

バングラデシュ国
首都圏開発庁 (RAJUK)

バングラデシュ国
MRT 沿線の公共交通指向型開発のための
政策策定支援プロジェクト

ファイナルレポート
Part 1

2026 年 6 月

独立行政法人
国際協力機構 (JICA)

日本工営株式会社
株式会社 UR リンケージ

株式会社オリエンタルコンサルタンツグローバル
株式会社アルメック

社基
JR
26-079

目次

Part1

第1章 はじめに.....	1-1
1.1 本プロジェクトの背景.....	1-1
1.2 目的.....	1-1
1.3 プロジェクト対象地.....	1-2
1.4 関係機関.....	1-2
1.4.1 カウンターパート.....	1-2
1.4.2 その他関係機関.....	1-2
1.5 延長期間の背景.....	1-3
1.6 プロジェクト内容の変更概要.....	1-4
1.7 プロジェクト内容と成果.....	1-5
1.7.1 プロジェクト成果.....	1-5
1.7.2 作業日程.....	1-5
第2章 本プロジェクトで実施された会議及びイベント.....	2-1
2.1 JCC および TWG の設置.....	2-1
2.2 JCC 会議概要.....	2-2
2.3 TWG 会議概要.....	2-5
2.4 WG 会議概要.....	2-7
2.4.1 Uttara Center 駅 WG.....	2-7
2.4.2 Gabtoli 駅 WG.....	2-8
2.5 権利変換検討に係る CWF 会議概要.....	2-10
2.6 Gabtoli 南 WG 会議概要.....	2-11
2.7 TOD セミナー.....	2-13
2.7.1 第1回 TOD セミナー.....	2-13
2.7.2 第2回 TOD セミナー.....	2-19
2.7.3 第3回 TOD セミナー.....	2-26
2.7.4 第4回（最終）TOD セミナー.....	2-30
第3章 都市開発・TOD 関連政策及び開発手法のレビュー.....	3-1
3.1 概要.....	3-1
3.2 ダッカにおける計画制度の概要.....	3-2
3.2.1 DAP における TOD の基本的な考え方.....	3-3
3.2.2 TOD に関するアプローチ.....	3-4
3.2.3 TOD 政策に関する主要課題.....	3-9
3.3 既存法制度と TOD との関係.....	3-11
3.3.1 TOD 関連法制度の構成.....	3-11
3.3.2 TOD 関連法制度の概要.....	3-14

3.4	計画策定および承認プロセス	3-19
3.4.1	計画承認プロセス（土地利用計画および交通計画）	3-19
3.4.2	開発許可プロセス	3-20
3.5	TOD 関連組織の概要	3-24
3.6	ダッカにおける既存の都市開発の実態	3-35
3.6.1	都市開発プロジェクトの概要	3-35
3.6.2	フォーマルな都市開発プロジェクトの類型および一般的な実施形態	3-36
3.6.3	法制度と実態の乖離に関する考察	3-40
第4章 日本および他国の TOD に関する事例研究と本邦研修の実施		4-1
4.1	日本の TOD 関連制度・事例紹介の有用性	4-1
4.2	日本における TOD への取り組み	4-1
4.2.1	日本における TOD への取り組みとその背景	4-1
4.2.2	日本における TOD モデル	4-6
4.2.3	日本における TOD の成功要因	4-8
4.2.4	日本における TOD の代表事例	4-9
4.3	TOD ワークショップ	4-16
4.3.1	グループ A	4-18
4.3.2	グループ B	4-19
4.3.3	グループ C	4-20
4.4	第1回本邦研修概要	4-21
4.4.1	研修概要	4-21
4.4.2	目標とスケジュール	4-21
4.4.3	参加者からのコメント	4-26
4.5	第2回本邦研修の概要	4-27
4.5.1	研修の概要	4-27
4.5.2	目標とスケジュール	4-27
4.5.3	参加者からのコメント	4-32
第5章 MRT1 号線、MRT5 号北線および MRT6 号線沿線における土地利用・交通一 体型沿線地域計画		5-1
5.1	沿線地域計画の意義	5-1
5.2	計画作成手順	5-1
5.3	本プロジェクトにおいて作成する沿線地域計画案の定義	5-2
5.3.1	計画の目的	5-2
5.3.2	沿線地域計画の主な役割	5-3
5.3.3	対象となる沿線地域	5-3
5.3.4	計画体系における位置付け	5-3
5.4	開発状況と機会の分析	5-4
5.4.1	現状の土地利用	5-4
5.4.2	現状の道路インフラ	5-7
5.4.3	都市構造計画	5-8

5.4.4	土地利用計画	5-10
5.4.5	交通インフラ計画	5-14
5.4.6	まとめ	5-15
5.5	沿線地域計画	5-17
5.5.1	基本的な考え方	5-17
5.5.2	対象沿線地域における基本機能	5-18
5.5.3	最終化に向けた残された課題	5-22
第 6 章 TOD に係る政策及びガイドラインの策定		6-1
6.1	策定プロセス	6-1
6.2	TOD ガイドラインの内容	6-2
6.2.1	目的	6-2
6.2.2	TOD ガイドラインの構成	6-2
6.2.3	TOD ガイドラインの内容	6-3
第 7 章 TOD に関する調整メカニズムの形成		7-1
7.1	TOD 関連組織の役割と所掌	7-1
7.2	TOD 管理主体及び計画チームの設立に向けた方策	7-10
7.2.1	機関間調整メカニズム	7-10
7.2.2	課題の整理	7-17
7.2.3	DMTCL の TOD 計画及び実施への参画	7-18
7.2.4	TOD 組織体制の確立に向けて	7-21
7.3	公共施設整備における役割と責任	7-24
7.3.1	公共施設の計画と建設	7-24
7.3.2	市役所と DMP の役割	7-26
7.3.3	公共施設別の役割と責任	7-28

Part2

第 1 章 パイロットプロジェクト対象駅の選定		1-1
1.1	一次選定	1-1
1.2	二次選定	1-1
1.2.1	二次選定の概要	1-1
1.2.2	二次選定の評価基準	1-2
1.2.3	評価結果	1-4
1.3	最終選定	1-14
第 2 章 Uttara Center 駅における TOD コンセプトプラン		2-1
2.1	Uttara Center 駅周辺の現状	2-1
2.1.1	概要	2-1
2.1.2	自然災害リスク	2-2
2.1.3	Uttara Center 駅の機能	2-2

2.2	不動産需要予測.....	2-2
2.2.1	ダッカ首都圏における不動産市場の状況.....	2-3
2.2.2	Uttara Center 駅周辺における需要推計結果	2-3
2.3	Uttara Center 駅 TOD コンセプトプラン (案)	2-4
2.3.1	開発ビジョン	2-4
2.3.2	TOD コンセプトプランの計画対象エリア	2-4
2.3.3	土地の権利関係	2-4
2.3.4	Uttara Center 駅 TOD における計画指針	2-5
2.3.5	都市骨格形成のためのアプローチ	2-5
2.3.6	土地利用計画	2-6
2.3.7	開発プログラム	2-7
2.3.8	建物高さ	2-10
2.3.9	TOD コンセプトプランの主な計画レイヤー	2-12
2.4	Uttara Center 駅のモデル計画	2-16
2.4.1	プロジェクトカテゴリーと DPP 承認プロセス	2-16
2.4.2	想定される開発スキーム	2-17
2.4.3	比較検討及び望ましい開発オプション	2-22
2.4.4	実施に向けた提言及び追加的な代替案	2-23
2.5	財務分析の結果	2-24
2.5.1	民間事業者による開発時の財務分析	2-24
2.5.2	公共施設と民間不動産の統合的開発に関する財務分析	2-31
2.6	交通影響評価 (TIA)	2-32
2.6.1	交通影響評価 (TIA) の目的	2-32
2.6.2	交通影響評価手法	2-32
2.6.3	需要予測	2-34
 第3章 Uttara Center 駅 TOD エリアにおけるパイロット活動.....		3-1
3.1	活動の目的及び概要	3-1
3.1.1	交通モニタリング	3-1
3.1.2	開発誘導	3-1
3.1.3	調整機関	3-1
3.2	Uttara Center 駅 TOD WG の設立及び運営支援	3-1
3.3	交通結節点整備に向けたバ国側の DPP 作成に資する支援	3-2
3.4	Uttara Center 駅周辺における交通状況のモニタリングおよび分析	3-2
3.4.1	交通量	3-3
3.4.2	アクセス・イグレス手段	3-5
3.4.3	MRT 利用者アンケート調査	3-7
 第4章 Gabtoli 駅 TOD コンセプトプラン		4-1
4.1	現況	4-1
4.1.1	駅勢圏の概要	4-1
4.1.2	自然災害	4-7
4.1.3	開発規制	4-9

4.2	不動産需要予測.....	4-10
4.2.1	MRT 駅周辺地区における不動産市場調査及び地価評価	4-10
4.2.2	不動産需要予測.....	4-13
4.3	Gabtolli 駅コンセプトプラン（案）	4-18
4.3.1	Gabtolli 地区の立地特性.....	4-18
4.3.2	Gabtolli TOD の開発フレームワーク	4-30
4.3.3	Gabtolli TOD コンセプトマスタープランの計画指針とアプローチ	4-32
4.3.4	TOD コンセプトマスタープランの戦略.....	4-36
4.3.5	Gabtolli TOD コンセプトマスタープラン	4-42
4.4	Gabtolli 駅における事業モデル計画（案）	4-58
4.4.1	開発オプション.....	4-58
4.4.2	開発スキームの概要.....	4-58
4.5	Gabtolli 駅周辺における交通影響評価.....	4-60
4.5.1	既存調査に基づく各路線の将来需要予測結果.....	4-60
4.5.2	Gabtolli 駅周辺の幹線道路における将来需要予測.....	4-62
第 5 章 Gabtolli 駅におけるパイロット活動.....		5-1
5.1	概要.....	5-1
5.2	Gabtolli 北部におけるニーズとポテンシャル.....	5-1
5.2.1	開発方向	5-1
5.2.2	現況.....	5-2
5.2.3	開発手法.....	5-2
5.3	Gabtolli 駅北側における開発計画.....	5-5
5.3.1	ケーススタディ対象地.....	5-5
5.3.2	土地利用およびインフラ計画	5-6
5.3.3	建築計画	5-9
5.3.4	事業フレーム分析	5-11
5.4	既成市街地における再開発手法.....	5-15
5.4.1	再開発手法の基本概念.....	5-15
5.4.2	Gabtolli 北部における権利変換実施に向けた主要提案	5-16
5.4.3	事業化に向けた課題.....	5-21
5.4.4	実施に向けた準備のためのアクションプラン（当面）	5-22
5.5	権利変換事業の実施規程に係るアイデア	5-22
5.5.1	再開発法および関連規則の法体系.....	5-22
5.5.2	再開発法および関連規則の項目	5-23
5.6	結論および今後の方向性.....	5-24
第 6 章 環境社会配慮.....		6-1
6.1	Bangladesh 国における戦略的環境アセスメントの法制度.....	6-1
6.2	環境社会配慮に関する調査の概要.....	6-1
6.3	フォーカスグループディスカッション（FGD）の概要.....	6-2
6.4	スコーピング結果.....	6-6
6.5	Uttara Center 駅周辺 TOD Area における調査結果の概要	6-7

6.5.1	Uttara Center 駅周辺 TOD Area の現況.....	6-7
6.5.2	Uttara Center Station TOD に係る代替案分析.....	6-12
6.5.3	Uttara Center TOD 活動に伴い想定される環境社会影響に関する初期所見	6-15
6.5.4	Uttara Center TOD 活動に対する緩和策	6-20
6.6	Gabtoli Station TOD Area における調査結果の概要.....	6-24
6.6.1	Gabtoli Station TOD Area の現況.....	6-24
6.6.2	Gabtoli Station TOD に係る代替案分析	6-29
6.6.3	Gabtoli Station TOD に係る活動に伴い想定される環境社会影響に関する 初期所見	6-34
6.6.4	Gabtoli Station TOD 活動に対する緩和策	6-39
6.7	評価対象とされた初期環境社会影響のモニタリング	6-42
6.8	次段階に向けた提言	6-43
6.9	ステークホルダー会議.....	6-43
6.10	脆弱層への配慮 — TOD エリアにおける歩行しやすい環境の整備の必要性..	6-45

Part3

第1章 バングラデシュ国における市街地整備事業の現状と課題 1-1

1.1	法制度・土地権利の現状.....	1-1
1.1.1	権利変換制度の機能に関わる制度的枠組み.....	1-1
1.1.2	権利変換手法の基本となる諸制度.....	1-28
1.1.3	ダッカにおける権利変換方式の既存実務.....	1-41
1.2	世界における権利変換手法.....	1-53
1.2.1	共通する概念的基盤.....	1-53
1.2.2	権利変換手法の主な類型.....	1-53
1.2.3	共通する実施上の課題.....	1-56
1.2.4	権利変換手法の国際比較.....	1-57
1.2.5	バングラデシュを含むコモン・ロー諸国における比較分析.....	1-59
1.2.6	比較分析から得られる教訓及び政策設計への示唆.....	1-60

第2章 権利変換規則草案 規則..... 2-1

2.1	権利変換規則案の策定.....	2-1
2.1.1	検討プロセス	2-1
2.1.2	調査における主要検討事項.....	2-1
2.1.3	規則案検討における基本的思想.....	2-6
2.2	権利変換規則案.....	2-8
2.2.1	権利変換規則の法的構造.....	2-9
2.2.2	権利変換事業のプロセス	2-9
2.2.3	権利変換規則案の構成.....	2-11
2.2.4	権利変換規則案（原文訳）	2-13
2.3	権利変換スキームに関する技術ガイドライン.....	2-23

2.4	法制化に向けたロードマップ	2-24
2.4.1	規則の法制化プロセス	2-24
2.4.2	公式規則案（土地区画整理・再開発規則案）の概要	2-26
2.4.3	制度改善に向けた提言	2-33
第3章 Gabtoli 駅北側における権利変換計画（案）		3-1
3.1	はじめに	3-1
3.2	現況	3-2
3.2.1	自然環境	3-2
3.2.2	社会経済状況	3-2
3.2.3	土地利用	3-3
3.2.4	建物	3-4
3.2.5	インフラ	3-5
3.2.6	不動産に係る権利	3-9
3.2.7	不動産価格	3-14
3.2.8	ステークホルダーの利害関係	3-26
3.3	Gabtoli 北地区の開発の方向性	3-29
3.3.1	与条件としての要件	3-29
3.3.2	計画中及び進行中のプロジェクト	3-35
3.3.3	ケーススタディ対象地の選定	3-38
3.4	開発計画	3-39
3.5	空間計画	3-39
3.5.1	土地・インフラ開発計画	3-39
3.5.2	建築計画	3-42
3.6	権利変換の枠組み	3-45
3.6.1	インタビュー調査に基づく権利者の意向	3-45
3.6.2	権利変換手法	3-47
3.7	財務計画	3-48
3.7.1	ケーススタディのための条件	3-48
3.7.2	ケーススタディの財務計画	3-52
3.7.3	ケーススタディにおける権利変換のモデルプラン	3-57
3.8	プロジェクト実施における潜在的な課題	3-62
3.8.1	制度的枠組み	3-62
3.8.2	技術的アプローチ	3-63
第4章 Gabtoli 駅南側の公有地の土地区画整理に向けた検討		4-1
4.1	はじめに	4-1
4.2	Gabtoli 駅南側の現況	4-2
4.2.1	自然環境	4-2
4.2.2	社会・経済	4-3
4.2.3	土地所有に関する情報	4-11
4.2.4	インフラ・公共サービス	4-12
4.2.5	不動産に係る権利	4-20

4.2.6	不動産価格	4-21
4.2.7	関連計画及びプロジェクト	4-25
4.2.8	主要関係者の意向	4-27
4.3	Gabtolli 駅南側における開発方針	4-30
4.3.1	基本方針	4-30
4.3.2	コンセプトと戦略	4-33
4.4	開発計画	4-35
4.4.1	交通インフラ開発計画	4-35
4.4.2	都市防災計画	4-36
4.4.3	土地利用	4-39
4.4.4	オープンスペースとレクリエーション施設計画	4-41
4.4.5	建設単価	4-43
4.5	実施計画	4-43
4.5.1	段階的かつ公共主導の実施戦略	4-43
4.5.2	プロジェクトの構成要素	4-44
4.5.3	実施主体	4-45
4.5.4	実施スケジュール	4-48
4.5.5	パッケージ別概算事業費	4-51
4.6	土地再編スキームの検討	4-52
4.6.1	土地区画整理スキームの概念枠組み	4-52
4.6.2	対象区域および移転区画	4-52
4.6.3	土地価値比較および配分方針	4-54
4.6.4	住宅建設および土地区画整理事業に係る概算費用	4-54
4.6.5	保留地設定および事業採算性	4-55
4.6.6	減歩率の整理および評価	4-56
 第 5 章 総括：ダッカにおける TOD プロジェクトの実現に向けて		5-1
5.1	本プロジェクトを通じて得られた主要な知見	5-1
5.2	都市再開発及び土地区画整理に関する制度的示唆	5-2
5.3	Gabtolli 駅を対象とした試行的検討から得られた示唆	5-3
5.4	調整メカニズムの重要性と今後の展望	5-4
5.5	今後推進すべきモデルプロジェクト	5-5
5.5.1	Uttara Center における TOD のグリーンフィールド型モデル事業としての実施	5-5
5.5.2	Gabtolli 駅南側における一体型開発の推進	5-5
5.5.3	権利変換手法を適用したパイロット事業の準備	5-6
5.5.4	CBD における公有地の再開発	5-6
5.5.5	駅周辺における交通管理に関する社会実験の実施	5-6
5.6	まとめ	5-6

目次

Part1

図 1.2.1: 本プロジェクトの目的.....	1-3
図 1.4.1: TOD に関する役割分担.....	1-4
図 1.7.1: 当初期間における実施スケジュール.....	1-7
図 1.7.2: 延長期間における実施スケジュール.....	1-7
図 2.1.1: 当初期間における会議体.....	2-1
図 2.1.2: 延長期間における会議体.....	2-2
図 2.2.1: 第 1 回 JCC 会議の様子.....	2-3
図 2.2.2: 第 2 回 JCC 会議の様子.....	2-3
図 2.2.3: 第 3 回 JCC 会議の様子.....	2-4
図 2.2.4: 第 4 回 JCC 会議の様子.....	2-4
図 2.2.5: 第 5 回 JCC 会議の様子.....	2-4
図 2.2.6: 第 6 回 JCC 会議の様子.....	2-5
図 2.2.7: 第 7 回 JCC 会議の様子.....	2-5
図 2.3.1: TWG 会議の様子.....	2-7
図 2.4.1: 第 1 回 Uttara Center 駅 WG の様子（オンライン会議）.....	2-7
図 2.4.2: 第 2 回 Uttara Center 駅 WG の様子.....	2-8
図 2.4.3: 第 1 回 Gabtoli 駅 WG の様子.....	2-8
図 2.4.4: 第 2 回 Gabtoli 駅 WG の様子.....	2-9
図 2.4.5: 第 3 回 Gabtoli 駅 WG の様子.....	2-9
図 2.4.6: 第 4 回 Gabtoli 駅 WG の様子.....	2-9
図 2.4.7: 第 5 回 Gabtoli 駅 WG の様子.....	2-10
図 2.5.1: 第 3 回から第 8 回 CWF の様子.....	2-11
図 2.5.2: 第 9 回から第 15 回 CWF の様子.....	2-11
図 2.5.3: 第 16 回および第 17 回 CWF の様子.....	2-11
図 2.6.1: 第 1 回 Gabtoli 南 WG の様子.....	2-12
図 2.6.2: 第 2 回 Gabtoli 南 WG の様子.....	2-13
図 2.6.3: 第 3 回 Gabtoli 南 WG の様子.....	2-13
図 2.6.4: 第 4 回 Gabtoli 南 WG の様子.....	2-13
図 2.7.1: 第 1 回 TOD セミナーの様子.....	2-19
図 2.7.2: 第 2 回 TOD セミナーの様子.....	2-25
図 2.7.3: 第 3 回 TOD セミナーの様子.....	2-30
図 2.7.4: 第 4 回 TOD セミナーの様子.....	2-33
図 3.1.1: ダッカにおける TOD の主要課題と本プロジェクトの基本的アプローチ.....	3-2
図 3.2.1: ダッカにおける都市・交通計画体系.....	3-3
図 3.2.2: DAP における「TOD テンプレート」.....	3-4
図 3.2.3: オーバーレイゾーン管理のイメージ.....	3-4
図 3.2.4: DAP により指定された TOD ゾーン的位置.....	3-5

図 3.2.5: DAP において不足している要素	3-11
図 3.3.1: ダッカにおける空制限高さ区域	3-18
図 3.5.1: RAJUK の組織図	3-26
図 3.5.2: DMTCL の組織図	3-26
図 3.5.3: DTCA の組織図	3-30
図 3.5.4: BRTA の組織図	3-31
図 3.5.5: BRTC の組織図	3-32
図 3.5.6: DNCC の組織図	3-33
図 3.5.7: DSCC の組織図	3-34
図 3.5.8: DMP の組織図	3-35
図 4.2.1: 日本の TOD に係る取り組みの変遷	4-3
図 4.2.2: 都市鉄道整備と沿線都市開発の相乗効果	4-6
図 4.2.3: 日本における TOD の類型	4-6
図 4.2.4: 日本における 3 つの TOD モデルの概念図及び事例	4-7
図 4.3.1: ワークショップの様子	4-17
図 4.3.2: グループ A のプレゼンテーション	4-18
図 4.3.3: グループ B のプレゼンテーション	4-19
図 4.3.4: グループ C のプレゼンテーション	4-20
図 5.1.1: 沿線地域計画の意義	5-2
図 5.2.1: 沿線地域計画の計画手順	5-3
図 5.3.1: 本プロジェクトで作成する沿線地域計画案の役割	5-4
図 5.3.2: 本プロジェクトで作成する沿線地域計画案の計画体系における位置付 け	5-5
図 5.4.1: MRT6 号線各駅の 500m バッファ内における現況の土地利用	5-5
図 5.4.2: MRT1 号線各駅の 500m バッファ内における現況の土地利用	5-7
図 5.4.3: MRT5 号北線各駅の 500m バッファ内における現況の土地利用	5-8
図 5.3.1: MRT6 号線各駅周辺における現況の主要交通インフラ	5-9
図 5.3.1: MRT1 号線各駅周辺における現況の主要交通インフラ	5-9
図 5.4.6: MRT5 号北線各駅周辺における現況の主要交通インフラ	5-10
図 5.4.7: DSP において提案されている都市拠点	5-12
図 5.4.8: MRT6 号線各駅の 500m バッファ内における DAP 上の土地利用計画	5-13
図 5.4.9: MRT1 号線各駅の 500m バッファ内における DAP 上の土地利用計画	5-14
図 5.4.10: MRT5 号北線各駅の 500m バッファ内における DAP 上の土地利用計画	5-15
図 5.4.11: 計画されている主要交通インフラ	5-17
図 5.5.1: MRT 6 号線沿線地域における連携範囲と機能に関する基本コンセプト	5-22
図 5.5.2: MRT 1 号線沿線地域における連携範囲と機能に関する基本コンセプト	5-23
図 5.5.3: MRT 5 号北線沿線地域における連携範囲と機能に関する基本コンセプ ト	5-24
図 6.1.1: TOD ガイドラインの策定プロセス	6-1

図 6.2.1: TOD ゾーニング制度の多層構造イメージ.....	6-3
図 6.2.2: TOD ゾーンにおけるインセンティブと条件の関係.....	6-5
図 6.2.3: 評価条件を満たす開発に対する敷地別容積率 (Plot-based FAR) 上限引 上げのイメージ.....	6-7
図 6.2.4: 共通ルール of 必須条件.....	6-8
図 6.2.5: 追加ルール of 評価条件.....	6-9

Part2

図 1.2.1: 二次選定の評価方法.....	1-2
図 1.3.1: 最終選定の選定指標.....	1-14
図 2.1.1: 対象区域における DAP 上の土地利用計画及び DMTCL 保有地.....	2-1
図 2.3.1: Uttara Center 駅 TOD の開発ビジョン.....	2-4
図 2.3.2: Uttara Center 駅周辺における土地所有状況.....	2-5
図 2.3.3: Uttara Center 駅 TOD のストラクチャープラン.....	2-6
図 2.3.4: Uttara Center 駅 TOD の土地利用計画 (案).....	2-6
図 2.3.5: 用途ごとの延床面積.....	2-7
図 2.3.6: 開発計画 (区画番号).....	2-8
図 2.3.7: 建物高さ.....	2-10
図 2.3.8: Uttara Center 駅 TOD の開発計画図.....	2-10
図 2.3.9: Uttara Center 駅 TOD の開発計画図 (3D 鳥瞰図).....	2-11
図 2.3.10: Uttara Center 駅周辺地区の 3D 鳥瞰図.....	2-11
図 2.3.11: 駅と接続した高架歩行空間 (写真はバンコクの事例).....	2-12
図 2.3.12: 駐車場計画.....	2-13
図 2.3.13: 歩行者と自転車のための道路ネットワーク.....	2-13
図 2.3.14: 交通結節点計画 (広域ネットワーク).....	2-15
図 2.3.15: 交通結節点計画 (TOD エリア内交通).....	2-15
図 2.3.16: 交通結節点計画 (駅周辺交通結節点・乗り換え施設).....	2-16
図 2.4.1: バ国における資金源別開発事業区分.....	2-16
図 2.4.2: Uttara Centre のモデルプラン (案) 及び DMTCL 所有地.....	2-17
図 2.4.3: DMTCL 所有地の開発スキーム (1a: DMTCL による直接開発).....	2-18
図 2.4.4: DMTCL 所有地の開発スキーム (1b: RAJUK による直接開発).....	2-19
図 2.4.5: DMTCL 所有地の開発スキーム (2a: SPC による DPP ベース開発).....	2-19
図 2.4.6: DMTCL 所有地の開発スキーム (2b: PPP スキーム).....	2-20
図 2.4.7: DMTCL 所有地の開発スキーム (3a: ハイブリッド PPP スキーム).....	2-21
図 2.4.8: DMTCL 所有地の開発スキーム (3b: 公共・民間の組合せによる開発).....	2-21
図 2.4.9: Uttara Centre の開発スキーム案 (3b) 公共と民間の混合事業の代替案.....	2-24
図 2.5.1: DMTCL 所有地に計画する建築物概要.....	2-25
図 2.5.2: 財務分析の前提条件.....	2-27
図 2.5.3: 修正ケース 3b: 民間開発者が整備する公共施設.....	2-31

図 2.6.1: Uttara Center 駅周辺地区のゾーニング	2-35
図 2.6.2: 日本事例における鉄道利用率	2-36
図 2.6.3: 駅と各ゾーン間の距離	2-37
図 2.6.4: 住宅面積および商業面積	2-37
図 2.6.5: MRT 駅から各ゾーンへの MRT 利用者数	2-38
図 2.6.6: MRT 駅から各ゾーンへの MRT 利用者数	2-38
図 2.6.7: 交通手段分担率	2-39
図 2.6.8: 自動車系交通のトリップ分布	2-40
図 2.6.9: Uttara North 駅発着交通量	2-40
図 2.6.10: Uttara Center 駅発着交通量	2-41
図 2.6.11: Uttara South 駅発着交通量	2-41
図 2.6.12: TOD 地区内の土地利用	2-42
図 2.6.13: TOD 地区内の発生・集中交通量	2-44
図 2.6.14: TOD 地区内の交通配分結果	2-45
図 2.6.15: 提案ルート	2-47
図 2.6.16: 提案ルート整備後の交通流の変化	2-47
図 2.6.17: TOD 地区内の迂回ルート	2-48
図 3.4.1: MRT 6 号線の路線図	3-3
図 3.4.2: 交通調査位置	3-4
図 3.4.3: 車種別構成比	3-5
図 3.4.4: 交通量	3-5
図 3.4.5: 車種別構成比	3-6
図 3.4.6: Uttara Center 駅利用者数	3-6
図 3.4.7: 週当たり MRT 利用頻度	3-8
図 3.4.8: MRT 利用目的	3-8
図 3.4.9: 車種別構成比	3-8
図 3.4.10: フィーダー交通に対する満足度	3-9
図 3.4.11: インフラ改善要望	3-9
図 3.4.12: Uttara Center 駅周辺の出発地・目的地ゾーン (2023 年 4 月)	3-10
図 3.4.13: Uttara Center 駅周辺の出発地・目的地ゾーン (2023 年 8 月)	3-11
図 3.4.14: Uttara Center 駅周辺の出発地・目的地ゾーン (2024 年 2 月)	3-11
図 4.5.1: 各路線の将来需要予測結果	4-61
図 4.5.2: Gabtoli 駅における乗降客数	4-61
図 4.5.3: Gabtoli 駅におけるフィーダートリップの交通手段分担率	4-62
図 4.5.4: 2020 年交通量調査結果	4-63
図 4.5.5: パーソントリップの成長率	4-64
図 4.5.6: 2055 年における推計交通量	4-64
図 4.5.7: 2055 年におけるメトロへの転換交通量	4-65
図 4.5.8: メトロへの転換交通量を反映した 2055 年推計交通量	4-65
図 5.2.1: Gabtoli 北側における優先度およびポテンシャルの評価	5-4
図 5.3.1: Gabtoli 駅におけるパイロットプロジェクト対象地	5-5
図 5.3.2: ケーススタディ対象地周辺の道路計画	5-6
図 5.3.3: ケーススタディ対象地周辺の土地利用ゾーニング	5-7

図 5.3.4: ケーススタディ対象地における土地利用計画	5-8
図 5.3.6: ケース 1（商業棟）のパース	5-10
図 5.4.1: 権利変換方式の概念	5-15
図 5.4.2: 権利変換方式の効果	5-16
図 5.4.3: Gabtoli 北側における権利変換事業の実施手順（案）	5-17
図 5.4.4: 説明の要点	5-18
図 5.4.5: 強制権限の行使条件	5-19
図 5.4.6: Gabtoli 駅北側での再開発事業における公共性（案）	5-19
図 5.4.7: 権利変換方式における資産の抛出および持分	5-20
図 5.4.8: 共同借地権のイメージ	5-20
図 5.4.9: Gabtoli 駅北側のアクションプラン	5-22
図 5.5.1: 法制度の体系図（検討中）	5-23
図 6.5.1: Uttara Center TOD エリアの計画位置図	6-6
図 6.5.2: 2004 年時点の歴史的湿地における土地利用現況図	6-8
図 6.5.3: Uttara Center TOD エリア内に位置する居住地	6-11
図 6.5.4: Uttara Center TOD エリア内に位置する宗教施設	6-11
図 6.5.5: 代替案 1	6-12
図 6.5.6: 代替案 2	6-12
図 6.6.1: TOD エリアの境界	6-23
図 6.6.2: Uttara Center TOD エリア内に位置する居住地	6-24
図 6.6.3: Gabtoli TOD エリアにおける既存インフラ	6-24
図 6.6.4: Gabtoli TOD エリアおよびその周辺における土地利用図	6-25
図 6.6.5: Gabtoli TOD エリアにおける土地所有状況	6-28
図 6.6.6: 代替案 1	6-29
図 6.6.7: 代替案 2	6-29
図 6.6.8: 代替案 3	6-30

Part3

図 1.1.1: フリーホルドの土地（いわゆる民有地）における所有権とリースホルド権	1-6
図 1.1.2: 政府所有地における所有権、リースホルド権および賃借権（RAJUK 管理地の例）	1-6
図 1.1.3: 土地の最新の法的状態を確認するための手順	1-11
図 1.1.4: CS コティヤンのサンプル	1-14
図 1.1.5: SA コティヤンのサンプル	1-14
図 1.1.6: RS コティヤンのサンプル	1-14
図 1.1.7: BS/CJ コティヤンのサンプル	1-15
図 1.1.8: Mouza マップのサンプル	1-16
図 1.1.9: 権利移転および登録の手順	1-18
図 1.1.10: 土地取引の手順	1-19
図 1.1.11: 土地権利記録（Record of Rights）のサンプル	1-20
図 1.1.12: 収用法に基づく土地収用プロセス	1-25

図 1.1.13: RAJUK によるプロジェクトの基本手順.....	1-31
図 1.1.14: ダッカ首都圏における都市開発実施システム.....	1-36
図 1.1.15: ダッカ首都圏における建築規制の枠組み.....	1-37
図 1.1.16: 民間および公共開発の基本的なプロセス（簡略化）.....	1-38
図 1.1.17: 建設プロジェクトに関する申請手続きの流れ.....	1-39
図 1.1.18: PRLDR に規定される土地区画整理.....	1-42
図 1.1.19: DAP に記載された土地区画整理の手順.....	1-43
図 1.1.20: いわゆる 50%-50% の共同開発事業方式.....	1-45
図 1.1.21: 50% : 50% プロジェクトの開発協定書抜粋例.....	1-46
図 1.1.22: 民有地における複数土地所有者参加型の民間開発.....	1-47
図 1.1.23: RAJUK 所有地において複数の土地権利者が関与する民間開発の形態.....	1-48
図 1.1.24: ナザール・バレー・プロジェクトの地図と写真.....	1-49
図 1.1.25: 北ダッカ市ビル事例に関連する財産権.....	1-50
図 1.1.26: Uttara Center における RAJUK アパートメントプロジェクトの基本情報.....	1-51
図 1.1.27: RAJUK アパートプロジェクトに関連する財産権.....	1-52
図 2.1.1: 権利変換に関する規制案に向けた協議の流れ.....	2-1
図 2.2.1: 権利変換スキームの将来における法的枠組みへの期待.....	2-9
図 2.2.2: 権利変換事業の実施プロセス.....	2-11
図 3.1.1: Gabtoli 駅周辺半径 500m 圏内の現況.....	3-2
図 3.2.1: Gabtoli 北地区の行政区域内における位置関係.....	3-4
図 3.2.2: Gabtoli 北地区の建物の用途（写真）.....	3-4
図 3.2.3: Gabtoli 北地区の建物の用途.....	3-5
図 3.2.4: Gabtoli 北地区の建物の高さ.....	3-5
図 3.2.5: Gabtoli 北地区の階数.....	3-6
図 3.2.6: Gabtoli 北地区の建物の築年数.....	3-6
図 3.2.7: Gabtoli 北地区の道路網と幅員.....	3-7
図 3.2.8: Gabtoli 北地区の道路.....	3-7
図 3.2.9: Gabtoli 北地区における道路幅員別潜在的なアクセス可能性.....	3-8
図 3.2.10: Gabtoli 北地区における建物への私道.....	3-8
図 3.2.11: Gabtoli 北地区における道路への建物の越境.....	3-8
図 3.2.12: Gabtoli 北地区における道路幅員及び駅までの距離別の建築面積の割合.....	3-9
図 3.2.13: Gabtoli 北地区の排水施設.....	3-10
図 3.2.14: Gabtoli 地区の標高.....	3-10
図 3.2.15: 各測量における区画境界の比較.....	3-11
図 3.2.16: コティヤンに基づく土地権利情報.....	3-13
図 3.2.17: DAP に基づく建物情報.....	3-14
図 3.2.18: 対象敷地周辺のモジャ区画.....	3-17
図 3.3.1: DAP におけるダッカ・サブリージョン 09 の提案土地利用.....	3-30
図 3.3.2: Gabtoli 北地区における航空法による建物高さ制限区域.....	3-34
図 3.3.3: Gabtoli 北地区の TOD コンセプトプラン.....	3-35

図 3.3.4: Gabtoli 駅の地上階レイアウト	3-37
図 3.3.5: Gabtoli 地下連絡通路	3-37
図 3.3.6: MRT2 号線 Gabtoli 駅の位置 その他のインフラ計画	3-38
図 3.3.7: BR 環状鉄道の概念計画	3-39
図 3.3.8: ケーススタディ対象地の選定	3-40
図 3.5.1: ケーススタディ対象地周辺の道路計画	3-41
図 3.5.2: ケーススタディ対象地周辺の土地利用ゾーニング	3-42
図 3.5.3: ケーススタディ対象地の土地利用計画	3-43
図 3.5.4: 建物のパース図とコンセプトスケッチ	3-46
図 3.6.1: 住民の希望	3-48
図 3.7.1: 土地利用の割合変化	3-60
図 3.7.2: 事業収支の内訳	3-62
図 4.1.1: 現況土地利用と主要なインフラ及び施設位置	4-1
図 4.2.1: Gabtoli 駅南側の土地利用	4-5
図 4.2.2: Gabtoli 駅南側の航空写真 (No.1) (2025 年 8 月)	4-5
図 4.2.3: Gabtoli 駅南側の航空写真 (No.2) (2025 年 8 月)	4-6
図 4.2.4: Gabtoli 駅南側の航空写真 (No.3) (2025 年 8 月)	4-6
図 4.2.5: Gabtoli 駅南側における建物の利用状況図	4-7
図 4.2.6: Gabtoli 駅南側の建物 (写真)	4-8
図 4.2.7: Gabtoli 駅南側の建築物の階数	4-9
図 4.2.8: Gabtoli 駅南側における建物の築年数	4-10
図 4.2.9: Gabtoli 駅南側の道路網と幅員	4-12
図 4.2.10: BRTC 所有地の内部および周辺	4-14
図 4.2.11: DWASA の現行給水システム	4-15
図 4.2.12: 現地調査による Gabtoli 駅南側の写真	4-18
図 4.2.13: 現地調査による Gabtoli 駅南側各写真の撮影位置	4-19
図 4.2.14: 土地局の情報に基づく Gabtoli 駅南側の土地所有状況 (2026 年 1 月)	4-21
図 4.3.1: 開発コンセプトと戦略案および期待される都市機能	4-34
図 4.4.1: Gabtoli 駅南側における堤防道路整備案	4-35
図 4.4.2: アクセス道路網および歩道の草案	4-36
図 4.4.3: カリヤンプール池の貯留量確保に係る区域及び掘削深度案及び断面図	4-37
図 4.4.4: カリヤンプール川下流のポンプアップステーション	4-38
図 4.4.5: 調整池整備検討にあたっての掘削域のイメージ図	4-39
図 4.4.6: カリヤンプール池の利用案	4-40
図 4.4.7: 土地利用計画案	4-41
図 4.4.8: オープンスペースおよび公園エリアの活用に関する想定イメージ	4-42
図 4.4.9: 農業機能を備えた都市のオープンスペースの配置案	4-42
図 4.5.1: 統合的な事業実施のアプローチ案	4-44
図 4.5.2: 行政主導の実施スケジュール案	4-48
図 4.6.1: Gabtoli 駅南側における土地区画整理スキームの概念図	4-53
図 4.6.2: コティヤン (MS) に基づく土地所有権図	4-53

図 4.6.3: 移転区画の様子.....	4-54
図 4.6.4: ミルプール土地事務所に基づく市場価格参照エリア.....	4-55

表目次

Part1

表 1.6.1: インセプションレポートからの変更概要.....	1-5
表 1.7.1: 本プロジェクトの成果.....	1-6
表 2.2.1: JCC 会議の実施概要.....	2-2
表 2.3.1: TWG 会議の実施概要.....	2-6
表 2.4.1: Uttara Center 駅 WG 会議の実施概要.....	2-7
表 2.4.2: Gabtoli 駅 WG 会議の実施概要.....	2-8
表 2.5.1: 権利変換検討に係る CWF 会議の実施概要.....	2-10
表 2.6.1: Gabtoli 南 WG.....	2-12
表 2.7.1: 第 1 回 TOD セミナーの概要.....	2-14
表 2.7.2: 第 1 回セミナーの主なコメント.....	2-14
表 2.7.3: 第 2 回 TOD セミナーの概要.....	2-20
表 2.7.4: 第 2 回 TOD セミナーの主なコメント.....	2-20
表 2.7.5: 第 3 回 TOD セミナーの概要.....	2-26
表 2.7.6: 第 3 回 TOD セミナーにおける主なコメント.....	2-27
表 2.7.7: 第 4 回 TOD セミナーの概要.....	2-30
表 2.7.8: 第 4 回 TOD セミナーにおける主なコメント.....	2-31
表 3.2.1: TOD ゾーンにおいて管理対象とされる土地利用区分.....	3-6
表 3.2.2: TOD ゾーンにおいて許容される非住宅用途の割合および追加セットバック.....	3-7
表 3.2.3: 容積率の上乗せに係る適用条件.....	3-7
表 3.3.1: TOD に関連する主要な法令・規則の概要.....	3-11
表 3.4.1: 土地利用適合確認申請に必要な提出書類.....	3-21
表 3.4.2: 建築許可申請に必要なデータおよび提出書類.....	3-23
表 3.5.1: TOD に関連する主な公的機関.....	3-24
表 3.6.1: RAJUK による最近の開発プロジェクト一覧.....	3-37
表 4.2.1: 日本における TOD のための主要な法制度及び組織の目的と概要.....	4-4
表 4.2.2: 日本における 3 つの TOD モデルの目的、機能及び代表事例.....	4-8
表 4.2.3: 日本における TOD の成功要因.....	4-9
表 4.2.4: 日本における TOD の代表事例一覧.....	4-9
表 4.3.1: ワークショップの実施概要.....	4-16
表 4.3.2: ワークショップの参加者.....	4-16
表 4.4.1: 第 1 回本邦研修の概要.....	4-22
表 4.5.1: 第 2 回本邦研修の概要.....	4-28
表 5.4.1: MRT 駅周辺の開発状況と開発機会の概要.....	5-16
表 6.1.1: 実施した TWG 会議および検討内容.....	6-1
表 6.2.1: TOD ガイドラインの目的.....	6-2
表 6.2.2: TOD ガイドライン（案）の構成.....	6-2

表 6.2.3: TOD ゾーン追加ルールによるインセンティブ	6-6
表 6.2.4: 評価条件を満たす開発に対する建蔽率 (MGC) 上限引き上げ	6-7
表 6.2.5: 非居住用途比率の許容上限	6-8
表 7.1.1: TOD 関連組織の責任と役割	7-3
表 7.1.2: TOD 関連組織の役割と所掌	7-4
表 7.2.1: 調整メカニズムの種類	7-12
表 7.2.2: 短期 (1~2 年) ロードマップ	7-13
表 7.2.3: 中期 (3~4 年) ロードマップ	7-14
表 7.2.4: 法制度・規制枠組みにおける課題	7-19
表 7.2.5: 制度整備における課題	7-19
表 7.2.6: 組織開発における課題	7-20
表 7.2.7: 実施ステップ	7-21
表 7.3.1: 市役所及び DMP の役割と責任 (交通信号)	7-27
表 7.3.2: 市役所と DMP の役割と責任 (TOD 駅周辺の路上駐車)	7-28
表 7.3.3: 市役所及び DMP の役割と責任 (TOD 駅エリアの歩道)	7-29
表 7.3.4: 市役所と DMP の役割と責任 (TOD 駅周辺の公衆トイレ)	7-30
表 7.3.5: 市役所 及び DMP の役割と責任 (駅前広場)	7-31
表 7.3.6: 市役所及び DMP の役割と責任 (ペDESTリアンデッキ)	7-32
表 7.3.7: CC 及び MDP の役割と責任 (TOD 駅周辺における市内バス (路線バス))	7-33
表 7.3.8: 市役所及び MDP の役割と責任 (パラトランジット)	7-35
表 7.3.9: 市役所及び DMP の役割と責任 (TOD 駅周辺における自転車レーン)	7-36

Part2

表 1.1.1: 一次選定段階における候補駅一覧	1-1
表 1.2.1: 二次選定の評価基準	1-3
表 1.2.2: 二次選定の評価結果 (1/2)	1-4
表 1.2.3: 二次選定の評価結果 (2/2)	1-4
表 1.2.4: 二次選定の詳細結果 (1/3)	1-5
表 1.2.5: 二次選定の詳細結果 (2/3)	1-8
表 1.2.6: 二次選定の詳細結果 (3/3)	1-11
表 1.3.1: 最終選定の評価結果	1-15
表 2.1.1: Uttara 第 3 期開発区域における人口推計	2-2
表 2.2.1: インタビュー調査の質問項目	2-2
表 2.2.2: ダッカの将来人口推計	2-3
表 2.3.1: 開発計画 (区画用途、延床面積、容積率等)	2-9
表 2.4.1: DPP 承認プロセス	2-17
表 2.4.2: Uttara Centre における開発スキーム案	2-23
表 2.5.1: CAPEX の単価	2-25
表 2.5.2: DMTCL 所有地における開発に係る CAPEX	2-26

表 2.5.3: 収益率.....	2-26
表 2.5.4: その他前提条件.....	2-26
表 2.5.5: 財務分析結果 (1): 土地売却の場合.....	2-28
表 2.5.6: 財務分析結果 (2): 土地リースの場合 (20 年分割支払)	2-29
表 2.5.7: 財務分析結果 (3): 土地リースの場合 (7 年以内の 3 回分割支払)	2-29
表 2.5.8: 容積率および用途構成に係る不利条件.....	2-30
表 2.5.9: 財務分析結果 (4): 公共施設と民間施設の一体整備に係る財務分析の比較.....	2-32
表 2.6.1: TIA 手法	2-33
表 2.6.2: TOD 地区周辺の需要予測手法.....	2-34
表 2.6.3: TOD 地区内の需要予測手法.....	2-34
表 2.6.4: TOD 地区における交通影響評価手法.....	2-34
表 2.6.5: TOD 地区における交通影響評価手法.....	2-35
表 2.6.6: TOD 地区における交通影響評価手法.....	2-36
表 2.6.7: 各ゾーンから MRT 駅への MRT 利用者数.....	2-37
表 2.6.8: 各ゾーンから MRT 駅への MRT 利用者数.....	2-38
表 2.6.9: PCU および乗車人員	2-39
表 2.6.10: PCU および乗車人員	2-43
表 2.6.11: 交通容量.....	2-46
表 2.6.12: 交通容量.....	2-46
表 2.6.13: 混雑度および LOS	2-46
表 2.6.14: 空港周辺の N3 における時間交通量 (午前 8 時)	2-47
表 2.6.15: 迂回交通による影響の感度分析.....	2-48
表 3.2.1: Uttara Center 駅 TOD ワーキンググループにおける公式参加メンバー	3-2
表 3.4.1: 交通調査の概要と目的.....	3-2
表 3.4.2: モニタリング期間および MRT 6 号線の運行状況	3-3
表 3.4.7: アンケート項目	3-7
表 3.4.8: 出発駅および目的駅.....	3-10
表 4.5.1: 2055 年における Gabtoli 駅のフィーダー交通量.....	4-62
表 4.5.2: パーソントリップの成長率.....	4-63
表 4.5.3: 2055 年におけるメトロへ転換するトリップの交通手段分担率.....	4-64
表 5.2.1: Gabtoli 駅北側における前提条件の整理.....	5-1
表 5.2.2: 現況に関する調査結果の整理.....	5-2
表 5.2.3: 駅周辺開発における優先度分析の評価指標.....	5-3
表 5.2.4: Gabtoli 北側における優先度分析の結果.....	5-3
表 5.3.1: ケーススタディ対象地における土地利用前後対照表.....	5-8
表 5.3.2: ケーススタディ対象地における容積率規制.....	5-9
表 5.3.3: ケース 1 における床面積.....	5-9
表 5.3.5: 財務試算の前提条件の整理.....	5-11
表 5.3.7: ケース 1 の投資比率分析.....	5-13
表 5.3.8: ケース 2・変換率 100% の場合の収支計算書	5-14

表 5.3.9: ケース 2 におけるバランスシート分析.....	5-15
表 5.5.1: 再開発法令の主要項目	5-24
表 6.3.1: フォーカスグループディスカッション (FDGs) の概要	6-2
表 6.4.1: スコーピング結果の概要.....	6-5
表 6.5.5: 代替案 1 に係る初期環境社会影響評価結果.....	6-15
表 6.6.3: 代替案 1 に係る初期環境社会影響評価結果.....	6-33
表 6.9.1: ステークホルダー協議の概要.....	6-42

Part3

表 1.1.1: ダッカにおける土地登記および記録.....	1-10
表 1.1.2: 測量の種類一覧.....	1-12
表 1.1.3: DMBCR における非住宅用途の建築用途別 FAR (オフィスの例)	1-26
表 1.1.4: DAP における非住宅用途の最大割合.....	1-27
表 1.1.5: DAP におけるブロック開発における FAR インセンティブ	1-28
表 1.1.6: TIA と 2026 年 RAJUK 法の比較	1-29
表 1.1.7: 2026 年 RAJUK 法による RAJUK の権限.....	1-29
表 1.1.8: ダッカの都市計画における都市計画当局.....	1-32
表 1.1.9: 都市開発のためのマスタープランの階層.....	1-32
表 1.1.10: ダッカ空間計画および詳細地区計画 (DAP)	1-33
表 1.1.11: 建築基準の主な内容 (BCA、BNBC、DBCR)	1-37
表 1.1.12: 建設許可の一般的な手順 (計画承認)	1-39
表 1.1.13: 土地 (区域) 開発の一般的な手続き (暫定)	1-40
表 1.1.14: 北ダッカ市ビル建設プロジェクトの概要.....	1-50
表 1.2.1: 各国における権利変換に関する法制度の概要.....	1-54
表 1.2.2: 主要な権利変換手法の比較.....	1-55
表 3.2.1: Gabtoli 北地区における道路幅員別の道路面積及び建築面積概要.....	3-8
表 3.2.2: 本プロジェクトの調査と実際の権利変換事業の調査の比較.....	3-11
表 3.2.3: Gabtoli 北地区における土地所有者と建物所有者の一致状況.....	3-14
表 3.2.4: 建築情報の取得における課題.....	3-14
表 3.2.5: 周辺地区における土地単価 (ft ² /m ²)	3-15
表 3.2.6: Mirpur 地区におけるモジャ・レート	3-17
表 3.2.7: 用途地域別の特徴.....	3-18
表 3.2.8: 販売価格から算出した 1m ² あたりの床賃料.....	3-19
表 3.2.9: ダッカ市内の地区別参考土地価格.....	3-22
表 3.3.1: Gabtoli 北地区における土地利用規制の概要.....	3-29
表 3.3.2: Gabtoli 北地区における非住宅建築用途の最大割合	3-31
表 3.3.3: DAP 及び BNBC で要求される最小幅.....	3-31
表 3.3.4: Gabtoli 北地区の Area FAR.....	3-32
表 3.3.5: Gabtoli 北地区の Plot FAR.....	3-32
表 3.3.6: Gabtoli 駅の 1 日当たりの需要.....	3-35
表 3.3.7: Gabtoli 駅のピーク時の需要.....	3-35
表 3.5.1: ケーススタディ対象地の土地利用計画.....	3-42

表 3.5.2: ケーススタディ対象地の容積率規制.....	3-43
表 3.5.3: ケーススタディ対象地の床面積計画.....	3-44
表 3.5.4: ケーススタディ対象地における各建物の詳細情報.....	3-44
表 3.6.1: 調査の概要.....	3-45
表 3.6.2: 権利変換フレームワークの暫定的な構想.....	3-48
表 3.7.1: 現在及び予想価格.....	3-50
表 3.7.2: 建設単価（推定値）.....	3-52
表 3.7.3: 当該物件の分析済み単価.....	3-53
表 3.7.4: パラメータごとの推定係数.....	3-54
表 3.7.5: ケーススタディ対象地における現在の不動産価値総額（推定値）..	3-54
表 3.7.6: ケーススタディにおける収入と支出の推計.....	3-55
表 3.7.7: ケーススタディにおける予算項目の総数.....	3-56
表 3.7.8: 用途別床価格（保留床と権利床の合算試算）.....	3-57
表 3.7.9: ケーススタディにおける権利変換のモデル計画.....	3-58
表 3.7.10: 延べ床面積の割合変化.....	3-60
表 3.8.1: 土地及び建物に関する調査項目.....	3-64
表 3.8.2: 測量対象.....	3-64
表 3.8.3: 作業別の費用内訳.....	3-65
表 4.2.1: 建物の類型等の情報整理.....	4-7
表 4.2.2: ミルプール地区の Mouza レート.....	4-22
表 4.2.3: ゾーニング別の特性.....	4-23
表 4.2.4: 近隣土地に基づく地価推定.....	4-24
表 4.4.1: 建設単価（推定値）（表 5.7.1 と同一）.....	4-43
表 4.5.1: プロジェクトの構成要素と実施主体の概要.....	4-49
表 4.5.2: インフラおよび建築プロジェクトの概算費用.....	4-51
表 4.6.1: 土地区画整理事業の概算事業費.....	4-55
表 4.6.2: リロケーションエリア内の土地利用割合（計画）.....	4-56
表 4.6.3: 各面積の減歩率.....	4-56

通貨換算レート(2022 年 7 月時点)

BDT 1 = JPY 1.48791,	JPY 1 = KES 0.872
USD 1 = JPY 136.388,	JPY 1 = USD 0.00733

略語表

略語	英文名称	和文名称
AC オフィス	Assistant Commissioner of Land Office	土地担当副局長事務所
ADB	Asian Development Bank	アジア開発銀行
AIT	Additional Income Tax	追加所得税
AO	Authorizing Officer	承認官
BADC	Bangladesh Agricultural Development Corporation	Bangladesh 農業開発公社
BBA	Bangladesh Bridge Authority	橋梁部局
BIWTA	Bangladesh Inland Water Transport Authority	Bangladesh 内陸水運局
BNBC	Bangladesh National Building Code	2020 年改訂 Bangladesh 国家建築基準
BR	Bangladesh Railway	Bangladesh 国鉄
BRT	Bus Rapid Transit	バス高速輸送システム
BRTA	Bangladesh Road Transport Authority	Bangladesh 道路交通局
BRTC	Bangladesh Road Transport Corporation	Bangladesh 道路運輸公社
BUET	Bangladesh University of Engineering and Technology	Bangladesh 国工科大学
BWDB	Bangladesh Water Development Board	Bangladesh 水資源開発委員会
CAAB	Civil Aviation Authority of Bangladesh	Bangladesh 民間航空局
CAPEX	Capital Expenditure	資本的支出（用地取得費、造成費および建設費）
CBD	Central Business District	中心業務地区
CC	City Corporation	市役所
CCEA	Cabinet Committee on Economic Affairs	経済問題に関する内閣委員会
CPI	Consumer Price Index	消費者物価指数
CWF	Core Working Force	コア・ワーキング・フォース
DAP	Detailed Area Plan 2016-2035	詳細地区計画
DBRTCL	Dhaka Bus Rapid Transit Company Limited	ダッカ・バス高速輸送会社
DC	Deputy Commissioner	地方長官
DC	Development Control Department	開発規制局
DCC	Dhaka City Corporation	ダッカ市役所
DC オフィス	Deputy Commissioner Office	県行政官事務所
DMBCR	Dhaka Metropolitan Building Construction Rules	ダッカ首都圏建築規則
DMP	Dhaka Metropolitan Police	ダッカ首都警察
DMRC	Delhi Metro Rail Cooperation	デリー地下鉄公社
DMTCL	Dhaka Mass Transit Company Limited	ダッカ都市交通会社
DNCC	Dhaka North City Corporation	ダッカ北市役所
DPDC	Dhaka Power Distribution Company	電力局

略語	英文名称	和文名称
DPP	Development Project Proposal	開発事業提案書
DSCC	Dhaka South City Corporation	ダッカ南市役所
DSP	Dhaka Structure Plan 2016–2035	ダッカ都市構造計画
DTCA	Dhaka Transport Co-ordination Authority	ダッカ都市交通調整局
DWASA	Dhaka Water Supply and Sewerage Authority	ダッカ上下水道公社
ECA	Environmental Conservation Act	環境保全法
ECR	Environmental Conservation Rules	環境保護法
EIA	Environmental Impact Assessment	環境影響評価
ESIA	Environmental and Social Impact Assessment	詳細環境社会影響評価
ESMoP	Environmental and Social Monitoring Plan	環境社会モニタリング計画
ESMP	Environmental and Social Management Plan	環境社会管理計画
FGD	Focus Group Discussion	フォーカスグループディスカッション
IEE	Initial Environmental Examination	初期環境評価
IRR	Internal Rate of Return	管理費や間接費等のコストを考慮しない内部収益率
JCC	Joint Coordination Committee	合同調整委員会
LGDiv	Local Government Division	地方自治局
LGED	Local Government Engineering Department	地方自治体技術部局
LGRD&C	Ministry of Local Government, Rural Development and Cooperatives	地方自治・農村開発・協同組合省
LOS	Level of Service	サービス水準
LVC	Land Value Capture	土地開発利益還元
MoF	Ministry of Finance	財務省
MoHPW	Ministry of Housing and Public Works	住宅・公共事業省
MoRTB	Ministry of Road Transport and Bridges	道路運輸・高速道路局
MoU	Memorandum of Understanding	覚書
MRT	Mass Rapid Transit	大量高速輸送システム
NEP	National Environmental Policy	国家環境政策
NHA	National Housing Authority	国家住宅局
NPV	Net Present Value	正味現在価値
PCU	Passenger Car Unit	乗用車換算台数
PMO	Prime Minister's Office	首相府
PPI	Public Private Investment	官民投資
PPP	Public Private Partnership	官民連携
PRLDR	Private Residential Land Development Rules	民間住宅プロジェクト土地開発規則
R/D	Record of Discussion	討議議事録
RAJUK	Rajdhani Unnayan Karttripakkha	Bangladesh 人民共和国首都圏開発庁

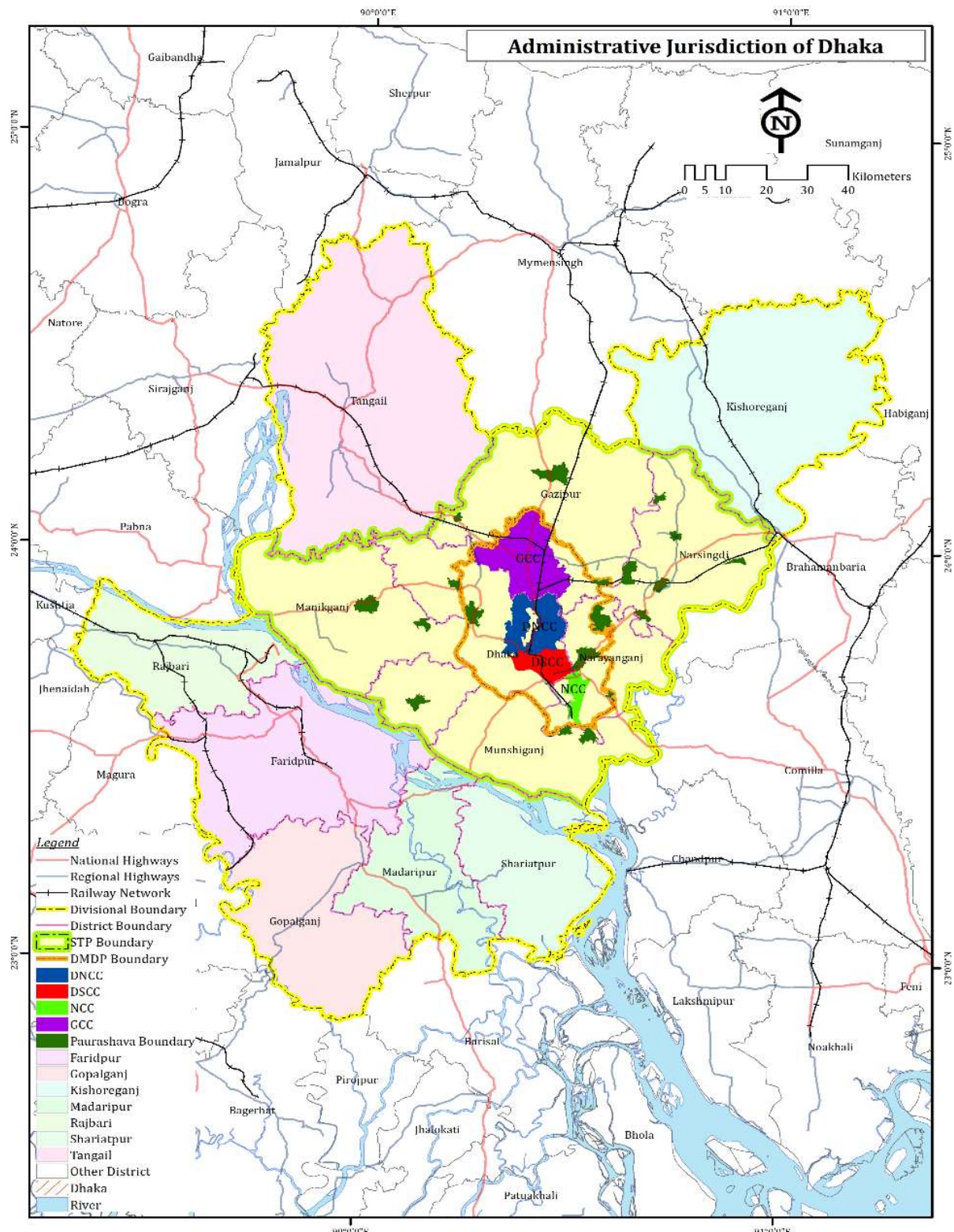
略語	英文名称	和文名称
REHAB	Real Estate & Housing Association of Bangladesh	バングラデシュ住宅・不動産協会
RHD	Roads and Highways Department	道路・高速道路部
RTHD	Road Transport and Highways Division	道路橋梁・高速道路部局
SEA	Strategic Environmental Assessment	戦略的環境アセスメント
SIA	Social Impact Assessment	社会影響評価
SPC	Special Purpose Company	特別目的会社
STP	Strategic Transport Plan for Dhaka	ダッカ都市交通戦略計画
TDR	Transfer of Development Rights	移転可能な開発権
TIA	Town Improvement Act	都市改良法
TIA 調査	Traffic Impact Assessment	交通影響評価
TIN	Taxpayer Identification Number	納税者番号
TMC	Technical Management Committee	技術管理委員会
TOD	Transit Oriented Development	公共交通指向型開発
TWG	Technical Working Group	テクニカル・ワーキング・グループ
UDD	Urban Development Directorate	都市開発管理局
VAT	Value Added Tax	付加価値税

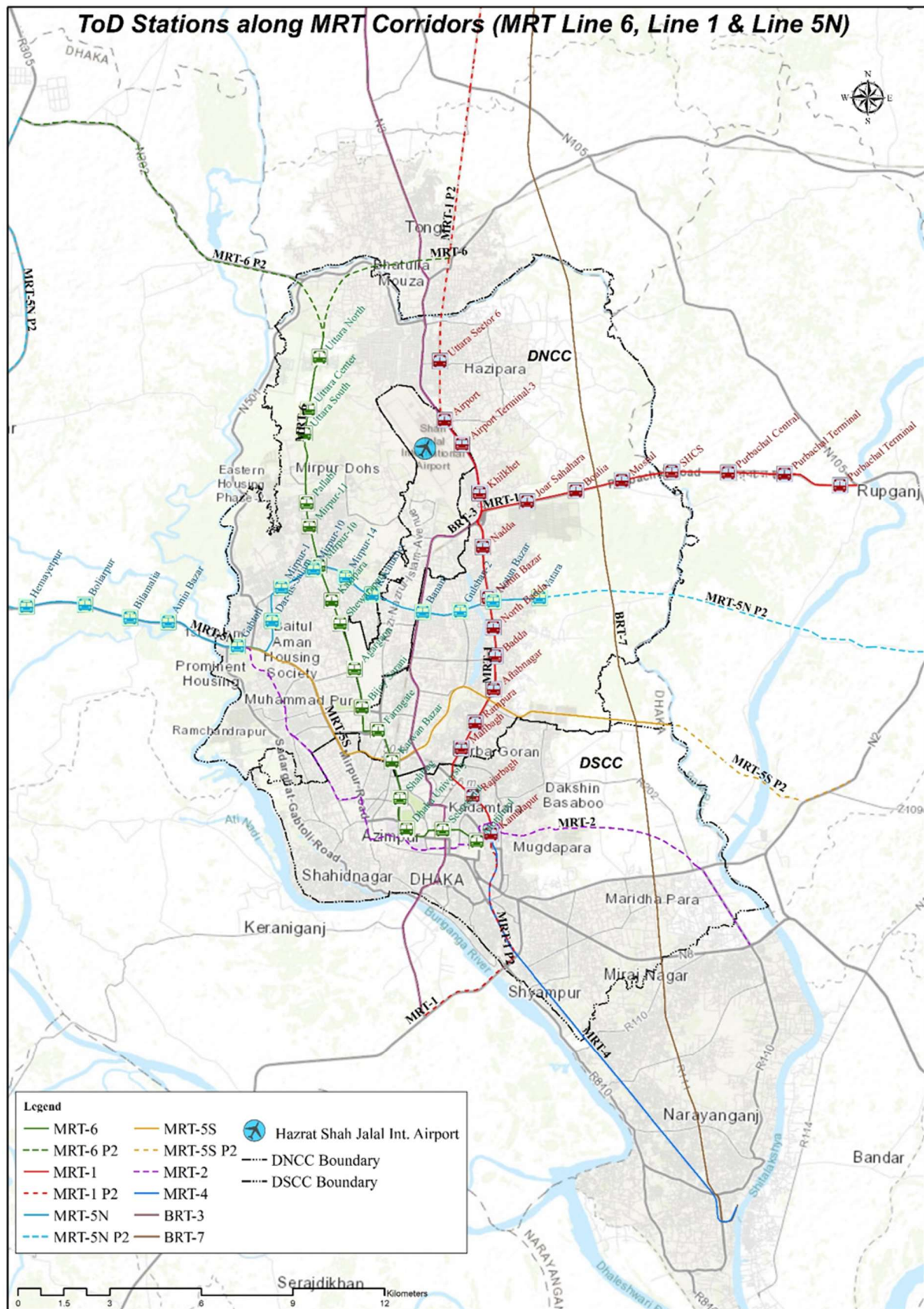
頻出用語

和文	英文	概要
エーカー	Acre	Bangladesh で用いられる土地面積の単位。1エーカーは、3ビガ、100デシマル又は60カタに相当する。
権利床	Allocated Floor	承認された権利変換計画に基づき、権利者に配分される事業建築物内の床又は区画。
換地	Allocated Land	承認された権利変換計画に基づき、権利者に配分される事業区域内の土地の区画。
権利不動産	Allocated Property	権利床及びこれに付随する土地に関する権利から構成される不動産。ただし、独立した土地の区画としての換地は含まない。
Bangladesh 国 建築基準法	BNBC (Bangladesh National Building Code)	Bangladesh 国内の建築物について、設計、施工、材料の品質、使用・占有、立地及び維持管理に関する最低基準を定め、生命、身体、健康、財産及び公共の福祉を保護することを目的とする。
Bangladesh 測量	BS (Bangladesh Survey)	他のいずれのコティヤンと比べても最も信頼性が高い台帳とされている。本測量は1970年に開始され、地域によっては現在も継続して実施されている。
地籍測量	CS (Cadastral Survey)	1885年ベンガル小作法に基づいて作成され、1888年にコックスバザール県ラム郡（Ram, Cox's Bazar upazila）から開始され、英国統治下の1940年に終了した。この測量により、インド亜大陸全域のすべての土地を対象とした地図が作成され、土地所有者ごとに区画番号が付された台帳が整備された。これは、インド亜大陸で初めて実施された体系的な土地測量台帳である。
都市ジョリップ測量	CJ (City Jorip Survey)	シティ・ジョリップ測量は、1999年から2000年にかけてダッカ首都圏を対象に実施された。すべてコンピュータにより作成された台帳である点が特徴である。
詳細地区計画	DAP (Detailed Area Plan)	地域の特性を反映した詳細な土地利用及び開発の指針を示す、法定の地区レベルの計画文書。
ダッカ首都圏	Dhaka Metropolitan Area	ダッカ北市役所及びダッカ南市役所の管轄区域を、本プロジェクトではダッカ首都圏と位置付けている。
ダッカ首都圏建築規則	DMBCR (Dhaka Metropolitan Building Construction Rules)	1953年都市改良法に基づき、ダッカ首都圏内における建築物の建設、開発、保存及び撤去のほか、セットバック、建蔽率、容積率等について規定する規則。
ダッカ都市構造計画	DSP (Dhaka Structure Plan)	RAJUKが策定する、ダッカ広域圏を対象とした長期的かつ戦略的な空間開発計画。
ダッカ・アリチャ道路	Dhaka-Aricha Road	ダッカのガブトリとマニクガンジ県のアリチャ・ガートを結ぶ国道N5号線の区間。ダッカとBangladesh 西部及び南西部を結ぶ主要な交通回廊として機能する。
ドリル（証書）	Dolil (Deed)	ドリル（証書）とは土地取引を登録した文書であり、土地移転形態の多様性により複数の種類が存在する。購入ドリル、バヤ・ドリル、贈与ドリル、遺言ドリル、分割契約ドリル、分割確定ドリル、交換ドリルがある。
容積率	FAR (Floor Area Ratio)	敷地面積に対する建築物の延床面積の割合。対象敷地に建築できる延床面積の上限を定める指標として用いられる。
フリーホールド権	Freehold	フリーホールド権に基づく土地については、土地所有者は、売却、賃貸、またはその他の方法によって財産を処分するなど、当該土地に対して包括的な支配権を享受することができる。フリーホールド権は、売買、交換、贈与、相続、遺言、ならびに取得時効などによって取得され得る。
ガブトリ地区	Gabtolli	ダッカの周縁部に位置する重要な交通結節地区。都市間バスターミナルが立地し、首都への主要な出入口、特に地域間バスの玄関口として機能している。MRT5号北線、5号南線及び2号線の整備が計画されている。
ガブトリ北地区	Gabtolli North Area	ダッカ・アリチャ道路沿いに位置するガブトリ北部の地区。主に住宅地として利用され、沿道の商業活動は限定的である。狭い道

