

アストラムライン経営健全化計画の発展的見直し  
～ 利用促進を中心として～

〔 中 間 取 り ま と め 〕

平成15年（2003年）11月

広島高速交通株式会社

広島市

# アストラムライン経営健全化計画の発展的見直し ～ 利用促進を中心として～

## 目 次

はじめに	-----	1
1．利用者分析及び利用促進ターゲット分析	-----	2
(1) 開業時における利用者計画値と実績値との相違		
(2) 交通手段の利用実態からの利用促進ターゲット		
(3) 沿線人口の動向からの利用促進ターゲット		
(4) アストラムラインの利用動向からの利用促進ターゲット		
2．利用促進ターゲットの設定	-----	8
3．利用促進施策の展開（案）	-----	9
4．平成15・16年度に実施を計画（検討を含む）している利用促進策（案）		11
(1) 通勤定期（3、6ヶ月）の割引率の見直し		
(2) モニター制度導入によるアストラムへの利用転換誘導		
(3) 平日、土・休日オフピーク割引買物乗車券の導入検討（社会実験）		
(4) 利用しやすい運行ダイヤの改正		
(5) 通学定期（3、6ヶ月）の割引率の見直し		
(6) 高齢者割引定期（シルバー定期）の導入（社会実験）		
5．「公共交通の新ビジョン」を踏まえた利用促進策のさらなる展開検討	---	17
6．中間とりまとめから最終報告に至る今後のプロセス	-----	18

広島高速交通㈱では、同社を取り巻く非常に厳しい経営環境の下で、将来にわたり安定して良質な旅客輸送サービスの提供を行うため、可能な限り極限までの会社の自助努力による経営改善と、日本政策投資銀行借入金の一括繰上償還による支出構造の抜本的な改善を内容とする「アストラムライン経営健全化計画」を平成15年3月末に策定したところである。

しかしながら、同計画は、経営悪化の要因分析や、悪化した会社経営の健全化を図るため、とりわけ支出面に着眼した財務をいかに改善するかといった観点を重点に検討し、取りまとめたものになっており、アストラムラインの利用促進や、公共交通機関相互の利用促進については、その実施策の展開が必ずしも十分なものとなっていない。

また、アストラムラインは、市北西部地域の慢性的な道路渋滞の発生など深刻な交通問題を抜本的に解消するため、市都心部と北西部地域とを結ぶ基幹交通として導入されたが、開業後における社会経済環境の変化の流れの中で、人口の減少局面への転換や、少子・高齢化社会の進展、更には、地球温暖化という地球規模での環境問題への対応の必要性など、より質の高い市民ニーズや社会的要請に的確かつ機敏に対応し、「誰もが、何時でも、何処へでも、気軽に、障害なく利用できる、環境に優しい公共交通機関」を目指して、安定的な発展を続ける必要がある。

こうした会社経営の安定的な発展を図るうえで、例えば、ピーク時とオフピーク時の利用客のギャップや朝夕ピーク時に見られる上り・下りの利用者のアンバランスの是正などを図っていくことが旅客輸送サービスを供給するうえで最も効率的な運用である。そのための第一歩として、会社経営を根底から支えるアストラムライン利用者の減少に歯止めをかけ、安定的な収入の確保を図る視点から、具体的な実施策の検討が必要である。

これらのことから、マイカ 利用からアストラムラインへの利用転換や潜在的利用者の需要開拓などの会社経営の安定的発展を目指す広島高速交通㈱と、公共交通機関全体での利用促進が図れるように、広島都市圏における都市交通政策の展開・推進を行う広島市とが連携して、具体的な利用促進策の検討等を行い、「アストラムライン経営健全化計画」を発展的に見直すこととした。

この発展的見直しにあたっては、2段階で分析・整理することとしており、まず、会社の経営的な観点からの利用促進策を検討することとし、アストラムラインの利用実態を分析・整理するとともに、利用促進を図るためのターゲットの絞込みを行って、そのターゲット毎の具体的な利用促進策を内容とする中間整理を取りまとめる。

その後、こうした利用促進策の効果分析や会社の経営的観点からの利用促進策の充実化を図るためのアストラムライン沿線の居住者を対象としたアンケート調査を実施するとともに、現在、広島市で策定作業を進めている「公共交通の新ビジョン」を踏まえた、利用促進策も追加したうえで、短・中期的な利用増進の目標値を設定するなど今年度末を目途に最終的な整理を行うこととしている。

## 1 利用者分析及び利用促進ターゲット分析

アストラムラインの利用者数は、他の公共交通機関の利用者数の減少や利用低迷といった中で、堅調な推移を見せていたが、近年、景気低迷の長期化に伴う公共交通機関全体での利用離れや沿線開発の鈍化、また、沿線団地を中心とした少子高齢化の進展、学校における完全週休二日制の導入、更には、西風新都開発の遅延等により、利用者数の大幅な増加が見込めない状況下に置かれている。

こうした中、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ことにより、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に伴い、平成13年度以降、利用者数の減少傾向が続いている。

会社経営の健全化を図るうえで、業務の効率化等による経費の徹底した削減による支出面での極限までの経営改善努力が有効であることはいままでもないが、この支出面での努力を支えるため、アストラムライン利用者の減少に歯止めをかけ、収入面での安定的確保が重要なポイントとなる。

