

# 都市交通分野の海外展開に向けた最近の取組み等について

---

国土交通省  
都市局 都市計画課 都市計画調査室  
令和4年3月

## 本日の発表内容

- ① 都市交通分野の海外展開に向けた最近の取組み
- ② 新興国における都市交通プロジェクトの近年の動向
- ③ 新興国におけるTODに係る関連制度等の動向

## 本日の発表内容

- ① 都市交通分野の海外展開に向けた最近の取組み
- ② 新興国における都市交通プロジェクトの近年の動向
- ③ 新興国におけるTODに係る関連制度等の動向

# インフラシステム海外展開の目標(政府)

## これまでの成果と新戦略の策定

- 2013年以降、「インフラシステム輸出戦略」の下、**官民一体となった取組**を推進。
- 2019年の受注額は約27兆円に達し、「**2020年に約30兆円**」の目標に向け増加基調。ただし、現下のコロナの影響に留意。
- 近年の情勢変化を踏まえ、**2021年から5年間の新目標**を掲げた**新戦略**を策定。

## 「インフラシステム海外展開戦略2025」(2020年12月)の概要

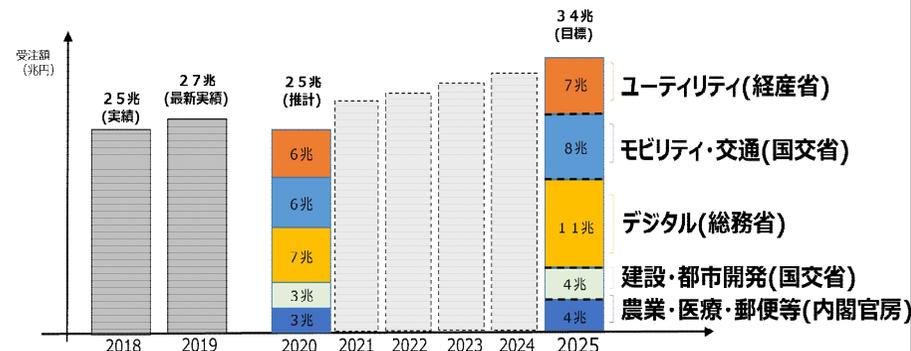
### 目的

1. カーボンニュートラル、デジタル変革への対応を通じた**経済成長**の実現
2. 展開国の社会課題解決・SDGs達成への貢献
3. 「自由で開かれたインド太平洋」(FOIP)の実現

### KPI

- **効果KPI**：2025年のインフラシステム受注額「**34兆円**」
- **行動KPI**：総理によるトップセールス(目標:年間10件以上)

### 効果KPIに向けた推計値



コロナ継続・目下の重要政策課題に対応し、新戦略・具体的施策を追補

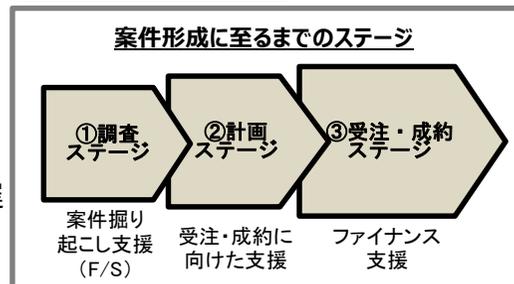
## 「ポストコロナを見据えた新戦略の着実な推進に向けた取組方針」(2021年6月)

### KPI達成に向けた取組

#### ● 「分野別アクションプラン」の策定

※「分野別アクションプラン」については、進捗状況を半期毎にフォローアップすることとされている。

- ☑ 複数年に亘り計画的取組が必要な**政府プロジェクトの進捗段階把握**
- ☑ **案件ステージ毎の公的支援**
- ☑ **民間の独自取組をフォロー**し、2年遅れの受注動向把握を改善



#### ● 行動KPIの多層化

トップセールスをフォローする追加的な目標を設定  
※行動KPIは、毎年6月頃に年次フォローアップを行うこととされている。

総理トップセールスを多層的に補完：各省幹部や在外公館によるフォローアップ



分野別の取組  
鉄道



## 市場の動向

- 国内市場は大幅な需要増加は望めない。また、新型コロナウイルス感染症の影響により旅客需要は減少しており、今後の動向に注視が必要。海外市場は年間27兆円規模の需要があり、一時的な需要低下が見られるものの、年率2.3%で成長。
- 中国中車が売上高約2.6兆円、アルストム（注）が約1.9兆円、シーメンスが約1.1兆円であるのに対し、日本は日立の約5,800億円が最大。

## 我が国の強み・弱み

- 安全性・定時性・大量輸送、駅周辺開発や駅ビル開発との連携、納期遵守・故障の少なさ・きめ細かい顧客対応等の実現、低いライフサイクルコスト等が強み。
- 外国企業との厳しい競争環境にあるため、質の高い本邦技術の活用を前提とした案件形成を行うことが重要。

## 今後の展開の方向性

### ○ 川上段階からの我が国企業との連携確保による案件形成の推進

→安全性等の我が国鉄道の強みを**トップセールス等により売り込み**、海外展開を推進。  
主要プロジェクト（例：インドネシアジャカルタ都市高速鉄道事業等）において、川上段階から我が国企業との連携を確保するとともに、海外向け車輛の標準仕様の採用徹底を図る等により、本邦技術の活用を前提とした案件形成を実施。



※写真提供：MRTジャカルタ社

## 市場の動向

- 少子高齢化の進展により国内需要が減少、海外市場はアジア新興国を中心に都市開発・不動産開発に加えて、スマートシティについても市場規模が拡大

## 我が国の強み・弱み

- 公共交通指向型都市開発、スマートシティ、区画整理・市街地再開発等の法制度、住宅整備・金融制度、耐震・省エネ建築基準・施工技術等、我が国が様々な都市課題に対処する中で蓄積してきた経験やノウハウが強み

## 今後の展開の方向性

- 新興国における法制度整備支援などのソフトインフラ支援、専門家派遣等のビジネス環境の整備  
→東南アジアを中心に都市開発関連制度構築・運用支援や専門家派遣による支援を実施。
- 案件形成段階における都市再生機構によるマスタープラン策定等への関与や、住宅金融支援機構による融資制度ノウハウの提供  
→都市再生機構はタイのバンコク地区でタイ運輸省等との覚書に基づく支援、豪州西シドニー新空港周辺地区でニューサウスウェールズ州との覚書に基づく技術協力を推進し、マスタープラン策定等に関与。住宅金融支援機構は東南アジア等の新興国に対して融資制度ノウハウを提供。

都市開発  
・  
不動産開発  
・  
スマートシティ



# 都市分野に関連した国際会議等の開催状況

## ○日インドネシア建設次官級会合

- 日時／会場：令和4年2月10日／オンライン
- 出席者：[日]国交省 他、[尼]公共事業・国民住宅省 他
- 内容：「質の高いインフラ」「スマートシティ」「事前災害等のリスクに対する強靱性」の3つの議題について、双方から経験や事例等の紹介、意見交換を実施。

## ○日カンボジア都市開発・不動産開発プラットフォーム会合

- 日時／会場：令和4年2月16日／オンライン
- 出席者：[日]国交省、UR、民間企業 他、[カンボジア]国土整備・都市計画・建設省、地方自治体 他
- 内容：両国の都市開発・不動産開発の取組の共有、パイロットプロジェクトやSmartJAMP等の各取組の進捗状況の共有、ビジネスマッチングを目的とした両国の民間企業からの発表等を実施。

## ○都市開発に関する日インド交流会議（予定）

- 日時／会場：令和4年3月10日、11日／オンライン
- 出席者：[日]国交省、JOIN、民間企業 他、[インド]住宅都市省 他
- 内容：水環境、都市交通、都市開発分野等に関する取組の紹介や意見交換、本邦企業とインド側出席者とのラウンドテーブル（PR及び意見交換）等を実施。

## ○不動産プロフェッショナル国際マーケット会議（MIPIM）（予定）

- 日時／会場：令和4年3月15日～18日／フランス・カンヌ（国交省はこのうち3月15日にオンラインで講演）
- 出席者：[日]国交省 他
- 内容：世界各国の投資家・デベロッパー・設計会社・メーカー・自治体等が一堂に会し、商談・大規模開発の情報収集・新規マーケットの発掘・シティセールス等を実施。

# 都市分野におけるJICAとの連携(技術協力等)

- 開発途上国の都市分野における技術協力に対して支援
  - ・ 開発途上国の政策立案や公共事業計画の策定などを支援
  - ・ 調査・分析手法や計画の策定手法などの技術移転を実施
  - ・ 交通需要調査、都市計画・都市交通マスタープラン策定、パイロットプロジェクト選定等について、専門的見地から助言・支援を実施

## <主な技術協力プロジェクト、専門家派遣案件（都市局関連）>

- ミャンマー・ヤンゴン都市開発管理能力向上プロジェクト（長期専門家派遣）  
Zoning規則策定および開発許可制度改善を通じた都市開発管理能力の強化支援
- タイ国都市開発（長期専門家派遣）  
バンサー地区の一体的な開発戦略策定支援、プロジェクト実施能力強化支援

