

アストラムライン

広島市議会議員

松坂知恒

一．助役の天下り

アストラムラインとは、アジア大会のメイン会場となった安佐南区のビッグアーチのふもと広域公園駅を出発点に中区本通駅を終点とする軌道系の交通機関である。団地開発に道路整備が伴わないため、おそろべき交通渋滞に悩まされていた安川流域に、その解消を図ろうとアジア大会に間に合わせるべく平成六年八月アストラムラインは営業を開始した。

アストラムラインを経営する広島高速交通は資本金百億円の株式会社で、その五十一パーセントを広島市が出資する第三セクターである。この三セクの社長は代々広島市の高級幹部が就任していた。平成十二年から今年六月まで社長を務めた上川孝明氏は平岡敬市長時代の筆頭助役で、在任期間は平成八年四月から平成十一年三月まで、よきにはからえの殿様市長のもと家老として広島市に重きをなしていた。上川社長の先代の福島隆義社長も同様に広島市の助役であった。なぜ歴代助役がアストラムの社長に就任するかというと、社長の給料が助役の給料とほぼ同額であったからである。ちなみに助役の給料は月額百五万円である。

二．事業計画の誤算

その歴代助役が経営するアストラムラインであるが、計画では一日六万九千人の乗客数を見込んでいたが、初年度の平成六年度は四万三千五百七十五人、最高でも平成十二年度の五万二千九百

九十八人に留まった。利用客の減少についてはマイカーからの転換が少なかったと分析している。

そもそも安川流域の各団地から、中区紙屋町のバスセンターまで広島電鉄や広島交通などのバス事業者がバス路線を走らせていた。これらはいずれもドル箱路線でバスが流れ込む国道五十四号線はバスセンター行きのバスが数珠つなぎとなりマイカーによる渋滞とあいまって大きな社会問題となっていた。これを解決すべく広島市はアストラムの開業と合わせて半ば強制的にこれらのバス事業者をドル箱路線から撤退させた。

これらのバス事業者にはフィーダーバスといって各団地を周回して最寄りのアストラムの駅へ客を輸送する路線を展開させた。しかしフィーダー路線もラッシュ時以外は利用客も少なく採算割れをきたし、広島市は多額の補助金をフィーダーバス事業者に拠出してきた。平成十四年度だけで二億八百万円である。

いわば無理矢理、路線バスの乗客をアストラムに積み替えてきた広島市であるが、乗客数は伸び悩んだ。そこで福島社長は朝ラッシュ時の運行間隔を二分から三分間隔にまで短縮させた。これにより乗客数は増加に転じ平成十二年度は一日あたり五万二千九百九十八人に至った。しかも人員合理化を進め平成十二年度には単年度の営業黒字三千八百万円を計上、翌十三年度も八千五百万円の黒字を計上した。

三．ついに債務超過

しかし平成十四年度には、営業収益は一転九千九百万円の赤字となる。その原因は二つあると分析されているが、そのひとつは

広島高速四号線いわゆる広島西風新都線の開通である。安佐南区沼田から西区中広を四キロメートルのトンネルで結び平成十三年十月開通した。これでビッグアーチのある西風新都と都心がわずか十五分で結ばれた。早速広島電鉄が西風新都とバスセンター間に路線バスを走らせた。料金もアストラムより安く、しかも所用時間が三十五分から十五分へと短縮された。そのため一日千人の乗客がアストラムから広電バスに移動した。そもそもアストラムも高速四号線もいずれも道路交通局の所管事業である。その一貫性は見事のひとこと。なにをかいわんやである。

原因のもうひとつは規制緩和である。平成十四年二月小泉内閣の規制緩和政策の一環として、バス事業への参入、退出の規制が撤廃され事業者は路線の新設が可能となった。このためアストラムにその営業路線を奪われていた広島電鉄、広島交通が逆襲に転じ、それぞれがアストラム沿線の団地からバスセンター行き直行便を走らせた。団地からアストラムの最寄り駅まで上り下りを強いられていた乗客は自宅近くのバス停から乗り降りできる路線バスに乗り換えたのである。その数一日二千人にのぼった。

このため平成十二年度に五万二千九百九十八人までたどりついた一日乗客数が、平成十四年度には四万九千六百七十一人と約三千三百人減少し営業収益も九千九百万円の損失と再び赤字に転落した。このため累積損益は百億百六十二万円と資本金の百億円を越しつつは債務超過となってしまったのである。

四．資金繰りの危機

このまま手をこまねいていると平成十五年度の後半には動力

源である電力の購入ができなくなり車両が動かなくなるという事態が想定され会社幹部も広島市当局も驚いた。そこで十四年十一月に発足した第三者による検討委員会は十五年三月十七日経営健全化計画を提言した。急場しのぎに出された策は借金の早期償還である。アストラムは開業時広島市と日本政策投資銀行（政投銀）から三百億円ずつ計六百億円の債務があった。広島市からの長期借入金も借り換えにより年利 0. 六八パーセントまで下がったが、政投銀は固定金利四. 八パーセントでその利息は年間十億円にのぼっていた。

