

1. 経営健全化の目標

- ・短期的には、早期の営業黒字への再転換
- ・今後10年間を目標に、単年度損益の黒字転換を達成、以降拡大

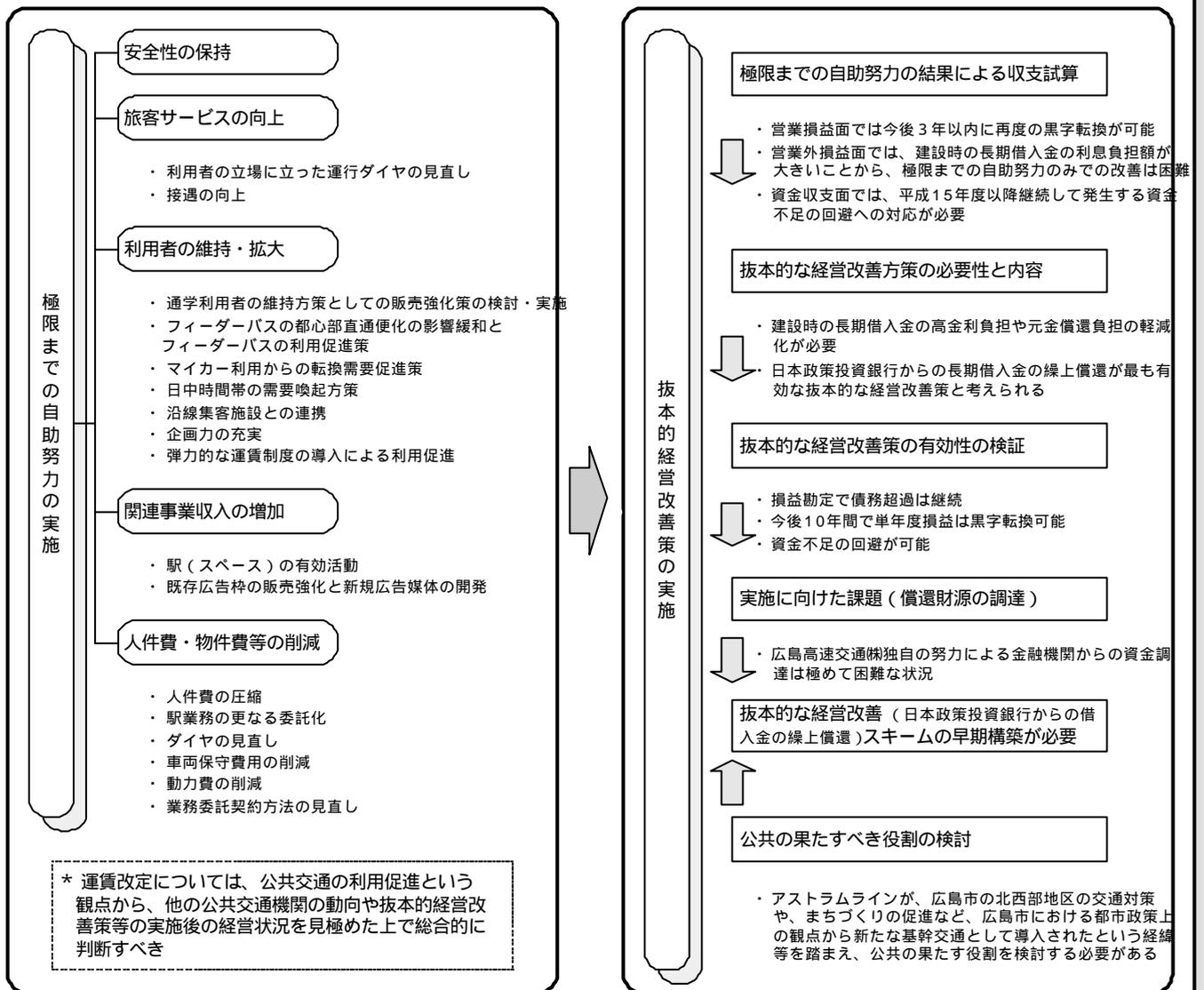
2. 経営健全化計画の前提条件

- ・計画期間は平成15年度から24年度までの10年間
- ・経営収支シミュレーションは条件を厳しめに設定

3. 経営健全化の基本方針

- ・会社自らの極限までの自助努力の実施による経営健全化
- ・上記を前提としたうえで、さらに必要となる抜本的経営改善策の実施（公共が果たすべき役割を含む）による経営健全化

4. 経営健全化計画の策定に向けた提言



5. 国への提言

- ・地方都市の公共交通のあり方について
- ・車両検査周期を延長すること
- ・新交通ネットワークの拡充・整備に伴うインフラ補助制度について、補助対象施設の拡充やインフラ率の拡大を図ること
- ・地下鉄用トンネルの償却対象資産の耐用年数を延長すること

広島高速交通(株)の経営健全化計画の策定に向けた提言

平成15年3月17日

広島高速交通(株)経営健全化計画策定検討委員会

広島高速交通(株)の経営健全化計画の策定に向けた提言
もくじ

	ページ
はじめに	1
<アストラムライン導入の背景>	
<経営の悪化>	
<委員会の設置と提言の策定>	
1．経営健全化の目標	3
2．経営健全化計画の前提条件	3
(1) 計画期間	
(2) 今後の利用者数に対する見方	
(3) 経営収支シミュレーションの付与条件	
3．経営健全化の基本方針	4
4．経営健全化計画の策定に向けた提言	6
(1) アストラムライン存続の必要性	6
アストラムラインの概要	
1) 事業概要	
2) 運行概要	
3) 利用者数の推移	
広島市におけるアストラムラインの位置付け	
アストラムラインの整備効果	
アストラムライン廃止に伴う影響推定	
(2) 経営の現状と課題	11
経営の現状と課題	
1) 損益収支面	
2) 資金収支面	
3) 区間ごとの経営状況	
利用者動向と課題	
1) 利用者数の推移と要因	
2) 曜日別利用者数と要因	

3) 時間帯別利用者数と混雑率	
4) 駅別利用者数の推移と要因	
5) 駅勢圏人口の推移・構成	
6) 利用者の維持・拡大を図る上でのマーケットの見極め(ターゲット)	
(3) 現状を踏まえた今後の収支試算結果	1 6
(4) 提言	1 8
提言構成	1 8
極限までの自助努力の具体的方策	2 0
1) 安全性の保持	
2) 旅客サービスの向上	
3) 利用者の維持・拡大	
4) 関連事業収入の増加	
5) 人件費・物件費等の削減	
抜本的経営改善策の必要性	3 0
1) 会社の自助努力による経営健全化の限界	
2) 経営収支悪化の主要因と今後10年間における課題並びに抜本的な方策	
3) 公共の果たすべき役割の検討	
5 . 国への提言	3 8
(1) 車両検査周期を延長すること	
(2) 新交通ネットワークの拡充・整備に伴うインフラ補助制度について、 補助対象施設の拡充やインフラ率の拡大を図ること	
(3) 地下鉄用トンネルの償却対象資産の耐用年数を延長すること	
おわりに	4 0
参考 1 広島高速交通(株)経営健全化計画策定検討委員会 検討経過 ...	4 1
参考 2 広島高速交通(株)経営健全化計画策定検討委員会 委員名簿 ...	4 1

はじめに

<アストラムライン導入の背景等>

「アストラムライン」は、広島市北西部の安川流域における昭和40年代からの急速な住宅開発による人口急増に伴う深刻な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とするため、また、市北西部の丘陵地の「西風新都」の開発ポテンシャルを大幅にアップさせるとともに、企業の誘致や住宅立地の促進にインパクトを与えるプロジェクトとして、平成元年2月に着工、平成6年8月に開業した新交通システムである。

広島高速交通(株)は、このアストラムラインの整備のうち、いわゆるインフラ外部と地下鉄区間の整備を受け持つとともに、整備後は、鉄・軌道経営者として、旅客輸送事業等を行っている会社である。

<経営の悪化>

開業当初の利用者数は、自動車利用者からの転換が予想外に進まず、運賃認可申請時の約63%にとどまったが、その後の沿線開発の進展、営業時間の延長及びラッシュ時の運行間隔の短縮による増便等の旅客サービスの充実、各種利用促進策の実施により着実に増加してきた。

こうした利用者数の増加に伴う運輸収入の増加や、人件費・物件費の削減による経営効率化への取り組みの結果、「アストラムライン」の経営にあたっている広島高速交通(株)の営業損益は年々改善し、平成11年度には減価償却前単年度経常損益において黒字転換、平成12年度には開業後初めて営業黒字を達成した。

しかしながら、平成13年度には引き続き営業黒字を計上したものの、景気低迷の長期化に伴う沿線開発の鈍化や西風新都開発の遅延等、利用者数の大幅な増加が見込めない状況となる中、平成13年10月には、広島高速4号線を利用した西風新都からの都心部直通バスが運行開始されたことにより、開業後初めて利用者数・運輸収入とも前年度を下回った。

また、国の乗合バス事業の規制緩和による需給調整規制から自由競争への移行という政策転換から、平成14年度には、さらに、一部フィーダーバスの都心部直通運行の再開により更なる利用者数の減少が生じるなど、経営環境が厳しい

局面を迎えており、平成14年度には再度の営業損失の計上とともに累積損益収支で債務超過、平成15年度には資金収支で資金不足の発生が懸念される状況にある。

<委員会の設置と提言の策定>

このように、「アストラムライン」の経営を取り巻く環境が、今後も厳しい局面の続くことが予想されるなか、将来にわたって安定した良質の輸送サービスを提供するためには、経営基盤の強化が不可欠である。

このため、「経営健全化計画」を策定するとともに、この計画を踏まえた経営改善の計画的実施を図る必要がある。

この「経営健全化計画」の策定のため、交通分野などに見識を有する学識経験者等からなる「広島高速交通(株)経営健全化計画検討委員会」が設置され、広島高速交通(株)自らの経営健全化に向けた方策のあり方や、同社の自助努力のみでは解決し得ない場合における地方公共団体としての役割、さらには、国に対する新たな施策の提言も含めて、「広島高速交通(株)の経営健全化計画の策定に向けた提言」をとりまとめた。

1 . 経営健全化の目標

短期的には、できる限り早期の営業黒字への再転換を果たす。
また、資金不足の回避を図るとともに、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を達成し、以降継続する。

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的な業務の収支均衡を図ることが不可欠であることから、短期的には、営業損益面でできる限り早期の営業黒字への再転換を果たす必要がある。

