

第2章 現状と課題

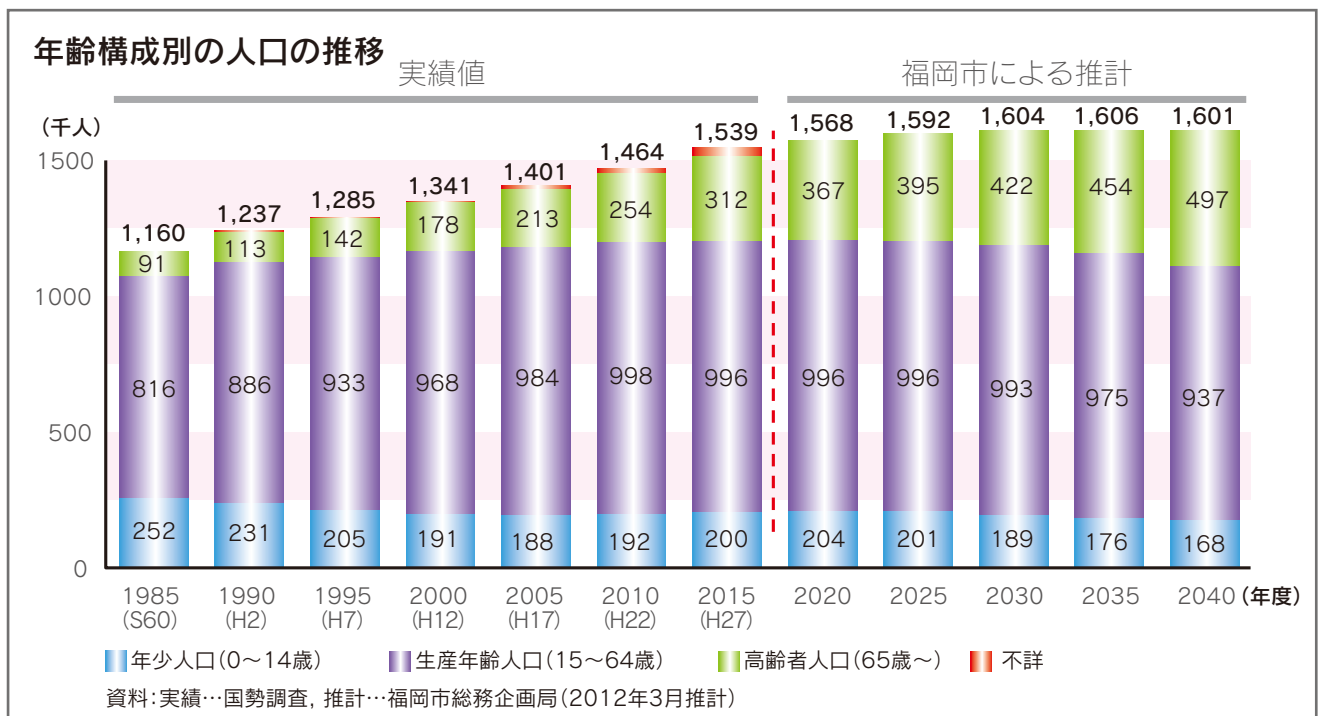
第2章 現状と課題

1 福岡市地下鉄を取り巻く環境

(1) 人口

▶ 福岡市の将来人口推計によると、福岡市全体の人口は、今後、しばらく増加し、2035年頃にピークの約160万人に達する見込みです。ただし、年齢3区分別にみると、65歳以上の高齢者人口のみが増加し、年少人口、生産年齢人口は減少していくと見込まれています。

今後、地下鉄利用者のメインである生産年齢人口の減少に留意が必要です。また、高齢者人口増加への備えや対策も必要となります。



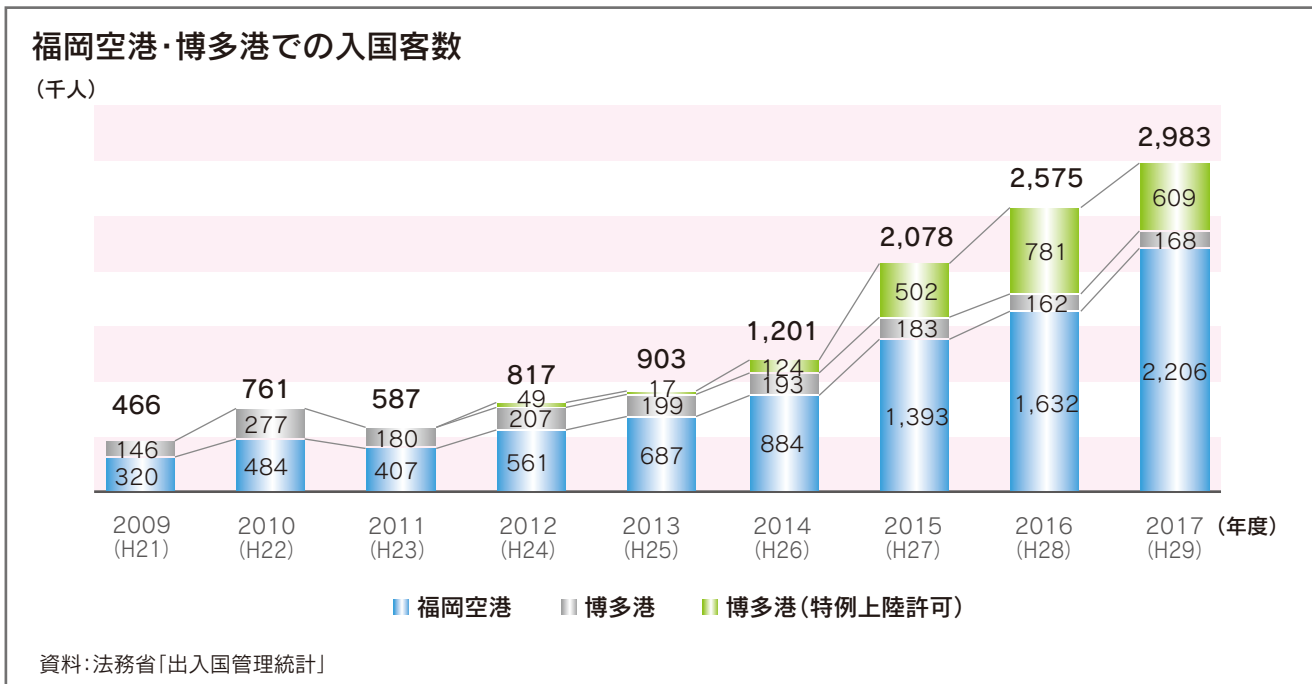
(2) 就労・就学

▶ 福岡市内への転入超過は、15歳～24歳の層が多く、進学や就職による影響が大きいと想定されます。また、事業所数・従業者数については、ほぼ横ばいで推移し続けるものと想定されます。