## <課題別研修（都市局関連）> ※R3年度はいずれもオンライン開催

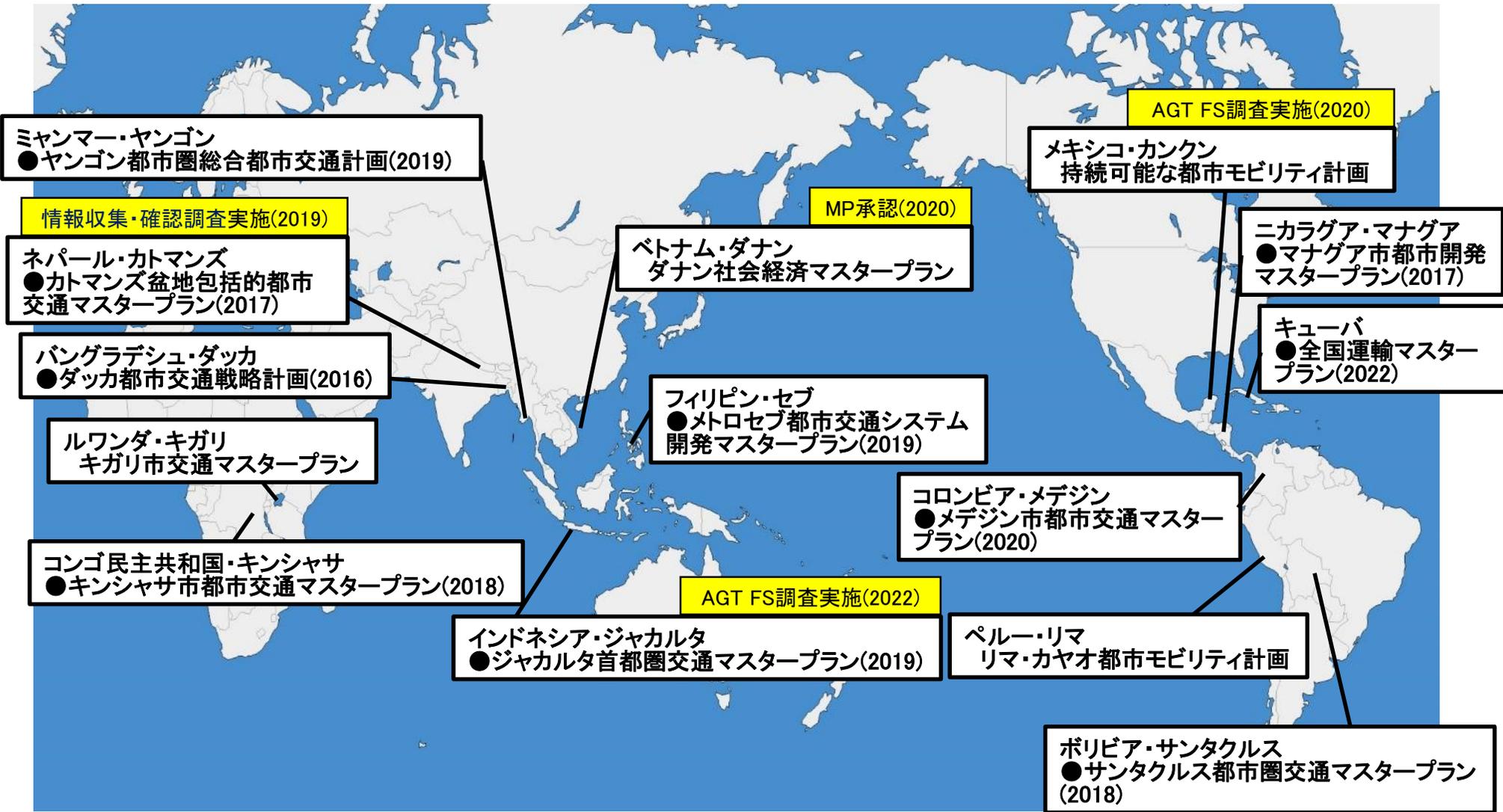
- 都市計画総合 …R3年度受講者数：9ヶ国、12名
- 都市交通総合 …R3年度受講者数：12ヶ国、20名
- 都市問題解決のための都市開発手法  
（土地区画整理、市街地再開発その他） …R3年度受講者数：7ヶ国、9名

## 本日の発表内容

- ① 都市交通分野の海外展開に向けた最近の取組み
- ② 新興国における都市交通プロジェクトの近年の動向
- ③ 新興国におけるTODに係る関連制度等の動向

# 新興国における都市交通プロジェクトの近年の動向

## 都市交通MP等の策定・改訂の動向



●: JICA、METIによる本邦支援を実施 ※( )内は先方への報告年次

トピックス

# 各都市の都市交通関連PJの動向

## インドネシア・ジャカルタ(チカラン地区)

### ■ 導入可能性のあるモード : AGT

#### ■ トピックス

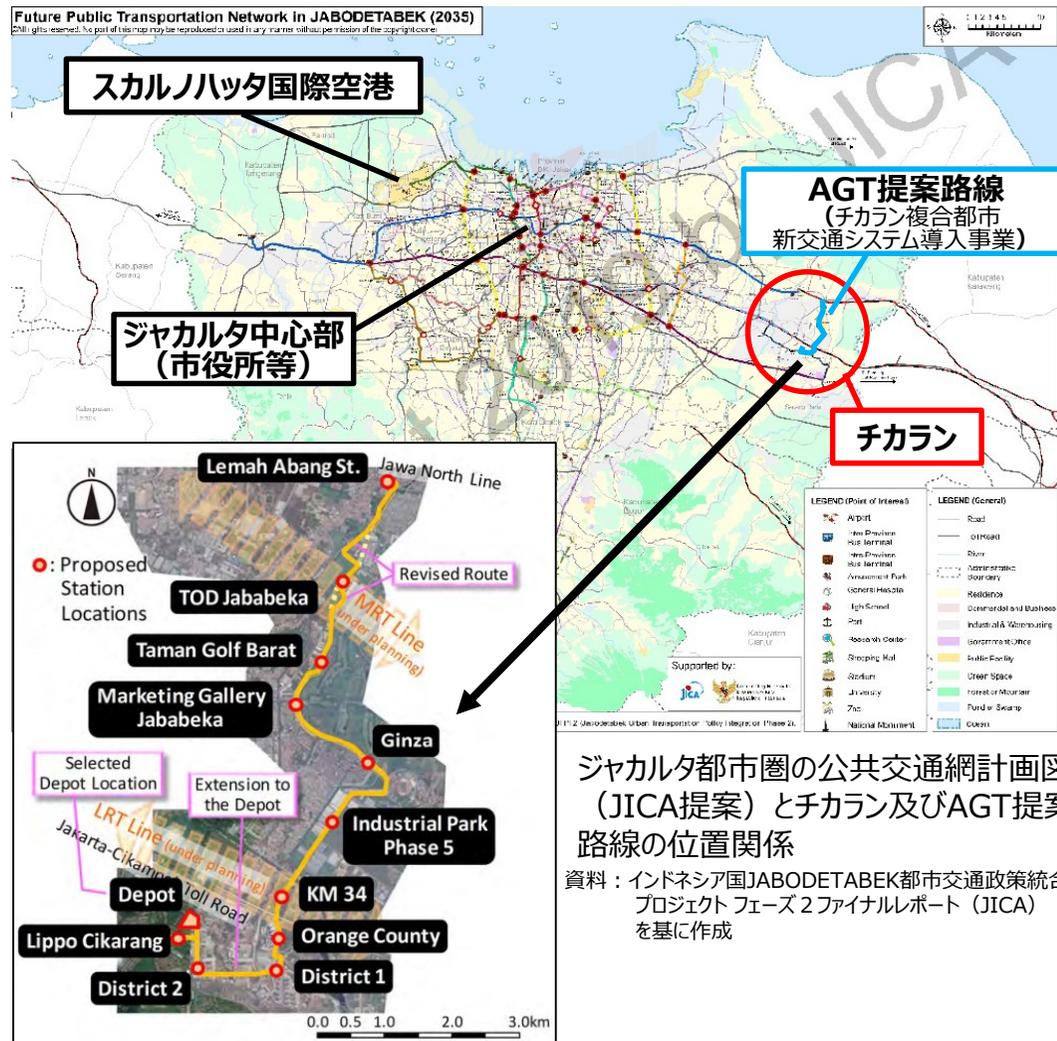
- 2001年以降JICAが支援しており、2018年にジャカルタ首都圏交通マスタープラン (RITJ) が大統領令化
- 2018年までAGT導入を想定したJICA F/S調査フェーズ1 (チカラン複合都市新交通システム導入事業準備調査 (PPP インフラ事業)) を実施。事業実施体制、資金面等のクリアすべき課題について、引き続きフェーズ2にて継続調査を実施 (2018~2022年)。
- JICA技術協力PJ「ジャカルタ首都圏都市交通政策統合プロジェクトフェーズ2 (JUTPI2)」(2015~2019年) で提案されたRITJ改訂案には、新規路線を含む新たな公共交通ネットワークも含まれており、2022年第1四半期開始予定のフェーズ3 (JUTPI3)等を通じて、引き続き承認に向けた後押しを予定。

#### ■ 本邦支援による検討の状況

- METI : F/S (2011年)
- JICA : F/S (2016~2018年、2018~2022年)

#### ■ 過去の国交省セミナー等実施状況

- 公共交通指向型都市開発・都市交通セミナー (2014年1月)
  - ・ 日本の公共交通と一体となった都市開発の説明
  - ・ 日本の都市開発・都市交通技術の紹介