また、安定した良質の旅客サービスの中断という最悪の事態を招かないためには、資金不足の回避を図るとともに、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を達成する必要がある。

2 . 経営健全化計画の前提条件

(1) 計画期間

経営健全化を図るための期間設定については、以下に示す理由から、平成15年度から平成24年度までの今後10年間とする。

- ・ 経営収支を改善していくためには、まず、広島高速交通株の本来的収支を示す営業損益面の再度の黒字計上化、次に、単年度損益面の好転を図る必要があり、相当程度の期間を要することが想定されること
- ・ 今後の社会経済情勢が不透明であることから、長期にわたる計画を策定し難いこと
- ・ 広島市では、アストラムラインの延伸整備を計画しており、そのうち第1期事業区間として位置付けされている、広域公園前駅からJR西広島駅までの間6.2kmについて、平成27年(2015年)の完成を目途に準備が進められており、広島高速交通株の投資が想定される平成25年(2013年)までには、経営基盤の確立が必要となっていること

(2) 今後の利用者数に対する見方

開業以来の利用者数推移とその内訳並びに近年の利用者数変動要因分析を踏まえると、今後の利用者数については、以下のように考えられる。

- ・ アstromラインの駅勢圏人口は、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
- ・ しかしながら、沿線団地の年齢別人口からは、西風新都内を除き、就業可能年齢人口は横這い・微減傾向にあり、通学年齢人口は減少していることから、今後は駅勢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
- ・ また、安川流域のフィーダーバスの都心部への直通便運行により、バス利用者数は増加しているものの、一部はフィーダー利用から直通便利用への転換によるものであり、アstromライン利用者の減少要因となっている
- ・ フィーダーバスの再構築によるアstromライン利用からの転換は、直通便運行より半年以上が経過しており、ほぼ収束したとみられるが、規制緩和という時代の流れのなかでの先を読んだ対応が必要である
- ・ 駅勢圏人口や沿線団地人口の高い伸びを背景として、今後も通勤・通学人口に高い伸びが見込める西風新都内については、運賃・所要時間等で広島高速4号線を利用した都心部直通バスの方が優位となっていることより、人口増加がアstromライン利用者増加に直結することは期待できない（現居住者のアstromライン利用からの転換は、都心部直通バスの運行開始より1年半を経過しており、ほぼ収束したとみられる）

(3) 経営収支シミュレーションの付与条件

国土交通省では、新交通システムの特・免許基準において、経営収支シミュレーションを行う場合の付与条件が示されているところであるが、今後の社会経済情勢が不透明であることから、条件を厳し目に設定し経営収支シミュレーションを行うこととし、以下に示す条件を基本とした独自の付与条件を設定した。

収入面 計画期間中は収入の増加を見込まない

経費面 各種指標による過去5ヵ年間の伸び率の平均値により経費の増加を見込む

3. 経営健全化の基本方針

「アストラムライン」は公共交通機関として、毎日約5万人が利用する広島都市圏における広域的な軌道交通網の一翼を担っており、道路交通混雑緩和や沿道環境の改善、省エネルギー化へ一定の効果を果たしているなど、将来にわたり存続していく必要がある。

しかしながら、現在の経営悪化要因の中では、巨額な資本費負担(減価償却費・長期借入金利息償還等)が大きく、需要(利用者)についても、規制緩和に伴う広島市北西部地区の交通体系の再編、さらには長期に及ぶ公共交通機関利用者数の低落傾向等、これまでの右肩上がりの予測に基づく計画は策定しがたい。

このため、経営の診断・分析を行った結果、会社の経営改善努力だけでは経営を維持することが困難であることが認識される。

公共交通は、多くの市民に提供する交通という側面と、マイカー利用が困難な交通弱者へ提供する交通という側面があり、さらには、マイカー利用の利便さの反面にある交通事故や公害といった問題のみならず、もはや地球的な問題となっている環境問題への対応といった面でも、その利用促進が一層図られる必要がある。しかも、広島高速交通(株)は、広島市北西部地区の交通問題等に対応するため、広島市が都市政策上の判断から設立したものであり、同市の第三セクターの中でも、公共交通という高い公共性が認められることから、公共が果たすべき役割についても提言に含める。

したがって、「アストラムライン」の経営健全化計画については、

1. 会社自らの極限までの自助努力の実施による経営健全化
2. 1. を前提条件としたうえでの、さらに必要となる抜本的経営改善策の実施(公共が果たすべき役割を含む)による経営健全化

により策定すべきである。

4 . 経営健全化計画の策定に向けた提言

(1) アストラムライン存続の必要性

アストラムラインの概要

1) 事業概要

・区 間	広島市中区紙屋町二丁目～同市安佐南区大塚西四丁目
・営業キロ	18.4km
・総事業費	約1,744億円
・駅 数	21駅(本通駅～広域公園前駅 平均駅間距離約920m)
・構造形式	複線高架式、一部複線地下式(都心部)
・開業日	平成6年8月20日

2) 運行概要

・運行間隔	最短2分30秒(朝ラッシュ時)
・表定速度	約30km/h(最高速度60km/h)
・所要時間	普通便約35分、急行便約25分(本通駅～広域公園前駅 朝ラッシュ時を除く)
・運転形式	ワンマン運転
・運行便数	平日297便(急行便4便) 休日211便(急行便1便)
・列車編成	6両編成
・車両定員	1編成286人
・営業時間	6時～24時30分

3) 利用者数の推移

<p>平成6年6月の運賃認可申請時には、開業当初の1日平均利用者数を69,116人/日と予測していたが、実際には、自動車利用者からの転換が予想外に進まず、計画比約63%の43,575人/日にとどまった。</p> <p>その後の沿線開発の進展、営業時間の延長及びラッシュ時の運行間隔短縮による増便等のサービスの充実並びに各種利用促進策の実施により着実に増加し、平成12年度には52,998人/日(開業時の約21%増加)に達した。</p> <p>しかし、平成13年10月の広島高速4号線を利用した西風新都から都心部への直通バスの運行開始などの影響により、平成13年度は開業以来、初めて利用者数が前年度を下回った。</p> <p>さらに、平成14年度には、安川流域のフィーダーバスの都心部への運行再開等に伴う利用者の減少が生じ、会社の試算では49,611人/日と見込まれている。</p>
--

広島市におけるアストラムラインの位置付け

広島市では、慢性化する交通渋滞などの様々な交通問題、急速に進む高齢化社会、地球温暖化をはじめとする環境問題等への対応の必要性が強く求められる中、できるだけ自動車に依存しなくてすむ交通体系づくりを目指して、新交通ネットワークの延伸整備と既存交通の改善・機能強化を柱とする施策及び整備プログラム（短・中・長期）等からなる「新たな公共交通体系づくりの基本計画」を平成11年11月に策定している。

その基本的な考え方は、次のとおりであり、広島市における総合交通体系を構築していく中、アストラムラインの果たす役割は極めて重要と考えられる。

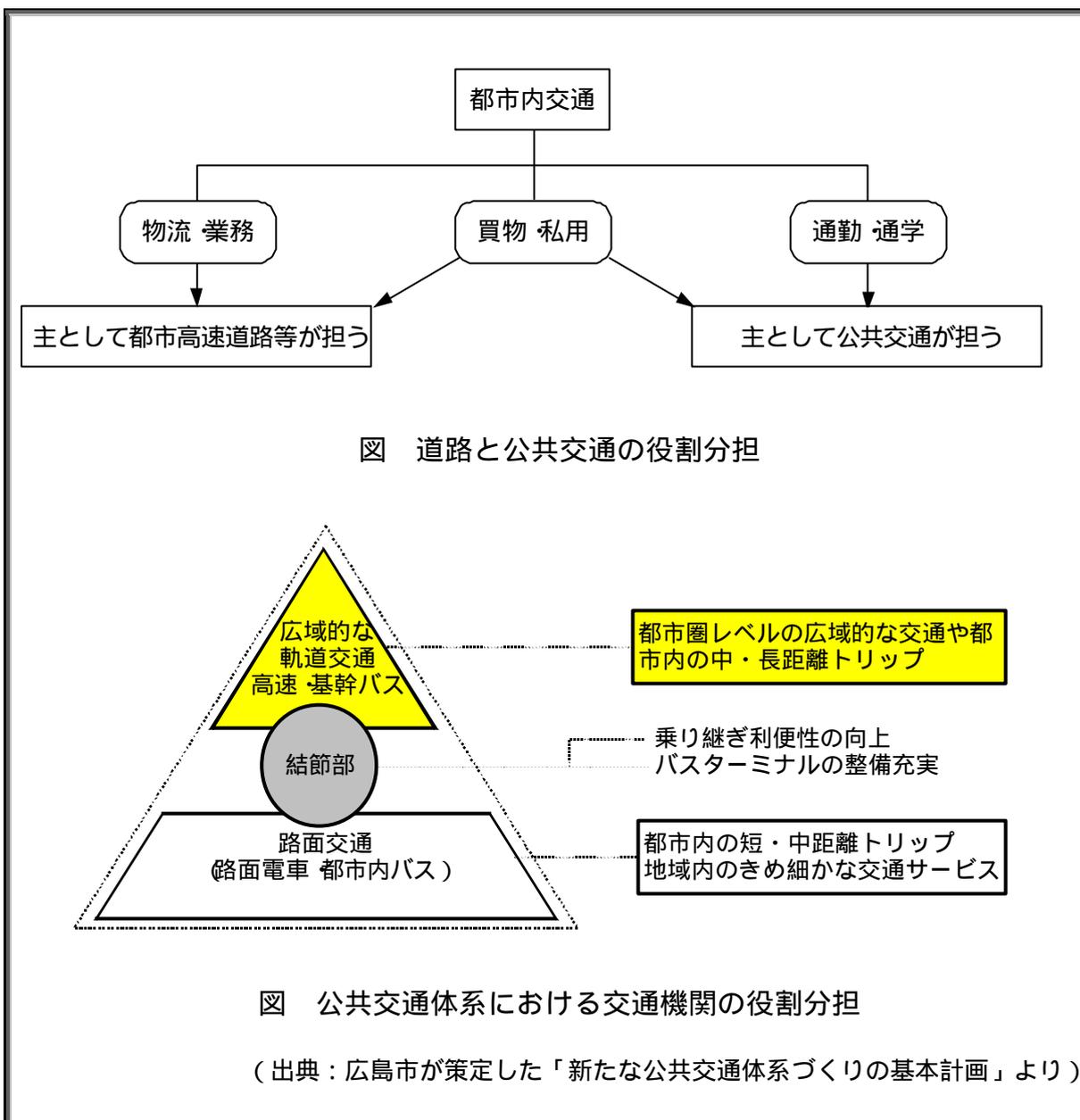
[広島市における「新たな公共交通体系づくりの基本計画」の概要]

