

# 福岡市地下鉄経営評価等業務

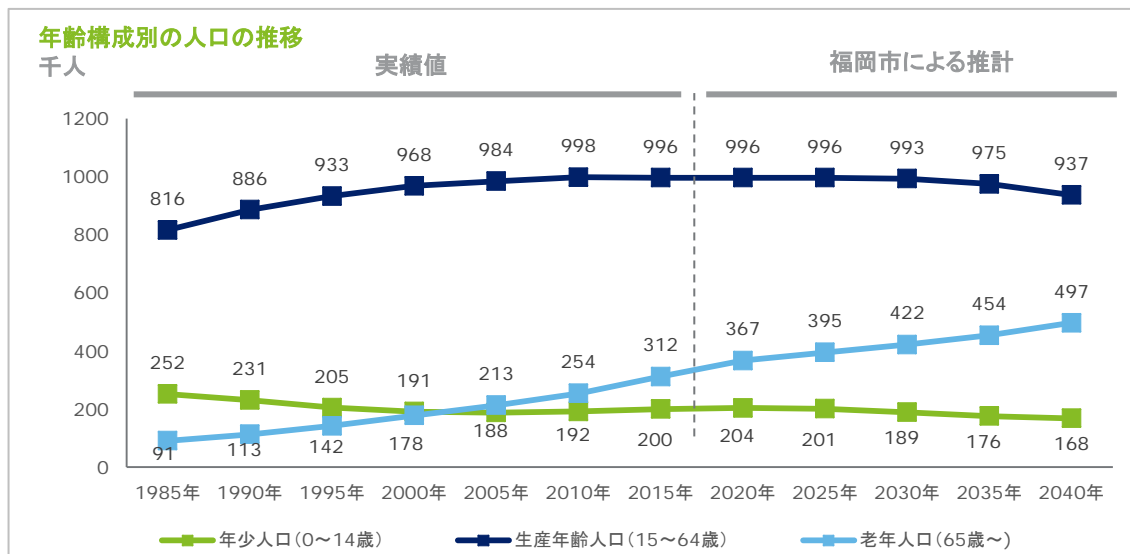
最終報告書－概要版－

平成29年3月

# 外部環境分析 ー人口、観光ー

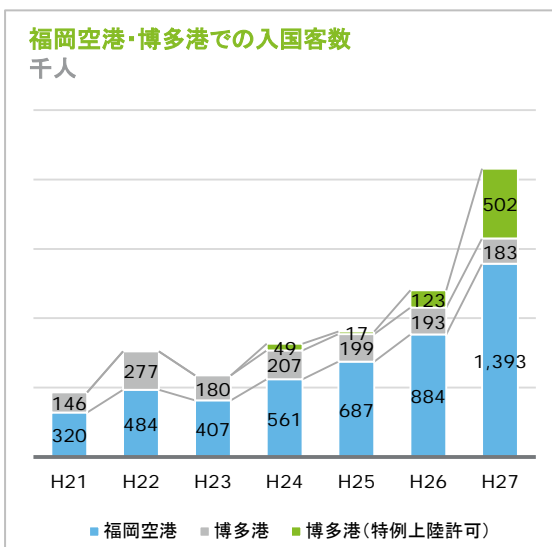
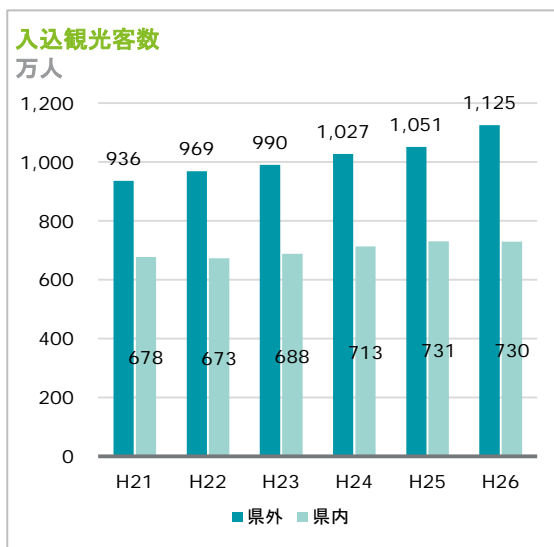
## 人口

- 福岡市の人口は増加傾向にあり、将来人口推計では平成47年頃をピークに160万人に達する見込み
- ただし、年齢3区分別にみると、65歳以上の老年人口のみが増加し、年少人口、生産年齢人口は減少していくと予想されている