ジャカルタ都市圏の公共交通網計画図 (JICA提案) とチカラン及びAGT提案路線の位置関係

資料：インドネシア国JABODETABEK都市交通政策統合プロジェクトフェーズ2ファイナルレポート (JICA) を基に作成

チカラン複合都市新交通システム導入事業準備調査 (フェーズ2) における提案ルート

資料：インドネシア国チカラン複合都市新交通システム導入事業準備調査 (PPP インフラ事業) (本格調査) 業務完了報告書 (JICA) を基に作成

# 各都市の都市交通関連PJの動向

## ベトナム・ダナン

■ 導入可能性のあるモード：AGT、モルルール

### ■ トピックス

- 2010年のJICA調査にてUMRT（都市内高速大量輸送システム）のルートを複数提案。
- 交通MPについて現地人民委員会が継続的に検討中。横浜市・日本交通計画協会は交通MPに対しAGTを提案。
- 一方、2019年に韓国・ソウルメトロが3つの地下鉄路線を提案との報道。
- 2020年に承認（首相決定）されたダナン社会経済マスタープランには、大量輸送交通システム（地下鉄、BRT、トラム）について市予算、ODA、PPPにより投資を進める旨の記載有。（具体的な路線の例示は無）

### ■ 都市交通マスタープラン等策定状況

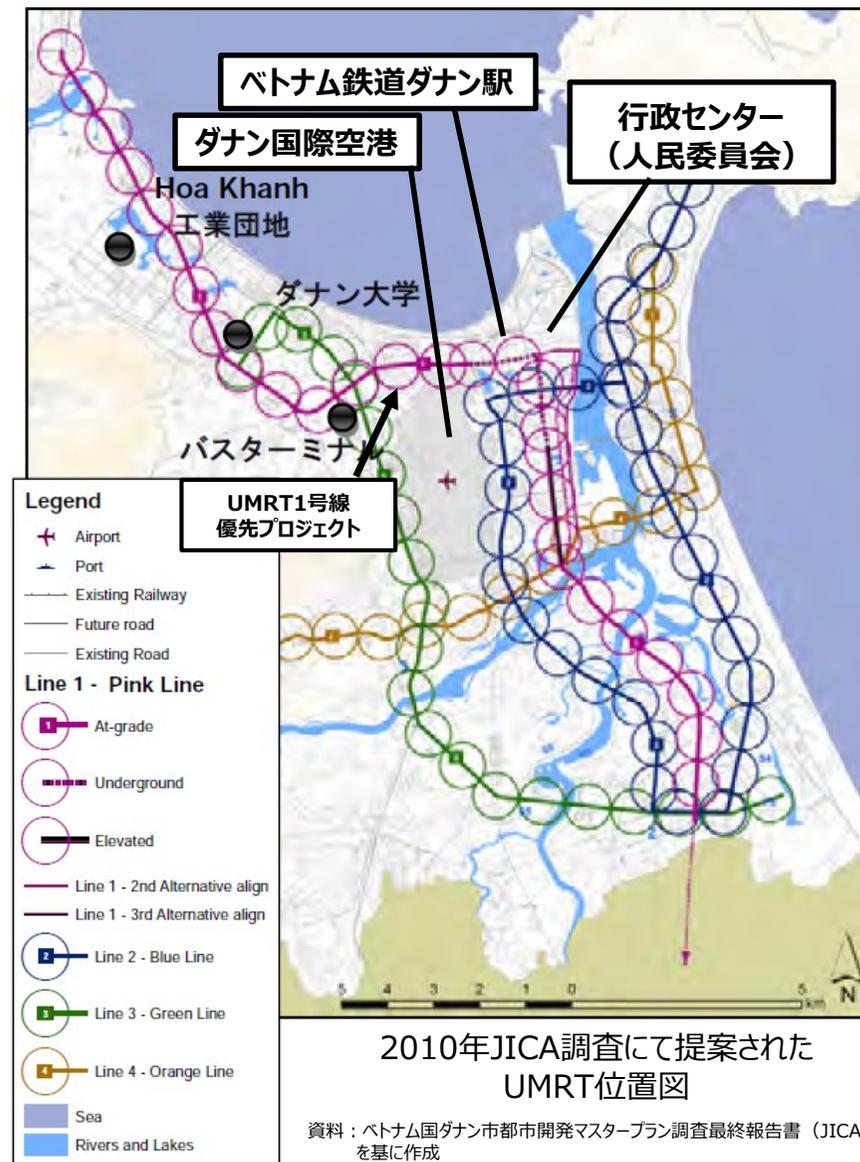
- 2010年にJICA支援により都市開発マスタープランを策定

### ■ 本邦支援による検討の状況

- METI：F/S（2018年度）
- 横浜市が継続的にインフラ開発分野のフォーラムを実施しており、2017、2018年度にはAGTを紹介。

### ■ 過去の国交省セミナー等実施状況

- 横浜市Y-PORT事業におけるセミナー開催と合わせた現地ニーズ調査（2020年12月）



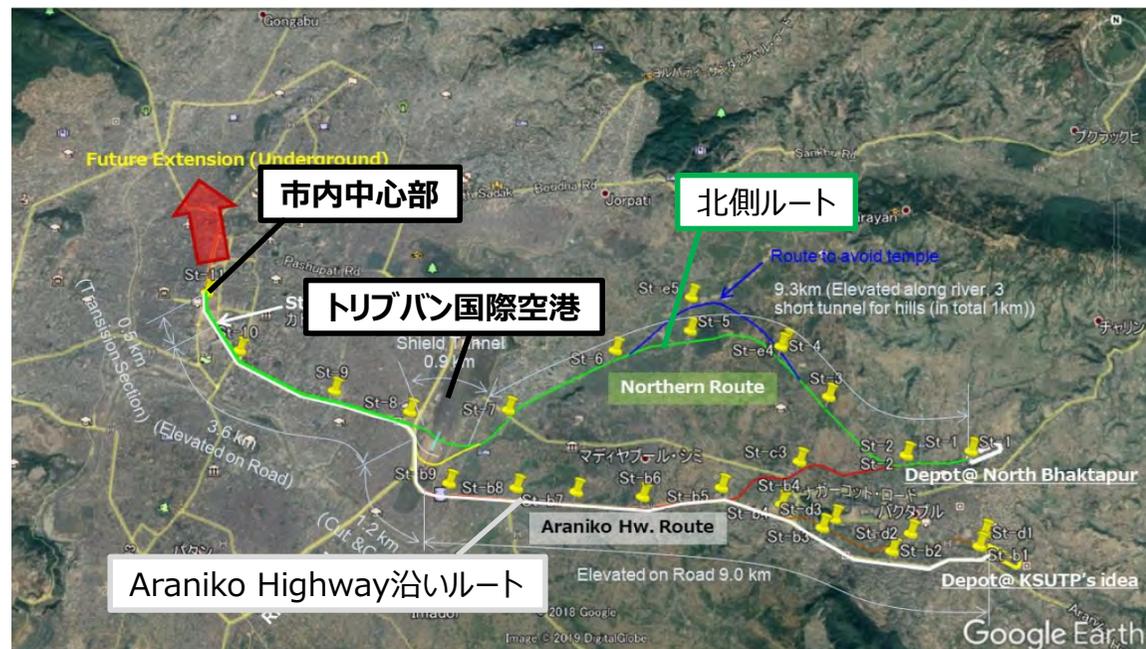
# 各都市の都市交通関連PJの動向

## ネパール・カトマンズ

■ 導入可能性のあるモード：AGT、BRT

### ■ トピックス

- 2017年策定の包括的都市交通マスタープランでは、将来公共交通ネットワークを構成する主要路線としてAGTおよびBRTの導入をJICAから提案。
- 2019年のJICA調査（ネパール国 カトマンズ盆地都市交通セクターに係る情報収集・確認調査）では、カトマンズ盆地東部におけるAGT路線計画を提案し、需要予測や概算費用の算出、実施に向けたロードマップ等を提案。（ADB実施のカトマンズ持続可能性都市交通事業で提案されたAraniko Highway沿いルートを含めJICAが調査実施）
- 2022年より、JICA支援により交通計画アドバイザー（長期専門家）を派遣し、都市交通行政に係る体制構築や都市交通政策の推進を支援。
- ネパール国政府の投資プロジェクト一覧“Project Bank – Investment Board Nepal”では、カトマンズ盆地におけるメトロプロジェクト（5路線）や環状道路におけるBRTの導入が示されている。



出典：JICA 調査団

### 2019年JICA調査で提案されたAGT路線計画案 （Araniko Highway沿いルート、北側ルート）

資料：ネパール国 カトマンズ盆地 都市交通セクターに係る情報収集・確認調査ファイナルレポート（JICA,2019）を基に作成

### ■ 都市交通マスタープラン等策定状況

- 2017年にJICA支援により包括的都市交通マスタープランを策定

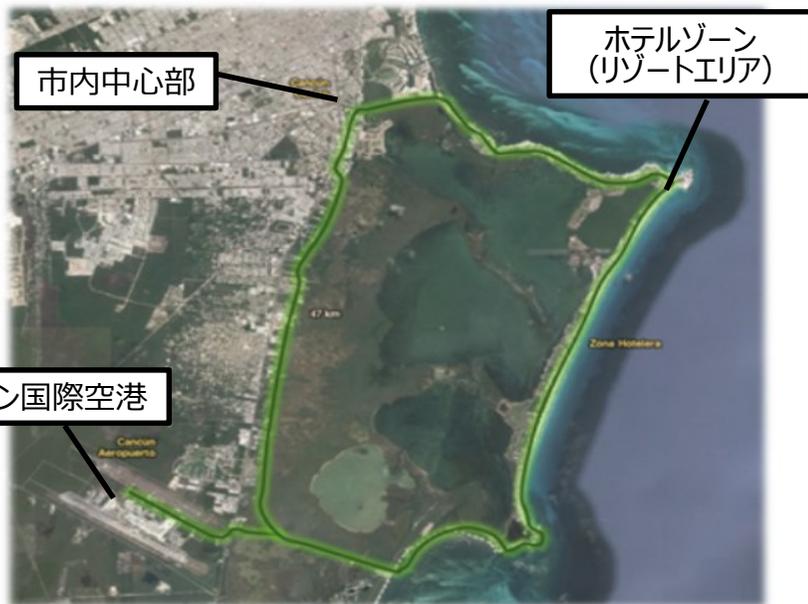
### ■ 本邦支援による検討の状況

- JICA：情報収集・確認調査（2019年）
- JICA：長期専門家派遣（2022年～）

# 各都市の都市交通関連PJの動向

## メキシコ・カンクン

■ 導入可能性のあるモード：BRT、LRT、AGT



“MEXICO PROJECTS HUB”における公共交通システム路線計画図

資料：MEXICO PROJECTS HUB “DESIGN, CONSTRUCTION, EQUIPMENT, OPERATION, ADMINISTRATION AND MAINTENANCE OF THE URBAN and TOURIST LIGHT TRANSPORTATION SYSTEM IN THE CITY OF CANCÚN, IN THE STATE OF QUINTANA ROO.”を基に作成