▶ 学校数・在学者数については、基本的に大きな変動はないと考えられますが、九州大学のキャンパス移転により、学生の居住地や移動経路が変化していくと考えられることから、地下鉄の乗車人員への影響などに留意が必要です。

(3) 観光

- ▶ 福岡市への観光客数は、年々増加しており、今後も増加すると考えられます。特に、近年の増加に大きく影響を与えている外国人観光客については、福岡空港での滑走路増設や福岡で開催される2019年のラグビーワールドカップ、2021年の世界水泳選手権、また2020年の東京オリンピック開催などにより、さらなる増加が見込まれます。



- ▶ 九州新幹線については、博多～長崎間を結ぶ路線の開業を目指した取組みが進められており、開業後には、博多駅の利用者がさらに増加する可能性があります。

(4) 利用交通手段

- ▶ 福岡市内における移動時の交通手段としては、自家用車が最も多く、鉄道など公共交通機関を上回っている状況です。また、自家用車保有台数や運転免許保有者数は、増加傾向で推移しています。
- ▶ 今後、自家用車の利用者に対して、地下鉄利用への転換を促していく施策が必要です。

2 現状と課題

(1) 安全・安心について

【現 状】

- ▶ 福岡市交通局では、安全・安心の確保に向け、安全最優先の組織風土の確立や、ユニバーサルデザインに配慮した地下鉄施設の整備推進などに積極的に取り組んできました。特に、ホームドアやエレベーター・エスカレーターは全駅に設置されており、全国の公営地下鉄と比較しても整備が進んでいます。
- ▶ 全国の公営地下鉄で発生した鉄道事故発生件数は、2013年度(平成25年度)～2017年度(平成29年度)の5年間で289件にのぼりますが、そのうち福岡市交通局のものは4件となっています。
安全面に関しては、一概に件数だけで測れるものではありませんが、福岡市交通局では開業以来、重大な鉄道運転事故は発生しておらず、また全国の公営地下鉄と比較しても非常に少なくなっています。

鉄道事故発生件数の比較<2013年度～2017年度の合計>

(単位:件)

	札幌市	仙台市	東京都	横浜市	名古屋市	京都市	神戸市	福岡市	合計
鉄道運転事故	1	0	22	1	11	1	8	1	107
輸送障害	11	3	50	28	17	4	7	3	182
インシデント	0	0	0	0	0	0	0	0	0
合 計	12	3	72	29	28	5	15	4	289

※「鉄道運転事故」とは、鉄道事故等報告規則で報告が義務づけられた、列車衝突事故、列車脱線事故、列車火災事故、鉄道人身障害事故及び鉄道物損事故をいいます。

※「輸送障害」とは、鉄道事故等報告規則で報告が義務づけられた、鉄道による輸送に障害を生じた事態であって、列車に運休または30分以上の遅延が生じたものをいいます。

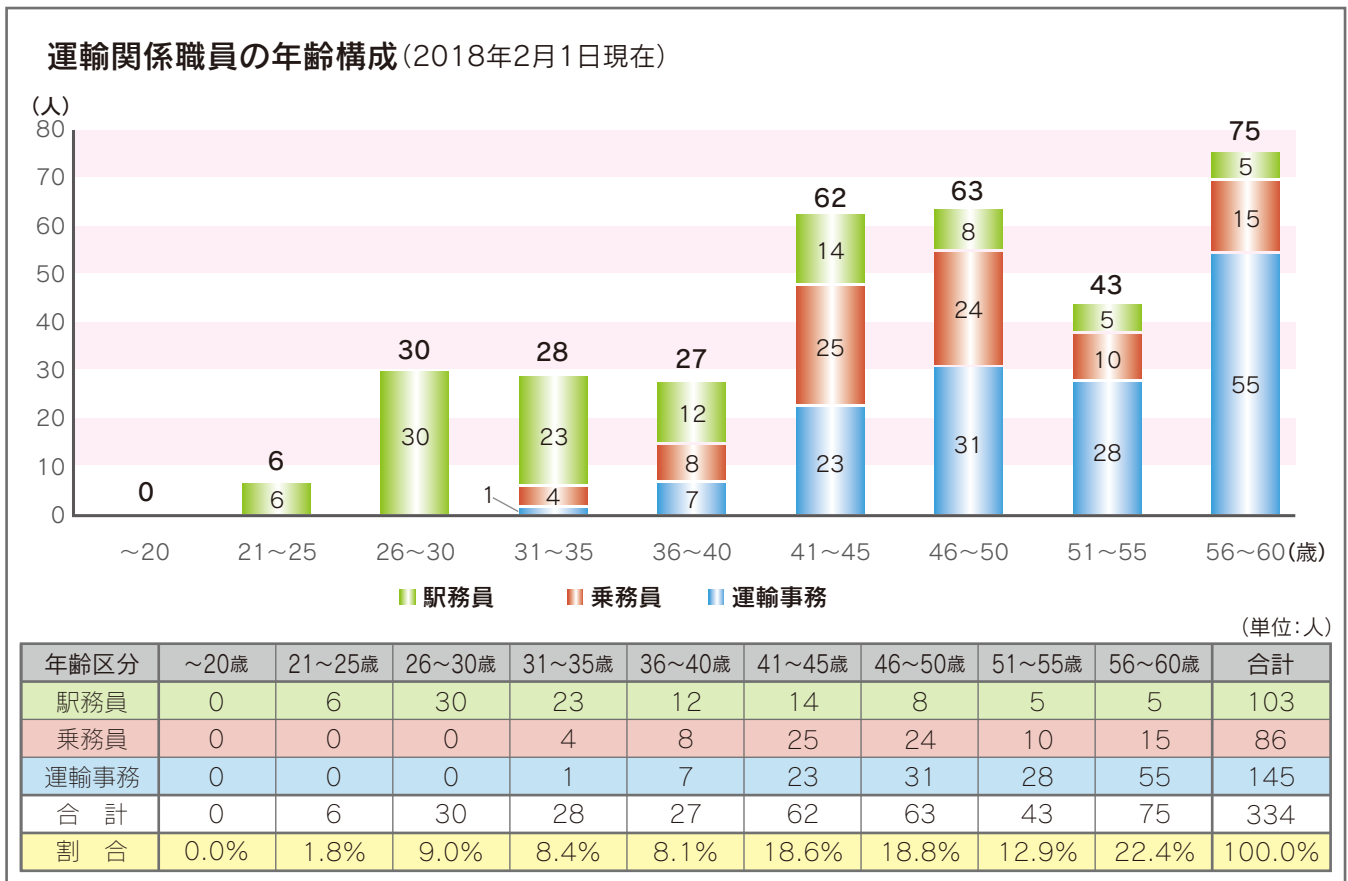
※「インシデント」とは、鉄道事故等報告規則で報告が義務づけられた、鉄道運転事故が発生するおそれがあると認められる事態をいいます。