## 観光客

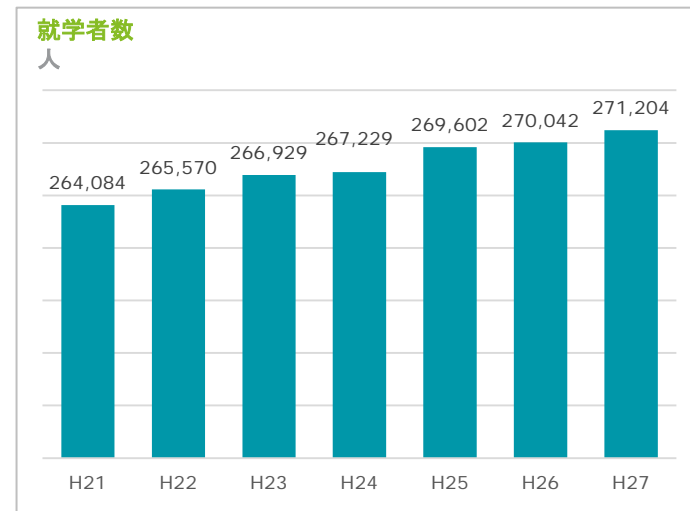
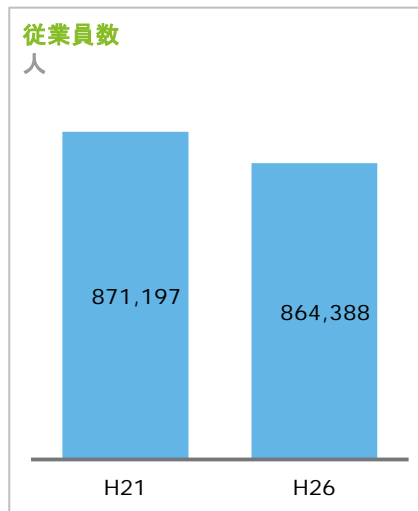
- 福岡市の入込観光客数は年々増加しており、今後もこの傾向が続くと考えられる
- 特に外国人観光客数の伸びが顕著で、今後も福岡空港滑走路の増設やラグビーW杯(2019)、世界水泳(2021)、東京オリンピック(2020)などを契機にさらなる増加が見込まれる



# 外部環境分析 一就労・就学、利用交通手段一

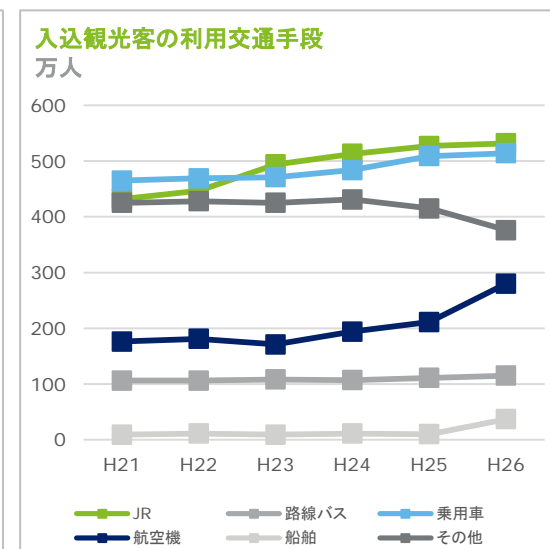
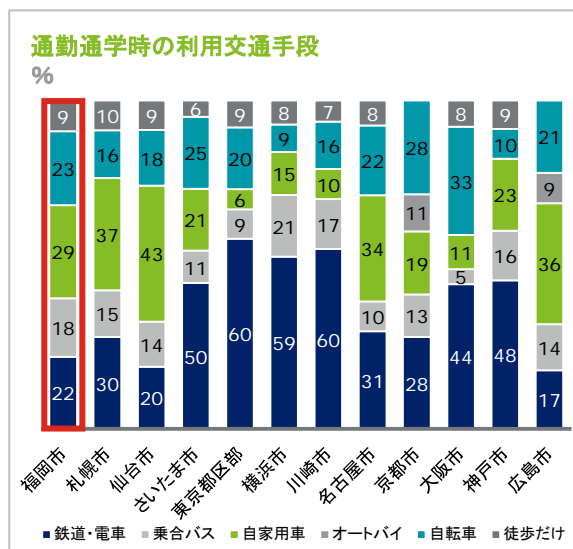
## 就労・就学

- 福岡市の従業員数は平成21年から平成26年にかけてやや減少した
- 福岡市の就学者数は増加傾向であるが、九州大学がキャンパスの移転計画を進めており、地下鉄の乗車人員に影響を与えられと考えられることから、留意が必要



