

エコシティ・ホイアン市における
やさしい交通まちづくりの試み
—公共バスプロジェクトを中心として—



*本プロジェクトは平成26・27年度 地球環境基金 一般助成を活用しています。

ホイアンにおける交通まちづくりの試み（バス編）

1. 一般社団法人カーフリーデージャパンの活動
2. ホイアン市における公共バスプロジェクト
 - ①ベトナム・ホイアン市について
 - ②公共交通の実現にむけたコミュニティバス計画



1. 一般社団法人カーフリーデージャパンについて

当団体のミッション

過度な車優先社会から、まちの中心部では歩行者・自転車・公共交通が優先される社会となることで中心市街地が活性化し人々の生活と都市環境の質が高まること、へ寄与すること。

車優先社会

地球環境・都市空間への負荷、都市活動の停滞等



歩行者・自転車・公共交通が優先されるまちと移動空間



生活の質の向上・活性化
環境負荷の低減やまちのにぎわい等

顧問



Jean-Pierre CHARBONNEAU(フランス)

都市計画家(リヨン、コペンハーゲン、パリ、レンヌ、サンドニ、サンテティエンヌ市等でアーバンデザイン、文科省の文化政策の技術顧問)リヨンの公共空間整備政策の立案者として、その後各地で展開するフランスのアーバンデザインの進展に貢献し、パブリックアート等も含め欧州各国のアドバイザーをつとめている。



Liang-Chun CHEN 陳亮全 (台湾)

台湾国立防災研究所所長、前国立台湾大学大学院教授。早稲田大学で博士号取得後、台湾における「まちづくり」とアーバンデザインの普及に貢献。1999年台中地震直後の震災対処が評価され、国際的にも防災都市計画の第一人者。日本でも防災国際会議の常連招へい者。



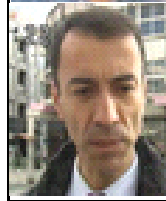
Denis LEROY (フランス)

2008年よりラ・ロッシュル都市圏の交通分野担当副代表、フランス随一の環境都市ラ・ロッシュル市長付きで市民の交通行動の変革に関わる“コンサルタシオン(市民協議)”担当、1997年に世界初の「車のない日」の誕生に参画した。後にヨーロッパカーフリーデー協議会代表、現在、フランス交通事業社連合GARTの副代表でもある。



Alain Meneteau(フランス)

2012年まで前ストラスブール都市圏交通局長。グルノーブルでのトラム導入の経験後、トロットマン市長にストラスブールにまねかれ、第一路線から交通政策を担当してきたフランスのトラムと都市交通政策の第一人者。多くの日本の視察団を受け入れ、日本への貢献は大きい。2006-10年は、リール地方鉄道網整備責任者も務めた。



Keroum SLIMANI(フランス)

2006年よりリヨン都市圏道路網課自転車担当。リヨン都市圏にて地方分権化チーフ、インフラ計画チーフを経験。歩行者自転車新基本計画やVelo'vの実施と評価などに従事。絶対に成功する新しい個人利用の公共交通システムとしてコミュニティサイクル、Velo'Vの開発を担当。

1. カーフリーデー日本の活動

活動内容

日本、アジア諸国などで「ヨーロッパモビリティウィーク&カーフリーデー*」の普及、広報、支援を中心とした活動。

*「ヨーロッパモビリティウィーク&カーフリーデー」とは毎年9月に行われる、過度に依存した「車の使い方」を市民・行政ともに考える環境と交通政策推進プロジェクト。交通の視点から「都市環境の改善や賑わいのあるまちづくり」が目的の、欧州委員会環境総局の事業。当団体が、日本での普及を担当。

関連事業として、人と環境にやさしい交通まちづくりの実施のために、情報提供、技術指導、施策展開支援等を実施している。当団体の技術顧問等を招へいし、世界の成功事例の講演会の実施、国際シンポジウムの開催等を行う。内外で交通施策のコンサルティングも行っている。一例として、カーフリーデーをきっかけに、長野県松本市とは、従来型の進め方と異なる施策展開の「次世代交通政策」に取り組んでいる。

【ヨーロッパモビリティウィーク(毎年9月16~22日)】都市交通を考える交通週間
【カーフリーデー(毎年9月22日)】まちなかにマイカーを使わない地区を創り出し、まちでは車に頼らなくても日常生活に支障がないことを実感してもらう、社会啓発イベント。同時に、行政は新しい交通政策の市民への周知等、交通施策を展開させていく、良い機会の日でもある。

カーフリーデーアジア会議(2008)



リヨンの環境街づくり
都市交通政策とVélo'V
(2009)



ベトナム初のカーフリーデー-ホイアンの実施(2012から)支援

CFDレクチャー

(ハノイ交通大学、ホーチミン交通大学)

ホイアンCFDシンポジウム

2012年7月24日

Sự kiện đặc biệt của Diễn đàn Giao Thông bền vững 2012...

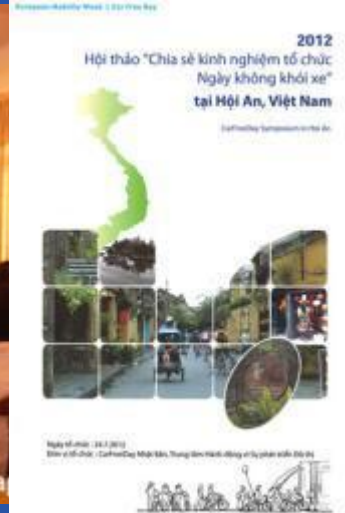
Hội thảo: Hà Nội và Giao Thông Xanh

Một ngày "nghỉ phép" cho những con đường của Thủ Đô?

