

【資 料】

1. 調査団員・氏名
2. 調査行程
3. 関係者（面会者）リスト
4. 討議議事録(M/D)
5. 事業事前計画表（基本設計時）
6. 参考資料/入手資料リスト
7. その他の資料・情報

1 調査団員・氏名

(1)第一次現地調査（2009年2月14日～2009年3月22日）

| No. | 名前 | 担当 | 所属 |
|-----|-------|----------------|--|
| 1 | 内藤 智之 | 総括 | 独立行政法人国際協力機構 経済基盤開発部 運輸交通・情報通信グループ 運輸交通・情報通信第二課 課長 |
| 2 | 高橋 宏明 | 業務主任／運営体制計画 | 日本技術開発株式会社 |
| 3 | 大脇 寧 | 路線計画/運行計画 | 日本技術開発株式会社 |
| 4 | 白井 一 | 機材計画/調達計画/積算 I | 日本技術開発株式会社(補強) |
| 5 | 伊藤 篤 | 通訳 | 日本技術開発株式会社(補強) |

(2)基本設計概要説明（2009年5月30日～2009年6月7日）

| No. | 名前 | 担当 | 所属 |
|-----|-------|----------------|---|
| 1 | 内藤 智之 | 総括 | 独立行政法人国際協力機構 経済基盤開発部 運輸交通・情報通信グループ 運輸交通・情報通信第二課 課長 |
| 2 | 糸山 大志 | 計画管理 | 独立行政法人国際協力機構 経済基盤開発部 運輸交通・情報通信グループ 運輸交通・情報通信第二課 調査役 |
| 3 | 高橋 宏明 | 業務主任／運営体制計画 | 株式会社エイト日本技術開発 (旧 日本技術開発株式会社) |
| 4 | 白井 一 | 機材計画/調達計画/積算 I | 株式会社エイト日本技術開発 (旧 日本技術開発株式会社) (補強) |
| 5 | 伊藤 篤 | 通訳 | 株式会社エイト日本技術開発 (旧 日本技術開発株式会社) (補強) |

2 調査行程

2-1 第一次現地調査 (2009年2月14日～2009年3月22日)

| 日付 2009年 | 日数 | JICA 総括 | 日数 | 業務主任 /運営体制計画 高橋 宏明 | 日数 | 路線計画 /運行計画 大脇 寧 | 日数 | 機材計画 /調達計画/積算 I 白井 一 | 日数 | 通訳 伊藤 篤 |
|-------------|----|------------|----|---|----|---|----|---|----|---|
| 2/14 | 土 | | 1 | 成田→中部国際→ | | | 1 | 羽田→関空→ | 1 | 羽田→関空→ |
| 2/15 | 日 | | 2 | →10:40トバイ →14:50ナイロビ、 | | | 2 | →10:40トバイ →14:50ナイロビ、 | 2 | →10:40トバイ →14:50ナイロビ、 |
| 2/16 | 月 | | 3 | JICA ケニア事務所、 EOJ 表敬、車両製作 メーカー視察 | | | 3 | ICA ケニア事務所、EOJ 表敬、車両製作メーカー 視察 | 3 | ICA ケニア事務所、EOJ 表敬 |
| 2/17 | 火 | | 4 | 07:50ナイロビ→08:30 ブジユンブラ、JICA 事 務所、運輸・郵政・ 通信省総局長表敬 | | | 4 | 07:50ナイロビ→08:30 ブジユンブラ、JICA 事 務所、運輸・郵政・ 通信省総局長表敬 | 4 | 07:50ナイロビ→08:30 ブジユンブラ、JICA 事 務所、運輸・郵政・ 通信省総局長表敬 |
| 2/18 | 水 | | 5 | OTRACO 総裁表敬、 再委託準備 (仕様書 説明) | | | 5 | OTRACO 総裁表敬、 OTRACO 打合せ | 5 | OTRACO 総裁表敬、 再委託準備 (仕様書 説明) |
| 2/19 | 木 | | 6 | 再委託協議 (見積も り徴収)、OTRACO 打合せ | | | 6 | OTRACO 打合せ | 6 | 再委託協議 (見積も り徴収)、OTRACO 打合せ |
| 2/20 | 金 | 1 | 7 | 再委託契約交渉、 OTRACO 打合せ | | | 7 | OTRACO 打合せ | 7 | 再委託契約交渉、 OTRACO 打合せ |
| 2/21 | 土 | 2 | 8 | 再委託契約選定評 価 | 1 | 東京→関空→ | 8 | 内業 | 8 | 内業 |
| 2/22 | 日 | 3 | 9 | 内業 | 2 | →トバイ→ナイロビ | 9 | 内業 | 9 | 内業 |
| 2/23 | 月 | 4 | 10 | 運輸省大臣、総局長 表敬、OTRACO 表敬 ISTEEBU と契約交 渉 | 3 | ナイロビ→ブジユンブラ、 再委託管理 | 10 | OTRACO 打ち合せ | 10 | 運輸省大臣、総局長 表敬、OTRACO 表敬 ISTEEBU と契約交 渉 |
| 2/24 | 火 | 5 | 11 | ミニツ案協議 ISTEEBU と契約 | 4 | OTRACO 打合せ | 11 | OTRACO 打合せ | 11 | ミニツ案協議 ISTEEBU と契約 |
| 2/25 | 水 | 6 | 12 | M/D 署名 | 5 | OTRACO 打合せ | 12 | OTRACO 打合せ | 12 | M/D 署名 |
| 2/26 | 木 | | 13 | ブルンジ発 | 6 | OTRACO 打合せ | 13 | OTRACO 打合せ | 13 | OTRACO 協議 |
| 2/27 | 金 | | 14 | OTRACO 打合せ | 7 | OTRACO 打合せ | 14 | OTRACO 打合せ | 14 | OTRACO 協議 |
| 2/28 | 土 | | 15 | 内業 | 8 | 内業 | 15 | 内業 | 15 | 内業 |
| 3/1 | 日 | | 16 | 内業 | 9 | 内業 | 16 | 内業 | 16 | 内業 |
| 3/2 | 月 | | 17 | ブジユンブラ→キテカ 移動、キテカワークショ ップ視察 | 10 | ブジユンブラ→キテカ 移動、キテカワークショ ップ視察 | 17 | ブジユンブラ→キテカ 移動、キテカワークショ ップ視察 | 17 | ブジユンブラ→キテカ 移動、キテカワークショ ップ視察 |
| 3/3 | 火 | | 18 | 運行状況確認、キテ カ→ブジユンブラ | 11 | 運行状況確認、キテ カ→ブジユンブラ | 18 | 運行状況確認、キテ カ→ブジユンブラ | 18 | 運行状況確認、キテ カ→ブジユンブラ |
| 3/4 | 水 | | 19 | OTRACO 打合せ | 12 | OTRACO 打合せ | 19 | OTRACO 打合せ | 19 | OTRACO 打合せ |
| 3/5 | 木 | | 20 | 通関事情調査、 OTRACO 打合せ | 13 | OTRACO 打合せ | 20 | OTRACO 打合せ | 20 | 通関事情調査、 OTRACO 打合せ |
| 3/6 | 金 | | 21 | OTRACO 打合せ | 14 | OTRACO 打合せ | 21 | OTRACO 打合せ | 21 | OTRACO 打合せ |
| 3/7 | 土 | | 22 | ISTEEBU 現地再委 託進捗確認 | 15 | ISTEEBU 現地再委 託進捗確認 | 22 | 内業 | 22 | ISTEEBU 現地再委 託進捗確認 |
| 3/8 | 日 | | 23 | 内業 | 16 | 内業 | 23 | 内業 | 23 | 内業 |
| 3/9 | 月 | | 24 | OTRACO 打合せ | 17 | OTRACO 打合せ | 24 | OTRACO 打合せ | 24 | OTRACO 打合せ |
| 3/10 | 火 | | 25 | OTRACO 打ち合せ | 18 | OTRACO 打ち合せ | 25 | OTRACO 協議 | 25 | OTRACO 協議 |
| 3/11 | 水 | | 26 | OTRACO 協議 | 19 | OTRACO 協議 | 26 | 09:20ブジユンブラ →12:00ナイロビ、調達 事情調査 | 26 | OTRACO 打ち合せ |
| 3/12 | 木 | | 27 | JICA 事務所、 OTRACO 他関係機 関挨拶 | 20 | OTRACO 打ち合せ | 27 | ナイロビ 車両メーカー、輸 送業者他調達事情 調査 | 27 | JICA 事務所、 OTRACO 他関係機 関挨拶 |
| 3/13 | 金 | | 28 | 09:20ブジユンブラ →12:00ナイロビ、JICA ケニア事務所、EOJ 報 告 | 21 | OTRACO 打ち合せ | | ナイロビ 発～ブタンへ (国交省案件へ参 加) | 28 | 09:20ブジユンブラ →12:00ナイロビ、JICA ケニア事務所、EOJ 報 告 |
| 3/14 | 土 | | 29 | 16:40ナイロビ→22:40 トバイ | 22 | OTRACO 打ち合せ | | | 29 | 16:40ナイロビ→22:40 トバイ |
| 3/15 | 日 | | 30 | →関空→東京 | 23 | 内業 | | | 30 | →関空→東京 |
| 3/16 | 月 | | | | 24 | OTRACO 打合せ | | | | |
| 3/17 | 火 | | | | 25 | OTRACO 打合せ | | | | |
| 3/18 | 水 | | | | 26 | OTRACO 打合せ | | | | |
| 3/19 | 木 | | | | 27 | OTRACO 打合せ | | | | |
| 3/20 | 金 | | | | 28 | OTRACO 他関係機 関挨拶 | | | | |
| 3/21 | 土 | | | | 29 | 09:20ブジユンブラ →12:00ナイロビ 16:40→22:40トバイ | | | | |
| 3/22 | 日 | | | | 30 | →関空→東京 | | | | |

2-2 基本設計概要説明 (2009年5月30日～2009年6月7日)

| 日付 2009年 | 日数 | JICA 総括 | 日数 | JICA 計画管理 | 日数 | 業務主任 /運営体制計画 高橋 宏明 | 日数 | 機材計画 /調達計画/積算 I 白井 一 | 日数 | 通訳 伊藤 篤 | |
|-------------|----|------------|---|--------------|--|--------------------------|---|----------------------------|---|------------|---|
| 5/30 | 土 | | | | 1 | 羽田→関空→ | 1 | 羽田→関空→ | 1 | 羽田→関空→ | |
| 5/31 | 日 | 1 | 羽田→関空→ | 1 | 羽田→関空→ | 2 | →10:40トバイ →14:50ナイロビ、 | 2 | →10:40トバイ →14:50ナイロビ、 | 2 | →10:40トバイ →14:50ナイロビ、 |
| 6/01 | 月 | 2 | →10:40トバイ →14:50ナイロビ、 | 2 | →10:40トバイ →14:50ナイロビ、 | 3 | 07:50ナイロビ→08:30 ブジュンバラ、JICA 事 務所、運輸・郵政・ 通信省総局長表敬 | 3 | 07:50ナイロビ→08:30 ブジュンバラ、JICA 事 務所、運輸・郵政・ 通信省総局長表敬 | 3 | 07:50ナイロビ→08:30 ブジュンバラ、JICA 事 務所、運輸・郵政・ 通信省総局長表敬 |
| 6/02 | 火 | 3 | 07:50ナイロビ →08:30ブジュンバ ラ、JICA 事務所、 運輸・郵政・通信 省総局長表敬 | 3 | 07:50ナイロビ→08:30 ブジュンバラ、JICA 事務所、運輸・郵 政・通信省総局長表 敬 | 4 | OTRACO 協議 | 4 | OTRACO 協議 | 4 | OTRACO 協議 |
| 6/03 | 水 | 4 | OTRACO 協議 | 4 | OTRACO 協議 | 5 | OTRACO 協議 | 5 | OTRACO 協議 | 5 | OTRACO 協議 |
| 6/04 | 木 | 5 | OTRACO 協議、 M/D サイン | 5 | OTRACO 協議、 M/D サイン | 6 | OTRACO 協議、M/D サイン | 6 | OTRACO 協議、M/D サイン | 6 | OTRACO 協議、M/D サイン |
| 6/05 | 金 | 6 | 09:20ブジュンバラ →12:00ナイロビ、 JICA ケニア事務所、 EOJ 報告 | 6 | 09:20ブジュンバラ →12:00ナイロビ、 JICA ケニア事務所、 EOJ 報告 | 7 | 09:20ブジュンバラ →12:00ナイロビ、JICA ケニア事務所、EOJ 報 告 | 7 | 09:20ブジュンバラ →12:00ナイロビ、JICA ケニア事務所、EOJ 報 告 | 7 | 09:20ブジュンバラ →12:00ナイロビ、JICA ケニア事務所、EOJ 報 告 |
| 6/06 | 土 | | | 7 | 16:40ナイロビ→22:40 トバイ | 8 | 16:40ナイロビ→22:40 トバイ | 8 | 16:40ナイロビ→22:40 トバイ | 8 | 16:40ナイロビ→22:40 トバイ |
| 6/07 | 日 | | | 8 | →関空→東京 | 9 | →関空→東京 | 9 | →関空→東京 | 9 | →関空→東京 |

3 関係者（面会者）リスト

3-1 ブルンジ国政府関係者

(1) Ministry of Transport, Posts and Telecommunications(運輸・郵政・通信省)

大臣 Mr. Philippe NJONI

総局長 Mr. Vital NARAKWIYE

(2) OTRACO（公共交通公社）

| | |
|-----------|------------------------------|
| 総裁 | Mr. Jean Pierre MANIRAKIZA |
| 内部監査副室長 | Mr. Mr. Nicodeme RUKUKI |
| 内部監査室 | Mr. Gabriel NYANDWI |
| 維持管理室長 | Mr. Juvenal BIGIRIMANA |
| 運行サービス部長 | Mr. Xavier MVANO |
| 運行サービス副部長 | Mr. Gabriel KIDOSO |
| 財務部長 | Mr. Stanislaus NDAYIBANGUTSE |

3-2 民間バス製作メーカー（ケニア）

(1) General Motors East Africa Ltd.

Ms. Lita Kabashe Director Sales&Marketing

Mr. Carey F.M. Mbarajka Product Engineer

Mr. Zachariah Karengi Mugai Sales Engineer

(2) CMC Motors Group Ltd.