道路と公共交通の役割分担として、物流・業務等の経済活動を支える交通については、都市高速道路等が主要な役割を、通勤・通学等の日常生活を支える交通については、公共交通が主要な役割を担うという基本的な考え方にに基づき、それぞれの役割を有効に発揮し得るような総合的な交通体系の実現が必要である。

公共交通体系における交通機関の役割分担として、都市圏レベルの広域的な交通や都市内の中・長距離トリップは、広域的な交通網（JR、広電宮島線、アストラムライン、高速バス）が主要な役割を担い、都市内の短・中距離トリップや地域内のきめ細かな交通サービスは、路面交通（路面電車、バス）が主要な役割を担うという基本的な考え方にに基づき、それぞれの役割を有効に発揮し得るような総合的な公共交通体系の実現が必要である。

また、これからの公共交通の方向性として、高齢社会、環境問題、交通安全への対応からできるだけ自動車に依存しなくてすむ公共交通体系づくりがより重要になること、あるいは、生活の快適性へのニーズの高まりを踏まえ、公共交通の質・量両面でのレベルアップが必要である。

平成11年11月に広島市が策定した「新たな公共交通体系づくりの基本計画」を要約



広島市では、短・中・長距離トリップの概念として、次のように整理している。

- ・長距離トリップ・・・20km以上のトリップ
 - ・中距離トリップ・・・5 km以上20km未満のトリップ
 - ・短距離トリップ・・・5 km未満のトリップ
- (第2回パーソントリップ調査の代表交通手段別利用距離から設定)

アストラムラインの整備効果

アストラムラインの整備に伴い次のような効果が現れている。

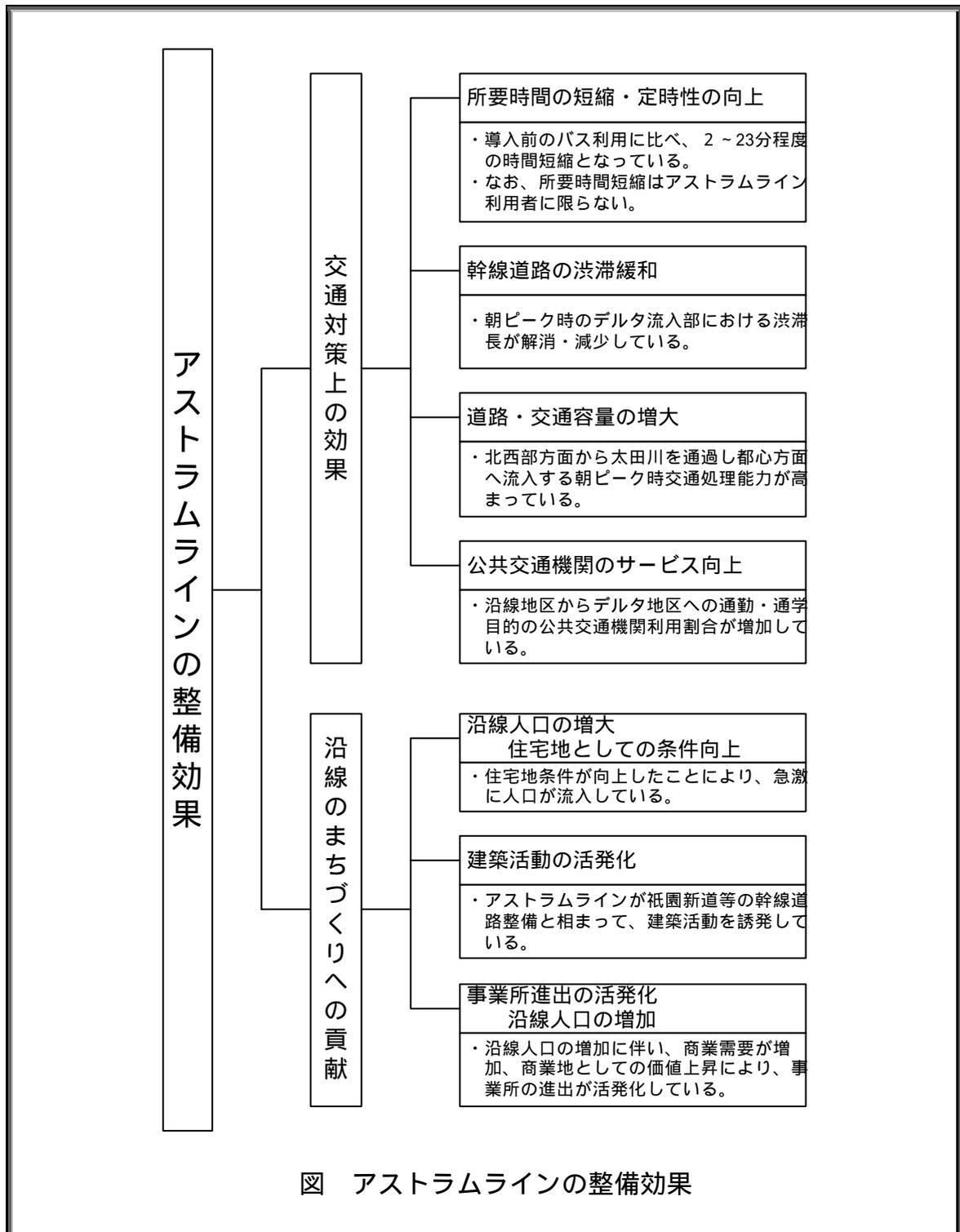
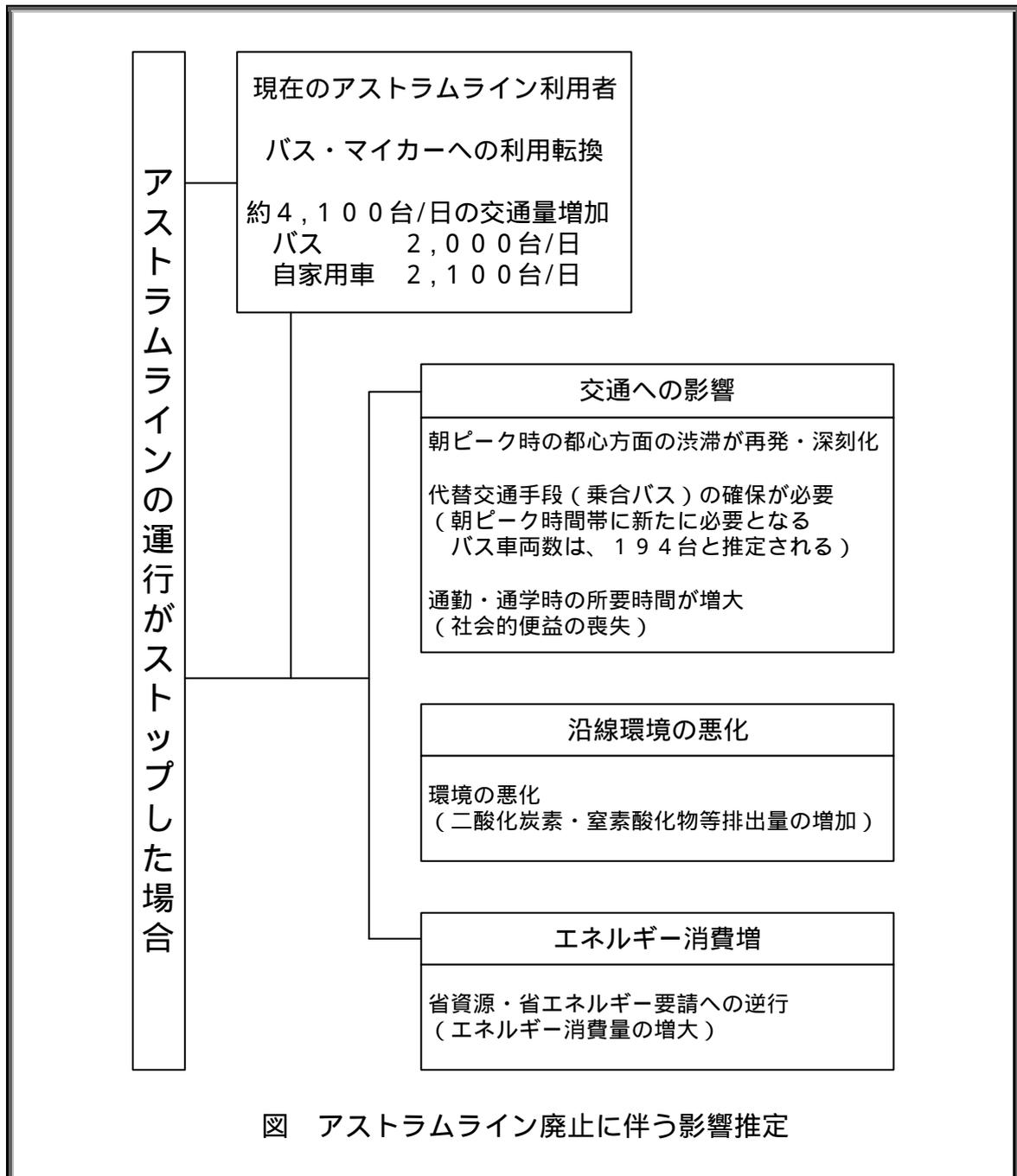


図 アストラムラインの整備効果

アストラムライン廃止に伴う影響推定

仮に広島高速交通㈱が経営破綻し、アストラムラインの運行がストップした場合の社会経済的影響としては次のように整理される。



(2) 経営の現状と課題

経営の現状と課題

1) 損益収支面

開業から平成12年度までは運輸収入、利用者数とも順調に増加し、また、人件費・物件費の削減による経営効率化への取り組みの結果、営業損益は年々改善し、平成11年度には減価償却前経常利益を計上するとともに、平成12年度には営業黒字を達成した。

しかしながら、平成13年度には、引き続き営業黒字を達成したものの、広島高速4号線を利用した西風新都から都心部への直通バスの運行開始等の影響により、開業後初めて運輸収入、利用者数とも減少し、平成14年度には、一部フィーダーバスの都心部直通運行の再開等の影響による更なる利用者数の減少により、平成14年度決算見込みでは、再度の営業損失の計上とともに、債務超過に陥ることが予想される。

