

建設委員会説明資料

広島高速交通株の経営状況及び経営改善の方向性について

平成15年3月14日提出

広島高速交通(株)の経営状況及び経営改善の方向性について

趣 旨

アストラムラインを経営する広島高速交通(株)では、平成6年8月の開業以来、利用者の順調な増加などにより堅調な経営状況を示していましたが、平成13年度(2001年度)下半期からは、一転して利用者が減少に転ずるなど、厳しい経営環境のもとにあります。

こうした厳しい経営環境のもとで、**広島高速交通(株)では、今年度末を目途に、今後10年間を見据えた経営健全化計画を策定**することとしており、この計画策定にあたっては、昨年11月に、学識経験者による「経営健全化計画策定検討委員会」を設置し、これまでに4回にわたり同検討委員会が開催され、第三者による幅広い視点からの議論や検討がなされており、**今月17日には、最終検討委員会が開催され、これまでの審議経過を踏まえて、広島高速交通(株)に対する経営健全化に向け提言**が行われることとなっています。

ついては、**厳しい経営環境下にある広島高速交通(株)の平成14年度事業収支決算見込みを報告**するとともに、**経営健全化計画策定に向けた「経営健全化計画策定検討委員会」での検討状況と中間とりまとめされた提言案の骨子を報告**するものです。

1. 平成14年度事業収支決算見込状況

(1) 営業損益の状況

(単位:億円)

区 分	平成6年度	平成7年度	平成8年度	平成9年度	平成10年度	平成11年度	平成12年度	平成13年度	平成14年度 (決算見込)
営業収益 (A)	26.0	43.1	45.9	47.0	48.5	48.5	48.6	48.4	45.3
うち運輸収入	24.0	38.4	40.9	41.7	42.9	43.8	44.1	43.9	40.9
営業費用 (B)	45.8	65.9	59.8	57.3	50.0	49.0	48.2	47.6	46.4
うち人件費	11.0	16.1	15.3	15.3	14.9	14.3	13.2	12.9	12.1
うち物件費	10.4	15.1	16.9	16.5	15.9	15.4	15.1	15.2	14.9
うち減価償却費	23.6	33.7	26.7	24.8	18.7	18.8	19.1	18.8	18.7
営業損益 (A-B)	▲ 19.8	▲ 22.8	▲ 13.9	▲ 10.3	▲ 1.5	▲ 0.5	0.4	0.8	▲ 1.1

※ 平成6年度は、8月20日からの224日の営業実績です

◎ 利用者数の推移

(単位:人、%)

区 分	平成6年度	平成7年度	平成8年度	平成9年度	平成10年度	平成11年度	平成12年度	平成13年度	平成14年度 (決算見込)
1日平均利用者数	43,575	45,418	48,804	50,233	51,607	52,551	52,998	52,918	49,611
対前年度増▲減率	-	4.2	7.5	2.9	2.7	1.8	0.9	▲ 0.2	▲ 6.2

営業損益では、開業(平成6年8月)から平成12年度までの間については、利用者の増加により運輸収入が順調に増加するとともに、一方では、人件費・物件費等の営業費用の削減による会社経営の合理化を推進してきた結果、**平成12年度において、開業後初めて営業黒字を達成**しました。

しかしながら、**平成13年度決算では、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、開業以来初めて利用者数、運輸収入が前年度を下回る結果**となりました。

平成14年度決算見込では、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発生し、利用者数が対前年度比較で3,307人/日減少(減少率6.2%)し4万9,611人

/日に、運輸収入は対前年度比較で2億9,425万円減少(減少率6.7%)し年間40億9,377万円になる見込みとなり、人件費等の営業費用の更なる削減を行ったものの、平成12年度から2年連続で計上していた営業黒字が、再度の営業赤字に転じる見込みとなっています。

(2) 営業外損益の状況

(単位:億円)

