

函館市交通事業経営計画（第2次）

平成22年3月

函館市交通局

目 次

1	はじめに	1
2	事業経営の基本的な考え方	3
3	収入に係る対策	4
	(1) 料金制度について	4
	(2) 乗客サービスについて	5
	(3) 広告料収入について	5
	(4) 利用促進について	6
4	支出に係る対策	8
	(1) 効率化の推進について	8
	(2) 建設改良について	9
5	一般会計からの補助	10
	(1) 施設改善関係に対する補助について	10
	(2) 施設維持保守関係に対する補助について	10
6	累積資金不足額の処理	11
	(1) 計画期間を目途とする累積資金不足額の解消について	11
7	走行環境の改善	12
	(1) 安全性および定時性を兼ね備えた走行環境の整備について	12
8	おわりに	13
	○財政収支試算	15
	○参考資料	19

1. はじめに

函館市の市電・市バス事業は、昭和40年代からの急激な自家用車の普及、住民人口の北東部等市周辺部への拡散や近隣自治体への移動、事業所および大型店等の市周辺部への移動および進出、少子化等による全市人口の減少等により、利用者の減少が継続し、厳しい経営状況が続いた。

この状況に対処するため、昭和42年度から、①資産の売却、②事業の縮小、③一般会計からの助成、④職員の削減を中心とする3次にわたる財政健全化対策を実施してきた。

しかしながら、それらが交通事業の抜本的な改善へと結実しなかった状況から、改めて当市における公共交通事業のあり方について検討が行われ、平成12年3月に、市民生活に密接に関連するバス事業および電車事業の経営体質の強化を図るため、バス事業の函館バス株式会社への一元化と電車事業の市営の当面維持による経営健全化を柱とする、「函館市公共交通施策基本方針」を策定した。

さらに、平成12年11月に、基本方針に基づく個別計画として、10か年間の「函館市交通事業経営計画」（計画期間：平成12～21年度）を策定した。

その主な内容は、

- ① バス事業の3か年（平成13年3月31日～平成15年3月31日）での廃止および函館バス株式会社への移管
- ② バス事業移管終了年度における累積資金不足額に対する一般会計補助金による年次計画に基づく処理
- ③ 電車事業の収入、支出等に係る健全化対策実施による当面の市営事業の維持
- ④ 電車事業の厳しい経営状況を鑑みた、施設等ハード部分に限定した一

般会計からの支援 などである。

平成12年度から平成21年度までの計画期間中、おおむね計画どおりの対策の実施が図られ、市民生活を支える公共交通機関としての役割を十分に果たすため、安全性と利便性に配慮した運行と効率的な管理運営に努めてきた。

その結果、平成15年度から単年度収支の黒字を維持し、平成14年度末に24億4,600万円であった交通事業の累積資金不足額は、平成20年度末には、12億7,700万円となり、計画に比べ2億6,500万円改善されている。

しかしながら、依然として年々利用者の減少傾向が続き、また、車両・施設等の経年による老朽化が進み、予定額を上回る改良・補修費を要している状況があり、また、計画最終年度の平成21年度末においても、市バス事業に因る不良債務の残額があり経営の負担になるなど、今後の交通事業経営にあたって、解決すべき課題が存在している。

そこで、本計画は、「函館市公共交通施策基本方針」に基づく個別計画として策定し、平成21年度までの「函館市交通事業経営計画」（以下、「第1次経営計画」という。）に引き続いて、軌道事業の今後の経営方策を定めるものである。

計画策定にあたっては、学識経験者、交通事業者、経済団体、住民団体、福祉団体等関係者および一般公募による市民から構成される「函館市交通事業経営計画検討会議」を設置し、課題について検討され、計画への意見反映が図られたところである。

