

## 第2回 福岡市地下鉄経営戦略懇話会 議事要旨

■ 日時 平成30年6月26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，辰巳座長

■ 議事次第

1 開会

2 議事

福岡市地下鉄経営戦略の素案について

3 閉会

<説明資料>

資料1 : 福岡市地下鉄経営戦略の素案について

<参考資料>

参考1 : 平成29年度 お客様満足度調査の集計結果について

参考2 : 平成29年度 「お客様の声」報告

参考3 : 平成29年度 福岡市地下鉄モニターアンケートの結果について

### 議事概要

1 開会

2 議事

発言者	発言要旨
交通局	<資料1第1章～第3章を交通局より説明>
委員	第2章現状と課題について、 類似団体比較はしないのか。 企業債残高やキャッシュフローの推移は掲載しないのか。
交通局	他事業者との比較は内部的には実施している。そのうち、経営戦略で何を示すかについては、これから検討したい。
交通局	巨額の累積欠損金が経営に大きな影響を及ぼしている現状から、現時点では、財政運営の状況として収支の推移のみを掲載しているが、どのような内容を掲載するのが良いかはさらに検討を重ねたい。

発言者	発言要旨
交通局	<p>補足すると、今回お示ししているのは、経営戦略の素案であり、いわばあらすじのようなもの。したがって、ここに記載していないものも、経営戦略には書き込んでいくつもりであり、原案段階においては、ボリュームも相当程度増す予定である。</p> <p>ご指摘いただいた2点については、現状を把握し、今後どういう方向に進んでいくかを考える上で重要だと思うので、ぜひ取り入れる方向で検討して参りたい。</p>
委員	<p>累積欠損金の解消が一番の経営課題であるということをはっきりしていると思うが類似団体比較や企業債残高等の状況も記載を検討していただきたい。</p>
委員	<p>陥没事故による事業費等の影響はどこに書かれているのか。</p>
交通局	<p>延伸事業における陥没事故については、逐一、情報を提供してきており、事故によるものも含めて事業費等がどのように変わったかについては、昨年度に公表している。陥没事故の影響も踏まえた延伸事業の概要については、後ほど出てくる第4章第2節に掲載している。</p> <p>ただ、陥没事故については、経営戦略以外の場面で相当なボリュームの情報を提供しているので、交通局HP等をご参照いただければと思う。</p> <p>したがって、経営戦略の中では、陥没事故の事業費への影響等について、詳しく書くことは考えていない。</p>
委員	<p>累積欠損金がどうしてこうなっているのか、これで大丈夫なのかという素朴な疑問を感じており、一般の市民の方もおそらく同じように感じると思う。もう少し詳しく教えていただきたい。</p>
交通局	<p>地下鉄事業は莫大な初期投資が必要であることから、開業後しばらくは大幅な赤字を計上せざるを得ないが、その後乗車人員が伸びていくことなどにより徐々に黒字化していき、最終的にはその黒字で過去の赤字を数十年かけて埋めていくという、極めて長い期間で収支を均衡させていく事業である。</p> <p>本市においても、開業後約30年が経過した平成23年度によりやく単年度損益を黒字化することができたものであり、それ以降、単年度の黒字額を増やし、現在は、その黒字によって、過去の赤字である累積欠損金を順調に埋めていっている状況である。</p>
交通局	<p>経営戦略は市民の方にとってわかりやすいものであるべき。そのため、経営戦略の仕上げ段階では、もう少しわかりやすく、例えばコラム等によって、戦略本編の補足説明や解説を加えることが必要だと思う。そうすることで、戦略に記載している内容がどういう意味合いで、交通局としてどういう事を目指して行くのかが伝わるようにしたい。</p>