和文	英文	概要
		路と限られたコミュニティ施設を伴い、自然発生的に形成されてきた地区である。
ガブトリ南地区	Gabtoli South Area	ダッカ・アリチャ道路とカリャンプール運河の間に位置するガブトリ南部の地区。土地の大部分が政府所有地及び調整池から構成され、調整池はダッカ市の雨水管理を支えている。
カタ	Katha	バングラデシュで用いられる土地面積の単位。720平方フィート、約67平方メートル、1.652デシマルに相当する。
政府所有地	Khas Land	バングラデシュ政府が完全に所有し、土地省が管理する土地。
コティヤン（権利台帳）	Khatian (Record of Rights)	土地ごとの占有、識別および土地開発税の確定を目的とした権利台帳であり、所定の様式で帳簿に記録される。バングラデシュでは、測量法に基づき複数回の官製測量が実施されており、それぞれの測量に基づいて異なる種類のコティヤンが作成されている。
リースホルド権	Leasehold	賃貸契約の手続きを通じて設定される土地に対する権利をいう。フリーホルド権が土地の全面的な所有を意味するのに対し、リースホルド権は一定期間に限定された権利であり、リース期間が満了した後は、更新されない限り、土地を使用する権利は貸主（または政府）に戻る。1882年財産譲渡法第105条において、土地のリースホルド権とは、一定期間、対価の支払いと引き換えに、その土地を使用し、利用する権利を移転することであると定義されている。
建蔽率	MGC (Maximum Ground Coverage)	敷地面積のうち、地上階における建築物の建築面積が占めることのできる最大割合である。
モジャ・マップ（公図）	Mouza Map (Naksha)	モジャは、測量および最終的な行政単位であり、タナ（警察行政区）または村、もしくは歳入測量により指定された独立区域を指す。モジャ・マップではその区画の境界、土地利用、面積および数量が定められている。
変更コティヤン（ナムジャリ）	Mutation Khatian (Namjari)	土地の所有権が移転した後、従前の所有者に代えて新たな所有者の氏名をコティヤン（権利台帳）に記載することをいう。個人または法人が、政府の土地記録において所有者情報を更新することにより、当該土地の所有権を法的に取得した場合、その手続および結果は「変更コティヤン（Mutation Khatian）またはナムジャリ（Namjari）」と呼ばれる。
ポルチャ	Porcha	C.S./R.S./City Survey に係る認証写し。e-Porchaは土地記録へのオンラインアクセスを提供する仕組みとして整理されている。
事業建築物	Project Building	承認された権利変換計画に基づき、事業区域内で建設、再建又は再開発される建築物。ただし、公共施設は含まない。
事業施行者	Project Entity / Project Implementing Entity	事業区域内において権利変換事業を実施するため、政府から権限を付与された主体。
公共施設	Public Facilities	事業により整備される道路、公園、オープンスペース、公益設備、排水施設、上水道、下水道その他の公共インフラ。
首都圏開発庁	RAJUK (Rajdhani Unnayan Kartripakkha)	1953年都市改良法（Town Improvement Act, 1953）に基づき1987年に設立された機関である。RAJUKは、バングラデシュ政府の住宅・公共事業省の下に位置付けられる、グレーターDhakaを所管する自律的な中央都市機関である。さらに、首都及びその周辺地域における都市計画、都市開発及び都市管理を所掌する機関である。
改訂されたダッカ都市交通戦略計画	RSTP (Revised Strategic Transport Plan)	STPとはバ国内の公共交通の促進、経済成長、交通渋滞の緩和及び大気環境の改善等を目的として、段階的な整備戦略及び優先交通事業を定めている交通計画の戦略であり、これまでJICAまたADB支援のもと改定されてきている。
再調査	RS (Revisional Survey)	SA測量台帳に含まれていた誤りを是正するため、1966年から1980年にかけてRS測量が実施された。RSコティヤンの特徴は、リーガルサイズの用紙に、手書きで記載された2ページ構成の台帳であり、使用言語は英語である点である。
保留床	Reserved Floor	事業費の回収又は公益上の目的のため、事業施行者が保有する事業建築物内の床。

和文	英文	概要
保留地	Reserved Land	事業費の回収又は公益上の目的のため、事業施行者が保有する事業区域内の土地の区画。
権利変換	Rights Conversion	対象権利を権利不動産または換地に係る権利へ変換する法的な手続。
権利変換計画	Rights Conversion Plan	権利変換に関するすべての詳細を定める文書。対象権利を権利不動産又は換地へ変換する権利者及び変換しない権利者の一覧、各権利床、換地、保留床及び保留地の配置計画及び配分内容、並びに事業建築物の完成予定日等を定める。
権利変換事業	Rights Conversion Project	指定された事業区域内において、対象権利を権利不動産及び／又は換地へ変換するとともに、事業費を自己調達するために処分する保留床及び／又は保留地を創出することにより、事業建築物、その敷地及び公共施設を一体的に計画・整備する事業。
権利者	Rightsholder	事業区域内において、関係法令により認められた対象権利を有する自然人又は法人。
州収用測量	SA (State Acquisition Survey)	「国家取得・小作法 (State Acquisition and Tenancy Act, 1950)」に基づいて作成されたものである。実地測量に基づくものではなく、ザミンダール（地主）または土地所有者から提供された情報を基に作成された台帳であるという特徴を有している。
空間計画	Spatial Plan	空間計画を通じて策定される戦略的枠組みであり、特定の地域における土地および資源の利用・開発のあり方を示すものである。これは、経済・社会・環境・文化の各側面の目標の均衡を図りつつ、持続可能かつ公平な開発の実現に向けた指針として機能するものである。
対象権利	Target Rights	権利変換の対象となる土地及び建築物に関する権利であり、次のものを含む。 ・既存土地に係るフリーホールド権・既存の政府所有地に対する政府の所有権 ・既存土地に係るリースホールド権・フリーホールド権が設定された既存土地上の既存建築物の床に係る権利 ・政府所有地上の既存建築物の床に対する政府の所有権 ・リースホールド権が設定された既存土地上の既存建築物の床に係る権利
国家取得・小作法（賃貸借法）	State Acquisition and Tenancy Act, 1950	本法は地代受領者の権利を国家が取得することを通じて土地関係を再編し、取得後の小作関係に関する法制度を定義するものである。実質的には中間的な地主の権利は政府に帰属され、その後の土地保有関係は、歳入行政機関によって管理される法定枠組みの下で運営される。
都市改良法（RAJUK法）	TIA (Town Improvement Act, 1953)	ダッカ首都圏、ナラヤンガンジ及びトンギ地区を対象にして、当該地区の発展、改良及び拡張を図るため、混雑地域の開放、道路の敷設又は変更、換気又はレクリエーション目的の開放空間の確保、建物の解体又は建設、上記目的及び改良計画の執行により移転を余儀なくされた者の再定住のための土地取得に関する法律。





第1章 はじめに

1.1 本プロジェクトの背景

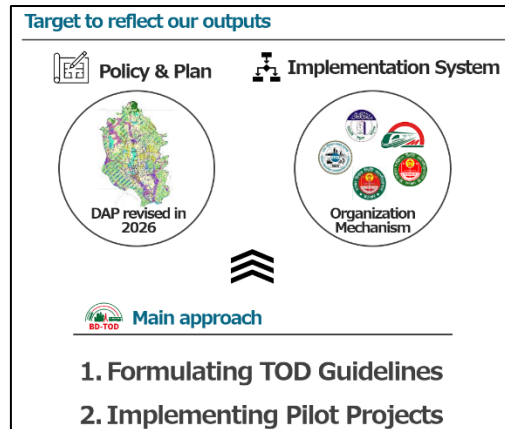
バングラデシュ人民共和国（以下「バ国」とする）の首都ダッカは、1990 年から 2015 年にかけて人口が 662 万人から 1,760 万人まで増加しており（国際連合人口部、2018 年）、人口増に伴う急激な交通需要の増大が慢性的な交通渋滞や大気汚染等を引き起こしている。これらはバ国の生活環境の悪化に加えて、投資環境も悪化させ、経済社会発展の大きなボトルネックとなっている。なお、本プロジェクトでは、ダッカ北市役所（Dhaka North City Cooperataion、以下「DNCC」とする）と及びダッカ南市役所（Dhaka South City Cooperation、以下「DSCC」とする）の管轄範囲を、ダッカ首都圏として取り扱うこととする。

バ国政府は、「第 7 次五か年計画」（2016/17～2020/21 年度）において経済成長と貧困削減の促進を目標とし、「交通と通信」政策の中で都市圏における道路の交通渋滞を適切な投資により緩和することが重要であると指摘している。かかる目標に関し、バ国政府は 2016 年 8 月に、JICA 支援の下で既存の都市交通マスタープランである「ダッカ都市交通戦略計画（Strategic Transport Plan、以下「STP¹」とする）」を改訂し、その中で公共交通網として大量高速輸送システム（Mass Rapid Transit、以下「MRT」とする）5 路線及びバス高速輸送システム（Bus Rapid Transit、以下「BRT」とする）2 路線の整備を計画した。改訂 STP に基づき、MRT6 号線が開業、MRT1 号線、MRT5 号北線の 2 路線の整備が円借款によって行われている。加えて、アジア開発銀行（以下「ADB」とする）は MRT5 号南線の事業化調査を行っている。しかし、MRT 等の整備に当たり、バ国政府が更新中である 2016-2035 年を目標とした都市計画に定められている詳細地区計画（Detailed Area Plan 2016-2035、以下「DAP」とする）では MRT 整備を考慮した道路計画、土地利用計画、街路整備がなされておらず、MRT 整備及び駅周辺開発を土地利用計画に位置付けていく必要がある。特に、MRT6 号線、MRT1 号線、MRT5 号北線整備により 49 駅が整備される予定であり、沿線開発、駅周辺開発、駅前広場の開発等、都市計画の中に都市交通の拠点や結節点を適切に反映し、計画に基づいた都市計画、開発管理・規制を行っていく必要がある。

1.2 目的

上記の背景を踏まえ、ダッカにおいて、MRT 沿線における公共交通指向型開発（Transit Oriented Development、以下「TOD」とする）の政策、ガイドラインを作成し、調整メカニズムを構築・運営することにより、計画に基づいた適切な都市開発の推進に寄与することを、本プロジェクトの目的とする（図 1.2.1）。

¹ ダッカ都市交通戦略計画（STP）は、2004 年から 2024 年を対象年とした計画が世界銀行の支援の下で 2005 年に策定された。その後、DTCA の創設や、路線バス再編成、BRT 整備構想等の状況を踏まえ、JICA に対し STP の見直しが要望され、2012 年に改定された。現在は ADB による支援のもと、更なる改定が進められている。



出典: JICA プロジェクトチーム

図 1.2.1: 本プロジェクトの目的

1.3 プロジェクト対象地

本プロジェクトでは、バ国 MRT 沿線地域（ダッカ都市圏、MRT1 号線、5 号北線、6 号線沿線）を対象として検討を行った。ただし、本プロジェクトで策定される方針は、今後、他の MRT 路線および駅にも適用・展開される可能性がある。

1.4 関係機関

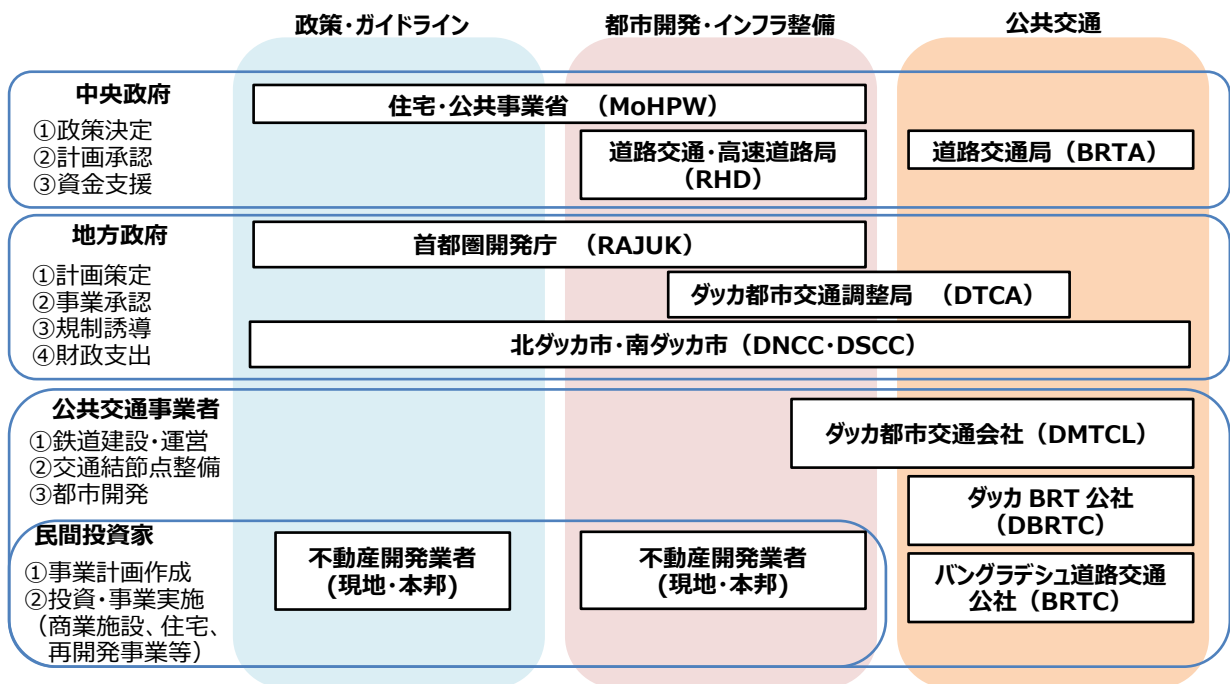
図 1.4.1 に、本プロジェクトに関連する関係機関を示す。

1.4.1 カウンターパート

- 実施機関
 - ・ 首都圏開発庁（Rajdhani Unnayan Karttripakkha, RAJUK）
- 協力機関
 - ・ ダッカ都市交通会社（Dhaka Mass Transit Company Limited, DMTCL）
 - ・ ダッカ都市交通調整局（Dhaka Transport Coordination Authority, DTCA）

1.4.2 その他関係機関

- ・ 住宅・公共事業省（Ministry of Housing and Public Works , MoHPW）
- ・ ダッカ北市役所（Dhaka North City Corporation, DNCC）
- ・ ダッカ南市役所（Dhaka South City Corporation, DSCC）
- ・ バングラディッシュ道路交通局（Bangladesh Road Transport Authority, BRTA）
- ・ バングラディッシュ国鉄（Bangladesh Railway, BR）
- ・ 道路・高速道路部（Roads and Highways Department, RHD）
- ・ ダッカ・バス高速輸送会社（Dhaka Bus Rapid Transit PLC Company Limited, DBRTCL）



出典: JICA プロジェクトチーム

図 1.4.1: TOD に関する役割分担

1.5 延長期間の背景

本プロジェクトは 2017 年 7 月に開始され、RAJUK をはじめとした関係機関とともに、2 つのモデル駅を対象とした TOD コンセプトプランの策定や、駅周辺の TOD ゾーンにおける規制・インセンティブ、計画手順、規制・誘導方針、事業実施手法などを定めたガイドラインが策定された。TOD ガイドラインは 2025 年 5 月に RAJUK の上位官庁である住宅・公共事業省から公式発布されている。これらの活動、成果の結果、今後は TOD の実施へ向けて、既成市街地における都市再開発を実現するための新たな制度整備、RAJUK 主導の再開発事業を推進できるような関係機関調整メカニズムの強化が必要であることが明らかとなった。

前述の通り、RAJUK は既存市街地の都市環境改善を目的とした都市再開発をダッカにおける都市開発の重要課題と位置付け、特に地下鉄駅周辺など多くの通行人が行き交う公共性の高い地域を重点対象と認識している。2024 年 11 月時点では改正案が準備されていた Town Improvement Act (その後、2026 年 4 月に RAJUK Act 2026 (以下「改正 RAJUK 法」とする)として改正・施行された)により、RAJUK が公共事業として土地区画整理および都市再開発事業を実施可能になることが期待されていた。しかしながら、これらの事業を実施するための具体的な規則・細則は、整備されていない状況にあった。

今後、ダッカにおいて土地区画整理および都市再開発事業を円滑に実施していくためには、これらの事業の実施状況から得られる知見を踏まえ、詳細な規則および実施ガイドラインを改善・充実させていくことが必要である。本プロジェクトの延長期間においては、これらの事業の実施に際して特に重要と考えられる事項について、実施に係る規則・細則の原型、あるいは基本的枠組みとして提示した。

1.6 プロジェクト内容の変更概要

プロジェクト内容の変更について、概要を表 1.6.1 に示す。当初のプロジェクト期間（2024 年 7 月まで、以下「当初期間」とする）の活動成果をより有効に活用するために、新たに 5 つの活動を追加し、プロジェクト期間を 2026 年 5 月までの 23 か月間延長した（以下「延長期間」とする）。

改訂された討議議事録（Record of Discussion）においては、「権利変換方式を用いた都市再開発に関する、具体的手続きを規定する RAJUK 実施規則（案）の策定」が活動項目として位置付けられている。また、本活動の成果として、「RAJUK 実施規則（案）の作成」が記載されている。

表 1.6.1: インセプションレポートからの変更概要

項目	当初案	修正後
プロジェクト期間	2021 年 7 月～2024 年 7 月	2021 年 7 月～ <u>2026 年 5 月</u>
プロジェクトの目的	ダッカにおいて、MRT 沿線における TOD の政策、ガイドラインを作成し、調整メカニズムを構築・運営することにより、計画に基づいた適切な都市開発を推進することに寄与する。	ダッカにおいて、MRT 沿線における TOD の政策、ガイドラインを作成し、調整メカニズムを構築・運営することにより、計画に基づいた適切な都市開発を推進することに寄与する。
対象地域	ダッカ首都圏、都市鉄道 1 号線、5 号北線、6 号線沿線	ダッカ首都圏、都市鉄道 1 号線、5 号北線、6 号線沿線
機関	RAJUK 及び関係機関	RAJUK 及び関係機関
主要業務項目	1) 都市開発・TOD 関連法整備及び開発手法のレビュー	1) 都市開発・TOD 関連法整備及び開発手法のレビュー
	2) MRT 沿線の土地利用計画と交通計画の概略策定	2) MRT 沿線の土地利用計画と交通計画の概略策定
	3) 日本及び他国の TOD に関する事例研究と研修の実施 ・ TOD の概念整理と関連アクターのマッピング、役割分担の明確化 ・ 日本及び他国の TOD 関連の組織・制度及び TOD 事例の分析 ・ TOD 事例紹介ワークショップの開催 ・ TOD セミナーの開催（3 回） ・ TOD 事例に関する本邦研修（1 回）	3) 日本及び他国の TOD に関する事例研究と研修の実施 ・ TOD の概念整理と関連アクターのマッピング、役割分担の明確化 ・ 日本及び他国の TOD 関連の組織・制度及び TOD 事例の分析 ・ TOD 事例紹介ワークショップの開催 ・ TOD セミナーの開催（ <u>4 回</u> ） ・ 本邦研修（TOD1 回、 <u>権利変換事業 1 回</u> ）
	4) TOD に係る政策及びガイドラインの策定	4) TOD に係る政策及びガイドラインの策定
	5) TOD に関する調整メカニズムの形成	5) TOD に関する調整メカニズムの形成
	6) パイロットプロジェクト対象駅の選定	6) パイロットプロジェクト対象駅の選定
	7) パイロットプロジェクトの実施	7) パイロットプロジェクトの実施
	8) TOD に係る政策及びガイドラインの最終化	8) TOD に係る政策及びガイドラインの最終化
	9) 環境社会配慮	9) 環境社会配慮
	-	<u>10) バングラデシュ国における市街地整備・権利変換事業の現状と課題</u>
	-	<u>11) 権利変換事業実施に係る規則素案の作成</u>
	-	<u>12) Gabtoli 駅北側の再開発に向けた基本計画策定</u>
	-	<u>13) Gabtoli 駅南側の公有地の区画整理に向けた試行的検討</u>
	-	<u>14) 調整メカニズムの強化支援</u>
報告書	1) インセプション・レポート 2) プロGRESS・レポート 1 3) インテリムレポート 4) パイロットプロジェクト中間報告書	1) インセプション・レポート 2) プロGRESS・レポート 1 3) インテリム・レポート 4) パイロットプロジェクト中間報告書

項目	当初案	修正後
	5) プログレス・レポート 2 6) ドラフト・ファイナル・レポート 7) ファイナル・レポート	5) プログレス・レポート 2 6) ドラフト・ファイナル・レポート <u>7) インセプション・レポート 2</u> <u>8) プログレス・レポート 3</u> <u>9) ドラフト・ファイナル・レポート 2</u> 10) ファイナル・レポート

変更された項目を、太字かつ下線で示す。

出典: JICA プロジェクトチーム

1.7 プロジェクト内容と成果

1.7.1 プロジェクト成果

2021 年 7 月から 2026 年 5 月までに実施された本プロジェクトの成果を表 1.7.1 に示す。

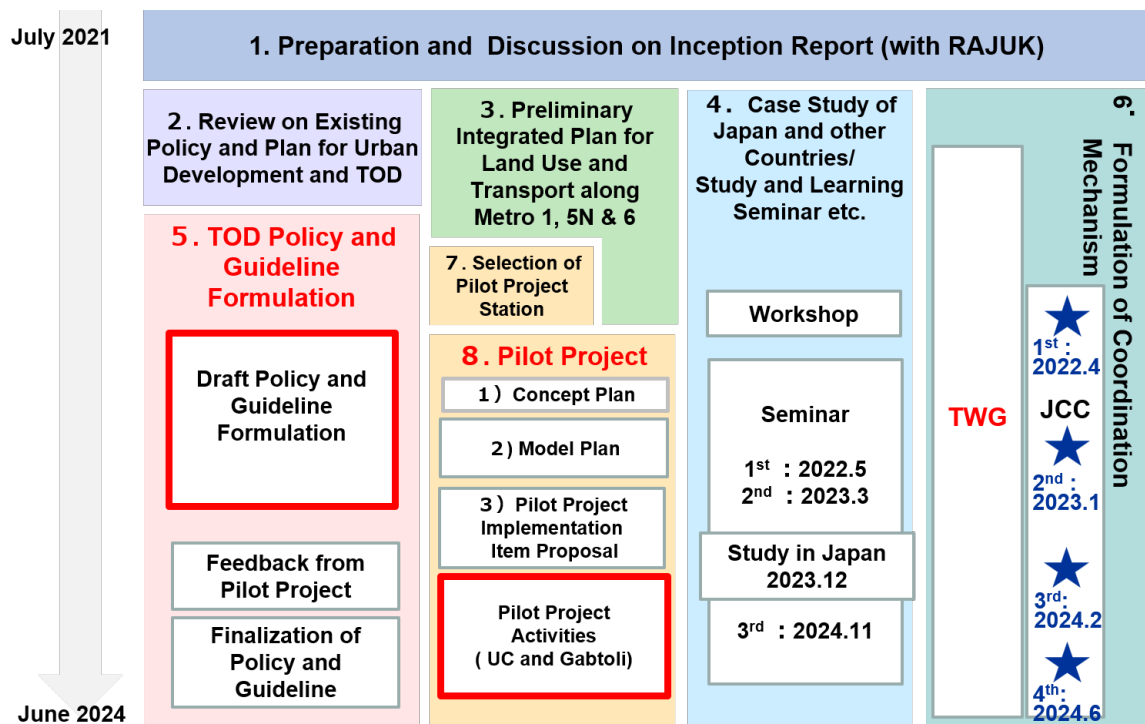
表 1.7.1: 本プロジェクトの成果

NO.	Outputs Archived	Status/Format
1	都市開発・TOD 関連法整備及び開発手法のレビュー	報告書
2	MRT 沿線の土地利用計画と交通計画の概略策定	報告書
3	日本及び他国の TOD に関する事例研究と研修の実施	報告書
4	TOD 事例紹介ワークショップの開催	実施済
5	TOD セミナーの開催 (4 回)	実施済
6	本邦研修 (1) TOD (2) 権利変換事業	実施済
7	TOD に係る政策及びガイドライン	策定済
8	TOD に関する調整メカニズムの形成	報告書
9	パイロットプロジェクト対象駅の選定	報告書
10	パイロットプロジェクトの実施 (1) コンセプトプランの策定 (2) モデルプランの策定 (3) パイロットプロジェクト候補案の提示	策定済 報告書
11	Uttara Center 駅におけるパイロットプロジェクト (1) MRT6 号線開業後の駅周辺交通モニタリング (2) DMTCL 用地における公共交通空間整備の促進	(1) 実施済 (2) モニタリング中
12	Gabtolli 駅におけるパイロットプロジェクト (1) ガブトリ北地区における権利変換パイロットサイトの選定 (2) 同サイトにおける権利変換計画の初期検討	(1) 実施済・報告書 (2) 実施済・報告書
13	TOD に係る政策及びガイドラインの最終化 (1) パイロットプロジェクトから得られた教訓の反映 (2) JCC における TOD 政策・ガイドライン (案) の承認および政府承認に向けた調整	実施済
14	環境社会配慮	実施済・報告書
15	市街地整備・権利変換事業の現状と課題	報告書
16	権利変換事業実施に係る規則素案	ドラフト (MoHPW にて審査中)
17	ガブトリ北地区における権利変換事業のケーススタディ	報告書
18	ガブトリ南地区における権利変換事業のケーススタディ	報告書
19	モニタリングにおける調整メカニズムの実施	報告書

出典 JICA プロジェクトチーム

1.7.2 作業日程

当初期間における実施スケジュールを図 1.7.1 に示す。



出典: JICA プロジェクトチーム

図 1.7.1: 当初期間における実施スケジュール

延長期間における追加業務は、A) 権利変換のための規則案作成、B) ガブトリ地区における権利変換事業のケーススタディ (B-1: ガブトリ北地区、B-2: ガブトリ南地区)、および C) 調整メカニズムのモニタリング・支援の 3 つに分類できる。延長期間における実施スケジュールを図 1.7.2 に示す。

Scope	2024		2025				2026	
	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2
A. To Prepare a Draft Right Conversion plan								
B. To Formulate a draft of Implementing Regulations								
C. Monitoring and Support for Coordination Mechanism								
2 nd Training in Japan								
TOD Seminar (the 4th)								
Report								
					PPR3		DFR2	FR

出典: JICA プロジェクトチーム

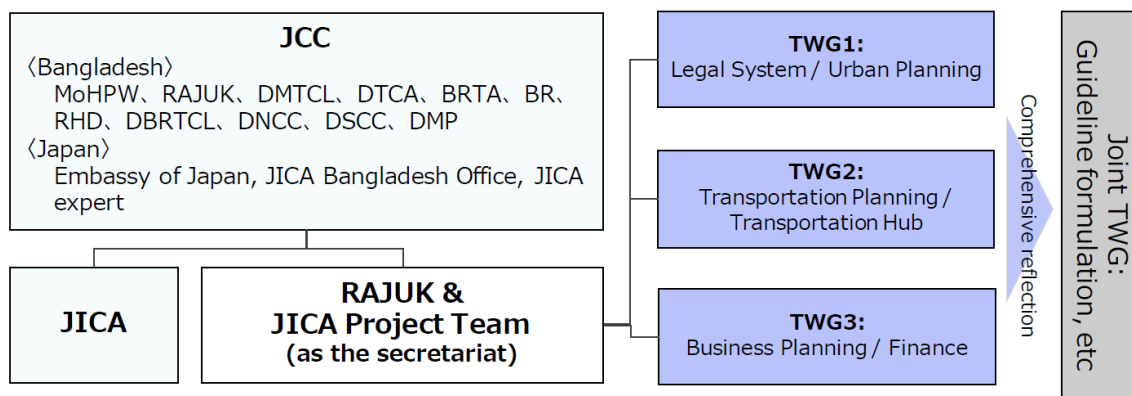
図 1.7.2: 延長期間における実施スケジュール

第2章 本プロジェクトで実施された会議及びイベント

2.1 JCC および TWG の設置

本プロジェクトは、バ国における新たな制度的アプローチとして位置付けられる。このため、TOD の推進に当たっては、都市開発および交通分野に関連する多数の関係機関との調整が必要となる。しかしながら、本プロジェクト開始当初においては、バ国の関係機関の間で TOD に関する共通理解が必ずしも確立されていなかった。特に、本プロジェクトの下で設置された合同調整委員会（Joint Coordination Committee、以下「JCC」とする）およびその他の会議体の参加者は、その立場や所属機関が多様であったことから、共通の目標を設定し、その達成に向けた認識および関与の方向性を一致させる必要があった。

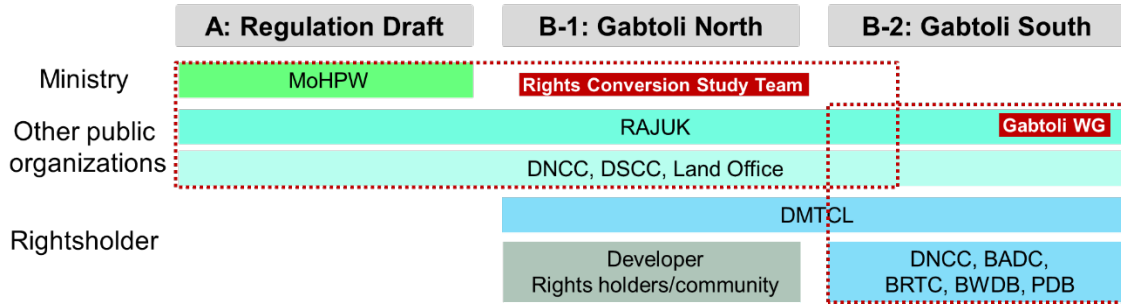
このため、図 2.1.1 に示すとおり、「法制度・都市計画」、「交通計画・交通結節点」、「事業計画・財務」の 3 つの重点分野ごとに、テクニカル・ワーキング・グループ（Technical Working Group、以下「TWG」とする）を設置した。さらに、政策・ガイドラインやコンセプトプラン策定など、複数の TWG からの意見集約を要する議題については、合同 TWG を開催した。



出典: JICA プロジェクトチーム

図 2.1.1: 当初期間における会議体

延長期間においては、活動の進捗および成果を全体的に管理するため、RAJUK のプロジェクト・ディレクターを議長とする新たな調整・検討組織として、コア・ワーキング・フォース（Core Working Force、以下「CWF」とする）を設置した。また、公有地を活用した統合的な都市開発の実施促進を目的として、既存のワーキンググループの一部を Gabtoli 南ワーキンググループ（Gabtoli South Working Group、以下「Gabtoli 南 WG」とする）として再編し、Gabtoli 南地区において土地所有している機関間の利害調整を行う体制とした。図 2.1.2 は、延長期間における実施体制を示したものである。



出典: JICA プロジェクトチーム

図 2.1.2: 延長期間における会議体

2.2 JCC 会議概要

プロジェクトの開始から終了まで実施された JCC 会議の概要を表 2.2.1 に示す。

表 2.2.1: JCC 会議の実施概要

日時	回	参加機関	議題
2022 年 4 月 27 日	第 1 回 JCC	MoHPW, RAJUK, RTHD, BRTA, DMTCL, DBRTCL, DTCA, DSCC, JICA-バングラデシュ 事務所	- JCC メンバーの紹介 - プロジェクトの紹介 - パイロット駅選定結果の報告 - 2022 年 2 月以降のスケジュール - 意見交換
2023 年 1 月 2 日	第 2 回 JCC	MoHPW, RAJUK, RTHD, BR, BRTA, DMTCL, DBRTCL, DNCC, DSCC, DMP JICA-バングラデシュ 事務所	- JCC メンバーの紹介 - プロジェクト全体の進捗状況 - TOD ガイドライン案の概要と内容 - Uttara Center 駅の TOD コンセプト プランと駅前公共交通乗換ス ペース整備の今後の検討ポイント - Uttara Center 駅でのパイロット活動 - 意見交換
2024 年 2 月 27 日	第 3 回 JCC	MoHPW, RAJUK, RTHD, BR, BRTA, DMTCL, DBRTCL, DTCA, DSCC, JICA-バングラデシュ 事務所	- JCC メンバーの紹介 - プロジェクト全体の進捗状況 - 日本視察報告 - TOD ガイドライン (案) - Gabtoli 駅北側における都市再開発 のパイロットスタディ - バングラデシュの関連団体にお ける現在の活動 - プロジェクト期間の確認 - 意見交換
2024 年 6 月 13 日	第 4 回 JCC	MoHPW, RAJUK, RTHD, BRTA, DMTCL, DBRTCL, DTCA, DSCC, JICA-バングラデシュ 事務所	- JCC メンバーの紹介 - プロジェクト全体の進捗状況 - TOD ガイドライン (案) - Gabtoli 駅北側における都市再開発 のパイロットスタディ - プロジェクト期間の延長について - 意見交換
2025 年 3 月 6 日	第 5 回 JCC	MoHPW, RAJUK, BRTC, DMTCL, DTCA, DNCC, DSCC, ERD, MoRTB JICA-バングラデシュ 事務所	- TOD ガイドラインの目的及び草案 の内容 - JCC による TOD ガイドラインの承 認

日時	回	参加機関	議題
2025 年 8 月 26 日	第 6 回 JCC	MoHPW, RAJUK, BR, DMP, DMTCL, DTCA, DNCC, DSCC, ERD, RTHD JICA-バングラデシュ 事務所	- 本邦研修実施報告 - プロジェクトの進捗説明（再開発規則案検討、Gabtoli 南における一体的再開発の提案）
2026 年 4 月 26 日	第 7 回 JCC	MoHPW, RAJUK, BR, BRTA, BRTC, DMP, DMTCL, DTCA, DNCC, RTHD JICA	- プロジェクト全体の概要と成果 - プロジェクトの進捗説明（再開発規則案検討、Gabtoli 南における一体的再開発の提案） - 今後に向けた意見交換

出典: JICA プロジェクトチーム



出典: JICA プロジェクトチーム

図 2.2.1: 第 1 回 JCC 会議の様子



出典: JICA プロジェクトチーム

図 2.2.2: 第 2 回 JCC 会議の様子



出典: JICA プロジェクトチーム



図 2.2.3: 第 3 回 JCC 会議の様子



出典: JICA プロジェクトチーム



図 2.2.4: 第 4 回 JCC 会議の様子



出典: JICA プロジェクトチーム



図 2.2.5: 第 5 回 JCC 会議の様子



出典: JICA プロジェクトチーム



図 2.2.6: 第 6 回 JCC 会議の様子



出典: JICA プロジェクトチーム



図 2.2.7: 第 7 回 JCC 会議の様子

2.3 TWG 会議概要

TWG は、バ国における TOD に関する議論および意思決定を促進するとともに、関係機関間の協議・調整の場を提供することを目的として設置・運営された。

TOD 推進における各機関の役割や課題について協議・調整を行うため、RAJUK 及び関係機関を中心に、法制度・都市計画（ガイドライン策定を含む）を扱う TWG1、交通計画を扱う TWG2、事業計画・財務を扱う TWG3 の 3 つのテーマ別 TWG を設置した。

また、パイロット対象 2 駅の選定や各駅における TOD コンセプトビジョンの検討に際して、横断的な議論を行うため、3 つの TWG による合同会合（以下、「Joint TWG」とする）を開催した。

本プロジェクト開始から当初期間終了までに実施された TWG の概要を表 2.3.1 に示す。

表 2.3.1: TWG 会議の実施概要

日時	会議種類・回	参加組織	議題
2021 年 11 月 6 日	第 1 回 TWG1 (オンライン開催)	RAJUK, DTCA, DMTCL	- TWG メンバー紹介 - ダッカに関する情報共有 - 質疑応答
2021 年 11 月 7 日	第 1 回 TWG2 (オンライン開催)	RAJUK, DMTCL, DNCC, DTCA, DSCC, BRTC, BRTA	- TWG メンバー紹介 - ダッカに関する情報共有 - 質疑応答
2021 年 12 月 12 日	第 2 回 TWG1	RAJUK, DTCA, DMTCL, DNCC, DSCC	- パイロット駅選定プロセス - パイロット駅選定基準 - 各駅の評価結果 - 2 次選考結果 - 開発ストーリー事例 - 協議
2021 年 12 月 14 日	第 2 回 TWG2	RAJUK, DTCA, DMTCL, DSCC, BRTA	- パイロット駅選定プロセス - パイロット駅選定基準 - 各駅の評価結果 - 2 次選考結果 - 協議
2021 年 12 月 22 日	第 1 回 TWG3	RAJUK, DMTCL, DTCA, DNCC, DSCC	- TWG メンバー紹介 - ダッカに関する情報共有 - 質疑応答
2022 年 1 月 13 日	第 1 回 Joint TWG	RAJUK, DMTCL, TWG1&2&3 members	- 駅選定（最終選定）
2022 年 3 月 30 日	第 3 回 TWG2	RAJUK, DMTCL, DTCA, DSCC, DNCC, BRTC, DMP	- 本プロジェクトのパイロット駅 - 現状と課題 - 今後の計画 - コンセプトプランについて
2022 年 4 月 18 日	第 3 回 TWG1	RAJUK, DMTCL, DNCC, DSCC, JICA HQ	- TOD ガイドラインの目的 - TOD ガイドラインの作成手順 - TWG1-3 の開催予定（2022 年 4 月～8 月） - TOD ガイドラインの構成要素 - 協議
2022 年 4 月 24 日	第 2 回 TWG3	RAJUK, DMTCL, DNCC	- TWG3 の目的 - 実際の事業実現の手順 - ダッカにおける統合事業の事例 - 質疑応答 - TWG3 の今後のスケジュール
2022 年 6 月 1 日	第 4 回 TWG1	RAJUK, DTCA, DMTCL, DNCC, DSCC	- TOD ガイドライン - Topic 1: TOD in Dhaka - Topic 2: Planning Process
2022 年 6 月 26 日	第 4 回 TWG2	RAJUK, DMTCL, DSCC, DNCC, BRTA, DMP	- 交通計画と交通ノード - TOD エリアの交通モード - 駅前に必要な交通手段
2022 年 7 月 6 日	第 2 回 Joint TWG	RAJUK, DMTCL, DSCC, BRTC, DMP	- UC 駅 TOD コンセプトプラン - TOD 計画の考え方（戦略） - TOD コンセプトプラン概要
2022 年 7 月 19 日	第 3 回 TWG3	RAJUK, DMTCL, DNCC	- プロジェクトの特定 - 実施体制
2022 年 9 月 7 日	第 5 回 TWG1	RAJUK, DNCC, DSCC	- TOD ガイドラインにおける事業実施アプローチ
2023 年 3 月 15 日	第 6 回 TWG1	RAJUK	- TOD ガイドラインにおける TOD ステーション類型化
2023 年 8 月 1 日	第 7 回 TWG1	RAJUK, DTCA, DMTCL, DNCC	- 計画要素（建物、実施アプローチ、TOD ゾーニングシステム） - 協議

日時	会議種類・回	参加組織	議題
2023 年 8 月 26 日	第 8 回 TWG1	RAJUK, DMTCL, DSCC, DTCA	- TOD ゾーンと駅周辺計画の定義 - 計画要素（密度と用途） - 協議

出典: JICA プロジェクトチーム



出典: JICA プロジェクトチーム

図 2.3.1: TWG 会議の様子

2.4 WG 会議概要

WG はパイロットプロジェクトの対象として選定された Gabtoli 駅及び Uttara Center 駅に関連する関係機関・組織を中心に構成した。

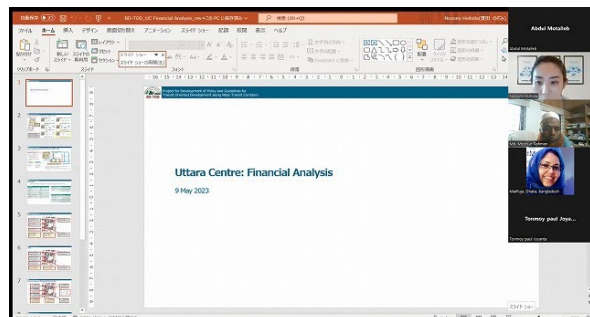
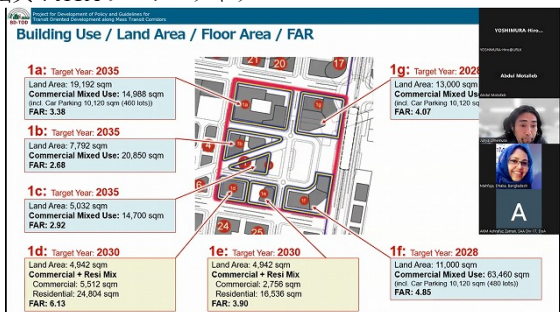
2.4.1 Uttara Center 駅 WG

2023 年 5 月 9 日および 2023 年 11 月 9 日に実施された Uttara Center 駅 WG の概要を表 2.4.1 に示す。

表 2.4.1: Uttara Center 駅 WG 会議の実施概要

日時	会議種類・回	参加組織	議題
2023 年 5 月 9 日	第 1 回 Uttara Center 駅 WG	RAJUK, DMTCL	- 開発スキームと財務分析結果 - 交通調査結果
2023 年 11 月 9 日	第 2 回 Uttara Center 駅 WG	RAJUK, BRTC, DMP, RHD	- 交通モニタリングと UC 駅利用者への聞き取り調査の結果の共有 - 6 号線開通と TOD 開発に関連する活動の共有（参加者より）

出典：JICA プロジェクトチーム



出典: JICA プロジェクトチーム

図 2.4.1: 第 1 回 Uttara Center 駅 WG の様子（オンライン会議）



出典: JICA プロジェクトチーム

図 2.4.2: 第 2 回 Uttara Center 駅 WG の様子

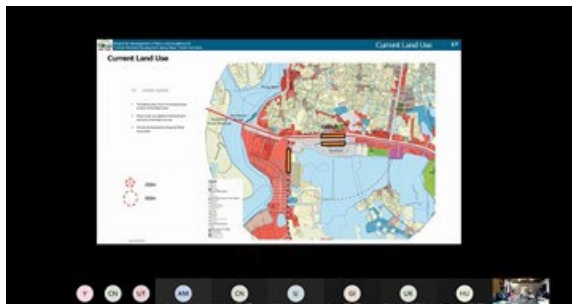
2.4.2 Gabtoli 駅 WG

2023 年 1 月 19 日から 2024 年 2 月 20 日にかけて実施された Gabtoli 駅 WG の概要を表 2.4.2 に示す。

表 2.4.2: Gabtoli 駅 WG 会議の実施概要

日時	会議種類・回	参加組織	議題
2023 年 1 月 19 日	第 1 回 Gabtoli 駅 WG	RAJUK, DMP, MFCA, BIWTA, BRTA, BRTC, BADC, DMTCL Line5 South,	- 検討項目とスケジュール - TOD コンセプトプラン説明 - 協議
2023 年 5 月 24 日	第 2 回 Gabtoli 駅 WG	RAJUK, BIWTA, DMTCL, BRTC, DTCA, DMP	- TOD コンセプト・プラン案とその検討 - 5 号線南北の最新プランの共有 - 他機関からの最新情報 - 協議
2023 年 8 月 2 日	第 3 回 Gabtoli 駅 WG	RAJUK, BIWTA, DMTCL, BADC, DTCA, DMP	- TOD コンセプトプラン (案) - Gabtoli 地区でのパイロット検討 (北側地区の再開発) - 協議
2023 年 11 月 2 日	第 4 回 Gabtoli 駅 WG	RAJUK	- パイロット活動の概要 - 再開発手法のコンセプト - パイロット検討地の選定 - 企画・提案 - 実施プロセスと課題
2024 年 2 月 20 日	第 5 回 Gabtoli 駅 WG	RAJUK, BIWTA, DMTCL, BRTC, DMP	- パイロット活動の概要 - Gabtoli 一駅北側における権利変換計画 - 権利変換手法とプロセス - 主要課題

出典: JICA プロジェクトチーム



出典: JICA プロジェクトチーム

図 2.4.3: 第 1 回 Gabtoli 駅 WG の様子



出典: JICA プロジェクトチーム



図 2.4.4: 第 2 回 Gabtoli 駅 WG の様子



出典: JICA プロジェクトチーム



図 2.4.5: 第 3 回 Gabtoli 駅 WG の様子



出典: JICA プロジェクトチーム



図 2.4.6: 第 4 回 Gabtoli 駅 WG の様子



出典: JICA プロジェクトチーム



図 2.4.7: 第 5 回 Gabtoli 駅 WG の様子

2.5 権利変換検討に係る CWF 会議概要

CWF は、RAJUK 職員及び JICA プロジェクトチームにより構成され、バ国における権利変換制度の検討及び権利変換規則（案）のレビューを目的として設置した。

延長期間の開始からプロジェクト終了までに実施した権利変換に関する CWF の概要を表 2.5.1 に示す。

表 2.5.1: 権利変換検討に係る CWF 会議の実施概要

日時	会議種類・回	参加組織	議題
2025 年 2 月 4 日	第 1 回 CWF	RAJUK 4 名 JPT 5 名	- 日本の都市再開発事業に関する勉強会 - TIA 改正案に関する説明
2025 年 2 月 9 日	第 2 回 CWF	RAJUK 4 名 JPT 3 名	- 第 1 回 CWF の振り返り - 区画整理・再開発に係る法的枠組み及び RAJUK Ordinance (2026)に基づく新制度 - CWF における今後の議題の確認
2025 年 4 月 17 日	第 3 回 CWF	RAJUK 4 名 JPT 9 名	- 第 1 回、第 2 回 CWF の振り返り - 財産権に関する規制の範囲：強制力 - 日本の事例と実践；公共資産の制限 - ダッカにおける不動産に関する権利：公有地と私有地 - 権利転換の種類と手続き - 規制案についての協議
2025 年 4 月 20 日	第 4 回 CWF		
2025 年 4 月 22 日	第 5 回 CWF		
2025 年 4 月 24 日	第 6 回 CWF		
2025 年 4 月 27 日	第 7 回 CWF		
2025 年 4 月 30 日	第 8 回 CWF	RAJUK 4 名 JPT 8 名	- 過去の CWF の振り返り - 権利変換に関する合意形成 - BUET 学生による現地調査結果 - 地権者の意向形成方法 - 規制案の草案
2025 年 10 月 21 日	第 9 回 CWF		
2025 年 10 月 22 日	第 10 回 CWF		
2025 年 10 月 23 日	第 11 回 CWF		
2025 年 10 月 26 日	第 12 回 CWF		
2025 年 10 月 27 日	第 13 回 CWF		
2025 年 10 月 29 日	第 14 回 CWF		
2025 年 10 月 30 日	第 15 回 CWF	RAJUK 4 名 JPT 7 名	- ケーススタディ地区における権利変換のモデル計画 - 規制案の草案更新
2025 年 11 月 24 日	第 16 回 CWF		
2025 年 11 月 25 日	第 17 回 CWF		

出典: JICA プロジェクトチーム



出典: JICA プロジェクトチーム



図 2.5.1: 第3回から第8回 CWFの様子



出典: JICA プロジェクトチーム



図 2.5.2: 第9回から第15回 CWFの様子



出典: JICA プロジェクトチーム



図 2.5.3: 第16回および第17回 CWFの様子

2.6 Gabtoli 南 WG 会議概要

Gabtoli WG の継続として、Gabtoli 駅南側地域の一体的開発の円滑な実施を支援するための Gabtoli 南 WG を延長期間に開催した。本 WG の目標を以下に示す。

- ・ 目標 1 : 主な関係者である全ての行政機関の合意形成に資する開発計画案の作成
- ・ 目標 2 : 土地の再整理方針案に関する合意形成
- ・ 目標 3 : 一体的開発の実施メカニズムについての合意形成

ダッカにおける最重要交通結節点の一つとしてこの地域を開発するためのインフラ公共投資が行われており、また広域公共インフラの一部として調整池が整備されていることを踏まえると、公共の利益を維持しつつ土地価値の回収を実現する開発を推進することが強く求め

られる。この開発の実施について協議するため、Gabtoli 南 WG には、Gabtoli 駅南側地域の土地所有者だけでなく、以下に挙げる関連機関も参加した。

参加組織：

- ・ RAJUK
- ・ DMTCL
- ・ DNCC
- ・ ダッカ上下水道局（DWASA）
- ・ バングラデシュ農業開発公社（BADC）
- ・ バングラデシュ道路運輸公社（BRTC）
- ・ バングラデシュ水資源開発委員会（BWDB）
- ・ バングラデシュ内陸水運局（BIWTA）
- ・ 国家住宅局（NHA）

延長期間の間に実施された Gabtoli 南 WG の概要を表 2.6.1 に示す。

表 2.6.1: Gabtoli 南 WG

日時	会議種類・回	参加組織	議題
2025 年 2 月 6 日	第 1 回 Gabtoli 南 WG	RAJUK, DMTCL, DTCA, BRTC, DNCC, BADC, BWDB, NHA	- パイロット活動の概要 - TOD の文脈における Gabtoli 南地区 - Gabtoli 南地区の現状、計画及びプロジェクト - 調整池に関する議論 - 今後の可能性
2025 年 5 月 21 日	第 2 回 Gabtoli 南 WG	RAJUK, DMTCL, BADC, BWDB, BIWTA, DWASA	- 第 1 回 WG の振り返り - 土地所有の分布 - ゾーニング案 - 区画整理の事例紹介と Gabtoli における適用可能性に関する考察
2025 年 8 月 25 日	第 3 回 Gabtoli 南 WG	RAJUK, DMTCL, BWDB, BIWTA, DNCC	- 現況 - コンセプトプラン - 開発用地の調整
2025 年 11 月 19 日	第 4 回 Gabtoli 南 WG	RAJUK, DMTCL, DTCA, BWDB, BIWTA, DNCC, BRTC, NHA, DWASA	- 現況 - コンセプトプラン - 開発用地の調整

出典: JICA プロジェクトチーム



出典: JICA プロジェクトチーム

図 2.6.1: 第 1 回 Gabtoli 南 WG の様子



出典: JICA プロジェクトチーム

図 2.6.2: 第 2 回 Gabtoli 南 WG の様子



出典: JICA プロジェクトチーム

図 2.6.3: 第 3 回 Gabtoli 南 WG の様子



出典: JICA プロジェクトチーム

図 2.6.4: 第 4 回 Gabtoli 南 WG の様子

2.7 TOD セミナー

TOD セミナーは、JCC 組織および関連組織のメンバー、ならびにドナーを対象に、本プロジェクト期間（当初期間および延長期間を含む）において、計 4 回の TOD セミナーを実施した。第 1 回および第 2 回セミナーは当初期間中に実施され、第 3 回は 2024 年 11 月、第 4 回は 2025 年 11 月にそれぞれ実施した。

2.7.1 第 1 回 TOD セミナー

第 1 回 TOD セミナーはオンライン、メディア含めて約 81 名の参加があり、国内外の TOD 事例を通じて、関係諸団体との意見交換、また TOD に関する相互理解を深めることができ

た。意見交換では参加者から「TOD での失敗事例」、「日本以外の Bangladesh と類似国の TOD 事例も共有してほしい」などの意見があった。

第1回 TOD セミナーの概要を表 2.7.1 に、また参加者からの主なコメントの概要を表 2.7.2 に示す。

表 2.7.1: 第1回 TOD セミナーの概要

項目	内容
目的	TOD の一般概念および事例を紹介し、関係機関との意見交換を通じて、TOD に関する共通理解の醸成を図った。
日時	2022 年 3 月 15 日 10:30～13:00
会場	BICC, Carnival
主賓	Honorable Chairman (Secretary), RAJUK
主催者	RAJUK, JICA プロジェクトチーム
スケジュール	10:30 開会挨拶 Mahfuja Aktar (RAJUK), 桂井 太郎(JICA Bangladesh 事務所) 10:40 プレゼンテーション (TOD コンセプト) 菱田 のぞみ、業務主任者 11:00 プレゼンテーション (Bangladesh TOD プロジェクトの概要) 菱田 のぞみ、業務主任者 11:20 プレゼンテーション (日本の TOD に係る知見とダッカでの課題) 菱田 のぞみ、業務主任者 吉村 弘之、不動産開発 12:00 プレゼンテーション (プロジェクトの活動報告) 菱田 のぞみ、業務主任者 12:10 質疑応答及び意見交換 12:50 閉会挨拶 A B M Amin Ullah Nuri (RAJUK)
参加組織	バ国政府: RAJUK, DTCA, DMTCL, DNCC, DSCC, BRTC, BRTA バ国機関: Bangladesh Railway, SMEC Bangladesh, IEB, 大学: BUET university, Jahangirnagar University ドナー・国際機関: JICA Bangladesh Office, AFD, Consultant of MRT Line1, MRT Line 5N, MRT Line 5S, MRT Line 6, Nippon Koei Bangladesh メディア: Mohona TV, Dhaka Mail, TV Business standard, Prothom Alo, Daily Sum 参加者合計 : 81 名

出典: JICA プロジェクトチーム

表 2.7.2: 第1回セミナーの主なコメント

	質疑	回答
1	Dr. Md. Shafiqur Rahman, professor (Jahangirnagar University) バ国における TOD のプロセスおよび成果について知りたい。日本における TOD の経験は、社会経済状況、文化、土地利用、交通体系が大きく異なることから、バ国にそのまま適用することは適切ではないのではないか。加えて、インド、アフリカ、ラテンアメリカ等、類似する国・地域における TOD 事例を提示することで、交通システムおよび移動手段の多様性を説明すべきではないか。 さらに、発表で説明された要因の多くは日本では成立しているが、バ国では十分に整備されていない。これらの要因が欠如した状況では、TOD の成功は困	Ms. Mahfuja, PD, RAJUK ダッカは日本とは状況が異なるものの、日本においても過去に失敗事例が存在し、それらは TOD の実施に資する可能性がある。成功事例および失敗事例の双方から教訓を得る方針である。また、インドのコンサルタントがチームに参画しており、デリーにおける TOD の経験についても知見を得ている。 さらに、日本では 1950 年代に TOD の導入を開始しており、その初期段階では民間デベロッパーと連携して進められてきた。日本は長年にわたる実施経験を有していることから、バ国においても当

	質疑	回答
	難である。具体的には、組織体制、ガバナンス、政策枠組み、ならびに DTCA、City Corporation、RAJUK といった関係機関の役割および連携が不十分である。これらの機関は都市の土地利用を規定する主体として重要な役割を担っている。 TOD は本来 20 年前に導入されるべきであり、2022 年時点での導入は遅きに失したのではないかと懸念されている。 TOD 実施後に DTCA が MRT および BRT 事業を推進することが可能となる。これに関連し、既存の MRT 事業と TOD がどのように統合されるのか。	該経験から教訓を得ることが可能である。加えて、TOD は本来 20 年前に導入されるべきであったが、遅きに失したとはいえ、実施しないよりは望ましい。 菱田 のぞみ、業務主任者 ダッカの状況は日本とは異なるものの、単なる手法の模倣は有効ではなく、知識共有を通じて解決策を見出すことが重要である。日本は基本的な考え方を過去に欧州から学んできた経緯がある一方、欧州の都市構造や交通システムは数百年前に形成されたものであり、アジア諸国にそのまま適合するものではない。それでもなお、知識共有は引き続き有意義である。 第 1 回セミナーでは主に成功事例を中心に共有したが、今後のセミナーにおいては、日本が直面してきた困難や課題についても共有していく。また、他案件での経験に基づき、ダッカにおける TOD の実現可能性については依然として期待が持てる。 タイの事例では政府機関間の連携に課題がある。一方、ダッカは高密度であり、今後ゾーニング計画の整備が進められる見込みである。JICA プロジェクトチームは、ダッカにおける TOD の成功に向けた支援のあり方について検討を進めている。 さらに、バ国において実務レベルで有用な成果を創出するための方策について、今後より具体的な議論を行う必要がある。あわせて、TOD は本来より早期に導入されることが望ましかったものの、変革の必要性が共有されていない場合や、実施プロジェクトが存在しない場合には、法制度のみでは機能しない。現時点でも決して遅くはない。
2	Mr. A.S.M. Raihanul Ferdous, chief engineer, RAJUK 日本とダッカの文脈は全く異なるわけではなく、一定の共通点も存在する。日本においては、鉄道と連携した沿線都市の開発が民間事業者により行われてきた事例が複数存在する。また、日本の鉄道通勤システムは高度に整備されている一方、ダッカでは鉄道交通網が十分に発展していない。近年、政府は MRT の導入を進めており、今後は TOD の導入も予定されている。 さらに、横浜市のみならず 21 の事例では埋立地の活用による都市開発が進められている。これらの地域は高密度に開発されており、この点はダッカと一定の共通性を有するものの、ダッカでは依然として不規則な開発やそれに伴う諸課題が存在する。 こうした状況を踏まえ、適切な都市計画のもとであれば、TOD の実現は可能である。その際には、各種交通モードを総合的に考慮した計画が重要である。加えて、新都市である Purbachal において TOD の導入を検討すべきである。	Ms. Mahfuja, PD, RAJUK 本プロジェクトにおけるガイドライン策定に際し、2 つのパイロットプロジェクトの設計を想定している。ひとつは Uttara 第 3 フェーズに代表されるグリーンフィールド型、もうひとつは既成市街地を対象としたブラウンフィールド型である。これらのプロジェクトを実施する上での課題も挙げられる。 また、バ国における自動車保有率は低く、ダッカ市では約 5%にとどまっていることから、これは一定の優位性として捉えられる。一方で、自動車保有率が低いにもかかわらず深刻な交通渋滞が発生しており、大気汚染も重大な課題となっている。 菱田 のぞみ、業務主任者 交通管制および交通マネジメントは、TOD の導入を検討する上で世界的に共通する大きな課題である。タイの事例においても、複数の鉄道交通システムが整備されているにもかかわらず、交通渋滞が依然として深刻である。鉄道を利用することで移動時間が短縮されるとの認識は徐々に広がっているものの、交通状況の改善には至っていない。 また、タイとバ国では歩行行動に違いがある。日本では駅から徒歩で移動する行動が一般的であるが、これを他国に一律に適用することは適切ではなく、文化的・環境的差異を踏まえる必要がある。

	質疑	回答
		さらに、バンコクの幹線道路における交通ネットワークは、バイクタクシーやタクシーといった準インフォーマルな交通手段によって構成されており、その上部に高架鉄道駅が整備されている。道路の各所にバイクタクシーやタクシーの乗り場が存在するため、利用者は容易に鉄道へアクセスできる構造となっている。 一方、バ国ではリキシャが主要な交通手段として広く利用されており、市民の移動に不可欠な存在となっている。しかしながら、これらの交通手段を交通マネジメントに統合することは容易ではない。
3	Mr. Rashidul Hasan, Reporter, The Daily San 既成市街地である Kamlapur 鉄道駅周辺のように、公開空地が不足している地域において、TOD をどのように実施するのか。 あわせて、「ブラウンフィールド」および「グリーンフィールド」の用語の定義について説明してほしい。 さらに、想定されている2件のパイロットプロジェクトについて、具体的な対象地区名を明示してほしい。	Ms. Mahfuja, PD, RAJUK 対象駅の選定にあたっては、一次選定、二次選定、最終選定の3段階のプロセスを経る予定である。 「ブラウンフィールド」は既成市街地（既開発地域）を指し、「グリーンフィールド」は未開発地を指す。また想定されている2件のパイロットプロジェクトの具体的な対象地区名については、関係当局の承認を要するため、現時点では開示できない。本プロジェクトでは住宅公共事業省の事務次官を議長とする JCC が設置されており、JCC において協議および承認手続きが行われる。
4	Mr. Hasibul Kabir, Deputy Town Planner, RAJUK TOD に関しては、高層建築や大規模商業施設の整備を指すとの誤解が一部に存在する可能性がある。しかしながら、RAJUK においては DAP に基づき、TOD の要素として、MRT 駅を中心とした開発、用途混合型開発、コンパクトな都市構造等が明確に定義されており、これらは本プロジェクトにとって有利な条件である。 また、ジェントリフィケーションへの配慮の必要性があると考え。ジェントリフィケーションとは、開発に伴い低所得層が当該地域から排除される現象を指すものであり、現代の都市計画においては重要な検討課題である。特に、駅周辺地域に既に居住している住民をどのように包摂するかについて、十分な検討が必要である。 さらに、今回の発表においては、各国事例に基づく TOD の負の影響についても併せて提示してほしい。	Ms. Mahfuja, PD, RAJUK 鉄道システムおよび駅との統合が進むことで、沿線および駅周辺の地価上昇が想定され、これに伴いジェントリフィケーションが生じる可能性がある。これは、TOD プロジェクトを推進する上での課題となり得る。 その上で、インクルーシブ・シティの実現を目指しており、低所得層および中所得層の住民が引き続き駅周辺に居住できるよう配慮する必要があると認識している。 さらに、当該課題への対応策の一つとして、土地価値捕捉の適用可能性がある。
5	Mr. Rafiqul Islam, Agency Française de Development ダッカおよび首都圏では、現在 BRTA や MRT をはじめとする複数の交通関連プロジェクトが進行している。また、ダッカ市においては新たに TOD の導入が開始されている状況にある。さらに、RAJUK は DTCA との間で協力プロジェクトを実施している。このように多数の関連プロジェクトが並行して進められている一方で、交通分野全体を統括し、調整、意思決定支援、方向付けおよび適切な計画調整（モジュレーション）を担う組織が存在していない。これらを踏まえ、RAJUK として、このような包括的な調整機能を有するプラットフォームの設置に関する計画があるのか。	Ms. Mahfuja, PD, RAJUK TIA 法に基づき、RAJUK は最上位の計画機関として、ダッカ市を中心とした総合的な都市計画を策定するとともに、関係機関の調整を行う権限を有している。当該権限は、Narayanganji, Gazipur, Savar および周辺地域を含むダッカ首都圏にも適用される。 調整上の課題があることは認識しており、本プロジェクトでは TWG が設置されている。DTCA はそのステークホルダーの一つとして参画しており、その他の関係機関についてもステークホルダーとして位置付けられ、緊密な協力の下でプロジェクトが推進されている。 また、当該 TWG においては、関係機関との定期的な会合を通じて調整を図る体制が構築されており、このプロセスを通じて、より良い調整メカニズム

	質疑	回答
		ムの構築が図られている。さらに、プロジェクトチームは他機関からの必要な情報収集も並行して実施している。
6	Mr. MD. Nahmadul Hasan, Urban Planner, DTCA シンガポールでは高層建築の開発が先行し、その後 LRT による接続が整備された。TOD は MRT 沿線を考慮して計画されるべきである。 さらに、中心業務地区（Central Business District、以下「CBD」とする）および郊外地域の事例が提示されたが、その中間に位置する地域における TOD の特性および機能について明確化すべきである。特に日本の事例として、CBD および郊外に加え、中間的な地域に位置する駅周辺開発の事例として二子玉川駅の情報を共有するべきだ。	菱田 のぞみ、業務主任者 二子玉川駅は東急グループにより運営されており、同社は日本最大の民間鉄道事業者である。同社は鉄道事業とデベロッパー機能を併せ持っており、特に後者を主軸として郊外地域の住宅地開発を先行的に実施してきた。二子玉川駅は田園都市線沿線に位置する駅である。同駅は CBD ではなく東京の縁辺部に位置するが、駅周辺には多様な土地利用が集積している。具体的には、住宅、娯楽施設、商業施設等が立地しており、東急が主導して革新的な開発が推進されている。 当該地区においては、東急が最大の地権者である一方、既存の地権者で構成される委員会が設置されており、地方自治体が当該委員会を支援している。開発手法としては Right Conversion が採用されており、土地取得も併用されつつ、土地の権利を床へ転換する仕組みが活用されている。また、マスタープランも策定されている。地元地権者間での合意形成には約 10 年を要した。東急が最大の地権者であることにより、既存の居住者の居住継続を可能としつつ、複合用途開発を実現している点が当該再開発の基本的手法である。区画整理は RAJUK においても導入可能である一方で、その手続は極めて複雑である。特に、商業用途においては権利変換の適用が困難である。
7	Mr. Sujay SUJATHARAN, SMEC Bangladesh, Line-5 South E-TOD は、持続可能性および公平性の確保という目的に適合し得る概念である。他方、仮に持続可能性および公平性が確保されない場合、生活コストおよび地価の上昇を招き、MRT の主要利用者となる中所得層が、高騰する賃料により当該開発地域から転出を余儀なくされる可能性がある。この結果、MRT の収入減少を招くおそれがある。さらに、同コミュニティは開発地域に居住できなくなることから、独自の交通手段を選択する可能性がある。 E-TOD とは、低所得層が TOD 区域内に居住し続けることを可能とするため、アフオーダブル住宅の供給を政策的に組み込み、TOD の一部として位置付けるものである。また、住民の流出を抑制する観点から、関連する制度および規制を整備する必要性がある。多くの住宅地では、合法・非合法を問わず、住宅内に商業オフィスや店舗が設置される事例が見られることから、商業用途と住宅用途の混在利用の導入が考えられる。具体的には、建物の低層階（例：1～2 階）を商業用途に供し、上層階を住宅用途とする形式等が考えられる。 さらに、政策は各国の実情により即したものとし、地域コミュニティにおける実効性・受容性を高める観点から検討されるべきである。	Mr. Ashraful Islam, RAJUK 将来のダッカにおいて求められる開発の在り方を踏まえ、RAJUK は土地利用計画および各種接続性向上施策の見直しを実施しており、また DTCA はダッカ都市圏における交通施策全体の調整機能を強化している。 TOD については、本来であれば 20 年前に導入されるべきであったが、バ国の経済状況を踏まえると、現時点が導入に適した段階にある。 現状、バ国においては TOD の導入に関する政策およびガイドラインが存在せず、また TOD は新しい概念である。このため、本セミナーでは TOD の理解促進を目的として日本の経験が共有された。 TOD は単なる建築物の整備ではなく、交通モード間の連携に基づく多様な用途の複合的な組合せであることが強調されるとともに、TOD キャッチメントエリアにおける歩行者動線の促進が必要である。 MRT1 号線沿いは、東京の多摩ニュータウンと同様に Purbachal 新都市と接続するものであり、Kuril flyover から Purbachal 終点駅までを結び、さらに Kamalapur 駅へと接続する計画である。また、Uttara North 駅および Uttara South 駅等のグリーンフィールド地域に加え、Gabtolli エリア等のブラウンフィールド地域も挙げられる。政府は、既存の Gabtolli バスターミナルを都市内バスターミナルへ転換する計画を有している。同地域は高密度であ

	質疑	回答
		る一方、既存建物は主として2～4階建てであるため、土地再開発または土地区画整理の手法を通じた TOD 導入の必要性がある。これらの内容は RAJUK の詳細計画において既に整理されている。 さらに RAJUK は、ダッカ旧市街地を対象とした都市再生プロジェクトも推進しており、同プロジェクトにおい都市再生および再開発に係るガイドラインが策定されている。これらはブラウンフィールド開発における TOD ガイドラインの検討にも資することが期待される。 今後のセミナーにおいてはバ国の視点に基づく整理を提示し、理解の一層の深化を図る。 Mr. A B M Ameen Ullah Nuri, Chairman, RAJUK ダッカは世界でも有数の歴史ある都市の一つである一方、深刻な混雑状況にある。計画性を欠いた形で形成されてきたが、現在では Gulshan、Banani、Uttara 等の計画的に整備された地区も存在する。 また、TOD はバ国において全く新しい概念ではない。Gulshan エリアにはかつてバスターミナルが存在し、徒歩、自転車、多様な交通手段によるアクセスが見られるなど、高い接続性を有している。さらに、重要な施設も立地しており、ダッカ各地から人々が集まり、接続拠点として機能してきた。 TOD の本質は、土地利用の可能性を踏まえつつ、重要な地区において計画的な都市拠点を形成することにある。本プロジェクトでは15駅が対象として選定されているが、すべての駅において TOD を導入することは困難であると認識している。加えて、現時点でバ国には土地区画整理制度が存在していないことから、RAJUK が当該制度の導入を進めている。都市ごとに交通体系は多様であり、ダッカにおいても多様な交通手段、住宅形態、関連施設が混在している。 セミナーにおいて参加者から提示された意見について、プロジェクトのチームリーダーおよび PD は十分に考慮すること。

