

ラオス国
公共事業運輸省

ラオス国
ルアンパバーンにおける持続可能な
都市開発・交通管理プロジェクト
事業完了報告書

2026 年 2 月

独立行政法人国際協力機構（JICA）

株式会社片平エンジニアリング・インターナショナル
株式会社オリエンタルコンサルタンツグローバル
株式会社国際開発センター
アビームコンサルティング株式会社

社基
JR
26-037

略語

略語	正式名称	日本語
ADB	Asian Development Bank	アジア開発銀行
AFD	Agence française de développement (仏)	フランス開発庁
ASCN	ASEAN Smart City Network	東南アジア諸国連合 スマートシティネットワーク
ASEAN	Association of South East Asian Nations	東南アジア諸国連合
AR	Augmented Reality	拡張現実
C/P	Counterpart	カウンターパート
CDIA	Cities Development Initiative for Asia	アジア都市開発 イニシアチブ
DHUP	Department of Housing and Urban Planning	住宅・都市開発局 (公共事業運輸省)
DOF	Department of Finance	財務局 (ルアンパバーン県)
DoCT	Department of Culture and Tourism 2025 年度より DoICT から DoCT に名称変更を行った。本報告書では DoCT に統一する。	情報文化観光局 (ルアンパバーン県)
DoNRE	Department of Natural Resources and Environment	天然資源環境局 (ルアンパバーン県)
DOT	Department of Transportation	運輸局 (公共事業運輸省)
DPI	Department of Planning and Investment	計画投資局 (ルアンパバーン県)
DPS	Department of Public Security	公共安全治安局 (ルアンパバーン県)
DPWT	Department of Public Works and Transport	公共事業運輸局 (ルアンパバーン県)
DRT	Demand Responsive Transport	デマンド型交通
DX	Digital Transformation	デジタル トランスフォーメーション
ECC	Environment Compliance Certificate	環境許認可
EIA	Environmental Impact Assessment	環境影響評価
EMC	Electric Motorcycle	電動オートバイ
EU	European Union	欧州連合
FS	Feasibility Study	フィージビリティ・スタディ
GDP	Gross Domestic Product	国内総生産
GIS	Geographic Information System	地理情報システム
GRDP	Gross Regional Domestic Product	地域内総生産
GSV	Green Slow Vehicle	グリーンスロービークル (モビリティ)
HIA	Heritage Impact Assessment	遺産影響評価
ICOMOS	International Council on Monuments and Sites	国際記念物遺跡会議
IEE	Initial Environmental Examination	初期環境調査
JCC	Joint Coordinating Committee	合同調整委員会
JET	JICA Expert Team	JICA 専門家チーム
JICA	Japan International Cooperation Agency	国際協力機構
LAK	Lao KIP	ラオスキップ (ラオスの通貨)
LDC	Least Developed Country	後発開発途上国
LPBMP	Luang Prabang Urban Transport Master Plan	ルアンパバーン都市交通マスタープラン

略語	正式名称	日本語
LPWA	Low Power Wide Area	低消費電力長距離通信
LSB	Lao Statistics Bureau	ラオス統計局
Maas	Mobility as a Service	モビリティ・アズ・ア・サービス/マース
MAF	Ministry of Agriculture and Forest	農林省
MLIT	Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism	国土交通省（日本）
M/M	Minuets of Meeting	協議議事録
MoNRE	Ministry of Natural Resources and Environment	天然資源環境省
MPI	Ministry of Planning and Investment	計画投資省
MPWT	Ministry of Public Works and Transport	公共事業運輸省
NEDA	Neighbouring Country Economic Development Cooperation Agency	周辺諸国経済開発協力機構
NLMA	National land Management Authority	土地管理局
NMT	Non-Motorized Transport	非動力系交通手段
NSEDP	National Socio-Economic Development Plan	社会経済開発計画
NUOL	National University of Laos	ラオス国立大学
OPS	Luang Prabang City Office of Public Security	ルアンパバーン市交通警察
OPWT	Office of Public Work and Transport	公共事業運輸事務所 (ルアンパバーン市役所)
OUV	Outstanding Universal Value	顕著な普遍的価値
OVI	Objective Verifiable Indicator	客観的指標
P&R	Park and Ride	パーク・アンド・ライド
PADUL	Projet d'appui au développement urbain de Luang Prabang (仏)	ルアンパバーン都市開発支援プロジェクト
PDM	Project Design Matrix	プロジェクト デザイン マトリックス
PO	Point of Operation	活動計画表
PoI	Point of Interest	地図上の特定のポイント (地点)
PPP	Public Private Partnership	官民連携
PSMV	Plan de sauvegarde et de mise en valeur (仏)	世界遺産地区保全・活用計画
PTI	Public Works and Transport Institute	公共事業運輸研究所
R/D	Record of Discussion	討議議事録
RHS	Ride Hailing Service	大規模配車サービス
RLUP	Regulation on Luang Prabang Urban Planning	ルアンパバーン都市計画規則
SCOT	Schéma de cohérence territoriale de Luang Prabang (仏)	ルアンパバーン地域統合基本構想
SDGs	Sustainable Development Goals	持続可能な開発目標
SEA	Strategic Environmental Assessment	戦略的環境アセスメント
SEZ	Special Economic Zone	経済特区
SHM	Stakeholder Meeting	ステークホルダーミーティング
SUV	Sport Utility Vehicle	多目的スポーツ車
TCZ	Traffic Calming Zone	交通静穏化ゾーン
TCP	Traffic Cooperation Platform	ルアンパバーン交通協議会
ToR	Terms of Reference	委託条件書・業務仕様書
TWG	Technical Working Group	テクニカルワーキンググループ
UDAA	Urban Development Administration Authority	ルアンパバーン県都市開発管理局
UNESCO	United Nations Educational, Scientific and Cultural	国際連合教育科学文化機関

略語	正式名称	日本語
	Organization	
USO	Urban Services Office	都市サービス事務所（ルアンパバーン市役所）
UXO Lao	Lao National Unexploded Ordnance Program	ラオス不発弾処理機関
VCSBE	Vientiane Capital State Bus Enterprise	ヴィエンチャンバス公社
WB	World Bank	世界銀行
WHC	World Heritage Centre	世界遺産センター
WHZ	World Heritage Zone	世界遺産地区
WHMD	Luang Prabang World Heritage Management Division 旧 DPL。2023 年 6 月 16 日に DoCT に統合	世界遺産管理部 (ルアンパバーン県)
WREA	Water Resources & Environment Administration	水資源環境庁
WTP	Willingness To Pay	支払意思額
ZPP	Zones comprises dans le périmètre de protection du patrimoine architectural et urbain (仏)	建築・都市遺産保全地区

目次

第1章	プロジェクトの概要.....	1-1
1.1	プロジェクトの背景.....	1-1
1.2	プロジェクトの目標と成果.....	1-2
1.3	プロジェクトの対象地域.....	1-2
1.4	プロジェクトの実施期間.....	1-3
1.5	プロジェクトの枠組み.....	1-3
第2章	プロジェクトの実施内容.....	2-1
2.1	成果1：ルアンパバーン交通協議会を通じて 2045 年の都市構造を見据えた都市交通 マスタープランが策定される	2-1
2.2	成果2 及び成果3：	2-48
第3章	プロジェクトの管理・運営.....	3-1
3.1	実施体制.....	3-1
3.1.1	JICA プロジェクトチーム.....	3-1
3.1.2	カウンターパート	3-2
3.1.3	合同調整委員会（JCC）	3-2
3.1.4	交通協議会（TCP）	3-4
3.1.5	テクニカル ワーキンググループ（TWG）	3-5
3.2	委員会、協議会等の開催実績.....	3-5
3.2.1	JCC.....	3-5
3.2.2	TCP.....	3-6
3.2.3	TWG.....	3-7
3.2.4	ワークショップ、セミナーなど	3-8
3.3	投入実績.....	3-9
3.3.1	日本側の投入	3-9
3.3.2	ラオス側の投入	3-11
第4章	技術移転の成果.....	4-1
4.1	上位目標、プロジェクト目標、成果に対する達成状況	4-1
4.2	DAC6 項目評価	4-3
4.3	上位目標達成に向けての提言	4-9
4.4	プロジェクト運営を通じて得られた課題と教訓	4-13

別冊資料：主な会議の概要

※別冊資料は内部資料として位置づけており、一般公開の
対象外とする。

図表目次

図 1-1 本プロジェクトの対象地域.....	1-3
図 1-2 プロジェクト全体の枠組み.....	1-4
図 2-1 インタビュー調査の様子.....	2-4
図 2-2 個人能力評価アンケート票(1).....	2-4
図 2-3 個人能力評価アンケート票(2).....	2-5
図 2-4 個人能力評価アンケート票(3).....	2-6
図 2-5 都市交通 MP の検討・作成への関与度	2-6
図 2-6 TWG への関与度.....	2-6
図 2-7 JCC・TCP への関与度.....	2-6
図 2-8 住民参加ワークショップへの関与度.....	2-6
図 2-9 パイロット事業への関与度.....	2-7
図 2-10 都市交通 MP の内容理解度	2-7
図 2-11 公共交通計画の理解度.....	2-7
図 2-12 道路計画の理解度.....	2-7
図 2-13 交通マネジメント計画の理解度.....	2-7
図 2-14 歴史・景観まちづくりの理解度.....	2-8
図 2-15 パイロット事業の理解度.....	2-8
図 2-16 都市交通施策・事業の企画能力.....	2-8
図 2-17 事業計画書作成能力.....	2-8
図 2-18 関係機関との調整能力.....	2-8
図 2-19 事業の運営・管理能力.....	2-8
図 2-20 TCP や JCC の協議会での説明・発表力	2-9
図 2-21 地域住民への説明能力.....	2-9
図 2-22 ワークショップの進行能力.....	2-9
図 2-23 関連機関との協議での説明能力.....	2-9
図 2-24 保全制度・現況について DoCT への聞き取り	2-14
図 2-25 市街地の現況.....	2-14
図 2-26 重要施設.....	2-15
図 2-27 都市計画制度・開発状況・既存データ確認のため、DPWT への聞き取り	2-16
図 2-28 車両流入規制の状況.....	2-16
図 2-29 駐停車禁止区分を示す標識.....	2-16
図 2-30 DPWT への聞き取り調査の様子.....	2-17
図 2-31 対象地域における交通状況.....	2-18
図 2-32 計画対象地域における現況道路ネットワーク	2-20
図 2-33 遺産地区内の歩行環境.....	2-21
図 2-34 ルアンパバーン市の公共交通ハブ	2-22
図 2-35 対象地周辺の開発プロジェクト.....	2-24
図 2-36 開発事業についての調査.....	2-24
図 2-37 アセアン・スマートシティ・フレームワーク	2-26
図 2-38 基本的なスマートシティ・ビジネスモデル.....	2-26
図 2-39 景観まちづくり インベントリ調査結果成果（例：半島部ナムカン川沿い）	2-28
図 2-40 将来都市構造（第 2 回 TCP で合意）	2-29
図 2-41 第 2 回 TCP で合意された開発シナリオと政策目標.....	2-31
図 2-42 政策目標と短期モニタリング項目	2-32
図 2-43 都市交通マスタープラン（案）の策定フロー.....	2-35
図 2-44 2045 年の道路ネットワーク	2-36
図 2-45 2030 年の公共交通ネットワーク	2-37

図 2-46 2035 年及び 2045 年の公共交通ネットワーク	2-38
図 2-47 年次別の TCZ	2-39
図 2-48 計画手順.....	2-42
図 2-49 政策目標.....	2-43
図 2-50 訪問者の活動ホットスポット.....	2-48
図 2-51 Sinouk Café 前の時間帯別歩行者数	2-57
図 2-52 歩行者天国に対する満足度.....	2-57
図 2-53 サイドイベントの様子.....	2-58
図 2-54 ビエンチャンバス公社（VCSBE）の研修視察の様子	2-59
図 2-55 流入規制の様子.....	2-62
図 2-56 交通規制中のシサワンウォン道路	2-62
図 2-57 目抜き通りの歩行者天国化に対する満足度	2-62
図 2-58 地点別の歩行者数.....	2-63
図 2-59 バスに試乗する子供たち	2-63
図 2-60 タートルアン公園での乗車の様子	2-63
図 2-61 パイロット事業期間中の乗降客数の推移	2-64
図 2-62 住民の利用目的.....	2-64
図 2-63 スマートバス・シャトルサービスに対する満足度	2-64
図 2-64 QR コードからの情報アクセス先	2-65
図 2-65 利用言語別アクセスの割合（面積が多い程割合が大きい）	2-65
図 2-66 QR コードへのアクセス場所	2-66
図 2-67 パイロット事業期間中の乗降客数の推移	2-66
図 2-68 住民の利用目的.....	2-66
図 2-69 観光バンの半島部流入に対する満足度	2-67
図 2-70 利用目的別観光バンの半島部流入に対する満足度	2-67
図 2-71 P&R 施設に駐車する観光バン	2-67
図 2-72 P&R 施設にて公共交通に乗り換える訪問客	2-67
図 2-73 クアンシーの滝行きの整理券配布と行列	2-68
図 2-74 満員になった便の掲示（クアンシーの滝）	2-68
図 2-75 まちづくりセンター利用の様子.....	2-69
図 2-76 パイロット事業前のシサワンウォン 道路.....	2-70
図 2-77 パイロット事業中のシサワンウォン 道路.....	2-70
図 2-78 Sinouk Cafe 前の時間帯別歩行者数	2-71
図 2-79 歩行者天国に対する満足度.....	2-71
図 2-80 訪問者アンケート結果：公共交通を利用しない理由	2-72
図 2-81 AR 舗装デザインへの利用言語別アクセス割合（面積が多い程割合が大きい）	2-74
図 2-82 AR オブジェクトによる歩行・回遊空間拡大のビジュアル説明.....	2-74
図 2-83 取締りの様子.....	2-75
図 2-84 規制実施前の駐車車両数.....	2-75
図 2-85 規制実施後の停車車両数.....	2-75
図 2-86 ポケットパーク整備の様子.....	2-76
図 2-87 ポケットパークで休憩する観光客.....	2-76
図 2-88 調査地点図.....	2-78
図 2-89 調査地点図.....	2-80
図 2-90 実現すべき 2026 年の半島地区の姿	2-82
図 2-91 実現すべき 2027 年の半島地区の姿	2-83
図 2-92 実現すべき 2026 年の半島地区の姿	2-83
図 3-1 JCC の体制.....	3-2
図 3-2 改修された観光情報センターの様子.....	3-11
図 3-3 プロジェクトオフィスの様子.....	3-11

表 2-1 各行政機関の主な役割.....	2-1
表 2-2 DPWT の現状の能力に関する主な意見.....	2-2
表 2-3 能力向上を図りたい項目に関する主な意見.....	2-3
表 2-4 能力向上に関する主な意見.....	2-9
表 2-5 TCP の構成員.....	2-10
表 2-6 交通協議会の実施状況.....	2-11
表 2-7 関連計画.....	2-12
表 2-8 年間交通事故件数の推移.....	2-19
表 2-9 道路種級区分.....	2-20
表 2-10 短期モニタリング指標(2030 年).....	2-33
表 2-11 中期モニタリング指標 (2035 年)	2-34
表 2-12 長期モニタリング指標 (2045 年)	2-34
表 2-13 都市交通マスタープランの章立てと記載項目	2-40
表 2-14 基本方針.....	2-44
表 2-15 基本戦略.....	2-44
表 2-16 都市交通 MP 周知セミナー	2-45
表 2-17 各パイロット事業のコンポーネント.....	2-50
表 2-18 第 1 回パイロット事業の概要.....	2-51
表 2-19 第 2 回パイロット事業の概要.....	2-51
表 2-20 第 3 回パイロット事業の概要.....	2-53
表 2-21 第 1 回パイロット事業における関係者との調整の主な内容とタイムライン	2-55
表 2-22 第 2 回パイロット事業における関係者との調整の主な内容とタイムライン	2-55
表 2-23 第 3 回パイロット事業における関係者との調整の主な内容とタイムライン	2-56
表 2-24 研修プログラム (1 日目)	2-58
表 2-25 研修プログラム (2 日目)	2-59
表 2-26 意見交換での主な提案事項.....	2-60
表 2-27 第 2 回パイロット事業における具体的な変更内容及び実施された対策	2-60
表 2-28 第 3 回パイロット事業における具体的な変更内容及び実施された対策	2-69
表 2-29 ループ・シャトルサービスの利用者数の比較	2-72
表 2-30 第 3 回パイロット事業におけるデジタル技術を利用した情報発信	2-73
表 2-31 第 1 回パイロット事業で実施した調査の概要	2-77
表 2-32 第 2 回 JCC で報告された課題及び教訓の例	2-77
表 2-33 第 2 回パイロット事業に係る調査一覧.....	2-78
表 2-34 第 3 回パイロット事業に係る調査一覧.....	2-79
表 3-1 短期専門家の構成.....	3-1
表 3-2 現地スタッフの構成.....	3-1
表 3-3 C/P の構成.....	3-2
表 3-4 JCC の構成員 (C/P)	3-3
表 3-5 JCC の構成員 (関連機関)	3-3
表 3-6 タスクフォースの構成員.....	3-4
表 3-7 テクニカル ワーキンググループの構成員.....	3-5
表 3-8 JCC の開催実績.....	3-5
表 3-9 TCP の開催実績.....	3-6
表 3-10 TWG の開催実績.....	3-7
表 3-11 ワークショップ、セミナーの開催実績	3-8
表 3-12 アサイン計画及び実績.....	3-9
表 3-13 本邦研修の概要.....	3-10
表 3-14 供与機材 一覧.....	3-10

表 4-1 上位目標に対する達成度.....4-1

表 4-2 プロジェクト目的の達成度.....4-1

表 4-3 成果の達成度.....4-2

第1章 プロジェクトの概要

1.1 プロジェクトの背景

ラオス北部に位置する古都ルアンパバーンは、伝統的な建築とヨーロッパ調のコロニアル建築が融合した世界文化遺産都市である。近年の成長は著しく、人口は2015年の約9万人から2025年には約11.4万人まで増加すると推計されている（JICA、2016年）。また、周辺地域を含めたルアンパバーン県内の登録車両台数は年率平均8.9%で増加してきており（2010年～2021年）、2021年には13.9万台を記録し（ルアンパバーン県公共事業運輸局、2022年）、全国で4番目に車両が多い都市となっている。1995年にルアンパバーンがUNESCO世界文化遺産に登録されて以降、観光客は急激に増加し、2019年には過去最多の約86万人が来訪するなど、ラオス有数の観光地として国内外で広く知られている。新型コロナウイルスの影響により、2020年は年間の観光客数が約27.5万人に減少したが（ルアンパバーン県情報文化観光局、2020年）、中長期的には順次回復していくことが期待される。

古都を取り巻く周辺環境は大きく変化している。ルアンパバーンは中国の一带一路構想におけるメコン地域の南北回廊の通過地点として位置づけられ、2021年12月にラオス・中国高速鉄道（ボーテン～ビエンチャン間の鉄道）が開通し、世界遺産地区から東に約10kmのところに鉄道新駅が完成した。同鉄道の開業により年間約13万人の訪問者の増加が見込まれている（世界銀行、2021年）。さらに将来的には、ビエンチャン～バンビエン高速道路がルアンパバーンを経由して中国に接続する計画があり、鉄道だけでなく高速道路もルアンパバーンに到達することになる。加えて、ルアンパバーン世界遺産地区の周辺において経済特区（SEZ）開発も計画されている。これらの大規模事業が進むことによって、今後人流、交通流が大幅に増加することが予想されている。

ルアンパバーン県は第9次ルアンパバーン県社会経済開発計画（2021年～2025年）でルアンパバーンを持続可能な観光拠点として確立することを掲げているが、現状では人・車の過剰流入による負の影響が十分に考慮できていない状況にある。適切な対策なしに人流・交通流が増え続ければ、ルアンパバーンの世界遺産の街の魅力、人々の日常的な生活が失われてしまう恐れがあるが、現時点では持続可能な都市開発や都市交通に向けた長期的なビジョンや計画が不在である。

また、ルアンパバーン市内では既に、短中期的に解決すべき課題が顕在化している。具体的には、世界遺産地区内で横行する路上駐車とそれによる景観の棄損、歩道の幅員不足や不連続性による歩きにくさ、公共交通の不在、移動ピーク時間帯の交通渋滞、高い交通事故のリスク、道路密度不足などがあげられる。

同状況下、ルアンパバーンの開発と保全に携わる県の行政機関職員が同都市の課題解決に資する計画策定能力や事業実施能力を向上させることが課題となっている。かかる背景を踏まえて、ラオス政府はルアンパバーンにおける持続可能な都市開発・交通管理に関する技術協力プロジェクト（以下、「本プロジェクト」という。）を我が国に要請した。これに対し、JICAは、2022年10月にラオス政府との間で技術協力事業合意文書（Record of Discussion、以下「R/D」という。）の署名を行い、協力の枠組みを確認した。

1.2 プロジェクトの目標と成果

本プロジェクトは、R/D で合意されたプロジェクト目標及び上位目標を達成目的とする。

■上位目標

ルアンパバーンが持続可能な観光都市として発展するために策定した都市交通マスタープランに基づいて優先的な事業が実施される。

■プロジェクト目標

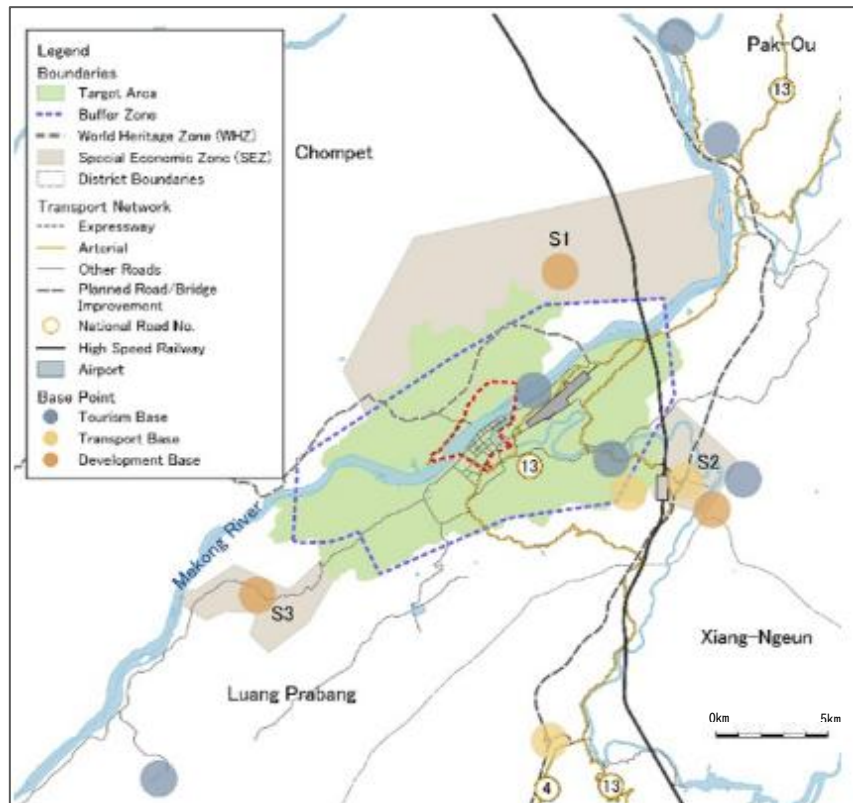
観光都市ルアンパバーンの都市交通に関わる行政機関の計画策定能力及び事業実施能力が向上する。

上記のプロジェクト目標達成のため、以下の3項目の成果の発現が求められている。

- ・成果 1：ルアンパバーン交通協議会を通じて 2045 年の都市構造を見据えた都市交通マスタープランが策定される。
- ・成果 2：世界遺産地区内の安全・安心で快適な人中心の空間づくりを推進するための交通パイロット事業が計画・実施される。
- ・成果 3：世界遺産地区と周辺地域を結ぶ、住民と観光客の両方にとって利便性の高い交通体系を構築するためのパイロット事業が計画・実施される。

1.3 プロジェクトの対象地域

対象地域は世界遺産バッファークゾーン（約 12,500 ha）内に居住地域が含まれる村とする。鉄道駅周辺、高速 IC 周辺、開発計画地区（SEZ）、クアンシーの滝をはじめとする周辺観光地等は周辺拠点として位置付け、交通及び開発規制の観点から対象地域との連携や開発方針等について実施する。



出典：JICA Expert Team (JET)

図 1-1 本プロジェクトの対象地域

1.4 プロジェクトの実施期間

R/D により本プロジェクトの実施期間は 2023 年 2 月～2026 年 1 月（計 36 カ月）の 3 年間である。

1.5 プロジェクトの枠組み

本プロジェクトは、一連の活動を通して 3 つの成果をもたらし、それによりプロジェクトを達成するというフレームワークが設定されている。

本プロジェクトの枠組みを以降に示す。

■上位目標

ルアンパバーンが持続可能な観光都市として発展するために策定した都市交通マスタープランに基づいて優先的な事業が実施される。



■プロジェクト目標

観光都市ルアンパバーンの都市交通に関わる行政機関の計画策定能力及び事業実施能力が向上する。



【成果 1】

ルアンパバーン交通協議会を通じて 2045 年の都市構造を見据えた都市交通マスタープランが策定される。

【成果 2】

世界遺産地区内の安全・安心で快適な人中心の空間づくりを推進するための交通パイロット事業が計画・実施される。

【成果 3】

世界遺産地区と周辺地域を結ぶ、住民と観光客の両方にとって利便性の高い交通体系を構築するためのパイロット事業が計画・実施される。



- 【1-1】 都市交通に関わる関係行政機関の役割を明確にする
- 【1-2】 ルアンパバーン交通協議会を設置する
- 【1-3】 都市交通及び都市開発に係る関連計画のレビューを行う
- 【1-4】 対象地域の都市交通及び都市開発に係る現状の調査及び分析を行い、課題を抽出する
- 【1-5】 日本の都市交通や都市開発の取り組みを学ぶための本邦研修を実施する
- 【1-6】 都市構造及び都市交通に係る将来ビジョンの案を作成する
- 【1-7】 都市構造及び都市交通に係る将来ビジョンについて交通協議会で合意形成を行う
- 【1-8】 都市交通マスタープラン案を作成する
- 【1-9】 成果 2 及び 3 のパイロット事業の結果を都市交通マスタープラン案にフィードバックする
- 【1-10】 交通協議会で都市交通マスタープラン案を最終化する

- 【2-1】 活動 1.4 の結果を踏まえて遺産地区内の移動実態やパイロット事業の候補地選定などのための補足調査を実施する
- 【2-2】 財務的な分析を含むパイロット事業案を計画する
- 【2-3】 交通協議会でパイロット事業案を最終化する
- 【2-4】 パイロット事業に関するステークホルダー会議を開催して合意を得る
- 【2-5】 パイロット事業を実施する
- 【2-6】 パイロット事業のモニタリング及び課題・教訓の抽出を行う
- 【2-7】 都市交通計画に課題・教訓をフィードバックする

- 【3-1】 活動 1.4 の結果を踏まえて必要となる補足調査を実施する
- 【3-2】 財務的な分析を含むパイロット事業案を作成する
- 【3-3】 交通協議会でパイロット事業案を最終化する
- 【3-4】 パイロット事業に関するステークホルダー会議を開催して合意を得る
- 【3-5】 パイロット事業を実施する
- 【3-6】 パイロット事業のモニタリングおよび課題・教訓の抽出を行う
- 【3-7】 都市交通計画に課題・教訓をフィードバックする

出典：JET

図 1-2 プロジェクト全体の枠組み

第2章 プロジェクトの実施内容

本プロジェクトの実施内容は以下の通りである。

2.1 成果１：ルアンパバーン交通協議会を通じて 2045 年の都市構造を見据えた都市交通マスタープランが策定される

【1-1】 都市交通に関わる関係行政機関の役割を明確にする

ルアンパバーン県における都市交通、都市計画、観光、遺産保全に関連する行政機関及びその役割は下表に示す通りである。

表 2-1 各行政機関の主な役割

行政機関	役割
ルアンパバーン県 公共事業運輸局	＜運輸課＞ ・陸上運輸システム改善計画の策定 ・陸上輸送サービスの管理 ・交通混雑対策の検討 ・交通事故削減のための対策 ＜道路・橋梁課＞ ・県内の道路（国道、県道、高速道路等）、橋梁の計画、設計、建設、維持管理 ＜住宅・都市計画・水道課＞ ・市街地、住宅地の調査及び計画 ・土地利用、道路ネットワーク、公園、レクリエーション施設等の計画、維持管理 ・水道システム等、水需要に関する計画、建設、維持管理
ルアンパバーン県 情報文化局	・持続的な観光促進 ・マーケティングに関する観光開発計画の作成 ・観光ガイド、ホテル・レストランの管理や基準の作成 ・観光にかかる研修実施、新規観光地の開発 ・無形文化遺産の保全（舞踊、音楽など） ・伝統文化のユネスコへの登録申請 ・伝統技能継承を目的とする研修 ・建築物の保全・修復、建築・建替えの許認可、開発行為の許認可 ・保全活動の指導および住民啓発 ・建築物のデータベース管理
ルアンパバーン県 公共安全治安局	・県内の道路交通のパトロールや取締り ・県内の道路標識等の管理
ルアンパバーン市役所	・市内の下水排水溝の維持管理、汚水ろ過処理、 ・市内のゴミ収集・保管・処理 ・市内の道路・公共の場所の清掃、 ・市内の公共施設の整備、維持管理 ・街路樹の管理等

出典：JET

また、本プロジェクトにおいて能力強化を図る対象である DPWT の副局長 PHOLPASEUTH 氏（サリカ副局長）にインタビュー調査を 2023 年 7 月に実施し、DPWT の個人レベル、組織レベルの能力の現状とプロジェクトを通じて能力向上を図りたい点について把握した。

インタビュー調査によって得られた現状の能力に関する意見を「個人能力」、「組織」、「制度・社会システム」に分類し整理した結果を以下に示す。

表 2-2 DPWT の現状の能力に関する主な意見

項目		主な意見
個人能力	技術知識	+) 中央政府から職員の技術力向上を目的とした研修が実施されている。 +) 職員の中には GIS 等を独学で勉強し、自主的にデータを作成している人もいる。 -) 職員は地域住民の抱えるルアンパバーンの都市交通に関する問題を把握しているが、観光視点での問題は把握しきれていない。 -) プロジェクトを企画する能力がない。今まではドナーから提案されたプロジェクトを実施しており、DPWT から提案した事業が 1 つもない。 -) 研修を受けた職員が研修後にその成果を発揮できる仕事に従事していないため、研修効果が出にくい。 -) 路線バス等の公共交通の運営管理や財務分析についてのノウハウがない。 -) 交通安全への知識が少なく、十分な配慮がされていない。 -) 職員の英語能力が低い。
	意識意欲	-) 職員の仕事量が多く、目の前の問題や業務を対処するだけになっており、仕事への意欲が低下している。 -) 人事異動が多いため、直面した仕事があれば仕事をしないという風潮が残っている。このことについて、DPWT は大きな問題として認識している。
組織・体制	人的財産	+) 本プロジェクトに関連する課には年間・月間計画、各個人の作業計画を作成させ、各職員の仕事の状況を把握しようとしている。 -) ルアンパバーン県はラオス北部で最も大きい県で仕事量が多い。しかし職員が少なく、適材適所に人員を配置できない。 -) 職員の担当する仕事が多く、多岐にわたるため、職員の専門性を育てることが難しい。 -) 職員が異動する際、政治的な問題や内部の職員の意欲の低さの問題により、外部から後任を呼んでくることが多く、方針や技術・知識がリセットされてしまう（引き継がれにくい）。よって、組織として能力を継続的に伸ばせない。
	物的財産	+) 韓国政府からルアンパバーンにバス 40 台の供与がある予定である。 -) 都市交通に関してやりたいことはあるが、機材がなくて実施できないことが多い。
	知的財産	+) 都市交通に関わる事業者（トゥクトゥク、ソンテオ等）の登録や管理を紙ベースからデジタル化（エクセル）に移行している。職員の業務効率化に貢献しており、本省からも評価を受けている。 +) 登録関係のデータ（事業者、免許取得など）は概ねデジタル化（エクセル）している。 +) 職員もデジタル化の重要性を理解しつつある。 -) バスの位置情報を表示できるようなシステムの開発を民間バス会社に要請しているが、未だ開発までは至っていない。
	体制	+) DPWT から OPWT（各郡）に業務範囲についての合意形成を図り、その役割を明確化しはじめた。 -) DoCT、交通警察などの都市交通に関わる機関との連携がとれていない。 -) 現在は担当課が関連機関に対して各々説明に行き、すり合わせをしている。関連機関が集まって議論をする場はない。 -) 特に維持管理について行政機関間での役割が明確化されていない。例えば、道路境界を管理する機関（DoCT）が不明確なため、地域住民が道路境界線を越えて占用する。 -) DPWT 内の部署間の連携も悪い。例えば、道路課が道路設計をする際、運輸課との連携が不十分なために、バス停が図面に描かれていない等の問題が発生している。
	財政	-) 都市交通に関してやりたいと思っていることはいくつかあったが、機材を購入する予算がなくて実施できないことが多い。

項目		主な意見
		一)都市計画についてもやりたいことはあるが、予算がなく実現できない。 一)中央政府からの予算に合わせて、歩道や排水施設を整備しない等のスコープカットをしているため、問題のある道路が散在してしまう。 一)DPWTは5か年計画に沿って予算を申請するが、計画通りに予算がおりないことも多く、その度に事業計画を組み替える必要がでてくる。
制度・社会システム	合意形成	十)住民から事業費を寄付してもらう事業（細街路の整備等）の場合は、計画段階から住民に事業について説明する（事業費負担の割合として、70%は住民負担、30%はDPWT負担となる） 一)住民参加型の事業は、職員がいくら指導をしても住民の理解がなければ、プロジェクトがうまくいかない。 一)通常の業務の場合、事業内容が決定してから地域住民に通知するのみで、事業の事前説明はない。 一)路線バスの導入を民間のバス会社に推奨しているがなかなか協力をしてもらえない。例えば、市街地から鉄道駅に向かう路線の運航を民間バス会社に推奨しているが、事業者が見つからない。民間バス事業者は路線バスの利益が見えない場合、協力を得ることは難しい。
	制度	十)2023年からルアンパバーン県は独立財政に移行している（一部の歳入については、中央政府を通さず、ルアンパバーン県の事業に割り当てることができる）。動き出したばかりで、予算編成にどのような影響があるかはまだわからない。

十)既に有している能力に関する意見 / 一)備わっていない能力に関する意見

出典：JET

表 2-3 能力向上を図りたい項目に関する主な意見

項目		主な意見
個人能力	将来どのようになりたいか？ どのような能力を伸ばしたいか	- ルアンパバーン市に必要な戦略を理解し、事業を企画できる能力をつけたい。 - 公共交通事業の健全な運営管理ができるようになりたい。
	どのように能力を伸ばすか？ どのように能力を維持するか？	- 都市交通 MP の策定を通じてルアンパバーン市に必要な戦略やプロジェクトを深く理解する。 - パイロット事業の中で公共交通の運営管理体制や財務分析に関するノウハウを身に着ける。
	将来どのようになりたいか？ どのような能力を伸ばしたいか	- 職員が変わっても方針や技術が引き継がれるようにしたい。 - 様々な分野で情報のデジタル化をしていきたい。 - アプリやプログラムをつくり、効率的に業務管理を行いたい。 - 関連機関間、部署間で良好な連携をはかる体制を構築したい。
組織体制	どのように能力を伸ばすか？ どのように能力を維持するか？	- IT 技術者を育てることができれば、よりデジタル化が促進される - 都市交通に関わる情報のデジタル化のノウハウを学ぶ。 - 都市交通に関わる機関と定期的に意見交換ができる体制を作る。 - 定期的に部署間での会議を開催し、DPWT 内の連携を強化する。
	将来どのようになりたいか？ どのような能力を伸ばしたいか	住民と良好な合意形成を図りたい。
	どのように能力を伸ばすか？ どのように能力を維持するか？	パイロット事業の実施等を通じて住民との合意形成を図る手法を学ぶ。
制度・社会システム		

出典：JET



出典：JET

図 2-1 インタビュー調査の様子

これらのインタビュー調査結果をもとに、カウンターパート（C/P）の計画策定能力及び事業実施能力を向上させるための能力強化計画を策定した。能力強化計画の詳細については、能力強化計画書に示す。

本プロジェクトによる DPWT の個人レベルおよび組織レベルにおける能力強化の達成状況を把握するため、2025 年 12 月から 2026 年 1 月にかけて、DPWT の C/P（9 名中 8 名）を対象としたアンケート調査およびインタビュー調査を実施した。

個人レベルの能力向上状況については、アンケート調査により確認した。アンケートは、「プロジェクトへの関与度」「都市交通計画に関する能力」「事業実施に関する能力」「コミュニケーション能力」の 4 項目で構成し、それぞれについて事業開始時・中間時・終了時における能力レベルを自己評価してもらった。以下にアンケート票を示す。

Counterpart (DPWT) Capacity Assessment Questionnaire

Purpose

This questionnaire aims to assess the capacity development of DPWT staff through the "Project on Sustainable Urban and Transport Management in Luang Prabang." Please answer the questions for three points in time: before the project, at the mid-term, and at the end of the project. The questionnaire should take approximately 5-10 minutes to complete.

1. Level of Involvement

For each item below, please indicate how actively you were involved. For both the mid-term and the end-line, select one appropriate rating and circle the corresponding number.

Rating Scale

1: Not involved at all 2: Hardly involved 3: Slightly involved
4: Moderately involved 5: Highly involved 6: Actively involved

Item	At the mid-term (September .2024)	At the end of the project (December .2025)
Review and preparation of the Urban Transport Master Plan	☐ 1 ☐ 2 ☐ 3 ☐ 4 ☐ 5 ☐ 6	☐ 1 ☐ 2 ☐ 3 ☐ 4 ☐ 5 ☐ 6
Participation in the TWG	☐ 1 ☐ 2 ☐ 3 ☐ 4 ☐ 5 ☐ 6	☐ 1 ☐ 2 ☐ 3 ☐ 4 ☐ 5 ☐ 6
Preparation and operation of the TCP/JCC	☐ 1 ☐ 2 ☐ 3 ☐ 4 ☐ 5 ☐ 6	☐ 1 ☐ 2 ☐ 3 ☐ 4 ☐ 5 ☐ 6
Preparation for and participation in community workshops	☐ 1 ☐ 2 ☐ 3 ☐ 4 ☐ 5 ☐ 6	☐ 1 ☐ 2 ☐ 3 ☐ 4 ☐ 5 ☐ 6
Preparation and implementation of pilot projects	☐ 1 ☐ 2 ☐ 3 ☐ 4 ☐ 5 ☐ 6	☐ 1 ☐ 2 ☐ 3 ☐ 4 ☐ 5 ☐ 6

図 2-2 個人能力評価アンケート票(1)

2. Understanding of Technical Knowledge

Through this project, please assess your level of understanding of technical knowledge for each item below. For each period—before the project, at the mid-term, and at the end of the project—select one appropriate rating and circle the corresponding number.

Rating Scale

- 1: Not understood at all 2: Hardly understood 3: Slightly understood
4: Moderately understood 5: Well understood 6: Fully understood

Item	Before the Project (Before February 2023)	At the mid-term (September 2024)	At the end of the project (December 2025)
Contents of the Urban Transport MP	☐ 1 ☐ 2 ☐ 3 ☐ 4 ☐ 5 ☐ 6	☐ 1 ☐ 2 ☐ 3 ☐ 4 ☐ 5 ☐ 6	☐ 1 ☐ 2 ☐ 3 ☐ 4 ☐ 5 ☐ 6
Public Transport Planning (route bus planning / operation / management, etc.)	☐ 1 ☐ 2 ☐ 3 ☐ 4 ☐ 5 ☐ 6	☐ 1 ☐ 2 ☐ 3 ☐ 4 ☐ 5 ☐ 6	☐ 1 ☐ 2 ☐ 3 ☐ 4 ☐ 5 ☐ 6
Road Planning	☐ 1 ☐ 2 ☐ 3 ☐ 4 ☐ 5 ☐ 6	☐ 1 ☐ 2 ☐ 3 ☐ 4 ☐ 5 ☐ 6	☐ 1 ☐ 2 ☐ 3 ☐ 4 ☐ 5 ☐ 6
Traffic Management (vehicle entry control, parking control, etc.)	☐ 1 ☐ 2 ☐ 3 ☐ 4 ☐ 5 ☐ 6	☐ 1 ☐ 2 ☐ 3 ☐ 4 ☐ 5 ☐ 6	☐ 1 ☐ 2 ☐ 3 ☐ 4 ☐ 5 ☐ 6
Historical and Scenic Town Development, Placemaking	☐ 1 ☐ 2 ☐ 3 ☐ 4 ☐ 5 ☐ 6	☐ 1 ☐ 2 ☐ 3 ☐ 4 ☐ 5 ☐ 6	☐ 1 ☐ 2 ☐ 3 ☐ 4 ☐ 5 ☐ 6
Objectives and Implementation Methods of Pilot Projects	☐ 1 ☐ 2 ☐ 3 ☐ 4 ☐ 5 ☐ 6	☐ 1 ☐ 2 ☐ 3 ☐ 4 ☐ 5 ☐ 6	☐ 1 ☐ 2 ☐ 3 ☐ 4 ☐ 5 ☐ 6

3. Planning and Implementation Capacity

For each item below, please assess your capacity to plan and implement urban transport measures. For each period—before the project, at the mid-term, and at the end of the project—select one appropriate rating and circle the corresponding number.

