

Fukuoka City Subway Safety Report 2025

 福岡市交通局



安全方針

- (1) 安全を全てに優先する。
- (2) 安全に関する規程を遵守する。
- (3) 誠実、厳正に職務を遂行する。

安全行動規範

- (1) 一致協力して輸送の安全の確保に努めます。
- (2) 輸送の安全に関する法令及び関連する規程をよく理解するとともにこれを遵守し、厳正、忠実に職務を遂行します。
- (3) 常に輸送の安全に関する状況を理解するよう努めます。
- (4) 車両、線路、保安設備等を常に安全な状態に保持するよう努めます。
- (5) 職務の実施に当たり、推測に頼らず確認の励行に努め、疑義のある時は最も安全と思われる取り扱いをします。
- (6) 事故・災害等が発生したときは、人命救助を最優先に行動し、すみやかに安全適切な処置をとります。
- (7) 情報は漏れなく迅速、正確に伝え、透明性を確保します。
- (8) 常に問題意識を持ち、業務の見直しが必要な場合は、積極的に対処します。

ごあいさつ

令和7年9月
福岡市交通事業管理者
小野田 勝則



日頃より、福岡市地下鉄をご利用いただき、誠にありがとうございます。

福岡市地下鉄は、これまで福岡市民の足として、1日に50万人以上の方にご乗車いただいております。2023(令和5)年3月に天神南～博多間が延伸開業した七隈線は、今年で開業20周年を迎えました。

改めて、市民の皆様をはじめ、本市地下鉄をご利用いただいております多くのお客様に、心より感謝を申し上げます。

福岡市地下鉄では、「安全を全てに優先する」との安全方針のもと、「福岡市地下鉄経営戦略」に基づいて、安全を第一に考えた経営を行っており、安全最優先の企業風土の醸成に努めるとともに、安全管理体制の更なる充実に向けて取り組んでいます。

今年5月には、昨年11月に運行開始した地下鉄空港線・箱崎線の新型車両4000系が、ローレル賞※を受賞しました。4000系は、「一人ひとりにやさしい移動空間」というコンセプトをもとにすべての号車への優先スペース設置など乗客の快適性に最大限配慮しており、新たな技術もバランスよく搭載した次世代の地下鉄車両として高く評価されました。

引き続き、日常を支える公共交通機関として、お客様に安心してご利用いただけるよう、「運転事故、インシデント、輸送障害の発生件数ゼロ」を目指すとともに、PDCAによるスパイラルアップを図り、より安全で質の高い輸送サービスを提供し、市民の皆様をはじめ、お客様にご満足いただける、魅力的な地下鉄を目指して努めてまいります。

本報告書は、鉄道事業法第19条の4に基づき、令和6年度に福岡市地下鉄で実施した安全に関する取組みの状況を、皆様にお知らせするために作成したものです。

是非、ご一読いただき、ご意見やご感想をいただければ幸いです。

今後とも、福岡市地下鉄をご愛顧くださいますよう、お願い申し上げます。

※ローレル賞・・・「鉄道友の会」が毎年1回、日本国内で営業運転を開始した新造および改造車両のうち、選考委員会の審議により、車両性能、デザイン(外形・室内)、製造企画および運用面などの諸点において優秀と認められる車両を選定し授与するものです。

営業路線図

■箱崎線(中洲川端～貝塚)

昭和61年11月12日に全線開業した市の東部を走る路線。沿線には古くからの寺社があり、祭りのときなど多くの利用者でにぎわいます。

- 営業キロ……………4.7km
- 駅数……………7駅(中洲川端駅)
- 平均駅間距離……………0.78km
- 駐輪場設置数……………7駅(中洲川端駅)
- 運行本数……………平日片道130本



■空港線(姪浜～福岡空港)

平成5年3月3日に姪浜から福岡空港まで全線開業。全国で初めて、地下鉄の空港乗り入れを実現しました。

- 営業キロ……………13.1km
- 駅数……………13駅
- 平均駅間距離……………1.09km
- 駐輪場設置数……………13駅
- 運行本数……………平日片道247本

■七隈線(橋本～博多)

平成17年2月3日に開業した路線で福岡市西南部の慢性的渋滞の緩和や沿線地域の活性化に役立っています。令和5年3月27日には、天神南から博多までの延伸区間が開業しました。

- 営業キロ……………13.6km
- 駅数……………18駅(博多駅含む)
- 平均駅間距離……………0.80km
- 駐輪場設置数……………18駅(博多駅含む)
- 運行本数……………平日片道176本

目 次

第1章 輸送の安全の確保に関する基本的な考え方

- 1 令和6年度の安全重点施策とその進捗状況…………… 1
- 2 令和7年度の安全重点施策…………… 3

第2章 安全管理の体制と方法

- 1 安全管理体制…………… 4
- 2 安全管理方法…………… 5
- 3 国による確認・検査…………… 9

第3章 輸送の安全の実態…………… 10

第4章 安全性向上への取組み

- 1 安全に関する設備投資…………… 11
- 2 係員の教育・管理…………… 11
 - ★コラム～変わらぬ日常を支える一人として(地下鉄乗務員の想い)…… 14
- 3 緊急時対応訓練…………… 15
- 4 施設・車両の管理…………… 16
 - ★コラム～4000系車両の安全性について…………… 17
- 5 安全設備…………… 19
- 6 災害に備えた対策…………… 21
- 7 安全・安心にご利用いただくための取組み…………… 26
- 8 鉄道テロ・感染症対策…………… 27
- 9 混雑対策…………… 29

第5章 お客様・市民の皆様 関係者との連携

- 1 お客様・市民の皆様への啓発…………… 30
- 2 お客様・市民の皆様からの声…………… 32

第6章 安全に関する情報発信…………… 33

お客様みなさまが快適にご利用いただくために…………… 35

第1章 輸送の安全の確保に関する基本的な考え方

福岡市地下鉄は、輸送の安全の確保を第一の使命とし、お客様に安全・安心で快適・便利な輸送サービスを提供することを目指しています。

輸送の安全を確保するために、安全方針、安全行動規範を定め、全ての職員及び関係者が常に心がけ、行動しています。

1 令和6年度の安全重点施策とその進捗状況

安全に関する様々な取組みを、毎年度「安全重点施策」として策定し、進捗状況を管理しています。令和6年度は次のとおり計画し、実施しました。

安全目標	目標達成のための取組み	取組み内容	進捗状況
安全運行の実現	運転事故・輸送障害・インシデントのゼロ	鉄道運転事故、輸送障害及びインシデントのゼロ (交通局に責任のあるものに限る) ※1	鉄道運転事故、インシデントは0件でしたが、輸送障害は3件発生しました。
	安全性向上のための人材の育成・管理	乗務員、駅務員等の教育訓練及び安全に関する評価を定期的に実施	年間計画に基づき、集合教育訓練や新任者教育訓練等を実施しました。
		乗務員及び駅務員等の資質管理の徹底	運転管理者において、資質管理状況の定期的な点検を実施しました。
		乗務員のアルコールに関する自己管理の徹底及び乗務前のアルコール測定の実施	乗務前のアルコール測定を厳正に実施しました。 ※2
		職員の技術力の継承・向上に資する研修や支援の実施	各種研修の充実を図りました。
	車両、構造物、駅施設及び設備の計画的改良	安全性・信頼性の向上を図るため、車両、構造物、駅施設、軌道設備及び電気設備の計画的改良を実施	各施設の更新、改良等は、概ね計画通り実施しました。

※1 運転事故、輸送障害、インシデントの概要についてはP13をご参照ください。

※2 呼気中のアルコールが検知された乗務員は乗務させないこととしています。

安全 目標	目標達成のた めの取組み	取組み内容	進捗状況
安全最優先の組織風土の確立	運輸安全マネジメントの推進	関係法令遵守と安全最優先意識の徹底	研修、訓示、現場巡視等により、組織内に関係法令の遵守及び安全最優先意識の徹底を図りました。
		事業者の事故等に関する情報の活用	他事業者の事故事例等について、当局で想定されるリスクの有無を確認、事例の周知を行いました。
		内部監査の充実	内部監査員への研修実施や経営管理部門（交通事業管理者等）へのインタビュー形式の内部監査を実施しました。また、監査結果を各所属へ共有し、監査の充実を図りました。
万一の事故・災害等に備えて	自然災害等の対応	自然災害及びテロに備えた危機管理体制の確保	消防局と合同での列車火災事案の対応訓練や、博多駅において、帰宅困難者受入に関する確認訓練を実施しました。
		電力供給不足時における危機管理体制の確保	大規模停電時の対応について一部見直しを行いました。
	外部への情報提供	大規模事故発生時等の外部への情報提供体制の整備	報道対応等の手引きに基づいて対応を行うとともに、発生事案について適宜振り返りを行いました。
	関係機関と連携した各種訓練の実施	事故復旧体制の教育訓練の実施	全職員を対象とした安全マネジメント教育訓練を実施しました。
		事故復旧訓練の実施	大規模地震を想定したシミュレーション訓練を実施しました。
		災害対応訓練の実施	浸水防止訓練及び避難誘導訓練等を実施しました。
安心してご利用いただくために	駅係員の普通救命講習受講	① 駅係員の救急・救命の応急処置技能の向上	駅係員全員が「普通救命講習」を受講しました。
	各駅のAEDの適切な管理	② AED日常点検と維持管理	毎日の状態確認や計画的な消耗品の交換等を行いました。
	お客様への適切な情報提供	案内放送・案内表示等の拡充	タブレット端末及びX(旧Twitter)等の活用により、多言語案内の充実を図りました。