2 事業経営の基本的な考え方

路面電車は、古くから、身近な乗り物として市民に親しまれており、「函館市公共交通施策基本方針」においても、公共交通機関として、日常生活における市民のモビリティ（移動性）を支える都市の基盤であり、健全な都市環境を形成するうえでも重要な都市施設として位置づけをされている。

そのうえで、定時性に優れた交通機関としての特性や地球環境への負荷軽減性というエネルギー政策上の視点から、全国的に見直されている状況を受け、また、軌道敷の維持管理、施設整備などへの多大な投資や観光への寄与や文化財的要素を考慮し、乗客サービスの向上や効率的な経営に向けての最大限の企業努力の積み重ねによる経営の健全化を前提に、当面、市営での維持を図ることとされている。

この基本方針の実現のため、

- ・ 現行の営業路線を維持することを基本とする効率的な運行および経営の実施
- ・ 高齢社会やバリアフリー対策など利用者の視点からの魅力あるサービスの提供
- ・ 単年度収支の黒字化を基本とする経営の維持
- ・ 年次計画に基づく累積資金不足額の解消

を基本とし、第1次経営計画に引き続いて、電車の利用促進等を中心とする収入に係る対策、経費の効率化等を中心とする支出に係る対策等からなる経営計画を実施する。各対策等の実施にあたっては、予め達成目標の明示に留意するものとする。

なお、この計画の実施期間は、平成22年度から平成31年度までの10か年とするが、事業を取り巻く状況の変化に即したものとするため、適時適切に見直しを行うものとする。

3 収入に係る対策

事業経営の基盤は、営業収入であり、その基本は、乗車料金収入であるが、収入額は、乗客数の動向に大きく依存している。

1日当たり乗客数は、昭和39年度の135,187人をピークに。年々減少し続けており、第1次経営計画の期間においても、平成12年度の19,715人が、平成20年度には17,473人へと約11.4%減少し、それに伴い収入額についても、1,213百万円から1,027百万円へと15.3%減となっている。

この主な要因として、自家用車の継続的な増加や市内人口および事業所数、とりわけ電車沿線地区における人口および事業所数の減少が考えられる。

今後においても、乗客数および料金収入について、減少傾向が続くものと予測されるが、利用促進等対策の実施により、その減少幅をできるだけ縮減し、安定的な経営が図られるよう最善を尽くすものである。

