかっている。
- (ii) コムラプール駅周辺の住宅へつながる生活道路の多くは歩道が整備されておらず、舗装がされていない。ICD があることにより東側からのアクセスが限定され、歩道橋のみのアクセスとなっている。歩道橋の幅員は狭く、駅に対して大回りになるため駅東側へのアクセスが不十分である。



出典：調査団作成

図 3.3.3 コムラプール駅周辺の交通ネットワーク現況

Id	Cross-Section	Photo
N1-1 Mirpur Main Road (Begum Rokeya Sarani)	<p>W = 23.2 m</p>	
N1-2 Benarash ee Palli Road	<p>W = 32.5 m</p>	
N1-3 Avenue-5, section-6	<p>W = 23.0 m</p>	
N1-5 Avenue-3, Block-2 Road (Hazi Road)	<p>W = 33.2 m</p>	

Id	Cross-Section	Photo
	W=35.8 m	
N1-6 No.1 Main Road (Thana Road)	<p style="text-align: center;">W = 33.8 m</p>	
N1-10 Shah Ali Road	<p style="text-align: center;">W=20.0 m</p>	
N1-11 Mipur Road-13 Road	<p style="text-align: center;">W=22.8 m</p>	
N1-12 Opposite of Water Tank Road, section 10	<p style="text-align: center;">W=22.1 m</p>	

出典：調査団作成

図 3.3.4 コムラプール駅周辺主要道路状況

Id	Cross-Section	Photo
N1-8 Begum Rokeya Sarani		
N1-9 Senpara Road-5		
N1-13	<p style="text-align: center;">W = 12.0 m</p>	n/a
N1-16		n/a

出典：調査団作成

図 3.3.5 コムラプール駅周辺生活道路状況

(c) MRT の開発インパクト

3.15 MRT 整備による駅周辺地区へのインパクトとして、下記が想定される。

- (i) MRT 駅の建設により、駅勢圏の密集市街地の再開発が進むことで、高密度な住宅地の住環境改善につながる。(夜間人口密度 664 人/ha から 406 人/ha)

- (ii) 商業施設やオフィスとしての再開発も期待され、中心業務地区の範囲が拡大する。（昼間労働人口 14,000 から 17,000 人）

表 3.3.1 コムラプール駅周辺地区の社会経済指標予測(半径 1km 圏)

		2015	2035	
Population	Day	No.(000)	279.5	267.4
		Density (No/ha)	889.6	851.2
	Night	No.(000)	208.8	127.7
		Density (No/ha)	664.7	406.6
Daytime Population	Worker (000)		142.8	170.7
	Student (000)		66.6	54.1
	Total		209.4	224.8
Nighttime Population	Worker (000)		83.0	58.6
	Student (000)		55.8	26.6
	Total		138.8	85.2
Population Day/Night Ration (000)		1.3	2.1	

出典:RSTP データベースをもとに調査団作成

(d) TOD に関する留意点と方向性

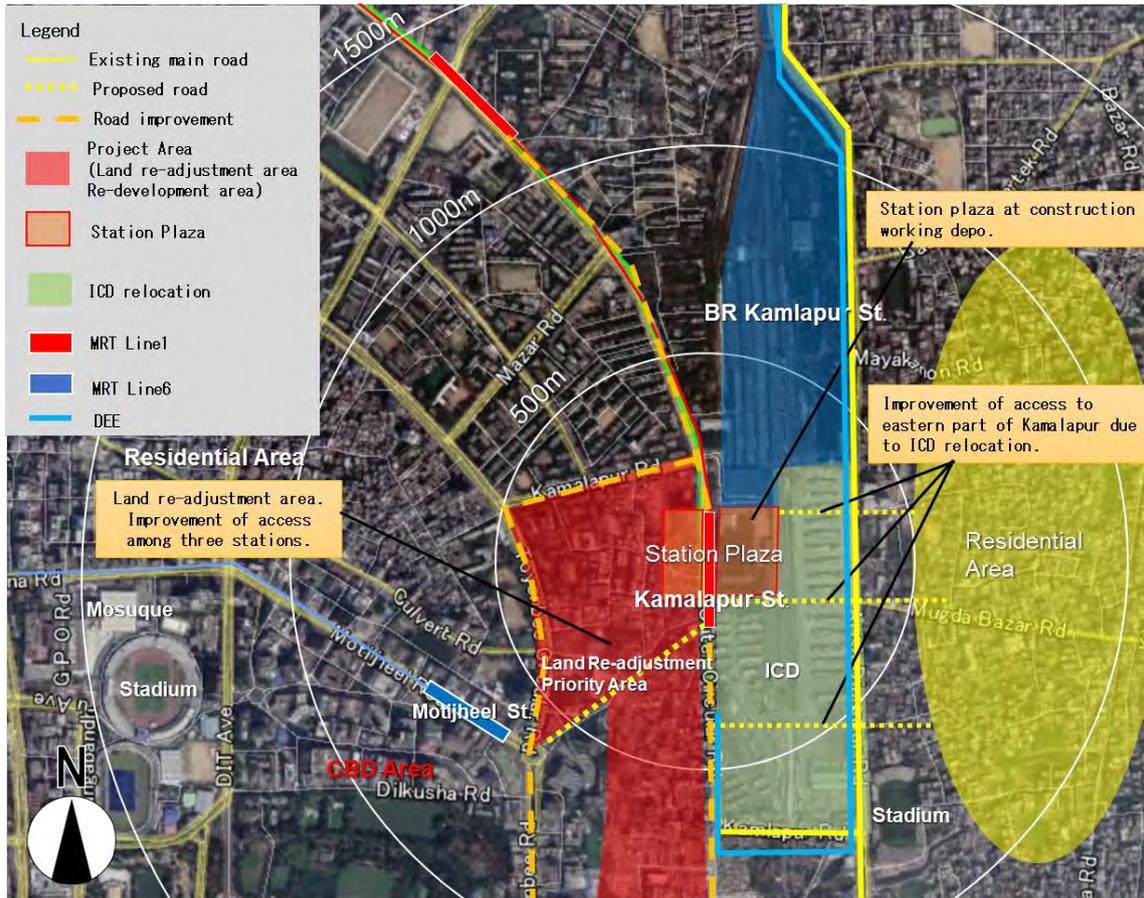
3.16 開発用地として、コムラプール国鉄駅を保有するバングラデシュ国鉄、コムラプール国鉄駅の南に位置しチッタゴンポートオーソリティー管轄の ICD (Import Container Depo)、道路管理者のダッカ南市役所が駅の敷地及び周辺の用地を管轄している。コムラプール国鉄駅には使用されていない広場や駐車場が位置しており開発用地として見込むことが出来る。また、建設ヤード予定位置の利用による駅前広場の整備を実施する必要がある。

3.17 コムラプール駅は国鉄のターミナル駅や MRT6 号線の乗換、ダッカ南部の商業中心地区として整備されることが望ましい。そのため第 4 章でケーススタディ駅として検討を実施する。主な課題と対応方針は以下である。

- (i) **駅前広場の整備:**MRT1 号線整備の為に、バングラデシュ国鉄の敷地を一部建設ヤードとして利用する。建設ヤード予定地が駅に近接しており、DEE ランプも駅予定地の南側に立地する。そのため、建設完了後には建設ヤードを駅前広場として利用し、コムラプール国鉄駅出口の空地と合わせて計画することで、駅前広場の開発用地を確保することが出来る。
- (ii) **MRT1 号線と 6 号線のアクセス整備:**MRT1 号線及び 6 号線の地上アクセスが既成市街地の細い路地を通る必要があり、道路幅員が不足している。また、歩道整備もされていないため地下道によるアクセス確保と動く歩道による乗換利便性を確保する。
- (iii) **交通管理による渋滞緩和と駅前広場の利用:**バス、CNG やリキシャは乗客を確保するために車道や歩道に乗り出している。バスは道路上で乗客を乗降させ一定の乗客数を確保しないと発車しない。駅前広場の決められた場所で乗降し、定時制を確保することで MRT との乗換利便性が高まる。また、CNG、リキシャの為に駐車場を設ける必要がある。
- (iv) **土地区画整理事業によるアクセス改善と都市開発:**モティジール駅とコムラプール駅の間にある旧市街地により、駅間が分断されている。また、旧市街地の建物の築年数は古く、密集しているため、災害時のリスクは高い。都市の再編と合わせたアクセスの改善及び商業地区の立地が望ましい。その為には、RAJUK が中心となり、密集市街地再生の

為の開発計画及び現在取り組んでいる土地区画整理事業を鉄道事業と組み合わせて実施することが重要である。

- (v) **コンテナヤード移転による都市開発:**コムラプール国鉄駅とICDの敷地が有効に活用されていない。MRTの整備により、周辺敷地の開発ポテンシャルが高まることが予想される。駅周辺を有効に活用するためには、既存敷地の再編やICDの移転などによって用地を確保する必要がある。また、ICDによって駅東側と分断されているため、居住地域からの歩行者ネットワークの整備を図る。既存の主要道路には歩道が整備されているが幅員が狭く徒歩でのアクセスは困難である。



出典: 調査団作成

図 3.3.6 コムラプール駅周辺地区開発コンセプト案

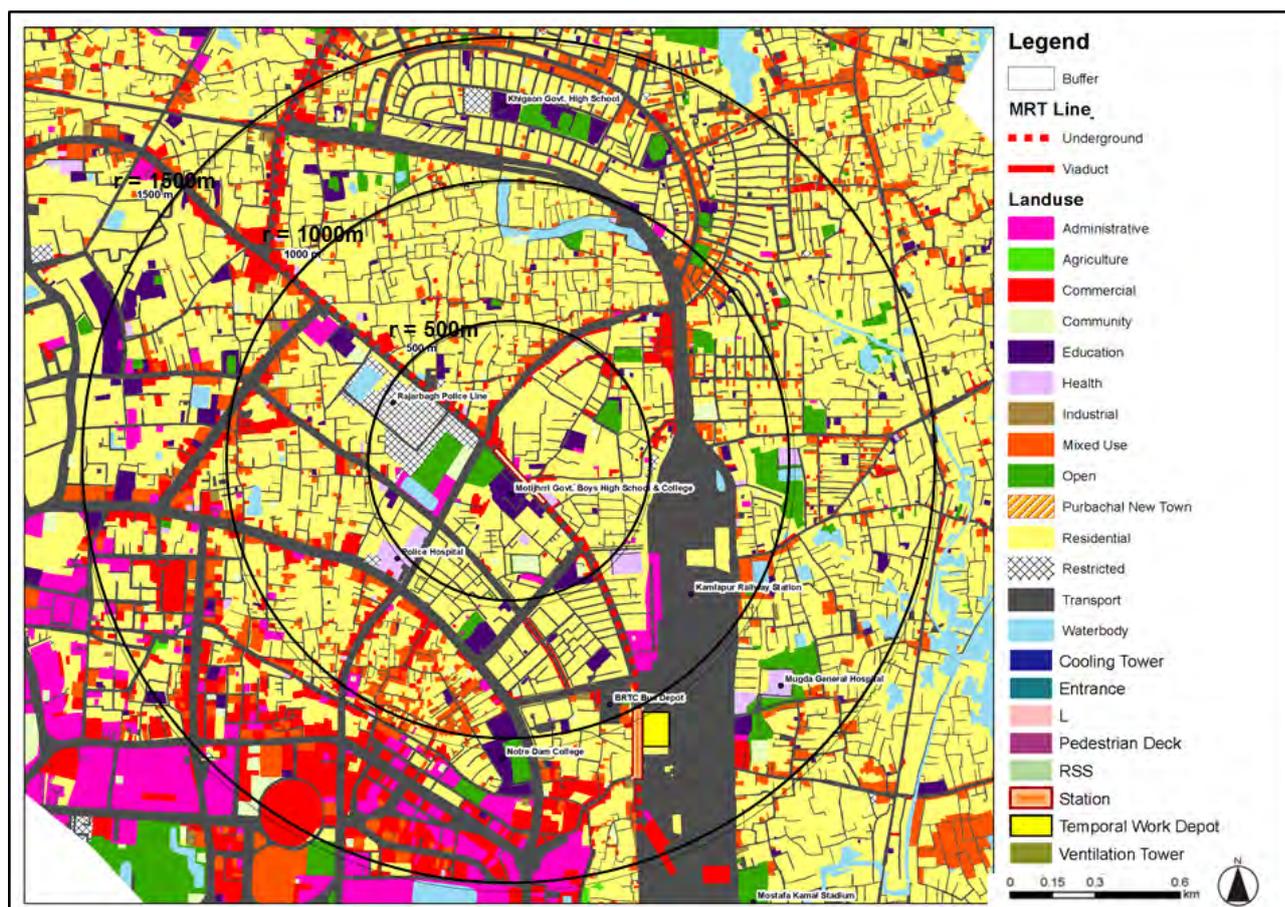
2) Rajarbagh駅

(a) 駅勢圏の土地利用現況

3.18 コムラプール駅からアウターサーキュラー道路を北上した位置に立地しており、周囲には住宅地が広がっている。アウターサーキュラー沿道には、低層部に自動車部品、レストラン、銀行等の商業施設が入り、上階には住宅機能を持つ複合ビルが立地している。駅予定地付近には、学校が立地しており大きなグラウンドを持っている。また、ラジャルバーク警察と警察関連の博物館や政府校、団地などが立地している。学校等が多く立地しており、寮も併設されていることから学生が多く住んでいる地域である。

3.19 周囲で大規模な都市開発は実施されていないが、アウターサーキュラー道路・DIT道路の交差点には高層の商業施設に建て替えが実施されており、沿道の建て替えも進んでいる。

3.20 開発用地としては、駅周辺用地の大部分が警察管轄の土地もしくは教育施設の土地であり、沿線、駅前の大部分を占めているため公共用地の活用が必要である。主要道路でもあるアウターサーキュラー道路を外れると住宅地が広がり中層の住宅が広がっている。



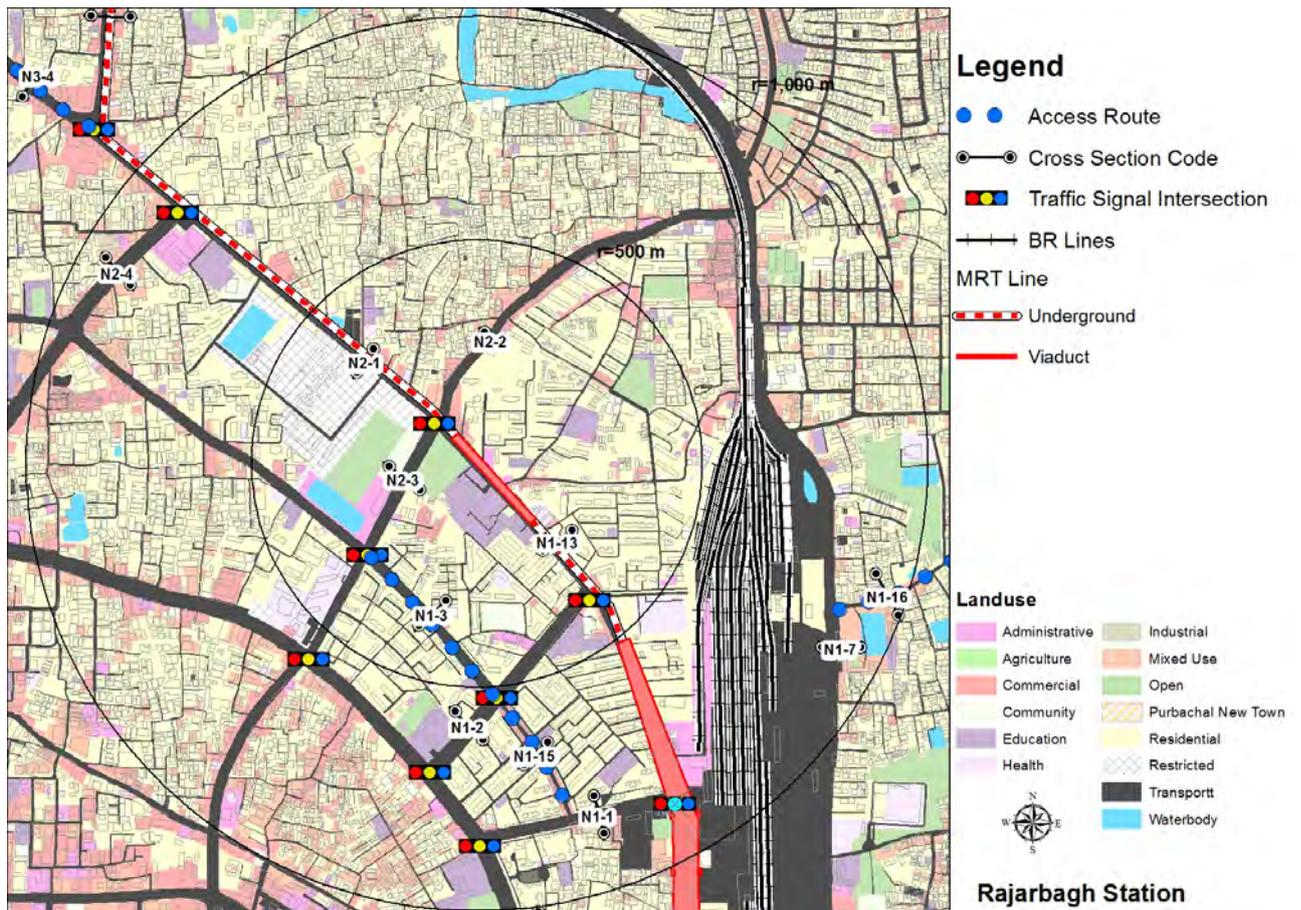
出典:調査団作成

図 3.3.7 ラジャルバーク駅周辺地区の土地利用

(b) 駅勢圏の交通現況

3.21 駅周辺の交通現況に係る特徴は下記である。

- (i) 主要道路には歩道が整備されているが、幅員が 3.0m 以下であり舗装の状態も悪く、歩行者には利用しづらい。
- (ii) 駅の北側の密集市街地には、歩道はなく車道の舗装もされていない。
- (iii) アウターサーキュラー道路には多くの路線バスが走っており、ダッカ南部と北部を結ぶ主要道路となっている。



出典：調査団作成

図 3.3.8 ラジャルバグ駅周辺の交通ネットワーク現況

Id	Cross-Section	Photo
N2-1	<p>W = 27.2 m</p>	n/a
N2-2	<p>W = 26.7 m</p>	n/a

Id	Cross-Section	Photo
N2-3	<p>W = 25.0 m</p>	n/a
N2-4	<p>W = 35.8 m</p>	n/a
N1-2	<p>W = 32.5 m</p>	n/a
N1-3	<p>W = 23.0 m</p>	n/a
N1-7	<p>W = 24.1 m</p>	n/a

出典: 調査団作成

図 3.3.9 ラジャルバーク駅周辺主要道路状況

Id	Cross-Section	Photo
N1-13	<p>W = 12.0 m</p>	n/a
N1-15	<p>W = 11.6 m</p>	n/a
N1-16	<p>W = 8.8 m</p>	n/a

出典: 調査団作成

図 3.3.10 ラジャルバーク駅周辺生活道路状況

(c) MRT の開発インパクト

3.22 MRT 整備による駅周辺地区へのインパクトとして、下記が想定される。

- (i) アウターサーキュラー道路沿線と密集市街地が再開発される可能性が高く、住環境の改善が期待される。(夜間人口密度 575 人/ha から 492 人/ha)
- (ii) 駅の南西側には MRT 6 号線モティジール駅が位置している。商業施設が多く、ダッカ市内においても最も昼間人口が大きくなる地域の一つである。MRT 建設に伴うアクセス環境の改善により、更に多くの商業施設やオフィスが立地する見通しである。(昼間人口 367,000 人から 434,000 人)

表 3.3.2 ラジャルバーク駅周辺の社会経済指標予測(半径 1km 圏)

		2015	2035	
Population	Day	No.(000)	367.6	434.1
		Density (No/ha)	1170.0	1381.7
	Night	No.(000)	180.7	154.6
		Density (No/ha)	575.2	492.0
Daytime Population	Worker (000)		240.9	315.0
	Student (000)		66.9	67.6
	Total		307.8	382.6
Night Population	Worker (000)		73.4	71.0
	Student (000)		47.6	32.2
	Total		120.9	103.2
Population Day/Night Ration (000)		2.0	2.8	

出典: RSTP データベースをもとに調査団作成

(d) TOD に関する留意点と方向性

3.23 ラジャルバーク駅の周辺は公有地が多く、駅周辺開発を実施する為には公有地の活用が必要である。ラジャルバーク駅における TOD の整備方針は以下である。

- (i) **駅前広場の整備:**ラジャルバーク駅周辺の敷地は警察もしくは学校の用地として使用されている。一部グラウンドとなっている公有地を利用し駅前広場を整備することが必要である。
- (ii) **歩行者アクセスの改善:**駅の北側には住居地域が広がっているが歩道幅員が十分に確保されておらず徒歩によるアクセスが制限されている。また舗装状態も著しくないため歩道の整備を実施し、歩行者アクセスを高め、駅利用者を増やす必要がある。
- (iii) **土地区画整理事業の実施による住環境の改善:**駅周辺には公有地が多いが、主要道路から路地へ入り込むと密集市街地が広がっている。駅への歩行者アクセスも充分でなく、古い建物も多い。そのため、建物の建替えに合わせて土地区画整理事業の実施が必要である。



出典:調査団作成

図 3.3.11 ラジャルバグ駅周辺コンセプト案

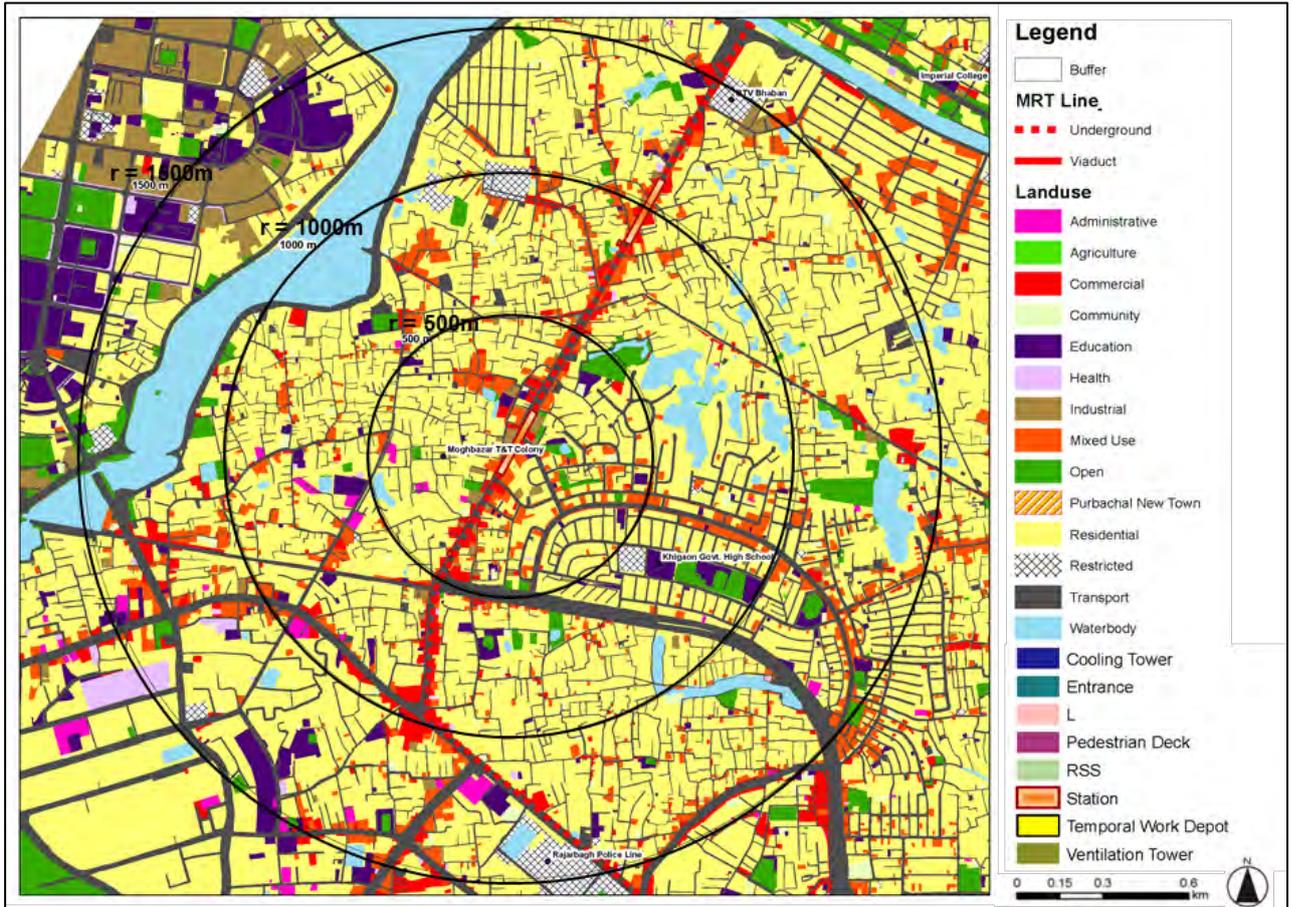
3) Malibagh駅

(a) 駅勢圏の土地利用現況

3.24 マリバグは、コムラプールとダッカ北部を繋ぐ主要幹線である DIT 道路を中心として、主に商業施設が立地している地区である。DIT 道路とアウターサーキュラー道路の交差点にはショッピングモールが位置しており、リキシャや CNG が滞留している。DIT 道路沿道には商業施設が多く立地しており、バスの利用者が DIT 道路付近のバス停で下車し徒歩で勤務地へ向かう為、歩道に人が溢れている。DIT 道路沿道には低層部を店舗、上階を住宅に利用した複合ビルとなっているが、沿道以外の大部分は住宅地として利用されている。

3.25 フライオーバーのランプが駅予定地付近に位置しており、工事中には大渋滞を引き起こしていた。DIT 道路はダッカ市内の北部と南部を繋ぐ市内バスの路線にあることから交通需要の高い道路である。DIT 道路沿いに商業施設が立地し、部分的に中層から高層の複合ビルへの建て替えが実施されているが、周辺敷地に大規模な空地がなく高密度な市街地が形成されているため、大規模な開発計画は確認することは出来ない。

3.26 マリバグ駅周辺には、古い市街地があり小規模な店舗からショッピングモールまで様々な商業施設が立地しており、多くの労働者がこの地域へ通勤している。



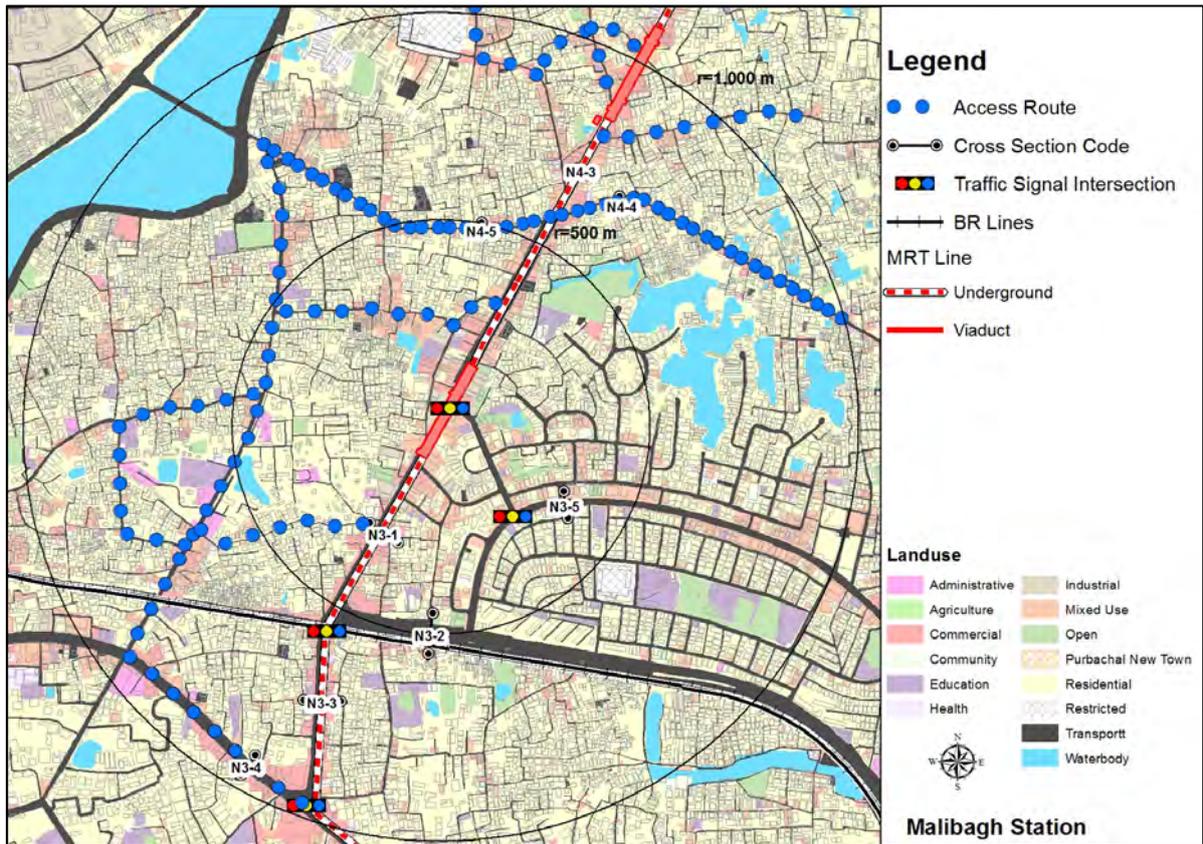
出典：調査団作成

図 3.3.12 マリバーク駅周辺地区の土地利用

(b) 駅勢圏の交通現況

3.27 駅周辺の交通現況に係る特徴は下記である。

- (i) ダッカの南北を結ぶ DIT 道路は、フライオーバーの建設により分離帯が拡張され、道路拡幅の余地はない。
- (ii) DIT 道路と接続する道路は少なく、駅から住宅地へのアクセスが確保されてない。また、数少ない住宅地へのアクセス道路は、幅員が狭く歩道の整備もされていない。また、多くが未舗装の状態であり、雨季にはアクセスが出来なくなる。
- (iii) DIT 道路沿いは多くのバス路線運行しており、ダッカの南北方向を結ぶ主要コリドーとなっている。多くの人々が路線バスでこの地域へ通勤しており、朝夕ピーク時には車道に人が溢れている。