特に、営業外費用における高金利の長期借入金の支払利息が、損益収支上、大きな負担となっており、今後、これを軽減することが、損益収支面における課題となっている。

2) 資金収支面

運営費補助の位置付けであった地下鉄補助金制度が、建設費補助に変更されたため、国と補助金の取り扱いを協議した結果、この補助金を地下鉄区間の建設に係る借入金の繰上償還財源に充当することとなったことから、平成12年度には資金不足を生じることとなった。

このため、平成12年度には、広島銀行の協力を得て長期資金の調達を図るなど当面の資金繰りを改善したところである。

しかしながら、平成16年度以降の日本政策投資銀行からの借入金元金償還（元金の6分の5相当を償還）の本格化や、平成17年度以降の地下鉄補助金の交付終了により、資金勘定が急激に悪化することが予想される。

平成14年度決算見込みによる年度末の資金残高見込額を基準とし、平成13年度以降の運輸収入、利用者数の減少傾向を勘案した平成15年度の月別（四半期別）資金繰り見込みによると、第4・四半期には再度の資金不足の発生が予測されることより、平成15年度上半期中には、資金不足を回避するための方策を早急に確立することが、資金収支面における課題となっている。

3) 区間ごとの経営状況

広島市の都市政策上必要となった地下鉄区間（鉄道事業法適用区間）と延伸軌道区間（軌道法適用区間）で営業損失が継続的に発生している。

表 損益・資金収支の推移

(単位：億円)

区 分	H6年度	H7年度	H8年度	H9年度	H10年度	H11年度	H12年度	H13年度	H14年度 決算見込			
損益勘定	営業損益	営業収益	26.0	43.1	45.9	47.0	48.5	48.5	48.6	48.4	45.3	
		運輸収入	24.0	38.4	40.9	41.7	42.9	43.8	44.1	43.9	40.9	
		1日当り利用者数	43,575	45,418	48,804	50,233	51,607	52,551	52,998	52,918	49,611	
		その他	2.0	4.7	5.0	5.3	5.6	4.7	4.5	4.5	4.4	
		営業費用	45.8	65.9	59.8	57.3	50.0	49.0	48.2	47.6	46.4	
		人件費	11.0	16.1	15.3	15.3	14.9	14.3	13.2	12.9	12.1	
		物件費	10.4	15.1	16.9	16.5	15.9	15.4	15.1	15.2	14.9	
		諸 税	0.9	1.0	0.8	0.7	0.7	0.6	0.8	0.7	0.6	
		減価償却費	23.6	33.7	26.7	24.8	18.7	18.8	19.1	18.8	18.8	
		営業損益	19.8	22.8	13.9	10.3	1.5	0.5	0.4	0.9	1.0	
	営業外損益	営業外収益	3.6	11.6	9.6	7.8	7.0	6.4	5.8	5.2	4.6	
		うち地下鉄区間インフラ部 利子補給補助金		10.6	8.6	7.6	6.9	6.3	5.8	5.2	4.6	
		営業外費用	18.1	30.0	28.1	27.1	26.4	24.5	23.6	22.7	21.2	
		うち支払利息	政策投資銀行	12.0	14.6	13.5	13.1	12.7	12.2	11.6	11.0	10.4
			広島市	4.9	13.8	12.9	12.3	11.8	11.5	11.2	10.9	10.1
		営業外損益	14.5	18.4	18.5	19.3	19.3	18.1	17.8	17.5	16.6	
	経常損益	34.3	41.2	32.4	29.6	20.8	18.6	17.4	16.6	17.7		
	減価償却前経常損益	10.7	7.6	5.7	4.8	2.2	0.2	1.7	2.2	1.1		
	特別損益	3.8	23.3	26.7	21.2	17.5	11.7	10.9	11.7	11.7		
	単年度損益	30.5	17.9	5.8	8.5	3.4	7.0	6.5	5.0	6.0		
累積損益	40.0	57.9	63.7	72.2	75.6	82.6	89.1	94.1	100.1			
資金勘定	源泉	損益勘定資金収支		17.4	75.4	18.8	17.0	12.8	14.3	14.8	13.2	
		長期借入金										
		短期借入金						6.5	15.9			
		その他		15.7		0.9				11.9	11.8	
		資金調達 計		33.1	75.4	19.7	17.0	19.3	30.2	26.8	25.0	
	使途	投資額		11.0	0.9	7.9	8.9		1.1	0.4	0.1	
		長期借入金元金償還		23.3	19.9	16.6	16.2	20.5	21.7	22.3	23.1	
		短期借入金元金償還			61.3				6.5	4.0	3.0	
		法人税等						0.1	0.1	0.1	0.1	
		その他		3.8								
		資金需要 計		38.1	82.2	24.5	25.1	20.5	29.4	26.7	26.2	
		差引資金過不足額	28.7	5.0	6.8	4.8	8.2	1.2	0.8	0.0	1.2	
		累積資金過不足額	28.7	23.6	16.8	12.0	3.8	2.6	3.4	3.4	2.2	

億円未満については端数処理しているため、合計額とは一致しない。

区間	経営分析
本通駅～県庁前駅（駅南端） = 地下鉄区間	<ul style="list-style-type: none"> ・ 営業収益で営業費用をカバーできていない ・ 地下鉄補助制度は、軌道法に基づくインフラ補助制度に比べて、補助金算定上低額のため、インフラ相当の事業費を賄いきれず、会社負担が増大（会社の借入金充当） ・ 営業外費用（長期借入金利息）の負担が損益収支を圧迫しているため、H7度から地下鉄インフラ部の借入金利子補給を広島市より受けている インフラ外部の支払利息負担が損益収支上の課題
県庁前駅～長楽寺駅 = 既定軌道区間	<ul style="list-style-type: none"> ・ 区間内営業収支良好 ・ インフラ外の初期投資額が大きかったことより、多額の営業外費用（長期借入金利息）が損益収支上の課題
長楽寺駅～広域公園前駅 = 延伸軌道区間	<ul style="list-style-type: none"> ・ 営業収益で営業費用をカバーできていない ・ 西風新都開発の遅れにより、区間内の運輸収入（利用者）が少ないことが要因

利用者の動向と課題

1) 利用者数の推移と要因

自動車利用者からの転換が予想外に進まず、平成6年度（開業時）の利用者数は計画を大きく下回る43,575人/日となったものの、以後、着実に利用者数は増加し、平成12年度には52,998人/日（約21%増）に達しており、その要因としては、沿線開発等に伴う駅勢圏人口の増加に加えて、旅客サービスの充実等各種利用促進策の実施によるものと推定される。

平成13～14年度の利用者減少は、景気低迷の長期化に伴う沿線開発の鈍化や西風新都開発の遅延等、利用者数の大幅な増加が見込めない状況の中で、広島高速4号線を利用した西風新都からの都心部直通バスの運行開始や、乗合バス事業の規制緩和に伴い、これまでの需給調整規制から、市場原理導入による自由競争に移行したため、一部フィーダーバスの都心部直通便化が再開されたことが要因とみられる。

なお、収支計算等の前提となる平成14年度の利用者数見込み（49,611人/日）にあたっては、次の要素を見込んでいる。

ア) 安川流域のフィーダーバスの都心部への直通便運行の影響

イ) 広島高速4号線の開通に伴う直通バス運行の影響

ウ) 平成13年度のシャレオ開業効果、劇団四季効果の平年度化など

2) 曜日別利用者数と要因

平日に対して土曜日は70%程度、日・祝日は50%強の利用者数となっているなど、通勤・通学路線としての性格が強い。

3) 時間帯別利用者数と混雑率

全日では、ラッシュ時の混雑率低減のための集中的な輸送力増強の経緯もあって、断面交通量を大幅に超える輸送力となっている。

平日、本通～大町区間で、ピーク時を除き混雑率は50%以下となっているほか、大町～長楽寺間も上り8時台以外は60%以下、長楽寺～広域公園前間にいたってはピーク時も100%以下で、それ以外は30%以下であるなどかなりの余裕が生じており、土曜・日曜はそれ以下の水準にある。

4) 駅別利用者数の推移と要因

利用先が都心駅（本通駅・県庁前駅）1点に集中し、次いでJR可部線と接続のある大町駅となっている。

安佐南区内祇園新道区間（祇園新橋北駅～中筋駅）での人口増加を背景とした利用者増加がみられるものの、近年約半数の駅で利用者が減少に転じている。

5) 駅勢圏人口の推移・構成

駅勢圏人口は開業時に比べて順調に増加してきたものの、近年その伸びが鈍化している。その中で、いまだ高い伸びを示している西風新都内の駅勢圏人口の増加も、アストラムライン利用者に占める割合の低さに加えて、広島高速4号線利用の直通バスに対して優位性（運賃・所要時間）のないことにより、利用者増加に直結していない。

また、西風新都内を除き、通学利用該当年齢層人口が減少している。一方で、高齢者層人口が増加している。

6) 利用者の維持・拡大を図る上でのマーケットの見極め（ターゲット）

駅勢圏人口やそのうちの沿線団地人口で、今後も高い伸びが見込めるのは西風新都内と考えられるが、現状では利用者に占める割合が低く、アストラムラインの路線網より、運賃・所要時間等で広島高速4号線利用の直通バスの方が優位となっている。

通学路線としての需要を、沿線団地の年齢別人口からみると、西風新都内を除き全て、大学・高校生年齢層が減少傾向にある。

運賃認可申請時予測との誤差の最大要因である自動車利用者からの転換が進まなかった理由からは、潜在需要をうかがうことはできるものの、更なるサービス向上（所要時間短縮・乗換利便向上・運賃値下げなど）が必要となる。

近年各団地からのフィーダーバス利用者数が大幅な減少傾向を見せているなか、平成14年2月の乗合バス事業の規制緩和に伴い、フィーダーバスから都心部直通便への転換、既存路線からのバス事業者の退出による運行業者の変更、乗り継ぎ割引制度の廃止など再構築が起きている。

アストラムラインにおいては、広島高速4号線の開通とともに、同道路を利用した西風新都から都心部への直通路線バスの運行が予想されたことから、同道路の開通に先立ち、平成12年3月のダイヤ改正において、アストラムラインの都心への速達性の向上を図るための急行便の増便や、待ち時間の短縮を図るため、長楽寺駅から広域公園前駅間の運行間隔について、それまでのデイトム20分間隔での運行を、10分間隔に短縮するなどの、アストラムライン利用の定着を図るための対策を講じたところである。

しかしながら、平成13年10月の広島高速4号線の開通に伴い運行開始された西風新都と都心部を結ぶ直通バスにおいては、予想を上回る運行本数の設定と、安価な料金設定、さらには、直通運行による圧倒的な所要時間の短縮により、アストラムラインの利用者の減少をとどめることができなかったものである。

