

アストラムライン新たな出発

～1日5万人規模の生活交通の安定的維持に向けて～



広島市道路交通局

広島高速交通株式会社

アストラムラインの導入とその効果

本通駅から広域公園前駅までの18.4kmを走るアストラムライン。広島市や日本政策投資銀行、地元企業等が出資して設立した第三セクター「広島高速交通株式会社」が、平成6年8月から運行しています。

アストラムラインの特長とその導入効果

安全

専用軌道を走行するので交通渋滞や交通事故の心配がなく、定時性、速達性に優れた安心して快適に利用できる乗り物です。

クリーン

電気が動力なので二酸化炭素などの排気ガスを出さず、エネルギー消費量も少ない、住みやすい社会を創る環境に優しい乗り物です。
(アストラムラインがなくなると、年間で二酸化炭素の排出量が4,131ト、窒素酸化物の排出量が32ト増加します。)

まちづくり

アストラムライン沿線では人口や店舗・事業所が増加し経済活動が活性化するなど、便利で住みやすいまちづくりに貢献しています。

渋滞緩和

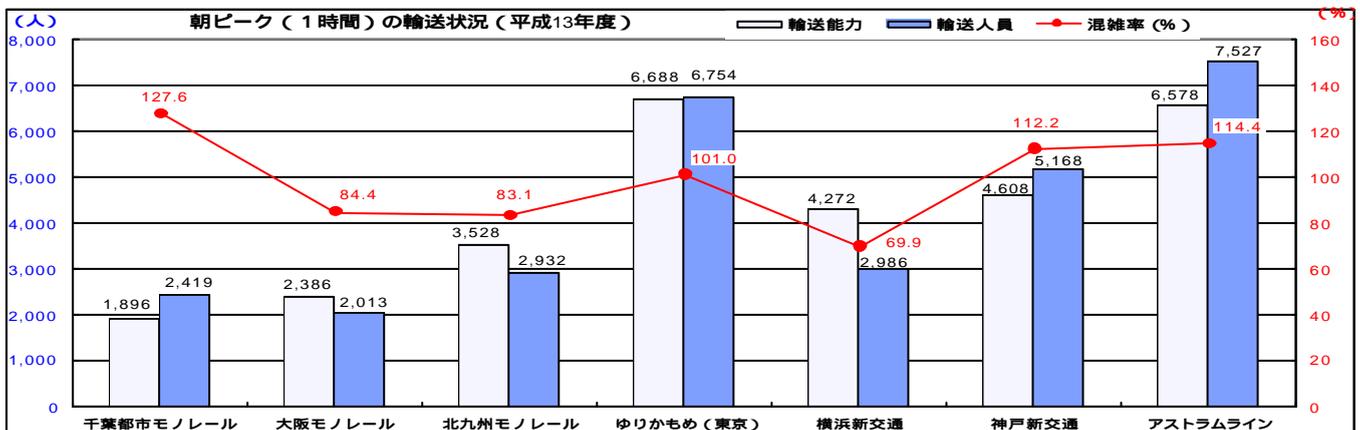
かつて、社会問題とまでなっていた広島市北西部地区の交通渋滞緩和に役立っています。
(アストラムラインがなくなると、1日当たり4,100台の自動車交通量が増加し、交通渋滞に一層の拍車がかかります。)

1日約5万人の市民が利用する、通勤・通学・買物など生活に密着した乗り物として親しまれています。

通勤・通学時にがんばっています

通勤・通学の利用が集中する朝ピーク時間帯（1時間）の輸送状況を見ると、アストラムラインは、多くの市民が利用できるよう2分30秒間隔で運行するなど、東京の「ゆりかもめ」に次いで高い輸送サービスを行うとともに、下のグラフのように新交通システムやモノレールなどの中量輸送機関の中では朝ピーク1時間に約7,500人という日本一多くの人に利用されています。