このため、運輸事業を取り巻く非常に厳しい経営環境の中で、1人でも多くの人にアストラムラインを利用していただけのように、マイカー利用者を含む潜在的需要の分析を行い、利用促進に向けたターゲットの絞込みと、ターゲット毎の利用促進施策の実施が必要となる。

なお、利用促進ターゲットの絞込みにあたっては、本年3月に提出された「経営健全化計画策定検討委員会」からの提言書も参考としながら、沿線住民の年齢構成などの実態分析や、駅別、利用券種別の利用実績データに基づき検討するものとする。

### 健全化計画策定検討委員会から提言された利用促進ターゲット

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  
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  
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  
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

(1) 開業時における利用者計画値と実績値との相違

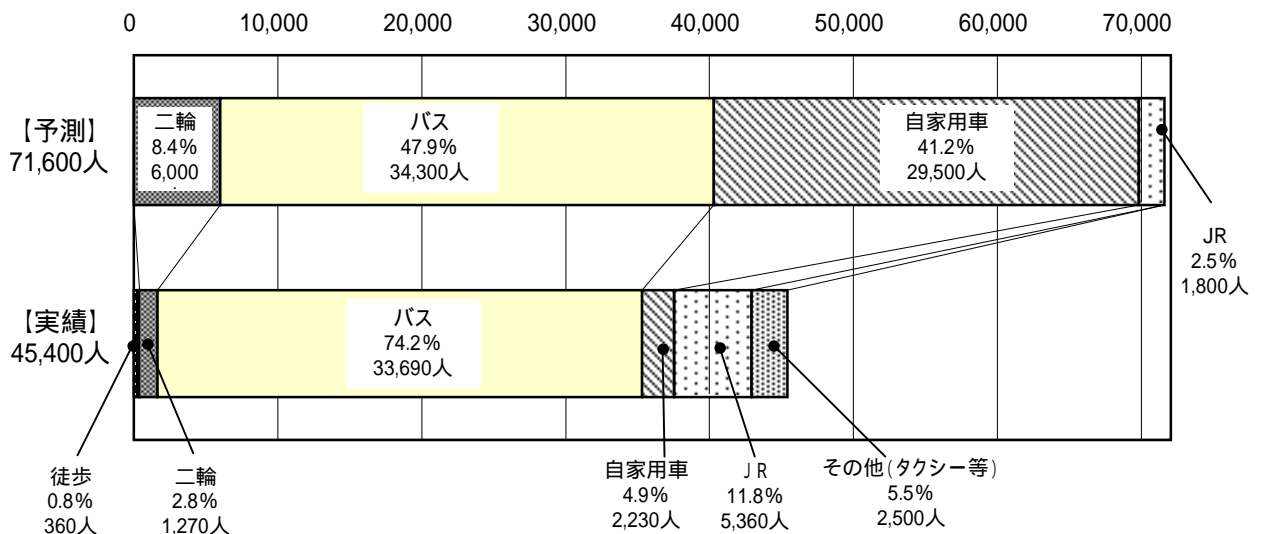
アストラムラインの利用者数は、計画段階では、1日当たり71,600人（特許申請時）と想定していたが、実際の利用者数は、平成7年度実績の1日当たり平均では45,400人とどまっている。

アストラムライン計画時には、アストラムラインの総利用者のうち、マイカー利用からの転換を41.2%と見込んでいたが、実際には、開業直後の調査では約4.9%にとどまっており、マイカーからアストラムラインへの転換が進まなかったことが、アストラムライン利用者が計画人数を下回った主な要因と考えられる。

これは、アストラムラインの開業や、祇園新道等の新たな幹線道路が整備されたことに伴い、交通容量が増加し、交通処理能力が高まったことにより、道路交通において、大幅に渋滞が緩和されたことによるものと考えられる。

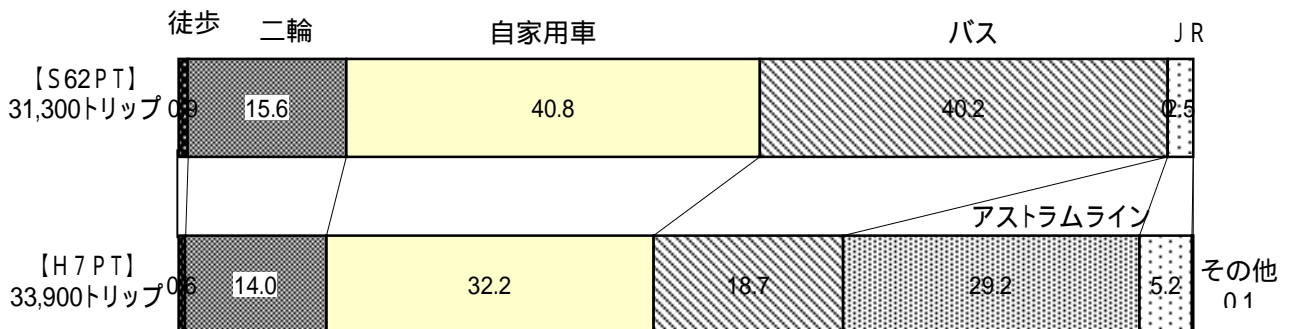
このため、マイカー通勤者について、アストラムライン利用の利便性を強調する輸送サービスの向上を積極的に行う利用促進策を展開し、通勤利用者の増進を図る必要がある。