## 利用交通手段

- 福岡市における通勤・通学者の移動手段は自家用車が最も多い
- 福岡市における免許保有者数、自家用車の保有台数は年々増加
- 福岡市への入込観光客の交通手段は、JRや乗用車の利用が多く、近年では航空機が伸びている



# 外部環境分析 ーまとめー

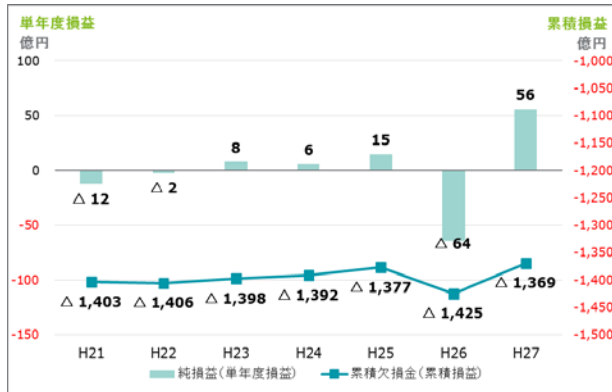
## 分析結果をふまえた 今後の課題

- 平成21年から平成27年にかけての外部環境は、福岡市交通局にとって恵まれた状況であった
- 今後も、人口および観光客等は増加していくことが想定され、福岡市地下鉄にとってはプラスの状況が続くと考えられる
- 一方で、高齢者や外国人利用客等の増加により、利用者ニーズが多様化することが想定されるため、ニーズの的確な把握と施策の展開が重要となる
- また、依然として、自家用車の利用も多い為、マイカーから公共交通利用への転換を促すような、他の交通モードと連携した総合交通体系に向けた施策の推進も必要になると考えられる

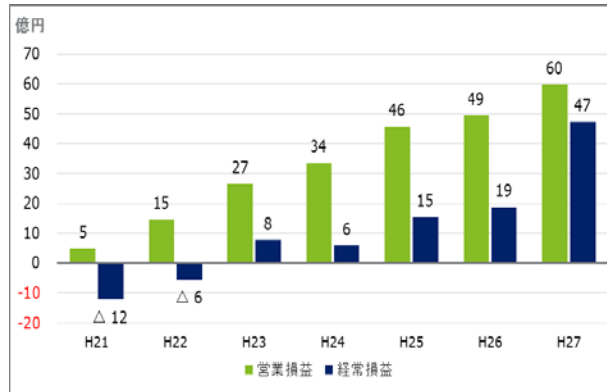
# 経営状況に関する数値分析 ー損益収支ー

- 単年度損益は平成23年度以降黒字基調であり、累積欠損金も減少してきている
- 主な要因は、人口や観光客の増加といった良好な外部環境及び営業努力により、運輸収益が好調に伸びていることが挙げられ、運輸収益の伸びは、全国の公営地下鉄の中で最も高くなっている
- 営業費用については、修繕費や光熱水費等の増により若干増加しているが、営業収益に対する比率では毎年減少してきている