Rating Scale

- 1: Cannot plan or implement at all, even with support 2: Can hardly plan or implement, even with support
3: Can plan or implement to a limited extent with support 4: Can plan or implement to some extent with support
5: Can plan or implement to some extent independently 6: Can plan or implement independently

Item	Before the Project (Before February 2023)	At the mid-term (September 2024)	At the end of the project (December 2025)
Able to propose urban transport projects as described in the Urban Transport MP	☐ 1 ☐ 2 ☐ 3 ☐ 4 ☐ 5 ☐ 6	☐ 1 ☐ 2 ☐ 3 ☐ 4 ☐ 5 ☐ 6	☐ 1 ☐ 2 ☐ 3 ☐ 4 ☐ 5 ☐ 6
Able to prepare project plans for urban transport measures	☐ 1 ☐ 2 ☐ 3 ☐ 4 ☐ 5 ☐ 6	☐ 1 ☐ 2 ☐ 3 ☐ 4 ☐ 5 ☐ 6	☐ 1 ☐ 2 ☐ 3 ☐ 4 ☐ 5 ☐ 6
Able to coordinate with relevant organizations on urban transport measures	☐ 1 ☐ 2 ☐ 3 ☐ 4 ☐ 5 ☐ 6	☐ 1 ☐ 2 ☐ 3 ☐ 4 ☐ 5 ☐ 6	☐ 1 ☐ 2 ☐ 3 ☐ 4 ☐ 5 ☐ 6
Able to operate and manage projects related to urban transport measures	☐ 1 ☐ 2 ☐ 3 ☐ 4 ☐ 5 ☐ 6	☐ 1 ☐ 2 ☐ 3 ☐ 4 ☐ 5 ☐ 6	☐ 1 ☐ 2 ☐ 3 ☐ 4 ☐ 5 ☐ 6
Able to propose urban transport projects as described in the Urban Transport MP	☐ 1 ☐ 2 ☐ 3 ☐ 4 ☐ 5 ☐ 6	☐ 1 ☐ 2 ☐ 3 ☐ 4 ☐ 5 ☐ 6	☐ 1 ☐ 2 ☐ 3 ☐ 4 ☐ 5 ☐ 6
Able to prepare project plans for urban transport measures	☐ 1 ☐ 2 ☐ 3 ☐ 4 ☐ 5 ☐ 6	☐ 1 ☐ 2 ☐ 3 ☐ 4 ☐ 5 ☐ 6	☐ 1 ☐ 2 ☐ 3 ☐ 4 ☐ 5 ☐ 6

図 2-3 個人能力評価アンケート票(2)

4. Communication and Consensus-Building Capacity

For each item below, please assess your own communication skills. For each period—before the project, at the mid-term, and at the end-line—select one appropriate rating and circle the corresponding number.

Rating Scale

1: Cannot perform even with support

2: Can hardly perform even with support

3: Can perform to a limited extent with support

4: Can perform to some extent with support

5: Can perform to some extent independently

6: Can perform independently

Item	Before the Project (Before February 2023)	At the mid-term (September 2024)	At the end of the project (December 2025)
Explanations and presentations at big conferences such as TCP and JCC	☐ 1 ☐ 2 ☐ 3 ☐ 4 ☐ 5 ☐ 6	☐ 1 ☐ 2 ☐ 3 ☐ 4 ☐ 5 ☐ 6	☐ 1 ☐ 2 ☐ 3 ☐ 4 ☐ 5 ☐ 6
Explanations to local residents at town meetings	☐ 1 ☐ 2 ☐ 3 ☐ 4 ☐ 5 ☐ 6	☐ 1 ☐ 2 ☐ 3 ☐ 4 ☐ 5 ☐ 6	☐ 1 ☐ 2 ☐ 3 ☐ 4 ☐ 5 ☐ 6
Facilitation of community workshops	☐ 1 ☐ 2 ☐ 3 ☐ 4 ☐ 5 ☐ 6	☐ 1 ☐ 2 ☐ 3 ☐ 4 ☐ 5 ☐ 6	☐ 1 ☐ 2 ☐ 3 ☐ 4 ☐ 5 ☐ 6
Explanations during discussions with donors and related organizations	☐ 1 ☐ 2 ☐ 3 ☐ 4 ☐ 5 ☐ 6	☐ 1 ☐ 2 ☐ 3 ☐ 4 ☐ 5 ☐ 6	☐ 1 ☐ 2 ☐ 3 ☐ 4 ☐ 5 ☐ 6

図 2-4 個人能力評価アンケート票 (3)

<プロジェクトの関与度>

プロジェクト後半においては、C/P が通常の行政業務や他ドナー主導事業への対応を求められる場面が増加し、関与度がやや低下する傾向は見られたものの、いずれの項目についても、全ての C/P が「ある程度関与できた」以上の評価を行っており、本プロジェクトに積極的に関与していたことが確認できる。

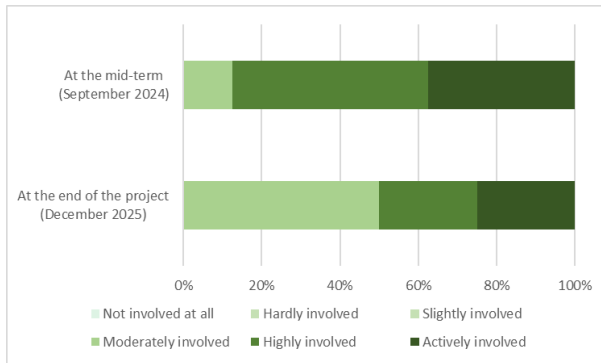


図 2-5 都市交通 MP の検討・作成への関与度

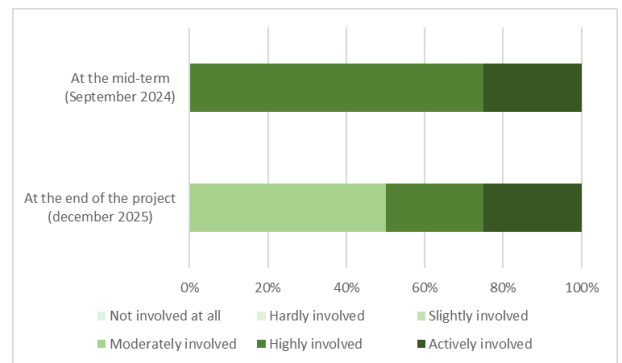


図 2-6 TWG への関与度

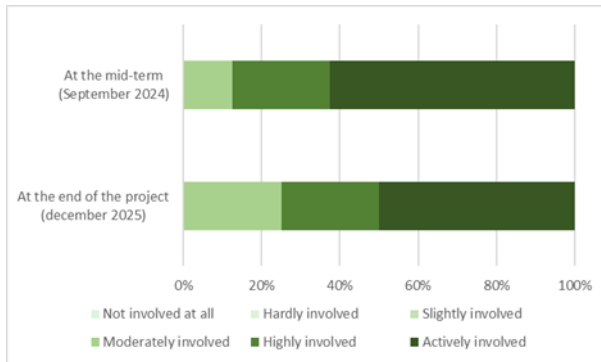


図 2-7 JCC・TCP への関与度

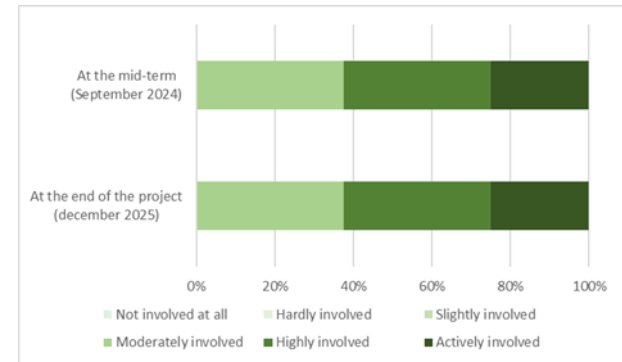


図 2-8 住民参加ワークショップへの関与度

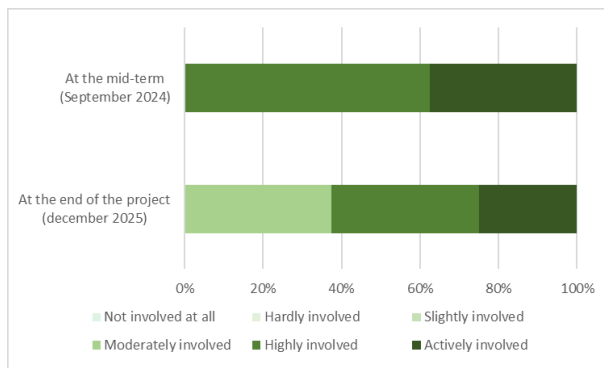


図 2-9 パイロット事業への関与度

＜都市交通計画の理解度＞

本プロジェクトでは、都市交通マスタープランの策定を通じて、都市交通計画の立案に必要な都市交通道路計画、公共交通計画、交通マネジメント計画、ならびに歴史・景観に配慮したまちづくりに関する能力の向上を図った。プロジェクト終了時の評価では、全てのC/Pが全ての項目について「かなり理解できた」または「十分に理解できた」と回答しており、都市交通計画策定に必要な知識および技術を着実に習得し、C/Pの能力が向上したことが確認された。

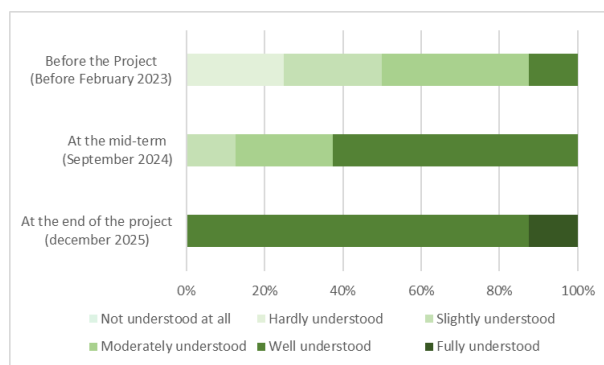


図 2-10 都市交通 MP の内容理解度

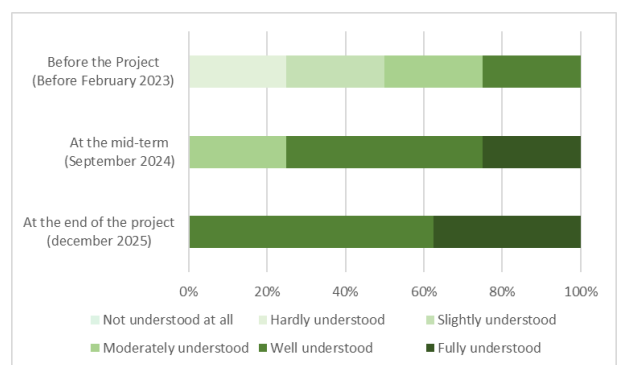


図 2-11 公共交通計画の理解度

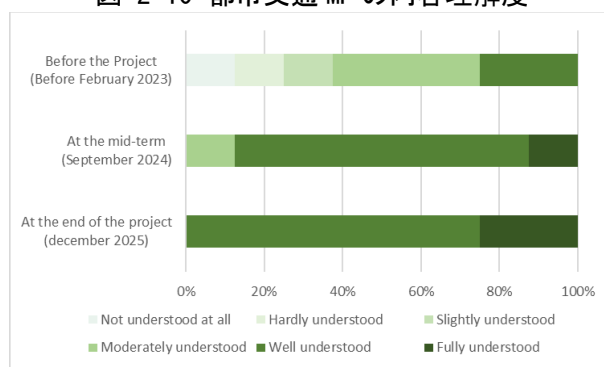


図 2-12 道路計画の理解度

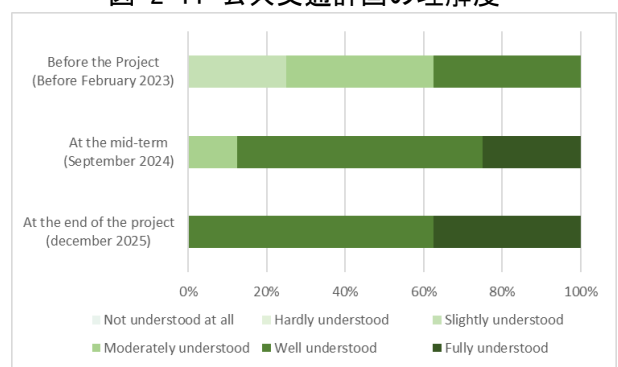


図 2-13 交通マネジメント計画の理解度

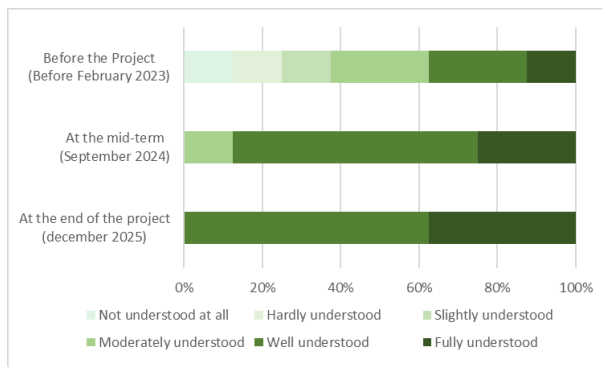


図 2-14 歴史・景観まちづくりの理解度

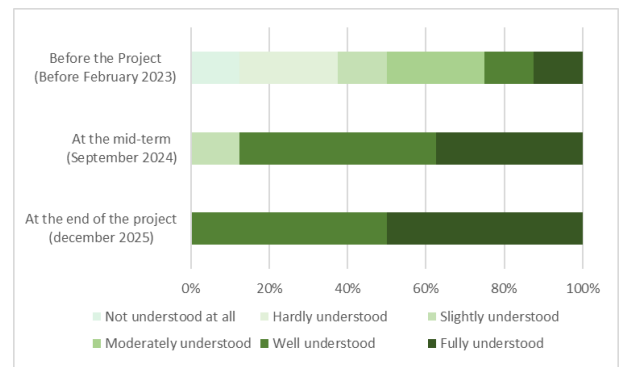


図 2-15 パイロット事業の理解度

＜事業実施能力＞

本プロジェクトでは、パイロット事業の実施を通じて、都市交通施策の実施に必要な知識および技術の向上を図った。アンケート調査では、「都市交通施策・事業の企画能力」「事業計画書作成能力」「関係機関との調整能力」「事業の運営・管理能力」について評価を行った。都市交通計画の理解度と比較すると評価は低いものの、いずれの項目においてもプロジェクト終了時の能力評価が最も高く、C/Pの事業実施能力が一定程度向上したことが確認された。

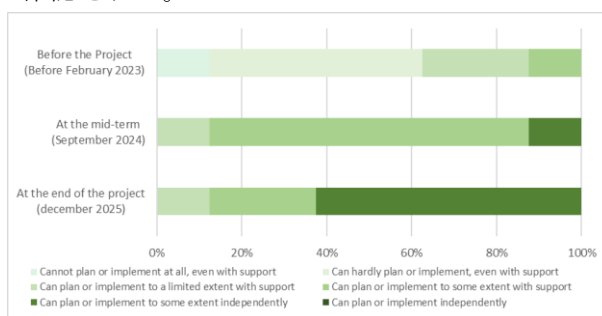


図 2-16 都市交通施策・事業の企画能力

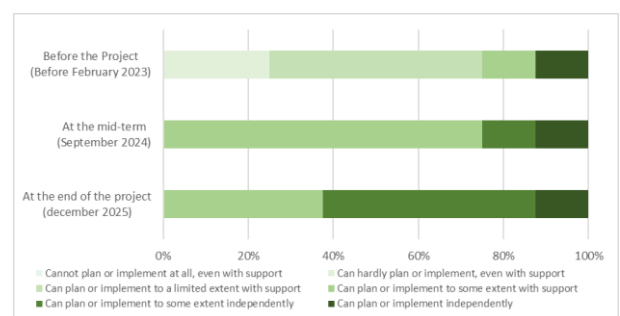


図 2-17 事業計画書作成能力

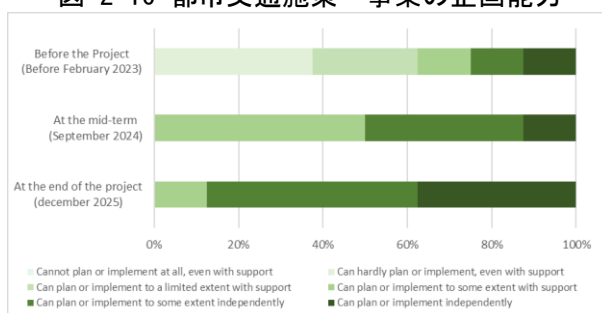


図 2-18 関係機関との調整能力

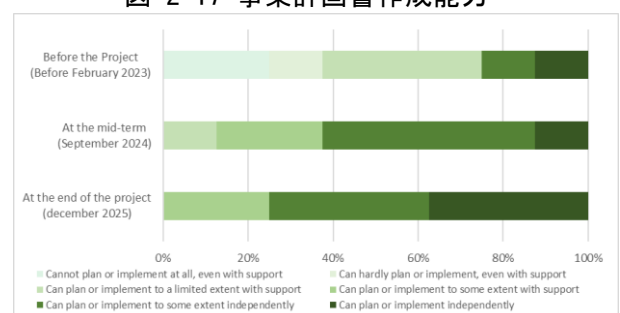


図 2-19 事業の運営・管理能力

＜コミュニケーション能力＞

本プロジェクトでは、パイロット事業の実施を通じて、関係機関や地域住民との対話能力および合意形成能力の向上も図った。アンケート調査では、「TCPやJCCにおける説明・発表能力」「地域住民への説明能力」「ワークショップの進行能力」「ドナーおよび関係機関との協議における説明能力」を評価項目として設定し、各C/Pのコミュニケーション能力の向上状況を確認した。その結果、特に「地域住民への説明能力」および「ワークショップの進行能力」において顕著な向上が見られ、住民との対話能力の強化が図られたことが確認された。

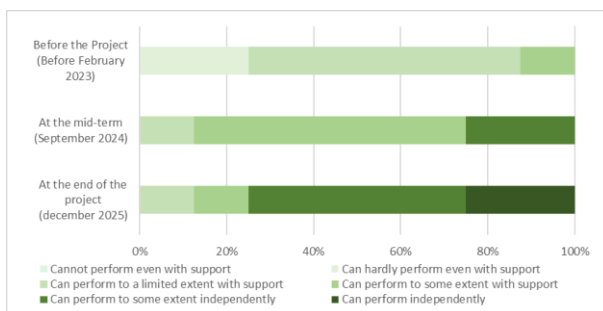


図 2-20 TCP や JCC の協議会での説明・発表力

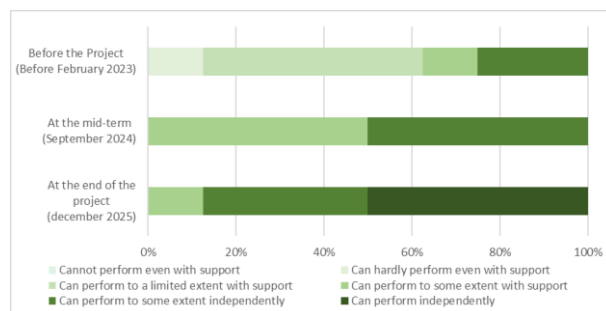


図 2-21 地域住民への説明能力

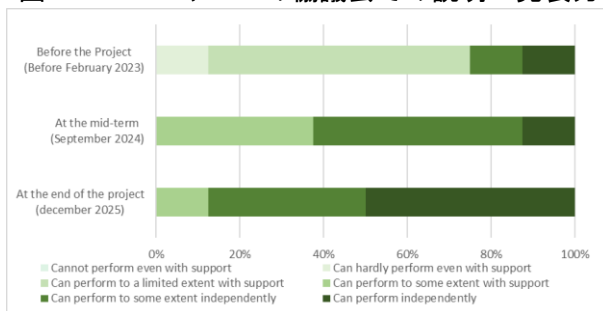


図 2-22 ワークショップの進行能力

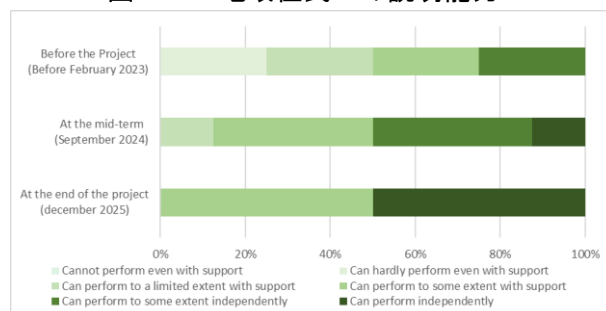


図 2-23 関連機関との協議での説明能力

組織としての能力向上について、DPWT のサリカ副局長に対してインタビュー調査を実施した。同副局長は、本プロジェクトを通じて、個人の能力向上にとどまらず、関係機関を含めた組織的な体制を構築できた点が大きな成果であると述べた。

表 2-4 能力向上に関する主な意見

	主な意見
個人能力	・都市交通施策全般について、計画から実施までを担うための基礎的な能力が職員に備わったと認識している。 ・特に、路線バスの運営・管理や、交通静穏化地区（TCZ）をはじめとする交通管理分野については、本邦研修およびパイロット事業を通じて理解度が大きく向上した。
組織体制	・TCP や JCC を通じて定期的に意見交換を行う場が確立され、関係機関間および部署間で良好な関係を構築することができた。今後、マスタープランの実施段階においても、同様の体制を再構築し、良好な関係性を継続していきたい。 ・プロジェクトを通じて、C/P の都市交通計画への参加意欲が向上するとともに、将来的にリーダーとなり得る人材の育成・成長が見られた。 ・一方で、IT 技術者の育成は今後の課題として認識されている。
制度・社会システム	・TCZ の導入に向けて、プロジェクト期間内に路線バスの運行を開始できたこと、ならびに半島地区に新たな駐車ルールを導入できたことは、大きな成果である。 ・一方で、各種施策を継続的に実施していくためには、財政面の課題を解決する必要がある。

出典：JET

【1-2】 ルアンパバーン交通協議会を設置する

プロジェクト開始後約 1 ヶ月で、ルアンパバーン交通協議会（Traffic Cooperation Platform：TCP）のメンバーを決定した。TCP は、都市交通 MP の方向性や主要施策の整理、パイロット事業の実施方針、交通規制の内容等について、各参加機関内での調整および意思決定を円滑に進めることを目的として設置した。そのため、各機関において一定の意思決定権限または組織内調整機能を有する幹部レベルで構成した。

以下に TCP の構成員及び実施実績を示す。

表 2-5 TCP の構成員

Position	Organization	Remarks
Deputy Director of Division	DOT/MPWT	
Director	DPWT	Chairperson
Deputy Director	DPWT	
Deputy Director	DoCT	
Deputy Director	DPS/ Traffic police	
Deputy Head	LPB City Public Security	From Mar 2023 to May 2023
Deputy Head	LPB City Public Security	From Jun 2023
Deputy Director	Luang Prabang Province	From Mar 2023 to Apr 2023
Deputy Director	Luang Prabang Province	From Apr 2023
Deputy Head	Luang Prabang City	
Vice President	Souphanouvong University	
Lecturer	NUOL (National University of Laos)	

出典：JET

表 2-6 交通協議会の実施状況

開催日		場所	合意事項
第 1 回	2023 年 6 月 27 日	DPWT 大会議室	・ TCP の設立について ・ LPB の都市交通に関する現状問題と課題
第 2 回	2023 年 10 月 18 日	〃	・ 将来ビジョン及び都市交通政策の基本方針 ・ 第 1 年次のパイロット事業
第 3 回	2024 年 3 月 26 日	OPWT 大会議室	・ 都市交通 MP の内容 ・ 第 1 年次のパイロット事業の準備進捗
第 4 回	2024 年 7 月 30 日	DPWT 大会議室	・ 交通管理計画 ・ 第 2 年次に実施するパイロット事業計画（C1： バス運営＋交通管理、C2：プレイスメイキン グ）
第 5 回	2024 年 8 月 1 日	〃	・ 自転車シェアリング ・ 第 2 年次に実施するパイロット事業計画（C3： 自転車シェアリング） ※JICA 長期専門家が担当
第 6 回	2024 年 12 月 10 日	〃	・ ドラフト都市交通 MP の合意 ・ 第 2 年次に実施する「バス運営＋交通管理パイ ロット事業」実施計画 ・ 第 2 年次に実施する「プレイスメイキングパイ ロット事業」の進捗報告計画
第 7 回	2025 年 7 月 23 日	〃	・ 第 2 回パイロット事業の結果・教訓報告 ・ 都市交通 MP（最終）の合意 ・ 3 年次に実施するパイロット事業計画（6 施 策）の合意
第 8 回	2025 年 11 月 12 日	〃	・ 3 年次に実施するパイロット事業計画（更新 版：7 施策）の合意

注）詳細内容は、3.1.4 節に記載。

出典：JET

【1-3】 都市交通及び都市開発に係る関連計画のレビューを行う

都市交通 MP 策定に関連する、既存の将来計画や関連計画、法規制、既往調査などを整理し、下記調査項目についてレビューした。

(1) 関連政策、計画のレビュー

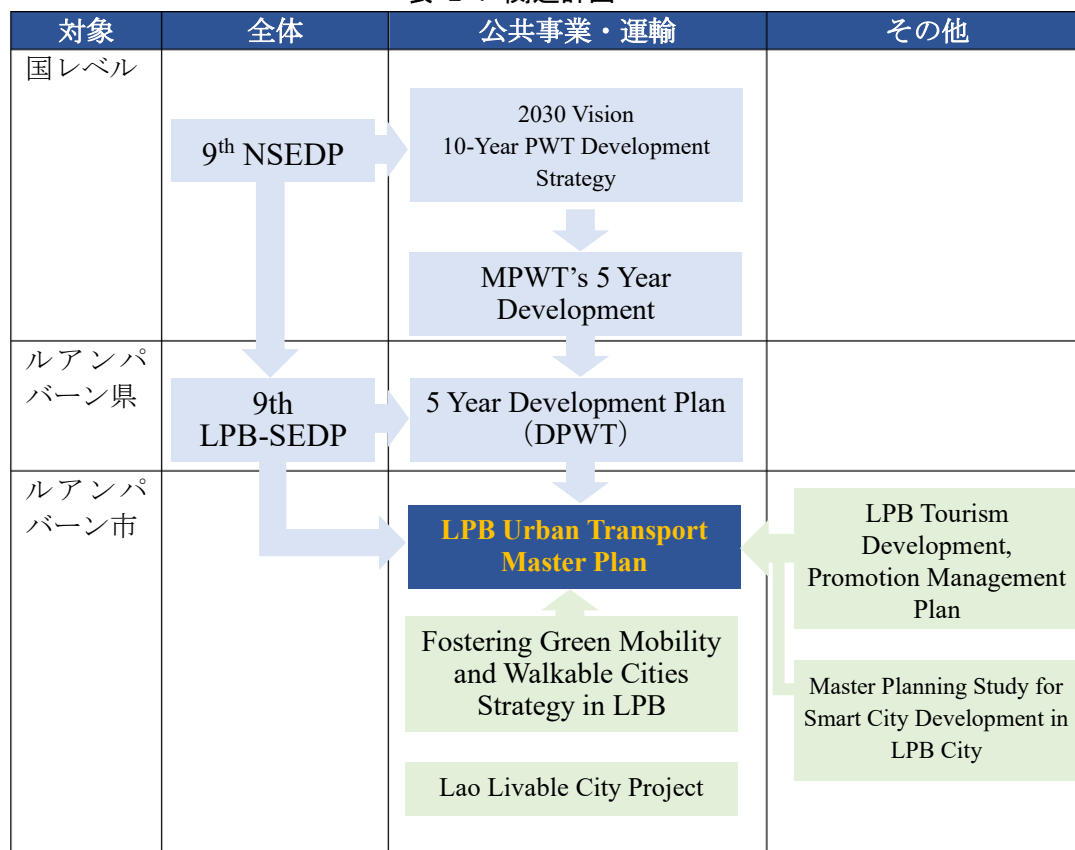
1) 上位計画

第 9 次国家社会経済開発計画（9th Five Year National Socio-Economic Development Plan: 9th NSEDP）を始めとするラオス国全体の開発戦略や、第 9 次ルアンパバーン県社会経済開発計画（9th Five Year Socio-Economic Development Plan for Luang Prabang Province: 9th LPB-SEDP）等のルアンパバーンにおける開発戦略については、ルアンパバーン都市交通マスタープラン（Luang Prabang Urban Transport Master Plan : LPBMP）の Annex 1.1.1 「Upper-Level Plan」に記載する。

2) 関連計画

ルアンパバーンにおけるグリーンモビリティの促進計画（Fostering Green Mobility and Walkable Cities Strategy for Luang Prabang and Siem Reap）やルアンパバーン観光 5 年計画（Luang Prabang Tourism Development, Promotion and Management Plan 2020-2024）等、ルアンパバーンにおける都市計画や観光に関する戦略については LPBMP の Annex 1.1.2 「Related Project」に記載する。

表 2-7 関連計画



* ■ 上位計画 / ■ 関連計画

出典:JET

(2) 関連法規制の把握

1) 都市交通に係る法制度

(i) 陸上輸送法

ラオスの陸上交通システムの運営と管理を規定する基本的な法的枠組みを確立するものであり、ルアンパバーン市においても同様である。公共交通政策の策定、公共交通運行に係る事業許可、安全規制、運賃規制、MPWT、DPWT、OPWT などの関係省庁の権限など、様々な側面を包含している。陸上輸送法は、安全で効率的かつ持続可能な公共交通網を構築する上で重要な法律である。

(ii) 陸上交通法

ラオスの自動車やオートバイの運転免許、道路標識、交通管理、違反に対する罰則など、様々な内容を包含した公道での安全を確保するための法律であり、ルアンパバーン市においても同様に適用される。MPWT、DPWT、OPWT などの関係省庁の権限や責任についても定められている。

(iii) ルアンパバーン市の都市管理に関わる知事合意

本知事合意は、ルアンパバーン県が定める下位法令とし 2012 年に制定されており、2018 年に罰則を強化する内容で改定されている。本知事合意では、ルアンパバーン市の持続的な発展と社会生活の質の向上及び、世界遺産の価値を保全し、世界的に有名な観光地となることを目的としており、都市管理に係る規則、禁止事項、管理・取締り・検査等に関する基準、自然環境保護、伝統文化の保全などが規定されており、ルアンパバーン市でのみ適用される。ルアンパバーン市を 3 つのゾーンに区分し、ゾーンごとに車種別の車両進入制限が設定されており、本調査対象地域の交通計画を行う上で特に配慮が必要である。

2) 都市計画（景観・歴史街づくり含む）に係る法制度

(i) 都市計画法（Urban Planning Law）によるルアンパバーン都市計画規則

ルアンパバーン市では、2012 年にバッファゾーン（約 12,500 ha）を対象としてルアンパバーン都市計画規則（Regulation on Luang Prabang Urban Planning : RLUP）が策定されている。RLUP が策定されるに至った背景には、2004 年にフランス開発庁（AfD: Agence française de Développement）及びシノンの協力により策定された SCOT（ルアンパバーン地域統合基本構想）の考え方がある。SCOT では、遺産地区外を含めたルアンパバーン市の現状を分析し、将来の開発シナリオを提示している。

(ii) 世界遺産地区保全・活用計画（PSMV）

世界遺産地区約 820ha を対象として、PSMV が 2001 年、「遺産の家（La Maison du Patrimoine）」の協力によって策定されている。「遺産の家」は、世界遺産登録後に国際機関等の支援により設立された保存管理機関であり、地区内の建築物の新築・修復等に対して世界遺産基準に基づく技術的助言を行っている。都市計画法制度としては、ルアンパバーン市では世界遺産地区保全・活用計画（PSMV）が重視される。現在、ラオスには景観法はないが、PSMV は景観と歴史的都市計画のガイドラインとして機能している。これらは DoCT に聞き取りを実施するなどして収集・確認した。

(iii) 国家遺産法（Law on National Heritage、2013）

国家遺産の管理、使用、保全・保護、修復等について規定し、国家、社会組織、個人の権利と義務を明らかにするとともに、国家遺産の文化・歴史的価値、自然価値を保存することを目的としている。

(iv) 土地法

土地の取引、登記、使用、利用、相続、賠償等について規定している。

(v) 投資奨励法（Law on Investment Promotion、2009）

病院や教育機関への投資、外国人投資家への住宅用地使用権付与（25 億 KIP 以上）に対する特別優遇措置について規定している。

(vi) 官民連携等に関する首相令（Decree on Public Private Partnership、2021）

官民パートナーシップについて規定している。対象は、インフラ整備、公共サービスプロジェクト、建設プロジェクト、観光、エネルギー、その他の開発プロジェクトである。



出典：JET

図 2-24 保全制度・現況について DoCT への聞き取り

(3) 社会経済状況の把握

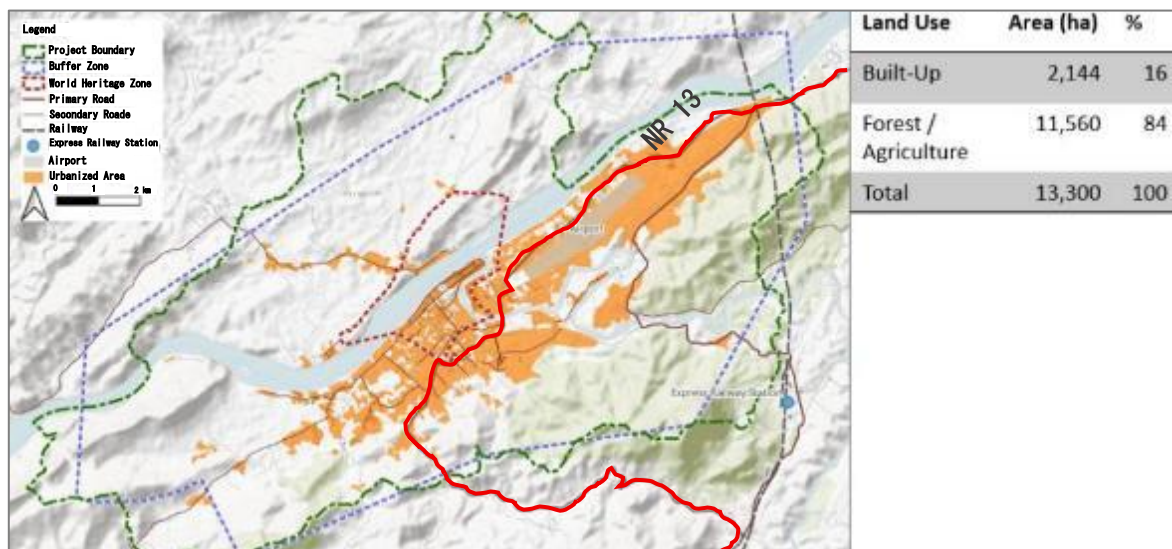
LPBMP の Annex 1.2.2 「Social and Economic」 に記載。

(4) 既存データの収集・分析

1) 都市計画について

(i) 土地利用

調査対象地の総面積 13,300ha のうち、現在約 16%が市街化されている。全体として、中心市街地はメコン川に沿う低地に細長く延びており、特に空港の東側の市街化が顕著である。2021 年 12 月の老中高速鉄道の開通により、遺産地区から国道 13 号線の南方向への市街化も加速している（DPWT 都市計画課に聞き取りを実施するなどして収集・確認した）。

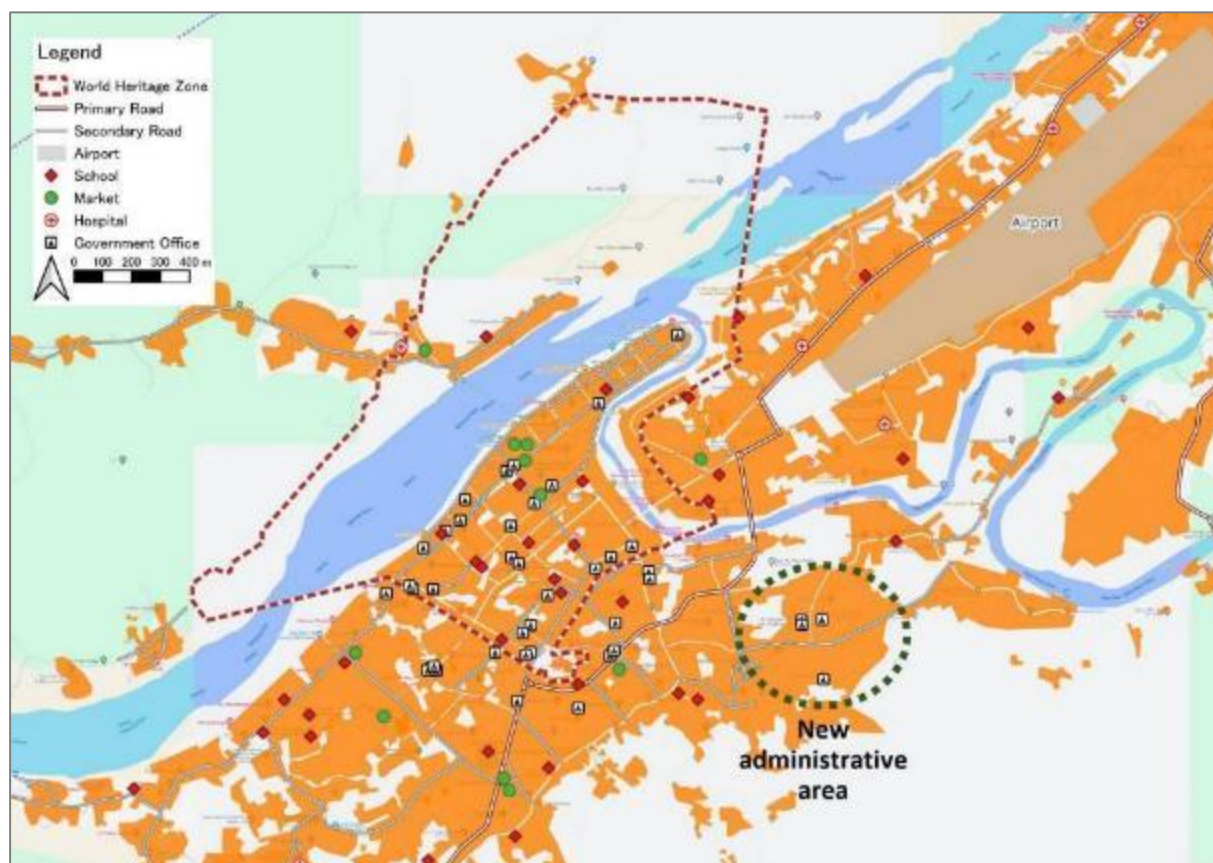


出典：JET

図 2-25 市街地の現況

(ii) 重要施設

世界遺産地区は、歴史的にルアンパバーンの政治、居住、宗教の中心地であった。マーケット（市場）、学校、病院、政府機関は、現在もその多くが遺産地区内に集中している。具体的には、半数以上のマーケット（5 件）、及び政府機関（24 件）は遺産地区内にある。学校は三分の一程（13 件）が遺産地区にあり、半数に満たないものの、遺産地区外の学校よりも密集している。よって、現在も多くの市民が日常的に遺産地区内外間を移動している。一方、近年遺産地区外に新しい官庁街が整備されつつあり、政府機関の中には、既に当該新官庁街に移転したものもある（下図参照）。



施設	WHZ内	WHZ外	計	
学校*	13	25	38	*小、中、高等教育
マーケット	5	8	13	
病院		7	7	
政府機関	24	17	41	(Google Mapと現地調査より)

出典：JET

図 2-26 重要施設



出典：JET

図 2-27 都市計画制度・開発状況・既存データ確認のため、DPWT への聞き取り

2) 都市交通について

(i) 車両流入規制・路上駐車

ルアンパバーン市では車両の大きさによるゾーン流入規制が掛けられており、世界遺産地区に大型車が進入しない仕組みとなっている。



出典：JET

図 2-28 車両流入規制の状況

ルアンパバーンでは、駐停車が 4 区分（駐停車禁止、駐車禁止、奇数日駐停車禁止、偶数日駐停車禁止）に規制されている。このルールは比較的良好に守られているが、路上駐車が認められている地区では、景観を損ねる、交通渋滞を引き起こすなどの問題が認識されている。



出典：DPWT

図 2-29 駐停車禁止区分を示す標識



出典：JET

図 2-30 DPWT への聞き取り調査の様子

(ii) 交通量・交通流動

ルアンパバーンにおける都市交通の現況を把握するため、主要地点において交通量観測調査を実施し、車種別の交通構成を整理した。調査結果によれば、市中心部では、オートバイが全体の約 70%を占め、自動車が約 23%を占めており、両者で交通の大半を構成している。一方、公共交通（トゥクトゥク、ソンテオ等）の割合は約 5%にとどまっており、現時点では限定的な役割にとどまっていることが確認された。

郊外部（国道 13 号線沿い）においても、オートバイおよび自動車が主要な交通手段である点は共通しているが、市中心部と比較すると、貨物車両の通行割合が相対的に高い傾向が確認された。これは、当該区間が広域幹線道路に位置し、通過交通や物流交通が一定程度含まれていることを反映したものと考えられる。