2 令和7年度の安全重点施策

令和7年度は、下記の取組みを実施します。

安全目標	目標達成のための取組み	取組み内容
安全運行 の実現	鉄道運転事故・輸送障害・インシデントのゼロ	鉄道運転事故、輸送障害及びインシデントのゼロ (交通局に責任のあるものに限る)
	安全性向上のための人材の育成・管理	① 乗務員、駅務員等の教育訓練及び安全に関する評価を定期的実施 ② 乗務員及び駅務員等の資質管理の徹底 ③ 乗務員のアルコールに関する自己管理の徹底及び乗務前のアルコール測定の実施(測定器の設定値(下限値)0.05mg/ℓ) ④ 職員の技術力の継承・向上に資する研修や支援の実施
	車両、構造物、駅施設及び設備の計画的改良	安全性・信頼性の向上を図るため、車両、構造物、駅施設、軌道設備及び電気設備の計画的改良を行う
安全最優先の組織風土を確立	運輸安全マネジメントの推進	① 関係法令遵守と安全最優先意識の徹底 ② 事業者の事故等に関する情報の活用 ③ 内部監査の充実
万一の事故・災害等に備えて	自然災害等の対応	① 自然災害・テロ発生時及び発生に備えた危機管理体制の確保 ② 電力供給不足時における危機管理体制の確保
	外部への情報提供	大規模事故発生時等の外部への情報提供体制の整備
	関係機関と連携した各種訓練の実施など	① 事故復旧体制の教育訓練の実施 ② 事故復旧訓練の実施 ③ 災害対応訓練の実施
安心してご利用いただくために	駅係員の普通救命講習受講	① 駅係員の救急救命の応急処置技能の向上 ② AEDの日常点検と維持管理
	各駅のAEDの適切な管理	
	お客様への適切な情報提供	案内放送・案内表示等の拡充

第2章 安全管理の体制と方法

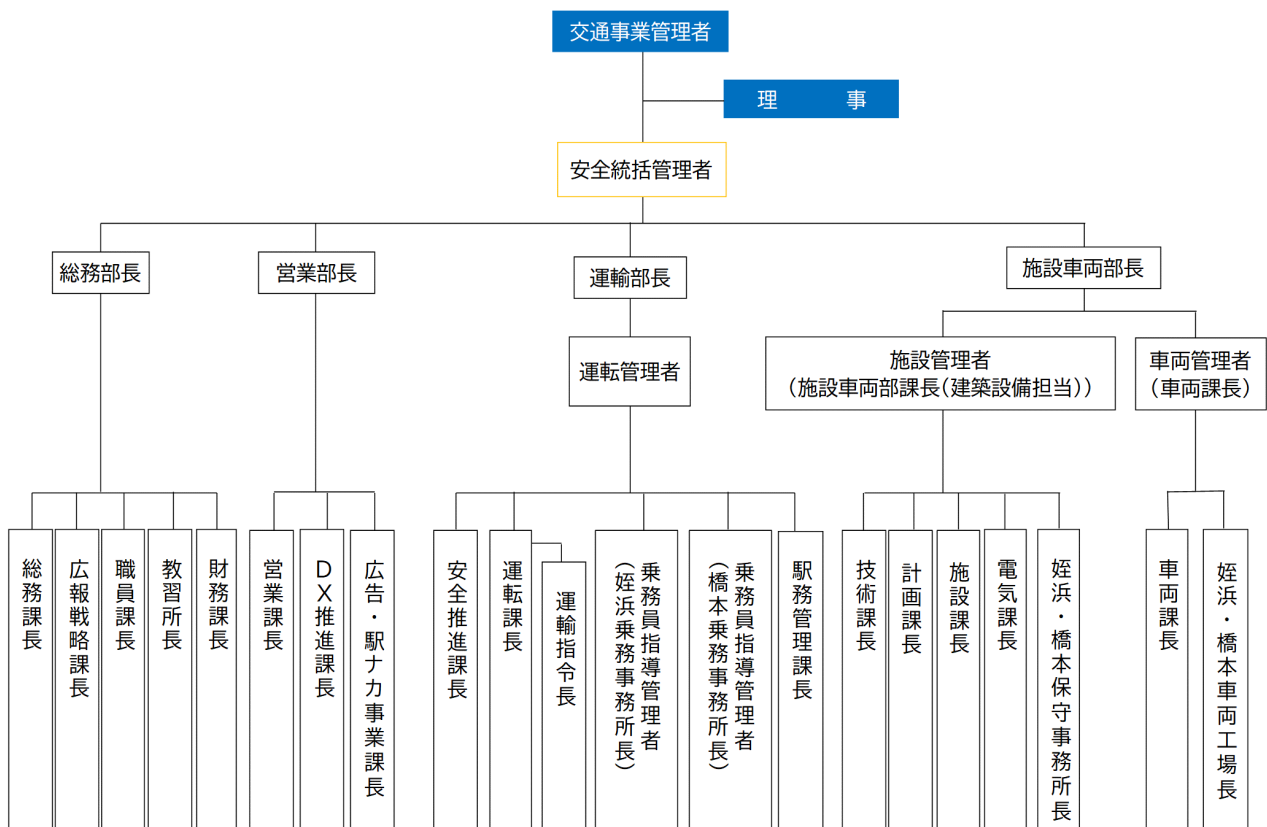
1 安全管理体制

福岡市地下鉄では、開業以来、安全の確保に取り組んでおり、平成18年には、鉄道事業法改正に伴い「福岡市交通局安全管理規程」を制定しました。

この安全管理規程は、福岡市高速鉄道事業における輸送の安全の確保のための基本的方針ならびに事業の実施のための体制・方法を定めたものです。これにより更なる安全性向上を図っています。

■組織体制

経営トップである交通事業管理者を最高責任者とし、安全統括管理者、運転管理者、乗務員指導管理者、その他責任者による安全確保の体制を確立しています。



■各責任者の役割

役 職	役 割
交通事業管理者	輸送の安全の確保に関する最終的な責任を負う。
安全統括管理者	輸送の安全の確保に関する業務を統括する。
運転管理者	安全統括管理者の指揮の下、運転及び運転事故防止に関する事項を統括する。
乗務員指導管理者	運転管理者の指揮の下、乗務員の資質の保持等に関する事項を管理する。
施設管理者	安全統括管理者の指揮の下、鉄道施設に関する事項を統括する。
車両管理者	安全統括管理者の指揮の下、車両に関する事項を統括する。
総務部長	輸送の安全の確保に必要な財務及び要員等に関する業務を行う。
営業部長	輸送の安全の確保に必要な情報発信等に関する業務を行う。
運輸部長	駅務及び運転その他これらに付帯する全般の業務を掌理する。
施設車両部長	土木構造物、線路、建築物、設備及び車両の保守、管理及び改修、電気その他これらに付帯する全般の業務を掌理する。

2 安全管理方法

輸送の安全の確保に関する施策を策定し、進捗管理を行います。施策の実施後は、その結果をチェックして必要な改善を行い、さらに、その改善の結果を次の計画策定に活かします。

