

国名	ビンズオン公共交通管理能力強化プロジェクト
ベトナム社会主義共和国	

I 案件概要

事業の背景	ベトナムのビンズオン省はホーチミン市の北に接する人口約 170 万人の省であり、省内には 28 の工業団地が存在する他、南部地域はホーチミン市への通勤圏として人口増加が続いていた。同省は 2020 年には人口が 250 万人になると予測され、中央直轄都市への昇格を目指していた。これを見据えて、南部地域に位置する省都トゥーヤモット市から約 10km の地に新都心であるビンズオン新都市を建設中であり、2014 年 2 月に省庁舎の移転が行われた。多くの職員はトゥーヤモット市から新都市へオートバイ通勤していたが、同年 6 月以降はバスによる運行が開始される予定であった。新都市は、まだその一部が機能を開始しただけであり、バス交通を先行的に整備することで、バス交通を中心とする公共交通システム体系の構築が期待されていた（数値は事前評価時）。												
事業の目的 ¹	<p>本事業は、ベトナムのビンズオン省南部地域において、バスシステムの改善計画の準備、バスサービス品質改善方策とパイロットプロジェクトの実行、及びバス利用強化のモビリティマネジメント（MM）活動の策定と関係機関や地域社会の協力のもとでの実行により、公共交通システムの整備に必要な政策作成と実行に関する組織能力の強化を図り、もって公共交通システム強化の推進を目指す。</p> <ol style="list-style-type: none"> 上位目標：公共交通システムの強化が推進される。 プロジェクト目標：公共交通システムの整備に必要な政策作成と実行に関する組織能力が強化される。 												
実施内容	<ol style="list-style-type: none"> 事業サイト：トゥーヤモット市、ビンズオン新都市²を含むビンズオン省南部地域。 主な活動：バスシステム改善計画の作成、バスサービス品質改善方策の検討とパイロットプロジェクト（バスの定時運行対策実施・IC カードシステム導入・交通安全対策実施、バス運転手・乗務員の接客態度のモニタリング制度の導入）の計画・実行、バス利用促進及びパークアンドライド（P&R）促進のための MM の計画と実施³。 投入実績 <table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 50%; border: none;">日本側</td> <td style="width: 50%; border: none;">相手国側</td> </tr> <tr> <td style="border: none;">(1) 専門家派遣 13 人</td> <td style="border: none;">(1) カウンターパート配置 33 人（ビンズオン省交通局（8）・財務局（1）、建設局（2）・計画投資局（1）、公共交通管理運営センター（3）、ベカメックス IDC 社（2）、ベカメックス東急バス（3）等）⁴</td> </tr> <tr> <td style="border: none;">(2) 研修員受入 14 人</td> <td style="border: none;">(2) 専門家の執務スペース</td> </tr> <tr> <td style="border: none;">(3) 機材供与 IC カードシステム導入用機材、P&R パイロットプロジェクト用機材</td> <td style="border: none;">(3) ローカルコスト バス停シェルター及び P&R 施設の建設工事費等</td> </tr> <tr> <td style="border: none;">(4) ローカルコスト</td> <td style="border: none;"></td> </tr> </table>			日本側	相手国側	(1) 専門家派遣 13 人	(1) カウンターパート配置 33 人（ビンズオン省交通局（8）・財務局（1）、建設局（2）・計画投資局（1）、公共交通管理運営センター（3）、ベカメックス IDC 社（2）、ベカメックス東急バス（3）等） ⁴	(2) 研修員受入 14 人	(2) 専門家の執務スペース	(3) 機材供与 IC カードシステム導入用機材、P&R パイロットプロジェクト用機材	(3) ローカルコスト バス停シェルター及び P&R 施設の建設工事費等	(4) ローカルコスト	
日本側	相手国側												
(1) 専門家派遣 13 人	(1) カウンターパート配置 33 人（ビンズオン省交通局（8）・財務局（1）、建設局（2）・計画投資局（1）、公共交通管理運営センター（3）、ベカメックス IDC 社（2）、ベカメックス東急バス（3）等） ⁴												
(2) 研修員受入 14 人	(2) 専門家の執務スペース												
(3) 機材供与 IC カードシステム導入用機材、P&R パイロットプロジェクト用機材	(3) ローカルコスト バス停シェルター及び P&R 施設の建設工事費等												
(4) ローカルコスト													
事業期間	（事前評価時）2014 年 7 月～2017 年 6 月 （実績）2015 年 3 月～2018 年 6 月	事業費	（事前評価時）300 百万円、（実績）279 百万円										
相手国実施機関	ビンズオン省交通局												
日本側協力機関	株式会社アルメック VPI、東京急行電鉄株式会社												

