資料 1-1

第３回　福岡市地下鉄経営戦略懇話会

福岡市地下鉄長期ビジョン（原案）について

福　岡　市　交　通　局

■　福岡市地下鉄長期ビジョン（原案）の概要

経　営　理　念

私たちは、日常を支える公共交通機関として、
安全・安心を何よりも優先するとともに、
質の高いサービスの提供にチャレンジし続けることで、
お客様と福岡のまちの笑顔と元気を運びます。

安　全　方　針

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

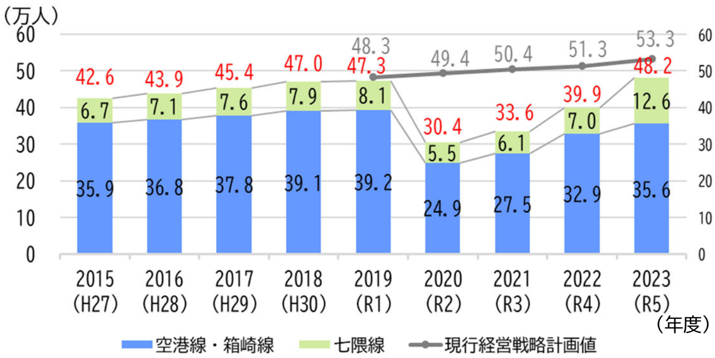
第１章　策定の背景と目的

1　背景と目的

○　地下鉄の輸送人員、運輸収益は、新型コロナウイルス感染症の影響によって、2020（令和２）年度に大幅に減少しました。

○　その後、地下鉄の輸送人員は、2021（令和３）年度以降、緩やかに回復し、2023（令和５）年度はコロナ禍前の水準を超えて過去最高となったものの、現行経営戦略の計画値を下回っています。

地下鉄路線別の一日当たり輸送人員の推移



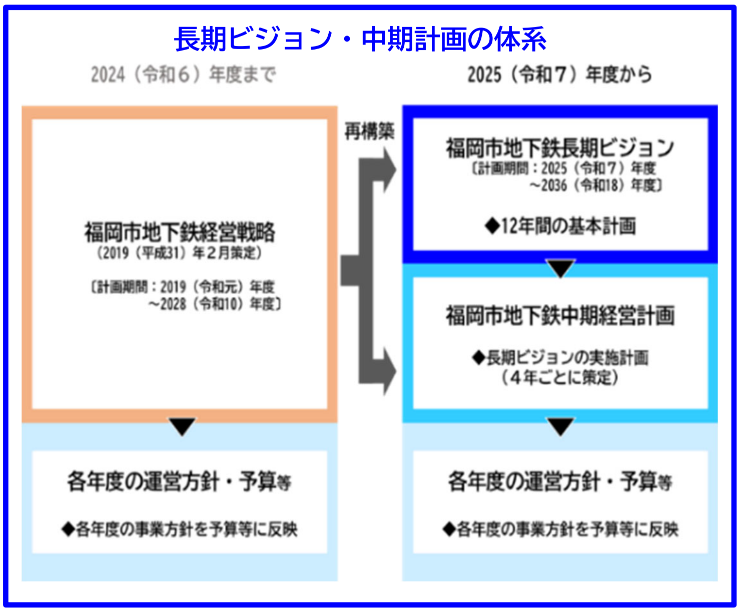
○　また一方で、資源価格高騰、鉄道事業における防犯対策の強化など、地下鉄を取り巻く環境が大きく変化しています。

○　以上のような状況を踏まえ、将来にわたって安全・安心で快適な輸送サービスを提供し続けていくために、現行の経営戦略を見直し、新たな中長期的な経営の基本計画として「福岡市地下鉄長期ビジョン」（以下、「長期ビジョン」という。）を策定します。

2　計画期間

○　長期ビジョンの計画期間は 2025（令和７）年度～2036（令和 18）年度までの 12 年間です。

○　また、長期ビジョンの目標達成に向けた施策の実施計画として「福岡市地下鉄中期経営計画」（以下、「中期計画」という。）を４年ごとに策定し、施策を着実に推進します。