一方、交通流動の観点からは、ルアンパバーンでは道路網密度が低いことから、カン川を渡る橋梁や一部の幹線道路に交通が集中する傾向が見られる。特にオールドブリッジでは、朝夕のピーク時にオートバイを中心とした交通が集中し、著しい混雑が発生している。このような交通流動の偏在は、市中心部における慢性的な混雑や交通環境の悪化を招く要因となっている。

なお、交通量観測調査に基づく車種別交通構成の詳細データについては、MP Annex の 2.1 Traffic Surveys に整理している。

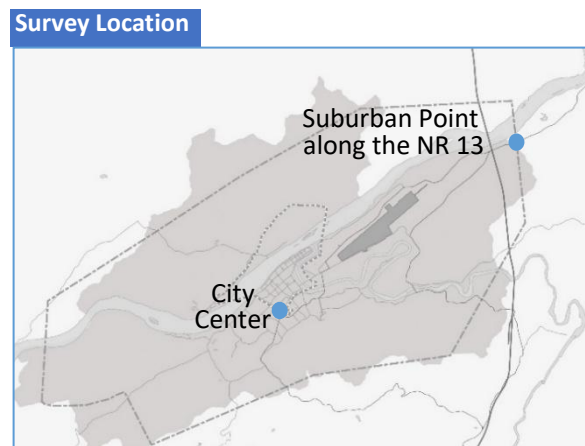
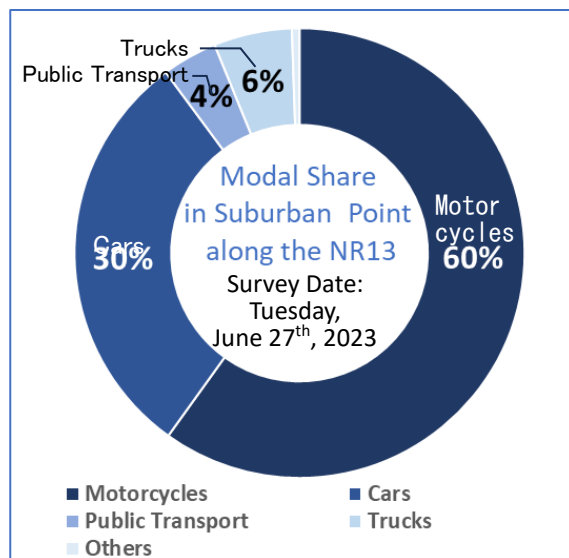
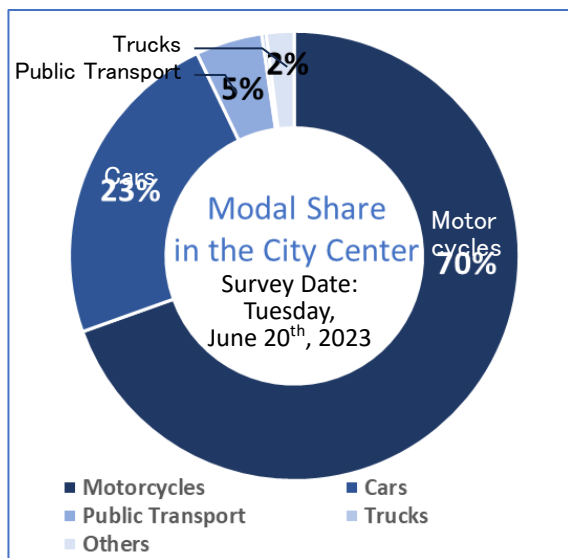


図 2-31 対象地域における交通状況

(iii) 交通安全

ルアンパバーンで発生する交通事故原因の第 1 位は飲酒運転、第 2 位は速度超過となっている。そのほか、歩行者の無秩序な横断、運転免許が不要な電動スクーターの普及などにより、交通事故のリスクは年々高まっていると言える。

表 2-8 年間交通事故件数の推移

	2018		2019		2020		2021		2022	
Total Number of vehicles damage	Total: 497		Total: 615		Total: 582		Total: 295		Total: 430	
Number of light damage	283		360		340		142		227	
Number of moderate damage	210		251		241		150		201	
Number of severe damage	4		4		1		3		2	
Number of fatalities	Total: 24		Total: 29		Total: 22		Total: 21		Total: 18	
	Male	Female	Male	Female	Male	Female	Male	Female	Male	Female
on the spot	6	2	15	2	10		8	1	7	
hospital	12	4	7	5	11	1	10	2	6	5
Number of injuries	Total: 496		Total: 554		Total: 538		Total: 286		Total: 420	
	Male	Female	Male	Female	Male	Female	Male	Female	Male	Female
Number of light damage	176	88	195	90	199	85	103	44	164	96
Number of moderate damage	156	51	171	80	161	81	91	43	109	41
Number of severe damage	21	4	14	4	8	4	1	8	7	3
Sort by subjectivity of incident occurrence										
Drunk and drive	97		87		100		53		84	
Over the speed limit	25		48		52		33		48	
Change the direction	3		13		26		16		8	
Overtaking without safety guarantee	12		30		27		6		19	
Not yielding the right of way	20		21		32		12		25	
Turning without safety guarantee	41									
Drive on the left side	34						6			
Not keeping the distance	21		29		15		5		11	
Technical system issues			2		1					
Violate the traffic sign					3					
Others	12		94		64		38		35	
Sort by Accident Collides	No. of accident	Fatality	No. of accident	Fatality	No. of accident	Fatality	No. of accident	Fatality	No. of accident	Fatality
Face to face	88	15	82	15	93	10	57	6	67	9
Hit from sideways	77	1	110	8	132	6	59	3	97	4
Scratches	33	1	40		29		15	3	44	2
Hit from backside	54	3	67	2	52	2	32	3	15	
Self-inflicted	13	4	25	4	14	4	6	6	7	3

出典：DPWT

(5) 都市交通関連インフラ及び施設の現況把握

道路

(i) 道路の整備状況

市中心部を除き道路網密度が低いため、一部の幹線道路に全ての交通が混在し、交通事故のリスクが高い。メコン川やカン川に架かる橋が少ないため、地域連携や交流が難しい状況であり、郊外部では舗装されていない道路の割合も高く円滑な移動の妨げになっている。

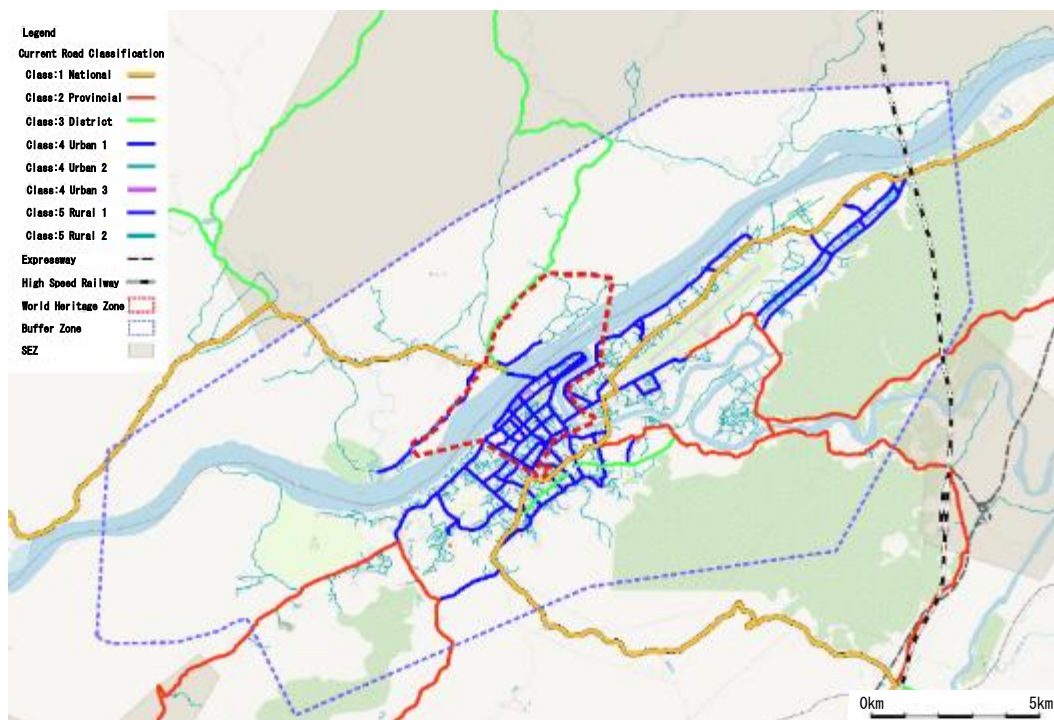
ラオス国内法に基づく道路種級は、ネットワーク機能におよび、計画、建設、管理の責任主体によって表 2-9 のように区分されている。

表 2-9 道路種級区分

Class	Planning	Construction	Maintenance	Remarks
National	MPWT	MPWT	DPWT	Connect international border and/or National capital and/or Provincial Capital
Provincial	DPWT	DPWT	DPWT	Connect Provincial capital and/or District capital
District	DPWT	OPWT	DPWT	Connect Village and District capital or Provincial capital
Urban	DPWT	OPWT	DPWT	Community Road/ Urban area
Rural	DPWT	OPWT	DPWT	Community Road / Rural area
Special				For Public facility or National defense/security Forest preservation zone

出典：Road Design Manual および DPWT からの聞き取りを基に JET 作成

上記種級区分を反映した対象地域の現況道路ネットワークを以下に示す。



出典：DPWT の資料を基に JET 作成

図 2-32 計画対象地域における現況道路ネットワーク

(ii) 世界遺産地区内の歩行環境

遺産地区内では約 85%の道路に歩道が整備されているが、一部に幅の狭いものや段差があるものがあつたり、幅は広いのに屋台に占拠されている場合があつたりと、すべての歩道が歩きやすい状況にあるとは言えない。一方で、半島部にはよく整備された魅力的な小径もあり、住民生活や観光客の散策に使われている。



歩道上の障害物を避けて車道を歩く歩行者



半島部の魅力的な小径

図 2-33 遺産地区内の歩行環境

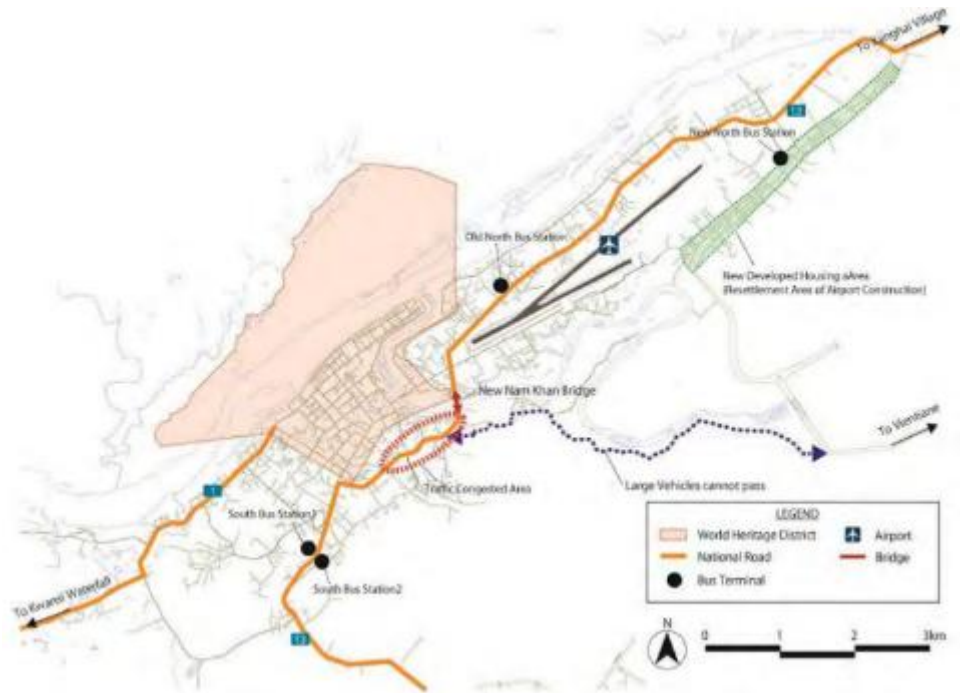
公共交通

(i) 公共交通手段

ルアンパバーン市の公共交通はルアンパバーン市にアクセスする長距離の公共交通とルアンパバーン市内の公共交通の大きく 2 つのタイプに分類される。長距離の公共交通には、航空、高速鉄道、フェリーに加え、バス、バン、ソンテオなどの道路交通があり、国際、州間あるいは地区間の公共交通サービスとして運行している。ルアンパバーン市内の公共交通は、2020 年 6 月の路線バスの運行停止以降、フェリーとジャンボ、トゥクトゥク、ソンテオ等のパラトランジットサービスのみである。

(ii) 公共交通ネットワーク

ルアンパバーン市の公共交通ハブを下図に示す。ルアンパバーン市に公共交通を利用して訪れる場合、ルアンパバーン国際空港、高速鉄道のルアンパバーン駅、長距離フェリーのターミナル、4 つのバスターミナルが経由地となる。4 つのバスターミナルでは、地区間、州間、国際間のバス、バンやソンテオが運行している。



出典：JET

図 2-34 ルアンパバーン市の公共交通ハブ

空港、バスターミナル、長距離フェリーターミナルから市内への移動は、路線バスが運行されていないため、友人や家族による送迎やホテルの送迎サービス、またはターミナルで待機しているパラトランジットを利用する必要がある。パラトランジットは各ターミナルに常時待機しており、運転手と個別に交渉して目的地まで移動することが可能である。また、高速鉄道の駅から市内への移動は、2022年10月からシャトルバスの運行が開始されている。

ルアンパバーン市内の移動は、ジャンボ、トゥクトゥク、ソンテオと呼ばれるパラトランジット及びルアンパバーン市とチョンペット地区を結ぶフェリーサービスが中心である。

一方で、個人が所有するバイクを日常的な移動手段として利用している住民も多い。しかしながら、自家用車を持たない住民にとっては、家族や友人の支援、あるいは運賃の高いパラトランジットに依存せざるを得ない状況にある。これらは、ルアンパバーンの住民の移動の利便性確保の面からも課題として挙げられており、交通渋滞の緩和や環境に優しい都市整備を促進するためには、ルアンパバーン市の骨格となる公共交通ネットワークの整備が必要不可欠である。最近ではライドシェアサービスが徐々に広まっているが、法制度の整備が進んでおらず、運行は限定的な状況である。

(iii) 公共交通のサービス状況および利用実態

ルアンパバーン市内の移動：ソンテオ、トゥクトゥク、ジャンボと呼ばれるパラトランジットが運行している。これらの車両はDPWTの監視の下で運行をしており、ルアンパバーン市の北部と南部に位置する4つのバスターミナル、高速鉄道駅、病院、市場などの指定された場所に待機している。COVID-19パンデミック前には、約16万人/年（約440人/日）に利用されていた。2020年はCOVID-19パンデミックにより観光客数が大幅に減少したものの、そのような環境下でも一定の乗客数が維持されており、ルアンパバーンの住民にとっても重要

な交通手段となっている。フェリー（ルアンパバーン市・チョンペット地区間）：ルアンパバーン市とチョンペット地区を結ぶ橋は建設されていないため、メコン川を挟んで対岸のチョンペット地区を結ぶフェリーが両地域を結ぶ唯一の交通手段となっている。

ライドシェアサービス：近年の移動ニーズの高まりも背景に、ライドシェアサービスが徐々に普及をしてきている。市場価格の約二倍と運賃設定は少し高額であるものの、アプリを利用して4輪車両、ジャンボ、トゥクトゥクを手配することができるようになっている。ライドシェアに係る法規制や制度が整備されていないことから、非常に限定的な運用となっているが将来的には増加することが予想される。

(iv) 観光交通

公共交通を利用したルアンパバーン市内の移動環境：観光客の多くは、自転車やオートバイのレンタルサービスを利用した観光、半島地域の朝晩では徒歩や自転車で街を探索している様子が多くみられる。一方、公共交通が未整備であることから、日中の暑い時間帯での移動や交通手段を持たない人々の移動、中・長距離の徒歩圏外への移動が困難となる等、様々な課題が挙げられている。

郊外の観光地へのアクセス：ルアンパバーン市の郊外には、タットセの滝、クアンシーの滝、パックオウ洞窟に代表される人気の観光地が点在している。これらの観光地に公共交通で訪れるためには、パラトランジット等で郊外のバスターミナルまで移動し、そこから運行されているバンやソンテオ等に移り換える必要があるものの、2018年には約3万回（往復計）利用されている。ただし、これらの路線の運行情報をオンラインで入手することはできず、運行本数も非常に限られていることから、ルアンパバーンに慣れていない観光客にとっては、非常に使いづらいサービスとなっている。

(6) ルアンパバーンの自然環境の把握

ルアンパバーンの自然環境については、LPBMPのAnnex 1.2.1「Natural Environment」に記載している。

(7) ルアンパバーンの将来的な開発ポテンシャルに関する情報収集

ルアンパバーンの将来的な開発ポテンシャルに関する情報現況は、出典：JET

図 2-35、図 2-36（出典：JET）に示すとおり、DPWT 都市計画課への聞き取り等を実施して収集・確認した。

(i) SEZ

ルアンパバーン県の建設会社 Phousy Group は、ルアンパバーン市周辺の総面積 4,850ha の土地に経済特区（SEZ）の開発を計画している。しかしながら、直近の状況を確認したところ、Phousy グループの資金力だけでは十分ではなく、現在、中国企業など外資との提携を模索している模様である。

(ii) Osiano

オシアノ（Osiano）開発プロジェクトは、観光セクターの開発に重点を置いており、総面積は 829.66ha で、7つのゾーンに分かれている。その一部はバッファゾーン及びプロジェクト対象地の中にある。デベロッパーは、ラオス北部中国国境のゴールデン・トライアング

ル経済特区で活動している中国資本の民間デベロッパー（キング・ローマン・グループ傘下のオシアノ・トレーディング）である。

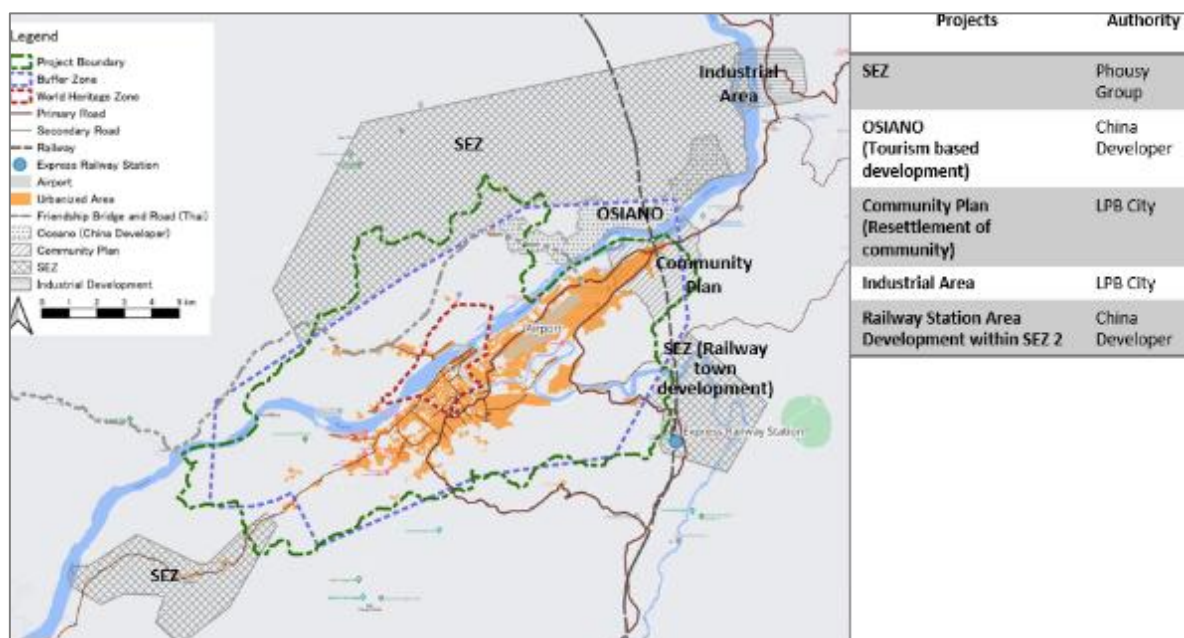
(iii) コミュニティプラン

ルアンパバーン市は現在、4つの村を対象とし、コミュニティ計画に取り組んでいる。2019年に開始されたコミュニティ計画の目的は、ルアンパバーン国際空港を拡張整備し、周辺地域にコミュニティを再定住させることである。当局は空港周辺のコミュニティの土地を買収し、住民を別の新しい地域（詳細は未確認）に再定住させるために、コミュニティに対して土地による補償を行っている。

(iv) 鉄道駅周辺開発

ルアンパバーン市によれば、中国のデベロッパーによりルアンパバーン駅周辺開発が計画されている。対象地区は SEZ2 内に位置する。プロジェクトの詳細は、現在のところ不明である。

(v) Vangneun Vilage 開発（カン川流域半島地区および新行政地区）



出典：JET

図 2-35 対象地周辺の開発プロジェクト



図 2-36 開発事業についての調査

(8) PPP (Public Private Partnership) に関する制度・実績のレビュー

現地調査、関係機関へのヒアリングおよび関連資料の確認を行い、PPP に関する制度および、PPP の適用可能性を検討する上で前提となる関連機関の財務状況について、基礎的な情報収集を実施し、以下の事項を確認した。なお、これらの制度・財務状況の詳細および公共財源確保の課題については、MP 資料編 第 4 章に整理している。

【PPP に関する法制度の概要】

- ・ PPP に関する法制度として、2020 年 12 月 21 日付政令第 624 号により制度枠組みが定められている。同政令では PPP を、公共部門と民間部門の協力関係であり、公共と民間の共同投資、または一定の事業運営期間において民間が公共プロジェクトへ単独で投資を行う形態を含むものと定義している。PPP は新規インフラ整備、既存インフラの改善および公共サービスの提供に適用され、都市交通分野における公共交通サービスも制度上対象に含まれる。

【ルアンパバーン県における PPP の実績および制度運用の現状】

- ・ ルアンパバーン県における PPP の実績について関係機関へのヒアリングを実施した結果、PPP 法に基づく正式な事業実績は確認されていないものの、これまでに 3 件程度の民間提案が提出され、現在内容の検討段階にあることが確認された。
- ・ ルアンパバーン県内では、外国企業によるコンセッション方式の水力発電プロジェクトについては複数の実績があるが、これらは中央政府主導で実施されていることから、県政府レベルではノウハウや情報の蓄積が限定的であることが確認された。

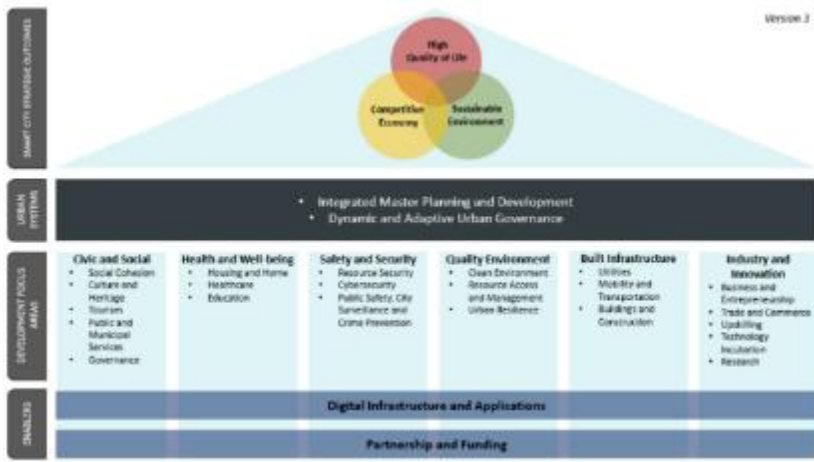
【関係機関の財務状況および財源上の制約】

- ・ DPWT については、2024 年時点で年間予算規模が約 260 億 KIP、そのうち公共投資関連が約 200 億 KIP、経常経費が約 60 億 KIP で構成されていることを確認した。公共投資財源は主に中央政府および MPWT からの配分に依存している。
- ・ 観光・遺産保護を所管する DoCT 内の世界遺産管理部（WHMD）については、年間予算規模が約 2 億 KIP と限定的であり、登録建造物の修復工事そのものに対する直接的な財政支援制度は現時点では整備されていないことを確認した。
- ・ ルアンパバーン市においては、交通部門、OPWT、UMSO（旧 UDA）等の組織体制、予算規模および予算執行手続きを確認した。これらの組織の予算は市独自財源と県・中央からの配分により構成されており、単独で大規模な交通インフラ投資を実施する財政余力は限定的であることが確認された。
- ・ WHMD により検討されている遺産基金制度についても確認を行い、将来的には観光収入の一部を活用した資金循環メカニズムとして、都市交通施策の実施を間接的に支援する可能性があることが示唆された。

(9) スマートシティ関連

ルアンパバーンは首都ビエンチャンとともに ASCN のメンバー都市であり、スマートシティに係る基本的なコンセプトは ASCN のモデルフレーム（図 2-37）を踏襲していくものと

捉えている。同フレームではデジタル技術は各テーマを下支えするインフラとして位置付けられており、交通単独ではなく広く全体的なテーマに対して汎用的に整備していく思想であることが分かる。

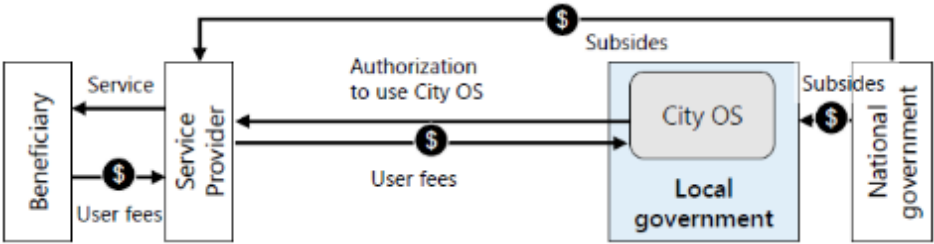


出典：ASCN

図 2-37 アセアン・スマートシティ・フレームワーク

2022 年 3 月、国土交通省が ASCN に対し、『アセアン・スマートシティ計画ガイドブック』を提供し、都市 OS というデジタルプラットフォームをベースとした様々なスマートサービスを提供する考えを示している。都市 OS は、従来型のアプリケーションにデータが格納される、いわゆるサイロ型と呼ばれる構造と対照的にデータを共通プラットフォームに蓄積し、求められるサービスに対して必要なデータを提供することで、より高度なサービスを比較的安価に提供していくことを目的としている。

また、同ガイドラインではビジネスモデルの基本概念も示しており、ルアンパバーンのような行政指導型、すなわち法令による強制ではなく、行政が主導して方針や共通基盤を整備し、民間事業者の自主的参画を促す場合は、地方行政が都市 OS を開発・管理したうえで、民間のサービスプロバイダにデータを提供し、各種サービスを提供するというバリューチェーンを示唆している。（図 2-38）



出典：国土交通省

図 2-38 基本的なスマートシティ・ビジネスモデル

(10) 他ドナーの活動状況の把握

Lao Livable Cities Project (Urban Environment Improvement Investment Project)は、2020年初頭からの新型コロナウイルス感染症の世界的流行により未実施のまま中断し、その後、当該プロジェクトはインフラ開発における持続可能性、強靱性、包括性の強化を目的とした ADB 融資プロジェクトとして再検討され、名称も「UEIIP：都市環境改善投資プロジェクト」に変更された。2023年12月に、4,500万USDの融資プロジェクトとして承認された。

(11) 関連既往プロジェクトのレビュー及び本プロジェクトに活かすべき教訓の整理

本プロジェクトと類似する既往プロジェクトとして、PADUL (Luangprabang Urban Development and Management Project) 2期 (PADUL Phase 1: 2009-2012, Phase 2: 2012-2017) にわたる AFD の支援が挙げられる。世界遺産地区及びその周辺を対象とし、インフラ整備 (路地、ケーブル地中化、世界遺産登録建築物の補修、下水・排水計画、ため池保全、等) を実施した。当該プロジェクトにより世界遺産地区の建築物や路地の状態は相当程度改善されており、今後もこの効果を持続させるための継続的な努力が求められている。詳細は LPBMP Annex 1.2.3 Urban Development に示す。

【1-4】 対象地域の都市交通及び都市開発に係る現状の調査及び分析を行い、課題を抽出する

1) 必要な交通調査の計画・実施

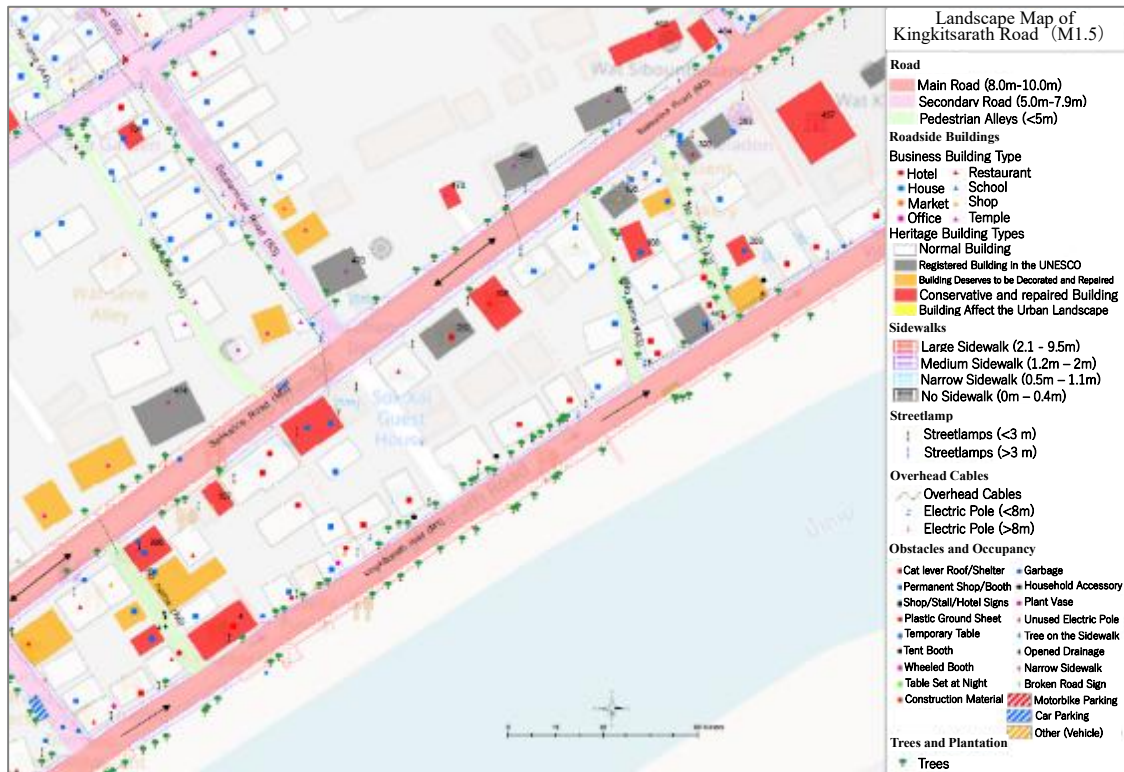
既存の資料や統計データから把握できない交通実態や、歴史・景観まちづくりに係るインベントリデータを把握するために再委託調査を実施し、対象地域の現状調査分析・課題抽出を行った。

(i) 交通実態調査

対象地域の都市交通状況を把握するために本プロジェクトで実施した交通実態調査の詳細は LPBMP の Annex 2.1 「Traffic Surveys」に記載している。

(ii) 観光歴史・景観まちづくり インベントリ調査

歴史・景観まちづくり検討の基礎資料等とするため、再委託形式で世界遺産地区内主要幹線道路(5)・主要区画道路(10)・小径(20)のインベントリを作成した。具体的には、道路等の状況のほか、沿道建物、障害物、景観に係る項目等を調査し、とりまとめている。下図は、最終提出の成果の一部である。



出典：再委託先 Mekong Consultants

図 2-39 景観まちづくり インベントリ調査結果成果（例：半島部ナムカン川沿い）

2) 将来交通需要予測

LPBMP の Annex 2.3 「Traffic Demand Forecast」に記載。

【1-5】 日本の都市交通や都市開発の取り組みを学ぶための本邦研修を実施する

1) 第 1 回本邦研修

2023 年 7 月から 8 月にかけて、ルアンパバーン市と地理的条件（山間の盆地に立地）、人口規模、歴史的町並みが保全された観光都市である点で類似している高山市（人口：8.5 万人）と白川村（人口：0.16 万人）、高岡市（人口：17.2 万人）にて、第 1 回本邦研修を実施した。

研修員からは、歴史的町並みの保存と交通規制を両立させるための住民合意形成プロセスや、観光需要に配慮した公共交通運営の仕組みに特に高い関心が示された。また、小規模自治体における行政主導の段階的実施手法について活発な質疑が行われた。

2) 第 2 回本邦研修

2024 年 6 月に実施し、関東近郊の観光都市において、行政と住民が主体となって生活と観光を両立させたモビリティサービス、トラフィックマネジメント、ストリートデザインの好事例について体験し、行政の役割を学ぶことができた。

第 2 回研修では、交通需要マネジメント（TDM）や歩行者優先のストリートデザインの具体的手法に加え、行政が地域住民や事業者と連携しながら施策を実行する体制構築のあり方に強い関心が寄せられた。

詳細は以下の各報告書に示す。

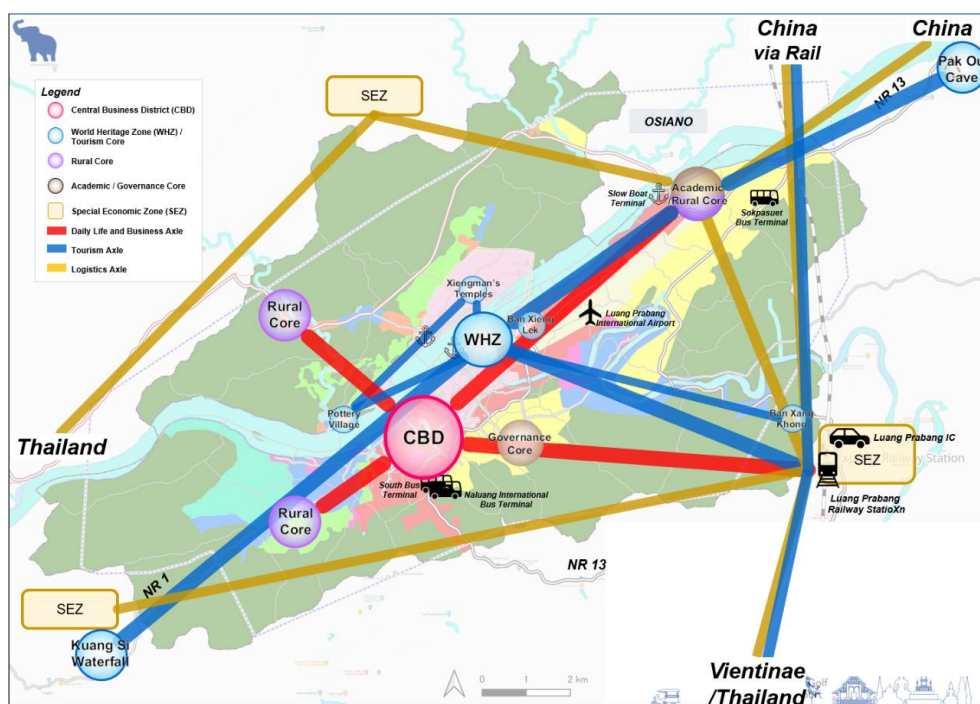
- ・ルアンパバーンにおける持続可能な都市開発・交通管理（第一回技術研修）
実施報告書：高山市、白川村、高岡市
- ・ルアンパバーンにおける持続可能な都市開発・交通管理（第二回技術研修）
実施報告書：香取市佐原、大田区蒲田、川越市、丸ノ内仲通り、横浜元町通りなど

【1-6】 都市構造及び都市交通に係る将来ビジョンの案を作成する

ここまでに明らかになった現況及び将来予想される課題、本邦研修実施時に議論したルアンパバーンのまちづくりの方向性を基に、都市構造、都市交通に係る将来ビジョン及び政策目標を関係者間で協議のうえ作成した。

なお、将来ビジョンの策定にあたっては、街歩きワークショップやプロジェクトまたはDPWTのフェイスブックを通じて住民意見を聴取・反映している。

1) 都市構造



出典：JET

図 2-40 将来都市構造（第2回TCPで合意）

2) 将来ビジョン

- 当初案：「世界遺産都市ルアンパバーンの歴史、文化、自然の価値を高めながら、快適な暮らしと観光を支える持続可能な都市交通体系を構築します」
- TCP 合意：「世界遺産都市ルアンパバーンの歴史、文化、自然の価値を守りながら、快適な暮らしと観光を支える持続可能な都市交通体系を実現します」

3) 開発シナリオ

2045 年为目标年次とした都市交通システムを選定するため、3 つの開発シナリオ代替案を設定し、C/P を含む関係者間の協議を通じて最適シナリオを決定した。ここでいう開発シナリオとは、将来の都市構造および交通需要の変化を前提に、交通施策の方向性や重点の置き方の違いによって都市交通システムの姿を比較検討するための政策オプションを指す。

シナリオの検討にあたっては、現況の交通課題に加え、将来の都市開発動向、都市構造の変化、広域交通軸の形成といった将来トレンドを整理するとともに、世界遺産都市としての将来ビジョンとの整合性を重視した。

その結果、公共交通の利用促進に加え、世界遺産エリアへの車両流入管理を組み合わせせた「公共交通促進+交通管理シナリオ」が、快適な生活環境の確保と観光都市としての機能維持を両立する上で最も適切であると判断された。本シナリオは、本邦研修において学んだ白川郷における世界遺産エリアへの車両流入規制の考え方を基本モデルの一つとしており、その考え方は関係者間の協議を通じて共有された上で、第2回 TCP で合意された。

また、上記ビジョンを実現するにあたり、都市交通が果たすべき役割について検討を行った結果、ルアンパバーンが観光都市であると同時に、住民の生活と文化が現在進行形で営まれるリビングヘリテージ（Living Heritage）であるという都市特性を踏まえ、政策目標（Goals）は「生活（Living）」および「観光（Tourism）」を中核とする整理が妥当であると認識された。

一方で、対象地域周辺には郊外部に立地する産業拠点や SEZ、これらを結ぶ主要幹線道路（アジアハイウェイ等）が含まれており、都市交通は観光・生活のみならず、産業活動や物流の円滑化を支える基盤としての役割も担っている。こうした前提条件を踏まえ、最終的に政策目標（Goals）は「生活（Living）」「観光（Tourism）」「産業（Industry）」の三つの視点に集約された。

- シナリオ1：トレンドシナリオ

現行の交通施策を基本的に継続し、大規模な交通需要マネジメントや車両流入規制を導入しないケース

- シナリオ2：公共交通促進シナリオ

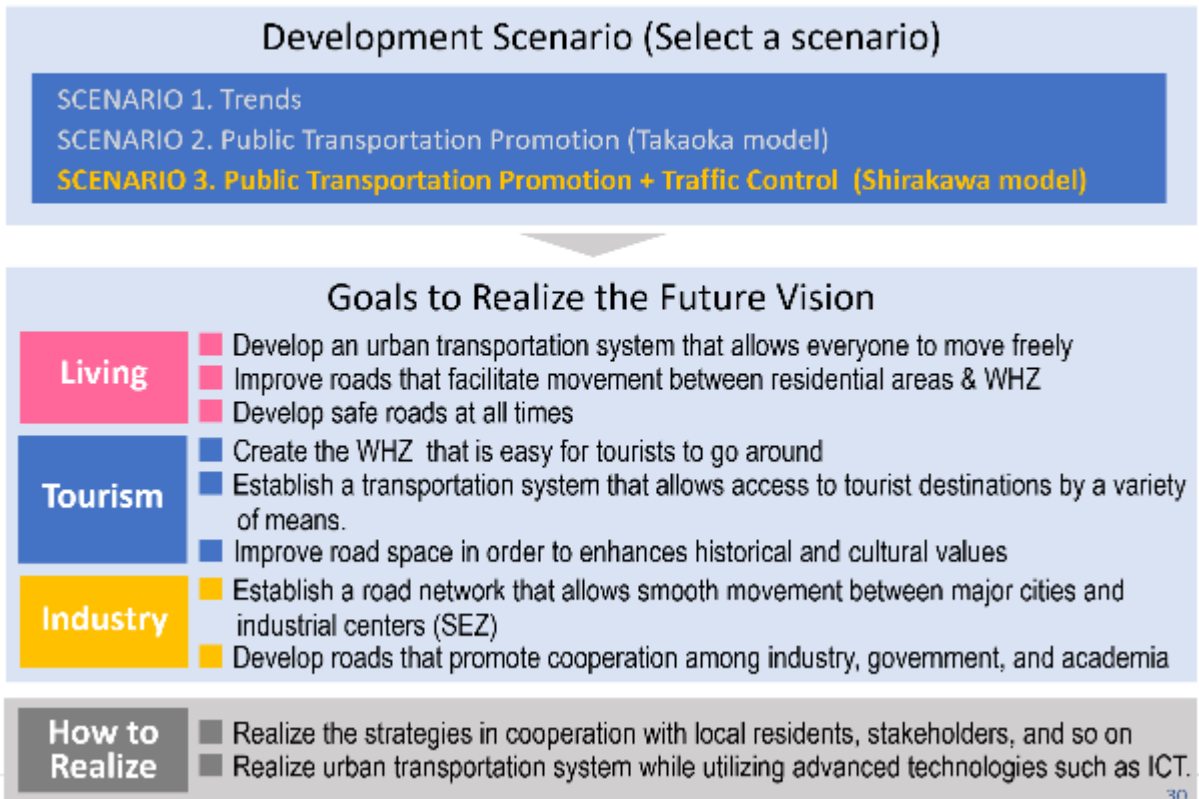
公共交通ネットワークの強化に重点を置き、世界遺産地区内では限定的な交通管理を行いつつ、主に公共交通の利便性向上により自動車依存の抑制を図るケース。

