

## 第1回 福岡市地下鉄経営戦略懇話会 議事要旨

■ 日時 平成30年5月22日（火）14:00～16:00

■ 場所 福岡市交通局4階 大会議室

■ 出席者〔委員〕

青峰委員，瓜生委員，梅原委員，川崎委員，小出委員，辰巳委員

■ 議事次第

- 1 開会
- 2 委員等紹介
- 3 福岡市交通事業管理者あいさつ
- 4 座長選出及び座長職務代理者指名
- 5 議事
  - (1) 福岡市地下鉄経営戦略の策定について
  - (2) 福岡市地下鉄事業の概要について
  - (3) 福岡市地下鉄中期経営指針及び福岡市地下鉄長期収支見通しについて（概要・取組状況）
  - (4) 福岡市地下鉄経営戦略の全体構成案について
- 6 閉会

<説明資料>

- 資料1 : 福岡市地下鉄経営戦略懇話会委員名簿  
資料2 : 福岡市地下鉄経営戦略懇話会設置要綱及び傍聴要領  
資料3 : 福岡市地下鉄経営戦略の策定について  
資料4 : 福岡市地下鉄事業概要パンフレット  
資料5 : 福岡市地下鉄中期経営指針の概要 (平成26年3月)  
資料6 : 福岡市地下鉄長期収支見通し (平成21年2月)  
資料7 : 福岡市地下鉄中期経営指針の取組状況  
資料8-1 : 福岡市地下鉄経営戦略の全体構成案  
資料8-2 : 福岡市地下鉄経営戦略 第4章 計画期間の主な取組み

<参考資料>

- 参考1 : 福岡市地下鉄事業概要  
参考2 : 福岡市地下鉄中期経営指針 (平成26年3月)  
参考3 : 福岡市地下鉄経営評価最終報告書（概要版）(平成29年3月)

## 議 事 概 要

- 1 開会
- 2 委員等紹介
- 3 福岡市交通事業管理者あいさつ
- 4 座長選出及び座長職務代理者指名
  - ・委員の互選により，辰巳委員が座長に選出された。
  - ・その後，辰巳座長より，小出委員を座長職務代理者指名に指名。
- 5 議事

発言者	発言要旨
交通局	<資料1～7を交通局より説明> 【議事（1）～（3）】
委員	資料7について， P.5 平成 29 年度お客様満足度調査の結果について，もう少し詳しくご説明いただきたい。 また P.6 の 1 年間の電力使用量について，平成 27 年度に低下したものが，平成 28 年度に再上昇している要因は何かあるか。
交通局	まず，お客様満足度調査について，同調査は，全駅で調査票を合計 5,000 枚配布し，約 1,000 件の回答を得たもの。 全体的な結果としては，平成 25 年度の前回調査から満足度は向上している。調査は，分野別にみると，大きく①安全・安心，②快適さ，③利便性に分かれるが，①と③は向上し，②のみが若干低下。 特に，乗り降りのしやすさや車内温度等に関する満足度が低下していたが，これは，乗車人員数が伸びている裏返しとして，混雑率が上昇していることに起因していると思われる。
委員	快適さに関する満足度の低下について，駅別や時間帯別に分けたクロス分析は行っているか。
交通局	号線別や利用者の属性別に分析を行った。 号線別でみると，実は快適さに関する満足度が低下しているのは七隈線だけである。 利用者の属性でいうと，通勤・通学で利用している方の評価が辛かった。 続いて，使用電力量の変動について， 照明の LED 化や空調の改善，省エネ診断などの取組によって平成 27 年度の年間使用電力量の削減に成功した。ただし，使用電力量は，その年度の気候によって大きく左右されるため，全体的な基調としては減少傾向だが，平成 28 年度は再上昇したもの。
委員	資料6の P.4 について， 平成 50 年度以降，乗車人員（表の 16 列目）が上昇しない見込みなのに，乗車料（表の 2 列目）が伸び続けるのはなぜか。