発言者	発言要旨
委員	地下鉄事業として持続可能なのかという視点が重要だと思う。その視点を踏まえて、どのような経営状況なのかがわかるようにすべき。
委員	資料1のP.3について、事業運営の状況として示すべきものは乗車人員数の状況だけなのか。定時運行の状況等も事業運営として重要なことだと思うが。
交通局	<p>今回は素案のため主な内容のみを記載しているが、ご指摘のように輸送サービスとしてどのようなことをやってきたのか、どのような課題があるのかについては、例えば、ダイヤ改正やはやかけんサービス等様々なものがあるので、きちんと示す必要があると考えている。</p> <p>また、事業運営の状況は、輸送サービスだけでなく、安全対策についても同様に重要であるため、それらも含めて原案の中にしっかり記載していく必要があると思っている。</p>
委員	乗車人員数について、単に総数だけではなく、国交省が出している統計のように、定期と定期外や、定期の中でも通勤・通学等の内訳を示した方がわかりやすいのではないか。そうすることでどういう層が増えているかがわかり、もしかすると、乗車人員数は増えていても、運輸収入としては減っているような部分が明らかになるかもしれない。
交通局	おかげ様で運輸収入は好調。その他にも、広告料収入や構内営業収入もあるので、わかりやすく示していきたい。また、定期と定期外等の内訳についても示していきたい。
委員	定期利用者の細かな動きの記録はとれているのか。
交通局	現状では手集計でカウントしていくしかないので、平成31年度までに営業データのサーバを構築し、データ分析に取り組んでいくつもりである。
委員	定期利用者のデータについて、この経営戦略にはどの程度までのことが書き込めるのか。
交通局	現在、営業データのシステム構築中であり、経営戦略策定後の平成31年度にシステム構築が完了するため、具体的なところは恐らく書けない。データ活用を目標として取り組んでいくというような書きぶりになると思う。
委員	収入ベース（定期券収入等）での把握はできていると思うが、例えば人キロベース（任意の乗客の乗車キロ数）等での分析はできていないのではないか。
交通局	おっしゃる通りである。大きなトレンドで申し上げると、定期収入の伸びが大きく、平成29年度は前年度に対して105%程度。その中でも通勤定期の伸びの割合が大きい。また、現金で購入する普通券から IC

発言者	発言要旨
	カードへの移行が進んでいる。
交通局	＜資料 1 第 4 章を交通局より説明＞
委員	<p>資料 1 P.5 I (4) 災害対策の強化について、地震の記載はないのか。集中豪雨等と違い、地震は突然訪れるものだが。</p> <p>資料 1 P.6 II (4) 使いやすいダイヤについて、他社路線との乗継ぎに関して、新幹線が遅延した場合はどのように待ち合わせを行っているのか。</p> <p>外国人旅行者の複数日乗り放題切符は何かあるか。</p>
交通局	地震については、「大規模自然災害」に含まれるが、書きぶりについては改めて検討したい。
交通局	最終の新幹線については 5 分程度は待つが、大幅な遅延となると、地下鉄線内のお客様を優先して出発する。
交通局	<p>外国人向け乗り放題切符は 2 種類ある。まず、西鉄電車・バス等との共通フリー券。こちらは 1 日券であり、平成 29 年度は月間 1 万枚を売り上げた。</p> <p>もう一つは地下鉄独自の 2 日乗車券。通常の 1 日乗車券が 620 円のところ、外国人限定で 2 日券で 720 円という価格で販売している。平成 29 年 9 月にスタートしたが、売り上げは順調に伸びており、平成 30 年 3 月は月間 4,000 枚以上売り上げた。</p> <p>この様な取組みによって、外国人の皆様にも地下鉄が利用しやすいと印象づけ、増客増収に繋げていきたい。</p>
委員	新幹線との待ち合いについて、他の地下鉄事業者も同じ 5 分くらいなのか。
交通局	他事業者の状況は把握していないが、JR 西日本との協議の結果で 5 分程度と定めている。
委員	資料 1 P.5 I (4) 災害対策の強化について、過去に交通局の避難誘導訓練に参加したことがあるが、駅の配置人員が少なく、乗客を誘導する人がいなかった。サインなり構内放送なりでカバーすることを考えるべきではないか。
交通局	非常時対応として、連絡と避難誘導には重点的に取り組んでいる。避難訓練においてもプラカード等を用いて乗客誘導を行っているはずだが、今後も安全に向けた取り組みを継続していきたい。
委員	<p>末端駅における混雑について、姪浜駅では、JR 筑肥線まで直通している電車と姪浜で折り返す電車で混雑度に差が生じている。何とかうまく均せないだろうか。</p> <p>また、貝塚駅では西鉄との乗継ぎが良くない場合が多く、改札を出て</p>