METI F/SにおけるAGT導入路線計画

出典：メキシコ合衆国・カンクン都市交通マスタープラン検討及びAGT導入計画調査事業成果報告書（METI,2020）

### ■ トピックス

- 2020年度のMETI F/S（メキシコ合衆国・カンクン都市交通マスタープラン検討及びAGT導入計画調査事業）では、沿岸部のビーチ沿いのソナオテレラ地区を通り空港と中心部を結ぶ路線について、AGT導入を想定したF/Sを実施。
- カンクンでの都市交通システム整備は、メキシコ政府の重要PJの1つに位置付けられている（メキシコ国政府HPの投資プロジェクト集“MEXICO PROJECTS HUB”において、カンクンにおける公共交通システム導入が掲載）。

### ■ 都市交通マスタープラン等策定状況

- 2019年に持続可能な都市モビリティ計画（PIMUS）を策定

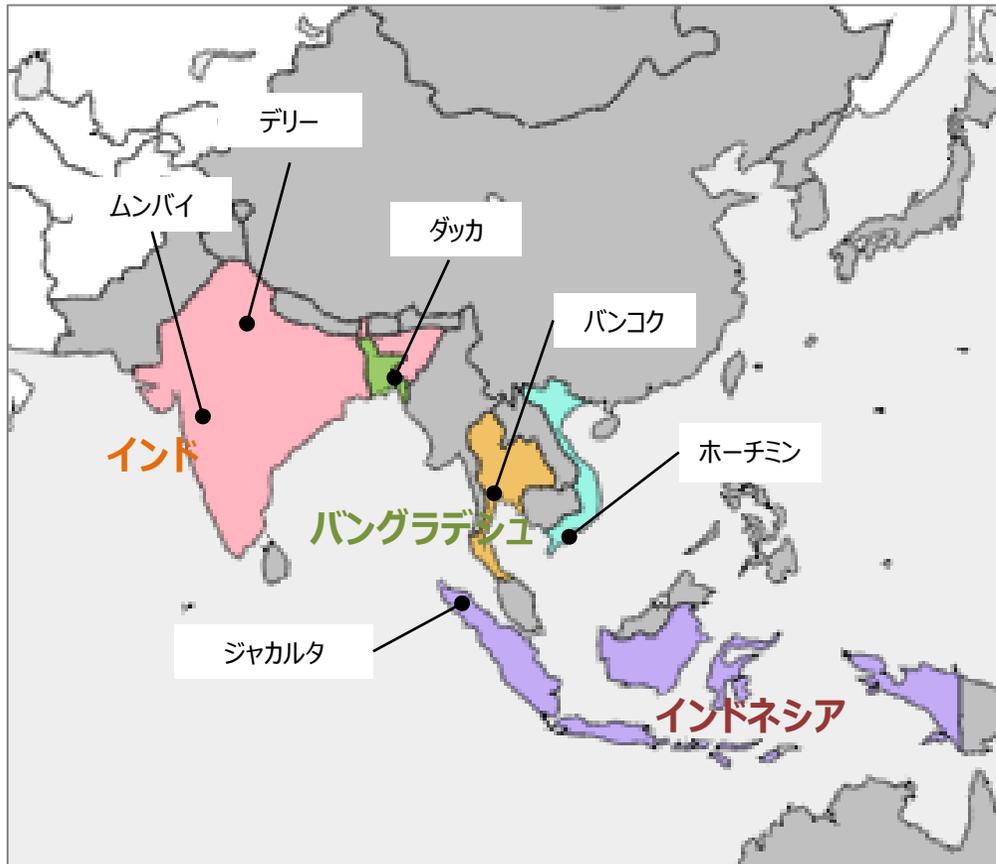
### ■ 本邦支援による検討の状況

- METI：F/S（2020年度）

## 本日の発表内容

- ① 都市交通分野の海外展開に向けた最近の取組み
- ② 新興国における都市交通プロジェクトの近年の動向
- ③ 新興国におけるTODに係る関連制度等の動向

東南アジア、南アジアにおける近年のTOD（Transit Oriented Development）に係る関連制度等の動向を紹介する。



## 1. インドネシア／ジャカルタ首都圏

- ・TOD関連規則（ガイドライン）（2017年～）
- ・ジャボデタベックプンジュール都市域空間計画（2020年）
- ・MRT南北線沿線TOD事業の推進（2018年～）

## 2. インド／ムンバイ、デリー

- ・TOD推進のための指針（2017年）
- ・「TOD指針」に基づく鉄道駅再開発のためのガイドブック（2021年）
- ・TODゾーン、駅周辺エリア開発基準（ムンバイ）（2015年～）
- ・Draft Master Plan for Delhi 2041（デリー）（2022年）

## 3. バングラデシュ／ダッカ

- ・ダッカ・ストラクチャ・プラン、改訂ダッカ都市交通戦略（2016年）

## 4. ベトナム／ホーチミン

- ・市マスタープラン（基本計画）改定（2022年～）

## 5. タイ／バンコク

- ・バンスー駅周辺：TOD+スマートシティの推進（2020年（MOC締結）～）

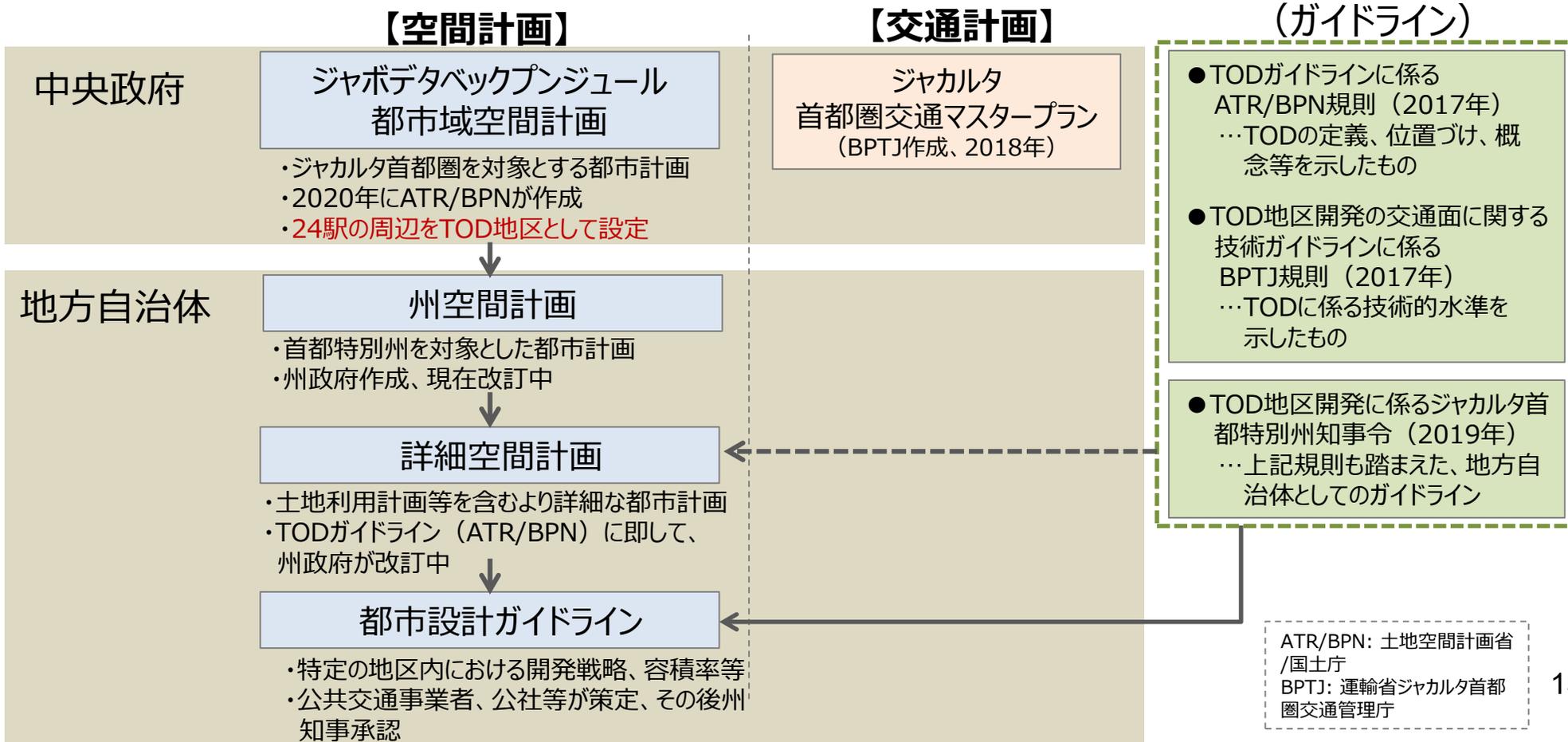
## TODに関連する上位計画

2017年に、中央政府においてTODの定義、位置づけ、概念等を示すTODガイドライン、TOD地区開発の交通面に関する技術ガイドラインを制定。

ジャカルタ首都圏では、中央政府による空間計画から地方自治体における詳細空間計画、都市設計ガイドラインに至るまで、TODに関する上位計画等が体系的に整備されつつあり、具体的な土地利用を示す**詳細空間計画は、現在TODガイドライン(ATR/BPN)の内容に即して改訂中。**