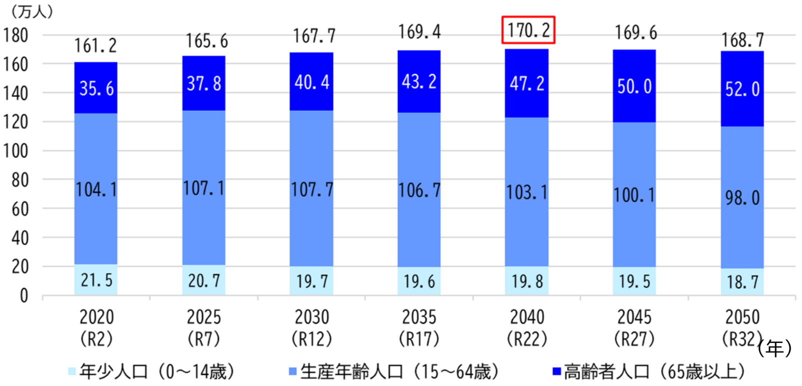
第２章　福岡市地下鉄を取り巻く環境

１　福岡市の人口動向

○　福岡市の人口は、将来人口推計によると、2040（令和 22）年頃に約 170 万人に達し、ピークを迎えると見込まれています。

○　一方で、地下鉄利用者の主要層である生産年齢人口（15～64 歳）は、2030（令和 12）年頃から減少に転じる見込みで、高齢者人口（65 歳以上）は、引き続き増加する見込みです。

人口の推移



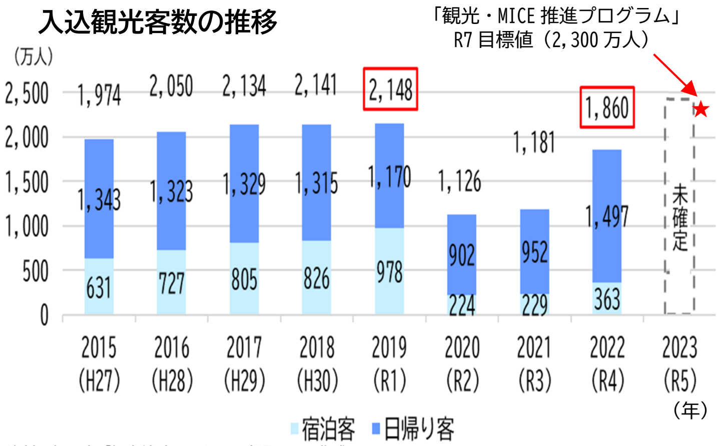
資料：国政調査及び「福岡市の将来人口推計（2024年４月公表）」
（注）2020（令和２）年の実績値については、年齢不詳を比例配分して各年齢に加算したもの。
（注）四捨五入の関係で合計が一致しない場合がある。

２　社会情勢の変化

（１）観光

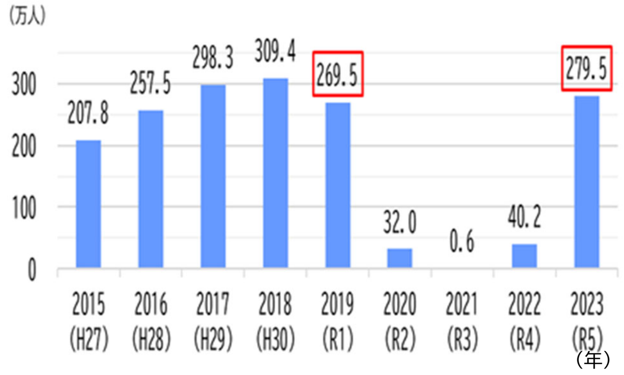
福岡市への入込観光客数は、新型コロナウイルス感染症の影響により 2020（令和２）年に大きく落ち込んだものの、2022（令和４）年はコロナ禍前の９割近くまで急速に回復しており、また、福岡空港及び博多港からの外国人入国者数も、2023（令和５）年はコロナ禍前の水準まで回復しています。