区 分	平成6年度	平成7年度	平成8年度	平成9年度	平成10年度	平成11年度	平成12年度	平成13年度	平成14年度 (決算見込)
営業外収益 (A)	3.6	11.6	9.6	7.8	7.0	6.4	5.8	5.2	4.6
うち地下インフラ部利子補給補助	-	10.6	8.6	7.6	6.9	6.3	5.8	5.2	4.6
営業外費用 (B)	18.1	30.0	28.1	27.1	26.4	24.5	23.6	22.7	21.2
うち支払利息	16.9	28.4	26.4	25.3	24.5	23.7	22.8	21.9	20.5
営業外損益 (A-B)	▲ 14.5	▲ 18.4	▲ 18.5	▲ 19.3	▲ 19.4	▲ 18.1	▲ 17.8	▲ 17.5	▲ 16.6

営業外損益では、営業外収益において広島市からの地下鉄区間のインフラ部整備に係る借入金の利子補給補助を受け入れているものの、営業外費用の支払利息が高金利時代（平均金利 4.7%）での借入であったことから、金利負担額が多額となっており、収支バランスが大きく崩れています。この多額な支払利息の負担に伴う営業外損益の赤字が、会社経営の健全化に向けた大きな課題となっています。

(3) 経常損益、単年度損益等の状況

(単位:億円)

区 分	平成6年度	平成7年度	平成8年度	平成9年度	平成10年度	平成11年度	平成12年度	平成13年度	平成14年度 (決算見込)
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
経常損益	▲ 34.3	▲ 41.2	▲ 32.4	▲ 29.6	▲ 20.8	▲ 18.6	▲ 17.4	▲ 16.6	▲ 17.6
特別損益	3.7	23.3	26.6	21.1	17.4	11.6	10.9	11.6	11.6
単年度損益	▲ 30.6	▲ 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

減価償却前経常損益では、営業損益面における運輸収入の増と、人件費等の営業費用の削減による会社経営の合理化等により、平成11年度において初めて黒字を計上したものの、減価償却後の経常損益では、営業外損益での多額な支払利息の負担により、開業以来、大幅な赤字額の計上を余儀なくされています。

国・市地下鉄補助金等の特別損益を加算した単年度損益では、営業外損益の大幅赤字計上の影響により、各年赤字計上となっていますが、近年は単年度赤字解消に向けた損益の改善傾向を示していました。

しかしながら、平成14年度の決算見込においては、利用者数の減に伴う運輸収入の減少により、単年度損益赤字額が対前年度 約1億円増の約6億円と見込まれ、累積損失額が資本金額100億円を上回る 約100億800万円となり、いわゆる債務超過が見込まれる状況となっています。

(4) 資金収支の状況

(単位:億円)

区 分	平成6年度	平成7年度	平成8年度	平成9年度	平成10年度	平成11年度	平成12年度	平成13年度	平成14年度 (決算見込)
資金源泉	111.1	93.7	134.8	76.9	73.0	73.1	82.0	65.3	61.6
資金使途	82.5	98.7	141.6	81.7	81.2	74.3	81.2	65.3	62.8
単年度資金過不足額	28.6	▲ 5.0	▲ 6.8	▲ 4.8	▲ 8.2	▲ 1.2	0.8	0.0	▲ 1.2
累積資金過不足額	28.6	23.6	16.8	12.0	3.8	2.6	3.4	3.4	2.2

平成14年度末の累積資金余裕額は2億2千万円となる見込みとなっています。

2. 経営健全化に向けた取り組み状況

(1) 経営健全化計画の策定

- ・ 広島高速交通㈱では、昨今の厳しい経営環境を踏まえ、今後の経営健全化に向けた取り組みを明確化するため、今後10年間を見据えた中期的な経営健全化計画を策定することとし、平成14年8月に「経営健全化計画策定のための調査・検討報告書（中間報告素案）」を作成しました。
- ・ この素案を基に、当事者による検討のみでなく、**第三者からの客観的な今後の経営健全化の方向付けとなる提言を受けることを目的として、昨年11月に交通分野等に見識を有する学識経験者からなる「経営健全化計画策定検討委員会」を設置**しており、来る3月17日に最終提言を受ける予定となっています。
- ・ 同社ではこの提言を踏まえ、今年度末を目途に「経営健全化計画（最終版）」を作成することとしています。