出典: 調査団作成

図 3.3.13 マリバーク駅周辺の交通ネットワーク現況

Id	Cross-Section	Photo
N3-1		n/a
N3-2		n/a
N3-3		n/a
N3-4		n/a
N3-5		n/a
N4-3		n/a

出典: 調査団作成

図 3.3.14 マリバーク駅周辺主要道路状況

Id	Cross-Section	Photo
N4-4	<p>W = 6.9 m</p>	n/a
N4-5	<p>W = 8.7 m</p>	n/a

出典：調査団作成

図 3.3.15 マリバーク駅周辺生活道路状況

(c) MRT の開発インパクト

3.28 MRT 整備による駅周辺地区へのインパクトとして、下記が想定される。

- (i) 駅周辺は、古い市街地があり、小規模な店舗からショッピングモールまで様々な商業施設が立地している。市街地は密集しており、自然災害に対し脆弱である。MRT 建設により、駅周辺の開発が進み、密集市街地の再編が進む。(昼間就業者人口 104,000 人から 180,000 人)
- (ii) 駅周辺の開発に合わせ、既存の密集市街地の再編が進む。駅勢圏内の住宅地は密集しており、オープンスペースも少ない。MRT の開発により、住環境が改善される。(夜間人口 820,000 人から 769,000 人)
- (iii) 駅南側の中心業務地区へ通勤している人も多く、昼夜間人口比率は 1.0 に近い、MRT 建設によって駅周辺、特に DIT 道路沿道の開発が進み、高層化も進むことから、オフィス・商業施設の立地が進むことが予想される。

表 3.3.3 マリバーク駅周辺の社会経済指標予測(半径 1km 圏)

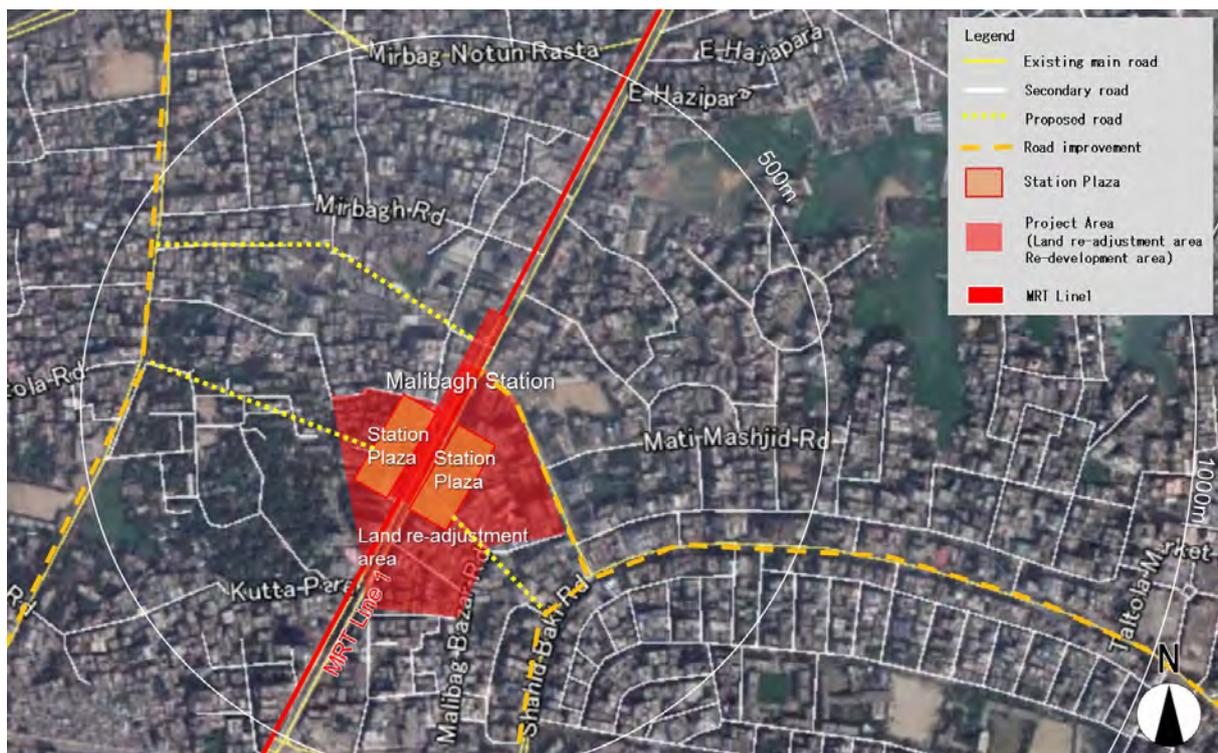
		2015	2035
Population	Day	No.(000)	265.8
		Density (No/ha)	846.1
	Night	No.(000)	257.8
		Density (No/ha)	820.5
Daytime Population	Worker (000)	104.5	
	Student (000)	68.1	
	Total	172.6	
Night Population	Worker (000)	96.5	
	Student (000)	68.0	
	Total	164.6	
Population Day/Night Ration (000)		1.0	1.4

出典：RSTP データベースをもとに調査団作成

(d) TOD に関する留意点と方向性

3.29 マリバーク駅周辺は、商業地、住宅地が密集しており駅周辺に空地は見当たらない。しかし、多くの就業者が路線バスで通勤しており混雑が激しいため、必ず駅前広場の整備を実施する必要がある。マリバーク駅における TOD の整備方針は以下である。

- (i) **交通結節点の整備:** DIT 道路沿道を中心に商業施設が立地しており、また多くの市内バス路線が運行しているため、混雑は著しい。小規模な店舗が多く立地しており、駅周辺に開発を促進出来るような空地は存在しないが、必要な用地を確保して駅前広場を整備する必要がある。DIT 道路周辺にバスが集中しているため、DIT 道路を挟んで両側に駅前広場を設けることが望ましい。
- (ii) **住宅地へのアクセス道の整備:** DIT 道路と直行する住宅地へのアクセス道路が確保されていないため、既存道路の拡張・舗装及び新規アクセス道路の整備が必要である。
- (iii) **土地区画整理事業による周辺市街地の再編:**マリバーク駅周辺の建築は古いものが多く道路幅員も狭いため、災害時に避難経路が確保されておらず、建築基準を満たしていない建物も多い。駅周辺の開発を実施するにあたり土地区画整理法による都市の再編が必要である。



出典：調査団作成

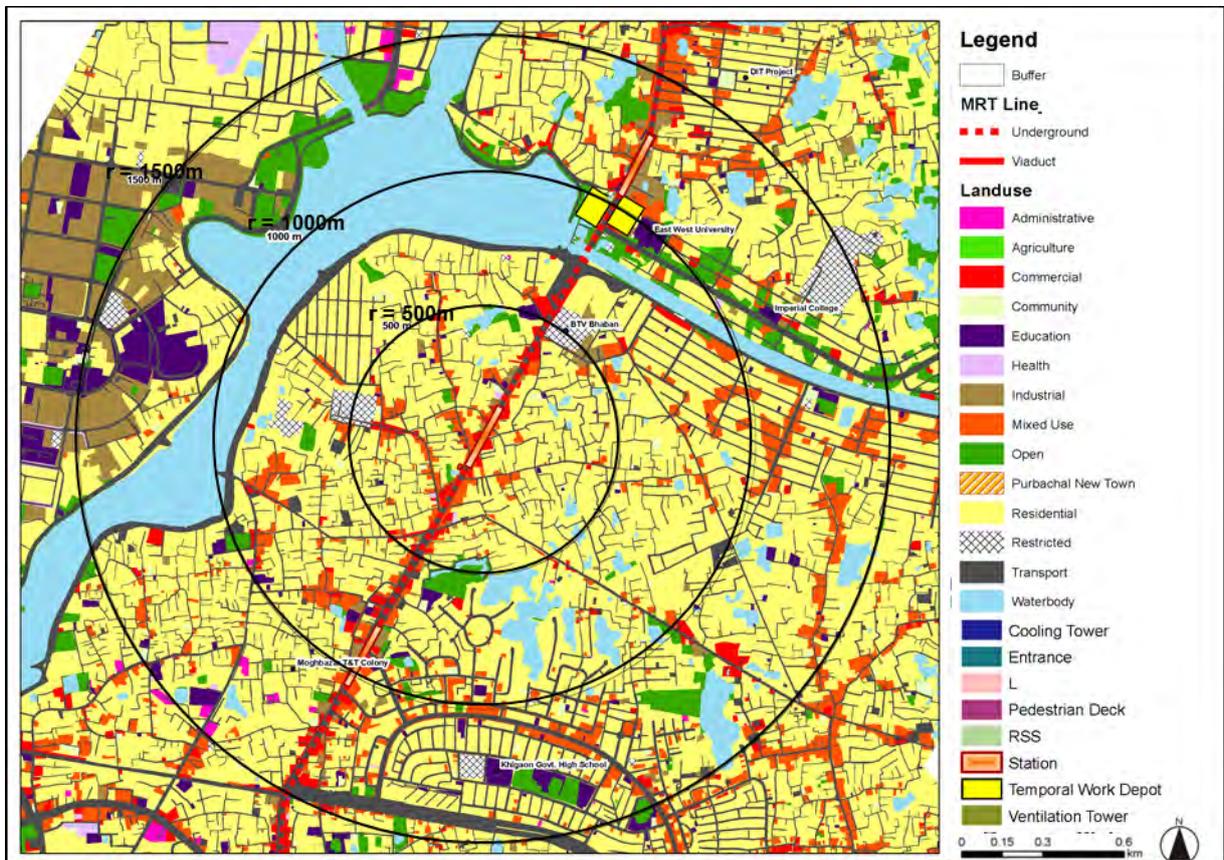
図 3.3.16 マリバーク駅周辺地区開発コンセプト案

4) Rampura駅

(a) 駅勢圏の土地利用現況

3.30 ランプーラ駅はDIT道路に位置しており、沿道には Bangladesh TV、ショナリバンク、ルパリバンク等の銀行や教育施設が立地している。ランプーラは古い市街地であるが、沿道から500m程東にボナスリー住宅地が開発されており、碁盤目のように整備された住宅地が広がっている。駅予定地周辺には、高密度な商業地、住宅地が立地している。近年整備されたグルシャンレイク沿いのリンクロードやフライオーバーによってグルシャン等の商業中心地に比較的早く移動が出来るようになり、グルシャンレイクには水上交通が整備された。

3.31 駅予定地周辺には、沿道には商業地、住宅地が高密度に林立している。主要幹線以外の道路は入り組んでおり、地元のバザールや小規模な店舗が目立つ。



出典:調査団作成

図 3.3.17 ランプーラ駅周辺地区の土地利用

(b) 駅勢圏の交通現況

3.32 駅周辺の交通現況に係る特徴は下記である。

- (i) DIT道路沿いには歩道が整備されているが、幅員は2.0m以下である。
- (ii) グルシャンレイク沿いに住宅開発が進められているが、DIT道路からのアクセスはネットワークとして不十分であり、幅員が狭く歩道も確保されていない。

- (iii) グルジャンレイクに水上交通が整備されている。また、近年グルジャンレイク沿いにリンク道路が整備され、グルジャン方面へのアクセスが向上している。しかし、グルジャンレイク～DIT 道路間アクセスは悪く、迂回が必要である。



出典:調査団作成

図 3.3.18 ランプーラ駅周辺の交通ネットワーク現況

Id	Cross-Section	Photo										
N4-1	<table border="1"> <tr> <td>Sidewalk</td> <td>Carriageway</td> <td>Median</td> <td>Carriageway</td> <td>Sidewalk</td> </tr> <tr> <td>2.4</td> <td>11.1</td> <td>1.2</td> <td>10.8</td> <td>2.2</td> </tr> </table> <p>W=27.7m</p>	Sidewalk	Carriageway	Median	Carriageway	Sidewalk	2.4	11.1	1.2	10.8	2.2	n/a
Sidewalk	Carriageway	Median	Carriageway	Sidewalk								
2.4	11.1	1.2	10.8	2.2								
N4-3	<table border="1"> <tr> <td>Sidewalk</td> <td>Carriageway</td> <td>Median</td> <td>Carriageway</td> <td>Sidewalk</td> </tr> <tr> <td>2.8</td> <td>11.5</td> <td>1.2</td> <td>11.1</td> <td>2.5</td> </tr> </table> <p>W = 29.1 m</p>	Sidewalk	Carriageway	Median	Carriageway	Sidewalk	2.8	11.5	1.2	11.1	2.5	n/a
Sidewalk	Carriageway	Median	Carriageway	Sidewalk								
2.8	11.5	1.2	11.1	2.5								
N5-2	<table border="1"> <tr> <td>Sidewalk</td> <td>Carriageway</td> <td>Median</td> <td>Carriageway</td> <td>Sidewalk</td> </tr> <tr> <td>1.6</td> <td>10.5</td> <td></td> <td>10.5</td> <td>1.6</td> </tr> </table> <p>0.7 W = 24.9 m</p>	Sidewalk	Carriageway	Median	Carriageway	Sidewalk	1.6	10.5		10.5	1.6	n/a
Sidewalk	Carriageway	Median	Carriageway	Sidewalk								
1.6	10.5		10.5	1.6								
N5-3	<table border="1"> <tr> <td>Sidewalk</td> <td>Carriageway</td> <td>Median</td> <td>Carriageway</td> <td>Sidewalk</td> </tr> <tr> <td>3.1</td> <td>11.4</td> <td>2.6</td> <td>11.4</td> <td>2.9</td> </tr> </table> <p>W = 31.4 m</p>	Sidewalk	Carriageway	Median	Carriageway	Sidewalk	3.1	11.4	2.6	11.4	2.9	n/a
Sidewalk	Carriageway	Median	Carriageway	Sidewalk								
3.1	11.4	2.6	11.4	2.9								
N5-4	<table border="1"> <tr> <td>Sidewalk</td> <td>Carriageway</td> <td>Median</td> <td>Carriageway</td> <td>Sidewalk</td> </tr> <tr> <td>1.5</td> <td>6.6</td> <td></td> <td>8.0</td> <td>0.6</td> </tr> </table> <p>0.7 W = 17.4 m</p>	Sidewalk	Carriageway	Median	Carriageway	Sidewalk	1.5	6.6		8.0	0.6	n/a
Sidewalk	Carriageway	Median	Carriageway	Sidewalk								
1.5	6.6		8.0	0.6								

出典:調査団作成

図 3.3.19 ランプーラ駅周辺主要道路状況

Id	Cross-Section	Photo
N4-4	<p>Sidewalk 1.2 Road 5.7 W = 6.9 m</p>	n/a
N4-5	<p>Road 7.4 Sidewalk 1.3 W = 8.7 m</p>	n/a
N5-5	<p>Road 6.9 Sidewalk 2.5 W = 9.4 m</p>	n/a

出典：調査団作成

図 3.3.20 ランプーラ駅周辺生活道路状況

(c) MRT の開発インパクト

3.33 MRT 整備による駅周辺地区へのインパクトとして、下記が想定される。

- (i) 主要道路の交差部に近く、MRT により交通利便性が向上する。そのため、オフィスを始めとする商業地が増加する。(昼間人口 204,000 人から 249,000 人)
- (ii) DIT 道路沿線の建替えが進み、商業地として発展する。(昼夜間人口比 0.7 から 0.9)

表 3.3.4 ランプーラ駅周辺の社会経済指標予測(半径 1km 圏)

		2015	2035	
Population	Day	No.(000)	204.2	249.0
		Density (No/ha)	649.9	792.6
	Night	No.(000)	278.6	273.1
		Density (No/ha)	886.8	869.5
Daytime Population	Worker (000)		61.8	108.5
	Student (000)		44.3	49.3
	Total		106.1	157.9
Night Population	Worker (000)		99.5	125.1
	Student (000)		81.0	56.9
	Total		180.5	182.0
Population Day/Night Ration (000)		0.7	0.9	

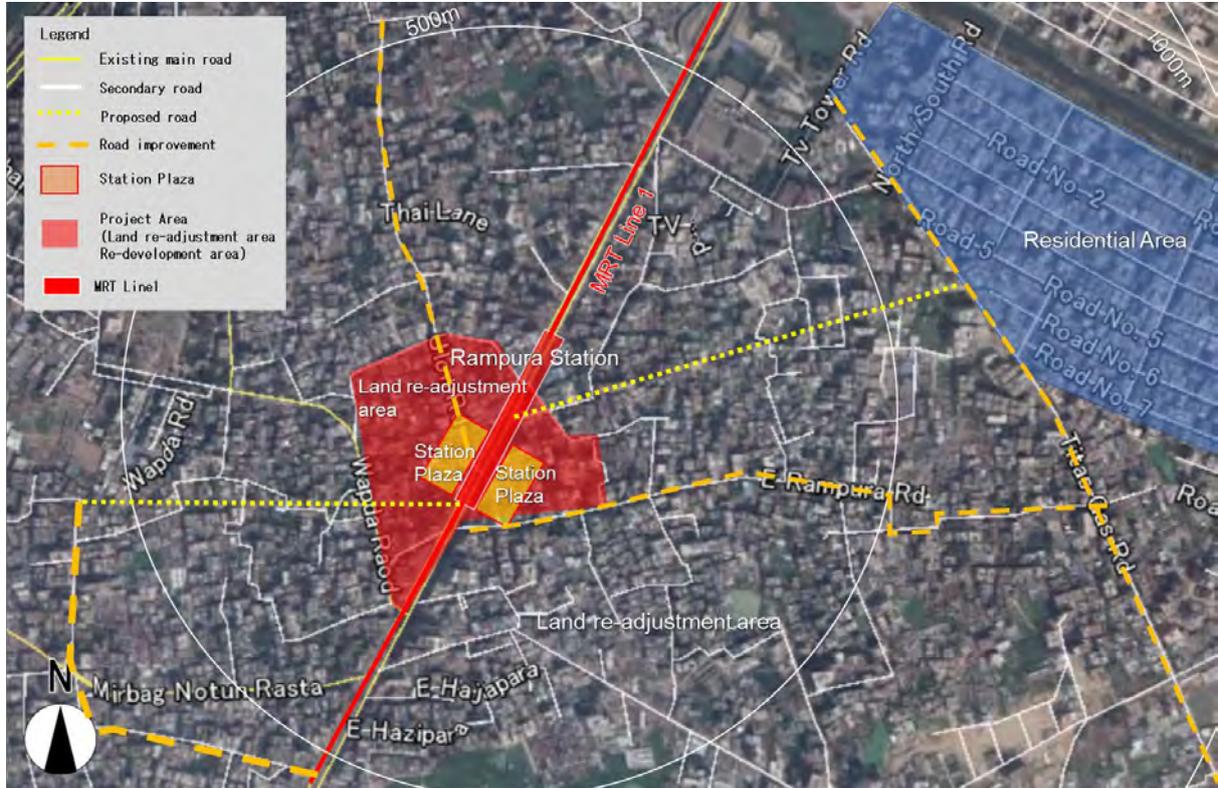
出典：RSTP データベースをもとに調査団作成

(d) TOD に関する留意点と方向性

3.34 ランプーラ駅周辺には、銀行や TV 局といったオフィス機能が位置しており、周辺には住宅地域が広がっている。特にグルシャンレイク周辺の住宅開発が進んでおり、今後は更に開発が進む地域である。ランプーラ駅における TOD の整備方針は以下である。

- (i) **交通結節点の整備:** DIT ロードはダッカの南北を繋ぐ重要な幹線道路であり、多くの路線バスが通過している。駅予定位置周辺には既成市街地が広がっており、用地確保が難しいがバスの乗降場を最低限確保する。
- (ii) **歩行者アクセスの整備:** 周辺には住居地域が点在しているが、駅へのアクセスは悪い。また、歩道も整備されておらず幅員も狭いため、土地区画整理事業と合わせた歩行者ネットワークの整備が不可欠である。
- (iii) **土地区画整理事業による用地の確保:** 近年整備されたフライオーバーや水上交通、さらにはバングラデシュ TV、銀行などが立ち並んでおり、多くのビジネス利用が想定される。

グルジャンなどの商業地にも近いため高い開発需要があるが、古くから形成された市街地であるため密集して建築が立ち並び開発に適する用地が沿線には見当たらない。しかし、高い開発ポテンシャルがある為、長期的に用地確保に取り組む必要がある。土地区画整理や再開発等を実施する必要がある。



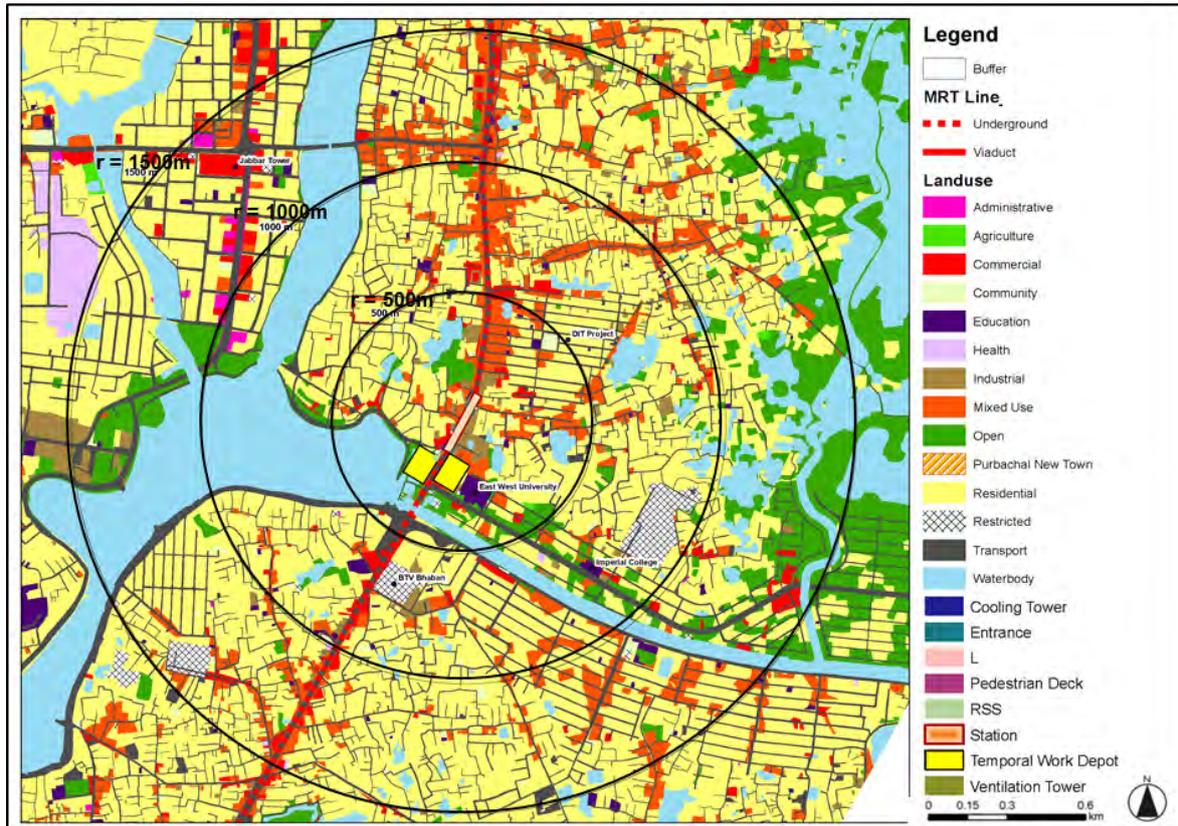
出典：調査団作成

図 3.3.21 ランプーラ駅周辺コンセプト案

5) Hatir Jheel駅

(a) 駅勢圏の土地利用現況

3.35 ハティジール駅は、DIT 道路とグルシャンレイク沿いのリンクロードの交差点、バスや乗用車など道路交通が集中する位置に駅が計画されている。周辺にはイースト・ウェスト大学、インペリアルカレッジ等の教育施設が立地しているほか、政府主導のアミューズメント施設計画が進められている。また、民間による住宅建設も進められており、グルシャンへのアクセス利便性や主要道路が交差していることから、開発が進められているエリアの1つである。



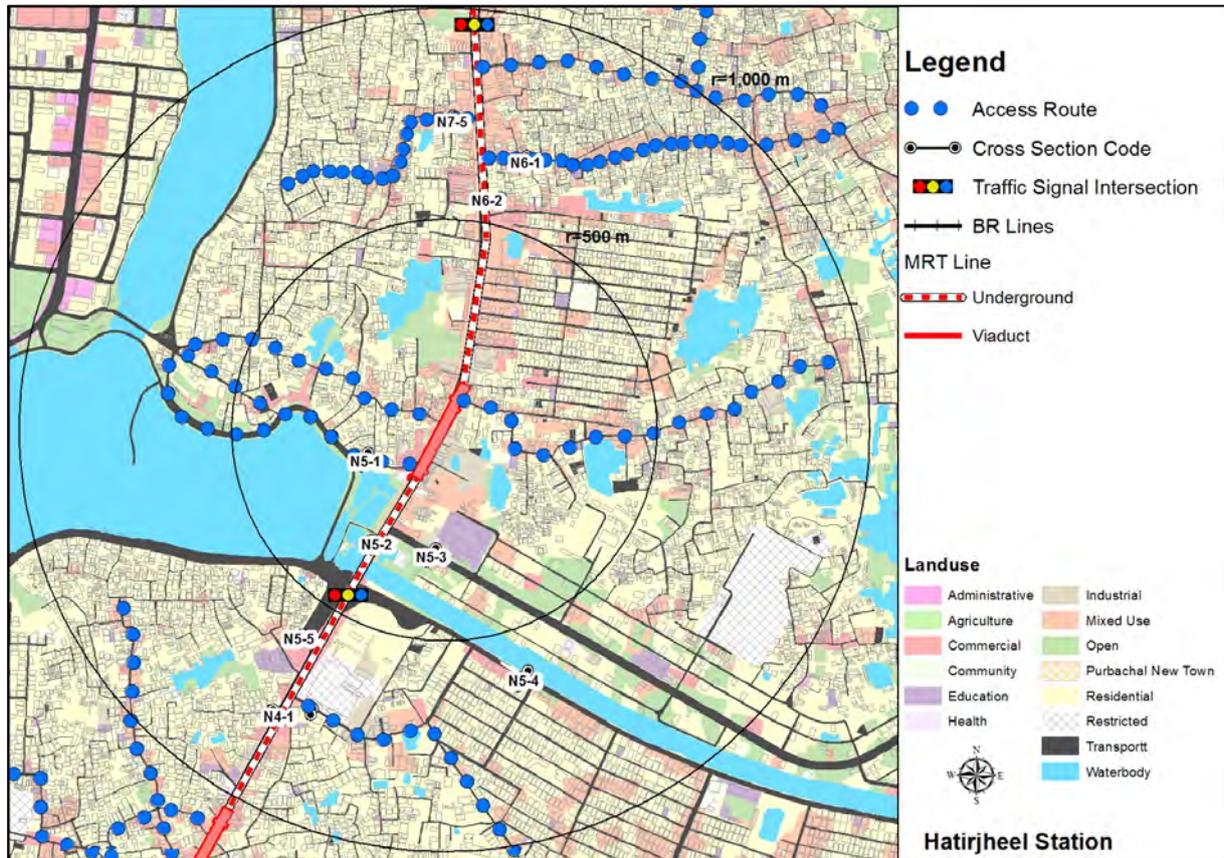
出典:調査団作成

図 3.3.22 ハティジール駅周辺地区の土地利用

(b) 駅勢圏の交通現況

3.36 駅周辺の交通現況に係る特徴は下記である。

- (i) DIT 道路沿線に位置しており、歩道は整備されている。特にグルシャンレイク周辺には遊歩道が整備され歩行者がアクセスしやすい環境となっている。
- (ii) 主要道路から住宅地域へのアクセス道路整備は不十分であり、歩道は整備されておらず舗装もされていない。
- (iii) 主要道路が交差するエリアであり、バスや乗用車による渋滞が発生している。
- (iv) 近年より、グルシャン方面へ運行する水上交通が整備された。



出典: 調査団作成

図 3.3.23 ハティジール駅周辺の交通ネットワーク現況

Id	Cross-Section	Photo
N6-2	<p>W = 27.9 m</p>	n/a
N5-2	<p>W = 24.9 m</p>	n/a
N5-3	<p>W = 31.4</p>	n/a
N5-4	<p>W = 19.4 m</p>	n/a
N5-5	<p>W = 17.4 m</p>	n/a
N4-1	<p>W = 27.2 m</p>	n/a

出典: 調査団作成

図 3.3.24 ハティジール駅周辺主要道路状況

Id	Cross-Section	Photo
N7-5		n/a
N6-1		n/a
N5-1		n/a

出典：調査団作成

図 3.3.25 ハティジュール駅周辺生活道路状況

(c) MRT の開発インパクト

3.37 MRT 整備による駅周辺地区へのインパクトとして、下記が想定される。

- (i) 主要道路沿線を中心に商業施設の立地が進行する。(昼間人口 151,000 人から 163,000 人)。アミューズメント施設の計画などもあり、グルシャンレイク(リンクロード)沿線を中心に商業開発が進行する。

