

福岡市地下鉄経営戦略（原案）に対する パブリック・コメントの実施結果について

1 意見募集期間

平成 30 年 12 月 20 日（木）～平成 31 年 1 月 15 日（火）
（27 日間）

2 資料の閲覧・配布場所

交通局経営企画課，情報公開室，情報プラザ，各区情報コーナー，
各出張所，地下鉄姪浜駅・天神駅・博多駅・貝塚駅・橋本駅・天神南駅の
駅長事務室，交通局ホームページへの掲載

3 意見の提出状況と概要

(1) 意見提出状況

提出者 31 人

件数 75 件

(2) 意見の概要

項目	件数	主な意見の概要
安全・安心の確保	5 件	・テロなどの防犯対策に万全を期して欲しい。
快適で質の高いサービスの提供	25 件	・「はやかけん」サービスを充実して欲しい。 ・駅や車両のバリアフリー化を推進して欲しい。 ・乗車マナーの向上やエスカレーターの安全利用の徹底に取り組んで欲しい。
まちづくりへの貢献	11 件	・新たな地下鉄路線について検討して欲しい。
成果指標全般	1 件	・成果指標の定義をはっきりと記載した方が良い。
その他	33 件	・バス路線のあり方を検討するなど，他の交通機関と連携し，公共交通全体としての利便性を高めて欲しい。 ・自動車利用からの転換の促進に取り組んで欲しい。

4 意見一覧と市の考え方

別紙のとおり

※経営戦略の修正を行うもの：6 件

福岡市地下鉄経営戦略（原案）に対する意見と対応について

1 安全・安心の確保

※太枠囲みは経営戦略の修正を行うもの

連番	意見要旨	市の考え方
1	これから先、様々な国際スポーツイベントも控えていることをふまえて、テロ対策に万全を期していただければと思う。また、テロ以外の様々な防犯対策についても重要度が増してくると思うので、最新の防犯技術等も取り入れながら万全の対策をお願いしたい。	テロ対策につきましては30ページ、防犯対策につきましては34ページに記載しております。ご意見を踏まえ、最新の防犯技術の動向も注視しながら、安全運行の維持に努めてまいります。
2	投資計画の中で車両更新や改修があります。私も空港線を通勤で毎日利用させてもらっていますが、車両の老朽化は最近感じるどころです。特に、シートの座り心地の改善と、吊革の増設を車両更新を機に検討してもらえればと思います。また、車両の型式で記述してありますが、色んな方が見るのを考えると、写真を併用してくれるとわかりやすいのではと思います。	車両の更新や改修につきましては、29ページに記載しております。ご意見につきましては、今後の事業運営の参考にさせていただきます。 なお、車両の写真を29ページに追加しました。
3	関東や関西では計画連休といって、台風などをあらかじめ予測して早めに連休を決定するやり方が主流になりつつあるが、少なくとも地下鉄は地下を走るわけなので地上の鉄道とリスクは異なるので、もし、JRや西鉄が計画連休をすることがあっても客観的で冷静な判断をして、過剰な対応をしないようお願いしたい。	状況に応じた計画連休の実施につきましては、29ページに記載しております。ご意見を踏まえ、計画連休の実施にあたっては、他の鉄道事業者などとも連携を図りながら適切に対応してまいります。
4	若手職員の技術伝承・育成が課題と記載されているが若手と51歳以上の職員との差をどのような指標で評価しているのか疑問	記述の趣旨は、高齢の職員の割合が多くなっていることから、ベテラン層の持つ技術をいかに若手は継承していくかが今後の課題である旨を記載しています。
5	駅業務委託化されている駅が多すぎると感じます。委託化されることで、実務を理解できる職員が減ることを恐れます。	委託駅における管理・監督機能の強化につきましては、30ページに記載しております。また、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きます。 なお、委託化を進めてきた経緯について、9ページに記載を追加しました。 また、直営駅と委託駅との連携について、30ページに記載を追加いたしました。