Diễn giả:
- TS. KTS MOCHIZUKI Shinichi
- KTS Trần Huy Ánh

(Hội thảo sử dụng Tiếng Anh và Tiếng Việt)
Đơn vị tổ chức: CLB Sinh Viên NCKH IREC
TT Hành Động Vì Đô Thị
08h00 - Ngày 16/06/2012

Phòng 501 - Nhà A1
Đại học Giao Thông Vận Tải Hà Nội



ベトナム初カーフリーデー-2012年9月9日 (2013年9月22日ベトナム初の正式参加都市)



ACTION FOR THE CITY (アクション・フォー・ザ・シティ)

2007年、ハノイ市で設立、現在はホイアン市にも事務所を構える。

中小都市の住民の生活、特に環境と健康の分野の生活の質的向上を目指し、「都市における自然環境、人工物環境そして社会環境にかかわる改善計画とその探求」に係る活動をする。有機農業の普及、指導、人材育成を活動の核としている。

代表はDang Huong Giang女史。米留学経験があり、世界中にネットワークを持っている。アメリカの財団が組織しているアジアの若手のリーダーAsia21のベトナムからのメンバーでもある。

ホイアン市ではカーフリーデーの実施、子どもの遊び場整備を住民とともに整備する等の成果により、住民、都市行政双方との結びつきが強くなり、ホイアン人民委員会各部の信頼を得るようになってきている。



団体代表：
Dang Huong Giang女史



写真：
アクション・フォー・ザ・シティが整備した子どもの遊び場

2. ホイアン市における公共バスプロジェクト

①ベトナム・ホイアン市について

②公共交通の実現にむけた

コミュニティバス計画



①ベトナム・ホイアン市について



歴史的街並み(世界遺産)と 海洋リゾートを有する観光都市

【環境都市を目指すまちづくり】

エコ・シティを目標とする都市マスタープラン

【交通の先進都市】

ベトナム国内初、中心部の歩行者専用ゾーン、市職員のエコ通勤、唯一のカーフリーデー実施都市

【日本との深いかかわり】

中世と現在。16世紀の日本橋、90年代以降の歴史的町並み保存、最近の交通まちづくり支援

ベトナム・ホイアン市の中心部



ベトナム・ホイアン市の郊外



ベトナムの交通環境とホイアン

- ベトナムの主要な交通手段はバイクで、大都市では交通分担率の9割近くを占める。
- 大量のバイク交通による地球環境問題(大気汚染、気温・海面上昇など)や、社会的問題(渋滞、騒音、交通事故、健康被害、コミュニティの破壊など)は深刻。
- 地方都市では、まだ車の普及は見られず、バイクも氾濫する程の深刻な状況ではないが、時間の問題である。
- 世界遺産の古い街並みが残るホイアンは、時間規制だがベトナム最初の歩行者専用地区とし、ベトナム初のカーフリーデーの実施等先進的な都市のひとつである。観光客は自転車を活用している。

■大都市ハノイの交通事情



■ホイアンの交通事情



ホイアンにおける交通まちづくりの試み

ベトナム初のカーフリーデー実施都市ホイアンは、エコ・シティを目指した街づくりに取り組んでおり、環境にやさしい交通まちづくりの推進は重要である。
2年間地球環境基金の助成により以下の2つの活動を行った。バスはその一活動である。

活動1：安全で快適な自転車走行環境の改善

活動2：公共交通の実現にむけたコミュニティバス計画

特徴

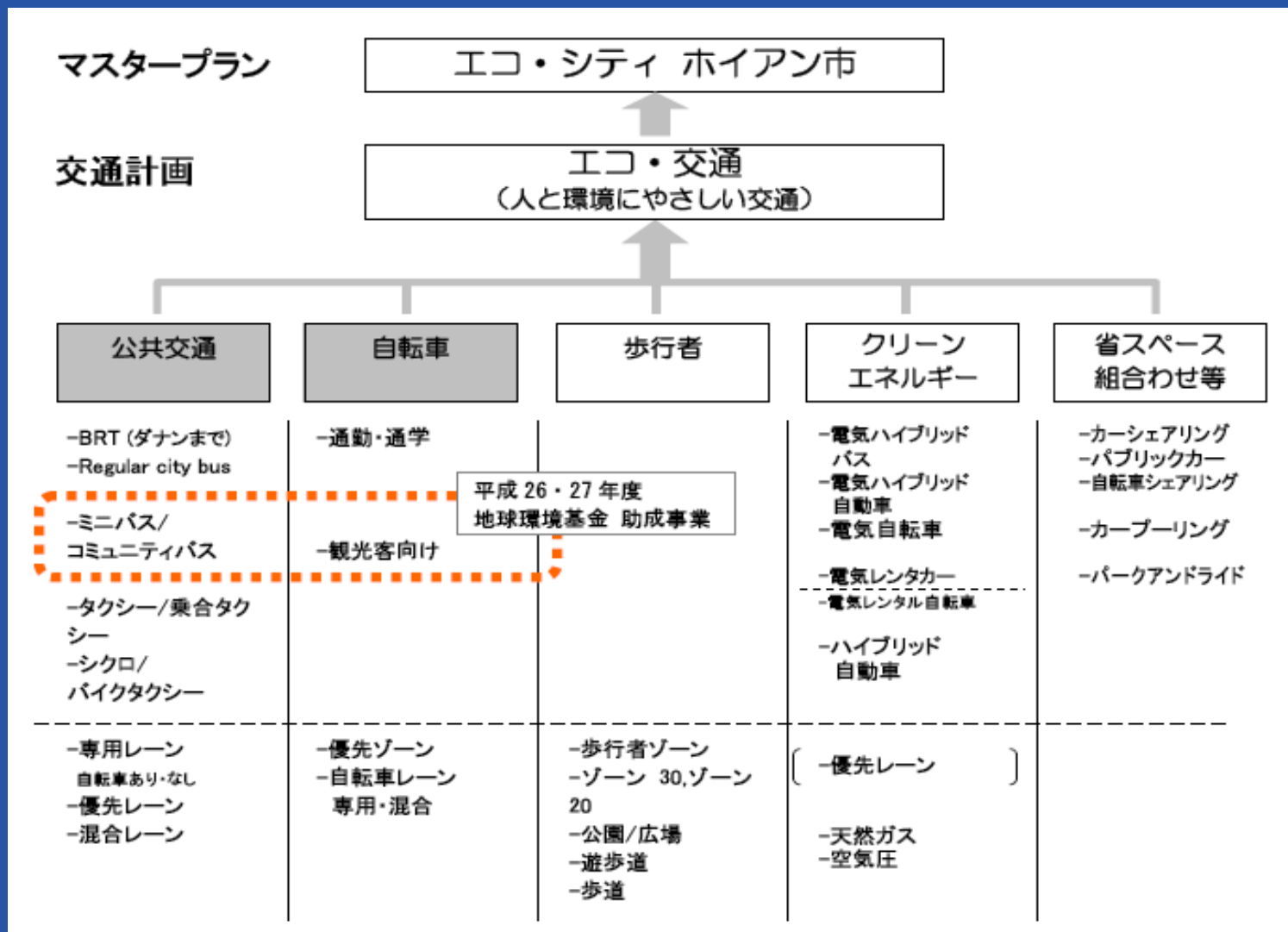
・交通計画は、本来、行政施策であり、上意下達を持っているが、本計画では、全体計画ありきではなく、地域住民、観光客等のニーズの把握、実現可能な第一歩の実現から、地域の人々の理解と支援を得ることから始めることに、特徴がある。

