

福岡市地下鉄長期ビジョン（原案）

令和6年9月

福岡市交通局

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。



地下鉄マスコット
「ちかまる」

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。

目次

第1章 策定の背景と目的

| | |
|--------------|----|
| 1 背景と目的..... | 02 |
| 2 計画期間..... | 03 |

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..... | 06 |
| 2 社会情勢の変化..... | 07 |

第3章 これまでの主な取組み

| | |
|----------------------|----|
| 1 安全・安心の確保..... | 10 |
| 2 快適で質の高いサービス..... | 12 |
| 3 環境にやさしい地下鉄..... | 16 |
| 4 七隈線延伸事業の推進..... | 18 |
| 5 福岡のまちと連携した取組み..... | 18 |
| 6 収益力の強化..... | 19 |

第4章 計画期間の取組み

| | |
|--------------------------|----|
| 1 基本方針と目標..... | 22 |
| 2 目標達成に向けた施策の柱と主要施策..... | 23 |
| (1) 安全・安心..... | 24 |
| (2) 快適で質の高いサービス..... | 26 |
| (3) まちづくり・環境との調和..... | 30 |
| (4) 事業を支える経営基盤..... | 32 |

第5章 財政計画

| | |
|---------------------|----|
| 長期ビジョンにおける財政計画..... | 37 |
|---------------------|----|

第6章 進捗管理

| | |
|-------------------------|----|
| PDCAサイクルによるフォローアップ..... | 44 |
|-------------------------|----|

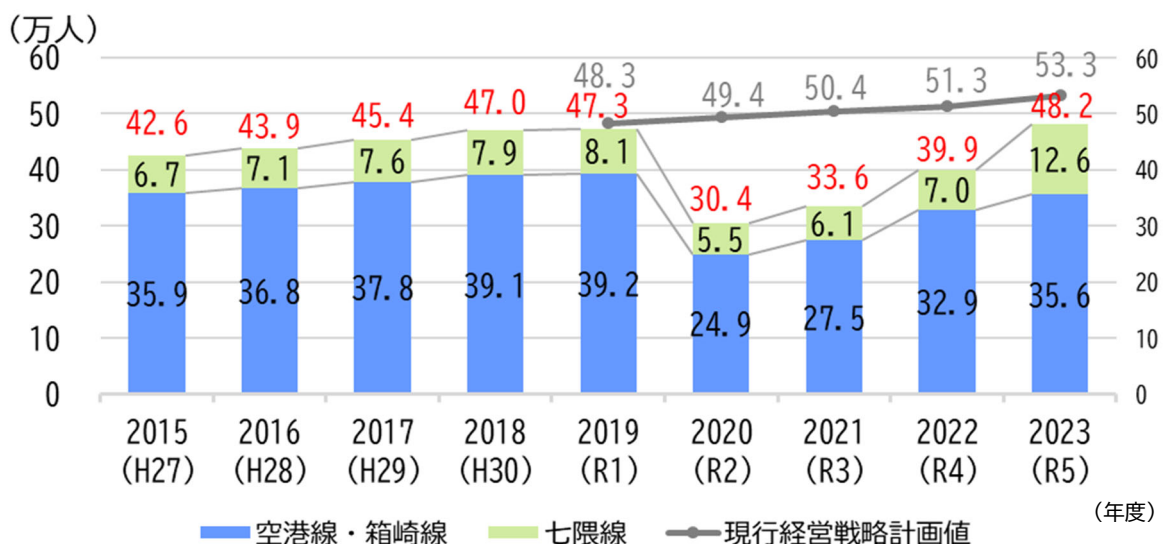
第1章 策定の背景と目的



1 背景と目的

- 福岡市地下鉄では、経営の基本的な方針や総合的な取組方針を示した経営全般に関する中長期的な計画として「福岡市地下鉄経営戦略」（以下「現行経営戦略」という。）を2019（平成31）年2月に策定しました。
- しかし、2020（令和2）年2月頃から、福岡市においても新型コロナウイルス感染症の影響が現れ始めたことによって、地下鉄の輸送人員、運輸収益ともに大幅に減少するなど経営環境が一変しました。
- その後、地下鉄の輸送人員は、2021（令和3）年度以降は緩やかに回復し、2023（令和5）年3月の七隈線延伸開業に加え、同年5月には新型コロナウイルス感染症の位置づけが変更されて行動制限が撤廃されたことなどにより、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

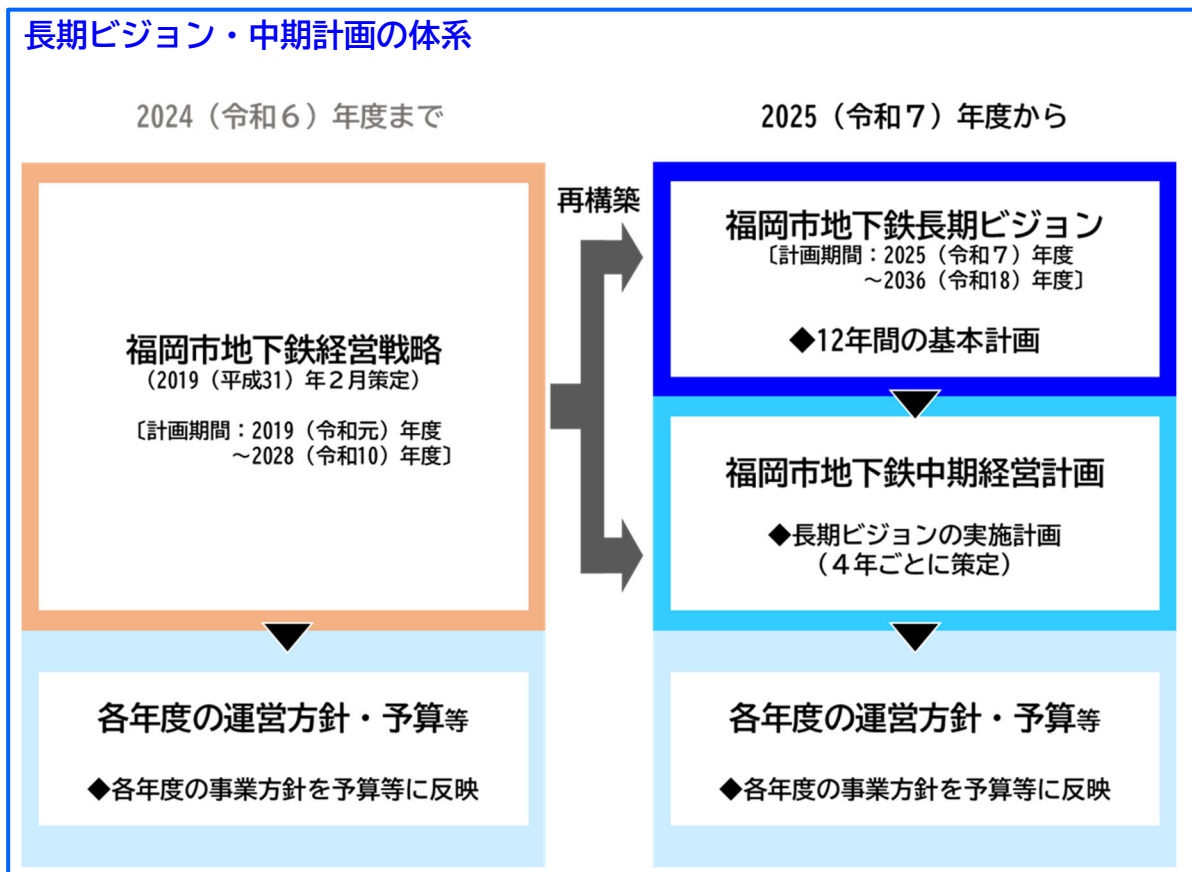


- また一方で、近年は資源価格高騰等の影響により、電気料金をはじめとした地下鉄運営コストが上昇していることに加え、鉄道事業における防犯対策の強化や脱炭素社会の実現等の新たな社会課題への対応が求められるなど、地下鉄経営を取り巻く環境が大きく変化しています。
- 以上のような状況を踏まえ、将来にわたって安全・安心で快適な輸送サービスを提供し続けていくために、現行経営戦略を見直し、新たな中長期的な経営の基本計画として「福岡市地下鉄長期ビジョン」（以下、「長期ビジョン」という。）を策定します。



