

福岡市交通事業中期経営計画

(平成17年度～平成21年度)

平成18年3月
福岡市交通局

福岡市交通事業中期経営計画

(平成17年度～平成21年度)

目次

| | |
|-------------------------|----|
| 1. 福岡市地下鉄の概要 | 1 |
| 2. 地下鉄経営の基本方針 | 3 |
| (1) 事業経営の基本的考え方 | |
| ① 安全で正確、快適な輸送サービスの提供 | |
| ② 長期的な視点に立った経営健全化の推進 | |
| 3. 地下鉄経営の現状と課題 | 4 |
| (1) 乗車人員の状況 | |
| (2) 収支の状況 | |
| (3) 経営効率化の状況 | |
| (4) 企業債残高の推移 | |
| 4. 福岡市交通事業中期経営計画の策定趣旨 | 8 |
| (1) 計画策定の必要性及び位置づけ | |
| (2) 計画の期間 | |
| (3) 事業運営の目標 | |
| ① 財政運営に関する目標 | |
| ② 定数管理に関する目標及び給与の適正化の目標 | |
| 5. 事業計画(総括) | 10 |
| (1) 中期財政収支計画 | |
| (2) 中期指標 | |
| (3) 定数管理に関する計画 | |
| (4) 給与の適正化に関する計画 | |
| (5) 将来需要予測 | |
| (6) 設備投資計画 | |
| (7) 主要な改良事業 | |
| (8) 地下鉄3号線計画の残る区間の整備 | |
| 6. 目標達成に向けた取り組み | 14 |
| (1) 人にやさしい地下鉄を目指す | |
| ① 「安全・安心」の向上 | |
| ② 「快適・便利」の追求 | |
| ③ 「環境」の保全 | |
| (2) 経営基盤を強化する | |
| ① 増客増収対策 | |
| ② 経費の削減 | |
| 7. 計画達成状況の公表 | 21 |
| 8. その他 | 21 |

福岡市交通事業中期経営計画

1. 福岡市地下鉄の概要

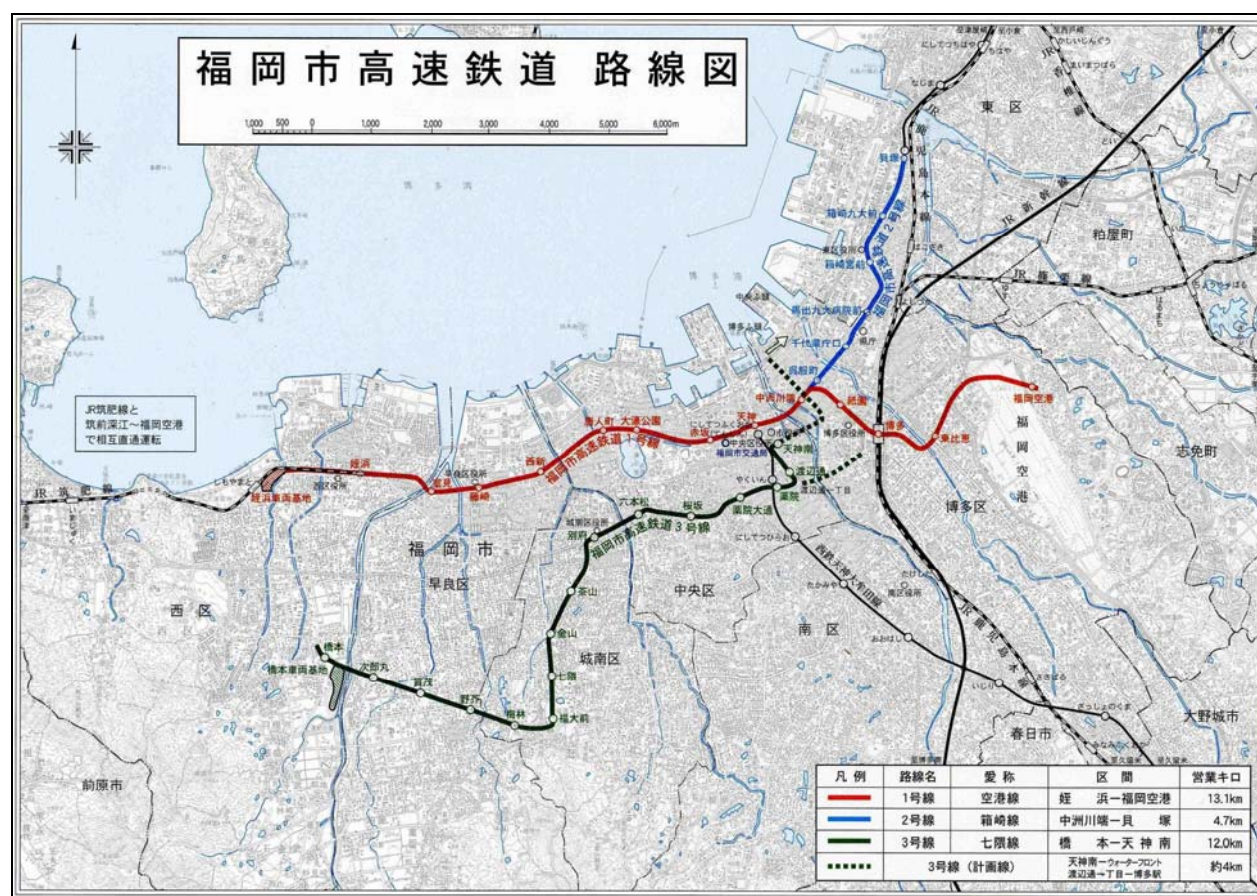
本市地下鉄は、昭和56年7月に室見～天神間5.8kmを開業して以来、順次、延伸・開業を重ね、平成5年3月に博多～福岡空港間を開業したことにより、1号線(空港線、姪浜～福岡空港、13.1km)、2号線(箱崎線、中洲川端～貝塚、4.7km)の全区間が開業した。

その後、市西南部における慢性的な交通渋滞を緩和し、効率的で利便性の高い公共交通体系の確立を図るとともに、均衡あるまちづくりを推進するため、新たに3号線(七隈線、橋本～天神南、12.0km)の建設を進め、平成17年2月に開業を迎えた。この3号線の開業に伴い、現在では、3路線全線で計29.8km、1日に30万人以上のお客さまを輸送する公共交通機関として、市民生活、都市活動に不可欠な都市基盤施設となっている。

また、1号線が姪浜駅でJR筑肥線と相互直通運転を行っているほか、天神駅では西鉄天神大牟田線と、博多駅では新幹線やJR鹿児島本線と接続、2号線が貝塚駅で西鉄宮地岳線と接続し、さらに、新たに開業した3号線も、薬院駅で西鉄天神大牟田線と、天神南駅で1号線と接続しており、福岡都市圏の基幹交通網の要としての役割を担っている。

さらに、1号線は、地下鉄として全国で初めて空港乗入れを実現し、空港から博多駅まで5分、都心の天神まで11分の利便性を確保しており、地下鉄路線を軸として、JR、西鉄の各路線と国内外の航空路線を結ぶ広域交通ネットワークを形成している。(図1、表1、表2)

《図1》 交通ネットワーク



「この地図は、国土地理院発行の5万分の1地形図を複製し、測量法第29条に基づく複製承認『平16九複、第356号』を転載したものである」

《表1》 地下鉄の概要

| 路線名 | | 1号線 (空港線) | 2号線 (箱崎線) | 小計 | 3号線 (七隈線) | 計 |
|------------------|-----------------------------|--------------|--------------------|--------------------------------|------------------|---------|
| 線 区 概 要 | 区間(起・終点) | 姪浜～ 福岡空港 | 中洲川端 ～貝塚 | — | 橋本～天神南 | — |
| | 建設キロ | 14.9 km | 5.2 km | 20.1 km | 12.7km | 32.8km |
| | 営業キロ | 13.1 km | 4.7 km | 17.8 km | 12.0km | 29.8 km |
| | 駅数 | 13 駅 | 7 駅 (含中洲川端) | 19 駅 | 16 駅 | 35 駅 |
| | 平均駅間距離 | 1.09 km | 0.78 km | 0.99 km | 0.80km | 0.90km |
| | 相互直通運転 | 筑肥線 地下鉄線 | 筑前深江～姪浜 姪浜～福岡空港 | 20.1 km 13.1 km | — | — |
| 建設費 | 4,113 億円 (205 億円/km) | | | 見込み 2,829 億円 (223 億円/km) | — | |
| 工法 | 開削工法、山岳トンネル工法、シールド工法、ケーソン工法 | | | | | |
| 建設期間 | 昭和50年度～平成5年度 | | | | 平成8年度～ 平成18年度 | — |