狙い

・計画経済の官僚主導の色合いが濃いベトナムでは、こうした方法は珍しい。しかしホイアンの今の環境の下では、最終目標まで、たどり着く可能性は高い。
・ベトナムでは、交通計画、特に地域レベルの交通計画はないので、今回の試みは、ベトナムの中でも、先進的な取り組みで、モデルとなる。

ホイアン市におけるエコ交通、エコ・シティ

エコ・シティを目指す街づくりにおける環境と人にやさしいエコ・交通の位置づけとアプローチ
 本事業は自転車とバスに係る第一歩の施行であるが、その他さまざまなテーマがある。



2. ホイアン市における公共バスプロジェクト

①ベトナム・ホイアン市について

②公共交通の実現にむけた

コミュニティバス計画



②公共交通の実現にむけたコミュニティバス計画

狙い・概要

ホイアン市には公共バスサービスがなく、人々は主に徒歩、バイク、タクシー、自転車で移動する。また年々増加するバイク交通により、市民は街中を安全・快適に移動することができず、特に子ども、高齢者や障害者の移動は制約されている。その為、段階を踏んだバス運行の提案をホイアン市や市民に行うこととした。

将来的な公共バス運行をめざし、その前段階として中小規模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ており、今回は、その第一段階としての試運行を行った。

*大規模ホテルとは異なり中小規模の宿泊施設は宿泊客向けのバス等の交通サービスを持たない。そのニーズを狙ったと共に、公共バス運行にむけた調査において、データの管理のしやすさ等を考慮し、当初は中小規模観光事業者によるコミュニティバス運行を想定した。

■ハノイのバスと観光用電気カート



■日本のコミュニティバス

公共交通は本来行政サービスだが、日本では、民間交通事業者が運営することが多い。さらに、住民自ら生活防衛のためにという先進国では珍しい例や、あるいは、逆に企業の協賛により、無料バスを走らせる例など、日本には様々なコミュニティバスがみられる。



コミュニティバス・公共バスまでの実験プログラム

最初は、小規模宿泊施設の利用者を想定し、ルート等運行条件、利用動向等の把握から始め、最終的には、公共バスの運行サービス実現を目指す。
これらの試行は、モビリティウィークの期間に実施する。

		試運行 1	試運行 2	試運行 3	恒常的な公共バス
		2016年2月	2016年9月	2017年9月	?
助成金		JFGE (当該事業)	助成金+観光事業者?	観光事業者+ホイアン市?	ホイアン市
目的		<ul style="list-style-type: none"> バス運行状況の確認 市民へのアピール 	<ul style="list-style-type: none"> 市民へのアピール 運営システムの確認 宿泊客の行動調査 	<ul style="list-style-type: none"> 市民へのアピール 運営システムの確認 関連サービスの試行 	-
運行	ルート	トライアングルルート/ 10km	トライアングルルート/ 10km	トライアングルルート/ 10km	トライアングルルート/ 10km+ α
	バス停	10	13	13	15
	バス停	8台×13席	6台×13 & 24 席数台	6台×13 & 24席数台	6台×24席
	期間	2日間	1週間	1ヶ月	—
	時間	8am-21pm	9am-19pm	8am-21pm	6am-22pm
	運行間隔/便数	15分/ 53便×2方向	20分/ 40便×2方向	20分/ 45便×2方向	20-30分/ 20-25便
収益	宿泊客	宿泊客	協賛ホテルの宿泊客	協賛ホテルの宿泊客	協賛ホテルの宿泊客
	その他	観光客	協賛レストランの利用者	協賛レストランの利用者	協賛レストランの利用者
	地元住民	-	モニターまたはチケット販売	モニターまたはチケット販売	E チケットシステム?
	運賃		1回/日/週	1回/日/週	1回/日/週
			10,000/30,00/250,000VND	10,000/30,00/250,000VND	5,000/15,000/250,000VND
		無料(利用者を制限)	無料(協賛ホテル客)	無料(協賛ホテル客)	公共バス
自転車サービス		自転車との連携なし		バス停に駐輪場の設置等、自転車との連携を検討	

ホィアン・コミュニティバス試運行の概要

本試運行の目的

利用者の交通行動を把握し、将来の運営計画への材料収集と、行政、市民へのアピールを狙った

- 将来のバスサービスに向けて、運行に関する可能性、課題の抽出
 - 一回り1時間以内、ゾーン30適用、中心部のバス優先走行、バス優先の走行・停車等
- バスサービスの必要性のアピール
 - 市民へのアピール、期待の顕在化
 - 小規模観光事業者への参画促進
- バスの運行に向けた議論への準備
 - 行政の経験蓄積、運輸事業者との軋轢回避
 - 市民にニーズ、エコ・シティにおける交通

調査・ヒアリング等

- 乗降客の行動把握
 - 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
- ヒアリング調査
 - 利用者の評価・関係者ヒアリング

Xe buýt Công Cộng Hội An (Lần thử nghiệm đầu tiên) Hoi An Bus (1st trial)

Tuyến đường / Bus Route

Cửa Đại - Trần Hưng Đạo - Hai Bà Trưng
- Lạc Long Quân - Cửa Đại



Thời gian

Service Time

■ 26,27/02/2016

⌚ 8:00 - 21:00

⌚ 15 phút 1 chuyến

Every 15 mins

☆ Vui lòng liên hệ văn phòng thông tin du lịch gần nhất, hoặc khách sạn của bạn để nhận vé miễn phí

☆ Bus tickets are available at tourist information desks, hotels & homestays - free!