また、MRT南北線沿線における都市設計ガイドラインの作成が進む。

## TOD関連規則 (ガイドライン)



ATR/BPN: 土地空間計画省/国土庁  
BPTJ: 運輸省ジャカルタ首都圏交通管理庁

## (1) MRT南北線沿線TOD事業の推進

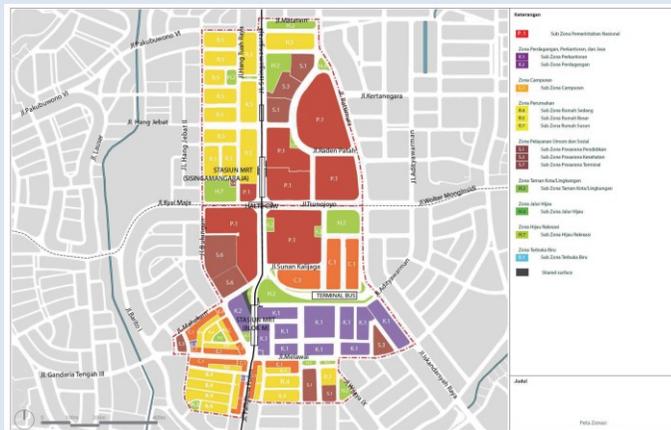
- MRT Jakartaは、ジャカルタ首都特別州所有の企業で、MRT(都市高速鉄道)の運営主体。  
MRT南北線フェーズ1 (ルバックブルス～ブンダラン HI、JICA支援(円借款)) は2019年3月24日に開通。
- MRT Jakartaは、州政府から右図に示す 6 地区におけるTOD事業の事業者指定されている。
- MRT Jakartaは各TOD事業のマスターデベロッパーとして、上記各駅周辺における都市設計ガイドラインの作成を担っており、ジャカルタ首都特別州は、2020年以降、MRT Jakartaが作成した5つの都市設計ガイドラインを承認済。

### 【都市設計ガイドラインの主な内容】

- 各地区のTOD地区のエリア設定
- 駅から700m圏内を優先的に開発し、3年以内の短期、4～7年以内の中期に実施する開発についての戦略

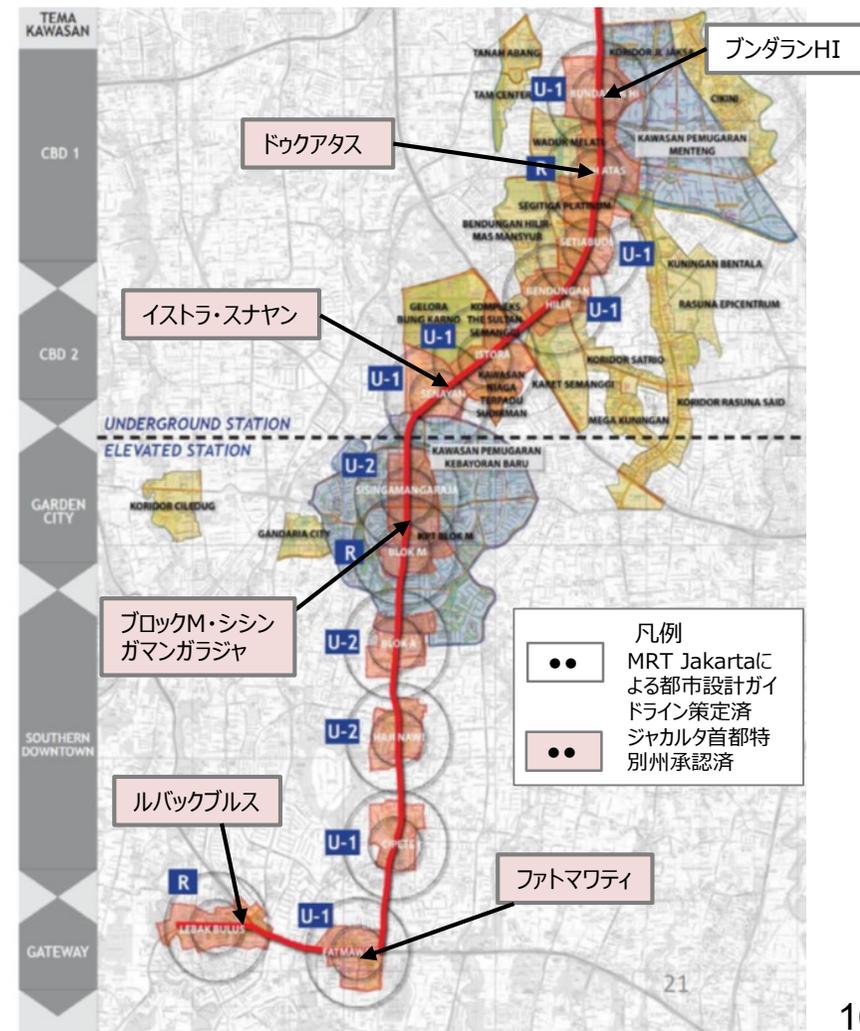
具体的には下記を含む。

- 土地利用、建蔽率、容積率
- 建物配置、高さ、スカイライン
- 歩行者、自動車、その他モビリティの動線計画
- 各街路構成
- 開発スケジュール
- 開発の将来像 (パース等)



ブロックM・シンガマンガラジャ地区の都市設計ガイドライン (抜粋)

出典：PANDUAN RANCANG KOTA KAWASAN BERORIENTASI TRANSIT KORIDOR BLOK M - SISINGAMANGARAJA (ジャカルタ特別州)