発言者	発言要旨
委員	<p>また、乗車人員数が伸びた場合、一般的に考えると、ある程度の設備投資が必要となり、結果として減価償却費（表の7列目）は増加するのではないかと。</p> <p>累積資金過不足額（表の15列目）の内容を詳しく教えてほしい。</p>
交通局	<p>乗車料については、表の脚注にも記載しているが、5年毎に5%ずつ改定する前提で算定しているため。</p> <p>減価償却費については、超長期的な投資の見込みを出すのが難しいため、積算当時に、将来的な投資見込みは年間40億円程度として算出したもの。</p> <p>累積資金過不足額については、現預金の残高と考えていただいても構わないが、厳密には、流動資産から流動負債を差し引き、さらに翌年度繰越金を除いたものという理解でお願いしたい。</p>
委員	<p>資料7のP.3について、</p> <p>乗車人員に関して、西鉄バスとの比較は行っていないのか。</p>
交通局	<p>西鉄バスの乗車人員数は詳しくは把握していないが、横ばいで推移していたと思う。全国的に、バスは非常に厳しい状況の中であって、西鉄バスはよく健闘しているようだ。</p> <p>また、西鉄バスとは地下鉄との乗継案内の利便性向上等の取組を連携して実施している。</p>
委員	<p>地下鉄とバスの競合について、結局安い方に流れてしまうかと思うが、七隈線延長のタイミングで、運賃値上げを考えているのか。</p>
交通局	<p>延伸に合わせた値上げは考えていない。</p>
委員	<p>資料6のP.4・5について、</p> <p>特に空港・箱崎線は、開業から約40年が経過し、施設の大規模修繕や車両の置き換え等が発生するものと思うが、支出の欄を見ても金額が増加する年度が見当たらない。それは、建設費の償還が進み、修繕・更新費用が相殺されているということか、それともこの表にはない、さらに後年度に実施するということか。</p>
交通局	<p>この長期収支見通しの策定と同時期にアセットマネジメント計画も策定し、年間40億円程度に収めるよう長寿命化等を図りながら投資を行っていく計画であった。しかし、七隈線開業に伴う費用の増加や思いがけない労務単価の上昇等により、平成30年度予算でいうと、50億円程度になっている。</p> <p>現実との乖離が大きいので、今後、経営戦略策定の中で更新していきたい。</p>
委員	<p>付け加えとして申し上げますと、福岡市地下鉄と同時期に開業した公営地下鉄（京都、神戸、仙台など）は、どこもまだ車両・施設の大規模更新を行っていないが、私鉄の東急電鉄（昭和52年夏開業）が実施した。同社の田園都市線（特にトンネル部）では、老朽化により運転障害を頻発していたため、</p>