このように、PDCAサイクル(Plan:計画、Do:実施、Check: 評価、Action:改善)を繰り返し実行することによって、安全性の向上を図っています。

P(計画):安全施策、事故対策などの策定

D(実施):計画に従って、施策、対策を実施

C(評価):内部監査等にて、施策、対策の進捗を評価

A(改善):評価をもとに改善を図り、次の計画に活かす



■経営会議

地下鉄経営に関する重要課題に迅速かつ的確に対応するため、経営管理や安全管理などの基本方針を審議し、方針を決定します。

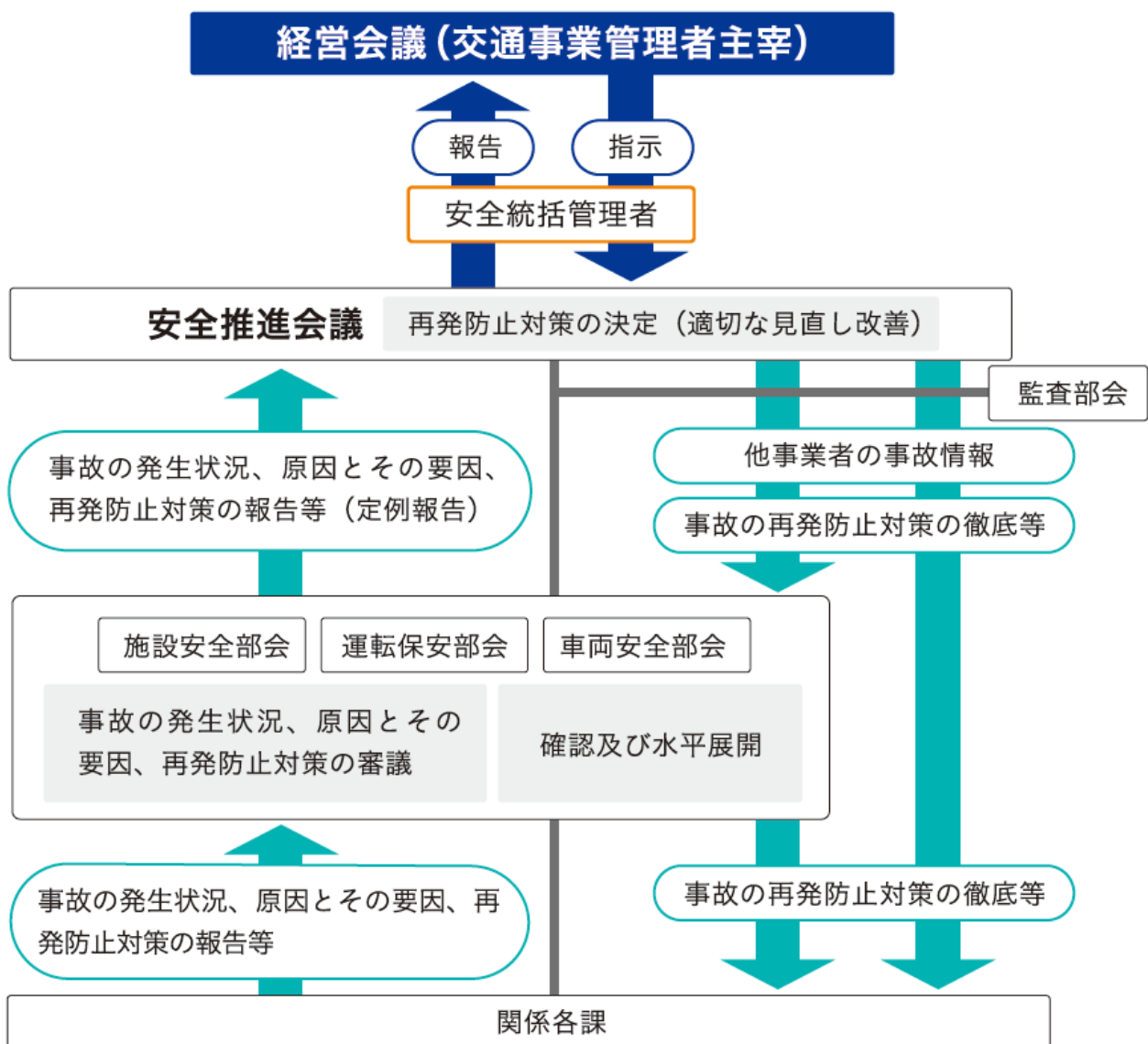
交通事業管理者が主宰し、理事、全部長を構成メンバーとしています。

■安全推進会議

安全統括管理者を議長とする会議で、主に以下の業務を行います。

- 運輸安全マネジメントの推進
- 事故、災害などの情報分析及び再発防止策の策定

安全推進会議には、運転保安部会、施設安全部会、車両安全部会の3つの専門部会を持ち、内部監査を担当する監査部会も併設しています。



■ヒヤリハット情報等への対応

日々の業務で事故につながるおそれのある要因等の情報、いわゆる「ヒヤリハット情報」については、各専門部会において集約・分析を行います。また、決定した対応策は、速やかに実施するとともに、各職員へ情報をフィードバックし、安全意識の向上に努めています。

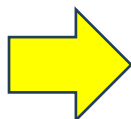


【事例】橋本車両基地の留置線の通路にある縁石のトラテープにめくれや剥がれがあり、気づかず、転倒する恐れがある。

【対応】縁石に視認性の高い黄色の塗料を塗布し、気づきやすいようにした。



対応前



対応後

■災害等発生時の体制

鉄道運転事故や災害発生時に的確に対応ができるよう体制を整えています。事故や自然災害が発生すると、その規模に応じ、対策本部などを設置して対応します。

また、実際に発生した事案については、振り返りを行い、必要に応じて、体制や関連する規程の見直しを行い、改善を図ります。

■交通事業管理者、安全統括管理者等による現場巡視

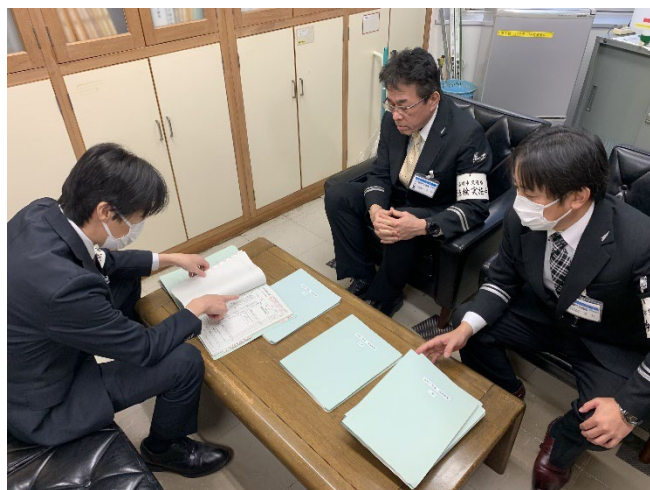
交通事業管理者、安全統括管理者及びその他の責任者は現場巡視を行い、関係法令の遵守と安全最優先意識の徹底を図るとともに、現場職員との意見交換を行い、職員の安全意識の高揚を図っています。



交通事業管理者巡視



安全統括管理者巡視



運転管理者巡視

■内部監査

安全管理体制の向上を図るため、各部署に対して内部監査を実施しています。

また、監査結果に基づいた改善を図り、安全管理体制のスパイラルアップに努めています。



内部監査部会の様子

■定期的な見直し

内部監査、日常の安全管理業務で明らかとなった課題や、運輸安全マネジメント評価で受けた改善事項等については、適宜見直し、改善措置を実施しています。

また、経営会議において、安全管理体制の諸課題を包括的に検討し、次年度への改善に繋がっています。

3 国による確認・検査

■運輸安全マネジメント評価

運輸安全マネジメント評価とは、国土交通省が事業者の安全管理体制に関する基本的な理解及び実際の実施状況を確認し、安全管理体制の更なる改善等に向けた助言等を行うことを目的としたものです。

前回(令和2年度)実施された評価では、安全管理体制の仕組みが構築され、それらの仕組みがシステムとして適切に運用されているとの評価を受けました。

■保安監査

保安監査とは、国土交通省の立入検査で、輸送の安全を確保するための取組みが適切であるかどうか、施設及び車両の管理及び保守並びに運転取扱いが適切であるかどうかについて監査することにより、輸送の安全を確保し、利用者の利益を保護するとともに鉄道事業等の健全な発達を図ることを目的としたものです。

前回(令和6年度)実施された監査では、事実確認事項は無く、引き続き安全安心な輸送の確保に努めるよう指示を受けました。



保安監査開会式の様子

第3章 輸送の安全の実態

令和6年度は、輸送障害が3件(うち、交通局に責任のあるものが2件)発生しています。

鉄道運転事故及びインシデントは発生していませんが、引き続き、事故等の未然防止に努めます。

()内は交通局に責任のあるもの

	R1	R2	R3	R4	R5	R6
鉄道運転事故	0	0	0	0	0	0
インシデント	0	0	0	0	0	0
輸送障害	2(2)	1(0)	0	1(0)	0	3(2)

■令和6年度の輸送障害(交通局に責任のあるもの)の概要について

1 車扉開閉ベルトの経年劣化による輸送障害

【概要】 車両の扉を開閉させるベルトが経年劣化により緩み、扉を閉めた際に扉閉検知センサーが正常に作動しなかったため、車両を発車させることができず、結果として30分の遅延が発生しました。