Mr. Kurban Bhaloo Director / General Manager

Mr. Njogu Gachagua Commercial Manager

(3) Labh Singh Harnam Singh Ltd. (LSHS)

Mr. Harjeet S. Sokhi (Raju) Managing Director

Mr. Sheila Muthoka PR Manager

3-3 日本側関係者

(1) 在ケニア日本大使館

岩谷滋雄特命全権大使

鈴木武彦一等書記官

松崎景子ブルンジ・セーシェル担当

(2) JICA ケニア事務所

高橋嘉行所長

岩元進上席次長

河澄恭介次長

前川倫子所員

(3) JICA ブルンジ調整員事務所

吉見千恵企画調査員

土畑いづみ企画調査員

則包佳啓企画調査員

4 討議議事録 (M/D)

4-1 第一次現地調査時 (2009年2月25日)

**Procès-verbal des Discussions
De l'Etude du Concept de Base
Pour le Projet de Réhabilitation des Transports en Commun
En République du Burundi**


Sur la base des résultats de l'étude préliminaire, le Gouvernement du Japon a pris la décision d'effectuer une étude de concept de base pour le Projet de Réhabilitation des Transports en Commun (ci-après désigné 'le Projet') et de confier cette étude à l'Agence Japonaise de Coopération Internationale (ci-après désignée 'la JICA').

La JICA a envoyé au Burundi la Mission d'Etude de Concept de Base (ci-après désignée 'la Mission') dirigée par M.NAITO Tomoyuki, Directeur de la Division II du Transport et de l'ICT, Département de l'Infrastructure Economique de la JICA. La Mission séjournera dans le pays du 17 février au 21 mars 2009.

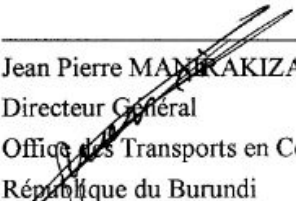
La Mission a mené plusieurs enquêtes dans la zone d'étude et a eu une série de discussions avec les personnes concernées du Burundi.

Au cours de la période de l'Etude, les deux parties ont confirmé les points principaux mentionnés dans l'annexe. La Mission continuera l'étude pour pouvoir élaborer le Rapport de l'Etude de Concept de Base.

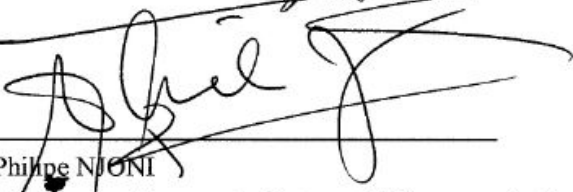
A Bujumbura, le 25 février 2009



Tomoyuki NAITO
Chef de Mission
Etude de concept de base
Agence Japonaise de Coopération Internationale
Japan



Jean Pierre MANIRAKIZA
Directeur Général
Office des Transports en Commun
République du Burundi



Philippe NTONI
Ministre des Transports, Postes et Télécommunications
République du Burundi

Documents attachés

1. Objectif du Projet

Le Projet a pour objectif de satisfaire les demandes croissantes du transport en commun et de contribuer à atténuer les embouteillages à travers la réhabilitation du transport en commun au Burundi.

2. Site du Projet

Il est indiqué dans l'Annexe-1.

3. Organismes responsables et d'exécution

- 3-1. Le Ministère des Transports, Postes et Télécommunications (MTPT) est l'organisme responsable.
- 3-2. L'Office des Transports en Commun (OTRACO) est l'organisme d'exécution.
- 3-3. Les organigrammes du MTPT et de l'OTRACO sont montrés dans l'Annexe-2.

4. Contenu demandé par le Gouvernement du Burundi

A l'issue de discussions, le contenu demandé par le Gouvernement du Burundi a été confirmé comme ci-dessous.

- 1) Bus de 60 à 65 places de grande dimension
- 2) Bus de 45 à 50 places de moyenne dimension
- 3) Bus de 29 à 32 places de petite dimension
- 4) Pièces de rechange
- 5) Matériel de l'atelier de réparation

5. Schéma de l'Aide Financière non Remboursable du Japon

- 5-1. La partie burundaise a compris le schéma de l'aide financière non remboursable du Japon mentionné dans l'Annexe-3.
- 5-2. La partie burundaise prendra les mesures nécessaires mentionnées dans l'Annexe-4 pour une bonne exécution du Projet en cas de mise en exécution de l'Aide Financière non Remboursable.



6. Calendrier de l'Etude

- 6-1. La Mission continuera l'Etude au Burundi jusqu'au 21 mars 2009.
- 6-2. La JICA préparera le rapport provisoire en français et dépêchera une mission en vue de donner une explication du contenu en juin 2009.
- 6-3. Dans le cas où le contenu principal du rapport provisoire est accepté par le Gouvernement du Burundi, la JICA établira le rapport final en français qui sera envoyé au Gouvernement du Burundi à la fin de mois de juillet 2009.

7. Autres points importants

- 7-1. La partie burundaise remplira le Questionnaire remis par la partie japonaise avant le 6 mars 2009.
- 7-2. La partie burundaise devra désigner un nombre nécessaire d'agents en tant qu'homologues pour la période de l'Etude au Burundi.
- 7-3. La partie japonaise s'est assurée auprès de la partie burundaise que l'OTRACO ne fera pas objet de privatisation.
- 7-4. La partie japonaise s'est assurée auprès de la partie burundaise que l'OTRACO a l'intention de remettre en fonction ses bureaux régionaux.
- 7-5. La partie japonaise a expliqué à la partie burundaise que l'envoi des experts est prévu soit à la fin de mois de mars, soit au début d'avril pour démarrer officiellement le **projet de coopération technique 'Réhabilitation de la Capacité du Personnel de l'OTRACO'**. celui-ci sera exécuté parallèlement avec le projet d'Aide Financière non-Remboursable et que la procédure pour fournir les équipements qui sont nécessaires en urgence sera accélérée dès le démarrage du projet de coopération technique. La partie burundaise a compris l'explication de la partie japonaise.
- 7-6. La partie burundaise a demandé à la partie japonaise de fournir quelques bus dans le cadre de la coopération technique pour faciliter le transport scolaire et l'exploitation des lignes interurbaines avant le démarrage du projet de coopération financière non-remboursable. En effet, le transport scolaire est un service urgent pour l'OTRACO et le nombre insuffisant des bus ne permet pas actuellement d'accomplir cette mission.

Annexe-1 : Site du Projet

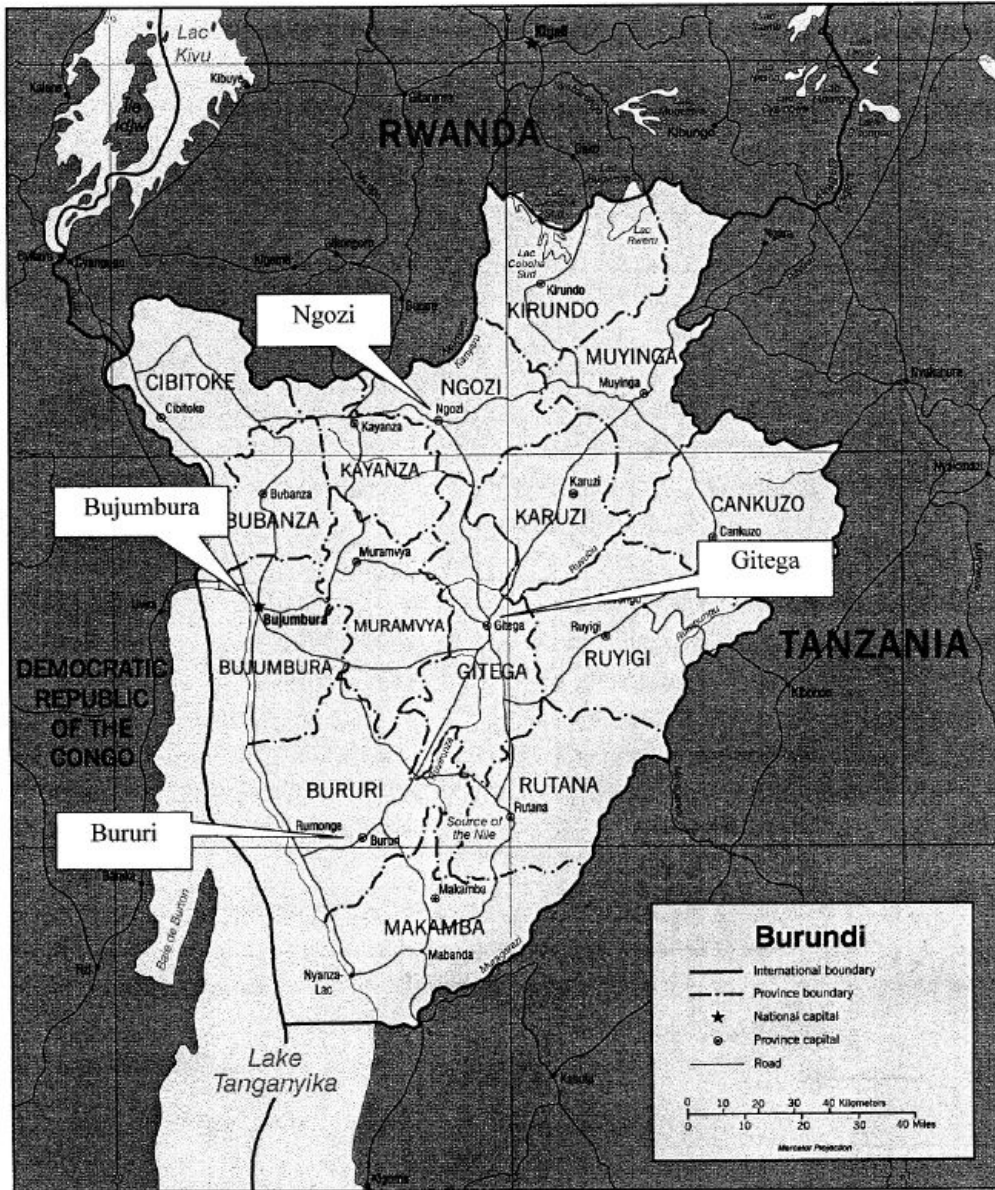
Annexe-2 : Organigrammes du MTPT et de l'OTRACO

Annexe-3 : Schéma de l'Aide Financière non Remboursable

Annexe-4 : Mesures nécessaires à prendre par la partie burundaise

3

Site du Projet



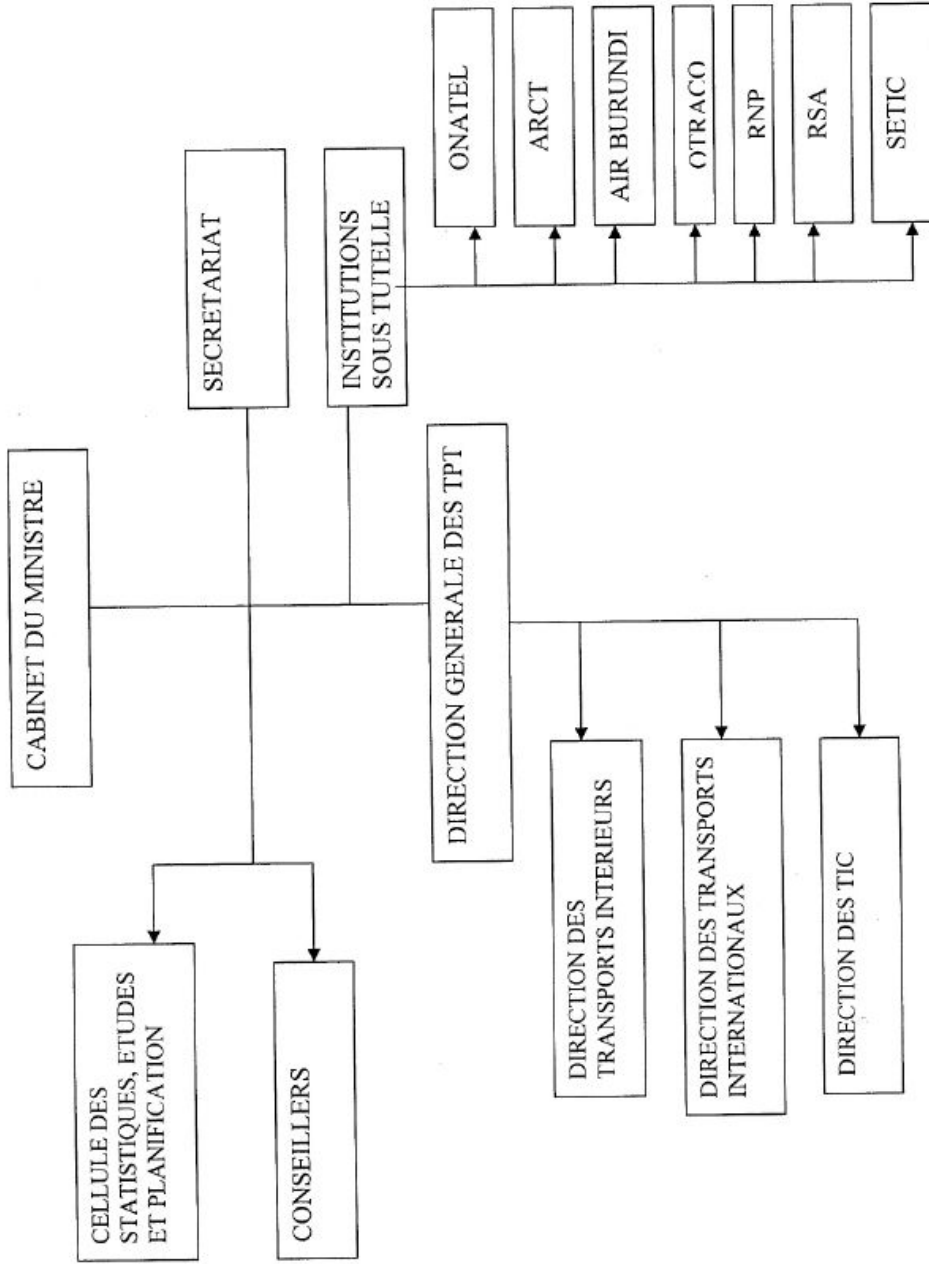
Base B02558A1 (RIC2774) 9-99

Handwritten mark resembling a stylized 'A' or '9'.

Handwritten mark resembling a stylized 'K' or 'X'.

Handwritten mark resembling a stylized '2'.

