

3 経営健全化の目標

(1) 経営健全化の目標

経営健全化計画を策定するにあたっては、以下のとおり経営健全化の具体的目標を設定し、その目標達成に向けて、様々な視点からの経営改善に向けた具体的方策を検討することとする。

《経営健全化の目標》

安定した良質の旅客サービスを提供・維持するためには、旅客輸送業という本来業務の収支均衡を図ることが不可欠であり、短期的には、営業損益面での、今後3年以内での営業黒字への再転換を果たす。

資金不足の回避を図るとともに、中期的には、今後10年間までの間を目途にして単年度損益の黒字転換の達成を果たす。

(2) 経営健全化計画策定の基本的前提条件

今後の利用者数に関する見方

アストラムラインの開業以来の利用者数の推移とその内訳、また、近年の利用者数変動要因を分析すると、今後のアストラムラインの利用者数は、以下のように考えられる。

- ・ アストラムラインの駅圏人口は、いまだ高い伸びを示している西風新都内を除き、伸び率は鈍化しているものの、今後も増加傾向が予想される。
- ・ 一方、沿線団地の年齢別人口を見ると、西風新都内を除き、就業可能年齢人口は横ばい・微減傾向にあるとともに、通学年齢人口は減少しており、今後は駅圏人口の伸びを勘案しても固定客である通勤・通学利用者に大きな伸びは見込めない。
- ・ 西風新都内については、今後も高い人口の伸びが見込まれるが、広島高速4号線の利用した都心部直通バスが、運賃・所要時間・乗換の有無等で優位となっており、人口増加がアストラムライン利用者の増加に直結することは期待できない。

運賃改定について

運賃改定は、運輸収入の増収を図る上で、速効性があり、また、他都市の同様な会社でも行われているが、その実施は、公共交通利用の促進という時代の要請に沿ったものとは言えず、公共交通離れを招来しかねないとの、「経営健全化計画策定検討委員会」の提言の趣旨も踏まえて、経営健全化計画を策定するにあたっては、運賃改定を盛り込まないこととし、当社の極限までの自助努力の実施と、抜本的な経営改善策等の実施による経営状況や、他の公共交通機関の動向をも踏まえ、将来において、総合的に判断するものとする。