入込観光客数の推移



資料：福岡市「観光統計」をもとに交通局にて作成

外国人入国者数の推移



資料：法務省「出入国管理統計」による福岡空港及び博多港からの入国者数

（２）資源価格等の高騰

不安定な海外情勢等による原油価格や物価の高騰等により、電力料金をはじめとした地下鉄の運営コストが増加しています。

（３）鉄道事業における防犯対策の強化

2021（令和３）年に他の鉄道において車内傷害事件が相次いで発生したことから、鉄道における各種犯罪行為への対策強化が急務となっています。

（４）脱炭素の取組み

福岡市においては、2040（令和 22）年度「温室効果ガス排出量実質ゼロ」に向けて、省エネルギー機器の導入や、再生可能エネルギー由来電力の利用拡大などの脱炭素の取組みを推進しています。

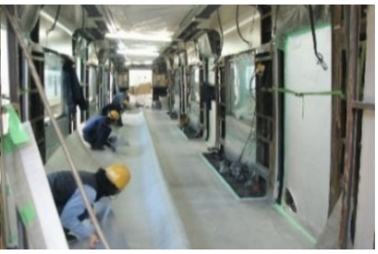
第３章　これまでの主な取組み

1　安全・安心の確保

■　施設、車両などの安全性の確保

▶　終電後の夜間を中心に、線路やトンネルなどの土木構造物等の保守点検や、駅施設等の改修工事、及び空港・箱崎線への新車両の導入を推進

構造物検査



2000 系車両大規模改修（内装張替）

■　お客様の安全・安心の確保

▶　運輸指令所による運行管理システム等を活用した列車の運行状況等の常時監視や、ホームドア等の設備によりお客様の安全を確保

運輸指令所

リアルタイム車内防犯カメラ

▶　また、警察ＯＢ職員による車内・駅構内の巡回警備の強化や交通局所有の全車両へリアルタイム車内防犯カメラの設置を進めるなど、車内犯罪、トラブルの未然防止等に向けた取組みを推進

