

これまでの懇話会における意見・質問とその対応

意見・質問	開催回	発言者	対応	該当ページ 経営戦略の	担当課
第2章 現状と課題					
2 現状と課題					
1 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。	第2回	小出委員	(1)安全・安心, (2)サービスの提供, (3)まちづくりへの貢献, (4)財政基盤の状況 の分類毎に, 現状と課題を整理し, 記述を追加した。	P.8~ 17	経営企画課
2 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。	第2回	梅原委員	乗車人員数のグラフに, 定期・定期外の内訳, 通勤・通学の内訳を記載。	P.10	経営企画課
3 乗車人員について, 第2章のグラフと, 第5章のグラフの整合性に問題はないのか。	第2回	青峰委員	乗継ぎを含めた値に統一(第2章のグラフを修正)	P.10 P.52	経営企画課
4 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。	第2回	川崎委員	鉄道事故, 運輸収益増加率, 累積欠損金比率の他都市比較を追加。 有利子負債推移のグラフに, 企業債残高が分かるよう内訳を追加。 キャッシュフローについては, 計算書の作成が義務付けられたのが, 平成26年度以降であるため, 推移については記載していないが, コラムに資金収支に関する一般的な考え方を記載。	P.8 P.13~ 16	経営企画課・経理課
5 累積欠損金は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。	第2回	青峰委員	地下鉄事業の収支構造について, コラムによる説明を記載。	P.15	経理課

意見・質問	開催回	発言者	対応	経営戦略の 該当ページの	担当課
第4章 計画期間の主な取組み					
第1節10年間の主な取組み					
1 安全・安心の確保					
(3) 施設、車両等の安全性の確保					
6 博多駅中央口のエスカレーター間のつなぎ目や筑紫口における地下鉄エスカレーターとJR階段のつなぎ目について、危険な状況だと思う。	第1回	小出委員	中央口については、現状が完成形と考えている。 博多駅筑紫口については、JR西日本とエスカレーター設置に向けて協議中だが、検討を行っているエスカレーターは地下鉄から地上部（博多駅）まで直通で結ぶものであるため、階段とのつなぎ目が生じることはない見込みである。	-	施設課
(4) 災害対策等の強化					
7 災害対策の強化について、地震の記載はないのか	第2回	青峰委員	「大規模自然災害」に含まれているが、ご意見を踏まえ、「地震、津波等の」の文言を追加。	P.29	総務課

意見・質問	開催回	発言者	対応	経営戦略の	担当課
				該当ページ	
2 快適で質の高いサービスの提供					
(1) スムーズな輸送サービスの提供					
8 1日乗車券について、デザイン柄のものを作成してはどうか。	第1回	瓜生委員	ご意見を参考に今後検討を行う。	-	営業課
9 ちかまるナビについて、見やすいデザインに改良していただきたい。	第1回	瓜生委員	今後、七隈線延伸時やシステム再構築の際に、ご意見を参考によりよいデザインとなるよう検討する。	-	電気課
(2) みんなが使いやすい環境づくり					
10 箱崎線の駅について、ホームと車両の隙間が広いところがあるので、自動的に板が出るような車両は考えていないのか。	第1回	青峰委員	自動の隙間調整機能は、乗降時間の短い通勤列車においては、輸送の安定性に与える影響が大きくなることから、設置は困難であるが、新車導入に合わせて、床面高さを低くすることで段差の解消に取り組む。	-	車両課
11 福岡空港駅の昇降ルート拡充は考えられないか。	第1回	青峰委員	駅全体のバリアフリールートの充実について、記載を追加。 なお、福岡空港駅の昇降機整備については、エターミナル接続後の利用客の流動状況等を勘案した上で、整備優先度を見極める必要があるが、ご意見を今後の参考とする。	P.33	施設課
12 福岡空港駅ホームにおいて、奥まで行けばまだ空きがあるのに、エレベーター乗り場付近に大きな荷物を持った乗客が滞留している。案内をもう少し親切にしていきたい。	第1回	瓜生委員	整列乗車等要望の高い乗車マナーの取組みを強化していく旨の記載を追加。	P.33	乗客サービス課
13 エスカレーターの片側通行がマナーとして誤って定着してしまっている現状をどうやって払拭するか。そのためには「右側にも立つ」という啓発が必要。	第1回	瓜生委員 辰巳座長	ご意見を参考に今後も取組みを強化していく。	P.33	乗客サービス課
14 東京のように車両の扉上部にあるLCDモニターを設置できないか。	第1回	梅原委員	車内のバリアフリー設備の充実の中で、LCDモニター式車内表示器の設置について記載を追加。	P.33	車両課
15 東京のように車内優先スペースを増やせないか。収納式座席で対応する選択もあると思うが。	第1回	梅原委員	現在、空港・箱崎線では全車両、七隈線では4車両中2車両に設置している。七隈線延伸時の増備車両等については、優先スペースを増設する旨を記載。 なお、収納式のシートについては、事後的な導入が費用的に難しいので、車内優先スペースの手すりを2段にして、介助者等が腰掛けられるようにすることを考えている。	P.33 P.49	車両課