- シナリオ3：公共交通促進+交通管理シナリオ（TCP にて合意されたシナリオ）

公共交通の強化に加え、世界遺産地区を中心とした面的な車両流入管理を段階的に導入し、周辺部に駐車機能を確保するなど、交通需要マネジメントを積極的に組み合わせるケース。



1.1 Overview of Future Vision / Strategies



出典：JET

図 2-41 第 2 回 TCP で合意された開発シナリオと政策目標

【1-7】 都市構造及び都市交通に係る将来ビジョンについて交通協議会で合意形成を行う

活動 1.6 で作成した都市構造・都市交通に係る将来ビジョン、開発シナリオ、政策目標について、2023 年 10 月 18 日の第 2 回交通協議会（TCP）において詳細な協議を行い、関係機関間で合意形成を得た。その後、2024 年 4 月 4 日の第 2 回 JCC において、都市交通マスタープラン（MP）を構成する政策部分として正式に承認された。これにより、MP の政策方向性の基礎となる将来ビジョン・政策目標が行政として確定した。

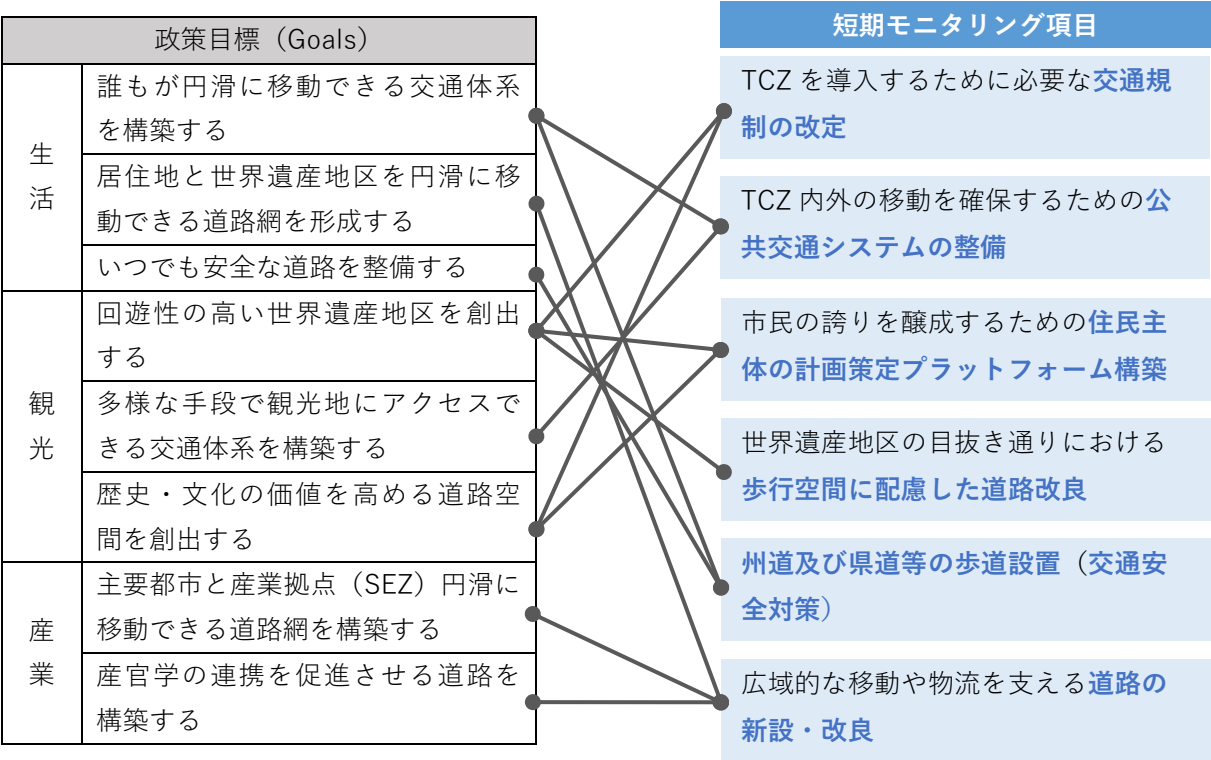
また、将来ビジョンを実効的に運用するためには、政策目標の達成状況を行政自身が把握し、必要に応じて施策を調整していく仕組みが不可欠である。このため、本プロジェクトでは、政策目標ごとに対応するモニタリング項目を整理し、行政が事業実施段階で活用可能な“実務的モニタリング指標”として体系化した。

モニタリング指標は、DPWT を中心とする行政が既存データや通常業務で把握可能な範囲で運用できるよう、アウトプット（施策進捗）ベースの項目を中心に構成した。アウトカム指標の設定は技術的な難易度が高く、行政側での測定・評価が困難であることから、まずは施策実施状況を確実に把握できる指標を優先したものである。

具体的には、交通静穏化に向けた交通規制の整備、公共交通システムの充実、住民参加型のまちづくり、歩行空間再設計、交通安全対策、道路インフラの改善など、政策目標に対応する主要施策をモニタリング項目として整理し、第 5 回 JCC において指標体系と運用方針を説明し、承認を得た。

さらに、MP で整理した短期（2030 年）・中期（2035 年）・長期（2045 年）の事業区分¹は、モニタリング指標と対応づけることで、行政が進捗を把握しやすい枠組みとして活用できるように設計した。特に短期事業のうち「3 年以内に着手すべき最優先事業」については、着手状況、遅延の要因、打開策の検討といった観点から定期的に進捗を確認できる仕組みとし、着手後も実施フェーズに応じたフォローアップが行えるようにした。これらの指標は、今後 3～5 年間の進捗管理に有効に活用できると想定されている。加えて、中長期的な MP 実装を見据え、モニタリング指標は固定的なものではなく、行政が MP のアクションプランや社会経済状況の変化に応じて 5 年ごとに更新・改善していくことを前提とした設計としている。

政策目標と短期のモニタリング項目を下図に示す。



注）本モニタリング項目は、行政が自立的に運用できる進捗ベースの指標として整理したものである。
出典：JET

図 2-42 政策目標と短期モニタリング項目

また、下表に短期のモニタリング項目及び対応するアクション・コンポーネントを示す。短期実施状況については、計画開始から概ね 3 年後（2027 年末時点）に中間モニタリングを実施し、当該時点における下記アクション・コンポーネントの着手率を確認する。その結果に基づき、着手状況や遅延要因を整理し、必要に応じて施策内容の見直しを行う。

¹ 短期：2025 年から 2029 年末まで実施、2030 年に評価。中期：2034 年まで実施、2035 年に評価。長期：2044 年まで実施、2045 年に評価。

表 2-10 短期モニタリング指標(2030 年)

モニタリング項目	アクション・コンポーネント	指標
TCZ を導入するために必要な交通規制の改定	【CC-TM-1】 Introduction and Revision of Traffic Regulations for TCZ	左記アクションコンポーネントの着手率 (100%)
TCZ 内外の移動を確保するための公共交通システムの整備	【Wh-PB-1】 Smart Bus Operation Leveraging Digital Transformation (DX) 【Wh-PB-2】 Promoting MaaS to integrate a variety of Mobility Services 【Wh-PB-3】 Education, Enforcement, and Awareness Campaigns to Encourage Active Mobility 【CC-PB-1】 Green Slow Vehicle (GSV) Operation with an Autonomous System in City Center Area 【CC-PB-2】 Bus and GSV Terminals Development at Thatluang Park 【Ch-PB-1】 Green Slow Vehicle (GSV) Operation with an Autonomous System in Chomphet Area 【CC-TM-2】 Developing of Smart Parking Facility & Management System at Thatluang Park 【CC-RD-24】 Old Bridge Revitalization for Public Transport	左記アクションコンポーネントの着手率 (100%)
市民の誇りを醸成するための住民主体の計画策定プラットフォーム構築	【CC-PM-1】 Establishment of Community-Based Planning Platform 【CC-PM-1】 Development of Information Center (DoCT) into a Multi-Purpose Tourist Information Center	左記アクションコンポーネントの着手率 (100%)
世界遺産地区の目抜き通りにおける歩行空間に配慮した道路改良	【CC-RD-1】 Street Design of Main Street (Sisavangvong & Sakkaline Road)	左記アクションコンポーネントの着手率 (100%)
州道及び県道等の歩道設置 (交通安全対策)	【CC-RD-2】 Road Improvement along Riverside Road in Peninsula Area 【CC-RD-18】 Road Improvement of Phothisalath Road 【W-RD-1】 District Road Improvement 01 【W-RD-2】 District Road Improvement 02	左記アクションコンポーネントの着手率 (100%)
広域的な移動や物流を支える道路の新設・改良	【Wh-RD-1】 Asian Highway 12 Improvement 【Wh-RD-2】 Mekong Bridge Construction 【E-RD-1】 District Road Improvement 【E-RD-7】 Provincial Road Improvement 02	左記アクションコンポーネントの着手率 (100%)
備考：エリア別アクション・コンポーネント数	Whole Area: 5、City Center: 11、Western: 2、Eastern: 2、合計: 20	

出典：JET

中期、長期についても、当該期間内に実施予定のプロジェクトの着手率を定量的モニタリング指標として設定する。指標は事業の進捗状況を見ながら定期的に見直しを行うことが必要である。

表 2-11 中期モニタリング指標（2035 年）

エリア		短中期アクション コンポーネント数	指標
Whole Area		5	左記アクションコンポーネントの着手率（100%）
Area Based	City Center	28	左記アクションコンポーネントの着手率（100%）
	Northern	4	左記アクションコンポーネントの着手率（100%）
	Eastern	8	左記アクションコンポーネントの着手率（100%）
	Western	6	左記アクションコンポーネントの着手率（100%）
	Chomphet	7	左記アクションコンポーネントの着手率（100%）
	Total	58	---

出典：JET

表 2-12 長期モニタリング指標（2045 年）

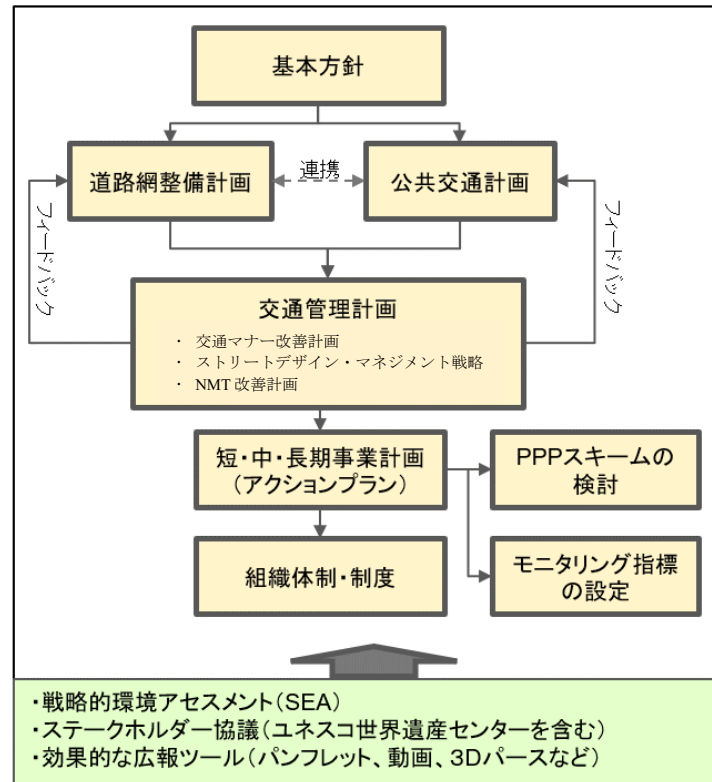
エリア		短中長期アクション コンポーネント数	指標
Whole Area		5	左記アクションコンポーネントの着手率（100%）
Area Based	City Center	37	左記アクションコンポーネントの着手率（100%）
	Northern	8	左記アクションコンポーネントの着手率（100%）
	Eastern	13	左記アクションコンポーネントの着手率（100%）
	Western	10	左記アクションコンポーネントの着手率（100%）
	Chomphet	11	左記アクションコンポーネントの着手率（100%）
	Total	84	---

出典：JET

【1-8】 都市交通マスタープラン案を作成する。

1) 都市交通マスタープラン案の策定

前述の調査・検討結果を踏まえて、都市交通 MP（案）を作成した。下図に策定フローを示す。



出典：JET

図 2-43 都市交通マスタープラン（案）の策定フロー

(i) 基本方針

前述の Vision に基づき、Goals、Policies、Strategies の3つの基本方針を策定し、地区別に具体的な施策提案を行った。詳細は LPBMP に示す。

- **Goals**：ビジョンの達成を通じ、こころアンパバーンで実現される政策目標を指す。「生活」、「観光」、「産業」の3つの柱から成る。
- **Policies**：ビジョンやゴールを達成するための政策の方向性を示す。施策検討の優先順位や考え方、ルール、ガイドライン等が含まれる。
- **Strategies**：戦略は、全体的なアプローチや方法論の概要を示すものである。これらは、上記方針に基づきビジョンとゴールを達成するためのロードマップとなる。
- **Actions**：アクションとは、戦略に基づいて実行される実際のタスク、プロジェクト、政策実行を示す。対象地域内の5つの地区（中心市街地エリア、北部エリア、東部エリア、西部エリア、チョンペットエリア）ごとに、地区の特徴や課題を踏まえたアクションを提案している。

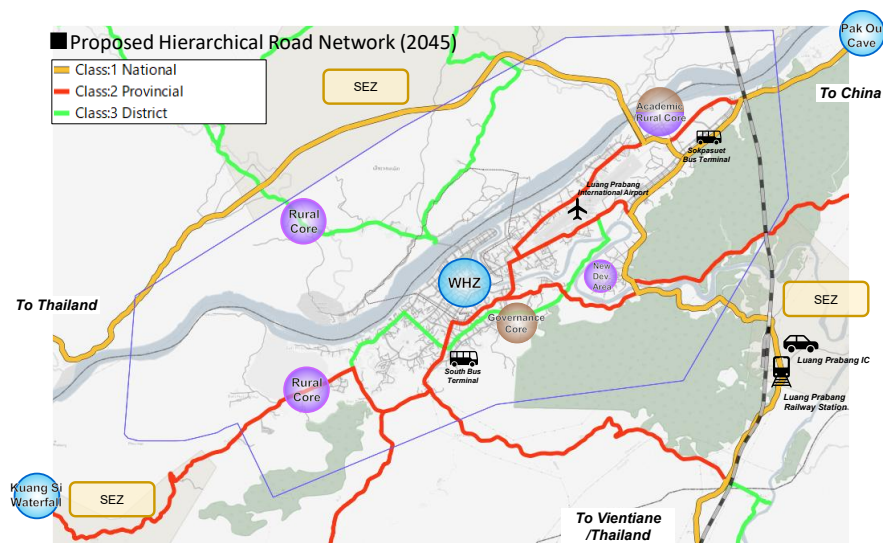
(ii) 道路網整備計画

都市交通マスタープランの基本方針及び将来交通需要を踏まえ、以下に示す3つの交通形態について道路網計画の策定方針を定め、2045年を目標年次とした道路ネットワーク案を作成した。

- 歩行者ネットワーク：歩行者の交通を最優先事項として、住居、学校、市場、観光地、また日常生活に必要な各施設周辺の快適な歩行環境を整備する。
 - ・ 広い歩道や横断歩道の設置を推進する。
 - ・ 歩道上の電柱や私物などの障害物を撤去する。
 - ・ 歩道沿いの木陰や景観を整備する。
 - ・ 未舗装の生活道路を改善する。
 - ・ 生活エリアとバス停の間に歩道を整備する。
- 自転車ネットワーク：歩行するには遠すぎる移動距離の場合に、コンパクトなモビリティである自転車の使用を推進するため、快適で安全な自転車ネットワークを整備する。
 - ・ 自転車専用レーンを整備する。
 - ・ 横断歩道部に自転車誘導表示を整備する。
 - ・ 自転車駐輪設備を整備する。
 - ・ 自転車シェアシステムを整備する。
- 自動車・物流ネットワーク：歩行者、自転車、公共交通による移動を支える道路ネットワークの整備に加えて、物流交通を支える広域道路網を整備する。
 - ・ 生活交通と物流交通を分離する。
 - ・ 車道舗装の改善、強化をおこなう。
 - ・ 交差点構造および舗装を改善する。
 - ・ 橋梁の改修、新規建設を実施する。

上記3つに加えて公共交通ネットワークを考慮した道路空間の再配分を実施する。

2045年を目標年次とした道路ネットワーク案は下図に示すとおり。



出典：JET

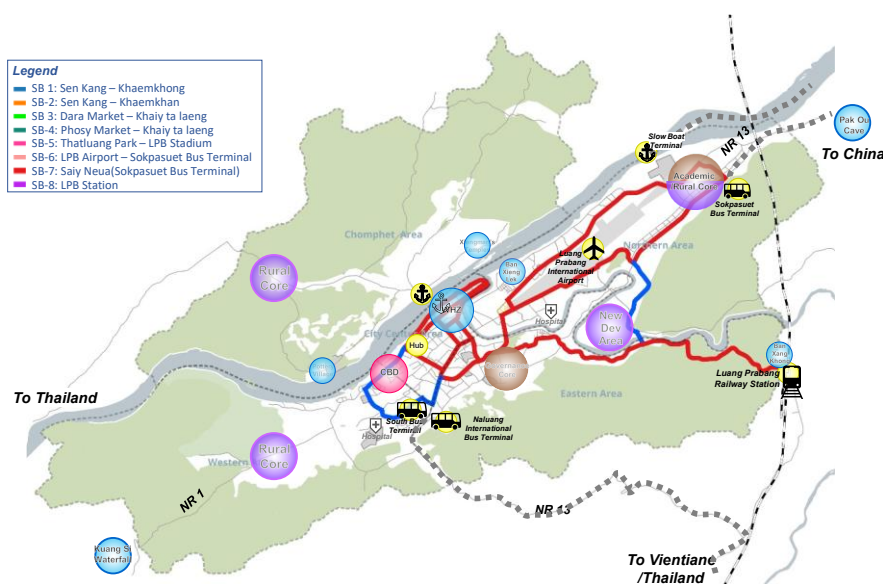
図 2-44 2045 年の道路ネットワーク

(iii) 公共交通計画

都市交通マスタープランの基本方針及び将来交通需要を踏まえ、以下に示す 6 つの公共交通計画の策定方針を定め、短・中・長期（2030 年、2035 年及び 2045 年）を目標年次とした公共交通ネットワーク案を作成した。

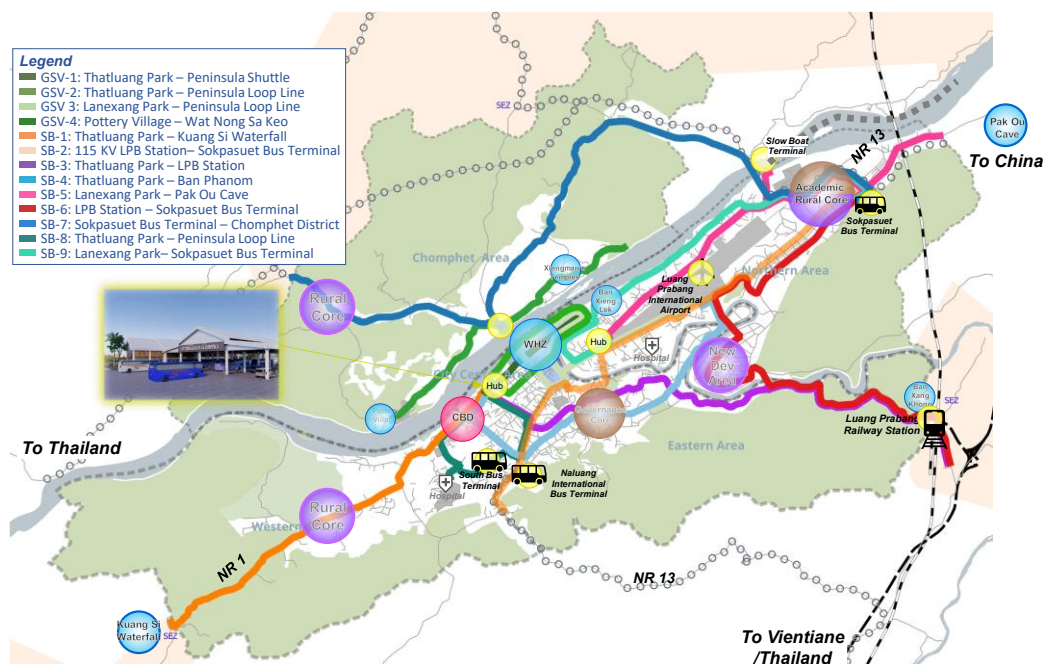
- すべての人々のモビリティ確保：中心部や観光客の移動だけでなく、身体的な制約のある人、高齢者、子供、観光客、そして経済的な課題を抱える地域の人々を含むすべての人々の移動を確保する。
- 財政的な持続可能性：すべての人々のモビリティを確保するために、収益の高いルートや非運賃収入を活用することで採算性が見込めない路線も運行する。また、公共交通の利用促進をはかるために、駐車規制の強化や取締り、飲酒取締りなどの交通管理施策と連携する。
- ネットワークの階層化とシームレスな公共交通サービス：ネットワークの階層化を行い、各路線の役割を明確化する。その上、空港およびバスターミナル、パークアンドライド（P&R）施設、鉄道駅、フェリーターミナル、バス路線間がつながったシームレスな公共交通ネットワークを構築する。
- マルチモーダルな交通サービス：ソンテオやトゥクトゥク、RHS、DRT、自転車等のアクティブ交通を含むさまざまな交通手段が調和した公共交通システムを構築し、利用者のニーズに合わせた柔軟で多様なモビリティを提供する。
- 移動ニーズに沿った主要な起終点を連結：移動ニーズに沿って、観光、商業、居住エリア、交通ハブを連結する。
- 利用しやすい交通ネットワーク：主要な出発地と目的地（OD）間で最小限または乗り換えなしで移動できるネットワークを提供し、利用しやすく快適な公共交通ネットワークを構築する。

短・中・長期（2030 年、2035 年、2045 年）の公共交通網案は以下に示すとおり。



出典：JET

図 2-45 2030 年の公共交通ネットワーク



出典：JET

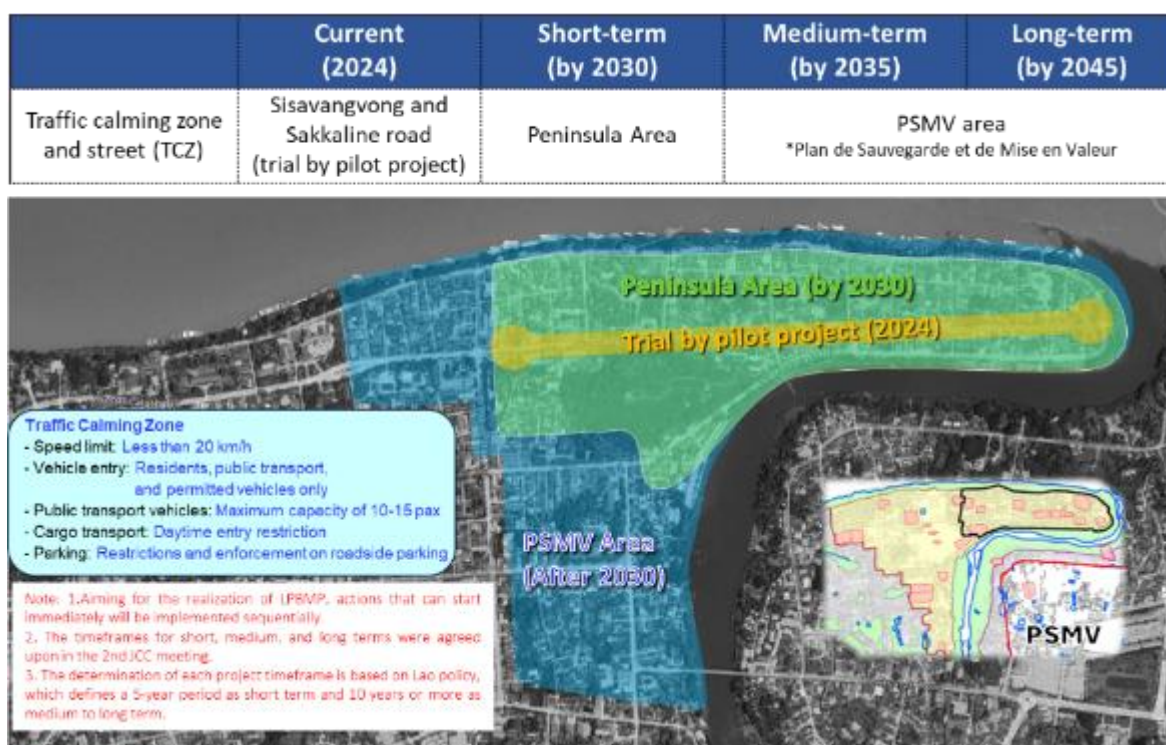
図 2-46 2035 年及び 2045 年の公共交通ネットワーク

(iv) 交通管理計画（交通マナー改善計画を含む）

都市交通マスタープランの基本方針を踏まえ、世界遺産地区における交通管理計画案を策定した。【1-6】で設定した将来ビジョン及び開発シナリオに基づき、短・中・長期（2030 年、2035 年及び 2045 年）の世界遺産地区内の車両規制計画を策定した。策定にあたっては、以下に示す 6 つの項目を踏まえた検討を実施しており、詳細はマスタープランに示す。

- 1) 実施中及び計画中のインフラ整備計画（P&R 駐車場整備を含む）
- 2) TCZ の導入
- 3) TCZ への自家用車の流入規制（時間帯や用途、居住区分別に設定）
- 4) 駐車規制と取締り
- 5) カン橋の交通運用
- 6) 公共交通の運行

上記の一例として、短・中・長期（2030 年、2035 年及び 2045 年）の TCZ を以下に示す。



出典：JET

図 2-47 年次別の TCZ

また、徒歩・自転車・公共交通などのアクティブ・モビリティを促進し、自家用車利用を抑制することを目的とした、交通マナーを改善するための教育、キャンペーン、取締りについても検討を行った。とりわけ、違法駐車はルアンパバーンにおける継続的な課題であり、自家用車利用が減少しない主要な要因となっている。この問題が解決されなければ、交通静穏化施策は本来の効果を十分に発揮できず、アクティブ・モビリティへの移行も促されない。

そこで、TCZ の実現に向け、地域住民が受け入れやすい路上駐車規制の導入手順を整理し、交通マナーの改善を図ることとした。詳細については LPBMP 第 4 章に記載している。

(v) プレイスメイキング及びストリートデザイン

世界遺産地区内では、歩道の幅員が狭く不連続であることに加え、露店や看板などの障害物が点在しているため、多くの歩行者が車道上を歩いている。さらに車道には路上駐車が散見され、歩行者はそれらを避けながら、走行車両のすぐ横を通行せざるを得ない。このように、ルアンパバーンでは歩行環境に多くの課題がみられる。

このため本プロジェクトでは、世界遺産地区を「人間中心で歩きやすく、賑わいと魅力の感じられる空間」へと再生することを目指し、地域住民参加型ワークショップを通じてストリートデザインを検討した。ワークショップの成果は、LPBMP やプレイスメイキングのパンフレットに整理され、今後の半島地区における道路整備の指針となる。

また、第 3 回パイロット事業では、ワークショップで提案されたルアンパバーン幼稚園前の休憩スペースを、地域住民の主体的な取り組みにより実現した。

(vi) PPPスキームの検討

都市交通マスタープランで提案した公共交通運行をはじめとする都市交通施策については、活動【1-3】で整理した PPP 制度との整合性を踏まえ、民間活用の可能性を検討した。特に公共交通サービスの運営・維持管理（Operation and Maintenance）段階における民間活用の可能性や、車両基地や充電設備等の付帯インフラを含む事業については、民間投資を組み合わせた PPP モデル（Operation and Maintenance : O&M、Build-Operate-Transfer : BOT、Build-Own-Operate : BOO 等）の適用可能性を検討対象とした。

一方で、ルアンパバーンにおける公共交通サービスは、観光客のみならず住民の日常的な移動を支える公共性の高いサービスであり、事業収益性には一定の制約があることから、PPP 適用にあたっては公共負担や段階的導入を前提としたスキーム設計が現実的である。このため、PPP スキームの適用可否については、事業特性に応じた詳細なフィージビリティ調査を通じて、財務面、制度面、運営面から総合的に判断する必要がある。

PPP スキームの制度概要、適用可能な事業類型および留意点については、LPBMP Annex 第4章「Examination of PPP Schemes in the Urban Transport Sector」に整理している。

(vii) 組織体制・制度

第6回 JCC では、マスタープランに記載された事業の着実な実施に向け、本プロジェクト終了後も交通協議会（TCP）を定期的で開催し、関連機関が都市交通施策について継続的に議論していくことが承認された。TCP は、部局間の連携を促し、課題共有から事業化までを一体的に進めるための実務的な協議の場として、今後の都市交通事業を推進するプラットフォームとして機能することが期待される。

2) 策定された都市交通マスタープランの目次及び概要

本プロジェクトで策定した都市交通マスタープランの目次及び記載項目を下表に示す。

表 2-13 都市交通マスタープランの章立てと記載項目

章立て		記載内容
本編	1. Introduction	・ 本マスタープランの対象範囲と位置づけ ・ 対象地における現状及び将来抱えるであろう問題・課題
	2. Vision for the Future of Urban transport	・ 計画検討にあたっての基本的な計画手順及び留意点 ・ Vision / Goals / Strategies / Policies の内容
	3. Actions	・ 対象地域全体の施策の方向性及び内容（幹線道路網、公共交通網等） ・ 5つの地域毎の施策の方向性及び内容
	4. Action Plan	・ 対象地域全体の施策を実現するための実施計画 ・ 地域別の施策を実現するための実施計画
別添	1. Current Situation Analysis	・ 対象地域の現状分析（関連計画、自然条件、社会経済状況、都市開発、都市交通） ・ 地域別の特性分析
	2. Traffic Demand Forecast	・ 交通実態調査結果 ・ スマートフォンの位置情報データによる分析結果 ・ 交通需要予測の手法と結果
	3. Strategic Environmental Assessment (SEA)	・ 戦略的環境アセスメントの実施結果
	4. Action Plan Analysis	・ 財務分析および PPP スキームの検討

3) 環境社会配慮

ラオス国では、都市交通マスタープランやその他の戦略的計画の策定に際し、戦略的環境アセスメント（SEA）の実施が法的に義務付けられている。SEA の法的根拠は、2012 年及び 2024 年に改正された環境保護法に基づく。2023 年 9 月および 11 月に天然資源環境省（MoNRE）に行ったインタビューでは、SEA の法的枠組みおよび関連ガイドラインの改正について検討中であることが確認された。2025 年 4 月現在、ラオス国における SEA 実施に関する主要な法律およびガイドラインを以下に示す。

- 環境保護法（No.28, 2024）：公衆衛生分野を含む追加分野で、SEA の実施が義務化。
- SEA に関する決定（No.0483/MONRE、2017 年）：SEA 制度の基本枠組み。
- 戦略的環境評価ガイドライン（No.6616/MONRE、2018 年）：SEA の実施手続きを示したガイドライン（全 5 章）。

本プロジェクトでは、ルアンパバーン都市交通マスタープラン策定にあたり、ラオス国の関連法制度および JICA 環境社会配慮ガイドラインに基づく SEA の実施を一貫して支援した。

具体的には、MoNRE および県 DoNRE との事前協議を通じて SEA の実施方針を整理するとともに、SEA の詳細な TOR の作成・修正・承認取得を支援した。また、計画立案段階から環境・社会・文化遺産への配慮を組み込むため、代替案の比較検討や評価視点の整理を行い、MP 策定プロセスと SEA を一体的に進めた。

さらに、DPWT、県政府、市政府、観光・遺産当局、UNESCO、ICOMOS 等が参加する複数回のステークホルダー協議を企画・運営し、参加型手法を通じて関係者の意見を SEA および計画内容に反映した。

これらの支援を通じて、LPBMP は環境および文化遺産への配慮が制度的に担保された計画として整理され、県環境当局による正式な SEA 承認の取得に至った。詳細については LPBMP の Annex 3 章「Strategic Environmental Assessment」に記載している。

また、ルアンパバーンはユネスコ世界遺産都市であることから、都市交通インフラ整備にあたっては、自然環境や社会環境のみならず、文化遺産への影響にも特段の配慮が求められる。ラオス国の制度上、世界遺産地域に影響を及ぼすおそれのある開発事業については、ヘリテージ・インパクト・アセスメント（HIA）の実施が必要とされている。HIA は、世界遺産の顕著な普遍的価値（Outstanding Universal Value : OUV）への影響を評価し、回避・低減策を検討することを目的とするものであり、ユネスコ世界遺産委員会（WHC）および ICOMOS のガイダンスに基づき実施される。

ラオス国において世界遺産地域でインフラ事業を実施する場合、事業者はまず地方政府（ルアンパバーンの場合は DoCT）に対して事業計画を提出し、その内容について DoCT が初期レビューを行い、原則として 45 日以内に HIA 実施の要否を通知する。その結果、世界遺産への影響が想定される場合には、文化観光省（MoCT）国家遺産局（DoH）に対して HIA 報告書を提出することが求められている。MoCT による HIA の審査過程では、専門家による詳細評価が実施され、必要に応じて UNESCO との情報共有・協議が行われるほか、環境影響評価（EIA）との整合が図られる。これらの審査を踏まえた上で、公共事業運輸省（MPWT）による建設許可審査が行われる。当該審査過程においては県政府当局（DoCT および DPWT 等）との確認・協議を経た上で、遺産保護上の観点と建設許可を統合した承認プロセスを経て、最終的に DoCT により事業実施が許可される仕組みとなっている。

一方、事業の分野区分や規模によって必要となる環境社会配慮調査のレベルには差異があることが確認されているものの、これらの区分によらず、世界遺産地区におけるインフラ事業の実施にあたってはHIAが不可欠である。実際、世界遺産地区内で実施中の公共事業のなかには、事前に国家遺産当局等へのHIAに関する協議が行われておらず、結果として従来の景観や文化的慣習が損なわれたとの指摘がなされている事例も存在する。

また、ラオス国においてはHIAを専門的に担う国内機関や専門人材が十分に整備されているとは言い難い状況にあることから、世界遺産地区におけるインフラ事業実施にあたっては、MONREや地方政府に加え、UNESCOおよびICOMOSとの早期の情報共有・協議が極めて重要であることが確認されている。

【1-9】 成果 2 及び 3 のパイロット事業の結果を都市交通 MP 案にフィードバックする

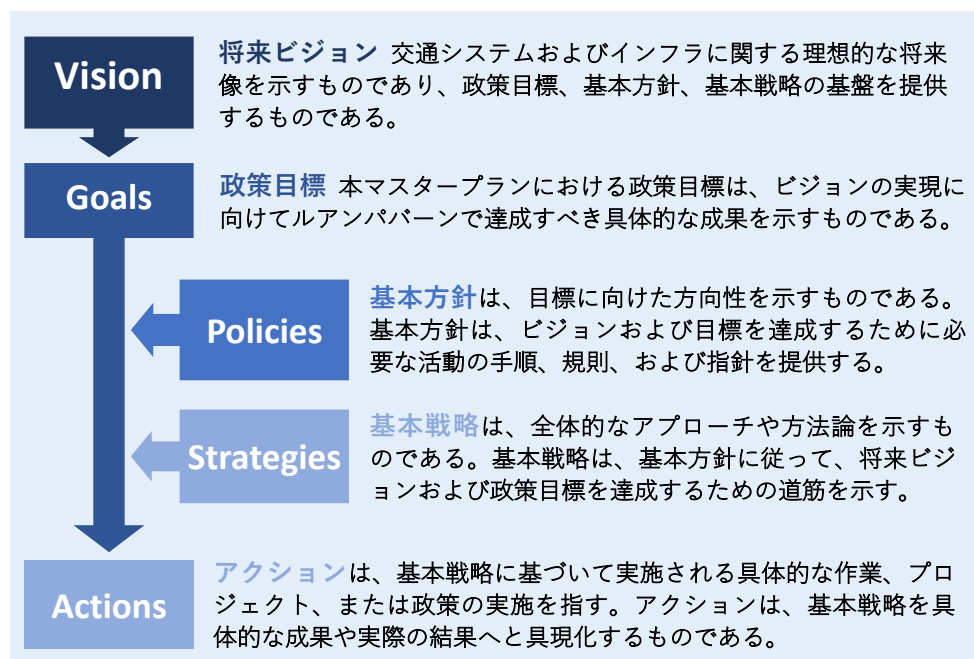
都市交通 MP の最終化までに得られた成果 2 及び成果 3 に係る活動（パイロット事業の計画及び実施）の知見や教訓を都市交通 MP（案）の短中長期アクションプランにフィードバックした。詳細は、【2/3-6】パイロット事業のモニタリング及び課題・教訓の抽出を行う、に記載している。

【1-10】 交通協議会で都市交通 MP 案を最終化する

1) 都市交通マスタープラン案の最終化

(i) 将来ビジョンを実現するための政策目標、基本方針および基本戦略

都市交通マスタープランでは、ルアンパバーンにおける都市交通の将来ビジョンを定義するとともに、将来ビジョンを実現するための政策目標、基本方針、および基本戦略を示している。さらに、下図に示すステップに沿って、将来ビジョンを実現するための計画を策定している。



出典：JET

図 2-48 計画手順

政策目標とは、TCP で合意された将来ビジョンが実現された際に期待される成果を示すものである。また、将来ビジョンの達成によって創出される状況を「生活」、「観光」、「産業」の視点から示す。

生活

都市交通システムの改善を通じて、ルアンパバーンに生活するすべての人々の暮らしの質を高める。

- 誰もが自由で快適な暮らしを楽しむように包括的な交通体系を整備する。
- 道路整備により、日常的な移動の安全性と信頼性を確保する。
- 環境にやさしい乗り物への転換を促進し、より快適な道路環境を実現する。

観光

訪問者がルアンパバーンの歴史的遺産と文化を十分に堪能できるように景観に配慮し、彼らが円滑に移動できる街路整備を進める。

- 世界遺産地区（WHZ）において、機能的で利用しやすい交通システムを導入することで、観光客の移動利便性を向上する。
- 安全で信頼性の高い移動手段を確保することにより、より多くの観光客が郊外の観光地も楽しめるようにする。
- 街路のデザインや利用方法を見直すことで、世界遺産都市としての付加価値をさらに高める。

産業

ルアンパバーンには、航空・鉄道・道路による広域交通インフラが整備されている。これらを結ぶ幹線道路ネットワークを構築し、物流の効率化を図る。

- 経済特区（SEZ）と物流拠点の連携強化により、物流効率を向上させる。
- 新たに整備される道路を活用し、官民連携を通じて新たなビジネス機会を創出する。
- 市場周辺の駐車施設を改善し、貨物の荷さばき効率を高める。

出典：JET

図 2-49 政策目標

基本方針は、人中心の円滑な移動環境を有する都市空間を創出するためのものである。基本方針のもと、安全性の確保、移動の円滑化、魅力的で持続可能な公共空間を創出し、包括的なマルチモーダル交通システムという将来ビジョンの実現を推進する。

表 2-14 基本方針

安全で円滑な移動環境の保障	01. すべての道路において、他の交通手段よりも歩行者の通行を優先する。 02. すべての人が公平に移動できるよう、多様な交通手段の選択肢を提供する。 03. 教育（Education）、工学（Engineering）、取締り（Enforcement）の「3E」の観点から、すべての道路で安全性を向上させる。 04 階層的な道路ネットワークを構築し、物流交通の円滑化を図るとともに、生活エリアでは安全で安心な交通環境の実現を図る。
魅力的な都市空間の創出	05 世界遺産地区において、歴史的価値に配慮した魅力的な街路と空間を創出する。 06 路上駐車などに利用される路肩を、沿道の土地利用の状況に応じて最大限に活用する。
より良い未来の構築	07 健康的で環境にやさしいモビリティサービスの開発を促進する。 08 移動と交通の効率性および安全性を高めるため、新たな技術を積極的に導入する。
持続可能な体制の構築	09 都市交通システムの整備を支援する資金調達メカニズムを検討・導入する。 10 総合的かつ柔軟な都市・交通マネジメントを議論するための分野横断的なプラットフォームを構築する。