このことは、アストラムラインが市民生活にすっかり定着した乗物であることを表しています。



混雑率 = 輸送人員 ÷ 輸送能力

出典：「モノレール・新交通システムの現状（平成14年8月）」（都市モノレール等計画自治体協議会・（社）日本モノレール協会）

アストラム
ラインはど
うしてつく
られたの？



広島市北西部地区の安川沿いの地域では、昭和40年代からの急激な宅地開発による人口の急増に伴い深刻な交通問題が生じていました。

こうした北西部の交通問題を抜本的に解消し、さらに、広島都市圏の交通体系を高度で効率的なものにするため、北西部地区と都心部とを結ぶ基幹交通として、広島市が主導して整備しました。

なお、この整備の一翼を担うとともに、完成後は鉄・軌道事業を営む交通事業者として、広島市が第三セクター方式により「広島高速交通㈱」を設立しました。



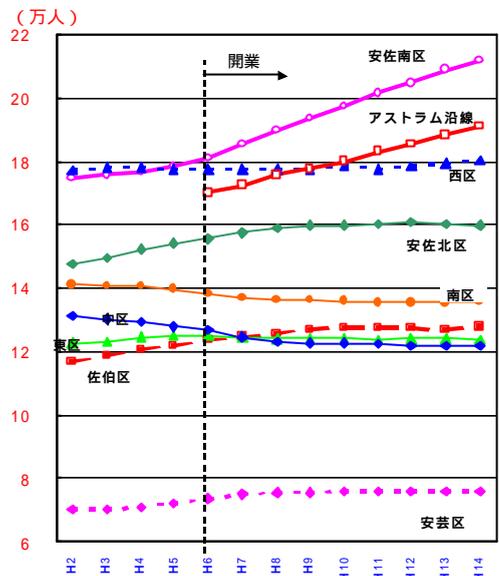
まちづくりに貢献って
どういうことなの？

右のグラフのように、アストラムライン開業後（平成6年8月20日開業）の広島市の区別の人口の推移を見ますと、安佐南区の人口増加が群を抜いています。

特に、安佐南区の中でもアストラムライン沿線の人口増加が大きくなっています。これは、アストラムラインの運行に伴って、広島市都心部への所要時間の短縮により生活空間としての利便性が向上した結果、急激にアストラムライン沿線に人口が流入したことを示しています。



区別人口の推移



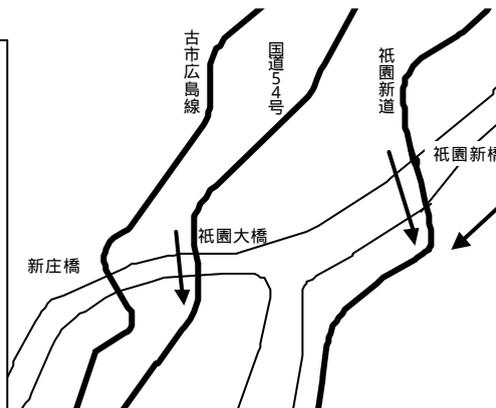
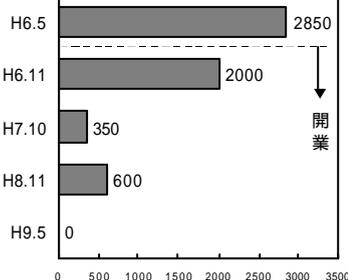
渋滞は緩和されたの？



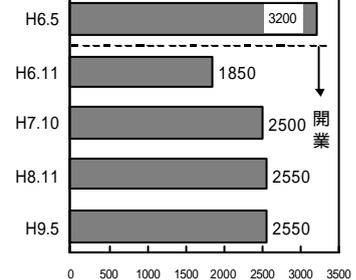
下のグラフのように、開業前（平成6年5月）と比較した朝ピーク時のデルタ流入部の渋滞長は、開業3年後の時点で、国道54号線（祇園大橋南詰）では解消し、祇園新道（祇園新橋南詰）では3.2km 2.5kmと渋滞長は2割減少しています。



祇園大橋南詰交差点
国道54号(可部 横川)



祇園新橋南詰交差点
祇園新道(可部 都心)