Liên hệ: Trung Tâm Hành Động Vì Sự Phát Triển Đô Thị

ĐT: 0510 652 7105

Contact: Action Center for City Development

Tel: 0510 652 7105

Dự án được hỗ trợ bởi Japan Fund for Global Environment
Supported by the Japan Fund for Global Environment

観光関連事業者を対象としたグループヒアリング

1. グループヒアリング

観光事業者の意見収集、協力要請

実施日: 平成27年3月4日

場 所: The Field Restaurant & Bar

参加者: 観光関連事業者 8人

カムタイン行政区担当者 1人



【参加ホテル・ホームステイ・レストランの場所】

2. 参加ホテルへの説明会

試運行の内容、データ収集法説明

実施日: 平成27年11月10日

場 所: ホイアン市観光課 会議室

参加者: 観光関連事業者 22人

ホイアン市(都市計画課、観光課)担当者 2人



【参加ホテル・ホームステイの場所】

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日(金)、27日(土)の2日間
(海水浴は少なめのシーズン)
(気温15°C前後、曇り時々小雨)

2. 対象利用者

運賃:無料

(アンケート、乗降データ調査への協力要請)

- ・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

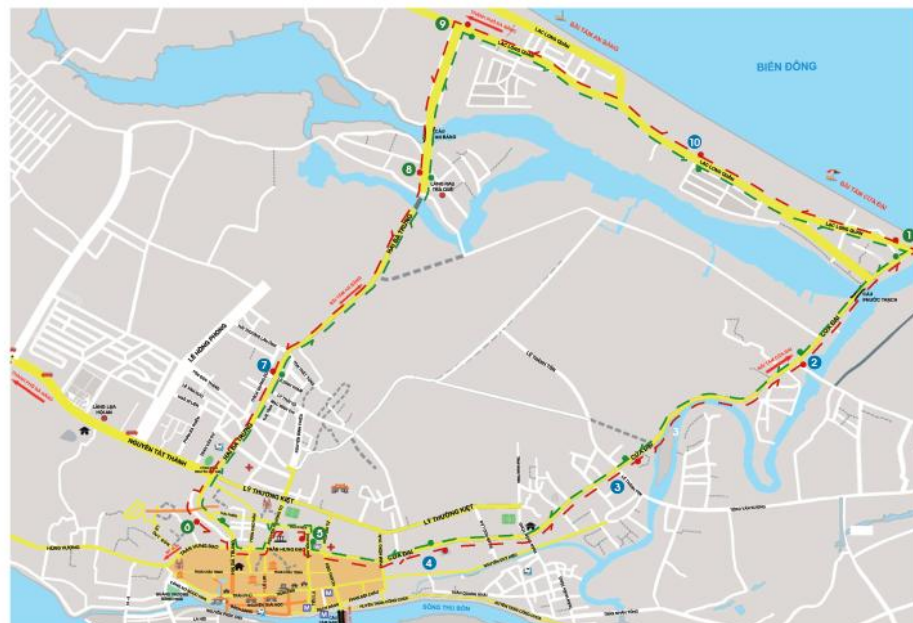
3. 運行ルート

- ・延長約10.5km、トライアングルコース
- ・右回り、左回りの両方向、トライアングルルート
- ・バス停10か所+オペレーションセンター

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

■ 配布バスマップ



Xe buýt Công Cộng Hội An (lần thử nghiệm đầu tiên)
Hoi An Bus (1st trial)

Bản đồ / Route map



Dự án được hỗ trợ bởi Japan Fund for Global Environment
Supported by the Japan Fund for Global Environment

ホイアン・コミュニティバス試運行の概要

■ 運行ルート 延長約10.5km、トライアングルコース

主な経由地：市中心部、ベジタブルビレッジ、An Bang海岸、Cua Dai海岸

当面は、宿泊客に足のサービスを提供できない中小の宿泊施設がバスを共同運行をして、観光事業者中心のコミュニティバスを走らせること。

そのため利用者の交通行動等の諸データを収集して、効果的なサービスの可能性を探ることが目的のひとつであった。



中心部(世界遺産)

Xe buýt Công Cộng Hội An (Lần thử nghiệm đầu tiên)
Hoi An Bus (1st trial)

Bản đồ / Route map

試運行の様子ーオペレーションセンター、使用車両



Xe buýt Công Cộng Hội An (Lần thử nghiệm đầu tiên) Hoi An Bus (1st trial)

Tuyến đường / Bus Route

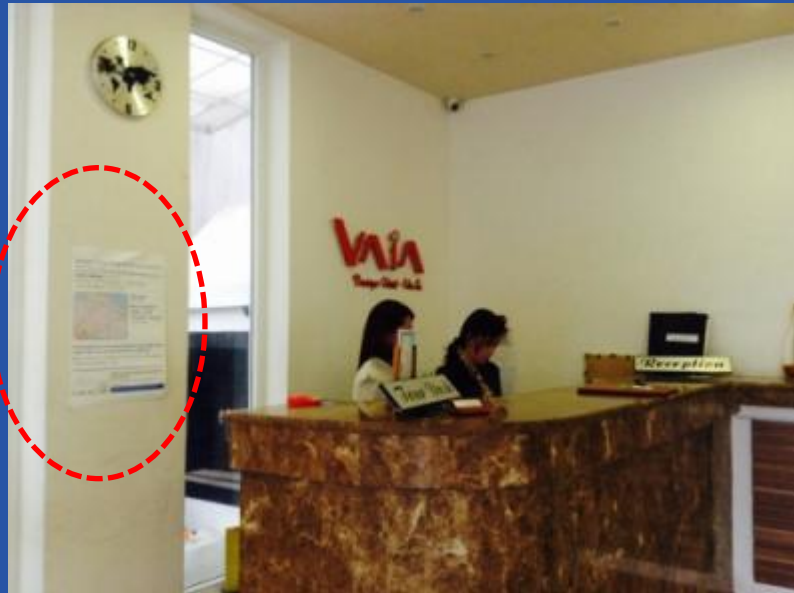
Cửa Đại - Trần Hưng Đạo - Hai Bà Trưng - Lạc Long Quân - Cửa Đại

Ngày 26,27/02/2016 Thời gian Ⓞ 8:00 - 21:00
Service Time Ⓞ 15 phút 1 chuyến / Every 15 mins

Liên hệ: Trung Tâm Hành Động Vì Sự Phát Triển Đô Thị - ĐT: 0510 652 7105
Contact: Action Center for City Development - Tel: 0510 652 7105

Dự án được hỗ trợ bởi Japan Fund for Global Environment
Supported by the Japan Fund for Global Environment