意見・質問	開催回	発言者	対応	経営戦略の	担当課
				該当ページ	
(3) 快適・便利な環境づくり					
16 九大伊都キャンパス開校に伴う乗車人員増で乗り切れない状況も発生しており、どうにかできないか。	第1回	青峰委員	車内混雑への対応について、記載を追加。ダイヤ改正にあたっては、JR九州と混雑緩和に向けた協議を続けていく。	P.34	運転課
17 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。	第2回	瓜生委員	同上	P.34	運転課
18 <地下鉄駅の新たな魅力づくりの推進>について、現状、地下鉄の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。学生コンペをやってみても面白い。	第2回	小出委員	学生の活用については、ご意見を今後の参考とする。	P.34	経営企画課
(4) 超高齢社会に対応したサービスの提供					
19 高齢者を対象とする企画券についても、充実を図って欲しい。	第1回	青峰委員	高齢者を対象とした企画券の充実等、高齢者が使いやすいサービスの提供について記載を充実。	P.35	営業課
(5) 来街者にも使いやすい環境整備とサービスの提供					
20 駅のナンバリングについては、東京のように、車内アナウンスで案内しないのか。	第1回	辰巳座長	ナンバリングの音声案内の推進について記載を追加。	P.35	車両課
21 外国人旅行者の複数日乗り放題切符があるとよいと思う。	第2回	青峰委員	外国人専用2日乗り放題乗車券について、記載を追加	P.36	営業課

意見・質問	開催回	発言者	対応	経営戦略の 該当ページ	担当課
3 まちづくりへの貢献					
(1) 沿線まちづくりに対応した駅施設の改良等					
22 貝塚駅では西鉄との乗継ぎが良くない場合が多いが、改札を出てしまうと待合室が無いなど、待つ環境も不十分。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。	第2回	瓜生委員	今後、貝塚駅のリニューアルを検討する際にご意見を参考とする。	P.38	計画課・経営企画課

意見・質問	開催回	発言者	対応	該当ページ	担当課
4 経営基盤の強化					
(1) 戦略的な営業施策の推進					
23 <データ分析に基づく戦略的な営業施策の推進>は、混雑緩和に資するという点等から「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。	第2回	川崎委員	当該取組みには、ご指摘の側面も確かにあるが、あくまで主眼は経営基盤の強化に置いているため、記載方法については原案どおりとする。	P.42	経営企画課
24 「データ分析に基づく戦略的な営業施策の推進」について、定期券まで含めてフルでデータが取れるよう頑張してほしいと思う。	第1回	辰巳座長	データ分析については、システムを構築しているところであり、どのレベルまでデータを収集するかについても、さらに検討が必要であるため、定期券等の具体的な記述までは行わない。	P.42	営業課
25 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。	第2回	辰巳座長	同上	P.42	営業課
(2) 関連事業の推進と遊休資産の有効活用					
26 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。	第2回	瓜生委員	車両の構造から限界はあるが、七隈線の乗車人員数は増加しており、中吊り広告の代わりに、コンコースの電照広告などは今後増やせるように努力していく。	-	営業課
27 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。	第2回	瓜生委員	各駅の特性等に応じた構内営業の戦略的展開について記載を追加	P.42	営業課
28 駅構内の店舗はまちづくりに貢献し得るもの。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。	第2回	辰巳座長	同上	P.42	営業課
(5) 人材確保と育成					
29 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。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のが心配。	第2回	瓜生委員	地下鉄事業を安定的かつ円滑に継続するために、人材の計画的な確保と育成を行っていくことについて記載。	P.43	総務課

意見・質問	開催回	発言者	対応	経営戦略の 該当ページ	担当課
第2節 七隈線延伸事業の推進					
30 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。例えば、空港線のラッシュ時の混雑が緩和される等。	第2回	梅原委員	延伸事業の効果について記載	P.46	計画課
31 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。	第2回	瓜生委員	「駅のレイアウトやデザイン等について、わかりやすく発信する」旨の記載を追加。	P.49	経営企画課

意見・質問	開催回	発言者	対応	経営戦略の	担当課
				該当ページの	
第5章 財政計画					
32 (第5章について)線路の更新等の修繕費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。	第2回	川崎委員	修繕費は、第5章第1節3「収支計画」の中で、経費の内訳として記載することを検討している。	P.54	経理課・施設課
その他					
33 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点在しているので、まとめてはどうか。	第2回	梅原委員	ダイヤ、企画券、車両・施設など業務種類としては複数項目に出てくるものがあるが、今回の経営戦略では、交通局が重視していく方針や考え方をわかりやすく伝えることを計画策定の目的の中心としたいことから、どのようなことに力を入れていくのかを示すことに重点を置いた今の構成を維持したい。	-	経営企画課
34 福岡空港駅について、駅の大規模改修を行うことがあれば、それに合わせて、車両の両側から乗り降りできるように改修する案も考えられるのではないかと。	第1回	辰巳座長	車両の両側から乗降するためには、線路の反対側にもう一つホームを構築する必要があり、用地の確保、大規模な構造物改修や線路の改修が必要となる他、多くの分野において課題が多く、困難である。	-	技術課 他