表 3.3.5 ハティジュール駅周辺の社会経済指標予測(半径 1km 圏)

		2015	2035	
Population	Day	No.(000)	151.6	163.0
		Density (No/ha)	482.7	518.7
	Night	No.(000)	217.2	202.0
		Density (No/ha)	691.4	643.1
Daytime Population	Worker (000)		41.2	61.6
	Student (000)		34.4	33.9
	Total		75.6	95.5
Nighttime Population	Worker (000)		77.2	92.5
	Student (000)		64.0	42.1
	Total		141.2	134.6
Population Day/Night Ration (000)		0.7	0.8	

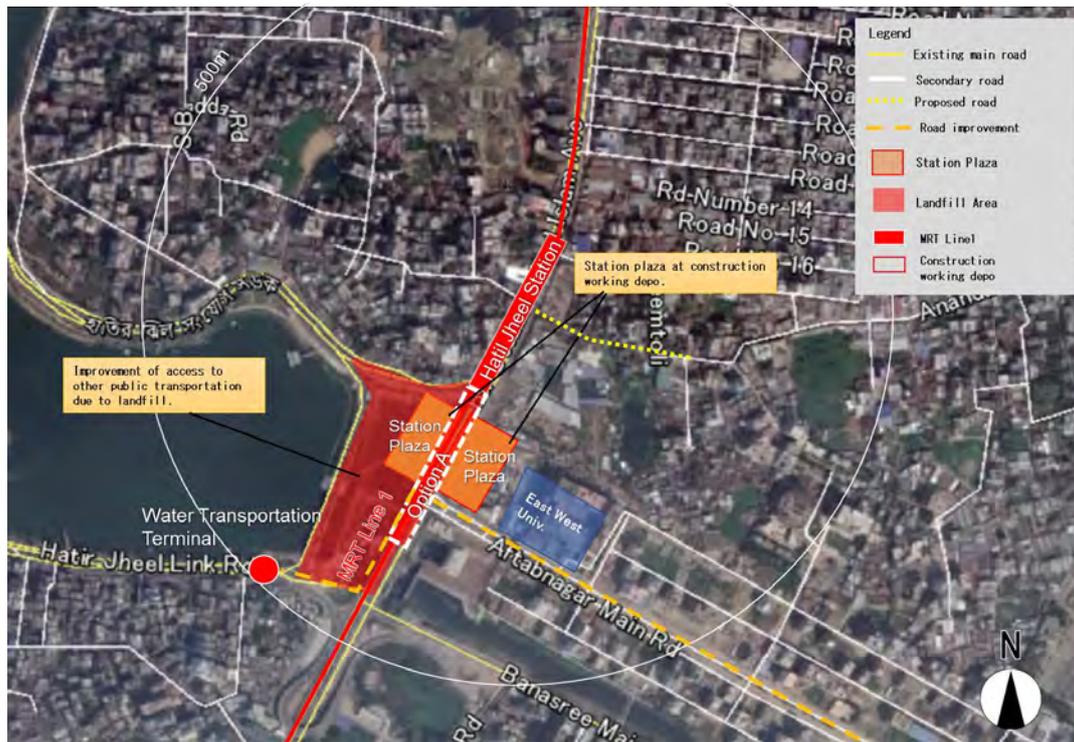
出典：RSTP データベースをもとに調査団作成

(d) TOD に関する留意点と方向性

3.38 ハティジュール駅周辺は主要道路が集中しており、渋滞激しい地域である。一方で近年はグルシャンレイク沿線の遊歩道整備や水上交通の導入など新たな取り組みが実施されている。ハティジュール駅における TOD の整備方針は以下である。

- (i) **駅位置の再検討:** 駅位置を計画地点から南方向へ移すことで、大学、水上交通の乗降場所、及び交通結節点予定地へ近づく。TOD 実施の可能性を高めるうえで、駅位置について再検討する必要がある。
- (ii) **駅前広場の整備:** ハティジュール周辺では主要交通道路が交差しており、混雑が著しい。MRT の整備により、学生を始め多くの利用者が集中することが考えられる為、駅前広場等の交通結節点整備を欠かすことが出来ない。建設ヤードとして計画されている空地进行を継続的に利用し、早期に整備することが必要である。また、埋め立てにより駅前広場用地を確保する。

- (iii) **歩行者ネットワークの整備:** 学生による利用が想定されるが、歩道の未整備や幅員など、アクセスは不十分である。特に、East West 大学・計画されているアミューズメント施設・グルジャンレイクへのアクセスは重点的に整備する必要がある。
- (iv) **埋め立てによる交通結節点整備と水上交通とのアクセス改善:** グルジャンレイクは既に一部が埋め立てられており、交番が設置されている。駅前広場として規模は不十分である為、埋め立てによって拡大を図る必要がある。水上交通とのアクセス改善においても、埋め立てが有効である。



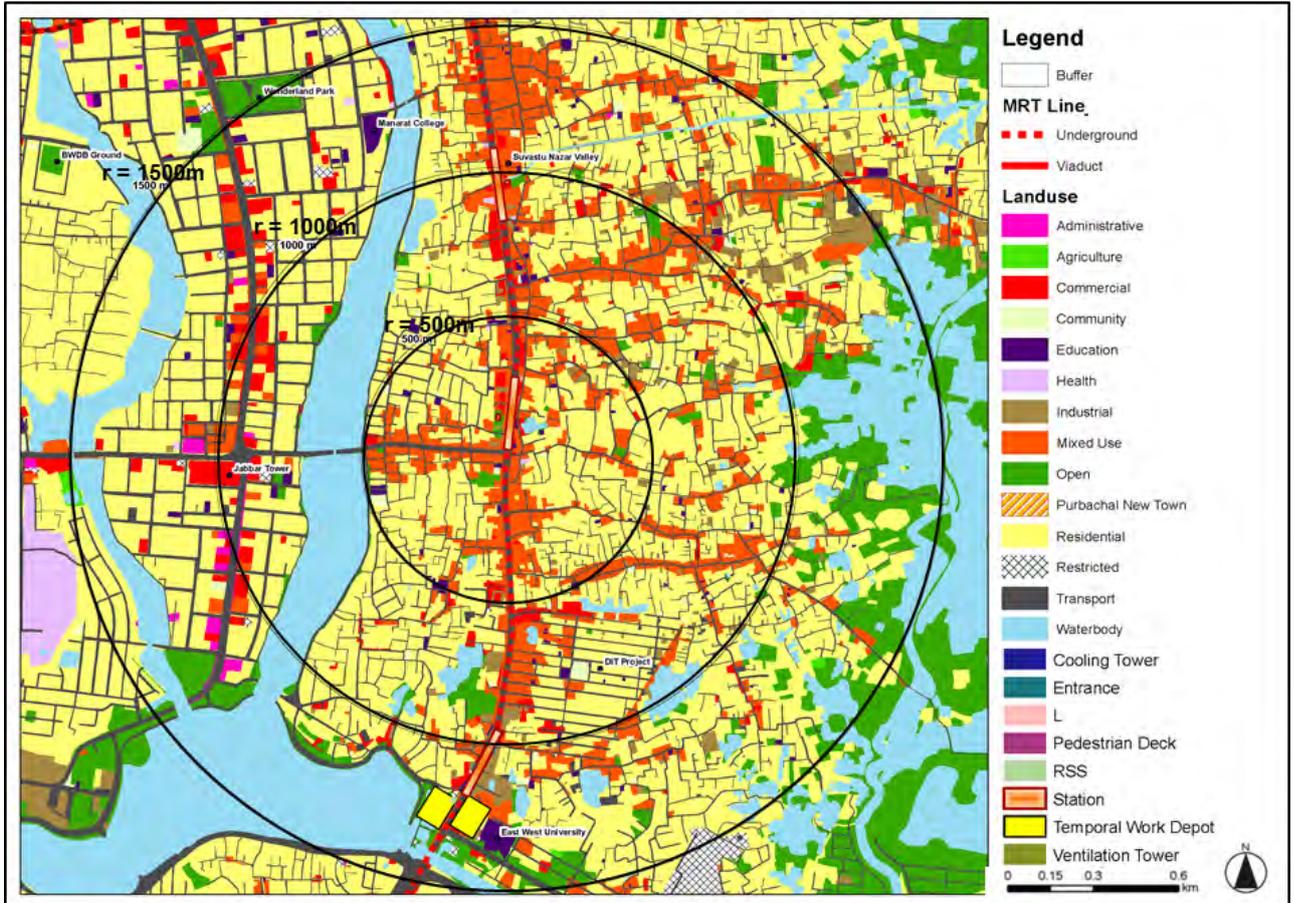
出典: 調査団作成

図 3.3.26 ハティジール駅周辺コンセプト案

6) Badda駅

(a) 駅勢圏の土地利用現況

3.39 多くの外資系企業、オフィスが並んでいる商業中心地区であるグルジャン 1 サークルの東側に位置しているため、多くのビジネスマンがバッド駅で降車し、グルジャン方面に徒歩で移動すると想定される。主要幹線道路沿いには、低層階が洋服・靴・飲食店などの商業施設で、上層階が住宅として利用されているような複合ビルが多く並んでいる。主要道路から外れると入り組んだ道路沿線に住宅地が密集している。他地域と同様に幹線道路沿いは徐々に開発が進み高層化が進行している。



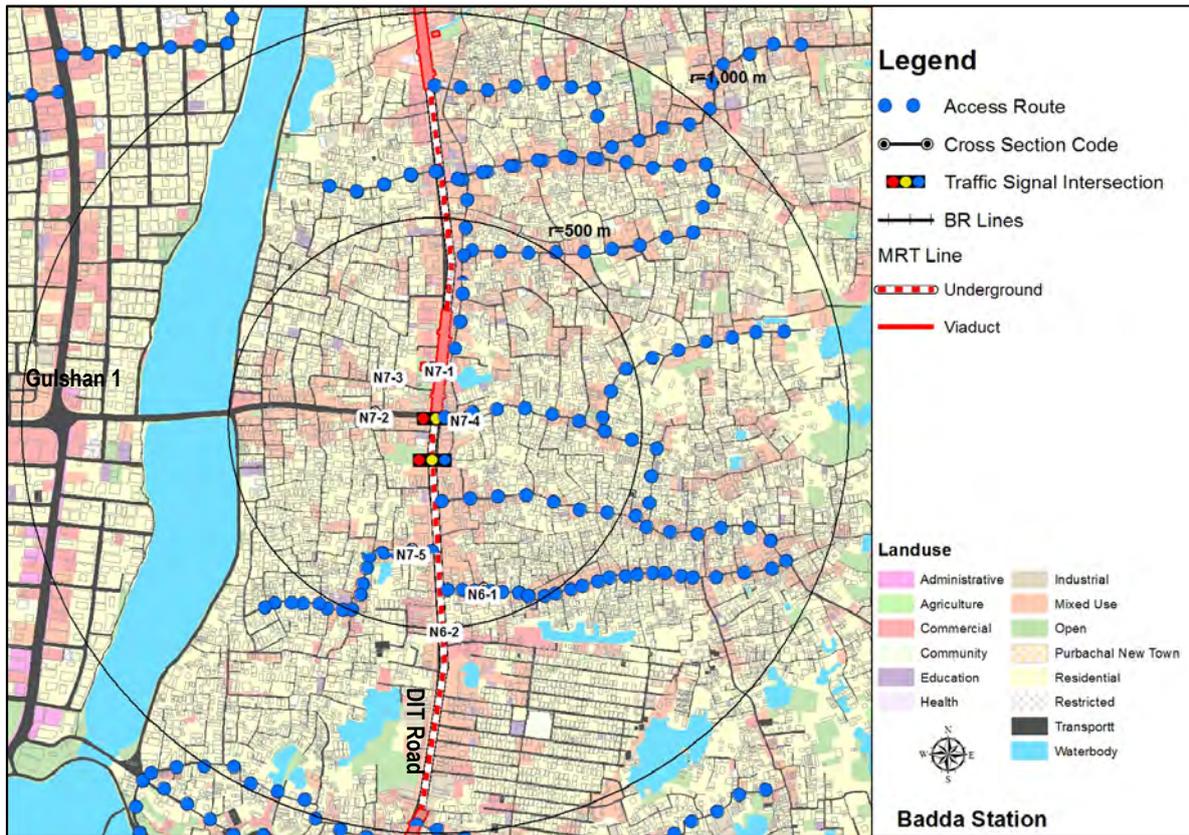
出典：調査団作成

図 3.3.27 バッド駅周辺地区の土地利用

(b) 駅勢圏の交通現況

3.40 駅周辺の交通現況に係る特徴は下記である。

- (i) DIT 道路に計画されている他の駅と同様、DIT 道路から住宅地域へのアクセス道路は幅員が狭く、歩道は整備されていない。
- (ii) 駅予定位置からグルジャン方面へ徒歩で通勤する人が多い。しかし、歩道幅員が 1.5m と狭く、車道に人が溢れている。
- (iii) グルジャン 1 方面に向かう路線バスが、DIT 道路とグルジャンリンクロードの交差点で U ターンをするため渋滞が起きやすい。



出典: 調査団作成

図 3.3.28 バッダ駅周辺の交通ネットワーク現況

Id	Cross-Section	Photo
N6-2		n/a
N7-1		n/a
N7-2		n/a

出典: 調査団作成

図 3.3.29 バッダ駅周辺主要道路状況

Id	Cross-Section	Photo
N6-1		n/a
N7-3		n/a
N7-4/ N7-5		n/a

出典: 調査団作成

図 3.3.30 バッダ駅周辺生活道路状況

(c) MRT の開発インパクト

3.41 MRT 整備による駅周辺地区へのインパクトとして、下記が想定される。

- (i) バッダ駅はグルジャン 1 サークルに近接しており、グルジャン 1 地区と同様に商業地として更なる開発が促進される。(昼間労働人口 56,000 人から 82,000 人)
- (ii) 特に MRT 駅周辺の DIT 道路沿線の開発需要が高くなり、沿線開発が促進され高層建築が増加していく

表 3.3.6 バッダ駅周辺の社会経済指標予測(半径 1km 圏)

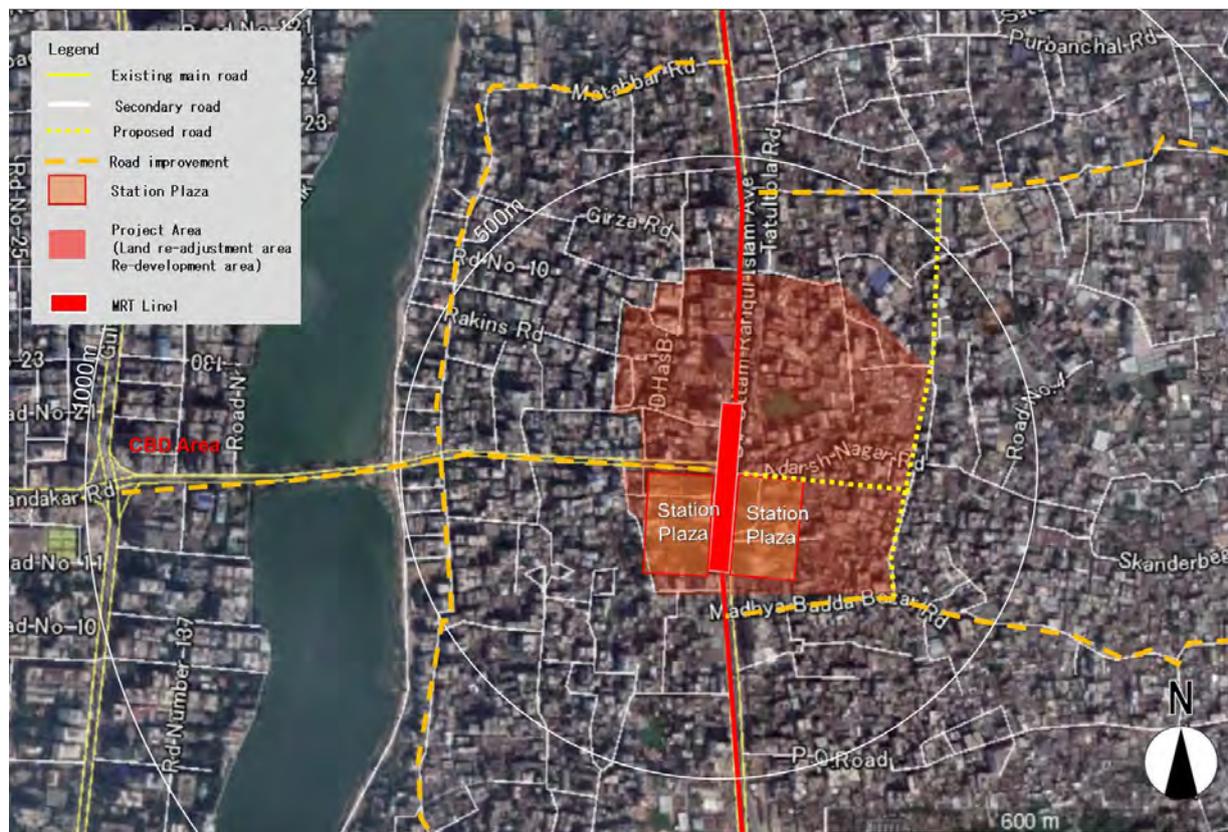
		2015	2035	
Population	Day	No.(000)	170.5	198.2
		Density (No/ha)	542.9	630.9
	Night	No.(000)	189.5	210.5
		Density (No/ha)	603.3	670.1
Daytime Population	Worker (000)		56.3	82.8
	Student (000)		46.7	45.1
	Total		103.1	127.9
Nighttime Population	Worker (000)		73.5	96.4
	Student (000)		48.6	43.8
	Total		122.1	140.2
Population Day/Night Ratio (000)		0.9	0.9	

出典:RSTP データベースをもとに調査団作成

(d) TOD に関する留意点と方向性

3.42 バッダ駅はグルジャン方面への通勤者による利用が想定され、開発需要も非常に高い。一方で、DIT 道路東側には密集市街地が残されている。バッダ駅における TOD の整備方針は以下である。

- (i) **駅前広場の整備:** バスルートが交差するエリアであり、駅予定位置付近で U ターンするバスが多く渋滞を引き起こしている。また、交差部付近で乗降が行われており渋滞を引き起こす原因となっている。駅前広場の整備により乗降による渋滞が緩和されるため、バスルートが交差する位置に用地を確保する。
- (ii) **グルジャン方面への歩道整備:** グルジャン方面へ移動する為の歩道幅員が狭く車道に人が溢れている。そのため、歩道拡幅は優先的に行い、駅への歩行者アクセスを改善する必要がある。
- (iii) **土地区画整理事業や再開発による都市の再編:** 歩道を確保するうえで、用地の確保が大きな課題となる。グルジャンに近く今後の都市開発需要が見込まれるため再開発や土地区画整理事業による長期的な取り組みが必要である。



出典: 調査団作成

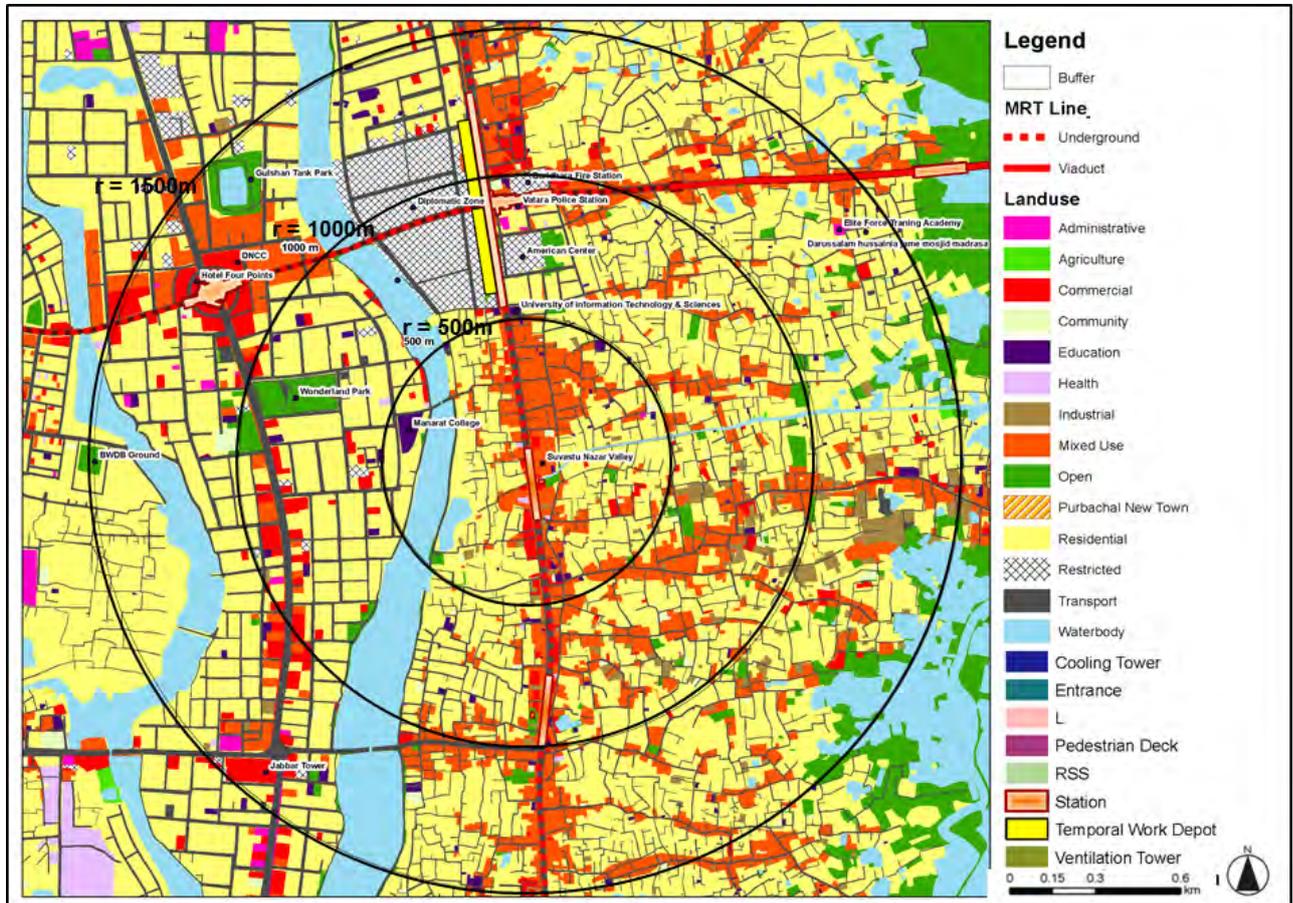
図 3.3.31 バッダ駅周辺コンセプト案

7) Uttara Badda駅

(a) 駅勢圏の土地利用現況

3.43 ウットラバッド駅予定位置のすぐ前にはショッピングセンターと住宅用途の複合ビルが建ち並び、周辺でも集合住宅が建設されている。沿道の建物の多くが高さ 15 階建て前後の高層建築であり、カフェや商業施設が多く並んでいる。また、後背地の多くが住宅地であり、街路も入り組んでいる。西側にダッカの中心業務地区でもあるグルシャンが位置しているが、幅員の狭い橋と入り組んだ路地により車でのアクセスや歩行者のアクセスが限定されている。

3.44 沿道の開発が著しく、低層に商業施設、上階に住宅が入った複合ビル建設が進められている。バリダラやバッドの中間地にあり開発需要は高く、駅予定位置周辺には、複数棟の住宅や複合ビルの建設が進められている。どの開発も低層住宅から高層住宅への建て替えを実施している。



出典：調査団作成

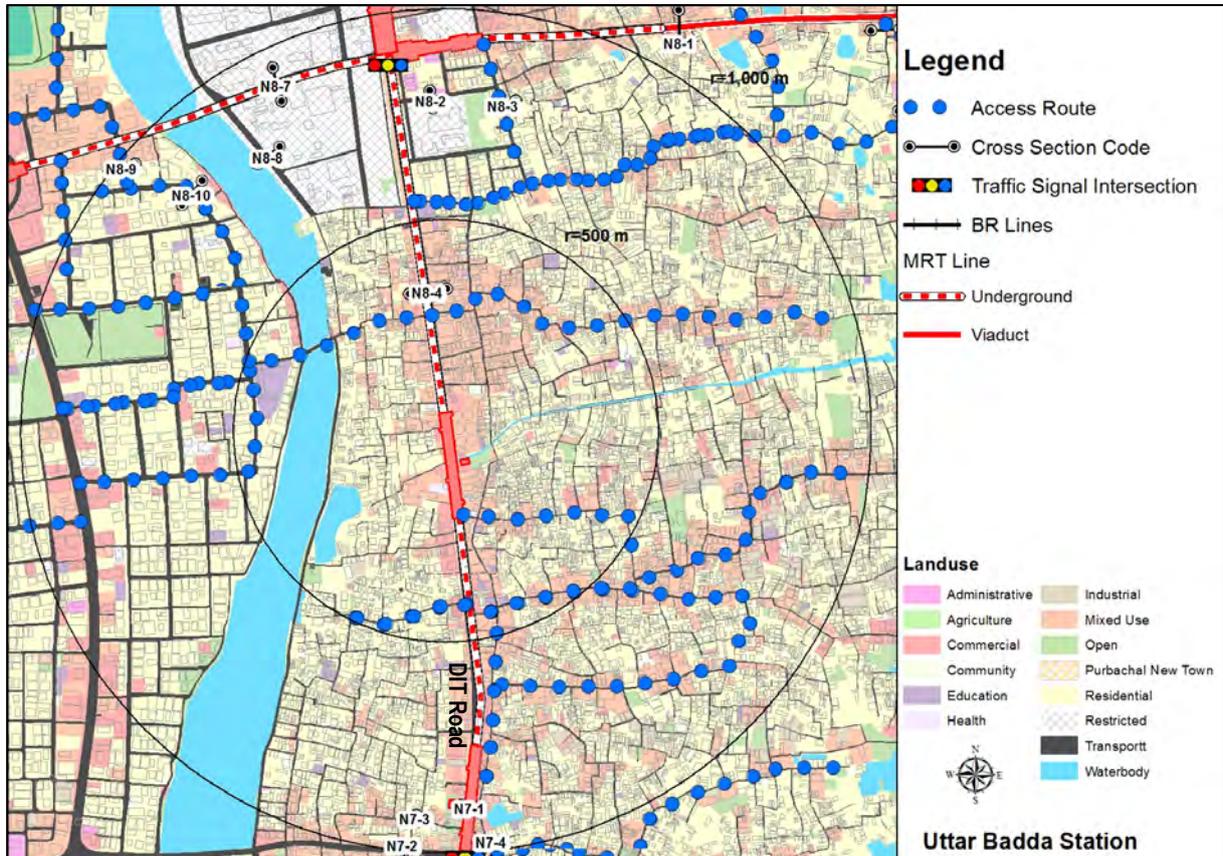
図 3.3.32 ウットラバッド駅周辺地区の土地利用

(b) 駅勢圏の交通現況

3.45 駅周辺の交通現況に係る特徴は下記である。

- (i) DIT 道路は、幅員が広く歩道も整備されているが、陥没している場所が多く徒歩によるアクセスが難しい。また、路上に店舗が出ていることが多く、歩道を占有している。

- (ii) 主要道路から住宅地帯に向かうアクセス道路には歩道は整備されておらず、幅員も狭く、車が通れる道は限られている。



出典: 調査団作成

図 3.3.33 ウッタラバッタ駅周辺の交通ネットワーク現況

Id	Cross-Section	Photo
N7-1	<p>W = 28.0 m</p>	n/a
N7-2	<p>W = 18.1 m</p>	n/a
N8-4 Pragati Avenue	<p>W = 55.6 m</p>	
N8-7 Madani Avenue	<p>W = 22.8 m</p>	

出典: 調査団作成

図 3.3.34 ウッタラバッタ駅周辺主要道路状況

Id	Cross-Section	Photo
N7-3	<p style="text-align: center;">Road 4.4</p>	n/a
N7-4	<p style="text-align: center;">Road 4.6</p>	n/a
N8-2 Road 1, Baridhara J Block	<p style="text-align: center;">Sidewalk Carriageway Sidewalk 1.5 9.5 4.6 W = 15.6 m</p>	
N8-3 Road 1/A, Baridhara J Block	<p style="text-align: center;">Sidewalk Road 1.1 5.8 W = 6.9 m</p>	
N8-8 United Nation Road	<p style="text-align: center;">Sidewalk Road 2.2 10.5 W = 12.7 m</p>	
N8-9	<p style="text-align: center;">Sidewalk Road Sidewalk 1.8 26.8 1.9 W = 30.5 m</p>	n/a
N8-10 Road 96	<p style="text-align: center;">Sidewalk Road Sidewalk 2.3 10.6 2.3 W = 15.2 m</p>	

出典：調査団作成

図 3.3.35 ウッタラバッタ駅周辺生活道路状況

(c) MRT の開発インパクト

3.46 MRT 整備による駅周辺地区へのインパクトとして、下記が想定される。

- (i) ウッタラバッタ駅周辺には市場や小規模店舗が多く立地しているが、沿道の建て替えに伴い大規模なショッピングセンターが建設されている。MRT 建設完了後には、主要道路沿道の開発がさらに加速し、高層ビルへの建て替えが促進される可能性が高い。特に、商業開発の進行によって就業人口の増加が見込まれる。(昼間労働人口 80,000 人から 119,000 人)
- (ii) 北側はバリダラが位置しており立地条件には恵まれているが、周辺には密集した市街地が残されている。MRT 整備により、高層住宅としての再開発が期待される。(夜間人口 164,000 人から 197,000 人)

