

### 2-1-3 ダッカ都市圏（DMA）の交通政策の変遷

バングラデシュが政治的に安定した 1991 年以降、DMA における都市（交通）計画調査は計 4 回実施されている。このうち 2005 年に策定された STP 調査が最新の交通政策である。

#### 1) The Greater Dhaka Metropolitan Area Integrated Transport Study（DITS）

DITS は UNDP がバングラデシュ政府とともに 1993 年に策定した交通計画調査である。主な目的は、GDA の運輸関連の需要やインフラに関する情報を集め、これらに対する当面の管理方法を準備、更に長期的な開発政策やインフラ整備戦略を作成することにあった。

#### 2) ダッカ都市交通計画（DUTP）

DUTP は世界銀行のグループ機関である国際開発協会（IDA）がバングラデシュ政府とともに 1996 年から実施した DMA の総合的な都市交通改善プロジェクトである。主な目的は、DMA 内の都市交通問題が経済的・環境的に改善されるための短期プロジェクトを実施すること、交通問題を担当する政府組織の強化を図ること、20 年後の DMA 内の交通戦略を策定することであった。

実施された主なプロジェクトは以下のとおりである。

- ・大気汚染削減のため 2 サイクルエンジンを積むオートリキシャを DMA から排除した。
- ・歩道整備
- ・洪水で損傷した道路の修復
- ・60 ヶ所に信号機を設置
- ・Mohakhali フライオーバーを建設
- ・3 ヶ所の都市間バスターミナルの整備等
- ・STP 計画（2005～2025）の策定

なお DUTP は、2005 年 6 月に終了した。

#### 3) DMDP

RAJUK が 1995 年に作成した DMA を取り囲む地域〔ダッカ首都圏開発計画範囲（DMDPA）〕の 2015 年を目標年度とした都市計画マスタープランである。本マスタープラン中の道路整備計画では、5 年ごとの 4 フェーズに分かれて 37 の道路整備プロジェクトがリスト化されている。これらのプロジェクトのなかには STP で提案されているプロジェクトも含まれている。

#### 4) STP

STP は DUTP のなかで策定された DMA 内の 2025 年を目標年度とした交通戦略計画である。

STP の目的は、DMDP で示された 2015 年の土地利用計画に基づき開発が行われた場合に予測される交通問題を把握するとともに、交通問題を解決するための包括的な交通戦略を、DITS で提言されたプロジェクトを参考にしながら策定することである。STP は 2005 年に策定され、2008 年 3 月に閣議決定された。

### 2-1-4 都市交通関連行政の現状と課題

ここでは、ダッカ市の都市交通計画の策定と実施にあたって、関連する行政機関の役割、権限、課題について述べる。

(1) 関連行政機関等の役割等

関連行政機関等の名称と役割は表2-5のとおりである。

表2-5 関係行政機関の名称と役割

機 関 名	役 割
運輸省 (MOC)	一般・高速道路、鉄道の包括的計画策定、規制、予算管理を所掌
ダッカ運輸調整局 (DTCB)	ダッカ市長の指揮下で、DMAの交通計画の策定、計画に関連する事項のアドバイス、及び関係省庁の運輸部局間の調整を所掌
DCC	市内の道路・バス亭・バスターミナル・道路標識等、市内の交通・社会インフラの整備・維持管理を所掌
ダッカ首都圏警察 (DMP)	犯罪の取り締まり、交通規制を所掌
RAJUK	ダッカ首都圏の土地利用計画の策定、住宅地域の計画、開発の規制・誘導を所掌
バングラデシュ道路交通局 (BRTA)	自動車運転免許の発行、自動車車体の検査、バス等の運行ルートの許認可等を所掌
バングラデシュ内陸水上交通局 (BIWTA)	ダッカ市内の内陸水運の計画、規制を所掌
BRTC	市内バスの運行、バス車両の貸し出し等のバス関連サービスを提供する国営企業
道路局 (RHD)	ダッカ市外側地域の幹線国道の建設・維持管理を所掌
地方政府技術局 (LGED)	ダッカ市外側地方部のインフラ建設・維持管理を所掌
地域交通委員会 (Regional Transportation Committee : RTC)	DMAにおける公共交通全般の規制を所掌
バングラデシュ工科大学 (BUET)	政府の諮問機関のメンバーやコンサルタントのアドバイザーを勤めており、バングラデシュにおける技術的権威の位置にある

各機関について、以下に詳述する。

1) MOC

国務大臣の管轄下にある政府機関である MOC は、主としてバングラデシュの一般道路、高速道路、バングラデシュ鉄道にかかわる政策、規制、予算管理を担当している。近年 MOC により立案・承認された国土交通計画 (NLTP) は、現在最終的な詰め作業が行われている包括的マルチモーダル交通計画 (Integrated Multi-modal Transport Policy) の一部を構成している。しかしこれら計画は実効性に乏しく、STPの下で策定された都市交通計画はいまだ実施作業段階に入っていない。

## 2) DTCB

MOCが主導的役割を演じて2001年に設立され、ダッカ市市長も運営段階で参画しているDTCBは、現行法制〔ダッカ市交通調整法（the Dhaka Transport Co-ordination Act）〕の下では政策立案・調整のみに限定された機能を有する。MOCが監督省庁となっている。DTCBの主な機能は以下のとおりである。