アストラムライン利用者の開業前後における交通手段別割合



【予測】 利用者総数及び構成比は特許申請時(H2)にH6年開業時を予測した値  
 【実績】 利用者総数はH7年度平均1日当たり乗車人員  
 構成比はアストラムライン利用者アンケート調査(H6.11)による

沿線地区からデルタ地区への通勤・通学目的のトリップと交通手段別割合



S62はパーソントリップ調査  
 H7はアストラムライン沿線地区居住者アンケート調査

## (2) 交通手段の利用実態からの利用促進ターゲット

市内における公共交通機関の利用実態の推移を見ると、アストラムラインは開業から平成12年度までは利用者が増加したものの、平成13・14年度と減少している。また、他の公共交通機関の利用については、JR、市内電車、宮島線の各軌道交通とも、近年減少の傾向にあるとともに、路線バスにおいては、大幅な利用者減の状態が継続している。

道路交通の状況を見ると、祇園新道、国道54号、県道古市広島線（旧道）とも、自動車交通量は、ピーク、オフピーク時間帯を通じて、平成6年度から、平成9年度、平成11年度と、大幅に増加しており、一方、原付などの二輪車利用は、近年減少傾向にある。

このことを、自動車等の登録台数の推移で検証すると、自動車の登録台数は人口の増加率を大きく上回る伸びを示しており、一方、二輪車は、減少傾向が継続している。

また、市内の駐車場設置台数の推移を見ると、自動車の登録台数と同様に大きな伸びを示している。

一方、1世帯当たりの年間家計支出の推移を見ると、総支出が減少する傾向の中で、交通費の支出額も減少傾向にあるものの、自動車の取得・維持にかかる経費は、増加の傾向が続いている。

これらのことから、家計支出が減少するという厳しい状況の中においても、公共交通機関利用や二輪車利用が減少し、自動車をより利用する傾向が強まっていることがうかがえる。

マイカー利用への依存が進展しており、深刻な交通問題への対応とともに高齢化社会の進展や地球的規模の環境問題への対応からも、こうしたマイカー利用者から、アストラムラインや他の公共交通機関に利用転換する方策の展開が必要となっている。

### (3) 沿線人口の動向からの利用促進ターゲット

アストラムラインの各駅勢圏人口の動向を見ると、都心部近郊（中区、東区）の各駅では、長期的な人口の減少傾向が続いているが、安佐南区内の各駅においては、アストラムライン開業以来着実な人口増加傾向が続いている。

区間別に見ると、西風新都内の各駅（伴～広域公園前駅）の人口の伸びが突出しており、平成6年に対し平成14年度では約41%の人口増となっている。

その他の区間では、特に祇園新道沿いの各駅の人口増が著しく、マンション建設の盛んな中筋、西原駅では、アストラムライン開業以来約31%の人口増となっている。

西風新都内の各団地（花の季、こころ等）においては、着実に人口が増加しているが、平成13年10月に開通した広島高速4号線を経由する西風新都と都心部とを結ぶ直通バスが運行され、乗換えが不要であるとともに、都心への所要時間が大幅に短縮され、かつ、運賃負担額も大幅に割安となったため、都心方面への通勤者等のほとんどが、直通バスへ転換している。

このため、今後、西風新都の開発が進展し、人口増が継続しても、それに伴いアストラムライン利用者が増加するとは考えにくい状況となっている。

沿線居住者の年齢構成の観点からみると、特に、昭和40年代半ばから50年代前半に開発された安川流域の各団地（西風新都開発に伴う団地を除き）においては、開発からかなりの年数が経っているため、居住者の少子・高齢化が進行しており、20～64歳の就労可能年齢層の人口は、現状維持又は微減となっているものの、通学利用者数に影響する19歳以下の人口は全ての団地で減少する一方で、65歳以上の高齢者人口が着実に増加しており、同地区においては、今後、長期的には、通学利用の減少とともに、通勤利用の対象となる就労可能年齢層の減少傾向が想定される。

このため、通勤・通学者の長期的、安定的な維持を図る必要があるとともに、外出機会の少ない高齢者をターゲットとした、利用しやすい輸送サービスの提供が必要である。

#### (4) アストラムラインの利用動向からの利用促進ターゲット

##### 平日の朝ピーク・夕方以降の利用状況

毎年5月又は6月に実施している利用実態調査によると、平日5日間の過去5年間の時間帯別、上り・下り列車別、駅別の利用者の推移をみると、各時間帯、各駅間とも、順調に推移していた利用者の増加傾向から、平成13年度からの都心部直通バスの運行の影響を受けて、平成14・15年と、2年連続して減少傾向に転じている。

これを詳しく分析するために券種別のデータで整理することとし、利用者の減少の影響が顕われる平成14年と15年のアストラムラインの標準的な平日1日（6月のイベントのない、天気の良い木曜日＝「基準日」）の利用状況によれば、平成15年の朝ピーク時間帯（7：00～10：00）の上り（本通駅方面行き）の利用状況では、対前年同等日に対して、通勤定期利用者が111人減少しているものの、カードを中心とする定期外利用者が316人増加したことにより、通学定期を含む全体では92人の利用者増となっている。