2 計画期間

- 計画期間は2025（令和7）年度～2036（令和18）年度の12年間とし、長期ビジョンにおいて基本方針と目標等を定めることで、福岡市地下鉄が将来にわたって安全で快適な輸送サービスを提供し続けていくことに加え、お客様に満足いただき、選ばれる地下鉄を目指します。
- さらに、中長期的な投資計画や収支計画を明らかにするとともに、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ていきます。





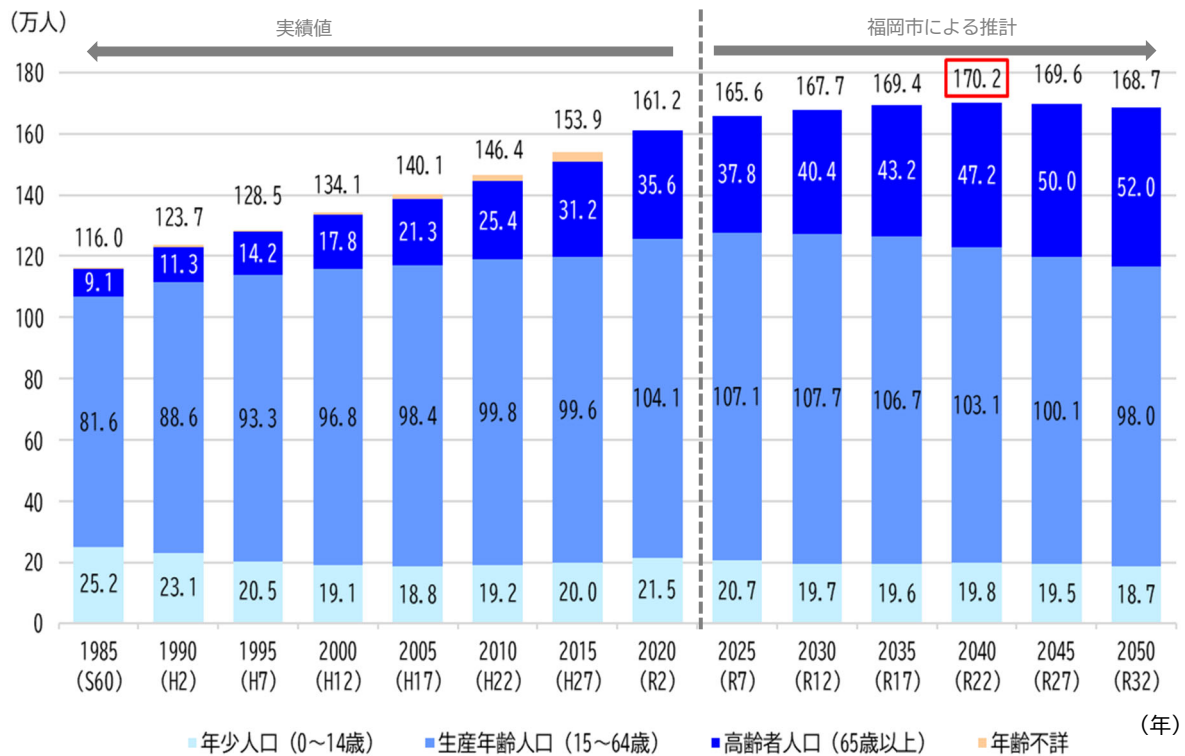
第2章 福岡市地下鉄を取り巻く環境



1 福岡市の人口動向

- 全国的に人口減少社会を迎える中、福岡市の人口は一貫して増加を続けてきています。
- 福岡市の将来人口推計によると、総人口は2040（令和22）年頃に約170万人に達し、ピークを迎える見込まれています。
- 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、引き続き増加し、2050（令和32）年頃には総人口の約3割に達する見込みです。

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。

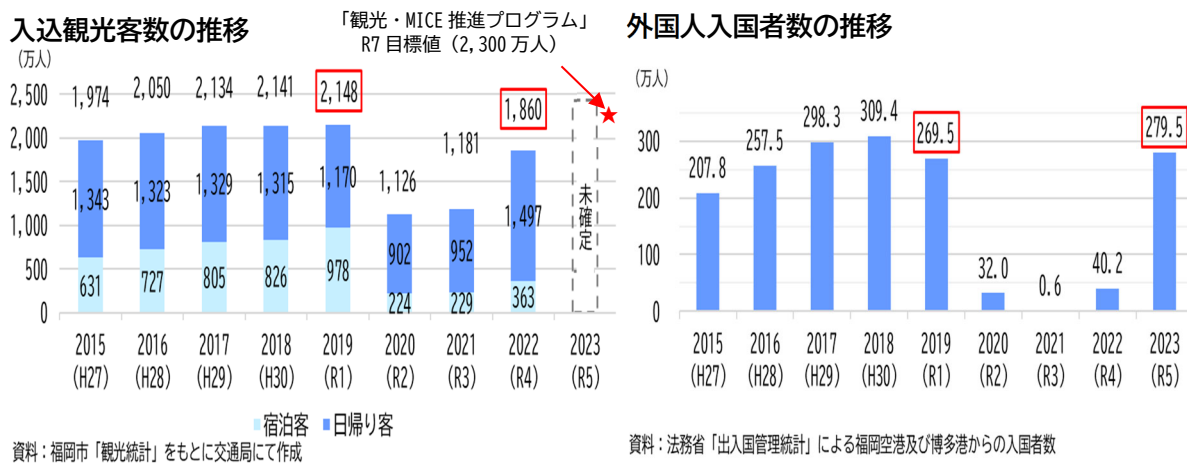


2 社会情勢の変化

(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、福岡市の「観光・MICE推進プログラム」の目標値は、2025（令和7）年で2,300万人となっています。

また、福岡空港及び博多港からの外国人入国者数も、国の水際対策の見直し等により2023（令和5）年はコロナ禍前の水準まで回復しており、今後も外国人入国者数の更なる増加が見込まれています。



(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の利用拡大などを市民・事業者・行政が一体となって脱炭素の取組みを推進していくこととしています。





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

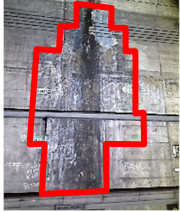
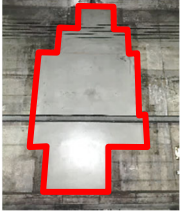
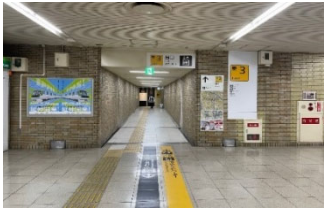

施設の安全性の確保

- ▶ お客様に地下鉄を安心してご利用いただくために、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、電力及び信号設備などの保守点検を行っています。



構造物検査（左） トンネル巡視（右）

- ▶ また、開業から40年以上経過したトンネルや駅施設などについて、健全度調査を行い、長期的な補修計画に基づく補修工事を実施するとともに、経年劣化した駅の内外装を計画的に改修することで、施設などの安全性の確保に取り組んでいます。

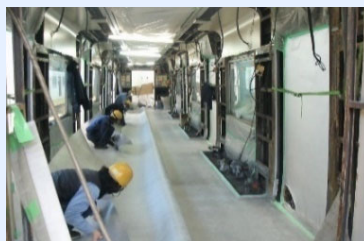
| | 前 | 後 |
|-----------------|---|--|
| 土木構造物 補修イメージ |  |  |
| 駅内外装 改修イメージ |  |  |

車両の安全性の確保

- ▶ 車両については、運用開始から30年が経過した空港・箱崎線車両（2000系）の大規模改修や七隈線車両（3000系）の列車制御装置の更新等を行い、安全性や快適性を向上させるとともに、運用開始から40年が経過した空港・箱崎線車両（1000N系）を更新し、新車両（4000系）の導入を進めています。
- ▶ 今後も、運用開始から20年が経過した七隈線車両（3000系）の大規模改修等が控えていることから、安全性や快適性を向上させるとともに、メンテナンスの効率化にも取り組みます。