2 快適で質の高いサービスの提供

連番	意見要旨	市の考え方
6	七隈線の延伸等便利さが期待されているが、箱崎線から博多・空港方面へのアクセスが乗り換えをしなければならず、スイッチバック式でもいいので直行便を検討してほしい。	箱崎線と空港線の福岡空港駅方面との直行につきましては、軌道の配置上、スイッチバックなどはできない構造となっています。今後も乗り換え利便性の向上に努めてまいります。
7	七隈線を利用するようになり10年目を迎えるが、朝の通勤乗客が年々増えているような気がする。やむを得ず乗車を見送ったこともある。8時台を中心に4分間隔で運行していただいているが、せめて少しの時間帯だけでも3分間隔の運行を検討できないか。	使いやすいダイヤの提供につきましては32ページ、車内混雑への対応につきましては34ページに記載しております。今後も、七隈線の乗車人員数の増加を踏まえながら、より使いやすいダイヤの検討や車内混雑対策に取り組んでまいります。

8	<p>空港線と箱崎線の乗換について、天神駅も乗換駅としての役割を担っているが、圧倒的に空港線利用客が多い。JR九州との契約や兼ね合いがあるのだろうが、朝の通勤ラッシュ時間帯の天神駅では、貝塚行き電車の直後の福岡空港行き電車に（空港方面へ向かう乗客が集中するのを避けるため、乗車人員が多い）JR始発を避けるようなダイヤにできないか。</p>	<p>使いやすいダイヤの提供につきましては32ページ、車内混雑への対応につきましては34ページに記載しております。 ご意見につきましては、今後の事業運営の参考にさせていただきます。</p>
9	<p>どんたく期間中にも臨時便あるいは平日ダイヤでの運行を検討して欲しい。</p>	<p>市内で開催される大型イベントなどにあわせて臨時列車の運行につきましては32ページに記載しております。 ご意見につきましては、今後の事業運営の参考にさせていただきます。</p>
10	<p>「割引はやかけん」は全国相互利用ができない。障害者こそ複数枚ICカードを使い分けることが大変なことを理解していただき、せめて西鉄のニモカとJR九州のSUGOCAだけでも相互利用ができるよう、システム改修を今後の計画に入れていただきたい。</p>	<p>「はやかけん」のサービス充実につきましては32ページに記載しております。 なお、「割引はやかけん」は各社の割引制度が異なることから、ICカードの相互利用の対象となっておりません。</p>
11	<p>ICカードのはやかけんが、他社と比べて不便で残念である。キャッシュレス化はますます進んでいくのにオートチャージ、クレジットチャージ機能すらないのは、使い勝手が劣る。</p>	<p>「はやかけん」のサービス充実につきましては32ページに記載しております。 ご意見につきましては、今後の事業運営の参考にさせていただきます。</p>
12	<p>東京に住んでいた時はSuicaやPASMOが非常に便利で、定期券としてだけでなく電子マネーとしてキャッシュレス決済も活発に利用していたが、福岡でははやかけんの不便さや福岡市地下鉄の狭小な施策によりほとんど利用する機会がなくなった。</p> <p>電子マネーとしてのはやかけんは他カードと比較すると都度現金をチャージしなければならない非常に原始的なものとなっている。SUGOCAやnimocaはオートチャージ機能やクレジットカードとの連携を推進し利便性を高めているにもかかわらず、はやかけんはいつまでも現金主義を貫いている。</p>	<p>「はやかけん」のサービス充実につきましては32ページに記載しております。 ご意見につきましては、今後の事業運営の参考にさせていただきます。</p>
13	<p>福岡市地下鉄では地下鉄を利用する通勤経路の定期券をはやかけんのみ限定するという独占商法で利益を上げようとする狭小な施策をとっている。上記の電子マネーとして使いづらい性質のおかげで電子マネー利用は明らかに減った。</p> <p>この問題の現実的な解決策は他社発行カードに福岡市地下鉄線内の定期券を搭載することはできるようにし、他社発行カードのメリットによる経済効果を楽しむことではないかと考える。</p>	<p>「はやかけん」のサービス充実につきましては32ページに記載しております。 なお、ICカードにつきましては、障害や紛失時の再発行等の取り扱いを事業者ごとに行っていることや、ICカードごとに独自のサービスがあることなどから、地下鉄線内の定期券のICカードへの搭載は、はやかけんのみ対応となっております。</p>
14	<p>赤坂駅の駐輪場の精算機について、支払方法が現金のみになっているので「はやかけん」も使用できるようにして利便性を高めてほしい。</p>	<p>「はやかけん」のサービス充実につきましては32ページに記載しております。 ご意見につきましては、今後の事業運営の参考にさせていただきます。</p>
15	<p>モバイルSuicaのようにスマホで、地下鉄運賃の決済ができるサービスを導入してほしい。</p>	<p>「はやかけん」のサービス充実につきましては32ページに記載しております。 ご意見につきましては、今後の事業運営の参考にさせていただきます。</p>

