

## 事業事前評価表

国際協力機構

社会基盤部都市・地域開発グループ

### 1. 案件名（国名）

国名： バングラデシュ人民共和国（バングラデシュ）

案件名： 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

Project for Development of Policy and Guidelines for Transit  
Oriented Development along Mass Transit Corridors

### 2. 事業の背景と必要性

（１） 当該国における都市開発セクター／首都ダッカの開発の現状・課題及び  
本事業の位置付け

バングラデシュ人民共和国の首都ダッカは、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。ダッカにおける車両の平均移動速度は、2018 年時点で時速 7 キロと東京都心部（時速 14.7 キロ）（国土交通省、2015 年）の半分以下に留まっており、交通渋滞による経済損失は年間 3.2 百万時間、金額にして数十億米ドルに上ると推計されている（世界銀行、2018 年）。また、大気汚染は PM10 濃度（年間平均）が  $146 \mu\text{g}/\text{m}^3$  と世界保健機関が定める環境標準（ $20 \mu\text{g}/\text{m}^3 \sim 70 \mu\text{g}/\text{m}^3$ ）を大幅に上回る水準にあり、ダッカ都市圏の住民への健康被害も懸念されている。これらは当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。

当国政府は、「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、当国政府は 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「STP」という。）」（2005 年）を改訂し（以下「改訂 STP」という。）、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」という。）5 路線及びバス高速輸送システム（Bus Rapid Transit、以下「BRT」という。）2 路線の整備を計画した。改訂 STP に基づき、現在、MRT6 号線、MRT1 号線、MRT5 号線（北路線）の 3 路線の整備が円借款によって行われている。加えて、ADB は MRT5 号線（南路線）の事業化調査を行っている。しかし、MRT 等の整備に当たり、当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 : DAP 2016-2035) では MRT 整備を考慮した土地利用計画となっておらず、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 号線 (北路線) 整備により 49 駅が整備される予定であるが、駅周辺の開発許可申請・承認の手順が必ずしも明確となっていない、MRT からバスなどの他の公共交通機関への乗り換えの利便性が十分に考慮されてない、MRT 駅周辺における事業者・土地所有者を含む利害関係者の調整が困難といった課題がある。よって、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。

MRT 沿線開発の関係者間で公共交通指向型開発 (Transit Oriented Development: TOD) 推進における課題を認識し、規定された手順に基づき MRT 沿線の都市開発の推進や利便性等を向上させていくために、関係機関の役割分担や利害調整方法、開発手法などを定義し、開発の規範となる TOD に係る政策やガイドラインが必要とされているが、現行都市計画法では整備されていない。さらに、MRT 沿線で TOD を進めていく上で都市計画を担当する首都圏開発庁 (Rajdhani Unnayan Kartripakkha: RAJUK)、MRT 整備を担当するダッカ都市交通会社 (Dhaka Mass Transit Company Limited: DMTCL)、ダッカ市内の都市交通ネットワークの計画を所管するダッカ都市交通調整局 (Dhaka Transport Coordination Authority: DTCA) 等都市交通を担う様々なアクター、事業者間の調整がうまくなされておらず、適切な開発が進んでいないといった課題がある。

以上の背景から、本プロジェクトは、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ものである。

## (2) 都市開発セクター／ダッカ首都圏に対する我が国及び JICA の協力方針等と本事業の位置付け

対バングラデシュ人民共和国 JICA 国別分析ペーパー (2019 年 3 月) では「都市開発」を重点課題の一つとし、ダッカ首都圏における交通網の整備を優先支援事項としている。また、日本政府の対バングラデシュ人民共和国国別開発協力方針 (2018 年 2 月) において、「全国民が受益可能な経済成長の加速化」を重点分野の一つと挙げ、交通機関の多様化に留意しつつ、質の高い運輸・交通インフラを整備し、人とモノの効率的な移動を促進させ地域の連結性向上に貢献するとしている。本事業はこれら分析及び方針に合致する。

本件実施を通じ、持続可能な開発目標 (Sustainable Development Goals: SDGs)

のゴール 11（ターゲット 11.2: 2030 年までに、脆弱な立場にある人々、女性、子供、障害者及び高齢者のニーズに特に配慮し、公共交通機関の拡大などを通じた交通の安全性改善により、全ての人々に、安全かつ安価で容易に利用できる、持続可能な輸送システムへのアクセスを提供する。ターゲット 11.3: 2030 年までに、包摂的かつ持続可能な都市化を促進し、全ての国々の参加型、包摂的かつ持続可能な人間居住計画・管理の能力を強化する。）、ゴール 13(気候変動及びその影響を軽減するための緊急対策を講じる。)の実現に貢献するものである。

### (3) 他の援助機関の対応

世界銀行は STP の策定を支援した他、BRT3 号線（空港 - ジルミル間）の詳細設計を支援する「Clean Air and Sustainable Environment Project」を 2009 年から 2016 年にかけて実施した。

アジア開発銀行（Asian Development Bank）は、BRT3 号線（ガジプール - 空港間）の整備を行う「Greater Dhaka Sustainable Urban Transport Corridor Project」を 2010 年から実施中。また、実施中の円借款事業「ダッカ都市交通整備事業（5 号線北路線）」の南側に並行して整備される予定の 5 号線南路線（ガブトリ駅 - アフタナガール駅間）を支援中であり、本プロジェクトで策定した TOD 政策やガイドラインを各路線の TOD 実現に向けて活用する予定である。

## 3. 事業概要

### (1) 事業目的

本事業は、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。

(2) 総事業費：310 百万円

(3) 事業実施期間：2021 年 5 月～2024 年 4 月を予定（計 36 カ月）

(4) 事業実施体制：

実施機関：首都圏開発庁（Rajdhani Unnayan Kartripakkha: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）