表 3.3.7 ウットラバッド駅周辺の社会経済指標予測(半径 1km 圏)

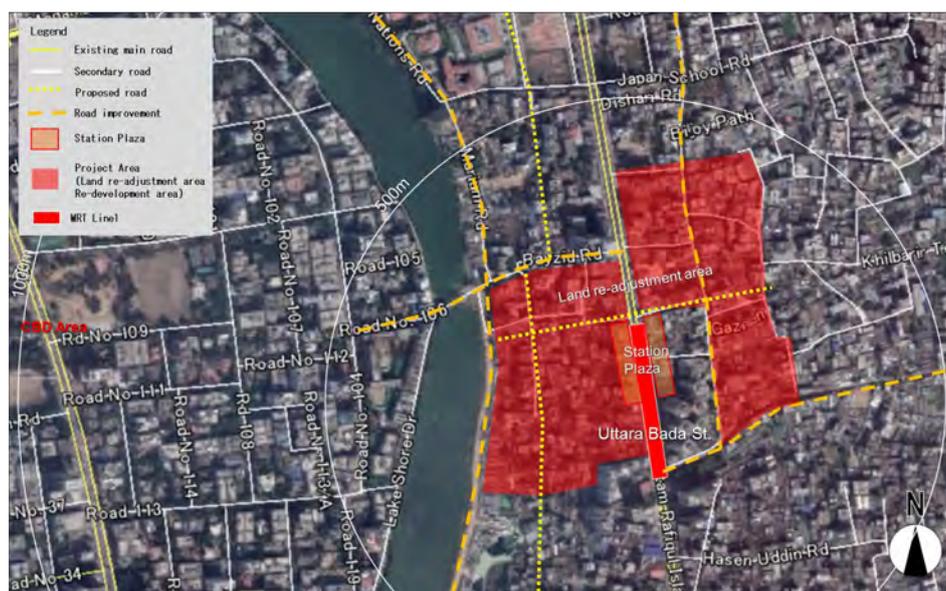
		2015	2035
Population	Day	No.(000)	189.4
		Density (No/ha)	602.8
	Night	No.(000)	164.4
		Density (No/ha)	523.2
Daytime Population	Worker (000)	80.2	119.0
	Student (000)	52.4	58.7
	Total	132.6	177.7
Nighttime Population	Worker (000)	64.4	90.4
	Student (000)	43.2	41.0
	Total	107.6	131.4
Population Day/Night Ration (000)		1.2	1.2

出典:RSTP データベースをもとに調査団作成

(d) TOD に関する留意点と方向性

3.47 ウットラバッド駅における TOD の整備方針は以下である。

- (i) **交通結節点の整備:** 駅周辺の開発が既に進んでおり、用地確保は難しい。しかし、主要幹線道路に面しておりバス路線も多いため、バスベイや CNG、リキシャの待機スペースを確保する。
- (ii) **グルシヤン方面へのアクセス改善:** 現在、グルシヤンレイクを挟んで東西が分断されており、アクセス道路もグルシヤン1サークル、もしくはグルシヤン2サークルに限定されている。ウットラバッド駅の西側にも橋は位置しているが、既成市街地の街路が狭く車での移動は難しい。駅利用者を増加させるにはグルシヤン方面への歩行者アクセス整備が不可欠なため、橋及び道路の整備が必要である。
- (iii) **土地区画整理事業の実施による住環境改善:** 開発ポテンシャルは高く、バリダラやグルシヤンへのアクセスも近いことから立地条件には恵まれている。しかし、既に民間の開発が進められている一方で、密集した住宅地が点在しており住環境改善が必要である。土地区画整理事業を実施する。



出典:調査団作成

図 3.3.36 ウットラバッド駅周辺コンセプト案

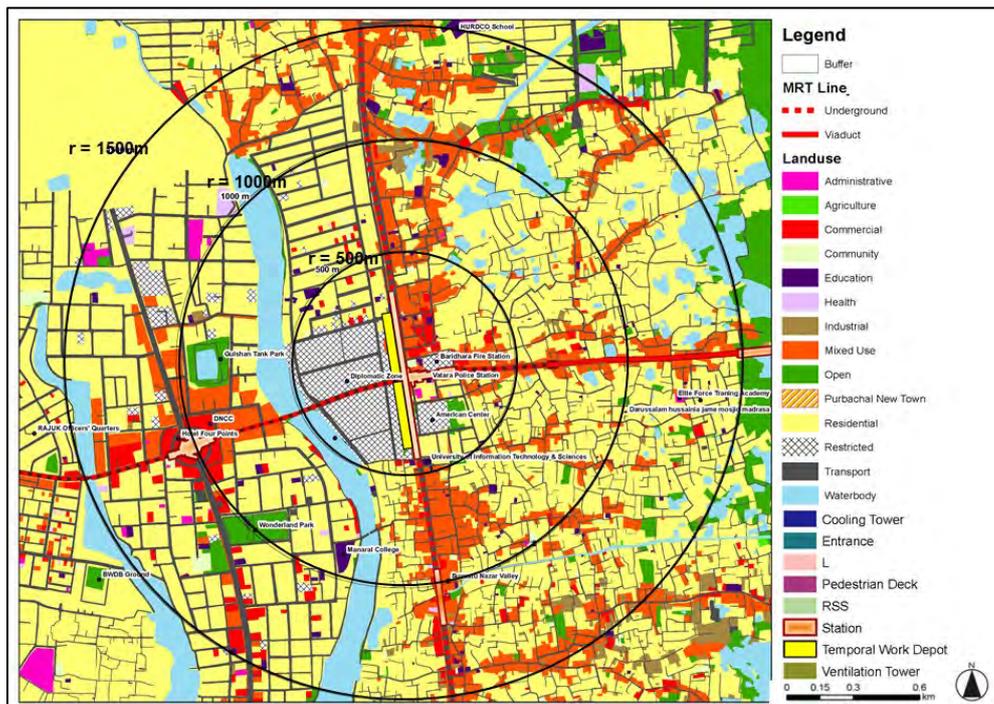
8) Natun Bazar駅

(a) 駅勢圏の土地利用現況

3.48 MRT1 号線及び 5 号線の乗換駅であり、バリダラディプロマティックエリアが近接している。元々、RAJUK によりバリダラ、グルシヤン、ボナニに住宅モデルタウンが計画されているため、道路幅員や整備された道路、敷地が広く住環境の良好な住宅地と近接しており、地価もダッカ市内では最も高いエリアである。しかし、バリダラディプロマティックエリアには大使館やインターナショナルスクール等が建ち並び、高いセキュリティを要求される地域の為、ゲーテッドコミュニティとなっている。そのため、周辺居住者の多くは車での移動が前提となっており、MRT の利用は想定し難い。また、バリダラディプロマティックエリアはバリダラソサイエティにより、住宅用途もしくは大使館、教育施設に用途が限定されているため、商業施設は立地していない。

3.49 利用者の多くがグルシヤン 2 サークル方向へ移動すると想定でき、現在もノトゥンバザール駅周辺ではバスの待ち行列が出来ている。また、プロゴティアベニューの東側には住宅やマーケットが拡がり、地元住民が買い物に来ることが多い。プロゴティアベニューを挟んで西側にはバリダラディプロマティックエリアに富裕層が住み、東側には中低所得者が多く住んでいる。ノトゥンバザール駅周辺には、日雇い労働者が職を求めて毎朝集まっている現状もある。

3.50 バリダラディプロマティックエリア内では、元々は大使館関係者や裕福な人が所有する一軒家も散見されたが、近年は高層住宅への建て替えが進められている。元々、バリダラ、グルシヤン、ボナニエリアは RAJUK のモデルタウンとして計画されていた為、区画は整形化されており、至る所で開発が進行している。大規模な開発は実施されていないが、幹線道路沿道では急激なスピードで高層化が進んでいる。



出典：調査団作成

図 3.3.37 ノトゥンバザール駅周辺地区の土地利用

<p style="text-align: center;">a</p> 	<p style="text-align: center;">b</p> 	<p style="text-align: center;">c</p> 
<p style="text-align: center;">Traffic Congestion</p>	<p style="text-align: center;">US Embassy Near Natun Bazar Station</p>	<p style="text-align: center;">Residential Area development</p>
<p style="text-align: center;">d</p> 	<p style="text-align: center;">e</p> 	<p style="text-align: center;">f</p> 
<p style="text-align: center;">High Rise Commercial Use Building</p>	<p style="text-align: center;">Thai Embassy near Natun Bazar Station</p>	<p style="text-align: center;">Baridhara DOHS</p>

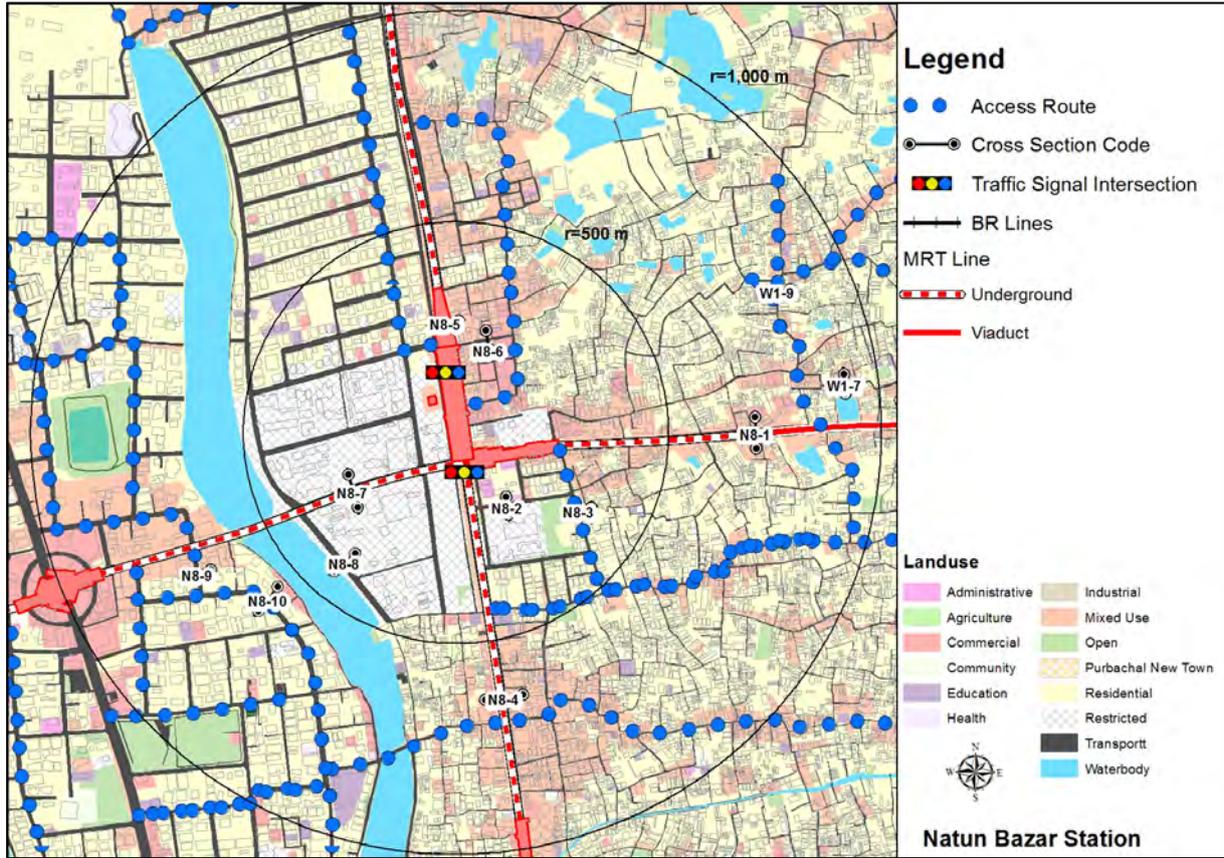
出典：調査団作成

図 3.3.38 ノウンバザール駅周辺の現況(写真)

(b) 駅勢圏の交通現況

3.51 駅周辺の交通現況に係る特徴は下記である。

- (i) ダッカで最も地価が高く、大使館等の重要機関が位置しているバリダラから近いため主要道路やバリダラ周辺の道路には歩道が整備されている。しかし、DIT 道路東側には住宅地が位置しているが歩道は整備されていない。
- (ii) バリダラやグルシャン方面へのバスやリキシャの乗り入れが制限されており、交差点で乗換が必要である。
- (iii) MRT5号線ウトラバダ駅との乗換駅である。また、MRT1 号線はノウンバザール駅から空港線とプルバチャール線に分岐する。



出典: 調査団作成

図 3.3.39 ノウンバザール駅周辺の交通ネットワーク現況

Id	Cross-Section	Photo
N8-1 Madani Avenue	<p style="text-align: center;">W = 29.2 m</p>	
N8-4 Pragati Avenue	<p style="text-align: center;">W = 55.6 m</p>	
N8-5 Pragati Avenue	<p style="text-align: center;">W = 43.0 m</p>	
N8-7 Madani Avenue	<p style="text-align: center;">W = 24.8 m</p>	

出典: 調査団作成

図 3.3.40 ノウンバザール駅周辺主要道路状況

Id	Cross-Section	Photo
N8-2 Road 1, Baridhara J Block	<p>W = 15.6 m</p>	
N8-3 Road 1/A, Baridhara J Block	<p>W = 6.9 m</p>	
N8-6 Road-5, Baridhara J Block	<p>W = 7.5 m</p>	
N8-8 United Nation Road	<p>W = 12.7 m</p>	
N8-10 Road 96	<p>W = 15.2 m</p>	
W1-7		n/a
W1-9		n/a

出典：調査団作成

図 3.3.41 ノウンバザール駅周辺生活道路状況

(c) MRT の開発インパクト

3.52 MRT 整備による駅周辺地区へのインパクトとして、下記が想定される。

- (i) ノウンバザール駅周辺にはバリダラディプロマティックエリアやグルシャン 2 などが含まれており、多くの就業者による通勤利用が想定され、商業地区としての傾向が強くなる（昼夜間人口比率 1.5 から 1.6）。
- (ii) 将来的には乗換駅として高いポテンシャルを持つ一方で、バリダラディプロマティックエリア内の商業立地は規制されている。

- (iii) 開発用地は DIT 道路東側に限定される。当該地区における住宅地の開発需要が更に高まり、高層化によってより多くの住宅が供給される。（夜間人口 124,000 人から 159,000 人）

表 3.3.8 ノウンバザール駅周辺の社会経済指標予測(半径 1km 圏)

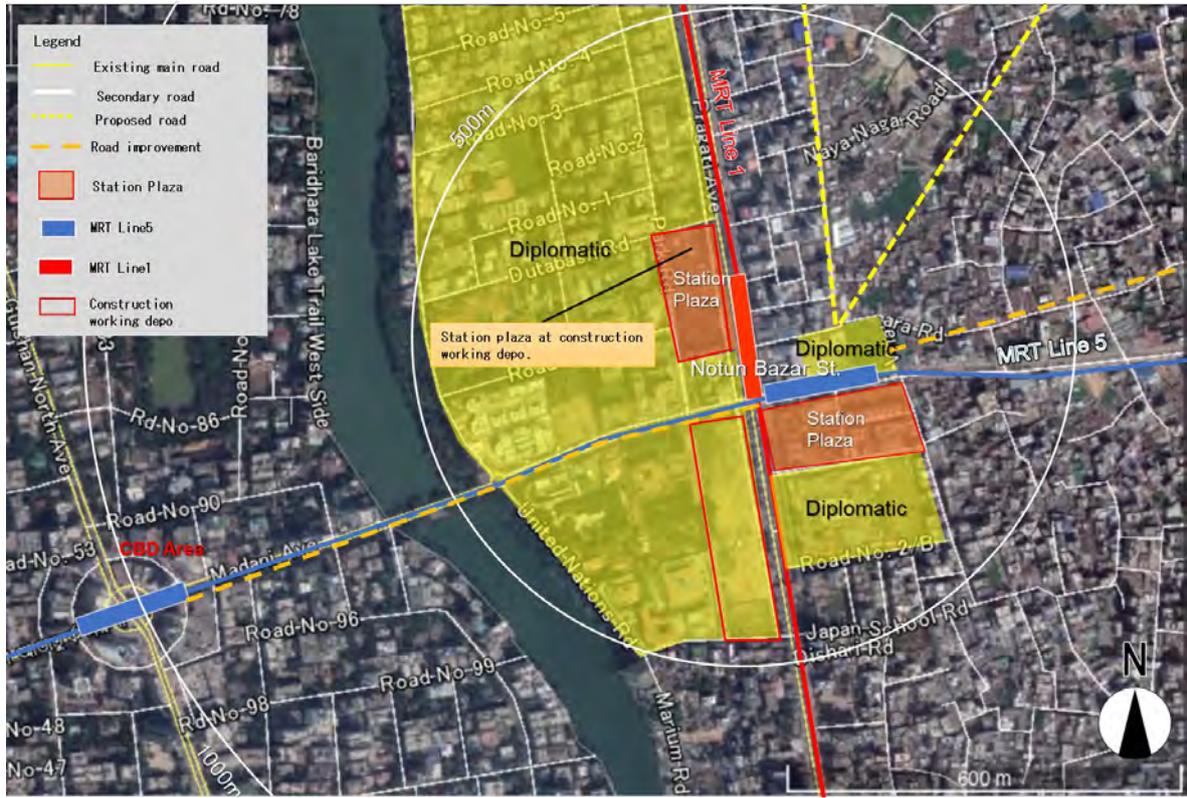
		2015	2035	
Population	Day	No.(000)	180.5	247.6
		Density (No/ha)	574.5	788.1
	Night	No.(000)	123.8	158.6
		Density (No/ha)	394.0	504.8
Daytime Population	Worker (000)		87.7	131.4
	Student (000)		51.4	63.3
	Total		139.1	194.7
Nighttime Population	Worker (000)		49.0	72.7
	Student (000)		33.4	33.0
	Total		82.4	105.7
Population Day/Night Ration (000)		1.5	1.6	

出典：RSTP データベースをもとに調査団作成

(d) TOD に関する留意点と方向性

3.53 バリダラディプロマティックエリア内はゲーテッドコミュニティとなっており、商業地の立地が出来ず、住宅の高層化は既に進んでいる為、今後大きな変化があることは想定しにくい。しかし、DIT 道路の東側に残された住宅地の開発が促進される。ノウンバザール駅における TOD の整備方針は以下である。

- (i) **駅前広場の整備:** ノウンバザール駅周辺のバス乗場は混雑が激しく、MRT 整備の際は駅前広場の整備が必要不可欠である。建設ヤード用地として 2 か所検討しており、北側の建設ヤード用地を今後継続的に利用することで、駅前広場の整備が可能である。駅前広場は建設ヤードを最大限に利用し、バスベイと CNG、リキシャスペース、人の滞留時間を確保する。
- (ii) **歩行者ネットワークの整備:** グルシャン・バリダラ内を運行するバス事業者は DNCC に限られている。駅予定箇所付近で多くのバス利用者が、徒歩でグルシャンへアクセスしている。そのため、グルシャン方面への歩行者ネットワークの整備が重要となる。また、バリダラディプロマティックエリアはゲーテッドコミュニティであり駅周辺への出入り口は2箇所限定されている。居住者が MRT を利用することは考えにくいため、東側の住宅地方面に向けた歩行者ネットワークの整備を実施する。



出典: 調査団作成

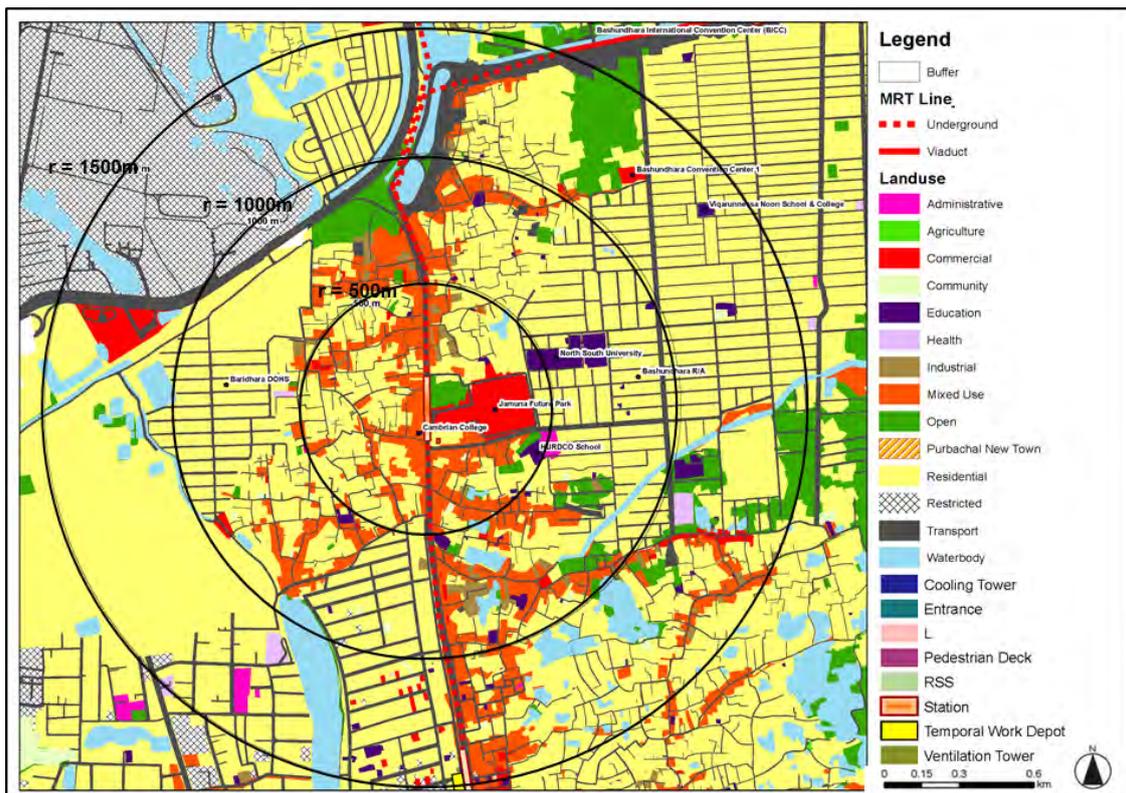
図 3.3.42 ノtownバザール駅周辺コンセプト案

9) Future Park駅

(a) 駅勢圏の土地利用現況

3.54 フューチャーパーク駅は大型商業施設ジョムナフューチャーパークの正面に建設される予定であり、道路側には遊園地が立地している。また、ジョムナフューチャーパークの東側にはボシュンドラ住宅開発が進んでおり、大規模な住宅地が立地する予定である。また、北東にノースサウス大学も立地している。駅の西側には密集市街地が広がっており、後背にはバリダラ DOHS が位置しているが、フューチャーパーク駅へのアクセスは整備されていない。

3.55 ボシュンドラレジデンシャルエリアはジョムナフューチャーパークの経営者と同じボシュンドラグループにより大規模な住宅開発が計画され造成が進んでいる。2004 年の Private Residential Land Development Rule に基づき承認された、3,400 エーカー以上の大規模な開発計画である。現在、承認されている民間の開発計画の中では最大級のものであり、RAJUK によるプルバチャールニュータウンと並んでダッカ東部の開発を促進する計画の一つである。また、ジョムナフューチャーパークと隣接する形で地下 2 階、地上 10 階建ての 5 つ星ホテルの建設が進んでいる。

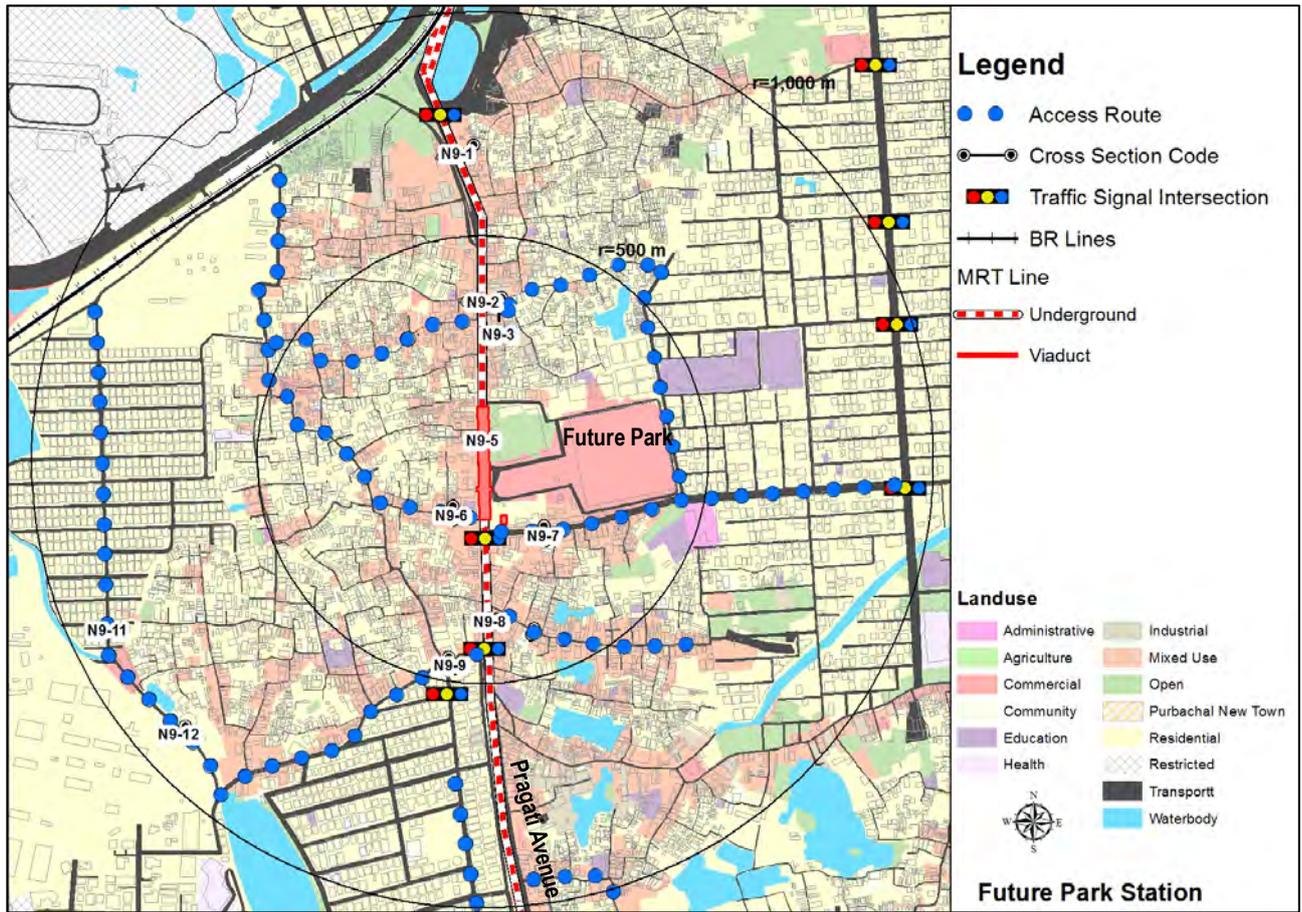


出典:調査団作成

図 3.3.43 フューチャーパーク駅周辺地区の土地利用

(b) 駅勢圏の交通現況

- (i) MRT 沿線のプラガティ道路は歩道が整備されているが幅員が狭く、歩行者が車道に溢れてしまっている。
- (ii) 駅の西側に位置するバリダラ DOHS、東側に位置するボシュンダラレジデンシャルエリアへのアクセス道路は、歩道が整備されていない。
- (iii) ジョムナフューチャーパーク入口付近でバスの乗降が行われ、渋滞を引き起こしている。



出典: 調査団作成

図 3.3.44 フューチャーパーク駅周辺の交通ネットワーク現況

Id	Cross-Section	Photo
N9-1	<p>W = 42.6 m</p>	n/a
N9-2	<p>W = 27.7 m</p>	n/a
N9-5	<p>W = 28.2 m</p>	n/a

Id	Cross-Section	Photo
N9-7		n/a
N9-8		n/a

出典：調査団作成

図 3.3.45 フューチャーパーク駅周辺主要道路状況

Id	Cross-Section	Photo
N9-3		n/a
N9-6		n/a
N9-9		n/a
N9-10		n/a
N9-11		n/a

出典：調査団作成

図 3.3.46 フューチャーパーク駅周辺生活道路状況

(c) MRT の開発インパクト

3.56 MRT 整備による駅周辺地区へのインパクトとして、下記が想定される。

- (i) MRT が整備されることによりジヨムナフューチャーパークへの来客数向上が見込まれる。また、駅勢圏内にボシュンドラレジデンシャルエリアも含まれるため、沿線居住人口も急速に増加する。(夜間人口 83,000 人から 138,000 人)
- (ii) 2035 年には、ジヨムナフューチャーパークに近接して計画されているホテルやボシュンドラレジデンシャルエリアも完成し、住居地域、商業施設とも増加することが予想される。特に既成市街地で高度利用されていないプラゴティ道路西側は、高度化が進む可能性が考えられる。(昼間人口 113,000 人から 177,000 人)

表 3.3.9 フューチャーパーク駅周辺の社会経済指標予測(半径 1km 圏)