- ・安全で包括的なダッカ市交通システム構築のための助言を与える。
- ・ダッカ市構造計画に沿って、交通インフラの整備計画を策定する。
- ・戦略交通計画を策定し、交通関連の政府部門・機関の間での連携・調整を図る。

開発予算から歳入予算への財源移管に伴い、DTCBの職員数は120名から70名に削減されたが、STPではダッカ都市圏の交通を統括する中央機関設立までの移行期間においては、DTCBの役割を強化することを提案している。

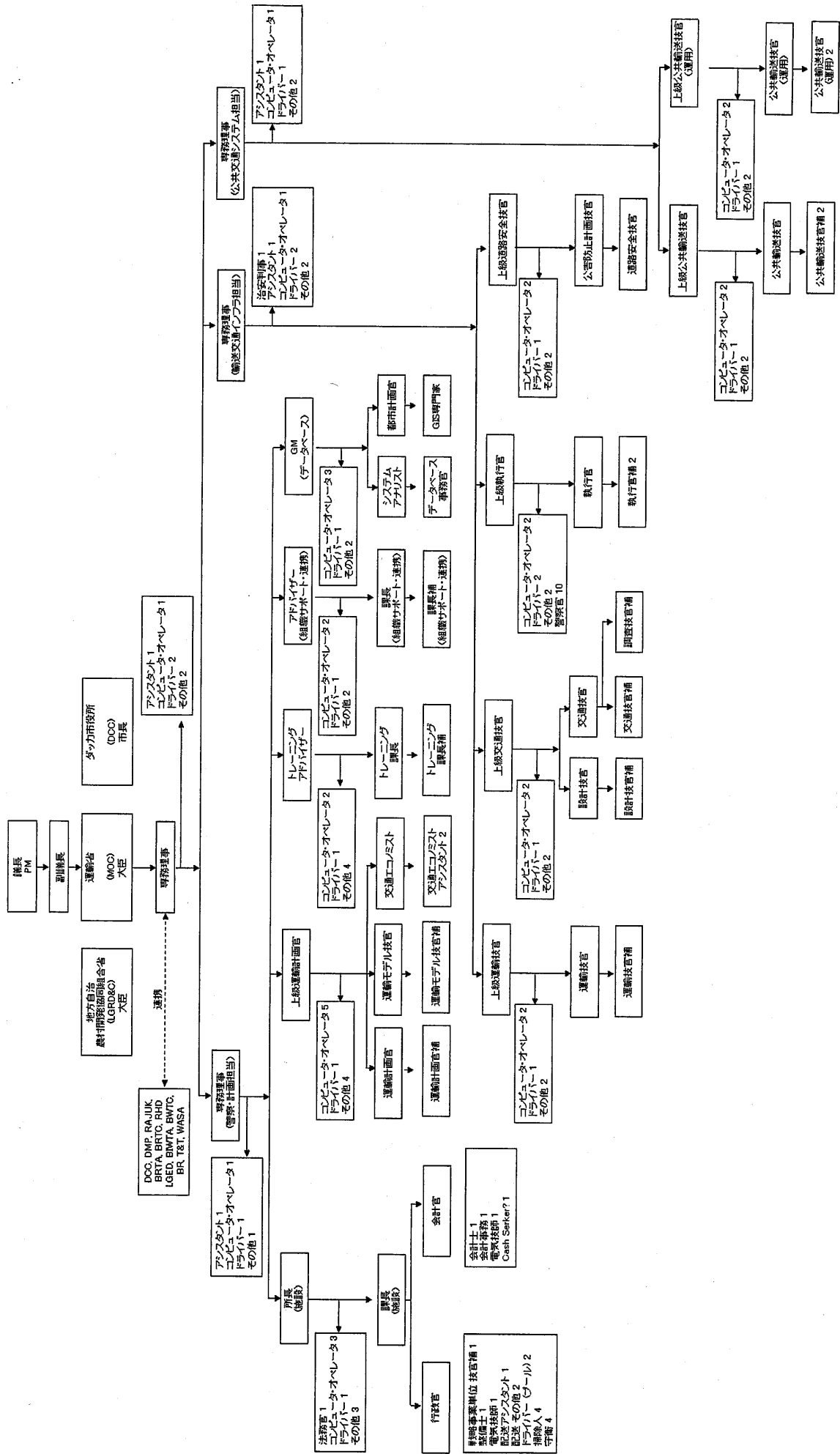


図2-7 DTCB組織図

### 3) DCC

1983年制定の「ダッカ市調整条例」(the Dhaka City Corporation Ordinance)の下で設立されたDCCは、いずれの中央省庁からの統括も受けない、独立した地方政府機関である。DCCはダッカ市長の指揮の下、ダッカ市役所は道路の建設及び保守、ダッカ市の公共交通計画・規制(特に人力交通分野)に対する部分的な役割を担っている。また、バスの待合所、待避所、停車場といった公共交通インフラや交通標識、道路標識等の都市交通関連インフラの設置・維持補修も担当している。