II 評価結果

【留意点】

- プロジェクト目標指標 1（バスシステム改善計画及びパイロットプロジェクト・MM 活動の作成・実行）のうち、バスシステム改善計画の継続状況は、指標 2（バスシステム改善計画の承認）の継続状況として確認した。
- 上位目標（「公共交通システムの強化が推進される」）の目標年は、事業事前評価表において、事後評価の時期は事業完了 3 年後とされていることから、事業完了 3 年後である 2021 年とした。
- 上位目標の対象地域は本事業のロジカルフレームワーク（英語版のみ存在）で明示されていなかった。完了報告書において、上位目標達成に必要な活動として本事業で策定したバスシステム改善計画の実行が挙げられており、同計画はビンズオン省を対象とする 3 カ年計画であること、また、上位目標の指標の実績としてビンズオン省のバス乗客数が示されており、事後モニタリング計画にもビンズオン省のバス乗客数が含まれていることから、ビンズオン省を上位目標の対象地域とした。
- 上位目標の指標（「公共交通の利用者/モーダルシェアが増加する」）の「公共交通」については、完了報告書において上掲のように指標の実績としてバス乗客数が示されていることから、バスを意味すると解釈した。また、「/」は、原文の英語で「及び/または」を意味することから、バスの乗客数/及びまたはモーダルシェアの変化を確認した。その結果、交通局からバス乗客数のデータが提供されたため、バス乗客

¹ 事業の目的の表現については、公式版である英文により合致するように、和文報告書に記載された目的の表現を一部調整している。

² ビンズオン省人民委員会の 2017 年 4 月 26 日付の決定 1066/QĐ-UBND 号によると、ビンズオン新都市は、ビンズオン省トゥーヤモット市の Hoa Phu 区と Phu Tan 区にある産業-サービス-都市複合体に属している。北は Hoa Loi 区（Ben Cat タウン）、南は Phu My 区（トゥーヤモット市）、東は Tan Hiep 区、Tan Vinh Hiep コミュニティ、Phu Chanh コミュニティ（Tan Uyen タウン）、西は Hoa Loi 区（Ben Cat タウン）と Dinh Hoa（トゥーヤモット市）に接している。

³ パイロットプロジェクトの計画・実施は、ベカメックス東急バスと連携して行われた。

⁴ JICA 専門家及びカウンターパートから成る 3 つのワーキンググループ（バスシステム改善計画、バスサービス品質改善方策とパイロットプロジェクト、MM 活動）には、うち 12 人が配置された（交通局 6 人、公共交通管理運営センター 2 人、財務局・建設局・計画投資局・ベカメックス IDC 社各 1 人）。