出典: JICA プロジェクトチーム



事務次官（RAJUK）による開会挨拶



JICA プロジェクトチームによるプレゼンテーション

①



JICA プロジェクトチームによるプレゼンテーション

②



JICA プロジェクトチームによるプレゼンテーション

③



質疑応答及び意見交換①

出典: JICA プロジェクトチーム



質疑応答及び意見交換②

図 2.7.1: 第 1 回 TOD セミナーの様子

2.7.2 第 2 回 TOD セミナー

第 2 回 TOD セミナーはオンライン、メディア含めて 90 名の参加があった。第 2 回セミナーでは、JICA プロジェクトチームよりプロジェクトの進捗状況を説明し、TOD ガイドラインの駅のカテゴリ分類について、及び Uttara Center 駅の TOD コンセプトプラン案や Gabtoli 地区における検討の進捗状況を共有した。また JICA プロジェクトチームによる進捗報告に加え、RAJUK と DMTCL からは TOD に関する活動やパイロットサイトについて、インド・デリーのデリー地下鉄公社（Delhi Metro Rail Corporation、以下「DMRC」とする）からは、デリー地下鉄サービスエリアでの TOD 実施事例について紹介があった。

質疑応答においては、参加者から多数の積極的な意見が寄せられ、第 1 回 TOD セミナー開催時と比較して、ダッカにおける TOD およびその実現に対する関心の高まりが明確に示

された。

第2回 TOD セミナーの概要を表 2.7.3 に、また参加者からの主なコメントの概要を表 2.7.4 に示す。

表 2.7.3: 第 2 回 TOD セミナーの概要

項目	内容
目的	MRT1 号線、MRT5 号北線および 6 号線における駅について、人口密度および住宅利用比率に基づく類型化の方法が紹介された。併せて、2 つのパイロットプロジェクト対象駅に係る概念計画（案）が参加者に共有され、関係機関との意見交換を通じて、TOD に関する共通理解の醸成が図られた。
日時	2023 年 6 月 1 日 10:30-12:40
会場	BICC, Carnival
主賓	Mr. Kazi Wasi Uddin, Honorable Secretary, MoHPW
特別来賓	Mr. Md. Anisur Rahman Miah, Honorable Chairma(Secretary), RAJUK
主催	RAJUK, JICA プロジェクトチーム
スケジュール	10:30 開会挨拶 Mahfuja Aktar (RAJUK), 市口 知英(JICA バングラデシュ事務所長) 10:40 プレゼンテーション（プロジェクトの全体活動と進捗状況） 菱田 のぞみ、業務主任者 10:45 プレゼンテーション（TOD ガイドラインおよび駅類型化の進捗状況） 今井 玄哉、都市・土地利用計画 11:05 プレゼンテーション（TOD パイロットプロジェクト） 菱田 のぞみ、業務主任者 11:25 プレゼンテーション（各機関の活動共有） Mr. Md. Muzaffor Uddin (Project Director of Uttara Apartment Project, RAJUK) Mr. Md. Sohel Rana (Deputy Project DirectorMRT Line 5 Southern Route, DMTCL) 11:45 プレゼンテーション（デリーにおける TOD 活動） Presenters: Ms. Manisha Singh (Chief Architect, Delhi Metro Rail Cooperation), Mr. Sekh Samim, Dy (Chief Architect, Delhi Metro Rail Cooperation) *Hybrid format from onsite and online. 12:05 Presentation (Remarks by Honorable Guests) Mr. Md. Anisur Rahman Miah, BPAA (Honorable Chairman (Secretary), RAJUK) Mr. Kazi Wasi Uddin (Honorable Secretary, Ministry of Housing and Public Works) 12:15 質疑応答および意見交換 12:40 閉会挨拶 Major (Engr) Shamsuddin Ahmed Chowdhury (Retd), Member (Development) and Planning (In charge) (RAJUK)
参加機関	バ国政府: RAJUK, DTCA, DMTCL, DNCC, DSCC, BRTC, BRTA, DBRTCL, MOHPW, BADC バ国機関: Bangladesh Railway 大学: BUET university, Jahangirnagar University, Daffodil University, IEB ドナー・国際機関: JICA Bangladesh Office, JICA Headquarter office, AFD, ADB, ADB Headquarter office, WB, Consultant of MRT Line1, MRT Line 5N, MRT Line 5S, MRT Line 6, Nippon Koei Bangladesh メディア: New Age 参加者：90 名

出典: JICA プロジェクトチーム

表 2.7.4: 第 2 回 TOD セミナーの主なコメント

	質疑	回答
1	Mr. Mohuzzaman Quasy, Transport Specialist (Consultant for DICMP, DNCC) JICA および RAJUK がダッカにおける TOD の政策およびガイドライン策定に向けた取組を開始したことを喜ばしく思う。TOD ガイドラインの遵守を担保	Ms. Mahfuja, PD, RAJUK 今後評価については、ガイドラインおよび MRT 開発の双方において統合的に位置付ける。また、

	質疑	回答
	するため、事前および事後の監査制度を導入すべきではないか。さらに、DMTCL のような組織においては、独立した研究開発部門の設置が極めて重要である。同部門は、利用者からのフィードバックの収集や、MRT および関連サービスのパフォーマンス評価を担うことが期待されるものであり、組織内での設置または外部委託のいずれも検討の対象とすることが良いと考える。加えて、Mirpur-10 や Shahbag 等の交通量の多い交差点においては、歩行者安全の観点から、歩行者施設を MRT 駅と一体的に整備する必要がある。その一環として、既存の歩道橋と MRT 駅との接続を含めたスカイウォークの導入が検討案として考えられる。さらに、大規模事業の実施に依存しない方策として、MRT コリドー沿線における既存施設の改修の活用も検討されるべきである。一方、Gabtoli 周辺では多数の開発プロジェクトが計画されており、Gabtoli バスターミナルも近い将来移転される予定であることから、将来的な混雑や影響を回避するため、詳細な交通影響評価の実施が必要である。	DMTCL においては、研究・開発機能を担う部門の設置が検討され得る。 本プロジェクトチームは、Gabtoli における TOD コンセプトマスタープランの策定に向け、関係機関との協議を進めている。Gabtoli TOD エリアの北側と南側では地域特性が大きく異なり、北側は低層建築が密集する混雑した市街地である一方、南側は複数の政府機関および組織により所有または賃貸されている区域である。このため、関係機関間の調整が必要となっており、当該プロセスには相応の時間を要している状況である。
2	Prof. Khairul Enam, (TL for detailed design project of Block B & C Uttara 3rd Phase) ダッカ市域の約 50%は十分な計画性を欠いた形で開発されてきており、既存の問題を踏まえると新たな開発は極めて困難である。このため、TOD の実現に向けては、複合用途または商業用途を含む土地利用が提案されていることから、再開発の実施が不可欠である。一方で、バ国においては、住宅事業は一般に静穏な環境に立地し、家族が安定して生活できる地域において実施される傾向にある。RAJUK のセクター18 のアパートメントプロジェクトにおいても、周辺部には商業用途および複合用途が導入されているものの、区域全体には適用されていない。これに対し、TOD の概念では区域全体を複合用途として開発することが求められており、この点が住宅地における静穏な居住環境を損なう可能性がある。以上を踏まえ、本課題については関係当局との間で更なる協議を行う必要があり、JICA プロジェクトチームはより深い検討を行う必要があると考える。	Ms. Mahfuja, PD, RAJUK JICA プロジェクトチームは、RAJUK のアパートメントプロジェクトチームと継続的に協議を行っており、各駅に応じた類型の整理が進められている。また、用途の混合度については駅ごとに異なるものとし、その内容は TOD ガイドラインに反映される予定である。
3	Mr. Jianbo Ning, Deputy Country Director (ADB) ADB は MRT5 号線沿線における TOD コンセプトプランの策定に取り組んでいる。ダッカにおいては土地所有構造が複雑であり、かつ地価が高騰していることから、TOD の適用には大きな課題が伴う。また、TOD 開発の推進にあたっては、民間セクターの参画を促進するため、インセンティブの付与が重要である。特に、容積率に関するインセンティブを付与することにより、民間投資を誘引する必要がある。さらに、TOD 政策の策定にあたっては、騒音、大気汚染、振動等の環境影響を考慮する必要があるとともに、類型ごとのゾーニングの設定についても検討する必要がある。TOD の対象は MRT 駅に限定されるのではなく、BRT、鉄道駅およびバスターミナル等についても対象とすべきである。加えて、Purbachal のような新都市は、TOD 政策の導入に適した地域である。	Ms. Mahfuja, PD, RAJUK JICA プロジェクトチームは、既に MRT が開業されている状況を踏まえ、TOD 政策への具体的な組み込みプロセスについて検討を進めている。また、BRT およびその他の大量輸送システムに対する TOD の適用についても、併せて検討が行われる予定である。

	質疑	回答
4	Mr. Md. Abdul Baquee Miah, (Fomer APD (Civil), DMTCL). ダッカにおいては地価が非常に高く、用地取得費は政府にとって大きな負担となる。このため、Uttara Center 周辺における民間地権者の参画を促し、参加型の開発手法を導入することが考えられる。初期段階では土地の提供に消極的であったものの、MRT の利便性が認識されつつあることから、今後状況の改善が期待される。 また、駅間距離は通常 1km 未満であり、TOD の対象として半径 500m 圏が設定される場合、当該範囲は駅前広場としての機能も担い得る。現在、MRT6 号線のプロジェクトチームは、Uttara North および Kamalapur 駅において駅前広場の整備を検討している。さらに、駅前広場の整備および周辺開発との統合を進めるためには、DMTCL において TOD の実施に係る政策およびガイドラインの早期整備が必要である。DMTCL には計画・研究開発機能を担う部門が既に存在している。	Ms. Mahfuja, PD, RAJUK JICA プロジェクトチームは参加型開発における住民の選好を把握するため、アンケート調査の実施を検討している。また、沿線計画の方向性については、政策・ガイドラインにおいて明示する。さらに、将来の開発に資する良好な計画を策定するためには、関係機関間における継続的な協議および情報共有の実施が極めて重要であり、早急に対応する必要がある。
5	Mr. Saleh Ahmed, Additional Chief Engineer, LGED (former CE of DSCC) DSCC は現在、2020 年から 2050 年を対象とした統合都市マスタープランの策定を進めている。また、Gabtolli 周辺では DSCC により複数の事業が実施されており、例えば Dhaka-Mawa 高速において Padma 橋へ接続する Gabtolli から Postogola 間の 8 車線幹線道路整備が進められており、Dhaka-Tangail 高速から流入する交通量の大幅な削減が期待されている。さらに、Kamrangir char においては 50 階建ての国際会議センターの開発が計画されており、多大な交通需要への対応が求められる。加えて、DTCA により実施されたバス路線再編プロジェクトの考慮が必要である。JICA プロジェクトチームは DSCC の都市計画部局との協議を行うことを提案する。	Ms. Mahfuja, PD, RAJUK JICA プロジェクトチームは Gabtolli エリアを含む複数のアライメント案について検討を進めている。DSCC は本プロジェクトにおける重要なステークホルダーの一つであり、継続的な協議が不可欠であると理解している。 また、JICA プロジェクトチームは、ドラフトマスタープランの策定にあたり、これまでに得られた各種情報を反映していく方針である。さらに、DTCA が実施しているバス路線再編プロジェクトの最終成果を待っており、同成果はダッカ市の公共交通体系の再編に資することを期待している。
6	Mr. Musleh Uddin, Professor; Department of URP, Bangladesh University of Engineering Technology MRT 各駅の類型化を実施した点は評価できる。また、自身の同様の駅分類に関する分析結果を共有可能である。ダッカにおいては、1983 年のマスタープランにおいて初めて MRT 構想が提示されたものの、導入までに長期間を要した。TOD は歩行性の向上および自家用車依存の低減を促進すべきである一方、Uttara Center のドラフトマスタープランにおいては約 11,000 台分の駐車スペースが計画されている点について、その算定根拠を伺いたい。また、リキシャ等のローカル交通手段が、TOD 政策の中でどのように統合されるのかについても関心がある。 TOD 政策の検討にあたっては、各駅類型から少なくとも 1 駅を抽出し、具体的に検討を行うことを提案する。特に、Shewrapara, Kazipara, Rampura 等	Ms. Mahfuja, PD, RAJUK ローカル交通との統合および停留施設の在り方については、現在も JICA プロジェクトチームにおいて検討が継続されている。 歩道の整備および維持管理は DNCC および DSCC の所掌事項であり、JICA プロジェクトチームはこれら機関との調整を行っている。また、TOD の対象範囲（半径）は各駅の類型に応じて異なることとし、参考事例としてインドでは 400m から 800m の範囲が設定されている。 さらに、TOD に関するベースライン調査においては全ての MRT 駅を対象として検討が行われた一方、政策およびガイドライン策定プロジェクトにおいては、詳細検討を行う対象として 2 駅をパイロットケースとして選定している。 菱田 のぞみ、業務主任者

	質疑	回答
	における TOD 導入は大きな課題となることから、詳細な事業内容の把握が必要であり、これにより関係ステークホルダーの特定および既存政策と TOD 政策のギャップの整理に資することができる。 また各駅における出入口の位置および TOD 境界の設定が重要であり、特に TOD 境界の半径に関して知りたい。 Purbachal については、政府による用地確保が比較的可能な地域であることから、TOD の効果を実証するモデル地区として政策適用を進めることが考えられる。 さらに、バ国においてはリキシャやレグナ (Leguna) がフィーダー交通として重要な役割を担っていることから、これらローカル交通手段を考慮した TOD 政策の立案が必要である。歩行者の接続性向上の観点から、DMTCL による歩道空間の再確保の必要性がある。 また、社会的公正および公平性の観点を考慮することが重要であり、用地の取得主体および配分対象を含む基本原則を明確化する必要がある。	TOD の対象半径は駅の類型に応じて設定されるものであり、Gabtoli 駅においては河川沿いとの接続性が重要であることから、500m を超える範囲が想定されている。また、ウォークビリティは気象条件や人々の移動行動特性に大きく依存する。すべての区域を完全に歩行圏として整備することは困難であるため、JICA プロジェクトチームはリキシャやローカル交通のための駐車・乗降スペースの確保を検討している。 さらに、一定距離を超える範囲については、シャトルバスやフィーダーバスの導入により補完する方針である。加えて、TOD 政策の適用により、今後 5 年程度の期間においてダッカにおける移動行動パターンが変化する可能性がある。
7	Mr. Md. Tariquzzaman (Asst. Prof., Dept. of Architect, BUET) Dr. Mosleh Uddin 氏の見解に全面的に同意する。併せて、Karwan bazaar、Shewrapara、Kazipara 等のように土地利用が高密度で用地に制約がある地域において、JICA プロジェクトチームはどのように歩行者および自転車のための施設を統合するのか。	Ms. Mahfuja, PD, RAJUK 歩道および関連施設に係る Right of Way は、ダッカの多くの道路において既に確定している。 また、公共施設のための用地確保や、自家用車利用の抑制についても検討が必要である。 さらに、ダッカにおける TOD の導入は依然として初期段階にあることから、各種ケーススタディの事例を参照しつつ継続的に検討・改善を行うことが、今後の開発方針の意思決定に資する。
8	Mr. Mohammad Abdur Rouf, (Company Secretary, DMTCL) 複数の機関により検討されている各種計画については、相互の整合性を確保し混乱を生じさせないため、関係ステークホルダー (例: RHD、DNCC、DSCC 等) が今後実施予定の事業を含め、TOD ガイドラインにおいて統合的に位置付ける必要がある。また、MRT は運賃収入のみによって収益性を確保することが困難な事業特性を有しており、非鉄道事業による収益確保が重要となる。この観点から、DMTCL にとって TOD の推進は極めて重要である。	Ms. Mahfuja, PD, RAJUK コメントに感謝の意を示す。
9	Mr. Maqsd Hashem, (CTP, DNCC) Kazipara や Shewrapara のような高密度地区では、道路幅員が狭く、交通環境上の制約が大きい。このような地域においては、TOD 政策の導入が特に重要である。また当該地域に対して具体的にどのような政策的対応が検討されているのか。	Ms. Mahfuja, PD, RAJUK DNCC は本プロジェクトにおける重要なステークホルダーの一つである。議論の継続を目的として、Maqsd 氏に WG への参加を要請する。
10	Mr. Md. Nahmadul Hasan, (Senior Urban Planner, DTCA) DTCA は、関連するガイドライン、マニュアルおよび政策の策定を担う機関として位置付けられている。既に駐車政策が策定されており、また、防犯や街路照明等の観点を含む道路安全マニュアルが整備されている。さらに、マルチモーダル統合政策も策定されている。これら DTCA が策定したマニユア	Ms. Mahfuja, PD, RAJUK DTCA も本プロジェクトにおける重要なステークホルダーの一つである。議論の継続を目的として、Nahmadul 氏に WG への参加を要請する。

	質疑	回答
	ル、ガイドラインおよび政策は、TOD ガイドラインおよび政策の策定にあたり、有効な基礎資料として活用されることを期待する。	

出典: JICA プロジェクトチーム



Mahfuja Aktar 氏 (RAJUK) による開会挨拶



JICA バングラデシュ事務所市口所長による開会挨拶



JICA プロジェクトチームによるプレゼンテーション

①



JICA プロジェクトチームによるプレゼンテーション

②



JICA プロジェクトチームによるプレゼンテーション

③



JICA プロジェクトチームによるプレゼンテーション

④



Md. Muzaffor Uddin 氏(RAJUK)によるスピーチ



Md. Sohel Rana 氏(DMTCL)によるスピーチ



Manisha Singh 氏(Delhi Metro Rail Cooperation)
によるプレゼンテーション



Sekh Samim 氏(Delhi Metro Rail Cooperation)
によるプレゼンテーション



Md. Anisur Rahman Miah 氏(RAJUK)
によるスピーチ



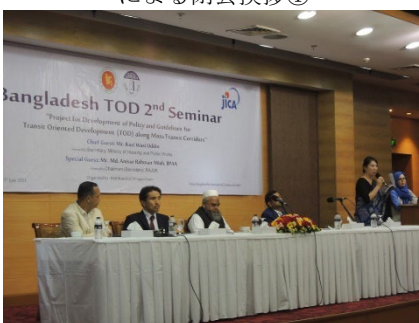
Kazi Wasi Uddin 氏(MoHPW) によるスピーチ



Shamsuddin Ahmed Chowdhury 氏(RAJUK)
による閉会挨拶①



Shamsuddin Ahmed Chowdhury 氏(RAJUK)
による閉会挨拶②



質疑応答及び意見交換①



質疑応答及び意見交換②

出典: JICA プロジェクトチーム

図 2.7.2: 第 2 回 TOD セミナーの様子

2.7.3 第3回 TOD セミナー

第3回 TOD セミナーは2024年11月7日に開催され、主な目的はTODガイドライン(案)の共有およびプロジェクト期間延長の報告であった。また、Gabtoli 地区における TOD パイロット事例研究の共有が行われるとともに、延長期間中に同地区において実施予定の今後の活動について説明がなされた。

質疑応答では、参加者から TOD の具体的な実施方策に関するコメントが多く寄せられた。第1回及び第2回 TOD セミナーと比較して、ダッカにおける参加者の TOD に対する理解が深化していることがうかがえ、質問および議論の内容も一層具体性・専門性を増していた。

第3回TODセミナーの概要を表 2.7.5 に、また参加者からの主なコメントの概要を表 2.7.6 に示す。

表 2.7.5: 第3回 TOD セミナーの概要

項目	内容
目的	参加者間で TOD に関する共通認識の醸成を図るため、TOD ガイドライン（案）の内容について情報共有を行った。さらに、プロジェクト延長期間中の活動概要および既成市街地再開発に係る TOD パイロット事例研究について説明を行い、関係機関との意見交換を実施した。
日時	2024 年 11 月 7 日 10:30～12:45
会場	BICC, Carnival Hall
主賓	Mr. Adilur Rahman Khan, Honorable Adviser, MoHPW
特別来賓	Mr. Md. Hamidur Rahman Khan, Secretary, MoHPW Mr. Mohammad Abdur Rouf, Managing Director (Current Charge), DMTCL 市口 知英, JICA バングラデシュ事務所長
主催者	RAJUK, JICA プロジェクトチーム
スケジュール	10:20 開会挨拶
	Mahfuja Aktar (RAJUK), 市口 知英(JICA バングラデシュ事務所長)
	10:30 来賓代表による挨拶
	Mr. Adilur Rahman Khan, Honorable Adviser, MoHPW
	10:35 プレゼンテーション（プロジェクトの全体活動と進捗状況）
	菱田 のぞみ、業務主任者・公共交通指向型開発 1
	10:40 プレゼンテーション（Gabtoli（既成市街地）における TOD パイロット事例研究）
	今井 玄哉、都市・土地利用計画
	10:50 プレゼンテーション（TOD ガイドライン案の目的・内容）
	三原 拓、副業務主任者・区画整理 2/土地整備計画
	11:30 プレゼンテーション（延長期間中の活動）
	菱田 のぞみ、業務主任者・公共交通指向型開発 1
	11:35 来賓による挨拶
	Mr. Mohammed Abdur Rouf, Hon'ble Managing Director, DMTCL Mr. Md. Hamidur Rahman Khan, Hon'ble Secretary, MoHPW
	12:05 局長による挨拶
	Major General Md Siddiqur Rahman Sarker (Retd.), Hon'ble Chairman, RAJUK
	12:10 質疑応答及び意見交換
	12:40 閉会挨拶
	Mr. Abdul Ahad Ndc, Member, Planning
参加組織	バングラデシュ政府： MoHPW,, RAJUK, DMTCL, DMP, DNCC, DSCC, DBRCTL, DTCA, BRTC, ERD 大学： BUET university, North South University, University of Scholars 専門機関： IAB, BIP ドナー・国際機関： JICA バングラデシュ事務所、世界銀行、AFD

項目	内容
	日本企業： Mitsui & Co. (Asia Pacific) Pte. Ltd., Goshu Kohsan (Bangladesh) Co., Ltd., Oriental Consultants Global Co., Ltd., SOJITZ ASIA PTE LIMITED, Sumitomo Corporation Asia & Oceania Pte., Ltd., NIPPON SIGNAL BANGLADESH Private Limited, Shimizu Corporation, KODI DHAKA, MFCA, SMEC 不動産会社： Suvastu Properties Ltd., Bhaiya Housing Ltd., BTI, Acumen Engineers & Planners 報道： 24 Live News Paper, Bhorer Daak, Banglanews24.com, Jamuna TV, The Daily Sun, Daily Gonokontho 参加者合計：126 名

出典: JICA プロジェクトチーム

表 2.7.6: 第 3 回 TOD セミナーにおける主なコメント

	質疑	回答
1	Dr. Md. Moshir Rahman, (Joint Secretary), Additional Project Director, DMTCL Gabtolí の北側では無計画な開発が行われているため、TOD チームは TOD 導入に向けた既成市街地の改修方策を提案している。どの機関が計画外の開発を管理するのか知りたい。	Ms. Mahfuja, PD, RAJUK 無秩序な開発の責任はあらゆるセクターに及ぶものである。また、Old Dhaka においても無秩序な開発が見られるが、既に実施された開発は変更することができない。現在は住民のための環境改善および計画策定に取り組んでいる。さらに RAJUK は拡張区域において再開発事業に着手している。
2	Arch. Mr. Matin, IAB TOD 周辺の約 200m 圏内の既存の土地利用は、主に住宅目的で利用されていると述べた。TOD エリアにおける密度の増加と交通循環を、TOD はどのように管理する計画なのか。	Ms. Mahfuja, PD, RAJUK 菱田 のぞみ、業務主任者 JICA プロジェクトチームは、DAP で提案された容積率 (FAR) について分析を行った結果、当該数値は過度に低いものではないことが示されていると回答した。 Ms. Mahfuja Aktar はさらに交通量を削減・抑制することでモダルシフトを促進し、公共交通システムと歩行環境の統合を実現できるとした。
3	Ar. Mr. Sujaul Islam Khan, Assistant Professor, Department of Architecture, NSU 日本が 100 年以上前から TOD に取り組んできたことに言及した上で、日本とバ国の TOD には何らかの共通点が見出されることへの期待を持っている。また、過去 10~15 年間にわたり、多くのデザインスクールや大学が当該地域における TOD の文脈で研究・検討に取り組んできた。さらに、TOD エリアの至近周辺は区画が狭小で混雑していることから、一部の駅については半径 500 メートルを超える範囲まで検討対象とする必要がある可能性がある。加えて、研究機関にとっても本プロジェクトチームから学ぶ点は多く、TOD チームとの意見交換の機会を持つことが有益である。	Ms. Mahfuja, PD, RAJUK 研究機関が本分野で活動していることを歓迎するとともに、TOD チームが現地での活動を開始する予定であることから、研究機関との経験共有を図りたいとの意向を示した。
4	Mr. Mohiuzzaman Quazi, Transport Specialist, Ex. WB バ国にはまだ官報に掲載されていない政策が多数ある。政策が最終決定され次第、当局に対し TOD 政策を官報に掲載するよう要請した。また、DMTCL が主導して駅周辺にスカイウォークを設置することを提案した。また、一部の駅ではレグナ (小型バス) サービスが運行されていることを踏まえ、駅周辺と各所を結ぶシャトルサービスの導入を検討すべきである。 さらに、RAJUK は政治的リスクや財務分析などを考慮したリスク要因分析に基づき、TOD 実施のた	Ms. Mahfuja, PD, RAJUK TOD 政策は DAP の一環として、最終決定後に同計画へ盛り込まれる予定である。その後、関係省庁へ送付され、承認を経て官報として公布されることになる。さらに、すべての MRT 駅はそれぞれ固有の特性を有していることから、各駅に対する詳細な TOD 計画の策定および本作業に係るロードマップの整備が必要である。

	質疑	回答
5	めのスケジュールを策定すべきである。同時に TOD 実施に向けたロードマップを作成すべきだ。 Arch. Mr. Nazmul Haque Khan, MD, Suvastu Properties Ltd. TOD は RAJUK による優れた取り組みである。また主要な利害関係者として、土地所有者、政府機関および不動産開発業者がいる。政府は政策・規則・規制の整備を担うべきであり、土地所有者は本プロジェクトへの合意形成の観点から特に重要な利害関係者である。さらに、不動産開発業者は現在主として単一区画での開発を行っている一方、TOD エリアにおいては複数区画を一体的に開発することが可能である。その上で、政府は開発業者に対し再開発事業への参画を促すためのインセンティブを付与することが有効である。加えて、金銭的インセンティブの重要性にも言及し、再開発による利益を土地所有者に十分に理解させることができれば、プロジェクト実施に対する反対は抑制され得る。	Ms. Mahfuja, PD, RAJUK セミナーに参加した民間セクターに対し謝意を表した。RAJUK は民間開発業者との面談を通じて、TOD 開発に関する意見やフィードバックを収集する予定である。
6	Prof. Toriquzaman, Dept. of Arch. BUET 調査および TOD ガイドライン（案）の策定過程で明らかとなった課題への対応方策はあるか。また、TOD 実施に向けた段階的な指針やガイダンスの有無について確認したい。	Ms. Mahfuja, PD, RAJUK RAJUK および JICA プロジェクトチームが TOD ガイドライン（案）を策定した。また 2 つのパイロットサイトが選定されており、今後は当該パイロット駅に関する詳細検討を実施する予定である。
7	Mr. Md. Abdur Rouf, DMTCL バ国におけるプロジェクト実施に際してはいくつかの課題が存在する。具体的には、プロジェクトに反対する住民や土地提供に同意しない関係者、さらには精神的な準備が整っていない関係者の存在がある。また、政策面においても複数の課題がある。	Ms. Mahfuja, PD, RAJUK Gabtolli 地区には多数の利害関係者が存在する。また、南側においては複数の当局からさまざまな計画や提案が示されているものの、それらの間で十分な調整が図られていない状況が見られる。
8	Mr. Md. Mizanur Rahman, DTCA 副都市計画官 交通手段別利用割合の現状把握および TOD 実施後の将来的な利用割合の予測に係る調査の実施状況について確認したい。また、対象地における交通影響評価の実施を提案した。	Ms. Mahfuja, PD, RAJUK Ms. Nozomi Hishida (TL, JICA プロジェクトチーム) TOD チームが交通データの収集および調査を実施している。また MRT5 号南線および MRT5 号南線が開通した場合、Gabtolli 地区の駅周辺において交通需要が大きく増加する可能性がある。さらに、交通手段の分担率が現状のまま推移した場合、リキシャの台数が大幅に増加することが想定される。その上で、TOD チームとしては、リキシャや自動車に代わる交通手段としてフィーダーバスサービスの導入を提案している。加えて本プロジェクトが現在進行中であることから、JICA プロジェクトチームは RSTP の調査データを参照できない状況にある。Ms. Mahfuja は、これまで主に DMTCL から収集されたデータを使用してきたと述べた。
9	Mr. Sirazul Islam, DSCC DSCC はダッカ市の中でも特に人口密度の高い地域の一つである Old Dhaka 市街地を主に管轄している。また、TOD の観点からは、MRT は Old Dhaka に対する関心が低いと認識されている。その上で、TOD に関する情報共有を行うとともに、MRT が同地域に対してより関心を持つよう要請した。	Ms. Mahfuja, PD, RAJUK DSCC に計画や提案があれば、RAJUK 及びプロジェクトチームと共有いただきたい。

出典: JICA プロジェクトチーム



Mahfuja Aktar 氏 (RAJUK) による開会挨拶



JICA バングラデシュ事務所市口所長による開会挨拶



Adilur Rahman Khan 氏 (MoHPW) によるスピーチ



JICA プロジェクトチームによるプレゼンテーション



JICA プロジェクトチームによるプレゼンテーション



JICA プロジェクトチームによるプレゼンテーション



Mohammed Abdur Rouf 氏 (DMTCL) によるスピーチ



Md. Hamidur Rahman Khan 氏 (MoHPW) によるスピーチ



Major General Md Siddiqur Rahman Sarker 氏
(RAJUK) によるスピーチ



質疑応答及び意見交換①



質疑応答及び意見交換②

出典: JICA プロジェクトチーム



Abdul Ahad Ndc 氏 (RAJUK) による閉会挨拶

図 2.7.3: 第 3 回 TOD セミナーの様子

2.7.4 第 4 回（最終）TOD セミナー

第 4 回 TOD セミナーは、TOD ガイドラインが官報に掲載された後の 2025 年 11 月 23 日に開催された。会場およびオンラインを含めた参加者数は計 205 名であった。本セミナーにおいて、JICA プロジェクトチームは、TOD プロジェクトの全体進捗および主要な成果、改正 RAJUK 法案に基づく権利変換規則案、ならびに Gabtoli 南地区における一体開発の構想について発表を行った。また、JICA プロジェクトチームによる説明に加え、RAJUK および DNCC より、TOD の実施に向けた今後の課題について共有がなされた。

質疑応答では、TOD の今後の実施に焦点を当てた参加者からのコメントが多く寄せられた。これまでのセミナーと比較して、ダッカにおける TOD への関心が、より実践的かつ実施志向の段階へと徐々に移行していることが示唆された。

第 4 回 TOD セミナーの概要を表 2.7.7 に、また参加者からの主なコメントの概要を表 2.7.8 に示す。

表 2.7.7: 第 4 回 TOD セミナーの概要

項目	内容
目的	改正 RAJUK 法に盛り込まれる可能性のある、MRT 駅周辺の再開発を促進するための実践的な手法について紹介した。 さらに、Gabtoli 南地区における一体開発コンセプトプランおよび実施計画の構想を共有するとともに、関係機関との意見交換を通じて、TOD に関する共通認識の醸成を図った。
日時	2025 年 11 月 23 日 10:20～13:30
会場	BCFCC、カーニバルホール
主賓	Ms. Syeda Rizwana Hasan, Honorable Advisor, MOEFCC & MOWR
事務次官	Mr. Mr. Nazrul Islam, Secretary, MoHPW Mr. Faruque Ahmed, Managing Director (Current Charge), DMTCL

項目	内容
	市口 知英, JICA バングラデシュ事務所長
主催	RAJUK, JICA プロジェクトチーム
スケジュール	10:20 開会挨拶
	Ms. Mahfuja Aktar (RAJUK), 市口 知英(JICA バングラデシュ事務所長)
	10:30 プレゼンテーション (プロジェクト成果の概要)
	菱田 のぞみ、業務主任者・公共交通指向型開発 1
	10:50 スピーチ
	Mr. Md. Nazrul Islam, Honorable Secretary, MoHPW
	Ms. Syeda Rizwana Hasan, Honorable Adviser, Ministry of EFCC&WR
	11:00 プレゼンテーション (改正 RAJUK 法に基づく権利変換規則案に関して)
	三原 拓、副業務主任者・区画整理 2/土地整備計画
	11:30 プレゼンテーション (Gabtoli 南地区における一体開発コンセプトプランについて)
	住谷 航大、土地整備計画 2
	12:00 TOD 実施に向けた今後の課題に関する RAJUK 及び DNCC からのメッセージ
	Mr. Mohammad Bashirul Haque Bhuiyan, Member (Planning), RAJUK
	Brig Gen Md Moin Uddin, SUP, SPP, NDC, PSC, Chief Engineer, DNCC
	12:10 スピーチ
	Md Khalequezzaman Choudhury, Chief Engineer, PWD
	Md. Abdul Baquee Miah, Director (Planning and Development), DMTCL
	12:15 局長による挨拶
参加機関	Engr Md. Reazul Islam, Chairman, RAJUK
	12:20 質疑応答及び意見交換
	12:50 閉会挨拶
	Ms. Mahfuja Aktar (RAJUK)
	バングラデシュ政府 :
	MoHPW, MoEFCC, RAJUK, DMTCL, DTCA, DNCC, DSCC, DMP, BADC, DWASA, BWDB, BRTC, RTHD, DBRTCL, PWD, NHA
	大学 :
	BUET university
	ドナー・国際機関 :
	JICA バングラデシュ事務所、JICA 本部、AFD、ADB、ADB 本部、WB、MRT 1 号線、MRT 5 号北線、MRT 5 号南線、MRT 6 号線のコンサルタント、日本工営バングラデシュ事務所
	日本企業 :
	MUFG Bank Ltd., Kamigumi (H.K.) Co., Ltd., JFE Engineering Corporation, Sumitomo Corporation, MJF Infrastructure Service Co., Ltd., Nippon Signal Bangladesh, TEKKEN CORPORATION, Marubeni, Sojitz Asia Pte Ltd.
	不動産会社 :
	Concord, BAY, ABC
	報道 :
	Ekattor TV, Daily Jugantor, Broadcast Journalist, Daily Muktokona, Daily Amar Desh, Star News, Jamuna TV, Daily Samakal, Bangladesh Pratidin, ETV, ATN Bangla, 24 Live Newspaper, Present Timer, Protidiner Bangladesh, Star News
	参加者合計 : 205 名

出典: JICA プロジェクトチーム

表 2.7.8: 第 4 回 TOD セミナーにおける主なコメント

	質疑	回答
1	Dr. Toriquzzaman, Dept. of Arch. BUET TOD エリアにおける密度向上の提案をふまえ、各 TOD エリアにおいてどのようにさらなる密度向上を図る方針であるのか。また、現状の開発状況では低所得層の多くが MRT のような交通システムを十分に利用できておらず、こうした層を包含するための JICA プロジェクトチームの提案内容について確認したい。	Ms. Mahfuja, PD, RAJUK 本プロジェクト当初より主要な課題、特に手頃な価格の住宅モデルの統合および持続可能な都市開発の確保に取り組んできた。また、ガイドラインにおいて一定の課題は取り上げられているものの、共有スペースを備えた手頃な価格の住宅の提供や、適切なサービス提供の確保には依然として課題が残されている。さらに、各駅は固有の状況および要件を有していることから、画一的なアプローチでは対応が困難である。その上で、包括的かつ機能的な都市空間の創出に向けては、駅ごとの計画に重点を置き

	質疑	回答
		つつ、手頃な価格の確保、機能の統合、およびサービス提供の枠組みを整合的に検討する必要がある。
2	Ar. Md. Asifur Rahman Bhuiyan, Chief Architect, Department of Architecture, MOHPW MRT および BRT の駅が整備されていることを背景として、プロジェクトチームがダッカにおける TOD に取り組んでいる。さらに、将来的に MRT の路線が他地域へ拡大する見込みであることから、パ国全土を対象とした TOD 開発に関する政策が策定される可能性がある。その上で、同政策がパ国全土においてどのように調整・適用されるのかについて確認したい。	Ms. Mahfuja, PD, RAJUK RAJUK が現在ダッカにおける都市計画の管理を担っており、公共交通システムの促進に重点を置いている。また、本取組は、UDD をはじめとする全国レベルで関与する関係機関の支援を受けつつ、パ国全土において再現可能な戦略の策定を目的としている。さらに、包括的な開発ツールの整備および全国的な実施に向けた法的枠組みの確立に向けた取組が進められている。

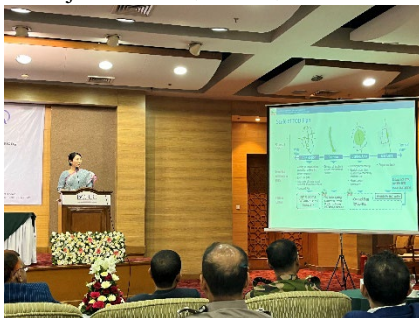
出典: JICA プロジェクトチーム



Ms. Mahfuja Aktar 氏 (RAJUK) による開会挨拶



JICA バングラデシュ事務所市口所長による開会挨拶



JICA プロジェクトチームによるプレゼンテーション
①



Md. Nazrul Islam 氏 (MoHPW) によるスピーチ



Syeda Rizwana Hasan 氏 (MoEFCC&WR) によるスピーチ



JICA プロジェクトチームによるプレゼンテーション
②



JICA プロジェクトチームによるプレゼンテーション
③



Mohammad Bashirul Haque Bhuiyan (RAJUK) による
メッセージ



Brig Gen Md Moin Uddin 氏 (DNCC) による
メッセージ



Khalequezzaman Choudhury 氏 (PWD) による
スピーチ



Abdul Baquee Miah 氏 (DMTCL) によるスピーチ



Engr Md. Reazul Islam 氏 (RAJUK) によるスピーチ



質疑応答及び意見交換①

出典: JICA プロジェクトチーム



質疑応答及び意見交換②

図 2.7.4: 第 4 回 TOD セミナーの様子

第3章 都市開発・TOD 関連政策及び開発手法のレビュー

3.1 概要

RAJUK が策定した DAP は、ダッカ首都圏における土地利用、ゾーニングおよび密度規制を定めており、開発許可に関する既存の規制も整備されている。しかしながら、これらの既存規制は、首都圏全体の土地利用を対象として、個別の開発（建築行為）を規制・誘導することを主眼としており、都市レベルでの公共交通機関の利用を前提とした都市計画、つまり公共交通計画と都市計画の統合という観点では十分な内容となっていない。

ダッカ首都圏における交通分野のマスタープランである STP は、2026 年現在は ADB の支援の下で改定作業を終えている。（公式化までは未確認）¹。都市レベルでの TOD を実現するためには、今後、この改定 STP と DAP との整合性を一層高めていくことが必要である。

DAP では、TOD ゾーン（TOD 駅周辺地区から広がるフィーダー交通ネットワーク区域を含む）における TOD の実現に関する方針が示されている。しかしながら、当該方針を実効性のあるものとするための“実施手段”、すなわち、関係機関間の具体的な実施体制、法的に裏付けられた計画制度、ならびに実施を促進するための関連法制度等は、現時点では十分に整備されていない。

また、地区レベルでゾーニングと都市インフラ・施設（道路や歩行者専用道路、他の公的機関が開発する公共交通施設など）の両方を指定して連動させる計画がない。従い、現在の都市計画制度には、駅周辺の TOD ゾーン内で具体的にどのような公共施設や開発を実施すべきかについての統合的かつ具体的な計画指針が欠けている。TOD の実現には、このようなゾーニング規制と施設計画の両方を含む特定地区の開発方針を示す計画が必要である。

さらに、DAP では、TOD に関連する概念、TOD ゾーンのか考え方、ならびに当該ゾーン内における容積率の緩和等のインセンティブが定義されている。しかし、既成市街地においては、道路条件や建築物の現況等の制約により、これらのインセンティブを実際に活用することは困難である。このため、DAP に示された駅周辺開発を促進するためには、民間主体による個別の開発・再開発を規制やインセンティブ等によって誘導するだけでなく、駅周辺における都市再開発を併せて進めることが必要である。

以上の状況を踏まえ、図 3.1.1 に示すように、本章では、都市再開発法や土地地区画整理法等の個別の TOD 実施手法そのものを対象とするのではなく、TOD ガイドラインとして、補完的な政策、計画手法および実施手法を提案することを目的とする。

¹2026 年 5 月時点の情報に基づくものである。



出典:JICA プロジェクトチーム

図 3.1.1: ダッカにおける TOD の主要課題と本プロジェクトの基本的アプローチ

公共鉄道の事業者である DMTCL は、一般市民のために安価な運賃水準を維持する必要があることから、財務面での制約に直面している。この負担を軽減するため、同社は鉄道事業以外の収益確保に取り組んでいるものの、その収益源は、車両および駅構内における広告スペースの賃貸収入や、キオスク等の小規模店舗用スペースの賃貸収入に限定されている状況にある。MRT の設計段階においては不動産開発の可能性も検討されたが、鉄道施設外の土地を保有するための法的根拠の制約、人材面での不足、ならびに初期投資資金を確保する能力の限界等により、DMTCL が主体的に、あるいは参画して当該事業を推進することは困難であると認識されている。

一方、ヒアリング結果によれば、民間デベロッパーは MRT 沿線開発に対して高い関心を示しているものの、既成市街地においては用地取得の困難性を理由に、事業着手には慎重な姿勢を取っている。民間事業者による用地取得を支援する制度や、複数の土地所有者による土地集約を促進する仕組みは現時点ではバ国に整備されていない。都市再開発においては、いわゆる「50/50 model」（デベロッパーが不動産開発費用を負担し、土地所有者が床面積の半分を取得する方式）といった取り組みも見られるものの、バ国の不動産事業者は大規模開発を担う能力に乏しく、実際の事業は単棟の集合住宅建設にとどまるケースが大半である。

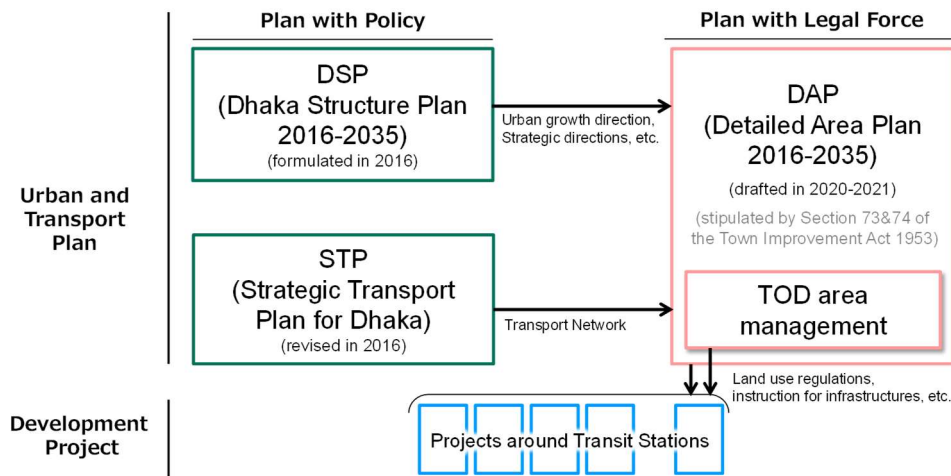
3.2 ダッカにおける計画制度の概要

ダッカ首都圏における都市開発および交通分野に関する主要な計画としては、ダッカ都市構造計画（Dhaka Structure Plan 2016–2035、以下「DSP」とする）、STP、および DAP が挙げられる。これらの計画によって構成される計画体系は、図 3.2.1 に示すとおりである。

このうち、RAJUK が策定する DAP は、土地利用に関して法的拘束力を有する計画である。1953 年制定の Town Improvement Act（第 74 条）においては、「RAJUK が策定したマスター

プランに定められた用途以外の目的で土地を使用することは、原則として違法である」と規定されている。

DAP は、公共交通結節点周辺における土地利用計画および規制として「TOD ゾーン」を位置付け、TOD に関する方針を明示している唯一の計画である。以下では、DAP における TOD に関する記述内容について整理する。



出典:JICA プロジェクトチーム

図 3.2.1: ダッカにおける都市・交通計画体系

3.2.1 DAP における TOD の基本的な考え方

DAP では、TOD について主に以下のように説明している。

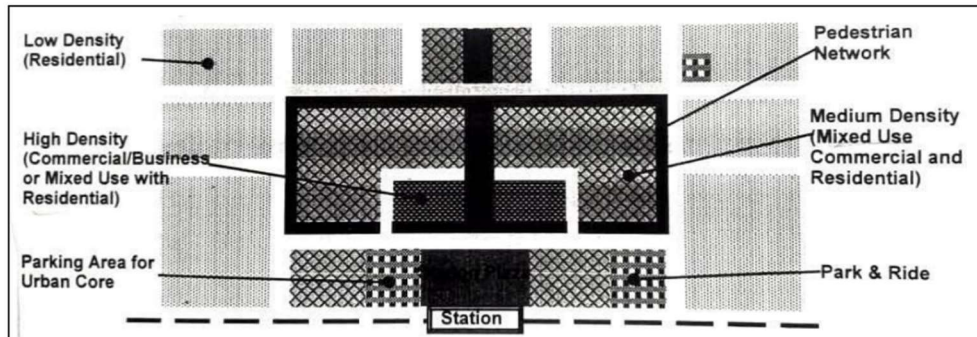
一般に、TOD 開発は鉄道駅、バスターミナル、河川交通の船着場等の公共交通結節点を中心として検討される。TOD とは、公共交通機関の駅を中心に据え、その周辺において複合的な土地利用を促進することにより、土地利用の高度化を図る都市開発の一形態である。TOD は、大量公共交通機関の利用者数の増加や、自家用車保有の抑制に寄与するものとされている。このため、TOD 区域においては、適切に計画され、かつ管理された開発が必要とされる。

公共交通結節点から半径 200～1,000m の範囲は、TOD の重点区域として位置付けられており、環境配慮型で歩行者に配慮した横断・歩行動線システムの整備が重視されている。

DAP において示されている TOD の主な目的は、以下のとおりである。

- ・ 包摂的かつアフォーダブルな住宅供給システムの構築
- ・ 自家用車および燃料使用量の削減
- ・ 公共空間の整備
- ・ 交通渋滞および環境汚染の低減
- ・ 徒歩 15 分圏を基本とする近隣住区の形成
- ・ 複合用途利用の促進
- ・ コミュニティベースの交通システムの整備
- ・ コンパクトシティの形成

- ・ 街区単位の開発手法の導入
- ・ 居住性が高く環境配慮型の都市の形成
- ・ トリップ発生量の削減



(সূত্র: Station Area Property Development Plan, Draft Plan Report, ২০১৬, Consultancy Services for Design, Construction Supervision, Procurement Support and Management of Dhaka Mass Rapid Transit Development Project.)

出典:DAP

図 3.2.2: DAP における「TOD テンプレート」

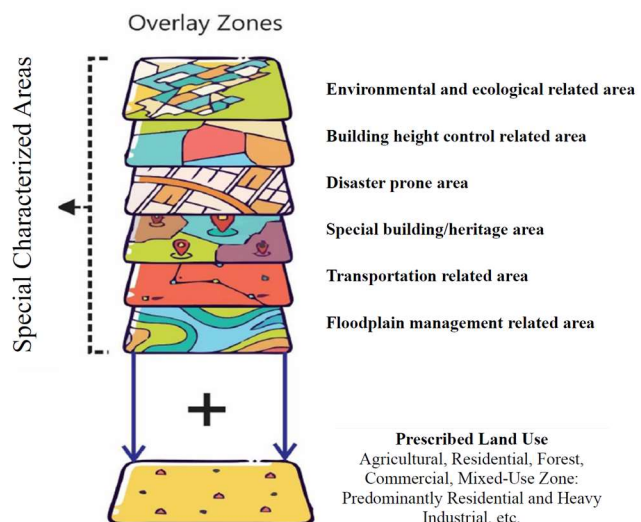
3.2.2 TOD に関するアプローチ

(1) 土地利用の管理

DAPでは、地域ごとに異なる条件を有するダッカ首都圏約1,528km²を対象として、二つの土地利用管理手法が適用されている。すなわち、①土地利用ゾーン管理、②オーバーレイゾーン管理である。

土地利用ゾーン管理は、計画区域全体に一律に適用される基本的なゾーニング手法であり、計画区域内のすべての地域はいずれかの土地利用区分（住宅地域、商業地域等）に分類される。当該ゾーンは、土地利用の内容および非住宅用途の割合等を規制するものである。

一方、オーバーレイゾーン管理は、図 3.2.3 に示すとおり、当該地区の土地利用区分とは別に、特定の特性や目的に対応するために追加的に設定されるゾーンである。オーバーレイゾーン



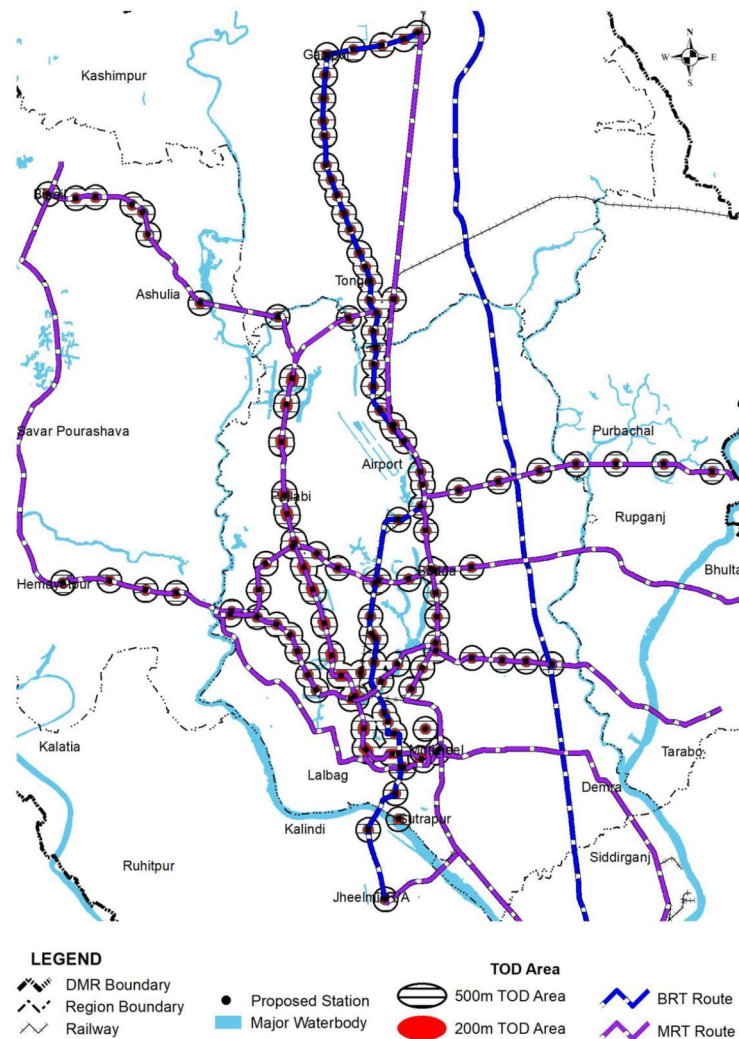
出典: DAP

図 3.2.3: オーバーレイゾーン管理のイメージ

が指定された場合、当該土地が属する土地利用区分の如何にかかわらず、オーバーレイゾーンに定められた管理方針が適用される。複数のオーバーレイゾーンが同一の土

地に重複して指定されている場合には、すべてのゾーンに関する規定を考慮した上で条件が付されることとなり、規定内容に不整合がある場合には、より厳格な規定が適用される。

TOD ゾーンは、図 3.2.4 に示すとおり、オーバーレイゾーン的一种として位置付けられている。TOD ゾーンは、公共交通結節点から半径 500m または 200m の範囲を対象として設定されているが、これら二つの距離区分の役割の違いについては、現時点では明確に定められていない。また、TOD ゾーンの外縁部の境界をどのように設定するかについても、具体的な基準は示されていない。



出典:DAP

図 3.2.4: DAP により指定された TOD ゾーンの位置

(2) TOD ゾーンにおける土地利用管理

DAP では、TOD ゾーンにおいて想定される土地利用および抑制すべき土地利用が規定されている。表 3.2.1 は、TOD ゾーン内における各土地利用区分と、それぞれに対応する基本的な考え方を示したものである。

表 3.2.1: TOD ゾーンにおいて管理対象とされる土地利用区分

区分	基本的な考え方	土地利用
推奨される土地利用	・ より多くの人々を誘引する活動（高付加価値・高密度） ・ 歩行者交通の増加 ・ 公共交通の利用者増加 ・ 徒歩および自転車利用の促進 ・ 日中から夜間まで活動が継続する環境の形成	・ 【雇用】軽工業（グリーン／オレンジ A）：バイオ肥料、液化石油ガス（LPG）ボトリングプラント、精密機械ユニット 等 ・ 【商業】制度的・混合用途：商業、工業 等 ・ 【高密度住宅】多世帯住宅：集合住宅、パチェラー向け住宅、労働者向け住宅、ホステル 等 ・ 【レクリエーション・文化施設】オープンスペース（公園、遊び場）、社会施設、水辺空間
不適当とされる土地利用	・ 雇用を創出せず、自動車利用を増加させる土地利用 ・ 低集約型の土地利用 ・ 自動車依存度が高く、大規模な駐車スペースを必要とする活動	・ 孵化場、漁業関連施設 ・ 事務機器、重機、モーター部品、エンジンオイル、モーターカー展示場、ペットショップ 等 ・ 自動車車両修理センター、タイヤ修理店 ・ オートリキシャ（CNG）修理工場、リキシャ、バン修理工場、エンジニアリングショップ ・ 化学品、布地、電子機器、魚類、果物、食料品、ハードウェア、紙類等の卸売業、冷蔵倉庫、政府・非政府向け食品、化学品等の倉庫 ・ CNG ステーション、ガソリンスタンド ・ 高架水槽、給水ポンプ施設、貯水施設、汚水処理施設、ガス供給施設、変電所、電気製造施設、電話交換局 ・ 廃棄物管理施設（埋立地）、廃棄物中継施設、リサイクルセンター、焼却施設 ・ 博物館、スタジオ、体育館、図書館、郵便局 等 ・ 食肉処理場、墓地 ・ 空港、バスターミナル、トラックターミナル、鉄道駅、フェリー埠頭、船着場 ・ 環境局によりオレンジ B またはレッドに分類されるすべての産業（塩素系製造業、なめし皮産業、PVC 製造、精米工場、セメント、肥料製造 等）
条件付きで認められる土地利用		・ バスターミナルと接続し、混合用途を確保する場合に限り、駅近接地におけるバス倉庫は許容され得る ・ ホテル、レストハウス、リゾート、エコリゾートは、駅近接地では認められない ・ 建築資材店、内装デザイン関連店舗は、混合用途建築物内であれば認められる場合がある

出典:DAP

(3) TOD ゾーンにおける非住宅用途割合および追加セットバック

DAP では、TOD ゾーンにおいて、土地利用区分および既存道路幅員に応じた非住宅用途の割合ならびに追加セットバックに関する規定が示されている。これらの規定の概要は、表 3.2.2 に整理されている。

表 3.2.2: TOD ゾーンにおいて許容される非住宅用途の割合および追加セットバック

Mixed use	既存道路幅員 (Feet)	許容される非住宅 用途割合 (%)	許容限度からの追加のセ ットバック (m)
住宅系	80+	100	地上階のみ 1.0m 適用
	60-80	40	
	40-60	30	
	20-40	20	
	<20	10	
混合用途（主 に住宅系）	80+	100	
	60-80	50	
	40-60	30	
	20-40	20	
	<20	10	
混合用途（主 に商業系）	60+	100	
	40-60	70	
	20-40	60	
	<20	45	
混合用途（主 に工業系）	60+	100	
	40-60	70	
	20-40	60	
	<20	45	

出典:DAP

(4) TOD ゾーンにおけるインセンティブ

DAP では、TOD ゾーンにおいて周辺環境にとって望ましい条件が満たされる場合、容積率の上限を緩和するための特例的なインセンティブが規定されている。これらのインセンティブの内容は、表 3.2.3 に整理されている。

表 3.2.3: 容積率の上乗せに係る適用条件

条件	インセンティブ
建築物／構造物の前面部分を、前面セットバックを活用して公共利用のために開放する場合	容積率の上限緩和
環境配慮型施設整備に関する LEED (Leadership in Energy and Environmental Design) に基づく基準・規格への適合	
移転可能な開発権 (Transfer of Development Rights、以下「TDR」とする) の適用により、当該ゾーン内でより高層の建築を可能とする場合	

出典:JICA プロジェクトチーム

(5) 検討対象とされているその他の実施方策および体制

DAP では、TOD の実施に向けて、以下の実施方策および体制を検討事項として挙げている。

1) 指示事項

- 公共交通システム沿線に位置する既存土地利用について、改定土地利用計画を通じて見直しを行い、その上で、市役所によりアクションエリアプランを策定し、TOD を実施すること。

- ・ 人口密度の高い居住地区に対して、高密度化に関する方針を積極的に適用すること。
- ・ 比較的高層の建築物・施設の建設を促進すること。
- ・ 歩行者に配慮した交通・移動システムを整備すること。
- ・ 一般市民のための快適な公共空間の創出を図ること。
- ・ バスおよび他の交通モード間の統合的な路線計画を策定すること。
- ・ バス、自動車等を組み合わせた統合的な路線計画を整備すること。
- ・ 区域全体および特定の結節点において、多層住宅、商業用途または混合用途から構成される、公共交通に支えられた混合土地利用の形成を図ること。
- ・ 交差点部における公共交通、自動車および駐車 of 適切な管理を行うこと。
- ・ 駅周辺において、徒歩約 10 分圏を目安とした駐車管理の方策を講じること。
- ・ 自転車その他の車両の駐輪・駐車に必要な十分なスペースを確保すること。
- ・ 自転車については、他の交通サービス拠点と連携したレンタル・シェアリングシステムを導入すること。
- ・ 利用者の利便性向上のため、駅構内においてカフェ、食料品店、新聞販売店等の小売店舗を複数配置すること。

2) TOD 実施に向けた戦略

- ・ 公共交通主体の開発は、開発対象区域において用地を取得することにより実施されるものであり、この手法は主として低密度地区または未利用地に適用される。
- ・ また、土地再開発法、ならびに土地区画整理手法に従って実施される。
- ・ TOD の実施にあたっては、既存の土地利用について、政府または官民連携による土地再開発手法あるいは土地利用再編手法を用いて開発を行うことが可能である。

一般に、民間事業者は、長期的にも投資回収が困難であることから、TOD の実施に対して積極的ではない場合が多い。このような場合には、政府による財政支援、設計承認、または容積率によるインセンティブの付与が併せて行われ得る。一方で、民間事業者による公共交通主体の開発を促進するため、以下の方策を採用することが考えられる。検討対象とされている主な方策は、以下のとおりである。

- ・ TOD ゾーン内において、市民のための公共空間が創出される場合には、所定の床面積や高さ制限を超える高密度住宅および高層建築の建設を認めること。その場合に付与される FAR インセンティブの内容は、関係当局の会合において決定される。
- ・ TOD ゾーン内における建築物に関して、許認可手続の簡素化を図ること。
- ・ 民間デベロッパーに対して、信用供与、長期融資、または信用保証措置を講じること。

- ・ 建築物ごとの個別駐車に代えて、コミュニティベースの駐車施設を整備すること。
- ・ RAJUK または DTCA は、将来的に、公共交通主体の開発の実施を促進するため、必要に応じて個別の法制度または詳細なガイドラインを策定すること。

3) 土地開発利益還元 (Land Value Capture) の手法

- ・ 土地取得費用を現金で支払う代替手段として、移転可能な開発権 (Transfer of Development Rights、以下「TDR」とする) 証明書を適用することが可能とされている。TDR 証明書は、都市計画部門の勧告に基づき、RAJUK 議長により発行される。TDR とは、ある土地の開発権を他の土地へ移転し、その対価として経済的利益を得る制度である。TDR の移転元として対象となる土地利用は、一般に開発が認められていない区域または保全区域とされる地区であり、具体的には、オープンスペース、農地、氾濫原、環境的に脆弱な区域、または歴史的に重要な区域等が含まれる。
- ・ また、土地の市場価格に基づくサーチャージ (上乗せ賦課金) を課することが検討されている。
- ・ 徴収されたサーチャージは、新たな都市基盤施設の整備に充当されるものとされている。

4) TOD 実施の手順

- ・ RAJUK、DTCA、または DMTCL は、まず公共交通主体の開発の対象となる候補地またはプロジェクト区域を特定する。
- ・ プロジェクト準備段階においては、環境影響評価 (Environmental Impact Assessment、以下「EIA」とする)、交通影響評価 (Traffic Impact Assessment、以下「TIA 調査」とする)、および社会影響評価 (Social Impact Assessment、以下「SIA」とする) から構成される事前調査報告書の作成が求められる。
- ・ その後、公共交通主体の開発を実施するためのアクションエリアプランを策定する。
- ・ さらに、官民連携事業または民間事業として実施するための開発事業提案書 (Development Project Proposal、以下「DPP」とする) を作成し、政府所定の手続に従ってプロジェクトの承認を得るものとされている。

5) 実施主体

- ・ RAJUK/ 市役所/ DTCA/ DMTCL/ 公的・民間の投資主体 / 民間投資家等

3.2.3 TOD 政策に関する主要課題

ダッカにおいて初の大量高速輸送である MRT は、一部路線は営業運転中であるものの、多くは現在も整備段階にある²。このため、ダッカにおいて TOD を実現するためには、関係政府機関、公共交通事業者、民間デベロッパー等のステークホルダーに対し、TOD の重要性および概念についての理解を促進することが重要である。TOD をステークホルダーに広く認知

² 2026 年 5 月時点の情報に基づくものである。その後、MRT6 号線は 2022 年 12 月以降に開業し、現在は営業運転が行われている。また、MRT1 号線および MRT5 号北線については、現在、整備が進められている。

させる観点から、以下に示す主要課題について、さらなる取組が必要とされている。

(1) TOD のコンセプトを確立し独立した項目として示すこと

DAP は、ダッカの都市開発に関するさまざまな要素を含む計画文書である。TOD に関する記述は、その中のごく一部にしか記載されていない。DAP に TOD が盛り込まれること自体は大きな進歩であるが、DAP との整合性を図りながら、TOD のコンセプトを確立し、独立した項目として示すことが重要である。

(2) TOD のビジョンから事業実施までの要素の枠組みとしての整理

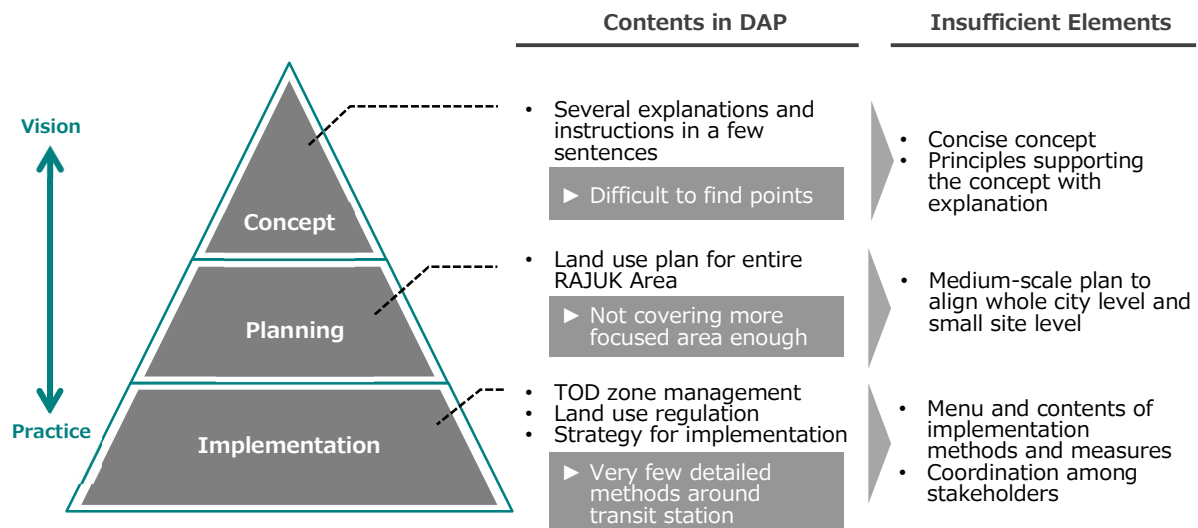
TOD に関する基本的な要素のほとんどは、一見、DAP で包括的に示されているようにみえるものの、散発的な記述となっており、ビジョンレベルから実施レベルまでの関係がまとまった文章として明記されていない。計画的に TOD を推進するための関係者理解を深めるためには、①TOD の必要性や理念といったビジョンレベルの要素、②ビジョンを具体の場所に物理的に適用するための計画レベルの要素、③ビジョンや計画を実施・実現するための事業実施レベルの要素からなる TOD フレームワークを構築・整理することが有効である。

(3) 不足している要素の特定と改善

ビジョン、計画、実施の各レベルで構成される上記の TOD フレームワークを適用すると、図 3.2.5 と以下に示すように DAP に不足している点が明らかとなる。

- ・ 簡潔な TOD コンセプト
- ・ コンセプトを支える原則
- ・ 市レベルの各種計画と整合する中規模地域レベルの計画と、小規模地区レベルの計画
- ・ 実施方法・施策のオプションと内容
- ・ 関係者間の調整メカニズム

これらの要素については、実際に機能するものとするため、今後追加・改善していくことが求められている。



出典:JICA プロジェクトチーム

図 3.2.5: DAP において不足している要素

3.3 既存法制度と TOD との関係

3.3.1 TOD 関連法制度の構成

TOD の計画および実施を行うにあたっては、バ国において制定・施行されている各種の法令および規則を適用することが必要である。これらの法令は、TOD 事業の主要な段階に応じて、大きく以下の三つに分類することができる。すなわち、①政策および計画、②設計および許認可、③事業および財務である。

主要な関連法令および規則の名称ならびにその概要については、表 3.3.1 に整理して示す。

表 3.3.1: TOD に関連する主要な法令・規則の概要

法令・規則名	概要
A) 政策・計画	
National Land Use Policy (2001)	環境保全および持続可能性と整合した土地利用活動を確保するための基本的枠組みを明確化したものである。あわせて、バ国における農村部および都市部双方を対象とした土地利用ゾーニングの仕組みを示している。
National Urban Sector Policy 2017	都市化プロセスが有する多面的性格を踏まえつつ、持続可能な都市化の実現を目的としている。中央政府、地方政府、民間セクター、市民社会および住民がそれぞれ重要な役割を担う、分権的かつ参加型の都市開発の推進を基本方針として位置付けている。
The Bangladesh Environment Conservation Act, 1995 (amend 2002, 2010)	環境の保全、環境基準の改善、ならびに環境汚染の防止および軽減を目的とする基本法である。
Natural Water Body Protection and Preservation of Open space and Playground Act'2000	自然水域ならびにオープンスペースの定義を明確化し、これらの保全を図るとともに、不法占拠や破壊行為を防止することを目的としている。
Preservation of Historical Buildings/ Infrastructures/ Important Locations, 2009	指定された歴史的・伝統的建築物について、都市開発委員会の承認を前提として、その美的価値、社会的・宗教的重要性等を考慮しつつ、保存を図ることを