### 4) DMP

1976年制定の条例第3号(the Ordinance No. 3)の下で設立されたDMPは、犯罪の取り締まり及び交通規制という2つの役割を担っている。DMPはMinistry of Home Affairsに属する機関である。STPでは、法改正を行い、交通管理機能をダッカ市交通管理局(Traffic Engineering Department)に移行することを提案している。また、道路計画、運行バス数の制限、道路走行車両の割当、道路建設及びルート決定等を担当するRTCの委員長がDMP警視総監であることから、DMPは交通サービス計画を除いた公共交通政策に大きな影響力をもつ。

### 5) RAJUK

ダッカ市改善基金(Dhaka Improvement Trust : DIT)を改組して1956年に設立されたRAJUKは、Ministry of Public Works and Housingが監督省庁であり、主として連絡道路や住宅区域道路の整備、管轄地域における土地利用計画の策定を担当する。RAJUKの理事会は理事長及び5人の常任理事で構成される。主な機能は以下のとおりである。

- ・管轄区域におけるマスタープラン及び開発プランの整備
- ・土地利用計画の策定と交通ゾーン管理
- ・幹線道路、バイパス、橋、暗渠の計画及び建設
- ・ダッカ市内の住宅区域の計画
- ・衛星都市の開発
- ・建設計画の許認可
- ・市場やショッピングモールの建設
- ・(NAMアパートプロジェクトなど)特別計画の実施

### 6) BRTA

1983年制定の「自動車条例」(the Motor Vehicles Ordinance)の下で設立されたBRTAは、MOCの監督下にある政府機関であり、バングラデシュ都市部の一般・高速道路にかかわる交通活動全般の規制を行う。常任執行役員を長とする理事会によって運営されるBRTAは、現在のところ以下の役割を担っている。

- ・自動車の規制
- ・運転免許証の発行
- ・機械点検と車検証の発行
- ・バスなどの商用車の運行ルート許可証の発行
- ・道路使用料/道路使用税の徴収
- ・商用車保有者及びドライバーとの折衝

現在、BRTAの計画立案にかかわるスタッフ数には限りがあり、その交通規制機能はバ

分野に限られている。

#### 7) BIWTA

BIWTA は、内陸及び沿岸部水路にかかわる計画、開発、規制を管轄しており、海運省 (Ministry of Shipping) の監督下にある政府機関であり、DMA の交通との関連においては、BIWTA は DMA 周辺部の河港や水路の開発、運営、補修を担当している。特に、その「ダッカ環状水路開発計画」はダッカの首都圏交通において重要な役割を果たしている。

#### 8) BRTC

BRTC は、1961 年制定の政令第 7 号の下に設立された国営企業である。MOC が監督省庁である。BRTC は以下のようなバス関連サービスを提供している。

- ・国際バス（ダッカカルカッタ路線及びダッカアガルタラ路線）
- ・市内バス
- ・地方間バス
- ・研究開発
- ・ドライバー訓練などのサービス

#### 9) RHD

RHD はダッカ市外側地域の幹線国道の建設・維持管理を所掌する部局である。MOC に属している。

#### 10) LGED

LGED はダッカ市外側地域の主として地方部の国道の建設・維持管理を所掌する部局である。Ministry of local enforcement, Co-operating and Rural Development に属している。

#### 11) RTC

RTC は、DMA における公共交通全般の規制を行っており、道路計画、運行バス数の制限、道路走行車両の割当、道路建設数及びルート決定などの業務を担当している。ダッカ市警視総監が委員長を務める RTC は、幅広い政策レベルでの交通問題を扱っている。

#### 12) バス業者協会 (Bus Operator's Associations)

バス業者協会は、細分化されたミニバス業界の利益団体としてとらえられており、運行ルート許可や運賃決定、そのほかに都市部でのバス運行にかかわる事項に対する影響力をもっている。しかし新規参入の大規模バス事業者の多くは、この協会に加盟しておらず、これらの業者に対しては協会の影響力は及んでいない。

#### 13) BUET

1876 年英国統治時代に設立されたバングラデシュでも歴史ある高等教育機関。1971 年のバングラデシュ建国以来、工科系においては、国内トップの国立大学として、認知されている。政府の諮問機関のメンバーやコンサルタントのアドバイザーを勤めており、バングラデシュにおいて技術的権威とみなされている。

### (2) ダッカ市における関連行政の課題

現状では、下記のような課題が指摘されている。

#### 1) 都市交通関連機関の権限・機能の重複

ダッカ市の交通セクター管理に関して、現在、多くの機関の機能に重複がみられる。例

えば、道路ネットワークの建設・保守管理がDCC、LGED、RHD間で重複する一方、BRTAによる新車登録・車検証発行は、道路容量や状況を考慮せずに実施されている。