また、その帰宅利用が考えられる、平成15年の16：00以降の下り（広域公園前駅方面行き）の利用状況を分析すると、通勤定期券、定期外利用ともに対前年同等日に比較して減少しており、全体では240人減少している。これを駅別に見ると、上安、大原、長楽寺及び安東駅で減少している。

このことから、従来の通勤定期利用からカード利用に転換し、朝の通勤時には速達性・定時性に優れるアストラムラインを利用し（バスからの乗継）、帰宅時は、バスセンターからの直通バスを利用する利用形態が増加したものと考えられる。

このため、通勤利用者の入社時、帰宅時の両方向でのアストラムライン利用の促進を図るため、通勤定期利用促進等の利用誘導策を実施する必要がある。

##### 平日オフピークの利用状況

同じく、平成15年の平日オフピーク時間帯（10：00～16：00）の利用状況を見ると、上り方面（本通駅行き）では、全体で前年に比較して1,098人減少している。

これを駅別に見ると、不動院前、白島、牛田、西原及び安東駅で大きく減少している。

このうち、安東駅での減少は、安田女子大学の学生利用の減によるものと考えられるが、祇園新道沿線各駅からの利用者減については、買物等私用での利用の減少によるものと考えられる。

このため、平日オフピーク時間帯の買物等私用利用の促進を図るための利用誘導策を実施する必要がある。



## 土・日曜日のデイトムの利用状況

6月上旬の土・日曜日の、平成15年と前年のデイトム時間帯（11：00～14：30）の利用状況を見ると、土曜日においては、上り方面（本通駅行き）利用者が576人、下り方面（広域公園前駅方面行き）利用者が368人、それぞれ前年に比較して減少している。

また、日曜日においては、同じくデイトムにおいて、上り方面利用者が53人、下り方面利用者が93人、それぞれ前年に比較して減少している。

このため、土曜・日曜・休日といったホリデイの、買物、レジャー等の利用の促進を図るための利用誘導策を実施する必要がある。

## 通学定期の利用状況

通学定期の月別利用状況を見ると、夏季、冬季の長期休暇の影響により、7～9月、12月及び2～3月の利用が極端な落ち込みを示している。

また、大学においては、利用の多い4～6月期に比べ、10～11月期の利用が少なく、1月期にはさらに利用者数が減少する傾向を示している。

一方、高校においても、7～8月及び12月の利用が少なくなっている。

さらに、大学生の通学定期券の購入状況を見ると、1年生の利用は多いものの、2年、3年と学年が進むにつれて、利用が少なくなる傾向がある。

このため、大学生等の安定的なアストラムライン利用を確保するため、長期間の通学定期券（現行の3ヶ月、6ヶ月）について利用しやすいものとするなど、年間を通じた通学定期の安定的利用の確保を図るための利用誘導策を実施する必要がある。

## 沿線でのイベント開催時における利用状況

沿線の主なイベント開催時の利用状況を見ると、毎年市内中心部で開催されるフラワーフェスティバル、とうかさ及びえびす大祭における利用者は、横ばいで推移しており、カーブ観戦者は、カーブの成績低迷により減少傾向が続いている。