2　快適で質の高いサービス

■　スムーズな輸送サービスの提供

▶　混雑緩和対策として、お客様からの声を踏まえたダイヤ改正などを実施
また、七隈線においては、今後、3000A 系車両の増備を実施

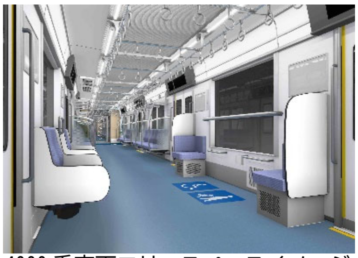
3000A 系車両

タッチ決済乗車サービス

▶　クレジットカード等でのタッチ決済乗車サービスや、乗降マナー向上のため、各種広報物による啓発などを実施

■　「ユニバーサル都市・福岡」にふさわしい地下鉄に向けた取組み

▶　妊娠中の方や子ども連れの方が利用しやすいよう車内の優先席・スペースの改修に取り組み、新車両（4000 系）には誰もが快適に利用できるフリースペースを設置



4000 系車両フリースペースイメージ

▶　エレベーター、エスカレーターの設置に加え、バリアフリートイレには「認知症の人にもやさしいデザイン」のサインを導入

人感センサー付
タッチレス自動運転エレベーター（※センサーはイメージ）

■　来街者にも使いやすい環境整備とサービスの提供

▶　博多駅などの主要駅に外国語対応可能な案内専門スタッフ「地下鉄駅コンシェルジュ」を配置

▶　また、英語、中国語、韓国語など、全 22 か国語の電話通訳システムの外国語サポートサービスを実施

地下鉄駅コンシェルジュ

3　環境にやさしい地下鉄

■　省エネルギー化に向けた取組み

▶　車両の軽量化や高効率モーターの採用、駅照明等のＬＥＤ化などの取組みを実施

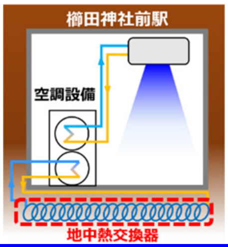
空港・箱崎線車両（ステンレス製）

七隈線車両（アルミ製）

■　脱炭素社会の実現に向けた取組み

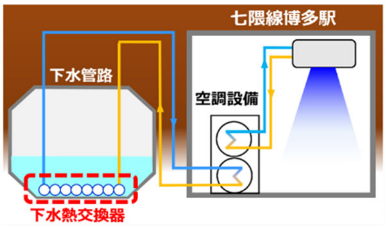
▶　再生可能エネルギー由来電力の導入や、地中熱、下水熱を活用した空調の導入等による脱炭素社会の実現に向けた取組みを実施

地中熱の空調活用イメージ



地中熱交換器

下水熱の空調活用イメージ



下水熱交換器

4　七隈線延伸事業の推進

■　七隈線延伸区間（天神南駅～博多駅）の開業

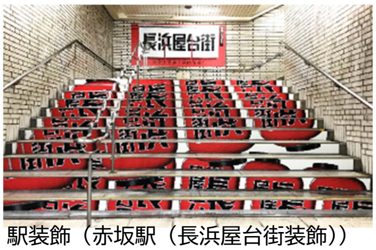
▶　2023（令和５）年３月 27 日に天神南駅～博多駅が延伸開業し、博多駅に直結したことで、福岡市西南部及び都心部内での移動の利便性が向上

5　福岡のまちと連携した取組み

■　地下鉄の魅力づくりの取組み

▶　地下鉄フェスタの開催、駅装飾や副駅名の設定等による地下鉄の魅力づくりを実施

地下鉄フェスタ



駅装飾（赤坂駅（長浜屋台街装飾））

ビルと駅との接続例（天神駅 13 出入口）

■　まちづくりの機会などを捉えた結節機能の拡充

▶　地下鉄駅周辺のまちづくり等の機会を捉えた駅と隣接ビル等との接続による結節機能の拡充

6　収益力の強化

■　周年事業や七隈線延伸開業の機会を捉えたイベントなどの実施

▶　周年事業や七隈線延伸開業の機会を捉えた、記念グッズの販売や周遊イベントなどを実施

延伸開業記念はやかけん

■　キャンペーン等による広告事業の強化

▶　複数の広告媒体を組み合わせた広告販売キャンペーン等の実施

■　魅力的な駅ナカ店舗等の誘致

▶　まちづくりに伴う駅ナカ店舗の新規誘致や生搾りジュース自販機など多種多様な無人機の導入・充実

天神駅東口駅ナカ店舗

第４章　計画期間の取組み

１　基本方針と目標

福岡市地下鉄では、これまで「安全・安心の確保」、「快適で質の高いサービスの提供」などに取り組むことで、多くのお客様にご利用いただいてきました。

一方で、開業から 40 年以上が経過した施設・設備の老朽化への対応に加え、今後見込まれる人口の変化や社会情勢の変化にも適切に対応していく必要があります。

そのため、次のとおり基本方針、目標を定め、将来にわたって安全・安心で快適な輸送サービスを提供し続けていきます。

■　基本方針

▶　お客様や市民の意見・評価に積極的に耳を傾け、組織が一丸となってサービスのたゆまぬ改善に取り組むなど、「お客様満足度 100％」に向け、果敢にチャレンジし続けます。

▶　職員一人ひとりが都市の交通基盤を支えているという使命感の下、倫理観をもって職務に精励し、お客様や市民のより一層の信頼・評価が得られるよう取り組んでいきます。

■　長期ビジョンにおける目標

お客様に満足いただき、そして選ばれる地下鉄を目指す

～安全・安心、快適・便利な地下鉄をいつまでも～

■　成果指標

指標項目	現状値 （2023（令和５）年度実績）	目標値 （2036（令和 18）年度）
地下鉄全般についての総合的な満足度	90％	100％
事故等発生件数 （鉄道運転事故・インシデント・輸送障害）	０件	０件（注１）