発言者	発言要旨
	<p>しまうと待合室がない。貝塚駅リニューアルにおいてはその点を念頭に置いて取り組んで欲しい。</p> <p>また、九大箱崎キャンパス跡地のまちづくりに関連して、箱崎九大前駅では何か考えているのか。</p>
交通局	<p>ご指摘の通り、姪浜以西へ行く電車に乗客が偏っている。JR 九州へは増便を要請しているが、なかなか改善が図れていない。</p> <p>貝塚駅については、極力接続が便利になるようにダイヤを組んでいるのだが、西鉄の方は単線ということもあり、なかなか難しい部分もある。</p>
交通局	<p>貝塚駅や箱崎九大前駅については、九大箱崎キャンパス跡地のまちづくりの検討が少しずつ進められているところであり、まちづくりの検討を見ながら、また、検討内容との整合を図りながら、検討していきたい。</p>
委員	<p>資料1 P.8 IV (2) &lt;広告料収入、構内営業収入の確保&gt;について、七隈線の中吊り広告が出せていないことについてどう考えているか。</p> <p>また、構内営業について、馬出九大病院前駅の薬局は素晴らしいと思う。地下鉄の駅はどこも寂しいイメージがあるので、他の駅でも、各々の駅にふさわしい店舗の誘致を頑張ってもらいたい。</p> <p>資料1 P.9 IV (5) 人材確保と育成について、駅の委託化を進めているが、人員を減らすより、ゆとりを持たせる方が良いのではないかと心配。正規職員の中に知識や技術を持っている方がいなくなることが心配。一概に減らすのではなく、安心感を持てるような形でやっていただきたい。</p>
交通局	<p>七隈線の中吊り広告については、車両の作りから限界はある。ただし、七隈線の乗車人員数は増加しており、新たな展開は考えられると思う。</p> <p>例えば、中吊り広告ではなくコンコースの電照広告。ある病院から広告依頼のお話をいただき、新たに設置して掲出した駅もある。七隈線も頑張っていきたい。</p> <p>構内営業については、公募により事業主に手を挙げてもらって店舗営業が始まるので、こちらが望むものとのバランスが難しいところがある。とはいえ、売店の撤退等があると寂しい感じは否めないで、構内営業収入の増と、賑わいづくりの両立を目指して頑張っていきたい。</p>
交通局	<p>人材育成について、とにかく人を減らして効率化ありきという計画であってはならないと思っている。駅の委託化を進めていることは事実だが、技術系職員の技術の継承の研修等もやっており、引き続ききちんと取り組んで必要な人材は確保していきたい。</p>
委員	<p>駅構内の店舗はまちづくりに貢献し得るものだと思う。とりあえず駅まで行けばお店や病院といったものがあるという、ワンストップ体制を目指すまちづくり。地下鉄駅もその一環となる。事業主の公募という事</p>

発言者	発言要旨
	情もあるが、テナントミックスという考え方もある訳で、どのような店舗を配置したいかという視点は重要だと思う。
委員	<p>資料1第4章のうち「新規」「拡充」といった印がないものは継続事業か。</p> <p>資料1 P.8 IV (1) &lt;データ分析に基づく戦略的な営業施策の推進&gt;は、混雑緩和に資するという点等から「IV 経営基盤の強化」だけでなく「II 快適で質の高いサービスの提供」にも分類すべきではないか。</p> <p>遊休資産について、交通局が有しているものはたくさんあるのか。</p>
交通局	「新規」「拡充」の印はいわば目印として配しており、経営戦略の最終版に載せるつもりはない。印が入っていないものも、単なる継続ではなく新規要素も盛り込まれているので、厳密な基準に基づいている訳ではない。
交通局	データ分析に基づく～については、ご指摘もわかるので、書き込み方を検討させて欲しい。
交通局	<p>遊休資産については、平成28年度に調査したところ、54箇所あった。内容は換気塔用地や駅内の空きスペース等である。</p> <p>なお、構内営業として店舗を募集している区画はこれには含まれない。</p>
委員	<p>資料1 P.6 II (3) &lt;地下鉄駅の新たな魅力づくりの推進&gt;について、楽しそうだと思う。思えば地下鉄駅はどこもこざっぱりとしており、駅を見に行くという発想にならないので、この取組みは重要。例えば、デザインを学生コンペでやってみても面白いと思う。</p> <p>また、特に学校近くの下宿している学生は、ほとんど地下鉄に乗ることがなく、乗る時も普通券（紙切符）を購入している。このあたりに、増収の余地があると思う。</p>
交通局	駅の魅力づくりについては、現状では、例えば薬院大通駅では、動物園とコラボして大々的に取り組んでいる。今後もいろいろな仕掛けを考えていきたい。
委員	例えばダイヤに関するものや、インバウンド対策に関するもの等があちこちに点在しているようだ。それぞれを独立した項目としてまとめてはどうか。実際に、他社（京成電鉄や小田急電鉄）の経営計画ではインバウンド対策やダイヤで一つ項目立てをする等している。
委員	ある取組みが複数の課題に対応しているということはよくある。その関係がわかるように工夫できないだろうか。
交通局	確かに、工夫の余地はあると思うので、原案の段階までに検討したい。