一方、平成13年度及び平成15年度に郵便貯金ホールで行われた劇団四季のロングラン公演時には、極めて多くの利用者を得ている。

広島ビッグアーチでは、毎年リーグが開催されているが、サンフレッチェの成績によって利用者が減少傾向となっている。

また、平成14年度からSMAP及びBzのコンサートが開催され毎年多くの利用者を得られている。

このため、イベント開催者等との連携によるスポット的需要を開拓するとともに、広島市としてもイベントの誘致や公務等の利用促進を実施する必要がある。

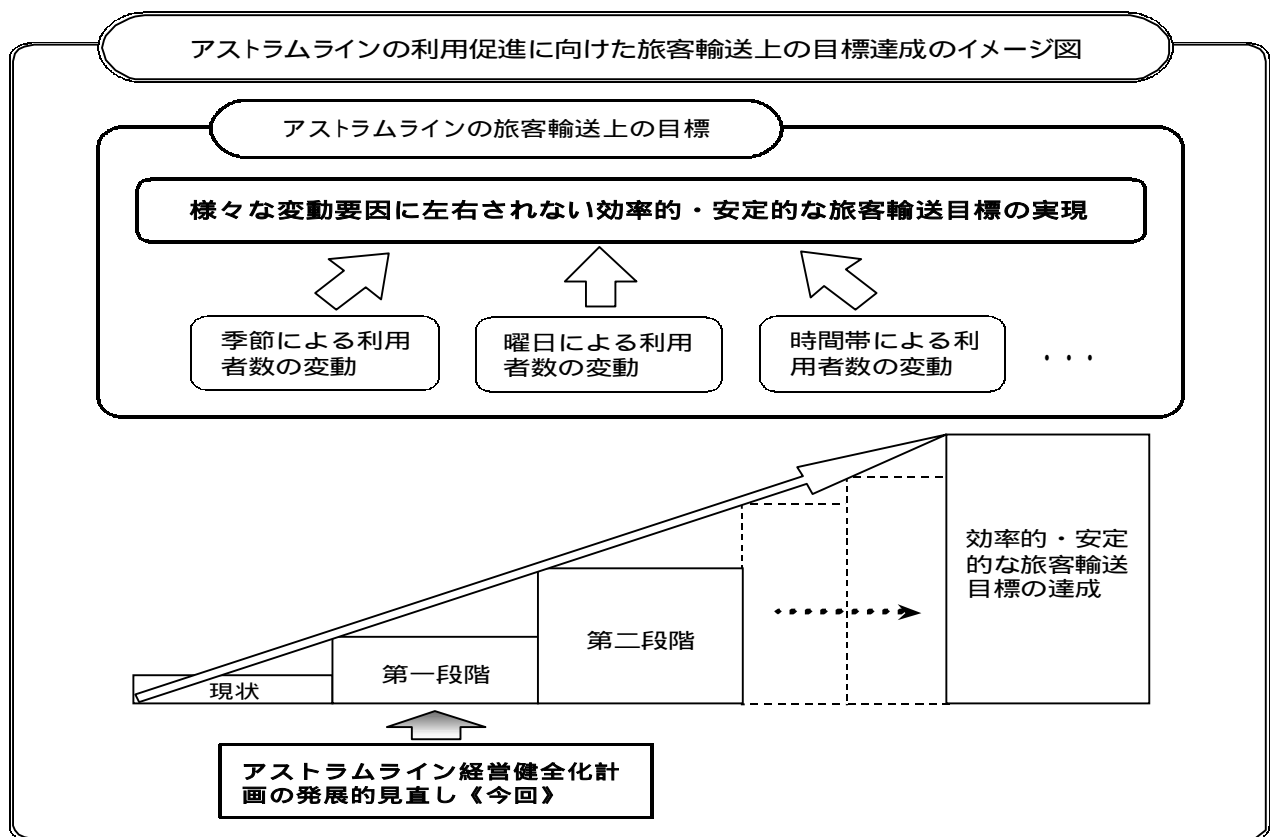
## 2 利用促進ターゲットの設定

アストラムラインの利用実態を見ると、都心方面への通勤・通学路線としての特性を強く顕わしており、1日の中では、朝の通勤・通学時間帯、特に広域公園前駅から本通駅方面（上り）への利用が多く集中している状況にある。一方、同時時間帯の下り方面や、日中時間帯の上り・下り両方向への利用数が少なく、また、曜日においても、平日に比べて、土曜、日曜、休日の利用者数が少なくなっている。

さらに、季節的な利用者数の推移を見ると、沿線に多くある大学、高校の夏季、冬季などの長期休暇の影響を大きく受けるとともに、大学生においては、1年の中でも、4月の新学期以降、月を追うごとに利用者が少なくなるとともに、通学定期券の発行状況を見ると、2年、3年と学年が進むにつれて利用者数が少なくなる傾向がある。

本来運輸事業は、時間帯や方面、又は、曜日や季節による利用者数の変動が少ないことが、旅客輸送サービスを提供する上で最も効率的な運用であり、広島高速交通㈱においても、旅客輸送上の目標として、いわば波のない利用を図るための、多様な移動需要に対応する営業方策の展開が必要であると考えられる。

このため、この目標を達成するための第1歩を踏み出すこととし、アストラムライン沿線居住者の状況分析や、アストラムライン利用者の利用動態分析等を踏まえて、アストラムラインの利用促進を図るためのターゲットを以下のとおりを設定する。



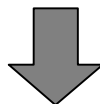
### 会社の経営的観点からの利用促進ターゲットの設定

- 通勤利用者の需要開拓
- 通学利用者の需要開拓
- オフピーク利用の需要開拓（昼間時間帯、土曜・休日）
- 高齢利用者の需要開拓
- イベント開催者等との連携によるスポット的需要開拓

### 3 利用促進施策の展開(案)

#### 会社の経営的観点からの利用促進ターゲット

広島高速交通株の経営的観点からの利用促進  
通勤者の需要開拓  
通学利用の需要開拓  
オフピーク利用者の需要開拓（昼間時間帯、土曜・休日）  
高齢利用者の需要開拓  
イベント開催者等との連携によるスポット的需要開拓