七隈線運行管理システム更新



2000系車両大規模改修（内装張替）



1000N系更新事業（4000系車両）



■ お客様の安全・安心の確保

運輸指令所・運行システム

- ▶ 運輸指令所では、運行管理システム、中央防災盤、列車無線等のシステムを活用し、常に列車の運行状況などを監視しています。万一、事故・災害が発生した場合は、お客様の安全確保を最優先に適切な避難誘導を図るとともに、安全確認を行い運転を再開していきます。



運輸指令所

- ▶ 自動列車制御装置（ATC）と自動列車運転装置（ATO）を備えた運行管理システムにより、安全な列車の走行速度を保つとともに、次の駅に近づいたときに自動的に列車をホームの所定位置に停止させています。

駅施設



ホームドア

- ▶ 列車との接触事故やホームからの転落を防止するために、全駅にホームドアを設置しています。
- ▶ ホームドア設置から約20年が経過し、更新時期を迎えつつあります。安全を確保しながら、効果的、経済的な更新計画について検討を進めています。

防犯対策・災害対策の強化

- ▶ 警察や消防などと不審物発見時等を想定した合同訓練を実施するとともに、痴漢や盗撮などの車内犯罪・トラブル防止のため、交通局所有の全車両へのリアルタイム車内防犯カメラの設置を進めています。
- ▶ 加えて、警察OB職員による車内・駅構内の巡回警備を強化することで犯罪の未然防止及び犯罪等発生時の対応力向上に努めています。
- ▶ また、激甚化している自然災害への備えとして、駅隣接ビルなどの関係事業者と浸水防止合同訓練を実施しています。



リアルタイム車内防犯カメラ



テロ対応合同訓練



浸水防止合同訓練



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

- ▶ 空港・箱崎線においては、ホームの混雑緩和の取組みとして、特に混雑する駅での1・2番線の同時発着を防止するダイヤ改正を2020（令和2）年及び2021（令和3）年3月に実施しました。



3000A 系車両

- ▶ また、七隈線については、お客様の声を受け、延伸後のラッシュ時の混雑緩和を図るために、2023（令和5）年8月及び2024（令和6）年3月のダイヤ改正に加え、2027（令和9）年度までに七隈線車両（3000A系）4編成を増備することで、さらなる混雑緩和を図ります。

スムーズな乗降サービス

- ▶ 福岡市地下鉄では、はやかけんを含む全10種類のICカード乗車券が利用可能です。



- ▶ また、タッチ決済機能付きクレジットカードなどを専用の読み取り部にかざすことで、福岡市地下鉄の全36駅で乗り降りが可能です。

- ▶ タッチ決済乗車では、1日の乗車料金が640円を超えた場合、請求額が1日乗車券と同額の640円となるサービスに加え、今後、1か月最大料金サービスなどの新たなサービスの導入・検討も予定しています。

運行情報の発信

- ▶ 駅ホーム及び改札口に設置している旅客案内表示器では、行先や乗り換え情報を表示するとともに、列車の接近や、遅延時には遅れ時間などの情報も提供しています。



旅客案内表示器

- ▶ 加えて、列車の在線位置や他の公共交通機関の運行情報などをリアルタイムで表示する「ちかまるナビ」は、福岡市地下鉄ホームページや改札口モニターで確認できます。



ちかまるナビ



乗降マナー啓発の取組み

- ▶ 乗降マナー向上のため、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継続的に実施しています。



乗降マナー啓発ポスター

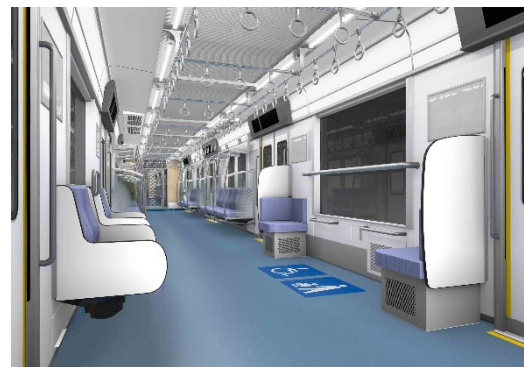
エスカレーター2列利用床サイン

- ▶ また、エスカレーターの「歩かず2列で」利用について、床サインの設置（天神駅・博多駅・天神南駅）等による周知を図るとともに、混雑緩和対策として、空港・箱崎線ホームに設置している整列乗車ラインを、七隈線の天神南駅・薬院駅にも設置しています。
- ▶ さらなる乗車マナーの啓発・向上に向けては、乗車マナーに対するお客様ニーズを的確に把握するとともに、より効果的な各種啓発活動を通じて、マナーへの理解・大切さを伝えております。

■ 「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

優先席・スペースの改修

- ▶ 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んでいます。
- ▶ また、新たに空港・箱崎線へ導入する4000系車両には、子ども連れや車いすの方、大きい手荷物をお持ちの方が快適に利用できるフリースペースを設置しています。



4000系車両フリースペースイメージ

ホームと車両のすき間や段差の解消

- ▶ ベビーカーや車いすをご利用の方など乗り降りがスムーズにできるよう、七隈線ではホームと車両のすき間や段差を小さくしています。
- ▶ 空港・箱崎線へ新たに導入する4000系新型車両は、これまでの車両にくらべホームと車両の段差を小さくしています。



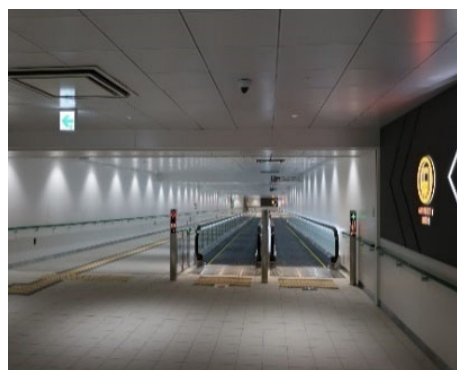
ホームと車両のすき間

移動の円滑化にかかる取組み

- ▶ 駅バリアフリールート of 充実及び観光客などの移動の円滑化推進を図るため、エレベーターやエスカレーター of 設置などを実施しており、一部の駅では、人を感知すると、自動的にエレベーターが呼び出され、ボタン操作を行うことなく目的階に移動することができるタッチレス自動運転エレベーターを設置しています。



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）

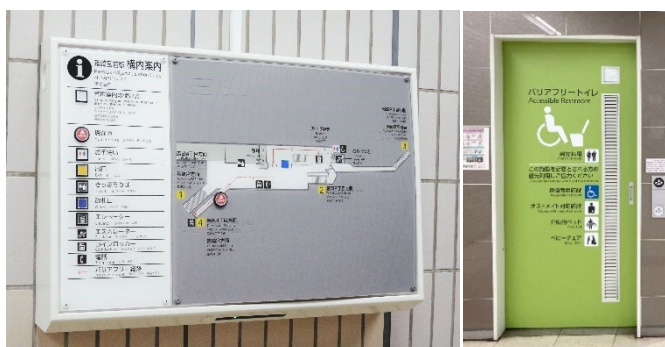


動く歩道

- ▶ また、博多駅にある空港線と七隈線との「のりかえ通路」には、スムーズな乗り換えを確保するために、動く歩道を設置するとともに、見通しが良く、大きな乗り換えサインを採用しています。

案内サインの改良

- ▶ 駅の構内案内図は、触知図となっており、目の不自由な方でも安心してご利用いただけます。また、一部の触知図ではボタンを押すと、音声案内も流れるようになっています。



触知図（左） バリアフリートイレの案内サイン（右）

- ▶ さらに、バリアフリートイレについては、「認知症の人にもやさしいデザイン」のサインを取り入れています。

駅空調

- ▶ 地下鉄を快適にご利用いただけるよう、全館空調、クールルーム及びスポット冷房を設置しています。



空港・箱崎線クールルーム（左） 七隈線スポット冷房イメージ（右）

- ▶ 今後は、近年の平均気温の上昇やお客様からの声を踏まえ、よりお客様に快適に地下鉄をご利用いただけるよう、地下駅の全館冷房化を推進します。



■ 来街者にも使いやすい環境整備とサービスの提供

地下鉄駅コンシェルジュの配置



地下鉄駅コンシェルジュ

- ▶ 福岡を訪れる方をはじめ、多くの方々に地下鉄を快適にご利用いただけるよう、博多駅、天神駅及び福岡空港駅に、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」を配置しています。