また、DMP条例とダッカ市条例との食い違いから、交通管理を担当するDMPと、道路建設・保守を担当するDCCとの間での整合性が取れていない。

STPでは、ダッカ市における都市交通関連行政機関の役割や権限等の重複に派生する問題の調整を、DTCBが行うことが提言されている。

## 2) 複雑な意思決定プロセス

政府が政策決定に関与する国家経済計画は、一般には国会経済会議（National Economic Council）の下部組織である執行委員会（Executive Committee of National Economic Council）によって策定される。しかし交通分野などの意思/政策決定に関しては、政府行動規則に沿って各省（この場合はMOC）にその機能と権限が割り当てられるが、各省は政策決定を実行する複数の機関を有している。DMAの交通においては、DTCB、DCC、RAJUK、RHD、BRTA、LGED、BIWTAといった極めて多くの機関が交通インフラプロジェクトの計画・実施に関与することになる。DMAでの計画・調査については、DTCBが包括的な責任をもち、この機関を通じて関連各機関の許認可取得が行われることとされている<sup>1)</sup>。

## 3) 財政状況、処理能力及び組織構成に係る課題

都市交通プロジェクトは、極めて多岐にわたるプロジェクトコンポーネントを有する。したがって、予算費目も極めて多岐にわたり、予算執行（関係機関への配分）に際しては各プロジェクトコンポーネントを所管する関係機関間の調整が必要となる。このような調整を行い得る機関には、強大なリーダーシップが求められるのと同時に、予算執行を一元的に行うための権限の賦与が必要である。現状の法制度ではDTCBがその役割を担うこととされているが、実態としては予算配分におけるDTCBのリーダーシップは十分に発揮されている状況にはなく、権限の賦与がなされているともいえない状況にある。

### BOX 国家プロジェクトの財源について

#### ■ 開発計画における財源調達プロセス

開発計画の財源調達プロセスは、2004年に計画省執行監視評価局（Implementation Monitoring and Evaluation Division, Ministry of Planning）が策定した「2003年度公共調達規則」に沿った形で実施される（ただしBOO/BOT/BOOTなどの利権契約は基本的にこの例外）。この公共調達規則は、世界銀行グループのIDA及びアジア開発銀行（ADB）による調達ガイドラインに沿ったものである。バングラデシュ政府が他国又は国際機関との間で締結する協定と、公共調達規則との間に食い違いが生じた場合には、国際協定に盛り込まれた規則が優先される。借款協定、信用供与協定、グラント協定などの協定は、調達プロセスに大きな影響を与えることになるが、これらの協定と公共調達規則との間に食い違いが生じた場合、食い違いが生じた部分について、「調達主体」は開発パートナーの意向に沿う必要がある。

1) ただしこれは海運省下のBIWTAが管轄する内陸水上輸送には当てはまらず、DTCBは調整機関として決定実施に関与する。

### ■財源の利用可能性

バングラデシュ政府の財政資金又は開発パートナー国から供与される財政資金を利用するためには、それが年間開発計画（the Annual Development Plan）に承認済みの開発（技術援助）プロジェクトとして織り込まれている必要がある。こうした対外援助プロジェクトでは、用地取得や土地造成など現地通貨建てで発生する費用を現地政府が負担し、それ以外の現地費用を開発パートナーが外貨建てで負担するケースが多い。しかし開発パートナー側が、特定の費用部分を見返り資金として現地通貨建てで提供することもある。対外技術援助プロジェクトの場合には、バングラデシュ政府は、開発パートナーが現地通貨及び外貨建ての総費用を負担することを希望することが多い。

### ■ STP プロジェクトに利用可能な財源

STPプロジェクトに対する政府承認がおりなかったため、プロジェクトの第1フェーズを2007～2008年度（2008年6月30日まで）の年間開発計画に織り込むことができなかったが、2008年3～4月にかけて閣議了承が予定されていたことから、優先度の高いSTPプロジェクトや調査のいくつかが2008年7月1日に始まる2008～2009年度の開発計画に織り込まれる可能性がある。年間開発計画に織り込まれるれば、バングラデシュ政府の独自の財源若しくは開発パートナーからの拠出金の活用が可能である。

## 2-1-5 公共交通の現状と課題

### (1) 公共交通の現状

#### 1) 公共交通の種類

ダッカでは公共交通機関として、様々な種類の車両が運行されている。エンジン付き車両はバスのほか、タクシー、オートリキシャが走行している。エンジンなし車両ではリキシャが最も多く登録車両数約9万台であるが、実際は50万台以上、100万台にも迫る数が走行するといわれている。

ダッカでは2003年以降2サイクルエンジン車両は通行禁止になったため、オートリキシャの多くは天然圧縮ガス（CNG）化し、排ガス問題は以前に比べて大幅に改善された。

その他公共交通としては、鉄道とフェリーがある。現在鉄道は都市間の移動用に、フェリーはダッカ南部、ブリガンガー川に面するSadarghat河川港と対岸のKholamo等の移動に利用されているのみで、ダッカの都市交通手段とはいえない。

#### <道路公共交通機関の種類>

道路公共交通機関	エンジン付き車両	バス〔ダブルデッカー、大型バス、ミニバス、マイクロバス（human hauler）〕
		タクシー（一般タクシー、小型タクシー）
	エンジンなし車両	オートリキシャ〔CNG、ミスク（バイクエンジン付きリキシャ）〕 - リキシャ