試運行の様子ーホテル内・観光施設内案内、調査員詰所



試運行の様子ーバス停標識、利用の様子



調査1：利用者行動調査の結果

利用者数に関して

チケット回収数は1459枚。 利用者の延べ人数は760人。

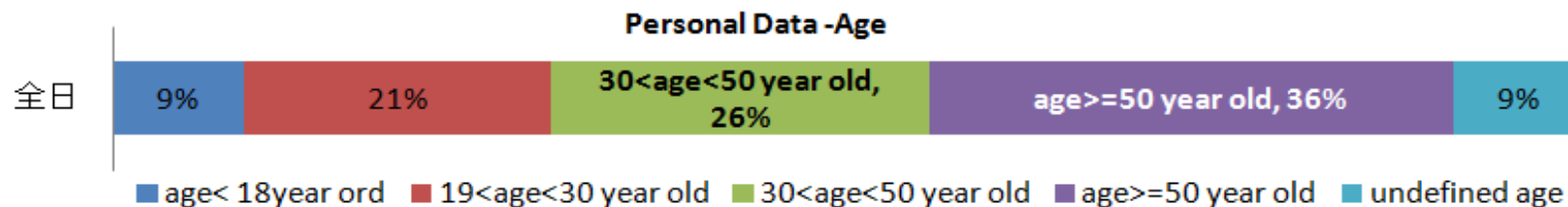
データ処理対象トリップ数 592トリップ 利用者実数は339人

利用者構成(トリップベース)

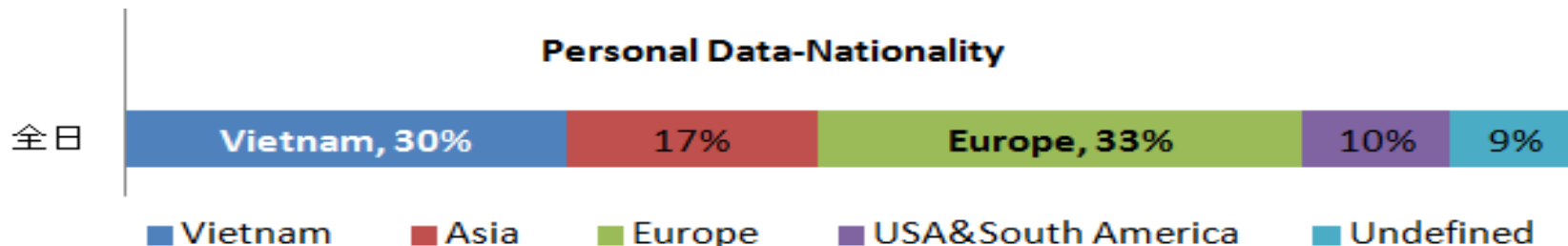
50歳以上が1/3を占め、多少高齢化している。性別では男女ほぼ同数であった。

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。

・利用者年齢



・利用者国籍



乗降客数

【運行日・方向・便別の トリップ数集計グラフ (単位：トリップ)】

【方向別利用数 (単位：トリップ)】

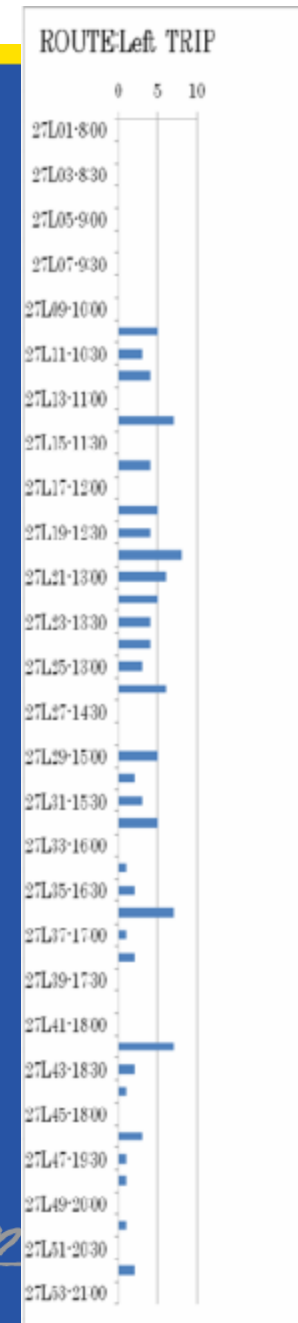
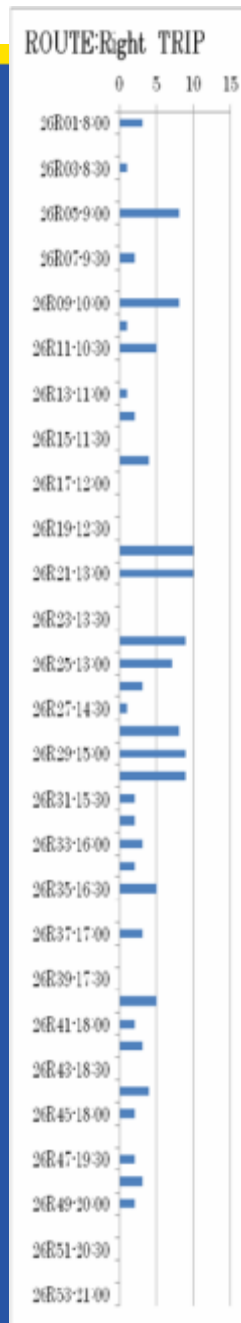
	右回り	左回り	Total
26-Feb	141	41	182
27-Feb	234	88	322
Total	375	129	504