2 変電所工事に伴う送電停止による輸送障害

【概要】 変電所において高圧配電盤の工事を実施した際、仮設回路の設定に不具合があり、装置が誤作動を起こしたことで電車線への送電が停止し、結果として47分の遅延が発生しました。

■鉄道運転事故、インシデント、輸送障害について

鉄道運転事故とは、鉄道事故等報告規則(国土交通省令)で報告が義務付けられた、列車衝突事故、列車脱線事故、列車火災事故、踏切障害事故、道路障害事故、鉄道人身障害事故及び鉄道物損事故をいいます。

インシデントとは、鉄道事故等報告規則で報告が義務付けられた、鉄道運転事故が発生するおそれがあると認められる事態をいいます。

輸送障害とは、鉄道事故等報告規則で報告が義務付けられた、鉄道による輸送に障害を生じた事態であって、列車に運休(遅延防止のための運休で、運休区間の最大遅延が30分未満のものは除く。)または30分以上の遅延が生じたものをいいます。

第4章 安全性向上への取組み

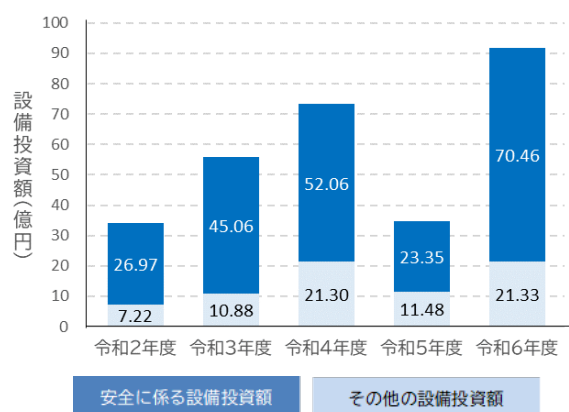
福岡市地下鉄では、輸送の安全の確保を目指して、安全施策、職員の育成、緊急時対応訓練など様々な取組みを実施し、事故の未然防止・災害発生時の対応力向上等に努めています。

1 安全に関する設備投資

安全に係る設備の機能の維持向上に必要な施策を、計画的に実施しています。

右図のとおり、設備投資においては、安全に関する設備への投資に重点を置き、安全性・信頼性の向上を図っています。

■過去5年間の設備投資額



※設備投資額は新線建設費を除く
※令和6年度の設備投資額は、決算見込みを記載

令和6年度の主な設備投資について

- 車両:1000N系車両更新
- 電気:榎田変電所主配電盤・高圧配電盤改良工事
- 施設:浸水対策事業

2 係員の教育・管理

乗務員、駅係員、鉄道施設及び車両の保守係員に対し、必要な知識及び技能の向上を図るため、様々な教育訓練を実施しています。

また、必要とされる適性(身体機能、精神機能)、知識及び技能などの資質の管理を行っています。乗務員や駅係員の養成教育を行う施設として教習所を設置しています。

■乗務員の養成

乗務員の養成は、国土交通大臣指定の動力車操縦者養成所である教習所で行っています。

省令で定められた基準をもとに、福岡市交通局で乗務員養成研修基準を定め、学科講習3ヶ月半(552時間)、技能講習5ヶ月半(737時間)の計9ヶ月にわたる講習を行っています。

学科講習では、運転関係の法規や安全に対する教育、車両構造など、乗務員として必要な知識を習得します。

技能講習では、指導操縦者の下、実際に列車を運転しながら運転技能を習得します。

■乗務員の教育・管理

乗務事務所において年間計画に基づく教育訓練を実施し、知識技能の向上を図っています。また、お客様へのサービス向上を目的とした各種研修を実施しており、安全意識や資質の向上に取り組んでいます。

乗務員は業務に就く前に心身の異常の有無について報告し、アルコール検知器による測定を行います。

教育指導者は定期的に乗務員室に添乗し、乗務中における運転基本動作の確認や指導を行っています。



指差呼称の様子

■駅係員の教育・管理

お客様へ快適なサービスを提供するため、駅係員に対して接遇の向上に努めるとともに、災害発生に備えた、お客様の避難誘導、通報連絡、消火機器の取り扱いや、地下鉄設備の異常に備え、転てつ器、補助制御盤取り扱いなどの様々な教育訓練を実施することで、対応能力の維持・向上を図っています。

また、すべての駅係員に対して救急救命講習を実施し、心肺蘇生法や応急手当の技術及びAED装置の取り扱い技術を習得しています。

■保守係員の教育・管理

鉄道施設及び車両の保守係員に対して、年間計画に基づいた教育訓練を実施し、知識技能の向上を図っています。また、部署を横断して以下の研修を行っています。

電気安全教育	施設作業安全講習会
保守係員及び工事委託業者を対象に、電気事故の対応及び施設作業に関する電気安全教育を実施しています。	保守係員及び工事委託業者を対象に、作業不良等による事故防止についての研修を実施しています。

■職員の技術力の継承・向上

福岡市交通局人材育成プランに基づき、各種研修・講習会の実施や、職員の自主研究やスキルアップに対する支援を行っています。



技術継承懇談会の様子

■教習所の設備

教習所では、電車の仕組みや運転理論、鉄道電気、車両故障時の処置方法などを分かり易く効率的に学習できるよう、実際の車両と同じサイズの車両教材、CG※1を活用した運転シミュレータ装置、CAI※2装置や、車両と一体になった訓練を実施するためのホームドアユニットなどを導入しています。

これらの教習設備を活用し、乗務員の運転技能のさらなる向上を図っています。



運転シミュレータ装置



簡易運転教材

※1 Computer Graphics :コンピューターグラフィックス

※2 Computer Assisted Instruction :コンピューターによる学習支援

■係員の技量向上及び意欲向上のための取組み

係員の技量及び業務に対する意欲向上を目的とし、下記の取組みを行っています。

<安全推進表彰>

安全推進に寄与する優れた取組みを行った交通局職員及び受託会社を表彰することにより、意欲の更なる向上を図っています。

令和6年度は44名の個人と、4団体を表彰しました。



<乗務員放送選手権>

令和3年度より、乗務員のスキルアップ、モチベーションアップ等を目的とした技量評価に関する取組みを行っています。



<駅接客選手権>

平成28年度より、駅係員が日々の業務において習得した接客技術を共有する機会を設け、優れた接客技術の習熟を図っています。



◆誇りを胸に運転台へ

安全性や定時性の高い今日の鉄道技術は一朝一夕で築き上げられたものではなく、数多の事故や失敗を教訓に『同じ過ちを繰り返してはならない』という先人たちの強い決意のもと創り上げられたものです。

列車は非常に多くのお客様の命をお運びしており、その一人ひとりを、安全かつ確実に目的地までお送りすることが私たち運転士に与えられた重要な使命であり、無事達成できていることに対して非常に誇らしく思っています。



姪浜乗務事務所 中本さん

◆安全を創る心構え

列車の運転は、一瞬の油断も許されません。私たち運転士は、日々緊張感をもって乗務にあたっており、私自身も「事故はいつでも起こり得る」という意識を持ち、指差喚呼などの確認を確実に行之、安全運行に努めています。

◆安全をつなぐ“人”の力

技術の進歩とともに機械がどれほど進化しても、最終的に判断し実行するのは人間です。だからこそ、私たちはこれからも現状に満足することなく更なる安全を追求し行動することが鉄道の安全を確保する上で重要であると考えています。

“何も起きない”ことが当たり前であるために——。その日常の裏には、運転士一人ひとりの安全に対する強い想いと使命感があります。今後も安全な輸送サービスを提供することができるよう、一致協力して職務を遂行してまいります。

3 緊急時対応訓練

万一の災害などに備え、様々な訓練を実施しています。

■事故復旧シミュレーション訓練

不測の事態が発生しても、事故復旧マニュアルに沿った運転事故復旧体制が迅速・的確にとれるよう、シミュレーション訓練を実施し、判断・指示・情報伝達などの異常時対応能力の向上を図りました。