（注１）計画期間（12 年間）の合計

２　目標達成に向けた施策の柱と主要施策

長期ビジョンにおける目標達成に向け、“安全・安心”、“快適で質の高いサービス”、“まちづくり・環境との調和”、そしてこれらの“事業を支える経営基盤”の４つを施策の柱に掲げ、各施策に基づく取組みを推進していきます。

（１）安全・安心

安全方針に基づくこれまでの取組みに加え、お客様に地下鉄をより安全に、安心してご利用いただくための取組みを推進していきます。

主要施策１　安全の確保

◆ 地下鉄をより安全にご利用いただくため、鉄道運転事故等“ゼロ”を継続できるよう、安全管理を徹底します。

◆ また、整備基準に基づいた適切な定期点検等の保守を実施するとともに、アセットマネジメントに基づいた計画的な修繕・更新を実施することにより、施設、車両などの安全性を確保します。

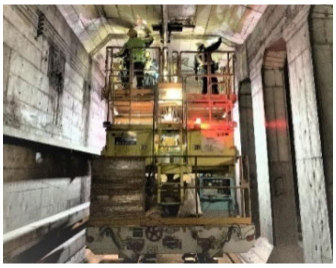
職員の安全スキルのさらなる向上

▶ 事故復旧シミュレーション訓練など、地下鉄運行に関わる全ての職員への訓練のさらなる充実

事故復旧シミュレーション訓練

アセットマネジメント計画の推進

▶ 施設や設備の安全確保のため、土木構造物などの劣化箇所の点検、修復や、車両の更新など、計画的な修繕・更新を推進



トンネル内点検

運輸安全マネジメントのさらなる推進

▶ お客様の安全確保に向けた取組みについて、ＰＤＣＡサイクルを適切に機能させることで、さらなる輸送の安全性を向上

主要施策２　お客様の安心の確保

◆ 大規模災害などを想定した関係機関との継続的な合同訓練等、平時の備えを強化します。

◆ また、駅や車内における犯罪等の未然防止など、より安心してご利用いただける環境づくりに取り組みます。

災害対応力の強化

▶ 警察や消防、隣接ビル等の関係機関との合同による訓練の実施

止水板取付の様子

▶ 災害発生時における帰宅困難者対応マニュアルの整備など新規事項への対応を強化

その他危機事案への対応力の強化

▶ ＡＩなどの新技術の活用により、駅構内での犯罪の未然防止

▶ 警察ＯＢによる巡回警備のさらなる強化、リアルタイム車内防犯カメラの設置及び警察等の関係機関と連携した対応力のさらなる向上

リアルタイム車内防犯カメラの運用イメージ

（２）快適で質の高いサービス

お客様により満足いただける地下鉄を目指して、サービスや駅・車両の利便性をさらに向上させる取組みを推進していきます。

主要施策１　質の高いサービスの提供

◆　多様化するお客様ニーズの把握、分析を行うことでニーズに応じたダイヤの改正等、快適で便利な輸送の提供、さらなる充実に取り組みます。また、お客様により満足いただける接客サービス等の展開に取り組みます。

◆　多様なツールを活用することで、地下鉄に関する情報を迅速・的確に、わかりやすく発信、お伝えします。

多様化するニーズに応じた輸送の提供・充実

▶　車両増備や、ダイヤ改正など、混雑緩和策の実施、及び他の交通機関等との結節機能強化など、乗継利便性の向上

お客様満足度調査

お客様の視点に立ったサービスの展開

▶　お客様ニーズの把握・分析による職員一人ひとりのサービスレベルの向上

▶　車いすをご利用の方などが安全で快適にご利用いただけるよう、教育訓練や接遇研修などを強化

車いすをご利用の方の介助

▶　ＳＮＳなどの活用による迅速・的確でわかりやすい情報発信や多言語表記による情報提供サービスの充実

主要施策２　快適・便利な環境づくり

◆　誰もが快適で、気持ちよくご利用いただけるよう、駅のリフレッシュや車両の改修などに取り組むとともに、乗降マナーの啓発活動を強化するなど、「ユニバーサル都市・福岡」にふさわしい地下鉄に向けた取組みを推進します。

