第5章　財政計画

第５章　財政計画

第１節　10年間の財政計画

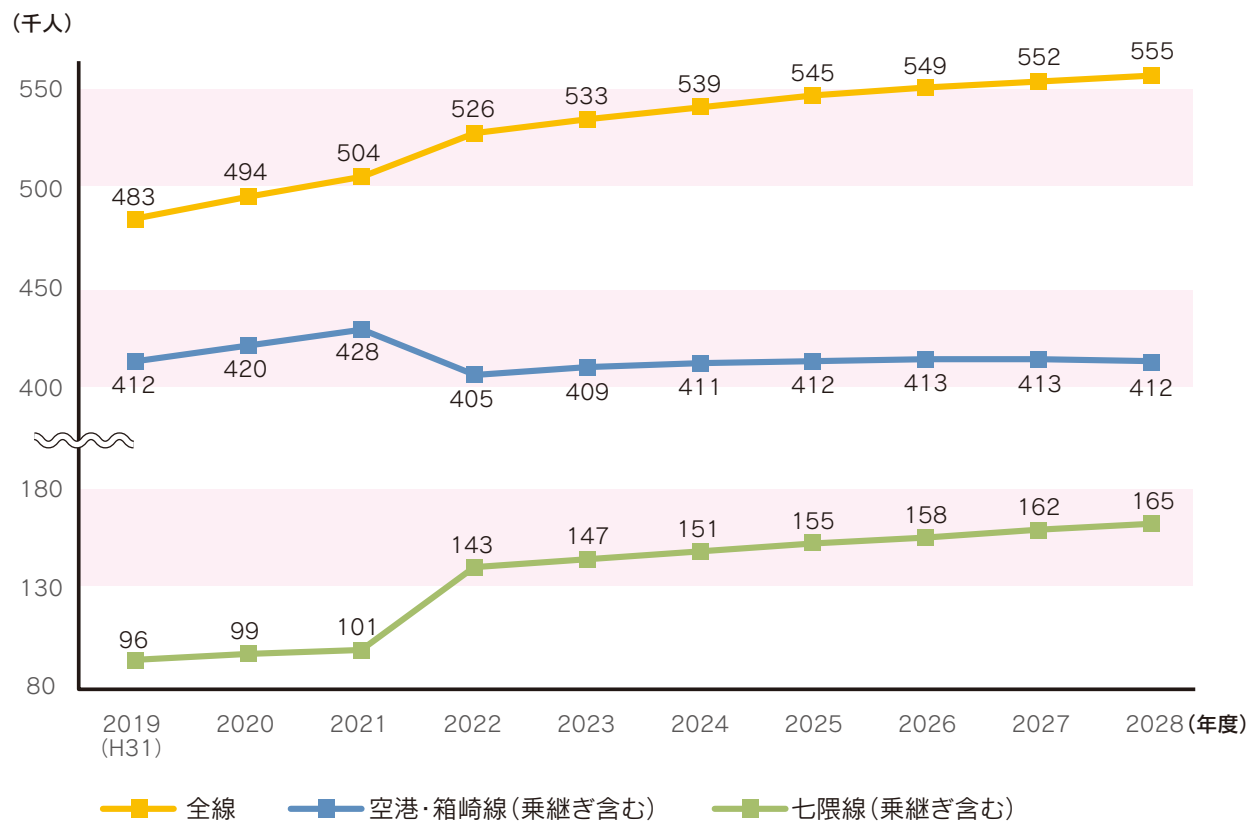
本節では，計画期間（2019年度（平成31年度）から2028年度）における財政計画として，収支計算の前提となる乗車人員や投資額の見込みを示すとともに，第4章に掲げた福岡市地下鉄が推進する主な取組みを踏まえた10年間の収支計画を示します。

１　乗車人員の見込み

近年の乗車人員の伸びを今後も維持するとともに，より多くのお客様にご利用いただける地下鉄を目指し，第4章に掲げた取組みを推進するなどの営業努力により，計画終了年度の2028年度の1日当たり乗車人員として，約55万5千人を見込みます。

