

Bangladeshにおける都市交通 課題と戦略

UN-Habitat Bangladesh

バングラデシュの概要

- ▶ 都市人口率は30%
- ▶ ダッカは、世界で最も住みづらい都市とされている。
- ▶ ダッカの中心部では、一平方キロメートルあたり、45,508 人が住んでいる
- ▶ 年間300,000-400,000人が地方から流入している。
- ▶ 2025年には、現在の1500万人から2500万人に達する。



モビリティがもたらすもの

- 仕事を求めて
- インフォーマルセクターにアクセスし
い。
- より高い収入の可能性
- 教育とその他のサービスへのアクセス
- 気候変動の影響
- 貿易やビジネス、健康管理、宗教
(Tadbir) のために毎日ダッカを
訪れる。



都市貧困の現状

- ▶ 550万人が9,048のスラム集落に住んでいる。;内340万人が、ダッカの4996のスラムに住んでいる。
(2006年)
- ▶ スラムにおける人口過密度は普通の約200倍である。
- ▶ スラムの劣悪な生活環境に生活する、150万人の女性が、4,000の工場で雇われている。



ダッカにおける交通の手段/割合(2001,2011)

手段	2001	2011
バス	11%	6%
リクシャー	45%	40%
オートリクシャー	18%	5%
車/ジープ	14%	39%
テンポ、バン、その他	12%	10%



- ▶ リクシャー; 約80%が、利用しやすいさのため使用。約62%が、ドアートウードアのサービスのため使用。
- ▶ 約58%の女性が現在バスサービスは 混雑しすぎと感じている。



ダッカにおける交通のスピードとコスト

- ▶ 平均速度は、12 ～25 km/h.
- ▶ ビジネス中心街における、ピークタイムの交通の流れは、著しく遅い。
- ▶ 街を横切るだけで、1-2時間を要するため、一日に1つ以上の会議を設定することすら難しい。
- ▶ 貧しい家庭では、月の収入のうち16.5%を交通に費やしている。
- ▶ 裕福な人々は、月の収入のうち8.2%のみを交通に費やしている。
- ▶ その他の人は、12%である。

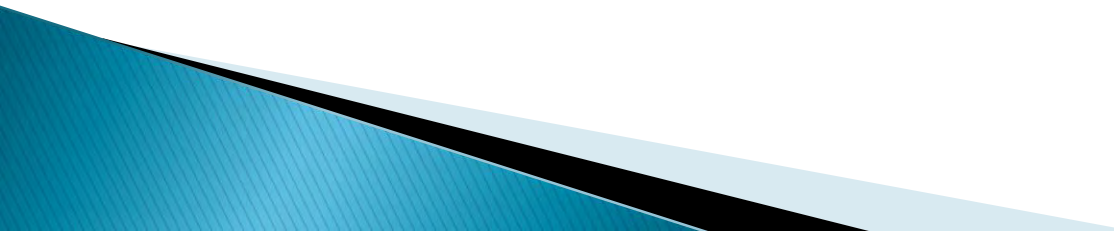
開発への取り組み

- ▶ 広域ダッカ首都圏交通統合研究 (DITS), 1993
- ▶ ダッカ都市圏発展計画 (DMDP)
- ダッカ都市交通プロジェクト(DUTP), 1997-1999
- 戦略的交通計画(STP), 2005
- 広域ダッカ持続可能な都市計画プロジェクト (DSUTP), 2010
- BRT and Corridor Restructuring Implementation Study and Preliminary Design Work for the Uttara-Mohakhali-Ramna-Sadarghat Corridor in Dhaka, 2010- 2011
- 大量輸送交通プログラムのためのFS
- セカンダリー・タウン・インフラプロジェクト