《表2》 開業の経緯

| 開業年月日 | 1号線 (空港線) | | 2号線 (箱崎線) | | 3号線 (七隈線) | | 開業 累積 キロ |
|-------------|----------------|----------|-------------------|----------|-----------|----------|----------------|
| | 開業区間 | 開業 キロ | 開業区間 | 開業 キロ | 開業区間 | 開業 キロ | |
| 昭和 56. 7.26 | 室見～天神 | 5.8 km | | km | | km | 5.8 |
| 57. 4.20 | 天神～中洲川端 | 0.8 | 中洲川端～呉服町 | 0.5 | | | 7.1 |
| 58. 3.22 | 姪浜～室見 | 1.5 | | | | | 10.0 |
| | 中洲川端～ 博多(仮) | 1.4 | | | | | |
| 59. 4.27 | | | 呉服町～ 馬出九大病院前 | 1.6 | | | 11.6 |
| 60. 3. 3 | 博多(仮)～博多 | 0.3 | | | | | 11.9 |
| 61. 1.31 | | | 馬出九大病院前 ～箱崎九大前 | 1.6 | | | 13.5 |
| 61.11.12 | | | 箱崎九大前～貝塚 | 1.0 | | | 14.5 |
| 平成 5. 3. 3 | 博多～福岡空港 | 3.3 | | | | | 17.8 |
| 17. 2. 3 | | | | | 橋本～天神南 | 12.0 | 29.8 |

2. 地下鉄経営の基本方針

(1) 事業経営の基本的考え方

① 安全で正確、快適な輸送サービスの提供

本市地下鉄では、昭和56年の開業時に、下記「綱領」を定め、以来、福岡都市圏の公共交通ネットワークの要として、また、福岡市民の足として、サービスの根幹である安全性を確保しつつ、快適で質の高い高速輸送サービスを安定的に提供することを目指して、事業の運営にあたっている。

今後も引き続き、安全の確保を最優先に、公共交通機関として求められる役割を果たしていく。

綱領

- ・ 安全の確保は、輸送の生命である。
- ・ 規程の遵守は、安全の基礎である。
- ・ 執務の厳正は、安全の要件である。

② 長期的な視点に立った経営健全化の推進

地下鉄事業は、当初の建設に巨額の投資を必要とし、その建設費から生じる支払利息や減価償却費の資本費の負担が大きいことから、本市地下鉄では、健全な経営を行う上での将来の指標として、平成16年2月に長期財政収支計画を策定し、長期的に収支の均衡を図ることとしている。(表3)

今後とも、長期財政収支計画を踏まえ、増客増収や業務の効率化に努め、経営健全化を推進していく。

《表3》 長期財政収支計画の収支見通し

| | | 1・2号線 | 3号線 | 全線 |
|----------|----------------|----------|--------|--------|
| 損益 収支 | 単年度黒字 転換年次 | (平成15年度) | 平成27年度 | 平成22年度 |
| | 累積欠損金 解消年次 | 平成50年度 | 平成38年度 | 平成46年度 |
| 資金 収支 | 単年度黒字 転換年次 | 平成25年度 | 平成34年度 | 平成27年度 |
| | 累積資金不足 解消年次 | 平成40年度 | 平成40年度 | 平成40年度 |

※ 長期財政収支計画の計画期間は、平成16年度～50年度。

3. 地下鉄経営の現状と課題

(1) 乗車人員の状況

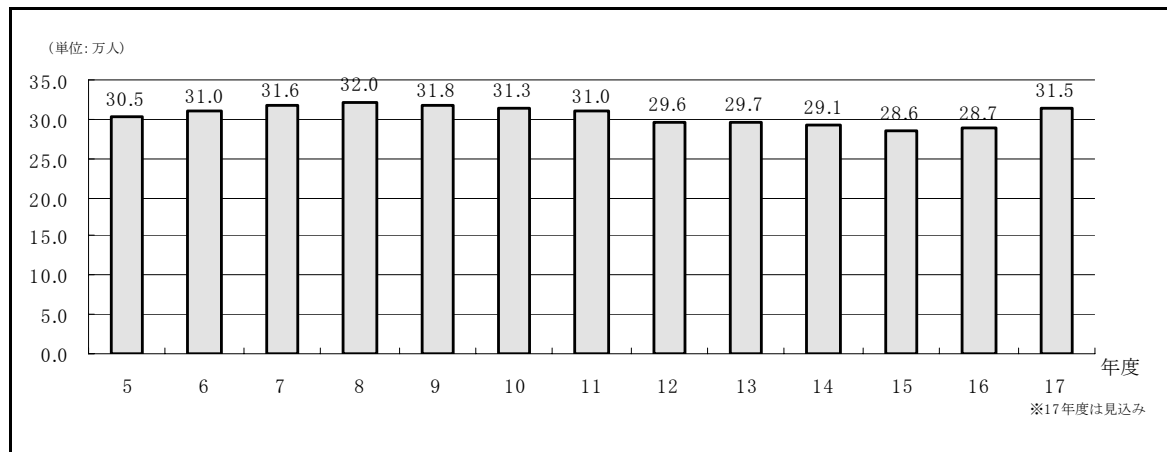
本市地下鉄の乗車人員は、順調に増加してきたが、長引く景気の低迷、少子・高齢化の進行や、バスをはじめ、自動車、自転車といった交通手段の多様化等により、平成8年度の約32万人／日をピークに年々減少してきた。(図2)

平成17年2月に3号線が開業したが、これまで使い慣れた交通手段から地下鉄への転換が十分でないことや、沿線開発の遅れといったことから、3号線の乗車人員は、長期財政収支計画における計画人員の4割程度(平成17年2月～平成18年1月の平均)となっている。

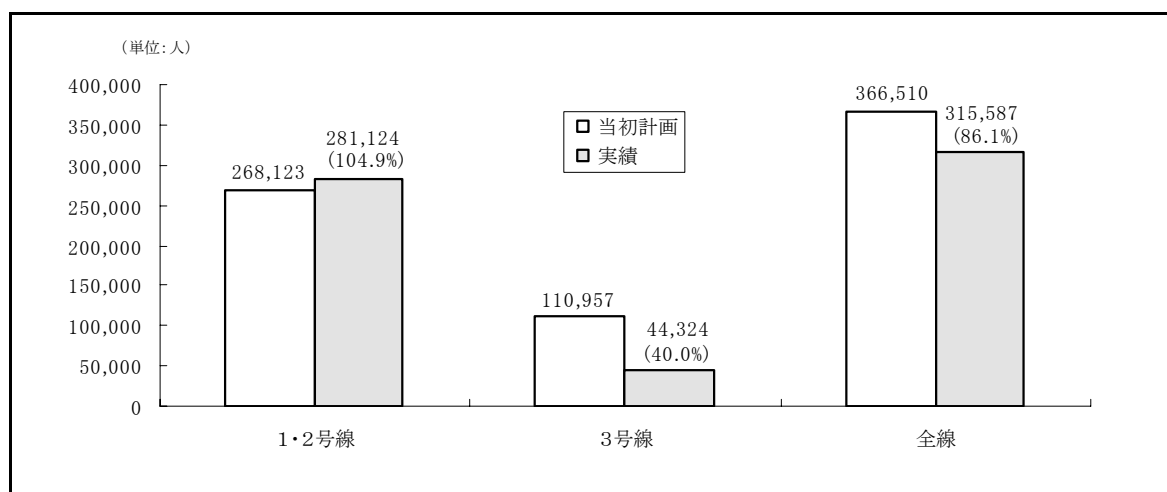
なお、平成17年度に実施した七隈線沿線住民意向調査によれば、七隈線を利用いただけない理由としては、駅までの距離や乗りかえ、料金等に関する指摘が多い。