発言者	発言要旨
委員	当初の計画より更新を前倒ししたものである。もちろん乗車率が連日 200% 近い田園都市線と比較するのは難しいところであるが、参考として紹介しておく。
委員	<p>箱崎線の駅について、ホームと車両の隙間が広いところがあり、駅員の方が渡し板で対応しているのをよく見るが、自動的に板が出るような車両は考えていないのか。</p> <p>JR 筑肥線との調整はどのくらい行っているのか。九大伊都キャンパス開校に伴う乗車人員増で乗り切れない状況も発生しており、どうにかできないか。</p>
交通局	<p>ご指摘の通り、空港・箱崎線では隙間が開いているところがあり、一部の駅ではホーム側から櫛を出して対応している。</p> <p>隙間対策として、車両から板を出す案については、なかなか難しいかとは思いますが、ホームと車両の段差については、新しい車両の導入に合わせてできる限り解消したいと考えている。</p> <p>JR 筑肥線とのダイヤ調整については、混雑率上昇に伴い、多くのお声をいただいている。JR 九州へお伝えするとともに、常時協議を重ねている。</p>
委員	駅によっては、応急処置の雨どい（パイプのようなもの）が長い間設置されているところがある。本格修繕はできないのか。
交通局	実状としてそのような箇所はある。駅躯体の隙間から慢性的に水が染み出てくることへの対応であり、抜本的な改良は難しい。波板を設置して見えなくするなど、できる範囲で最善を尽くしている。
委員	博多駅中央口のエスカレーター間のつなぎ目や筑紫口における地下鉄エスカレーターと JR 階段のつなぎ目について、危険な状況だと思う。
交通局	<p>中央口については、確かに切れ目はあるが、あれが完成形である。</p> <p>筑紫口については、なるべく踊り場がないような形を検討している。また、異なる構造物の境界地点になっていること、上部を新幹線が走っていることなどから技術的に非常に難しく、慎重に進めている。JR 西日本と協議しながら、同じ方向を向いて取り組んでいる。</p>
交通局	<資料 8-1, 8-2 を交通局より説明> 【議事（4）】
委員	資料 8-1 の経営戦略（案）の「第 3 章 経営の基本方針」について、【新規】とあるが、【拡充】ではないか。そのようにして、これまで取り組んできた、福岡市地下鉄中期経営指針における「Ⅱ 地下鉄経営の基本的考え方」を活かした形に整理する方が良いのではないか。
交通局	今回新たに策定する経営理念は、よりメッセージ性があり、交通局として、その使命をどう認識し、価値観をどう持ち、その先に社会や街の姿をビジョンとしてどう描くかという信念のようなものを示したい。そういった意味で

発言者	発言要旨
交通局	これまでの基本方針とは趣が異なるため、【新規】として整理している。
委員	お気持ちはよくわかった。ただ、せっかくこれまでの考え方があり、大きく方針転換を図る訳でもないので、これまでの考え方との繋がりを踏まえて、経営理念を策定すると良いだろう。
委員	<p>福岡空港駅のエスカレーターやエレベーターの順番待ちの混雑が悪化している。大きな荷物をたくさん持って、多くの外国人観光客が待っているところをよく目にする。滑走路増設の話もある中で、福岡空港駅の昇降ルート拡充は考えられないか。</p> <p>また、高齢者を対象とする企画券についても、充実を図って欲しい。</p>
交通局	<p>高齢者向け施策としては、企画券としてちかパス 65 を発行したり、運転免許返納割を実施している。そして、新たな高齢者向け企画券についても検討している。</p> <p>また、外国人観光客向けには、昨年度 2 日乗車券を発売し、予想を上回る売れ行きである。これからも、高齢者や外国人等に目を向けた、時代に応じた切符を作っていきたい。</p> <p>福岡空港においては、まずエアターミナル（空港本体）の方で、エスカレーター・エレベーターの充実を図るべく工事がすすめられている。地下鉄駅は、ターミナルに合わせた形で改札口増設等を行う予定であり、円滑な流動を図りたいと考えている。</p>
委員	<p>福岡空港駅ホームにおいては、奥まで進めば空いているにもかかわらず、エレベーター乗り場付近に大きな荷物を持った乗客が滞留している。案内をもう少し親切にしていきたい。</p> <p>また、エスカレーターの片側通行がマナーとして誤って定着してしまっている現状をどうやって払拭するか。定着してしまっていることから、マナーの面からの修正はなかなか難しいので、マナーから離れて何かないだろうか。</p> <p>1 日乗車券について、例えばどんたく記念デザインなど、デザイン柄のものを作成してはどうか。</p>
交通局	<p>福岡空港駅ホームにおける滞留の注意喚起については、外国人向けポスターを作成するなどして取り組んできた。</p> <p>エスカレーターの片側通行については、各種取組の結果、地下鉄モニターアンケートにおいて「エスカレーターは歩かない」と回答した方の割合が、17%（平成 28 年度）から 35%（平成 29 年度）に上昇した。今後も、構内放送等で注力していく。</p> <p>また、1 日乗車券のデザインについては、作成経費の問題もあるので、頻繁には作れない。作成するとすれば、何かのイベント等の記念のものになる</p>