発言者	発言要旨
委員	<p>資料 1 P.10 七隈線延伸事業の情報発信について、博多駅博多口の延伸事業情報発信コーナーにある壁面大パネルはとてもわかりやすいので、他駅に展開してもよいのではないかと。</p> <p>また、パネルに書いてあったのだが、博多駅の七隈線から空港線への乗り換え動線の直線部分に、動く歩道が設置されるのか。</p> <p>また、そもそも動く歩道の上は歩いてよいものなのか。</p>
交通局	<p>パネルについては、設置・管理費用のこともあるので、まずは博多駅でと考えている。</p>
交通局	<p>動く歩道については設置する方向で進めている。</p>
交通局	<p>動く歩道上での歩行については、禁止はされていない。</p>
委員	<p>おそらく陥没事故の影響で、この案では控えめになっているが、延伸事業によってもたらされる効果をもう少し書いてもよいのではないかと。</p> <p>例えば、空港線のラッシュ時の混雑が緩和される等。</p>
委員	<p>移動距離が長いので、自分は、天神一天神南間ではまず乗り換えない。博多駅は乗換しやすいと感じられるような、移動しやすい駅にしていきたい。</p>
交通局	<p align="center">＜資料 1 第 5 章及び第 6 章を交通局より説明＞</p>
委員	<p>乗車人員見込と投資計画とのバランス（収支のバランス）について、概略はどうか。</p>
交通局	<p>収支計画の策定に未着手の段階なので申し上げにくいところである。乗車人員は好調であるが、一方で、建設物価の上昇や、人件費等その他の経費のこともある。平成 31 年度予算編成と合わせて精査していきたい。</p>
委員	<p>2022 年の七隈線の乗車人員増に対して、混雑面が限界を超えるのではないかと。</p>
交通局	<p>ラッシュ時のダイヤについて、必要に応じて見直しを行う予定である。</p>
交通局	<p>また、資料 1 P.13 の下部の図に「3000 系車両増備」とあるように、延伸開業予定の 2022 年に七隈線車両を増備して対応する予定である。</p>
委員	<p>線路等に係る費用は含まれていないのか。</p>
交通局	<p>線路保守費用は修繕費であるため、ここには含めていない。</p>
委員	<p>それでは、修繕費等も含めて記載すると、全体像が見え、わかりやすくなるのではないかと。</p> <p>また、企業債残高等の情報も載せた方がわかりやすいと思う。</p>
委員	<p>資料 1 P. 3 の下部のグラフにある乗車人員数の実績からすると、P.12 にある今後の見込みは多すぎるのではないかと。</p>

発言者	発言要旨
交通局	<p>P.3の値は空港・箱崎線と七隈線を乗継いで利用される方の数を差し引いているが、P.12は差引きをしておらず、その分が空港・箱崎線と七隈線でダブルカウントになっているため、線ごとの乗車人員数が大きくなっている。</p> <p>わかりにくいので、二つのグラフの数字の取り方は統一したい。</p>
委員	<p>福岡市の住宅都市局主導のもと、西鉄貝塚線との直通運転が議論されているが、もしもこの話が実現した場合は、事業面や財政面等、経営戦略の内容にも影響を及ぼすのか。</p>
交通局	<p>この経営戦略は、福岡市地下鉄の事業にかかる戦略として策定している。地下鉄事業を含めた市全体の総合交通体系という大きな方針を福岡市として決め、交通局はその方針の一つである地下鉄事業を実施する組織であり、その則を超えるわけにはいかない。そのため、その方針以上の事業を主体的に発想したり、何かを組み立てるようなことはできないという前提をご理解いただきたい。</p> <p>したがって、西鉄貝塚線との直通運転の検討調整についても、交通局で主体的に実施すべきものではなく、現時点でそれを引き受けて実証したりすべきものでもないと考えている。</p> <p>西鉄貝塚線との直通運転については、資料1 P.8（3）＜公共交通を主軸とした総合交通体系づくりの推進＞に包含されると思うが、上述のような理由から、直接的な検討については記載していない。</p> <p>ただし、実際の地下鉄事業におけるノウハウや事業性、採算性等については、交通局が最も精通していることから、住宅都市局における全体計画の中での検討に対して、交通局として協力・連携や材料提供を行っている。</p>
委員	<p>箱崎線の駅について、降りる駅を間違えても地上に出るまでそれに気づかないことがあった。駅の個性化・魅力づくりにはぜひ力を入れて欲しい。六本松駅等は電車を待っている時間も楽しく感じるので、他の駅にも広げて欲しい。</p>

### 3 閉会