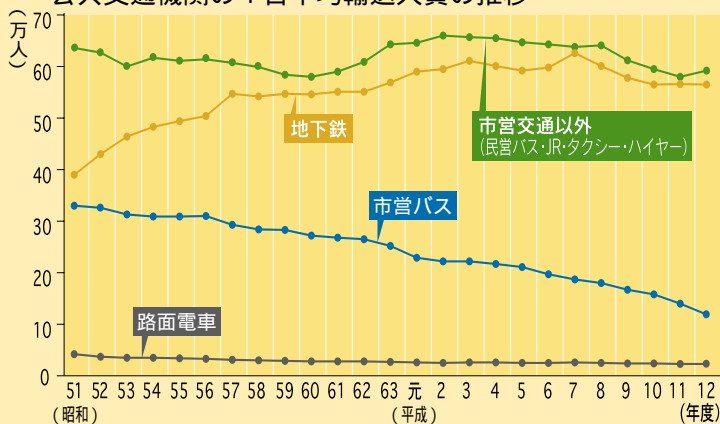


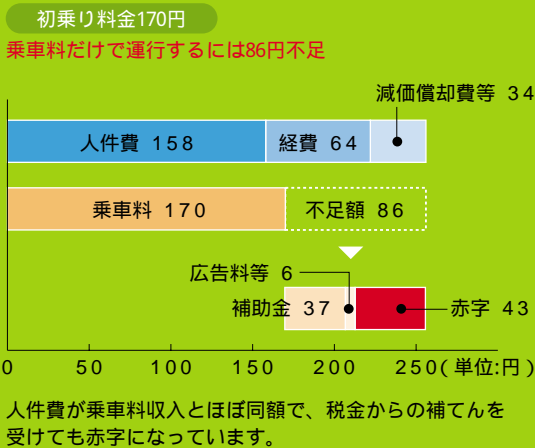
公共交通機関の1日平均輸送人員の推移



路面電車 左のグラフは、市内の公共交通機関の1日平均輸送人員の移り変わりを示したものだ。
市バス 最近では全体的に減少しているね。合計で見ると、平成三年を頂点に減少を続けているんだって？人口は増えているはずなのに、どうしてなのかな。
地下鉄 自動車が普及して、公共交通離れが起きていることはもちろんだけれど、景気の低迷や週休二日制の定着なども、原因と考えられるね。
路面電車 市営交通の1日平均輸送人員を見ると、平成七年から十二年までの五年間で、路面電車が三千人、市バスが七万人、地下鉄が六万人

も減っているんだ。
市バス それほど深刻な状況だとは。市バスは、市民の足として朝夕のラッシュ時に合わせて車両や人員を配置しているんだ。だけど、昼間の乗車率が低い路線も多く、効率が悪い面があって、経営を圧迫しているんだ。乗車料収入の低迷は、それに拍車を掛けているんだよ。
地下鉄 僕の状況も大変だよ。建設時に借り入れたお金は、乗車料収入で返済して、三十年ぐらいで収支が合うよう計画されているんだ。でも、平成十二年度の乗車料収入は、平成三年における見込みより百億円以上も少なくて。路面電車さんの状況は、どうなの？
路面電車 今使われている車両は、ほとんどが昭和三十年代に作られたものでね。近い将来その更新に費用が掛かることで、経営への影響が心配なんだ。
市バス 僕たちはそれぞれ抱えている問題に違いはあるけれど、このままだと大変なことになってしまうよ。客観的な分析を専門家にお願いくることも必要だね。そして、市民の皆さんにちゃんと説明して、一緒に考えてもらうことが大切なんだ。
 「民間調査機関に委託して行った、交通事業の経営に関する調査」では、三事業とも輸送人員の減少傾向が続き、企業経営としては危機的な状況に陥るとの結果が出ています。

路面電車

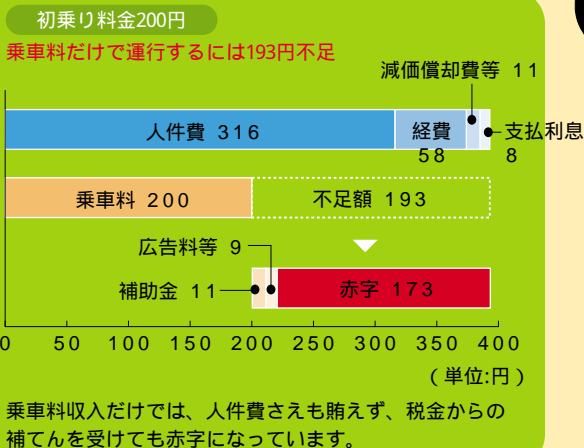


市営交通の収支を初乗り料金で見ると...

市営交通の収支状況をそれぞれの初乗り料金を基準に換算して見てみましょう。3事業いずれも乗車料だけでは支出を賄えていません。広告料や補助金(税金)などで不足を補っていますが、それでも赤字になっています。

数値は、平成14年度予算額(税込み)

バス



地下鉄