〔委員名簿〕

区分	氏名	所属・職名
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
委員	中村 文彦	横浜国立大学大学院 環境情報研究院 助教授
委員	中村 芳之	横浜新都市交通株式会社 代表取締役社長
委員	岡田 伍郎	岡山電気軌道株式会社 専務取締役

〔経営健全化計画策定スケジュール〕

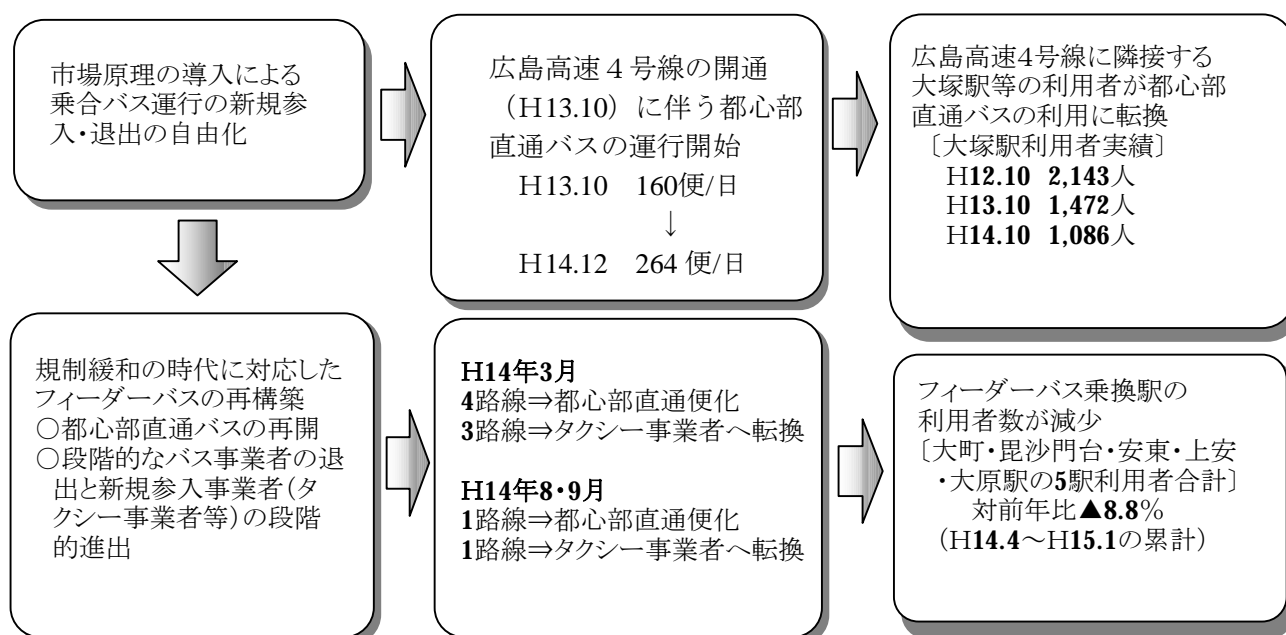
区分	～8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
広島市	報告	他都市における事例調査研究・課題整理等の実施可能性検討						報告
広島高速交通㈱	●	経営健全化計画策定のための調査・検討報告書（中間報告素案）の作成						●
検討委員会			●	●				
	第1回		委員人選・委嘱					
	第2回		11/26					
	第3回		・アストラムラインの概要、経営の現状と課題の説明 ・検討の内容、進め方、スケジュール		12/25			
	第4回					1/28		
第5回						2/24		
							3/17	
								●
								・最終提言とりまとめ

(2) 経営健全化計画策定検討委員会での提言

① 経営悪化の原因検証

- 自動車利用者からの転換が予想外に進まず、開業当初の利用者数は計画を大幅に下回る状況にあり、また、公共交通機関利用者数の低落傾向が長期にわたって続く中、沿線開発の進展に加え、旅客サービスの充実等の会社における営業努力により、その利用者数は着実に増加してきた。
- しかしながら、**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、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、市場原理の導入による自由競争に移行したため、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一部フィーダーバスの都心部直通便化が再開されるなど、こうした経営環境の激変により、利用者数が減少に転じた。**