(1) 料金制度について

(ア) 均一料金制度についての検討の継続

利用しやすい料金としての均一料金制度導入の可能性について、検討を深める。

(イ) 新たな割引体系の検討および定期券等割引率の見直し

エコロジー・パス（環境定期券）等新たな料金割引制度の導入検討および通勤・通学定期等の割引率の見直しについて、検討を進める。

(ウ) ICカード等新媒体の調査研究

ICカード、モバイル等新たな付加価値を有する料金支払媒体の可能性について、調査研究を行う。

(2) 乗客サービスについて

(ア) 職員の接遇マナーと企業意識向上の徹底

職員全員に対し、サービス業としての基本である乗客接遇マナーの向上を図るとともに、地方公営企業としての収益性を常に念頭に置く企業意識の徹底に努める。

また、利用者の意見等を積極的に伺うための方策を検討する。

(イ) 乗客需要に見合った営業時間および運行間隔の再構築

乗客需要に対応する効率・効果的な営業時間、運行時分、本数、間隔等について検討を行い、運行体制の再構築を図る。

(ウ) 電車内での市民・観光情報の積極的発信を図る方策

電車内の液晶画面や広告スペースを活用して、広く市民向けの市政情報や来訪者向けの地域・観光情報を積極的に発信する方策を図る。

(エ) 他の交通機関との連携強化

乗客の利便性を増すため、民営バス等他の交通機関との連携を強化する。

(3) 広告料収入について

(ア) 電停ネーミングライツ（電停副呼称）制度の推進

電停周辺の企業に対し、電停ネーミングライツ（電停副呼称）制度のPRおよび利用勧誘を積極的に働きかける。

(イ) 車内・車外使用による新規広告商品の開発・販売

車内および車外を利用した、新たな広告商品の開発と市内・市外企業へのホームページ等を活用した販売促進を図る。

(ウ) 広告料金の改定についての検討

広告料金の単価等の改定について検討する。

(エ) 電車の意匠を活用した新規商品の開発・販売

電車の意匠を活用したオリジナルグッズの開発促進と販売を充実・強化し、電車事業のイメージアップと収入増加を図る。

(4) 利用促進について

(ア) 全市的なエコ・ライフ推進による公共交通機関の利用促進

環境面での社会に対する負荷軽減の観点から、全市的なエコ・ライフ推進を図り、旅客単位輸送量（人キロベース）当たりの二酸化炭素排出量が少ない公共交通機関の利用を呼びかける。

(イ) 路面電車感謝祭等イベント開催による市民への広報活動の実施

路面電車の日や路面電車感謝祭等の行事を通して、市民等の電車に対する関心を高め、利用促進を図る。

(ロ) 街頭キャンペーン等観光客対象の宣伝活動の拡充

定期的に利用促進の街頭キャンペーンを行うほか、ゴールデンウィークや夏休み等観光シーズンを中心に函館駅前、湯の川温泉等で観光客に対する電車・観光地案内を実施する。

(ハ) 沿線地域企業・団体等との連携協力による利用拡大

沿線周辺の企業や商店街等と協力し、セール、イベント等の連携など地域ぐるみでの利用拡大を図る。

(ニ) 旅行代理店や観光コンベンション団体等との連携強化による利用促進

旅行代理店、観光施設、観光コンベンション団体等との連携を強め、修学旅行の誘致等を行い、また各種パンフレット等に市電に関する内容を掲載し観光客等に対し情報を提供するとともに、市電乗車券を含んだ旅行パック商品等の拡大に努める。

(ホ) 交通事業等についての情報発信の強化

市内公共交通機関との連携や民営バスとの乗継制度等について

の周知のため、広報を強化し、地域の交通体系に関する情報発信に積極的に参画する。

また、ホームページに、多言語表記による概要やブログ形式記事の登載等内容の充実を図る。

4 支出に係る対策

軌道事業は、電車運行のために、電車乗務員に加えて、車両整備や軌道・架線の維持保守に係る機械・土木・電気各分野の技術職員、さらには、運行計画や管理業務担当の事務職員など一定の人員を要する労働集約型事業と言われている。

また、輸送事業の生命である安全・安心の確保と将来に渡る事業継続のために必要な投資として、施設・設備に係る計画的な建設改良の実施が必須である。

これらの特色を踏まえながら、最小の経費で最大の効果を得るよう、なお一層の効率的・効果的な事業執行に努めるものである。

(1) 効率化の推進について

(ア) 事務事業の見直しによる効率的な組織の確立

毎年度、事務事業の点検・見直しを実施し、状況に応じた効率的かつ機動性に優れた組織体制の確立を図る。

(イ) 施設整備業務および管理業務の外注化、嘱託化推進による人件費の抑制

技術職員、事務職員等の担当業務について、アウトソーシング推進の見地からの評価を行い、外注化・嘱託化を推進し人件費総額の抑制に努める。

(ウ) 事業経費等の総点検によるコスト縮減

事務事業に係る経費について総合的な点検・見直しを行い、経費削減の徹底を図る。

(2) 建設改良について

(ア) 安全運行の確保と将来にわたる事業運営を図るための施設等整備の計画的推進

車両、線路、電路等施設について、日々の安全運行の確保と将来にわたる確実な事業運営の継続を担保するため、改修・更新を計画的に進める。

(イ) 補助制度拡充等についての国に対する要望継続

LRTシステム整備費補助制度について、国に対し、補助率の拡充や補助要件の緩和等を引き続き要望する。

5 一般会計からの補助

電車は、市民の日常生活に密着した交通機関としてのほか、環境保全や文化・観光など、多面的な機能を有する都市施設として、長年にわたり多数の人々に利用されている。

一方で、安全運行の確保には、施設・設備の改善等のため相当の投資を必要としており、軌道事業を取り巻く厳しい経営環境を鑑み、第1次経営計画に引き続いて、一定の基準を定め、一般会計からの補助を受けることとする。