法令・規則名	概要
	定めている。規制内容は、バ国建築基準法（Bangladesh National Building Code : BNBC 2008）に準拠するものである。
Private Residential Land Development Rule (PRLDR) of 2004, 2012, 2015	環境保全に配慮した土地開発を実施するための手続およびガイドラインを定めている。あわせて、コミュニティ施設、学校用地、道路階層および重要な計画基準として確保すべき土地割合を規定している。
B) 設計および承認／許認可	
Town Improvement Act, 1953 (Act No. XIII of 1953) and its succeeding legislations	首都ダッカおよび Narayanganj 市、Tongi 市における開発、改良および拡張を可能とすることを目的とした法制度である。都市計画の策定、都市区域のゾーニング、用途指定、建築規制の導入、ならびに住宅供給を含む各種改善事業の実施等について規定している。
City Corporation Act, 2009	市役所の所掌事項に関する各種法令を統合したものであり、市役所が提供すべき公共サービスの範囲および内容を規定している。
Service and Functionaries of District Administrator (Deputy Commissioner)	副県長が所管区域内において提供すべき行政サービスを定めたものである。副県長（通称 DC）は、土地の取得または収用に関する権限を有する行政機関として位置付けられている。
Urban and Regional planning Act 2017	バ国における適正な都市化を確保することを目的として、都市および隣接地域の将来的ビジョンを踏まえた計画の策定を規定し、包括的かつ持続可能な開発計画の枠組みを示している。
DAP Gazette	都市計画を通じて、効率的かつ高度に連結された交通体系を有する多極型メガシティへの転換を目指すものである。計画期間は 2016 年から 2035 年までとされており、都市の将来的な開発方向を示している。
Building Construction Act, 1952 (E.B. Act II of 1953)	無秩序または無許可による建築行為の防止、ならびに危険建築物の撤去や壁等の構造物の撤去を目的とする。あわせて、都市部におけるセットバック、建築高さ等に関する規制を定めている。
Brick Manufacturing and Brick Field Establishment (Control) Act 2013	環境および生物多様性の保全を目的として、レンガ製造およびレンガ窯の設置を管理・規制するための法制度である。
The Embankment and Drainage Act, 1952 (Act NO. I Of 1953)	旧東パキスタン州を構成する地域における土地の排水改善および改良を目的として、堤防および水路の建設、維持管理、管理、撤去および規制に関する規定を整備し、洪水、浸食その他水による被害から当該土地を保護することを目的とする。
Draft Parking Policy, 2019	駐車施設の管理、運営および維持管理、駐車施設の設置場所、駐車料金、ならびに駐車に関する権限・責任の関係機関間での分担を定めるものである。
‘ Dhaka Mahanagr Imarat’ (Dhaka Metropolitan Building construction, development, conservation and replacement) Rules, 2008	歩行者用歩道に関するガイドラインを示すとともに、必要床面積の確保にあたり、水平的拡張よりも容積率を活用した垂直的拡張を重視し、より多くのオープンスペースを確保する考え方を示している。
Bangladesh National Building Code (hereinafter referred to as "BNBC"), 2020	生命、身体、健康、財産および公共福祉を、達成可能な範囲で保護することを目的として、建築物の設計、施工、材料品質、用途および使用、立地ならびに維持管理に関する最低基準を定めるものである。
Fire Prevention Act, 2003	住宅建築物、倉庫、多層商業施設等における防火安全を規制することを目的とする。
Fire Prevention and Extinguishing Rule, 2014	建設完了時に建築物の所有者が使用許可（Occupancy Certificate）を申請する義務があることを規定するとともに、当局が建築物を検査し、公共安全の観点から建築基準の要件が満たされているかを確認する権限を付与するものである。

法令・規則名	概要
The Sound Pollution (Control) Rules, 2006	土地利用および立地条件に基づく標準騒音レベルを定義するものである。
C) 実施・事業／財務	
Acquisition and Requisition of Immovable Property Act, 2017 (Act No. of 2017)	公共目的に限って土地を取得する権限を取得機関に付与するとともに、市民の財産の配分に関する規定を定めるものである。
The Dhaka Improvement Trust (Allotment of Lands) Rules, 1969	住宅目的の土地配分、商業目的の土地賃貸、および工業目的の土地賃貸について定めるものである。
The Real Estate Development and Management Act, 2010	不動産デベロッパーの責任を明確化するとともに、不動産の売買、登録および引渡しに関する事項を規定するものである。
The Public-Private Partnership Act, 2015	バ国民にとって重要な基幹分野の公共インフラおよびサービスの整備を促進するとともに、PPP 事業の特定および承認に関する規定、ならびに PPP 契約において考慮すべき主要事項を示すものである。
Rules for Viability Gap Financing for Public-Private Partnership Projects, 2018	財務的には成立しないものの、社会的・経済的に有益な PPP 事業に対して財政支援を行うことを目的とする。
Policy for Implementing PPP Projects through Government to Government (G2G) Partnership, 2017 (Amendment)	他国政府との強固な二国間関係を基盤として、大規模公共インフラ資産の開発・高度化を持続可能な形で推進し、不可欠な公共サービスの提供を支援することを目的とする。また、G2G パートナーシップを通じて実施される PPP 事業の枠組みおよび実施様式を示すものである。
D) 環境	
Disaster Management Act, 2012	災害管理に関する活動を調整的かつ目的志向型で強化するとともに、あらゆる種類の災害に対応するための効果的な災害管理インフラ構築に向けた規則策定を目的とする。
Environment Court Act, 2000 and subsequent amendments in 2002	環境犯罪に関する訴訟手続を迅速化するため、新たな環境裁判所を設置することを目的とする。
Water Supply and Sanitation Act, 1996	給水および下水施設等の建設、改良、拡張、運営および維持管理、ならびにこれらを所管する機関の設立について規定するものである。
Environmental Conservation Rules 1997 (amend 2005, 2008, 2017, 2020, 2021)	大気環境基準の設定および汚染の削減・規制について定めるものである。
National Environmental Policy 2018	持続可能な開発の確保に向け、環境保全、汚染防止、生物多様性の保全および気候変動の悪影響の緩和を掲げるものである。
National Environmental Management Plan 1995	主要な環境課題の特定、自然保全、環境劣化の抑制、持続可能な開発の促進および人間の生活の質の向上を目的とする。
The National Water Policy, 1999	現状を踏まえ、法制度および組織体系の構築と、統一的な国家的視点に基づく行動計画の枠組みを提示するものである。

出典: JICA プロジェクトチーム

3.3.2 TOD 関連法制度の概要

(1) 土地所有形態に関する法的基盤

国家土地政策 (National Land Policy) は、土地の管理および行政運営に関する一般的な指針を示すために策定されたものであり、土地を以下の 4 類型に区分している。

- i. 私有地 (Private Land) : 個人またはその他の法人が、フリーホールドまたはリースホールドの権利に基づき保有する土地を指す。
- ii. 国有地 (State Land) : 農地および非農地の '*khas*' (政府が直接保有・管理する土地) を含み、国家が公共を代表して管理する土地を指す。
- iii. 公共用地 (Public Land) : 政府およびその関係機関が所有し、特定の公共目的のために割り当てられたすべての土地を指す。公共用地は、官民連携による大規模開発事業のために割り当てられる場合もある。
- iv. コミュニティ用地 (Community Land) : 特定の地理的範囲において、特定の社会的または宗教的団体により、合法的または慣習的に保有・管理・利用されている土地を指す。

バ国における土地所有形態は、大きく二つに分類される。すなわち、売買証書 (Sale Deed) によって取得されるフリーホールドと、政府機関からの賃貸借契約 (Lease Deed) によって取得されるリースホールドである。これらはいずれも私有地または政府所有地として位置付けられ、前者については 1882 年制定の Transfer of Property Act および 1908 年制定の Registration Act により規定されている。1949 年制定の Non-Agricultural Tenancy Act は、政府所有地を都市用途として利用する際の重要な法令である。

フリーホールドによる土地所有権は、RAJUK や国家住宅局 (National Housing Authority、以下「NHA」とする) 等の政府機関による介入を受けることなく、恒久的に存続する。ただし、土地所有者は土地税を支払うとともに、土地省所管の '*Toshil Office*' (土地事務所) において土地記録を更新する義務を負う。

一方、リースホールドの土地は、RAJUK、NHA 等の政府機関、公共事業局 (Directorate of Public Works)、または地方の D.C. Office を通じた割当および賃貸借契約 (証書) により取得される。借地人は、'*Toshil Office*' (土地事務所) に対して土地税を支払う義務を負う。1950 年 Land Tenancy Act の第 81 条、第 81A 条および第 81B 条に基づき、政府が一定期間土地を賃貸する場合、その権利および義務は、1908 年登録法第 17 条の規定に従って正式に登録された賃貸借契約に定められた条件により規律される。賃貸借契約には、1 年単位で更新可能な短期契約と、30 年または 99 年を期間とする長期契約がある。

1982 年 Transfer of Property Act は、当事者間の行為による財産の移転を規定しており、年次更新型または年額賃料を伴う不動産の賃貸借は、登録済みの証書によってのみ行うことができると定めている。リースホールド土地の転貸は認められていないが、当該土地上に建築物が建設された後、その建物の床スペースを賃貸することは可能である。

実務上、都市部の住民は、長期間にわたる異なる統治体制の下で形成されてきた多様な土地権原形態のもとで居住している。正式な制度は主として高所得層および中所得層が利用可能である一方、低所得層の多くは、土地市場において非公式に形成された権原形態のもとで生活している。これらには、下宿型賃貸（メス住宅）、部屋単位の賃貸、スクワッターおよびスクワッター居住者、登記済み分筆地における賃借人、未登記分筆地における所有者、契約書を伴わない合法的賃借人等が含まれる。

(2) 公共部門による土地・不動産開発に関する法的基盤

土地および不動産開発に関与する主な公共部門の主体としては、RAJUK、NHA、MoHPW 所管の公共事業局（Department of Works）、および各市役所が挙げられる。これらの機関による土地収用および補償を規律する主要な法令としては、1982 年制定の Acquisition and Requisition of Immovable Property Ordinance 1982 および 1993 年・1994 年の改正が長らく適用されてきた。

その後、政府は同条例に代えて、2017 年に Acquisition and Requisition of Immovable Property Act 2017 を制定した。同法は、土地所有者の観点から、従前の条例よりも改善された内容となっている。最も大きな変更点の一つとして、補償額が従来の土地評価額の 2 倍から 3 倍に引き上げられた点が挙げられる。さらに、民間主体から土地を収用する場合には、補償額は評価額の 4 倍とされている。ここでいう土地評価額は、当該地域における同種土地について、過去 12 か月間に成立した譲渡証書（Transfer Deed）の価格の平均値に基づいて算定される。

新法では、住宅、樹木、立毛作物等の付帯資産に対する補償についても規定されており、この点については従前の法制度と同様の取扱いが維持されている。

また、新法に基づき、土地収用に係る予備告示を公示する前に、地方長官（Deputy Commissioner、以下「DC」とする）は、事業区域全体について、既存の建築物、作物、樹木その他収用の影響を受ける物理的要素を記録するため、動画撮影および静止画撮影を実施する措置を講じることが求められている。

さらに、新法のもう一つの重要な変更点として、モスク、学校、市場等の共同利用施設についても、原則として取得は抑制されるべきであるとしつつ、収用を可能とする規定が盛り込まれている。土地収用の対象にモスク、寺院、仏塔、墓地、火葬場等の宗教・埋葬関連施設が含まれる場合には、政府は当該施設の移転または再建を行うことにより、所有者に対して補償を行う必要があるとされている。

(3) 民間セクターによる都市開発の促進および規制

Private Residential Land Development Rules, 2004 は、2012 年および 2015 年に改正され、民間デベロッパーが開発計画を実施する際の指針および手続を定めている。本規則は、Building Construction Act, 1952 および Town Improvement Act, 1953 により指定された都市区域内に適用される。また、開発規模に応じて、Dhaka Metropolitan Building Construction Rules（以下「DMBCR」とする）とは別に適用することが可能とされている。本規則では、民間住宅開発区域内において、コミュニティ施設、学校、道路階層

等に充当すべき土地面積の割合が、想定人口に基づいて規定されている。主な内容は以下のとおりである。

- ・ レイアウトプランに基づく開発は、10 年以内に完了すること。
- ・ 計画内容の変更には許可を要すること。
- ・ 洪水位以下での開発は禁止されていること。
- ・ ダッカの上水および下水は Dhaka Water Supply and Sewerage Authority（以下、「DWASA」とする）にて管理されている。開発区域が DWASA の管轄外に位置する場合、下水処理施設はデベロッパーの負担とすること。
- ・ 本規則の適用対象となる最小開発面積は、ダッカ首都圏内では 5 エーカー、ダッカ首都圏外では 10 エーカーとされていること。
- ・ 人口密度は、1 エーカー当たり 350 人を超えてはならないこと。
- ・ 総土地面積のうち、少なくとも 30%を公共施設、公園、ユーティリティ等に充当すること。
- ・ 最低道路幅員が規定されていること。
- ・ デベロッパーは、RAJUK、DWASA、市役所等からの許可を取得する必要があること。

一方、RAJUK Gazette では、RAJUK 管轄区域内における開発について、建築物のセットバック、容積率、建蔽率等の個別建築規制および敷地クリアランス手法が定められている。また、以下の条件に該当する開発については、Large or Special Approval Committee および Urban Development Committee による特別承認を受けることが義務付けられている。

- ・ 40 戸を超える住宅ユニットを有する住宅コンプレックス
- ・ 延床面積 7,500m²を超えるすべての建築物
- ・ 延床面積 5,000m²を超えるショッピングセンター
- ・ 国道または主要幹線道路沿いのすべての計画
- ・ 危険性または公害の恐れのある工業施設
- ・ 歴史的建造物から 250m 以内のすべての計画
- ・ 自然地域から 250m 以内のすべての計画
- ・ 崖地または河川から 50m 以内のすべての計画

Real Estate Development and Management Act,2020 は、不動産取引に関するライセンス付与、登録番号、REHAB への参加等について、詳細な規定を定めている。

バ国における PPP は、2010 年の官民連携政策・戦略に代わり制定された Bangladesh Public-Private Partnership Act,2015 により主として規律されている。同法に基づき、PPP 事業の準備および実施を規制するための各種ガイドラインおよび規則が整備されている。他の法令・規則との間に不整合が生じた場合には、PPP 法 2015 の規定が優先し

て適用される。

インフラの種類および経済分野の観点から、TOD 事業は、以下の理由により、PPP により実施することについて高い妥当性および関連性を有するとされている。

- ・ PPP 法 2015 では、PPP の対象となるインフラの種類や分野が特定されておらず、契約主体による PPP 事業の実施および経済問題に関する内閣委員会（Cabinet Committee on Economic Affairs、以下「CCEA」とする）による事業の原則承認および最終承認について、広い裁量が認められていること。
- ・ PPP Project Screening Manual 2013 では、旧 PPP 政策・ガイドライン 2010 を参照しつつ、バスターミナル、商業駐車場、都市不動産開発、観光等、MRT および TOD 事業と関連性の高い分野を含む幅広い経済分野が優先分野として列挙されていること。
- ・ 都市開発分野において、既に相当数の PPP 事業が承認され、実施されていること。これらの事業は、インフラの性質および提供されるサービスの種類の点で、TOD と高い類似性および関連性を有しており、住宅、ショッピングモール、ホテル等の事業が含まれる。これらは、CCEA により承認された全 77 件の PPP 事業のうち、12 件を占めている。

(4) 開発および建築に対する規制・制約

土地および建築物に関する開発・建設行為については、各種の法令および規則により規制が設けられている。建築行為に関する規制は、主として Building Construction Act, 1952、2020 年改訂 Bangladesh 国家建築基準（Bangladesh National Building Code、以下「BNBC」とする）、ならびに DMBCR により規定されている。Building Construction Act, 1952 は、都市部における建築規制を定めたものであり、特定地区の計画に支障を及ぼすおそれのある無秩序な建築行為や掘削行為を防止することを目的としている。BNBC は、建設手続、建築材料、構造、インフラ等に関する詳細な技術要件を規定している。

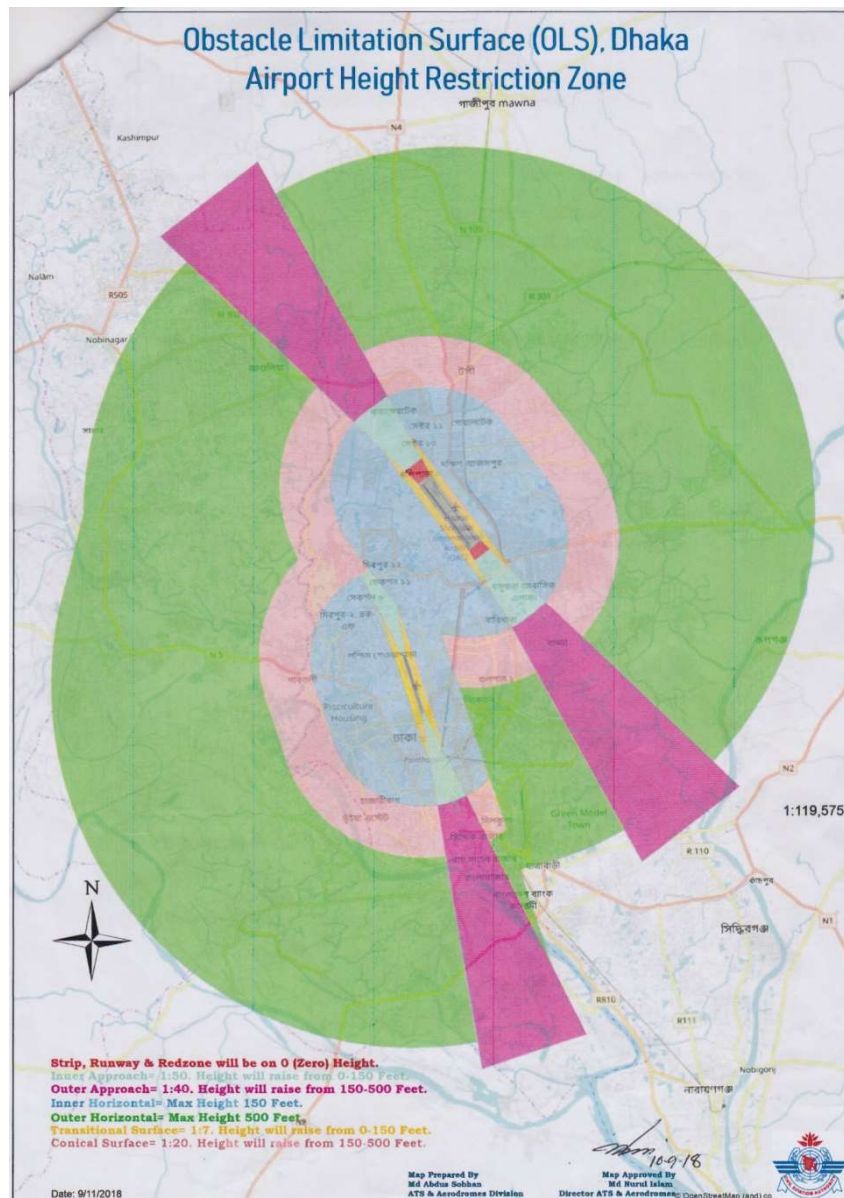
一方、土地開発行為については、土地利用規制に加え、複数の制約が存在する。これらは主として、自然資源周辺での利用制限や汚染防止等、環境保全を目的とした政策および法令に基づくものである。このうち、いくつかの法令は、特定地域において TOD と関連する可能性がある。

特に、Play Ground, Open Space, Park and Wetland Conservation Act, 2000 には留意が必要である。同法では、湿地、洪水流下区域および集水区域（副洪水流下区域）、自然水域、湖沼、オープンスペース、公園、遊び場等において、土地の造成・埋立てや構造物の建設等を行う権利は認められないと規定されている。特に、市街地周縁部に位置する MRT 駅周辺では、この規定が重要となる。

また、MRT 高架区間においては、Highways Act, 1925 に基づく規定について検討する必要がある。同法では、「道路」とは、政府の道路・高速道路局（Roads and Highways Department、以下「RHD」とする）の管理・運営下にある政府道路を指し、同局は公共の通行に供される区域を道路保護回廊として指定できるとされている。これに加え、2020 年改訂 BNBC では、境界線の基礎部分が路面下 1.5m 以深で最大 0.3m

まで張り出す場合等の例外を除き、建築物のいかなる部分も、敷地境界線または建築線を越えて道路空間内に突出してはならないと規定されている。このため、理論上、MRT 路線や駅のために確保された空間において、不動産開発計画を実施することはできない。

さらに、空港周辺地域における土地利用および建築物高さに関する規制も重要な要素である。これらは、Bangladesh 民間航空局 (Civil Aviation Authority of Bangladesh、以下「CAAB」とする) により定められている。国際空港が都心部に近接して立地していることから、「Dacca における障害物制限面 (空港高さ制限区域)」は、市街地および新たなサテライト開発区域の広範囲を対象としている。



出典: CAAB

図 3.3.1: Dacca における空制限高さ区域

3.4 計画策定および承認プロセス

3.4.1 計画承認プロセス（土地利用計画および交通計画）

ダッカにおいては、MRT をはじめとする都市鉄道の将来的な運行開始に伴い、今後の土地利用計画および交通計画の更新が必要となる。特に、TOD の推進において重要な役割を果たす鉄道駅周辺および鉄道沿線地域については、計画の新規策定および見直しを行うことが求められる。

本節では、新たな土地利用計画および交通計画の策定・更新に係る承認プロセスを検討するための基礎情報として、ダッカ首都圏における既存計画の承認プロセスを整理する。

(1) 土地利用計画に係る既存の計画策定および変更承認プロセス

ダッカ首都圏における土地利用計画および交通計画の承認プロセスは、関連法令・規則に規定された法的手続に完全に依拠している。これは、いかなる都市・地方において策定される計画であっても、一般に対して効力を有する法的拘束力を持つ計画として位置付けられる必要があるためである。

その一例として、土地利用計画を含む DAP の策定プロセスおよび土地利用変更の手続は、以下のとおり整理される。

- DAP（土地利用計画）の策定・承認プロセス：
 - ・ Town Improvement Act 1953 に基づき、RAJUK が計画案を策定する。
 - ・ 技術管理委員会（Technical Management Committee、以下「TMC」とする）による審査を受ける。
 - ・ TMC の審査結果を踏まえて計画案を修正し、TMC の承認を得る。
 - ・ 所管省庁に計画案を提出し、同省庁が公聴会実施のための手続きを行う。
 - ・ 公聴会の結果を踏まえて計画案を修正し、計画案に対するレビューを得るため、全国セミナーを開催する。
 - ・ 全国セミナーでの意見を踏まえて計画案を修正し、所管省庁が最終案に関するレビューを目的としてステアリングコミッティ会合を開催する。
 - ・ ステアリングコミッティでの指摘を踏まえて計画案を修正し、政府の承認を得る。
 - ・ 官報（Gazette）告示を行う。
- 土地利用変更の承認プロセス：
 - ・ DAP により承認された土地利用区分とは異なる目的で土地を利用しようとする者は、その許可を得るため、RAJUK 議長に対して書面により申請することができる。
 - ・ 議長が当該申請を不許可とした場合、申請者は、その不許可決定の日から 60 日以内に、RAJUK 理事会に対して不服申立てを行うことができる。
 - ・ RAJUK 理事会は、RAJUK の 5 部門の長および RAJUK 議長の計 6 名で構成される。
 - ・ 当該不服申立てに関する理事会の決定は最終的なものとされる。

(2) 交通計画の策定・更新に係る既存の承認プロセス

DTCA は、DTCA Act, 2012 に基づき、STP を含む交通関連計画および政策の策定を担う所管機関である。

ダッカにおける交通計画の一例として、STP の策定・更新に係る一般的なプロセスは以下のとおり整理される。なお、実際の手続は状況に応じて異なる場合がある。

- ・ DTCA が計画案を策定または更新する。更新にあたっては、DTCA により随時承認された変更内容および関係機関から提案された更新事項を統合する。
- ・ 技術委員会 (Technical Committee) によるレビューを受ける。
- ・ 技術委員会の指摘を踏まえて計画案を修正し、同委員会の承認を得る。
- ・ 計画案を所管省庁に提出し、同省庁が関係ステークホルダー会合等を通じて公聴手続きを主導する。
- ・ 公聴結果を踏まえて計画案を修正し、所管省庁がステアリングコミッティ会合を開催してレビューを行う。
- ・ ステアリングコミッティでの指摘を踏まえて計画案を修正し、所管省庁が法務省 (Law Ministry) に計画案を提出する。
- ・ 法務省での確認を踏まえて計画案を修正し、所管省庁が内閣部 (Cabinet Division) の承認を得る。

3.4.2 開発許可プロセス

ダッカ首都圏において建築物を建設する場合、建設工事に着手する前に、RAJUK からの承認を取得する必要がある。

Dhaka Metropolitan Building Construction Rules 第 3 条に基づき、建築許可に係る手続は複数の段階から構成されており、少なくとも 3 段階、案件によっては最小で 4 段階の手続きを経て完了する。

1. 土地利用適合確認 (Land Use Clearance)
2. 大規模又は特殊プロジェクトに対する特別事業許可 (該当する場合)
3. 建築許可 (Building Permit)
4. 使用許可証 (Occupancy Certificate)

(1) 土地利用適合確認 (Land Use Clearance)

土地利用適合確認は、Town Improvement Act 1953 第 74 条に基づき、申請された土地利用目的が、DAP に定められた土地利用区分と基本的に整合していることを確認することを目的としている。

ダッカ首都圏におけるすべての建築行為は、原則として土地利用適合確認証の取得を必要とする。ただし、以下の敷地については、その取得を要しない。

- 土地利用適合確認証を要しない敷地
 - ・ RAJUK が所有・管理するすべての敷地
 - ・ RAJUK により承認された民間事業者による住宅開発事業内の敷地

- ・（これらの敷地については、Private Residential Land Development Rules 2004 が適用される。）

承認に至るまでの手続は以下のとおりである。

申請者は、申請書および表 3.4.1 に示す関連書類を作成し、RAJUK が 2020 年に開始したオンライン申請サービスを通じて提出する。

表 3.4.1: 土地利用適合確認申請に必要な提出書類

No.	提出書類	No.	提出書類
01	申請書	11	名義変更および土地税に関する提案書
02	権利証書	12	所有者の国民身分証明書 (NID)
03	委任状	13	所有者代表者に関する情報
04	調査地図	14	所有者の写真
05	C.S./R.S./City Survey に係る認証写し、Mutation Porcha	15	放棄地に関する省庁許可書、レター／割当書
06	重複受付証の認証写し	16	R.S. Map および M.S./City Survey Map
07	民間航空局による承認書	17	当該地区に係る位置図
08	デジタル測量地図	18	敷地計画図 3 部
09	最終測量図	19	最新の土地税納付証明
10	位置図	-	-

出典: RAJUK Website (<http://cp.rajukdhaka.gov.bd/>)

申請書および前述の必要書類が提出された後、RAJUK による現地調査が実施され、敷地に関する情報を取りまとめた調査報告書が RAJUK 都市計画部門に提出される。当該調査報告書には、主として以下の事項が含まれる。

- ・ 対象敷地の位置
- ・ 対象敷地から半径 250m 以内の土地利用状況
- ・ 最寄りの幹線道路の名称および幅員
- ・ 対象敷地に接続する最寄り道路の名称および幅員
- ・ 対象敷地から半径 250m 以内における以下の施設等の有無
（幹線道路、市場、駅、空港、歴史的建造物、河川ターミナル等）
- ・ 周辺道路の平均基準標高
- ・ 対象敷地の北・南・東・西各方向における周辺土地利用
- ・ その他の重要情報

都市計画担当者は、当該調査報告書を精査した上で、申請者に対し土地利用適合確認の許可を付与する。許可の有効期間は 24 か月間とされ、この期間内に建築計画を RAJUK へ提出する必要がある。なお、申請された計画が不許可となり、申請者が計画内容の変更を希望しない場合には、不許可決定の日から 60 日以内に、RAJUK 理事会に対して当該不許可処分について不服申立てを行うことができる。

RAJUK 理事会は、RAJUK の 5 部門の長および RAJUK 議長の計 6 名で構成される。不服申立てに関する理事会の決定は最終的なものとされる。

(2) 大規模又は特殊プロジェクトに対する特別事業許可（該当する場合）

計画案件が、都市計画担当者により大規模又は特殊なプロジェクトと判断された場

合には、前項に示した一般的な提出書類に加えて、追加的な情報の提出が求められる。

Dhaka Metropolitan Building Construction Rules に基づき、特別事業許可を要するプロジェクトの例は以下のとおりである。

- ・ 40 戸を超える住宅ユニットを有する集合住宅開発
- ・ 延床面積が 7,500m²を超えるすべての建築物
- ・ 延床面積が 5,000m²を超えるショッピングセンター
- ・ 国道又は主要幹線道路沿いに位置するすべての計画
- ・ 危険性又は汚染リスクを伴う工業施設
- ・ 歴史的建造物から半径 250m 以内に位置するすべての計画
- ・ 自然地域から半径 250m 以内に位置するすべての計画
- ・ 崖地又は河川から 50m 以内に位置するすべての計画

特別事業許可の申請に際しては、主として以下の追加情報の提出が求められる。

- ・ 計画されている開発内容の概要
- ・ 敷地総面積
- ・ 最大建蔽率
- ・ 延床面積
- ・ 地上階数（基壇上の階数）
- ・ 地下階数
- ・ 住宅用途の場合の総住戸数
- ・ （用途別）延床面積
- ・ 対象区域内における既存建築物の数
- ・ 想定される電力需要量
- ・ 想定される水使用量
- ・ フェーズ数および各フェーズの期間を含む、月単位の事業実施期間
- ・ 各階・各用途別の床面積を整理した一覧表
- ・ 購入に係る所有権証書
- ・ 政府割当地である場合の関連証書および許可書
- ・ 所定手数料の納付証明書
- ・ 容積率の算定資料
- ・ 要求に応じた関連書類および図面
- ・ 必要に応じて、土地利用適合確認証（Land Use Clearance）

非特殊プロジェクトの場合と同様に、提出された調査報告書は都市計画担当者によって精査され、その結果、申請者に対して許可が付与される。許可の有効期間は 24

か月間とされ、この期間内に建築計画を RAJUK へ提出する必要がある。

なお、建設予定の建築物が 10 階建てを超える場合、又は建物高さが 33m を超える場合には、RAJUK による建築計画承認を得るにあたり、以下に示す 10 の関係機関からの部局別クリアランス（Departmental Clearance）を取得する必要がある。

当該クリアランスは、敷地位置情報および関連図面を添付した簡易な書面により申請される。必要とされる関係機関は以下のとおりである。

1. 電力局（Dhaka Power Distribution Compnay、以下「DPDC」とする）：電力負荷要件に関する確認
2. 上下水道公社（WASA）：水使用量要件に関する確認
3. Titas Gas & Transmission Authority：ガス供給要件に関する確認
4. 消防局（Fire Service）：防災・防火図面に関する承認
5. 民間航空局（Civil Aviation Authority）：建築物高さに関する許可
6. 環境局（Department of Environment）
7. ダッカ交通管理局（DTCA）
8. ダッカ市役所（DCC）
9. DCC 区（Ward）コミッショナー
10. ダッカ首都圏警察（DMP）

(3) 建築許可（Building Permit）

土地利用適合確認（Land Use Clearance）を取得し、あわせて特別プロジェクトの場合には必要となるすべての部局別クリアランス（Departmental Clearance）を取得した後、申請者は、所定の手数料を添えて、RAJUK の関係担当官又は委員会に対し、建築許可に係る別途の申請を行う必要がある。当該建築許可申請にあたっては、表 3.4.2 に示す各種データおよび関連書類の提出が求められる。

表 3.4.2: 建築許可申請に必要なデータおよび提出書類

提出データ	提出資料
・ 申請者氏名 ・ 現住所 ・ 計画建築物の用途 ・ 敷地面積を含む計画敷地の詳細 ・ 面積を含む用途別計画内容の詳細 ・ 敷地の四方（北・南・東・西）の測量寸法および位置関係 ・ 計画事業の延床面積 ・ 住宅用途の場合の階当たり住戸数 ・ 地上階数（基壇〔プラインス〕上の階数） ・ 地下部分の建築面積割合 ・ 用途別床面積 ・ 敷地前面、背面、左右に接する道路幅員 ・ 既存建築物がある場合のその詳細 ・ 四方（北・南・東・西）におけるセットバック距離（m）	・ 土地の売買／贈与／交換に関する証書 ・ 政府割当地の場合の割当証書 ・ 所定手数料の納付証明書 ・ 容積率（FAR）の算定資料 ・ 要求に応じた関係書類および図面 ・ 土地利用・都市計画に係るクリアランス ・ 特別事業許可（該当する場合） ・ 補償保証金（Indemnity Bond）（必要な場合） ・ 土壌試験報告書（必要な場合） ・ 必要とされる計画図、立面図、断面図 ・ 他関係機関からの異議なし証明書（必要な場合）

出典: Dhaka Metropolitan Building Construction Rules

必要なデータおよび関連書類が提出された後、担当検査官が現地調査を実施し、その結果を取りまとめた詳細な調査報告書を所管当局に提出する。

所管担当官は、当該報告書および提出書類一式を精査した上で、建築計画の承認に必要な勧告を付して、建築建設委員会（Building Construction Committee）に付議する。

すべての要件が適切に満たされていることが確認された場合、RAJUK の委員会メンバーは、図面に詳細番号および参照番号を付してこれを承認し、当該承認書を申請者に交付する。

(4) 使用許可証（Occupancy Certificate）

建築工事の完了後、かつ建築物又は当該敷地を使用開始する前に、使用許可証（Occupancy Certificate）を取得する必要がある。

使用許可証の取得にあたっては、以下の書類を添えて申請を行う。

- ・ 建築完了報告書
- ・ 竣工図
- ・ 構造設計図
- ・ 建築設備関係資料

申請書類の提出後、RAJUK は 15 日以内に現地を訪問し、建築物の検査を実施した上で、使用許可証を発行する。当該使用許可証の有効期間は 5 年間とされており、その後は 5 年ごとに更新を行う必要がある。

3.5 TOD 関連組織の概要

ダッカ首都圏において開発計画の策定および事業実施を担う主な公的機関として、RAJUK、DNCC、DSCC、ならびに DTCA が挙げられる。これら主要機関の概要を表 3.5.1 に整理する。

表 3.5.1: TOD に関連する主な公的機関

所管省庁	組織名	管轄区域	主な役割・責任
Ministry of Housing and Public Works	RAJUK	ダッカ首都圏	・ DSP および DAP を含むマスタープランの策定 ・ 都市政策および規則に基づく開発管理 ・ 住宅開発事業の計画および実施
Ministry of Road Transport and Bridges	DMTCL	ダッカ市	・ MRT の計画、調査、設計、資金調達を含む整備・運営・維持管理
	DTCA	ダッカ市および隣接区	・ 統合公共交通ネットワークの一環として、大量輸送システムの整備および建設を行う。 ・ BRT（バス高速輸送）システムの設計、計画および建設を実施する。 ・ 政府により承認された戦略的交通計画（STP）をレビュー・修正するとともに、関係機関に対して助言および指針を提供する。 ・ 政府又は民間が実施する高層建築物および住宅開発事業に対する交通影響評価を行い、交通動線計画に関する許可を付与する。 ・ 他機関が提案する交通関連事業について、計画立案、調整および承認を行う。

所管省庁	組織名	管轄区域	主な役割・責任
			- 効率的な公共交通ネットワークの構築を目的として、路線計画およびネットワーク計画を策定する。 - 中央運賃収受システムを管理するとともに、クリアリングハウスの設立および運営管理を行う。
	BRTA	全国	- 道路交通システムの管理を行う。 - 車両登録を行う。 - 運転免許証を発行する。 - 車両検査証明書を発行する。 - バス路線の運行許可を行う。 - 道路使用料および各種税の徴収を行う。 - 商用車両所有者との調整を行う。
	BRTC	全国	- 旅客輸送サービスの運営および提供を行う。 - 旅客輸送関連施設の維持管理を行う。 - 交通分野における人材育成を行う。
Ministry of Local Government, Rural Development and Co-operatives	DNCC	ダッカ市（北側および南側）	ダッカ市北部において、道路、公共市場、コミュニティセンターを含む各種都市サービスを提供する権限を有する。
	DSCC		ダッカ市南部において、道路、公共市場、コミュニティセンターを含む各種都市サービスを提供する権限を有する。
Ministry of Home Affairs	DMP	ダッカ首都圏	- 交通流の円滑化を目的として、交通の流れを管理するとともに、交通規則の執行を行う。 - 交通法規違反および交通事故に関する記録を管理する。

出典：各組織のウェブサイトをもとに JICA プロジェクトチームが作成

(1) RAJUK

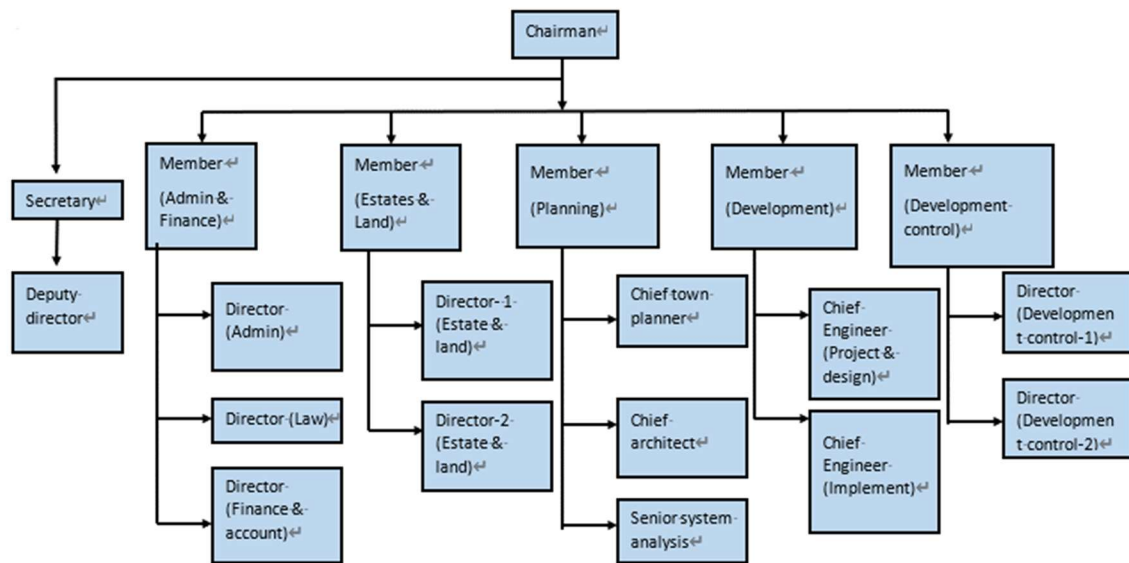
RAJUK は、ダッカ首都圏における都市開発の公共調整機関である。RAJUK は、中央政府により任命された議長および 5 名の委員から構成される委員会により運営されている。

同機関は、ダッカ首都圏における都市計画および開発管理を所掌しており、都市計画専門家、都市行政職員、土木技術者、建築家等の専門人材を擁している。

RAJUK は、開発計画、建築計画、住宅、不動産、土地配分、ならびに一部の公共・民間建築物に係る建築許可業務に関与している。

RAJUK による開発承認は、計画用途については DAP に基づいて審査されるとともに、各種計画の策定および道路・橋梁等の実際の建設に関しては、BNBC に基づいて行われる。

また、RAJUK は、関連する法令および規則に基づき、開発管理を実施している。



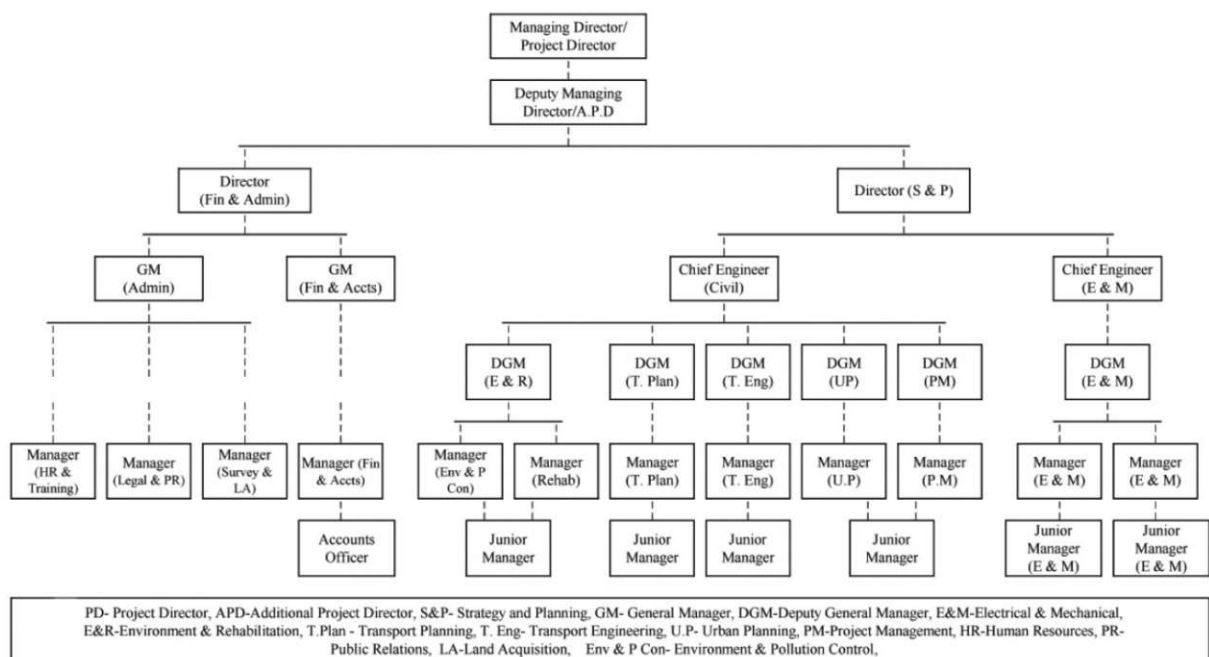
出典: RAJUK

図 3.5.1: RAJUK の組織図

(2) DMTCL

DMTCL は、ダッカ市およびその周辺地域において、MRT システムの建設、運営および維持管理を担う国営企業であり、これらに関連する技術サービスを提供している。

DMTCL には都市開発を専管する部局は設置されていないものの、MRT の運営主体としての役割にとどまらず、MRT 駅周辺における開発主体としての関与について検討を進めている。これは、MRT 駅周辺の環境整備が MRT 利用需要の喚起につながり、結果として MRT 事業の財務的持続性の向上に資するとの認識に基づくものである。



出典: RAJUK

図 3.5.2: DMTCL の組織図

(3) DTCA

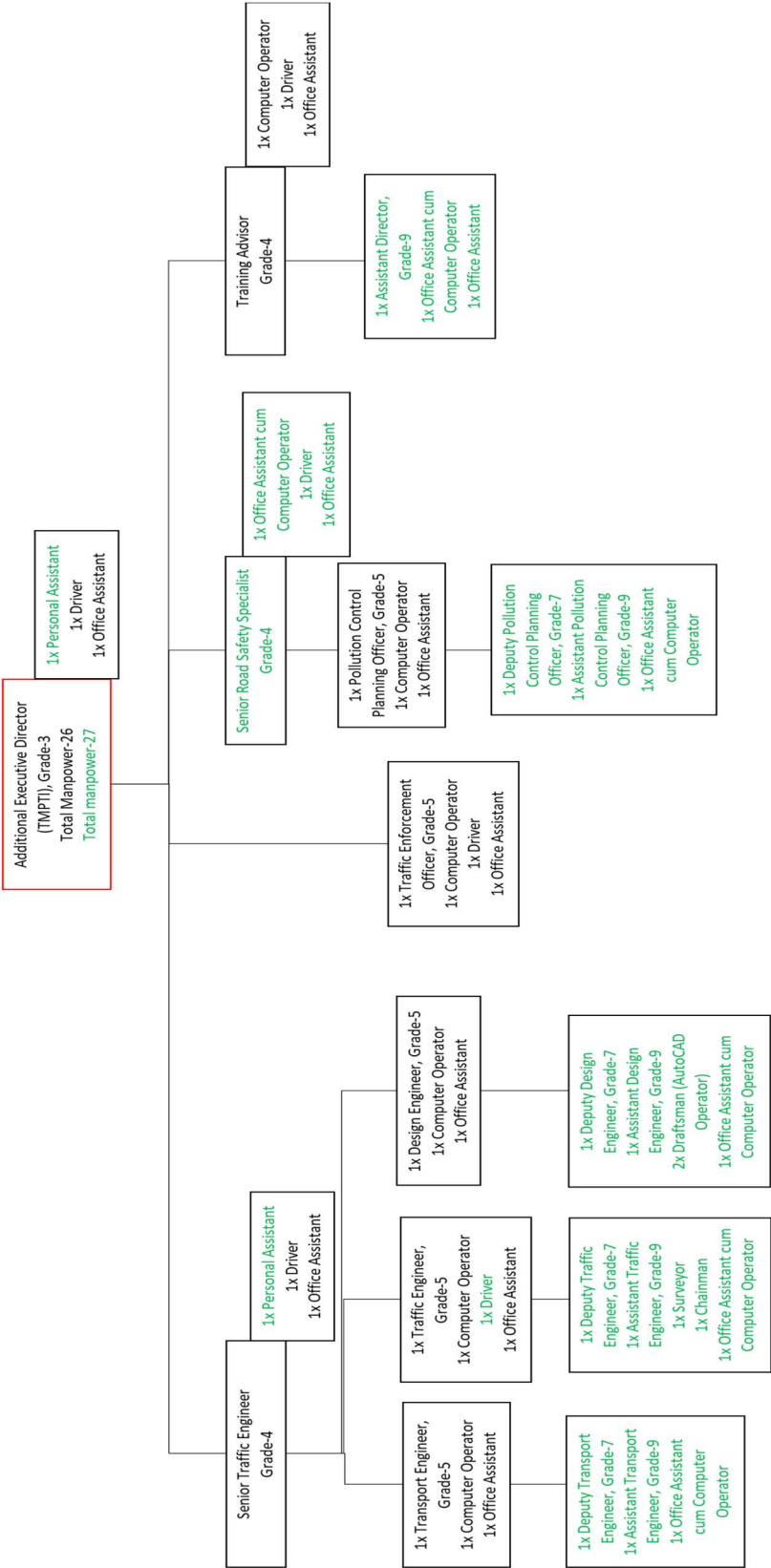
DTCA は、ダッカ、Narayangonj、Munshigonj、Manikgonj、Gazipur、Narsingdi の 6 県および、DNCC、DSCC、Gazipur City Corporation、Narayanganj City Corporation の 4 市役所を含む、約 7,400km²の区域を対象として、公共交通開発の計画、管理および調整を担う機関である。

同機関は、当該広域圏における公共交通政策および事業の中核的な調整主体として機能している。

DTCA の主な役割・責務は以下のとおりである。

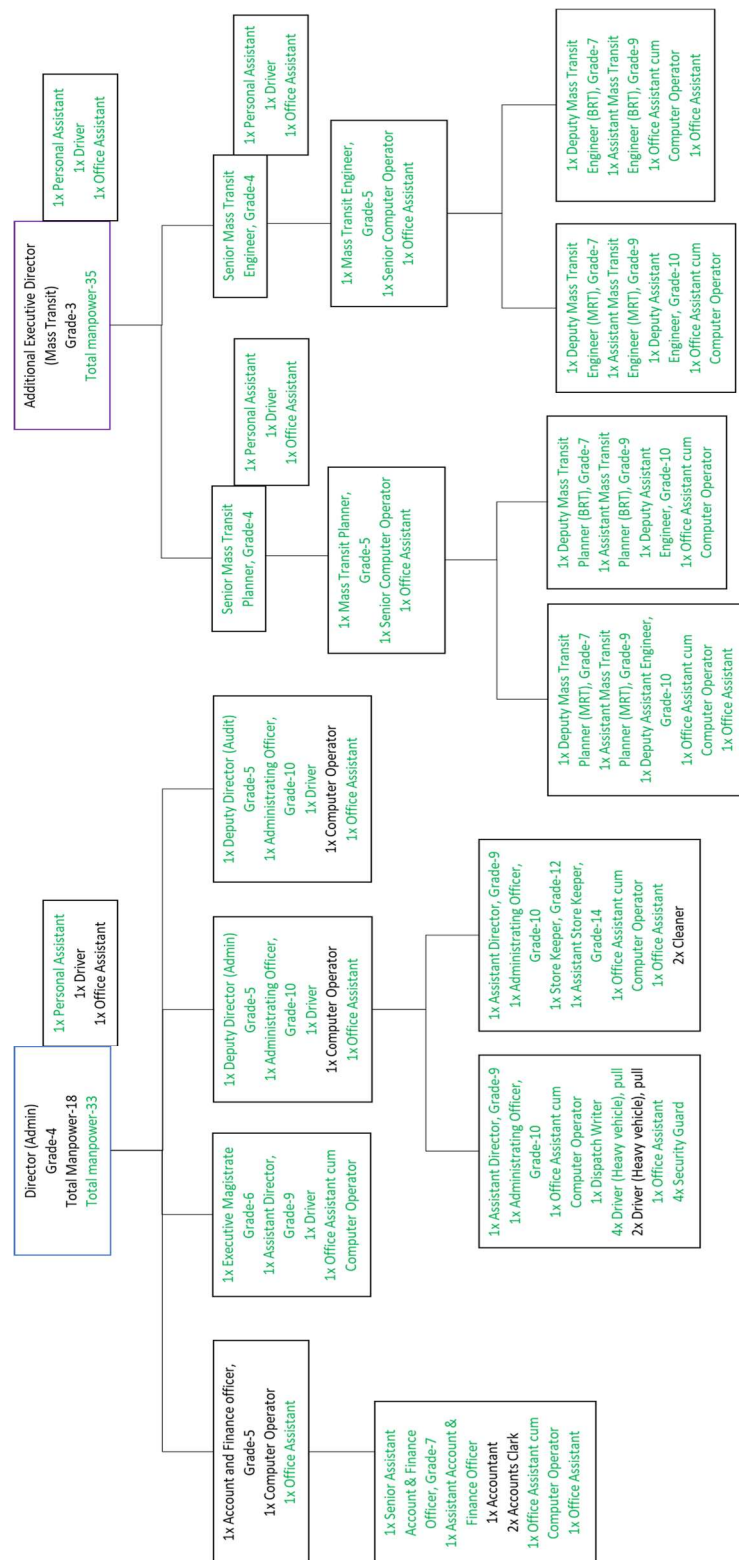
- ・ 統合公共交通ネットワークの一環として、大量輸送システムの整備および建設を行う。
- ・ BRT（バス高速輸送）システムの設計、計画および建設を行う。
- ・ 政府により承認された STP の見直しおよび修正を行うとともに、関係機関に対して助言および指針を提供する。
- ・ 政府又は民間が実施する高層建築物および住宅開発事業に対する交通影響評価を実施し、交通動線計画に関する許可を付与する。
- ・ 他機関が提案する交通関連事業について、計画立案、調整および承認を行う。
- ・ 効率的な公共交通ネットワークの構築を目的として、路線計画およびネットワーク計画を策定する。
- ・ 中央運賃収受システムを管理するとともに、クリアリングハウスの設立および運営管理を行う。

(図 2)



出典: DTCA

(図 3)

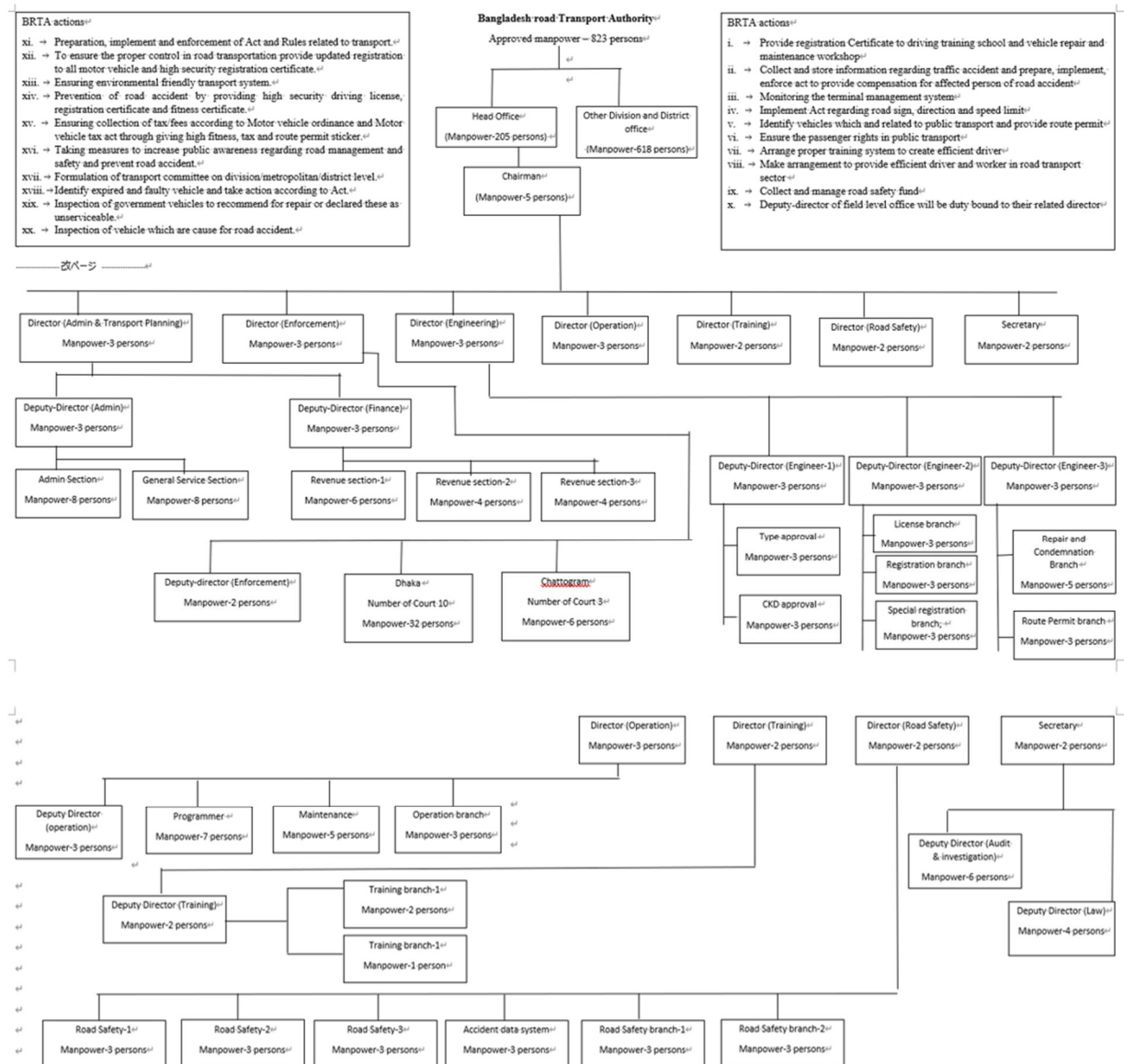


出典: DTCA

図 3.5.3: DTCA の組織図

(4) BRTA

BRTA は、バ国における道路交通分野および道路交通安全に関する規律の確保、管理および統制を目的とする規制機関である。BRTA は、Road Transport Act, 2018 および BRTA Act, 2017 に定められた目的を遂行するため、道路交通・橋梁省 (Ministry of Road Transport and Bridges) 傘下の道路交通・幹線道路局 (Road Transport and Highways Division) に属する機関として位置付けられている。BRTA の議長は同機関の最高責任者であり、関係法令および政府から随時付与される権限に基づき、所掌業務を遂行している。改訂された組織図によれば、BRTA は合計 62 のサークル (57 の地区サークルおよび 5 つの都市圏サークル) で構成されている。現在は 57 サークルが稼働しており、各サークルには事務所長として 61 名の副局長補が配置されている。なお、未配置のサークルについては、近隣のサークル (57 サークル) により業務が代行されている。



出典: BRTA

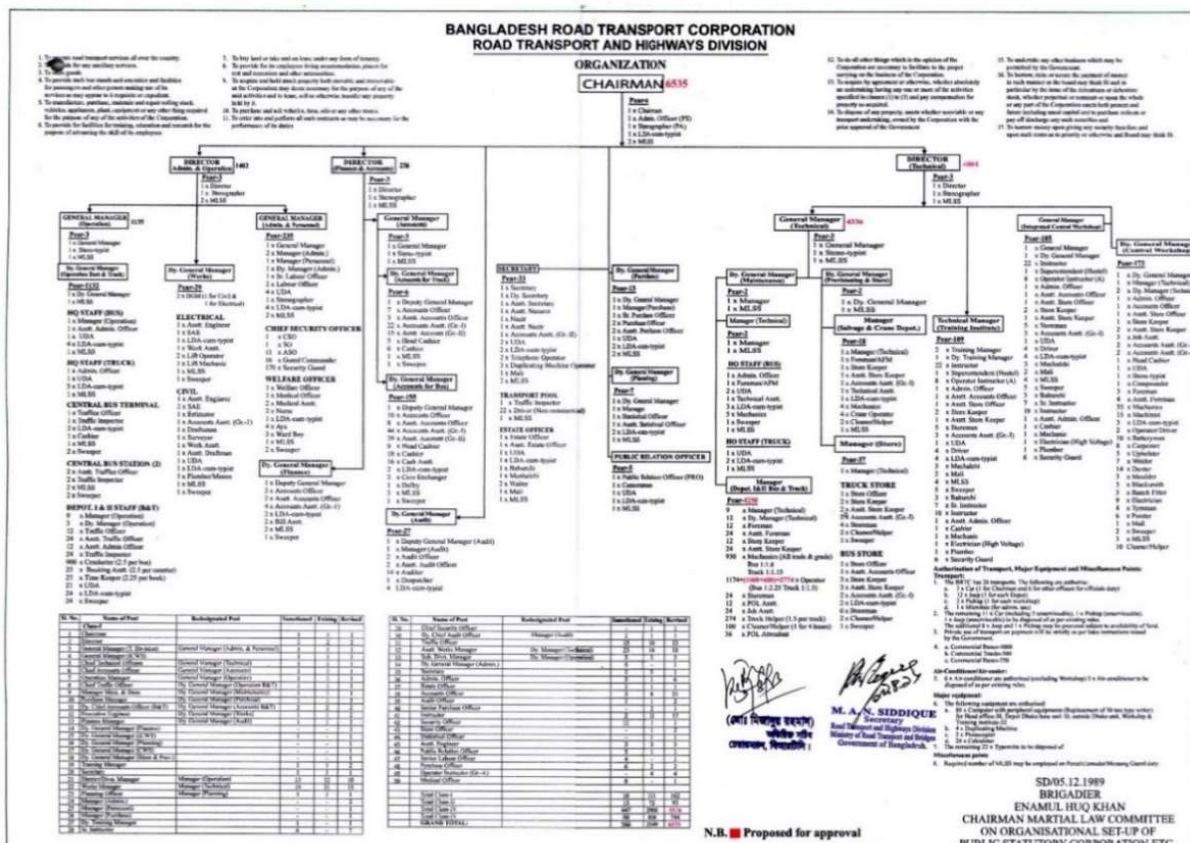
図 3.5.4: BRTA の組織図

(5) BRTC

Bangladesh Road Transport Corporation（以下、「BRTC」とする）は、国営の法定機関として、ダッカ市内ならびに都市間（地方間）路線においてバス輸送サービスを運営している。また、国有トラックを用いて公共物資の輸送も行っている。

BRTC の職員数は約 6,500 人であり、その過半数は整備士および運転手で構成されている。

関連法令に基づき、BRTC は、いかなる路線においても、BRTA 又は交通委員会からの路線運行許可を取得することなく、バス運行を行うことが可能とされている。

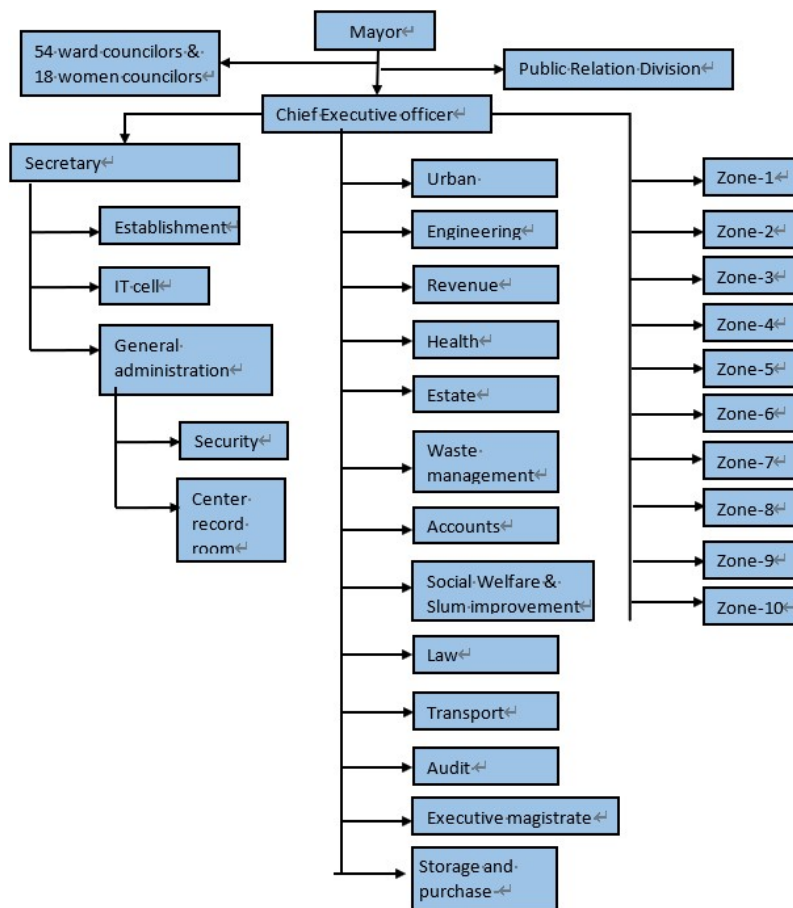


出典: BRTC

図 3.5.5: BRTC の組織図

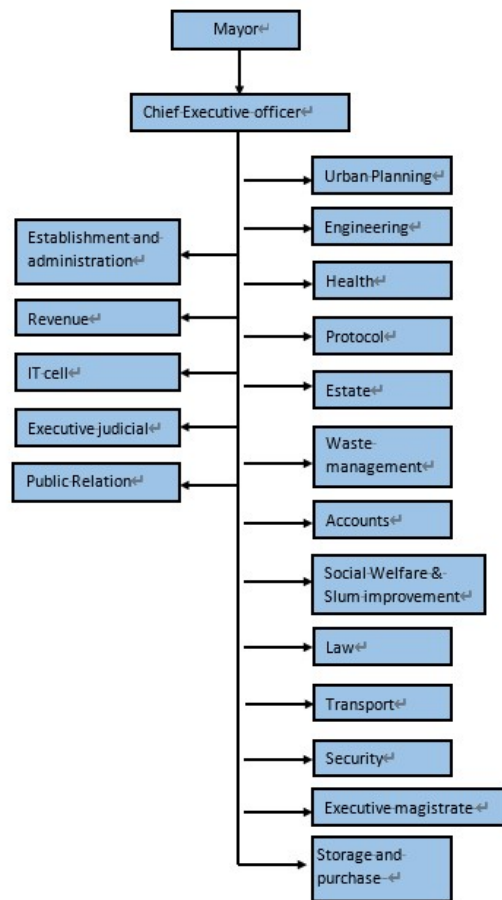
(6) DNCC および DSCC

Dhaka City Corporation (以下「市役所」とする)は、1983 年制定の Dhaka City Corporation Ordinance に基づき設立された地方自治体であり、Local Government Engineering Department (以下「LGED」とする)の監督下に置かれている。DCC はその後、Dhaka South City Corporation (DSCC) および Dhaka North City Corporation (DNCC) の 2 つの市役所に分割された。DNCC および DSCC は、それぞれの管轄区域において、道路、公共市場、コミュニティセンター等の都市サービスの提供を担うとともに、バス待機スペース、バスシェルター、バス停留所といった公共交通関連施設の整備および維持管理を行っている。また、交通標識や路面標示等の都市交通関連インフラの設置および維持管理についても所掌している。



出典: DNCC

図 3.5.6: DNCC の組織図



出典: DSCC

図 3.5.7: DSCC の組織図

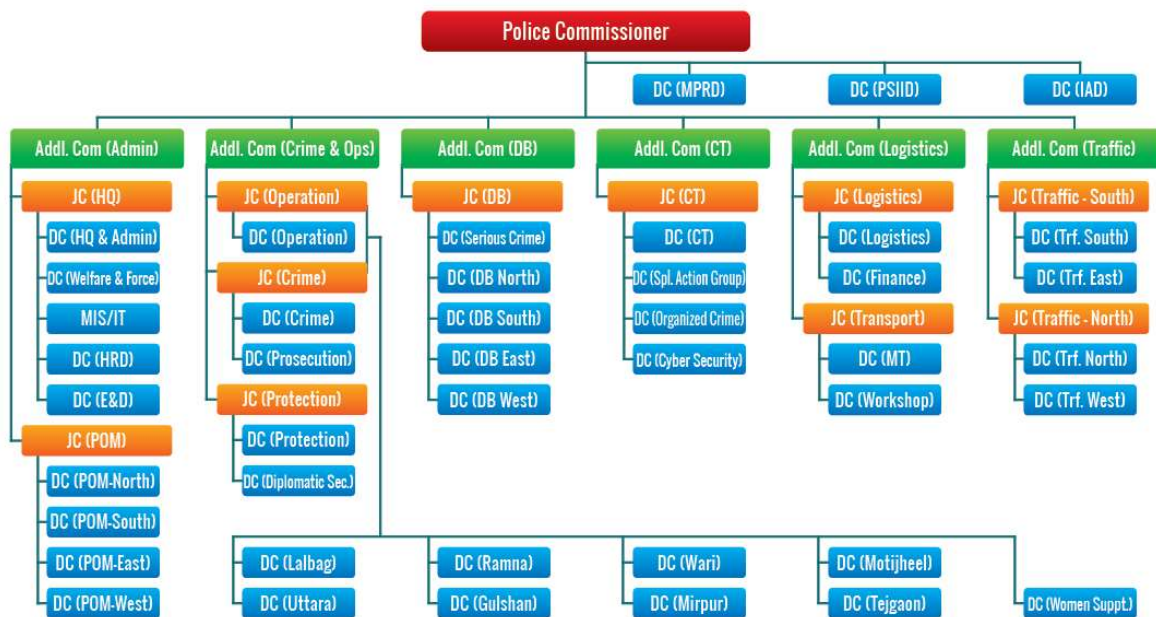
(7) DMP (Dhaka Metropolitan Police)

Dhaka Metropolitan Police（以下、「DMP」とする）は、1976年に12の警察署および約6,000人の警察官体制で発足した。その後、ダッカ首都圏の段階的な拡大および人口増加に対応する形で組織体制が再編され、現在では49の警察署と約26,000人の警察官を擁する体制となっている。

DMPの機能は、以下の5つの運用部門に区分されている。

- ・ 捜査・犯罪情報部門 (Detective and Criminal Intelligence Division)
- ・ 犯罪・作戦部門 (Crime and Operations Division)
- ・ 交通部門 (Traffic Division)
- ・ 警護・儀典部門 (Protection and Protocol Division)
- ・ 公共秩序管理・本部部門 (Public Order Management and Headquarters Division)

このうち、TODの実施と最も関連性が高いのは交通部門であり、同部門は、首都圏における交通システムの計画、実施および管理を担うとともに、交通規則に関する市民意識の向上を目的とした啓発活動を行っている。



出典: DMP

図 3.5.8: DMP の組織図

3.6 ダッカにおける既存の都市開発の実態

3.6.1 都市開発プロジェクトの概要

ダッカ市は、農村的集落からメガシティへと発展する過程において、土地に対する統治形態や計画・管理制度の違いを反映した、複数の都市構造が形成されてきた。旧ダッカ地区を除くと、同市における土地利用配置は、概ね以下の4類型に分類することができる。すなわち、①自然発生的市街地、②計画的に整備された市街地、③計画的市街地と自然発生的市