出典：広島市新交通システム導入効果調査（平成11年3月）

アストラムラインの課題

乗車人員の減少

乗客数は開業以来、順調に増加していましたが、広島高速4号線の開通や、乗合バス事業の規制緩和に伴って北西部の団地から都心部直通便のバスが運行を再開したことに伴い、平成14年度(2002年度)には乗客数が大幅に減少しています。

しかし、1日約5万人が利用する重要な交通機関であることには変わりありません。

営業収支(黒字達成から再度赤字へ)

広島市が中心となって行った開業前の利用者予測では、1日約6万9千人の利用者を見込んでいましたが、マイカー利用からの転換者が見込みを大きく下回ったことにより、開業年の平成6年度(1994年度)では、1日約4万4千人にとどまりました。

このため、営業収支面では非常に厳しいスタートとなりましたが、沿線開発の進展などによる乗客数の増加や経費削減等の経営努力により、平成12年度(2000年度)、13年度(2001年度)には営業黒字を達成するに至りました。しかし、平成14年度(2002年度)には再度の営業赤字となりました。

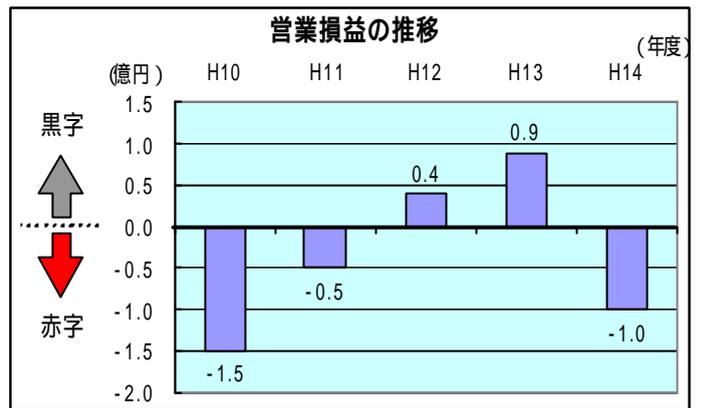
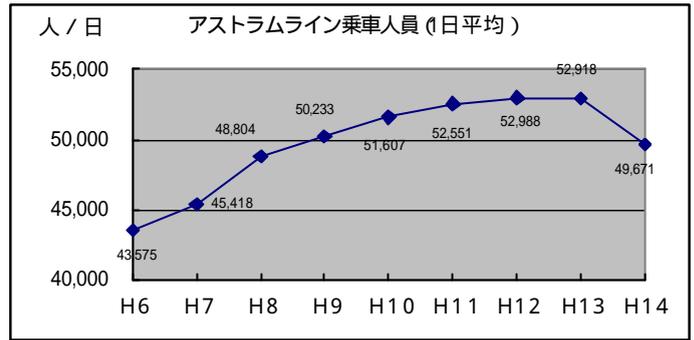
会社経営上の問題

主要財務指標の推移(下表)や収支構造(右図)から見ても、営業収益の約半分を支払利息に充てることとなります。会社経営を圧迫している最大の要因は、この支払利息です。

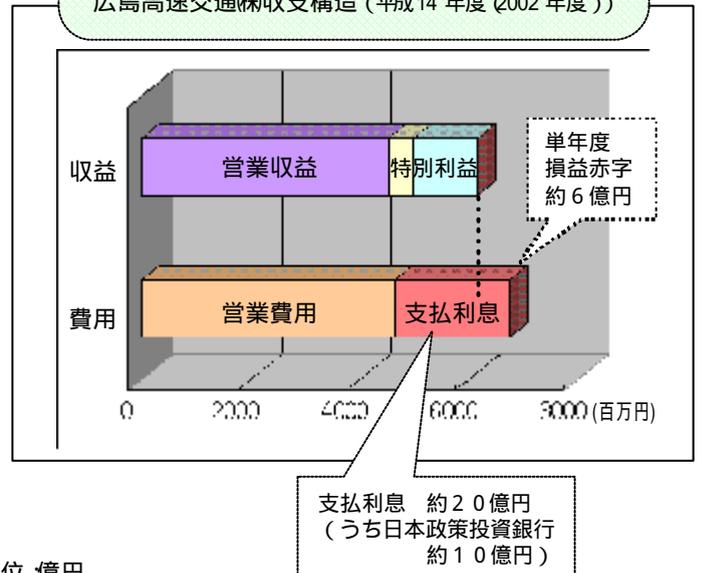
これは、高金利時代に日本政策投資銀行及び広島市から借り入れた資金に係る利息です。