(1) 施設改善関係に対する補助について

安定的な経営を図るため、施設改善関係補助として、

- ・建設改良に伴う減価償却費
- ・企業債利息相当額
- ・平成12年度以前の建設改良に係る企業債償還元利金
- ・LRT国庫補助協調額等

を対象に、一般会計からの補助を受ける。

(2) 施設維持保守関係補助に対する補助について

安定的な経営を図るため、施設維持保守関係補助として、

- ・車両および電路、変電所等施設の維持保守経費
- を対象に、一般会計からの補助を受ける。

6 累積資金不足額の処理

第1次経営計画における市営バス廃止に伴う交通事業の累積資金不足額の処理については、一般会計からの補助金をもって、年次計画により、解消するものとする。

(1) 計画期間を目途とする累積資金不足額の解消について

(ア) 一般会計補助金による年次的処理

市営バス事業に起因し第1次経営計画から引き継いだ不良債務（累積資金不足額）について、本計画期間を目途とする年次計画により、解消を図る。

7 走行環境の改善

運行における安全性および定時性を確保するため、関係機関と連携・協議を行い、走行環境の改善を図る。

(1) 安全性および定時性を兼ね備えた走行環境の整備について

(ア) 電車優先信号設置等に係る関係機関との協議等継続

運行の安全性と定時性を確保するため、電車優先信号設置や信号調整等について、引き続き関係機関と協議する。

また、一般車両の軌道敷地内乗入規制措置等の強化を、国に対し引き続き要望する。

(イ) 軌道敷内の電車優先運行についての自動車運転者等への啓発強化

自動車運転免許試験場や自動車学校等を通して、軌道敷内の電車優先運行啓発リーフレットを継続して配布し、周知徹底を図る。

8 おわりに

本経営計画の策定にあたっては、函館市公共交通施策基本方針に基づき、市営で維持する電車事業経営の基本的方策について検討されてきたが、その過程において、電車事業の位置づけがしばしば論議となった。

市電の有する、市民生活の利便に資する健全な環境を形成するための都市施設としての重要性については、異論のないところであるが、将来に向けての魅力にあふれた事業展開の方向については、積極的経営としての路線延伸、公共交通機関への乗継拠点としてのパークアンドライド施設整備、環境施策としての軌道内緑化等、様々な意見が見受けられた。

これらを進展させるためには、交通事業者のみの見方ではない、より広汎な街づくりの観点から論議を深め、将来的課題として検討に取り組むべきものとする。

当然のことながら、本経営計画の目的である事業経営の健全化なくして、将来に渡る事業継続への展望は確立しないことから、関係各位の御支援、御理解を頂きながら、第1次経営計画に引き続き、函館市交通局は、全職員一丸となって、安全な輸送運行の厳守と健全な事業運営に邁進する所存である。

○収支試算

- 1 前提条件について
- 2 財政収支試算等について
 - (1) 財政収支試算
 - (2) 建設改良計画
 - (3) 一般会計補助金総括表
 - (4) 累積資金不足額の処理計画