## 2) 公共交通機関の登録台数の割合

ダッカにおけるエンジン付き公共交通機関の2007年までの累積登録台数は、オートリキシャが最も多く4万台、約61%、次いでタクシーの1万1,000台、16%となっている。バスだけを見ると、15～32席をもつミニバスが最も多く、次いで33席以上をもつ大型バスの順となっている。政府はCNGバス化を推進しており、大型バスのうち100台以上はCNG化している。

表2-6 エンジン付き車両の登録台数及びその割合

車種	大型バス	ミニバス	マイクロバス	タクシー	オートリキシャ	乗用車、バイク	トラックその他	計
登録台数(台)	6,152	8,098	829	10,672	39,950	336,245	47,536	449,482
公共交通の割合	9.4%	12.4%	1.3%	16.3%	60.8%	-	-	100.0%

出典：BCLメモ、注：この数値には既に廃車された車両も含まれると思われる

## 3) 公共交通機関別利用割合

STP調査で実施されたスクリーンライン調査結果をみると、ピーク時にDMA東西断面を通過するダッカの南北方向を結ぶ公共交通機関別の台数ベースの割合は、リキシャが最も多く60%、次いでオートリキシャの18%、バスの15%の順となっており、ドアツードアのサービスを行う交通機関が多く走っていることが分かる。一方交通機関の平均乗車人員を乗じて推計した人ベースの割合をみると、公共交通利用者の78%がバスを、次いで12%がリキシャを利用しており、バスが主要な公共交通であることが分かる。

同様に南北断面を通過するダッカの東西方向を結ぶ公共交通機関別の台数ベースの割合でも、リキシャ、オートリキシャ、バスの順となっている。また東西方向を結ぶ交通では南北方向を結ぶ交通よりもオートリキシャやタクシーの利用割合が高い特徴をもつ。また人ベースの割合でも76%がバスを、10%がリキシャ、10%がオートリキシャを利用しており、バスが主要な公共交通であることが分かる。

表 2-7 ピーク時にスクリーンラインを通過する車両とその割合

	エンジン付き							エンジンなし		合計
	大型バス	小型バス	マイクロバス	タクシー	オートリキシャ	乗用車、バイク	トラック	リキシャ	自転車他	
平均乗車人員(人)	60	30	10	2	2	-	-	1	-	-
東西断面(台)	25,651	111,042	73,152	106,072	252,905	313,890	50,608	853,550	37,013	1,823,883
						-	-		-	1,422,372
公共交通台数割合	2%	8%	5%	7%	18%	-	-	60%	-	100%
東西断面(1,000人)	1,539	3,331	732	212	506			854		7,174
公共交通台数割合	22%	46%	10%	3%	7%	-	-	12%	-	100%
南北断面(台)	15,374	49,845	50,998	72,930	187,105	227,951	24,371	387,015	19,904	1,035,493
						-	-		-	763,267
公共交通台数割合	2%	7%	7%	10%	25%	-	-	51%	-	100%
南北断面(1,000人)	922	1,495	510	146	374			387		3,834
公共交通台数割合	24%	39%	13%	4%	10%	-	-	-	-	10%

出典：STP Working Paper No:7 3.4 Survey Results: Screen lines より作成

#### 4) 運賃体系の比較

公共交通機関の運賃は、一般バスの値段が最も安く、1km 当たり 0.5 ～ 1Tk で利用できる。一方、台数ベースで利用が最も多いリキシャは 1km 当たり 5Tk、次いで多いオートリキシャでは最低 12Tk と、バス運賃から比較するとかなり高い設定になっている。

表 2-8 公共交通機関の運賃（2004 年）

プレミアム付きバス	一般バス	タクシー	小型タクシー	オートリキシャ	リキシャ	フェリー
1 ～ 1.5 Tk/km	0.5 ～ 1 Tk/km	20Tk/2km 以降 8Tk/km	15Tk/2km 以降 6Tk/km	12Tk/2km 以降 5Tk/km	5Tk/km Or 2Tk/分	2 ～ 3Tk

出典：BCL レポート 表 20

## 5) バスの現状

### ① 国営、民営バス

ダッカのバスはBRTCが運営する国営バスと民営バスに分かれる。BRTCは306台のバス（うち203台はダブルデッカーバス）を運行させている。一方民営のバス事業者数は不明（DMA内に約800の事業者があるともいわれている）だが、30台以上を運行させている事業者は約10社ある。それ以外のほとんどは個人経営である。