#### 利用促進ターゲットに対応した利用促進策

##### 通勤利用者の需要開拓

- ・通勤定期割引率の見直し実施
- ・マイカー利用者のモニター制度導入による利用転換誘導の実施

##### 通学利用者の需要開拓

- ・通学定期割引率の見直し実施
- ・新学期前の沿線学校への販売強化の実施

##### オフピーク利用者の需要開拓

- ・平日・土休日オフピーク運賃割引の導入検討（社会実験）
- ・駅舎内への冷暖房設備設置等による旅客サービスの向上

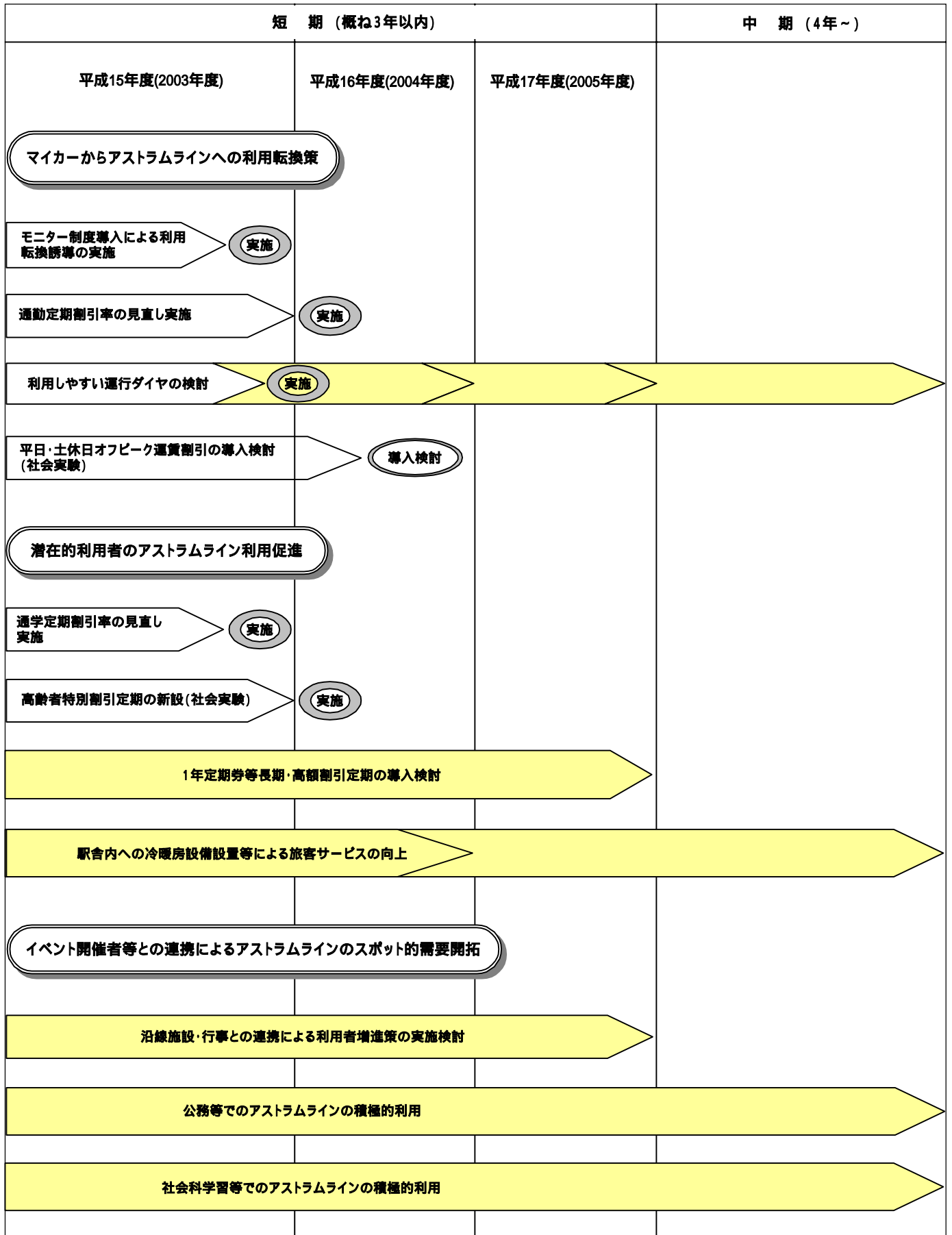
##### 高齢利用者の需要開拓

- ・高齢者特別割引定期の新設（社会実験）

##### イベント開催者等との連携によるスポット的需要開拓

- ・沿線施設、行事との連携による利用者増進策の実施
- ・公務等でのアストラムラインの積極的利用
- ・社会科学習等でのアストラムラインの積極的利用

# 会社の経営的観点からの利用促進策の展開プログラム



4 平成15・16年度に実施を計画(検討中を含む)している利用促進策(案)

(1) 通勤定期(3、6ヶ月)の割引率の見直し

通勤利用者の出勤時、帰宅時の両方向でのアストラムライン利用の促進を図るため、通勤定期割引率を見直しすることとし、関係機関との協議を行う。

事業の概要 (検討中)

実施内容 通勤定期の長期間定期(3、6ヶ月)の割引率の拡大

実施時期 平成16年4月～(予定)  
(現行)

発売額 3ヶ月定期...1ヶ月定期 × 3 × 0.95 (変更後)  
6ヶ月定期...1ヶ月定期 × 6 × 0.90 1ヶ月定期 × 3 × 0.90  
1ヶ月定期 × 6 × 0.80

【新旧料金比較】

(3ヶ月定期)

単位:円、%

区 分	現行料金	見直後料金	差 額	割引率
180円区間	20,410	19,340	1,070	5.2
220円区間	24,940	23,630	1,310	5.3
260円区間	29,470	27,920	1,550	5.3
310円区間	34,010	32,220	1,790	5.3
350円区間	38,540	36,510	2,030	5.3
390円区間	43,070	40,800	2,270	5.3
430円区間	47,600	45,090	2,510	5.3
470円区間	52,130	49,390	2,740	5.3

(6ヶ月定期)

単位:円、%

区 分	現行料金	見直後料金	差 額	割引率
180円区間	38,670	34,370	4,300	11.1
220円区間	47,250	42,000	5,250	11.1
260円区間	55,840	49,640	6,200	11.1
310円区間	64,430	57,270	7,160	11.1
350円区間	73,010	64,900	8,110	11.1
390円区間	81,600	72,530	9,070	11.1
430円区間	90,180	80,160	10,020	11.1
470円区間	98,770	87,800	10,970	11.1