街地が混在する地区、ならびに④スラム地区である。

これらのうち、②の計画的に整備された市街地は、都市開発プロジェクトの成果として形成されたものであり、その実施主体は、将来的な TOD の実践においても主要なプレーヤーとなり得る存在である。

都市開発プロジェクトの最終成果物の大部分は住宅供給であることから、ダッカ市における住宅供給システムの現状を整理することは重要である。土地開発と同様に、住宅供給には大きく分けてフォーマル部門とインフォーマル部門の二つが存在する。フォーマルな住宅供給は、①公的住宅、②協同組合住宅、③民間ディベロッパーによるフォーマル住宅の三類型から構成される。

ダッカ首都圏における最大の公的住宅供給主体は、MoHPW 所管の開発機関である RAJUK であり、都市住民に対してインフラ整備済みの宅地を供給している。ただし、これらの宅地は補助金が付与されている場合であっても、中・高所得層向けの価格帯となっている。その他のフォーマル住宅供給主体としては、低所得層向け住宅を供給する NHA や、政府職員住宅を整備する MoHPW 傘下の公共事業局（Public Works Department）が挙げられる。なお、NHA および公共事業局による住宅プロジェクト用地は、RAJUK により供給されている。

協同組合住宅は、1985 年制定の Cooperatives Act に基づき登録された団体が、土地および住宅への投資を希望する者を対象として実施するものである。これらの住宅協同組合は、比較的低コストで大規模な未開発地が存在する都市周縁部において土地を取得する傾向がある。しかしながら、インフラ整備や住宅建設に対する政府の財政支援制度が存在しないことから、この形態の住宅供給および土地開発は、Bangladesh において広く普及するには至っていない。

民間によるフォーマル住宅開発は、中・高所得層を対象としており、ダッカ市および他の主要都市において、近年その比重が高まっている。供給形態についても、従来の宅地分譲型から、集合住宅（アパートメント）を中心とする形態へと、徐々に移行しつつある。

3.6.2 フォーマルな都市開発プロジェクトの類型および一般的な実施形態

フォーマルな都市開発プロジェクトは、3.3.2 で整理した関連法令および規則を遵守する必要がある。これらのうち、Building Construction Act, 1952 および Town Improvement Act, 1953 は、開発プロジェクトの規模および開発主体の区分に関して規定している。

これらの法令の規定に基づき、フォーマルな都市開発は、以下の 3 つの類型に分類される。

1. RAJUK による都市開発
2. 民間部門による都市開発（5 エーカー超）
3. 大規模又は特殊プロジェクトとして実施される都市開発（特別事業許可対象）

(1) RAJUK による都市開発

RAJUK は、1950 年代初頭以降、Dhanmondi、Gulshan、Mirpur、Baridhara といった、現在ではダッカ市の広大な市街地の一部を構成する衛星都市を含む、複数の大規模土地開発事業を実施してきた。さらに近年では、Uttara や Purbachal といった新たな衛星

都市の開発も進められている。これらの開発においては、低湿地が選定され、「site and services」の衛星都市として造成・整備が行われてきた。

RAJUK は、DAP に示された区域区分および重ね合わせゾーニングに基づき、対象地区の将来像を設定した上で、開発区域の条件や特性に応じた詳細な土地利用計画を策定する。その後、基盤インフラに係る技術設計を行い、建設工事に係る入札および契約手続きを実施する。近年の代表的な事例については、表 3.6.1 に整理している。なお、同表に示されるとおり、RAJUK は土地造成後に、自らが保有する敷地において集合住宅を建設する場合もある。

RAJUK が策定した DAP やその他の計画文書には、土地区画整理や都市再開発に関する記述が数多く盛り込まれているものの、これらの手法を通じて実際に実施されたプロジェクトの事例は確認されていない。表 3.6.1 に示された 5 件のプロジェクトの中では、Hatirjheel プロジェクトが、立地および事業形態の点で特異な事例である。同プロジェクトは、ブラウンフィールドを対象としており、既存の土地所有者が事業の一部に関与している点に特徴がある。この点は、将来的な都市再開発事業における中核的な政策の方向性を示唆するものと位置付けられる。

表 3.6.1: RAJUK による最近の開発プロジェクト一覧

Development of RAJUKU			
Site	Land Area (acre)	Type of Project	Remarks
Purbachal	6,227.36	New Town	Residential plot # 25,016
Uttara (3 rd)	2,008.08	Residential Model Town	Residential plot # 8,295
Jhilmil Residential park	6,184.87	Apartment	85 of High-rise apartment Residential plot # 13,720
Uttara	214.44 within Uttara 3 rd site	Apartment	This project was accepted by Executive Committee of the National Economic Council 183 of 16 storied apartment Residential plot # 15,372
Hatirjheel including Begunbari Khal	311.79 of which 139.79 land acquired from private owners	Integrated	Construction of apartment for selling and rehabilitation of the affected residential building owner at the acquired land

出典: Annual Report 2018-2019, RAJUK

(2) 民間部門による大規模都市開発（5 エーカー超）

1980 年代までは、これらの都市開発活動の多くは RAJUK が主導していたが、その後、民間ディベロッパーによる大規模土地開発プロジェクトにおいても、計画、設計および建設が実施されるようになった。

開発面積が 5 エーカー（約 2.02ha）を超える民間開発プロジェクトについては、Private Residential Land Development Rules に基づき、土地取得手続や、公園、教育施設、医療施設、商業施設等の公共施設に関する最低整備要件を満たす必要がある。

これらの開発プロジェクトは、DWASA、市役所、RAJUK 等の関係機関から承認を取得する必要がある。

本制度の適用事例としては、Bashundhara Group による Bashundhara 地区一連の開発

事業や、Eastern Housing Ltd.（以下「EHL」とする）による Pallabi 地区一連の開発事業が挙げられる。

EHL へのヒアリング調査から得られた主な知見については、以下に整理する。

EHL による Pallabi 地区におけるニュータウン開発事例

EHL は、1964 年に設立された、バ国における土地・不動産開発分野の先駆的企業である。同社は営利企業である一方、当時のダッカ市が抱えていた住宅問題の軽減に寄与することを目的として、東パキスタン時代に Pallabi 地区におけるプロジェクトを開始し、これを実施した。

Pallabi Thana プロジェクトの概要

開発面積:	約 910 エーカー (3.7 km ²)
建設された低コスト住宅	約 700 戸

EHL へのヒアリング調査から得られた、特に土地開発事業に関する主な知見は以下のとおりである。

EHL の事業モデル:

- ・ EHL は設立以降、200 件を超えるプロジェクトを完了している。主な土地開発事業には、Niketon, Pallabi, Banasree, Jahurul Islam City (Aftabnagar) 等が含まれる。
- ・ 近年は、建設コストおよび土地コストの上昇により、低所得層向けの手頃な住宅供給が困難となっており、同社の主なターゲットは中・高所得層となっている。現在の主要な供給形態は、都市の主要立地における商業・住宅複合建築物である。

土地開発の実務

- ・ 土地開発にあたって、EHL は現在、Private Residential Land Development Rules, 2015 に従って事業を実施している。同規則では、道路、公園、公共スペース等の公共施設の整備負担が求められており、開発事業者はこれら公共施設の整備コストを負担する一方、分譲可能な宅地の販売により収益を確保している。
- ・ Pallabi プロジェクト当時、EHL はまず RAJUK と技術要件について協議し、図面および関連書類を提出することで承認を取得した。土地取得は承認手続に先行して実施されていた。
- ・ 開発完了後、公共施設は市役所へ引き渡されている。

その他の事業形態

- ・ EHL は、特に大規模郊外地域において、公共部門の請負業者として事業に参画した経験も有している。また、EHL の共同事業の多くは民間主体との協働によるものである。
- ・ これらのプロジェクトでは EHL が建設を担い、その後の便益配分は EHL と土地所有者との協議により決定されている。多くの場合、その比率は土地所有者と不動産会社で 50 : 50 となっている。

MRT との関係に関する見解

- ・ 新たな MRT 駅周辺における開発は強く期待されており、EHL は MRT 北部区間周辺における郊外開発への関与に意欲を示している。
- ・ 郊外地域の接続性が向上することにより、都市中心部の住宅需要が緩和される可能性があると認識されている。



(3) 民間部門による都市開発

ダッカでは、不動産・住宅開発業者団体である Real Estate & Housing Association of Bangladesh（以下「REHAB」とする）に登録された企業が 1,000 社以上存在し、その多くが集合住宅（アパートメント）や各種施設の建設を積極的に行っている。集合住宅に対する需要は拡大傾向にあり、そのタイプ、規模および価格帯は、立地により決定される土地価格に応じて多様化している。

民間による都市開発においては、土地所有者と開発事業者とのパートナーシップ方式が一般的であり、協同組合法および／又は会社法に基づく共同事業（ベンチャー事業）として実施されている。この方式は、オフィスビルや商業複合施設等の非住宅建築物にも適用されている。

当該方式では、土地所有者が土地を提供し、開発事業者が建設投資を行い、事業により創出された不動産資産を、土地所有者と事業者の間で分配する。分配比率は立地条件や協議結果により異なるが、ダッカ市内の複数の不動産開発事業者へのヒアリングによれば、土地所有者と事業者との間で 50 : 50 とする慣行が一般的である。

Bashundhara 地区における民有地を対象とした開発事例について、以下の表に整理する。

民間部門による都市開発事例（JCX Developments Ltd.）

JCX Developments Ltd.（以下「JCX」とする）は、Bangladesh において日本企業との合弁により設立された不動産開発企業であり、日本の不動産市場における経験を活かしつつ、バ国において大規模な住宅、商業および分譲型プロジェクトを展開している。

事業モデル

- ・ JCX の主なターゲットは中・高所得層であり、商業施設および住宅建築物の開発を中心に事業を展開している。建設費および土地取得費の高騰により、低所得層向けの手頃な住宅供給は困難となっている。

JCX Business Tower の概要

項目	内容
用途	オフィスおよび商業の複合利用
敷地面積	3,265m ² ,
延床面積	27,600m ²
完成時期	June 2022 (2022 年月上旬時点の情報)
イメージ	

立地および計画上的特徴

- ・ Bashundhara 地区は 1995 年以降に開発が進められてきた地域であり、今後の交通結節性の向上を背景として、新たな中心市街地となる高い潜在性を有している。
- ・ 同地区では Bashundhara Group が開発に積極的に関与しており、地価は相対的に高い水準にある。多くの企業オフィスが立地しており、JCX Business Tower の各階もオフィス用途として分譲されている。分譲価格は立地条件および顧客属性により異なる。
- ・ 建築計画にあたっては、BNBC 2020 に規定された駐車施設整備要件および容積率の維持に関する規定が適用されている。
- ・ 建設許可の取得にあたっては、近隣関係者との合意形成は求められておらず、RAJUK および市役所からの許可取得が必要とされている。

その他の事業形態

- ・ JCX は公共部門との共同事業は実施しておらず、主として民間の土地所有者との事業を行っている。これらのプロジェクトでは、JCX が建設投資を行い、完成後の便益は JCX と土地所有者の間で分配される。分配比率は立地条件や交渉結果により異なるが、多くのケースでは 50 : 50 となっている。

MRT 沿線開発に関する見解

- ・ MRT 沿線における複合型・高層型開発は強く期待されており、JCX は MRT 回廊沿いの都市開発プロジェクトへの参画に関心を示している。一方で、民間企業にとっては、私有地の用地取得が大きな課題であり、政府が関与し、収用権限等を通じて用地取得を支援する仕組みが整備されれば、民間開発の促進に資すると認識されている。

3.6.3 法制度と実態の乖離に関する考察

(1) 実施主体にとってのダッカにおける TOD プロジェクトの難しさ

ダッカでは都市計画・管理制度は十分に確立されており、大規模なニュータウン開発プロジェクトの多くは都市開発・管理に関する既存の法的基盤に基づいて進められており、また今後もそのように進められるだろう。市内にはスラム街や不法占拠者が相当数存在するが、住宅需要の増加は官民双方の開発機関が開発した住宅用地や集合住宅の供給によって相当に緩和されており、郊外地域のスプロール化は和らいでいる。

しかし、計画されている MRT 駅のほとんどは、既成市街地及び郊外ニュータウンエリアで土地開発が実施されている地域に位置している。つまり、ニュータウンエリアの TOD プロジェクト用地は、建物がいないため一見空き地のように見えるが既に土地は民間事業者や個人が購入しており、基本的には既成市街地と同じく個々の地権者がいる状態であることが多い。新たに駅周辺に TOD のコンセプトに基づく開発・公

共施設の整備を行う場合、土地区画の買収を行う必要性が出てくる。既成市街地では駅周辺に新たな開発・公共施設の整備を行う場合は、公共用地がある場合を除き、再開発が必要となることがほとんどである。このようなことを踏まえると、ダッカにおける TOD プロジェクトの実施で最も重要な点は、土地の確保であると思われる。

(2) 既存制度における課題

1) TOD に対する政府のコミットメントの弱さ

都市の成長における TOD の重要性はよく理解されている。ダッカでは DAP により、土地利用規制のための規制措置やインセンティブ措置に法的効力を与えられている。一方、事業実施型のツールについては、DAP は土地区画整理と都市再開発の手法の導入の可能性を期待している。これは、費用と時間のかかる既成市街地での土地取得と補償を回避するためである。しかし、都市にとって極めて重要な（開発・再開発）事業を実現するためには、行政が一定の公共支出を伴う意思を持ち、必要な行動を起こすことが必要である。具体的には、土地区画整理や市街地再開発といった権利変換型の事業手法の採用を模索する前に、まず行政による全面買収を検討する必要がある。これら権利変換型の事業手法の採用は、接収の対象となる財産権者の合意を得ることの難しさを解消するためであり、政府支出を抑制する効果は副次的なものである。

2) 既成市街地における再開発経験の不足

DAP では TOD 事業の実施機関は、RAJUK、市公社、DTCA、DMTCL、官民投資（Public private investment、以下「PPI」とする）、および/または民間投資家とされている。しかし、これらの機関はいずれも不動産開発に関して十分な経験を有していないのが実情である。

RAJUK : RAJUK は都市開発分野で優れた公共事業の実績があるが、そのほとんどは郊外地のニュータウン開発事業である。最近では既成市街地の都市改善にも取り組んでいるが、その数はまだ限られている。

市公社 : 市公社は、市民の健全な都市生活を確保するために必要であれば、どのような公共事業でも実施できる立場にある。市公社は、土地やその他の財産を取得して公共事業を実施する大きな権限を持っているが、過去にはそのほとんどがインフラ整備であった。当然、不動産開発の経験も乏しく、一方で利益重視の不動産ビジネスに陥ってしまう可能性がある。

DMTCL : 公営鉄道の使命として鉄道料金を安く設定する必要があるが、DMTCL の財政はひっ迫する構造である。それを緩和するために鉄道以外の事業を推進しようとしているが、収入源は列車や駅構内の広告スペースの貸出料や、キオスクのような小規模店舗のスペースに限られている。MRT の設計段階から不動産事業の検討が行われているが、法的基盤や事業経験、人員、初期費用の調達能力などの点から、DMTCL が独立的に不動産事業を主導・参画するのは現時点では困難であると考えられる。

民間開発業者 : ヒアリング結果より、民間開発業者は MRT 沿線の開発に強い関心を示していることがわかっている。しかし、用地取得の難しさから、既成市街地での

事業については躊躇している。民間事業者による土地取得を支援する制度、複数の地権者の土地集約を支援する制度がなく、地権者との合意ベースでの再開発などが数は少ないが実施されているのが現状である。

3) TOD 関連事業における民間事業者の限定的な関与

TOD 事業に関して事業実施主体は、RAJUK、市公社、DTCA、DMTCL、PPI、民間事業者が想定される。一方、DAP は、RAJUK、DTCA、DMTCL が実施の第一段階である第一次候補地選定に責任を持ち、事業実施主体に対して開発プロジェクト提案書（Development Project Proposal (DPP)）を作成するとしており、公共側が事業を計画し、立ち上げることを期待している。従い、公共側の事業計画者が DPP を策定することは極めて重要であり、特に DPP の結論として事業スキームが決定されるようである。少なくとも、TOD ゾーン内での関連事業に関して、その周辺での自然発生的な開発以外に、民間セクターが持つノウハウや条件要件を計画の初期から提供する機会に限られているように思われる。

4) TOD ゾーン内の特別事業に対する法的支援の弱さ

TOD ゾーンは DAP では地図上で示されており、そのゾーンに対して開発事業の促進のためにいくつかの特別な条件が与えられている。しかし、TOD ゾーン内での開発事業そのものを推進するための特別な事業スキームなどは欠けている。土地区画整理制度や都市再開発制度を、TOD 実現のための主要な手段として導入するのであれば、このような事業を実施可能にする制度整備が必要である。なぜなら、これらの事業制度は、土地の所有権、登記、補償の方法など、既存の法制度を覆すためのいくつかの特別な条件を必要とするため、法的な根拠が重要となるためである。これらの事業手法そのものを一般的に可能にする特別な法律がない以上、事業を採用し実施するためには、開発事業のエリアや事業実施主体そのものに何らかの特別な法的地位を与える必要がある。

第4章 日本および他国の TOD に関する事例研究と本邦研修の実施

4.1 日本の TOD 関連制度・事例紹介の有用性

バ国では、ダッカ都市圏の土地利用及び人口配分をコントロールする DAP 等の都市計画や都市開発のための建築基準は整備されているものの、既存の都市計画や都市開発は MRT が建設される以前に作成・実施されたものであり、最新の DAP においても、都市計画と交通計画は十分に統合されていない。また、都市開発や都市交通関連の法律や規制の中に TOD への言及はあるものの、TOD のコンセプトのもとで都市開発を指導・規制するツールとなる法律や規制はまだ少ない。本プロジェクトでは、そのためのツールの一つとなる TOD ガイドライン案を策定する。しかし、都市計画・開発と都市交通の両面から TOD を実際に推進するためには、今後、ダッカの地域事情に即した法制度の更なる整備が必要である。

日本では、「TOD 推進法」こそないものの、戦後の都市成長や社会経済の変遷に応じて、都市開発及び都市交通システムが段階的に整備されてきた。さらに、各時代における大型事業の実施に伴い、実施ツールとして必要な法制度や組織体制が構築されてきた。日本における TOD 実現に向けた様々な取り組みの変遷や各ツールの目的・概要を紹介することで、ツールそのものの直接的な適用ではなく、ダッカの地域事情に即した法制度や組織整備の導入を検討する一助としたい。

4.2 日本における TOD への取り組み

4.2.1 日本における TOD への取り組みとその背景

TOD という言葉がアメリカの都市計画家である Peter Calthorpe によって 1980 年代に提唱され、世界中に普及する以前より、日本では公共交通による移動を前提とした都市計画・都市開発が実施されてきた。日本の TOD に対する取り組みは主にその時の社会・経済的な背景によって「高度経済成長期」、「経済成長安定期」、「経済成熟・再生期」の 3 つの時期に区分される。社会・経済的なニーズに応えるために都市開発の具体事業が組成、実施され、その事業実施のための課題の解決策として組織や法制度が整備されてきた。図 4.2.1 は、これら日本における TOD 関連の取り組みの変遷を示したものであり、表 4.2.1 は、主要な法制度及び組織の目的と概要を示したものである。

(1) 高度経済成長期

高度経済成長期においては、大都市圏における住宅需要が増大し、郊外部においてニュータウンおよび通勤鉄道の整備が進められた。この時期には、1954 年土地区画整理法、1963 年新住宅市街地開発法、1969 年都市再開発法が制定された。特に、土地区画整理法および都市再開発法は、日本における TOD プロジェクトにおいて現在に至るまで基礎的かつ重要な都市開発手法として位置付けられている。

また、政府主導によるニュータウン開発に加え、同時期には日本の大手民間鉄道会社が、特に東京大都市圏および阪神大都市圏を中心として、鉄道沿線における市街地および住宅地の開発を推進した。

(2) 経済成長安定期

1980年以降、政府主導によるニュータウン整備は停滞し、鉄道整備および鉄道沿線における都市開発の多くは、民間企業または地方自治体と民間企業の共同事業により実施されるようになった。この時期には、特に 2000 年代以降の駅周辺開発を中心として、TOD プロジェクトに関連する重要な制度が整備された。

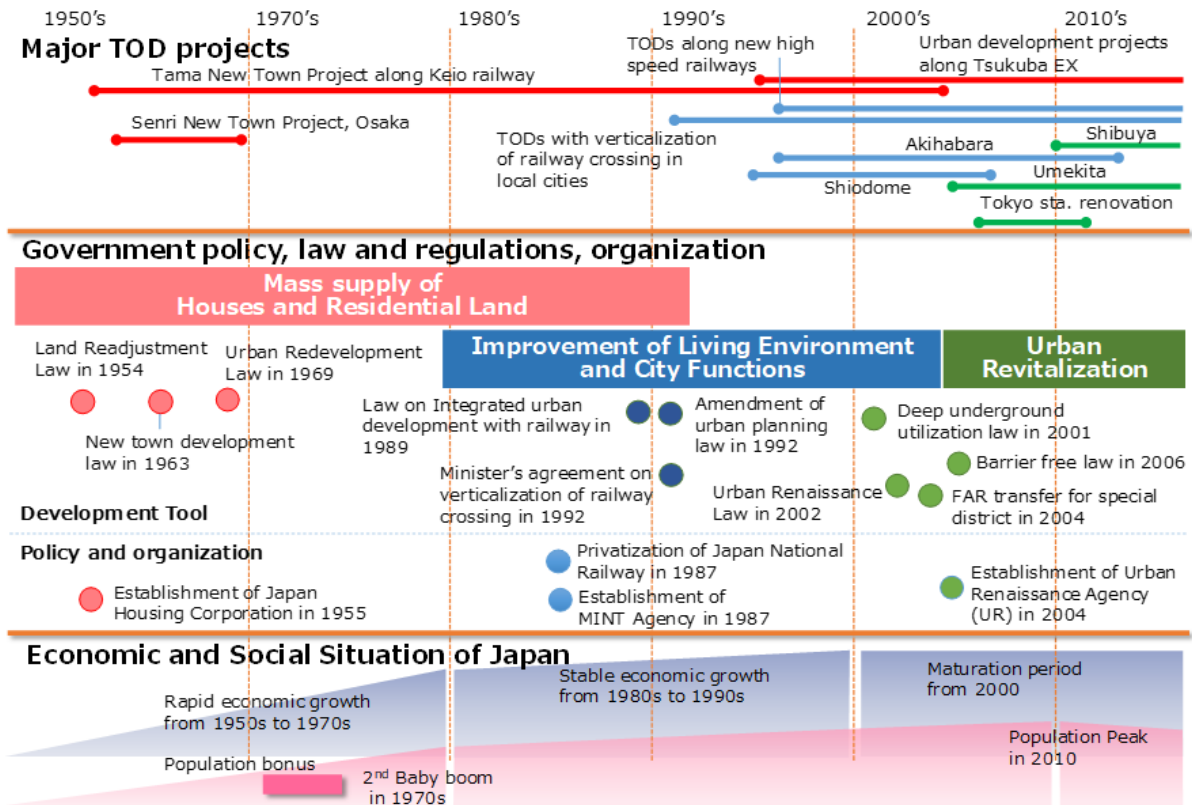
例えば、道路と鉄道の立体交差事業に係る法制度や国鉄民営化、さらには民間による都市開発を資金面で支援する組織として都市開発推進機構（MINTO）の設立が挙げられる。これに加え、秋葉原駅およびその周辺地区の再開発や、旧日本国有鉄道の操車場跡地である汐留地区の再開発など、大規模なプロジェクトが推進された。

(3) 経済成熟・再生期

2000年以降、経済成長の安定化および大都市圏への人口集中が落ち着いたことに伴い、国際都市間競争や地方都市の再生といった新たな都市計画・都市開発上の課題が顕在化した。これらの新たな社会的ニーズに対応するため、2004年には旧都市基盤整備公団および旧地域振興整備公団の統合により、都市再生機構が設立された。

また、都市機能の高度化および都心部の再編を迅速に推進することを目的として、都市再生特別措置法が制定された。同法は、主として金融機関や大規模デベロッパー等が事業主体となり、東京大都市圏をはじめとする大都市圏における都心部再生を促進する都市計画制度である。

さらに、大深度地下の公共的使用に関する特別措置法、容積率移転制度、バリアフリー法等が整備され、多様な利用者に配慮したユニバーサルデザインの観点から、大都市圏における土地の高度利用および移動の利便性向上が図られている。



出典: JICA プロジェクトチーム

図 4.2.1: 日本の TOD に係る取り組みの変遷

表 4.2.1: 日本における TOD のための主要な法制度及び組織の目的と概要

法制度/組織	施行年	目的及び概要
土地区画整理法	1954 年	土地区画整理法は、施行者、施行方法、費用負担等の必要事項を定めることにより、不合理又は非効率な土地区画整理事業を防止し、健全な市街地の形成を図ることを目的とする法律である。土地区画整理事業とは、都市計画区域において、宅地の利用増進及び公共施設の整備を目的として、土地の区画形質の変更並びに道路、公園等の新設又は変更を行う事業である。本事業は主として以下の 2 点に特徴を有する。 第一に、権利変換に基づく換地方式を採用している点である。 第二に、土地所有者が公平に土地を供出する仕組み（減歩）により、新たに必要となる公共用地を創出する点である。 また、本事業の重要な特徴として、受益者負担の考え方が組み込まれていることが挙げられる。すなわち、事業の実施により宅地の資産価値が向上する一方、その一部が事業費に充当される仕組みとなっている。日本においては、本手法は農地から市街地への計画的な土地利用転換、東日本大震災後の市街地復興、さらには街路網の改善等に広く活用されている。
新住宅市街地開発法	1963 年	新住宅市街地開発法は、人口が著しく集中する都市周辺地域において、住宅需要者に対し良好な居住環境を備えた住宅地を大量に供給するとともに、健全な住宅地及び市街地の形成を図ることを目的とする法律である。 本法に基づき実施される新住宅市街地開発事業は、住宅のみならず、道路、公園、学校、病院、商業施設、業務施設等、日常生活に必要な都市機能を一体的に整備する、本格的なニュータウン開発事業である点に特徴がある。また、事業は地区全体の都市基盤整備を前提として実施される。 事業区域内の土地はすべて取得された上で、マスタープランに基づき、宅地、公園用地、道路等が整備され、その後、原則として公募により住宅需要者へ分譲される。 本事業は大規模であることから、施行主体は通常、都道府県、政令指定都市、住宅供給公社又は都市再生機構のいずれかとされる。
都市再開発法	1969 年	都市再開発法は、老朽化した建築物が集積する市街地において、高度利用及び整序を図ることを目的として、市街地再開発事業を規定する法律である。市街地再開発事業には、第 1 種市街地再開発事業と第 2 種市街地再開発事業の 2 類型が存在する。 第 1 種市街地再開発事業（権利変換方式） 再開発ビルを建設し、事業区域内の従前の土地・建物等の権利者は、事業前の権利量に応じて、施行者から再開発ビルの床（権利床）及び対応する敷地持分を取得する。この仕組みを権利変換という。権利変換を希望しない者については、施行者から権利量に相当する金銭等が支払われる。 一般的には、権利床に加えて余剰となる床（保留床）を整備し、これを民間事業者等に処分することで事業費を賄う手法が採用される。本事業は、個人又は組合による施行が可能である。 第 2 種市街地再開発事業（用地買収方式） 再開発区域内の土地及び建物を施行者が一旦買収し、事業後に入居希望者へ再配分する方式である。事業費の一部を保留床の処分により賄う点は第 1 種と同様である。区域内の土地・建物所有者のうち、再入居を希望する者には、買収の対価として施設建築物の床が提供される。 第 2 種市街地再開発事業は、防災上の緊急性が高い地区等に適用され、公的主体により実施されるため、個人又は組合による施行は認められていない。なお、事業区域が大規模となり権利者数が多い場合、権利調整に時間を要することから、施行者には収用権が付与される。
日本国有鉄道改革法	1987 年	日本の国有鉄道は 1949 年に公社として設立されたが、その後長年にわたり全国一体の中央集権的な運営がなされ、輸送構造の変化に対応できなかったことから、経営は行き詰まりを生じた。国鉄の民営化は、経営の適正化及び地域の実情に応じた機動的な運営を可能とするため、鉄道事業を旅客会社 6 社及び貨物会社 1 社に分割する形で実施された。国鉄の長期債務の大部分は、日本国有鉄道清算事業団が承継し、あわせて操車場や貨物ヤード等の国鉄用地も引き継いだ。これらの用地は、その後、債務処理の一環

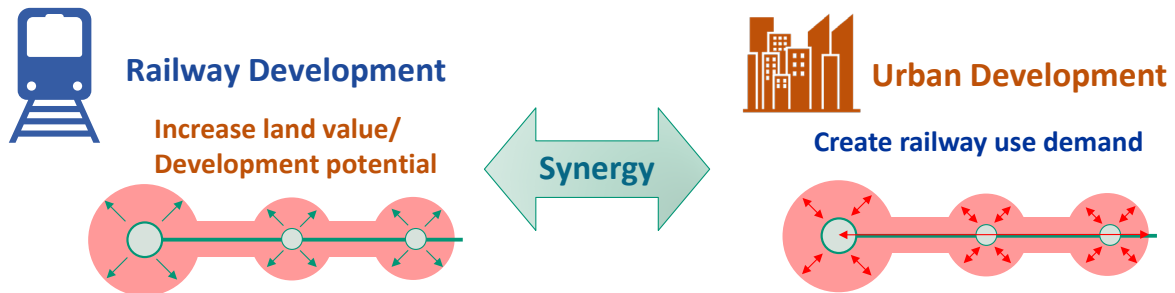
法制度/組織	施行年	目的及び概要
		として再開発が進められている。代表的な事例として、さいたま新都心、汐留、うめきた等が挙げられる。
民間都市開発の推進に関する特別措置法	1987 年	本制度は、都市機能の維持・向上及び良好な市街地の形成を目的として、民間事業者が実施する優良な都市開発事業に対し、資金面及び情報面から多様な支援を提供することにより、地域社会の発展に寄与することを目的として設立されたものである。具体的には、民間による都市開発事業に対し、貸付、出資及び補助等の手法を通じた資金支援を行うものである。
都市再生特別措置法	2004 年	本法は、情報化の進展、国際化、少子高齢化等の社会経済情勢の変化に対応し、都市機能の高度化及び居住環境の改善（都市再生）を図ることを目的として制定されたものである。また、民間主導による都市再生を促進するための時限立法（10 年間）として設けられている。本法に基づき、内閣に総理大臣を本部長とする都市再生本部を設置するとともに、都市再生緊急整備地域を指定し、当該地域内においては、都市計画上の特例として都市再生特別地区（いわゆる特区）を設定する仕組みが導入されている。さらに、重点的に整備を推進する地域においては、提案から 6 か月以内の都市計画決定等、計画の迅速な実施に資する事業を行う地方公共団体に対し、国が補助を行うこととされている。なお、本法は時限立法であるが、本法に基づく特例措置については、その適用期限が延長されている。
特例容積率適用区域	2000 ～ 2004 年	特例容積率適用区域とは、未利用の容積率を有効に活用し、土地の高度利用を促進することを目的として指定される地区である。2000 年の建築基準法及び都市計画法の改正により、建築基準法の特例として、商業地域を対象に当該制度が創設された。本制度により、複数敷地間において建築物の容積率を移転することが可能となった。その後、2004 年の法改正により、適用対象となる用途地域が拡大されるとともに、制度名称は特例容積率適用地区へと変更された。 本制度の代表的な活用事例として、JR 東京駅周辺の丸の内地区が挙げられる。

出典: JICA プロジェクトチーム

4.2.2 日本における TOD モデル

(1) TOD の目的

日本の TOD の目的は、都市鉄道開発と都市開発の相乗効果の創出である。鉄道開発は地価を高め、都市開発事業の成立可能性を高めることに寄与する。都市鉄道沿線の業務、商業、住宅地、その他レジャー施設や学術施設等の計画的な配置を伴う都市開発は、鉄道利用需要を創出する。都市鉄道と沿線の都市開発の一体的な実施は鉄道を利用しての移動を促進し、最終的には都市レベルでの交通渋滞の緩和に貢献する。



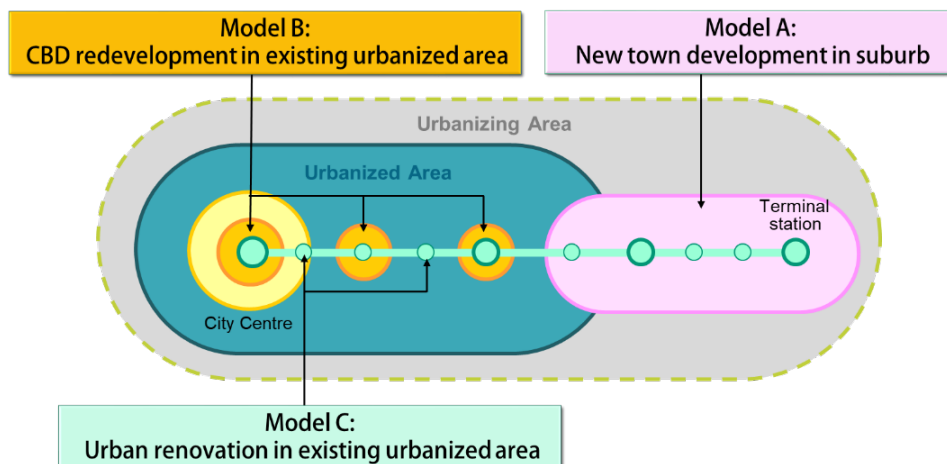
出典: JICA プロジェクトチーム

図 4.2.2: 都市鉄道整備と沿線都市開発の相乗効果

(2) 日本における TOD の 3 つの典型モデル

日本における TOD モデルは、開発コンセプトおよび都市化の状況に応じて、主に以下の 3 つの類型に分類される。

- モデル A: 郊外地域のニュータウン開発
- モデル B: 既存の都市部における CBD の再開発
- モデル C: 既存の都市部における都市の改修



出典: JICA プロジェクトチーム

図 4.2.3: 日本における TOD の類型

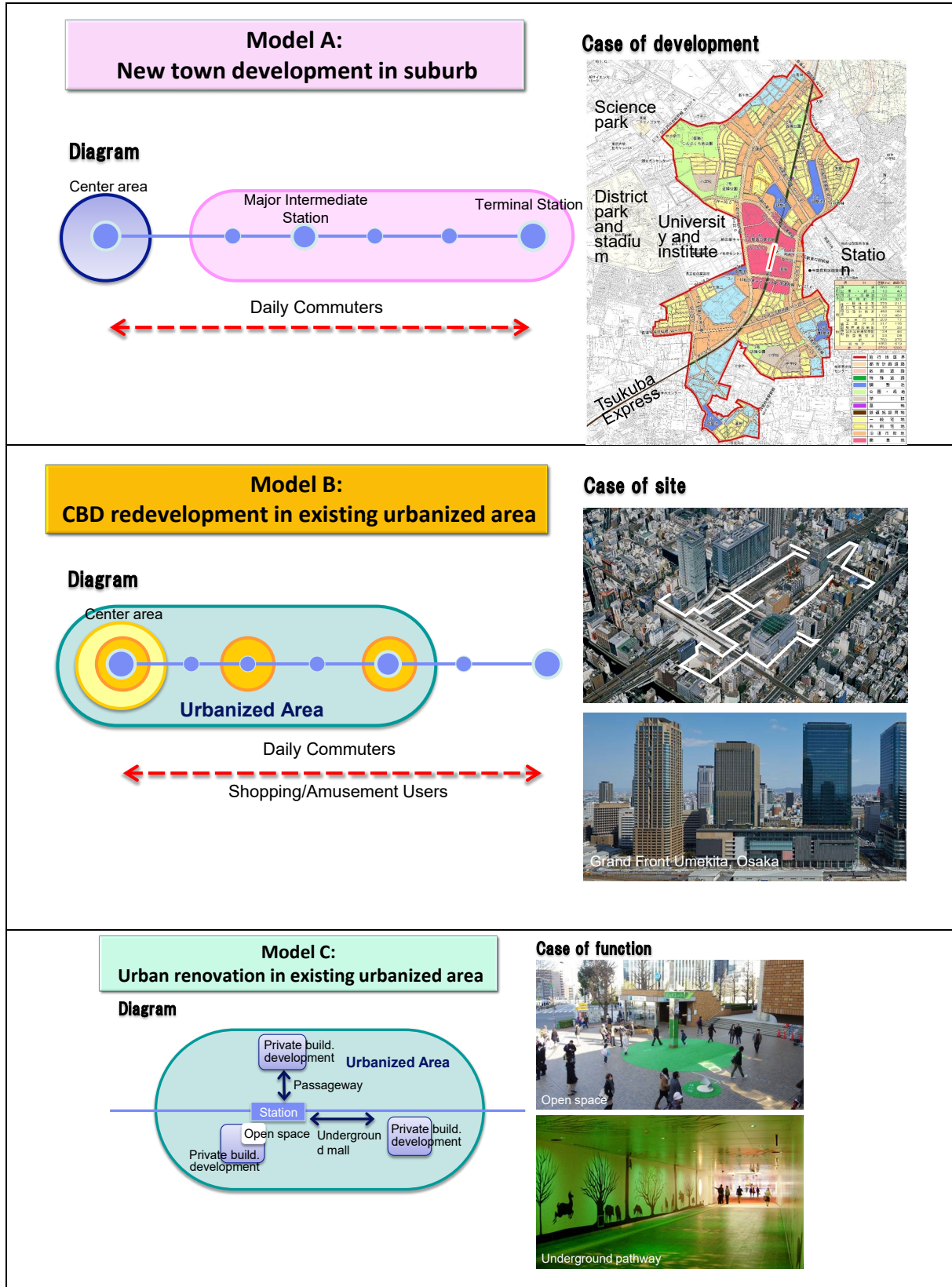


図 4.2.4: 日本における 3 つの TOD モデルの概念図及び事例

表 4.2.2: 日本における 3 つの TOD モデルの目的、機能及び代表事例

モデル	目的	施設/機能	代表事例
モデル A	・ 鉄道利用者数及び運賃収入の増加 ・ 鉄道整備に伴う住宅開発における地価上昇（開発価値の向上）	・ 住宅地開発 ・ 商業・サービス施設（ショッピングセンター、病院等） ・ 大学等の教育施設 ・ フィーダー交通ネットワーク（バス路線等）	・ 田園都市線沿線開発 ・ 阪急沿線開発 ・ つくばエクスプレス（TX）沿線開発 ・ 港北ニュータウン
モデル B	・ 平日及び休日の目的地配置の最適化による安定的な運賃収入の確保 ・ 公共用地及び大規模民間用地を活用した駅周辺における大規模開発による都市価値の向上 ・ 商業開発事業からの収益確保	・ 商業・業務複合施設 ・ ホテル及びコンベンション施設 ・ 娯楽施設（劇場、水族館等）及びイベント広場	・ 主として大都市の中心業務地区（CBD）において実施 ・ うめきた地区（大阪駅・梅田駅周辺） ・ さいたま新都心駅周辺開発 ・ 東京駅周辺再開発 ・ 六本木ヒルズ及び東京ミッドタウン（六本木駅周辺） ・ 虎ノ門ヒルズ ・ みなとみらい駅周辺
モデル C	・ 駅開発との連携による民間都市開発事業の収益性向上 ・ 駅周辺における鉄道利用者向けの安全かつ利便性の高い空間の提供	・ 鉄道利用者及び来訪者向けの歩行者動線 ・ オープンスペース ・ 地下商業施設（地下街） ・ 地下通路 ・ 周辺市街地開発	・ 既存の都市機能及び鉄道施設の改善・高度化として、多くの駅において実施 ・ 二子玉川再開発（田園都市線） ・ たまプラーザ駅（田園都市線） ・ 柏の葉キャンパス駅（つくばエクスプレス） ・ なんば駅（複数路線） ・ 新横浜駅（複数路線） ・ 札幌駅（複数路線） ・ 天神駅（複数路線） ・ 武蔵小金井駅（複数路線）

出典: JICA プロジェクトチーム

4.2.3 日本における TOD の成功要因

TOD 事業は一般的に計画段階から実施段階まで、日本においては次の 5 つのステップに沿って実行される。ステップ 1 は計画段階、ステップ 2 から 4 は、開発事業実施段階、ステップ 5 は開発実施後の良好な都市空間の維持活動である。

ステップ 1: 開発マスタープランの作成（ゾーニング、道路等の基礎インフラ、交通）

ステップ 2: 開発用地の確保（用地買収、区画整理、再開発手法など）

ステップ 3: 都市基盤インフラ整備、フィーダー交通の整備・再編

ステップ 4: 不動産開発、その他の施設・空間の開発

ステップ 5: エリアマネジメントなどによる TOD エリア全体の良好都市空間の維持活動

4.2.1 で示した法制度の枠組みの下、日本は TOD 事業の各ステップを実施するための様々な都市開発手法・ツールを整備してきた。その中でも特に日本の TOD 事業の成功の主要因を表 4.2.3 に示す。

表 4.2.3: 日本における TOD の成功要因

カテゴリー	成功要因
組織	・ 地方自治体の調整役・開発実施者としての役割 ・ TOD 事業のマスターデベロッパーとしての UR の役割 ・ 不動産事業に対する鉄道事業者の能力（民間鉄道事業者及び民営化後の JR を含む）
計画	・ 利害関係者間の調整・合意を経たマスタープランの策定 ・ 官民の役割分担 ・ 都市計画における都市施設の指定（例：駅前広場、アクセス道路）
開発用地の確保	・ 権利変換方式を活用した開発手法 ・ 鉄道開発と沿線市街地整備の一体事業（Land Banking）
開発資金の確保	・ 固定資産税の増収による地方自治体への開発利益還元（Land Value Capture）
投資インセンティブの付与	・ 都市施設の開発に対する国の補助金（例：駅前広場、アクセス道路） ・ 容積率ボーナス、容積率移転制度 ・ 都市再生特別措置法に基づく指定区域内における開発事業計画の承認手続きのファストトラック

出典: JICA プロジェクトチーム

重要な点は図 4.2.1 に示すとおり、これらの開発手法及びツールが、具体的な都市開発事業の実施を通じた試行錯誤の中で発展・改善されてきた点にある。

これらの日本における開発手法及びツールは、ダッカにおける TOD の実現に資する可能性を有するものの、既存の都市開発に関する法制度及び開発手法を踏まえた上で、その実現可能性について検討する必要がある。

4.2.4 日本における TOD の代表事例

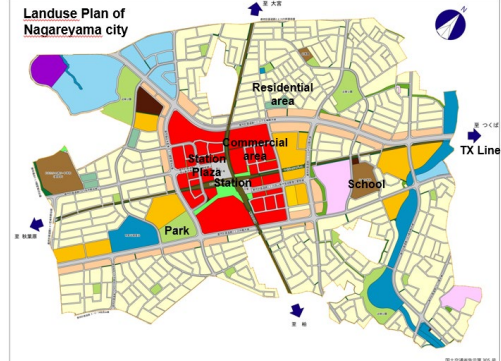
4.2.2 において示した TOD の 3 つのモデル及び 4.2.3 において整理した成功要因を踏まえ、日本における TOD の具体的事例について、その特徴とあわせて以下に示す。

表 4.2.4: 日本における TOD の代表事例一覧

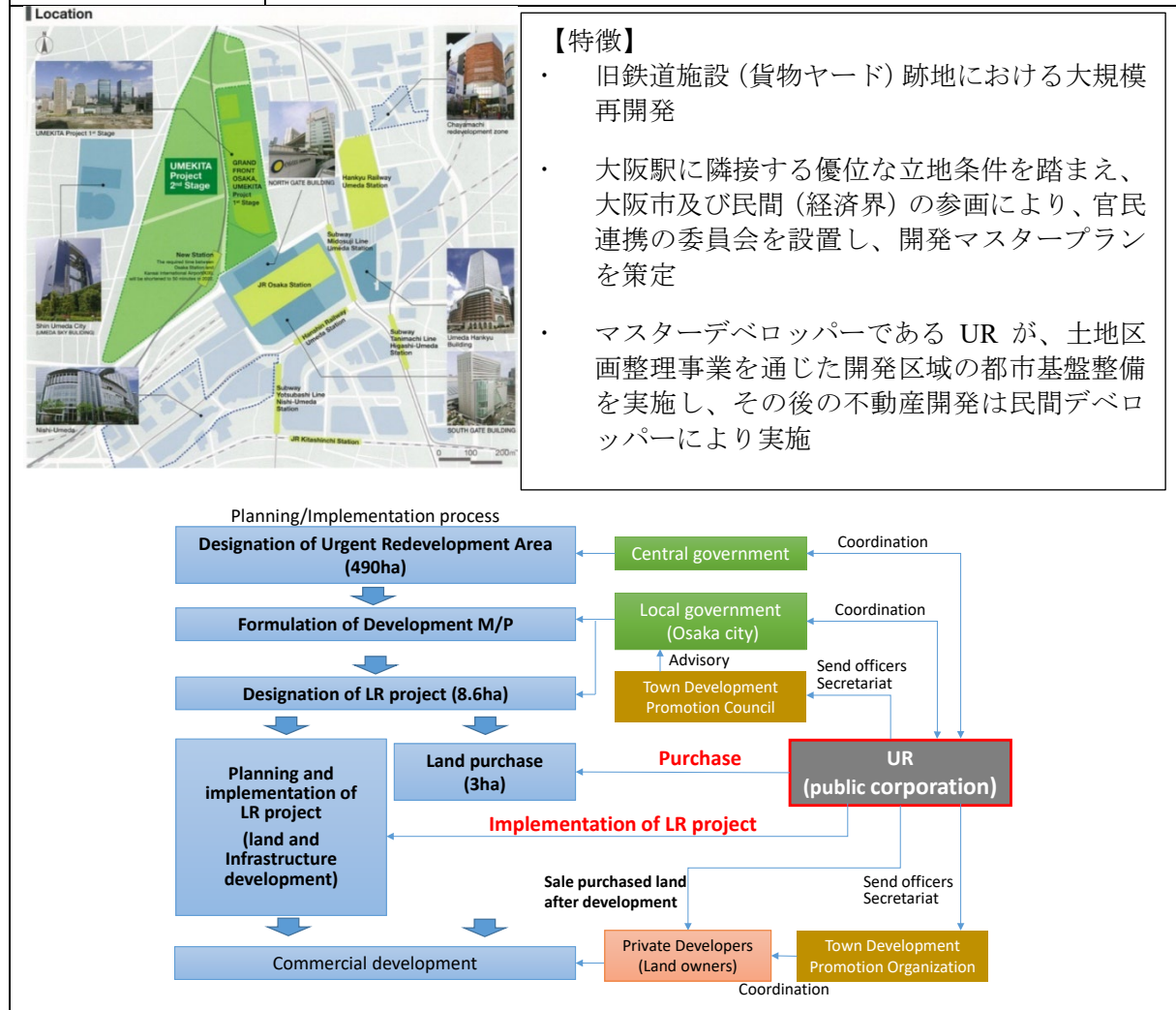
モデル	事例	成功要因
モデル A	つくばエクスプレス (TX) 沿線開発	【組織】 ・ 地方公共団体の調整役・開発実施主体としての役割 【計画】 ・ 都市計画における都市施設の指定（例：駅前広場、アクセス道路） 【開発用地の確保】 ・ 鉄道開発と沿線市街地整備の一体事業（Land Banking） 【開発資金の確保】 ・ 人口増加に伴う固定資産税収の増加 【投資インセンティブの付与】 ・ 都市施設の開発に対する国の補助金（例：駅前広場、アクセス道路）
モデル B	うめきた地区（大阪駅・梅田駅周辺）	【組織】 ・ TOD 事業のマスターデベロッパーとしての UR の役割 【計画】 ・ 利害関係者間の調整・合意を経たマスタープランの策定 【投資インセンティブの付与】 ・ 容積率ボーナス
	東京駅周辺再開発	【組織】 ・ 不動産事業に対する鉄道事業者の能力 【計画】 ・ 官民の役割分担 【投資インセンティブの付与】 ・ 都市施設の開発に対する国の補助金 ・ 容積率ボーナス及び容積率移転制度

モデル	事例	成功要因
モデル C	たまプラーザ駅（田園都市線）	【組織】 - 不動産事業に対する鉄道事業者の能力 - 用途地域の変更及び地区計画の策定等を通じた地方公共団体の調整役・開発実施主体としての役割 【計画】 - 利害関係者間の調整・合意を経たマスタープランの策定 【開発資金の確保】 - 用途地域の変更に伴う固定資産税収の増加 注：鉄道開業初期の段階においては、土地区画整理事業があわせて実施されている

出典: JICA プロジェクトチーム

モデル A：つくばエクスプレス（TX）沿線開発	
つくばエクスプレスの概要	- 鉄道事業者：首都圏新都市鉄道株式会社（沿線自治体が主要株主） - 開業年：2005 年 - 路線延長及び駅数：58.3km、20 駅 - 沿線自治体（都県）：東京都、埼玉県、千葉県、茨城県
事業概要	つくばエクスプレスは東京のターミナル駅である秋葉原駅と、茨城県つくば市を結ぶ郊外通勤鉄道である。本事業は、東京大都市圏北東部における交通アクセスの向上及び沿線地域の活性化を目的として計画された。
開発手法及び関連法制度	- 大都市地域における住宅及び住宅地の供給の促進に関する特別措置法 - 土地区画整理法
土地区画整理事業の実施主体	地方自治体（茨城県、つくば市）、UR
  【特徴】 都市地域における住宅地開発及び鉄道整備の一体的推進に関する特別措置法に基づく、鉄道用地と沿線開発用地の一体的確保 ステップ 1：計画鉄道を含む都市開発区域の設定 ステップ 2：事業区域における用地取得 ステップ 3：鉄道建設区域の指定 ステップ 4：従前の土地所有権の鉄道建設用地への転換（再配分） ステップ 5：都市開発及び鉄道建設の実施 ステップ 6：都市開発区域の全面開業	
組織	主な役割
中央政府	- 新たな法制度の整備（法制度整備） - 都市開発に対する監督 - インフラ整備等に対する補助
県・市	- 事業開始前の用地取得（鉄道施設用地を含む） - つくばエクスプレス路線の建設費 - インフラ整備の実施及びこれに対する補助
県・市・UR	- 地区全体の開発における調整役としての役割（主に土地区画整理事業対象地区において） - 事業開始前の用地取得（鉄道施設用地を含む） - 土地区画整理事業の実施
地権者	土地区画整理事業への参画
鉄道事業者	- 鉄道施設の整備 - 用地取得（土地区画整理事業対象外区域）

モデル B：うめきた（大阪駅、梅田駅）	
鉄道及び駅の再開発	・ JR 西日本大阪駅ビル及び駅施設再開発事業 ・ 地下鉄駅整備事業
駅周辺開発	・ 鉄道用地（旧貨物ヤード等）の土地区画整理 ・ 都市道路整備事業（都市基盤整備） ・ サブデベロッパーによる商業・業務施設開発事業
事業概要	・ 本事業は、西日本最大のターミナルエリア（1 日約 250 万人の乗降客）に位置する旧梅田貨物駅跡地（約 24ha）を対象として、産学官の連携により、国際競争力を有する知的創造型都市へと転換することを目的とするものである。本事業においては UR が全体の調整役としてマスターデベロッパーの役割を担っている。 ・ また、UR は基本構想及び基本計画の策定支援に加え、構想実現に向けた大規模用地の先行取得、民間事業者に対する誘導、さらには土地区画整理事業及び防災公園街区整備事業を通じた都市基盤整備を実施している。
開発手法及び関連法制度	・ 開発初期段階において、UR がマスターデベロッパーとして全体開発計画及び開発指針を策定し、サブデベロッパー（民間事業者）向けの開発用地の入札を実施 ・ 土地区画整理法



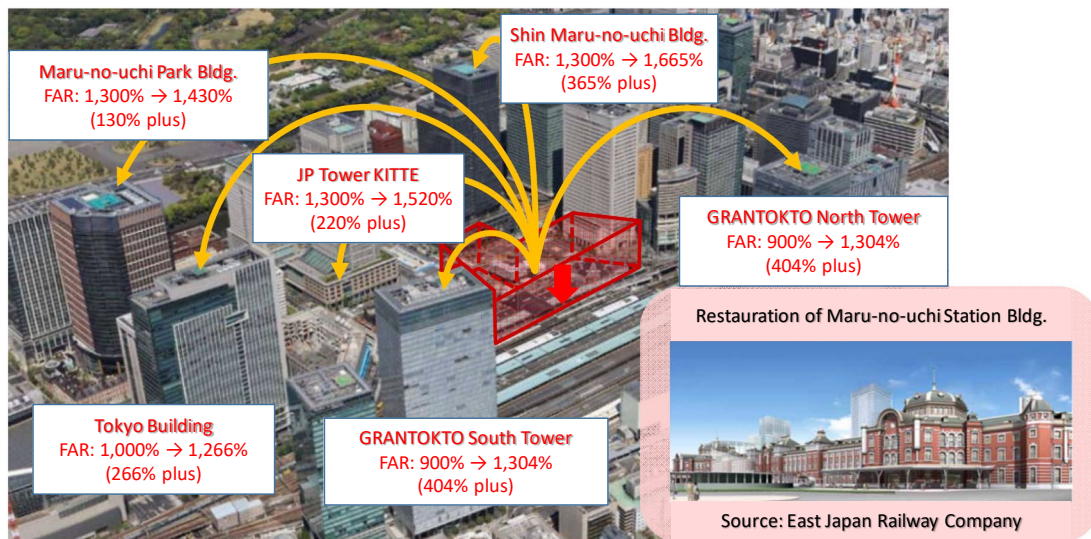


モデル B：東京駅周辺再開発

鉄道及び駅の再開発	- 駅及び関連施設における利用者向けの商業・サービス事業（地下商業施設（地下街）等） - 丸の内地区（駅西側）と八重洲地区（駅東側）を連絡する歩行者動線の整備 - 丸の内口及び八重洲口における駅前広場の再整備
駅周辺開発	- 都市計画法改正に基づく容積率移転を活用した歴史的駅舎の改修及び駅周辺業務地区の再開発 - 駅前広場に隣接するオープンスペースの整備
事業概要	2002 年に都市再生特別措置法が制定され、同年、東京都は約 2,400ha に及ぶ 7 地区を都市再生緊急整備地域として指定した。東京駅周辺地区もこれらの指定区域の一つに含まれている。 - 都市再生緊急整備地域においては、東京都が都市再生特別地区を設定し、用途規制や容積率等の既存規制を緩和することで、民間事業者の提案に基づく柔軟な都市計画の実施を可能としている。東京駅周辺においては、歴史的価値を有する駅舎の保存を図るため、当該敷地の容積率を周辺開発用地へ移転する仕組みが活用されており、これにより歴史的駅舎の改修と、東京最大の中心業務地区における高度な都市開発の両立が実現されている。
開発手法及び関連法制度	- 都市再生特別措置法 - 容積率移転制度

【特徴】

容積率移転制度を活用した歴史的駅舎の改修及び駅周辺業務地区の再開発：歴史的駅舎の保存に必要な容積（Transferable Development Rights）が周辺の開発業者に売却された。これにより得られた収益が、駅舎改修事業の財源として活用された。



Source: Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism (MLIT)
<http://www.mlit.go.jp/common/000162567.pdf>

モデル C：たまプラーザ駅（再開発）	
駅及び駅周辺開発	・ 鉄道上部の人工地盤を活用し、駅空間と一体化した歩行者空間、滞留空間及び建物下に配置されたバスターミナルの整備 ・ 近隣住民等の日常利用者に必要な都市機能の整備（商業施設、生活利便施設、オープンスペース等）
事業概要	・ 1966 年に田園都市線が開通し、たまプラーザ駅が開業した。その後、駅周辺地区及びたまプラーザ地区の開発が進められてきたが、開業から 20 年以上が経過した時点で、駅周辺機能の改善の必要性が顕在化した。このため、東急株式会社、地権者組織及び横浜市が連携し、用途地域の変更及び地区計画の策定を通じて再開発を推進した。 ・ たまプラーザ駅周辺地区再開発事業は 2013 年に全面開業し、特に駅周辺においては、子育て世代を主な対象とした「ライフスタイル・コミュニティセンター」をコンセプトとして整備が行われた。具体的には、商業施設、サービス施設、オープンスペース等の日常生活に必要な都市機能の整備に加え、歩行者動線の整備が実施された。
開発手法及び関連法制度	・ 用途地域の変更及び容積率の引き上げ ・ 再開発に向けた地区計画の策定
【特徴と背景】 ・ 1966 年に田園都市線が整備され、たまプラーザ駅が開業した。しかしながら、開業から約 20 年が経過した後においても、本地区は東急田園都市線の主要駅前に位置するにもかかわらず、用途地域が住宅用途のままであり、低度利用又は暫定的利用が継続していた。このような状況を踏まえ、1986 年に地元地権者と東急株式会社が「たまプラーザ地区計画推進連絡協議会」を設立し、今後のまちづくりに関する検討を開始した。その後、横浜市との協議を経て、2002 年に用途地域の変更及びたまプラーザ駅周辺地区における地区計画が策定され、駅周辺の整備が実施された。 ・ 駅周辺においては、市街地を横断する鉄道路線が都市内の回遊性を阻害していたため、鉄道上部に人工地盤を整備し、自由通路、滞留空間、商業施設、地下交通広場等を鉄道施設と一体的に整備した。あわせて、駅周辺に必要な都市機能の整備が進められ、鉄道路線を挟んで分断されていた市街地の南北が一体化され、地域の活性化が図られた。	
Project Information The map shows the Tama Plaza Station area with several key locations marked: NORTH PLAZA (Department Store), STATION PLAZA (Open Space), LINK PLAZA (Living Stores), GATE PLAZA (Open Space), SOUTH PLAZA (Service, etc.), and a Pedestrian Deck. A Bus Terminal is also indicated. Arrows show the pedestrian flow from the station area towards the various plazas.	

4.3 TOD ワークショップ

TOD の概念について、その普及と相互理解を目的としたワークショップを 2021 年 12 月 2 日に開催した。開催概要を表 4.3.1 に示す。

表 4.3.1: ワークショップの実施概要

項目	内容
目的	日本及び諸外国の TOD 事例、関係機関・制度、その他 TOD 計画・事業実施における重要な要素を理解する。 バングラデシュにおける TOD 事業実施上の課題を抽出し、参加者間で問題意識を共有する。 本事業が対象とする TOD 事業のイメージについて共通認識を醸成する。
開催日時	2021 年 12 月 2 日 10:30 – 13:30
開催場所	Nascent Gardenia, Cloud 9 Hall
次第	10:30 RAJUK による開会挨拶 10:35 プレゼンテーション (“What is TOD?”, “Case study of Japan and other countries”) 11:20 休憩 11:30 グループディスカッションの進め方の説明 11:35 グループディスカッション (“What do you hope for Dhaka to be after 20-30 years through TOD?”) 12:25 各グループによる発表 12:45 JICA プロジェクトチームからのコメント 12:55 RAJUK による閉会挨拶

出典: JICA プロジェクトチーム

TWG1、2、3 のメンバーから合計 18 名が参加した。ワークショップの前半は、TOD の基本的な概要や諸外国の事例についてのプレゼンテーションが行われ、後半は 3 つのグループに分かれて TOD に関するグループディスカッションが行われた。表 4.3.2 に参加者一覧を示す。

表 4.3.2: ワークショップの参加者

グループ	参加者
グループ A	Mr. Mr. Kazi Nur Kowser, Assistant Town Planner, DSCC Ms. Fatima Kabir Shorna, Assistant Town Planner, DSCC Mr. Major Md. Moktaruzzaman, BRTC Mr. Shuvangkor Shusmoy Roy, Authorized Officer, RAJUK Mr. Md. Abdur Rouf, Joint Secretary, Additional PD, (Finance Admin), DMTCL
グループ B	Mr. Md. Abdul Baquee Miah, Additional project director, DMTCL Mr. Md. Ashraful Islam, Town Planner (Current charge), Town planning and Implementation section, RAJUK Mr. Md. Shafiqur Rahman, ADC, DMP Mr. Remon Adamed Asif, Assistant Town Planner, DNCC Mr. Krishnandu Shaha, Deputy Secretary, Deputy Director, (Admin), DTCA Ms. Farzana Bobii, Assistant Town Planner, DNCC Mr. K M Toufiqul Hasan, Deputy Transport Engineer, DTCA
グループ C	Mr. Mohammed Mizanur Rahman, Deputy Urban Planner, DTCA Mr. Md. Moshir Rahman, Joint Secretary, Additional project director (Civil) (Underground), DMTCL Mr. Maqsd Hashem, Chief Town Planner, DNCC Mr. Md. Masud Alom, Deputy Director (Engineer-1), BRTA Ms. Rawnak Jahan, Project Manager, TOD, RAJUK Mr. Md. Enamel Haque, Deputy Project Director, DMTCL
RAJUK 及び JICA プロジェクトチーム	Ms. Mahfuja Aktar, Town Planner, Plan Preparation Section, RAJUK Project Director of BD-TOD Project 菱田 のぞみ、業務主任者（オンライン） 下條 哲成、公共交通指向型開発 2（オンライン） 今井 玄哉、都市・土地利用計画 小山 宗、区画整理 田島 裕一郎、都市再開発

グループ	参加者
	吉村 太一、建築・駅施設計画 吉村 弘之、不動産開発 相田 諭希典、開発利益分析 安倍 士、組織・能力開発（オンライン） 永田 千明、研修計画立案・管理 Mr. Md.Abdul Motalleb, Urban planner Ms. Afsana Haque, Urban Planner, TOD Law & Regulation Mr. Md. Mehedi Hasan, AutoCAD/ GIS Expert-1 Ms. Karoby Shihab, Secretary and accountant

注：順不同

出典：JICA プロジェクトチーム



出典: JICA プロジェクトチーム

図 4.3.1: ワークショップの様子

各グループによるプレゼンテーションの概要を以下に示す。

4.3.1 グループ A

グループ A はダッカにおける将来の TOD 開発に向けた理想像として以下の 3 つのキーワードを発表した。

Land use policy aspect

Group A has focused on promoting **density and diversity**, the primary design and development concept. To combine all kinds of development and promote mixed-use development, they would like to develop high-rise structures.

Transportation aspect

Their main strategy is to **reduce automobile dependency** and to **promote more pedestrian friendly city**. To ensure a pedestrian friendly city creating more walkway, pedestrian facilities, lanes for bicycles.

Market value aspect

Group A would like to see the market potentiality where we can ensure **non-restricted FAR**, which promotes mixed-use development and high density.