数で指標の達成度を判断した。

<p>1 妥当性/整合性</p> <p><妥当性></p> <p>【事前評価時のベトナム政府の開発政策との整合性】</p> <p>事前評価時、本事業は「インフラ、特に交通インフラの早急な開発」を掲げる「社会経済開発 10 カ年戦略」（2011 年～2020 年）及び大都市におけるバスシステムの発達を掲げる「ベトナム運輸開発戦略（2020 年まで）今後の方向性（2030 年まで）」と整合性があった。よって、本事業は、事前評価時点におけるベトナムの開発政策と整合性が高い。</p> <p>【事前評価時のベトナムにおける開発ニーズとの整合性】</p> <p>事前評価時、本事業は「事業の背景」に示すようにビンズオン省におけるバス交通を中心とする公共交通システム体系の構築というニーズに合致していた。よって、本事業は事前評価時点におけるベトナムの開発ニーズと整合性が高い。</p> <p>【事業計画/アプローチの適切性】</p> <p>本事業の計画/アプローチは適切である。事業計画/アプローチに起因する課題は確認されなかった。</p> <p>【評価判断】</p> <p>以上より、本事業の妥当性は③⁵と判断される。</p> <p><整合性></p> <p>【事前評価時における日本の援助方針との整合性】</p> <p>「対ベトナム社会主義共和国国別援助方針」（2012年）の重点分野（中目標）の1つの「成長と競争力強化」において、幹線交通及び都市交通網の整備の支援が掲げられており、本事業は事前評価時の日本の対ベトナム援助方針と整合している。</p> <p>【JICA他事業・支援との連携/調整】</p> <p>事前評価時において、本事業とJICAの他の事業との連携/調整は、明確に計画されていなかった。</p> <p>【他機関との連携/国際的枠組みとの協調】</p> <p>事前評価時において、関連機関（ドナー、NGO、大学、民間企業/国際的な枠組み）との連携/協調は、明確に計画されていなかった。</p> <p>【評価判断】</p> <p>以上より、本事業の整合性は②と判断される。</p> <p>【妥当性・整合性の評価判断】</p> <p>以上より、本事業の妥当性及び整合性は③と判断される。</p>
<p>2 有効性・インパクト</p> <p>【プロジェクト目標の事業完了時における達成状況】</p> <p>事業完了時までに、プロジェクト目標は、概ね計画通りに達成された。交通局及び関連機関のカウンターパートはJICA専門家と協力しながら、(1)「バスサービス改善計画」（補助金政策を含む⁶）を作成し、(2)バスサービス改善のためのパイロットプロジェクト、バス利用促進のためのMM活動、及びP&R促進のためのMM活動（P&Rパイロットプロジェクト）を計画・実行した（指標1）。「バスサービス改善計画」は、省人民委員会（PPC）によって2018年5月に基本的に合意された。交通局は、PPCの要請に応じて計画の一部分を修正し、修正版をPPCに提出して承認を要請したが、関係部局によるコメントに時間を要し、事業完了（同年6月）までに承認が得られなかった（事業完了直後の2018年7月10日に承認）（指標2）。</p> <p>【事業効果の事後評価時における継続状況】</p> <p>事後評価時点で、本事業の効果は継続している。ビンズオン省では新型コロナウイルス感染症の流行で、2020年～2021年に社会隔離・行動制限等が実施されたが、交通局は、関連機関と連携して、パイロット路線（6路線）で導入されたバスサービス改善策、バス利用促進のためのMM活動、及びP&Rパイロットプロジェクト3カ所におけるP&Rをすべて継続している。このうち、バスサービス改善策4項目中3項目（定時運行対策、ICカードシステム、バス運転手・乗務員の接客態度のモニタリング）及びMM活動についてはさらに発展している⁷。また、本事業で策定した「バスサービス改善計画」は省の公式計画として継続的に活用・実施されている。同計画は、2018年7月にPPCによって「計画1881」（2018年～2020年）として承認された⁸。同年9月に交通局は実施計画を作成し、10月にはPPCが関連機関に対して「計画1881」を通知した。しかし、同計画の主要コンポーネントは民間企業や住民が支援対象となり、公共交通分野の予算支援にかかわる法的根拠・実施ガイドライン・実施方法・具体的手順の確認・確定に時間が必要だった。また、同計画に含まれる新規バス3路線の開設については関連法令の変更があり、新法令のレビューや法令の定める手続きへの適応に時間を要した。しかも、2020年には新型コロナウイルス感染症の流行による社会隔離や移動制限で、関連活動が一時停滞した。その結果、「計画1881」は一部の活動を除いて予定通りに進まず、2020年8月のPPCの決定によって、実施期間が2023年12月まで延長されている。以降、2021年まで断続的に続いた新型コロナウイルス感染症による移動制限や社会隔離を受けつつも、活動は着実に進展している。交通局は、計画が予定通り2023年までに完了することを期待しているが、2023年に全体的な計画実施状況を評価し、必要に応じて、新たな計画を作成・申請する予定である。</p> <p>【上位目標の事後評価時における達成状況】</p> <p>事後評価時点までに、ビンズオン省のバス乗客数の増加という上位目標の指標は未達成であったことから、上位目標は未達</p>

⁵ ④：「非常に高い」、③：「高い」、②：「やや低い」、①：「低い」

⁶ なお、「バスサービス改善計画」には、本事業で導入したバス利用促進のためのMMも含まれていた（同計画にはパイロットプロジェクトの活動及びP&Rの普及は含まれていなかった）。