Organigrammes du MTPT et de l'OTRACO
(Organigramme du MTPT)

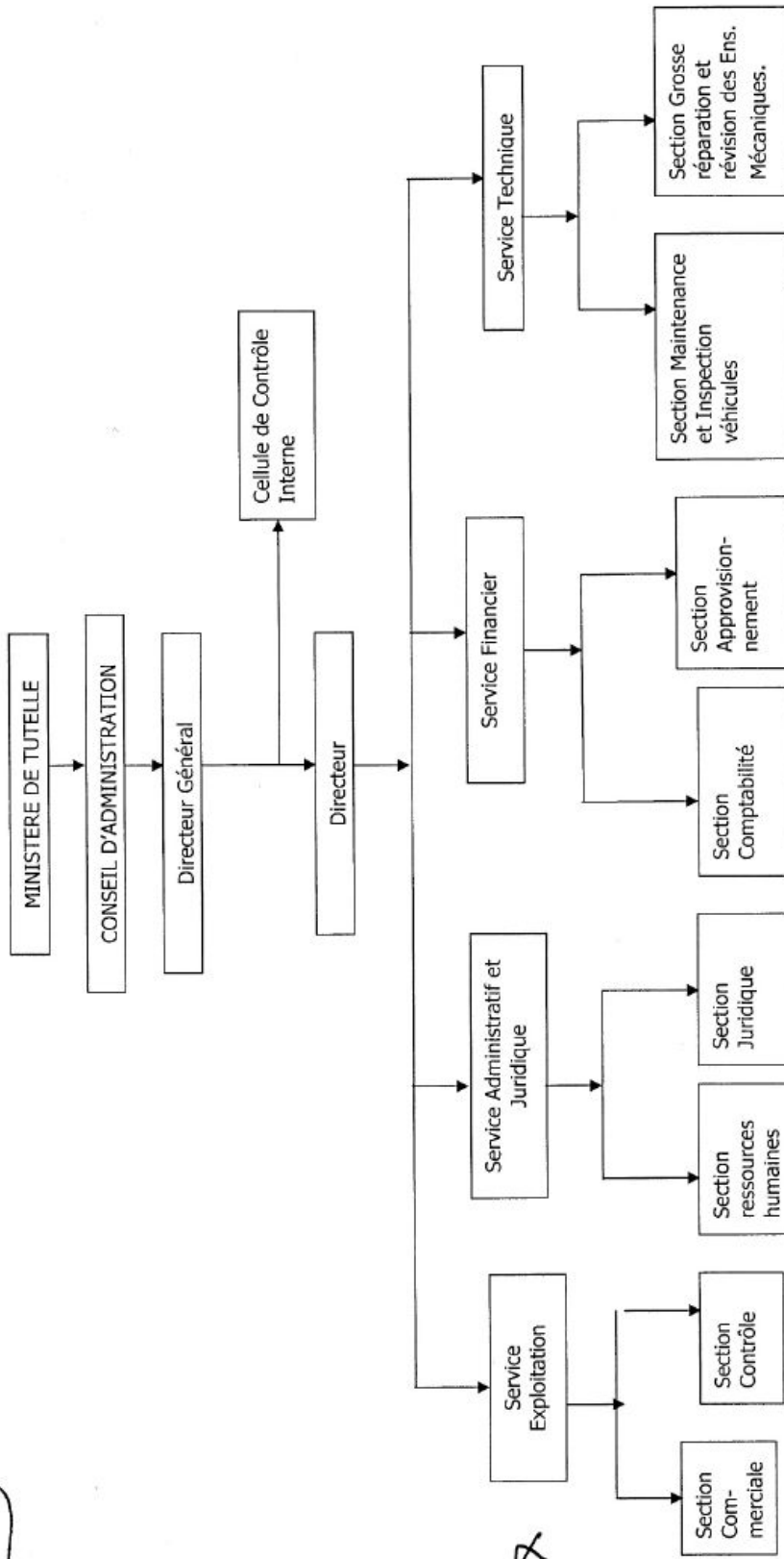


[Handwritten signature]

[Handwritten mark]

[Handwritten mark]

(Organigramme de l'OTRACO)



Aide Financière non Remboursable

L'Aide Financière non Remboursable accorde aux pays en voie de développement un financement qui ne nécessite pas de remboursement pour leur faire acquérir des installations, des équipements et des services (service d'ingénierie, transport des produits etc) en vue de promouvoir le développement socio-économique desdits pays. L'Aide Financière non Remboursable ne sera pas effectué sous forme de don en nature.

1. Procédure de l'Aide Financière non Remboursable

Le programme d'Aide Financière non Remboursable est exécuté selon la procédure suivante.

| | |
|---|---|
| Etude | (Etude préparatoire (ci-après désigné 'l'Etude') menée par la JICA) |
| Examen et Approbation | (Examen fait par le Gouvernement du Japon (ci-après désigné 'le GOJ') et Approbation faite par le conseil des ministres) |
| Prise de décision pour l'exécution | (Echange de Notes signé par les deux gouvernements) |
| Exécution | (Exécution suivant l'Accord de l'Aide Financière non Remboursable 'Grant Agreement' (ci-après désigné 'le G/A') conclu entre la JICA et le pays bénéficiaire) |

Premièrement, la JICA confie à un ou des bureau(x) d'étude japonais l'étude.

Deuxièmement, le GOJ examine le projet pour évaluer la faisabilité dans le cadre de l'Aide Financière non Remboursable du Japon en conférant le rapport établi par la JICA. Le résultat de l'examen est ensuite soumis au Conseil des Ministres pour l'approbation.

Troisièmement, une fois approuvé par le Conseil des Ministres, le projet est rendu officiel avec l'Echange de Notes (ci-après désigné 'le E/N') signé par le GOJ et le pays bénéficiaire.

7

✗

Quatrièmement, la JICA et le gouvernement du pays bénéficiaire concluent le G/A pour le financement ainsi que pour l'assistance dans le cadre du lancement des appels d'offre, de la procédure des contrats etc.

2. Etude préliminaire

(1) Contenu de l'Etude

Le but de l'Etude est de fournir au GOJ les données de base nécessaires pour examiner le projet. Est ci-après le contenu :

- Vérifier l'arrière-plan, l'objectif et les effets du projet ainsi que la capacité institutionnelle des organismes concernés du pays bénéficiaire pour l'exécution du Projet.
- Evaluer la faisabilité du Projet dans le cadre du programme de l'Aide Financière non Remboursable du point de vue technique, financier, social et économique.
- Confirmer les points convenue entre les deux parties pour le concept de base du Projet.
- Elaborer un plan de base du Projet.
- Estimer les coûts du Projet.

Le contenu de la requête n'est pas nécessairement approuvé en tant que contenu du projet de l'Aide Financière non Remboursable. Le plan de base du Projet est vérifié selon les directives du programme de l'Aide Financière non Remboursable du Japon.

Le GOJ demandera au gouvernement du pays bénéficiaire de prendre toutes les mesures nécessaires pour assurer son initiative pendant la période de l'exécution du Projet. Ces mesures devront être prises même si elles ne relèvent pas de la compétence de l'organisme d'exécution du Projet dans le pays bénéficiaire. L'exécution du Projet sera donc confirmée par tous les organismes concernés du pays bénéficiaire à travers le Procès verbal des discussions.

(2) Choix d'un ou des bureau(x) d'étude

Pour une bonne exécution du l'étude, la JICA confie à un ou des bureau(x) d'étude enregistré(s). Elle sélectionne un ou des bureau(x) d'étude suivant les offres soumises par les bureaux d'étude intéressés. Le ou les bureau(x) d'étude sélectionné(s) mènera (ou mèneront) l'Etude et rédigera (ou rédigeront) le rapport conformément aux termes de référence élaborés par la JICA.



8



La JICA recommandera le ou les bureau (x) d'étude sélectionné (s) pour l'Etude au pays bénéficiaire pour l'exécution du Projet après l'E/N et le G/A en vue de maintenir une cohérence technique.

3. Programme de l'aide financière non-remboursable du Japon

(1) L'E/N et le G/A

Lorsque le projet proposé par le pays bénéficiaire est approuvé par le GOJ, l'E/N est signé par le GOJ et le gouvernement du pays bénéficiaire, suivi du G/A entre la JICA et le gouvernement du pays bénéficiaire en vue de définir les conditions nécessaires pour exécuter le projet, à savoir la modalité de paiement, les devoirs à accomplir du gouvernement du pays bénéficiaire et la modalité d'acquisition.

(2) Acquisition des produits et des services

Dans le cadre de l'aide financière non-remboursable du Japon, les produits et les services japonais, y compris le transport ou ceux du pays bénéficiaire, sont acquis en principe. Lorsque la JICA et le gouvernement du pays bénéficiaire ou le représentant désigné par ce dernier le jugent nécessaire, les produits et les services peuvent être fournis par un tiers pays. Par contre, l'entreprise principale, soit le constructeur, soit le fournisseur, et le bureau d'étude principal devront être de nationalité japonaise.

(3) Vérification

Le contrat en yen japonais, signé par le gouvernement du pays bénéficiaire ou son représentant et par une entreprise de nationalité japonaise nécessite la vérification de la JICA. Car la ressource financière de l'Aide Financière non-Remboursable est alimentée par les contribuables japonais.

(4) Mesures qui sont prises par le gouvernement du pays bénéficiaire

Lors de l'exécution du projet, le pays bénéficiaire devra prendre les mesures nécessaires mentionnées dans l'Annexe-4.

(5) "Usage adéquat"

Le gouvernement du pays bénéficiaire devra disposer du personnel afin que les équipements fournis dans le cadre de l'Aide Financière non-Remboursable soient maintenus et utilisés convenablement et efficacement pour l'exécution du Projet. Il devra également prendre en charge les frais nécessaires pour la gestion et la maintenance à l'exception des frais couverts dans le cadre de l'Aide Financière non-Remboursable.

(6) "Exportation et Réexportation"

Les produits fournis dans le cadre de l'Aide Financière non-Remboursable ne devront pas être réexportés par le pays bénéficiaire.

(7) Arrangement Bancaire (A/B)

a) Le gouvernement du pays bénéficiaire ou son représentant devra ouvrir un compte bancaire à son nom dans une banque au Japon (ci-après dénommée la "Banque"). La JICA exécutera l'Aide Financière non-Remboursable en procédant au versement en Yen japonais à ce compte afin que le gouvernement du pays bénéficiaire ou son représentant puisse prendre les mesures nécessaires conformément au contrat vérifié.

b) Le versement sera effectué lorsque la Banque présente une demande de paiement à la JICA conformément à l'Autorisation de Paiement émise par le gouvernement du pays bénéficiaire ou de son représentant.

8) Autorisation de Paiement (A/P)

Le Gouvernement du pays bénéficiaire devra prendre en charge la commission de notification de l'autorisation de paiement et la commission de paiement.

9) Considérations environnementale et sociale

Le pays bénéficiaire devra assurer les considérations environnementale et sociale pour l'exécution du Projet et respecter la réglementation environnementale du pays bénéficiaire et les directives socio-environnementales de la JICA.



Principaux travaux à exécuter par chaque gouvernement

| N ° | Eléments | Couvert par l'aide financière non-remboursable | Couvert par le pays bénéficiaire |
|-----|--|--|----------------------------------|
| 1. | Prise en charge des commissions suivantes de la banque de change japonaise pour les services bancaires basés sur les B/A | | |
| | 1) Commission de notification de l'A/P | | • |
| | 2) Commission de paiement | | • |
| 2. | Déchargement et dédouanement au port de débarquement du pays bénéficiaire | | |
| | 1) Transport maritime ou aérien vers le pays bénéficiaire des produits originaires du Japon | • | |
| | 2) Exonération de taxes et de droits de douane des produits au port de débarquement du pays bénéficiaire | | • |
| | 3) Transport routier du port de débarquement au site | • | |
| 3. | Accorder aux ressortissants japonais dont les services pourraient être requis dans le cadre de la fourniture des produits ou dans le cadre du contrat toute l'aide nécessaire pour assurer leur arrivée dans le pays bénéficiaire et y permettre leur séjour afin qu'ils puissent exécuter lesdits services. | | • |
| 4. | Exempter les ressortissants japonais de frais de douane, taxes internes et autres prélèvements fiscaux qui pourraient être imposés dans le pays bénéficiaire concernant la fourniture de produits et de services sous le contrat vérifié. | | • |
| 5. | Exploitation et maintenance correcte et efficace des installations construites et des équipements fournis dans le cadre de l'aide financière non- remboursable. | | • |
| 6. | Prise en charge de toutes dépenses, autres que celles couvertes par l'Aide Financière non-Remboursable, nécessaires à la construction des installations et au transport et montage des équipements. | | • |

ブルンジ共和国
公共輸送改善計画準備調査（基本設計調査）

協議議事録

事前調査の結果を受けて、日本国政府は「公共輸送改善計画」（以下「プロジェクト」と記す）に関する基本設計調査の実施を決定し、その実施を独立行政法人国際協力機構（以下「JICA」と記す）に委託した。

JICAはブルンジ国へ JICA 経済基盤開発部運輸交通・情報通信グループ運輸交通・情報通信第二課課長 内藤智之を団長とする準備調査団（基本設計調査）を派遣し、2009年2月17日から3月21日まで同国に滞在し準備を行う予定である。

調査団は対象地域で調査を行い、ブルンジ国側関係者と協議を行った。

協議及びサイト調査を通じ、双方は付属書に記述された主要事項を確認した。

ブジュンブラ、2009年2月25日

内藤 智之
JICA 準備調査団（基本設計調査）団長

Jean Pierre MANIRAKIZA
OTRACO 総裁
ブルンジ共和国

Philippe NJONI
運輸・郵政・通信省大臣
ブルンジ共和国

付属書

1. プロジェクトの目的

本プロジェクトはブルンジ国の公共輸送改善を通じて、増大する公共輸送需要を満たし、交通渋滞緩和に寄与することを目的とする。

2. プロジェクト地域

別紙1に記載。

3. 責任機関及び実施機関

3-1. 責任機関は運輸・郵政・通信省(MTPT)とする。

3-2. 実施機関は公共輸送公社(OTRACO)とする。

3-3. MTPT および OTRACO の組織図は別紙2の通り。

4. ブルンジ国政府要請内容

ブルンジ国政府は、以下を要請した。

- 1) 60 から 65 席の大型バス
- 2) 45 から 50 席の中型バス
- 3) 29 から 32 席の小型バス
- 4) スペアパーツ
- 5) 修理機材

5. 日本の無償資金協力制度

- 5-1. ブルンジ国側は別紙 3 に記載された日本の無償資金協力制度について理解した。
- 5-2. ブルンジ国側は、無償資金協力が実施される場合、プロジェクトの円滑な実施のために、別紙 4 に記載されたとおりの必要な措置を行う。

6. 今後のスケジュール

- 6-1. 本調査団はブルンジ国において引き続き 2009 年 3 月 21 日まで調査を継続する。
- 6-2. JICA は、フランス語で準備調査（基本設計）概要書を作成するとともに、準備調査団（概要説明）を 2009 年 6 月に派遣する。
- 6-3. 準備調査（基本設計）概要書の内容が、ブルンジ国側に原則的に受け入れられた場合、JICA はフランス語で準備調査（基本設計）報告書を作成し、2009 年 7 月末にブルンジ国側に送付する予定である。

7. その他事項

- 7-1. ブルンジ国側は、日本側が依頼した質問票を記入し、2009 年 3 月 6 日までに返却する。
- 7-2. ブルンジ国側は、ブルンジでの調査期間中に必要な人数のカウンターパートを指名する。
- 7-3. 調査団は、ブルンジ国側に OTRACO 民営化計画がないことを確認した。
- 7-4. 調査団は、ブルンジ国側に OTRACO が支社再建の意向を持っていることを確認した。
- 7-5. 調査団は、ブルンジ国側に対し、本件無償資金協力と併行して、技術協力「公共交通公社運営能力再生」で、本年 3 月末もしくは 4 月初めに専門家派遣し、正式に技術協力プロジェクトを開始する予定であることを説明した。同技術協力プロジェクト開始後、緊急的に調達が必要となる機材の調達を迅速に進める予定であることを説明し、調査団側の説明をブルンジ側は理解した。
- 7-6. ブルンジ側は、調査団に対し、学生輸送および都市間輸送を容易にするために無償資金協力開始前に技術協力においてバス数台を供与するよう要請した。学生輸送は OTRACO の公共優先サービスであり、現在、バス台数の不足で十分なサービスができない。

別紙 1：プロジェクト地域

別紙 2：MTPT および OTRACO 組織図

別紙 3：無償資金協力学キーム

別紙 4：ブルンジ側負担事項

Procès-verbal des discussions
Sur l'Etude du concept de base pour le
Projet de réhabilitation des transports publics en
République du Burundi
(Explication du Rapport abrégé du concept de base)

L'Agence Japonaise de Coopération Internationale (ci-après dénommée la "JICA") a dépêché en février 2009 une mission d'étude du concept de base pour le Projet de réhabilitation des transports publics (ci-après dénommé "le Projet") en République du Burundi (ci-après dénommée "le Burundi"). Après avoir procédé à une série de discussions, mené une étude en site et en résultat des travaux d'analyse effectués au Japon, la JICA a élaboré un rapport abrégé de l'étude.