1 前提条件について

区 分		内 訳
事業規模	1日走行キロ	2,735km
	1日乗客数	平成21年度見込を基礎に推計した。
	車両数	32両（アミューズメント・トラム，復元電車含む。）
	職員数	職員配置によった。
	正職員 嘱託職員等	
経常収支	営業収益	料金収入，広告収入等
	うち料金収入	乗客数に料金単価を乗じた。（現行料金制度）
	うち広告収入	各年度伸率1%
	営業外収益	
	うち一般会計負担金	平成21年度の軌道舗装補修費・軌道除雪費の見込を基礎に積算した。
	うち一般会計補助金	経営計画の考え方により算入した。
	営業費用	
	人件費	職員給与費，退職金，恩給，嘱託報酬等
	うち職員給与費	ベース改定0%，定期昇給等を見込んだ。
	うち退職金	各年度の定年退職者に係る退職金
	経費	平成21年度見込を基礎に積算した。
	動力・燃料費	各年度伸率0%
	修繕料	平成21年度見込を基本とし，車両新造・車体改良等効果分を加味した。
	その他	各年度2.5%減
減価償却費	現行資産および建設改良に基づき積算した。	
営業外費用	企業債等支払利息，消費税等	
うち支払利息	企業債等の借入に係る支払利息	
特別利益	累積資金不足額処理に係る一般会計補助金	
特別損益		
差引		
資本的収支	資本的収入	企業債，一般会計補助金，国補助金等
	うち企業債	建設改良計画に基づく借入額
	うち一般会計補助金	経営計画の考え方により算入した。
	資本的支出	建設改良，企業債償還元金等
	うち建設改良	建設改良計画によった。
うち企業債償還元金	建設改良に伴う借入償還元金	

2 財政収支試算等について

(1) 財政収支試算

収支試算については、平成22年度から平成31年度までの10年間とした。

(単位：百万円)

区分	22年度	23年度	24年度	25年度	26年度	27年度	28年度	29年度	30年度	31年度	合計	
事業規模	1日走行キロ (km)	2,735	2,735	2,735	2,735	2,735	2,735	2,735	2,735	2,735	2,735	
	1日乗客数 (人)	16,298	16,129	15,981	15,853	15,743	15,651	15,574	15,510	15,461	15,425	
	前年増減比 (%)	-1.16	-1.04	-0.92	-0.80	-0.69	-0.58	-0.49	-0.41	-0.32	-0.23	
	車両数 (両)	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	
	職員数 (人)	109	107	104	104	108	106	106	106	105	105	
	正職員数	69	69	66	66	66	66	66	66	66	66	
	嘱託職員等	40	38	38	38	42	40	40	40	39	39	
経常収支	営業収益	1,012	1,002	987	977	968	963	954	948	943	942	9,695
	うち料金収入	953	942	927	917	907	901	892	886	880	878	9,084
	営業外収益	293	288	295	300	321	314	313	302	316	301	3,043
	うち一般会計補助金	203	198	204	209	230	223	222	212	226	211	2,138
	経常収益計	1,306	1,290	1,282	1,277	1,289	1,276	1,266	1,250	1,259	1,243	12,738
	営業費用	1,230	1,231	1,171	1,168	1,276	1,219	1,204	1,212	1,233	1,182	12,126
	人件費	611	626	558	567	670	630	584	622	635	606	6,109
	うち職員給与費	486	490	472	481	489	487	493	505	511	517	4,930
	うち退職金	37	50	0	0	87	52	0	26	36	0	286
	経費	453	448	449	442	433	427	420	402	393	387	4,252
	動力・燃料費	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	497
	修繕費	252	249	255	251	246	244	240	225	220	217	2,400
	その他	151	148	144	140	137	133	130	127	124	121	1,355
	減価償却費	166	159	165	160	173	163	200	188	204	188	1,766
	営業外費用	75	70	65	61	57	59	59	60	60	59	625
	うち支払利息	31	28	25	23	21	26	28	28	28	28	265
	経常費用計	1,305	1,302	1,237	1,229	1,333	1,278	1,263	1,271	1,292	1,241	12,752
差引	1	-12	45	48	-44	-2	3	-21	-33	2	-13	
特別損益	特別利益	118	118	118	118	118	118	118	118	118	110	1,172
	特別損失	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	差引	118	118	118	118	118	118	118	118	118	110	1,172
純損益	118	106	163	166	74	116	121	97	85	111	1,158	
資本的収支	資本的収入	163	279	317	344	414	291	188	209	162	142	2,510
	うち企業債	85	146	160	136	350	218	149	95	108	90	1,536
	うち市・国補助金	78	133	157	209	64	73	39	114	54	53	974
	資本的支出	298	396	399	424	480	367	306	335	256	258	3,519
	うち建設改良	120	216	230	265	350	253	184	224	143	141	2,126
	うち企業債償還元金	178	180	169	159	130	114	122	111	113	117	1,393
差引	-135	-117	-82	-80	-66	-76	-117	-126	-94	-116	-1,009	
補填財源	284	265	328	325	247	279	321	285	289	300	2,924	
単年度資金過不足額	149	148	246	246	181	203	204	159	195	184	1,915	
累積資金過不足額	-1,023	-875	-629	-383	-202	1	205	364	560	743		
軌道事業分	31	61	189	317	380	465	551	592	669	743		
自動車運送事業分	-1,054	-936	-818	-700	-582	-464	-346	-228	-110	0		