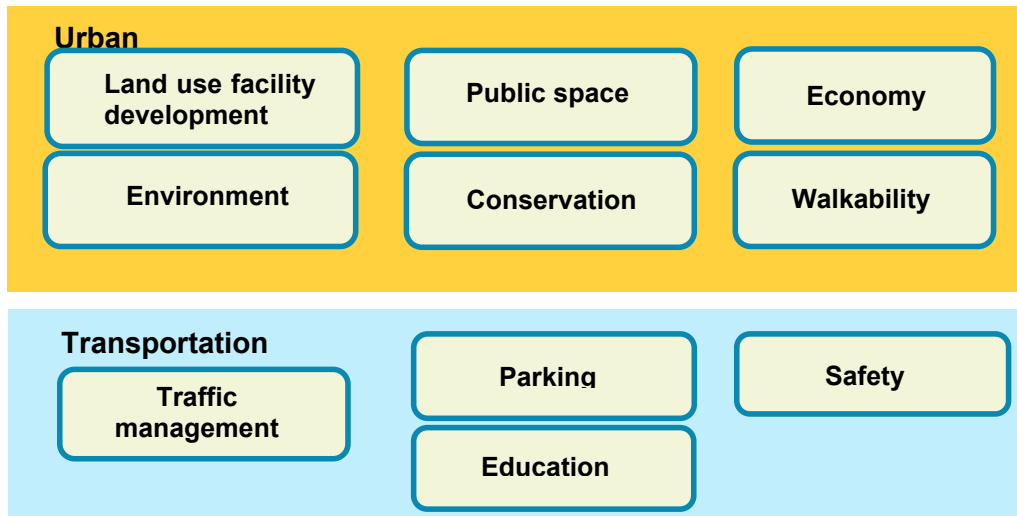


出典: JICA プロジェクトチーム

図 4.3.2: グループ A のプレゼンテーション

4.3.2 グループ B

グループ B は議論の結論として 2 つの大分類から 10 個のキーワードを選定した。

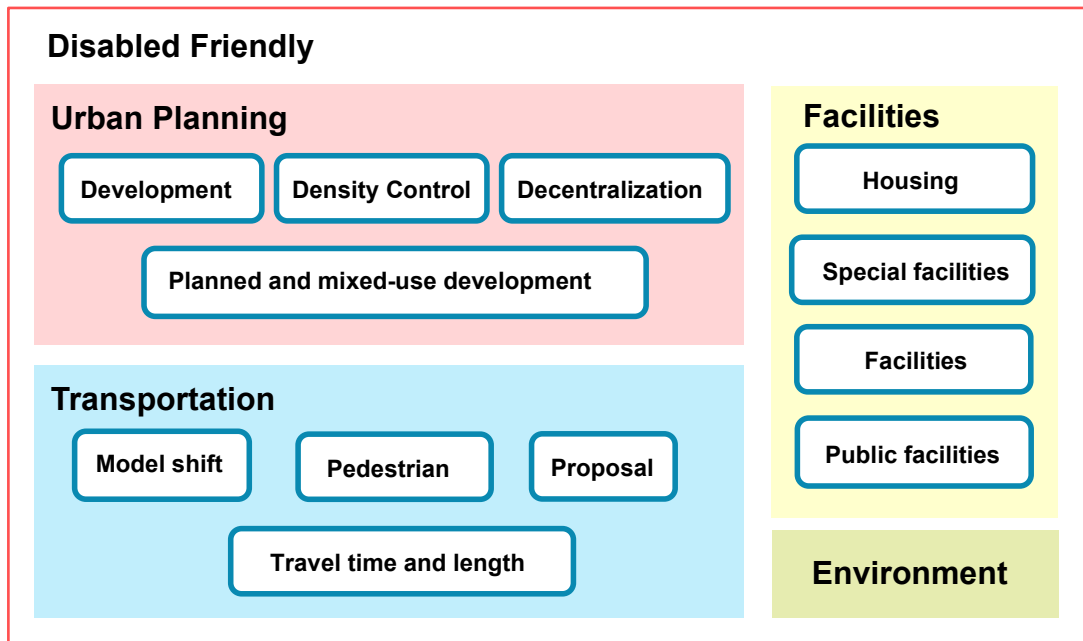


出典: JICA プロジェクトチーム

図 4.3.3: グループ B のプレゼンテーション

4.3.3 グループ C

グループ C は以下のとおり、交通混雑緩和に注目して議論した。



出典: JICA プロジェクトチーム

図 4.3.4: グループ C のプレゼンテーション

4.4 第 1 回本邦研修概要

4.4.1 研修概要

(1) 研修プログラム名

公共交通指向型開発（TOD）計画・実施 本邦研修

(2) 研修員人数

本研修では、C/P 機関及び関係者から、16 名の研修員が参加した。また、研修員のバ国での繁忙度及び職位を考慮して、上級職で構成される Team1（6 名）と実務レベルの職員で構成される Team2（10 名）の 2 つのグループに分けて研修を実施した。

- ・ Team 1: 管理グループ (上級職), 6 名
- ・ Team 2: 技術グループ, 10 名

本プログラムに参加した省庁及び機関は以下の通りである。

- ・ MoHPW
- ・ RAJUK
- ・ DMTCL
- ・ DNCC
- ・ DSCC
- ・ DTCA

(3) 研修期間

- ・ Team1: 2023 年 12 月 4 日 ～ 2023 年 12 月 8 日（5 日間）
- ・ Team2: 2023 年 12 月 4 日 ～ 2023 年 12 月 15 日（12 日間）

4.4.2 目標とスケジュール

(1) 目標

本研修の主な目的は以下の 4 点である。

- 我が国の都市内鉄道の TOD 開発に係る理解を深める。
- 通常業務時は異なる組織に所属しているバ国側関係者が、組織の垣根を超えた面識・交流機会を得るだけでなく、バ国側関係者と日本側関係者（行政機関等）との関係構築も図ることで、今後の技術協力プロジェクトの円滑な実施に役立てるとともに、今後のダッカにおける TOD 開発推進のための有効な関係性を築く。
- TOD 実現に向けた駅周辺開発及び土地整理・再開発に係る計画策定プロセス、事業実施手法とその根拠となる法制度及び関係機関の役割分担、ステークホルダー間の合意形成プロセス等について理解を深める。
- 本プロジェクト内でモデル駅として選定した既成市街地内交通結節点駅（Uttara Center 駅）及び郊外新興開発エリア内駅（Gabtori 駅）における、TOD 実施・実

現のための取組開始にむけて知見を得る。

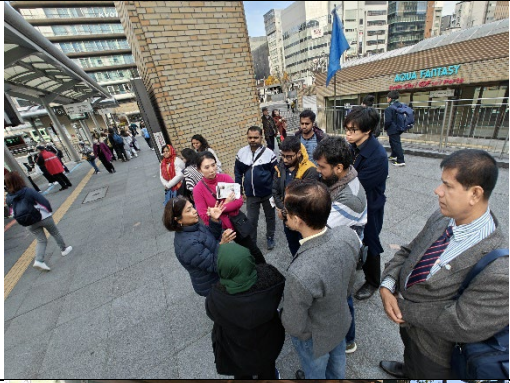
(2) 研修スケジュール

ダッカ市における人口規模や鉄道事業規模等を考慮して、開発のスケールを適切に理解できるよう、講義および現地視察を含む研修スケジュールを作成した。研修スケジュールは表 4.4.1 に示す。

表 4.4.1: 第 1 回本邦研修の概要

日付	イベント		研修の様子
12 月 3 日(日)	ダッカ出発		—
12 月 4 日(月)	東京着		—
12 月 5 日(火)	午前	ブリーフィング等	—
	午後	オリエンテーション JR 新宿駅及び周辺視察	
12 月 6 日(水)	午前	大手町地区を対象とした再開発手法に関する講義および視察	
	午後	墨田区曳舟・京島地区を対象とした再開発手法に関する講義および視察	

日付	イベント		研修の様子
12月7日(木)	午前	東京・二子玉川駅周辺における民間鉄道会社による再開発プロジェクトに関する講義および視察	
	午後	JR 新横浜駅周辺における自治体主導の再開発プロジェクトに関する講義および現地視察	
12月8日(金)	午前	第1週のまとめおよびディスカッション JICA 表敬訪問	
	午後	翌週の研修に向けた自主準備 ※Team1：ダッカへ帰国	

日付	イベント		研修の様子
12月9日(土)	午前	新幹線で京都へ移動	
	午後	JR 京都駅における複合交通結節点(マルチモーダル交通ターミナル)の現地視察	
12月10日(日)	午前	京都における伝統的な日本文化の体験	
	午後	休日	—
12月11日(月)	午前	姫路駅及び姫路駅周辺の施策に関する講義と視察	

日付	イベント		研修の様子
	午後	阪急西宮北口駅前複合開発に関する講義および視察	
12 月 12 日(火)	午前	うめきた再開発に係る講義	
	午後	うめきた再開発地区及び JR 大阪駅視察 JR 茨木駅視察	
12 月 13 日(水)	午前	千里ニュータウン地区における郊外型駅前開発に関する講義および視察	
	午後	なんば駅前複合開発に関する講義および視察（再開発）	

日付	イベント		研修の様子
12月14日(木)	午前	研修の成果まとめ作業及び発表	
	午後	評価会・閉講式	
12月15日(金)	離日		—

出典：JICA プロジェクトチーム

4.4.3 参加者からのコメント

(1) 評価点

研修員から述べられた評価点を以下に示す。

- ・ 通常業務時では深い関わりを持ちにくい異なる組織および職位の方とともに研修を実施したことで、バ国帰国後は同じ視座に立った議論が可能となる機会となった。特に、実務レベルと上位職者（意思決定レベル）の職員が同じ研修に参加できたことは、バ国内での手続きを進めるという点で非常に良かった点である。今後、上位職者は実務レベルの提案書についてその背景、目的、ビジョンをより理解できるため、提案に対して承認をスムーズに与えることができる。今後も JICA 研修においては、若手職員のみを対象とした研修のみでなく、実務レベルと意思決定レベルが同行できる研修の実施を望む。
- ・ 視察が多めの研修スケジュールだったため、事例視察を多くすることができ理解がしやすかった。また、視察の内容や順番もよく考えられており、TOD 実現のための視点について様々な角度から学ぶことができた。
- ・ 様々な開発規模や特徴を持った視察先の選定だったため、バ国での様々な開発イメージを想起することが可能であった。ターミナル駅、ベッタタウンの駅、CBD、密集市街地、ニュータウンなど様々なケースを見ることで、沿線や駅の需要または需要予測に基づいた適切な開発規模がバ国においても必要だと考えられる機会となった。

(2) 改善点

研修員から述べられた改善点を以下に示す。

- ・ バ国と日本の行政制度の差異を理解した前提で視察をすると更に効果的と思われるため、各視察先の行政組織等（各行政機関の役割や組織図、在籍職員数等）につ

いて説明があると望ましい。

- ・ TOD の事例視察のみならず、日本での TOD 普及の経緯等について、学識関係者や省庁レベルの行政官等による講義形式の研修が組み込まれると望ましい。

4.5 第 2 回本邦研修の概要

4.5.1 研修の概要

(1) 研修プログラム名

TOD・区画整理・再開発事業 計画・実施

(2) 研修員人数

本研修では、C/P 機関及び関係者から、17 名の研修員が参加した。バ国での TOD 実施に向け、C/P 機関からの推薦をもとに、プロジェクト内の対象地に土地所有権を持つ機関を含む複数の関係機関から、一定の決定権を有する職位の研修員が参加した。なお RAJUK 局長については、バ国での公務を考慮して 1 週目（東京）のみの参加となった。

本プログラムに参加した省庁及び機関は以下の通りである。

- ・ MoHPW
- ・ RAJUK
- ・ DMTCL
- ・ DNCC
- ・ DTCA
- ・ BADC
- ・ BRTC

(3) 研修期間

2025 年 5 月 26 日 － 2025 年 6 月 4 日

※RAJUK 局長：2025 年 5 月 26 日 － 2025 年 5 月 30 日

4.5.2 目標とスケジュール

(1) 目標

本研修の主な目的は以下の 4 点である。

- ・ 我が国の都市鉄道の TOD 開発及び市街地整備事業（区画整理事業、権利変換事業等）に対する理解を深める。
- ・ 異なる組織に所属しているバ国側関係者が、組織の垣根を超えた交流・協議機会を得る。更にバ国側関係者と日本側関係者（行政機関等）との関係構築も図ることで、今後の技術協力プロジェクトの円滑な実施に役立てるとともに、今後のダッカにおける TOD 開発推進のための、バ国の国内外における有効な関係性を築く。
- ・ TOD 実現に向けた駅周辺開発及び市街地整備事業に係る計画策定プロセス、事業実施手法（特に区画整理事業、都市再開発事業）とその根拠となる法制度、関係機

関の役割分担、及びステークホルダー間の合意形成プロセス等について理解を深める。

- プロジェクト内で検討対象となった駅周辺（既成市街地内に位置する交通結節点）における、公共交通へのアクセス向上、公共空間の整備、有効な土地利用実現のための知見を得る。

(2) 研修スケジュール

研修のスケジュール及び概要を表 4.5.1 に示す。

表 4.5.1: 第 2 回本邦研修の概要

日付	イベント		研修の様子
5 月 25 日(日)	東京着		—
5 月 26 日(月)	午前	オリエンテーション 本邦研修概要説明	—
	午後	TOD、区画整理、再開発に関する概要説明	
5 月 27 日(火)	午前	日本の TOD 及び権利変換事業（再開発/区画整理事業）に関する講義（概論）	

日付	イベント		研修の様子
	午後	上目黒一丁目地区を対象とした再開発手法に関する講義及び視察	
5 月 28 日(水)	午前	越谷レイクタウンにおける区画整理、開発手法に関する講義及び視察	
5 月 29 日(木)	午前	南小岩七丁目駅前地区を対象とした再開発手法に関する講義及び視察	
	午後	白金高輪駅周辺を対象とした再開発手法に関する講義及び視察	

日付	イベント		研修の様子
5月30日(金)	午前	合意形成、事業化促進に関する講義	
	午後	東京パート振り返り ※RAJUK 局長の帰国	
5月31日(土)	—	休息日	—
6月1日(日)	午後	東京駅周辺視察 移動（東京→新神戸）	

日付	イベント		研修の様子
6月2日(月)	午前	姫路駅及び姫路駅周辺の施策講義と視察	
	午後	西宮北口駅周辺視察	
6月3日(火)	午前	郊外型駅前開発に関する講義及び視察	
	午後	なんば周辺視察	

日付	イベント		研修の様子
6月4日(水)	午前	事業実施の困難さに関する講義	
	午後	研修の成果まとめ作業及び発表 評価会・閉講式	
6/5(木)	離日		—

出典：JICA プロジェクトチーム

4.5.3 参加者からのコメント

(1) 評価点

研修員から述べられた評価点を以下に示す。

- ・ 本研修プログラムは、現場視察と講義の構成が適切に設計されており、両者がバランスよく組み合わされていたことから、理解の深化に資する内容であった。単一の研修プログラムとして完成度が高く、今後バ国内において同様の研修を企画・実施する際の参考となり得るものであった。また、講義で取り上げられた事業について、実際に現地を訪問し視察することにより、現場を確認することの重要性を再認識した。
- ・ 複数の異なる組織に所属する意思決定レベルの関係者が参加しており、通常であれば深い関係性の構築が難しい中、長期間にわたり共に研修を受講する貴重な機会となった。これにより、参加者間の相互理解が促進され、活発な意見交換が行われた点は特筆すべきである。今後も、JICA 研修においては意思決定者および政策立案者レベルの参加を促進することが望まれる。
- ・ バ国においては、一般的にプロジェクトの実施期間が数年程度、あるいは短期に限定される傾向が見られる。一方、本研修で取り上げられた事例は、長期的な視点に基づき計画・実施されたものであり、その重要性が強く認識された。こうした長期的な都市開発の考え方は、今後のプロジェクト形成において新たな視点を提供するものとして、有益な示唆を与えるものであった。

(2) 改善点

研修員から述べられた改善点を以下に示す。

- ・ 千里ニュータウン情報館において視聴した映像コンテンツは、視覚的理解を促進する上で有効であった。今後の研修においては、講義資料に加え、このような映像資料をより積極的に活用することが望まれる。
- ・ 広島をはじめとする日本の都市計画および都市開発の取組に対して高い関心を示しており、今後の視察先の一つとして検討可能であると考えられる。（ただし、広島に高い関心を示していた理由の詳細は不明のため確認が必要である）

第5章 MRT1 号線、MRT5 号北線および MRT6 号線沿線における土地利用・交通一体型沿線地域計画

5.1 沿線地域計画の意義

(1) 沿線地域計画の必要性：

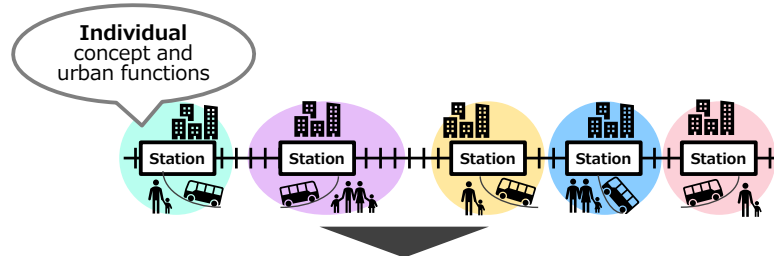
MRT が整備されると、各駅の周辺地域の都市開発や市民の活動に大きな影響を与える。その影響を取り込む形で TOD を実現するためには、駅周辺の将来像を定めた駅周辺計画を策定する必要がある。一方、MRT 路線が複数の駅周辺を結ぶ結果、MRT の沿線地域は一体の地域として形成され直されることになる。この一体となった地域では、各駅の周辺地域間で必要な都市機能を補完し、多様な地域圏を形成することが可能である。そのためには、各駅周辺計画に方向性を与える、MRT の沿線地域を一体化した沿線地域計画を策定する必要がある。

(2) 地域の文脈に合わせた計画：

時代や場所によって対象地域の状況が異なるため、沿線地域計画は決められた形式に従う必要はない。むしろ、その時代や場所の状況に応じて、目的や機能を定義することが重要である。

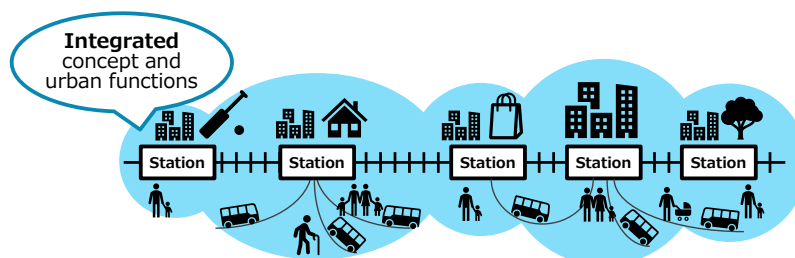
Without Guidance for Corridor Development

Concepts and urban functions are planned and developed for each station. The development may be **inefficient or difficult**, and **their effects are limited to the area around each station**.



With Guidance for Corridor Development

The corridor area are planned and developed in an integrated manner. It enables **diverse and efficient** development. The total of **activities, movement and consumption within the corridor area will increase**.

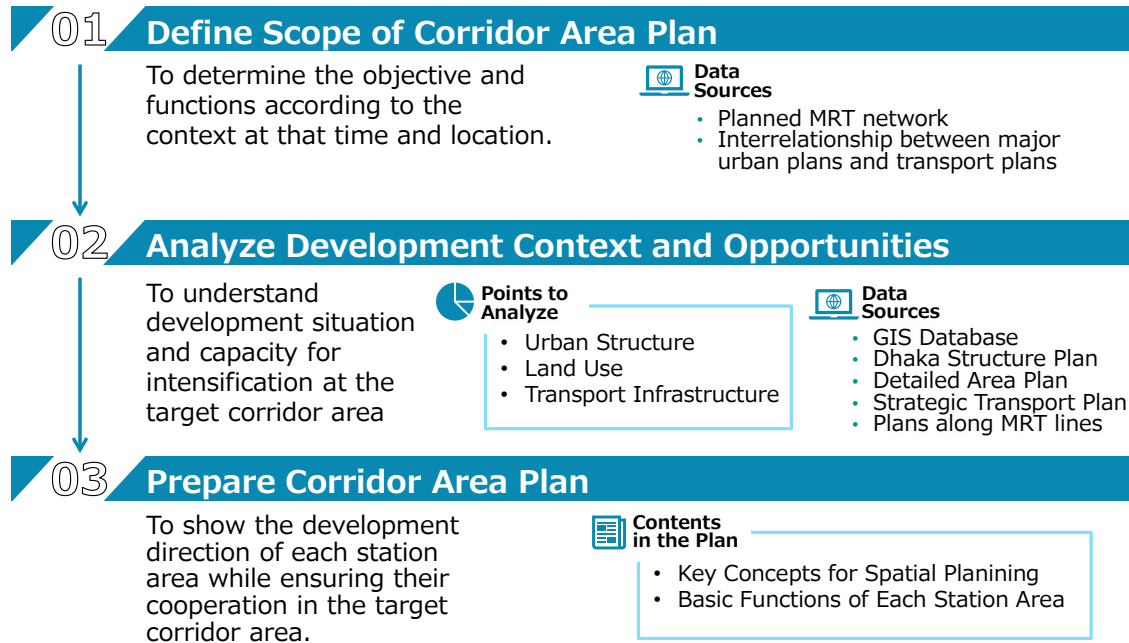


出典: JICA プロジェクトチーム

図 5.1.1: 沿線地域計画の意義

5.2 計画作成手順

本プロジェクトでは、図 5.2.1 に示す計画手順により、沿線地域計画案を作成した。



出典: JICA プロジェクトチーム

図 5.2.1: 沿線地域計画の計画手順

5.3 本プロジェクトにおいて作成する沿線地域計画案の定義

DAP はダッカ首都圏における土地利用計画を示しているものの、駅周辺地域の多くは複合用途ゾーンとして設定されており、計画上のコンセプトが必ずしも明確ではない側面を有している。加えて、新たに整備される MRT および BRT ネットワークによる駅間の広域的な連結性については、土地利用計画の中で十分に検討又は反映されていない。

このため、MRT 沿線を一体的な地域として捉え、駅周辺地域の計画に対して共通の概念や方向性を与える沿線地域計画を策定することが必要である。

沿線地域計画の計画手法は、一体的に捉える地域の範囲に依存するが、ダッカにおいては大半の MRT および BRT が未だ本格運行されておらず、実際の利用行動に関するデータが十分に蓄積されていない。このような状況下で過度に詳細な前提条件を設定した場合、計画内容が将来の実態と乖離する可能性が高まる点に留意する必要がある。

そのため、本プロジェクトでは、MRT の運行開始後により詳細な現地調査等を踏まえて最終化されることを前提として、沿線地域計画（案）を取りまとめた。

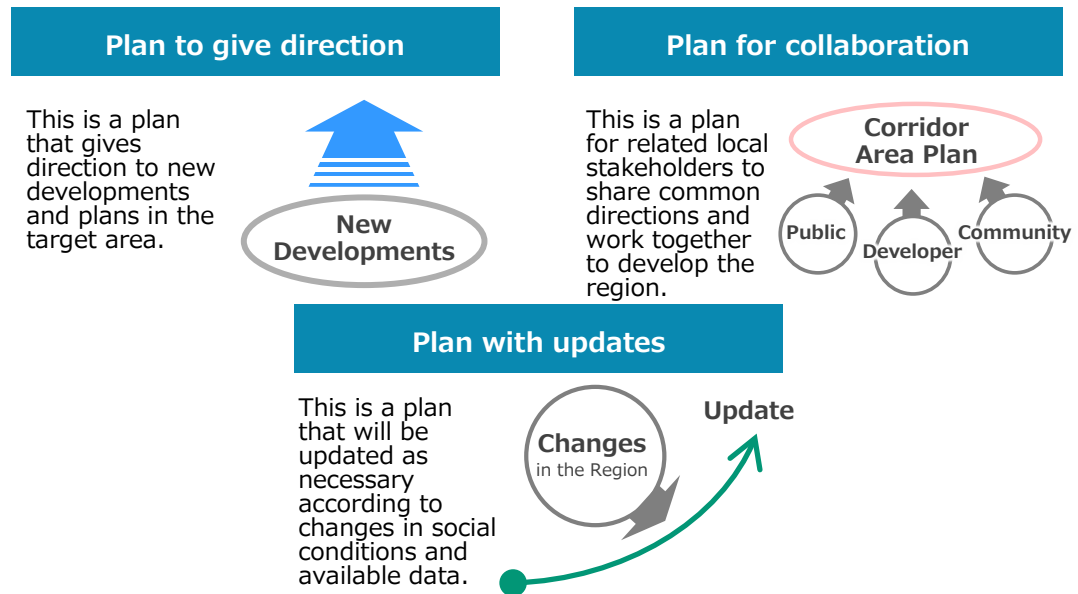
以上の状況を踏まえ、本プロジェクトでは、各 MRT 路線ごとに、駅周辺地域における都市機能の基本的な考え方を示す沿線地域計画を作成する。その特徴については、以下に整理する。

5.3.1 計画の目的

MRT 沿線の駅周辺の都市機能に関する包括的なコンセプトを示すことで、駅周辺地域間の連携を確保する。

5.3.2 沿線地域計画の主な役割

主な役割を図 5.3.1 に示す。



出典: JICA プロジェクトチーム

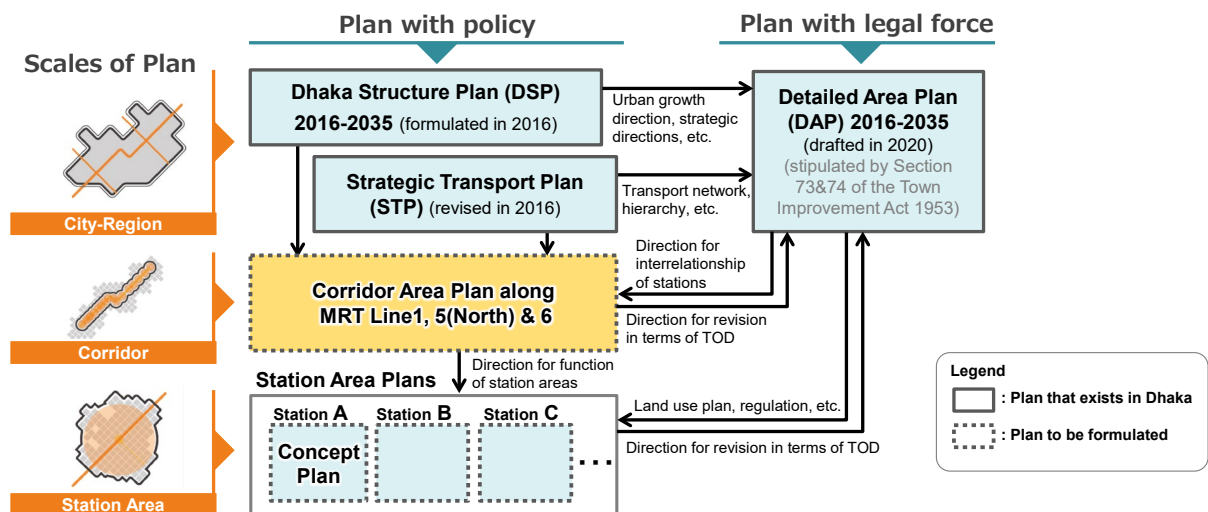
図 5.3.1: 本プロジェクトで作成する沿線地域計画案の役割

5.3.3 対象となる沿線地域

次に示す MRT 沿線地域を対象とする。

- ・ MRT 6 号線 (Uttara North 駅－Kamalapur 駅区間)
- ・ MRT 1 号線 (Airport 駅－Kamalapur 駅区間および Purbachal Terminal 駅までの区間)
- ・ MRT 5 号北線 (Vatara 駅－Hemayetpur 駅区間)

5.3.4 計画体系における位置付け



出典: “TOD Implementation Res & Tools (2018, The World Bank)” をもとに JICA プロジェクトチーム作成

図 5.3.2: 本プロジェクトで作成する沿線地域計画案の計画体系における位置付け

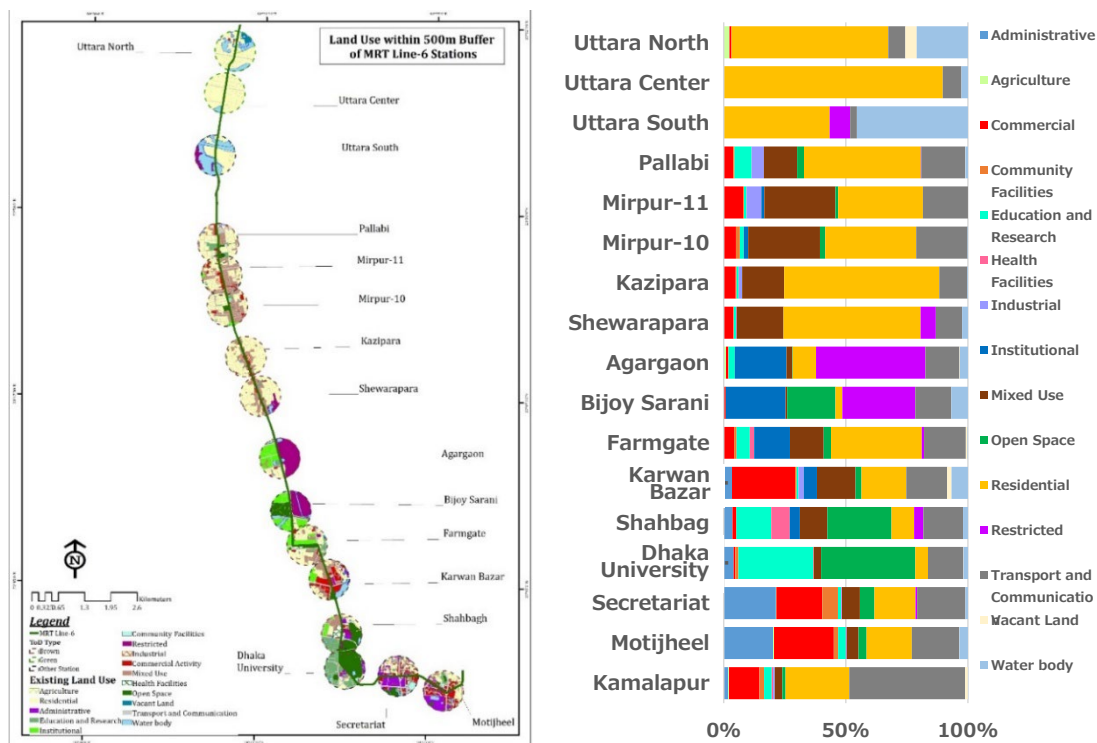
5.4 開発状況と機会の分析

5.4.1 現状の土地利用

(1) MRT6 号線

MRT6 号線の沿線地域は、図 5.4.1 に示す現況の土地利用に基づき、南部、中部、北部の三つの区域ごとに特徴づけられる。

- 沿線地域南部は、Dhaka Metropolitan Area 全体の都市中枢に位置し、国家レベルまたは都市レベルの多様な機能が集積している。Kamalapur 駅周辺では、複数の交通モードが接続する結節点となっており、その約半分が交通関連用途として利用されている。Motijheel 駅および Secretariat 駅は、商業・行政活動の中心地区を形成している。また、Dhaka University 駅周辺および Shahbag 駅周辺には、大学関連用地やオープンスペースが広く分布している。Karwan Bazar 駅周辺には、多数の商業施設が集積している。さらに、Bijoy Sarani 駅周辺および Agargaon 駅周辺の大部分は、行政機能を担う区域として利用されている。
- Shewarapara 駅と Pallabi 駅の間に位置する沿線地域中部は、主として住宅用途、混合用途および商業用途から構成されている。Mirpur-10 駅の交差点以北は計画的に整備された市街地であり、混合用途やオープンスペースの割合が比較的高い。
- 沿線地域北部の Uttara South 駅と Uttara North 駅の間では、新たな住宅地の整備が計画されているものの、現時点では未利用地が多く残されている。当該区域は水域に近接しているという特徴を有する。



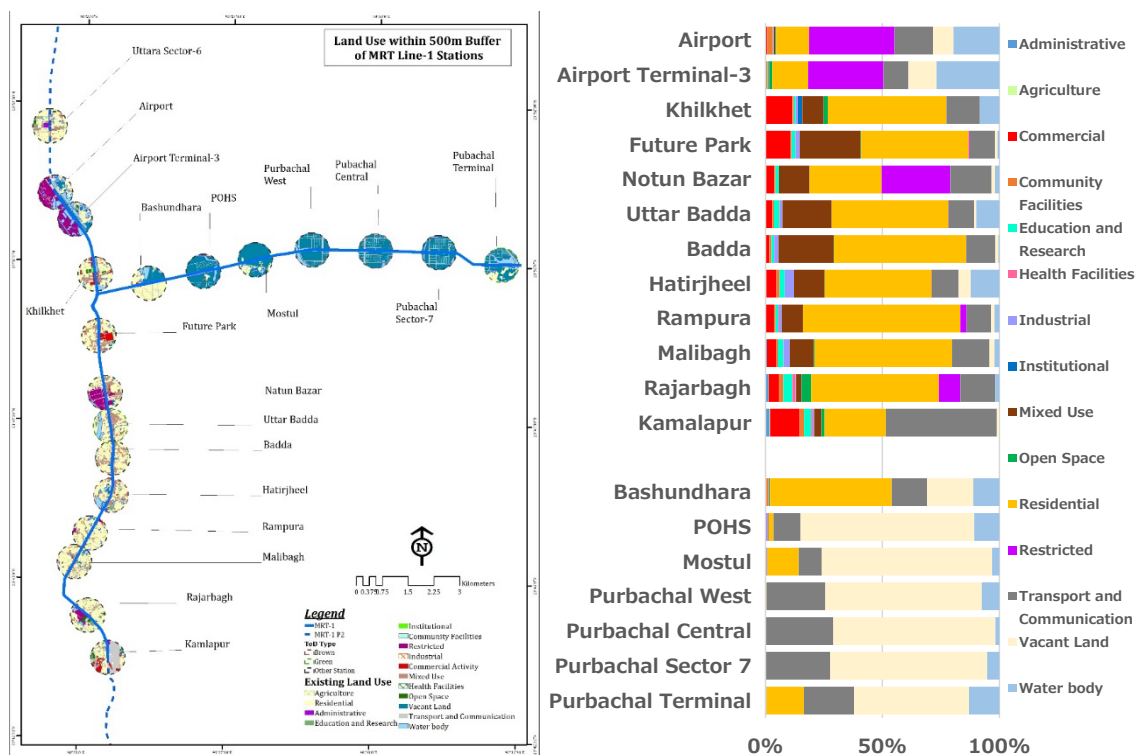
出典: Detailed Area Plan 2016-2035 (DAP)に基づき JICA プロジェクトチームが作成

図 5.4.1: MRT6 号線各駅の 500m バッファ内における現況の土地利用

(2) MRT1 号線

MRT1 号線の南北方向の沿線地域には、南端の Kamalapur 駅および北端の Airport 駅という二つの大規模交通施設が立地している。また、東方向の沿線は、計画的に整備された新都市区域と接続している。図 5.4.2 に示すとおり、MRT1 号線沿線地域は、土地利用の特性に基づき、四つの区域に区分することができる。

- 南部は Kamalapur 駅周辺のみから構成されており、その大部分が交通関連用途によって占められている。
- 北部は Airport 駅および Airport Terminal 駅周辺から構成されており、空港関連の土地利用が区域の大部分を占めている。
- Rajarbagh 駅と Khilkhet 駅の間に位置する中部では、広幅員の幹線道路沿いに商業用途等の非住宅系土地利用が立地している。
- 一方、Bashundhara 駅と Purbachal Terminal 駅の間に位置する東部では、一部が住宅地として開発されているものの、区域の大半は依然として未利用地となっている。



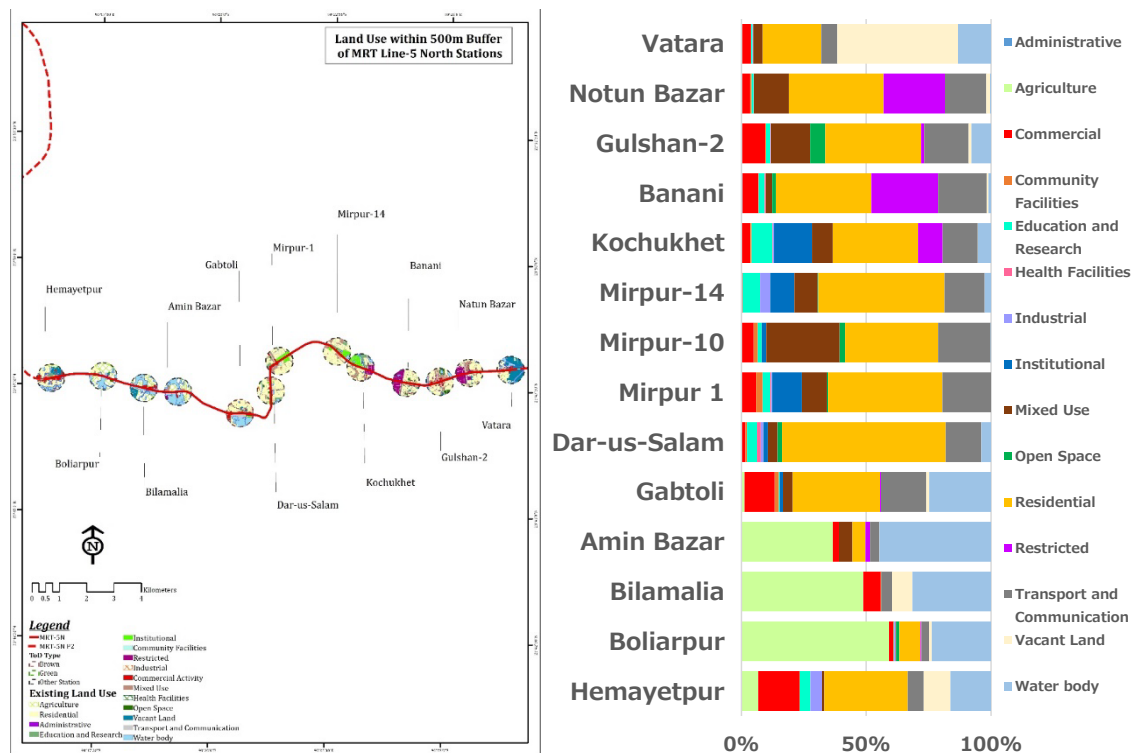
出典: Detailed Area Plan 2016-2035 (DAP)に基づき JICA プロジェクトチームが作成

図 5.4.2: MRT1 号線各駅の 500m パッファ内における現況の土地利用

(3) MRT5 号北線

図 5.4.3 に示すとおり、MRT5 号線沿線地域は、距離および土地利用の状況に基づき、四つの区域に区分することができる。

- Vantara 駅と Banani 駅の間に位置する東部は、大使館、大規模企業または外資系企業のオフィス、高付加価値または高度な商品・サービスを提供する商業施設が集積する、特徴的な区域である。
- Kochukhet 駅と Mirpur-14 駅の間に位置する中東部には、多数の大学および行政施設が立地している。
- 中西部は、ダッカ市西部への玄関口としての機能を有しており、主要幹線道路沿いに商業施設、業務施設、病院等の多様な土地利用が集積している。
- 西部には、農地および水域が多く分布している。Hemayetpur 駅周辺は、商業、工業および教育機能を有し、周辺地域における地域拠点として位置付けられている。



出典: Detailed Area Plan 2016-2035 (DAP)に基づき JICA プロジェクトチームが作成

図 5.4.3: MRT5 号北線各駅の 500m バッファ内における現況の土地利用

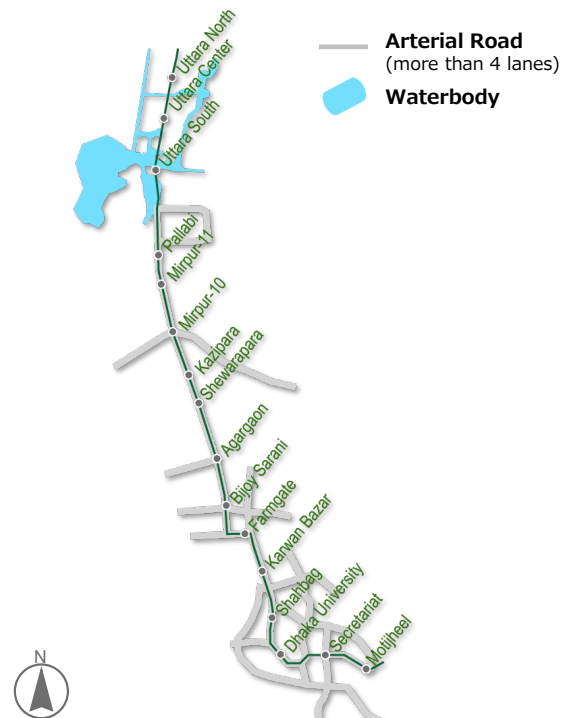
5.4.2 現状の道路インフラ

(1) MRT6 号線

Kamalapur 駅から Mirpur-10 駅にかけて、6 車線以上を有する幹線道路が南北方向に整備されている。当該道路は、Uttara North 駅以北へ延伸される計画である。

また、Kamalapur 駅と Agargaon 駅の間に位置する南部沿線地域には、複数の幹線道路が通過している。

さらに、Mirpur-10 駅には、東西方向に 6 車線道路が通過している。



出典: Revised STP に基づき JICA プロジェクトチームが作成

図 5.3.4: MRT6 号線各駅周辺における現況の主要交通インフラ

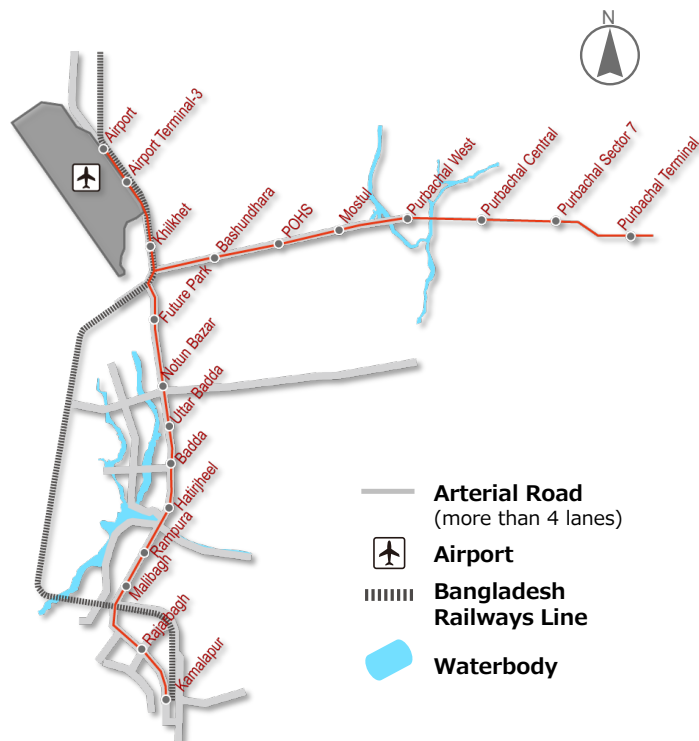
(2) MRT1 号線

Kamalapur 駅から Airport 駅にかけて、また東側では Purbachal West 駅周辺まで、4 車線以上を有する幹線道路が整備されている。

また、Kamalapur 駅と Notun Bazar 駅の間に位置する南部沿線地域には、複数の幹線道路が通過している。

Airport 駅および Airport Terminal3 駅は、空港に隣接して立地している。

またバングラデシュ国鉄 (BR) 路線が、Airport 駅および Airport Terminal3 駅、Khilkhet 駅、ならびに Kamalapur 駅を通過している。

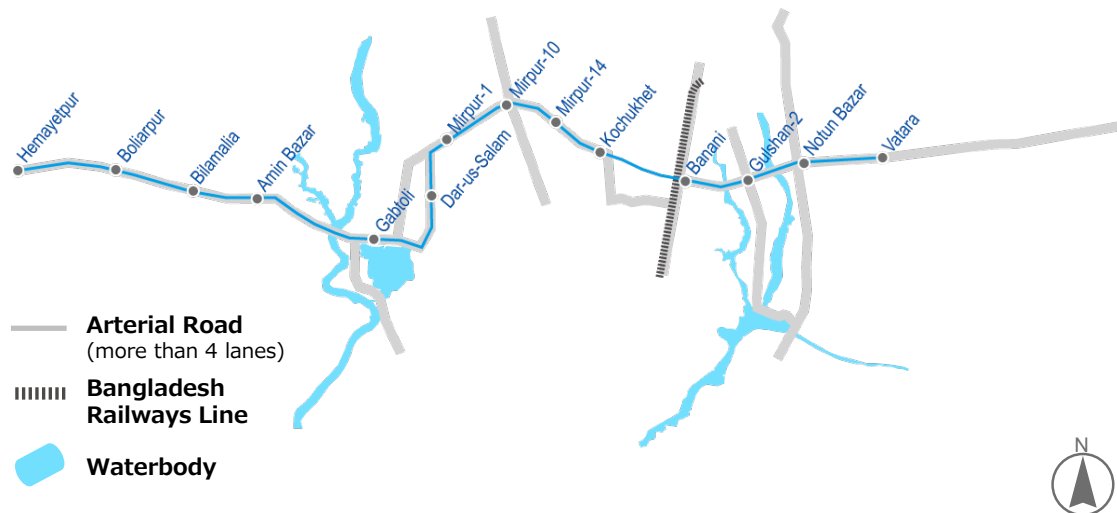


出典: Revised STP に基づき JICA プロジェクトチームが作成

図 5.3.5: MRT1 号線各駅周辺における現況の主要交通インフラ

(3) MRT5 号北線

すべての駅は、4 車線以上を有する幹線道路沿いに立地している。また、Notun Bazar 駅、Gulshan-2 駅、Banani 駅、Mirpur-10 駅には、南北方向の他の幹線道路も通過している。Banani 駅は、BR 路線との交差点となっている。



出典: Revised STP に基づき JICA プロジェクトチームが作成

図 5.4.6: MRT5 号北線各駅周辺における現況の主要交通インフラ

5.4.3 都市構造計画

DSP では、ダッカ首都圏の人口が 2035 年までに 2,600 万人に達し、2020 年比で約 600 万人増加すると推計している。こうした大規模な人口を対象として、効率的に都市サービスおよび雇用機会を提供するため、DSP は階層的な空間構造フレームワークを戦略として設定している。

MRT6 号線、MRT1 号線および MRT5 号北線の各駅周辺エリアは、都市拠点として位置付けられており、その区分は以下の 3 類型から構成されている。すなわち、(1) 各地域の主要な都市拠点としての役割を果たす Sub Regional Center、(2) 将来的に Sub Regional Center としての機能を担うことが想定されている Potential Sub Regional Center、および (3) 地域の日常的なニーズに対応する活動が集積する Local / Community Center である。

(1) MRT6 号線

- Sub Regional Center : Pallabi 駅、Mirpur-10 駅、Agargaon 駅、Farmgate 駅、Motijheel 駅
- Potential Sub Regional Center : Uttara North 駅、Uttara Center 駅
- Local / Community Center : Kazipara 駅、Shewarapara 駅

(2) MRT1 号線

- Sub Regional Center : Khilkhet 駅、Notun Bazar 駅、Malibagh 駅
- Potential Sub Regional Center : POHS 駅、Mostul 駅

- ・ Regional Center : Purbachal Central 駅、Purbachal Sector7 駅
- ・ Local / Community Center : Hatirjheel 駅

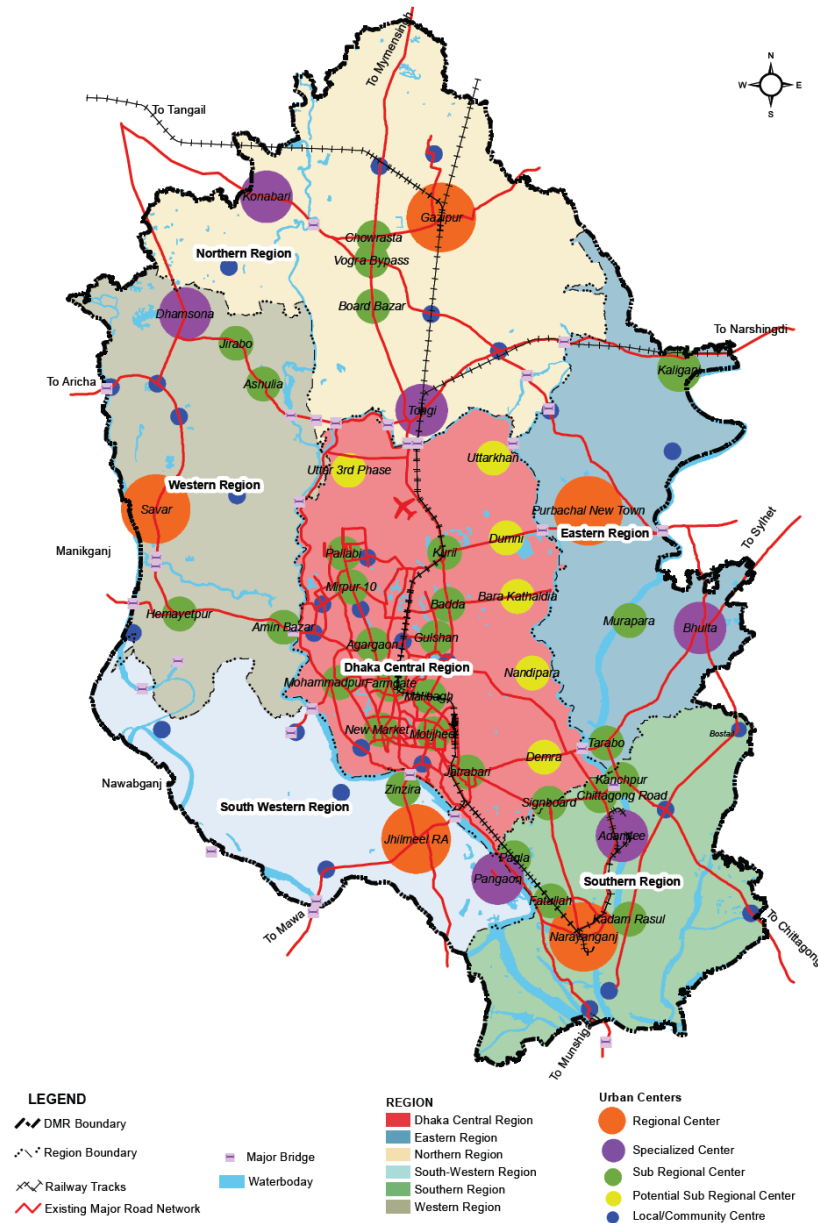
(3) MRT5 号北線

- ・ Sub Regional Center : Pallabi 駅、Mirpur-10 駅、Agargaon 駅、Farmgate 駅、Motijheel 駅
- ・ Potential Sub Regional Center : Uttara North 駅
- ・ Local / Community Center : Kazipara 駅、Shewarapara 駅

一方、ダッカ市中心部の外側では、中心部における空間的飽和および地価・不動産価格の上昇を背景として、より急速な人口増加が見込まれている。加えて、近年整備が進む MRT 等の大量公共交通機関や、郊外部における産業集積の進展が、居住および都市機能の外縁部への移動を後押しすると考えられる。

DSP では、郊外部にも複数の都市拠点が設定されており、3 路線の MRT は、これらの拠点を結節する計画となっている。具体的には、MRT6 号線では Tongi 駅および Dhamsona 駅、MRT1 号線では Purbachal 駅、Tongi 駅および Gazipur 駅、MRT5 号北線では Hemayetpur 駅、Savar 駅および Bara Kathaldia 駅が接続対象として位置付けられている。

このことは、沿線地域計画が、中心市街地に位置する対象沿線地域のみならず、郊外部へと延伸する周辺地域についても併せて考慮する必要があることを示している。



出典: Dhaka Structure Plan 2016-2035 (DSP)

図 5.4.7: DSP において提案されている都市拠点

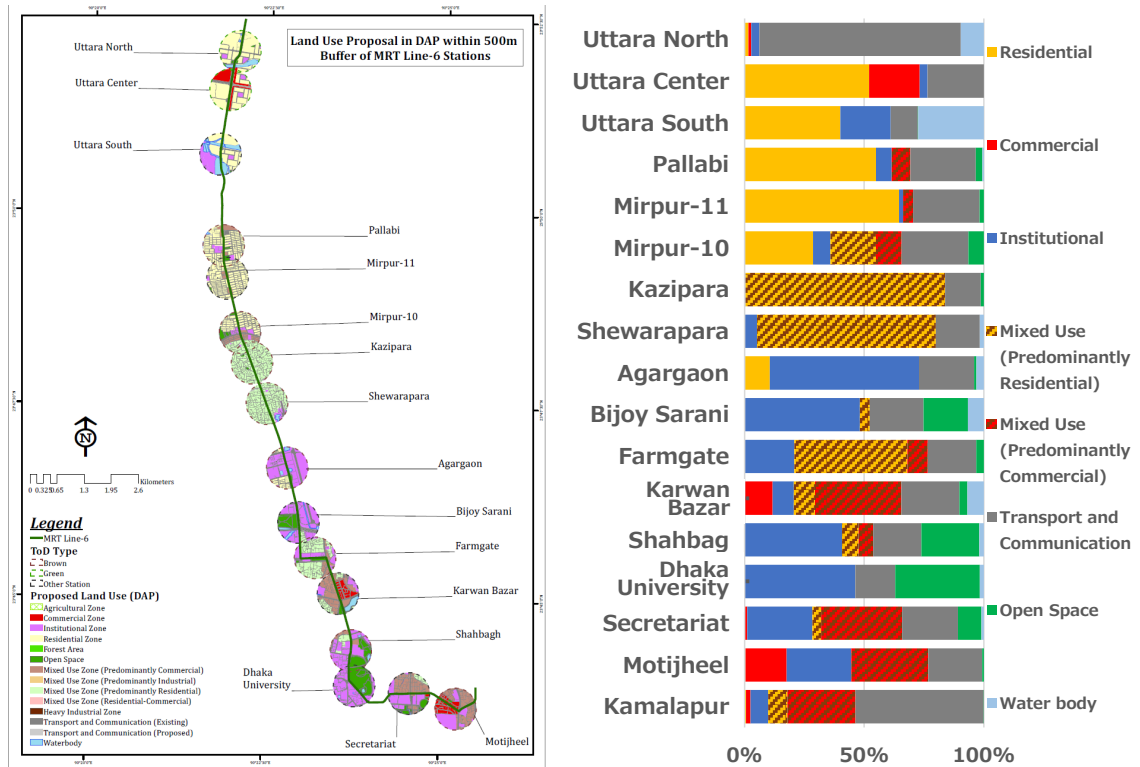
5.4.4 土地利用計画

(1) MRT6 号線

主な特徴として、Kamalapur 駅から Mirpur-10 駅までの区間では、前述した現況と比較して土地利用構成に大きな変化は想定されていないと考えられる。ただし、当該区間の大部分では混合用途が分布しているため、土地利用の方向性は必ずしも明確ではない。

一方、Mirpur-11 駅および Pallabi 駅周辺では、混合用途を縮小し、専用住宅用途を増加させることが計画されている。

また、Uttara 地区に位置する 3 駅では、商業用途および公共・教育等の施設用途の集積が計画されている。



出典: Detailed Area Plan 2016-2035 (DAP)に基づき JICA プロジェクトチームが作成

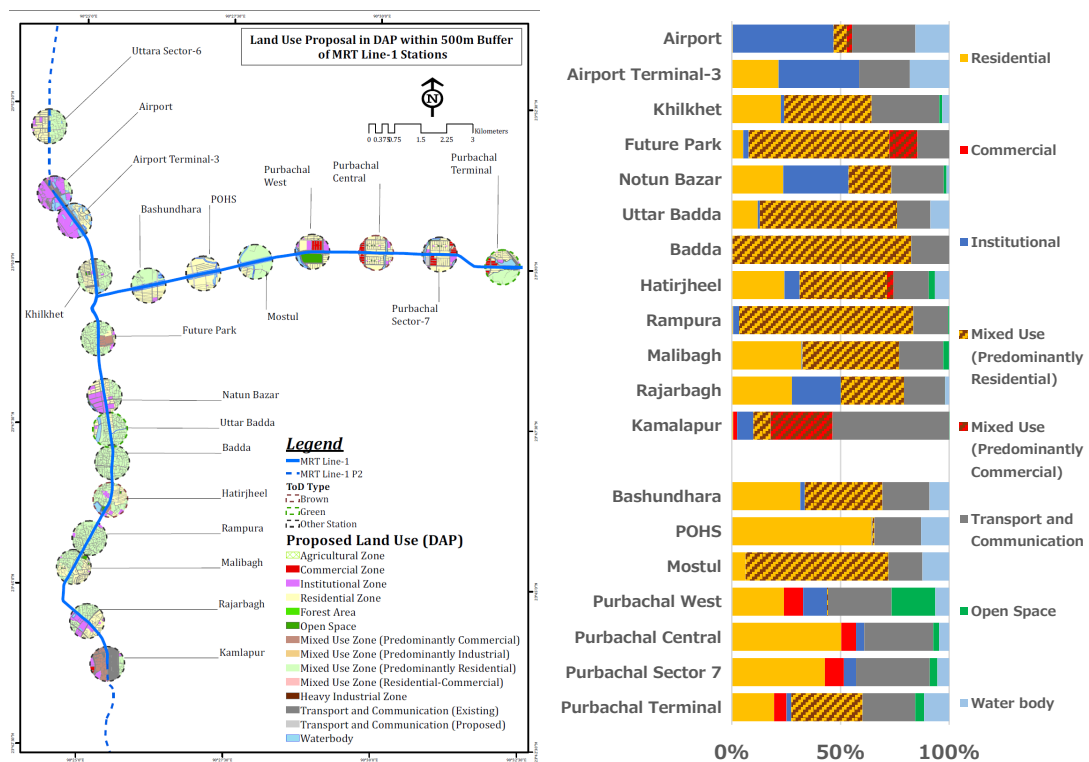
図 5.4.8: MRT6 号線各駅の 500m バッファ内における DAP 上の土地利用計画

(2) MRT1 号線

Airport 駅および Airport Terminal3 駅周辺では、既存の未利用地および水域を開発することにより、空港関連用途用地を拡大することが計画されている。

また、Kamalapur 駅から Khilkhet 駅までの区間では、混合用途が土地利用の大部分を占めていることから、全体としては現況とほぼ同様の構成を有する土地利用が計画されていると見込まれるが、その方向性は必ずしも明確ではない。

Purbachal 地区では、商業用途、公共・教育等の施設用途およびオープンスペースから成る、バランスの取れた土地利用構成が計画されている。また、当該地区の特徴として、道路を中心とする交通施設が大きな割合を占めている点が挙げられる。



出典: Detailed Area Plan 2016-2035 (DAP)に基づき JICA プロジェクトチームが作成

図 5.4.9: MRT1 号線各駅の 500m バッファ内における DAP 上の土地利用計画

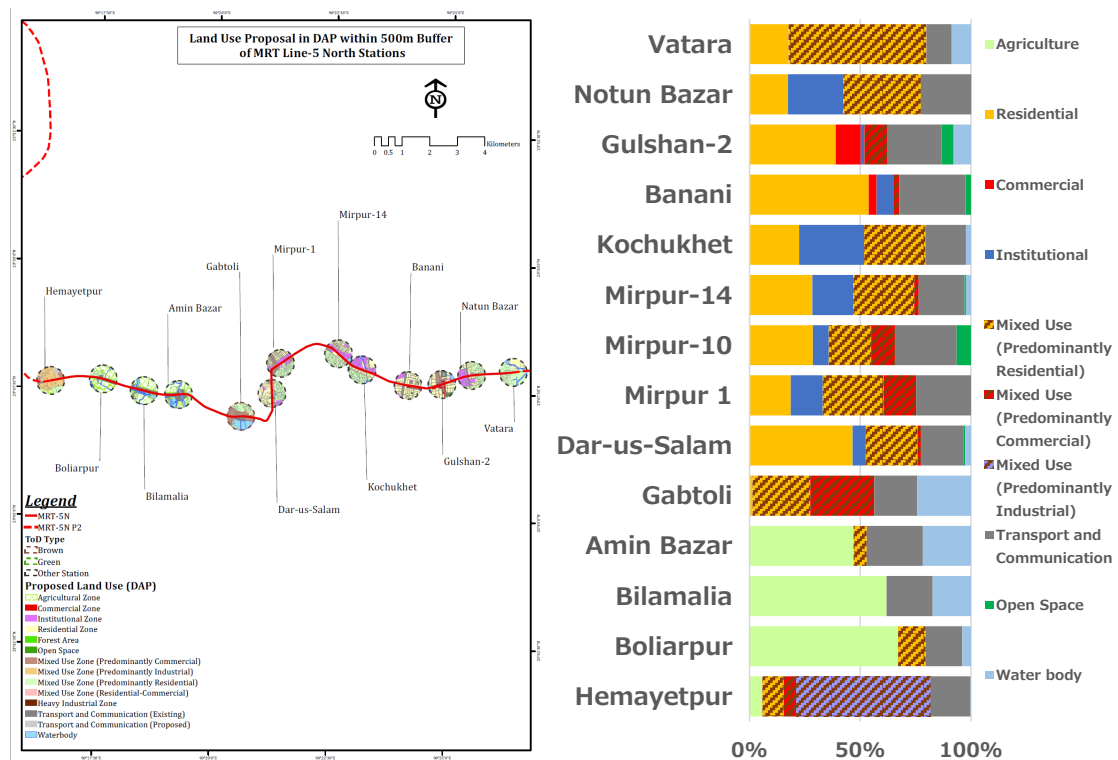
(3) MRT 5 号北線

Notun Bazar 駅から Gabtoli 駅までの区間では、混合用途が土地利用の大きな割合を占めていることから、全体としては現況とほぼ同様の構成を有する土地利用が計画されていると見込まれるが、その方向性は必ずしも明確ではない。

Vatara 駅周辺では、未利用地の開発を通じて、住宅用途が土地利用の中心となる計画である。

Amin Bazar 駅から Boliarpur 駅までの区間では、水域の開発により、交通関連用途用地の拡大が計画されている。

Hemayetpur 駅周辺では、工業開発計画が重視されている。



出典: Detailed Area Plan 2016-2035 (DAP)に基づき JICA プロジェクトチームが作成

図 5.4.10: MRT5 号北線各駅の 500m バッファ内における DAP 上の土地利用計画

5.4.5 交通インフラ計画

各 MRT 路線の駅周辺エリアにおいては、以下の交通インフラの整備が計画されている。

(1) MRT6 号線

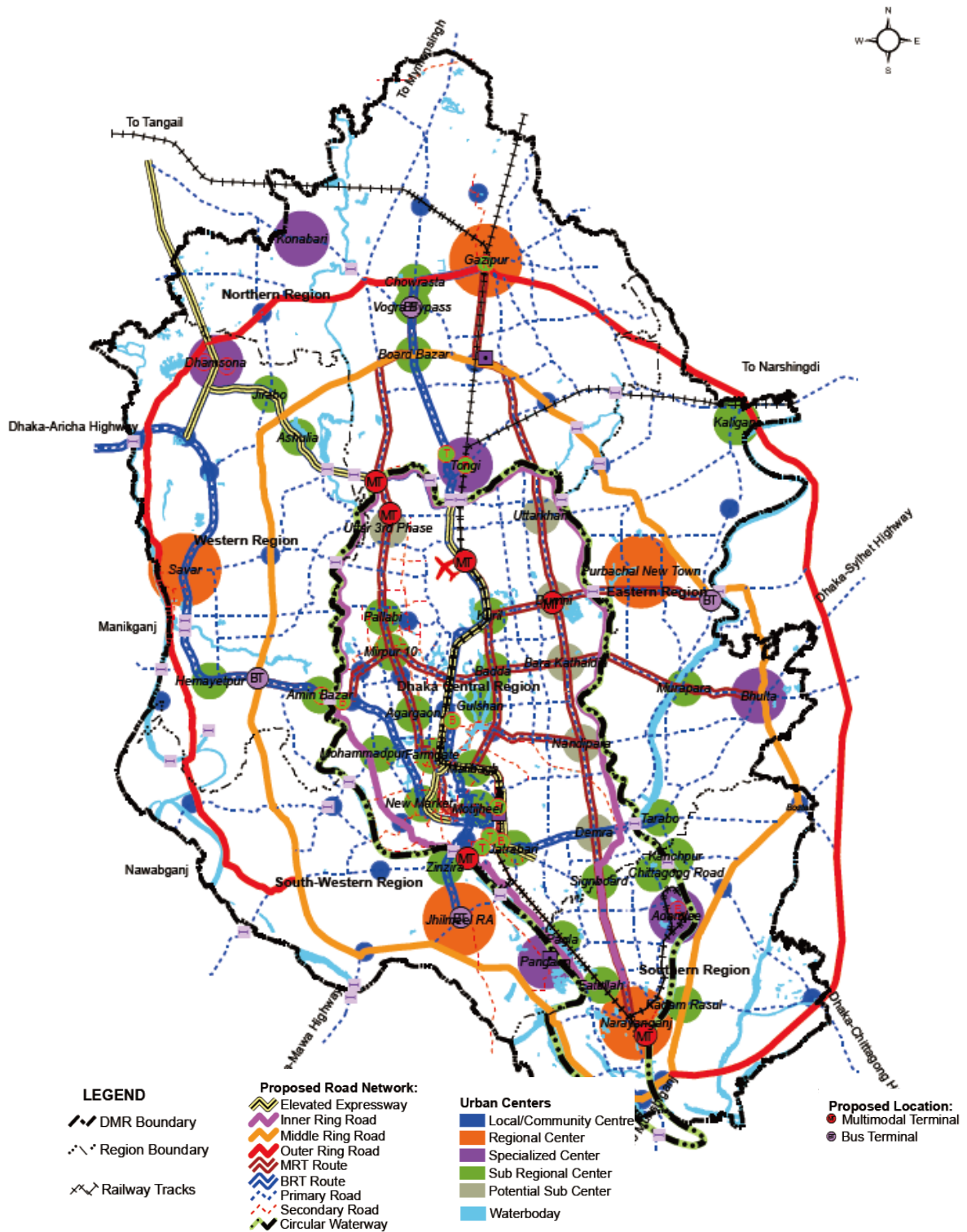
- ・ MRT1 号線および MRT4 号線 : Kamalpur 駅
- ・ MRT2 号線 : Gabtoli 駅、Motijheel 駅
- ・ MRT5 号北線 : Mirpur-10 駅
- ・ MRT5 号南線 : Karwan Bazar 駅
- ・ マルチモーダル・ターミナル : Uttara North 駅

(2) MRT1 号線

- ・ BRT3 号線 : Airport 駅、Airport Terminal-3 駅、Khilkhet 駅
- ・ MRT4 号線および MRT6 号線 : Kamalpur 駅
- ・ MRT5 号北線 : Notun Bazar 駅
- ・ MRT5 号南線 : Hatirjheel 駅
- ・ BRT7 号線 : POHS 駅、Mostul 駅
- ・ Inner Ring Road : Purbachal West 駅
- ・ Middle Ring Road : Purbachal Terminal 駅
- ・ マルチモーダル・ターミナル : Airport 駅、POHS 駅、Mostul 駅
- ・ バスターミナル : Purbachal Terminal 駅

(3) MRT5 号北線

- ・ MRT1 号線 : Notun Bazar 駅
- ・ MRT2 号線および MRT5 号南線 : Gabtoli 駅
- ・ MRT6 号線 : Mirpur-10 駅
- ・ BRT3 号線 : Banani 駅
- ・ Inner Ring Road : Gabtoli 駅、Amin Bazar 駅
- ・ Middle Ring Road : Boliarpur 駅
- ・ バスターミナル : Boliarpur 駅



出典：Dhaka Structure Plan 2016–2035 (DSP)

図 5.4.11: 計画されている主要交通インフラ

5.4.6 まとめ

表 5.4.1 は、都市拠点の特性、土地利用および交通に関する既存計画の内容を整理したもの

のである。なお、同表に示す計画上の特徴的な土地利用は、同一路線内における特性の比較を目的としたものであり、複数路線が重複する駅については、各路線において必ずしも同一の特性を有するものではない点に留意する必要がある。

表 5.4.1: MRT 駅周辺の開発状況と開発機会の概要

■ MRT 6 号線駅

Station Area	Urban Center	Distinctive Planned Land Use	Distinctive Future Transport Function
Uttara North	• Potential Sub Regional Center	• Transport	• Station Plaza • New Road Network to Airport
Uttara Center		• Commercial • Residential	
Uttara South		• Institutional • Residential	
Pallabi	• Sub Regional Center	• Residential • Commercial	
Mirpur-11		• Residential • Commercial	
Mirpur-10	• Sub Regional Center	• Residential • Commercial • Open Space	• Transit for a MRT line (MRT 5 North)
Kazipara	• Local/Community Center	• Residential	
Shewarapara	• Local/Community Center	• Residential	
Agargaon	• Sub Regional Center	• Institutional	• Station Plaza

Station Area	Urban Center	Distinctive Planned Land Use	Distinctive Future Transport Function
Bijoy Sarani		• Institutional • Open Space	
Farmgate		• Institutional • Commercial	
Karwan Bazar		• Commercial	• Transit for a MRT line (MRT 5 South)
Shahbag		• Education/Research • Open Space	
Dhaka University		• Education/Research • Open Space	
Secretariat		• Commercial • Institutional	• Transit for a BRT line (BRT 3)
Motijheel	• Sub Regional Center	• Commercial • Institutional	• Transit for a MRT line (MRT 2)
Kamalapur		• Commercial • Transport	• Transit for 3 lines (BR, MRT 1 and 4) • Station Plaza

■ MRT 1 号線駅

Station Area	Urban Center	Distinctive Planned Land Use	Distinctive Future Transport Function
Airport		• Transport • Institutional	• Airport • Transit for a BRT line (BRT 3) • Multimodal Terminal
Airport Terminal-3		• Transport • Institutional	• Airport • Transit for a BRT line (BRT 3)
Khilkhet	• Sub Regional Center	• Residential	• Transit for a BRT line (BRT 3)
Future Park		• Residential • Commercial	
Notun Bazar	• Sub Regional Center	• Residential • Institutional	• Transit for a MRT line (MRT 5 North)
Uttar Badda		• Residential	
Badda		• Residential	
Hatirjheel	• Local/Community Center	• Commercial • Institutional	• Transit for a MRT line (MRT 5 South)
Rampura		• Residential	
Malibagh	• Sub Regional Center	• Residential	
Rajarbagh		• Residential • Institutional	
Kamalapur		• Commercial • Transport	• Transit for 3 lines (BR, MRT 4 & 6) • Station Plaza

Station Area	Urban Center	Distinctive Planned Land Use	Distinctive Future Transport Function
Bashundhara		• Residential • Institutional	
POHS	• Potential Sub Regional Center	• Residential	• Transit for a BRT line (BRT 7) • Multimodal Terminal
Mostul	• Potential Sub Regional Center	• Residential	• Transit for a BRT line (BRT 7) • Multimodal Terminal
Purbachal West		• Open Space • Commercial • Institutional • Residential	• Inner Ring Road
Purbachal Central	• Regional Center	• Commercial • Institutional • Residential	
Purbachal Sector 7	• Regional Center	• Commercial • Institutional • Residential	
Purbachal Terminal		• Commercial • Residential	• Middle Ring Road • Terminal Station for MRT 1 • Bus Terminal

■ MRT 5 北線駅

Station Area	Urban Center	Distinctive Planned Land Use	Distinctive Future Transport Function
Vatara		• Residential	
Notun Bazar	• Sub Regional Center	• Institutional	• Transit for a MRT line (MRT 1)
Gulshan-2		• Commercial • Residential	
Banani		• Residential • Commercial	• Transit for two lines (BR line and BRT 3)
Kochukhet		• Institutional	
Mirpur-14		• Institutional	
Mirpur-10	• Sub Regional Center	• Commercial • Institutional • Open Space	• Transit for a MRT line (MRT 6)

Station Area	Urban Center	Distinctive Planned Land Use	Distinctive Future Transport Function
Mirpur 1	• Local/Community Center	• Commercial • Institutional	
Dar-us-Salam		• Residential	
Gabtolli	• Local/Community Center	• Commercial	• Transit for 2 MRT lines (MRT 2 and 5 South)
Amin Bazar	• Sub Regional Center	• Agriculture	
Bilamalia		• Agriculture	
Boliarpur		• Agriculture	• Middle Ring Road • Bus Terminal
Hemayetpur	• Sub Regional Center	• Industrial • Commercial	

出典：DSP、DAP、STP の内容をもとに JICA プロジェクトチーム作成

5.5 沿線地域計画

5.5.1 基本的な考え方

(1) 3つの対象沿線地域に共通する課題

1) 郊外部における急速な人口増加への対応

3路線のMRTはいずれも、将来的に人口の急増が見込まれる郊外部まで延伸される計画となっている。これに伴い、サービスや雇用機会を求めて、発展途上にある郊外部から都心部へ向かう大量の移動需要が発生すると想定される。このような移動は、長距離移動や時間帯による利用の偏在といった非効率性を生じさせ、利便性の低下やMRT運営への悪影響を及ぼす可能性がある。

将来的な郊外部人口の増加を踏まえると、Motijheel 駅や Gulshan 駅などのダッカ市中心部への非効率な長距離通勤、あるいは中心部から郊外部への移動を前提とする都市構造ではなく、各都市拠点において職住近接を促進する都市構造を構築することが必要である。

2) 地域資源の活用

特に既存市街地においては、都市機能を機械的に配置するのではなく、各地区において既に形成されている地域特性を活かす視点が重要である。Karwan Bazar 駅や Shahbag 駅周辺では、商業施設や病院等の地域施設がMRT駅周辺に立地している例が多く見られる。また、Hatirjheel 駅や Amin Bazar 駅周辺のように、水辺、公園、空き地等の豊富な自然資源を有する地区も存在する。これらの要素は、駅周辺およびその周辺地域において、既に高い利用需要を有しているものであり、対象沿線地域にとって代替しがたい重要な資源である。