◆　また、タッチ決済の充実など、ＤＸの推進等による利便性向上に取り組みます。

快適にご利用いただくための取組み

▶　駅のリフレッシュ、全館冷房化の推進、エレベーターの増設や案内サインの改良などの実施

エレベーター優先利用
案内サイン設置イメージ

ＤＸの推進等

▶　タッチ決済サービスの充実やＱＲ乗車券の導入などのＩＣＴ技術の活用による利便性・メンテナンス性の向上

タッチ決済読み取り機

気持ちよくご利用いただくための取組み

▶　車両優先スペースの改修など、こどもファスト・トラックに類する取組みの推進

車両優先スペースの改修イメージ

▶　乗車・降車マナー向上に向けた啓発活動の強化やエスカレーター安全利用に向けた動的サイン等の新技術の活用

プロジェクターによる
動的サインイメージ

（３）まちづくり・環境との調和

都市と共に発展する地下鉄を目指して、まちづくりと連携した利便性向上の取組みに加え、環境にやさしい公共交通機関として脱炭素の取組みを推進していきます。

主要施策１　まちづくりとの調和

◆ 開発事業者などと連携した駅施設の改良などにより、まちと駅の利便性向上を推進します。

◆ 沿線地域の施設やイベントなどと連携し、地下鉄を通じた沿線地域の活性化に貢献します。

駅と周辺施設との接続などによる結節機能拡充の誘導

▶ 天神ビッグバンなどのまちづくりの機会等を捉え、開発事業者などと連携した新たな出入口の設置や改修の実施

地下鉄への関心・理解を深めていただく機会の提供

▶ 地下鉄フェスタなどの開催

地下鉄を通じた地域の魅力発信

▶ 地下鉄沿線の観光資源や魅力あるコンテンツと連携した駅装飾等の実施

動植物園との連携（薬院大通駅）

主要施策２　環境との調和

◆ 他の公共交通機関と連携した取組みの推進により、お客様の利便性向上を図るとともに、自家用車利用から環境にやさしい地下鉄利用への転換を図ります。

◆ 省エネ機器の採用等による消費エネルギーの抑制に取り組むほか、地下鉄用電力として再生可能エネルギー由来電力を積極的に導入するなど、脱炭素社会の実現に向けた取組みを推進します。

マイカーから公共交通利用促進策の実施

▶ 他の公共交通と連携した企画乗車券の発売、パーク・アンド・ライドなどの推進　等

脱炭素社会の実現に向けた取組みの推進

▶ 駅照明等のＬＥＤ化や再生可能エネルギー由来電力の積極的な導入

（４）事業を支える経営基盤

将来にわたって持続可能な地下鉄を目指して、事業を安定的に支える経営基盤づくりの取組みを推進していきます。

主要施策１　収益の確保

◆ お客様のニーズを分析し、戦略的な営業施策を展開することにより、利用者のさらなる増加を図り、地下鉄事業の持続的な運営とアップデートに必要な財源の確保に取り組みます。

利用促進策の充実

▶ ドーム興行など沿線イベント開催等にあわせた臨時列車の運行

▶ 沿線の商業施設等との連携

広告料収入・駅ナカ事業収入の確保

▶ 車両へのデジタルサイネージの設置など新規広告媒体の導入、各種キャンペーンの実施

▶ お客様ニーズに応じた店舗等の誘致

主要施策２　未来の地下鉄事業を支える体制の構築

◆ 地下鉄事業を安定的かつ円滑に継続し、さらに発展させていくため、計画的な職員採用・人材育成に取り組むとともに、安全・安心を支えるための技術力の継承・向上などを着実に推進していきます。