以上の分析してきた利用者の動向等から、今後、アストラムライン利用者の維持・拡大を図る上でのマーケットとして、次のとおり提案する。

- ア) 更なる旅客サービスの向上による通勤・通学者の需要開拓
- イ) 輸送力に対して需要が少ない平日のオフピーク時間帯の利用促進
ターゲット層としては、人口が増えている高齢者層
- ウ) 相対的に需要の少ない土・日曜の利用促進
ターゲット層としては、平日利用者や高齢者層
- エ) スポット需要の期待しうるイベント開催に伴う需要喚起

(3) 現状を踏まえた今後の収支試算結果

現状のまま新たな経営健全化方策を実施しない場合の経営収支試算結果では、運賃改定の有無にかかわらず、今後平成15～24年度の10年間、厳しい経営状況となることが明らかであり、とりわけ平成15年度から発生する資金不足への対応が喫緊の課題である。

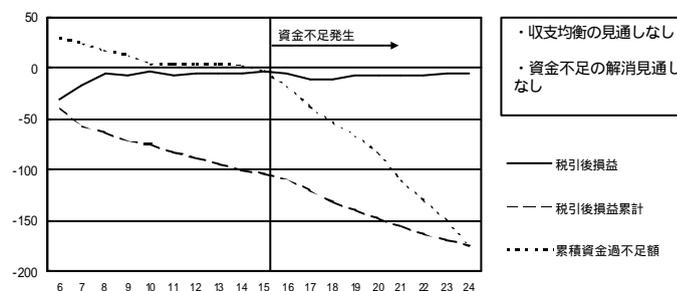
表 経営収支試算結果

区 分		運賃改定なし	運賃改定あり 〔平成16年度20円アップ 平成21年度10%アップ〕
損益勘定	単年度損益	今後10年間には黒字転換しない	平成22年度（開業後17年目）に黒字転換
	累積損益	平成14年度（開業後9年目）に約100億円の欠損となり、債務超過が発生 最大累積欠損は、平成24年度（開業後19年目）で約174億円、以降も拡大	平成14年度（開業後9年目）に約100億円の欠損となり、債務超過が発生 最大累積欠損は、平成21年度（開業後16年目）で約131億円
資金勘定	単年度資金過不足	平成15年度（開業後10年目）に資金不足が発生、以降も拡大	平成15年度（開業後10年目）に資金不足が発生
	累積資金過不足	地下鉄補助金の分割交付が終了する平成17年度以降、資金不足が急速に拡大	地下鉄補助金の分割交付が終了する平成17年度以降、資金不足が急速に拡大
収支均衡の見通し		収支均衡の見通しが無い	収支均衡には、かなりの長期間を要す

【試算結果】

項 目	平成14年度見込み	(単位：百万円)	
		平成24年度	
営業収入	4,532	4,525	
営業費用	4,636	4,127	
営業損益	104	398	
営業外収入	462	76	
営業外費用	2,123	956	
営業外損益	1,661	880	
経常損益	1,765	482	
特別損益	1,170	0	
当期損益	600	487	
累積損益	10,008	17,437	
資金過不足額	120	2,318	
累積資金過不足額	220	17,308	

【損益及び累積資金過不足額推移】



【借入金償還額（H15～24年度）】
 広島市
 （元金）約36億円 （利息）約19億円
 日本政策投資銀行
 （元金）約193億円 （利息）約59億円

図 運賃改定なしケース

(参考) 試算の前提条件<運賃改定ありのケース：なしのケースは同項目なし>

営業収入]

[運輸収入]

H14年度決算見込額をベースに、H15年度以降の運輸収入を算出

年度	年間運輸収入 (千円)	伸び率 (%)	算出方法
H13	4,388,027	0.4	H13年度決算額
H14	4,093,771	6.7	H14年度決算見込額
H15	4,078,146	0.3	H14年9月～H15年3月の弘億線直通便化及び平和台線事業者変更による減収見込額をH15年4月～8月に反映して算出

広島市のアストラムライン延伸計画において、4段階推計法によりH32年の需要推計によれば、西風新都開発の将来人口8.8万人(厳しめ側の数値)を前提として年1.7%の伸びを見込んでいるが、今回の試算では、より厳しめ側(安全側)で行うこととし、H16年度以降の利用者数については、伸び率なしと仮定して算出

[運賃改定] H16年度20円、H21年度10%アップ

国土交通省の特・免許基準の考え方にに基づき5年毎に改定

[その他] フィーダーバスとの乗継割引廃止による増収見込額をH15年度以降年間6,300万円として運輸収入に加算

営業費用] H14年度予算計画額に各経費の対前年度上昇率を乗じて算出

[人件費] 対前年度上昇率 年0.5%

[物件費] 対前年度上昇率 年0.1%

[修繕費] 対前年度上昇率 年0.5%

} 過去5年(H9～13年)の各種指標平均値

[設備更新] 会社の新たな設備更新計画に基づき減価償却費を見直すとともに45億円を資金収支に計上

営業外費用]最新の金利水準を反映

[長期借入金]

《市借入金》 市の転貸債借換時(借入後11年目)に利率を1.523%に変更

H3年度借入分の14年度借換契約時における利率を適用

《日本政策投資銀行借入金》 約定どおりの平均利率4.759%(4.5%～6.5%)

[短期借入金] 資金不足額を短期借入金で対応(利率3.1%)

(4) 提言

提言構成

アストラムラインの経営を取り巻く社会経済環境等を踏まえ、現状のまま新たな経営健全化方策を実施しない場合の経営収支試算結果からは、広島高速交通(株)においては、債務超過の事態に陥り、以後解消の見込みが立たないとともに、資金不足も発生し、今後その額が拡大する事態が継続するといった厳しい経営状況となり、ひいては、沿線住民に対して安定した良質の輸送サービスを提供することができない事態も視野に入れざるを得ない状況が明らかとなった。

交通事業を営む一企業として、これらのことを踏まえ、交通事業者としての最優先事項である安全性の保持に留意しつつ、更なる経営の効率化、サービスの向上等による経営改善の実現を目指すとともに、債務超過や資金繰り悪化による安定した良質の輸送サービスの中断という最悪の事態を回避するため、広島高速交通(株)の極限までの自助努力として講じる方策と、更に必要となる抜本的経営改善策(公共が果すべき役割を含む)の実施について、以下のような構成からなる経営健全化計画策定に向けた提言を行う。

1. 極限までの自助努力の実施

- 1) 安全性の保持
- 2) 旅客サービスの向上
- 3) 利用者の維持・拡大
- 4) 関連事業収入の増加
- 5) 人件費・物件費等の削減

2. 1. を前提条件としたうえでの、さらに必要となる抜本的経営改善策(公共が果すべき役割を含む)の実施

* 運賃改定（受益者負担）について

本委員会では、運賃改定の適否についても議論を行った。

広島高速交通㈱の運賃改定については、開業前の経営収支計画にあつては、3年毎に10%の運賃改定を予定していたものの、実績としては消費税率改定分を改定した平成9年度の1回のみであり、バス事業者の運賃改定による利用者の逸走状況等を考慮し、運賃改定が繰り延べにされてきた。

こうした状況の中、運賃改定に代えて、各種の経営合理化を実施することにより営業黒字が達成されてきた。

運賃改定は、経営健全化を図るうえで、速効性もあり、他都市の同様な会社でも行われているが、以下に示す理由から、広島高速交通㈱が策定する経営健全化計画では、運賃改定を盛り込まないことが適当と判断され、広島高速交通㈱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て、総合的に判断すべきである。

- ・ 国は、地球環境問題への対応などから、公共交通機関の利用促進を積極的に進めていること
- ・ また、広島市の策定した「新たな公共交通体系づくりの基本計画」でも、できるだけ自動車に依存しなくてすむ交通体系づくり、言い換えると公共交通機関への利用の転換を目指しており、運賃改定は、公共交通機関の利用者離れを招来する可能性が高いこと
- ・ 広島市内のバス事業者のかつての例では、負の連鎖（運賃値上げ 利用者の逸走 経営悪化による再運賃改定）が生じ、結局、長期にわたって利用者が低減してきており、こうした状況もあって、他の公共交通機関では、国の規制緩和の導入を踏まえて、運賃値下げ等の利用サービスの改善を実施していること
- ・ 本委員会の提言の一つである、利用者の維持・拡大を図るという需要の開拓面で、今後の利用者ターゲット層としている高齢者や通学者の運賃負担力から考えても適当でないこと

極限までの自助努力の具体的方策

広島高速交通(株)では、これまでも各種の経営改善方策を実施してきたが、経営の状況を改めて認識したうえで、今後も更に全社員が一丸となって、各部門の総力を結集し、経営健全化の目標に向かって取り組む必要がある。

1) 安全性の保持

交通事業においては、安全性保持が最優先事項であり、これが最大の責務であることは言うまでもなく、経営改善に向けた今回の提言による自助努力と安全性保持は、当然両立させなければならない。

経費削減が実行されても、安全性保持に関する会社の責務は、いささかも代わらない点は、改めて十分認識される必要がある。

2) 旅客サービスの向上

アストラムラインが、広島都市圏の広域的な鉄・軌道交通としての役割を果たし、沿線地域に愛され親しまれる公共交通機関となるためには、何よりも利用者の立場に立った旅客サービスの向上を図らなければならない。

ア) 利用者の立場に立った運行ダイヤの見直し

利用実態を考慮しつつも、極力輸送サービスを維持しながら、バス・JR等との接続利便性を向上する運行ダイヤとすべきである。

イ) 接遇の向上

アストラムラインでは、各駅において「お客様の声」コーナーを設置し、利用者の意見を受け付けているが、開業以来なかった「駅員の態度が悪い」との意見が、平成13年度に初めて3件寄せられている。

利用者に気持ち良く利用していただけることは、サービス業である交通事業者にとっては、基本的な厳守事項であり、社員教育の充実や駅務業務委託先への利用者対応の改善指導等により、社員等による接遇の徹底した向上を図るべきである。

3) 利用者の維持・拡大

アストラムラインの利用者数及び運輸収入は、平成13年度に開業後初めて前年度を下回り、平成14年度も引き続き減少することが見込まれる。

この減少傾向に歯止めをかけ、利用者数の増加を図る方策を積極的に展開していくことが長期的な経営健全化に向けた大きな柱といえる。

ア) 通学利用者の維持方策としての販売強化策の検討・実施

大学生・高校生利用者の維持について、販売強化策として毎年度、特に新入生をターゲットに据えての学校への訪問販売を実施するとともに、販売強化ツールとしてのアストラムラインの有利性等をPRするリーフレットの作成や販促ツールとしての景品付与、さらには学校完全週休2日制の導入を踏まえた、定期割引率の改定、通年定期などについても検討すべきである。