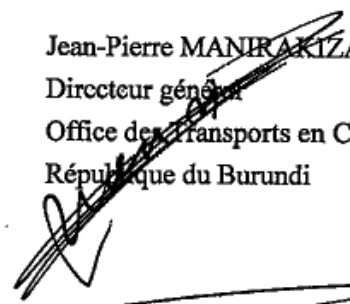
Afin d'expliquer et de s'entretenir avec les responsables du Burundi sur le contenu de ce rapport abrégé, la JICA a envoyé au Burundi une mission d'étude d'explication de l'abrégé du concept de base (ci-après dénommée "la Mission") dirigée par Tomoyuki NAITO, Directeur, Division Transport et ICT II, Département Infrastructures Economiques, JICA, du 2 au 5 juin 2009.

En résultat des discussions, les deux parties ont confirmé les principales rubriques indiquées en annexe.

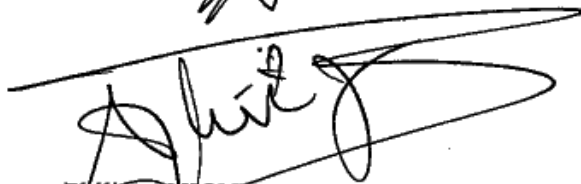
Bujumbura, le 4 juin 2009



M. Tomoyuki NAITO
Directeur de la mission
Mission d'étude d'explication
De l'abrégé du concept de base
Agence Japonaise de Coopération
Internationale



Jean-Pierre MANIRAKIZA
Directeur général
Office des Transports en Commun
République du Burundi



Philippe NIGONI
Ministre des Transports, Postes et Télécommunications (MTPT)
République du Burundi



Document attaché

1. Contenu du Rapport abrégé du concept de base

La partie burundaise a donné son accord et totalement approuvé le contenu de l'abrégé du rapport final qui a été expliqué par la Mission.

2. Système de l'aide financière non remboursable du Japon

La partie burundaise a pleine et entière compréhension du système de l'aide financière non remboursable du Japon et des dispositions à prendre par le Gouvernement du Burundi, qui lui ont été expliqués par la Mission et sont mentionnés dans l'Annexe 4 du Procès-verbal des discussions, signé par les deux parties le 25 février 2009.

3. Calendrier de l'étude

La JICA achèvera le rapport final et le fera parvenir au Gouvernement du Burundi d'ici le mois de septembre 2009.

4. Confidentialité

Le coût approximatif du Projet, tel qu'indiqué dans l'Annexe 1, est confidentiel et ne doit en aucun cas être reproduit ou divulgué à des tiers avant la signature de la totalité des contrats du Projet.

5. Autres rubriques

5-1. La partie burundaise a promis à la Mission de prendre les mesures nécessaires et de prévoir des aires de stockage (pour les pièces de rechange entre autres) ainsi que des places de stationnement pour les autobus, recruter et former les personnels nécessaires comme les chauffeurs et les mécaniciens, etc., avant l'arrivée des autobus et des équipements.

5-2. La partie burundaise a promis à la Mission que le gouvernement burundais mettra fin à l'occupation temporaire du garage de Gitega ayant pour but l'exécution du programme DDR (désarmement) destiné aux enfants soldats avant la fin d'août 2009.

5-3. La partie burundaise a sollicité à la Mission d'augmenter dans la mesure du possible le nombre des autobus mis en service en mettant l'accent sur l'importance des lignes internationales reliant Bujumbura à Kigali et à Kampala. La Mission a expliqué à la partie burundaise que les autobus mise en service sur les lignes internationales sont au nombre de deux, tel qu'indiqué dans le rapport abrégé et que le renforcement des lignes internationales sera étudié dans la coopération technique en

α



cours. La partie burundaise a fait preuve de compréhension à l'égard de l'explication faite par la Mission.

5-4. La partie burundaise a demandé à la Mission d'étudier les conditions de soumission dans la mesure du possible afin que la fourniture des autobus soit réalisée le plus tôt possible. Ayant compris le contenu de la demande de la part de la partie burundaise, la Mission a promis à la partie burundaise qu'elle les étudiera soigneusement.

Annexe-1 : Le coût approximatif du Projet

Annexe-2 : Liste des matériels

Annexe-3 : Photocopie de la lettre relative à l'occupation temporaire du garage de Gitega ayant pour but l'exécution du programme DDR.

x

A

2

Coût approximatif de la première phase

(1) Frais pris en charge par le Japon

| Rubriques | | Coûts approximatifs (millions de Yens) | |
|---|-----------------------------|---|-------|
| Equipements | Grands autobus : 23 | 412 | 1.106 |
| | Autobus moyens : 29 | 367 | |
| | Petites autobus : 36 | 257 | |
| | Matériels de maintenance | 70 | |
| Conception d'exécution, contrôle de la fourniture et directives techniques | | 30 | |

Coût approximatif: 1.106 millions de Yens

(2) Frais pris en charge par le Burundi

Frais pris en charge par le Burundi

| Rubriques | \$ US | Yens |
|---|-------|---------|
| Alimentation électrique pour la mise en place des équipements etc. | 2.000 | 195.080 |

*En plus des frais indiqués ci-dessus, il y aura des frais relatifs à l'emploi du personnel supplémentaire, des frais de fonctionnement y compris le carburant, des frais de gestion et de maintenance etc.

(3) Conditions de calcul

- 1) Date du calcul Mars 2009
- 2) Taux de change 1 \$ US = 97,54 Yens
 1 Kshs = 1,26 Yens

x

A

r.

(7) Equipements d'entretien/Pièces de rechange

Principaux équipements d'entretien

| N° | Equipements d'entretien | Principaux matériels |
|----|--|---|
| 1 | Equipements d'entretien (équipements d'entretien des véhicules y compris) | Testeur de dérapage latéral Testeur de freins Testeur de phases Cric, etc. |
| 2 | Equipements d'entretien de roue, pneu et frein | Dispositif de remplacement de pneu Machine à équilibrer les roues, etc. |
| 3 | Equipements d'entretien du moteur et de la boîte de vitesses | Compte-tours Dispositif de lavage de moteur, etc. |
| 4 | Dispositif de lavage de véhicule | Dispositif de lavage à jet d'eau chaude |
| 5 | Outils | Outils électriques Outils manuels Appareils de mesure |
| 6 | Equipements de service de la batterie | Chargeur de batterie Dispositif de lavage de liquide de batterie, etc. |
| 7 | Compresseur d'air | Compresseur pour pneus de grands véhicules, etc. |
| 8 | Autres équipements d'entretien pour véhicules | Générateur d'urgence Chariot élévateur, etc. |
| 9 | Equipements d'entretien d'autobus : équipements de soudage de plaques de métal, de peinture | Presse d'atelier Appareil à souder électrique pour usinage de plaques de métal, etc. |
| 10 | Equipements d'entretien d'autobus : Equipements de coupe | Grande perceuse Scie à métal pour entretien de carrosserie |

Principales pièces de rechange

| N° | Rubriques des pièces de rechange | Principales pièces de rechange |
|----|--|---|
| 1 | Pièces à remplacer périodiquement | Filtres, cartouches, huile moteur, joints toriques, joints d'étanchéité, courroie de ventilateur, flexibles en caoutchouc, etc. |
| 2 | Frein, moyeu | Conduite de frein, segments de frein, garniture, kit de cylindre, joint d'huile, etc. |
| 3 | Pièces pour entretiens périodiques (grandes pièces à remplacer en cas de mauvais fonctionnement) | Moteur, boîte de vitesses, embrayage, déflecteur, etc. |
| 4 | Pièces à démonter et réparer périodiquement | Pompe à eau, alternateur, démarreur, etc. |
| 5 | Autres | Ressorts à lames, verre, lampes etc. |



REPUBLIQUE DU BURUNDI
Projet Transitoire de Démobilisation et de Réintégration au
Burundi

Equipe de Coordination Technique

Bujumbura, le 07 / 06 / 2009

Réf : N°/038 /PTDR/2009

**A Monsieur le Directeur Général de
l'OTRACO
à
BUJUMBURA**

OBJET : Restitution des bâtiments de l'OTRACO de Gitega

Monsieur le Directeur Général,

Nous avons bien reçu votre correspondance N. Réf. 201/DG/09 du 03/06/2009 par laquelle vous demandez de restituer les bâtiments de l'OTRACO de Gitega qui servent actuellement de Centre de Démobilisation.

Effectivement, les bâtiments de l'OTRACO abritent actuellement les opérations de démobilisation des ex combattants dont le nombre total est estimé à 6 560. Ces opérations continuent et s'il n'y a pas d'interruption, elles dureront trois mois. Nous comptons donc remettre les bâtiments de l'OTRACO de Gitega le 1^{er} Septembre 2009.

Veillez agréer, Monsieur le Directeur Général, l'expression de notre considération distinguée.



ブルンジ共和国
公共輸送改善計画基本設計調査（基本設計概要説明）

協議議事録

2009年2月、独立行政法人国際協力機構（以下「JICA」と記す）は、ブルンジ国へ「公共輸送改善計画」（以下「プロジェクト」と記す）に関する準備調査団（基本設計調査）を派遣した。調査期間中の協議及び現地調査、日本国内での解析作業の結果、JICAは調査報告書のドラフトを準備した。

調査報告書ドラフトの内容についてブルンジ国へ説明、協議を行うために、JICAはJICA経済基盤開発部運輸交通・情報通信グループ運輸交通・情報通信第二課課長 内藤智之を団長とするドラフト概要説明調査団を、2009年6月2日から6月5日にかけて派遣した。

協議を通じ、双方は付属書に記述された主要事項を確認した。

ブジュンブラ、2009年6月4日

内藤 智之
JICA 準備調査団（基本設計調査）団長

Jean Pierre MANIRAKIZA
OTRACO 総裁
ブルンジ共和国

付属書

1. 報告書ドラフトの内容

ブルンジ側は、調査団によって説明された最終報告書ドラフトの内容について合意し、これを承認した。

2. 日本の無償資金協力スキーム

ブルンジ側は、調査団による説明及び2009年2月25日にブルンジ国と調査団で署名交換した合意議事録別添4記載事項により、日本の無償資金協力のスキーム及びブルンジ国負担事項を理解した。

3. 調査スケジュール

JICAは、最終報告書を完成させ、2009年9月までにブルンジ政府へ送付する。

4. 守秘義務

別添1に示す本計画の概算事業費は秘文書であり、本計画に係る全ての契約が締結されるまで、いかなる第三者に対しても、複製または開示されてはならない。

5. その他事項

5-1. ブルンジ側は、以下の必要な準備（スペアパーツ等の）保管場所の用意、（バスの）駐車場の確保、必要な運転手やスタッフの雇用及び訓練を、バス及び機材の到着前に実施することを調査団に約束した。

5-2. ブルンジ側は、ギテガ市のワークショップに関して、ブルンジ政府による少年兵士向けDDR（武装解除）の一時的占有が2009年~~8~~月末で終了することを調査団に約束した。

5-3. ブルンジ側は、調査団に対し、ブジュンブラとルワンダ、ウガンダをつなぐ国際路線の重要性を強調し、可能な範囲での増台を要請した。調査団は、この要請に対し、台数についてはドラフト報告書のまま2台とし、並行して実施中の技術協力プロジェクトにて国際路線強化について検討する計画であることを説明し、ブルンジ側はこれを理解した。

5-4. ブルンジ側は、本件プロジェクトで調達されるバスに関し、1日でも早く調達が実現するために、入札条件などを出来る限り工夫するよう調査団に要請した。調査団はブルンジ側の要請を理解し、出来る限りの工夫に努めるよう約束した。

Annex

別添1：本計画の概算事業費表

別添2：機材リスト

別添3：(DDR向け一時占有にかかるレター写し)

添付書類 - 1

第 1 フェーズの概算コスト

(1) 日本側負担費用

| 項目 | 概算コスト (単位: 100 万円) | |
|--------------------|--------------------|-------|
| 機材 | | |
| 大型バス: 23 台 | 412 | |
| 中型バス: 29 台 | 367 | |
| 小型バス: 36 台 | 257 | |
| メンテ機材 | 70 | 1,106 |
| 実施設計、供与機材検査、技術指導 | | 30 |
| 概算コスト: 11 億 600 万円 | | |

(2) ブルンジ側負担費用

| 項目 | USD | 日本円 |
|--------------|-------|---------|
| 機材据付のための電源設置 | 2,000 | 195,000 |