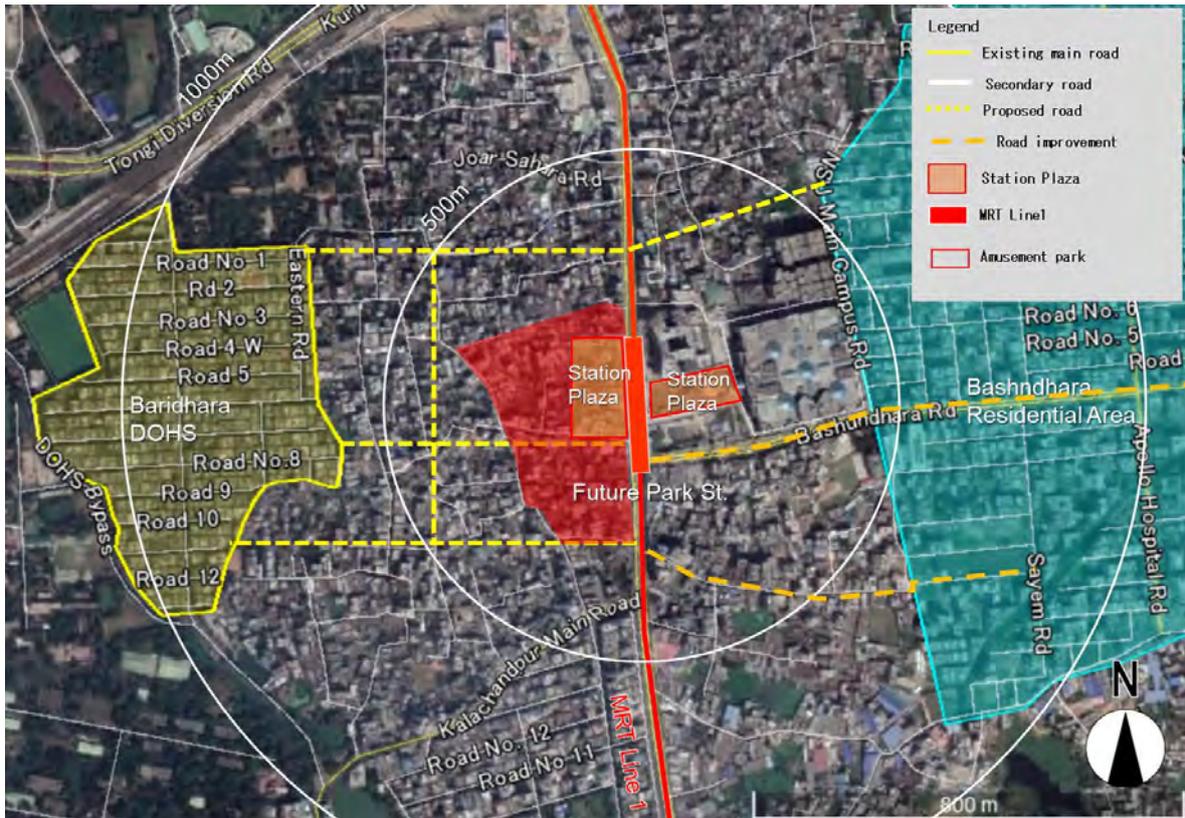
		2015	2035	
Population	Day	No.(000)	113.6	177.3
		Density (No/ha)	361.5	564.2
	Night	No.(000)	83.0	138.5
		Density (No/ha)	264.2	441.0
Daytime Population	Worker (000)		51.9	86.5
	Student (000)		32.9	44.5
	Total		84.8	131.1
Nighttime Population	Worker (000)		33.4	63.5
	Student (000)		20.9	28.8
	Total		54.2	92.3
Population Day/Night Ration (000)		1.4	1.3	

出典:RSTP データベースをもとに調査団作成

(d) TOD に関する留意点と方向性

3.57 ジョムナフューチャーパークやボシュンドラレジデンシャルエリアが位置しており、民間企業による大規模開発の影響を受ける。将来の人口増加を見越した計画が重要となる。フューチャーパーク駅における TOD の整備方針は以下である。

- (i) **駅前広場の整備:** 駅前開発の為に開発用地の確保が重要であるが、既成市街地と民間企業が所有しているため困難である。しかし、ジョムナフューチャーパーク内の遊園地の稼働率は高くなく、敷地を交通結節点へ転換することで商業施設へのアクセスも向上し、民間企業への裨益が考えられる。また、駅の西側には既成市街地があり、古い建物も多い。建て替え時期を狙った用地確保や区画整理事業にて駅前広場を整備する。
- (ii) **歩行者アクセスの改善:** 駅の東部に位置しているボシュンドラレジデンシャルエリアから駅への歩行者空間は不十分である。ジョムナフューチャーパークと歩道空間に塀があり、歩道を狭めている。そのため、民有地を歩行者空間の一部として活用し、歩行者アクセスの改善が必要となる。また、プラゴティ道路西側は既成市街地が密集しており、建築の築年数も古く道路も狭いことから区画整理事業手法により、歩道の整備が重要である。後背部にはバリダラ DOHS が立地しているため歩行者アクセスの改善によって、利用者の増加が見込まれる。
- (iii) **区画整理事業による駅周辺開発の促進:** 駅の西側に位置する既成市街地は歩道が狭く密集している。周囲には民間開発やバリダラ DOHS、バリダラディプロマティックが位置しており開発需要は高い。そのため、既成市街地の住環境改善に合わせ駅周辺の開発を進めることが重要である。



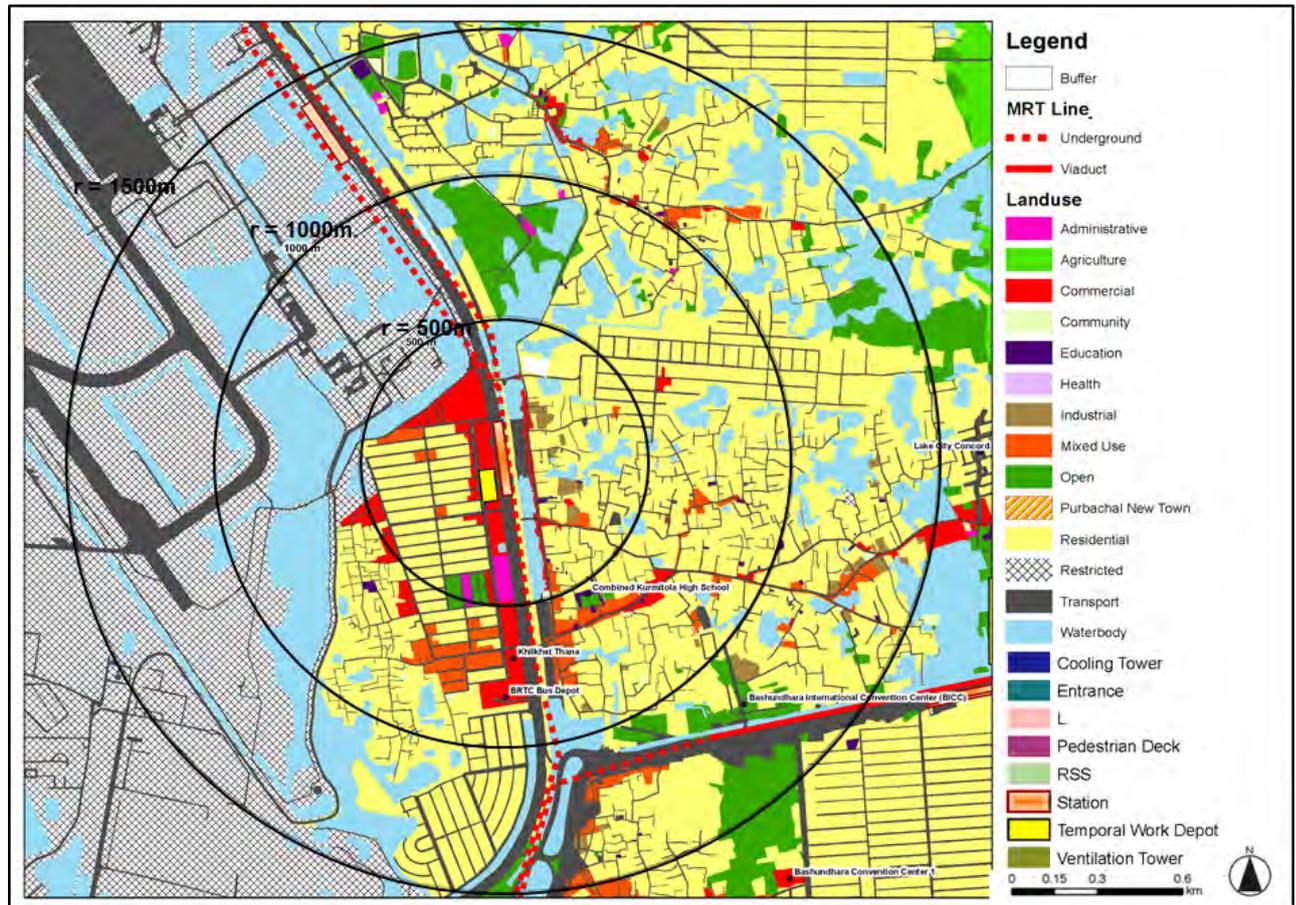
出典：調査団作成

図 3.3.47 フューチャーパーク駅周辺コンセプト案

10) Khilkhet駅

(a) 駅勢圏の土地利用現況

3.58 ダッカ北部のウットラ、トンギ、ガジプール方面に向かうダッカ・マイメンシンハイウェイに駅予定位置があり、西側には6階建、7階建の中層住居が集まった住居地域が形成されている。さらに西側には民間航空局の敷地、軍の所有地が立地している。東側にはバングラデシュ国鉄の鉄道路線が位置している。国鉄の線路よりさらに東側へは、通路は存在しているが線路をまたぐような簡易的なものである。また、東側の住宅地域は湿地帯が多く、雨季になると水に囲まれるエリアも多いため空地が残されている。東側の住宅地域は平家や低層の住宅が多い。



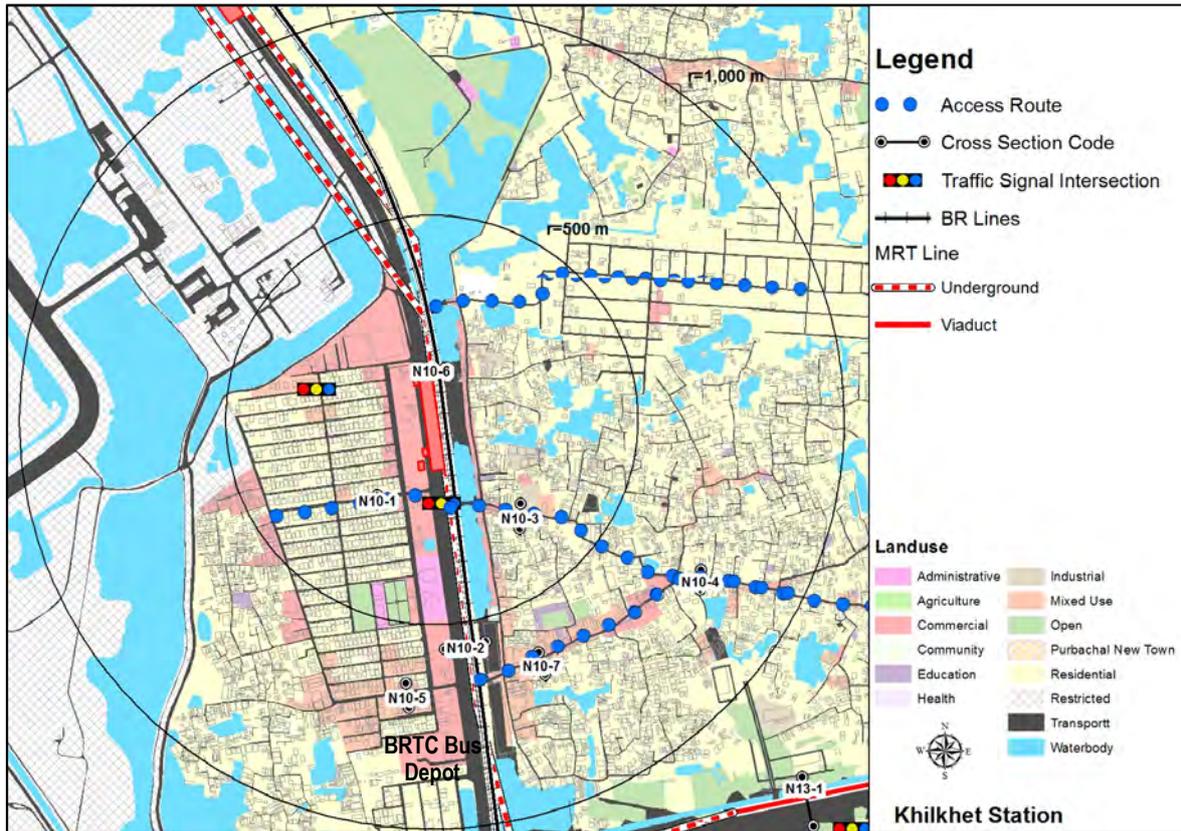
出典：調査団作成

図 3.3.48 キルケット駅周辺地区の土地利用

(b) 駅勢圏の交通現況

3.59 駅周辺の交通現況に係る特徴は下記である。

- (i) ダッカ・マイメンシンハイウェイは、中心部と郊外をつなぐ主要道路の一つであり、車道幅員は広い。歩道は道路西側にバスベイと合わせて整備されているが幅員が狭く、バスの乗降によって歩道が塞がれていることが多い。
- (ii) 東側には Bangladesh国鉄と現在建設中の高速道路が立地しているため、東側へのアクセスは限定され、徒歩により線路を横断する人が多く危険な状態である。
- (iii) ダッカ・マイメンシンハイウェイ沿いに BRTC が運営しているバスのデポが立地している。



出典：調査団作成

図 3.3.49 キルケット駅周辺の交通ネットワーク現況

Id	Cross-Section	Photo
N10-2	<p>W = 29.8 m</p>	n/a
N10-6	<p>W = 31.7 m</p>	n/a

出典：調査団作成

図 3.3.50 キルケット駅周辺主要道路状況

Id	Cross-Section	Photo
N10-1	<p>W = 12.7 m</p>	n/a
N10-3	<p>W = 8.2 m</p>	n/a
N10-4	<p>W = 7.4 m</p>	n/a
N10-5	<p>W = 15.6 m</p>	n/a

Id	Cross-Section	Photo
N10-7	<p style="text-align: center;">W = 8.9 m</p>	n/a

出典: 調査団作成

図 3.3.51 キルケット駅周辺生活道路状況

(c) MRT の開発インパクト

3.60 MRT 整備による駅周辺地区へのインパクトとして、下記が想定される。

- (i) 駅西側は民間航空局と軍用地の為、都市開発が進む可能性は低いですが、東側、バングラデシュ国鉄線の後背部には未だ空地が残されており、MRT 建設により開発需要が高まり住宅供給が促進される。(夜間人口 45,000 人から 87,000 人)
- (ii) オフィスや商業地としての開発も進む。(昼間人口 45,000 人から 74,000 人)

表 3.3.10 キルケット駅周辺の社会経済指標予測(半径 1km 圏)

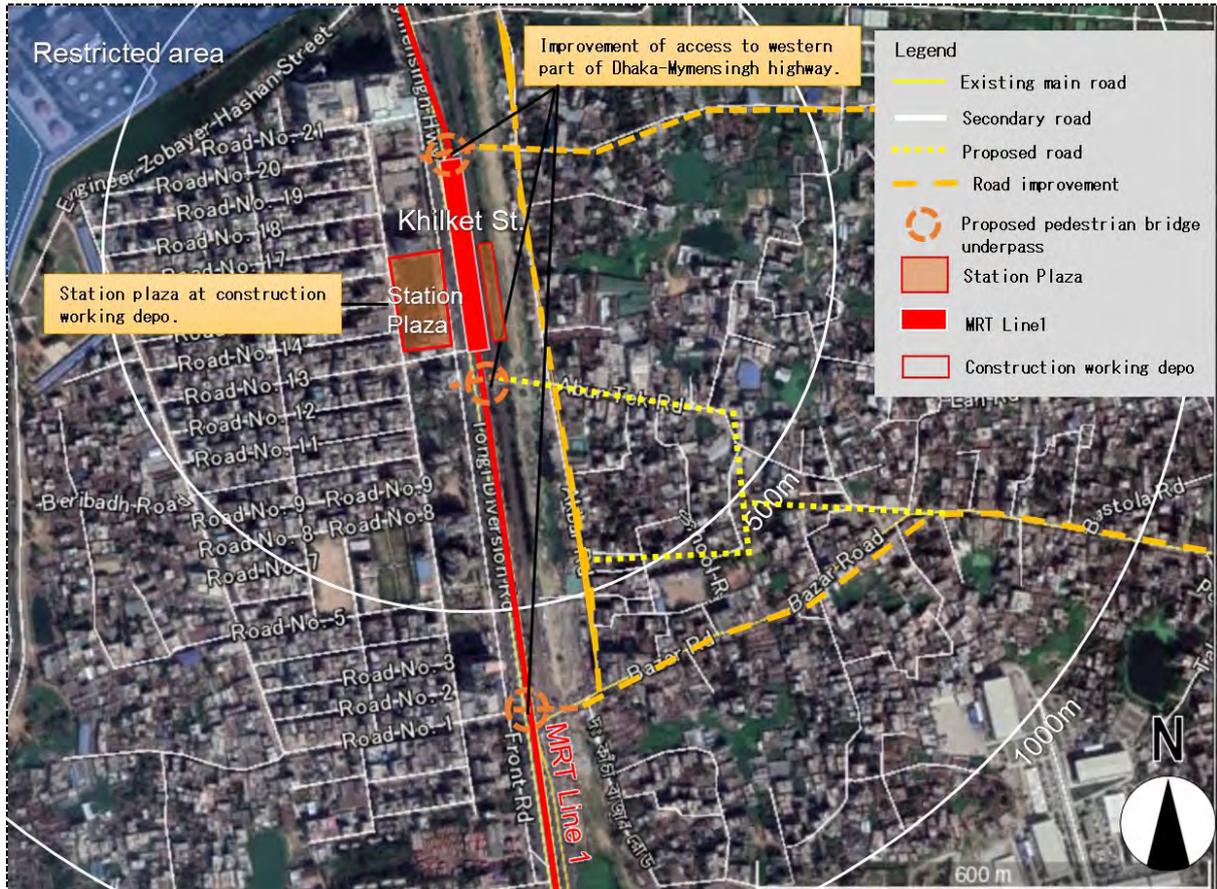
			2015	2035
Population	Day	No.(000)	44.9	73.8
		Density (No/ha)	142.8	234.9
	Night	No.(000)	45.3	86.6
		Density (No/ha)	144.1	275.7
Daytime Population	Worker (000)		17.5	30.2
	Student (000)		10.7	14.7
	Total		28.2	44.9
Nighttime Population	Worker (000)		18.6	39.7
	Student (000)		10.1	18.0
	Total		28.6	57.7
Population Day/Night Ration (000)			1.0	0.9

出典: RSTP データベースをもとに調査団作成

(d) TOD に関する留意点と方向性

3.61 キルケット駅西側の大部分は民間航空局の敷地が占有している。東側はバングラデシュ国鉄があり地域を分断しているため、東側へのアクセスを整備し開発エリアを拡大することが必要である。キルケット駅における TOD の整備方針は以下である。

- (i) **駅前広場の整備:** 建設ヤード予定地が駅に近接しているため、駅前広場として整備することが望ましい。現在、ダッカ・マイメンシンハイウェイ沿いのサービス道路にて乗客の乗降が行われているが、歩道が狭いため歩行者が車道に溢れている。また、リキシャ、CNGも同様にサービス道路沿いに並んでおり歩行者の安全性が確保されていない。バスベイと CNG、リキシャ待機所を整備し、駅利用者の滞留空間も整備する。
- (ii) **東側からのアクセス改善:** キルケット駅は、軍のゴルフ場や CAAB が西側用地の大部分を占めており、利用者は一部の住宅地域と商業地域に限られる。東側には幅員の広いダッカ・マイメンシンハイウェイとバングラデシュ国鉄の線路が立地しており、アクセス経路としては、国鉄の線路内に自由に立ち入り可能なため現在はダッカ・マイメンシンハイウェイと国鉄を横断しているのが現状であり非常に危険である。また、歩道の整備及び道路幅員も狭くアクセスが難しい。歩道橋や地下道の整備により安全なアクセスの確保が必要である。



出典：調査団作成

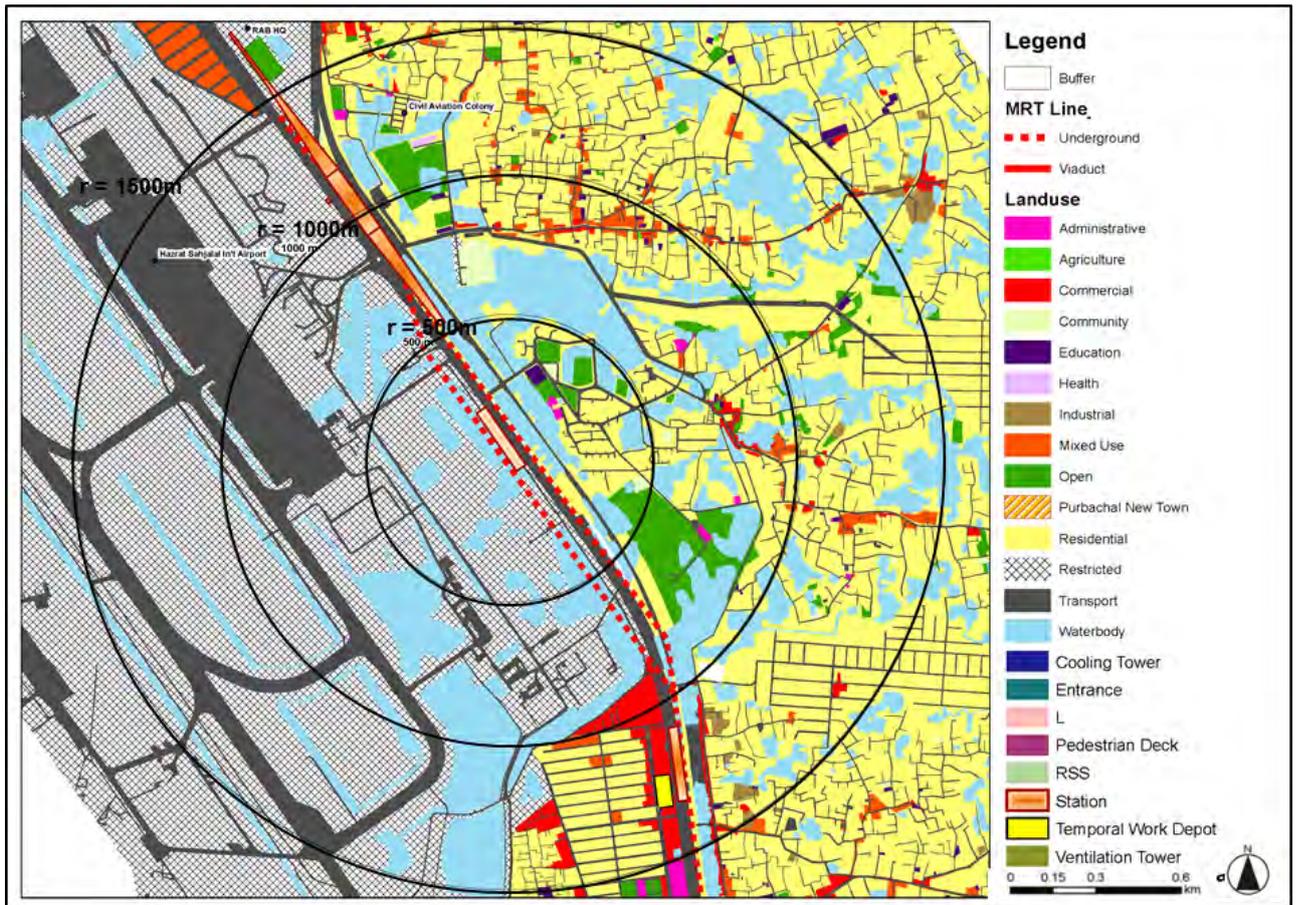
図 3.3.52 キルケット駅周辺コンセプト案

11) Airport Terminal 3駅

(a) 駅勢圏の土地利用現況

3.62 新たに整備される国際空港に隣接しており、地下道から空港へのアクセスが検討されている。Bangladesh国鉄の線路とダッカ・マイメンシンハイウェイの間には DEE の建設が進められており、建設ヤードとして利用されている。

3.63 Bangladesh国鉄や DEE の建設により MRT 駅から東側へのアクセスは確保されておらず、現在は住宅や農地が立地している。



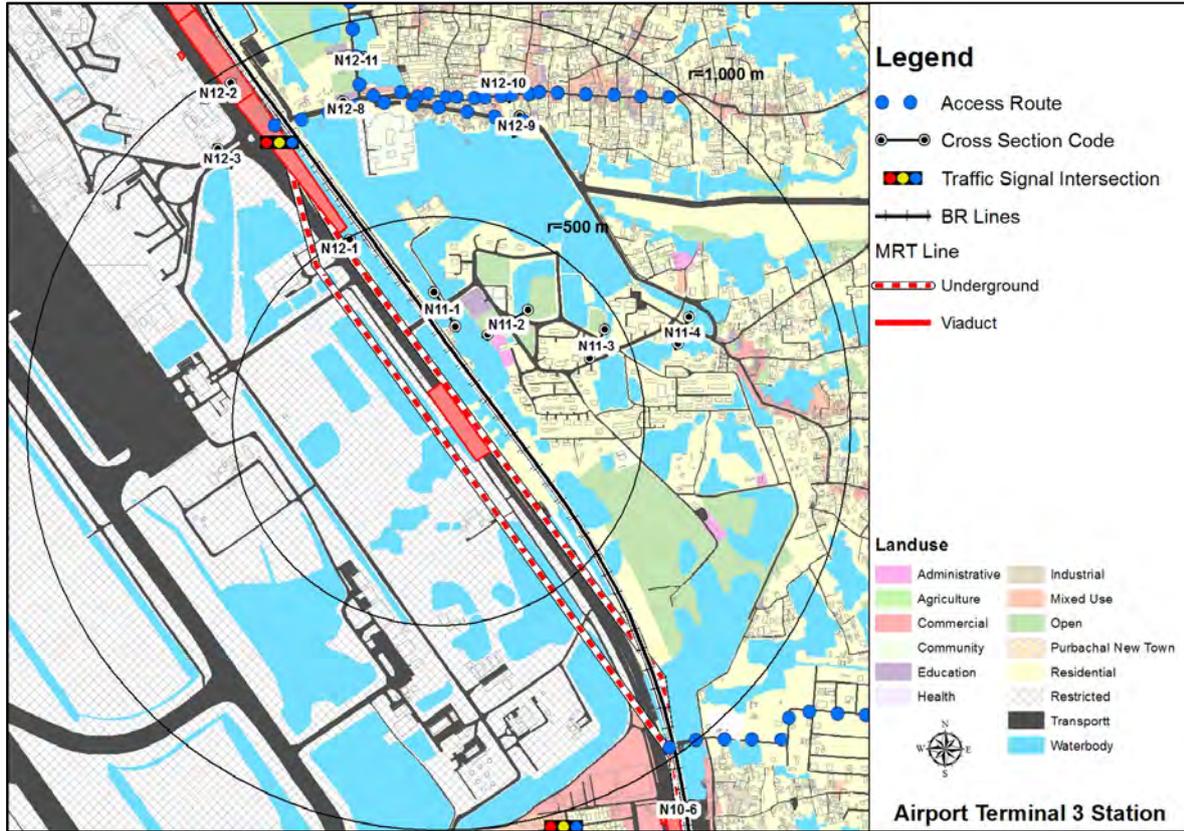
出典：調査団作成

図 3.3.53 エアポートターミナル 3 駅周辺地区の土地利用

(b) 駅勢圏の交通現況

3.64 駅周辺の交通現況に係る特徴は下記である。

- (i) ダッカ・マイメンシンハイウェイは、幅員が広いが歩道は整備されていない。また、 Bangladesh国鉄路線より東側のアクセスは確保されていない。
- (ii) 将来的に国際空港の建設が予定されているが、現在、駅予定地周辺にはアクセス道路等は確保されていない。



出典: 調査団作成

図 3.3.54 エアポートターミナル 3 駅周辺の交通ネットワーク現況

Id	Cross-Section	Photo
N12-1	<p>W = 36.5 m</p>	n/a
N12-2	<p>W = 62.8 m</p>	n/a
N12-3	<p>W = 37.4 m</p>	n/a
N12-8	<p>W = 18.1 m</p>	n/a

出典: 調査団作成

図 3.3.55 エアポートターミナル 3 駅周辺主要道路状況

Id	Cross-Section	Id	Cross-Section
N11-1	<p>Road 10.2 Sidewalk 2.2 W = 12.4 m</p>	N11-4	<p>Road 5.7</p>
N11-2	<p>Road 7.6 Sidewalk 2.5 W = 11.1 m</p>	N12-9	<p>Road 6.7</p>
N11-3	<p>Road 8.4 Sidewalk 2.2 W = 10.6 m</p>	N12-10	<p>Road 5.6</p>

出典: 調査団作成

図 3.3.56 エアポートターミナル 3 駅周辺生活道路状況

(c) MRT の開発インパクト

3.65 MRT 整備による駅周辺地区へのインパクトとして、下記が想定される。

- (i) 駅東側の湿地・農地が住居地域に転用される可能性が考えられる。この地域へは現状、アクセスが確保されていないが、MRT の整備による住居開発の促進が期待される。一方で、駅勢圏内にある、高密度な密集地の住環境改善が促進される。(夜間人口 209,000 人から 128,000 へ減少)
- (ii) 国際空港の建設と MRT 建設により新たな雇用を生み出すこととなる。(昼間労働者人口 143,000 人から 171,000 人)

表 3.3.11 エアポートターミナル 3 駅周辺の社会経済指標予測(半径 1km 圏)

