

## 第2回 福岡市地下鉄経営戦略懇話会 議事要旨

- 日時 令和6年1月12日（金）10：00～12：00
- 場所 福岡市交通局4階 大会議室
- 出席者〔委員〕  
青峰委員、石田委員、梅原委員、辰巳委員、馬奈木委員
- 議事次第
  - 1 開会
  - 2 福岡市交通事業管理者あいさつ
  - 3 議事  
(1) 福岡市地下鉄経営戦略の改定に向けて
  - 4 閉会

### <説明資料>

資料1 : 福岡市地下鉄経営戦略の改定に向けて

### <別添資料>

別添1 : 令和5年度 福岡市地下鉄お客様満足度調査報告書

### <参考資料>

参考1 : 福岡市地下鉄経営戦略（概要版）

参考2 : 福岡市地下鉄事業概要

参考3 : 福岡市地下鉄概要パンフレット

## 議 事 概 要

- 1 開会
- 2 福岡市交通事業管理者あいさつ
- 3 議事

発言者	発言要旨
交通局	<p>&lt;議題：福岡市地下鉄経営戦略の改定について&gt; 資料1について交通局より説明</p>
委員	<p>資料1では、福岡市の総人口は2040年には170万人に達すると示されており、その内訳を見ると、2030年に生産年齢人口のピークを迎え、その後減少に転じ、年少人口についても、令和7年度以降、微減となっているが、それらの状況が福岡市地下鉄の収支に対して、どのような影響を与えるのか、事務局の見解を伺いたい。</p>
交通局	<p>地下鉄は、地下鉄沿線にお住まいの方はもちろんのこと、来街者等にも御利用いただいていると認識しているが、輸送人員の具体的な今後の見通しについては、令和5年12月に総務企画局より提示された「福岡市の将来人口推計」も踏まえながら、これから検討を進めていく。</p> <p>なお、地下鉄の輸送人員は、これまで福岡市の人口の伸びを上回るペースで増加、これからも福岡市の街の発展と共に輸送人員はさらに増加していくと見込んでいるが、今後も、より多くのお客様に地下鉄を御利用いただくための取組みの実施は必要と考えており、更なる地下鉄の安定経営を図っていきたい。</p>
委員	<p>資料1、2ページ目の右側の財政運営の状況は、2023年度までしか記載されていないため、1ページ目、左側の人口の推移が今後の地下鉄の収支に、どのような影響を与えるのか不明である。</p> <p>2040年までは福岡市の総人口が増加するため、2040年まではある程度、順調に運輸収益が伸びていくと考えるのか、または、生産年齢人口のピークは2030年であるため、2030年頃には運輸収益もピークを迎えると考えなのか。</p>
交通局	<p>今後の地下鉄の収支試算については、福岡市の将来人口推計が昨年12月に公表されたばかりであるため、これからの作業ということになる。</p> <p>なお、現行経営戦略策定時の試算の例では、総人口のピークに比べ生産年齢人口のピークが早いこともあり、輸送人員のピークは総人口ピークの数年前倒しとなっていることから、料金改定の有無や外部環境の変化、その他試算の前提条件に変更がなければ、同じような傾向になるものと思われる。</p>