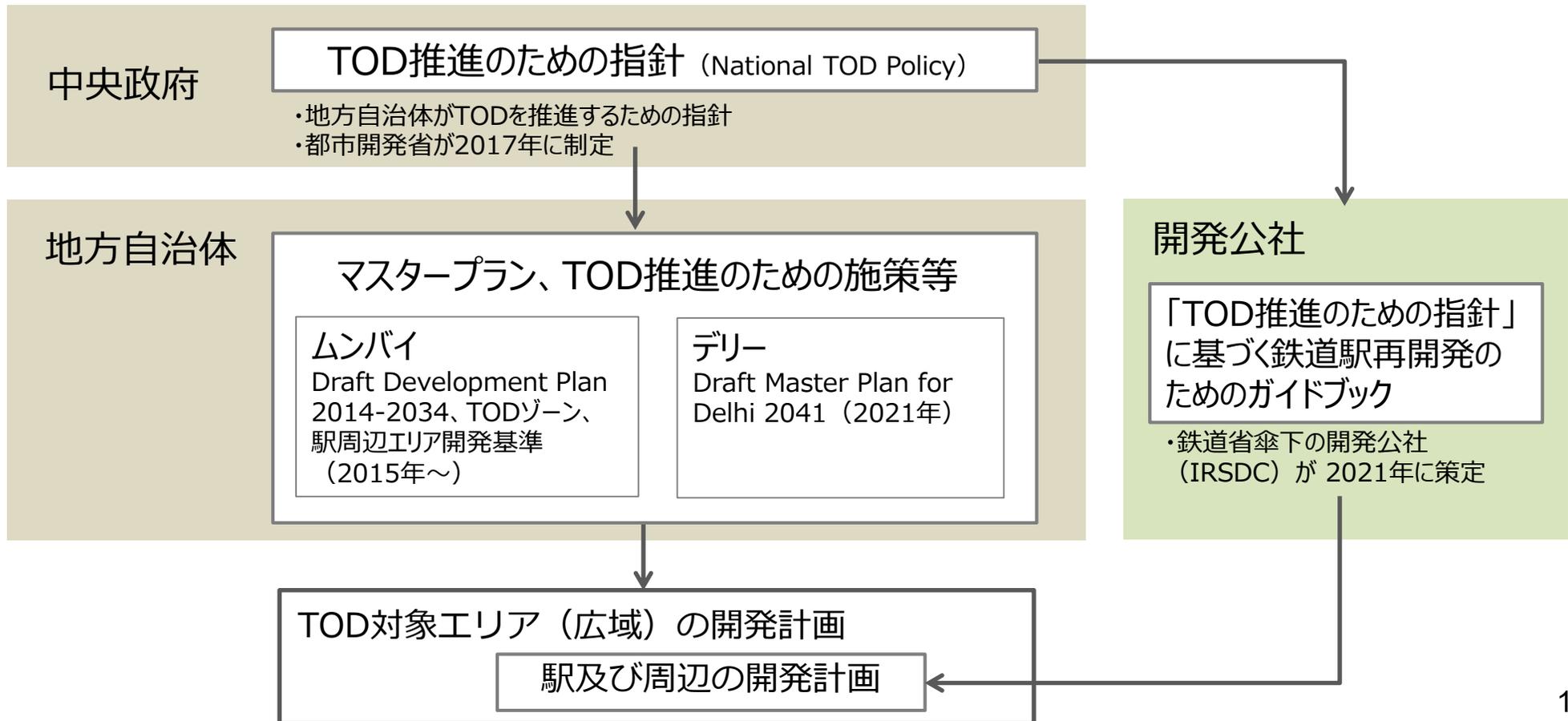


資料：Transit Oriented Development in DKI Jakarta (MRT Jakarta) を基に作成

## TODに関連する上位計画

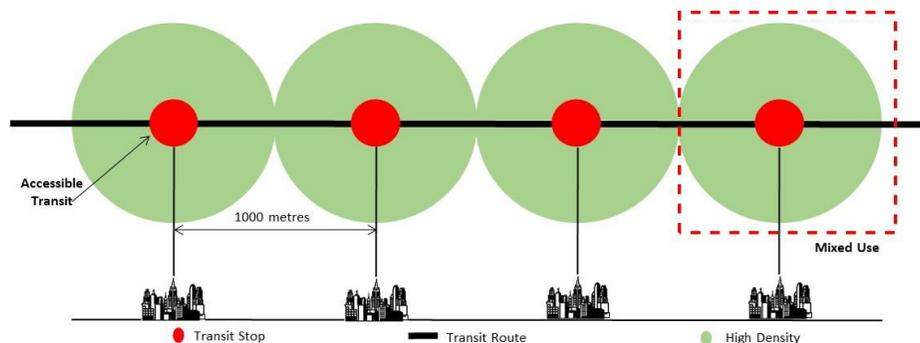
インドでは、2017年に中央政府により「TOD推進のための指針」が示され、これに基づき、各地方自治体（州・市政府等）において具体的なTOD施策が進められている。

2021年には、IRSDC（インド鉄道駅開発公社）から「TOD推進のための指針」に基づく鉄道駅再開発のためのガイドブックが示され、今後の駅周辺開発への適用が望まれている。



## (1) National TOD Policy (TOD推進のための指針)

- ・インド政府（都市開発省：Ministry of Urban Development (MoUD)）は2017年、都市開発戦略の指針としてTOD推進のための指針（National TOD Policy）を策定。
- ・この中では、駅を中心とした500-800mにおけるInfluence Zoneの設定、FAR（容積率）を300-500%に設定、Land Value Capture Financing（土地開発利益の還元）等の仕組みについて述べられている。
- ・TODを構成する12の要素と、9の指針を定めている。



### TOD を構成する12の要素



- ・複数交通モードの融合
- ・安全かつ快適な道路
- ・ラスト1マイルの接続
- ・インクルーシブなコミュニティ
- ・適切な密度設定
- ・ミクストユース（機能複合）
- ・連続した道路ネットワーク
- ・非電動交通手段のネットワーク
- ・交通渋滞緩和
- ・管理された駐車場
- ・様々なセクターとの共存
- ・街路と連携した建物計画

### TOD 実現のための9の指針



- ・PPP
- ・安全安心
- ・ユニバーサルなアクセシビリティ
- ・高品質な交通システム
- ・テクノロジーの融合
- ・適切な規模のインフラ
- ・グリーンビルディング、インフラ
- ・オープンスペースの整備と維持管理
- ・土地開発利益の還元

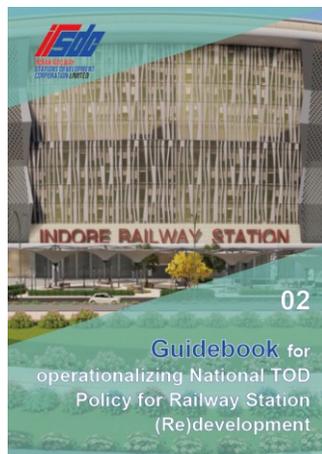
## (2) Guidebook for operationalizing National TOD Policy for Railway Station (Re)development (「TOD推進のための指針」に基づく鉄道駅再開発のためのガイドブック)

・IRSDC（インド鉄道駅開発公社）は鉄道省傘下のSPV（特定目的会社）で、基本は鉄道駅の開発、再開発、運用、保守の分野を対象としているが、IRSDCが**土地を所有するわけではなく、PPPの枠組み構築や事業者公募等を通じて、インド国鉄等が所有する土地の利活用を推進。**

・2021年、前述のNational TOD Policy運用のため、**駅周辺の開発に特化したガイドラインを策定**。本ガイドラインは、今後駅周辺開発を行う行政、デベロッパー、エンジニア、設計者など幅広いプレイヤーに使ってもらうことを想定している。

・段階的なマスタープラン策定、計画にあたって、下記に示す項目に関するデザインガイドラインを示している。

- ・アクセス・動線
- ・用途複合、ゾーニング、商業計画
- ・多様な交通モードの複合
- ・パブリックスペース
- ・駐車場



### ガイドブックの記載内容例

出典：Guidebook for operationalizing National TOD Policy for Railway Station (Re)development (IRSDC,2021)

**STEP 12: PREPARE OVERALL MASTERPLAN**

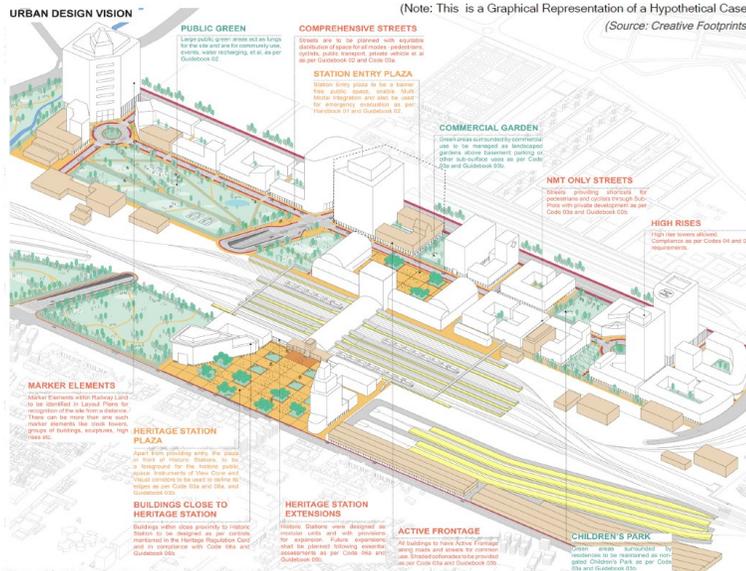
1. Masterplan with full build-out and phasing plan
2. Phasing based on value capture and value maximization
3. Detailed station plan
4. Phase-1 detailed plan
5. Comprehensive landscape and infrastructure plan
6. Stormwater management masterplan:
7. Rainwater harvesting
8. Working landscape details
9. Water and Wastewater management plan
10. Solid waste management plan
11. Energy Strategy:
  - ・ Passive design components for demand reduction estimation (mandatory to reduce O&M costs)
  - ・ Energy supply strategies

**STEP 13: URBAN DESIGN AND PLANNING VISION**  
Prepare an Urban Design and Planning Vision which reflects all approved components of the Layout Plan and shows all the applicable parameters of the Property Development Card in a single 3-dimensional massing view.




**Refer 03a: Manual of Form Based Codes for Station (Re)development and 03b: Guidebook for Form Based Codes**

(Note: This is a Graphical Representation of a Hypothetical Case.)  
(Source: Creative Footprints)



## (3) TODゾーン、駅周辺エリア開発基準 (ムンバイ)

- ・MCGM (ムンバイ市)は、「Draft Development Plan 2014-2034」のなかで**TOD Zone**を設定している。
- ・TOD Zoneにおける計画基準として、**鉄道駅周辺の半径500mのエリアを対象としたStation Area Development Scheme (SADS)**を策定している。

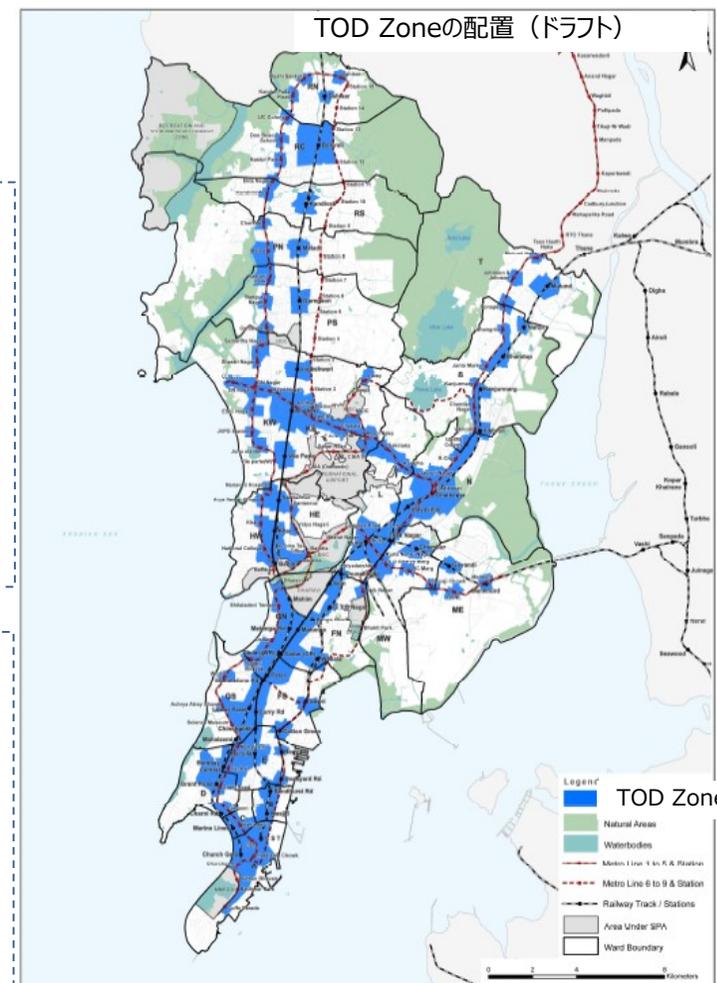
### ■ Station Area Development Scheme (SADS) (2015)