このような貴重な地域資源を活用することで、対象沿線地域全体の利便性の向上を図ることが重要である。

3) 道路交通から大量輸送機関（MRT、BRT）へのモーダルシフトの促進

ダッカ首都圏では、6路線のMRTおよび2路線のBRTが、段階的に整備・供用される計画となっている。一方で、自家用車の利用は既に広く普及しており、その利便性も一般に認識されている。

道路交通から大量公共交通（MRT・BRT）への手段転換を促進するためには、ライダー交通手段の導入や、徒歩による移動が可能な歩行者ネットワークの整備等を通じて、大量公共交通駅へのアクセス性を向上させるといった利便性向上策を講じることが必要である。

(2) 空間計画に関する基本的な考え方

1) 近隣圏における複数都市拠点からなる都市構造の形成

郊外部と都心部との間における非効率な長距離移動を抑制し、MRT沿線居住者が日常生活に必要な機能を近隣圏で満たすことができる都市構造を構築する。本沿線地域計画では、地域バランスを考慮してDSPにおいて提案されている都市拠点を踏まえ、駅周辺地区間の機能分担を考慮した計画としている。

2) 既存の地域資源の尊重および活用

限られた予算および時間の中で、多様なニーズに対応するために、すべての駅周辺地区において都市機能を一様に整備することは現実的ではない。一方で、各対象沿線地域には、Notun Bazar 駅および Gulshan 地区周辺における高付加価値型の商業、業務サービスおよび雇用機能、また Mirpur-10 駅周辺における多様な商業、医療および教育サービスなど、駅ごとに固有の特性や地域資源が存在している。

沿線地域計画では、各駅周辺地区が既に有している特性を尊重し、これを活用することにより、居住地周辺のみでは享受できない多様かつ高度な都市機能を、MRT を利用して享受できる都市環境の形成を重視している。

3) 公共交通および徒歩を基盤とした生活圏の形成

ダッカ市における道路交通問題の改善に向けては、自家用車への過度な依存を避け、公共交通および徒歩を基盤とした生活圏を形成することが必要である。また、特定地区への過度な人口集中を是正するためには、都市拠点を中心とした生活圏の形成が求められる。

このため、MRT とその周辺地区を一体的に整備するとともに、安全に歩行できる空間の創出や、駅と周辺地区を結ぶフィーダー交通ネットワークの形成を推進することが重要である。

5.5.2 対象沿線地域における基本機能

前述の基本的な考え方を踏まえ、沿線地域計画では、MRT 各路線沿いの駅周辺地区が、以下に示す概念に基づき、基本的な機能を分担・共有することを提案する。

(1) 基本機能連携帯

DAP の土地利用計画では、ほとんどの MRT 駅周辺に住宅地がある。また DSP の都市構造計画では、Urban Center が一定の間隔をおいて配置されている。これらの計画や方針は、ダッカ都市圏内の地域的なバランスを保つだけでなく、地域を運営・管理する住民や地元の人々の存在を通して、各地域の持続可能な発展を支えることにつながる。

DSP の都市構造計画では、MRT の 3～5 駅に 1～2 つの Sub Regional Center（または Potential Sub Regional Center、Regional Center）が配置されている。これに基づき、沿線地域計画では、Sub Regional Center を中心とした近隣の 3～5 駅単位で「基本機能連携帯」を構築し、基本的な都市機能の共有を図る。

基本機能連携帯で共有される機能には、小売、ビジネス、雇用等の日常生活に必要な商業・業務機能が含まれる。これらの機能は、Sub Regional Center の最寄り駅周辺に立地・集積することを基本とするが、スペース不足等で最寄り駅周辺に立地することが困難な場合や、土地利用状況により他の近隣駅が適している場合は、その近隣駅周辺に立地・集積を図る。

(2) 広域機能連携帯

各駅周辺地域が持つ特色のある地域資源を維持・活用して、広域的な機能連携帯を

形成し、特別な需要にも対応できる沿線地域へと発展することを目指す。重要な地域資源として以下の機能が想定されるが、各地域で維持・活用すべき資源を把握・確定するためには、今後地域レベルでの調査や意見交換が必要となる。なお地域資源の多くは、本プロジェクトで作成する沿線地域計画においては今後の検討事項にあたるため、以降の図には示していない。

〈想定される地域資源の例〉

MRT 6 号線の沿線地域：

- ・ Motijheel 駅周辺の都心部に集積する、多様な商業店舗、主要官庁を含むビジネス環境、高度な医療・教育サービス
- ・ Farmgate 駅および Agargaon 駅周辺の国家レベルの行政施設
- ・ Mirpur 10 駅周辺の、乗換え駅および大規模なスポーツ施設

MRT 1 号線の沿線地域：

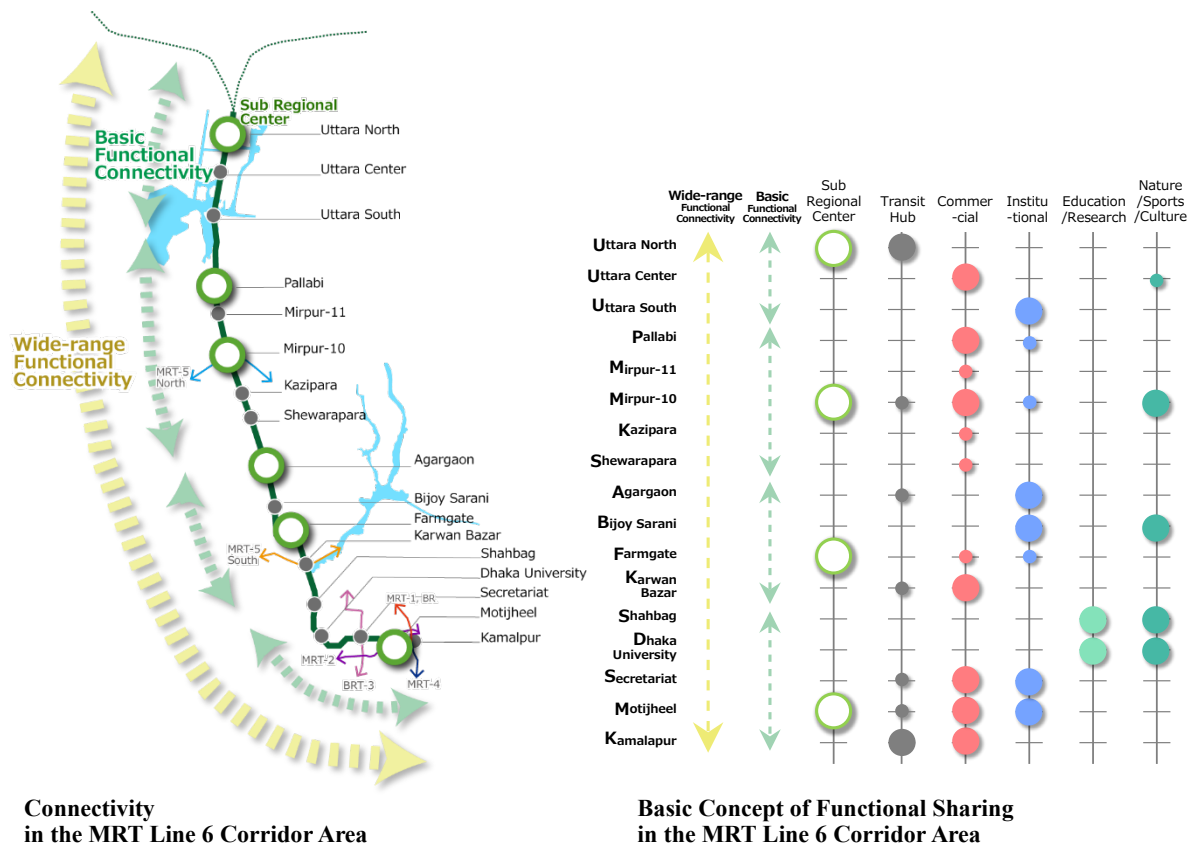
- ・ Kamalapur 駅の、複数の公共交通路線の乗り入れによる交通の便の良さ
- ・ Rajarbagh 駅から Future Park 駅周辺にかけての、商業、医療、教育等の多様なサービス施設
- ・ Airport 駅周辺の、空港および空港に関連するサービス

MRT 5 号北線の沿線地域：

- ・ Notun Bazar 駅、Gulshan2 駅周辺の、洗練された商業・業務施設による、質の高いサービス及び雇用の場
- ・ Mirpur-10 駅周辺の、商業、医療、教育等の多様なサービス施設
- ・ Amin Bazar 駅、Hemayetpur 駅周辺の農業・工業関連の雇用の場

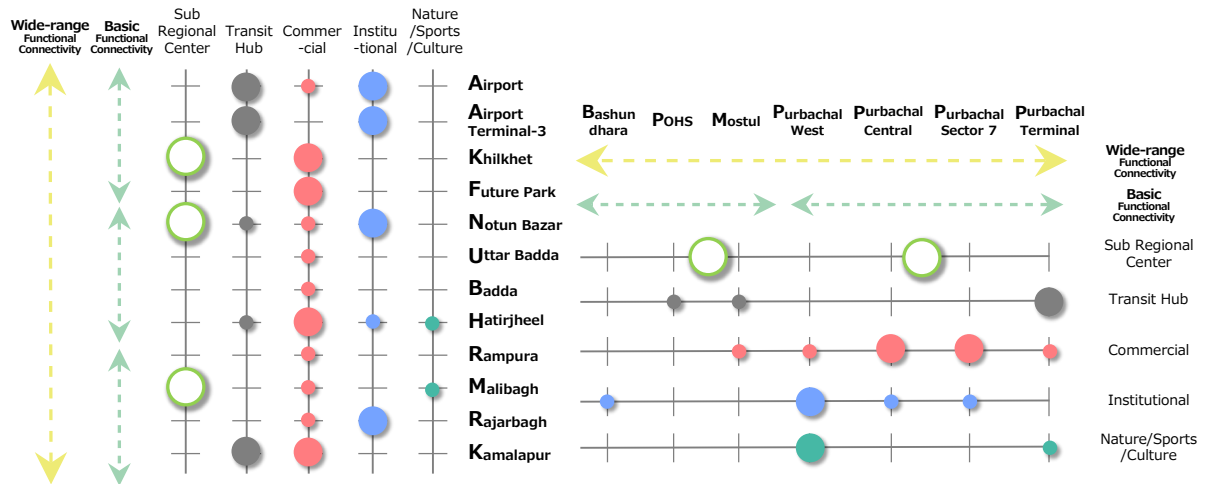
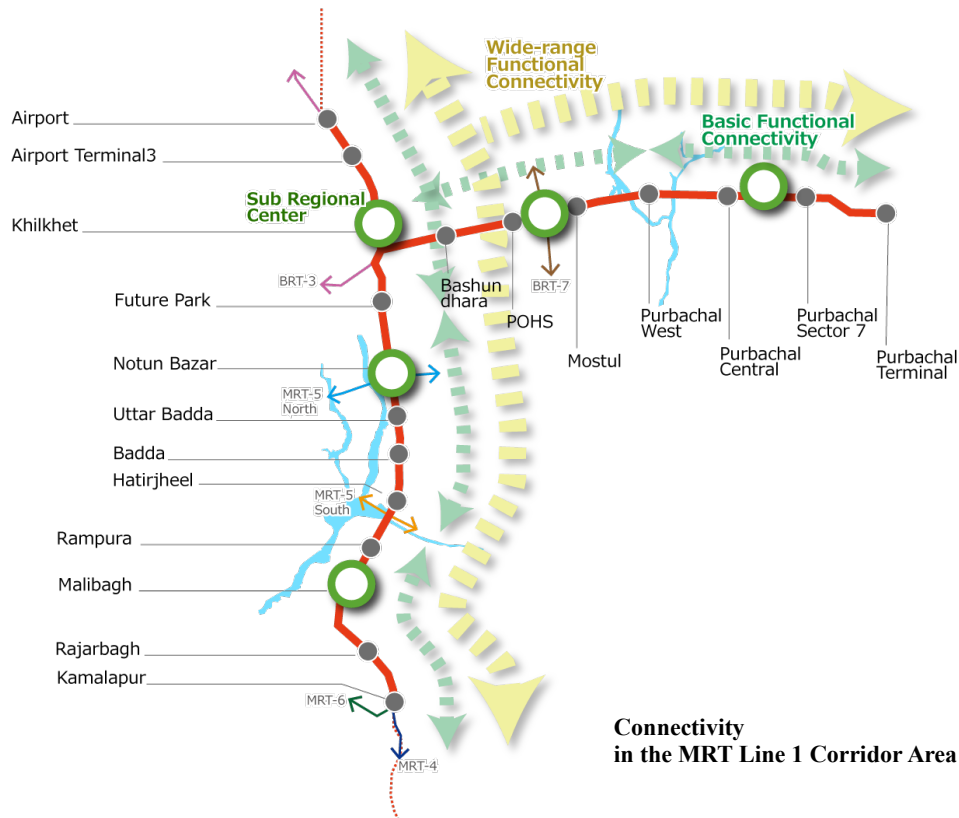
(3) トランジット・ハブ

MRT や BRT の乗り換え駅、MRT のターミナル駅、バスターミナル駅、空港に位置する駅等のトランジット・ハブは、交通の拠点として機能する。トランジット・ハブにおいて、フィーダー輸送や乗換施設などの交通施設を統合し、集中的にアクセス改善を図ることとする。なおスペース不足などトランジット・ハブへの機能集約が困難な場合や、土地利用条件から近隣の他の駅の方が適している場合は、他の近隣駅への設置も検討する。



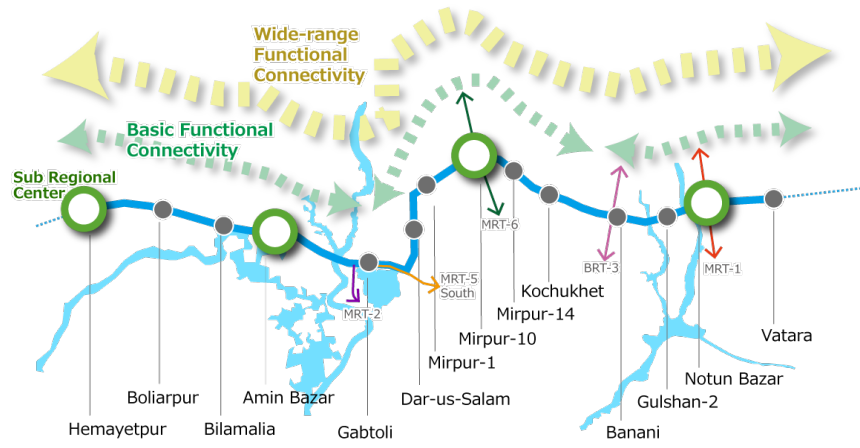
出典：JICA プロジェクトチーム

図 5.5.1: MRT 6 号線沿線地域における連携範囲と機能に関する基本コンセプト

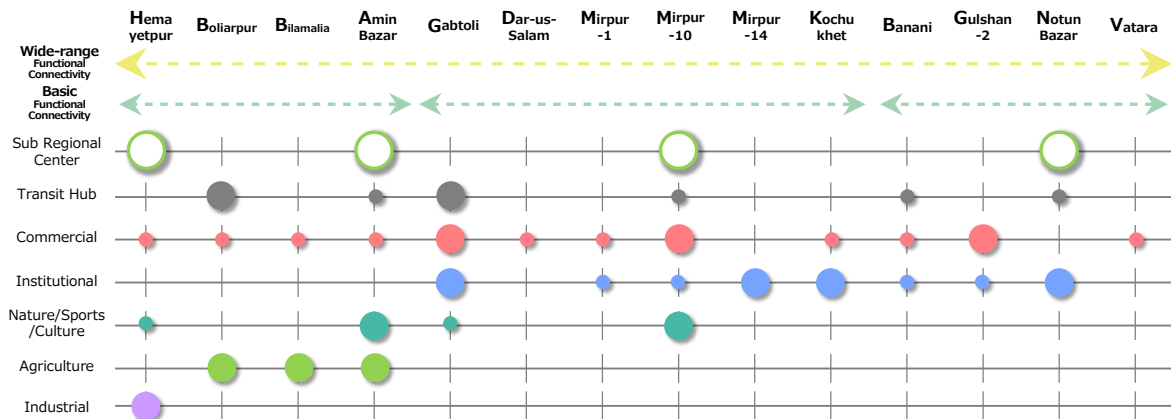


出典：JICA プロジェクトチーム

図 5.5.2: MRT 1 号線沿線地域における連携範囲と機能に関する基本コンセプト



Connectivity in the MRT Line 5 North Corridor Area



Basic Concept of Functional Sharing in the MRT Line 5 North Corridor Area

出典：JICA プロジェクトチーム

図 5.5.3: MRT 5 号北線沿線地域における連携範囲と機能に関する基本コンセプト

5.5.3 最終化に向けた残された課題

前述のとおり、本プロジェクトにおいて策定されたものは沿線地域計画の案である。計画としての完成度を高め、その目的および役割を適切に果たすためには、なお整理・検討が必要な事項があり、今後、以下の追加検討が求められる。

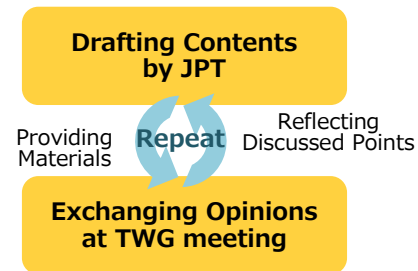
- ・ MRT 利用者の出発地、到着地、移動目的等の利用実態の把握
- ・ 各地域で優位性のある重要な地域資源の把握
- ・ バスなどのフィーダー交通を含む交通ネットワークの階層の明確化

第6章 TOD に係る政策及びガイドラインの策定

TOD に係る政策とガイドラインについて、TWG 会議にて継続的に議論されてきた。TOD に係る政策の方針や施策の大部分は、TOD ガイドラインに反映されている。また、開発利益還元のようなガイドラインレベル以上の政策については、TWG や RAJUK との面談で議論された。本章では、TOD ガイドライン案策定のプロセスと内容について述べる。

6.1 策定プロセス

TOD ガイドラインの内容は、JICA プロジェクトチームによる原案作成と、TWG における意見交換を繰り返すプロセスを通じて作成された（図 6.1.1 参照）。表 6.1.1 には、これまでの TWG において議論された TOD ガイドラインの主な検討項目を示す。



出典: JICA プロジェクトチーム (JPT)

図 6.1.1: TOD ガイドラインの策定プロセス

表 6.1.1: 実施した TWG 会議および検討内容

会議名	日付	議論内容
TWG1 #3	2022 年 4 月 18 日	- TOD ガイドラインの目的 - TOD ガイドラインの構成要素
TWG1 #4	2022 年 6 月 1 日	- Part1: ダッカにおける TOD - なぜダッカに TOD が必要か - TOD フレームワーク - TOD の原則 - TOD スケール - Part2: 計画プロセス - 沿線開発ガイダンスの作成プロセス
TWG1 #5	2022 年 9 月 7 日	Part3: 実施方法の構成要素
TWG2 #4	2022 年 6 月 26 日	- TOD ゾーンの交通モード - 駅前で必要な交通手段
TWG3 #2	2022 年 4 月 24 日	- 事業計画の概要 - 実際のプロジェクトを実現する手順（事業計画・承認ステップ） - ダッカにおける統合プロジェクトの事例
TWG3 #3	2022 年 7 月 19 日	- Uttara Center 駅周辺における事業計画の実践的検討 - プロジェクトの洗い出し：事業計画の第 1 ステップ - 実施体制：事業計画の第 2 ステップ
TWG1 #6	2023 年 3 月 15 日	- TOD 駅分類 - TOD 駅分類の目的 - 分析指標の設定 - 駅タイプの分類 - TOD 駅タイプごとの計画指標の設定
TWG1 #7	2023 年 8 月 1 日	- 開発規制的手法 - TOD ガイドラインの構成要素の見直し（従来の Part3 を 2 つに分ける） - 計画要素 - 密度と用途 - 実施方法 - TOD ゾーニングシステム
TWG1 #8	2023 年 10 月 26 日	- TOD ゾーンと駅周辺計画の定義 - 計画要素 - 密度と用途

出典: JICA プロジェクトチーム

6.2 TOD ガイドラインの内容

6.2.1 目的

TWG では、TOD ガイドラインの構成と内容を検討する前提となる、その目的と位置づけについて議論を行った。合意された主なポイントを表 6.2.1 に整理する。TOD ガイドラインは、ダッカにおける関係機関が共通認識を持ち、TOD の実現に向けて実践的に協働できるよう、理念から実務に至る内容を盛り込むことを意図している。

表 6.2.1 : TOD ガイドラインの目的

	内容
TOD ガイドラインの目的	- TOD の計画、実施、コミュニケーションのための実用的なツールを提供する。 - ダッカにおける TOD の基本的で共通の概念を示す。
対象利用者	- 政策策定・許認可機関 (RAJUK、DTCA) - 公共交通事業者 (DMTCL、BRTA、BRTC、DMP 等) - 自治体・インフラ管理機関 (DSCC、DNCC 等)
法規制との関係	- TOD ガイドラインは、基本的にダッカの既存の法律や規制に基づいて、TOD 計画やプロジェクトを策定する方法を示す。 - ただし、ダッカにおける TOD の実現性を高めるために必要な既存の法律や規制の改正に関する提言も行うこととする。

出典: JICA プロジェクトチーム

6.2.2 TOD ガイドラインの構成

TWG 会議では、ガイドラインの大項目について議論したうえで、各パートの構成について順次検討を進めた。TOD ガイドラインの構成を表 6.2.2 に示す。

表 6.2.2 : TOD ガイドライン (案) の構成

タイトル	サブタイトル	概要
本ガイドラインについて		目的、対象利用者、法規制との関係
Part1: ダッカの TOD		ダッカにおける TOD の一般的な枠組み
	なぜダッカに TOD が必要か	今後ダッカで TOD に注力すべき理由
	TOD ガイドラインの構成	ガイドライン構成の説明 (原則、計画、実施)
	TOD スケール	TOD の空間的規模の違い (都市、沿線、駅周辺、ロット)
	TOD の駅分類	各駅の特性に応じた適切な開発指針を示す TOD 駅の分類
	TOD ゾーニング制度	駅周辺に規定されるゾーン・計画
Part2 : TOD の原則		駅周辺計画の策定時に勘案されるべき原則
	Density & Uses	密度と用途に関する一般的な指針、および密度と用途に関する TOD ゾーン制度
	Multimodal Connectivity	交通モードの優先度、交通網への接続、バス網への接続、リキシャ管理、道路への接続、自転車網への接続と駐輪場の提供
	Walkability	連結性、歩行者ルート、街並み
	Land Value Capture	開発利益還元
Part3 : 駅周辺計画の策定方法		駅周辺 (駅から半径 500m 圏程度) の典型的な計画策定方法
	関係組織の調整メカニズム	関係組織の役割及び調整プロセス
	計画策定方法	体制構築、調査・分析、計画作成に関する典型的な方法とプロセス
Part4: 実施手法		規制・誘導策や事業等の TOD 実現のための実施手法の基本メニュー
付録	TOD のケーススタディ	TOD ガイドラインの利用者が TOD をイメージするためのサポートとして、ダッカの TOD のパイロットプロジェクトや他国の事例を紹介

タイトル	サブタイトル	概要
	沿線開発ガイダンスの作成プロセス	MRT 沿線の駅周辺機能の概念を超えて、駅間の地域間接続性を確保する沿線開発誘導のための典型的な計画プロセス

出典: JICA プロジェクトチーム

6.2.3 TOD ガイドラインの内容

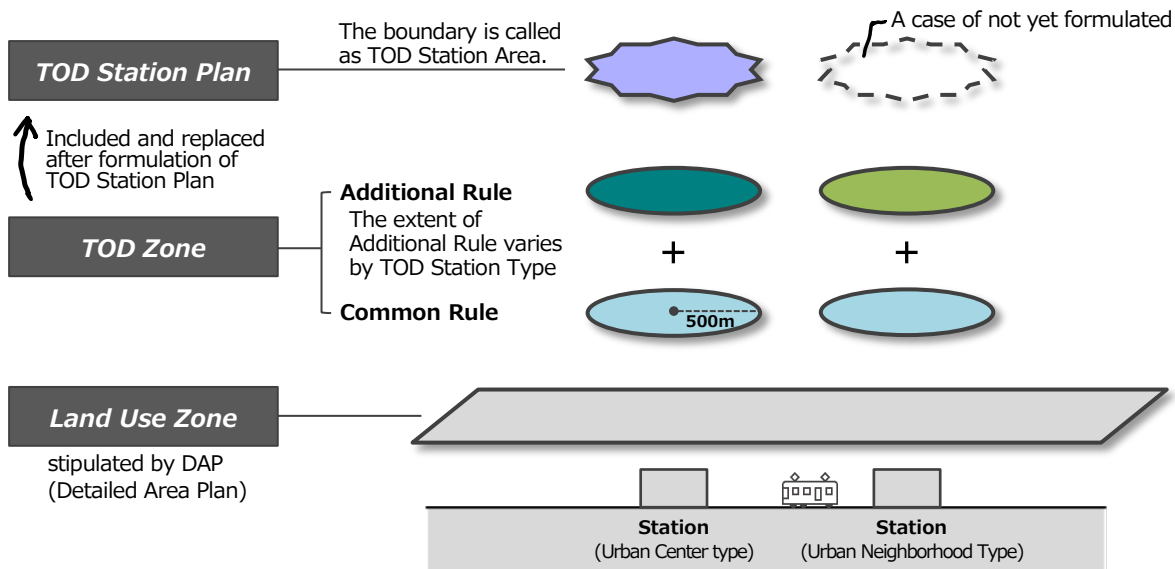
これまでの TWG 会議での議論をまとめた TOD ガイドライン案の内容を、別添資料 03 に示す。

このうち、主要な構成要素である TOD ゾーニング制度（TOD ガイドライン第 1.4.1 節および第 1.4.2 節）ならびに密度・用途に関する TOD ゾーンのルール（同第 2.1.3 節（3））については、以下に抜粋して示す。

(1) TOD ゾーニング制度

1) ゾーニング制度

TOD ガイドラインでは、上記の要件に対応するため、相互に補完し合う二つの特別管理ゾーンとして、「TOD ゾーン」および「TOD 駅周辺計画」を提案している。各ゾーンの役割については、2) において述べる。



出典: JICA プロジェクトチーム

図 6.2.1 : TOD ゾーニング制度の多層構造イメージ

2) ゾーニングの種類

• TOD ゾーン

DAP では、MRT 駅から半径 500m の範囲を TOD ゾーンとして位置付けている。この半径 500m は、ダッカにおける人々の平均的な歩行距離が 10 分間で約 600～700m であることを考慮し、さらに当該距離に至るまでに交差点や曲折箇所が存在することを踏まえ、徒歩圏として設定されたものである。

特別管理ゾーンの一つ目である TOD ゾーンは、地域特性に対する詳細な検討より

も、交通結節点周辺エリアを迅速に管理することを優先して設定されるものである。そのため、TOD ゾーンでは、インセンティブを含む最低限のルールを規定するととどめている。地域特性を十分に考慮しないまま大きなインセンティブを付与した場合、TOD を名目とした不適切な開発を助長するリスクがあるためである。より大きなインセンティブについては、今後、地域特性を踏まえて策定される TOD 駅周辺計画において付与されることが想定されている。

駅から半径 500m の境界付近においては、敷地の一部のみでも当該 500m 圏内に含まれる場合には、当該敷地全体を TOD ゾーンの対象とする。また、複数の MRT 路線が同一の駅を供用している場合には、当該駅における TOD ゾーンは、それぞれの駅を中心とした半径 500m の範囲を連結した区域として設定される。

TOD ゾーンは、地域特性への配慮を一定程度確保しつつ、迅速な運用を可能とするため、二層のルールによって管理される。この二層のルールは、共通ルールおよび追加ルールから構成される。

- ・ **共通ルール:** 共通ルールは、すべての TOD ゾーンに一律に適用されるものである。当該ルールは、DAP 第 3.12.1 節に規定されており、土地利用管理、非居住用途の促進、および容積率 (FAR) に関するインセンティブ等を含む。
- ・ **追加ルール:** 追加ルールは、TOD 駅タイプにより整理された 7 つの駅タイプそれぞれについて、想定される開発の方向性に応じて、最低限の開発インセンティブおよび条件を定めるものである。

● TOD 駅周辺計画

TOD 駅周辺計画は、より詳細かつ立地特性に即した計画に基づいて策定される。画一的に定義される TOD ゾーンとは異なり、TOD 駅周辺計画は、各駅ごとに、地域分析および合意形成プロセスを通じて作成されるものである。

TOD 駅周辺計画の対象範囲は、標準的な TOD ゾーン半径である 500m を基準としつつ、幹線道路、河川、運河等の地形的要素を考慮するとともに、周辺市街地および交通インフラとの接続性を確保する観点から、当該範囲を拡大または縮小して設定される。この境界は「TOD 駅周辺エリア (TOD Station Area)」と称される。TOD 駅周辺計画が策定され、施行された後は、当該 TOD 駅周辺エリアが、従来の TOD ゾーンの境界に代わるものとされる。

TOD 駅周辺エリア内においては、より強いインセンティブおよび規制を適用する区域として、「中心ゾーン (Intensive Zone)」を指定することができる。中心ゾーンは、駅周辺エリアに設定されたビジョンを実現するため、早期の対応が求められる区域を含むものとして定義される。中心ゾーンの標準的な範囲は、MRT 駅からおおむね半径 200m とされているが、その境界は、TOD 駅周辺計画において検討される地域特性を踏まえ、調整されることがある。

(2) 密度・用途に関する TOD ゾーンのルール

TOD ガイドラインでは、駅周辺の地域特性を踏まえた適切な都市開発を誘導するため、各駅周辺エリアを対象として TOD 駅周辺計画を策定することを提案している。しかしながら、ダッカ市内には多数の駅が存在することから、一部の駅周辺エリアについては、計画の策定までに一定の期間を要することが想定される。このため、当面の措置として、TOD ゾーンに関するルールが設定されており、これには、混合用途エリアにおける建築物を対象とした容積率の上限引上げや、非居住用途比率の上限引上げといったインセンティブが含まれている。

これらのインセンティブは、①計画された開発規模や最小敷地面積等を含む必須条件を満たすこと、ならびに②公共性および TOD への貢献度に関する評価条件を満たす開発を対象として付与される。本制度では、条件の達成度合いに応じて、基本的なインセンティブに加え、追加的なインセンティブが付与される。これらの適用条件の詳細については、次節において述べる。

TOD ゾーンに関するルールに基づき付与されるインセンティブは、地域特性を十分に考慮しないまま不適切な開発を助長することを防ぐため、最低限の水準にとどめられている。より大きなインセンティブについては、今後、地域特性を踏まえて策定される TOD 駅周辺計画において付与されることが想定されている。

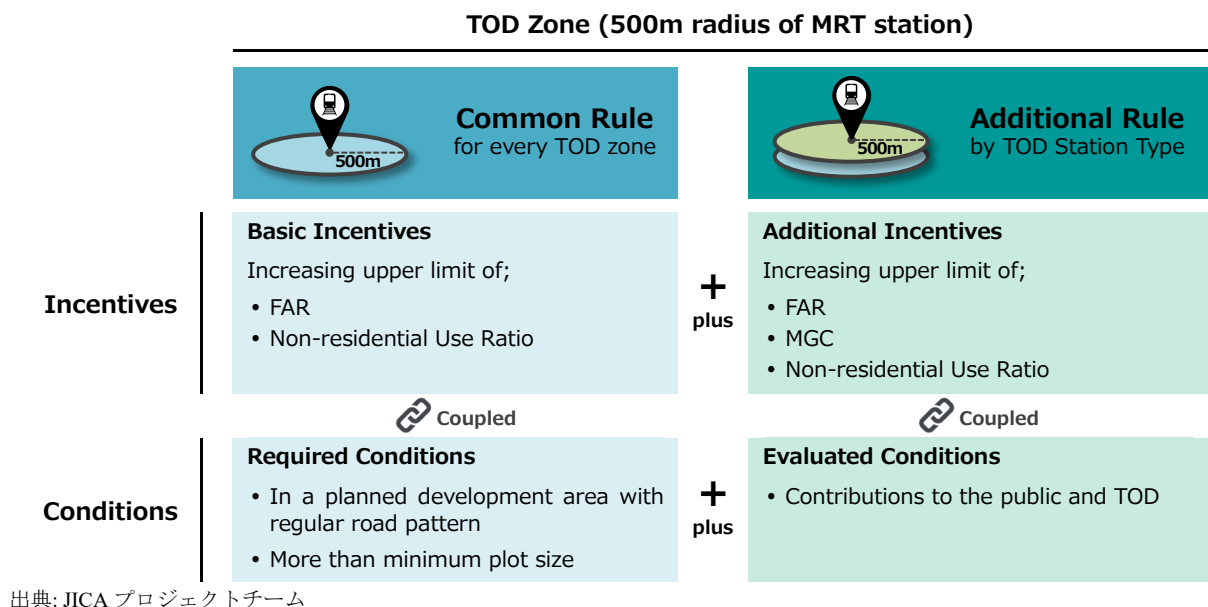


図 6.2.2 : TOD ゾーンにおけるインセンティブと条件の関係

● 容積率上限の引上げ

TOD ゾーン内の開発に対しては、最大容積率の上限に 0.5 を加算する。住宅用途の場合、エリア別容積率と敷地別容積率のうち低い方を基準容積率、高い方を最大容積率として設定しており、追加される 0.5 の容積率は、最大容積率を上限として基準容

積率に加算される。

- 非居住用途比率上限の引上げ

TOD ゾーン内の住居系用途地域における開発については、非居住用途比率の上限が引き上げられる。具体的には、幅員 20～80 フィートの前面道路に面する敷地における従来の非居住用途比率の上限である 10%を、道路幅員に応じて、20～40 フィートの場合は 20%、40～60 フィートの場合は 30%、60～80 フィートの場合は 40%へと引き上げる。

1) TOD ゾーンにおける追加ルールに基づくインセンティブ

- エリア別容積率

住居系用途地域においてエリア別容積率（Area-based FAR）が適用される場合、評価条件を満たす開発については、当該開発が立地する TOD 駅タイプに応じて、エリア別容積率の上限を引き上げることができる。各 TOD 駅タイプにおけるエリア別容積率の最大許容値は、次表に示すとおりであり、同一の TOD 駅タイプに属する区域において DAP に規定されているエリア別容積率のうち、最も高い値を上限として設定している。

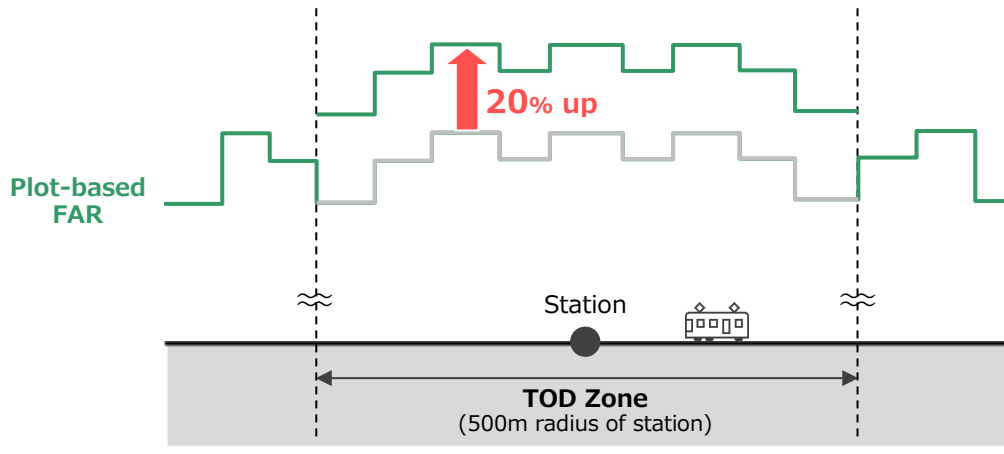
表 6.2.3: TOD ゾーンの追加ルールによるインセンティブ

TOD 駅タイプ	エリア別容積率（Area-based FAR）の上限	最大密度（ppa）
地域拠点 （Regional Center）	5.5	220
都市拠点 （Urban Center）	5.7	250
都市近隣型 （Urban Neighborhood）	3.2	250
業務機能集積型（Institution）	5.5	200
郊外拠点型 （Suburban Center）	4.6	200
郊外雇用集積型 （Suburban Employment）	3.6	150
郊外近隣型 （Suburban Neighborhood）	3.1	220

出典: JICA プロジェクトチーム

- 敷地別容積率

評価条件を満たす開発については、敷地別容積率（Plot-based FAR）の最大値を 20% 引き上げることが認められる。



出典: JICA プロジェクトチーム

図 6.2.3: 評価条件を満たす開発に対する敷地別容積率 (Plot-based FAR) 上限引上げのイメージ

● 建蔽率上限の引き上げ

建蔽率 (MGC) とは、敷地面積に対する建築面積の割合を指す。住宅地等、日照・通風の確保や防災面への配慮が特に重要となる区域においては、適切なオープンスペースを確保する観点から、MGC は低く設定されるべきである。一方、非居住用途が卓越する交通結節点周辺では、歩行者がアクセスしやすい地上階における多様で活発な混合利用の促進が期待されることから、MGC を高く設定することが望ましい。

以上を踏まえ、高密度かつ非居住用途が中心となる区域として分類される地域拠点型 (Regional Center)、都市拠点型 (Urban Center) および郊外拠点型 (Suburban Center) においては、敷地面積が 939 m² (14 カタ) を超える大規模敷地における商業建築物の開発を対象として、建蔽率 (MGC) の上限を 10% 引き上げる。

表 6.2.4: 評価条件を満たす開発に対する建蔽率 (MGC) 上限引上げ

状況			MGC 引上げ
TOD 駅タイプ	建物用途	敷地規模	
- 地域拠点型 - 都市拠点型 - 郊外拠点型	商業建築物	939 m ² (14 カタ) 超	+10% (60%に引上げ) *

*BCR (2008) においては、敷地面積が 939 m² (14 カタ) を超える商業建築物の開発に対し、建蔽率 (MGC) として 50% が規定されている。

出典: JICA プロジェクトチーム

● 非居住用途比率上限の引上げ

駅周辺エリアは、多くの人々が集積する区域であることから、他のエリアと比べて、より高い混合用途の割合を確保することが望ましい。TOD 駅タイプのうち、地域拠点型 (Regional Center)、業務機能集積型 (Institution) および郊外雇用集積型 (Suburban Employment) は、非居住用途の割合が高い駅タイプであるため、最も高い水準で非居住用途比率の引上げが適用される。また、都市拠点型 (Urban Center) および郊外拠点型 (Suburban Center) については、強い混合用途の特性を持たせる観点から、中程度の

水準で比率の引上げが認められる。これらの駅タイプにおける非居住用途比率の上限引上げの内容については、表 6.2.5 に示す。

表 6.2.5: 非居住用途比率の許容上限

用途区分	既存道路幅員 (feet)	非居住用途比率 (%)				* 許容上限 に対する追加セットバック (m)
		原規定	TOD ゾーン			
			共通ルール	追加ルール (駅タイプ別)		
				• 都市拠点型 • 郊外拠点型	• 地域拠点型 • 業務機能集積型 • 郊外雇用集積型	
住居系用途地域	80 <	100	100	100	100	1.0 (地上階に限る)
	60-80	10	40	40	100	
	40-60	10	30	30	70	
	20-40	10	20	20	60	
	< 20	10	10	10	45	
混合用途地域： 住宅主用途	80 <	100	100	100	100	
	60-80	50	50	100	100	
	40-60	30	30	70	70	
	20-40	20	20	60	60	
	< 20	10	10	45	45	
混合用途地域： 商業主用途／工業主用途	60 <	100	100	100	100	
	40-60	70	70	70	70	
	20-40	60	60	60	60	
	< 20	45	45	45	45	

* DAP では、セットバックに関する規定として、「追加セットバックは 1.0m (地上階のみ) とし、当該敷地は幹線道路 (地域間道路、地域内幹線道路または集散道路) に面して立地していること」を定めている。

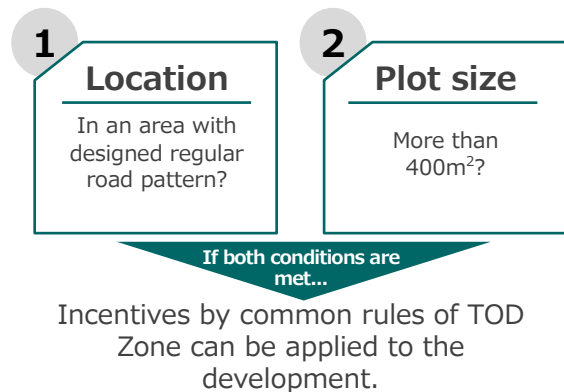
出典: JICA プロジェクトチーム

2) インセンティブ適応条件

● 必須条件

共通ルールに基づき付与されるインセンティブの活用にあたっては、地域経済、交通、衛生、防災等の公共性を損なう不適切な開発を防止するため、必須条件が設定されている。必須条件は、立地条件および敷地規模条件の二つの観点から構成される。

第 1 の要件は、開発予定地が、計画的に整備された規則的な道路パターンを有する区域内に立地していることである。この要件は、道路形状が不規則であったり、道路接続性が不十分な区域や敷地における大規模開発が、交通渋滞の発生や土地利用の非効率化を招くことを防止することを目的としている。ただし、RAJUK が、当該未計画区域において、TOD 駅周辺計画の策定に向けたまちづくり協議会の開催等、地域コミュニティによる再開発のための基盤が整備されつつあると判断した場合には、



出典: JICA プロジェクトチーム

図 6.2.4: 共通ルールの必須条件

本要件を適用しないことができる。

第2の要件は、開発予定地の敷地面積が 400 m²を超えることである。小規模な敷地に建築物が高密度に建設される場合、日照や通風といった居住環境が悪化するおそれがあるほか、火災リスクの増大を招く可能性がある。本規定は、このような小規模開発を抑制し、良好な都市環境の形成または維持を図ることを目的としている。

● 評価条件

TOD の実現に向けて民間開発を誘導するため、追加的なインセンティブの適用にあたっては、公共への貢献および TOD の実現に資することを条件としている。歩行環境の向上、マルチモーダル・コネクティビティの強化、社会福祉への貢献、ならびに高密度化に寄与する開発については評価が行われ、混合用途エリアにおける建築物を対象として、容積率、建蔽率（MGC）または非居住用途比率の上限引上げが認められる。

貢献の種類	開発事例
歩行環境の向上	- 歩行者動線を含む民有オープンスペースの整備 - 計画された重要な歩行者ネットワークに資する沿道敷地の一部提供 - 地上階の活性化（アクティブな地上階利用）等
マルチモーダル・コネクティビティ	- 送迎用スペース（ドロップオフスペース）の確保 - 自転車駐輪場の整備 - シェアサイクルステーションの設置等
地域の社会福祉への貢献	- 幼稚園の整備 - 保育施設の整備 - アフォーダブル住宅の供給等
安全・環境配慮型の都市空間形成	- 敷地統合を含む大規模敷地開発 - LEED 認証等を取得したグリーンビルディングの整備等

出典: JICA プロジェクトチーム

図 6.2.5:追加ルールの評価条件

第7章 TOD に関する調整メカニズムの形成

7.1 TOD 関連組織の役割と所掌

本項では TOD 関連機関の役割を整理した上で、TOD アプローチによる開発の計画段階において、関係機関がどのように関与するかを検討する。

表 7.1.1 は TOD アプローチによる開発に係る機関の整理を目的として作成したものであり、これに直接関係しない機関は含めていない。なお、Municipality については地方政府であることから市役所に含めたうえで、表の簡素化を図った。

表 7.1.2 は、TOD に関連するインフラと都市施設を行に、整備事業の実施段階を列にして、機能面からの役割分担を示したものである。この表は、TOD に焦点を当て、組織の役割を明確・単純化して示している。この表では、各組織の役割分担や調整メカニズムをより明確に理解するために、別章で説明するプロジェクトスキームは考慮していない。

ダッカ首都圏における都市計画の最上位計画である DAP は、RAJUK およびその監督機関である MoHPW により策定・承認されている。DAP は既に法制化されており、土地利用・ゾーニングの変更および開発許可は RAJUK が所管している。TOD に関しては、DAP において駅周辺開発に係る指針が示されており、特に鉄道駅から半径 200～1,000m の範囲について、環境配慮型かつ歩行者に配慮した横断システムの整備が重視されている。RAJUK は駅周辺開発の計画立案および承認を担い、各地区の計画は DAP に付随する形で位置付けられ、必要に応じて更新される。以上より、駅周辺における総合的な開発計画の策定段階において、RAJUK が計画管理および承認主体となることで、ガイドラインに即した計画策定および承認プロセスが担保されるものと整理される。

しかしながら、本プロジェクトで策定するガイドラインを踏まえ、TOD 手法による駅周辺開発の計画において、RAJUK がどの程度主導的な役割を担うかについては、RAJUK との協議が必要である。現時点では、コンセプト・マスタープラン、基本設計、詳細設計といった計画プロセスへの関与の程度は明確ではない。一方で、RAJUK へのヒアリングにより、計画策定を担う部門と計画審査を担う部門が組織上分離されていることが確認された。このため、計画策定および承認に係る内部チェック機能については、大きな支障は生じないものと考えられる。すなわち、RAJUK 内部における計画審査機能については、適切に機能することが期待される。現在のカウンターパートは主として計画部門に属しているが、今後は、TOD ガイドラインに基づく計画審査を担う部門の関与を確保することが不可欠である。また、RAJUK 主導の計画チームにより DPP が策定される場合、同 DPP は計画省の計画委員会または国家経済評議会執行委員会（Executive Committee of the National Economic Council）への提出に先立ち、RAJUK による事前審査を経ることが想定される。RAJUK はこれまでに大規模事業の実施実績を有していることから、DPP の作成および初期審査において重大な課題が生じる可能性は高くないと考えられるが、本プロジェクトを通じて実務的な能力を確認していくことが重要である。

次ページの表に関する説明を以下に示す。

本表は、文献調査及び関係者ヒアリングにより入手した情報に基づいて作成された。しかし、利用可能な文献に記載された内容は、開発プロジェクトの計画から維持管理・運営までの役割と責任の区分けを必ずしも明確に示していないため、関連するカウンターパートやその他の関連組織の機能的責任を徹底的に明確にすることができなかった点は留意事項である。

表 7.1.1: TOD 関連組織の責任と役割

Sector	Sub-sector	Planning			Regulation			Infrastructure			Asset Management			Operation and Management			Law Enforcement			
		Strategic Plan by Sector, & LG Development Plan	Approval/Decision-making	Development Plan/Annual Action Plan	Regulatory body	Set Administrative & Technical Standards, Service Standards & Guidelines	Approval/Decision-making	Issue Permit/Business License & Building Permit	Financial Planning, Budgeting and Procurement	Approval of Budget, Subsidization (from)	Infrastructure Development (Construction)	Construction Supervision & Technical Inspection	Land	Base Infrastructure	Upper Infrastructure (Facilities)	Operation and Maintenance of Constructed Infrastructure (Base) e.g. road		Regulatory Body	Business Operation	
Urban Planning	Land-use and Zoning	RAJUK	MeHPW	RAJUK	RAJUK	MeHPW	RAJUK/MeHPW	RAJUK/MeHPW												
	Development Control/Guide & Incentive for Development	RAJUK	MeHPW	RAJUK	RAJUK	MeHPW	RAJUK/MeHPW	RAJUK/MeHPW												
	National Highway (Road & Highway Division)	RHD	MeRTB	RHD	MeRTB	MeHPW	RHD/BBA	RHD/BBA	MeRTB	RHD/BBA	RHD/BBA	RHD/BBA	RHD/BBA	RHD/BBA	RHD/BBA	RHD/BBA	MeRTB	MeRTB		
	Direct (Zone Road) (Road & Highway Division)	RHD	MeRTB	RHD	MeRTB	MeHPW	RHD/BBA	RHD/BBA	MeRTB	RHD/BBA	RHD/BBA	RHD/BBA	RHD/BBA	RHD/BBA	RHD/BBA	RHD/BBA	MeRTB	MeRTB		
	Sub-urban Road (GZED)	UPJGED	LGRDAC	UPJGED	LGRDAC	UPJGED	LGRDAC	MeRTB	LGRDAC	UPJGED	UPJGED	UPJGED	UPJGED	UPJGED	UPJGED	UPJGED	LGRDAC	LGRDAC		
	Local Road (CC)	CC	LGRDAC	CC	LGRDAC	CC	LGRDAC	CC	LGRDAC	CC	CC	CC	CC	CC	CC	CC	LGRDAC	LGRDAC		
	Local Road (Urban)	UNP	LGRDAC	UNP	LGRDAC	CC	LGRDAC	UNP	LGRDAC	UNP	UNP	UNP	UNP	UNP	UNP	UNP	LGRDAC	LGRDAC		
	Footpath (w/o roadway)	CC	LGRDAC		LGRDAC	CC	LGRDAC	CC	LGRDAC	CC	CC	CC	CC	CC	CC	CC	CC	CC		
	Big city lane	CC	LGRDAC		LGRDAC	CC	LGRDAC	CC	LGRDAC	CC	CC	CC	CC	CC	CC	CC	CC	CC		
		Pedestrian bridge/underpass (fronts to path)	MeRTB	LGRDAC		CC	LGRDAC	MeRTB	LGRDAC	MeRTB	MeRTB	MeRTB	MeRTB	MeRTB	MeRTB	MeRTB	MeRTB	MeRTB	MeRTB	
MRT	Relayway (w/in ROW and construction as MRT)	MeRTB	LGRDAC		CC	LGRDAC	MeRTB	LGRDAC	MeRTB	MeRTB	MeRTB	MeRTB	MeRTB	MeRTB	MeRTB	MeRTB	MeRTB	MeRTB	MeRTB	
	Station (inside ROW)	MeRTB	LGRDAC		CC	LGRDAC	MeRTB	LGRDAC	MeRTB	MeRTB	MeRTB	MeRTB	MeRTB	MeRTB	MeRTB	MeRTB	MeRTB	MeRTB	MeRTB	
	Station plaza/square	undecided	undecided	undecided	undecided	undecided	undecided	undecided	undecided	undecided	undecided	undecided	undecided	undecided	undecided	undecided	undecided	undecided	undecided	
	Pedestrian deck	undecided	undecided	undecided	undecided	undecided	undecided	undecided	undecided	undecided	undecided	undecided	undecided	undecided	undecided	undecided	undecided	undecided	undecided	
	Pedestrian underpass (directly connected to station)	undecided	undecided	undecided	undecided	undecided	undecided	undecided	undecided	undecided	undecided	undecided	undecided	undecided	undecided	undecided	undecided	undecided	undecided	
	Pedestrian crossing	CC	LGRDAC	CC	LGRDAC	CC	LGRDAC	CC	LGRDAC	CC	CC	CC	CC	CC	CC	CC	CC	CC	CC	
	Footpath (adjacent to the station)	CC	LGRDAC	CC	LGRDAC	CC	LGRDAC	CC	LGRDAC	CC	CC	CC	CC	CC	CC	CC	CC	CC	CC	
	Bus terminal/depot in station plaza	DTCA & BRTA	DTCA & BRTA	DTCA & BRTA	DTCA & BRTA	DTCA & BRTA	DTCA & BRTA	DTCA & BRTA	DTCA & BRTA	DTCA & BRTA	DTCA & BRTA	DTCA & BRTA	DTCA & BRTA	DTCA & BRTA	DTCA & BRTA	DTCA & BRTA	DTCA & BRTA	DTCA & BRTA		
	Bus shelter (adjacent to station plaza)	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	
	Taxi/paratransit pool	CC	CC	CC	CC	CC	CC	CC	CC	CC	CC	CC	CC	CC	CC	CC	CC	CC	CC	
Bus Transport (Public)	Car stop areas for dropping off & picking up in stops	undecided	undecided	undecided	undecided	undecided	undecided	undecided	undecided	undecided	undecided	undecided	undecided	undecided	undecided	undecided	undecided	undecided	undecided	
	Parking (vehicle)	undecided	undecided	undecided	undecided	undecided	undecided	undecided	undecided	undecided	undecided	undecided	undecided	undecided	undecided	undecided	undecided	undecided	undecided	
	Access to BRT (perspective & from transit connectivity)	DTCA	MeRTB	DTCA	MeRTB	DTCA	MeRTB	DTCA	MeRTB	DTCA	MeRTB	DTCA	MeRTB	DTCA	MeRTB	DTCA	MeRTB	DTCA	MeRTB	
	Bus (in general)	DTCA & BRTA	MeRTB	DTCA & BRTA	MeRTB	MeRTB	MeRTB	MeRTB	MeRTB	MeRTB	MeRTB	MeRTB	MeRTB	MeRTB	MeRTB	MeRTB	MeRTB	MeRTB	MeRTB	
	Cy bus (route bus) - Network & Route	DTCA & BRTA	MeRTB	DTCA & BRTA	MeRTB	MeRTB	MeRTB	MeRTB	MeRTB	MeRTB	MeRTB	MeRTB	MeRTB	MeRTB	MeRTB	MeRTB	MeRTB	MeRTB	MeRTB	
	Cy bus (route bus) - Business operation	DTCA & BRTA	MeRTB	DTCA & BRTA	MeRTB	MeRTB	MeRTB	MeRTB	MeRTB	MeRTB	MeRTB	MeRTB	MeRTB	MeRTB	MeRTB	MeRTB	MeRTB	MeRTB	MeRTB	
	Cy bus (route bus) - Network & Route	DTCA & BRTA	MeRTB	DTCA & BRTA	MeRTB	MeRTB	MeRTB	MeRTB	MeRTB	MeRTB	MeRTB	MeRTB	MeRTB	MeRTB	MeRTB	MeRTB	MeRTB	MeRTB	MeRTB	
	Cy bus (route bus) - Business operation	DTCA & BRTA	MeRTB	DTCA & BRTA	MeRTB	MeRTB	MeRTB	MeRTB	MeRTB	MeRTB	MeRTB	MeRTB	MeRTB	MeRTB	MeRTB	MeRTB	MeRTB	MeRTB	MeRTB	
	Taxi (for hire-hailing service, uber, etc.)	DTCA/CC	DTCA	DTCA/CC	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	
	Paratransit	DTCA/CC	DTCA	DTCA/CC	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	
Supporting Infrastructure	Motorcycle taxi (easy bike)	DTCA/CC	DTCA	DTCA/CC	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	
	Rockshaw	DTCA/CC	DTCA	DTCA/CC	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	
	Traffic Signal (infrastructure) (not signal control)	DTCA/CC	DTCA	DTCA/CC	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	
	Traffic Information System	DTCA/CC	DTCA	DTCA/CC	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	
	Street light (community neighborhood area)	DTCA/CC	DTCA	DTCA/CC	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	
	Roadside bus stop/shelter	DTCA/CC	DTCA	DTCA/CC	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	
	Traffic regulation (one-way, turning regulation, etc.)	DTCA/CC	DTCA	DTCA/CC	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	
	Traffic Signal Control	DTCA/CC	DTCA	DTCA/CC	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	
	Public Parking (on road parking)	DTCA/CC	DTCA	DTCA/CC	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	
	Public Parking (off road parking)	DTCA/CC	DTCA	DTCA/CC	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	
Public facilities	Open space	DTCA/CC	DTCA	DTCA/CC	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	
	Park	DTCA/CC	DTCA	DTCA/CC	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	
	Utility	DTCA/CC	DTCA	DTCA/CC	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	
	Public facilities	DTCA/CC	DTCA	DTCA/CC	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	
	Public facilities	DTCA/CC	DTCA	DTCA/CC	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	
	Public facilities	DTCA/CC	DTCA	DTCA/CC	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	
	Public facilities	DTCA/CC	DTCA	DTCA/CC	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	
	Public facilities	DTCA/CC	DTCA	DTCA/CC	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	
	Public facilities	DTCA/CC	DTCA	DTCA/CC	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	
	Public facilities	DTCA/CC	DTCA	DTCA/CC	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	DTCA	

出典: JICA プロジェクトチーム

表 7.1.2: TOD 関連組織の役割と所掌

Sector	Sub-sector	Planning				Regulation			
		Dhaka Structure Plan (masterplan)/ Strategic Plan by Sector, & LG Development Plan	Approval/Decision-making	Development Plan/Annual Action Plan	Approval/Decision-making	Regulatory body	Set Administrative & Technical Standards, Service Standards & Guidelines	Approval/Decision-making	Issue Permit/Business License & Building Permit
Urban Planning	Land-use and Zoning	RAJUK	MoHPW	RAJUK	RAJUK	MoHPW	RAJUK/ MoHPW	MoHPW	RAJUK/ MoHPW
	Development Control/Guide & Incentive for Development	RAJUK	MoHPW	RAJUK	RAJUK	MoHPW	RAJUK/ MoHPW	MoHPW	RAJUK/ MoHPW
Road Network Road w/footpath	National Highway (Road & Highway Division)	RHD	MoRTB	RHD	MoRTB	MoRTB	RHD/BBA	MoRTB	RHD/BBA
	District (Zilla) Road (Road & Highway Division)	RHD	MoRTB	RHD	MoRTB	MoRTB	RHD/BBA	MoRTB	RHD/BBA
	Sub-district Road (LGED)	UP/LGED	LGRD&C	UP/LGED	LGRD&C	LGRD&C	UP/LGED	LGRD&C	N/A
	Local Road (CC)	CC	LGRD&C	CC	LGRD&C	LGRD&C	CC	LGRD&C	CC
	Local Road (Union)	UnP	LGRD&C	UnP	LGRD&C	LGRD&C	UnP	LGRD&C	
Road related facilities	Footpath (w/o roadway)	CC	LGRD&C			CC	LGRD&C	CC	
	Bicycle lane	CC	LGRD&C			CC	LGRD&C	LGRD&C	
	Pedestrian bridge/underpass from/to footpath	CC	LGRD&C			CC	LGRD&C	LGRD&C	
MRT	Railway (within ROW and construction as MRT)	MoRTB	MoRTB			MoRTB	MoRTB	MoRTB	MoRTB
MRT related facilities inside of station area	Station (inside ROW)					MoRTB	MoHPW	MoRTB	re-check
	Station plaza/square			undecided	RAJUK	RAJUK	RAJUK	RAJUK	RAJUK
	Pedestrian deck			undecided	RAJUK	RAJUK	RAJUK	RAJUK	RAJUK
	Pedestrian underpass (directly connected to station)			undecided	RAJUK	RAJUK	RAJUK	RAJUK	RAJUK
	Pedestrian crossing			CC	LGRD&C	LGRD&C	CC	LGRD&C	CC
	Footpath (adjoined to the station)			CC	LGRD&C	LGRD&C	CC	LGRD&C	CC
	Bus terminal/berth in station plaza			DTCA & BRTA	DTCA & BRTA	undecided	DTCA	unknown	DTCA & BRTA
	Taxi shelter (alighting/boarding) in station plaza			DTCA	DTCA	unknown	DTCA	MoRTB	DTCA
	Shelter/berth for paratransit in station plaza			CC	CC	unknown	unknown	unknown	CC
	Taxi/paratransit pool			CC	CC	unknown	unknown	unknown	CC
	Car stop areas for dropping off & picking up in st.plz			undecided	RAJUK	RAJUK	RAJUK	RAJUK	RAJUK
	Parking (vehicle)			undecided	RAJUK	RAJUK	RAJUK	RAJUK	RAJUK
	Parking (bicycle/motorcycle)			undecided	RAJUK	RAJUK	RAJUK	RAJUK	RAJUK
BRT	Access from/to BRT (perspective from transit connectivity)	DTCA	MoRTB	DTCA	DTCA	MoRTB	DTCA	MoRTB	DTCA
Bus Transport (Public)	Bus (in general)	DTCA	MoRTB	DTCA	MoRTB	MoRTB	MoRTB	MoRTB	
	City bus (route bus) - Network & Route	DTCA & BRTA	MoRTB	DTCA & BRTA	MoRTB	MoRTB	MoRTB	MoRTB	
	City bus (route bus) - Business operation					unknown	unknown	unknown	BRTA
Bus Transport (Private)	Bus (in general)	DTCA & BRTA	MoRTB	DTCA & BRTA	MoRTB	MoRTB	DTCA	MoRTB	BRTA
	City bus (route bus) - Network & Route	DTCA & BRTA	MoRTB	DTCA & BRTA	MoRTB	MoRTB	DTCA	MoRTB	BRTA
	City bus (route bus) - Business operation	DTCA & BRTA	MoRTB	DTCA & BRTA	MoRTB	MoRTB	DTCA	MoRTB	BRTA
Taxi	Taxi (& Ride-hailing service; uber, etc.)					MoRTB	DTCA	MoRTB	DTA
Paratransit	Laguna (mini bus)					LGRD&C	CC	LGRD&C	CC
	Auto-rickshaw (CNG/Bajaj)					LGRD&C	CC	LGRD&C	CC
	Motorcycle taxi (easy bike)					LGRD&C	CC	LGRD&C	CC
	Rickshaw					LGRD&C	CC	LGRD&C	CC
Supporting Infrastructure	Traffic Signal (infrastructure) (not signal control)			RHD/CC	MoRTB/ LGRD&C	MoRTB/ LGRD&C	MoRTB	MoRTB	CC
	Traffic Information System			CC	CC	MoRTB	MoRTB	MoRTB	CC
	Street light (community/neighborhood area)			CC	CC	MoRTB	MoRTB	MoRTB	CC
	Roadside bus stop/shelter	DTCA/CC	DTCA	DTCA/CC	DTCA	MoRTB	MoRTB	MoRTB	CC
Traffic Management	Traffic regulation/one-way, turning regulation, etc.			BRTA	BRTA	MoRTB	BRTA	MoRTB	
	Traffic Signal Control					unknown	unknown	unknown	
	Public Parking (on road parking)	CC	CC	CC	CC	unknown	MoRTB	MoRTB	CC
Public facilities	Public Parking (off road parking)			CC/Private	unknown	unknown	unknown	unknown	CC
	Open space	RAJUK	RAJUK			RAJUK/CC	RAJUK/CC	RAJUK/CC	RAJUK/CC
	Park	RAJUK	RAJUK			RAJUK/CC	RAJUK/CC	RAJUK/CC	RAJUK/CC
	Utility	PDB/DPHE/ WASA/TITAS	MPFMR, LGRD&C	PDB/DPHE/ WASA/TITAS	MPFMR, LGRD&C	PDB/DPHE/ WASA/TITAS	MoHPW, LGRD&C	PDB/DPHE/ WASA/TITAS	PDB/DPHE/ WASA/TITAS

出典: JICA プロジェクトチーム

特に、交通施設の計画・整備および公共交通の許認可に関する機関の役割については、複数の機関に所掌が分散しているため、その役割分担が必ずしも明確ではない。

機能的観点から整理すると、概ね以下のとおり整理することができる。

(1) 都市計画

DAP の法的位置付けが明確に定められていることから、都市計画の策定および承認は RAJUK および MoHPW が担っている。DAP の最終承認は MoHPW が行う一方、実質的な審査および許認可は RAJUK が実施している。MoHPW はその後、関係省庁に対して DAP を回付し、「異議なし」を取得した上で最終化を行う。このように最終化までの手続きは明確である一方で、それに至るまでの関係機関間の調整メカニズムについては十分に明確とは言えず、特に DAP の付属資料として位置付けられる駅周辺開発に関しては、追加的な検討が必要である。

一方、TOD 手法による開発の計画および承認は、実質的には RAJUK が担うことが確認されている。すなわち、RAJUK はエリア開発に関する計画・承認主体であるが、交通施設の整備および交通結節点としての機能確保については他機関との調整に委ねられている。また、公共交通サービスの許認可および路線認可についても、関係機関との調整に依存する構造となっている。

本プロジェクトチームがガイドラインの内容の最終化を進めるにあたり、市役所（City Corporation、以下「CC」とする）に関して留意すべき事項がある。Local Government (City Corporation) Act 2009 の第 6 章においては、市役所の機能的役割が規定されており、附則の Third Schedule には「Town Planning」に関する規定が含まれている。

市役所はマスタープランを策定する主体であり、Local Government Act においては、5 年または複数年にわたる開発計画の策定および実施、②都市内における開発地および建築物の新築・再建の規制・管理等が規定されている。このことから、開発計画の策定においては、RAJUK と市役所（DNCC および DSCC）との間で機能的な重複が存在することが指摘されている。一方で、同 Schedule の「28. Development Plan」においては、市役所は一定期間の開発計画を策定・実施することが可能であるものの、当該計画は政府の承認を要する旨が規定されている。したがって、市役所が策定するマスタープランについても、上位計画（例えば、RAJUK による DAP）を参照した上で都市開発計画を策定する必要があると整理される。また、マスタープランの策定後は、市役所の監督機関である地方自治・農村開発・協同組合省（Ministry of Local Government, Rural Development and Cooperatives、以下「LGRD&C」とする）による承認手続きを経た後、RAJUK による承認が行われる必要がある。

駅前および駅周辺開発に関して留意すべき点の一つとして、関係機関間における既存計画と駅前・駅周辺開発との調整の在り方が挙げられる。すなわち、前述の通り、市役所においては 5 か年または複数年にわたる開発計画の策定が進められている可能性があるためである。制度上は、市役所が DAP を基礎として当該開発計画を修正す

ることが想定されているものの、既に一定程度検討が進められている場合や、当該計画に基づく事業が開始されている場合も考えられる。このため、コンセプト・マスタープランの策定段階といった初期段階においては、RAJUK と市役所との調整は比較的円滑に実施可能と考えられるが、本点についてはガイドラインの最終化に先立ち確認する必要がある。また、関係機関間の調整メカニズムについて一定のルールを整備する必要性についても併せて検討する必要がある。

(2) 道路ネットワーク及び歩道を含む道路

ダッカ首都圏における道路ネットワーク計画の最上位計画として、STP が既に策定されている。STP においては、国道、地区道路およびそれ以下の道路区分が定義されており、これに基づき、各行政管轄（郡レベル、都市・Municipality、Union Parishad（地方政府の最下位単位））における道路ネットワークの計画および整備が実施されている。したがって、本表における「Local Road」とは、地方政府が上位計画に基づいて道路ネットワーク計画を策定することを意味するものであり、上位計画とは独立して計画を策定することを意味するものではない。また、駅前および駅周辺の道路は主として地方道路に該当すると想定されることから、道路ネットワーク計画およびその整備の承認主体は市役所が中心となる。（Local Government (City Corporation) Act 2009 補則 Table 18、同 Act 附則 Table 3「Roads」）

地方道路については、計画段階から維持管理に至るまでの役割分担が概ね明確に整理されている。なお、法制度上は、ダッカ首都圏における道路は市役所が所有主体であり、交通計画および交通信号の整備・管理についても市役所の所掌とされている。また、地方政府としての DNCC および DSCC の予算は、主として中央政府からの交付金により賄われており、開発予算については各市議会の承認を経た後、監督機関である LGRD&C による承認を受ける仕組みとなっている。一方で、駅前および駅周辺開発に伴う道路整備については、RAJUK が承認する DAP に基づき実施されるものの、財源措置を伴わないまま市役所に事業が委ねられる場合には、当該道路整備に係る予算は市役所が確保する必要がある。その場合、予算配分および開発優先順位の決定は、各市役所の議会に委ねられることとなる。このため、駅前・駅周辺開発が RAJUK の想定するスケジュールどおりに実施される保証はない。以上を踏まえると、RAJUK において、計画策定の促進および関係機関間の調整機能を担う計画チームを設置し、特に市役所との緊密な連携を確保することが不可欠である。さらに、公共交通施設の整備においては、複数機関が関与し、その相互関係も複雑である一方、現状ではその全体を主導する主体が存在しないことから、当該計画チームの必要性および役割は一層重要となる。

(3) 道路関連施設

Local Government Act (2009) において明示的に規定されているわけではないものの、附則の Table 3 の内容から判断すると、市役所は歩道、自転車レーン、歩道橋および道路附帯施設（ガードレール、道路照明、植栽、案内標識等）の整備に係る役割を担

っているものと解される。

本点については、今後ガイドラインの最終化にあたり確認を行う必要がある。

(4) MRT 関連施設

MRT の駅前施設については、計画、予算措置、施工、維持管理のいずれをどの機関が担うかが現時点で確定していないため、表においては「不明確」と整理している。一方で、駅と直接接続する駅前広場、ペデストリアンデッキおよび地下通路を除けば、現行法制度を踏まえることにより、どの機関が計画許可および承認を行うかについては概ね想定可能である。前述のとおり、これらについては主として市役所が所管するものと整理される。