発言者	発言要旨
委員	<p>お尋ねではあるが、これから、団塊の世代の方が後期高齢者になり、まだまだ元気な方は多いと思が、今後、日常生活における移動に支障がでてくる方もおられると思う。日常生活の移動に支障を持った方でも地下鉄をスムーズに御利用いただけるような、ビジョンはあるか。</p>
交通局	<p>後期高齢者に限定した具体的なビジョンはないが、福岡市バリアフリー基本計画に沿った取組みとしては、櫛田神社前駅などで、認知症の方にもわかりやすい案内サイン取り入れる等、お客様がより使いやすい公共交通機関となるよう取組みを進めている。</p> <p>また、エレベーターやエスカレーターといった、バリアフリールートを複数確保するなどの取組みも、進めており、今後も公共交通機関としての役割をしっかりと果たしていきたいと考えている。</p>
委員	<p>資料1の1ページ目、観光欄について、地下鉄利用者の利用目的を調査することは難しいが、パーソントリップ調査などで把握は可能だと思う。</p> <p>地下鉄の平日と休日、それぞれの利用目的など、大体の数字は把握しているか。</p> <p>また、外国人の方が地下鉄をどの程度利用しているのか、福岡に在住されていて通勤として利用しているのか、観光目的での利用なのか、など外国人における地下鉄の利用目的を把握しているか。</p>
交通局	<p>地下鉄を御利用いただくお客様の利用目的については、前回の調査から時間が経ってはいるが、平成29年に実施されたパーソントリップ調査にて把握しているが、パーソントリップ調査以外では、定期と定期外といった輸送人員の割合などから、間接的ではあるが、お客様の利用目的を把握できると考えている。</p> <p>令和4年度の輸送人員の実績のうち、定期、定期外の割合は約50%ずつで、定期の内訳は、通勤が約40%、通学が約10%を占めており、この結果から、主に定期で地下鉄を御利用頂いているお客様は、日々の通勤や通学に利用されていると認識している。なお、定期外を御利用のお客様のうち、約40%はICカードでの御利用となっていることから、一定数、定期以外でも通勤・通学で地下鉄を利用されているお客様もいらっしゃるかと認識している。</p> <p>また、海外を主に生活拠点とされている外国人観光客の利用状況については、現在実施しているクレジットカードを用いたタッチ決済乗車の実証実験結果のうち、海外で発行されたクレジットカードの利用割合等から把握している。</p>

発言者	発言要旨
	<p>なお、これまでにタッチ決済乗車を御利用頂いた約1割の方が、海外発行のクレジットカードである旨、実証実験の実施事業者から報告を頂いている。</p>
交通局	<p>外国人の利用状況を把握するその他の手段としては、福岡市域の周遊観光を目的として、外国人観光客向けに発売している企画乗車券「Fukuoka Tourist City Pass」の販売状況でも把握可能と考えている。</p> <p>当該企画乗車券はコロナ禍においては、My route アプリでのデジタル券のみの販売であったが、令和5年5月には新型コロナウイルスの行動制限の撤廃されたことなどをうけ、紙券での販売を再開しており、令和5年10月までに、約16,000枚を発売している。</p> <p>また、外国人の地下鉄利用の実数把握は困難と考えているが、福岡空港と連携することで、海外への直行便の離発着数や、福岡空港での外国人入国者数などの情報を頂き、それらを基にお客様サービスの更なる改善に向け、検討を進めている。</p> <p>加えて、駅等における外国人からの問い合わせ内容等からサービス改善に向けた情報収集を行うなど、サービス向上に向け、対応を強化している。</p>
委員	<p>先ほど、事務局から説明あった事項について、補足であるが、地下鉄の利用目的のうち、約60%が通勤や通学で、約10%が買い物等となっており、福岡市地下鉄に限らず、他公営地下鉄においても利用目的の傾向は同じである。</p> <p>また、福岡市地下鉄においては、英語以外にも、韓国語や中国語の案内表示を実施しており、外国人に評判が良いという印象であるものの、4年前のある全国調査の結果では外国人の8人に1人が地下鉄の案内表示に不満があるという結果が出ている。しかし、現在では、イスラエル発のベンチャー企業の「Moovit (ムービッド)」というアプリが開発されるなど、世界中、どこ国に行っても、自分の言語で公共交通機関に乗車できるようになっており、公共交通機関の乗車における外国人の言語問題は、本来生じないと考えている。むしろ、英語の案内表示であれば、日本語の案内表示は見やすいのに、韓国語、中国語表記の案内表示があるがゆえに、日本語の案内表示が見えづらいなどの問題も生じていると思う。</p>
委員	<p>資料1、5ページ左下に記載にある、お客様満足度調査の“地下鉄の「安全」や「安心」への取組みについて、改善が必要と感ずること”のうち、“ない”が約33%を占めており、一番多くなっているが、そ</p>