■局内統一訓練

令和6年度は、箱崎線貝塚駅において、お客様の手荷物からの発煙・発火を想定した、関係者への通報、消火活動及びお客様の避難誘導などの訓練を実施しました。

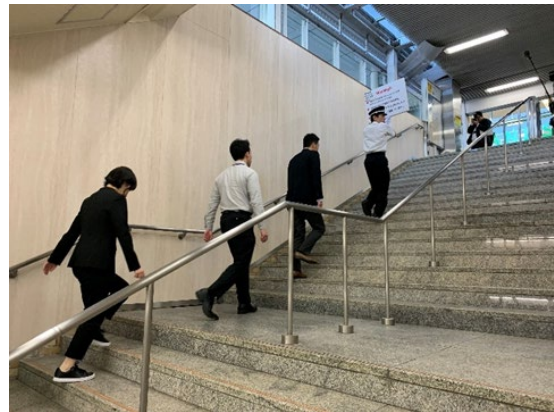


■浸水防止避難誘導訓練

博多駅において、近隣河川の氾濫を想定し、隣接ビルと共同で通報・連絡、避難誘導、止水板設置、救命訓練及び可搬式ポンプ設置訓練を実施しました。



止水板設置の様子



避難誘導の様子

■火災対応訓練

火災時通報連絡訓練や初期消火訓練などの火災対応訓練を行っています。

4 施設・車両の管理

列車の安全運行を確保するために、国土交通省令をもとに作成した整備基準に沿って、確実に検査・修繕を行い、常に安全な状態を保持しています。

■鉄道施設の管理

(1)トンネル検査

トンネル内のコンクリートの異常や漏水の有無などを点検し、補修や漏水の処理を行っています。



構造物検査

(2)軌道の検査

列車が安全に運行できるように軌道検測車を使って、レールの軌間(ゲージ)や高低をミリ単位で測定し、レールの敷設状態を監視しています。



軌道検測車

(3)信号・電力設備の検査

列車が安全に運行できるように電気検測機を使って、信号のレベル測定、列車無線の通信状況及び電車線の高さ測定などを行っています。



電気検測機

(4) 駅内外装改修

空港・箱崎線は、開業から約40年経過しており、駅の天井・壁などの経年劣化が進んでいるため、計画的な改修を実施しています。



■車両の更新

運用開始から約40年経過した1000N系車両について、令和6年度より令和9年度にかけて、全18編成を4000系に更新していきます。



車両全面と側面にはブルーライン、
窓回りにはスカイブルーを配色



フリースペース

コラム ～4000系車両の安全性について～

令和6年11月より新型車両4000系が運行を開始しました。
4000系は、お客様が安全・安心してご利用いただけるような配慮がなされています。

○リアルタイム機能付き車内防犯カメラ

各号車にリアルタイム機能付きの防犯カメラを設置しています。
映像は、乗務員が確認できるほか、運輸指令からも遠隔確認でき、車内犯罪・トラブル等が発生した場合には、関係部署の素早い状況把握・確認・対応・連携が可能となります。

○車両情報監視システム

車両情報監視システムは、運行中の車両からさまざまな情報を収集・活用することにより、お客様サービスの向上や運行支障時の対応迅速化につなげるシステムです。

車両故障発生時は、リアルタイムで車両の状態を把握することができ、早期の原因究明や修理対応が可能となります。

○優先スペース

各号車の端部に設置している優先席・優先スペースは、床面・壁面のカラーを一般部と区別し、エリアの分けを明確化しており、全てのお客様が安全に、また安心してご利用いただけるような配慮がなされています。

また、このエリアには、立ち座り動作の負担を軽減する座席や、ベビーカー・車いすのスペースに介助者が休憩できる腰掛(ヒップレスト)を設置しています。

■車両の管理

車両が安全で正確に走行できるように、空港線・箱崎線は姪浜車両基地で、七隈線は橋本車両基地で以下のとおり様々な点検、検査や修繕を行っています。



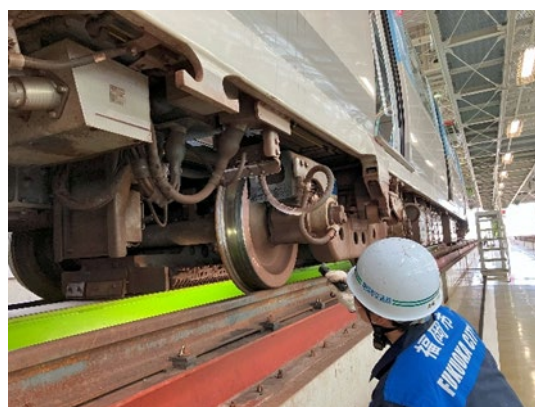
車両基地内での点検風景



パンタグラフ点検



連結器の点検



車輪・台車の点検

種別	検査周期	内容
列車検査	10日以内	運行状態に応じて行う車両の主要部分の検査
3月検査	3カ月	車両の状態及び機能について行う検査
重要部検査	4年	車両の主電動機、台車及びブレーキ装置等の重要な機器を取り外し分解点検を行う検査 ※3000系及び3000A系車両は5年を超えない期間ごと
全般検査	8年	車両の主要部分を取り外し、分解点検を全般について行う検査 ※3000系及び3000A系車両は10年を超えない期間ごと
臨時検査	—	車両の購入時や大幅な車両改造などを行ったとき等に行う検査

5 安全設備

福岡市地下鉄では、輸送の安全を確保するために様々な設備を導入しています。

■運行の安全

(1)運輸指令所

運輸指令は、地下鉄の中核として、列車集中制御装置・運行管理システムなどの設備により列車の運行状況を常に監視しています。

万一、事故・災害が発生した場合には運行管理システム、中央防災監視装置、列車無線などにより、迅速・的確な対応を行い、安全の確保及び復旧後の速やかな運転再開を行います。



運輸指令所 運行表示盤



駅係員への情報伝達

(2)列車無線

運輸指令所と列車間での運行指示などの連絡に使います。

地震や事故発生時など緊急時に列車を止める必要が生じた場合には、列車無線を介して非常停止の信号を全列車に通報し緊急停止させます。その他、列車の運行に関する乗務員への連絡や、車内からの非常通報時等に使用します。



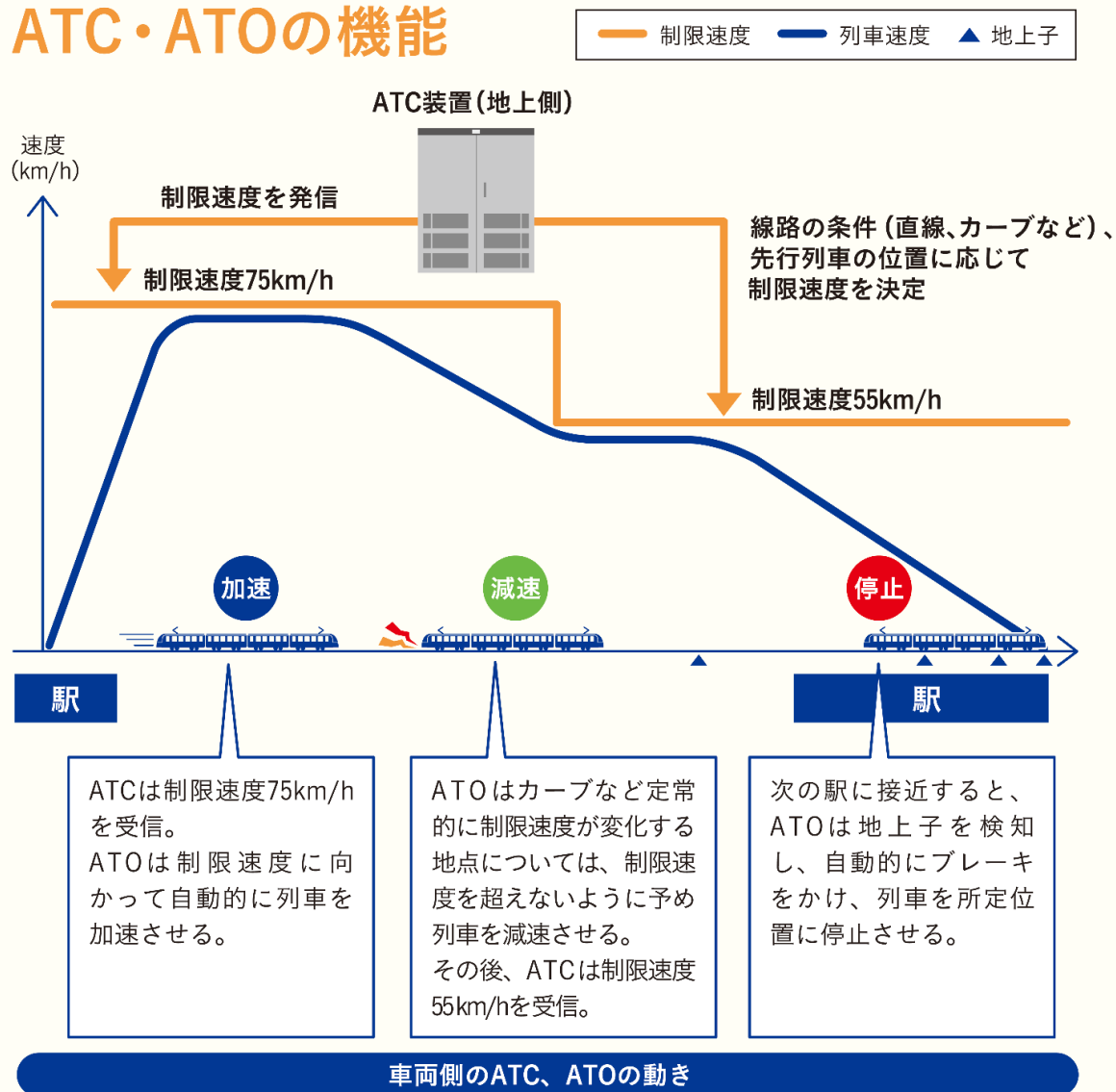
七隈線列車無線

(3)ATC(自動列車制御装置)とATO(自動列車運転装置)