*上記の費用以外に、追加人員雇用関連費用、燃料を含めた運行費用、維持管理費用が発生する。

(3) 算定条件

- 1) 算定日 2009 年 3 月
- 2) 為替レート 1US ドル=97.54 円
 1Kshs=1.26 円

添付書類 - 2

- (1) 路線別適用バスタイプ
- (2) 休止率を考慮した必要バス総台数
- (3) 2011年の推定台数
- (4) 必要とされる新車台数
- (5) 技術協力で供与される技術移転用バス台数
- (6) 本プロジェクトが対象とするバス台数
- (7) メンテ機材/スペアパーツ

主要メンテ機材

| No. | メンテ機材 | 主要機材 |
|-----|--------------------------|--|
| 1 | メンテ機材（車両を含むメンテ機材） | スキッドテスター ブレーキテスター フェーズテスター ジャッキなど |
| 2 | 車輪、タイヤ、ブレーキ用機材 | タイヤ交換装置 車輪バランス機械 |
| 3 | エンジン、ギアボックス用機材 | 回転計 エンジン洗浄装置など |
| 4 | 洗車装置 | 温水噴射洗浄装置 |
| 5 | 工具類 | 電気工具 手動工具 測定具 |
| 6 | バッテリー用機材 | バッテリーチャージャー バッテリー液洗浄装置など |
| 7 | エアコンプレッサー | 大型車両タイヤ用コンプレッサー |
| 8 | 車両関連のその他のメンテ機材 | 緊急用ジェネレータ フォークリフト |
| 9 | バス用メンテ機材：鋼板溶接機材、 塗装機材 | 修理用プレス 鋼板加工用電気溶接機など |
| 10 | バス用メンテ機材：切断機材 | 大型ボール盤 ボディ保守用金ノコ |

主要スペアパーツ

| No. | スペアパーツの項目 | 主要スペアパーツ |
|-----|------------|---|
| 1 | 定期的に交換する部品 | フィルター、ゴム、エンジンオイル、Oリング、パッキン、通風装置用ベルト、ゴム管など |
| 2 | ブレーキ、ハブ | ブレーキパイプ、ブレーキセグメント、ライニング、シリンダーキット、オイルシールなど |

- | | | |
|---|---------------------------|-----------------------------|
| 3 | 定期点検用部品（作動不良の場合に交換する大型部品） | ど エンジン、ギアボックス、クラッチ、三角窓など |
| 4 | 定期的に分解修理を要する部品 | ウォーターポンプ、交流器、スターターなど |
| 5 | その他 | 板ばね、ガラス、ランプなど |

2009年6月4日、ブジュンブラ

OTRACO 総裁殿

用件：ギテガ OTRACO 建屋の返却

総裁殿

動員解除センターとして使用されているギテガ OTRACO 建屋の返却要請書を受理しました。

現在、OTRACO 建屋で総数6560名と推定される元戦闘員の動員解除活動を行っています。この活動は継続中で、中止されない限り、3か月続きます。したがって、ギテガ OTRACO 建屋の返却は2009年9月1日を予定しております。

敬具

動員解除・社会復帰暫定プロジェクト・テクニカル・コーディネーション・チーム
Jéroboam NZIKOBANYANKA
コーディネーター

5. 事業事前計画表（基本設計時）

事業事前計画表（基本設計時）

| |
|--|
| 1. 案件名 |
| ブルンジ共和国 公共輸送改善計画 |
| 2. 要請の背景（協力の必要性・位置付け） |
| <p>ブルンジ国（以下「ブ」国）は、1962年にベルギーから独立して以来、隣国ルワンダ同様、フツ族とツチ族の抗争が絶えず、1993年より10年以上続いた内戦の影響により国内のインフラの整備及びメンテナンスが十分に行われてこなかった。内戦は、最後まで和平合意に参加していなかった反政府武装勢力（FNL）と2006年9月に署名したことで終結を迎えており、「ブ」国では復興と開発に向けた取り組みが進みつつある。</p> <p>こうした中、「ブ」国政府は、国内のインフラ整備により経済・社会経済を活性化させて「持続的公平な成長の振興」という貧困削減戦略書（PRSP）の方針の1つを達成しようとしているものの、その取り組みは始まったばかりである。この取り組みにおいては、人口の90%が居住する地方部を含んだ開発が重要であるが、首都ブジュンブラと地方をつなぐ重要な交通はバスであり、公共交通公社（以下、OTRACO）がその大半を担っている。</p> <p>OTRACOは、内戦前には100台超のバスを有しブルンジ全土にバス運行サービスを提供してきたが、内戦によりバスの適切な維持管理が行われず、また車両も老朽化しているため、稼働率が低下している。内戦終結前後より自助努力により車両を購入しているものの、現在は51台のバスを所有するのみで、現在は首都及び主要な都市間に低頻度のバス運行サービスを行うに止まっている。さらに、車両整備機材および施設の老朽化も進んでいる。</p> <p>このような状況を背景として、「ブ」国政府は、我が国政府に対し、公共交通公社の運行路線を内戦前の状況まで復旧するために、無償資金協力としてバス機材の調達を要請した。</p> <p>本プロジェクトによって、復興段階にある「ブ」国において、ブジュンブラ市内、主要都市間、近隣国を結ぶ公共交通機関を再生し、増大する交通需要を満たすことを目標としている。</p> |
| 3. プロジェクト全体計画概要 |
| (1) プロジェクト全体計画の目標 「ブ」国全体における公共輸送体制が改善される。 ・ 裨益対象：「ブ」国民約700万人 |
| (2) プロジェクト全体計画の成果 <u>公共交通公社に大型バス23台、中型バス29台、小型バス36台が調達される。</u> |
| (3) プロジェクト全体計画の主要活動 ア) <u>バス機材及び車両維持管理用機材を調達する。</u> イ) <u>上記車両維持管理用機材をブジュンブラ本社に配置する。</u> ウ) 持続可能な維持管理体制を構築する。 エ) 調達するバス機材を活用してバス運行を行う。 |
| (4) 投入(インプット) ア <u>日本側：無償資金協力11.04億円</u> イ 「ブ」国側 (ア)必要な人員：調達機材を運営・維持管理及び運行管理する要員 (イ)機材：既存バス機材、維持管理機材及び本案件による調達機材 |
| (5) 実施体制 主管官庁：運輸・郵政・通信省 実施機関：公共交通公社(OTRACO) |

| | | |
|---|---|--------------|
| 4. 無償資金協力案件の内容 | | |
| (1) サイト | 「ブ」国公共交通公社（ブジュンブラ本社、ギテガ支社、ンゴジ支社、ブルリ支社） | |
| (2) 概要 | バス 88 台（大型バス 23 台、中型バス 29 台、小型バス 36 台）、車両維持管理用機材の調達 | |
| (3) 相手国側負担事項 | 車両維持管理用機材配電工事等、新規調達されるバスの運行及び整備に必要な人員確保 | |
| (4) 概算事業費 | 概算事業費 11.11 億円（無償資金協力 11.04 億円、ブルンジ国側負担 0.07 億円） | |
| (5) 工期 | 入札図書作成、入札期間を含め合計約 1 年 2 ヶ月（予定） | |
| (6) 貧困、ジェンダー、環境及び社会面の配慮 | 特に無し | |
| 5. 外部要因リスク（プロジェクト全体計画の目標の達成に関するもの） | | |
| (1) | 「ブ」国内の政情・治安が悪化しない。 | |
| (2) | 「ブ」国内の経済状況が悪化しない。 | |
| 6. 過去の類似案件からの教訓の活用 | | |
| | なし | |
| 7. プロジェクト全体計画の事後評価に係る提案 | | |
| (1) | プロジェクト全体計画の目標達成を示す成果指標 | |
| | 項目 | 現状値(2008 年) |
| | 公共交通公社の運行可能台数 | 51 台 |
| | 運行可能路線 | 41 路線 |
| | 年間運行可能な路線距離 | 803,760km |
| | | 計画値 (2011 年) |
| | | 127 台 |
| | | 107 路線 |
| | | 1,960,300km |
| | 車両維持管理用機材を調達することにより車両点検に要する時間の短縮が可能となる。 | |
| (2) | その他の成果指標 特に無し。 | |
| (3) | 評価のタイミング 2011 年以降（機材調達完了後） | |

6. 参考資料/入手資料リスト

2009年3月
23日現在

| | |
|------|------------|
| 主管課長 | 図書館 受入日 |
| | |

資料収集リスト

| 地域 | プロジェクトID | 調査団番号 | 調査の種類 又は 指導科目 | 調査の準備 (基本設計調査) | 担当部課 | 経済基盤開 発部 |
|------|-------------------|--------|------------------|---------------------|-------|-------------|
| 大湖地区 | ブルンジ国公共輸送改善計画準備調査 | | 現地調査期間又は 派遣期間 | 2009年2月 ~2009年3月 | 担当者氏名 | |
| 国名 | ブルンジ国 | OTRACO | | | | |

| 番号 No. | 資料の名称 Name of Documents | 形態 Orig. / Copy | 種類 Type | 発行機関 Organization of Publication | 発行年月 Published |
|-----------|--|--------------------|------------|-------------------------------------|-------------------|
| 1 | ブルンジ国気象データ(ブジュンブラ、ギテガ、ンゴジ、ブルリ 2008年データ) | COPY | A4 | IGEBU, Gitega | N/A |
| 2 | ブルンジ国 Province, Commune 別人口統計(2008年) | COPY | A4 | 運輸総局長より入手 | N/A |
| 3 | OTRACO 職員リスト(2009) | COPY | A4 | OTRACO | N/A |
| 4 | OTRACO 公社規定 | COPY | A4 | OTRACO | 2009.02 |
| 5 | 道路公社管轄道路インベントリー | COPY | A4 | Office de Routes | N/A |
| 6 | 公共事業セクター政策(2006-2010) | COPY | A4 | 公共事業省 | 2006.05 |
| 7 | ブルンジ国内道路輸送法 | COPY | A4 | 運輸・郵政・通信省 | 2009.02 |
| 8 | OTRACO 管理事務、財務、予算手続きマニュアル | COPY | A4 | OTRACO | 2007.04 |

7. その他の資料・情報

- 7.1 バス需要調査質問票
- 7.2 バス需要調査結果
- 7.3 ブルンジ国 道路台帳

7.1 バス需要調査質問票



INSTITUT DE STATISTIQUES ET D'ETUDES
ECONOMIQUES DU BURUNDI
«ISTEEBU»



JAPAN ENGINEERING
CONSULTANTS CO., LTD.

ENQUETE AUPRES DES PASSAGERS DES BUS OTRACO

Manuel d'Instructions

Février 2009

INTRODUCTION

Ce manuel expose successivement :

- La façon dont l'agent de terrain doit se comporter au cours de l'exécution du travail lui demandé ;
- La façon dont les informations fournies seront notifiées sur le questionnaire d'enquête.

Ainsi, son contenu permet au personnel de terrain ainsi qu'à toute personne n'ayant pas pris part à la conception de l'enquête, et plus précisément à la confection du questionnaire, d'en connaître les contours et de bien saisir les différents concepts utilisés dans le questionnaire.

CHAPITRE I. COMPORTEMENT DU PERSONNEL DE TERRAIN

I.1. INSTRUCTIONS GENERALES

Dans la mission de collecter le plus précisément possible des informations recherchées dans cette étude, un Agent enquêteur est tenu de se présenter personnellement dans chaque ménage sélectionné et situé dans sa zone d'action. Les questions qui lui permettent d'obtenir les informations recherchées doivent être posées en **Kirundi**, de façon **simple** et **compréhensive**, et les réponses transcrites **correctement** et **lisiblement** sur les questionnaires qui lui seront distribués. Il prend soin de ces derniers et les transmet à son Contrôleurs aussitôt.

Pour ce faire, l'Agent enquêteur devra se conformer aux instructions suivantes :

- Se présenter correctement afin de gagner la confiance des enquêtés dès le début et ainsi obtenir des renseignements corrects et exacts. En effet, l'apparence détermine la 1^{ère} impression. La bonne tenue vestimentaire peut influencer l'interview et contribuer à son succès.
- Respecter les habitudes des enquêtés, avoir un langage rassurant et respectueux. L'attention de l'Agent enquêteur sera surtout attirée sur le fait qu'aucune promesse ou proposition ne devra être faites aux populations.
- Poser des questions se rapportant à l'enquête, les formuler dans un langage simple et accessible aux enquêtés, en apportant, si besoin, des explications complémentaires pour une meilleure compréhension.
- Etre un homme de terrain, patient, capable de s'adapter à toutes les situations et d'accepter les multiples sacrifices inhérents à toute opération de collecte de données statistiques.
- Pour demander de l'aide pour certains travaux, l'Agent enquêteur devra se montrer poli et courtois et ne pas insister en cas de refus catégorique

- Se conformer aux instructions de ses chefs hiérarchiques.

I.2. OBLIGATIONS DE L'AGENT ENQUÊTEUR

L'Agent enquêteur doit :

- Rassurer l'enquêté que les informations individuelles recueillies resteront confidentielles et que ni administration locale ni l'administration fiscale ne sont destinataires ;
- Respecter ses chefs hiérarchiques et tous ceux qu'il trouve dans sa zone d'action ;
- Observer scrupuleusement les instructions reçues ;
- Etudier sérieusement les questionnaires et se familiariser à la manière dont ils seront remplis ;
- Se référer au présent manuel chaque fois que c'est nécessaire ;
- Interroger tous les enquêtés tirés, quel que soit leur état physique ou psychique ;
- Garantir qu'aucune personne étrangère au ménage ne peut assister à l'interview.

L'Agent enquêteur ne doit pas :

- Divulguer les renseignements recueillis au cours de l'interview ou en faire des commentaires.
- Se faire accompagner ou se faire remplacer par quelqu'un au moment de l'interview.
- Exiger à boire ou à manger chez les enquêtés.
- N'engager aucune discussion politique ou administrative avec les passagers.

CHAPITRE II. CONDUITE DES INTERVIEW

II.1. PRINCIPES GENERAUX

Il faut que l'Agent enquêteur remplisse soigneusement et lisiblement les questionnaires, tout en ayant à l'esprit les principes ci-après :

- Poser les questions exactement comme elles sont écrites et en suivant le même ordre que celui du questionnaire ;
- Eviter les doubles comptes et les omissions. Enregistrer information sur chaque passager, aussi bien l'adulte que l'enfant qui occupe un siège dans le Bus ;
- Toutes les questions ayant raison d'être doivent avoir une réponse. Insister pour avoir une réponse à la place de « **inconnu** », « **je ne sais pas** », « **j'ai oublié** ».