◆ 将来にわたって持続可能な体制を構築するため、今後の技術革新も踏まえたさらなる効率化や省力化について研究・検討を進めます。

運輸関係職員の安定的な人材確保

▶ 就職情報サイトの活用などによる採用活動の強化

職員採用ポスター

人材育成に向けた新たな仕組みの導入

▶ 認定鉄道事業者制度に基づく設計管理者の資格取得に向けた支援

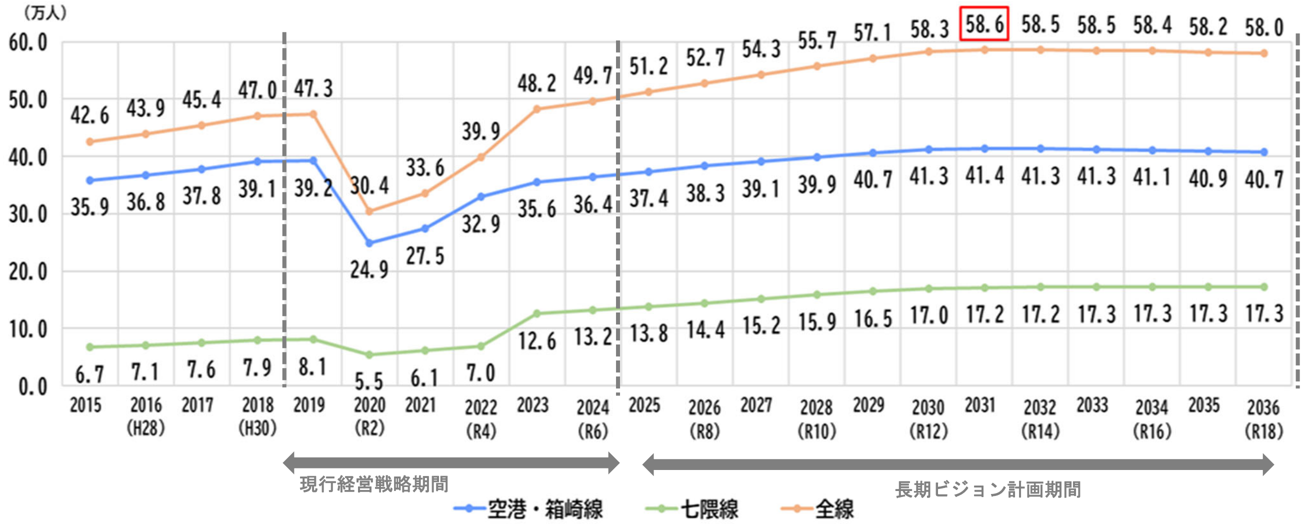
第５章　財政計画

本章については、2025（令和７）年度予算編成とあわせて最終調整を行い、数値を置き換えます。

（１）輸送人員の見込み

一日あたり輸送人員は、福岡市の人口増加や天神ビッグバンや博多コネクティッドなどのまちづくりの進展、戦略的な営業施策の推進等により、2031（令和 13）年のピーク時で、58 万６千人を見込んでいます。

一日当たり輸送人員の実績・見込み



（２）投資計画

改良・更新投資は、施設・車両の更新など安全・安心に関する投資のほか、全館冷房化の推進など、快適で質の高いサービスを提供するため、計画期間内に約 1,090 億円を見込んでいます。