資料:各事業者の安全報告書

【課 題】

- ▶ 安全マネジメントの推進に向け、組織としての安全管理を強化し、他事業者などの情報収集とその共有を円滑するとともに、職員一人ひとりが確かな知識に基づいて職務に臨む体制づくりが重要となります。
- ▶ 運輸関係職員の約35%が51歳以上となっており、若手職員などへの技術継承・育成が課題となっています。
- ▶ 施設、車両などの経年劣化の進行による事故や故障の発生などを未然に防ぐため、日常点検や予防保全計画に基づく計画的な更新・修繕を行い、より一層の安全確保に努めていくことが必要です。
- ▶ 社会環境の変化に伴い、新型感染症やテロといったこれまで想定していなかった様々なりスクが生まれており、各関係機関と連携した適切な対応が求められます。

- ▶ これまで地下鉄事業における民間活用の取組みとして、駅業務の委託化について、直営駅を一定数維持し、管理的業務を担う職員を確保しながら、順次進めてきたほか、施設の維持・保全業務における委託化を推進するなど、民間にできることは民間に委ねる取組みを実施してきました。
- ▶ このように駅業務や維持・保全業務の委託化を推進している中で、今後も安全に業務を遂行していくためには、管理・監督機能を強化し、委託先と連携しながら安全確保に努めていく必要があります。
- ▶ 安全・安心に向けた取組みを充実していくのはもちろんのこと、その内容を積極的に情報提供していくことも重要になります。



駅業務委託化の経緯

(単位:駅)

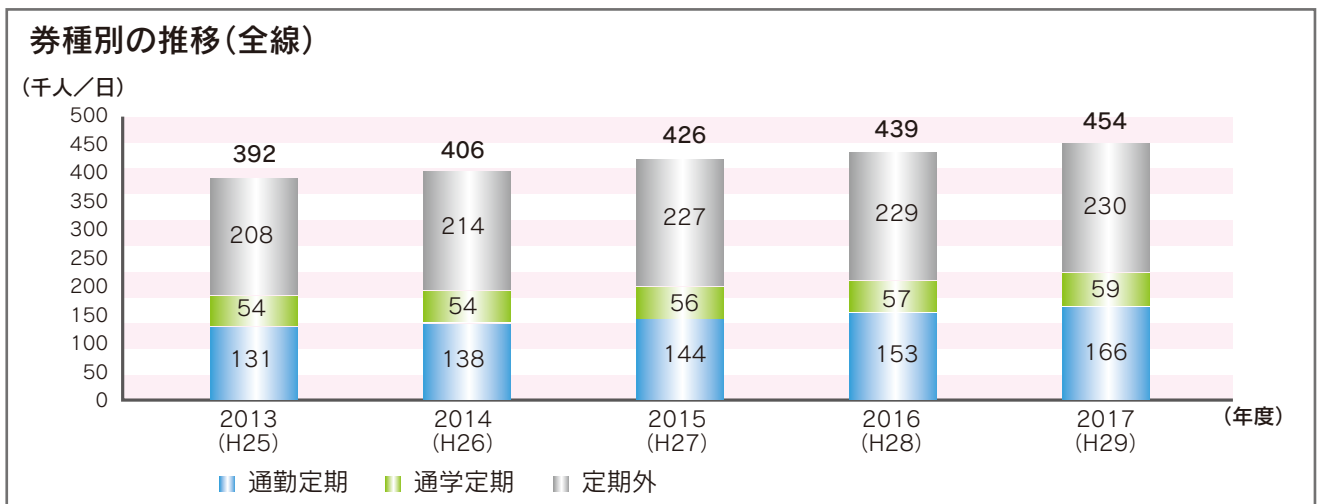
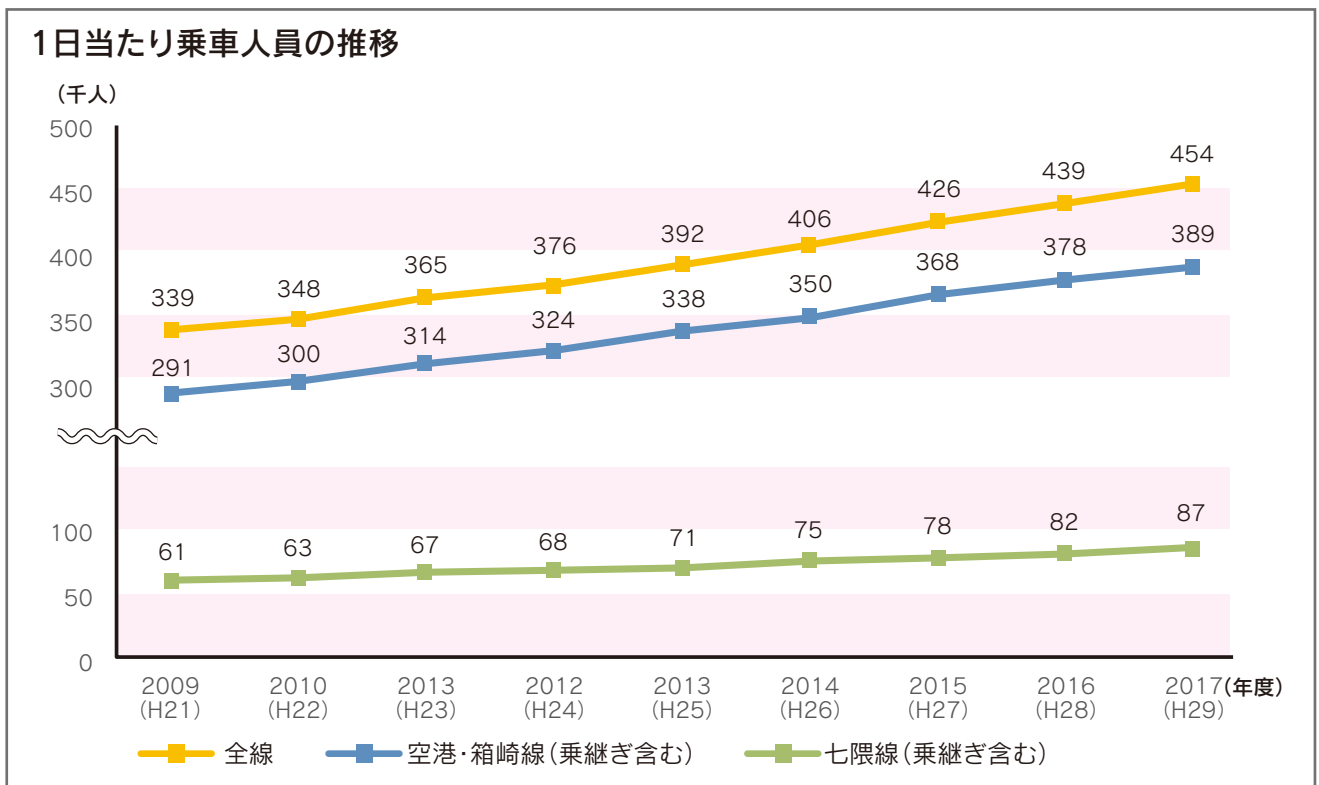
項目	年度	2004 (H16)	2005 (H17)	2009 (H21)	2014 (H26)	2015 (H27)	2017 (H29)	2018 (H30)	合計
委託化した駅数	空港線	0	0	0	2	1	2	1	6/全9駅中
	箱崎線	6	0	1					7/全7駅中
	七隈線	0	16						16/全16駅中
	累計	6	22	23	25	26	28	29	