こうした費用に対する収益の不足額が毎年度蓄積され、平成14年度(2002年度)末には100億160万円となり、ついに資本金(100億円)を上回る債務超過の状態となりました。このままでは、経営が更に悪化し、安定した輸送サービスの維持が困難となります。

色々な長所があるアストラムラインですが、その経営を行っている広島高速交通(株)では、経営面で大きな課題を抱えています。



広島高速交通(株)収支構造(平成14年度(2002年度))



広島高速交通(株)の主要財務指標の推移 単位: 億円

区分		H10年度	H11年度	H12年度	H13年度	H14年度
営業収支	営業収益	48.5	48.5	48.6	48.4	45.4
	営業費用	50.0	49.0	48.2	47.6	46.4
	営業損益 A (-)	1.5	0.5	0.4	0.9	1.0
営業外収支	営業外収益	7.0	6.4	5.8	5.2	4.6
	営業外費用	26.4	24.5	23.6	22.7	21.2
	(うち支払利息)	24.5	23.7	22.8	21.9	20.5
	営業外損益 B (-)	19.3	18.1	17.8	17.5	16.6
経常損益 C(A+B)	20.8	18.6	17.4	16.6	17.6	
特別損益 D	17.5	11.7	10.9	11.7	11.7	
単年度損益 (C+D)	3.4	7.0	6.5	5.0	5.9	
累積損益	75.6	82.6	89.1	94.1	100.0	

営業費用
人件費、物件費、減価償却費など

営業外収益
広島市からの利子補給補助金など

支払利息(抜本的な改善が必要)
建設時の広島市及び日本政策投資銀行からの借入金の利息

特別利益
国の制度に基づく国や市からの地下鉄建設補助金

経営改善に向けた広島高速交通株式会社の取組み

これまでの取組み

厳しい経営状況を改善するため、広島高速交通株式会社では、業務の効率化や組織の統廃合などにより、右図のとおり平成7～15年度（1995～2003年度）までの8年間で82人の社員を削減し、178人体制とするともに徹底した諸経費の削減を行ってきました。



経営健全化計画の策定

平成14年（2002年）11月には学識経験者などから構成する委員会を設け、経営健全化に向けた提言をいただくとともに、平成14年度（2002年度）末には『アストラムライン経営健全化計画』を策定しました。

経営健全化の目標

- 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します。
- 資金不足の回避を図るとともに、中期的には、今後10年以内を目途に単年度損益の黒字転換を図ります。

更なる経営の合理化で営業黒字へ

会社では、経営健全化計画に基づいて、駅業務の委託化による社員数の削減や給与改定により人件費の圧縮を図ります。またダイヤの見直しによる動力費の削減など物件費等の削減にも取り組んでいきます。こうした会社経営の合理化により平成17年度（2005年度）には、営業収支を再度黒字転換することを目標としています。

抜本的な経営改善策で単年度黒字へ

会社の経営改善努力のみでは解決することのできない、経営悪化要因の構造的な領域に踏み込み、経営安定化への新たなルールを敷き直すこととしました。具体的には、高金利時代の借入金利息負担の軽減化を図るために、日本政策投資銀行の協力のもとに、同行からの長期借入金の繰上償還を行うという抜本的な経営改善策を今年度から実施して、今後10年以内の単年度黒字の達成を図ります。

これは、高金利な時代にマイホームを購入した人がローンの借り換えを行うのと同様に、高金利時代の日本政策投資銀行からの借入金を一括返済し、現在の低金利な資金へ借り換えを行うものです。

広島高速交通株の収支構造モデル

100円の営業収益をあげるのに、139円のコストがかかっています。

項目	金額 (円)
営業収益	100
人件費	26.6
物件費	30.1
支払利息	35.0
諸税その他	5.8
減価償却費	41.3
費用内訳 (合計)	139