一方で、公共交通のインターモーダル結節施設については、どの機関が責任を有するかが十分には明確化されていない。この点については、各関係機関が担う実質的な役割範囲および計画プロセスの詳細について、関係機関との間で確認を行う必要がある。例えば、効率的な公共交通ネットワークの形成に向けた路線・ネットワーク計画は、DTCA が所管している。一方、バス事業者が運行を行うためには運行許可および路線認可が必要であり（Road Traffic Act 第 2 章「公共交通運行許可」および第 5 章「路線許可」）、これらは BRTA が所管している。したがって、役割分担としては、DTCA が MRT 駅のバスターミナルまたは停留所を起終点または経由するバス路線を計画し、BRTA がバス事業者（または個人所有者）に対して運行および路線の許可を付与する構造となっている。ここで重要なのは、DTCA が需要に応じたバス路線の計画および運行が確保されるよう対応する必要がある点である。しかしながら、計画と許認可が異なる機関により担われていることから、実際のバス運行が DTCA の計画に沿って実施されているかについて、BRTA がどのように監督しているかは明確ではなく、両機関間における相互モニタリングの仕組みは現状十分に確認されていない。すなわち、バスターミナル容量やバス運行の評価に係る PDCA サイクルをどの機関が担うかについては、既存資料からは明確に把握されない。例えば、Uttara Center 駅のように大規模開発用地が確保されている場合には、駅隣接のバスターミナルの整備は比較的容易であると考えられるが、既成市街地においては、既存道路上の限られた空間にバス停を設置する必要がある。仮に将来的に駅における乗継需要が大幅に増加し、公共交通ネットワークの計画と実際の運行との間に乖離が生じた場合には、DTCA による計画の見直しが必要となるが、その際に当該乗継施設の改修をどの機関が担うかは明確ではない。さらに、計画・運用の見直しに際しては、バス停設置に係る市役所（国道の場合は RHD）からの許可取得など、複数機関への影響が想定される。現時点では必ずしも TOD に直接関連する事項ではないものの、想定されるシナリオおよび機関間の調整メカニズムについては、一定程度詳細に検討することが望まれる。したがって、計画段階においては、バスターミナル用地およびバス停位置の選定に関し、市役所、DTCA および BRTA の間の緊密な連携が不可欠である。

公共機関である BRTC は、バス路線の運行にあたり BRTA からの許可を必要としな

いため、その事業計画に基づき、MRT 駅を起終点とするバス運行を行うことが可能である。このことから、BRTC が駅バスターミナルおよびバスベイを専有的に利用し、民間バス事業者の参入を排除する可能性がある。例えば、Uttara Center 駅のような新規開発地区においては、現行制度の下では、DTCA によるバス路線ネットワーク計画の策定および BRTA による民間事業者への許認可がなければ、バスサービスの運行は実現しない。一方で、BRTC は許可を要しないという制度上の利点を有するため、MRT の運行開始に合わせてフィーダーサービスとしてバス路線を運行することが可能であり、この場合、駅バスターミナルおよびバスベイを事実上独占的に利用する状況が生じ得る。こうした状況を踏まえ、公平な市場競争の確保および民間バス事業者の事業機会の確保の観点から、DTCA によるバスネットワーク計画の早期策定が必要である。

バス路線の許認可は BRTA が所管し、パラトランジットの許認可は市役所が所管している。このため、MRT 利用者に対するシームレスなラストマイル・フィーダーサービスを確保するためには、TOD の計画段階における機関間の連携が不可欠である。

また、MRT 関連施設のうち、タクシー事業の許認可を所管する機関については既存資料から確認できていない。このため、駅隣接のタクシープールの整備にあたっては、タクシープールへの乗り入れや駐車管理を含め、その管理の在り方について検討する必要がある。

さらに、駅周辺における駐車施設（オートバイおよび自転車）やパラトランジットの駐車スペースについても、所管機関が不明確であるため、台数設定および乗り入れ・駐車管理を含め、どの機関が規制主体となるかについて確認する必要がある。

(5) BRT

ダッカ首都圏における公共交通ネットワークの一環として、BRT は Law for Establishment of Dhaka BRT (Dhaka Bus Rapid Transit Company Ltd.)に基づき、DTCA により計画・整備されることとされている。一方で、Dhaka BRT のウェブサイトによれば、道路区間については RHD、高架部については Bangladesh Bridge Authority（以下、「BAA」とする）、公道部分については LGED がそれぞれ事業主体となっており、Dhaka BRT の主たる役割は BRT の運営であると整理されている。本プロジェクトのパイロット地区においては、駅が BRT と直接接続していないことから、MRT と BRT 双方へのアクセスに関する役割分担については十分に検討が進んでおらず、多くの点が未整理のままである。

しかしながら、前述のとおり、ダッカ首都圏における公共交通ネットワークの計画は DTCA が担うこととされていることから、当該分野についても DTCA が主たる役割を担うものと考えることが妥当である。

(6) バス輸送（公共）

前述のとおり、公共バスは、BRTA による運行許可および路線認可を必要としないが、既存資料からは、DTCA が策定する公共交通ネットワーク計画（仮に存在する場合

合)に従って BRTC が運行するか否かは明確ではない。また、BRTC は独立採算制の公社であることから、政府による補助がない限り、不採算路線を運行しない可能性が高く、現状では収益性が見込まれる路線および時間帯に限定して運行しているものと考えられる。

さらに、DTCA も道路運輸・高速道路局 (Ministry of Road Transport and Bridges、以下「MoRTB」とする) の所管下にあることから、同省内において BRTC および DTCA を所管する部署およびその役割について確認する必要がある。特に、両機関間の調整において MoRTB がどのような役割を果たしているかについては明確化が求められる。

(7) バス輸送 (民間)

前述のとおり、民間バスの運行許可および路線認可は BRTA が所管している。本表において「DTCA および BRTA」と併記しているのは、本来 DTCA が公共交通ネットワークの計画を担うこととされている一方で、現状においては当該計画が十分に整備されていない段階でも、BRTA が路線許可を付与している可能性が高いためである。

この場合、バス路線の計画および運行台数の調整にあたり、BRTA が公共交通需要をどの程度考慮しているかは明確ではない。

この点を踏まえ、公共交通関連施設の整備計画に関しては、DTCA および BRTA をはじめとする関係機関間における調整メカニズムの構築が不可欠である。

(8) タクシー

また、タクシー事業に関しては、営業許可、台数の決定、および業務範囲の設定の方法並びに所管機関について、既存資料からは十分に明らかとなっていない。このため、当該事項については今後の検討において確認する必要がある。

(9) パラトランジット

市役所はパラトランジットの登録および営業許可を所管している。また、リキシャの総台数などについては、全体量の規制を試みているものの、パラトランジットの管理に関する詳細な情報は確認されていない。一部地域では、リキシャが指定道路の路肩に駐車している状況が確認されているが、乗客待機場所や路上駐車に関するルール等については十分な情報が得られていない。

このような状況を踏まえると、適切な措置を講じない場合には、MRT 駅からの利用客を求めるパラトランジット事業者が駅周辺で待機することが想定される。これは、例えばマニラの LRT 駅周辺で見られる現象と同様である。したがって、MRT 駅周辺におけるパラトランジットの路上駐車が交通混雑を引き起こさないよう、計画段階において必要な対策を検討することが重要である。

(10) 付帯施設及び交通管理

交通管理は BRTA が所管している。日本においては、公共安全委員会(または警察)が交通管理および交通安全の観点から、一方通行、右折・左折レーン、交通標識等の設置を決定し、道路管理者がこれらの維持管理を担っている。また、歩行者用信号を含む信号機の設置および運用管理は警察が担っている。これに対し、バ国においては、

交通管理を BRTA が担うとされているものの、警察がどの程度関与しているかについては明確ではない。このため、駅前・駅周辺開発における交通管理の整備にあたっては、どのような機関間調整が必要となるかについて明確化する必要がある。さらに、交通管理に関しては、以下の点についても考慮が必要である。駅前・駅周辺開発において大規模商業施設や複合施設を整備する場合には、DTCA により交通影響評価および交通流動計画の認証を受ける必要がある。交通流動計画の内容によっては、交通管理計画にも影響が及ぶことが想定される。制度上、交通影響評価の審査は DTCA の権限とされている。したがって、大規模建築物を伴う駅前・駅周辺開発においては、計画段階から交通影響評価および交通流動計画の策定を行う必要があり、これにあわせて関係機関間の調整および連携を確保することが求められる。

さらに、DPP においては、住宅団地や商業施設等の大規模開発を行う場合、開発者に対して交通影響評価の実施が求められている点にも留意する必要がある。加えて、建築許可手続きの一環として、市役所が開発者に対し交通影響評価の実施を求めることも可能であり、現行制度においては DTCA および市役所の双方が交通影響評価の指示および評価を行うことができる仕組みとなっている。

Uttara Center 駅周辺の開発のように大規模複合開発が計画される場合には、計画段階のどの時点において交通影響評価を実施すべきか、またどの機関が評価主体となるべきかについて、明確に整理する必要がある。

2019 年に DTCA は駐車政策の案を策定しているものの、現時点においては実施には至っていない。DTCA Act によれば、DTCA は DAP、STP および DTCA Act に基づき、歩道管理および駐車政策の策定等を担うこととされている。また、オフロード駐車施設の計画承認権限も有している。一方、Local Government Act においては、路上駐車スペースの設置は道路管理者の所掌とされており、市道路の場合には市役所が駐車スペースの位置等を決定することとなっている。

しかしながら、現行制度においては、路上駐車スペースの設定方法および駅周辺における路上駐車の方法について明確な基準が示されていない。このため、関係機関間の調整メカニズムの構築を含め、さらなる検討が必要である。

7.2 TOD 管理主体及び計画チームの設立に向けた方策

7.2.1 機関間調整メカニズム

【検討の概要および主な論点】¹

- 調整メカニズムの最終的な形態として、省間調整メカニズムの設置を提言する。
その理由は、RAJUK を中核とする実施機関はそれぞれ異なる省の監督下に置かれ

¹ なお、本分析の結果は机上調査のみに基づいており、ベンガル語の公式文書を和訳して読み取っているため正式訳ではない可能性も含まれる。

ており、各実施機関は程度の差はあるものの、それぞれの省の承認を必要する事項があるからである。（但し、RAJUK は他機関と比べてより高い裁量権がある）。また、各実施機関は責務を超える規則や条例を制定することはできず、その責任は担当省に帰属する。本調整メカニズムでは実施機関で共通する規則や行政手続きの制定と既存の規則や規程を補完する規則の制定を想定している。そのため、TOD アプローチを活用した駅周辺開発を計画・実施するためには、省間の協調と調整メカニズムが必要になる。また、JICA プロジェクトチームは、表 7.2.1 に示す類型に基づき、T1 と T3 を組み合わせたハイブリッド型の導入を提言する。

- 省間調整メカニズムの設立には複雑な行政手続きと省間の調整が必要であり、時間がかかることが予想される。そのため、当面は既存の法律で認められている RAJUK の調整機関設立権限の解釈・運用に基づき、実施機関間で TOD のための調整メカニズムを設立することを検討する。RAJUK は、厳格な行政上の意味での「機関 (Agency)」には分類されない。RAJUK は議会法 (Act) に基づき「庁 (Authority)」として設立されており、一般的な機関よりも高い自治権と規制権限を有している。このことから、RAJUK は MoHPW の承認を得て、調整機関を設立することができると解釈されている。

(1) 調整メカニズムの類型

【検討の概要および主な論点】

- 実務上は、表 7.2.1 に示す T4 の形態が、実施機関が TOD の計画及び実施を調整する観点から望ましい。しかしながら、本調整メカニズムはあくまで TOD の計画及び実施の円滑化を目的とするものであることから、T3 の形態が最も近いものとなる。
- 一方で、関係機関はいずれも各省の所管下に置かれている。このため、一見すると T1 の形態が望ましいように見えるが、同形態は省レベルでの調整を前提とするものであり、実務を担う RAJUK 及び関係機関にとっては必ずしも適切とは言えない。
- しかしながら、TOD 事業の方向性、予算配分、ならびに複数省にまたがる包括的な規則の策定に関する意思決定については、所管省による承認または了承が必要となる。このような理由から、T1 と T3 を組み合わせたハイブリッド型の導入を提言する。
- 覚書は関係省の大臣により共同で発出されるが、行政上の合意にとどまるため、その法的拘束力は限定的である。TOD 事業の実施には強固な法的根拠が求められることから、内閣府または首相府 (Prime Minister's Office、以下「PMO」とする) の命令により当該覚書に法的拘束力を付与することが必要である。

機関間の調整メカニズムは、その目的、法的権限及び調整期間に応じて最適な形態が異なる。バ国の統治構造及び行政法を踏まえ、効果的かつ一般的に用いられる主なメカニズムを以下に整理する。

表 7.2.1: 調整メカニズムの類型

種類	目的・状況	適切なメカニズム	例
T1	ハイレベルな戦略的調整	省庁間委員会または内閣府主導のタスクフォース	気候変動に関する省庁間運営委員会
T2	運用・規制面での調整	省庁合同の命令または通達	公務員制度改革に関する共同通達（内閣府）
T3	プロジェクトベースの調整	省庁間の覚書	農業省と水資源省間の灌漑政策に関する覚書
T4	長期的な制度的調整	法定調整機関	DTCA（MoRTB 傘下だが、RAJUK、市役所、DMP 等と調整を行う）。

出典：JICA プロジェクトチーム

A. 省庁間委員会 (T1)

- ・ 目的：省庁間における高次の政策調整及び意思決定を行う
- ・ 法的根拠：内閣府または PMO による命令
- ・ 構成：上級大臣または事務次官級が議長を務め、関係省庁及び関係機関の代表が参加
- ・ 強み：正式な権限を有し、政策指針の提示が可能であり、強力な調整機能を有する省（例：財務省、計画省、首相府）主導の場合に高い有効性を発揮する

B. 業務・規制調整 (T2)

- ・ 目的：省庁間における共同実施に向けた拘束力のある指示を発出する
- ・ 法的根拠：事務次官または大臣による共同発出
- ・ 構造：明確な構造は存在せず、各組織の既存の構造に基づいている
- ・ 強み：法的拘束力を有し、実務的及び制度的な調整に有効であり、役割及びスケジュールが明確に定められる

C. 省庁間の覚書 (T3)

- ・ 目的：共同事業または施策に係る調整メカニズムを、柔軟な期間設定のもとで構築する
- ・ 法的根拠：行政上の合意であり、法的拘束力は有しない
- ・ 構造：明確な組織体制は設けられず、各機関の既存の体制に基づき運用される
- ・ 長所：TOD 運営体及び計画チーム等の共同体制の構築を可能とする

D. 長期的な制度的調整 (T4)

- ・ 目的：長期的かつ分野横断的な機能に対応するための、制度化された調整体制を構築する
- ・ 法的根拠：議会法または行政命令による
- ・ 構造：調整機関を新設することができる
- ・ 強み：強力な法的枠組み、専任の組織体制、及び効果的なリソース（予算や人材を含む）が政府システムに組み込まれ、効率的に配分される

(2) TOD 調整メカニズムの確立に向けたロードマップ

調整メカニズムを設立するには、法制度の整備及び行政手続きが必要となる。以下に、想定されるプロセスを示す。

表 7.2.2 に示すとおり、短期的には、現実的なアプローチとしてまず挙げられるのは、主要実施機関、RAJUK、DMTCL、市役所、DTCA 間で協力関係について覚書（Memorandum of Understanding、以下「MoU」とする）定めておくことである。RAJUK は、Town Improvement 法（1953）に基づく法的権限を活用し、MoHPW と連携して、この覚書の締結を主導する。覚書は、整合性と行政上の正当性を確保するため、各実施機関の所管省の承認を受ける必要があることは言うまでもない。この覚書の法的・行政的位置づけを担保するため、内閣府からの正式な承認を受ける。

この覚書の法的・行政的位置づけを担保するため、内閣府からの正式な承認を受ける。この枠組みのもとで TOD 計画の策定を実施し、TOD 調整メカニズムの最終化に向けて、調整メカニズムの制度設計や規制・条例、行政手続きなどの軌道修正を行う。

調整メカニズム設置のロードマップ（短期）を表 7.2.2 に示す。

表 7.2.2: 短期（1～2 年）ロードマップ

	活動	担当機関	備考
1	RAJUK、DMTCL、CC、及び DTCA の間で覚書を起草し、署名する	RAJUK が主導し、MOHPW、MoRTB、及び LGDiv が承認する	既存の法律（Town Improvement Act、CC Act、等）を用いて覚書の法的根拠を明確化する
2	内閣府（Cabinet Division）に覚書の承認を求める	内閣府（内閣官房経由）	覚書の法的・行政的正当性を確固なものとする
3	RAJUK 内に TOD 運営評議会を設立	MoHPW が組織図と所掌・責任範囲を承認	内部規定に基づき職員を配置
4	TOD 計画チーム（複数機関からなる技術チーム）を結成	RAJUK 主導で DMTCL、CC、DTCA の計画参加者が参加	各 MRT に TOD 計画チームを配置
5	TOD 駅周辺開発計画の策定を開始	RAJUK が計画チームを主導	調整体制の実効性を確認する

備考：LGDiv = Local Government Division（地方自治局）、CC=City Corporation（市役所）
出典：JICA プロジェクトチーム

上記の試みで有効性と実効性が確認された後、恒久的な調整メカニズムの制度化に進める。具体的には表 7.2.3 に示すとおり、内閣府主導のもとで省間 MoU の提案を行う。

併せて、計画制度を支える関係機関が共通して活用することになる、各省と実施機関の法令や手続きを見直し・改正する。ここで、必要に応じて新たな規則や規程、行政手続きの制定も検討する。また、TOD 運営評議会を国家レベルの調整プラットフォームとして内閣府の通達または政府命令で公式に制度化する。将来的には、TOD ガイドラインをもとにした TOD 計画・実施の枠組はダッカ首都圏以外にも展開されることが展望されることから、制度化は今から視座して準備を進めることが肝要である。

最後に、TOD 計画・実施に必要な資金を安定的に確保するため、複数年にわたる TOD 投資プログラムを政府の年間開発計画（ADP）に組み込む提案を行う。これにより、駅周辺開発や土地プール、アクセス道路整備、公共サービス施設等の複合的な事業に対しての予算の確保を可能とする。そのために、TOD 計画チームと TOD 運営評議会に財務省（Ministry of Finance、以下「MoF」とする）を構成員として含めることを推奨する。調整メカニズム設置のロードマップ（中期）を表 7.2.3 に示す。

表 7.2.3: 中期（3～4 年）ロードマップ

	活動	担当部署	備考
1	TOD に係る省庁間覚書の提案	MoHPW と内閣府	首相府/内閣官房主催。MoHPW、MoRTB、LGDiv、MoF の各省次官が構成員
2	TOD 計画（横断型）の法的権限の整合性の確認	MoHPW、LGDiv、MoRTB	例：土地利用、PPP、収益分配ルール等の更新
3	TOD 運営評議会を制度的メカニズムとして確立するための政府命令の発出	内閣府	ハイブリッド型（T1+T3）組織として、事務局と報告体制を構築
4	ADP（年間開発計画）に複数年 TOD プログラムを組込む	MoF、計画評議会（GED）	駅周辺開発のための資金配分の確保

出典: JICA プロジェクトチーム

主要実施機関間覚書の内容を次項に示す。省間覚書の内容もほぼ同様だが、追加の内容としては、共通の規則・規程の承認方法、予算の申請及び配分手続き、並びに省間でのモニタリング方法等、所管省の役割に関する行政手続きが含まれる。

(3) RAJUK が調整機関を設立できる理由

既存の法令及び規則に基づき認められている RAJUK の調整機関設立権限は、DMTCL、DTCA、DNCC/DSCC、Local Government Division、RHD 等の関係機関との正式な連携に拡張することが可能である。ただし、このような拡張は、一定の法的要件、手続き上の要件及び機関間調整に係る条件を満たす必要がある。

- ・ 2026 年 RAJUK 法は、RAJUK に対し、その管轄内における広範な計画権限を付与している。また、政府の承認を前提として、公共の利益に資する場合には他機関との連携を行うことが可能とされている。
- ・ ダッカ首都圏建築規則（2008 年）は、RAJUK または MoHPW が「必要と認めるその他の委員会」を設置することを認めており、機関間の調整組織を設立するための柔軟性を有している。

他機関との連携は、RAJUK 及び関係機関の法定権限に抵触しないこと、並びに各機関の法的管轄を尊重することが必要である。また、複数機関による調整の正当性を担保するためには、所管省の承認が不可欠である。さらに、調整協定または覚書においては、役割分担、意思決定権限、費用負担の分担、データ共有の方法、報告体制及び紛争解決手続き等を明確に規定する必要がある。

以下は、TOD の計画及び実施に係る調整のための覚書案である。

覚書（草案）

本覚書は、2025 年__月__日に、以下の当事者間で締結される。

- MoHPW 傘下の首都圏開発庁（以下「RAJUK」とする）
- 道路運輸・高速道路局（MoRTB）傘下ダッカ都市交通調整局（以下「DTCA」とする）
- MoRTB 傘下、ダッカにおける MRT 路線の実施機関であるダッカ都市交通会社（以下「DMTCL」とする）

地方自治局傘下のダッカ北市役所（DNCC）及びダッカ南市役所（DSCC）、以下これらを総称して「市役所」とする。

1. 目的

本覚書は、詳細地区計画（DAP）2022～2035 年及び TOD ガイドライン案（2025 年）に基づき、ダッカ市内の MRT 駅周辺における公共交通指向型開発（TOD）プロジェクトの計画、設計、実施及びモニタリングに関して、関係当事者間の正式な調整メカニズムを構築することを目的とする。

2. 協力の範囲

- TOD ゾーンの詳細計画及び実施
- 駅周辺開発計画（コンセプトプラン及び詳細計画）の策定
- インフラの統合及び交通結節点の整備
- 開発許可、土地利用変更及び交通計画に係る調整

3. 役割及び責任

各関係機関の役割及び責任を明確に定義する。

4. 組織体制

4.1 TOD 計画チーム

各 TOD 対象地区ごとに、以下の構成により技術チームを設置する。

- 議長：RAJUK 計画部門の代表者
- 構成員：DTCA、DMTCL、及び当該地区を所管する市役所の指定職員
- 役割：駅周辺開発計画の策定及び計画の実施管理を行う

4.2 TOD 運営組織

各機関の上級職員により構成される機関間の統括組織を設置し、以下を担う。

- TOD コンセプトプラン及び駅周辺開発計画の承認
- 機関間の調整及び課題の解決
- 計画及び実施の全体的な管理・監督

5. 資金及び資源

- 各機関は、必要な資源（人員及び当該機関の費用）を確保する
- 年間開発計画（ADP）を通じた資金確保について、関係機関が連携して検討する

6. データ共有及び連絡体制

- TOD 計画に関連する空間データ、交通データ、人口データ及び開発関連データを共有する
- 互換性を確保するため、共通のベースマップ及び GIS プラットフォームを活用する

7. 有効期間及び終了

本覚書は、署名日より XX 年間有効とし、当事者間の書面による合意により延長することができる。

8. 紛争解決

本覚書に関連して生じる紛争については、TOD 運営組織のレベルにおける協議により解決するものとする。

7.2.2 課題の整理

上記の覚書及び実施メカニズムは、以下の検討に基づくものである。

【検討の概要および主な論点】

- TOD ガイドラインは DAP の付属書の一部として位置付けられるものの、上位法である RAJUK 法 2026 においては TOD に関与する各機関の役割分担が明確に規定されていないこと、また RAJUK 以外の関係機関が異なる省の所管下にあることから、関係機関の役割、責任及び義務を規定する法的根拠とはならない。
- TOD ガイドラインでは「TOD 運営組織」及び「TOD 計画チーム」の設置が提言されているが、これらの組織には明確な法的根拠及び意思決定を担保する権限が付与されていない。
- 駅前開発等の商業施設の整備・管理を所掌していない DMTCL が、TOD の計画及び実施における主要構成機関として位置付けられている（7.2.3 参照）

現行の TOD ガイドライン及び既存の法令（法律、規則、規程を含む）には、いくつかの重要な課題または不足事項が認められる。主な不足領域は、法的明確性、制度的権限、具体的な手続き指針、資金調達メカニズム及び機関間の明確な調整枠組みに関するものである。RAJUK は、DAP の更新段階において、これらを踏まえたガイドラインの見直し及び改訂を検討することが望まれる。

(1) 制度上及び調整上の課題

制度的枠組みの明確化：TOD に関与する各機関（RAJUK、DTCA、市役所、DMTCL、RHD、LGED 及び DMP 等）の役割、責任及び義務を明確に規定する法的拘束力のある枠組みが存在しない。

TOD 調整組織の明確な法的根拠：TOD ガイドラインでは「TOD 運営組織」及び「TOD 計画チーム」の設置が提言されているが、これらの組織には明確な法的根拠及び意思決定を担保する法的権限が付与されていない。

機関間調整に関する権限の明確化：現行のガイドライン及び関連規程においては、TOD を効果的に実施するための省間または機関間の調整に関する明確かつ法的拘束力を有する権限が規定されていない。

(2) 規制及び法的な課題

1953 年 TIA 法への DAP としての添付を除き、TOD 開発の明確な認識は存在せず、TOD ガイドラインや規制への違反に対する明確な執行メカニズムや罰則も存在しない。

TOD 区域の法的定義と地位：現行の規制枠組みには、DAP を超えて、指定された TOD 区域または TOD ゾーンに対する明確な法的承認や拘束力のある地位が欠如している。

TOD に関する詳細な実施規則・基準：TOD のために明示的に指定された特別規則や緩和措置は、DAP には記載されているが、「TIA 法（1953 年）」及び「ダッカ首都圏建築規則（2008 年）」には明示的に組み込まれていない。

執行権限：TOD に関する規制またはガイドラインへの不遵守に対する執行メカニズムを明確に定義する法的枠組みが存在しない。

(3) 財政及び予算上の課題

専用の資金調達メカニズム：TOD 事業のための明確な資金調達枠組み（例：TOD 専用基金、土地開発利益還元（Land Value Capture、以下「LVC」とする）による専用財源等）が整備されていない。

TOD の予算管理に関する明確なガイドライン：既存の財務規則（例：公共財政管理規則、政府予算管理規則等）においては、大規模事業を含む TOD に特化した予算配分、執行及び監査に関する要件が明確に規定されていない（なお、Hatirjheel プロジェクトにおける調整及び財政・予算手法は、TOD 実施における予算管理の検討に資する参考事例となり得る）。

財政的インセンティブや具体的な土地開発利益還元枠組みの欠如：ガイドラインにおいて LVC の活用は言及されているものの、土地開発利益還元手法の実施に関する具体的な法的または制度的枠組みは整備されていない。

(4) 手続き及び実施上の課題

プロジェクトベースの資金調達及び DPP に関する明確なガイドライン：TOD に特化した DPP の策定及び提出に関する明確な手続き指針が、市役所または RAJUK に対して整備されていない。

TOD に係る PPP の正式な手続き：TOD ガイドラインでは民間セクターの参画が言及されているものの、現行の PPP 制度の中に TOD に特化した明確な指針または規程は存在しない。

TOD に特化した調達及び契約規則：公共調達規則（the Public Procurement Rules）においては、複数機関の関与や段階的实施等、TOD 事業の特性を踏まえた特別な規定が設けられていない。²

なお、上記の結論に至った主な検討事項の概要を以下に示す。

7.2.3 DMTCL の TOD 計画及び実施への参画

現在、DMTCL の業務範囲には TOD の計画及び実施は含まれていない。しかしながら、MRT の運営主体である DMTCL が、TOD 事業の計画から実施に至る一連のプロセスに参画することは、日本をはじめとする諸外国の事例からも示されているとおり、合理的かつ適切である。上記の調整メカニズムに DMTCL を適切に組み込むため、国際事例、Bangladesh における既存の法制度・規制枠組み、ならびに現在の制度的状況を踏まえ、既存のガイドライン、法令及び規則における不足要素の整理・分析を行った。その結果を以下に示す。

(1) 現況と主要な課題

DMTCL の設立根拠法令（Metro Rail Act, 2015）及び会社設立関連文書に基づく現行

² さらなる調査と検証が必要と考えられる。

の法的権限は、主として以下に限定されている。

- MRT インフラの建設及び運営
- 駅運営、旅客サービス、及び関連する MRT インフラの管理
- 一方で、現状において DMTCL には以下の点が不足している
- MRT 駅周辺における土地利用計画、商業開発及び TOD の実施に関与するための明確な法的権限
- TOD を専門に扱う部門又は組織体制の未整備
- RAJUK、市役所、DMP 等の主要関係機関との調整メカニズムにおける明確な役割

(2) 法制度・規制枠組みにおける課題

法制度及び規制枠組みにおける主な課題の概要を表 7.2.4 に示す。

表 7.2.4: 法制度・規制枠組みにおける課題

不足要素	現状の課題	対応方策
TOD に関する明確な権限付与	DMTCL 法において、TOD に関する役割や責任が定義されていない	Metro Rail Act, 2015 の改正、又は新たな下位規則の制定により、DMTCL の TOD に関する権限を明確に位置付ける
不動産開発及び管理に関する権限	DMTCL には現時点で不動産開発及び商業開発に関する明確な権限が付与されていない	TOD エリアにおける不動産開発・商業開発活動に関する明確な法的権限を付与する
TOD に関する土地取得または管理権限	DMTCL には TOD に関連する土地管理の権限が付与されていない	RAJUK 及び市役所との土地管理・開発に係る協定において、パートナーとしての明確な権利を付与する

出典: JICA プロジェクトチーム

(3) 制度整備における課題

制度整備における課題の概要を表 7.2.5 に示す。

表 7.2.5: 制度整備における課題

不足要素	現状の課題	対応方策
TOD に関する明確な組織上の位置付け	TOD に関する制度上の役割が明確に位置付けられていない	定款の改定により、組織の役割及び責任を明確化し、TOD の計画及び実施に係る役割を明示的に位置付ける (MoRTB の承認が必要)
正式な調整合体への参画	TOD 調整機関及び計画チームにおいて、DMTCL の明確な位置付けがなされていない	TOD に係る正式な調整機関及び計画チームへの DMTCL の参画を制度的に位置付ける

出典: JICA プロジェクトチーム

(4) 組織体制の整備における課題

組織体制の整備に関する主な課題の概要を表 7.2.6 に示す。

表 7.2.6: 組織開発における課題

不足要素	現状の課題	対応方策
DMTCL 内における専任の TOD 担当部門	現状、DMTCL 内には TOD の計画及び管理を専門に担う部門が設置されていない	DMTCL 内に新たに TOD 計画・開発部門を設置する
TOD 実施に係る能力・専門性	都市開発、土地管理、不動産・商業施設管理に関する専門人材が不足している	都市計画、不動産開発、商業施設管理等の TOD 関連分野における専門人材の採用又は育成を行う

出典: JICA プロジェクトチーム

- (5) DMTCL を TOD 計画及び実施に組み込むための実務ステップ及びロードマップ
 具体的な実施ステップの概要を表 7.2.7 に示す。

表 7.2.7: 実施ステップ

短期 (1～2 年)	中期 (2～4 年)	長期 (5 年以上)
Metro Rail Act (2015) の改正	TOD 計画・開発部門の新設	DMTCL の中核業務として TOD を制度的に位置付ける
DMTCL を含む関係機関間での覚書の作成・締結	TOD 分野の専門人材の採用・育成	新規 MRT 路線に対応した TOD 計画の定期的な更新
省令又は共同通達の発出	TOD に関する詳細な規制枠組み (対外関係機関向け) の整備	組織体制及び制度枠組みの評価・見直し
初期的な能力強化研修の実施	詳細な行政規則及び標準業務手順書 (SOP) の整備	専用の財源及び安定的な資金確保の仕組みの構築

出典: JICA プロジェクトチーム

7.2.4 TOD 組織体制の確立に向けて

【検討の概要および主な論点】

TOD ガイドライン及び既存の法制度を踏まえ、駅周辺における大規模開発及び小規模開発の双方を対象として、TOD アプローチの適用可能性について検討を行った。その結果、以下の点が改めて確認された。

- 関係主体が多岐にわたり、その関係性も複雑であることから、大規模開発及び小規模開発のいずれにおいても役割分担、資金手当、報告体制及び調整メカニズムを明確化するため、関係機関間の正式な合意（覚書等）の締結が強く推奨される。
- 財源の確保、制度的整合性の担保及び戦略的な整合を図る観点から、MoF 並びに関係省庁（MoHPW、LGDiv、計画委員会）の積極的な関与が必要である。
- 地方レベルにおいては、TOD 管理の枠組みのもとで、市役所が主要な実施主体として機能することが想定される。

(1) 前提条件及び検討の枠組み

バ国における TOD ガイドライン並びに既存の法制度、規制及び行政システムを踏まえ、RAJUK が TOD エリアを設定し、関係機関の連携により駅周辺開発のコンセプトプランを策定することを前提とする。本節では、このコンセプトプランに基づき、駅周辺及び関連公共施設の詳細計画を担う主体について検討を行う。具体的には、現行の法制度及び慣行に基づき、予算申請、予算承認、施工管理、請負業者の選定（調達）及び予算執行を担う主体として、いずれの機関が適切であるかを整理する。検討にあたっては、以下の 2 つのケースを想定する。一つは、駅前において大規模建築物や商業施設等を整備する大規模開発事業である。もう一つは、駅前広場やアクセス道路等の整備に限定される小規模開発事業である。

なお、本整理及び分析は、現行の法制度及び制度的枠組みの観点のみに基づくものである。また、TOD 事業の主体は公共機関であることを前提としている（大規模事業においては民間デベロッパーが事業主体となる可能性も考えられるが、本検討は公共

機関による TOD の組織的枠組みに焦点を当てているため、当該ケースは対象外とする)。

(2) 法制度及び実務上の観点

現行の行政制度及び運用においては、RAJUK が都市全体の総合的な計画、ゾーニング及び DAP を所掌している。

一方で、駅前広場、地区内アクセス道路、歩行者空間及び公共サービス施設等、駅周辺の公共施設に特化した詳細な地区レベルの計画については、通常、市役所の管轄及び責任に属するものとされている。

- 大規模開発

事業施行者：RAJUK

支援機関：市役所、DTCA、DMTCL、及び民間デベロッパー

論拠：RAJUK は、大規模都市再開発、エリア全体の包括的計画及び詳細地区計画に関する機能と専門性を有している。このため、大規模な商業施設、住宅施設、複合用途施設等を含む複雑な開発事業を主導する主体として適している。

- 小規模開発

事業施行者：市役所

支援機関：RAJUK、DTCA、LGED、RHD

論拠：駅前広場、地区内道路、歩行者空間、景観整備等の比較的小規模な公共インフラ整備は、現行の法制度及び慣行において、市役所の所掌に明確に位置付けられている。

(3) 資金調達

予算措置を担う機関は、基本的には DPP を作成する機関に依存する。本検討においては、DPP の作成及び申請を行う機関が一体的に予算措置を担い、MoF による予算配分後、各事業に応じて予算を再配分することを想定する。一方で、代替的なアプローチとして、事業ごとに予算措置を講じることも考えられる。例えば、RAJUK が住宅・商業の複合開発を担い、市役所が駅前広場や歩道等の公共施設整備を担うといった分担が想定される。しかしながら、本検討の主目的は TOD の組織的メカニズムの整理にあることから、簡潔化の観点より、TOD に係る具体的かつ実務的な資金調達手法については本節では取り扱わないものとする。

- 大規模開発（本内容は主として机上調査に基づき整理したものであり、RAJUK への確認が必要）については表 7.2.8 に示す。

表 7.2.8: 大規模開発

業務／責任	事業施行者	支援・承認機関	法的根拠
予算申請	RAJUK	MoHPW、計画委員会、MoF	RAJUK は実施機関として DPP を作成・提出する
予算承認	計画委員会及び MoF	MoHPW 及び RAJUK	政府の財政規則及び公共調達ガイドラインに基づき実施される
施工管理	RAJUK	CC、DTCA、及び DMTCL	RAJUK は現行の運用に基づき主要な建設契約及び事業管理を担う。一方で、市役所の所掌に属するインフラについては市役所が施工責任を担うことが想定される
調達	RAJUK	中央調達技術ユニット (CPTU)	RAJUK はコンサルタント及び請負業者の選定にあたり、公共調達規則 (PPR) に従う
予算執行及び財務管理	RAJUK	MoHPW、MoF、会計検査院 (CAG)	RAJUK は既存の規則及び内部規定に基づき、大規模事業の資金執行及び管理に関する豊富な実績を有している

出典: JICA プロジェクトチーム

- 小規模開発（本内容は主として机上調査に基づき整理したものであり、RAJUK への確認が必要）については、表 7.2.9 に示す。

表 7.2.9: 小規模開発

業務／責任	事業施行者	支援・承認機関	法的根拠
予算申請	市役所	LGDIV、MoF	市役所は MLGRD&C の所管のもと、LGDIV を通じて DPP を提出する。なお、DPP 提出に先立ち、市議会の承認を得る必要がある
予算承認	LGDIV 及び MoF	計画委員会 <u>*要確認</u>	LGDIV 及び MoF は、地方政府事業に対する財政的監督及び承認権限を有する
施工管理	市役所	RAJUK、LGED、RHD (技術支援)	市役所は、City Corporation 法に基づき、小規模な公共施設整備事業の施工管理を日常的に実施している
調達	市役所	CPTU 及び LGDIV	市役所は LGDIV の監督のもと、公共調達規則 (PPR) に従い調達を実施する
予算執行及び財務管理	市役所	LGDIV、MoF、Comptroller and Auditor General (CAG)	MLGRD&C の監督のもと、地方レベルの公共施設整備に関する一般的な運用に従い実施される

出典: JICA プロジェクトチーム

なお、本事業が中央政府により実施される場合、または海外からの資金協力により実施される場合には、DPP の作成及び提出は必ずしも必要とされず、関係する中央政府省庁により予算が配分される。

(4) 小規模事業の実施にあたっての留意点

以上のとおり、現行制度に基づく TOD の組織的メカニズムは整理されるが、小規模事業の実施にあたっては、主に以下の 2 点が課題として挙げられる。第一に、市役所の予算編成能力及び予算措置に関する権限が限定的であること。第二に、市役所は

MLGRD&C の下部組織である LGDiv の管轄下に位置付けられている一方で、RAJUK、RHD、LGED は制度上、これと同等又はそれ以上の階層に位置していること。このため、市役所がこれらの機関を横断的に調整する権限を十分に有していないと認識されている。

- 予算編成能力に関する懸念：DNCC 及び DSCC はこれまで、財政的自律性の制約、予算計画・管理に関する能力不足、ならびに中央政府機関の支援なしにインフラ整備事業を実施した実績の不足といった課題を抱えていると指摘されている。このため、実務的には、市役所は TOD 管理の枠組みのもとで地方レベルにおける主要な実施主体として機能することが現実的であると考えられる。
- RAJUK、RHD、LGED、及び DMP に対する市役所の調整権限に関する懸念：RHD や DMP（それぞれ MoRTB 及び内務省の所管）に加え、LGED（LGDiv の所管ではあるが組織的に独立している）等の機関は、制度上、市役所と同等又はそれ以上の階層に位置付けられており、直接的な調整を行うことは容易ではない。このため、実務的には、市役所は TOD 管理の枠組みのもとで地方レベルにおける主要な実施主体として機能することが現実的であると考えられる。

7.3 公共施設整備における役割と責任

バ国における道路交通分野の法制度については、これまでドナーによる各種調査においても繰り返し指摘されているとおり、法令の更新が十分になされておらず、また制度全体として場当たりの側面が強いことが広く認識されている。必要な制度改革が十分に実施されないまま、既存の法律がそのまま適用又は解釈されている状況にある。一般に、法律は基本的な原則及び枠組みを定めるものであり、その実施及び運用にあたっては、政府機関（主として関係省庁及び実施機関）により、より具体的な規則や規程を整備する必要がある。これらの規則・規程は、法律に基づく枠組みを具体的に適用するための詳細な手続きや基準を定める役割を担う。しかしながら、バ国の交通分野においては、このような規則が未整備である、又は内容が不十分であるケースが多く見受けられる。

7.3.1 公共施設の計画と建設

【検討の概要および主な論点】

- 公共施設の整備は、地域住民のニーズに基づき実施されるものであり、これに応じて予算の制約及び優先順位が決定される。また、予算措置には市議会及び LGDiv の承認が必要となる。このため、TOD として位置付けられた公共施設であっても、必ずしも予算措置や整備の優先対象となるとは限らない。なお、DAP は法的拘束力を有する都市計画であるが、その実施（道路、歩道、公園、グリーンベルト等）に係る主たる責任は市政府に帰属する。
- 中央政府機関又はドナーからの財政支援を受ける事業は例外的に取り扱われる。例えば、中央政府機関が直接関与する事業は、年間開発計画（ADP）の枠組みの中で予算化及び実施が行われる。一方で、事業の実施が市役所に委ねられる場合に

は、事業のモニタリングを含め、市役所の能力の範囲内で実施されることとなる。
このような場合、工事の遅延、資金管理の遅れ、透明性の不足といった課題が指摘されている。

DAP には都市開発区域、道路ネットワーク、歩道、建築規制等を含む都市ゾーニングが具体的に定義されている。すなわち、土地利用、ゾーニング、基盤インフラ、社会インフラ施設の配置及び規模については計画されているが、市役所が所管する公共施設に関する詳細な計画や、各地区における公共施設整備の優先順位等の具体的な整備計画までは含まれていない。このため、TOD の計画及び実施の観点からは、公共施設の計画策定主体及び整備優先順位の設定方法を明確化することが求められる。

公共施設の整備については、DAP 及び上位計画であるダッカ空間計画に基づき、市役所がその責任を担う。市役所は、地域住民のニーズ及び提供すべき公共サービスを踏まえ、公共施設の整備及び運営計画を策定し、優先順位を設定する。特に、公共施設整備は地域住民からの要望及び市議会の提言に基づいて決定されるものであり、市役所の予算についても市議会の承認を要する点が重要である。

市役所の予算は、地方交付金及び中央政府からの補助金に加え、自主財源により構成されているが、年間予算の約 50% は中央政府からの交付金及び補助金に依存している。開発予算に限ってみると、DNCC は約 31%、DSCC は約 17%（2024～2025 年度歳入予算ベース）を自主財源で賄っている。駅周辺及びその周辺開発に係る公共施設整備については、DPP に基づき予算が配分されるため、施工段階における予算確保について大きな支障は生じないと考えられる。しかしながら、現状の自主財源の水準を踏まえると、中央政府からの継続的な財政支援がなければ、適切な維持管理の確保は困難であると考えられる。将来的には、TOD エリアにおける維持管理費の増加が見込まれる一方で、市役所の開発予算に占める自主財源の割合は 17%～31% と低水準にとどまっている。

TOD の経済的便益の一つとして、土地開発利益還元が挙げられ、一般的には地価上昇に伴う固定資産税（保有税）の増収により、地方政府がその恩恵を享受することが想定される。例えば、DNCC の歳入の約半分は固定資産税に依存しているが、これは開発予算全体の約 13% に相当するに過ぎない。市役所における道路及び公共施設の維持管理に係る年間支出の詳細なデータは確認できないものの、これらの費用を自主財源のみで賄うことは困難であると考えられる。

次節では、公共施設の計画及び整備の主たる主体である市役所と、これらの計画の実施・執行を担う DMP の役割及び責任について整理する。

7.3.2 市役所と DMP の役割

公共施設整備及び事業の各段階における、TOD の計画及び実施に係る市役所及び DMP³の役割について、以下に整理する。

結論として、警察は TOD 管理機関の正式構成員とする必要はないものの、その役割を踏まえ、構想段階から TOD 計画チームの準構成員として参画し、関係機関と連携することが望ましい。

法制度の観点からは、TOD エリア内の公共施設の整備、維持管理、資産管理及び法執行に関する DMP 及び市役所の役割分担は、主に道路交通法 (Road Traffic Act、2018 年)、ダッカ首都警察令 (Dhaka Metropolitan Police Ordinance、1976 年) 及び地方自治体法 (Local Government Act、2009 年法律第 60 号) において規定されている。しかしながら、これらの法令においては、個別の公共施設ごとの責任範囲や関係機関との連携について明示的な規定はなく、解釈により運用されているのが実態である。

A. 交通信号及び歩行者信号

表 7.3.1 に示されている通り、交通信号及び歩行者信号については、DMP が規制及び取締りに関する権限を有する一方、物理的な設置及び維持管理は DNCC 及び DSCC が担っている。また、信号設置箇所の検討にあたっては DMP が技術的な助言を行うことから、計画段階における DMP の TOD 計画チームへの参画は不可欠である。一方で、ダッカ首都圏における現状を踏まえると、交通信号及び歩行者信号の設置及び維持管理に関しては、市役所の財政面、技術面及び人材面における能力不足が大きな課題となっている。このため、設置については DPP に基づく予算措置により対応されるものの、TOD エリア内における維持管理の責任主体については、今後検討の余地がある。今後は、DMP と各市役所との間における調整メカニズムを明確化することが求められる。

³ ダッカ市警察 (DMP) は、ダッカ首都圏において Bangladesh 警察及び内務省の管轄下で活動している。

表 7.3.1: 市役所及び DMP の役割と責任（交通信号）

支援インフラ	DMP	市役所	備考	法的根拠
交通信号				
a) 計画	助言	✓✓	DMP はコンセプトプラン及び概略設計の策定に際し、交通流、混雑状況、安全性に関する観点から意見を提供する。	DMP 令では計画に係る明確な法的役割は規定されていないが、第 17 条は広義に解釈され、助言的役割を有するとされる
b) 規制・監督	✓✓	なし	交通信号の運用に関する監督権限は DMP が有する。市役所は信号設置を DMP に要請することは可能であるが、DMP の同意なく運用することはできない。	DMP 令第 17 条（明示的規定はないが拡張的に解釈） ⁴
c) インフラ整備	なし	✓✓	物理的な設置及び土木工事は市役所の責任で実施される。	DMP は異議なし証明（NOC）のみを発出する ⁵
d) 所有権	なし	✓✓	都市道路上に設置された交通信号設備は市役所が所有する。	所有権は設置場所の管轄に基づき決定される
e) 管理・維持管理	✓✓	✓✓	運用管理は DMP が担い、施設の維持管理は市役所が担う。	統一的な法的枠組みは存在しない ⁶
f) 法執行	✓✓	なし	交通信号の遵守及び現場での交通管理に関する法執行は DMP が専ら担う。	道路交通法（2018 年）、DMP 令第 17 条

注：すべての権限及び責任は、RAJUK の管轄区域に限定される。

ダッカ首都警察令（1976 年）：DMP 令、地方自治体法 2009 年法律第 60 号

✓✓：主たる責任主体、✓：副担当機関、助言：助言機能

条項番号については、今後確認が必要である

出典：JICA プロジェクトチーム

4 詳細な説明については、ディスカッションペーパーにおいて補足している。

5 異議なし証明（NOC：No Objection Certificate）とは提案内容について DMP が交通及び安全の観点から審査し、異議がないことを示す承認文書である。建設許可ではなく、必要な事前承認の一つとして位置付けられる。

6 現行の法制度においては、交通信号の所有権、維持管理に係る財源（維持管理主体）、維持管理及び運用に関する DMP と CC の役割分担が明確に規定されていない。

7.3.3 公共施設別の役割と責任

(1) TOD 駅周辺における路上駐車

公共用地における施設内駐車場の整備及び管理は、地方自治体法（2019 年）に基づき、市役所の責任とされており、DMP との役割分担は特段規定されていない。このため本節では、表 7.3.2 に示すとおり、路上駐車に焦点を当てて整理する。

表 7.3.2: 市役所と DMP の役割と責任（TOD 駅周辺の路上駐車）

支援インフラ	DMP	市役所	備考	法的根拠
TOD 駅周辺の路上駐車				
a) 計画	助言	✓✓	DMP は交通流及び安全性の観点から設置場所に関する制約や助言を行う。市役所は所管する道路（市道）における路上駐車スペースの計画を策定する。	DMP 令において計画に関する明確な法的役割は規定されていないが、第 17 条は広義に解釈され、助言機能を有するとされている
b) 規制・監督	なし	✓✓	DMP は路上駐車に関する監督権限を有する。市役所は路上駐車の設定位置について DMP と協議することが可能であるが、DMP の同意なしに決定することはできない。	DMP 令第 66～68 条（明示的規定はないが拡張的に解釈） 地方自治体法（2009 年）には、路上駐車に関する具体的な規定は存在せず、関連する細則も確認されていない。一方で、第 50 条第 2 項（g）において、交通管理計画の策定や駐車スペース及びバス停等の整備を通じた交通円滑化に関する一般的な責務が規定されている
c) インフラ整備	なし	✓✓	市役所は市道における駐車区画、標識及びパーキングメーターの設置・整備を行う。	市役所の予算により実施され、開発予算に係る規定が適用される。
d) 所有権	なし	✓✓	市役所は路上駐車区域及び関連する物理的インフラの所有・管理を行う。	道路の管轄に基づき、維持管理責任が決定される
e) 管理・維持管理	なし	✓✓	市役所は市道における区画線、メーター及び標識の維持管理を担う。	道路の管轄権によって、駐車スペースの維持管理が決定されます。
f) 法執行	✓✓	なし	DMP は路上駐車に関する法執行を担う。	DMP 令第 66～68 条

注：すべての権限及び責任は、RAJUK の管轄区域に限定される。

ダッカ首都警察令（1976 年）：DMP 令

✓✓：主たる責任主体、✓：副担当機関、助言：助言機能

条項番号については、今後確認が必要である。

出典：JICA プロジェクトチーム

(2) TOD 駅周辺における歩道

表 7.3.3 に示すように、歩道は原則として市役所が整備及び維持管理を担う。一方で、ダッカ都市圏においては、RHD 及び LGED が道路整備を実施しており、これらの道路に沿って歩道が整備される場合がある。このような場合、当該機関が歩道の維持管理を行うケースや、市役所へ維持管理が委託されるケース、あるいは歩道資産が市役所へ移管されるケースが想定される。DMP の役割は、法執行機関として、計画段階において市役所に対し助言を行うことである。

表 7.3.3: 市役所及び DMP の役割と責任 (TOD 駅エリアの歩道)

支援インフラ	DMP	市役所	備考	法的根拠
TOD 駅エリアの歩道				
a) 計画	助言	✓✓	DMP は歩行者動線の確保及び安全性、占用リスク (不法占用等) に関する観点から助言を行う。 市役所は市道における歩道の計画策定に関する主たる権限を有する。	City Corporation (CC) 法第 41 条 (a) 付表 3-18 において一般的責務として規定 ダッカ都市圏建築規則 (2008 年) においてセットバック及び歩行空間に関する規定が適用される
b) 規制・監督	助言	✓✓	DMP は違法駐車や露店等による不法占用に関し、公共秩序及び交通安全の観点から規制に関する助言を行う。 市役所は屋台・露店区域の指定及び占用排除に関する規則・ガイドラインを策定する。	DMP 令第 28 条及び第 29 条、CC 法第 41 条 (a) 付表 3-18.9 に基づく一般的責務として整理される
c) インフラ整備	なし	✓✓	市役所は市道における歩道の設計及び整備を担い、スロープ、ストリートファニチャー、照明等の設置を含む。	CC 法第 41 条 (a) 付表 3-18 に基づく一般的責務
d) 所有権	なし	✓✓	市役所は歩道の所有及び管理を担い、RHD 及び LGED から移管された道路資産を含む。	CC 法に明示的規定はないが、同法及び財産管理慣行に基づき整理される
e) 管理・維持管理	なし	✓✓	市役所は歩道の維持補修を担い、RHD 及び LGED から維持管理を委託又は移管された道路を含む。	CC 法第 41 条 (a) 付表 3-18 に基づく一般的責務
f) 法執行	✓✓	なし	DMP は歩道上の違反行為に対する法執行権限を専ら有する。	DMP 令、CC 法第 41 条 (a) 付表 3-18.9、18.10 及び 19.1 に関連する規定に基づく解釈される

注：すべての権限及び責任は、RAJUK の管轄区域に限定される。

ダッカ首都警察令 (1976 年) : DMP 令

✓✓: 主たる責任主体、✓: 副担当機関、助言: 助言機能

条項番号については、今後確認が必要である。

出典：JICA プロジェクトチーム

(3) TOD 駅周辺の公衆トイレ

公共トイレは、特に女性、高齢者、長距離通勤者及び公共交通機関の運転手等にとって有益な施設である。MRT 駅においては、公共トイレが改札内に設置されている場合が多く、必ずしも誰もが利用できるものではない。また、公共トイレは都市部において死角となりやすい場所に設置されることが多いため、防犯の観点から DMP による助言が重要である。加えて、設置後の巡回等の対応を含めた法執行体制について、事前に DMP との間で合意形成を図ることが望ましい。表 7.3.4 に示すとおり、公共トイレについては、法執行を除くすべての段階において、市役所が主たる実施主体としての役割を担う。

表 7.3.4: 市役所と DMP の役割と責任 (TOD 駅周辺の公衆トイレ)

支援インフラ	DMP	市役所	備考	法的根拠
TOD 駅周辺の公衆トイレ				
a) 計画	助言	✓✓	市役所は市場、歩道、駅等の公共空間におけるトイレ設置ニーズの把握、立地計画の策定及び整備を担う。	City Corporation (CC) 法第 41 条(a)付表 3-16
b) 規制・監督	なし	✓✓	市役所は利用時間、衛生基準、民間委託事業者の管理及び利用ルールを設定を行う。	CC 法付表 3-18 及び第 92 条付表 5
c) インフラ整備	なし	✓✓	市役所は自らの管轄地における公共トイレの建設及び設置を担う。	CC 法第 41 条(a)付表 3-18
d) 所有権	なし	✓✓	市役所は公共トイレの所有及び管理を担う。	CC 法に明示的の規定はないが、同法及び財産管理慣行に基づき整理される
e) 管理・維持管理	なし	✓✓	市役所は清掃、給水、修繕及び維持管理を担う。	CC 法第 50 条(f)、第 41 条(a)付表 3-16 及び 17
f) 法執行	✓✓	なし	DMP は公共トイレ及びその周辺における犯罪行為に対する法執行権限を有する。	DMP 令、CC 法第 92 条付表 5 に関連する規定に基づく解釈される

注：すべての権限及び責任は、RAJUK の管轄区域に限定される。

ダッカ首都警察令 (1976 年) : DMP 令

✓✓ : 主たる責任主体、✓ : 副担当機関、助言 : 助言機能

条項番号については、今後確認が必要である。

出典 : JICA プロジェクトチーム

(4) 駅前広場

駅前広場とは、本報告書においては、MRT 駅に隣接する複合的な交通結節機能を有する公共空間を指し、バスターミナル／停留所（敷地内）、タクシー待機場、パラトランジットの乗降場・駐車場、一般車両の乗降スペース等を含むものと定義する駅前広場の資産は、鉄道事業者、地方政府（市役所）、又は両者の共同所有とされる場合があるほか、一方の機関が所有し、他の機関又は第三者に維持管理を委託する形態も想定される。本節では、市役所が当該資産を所有することを前提とする。

駅前広場における市役所及び DMP の役割と責任については、表 7.3.5 に示すとおりである。

表 7.3.5: 市役所 及び DMP の役割と責任（駅前広場）

支援インフラ	DMP	市役所	備考	法的根拠
駅前広場				
a) 計画	助言	✓✓	DMP は車両動線、待機列の影響、交通流及び駅前広場周辺の安全性に関する助言を行い、交通動線計画やアクセス制御のあり方を提案する。 市役所は都市空間計画の策定を担う。 なお、モード間連携については DTCA、路線調整については BRTA との連携が必要となる。	City Corporation (CC) 法付表 3-16、DMP 令、DTCA 法第 12 条
b) 規制・監督	✓✓	✓✓	DMP は車両進入、待機列、不法駐車及び利用者間（タクシー、リキシャ、一般車等）の調整に関する規制権限を有する。 市役所は公共交通の乗り入れ許可の発行や、物販・広告等の非交通空間の管理を行うことができる。	DMP 令第 28 条及び第 29 条、CC 法付表 3-18 及び第 92 条付表 5
c) インフラ整備	なし	✓✓	市役所は市有地における駅前広場の整備を担う。	CC 法第 41 条(a)付表 3
d) 所有権	なし	✓✓	市役所は自らの用地上に整備された資産の所有及び管理を担う。	CC 法に明示的の規定はないが、同法及び財産管理慣行に基づき整理される
e) 管理・維持管理	なし	✓✓	市役所は清掃、照明、ユーティリティ、標識の維持管理及び物販管理等を担う。	CC 法第 50 条(f)、第 41 条(a)付表 3-16 及び 17
f) 法執行	✓✓	なし	DMP は交通法規の執行、不法車両の排除、混雑管理及び犯罪対応に関する権限を専ら有する。 市役所はパラトランジット事業者に対する行政的措置を講じることが可能であるが、強制力を伴う執行については DMP に依存する。	DMP 令、CC 法第 92 条付表 5

注：すべての権限及び責任は、RAJUK の管轄区域に限定される。

ダッカ首都警察令（1976 年）：DMP 令

✓✓：主たる責任主体、✓：副担当機関、助言：助言機能

条項番号については、今後確認が必要である。

出典：JICA プロジェクトチーム

(5) ペDESTロリアンデッキ

ペDESTロリアンデッキとは、本報告書においては、交通結節点の前面又は周辺に設置される高架型の開放空間であり、歩行者の安全な移動の確保、MRT、バス、リキシャ、タクシー等の交通モード間の円滑な乗換えの促進、交通危険からの緩衝機能の確保、並びに商業施設や公共空間の提供を目的とするものである。

歩道橋とは異なり、ペDESTロリアンデッキは水平方向に広がる都市空間として機能し、駅前広場の一部を構成することが多いが、特に歩行者の利便性、安全性及び快適性の確保を重視した空間である点に特徴がある。

ペDESTロリアンデッキにおける市役所及びDMPの役割と責任について、表 7.3.6に示す。

表 7.3.6: 市役所及びDMPの役割と責任 (ペDESTロリアンデッキ)

支援インフラ	DMP	市役所	備考	法的根拠
ペDESTロリアンデッキ				
a) 計画	助言	✓✓	DMP は歩行動線の安全性、防犯上の懸念及び隣接する車両交通との交錯に関する助言を行う。 市役所は自らの用地におけるペDESTロリアンデッキの計画及び設計を担う。	City Corporation (CC) 法付表 3-16
b) 規制・監督	なし	✓✓	市役所はペDESTロリアンデッキを公共資産として、歩道と同様に管理・監督を行う。	CC 法付表 3-18 及び第 92 条付表 5
c) インフラ整備	なし	✓✓	DMP は市道との接続部における交通処理について確認・助言を行う。 市役所は自らの用地におけるペDESTロリアンデッキの建設を担う。	CC 法第 41 条(a)付表 3
d) 所有権	なし	✓✓	市役所はペDESTロリアンデッキの所有及び管理を担う。	CC 法に明示的規定はないが、同法及び財産管理慣行に基づき整理される
e) 管理・維持管理	なし	✓✓	市役所は清掃、補修、照明及び設備管理を担う。	CC 法第 50 条(f)、第 41 条(a)付表 3-16 及び 17
f) 法執行	✓✓	なし	DMP は犯罪対応全般及び不法占用（露店、広告物等）による歩行者動線の阻害に対する法執行を担う。 市役所は軽微な違反に対しては罰金等の行政措置を講じることが可能であるが、公共秩序又は刑事事案に係る執行については DMP に依存する。	DMP 令、CC 法第 92 条付表 5 に基づくと解釈される

注：すべての権限及び責任は、RAJUK の管轄区域に限定される。

ダッカ首都警察令（1976 年）：DMP 令

✓✓：主たる責任主体、✓：副担当機関、助言：助言機能

条項番号については、今後確認が必要である。

出典：JICA プロジェクトチーム

(6) TOD 駅周辺における市内バス（路線バス）

市内バス（路線バス）とは、MRT 駅を起点又は経由して運行されるバスを指す。市内バスには、BRTA により発行される路線バス運行許可に基づき運行される民間事業者のバスに加え、BRTC が運行するバスが含まれる。

表 7.3.7: CC 及び MDP の役割と責任（TOD 駅周辺における市内バス（路線バス））

支援インフラ	DMP	CC	備考	法的根拠
TOD 駅エリアの市バス（路線バス）				
a) 計画	助言	✓✓	DMP はバスの待機・駐車スペースによる混雑の発生可能性及び駅周辺交通への影響について助言を行う。 市役所はバスの待機・駐車スペースの計画を策定し、DTCA と連携して路線設定を行う。	自動車条例（1983 年）、City Corporation（CC）法付表 3-16
b) 規制・監督	なし	なし	市役所はバス運行そのものを直接規制する権限は有しないが、バス停に係る空間配分については管理することができる。	DMP 令、BRTA 運用ガイドライン
c) インフラ整備	なし	✓✓	市役所は市道及び駅前広場において、バスベイ、シェルター及びバスレーンの整備を行う。	CC 法第 41 条(a)付表 3
d) 所有権	なし	✓✓	市役所は市道及び駅前広場に整備されたバスベイ、標識及びシェルターの所有及び管理を担う。	CC 法に明示的規定はないが、同法及び財産管理慣行に基づき整理される
e) 管理・維持管理	なし	✓✓	市役所は自ら整備したインフラの維持管理を担う。	CC 法第 50 条(f)、第 41 条(a)付表 3-16 及び 17
f) 法執行	✓✓	なし	DMP は停車違反、運行経路の遵守、運賃に関する苦情対応及び秩序違反に対する法執行に関する専属的権限を有する。	DMP 令、自動車条例(1983 年)、BRTA の許認可制度に基づく

注：すべての権限及び責任は、RAJUK の管轄区域に限定される。

ダッカ首都警察令（1976 年）：DMP 令

✓✓：主たる責任主体、✓：副担当機関、助言：助言機能

条項番号については、今後確認が必要である。

出典：JICA プロジェクトチーム

バス事業許可、路線許可及びサービス基準の執行に関しては、Motor Vehicles Ordinance 及び Road Transport Act 等の現行法制度のもと、BRTA、DMP 及び DTCA 等の複数機関で責任分担されている。このうち BRTA は路線許可及び事業者許可の発行並びにその執行、さらに車両検査証や運賃規制等のサービス基準の設定に関する主たる責任を担っている。Motor Vehicles Ordinance 及び BRTA の権限に基づき、有効な許可を得ている車両は運行が認められる。BRTA は、違反事業者に対して許可の停止・取消、罰金の賦課、登録抹消等の行政措置を講じる権限を有する。一方で現場レベルでの取締りを単独で実施するための能力が十分ではないとされている。過去の報告書や文献においても、機関間の連携不足や BRTA による現地検査の不足に起因し、無許可車両の運行が継続的に発生していることが指摘されており、実務上の法執行は必ず

しも有効に機能していない状況にある。また、現場における法執行は DMP のみが実施可能であり、BRTA は行政的な制裁措置の付与を担う役割分担となっている。

(7) パラトランジット

本節におけるパラトランジットとは、①リキシャ(人力)、②バッテリーリキシャ、③ラグナ(3輪ミニバン)、④CNG、⑤バイクタクシー、⑥配車サービス(Uber、OBHAI等)を指す。リキシャについては、本来、市役所が条例に基づき許認可を行うこととされているが、文献調査によれば、その制度は十分に機能していないとされる。制度上の管理の有無に基づいて分類すると、リキシャ及びCNGは行政機関により公式に管理されている。一方で、その他のパラトランジットについては、管理・監督を担う具体的な機関が明確に規定されていない。なお、配車サービス(Uber、OBHAI等)については、交通法とは異なる法制度のもとで規制・監督されていることから、制度上は正式な交通サービスとして位置付けられる⁷⁾。

パラトランジットにおける市役所及びDMPの役割と責任について表7.3.8に示す。

表 7.3.8: 市役所及びMDPの役割と責任(パラトランジット)

支援インフラ	DMP	市役所	備考	法的根拠
パラトランジット				
a)計画	助言	✓✓	DMPは交通影響、車両動線、駐車場内での接触事故及び安全性に関する助言を行う。 市役所はリキシャ、CNG、ラグナ等の待機・駐車スペースを指定し、標識、シェルター及び路面表示の整備を行う。なお、DTCAとの連携も必要に応じて検討する。	City Corporation (CC) 法付表 3-16、DTCA 法第 12 条
b)規制・監督	なし	✓✓	市役所は非公式車両の待機・駐車スペースの指定を行うことは可能であるが、規制・監督権限は有しない。なお、自らの用地(駅前広場等)においては、位置指定に関する許可を発行することができる。	DMP 令第 28 条及び第 29 条、CC 法付表 3-18 及び第 92 条付表 5
c)インフラ整備	なし	✓✓	市役所は必要なインフラの整備を担う。	CC 法第 41 条(a)付表 3
d)所有権	なし	✓✓	市役所は自ら整備した資産の所有及び管理を担う。	CC 法に明示的規定はないが、同法及び財産管理慣行に基づき整理される
e)管理・維持管理	なし	✓✓	市役所は市道を含む所管インフラの維持管理を担う。	CC 法第 50 条(f)、第 41 条(a)付表 3-16 及び 17
f)法執行	✓✓	なし	DMPは無許可車両の排除、違法駐車に対する罰則の適用及び特定区域におけるラグナやバッテリーリキシャの運行禁止等に関する専属的権限を有する。	DMP 令、自動車条例(1983 年)、CC 法第 92 条付表 5

注：すべての権限及び責任は、RAJUK の管轄区域に限定される。

ダッカ首都警察令(1976 年)：DMP 令

✓✓：主たる責任主体、✓：副担当機関、助言：助言機能 条項番号については、今後確認が必要である。

出典：JICA プロジェクトチーム

7 関係機関と改めて確認する必要あり

(8) TOD 駅周辺における自転車レーン

机上調査によれば、Bangladesh においては、自転車又は自転車利用に特化した国家レベルの法令や包括的な法的枠組みは整備されていない。一方で、自転車は、非動力交通、都市交通及び道路利用を規定する各種法令、規則及び計画文書の中で間接的に取り扱われている。市役所及び DTCA は、City Corporation 法(2009 年)及び DTCA 法(2012 年)に基づき、自転車インフラの整備、規制及び管理に関する法的権限を有すると考えられる。しかしながら、自転車レーンの整備及び管理に関する具体的な権限、基準及び包括的な計画は十分に整備されていない。

TOD 駅周辺における自転車に関する市役所及び DMP の役割と責任について表 7.3.9 に示す。

表 7.3.9: 市役所及び DMP の役割と責任 (TOD 駅周辺における自転車レーン)

支援インフラ	DMP	市役所	備考	法的根拠
TOD 駅周辺の自転車レーン				
a) 計画	助言	✓✓	DMP は交通影響、車両動線及び車両との衝突リスクに関する助言を行う。 市役所は駅前広場における自転車レーン、駐輪スペース及びアクセス動線の計画を行うことができる。 DTCA はネットワークレベルでの NMT 政策及び統合の調整を担うことが想定される。	DMP 令、市役所法付表 3-16、DTCA 法(2012 年)
b) 規制・監督	✓✓	✓✓	DMP は混合交通における自転車の通行に関する規則を設定する。 市役所は自転車に関する交通標識及び路面表示の設置を行う。	DMP 令、City Corporation (CC) 法付表 3-18 及び第 92 条付表 5
c) インフラ整備	なし	✓✓	市役所は市管理用地において、自転車レーン、標識、駐輪ラック及び小規模な駐輪施設の整備を行う。	市役所法第 41 条(a)付表 3
d) 所有権	なし	✓✓	市役所は自転車関連インフラの所有及び管理を担う。	市役所法に明示的規定はないが、同法及び財産管理慣行に基づき整理される
e) 管理・維持管理	なし	✓✓	市役所は自転車レーンの清掃及び再塗装、駐輪ラックの修繕並びに標識の維持管理を担う。	市役所法第 50 条(f)、第 41 条(a)付表 3-16 及び 17
f) 法執行	✓✓	なし	DMP は自転車レーンの不正利用(例: 二輪車の進入、違法駐車)及び混合交通における自転車に関する違反行為の取締りを行う。	DMP 令

注: すべての権限及び責任は、RAJUK の管轄区域に限定される。

ダッカ首都警察令(1976 年): DMP 令

✓✓: 主たる責任主体、✓: 副担当機関、助言: 助言機能

条項番号については、今後確認が必要である。

出典: JICA プロジェクトチーム