

第3回 福岡市地下鉄経営戦略懇話会 議事要旨

- 日時 平成30年11月20日(火) 14:00~16:00
- 場所 福岡市交通局4階 大会議室
- 出席者〔委員〕
青峰委員, 梅原委員, 川崎委員, 小出委員, 辰巳座長
(瓜生委員は欠席)
- 議事次第
 - 1 開会
 - 2 議事
福岡市地下鉄経営戦略の原案について
 - 3 閉会

<説明資料>

- 資料1 : 福岡市地下鉄経営戦略の原案について
- 資料2 : これまでの懇話会における意見・質問とその対応

<参考資料>

- 参考1 : 平成30年度 お客様満足度調査の集計結果(速報値)について

議 事 概 要

- 1 開会
- 2 議事

発言者	発言要旨
交通局	<資料1第1章~第3章を交通局より説明>
委員	資料1 P.15のコラム「地下鉄事業の収支構造について」は、もう少しわかりやすくできないか。例えば「資本費負担」といっても、一般にはなかなか伝わりにくいと思うが。 また、減価償却費が原因で、累積損益が赤字であっても、それは長期的に改善できればよく、手元のお金があれば事業としては継続できるわけである。そのあたりを踏まえて、単純な現金の出入金(キャッシュフロー)の記載をどこかに追加した方が、より伝わりやすくなるのではないか。
交通局	ご指摘はわかるので、書き方については、もう一捻りしたい。
交通局	空港への乗り入れ区間などに、加算運賃を設定している事業者がある。加算運賃とは、主として新規路線の開業等に伴い発生する多額の資本費コストを回収するために、加算区間において基本運賃に加算して設

発言者	発言要旨
	<p>定されるものである。したがって、加算運賃は、資本費コストの回収が完了するまで、その設定を継続することができるものである。</p> <p>加算運賃に関して、国交省が、各鉄道事業者に作成・公表させている統一の様式があるのだが、それを見ると、加算運賃を設定している区間ごとの回収率や、あと何年くらいで回収できるかといったことがわかるようになっている。経営戦略の参考にもなると思う。</p>
交通局	ご指摘を踏まえ、書き方を工夫したい。
＜資料 1 第 4 章を交通局より説明＞	
委員	資料 1 の P.31, 37 の成果指標の目標値について、現状維持の場合に、具体的な数値が小さくて見にくい。「現状維持」という文言と入れ替えられないか。
交通局	本市の他の計画と合わせた書き方にしているが、より良い書き方を検討したい。
委員	お客様満足度関連の成果指標で目標値が現状維持（90%以上を維持）というものがあるが、現状よりも 10%低くても容認するということか。
交通局	かなり高い現状値であり、また、100%というのは現実的ではないため、このような値を設定している。ただし、現状よりも 10%低くても容認というわけではなく、満足度関連の指標の値が 90%以上という意味である。
委員	資料 1 P.39 にモビリティマネジメントという言葉が出ているが、一般的に通じる言葉ではないため、もう少し書き方を考えて欲しい。
委員	資料 1 P.41 の「お客様一人を 1km 運ぶために使用する電力量」は、環境への配慮だけでなく、乗車人員が増えることによっても低下できるものだと思うが、その両面からの目標なのか。
交通局	<p>モビリティマネジメントについては、説明を補いたい。</p> <p>お客様一人を 1km 運ぶために使用する電力量は、お見込みのとおり、両面からの目標である。</p>
委員	<p>資料 1 P.31 の「技術の継承がうまくいっていると思う職員の割合」や P.44 の「現在の仕事にやりがいを感じている職員の割合」という成果指標は、やや漠然としすぎているように思う。</p> <p>例えば前者の場合、現状では、残りの 68%がうまくいっていると思っていないわけである。どこがどううまくいっていないのかに目を向け、それに合った改善策を考えるという形に具体化できないだろうか。</p>
交通局	当該指標については、10 月に職員アンケートを実施し、まだ、解析が完了していない。ご指摘の部分についても、解析を行ったうえで検討したい。

発言者	発言要旨
委員	前回の懇話会の後に訪れた台風 23・24 号の影響で誕生した「計画運休」という考え方について、記載してもよいのではないかと。なお、運休にあたっては、JR 九州や西鉄などと連携し、全社一斉に運休することが重要である。
交通局	計画運休の記載については、検討したい。
委員	お客様満足度調査について、日常的に利用している人と来街者が混在していると思うが、それを分けて分析することは可能なのか。
交通局	可能である。今回の調査より、調査日に祝日を加えるなどして、できるだけ来街者の回答を獲得するよう工夫している。
委員	それでは、資料 1 P.37 の「案内サイン」に関する満足度については、日常利用者と来街者では大きく差が出ると思うので、指標としての対象を後者に絞ってはどうか。
交通局	最もなご指摘であるため、結果の分析については両者を分けて行いたい、成果指標としては、両者を合わせた総合的な値を設定したいと考えている。
委員	確かに、市民を除いた値を指標に設定するわけにはいかないと思うので、来街者のみの値を追加する形で設定してもよいだろう。
委員	資料 1 P.38, 39 の沿線イベントとの連携について、大型商業施設「MARKIS」のオープンにより、地下鉄利用者が増えると思う。また、オープンからしばらくは西鉄バスが、地下鉄唐人町駅からシャトルバスを運行するとも聞いている。大きな変化が起こるだろう。
交通局	＜資料 1 第 5 章及び第 6 章を交通局より説明＞
委員	資料 1 P.56 の「投資額の見通し」のグラフについて、計画期間後はそれ以前と比べ、事業費が全体として下がっているように見えるが、なぜか。
交通局	経常的な建設改良費は、計画期間中の 10 年間で、トータル 470 億円を見込んでおり、計画期間後については、その 1/10 の 47 億円/年を基本とし、0.4%の物価上昇分を加えて算出している。さらに、車両の更新が必要となる年度に、車両更新費を上乗せしている。計画期間中は車両更新費が多いため、そのように見えてしまう。
委員	車両の耐用年数は何年か。
交通局	法定耐用年数は 13 年だが、実質的には 50 年程度使用するのが一般的である。
委員	それならば、計画期間後に定期的に訪れる車両更新費の山は、それぞれ別の車両ということか。

発言者	発言要旨
交通局	お見込みのとおりであり、別々の車両の更新時期がそれぞれに訪れると見込んでいる。また、車両の大規模改修は経常投資の枠内であり、全くの更新分を車両更新費として上乗せしている。
委員	策定中だという収支計画について、累積欠損金は解消する見込みか。総務省の経営戦略策定要請も、それを前提になされているが。
交通局	単年度損益は平成 23 年度に既に黒字化し、以降も順調に推移している。しかし、地下鉄事業は初期投資が巨額であるため、累積欠損金については、計画期間の 10 年間では解消には至らない。計画期間後の累積欠損金の解消までの見通しを示すために、第 5 章の第 2 節「超長期的な収支の見通し」を掲載している。
委員	資料 1 P.53 の七隈線延伸事業の総事業費 587 億円は、陥没事故の影響を踏まえた金額なのか。
交通局	陥没事故等を踏まえ、昨年 12 月に七隈線延伸事業費を見直し、450 億円から 587 億円へ増額した。その額から、平成 30 年度までに執行予定の金額を差し引いて、計画期間中の事業費を 330 億円としている。
交通局	今回頂いた意見を踏まえて更に原案の検討を進めていきたい。

3 閉会