

3 K 新聞

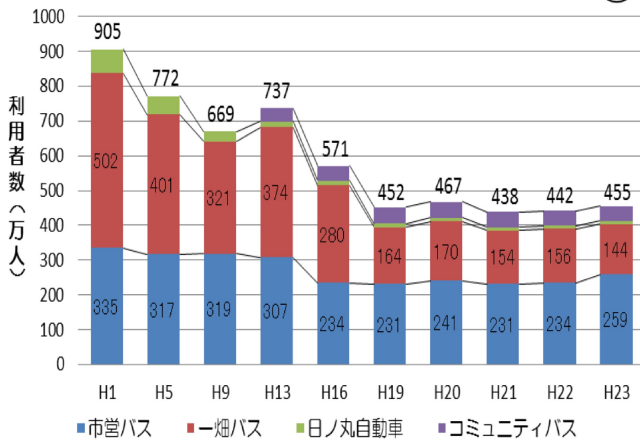
公共交通で買物に行こう

今号の特集

ご存知ですか？バスのこと

数字で見る利用者数の変化

松江市バス利用者数の推移



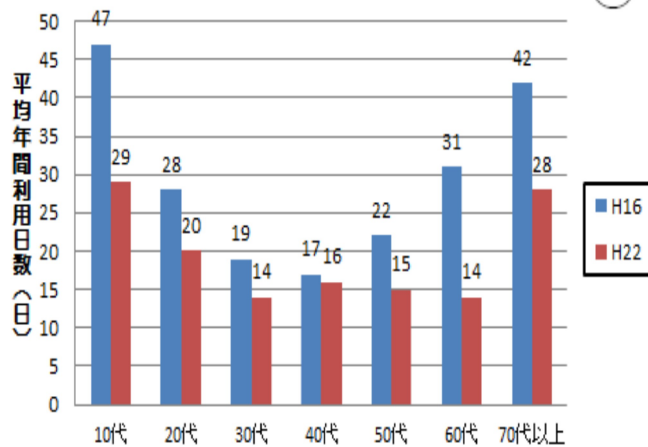
松江市ではバスの利用者数が減少傾向にあり、この二十年間でほぼ半減しました(図①)。特に平成十六年や十九年の路線廃止と減便があった年には利用者数の

減少が顕著です。しかし、ノーマイカーウィークなど、企業・市民・行政・バス事業者による協同の取り組みにより、平成二十二年からは二年続けて利用者数

が増えています。

平成二十二年～二十三年の利用者数の変化を路線別で見た場合、市営バスでは、「病院～八束女子高線」「南循環線」を

年代別平均年間バス利用者数の比較



第2号 24年10月10日
発行
島根大学 法文学部
飯野研究室
TEL&Fax
0852-32-6140
ご意見・ご感想
kkk_shin_bun@yahoo.co.jp

除く路線で利用者数が増加し、また新たに「朝日ヶ丘線」「法吉線」を加えたことでさらに利用者が増えました。

一畑バスでは、路線の削減により全体としての利用者数は減りましたが、残された路線では利用者数が増えています。

では、今後の見通しはどうでしょうか？図②は、平成二十二年の調査結果です。前回調査から六年経っているのに、調査対象者の半数以上が次

の年代区分に移行したと考えられます。このように見ると、マイカーブームを経験した五十代～六十代のバス利用が今後大きく伸びると思われません。他にも若い世代での親による送迎、車通勤の増加のため、利用者が減少することが考えられます。バス受難の時代の到来と云ってよいでしょう。

このような事態に対し松江市は、満七十歳以上の高齢者に対する料金半額割引や、学生対象の通学フリー定期「のりほSP」の販売を開始しました。これら割引制度によりバスは利用しやすくなりましたが、乗車一回あたりの利益は減少してしまうため、利用者が格段に増えなければ根本的な解決にはなりません。加えて人口減少、少子高齢化により、バスの存続自体が危ぶまれています。

そこで、将来バスを利用する人たちのために今の私たちの積極的にバスを利用が

ひと月400円がバスを救う！？

松江の路線バス事業が赤字なのはみなさんもお存知ですよね？では、赤字なのにどうしてバスは走り続けていられるのでしょうか。実はバスの運行に関わる松江市からの支出(ここには一畑バスや交通局への運行補助の他に通学助成、高齢者・障害者割引なども含まれます)が年に約7億5千万円もあるからです。そこで、松江市の人口(207,216人：本年8月末現在)の3分の2(松江市の生産年齢人口に相当)が月に1回(往復400円)バスを利用したとしましょう。そうすると、バスの収入は年間で約6億7千万円に上り、松江市からの補助の90%をカバーすることができます。つまり、もし私たちが月に2回以上バスに乗ったとするとバスに対する松江市の補助はゼロとなり、バスサービスの向上や住みよいまちづくりのための新たな財源が生まれます。みなさん、この企画に参加してみませんか？(稲田耕一)

していく必要があります。それにバスの利用は私たち自身のためにもなります。例えば移動手段を車からバスに変えた場合、自動車事故の加害者になるといふリスクが発生しません。高齢者の場合は特に重要です。

また、運動量の増加が生活習慣病の予防にもつながります。子供や若者の場合には、保護者による送迎では得られにくい社会的マナーや見知らぬ人とのコミュニケーション能力を身に着けることが期待できます。