※空港線と箱崎線の交差点である中洲川端駅については、箱崎線の駅数に計上している。
 ※空港線姪浜駅、天神駅、博多駅については、今後も直営駅として運営していくため、母数から除いている。

(2) サービスの提供について

【現 状】

- ▶ 福岡市地下鉄では、2009年(平成21年)よりICカード乗車券「はやかけん」を導入し、全国相互利用サービスや様々なポイント付与サービスなどを展開してきたほか、ダイヤ改正やイベントなどにあわせた臨時列車の運行、施設のバリアフリー化や多言語対応サービスの充実など、地下鉄利用者のニーズの変化にあわせて、利便性向上に取り組んできました。
- ▶ 乗車人員は、2009年度(平成21年度)以降、年々増加しており、2017年度(平成29年度)の1日当たり乗車人員は全線で約45万4千人、券種別では、通勤定期約16万6千人、通学定期約5万9千人、定期外約23万人となっています。



※千人未満は四捨五入しており、合計(太字部)と、各項目の合計は一致しない。

【課題】

- ▶ 今後も、さらにお客様が利用しやすいダイヤを目指してしていくことが重要となります。
また、七隈線延伸などによる交通ネットワークの充実化に伴い、乗継ぎを行うお客様の増加や回遊性の向上が見込まれるため、乗継利便性向上を図るなど、スムーズな輸送の実現に向けた取組みが必要です。
- ▶ 少子高齢化の中、高齢者が安心して自分らしく生活でき、また、子どもを安心して生み育てられる環境づくりが必要とされています。さらに、障がいの有無にかかわらず、誰もが生き生きと働くことができ、過ごしやすい環境づくりも求められています。そのような中であって、福岡市地下鉄におけるバリアフリー充実の重要性が高まっています。
- ▶ 乗車人員の増加、混雑率の上昇などの影響により、車内や駅構内における防犯対策や温度設定などの快適性に関するご意見・ご要望が増加しており、快適便利なサービス提供や環境づくりが重要となります。
- ▶ 高齢者や外国人などの来街者の増加に伴い、お客様ニーズが多様化していくことを踏まえると、利用者層ごとに、どのようなニーズをもっているかを把握し、そのニーズに対応したサービスを提供していくことが重要になってきます。
- ▶ 高齢者の利用については、寿命が年々伸び、人生100年時代の到来も予想されている中、現状の設備・サービスのままでは、その流れに対応した十分なサービスを維持し続けることは難しくなります。
人生100年時代を、生き生きと自分らしく暮らせる環境づくりのため、高齢者の目線に立ったサービスの提供が求められます。
- ▶ 来街者の利用については、わかりやすい案内サインなどにより、福岡市地下鉄を初めて利用される方もストレスなく利用できる環境づくりが重要になります。また、お客様サービスや乗車マナー向上の取組みについては、外国人利用者の増加により、これまでの方法では十分ではない状況となってきました。
- ▶ お客様ニーズが多様化していく中で、ニーズ把握の基本であるお客様との対話がこれまで以上に重要となります。お客様のご意見に対応するだけでなく、組織として情報を共有し、お客様サービスの向上に積極的に活用する姿勢が求められます。

