



江戸幕府の重臣が治め、「小江戸」と呼ばれた川越市の観光地を巡る観光バス

日高市のバス路線のハブとして整備された、ときがわ町のせせらぎバスセンター。市民の足としてだけでなく、観光の拠点としても活用されている



PLAYERS

国際協力の担い手たち

イーグルバス株式会社

路線バスの力で地域を活性化

市街地から郊外まで、日本各地で公共交通機関として活躍する路線バス。しかし、人口の変化や街の開発によって、路線バスの需要も変わっていき、埼玉県川越市のイーグルバス株式会社は、日本の路線バスの経験を基に、ラオスの首都ビエンチャンの市営バス運営の改善に挑戦している。



バス利用者はピークの半分 運営手腕が問われる時代に

通勤・通学から行楽先での移動まで、日本では、誰も日常生活の中で路線バスを利用する機会があるだろう。日本の路線バス事業は1903年に京都で始まり、利用者数は70年に年間延べ100億人となりピークに達した。しかし、その後は減少を続け、現在の利用者は年間延べ40億人だ。2000年に貸切バスの、02年には乗合バスの規制緩和が行われ、バス業界への新規参入が可能となった。これが路線バスの一つの転機だったと、イーグルバス株式会社の谷島賢社長は説明する。

イーグルバスは送迎バス事業を皮切りに、1989年に観光バス事業、2003年には高速乗合バス事業に参入

した。06年、隣接する埼玉県日高市の大手バス会社が赤字のために路線バス事業から完全撤退することになり、代わりに運営を引き受けてもらえないかと打診されたことが、生活路線バス事業に参入するきっかけだった。

路線バスは乗客の数によって売り上げが増減する上、乗客の数は人口動態だけでなく天候や曜日、季節などでも変化する。その一方で、一度決めたダイヤは年中無休で運行しなければならぬ。今の日本では、バス会社が運行計画や、運行、収支などの運営リスクを全て引き受けることになっています。ですから、赤字路線はリスクを負担できなくなったバス会社の判断で撤退が決まります。規制緩和による参入の自由化は、結果として撤退の自由化を引き起こしたのです。

生活路線バス事業に参入したとき、

につなげてバス公社の黒字化を目指す。「バスはいつ見ても満員ですから、需要はあるんです。しかし、まだ十分に需要を取り込んでいないので、改善の余地は大いにあります。きちんと改革すれば、運転手とバス公社の両者にメリットが生まれるはずなんです。最終的には、必要な台数のバスをバス公社が自ら購入できるようにするのが目標です」と谷島社長は力を込める。

このプロジェクトの中で、地元客と同時に意識しているのが、増えつつある外国からの観光客だ。公共交通機関が整っていない現在、観光客がビエンチャン市内を見て回るためには、歩く、タクシーに乗る、車を借りて自分で運転する、といった方法しかない。だと

すれば、一日券など観光客が使いやすいチケットや観光名所を回る路線を作れば、利便性が格段に上がる。イーグルバスが地元・川越市で取り組んでいる地域活性化と同じ手法だ。「観光客には利便性を提供する代わりに高めの料金を設定し、地元住民の通勤・通学には割安な定期券などを提供すれば、誰もが満足できると考えています。また、観光客が喜んで乗るような快適で安全なバスならば、住民にとっても乗り心地が良いはずなんです」。ハブとなるべきバスセンターは現在改築中だが、谷島社長はここがビエンチャン市内のハブになることのみならず、5つの国と国境を接するラオスが東南アジア全体のハブになることを夢見ている。



ビエンチャンバス公社に日本から贈られた「グリーンバス」。冷房もあり快適だが、傷みが激しいのが悩みだ



利用状況を把握するため、バスにセンサーを取り付ける。これまでのイーグルバスの経験が生きる場面だ

谷島社長が驚いたのは、「見えない事業」だということ。データを取る仕組みがないために運行計画は長年の経験と勘で作られ、顧客の数など、実際のデータに基づいていなかったのだ。そこで、運行データと顧客のニーズを把握し、「見える化」を実施した。その上で、利用客を増やす施策を構築。代表的な取り組みは、街の中心にハブ停留所を設定し、そこを拠点に目的別の路線に乗り換える「ハブ&スポーク」という効率的な仕組みだ。また、平日の午後や土日、休暇期間など、利用者が少ない時間や時期に新たな需要を作り出すことにも尽力。キャンプ場やハイキングルート、季節の花畑などの地元の観光スポットを整備し、効率化したバスのアクセスによって観光客を取り込む「需要創出」を実施した。例えば東秩父村では、新たに設置したハブから季節ごとに変わる花の群生地にシャトルバスを運行することで、都心から手ぶらで観光に訪れる新たな顧客の創造を目指している。

生活路線バスを見る化、効率化し、観光客を巻き込んで利用者の増加につなげる試みが通用するのは、日本にとどまらない。同社が現在取り組んでいるのが、ラオスの首都ビエンチャンにおける公共交通の再編だ。

東南アジアのハブ国へ 鉄道代わりの交通手段に

鉄道が普及していない国、ラオス。首都ビエンチャン市内では車やバイクの

数が激増し、交通事故や渋滞が深刻化しつつある。ビエンチャンバス公社（以下、バス公社）には日本から寄贈された車両42台を含む約1000台の車両があるが、メンテナンスが行き届いておらず、道路状況も悪いことから傷みが激しい。その一方で運転手たちの技術は高く、運転マナーも悪くないため、質の高い公共交通機関として定着する可能性は高いと谷島社長は見ている。

バス公社の事業を改善するには、財政、マネジメント、運行管理の3つの取り組みが不可欠。財政やマネジメントについては専門家が担当し、イーグルバスは日本の経験を基に、見える化と運行改善に力を入れる。

ネットワークになっているのは運行形態だ。今は各運転手がバス公社の車両を使って、既定の路線をローテーションしながら運行している。運転手は路線ごとに決められた定額のノルマ金をバス公社に納入するが、その納入額を超えた分の売り上げはそのまま運転手の利益になっている。そのため、実際にどのくらいの利用者がいて、どれだけ売り上げがあったのかを、バス公社が把握できていないのだ。そこでイーグルバスが担当するのが、42台のバスにセンサーを付けて乗客の乗降時間や場所、人数などの運行データを長期的に集めることだ。さらに集めた情報を分析して見える化し、結果をバス公社に提供することで、利用実態に応じた運転手の給与制度の変更などの改革に活用するほか、効率的な運行計画に変更することで無駄な経費を減らし、利用客増