一方で、1・2号線については、計画を約5%上回る約28万1千人／日のお客様に乗車いただいております。全線では、約31万6千人／日(平成17年2月～平成18年1月の平均)と計画人員の約86%となっている。(図3)

《図2》 1日あたり乗車人員の年度推移



《図3》 3号線開業後の1日あたり乗車人員の計画と実績比較



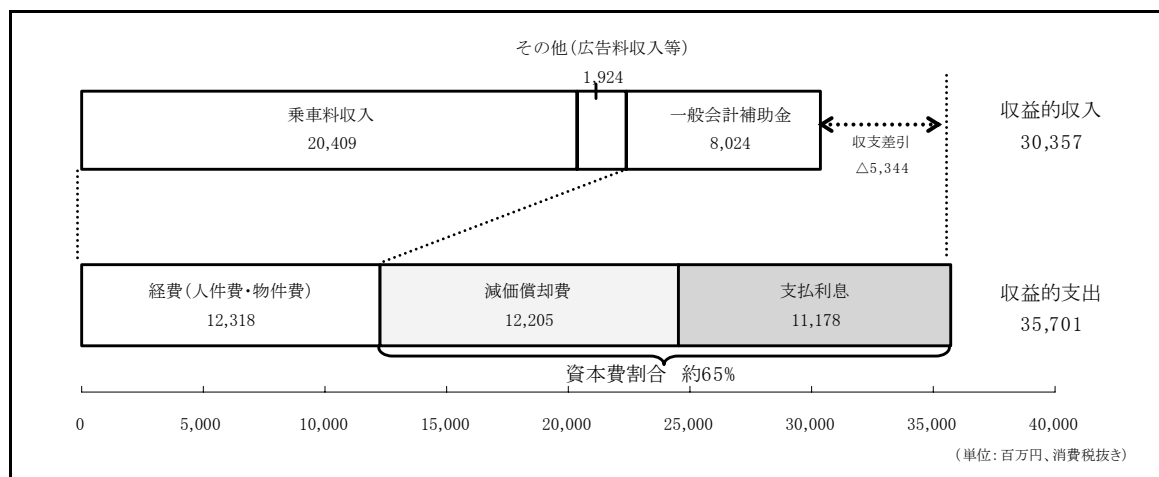
- ※ 乗車人員の実績は、平成17年2月～平成18年1月の平均。
- ※ 1・2号線及び3号線の乗車人員には、それぞれ乗継ぎ分を含む。
- ※ ()は、当初計画に対する実績の達成率。

(2) 収支の状況

本市地下鉄の収支については、乗車料や広告料等の営業収入で、人件費や物件費の運営経費を十分まかなっているが、建設費から生じる支払利息や減価償却費の資本費負担が大きいことから、平成17年度においては、収益的支出が収益的収入を上回っている。(図4)

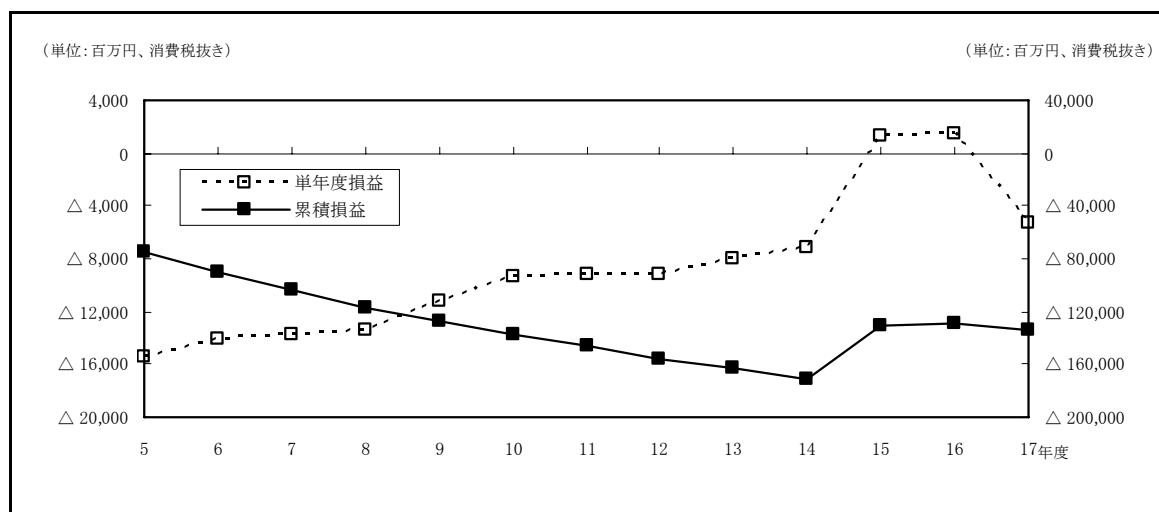
また、収支について、これまでの推移をみると、平成14年度までは赤字基調で推移してきたが、1・2号線の資本費が減少してきたことなどにより、平成15～16年度は単年度損益が黒字となった。しかし、3号線の開業当初における資本費負担が大きく、平成17年度は再び赤字となる見込みである。(図5)

《図4》 本市地下鉄事業の予算構成（平成17年度補正後予算）



※ 一般会計補助金の主なものは、国(総務省)が定めた一般会計からの繰出基準に基づく繰り入れであり、その大半は建設時に生じた支払利息に充てられる。

《図5》 収支の推移（単年度損益及び累積損益）



※ 16年度までは決算。17年度は補正後予算。

(3) 経営効率化の状況

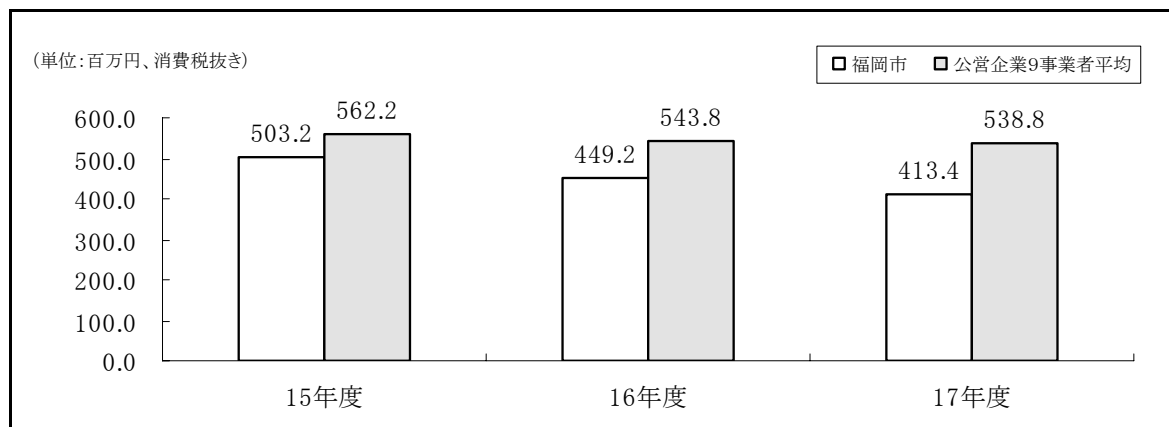
本市地下鉄では、昭和56年7月の開業当初より、安全の確保を第一に、より良いサービスの提供と業務の効率化を目指し、当時では最新鋭の運行制御システムや駅務自動化システムなどの導入を始めとし、機械化、自動化、省力化を積極的に実施してきた。

また、全国に先駆けて昭和59年1月からワンマン運転を実施するとともに、施設・車両の保守業務や駅業務の民間委託化にも、積極的に取り組んできた。

これまでの取り組みの結果、下表のとおり、営業1キロあたりの経費や職員数の指標は、公営地下鉄事業者の中で、良好な結果となっている。(図6、図7)

なお、鉄道事業者の各種経費などを参考に、事業運営の基準コストを算出する国の調査によれば、本市地下鉄は、平成16年度の実績コストが基準コストの86.7%と、公営地下鉄事業者中で最も効率化が進んでいる結果となった。