(3) まちづくりへの貢献について

【現 状】

- ▶ 福岡市地下鉄は、JR九州筑肥線と相互直通運転を行っているほか、新幹線やJR九州鹿児島本線、西鉄天神大牟田線、西鉄貝塚線とも接続しており、福岡都市圏の基幹交通網の要として重要な役割を担っています。
- ▶ 現在、そのネットワークをさらに強化するため、天神南～博多間の七隈線延伸事業を進めています。
- ▶ お客様利便性向上の観点から、沿線のビル開発やまちづくりにあわせて、交通局用地の有効活用や交通結節機能強化などを推進しています。

【課 題】

- ▶ 天神ビッグバンや九大箱崎キャンパス跡地のまちづくりなど、今後、地下鉄沿線のまちの姿が大きく変わることが見込まれます。こうしたまちづくりにあわせて、交通アクセスの充実を図るとともに、駅を新たなまちにふさわしいものにしていくことが求められます。
- ▶ 地下鉄の駅はそれぞれの地域の拠点でもあり、単なる交通手段にとどまらず、地域の特性と調和した、より魅力的で親しまれる駅を目指していく必要があります。
- ▶ 公共交通を主軸として、多様な交通手段が相互に連携した総合交通体系の構築を図ることが求められており、他の公共交通機関との連携や交通結節機能の更なる充実・強化が重要となります。
- ▶ 深刻化している地球温暖化問題への対策として、市民一人ひとりの意識や行動形態の変化が求められる中、自家用車からの利用転換による温室効果ガスの排出抑制など、地下鉄の担う役割が大きくなっています。



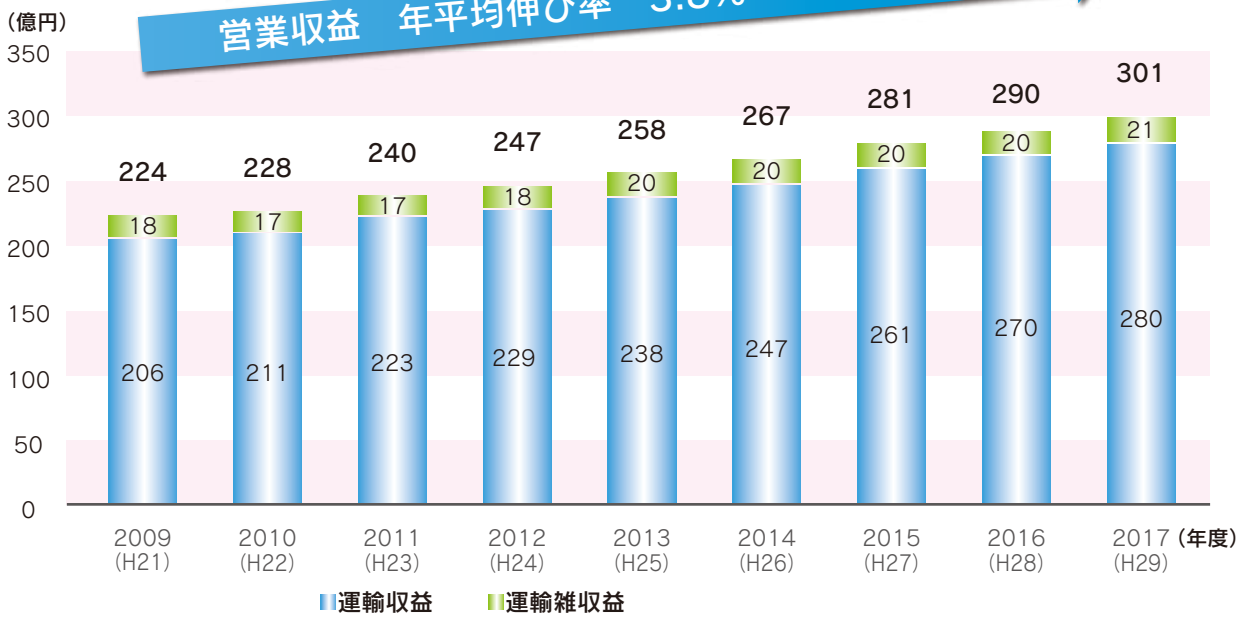
福岡市地下鉄環境キャラクター
メコロ

(4) 経営基盤の状況について

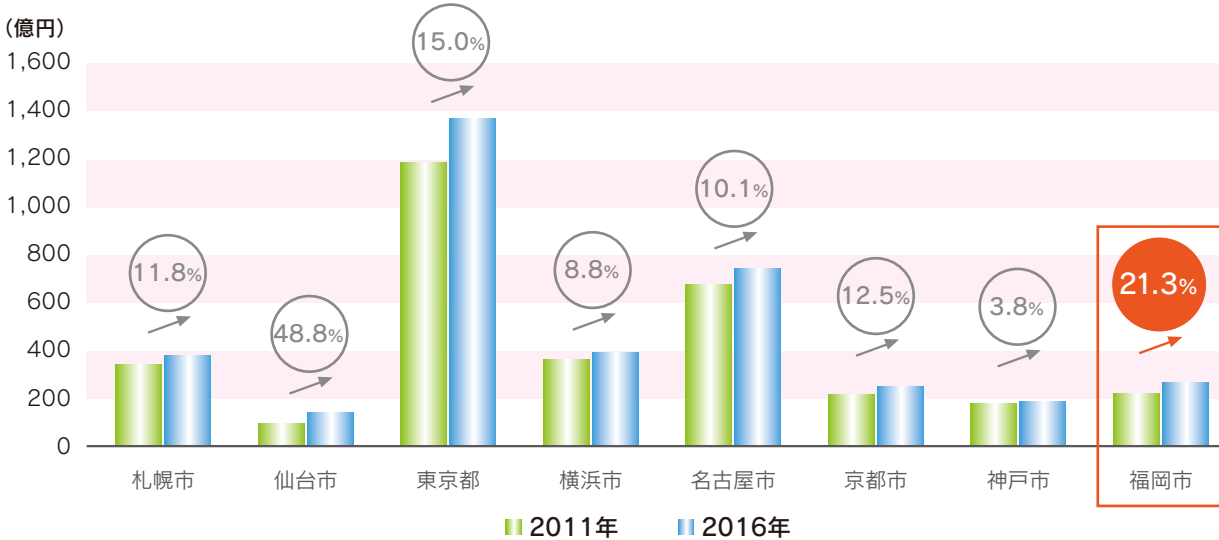
【現 状】

- ▶ 営業収益は、2009年度(平成21年度)から2017年度(平成29年度)にかけて着実に伸びています。特に運輸収益の増加率は、全国の公営地下鉄の中で新線の開業分を除くと、最も高くなっています。