改良・更新投資の主な内容

車両費		**３１２億円**
	1000N系車両更新	１７１億円
	3000A系車両増備	６２億円
	3000系車両大規模改修	６９億円
	その他車両費	１０億円
機械装置費		**３０６億円**
	変電所設備更新	９５億円
	車両検修機械更新	４２億円
	出改札設備更新	３６億円
	その他機械装置費	１３３億円
建物費		**２０４億円**
	全館冷房化の推進	４９億円
	昇降機増備	３４億円
	駅照明設備更新	１３億円
	その他建物費	１０８億円
電路設備費		**２１３億円**
	自動列車制御装置(ATC)更新	５１億円
	電気室設備更新	４２億円
	信号設備更新（連動装置）	２８億円
	その他電路設備費	９２億円
その他		**５４億円**

建設改良費総額　　１，０９０億円

※　各項目で四捨五入しているため、計が一致しない場合がある

（３）収支計画

単年度損益は、計画期間中 62 億円から 90 億円の黒字で推移し、2036（令和 18）年度には累積損益が黒字化する見込みです。

累積資金過不足は、一定の金額を確保できる見込みであり、また、企業債残高は、新規発行額の抑制などにより、2036（令和 18）年度末には 486 億円に縮減する見込みです。

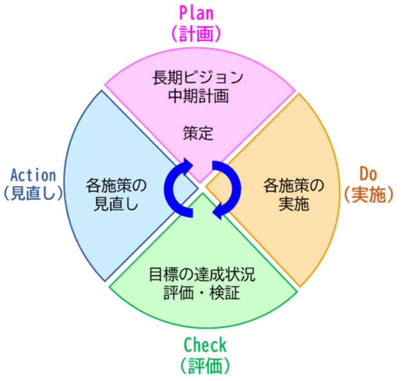
（収益的収支は税抜き、資本的収支は税込み　単位：億円）

年度 / 区分	2025 (R7)	2026 (R8)	2027 (R9)	2028 (R10)	2029 (R11)	2030 (R12)	2031 (R13)	2032 (R14)	2033 (R15)	2034 (R16)	2035 (R17)	2036 (R18)
収益的収入	402	410	421	428	436	443	445	443	442	440	439	436
運輸収益	332	341	352	361	370	377	380	379	379	378	378	375
補助金	10	9	8	7	6	6	5	4	4	3	3	2
その他の収入	60	60	60	60	60	60	60	60	59	59	59	58
収益的支出	331	342	356	366	361	358	355	357	354	354	353	358
経費	169	171	175	183	185	187	187	194	194	198	200	206
人件費	51	53	53	56	54	57	55	58	58	60	60	63
修繕費	54	53	57	61	64	63	63	66	66	67	69	70
その他	64	65	66	66	67	68	69	70	70	71	72	73
減価償却費	143	152	162	164	159	156	154	151	149	147	146	147
支払利息	19	19	19	19	18	15	14	12	11	9	7	6
単年度損益	71	68	65	62	75	85	90	86	88	86	86	78
累積損益	△ 865	△ 797	△ 733	△ 671	△ 596	△ 511	△ 421	△ 334	△ 246	△ 160	△ 74	4
資本的収入	235	260	259	162	184	107	62	101	57	38	31	31
資本的支出	372	417	409	337	360	299	281	312	269	245	215	173
差引	△ 137	△ 157	△ 151	△ 174	△ 177	△ 192	△ 219	△ 211	△ 211	△ 207	△ 183	△ 142
累積資金過不足	128	170	223	246	277	300	300	300	300	300	325	383
企業債残高	1,920	1,867	1,799	1,649	1,519	1,380	1,214	1,043	876	705	575	486

※　各項目で四捨五入しているため、計が一致しない場合がある

第６章　進捗管理

○　長期ビジョンにおける目標達成に向け、施策の取組み状況や進捗状況を把握するために、成果指標を設定し、進捗を管理した上で、定期的に評価・検証を行うＰＤＣＡサイクルにより、必要に応じ、施策の改善を図っていきます。

○　中期計画においても、ＰＤＣＡサイクルによる進捗管理を行うことで、今後のお客様ニーズや社会情勢等の変化についても、適切に長期ビジョンに基づく施策に反映させていきます。

ＰＤＣＡサイクルのイメージ図