⁷ 定時運行対策については、新規バス路線開発計画に反映中である。ICカードシステムについては、バスICカード（P&Rパイロットプロジェクトとの連携で、事業実施中にP&R駐輪場カード機能を付加）にさらに別のカード機能が追加された他、他のバス事業者2社においてもバスICカードが導入されている。バス運転手・乗務員の接客態度のモニタリングについては車両のカメラからのデータと組み合わせるなど、モニタリングが強化されている。MMについてはバス利用プロモーションの対象・頻度を拡大し、方法もソーシャルネットワークサービス（SNS）の利用を取り入れている。

⁸ なお、「バスサービス改善計画」で提案された項目のうち、住民に対する一回券のバス運賃補助は「計画1881」に含まれなかった。

成であった。ベトナムの都市部のバス乗客数は、2000年代からオートバイや自動車といった私的交通手段に押されて減少傾向にあり、ビンズオン省のバス乗客数も、2010年（1,400万人）から2017年（765万人）まで減少し続けていた。事業完了時には、補助金政策を含む「バスサービス改善計画」の実施によってバス乗客数の増加が可能であると見込まれていたが、PPCに承認された「計画1881」は、上述したように、民間企業・住民への補助に係る法的根拠の確認や具体的手順の確立の必要性、バス新規路線開設関連法令の変更、新型コロナウイルス感染症による社会隔離等によって、当初の予定通りには進んでおらず、実施期間が2023年末まで延長されている。これを一つの要因として、2018年以降もバスによる移動ニーズの減少は続き⁹、バス乗客数は年々減少した。しかも、2020年～2021年の新型コロナウイルス感染拡大に伴う公共交通利用の自粛、社会隔離、バス運行本数の削減・運休によって、同年以降、乗客数が激減した。その結果、目標年である2021年の乗客数は、事業完了前の2017年の14%にまで減少した¹⁰。なお、交通局では、バス利用者減少対策として、「計画1881」及び本事業の枠組外で策定・PPCに承認された「新しい交通手段によるビンズオン新都市の公共交通構築計画（以降「ビンズオン新都市バスシステム構築計画」という）」（2014年～2024年）に基づき、バス路線網の整備・拡大、住民への定期券補助の拡大、バス事業者への支援等を行うことを企図している。

【事後評価時に確認されたその他のインパクト】

ビンズオン省は、2019年から4年連続で、世界都市インテリジェントコミュニティフォーラム（ICF）によって、スマートシティ開発戦略（Smart 21）を備えた都市の1つに選定されているが、交通局によれば、本事業で構築したICカードシステムを活用する日本式のバスシステムがSmart 21の基準の1つであるスマートバスシステム認定の要件を満たすことに貢献している。一方、負のインパクトは見受けられなかった。

