

2014年1月28日

京成バス株式会社

独立行政法人国際協力機構（JICA）
ラオス国 ビエンチャンバス公社運営能力改善プロジェクト

当社は、JICA（国際協力機構）による、ビエンチャンバス公社運営能力改善プロジェクトにおいて、技術支援団体である榊片平エンジニアリング・インターナショナルの協力企業として、本プロジェクトに参画しています。

1・ラオス国ビエンチャンバス公社について

- ・ラオス国首都であるビエンチャン政令市（人口71万人）が運営する公営企業
- ・バス稼働車両数 120台（2001年）⇒77台（2010年）▲36%
- ・車両登録台数 113千台（2000年）⇒366千台（2009年）3.2倍
- ・バス利用者数 760万人（2002年）⇒285万人（2009年）▲63%
- ・バス公社の経営は赤字。経費の40%は燃料費。人件費は15%。
- ・2012年に日本国より新車の大型バス（グリーンバス、冷房車）を42台無償供与。
- ・長距離バス（日本でいう高速バス）は、民営で黒字経営。

2・京成バスによる現地訪問実績

- ① 2010年8月（14日間） 小田会長（当時）
- ② 2012年4月（13日間） 小田会長、藤本企画部長（当時）
- ③ 2013年10月（14日間） 石橋調査役、鈴木参与、会沢営業部長
- ④ その他、日本国での研修受け入れ4回（計5日）

※今後の予定

- ⑤ 2014年3月（5日間） 松戸企画課長
- ⑥ 2014年4月（ 日間） 会沢営業部長、他1名

3・プロジェクトの目的と成果

【目的】

- ・バス公社の都市バスサービスが改善される

【成果】

- ・バス公社の会社経営が改善される
- ・首都ビエンチャンにおいて市民の要望を反映したバスサービス改善策が実施される
- ・公共バス交通に関する適切な公共交通政策と計画が策定される

4・活動報告

（1）路線調査

グリーンバス 6路線7台、旧型バス（日野、非冷房車）1路線1台

全てのバスがセントラル・バスステーション（CBS）を起点に、放射状に路線が広がっている。起終点の発車時刻は概ね運行計画通りの運行がなされていますが、旧型バスにおいては、乗客が少ないため発車時刻を90分遅らせるというハプニングもあり。



グリーンバス（外観）



グリーンバス（車内）



旧型バス（日野）外観



旧型バス（日野）車内

（２）交通安全教室

10月26日（土）ビエンチャン高校に於いて、小学生から高校生まで約60人の生徒を対象に、ラオス国公共運輸省、ビエンチャン市、バス公社による交通安全教室を開催。

- ① バスの前後からの急な飛び出しの危険性を認識（子供の人形を使用）
- ② 大型バスの内輪差の確認（人形を使用）
- ③ バス運転席からの死角を確認（運転席に乗車して体験）

ラオスのテレビ局においても大きく取り上げられる。



(3) セントラル・バステーション (CBS) 早朝視察

10月28日(月) 5:00~6:00まで、CBSターミナルの早朝視察を実施。

夜間のバスの停泊状況、運転士が出勤してから発車するまでの作業の流れ、バスの運行前点検の実施状況等の把握を行った。



日常点検の様子



キーボックス

(4) バス公社向けセミナー

10月30日(水) バス公社向けのセミナーを開催。

出席者はバス公社総裁、副総裁を始め、運行、整備、営業の各責任者など、約15名。

点呼、運行管理、ダイヤ運行、運賃について、ビデオ放映や実演等を交え説明。



(5) バス公社幹部へのアドバイス

バス利用者を増やすため、モデル路線を決め、途中バス停に時刻表を掲示する、日本で言うダイヤ運行の試験実施についてアドバイス。また、京成バスからバス公社に制服(帽子、半袖シャツ、ネクタイ)及び交通安全教室用の子供の人形(名前:けんちゃん)を贈呈。



制服、人形の贈呈



CP会議メンバーと記念撮影

(6) 北バスターミナル、南バスターミナル視察

ビエンチャンから郊外への長距離バスの起点となっている、北バスターミナル（NBS）、南バスターミナル（SBS）を視察。バスターミナルもバス運行も民間で黒字経営を維持。



北バスターミナル（外観）



北バスターミナル（待合所）

5・感想・課題等

(1) 運行関係

- ・起点のCBSのみ発車予定時刻表があるが、更新されていない。（運転士の運行表と違っている）
- ・バス車内に時計があるが、合っていない。そのバスの時計に合わせて発車する。
- ・CBS以外は全てフリー乗降であり、途中には全くバス停がない。市場での買い出し等大きな荷物を持った旅客が多く、なるべく家の近くで乗り降りしたいというニーズが高い。
- ・市内には至るところにバス停らしきもの（上屋、ベンチ、広告付き）があるが、全く活用されていない。
- ・本年、途中のバス停にも時刻表を掲示し、ダイヤ運行の実験を行う予定。



市内のバス停（現在は未使用）

(2) 労務関係

- ・完全に1車1人のフランチャイズ制。運転士は雇用者でなく請負（自営）に近い。
- ・運転士の家族が同乗し、車掌の役割（運賃收受、荷物の積み下ろしの手伝い、洗車の手伝い等）を行っている場合もある。家族で1台のバスを預かっている。
- ・運転士は1乗務毎に定額（路線により異なる）を会社に納金し、定額を上回った分は運転士の収入となる。反対に定額を下回った場合も運転士の負担。
- ・乗務ダイヤは半月毎に変更される。
- ・歩合給のため、1人でも多く乗せようという意識は日本のバス運転士よりも強いと感じた。
- ・日本では改善基準違反となるような勤務も存在する。片道90km（150分）を2往復。

(3) 経営関係

- ・バス公社では運賃収入、乗車人員を把握できていない。
- ・労働条件、給与体系の抜本的な改革を検討中（ICカードを導入し、運賃を全額バス公社の収入とした上で、運転士には賃金を支払う）

6・最後に

今後のあるべき姿として

- ① 14系統（友好橋線）でバス停に時刻表を掲示する。
- ② 問題点があれば修正して改善する。
- ③ 目論見通り収入が増加すれば、順次他路線に拡大していく。
- ④ グリーンバスの黒字路線を増やし、公社として黒字転換。
- ⑤ 黒字化により旧型車両を代替（冷房車を増車）しサービス向上。
- ⑥ 現在旧型バスで運行している路線にも時刻表を掲示し、収支改善。
- ⑦ 更なる黒字の増加による自立経営の確立。

プロジェクトも残り1年を切りました。期間中に上記④までの達成を目指し、当社としても可能な限り協力したいと考えております。

以上