イ) フィーダーバスの都心部直通便化の影響緩和とフィーダーバスの利用促進策

アストラムラインと、フィーダーバスは、お互いの接続により連続した一つの公共交通機関としての役割を担っており、相互の利便性の向上が、ひいては公共交通全体の利用者増につながるものであるとの認識により、アストラムラインを運行する広島高速交通(株)と、フィーダーバスを運行するバス事業者においては、乗り継ぎ利便性の向上を図るため、都市交通政策者も加えた協議の場を設置する必要がある。

こうしたことから、バス事業者と協調して乗り継ぎ定期を継続するとともに、利用者サービスの一層の充実を図るため、現在13路線中5路線で行われている昼間時間帯でのフリー乗降区間について、利用ニーズを踏まえつつ、路線・区間の拡大や夜帰宅時間帯での実施可能性について道路管理者・交通管理者及びバス事業者との協議を進めるべきである。

また、アストラムラインは都心部直通便バスに比べて道路混雑・渋滞による定

時性の確保の点で優位（所要時間の不確実性のリスクがない）にあることをセールスポイントに、従来の乗り継ぎダイヤ表を見やすく改善したうえで、磁石付きなど貼り付け可能な形態も検討し、沿線団地・家庭に定期的に配布すべきである。

ウ) マイカー利用からの転換需要促進策

既設の駅周辺駐車場の空き情報の提供システムが開始されたことから、パークアンドライドを一層進めるため、遊休地の有効活用や大型商業施設等との連携など、乗り換え利便性の確保される対象駐車場充実の可能性について検討すべきである。

エ) 日中時間帯の需要喚起方策

輸送力に対して需要の少ないオフピーク時間帯における需要喚起策として、沿線の増加傾向にある高齢者等を対象にした、駅を起点としたウォーキング・観光コースの設定や、沿線施設等を紹介したチラシ・ガイドブックの作成・配架等について検討すべきである。

現在、定期利用となっていない主婦層等に対しては、割引率等を勘案した上で日中時間帯の買い物定期券の検討や、デパート・小売業・映画館等商業施設等との割引セット券の販売可能性などについて割引負担額等を目的施設である商業施設側との協議を進めるべきである。

オ) 沿線集客施設との連携

スポット的ながら、即効性も期待できる需要喚起策としてビックアーチにおける大規模イベントの開催・誘致など、沿線の集客施設の利用促進策を行政と協力しながら検討すべきである。

カ) 企画力の充実

上記のような利用者の維持・拡大方策の検討・実施にあたっては、利用者の理解と支持を得るよう、会社の経営状況やアストラムラインの優位性など積極的

な情報開示を行い、利用者からの声を幅広く取り入れることのできるホームページを活用したモニター制度の導入など、双方向の情報交換体制づくりをし、会社としての企画力を高めるとともに、それらを迅速かつ的確に事業へと反映させる体制づくりを進めるべきである。

キ) 弾力的な運賃制度の導入による利用促進

将来的には、広島都市圏におけるＪＲ、路面電車、バス等の公共交通全体の連携によるＩＣカードの導入等を視野に入れた対応が必要であるとともに、当面の対応としては、アストラムライン単独（システム変更ですむ）のオフピーク通勤カード、日中ディスカウントカード、高齢者特別割引カードなど特別割引カードの導入について、減収につながらないことを利用者アンケート調査やいわゆる社会実験を実施するなどで検証した上で、その有効性、実現可能性について検討すべきである。

4) 関連事業収入の増加

広島高速交通㈱における運輸雑収入は平成10年度をピークに落ち込んでいることから、この減少傾向に歯止めをかけ、増収に向けた取り組みが必要である。

ア) 駅(スペース)の有効活用

駅の窓口の「売店」活用を検討するとともに、唯一スペースの確保できる県庁前駅について、休憩所兼自動販売機スペースとしての活用を検討すべきである。

イ) 既存広告枠の販売強化と新規広告媒体の開発

運輸雑収として、料金プランの多様化等による既存広告枠の販売強化と新規広告媒体の開発を検討すべきである。

5) 人件費・物件費等の削減

これまでも可能な限りの経費削減を行ってきたことより、大幅な効果は期待しにくいものの、広島高速交通(株)の経営健全化に向けては、利用者数の増加を図る方策を長期的に取り組むとともに、安全性や利用者利便性等の低下とならないよう留意しながら、業務の効率化、合理化による、さらに徹底した経費削減への取り組みが必要であり、経費削減は即、経営健全化に資する意味からも効果的なものである。

ア) 人件費の圧縮

現在、広島市から現職派遣職員を受け入れ、広島高速交通(株)で給与を負担しているが、順次給与水準の低い広島市OBやプロパー職員に移行すること及び管理駅等の業務の委託化や定数見直しにより人員を削減すべきである。

<上記見直しによる年間人件費削減額>		
平成15年度	3人	2,500万円/年
平成16年度	4人	4,000万円/年
平成17年度	1人	800万円/年
計	8人	7,300万円/年

また、今後とも安全管理に配慮しつつ、経営状況を踏まえながら、役員、社員に係る報酬及び賃金の見直しを含む、更なる人件費の圧縮について検討すべきである。

イ) 駅業務の更なる委託化

全21駅中既に13駅について駅業務の外部委託を行っているが、残り8駅中、地下の3駅と定期券発売駅となっている大町駅・広域公園前駅を除いた3駅(大

原駅・中筋駅・上安駅)については、退職者に合わせて順次委託化し、人員及び経費を削減すべきである。

<上記委託化による削減額>

平成17年度まで ア) 人件費の圧縮に計上

ウ) ダイヤの見直し

平成15年3月21日には、広島高速4号線を利用した直通バスの運行や一部フィーダーバスの都心部直通運行の再開並びに学校の完全週休二日制導入等に伴う輸送需要の変化・減少を踏まえ、会社が昨年5月に実施した断面交通量調査結果等を基に、JR可部線との接続に配慮するとともに、経営の効率化を図る観点から、平成13年春以来見送ってきたダイヤの見直しを行うことが予定されている。

この結果、利用者の需要への対応には十分余裕があるものの、日中の運行頻度は低下することとなるため、利用者の理解を得る必要があるとともに、こうしたダイヤ改正が負の連鎖(利用サービスの低下 利用者の減少 再度の利用者サービスの低下)に陥らないよう、今後とも慎重に検討すべきである。

<概要>

- ・ 利用状況が悪く、効率の悪い急行便の減便(平日4 2便、休日1 0便)併せて急行便に伴う大町待避列車を廃止する。
- ・ 輸送能力に余裕のある時間帯(平日17時以降及び休日の朝ラッシュ時)の運転間隔を見直しする。
- ・ 利用者が減少している長楽寺～広域公園前駅のオフピーク時間帯(11時から15時)は20分間隔運転に再び戻す。
- ・ 回送出庫の見直しによる効率的な車両運用とする。
- ・ 利用者数の減少している平日朝ラッシュ時の22編成使用を21編成使用に変更し、車両運用の効率化、予備車率の向上を図る。

<上記見直しにより減少する運行本数と年間経費削減額>

平日	297	279本 (18本)
休日	211	205本 (6本)
人件費		700万円/年
物件費 (動力費)		1,200万円/年
計		1,900万円/年

エ) 車両保守費用の削減

現在は保有列車24編成中、朝ラッシュ時に22編成を使用しており、全般・重要部検査を行っている1編成を除くと予備列車は1編成しかなく、2編成に車両故障等が発生すると運行に支障が出る状況となっていることより、これまでは、全般・重要部検査を規定上の検査周期より余裕を持たせることで、できるだけ早期に予備編成が確保できるようにしているなど、運用予備編成数を増やすことは安定した輸送サービスの提供・維持のために必要なことである。

今回、前記運行ダイヤの見直しに伴い、運用予備編成を2編成に増やすことが可能となることより、その結果、車両の検査周期を規定上の検査周期で実施することが可能となり、検査周期の見直しにより現在に比べて3年間で1編成分の全般・重要部検査の費用削減ができる。

<上記による年間経費削減額>

修繕費		640万円/年
-----	--	---------

オ) 動力費の削減

車両の動力源となる電力料金は、年間約2億7千万円を要しており、会社の営業経費において大きな割合を占めている。

電力需給契約によると、電力料金の算定は、過去1年間の最大需要電力に基づく基本料金と、使用量に応じた電力量料金に大別されるが、基本料金については、現在、冬季のロードヒーター使用時がピークとなっていることから、ロードヒーターのより効率的な管理による冬季におけるピーク時電力使用量を抑制する方策を検討するなど、動力費の削減に向けた努力を行うべきである。

カ) 業務委託契約方法の見直し

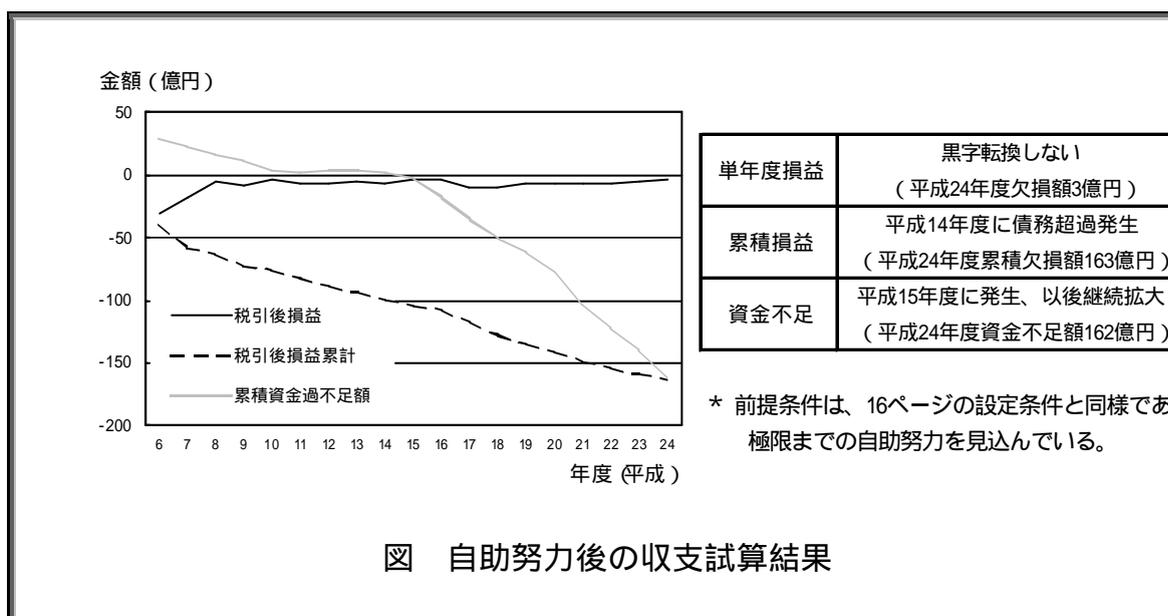
専門的知識等が必要となることから特命随意契約の比率の高い業務委託契約についても、安全運行に最大限の配慮をしつつ、市場原理の働く入札方式による契約方法を導入することを検討すべきである。