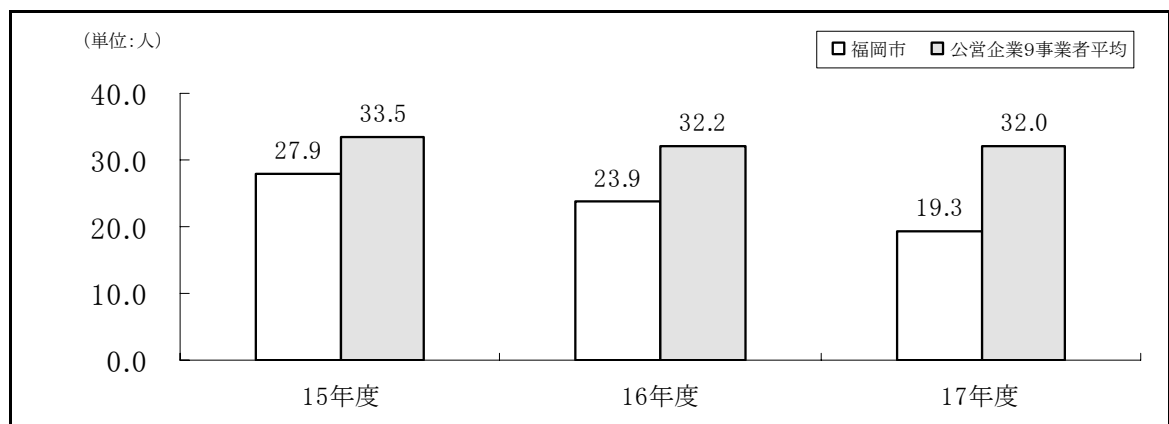
《図6》 営業1キロあたりの経費（人件費・物件費）



※ 15・16年度は決算。17年度は補正後予算。

※ 「公営企業9事業者平均」とは、地下鉄事業を実施する公営企業9事業者の平均値をいう。

《図7》 営業1キロあたりの職員数



※ 職員数は、主として営業活動に従事するため収益的支出に計上される職員で算出。

※ 「公営企業9事業者平均」とは、地下鉄事業を実施する公営企業9事業者の平均値をいう。

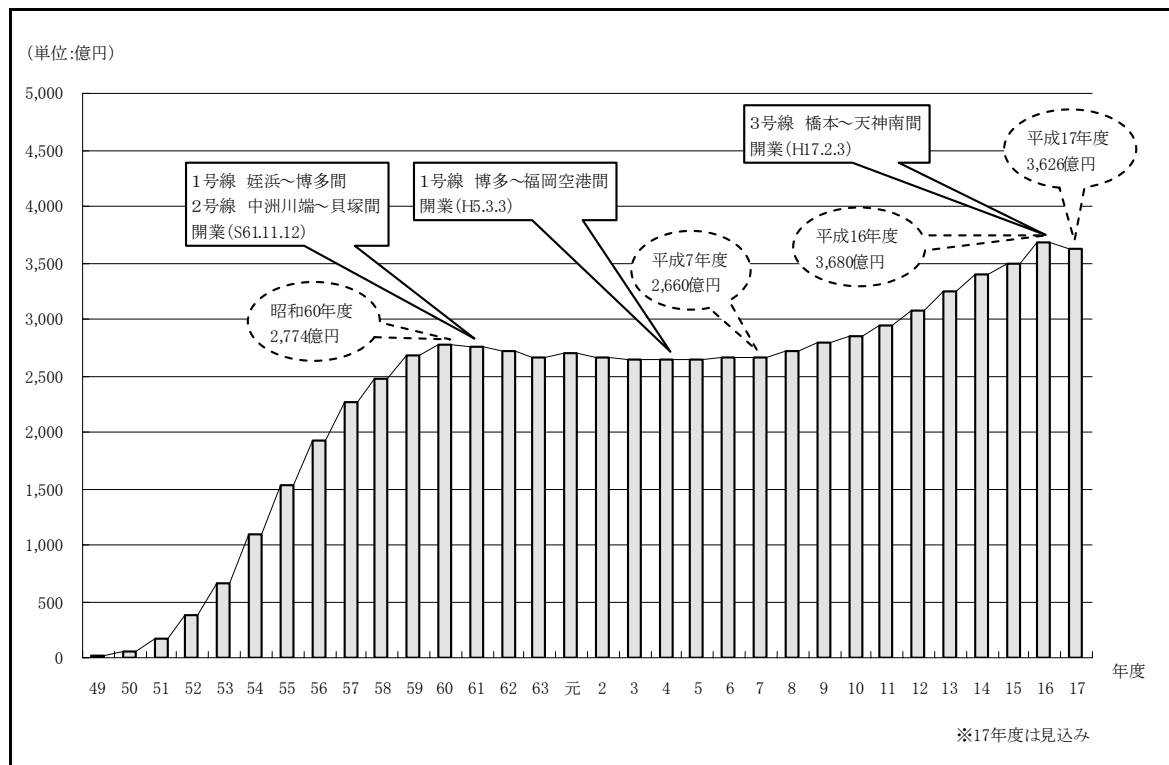
(4) 企業債残高の推移

企業債残高については、1・2号線の建設に必要な財源を確保するため、企業債を発行してきたことにより、昭和60年度に最初のピークを迎えた。

その後、平成7年度から3号線の建設に必要な企業債の発行が始まったことで、企業債残高は再び増加に転じ、3号線が開業した平成16年度には、ピークの3,680億円となった。

平成17年度の企業債残高は、3,626億円の見込みであるが、今後は、企業債の発行が大幅に減少し、企業債残高も減少していく見通しである。(図8)

《図8》 企業債残高の推移



4. 福岡市交通事業中期経営計画の策定趣旨

(1) 計画策定の必要性及び位置づけ

地下鉄事業は、当初の建設に巨額の投資を必要とするため、その建設費から生じる支払利息や減価償却費の資本費負担が大きく、長期的に収支の均衡を図る事業である。

また、地下鉄事業を取り巻く環境が一層厳しさを増す中、将来に向けて安全、安心、かつ質の高いサービスを安定的、継続的に提供していくためには、不断の経営努力が不可欠である。

このため、本市地下鉄においては、平成16年2月に財政運営の指標となる長期財政収支計画を策定したが、さらに、短・中期的な取り組みを具体的に示すため、この中期経営計画を策定するものである。

あわせて、「地方公共団体における行政改革の推進のための新たな指針」（平成17年3月29日付総務事務次官通知）に規定する「集中改革プラン」として位置づける。

(2) 計画の期間

平成17年度から平成21年度までの5か年とする。

(3) 事業運営の目標

サービスの根幹である安全性を確保しつつ、快適で質の高い高速輸送サービスを安定的に提供するため、安全確保のための対策や快適性の向上に鋭意取り組むとともに、経営の健全化を図っていく必要がある。

なお、計画の具体的な目標は、以下のとおりである。

① 財政運営に関する目標

増客増収については、「えふカード」のプレミアムアップや各種企画乗車券の発売、営業時間の延長など地下鉄の利用促進に努めるとともに、広告媒体の新規開発や駅構内への店舗誘致などに積極的に取り組んできた。

また、運営にあたっては、ワンマン運転や駅の機械化、保守業務や駅業務の委託化をはじめ、できる限り自動化、省力化、委託化など効率化に努めてきた。

平成17年2月に3号線が開業したことにより、資本費負担が増加し、当面、赤字が続く見込みであるが、引き続き増客増収や経費の削減に取り組み、平成16年2月に策定した長期財政収支計画を目標に、収支の改善を図っていく。

○ 増客増収

新たな企画乗車券の発売など新商品の開発に努めるとともに、広告・構内営業を推進するなど増客増収に取り組む。

○ 経費の削減

民間委託の導入や委託業務の効率化など経費の削減に取り組む。

【取り組みの数値目標】

◎平成21年度目標 ; 総収支比率 99.9%

② 定数管理に関する目標及び給与の適正化の目標

職員定数については、これまで、全国に先駆けたワンマン運転の実施や駅務の自動化、業務の合理化・委託化等の積極的推進により、その抑制に努めてきた。

特に、平成17年2月の3号線開業に際し、駅務員及び乗務員(運転要員)の大幅増が見込まれたが、駅業務については既設の2号線とともに民間に委託し、乗務については運転業務の有資格者を嘱託職員として採用することで、職員定数を増加させなかった。