費用のうち、実際には支出されない減価償却費約41円を差引くと98円となり、このうち人件費や物件費は、これまでも削減してきましたが、安全性の保持を考えると自ずから限界もあります。このため、残る35円の高金利時代の借入金利息負担の圧縮を図るものです。

安定した輸送サービスの提供

会社による更なる自助努力と抜本的な経営改善策である日本政策投資銀行への繰上償還に取り組むことで、健全化目標を達成し、経営の安定化を図ることができます。これにより、運輸業の使命である安定した輸送サービスを提供することができます。

経営改善に向けた広島市の政策支援措置

会社の状況

日本政策投資銀行借入金の繰上償還を行うことは、広島高速交通㈱の経営の健全化を図るうえで最も有効な方法です。しかし、広島高速交通㈱の経営状況は債務超過に陥っていることなどから、現時点では、民間の金融機関に対する信用力が低く、同社単独では繰上償還するための資金調達が極めて困難となっています。

広島市の役割

アストラムラインは、今後とも北西部地区の基幹交通としての役割を果たす必要があり、1日5万人規模の生活交通を維持していくため、広島市は公的な役割を果たす必要があります。

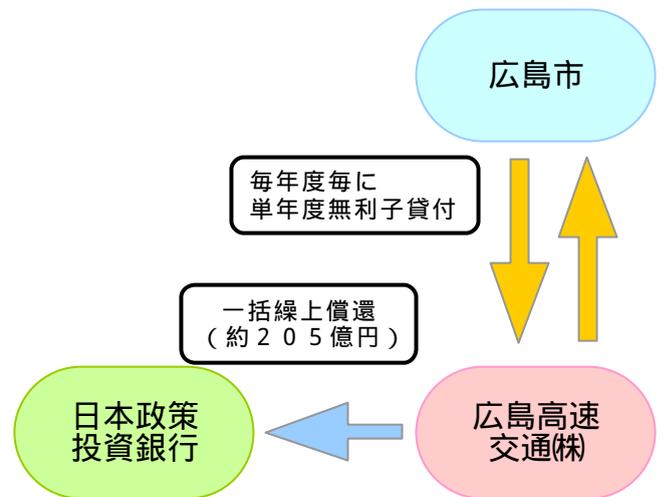
広島市の政策支援措置

広島市は、財政状況が非常に厳しく長期的な資金の貸し付けなどは困難であることから、今後10年間、毎年度、右図のとおり広島高速交通㈱に資金を貸し付けて毎年度末に返済してもらう方法をとることにしました。

これは、広島市の歳計現金（企業会計でいいますと流動資産となっている現金や預金などを意味します。）を一時的に活用して行うもので、他の事務事業や新たな施策展開に影響を与えるものではありません。

また、広島高速交通㈱は、広島市の信用力を前提として、毎年度末に、民間金融機関から一時的に資金を借り入れて、広島市に返済することになります。

広島市の政策支援措置



今回の広島市の政策支援措置により、会社の経営は次のようになると試算されます。

- 営業損益：平成17年度（2005年度）（開業後12年目）に再度の営業黒字へ転換します。
- 単年度損益：平成19年度（2007年度）（開業後14年目）以降、単年度黒字が安定化します。
- 累積欠損金：平成15年度（2003年度）（開業後10年目）以降、債務超過が回避された状態が継続します。
- 累積資金収支：平成15年度（2003年度）（開業後10年目）以降、資金不足が発生しません。

広島高速交通㈱の経営健全化に向けた対応状況

支出面：平成15年6月市議会で所要の予算が議決されたことから、広島市からの貸付金等の政策支援措置を実行したことにより、日本政策投資銀行借入金の繰上償還が実現し、会社経営の安定的維持が図られることになりました。



収入面：支出面での抜本的な経営改善策の有効性を維持するためには、アストラムライン利用者の増加を図るといった、収入面での安定化が不可欠です。

このため、広島市においては、庁内にプロジェクトチームを設置し、公共交通機関全体の利便性向上にも留意しながら、マイカー利用からアストラムライン利用への転換を誘発するプログラム等を構築することとし、利用促進策の具体化を検討する中で、秋頃には、広島高速交通㈱の経営健全化計画の発展的見直しを行うこととしています。