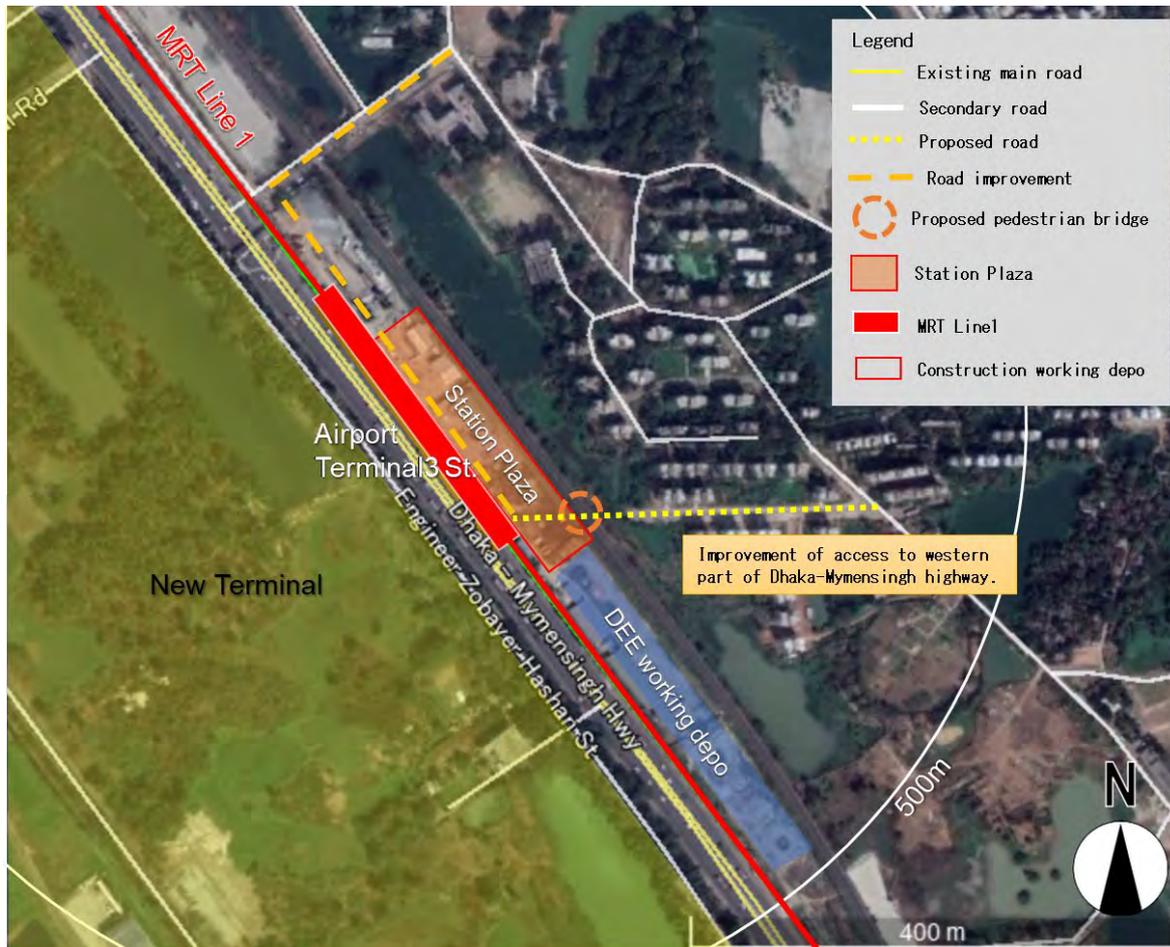
			2015	2035
Population	Day	No.(000)	279.5	267.4
		Density (No/ha)	889.6	851.2
	Night	No.(000)	208.8	127.7
		Density (No/ha)	664.7	406.6
Daytime Population	Worker (000)		142.8	170.7
	Student (000)		66.6	54.1
	Total		209.4	224.8
Nighttime Population	Worker (000)		83.0	58.6
	Student (000)		55.8	26.6
	Total		138.8	85.2
Population Day/Night Ration (000)			1.3	2.1

出典: RSTP データベースをもとに調査団作成

(d) TOD に関する留意点と方向性

3.66 エアポートターミナル 3 駅周辺の現段階における開発ポテンシャルは低いですが、新空港と MRT の建設によって、主に駅東側の開発需要が高まる可能性が高い。エアポートターミナル 3 駅における TOD の整備方針は以下である。

- (i) **駅前広場の整備:** DEE の建設が進んでおり、駅の東側は建設ヤードとして利用されている。DEE の高架下を駅前広場として利用する。
- (ii) **東側からのアクセス確保:** 東側から MRT 駅へのアクセスの確保により空港利用者以外の MRT 利用を促進する。
- (iii) **DEE の高架下の利用:** 建設されている DEE の高架下を利用し、駅前広場と合わせて利用することで店舗や行政施設等、様々な利用が考えられる。
- (iv) **空港からの地下アクセス道への駅ナカ開発実施:** 周辺に大規模な開発用地はないが、空港～MRT 駅間に整備される地下道に対して駅ナカ開発を実施出来るよう、設計段階において検討する必要がある。



出典: 調査団作成

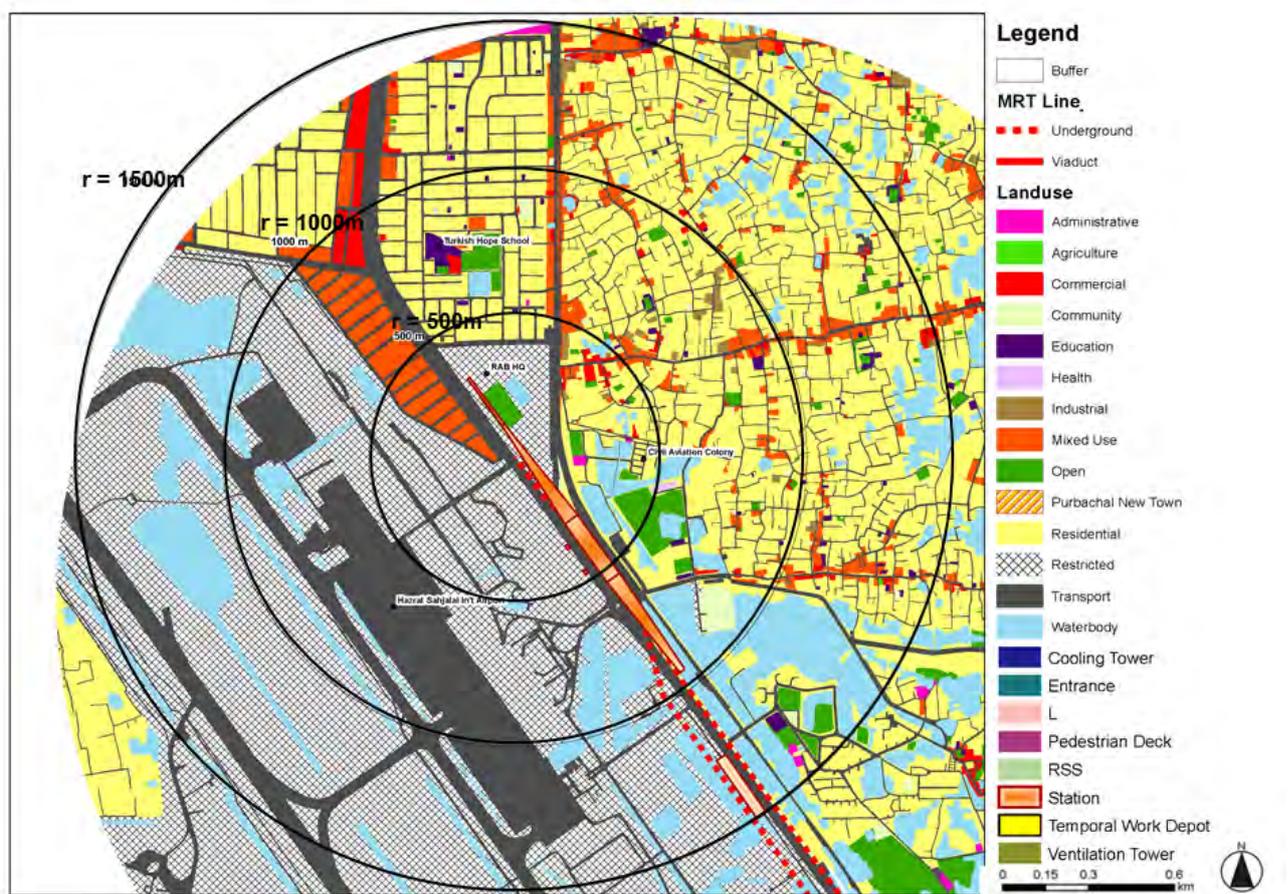
図 3.3.57 エアポートターミナル 3 駅周辺のコンセプト案

12) Airport駅

(a) 駅勢圏の土地利用現況

3.67 当駅はシャージャラル国際空港に隣接しており、ダッカ市の玄関口となる。現在は Bangladesh国鉄の空港駅及び路線バスが公共交通機関として整備されているが、空港からのアクセスが不便なため、多くの利用者が乗用車でアクセスしている。空港駅の北部にはウットラレジデンシャルエリアがあり、住宅地が多く立地している。

3.68 現在、国際空港出入口に近接して、エアポートビレッジの開発が進んでいる。民間航空局の本社、ショッピングモール、ホテルの建設が進んでいる。また、新国際空港も計画されている。また、空港の北方向に対して BRT3 号線が計画されており、BRT、国鉄、MRT と公共交通が集中する地域となる。



出典: 調査団作成

図 3.3.58 エアポート駅周辺地区の土地利用

a	b	c
		
Traffic Congestion at proposed Station	Shopping Complex Under Construction near Proposed Station	Traffic Congestion at proposed station
d	e	f
		
Hazrat Sahjalal Int'l Airport	Rapid Action Battalion (RAB) Camp Area	Railway Station Near Proposed Station

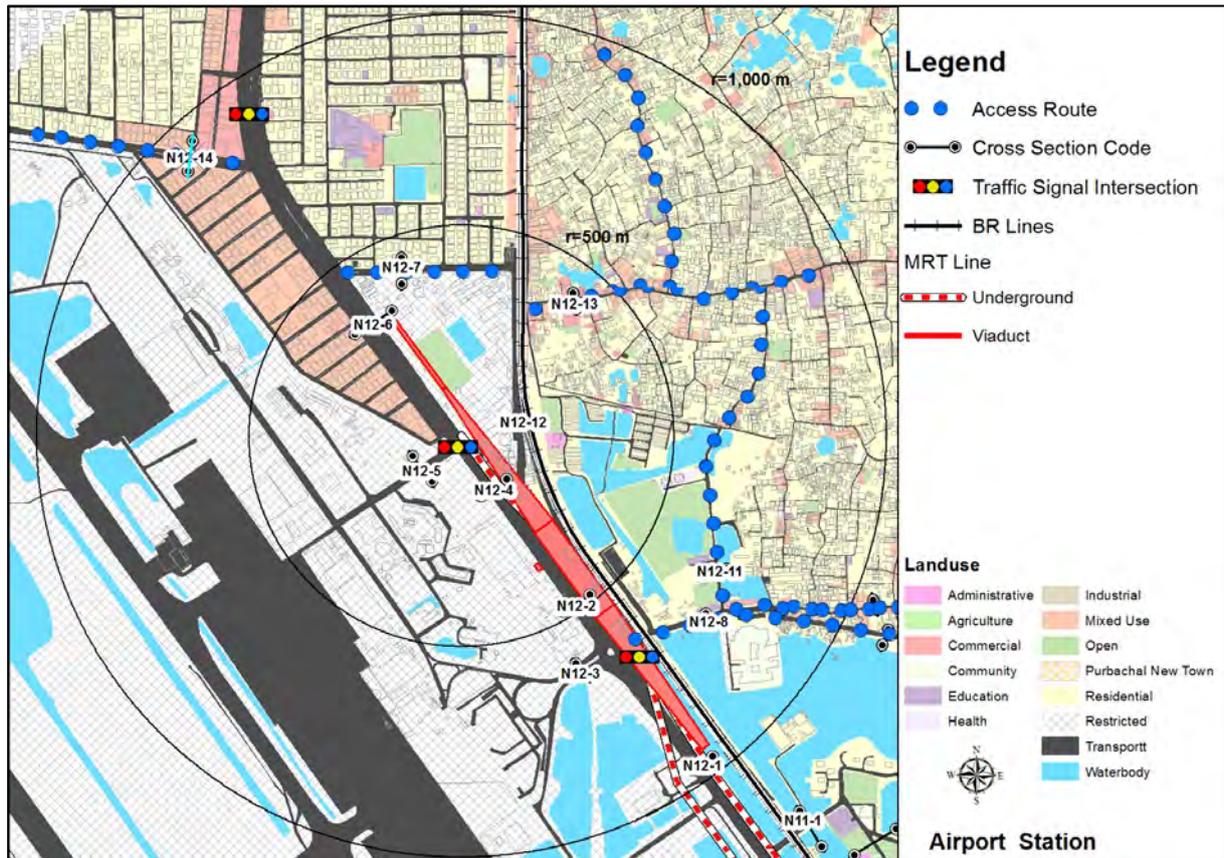
出典：調査団作成

図 3.3.59 エアポート駅周辺の現況(写真)

(b) 駅勢圏の交通現況

3.69 駅周辺の交通現況に係る特徴は下記である。

- (i) ダッカ・マイメンシンハイウェイには歩道が整備されているが、舗装状態は悪く、徒歩による空港へのアクセスは難しい。
- (ii) バングラデシュ国鉄のエアポート駅から空港へのアクセスには、エスカレーター付きの歩道が整備されているが、空港内の歩行環境が悪く駅から徒歩により空港へアクセスする空港利用者は少なく、車によるアクセスが一般的である。
- (iii) RAJUK により整備されたウツラレジデンシャルエリアの歩行環境は比較的良好であるが、歩道が整備されている道路は限定される。
- (iv) 駅予定地の東側には高密度な市街地が広がっている。道路の幅員も狭く舗装状態も悪いため移動が困難である。



出典: 調査団作成

図 3.3.60 エアポート駅周辺の交通ネットワーク現況

Id	Cross-Section	Photo
N12-1 Dhaka-Mymensingh Highway	<p>W = 36.2 m</p>	
N12-2 Dhaka-Mymensingh Highway	<p>W = 62.6 m</p>	
N12-3 Entrance of Airport	<p>W = 37.6 m</p>	
N12-4 Dhaka-Mymensingh Highway	<p>W = 48.4 m</p>	
N12-6 Dhaka-Mymensingh Highway	<p>W = 63.0 m</p>	

Id	Cross-Section	Photo
N12-7 Sahesta Kha Road	<p style="text-align: center;">W = 20.1 m</p>	
N12-8 Hazi camp Road	<p style="text-align: center;">W = 18.1 m</p>	

出典：調査団作成

図 3.3.61 エアポート駅周辺主要道路状況

Id	Cross-Section	Photo
N12-11 Bangamata Fajilatunessa Road	<p style="text-align: center;">Road 5.2</p>	
N12-13 Mozameel Haque Road	<p style="text-align: center;">Road 5.3</p>	

出典：調査団作成

図 3.3.62 エアポート駅周辺生活道路状況

(c) MRT の開発インパクト

3.70 MRT 整備による駅周辺地区へのインパクトとして、下記が想定される。

- (i) 空港利用者の大半が車でアクセスしており、国鉄駅によってアクセスする空港利用者は限られていた。MRT 整備後は、空港から市内へのアクセスが可能になることで、送迎者や就業者によるアクセスは向上するため、エアポートビレッジとしての開発が促進される（昼間労働人口 2,500 人から 29,400 人）。
- (ii) 将来的に駅が立地することで、駅東側の住宅地域の開発が進み人口が増加する（夜間人口：5,900 人から 71,700 人）。

表 3.3.12 エアポート駅周辺の社会経済指標予測（半径 1km 圏）

		2015	2035	
Population	Day	No.(000)	6.4	68.7
		Density (No/ha)	20.3	218.7
	Night	No.(000)	5.9	71.7
		Density (No/ha)	18.8	228.1
Daytime Population	Worker (000)	2.5	29.4	
	Student (000)	1.8	15.4	
	Total	4.3	44.8	
Nighttime Population	Worker (000)	2.4	32.8	
	Student (000)	1.4	14.9	
	Total	3.8	47.7	
Population Day/Night Ration (000)		1.1	1.0	

出典：RSTP データベースをもとに調査団作成

(d) TOD に関する留意点と方向性

3.71 空港利用者の多くは車でのアクセスであり、駅やバス乗場からの徒歩でのアクセスは確保されていない。エスカレーター付きの歩道橋などを整備しているが空港敷地内や駅周辺の道路状況が悪く、荷物を持ち運ぶことが困難である。MRT1 号線、BRT3 号線、国鉄、バス乗場などが将来的に空港正面に集中する。エアポート駅における TOD の整備方針は以下である。

- (i) **マルチモーダルハブの整備:** 国鉄や BRT 3 号線、路線バスや CNG、リキシャ等、様々な交通機関が国鉄空港駅前に集中しており、大混雑を引き起こしている。各交通機関の交通結節点をもつマルチモーダルハブの設置が望ましく、国鉄エアポート駅前とサービス道路の敷地を利用した整備が必要である。交通需要が集中する為周辺の敷地も含めて十分な空間を確保し整備する。
- (ii) **駅・空港周辺の歩行環境の改善:** 空港周辺の歩行環境は未整備であり、歩道橋にエスカレーターが設置されてはいるものの歩道には凹凸が多く、荷物を持ちながらの歩行等は困難である。また、北部に位置しているウツラレジデンシャルエリアからの歩行アクセスも不十分であり、合わせて整備を行う必要がある。
- (iii) **商業施設へのアクセス:** 現在、ホテルや商業施設の建設が空港に近接し進められている。商業施設へのアクセスを空港へのアクセスと合わせて整備し、歩行者ネットワークの整備を実施する。



出典:調査団作成

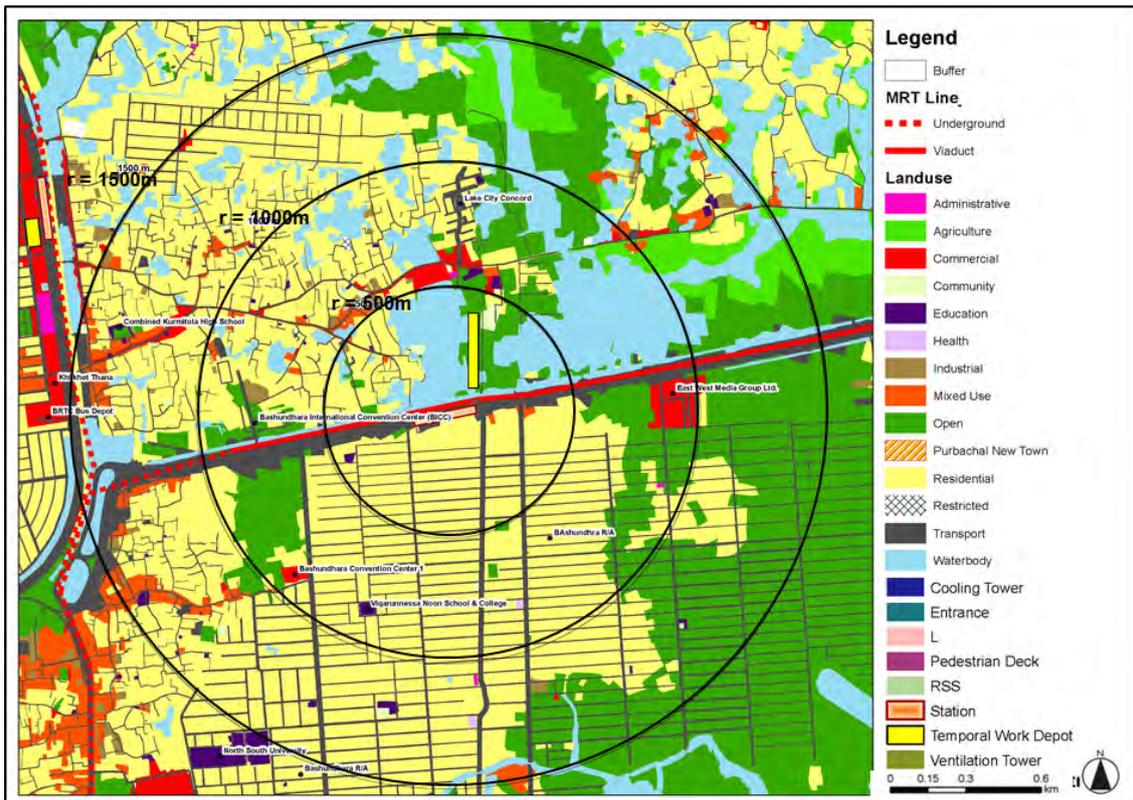
図 3.3.63 エアポート駅周辺コンセプト案

13) Bashundhara駅

(a) 駅勢圏の土地利用現況

3.72 当駅は、プルバチャールニュータウンやボシュンドラレジデンシャルエリアの開発が進んでいるダッカ東部開発地区内に、主要道路となるプルバチャールエクスプレスハイウェイ上に高架駅として建設される予定である。北側には BICC（Bashundhara International Convention Center）や中高層アパートメント郡が立地しているが、駅から半径500m 以内の土地の大部分は湿地帯である。また、プルバチャールエクスプレスハイウェイの南側にはボシュンドラレジデンシャルエリアが広がり現在造成や建設作業が進められている。

3.73 プルバチャールエクスプレスハイウェイは幅員 300 フィート道路として計画されており、中央に4車線、サービス道路として4車線、両側に交通や商業用地として空地が確保されている。駅周辺の都市開発は、プルバチャールエクスプレスハイウェイから北に約500mの箇所に、レイクシティーとして16階建ての中高層アパートメント郡が建ち並んでいるが、周辺の大部分は湿地帯であり、雨季には水没することがある。また、プルバチャールエクスプレスハイウェイの南側にはボシュンドラレジデンシャルエリアが広がり大規模な開発が進められている。



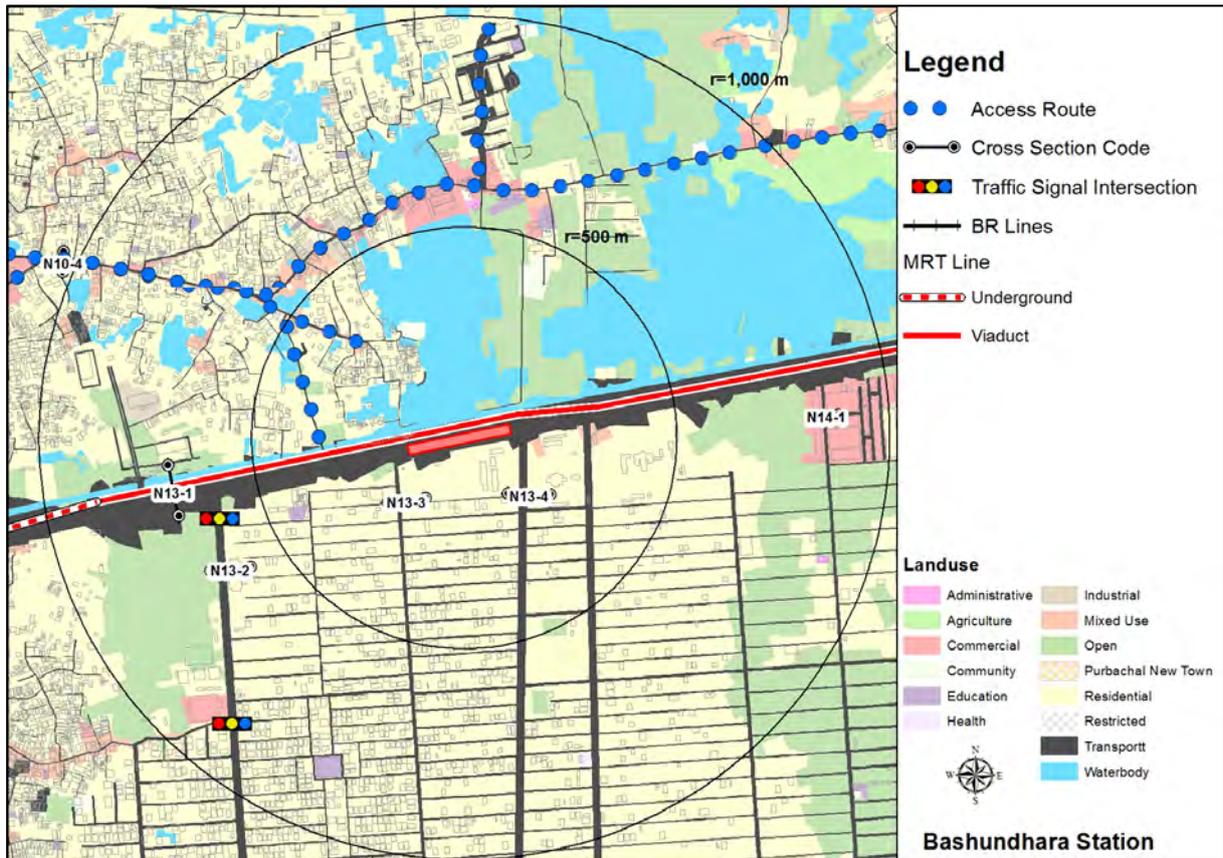
出典: 調査団作成

図 3.3.64 ボシュンドラ駅周辺地区の土地利用

(b) 駅勢圏の交通現況

3.74 駅周辺の交通現況に係る特徴は下記である。

- (i) 現在建設が進められている 300ft 道路には、中央に 4 車線道路、両側にバスの乗降などに利用されるサービス道路が 2 車線ずつ計画されている。その外側には河川と歩道が計画されている。
- (ii) ポシュンドラレジデンシャルエリアの道路は歩道整備されている道路は限定されているが、幅員は広く、住宅地は整形されている。



出典: 調査団作成

図 3.3.65 ポシュンドラ駅周辺の交通ネットワーク現況

Id	Cross-Section	Photo
N13-1	<p style="text-align: center;">W = 69.0 m</p>	n/a

出典: 調査団作成

図 3.3.66 ポシュンドラ駅周辺主要道路状況

Id	Cross-Section	Photo
N13-2	<p style="text-align: center;">16.4</p>	n/a

Id	Cross-Section	Photo
N13-3		n/a
N13-4		n/a
N14-1		n/a

出典：調査団作成

図 3.3.67 ボシュンドラ駅周辺生活道路状況

(c) MRT の開発インパクト

3.75 MRT 整備による駅周辺地区へのインパクトとして、下記が想定される。

- (i) 駅周辺にはボシュンドラレジデンシャルエリアが立地している。大部分が住居地域の為、通勤に MRT を使用する人の利便性が高まることが考えられる。
- (ii) MRT 整備によって、グルジャンやボナニへのアクセス改善や所要時間短縮につながるため、大規模な住居地域に対する MRT の開発インパクトは大きい。

表 3.3.13 ボシュンドラ駅周辺の社会経済指標予測(半径 1km 圏)

		2015	2035	
Population	Day	No.(000)	72.1	87.4
		Density (No/ha)	229.4	278.2
	Night	No.(000)	75.1	111.3
		Density (No/ha)	239.1	354.2
Daytime Population	Worker (000)		27.3	32.2
	Student (000)		16.7	18.1
	Total		43.9	50.2
Nighttime Population	Worker (000)		30.4	50.9
	Student (000)		16.6	23.2
	Total		47.0	74.1
Population Day/Night Ration (000)		1.0	0.8	

出典：RSTP データベースをもとに調査団作成

(d) TOD に関する留意点と方向性

3.76 ボシュンドラレジデンシャルエリアや駅北側の開発が今後更に進むことが予想される。住宅地域としての特性が強くなるが、300ft 道路沿線は商業地として計画されているため、駅周辺に商業施設が立地する。ボシュンドラ駅における TOD の整備方針は以下である。

- (i) **駅前広場の整備**: Private Residential Land Development Rules に則り、開発許可を得たボシュンドラレジデンシャルエリアは、MRT 整備と整合性が取れた計画ではない為、現在整備中のエリアの用途転換を実施する必要がある。既に駅予定位置の近くに巨大な個人邸の建設が完了しているが、公園としての用地が残っている為、他の敷地と換地を実施し、交通結節点を整備する必要がある。また、駅予定位置の周辺には、住居地域が多いため商業地域との換地も併せて実施することで開発を進める民間企業への裨益をもたらすことが出来る。また、北側には建設ヤード予定位置があるため、駅前広場として継続的に利用する。

- (ii) **南北アクセスの確保:** 現在、建設が進められている 300 フィート道路は本線とサービス道路で構成されているため、歩行者による横断が困難になる恐れがある。そのため、駅からのアクセスと合わせて歩道橋など歩行者施設を整備することにより、南北のアクセスを確保する。
- (iii) **用途変更による駅周辺開発促進:** ポシュンドラレジデンシャルエリアは既に土地利用が承認されているが、駅周辺の開発を促進するために商業地域を駅周辺に指定する必要がある。