職員給与については、高齢層職員の昇給停止年齢の引き下げや、退職手当をはじめとした諸手当の見直しに取り組んできた。

今後についても、以下の観点から、職員定数の抑制、給与の適正化に取り組んでいく。

○ 職員定数の抑制

引き続き、業務の見直しを適宜検討・実施するとともに、スクラップ・アンド・ビルドを徹底するなど、職員数の適正管理に取り組む。

○ 職員給与の適正化

給与については、今後とも、適宜必要な見直しに努める。

【取り組みの数値目標】

◎平成17年度から21年度の5年間の目標 ; 職員定数39人(6.1%)削減

5. 事業計画（総括）

(1) 中期財政収支計画

収益的収支及び資本的収支

（単位：百万円、消費税抜き）

| | | 17年度 | 18年度 | 19年度 | 20年度 | 21年度 | |
|---------|----|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|---------|
| 収益的収支 | 収入 | 乗車料収入 | 20,409 | 21,287 | 24,078 | 25,331 | 25,450 |
| | | 補助金 | 8,024 | 7,343 | 6,316 | 5,716 | 5,145 |
| | | （うち基準内繰出） | (7,862) | (7,239) | (6,173) | (5,568) | (4,998) |
| | | （うち基準外繰出） | (162) | (104) | (143) | (148) | (147) |
| | | その他 | 1,924 | 1,971 | 1,869 | 1,963 | 1,970 |
| | 計 | 30,357 | 30,601 | 32,263 | 33,010 | 32,565 | |
| | 支出 | 経費 | 12,318 | 12,646 | 13,397 | 13,478 | 13,554 |
| | | 減価償却費 | 12,205 | 10,336 | 11,148 | 10,912 | 10,786 |
| | | 支払利息 | 11,178 | 10,396 | 9,630 | 8,931 | 8,250 |
| | | 計 | 35,701 | 33,378 | 34,175 | 33,321 | 32,590 |
| 単年度損益 | | △ 5,344 | △ 2,777 | △ 1,912 | △ 311 | △ 25 | |
| 累積欠損金 | | △ 134,869 | △ 137,646 | △ 139,558 | △ 139,869 | △ 139,894 | |
| 資本的収支 | 収入 | 企業債 | 14,398 | 11,584 | 4,605 | 5,204 | 3,617 |
| | | 補助金 | 1,413 | 1,175 | 1,592 | 1,982 | 2,039 |
| | | （うち基準内繰出） | (1,392) | (1,154) | (1,565) | (1,954) | (2,010) |
| | | （うち基準外繰出） | (21) | (21) | (27) | (28) | (29) |
| | | その他 | 9,445 | 8,962 | 562 | 773 | 440 |
| | 計 | 25,256 | 21,721 | 6,759 | 7,959 | 6,096 | |
| | 支出 | 建設改良費 | 4,076 | 2,210 | 2,678 | 3,685 | 2,098 |
| | | 企業債償還金 | 27,363 | 23,232 | 22,469 | 21,386 | 25,087 |
| | | その他 | 8,505 | 8,500 | — | — | — |
| | | 計 | 39,944 | 33,942 | 25,147 | 25,071 | 27,185 |
| 差引 | | △ 14,688 | △ 12,221 | △ 18,388 | △ 17,112 | △ 21,089 | |
| 累積資金不足額 | | △ 30,356 | △ 30,356 | △ 33,265 | △ 34,027 | △ 39,079 | |

※ 17年度は補正後予算、18年度は当初予算案、19年度以降は長期財政収支計画（平成16年2月策定）の数値である。

企業債残高

（単位：百万円）

| | 17年度 | 18年度 | 19年度 | 20年度 | 21年度 |
|----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| 総額 | 362,614 | 355,628 | 344,007 | 333,574 | 317,380 |
| （うち公的資金） | (310,306) | (292,877) | (274,768) | (256,551) | (236,328) |

※ 公的資金とは、政府資金及び公営企業金融公庫資金をいう。

(2) 中期指標

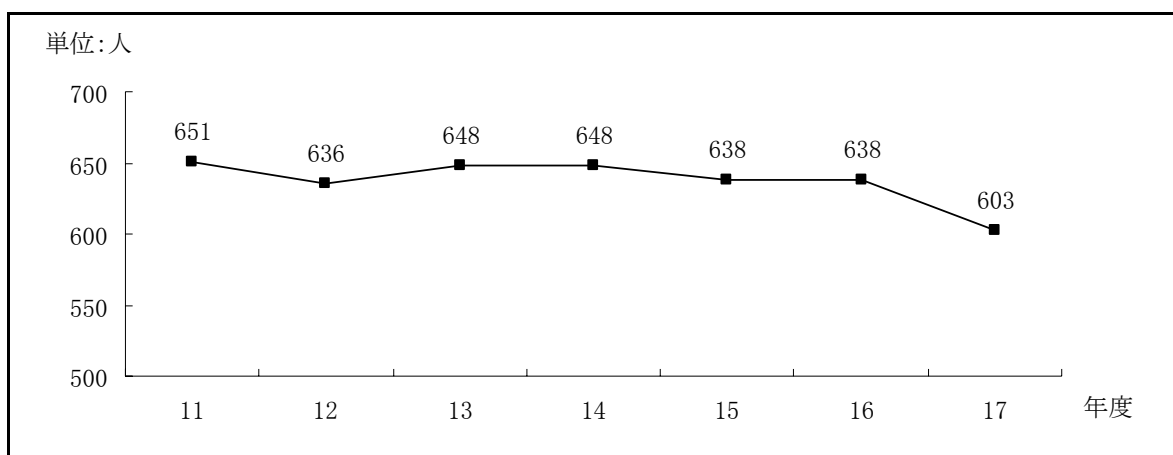
| 項目 | 17年度 | 18年度 | 19年度 | 20年度 | 21年度 |
|-------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 1. 総収支比率（％） | 85.0 | 91.7 | 94.4 | 99.1 | 99.9 |
| 2. 不良債務比率（％） | 135.9 | 130.5 | 128.2 | 124.7 | 142.5 |
| 3. 職員1人あたり営業収益 （百万円） | 37.0 | 38.6 | 43.1 | 45.3 | 45.8 |

※ 1. 総収支比率：（営業収益＋営業外収益＋特別利益）／（営業費用＋営業外費用＋特別損失）

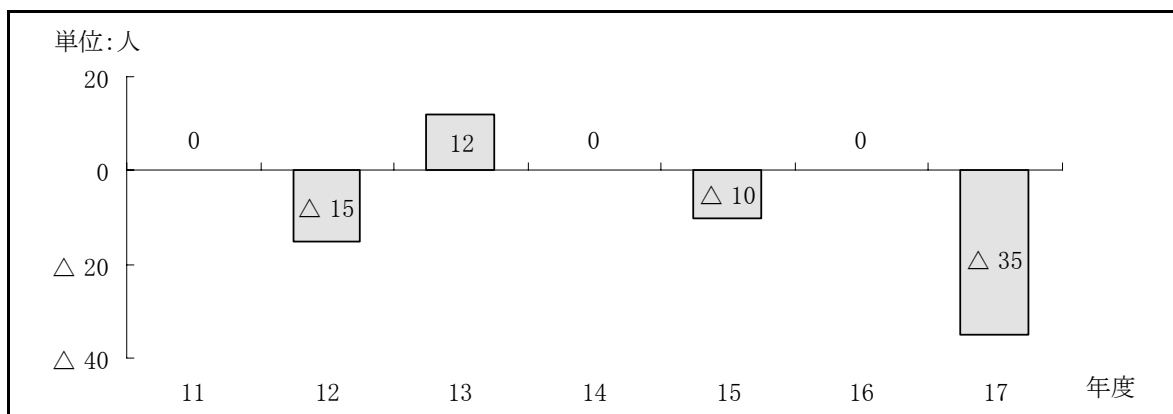
2. 不良債務比率：不良債務（累積資金不足額）／営業収益（乗車料収入、広告料等其他収入）