16	駅スタッフの接客対応能力が人によるバラツキが大きいと感じる。接客能力の高い人をモデルとして全体のレベルの底上げをすべきだと思う。	接客技術の向上につきましては32ページに記載しております。 今後も、全ての駅務職員の接客レベルの向上に努めてまいります。
17	成果指標の駅員の接客に関する満足度は、現状値の94.8%から目標値を90%以上としているが、少なくとも現状以上にすべきではないか。	当該成果指標につきましては37ページに記載しておりますが、ご意見を踏まえ、 目標値を「現状以上」に修正いたしました。
18	今後の高齢社会などを念頭におけば、洋式トイレをスタンダードとすべきではないか。	ご意見を踏まえ、 35ページの「高齢者にとって使いやすい地下鉄の実現」とく大型ロッカーなどの充実」に、駅トイレの洋式化について、記載を追加いたしました。
19	今後、ますますインバウンドの利用者が増加することや、七隈線の延伸によって、福岡空港駅の利用者が増加していくと思うので、福岡空港駅のエレベーターの増設に取り組むべきだと思う。	駅のバリアフリールートの充実につきましては33ページに記載しております。 ご意見につきましては、今後の事業運営の参考にさせていただきます。
20	七隈線の駅には改札口から地上出口へのエスカレーターがあるのに比べ、空港線の赤坂駅や西新駅にはそれが無いので高齢者・ベビーカー利用者及び障がい者などにとっても非常に不便な状態である。バリアフリーの重要性を鑑みてエレベーター、エスカレーターを増設してほしい。	駅のバリアフリールートの充実につきましては33ページに記載しております。 ご意見につきましては、今後の事業運営の参考にさせていただきます。
21	バリアフリーの強化、エレベーター、エスカレーターの充実、動く歩道（の整備に取り組んで欲しい。）	駅のバリアフリールートの充実につきましては33ページに記載しております。
22	朝夕のラッシュ時及びイベント時、乗車人員の増加による車内の混雑は最近さらに過酷な状態になっており、乗客が列車に乗るのをあきらめる場面もある。天神駅のホームでは激しい混雑で押しつぶされそうになることがある。	車内混雑への対応につきましては34ページに記載しております。
23	地下鉄の駅はどの駅も同じような空間で駅ごとの特徴がないため、寝ていたり、ぼーとしていると、ハッと気づいた時に、電車がどの駅に停車しているのかわからない。 薬院大通駅のように駅の特徴に応じた装飾があるとわかりやすいし、楽しい気持ちにもなるので、装飾のような駅ごとの個性を出すような取り組みをさらに進めて欲しい。	駅の魅力づくりにつきましては34、38ページに記載しております。 今後も各駅の個性を活かし、利用者の皆様に楽しんでいただけるような駅を目指してまいります。
24	東京から福岡に住み始めて9ヶ月になります。私が住んでるところはバスでも地下鉄でも利用しやすい場所ですがバスの方が便利はいいです。1日券が当日限りというのも残念です。メトロのように24時間利用できればいいと思います。外国人の観光客にはお正月など2日で700円（正しくは720円）の安いチケットがあったとききました。地域に密着した市民にも地下鉄をもっと手軽に利用できるチケットがあればとおもいます。	お客様ニーズなどに対応した企画券の提供につきましては、32ページに記載しております。 ご意見につきましては、今後の事業運営の参考にさせていただきます。
25	出口付近の位置、および主要建物の看板（などの案内をわかりやすくして欲しい。）	わかりやすい情報案内につきましては、35ページに記載しております。