発言者	発言要旨
	<p>の次の約 32%を占めている“車内犯罪・迷惑行為（痴漢等）の対策”について、“痴漢等 “への対策が今後、必要と思うが、“痴漢等 “の内訳には、どのような意見が含まれているか伺いたい。詳細な調査はしているのか。</p> <p>地下鉄乗車においてストレスを感じる要因としては、地下鉄が混雑しているということが挙げられるが、混雑しているから不快、不快と感じることで地下鉄に対する満足度が下がる、という調査結果がある。福岡市地下鉄においては、日常的に混雑が慢性化している状況ではないものの、朝ラッシュ時間帯の 8 時台、9 時台に限っては、調査結果同様に混雑によるストレスは大きいと考えており、約 32%を占める“車内犯罪・迷惑行為（痴漢等）の対策”への要望のなかには、お客様がストレスと感じている要因もあると思う。</p>
委員	<p>先ほどの質問の主旨としては、資料 1、5 ページ左下に記載のある、“車内犯罪・迷惑行為（痴漢等）の対策”に関して、“痴漢等 “の内訳等を把握しているか、ということであるが、事務局側から説明をお願いしたい。</p>
交通局	<p>お客様満足度調査における地下鉄の「安全」や「安心」に関する調査項目は、1 つ目の間で取組み全般について満足しているか、2 つ目の間で、取組みのうち改善が必要と感じるものがあるか、3 つ目に車内犯罪防止に向けて、どのような取り組みを希望するかといった設問で構成されており、同調査では、これ以上の詳細な調査は行ってはいないが、地下鉄の安全確保のさらなる強化を目的として、令和 5 年 10 月に、地下鉄の安全・安心に関するアンケート調査を別途、実施している。</p>
委員	<p>車内犯罪・迷惑行為（痴漢等）には、酔客による迷惑行為等も含まれていると推察されるが、今後より細かいデータ収集が必要と思う。</p>
委員	<p>現行経営戦略は「安全・安心の確保」、「快適で質の高いサービスの提供」、「まちづくりへの貢献」及び「経営基盤の強化」の 4 つの大項目で構成されているが、今後は、これら各項目の進捗状況等を踏まえ、福岡市地下鉄に必要な取組み等について、各委員から御意見を賜りたい。</p> <p>まずは、「安全・安心の確保」及び「快適で質の高いサービスの提供」の 2 項目について、御意見ををお願いしたい。</p>
委員	<p>まず、「安全・安心の確保」の分野について、他都市では、地下鉄線内で犯罪や傷害事件が発生しており、今後、福岡市地下鉄においても、同様の犯罪や事件が発生する可能性はあると思う。福岡市地下鉄では</p>

発言者	発言要旨
	<p>現在、車内カメラの設置などの取組みが進められており、犯罪の抑止力になっていると思う。ただ、新型車両のみ車内防犯カメラが導入されているため、今後は、新型車両以外の車両にも車内防犯カメラの設置を進めて頂きたいと考えている。</p> <p>「快適で質の高いサービス」の分野については、七隈線が博多駅まで延伸し、七隈線各駅から博多駅まで1本で行けるなど回遊性が向上した一方で、七隈線から箱崎線への乗り換えは不便になったと感じる。七隈線の各駅から馬出九大病院前駅まで行くとする、まず七隈線で博多駅まで行き、それから空港線へ乗り換え、空港線博多駅から中洲川端駅まで行って、次に箱崎線へ乗り換えて、箱崎線中洲川端駅から馬出九大病院前駅へ行くという経路となるが、電車の時間によっては、乗り換えがうまくいかず、七隈線延伸前よりも移動時間は10分以上多くかかることもある。</p> <p>また、天神南駅から天神駅で乗り換えた場合、初乗り料金が七隈線、空港線の双方で発生するため、博多駅経由よりも乗車料金が上がることから、何かしらの割引があればよいと考えている。</p> <p>加えて、七隈線は博多駅まで延伸後、乗車人員が増加し、非常に収入は増えている一方で、朝の8時台などかなり混雑しており、可能であれば、車両増備や、4両編成を5両編成にするなど、混雑緩和に向けた検討を進めてほしいと考えている。</p>
委員	<p>空港・箱崎線と七隈線の乗り換えについては、私も勤務地から福岡県庁へ向かう時など、延伸前であれば、天神南駅と天神駅間で歩いて比較的スムーズに乗り換えが可能であったが、延伸後は博多駅まで行って、中洲川端駅まで戻って、という経路になるため、少し不便になったと感じる面はある。</p> <p>なお、天神南駅から天神駅にて乗り換えたことによる乗車料金の増加については、移動経路にもよるが、1日乗車券の利用で賄えると思う。</p>
委員	<p>資料1の4ページ、「経営基盤の強化」の項目において、企業債残高の減少を成果指標とされているが、今後は、投資を重視した経営を行うのか、または、企業債残高の減少を重視した経営を行うのか、御教示いただきたい。</p> <p>資料1の1ページから2ページにおいては今後、天神ビッグバンや、七隈線沿線のマンション開発の増加などにより経営環境が好転する旨、記載されているが、3ページ目の「安心・安全の確保」の項目では、経年劣化に伴う車両の不具合等により、未達成の成果指標もあ</p>