外国語サポートサービスの提供

- ▶ 地下鉄全駅の窓口及びお客様サービスセンター7か所で、英語、中国語、韓国語など、全22か国語の電話通訳システムによるサービスを実施しています。



Telephone interpretation service is available. Please feel free to ask in any questions. (Free of charge)
 電話通訳サービス実施中 英語・中国語・韓国語・ベトナム語・タイ語・スペイン語・フランス語・イタリア語・インドネシア語・ロシア語・ミャンマー語・ポルトガル語・マレーシア語・インドネシア語・タイ語・タガログ語・シンハラ語・インドネシア語・モンゴル語・マレー語・ベトナム語・ウルドゥー語

外国語サポートサービス

- ▶ また、天神、博多、福岡空港など22駅では、日本語、英語、中国語、韓国語の4か国語で駅構内の誘導案内などを表記するとともに、全駅の券売機では、画面の表示を日本語、英語、中国語、韓国語の4か国語に切り替えることが可能としています。



4か国語表記



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、高効率モーターの採用

- ▶ 地下鉄の車両は鋼製に比べて軽いステンレスやアルミでできており、電力消費量が少なくすみます。



空港・箱崎線車両（ステンレス製）

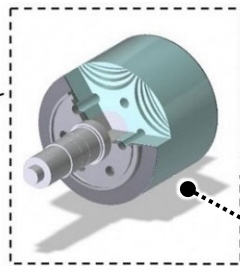


七隈線車両（アルミ製）

- ▶ また、空港・箱崎線へ新たに導入する 4000 系車両は、営業列車としての本格導入は世界初となる、「同期リラクタンスモーター」を採用しており、既存車両で使用しているモーターよりも高効率で、使用電力量の約 20%低減を見込んでいます。



同期リラクタンスモーター



○世界最高レベルの効率

回転子鉄心内の磁気抵抗差によって生じる磁極との相互作用で発生する力のみで駆動するため、発熱損失が少なく、効率や質量特性に優れています。

○材料にレアメタルを使用しない構造

回転子にレアメタルを使用しないことから永久磁石を用いた永久磁石同期電動機よりも資源の有効活用が可能です。

駅における省エネルギー化の取組み

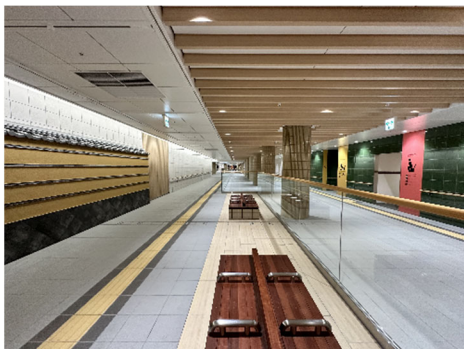
- ▶ 省エネの取組みとして、ホーム・コンコースなどの駅照明、トンネル内照明や駅構内の電照広告の LED化を推進しています。



エスカレーターの自動作動・自動停止

- ▶ また、エスカレーターは、利用者の接近を検知して自動的に作動し、利用者がいないときには停止や微速待機します。

- ▶ 加えて、一部の駅では、灯具の明るさを調整できる調光システムを採用し、時間帯に連動した照度調整を行っています。



コンコース階（櫛田神社前駅）



ホーム階（櫛田神社前駅）



■ 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

- ▶ 脱炭素化を推進するため、地下鉄の使用電力の一部に再生可能エネルギー由来電力を導入しています。

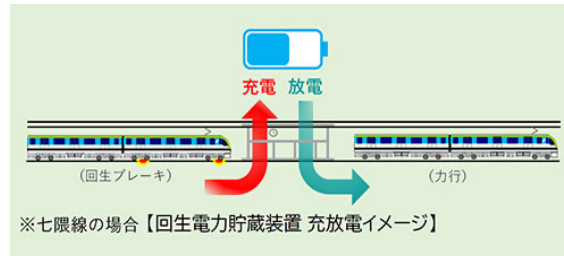


地下鉄環境キャラクター「メコロ」

- ▶ 2024（令和6）年度までで、地下鉄の運行にかかる年間使用電力の約40%に導入するとともに、本庁舎においては100%、再生可能エネルギー由来電力を導入しています。

回生電力（回生ブレーキ）の活用

- ▶ ブレーキをかけたときに発生するエネルギーを電力に変え、他の車両の運行や駅施設などの電力に再利用しています。



地中熱・下水熱を活用した空調の導入

- ▶ 地中や下水の温度は、大気中の温度変化の影響を受けにくく、一年を通してほぼ一定であることを活かし、櫛田神社前駅では地中熱交換器を、七隈線博多駅では下水熱交換器を設置し、駅の空調に利用しています。

地中熱の空調活用イメージ

櫛田神社前駅

地中熱交換器

下水熱の空調活用イメージ

七隈線博多駅

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

- ▶ 七隈線では、2023（令和5）年3月27日に天神南～博多間が延伸開業しました。
- ▶ 延伸区間の開業により、博多駅に直結したことで、福岡市西南部からの移動に加え、都心部内での移動も便利になりました。



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

- ▶ 地下鉄フェスタなど地下鉄への興味関心を深めていただく機会を提供するとともに、駅装飾や副駅名の設定などによる地下鉄の魅力づくりに取り組んでいます。



地下鉄フェスタ



駅装飾（赤坂駅（長浜屋台街装飾））



副駅名の設定（祇園駅（博多旧市街口））

■ まちづくりの機会などを捉えた結節機能の拡充

- ▶ 天神ビッグバンなどの地下鉄駅周辺のまちづくりなどの機会を捉え、開発事業者と連携した、駅と隣接ビル等との接続による結節機能の拡充を図っています。



ビルと駅との接続例（天神駅 13 出入口）



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

- ▶ お客様への感謝の気持ちを表すため、地下鉄開業 40 周年などの周年記念時には、記念はやかけんの発売や企画展の実施など、地下鉄の利用促進に取り組んでいます。



40 周年記念はやかけん

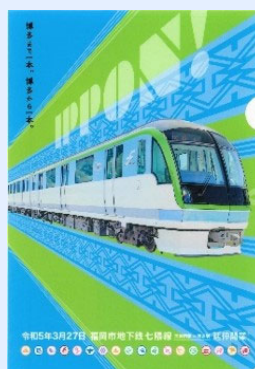
- ▶ また、2023（令和5）年3月の七隈線延伸区間開業を活かした営業施策として、延伸区間試乗会、「駅デコバッグでスタンプラリー」などの周遊イベントの実施、また、延伸開業記念グッズや記念はやかけんの販売などを実施しています。



延伸区間試乗会



トンネル見学会

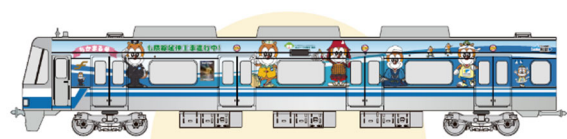


延伸開業記念グッズ
クリアファイル（右）
記念はやかけん（左）

周遊イベント広報物

■ 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魅力的なセット販売や、各種キャンペーンの実施により、広告料収入の確保に取り組んでいます。



車体ラッピング広告イメージ

■ 魅力的な駅ナカ店舗等の誘致

- ▶ 天神ビッグバンなどのまちづくりに伴う天神駅東口への新規店舗の誘致や、生搾りジュース自販機など多種多様な無人機の導入・充実を図っています。
- ▶ さらに収益の確保に向け、お客様のニーズや各駅の特徴に応じた店舗の誘致に取り組んでいます。



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けてきました。

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

※鉄道運転事故・・・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、鉄道人身事故及び鉄道物損事故のこと。