<b>FSI (floor space index)</b>	Premium FSI from 2 to 8 (高容積率の指定)
<b>Land Amalgamation</b>	Minimum 1 Ha Plot (最低敷地面積 1ha)
<b>Density</b>	400 DU (Dwelling Units)/Ha to 1000 DU/Ha (高密度指定/住宅整備促進)
<b>Mix Use</b>	At least 20% to be non-residential (複合用途促進)
<b>Inclusionary housing</b>	At least 30% to be Low Income Group (LIG) Housing (低所得者用住宅整備促進)

＋ (内容を追加・更新)

### ■ New Station Area Development Scheme (2017)

- A maximum FSI of 1.0 can be bought at a premium price of 30% of Land Price (ボーナス分の土地使用料が格安で購入可能)
- The first 100 m of the 500 m shall be earmarked for the railway operations, traffic dispersal facilities and parking lots and no individual developments shall be permitted within this area (公的利用施設への優先的土地配分)
- A maximum building height of 24.0 meters shall be permitted (高さ制限緩和)
- Minimum right of way of any existing road within the 500 m shall be maintained as 24.0 m and accordingly, no construction shall be permitted within 12.0 from the centre of the road. (道路用地の確保)



資料: Draft Development Plan 2014-2034 (MCGM,2014) を基に作成

## (4) Draft Master Plan for Delhi 2041 (デリー)

- DDA (デリー開発公社) は、2021年、Draft Master Plan for Delhi 2041を作成した。
- TODを推進するため、具体的に**12の交通結節点を指定**して、そのエリア内における最低開発規模 (8ha以上)、最大容積率 (400%以下)、開発における住宅比率 (30%以上)、緑地比率 (30%以上) などの**開発基準を示している**。
- TODの特徴としては下記が挙げられている。
  - 人々にとって歩きやすく、自転車利用、公共交通の利用を促進すること
  - 鉄道駅周辺において、高密度、用途複合、多様な所得層によるコミュニティを形成すること
  - 既存の地下鉄・鉄道駅に加えて、次世代型モビリティ (専用軌道における連結型モビリティ: Metro-Neo等), BRT, LRTなどの今後導入が想定される交通モードへ対応していること

### ROAD TO SEAMLESS MOBILITY

Artist's impression of East Delhi Hub at Karkardooma

**TRANSIT NODES IDENTIFIED FOR TOD**

<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Karkardooma Pink and Blue Line Metro stations (Under construction)</li> <li>&gt; Trilokpur Metro Station (Likely to be taken up soon)</li> <li>&gt; Kashmere Gate multimodal transit hub</li> <li>&gt; Nizamuddin/Sarai</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Kale Khan multimodal transit hub</li> <li>&gt; Anand Vihar multimodal transit hub</li> <li>&gt; New Delhi Railway Station</li> <li>&gt; Dwarka Sector-21 Metro Station</li> <li>&gt; Dwarka Sector-8 to Sector-14 Metro</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Station corridor</li> <li>&gt; Jangpura RRTS Station</li> <li>&gt; Haiderpur Badli Mor Metro Station (Mukarba Chowk)</li> <li>&gt; Rohini Sector-18 Metro Station</li> <li>&gt; Mukundpur Metro Station</li> </ul>
--	---	---

**FEATURES**

<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; TOD policy aims at inducing people to walk, cycle and use public transportation over personal modes of transport</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Consists of a variety of high-density, mixed-use, mixed-income buildings within a short distance of a mass-transit system</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Apart from Metro and railway stations, revised TOD policy enables 'node-based' TOD around upcoming modes like MetroLite, Metro-Neo, BRTS, LRT, etc</li> </ul>
---	--	---

**12** | Transit nodes identified for TOD

**8 hectares** | Minimum area that has to be developed around a Metro station, as per the TOD policy

**400** | Maximum floor area ratio allowed

**30%** | Area has to be kept as open or green space

**30%** | Of overall FAR in all TOD-integrated schemes to be kept for residential use

**15%** | FAR over and above proposed FAR for economically weaker sections

**12** | No. of 'transit nodes' to be developed in first phase

**3** | Well-integrated multimodal transit hubs to be developed at key locations: Anand Vihar, Sarai Kale Khan and Kashmere Gate

出典: THE TIMES OF INDIA ([https://timesofindia.indiatimes.com/city/delhi/transit-oriented-development-aligned-with-global-standards/articleshow/83413676.cms?utm\\_source=contentofinterest&utm\\_medium=text&utm\\_campaign=cppst](https://timesofindia.indiatimes.com/city/delhi/transit-oriented-development-aligned-with-global-standards/articleshow/83413676.cms?utm_source=contentofinterest&utm_medium=text&utm_campaign=cppst))

## TODに関連する上位計画

ダッカ首都圏におけるTODに関連する上位計画として、2016年にダッカ・ストラクチュア・プランが策定。TOD推進に向け、土地利用計画等を定めた**詳細地域計画**を改訂中であり、**TODに関するガイドライン**等も検討中である。

### 【空間計画】

### 【交通計画】

#### 中央政府

##### ダッカ大都市圏開発計画 (DMDP)

- 以下の3つの計画のパッケージ

##### ダッカ・ストラクチュア・プラン (DSP) 2016-2035

- DMDPエリア内の空間に関する長期的な成長の方向性
- 2016年に首都圏開発庁(RAJUK)が策定



##### アーバンエリアプラン (UAP)

- 中期的な政策・制度、都市開発方針、空間計画ゾーンの提案
- 2005年目標期間終了後未改訂で、実態的にDAPによりカバー



##### 詳細地域計画 (DAP)

- DSPやUAPの実施方針、エリアでの開発誘導と管理方針
- 2010年に首都圏開発庁(RAJUK)が策定
- MRT整備等を考慮した土地利用計画等を反映した**改訂版を策定中** (2022年に制定予定)

##### 改訂ダッカ都市交通戦略計画 (RSTP)

- 2016年にダッカ交通調整局(DTCA)が策定
- 慢性的な交通渋滞解消に向けた交通に関するマスタープラン  
(ダッカ首都圏交通戦略計画の改訂版)

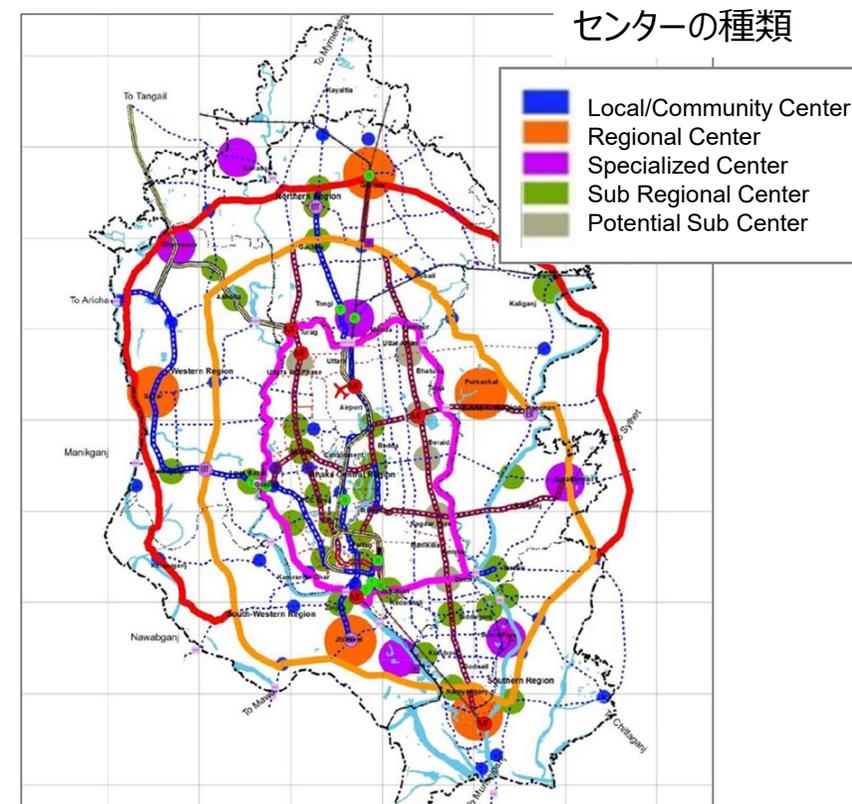
TODに関するガイドライン等を検討中  
首都圏開発庁 (RAJUK)

## (1) ダッカ・ストラクチャ・プラン(DSP) (首都圏開発庁、2016年)

- ・ダッカ首都圏を対象とした2035年のための長期戦略であり、都市開発の方向性が示されている。
- ・大量輸送交通の結節点における開発の促進、乗換駅近傍などアクセスしやすい住宅開発の推進等のために、**公共交通指向型開発 (TOD) のコンセプト**が紹介されている。具体的には、駅を中心とした400-800m圏を対象としたエリア設定、コアとなる商業エリア、その周辺の居住・就労エリアの設定などが挙げられている。
- ・TOD実現に向けた具体的な方策として、下位計画である**詳細地域計画(DAP)**について、**MRT整備等を考慮した土地利用計画等を反映した改訂版の策定**が進められている。