発言者	発言要旨
	<p>ることから、今後、よりきめ細やかな予防保全や計画的な更新等により対応していく必要がある旨、記載されている。</p> <p>経年劣化対応など施設等の整備は、今後の投資や、負債の増加につながる要素であり、運輸収益や、広告料収入などの運輸外収入といった、自身で稼いだ資金で対応していくことがベストだとは思いますが、地下鉄という事業の特性上、設備の整備等には多額の投資が発生することから、難しい面もあると思う。</p>
交通局	<p>投資と企業債残高の減少のどちらを重視した経営を行うのか、という御質問について、二律背反ではなく、運輸収益などの収入はしっかり確保したうえで、安全・安心の確保にかかる投資など、必要な投資は行いながら、企業債残高についても、着実に減少させていく必要があると考えている。</p>
委員	<p>地下鉄という事業の特性上、投資額が多額になることから、負債があることが必ずしも悪ではない。</p> <p>自己収入で経営を強化しつつ、企業債を適切に使い、適宜必要な投資を行うことが、より良いまちづくりへの牽引になるのではないかと考えている。</p>
委員	<p>投資と企業債残高の減少、どちらを重視するのかということに関して、事務局の説明から、必要な投資は行いつつも、負債が増えない範囲で収支のバランスを取るといったイメージを持ったが、福岡市地下鉄の場合、事業は鉄道のみであるため、収支のバランスをとることは、他の民鉄に比べ難しいのではないかと感じた。</p> <p>民鉄であれば、不動産開発や商業など、鉄道とその他の事業を総合的に勘案し、利益を上げていくという経営方法が多いため、福岡市地下鉄においても、鉄道以外の事業など、他の要素と絡めて収支のバランスを取れるような仕組みがあればよいと思う。</p>
委員	<p>資料1、3ページ目の「快適で質の高いサービスの提供」の項目について、七隈線が令和5年3月に博多駅まで延伸開業し、その後、混雑緩和を目的として、令和5年8月にダイヤ改正が実施されたが、いずれ、現状での輸送力では限界が来るため、車両の増便や増結といった手法が必要となると思う。しかし、その一方で、また投資額が増えるという循環に陥ることも予想される。</p> <p>混雑緩和やラッシュ時に合わせた過度な投資をおさえる手法の一例としては、JR東日本において実証実験中であるオフピーク定期券※（※平日朝のピーク時間帯以外の時間帯（オフピーク時間帯）にのみ利用可能な、通常の通勤定期券よりも割安な通勤定期券）がある。今</p>

発言者	発言要旨
	<p>後、福岡市地下鉄においても更なる混雑緩和に向けてオフピーク定期券の導入など、検討が必要になると思うが、現時点で導入予定はあるか。</p> <p>また、JR九州が令和5年3月16日にダイヤ改正を予定しており、そのプレスリリース資料において福岡市地下鉄と特急電車との乗り換え時分の改善について記載されているが、福岡市地下鉄においてもダイヤ改正を予定しているのか。</p>
委員	<p>七隈線の混雑緩和に向けて、車両の増便、増結のほかに、ピークカットによる需要の分散の提案があったが、オフピーク定期券の導入検討について、事務局より説明をお願いしたい。</p> <p>また、ダイヤ改正についてどのように考えているのかも合わせて説明いただきたい。</p>
交通局	<p>御質問の1点目、オフピーク定期券については、令和5年3月からJR東日本において、実証実験を行っていることは承知しているが、福岡市地下鉄において、同様の定期券を導入する場合、駅務機器の改修に多額の費用を要すること、ピークシフトの効果が依然として不明瞭であることなどから、現時点においては、他の鉄道事業者の動向を注視するにとどまっており、導入の予定はない。</p>
交通局	<p>七隈線については、延伸開業に合わせて車両を増備することで、混雑緩和を図ったが、延伸開業後、朝ラッシュ時間帯、特に8時台前半に多くのお客様が集中していたことから、令和5年8月にこの時間帯の増便を行うダイヤ改正を実施した。ダイヤ改正後、朝ラッシュ時間帯の混雑については、ダイヤ改正前と比較すると落ち着いてきたと認識しているが、引き続き、お客様の御利用状況の把握などを行い、混雑緩和、快適なサービスの提供に向けてダイヤ改正など、必要な施策について検討していく。</p> <p>なお、七隈線は、御利用いただくお客様の増加に加え、中間車両に比べて先頭車両にお客様が集中しやすいこと、御乗車の際に座席前の通路まで詰めていただけていないことなどから、同じ列車でも、車両によって、混雑に偏りが出ている状況である。そのため、お客様の乗車が集中する先頭車両を避けて、御乗車いただくような案内や、比較的余裕がある座席前の通路にも詰めていただくような案内を行うことで、引き続き、更なる混雑緩和を図っていきたい。</p> <p>また、本年3月16日に予定されているJR九州のダイヤ改正をうけて、福岡市地下鉄においても、ダイヤ改正の予定があるかとの質問については、今のところ、空港線でのダイヤ改正の予定はない。</p>