26	免許返上者に対するシニア料金の充実（に取り組んで欲しい）	高齢者を対象とした企画券の充実につきましては、35ページに記載しております。
27	お年寄りの椅子設置と原案にありましたが、皆の乗り良い地下鉄にしていだけないかと思ます。	駅構内のベンチの増設につきましては、35ページに記載しております。
28	地下鉄利用時に毎回思うのですが7人座りの座席に6人しか座れない席の取り方もどうかと思ます。利用客のマナーも徹底して頂きたいです。	乗車マナー向上の取組みにつきましては33ページに記載しております。 ご意見につきましては、今後の事業運営の参考にさせていただきます。
29	エスカレーターの2列乗車利用の強力推進。現在、案内掲示等で2列利用を図られようとしていますが、十分とは思われない。単純計算で2列乗車によりエスカレーターの稼働時間と利用者の利用に要する時間も2分の1になるであろうことで大いにメリットが考えられると思うのだが。	エスカレーター安全利用に関するマナー向上の取組みにつきましては33ページに記載しております。
30	外国人向けのマナー（啓発・周知に取り組んで欲しい。）	外国人に対するマナーの周知につきましては33ページに記載しております。

3 まちづくりへの貢献

連番	意見要旨	市の考え方
31	地下鉄の駅の近くに住んでいる人は別として一般的には駅までの足について利用者は悩む。自転車・バイクの置場や駐車場の案内を充実させてほしい。	駅周辺におけるパーク＆ライド駐車場の利用促進やサイクル＆ライドの推進につきましては40ページに記載しております。 案内の充実に関するご意見については、今後の参考にさせていただきます。
32	（七隈線について）板付方面への延伸も期待したい。	新たな地下鉄路線については、市全体の総合交通体系の中で検討されるものでございますので、総合交通体系を所管する本市住宅都市局と連携しながら、公営交通事業者として、期待される役割を果たしてまいります。
33	姪浜と橋本がつながって循環ラインになれば、もっと色々便利になると思う。いつか是非実現させて欲しい。	新たな地下鉄路線については、市全体の総合交通体系の中で検討されるものでございますので、総合交通体系を所管する本市住宅都市局と連携しながら、公営交通事業者として、期待される役割を果たしてまいります。
34	姪浜駅と橋本駅を結んでもらって、地下鉄の環状線化を切に希望する。	新たな地下鉄路線については、市全体の総合交通体系の中で検討されるものでございますので、総合交通体系を所管する本市住宅都市局と連携しながら、公営交通事業者として、期待される役割を果たしてまいります。
35	姪浜駅と橋本駅をつないで環状線にしていだければ、福岡市の西部・西南部の人の流れが活発になり、将来のまちの発展にも大きく貢献すると思うので、七隈線延伸後にはぜひ検討して欲しい。	新たな地下鉄路線については、市全体の総合交通体系の中で検討されるものでございますので、総合交通体系を所管する本市住宅都市局と連携しながら、公営交通事業者として、期待される役割を果たしてまいります。
36	私としては在来線と七隈線とが交わる駅を増やしてほしいと思うのです。姪の浜と橋本或は西新と六本松とが交われば利用者は飛躍的に増えるのではないかと考えます。	新たな地下鉄路線については、市全体の総合交通体系の中で検討されるものでございますので、総合交通体系を所管する本市住宅都市局と連携しながら、公営交通事業者として、期待される役割を果たしてまいります。