アストラムラインへお金を貸し付ける方法は、
広島市の財政に影響を与えることはないの？

広島市が広島高速交通㈱に貸付けた資金は、毎年度末には全額が返済されるので、補助金のように助成したら返ってこないようなものではなく、税金を投入するといったような性格ではありません。また、新たな市民負担や後世への負担といったこともありません。

また、日本政策投資銀行に一括繰上償還しなければ、広島市が平成7年度（1995年度）から制度化している補助金（アストラムラインのうち地下鉄部分の建設資金に係る利子の一部の補助）の支出（平成15～26年度）で約11.5億円必要となります。

一方、広島市では、広島高速交通㈱への貸付金には利息を付さないこととしています。仮に、この無利子貸付金を広島市の資金運用実績（0.142%）で運用した場合の遺失利益額約2.2億円と、繰上償還により市の負担がなくなる補助金約11.5億円を差し引きしますと、結果として、広島市においては約9.3億円の財政負担が軽減化することとなります。



アストラムラインへお金を貸し付けて、
本当に、広島市の他の仕事に影響はないの？

広島市の収入と支出は、1年間を通してみると、ほぼ同額となりますが、収入は市税を中心に年度の前半に多く入る一方で、支出は年度の後半に多く発生することになり、このため、年度の前半は資金的には余裕があります。

今回の貸付金は、この余裕資金を利用して、広島高速交通㈱に対して単年度（1年以内）の貸付を行い、年度末の市の支出の多い時期には返してもらおうとするものです。

こうしたことから、広島市の他の事務事業や新たな施策展開に影響を与えるものではありません。



アストラムラインへの貸付金は、本当に広島市に返ってくるの？ また、増えることはないの？

広島市から広島高速交通㈱に対する貸付金は、単年度の貸付ですので、年度末には、会社から市に返済していただくこととなります。

広島高速交通㈱では、広島市への返済資金を確保するために、年度末に、民間銀行から短期（1週間程度）の借入を行います。これは、広島市の信用力を前提として、確実に借入が実行できることとなっています。

広島市では、毎年度、市議会で承認を頂いて、翌年度の初めには、再度、広島高速交通㈱に単年度貸付を行うこととしています。

この再貸付額は、これまでの日本政策投資銀行への利息負担額が圧縮されますので、今年度の205億円から、次年度は5億円程度少ない約200億円ぐらいの貸付額となる見込みとなっており、このように、毎年度の貸付額は減少していくこととなります。



アストラムラインは、より良い交通機関として親しまれますよう、これからも努力します。

- ・ アストラムラインは、広島市北西部と都心部とを結ぶ基幹交通であり、通勤・通学などの日常生活に欠くことのできない交通手段としての役割を担い、1日5万人規模の市民の皆様方にご利用いただいています。
- ・ また、アストラムラインは、かつて社会問題にもなりました交通渋滞の緩和や、沿線地域の住みよいまちづくりの進展、さらには、排気ガスを出さないことから地球規模での環境問題に対応しているなど、直接的、間接的に、皆様方の生活に深く関わっています。
- ・ 広島市では、アストラムラインの果たしているこうした公共的、公益的な役割を評価し、かつ、アストラムラインの安定的な旅客サービスの継続を図るため、この度、広島高速交通(株)と一緒に、抜本的な経営改善策を実施することとしました。
- ・ アストラムラインは、市民の皆様にあいさせられ、親しまれ、また、多くの方々のご利用なくしては成り立ちません。
今後とも、常に皆様のご意見に耳を傾けながら、利用しやすく、便利な旅客サービスの提供を心がけてまいりたいと考えております。市民の皆様方のご理解と、ご協力をいただきますようお願いいたします。

広島市道路交通局都市交通部

〒730-8586 広島市中区国泰寺町一丁目6番34号 TEL(082)504-2387

広島高速交通株式会社

〒731-0143 広島市安佐南区長楽寺二丁目12番1号 TEL(082)830-3111