(註) 四捨五入の関係で、計と内訳とは必ずしも一致しない。

(2) 建設改良計画

(単位：百万円)

区分		22年度	23年度	24年度	25年度	26年度	27年度	28年度	29年度	30年度	31年度	計
改良施設	軌道改良工事	200m	400m	400m	100m		200m	200m		300m	200m	2,000m
	分岐器改良工事	1か所										1か所
	安全地帯上屋設置工事	1か所		1か所								2か所
	駒場変電所関係改良工事				実施設計	機器製作	取付等					1か所
	超低床電車購入				1両				1両			2両
	電車車体改良		1両	1両					1両			3両
	電車車体大規模改修							2両	1両		1両	1両
建設改良費		120	216	230	265	350	253	184	224	143	141	2,126
財源内訳	企業債	85	146	160	136	350	218	149	112	91	90	1,536
	国補助金	18	35	35	65	0	18	18	56	26	26	295
	市補助金	18	35	35	65	0	18	18	56	26	26	295
	計	120	216	230	265	350	253	184	224	143	141	2,126

(註) 四捨五入の関係で、計と内訳とは必ずしも一致しない。

(3) 一般会計補助金総括表

(単位：百万円)

区 分	22年度	23年度	24年度	25年度	26年度	27年度	28年度	29年度	30年度	31年度	合計
施設改善関係	222	256	288	316	258	244	244	270	254	237	2,589
減価償却費	131	130	141	140	173	163	186	174	198	183	1,617
企業債償還元利息	74	91	112	102	85	64	32	30	30	29	649
L R T 関連補助	18	35	35	65		18	18	56	26	26	295
基礎年金拠出金				9			9	9			28
施設維持保守関係	34	34	34	34	34	34					203
施設等保守費	34	34	34	34	34	34					203
累積資金不足額処理関係	125	124	123	122	120	119	118	118	118	110	1,197
累積資金不足額解消	118	118	118	118	118	118	118	118	118	110	1,172
一時借入金利息	7	6	5	4	2	1					25
合 計	381	414	445	471	413	397	362	388	372	347	3,988

(註) 四捨五入の関係で、計と内訳は必ずしも一致しない。

(4) 累積資金不足額の処理計画

市営バス事業廃止に伴う累積資金不足額の処理については、第1次経営計画より引き続き、以下の解消計画に基づき、一般会計補助金により解消を図る。

(単位：百万円)

区 分	22年度	23年度	24年度	25年度	26年度	27年度	28年度	29年度	30年度	31年度	合計
前年度末累積資金不足額	1,172	1,054	936	818	700	582	464	346	228	110	
処 理 額											
資金不足解消額	118	118	118	118	118	118	118	118	118	110	1,172
支 払 利 息	7	6	5	4	2	1					25
計	125	124	123	122	120	119	118	118	118	110	1,197
資金不足残額	1,054	936	818	700	582	464	346	228	110		