- Si les mêmes réponses se succèdent, il faudra les enregistrer toutes, en évitant des formes comme « **idem** », « **cfr** », « **etc....** » ; aussi, évitez d'utiliser des abréviations autres que celles prévues par les instructions.
- Ne pas poser de question dont la réponse est évidente (le sexe d'un adulte par exemple). Toute réponse devra être enregistrée à sa place et avec le plus grand soin.
- Ne pas gaspiller les questionnaires, ni les abîmer car ils sont en nombre limité. Pour corriger un renseignement, barrer celui erroné d'un seul trait et inscrire le nouveau au-dessus.
- Dans le cas où le chef de ménage est absent et qu'il n'y a pas quelqu'un d'autre capable de répondre aux questions, continuer normalement le travail avec les autres ménages, mais n'oubliez pas de repasser à plus tard. S'il s'avère qu'il est absolument difficile de le rencontrer, soumettre l'interview à celui qui le remplace en responsabilité de chef de ménage (épouse ou enfant aîné majeur).

II.2. QUESTIONNAIRE DE L'ENQUETE

2.2.1. Remplissage du Questionnaire

2.2.2. Module « Identification du passager »

Ce module donne des indications précises permettant d'identifier le passager de l'OTRACO qui accepte de répondre aux questions. Ces informations d'identification faciliteront l'Agent Enquêteur dans les échanges et l'enregistrement des réponses car, il aura déjà une idée d'elle.

Ainsi, avant de poser les questions, l'Agent Enquêteur aura déjà transcrit sur le questionnaire les informations de localisation du passager ;

N° du questionnaire

Province : Vous marquez le nom de la Province au point de départ du véhicule

Commune : Vous marquez le nom de la Commune au point de départ du véhicule

Colline : Vous marquez le nom de la Colline au point de départ du véhicule

L'Itinéraire du véhicule

Le numéro du passager : il s'agit du n° séquentiel que vous avez attribué au passager

2.2.3. Module « Information sur le passager »

Ce module servira à identifier tous les passagers du véhicule et à fournir sur eux quelques informations socio-démographiques.

En conséquence, l'Enquêteur doit les enregistrer avec la plus grande précision.

Question 1 : Nom et Prénom : Il faut transcrire lisiblement le Nom et le prénom du passager .

Question 2 : Sexe : Posez la question sur le sexe du passager dont vous venez de transcrire le nom et mettez dans la case réservée le chiffre 1 s'il est de sexe masculin et le chiffre 2 s'il est de sexe féminin.

Question 3 : Age (en années révolues): demandez au passager son âge que vous transcrirez en années révolues.

Question 4: Niveau d'instruction : Posez la question sur le niveau d'instruction atteint par le passager et vous mettez dans la case prévue le chiffre correspondant en se référant aux codes suivants :

1. **Sans niveau :** pour celui qui n'a jamais été à l'école
2. **Primaire :** pour celui qui a fréquenté le primaire, même s'il ne l'a pas achevé
3. **Tronc Commun (1^{er} cycle du secondaire :** pour celui qui a fréquenté le 1^{er} Cycle secondaire, même s'il ne l'a pas achevé
4. **Secondaire 2^{ème} cycle :** pour celui qui a fréquenté le 2^{ème} Cycle secondaire, même s'il ne l'a pas achevé
5. **Universitaire :** pour celui qui a fréquenté l'enseignement universitaire, même s'il ne l'a pas achevé
6. **Enseignement informel :** pour celui qui a fréquenté Yaga-Mukama ou l'école coranique

Question 5 : Situation matrimoniale : Pour tout passager qui a plus de 10 ans, vous demandez sa situation matrimoniale et vous inscrirez dans la case réservée le code correspondant à son état matrimonial selon les codes prévus suivants :

1. **célibataire**
2. **Marié**
3. **Veuf**
4. **Divorcé**
5. **Séparé**

Q6. Statut d'occupation actuel (Passager de 7 ans et plus): Posez la question « Quel est votre statut d'occupation ? » et vous inscrirez les codes appropriés comme suit :

1. **Occupé**
2. **Inoccupé**
3. **Elève/Étudiant**

Q7 : Emploi actuel durant les 7 derniers jours : Pour tout passager qui a plus de 10 ans, vous demandez l'emploi qui l'a le plus occupé au cours des 7 derniers jours et vous inscrirez dans la case réservée le code correspondant selon les codes prévus suivants :

01. **Agriculteur avec au moins une culture d'exportation (café, thé, coton)**
02. **Agriculteur sans aucune culture d'exportation**
03. **Éleveur**
04. **Employé du secteur public**

- 05. Employé du secteur parapublic
- 06. Employé du secteur agricole privé
- 07. Employé du secteur privé non agricole
- 08. Employé du secteur Industriel
- 09. Vendeur/Commerçant
- 10. Aide familial
- 11. Apprenti
- 12 Autre

NB : « Autre » c'est l'emploi qui ne se retrouve pas parmi ceux qui ont été listés . Il faut donc le transcrire sur la ligne réservée à cet effet.

Q8. Montant de revenu mensuel tiré de l'activité. Posez la question : «Quel est le montant de revenu que vous rapporte votre activité par mois ?» et vous inscrivez le montant en FBU dans les cases prévues

Q9. Résidence habituelle : Posez la question « Où se trouve votre résidence habituelle ? » et vous inscrivez les noms de la Province, de la Commune et de la Colline ou le Quartier et vous marquez en dessous les codes correspondants dont la liste vous sera fournie

Section 2 : « Motif d'utilisation des Bus OTRACO »

Q10. But /objectif du voyage du passager : Posez la question « Où voudriez-vous aller avec le bus OTRACO ? » et vous inscrivez le but principal du voyage du passager selon les codes repris ci-dessous :

- 1. A l'école
- 2. Au travail
- 3. Au marché
- 4. A l'Hôpital/
- 5. Rendre visite aux amis/parentés
- 6. Autre (à préciser)

Q11. Lieu de départ et lieu de destination : Inscrivez sur le questionnaire le lieu de départ (Province, Commune et Colline et codes correspondants) et demandez au passager son lieu de destination (Province, Commune et Colline et codes correspondants)

Q12. Disponibilité du Bus OTRACO près de la résidence : Posez la question « L'autobus OTRACO est-il disponible près de votre résidence ?

- 1. Oui
- 2. Non

Q13. Distance et durée de parcours pour atteindre un Bus OTRACO : Quelles est la distance et quelle est la durée de parcours pour arriver au bus OTRACO ?

- | | |
|--------------------------------|--------------------------|
| 1. Moins de 100 m | 1. Moins de 5 minutes |
| 2. Plus de 100 m | 2. Plus de 5 minutes |
| 3. Entre 500 et 1.000 m (1 Km) | 3. Entre 5 et 15 minutes |
| 4. Plus de 1Km | 4. Plus de 15 minutes |
| 5. Plus de 5 Km | 5. Plus d'une heure |

Q14. Fréquence d'utilisation de l'autobus OTRACO : posez la question « Quelle est votre fréquence d'utilisation de l'autobus OTRACO ? » et inscrivez dans la case prévue les codes correspondant à la réponse comme suit :

- | | |
|------------------------------------|----------------------|
| 1. Tous les jours | 2. Tous les 2 jours |
| 3. Une fois par semaine | 4. Une fois par mois |
| 5. Une fois par trimestre (3 mois) | |

Q15. Durée de voyage en autobus OTRACO : posez la question « Quelle est la durée de voyage en autobus OTRACO ? » et inscrivez dans la case prévue les codes correspondant à la réponse comme suit :

- | | |
|---------------------|---------------------|
| 1. Environ 10min | 2. Environ 30min |
| 3. Environ 1 heure | 4. Environ 2 heures |
| 5. Plus de 2 heures | |

Q16. Tarif appliqué aux Bus OTRACO : posez la question « Quel est le tarif appliqué à l'autobus OTRACO? » et inscrivez dans la case prévue les codes correspondant à la réponse comme suit :

- | | | |
|----------------------------|-----------------------------|-----------------------------|
| 1. Moins de 500 FBU | 2. Entre 500 et 1.000 FBU | 3. Entre 1.001 et 2.000 FBU |
| 4. Entre 2.001 et 3000 FBU | 5. Entre 3.001 et 5.000 FBU | 6. Entre 5.001 et-7.000FBU |
| 7. Plus de 7.000 FBU | | |

Q17. Posez la question de savoir si «Une fois arrivé à votre arrêt-bus, s'il a besoin de prendre un autre Bus pour arriver à votre destination » et inscrivez les codes correspondant à la réponse comme suit :

1. Oui
2. Non

Si la réponse est « Oui », vous allez à la question suivante et si elle est « Non », vous sautez à la question Q19.

Q18. Si la réponse est « Oui », demandez le nombre de fois il doit prendre un autre Bus et inscrivez dans la case prévue les codes correspondant à la réponse comme suit :

1. Une fois
2. Deux fois

3. Plus de 3 fois

Q19. Distance et durée de parcours restant après l'arrêt-bus : posez la question « Quelles est la distance et quelle est la durée de parcours vous restaient pour arriver à votre destination » et inscrivez dans la case prévue les codes correspondant à la réponse comme suit :

- | | |
|--------------------------------|--------------------------|
| 1. Moins de 100 m | 1. Moins de 5 minutes |
| 2. Plus de 500 m | 2. Plus de 5 minutes |
| 3. Entre 500 et 1.000 m (1 Km) | 3. Entre 5 et 15 minutes |
| 4. Plus de 1Km | 4. Plus de 15 minutes |
| 5. Plus de 5 Km | 5. Plus d'une heure |

Q20. Praticabilité des routes après les arrêt-bus : posez la question « Est-ce que la route est praticable pour que le bus puisse continuer dans cette direction ? » et inscrivez dans la case prévue les codes correspondant à la réponse comme suit :

1. Oui
2. Non

Section 3 : Opinion des passagers

Q21. Préférence aux Bus OTRACO par rapport aux bus privés en cas de disponibilité des deux : posez la question « Si les Bus privés sont disponibles en même temps que ceux de l'OTRACO, pourquoi utiliserez-vous celui de l'OTRACO ? » et mettez une croix dans la case correspondant à la réponse ou aux réponses comme suit :

1. Les Bus OTRACO sont moins chers que les bus privés
2. Seuls les Bus OTRACO sont opérationnels
3. Seuls les Bus OTRACO acceptent de circuler sur les mauvaises routes
4. Les tarifs des OTRACO sont fixes.
5. Les Bus OTRACO sont plus spacieux
6. Les Bus OTRACO prennent plus de bagages additionnels
7. Les bus OTRACO sont plus sécurisés
8. Autre

Q22. Préférence aux Bus Privés par rapport aux bus OTRACO en cas de disponibilité égale : posez la question « Si les Bus privés sont disponibles en même temps que ceux de l'OTRACO, pourquoi utiliserez-vous les Bus Privés ? » et mettez une croix dans la case correspondant à la réponse ou aux réponses comme suit :

1. Les Bus privés sont moins plus rapides que les Bus OTRACO
2. Seuls les Bus Privés partent assez tôt par rapport aux Bus OTRACO
3. Les tarifs des Bus privés ne sont pas très différents de ceux de l'OTRACO

4. Les Bus privés sont plus confortables que ceux de l'OTRACO
5. Les Bus privés sont plus réguliers que ceux de l'OTRACO
6. Autre

Q23. Satisfaction des usagers des Bus OTRACO : posez la question « Est-ce que le service de l'OTRACO est-il satisfaisant? » et inscrivez dans la case prévue le code correspondant à la réponse comme suit :

1. Oui
2. Non

Q24. Motifs de satisfaction : posez la question : « Si vous êtes satisfait, pourquoi pensez-vous ainsi ? » et mettez une croix dans la case correspondant à la réponse ou aux réponses comme suit :

1. Les Services de l'OTRACO sont fonctionnels tous les jours
2. Les Services de l'OTRACO sont réguliers
3. Les Service-Voyages de l'OTRACO sont accessibles/appropriés
4. Les arrêt-bus de l'OTRACO sont bien placés et accessibles
5. Les Bus OTRACO sont confortables
6. Les Tarifs des Autobus OTRACO sont Bon marché que les autobus privés
7. Les Bus OTRACO ont plus d'espace pour les passagers
8. Les Bus OTRACO sont plus sécurisés
9. Les Bus OTRACO ont plus d'espace pour les bagages
10. Autres.

Q25. Motifs de non satisfaction : posez la question : « Si vous n'êtes pas satisfait, pourquoi pensez-vous ainsi ? » et mettez une croix dans la case correspondant à la réponse ou aux réponses comme suit :

1. OTRACO offre peu de service quotidien
2. Les Services de l'OTRACO sont irréguliers
3. OTRACO manque d'Autobus adaptés aux routes
4. OTRACO manque d'arrêt-bus appropriés
5. Les Bus OTRACO ne sont pas confortables
6. OTRACO ne donne aucune information sur le calendrier et les arrêt-bus
7. Les Bus OTRACO n'ont aucun espace des bagages
8. Les Bus OTRACO sont vieux
9. Autres :

Q26. Propositions d'améliorations à faire : posez la question « D'après vous, quelles sont les améliorations qui pourraient être faites par le Service OTRACO ? » et mettez une croix dans la case correspondant à la réponse ou aux réponses comme suit :

1. Augmentation de Services Journaliers
2. Offrir des Services réguliers

3. Augmenter le nombre de Bus de voyage
4. Aménager des arrêts-bus appropriés
5. Informer sur les itinéraires, les arrêts, les calendriers et le tableau des prix pratiqués
6. Offrir des voyages sécurisés
7. Améliorer les Conditions de voyages
8. Autres-----

Q27. Proposition de services de qualité à offrir par OTRACO : Posez la question « Que proposez-vous comme services de qualité qu’OTRACO devrait offrir ? » et mettez une croix dans la case correspondant à la réponse ou aux réponses comme suit :

1. Améliorer le confort (qualité des Sièges, espace des bagages, véhicules modernes de luxe, ...)
2. Améliorer la qualité du service de gestion quotidienne des bus
3. Augmenter le nombre de bus qui circulent quotidiennement
4. Introduire des Autobus neufs et modernes
5. Rendre confortables les arrêts-bus
6. Améliorer l’état des routes
7. Améliorer les conditions de ventes des tickets dans les kiosks
8. Fournir toutes les informations sur les itinéraires, les arrêts-bus, les horaires, ...
9. Rendre les voyages sécurisés
10. Autres :

Q28. Réaction sur le tarif en cas d’introduction de nouveaux bus : Posez la question « Si OTRACO lançait des Bus nouveaux, accepteriez-vous que les prix soient modifiés ? » et inscrivez dans la case prévue le code correspondant à la réponse, en ayant marqué la proposition de taux d’augmentation ou de réduction proposé comme suit :

1. Réduire le prix actuel de FBU àFBU
2. Garder le tarif des prix actuellement pratiqué
3. Augmenter le prix actuel deFBU àFBU