(3) 定数管理に関する計画

職員定数の推移



職員定数の対前年度増減



定数管理に関する見込み

| 項目 | 16年度 | 17年度 | 18年度 | 19～21年度 | 計 (17～21年度) |
|-------|------|-------|-------|---------|----------------|
| 定数の推移 | 638人 | 603人 | 602人 | 599人 | — |
| 増減 | — | △35人 | △1人 | △3人 | △39人 |
| 純減率 | — | △5.5% | △0.2% | △0.5% | △6.1% |

※ 新たな事業の推進にあたっては、スクラップ・アンド・ビルドを徹底し、定数の抑制に努める。

(4) 給与の適正化に関する計画

| 項目 | 実施内容 | 年度 |
|--------------|------------------------------------|---------|
| 高齢層職員昇給停止 | 昇給停止年齢を58歳から55歳に引き下げ(国と同様) | 平成13年度 |
| 退職手当の支給率の見直し | 国に準じて最高支給率を引き下げる等の見直し | 平成16年度 |
| 通勤手当の見直し | 通勤6箇月定期券の価額による一括支給の導入 | 平成16年度 |
| 特殊勤務手当の見直し | 駅業務手当、テレビ監視手当、運転手当等の廃止など | 平成17年度 |
| その他 | 「給与構造の改革」については、市長事務部局に準じて取り組みを進める。 | 平成18年度～ |

(5) 将来需要予測

| 項目 | 17年度 | 18年度 | 19年度 | 20年度 | 21年度 |
|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| 年間走行キロ(km) | 18,491,298 | 18,496,997 | 18,704,964 | 18,762,140 | 18,832,220 |
| 年間乗車人員(人) | 115,029,750 | 123,005,000 | 135,378,276 | 135,638,380 | 136,277,860 |
| 1日平均乗車人員(人) | 315,150 | 337,000 | 369,886 | 371,612 | 373,364 |

※ 17年度は補正後予算、18年度は当初予算案、19年度以降は長期財政収支計画(平成16年2月策定)の数値である。

※ 将来需要予測については、3号線開業後の全線の利用状況を見極めていくとともに、国勢調査(17年度実施)の結果やパーソントリップ調査(17年度～19年度実施)の状況を踏まえながら、見直しを検討していく。

(6) 設備投資計画

(単位:百万円、消費税抜き)

| 項目 | 17年度 | 18年度 | 19年度 | 20年度 | 21年度 |
|------------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 電気・通信・信号設備 | 733 | 762 | 744 | 909 | 781 |
| 車両設備 | 151 | 204 | 230 | 1,225 | 255 |
| 駅施設・設備等 | 1,452 | 1,175 | 1,704 | 1,551 | 1,062 |
| 計 | 2,336 | 2,141 | 2,678 | 3,685 | 2,098 |

※ 17年度は補正後予算、18年度は当初予算案、19年度以降は長期財政収支計画(平成16年2月策定)の数値である。

(7) 主要な改良事業

| 項目 | 実施時期 | 事業概要 |
|--------------|-----------|---|
| 車両空調装置更新工事 | 15年度～20年度 | 温度調節機能の向上による、きめ細かな温度制御を可能とし、快適な車内環境を提供する。 |
| 2号線ホームドア設置工事 | 17年度 | 平成17年12月までに、2号線各駅にホームドアを設置し、ホームからの転落を防止し、安全性の向上を図る。なお、これにより全線全駅で設置が完了。 |
| 変電所受配電設備工事 | 17年度～19年度 | 変電所の経年劣化した高圧配電機器等を更新し、設備の信頼性及び安全性の向上を図る。 |
| 駅スポット冷房設置工事 | 18年度～19年度 | 1・2号線の冷房未設置駅（西新・天神・中洲川端・博多・福岡空港を除く14駅）のホームに、部分的に冷風を送るスポット冷房を実施し、サービスの向上を図る。 |
| 駅トイレ改良工事 | 18年度～ | 1・2号線の駅トイレについて、18年度より年次計画で改良を行い、サービス向上を図る。 |
| ATC改良工事 | 18年度～ | 列車速度を自動的に許容速度以下に制御するATC（自動列車制御装置）地上設備を更新し、列車運行の安全性の向上を図る。 |

(8) 地下鉄3号線計画の残る区間の整備

地下鉄3号線は、車両基地のある橋本から、野芥、六本松、渡辺通、天神南、中洲川端を經由してウォーターフロント方面へ至る路線及び渡辺通一丁目交差点付近から博多駅方面へ至る路線の総延長約16.7kmのルートが計画されており、そのうち、橋本～天神南間12.0kmを平成17年2月3日に開業したところである。

残る区間についても、本市の均衡ある発展やお客様の利便性向上を図るうえで重要と考えており、橋本～天神南間を含む地下鉄全線の利用状況などを勘案したうえで、引き続き検討を進める。

6. 目標達成に向けた取り組み

(1) 人にやさしい地下鉄を目指す

①「安全・安心」の向上

お客様に、地下鉄を安心してご利用いただけるよう、これまでもシステム面、設備面、教育面等あらゆる対策を講じ列車の安全・正確な運行に努めるとともに、車両やトンネル、線路等の点検・検査、保守・改良等の安全管理を徹底してきた。

また、平成17年2月に開業した3号線は、年齢や障がいの有無などにかかわらず、すべてのお客様の利便性や安全性を向上させるユニバーサルデザインを取り入れ、駅施設や車両等に様々な工夫を行い、バリアフリー化を推進しており、その取り組みを評価され、多くの賞を受賞した。(表4)

今後も引き続き、安全確保・対策に鋭意取り組み、お客様に信頼される地下鉄を目指していく。

《表4》 主な受賞

| 受賞件名 | 実施団体 |
|---------------------------------------|-----------------------|
| 第39回 SDA賞 大賞 「経済産業大臣賞」 | 社団法人 日本サインデザイン協会 |
| 第35回 機械工業デザイン賞 最優秀賞 「経済産業大臣賞」 | 株式会社 日刊工業新聞社 |
| 平成17年度 バリアフリー化推進功労者表彰 「内閣府特命担当大臣賞」 | バリアフリーに関する関係閣僚会議（内閣府） |

今後の主な取り組み

| 項目 | 実施時期 | 事業概要 |
|--------------|-----------|---|
| 2号線ホームドア設置工事 | 17年度 | 平成17年12月までに、2号線各駅にホームドアを設置し、ホームからの転落を防止し、安全性の向上を図る。なお、これにより全線全駅での設置が完了した。(再掲) |
| 変電所受配電設備改良工事 | 17年度～19年度 | 変電所の経年劣化した高圧配電機器等を更新し、設備の信頼性及び安全性の向上を図る。(再掲) |
| ATC改良工事 | 18年度～ | 列車速度を自動的に許容速度以下に制御する ATC(自動列車制御装置)地上設備を更新し、列車運行の安全性の向上を図る。(再掲) |
| 運輸指令体制の強化 | 18年度 | 列車運行の安全性・定時性の確保と事故・災害等の発生時における迅速・的確な対応を図るため、運輸指令体制を強化する。 |