抜本的経営改善策の必要性

1) 会社の自助努力による経営健全化の限界

ア) 極限までの自助努力の結果による収支試算

以上の極限までの自助努力（ただちに実行すべき経費削減提言のア）～エ）を講じた場合の経営収支試算結果からは、損益面では平成14年度に債務超過が発生し、以降解消の見込みがないなか、営業損益面では、広島高速交通株の経営改善努力により、今後3年以内に再度の黒字転換が可能ではあるが、平成24年度の累積欠損額は163億円、資金面では平成15年度に資金不足が発生し、以降その額が拡大して、平成24年度の累積資金不足額は162億円となるなど、今回提言した広島高速交通株の自助努力のみでは経営健全化には至らない。



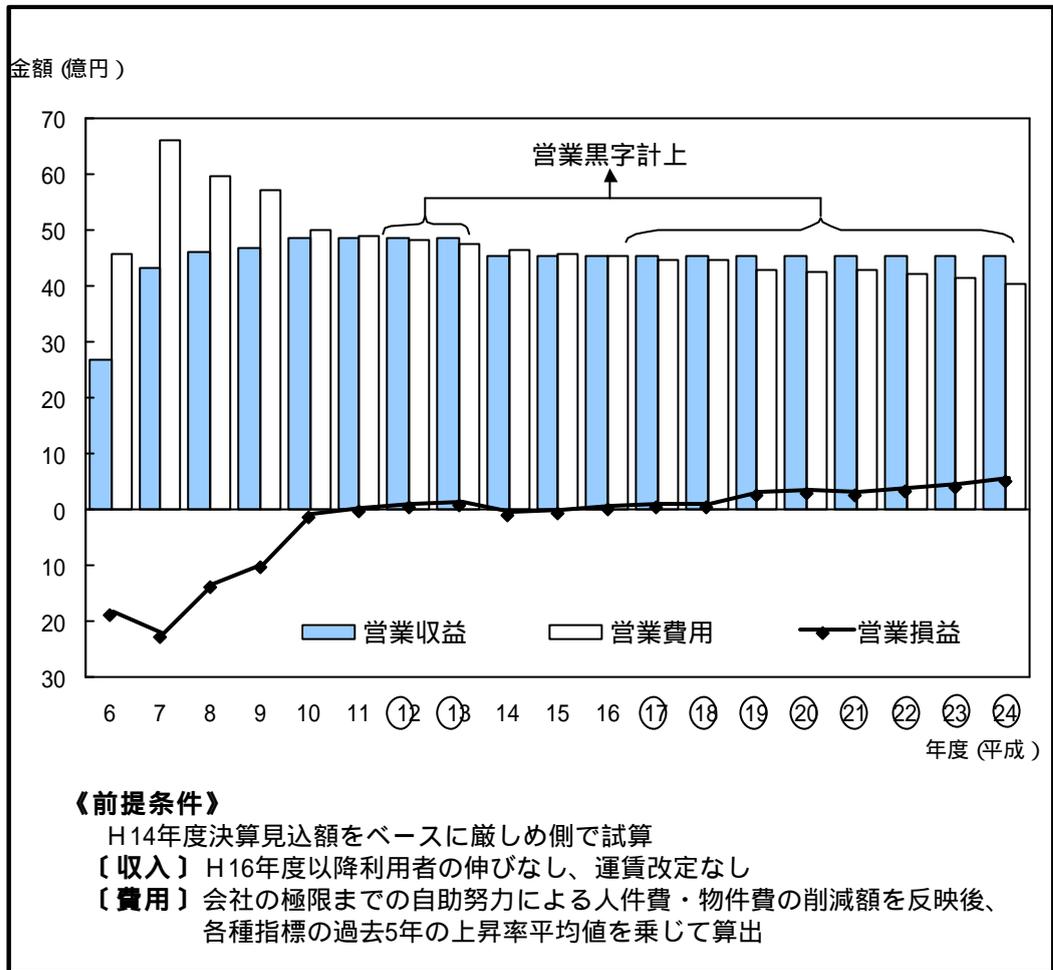


図 極限までの自助努力を実施した場合の営業損益推移

イ) 経営健全化達成に必要となる運輸収入・利用者数

広島高速交通(株)の経営健全化達成に必要となる運輸収入・利用者数を各種ケース毎に試算したところ、開業後20年以内に単年度損益で黒字転換を果たすためには、平成15年度の利用者数(平成16年度以降の利用者増はないものと仮定)は、現在(平成14年度見込み49,611人/日)より13,000人/日強の利用者増加が必要であり、現実的には不可能とも言える厳しい数値となった(ちなみに、運賃認可申請時予測は平成6年度69,116人/日、平成15年度76,878人/日)。

表 経営健全化達成に必要となる運輸収入・利用者数の試算結果

区分	運輸収入 (百万円)	利用者数 (人/日)	試算結果	
平成14年度 見込み	4,094	49,611		
平成15年度必要額 (H14年度との差)	会社の 自助努力のみ 実施	4,088 (6)	49,429 (182)	
	開業後20年以内に 単年度損益黒字転換	5,192 (1,098)	62,807 (13,196)	
	開業後20年以内に 累積損益黒字転換	5,968 (1,874)	72,211 (22,600)	
	資金不足発生なし	6,214 (2,120)	75,192 (25,581)	

2) 経営収支悪化の主要因と今後10年間における課題並びに抜本的な方策

ア) 経営収支悪化の主要因

広島高速交通(株)の経営悪化の主な要因は、

損益収支面では、

- ・ 建設時の高金利な借入金に伴う多大な金利負担
広島市・日本政策投資銀行 3.975～6.181%
営業収益に対する固定費率〔人件費、減価償却費、支払利息〕が100%を超え、支払利息の負担割合が極めて高い
- ・ 他の公共交通機関の運賃改定状況を見据えた運賃改定の繰り延べ
- ・ 利用者見込みと実績の乖離による運輸収入の大幅減少
- ・ 乗合バス事業の規制緩和に伴う都心部直通バスの運行による利用者数の減少に伴う更なる運輸収入の減少

資金収支面では、

- ・ 地下鉄補助金（国・市で約136億円の協調補助）の制度変更に伴う資金計画変更
補助対象事業費の70%を国と市が協調して補助するものであるが、この制度が運営費補助の位置付けから、建設費補助に制度変更されたため、広島高速交通(株)では国と協議し、補助金を地下鉄区間の建設費に係る長期借入金の繰上償還に充当

イ) 今後10年間における課題

損益収支面では、

営業損益については、会社の経営改善努力により、今後3年以内に再度の黒字転換は可能であるが、営業外損益における建設時の長期借入金の利息負担額が大きいことから、会社の自助努力のみでの改善は困難である。

そのため、平成14年度以降、債務超過が継続・拡大が懸念されることから、できる限り早期の単年度損益の黒字転換を図るとともに、債務超過の解消を図る

ことが必要である。

資金収支面では、

平成15年度には資金不足が発生し、長期借入金について見ると、広島市借入分は、財源としている市転貸債が平成14年度以降には利率低減化されることにより、今後10年間の負担は大幅に軽減（会社負担額127 55億円）されるものの、日本政策投資銀行借入分は、固定金利、元金ステップ償還であることから、今後10年間で252億円の資金が必要となるとともに、地下鉄補助金については、平成17年度（実質平成16年度）で補助金の交付が終了することから、今後、資金収支が一層悪化することが予想され、資金不足の回避への対応が必要である。

ウ）抜本的な経営改善方策の必要性と内容

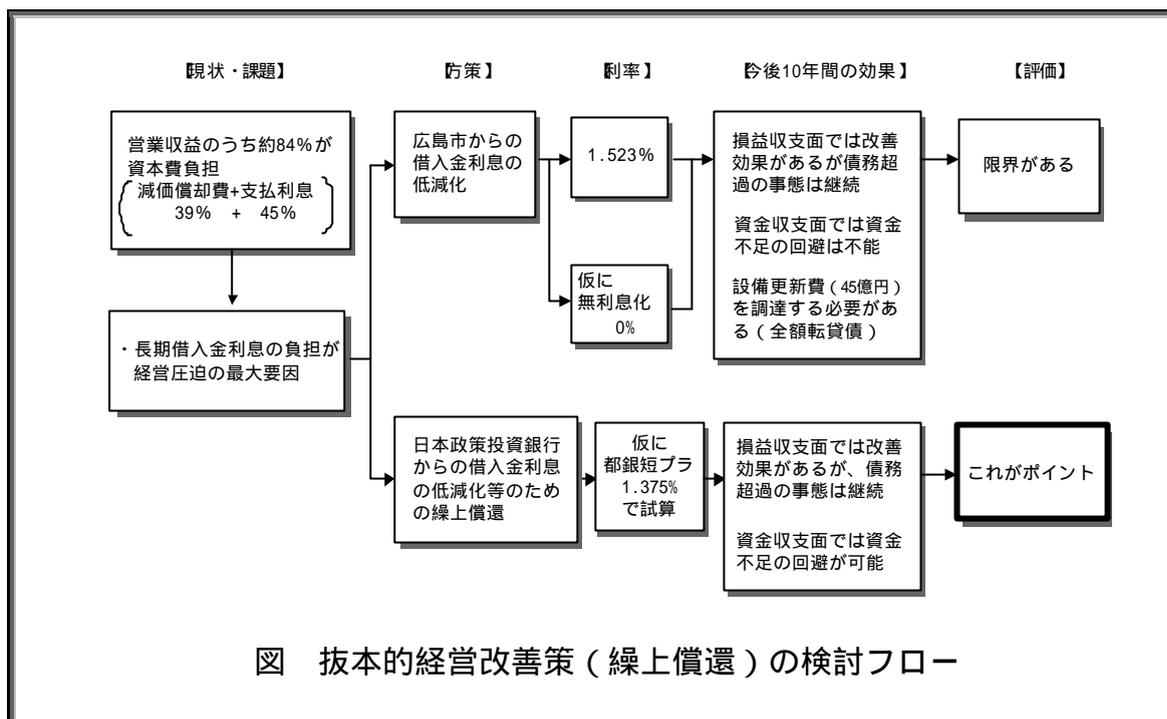
広島高速交通㈱の営業上の極限までの自助努力を前提としても、資金不足や債務超過という事態の発生が予想されることから、これを回避するためには、抜本的な経営改善策を導入することが不可欠である。