Q29. Réaction en de tarif bon marché : Posez la question « Est-ce que vous feriez plus de voyages si le tarif était meilleur marché ? » et inscrivez dans la case prévue le code correspondant à la réponse comme suit :

1. Oui 2. Non

Q30. Autres itinéraires préférés : Posez la question « Avez-vous d’autres itinéraires préférés en plus de celui que vous avez pris aujourd’hui ? » et inscrivez dans la case prévue le code correspondant à la réponse comme suit :

1. Oui 2. Non

Q31.Existence d’autres destinations préférées : Posez la question « Quelles sont ces autres destinations préférées ? » et inscrivez dans la case prévue le code correspondant à la

réponse comme suit :

(1) Province : Commune: Colline:

(2) Province : Commune: Colline:

(3) Province : Commune: Colline:

Merci d'avoir accepté de répondre aux questions

7.2 バス需要調査結果

1 調査概要

① 目的

基本設計調査にて決定する計画規模および内容の妥当性を確保するため、ブジュンブラ市、ギテガ市、ンゴジ市、ブルリ市にてバス需要調査を実施し、当該調査結果を参考に、OTRACO の有する将来計画に基づいて、路線の優先度の決定あるいは路線計画の策定を行うために実施する。

② 方法

ブルンジ国の統計局である ISTEERBU への現地再委託により実施

i) バスターミナル調査

ブジュンブラ市、ギテガ市、ンゴジ市、ブルリ市のバスターミナルにおいて聞き取り調査を実施する。

ii) バス同乗調査

現在運行している 41 路線の OTRACO バスに乗車し、車内にて聞き取り調査を実施する。

③ 調査日時

2009 年 3 月 2 日～3 月 8 日

④ 調査結果

各調査の調査結果による回答数は下記の通りである。

表-1 バスターミナル調査結果

| ターミナル | 回答数 |
|-----------|-------|
| Bujumbura | 791 |
| Ngozi | 549 |
| Gitega | 540 |
| Bururi | 300 |
| 合計 | 2,180 |

表-2 バス同乗調査結果

| 出発地 | 行先 | 回答数 | 出発地 | 行先 | 回答数 |
|-------------------|-------------------|-----|-------------------|----------------------------|-----|
| Inter Urban Route | | | Sub-Urban Bus | | |
| Bujumbura | Buiziracanda | 50 | Ruziba | Marche Central | 50 |
| Bujumbura | Buhiga | 50 | Gatumba | Marche Central | 50 |
| Bujumbura | Cankuzo-Camazizi | 50 | Vugizo | Marche Central | 50 |
| Bujumbura | Gitega | 50 | School Bus | | |
| Bujumbura | Kinyinya | 50 | Kinindo | Ecole Independente | 50 |
| Bujumbura | Mayuyu | 50 | Kinindo | LA Colombiere | 25 |
| Bujumbura | Mishiha | 25 | Kinindo | Lycee SOS | 50 |
| Bujumbura | Mpinga(Rutana) | 50 | Kinindo | Lycee Vugizo | 50 |
| Bujumbura | Mugongo | 50 | Kinindo | Michel Archange | 50 |
| Bujumbura | Munini | 50 | Kinindo | Sem. St. Joseph | 50 |
| Bujumbura | Musenyi(Ruhororo) | 50 | Kinindo | Universite Lumiere | 50 |
| Bujumbura | Nyabihanga | 50 | Musaga | Kinindo-Lycees-Kamenge | 50 |
| Bujumbura | Rango | 50 | Musaga | Lycee Vugizo | 50 |
| Bujumbura | Vugizo | 50 | Ngagara | EIB (Ecole Internationale) | 50 |
| Bujumbura | Vyanda | 50 | Ngagara | Vugizo | 50 |
| Ngozi | Marangara | 50 | International Bus | | |
| Urban Bus | | | Bujumbura | Kampala/UGANDA | 50 |
| Gikungu | Chanic | 20 | Bujumbura | Kigali/RWANDA | 50 |
| Kanyosha | Chanic | 50 | 合計 | | |
| Musaga | Chanic | 50 | 1,870 | | |
| Musaga | Chuk | 50 | | | |
| Ngagara | Chanic | 50 | | | |
| Gatumba | Gasenyi | 50 | | | |
| Gatumba | Grand Bureau | 50 | | | |

2 調査結果

2-1 回答者属性

性別に見ると男性が約 2/3 を占めている。また年齢でも 20-40 歳の利用が半分以上を占めており、モビリティの高い階層での利用が多い。これは職業別でも同様であり、有職者、学生の利用が殆どとなっており、無職者の利用は僅かである。産業別で見ると農業、商業就業者の利用率が高く、工業が低くなっているが、これは工業自体が未成熟であることも影響している。なお、その他の比率が高いがこれには学生、生徒が含まれている。⑤に居住地別の回答者数を掲げているが、地域別にサンプリングレートが必ずしも均一でないため、利用者の居住地別比率とは一致しない。

① 性別

表-3 性別回答者数

| 性別 | 回答数 | 構成比 |
|----|-------|-------|
| 男性 | 2,624 | 64.8 |
| 女性 | 1,426 | 35.2 |
| 計 | 4,050 | 100.0 |

② 年齢別

表-4 年齢別回答者数

| 年齢 | 回答数 | 構成比 |
|-------|-------|-------|
| 0-9 | 31 | 0.8 |
| 10-19 | 852 | 21.0 |
| 20-29 | 1,276 | 31.5 |
| 30-39 | 1,087 | 26.8 |
| 40-49 | 530 | 13.1 |
| 50-59 | 171 | 4.2 |
| 60-69 | 53 | 1.3 |
| 70- | 22 | 0.5 |
| 計 | 4,022 | 99.3 |
| 不明 | 28 | 0.7 |
| 合計 | 4,050 | 100.0 |

③ 職業別

表-5 職業別回答者数

| 職業 | 回答数 | 構成比 |
|-------|-------|-------|
| 就業者 | 2,696 | 66.6 |
| 無職 | 236 | 5.8 |
| 学生・生徒 | 1,107 | 27.3 |
| 計 | 4,039 | 99.7 |
| 不明 | 11 | 0.3 |
| 合計 | 4,050 | 100.0 |

④ 産業別

表-6 産業別回答者数

| 産業 | 回答数 | 構成比 |
|-----|-------|-------|
| 農業 | 935 | 23.1 |
| 工業 | 314 | 7.8 |
| 商業 | 614 | 15.2 |
| 家事 | 161 | 4.0 |
| 公務員 | 674 | 16.6 |
| その他 | 1,247 | 28.9 |
| 計 | 3,945 | 97.4 |
| 不明 | 105 | 2.6 |
| 合計 | 4,050 | 100.0 |

⑤ 居住地

表-7 居住地別回答者数

| 居住プロビンス | 回答数 | 構成比 |
|------------------|-------|-------|
| Bubanza | 14 | 0.3 |
| Bujumbura Rural | 217 | 5.4 |
| Bururi | 388 | 9.6 |
| Cankuzo | 93 | 2.3 |
| Cibitoke | 5 | 0.1 |
| Gitega | 370 | 9.1 |
| Karuzi | 73 | 1.8 |
| Kayanza | 62 | 1.5 |
| Kirundo | 12 | 0.3 |
| Makamba | 39 | 1.0 |
| Muramvya | 28 | 0.7 |
| Muyinga | 11 | 0.3 |
| Mwaro | 73 | 1.8 |
| Ngozi | 555 | 13.7 |
| Rutana | 43 | 1.1 |
| Ruyigi | 96 | 2.4 |
| Mairie Bujumbura | 1,927 | 47.6 |
| Pays Voisins | 29 | 0.7 |
| 計 | 4,035 | 99.6 |
| 不明 | 15 | 0.4 |
| 合計 | 4,050 | 100.0 |

3 トリップ特性

① トリップ目的

トリップの目的構成を示すと右表のようになっている。私用が多くを占めているのは、地方部ではバス運行が週末に集中しているために、通勤、登校などの定常的なトリップには利用されていないことによると考えられる。

表-8 目的別利用者数

| 目的 | 回答数 | 構成比 |
|-----|-------|-------|
| 登校 | 882 | 21.8 |
| 出勤 | 613 | 15.1 |
| 買い物 | 460 | 11.4 |
| 通院 | 216 | 5.3 |
| 私用 | 1,612 | 39.8 |
| その他 | 253 | 6.2 |
| 計 | 4,036 | 99.7 |
| 不明 | 14 | 0.3 |
| 合計 | 4,050 | 100.0 |

② OTRACO バスの利用頻度

OTRACO バスの利用頻度別の利用者数を右表に示す。最も多いのが毎日（28.5%）次いで季節（3ヵ月）に一度となっているが、プロビンス別に見ると、地域によりこの比率は大きく異なっている。Bujumbura Rural 及び Mairie Bujumbura では毎日利用が約 40～50%を占めているのに対し、その他の殆どのプロビンスでは1回/月以下が50%以上を占めている。したがって、利用率はバスのサービス水準を反映していると考えられる。

表-9 バス利用頻度別利用者数

| 利用頻度 | 回答数 | 構成比 |
|-------|-------|-------|
| 毎日 | 1,154 | 28.5 |
| 2日に1回 | 249 | 6.1 |
| 週に1度 | 351 | 8.7 |
| 月に1度 | 540 | 13.3 |
| 季節に1度 | 984 | 24.3 |
| 年に1度 | 755 | 18.6 |
| 計 | 4,033 | 99.6 |
| 不明 | 17 | 0.4 |
| 合計 | 4,050 | 100.0 |

表-10 プロビンス別、バス利用頻度

| | | Frequency | | | | | | Tot |
|---------------------|-------|-------------|-----------|----------|-------------|-----------------------|----------|-------|
| | | 1 日 毎 | 2 回/2日 | 3 回/週 | 4 回 毎 | 5 回 毎 3 週 | 6 回/年 | |
| 1 Buzanza | 回答数 | 2 | 2 | | 2 | 6 | 2 | 14 |
| | 累加構成比 | 14.3 | 28.6 | 28.6 | 42.9 | 85.7 | 100.0 | 100.0 |
| 2 Bujumbura Rural | 回答数 | 88 | 23 | 19 | 27 | 39 | 28 | 224 |
| | 累加構成比 | 39.3 | 49.6 | 58.0 | 70.1 | 87.5 | 100.0 | 100.0 |
| 3 Bururi | 回答数 | 13 | 48 | 33 | 76 | 140 | 76 | 386 |
| | 累加構成比 | 3.4 | 15.8 | 24.4 | 44.0 | 80.3 | 100.0 | 100.0 |
| 4 Cankuzo | 回答数 | | 2 | 20 | 8 | 37 | 26 | 93 |
| | 累加構成比 | 0.0 | 2.2 | 23.7 | 32.3 | 72.0 | 100.0 | 100.0 |
| 5 Cibitoke | 回答数 | | | | | 1 | 4 | 5 |
| | 累加構成比 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 20.0 | 100.0 | 100.0 |
| 6 Gitega | 回答数 | | 9 | 19 | 87 | 101 | 141 | 357 |
| | 累加構成比 | 0.0 | 2.5 | 7.8 | 32.2 | 60.5 | 100.0 | 100.0 |
| 7 Karuzi | 回答数 | 1 | | 8 | 22 | 18 | 24 | 73 |
| | 累加構成比 | 1.4 | 1.4 | 12.3 | 42.5 | 67.1 | 100.0 | 100.0 |
| 8 Kayanza | 回答数 | 2 | 1 | 1 | 12 | 15 | 32 | 63 |
| | 累加構成比 | 3.2 | 4.8 | 6.3 | 25.4 | 49.2 | 100.0 | 100.0 |
| 9 Kirundo | 回答数 | | 1 | 3 | 1 | 3 | 4 | 12 |
| | 累加構成比 | 0.0 | 8.3 | 33.3 | 41.7 | 66.7 | 100.0 | 100.0 |
| 10 Makamba | 回答数 | | 17 | 2 | 2 | 9 | 5 | 35 |
| | 累加構成比 | 0.0 | 48.6 | 54.3 | 60.0 | 85.7 | 100.0 | 100.0 |
| 11 Muramvya | 回答数 | 2 | 1 | 1 | 7 | 7 | 9 | 27 |
| | 累加構成比 | 7.4 | 11.1 | 14.8 | 40.7 | 66.7 | 100.0 | 100.0 |
| 12 Muyinga | 回答数 | | | | 2 | 4 | 5 | 11 |
| | 累加構成比 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 18.2 | 54.5 | 100.0 | 100.0 |
| 13 Mwaro | 回答数 | 1 | 1 | 4 | 15 | 23 | 27 | 71 |
| | 累加構成比 | 1.4 | 2.8 | 8.5 | 29.6 | 62.0 | 100.0 | 100.0 |
| 14 Ngozi | 回答数 | 30 | 37 | 78 | 109 | 130 | 160 | 544 |
| | 累加構成比 | 5.5 | 12.3 | 26.7 | 46.7 | 70.6 | 100.0 | 100.0 |
| 15 Rutana | 回答数 | 1 | 3 | 7 | 5 | 17 | 10 | 43 |
| | 累加構成比 | 2.3 | 9.3 | 25.6 | 37.2 | 76.7 | 100.0 | 100.0 |
| 16 Ruyigi | 回答数 | 2 | 2 | 15 | 19 | 37 | 22 | 97 |
| | 累加構成比 | 2.1 | 4.1 | 19.6 | 39.2 | 77.3 | 100.0 | 100.0 |
| 17 Mairie Bujumbura | 回答数 | 1007 | 105 | 138 | 131 | 377 | 163 | 1921 |
| | 累加構成比 | 52.4 | 57.9 | 65.1 | 71.9 | 91.5 | 100.0 | 100.0 |
| 20 Pays Voisins | 回答数 | | 2 | 11 | 4 | 2 | 11 | 30 |
| | 累加構成比 | 0.0 | 6.7 | 43.3 | 56.7 | 63.3 | 100.0 | 100.0 |
| Total | 回答数 | 1149 | 254 | 359 | 529 | 966 | 749 | 4006 |
| | 累加構成比 | 28.7 | 35.0 | 44.0 | 57.2 | 81.3 | 100.0 | 100.0 |

③ 出発地から OTRACO バス路線までの距離、所要時間

トリップの出発地から OTRACO バス路線までの距離及び所要時間を次に示す。距離は 1km 以内で 65%、時間では 15min 以内で 60%が到達している。しかしこれを Bujumbra Rural 及び Mairie Bujumbra とそれ以外のプロビンスに区分してみると、前者では 75% が 1km 以内に収まっているのに対し、後者では 50%近くが 1km 以上の距離となっている。