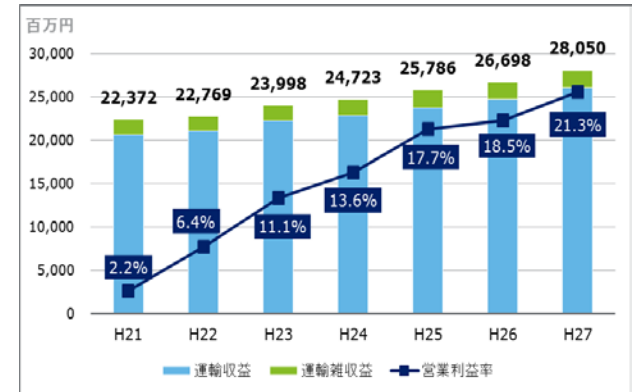
単年度損益と累積損益の推移



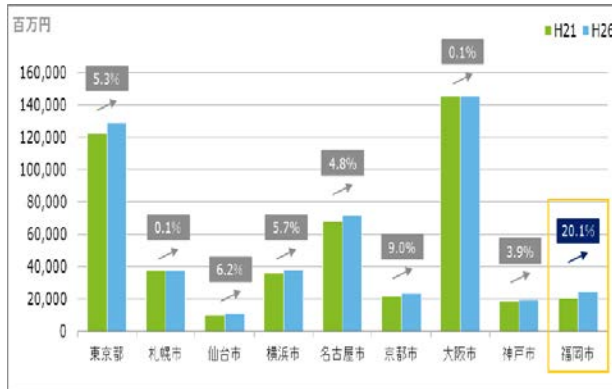
営業損益と経常損益の推移



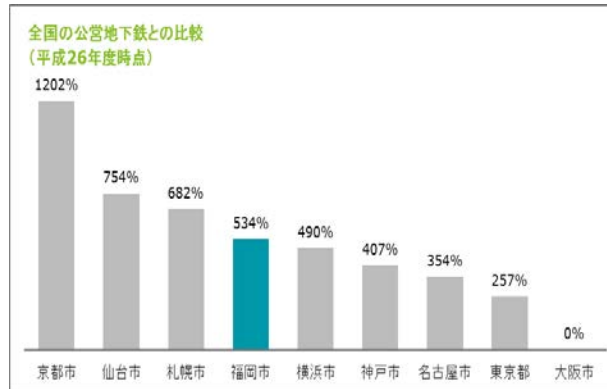
営業収益と営業利益率の推移



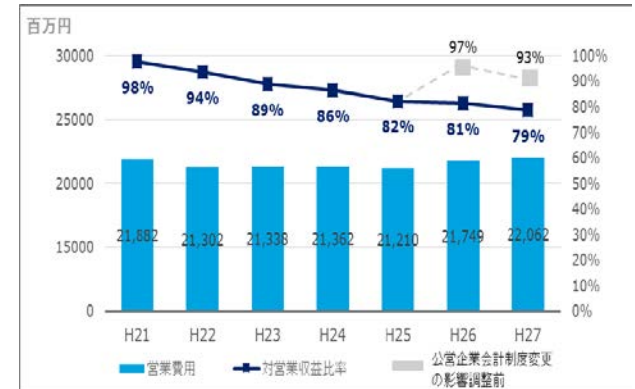
公営地下鉄運輸収益の増加率



公営地下鉄 累積欠損金比率の比較



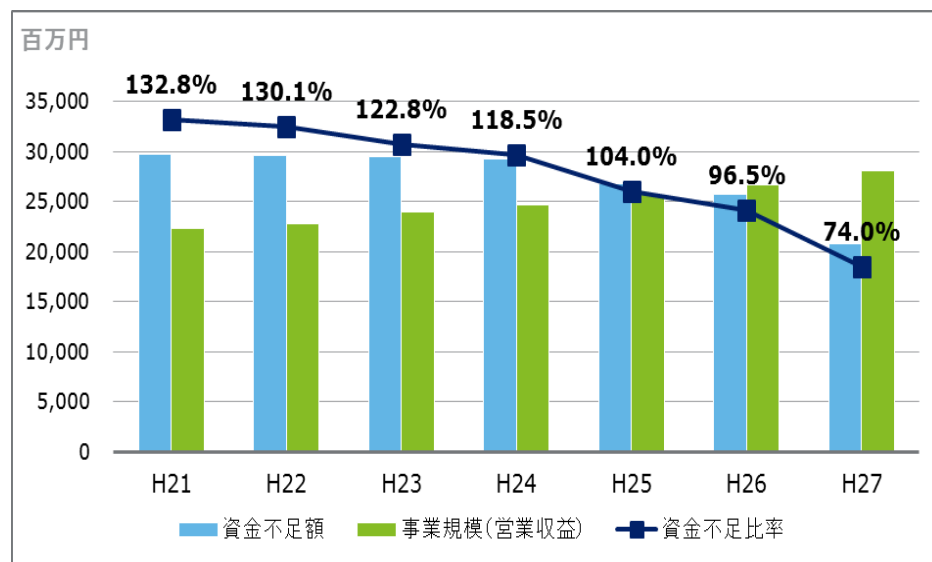
営業費用の推移(会計制度変更の影響を除く)