(5) インプット（投入）

1) 日本側

1) 日本側

- ① 調査団員派遣（合計約 42M/M）：（公共交通指向型開発、都市・土地利用計画、区画整理、都市再開発、不動産開発、都市デザイン、建築・駅施設

計画、ファイナンス、交通計画、環境社会配慮、組織・能力開発、研修計画立案・管理)

② 研修員受け入れ

③ その他

2) バングラデシュ国側

① カウンターパートの配置

② 案件実施のためのサービスや施設、現地経費の提供

(6) 計画の対象(対象分野、対象規模等):

対象分野: 公共交通指向型開発の計画に基づいた適切な都市開発

対象地域: ダッカ首都圏、都市鉄道1号線、5号線(北路線)、6号線沿線

裨益者: ダッカ首都圏の市民

(7) 他事業、他援助機関等との連携・役割分担:

1) 我が国の援助活動

以下の3案件については本調査の対象候補となるため連携が必要。

- ・ ダッカ都市交通整備計画(第一期~第四期)(円借款)
- ・ ダッカ都市交通整備計画1号線(E/S、第一期)(円借款)
- ・ ダッカ都市交通整備計画(5号線、北路線)(E/S、第一期)(円借款)

既存データの活用については以下の調査を参考にし、連携する。

- ・ ダッカ都市交通整備事業(TOD)準備調査
- ・ ダッカ市都市交通料金システム統合のクリアリングハウス設立プロジェクト(フェーズ2)(技術協力)
- ・ カマルプール駅周辺開発に係る情報収集・確認調査

2) 他援助機関等の援助活動

2.(3)に記載の通り。

(8) 環境社会配慮・貧困削減・社会開発

1) 環境社会配慮

① カテゴリ分類: B

② カテゴリ分類の根拠: 本事業は、「国際協力機構 環境社会配慮ガイドライン」2010年4月公布上、セクター特性、事業特性および地域特性に鑑みて、環境への望ましくない影響が重大でないと判断されるため。

③ 環境許認可: 本調査で確認。

④ 汚染対策: 本調査で確認。

⑤ 自然環境面: 本調査で確認。

⑥ 社会環境面: 本調査で確認。

⑦ その他・モニタリング：本調査で確認。

2) 横断的事項：本事業は公共交通利用の促進を通じた大気汚染の抑制及びGHG 排出量削減を図るものであり、気候変動対策（緩和策）に貢献する

3) ジェンダー分類：GI(S)

<分類理由> TOD ガイドライン作成にあたり、公共交通機関の利用についてジェンダー視点に立った内容とする（例：男女で異なるニーズの考慮、女性乗客が安全に利用できる環境整備等）。また、パイロットプロジェクトに際して、ジェンダーバランスを考慮したステークホルダーを招集して実施することが計画されているため。

(9) その他特記事項：特になし

#### 4. 事業の枠組み

(1) インパクト（事業完了後、提案計画により中長期的に達成が期待される目標）

公共交通指向型開発（TOD）の計画に基づいた適切な都市開発の推進

(2) アウトプット

MRT 沿線における TOD に係る政策及びガイドライン

(3) 調査項目

1) 都市開発・TOD 関連法整備・計画、開発手法のレビュー、課題の整理

2) MRT 沿線の土地利用計画及び交通計画の整理

3) 日本及び他国の TOD 事例の研究、研修の実施

4) TOD に係る政策及びガイドラインの策定

5) TOD 実施のための調整メカニズムの構築及び運営

6) パイロットプロジェクト対象駅の選定及びパイロットプロジェクトの実施

7) 環境社会配慮（戦略的環境アセスメント（SEA）の実施含む）

#### 5. 前提条件・外部条件

(1) 前提条件

MRT1 号線、5 号線（北路線）、6 号線の計画が進捗すること

(2) 外部条件

新型コロナウイルスの影響により専門家の渡航が大幅に遅延しない。

#### 6. 過去の類似案件の教訓と本事業への適用

(1) 類似案件の評価結果

2014 年に実施された「ハノイ市公共交通改善プロジェクト」終了時評価調査報告書

では、パイロットプロジェクトへの先方の資金負担は、約束されたものの時間的に間に合わなかったため、確実な見通しが得られないのであれば JICA が負担するかパイロットプロジェクトから外すことも一考との教訓が得られた。

## (2) 本事業への教訓

上記教訓を踏まえ、本事業においては、パイロットプロジェクトの選定に必要な情報収集・分析、プロジェクト実現性の確認、優先付けを行うなど、実施機関のパイロットプロジェクトの選定プロセスについてフォローする。また、バングラデシュ側の意向を踏まえて、プロジェクトの効果発現に不可欠な活動に対しては、プロジェクトのオーナーシップを勧奨するが、やむを得ない場合には、JICA が費用負担することも検討する。

## 7. 評価結果

本事業は、バングラデシュ国の開発課題・開発政策並びに我が国及び JICA の協力量針・分析に合致し、TOD の政策、ガイドラインを作成することにより、計画的な都市開発に取り組むものであり、SDGs のゴール 11「包摂的、安全、強靱で、持続可能な都市と人間住居の構築」、ゴール 13「気候変動及びその影響を軽減するための緊急対策を講じる」に貢献することから、事業の実施を支援する必要性は高い。

## 8. 今後の評価計画

### (1) 事後評価に用いる基本指標

TOD ガイドラインが承認されること、及び提案内容が各種開発政策や計画の改定のタイミングで反映されること。

### (2) 今後の評価スケジュール

事業完了時点	ガイドラインの承認・施行状況の確認
事業完了3年後	事後評価

以 上