

ベトナムでは公共交通網整備の前に、急速に普及してきたバイクが様々な公害をもたらしている。大都市ではバイクの交通分担率が 9 割近くを占め、その排気ガスによる地球環境問題（大気汚染、気温・海面上昇等）や社会問題（渋滞、騒音、交通事故、健康被害、コミュニティの破壊等）は大変深刻で、バイクへの過度な依存からの脱却が喫緊の課題となっている。

また今後は経済発展に伴う自動車の急増（バイクから自動車への転換）も予測され、益々の悪化が懸念される。今回の活動場所であるホイアン市は世界遺産である歴史的街並み、また海洋リゾートを持つ観光都市であり、エコシティを目標にまちづくりを進めている。そしてこのエコシティを目指すホイアン市においても、大都市ほどのバイク交通量ではないが、年々バイクや自動車交通は増加している。

また、ベトナムの都市計画行政、中でも、地方都市の交通政策はインフラ整備（道路、橋等）にとどまり、総合的な交通体系、公共交通等の領域までは全く手が回っていない状況にあり、ホイアン市も例外ではない。

ホイアン市では公共交通（路線バス）がなく、人々は徒歩、バイク、タクシー、自転車を中心に市内を移動している。また年々増加するバイク交通により、市民はまちなかを安全・快適に徒歩や自転車で移動することができない。この状況は子ども、高齢者や障害者にとっては、さらに移動が制約されることになっており、子ども達は学校や公園に行く際にも、親がバイク等で送り迎えをするようなことも少なくない状況である。そのため、2 年間にわたってホイアン市の自転車走行環境の改善、公共交通実現にむけた活動の 2 つの活動を、住民と共に進めるボトムアップの交通まちづくりとして実施した。



活動 1：安全で快適な自転車走行環境の改善

郊外にのどかな田園風景が続くホイアンでも、年々道路整備され、車が利用しやすい環境が広まっている。

ホイアン市民、特に子ども達や高齢者等が自分で安全に快適に移動できることを目的とした「自転車ネットワーク計画」を、ホイアン市へ提案をすることとした。市への提案にむけて自転車走行優先レーンの社会実験や自転車利用促進に係る活動を行った。



1. 自転車利用実態把握のためのワークショップ

地域の子ども達や若者達をそれぞれ集め、ワークショップを実施し、地域のどの道路を利用するか、また安全な場所や安全でない場所、景色の良い場所等について聞き取り調査を合計で 12 回行った。

【ホイアン市 カム・タイン行政区にて実施】

平成 26 年 8 月 26, 27 日 (26 日に 2 回、27 日に 1 回) [合計参加者数 : 51 人]

【ホイアン市 カム・チャウ行政区 アン・ミー地域にて実施】

平成 27 年 8 月 25 日 (3 回) [合計参加者数 : 36 人]、9 月 18 日 (3 回) [合計参加者数 : 39 人]

2. 自転車走行環境改善のための仮整備と走行体験イベント

(1) 自転車走行環境改善のための仮整備【カム・タイン行政区、カム・チャウ行政区】

① 仮整備地区の主要導入路 : 案内立て看板を設置

② 集落の自転車交通優先化

地区出入り口 : 自転車優先標識設置、自転車マークと矢羽の路面標示

集落内の交差部分 : 施設立地部分に矢羽の路面標示

集落内の一般部 : 一定距離以内ごとに、中心から、右寄りに矢羽の路面標示

③ 中・広幅員道路 (自転車レーン設置には幅員不足の場合) : 自転車走行ルートの路面標示 (車線内右寄りに約 1.0-1.5m 幅に白破線)、矢羽の路面標示

④ 主要施設で入り口周辺等 : 減速装置として白線のイメージハンプ設置



(2) 自転車利用促進フェスティバル (走行体験イベント)

【カム・タイン行政区】 平成 27 年 1 月 10 日 (平成 26 年度) [来場者数 : 約 350 人]

【カム・チャウ行政区 アン・ミー地域】 平成 27 年 9 月 9 日 [来場者数 : 約 200 人]