【評価判断】

以上より、本事業の有効性・インパクトは②と判断される。

プロジェクト目標及び上位目標の達成度

目標	指標	実績	情報源																					
プロジェクト目標 公共交通システムの整備に必要な政策作成と実行に関する組織能力が強化される。	(指標1) カウンターパートが JICA 専門家と協力しながら下記作成/実行する。 ・バスシステム改善計画。 ・パイロットプロジェクト及びMM活動。	達成状況(継続状況)：概ね計画通りに達成(継続し、発展) (事業完了時) ・交通局及び関連機関は JICA 専門家と協力して、ビンズオン省対象の3カ年の「バスサービス改善計画」を作成し、バスサービス改善のための各種パイロットプロジェクト及びバス利用促進及び P&R 促進のための MM を計画・実行した。 (事後評価時) ・パイロットプロジェクト及び MM 活動は、関連機関との連携の下、継続している。活動の一部はさらに発展し、新規バス路線開発計画における定時運行対策の反映、バス IC カードへの機能付加等が行われている。	完了報告書、交通局への質問票とインタビュー																					
	(指標2) バスシステム改善計画が承認される。	達成状況(継続状況)：概ね計画通りに達成(継続) (事業完了時) ・「バスサービス改善計画」は PPC に提出され、基本的な合意を得た。 (事後評価時) ・「バスサービス改善計画」は省の公式計画(「計画1881」として承認され、継続的に活用・実施されている。ただし、同計画の活動の多くを占める民間企業・住民への補助に係る法的根拠の確認や具体的手順の確立の必要性、バス新規路線開設関連法令の変更、新型コロナウイルス感染症による社会隔離等が理由で全体的に活動の進捗が遅れたため、当初の実施期間(2018年～2020年)は2023年までに延長されている。	同上																					
上位目標 公共交通システムの強化が推進される。	(指標) 公共交通の利用者/モーダルシェアが増加する。	(事後評価時) 未達成 >ビンズオン省の年間バス乗客数(単位：万人) <table border="1" style="width:100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <thead> <tr> <th></th> <th>(参考) 2010年</th> <th>(参考) 2017年</th> <th>2018年 (事業完了年)</th> <th>2019年</th> <th>2020年</th> <th>2021年</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>ビンズオン省</td> <td>1,400</td> <td>765</td> <td>659</td> <td>526</td> <td>286</td> <td>107</td> </tr> <tr> <td>(参考) パイロット路線</td> <td>N/A</td> <td>35</td> <td>39</td> <td>37</td> <td>26</td> <td>11</td> </tr> </tbody> </table> ・事業完了後もバスによる移動ニーズは減少し、乗客数は年々減少している(パイロットプロジェクトの効果で前年より乗客数が増加した2018年のパイロット路線を除く)。バスによる移動ニーズ減少が改善しなかった要因には、プロジェクト目標指標2の継続状況で記した「計画1881」の進捗の遅れ等が挙げられる(その他の要因は脚注8参照)。 ・2020年と2021年は新型コロナウイルス感染拡大に伴う公共交通利用の自粛、社会隔離、バス運行本数の削減・運休で乗客数が激減した。 ・交通局は、バス乗客数減少対策として、「計画1881」及び「ビンズオン新都市バスシステム構築計画」(2014年～2024年)を継続実行することを挙げている。		(参考) 2010年	(参考) 2017年	2018年 (事業完了年)	2019年	2020年	2021年	ビンズオン省	1,400	765	659	526	286	107	(参考) パイロット路線	N/A	35	39	37	26	11	同上
	(参考) 2010年	(参考) 2017年	2018年 (事業完了年)	2019年	2020年	2021年																		
ビンズオン省	1,400	765	659	526	286	107																		
(参考) パイロット路線	N/A	35	39	37	26	11																		

⁹ 交通局はバス移動ニーズ減少の要因として、工業団地近辺の住宅団地建設で通勤の中・長距離移動需要が減少したこと、バス運賃が私的交通手段に比べて割高であること、住民の平均収入向上とバイク販売店の増加でバイク購入が容易になったこと、ドアツードアの私的交通手段が好まれる傾向にあることを挙げている。このうち、割高なバス運賃には「計画1881」に含まれる定期券補助の進捗の遅れとともに、「計画1881」に「バスサービス改善計画」で提案された一回券のバス運賃補助が含まれなかったことが影響していると考えられる。

¹⁰ 参考までに、パイロット路線については、事業完了年の2018年のバス乗客数は、パイロットプロジェクトの効果で2017年に比べて増加した。事業完了後もパイロットプロジェクトの活動は継続・発展しているが、2019年の乗客数は前年に比べて微かに減少し(37万人)、2020年と2021年には新型コロナウイルス感染拡大の影響で激減した(2021年の乗客数は11万人)。2019年のバス乗客数が前年比で微減にとどまっていたことから、新型コロナウイルス感染症の影響がなければ、年間乗客数数の大きな減少は避けられた可能性も示唆される。

3 効率性

事業費は計画内に収まったが（計画比：93%）、事業期間はわずかに計画を上回った（計画比：111%）。事業期間は、P&Rパイロットプロジェクト開始が、P&R 実施予定地の土地利用変更及び土木工事の遅れで、3 か所中 1 か所で延期されたため、計画をわずかに上回った。一方、アウトプットは計画通り産出された。以上より、効率性は③と判断される。

4 持続性

【政策面】

事後評価時、「社会経済開発10カ年戦略」（2021年～2030年）は3つの戦略的突破柱の1つとして、均質的で現代的な経済社会インフラのシステムを完成させ続けることを掲げており、中でも開発を行うべき主要なインフラの1つに交通インフラを挙げている。また、「妥当性/整合性」で示した「ベトナム運輸戦略」は引き続き有効である。さらに、本事業で作成した「バスサービス改善計画」はPPCによって「計画1881」として承認されており、期間が延長されて2023年12月まで有効である。また、PPCによって2014年に承認された「ビンズオン新都市バスシステム構築計画」も期間が2回延長されて2024年12月まで有効である。