## (2) モニター制度導入によるアストラムへの利用転換誘導

通常はマイカーにより通勤している人を対象に、一定期間、アストラムラインを利用して通勤していただくことを条件とするモニターに就任いただき、マイカー利用との比較やそれぞれの利点・欠点比較などの意向・動向調査に協力してもらうとともに、アストラムラインの利便性評価によるマイカー利用からの利用転換促進を図る。

### モニター制度による社会実験実施の概要

#### 目的

マイカー利用者の意識・動向調査  
アストラムラインの利便性評価によるマイカー利用からの転換促進

#### モニターの募集

対象者要件	・アストラムライン沿線の居住者(及び沿線への通勤者) ・現在マイカー通勤 ・モニター期間中継続利用(アストラム)可能者 ・アンケート等協力
募集人数	50人程度
募集方法	公募
募集周知方法	アストラムリビング(地域情報紙)、チラシ・ポスター等
実施時期・期間	平成16年2月～(1ヶ月間)〔検討中〕

#### モニターへの特典

運賃割引	・通勤定期券を特別に割引し販売する。(3割～10割引き)〔検討中〕
------	-----------------------------------

#### アンケート調査

実施時期・回数	・モニター開始時、モニター終了時の2回実施
アンケート内容	<p>【開始時】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・マイカー通勤の目的地、経路、所要時間</li> <li>・マイカー通勤の理由、公共交通機関を利用しない理由</li> <li>・アストラムラインの利用頻度、利用した感想</li> <li>・アストラム通勤をすとした場合の必要条件</li> <li>・その他</li> </ul> <p>【終了時】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・アストラム通勤を行った感想</li> <li>・所要時間、運賃負担、定時性等のマイカー利用との比較</li> <li>・アストラム前後の乗継交通手段の利便性</li> <li>・今後アストラム通勤を継続するか、しないか</li> <li>・アストラム通勤をしない場合の、理由、アストラムに望むこと</li> <li>・アストラムの運賃がいくらなら利用するのか</li> <li>・アストラムラインに望むこと</li> <li>・その他</li> </ul>

### (3) 平日、土・休日オフピーク割引買物乗車券の導入検討（社会実験）

平日オフピーク時間帯の買物等私用利用の促進を図るとともに、土曜・日曜・休日の家族での買物、レジャー等の利用促進を図るため、社会実験として、デイトムの割引運賃を設定し、利用者増の効果等について検証を行うこととし、関係機関と協議を行う。

なお、実施にあたっては、国土交通省の「広域的な公共交通利用転換に関する実証実験」制度の活用（国庫補助3分の1）を検討する。この認定実証実験は、平成15年度において、全国で千葉都市モノレール等の14地区が認定されている。

#### 事業の概要（検討中）

実施内容	デイトム乗車券(カード)の発売
実施時期	平成16年度(事業認定後、数ヶ月間実施)
発売額	大人 600円程度 (現行の1日乗車券 900円) 子供 300円程度 ( " 450円)
発売方法	検討中
利用時間	10時～16時

#### 実施にあたっての課題

・国の実証実験として採択を受けるためには、運賃の割引だけでなく、商店街、デパート等との連携による付加価値が必要

#### 国土交通省の「広域的な公共交通利用転換に関する実証実験」を活用（検討中）

- (目的) 環境負荷の低減(京都議定書を踏まえたCO2排出量の削減、渋滞の緩和)
- (認定) 申請主体 交通事業者  
認定者 国土交通大臣  
認定要件 自家用車からの旅客の移転により一定のCO2削減効果が見込まれること等
- (補助対象経費) 実証実験の実施に要するソフト経費
- (補助率) 国庫補助率 1/3(事業者2/3)  
ただし、対前年0.15%の増客効果を実証した場合に限り補助金交付

#### (4) 利用しやすい運行ダイヤの検討

利用者の声や、毎年定期的に行っている利用者実態調査結果に基づき、マイカー利用を含む利用者に対して、アストラムラインがより使いやすい輸送サービスを提供できるよう、運行ダイヤの見直しを実施する。

##### <利用者の声>

長楽寺～広域公園駅間の列車本数が減って不便  
始発電車を早くしてほしい など

##### ダイヤ改正の概要

実施時期 平成16年3月下旬

改正内容

- ・始発時間を繰り上げ、大町駅で可部線広島駅方面始発電車に接続  
〔長楽寺発 6:00 5:48 (大町駅着5:56)〕  
可部線大町駅始発5:59 (広島駅のぞみ6:23発に接続)
- ・長楽寺～広域公園前駅間での20分間隔運行(11:00～14:30)を10分間隔運行に変更
- ・利用者の少ない急行便(平日上下各1本)を廃止
- ・利用実態に即し、早朝、夕ピーク(上下各1本)時の運行本数の削減

##### 実施にあたっての配慮

回送列車の効率化などにより、全体での列車走行キロの増を極力押さえ、経費増を抑制する。

##### ダイヤ改正の規模(列車本数、列車走行キロ)

		ダイヤ改正(案)			現行ダイヤ			増 減		
		営業	回送	合計	営業	回送	合計	営業	回送	合計
平日	列車本数	274	19	293	279	22	301	5	3	8
	列車キロ	4,708.1	122.3	4,830.4	4,703.2	146.4	4,849.6	4.9	24.1	19.2
休日	列車本数	202	14	216	205	16	221	3	2	5
	列車キロ	3,600.2	93.8	3,694.0	3,609.8	112.2	3,722.0	9.6	18.4	28.0