発言者	発言要旨
	<p>現在も地下鉄の最終列車である福岡空港発、筑前前原行きは博多駅にて特急電車と接続しているが、JR九州と乗り継ぎにかかる協定を締結していることもあり、特急電車が遅延した際には、地下鉄も最大で5分程度、発車時刻を調整するなどの策を実施している。今回のJR九州のダイヤ改正では、特急電車が多少遅延しても地下鉄への影響がでないように、乗り継ぎ時分を調整頂いたものである。</p>
委員	<p>七隈線の乗客が先頭車両に集中する理由として、駅の階段の位置などが1つの要因ではないか、と考えられるが、委員の方で、これまでの経験等から、乗客が先頭車両に集中する要因について、御存じの方はいるか。</p>
委員	<p>やはり、1番の要因は、列車を降りた後の駅の階段の位置だと思う。また、先頭車両は女性専用車両や、女性・子ども専用車両に指定されることが少ないため、混雑していることが多いように思う。特定の車両が混雑する理由は様々だが、夏であれば弱冷房車を避けるため、といった理由も考えられると思う。</p> <p>先頭車両の混雑緩和に向けては、七隈線の場合、ホームドアがあるため、車両の停止位置を駅の階段に合わせて調整することは難しいと思うが、他の鉄道事業者のようにホームに十何両も止まれるような、駅の構造であれば、停車位置を調整することで、先頭車両の混雑は解消するのではと思う。</p>
委員	<p>七隈線は駅によって上り下りのエスカレーターの位置が異なるが、特定の車両に集中しないようにしている、などの理由があるのか。</p>
交通局	<p>七隈線のエスカレーターの上り下りの配置は、基本的には、改札口を通過したお客様がスムーズにホームへ向かっていけるよう、改札口から近い階段にホームへ向かう下りのエスカレーター、改札口から遠い階段にホームから改札口へ向かう上りのエスカレーターを配置している。</p>
委員	<p>全駅において、改札口を通過して橋本側がホーム行き下りエスカレーターとするなど、エスカレーターの上り下りの配置を固定する、もしくは、駅はナンバリングされているので、奇数の駅は橋本側が上り、偶数の駅は博多駅側が上りとする事で、利用者側からすると、降車する駅のエスカレーターの位置がより把握しやすくなり移動が円滑化したり、優先的にエスカレーターを利用すべき人にとってもエスカレーターの位置が把握しやすくなったりすると思うが、改札口近くにホームへ向かう下りエスカレーターがあった方がよい、などのお客様ニーズが多いのか。</p>