その政投銀への債務返済が最も有効な抜本的な経営改善策であるとの提言であるが、では誰が政投銀への債務を肩代わりするのか。全国で悪戦苦闘している三セクに民間金融機関が融資するはずが無い。三セクの呉ポートピアが倒産したときに政投銀のみが出資者の阪急電鉄から返済を受けたが他の金融機関は貸し倒れに終わっている。下関と釜山を結ぶ日韓高速船に資金供与した下関市や、倉敷チボリ公園に資金供与した岡山県は住民訴訟の結果敗訴している。アストラムへの資金供与は困難かと思われた。

五. 起死回生の妙案

しかしその困難は克服された。広島高速交通の上川社長は、政投銀への負債二百五億円分の追加融資を広島市の歳計現金から拠出するという案を編み出した。歳計現金とはいわば財布の中の手持ち現金である。市の一般会計予算五千四百億円は歳入と歳出から成っているが、歳入の時期と歳出の時期が微妙に違っている。つまり国からの補助金や地方税収入などの入金も年度初めに多

く、契約業者への支払いは年度末に集中する。ちなみに平成十五年六月二十六日の歳計現金は九百七十億円で非常に潤っていた。

広島市はこの歳計現金から二百五億円をアストラムに貸し付け、年度末にアストラムが民間金融機関から二百五億円を有利子で借り受け市に返済する。これで市は年度末の支払いを済ませる。翌年度当初に収入が発生次第、市がアストラムに二百五億円融資しアストラムが民間金融機関に返済するのである。アストラムが融資を受けるのはわずか一ヶ月足らずでしかも損失補償は市がするので民間からの融資は可能との説明であった。

この妙案は平成十五年六月議会で議案として提案された。事前の説明では歳計現金に手をつけることは違法ではないとの財政局の説明であった。秋葉市長も「この案は良くできた案だ。」と感想を述べたそうである。上川社長はこの妙案のおかげで社長の座に居座るつもりであったが、広島高速交通の役員会であえなく退任となった。

六．不明な責任の所在

六月議会の質疑で、一旦歳計現金に手をつけると際限無く手持ち現金が費消されてしまう心配があると質問した。南部盛一財政局長は「市議会の議決を経なければ歳計現金も支出できない。」と答弁し財布の金に手を付けるのは議会も共同責任であると反論した。しからは債務超過に陥った責任の所在はと聞くと、池上義信道路交通局長は「広島市の責任である。」という。会社の幹部特に上川社長の責任は無いのかと迫ると、責任はないとの答弁であった。社長の交代も任期切れがその理由であり引責辞任では

ないとのこと。

助役から社長に天下って助役と同じ給料をとる。天下った会社が債務超過に陥っても何らの責任も問われない。市の高級幹部が自らの利権を手放そうとしない構図がかいま見える。

上川社長退任後、新社長に座ったのは元西武建設常務取締役の中村良三氏である。社長就任時の記者会見で中村氏は「社長の責任の重さを痛感している。」と述べている。広島市道路交通局はこの民間出身の新社長をどのように迎えるのだろうか。アストラムが窮地から脱出できなくなっても池上局長は「社長に責任はない。」と答弁するのだろうか。責任ある新社長の経営手腕に期待したい。

一方で広島市は不祥事を起こしても責任を取らない仕組みが出来ているようである。このため不祥事や失政が跡をたたないと感じる。民間出身の社長はこの仕組みに組み込まれないことを望むが、市幹部出身の社長は責任が無く、民間出身の社長は責任を取らされるというのも不公平、不公正である。

七．アストラムと公教育

さてこのアストラムの記事を書くにあたって、面白い話を聞かされた。広島市の公教育とアストラムの経営破綻とが関係あるというのである。複数の広島市の関係者によると、平成十一年上川氏が社長に就任早々、広島高速交通の合理化により社長をはじめ幹部職員の減給が実施され上川社長は助役当時の収入が確保できなくなったそうである。その穴埋めに上川氏は平成十二年十月

広島市教育委員会の委員に市議会の同意を得て就任した。そして互選により委員長となった。委員長の月収は三十万円である。三十万円は社長の減収分に満たなかったのであろう。たいそう不満足のご様子であったらしい。当時はこのような人事がまかり通っていたのである。

かくして広島市の教育界のトップは債務超過に陥った三セクの社長が就任しているのであるが、広島市の公教育の前途や思うべし。

上川氏は社長の座を去ったが、教育委員会の委員長の任期切れは平成十六年の十月である。