具体的には、アストラムライン建設時の借入金に伴う多大な金利負担が営業収益の約45%を占めること、日本政策投資銀行からの借入金の元金償還が今後10年間にステップ償還に伴う本格的な償還時期を迎えることから、建設時の長期借入金の高金利負担や元金償還負担の軽減を図ることが必要である。

したがって、日本政策投資銀行からの長期借入金の繰上償還が最も有効な抜本的な経営改善策と考えられることから、この可能性の検討を深化すべきである。

エ）抜本的な経営改善策の有効性の検証

抜本的な経営改善策を経営収支試算によりその有効性を検証した結果、損益勘定で債務超過が継続するものの、今後10年間で（平成24年度までの間に）単年度損益を黒字に転換し、資金不足は解消することが可能と見込まれる。



以上のことから、抜本的な経営改善策として、日本政策投資銀行からの借入金繰上償還スキームの早期構築が必要であると考えられる。

オ) 繰上償還（抜本的経営改善策）の実施に向けた課題

広島高速交通(株)が建設時の長期借入金の繰上償還を行うに際しては、繰上償還のための資金調達が課題となるが、国の金融再生プログラムによる金融環境の激変や、広島高速交通(株)においては平成14年度決算見込で債務超過が見込まれる厳しい経営状況にあることから、金融機関の債権分類等の金融査定を考慮すると、同社独自の努力による金融機関からの資金調達は極めて困難な状況にあると考えられる。

3) 公共の果たすべき役割の検討

これまでに整理し、明らかになったように、今後10年間における課題の解決を図るためには、会社の極限までの自助努力のみに期待することは困難であり、また、抜本的経営改善策として提案した日本政策投資銀行からの借入金の繰上償還を実現するためには、金融機関から繰上償還資金を調達しなければならないという課題がある。

アストラムラインは、広島市の北西部地区の交通対策や、まちづくりの促進など、広島市における都市政策上の観点から新たな基幹交通として導入されたという経緯や、広島高速交通(株)の経営が悪化した要因が、西風新都開発の遅延や、国による乗合バス事業の規制緩和の実施に伴う自由競争状態への転換といった、国や市などの公共サイドの計画・政策の変化によるものであることから、公共が果たすべき役割を検討する必要がある。

広島都市圏におけるアストラムラインの位置付け

アストラムラインは、広島市北西部地区の交通対策や、まちづくりの促進など、広島市における都市政策上の観点から新たな基幹交通として導入されたものである。

このため、広島市では、これまでも、高架インフラ部の建設や、地下インフラ部借入金の利子補給補助を実施するなど、公共としての役割を果たしてきたところである。

また、広島市の総合交通体系づくりにおいて、将来(平成32年)の交通需要予測を踏まえて、指定都市高速道路等の幹線道路網とアストラムラインの延伸等公共交通網の双方の整備が必要とされており、高齢社会や地球環境問題などの時代の潮流を考えると、とりわけ公共交通網の整備が期待されるのである。

このように、アストラムラインは、広島都市圏の公共交通網の中でも基幹交通として位置付けられ、今後とも、その役割を果たしていく必要がある。

なお、現象面として生じている平成13年度からのアストラムラインの利用者減少傾向も、現在、アストラムラインが広域公園前で止まっている中で、都心部直通バスの優位性から生じた影響であり、それも利用者の転換先がバスという公共交通であるとともに、総体とすれば公共交通の利用者が増大しているなどアストラムラインの経営上からはネガティブな現象であっても、広島市におけるあるべき総合交通体系づくりの観点からは評価すべき点もある。

以上のことから、広島高速交通㈱に51%の出資をしている広島市は、1日5万人規模の生活交通の安定的維持を図るため、同社を維持・存続させ、さらには、今後、新たな公共交通体系づくりを進める上で、同社が主要な役割を担うことから、同社の経営基盤を確立する必要があり、公共としての役割を果たすことが必要かつ妥当と判断される。

5 . 国への提言

本委員会では、広島高速交通㈱の経営健全化に向けた種々の検討を行ってきたが、こうした議論の中で、今後、新交通システムや都市モノレールの維持・整備を進める場合等において、国の制度改正等が必要と考えられる事項についても、併せて提言を行う。

(1) 車両検査周期を延長すること

平成 9 年 1 月 16 日付運転規則省令改正により、月検査 3 ヶ月、重要部検査 3 年、全般検査 6 年に改正がなされ、現在はそれに基づいて車両定期検査を実施している。

一方、車両の実態としては、電子機器の導入、保守技術の向上が相俟って車両保安度も向上していることより、普通鉄道と同等の検査周期として、重要部検査を 3 年から 4 年に、全般検査を 6 年から 8 年に延長することを提案する。

(2) 新交通ネットワークの拡充・整備に伴うインフラ補助制度について、補助対象施設の拡充やインフラ率の拡大を図ること

中量系の軌道系交通網の整備といった都市交通基盤の整備にあたっては、初期投資の回収が長期間にわたることから、その経営基盤のより一層の確立が重要な課題となっている。

このため、新交通ネットワークの整備に伴うインフラ補助制度について、平成 9 年 6 月の都市計画中央審議会で答申のあった「都市の装置」の考え方に基づき、インフラ概念の拡大による補助対象施設を拡充することやインフラ率を拡大することを提案する。

(3) 地下鉄用トンネルの償却対象資産の耐用年数を延長すること

(公営) 地下鉄事業は、現在、巨額の累積欠損金・不良債務を抱え、極めて厳しい経営状況にある。

累積欠損金の発生要因の一つは、利用者数の低迷や運賃改定の困難化により旅客運輸収益が当初見込みを下回り、減価償却費 (建設費に連動) ・支払い利息

(企業債残高・金利に連動)を賄うことができなくなっているため、純損益が当初見込み以上に厳しくなり欠損の生じていることがあげられる。

対策の一つとして、単年度当たりの減価償却費を軽減するため、地下鉄用トンネルの耐用年数を現行の60年から75年に延長して減価償却を行うよう制度改正することを提案する。

<参考>

償却対象資産を形成するために要した費用を回収する期間として、償却対象資産の効用発揮期間である耐用年数が決められている。

具体的な耐用年数を定めるにあたっては、実際に再投資費用が必要となるまでの期間、資産の陳腐化等による再投資の可能性、経営の健全性確保の必要性等を総合的に勘案すべきものとされている。

地下鉄用トンネルの耐用年数については、地方公営企業法施行規則別表第二号によって60年とされている。

しかしながら、

- ・ 現行の鉄道構造物等設計標準では、鉄道用トンネルの設計耐用期間が一般におおむね100年程度とされていること
- ・ 営団地下鉄銀座線浅草～上野間をはじめ、開業後60年以上経過してもなお営業している路線があること
- ・ 地方公営企業法施行規則別表第二号では、鉄道用以外のトンネル(鉄骨鉄筋コンクリート造又は鉄筋コンクリート造のもの)の耐用年数は75年とされているが、地下鉄用トンネルはこれに比べても遜色ないこと

等にかんがみれば、地下鉄用トンネルの現行耐用年数は現実に即していないと言える。

そのために、総合償却期間が本来あるべき期間に比べて短く、また、単年度当たりの減価償却費も本来あるべき額に比べて大きくなっていると考えられる。

したがって、地下鉄用トンネルについては、耐用年数を75年として減価償却を行うよう制度改正することが妥当と考える。

地下鉄用トンネルは地下鉄用資産全体の6割程度を占めることから、その耐用年数を60年から75年に延長した場合、資産全体の総合償却年数はおおむね10年程度延びることとなる。

これにより、減価償却がより長期にわたって行われることとなるため、単年度当たりの減価償却額がその分少なくなり、営業費用が圧縮されることから、損益収支の改善が図られることとなる。

おわりに

広島高速交通(株)経営健全化計画策定検討委員会は、平成14年11月26日の発足以来、委員会を5回開催し、本提言をとりまとめた。

広島高速交通(株)においては、本提言に基づき、早急に経営健全化計画を策定、ただちに実行することにより1日も早く経営健全化の目標を達成し、広島都市圏の広域的な軌道交通網の一翼として将来にわたり安定した良質の輸送サービスを提供・継続していくよう望むものである。

なお、本委員会の提言は、現時点における広島高速交通(株)の経営状況を踏まえ、今後10年間の中で達成すべき目標等について行うものであり、今後の社会経済情勢等が不透明なことから、同社による定期的な経営健全化計画のフォローアップを行う必要がある。

また、広島市においては、アストラムラインの都市政策上の位置付け等を踏まえた、公共としての役割を果たすための、積極的な取り組みを期待する。

参考1 広島高速交通㈱経営健全化計画策定検討委員会 検討経過

回数（開催日）	内 容
第1回委員会 （平成14年11月26日（火））	<ul style="list-style-type: none"> ・ 調査の進め方と目的 ・ 課題の整理と対応方針
第2回委員会 （平成14年12月25日（水））	<ul style="list-style-type: none"> ・ 経営健全化の方向性 ・ 自助努力を中心とした方策案 ・ 公的支援のあり方
第3回委員会 （平成15年1月28日（火））	<ul style="list-style-type: none"> ・ 自助努力を中心とした方策案 ・ 公的支援のあり方
第4回委員会 （平成15年2月24日（月））	<ul style="list-style-type: none"> ・ 中間とりまとめ（案）
第5回委員会 （平成15年3月17日（月））	<ul style="list-style-type: none"> ・ 提言書

参考2 広島高速交通㈱経営健全化計画策定検討委員会 委員名簿

職 名	氏 名	所 属 等
委員長	藤原 章正	広島大学大学院国際協力研究科教授
委 員	木谷 直俊	広島修道大学商学部教授
〃	中村 文彦	横浜国立大学大学院環境情報研究院助教授
〃	中村 芳之	横浜新都市交通株式会社取締役社長
〃	岡田 伍郎	岡山電気軌道株式会社専務取締役