発言者	発言要旨
交通局	<p>委員から提案のあったように人流等を考慮し、エスカレーターの配置を検討することも必要だと思うが、駅毎に人流は異なっていることから、基本的な考え方として、改札口を通過したお客様が速やかにホームへ向かえるように、ホーム行き下りのエスカレーターを改札口の近い階段へ配置している。</p>
委員	<p>目の不自由な方が、上りと下りのエスカレーターの入口を誤り、転倒するなど危険な場面に遭遇することも考えられるため、エスカレーターの配置については、ある程度定まっていることが望ましい。</p> <p>また、空港線・箱崎線のホームドアには、駅毎のエスカレーターの位置を表す案内サインが設置されているが、目の不自由な方が危険な場面に遭遇しなくていいよう、同様の案内サインを七隈線にも設置することが望ましい。</p>
委員	<p>毎日、同じ駅で乗降する方は駅の構造がある程度把握できているため、エスカレーターの位置も把握できていると思うが、普段利用しない駅を利用する際にも、エスカレーターの位置を把握しやすいように、ホームドア等に案内サインがあれば便利だと思う。</p>
委員	<p>公営交通は、採算が取れない路線を抱えている場合もあり、市民からの意見、全てに対応することは難しく、必要不可欠なものに限って実施することが必要と思う。</p> <p>実際に、地下鉄の新線を建設するには100億円単位で費用がかかるため、多少、建設時にエスカレーターの配置等を失敗したとしても、すぐに作り変えるのではなく、案内サインなどで周知することが必要であり、私個人としては、現状の施設・案内で十分と感じている。</p>
委員	<p>「安全・安心の確保」の項目について、昨今の自然災害の発生状況や国際情勢から、地下鉄駅を避難所や地下シェルターとして活用することが考えられる。避難所やシェルターとして利用する場合の対応について予め検討しておく必要があると思う。</p> <p>また、「快適で質の高いサービスの提供」の項目について、高齢者の意見として、地下鉄は上下移動が発生し、大変なため移動はバスが良い、バスであれば自身がどこにいるか把握できるが、地下鉄はどこにいるか把握しにくいいため、バスの方が安心だと、いった声もある。</p> <p>1点目の解決策については、コストの問題は発生するが、エスカレーターやエレベーターの整備が必要になると思う。2点目の解決策については、地下鉄の車内モニターや窓一面に、地上の風景を映像として放映するなどが考えられる。今後、福岡市においても、生産年齢人口が減少し、高齢者人口の増加が予想されていることから、高齢者に</p>

発言者	発言要旨
	<p>とっても利用しやすい地下鉄実現に向けた検討が必要ではないかと思う。</p> <p>それから、お客様満足度調査について、アンケートを実施する際には、福岡都市圏にお住まいの方だけを対象とするのではなく、県外から来福された方、インバウンド客などの属性、地下鉄の利用目的、ニーズを細かく把握していくことが大切だと思う。</p> <p>また、案内サインについても、インバウンド客など、初めて福岡市地下鉄を御利用頂く方にもスムーズに御利用頂けるよう、案内サインで駅の出口まで案内するなどの取組みが必要ではないかと思う。</p>
委員	次に、まちづくりへの貢献」及び「経営基盤の強化」の2項目について、各委員より、御意見を賜りたい。
委員	<p>これまで、博多祇園山笠など、催しに合わせたラッピングトレインや車内に全面広告を掲載した列車は見たことはあったが、先日、初めて、車両外側全面広告のラッピングトレインを見た。</p> <p>多額の広告料収入が入るのであれば、福岡市地下鉄への貢献度は高いと思うが、これまで、七隈線の車両は緑といったイメージをもっていたため、車体の外側、全面に広告を掲載した車両を見た時は衝撃的であった。今後も、同様のラッピングトレインを販売していくのか。</p> <p>また、「快適で質の高いサービスの提供」に関することではあるが、地下鉄全体でお客様アンケートを実施するのではなく、空港線・箱崎線と七隈線と路線毎にアンケートを実施したほうが、より具体的な意見を収集できると思う。</p>
交通局	<p>ラッピングトレインは、以前から販売している広告商品である。6ヶ月単位で販売しており、定価は空港・箱崎線で約700万円。今年度の収入増に大きく役立っている。</p> <p>しかし、高額であることからか、広告として売れたのは今回が初めてである。過去に走ったラッピングトレインは、交通局のコラボキャンペーンや、35周年のちかまる号などであった。基本的には今後も販売を続けていきたいと考えている。</p>
委員	成果指標においては、達成・未達成の項目に加え、目標値と実績値を比較されているが、その他に他社比較可能な指標はあるか。
委員	現在の経営状況が、スタンダードなのか図る上でも、他社比較は重要だと思う。
交通局	<p>資料1に掲載している成果指標は、あくまでも現行経営戦略における成果指標であって、他社比較を直接的な目的とはしていない。</p> <p>公営地下鉄の場合、初期投資が非常に巨額になるなど、民鉄とは一</p>

