

ワークショップ

- 国総研とベトナム交通科学研究所(Institute of Transport and Road Technology)の共催
- 写真は会場となったITST
- 開会式の様子
 - 右が国総研 中安部長
 - 中央はITSTのTam所長
 - 開会式にはおよそ50人が出席
- 舗装セッション
 - 久保2編発表、ベトナムからも2編
 - 主な質疑
 - 排水性舗装を施工する場合の排水施設
 - 排水性舗装の基層の不透水性について
 - 橋梁上への排水性舗装の適用について
 - コンクリート舗装について
 - ベトナムもほとんどがアスファルト舗装
 - コンクリート舗装は韓国や中国のODA事業のみで1%未満
 - Semi-Rigid舗装(コンポジット舗装)について



ハノイ市内の舗装

- 歩道はブロック舗装が多い。路面は平坦で、良質な施工であることが分かる
- スコール等の影響でブロック層の下の砂層が流されることも
- 湖の周りの歩道は広く、市民の憩いの場であるため、かなり特別な管理がされているようで、ゴミもほとんど無く、管理が行き届いている
- 車道路面は排水を意識してか、日本より横断勾配がきつい印象(写真では表現できず)
- 唯一見つけた補修箇所。下層と接着していない様子。大きめのパッチングが再度剥がれた模様
- 市内の道路にもわだち掘れは見られなかった。日中は市内に大型車が入れないように規制しているらしい。



空港からハノイ市内に向かう有料道路

- この道路は平坦性は良好であったが、実は建都千年祭を前に大規模に補修されたとのこと。
- その他の幹線道路はわだち掘れはないが、平坦性はあまり良くなく、時速60km程度でかなり揺られる感じ。
- この道路にはしっかりした中央分離帯が設置されているが、ベトナムでは稀なようで、対向車線に飛び出しての追い抜きを頻繁に見かけた
- 路肩の構造は貧弱で、いきなり原地盤
- 後日、排水性舗装に関するプレゼンをしたところ、路肩の排水をどのように行っているのか、質問が殺到した。



ハノイ市周辺の交通

- 市内だけでなく、郊外でも交通手段の主役はバイク。雨の高速道路も疾走するし、市内の一方通行もお構いなし。ワークショップの基調講演でもITSTのTAM所長が交通事故での死亡率が世界的に見ても高いことを嘆いていた。
- ハノイ市内のオペラハウス。手前はロータリー交差点。市内にはロータリー交差点が多く、交通信号が少ない。
- 歩道を遮るバイクの列。ベトナムの人々は徒歩での移動をほとんどしないらしく、歩道はもっぱらバイクの駐輪とフォーなどの路上屋台の用に供される。



ハノイ市内の様子

- 朝早く(6時)から道路の清掃。排水溝に溜まった落ち葉などを収集している。おかげで突然のスコールでも排水溝は機能している。
- タクシーのたまり場
- 月餅屋さん、お月見の団子のような縁起物。今年(2020年)は建国1000年の記念年。お祝いの日まであと26日(9月13日時点)
- 湖の中のお堂
- 大聖堂
- 地球儀。ベトナムが大きい