表-11 出発地からバス路線までの距離別利用者

| OTRACO路線 までの距離 | 回答数 | 構成比 |
|-------------------|-------|-------|
| -100m | 1,038 | 25.6 |
| 100-500m | 822 | 20.3 |
| 500m-1km | 822 | 20.3 |
| 1km-5km | 755 | 18.6 |
| 5km- | 610 | 15.1 |
| 計 | 4,047 | 99.9 |
| 不明 | 3 | 0.1 |
| 合計 | 4,050 | 100.0 |

表-12 出発地からバス路線までの時間別利用者

| OTRACO路線 までの時間 | 回答数 | 構成比 |
|-------------------|-------|-------|
| -5min | 1,065 | 26.3 |
| 5-10min | 610 | 15.1 |
| 10-15min | 820 | 20.2 |
| 15-1hr | 897 | 22.1 |
| 1hr- | 651 | 16.1 |
| 計 | 4,043 | 99.8 |
| 不明 | 7 | 0.2 |
| 合計 | 4,050 | 100.0 |

表-13 バス路線までの距離別利用者 (Bujumbra Rural、Mairie Bujumbra とそれ以外の地区別)

| | | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | |
|------------------|------|-------|----------|----------|-------|------|-------|
| | | -100m | 100-500m | 500m-1km | 1-5km | 5km- | 計 |
| Bujumbura Rural | 利用者数 | 766 | 511 | 452 | 379 | 201 | 2309 |
| Mairie Bujumbura | 構成比 | 33.2 | 22.1 | 19.6 | 16.4 | 8.7 | 100.0 |
| Other Province | 利用者数 | 283 | 298 | 355 | 357 | 405 | 1698 |
| | 構成比 | 16.7 | 17.6 | 20.9 | 21.0 | 23.9 | 100.0 |
| Total | 利用者数 | 1049 | 809 | 807 | 736 | 606 | 4007 |
| | 構成比 | 26.2 | 20.2 | 20.1 | 18.4 | 15.1 | 100.0 |

④ OTRACO バス路線から到着地までの距離、所要時間

OTRACO バスの降車地点から到着地までの距離及び所要時間を次に示す。出発地からバス路線までの距離、時間と比較した場合、1km 以内が 68%、15 分以内が 64%とやや短い傾向がある。これはバスステーションからの発トリップを多く補足しているため、バスステーションまでの距離、時間が大きいことが想像される。

表-14 バス路線から到着地までの
距離別利用者

| OTRACO路線 からの距離 | 回答数 | 構成比 |
|-------------------|-------|-------|
| -100m | 1,392 | 34.4 |
| 100-500m | 733 | 18.1 |
| 500m-1km | 640 | 15.8 |
| 1km-5km | 684 | 16.9 |
| 5km- | 507 | 12.5 |
| 計 | 3,956 | 97.7 |
| 不明 | 94 | 2.3 |
| 合計 | 4,050 | 100.0 |

表-15 バス路線から到着地までの
時間別利用者

| OTRACO路線 からの時間 | 回答数 | 構成比 |
|-------------------|-------|-------|
| -5min | 1,354 | 33.4 |
| 5-10min | 556 | 13.7 |
| 10-15min | 666 | 16.4 |
| 15-1hr | 764 | 18.9 |
| 1hr- | 609 | 15.0 |
| 計 | 3,949 | 97.5 |
| 不明 | 101 | 2.5 |
| 合計 | 4,050 | 100.0 |

⑤ 乗車運賃

運賃別の利用者は500FBu以下の利用者と3000-5000FBuの利用者が多く、この二つに二分されている。前者は都市内利用者及び都市近郊利用者であり、後者は主要都市間の利用者であることが想定される。

表-16 利用料金別利用者

| OTRACO 利用料金 | 回答数 | 構成比 |
|----------------|-------|-------|
| -500FBu | 1,176 | 29.0 |
| 500-1000FBu | 215 | 5.3 |
| 1001-2000FBu | 278 | 6.9 |
| 2001-3000FBu | 523 | 12.9 |
| 3001-5000FBu | 1,234 | 30.5 |
| 5001-7000FBu | 451 | 11.1 |
| 7000FBu- | 163 | 4.0 |
| 計 | 4,041 | 99.8 |
| 不明 | 10 | 0.2 |
| 合計 | 4,050 | 100.0 |

⑥ 乗車時間

乗車時間からみても利用者は30分程度と2時間以上の利用者に二分されている。前者は都市内及び都市近郊の利用者であり、後者は拠点都市間及び拠点都市と地方を結ぶ路線であることが想定される。

表-17 乗車時間別利用者

| 旅行時間 | 回答数 | 構成比 |
|---------|-------|-------|
| 10min程度 | 313 | 7.7 |
| 30min程度 | 874 | 21.6 |
| 1hr程度 | 660 | 16.3 |
| 2hr程度 | 570 | 14.1 |
| 2hr以上 | 1,614 | 39.9 |
| 計 | 4,031 | 99.5 |
| 不明 | 19 | 0.5 |
| 合計 | 4,050 | 100.0 |

⑦ 乗り換え回数

乗り換え回数からみると約 78%の利用者が乗り換えなしで利用している。

しかしプロビンス別で見ると乗り換えなしの利用率が低いのは、Chankuzo、Kayanza、Muyinga、Rutana など、Bujumbura から遠隔地で、かつ縁辺部のプロビンスであり、サービス水準が低いことがうかがえる。

表-18 乗り換え回数別利用者数

| 乗り換え回数 | 回答数 | 構成比 |
|--------|-------|-------|
| 0 | 3,134 | 77.4 |
| 1 | 757 | 18.7 |
| 2 | 97 | 2.4 |
| 3 | 13 | 0.3 |
| 4 | 0 | 0.0 |
| 計 | 4,001 | 98.8 |
| 不明 | 49 | 1.2 |
| 合計 | 4,050 | 100.0 |

表-19 プロビンス別、乗り換え回数別利用者数

| | | 乗換回数 | | | | | | |
|-------|------------------|-------|------|------|-----|-----|-------|------|
| | | 0 | 1 | 2 | 3 | 4 | Tot | |
| 1 | Bubanza | 回答数 | 4 | | | | | 4 |
| | 構成比 | 100.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 100.0 | |
| 2 | Bujumbura Rural | 回答数 | 133 | 34 | 5 | 2 | | 174 |
| | 構成比 | 76.4 | 19.5 | 2.9 | 1.1 | 0.0 | 100.0 | |
| 3 | Bururi | 回答数 | 218 | 74 | 15 | 4 | | 311 |
| | 構成比 | 70.1 | 23.8 | 4.8 | 1.3 | 0.0 | 100.0 | |
| 4 | Cankuzo | 回答数 | 12 | 11 | 1 | | | 24 |
| | 構成比 | 50.0 | 45.8 | 4.2 | 0.0 | 0.0 | 100.0 | |
| 5 | Cibitoke | 回答数 | 6 | | | | | 6 |
| | 構成比 | 100.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 100.0 | |
| 6 | Gitega | 回答数 | 345 | 135 | 13 | 2 | | 495 |
| | 構成比 | 69.7 | 27.3 | 2.6 | 0.4 | 0.0 | 100.0 | |
| 7 | Karuzi | 回答数 | 29 | 9 | | | | 38 |
| | 構成比 | 76.3 | 23.7 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 100.0 | |
| 8 | Kayanza | 回答数 | 16 | 13 | 4 | | | 33 |
| | 構成比 | 48.5 | 39.4 | 12.1 | 0.0 | 0.0 | 100.0 | |
| 9 | Kirundo | 回答数 | 3 | 1 | | | | 4 |
| | 構成比 | 75.0 | 25.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 100.0 | |
| 10 | Makamba | 回答数 | 18 | 13 | 1 | | | 32 |
| | 構成比 | 56.3 | 40.6 | 3.1 | 0.0 | 0.0 | 100.0 | |
| 11 | Muramvya | 回答数 | 12 | | | | | 12 |
| | 構成比 | 100.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 100.0 | |
| 12 | Muyinga | 回答数 | 2 | 2 | | | | 4 |
| | 構成比 | 50.0 | 50.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 100.0 | |
| 13 | Mwaro | 回答数 | 26 | 24 | 1 | | | 51 |
| | 構成比 | 51.0 | 47.1 | 2.0 | 0.0 | 0.0 | 100.0 | |
| 14 | Ngozi | 回答数 | 436 | 129 | 19 | 5 | | 589 |
| | 構成比 | 74.0 | 21.9 | 3.2 | 0.8 | 0.0 | 100.0 | |
| 15 | Rutana | 回答数 | 17 | 16 | 1 | | | 34 |
| | 構成比 | 50.0 | 47.1 | 2.9 | 0.0 | 0.0 | 100.0 | |
| 16 | Ruyigi | 回答数 | 23 | 12 | 4 | | | 39 |
| | 構成比 | 59.0 | 30.8 | 10.3 | 0.0 | 0.0 | 100.0 | |
| 17 | Mairie Bujumbura | 回答数 | 1833 | 254 | 32 | | | 2119 |
| | 構成比 | 86.5 | 12.0 | 1.5 | 0.0 | 0.0 | 100.0 | |
| 20 | Pays Voisins | 回答数 | 1 | 30 | 1 | | | 32 |
| | 構成比 | 3.1 | 93.8 | 3.1 | 0.0 | 0.0 | 100.0 | |
| Total | | 回答数 | 3134 | 757 | 97 | 13 | 0 | 4001 |
| | 構成比 | 78.3 | 18.9 | 2.4 | 0.3 | 0.0 | 100.0 | |

4 利用者の評価、要望

インタビュー調査による乗客の OTRACO バスに対する評価、不満、要望等を下表に示す。回答で顕著な不満、要望等は少ないが、期待されている点としては、料金の低減、運行回数の増大であり、安全性やスペース、情報提供、バスステーション設置についての要望は少ない。

表-20 OTRACO バスに対する評価・不満・要望等

| | | はい | いいえ | 不明 | 合計 |
|----------------------|-----|-------|-------|-------|-------|
| 料金低減を要望するか | 回答数 | 3,381 | 668 | 1 | 4,050 |
| | 構成比 | 83.5 | 16.5 | 0.0 | 100.0 |
| OTRACOの運行を良いと思うか | 回答数 | 978 | 3,071 | 1 | 4,050 |
| | 構成比 | 24.1 | 75.8 | 0.0 | 100.0 |
| 悪路での運行を良いと思うか | 回答数 | 1,129 | 2,920 | 1 | 4,050 |
| | 構成比 | 27.9 | 72.1 | 0.0 | 100.0 |
| OTRACOの固定料金を良いと思うか | 回答数 | 1,873 | 2,176 | 1 | 4,050 |
| | 構成比 | 46.2 | 53.7 | 0.0 | 100.0 |
| バスの広さが良いと思うか | 回答数 | 808 | 3,241 | 1 | 4,050 |
| | 構成比 | 20.0 | 80.0 | 0.0 | 100.0 |
| 荷物置き場が必要と思うか | 回答数 | 941 | 3,108 | 1 | 4,050 |
| | 構成比 | 23.2 | 76.7 | 0.0 | 100.0 |
| OTRACOバスを安全と思うか | 回答数 | 923 | 3,126 | 1 | 4,050 |
| | 構成比 | 22.8 | 77.2 | 0.0 | 100.0 |
| 民間バスの方が早くてよいと思うか | 回答数 | 3,090 | 954 | 6 | 4,050 |
| | 構成比 | 76.3 | 23.6 | 0.1 | 100.0 |
| 民間バスの方が出発が早いと思うか | 回答数 | 1,410 | 2,636 | 4 | 4,050 |
| | 構成比 | 34.8 | 65.1 | 0.1 | 100.0 |
| 民間バスの方が快適だと思うか | 回答数 | 1,187 | 2,859 | 4 | 4,050 |
| | 構成比 | 29.3 | 70.6 | 0.1 | 100.0 |
| 民間バスの方が定時性が優れると思うか | 回答数 | 1,652 | 2,394 | 4 | 4,050 |
| | 構成比 | 40.8 | 59.1 | 0.1 | 100.0 |
| OTRACOのサービスに満足しているか | 回答数 | 2,302 | 1,741 | 7 | 4,050 |
| | 構成比 | 56.8 | 43.0 | 0.2 | 100.0 |
| OTRACOの定期運行に満足しているか | 回答数 | 420 | 1,893 | 1,737 | 4,050 |
| | 構成比 | 10.4 | 46.7 | 42.9 | 100.0 |
| OTRACOの駐車場の配置がよいと思うか | 回答数 | 602 | 1,711 | 1,737 | 4,050 |
| | 構成比 | 14.9 | 42.2 | 42.9 | 100.0 |
| 毎日運行が行われないので不満である | 回答数 | 1,406 | 2,511 | 133 | 4,050 |
| | 構成比 | 34.7 | 62.0 | 3.3 | 100.0 |
| 不定期運行に対して不満である | 回答数 | 1,362 | 2,555 | 133 | 4,050 |
| | 構成比 | 33.6 | 63.1 | 3.3 | 100.0 |
| バスの車体が古いので不満である | 回答数 | 426 | 3,490 | 134 | 4,050 |
| | 構成比 | 10.5 | 86.2 | 3.3 | 100.0 |
| 快適性に不満がある | 回答数 | 1,126 | 2,790 | 134 | 4,050 |
| | 構成比 | 27.8 | 68.9 | 3.3 | 100.0 |
| 運行に関する情報がないのが不満である | 回答数 | 388 | 3,528 | 134 | 4,050 |
| | 構成比 | 9.6 | 87.1 | 3.3 | 100.0 |
| 荷物スペースが不十分なのが不満である | 回答数 | 664 | 3,252 | 134 | 4,050 |
| | 構成比 | 16.4 | 80.3 | 3.3 | 100.0 |
| 定時運行を望む | 回答数 | 1,978 | 2,071 | 1 | 4,050 |
| | 構成比 | 48.8 | 51.1 | 0.0 | 100.0 |
| 運行回数の増大を望む | 回答数 | 3,341 | 708 | 1 | 4,050 |
| | 構成比 | 82.5 | 17.5 | 0.0 | 100.0 |
| 適切なバスステーションの設置を望む | 回答数 | 1,308 | 2,741 | 1 | 4,050 |
| | 構成比 | 32.3 | 67.7 | 0.0 | 100.0 |
| 利用者への情報提供を望む | 回答数 | 765 | 3,276 | 9 | 4,050 |
| | 構成比 | 18.9 | 80.9 | 0.2 | 100.0 |
| 安全な運行を望む | 回答数 | 712 | 3,328 | 10 | 4,050 |
| | 構成比 | 17.6 | 82.2 | 0.2 | 100.0 |