【利用バス停区間数 (単位：区間)】

	TOTAL	ルート	
		右回り	左回り
26th	5.33	4.37	6.98
27th	5.04	3.80	7.25

【一人当たり利用頻度 (単位：回)】

	TOTAL	ルート	
		右回り	左回り
26th	1.8	1.6	2.0
27th	1.7	1.5	2.0



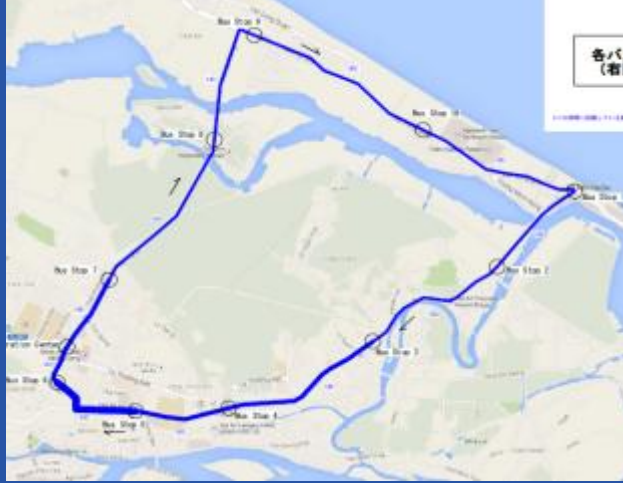
乗降客数

バス停区間別乗客数

全日右回り

【右回り・区間別乗客数 26,27日 (単位:人)】

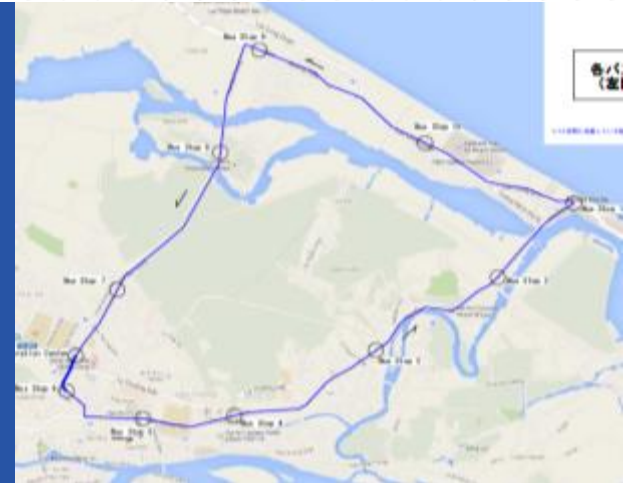
	07R	08R	09R	10R	01R	02R	03R	04R	05R	06R	OPR	07R	08R	09R	10R	01R	02R	03R	04R	05R	06R	TOTAL	
Right	26th	0	2	2	5	9	9	16	17	45	61	76	50	51	53	45	48	58	71	65	58	95	757
	27th	4	4	4	9	15	15	15	16	53	80	123	80	86	89	86	90	72	87	95	86	24	1133
	全日	4	6	6	14	24	24	31	33	98	141	199	130	137	142	131	138	130	158	150	144	40	1890



全日左回り

【左回り・区間別乗客数 26,27日 (単位:人)】

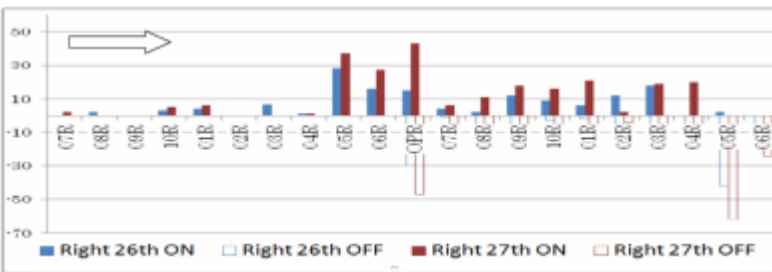
	06L	05L	04L	03L	02L	01L	10L	09L	08L	07L	OPL	06L	05L	04L	03L	02L	01L	10L	09L	08L	07L	TOTAL	
Left	26th	5	3	2	1	0	4	0	2	4	8	38	12	16	7	16	9	14	3	0	0	8	146
	27th	1	7	10	11	11	16	28	30	48	61	45	47	38	40	41	43	37	40	28	24	624	
	全日	6	10	12	12	11	15	15	30	43	52	67	57	65	45	56	47	57	39	40	28	32	770



バス停別乗降数

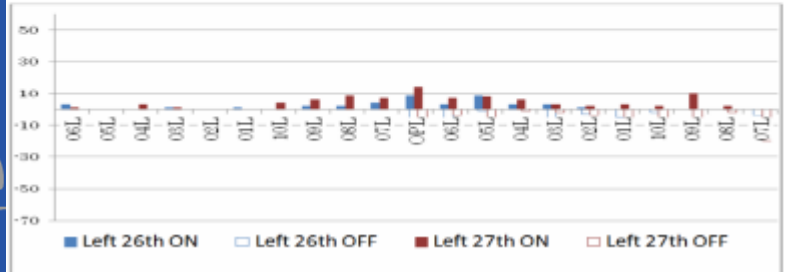
【バス停乗降客数(右回り) (単位:人)】

	07R	08R	09R	10R	01R	02R	03R	04R	05R	OPR	07R	08R	09R	10R	01R	02R	03R	04R	05R	06R	TOTAL					
Right	26th	ON	0	2	0	3	4	0	7	1	28	16	15	4	2	12	9	6	12	16	0	2	0	141		
	26th	OFF	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-1	-10	-17	-3	-2	-5	-6	-9	-47	-141	
	27th	ON	2	0	0	5	6	0	0	1	37	27	43	8	11	18	16	21	2	19	26	0	0	224		
	27th	OFF	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-47	-5	-15	-19	-17	-26	-4	-12	-9	-82	-224
	全日	ON	2	2	0	8	10	0	7	2	65	43	58	10	13	30	25	27	14	37	26	2	0	379		
	全日	OFF	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-71	-8	-28	-36	-33	-22	-9	-16	-14	-129	



【バス停乗降客数(左回り) (単位:人)】

	06L	05L	04L	03L	02L	01L	10L	09L	08L	07L	OPL	06L	05L	04L	03L	02L	01L	10L	09L	08L	07L	TOTAL		
Left	26th	ON	3	0	0	1	0	1	0	2	2	4	9	3	3	1	0	8	8	8	8	8	43	
	26th	OFF	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	27th	ON	1	0	3	1	0	0	4	6	9	7	14	7	8	6	3	2	3	2	10	2	88	
	27th	OFF	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	全日	ON	4	0	3	2	0	1	4	8	11	11	23	10	17	9	3	3	2	10	2	8	129	
	全日	OFF	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	



宿泊施設と利用者の関係

- ・宿泊施設利用者が多く利用しており、27日の利用頻度は2.65回(全体の平均は2回弱)。
- ・述べ宿泊客数は57人、総利用回数は151回、これは27日全体の乗車回数の36.7%。
- ・利用者が宿泊した施設は、合計16。配布対象ホテルの25%に相当。
- ・配布対象ホテルの部屋総数の6.42%、総チケット配布数の3.2%の利用。
- ・全体では対象部屋数の17%の利用であるが、2ツ星ホテルまででは33%(部屋数では26.9%)、3ツ星まででも27%(部屋数では35.6%)の利用となる。2ツ星までの宿泊施設で全体の54%の利用を占めている。

【宿泊施設客の利用回数 (単位：人)】

一回	二回	三回	四回	延べ利用者数	総利用回数	平均利用/人
12	15	11	19	57	151	2.65

【ホテル等ランク別・宿泊施設客利用実態】

ホテルランク	利用ホテル数 (配布ホテル数)	トリップ数	部屋総数 (配布部屋数)	トリップ/部屋	チケット配布数
Homestay	2 (22)	10	9 (220)	111%	(650)
1星ホテル	3 (6)	23	59 (135)	39%	(196)
2星ホテル	6 (22)	48	176 (671)	27%	(1940)
3星ホテル	1 (7)	3	79 (391)	4%	(920)
4星ホテル	0 (2)	0	(182)	0	(290)
5星ホテル	4 (5)	67	583 (752)	11%	(700)
Total (配布関連)	16 (64)	151	906 (2351)	17%	(4696)