出典：JET

基本戦略は、基本方針にしたがって、将来ビジョンや政策目標を達成するための具体的な道筋（ロードマップ）を描くものである。

表 2-15 基本戦略

階層的な都市交通システムの構築	- 歩行者、自転車、公共交通、自家用車が安全で円滑に通行できる都市交通体系を構築し、誰もが快適に移動できる環境を実現する。
歩行者にやさしい交通環境の強化	- すべての道路で歩行者を最優先とする。 - 歩行者の安全性と快適性を確保する。
自転車を含むマイクロモビリティ利用の促進	- 観光や日常生活に対応した多様なマイクロモビリティを整備する。 - マイクロモビリティ利用者のための快適で利便性の高い道路を整備する。
包括的な公共交通の整備	- あらゆる人が利用しやすい包括的な移動手段を提供する。 - シームレスな接続と階層的な公共交通体系を構築する。 - 観光拠点や生活拠点に対応した公共交通網を整備する。 - 財政的な持続可能性を確保する。 - 交通機関同士の連携を強化し、マルチモーダルな公共交通体系を構築する。 - 利用しやすい公共交通ネットワークを構築する。
階層的な道路ネットワークの構築	- 国道・県道・市道等、各階層の道路を円滑に接続する。
世界遺産地区の歴史的価値の保全と活用	- 歴史的で美しい景観を向上させる。 - にぎわいと魅力のある歩行空間を創出する。
包括的な交通マネジメントの推進	- TCZを設定し、時間帯に応じたアクセス制限を導入する。 - GSV（Green Slow Vehicle）やパークアンドライドと連携した代替モビリティサービスを導入する。 - 運用体制を確立するための制度を構築する。
安全性と効率性を高める新技術の活用	- 移動手段の継続性を確保し、利用者に接続に関する情報提供を行う。 - シェアードスペースにおける交通安全を強化する。 - 観光需要に対応し、効率的な交通システムを構築する。

出典：JET

(ii) 都市交通マスタープラン（案）の最終化の流れ

2024年12月10日の交通協議会において、都市交通マスタープラン（案）の合意形成を図り、同年12月17日のJCCにて同プラン（案）の承認を得た。JCCでは、「アクションプランの実施時期については、ルアンパバーン県の予算やプロジェクトの資金状況を踏まえ、再検討する必要がある」との意見が出されたことから、当該項目の見直しを行った。

2025年7月23日の交通協議会でアクションプランの実施時期を修正した都市交通マスタープラン（案）の合意形成を図り、7月29日のJCCにて同プランの承認を得た。関連機関からの最終コメントを反映し、2025年9月23日に最終案をDPWTに提出した。

なお、下表に示すラオス政府の承認プロセスを経て、2026年1月22日にルアンパバーン県知事から最終承認を得ることで、都市交通MPの実効性を担保している。

2) 都市交通MP周知セミナーの開催

2026年1月23日に都市交通MPの周知・活用が図られるよう100名規模の国内説明セミナーを実施した。セミナーではルアンパバーンの伝統と調和のとれた発展を象徴するロゴ等を用いたパンフレットや動画を作成し披露した。以下にセミナーの内容を示す。

表 2-16 都市交通MP周知セミナー

Item	Contents		
実施日	2026年1月23日（金）		
開催場所	Souphattra Convension Centre Luang Prabang		
アジェンダ	Time	Topic	Remark
	13:30-14:00	Registration	
	14:00-14:10	Guests welcoming	Mr. Xaykeo THAVICHAY, Deputy Director, DPWT LPB
	14:10-14:20	Opening Remarks from LPB Province	H.E. Dr. Bounleua SINXAYVORAVONG, President of Provincial Administrative Committee to Luang Prabang Province
	14:20-14:30	Opening Remarks from JICA Laos Office	Mr. Nobuyuki KOBE, Senior Representative, JICA LAOS OFFICE
	14:30-15:00	Overview of the Master Plan and way forward	Mr. Salika PHOLPASEUTH, Deputy Director, DPWT LPB
	15:00-15:10	Promotional Video Screening	
	15:10-15:25	Open Floor: Comments and Expectations for the future	All participants
	15:25-15:35	Remarks from MPWT Way forward	Mr. Chanthala PHIMMACHAK, Director General, Department of Transport Ministry of Public Works and Transport Deputy Director, DPWT LPB
	15:35-15:45	Final remarks	H.E. Dr. Bounleua SINXAYVORAVONG, President of Provincial Administrative Committee to Luang Prabang Province
	15:45-16:05	Signing ceremony and photo session	

Item	Contents																					
主な参加者	<u>Luang Prabang Province</u>																					
	<table><tr><th>Positionr</th><th>Sector</th></tr><tr><td>President</td><td>Provincial Administrative Committee</td></tr><tr><td>Vice President</td><td>Provincial Administrative Committee</td></tr><tr><td>Deputy Chief Cabinet</td><td>Luang Prabang Province</td></tr></table>	Positionr	Sector	President	Provincial Administrative Committee	Vice President	Provincial Administrative Committee	Deputy Chief Cabinet	Luang Prabang Province													
	Positionr	Sector																				
	President	Provincial Administrative Committee																				
	Vice President	Provincial Administrative Committee																				
	Deputy Chief Cabinet	Luang Prabang Province																				
	<u>MPWT</u>																					
	<table><tr><th>Position</th><th>Sector</th></tr><tr><td>Director General</td><td></td></tr><tr><td>Deputy Director General</td><td></td></tr><tr><td>Deputy Head</td><td>Land Passenger Transport Division</td></tr></table>	Position	Sector	Director General		Deputy Director General		Deputy Head	Land Passenger Transport Division													
	Position	Sector																				
	Director General																					
	Deputy Director General																					
	Deputy Head	Land Passenger Transport Division																				
	<u>DPWT/LPB</u>																					
	<table><tr><th>Position</th><th>Sector</th></tr><tr><td>Deputy Director</td><td></td></tr><tr><td>Deputy Director</td><td></td></tr><tr><td>Deputy Head</td><td>Transport</td></tr><tr><td>Technical Staff</td><td>Transport</td></tr><tr><td>Technical Staff</td><td>Transport</td></tr><tr><td>Deputy Head</td><td>Road and Bridge</td></tr><tr><td>Deputy Head</td><td>Road and Bridge</td></tr><tr><td>Technical Staff</td><td>Road and Bridge</td></tr><tr><td>Technical Staff</td><td>Housing and Urban Planning</td></tr></table>	Position	Sector	Deputy Director		Deputy Director		Deputy Head	Transport	Technical Staff	Transport	Technical Staff	Transport	Deputy Head	Road and Bridge	Deputy Head	Road and Bridge	Technical Staff	Road and Bridge	Technical Staff	Housing and Urban Planning	
	Position	Sector																				
	Deputy Director																					
	Deputy Director																					
	Deputy Head	Transport																				
	Technical Staff	Transport																				
	Technical Staff	Transport																				
	Deputy Head	Road and Bridge																				
	Deputy Head	Road and Bridge																				
	Technical Staff	Road and Bridge																				
	Technical Staff	Housing and Urban Planning																				
	<u>DoCT/LPB</u>																					
	<table><tr><th>Position</th><th>Sector</th></tr><tr><td>Deputy Director</td><td></td></tr><tr><td>Deputy Head</td><td>Tourism Marketing</td></tr><tr><td>Deputy Head</td><td>World Heritage Management</td></tr><tr><td>Technical Staff</td><td>Tourism Marketing</td></tr><tr><td>Technical Staff</td><td>World Heritage Management</td></tr></table>	Position	Sector	Deputy Director		Deputy Head	Tourism Marketing	Deputy Head	World Heritage Management	Technical Staff	Tourism Marketing	Technical Staff	World Heritage Management									
	Position	Sector																				
Deputy Director																						
Deputy Head	Tourism Marketing																					
Deputy Head	World Heritage Management																					
Technical Staff	Tourism Marketing																					
Technical Staff	World Heritage Management																					
<u>Department of Public Security/LPB</u>																						
<table><tr><th>Position</th><th>Sector</th></tr><tr><td>Deputy Director</td><td></td></tr><tr><td>Deputy Director</td><td>Traffic Police</td></tr></table>	Position	Sector	Deputy Director		Deputy Director	Traffic Police																
Position	Sector																					
Deputy Director																						
Deputy Director	Traffic Police																					
<u>City Government of Luang Prabang</u>																						
<table><tr><th>Position</th><th>Sector</th></tr><tr><td>Governor</td><td>Luang Prabang City</td></tr><tr><td>Head</td><td>LPB City Office of Public Security</td></tr><tr><td>Deputy Head</td><td>Cabinet Office of Luang Prabang City</td></tr><tr><td>Deputy Head Office</td><td>OPWT of LPB City</td></tr><tr><td>Deputy Head Office</td><td>OPWT of LPB City</td></tr><tr><td>Head Office</td><td>Car Association</td></tr></table>	Position	Sector	Governor	Luang Prabang City	Head	LPB City Office of Public Security	Deputy Head	Cabinet Office of Luang Prabang City	Deputy Head Office	OPWT of LPB City	Deputy Head Office	OPWT of LPB City	Head Office	Car Association								
Position	Sector																					
Governor	Luang Prabang City																					
Head	LPB City Office of Public Security																					
Deputy Head	Cabinet Office of Luang Prabang City																					
Deputy Head Office	OPWT of LPB City																					
Deputy Head Office	OPWT of LPB City																					
Head Office	Car Association																					
<u>City Government of Chomphet District</u>																						
<table><tr><th>Position</th><th>Sector</th></tr><tr><td>Governor</td><td>Chomphet City</td></tr><tr><td>Head Office</td><td>OPWT of LPB City</td></tr></table>	Position	Sector	Governor	Chomphet City	Head Office	OPWT of LPB City																
Position	Sector																					
Governor	Chomphet City																					
Head Office	OPWT of LPB City																					
<u>Souphanouvong University</u>																						
<table><tr><th>Position</th><th>Sector</th></tr><tr><td>Vice Dean</td><td>Faculty of Architecture</td></tr></table>	Position	Sector	Vice Dean	Faculty of Architecture																		
Position	Sector																					
Vice Dean	Faculty of Architecture																					

Item	Contents	
	<u>JICA LAOS OFFICE</u>	
	Position	
	Senior Representative	
	Program Formulation Advisor	
	Project Officer	
	<u>JICA Expert Team</u>	
	Position	
	Chief Advisor/ Urban Transport Planning (Remote)	
	Deputy Chief Advisor/ Urban Transport Planning	
	Engineer	
Secretary		
・その他、コミュニティ・グループの参加者等も参加		
・計 69 名がセミナーに参加。		
内容	✓ DPWT から参加者ルアンパバーン県が承認した都市交通 MP の概要を公式通知の内容を参加者間で共有した。 ✓ LPB 市長等から TCZ を最優先事業として取組む必要があることを強調した。 ✓ LPB 県知事より、マスタープランの施策を実行するための財源確保に向けた検討を行う方針が示された。 ✓ 県知事により都市交通マスタープランの署名式が実施された。	
会議の様子	■会議の様子	■会議の様子
		
	■集合写真	
		

2.2 成果 2 及び成果 3：

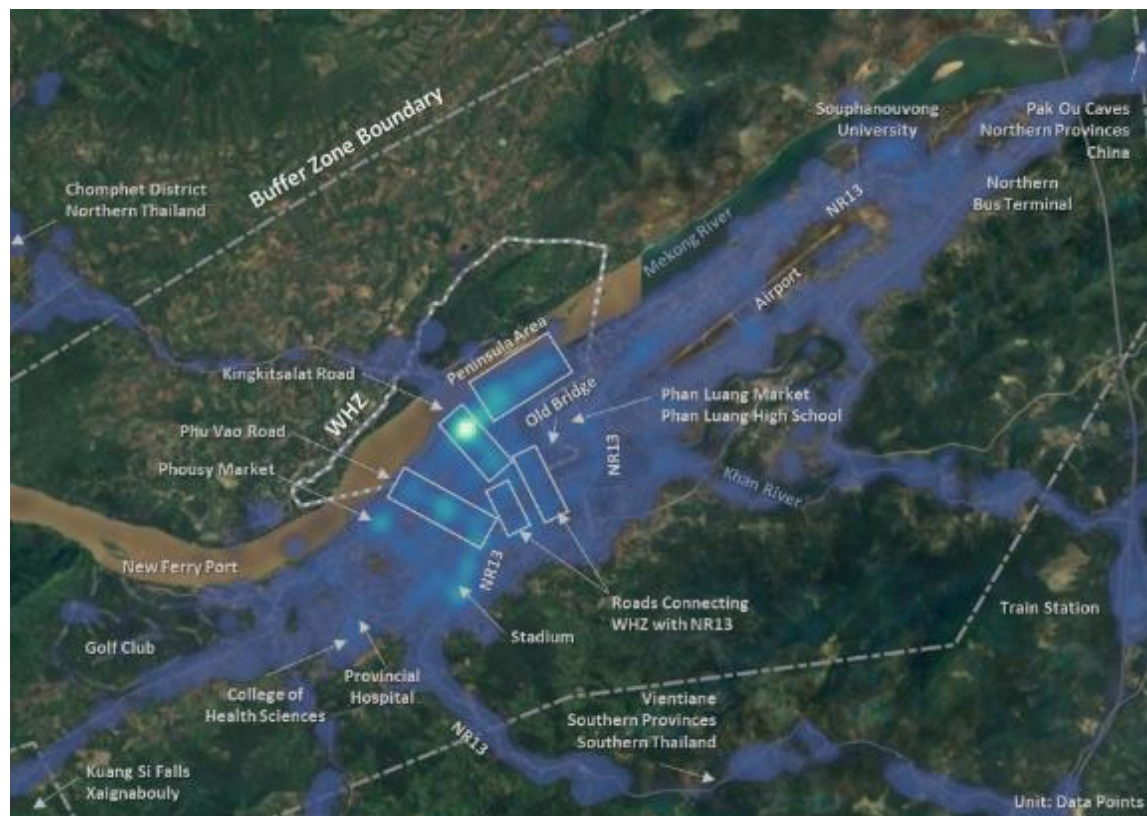
交通管理計画及び公共交通計画に係るパイロット事業は、「成果 2」と「成果 3」の双方の達成に貢献するものであるため、本報告書では両者を統合して記載する。

成果 2	世界遺産地区内の安全・安心で快適な人中心の空間づくりを推進するための交通パイロット事業が計画・実施される
成果 3	世界遺産地区と周辺地域を結ぶ、住民と観光客の両方にとって利便性の高い交通体系を構築するためのパイロット事業が計画・実施される

【2/3-1】活動 1.4 の結果を踏まえて遺産地区内の移動実態やパイロット事業の候補地選定などのための補足調査を実施する

活動 1.4 で得られた都市交通および都市開発の現状分析を踏まえ、遺産地区内における移動実態や交通課題をより精緻に把握するため、活動 2.1 では段階的な補足調査を実施した。本補足調査は、パイロット事業の候補地選定や施策内容の検討に資することを目的としつつ、実際のパイロット事業の実施過程と連動させながら、必要な情報を段階的に収集する形で進められた。

まず、遺産地区における交通課題の顕在化エリアを先行的に把握するため、ビッグデータを用いた滞在・活動分布の分析を行い、居住地ごとの活動量や混雑の兆候が高いエリアを特定した。これにより、将来的に交通混雑が悪化する可能性が高い地点を把握し、パイロット事業の候補地選定に活用した。詳細については、LPBMP Annex 2「Geolocated Mobile Data」に整理している。



出典：JET

図 2-50 訪問者の活動ホットスポット

さらに、第1回および第2回パイロット事業と連動して、交通量調査、路上駐車実態調査、乗降客数調査、訪問者インタビュー調査（支払意思額を含む）などを実施した。これらの調査結果は、半島地区におけるパイロット事業実施前後の交通状況の変化を把握するために実施され、次回に向けたパイロット事業の計画改善に資するPDCAサイクルにも活用された。

特に、支払意思額（WTP）に関するインタビューは、活動2.2で求められる経済的な事業性評価に必要な基礎データとして収集し、公共交通サービスの改善方針および運賃設定の検討に反映させた。

また、パイロット事業の実施にあたり、DPWT、市当局、交通警察、DoCTなどの実施機関および関連組織の実務能力や運用プロセスについても観察・整理を行い、どの分野で追加的な能力強化が必要か（運行管理、広報、規制運用など）を把握した。この分析結果は、能力強化計画へと反映された。

これらの補足調査により、パイロット事業の内容検討に必要な情報だけでなく、将来ビジョンの実現に向けた施策検討および実施体制の強化に資する基礎データが整備された。

【2/3-2】財務的な分析を含むパイロット事業案を計画する

1) パイロット事業の選定基準

第1回JCCにおいて、以下に示すパイロット事業の選定基準が最終化された。下記の選定基準を全て満たすものが選定される。

- ✓ C/Pの計画、調整、実施などの能力開発に寄与すること
- ✓ 都市交通マスタープランと整合すること（地域の課題解決へ寄与すること）
- ✓ マスタープランや個別事業の策定に必要な教訓が抽出可能であること
- ✓ 長期的な変化を触媒する、短期的で低コストかつ拡大可能な事業であること（類似施策への汎用性や後続事業への継続性があること）
- ✓ 事業実施に必要な各種リソースを有していること
- ✓ 調査に時間を要するEIAやIEE等を必要としないこと

2) パイロット事業の計画

(i) 概要

● 計画手順

プロジェクト期間中に、計3回のパイロット事業を計画・実施した。これらのパイロット事業は、タクティカル・アーバニズムの原則である「短期的イベント」「実験」「暫定的なデザイン」を段階的に重ね、次のスケールへと発展させる反復的アプローチにより、長期的な変化を触媒するという考え方（出典：『タクティカル・アーバニズム』マイク・ライドン他）を踏まえて実施した。

第1回パイロット事業の計画時においては、同様の取り組みに対する標準化された実施プロセスは存在せず、試行錯誤のうえTCP合意から市長承認まで約5カ月を要した。第2回以降のパイロット事業においては、関係機関との協議手順、合意形成プロセス、必要書類の整理、広報計画、交通規制実施体制の構築等について実践を通じて整理が進み、DPWT内において実施プロセスが共有・蓄積された。これらの経験は、将来のアクションプラン実施段階において活用可能な実践的知見として整理されている。これらを通し、C/Pの実行能力は十分に向上したと判断され、追加的な研修等は実施していない。

● 計画内容

第1回パイロット事業では、人中心の空間を一時的に創出し、その快適さを市民や関係者に認識してもらうことを目的とした「短期的イベント」を実施した。第2回パイロット事業では、成果1である都市交通マスタープランの将来ビジョンの実現に向け、最優先で取り組む必要があるTCZおよび公共交通導入に関する「実験」を行った。さらに、第3回パイロット事業では、これまでの「実験」で得られた教訓を踏まえ、実装段階への移行を見据えた「暫定的な施策」を試行した。

各パイロット事業は、複数のコンポーネントから構成されている。これらのコンポーネントを相互に連動させ、同時期に実施することで、将来の都市交通の姿をより具体的に試行することが可能となる。TWGを通じて計画された、パイロット事業ごとの成果別コンポーネントを下表に示す。「パークアンドライド（P&R）施設の導入」および「DXを活用した情報提供」は、成果2および成果3の双方に関わるコンポーネントであるため、下表では成果2・成果3にまたがって記載している。

● 財務的な分析

第2回パイロット事業の結果に基づき、公共交通導入を民間委託した場合の財務分析を行った。財務的にフィージブル（FIRR=20.7%）という結果になったが、幾つかの条件を変えて実施した第3回パイロット事業では、乗客需要は限定的であった。これらの結果を踏まえた財務的持続性に関する提言は第4章に詳述している。また、財務分析の詳細は、LPBMP Annex 第4章「Examination of PPP Schemes in the Urban Transport Sector」を参照のこと。

表 2-17 各パイロット事業のコンポーネント

Output	第1回 パイロット事業	第2回 パイロット事業	第3回 パイロット事業
Output 2 (WHZ)	シサワンウォン 道路の 歩行者天国 歩行者回遊性促進のため のサイドイベント	シサワンウォン /Sakkaline 道路の歩行者 天国 半島地区内の 無料スマートバス運行 半島地区内の 無料 Shuttle 運行 半島地区の駐車規制、 観光バン流入規制 まちづくりセンターの 設置 P&R 施設導入 DX を活用し た情報提供	シサワンウォン 道路の歩 行者天国 (歩道拡幅) 半島地区内の 有料 GSV 運行 半島地区内の 有料 Shuttle 運行 半島地区の新たな駐車規 制導入 地域住民による 休憩施設の設置 P&R 施設導入 DX を活用し た情報提供
Output 3 (Whole area)	ビエンチャン バス公社視察	無料スマートバス運行 To Kuang Si Fall 無料スマートバス運行 To the Railway station	路線バスの実装 (4路線) (パイロット事業外)

出典：JET

(ii) 第1回パイロット事業

第1回パイロット事業の計画案を以下に示す。

表 2-18 第1回パイロット事業の概要

項目	内容
実施時期	C-1. 歩行者天国、C-2. サイドイベント：30th, 31st March, 2024 C-3. ビエンチャンバス公社視察：6th, 7th August, 2024
実施位置図	■C-1. 歩行者天国、C-2. サイドイベント  ■C-3：ビエンチャンバス公社視察 ビエンチャンバス公社
コンポーネント	C-1. シサワンウォン 道路の歩行者天国 時間帯：6:00～22:30 概要 ・ DoCT 観光センター前、Sinouk Café の前と交差する道路にバリケードを置き、当該区間を歩行者天国化し、人中心の賑わいある空間を創出する。 ・ 沿線住民の車両、荷捌き車両以外は歩行者天国時間帯の通行を禁止する。 C-2. 歩行者回遊性促進のためのサイドイベント 時間帯：9:00～17:30 概要 ・ 貸衣装屋4店舗と連携しラオス伝統衣装のレンタルクーポン券（50,000KIP 分）を配布する。 ・ プロカメラマンによる無料写真撮影サービスを Villa Santi で実施する。 C-3. ビエンチャンバス公社視察 時間帯：8:00～16:00 概要 ・ ビエンチャンバス公社を視察し、路線バスの運行管理方法に関する講義の受講およびバスターミナル施設の視察を行う。

出典：JET

(iii) 第2回パイロット事業

第2回パイロット事業の計画案を以下に示す。

表 2-19 第2回パイロット事業の概要

項目	内容
実施時期	From 24th Feb to 2nd March, 2025
実施位置図	

項目	内容
コンポーネント	C-1. シサワンウォン道路及び Sakkaline 道路の歩行者天国 時間帯：8:00～12:00 / 17:00～23:00 概要 ・ 目抜き通り（シサワンウォン / Sakkaline Road）の出入り口と交差する道路にバリケードを置き、当該区間を歩行者天国化する。 ・ 沿線住民の車両、半島地区内の移動を支援する公共交通（シャトル）以外は歩行者天国時間帯の通行を禁止する。 C-2. スマートバスの運行（タートルアン公園～半島地区） 時間帯：6:00～23:00 概要 ・ 2023 年 12 月に韓国からルアンパバーン県に供与されたグリーンバス 9 台（スタンバイ含む）を活用して運行する。 ・ 5～10 分間隔で運行する。 ・ 運賃は無料 ・ 18 箇所のバス停を設置する。利用者はバス停でのみ乗降可能である。 C-3. シャトルサービスの運行（タートルアン公園～半島地区） 時間帯：8:00～16:00 概要 ・ 既存のトゥクトゥク 13 台（スタンバイ含む）を活用して運行する。 ・ スタンバイを含め、5～10 分間隔で運行する。 ・ 托鉢時間帯（6:00～7:00）、ナイトマーケット後（17:00～22:00）、その他（7:00～16:00、22:00～23:00）の 3 つの時間帯区分に応じて、運行ルートを変更した。 ・ 運賃は無料 ・ 利用者は走行ルート上であればどこからでも乗車することが可能である。 C-4. DX ツール（多言語 QR コード）を活用した情報提供 時間帯：パイロット事業期間全て 概要 ・ 過去の JICA プロジェクトにおいて、DoCT に提供された多言語対応 QR コードを活用し、バスの時刻表、路線などの情報を複数言語で提供する。 C-5. 半島地区の車両流入規制・駐車規制 時間帯：8:00～12:00 / 17:00～23:00 概要 ・ 交通警察、観光協会等の関連団体や住民と連携し、スマートバス路線および歩行者天国となる目抜き通りの観光バンやトゥクトゥクの流入を禁止する。 ・ 上記区間への地域住民の車両の流入は許可する。 ・ シサワンウォン / Sakkaline Road における路上駐車を禁止する。 C-6. タートルアン公園のパークアンドライド 時間帯：6:00～23:00 概要 ・ 第 1 回パイロット事業における半島地区の駐車状況を踏まえ、タートルアンパークに十分な駐車スペース（バイク：565 台、乗用車：387 台、観光バン：265 台）を確保する。 ・ Shuttle やスマートバス用に臨時バスターミナルを設置する。 C-7. スマートバスの運行（タートルアン公園～クアンシーの滝） 時間帯：8:00～19:30 概要 ・ グリーンバス 5 台（スタンバイ含む）を活用して運行する。



項目	内容
	・1時間間隔で運行する。 ・運賃は無料 ・43箇所のバス停を設置する。利用者はバス停でのみ乗降可能である。 ・バス路線は右図の通り。 C-8. スマートバスの運行（タートルアン公園～高速鉄道駅） 時間帯：8:00～19:30 概要 ・グリーンバス4台（スタンバイ含む）を活用して運行する。 ・1時間間隔で運行する。 ・運賃は無料 ・31箇所のバス停を設置する。利用者はバス停でのみ乗降可能である。 ・バス路線は右図の通り  C-9. まちづくりセンターの設置 概要 ・観光情報センターを改装し、観光客だけでなく地域住民も集うことのできる場所を創出する。 ・例えば、スクリーン等を設置し地域住民が会議をしやすい環境を整える。 ・改装後の設計図面は下記の通り 

出典：JET

(iv) 第3回パイロット事業

第3回パイロット事業の計画案を以下に示す。

表 2-20 第3回パイロット事業の概要

項目	内容
実施時期	From 8th Dec to 14th Dec, 2025
実施位置図	
コンポーネント	C-1. シサワンウォン道路の歩行者天国/プレイスメイキング 時間帯：17:00～23:00/終日 概要 ・目抜き通り（シサワンウォン道路）の出入り口と交差する道路にバリケードを置き、当該区間を歩行者天国化する。 ・路側帯に植栽を配置することで、将来的な歩道拡幅を見据えた暫定的な歩道拡幅を実施し、路上駐車抑制を図った。

項目	内容
	C-2. ループサービスの運行（タートルアン公園～半島地区） 時間帯：6:00～23:00 概要 ・既存のソントオを活用して運行する。 ・10 分間隔で運行する。 ・運賃は有料とし、外国人は 60,000KIP、地元住民は 20,000KIP の 1 日乗車券とした。 ・12/9 より 1 回乗車券を 10000KIP で販売開始した。 ・3 か所のチケットブースと 18 箇所のバス停を設置する。利用者はバス停でのみ乗降可能である。 C-3. シャトルサービスの運行（タートルアン公園～半島地区） 時間帯：8:00～16:00 概要 ・既存のトゥクトゥクを活用して運行する。 ・5～10 分間隔で運行する。 ・運賃は有料とし、外国人は 60,000KIP、地元住民は 20,000KIP の 1 日乗車券とした。 ・12/9 より 1 回乗車券を 10000KIP で販売開始した。 ・3 か所のチケットブースと 18 箇所のバス停を設置する。利用者は走行ルート上のどこからでも乗車可能である。 C-4. DX ツール（多言語 QR コード）を活用した情報提供 時間帯：終日 概要 ・過去の JICA プロジェクトにおいて、DoCT に提供された多言語対応 QR コードを活用し、バスの時刻表、路線などの情報を複数言語で提供する。 C-5. 半島地区の駐車規制 時間帯：終日 概要 ・外周道路において駐車規制を導入し、駐停車を禁止する区間と、短時間の乗降を認める区間を明確に区分した。 ・上記区間にて交通警察と連携して違法駐車に対する取締りを行った。 C-6. タートルアン公園のパークアンドライド 時間帯：6:00～23:00 概要 ・第 2 回パイロット事業における半島地区の駐車状況を踏まえ、タートルアンパークに十分な駐車スペース（バイク：565 台、乗用車：387 台、観光バン：265 台）を確保する。 ・Shuttle や Loop 用に臨時バスターミナルを設置する。 C-7. ポケットパークの設置 時間帯：終日 概要 ・ルアンパバーン幼稚園前の対象エリアにおいて清掃、庭の再整備およびベンチを設置し、ポケットパークを整備した。

出典：JET

なお、第 2 回パイロット事業の成果を踏まえて、現地バス会社により、タートルアン公園から郊外に向かう以下のバス路線の運行が 2025 年 9 月から開始された。

- ・高速鉄道駅行き
- ・クアンシー滝行き
- ・ルアンパバーン国際空港行き
- ・ルアンパバーン北部バスターミナル行き

【2/3-3】交通協議会（TCP）でパイロット事業案を最終化する

- ・第1回パイロット事業は、第2回 TCP で基本合意をとり、第3回 TCP で最終化した。
- ・第2回パイロット事業は、第4回 TCP で基本合意をとり、第6回 TCP で最終化した。
- ・第3回パイロット事業は、第7回 TCP で基本合意をとり、第8回 TCP で最終化した。

【2/3-4】パイロット事業に関するステークホルダー会議を開催して合意を得る

事業実施に必要となる認可取得のプロセスを確認し、ステークホルダー会議の開催支援を行った。交通規制に係る住民説明の際は、DPWT に加え交通警察と共同で行い、地域住民への確実な周知を図った。以下に、各パイロット事業時の関係者との情報共有の主な内容とタイムラインを示す。なお、詳細については「3.2.4 ワークショップ、セミナー など」に記載する。

表 2-21 第1回パイロット事業における関係者との調整の主な内容とタイムライン

日付	内容
2023年6月17日	第2回 TCP の開催 パイロット事業の内容、日程及び実施に向けた基本方針等の合意
2024年2月14日	村長説明
2月15日	ルアンパバーン市、交通警察、自動車協会への説明
2月16日	DPWT 局長への説明
2月24日	第1回タウンミーティングの開催
3月24日	第2回タウンミーティングの開催
3月26日	第2回 TCP の開催 パイロット事業の内容、日程及び実施に向けた最終合意
3月26日	ルアンパバーン市からのパイロット事業の実施許可レター発行
3月26～29日	DPWT によるパンフレット・クーポン券の配布
3月30、31日	第1回パイロット事業実施
5月11日	第2回タウンミーティングの開催（結果報告）

出典：JET

表 2-22 第2回パイロット事業における関係者との調整の主な内容とタイムライン

日付	内容
2024年12月17日	第4回 JCC の開催 パイロット事業の内容、日程及び実施に向けた手続き等の合意
2025年1月6-7日	DPWT による副知事説明及びルアンパバーン県内の協議
1月20日	村長説明
1月30日	ホテル、ゲストハウス、レストラン協会への事前説明
1月27日	ルアンパバーン県の月例協議（知事及び副知事出席）
1月30日	自動車協会への事前説明
1月31日	DPWT からルアンパバーン市宛のレター発行
2月10日	第1回タウンミーティングの開催
〃	半島地域への戸別訪問開始（Brochure の配布開始） ※半島地域内のすべての住居、学校、商業施設が対象

日付	内容
〃	電話オペレーターの設定
2月12日	ルアンパバーン市からのパイロット事業の実施許可レター発行
2月17日	第2回タウンミーティングの開催
〃	フェイスブックでの情報公開開始
〃	ラジオ放送での情報公開開始
2月20日	パイロット対象地域や周辺へのビルボード設置
2月22日	第3回タウンミーティングの開催
2月24日 ～3月2日	パイロット事業の実施 ※2月28日に24日～27日の状況を踏まえた対策会議を実施し（副知事、DPWT 局長同席）、残りの期間のパイロット事業の内容を一部見直し。

出典：JET

表 2-23 第3回パイロット事業における関係者との調整の主な内容とタイムライン

日付	内容
7月23日	第7回 交通協議会を開催し、下記項目が合意された。 ・第3回パイロット事業実施計画が合意された。 ・最終版 都市交通 MP が合意された。
7月29日	第5回 JCC を開催し、交通協議会と同様の内容が承認された。 ⇒第3回パイロット事業の準備スタート
7月下旬	E-bike がルアンパバーンに導入される。
8月05日	第3回プレイスメイキング ワークショップを開催し、地域住民から目抜き通り沿いのストリートデザインのビジョンを最終化した。
9月09日	第4回プレイスメイキング ワークショップを開催し、目抜き通りの休憩スペースを住民参加により設置することが合意された。
9月11日	サンカンパスート社によりタートルアンパークから郊外への路線バスの運行が開始される（TP - 滝路線、TP - 大学路線、TP - 空港 - 北バスターミナル）。
10月03日	ルアンパバーン市により第3回パイロット事業が承認された。
11月12日	第8回交通協議会を開催し、「第3回パイロット事業実施計画の更新版」が合意された。

出典：JET

【2/3-5】パイロット事業を実施する

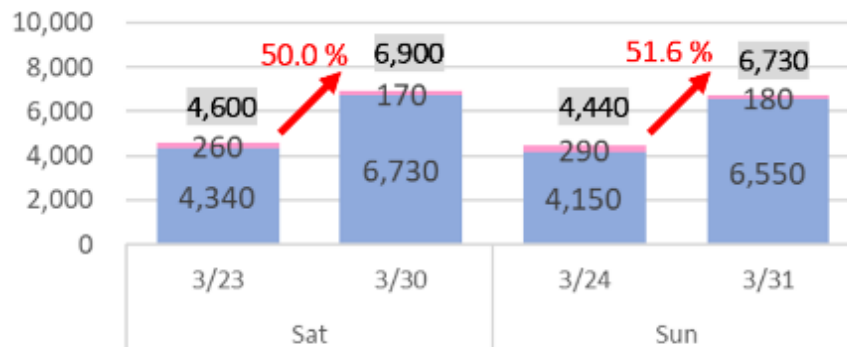
1) 第1回パイロット事業

(i) C-1. シサワンウォン 道路の歩行者天国

シサワンウォン 道路の車両流入を規制し、歩行者天国を創出した。

パイロット事業期間中のシサワンウォン 道路における歩行者数は、すべての観測地点で通常時と比較して増加した。特に Sinouk Café 前では、歩行者数が約 6,700～6,900 人／16 時間となり、通常時の約 1.5 倍に達した。なかでも、夕方時間帯の歩行者数の増加が顕著であった。

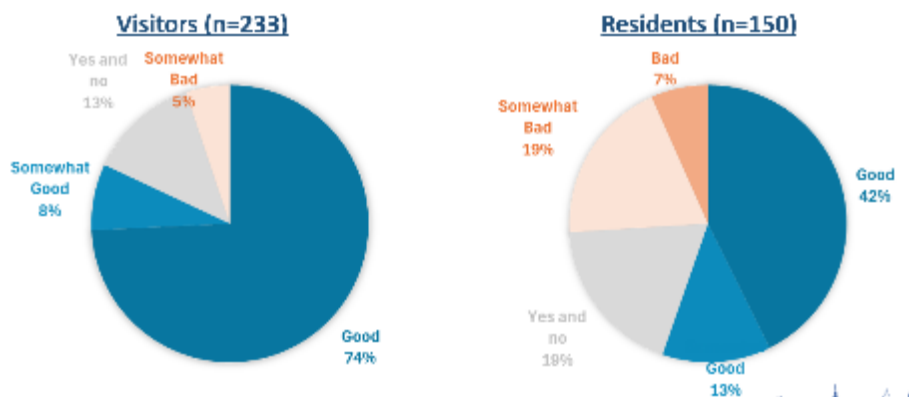
この増加は、通常時には観光バンにより半島地区内の店舗まで送迎されていた観光客が、パイロット事業期間中は歩行者天国区間を徒歩で移動し、目的地に向かったことが主な要因と考えられる。その結果、当該区間における歩行者の滞留および通行が大幅に増加した。



出典：JET

図 2-51 Sinouk Café 前の時間帯別歩行者数

一方、歩行者天国に対する満足度については、訪問者の 82%が「満足」「概ね満足」と回答したのに対し、地域住民の満足度は約 50%にとどまった。これは、歩行者天国区間内の店舗への車両アクセスが制限されたことや、代替となる駐車スペースが十分に確保されていないことが主な要因と考えられる。また、半島地区の店舗のうち、来客数や売り上げが増加したと回答した割合は 14%に留まった。



出典：JET

図 2-52 歩行者天国に対する満足度

(ii) C-2. 歩行者回遊性促進のためのサイドイベント

3000 枚の貸衣装レンタルクーポン券を配布し、無料写真撮影サービスを提供した。多くの観光客が伝統衣装を着て歩行者天国を回遊した。また、パイロット事業期間中 70 名の訪問者が写真撮影を体験し、歩行者の回遊性向上に寄与した。



図 2-53 サイドイベントの様子

(iii) C-3. ビエンチャンバス公社視察

ビエンチャンでは、JICA で実施された「ビエンチャンバス公社運営能力改善プロジェクト」により都市バスサービスの改善が図られた。本業務では、都市バスシステムの管理・運営に関する包括的な知識および実務的な知見を深めることを目的として、2025 年 8 月 6 日、7 日にビエンチャンバス公社を視察した。以下に視察日程及び視察状況を示す。

表 2-24 研修プログラム（1 日目）

Date	Time	Description
6 th Aug 2024	08:00-11:00	LPB Office
	11:00	Move to LPB airport
	12:05- 12:50	Fly to VTE by Lao airlines
	12:50	Arrive VTE and lunch
	14:15	Move to VCSBE by project car
	14:30-15:15	Lecture: 1. Outline of VCBSE - Background, key milestones, core values, service areas and coverage, No. and types of vehicles, key facilities (depots, stations), organization chart, partnerships and future plan) 2. Operation management - Challeges and next steps - - Route planning and fleet management: route design and scheduling, bus stop, maintenance plan - Human resource: staffing plan, recruitment and training - Financial planning and government support: budgeting, funding and financial projection - Regulatory compliance
	15:15-15:30	Coffee break
	15:30-16:30	Lecture: Operation management - Challeges and next steps - - Technology and infrastructure: IT system, GPS & tracking, facilities: depot, O&M facilities and offices - Safety and security, like emergency plan: emergencies, such as accidents, breakdowns, etc Observation: depot facilities & reserved bus parked at depot - Examining depot facilities to understand their role and management in the overall bus system operations
	16:30-17:00	Lecture: Operation management - Challeges and next steps - - Market & sales and customer service: Branding and customer service - customer feedback, communication :clear information about routes, schedules, fares, and service updates through a user-friendly website and mobile app. and accessibility - Monitoring and evaluation: key performance to measure the success of operation, such ridership numbers & Continuous Improvement: Regularly review performance data and feedback to make improvements and optimize operations
	17:00-17:30	Q&A

出典：JET

表 2-25 研修プログラム（2 日目）

Date	Time	Description
8 th Jul 2024	08:00-08:30	Move to CBS by project car
	08:30-12:00	Lecture: - Continue the lecture, if required/ brief explanation before observation Observation: Terminal and bus route: 1. Fleet management - Understanding dispatch operations and the role of operational facilities Real time location Passenger counts on-board payment system (ICT card/ bus pass, and other, if any) and other related 2. Customer service: Providing information about routes, schedules, fares, and service updates through a user-friendly website and mobile app
	12:00-13:00	Lunch
	13:00-13:30	Move to Vientiane City 2 by Bus Route No. 18 (CBS-ITECC Mall 13:10-13:30) Observation: bus stop, onboard service and information
	13:30-15:00	Observation: - Terminal and bus route (similar to the Morning session) Discussion: - Open discussion on operational challenges, innovative solutions, and strategies for future improvements. - Exploring opportunities for further cooperation and collaboration in urban bus system management
	15:00-15:30	Move to train station by project car
	15:55	Depart to LPB by train
	18:06	Arrive LPB

出典：JET

 バス公社総裁（VCSBE）による事業説明	 バスデポ視察の様子
 税制や財務状況、運行に当たっての留意点に関する研修の様子（中央バスターミナル）	 実際の車両点検や運転手、車両管理に関する研修の様子（ITECC ターミナル）

出典：JET

図 2-54 ビエンチャンバス公社（VCSBE）の研修視察の様子

視察を通じて、参加者は路線計画、車両管理、人材育成・配置、財務計画、法令遵守、技術・インフラ、利用者対応、安全・セキュリティ等、路線バス運営に関する幅広い分野について理解を深めた。また、本視察を契機としてビエンチャンバス公社と DPWT の間に人的ネットワークが構築され、今後の技術協力の展開が期待される。

視察期間中に実施した意見交換会では、以下に示すアイデアが提案された。

表 2-26 意見交換での主な提案事項

提案事項
・市内ツアー、学生ボランティアガイド付きの観光バス、提携店舗やカフェと連携した周遊バス、ならびに空港・鉄道駅へのシャトルサービスの導入を検討する。 ・バス車両および燃料購入に対する税制優遇（免税措置）を検討する。 ・付加価値税（VAT）の還付分を、バス停や公共交通インフラの整備・改善に充当する。 ・サービスの持続性を確保するため、多様な路線構成を維持する。 ・新規路線においては、利用者獲得を目的として、一定期間の無料運行を実施する。 ・公共部門および民間部門による公共車両の賃借・活用を促進し、公的・私的用途の双方での利用を図る。 ・D 種免許を有する経験豊富な運転手の採用を優先するとともに、他の適格な運転手に対しては免許取得のための研修・取得促進を行う。