### ② 車両

ほとんどのバスにはエアコンは装備されていないが、一部のバスではエアコンやTVが配置された車両もあり、プレミアムバスと呼ばれている。

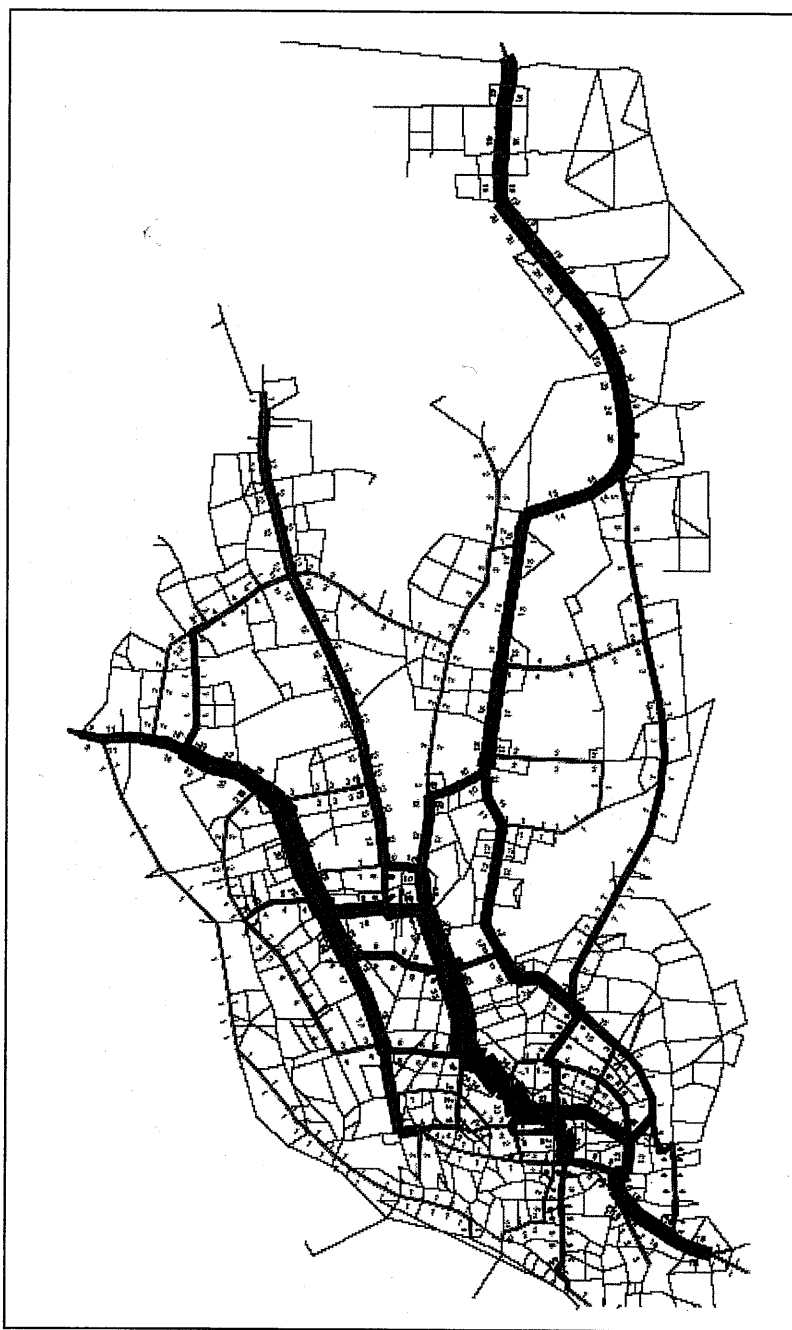


図 2-8 バスルート

③ バスルート

ダッカ市内を運行許可されているバスルートを図2-8に示した。大型バスや小型バスの多くは南北方向を結ぶ幹線道路を通過し、マイクロバスは東西方向を結ぶ道路や幹線以外の道路を通過する傾向がある。

このほかにも運行許可がない都市間バス約1,200台が都市内を運行している。

④ バスターミナル、バス停

ダッカには、Gabtali（西部、Mirpur Road）、Mohakhali（中央部、Shahid Tazuddin Avenue）、Saidabad（南部、Autish Dipankar Road）の3つの都市間バスターミナルがあるが、市内バスはこれらターミナルを使用していない。

また市内バスの一部ではバス停を使っているが、大多数のバスは交差点付近の道路脇に駐車して客の乗降を行っている。



図2-9 バスターミナル、バス停

## 6) リキシャの現状

STPの世帯インタビュー調査結果によると、ダッカでは人口の34%がリキシャを主要交通機関としており、リキシャの平均移動距離は2.3km、リキシャの利用者は中流クラスが利用、その40%が女性と子供、若しくは荷物の輸送で使用、その他30%は学生が利用している

リキシャの価格は約8,000Tk、運転手がリキシャを保有する割合は5%にすぎず、残りの95%はリキシャオーナーから借りて運転をしている。

政府は、リキシャを幹線道路から排除する方針をもっており、既に主要幹線道路の2本ではリキシャの通行ができなくなっている。

また世界銀行が整備したとされるリキシャ専用道路が市内の数箇所で見られるが、なかには一般車の左折車線として使われていたり、リキシャが一般車両上でも走行していたり、リキシャがあまり利用せず一般道の混雑が激しくなったりする例もみられ、必ずしも有効に活用されていない。

