

# 金沢バストリガー方式の導入

～ 利用者の協力を引き出す公共交通利用活性化の取組 ～

金沢市都市政策局交通政策部交通政策課 木谷 弘司

## 1. バストリガー方式導入のねらい

自動車社会の進展にともない、地方都市の公共交通は厳しい経営状況におかれ、本市においても、図-1に示すように路線バスの利用者の減少が続いています。これに対して、金沢市と交通事業者は警察の協力も得て、バス専用レーンなど様々な公共交通利便性向上策を展開してきましたが、一時的な効果はみられても、全体として利用者減少に歯止めがかからないのが現状といえます。この結果、利用者の減少がバスや鉄道の減便等の

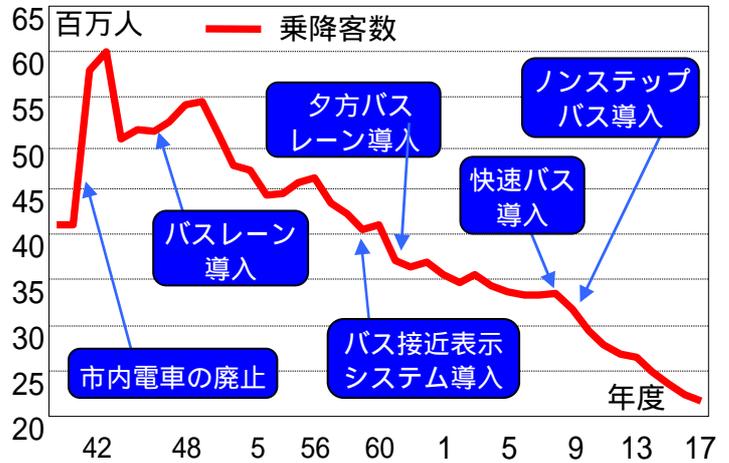


図-1 路線バス利用者数と主な利用促進策

の利便性低下を招き、これにより更なる利用者の減少を誘発するという悪循環が形成されており、この関係は、交通事業者に新たな利便性向上策の展開を躊躇させています。

この流れを断ち切り、交通事業者が積極的な利用促進策を展開できるようにすることが必要です。ほとんどの世帯が自動車を保有し、door to doorの利便性があたりまえとなっている中、この問題の解決を図るには、二つの視点が重要となります。一つは、バスの利便性を上げるだけでなく同時に自動車の利便性に負荷をかけること、もう一つは、利用者の理解を高めかつ具体的な協力への責任を持ってもらうことで、バストリガー方式は後者の視点に基づく施策の一つといえます。

金沢市では、これらの考え方にに基づき、交通基盤（ハード）を有効活用する方策（ソフト施策）を中心に施策プログラムとなる「新金沢交通戦略」を策定するとともに、公共交通の利用促進に関する市・市民・事業者・交通事業者の責務を規定した「公共交通利用促進条例」を制定して、歩行者と公共交通優先のまちづくりを進めています。

## 2. 金沢バストリガー方式

### (1) 趣旨と概要

「金沢バストリガー方式」とは、金沢市の仲介のもと、バス事業者と利用者が合意（バストリガー協定の締結）の上でバス運賃や路線の新設・延長、運行ダイヤの増便などを決定するもので、新規取組路線に関する採算ライン（利用者数による指標設定を想定）を設定し、それを下回った場合は取組を止めることができるという方式です。

この方式は、交通事業者にとっては、事業展開の実効性を高めるとともに、期待した効果が得られなかった場合の責任を利用者と分け合うことによるリスクの軽減がメリットとなり、一方、利用者にとっては、積極的かつ継続的にバスを利用するという一定の責任を

担う代わりに利便性の向上が実現されるという、努力、責任、リスクを担いつつ双方に利点がある win win の関係により成立しています。

また、「トリガー」とは、「引き金・誘因」のことで、動きになぞらえ目標が達成できなければ元に戻すということを本来のゆわれとする造語ですが、公共交通活性化の「引き金」となって欲しいという思いも込められています。