ホテル宿泊客の利用については、27日の利用者の多い状況での考察
ホテル客に係る検討は、全体の利用トリップの1/3程度、151トリップのデータ

全体で64の宿泊施設、部屋数 約2,351室対象、4,700枚のチケット配布。(総配布数6600枚)
(ホームステイの部屋数は不明、平均10室と想定。)

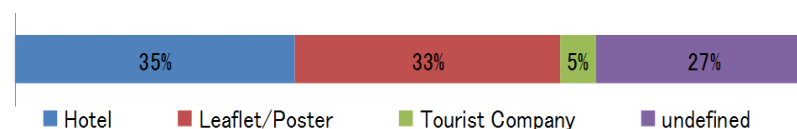
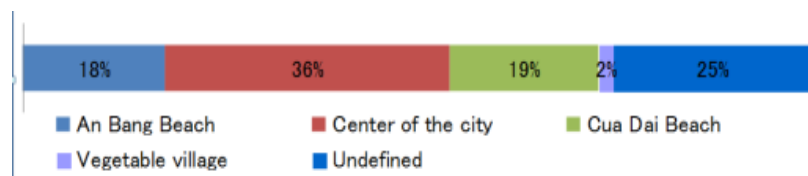
調査2：ヒアリング調査の結果

1. ヒアリング調査サンプル数に関して

26,27日のバス試運行の間、調査員は乗客に対して聞き取り調査を行った。サンプル数:111枚。

2. ヒアリング回答結果

- ・目的地: まちの中心部が約4割と比較的多く、2つある海岸へは各2割弱。(左グラフ)
- ・バスの試運行を知ったきっかけ: ホテルで試運行を知った人が約4割、チラシやポスターと回答した人は約3割。(右グラフ)



- ・広報物等のわかりやすさ(左表)、バスサービスの質(右表): (各項目について0から5までポイントをつけてもらった。下記の数字は各項目の合計ポイントを回答者数で割った平均の値。)

ポスター	マップ	チケット	バス停	バナー(車体)
2.75	2.81	3.19	3.48	2.04

ルート	定時制	ドライバー	調査員
4.05	3.94	4.15	3.95

- ・望ましいバスの運行間隔は、平均15.9分。(合計を回答者数で割った値。)
- ・望ましいバス運賃は、平均1.07ドル。(合計を回答者数で割った値。)

課題・改善点の整理、次の展開に向けて

1. 実施・調査の日程

次回は、海の利用があるシーズンに一週間は行いたい。

2. ルート、バス停の配置

ルート：中心部の迂回を余儀なくされた。本来ならば、公共交通は優先されるべき。

バス停：設置場所の条件が厳しく、利用者にとって不便でわかりにくい配置となった。バスは迷惑交通的な位置づけにあった。

バス停は、ベトナムのバス停車場所の交通標識の使用を指定された。サービスに係る諸情報を掲載できず、また標識の形状のため片面のみであった。

オペレーションセンター：当初想定の海岸よりの場所が望ましい。バスセンターとの連携が必要。

3. 運行サービス

運行間隔：アピールのための15分間隔のサービスは、好評だった。しかし、コストの問題がある。

使用車両：13人乗りの車両で問題はなかったが、将来的には中型・大型バスを前提に考える。

4. 広報、情報

事前広報：実施準備に精力が注がれ、事前広報は不足気味であった。

バス車両：バスの走行自体が重要な宣伝であるが、アピール性に乏しかった。

5. その他

バスのイメージアップに十分な配慮が必要。

関係者の協力：ホイアン市には、バス優先の走行環境整備を実現したい。

自転車との連携：バス停に駐輪場の確保等の方策を検討する。

タクシー事業者との連携：今後タクシー事業者との連携、協力をいかにとるかが重要な課題。

次回の試運行計画案

市民アピールと運行条件のチェック段階から、実施に直接結びついた試運行へ

- ・乗降客は、将来の運営収支ベースに近い乗降客数を目標とする。（今回の3－5倍）
- ・実質的に観光事業者の費用負担による参加とする。
- ・ホイアン市のさらなる理解、協力をえる。（バスの優先化：ルート、バス停、優先走行等）

ルート	: ほぼ今回と同様。一方で、中心部は当初計画のルートを実現。
オペレーションセンター	: 海岸地域(Palm Beach Garden Hotel周辺)
バス停	: わかりやすく利用しやすい場所、情報機能充実、 交通規制と連動(バス停路面表示、減速施設設置)
車両	: 13人乗り程度のバン型車両、4－6台。 24人乗り小型バス、1－2台（ピーク対応、将来への布石）
運行時間	: 9時－18時。
運行間隔	: 20分を基本。

将来の運営に向けて…運営収支の検討が重要

- 宿泊事業者の運営によるケース : ベッドタックス的な参加料金を想定
公共バスとして、運賃徴収ケース : 乗降客予測は十分ではないが1ドル程度は必要

ベトナム語版カーフリーデーパンフレット 1

Ngày không khói xe Hội An từ năm 2012

Vietnamese Mobility Week & Car Free Day



"Tuần lễ giao thông Châu Âu" (Mobility Week)
và "Ngày không khói xe" (Car Free Day)



European Mobility Week Official Website: www.mobilityweek.eu

CarFreeDayJAPAN
6-20304 Rokubancho, Chiyoda-ku, Tokyo
Điện thoại: 01-3-3234-1765 Fax: 01-3-3234-1748
Mail: carfreedayjapan@cfdjapan

CarFreeDayJAPAN Official Website: www.cfdjapan.org
CarFreeDayJAPAN Blog: blog.goo.ne.jp/cfdjapan/

CarFreeDayJAPAN

ACTION FOR THE CITY
57 Trần Phú, Hội An, Quảng Nam
Điện thoại: 0510-6527105
Mail: carfreedayjapan@cfdjapan Website: www.vietothoi.org

 CarFreeDayJAPAN
Facebook page

Từ nay được tài trợ bởi Japan Fund for Global Environment



ベトナム語版カーフリーデーパンフレット 2

EMW là gì?