37	福岡空港の民営化と滑走路増設による国際旅客数の増加が想定されている。特に福岡空港の国際線利用旅客の地下鉄を含んだ交通アクセスの利便性の向上についての記載が必要。 具体的には ①七隈線博多駅から国際線ターミナル、さらに博多の森への延伸 ②国際線と国内線のターミナル間連絡路を七隈線線路との共用として建設	新たな地下鉄路線については、市全体の総合交通体系の中で検討されるものでございますので、総合交通体系を所管する本市住宅都市局と連携しながら、公営交通事業者として、期待される役割を果たしてまいります。
38	例えばマリンメッセ福岡方面、ヤフオクドームや福岡タワー方面では車頼みになっていて、自家用車やバス・タクシーで周辺道路は渋滞が激しい。 車利用から環境に優しい地下鉄利用へのシフトを促進するため新たな路線の必要性を感じるの で、上記の方面への新規路線（空港線の分岐及び複々線化を含む）を検討していただきたい。	新たな地下鉄路線については、市全体の総合交通体系の中で検討されるものでございますので、総合交通体系を所管する本市住宅都市局と連携しながら、公営交通事業者として、期待される役割を果たしてまいります。
39	地下鉄と（西鉄）貝塚線の合体（直通化）や福岡総合体育設立による東区への地下鉄延長（に組み込んで欲しい。）	貝塚線との直通運転や、新たな地下鉄路線については、市全体の総合交通体系の中で検討されるものでございますので、総合交通体系を所管する本市住宅都市局と連携しながら、公営交通事業者として、期待される役割を果たしてまいります。
40	貝塚ー千早間を西鉄から借りるか買収してJR九州の鹿児島本線に相互乗り入れを図ってほしい。福岡市東部の人々や東区以西の利用者にとってとても便利になるはず。	貝塚線との直通運転については、市全体の総合交通体系の中で検討されるものでございますので、総合交通体系を所管する本市住宅都市局と連携しながら、公営交通事業者として、期待される役割を果たしてまいります。
41	地下鉄フェスタの開催等で関心や理解を深めてもらうのを良い事ですが、更に他の公営地下鉄とは違う特色を出すイベントはどうでしょうか。例えば、時間は夜になるかもしれませんが、線路内のウォーキングイベントなどは検討頂けませんか。	地下鉄への関心・理解を深めていただく機会の提供につきましては、39ページに記載しております。 また、今後も、地下鉄ウォーキング、地下鉄お仕事体験等の福岡市地下鉄ならではのイベント開催に努めてまいります。

4 成果指標全般

連番	意見要旨	市の考え方
42	成果指標を何のために設置しているのかが不明なため、定義をはっきりと記載したほうが良い。	成果指標につきましては、31、37、41、44ページに記載しておりますが、いただいたご意見を踏まえ、 成果指標の定義を追記いたしました。

5 その他

連番	意見要旨	市の考え方
43	2020年をピークに年少人口、生産年齢人口の減少が見込まれていると、券種別の約50%を占める定期利用者も減少するのではないかとされるが、乗員人員の見込みでは、七隈線延伸開業後の見込みが人口推計で作成されているのであれば、券種別の推移見込みも必要ではないか。	券種別での見込みは立てておりませんが、生産年齢人口減少の要素も加味した上で乗車人員を見込んでおります。
44	地下バス65の利用者数と伸び率見込みを示すことができないか。	券種別での利用者の見込みは立てておりませんが、成果指標として、37ページに「65歳以上の利用者数」を記載しております。

45	朝のラッシュ時の満員電車で、車内真ん中辺りに立っていると掴まるものがなくて危ない思いをしているので、JR九州の新車両のように、車両の真ん中あたりに吊皮を設けてほしい。	ご意見につきましては、今後の事業運営の参考にさせていただきます。
46	現在の空港線は福岡空港駅発の本数イコール博多駅発の本数である。博多駅始発を増便できないか。	ご意見につきましては、今後の事業運営の参考にさせていただきます。
47	運賃について、地下鉄よりバスの方が安いのでバスに乗り換える場面がある。以前実施されていた「おとなりきっぷ」（初乗り100円）を復活させて利用しやすくしてほしい。	「おとなりきっぷ」は、平成28年9月に廃止し、隣駅までご乗車いただいた翌月に100ポイントを付与する「はやかけん ひと駅ポイント」へとサービスを移行しております。
48	お隣きっぷがなくなって、福岡県人の利用が減っているのではないのでしょうか？東京などに比べて、近い距離でも200円、高い水準です。利用者がより増えるように努力してほしいと思います。	「おとなりきっぷ」は、平成28年9月に廃止し、隣駅までご乗車いただいた翌月に100ポイントを付与する「はやかけん ひと駅ポイント」へとサービスを移行しております。
49	公営地下鉄との運輸収益増加率では、高い水準を維持していることから、乗車料金への見直しを検討しているか。キロあたりの乗車料金を全国と比較した資料を追加して説明していただきたい。	乗車料金につきましては、長期的に収支を均衡させることができる金額で設定しております。他都市地下鉄と比較しますと、東京、大阪の二大都市よりは若干高いものの、その他の都市と概ね同じ料金水準となっております。
50	関東、関西では女性専用車両を導入している鉄道会社はいくつかあるが、（女性専用車両は）時代遅れだと思う。今回の計画に女性専用車両導入の検討が入ってなくて安心した。	ご意見につきましては、今後の事業運営の参考にさせていただきます。
51	空港線と箱崎線の乗換えの車内アナウンスについて、中洲川端駅だと上下移動しなければならないので、天神でも乗換可能な場合はその旨をアナウンスしてほしい。	ご意見につきましては、今後の事業運営の参考にさせていただきます。
52	車両の中に大きな荷物を置いておくスペースを作してほしい。利用する人にとって便利だが、ほかの人にとっても邪魔にならない。スペースを確保するだけなので、若干椅子が少なくなって座れる人が少なくことはあるが、デメリットは少なく、メリットが大きいと思う。	ご意見につきましては、今後の事業運営の参考にさせていただきます。
53	七隈線の無人運転は可能だろうと思う。事実上無人運転であるように見える。安全面を考慮してもOKだと思う。自動車ですら無人運転をやるという時代である。現状は退職者の再雇用（天下り）？と疑われても仕方がない。	ご意見につきましては、今後の事業運営の参考にさせていただきます。
54	道路の陥没事故を2回も起こした。2か所とも極めて近く（約200メートル程度）福岡市（交通局）の管理能力や技術的能力が著しく低いと思わせた。民間企業だと倒産していると思う。あらゆる面でポテンシャルを上げてほしい。	2016年（平成28年）11月8日に発生した道路陥没事故等につきまして、交通局として重く受け止め、二度と事故を起こさないという強い決意のもと、48・49ページに示した取組みを進め、安全を最優先に着実に七隈線延伸事業を進めるとともに、わかりやすい情報発信に努めてまいります。
55	P8「鉄道事故発生件数の比較」について、発生件数のみで全国比較をしています。都市により状況が違うのでなにか別の指標はないのでしょうか？母数で発生率はかなり違うのでは	本戦略においては、件数の比較を掲載していますが、今後の発生件数について分析や評価を行う際は、都市ごとの状況を加味して行ってまいります。