なお，七隈線延伸開業に伴い，1日当たり約2万3千人の新規利用者が増加すると見込みます。

1日当たり乗車人員の見込み



※2022年度の1日当たり乗車人員は，七隈線延伸部開業後の乗車人員である。

２　投資計画

（１）　新規投資（七隈線延伸事業）

七隈線延伸事業については，総事業費約587億円を見込んでおり，そのうち経営戦略の計画期間内である2019年度（平成31年度）～2022年度においては，約330億円を見込みます。

（２）　改良・更新投資（営業線改良事業）

空港･箱崎線では，室見～天神間の開業から37年を経過し，車両や建物などの長寿命施設においても更新･改修が必要な時期に差し掛かっています。また，七隈線においても，開業から13年が経過し，電子機器を含む保安設備などの更新時期を迎えています。

このような状況から，計画期間内に総額690億円の改良･更新投資を計画しています。内訳としては，1000N系車両の更新や2000系車両の大規模改修などの車両費に299億円，変電所設備や出改札設備の更新などの機械装置費に147億円，駅施設･設備の改修などの建物費に112億円，信号･通信･送配電設備の改修を行う電路設備費に90億円，その他で42億円を見込んでいます。

改良･更新投資の主な内容

建設改良費
総額690億円

車両費	299億円
1000N系車両更新	192億円
3000系車両大規模改修	47億円
3000系車両増備	28億円
2000系車両大規模改修	27億円
その他車両費	5億円

建物費	112億円
昇降機増設	16億円
姪浜車両工場建築物外改良	14億円
駅照明設備更新	14億円
その他建物費	68億円

機械装置費	147億円
変電所設備更新	37億円
出改札設備更新	28億円
運行管理システム更新	14億円
その他機械装置費	68億円

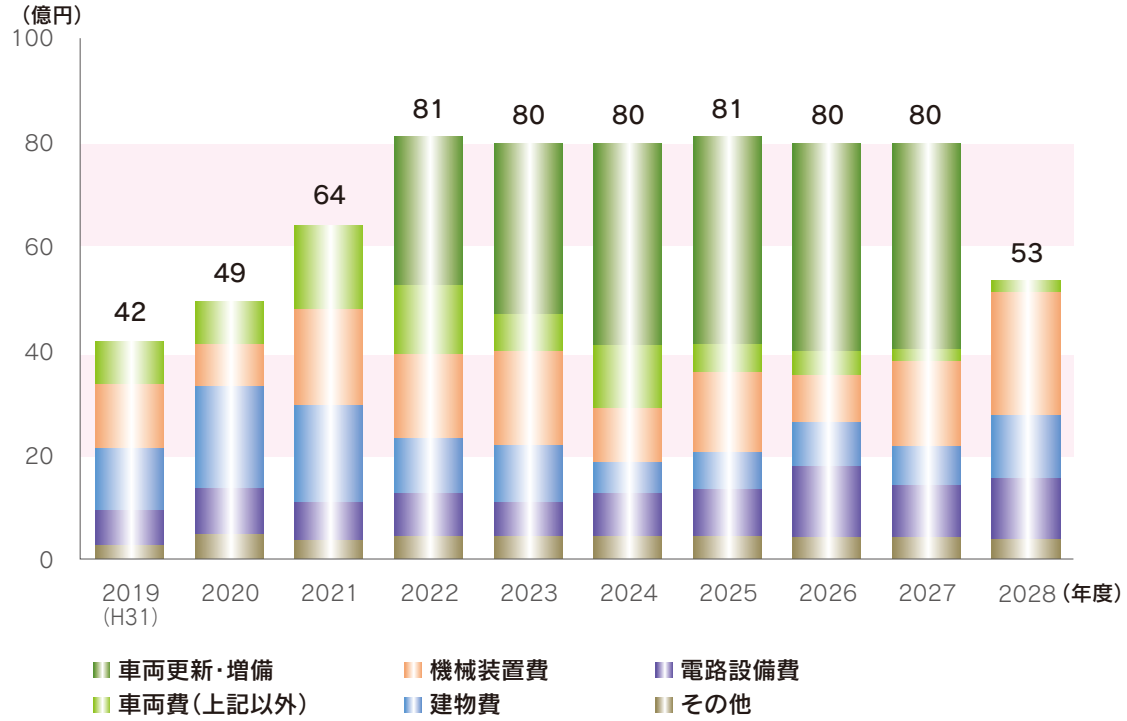
電路設備費	90億円
自動列車制御装置（ATC）更新	25億円
電気室設備更新	22億円
自動列車運転装置（ATO）更新	12億円
その他電路設備費	31億円