ATCは、先行列車の位置や線路条件(カーブなど)に応じた制限速度を常時列車に伝え、列車の走行速度を制御します。制限速度を超えた場合には自動的にブレーキがかかり、安全な速度まで減速させます。

ATOは、ATCの制限速度に従って、自動的に列車の加速・減速を制御する装置です。また、次の駅に近づくと自動的に列車をホームの所定位置に停止させます。

ATC・ATOの機能



(4)脱線防止ガード

急カーブにおいて、車輪がレールに乗り上がって脱線することを防止するため、半径300m以下のカーブでは脱線防止用のガードをレールの内側に設置しています。



6 災害に備えた対策

火災、地震、浸水などの災害に備えて様々な設備を準備し、お客様の安全・安心を確保するよう努めています。

■火災対策

車両及び駅舎の火災対策設備は、国土交通省令に基づき設置しています。

万一、トンネル内を走行中に列車火災が発生した場合は、次駅まで走行し避難することを基本としています。やむを得ずトンネル内で停止した場合は、係員の指示により列車の前後から安全に避難することができます。

【お客様へのお願い】

列車内で火災を発見した場合は、非常連絡装置又は非常通報器により係員に通報をお願いします。また、避難の際、係員の指示があった場合にはその指示に従ってください。

〈中央防災監視装置〉

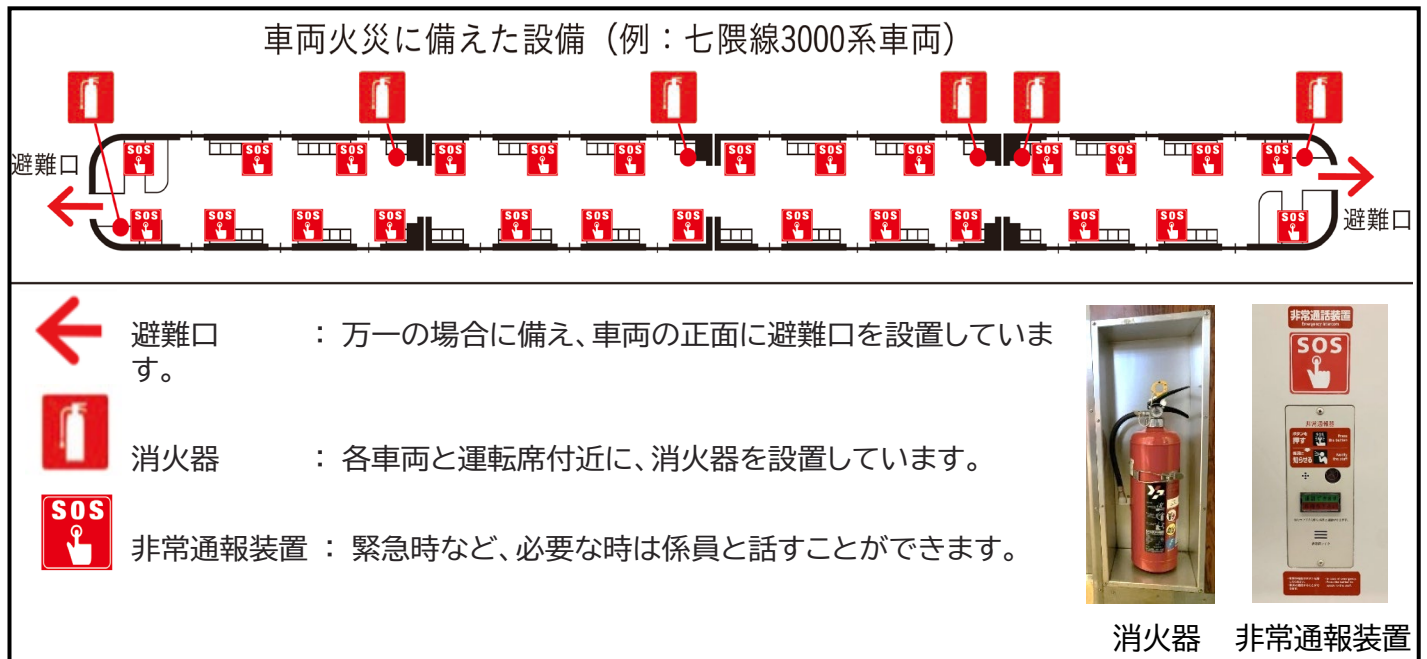
地下鉄はトンネルでつながっているため、一部の災害でも全体に波及する恐れがあります。そのため、運輸指令所に中央防災監視装置を設置し、統括的に監視・制御を行っています。



中央防災監視装置(運輸指令)

〈車両〉

車両は不燃性又は難燃性の材料で製作されており、客室内には消火器、非常通報装置を設置しています。

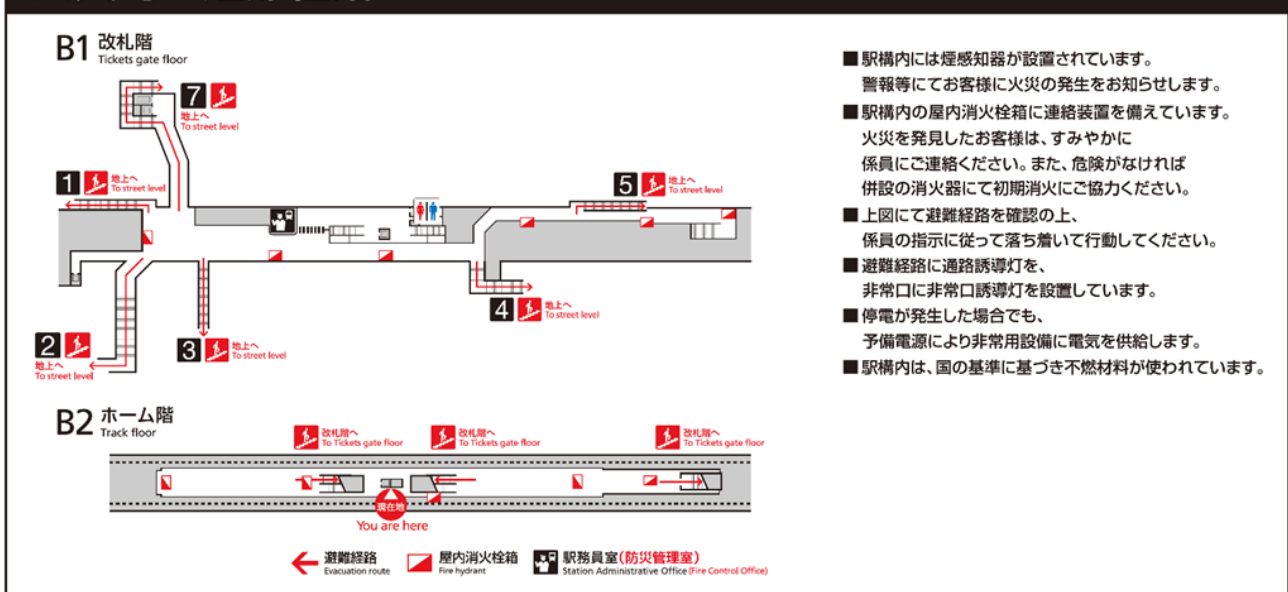


〈駅施設〉

全駅のホーム及びコンコースに火災時の避難経路図を設置しています。駅務室は、防災管理室と位置づけ、万一の火災でもお客様の安全を確保するようにしています。また、防災監視盤を設置し、駅構内に配置した屋内消火栓、スプリンクラー、自動火災報知、非常放送、排煙の各設備を総合的に監視しています。