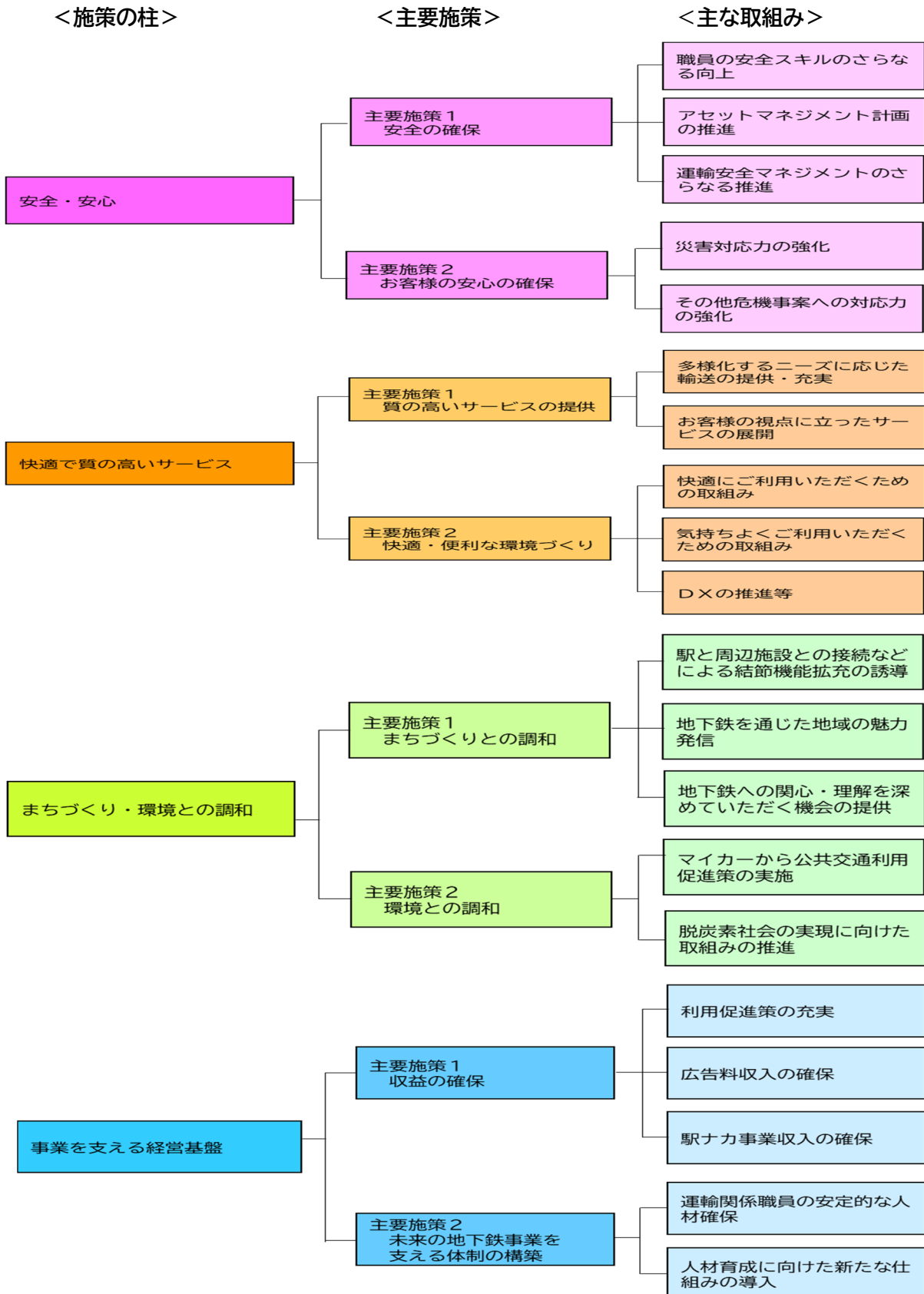
※インシデント・・・鉄道運転事故が発生する恐れがあると認められる事態。

※輸 送 障 害・・・鉄道による輸送に障害を生じた事態(運休又は30分以上の遅延を生じたもの)であって、運転事故以外のもの。



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。

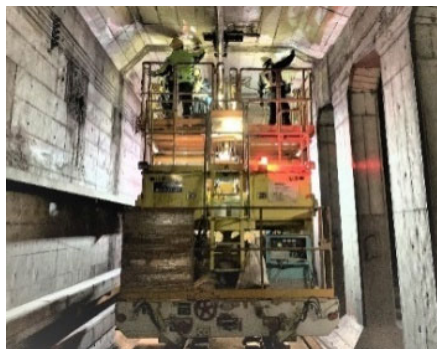
主な取組み

■ 職員の安全スキルのさらなる向上

- ▶ 職員の有事の際の対応力強化に向け、事故復旧シミュレーション訓練など、地下鉄の運行に関わる全ての職員への訓練のさらなる充実を図ります。



事故復旧シミュレーション訓練



トンネル内点検

■ アセットマネジメント計画の推進

- ▶ 安全・安心な地下鉄の運行を支える、施設や設備の機能を適切に維持していくため、トンネルをはじめとした土木構造物などの劣化箇所の点検、修復や、運用開始から約40年が経過した空港・箱崎線車両の更新など、計画的な修繕・更新を推進します。

■ 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のうち、重点的に取り組むべき内容を毎年度見直すとともに、それらの取組みが、適切に実施されているか内部監査などでチェックし、改善点を翌年度の取組みに反映することで、PDCAサイクルを適切に機能させ、さらなる輸送の安全性向上を図ります。



- 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



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めます。

主な取組み

■ 災害対応力の強化

- ▶ 災害時の異常事態に対する即応力の維持・向上のため浸水防止訓練など、日頃から警察や消防、隣接ビル等の関係機関との合同による訓練を継続して、実施します。



止水板取付の様子

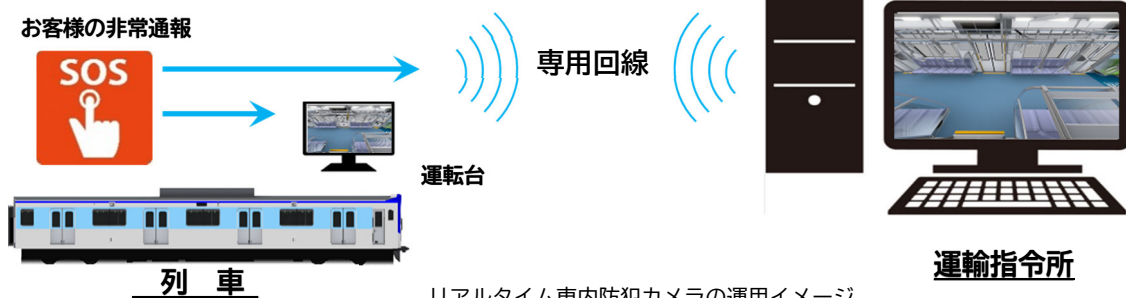
- ▶ また、災害発生時における帰宅困難者への対応マニュアルの整備など、お客様の安心の確保に向けた取組みで、地下鉄に新たに求められる事項についても、対応を強化します。

■ 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など、よりお客様に安心してご利用いただける環境づくりに取り組めます。
- ▶ また、警察OBによる巡回警備のさらなる強化や、盗撮、痴漢、車内トラブルなどの未然防止、テロ等発生時にも、より迅速かつ的確に組織的な対応ができるよう、リアルタイム車内防犯カメラの設置を推進します。



リアルタイム車内防犯カメラ



リアルタイム車内防犯カメラの運用イメージ

- ▶ 加えて、運輸指令、乗務員、駅務員などの職員間及び警察や消防等の関係機関とも連携強化に取り組み、対応力のさらなる向上を図ります。



車内での傷害事案発生を想定した合同訓練



(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。

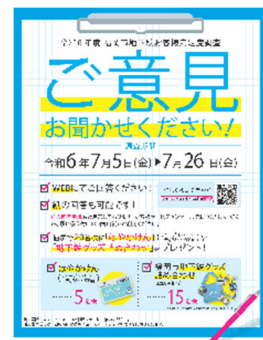
主な取組み

■ 多様化するニーズに応じた輸送の提供・充実

- ▶ 多様化するお客様ニーズに対応するため、車両増備やダイヤ改正など、混雑緩和等による快適性の向上に加え、他の交通機関等との結節機能強化など、乗り継ぎ利便性の向上にも取り組みます。

■ お客様の視点に立ったサービスの展開

- ▶ 生活様式の変化などに伴い多様化するお客様ニーズについて、「お客様満足度調査」や「お客様の声」に寄せられた意見等から把握・分析を行い、職員一人ひとりが、お客様の視点に立ったサービスの点検を行うことで、サービスレベルの向上に繋がります。