出典: 調査団作成

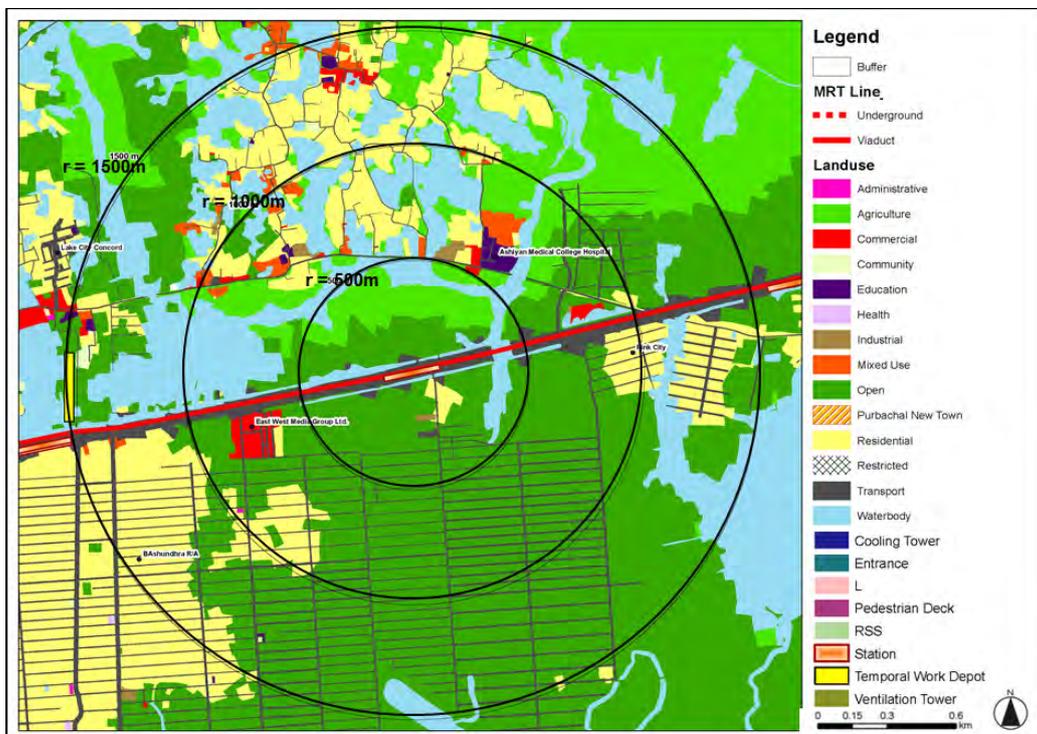
図 3.3.68 ポシュンドラ駅周辺コンセプト案

14) POHS駅

(a) 駅勢圏の土地利用現況

3.77 プルバチャールエクスプレスハイウェイ上の高架駅が予定されている。北側には POHS (Police Officers Housing Society)、南側にはボシュンドラレジデンシャルエリアが位置している。北側は住居が大部分を占め、南側は沿道に商業施設が建設される予定で、現在は造成工事が進められている段階である。

3.78 周辺地区は本来農地として指定されていたが、POHS やボシュンドラレジデンシャルエリアの開発によって宅地に転換されている。プルバチャールエクスプレスハイウェイの北側はボシュンドラ駅と同様に湿地帯が多く、雨季になるとよく水没する一方、建設に適した敷地の大部分は POHS として既に計画されている。新規の開発には盛土や擁壁による宅地造成が必要となる。

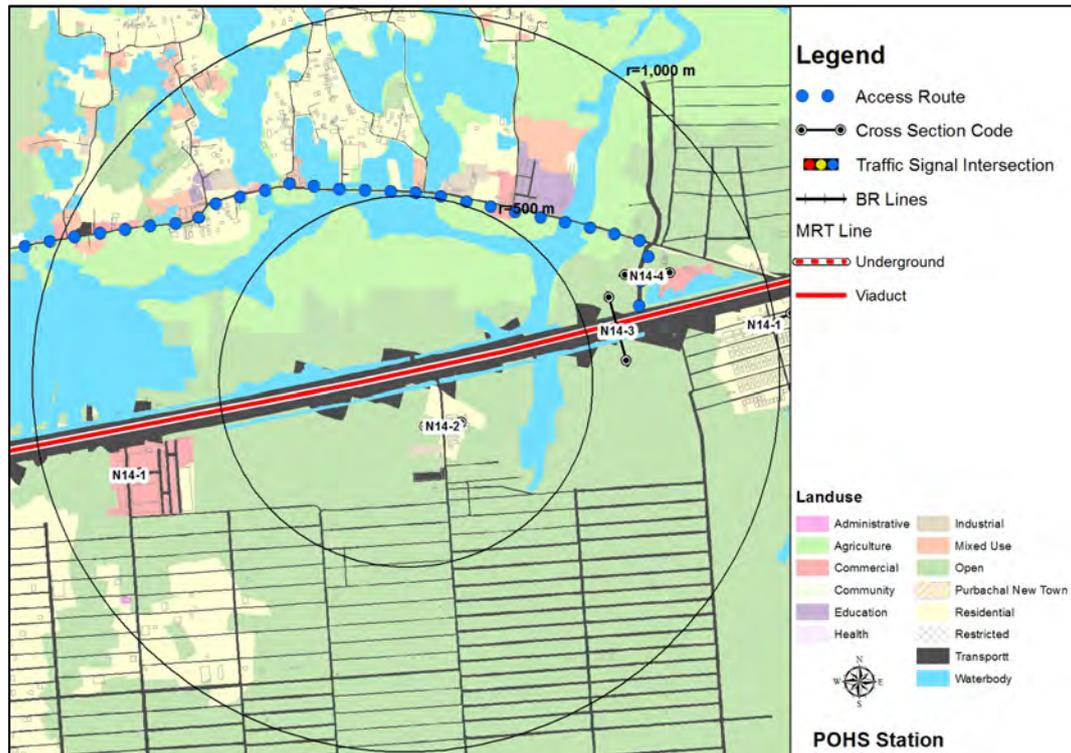


出典：調査団作成

図 3.3.69 POHS 駅周辺地区の土地利用

(b) 駅勢圏の交通現況

3.79 300ft 道路には、4 車線道路と両側にサービス道路が計画されている。ボシュンドラレジデンシャルエリアから駅へのアクセス道路は数が限られており、歩道が整備されていない。



出典: 調査団作成

図 3.3.70 POHS 駅周辺の交通ネットワーク現況

Id	Cross-Section	Photo
N14-3		n/a

出典: 調査団作成

図 3.3.71 POHS 駅周辺主要道路状況

Id	Cross-Section	Photo
N14-1		n/a
N14-2		n/a
N14-4		n/a

出典: 調査団作成

図 3.3.72 POHS 駅周辺生活道路状況

(c) MRT の開発インパクト

3.80 MRT 整備による駅周辺地区へのインパクトとして、下記が想定される。

- (i) POHS、ボシュンドラレジデンシャルエリア等、駅勢圏の大部分が住居地域であり、MRT 整備によって開発需要が高まり人口が増加する。(夜間人口 2,600 人から 87,700 人)

- (ii) 主要道路沿線は商業地域として計画されている。MRT 開発地周辺も商業地域であるため、駅周辺に商業施設が集積する。(昼間人口 2,500 人から 57,300 人)

表 3.3.14 POHS 駅周辺の社会経済指標予測(半径 1km 圏)

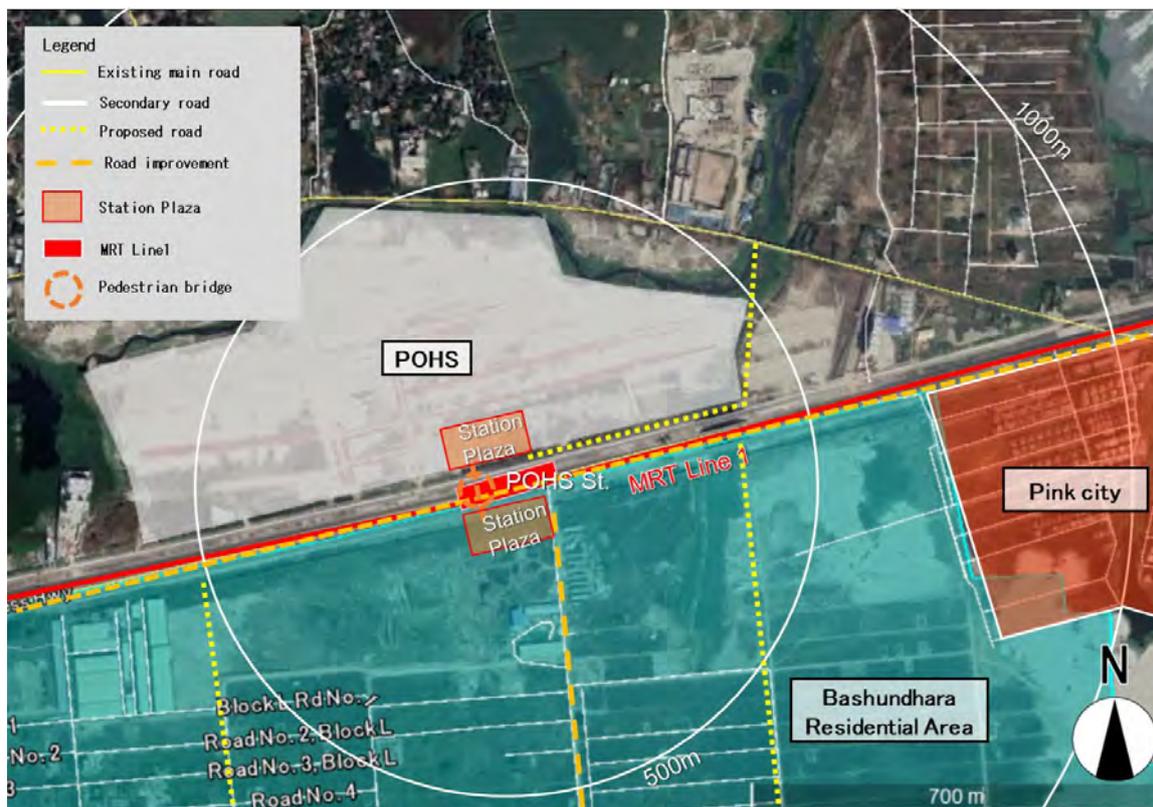
		2015	2035	
Population	Day	No.(000)	2.5	57.3
		Density (No/ha)	7.9	182.5
	Night	No.(000)	2.6	87.7
		Density (No/ha)	8.3	279.1
Daytime Population	Worker (000)		0.6	14.9
	Student (000)		0.6	13.1
	Total		1.2	28.0
Nighttime Population	Worker (000)		0.7	40.1
	Student (000)		0.6	18.3
	Total		1.3	58.4
Population Day/Night Ration (000)		1.0	0.7	

出典:RSTP データベースをもとに調査団作成

(d) TOD に関する留意点と方向性

3.81 POHS 駅の北側及び南側には既に開発計画があり、今後は住居地域として開発される。更に東部の開発計画も進行しており、多くの MRT 利用者が想定される。POHS 駅における TOD の整備方針は以下である。

- (i) **駅前広場の整備:** 駅周辺は POHS、ボシュンドラレジデンシャルエリア、ピンクシティと開発計画に囲まれている。いずれの計画も造成段階にあり、駅前広場や商業施設の効果的な配置を盛り込むべく、計画変更が必要である。
- (ii) **歩行者ネットワークの整備:** ボシュンドラレジデンシャルエリア内の駅周辺地区は商業地域として計画されているが、歩行者アクセスについての具体的な検討はされていない。駅前広場へのアクセス道路を整備が重要である。
- (iii) **南北アクセスの確保:** 現在、建設が進められている 300 フィート道路は本線とサービス道路で構成されているため、歩行者による横断が困難になる恐れがある。そのため、駅からのアクセスと合わせて歩道橋など歩行者施設を整備することにより、南北のアクセスを確保する。
- (iv) **民間開発及び POHS 開発による駅周辺開発:** 開発が進められている POHS 及びボシュンドラレジデンシャルエリアの開発計画と駅位置との整合を図る必要がある。駅南側、ボシュンドラレジデンシャルエリア内の駅周辺地区は商業地域として指定されており、周辺には混合用途の開発が進められる可能性がある。一方、POHS の詳細計画は未定であり、駅周辺の開発にふさわしい計画の策定が望まれる。



出典:調査団作成

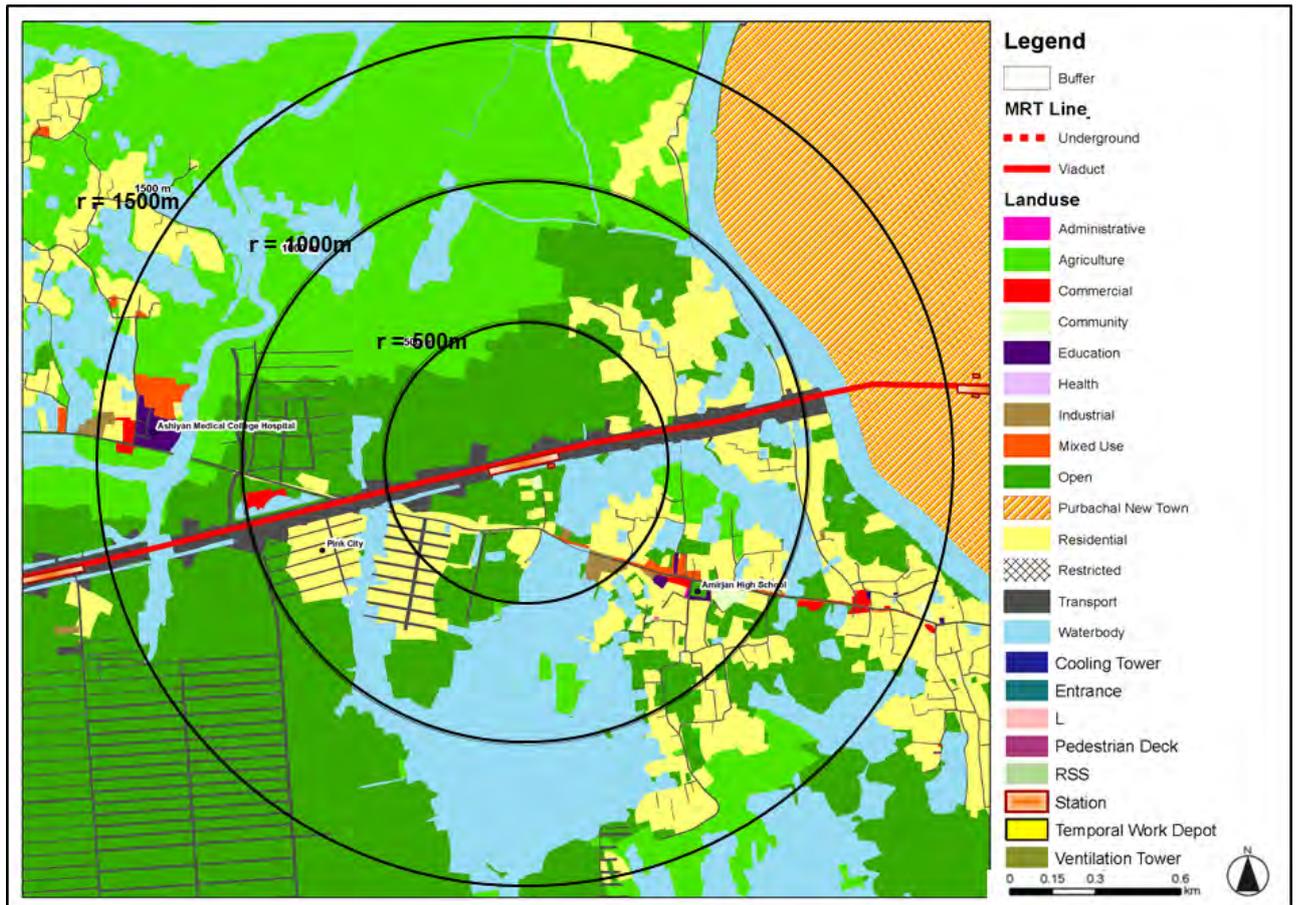
図 3.3.73 POHS 駅周辺コンセプト案

15) Mastul駅

(a) 駅勢圏の土地利用現況

3.82 プルバチャールニュータウンへの入り口付近に位置しており、周辺の大部分は空地になっている。周囲には農地と低層住宅が点在している。駅西側にはピンクシティーモデルタウンが位置しており、中高層アパートメントが建ち並んでいる。湿地帯が多く建設に不適切な敷地もあるが、一部埋め立てが始まっており将来的に住宅地が整備される可能性もある。

3.83 駅予定位置から西側約 500m に、ピンクシティーモデルタウンが位置している。駅周辺は湿地帯が多く存在しており、駅建設を行う場合には埋め立てや地盤改良が必要である。または駅位置を西側に移し、ピンクシティーモデルタウンと近接させるという案も検討される。



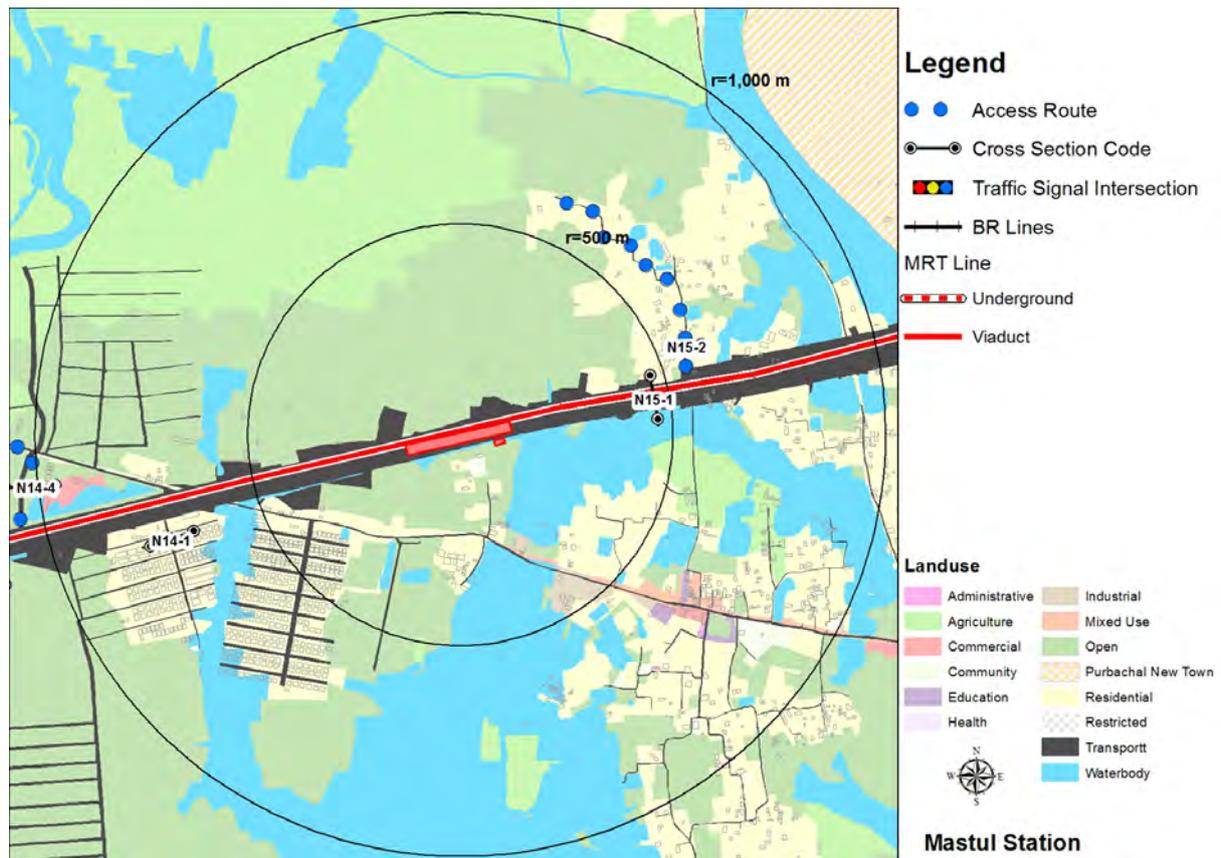
出典：調査団作成

図 3.3.74 マスツール駅周辺地区の土地利用

(b) 駅勢圏の交通現況

3.84 駅周辺の交通現況に係る特徴は下記である。

- (i) 300ft 道路には、4 車線道路と両側にサービス道路が計画されている。
- (ii) 駅周辺の大部分は湿地帯であり、部分的に既成市街地があり、住宅が点在している。道路は未舗装で歩道も整備されていない。



出典: 調査団作成

図 3.3.75 マスツール駅周辺の交通ネットワーク現況

Id	Cross-Section	Photo
N15-1		n/a

出典: 調査団作成

図 3.3.76 マスツール駅周辺主要道路状況

Id	Cross-Section	Photo
N14-1		n/a
N15-2		n/a

出典: 調査団作成

図 3.3.77 マスツール駅周辺生活道路状況

(c) MRT の開発インパクト

3.85 MRT 整備による駅周辺地区へのインパクトとして、下記が想定される。

- (i) マスツール駅周辺の開発は進んでいないが、周辺においてボシュンドラレジデンシャルエリアやプルバチャールニュータウンの建設が進められていることから人口の増加が考えられる。
- (ii) MRT 建設により周辺の開発計画が促進され、人口が増加し住宅地が形成される。(夜間人口 2,600 人から 97,100 人)
- (iii) 人口増加に併せて商業施設も集積する。(昼間人口 2,500 から 63,500 人)

表 3.3.15 マスツール駅周辺の社会経済指標予測(半径 1km 圏)

		2015	2035	
Population	Day	No.(000)	2.5	63.5
		Density (No/ha)	7.9	202.1
	Night	No.(000)	2.6	97.1
		Density (No/ha)	8.3	309.1
Daytime Population	Worker (000)		0.6	16.5
	Student (000)		0.6	14.5
	Total		1.2	31.0
Nighttime Population	Worker (000)		0.7	44.4
	Student (000)		0.6	20.2
	Total		1.3	64.6
Population Day/Night Ration (000)		1.0	0.7	

出典:RSTP データベースをもとに調査団作成

(d) TOD に関する留意点と方向性

3.86 マスツール駅は、東側のプルバチャールニュータウンと西側のボシュンドラレジデンシャルエリアの中間地点に位置しており、今後、更に開発が進められる地域である。現在、駅周辺に開発計画は存在していないが、将来の人口増加に対応した計画が必要である。マスツール駅における TOD の整備方針は以下である。

- (i) **駅前広場の整備:** 駅予定位置周辺は湿地帯が多く、未利用地も存在している。未利用地を取得し駅前広場を整備する
- (ii) **アクセス道路の整備:** 現在、駅周辺からのアクセスは限られており、車道の幅員も狭く 300 フィート道路へのアクセスも限られており、駅に向かう際に遠回りを余儀なくされる。アクセス道路を拡幅し、駅へのアクセスを確保することが重要である。
- (iii) **低所得者層向けの住宅開発の促進:** 周辺にはプルバチャールニュータウンやボシュンドラレジデンシャルエリアが位置しており、マスツール駅は大規模開発地の間に位置している。駅の立地により開発需要が高まるため、開発が進む可能性が考えられるが、ダッカにおいて低所得者層向け住宅の不足が問題として挙げられるため、開発時にはアフォーダブル住宅地の開発を促進する。



出典:調査団作成

図 3.3.78 マスツール駅周辺のコンセプト案

16) Purbachal West駅

3.87 プルバチャールニュータウンは RAJUK により計画されたダッカ東部の大規模開発計画である。現在は住宅地域の区画販売が完了し、商業地域が入札にかけられる段階である。開発用地を確保する為には、駅位置と周囲の土地利用計画を再度見直す必要がある。駅周辺の低所得者向けの土地や公共用地を他の商業地域と換地し、適切な計画に変更する必要がある。詳細は4章のケーススタディとして取り上げる。

(a) 駅勢圏の土地利用現況

3.88 RAJUK により計画されているプルバチャールニュータウンに高架駅が設置される予定である。現在は造成中であるが、将来的にはプルバチャールエクスプレスハイウェイ南側にスポーツ複合施設が建設され、北側には商業施設が立地する予定である。また、周辺には大学用地も存在している。しかし、プルバチャールニュータウン計画時には MRT 計画が含まれていなかったため、この敷地はニュータウン計画の端にあたり、大きな商業集積が検討されていない。そのため、公共設備の管理地や低所得者向けの敷地が好立地に位置している。

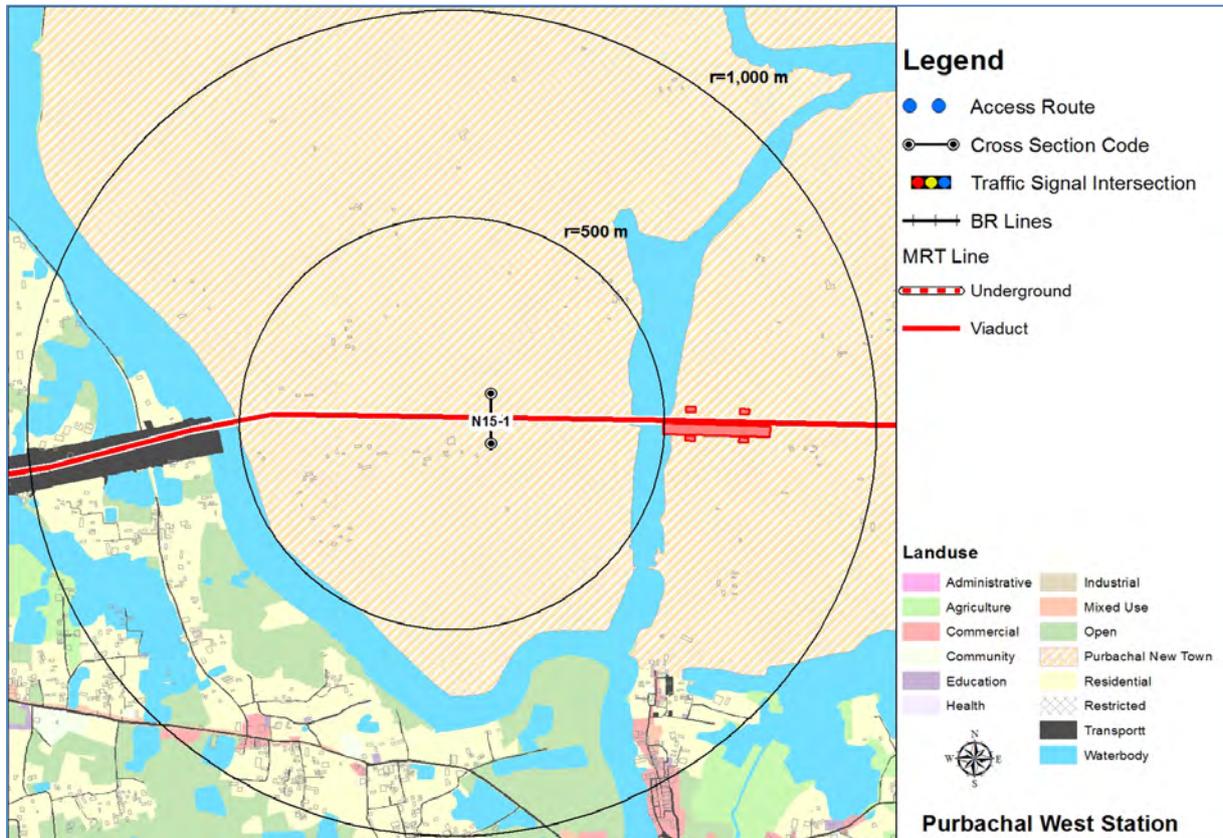


出典: RAJUK

図 3.3.79 プルバチャールウェスト駅周辺地区の土地利用

(b) 駅勢圏の交通現況

3.89 主要道路は、中央に 4 車線、両側に 2 車線のサービス道路が計画されている。サービス道路でバスの乗降が行われる計画である。



出典: 調査団作成

図 3.3.80 プルバチャールウェスト駅周辺の交通ネットワーク現況

Id	Cross-Section	Photo
N15-1		n/a

出典: 調査団作成

図 3.3.81 プルバチャールウェスト駅周辺主要道路計画

(c) MRT の開発インパクト

3.90 MRT 整備による駅周辺地区へのインパクトとして、下記が想定される。

- (i) 現在はニュータウンの造成が進んでおり、プルバチャールニュータウン完成までには時間がかかる。しかし、将来的には 100 万人規模のニュータウン計画が進められている多くの住人が駅周辺に住むことが予想される。(夜間人口 3,800 人から 66,400 人)

- (ii) 駅周辺には、行政機関や商業地区が計画されており就業人口が増加する。(1,200 人から 22,400 人)

表 3.3.16 プルバチャールウェスト駅周辺の社会経済指標予測(半径 1km 圏)

		2015	2035	
Population	Day	No.(000)	3.7	56.2
		Density (No/ha)	11.8	179.0
	Night	No.(000)	3.8	66.4
		Density (No/ha)	12.1	211.3
Daytime Population	Worker (000)		1.2	22.4
	Student (000)		0.9	11.7
	Total		2.1	34.1
Nighttime Population	Worker (000)		1.2	30.4
	Student (000)		1.0	13.8
	Total		2.2	44.2
Population Day/Night Ration (000)		1.0	0.8	

出典:RSTP データベースをもとに調査団作成

(d) TOD に関する留意点と方向性

3.91 プルバチャールニュータウンの入口として計画されており、南側には大規模なスポーツコンプレックスが計画されている。また、周辺には住居地域や商業地域が計画されているが、MRT を考慮した計画となっていない点を考慮する必要がある。プルバチャールウェスト駅における TOD の整備方針は以下である。