【制度・体制面】

ビンズオン省の公共交通システムに係る組織体制に変更はなく、機能している。交通局は関係機関を総括する行政機関であり、「計画1881」の担当者2名を始め、最低限の必要な人数は配置されている。交通局外の公共交通管理運営センターや他局の担当者は基本的に変更がない。本事業で導入された制度や活動は、交通局の行政管理だけで行うのではなく、実際の活動を実施する関連機関（公共交通管理運営センターやバス事業者）、また関係部局（財務局、計画投資局など）の協力も得て行っている。

【技術面】

交通局及び関連機関は、バスシステム改善の促進に必要な技術・知識を維持している。交通局は、必要な研修をバス事業者と連携して実施しており、その内容は、ベトナムにおける交通安全や運転手と乗務員の研修についてのフレームワークである運輸省の決定（2020年7月）に従っている。また、本事業で作成した計画、資料、マニュアルは引き続き活用されている。本事業の供与機材も良好な状態に維持され、活用されている。

【財務面】

「計画1881」及び「ビンズオン新都市バスシステム構築計画」の実施期間はそれぞれ、2023年、2024年まで延長されており、バスシステム改善の促進に必要な予算は省によって確保されている。また、ベカメックス東急バスは、供与機材の維持管理費を含むパイロットプロジェクト及びMM活動の継続に必要な予算を自らの財源で確保している。

【環境・社会面】

本事業で導入したバスシステム改善策について環境・社会面の問題は見受けられず、対策を講じる必要はなかった。

【評価判断】

以上より、本事業は、政策面、制度・体制面、技術面、財務面、環境・社会面いずれも問題なく、本事業によって発現した効果の持続性は④と判断される。

5 総合評価

本事業は、プロジェクト目標（公共交通システムの整備に必要な政策作成と実行に関する組織能力の強化）を概ね計画通りに達成し、事業の効果は継続した。上位目標（公共交通システムの強化の推進）は、事業完了前と比べてバス乗客数が増加しなかったため、未達成だった（バスによる移動ニーズの減少傾向が、本事業策定の「バスサービス改善計画」の全体的な進捗の遅れ等の要因で改善されていないことに加え、新型コロナウイルス感染症の流行でバス利用が激減したことによる）。持続性については、政策面、制度・体制面、技術面、財務面、環境・社会面いずれも問題が見受けられなかった。以上より、総合的に判断すると、本事業の評価は高いといえる。

III 提言・教訓

実施機関への提言：

・パイロット路線においてバス乗客数に対する本事業の効果が確認されており、「計画 1881」に含まれていないパイロット路線での活動が省全体に普及すれば、上位目標の達成に貢献すると考えられる。交通局は、2023年12月（「計画 1881」の達成期限）までに、ローカルバス事業者と連携を図って、バスサービスの向上と利用促進のためにパイロット路線で行われた活動（ICカードの導入、時刻表通りのバス運行実施、P&Rの導入、バス路線網の最適化、バス運転手・乗務員の接客制度のモニタリング制度の導入）を省全体に普及すること。

JICA への教訓：

・交通セクターの技術協力事業の中に公共サービス改善計画等の策定が含まれる場合は、計画の内容策定の活動だけでなく、実施機関が政府内の他部署と協力をしつつ、計画内容の策定前に、計画の実施段階における法的根拠や手順等を確認するという作業を、事業の計画段階で活動に組み込むべきであり、その上で、計画の実施に適切な期間を設定すべきである。
・上位目標に公共交通システムの強化を掲げる類似事業においては、外部要因（コロナ禍による影響や私的交通の増加等）により大きな影響を受けるため、「公共交通の利用者/モーダルシェアの増加」のみを指標として利用することが適切であるかどうか、慎重な検討が必要である。（例えば、顧客満足度向上や交通渋滞の減少等の指標を併用する、等がありえる）。



P&Rパイロットプロジェクトで整備された
東急ベカメックスタワーのP&R駐輪場（継続使用）



バスサービス改善のパイロットプロジェクトで整備された
Thien Hau 寺前のバス停（継続使用）