出典：JET

2) 第2回パイロット事業

第2回パイロット事業は、正と負の大きな社会的インパクトがあること、課題が生じた際に現場での迅速な対応が必要となることから、専門家や再委託先に加え、国内支援委員の同行のもとで路線バスの運行等を開始した。状況が日々変動する中、JICA 本部とも協議の上で、必要に応じて内容の変更や対策が実施された。

以下に、具体的な変更内容及び実施された対策を整理する。

表 2-27 第2回パイロット事業における具体的な変更内容及び実施された対策

施策	内容
C-1. シサワンウォン道路及び Sakkaline 道路の歩行者天国	【メインストリートの車両流入規制】 ・初日（2/24）：交通警察や DPWT の静止を無視し流入する車両が散見された。 ・2日目（2/25）：交通警察官の集中配置とロープによる物理的なバリエード設置に変更（看板設置と交通警察の監視だけでは、交通警察の制止を無視して侵入可能な隙間があったため）。 ・2日目（2/25）：交通警察による見回り強化。 【半島地域への観光ミニバンとトゥクトゥク流入規制】 ・初日（2/24）から有効に機能 ・5日目（2/28）：半島地域への観光バンとトゥクトゥク流入規制解除。
C-2. スマートバスの運行（タートルアン公園～半島地区）	・初日（2/24）：満員のバスが途中のバス停を通過する事例が確認された為、すべてのバス停に停車するように再指示を実施。 ・2日目（2/25）：乗客の待ち時間によるストレス軽減のため、バス停の待ち時間表記の変更（増便時は実態に合わせて5分と表示）。 ・2日目（2/25）：満員時には次のバスを待つよう声掛けを実施。また、言葉の通じない外国人にも配慮し、助手席のスタッフがサインボードを使用して待ち客に通知。 ・6日目（3/1）：半島地域のスマートバスの運行中止→滝ラインを増便

施策	内容
C-3. /シャトルサービスの運行（タートルアン公園～半島地区）	● 初日（2/24）：需要が多く夜シフトのドライバーも朝から運行した。12台のトクトク車両がほぼ全日フル稼働して増便した。 ● 2日目（2/25）：トクトクを10台追加。各ドライバーの勤務時間は当初予定と同様の8時間程度に抑え、需要に対応する運行を実施した。 ● 6日目（3/1）：タートルアン公園～半島先端部間のシャトルサービスをタートルアン公園～まちづくりセンター間に変更。
C-4. DX ツール（多言語 QR コード）を活用した情報提供	● 6日目（3/1）：スマートバスの運行内容変更に伴い、情報提供内容を更新。
C-5. 半島地域の路上駐車規制	【川沿いの路線バスルート】 ● C-1 が有効に機能したため、観光ミニバンの路上駐車は大幅に削減された。 【メインストリート】 ● 事前の周知にもかかわらず路上駐車が多く見受けられ、配置された交通警察官の数では対応が困難であった。 ● 同時に、流入規制への対策を強化する必要も生じたことから人員を流入規制側に集中するよう配置を変更。 ● 3月1日（土）、2日（日）はメインストリートへの流入規制を厳格に行うことで、同道路への路上駐車を抑制した。
C-6. タートルアン公園のパークアンドライド	● 当初計画通り実施。
C-7. スマートバスの運行（タートルアン公園～クアンシーの滝）	● 当初計画通り実施。
C-8. スマートバスの運行（タートルアン公園～高速鉄道駅）	● 初日（2/24）：ニーズが非常に多く、ピークになる9時～14時ではスタンバイ車両を活用して増便を行った。 ● 定員に達した場合は1時間後の発車を待つこととしていたが、2時間以上の待ちが発生する状況となるほど需要が多く、ターミナルが待ち客で混雑したため、3日目（2/27）から整理券制に変更。 ● 待つことを望まない乗客には代替交通手段の案内を実施。 ● 最終バスを逃した帰宅困難者対応として、スタッフの配置とやむを得ない場合の帰宅手段の確保。 ● C-2（タートルアン公園～半島地域のスマートバス運行）の3/1での中止に伴い、余剰バスを活用した増便対応（30分に1本）を実施。
C-9. まちづくりセンターの設置	● 当初計画通り実施。

出典：JET

(i) C-1. シサワンウォン道路及び Sakkaline 道路の歩行者天国

シサワンウォン道路および Sakkaline 道路において車両流入規制を実施した。目抜き通りの交差点においては、交通警察および DPWT が道路内へ流入しようとする車両に対して取締りを行った。しかしながら、規制を無視して強引に流入する車両が確認されたため、物理的なバリケードを追加設置した。一方で、人員配置が主要交差点に限定されていたことから、人員が配置されていない交差点においては、引き続き車両流入が発生する状況が見られた。

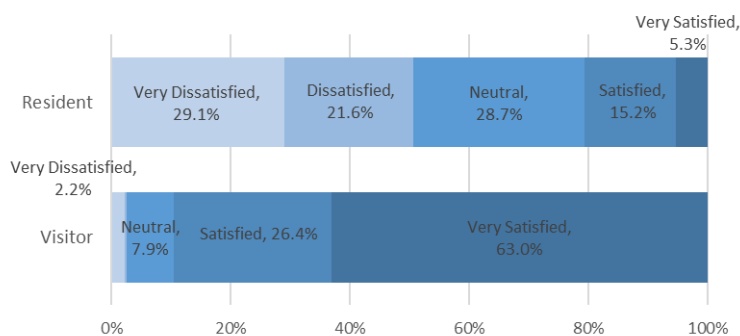


図 2-55 流入規制の様子



図 2-56 交通規制中のシサワンウォン道路

満足度調査の結果、不満・やや不満と回答した訪問者の割合は 2%にとどまったのに対し、地域住民の割合は 50%であった。本施策は訪問客からは概ね好評であったものの、地域住民に対する事前説明が十分に周知されなかったとの指摘があり、一部の住民に不便を強いる結果となったためと考えられる。一方、すべての観測地点において歩行者通行量の増加が確認され、特に半島先端部において最大 44%の増加が見られた。第 1 回パイロット事業と同様に、本歩行者天国施策は歩行者交通量の増加に寄与しているといえる。

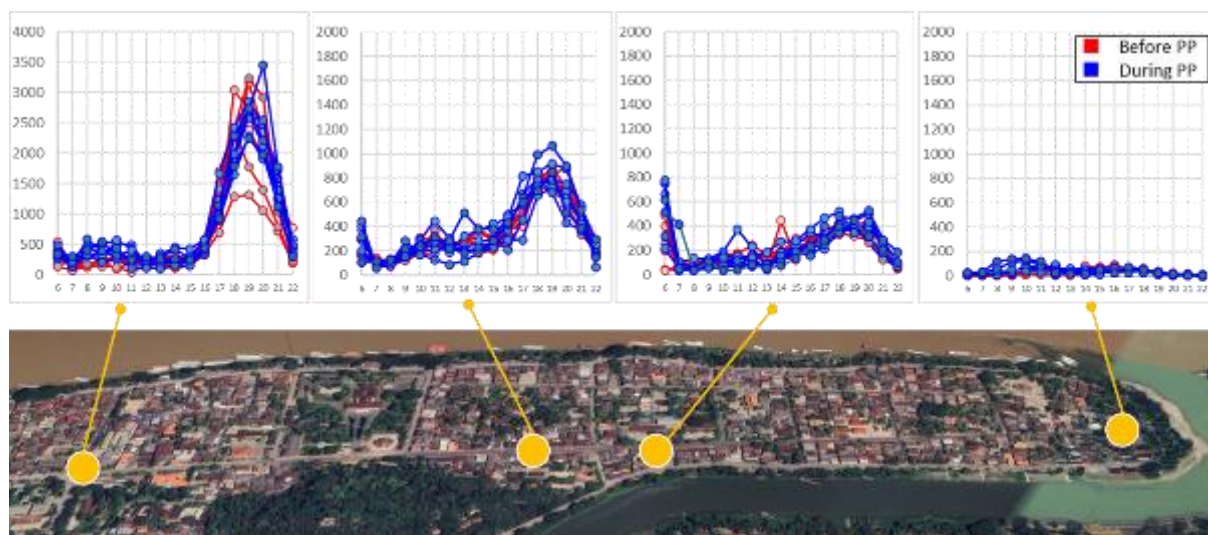


出典：JET

図 2-57 目抜き通りの歩行者天国化に対する満足度

(Residents: N=310, Visitors: N=90)

[左から、不満、やや不満、どちらでもない、やや満足、満足]



出典：JET

図 2-58 地点別の歩行者数

(ii) C-2・C-3. スマートバス/シャトルサービスの運行（タートルアン公園～半島地区）

スマートバスは 6:00 から 23:00 まで、シャトルサービスは 8:00 から 16:00 までタートルアン公園と半島地区の間を結んで運行した。スマートバスには韓国から供与されたバス車両を使用し、シャトルサービスには既存のトゥクトゥクを活用した。



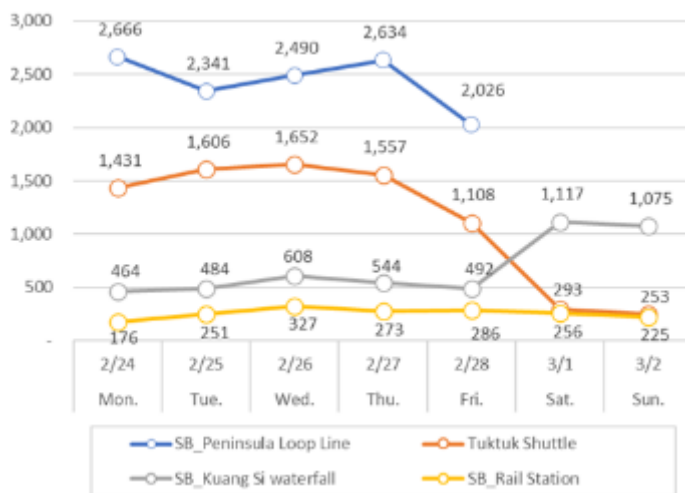
図 2-59 バスに試乗する子供たち



図 2-60 タートルアン公園での乗車の様子

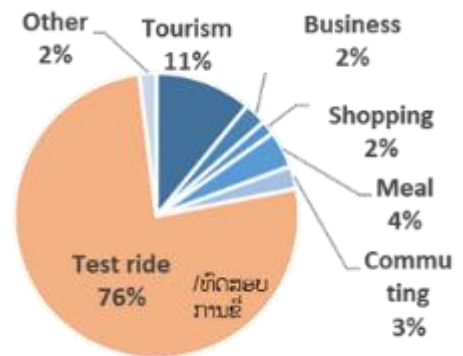
パイロット事業期間中の延べ乗車人数は 26,700 人であった。住民および訪問客の多くが本サービスを利用しており、需要が供給能力を上回った結果、定員不足による車内混雑や待ち時間の増加が発生した。ただし、後述するバンの流入規制が解除されたため、3/1 よりスマートバスの運行は取りやめ、シャトルサービスに関しても運行区間の短縮を行った。

スマートバスに対する満足度については、移動手段を持たない訪問客から高い評価を得た一方、日常的な移動手段を有する住民においては満足度が約 4 割にとどまっており、サービス設計上の留意点として考慮する必要がある。利用した住民の 76% は移動目的ではなく、好奇心に基づく試行的利用であったことから、有料化導入に際の潜在的な需要の把握が課題となった。



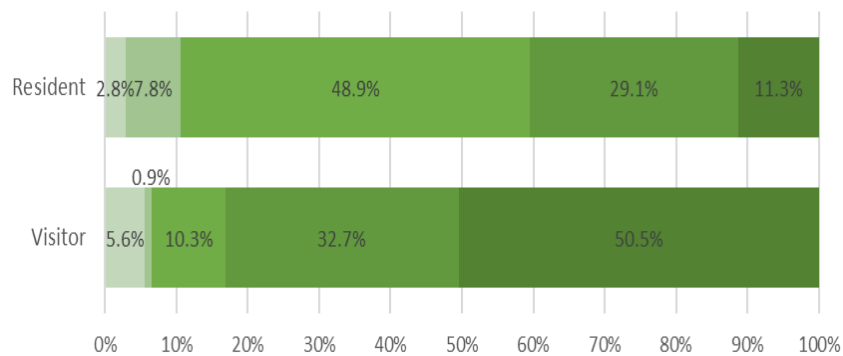
出典：JET

図 2-61 パイロット事業期間中の乗降客数の推移



出典：JET

図 2-62 住民の利用目的



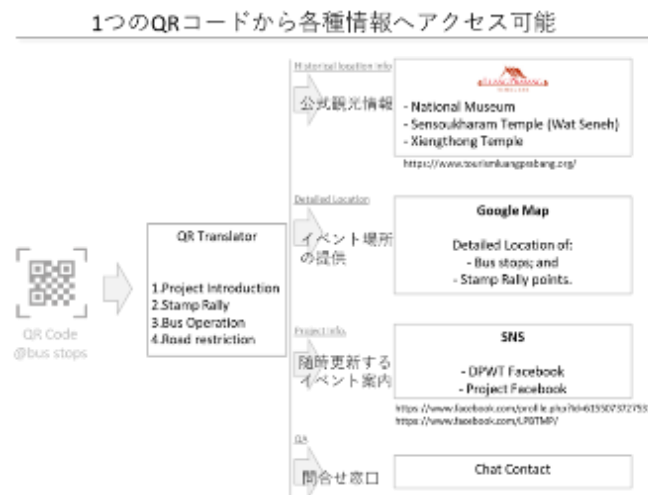
出典：JET

図 2-63 スマートバス・シャトルサービスに対する満足度
(Residents: N=310, Visitors: N=90)

[左から、不満、やや不満、どちらでもない、やや満足、満足]

(iii) C-4. DX ツール（多言語 QR コード）を活用した情報提供

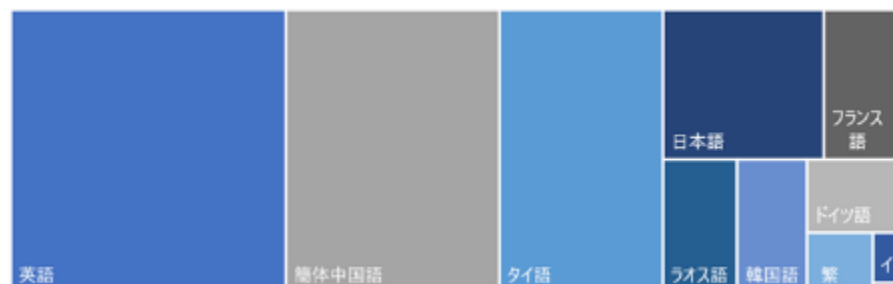
C/P より貸与されている QR Translator（自動翻訳機能付きのウェブサイト）をポータルとして位置付け、パイロット事業の内容を紹介しつつ、さらにそこから各種の情報サイト・問合せチャットへアクセスできるように情報提供の仕組みを構築した。



出典：JET

図 2-64 QR コードからの情報アクセス先

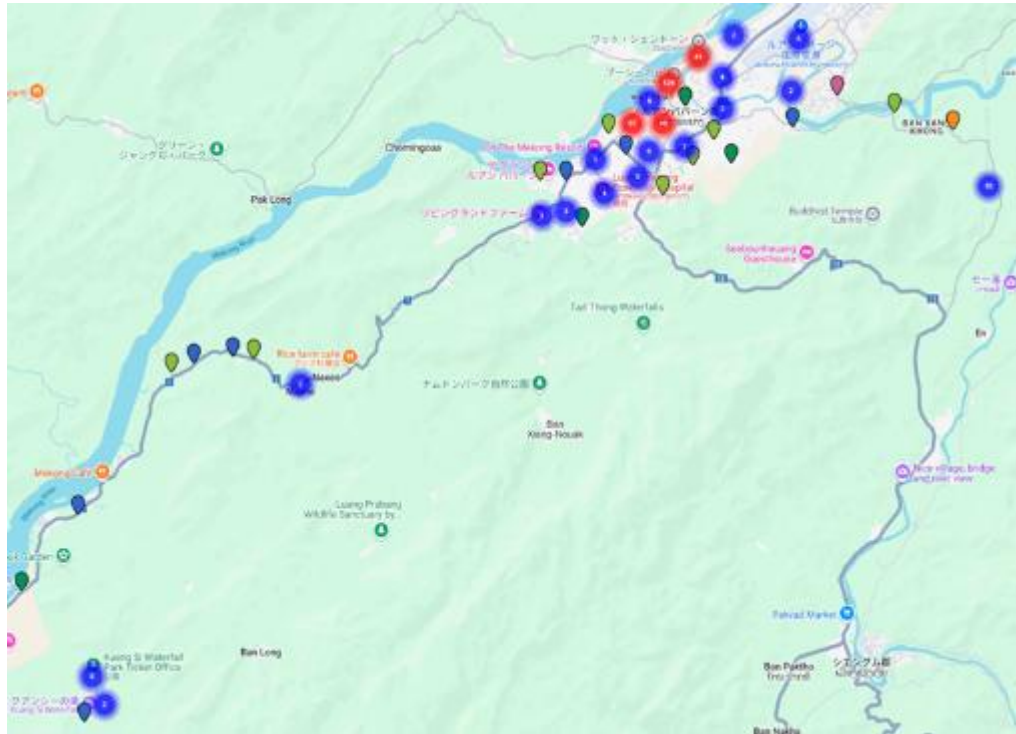
パイロット事業期間中（2025 年 2 月 24 日 0 時～2025 年 3 月 2 日 23 時半）、QR Translator へ 700 を超えるアクセスがあった。利用言語別に見ると英語が最も多く、次いで中国語、タイ語、日本語、フランス語、ラオス語、韓国語の順になっている。



出典：JET

図 2-65 利用言語別アクセスの割合（面積が多い程割合が大きい）

アクセス場所は、パイロット事業の活動エリア全体にわたっており、クアンシーの滝でもアクセスしていることが見受けられた。



出典：JET

図 2-66 QRコードへのアクセス場所

(iv) C-5. 半島地区の観光バン流入規制・駐車規制

半島地区内への地域住民の車両を除き、観光バンおよびトゥクトゥクの流入を禁止した。また、シサワンウォン道路および Sakkaline 道路においては、路上駐車を禁止した。



出典：JET

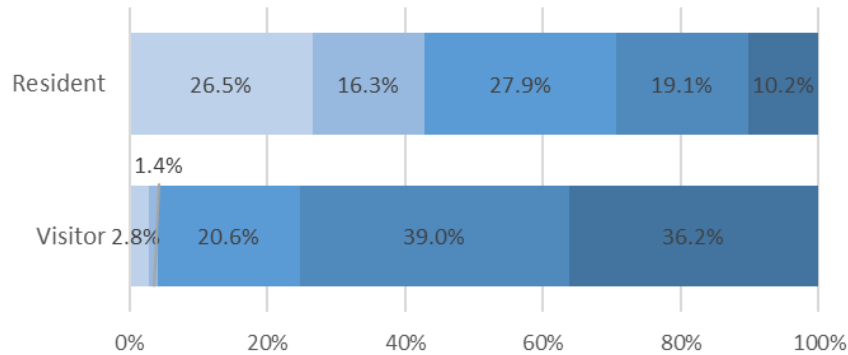
図 2-67 パイロット事業期間中の乗降客数の推移



出典：JET

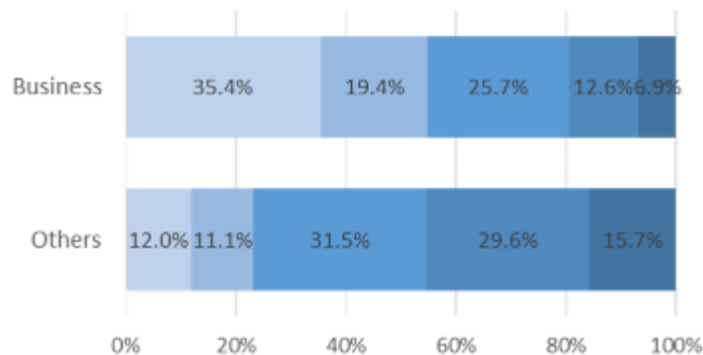
図 2-68 住民の利用目的

パイロット事業の実施前後を比較すると、半島地区内における路上駐車は大幅に減少した。ただし、駐車制限区域外においては、その効果は限定的であった。住民や半島地区内で就労する関係者への事前の説明および通行許可証の発行を行ったものの、情報伝達が十分でなかったことから、一部のコミュニティから不満の声が生じたため、パイロット事業 5 日目より規制を解除した。住民を対象とした規制に関する満足度調査によると、利用目的別では業務目的の移動における満足度が低い一方で、買い物や通学などの日常的な移動目的においては満足度が比較的高いことが確認された。



出典：JET

図 2-69 観光バンの半島部流入に対する満足度
(Residents: N=310, Visitors: N=90)
[左から、不満、やや不満、どちらでもない、やや満足、満足]



出典：JET

図 2-70 利用目的別観光バンの半島部流入に対する満足度
(Business: N=175, Others: N=108)
[左から、不満、やや不満、どちらでもない、やや満足、満足]

(v) C-6. タートルアン公園のパークアンドライド

タートルアン公園に P&R 施設を設置し、半島外からの車両の駐車先を同施設に集約することで、公共交通サービスへの利用を促した。

半島地区内で流入規制を実施したことにより、観光バンが P&R 施設を利用し、タートルアン公園においてスマートバスおよびシャトルサービスへ乗り換える利用者が多数確認された。ただし、流入規制区域外であるキンキサラート通りやケムコン通り周辺での乗降待機は継続していることから大規模ツアー客対応には不十分であると考えられる。



図 2-71 P&R 施設に駐車する観光バン



図 2-72 P&R 施設にて公共交通に
乗り換える訪問客

(vi) C-7. スマートバスの運行（タートルアン公園～クアンシーの滝）

本サービスは住民および訪問客の双方から多く利用され、総じて高い評価を得た。クアンシーの滝路線では 3,840 人を輸送した。バスの乗車人数が定員に達した場合は 1 時間後の発車を待つよう利用者に促していたが、クアンシーの滝路線においては、2 時間以上の乗車待ちが発生する状況となるほど需要が多く、ターミナルが利用客で混雑したため、2 月 27 日から整理券制に変更し、安全性および運行効率の向上を図った。また、3 月 1 日以降、半島地区内を運行していたスマートバスが運行中止となったことを受け、クアンシーの滝路線へ車両の振替を行い、30 分間隔での運行を行った。



図 2-73 クアンシーの滝行きの整理券
配布と行列



図 2-74 満員になった便の掲
示（クアンシーの滝）

(vii) C-8. スマートバスの運行（タートルアン公園～鉄道駅）

本サービスに関しても多く利用された。パイロット事業期間中に鉄道駅路線では 1,739 人を輸送した。

(viii) C-9. まちづくりセンターの設置

従来の観光情報センターを改修し、2025年2月25日（火）にまちづくりセンター（コミュニティセンター）の開所式を行った。これにより、当該スペースは、観光情報センターとしての機能に加えて、コミュニティ活動等のプラットフォームとしての機能も持つ、多目的スペースとして再出発した。DoCT（ルアンパバーン文化・観光局）は、同局職員の一人を、まちづくりセンター（コミュニティセンター）の責任者として任命した。



写真：（左）日本・ラオス・タイ3カ国の大学による共同研究の活動拠点としての利用事例／
（右）C/P等のTWGの会場としての利用事例

図 2-75 まちづくりセンター利用の様子

3) 第3回パイロット事業

第3回パイロット事業は、マスタープランに描かれた段階的アプローチの第一段階として位置付け、第2回パイロット事業の教訓を活かして規制の強度を緩和しつつ、社会的受容性をより重視した取組として実施された。

第2回パイロット事業と同様に、第3回パイロット事業も国内支援委員の同行のもとで開始した。状況変化に対応し、JICA本部とも協議の上で、必要に応じて内容の変更や対策が実施された。

表 2-28 第3回パイロット事業における具体的な変更内容及び実施された対策

施策	内容
C-1. シサワンウォン 道路の歩行者天国	歩行者天国の実施により路上のバイク駐輪を整理・移設する必要がある、カン川沿いに駐輪スペースの設置を予定していたが、護岸工事により利用できなかったため、十分な幅員のある歩道上に駐輪スペースを設置した。
C-2. シャトルサービスの運行（タートルアン公園～半島地区）	当初、民間バス業者が調達するEV車両を活用する予定だったが、調達が遅れたため、シャトルサービスは既存トゥクトゥク、ループサービスはソンテオで代用した。
C-3. ループサービスの運行（タートルアン公園～半島地区）	不正防止のため、3か所のチケットブースで1日券の販売のみとしていたが、利用者が著しく少なかったため、12/9より1回券（10,000KIP）の販売を開始し、シャトル・ループの運転手による販売も許可した。
C-4. DX ツール（多言語 QR コード）を活用した情報提供	当初計画通り実施。

施策	内容
C-5. 半島地区の駐車規制	当初は川沿い道路を定期的に巡回していたが、観光バンの路上駐車が特に多く見られた午前中のワット・シェントーン周辺および夕方のプーシーの丘周辺については、駐車が集中する時間帯に交通警察官を常駐させる対応を 12/9 から行った。
C-6. タートルアン公園のパークアンドライド	当初計画通り実施。
C-7. ポケットパークの設置	当初計画通り実施。

出典：JET

(i) C-1. シサワンウォン 道路の歩行者天国

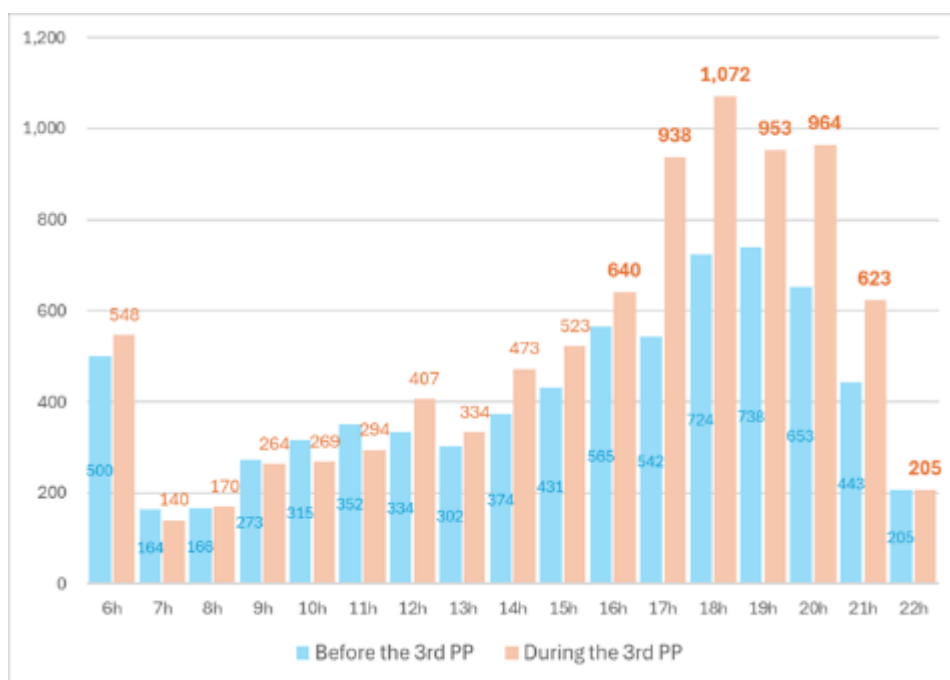
17:00 から 23:00 までシサワンウォン 道路への車両流入を規制し、歩行者天国を創出した。あわせて、路側帯に植栽を一定間隔で配置し車道幅を縮小することで、将来的な歩道拡幅を見据えた歩行空間を確保するとともに、路上駐車の抑制を図った。



図 2-76 パイロット事業前のシサワンウォン 道路 図 2-77 パイロット事業中のシサワンウォン 道路

パイロット事業期間中のシサワンウォン道路における歩行者数は、通常時と比較して増加した。特に Sinouk Café 前では、歩行者数が約 17,284 人／16 時間となり、通常時の約 1.3 倍に達した。なかでも、夕方時間帯の歩行者数の増加が顕著であった。

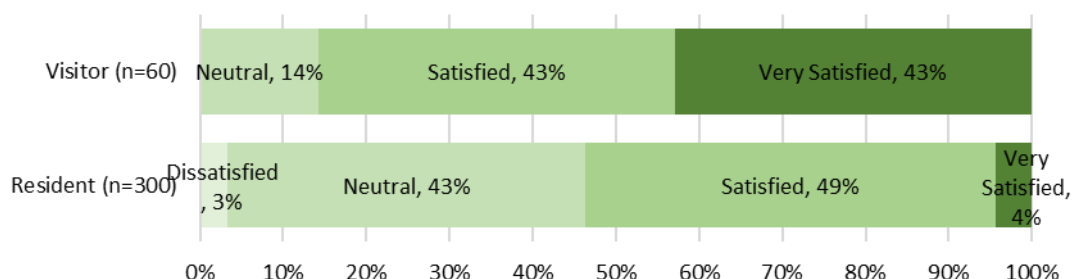
歩行者数の増加は、車両流入を規制したことによる単純な歩行者数の拡大にとどまらず、路側帯への植栽配置や、沿道飲食店による自主的なテーブル・椅子の設置など、通り沿いに新たな滞留・賑わいの要素が生まれたことが、人々を惹きつけた結果と考えられる。



出典：JET

図 2-78 Sinouk Cafe 前の時間帯別歩行者数

歩行者天国に対する満足度については、訪問者の 86%が「満足」または「概ね満足」と回答した一方、地域住民では満足度が約 50%にとどまった。しかし、「不満」または「概ね不満」と回答した割合は、訪問者では 0%、地域住民においても「概ね不満」がわずか 3%にとどまっており、本施策は地域住民にも徐々に受け入れられつつあると考えられる。



出典：JET

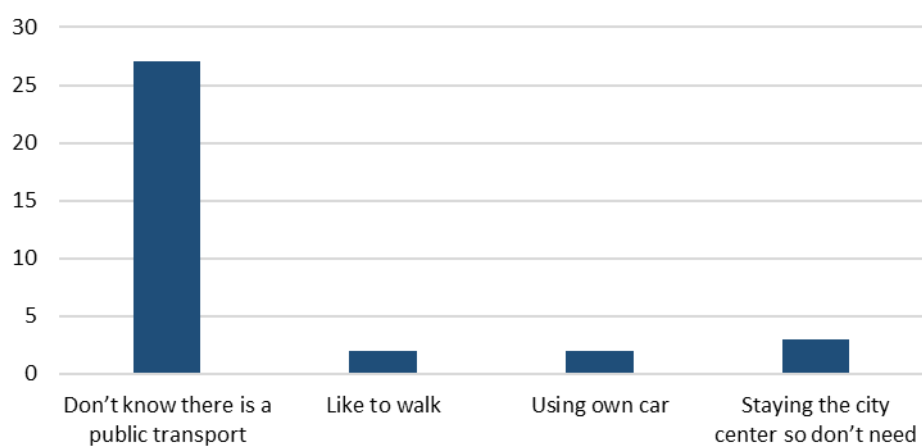
図 2-79 歩行者天国に対する満足度

(ii) C-2・C-3. ループ/シャトルサービスの運行（タートルアン公園～半島地区）

前回のパイロット事業と比較すると、利用者数は大幅に減少した。これは、前回のパイロット事業では半島内への観光バンの流入規制を実施し、公共交通の利用を促す状況が生まれていたのに対し、本パイロット事業では車両の流入規制を行わなかったこと、ならびに利用が有料となったことが主な要因として考えられる。さらに、訪問者を対象としたアンケート結果から、本施策自体を認知していない回答者が多く見られたことから、周知不足も利用低迷の一因であった可能性が示唆される。

表 2-29 ループ・シャトルサービスの利用者数の比較

Item	Smart Bus for Quansi Fall and Railway Station	Loop	Shuttle		
	2 nd PP	2 nd PP	3 rd PP	2 nd PP	3 rd PP
Number of passengers per day	939	2431	18	1470	14
Total Number of Passengers	6573	12155	130	7353	103



出典：JET

図 2-80 訪問者アンケート結果：公共交通を利用しない理由

(iii) C-4. DX ツール（多言語 QR コード）を活用した情報提供

C/P より貸与されている QR Translator（自動翻訳機能付きのウェブサイト）をポータルとして位置付けつつ、AR(Augmented Reality)技術を併用することで、ビジュアル面強化を意識した情報発信を行った。

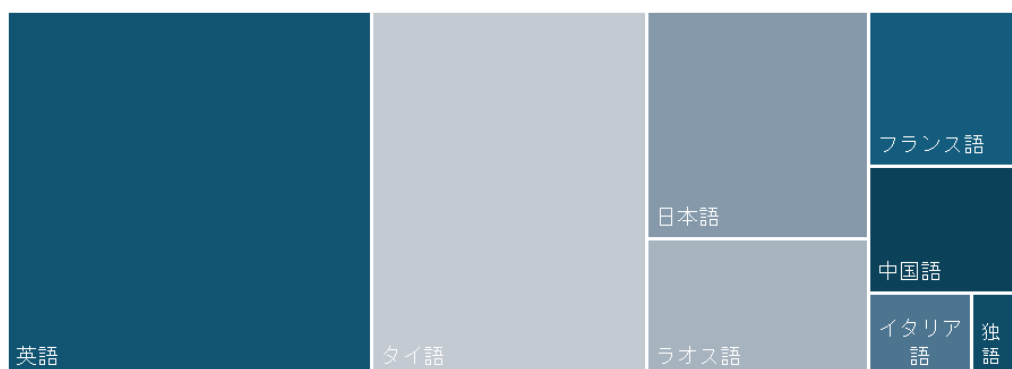
AR は、現実空間に仮想空間上のオブジェクトを投影する技術であり、日本の観光地においても、昔の建築物を仮想空間上に復元して見せる、当地ならではの記念フォトフレームを提供する、といったことに活用されており、観光分野では一定の認知を得ている技術となっている。とくに、世界遺産地区の様な既存の景観を変更することが困難な場合においては、仮想空間というメリットを生かし、比較的容易にアイデアをビジュアルで分かり易く共有することができる、といった点を生かした使われ方がされているツールである。

表 2-30 第 3 回パイロット事業におけるデジタル技術を利用した情報発信

適用技術	施策内容
1 QR	【バス情報案内】 WEB において多言語にてバス情報を案内することで、英語・ラオス語を解さない観光客などを含めた多くの方の認知・理解を得る。
2 QR + AR	【AR 記念フォトフレーム】 本イベント限定のフォトフレームをコミュニティセンターにて提供する。 
3 QR + AR	【AR 舗装デザイン】 プランターで仕切りを設けたストリートに、将来の舗装デザインを AR 技術により投影することで、歩行・回遊空間確保の考えをビジュアルで示す。 (AR 投影前)  (AR 投影後) 歩道～プランター間が歩行・回遊空間、道路両サイドに設置したプランター間が時間帯別の歩車道であることを示している。 

出典：JET

パイロット事業期間中（2025 年 12 月 8 日 0 時～2025 年 12 月 14 日 24 時）、バス案内は 116 件、記念フォトフレームは 19 件、舗装デザインは 170 件のアクセスがそれぞれなされた。舗装デザインのアクセスについて、利用言語別に見ると英語が最も多く、次いでタイ語、日本語、ラオス語、フランス語、中国語の順になっており、国籍を問わず幅広く将来のストリートデザインを周知できたと言える。また、パイロット初日に、パイロット対象通りに面している店舗の方々や通りがかりの外国人観光客に AR で投影したデザインを見ていただいたうえで、意見を求めたところ、「歩きやすくなる」、「景観が良くなる」、「店舗や休息所としての利用価値が広がる」といった前向きな意見が多く聞かれた。



出典：JET

図 2-81 AR 舗装デザインへの利用言語別アクセス割合（面積が多い程割合が大きい）



既存歩道～プランター間が、歩行・回遊空間になることを
AR により仮想的に可視して説明

出典：JET（AR 舗装オブジェクトは Souphanouvong 大学の学生が制作）

図 2-82 AR オブジェクトによる歩行・回遊空間拡大のビジュアル説明

(iv) C-5. 半島地区の駐車規制

本パイロット事業では、半島部における駐車および乗降行為に関する規制の見直しを実施した。違法駐車取締りには交通警察官 5 名を配置し、半島部主要路線で 7 時から 23 時まで巡回するとともに、ワット・シェントーン周辺およびプーシーの丘周辺では観光ピーク時間帯に重点的な監視を行った。



図 2-83 取締りの様子

半島部における路上駐車台数は全体として減少し、特に河岸沿い道路では路上駐車が 26% 減少した。地点別では、ワット・シェントーン周辺で 63%、プーシーの丘周辺で 61% の大幅な減少が確認された。一方、路外・路側駐車場の利用は約 10% 増加しており、観光車両が代替的な駐車・待機場所へ誘導されたことが明らかになった。



出典：JET

図 2-84 規制実施前の駐車車両数



出典：JET

図 2-85 規制実施後の停車車両数

以上の結果から、取締りを強化することで、路上駐車の抑制に一定の効果があつたことが確認された。特に、交通警察官が重点地点に配置されている時間帯においては、観光バンが路上駐車を回避し、指定された乗降地点での停車、観光客の乗降が確認された。一方で、交通警察による取締りが行われていない時間帯や場所においては、依然として路上駐車が発生しており、規制の実効性を確保するためには、継続的な取締り体制の確立が必要である。

(v) C-6. タートルアン公園のパークアンドライド

前回パイロット事業と同様に P&R 施設をタートルアン公園に設置したものの、利用は確認されなかった。半島地区内への車両の乗り入れが自由であり、乗換先のループ・シャトルサービスの利用は有料であったことから、結果として P&R 施設の利用はほとんど見られなかった。

(vi) C-7. ポケットパークの設置

11 月 15 日に、対象エリアの地域 NGO である Trash Idol、および LPB 幼稚園の職員により清掃活動が実施された。続いて 11 月 23 日には碎石の敷設、壁面の再塗装、花壇の再整備を行い、ポケットパークを整備した。

樹木の木陰に設置されたベンチで訪問者や地域住民が休憩する様子が確認された。一方で、露店用テーブルなどの私物がポケットパーク内に放置されている状況も見られた。今後、本空間を快適な公共空間として維持していくためには、地域住民による主体的な管理が必要である。



図 2-86 ポケットパーク整備の様子



図 2-87 ポケットパークで休憩する観光客

【2/3-6】パイロット事業のモニタリング及び課題・教訓の抽出を行う

1) 第1回パイロット事業

第1回パイロット事業のモニタリング及び課題・教訓の抽出を目的として、下表の調査を実施した。

表 2-31 第1回パイロット事業で実施した調査の概要

	調査名	調査日	備考
1	歩行者・自転車交通量の観測調査	2024年3月23-24日（事前） 2024年3月30-31日（当日）	3 地点 （朝6時～夜10時）
2	駐車実態調査		2 時間ごと （朝6時～夜10時）
3	訪問者へのインタビュー調査	2024年3月30-31日（当日）	計 182 サンプル
4	沿線住民へのインタビュー調査		計 152 サンプル

出典：JET

第1回パイロット事業の実施に当たっては、歩行者天国を C/P が中心となって運営したが、市長承認の取得に長期間を要するなど、手続き上の課題が明らかとなった。

また、訪問者の歩行者天国に対する満足度は高かった一方で、地域住民の満足度は訪問者と比較して低い結果となった。その主要因として、歩行者天国沿道の店舗へのアクセス性が低下したことが考えられる。このことから、沿線店舗従業員向けの駐車スペースの確保、代替交通手段の提供、ならびに地域住民への事前説明を十分に行う必要性が確認された。

結果は第2回 JCC において報告されるとともに、タウンミーティングを通じて住民への説明が行われた。抽出された課題および教訓は、第2回以降のパイロット事業に反映された。

表 2-32 第2回 JCC で報告された課題及び教訓の例

Chapter 3 Result of the 1st Pilot Project

3.5 Findings and Lessons Learned for the Next Pilot Project

Pedestrians prefer to walk in the shade. 	Pedestrians took a break on stairs. Resting places are not installed adequately. 	Cyclists parked their bicycles on the street in front of tourist attractions. 
Pedestrians decreased around noon due to the heat. It is necessary to reconsider whether the road is closed around noon or not. 	Many people parked their motorcycles in front of the entrance of the car-entry restriction area. 	There was not enough space for tourists to get in and out of the tourist van. 