営業収益の推移(税抜)



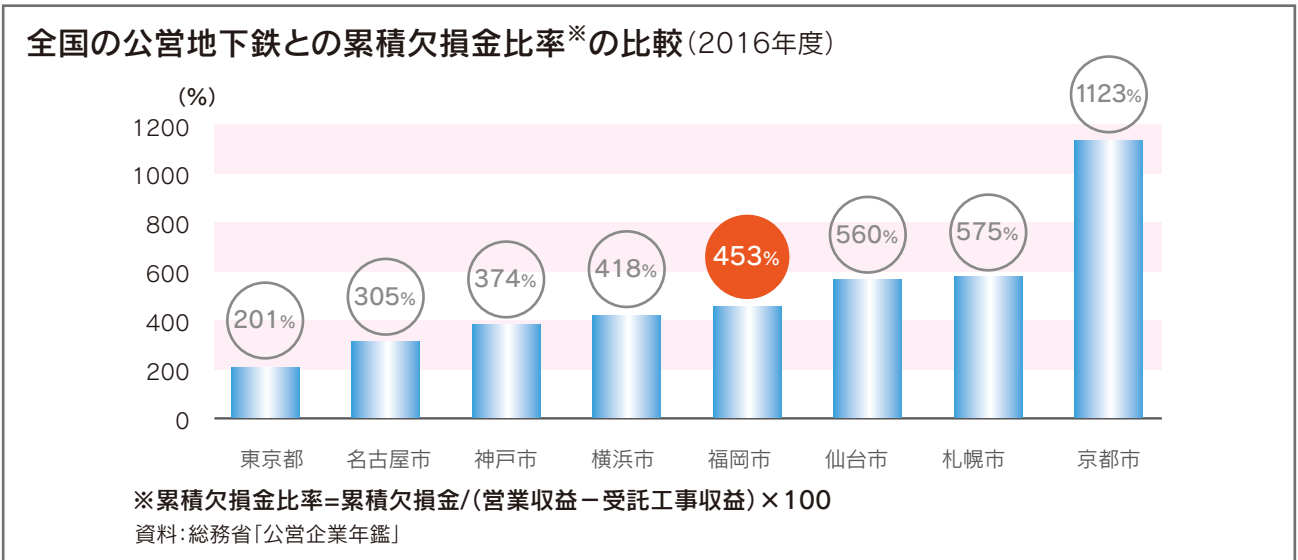
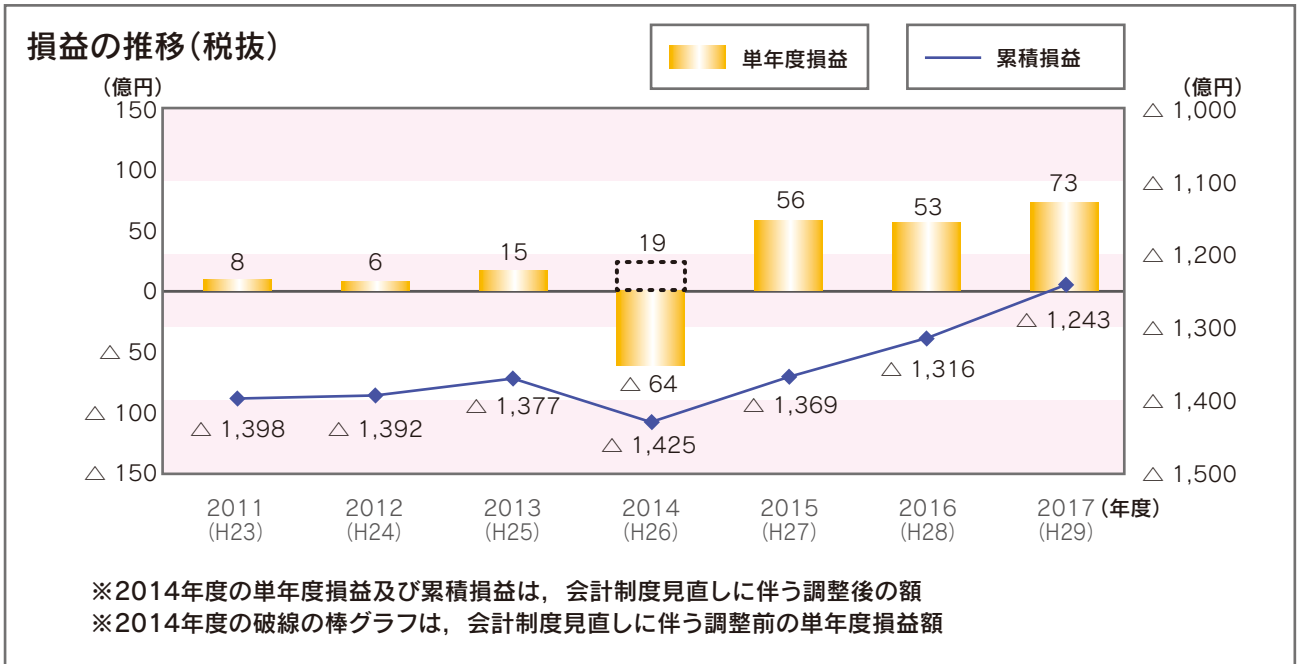
全国の公営地下鉄との運輸収益増加率の比較