3. ホイアン市自転車ネットワーク計画の提案に向けて

今回の活動は一部地区での実施であったが、全市的展開して、最終的には、ホイアン市の自転車ネットワーク計画に結び付けるプロセスの提と、一例としての素案を策定。

活動 2 : 公共交通の実現に向けたコミュニティバス計画

大規模ホテルは宿泊客向けシャトルバス等を持つが、中小規模の宿泊施設は、こうしたサービスがなく、自転車の貸し出しとタクシーに頼っている。そこで「公共バス運行の実現」を最終目標とするものの、当初は「公共バス運行」の前段階として主に小規模の観光事業者を中心としたグループによるコミュニティバスの運行を想定した。今回はその第一段階としての試運行を行った。

今回の活動では、将来の運営計画の判断材料 (ルート等運行条件等) とするための利用者の交通行動調査や課題の抽出、市や市民へのバスサービスの必要性のアピールを主な目的とし試運行を実施した。

活動内容としては、まずは試運行にむけて、観光関連事業者対象のヒアリング・説明会を実施した。試運行中には、乗降客の行動把握 (OD 調査) [属性 (宿泊施設含む) と交通行動 (起終点)、宿泊施設とバ



スサービス)]、またヒアリング調査(利用者の評価・関係者へのヒアリング)を行った。

1. ホイアン・コミュニティバス試運行の概要

- (1) 日時：平成 28 年 2 月 26, 27 日の 2 日間(オフシーズン、気温約 15°C、曇り時々小雨)
- (2) 対象利用者：ルート沿道 400m 以内のホテル宿泊客、その他 観光案内所等で観光客にチケット配布、運賃は無料(アンケート、乗降データ調査への協力要請)
- (3) 運行ルート：延長約 10.5km、バス停 10 か所+オペレーションセンター(右・左回りの両方向、トライアングルルート)

(4) サービス

- ・朝 8 時から夜 9 時まで、15 分間隔
- ・一日にそれぞれの方向で 53 便、合計 106 便
- ・最高運行速度 30km/h(将来の Zone30 適用を考慮)
- ・車両：Ford Vietnam Transit 13 人乗り 8 台
- ・運転手 10 人、各車両に調査員・案内役 2 名



2. 調査の概要

将来的な路線バス運行にむけた需要の把握、運営方策の検討の参考とするための情報収集として、2つの調査(チケットの回収による利用者数・利用者行動調査、聞き取りによるヒアリング調査)を行った。以下は、調査結果の一部である。

(1) 利用者構成(利用者数・利用者行動調査)

利用者の構成は、性別は男女ほぼ同数、50歳以上が1/3を占めた。ベトナム人、ヨーロッパ人がそれぞれ約3割を占め、アジア人は17%とまだ多くはない。オーストラリア人、イギリス人が比較的多い。

(2) 利用実態(利用者数・利用者行動調査)

利用数(利用した人数ではなく回数)は26日が182トリップ、27日が322トリップ。両日の合計が504トリップであった。1日目は2日目よりも利用数が少なく、事前の広報が不十分であったこと、2日目は旅行者達へある程度周知されたであろうことがわかる。

ホテルでの広報を中心としていることから、やはり宿泊施設利用者が多く利用している。全体の一人当たりの平均利用頻度は2回弱であるのに対し、宿泊施設利用者の平均利用頻度2.65回/人であった。また、右まわりが反対回りの倍の利用があった、一方、移動距離は短いなど、予想していない動きも知ることができた。

(3) ヒアリング調査

2日間で回収したサンプル数は111であった。今回の試運行の利用のしやすさや、望ましいバスの運行間隔・運賃等を聞き取った。

その結果によると、望ましいバスの運行間隔は約15分。また、望ましいバス運賃は1.07ドルであった(これらは回答の数値を合計し、回答者数で割った平均の値)。スタッフの対応がとても良いという意見がとても多かった。また、バス停の情報が不十分であるという意見が多かった

(前述であるが、バス停設置にあたっては市からの承認が必要であり、当初計画していたバス停デザインとすることができなかった)。

(4) 次の展開に向けて

今回の試運行の経験を通して、次回は1週間の運行を実現し、さらに具体的なデータ収集、市民への周知徹底を図るべく、市バスの運行に向けた試運行の実施に努める。