バスの利用は手軽にできる自分磨きと社会貢献なのです。まずは一度乗ってみませんか？

※数値は松江市地域公共交通総合連携計画のデータを使用させていただきました。(佐藤秀幸)

そうだったんだ！バスの歴史

日本初の路線バスの運行は明治36年9月20日、現在「バスの日」に制定されているこの日に京都市内で始まったそうです。当時の車両は2人乗り蒸気自動車を6人乗りに改造したものでした(写真)。初期のバス事業は既存の旅客事業者からの妨害や車両の故障が頻発し、本格的な営業の継続が難しかったそうです。それから約100年経った現在も、人々の安心安全な暮らしを支え続けるバスを今後も守っていききたいですね。(竹内美咲)



(写真は公益社団法人日本バス協会HPより転載)

項目	金額
① 1年あたりのガソリン代	47,000円
② 1年あたりの自動車税	40,000円
③ 1年あたりの車検料(法定費用含む)	55,000円
④ 1年あたりの自動車任意保険料	60,000円
⑤ 1年あたりのその他経費	20,000円
①～⑤計: 1年あたりの維持費	222,000円
1日あたりの維持費	約600円
車両購入価格(利用年数7年)	1,600,000円
⑥ 1年あたり車両価格	228,600円
①～⑥計: 1年あたりの合計経費	450,600円
1日あたりの合計経費	約1,200円

〈※1,500ccの乗用車で、片道6kmの通勤を想定〉

〈参考例〉バス通勤に変えてみると...



6kmを車通勤する場合、自己負担経費は年間約25万円(※①)。バス通勤では年間約12万円の定期代(※②)。ただし、全額職場が支給するので自己負担額は0円。ちなみに定年まで38年間勤めると、950万円もの差額になります。大きな額ですね！

※①: 1200円×252日－(4100円×12ヶ月)

(通勤手当の4100円は島根大学の規定準用)

※②: 松江駅・竹矢間(約6km)6ヶ月定期利用の場合

車の維持費の計算例

みなさんは、車の維持費について考えたことがありますか？車には、購入費や燃料費はもちろん、税金や保険、駐車場代等々、保有しているだけでも結構なお金がかかります。

金がかかります。上記の表から、車通勤では少なく見積もっても毎日千二百円ものお金を使っていることになります。

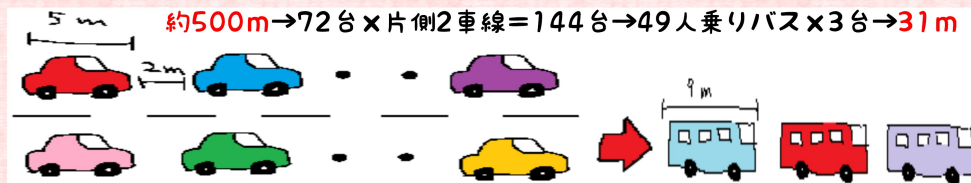
(＋α駐車場代・修理費等)車は確かに便利で快適な乗り物ですが、家計に大きな影響を与えていることに

も注意しなくてはなりません。そして、左の参考例はあくまで計算上の話ですが、バス通勤には経済的メリットもあることを知って頂けたらと思います。一家に複数台ある車を減らし、バス通勤に変えてみるなど、車の維持費を考えた「かしこい車と公共交通の使い方」にシフトしてみてもどうでしょうか。

(田原彩子)

みんなでバス通勤も悪くない！

渋滞ほどイライラするものはないですね。そこで、渋滞が頻発するくにびき大橋(約500m: 南詰信号から北詰信号まで)を例に、乗用車に乗っていた人たちがバス通勤に転換すると、どのくらい渋滞が緩和されるのか計算してみました。



なんと！
500mが31mに！

※渋滞が発生する通勤時間帯は、1台に1人が乗っていると仮定。

1km(=500m×2車線)の間には乗用車144台(=144人)が通行しています。これをバスに転換すると、バス3台(=144人/147人)、31mでおさまります。こうして渋滞が解消されれば、バスだけでなく救急車などの緊急車両がすばやく走れるようになると同時に、二酸化炭素排出量も減るので、人にも環境にも優しい交通が実現します。さらに、道路整備費や維持費が節約できることになり、その分を子育て支援など他の用途に使えるようにもなります。税金をもっと有効に使うためにもみんなでバス通勤をしてみたいはかがでしょうか。(栢原幸恵)

公共交通ウイズ

〇このバス停の写真はどう？



ヒント: 南循環線
答えは次号に掲載
即答の答え 月曜寺前
(竹内美咲)

編集後記

「こ存知ですか？」マにした今回の新聞。いかがでしたでしょうか。指導教員から半ば強制された感が否めない特集でしたが、なんとか形になってよかったです。

ところで、大学は夏休みだというのに、なぜか忙しいうちのゼミ。調査研究の他にもイオンでの買物コンシェルジュやバスまつりなどをお手伝いいたしました。そんな感じでこれからも精力的に活動していく(とせられる)予定です。もちろん新聞も忘れず発行したいと思えます。(忘れさせてもらえないと言った方が正しいですが...) 創刊号に対するご意見をお寄せ下さったみなさま、ありがとうございます。参考にさせていただきながら今後に活かしていきたいと思えます。次号編集長は栢田耕一です。(第2号編集長: 栢原幸恵)