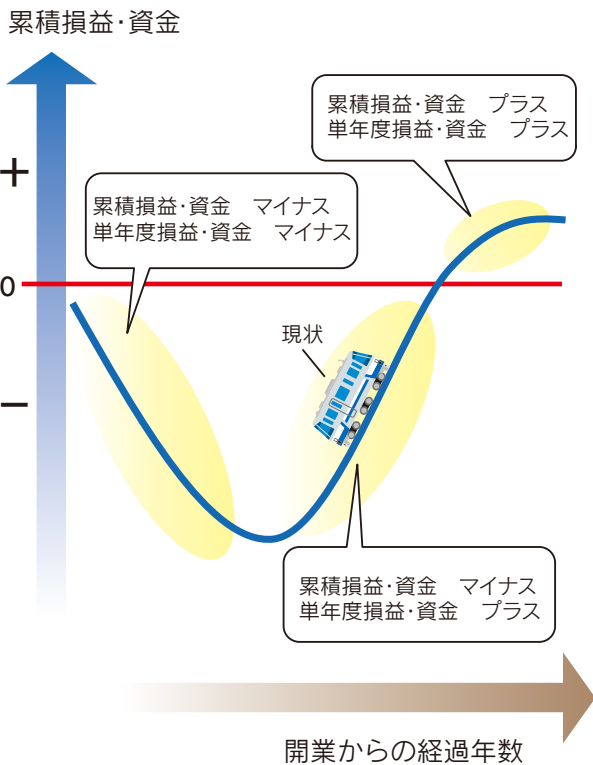


※仙台市は2015年に東西線開業
資料:総務省「公営企業年鑑」

- ▶ 費用面では、2014年度(平成26年度)の会計制度変更の影響を除き、内部努力で削減が可能な人件費などは減少傾向にあります。
- ▶ 結果として、2017年度(平成29年度)の純利益(単年度損益)は73億円となっており、2009年度(平成21年度)に策定した長期収支見通しを上回る業績となっています。
 なお、2017年度(平成29年度)の単年度資金増加額は、55億円となっており、累積資金不足額についても順調に減少しています。
- ▶ 単年度損益の改善に伴い、累積損益も改善傾向にあります。また、営業収益に対する累積欠損金の割合である累積欠損金比率の値は453%と、他の公営地下鉄と同等程度となっていますが、累積欠損金の額は1,243億円と依然として多額であり、経営努力を続けていく必要があります。

第2章





地下鉄事業の収支の構造について

地下鉄事業は、公営企業であり独立採算を基本とすることから、将来にわたり良質なサービスを提供し続けていくためには、毎年の利益をしっかりと確保し健全な経営を行っていく必要があります。

しかし、地下鉄事業は、トンネルの建設など多額の初期投資^{※1}が必要であることから黒字化までに極めて長い期間を要する事業であり、開業後しばらくの間は、減価償却費や支払利息などの資本費負担^{※2}が重く、多額の累積損失が生じることとなります。

また、このような経営状況であることから慢性的に資金不足が生じ、銀行などから一時的な借入れを行うことで資金をやりくりすることとなります。

その後、利用者の増加や減価償却費などの減少により経営状況が改善し、単年度黒字化していくことで累積損失を解消、長期的に損益収支の均衡を図っていくこととなります。

なお、経営状況の改善に伴い、資金状況が改善していくため、累積資金不足についても解消していくこととなります。

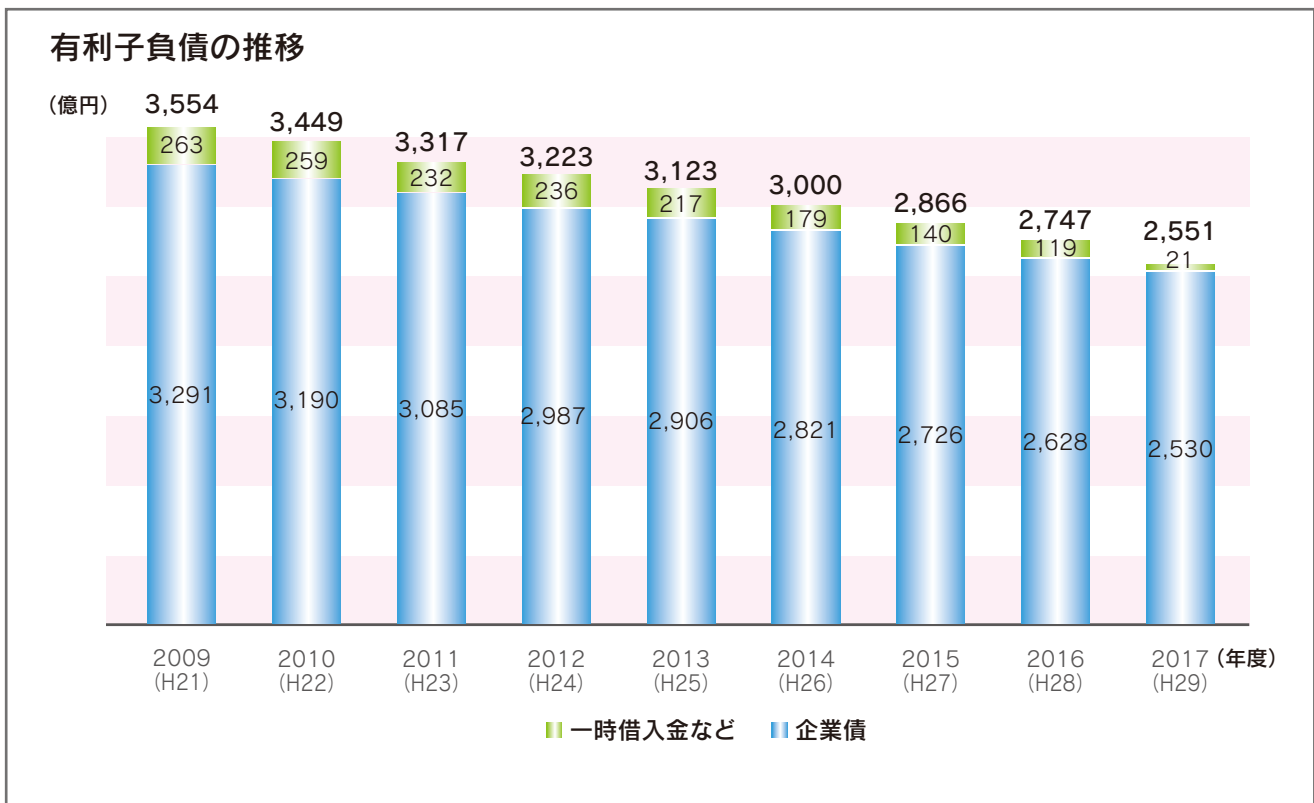


福岡市地下鉄は、現在、単年度黒字化し、開業以来積み重ねてきた累積損失及び累積資金不足を着実に縮小させている段階にありますので、一般的な地下鉄事業のスキームからは順調な経営状況にあると言えます。