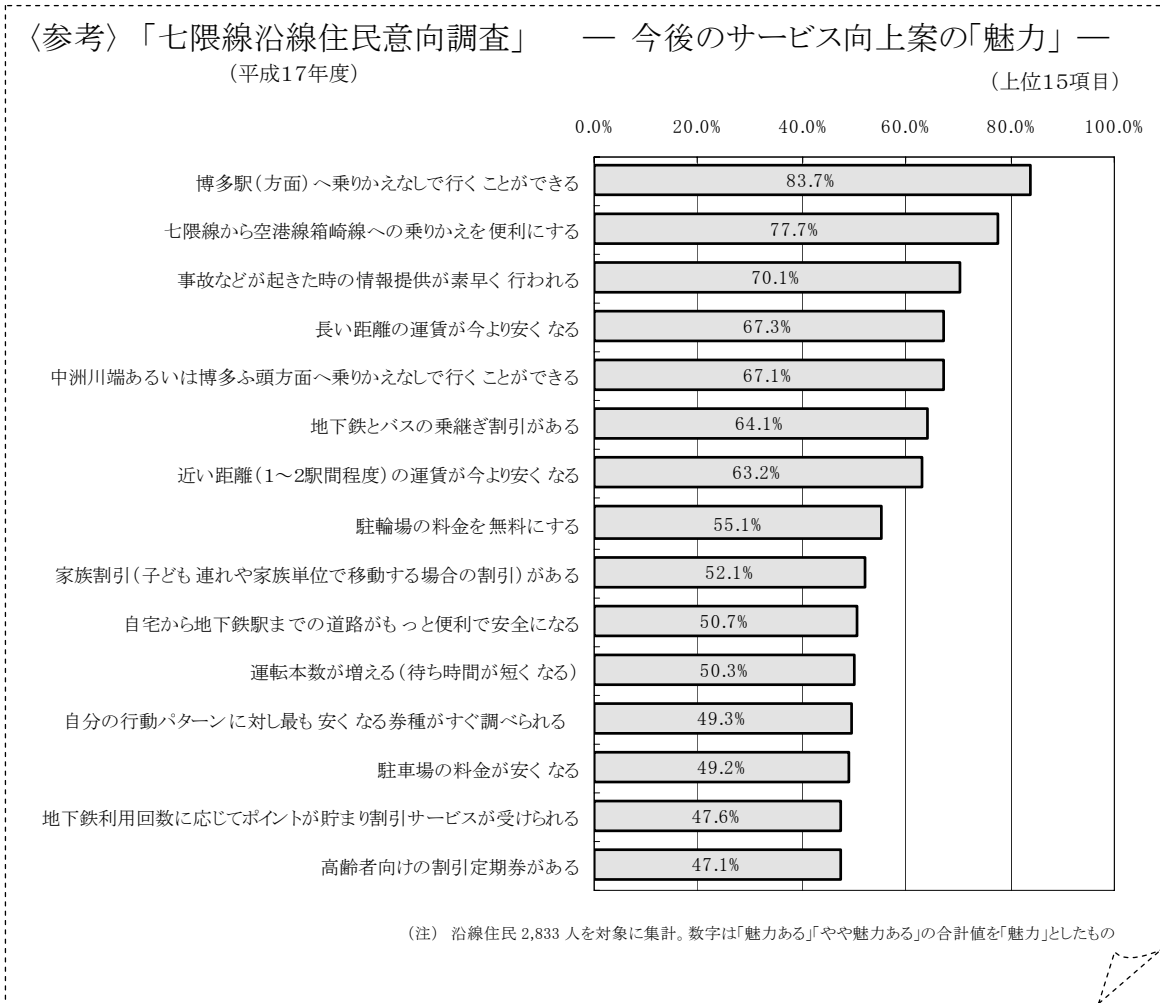
②「快適・便利」の追求

お客様に愛され、より親しまれる地下鉄にしていくため、職員一人一人が、地下鉄はサービス業との認識に立ち、常にお客様の満足度を高めるサービスに取り組んでいく必要がある。

これからも、お客様の声や平成17年度に実施した七隈線沿線住民意向調査の結果等を踏まえながら、サービスの一層の向上を図っていく。

今後の主な取り組み

| 項目 | 実施時期 | 事業概要 |
|----------------------|---------------------|---|
| 七隈線沿線住民意向調査 | 17年度 | 七隈線沿線住民等の交通手段の現状や地下鉄に対する率直なご意見・ご要望等を把握するもの。 |
| 地下鉄お客様満足度調査 | 18年度～ | 地下鉄利用者のお客様満足度を調査し、現状把握と今後の施策の基礎資料とする。 |
| 天神南駅手荷物用カートの導入 | 17年度～ | 天神駅、天神南駅間の「のりかえ」のお客様がスムーズに移動できるよう、手荷物用カートを貸与する。 |
| 駅ボランティア制度の実施 | 17年度試行 18年度～本格実施 | お年寄りの方等が、より安心して地下鉄を利用いただけるよう、ボランティアが移動の支援等を実施する。 |
| 「おすすめ料金プラン」検索サービスの実施 | 17年度～ | 交通局ホームページで、お客様のニーズ等に適した券種の案内サービスを提供する。 |
| 運行ダイヤの見直し | 逐次 | お客様の輸送サービスの向上を図るため、よりの確な運行ダイヤの改正を、引き続き検討する。 |
| ICカードの調査・研究 | 17年度～ | ICカードについて、調査・研究を行う。 |
| 車両空調装置更新工事 | 15年度～20年度 | 温度調節機能の向上による、きめ細かな温度制御を可能とし、快適な車内環境を提供する。（再掲） |
| 駅スポット冷房設置工事 | 18年度～19年度 | 1・2号線の冷房未設置駅（西新・天神・中洲川端・博多・福岡空港を除く14駅）のホームに、部分的に冷風を送るスポット冷房を設置し、サービスの向上を図る。（再掲） |
| 駅トイレ改良工事 | 18年度～ | 1・2号線の駅トイレについて、18年度より年次計画で改良を行い、サービス向上を図る。（再掲） |
| 3号線計画の残る区間の整備検討 | 10年度～ | お客様の利便性の向上を図るため、地下鉄全線の利用状況などを勘案した上で引き続き検討を進める。（再掲） |

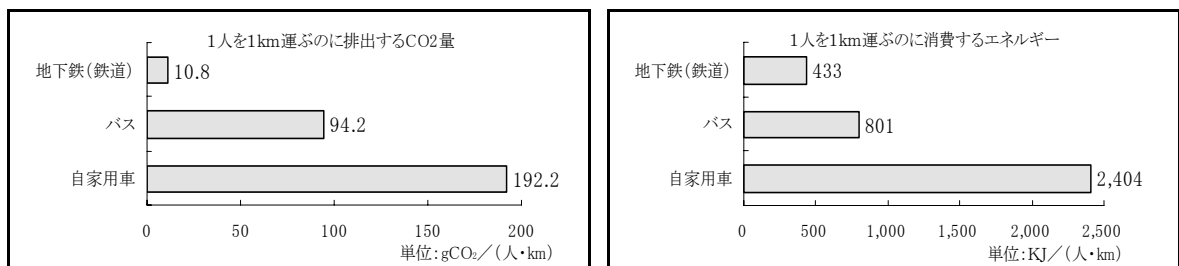


③ 「環境」の保全

本市地下鉄では、車両本体の軽量化に伴う電力消費量の削減、車両基地での太陽光発電システムや雨水循環利用システムの導入、使用済み乗車券のトレットペーパーとしてのリサイクル等、環境保全に向けた取り組みを推進してきた。

また、地下鉄は、地球温暖化をもたらす二酸化炭素をほとんど出さず、エネルギー効率も高い環境にやさしい乗り物であり(図9)、地下鉄利用を促進し、環境負荷の低減に貢献していく。

《図9》 各交通手段の二酸化炭素排出量と必要なエネルギー



※環境白書(平成16年度版)・交通関係エネルギー要覧(平成16年度版)

(2) 経営基盤を強化する

① 増客増収対策

ア これまでの取り組み

お客さまの料金に対する割高感を解消し、より利用しやすい地下鉄を目指すため、プリペイドカード乗車券「えふカード」のプレミアムアップや各種企画乗車券の発売を行うとともに、他の交通事業者と連携して、共通カード乗車券や連絡定期券の発売、乗り継ぎ割引の拡大を実施してきた。

また、駅や車両における新たな広告媒体の開発を進めてきたほか、駅構内への店舗誘致をはじめとして、資産の有効活用を進めるなど、収益増のための取り組みを行ってきた。

さらに、最終電車の運行時刻を遅くするなど、運行面でのサービス向上にも取り組み、地下鉄の利用促進を図ってきた。

増客増収の取り組み

| 項目 | 概要 |
|-----------------|---|
| 新規乗車券及び企画乗車券の発売 | <ul style="list-style-type: none"> ・西鉄との共通カード乗車券「よかネットカード」(H11.4～)やJRとの共通カード乗車券「ワイワイカード」(H13.4～)の発売 ・1日乗車券の値下げ(H13.4～) ・えふカードのプレミアムアップ(H13.10～) ・西鉄宮地岳線との乗り継ぎ割引拡大(H13.10～) ・市営自転車駐車場と連携した共通定期券「乗っちゃリパス」の導入(H13.12～) ・西鉄天神大牟田線との連絡定期の発売(H14.4～) ・イベント等の企画乗車券の発売(どんたく、山笠、放生会など)等 |
| 広告営業の推進 | <ul style="list-style-type: none"> ・ドア横ステッカー広告、ドア上ステッカー広告、車体ステッカー広告、車体広告、駅柱巻広告、エスカレーター横壁面広告(H13～) ・階段広告(H14～) ・ホームドアステッカー広告、車内ビジョン広告(H16～) |
| 資産の有効活用 | <ul style="list-style-type: none"> ・駅構内 旅行代理店、宝くじ売り場、飲食店、コンビニ、売店、コインロッカー、自動販売機、キャッシュコーナー、携帯電話基地局等 ・駅構内以外 ずい道内通信ケーブル、駐車場、駅施設の公営住宅等との合築等 |
| 利便性充実 | <ul style="list-style-type: none"> ・営業時間の延長(H14.3～) |