56	<p>鉄道に限らず人命を預かる運輸事業においては安全確保が最優先されるべきであり本書に公表されている事故の発生件数の絶対的少なさは大いに評価されるべきものと思われます。課題に掲げられているところでヒューマンエラーの絶無は無論のこと、施設、車両等ハード面の経年劣化への対応も十二分になされ、安全輸送が図られることを望みます。</p>	<p>今後も、安全を最優先とし、交通局一丸となって、輸送の安全の確保に努めてまいります。</p>
57	<p>好みの問題ですが課題と解決策が記載されている場所が離れているので見直すのに苦労しました。</p>	<p>現状と課題を分析し、それを踏まえて経営の基本方針を策定、さらにその方針に基づいた取組みを掲げるといった構成としております。</p>
58	<p>何故、公共交通機関より自家用車利用が福岡では多いのか、それは地下鉄路線が他の地方公共団体より圧倒的に少ないことはもちろんのこと、地下鉄駅にアクセスできる交通機関として西鉄バスしかなく、西鉄バスのみが福岡市中心部唯一の独占バス会社だからです。</p> <p>こうした現状を福岡市「住民」を対象にしたアンケート調査等を行い精密に調査し、自家用車利用者を地下鉄の利用者へ転換を促す施策を検討していただきたいです。</p> <p>例えば福岡市営地下鉄沿線には西鉄バス路線乗り入れを規制し、その代わり地下鉄駅へのアクセスのための西鉄バス路線の運行本数増設を認可しやすくさせる等福岡市全体の利便性を高める共同政策をもって公共交通機関事業を行うべきであり、又は西鉄バス以外の公共交通機関新規参入を促すなどをご検討ください。</p> <p>福岡市は他の政令都市に比べて群を抜いて公共交通機関の利便性が悪いのは目に余ります。既成の地下鉄利用者の利便性だけでなく、地下鉄を利用したくてもできない市内全住民の利便性を考慮し、今後の地下鉄事業を行なってもらいたいものです。それができれば自家用車利用は自ずと減少すると思います。</p>	<p>バス路線のあり方や新たな地下鉄路線については、市全体の総合交通体系の中で検討されるものでございますので、総合交通体系を所管する本市住宅都市局と連携しながら、公営交通事業者として、期待される役割を果たしてまいります。</p> <p>なお、自動車利用からの転換の推進につきましては、40ページに記載しております。</p>
59	<p>地下鉄の利用者の増加を目指すには、回遊性の向上も大切ですが、逆方向の利用者の増加を目指すべきだと思います。</p> <p>七隈線は、福岡大学の存在があり、天神方面と逆の利用者がいます。空港線は、九大があるのに、地下鉄駅からのバスの便が少ないこと、料金が高いことを理由に利用者が少ないと聞きます。</p> <p>バスの台数は、今のままでも、天神地区に集中する路線ばかり作らずに、地下鉄や西鉄の途中駅（姪浜・藤崎や大橋）からの折り返しのバス路線にして、そこで浮いたバスを九大学研都市からのバスに振り分ければ、良いのではと思います。西鉄とは路線開拓に関しても協議しているはずですので、話し合いの余地はあると思います。他にも西鉄バスの不採算路線を止めて（止めた路線には、乗合タクシーで対応）、そこで浮いたバスを必要な路線に振り分けても良いと思います。</p> <p>逆方向の利用者を増やさない限り、利用者増は厳しいと思います。朝の姪浜方向の電車の空席を見ると特にそう思います。もちろん、大学だけでなく、他の施設の誘致なども考えるべきだと思います。空港線、七隈線、貝塚線と3つの路線の端方面には、空き地などもありそうなので、誘致も可能ではと思います。</p>	<p>バス路線のあり方については、市全体の総合交通体系の中で検討されるものでございますので、総合交通体系を所管する本市住宅都市局と連携しながら、公営交通事業者として、期待される役割を果たしてまいります。</p>