駅舎の構造材、内装材は、不燃材料を使用しています。韓国大邱市地下鉄の火災以後に制定された国土交通省令の新技术基準への対応は完了しています。

火災時の避難経路 Evacuation route



■地震対策

地震発生に備えて様々な対策を実施しています。

〈構造物の耐震強化〉

空港線・箱崎線のコンクリート構造物は、「阪神・淡路大震災」のあと、国が定めた耐震基準に基づきこのレベルの地震に対しても充分耐えるように、トンネルの中柱に鉄板等を巻いて耐震補強を行いました。

七隈線は、建設時から同クラスの地震に対して十分耐える構造としています。



耐震補強後の中柱

〈緊急地震速報受信装置〉

気象庁から配信される緊急地震速報を受信します。

震度4以上の地震が予測される場合は、列車無線を介して自動的に全列車に緊急停止の信号を発信し、強い揺れが始まる前に停車させて安全を確保します。



緊急地震速報受信装置

〈地震計の設置〉

姪浜変電所、赤坂庁舎、貝塚駅、橋本車両基地に設置している地震計から、運輸指令所に警報が表示されます。

地震計で震度4を検知した場合は、時速15km以下にて運行を行い、安全を確認後、通常の運行を再開します。

また、震度5弱以上を検知した場合は、自動的に全列車を停止させ、安全を確認後、運行を再開します。



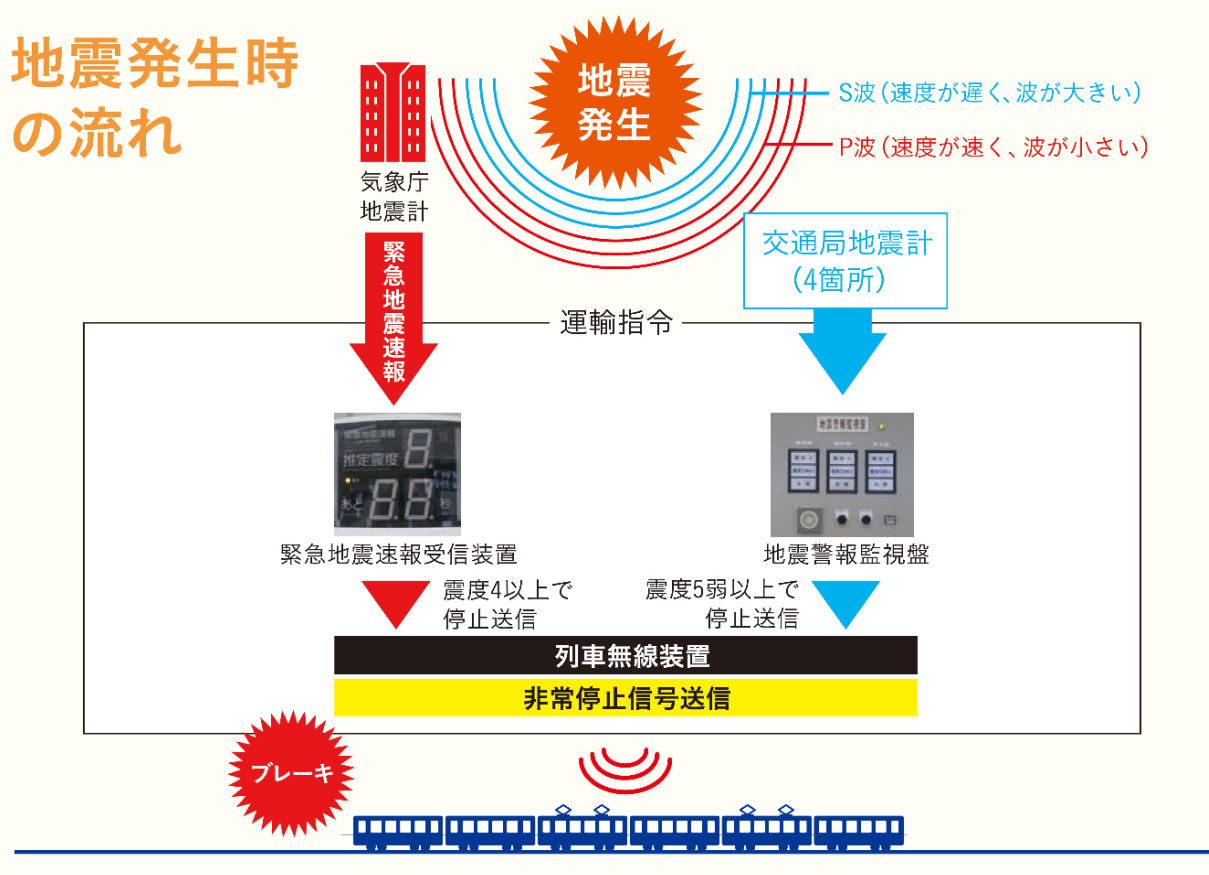
地震警報監視盤

熊本地震での福岡市地下鉄の対応

平成28年に発生した熊本地震では、4月14日に緊急地震速報にて震度4及び交通局の地震計にて震度4未満を21時26分と24時04分に二度感知しました。いずれも全列車停止し、安全を確認後、運転を再開しました。

4月16日深夜には緊急地震速報及び交通局の地震計にて震度4を一度感知しました。巡視点検を実施し、安全を確認後始発より通常運行を行いました。

地震発生時の流れ



■風水害対策

台風、大雨などに備え、観測機器や防水設備を備えています。

〈風速警報装置〉

姪浜駅、貝塚駅、橋本車両基地に設置している風速計からの情報を運輸指令所で監視し、強風時には風速に応じた運転規制を行います。



風速計

〈雨量警報装置〉

姪浜合同庁舎、赤坂庁舎、貝塚駅、橋本車両基地に設置している雨量計からの情報を運輸指令所で監視し、大雨時には雨量情報を関係所属に配信し、警戒を行います。



風速雨量警報装置

〈浸水対策〉

平成15年7月19日に発生した御笠川溢水による博多駅の浸水を契機として、各駅出入口の止水板を整備し、計画的に更新するとともに、市内の関係河川の水位監視システムを導入しています。



止水版



河川水位警報装置

〈計画運休の実施〉

大型台風が接近する場合、台風の規模や進路などにもよりますが、他の公共交通機関と同様、必要に応じて、地下部も含めた全線の計画運休を実施することで、暴風時のお客様のご移動を抑制し、お客様の安全を確保します。

このような計画運休の実施については、国土交通省から「社会の安全を確保することができる」との考え方が示されたこともあり、全国的にも広がりつつあります。

お客様のご理解とご協力をお願いします。

**台風接近に伴う
地下鉄の運行について**

台風14号の接近に伴い、以下の通り
地下鉄の運転を見合わせます。

9月18日(日)： 時頃を目途に全線運休

9月19日(月・祝)： 始発から全線運休

※ 運行情報は、以下の Web サイトでお知らせしております。



福岡市地下鉄ホームページ  Twitter  Fukuoka City Subway Info.com

<https://subway.city.fukuoka.lg.jp/> <https://twitter.com/Chikamaru-uniku> <https://www.fukuoka-info.com/>

福岡市地下鉄

計画運休の駅掲示物のイメージ

■停電対策

停電が発生した場合は、車両では非常灯、駅では非常用照明がそれぞれの蓄電池装置により点灯します。

大規模停電時には、非常用発電機をバックアップとして備えており、防災設備への電源を確保しています。



非常用発電機

7 安全・安心にご利用いただくための取組み

(1)ホームドア

列車との接触事故やホームからの転落事故を防止するため、平成17年に全駅にホームドア(可動式ホーム柵)を設置完了しました。設置前には年間約9件程度(設置前5年間平均)発生していた接触・転落事故は、設置完了後1件も発生していません。



(2)列車非常停止押しボタン

列車を緊急に止める必要が生じた場合、この列車非常停止押しボタンを押すと、列車が自動的に緊急停止します。

全駅の各ホームの中央部と前方、後方の3箇所に設置しています。



(3)非常通報装置、非常電話等

車内には、非常通報装置が設置されています。駅構内には、非常連絡装置または非常電話が設置されており、緊急時など必要なときは、係員と話をすることができます。



非常通報装置

(4)救急活動体制の整備

福岡市地下鉄では、消防局の実施する「普通救命講習」の受講に積極的に取り組んでおり、全ての駅係員が心肺蘇生法や応急手当の技術を習得しています。

また、お客様の体調が急変した場合の救急活動体制を確立しており、福岡市消防局から【救マーク】の認定を受けています。



普通救命講習修了証



救マーク

(5)お客様救助の為の装置

地下鉄全駅改札口にはAED(自動体外式除細動器)を設置し、各駅のみんなのトイレや女性トイレには連絡装置や非常押しボタンを設置しています。



8 鉄道テロ・感染症対策

鉄道テロ対策、感染症対策として次のような取組みを実施しています。

■鉄道テロ対策

(1)車内・駅構内の巡回警備

不審物などの発見や車内犯罪防止に努めるため、自主警備体制として、運行中の列車内の巡回、駅施設の施錠、トイレ、ロッカー及びゴミ箱などの点検を行うなど、お客様の安全の確保に努めています。