(註) 四捨五入の関係で、計と内訳は必ずしも一致しない。

○参考資料

- 1 事業規模等の状況
- 2 電車沿線人口の状況
- 3 人口・自家用車の状況
- 4 企業債未償還元金の状況
- 5 累積資金不足の推移
- 6 一般会計補助金の状況

1 事業規模等の状況

区分	車両数 (両)			職員数 (人)			1日走行キロ (km)			1日乗客数 (人)		
	電車	バス	計	電車	バス	計	電車	バス	計	電車	バス	計
昭和41	81	99	180	563	511	1,074	8,969	8,196	17,165	124,097	70,414	194,511
平成元	47	123	170	132	211	343	3,895	8,785	12,680	26,075	33,367	59,442
12	35	84	119	69	110	179	3,074	6,594	9,668	19,715	18,287	38,002
13	35	40	75	67	77	144	3,071	2,960	6,031	19,208	7,952	27,160
14	35	8	43	82	14	96	3,073	510	3,583	19,130	1,299	20,429
15	35		35	77		77	3,073		3,073	18,796		18,796
16	35		35	71		71	3,037		3,037	18,349		18,349
17	35		35	73		73	3,041		3,041	18,163		18,163
18	33		33	72		72	3,040		3,040	17,990		17,990
19	33		33	72		72	3,045		3,045	17,871		17,871
20	33		33	69		69	3,058		3,058	17,473		17,473
対41年度	40.7		18.3	12.3		6.4	34.1		17.8	14.1		9.0
対元年度	70.2		19.4	52.3		20.1	78.5		24.1	67.0		29.4
対12年度	94.3		27.7	100.0		38.5	99.5		31.6	88.6		46.0

(註) 職員数は、年度末職員数で、同日付け退職者を含む。
車両数には、復元電車、アミューズメント・トラムを含む。

2 電車沿線人口の状況

(単位：人、%)

区分	平成12年度	平成17年度	平成20年度	对各年度増減率		
				平成12年度	平成17年度	
全人口	人口計	287,637	278,584	269,616	-6.3	-3.2
	年少人口	37,165	32,538	30,358	-18.3	-6.7
	生産人口	193,119	180,301	169,083	-12.4	-6.2
	老年人口	57,343	65,638	70,175	22.4	6.9
	69歳まで	18,608	18,363	19,603	5.3	6.8
	70歳以上	38,735	47,275	50,572	30.6	7.0
	電車沿線人口	人口計	78,253	73,228	69,946	-10.6
年少人口		8,055	6,813	6,452	-19.9	-5.3
生産人口		50,209	44,853	41,367	-17.6	-7.8
老年人口		19,987	21,539	22,127	10.7	2.7
69歳まで		5,967	5,539	5,587	-6.4	0.9
70歳以上		14,020	16,000	16,540	18.0	3.4
対全人口比		人口計	27.2	26.3	25.9	-4.8
	年少人口	21.7	20.9	21.3	-1.8	1.9
	生産人口	26.0	24.9	24.5	-5.8	-1.6
	老年人口	34.9	32.8	31.5	-9.7	-4.0
	69歳まで	32.1	30.2	28.5	-11.2	-5.6
	70歳以上	36.2	33.8	32.7	-9.7	-3.3

(註) 各年度の人口は、国勢調査人口、ただし平成20年度は、年度末住民基本台帳人口(旧4町村除く)
 年少人口：0歳～14歳、生産人口：15歳～64歳、老齢人口：65歳以上、総数に年齢不詳者を含む。

3 人口・自家用車の状況

(単位：人、台、%)

