

ハノイ市民の公共交通に関する意識と実態

流通経済大学 学生会員 Do Ngoc Anh
流通経済大学 正会員 板谷 和也

1. 研究の背景と目的

ハノイ市は北部ベトナム最大の都市であり、国の首都として、また北部における経済センターとして発展している。2015年12月現在の人口は739万人と全国で2番目に多く、ここ4年で1割ほど増加している。人口は今後も増加する見通しであり、同市のマスタープランによれば、2020年に730~790万人、2030年に900~920万人、2050年には1080万人に達すると予測されている。人口の増加に伴い、移動需要も急速に増大している。

ハノイ市は2010年から2014年の平均経済成長率が9.2%と全国平均(6.7%)を大きく上回っていることから、消費市場として今後一層の拡大が期待されている。しかしながらこうした急速な経済成長に伴い、現在市街への人口流入と経済活動の集中が進行し、また市街が無秩序に拡大することにより、住居・商業・工業が混在する状態となり、都市の悪化環境が生じている。

またハノイ市における市民の日常の交通手段は、殆どモーターバイクと自転車である。公共交通としてはバスが運行されているものの、交通分担率は6%以下と低い状況にある。今後、市域の拡大による交通量の加速的な急増と、モーターバイクから自家用車への転換が進むことで、深刻な交通渋滞や交通公害が懸念されるため、公共交通機関の整備は緊要の課題となっている。人口増による交通需要の増加と市域の拡大によるトリップ長の増大により、両市の交通量は今後加速的に急増すると見込まれる。都市マスタープランでうたわれているように、中心部への居住人口の一極集中を郊外分散型にするには、モーターバイクのみでは移動距離に限界があるため、土地・住宅制度の改善等とあわせて中心部と郊外部を結ぶ公共交通機関の整備が必要である。ハノイ市内の交通について特記すべき点は交通渋滞であり、これを考慮しながら問題解決を図る必要がある。

このような混雑を原因とする公共交通問題の解決に向け、本研究は、バス交通を都市の交通体系適正化に資する中心となるべきものであると捉えた上で、自治体がバス交通改善施策を実施していくための一助となる知見をいくつか明示することを目的とする。

2. ハノイ市のバス利用に関するアンケート調査概要

本研究では、ハノイ市民の公共交通行動に関する情報を収集する目的でアンケート調査を実施した。調査結果は、現在および将来の交通関係者の評価と現在および将来の公共輸送サービスに関する見通しを評価するための情報源となる。同時に調査データの分析は、今後の交通需要予測に使うことも可能となる。

このアンケートでは、日常生活における外出状況や公共交通の利用状況などを把握することを主な目的として、大きく以下の3点について尋ねた。

- (1) 回答者属性に関する設問
- (2) 日常の外出状況(通勤・通学、買物、通院)に関する設問
- (3) 公共交通に関する設問

また調査の概要は下記の通りである。

- (1) 調査対象：満15歳以上のハノイ市民150人
- (2) 抽出方法：150サンプルを無作為抽出(75サンプルずつ直接調査とインターネット調査で回収)
- (3) 調査日程：2018年1月20日~継続中(本稿の分析は2月20日までに回収できたものを対象としている)

3. アンケート結果の分析

このアンケート調査の結果は現在分析中である。ここでは現時点での知見を3点紹介したい。

- (1) 収入による交通手段の所有状況

収入と車両所有との関係を分析すると、所得が増加するにつれて自転車所有率が減少し(反比例)、所得が増加するにつれて自動車所有率が増加する傾向があることが示されている(図1)。

- (2) 交通手段

本アンケートにおける交通手段の選択肢は、自転車、バイク、自動車、バス、バイク、車両なしの6つである。オートバイの割合が最も高く(68.9%)、自転車(14.37%)、バイクのタクシートリップ数は最低(0.13%)で