EMW và CFD là hoạt động được phát động trong thời gian 1 tuần (từ ngày 16 đến ngày 22 tháng 9 hàng năm). Hoạt động này là một sự nỗ lực nhằm cải thiện giao thông đô thị, hướng tới xây dựng một thành phố thân thiện với môi trường, trong đó hoạt động giao thông của người dân không bị quá phụ thuộc vào ô tô.

EMW và CFD có vai trò rất lớn. Đây là cơ hội để mọi người cùng nhìn nhận lại xã hội đã quá phụ thuộc vào phương tiện ô tô, cùng suy nghĩ cách sử dụng ô tô sao cho thông minh và khôn ngoan nhất, nói cách khác, đây là sự thức tỉnh về mặt xã hội" thúc đẩy người dân thay đổi hành vi giao thông, nhằm hướng tới hệ thống giao thông công cộng đáp ứng được nhu cầu người dân, là "sự khởi đầu cho nhiều chính sách giao thông mới"

Hoạt động này được thực hiện với những mục đích như sau

Mang lại sự thức tỉnh về mặt xã hội

- ô tô và môi trường toàn cầu
- ô tô và giao thông đô thị
- ô tô và văn hóa đô thị
- trải nghiệm không gian của thành phố không có ô tô

Thực hiện chính sách giao thông mới

- phổ biến kiến thức chung cho người dân
- giới thiệu hệ thống mới
- khởi động chính sách giao thông mới

"Ngày không ô tô" (In town, without my car!) nghĩa là gì???



Bắt nguồn từ ngày CFD được phát động tại thành phố La Rosshelle (Pháp) vào năm 1997. Đây là ngày mà người dân trong thành phố cùng suy nghĩ về những vấn đề như "ô tô và đô thị", "ô tô và môi trường toàn cầu", "ô tô và văn hóa đô thị".

Trong ngày này, người dân sẽ không dùng ô tô và cùng nhau trải nghiệm sự thay đổi của môi trường khi thành phố không có ô tô, để cùng cảm thấy rằng "dù không có ô tô mọi người vẫn có thể sinh hoạt bình thường".

Từ năm 1998, CFD trở thành hoạt động mang quy mô toàn quốc của Pháp. Từ năm 2002, trở thành dự án mang quy mô toàn châu Âu, được tiến hành vào ngày 22 tháng 9 hàng năm. Và hiện nay, nó là sự kiện trọng tâm trong "Tuần lễ di động châu Âu" EMW.

Mục đích

- Ý thức về vấn đề ô nhiễm không khí
- Tăng cường và thúc đẩy giao thông công cộng
- Lưu ý không gian cho người đi bộ và người đi xe đạp
- Cùng nhìn nhận lại lối sống của địa phương mình

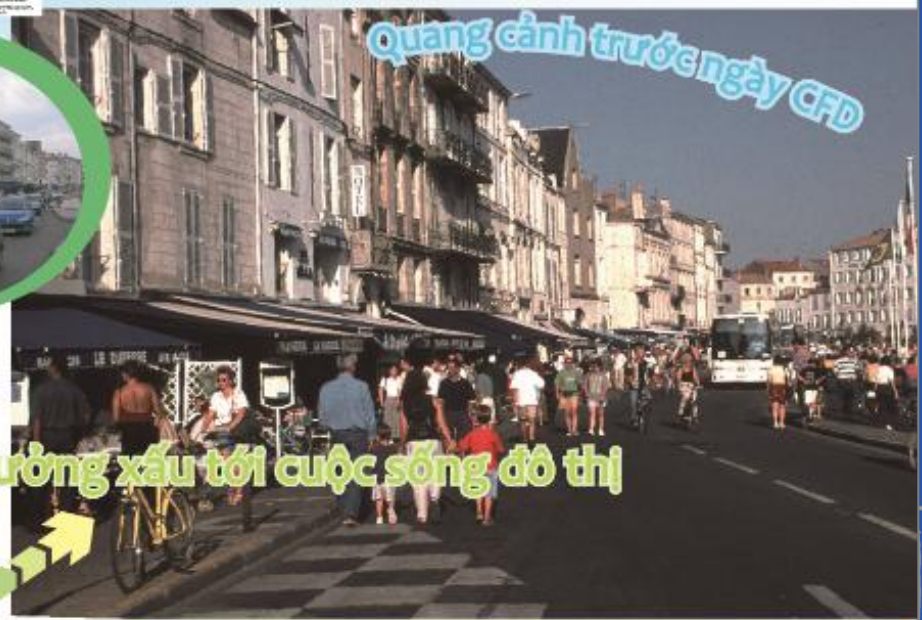
Cụ thể chúng tôi đã thực hiện những việc sau

• Không cho phép dùng ô tô ở một số tuyến đường và ở một số khu vực nhất định trong thành phố, để người dân có thể trải nghiệm không gian thành phố khi không có ô tô.

• Cung cấp cách dịch vụ nhằm thay thế ô tô như đi xe đạp và tăng số chuyến các phương tiện công cộng, có xe đưa đón đến tận bãi đậu xe, cho mượn xe đạp... nhằm giúp người dân cảm nhận được dù không có ô tô thì mọi hoạt động trong đô thị vẫn không bị cản trở gì.

di chuyển và sức khỏe
đường nhiều cây xanh
quản lý di chuyển

giảm thiểu nhiên liệu hóa thạch
cách sử dụng ô tô thông minh
mua sắm
thời gian rảnh



Những vấn đề phát sinh do tắc nghẽn giao thông đô thị



tiếng ồn và chấn động
tiêu hao năng lượng
tai nạn

mất dần không gian sinh hoạt trong thành phố
ô nhiễm không khí

Những ảnh hưởng xấu tới cuộc sống đô thị

CFD tại châu Á.

Năm 2002 có Đài Loan, năm 2004 có Nhật Bản chính thức tham gia EMW và CFD. Hiện nay, CFD đã được tiến hành rộng rãi tại Sài Gòn (Việt Nam), hơn 100 thành phố lớn nhỏ của Trung Quốc, thành phố Lilabato (Mông Cổ), là một sự thức tỉnh về mặt xã hội đối với người dân.



CFD tại Nhật Bản
Nhật Bản tham gia chương trình này lần đầu tiên vào năm 2005. Năm 2012 là năm thứ 7 diễn ra EMW và CFD. Năm 2011, có 8 thành phố trên toàn quốc tham gia. Hàng năm đều có rất nhiều người dân tham gia, và đây là cơ hội cho người dân cùng nhìn nhận lại về mặt xã hội ưu tiên ô tô từ trước đến nay.