※1 地下鉄は、その整備に1km当たり200億円を超える巨額の資金が必要となりますが、都市における基本的な社会資本であり、住民の日常生活に密接に関連した施設として大都市における交通混雑の緩和、都市機能の維持・増進に寄与することから、整備費の一部について、国及び市から補助金や出資金が交付されます。しかし、残りは借入金（企業債）で賄わざるを得ず、開業後の料金収入などにより、最長40年かけて返済していくこととなります。

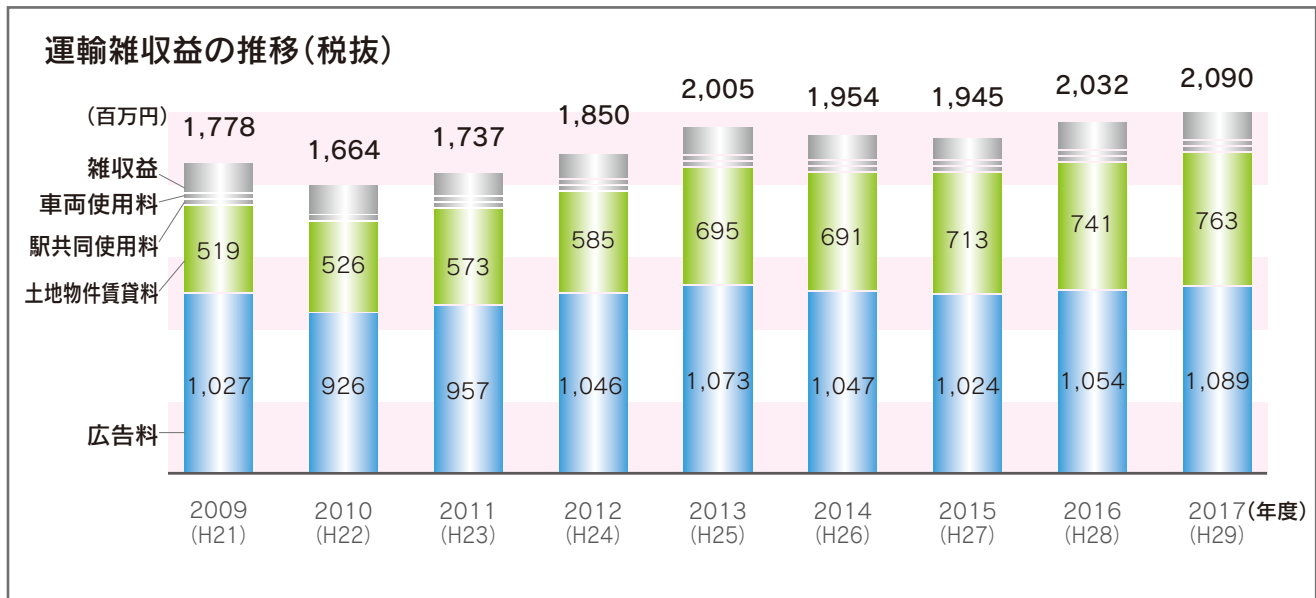
※2 地下鉄などの公営企業会計では、各年度における損益計算を適正に行うため、複数年度にわたって使用できる施設や設備に対する投資額については、その全額ではなく、当該年度に見合った額のみを定期的に算定し、費用（減価償却費）として計上することとされています。この減価償却費や施設などの建設に際し借り入れた借入金に係る支払利息は資本費と呼ばれ、地下鉄事業は、この資本費負担が特に大きい事業とされています。

- ▶ 収支の改善と同様に、企業債などの有利子負債も、2009年度（平成21年度）に3,554億円だったものが2017年度（平成29年度）には2,551億円と1,003億円削減できており、財政状況は着実に改善できていると言えます。しかしながら、有利子負債の額自体はまだ多額であり、引き続き縮減に向けた取組みを進めていく必要があります。



【課題】

- ▶ 運輸収益は好調であるものの、高齢化の進行や外国人観光客の増加など、外部環境は常に変化し続けていくため、その推移を分析し、効果的で戦略的な営業施策を考えていくことが重要です。
- ▶ 広告料などの運輸雑収益は2008年度（平成20年度）以降、景気悪化などの影響により減少傾向にありましたが、2011年度（平成23年度）に上昇に転じ、以降は上昇基調で推移し、2017年度（平成29年度）には開業来の最高額を記録しました。今後も収入を安定的に維持する施策が重要になります。



- ▶ 今後、施設・車両などの経年劣化に対応するため、計画的な修繕・更新を進める必要があり、設備投資などの増加が想定されます。
- ▶ これらの安全を確保するための投資は、安易な削減など短期的な利益優先の視点で判断すると、逆に将来的なリスクを増大させる恐れもあることから、環境の変化を踏まえながら中長期的な視点で投資の優先順位を判断し、計画を策定・更新していくマネジメント力が重要になります。
- ▶ 事業運営に際しては、費用対効果を念頭に取り組み、安全性やサービスの水準を下げることなく、費用を削減するための創意・工夫が重要になります。
- ▶ 人材育成の点については、今後のベテラン職員の大量退職や、地下鉄事業を取り巻く環境の変化に応じて十分な輸送サービスを提供していくためには、幅広い視野と安全を支えるための交通局特有の専門技術や知識を併せ持ち、多様なお客様ニーズに的確に対応できる人材を計画的に育成していく必要があります。