〔乗合バス事業の規制緩和以後の状況〕



② 現状を踏まえた今後の経営課題

【損益収支上の課題】

現状のまま推移すると、平成14年度以降、債務超過が継続・拡大するため、**できるだけ早期の債務超過の解消が必要**となっている。

【資金収支上の課題】

平成15年度下半期に**資金不足が発生**し、特に、地下鉄補助金の分割交付が終了する平成17年度以降は、日本政策投資銀行からの長期借入金の元金償還の本格化と相まって資金不足が急速に拡大するため、**資金不足の回避への対応が喫緊の課題**となっている。

③ 経営健全化に向けた提言

(ア) 経営健全化の骨格的な目標の設定

- ・ 安定した良質の旅客サービスを提供・維持するためには、**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。
- ・ 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**する。

(イ) 営業損益の再黒字転換化に向けた取り組み

できるだけ早期の経営健全化を図るためには、交通事業者としての最優先事項である安全性の確保に留意しつつ、旅客サービスの向上による利用者の拡大、**更なる経営の効率化等の営業上の極限までの自助努力により、再度の営業黒字転換を果たすことが可能**

〔極限までの自助努力の実施内容〕

- 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



〔極限までの自助努力が実施された場合の試算結果〕

- ① 営業損益面は、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を達成することは可能**

※ 運賃改定については、公共交通利用促進という観点から、他の公共交通機関の動向や抜本的な経営改善策等の実施後の経営状況を見極めた上で行うことが必要

- ② 営業外損益面は、長期借入金の利息負担額が大きいことから、**会社の極限までの自助努力のみでの改善は困難**

(ウ) 資金不足の回避と単年度損益の黒字転換化に向けた取り組み

広島高速交通(株)の営業上の極限までの自助努力が前提としてあっても、**資金不足や債務超過による安定した良質の旅客サービスの中断という最悪の事態が発生する可能性があり、これを回避するためには、抜本的な経営改善策が必要**

〔今後の経営課題〕

- ・ 平成14年度以降に継続する債務超過のできるだけ早期の改善
- ・ 平成15年度以降に継続して発生する資金不足の回避



〔経営課題解決のためのポイント〕

○損益収支面

- ・ 営業収益の約45%を占める建設時の借入金に伴う多大な**金利負担の軽減**
- ・ 市からの借入金（平均金利4.7%）については、財源としている転貸債の借換えに合せて低利化が可能
- ・ 日本政策投資銀行借入金（平均金利4.8%）については、**制度的に固定金利で低利子化が不能**

○資金収支面

- ・ 今後10年間の日本政策投資銀行からの長期借入金元金の**ステップ償還の本格化（元金のうち6分の5相当）に伴う資金不足の回避**



抜本的経営改善策

アストラムライン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化が必要

➡ 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





日本政策投資銀行長期借入金の繰上償還の有効性の検証

営業収益のうち約84%が
資本費負担
(減価償却費+支払利息)
39% + 45%

- ・長期借入金利息（年利4.3%~6.5%）の負担が経営圧迫の最大要因
- ・日本政策投資銀行のステップ償還が本格化

日本政策投資銀行からの長期借入金の繰上償還

仮に都銀短プラ1.375%で試算

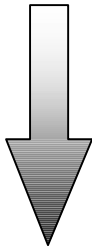
損益収支面では改善効果があるが、債務超過の事態は継続
資金収支面では資金不足の回避が可能

有効性あり

↓
日本政策投資銀行借入金の繰上償還の可能性の検討を深化すべき



広島高速交通(株)が繰上償還を行うにあたっての課題 → 繰上償還財源の調達



状況の変化

- ・国の金融再生プログラムによる金融環境の激変
- ・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

金融機関から調達することは極めて困難な状況



抜本的な経営改善(日本政策投資銀行への繰上償還)スキームの早期構築が必要



アストラムラインが、市北西部の交通対策、まちづくりの促進といった都市政策上の必要性から計画された経緯、国の規制緩和策により、市北西部地区から都心への交通サービスを独占的に供給できなくなった状況変化等から、1日5万人規模の生活交通の安定的維持に向けた公共の役割のあり方の検討が課題