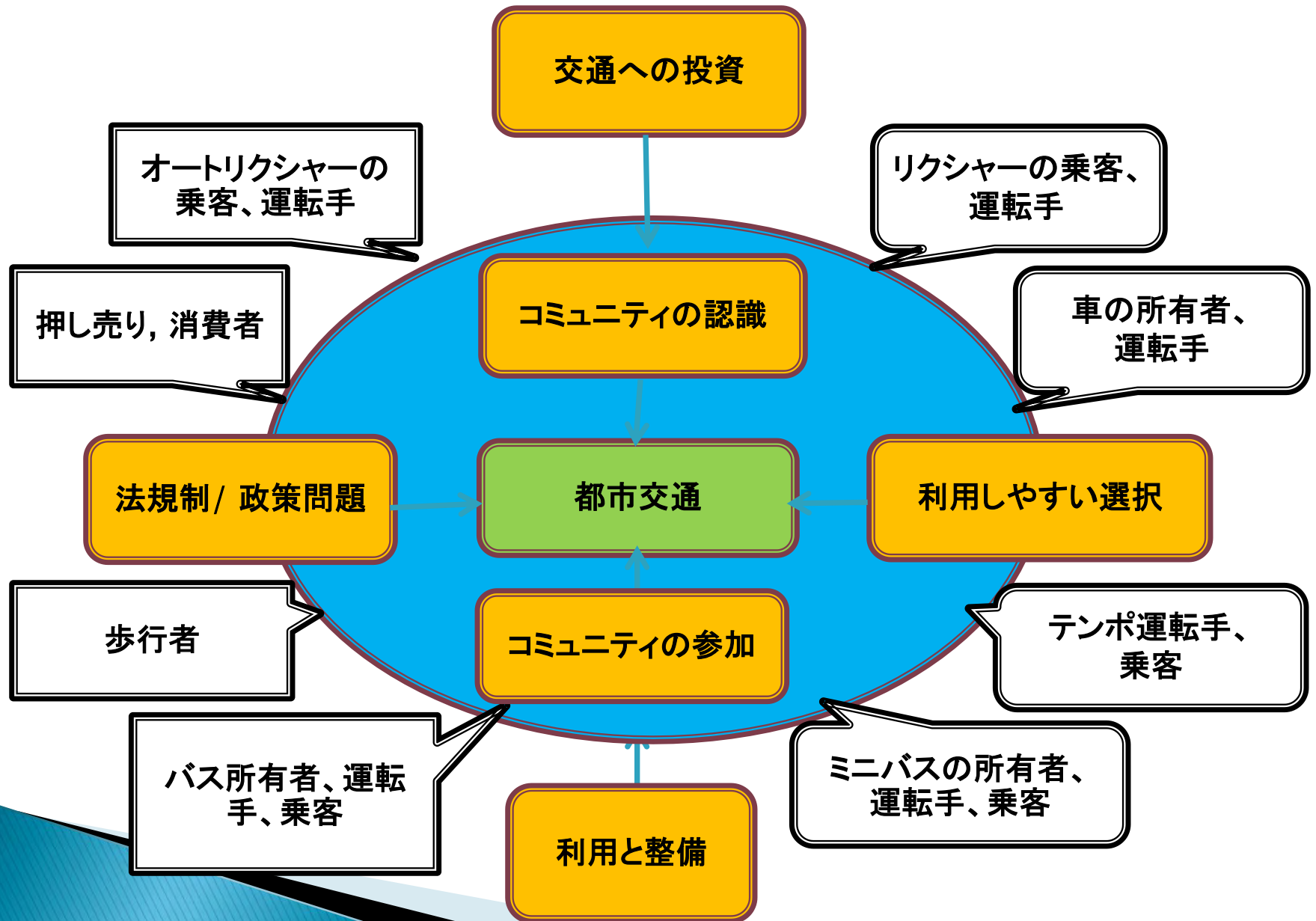
関係機関

- ▶ 都市交通向上のための開発プロジェクトを計画・実行している、公社や機関。(RAJUK, CDA, KDA, RDA, UDD, PWD, LGED, CC., etc.)
- ▶ バングラディッシュ道路交通局 (BRTA)
- ▶ 交通局, DMP
- ▶ ダッカ交通調整委員会(1998)、現在は、ダッカ交通調整局 (DTCA)

都市交通の課題

- ▶ 人の問題と参画
 - ▶ 法規の施行
 - ▶ 無計画で無秩序な開発環境の中で計画すること
 - ▶ 全体の40%を占める貧困層のニーズに応える
 - ▶ インフラ開発のためのコスト
 - ▶ 大量輸送システムの開発
 - ▶ 需要と投資のギャップを最小化する
- 

人々の交通への参加



喫緊のニーズ

- ▶ 全てのステークホルダーの認識
- ▶ 平等なアクセスの向上
- ▶ 人と場所をつなぐことに力点をおく
- ▶ アクセス性、利便性、信頼性、効率性を高める
- ▶ 制度、規制、ガバナンスに働きかける
- ▶ あらゆるレベルの人々の参加
- ▶ 優れた事例の奨励や情報共有

結論

- ▶ 投資、技術、規制や交通の利用、管理&整備において、コミュニティの認識と参加は、不可欠である。
- ▶ 既存施設の最適利用を法に従い確実にを行い、利用者の時間、お金や資源を無駄にしない。
- ▶ 私たちの協調と努力により、都市を機能的にかつダイナミックに維持することができる

ご清聴有難うございました