イ 今後の取り組み

平成17年度に実施した七隈線沿線住民意向調査の結果等を参考として、乗客の増加につながる施策を実施するとともに、沿線住民・大学等への販売促進及び集客活動の展開や、広告営業・駅構内の有効利用など増客増収に一層取り組んでいくこととし、営業推進体制についても強化を図る。

また、沿線地域と一体となったイベントの実施など、地域との連携を推進する。

さらに、バス&ライド、パーク&ライドの促進による交通結節機能の向上や、沿線のまちづくりは、地下鉄の利用促進にとっても重要な課題であり、引き続き関係者等と協議していく。

増客増収に向けた新たな取り組み

(単位:百万円)

| 項目 | スケジュール | | | | | 5ヶ年間の 効果額計 (見込み) |
|------------|--------|--|------|------|------|------------------------|
| | 17年度 | 18年度 | 19年度 | 20年度 | 21年度 | |
| 新規企画乗車券の発売 | | ちかまるきっぷの発売 H17.7～ 伊都キャンパス回数券の発売 H17.12～ ちかパス(全線乗り放題定期券)の発売 H18.2～ おとなりきっぷの発売 H18.4～ | | | | 2,560 |
| 広告営業の推進 | | | | | | 650 |
| | | 新規媒体開発・運用 (ホームドアステッカー等) | | | | |
| 資産の有効活用 | | | | | | 240 |
| | | 駅構内店舗スペースの貸付等、資産の有効活用 | | | | |
| その他 | | | | | | 10 |
| | | 増客増収のための取り組み検討 | | | | |

※ 図中に記載の項目は主な取り組みであり、「5ヶ年間の効果額計」の欄の数値(金額)は、記載の取り組みを実施した場合における試算値である。

増客増収につながるための取り組み

| 項目 | スケジュール | | | | | |
|-------------------------|--------|-----------------------------|------|------|------|--|
| | 17年度 | 18年度 | 19年度 | 20年度 | 21年度 | |
| 沿線住民・大学等への 販売促進、集客活動 | | | | | | |
| | | 販売促進、集客活動の実施 | | | | |
| 地域イベントとの連携 | | | | | | |
| | | 実施 (3・サン・はしもとday、室見川灯明まつり等) | | | | |
| 交通結節機能の向上 | | | | | | |
| | | 関係者等との協議 | | | | |
| 沿線まちづくりの促進 | | | | | | |
| | | 関係者等との協議 | | | | |

② 経費の削減

ア これまでの取り組み

本市地下鉄では、安全に最大限配慮しつつ、最小の経費で最大の効果を目指して、運営経費の節減に積極的に取り組んできた。また、平成7年度以降、高金利の企業債の借換えにより、42億円の支払利息の削減を図った。

3号線の建設費についても、事業費の抑制に努め、建設当初に見込んでいた3,231億円から2,829億円(見込み)へと402億円削減した。

運営経費削減の取り組み

(単位:百万円)

| 項目 | 概要 | 年あたり効果額 |
|----------|-------------------------------|---------|
| 民間委託の導入 | ・2号線、3号線駅業務の委託化 (H16～) | △ 680 |
| | ・車両検査業務、保線業務等の委託化 (H4～) | △ 70 |
| | ・テレホンセンターの委託化 (H15～) 等 | △ 10 |
| 委託業務の効率化 | ・車両検査周期の見直し等による保守費削減 (H10～) | △ 220 |
| | ・車両改良による保守費削減 (H4～) 等 | △ 50 |
| 光熱水費の削減 | ・電力回生システムの導入等による電気料削減 (開業当初～) | △ 100 |
| | ・電力貯蔵システムの導入による電気料削減 (H15～) | △ 50 |
| | ・車両の省エネ化による電気料削減 (H4～) 等 | △ 90 |
| 乗務業務の効率化 | ・ワンマン運転化による車掌業務の廃止 (S58～) | △ 280 |
| | ・3号線の運転業務の嘱託化 (H16～) | △ 320 |
| その他 | ・車両検査周期の見直し等による人件費削減 (S62～) | △ 100 |
| | ・業務の効率化に伴う人件費削減 (H1～) | △ 230 |
| | ・事務経費等の見直し | △ 170 |

支払利息削減の取り組み

(単位:億円)

| 項目 | 概要 | 効果額 |
|---------------|----------------------------|------|
| 借換えによる支払利息の削減 | ・高資本費対策借換債による支払利息の削減 (H7～) | △ 42 |

※ 表中記載の効果額は、借換実施年度から返済終了年度までの支払利息削減額の合計額である。

建設費削減の取り組み

(単位:億円)

| 項目 | 概要 | 効果額 |
|--------|------------|-------|
| 建設費の削減 | ・3号線建設費の削減 | △ 402 |

イ 今後の取り組み

民間委託の導入や、委託業務の効率化、さらに光熱水費の削減等による運営経費の削減に積極的に取り組んでいくとともに、企業債の借換により支払利息の削減を図っていく。その他、経営効率化に向けた取り組みについて、随時検討・実施していく。

運営経費削減の新たな取り組み

(単位:百万円)

| 項目 | スケジュール | | | | | 5ヶ年間の効果額計(見込み) |
|----------|-----------------------------|------|---------------------------|------|------|----------------|
| | 17年度 | 18年度 | 19年度 | 20年度 | 21年度 | |
| 民間委託の導入 | | | | | | △ 70 |
| 委託業務の効率化 | | | | | | △ 590 |
| | 信号保守の夜間業務の委託化 | | | | | |
| | 駅機械設備保守の管理・宿直要員の見直しによる保守費削減 | | | | | |
| | 機器・設備等の点検周期の見直しによる保守費削減 | | | | | |
| | | | 電力貯蔵システムの活用による非常用電源の保守費削減 | | | |
| | | | その他委託業務見直しによる削減 等 | | | |
| 光熱水費の削減 | | | | | | △ 160 |
| | | | | | | |
| | | | 車両空調機更新による電気料削減 | | | |
| | | | 電力契約の見直しによる電気料削減 等 | | | |
| その他 | | | | | | △ 40 |
| | | | | | | |
| | | | 事務経費の見直し 等 | | | |

※ 図中に記載の項目は主な取り組みであり、「5ヶ年間の効果額計」の欄の数値(金額)は、記載の取り組みを実施した場合における試算値である。

支払利息削減の新たな取り組み

(単位:億円)

| 項目 | スケジュール | | | | | 効果額 |
|--------------|---------------------|------|------|------|-------|-----|
| | 17年度 | 18年度 | 19年度 | 20年度 | 21年度～ | |
| 借換による支払利息の削減 | | | | | | △ 9 |
| | 高資本費対策借換債による支払利息の削減 | | | | | |

※ 図中記載の効果額は、借換実施年度から返済終了年度までの支払利息削減見込額の合計額である。

7. 計画達成状況の公表

計画の達成状況については、中間年次として平成19年度末、最終年次として平成21年度末の状況を取りまとめ、適宜公表する。

8. その他

長期財政収支計画における将来需要予測については、3号線開業後の全線の利用状況を見極めていくとともに、国勢調査(平成17年度実施)の結果やパーソントリップ調査(平成17年度～19年度実施)の状況を踏まえながら、見直しを検討していく。

このため、本計画に掲げる財政指標等の数値は、基本的に現在の長期財政収支計画をベースに整理したものである。但し、17年度は補正後予算、18年度は当初予算案により作成している。