改良・更新投資の主な事業実施時期

（単位：億円）

	2019（H31）	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	計
1000N系車両更新					→	→	→	→	→		192
3000系車両増備				→							28
3000系車両大規模改修	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	47
2000系車両大規模改修	→	→	→	→							27
変電所設備更新	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	37
出改札設備更新	→	→	→		→	→	→	→	→	→	28
運行管理システム更新			→	→			→	→			14
昇降機増設	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	16
駅照明設備更新	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	14
姪浜車両工場建築物外改良	→	→	→	→	→	→					14
自動列車制御装置（ATC）更新	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	25
電気室設備更新	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	22
自動列車運転装置（ATO）更新	→	→					→	→	→	→	12

改良・更新投資額の推移



※上記投資額・時期については，今後の経営状況や社会経済状況などを踏まえ適宜見直しを行っていきます。

３　収支計画

（１）　全線収支

収益的収入の根幹である乗車料収入は，乗車人員の増に伴って順調に推移し，2028年度には339億円にまで増加する見込みです。このため，広告料や補助金などを含む収入全体でも，2019年度（平成31年度）の376億円から2028年度の401億円まで20億円を超える増収が見込まれます。

また，収益的支出は，七隈線延伸部の開業に伴い，減価償却費などが増加する一方，企業債残高の縮減などにより支払利息が減少するなど，支出全体では，概ね290億円～310億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63億円～96億円の黒字を確保できる見込みであり，順調に累積欠損金を補てんし，2028年度末の累積欠損金は297億円にまで縮小する見込みです。

また，併せて資金収支も改善することから，2022年度には累積資金不足が解消するとともに，企業債残高も順調に縮減が進み，2028年度末には1,065億円の残高となる見込みです。

（２）　空港・箱崎線収支

乗車料収入は，七隈線延伸部の開業に伴い，天神駅・博多駅間利用者の一部が七隈線に移行するため，年20億円前後の減収が見込まれます。このため，収入全体では，2022年度までは290億円前後，2023年度以降は275億円程度で横ばい推移すると見込まれます。

また，収益的支出は，支払利息が減少する一方で経年劣化した施設・設備の更新に伴い減価償却費が増加する見通しであることから，計画期間中を通じて概ね190億円～200億円前後で推移する見込みです。

以上により計画期間中の単年度損益は，減少傾向で推移するものの，70億円～106億円の黒字を確保できる見込みであり，順調に累積欠損金を補てんし，2024年度には累積欠損金が解消する見込みです。

（３）　七隈線収支

延伸部の開業効果により，2023年度以降，乗車料収入が年30億円程度増収となる見込みであり，収入全体でも，2022年度までの90億円程度から大幅に増加し120億円を超えて推移する見込みです。

また，収益的支出は，延伸部の開業により，減価償却費や支払利息の資本費が増加するものの，増加額が20億円程度にとどまることから，2023年度以降の単年度損益は年20億円程度改善することとなり，この結果，2024年度には単年度黒字化できる見込みです。

全線収支

（単位：億円，収益的収支は税抜，資本的収支は税込）

区分			年度	計画期間									
				2019 (H31)	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
収益的収支	収益的収入	乗車料		296	302	308	313	327	330	333	336	339	339
		補助金		22	17	18	13	12	11	9	8	7	6
		その他収入		58	56	53	55	58	58	57	56	56	56
		計		376	375	379	381	397	399	399	400	402	401
	収益的支出	経費	人件費	50	49	47	49	50	48	48	49	49	48
			修繕費	51	49	51	48	48	45	46	48	47	55
			その他経費	53	52	53	53	55	56	56	55	56	56
				154	150	151	150	153	149	150	152	152	159
		減価償却費		126	119	112	114	131	134	136	140	144	146
		支払利息		33	29	26	24	22	20	18	15	13	11
		計		313	298	289	288	306	303	304	307	309	316
	単年度損益			63	77	90	93	91	96	95	93	93	85
累積損益				△ 1,110	△ 1,033	△ 943	△ 850	△ 759	△ 663	△ 568	△ 475	△ 382	△ 297
資本的収支	資本的収入			310	267	288	286	165	148	96	71	72	43
	資本的支出			450	420	432	409	319	348	299	277	281	245
	差引			△ 140	△ 153	△ 144	△ 123	△ 154	△ 200	△ 203	△ 206	△ 209	△ 202
累積資金過不足				△ 56	△ 44	△ 9	51	90	90	90	90	90	90
企業債残高				2,339	2,215	2,136	2,067	1,943	1,773	1,602	1,429	1,253	1,065
乗車人員（１日当たり）				483,000人	494,194人	504,158人	(525,549人) 512,633人	532,958人	539,451人	544,666人	548,944人	552,221人	554,527人