発言者	発言要旨
	概に比較できないため、あくまでも類似の地下鉄事業者、しかも公営に限った形ではあるが、決算時には、経常収支比率など公営地下鉄事業8社で比較が可能な指標を活用し、評価している。
委員	公営の地下鉄事業者に限って比較したほうがよいか。
委員	公営企業会計は特殊な要素も含まれているため、同じ公営企業会計の同業者同業種で比較する方がよりよい比較となる。
委員	<p>資料1、4ページの「まちづくりへの貢献」の成果指標、「お客様1人を1Km運ぶために使用する電力量」に関して、地下鉄においては、再生可能エネルギー由来電力のみで全列車を走らせているケースはないが、宇都宮ライトレールは、走行にかかる全電力をバイオマス発電及び太陽光発電にて賄っていたり、私鉄大手の西武鉄道や東急電鉄は太陽光発電にて発電した電力を列車走行に利用したりするなど、かなり熱心に取組みを進めている。</p> <p>地下鉄の場合、地下であるがゆえに、地下水をくみ上げるポンプを作動させるなど、列車の走行以外にも多くの電力が必要だが、列車の走行のみにかかる電力については、再生可能エネルギー由来電力で賄うことが可能だと思う。地下鉄の列車走行にかかる電力を再生可能エネルギー由来電力に切り替えることができれば、大手私鉄のように大きなPRになると思う。</p>
委員	再生可能エネルギー由来電力はどこで発電するのか。地下鉄は、地下を走行するため「福岡市のどこかで再生エネルギーを発電して、地下鉄を走らせています」というストーリーを作ればイメージのアップに繋がると思うが。
委員	<p>宇都宮ライトレールは太陽光発電等で発電した再生可能エネルギー由来電力を直接、路面電車に送電し運行している。一方、西武鉄道では、沿線に自社の太陽光発電所を保有しておらず、西武電鉄グループとして、神奈川県に太陽光発電所を保有している。なお、実際には、発電した電力は、列車の運行には使用しておらず、CO2 排出量削減と一緒に考え方で、それと同じ分の電力量を列車走行時に使用しているということをPRしている。</p> <p>交通局単体で、発電所を保有することは不要と思うが、福岡市役所として、太陽光発電事業者等と契約することで、地下鉄の運行にかかる電力は、再生可能エネルギー由来電力を利用している旨のPRが可能と思う。</p>
委員	交通局単体で実際に太陽光発電を行うとなると、莫大なコストがかかるため、困難であるが、なるべくコストを抑える方法として、福岡

発言者	発言要旨
委員	<p>市役所内部の他部署と連携し、取組みを進めていけたらよいと思う。</p> <p>地下鉄や高速道路、新幹線など、人の移動が社会的にどのような影響を与えるのか分析を行っているが、衛星画像からわかることとして、長期的な視点とはなるが、地下鉄などのインフラの整備によってもたらされる経済効果や、環境汚染物質の削減効果などがわかる。地下鉄のように実際の移動が目視できない場合でも、モバイル空間統計データ等の活用によって、ネットワーク効果の検証は可能である。特に東京の山手線のようにサークルのように繋がっていると、インフラ整備による経済効果等のネットワーク効果は高くなることが見込まれ、福岡市地下鉄の場合、七隈線をさらに延伸することで乗数効果が得られるが、実際には、累積欠損金もあることからさらなる延伸は難しいと思う。加えて、延伸を検討する際には、必ず費用対効果を適切に検証し、採算が取れる見込みがないのであれば、延伸はすべきではないと思うし、現状でもダイヤ改正などによって運行本数を調整するなどしないと、累積欠損金の解消へは結びつかないと思う。</p> <p>また、まちづくりと協働することは理想的ではあるが、地下鉄において、まちづくりと協働するための様々な要望を実現するとすると、コストが莫大にかかるため、実際に協働する場合には、公的機関であるため実施が難しいことは承知しているが、データを使った分析を研究機関等と連携して行うことが必要であると思う。加えて、広告枠の開いているスペースをデジタルサイネージ化するなどし、広告料収入などの運輸外収益も地道に確保していくことが大事である。</p>
委員	<p>資料1、4ページの「経営基盤の強化」の項目について、安全・安心の確保に直結する保守費用等にかかる支出を抑えることは難しいと思うが、一方で、人件費については、支出削減は可能だと思う。</p> <p>最近では、運転手不足という現状もあるため、人件費を抑える1つの方法として、自動運転の導入を検討してみてはどうか。実際、七隈線においては、既に自動運転を実施するための設備はそろっており、他の公営地下鉄に先駆けた自動運転は回避したいという気持ちもわかるが、より経営基盤を強固なものにしていくためにも重要な検討項目だと思う。</p> <p>次に、「まちづくりへの貢献」の項目について、アメリカのボストンなどでも実施されているように、地下鉄線内でバイオリン演奏などのエンターテインメントを取り入れてはどうかと思う。地下鉄で演奏されている音楽を聞きたいと思うお客様もいると思うし、昼間の時間帯など、お客様が少ない時間帯に実施することで、集客にもつながり、</p>