区分	人口		世帯数		自家用車台数		自家用車1台当たり				1世帯当たり			
	人口	増減率	世帯数	増減率	自家用車台数	増減率	人口		世帯数		人口		自家用車台数	
							人口	増減率	世帯数	増減率	人口	増減率	自家用車台数	増減率
昭和41	286,243		77,341		11,487		24.92		6.73		3.70		0.15	
平成元	307,864		119,223		109,615		2.81		1.09		2.58		0.92	
12	286,175		128,309		144,797		1.98		0.89		2.23		1.13	
13	284,690	-0.5	129,249	0.7	146,463	1.2	1.94	-2.0	0.88	-1.1	2.20	-1.3	1.13	0.0
14	283,373	-0.5	130,578	1.0	147,839	0.9	1.92	-1.0	0.88	0.0	2.17	-1.4	1.13	0.0
15	281,333	-0.7	131,558	0.8	148,754	0.6	1.89	-1.6	0.88	0.0	2.14	-1.4	1.13	0.0
16	296,547	5.4	138,774	5.5	160,556	7.9	1.85	-2.1	0.86	-2.3	2.14	0.0	1.16	2.7
17	294,694	-0.6	140,057	0.9	161,091	0.3	1.83	-1.1	0.87	1.2	2.10	-1.9	1.15	-0.9
18	290,873	-1.3	140,077	0.0	160,272	-0.5	1.81	-1.1	0.87	0.0	2.08	-1.0	1.14	-0.9
19	287,691	-1.1	140,656	0.4	158,716	-1.0	1.81	0.0	0.89	2.3	2.05	-1.4	1.13	-0.9
20	284,910	-1.0	141,401	0.5	157,662	-0.7	1.81	0.0	0.90	1.1	2.01	-2.0	1.11	-1.8
対昭和41年度		99.5		182.8		1,372.5		7.3		13.4		54.3		740.0
対平成元年度		92.5		118.6		143.8		64.4		82.6		77.9		120.7
対平成12年度		99.6		110.2		108.9		91.4		101.1		90.1		98.2

(註) 各年年度末の数値

4 企業債未償還元金の状況

(単位：千円)

区 分	平成12年度以前借入分	平成13年度以後借入分	合 計	備考
企 業 債	626,343	814,518	1,440,861	21年度末見込額
計	626,343	814,518	1,440,861	

5 累積資金不足の推移

(単位：千円)

区分	電車			バス			合計	
	累積資金不足	他会計長期借入金	計	累積資金不足	他会計長期借入金	計		うち累積資金不足
平成12	-1,037,683	603,300	-434,383	2,731,216	618,700	3,349,916	2,915,533	1,693,533
13	-1,096,468	381,300	-715,168	3,164,722	724,115	3,888,837	3,173,669	2,068,254
14	-1,078,501	102,200	-976,301	3,524,114		3,524,114	2,547,813	2,445,613
15	-208,645		-208,645	2,621,038		2,621,038	2,412,393	2,412,393
16	-381,505		-381,505	2,551,038		2,551,038	2,169,533	2,169,533
17	-498,645		-498,645	2,481,038		2,481,038	1,982,393	1,982,393
18	-672,736		-672,736	2,411,038		2,411,038	1,738,302	1,738,302
19	-844,621		-844,621	2,341,038		2,341,038	1,496,417	1,496,417
20	-993,873		-993,873	2,271,038		2,271,038	1,277,165	1,277,165

(註) 表中の - は、資金剰余を表す。

6 一般会計補助金の状況

(単位：千円)

区 分	電車事業	バス事業	計	備 考
平成12年度	402,372	397,628	800,000	
13年度	503,205	181,286	684,491	
14年度	477,241	231,397	708,638	
15年度	464,076		464,076	
16年度	410,553		410,553	
17年度	406,796		406,796	
18年度	418,849		418,849	
19年度	415,108		415,108	
20年度	391,852		391,852	
21年度	395,105		395,105	予算額
計	4,285,157	810,311	5,095,468	