60	<p>空港での利用がより増加しているのがよくわかりました。ただ、その割には地下鉄空港駅から、北ウイングまでが遠いこと！歩く歩道は地下にしかなく、時々人に教えてます。案内不足。空港と相談して欲しい。</p>	<p>ご意見につきましては、今後の事業運営の参考にさせていただきます。</p>
61	<p>地下鉄駅の半分は下るエスカレーターに変えられましたが、それは何故でしょうか？そのために本来エスカレーターで上がっていた方がエレベーターに乗るため、車椅子や子供連れの方々はしばらく並んで待つという現象になっています。</p>	<p>下り階段での足腰へ負担を考慮し、お客様の利便性向上を図るため、平成27年度より空港線・箱崎線の駅におきまして、ホームとコンコースをつなぐエスカレーターの片側を上りから下りへ切替を進めております。 ご意見につきましては、今後の事業運営の参考にさせていただきます。</p>
62	<p>エレベーターの中も暗すぎ。中も福岡をアピール出来るのではありませんか？</p>	<p>ご意見につきましては、今後の事業運営の参考にさせていただきます。</p>
63	<p>現在議論になっているロープウェーについて、私は七隈線を博多駅から地上に上げ、ウォーターフロント地区を結ぶLRTの方がベストと思っています。大博通り中央部に単（途中駅ですれ違い）で敷設することで、工事費を安く、工事期間も短くなるはずで、車輪式リニアの七隈線車両は急カーブや登り坂に対応できるので、可能だと考えられます。将来的に天神北→ももち→西新→橋本を結ぶ循環線が一番いいのですが、諸事情でこれは難しいかも。ヨーロッパには、福岡市より人口がかなり少ない都市・街にLRTやSバーンがあり非常に便利です。一番の問題は予算でしょうが、福岡市がより住みよい街、海外から訪れる方たちにいい都市と思って頂けるには地下鉄やLRTを中心とした交通網の整備が不可欠と考えています。</p>	<p>新たな交通システムについては、市全体の総合交通体系の中で検討されるものでございますので、総合交通体系を所管する本市住宅都市局と連携しながら、公営交通事業者として、期待される役割を果たしてまいります。</p>
64	<p>5年程度で見直し？進捗管理でどのくらい乖離や問題点がでて変更しないのでしょうか？</p>	<p>2023年度（策定から概ね5年）を目途としておりますが、状況に応じて、適宜見直しを行います。</p>
65	<p>1例ですが例えば自家用車の利用が多いという課題の対策として、駅周辺のパーク＆ライドの利用促進・・・過度な自動車利用から転換を図るとされているが、これによりどのくらいの利用が増えるのか記載されておらず結果を追うだけで、PDSAサイクルを回すは名目だけに感じます。</p>	<p>具体的な利用者の増加数につきましては、見込みを立てておりませんが、逐次利用者数を把握し、パーク＆ライドの利用促進の取組みへ反映してまいります。</p>
66	<p>P40「自動車利用からの転換の推進」パーク＆ライドの駐車場の位置情報や料金情報をもっと目につくところに掲示できないのでしょうか？定期利用者以外の方がたまに使いたいと思っても、「場所を知らない」「行って見て停められなかったら困る」など、敷居を高く感じるようです。そもそもパーク＆ライド自体を知らない可能性もあります。パーキング自体に看板等目立つように掲示できないのでしょうか？</p>	<p>ご意見につきましては、今後の事業運営の参考にさせていただきます。</p>
67	<p>前回の計画の結果が記載されているといいですね。</p>	<p>現在の福岡市地下鉄中期経営指針の進捗状況につきましては、第1回福岡市地下鉄経営戦略懇話会において報告を行い、報告資料は弊局ホームページに掲載しております。</p>