また、令和6年度から、車内・駅構内での犯罪の未然防止及び犯罪等発生時の対応力向上を目的とした、警察OB職員による巡回警備を実施しています。

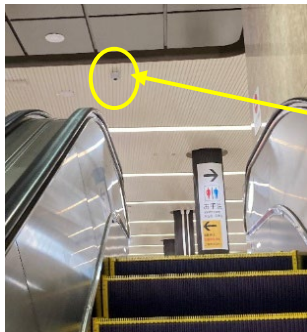


巡回警備の様子

(2)カメラによる警戒

駅構内及び一部の車両にカメラを設置し、テロや痴漢・盗撮等の犯罪防止に努めています。

また、令和6年度から、車内犯罪の未然防止等のため、空港線・箱崎線・七隈線を走る車両でリアルタイム機能付き防犯カメラの運用を開始しており、令和9年度までに全車両導入予定です。



駅構内カメラ



防犯カメラ作動中サイン



リアルタイム防犯カメラ

(3)ゴミ箱の集約

ゴミ箱への不審物の設置を避けるため、ホームのゴミ箱を撤去し、駅務室から見える改札口付近に集約しています。

(4) 通報協力の呼びかけ

車内と駅構内では、放送と電光掲示器等で、不審物発見にかかる通報協力を呼びかけています。

【お客様へのお願い】

緊急時や不審物を発見した場合は、駅係員への連絡をお願いします。

(5) 非常連絡装置・非常電話

ホーム・コンコースの消火栓ボックスに併設されている非常連絡装置または非常電話から駅務室へ通報できます。緊急の場合は、駅係員へ連絡をお願いします。



↑ 画像の「SOS非常電話」のボックスを開けると電話があります。

(6) 警察機関との連携

福岡市地下鉄では、鉄道警察や所轄警察署と相互に情報連携して、テロ警戒体制の強化を図っています。

(7) 国、他事業者との連携

国土交通省や他事業者との情報共有等を通じて、各鉄道事業者共通のポスターを掲示するなど、テロや車内、駅構内での犯罪等への対応を行っています。



9 混雑対策

■ダイヤ改正

平日の朝や夕方のラッシュ時間帯を中心に混雑状況の調査を適時実施し、利用実態に応じた運行本数の検討を行っています。

なお、令和6年度は、空港・箱崎線のラッシュ時間帯の混雑緩和などを目的としたダイヤ改正を令和7年3月に実施し、平日朝・夕方のラッシュ時間帯を中心に19往復の増便を行いました。



混雑率調査の様子

■整列乗車ライン

ホームの整列乗車ラインを七隈線各駅へ順次設置し、既に設置している空港・箱崎線各駅においても、混雑状況や利用実態に応じた改善に取り組んでいます。



整列乗車ライン

■駅構内での職員による案内誘導

年度当初は地下鉄に乗り慣れていないお客様が多く、混雑するため、駅構内で交通局職員による案内・誘導を行っています。



朝ラッシュ時の乗降案内

第5章 お客様・市民の皆様 関係者との連携

1 お客様・市民の皆様への啓発

福岡市地下鉄では、快適で気持ちよく地下鉄をご利用いただくため、マナー教室など様々な活動をお客様・市民の皆様、関係者と共働で取り組んでいます。

■マナー向上のための啓発活動

快適で気持ちよく地下鉄をご利用いただくため、車内や駅構内で、放送、ポスター、ステッカーなど、各種広報物による啓発を実施しています。また、優先席・優先スペースを周知するホームドア部への案内サインの充実や、エスカレーターの「歩かず2列で」利用についてAIなどの新技術を活用するなど、様々な啓発活動に取り組んでいます。



ホームドアの案内サイン



車内優先スペースの案内表示

Priority space for wheelchair users and stroller users.

휠체어와 유모차를 위한 우선 공간입니다.

供轮椅和婴儿车优先使用的空间



車いすとベビーカーのための
優先スペースです

福岡市地下鉄



優先席・優先スペース利用啓発の啓発ポスター



エスカレーター2列利用床サイン

■他の鉄道事業者等との合同キャンペーン

西日本鉄道、九州旅客鉄道と共同で鉄道をご利用になるお客様同士の助け合いのご協力を呼びかける「声かけ・サポート」運動を行いました。



「声かけサポート」運動ポスター

■マナー教室

正しい乗車マナーを身につけて利用いただくため、出前講座※1において、小・中学生などを対象にした「マナー教室」を実施しました。



小学校でのマナー教室

※1 出前講座とは、市の職員が地域に伺い、市の取組みなどを説明するものです。

■こども110番の駅

登下校時などにおける犯罪被害から子どもを守り、より安全・安心な地域づくりに貢献するため、「こども110番の駅」の取組みを実施しています。



©2025 Gullane(Thomas)Limited.

2 お客様・市民の皆様からの声

お客様や市民の皆様からのご意見・ご要望を「お客様の声」として収集しています。いただいたご意見は、担当部署において対応するとともに、全職員への情報共有を図っています。

令和6年度は、1,100件を超えるお客様の声をいただき、お寄せいただいた声は真摯に受け止め、より信頼され、親しまれる地下鉄とするために役立てています。



■お客様の声をもとに改善した主な取り組み

○櫛田神社前駅の通路にカーブミラーを設置しました

櫛田神社前駅3番出入口の階段の死角をなくし、お客様同士の接触事故を防ぐため、踊り場にカーブミラーを設置しました。



○車両の優先スペースのリニューアルを進めています

優先スペースの床面や壁面の色を青色に統一し、一般のエリアとの区別を明確化することで、そのスペースを本当に必要とされているお客様が利用しやすいように工夫しました。



<その他の取り組み>

- 小学生100円パスの購入が可能な券売機の明確化
- 駅リフレッシュ工事の実施
- 空港・箱崎線のダイヤ改正実施

第6章 安全に関する情報発信

福岡市地下鉄では、安全報告書、ホームページ、ポスターなどの媒体を通じて、地下鉄の安全に関する取組みを、お客様や市民の皆様へ情報発信しています。

■安全報告書

本誌のことで、輸送の安全確保のための体制や、実施している訓練、導入している設備などについて紹介しています。

また、お客様からの意見や、それを踏まえて改善した事例、近隣の学校と連携した地下鉄利用に対するマナー向上の取組みなども掲載しています。

安全報告書は、福岡市地下鉄のホームページでも見ることができます。

■「安全対策」のお知らせ(ホームページ)

交通局ホームページでは、安心してご利用いただくための注意点や、安全な運行を支える仕組みなど、福岡市地下鉄の安全対策についてお知らせしています。

URL:<https://subway.city.fukuoka.lg.jp/subway/safety/>

■YouTube福岡市交通局公式チャンネル

乗務員の出勤点呼や出庫点検、車両検査の風景、地下鉄開業当時の貴重な映像等の各種動画を動画投稿サイトYouTubeにて公開しています。

URL:<https://www.youtube.com/@FukuokaCitySubwayOfficialCh>



■安全PRポスター

地下鉄の安全の取組みを広くお知らせするため、各駅及び列車内に「安全PRポスター」を掲示しています。



■ちかまるナビ

地下鉄線内の列車在線位置や他社路線の運行情報をホームページなどで配信しています。



ちかまるナビはこちらから



■運行情報

地下鉄の運行情報や計画運休に関する情報を交通局HP、X(旧Twitter)、メール(九州のりものinfo.com)及びLINE・メール(ふくおかサポート)にて配信しています。



X(旧Twitter)



九州のりものinfo.com



ふくおかサポート

～お客様みなさまが快適にご利用いただくために～

- 1 駅構内または車内における痴漢・盗撮行為は犯罪です。



- 2 危険物の駅構内及び車内持ち込みは禁止されています。



- 3 エスカレーターは「歩かず2列」で、荷物はしっかり持ってご利用ください。



- 4 駆け込み乗車は危険です。次の電車をお待ちください。



- 5 扉付近の混雑をさけるために、乗車後は中央の座席前までお進みください。



- 6 手荷物の持ち方について、周りの方へご配慮ください。



- 7 優先席は、利用対象者へお譲りください。



- 8 スマートフォン等を見ながらの歩行は危険です。





安全報告書 2025

発行 令和7年9月

編集 福岡市交通局運輸部安全推進課

住所 福岡市中央区大名2丁目5-31

電話 092-732-4303

<https://subway.city.fukuoka.lg.jp/>