市が協定締結を仲介する要件としては、「路線・系統の新設・延長、運行ダイヤの大幅な増便、特定区間の運賃低減など、利用者の利便性向上に資する取組であること」、「事前に設定した採算ラインを満たすことがある程度見込まれること」、「協定の対象とする取組が金沢市内のものであること」としています。

## (2) 金沢大学地区金沢バストリガー協定の締結

具体的な事例として、金沢大学と交通事業者（北陸鉄道）が、本市の仲介のもとに協定を締結した「金沢大学地区金沢バストリガー協定」について紹介します。

この取組の背景に、平成 14 年から香林坊～武蔵ヶ辻間の運賃の 100 円化（従前 200 円）により乗客数が大幅に増加したことと、アンケート調査結果で、旭町周辺～角間キャンパス間の 100 円運行により多くのバス利用転換が予測されていたことがあげられます。

平成 17 年 10 月に、本市から、北陸鉄道に対して、大学生等の利用増加につながる料金低減策を検討することなど、公共交通の利便性向上に向けた取組について要請を行うとともに、金沢大学に対して、前述のバストリガー方式による取組を提案したところ、金沢大学では、学生の利便性向上、駐車場の適正利用および交通事故防止等のメリットがあることから、北陸鉄道と実施に向けた検討を進めることとなりました。

協定の重要事項となる採算ラインについては、平成 17 年度を基準年とし、その運賃収入を超えれば、次年度も継続するという条件を設定しました。本地区においては、目標達成のために平成 17 年度の推計利用者数 117,090 人の 189%となる 221,687 人の利用が必要となります。金沢大学では、平成 18 年 1 月に対象区間に居住する学生を対象にバス運賃が 100 円となった場合のバス利用意向に関するアンケート調査を行い、現状に対して 212%の利用見込みを得、実現可能性があると判断しました。

金沢大学と北陸鉄道は、金沢市の仲介のもと、平成 18 年 2 月 15 日に「金沢大学地区金沢バストリガー協定」を締結し、同年 4 月 1 日から旭町・鈴見町・鈴見台 2 丁目から金沢大学の間を 100 円（従来は 170 円又は 200 円）で運行する実証実験を開始しました。（平成 23 年 3 月 31 日までの 5 年間の実証実験）

この協定に基づき、当該実験実施年度に対象区間から得られた収入が、実験開始前年度の収入を上回ることを確認しつつ、実証実験が継続されています。

## (3) 協定に基づく取組

大学では利用を促進するため、「公共交通は、利用者である市民・住民が支える」という意識を醸成することを目的としたセミナーの開催やポスターの掲示、チラシの配布など大

---

「明日の金沢の交通を考える市民会議（任意の市民団体）」が平成 16 年度に行った、金沢大学の学生等へのアンケート調査

学内外への周知や、学内駐車場利用許可証の発行の厳正化、ならびに、購買部での ICa(北陸鉄道の IC カード) の販売・普及などを進めています。

また、金沢市においても、利用者の目標達成に向けた意識の高揚を図るため、ホームページなどで利用実績や目標達成状況の公表を行っています。

北陸鉄道では、協定通り金沢大学から所定の区間(バス停で 4~5 区間)内の料金を 100 円とするとともに、新しい路線の設定なども行っています。

#### (4) 実施状況

協定に基づく取組による、バスの利用状況を図-2 に、各年度の協定目標達成月日、最終利用者数および基準年との比率を表-1 に示します。

近3年間は8ヶ月かからずに目標を達成しています。総利用者数は当初3年間で大幅に伸び、平成17年度の約3倍に達しています。平成21年度は横這いとなっており、現在の取組を継続すれば、ほぼこの利用水準で推移すると予測されます。平成22年度も継続してこれらの取組が実施されていますが、今年度は協定の最終年にあたることから、改めて両者による今後の運行に関する協議を進めています。

実施後、学生からは、「安いのですりやすくなった」、「昼食を食べに校外に行くことが増えた」などの声も聞かれ、今回の取組が、単なる朝夕の通学の利便性向上だけではなく、途中時間のバス移動にも影響を与え、気軽な移動手段であるとの認識が定着してきていると考えられます。