ある。なお、性別による使用状況の差は認められない。さらに、オートバイの利用者は 20～50 歳の年齢層に集中している。特に 20～29 歳で 80%以上を占めている。

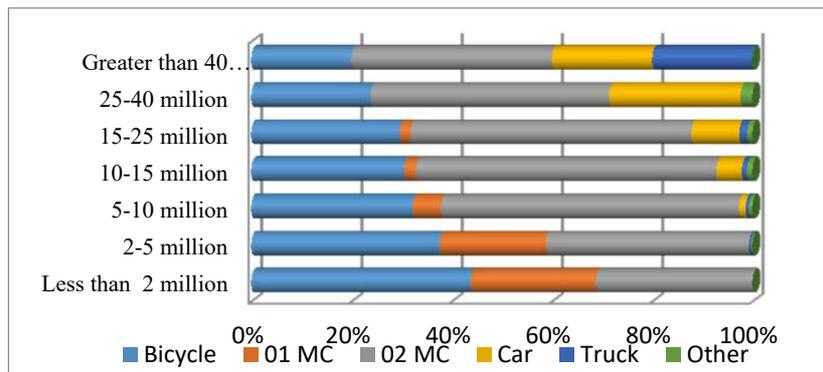


図 1 収入による手段の所有

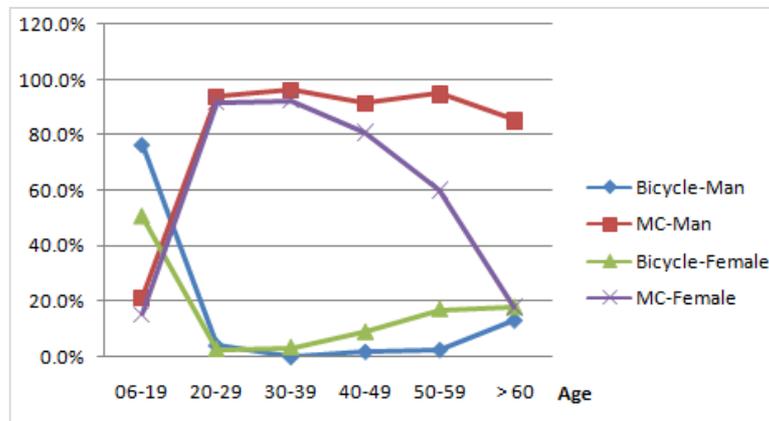


表 2 年齢層別の交通手段

(3) バスの利用目的・理由および利用者の BRT に対する期待

バス利用者の利用目的の 62%が通学であり、約 50%の利用者がバス停から 500m 以内に居住あるいは学校や職場がある。バスを利用する理由としては、バス料金が安いことを挙げている人が全体の 50%に達し、次に安全が 20%、家に近いが 13%、清潔が 7%となっており、学生を含む比較的所得が低い層に利用されている様子がうかがわれる。

一方、バス交通を利用しない最大の理由は待ち時間が長いことであり、全体の 65%に達する。ついでサービスが悪いが 16%、バス停までの距離が長い 10%、犯罪の危険性 5%、乱暴な運転 4%となっている。

回答者のうち 75%が、BRT を利用するつもりであるとしている。BRT に対する期待としては、待ち時間が少ない 80%、バス停までの距離が 15分以内 62%となっている。

4. 調査結果を受けての考察

本研究はアンケート調査を継続中であるが、現時点での知見としては以下のようなことが挙げられよう。

ハノイ市では、所得が増加すると自転車・バイクから自動車に乗り換える傾向がある。一方で、バスの利用は学生と低所得者のうち、バスが利用しやすい環境にある者に限られている。今後、経済成長に伴い交通渋滞がますますひどくなることが想定され、また市民の BRT に対する期待が大きいことも考え合わせると、公共交通機関を様々な視点から大きく改良することが交通問題の解決につながると考えられる。

参考文献

交通運輸大学 (2009) 『都市交通の計画』 (原著ベトナム語) 他