お客様満足度調査



車いすをご利用の方の介助

- ▶ 特に、車いすやベビーカーをご利用の方、目の不自由な方にも、安全で快適に地下鉄をご利用いただけるよう、教育訓練や、さまざまな状況に応じた接客研修などの強化による接客技術の向上に取り組みます。

- ▶ また、SNSなどを積極的に活用し、運行情報のほか、沿線のイベント情報なども、迅速・的確に、わかりやすく発信するほか、駅掲示物やパンフレット等を多言語で表記し、外国人のお客様への地下鉄の利用方法の案内など、情報提供サービスの充実を図ります。



福岡市地下鉄【公式】
@Chikanaru_010
福岡市交通局が運営する福岡市地下鉄の公式アカウントです。福岡市地下鉄に関する情報を随時発信しています。※多くの情報発信を行うものとし、原稿としてご返信は行いません。ご了承ください。
運営ポリシー
www.city.fukuoka.lg.jp/infoc/01000/...
📍 所行・運航
📍 福岡市中央区大牟田二丁目11号 地下鉄止駅H4はここから
📧 info@city.fukuoka.lg.jp 📞 電話番号: 092-777-7100
📅 2020年4月からTwitterを利用しています
448 フォロワー 2万 フォロワー

X (旧 Twitter) での情報発信



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めます。

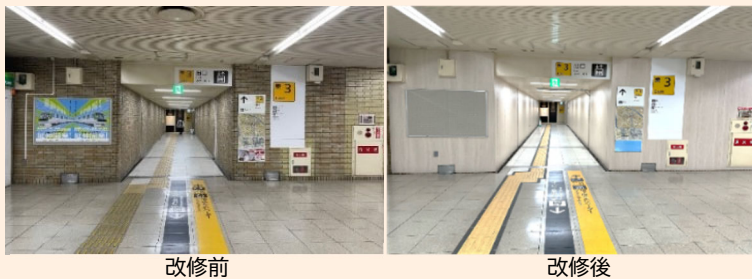
主な取組み

■ 快適にご利用いただくための取組み

- ▶ 駅の入口から、車両の乗り降り、駅の出口まで、地下鉄をご利用いただくみんなが快適にご利用いただけるよう、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ホームと車両の段差の解消など、施設、車両のさらなる改善に取り組めます。

主な取組み事例

【駅のリフレッシュ】※改修イメージ



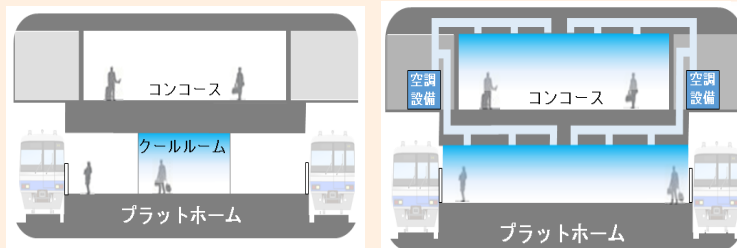
改修前

改修後

【エレベーターの増設（博多駅）】



【駅全館冷房化の推進】※改修イメージ



改修前(クールルームのみ冷房)

改修後(全体を冷房)

【エスカレーターの増設(博多駅)】



- ▶ また、国内外の観光客など地下鉄を初めてご利用されるお客様、バリアフリールートが必要とされる車いすやベビーカー等をご利用のお客様など、みんながスムーズに移動いただける駅を目指し、案内サインの改良など、ユニバーサルデザインの理念に基づいた取組みを推進します。



エレベーター優先利用案内サイン設置
※設置イメージ



バリアフリートイレ案内サイン



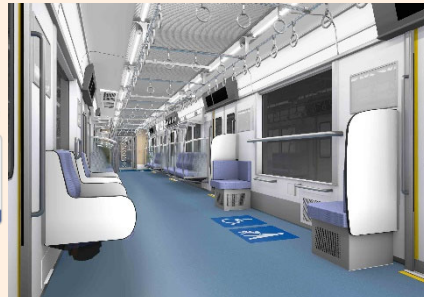
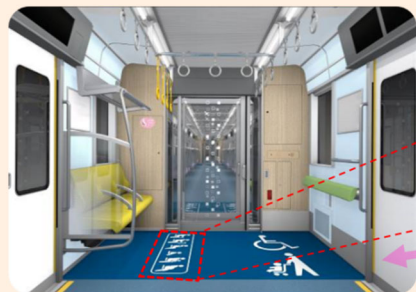
■ 気持ちよくご利用いただくための取組み

- ▶ 車両優先スペースの改修をはじめとした、こどもファスト・トラックに類する取組みなどを推進します。

こどもファスト・トラックに類する取組み事例

【車両優先スペースの改修】※改修イメージ

【4000系車両フリースペース】※設置イメージ



- ▶ また、優先席・スペースに関する利用方法や整列乗車など、乗車・降車マナーの向上に向け、車内表示等による啓発活動を強化するとともに、エスカレーターの安全利用についても、床サインなどの活用に加えて、プロジェクターによる動的サイン等の新技術も導入することで、啓発を強化します。

マナーアップ活動の取組み事例

【優先席適正利用方法ポスター】



【整列乗車ライン】



【小学校へへの出前講座】



エスカレーター安全利用の取組み事例

【エスカレーター2列利用床サイン】



【プロジェクターによる動的サイン】※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ICT技術の活用による利便性・メンテナンス性の向上を図り、お客様のニーズに合わせたサービス向上に取り組めます。



タッチ決済読み取り機





(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。

主な取組み

■ 駅と周辺施設との接続などによる結節機能拡充の誘導

- ▶ 地下鉄駅周辺では、天神ビッグバンや博多コネクティッド、九大箱崎キャンパス跡地のまちづくりなどが進められており、お客様にとってより使いやすい駅となるよう、民間ビルの建替えなどの機会を捉え、開発事業者などと連携して、ビルと駅との接続による新たな出入口の設置や改修に取り組みます。



ビルと駅との接続例（博多駅東7出入口）

■ 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に取り組むことで、沿線地域の活性化に貢献します。



福岡市動植物園との連携（薬院大通駅）

■ 地下鉄への関心・理解を深めていただく機会の提供

- ▶ 地下鉄事業に対する興味関心や理解を深めていただけるよう、橋本車両基地や姪浜車両基地をお客様に広く開放し、親しんでいただく「地下鉄フェスタ」などを通し、地下鉄への関心・理解を深めていただく機会を提供します。



地下鉄フェスタ



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。

主な取組み

■ 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などによるマイカーから公共交通への利用転換を図る取組みや、パーク・アンド・ライドなどの、都心部へは公共交通を利用していただく取組みを推進するなど、さらなる公共交通の利用促進策について検討を進めます。



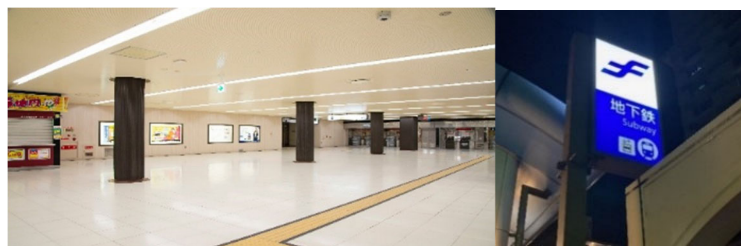
小学生 100 円パス

■ 脱炭素社会の実現に向けた取組みの推進

- ▶ 車両の更新時には、既存車両で使用しているモーターよりも高効率で、使用電力量を低減できる新型モーターを採用するなど、施設や車両の更新時等における省エネ機器の採用や駅照明などのLED化を推進することで消費エネルギーの抑制を図ります。