発言者	発言要旨
交通局	かと思う。また、来街者が券を見て福岡を思い出すというような、シティーセールスにつなげる狙いも持っている。
委員	<p>エスカレーターの片側通行について、関東の場合は、どうしても片側を歩かせないと移動人員をさばけないというところがあるが、福岡はそこまでではないと聞いている。歩かないマナーの定着は決して無理な話ではないと思う。</p> <p>また、片側を空けているのに、誰もそこにいないという状態も目にする。よって、「歩かない」だけではなく、「右側にも立つ」という啓発が必要だと思う。</p> <p>例えば、エスカレーターの右側にも、立ち止まることを促す足型をつけるなどすれば有効だと思う。</p>
委員	<p>資料8-2のIVの「データ分析に基づく戦略的な営業施策の推進」について、頑張ってもらいたいと思う。現状、定期券ではデータが十分抽出できないと聞いている。定期券まで含めてフルでデータが取れると、例えば定期券を週末どのように使っているのかを把握するなど、戦略的に有効活用できるだろう。</p> <p>ちなみに私見では、週末の定期利用はかなり少なく、家族と自動車等で移動している方が多いのではと思う。もしそれがデータで裏付けられると、例えば、「週末は保護者と子ども〇〇人まで地下鉄乗車料無料」というようなキャンペーンを実施したとしても、それほど大きな減収にはならず、サービス性を大きく高める施策が見つけれられるのではないか。そうすると、地下鉄の範疇に留まらず、週末の交通渋滞解消など、もっと大きな視点でメリットが生まれるのではないか。</p>
交通局	<p>データ分析については、交通局としても非常に重要性を感じている。これまで感覚で判断していたことを数値で把握することで、例えば構内営業について言えば、その駅の利用客層にあった店を誘致するなど、活用の幅は広いと思う。</p> <p>まずはシステムの構築が必要となるので、それに取り組み、その後、テーマを広げて分析していきたい。</p>
委員	<p>外国や東京から来られた方が、なるべく違和感を持たずに済む状態を目指すことが重要であり、東京とのズレをいかに潰していくかが課題だと思う。</p> <p>福岡の独自性を感じさせることも必要かもしれないが、やはり、インバウンドなど福岡以外から来られた方へのサービスを考える上では、協調性が重要。</p> <p>駅のナンバリングについては、東京とのズレを潰した好例。ただ、まだ車内アナウンスにまでは使われていないはずなので、さらに頑張ってください。</p>

発言者	発言要旨
委員	たい。
交通局	ナンバリングについては、よりわかりやすい利用方法を検討していきたい。
委員	西新駅のデジタルサイネージについて、大変有用だと感じる。
交通局	博多駅に導入したものを西新駅でも3月に試験実行し、4月から本格稼働した。放映枠の一部を早良区役所に地域情報枠として提供し、行政からの情報を放映している。天神駅は5月から中央口に設置している。
委員	<p>東京とのズレという観点からいうと、車両の扉上部にあるモニターがあげられる。東京のものはほぼすべて映像が流れる。</p> <p>他には、車内優先スペースの設置がある。東京だと各車両に設けていないと、車内がインバウンド乗客のキャリーバッグであふれてしまう。ただ、スペースの設置は座席数を減らすことになるため、福岡の場合は、収納型座席等で対処するという選択もあり得る。</p> <p>また、エスカレーターについては、2人乗りを1人乗り2本にしてしまう事例もある。首都圏の事例だと、ピーク時間帯はさておき、改修前後で人の流れはそんなに変わらないように見えた。</p> <p>さらに、国内の鉄道ではまだどこも導入していないが、スロープ型のエスカレーターも考えられる。また、エスカレーター同士のつなぎ目（踊り場）が水平につながっているパターンもある（JR 東京駅）。</p> <p>空港への乗り入れについて、エアターミナルの増改築とともに、鉄道駅を移動したパターン（JR 北海道千歳線新千歳空港駅、京浜急行電鉄空港線羽田空港国内線ターミナル駅、東京モノレール東京モノレール羽田空港線羽田空港第1ビル駅）がある。ただし、巨額の投資が必要となり、加算運賃を導入した。</p> <p>また、ターミナルができるたびに鉄道駅を増設し、複数の駅で対処したパターンもある（JR 東日本成田線・京成電鉄本線空港第2ビル駅、京浜急行電鉄空港線羽田空港国際線ターミナル駅、東京モノレール東京モノレール羽田空港線羽田空港国際線ビル駅）。</p>
委員	福岡空港駅について、駅の大規模改修が行われた場合に合わせてということにはなると思うが、車両の両側から乗り降りできるように改修する案も考えられるのではないか。また、乗車人員増に対応するには増便も必要になると思うが、その際は、先発と次発で別々に並ばせるなどの対応が必要になるのではないか。
交通局	車内表示機器の更新については、一部、3000系で既に始めている。2000系車両の扉上部LCD式モニターは今後設置するが、モニターを大型化し、4か国語表示でナンバリングも表示する予定である。さらに乗っている車両と