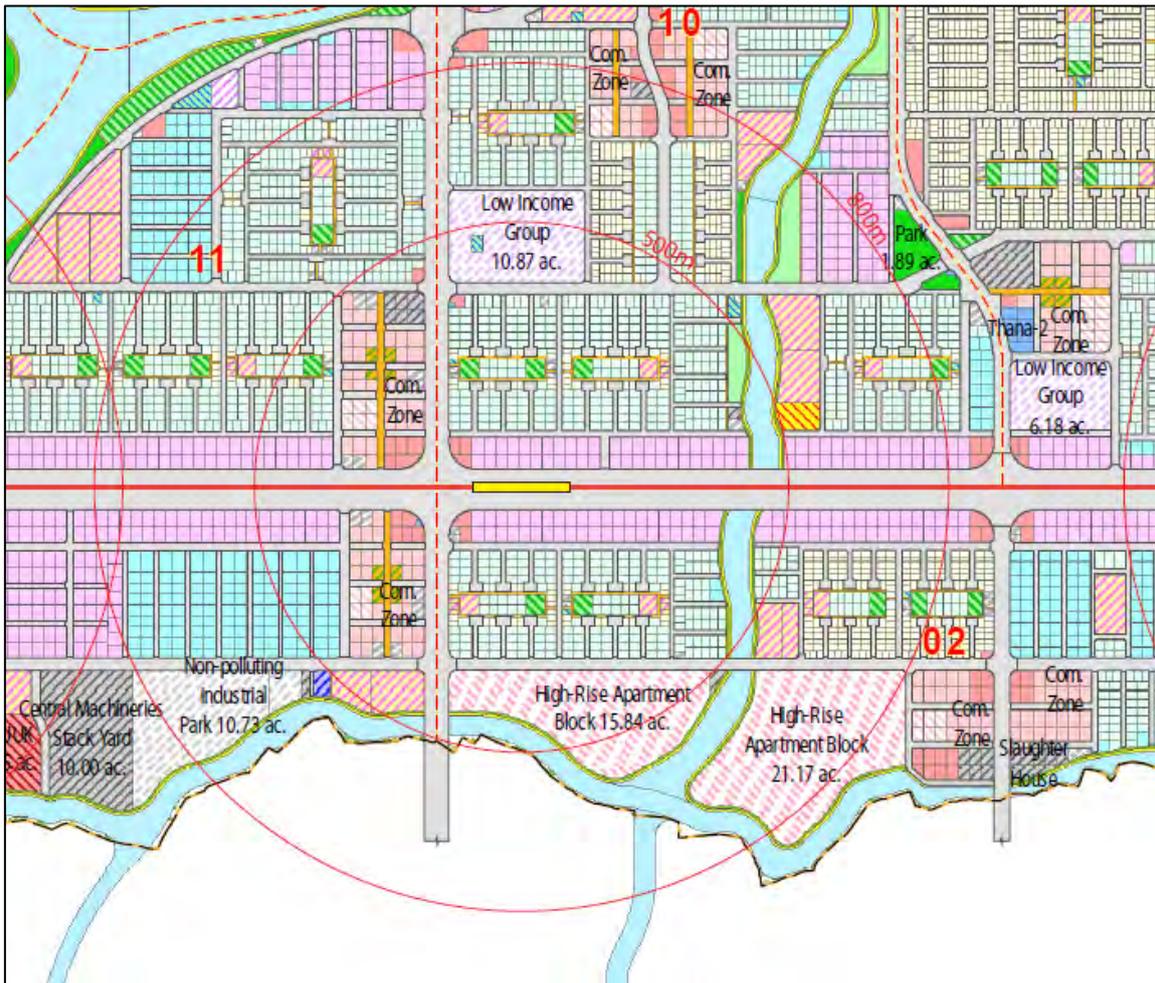
- (i) 駅周辺の換地による TOD の実現: 駅周辺には警察署や低所得者用住居地域が立地している。元々、プルバチャールニュータウンで計画されていた CBD から遠く縁端部であるため、商業の立地が検討されていない。しかし、プルバチャールニュータウンや JA プロジェクトの立地を考えると、駅周辺の開発ポテンシャルは高い。他のプルバチャールニュータウン内の駅と同様にコンセプト及び土地利用計画の見直しが必要である。

17) Purbachal Central 駅

(a) 駅勢圏の土地利用現況

3.92 プルバチャールセントラル駅の周辺は住宅地が多く、沿線には敷地面積 10 カタ(≒ 670 m²)の住宅地が並んでいる。また、道路の交差点付近には商業施設が立地し、南側には高層アパートメント用の敷地が計画されている。

3.93 高層アパートメント用の敷地には民間企業による住宅建設が考えられる。また、沿線の住居地域においても、300 フィート道路のような主要道路沿線は特別許可性のため、容積率 (FAR) が高くなり、高層化が進む可能性がある。

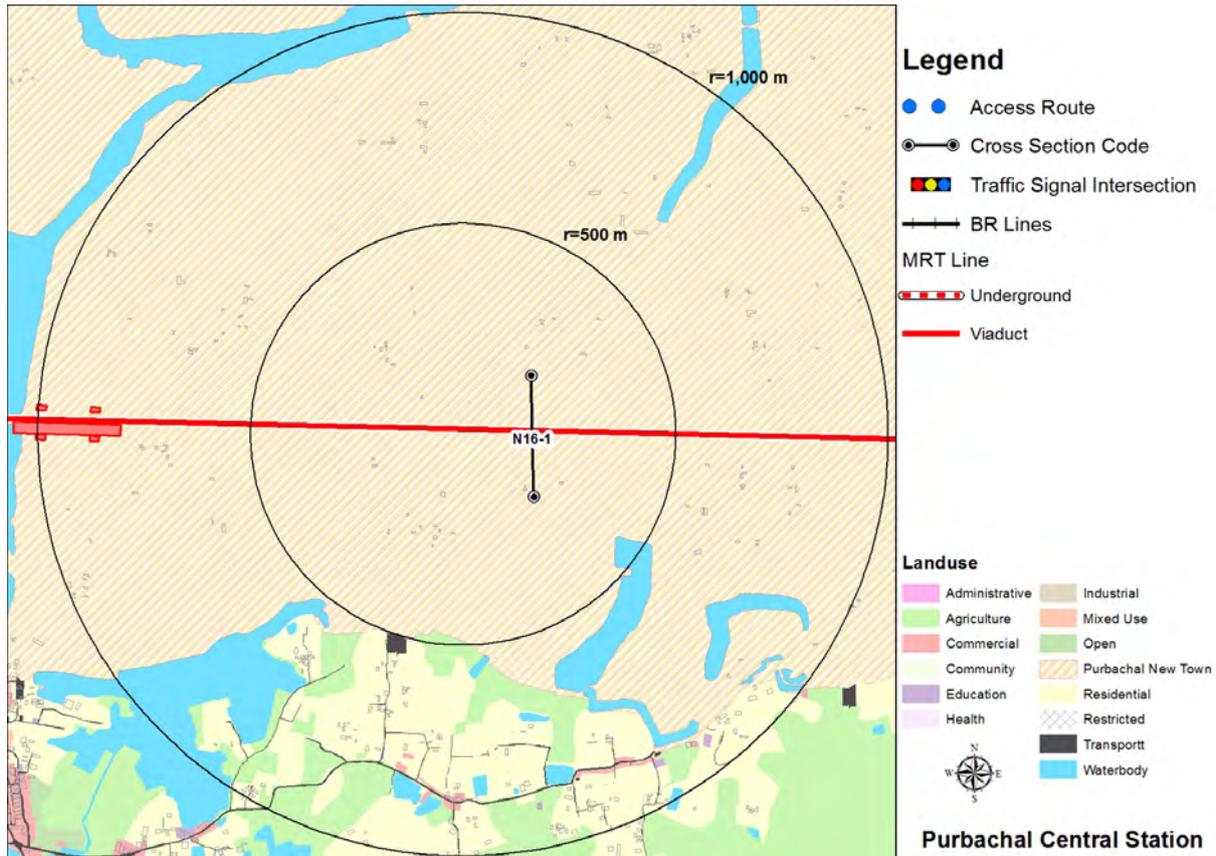


出典: RAJUK

図 3.3.82 プルバチャールセントラル駅周辺地区の土地利用

(b) 駅勢圏の交通現況

3.94 主要道路は、中央に 4 車線、両側に 2 車線のサービス道路が計画されており、バスの乗降はサービス道路上で行われるよう計画されている。



出典：調査団作成

図 3.3.83 プルバチャールセントラル駅周辺の交通ネットワーク現況

Id	Cross-Section	Photo
N16-1	<p>W = 72.8 m</p>	n/a

出典：調査団作成

図 3.3.84 プルバチャールセントラル駅周辺の交通ネットワーク現況

(c) MRT の開発インパクト

3.95 MRT 整備による駅周辺地区へのインパクトとして、下記が想定される。

- (i) プルバチャールニュータウンの CBD エリアと近接しており、同ニュータウンに整備される MRT 駅の中でも、商業地域の割合が高い。(昼間就業者数 500 人から 38,400 人)
- (ii) 教育施設も立地しており、MRT を利用した通学者数も増加する。(2035 年次における昼間学生数 15,000 人)

表 3.3.17 プルバチャールセントラル駅周辺の社会経済指標予測(半径 1km 圏)

		2015	2035	
Population	Day	No.(000)	1.3	77.7
		Density (No/ha)	4.2	247.2
	Night	No.(000)	1.3	72.9
		Density (No/ha)	4.2	232.0
Daytime Population	Worker (000)		0.5	38.4
	Student (000)		0.3	15.0
	Total		0.8	53.4
Nighttime Population	Worker (000)		0.5	33.5
	Student (000)		0.3	15.2
	Total		0.8	48.6
Population Day/Night Ration (000)		1.0	1.1	

出典:RSTP データベースをもとに調査団作成

(d) TOD に関する留意点と方向性

3.96 プルバチャールセントラル駅は、北側約 1.0 km に CBD が配置される予定である。プルバチャールニュータウンに立地する MRT 駅の中では、駅勢圏内の商業地域の割合が最も大きい。沿線の土地利用は主に住居地域として計画が進められており、MRT 計画が考慮されていない。プルバチャールセントラル駅における TOD の整備方針は以下である。

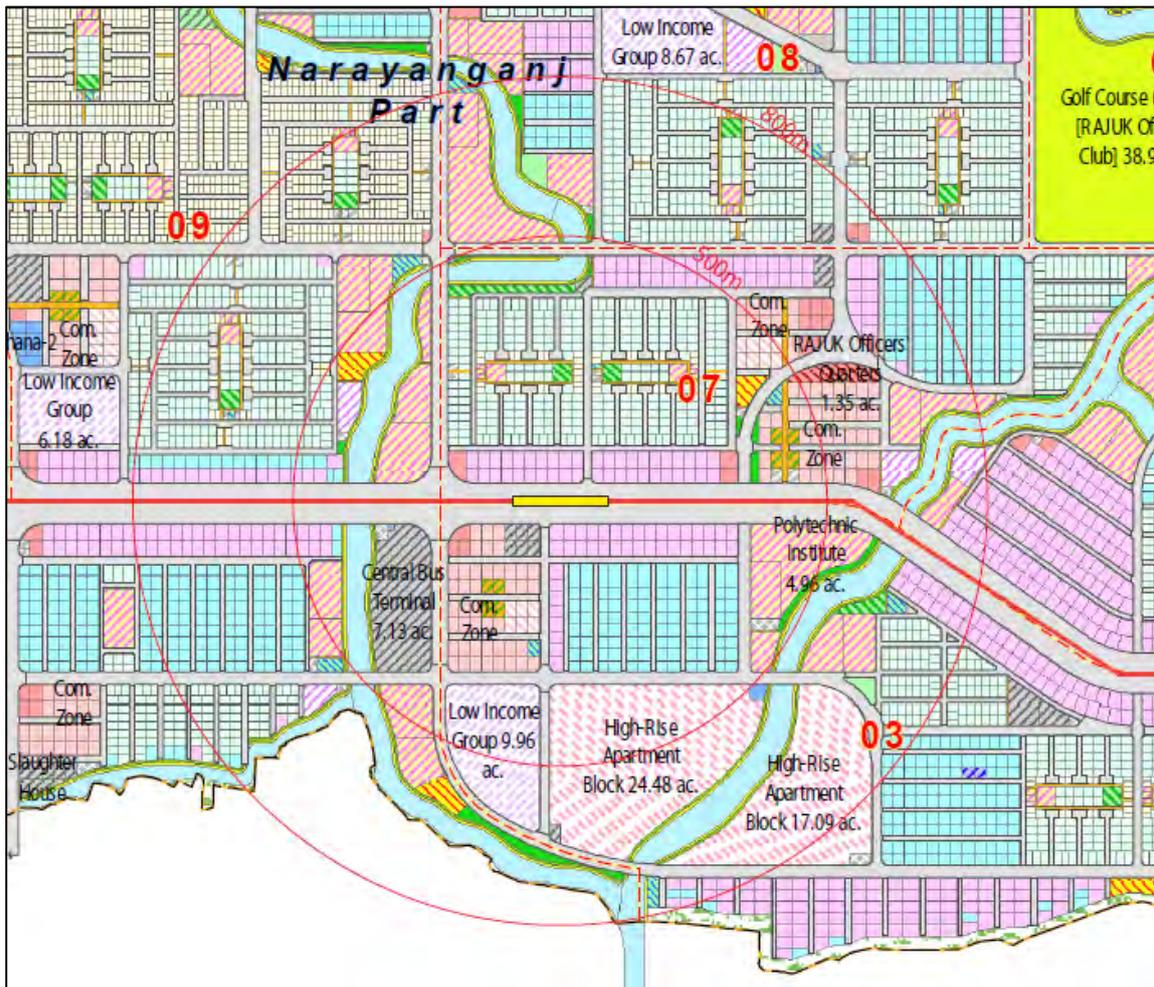
- (i) **駅位置の調整による商業地域の立地:**現在の計画では駅周辺の大部分が住居地域となっている為、駅周辺の商業施設が限られている。そのため、換地を行い、商業地を確保するか東へ駅位置を 300m 程移し商業施設とのアクセスを確保する必要がある。
- (ii) **南北アクセスの確保:**現在、建設が進められている 300 フィート道路は本線とサービス道路で構成されているため、歩行者による横断が困難になる恐れがある。そのため、駅からのアクセスと合わせて歩道橋など歩行者施設を整備することにより、南北のアクセスを確保する。

18) Purbachal East駅

(a) 駅勢圏の土地利用現況

3.97 駅予定位置付近には、住居地域、商業地域、バスターミナル用敷地、教育施設等が立地する。また、駅予定位置の北側にプルバチャールニュータウンの中心として計画されている CBD が立地している。

3.98 住居地域の販売は終了しているが、周囲のバスターミナル敷地や教育施設用の敷地に関しては販売や競売は実施されていない。プルバチャールイースト駅の近くには他の駅予定位置と比較し、公共用地が多い。

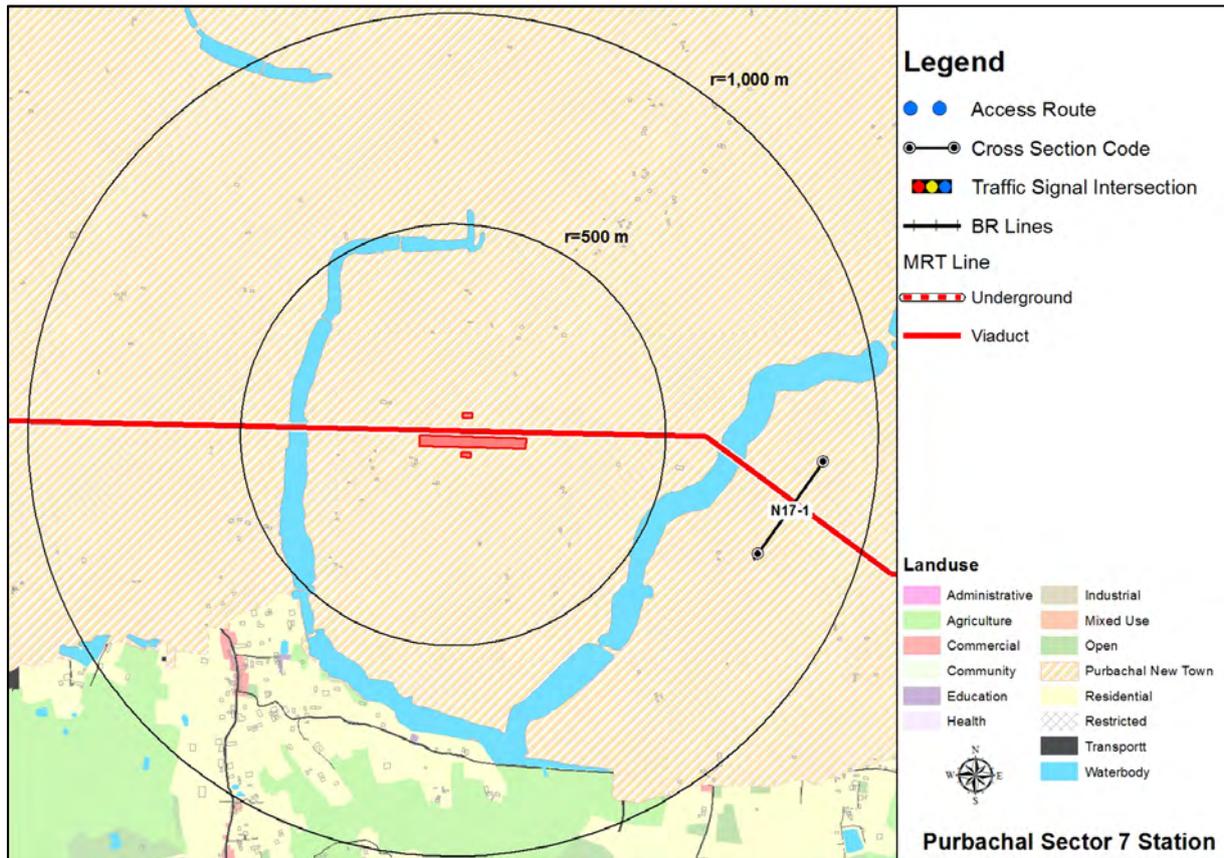


出典: RAJUK

図 3.3.85 プルバチャールイースト駅周辺地区の土地利用

(b) 駅勢圏の交通現況

3.99 主要道路は、中央に 4 車線、両側に 2 車線のサービス道路が計画されている。サービス道路でバスの乗降が行われる計画である。



出典:調査団作成

図 3.3.86 プルバチャールイースト駅周辺の交通ネットワーク現況

Id	Cross-Section	Photo
N17-1		n.a

出典:調査団作成

図 3.3.87 プルバチャールイースト駅周辺主要道路計画

(c) MRT の開発インパクト

3.100 MRT 整備による駅周辺地区へのインパクトとして、下記が想定される。

- (i) 駅周辺は、住宅地域がメインであり駅を通勤利用が多くなる。また、商業地域も駅勢圏に位置しており、外部からの通勤者も増加し、開発需要が高い地域である。(昼間就業者数 600 人から 39,400 人)
- (ii) 駅予定位置付近に教育施設用の用地が計画されており、通学者が増加する。(昼間学生数 400 人から 15,400 人)

表 3.3.18 プルバチャールイースト駅周辺の社会経済指標予測(半径 1km 圏)

			2015	2035
Population	Day	No.(000)	1.7	79.7
		Density (No/ha)	5.4	253.8
	Night	No.(000)	1.7	74.8
		Density (No/ha)	5.4	238.2
Daytime Population	Worker (000)		0.6	39.4
	Student (000)		0.4	15.4
	Total		1.0	54.8
Nighttime Population	Worker (000)		0.6	34.3
	Student (000)		0.4	15.6
	Total		1.0	49.9
Population Day/Night Ration (000)			1.0	1.1

出典:RSTP データベースをもとに調査団作成

(d) TOD に関する留意点と方向性

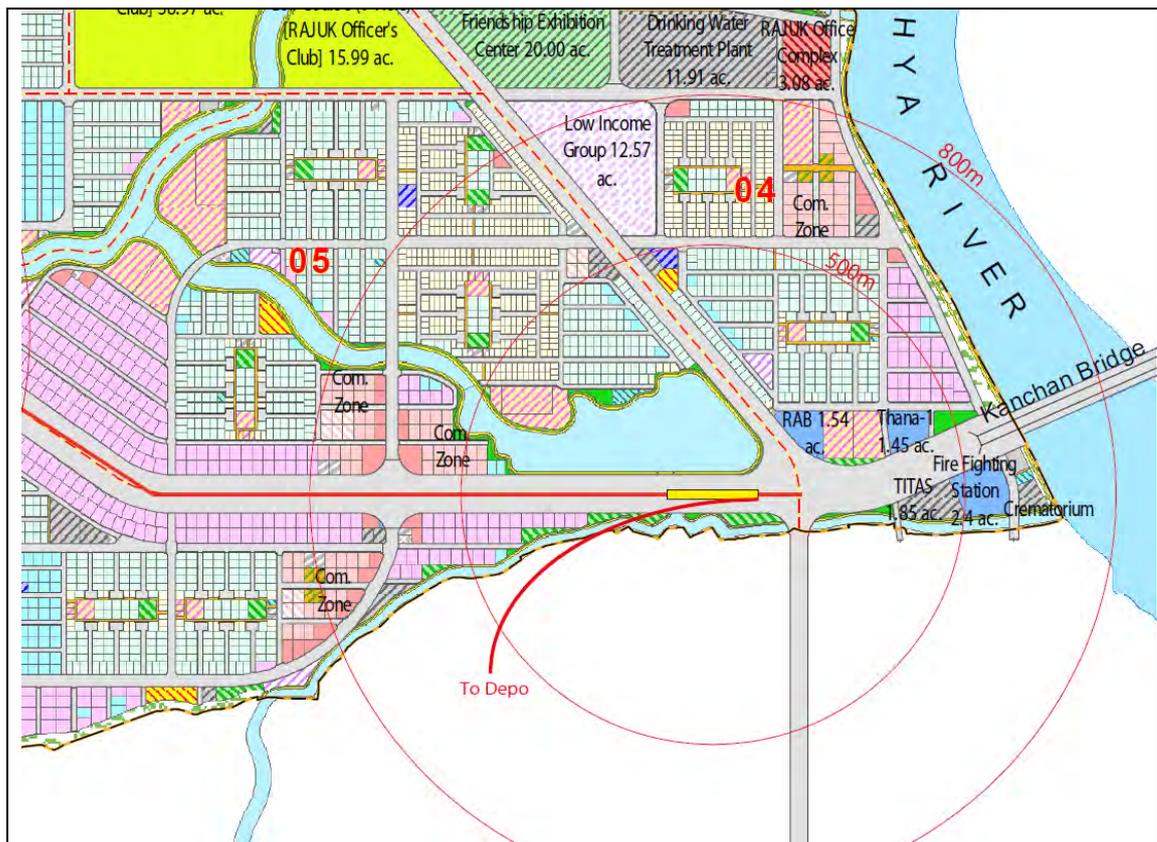
3.101 プルバチャールイースト駅の北側には、CBD 予定地が位置している。CBD へアクセスする為に、MRT から交通結節点の計画が重要である。プルバチャールイースト駅における TOD の整備方針は以下である。

- (i) **駅位置の調整による交通結節点の整備:** 駅位置の近くにバスターミナル用地があるため、交通結節点として利用することが可能である。また、駅位置とバスターミナル用地の間に商業地域も計画されている。東側へ駅予定位置を移動させることが有効である。
- (ii) **ニュータウン内の交通システムの検討:** プルバチャールニュータウンは大規模なニュータウン計画であり、ニュータウン内の公共交通整備が欠かすことが出来ない。北側には CBD が位置しているため、MRT から他の交通システムへ乗換を行う為の交通結節点整備と交通システムの検討が重要である。

19) Purbachal Terminal 駅

(a) 駅勢圏の土地利用現況

3.102 プルバチャール線の終着駅であり、北側には人口湖、南側にはデポ予定位置が位置している。また、プルバチャールニュータウンの東側に多くの民間企業が開発計画を検討している。現在、駅予定位置周辺は湿地・農地となっている。また、JA プロジェクトと将来的に開発が進むことが予想される東側へのアクセス道路の交差点が駅の直近に位置している。

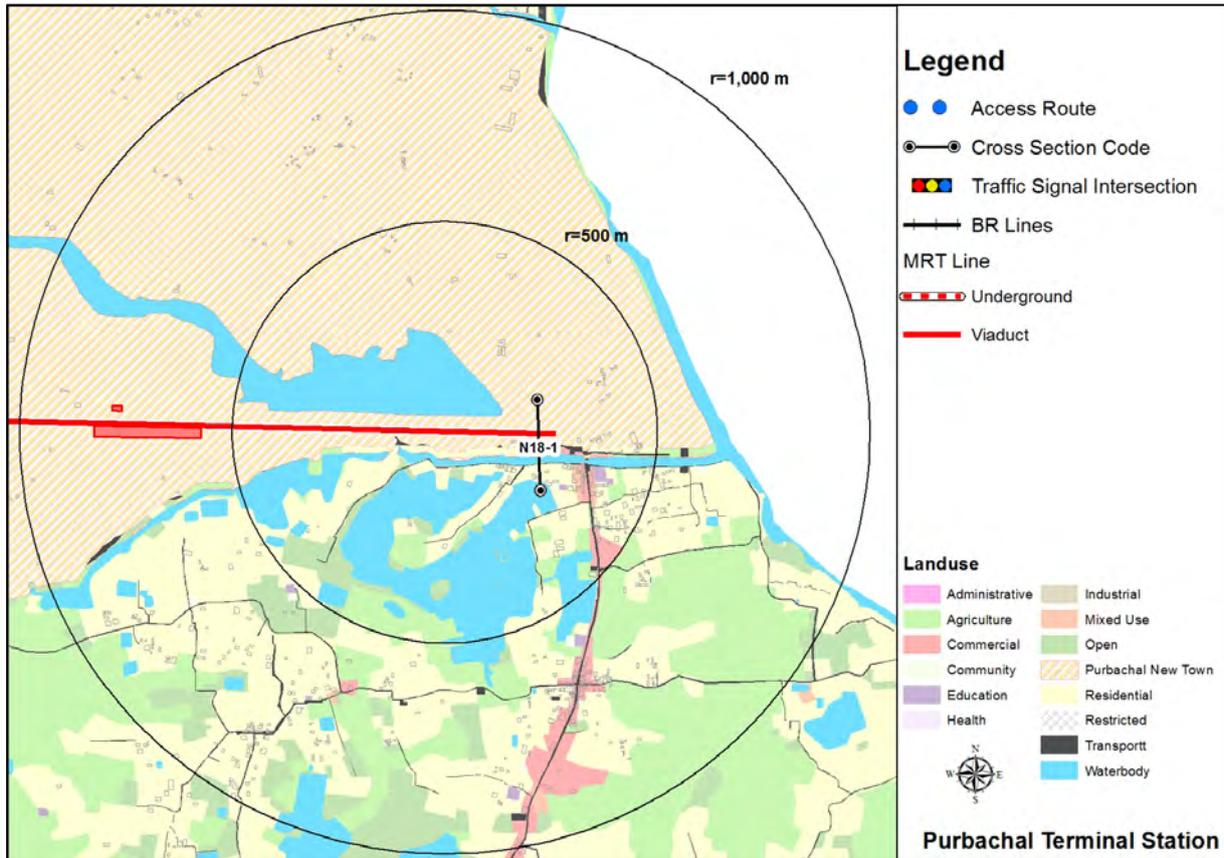


出典*RAJUK

図 3.3.88 プルバチャールターミナル駅周辺地区の土地利用

(b) 駅勢圏の交通現況

3.103 主要道路は、中央に4車線、両側に2車線のサービス道路が計画されている。サービス道路でバスの乗降が行われる計画である。



出典：調査団作成

図 3.3.89 プルバチャールターミナル駅周辺の交通ネットワーク現況

Id	Cross-Section	Photo
N18-1		n/a

出典：調査団作成

図 3.3.90 プルバチャールターミナル駅周辺主要道路計画

(c) MRT の開発インパクト

3.104 MRT 整備による駅周辺地区へのインパクトとして、下記が想定される。

- (i) プルバチャールターミナル駅はダッカ東部のターミナル駅となるが、東方面への開発は更に進む見通しで、郊外から駅にアクセスし、通勤の為に使用する乗客が多くなることが予想される。
- (ii) 周辺は行政機関やメンテナンス施設が立地しており、行政関係者が多く利用する。また、商業施設も立地している為、昼間人口も伸びることが考えられる。(昼間人口 500 人から 65,000 人)

表 3.3.19 プルバチャールターミナル駅周辺の社会経済指標予測(半径 1km 圏)

		2015	2035	
Population	Day	No.(000)	4.9	68.8
		Density (No/ha)	15.7	219.0
	Night	No.(000)	5.0	64.6
		Density (No/ha)	15.8	205.5
Daytime Population	Worker (000)		1.7	34.0
	Student (000)		1.3	13.3
	Total		3.0	47.3
Nighttime Population	Worker (000)		1.7	29.6
	Student (000)		1.3	13.4
	Total		3.0	43.1
Population Day/Night Ration (000)		1.0	1.1	

出典:RSTP データベースをもとに調査団作成

(d) TOD に関する留意点と方向性

3.105 プルバチャールターミナル駅は 1 号線の終着駅であり、今後ダッカ東部開発が進むことが予想されるため、ターミナル駅としての機能が重要である。プルバチャールターミナル駅における TOD の整備方針は以下である。

- (i) **駅前広場の整備:** 現在、計画されている車両基地への引き込み路線周辺の土地とプルバチャールニュータウンの保留地を利用し、駅前広場の用地を確保することが可能である。
- (ii) **駐車場・駐輪場の整備:** 駅予定位置が主要道路の交差点に位置しているため乗用車、バスを始めとした様々な交通システムが駅周辺にアクセスすることが可能である。さらに、南側に位置する JA プロジェクトからは 1km 以上離れている為、駐車場や駐輪上の整備が必要である。
- (iii) **魅力あるランドスケープ:** 人口湖の周囲のランドスケープを充実させることで、より多くの集客を見込むことが出来る。グルシャンレイクのように歩道や緑地帯を整備することにより、整備前よりも多くの人々が水辺に集まるようになっている。一方で、ランドスケープデザインの能力には改善の余地がある為、魅力的な空間を設計する必要がある。