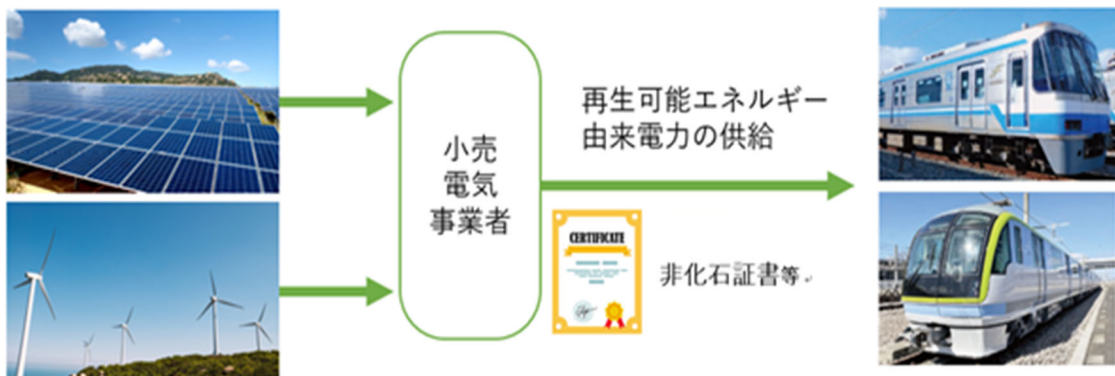


新型車両（4000系）への高効率モーターの採用



駅照明（左）Fマーク（右）のLED化事例

- ▶ また、地下鉄電力への再生可能エネルギー由来電力を積極的に導入します。



再生可能エネルギー由来電力の活用 ※イメージ



(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。

主な取組み

■ 利用促進施策の充実

- ▶ 博多祇園山笠やドームでのコンサートなどの沿線イベント開催に合わせて臨時列車を運行するなど、お客様の利便性を向上し、さらなる増収を図ります。



祇園山笠（走れ！山笠号！）
ヘッドマーク車両

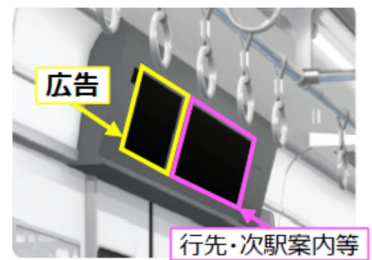


周遊イベントポスター
ヘッドマーク車両

- ▶ お客様ニーズや社会情勢の変化に応じた、新たな企画乗車券の提供に加え、地下鉄の利便性と沿線の魅力をあわせたお出かけ情報などを発信することで、平日昼間や、休日等における地下鉄の利用機会の創出に取り組みます。
- ▶ また、沿線の集客施設や商業施設と連携し、乗車券販促のプロモーションや周遊イベントを実施し、地下鉄や沿線への誘客拡大を図ります。

■ 広告料収入の確保

- ▶ 車両へのデジタルサイネージの設置など、新規広告媒体を積極的に導入するとともに、複数の広告媒体を組み合わせた魅力的なセット販売や、各種キャンペーンの実施により、広告料収入の確保に取り組みます。



新規広告媒体イメージ
(4000系車両 広告用デジタルサイネージ)

■ 駅ナカ事業収入の確保

- ▶ お客様のニーズに加え、各駅の利用者層や駅周辺施設の特性等も考慮した魅力的な店舗等の誘致を推進し、お客様の利便性向上と駅ナカ事業収入の確保に取り組みます。



天神南駅ナカ店舗



冷凍食品自販機

- ▶ また、各種自動販売機や新しいサービスなど、多様な無人機の設置による小規模スペースの有効活用も推進します。



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。

主な取組み

■ 運輸関係職員の安定的な人材確保

- ▶ 就職情報サイトへの積極的な採用情報の掲載、ポスターの作成や学生等に向けた説明会などの実施を通して、仕事のやりがいや、魅力などをPRすることで、採用活動を強化します。



職員採用ポスター（左）
採用説明会（右）

■ 人材育成に向けた新たな仕組みの導入

- ▶ 技術関係職員の技能保持・向上するために、研修を強化、また、研修の対象者を拡大するなど、人材育成の強化を図ります。
- ▶ 特に土木職、建築職、電気職、機械職の4職種については、順次、トレーナー制度を導入するなど、専門研修の強化を図ります。



技術継承懇談会

- ▶ また、認定鉄道事業者制度に基づく設計管理者についても、資格取得に向けた支援による育成等を進めます。

- ▶ 乗務員及び駅務員についても、各種教育・技能訓練等のさらなる充実・強化することで、運転技術の向上や接客技術の向上を図ります。



運転シミュレーター訓練（乗務員）（左） 避難誘導訓練（駅務員）（右）





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。





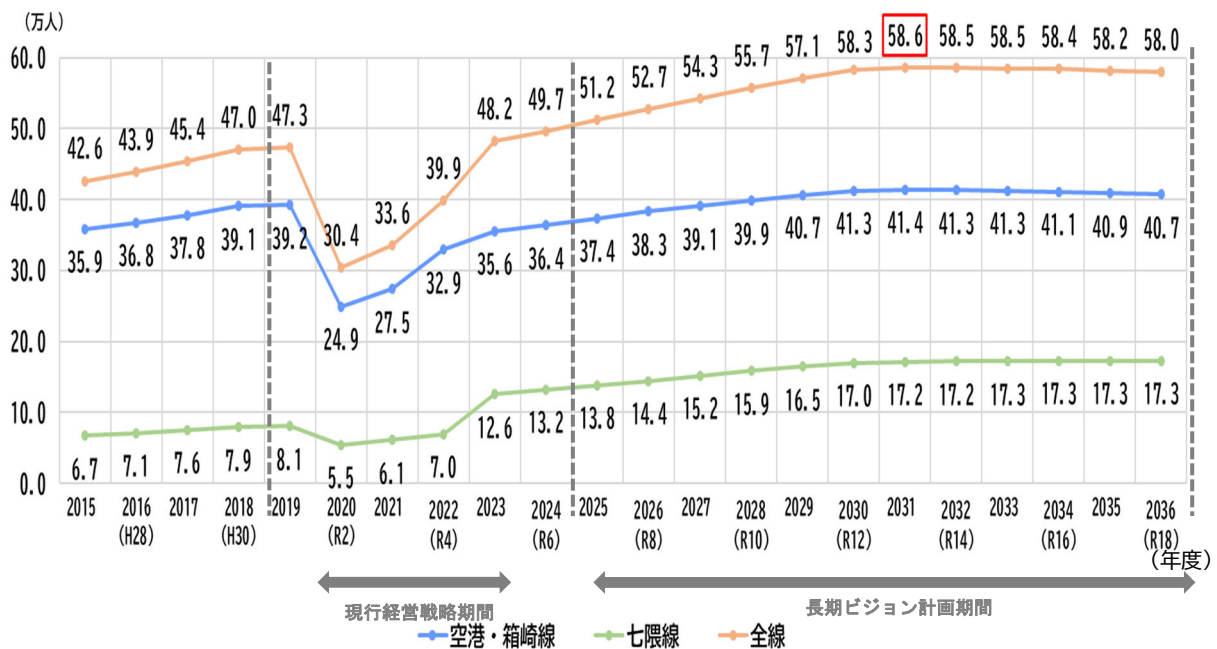
長期ビジョンにおける財政計画

本章では、計画期間（2025年度から2036年度）における財政計画として、収支計算の前提となる輸送人員や投資額の見込みを示すとともに、第4章に掲げた福岡市地下鉄が推進する主な取組みを踏まえた12年間の収支計画を示します。

（1）輸送人員の見込み

福岡市の人口は当面増加傾向が見込まれること、また、天神ビッグバンや博多コネクティッドなどの街づくりが進展していくことに加えて、戦略的な営業施策の推進等により、輸送人員は、当面、堅調に推移し、2031（令和13）年度のピーク時で、一日あたり輸送人員58万6千人を見込んでいます。

一日あたり輸送人員の実績・見込み



(2) 投資計画

空港・箱崎線は開業から43年、七隈線は19年が経過していることから、施設や設備の機能を適切に維持し、安全・安心な輸送サービスを継続的に提供していくため、計画的な更新・改修に着手に取り組む必要があります。

安全・安心に関する投資のほか、快適で質の高いサービスを提供するため、2025（令和7）年度から2036（令和18）年度までの12年間で、約1,090億円の投資を計画しています。

投資内訳は、概算で車両費約312億円、機械装置費約306億円、建物費約204億円、電路設備費約213億円、その他約54億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