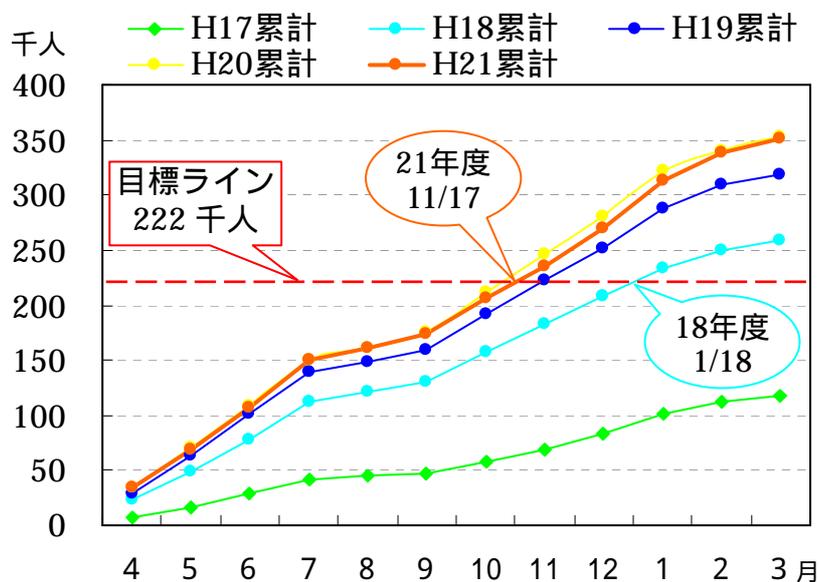


図-2 バストリガー路線における累計バス利用者の推移と目標達成状況

表-1 バストリガー協定の実施状況

年度	目標達成月日	最終利用者数	対17年度比
平成18	1月18日	258,184人	221%
平成19	11月30日	319,340人	273%
平成20	11月12日	352,880人	301%
平成21	11月17日	351,886人	301%

### 3. 金沢バストリガー方式の課題と展望

この様に「金沢大学地区金沢バストリガー協定」は、利用客の大幅増加を実現させ、一定の成功を収めました。これは、金沢大学と北陸鉄道の双方が、バス利用者の増加に向けて努力し相乗効果を生んだことによるものといえます。今後は、これまでの運行実績をきちんと評価し、恒常的な運行システムに改良したいと考えています。

このバストリガー方式が、従来の利便性向上や意識啓発を主体としたバス利用促進策と決定的に違う点は、利用者側の積極的な協力を引き出したことにあります。金沢大学のケースでは、大学が前述の取組などにより継続して学生に対するマイカー利用の制限や積極的なバスの利用促進に努力しており、これなしにバス料金を100円にするだけでは、今回の成果は生まれなかったと考えています。

この取組は、利便性でバスが自動車を凌ぐことが難しい現状において、公共交通利用促進を進める際に、利用者の協力・責任分担がいかに重要であるかを改めて教えてくれました。今後は、この経験をもとに企業版トリガーや町会などを対象とした地域版トリガーなどへの拡大を検討しています。

この取組において、大学を対象とした今回の事例は特殊な背景を有していることから、今後の対象拡大の検討では、これらの条件との違いに配慮しながら、利用者に対する魅力の設定や協力を獲得する方法の検討を進めていきます。

#### 【大学を対象とした場合の特殊な背景】

- ・ 多くの利用者を統括できる大学事務局があることで、協定の条件設定が容易になるとともに、事後の責任の所在が明確となる
- ・ 学生は、社会人に比較して自動車保有率が低い（入学当初から便利な公共交通があればその後の自動車保有も抑制される）
- ・ 通学費に手当はなく、バス料金の低減が直接的な利便性向上となる（通勤の場合は通勤手当も低減され魅力が小さくなる）
- ・ 学生の居住地分布は短期間に変化し、利便性を享受できる人数を比較的狭い範囲で確保できる（入学当初の通学条件は、一定の居住地集約効果を有する）
- ・ 比較的对象範囲を規定しやすいことから、可能な利便性向上策とそれを享受する利用者が明確となる