## (5) 通学定期（3、6ヶ月）の割引率の見直し

通学利用者の登校時、帰宅時の両方向でのアストラムライン利用の促進を図るため、通学定期割引率を見直しすることとし、関係機関との協議を行う。

### 事業の概要

実施内容 通学定期の長期間定期（3、6ヶ月）の割引率の拡大

実施時期 平成16年1月～

(現行)

(変更後)

発売額 3ヶ月定期...1ヶ月定期 × 3 × 0.95      1ヶ月定期 × 3 × 0.90  
 6ヶ月定期...1ヶ月定期 × 6 × 0.90      1ヶ月定期 × 6 × 0.80

### 【新旧料金比較】

(3ヶ月定期)

単位:円、%

区 分	現行料金	見直後料金	差 額	割引率
180円区間	15,680	14,850	830	5.3
220円区間	19,190	18,180	1,010	5.3
260円区間	22,660	21,470	1,190	5.3
310円区間	26,140	24,760	1,380	5.3
350円区間	29,640	28,080	1,560	5.3
390円区間	33,120	31,380	1,740	5.3
430円区間	36,600	34,670	1,930	5.3
470円区間	40,100	37,990	2,110	5.3

(6ヶ月定期)

単位:円、%

区 分	現行料金	見直後料金	差 額	割引率
180円区間	29,700	26,400	3,300	11.1
220円区間	36,350	32,310	4,040	11.1
260円区間	42,930	38,160	4,770	11.1
310円区間	49,520	44,020	5,500	11.1
350円区間	56,160	49,920	6,240	11.1
390円区間	62,750	55,780	6,970	11.1
430円区間	69,340	61,640	7,700	11.1
470円区間	75,980	67,540	8,440	11.1

## (6) 高齢者割引定期（シルバー定期）の導入（社会実験）

アストラムライン沿線に所在する安川流域の各団地は、昭和40年代後半から50年代前半に開発されたものであり、開発からかなりの年数が経っているため、居住者の少子・高齢化が進行している。

このため、高齢者の方々の積極的な社会参画を支援するために、社会実験として、高齢者向けの料金設定により、利用しやすい旅客サービスを提供し、利用者増の効果等について検証を行うこととし、関係機関との協議を行う。

### 事業の概要（検討中）

実施内容 シルバー定期券の発売（1ヶ月、3ヶ月、6ヶ月）

実施時期 平成16年4月～（1年間を予定）

対象年齢 65歳以上

利用区間 指定区間（希望駅間）とする。

発売額 通常定期券の50%割引

### 【料金比較】

区 分	通常定期	シルバー定期	差 額
180円区間	7,160円	3,580円	3,580円
220円区間	8,750円	4,380円	4,370円
260円区間	10,340円	5,170円	5,170円
310円区間	11,930円	5,970円	5,960円
350円区間	13,520円	6,760円	6,760円
390円区間	15,110円	7,560円	7,550円
430円区間	16,700円	8,350円	8,350円
470円区間	18,290円	9,150円	9,140円

## 5 「公共交通の新ビジョン」を踏まえた利用促進策のさらなる展開検討

公共交通機関の利用者が一般的に低迷し、通勤・通学等の日常的な交通においてマイカーに依存する傾向が一層強まる中で、公共交通機関は、市民の日常生活を支える基盤として、その維持・充実強化は活力ある地域社会を形成する上での重要な要素であり、いかに公共交通機関の利用を促進するかが、都市交通政策上の大きな課題となっている。

広島高速交通㈱においては、同社の経営的観点から、各種の営業方策の展開によるアストラムラインの利用促進を図ることとしているが、少子・高齢化社会の進展や、全国的な公共交通機関離れが進むといった、非常に厳しい経営環境の中で、同社の努力のみでは、その目的の達成が困難な状況に置かれており、今後は、アストラムラインを含む公共交通機関相互の連携強化による公共交通の利用増進が必要となっている。

一方、広島市においては、人口の減少局面への転換や、少子・高齢化の進展、地球温暖化問題等を踏まえて、平成11年(1999年)11月に「新たな公共交通体系づくりの基本計画」を策定したところであるが、さらなる公共交通体系づくりの充実・強化に向けて、同基本計画を見直すこととし、平成16年(2004年)3月を目途に、「公共交通の新ビジョン」の策定を進めており、平成16年度(2004年度)からは広く市民等の意見を踏まえたうえで、新基本計画を策定する予定としている。

こうしたことから、今後、同ビジョン策定の進捗と方向性を踏まえながら、「アストラムライン経営健全化計画の発展的見直し」の最終的な取りまとめを行う中で、広島都市圏における都市交通政策の展開・推進を行う広島市の観点と、広島高速交通㈱の経営的観点との連携を図りながら、さらなるアストラムラインの利用促進策の追加を検討することとしている。

## 6 中間とりまとめから最終報告に至る今後のプロセス

### 【目的】

マイカー利用からアストラムラインへの利用転換や潜在的利用者の需要開拓  
公共交通機関全体での利用促進