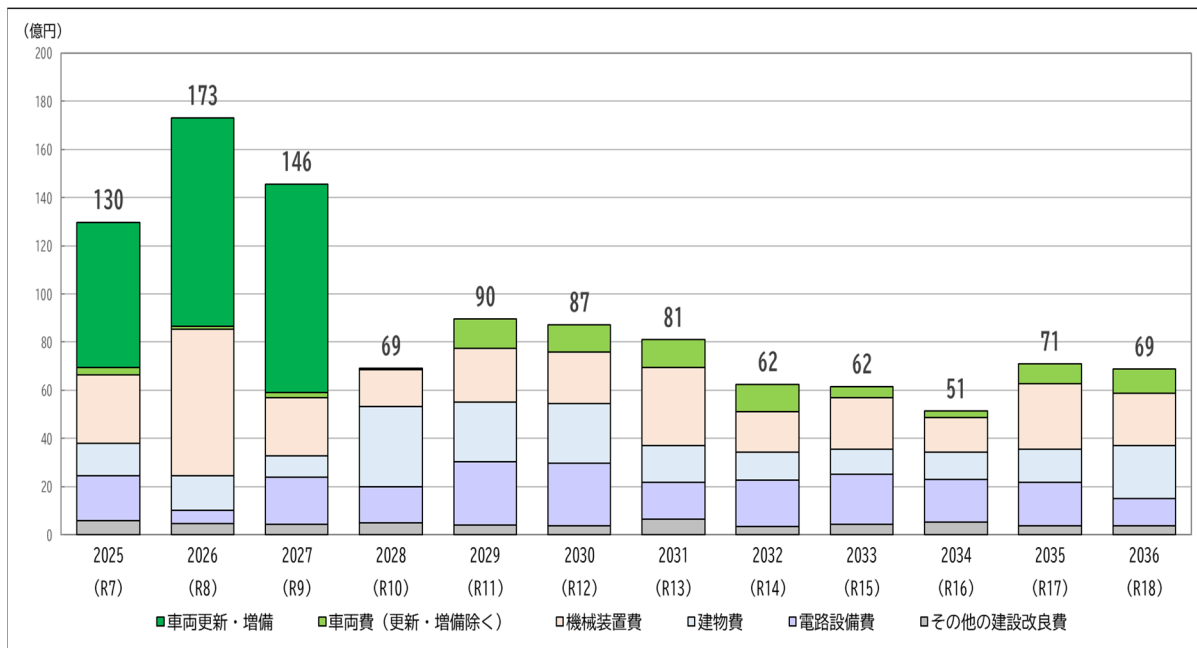


改良・更新投資の主な事業実施時期

(単位：億円)

| | 2025 (R7) | 2026 (R8) | 2027 (R9) | 2028 (R10) | 2029 (R11) | 2030 (R12) | 2031 (R13) | 2032 (R14) | 2033 (R15) | 2034 (R16) | 2035 (R17) | 2036 (R18) | 計 |
|-----------------|--------------|--------------|--------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|-----|
| 1000N系車両更新 | → | | | | | | | | | | | | 171 |
| 3000A系車両増備 | | → | | | | | | | | | | | 62 |
| 3000系車両大規模改修 | → | | | | → | | | | | | | | 69 |
| 変電所設備更新 | → | | | | | | | | | | | | 95 |
| 車両検修設備更新 | → | | | → | | | | | | | | → | 42 |
| 出改札設備更新 | → | | | | | | → | | → | | | → | 36 |
| 全館冷房化の推進 | | → | | | | | | | | | | | 49 |
| 昇降機増設 | → | | | | | | | | | | | | 34 |
| 駅照明設備更新 | → | | | → | | | | | | | | → | 13 |
| 自動列車制御装置(ATC)更新 | → | | → | | | | | | | | | | 51 |
| 電気室設備更新 | → | | | | | | | | | | | | 42 |
| 信号設備更新(連動装置) | → | | | | | → | | | | | | 28 | |

改良・更新投資額の推移



※ 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

収益的収入の根幹である運輸収益（乗車料収入）は、輸送人員の見込みと同様に推移し、2031（令和13）年度に380億円まで増加、その後緩やかに減少する見込みであり、広告料を含む収益的収入全体でも、2031（令和13）年度の445億円をピークに緩やかに減少していく見込みです。

収益的支出は、企業債残高の減少により支払利息が減少する一方、人件費の増に加え、施設の老朽化に伴う修繕や更新に係る経費の増などにより、支出全体では、概ね330億円から360億円前後で推移する見込みです。

この結果、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、2023（令和5）年度に黒字に転じて以降、一定の資金を確保できる見込みであり、今後は、企業の健全経営に必要な額として約300億円の累積資金（手元資金）の確保を図ります。

企業債残高は、資金の状況を踏まえ、新規発行額の抑制などに努めることにより、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



(参考) 路線別収支

① 空港・箱崎線

運輸収益（乗車料収入）は、2031（令和13）年度にピークに達し、その後緩やかに減少することが見込まれ、収入全体でも、2031（令和13）年度の303億円をピークに緩やかに減少していく見込みです。

収益的支出は、施設設備の更新に伴う減価償却費の増などにより、支出全体では、概ね200億円から230億円前後で推移する見込みです。

この結果、単年度損益は、計画期間中60億円から81億円の黒字を確保できる見込みであり、2026（令和8）年度には累積損益が黒字化する見込みです。

(税抜き 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 | 278 | 283 | 289 | 293 | 298 | 302 | 303 | 301 | 301 | 299 | 298 | 296 |
| 収益的支出 | 200 | 214 | 226 | 233 | 231 | 228 | 224 | 220 | 219 | 219 | 223 | 224 |
| 単年度損益 | 78 | 70 | 63 | 60 | 67 | 74 | 79 | 81 | 81 | 81 | 76 | 72 |
| 累積損益 | △ 55 | 15 | 78 | 138 | 205 | 279 | 358 | 439 | 520 | 601 | 676 | 748 |

※ 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

② 七隈線

運輸収益（乗車料収入）は、輸送人員の増に伴って、2035（令和17）年度まで増加傾向が続く一方、企業債の利払いに対する補助金収入の減などにより、収入全体では2031（令和13）年度の142億円をピークにほぼ横ばいで推移する見込みです。

収益的支出は、施設の老朽化に伴う修繕費の増などにより、支出全体では、概ね130億円前後で推移する見込みです。

この結果、単年度損益は2027（令和9）年度に黒字化し、以降も黒字を確保できる見込みであり、2036（令和18）年度末の累積損益は744億円の赤字に縮減する見込みです。

なお、累積損益の黒字化は、2037（令和19）年度以降に、計画期間内と同規模の投資や定期的な料金改定などを行うと仮定して試算した場合、2070年代になる見通しです。

(税抜き 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 | 125 | 127 | 132 | 135 | 138 | 141 | 142 | 142 | 142 | 141 | 141 | 140 |
| 収益的支出 | 131 | 129 | 130 | 132 | 130 | 130 | 131 | 136 | 135 | 135 | 131 | 134 |
| 単年度損益 | △ 7 | △ 2 | 2 | 2 | 8 | 11 | 11 | 5 | 7 | 6 | 10 | 6 |
| 累積損益 | △ 811 | △ 812 | △ 811 | △ 808 | △ 801 | △ 789 | △ 778 | △ 773 | △ 766 | △ 760 | △ 750 | △ 744 |

※ 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



PDCAサイクルによるフォローアップ

- 長期ビジョンにおける目標達成に向け、施策の取組状況や進捗状況を把握するために成果指標を設定し、進捗を確認した上で、定期的に評価・検証を行い、必要に応じ施策の改善を図っていきます。(PDCAサイクルによる進捗管理)
- また、各施策の具体的な取組みを定めた実施計画として、4年ごとに中期計画を策定することで、各取組みを着実に推進していくとともに、中期計画ごとの進捗状況等についても評価・検証を行っていきます。
- さらに、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。
- 長期ビジョンの進捗状況については、決算報告等を通じて、市議会への説明を行うとともに、市民やお客様に対しては、ホームページなどを通じて進捗状況等を公表し、ご意見をいただきながら、毎年度の事業運営や施策の見直し等を行っていきます。

PDCAサイクルのイメージ図