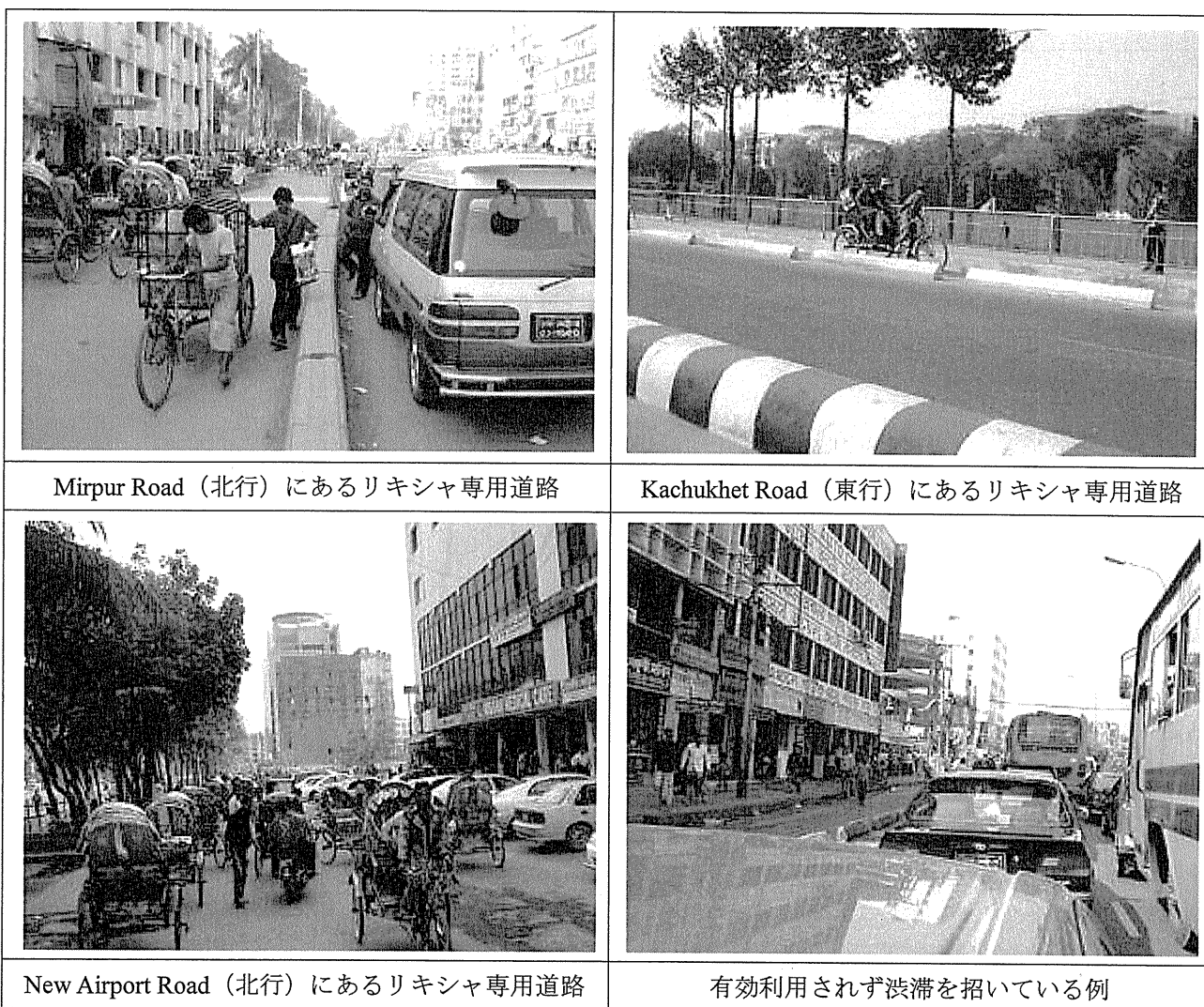


図2-10 リキシャ専用道路

### 7) オートリキシャの現状

ベビータクシー、CNGとも呼ばれるオートリキシャは、タクシーと同様戸口間サービスを行う輸送機関であるが、タクシーに比べて運賃が安く、多くの市民が利用している。

オートリキシャは以前は2サイクルエンジン車がほとんどであったが、大気汚染の悪化からダッカでは通行禁止になり、2002年以降CNGが導入され、現在では大多数の車両がCNG化している。