Project on Sustainable Urban and Transport Management in Luang Prabang
126

2) 第2回パイロット事業

第2回パイロット事業のモニタリング及び課題・教訓の抽出を目的として、下表の調査を実施した。

表 2-33 第2回パイロット事業に係る調査一覧

No	調査名	調査日	備考
1	歩行者・自転車交通量の観測調査	2025年2月17日～2月23日（事前） 2025年2月24日～3月2日（実施中）	9 地点 （朝6時～夜11時）
2	P&R 施設の出入り調査	2025年2月24日～3月2日（実施中）	4 地点 （朝6時～夜11時）
3	駐車実態調査	2025年2月17日～2月23日（事前） 2025年2月24日～3月2日（実施中）	1 時間ごと （朝6時～夜11時）
4	訪問者へのインタビュー調査	2025年2月24日～3月2日（実施中）	計 267 サンプル
5	沿線住民へのインタビュー調査	2025年2月24日～3月2日（実施中） 2025年3月3日～3月9日（事後）	計 300 サンプル
6	バス及びトクトクの乗降客数調査	2025年2月24日～3月2日（実施中）	全車両
7	バス及びトクトク利用者へのインタビュー調査	2025年2月24日～3月2日（実施中）	計 400 サンプル
8	トクトク及び観光バンの運転手へのインタビュー調査	2025年2月24日～3月2日（実施中）	計 100 サンプル

出典：JET



出典：JET

図 2-88 調査地点図

2月28日に実施された対策会議では、副知事をはじめとする関係者から、交通規制やスマートバスの運行を含む本パイロット事業全般について、「必要で意義のある取り組みである」と高く評価された。一方で、流入規制によって観光バンの利便性が低下する、準ハイシーズンにパイロット事業を実施することによる需要増、利用者の安全性確保など、本パイロット中に発生した課題の多くは関係者間で事前に認識・対策されていたにも関わらず、パイロット実施期間中に寄せられた意見や運用面の課題などの複合的な理由により、パイロット事業の内容を変更せざるを得なかった点には改善の余地があった。

特筆すべき点として、需要に対してバスやトゥクトゥクなどのサービスが十分に提供されていないことや、タートルアン公園での乗り換えに対する不満が挙げられた。しかし、実際には 1 回までの車両待ち（5～10 分待ち）で利用できる状況であった。これは、公共交通の利用に慣れていて待つことを許容できる人々（外国人観光客）と、公共交通の利用が非日常的で、自家用車やバイクによる移動に慣れている人々（地域住民等）との間で、待ち時間の受け止め方に大きな乖離があることを示す一例と解釈できる。公共交通利用が普及するにつれて、これらの不満は減少していくと思われる。

また、現地を視察した国内支援委員の先生方や調査団の見解としても、長期的な目標や事業の効果を踏まえれば、本パイロット事業の状況は許容範囲内と判断された。しかし、一部の人々にとっては受け入れがたい状況であり、政治的な判断も影響して、最終的にパイロット事業の内容を変更せざるを得なかった。これらを踏まえ、地域住民やステークホルダーが許容可能な範囲で段階的に変化を試行していくことの重要性が改めて確認された。

3) 第 3 回パイロット事業

第 3 回パイロット事業のモニタリング及び課題・教訓の抽出を目的として、下表の調査を実施した。

表 2-34 第 3 回パイロット事業に係る調査一覧

No	調査名	調査日	備考
1	歩行者・自転車交通量の観測調査	2025 年 12 月 3 日、12 月 7 日（事前） 2025 年 12 月 10 日、12 月 14 日（実施中）	10 地点 （朝 6 時～夜 11 時）
2	駐車場の出入り調査	2025 年 12 月 10 日、12 月 14 日（実施中）	4 地点 （朝 6 時～夜 11 時）
3	駐車実態調査	2025 年 12 月 3 日、12 月 7 日（事前） 2025 年 12 月 10 日、12 月 14 日（実施中）	1 時間ごと （朝 6 時～夜 11 時）
4	訪問者へのインタビュー調査	2025 年 12 月 10 日、12 月 14 日（実施中）	計 60 サンプル
5	沿線住民へのインタビュー調査	2025 年 12 月 3 日、12 月 7 日（事前） 2025 年 12 月 10 日、12 月 14 日（実施中）	計 300 サンプル
6	バス及びトゥクトゥクの乗降客数調査	2025 年 12 月 10 日、12 月 14 日（実施中）	全車両
7	バス及びトゥクトゥク利用者へのインタビュー調査	2025 年 12 月 10 日、12 月 14 日（実施中）	計 32 サンプル
8	トゥクトゥク及び観光バンの運転手へのインタビュー調査	2025 年 12 月 10 日、12 月 14 日（実施中）	計 72 サンプル

出典：JET



出典：JET

図 2-89 調査地点図

第2回および第3回パイロット事業の比較から、車両タイプ、運賃徴収方法、情報提供・周知方法といった運行条件の違いが、公共交通需要に大きな差をもたらすことが確認された。これらの結果を踏まえ、今後は半島地区における公共交通導入に際し、運行条件の設定を含めた検討を進めていく必要がある。

また、駐車・停車規制の見直しおよび実施により、大きな反対意見を招くことなく、交通の円滑化および歩行者環境の改善が図られた。このため、これらの規制はパイロット期間終了後も継続して実施される予定である。一方、パイロット事業期間中、交通警察官による常時監視が行われていないエリアや時間帯では、遵守率が低下する傾向が確認された。今後、遵守率を向上させるためには、巡回の強化や適切な罰金の適用を含む、より実効性の高い取締りの実施が必要である。

さらに、プレイスメイキングの取組を通じて、道路が単なる通行のための空間から、人々が利用し滞留する公共空間へと変化し始めている兆しを確認された。特に、地域住民の意見に配慮し、プランターを活用して緑の多い歩行者空間を創出したことは、地域住民の満足度向上に寄与したと考えられる。大規模な道路再整備を伴わなくても、沿道からの関与や適切なマネジメントにより、段階的に街路環境の質を向上させることが可能であることが、本パイロット事業を通じて示された。

歩行者志向の街路を創出するためには、車両の流入や停車を抑制する施策に加え、代替的な移動手段としての公共交通サービスの提供が不可欠である。第3回パイロット事業では、公共交通サービスの導入と駐車・停車規制の見直しを同時に実施することで、交通機能と街路空間の双方を改善する統合的なアプローチを実証した。

4) 短期優先プロジェクトの事業化に向けた基礎情報整理

都市交通マスタープラン（MP）の短期・中期・長期アクションプランのうち、優先度評価の高い事業の中から、特に早期実現が必要と判断された案件について、パイロット事業の成果を踏まえ、事業化に向けた基礎情報の収集・整理を行った。

対象としたのは、(i) 世界遺産地区における歩行者空間・公共交通関連インフラ整備、(ii) オールドフレンチブリッジ架け替え事業の 2 案件である。いずれも、交通静穏化政策の実効性確保および公共交通ネットワーク形成の基盤整備として、MP 短期フェーズにおける最優先案件として位置づけられている。

なお、詳細については内部情報として整理しているため、ここでは概要を示す。

(i) 歩行者空間・公共交通関連インフラ整備

本事業は、世界遺産地区内の一部区間の歩行者専用化および外周道路における歩車分離の推進を通じ、安全で快適な歩行環境を確保するとともに、将来的な公共交通導入に対応可能な道路空間の再編を図るものである。

本プロジェクトでは、パイロット事業において実施した交通規制や空間再配分の実証結果を踏まえ、以下の事項について整理を行った。

- 対象区間の概略延長および空間再配分の基本方針
- 歩行者専用化区間と低速交通共存区間の機能区分
- 交差点部の交通処理方針および安全対策の方向性
- 路上駐車対策および荷捌き機能との調整の考え方
- 景観配慮（舗装材、街路構成、段差解消等）の基本方針
- 実施主体間の役割分担および維持管理体制の枠組み

また、既存交通手段との棲み分けや段階的導入の考え方についても整理し、ハード整備と制度的運用を一体的に検討する必要性を確認した。

本事業は、観光動線の質的向上と交通安全対策を同時に実現する象徴的プロジェクトであり、短期フェーズにおける実装可能性の高い案件として、事業化検討に必要な基礎条件を整理した。

(ii) オールドフレンチブリッジ架け替え

本事業は、老朽化が進むオールドフレンチブリッジの架け替えにより、安全性の確保と交通機能の再構築を図るとともに、公共交通ネットワーク形成の基盤インフラとして再整備するものである。

当該橋梁は歴史市街地と周辺地区を結ぶ重要な結節点であり、幅員制約や構造的劣化により機能が限定されている状況にある。本プロジェクトでは、パイロット事業で得られた交通状況の分析結果を踏まえ、以下の事項を整理した。

- 橋梁機能の整理（公共交通専用化を含む交通機能の方向性）
- 歩行者空間確保および安全性向上の基本方針
- 景観との調和を前提とした整備の考え方
- 施工段階における交通処理の基本方針
- 維持管理主体および運営体制の枠組み

これにより、橋梁整備を単なる更新事業ではなく、交通静穏化および公共交通政策と連動した戦略的インフラとして位置づけるための基本的条件を明確化した。

【2/3-7】都市交通計画に課題・教訓をフィードバックする

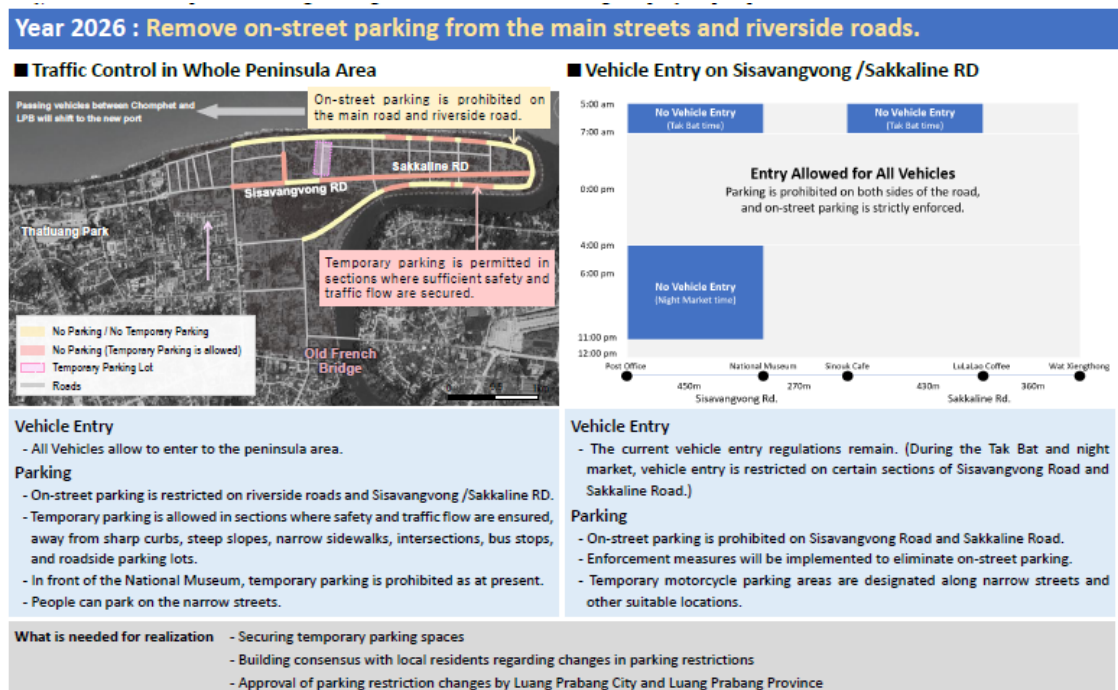
第2回パイロット事業では、半島エリアへの流入規制を導入したことにより、公共交通に対する需要が大きく増加した。一方で、規制が急進的かつ制約的であったことから、地域住民を中心とした反対意見も生じた。

この教訓を踏まえ、マスタープランでは、2030年までにTCZを完成させるための段階的アプローチを提案している。

以下にTCZを実現するためのステップを以下に示す。

1) 2026年の姿

目抜き通りおよび川沿いの通りから路上駐車を排除する。排除の対象となる二輪車の多くは従業員の通勤に利用されていることから、施策の受け皿として、細街路等の一部区間を暫定的な駐輪スペースとして活用する。2030年にTCZが完成した後も、公共交通の運行がない深夜・早朝時間帯には二輪車の利用ニーズが一定程度継続することが想定される。このため、暫定措置として開始した駐輪スペースについては、利用状況や需要動向を踏まえながら段階的に評価を行い、必要に応じて恒常的な運用へと移行することも視野に入れる。



出典：JET

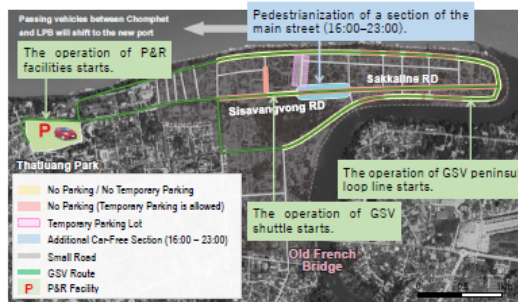
図 2-90 実現すべき 2026 年の半島地区の姿

2) 2027 年の姿

GSV の運行を開始し、シサワンヴォン通りの一部に歩行者天国を導入する (L=170m)。

Year 2027 : Introduce the GSV and pedestrianize a section of Sisavangvong Road in the evening.

■ Traffic Control in Whole Peninsula Area



Public Transport

- The GSV Peninsula Loop Line commence operations as a basis for implementing the TCZ
- Some vehicle and motorcycle users shift to use GSV.

Vehicle Entry

- All Vehicles allow to enter to the peninsula area.
- The number of vehicle entry decreases thanks to the operation of public transport.

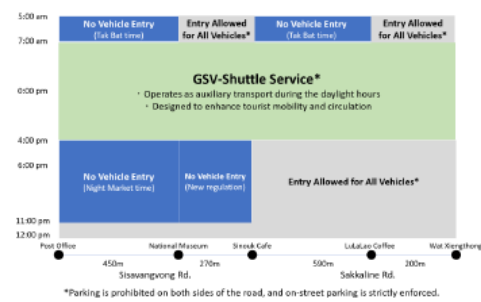
Parking

- Parking conditions remain the same as in 2026.

What is needed for realization

- Approval of permits for public transport operation by LPB DPWT
- Encouragement of public transport usage
- Consensus building with roadside residents regarding pedestrianization
- Approval of pedestrianization by Luang Prabang City and Luang Prabang Province

■ Vehicle Entry on Sisavangvong /Sakkaline RD



Public Transport

- During the daytime, the GSV shuttle operate as a supplementary mode of transport to enhance visitor circulation.

Vehicle Entry

- In addition to the current vehicle entry regulations, after 4:00 p.m., the section between the National Museum and Sinouk Café, where shops are lined up, is newly designated as a car free zone to create a lively street atmosphere.

Parking

- Parking condition on Sisavangvong road and Sakkaline road remains the same as in 2026.

出典：JET

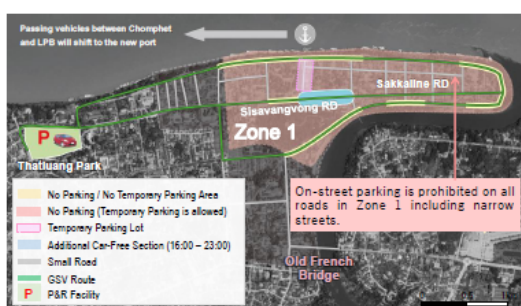
図 2-91 実現すべき 2027 年の半島地区の姿

3) 2028 年の姿

路上駐車禁止の道路を半島地区 (ZONE1) 全体に拡大する。

Year 2028 : Extend the on-street parking restriction to the entire Traffic Calming Zone by 2030.

■ Traffic Control in Whole Peninsula Area



Public Transport

- The GSV Peninsula Loop Line is in operation.
- More vehicle and motorcycle users shift to use GSV.

Vehicle Entry

- All Vehicles allow to enter to the peninsula area.

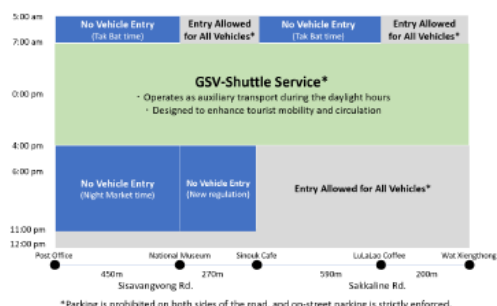
Parking

- On-street parking is prohibited throughout the entire TCZ (Zone 1).

What is needed for realization

- Encouragement of public transport usage
- Consensus building with local residents regarding parking restriction on the narrow streets in the whole peninsula area.
- Approval of parking restriction changes by Luang Prabang City and Luang Prabang Province

■ Vehicle Entry on Sisavangvong /Sakkaline RD



Public Transport

- The GSV shuttle is in operation during the daytime.

Vehicle Entry

- Vehicle entry condition remains the same as in 2027.

Parking

- Parking conditions on Sisavangvong road and Sakkaline road remains the same as in 2027.

出典：JET

図 2-92 実現すべき 2026 年の半島地区の姿

第3章 プロジェクトの管理・運営

3.1 実施体制

本プロジェクトは、短期専門家、現地スタッフにより実施された。C/P は DOT（MPWT）及び DPWT の 2 組織である。

3.1.1 JICA プロジェクトチーム

日本側のプロジェクトチームは 12 名の短期専門家、4 名の現地スタッフから構成される。

表 3-1 短期専門家の構成

指導分野		氏名	派遣期間
1	業務主任者／都市交通計画	渡辺 雅人	2023.02～2026.01
2	副業務主任者/都市交通計画	高橋 真大	2023.02～2026.01
3	公共交通計画／交通管理計画	村山 直輝	2023.02～2026.01
4	歴史・景観まちづくり	森尾 康治	2023.02～2026.01
5	道路計画／パイロット事業	武田 圭介	2023.02～2026.01
6	交通調査／需要予測	Isaac Alfonso Garcia Garcia	2023.02～2026.01
7	都市計画／都市計画規制システム	TEH Yee Sing	2023.02～2026.01
8	経済分析／事業化モデル	斉藤 淳	2023.02～2026.01
9	スマートシティ／DX 推進	本田 孝哉	2023.02～2026.01
10	デザイン／ブランディング／広報	玉懸 光枝	2023.02～2026.01
11	環境社会配慮 1	林田 貴範	2023.02～2025.03
12	環境社会配慮 2	高橋君成	2025.04～2026.01
13	道路計画 2/パイロット事業 2/業務調整	竹中 亮	2023.02～2024.09
14	道路計画 3/パイロット事業 3/業務調整 2	秋口 達哉	2024.10～2026.01

出典：JET

表 3-2 現地スタッフの構成

担当分野		氏名	派遣期間
1	総合管理・都市計画	Ms. Thodsakhone RAZMOUNTRY	2023.02～2026.02
2	都市交通・交通管理 パイロット事業	Mr. Kongkeo Phamavanh	2023.07～2026.02
3	GIS 1	Mr. Vilakone MANIPHOSAY	2023.06～2023.10
4	GIS 2	Ms. Sengdao PAVABOUD	2023.10～2026.02
5	パイロット事業 (プレイスメイキング)	Ms. Phimphanh Phatthana	2024.09～2025.12
6	パイロット事業 (バス運行支援)	Mr. Siththiphon CHANTHOTHAVONG	2024.9～2024.10
7	パイロット事業 (バス運行支援)	Mr. Bounlath KHOUALOM	2024.9～2024.10
5	秘書	Sounita INTAPHONE	2023.02～2026.02

出典：JET

3.1.2 カウンターパート

C/P は DOT (MPWT) から 2 名、DPWT から 9 名の計 11 名で構成される。

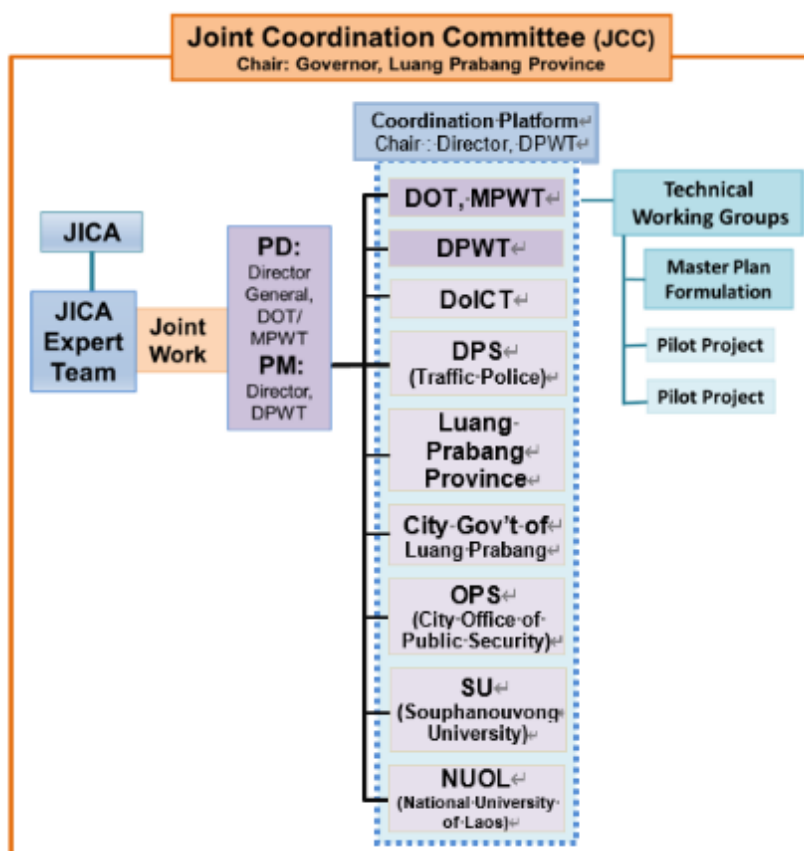
表 3-3 C/P の構成

Position	Organization
Deputy Director of Division	DOT/MPWT
Technical Staff	
Director	DPWT/LPB
Deputy Director	
Deputy Head of Sector	Sector of Transport, DPWT/LPB
Technical Staff (2)	
Deputy Head of Sector	Sector of Road and Bridge, DPWT/LPB
Technical Staff (2)	
Technical Staff	Sector of Housing & Urban Planning, DPWT/LPB

出典：JET

3.1.3 合同調整委員会（JCC）

プロジェクトの意思決定機関として、合同調整委員会（Joint Coordination Committee：JCC）が組織された。以下に JCC の体制図及び構成員を示す。なお、DoICT は 2025 年度より DoCT に名称変更を行った。



出典：JET

図 3-1 JCC の体制

表 3-4 JCC の構成員 (C/P)

Position	Organization	Remarks
Deputy Director of Division	DOT/MPWT	
Technical Staff		
Director	DPWT/LPB	
Deputy Director		
Deputy Head of Sector	Sector of Transport, DPWT/LPB	
Technical Staff (to May 2024) Deputy Head of Sector (from May 2024)		
Technical Staff		
Technical Staff		
Technical Staff		
Deputy Head of Sector	Sector of Road and Bridge, DPWT/LPB	
Technical Staff		
Technical Staff	Sector of Housing & Urban Planning, DPWT/LPB	

出典：JET

表 3-5 JCC の構成員 (関連機関)

Position	Organization	Remarks
Vice Governor	LPB Province	Chairperson
Deputy Director	DoCT	
Deputy Director	DPS/ Traffic police	
Deputy Head	LPB City Public Security	
Deputy Director	Luang Prabang Province	From Mar 2023 to Apr 2023
Deputy Director	Luang Prabang Province	From Apr 2023
Deputy Head	Luang Prabang City	
Vice President	Souphanouvong University	
Lecturer	NUOL	

出典：JET

3.1.4 交通協議会（TCP）

本プロジェクトの計画や事業の合意形成を関連機関間で図ること目的として、JCC の中に交通協議会（TCP）を設置した。交通協議会メンバーは関連機関の担当局長レベルで構成され、DPWT 局長が交通協議会の議長としてプロジェクトを統括した。TCP の構成員は 2.1 節の【1-2】に示した通りである。

また、本プロジェクト終了後も TCP を継続的かつ定期的に開催し、LPBMP の将来ビジョンの実現に向けた取組みについて、関係機関が一体となって協議・検討を進めていく方針が第 6 回 JCC において承認された。

世界遺産地区の目抜き通りであるシサワンウォン道路および Sakkaline 道路の将来像を、地域住民と協働で検討することを目的として、TCP 構成員および C/P 構成員からなる「タスクフォース」を設置した。当該タスクフォースは、両道路を対象としたプレイスメイキング・ワークショップの企画・運営、ならびにパイロット事業の企画・運営に主体的に取り組んだ。タスクフォースの構成員一覧を以下に示す。

表 3-6 タスクフォースの構成員

Position	Organization	Remarks
Deputy Director	DPWT LPB	Chairperson
Deputy Head	DPWT LPB Transport Sector	
Technical Staff (2024 年 5 月まで) Deputy Head (2024 年 5 月以降)	DPWT LPB Road and Bridge Sector	
Technical Staff	DPWT LPB Transport Sector	
Technical Staff	DPWT LPB Transport Sector	
Technical Staff	DPWT LPB Housing and Urban Planning Sector	
Technical Staff	DPWT LPB Road and Bridge Sector	
Head	DoCT LPB Tourim Marketing Division	
Deputy Head	DoCT LPB World Heritage Management Division	
Technical Staff,	DoCT LPB Tourim Marketing Division	
Technical Staff	DoCT LPB World Heritage Management Division	
Deputy Head	LPB City Cabinet Office	
Deputy Head	LPB City USO	
Deputy Head	LPB City OPWT	
Technical Staff	LPB City OPWT	

出典：JET

3.1.5 テクニカル ワーキンググループ (TWG)

本プロジェクトの実務レベルの協議・検討を行うことを目的にテクニカル ワーキンググループ (Technical Working Group : TWG) を設置した。テクニカル ワーキンググループのメンバーは C/P メンバーで構成され、DPWT 副局長が議長として実務の取りまとめを行った。

表 3-7 テクニカル ワーキンググループの構成員

Position	Organization
Deputy Director of Division	DOT/MPWT
Technical Staff	
Deputy Director	DPWT/LPB
Deputy Head of Sector	Sector of Transport, DPWT/LPB
Technical Staff (2024 年 5 月まで)	
Deputy Head of Sector (2024 年 5 月以降)	
Technical Staff	
Technical Staff	
Deputy Head of Sector	Sector of Road and Bridge, DPWT/LPB
Technical Staff	
Technical Staff	Sector of Housing & Urban Planning, DPWT/LPB

出典：JET

3.2 委員会、協議会等の開催実績

3.2.1 JCC

表 3-8 JCC の開催実績

	Date	Participants
1	2023/3/24	Luang Prabang Province, MPWT, DPWT, DoCT, Department of Public Security, City Government of Luang Prabang, Souphanouvong University, National University of Laos, JICA HQ, JICA LAOS Office, JICA Chubu Center, JICA Expert Team
2	2024/4/4	Luang Prabang Province, MPWT, DPWT, DoCT, Department of Public Security, City Government of Chomphet District, Souphanouvong University, National University of Laos, JICA HQ, JICA LAOS Office, Embassy of Japan, JICA Expert Team
3	2024/8/5	Luang Prabang Province, MPWT, DPWT, DoCT, Department of public Security, City Government of Luang Prabang, City Government of Chomphet District, Souphanouvong University, National University of Laos, JICA HQ, JICA LAOS Office, JICA Expert Team
4	2024/12/17	Luang Prabang Province, MPWT, DPWT, Department of public Security, City Government of Luang Prabang, City Government of Chomphet District, Souphanouvong University, National University of Laos, Economic and Social Commission for Asia and the Pacific, JICA LAOS Office, JICA Expert Team
5	2025/7/29	Luang Prabang Province, MPWT, DPWT, DoCT, Department of public Security, City Government of Luang Prabang, National University of Laos, JICA LAOS Office, JICA Expert Team
6	2026/1/23	Luang Prabang Province, MPWT, DPWT, DoCT, Department of public Security, City Government of Luang Prabang, City Government of Chomphet District, Souphanouvong University, JICA LAOS Office, JICA Expert Team

3.2.2 TCP

表 3-9 TCP の開催実績

	Date	Participants
1	2023/6/29	DPWT, DoCT, City Government of Luang Prabang, Souphanouvong University, National University of Laos, JICA HQ, JICA LAOS Office, JICA Expert Team
2	2023/10/18	MPWT, DPWT, DoCT City Government of Luang Prabang, Department of Public Security, OPWT, Souphanouvong University, National University of Laos, JICA HQ, JICA LAOS Office, JICA Expert Team
3	2024/3/26	MPWT, DPWT, DoCT, Luang Prabang Province, City Government of Luang Prabang, Department of Public Security, OPWT, Car Association, Souphanouvong University, ADB Consulting Team, JICA HQ, JICA Expert Team
4	2024/7/30	MPWT, DPWT, DoCT, Luang Prabang Province, City Government of Luang Prabang, Department of Public Security, OPWT, Car Association, Souphanouvong University, National University of Laos, ADB Consulting Team, JICA HQ, JICA LAOS Office, JICA Expert Team
5	2024/8/1	MPWT, DPWT, DoCT, Luang Prabang Province, City Government of Luang Prabang, Department of Public Security, OPWT, Car Association, Souphanouvong University, National University of Laos, JICA HQ, JICA LAOS Office, JICA Expert Team
6	2024/12/10	MPWT, DPWT, DoCT, Luang Prabang Province, City Government of Luang Prabang, Department of Public Security, OPWT, ADB Consulting Team, JICA Expert Team
7	2025/7/23	DPWT, DoCT, Luang Prabang Province, City Government of Luang Prabang, Department of Public Security, OPWT, Car Association, JICA Expert Team
8	2025/11/12	MPWT, DPWT, DoCT, Luang Prabang Province, City Government of Luang Prabang, Department of Public Security, OPWT, Souphanouvong University, Car Association, Association of Hotel Guesthouse and Restaurant, JICA HQ, JICA LAOS Office, JICA Expert Team

3. 2. 3 TWG

表 3-10 TWG の開催実績

	Date	Participants
1	2023/3/30	MPWT, DPWT, JICA Expert Team
2	2023/4/10	DPWT, JICA Expert Team
3	2023/4/19	DPWT, JICA Expert Team
4	2023/6/19	DPWT, JICA Expert Team
5	2023/7/4	DPWT, JICA Expert Team
6	2023/10/6	DPWT, JICA Expert Team
7	2023/10/13	DPWT, JICA Expert Team
8	2023/10/26	DPWT, JICA Expert Team
9	2023/10/31	DPWT, JICA Expert Team
10	2024/2/15	DPWT, OPWT, City Government of Luang Prabang, Public Security of Luang Prabang City Car Association, JICA Expert Team
11	2024/2/19	DPWT, JICA Expert Team
12	2024/2/23	DPWT, JICA Expert Team
13	2024/3/5	DPWT, JICA Expert Team
14	2024/3/12	DPWT, JICA Expert Team
15	2024/3/15	DPWT, JICA Expert Team
16	2024/3/21	DPWT, JICA Expert Team
17	2024/5/15	DPWT, DoCT, JICA Expert Team
18	2024/5/23	DPWT, JICA Expert Team
19	2024/5/28	DPWT, JICA Expert Team
20	2024/7/26	DPWT, JICA Expert Team
21	2024/8/2	DPWT, DoCT, Luang Prabang City, JICA HQ, JICA Expert Team
22	2024/8/8	DPWT, JICA Expert Team
23	2024/10/2	DPWT, JICA Expert Team
24	2024/12/13	DPWT, JICA Expert Team
25	2024/12/17	DPWT, JICA Expert Team
26	2025/4/1	DPWT, JICA Expert Team
27	2025/4/3	DPWT, JICA Expert Team
28	2025/6/5	DPWT, DoCT, Luang Prabang City, JICA Expert Team
29	2025/7/17	DPWT, JICA Expert Team
30	2025/9/10	DPWT, DoCT, Luang Prabang City, JICA Expert Team

3.2.4 ワークショップ、セミナーなど

表 3-11 ワークショップ、セミナーの開催実績

	Date	Participants
1	2023/6/20	MPWT, Luang Prabang Province, DoCT, Department of Public Security, City Government of Luang Prabang, Souphanouvong University, National University of Laos, DPWT, WHZ, LUTA, Hotel/Restaurant Owner, OPWT, Transport Association, JICA Expert Team
2	2024/2/8	MPWT, DPWT, OPWT, National University of Laos, Luang Prabang Province, Luang Prabang City, Souphanouvong University, JICA Expert Team
3	2024/2/24	DPWT, Luang Prabang City Government, JICA Expert Team
4	2024/3/24	DPWT, Luang Prabang City Government, JICA Expert Team
5	2024/5/11	MPWT, DPWT, Luang Prabang City Government, JICA Expert Team
6	2024/7/29	MPWT, DPWT, Luang Prabang Province, DoCT, Luang Prabang City Government, Souphanouvong University, Chuo University, JICA HQ, JICA LAOS Office, JICA Expert Team
7	2025/2/10	DPWT, Luang Prabang City Government, JICA Expert Team
8	2025/2/17	DPWT, Luang Prabang City Government, JICA Expert Team
9	2025/2/22	DPWT, Luang Prabang City Government, JICA Expert Team
10	2025/2/25	MPWT, Luang Prabang Province, DoCT, Department of Public Security, City Government of Luang Prabang, Souphanouvong University, National University of Laos, DPWT, WHZ, LUTA, Hotel/Restaurant Owner, OPWT, Transport Association, JICA Expert Team
11	2025/6/4	MPWT, Luang Prabang Province, DoCT, Department of Public Security, City Government of Luang Prabang, Souphanouvong University, National University of Laos, DPWT, WHZ, LUTA, Hotel/Restaurant Owner, OPWT, Transport Association, JICA Expert Team
12	2025/7/31	MPWT, Luang Prabang Province, DoCT, Department of Public Security, City Government of Luang Prabang, Souphanouvong University, National University of Laos, DPWT, WHZ, LUTA, Hotel/Restaurant Owner, OPWT, Transport Association, JICA Expert Team
13	2025/8/4	MPWT, Luang Prabang Province, DoCT, Department of Public Security, City Government of Luang Prabang, Souphanouvong University, National University of Laos, DPWT, WHZ, LUTA, Hotel/Restaurant Owner, OPWT, Transport Association, JICA Expert Team
14	2025/9/9	MPWT, Luang Prabang Province, DoCT, Department of Public Security, City Government of Luang Prabang, Souphanouvong University, National University of Laos, DPWT, WHZ, LUTA, Hotel/Restaurant Owner, OPWT, Transport Association, JICA Expert Team
15	2025/12/18	MPWT, Luang Prabang Province, DoCT, Department of Public Security, City Government of Luang Prabang, Souphanouvong University, National University of Laos, DPWT, WHZ, LUTA, Hotel/Restaurant Owner, OPWT, Transport Association, JICA Expert Team

3.3 投入実績

3.3.1 日本側の投入

1) 専門家のアサインメント

専門家のアサイン実績を下表に示す。

表 3-12 アサイン計画及び実績

担当業務	格付	計画/実績	人月合計		渡航回数実績（注2～注4）			
			全期間	当該月	全期間	2023年度	2024年度	2025年度
渡辺 雅人 （業務主任者/都市交通計画）	2	当初計画	4.00		6	3	2	1
		最新計画（注1）	5.33		13	5	4	4
		実績	5.33		12	4	5	3
高橋 真大 （副業務主任者/都市交通計画）	2	当初計画	4.00		6	3	2	1
		最新計画（注1）	4.50		8	4	1	3
		実績	4.50		9	4	1	4
村山 直輝 （公共交通計画/交通管理計画）	3	当初計画	7.00		8	3	3	2
		最新計画（注1）	7.50		11	5	3	3
		実績	7.50		11	4	4	3
森尾 康治 （歴史・景観まちづくり）	3	当初計画	5.00		8	3	2	3
		最新計画（注1）	5.50		9	4	2	3
		実績	5.50		9	4	2	3
武田 圭介 （道路計画/パイロット事業）	3	当初計画	4.00		6	4	1	1
		最新計画（注1）	4.00		6	2	2	2
		実績	4.00		6	2	2	2
Isaac Alfonso Garcia Garcia （交通調査/需要予測）	5	当初計画	6.66		3	1	1	1
		最新計画（注1）	6.33		4	3	1	0
		実績	6.33		4	3	1	0
TEH Yee Sing （都市計画/都市計画規制システム）	3	当初計画	3.00		4	3	0	1
		最新計画（注1）	3.00		5	2	1	2
		実績	3.00		5	2	2	1
斉藤 淳 （経済分析/事業化モデル）	3	当初計画	2.67		4	2	1	1
		最新計画（注1）	1.83		3	1	2	0
		実績	1.83		3	1	2	0
本田 孝哉 （スマートシティ/DX化推進）	3	当初計画	3.67		4	2	1	1
		最新計画（注1）	3.67		4	1	1	2
		実績	3.67		4	1	1	2
玉懸 光枝 （デザイン/ブランディング/広報）	3	当初計画	3.67		4	2	1	1
		最新計画（注1）	4.99		5	2	1	2
		実績	4.99		5	2	1	2
林田 貴範 （環境社会配慮）	3	当初計画	3.83		5	3	2	0
		最新計画（注1）	3.35		4	2	1	1
		実績	3.35		4	2	2	0
高橋 君成 （環境社会配慮）	3	当初計画	0		0	0	0	0
		最新計画（注1）	0		0	0	0	0
		実績	0		0	0	0	0
竹中 亮（自社負担） （道路計画2/パイロット事業2） （業務調整）	5	当初計画	(7.40)		(8)	(4)	(2)	(2)
		最新計画（注1）	9.80		(6)	(4)	(2)	(0)
		実績	(7.10)	(0)	(6)	(4)	(2)	(0)
秋口達哉（自社負担） （道路計画3/パイロット事業3） （業務調整）	5	当初計画	(6.00)		(0)	(0)	(2)	(2)
		最新計画（注1）	7.83		(4)	(0)	(2)	(2)
		実績	(2.63)	(0)	(0)	(0)	(2)	
当初計画（合計）			47.50		58	29	16	13
最新計画（合計）（注1）			50.00		72	31	19	22
実績（合計）			50.00	0.00	72	29	23	20

2) 本邦研修

本プロジェクトでは2回の本邦研修を実施し、C/P及び関連機関職員の都市交通に関わる計画策定能力及び事業実施能力の向上を図った。下表に本邦研修の概要を示す。

なお、各本邦研修の詳細については「ラオス国ルアンパバーにおける持続可能な都市開発・交通管理プロジェクト（第1回技術研修）」及び「ラオス国ルアンパバーにおける持続可能な都市開発・交通管理プロジェクト（第2回技術研修）」の業務完了報告書に記載した通りである。

表 3-13 本邦研修の概要

Seq	時期	研修地	参加者
第1回	2023年 7月28日～8月9日 (移動日含む)	岐阜県高山市 岐阜県白川村 富山県高岡市	計13名 ・公共事業運輸省 : 2名 ・ルアンパバーン県 : 2名 ・ルアンパバーン県 公共事業運輸局 : 4名 ・ルアンパバーン県 公共安全治安局 : 1名 ・ルアンパバーン県 文化観光局 : 1名 ・ルアンパバーン市 : 1名 ・ルアンパバーン市 公共安全治安局 : 1名 ・スパヌボン大学 : 1名
第2回	2024年 6月3日～6月16日 (移動日含む)	千葉県佐原市 埼玉県川越市 埼玉県東秩父村 東京都大田区蒲田 おいしい道計画 イーグルバス 神奈川県横浜市 東京都千代田区	計14名 ・公共事業運輸省 : 2名 ・ルアンパバーン県 : 1名 ・ルアンパバーン県 公共事業運輸局 : 8名 ・ルアンパバーン県 文化観光局 : 1名 ・ルアンパバーン市 : 1名 ・ラオス大学 : 1名

3) 機材

本プロジェクトでは下表に示す機材を供与し、ルアンパバーン観光情報センターをリノベーションし、地域住民も集うことのできる場所を創出した。

表 3-14 供与機材 一覧

Seq	品名	数量	備考
1	パーテーション	3	102"W x 71.3"H
2	ベンチ	6	35.4"D x 12.99"W x 16.93"H
3	小テーブル	3	
4	会議用テーブル	6	
	椅子 (常時設置用)	9	
5	会議用椅子	42	
6	オンライン会議用機器	1	Logitech BCC950 Black
7	スピーカー	1	
8	TV モニター	1	Samsung 75' BU8100 Crystal UHD 4K Smart TV
9	ノートパソコン	4	ACER Aspire Lite AL16-51P-56T9
10	ウォーターサーバー	1	Xxx
11	エアコン	1	Amber I、24,000 BTU
12	プロジェクター	1	EPSON EB-E01
13	プロジェクター用 スクリーン	1	244cmx305cm



図 3-2 改修された観光情報センターの様子

3.3.2 ラオス側の投入

3.1.2 に示す通り、MPWT から 2 名、DPWT から 8 名の計 10 名が C/P として任命され、プロジェクト成果達成のためのワーキンググループ会議や本邦研修に参加した。

また、DPWT からはプロジェクトオフィスが提供され、専門家はオフィスを拠点に活動を行った。



図 3-3 プロジェクトオフィスの様子

第4章 技術移転の成果

4.1 上位目標、プロジェクト目標、成果に対する達成状況

本プロジェクトの上位目標、プロジェクト目標、成果について、PDM で合意された検証可能な各指標に対する達成状況を下表に示す。

表 4-1 上位目標に対する達成度

上位目標	指標	達成状況
ルアンパバーンが持続可能な観光都市として発展するために策定した都市交通マスタープランに基づいて優先的な事業が実施される	1. 都市交通マスタープランに基づき計画された事業数 2. 都市交通マスタープランに基づき実施される交通事業への予算配分の実績 3. 都市交通マスタープランに基づき実施された事業数。	1. 次の2事業が計画された。 (i) ルアンパバーンで初となる路線バス(Wh-PB-1) (ii)世界遺産地区における駐車規制強化(CC-TM-1) 2. 路線バスのコンセッション契約締結に向けた行政対応および交通規制強化に伴う運用体制の確保が進められ、人的資源の投入が確認された。追加的な財政措置の有無については明確な確認には至っていないが、MPに基づく事業実施に向けた行政資源の配分が開始された。 3. 次の2事業が実施された。 (i) 民間バス事業者により、MPで計画された路線のうち4路線の運行が2025年9月に開始された(Wh-PB-1) (ii) 2025年11月には駐車規制見直し案が県政府により承認され、第3回パイロット事業において新たな規制の運用が開始された(CC-TM-1)