## (2) 改定ダッカ都市交通戦略計画(RSTP) (ダッカ交通調整局、2016年)

- ・2016年にダッカ首都圏を対象とした都市交通戦略計画 (STP) の改訂版を策定。
- ・交通渋滞等の都市課題への対応として、**多極分散型の都市構造を目標として、分散するそれぞれの拠点をセンターと設定した。**
- ・各センターにおいては**高密度で複合的な土地利用を実現するとともに、大量輸送機関によりセンター間を結ぶことにより、公共交通指向型開発 (TOD) を目指している。**



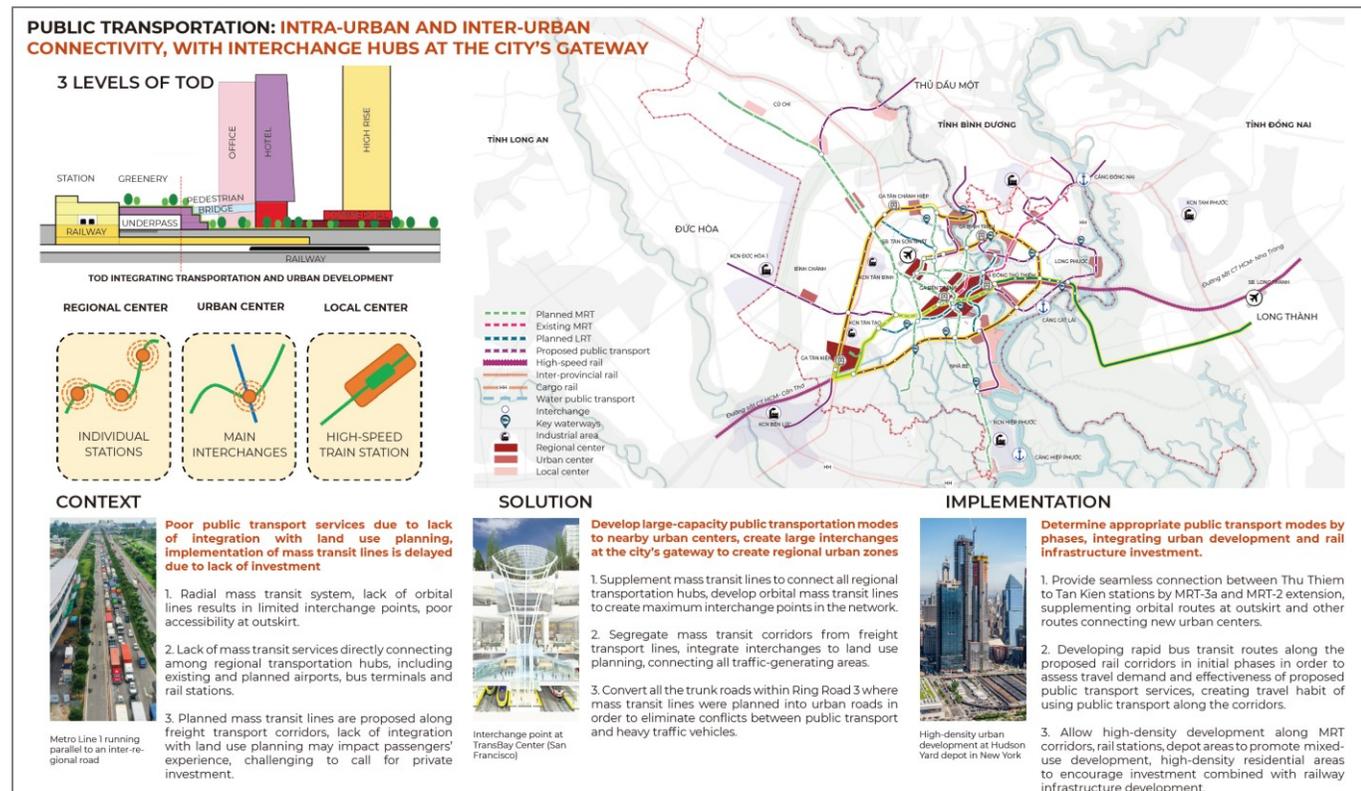
交通ネットワーク計画とTODを推進するセンターの配置

資料：ダッカ・ストラクチャ・プラン (RAJUK,2016) を基に作成

## 市マスタープラン（基本計画）改定、TOD推進方針の反映

- ・ホーチミン市では**マスタープランの改定**（「2040年までの市マスタープラン（基本計画）および60年までの展望」の策定）作業が進められている。
- ・新マスタープランでは、旧マスタープランと同様、交通インフラの整備が重要な開発目標として位置付けられる他、**公共交通システムと都市開発の統合（TOD）**を推進する方針が盛り込まれる予定である。

- ・具体的には、今後の気候変動、海面上昇に適応する形で都市開発、大型公共交通機関の周辺に金融、ビジネス、サービス、医療、文化、研究、教育など**様々な機能を複合させたセンターを集約した公共交通指向型（TOD）**の**高密度都市開発を進める**、とされており、本考え方に基づき、現在、市マスタープラン改訂にあたっての**コンセプト募集のコンペ**が開催されている。

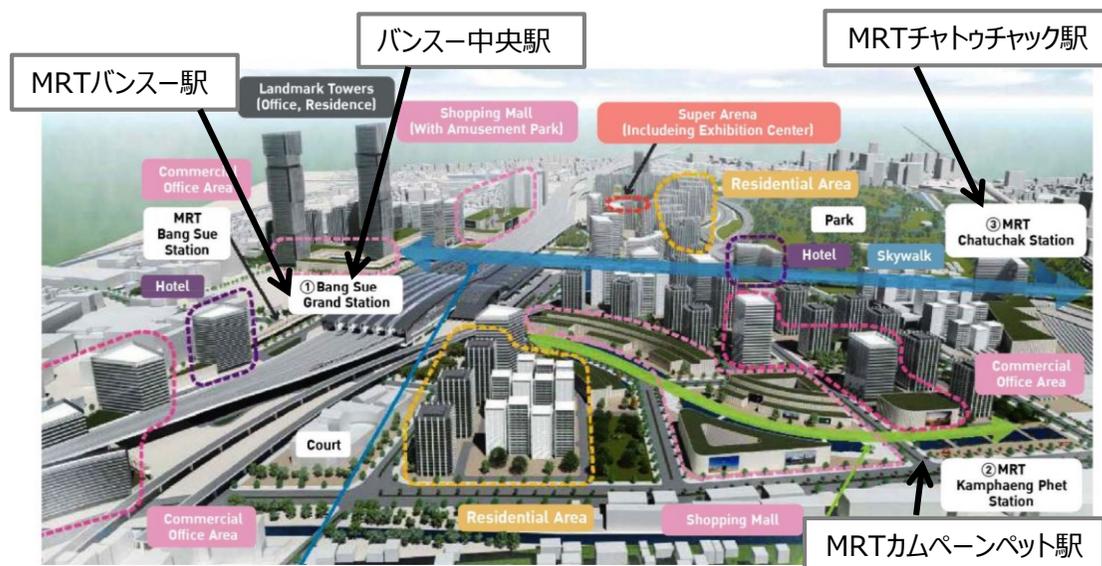


## バンスー駅周辺：TOD+スマートシティの推進

- ・バンスー駅はタイの新しいターミナル駅として6つの路線が交差する予定であり、**駅及び周辺は副都心**となることが期待されている。
- ・2021年、JICA支援によるバンコク中心部とドンムアン空港等を結ぶ新都市鉄道レッドラインが開通。バンスー駅舎（地上3階、地下1階）も整備。
- ・第2回ASEANスマートシティ・ネットワーク・ハイレベル会合（2020年12月）で、国土交通省、都市再生機構、タイ運輸省、タイ国鉄が**バンスー駅周辺開発に係るMOCを締結**。
- ・現在、スマートシティの構想を策定。具体的には、モビリティ、エンバイロメント、エネルギーの3分野に特化して検討。現在**日本の支援により開発ガイドライン等の策定を検討中**。

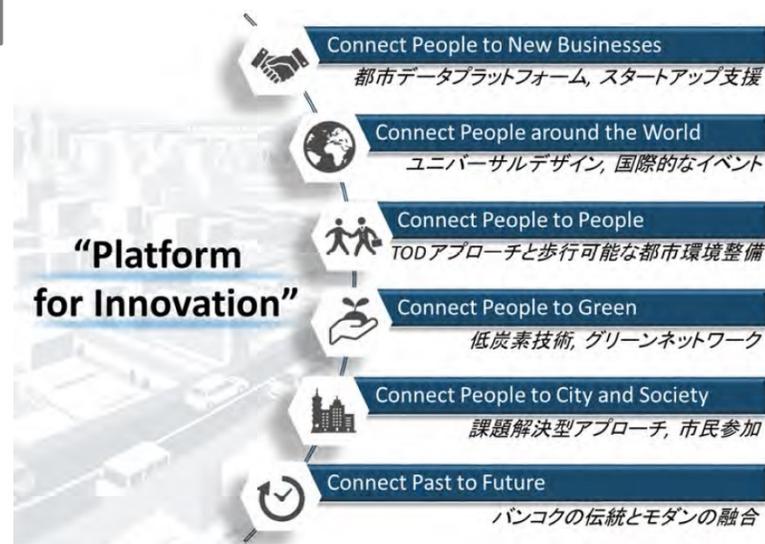


バンスー駅の立地と周辺交通ネットワーク  
出典：JICA MAGAZINE 2021年8月（JICA,2021）



バンスー地区における将来像

資料：TOD FOR ALL TRANSPORT In THAILAND（タイ運輸省鉄道局）を基に作成



地区におけるスマートシティコンセプト

出典：タイ国バンスー駅周辺整備推進に向けたスマートシティ構想ファイナルレポート（JICA,2020）