オートリキシャは、台数ベースでも、エンジン付き公共機関のなかで最も多く走行している（表2-4参照）。

オートリキシャはリキシャと違い主要幹線道路でも走行可能だが、小回りがきき、車の間隙を縫って走れるため、自動車交通の妨げになることも多い。

### 8) 鉄道の現状

バングラデシュ鉄道は、都市間を結ぶ鉄道として整備されており、DMAを南北方向に鉄道路線が敷設されている。

ダッカ市内では踏切が37カ所あり、1回の列車通行に5分近く遮断機が下りることか

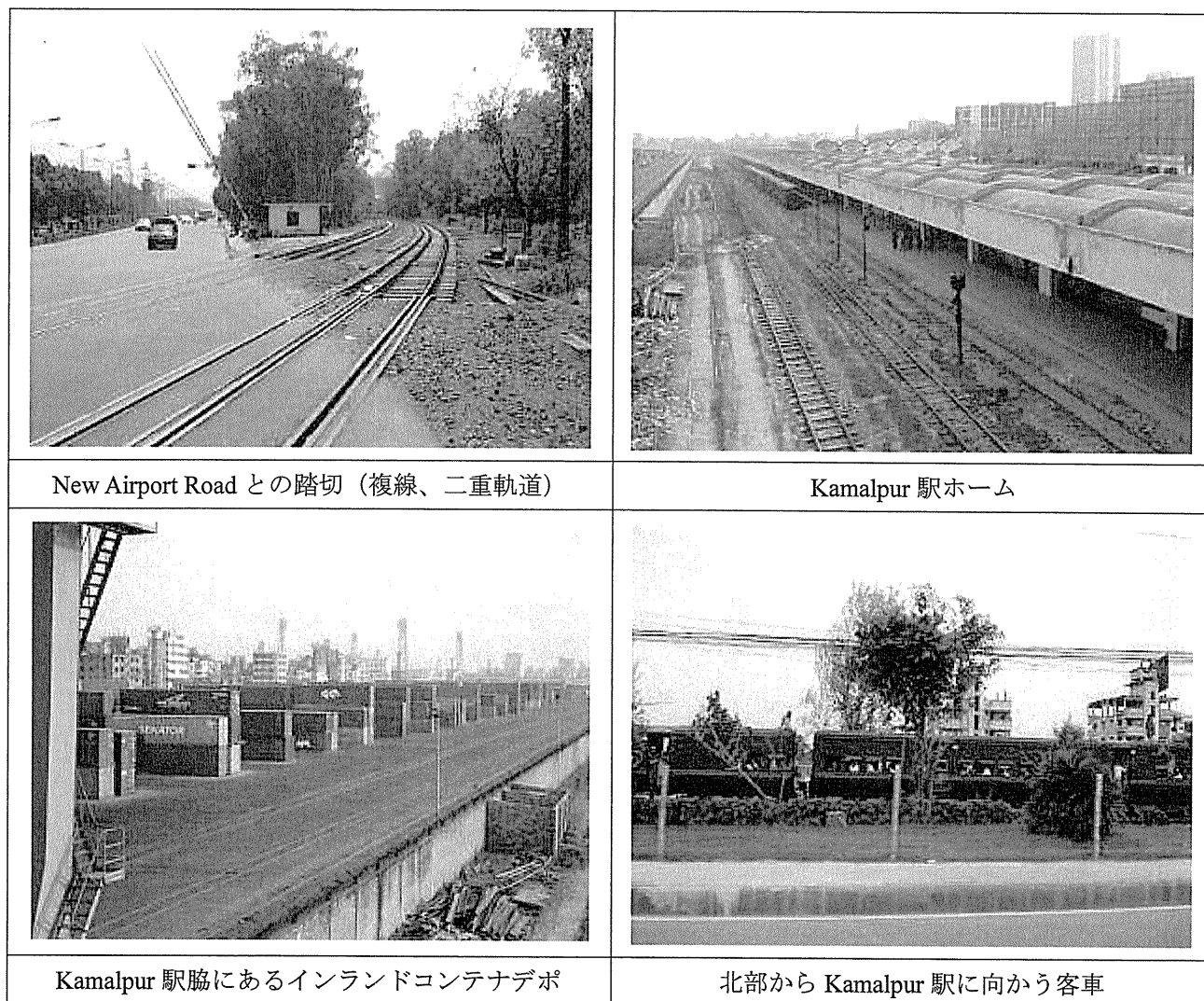


図2-11 バングラデシュ鉄道

ら、交通渋滞の原因の一因となっている。

鉄道軌間は狭軌（1m）と広軌（1.676m）の二重軌道が敷設されている。

ダッカ市内にはダッカ南東部に国内最大の Kamalpur 駅がある。1日62本の旅客車両が停車し、2万8,000人が乗降している。またこの駅にはインランドコンテナデポが隣接している。毎日2本のコンテナ列車がチッタゴン間を結び、年間約7万本のコンテナが運ばれている。

Kamalpur 駅の次に停まる駅はジア国際空港に隣接する Airport 駅である。その間には3つの駅と称する建物があるが、実際には切符売り場として利用されているのみである。

#### 9) フェリーの現状

ブリガンガー川に面した Sadarghat 河川港はダッカの主要港で、40艘が係留できる容量をもっており、1日約100艘のボートが出入りしている。

港までのアクセス道路は狭く沿線には商店が建ち並んでおり、トラックや大八車が多い。このため道路は混雑している。



図 2 - 12 Sadarghat 河川港

#### (2) 公共交通の問題点と課題

##### 1) 問題点

- ・リキシャは主要幹線道路から排除される方向にあるが、それ以外の道路ではリキシャは一般車両と並行して走行するため、渋滞を引き起こす大きな要因となっている。
- ・リキシャワラ（こぎ手）職は、地方からの出稼ぎ者の雇用吸収に役立っており、また中流階級の生活の足となっていることから、簡単には削減できない。
- ・オートリキシャはタクシーと比べると簡単に進行方向が変えられるため、安全性に問題がある。
- ・個人経営のバスが多く、競って客の奪い合いを行うため、安全運転面で問題があるとともに、バスによる渋滞が発生している。
- ・バスは交差点付近での客の乗降を行うため、渋滞を起こす原因となっている。
- ・鉄道は都市間輸送に使われ、ダッカ市内の輸送には使われていない。