発言者	発言要旨
	<p>運輸収益の向上にもつながると思う。また、文化的なエンターテインメントであれば、福岡自体の価値を高めることにもなると思う。</p> <p>また、福岡市内の道路においても、物流トラック等による交通負荷が発生しているため、深夜時間帯の物流に地下鉄を活用してはどうか。物流に地下鉄を活用することで、交通負荷の解消にもなるし、多少なりとも運輸収益を確保できるため、検討の余地はあると思う。</p>
委員	<p>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」、「まちづくりへの貢献」及び「経営基盤の強化」の各項目について、各委員の意見を伺ってきたが、他の委員の意見を聞いて、より、議論を深めたいことがあればお願いしたい。</p>
委員	<p>最近では、ベビーカーや車いす等で地下鉄を利用されている方を見る機会が比較的多くなってきたと思うが、もっと、ベビーカーや車いす等を利用していても、地下鉄は御利用いただけます、地下鉄は便利ですよ、という事を周知していくべきだと思う。</p> <p>なお、車両のスペースの問題や駅の停止時分が短いなどの問題もあると考えており、その点も今後、解消に向けた取組みを実施していくことが必要だと思う。</p>
委員	<p>子育て世代に気軽に鉄道を利用していただく施策として、一部の鉄道事業者では、ベビーカーのシェアリングサービスを実施しているところもある。また、ベビーカーを使う人も使わない人も快適に乗車できるように、ベビーカー利用のマナー周知も必要だと思う。</p> <p>なお、最近では、ベビーカーのシェアリング施策に加え、自転車のライドシェアを実施しているところもあり、今後、より公共交通機関を利用いただけるよう、公共交通機関とラストワンマイルをどのように接続していくか、検討を深めていく必要があると思う。</p>
委員	<p>現在、天神界限ではチャリチャリなどのシェアサイクルをよく見かけるが、シェアサイクルであれば、様々な場所にポートを設置することが可能で、地下鉄駅などとも親和性は高いと思う。</p> <p>駅から自宅までのラストワンマイルをシェアサイクルで移動したいニーズは少なくないと思うため、駅とシェアサイクルのポートが一体化できると、より地下鉄の利用促進にもつながると思う。</p>
委員	<p>最後に、次期経営戦略に記載を検討すべき成果指標について、議論したい。</p> <p>これまで、大きく4項目について、議論をおこなってきたが、各項目の成果指標について、御意見等あれば、賜りたい。</p>

発言者	発言要旨
委員	<p>資料1、3ページ目、「安全・安心の確保」における成果指標「施設、車両に起因する運行への影響件数」について、本指標は、施設、車両の経年劣化等の影響があるため、年々、減少していくものではないと思う。</p> <p>施設の補修や、車両更新等によるリスクマネジメントを行うことで、障害のリスクは減少すると思うが、その点も考慮した目標設定となっているのか伺いたい。達成状況は未達成となっているが、車両等の経年劣化状況や劣化に伴う改修の影響等を考慮していないのであれば、目標値の設定自体に問題があると思う。</p>
交通局	<p>「施設・車両に起因する運行への影響件数」については、過去の実績に基づいて設定している。</p> <p>しかしながら、御指摘のあったように、車両の寿命や施設の状況等も踏まえて目標設定する必要もあるとも考えており、今後、成果指標を検討する際には、今回の御意見も参考にさせていただきたい。</p>
委員	<p>車両等の経年劣化の影響があるため、運行への影響件数が増えても仕方がないという訳ではなく、成果指標を設定する際には、実際の劣化状況や補修状況等に即して、現実的な数値を検討すべきである。</p>

#### 4 閉会