表 4-2 プロジェクト目的の達成度

プロジェクト目標	指標	達成状況
観光都市ルアンパバーンの都市交通に関わる行政機関の計画策定能力及び事業実施能力が向上する	1. 都市交通計画の策定プロセスを理解しているDPWT職員数の増加 2. 交通まちづくりに携わったDPWT職員数の増加 3. 本プロジェクトで実施した研修/ワークショップを修了した都市交通に関わる行政機関の職員数	1. DPWT職員9名が、TWGを通じて都市交通計画の策定プロセスについて学び、理解を深めた。 2. 同じく9名のDPWT職員が、TWGを通じて交通まちづくり（アーバン・トランスポート・マネジメント）の策定プロセスについて学び、その内容を理解した。 3. ルアンパバーンで開催された各種研修およびワークショップには、都市交通に関わる行政機関から延べ139名が参加した。また、本プロジェクトが実施した本邦研修には、延べ27名の行政機関職員が参加した。

表 4-3 成果の達成度

成果	指標	達成状況
【成果 1】 ルアンパバーン交通協議会を通じて 2045 年の都市構造を見据えた都市交通マスタープランが策定される	1. 都市交通マスタープラン案が作成される。 2. 都市交通マスタープラン案が交通協議会で合意される。	1. 第 1 回から第 4 回の交通協議会を通じて、都市交通マスタープラン案が策定された。 2. 第 6 回交通協議会で、最終都市交通マスタープラン案が合意された。
【成果 2】 世界遺産地区内の安全・安心で快適な人中心の空間づくりを推進するための交通パイロット事業が計画・実施される	1. 計画した交通パイロット事業が 100%実施される。 2. パイロット事業地での歩行者数が増加する。 3. パイロット事業地の沿道商店の売上げが増加する。 4. パイロット事業地の景観が改善する。 5. パイロット事業地での路上駐車台数が減少する。	1. C/P と計画した全ての交通パイロット事業が実施された。実施したパイロット事業は以下の通りである。 ①Car free event on Sisavangvong road ②Visit to the Vientiane Capital State Bus Enterprise ③Placemaking of the main street (including installation of pocket park) ④Community (Machi-zukuri) Center ⑤Car free street on Sisavangvong and Sakkaline Road ⑥Smart bus service operation between Thatluang Park and the peninsula Area ⑦Shuttle service between Thatluang Park and the peninsula area ⑧Provision of information using multilingual QR codes ⑨Reinforcement of on-street parking enforcement in peninsula area ⑩Park-and -ride trial using Thatluang Park 2. 第 1 回パイロット事業中はシサワンウォン道路の歩行者数が通常時と比べて最大で約 50%増加した。第 2 回パイロット事業中においても、目抜き通りの歩行者数は通常時と比べて最大で約 44%増加した。 3. 地域住民インタビュー調査によると、半島地区の店舗のうち「来客数や売上が増加した」と回答した割合は、第 1 回パイロット事業では約 14%、第 2 回では約 1%にとどまった。 4. ルアンパバーンを代表する目抜き通りの主要な景観阻害要因だった路上駐車がいずれのパイロット事業期間中も通常時より減少し、景観が改善した。 5. 第 3 回パイロット事業では、実施期間中の外周道路における路上駐車台数が、26%減少した。地点別にみると違法駐車が増えたワットシェントン付近で 63%、プーシーの丘付近で 61%減少しており、交通警察と連携した取締りは効果的だったといえる。

成果	指標	達成状況
【成果 3】 世界遺産地区と周辺地域を結ぶ、住民と観光客の両方にとって利便性の高い交通体系を構築するためのパイロット事業が計画・実施される	1. 計画した交通パイロット事業が 100%、実施される。 2. パイロット事業地で公共交通の利用者数が増加する。	1. C/P と計画した全ての交通パイロット事業が実施された。実施したパイロット事業は以下の通りである。 ①Smart bus operation between Thatluang Park and Kuang Si waterfall ②Smart bus operation between Thatluang Park and Rail Station 2. 第 2 回パイロット事業時の世界遺産地区と郊外（クアンシーの滝、鉄道駅）を結ぶ延べ利用者数は 18,700 人/週（通常時は公共交通がないため 0 人）

4.2 DAC6 項目評価

(1) 妥当性

本プロジェクトは、ルアンパバーンが直面する交通渋滞の深刻化、公共交通サービスの脆弱さ、世界遺産地区における交通管理の不十分さ、歩行環境の低下、郊外地区の都市化に伴う移動需要の増大など、都市成長に起因する課題に対応するため、持続可能な都市交通マスタープランの策定および関連する実証的取り組みを通じ、交通政策の高度化を図ることを目的として実施された。これらの課題はラオス政府の「国家交通運輸セクター戦略」や「国土利用・都市開発政策」において優先課題として明示されており、本プロジェクトの目的およびアプローチは、相手国の政策的優先度と高い整合性を有していた。

世界遺産地区においては、保全と観光振興の両立を目的として既に世界遺産地区保全・活用計画（PSMV）が策定されており、歩行空間の確保、車両流入の管理、沿道景観の維持など、交通・公共空間に関する明確な方針が存在する。本プロジェクトは、世界遺産地区保全・活用計画（PSMV）の方針を踏まえ、TCZ、駐車管理、歩行者優先空間の形成に加え、訪問者と住民双方の移動ニーズに対応する低速・小型モビリティ（GSV）の導入可能性を検討し、世界遺産地区における交通運用の基本方針として、これら施策をマスタープランに位置付けた。これにより、保全を前提としつつも、地区内の利便性を確保するという PSMV の理念との整合性を強化した。また、郊外地区とともに、主要観光地や空港・駅など都市外縁部の交通拠点との連絡需要も大きく、広域的な移動を支える公共交通ネットワークの検討は、都市全体の課題に対応するうえで妥当であった。

プロジェクト設計（PDM）では、マスタープラン策定に加えて、政策形成能力の強化とパイロット事業を並行して進める構造とした点が特徴的である。特に、スマートバス、GSV、TCZ の試行、P&R 導入試験、ストリートデザインの暫定実装など、社会実験的要素を含む複数のパイロット事業を組み合わせ、世界遺産地区と郊外地区の双方における実現可能性を検証した。また、世界遺産地区保全・活用計画（PSMV）の方針を踏まえ、関係者との協議を通じて段階的に施策案を検討したことは、保全原則との整合性を確保しつつ実施可能性を高めるうえで妥当であった。

また、実施期間中には、世界遺産地区における施策実施に必要な関係機関との協議・調整の複雑さや、住民・商業者の受容性への配慮など、当初想定していなかった外部的な制約も存在したが、プロジェクトは JCC・TWG 等を通じて計画の見直しやパイロット事業の調整

を行い、取り組みを継続した。特に、パイロット事業の結果が政府関係者や住民から一定の評価を得たことで、パイロット事業の実施結果は、行政側の理解促進と施策検討の深化に寄与し、以降の政策決定に活用し得る基礎的知見を提供した。

以上より、本プロジェクトは、政府の関連政策および JICA 国別方針、PSMV の保全理念に整合するとともに、都市拡張に伴う郊外地区の交通課題にも配慮した内容となっており、総じて妥当性は高かったと評価される。

(2) 有効性

本プロジェクトの目的（Project Purpose）は、観光都市ルアンパバーンにおける都市交通に関わる行政機関の計画策定能力および交通まちづくりの事業実施能力を向上させることであり、PDM ではその成果を確認するための客観的指標（OVI）として、①都市交通計画策定プロセスを理解する職員数、②交通計画や事業実施に携わる職員数、③研修・ワークショップ修了者数が設定されている。プロジェクト期間中に得られた情報によれば、都市交通計画策定プロセスを理解する DPWT 職員は 5 名、交通計画やパイロット事業の準備・実施に関与した関係機関職員は 20 名、関連研修を修了した職員は 延べ 100 名以上に達しており、これらを総合すると、設定された OVI は完了時点において概ね適切に達成されたと判断できる。

能力強化の観点では、プロジェクト期間中に実施したワークショップ、本邦研修、さらに各種パイロット事業を通じた OJT により、行政職員が都市交通計画の検討プロセスを実践的に学ぶ機会が継続的に提供された。特に、交通需要分析、公共交通サービスの設計、交通静穏化や駐停車管理の実証運用、道路空間デザインの検討など、計画立案から現場運用まで一連のプロセスに関係職員が主体的に関与したことは、実務能力の向上に大きく寄与した。これらの取り組みを通じて、DPWT を中心とする行政側に、施策の検討・調整・実証を段階的に進める体制が形成されつつあり、能力強化は着実に進展したと評価される。

成果（Outputs）については、まず都市交通マスタープラン（MP）が、世界遺産地区と郊外地区の双方を対象とした包括的な施策体系として策定された。具体的には、将来ビジョン・都市構造・開発シナリオ・施策戦略が交通協議会（TCP）および JCC を通じて合意・承認された。第 2 回 TCP で将来ビジョンおよび戦略の合意、第 3 回 TCP でのアクションの整理が行われ、第 4 回 JCC においてはドラフト MP が承認された。さらに、第 7 回 TCP での最終調整を経て、第 5 回 JCC では最終ドラフト MP が確認・承認され、最終的に第 6 回 JCC において最終版 MP が正式に承認された。一連のプロセスを通じて、MP の内容に対する行政内部および関係機関間の理解が段階的に深まり、政策判断および今後の実施に向けた共通認識の形成と基盤整備に有効に寄与したと評価できる。

また、複数のパイロット事業（スマートバス、TCZ の試行、GSV シャトル、P&R 導入試験、ストリートデザインの暫定実装）は、計画した内容が 100%実施され、施策の実現可能性を現地条件のもとで検証する重要な機会となった。第 2 回パイロット事業では、本プロジェクトにより新たに運行した ループサービスおよびシャトルサービス等の試行的公共交通サービスを利用した延べ公共交通利用者が 26,000 人²に達し、ルアンパバーンにおける新たな

² 本節において「公共交通利用者数 26,000 人」とは、第 2 回パイロット事業として約 1 週間実施した試行的公共

公共交通サービス導入の実現可能性と、移動手段の選択肢拡大に対する明確な実証的根拠を示した。また、TCZ や駐停車規制の施行では、歩行者数の増加、路上駐車への減少、滞留性の改善などの効果が確認され、世界遺産地区における交通管理施策の必要性と実施可能性を行政側が具体的に認識する契機となった。これらの結果は MP の施策体系や優先度設定にも反映され、施策検討の実効性を高める基礎的根拠となった。

一方、世界遺産地区での TCZ や GSV の導入に関しては、住民・商業者の受容性や関係機関との協議に時間を要し、一部施策は規模や実施時期の調整を伴った。しかし、この調整プロセス自体が施策導入に必要となる前提条件や制度面の論点を明確化する契機となり、最終的には段階的導入を前提とした形で MP に整理された。これらは行政の施策検討能力の実践的強化に寄与したといえる。

以上より、本プロジェクトは、MP 策定とパイロット事業の双方を通じて行政の計画策定能力および施策実施能力を高め、プロジェクト目的に対して高い達成状況を示した。特に、関係職員の能力向上、パイロット事業の 100% 実施、26,000 人規模の公共交通利用実績、TCZ・駐停車管理施策の実証効果、そして MP の制度的承認といった成果は、プロジェクト目的に対する有効性を裏付ける明確なエビデンスである。

(3) 効率性

本プロジェクトの効率性は、投入されたインプットが計画された成果（Outputs）およびプロジェクト目的（Project Purpose）の達成に対して適切かつ効果的に活用されたかという観点から評価する。本プロジェクトでは、当初計画に対し一定のスケジュール調整や作業量の拡大が生じたものの、全体として投入資源を効果的に管理し、成果を着実に創出した点で、効率性は概ね高かったと評価できる。

まず、スケジュール面では、第 1 回パイロット事業の市長承認に当初想定以上の時間を要したことから、一部後続タスクに遅延が生じた。しかし、この遅延は承認プロセス上の外的要因によるものであり、プロジェクトチームはスケジュールの再設計や活動順序の調整により影響を最小化した。特に、第 2 回・第 3 回パイロット事業では、第 1 回の経験を踏まえて承認・調整プロセスを改善し、第 3 回パイロットでは市長の二段階承認（アウトライン承認と詳細承認）を導入するなど、意思決定プロセスの明確化と迅速化が図られた。この結果、プロジェクト全体の終了時期を延長することなく、計画された活動を完了することができた点は高く評価される。

次に、契約変更に伴う作業量の拡大については、いずれも合理性のある内容であった。当初 6 件を想定していたパイロット事業は、別ドナーからのスマートバス供与を契機に公共交通施策の実証ニーズが高まったこと、マスタープラン（MP）で整理された施策の実現可能性を検証する必要性が生じたこと、半島部の TCZ との連動性を確認する必要性があったこと等を背景として、12 件に拡大された。これらのパイロットの追加は、行政の理解促進や施策の調整・合意形成を進めるうえで不可欠であり、プロジェクト成果の質的向上に直結する合理的な拡張であった。

交通サービスの延べ利用者数を指す。対象となる交通モードは、世界遺産地区内を運行するループサービスおよびシャトルサービス、ならびにクアンシー滝路線および高速鉄道駅路線である。

また、世界遺産地区における施策検討では、行政主導のみでの政策形成では持続性が担保されないとの認識が共有され、住民参加型手法が追加的に導入された。まちづくりセンターを活用した住民対話やコミュニティワークショップの実施は、合意形成の基盤を整えるために必要な作業であり、これも当初仕様には明確に規定されていなかったが、世界遺産地区の特性を踏まえると合理的な追加インプットであったといえる。

これらの作業拡大に対応するため契約変更は行われたが、追加インプットはいずれも最小限に抑えられ、投入リソースは成果創出に効果的に活用された。実際、パイロット事業はモニタリングシートのとおり計画した内容を 100%実施し、公共交通パイロットでは 26,000 人規模の利用者データが取得されるなど、追加されたインプットは具体的な成果として結実した。また、MP は TCP・JCC を通じて計画どおり承認され、施策体系・戦略・優先度設定は行政の政策検討に十分に資する内容となっており、インプットに対する成果の効率性は総じて高いと判断できる。

以上より、本プロジェクトは、スケジュール調整や作業量の拡大を適切に管理しつつ、追加的インプットを効果的に活用することで、MP 策定、パイロット事業の実施、行政能力強化といった成果を計画どおりに創出した。投入インプットの使用は適切かつ効率的であり、効率性は総じて高かったと評価される。

(4) インパクト

本プロジェクトのインパクトは、マスタープラン（MP）策定およびパイロット事業の実施を通じて、生じた政策・制度面の変化、行政の行動変容、住民・事業者の意識変化など、プロジェクト成果がもたらした広範な効果について評価する。

まず、政策面での影響として、本プロジェクトで策定した都市交通マスタープラン（MP）は、JCC 承認を経て県知事により正式に承認され、ルアンパバーンの今後の都市交通政策の基本枠組みとなった。MP に基づく施策のうち、TCZ に向けた段階的導入については、県政府の指示により駐停車規制の見直しが実施され、第 3 回パイロット事業で設置した標識がそのまま恒久措置として活用されるなど、パイロット事業（TCZ 試行）の成果が直接行政措置へと反映された。また、郊外バス（タートルアン公園-クアンシーの滝、タートルアン公園-鉄道駅など）は、プロジェクト期間中の試行運行を踏まえ、2025 年 9 月より、サンカンパスート社によるコンセッション方式で正式運行が開始されており、公共交通サービスの構築に向けた制度的基盤が具体的に形成された。これらの点から、プロジェクトが行政の政策決定および施策実装に具体的な影響を及ぼしたと評価できる。

行政体制・組織行動の面でも影響がみられた。MP およびパイロット事業の検討過程を通じて、DPWT と県政府、観光当局、交通警察など関係機関間の協働体制が強化され、交通管理・公共交通・観光政策の統合的な検討が進むようになった。特に、TCZ 検討や駐停車管理の強化に際しては、MP で示した施策体系が行政内の議論の基盤となり、交通政策がより体系的に議論されるようになった点は、プロジェクトの組織的インパクトとして重要である。

住民・事業者側にも明確な意識変化がみられた。第 2 回パイロット事業期間中に実施したインタビュー調査の結果からは、公共交通サービスに対する高い潜在的な受容性が定量的に確認された。具体的には、世界遺産地区内を運行するループ・シャトルサービスについて、住民の 40%、訪問者の 95%が満足と回答している。このうち、利用した住民の 76%は好奇

心による試行的なものであったことは留意せねばならないが、明確に不満、やや不満と回答している割合は 10%に留まった。これらの結果は、第 2 回パイロット事業において確認された実利用実績（延べ 26,000 人）とも整合しており、公共交通サービスが地域住民の移動を支える「地域に不可欠な社会的サービス」として受け入れられ、定着し得ることを示す実証的根拠となっている。一方、世界遺産地区における車両流入規制や歩行空間化に対しては、アンケート調査やタウンミーティングを通じて住民の理解が段階的に進展していることが確認されており、施策に対する反対意見は徐々に減少する傾向がみられた。具体的には、歩行空間化を対象とした満足度調査では、否定的評価（「不満」「非常に不満」）の割合が、第 2 回では約 50%であったのに対し、第 3 回では約 3%まで低下している。商業者の中には依然として懸念を持つ者もいるが、地域内では建設的な議論が生まれる土壌が形成されつつある。

総じて、本プロジェクトは、政策決定、行政組織、住民意識、公共交通サービスの発展など、多面的なレベルで変化を創出しており、短期的効果にとどまらず、中長期的な都市交通改善に向けた基盤を形成したという意味で、インパクトは高かったと評価される。

(5) 持続性

本プロジェクトの持続性は、策定された都市交通マスタープラン（MP）および各種パイロット事業の成果が、行政の制度・組織・財政・社会的基盤の中で、プロジェクト終了後も継続的に機能し得るかという観点から評価する。結果として、制度的枠組みや基礎的な組織能力は整いつつあるが、複数の施策については、今後の行政の継続的な取り組みと適切な政策支援が不可欠である。

制度面では、本プロジェクトで策定した都市交通マスタープラン（MP）は、地方行政法（Law on Local Administration (Amended), No.78/NA）に基づく所定の承認手続きを経て、2026 年 1 月 22 日付でルアンパバーン県行政委員会（Provincial Administrative Committee）により正式承認され、Decision No.102/GOV として発出された。

本承認に至る過程では、県政府を最終決定主体としつつも、公共事業運輸省（MPWT）およびルアンパバーン市が承認フローに組み込まれており、これらの機関による承認を踏まえた形で決定がなされている。その結果、当該 MP は県レベルの公式な政策文書として位置付けられると同時に、国・県・市の関係機関が共通の計画枠組みとして参照・実施することを前提とした交通政策の基準文書として明確化された。MP は単なる計画文書にとどまらず、複数レベルの行政機関の関与と合意を踏まえて法定化された中長期的な交通政策文書として、プロジェクト終了後においても継続的に活用される制度的枠組みが確立された。

世界遺産地区における TCZ の段階的導入に向けては、県政府の指示に基づき駐停車規制の見直しが行われ、第 3 回パイロット事業で設置した標識が恒久措置として活用されるなど、MP の施策が既に行政の具体的措置として反映されつつある。また、郊外バスはコンセッション方式により民間主体で正式運行が開始されており、制度面での土台は形成されている。

ただし、TCZ の全面展開や駐停車管理の強化にあたっては、複数の行政機関が関与する制度運用や取締り体制を継続的に機能させていく必要があり、組織間の役割分担や協働体制を含めた行政の継続的な取組が求められる。これらの点については、第 4.3 節において具体的な提言として整理している。

組織面では、DPWT、県政府、観光当局、市当局、交通警察の間で、パイロット事業を通じた調整が進み、TCZ や駐停車管理に関する基本的な協議が行われた。特に、標識設置や巡回型の取締り方法については、行政と交通警察の間で必要な調整が実施された。また、第 6 回 JCC において、ルアンパバーン市長および知事から、本マスタープランがルアンパバーン市における初の都市・交通分野の包括的な上位計画であり、短期・中期・長期の施策および優先事業の方向性を示す枠組みとして、今後の施策立案や事業実施の基盤とするとの認識が示された。さらに関係機関が本マスタープランを踏まえて詳細なアクションプランを策定し、予算確保を含めて段階的に実施していく必要性についても共通理解が確認された。一方で、交通静穏化や公共交通ネットワーク全体の運営管理を継続的に実施するためには、行政内部の体制整備や関係機関との協働の強化が引き続き求められる。

財政面では、郊外バスは民間事業者の運行により一定の持続性が見込まれるものの、モータリゼーションが急速に進むルアンパバーンにおいては、運行を継続するだけでは採算性の確保が困難な路線も存在する。このため、行政側が TCZ の規制や取締りを適切に実施し、自動車・二輪車の過度な利用を抑制する「プッシュ型施策」を組み合わせながら、公共交通の需要を育てる必要がある。将来的には、複数路線の収支を相互補完する料金プール制など、ネットワーク全体で財政持続性を確保する枠組みの検討が求められる。ストリートデザインの恒久化については、財源確保が今後の課題として残されている。一方で、本プロジェクトでは、MP において歩行者優先を前提とした基本的なデザインコンセプトを整理するとともに、タウンミーティングを通じて将来のストリートビジョンを共有しており、今後の事業化に向けた基礎的な条件整備は着実に進められている。

社会的受容性の面では、アンケートやタウンミーティングの結果から、TCZ や歩行空間化に対する住民の理解は徐々に進みつつあり、反対者が減少していることが確認された。商業者の中には依然として懸念を抱く者もいるものの、住民の一定の支持が形成されつつあることは、施策の持続性に向けた重要な土台である。また、GSV や郊外バスなどの公共交通サービスは肯定的に受け止められ、今後の都市成長を支える基礎サービスとしての認識が広がっている。

総じて、本プロジェクトは制度面・組織面・社会受容性の基盤整備に一定の成果を上げたものの、交通規制の強化、公共交通ネットワーク全体の持続的運営、料金制度・決済手法の再設計など、行政が継続して取り組むべき課題は残されている。これらの課題に取り組むためには、行政の自主的努力に加え、必要に応じた技術支援や制度的支援が引き続き求められる。これらの取り組みを着実に進めることで、本プロジェクトの成果は中長期的に持続する可能性が高まると考えられる。

(6) 整合性

本プロジェクトの整合性は、(1) 県政府・国政府の政策体系との整合、(2) 他ドナー事業・国際枠組みとの整合、(3) プロジェクト内の施策体系の内部整合性、という観点から評価する。総じて、本プロジェクトは複数の政策領域および他ドナー事業と高い整合性を保ちながら実施されており、活動全体は一貫した方向性のもとで展開されたと評価できる。

まず政策面では、世界遺産地区保全・活用計画（PSMV）との整合性が極めて高く、歩行空間の確保、車両流入管理、景観維持といった PSMV の基本方針と、本プロジェクトの TCZ、

駐車管理、GSV 導入検討は明確に一致している。また、県政府の都市計画・観光政策とも方向性が揃っており、観光当局が有する将来計画（観光ルート整備、訪問者の滞留促進等）とも調整が行われた。さらに、国レベルの観光政策（訪問者増加、観光拠点間のアクセシビリティ向上）とも整合的であり、世界遺産地区と郊外観光地・鉄道駅・空港を結ぶ広域公共交通ネットワークの構築方針は、国・県双方の政策方向と矛盾なく、むしろ相互補完的な関係にある。

次に、他ドナー事業との整合性も高い。別ドナーによるスマートバス供与は、本プロジェクトで公共交通パイロット事業を実施するうえで大きく貢献し、両者は有機的に連動した。また、本プロジェクトは世界遺産保全に関する UNESCO の基本的方針と矛盾せず、SEA のステークホルダーミーティング（SHM）に UNESCO を招待するなど、相互理解を促進する機会も設けられた。ADB や世界銀行の都市開発関連の案件についても、重複や矛盾はなく、関連する計画・事業のレビューを行い、必要な要素はマスタープラン（MP）のアクションプランに整理した。また、鉄道・空港の整備という外部環境変化とも整合的であり、観光拠点と都市中心部を結ぶ公共交通検討は、これらの国家的インフラとの補完関係を構築するものであった。全体として、他ドナー・他施策との明確なコンフリクトは発生しなかった。

プロジェクト内部の整合性についても高く評価できる。MP で示した重要施策（TCZ、バス、GSV、駐車管理）は、全てパイロット事業で対応する形で検証され、パイロットの結果が MP に反映されるという循環的プロセスが確立していた。すなわち、MP ドラフトを作成 → MP の Vision・政策枠組みに沿ってパイロット事業を実施 → パイロット事業の成果を MP に反映 → 再度パイロット事業で確認、という一連の“計画-実証-改善”のサイクルが確立しており、プロジェクト内部での時間軸の整合性は極めて高かった。さらに、世界遺産地区・郊外地区・広域交通の施策体系は、プッシュ&プル施策や料金プール制度の考え方とも整合し、都市全体の交通体系として相互補完関係が形成されていた。

以上を総合すると、本プロジェクトは、県・国の政策体系、他ドナーの活動、国際枠組み、そして内部施策体系のすべてにおいて矛盾を生じることなく、一貫した方向性のもとで実施されていた。政策調和・事業調和・施策間調和という複数の観点からみても、整合性は極めて高かったと評価される。

4.3 上位目標達成に向けての提言

本節では、プロジェクトで策定した都市交通マスタープラン（MP）および、その実装に向けて実施した各種パイロット事業の成果を踏まえ、上位目標である「ルアンパバーンが持続可能な観光都市として発展するために策定した都市交通マスタープランに基づいて優先的な事業が実施される」ことの実現に向け、行政が今後取り組むべき重点的な方策を提言する。

本節での提言は、交通施策の段階的導入と地域協働の基盤強化を通じ、MP の着実な実装と持続的な運用を促すための方向性を示すものである。

(1) 世界遺産地区における TCZ 導入に向けた行政の主体的・継続的な取組方向

世界遺産地区では、TCZ の導入が、歩行環境の改善、沿道景観の保全、住民の安全性・生活利便性の向上、観光動線の最適化および観光周遊性の向上を図るうえで最も重要な政策手段である。

第3回パイロット事業では、TCZ 施策の試行として、目抜き通りでの歩行者天国の試行、駐停車規制の見直し、標識設置等を実施した。その結果、目抜き通りの歩行者数の増加、路上駐車減少、歩行者動線の改善に加え、通り空間の使われ方が多様化するなど、TCZ 導入の効果が明確に確認された。

県政府は TCZ 導入に向けて駐停車規制の見直しを正式に指示しており、パイロット事業で設置した標識は恒久措置として活用されている。これらの取組は、2030 年に半島地区への一般車両の流入を原則禁止し、許可車両および公共交通のみを進入可能とする TCZ の最終形へ向けた第一段階として位置付けられる。

TCZ を最終形へ近づけるためには、社会受容の形成、歩行空間の段階的再配分、許可車両管理の具体化、時間帯規制の導入検討、観光ピーク期の運用調整など、段階的に取り組むべき課題が残されている。

これらの課題に段階的に対応していくためには、行政が主体性を持って施策運営を継続し、TCZ 導入に向けた調整と合意形成を主導していくことが求められる。特に、(1) 住民・事業者との対話を通じた合意形成を継続すること、(2) 許可車両管理や時間帯規制を含む運用設計を具体化すること、(3) 関係機関による協働体制を整備すること、(4) 規制強化に伴う代替移動手段として公共交通サービスを継続的に確保すること、の4点を段階的に進めていくことが重要である。

(2) 公共交通ネットワークの拡充と事業持続性の確保

郊外地区を中心に都市化が進むルアンパバーンにおいて、公共交通は住民の移動を支える基礎サービスであると同時に、観光需要を取り込みながら都市全体の交通負荷を抑制するための重要な政策手段である。現在、観光周遊の主流となっているミニバンによるパッケージツアーは、半島地区の川沿い道路に駐車しながら団体客を案内する形態をとっている。しかし、半島地区の道路空間は既に飽和しており、これ以上ミニバンを受け入れる余地がない。このため、観光客数が増加しても受け入れ能力が頭打ちとなり、結果として観光動線の滞りや回遊性の低下を招き、観光産業全体の成長を制約する可能性が高い。したがって、公共交通ネットワークの強化は、住民サービスであるだけでなく、観光産業の持続的発展にとっても不可欠な施策である。

第2回パイロット事業では、バスおよびトゥクトゥクシャトルが延べ26,000人に利用され、住民の移動手段として一定のニーズが存在することが実証された。また、滝路線（クアンシーの滝）に代表される観光路線では、観光客の安定した利用が見られ、公共交通が観光地アクセスの有力な選択肢となる可能性が確認された。今後、洞窟路線（Pak Ou Caves）など新たな観光路線を形成し観光需要を戦略的に取り込むことは、ネットワーク全体の財務的持続性を高めるうえでも有効である。

公共交通サービスの持続的運営に向けては、民間バス事業者が日常的な運行業務を自立的に実施できる能力を有している一方、路線の拡大、将来的な車両更新、運行管理の高度化など、中長期的な課題には行政の制度的・政策的支援が必要となる。また、急速なモータリゼーションの進展により、単に公共交通を運行するだけでは利用転換を十分に促すことは困難である。このため、TCZ の規制運用や駐停車管理、飲酒運転取締りの強化など、自動車・二輪車の過度な利用を抑制するための政策的措置を適切に組み合わせることが重要である。

さらに、公共交通ネットワーク全体の財務的持続性を確保するためには、採算性の高い路線と低い路線の収支を相互補完する料金プール制や現地住民と外国人観光客の価格差別化など、ネットワーク単位での運営管理スキームの導入が有効である。こうした枠組みを構築し、運賃制度や収入管理を一体的に運営することで、事業者の過度なリスクや不採算路線からの撤退を回避し、公共交通サービスを継続的に確保することが可能となる。

総じて、公共交通の強化に向けては、(1) 観光需要を安定的に取り込む路線形成、(2) 公共交通の利用転換を促すための規制・誘導策の整備、(3) 行政による運行管理・サービス供給体制の確立、(4) ネットワーク全体の財務持続性を確保する制度設計、の四点を段階的に進めることが重要である。これらを段階的かつ一体的に進めることで、TCZ と相補関係を持ちながら、持続可能な都市交通体系の中核となる公共交通サービスが定着していくことが期待される。

なお、本プロジェクトにおいては、上記四点のうち、(1) 観光需要を取り込む路線形成については遺産地区内ループ&シャトルや滝路線等を MP に位置づけ、パイロット事業において実需要を実証した。(2) 利用転換を促す規制・誘導策についても、半島地区への車両流入規制や駐停車管理の実証を通じて一定の効果を確認している。(3) 行政による運行体制の確立については、パイロット結果を踏まえ実際の路線運行が開始されている。(4) 財務持続性の確保についても、料金プール制や観光路線と生活路線の役割分担等を MP で提案している。

一方で、今後の持続的発展に向けては、路線拡充に伴う運行管理能力の強化、料金・収入管理の制度化、規制措置の継続的運用および関係機関間の調整機能の強化が引き続き重要な課題である。特に、制度面での明確な権限分担と安定的な財源確保の仕組みを構築することが、公共交通ネットワークの長期的な定着に向けた鍵となる。

(3) 交通施策の実装に向けた行政間の役割分担と協働体制の整備

TCZ の導入や公共交通ネットワークの強化を着実に実現していくためには、複数の行政機関がそれぞれの役割を明確にし、継続的に協働していく体制が不可欠である。ルアンパバーンでは、これまでのパイロット事業を通じて、DPWT、県政府、市当局、DoCT（文化観光局）、交通警察が現場レベルで連携し、規制運用、交通案内、取締り方法などについて調整を重ねてきた。これらの経験は、TCZ と公共交通を軸とする都市交通施策を本格的に実装していくための協働基盤として重要である。

TCZ の最終形（2030 年に一般車両の流入を原則禁止し、許可車両と公共交通のみ進入可能とする姿）に向けては、行政間の役割分担をあらためて明確化し、政策目的を共有したうえで施策を進めていく必要がある。DPWT は交通政策の主管として TCZ の制度設計や運用方針を取りまとめ、県政府は規制導入に係る承認・指示、広報、関係機関の調整を担う。市は歩行空間や路上スペースなど公共空間の管理を担当し、交通警察は駐停車規制や許可車両管理に関する取締りを実施する。DoCT は観光事業者との調整や観光動線の整合性確保を担い、TCZ の効果が観光回遊性の向上につながるよう支援する。それぞれの行政主体が責任領域を明確に理解し、連携して施策を進めることが、段階的導入を確実に進める鍵となる。

公共交通の強化においても、行政間の協働体制は同様に重要である。路線設定、運行基準、サービス品質、運賃制度、コンセッション監督、将来的なターミナル整備など、公共交通の運営管理や制度設計には複数機関の連携が必要であり、DPWT を中心とした横断的な調整体制の構築が不可欠である。また、TCZ に伴う車両流入規制や駐停車管理との整合性、観光需

要の取り込みとの調整など、施策全体を統合的にマネジメントする役割も求められる。

こうした行政協働を継続的に機能させるためには、協議・調整のための制度的な仕組みを維持・発展させることが重要である。本プロジェクトで設置した TCP（交通協議会）は、DPWT を中心に県政府、市、DoCT、交通警察が参加し、施策の調整、現場課題の共有、運用改善を行う場として機能してきた。今後は、この TCP を定例的な協議の場として運営し、データ共有やモニタリング、PDCA の実施を組み込みながら、施策を継続的に改善する“制度化された協働基盤”として発展させることが重要である。TCP を行政協働の中核として位置付けることで、TCZ と公共交通を一体的に推進し、都市交通マスタープラン（MP）の着実な実装を支える行政体制の確立が期待される。

(4) 地域協働の仕組み強化（まちづくりセンターおよびローカル・タスクフォース）

TCZ の導入や公共交通サービスの拡充といった交通施策を持続的に進めていくためには、行政だけでなく、住民や商業者を含む地域コミュニティが主体的に関わり、共通の都市像を共有していくことが必要である。本プロジェクトでは、その基盤として、情報観光センター内に「まちづくりセンター」を整備し、住民との対話、情報共有、意見収集を行うための拠点を設けた。まちづくりセンターは、交通課題や街路空間の改善案を住民が自ら考え、行政と議論を行う“地域協働の起点”として機能している。

さらに、本プロジェクトでは、交通協議会（TCP）の下部組織として行政主体の「タスクフォースチーム」を位置付け、地域協働を担う実務チームとして運用した。タスクフォースは、住民グループによる活動をリードし、街路空間の使い方や歩行環境の改善、地域イベントのあり方などについて住民とともに議論を深める役割を果たした。住民の主体的な意見形成を促しつつ、行政の視点から実施可能性や制度的整合性を調整する“橋渡し役”として機能したことは、住民参画が単発の取り組みで終わらず、継続的なプロセスとして根付くうえで極めて重要である。今後もこのタスクフォースの活動を維持・強化することで、住民参画型の交通マネジメントが持続的に発展することが期待される。

タウンミーティングやワークショップを通じた住民対話では、TCZ や歩行空間化に対する理解が確実に進み、反対意見の減少と一定の支持の形成が確認されている。商業者の中には依然として懸念を抱く者もいるが、観光回遊性の向上や歩行環境の改善が地域の魅力向上に資することへの理解が広がりつつあり、社会受容性の基盤が着実に整ってきている。

その上で、上位目標である「持続可能な観光都市としての発展」を見据え、まちづくりセンターが立地する情報観光センターについても、観光客への情報提供機能と地域の取り組みを発信する場として、より有効に活用されることが望まれる。

今後、TCZ の段階的導入や公共交通ネットワークの拡充を進めるにあたっては、まちづくりセンターを交通施策に関する情報発信と対話の拠点として継続的に活用するとともに、TCP とタスクフォースを核とした住民参画の仕組みを制度として位置付け、行政と地域が協働して取り組む体制を維持・強化していくことが重要である。定期的なタウンミーティングの実施、住民グループの育成、地域の声を施策に反映するフィードバックループの構築などを通じ、施策の透明性と説明責任を確保することで、交通施策の持続的な実装に向けた社会基盤がさらに強固になることが期待される。

4.4 プロジェクト運営を通じて得られた課題と教訓

本節では、約3年間にわたるプロジェクト運営の過程で明らかになった運営上の課題と、それに対応する中で得られた知見を整理する。これらは本プロジェクト固有の状況に限らず、今後の都市交通分野の技術協力においても有益な示唆となるものである。

(1) 行政承認プロセスに要する時間と調整負荷

第1回パイロット事業の承認取得には、当初想定以上の時間を要し、後続タスクに遅れが生じた。行政組織の変更や意思決定プロセスの調整は予見が難しい場合も多く、十分な調整期間を見込んだスケジュール設定が必要であることが確認された。

本プロジェクトでは、その経験を踏まえ、承認プロセスを「アウトライン承認」と「詳細承認」に分割し、事前協議を強化するなど、実施手続の最適化を図った。こうしたプロセス設計の工夫は、全体の遅延リスクを抑えるうえで有効であった。

なお、「アウトライン承認」は、パイロット事業の目的、対象区域、基本施策および実施期間といった大枠について事前に承認を得るものであり、詳細条件の最終確定前に取得するものである。これにより、承認後速やかに広報や住民説明を開始することが可能となった。一方、「詳細承認」は、アウトライン承認と並行して実施計画や運用条件等の詳細を精査し、その内容を反映した最終案について取得する方式とした。

従来は詳細内容を含めた一括承認としていたため、追加説明の要請が繰り返され、承認が遅延する傾向があった。承認プロセスを二段階に分割したことで、意思決定の円滑化と準備期間の確保が可能となり、全体スケジュールの安定化に寄与した。

(2) パイロット事業の拡充と柔軟な体制調整の必要性

別ドナーによるスマートバス供与を契機として、新たなパイロット事業が複数追加され、当初計画の6件から12件へと拡充された。加えて、住民参加型手法の導入に伴い、まちづくりセンターの整備や住民グループの形成など、新規業務が発生した。

これらに対応するため、チーム内の役割分担の見直しや、CPとの協働体制の強化、現地スタッフの活用などを通じて、運営負荷に対応した。外部要因による設計変更に対応できる体制が、スムーズな事業運営に不可欠であることが再確認された。

(3) 住民対話の重要性とプロセス設計の必要性

交通規制や公共空間の再配分は、住民・事業者の生活や生業に直接影響する。初期段階では住民の理解が十分に得られず、施策説明や合意形成のプロセスの重要性が改めて浮き彫りになった。

途中から住民参加の取り組みを強化し、まちづくりセンターでの対話、タウンミーティング、タスクフォースによる住民グループ支援を展開したことで、TCZや歩行空間化に対する理解の深化が確認された。住民参画は、単なる情報提供ではなく、議論の場やフィードバックの仕組みを含むプロセスとして設計することの重要性が明確となった。

(4) 行政協働メカニズム（TCP）の役割と重要性

TCZ、公共交通、駐停車管理など、複数機関の権限が絡み合う施策を統合的に進めるには、継続的に機能する調整の場が欠かせない。本プロジェクトで設置した交通協議会（TCP）は、DPWT、県政府、市、DoCT、交通警察が一堂に会し、施策調整や運用改善を議論する場として機能した。

TCP を通じて、行政間の役割と連携の方向性が実務レベルで共有され、TCZ や公共交通の段階的導入に向けた協働基盤の形成に寄与した。今後も TCP を定例的に運営し、施策の進捗管理やデータ共有を行っていくことが、MP 実装の継続性を支えるうえで重要となる。

(5) 外部環境の変動と柔軟なマネジメントの必要性

本プロジェクトは、観光需要の急回復、行政組織の変化、関係機関との調整の複雑化など、さまざまな外部要因の影響を受けた。しかし、計画の段階的見直し、パイロットの柔軟な運用、行政との協議強化を通じて、主要な成果を確実に積み上げていくことができた。

都市交通分野は外部環境の変動に左右されやすく、状況に応じた適応的な運営が求められる。段階的な導入と柔軟なマネジメント手法が、プロジェクトの成功に不可欠であることが改めて確認された。

(6) 世界遺産地区における事業実施にあたっての影響配慮（HIA 等）の重要性

本プロジェクトでは、パイロット事業や将来のインフラ整備を見据えた関係機関協議を通じて、世界遺産地区における事業実施に際しては、Heritage Impact Assessment（HIA）を含む影響評価への配慮が不可欠であることが改めて認識された。特に、景観や歴史的環境への影響のみならず、自然環境への影響や、地域に根付いた生活様式・無形文化遺産への影響についても、早期段階から関係機関と共有・調整していくことが重要である。本プロジェクト自体で HIA を実施したものではないが、今後、世界遺産地区内で具体の事業を進めるにあたっては、こうした影響配慮の視点を計画段階から組み込むことが、事業の円滑な実施と地域の理解確保に資する重要な教訓として得られた。

以上のように、プロジェクト運営を通じて得られた知見は、都市交通マスタープランの本格的な実装段階に入る行政にとっても、今後の JICA 技術協力にとっても重要な示唆を含んでいる。行政承認、住民対話、行政協働、外部環境変動への対応といった論点は、都市交通分野のプロジェクトに共通するテーマであり、今後の事業計画や運営体制の検討においても活用されることが期待される。