68	<p>天神、天神南駅への乗り換えに関する不便さ。七隈線の天神南から貝塚方面へ乗り換えるとき、交通局の想定では天神南から天神駅に行って中洲川端で再度、貝塚行きへの乗換えを考えているようであるが、天神南から中洲川端に行って直接貝塚行きに乗り換える方が、時間的にも早く、市内の周辺観光的にも断然効果がある。今後、キャナル付近にも駅ができるが、キャナル付近の駅から中洲川端への乗換え客も想定すべきであってこの付近の乗換え客の利便性を考えるべきではないかといつも思っている。とにかく不便であり、故にこの区間の利用客が増えない原因だと思う。</p>	<p>ご意見につきましては、今後の事業運営の参考にさせていただきます。</p>
69	<p>福岡市地下鉄環境キャラクターメコロについて、キャラクター自体は何度か目にした記憶がありますが、環境キャラクターとは気づいていませんでした。せっかくのキャラクターです。もう少し知名度が上がるよう活躍の場を増やしてあげてほしいと思いました。</p>	<p>ご意見につきましては、今後の事業運営の参考にさせていただきます。</p>
70	<p>内容ではなく、表記について、14ページ3行目と5行目について、全体を通してほぼ「億円」と書かれているのに、ここでは「百万円」と表記されています。統一した方が見やすいのですが。</p>	<p>ご意見を踏まえ、「億円」単位に修正いたしました。</p>
71	<p>P17「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」この全文、大切にしてもらいたい宣言です。P20の「経営理念」とともに、期待しています。</p>	<p>今後も、安全の確保と計画的な投資に取り組んでまいります。</p>
72	<p>降車駅の確認などで、LCD式車内案内表示器のさらなる設置は大いに助かります。さらに車外、ホームドアに駅毎のカラーリングがなされ降車の目安となるラインを、ホーム向かいの壁にも描いてもらえると、車内混雑時にホームと逆側しか見えないときでも降車駅を確認できて便利だと思います。地下鉄の壁は特徴がないので、乗車時にホーム向かいの壁しか見えないときは、自分がどこにいるのかわからなくなります。</p>	<p>ご意見につきましては、今後の事業運営の参考にさせていただきます。</p>
73	<p>仕事にやりがいを感じている職員の割合が、現状値58%ということは半数近くが何か問題意識を抱えて仕事をしているということになると思うが、利用者としてそれが何なのか、どうしてなのか疑問を感じざるを得ない。</p>	<p>職員アンケートは、やりがいを感じている職員が58%、感じていない職員が10%、どちらとも言えないが32%という内容でした。今後も職員それぞれがやりがい、働きがいを感じる職場づくりを推進していきます。</p>
74	<p>西鉄貝塚線や沿線の寺社と共同で、各寺社にちなんだ「はくふく八福神」霊場を開創して欲しい。</p>	<p>ご意見につきましては、今後の事業運営の参考にさせていただきます。</p>
75	<p>駅名変更と新駅名 祇園駅→祇園東駅 箱崎九大前駅→北箱崎駅（汐井公園口） 六本松駅→六本松駅（科学館前） 中間駅（仮称）→祇園西駅</p>	<p>箱崎九大前駅については、まちづくりの進展にあわせて、検討してまいります。また、中間駅（仮称）については、今後検討の上、開業2年前までに決定する予定です。 なお、副駅名につきましても、今後さらに検討を進めていきます。</p>