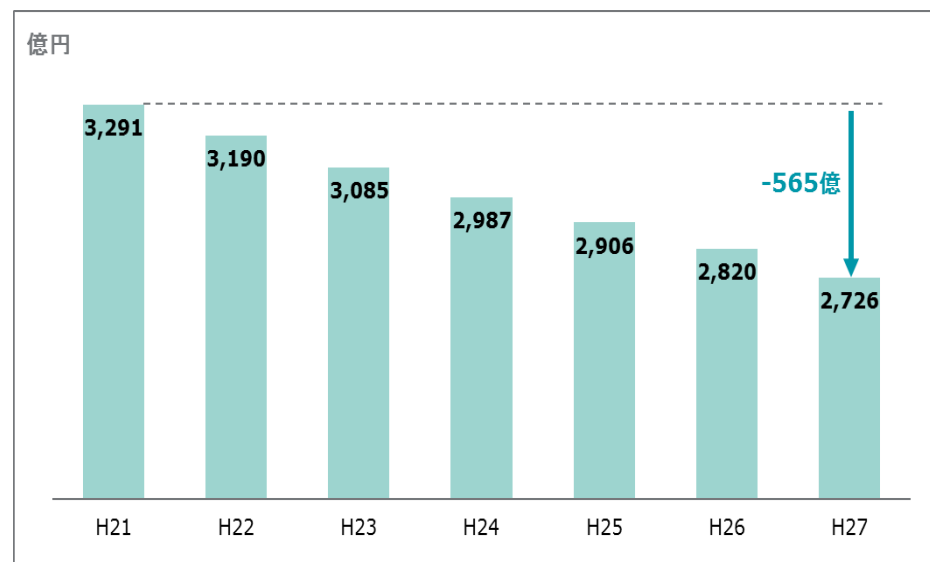
# 経営状況に関する数値分析 ー資金収支、企業債残高等ー

- 単年度損益の黒字化に伴って資金収支も年々改善されている
- 結果、資金不足比率は、H21時点では132.8%となっていたが、H27時点では74.0%まで減少
- また企業債残高も順調に減少しており、平成21年度から平成27年度にかけて565億円減少している（年間約94億円ずつ減少）なお、平成16年度のピーク時からは954億円の減少となっている

## 資金不足比率の推移



## 企業債残高の推移



# 経営状況に関する数値分析 ーまとめー

## 分析結果をふまえた 今後の課題

- 運輸収益増加を中心に、損益・資金収支ともに改善傾向であるが、依然として多額の累積欠損金や企業債があることから、今後も長期的な視点での継続的な経営健全化の取り組みが必要である
- 収入面では、顧客のニーズの多様化といった環境変化による諸課題に対応しながら、主たる事業収入である運輸収益を確実に維持・拡大し、あわせて関連事業の採算性の向上による収入確保を継続していく事が重要となる
- 費用面では、今後の施設設備の経年劣化の進行に備えた、計画的なアセットマネジメントの推進が特に重要となると考えられる

# 取組施策の分析 ー各目標毎の取組事項と課題ー

## 各目標毎の取組事項

【目標1】  
安心してご利用いただける地下鉄を目指します

- 安全推進会議等の推進による安全最優先の組織風土づくり
- 教育訓練の実施やヒヤリハット情報の共有
- 人材育成プランの策定と推進
- 車両、施設等の保守改良工事の実施

【目標2】  
誰にでも使いやすく、魅力的な地下鉄を目指します

- トイレ、車両等のバリアフリー化
- ちかまるナビ等の運行情報サービスの強化
- はやかけん普及促進(レール&カーシェア、ひと駅ポイント等)
- キャンペーン等による乗車マナーの向上
- 混雑率実態調査等に基づく利用しやすいダイヤの実現
- 駅魅力づくり等による地下鉄の魅力の発信

【目標3】  
環境にやさしい地下鉄を目指します

- 省エネの推進(総電力使用量、お客さま一人当たり電力使用量)
- 屋根貸太陽光発電事業の実施
- SUBWAY DIET等の啓発、プロモーション事業の推進

【目標4】  
長期的な視点に立った経営健全化を推進します

- 企画券の見直し、イベント・民間施設とのタイアップ等による増客施策の実施
- デジタルサイネージ等新たな媒体等による関連収入増の取組
- アセットマネジメント実行計画等を元にした計画的な更新・修繕
- 駅業務の民間委託等の効率的な組織運営

## 今後の課題認識

- 安全意識の知識・経験による個人差の解消
- ベテラン職員が持つ暗黙知の継承
- 委託業務に関する管理・監督としての指導能力の向上

- 外国人対応のサービス強化
- ターゲットやテーマを絞った戦略的な地下鉄の魅力の発信

- 新たな省エネ技術導入時の費用対効果等の評価方法
- 環境施策推進にあたってのより適切な成果指標の検討

- 戦略的な営業施策の推進
- 駅リニューアルにあわせた新たな広告媒体やテナント誘致
- アセットマネジメント計画の見直し



# 取組施策の分析 ーまとめー

## 分析結果をふまえた 今後の課題

- 現在の中期経営指針で掲げている経営目標とそれら目標に対する取組施策については、いずれも計画通り進捗しており、進捗上の課題は確認されなかった
- 今後には、現状の取組を継続的に実施していく事に加え、職員の高齢化等に伴う若手職員の教育・技術継承や、ターゲットや狙いを絞ったより戦略的な営業施策及びプロモーションの実施が重要となる