発言者	発言要旨
交通局	<p>エスカレーター・エレベーターとの位置関係の表示についても今後検討していく。</p> <p>車内優先スペースについては、現在、空港・箱崎線では全車両、七隈線では4車両中2車両に設置している。七隈線も博多駅への延伸を機に、増備車両については今のところ全車両に設置する予定である。</p> <p>収納式のシートについては、事後的な導入が費用的に難しいので、車内優先スペースの手すりを2段にして、介助者等が腰掛けられるようにすることを考えている。</p>
委員	<p>災害への対策はどうなっているのか。</p>
交通局	<p>駅への浸水については、毎年博多駅で周辺の事業者と合同で訓練を行っている。また、天神地下街でも同様に共同防災訓練を行っている。</p> <p>地震時の構造物の安全性という点から申し上げますと、平成7年の阪神大震災以降は、大地震に対応した設計指針が作られ、七隈線はその指針に基づいて建設した。空港・箱崎線についても、その指針を踏まえて補強を施し、阪神大震災級の地震にも耐えることができる状態である。</p> <p>列車運行の面では、震度4以上の緊急地震速報を受信した場合に、全車両に停車信号を発する。そして、交通局に設置している地震計の震度が4だった場合は、運転台から目視で軌道に地震による異常がないことを確認しながら15km/hで徐行運転する。震度5弱以上だった場合は、保守作業員による徒歩巡回点検が完了した後に運転を再開する。</p>
委員	<p>火災時の避難訓練はどうなっているのか。</p>
交通局	<p>毎年ではないが、年末年始の輸送安全総点検の機会に、交通局統一訓練を行っている。</p> <p>また、各駅の方でも、駅消防計画に基づき、初期消火や避難誘導等の防災訓練を毎年行っている。</p>
委員	<p>ちかまるナビについて、駅に設置してあるモニターが大変見にくい。直感的にわかる見やすいデザインに改良していただきたい。</p>
交通局	<p>検討させていただく。</p>
委員	<p>ちょうどこの4月、大阪市地下鉄が民営化された。個人的には民営化がそれほど素晴らしいものとも思わないが、大阪市地下鉄をきっかけに民営化の議論が起ころつつある。福岡市交通局というよりは福岡市が考えることかもしれないが、民営化した場合に、交通局にとって不利となる点をここで紹介する。</p> <p>まず、固定資産税について。地下鉄事業者は地下構造物（トンネル）を多く所有しているため、営業キロ数の割に所有する固定資産の価値が非常に高い。そのため、民営化した場合は多額の固定資産税を納めなければならない</p>



発言者	発言要旨
委員	<p>なる。</p> <p>さらに、法人税も納める必要が生じるため、多額の税負担を強いられることになる。大阪市地下鉄の場合だと、両者を合わせて100億円くらいの金額になると聞いている。</p> <p>民営化の議論の際は、ぜひこのような側面についても、打ち出していただければと思う。</p>

## 6 閉会