空港・箱崎線収支

（単位：億円）

区分	年度	計画期間									
		2019 (H31)	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
収益的収入		288	286	292	291	276	277	277	277	277	275
収益的支出		196	185	187	185	184	184	191	196	198	205
単年度損益		92	101	105	106	92	93	86	81	79	70
累積損益		△ 418	△ 317	△ 212	△ 106	△ 14	79	165	246	325	395
乗車人員(1日当たり)※乗継ぎ含む		411,500人	420,413人	428,317人	(405,336人) 431,703人	408,541人	411,016人	412,469人	413,189人	413,114人	412,280人

七隈線収支

（単位：億円）

区分	年度	計画期間									
		2019 (H31)	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
収益的収入		88	89	87	90	121	122	122	123	125	126
収益的支出		117	113	102	103	122	119	113	111	111	111
単年度損益		△ 29	△ 24	△ 15	△ 13	△ 1	3	9	12	14	15
累積損益		△ 692	△ 716	△ 731	△ 744	△ 745	△ 742	△ 733	△ 721	△ 707	△ 692
乗車人員(1日当たり)※乗継ぎ含む		95,800人	98,707人	101,333人	(142,714人) 106,555人	147,058人	151,168人	154,947人	158,471人	161,729人	164,719人

※2022年度の上段(　)書きは，七隈線延伸部開業後の1日当たり乗車人員である。

第２節　超長期的な収支の見通し

地下鉄事業は，巨額の建設費を要し，収支が均衡するまでに極めて長い期間を要する事業であることから，中長期の経営計画である「経営戦略」に沿った経営を着実に実施していく必要があるほか，公営企業として良質な住民サービスを永続的に提供していくため，累積欠損金解消までの道筋を視野に入れ，超長期的な見通しのもと，経営を行っていく必要があります。

本節においては，福岡市地下鉄事業の持続可能性を担保するために必要な「累積欠損金解消までの見通し」を明らかにするため，計画期間を含む今後50年間の超長期的な乗車人員や投資の見通しを試算し，これらを踏まえた収支の見通しを示します。

なお，今回の試算は，2018年度（平成30年度）時点の各種制度のもと，一定の条件を設定し機械的に試算したものであり，今後の社会経済状況の変化や制度変更などにより変動する可能性があります。

１　乗車人員の見通し

乗車人員の見通しについては，過去の路線ごとの乗車人員の伸びと福岡市の推計人口の伸びとの相関関係から将来の乗車人員を見込むとともに，2022年度の七隈線延伸開業による需要予測を加味して推計しています。

その結果，営業努力や七隈線延伸などの効果により，乗車人員はしばらく増加し，2030年度には，全線で約55万7千人（空港・箱崎線約40万9千人，七隈線約17万人）に達する見通しです。

それ以降は，全市人口の減に伴い，緩やかに減少していくと見込まれますが，人口減少の逆境にあっても，絶えず営業努力に励み，1人でも多くのお客様にご利用いただける地下鉄を目指します。

２　投資の見通し

計画期間後の投資額については，施設・設備の更新などにおいて具体的な工法の検討や詳細な設計が未済であるなど不確定要素も多く，現時点で確度の高い金額を算定することが困難であるため，投資額の抑制や平準化を図ってもなお計画期間と同規模の単年度投資が必要になると仮定し，計画期間後40年間の物価上昇分を含め，総額2,040億円，年平均51億円を経常投資額の見通しとしております。

また，臨時的な投資として，車両の更新で2039年頃に85億円，2053年頃に140億円，2067年頃に95億円の投資を見込んでおり，経常投資と併せて可能な限り平準化を図る見通しとしています。

計画期間後（40年間）の主な内容

建設改良費
総額2,360億円

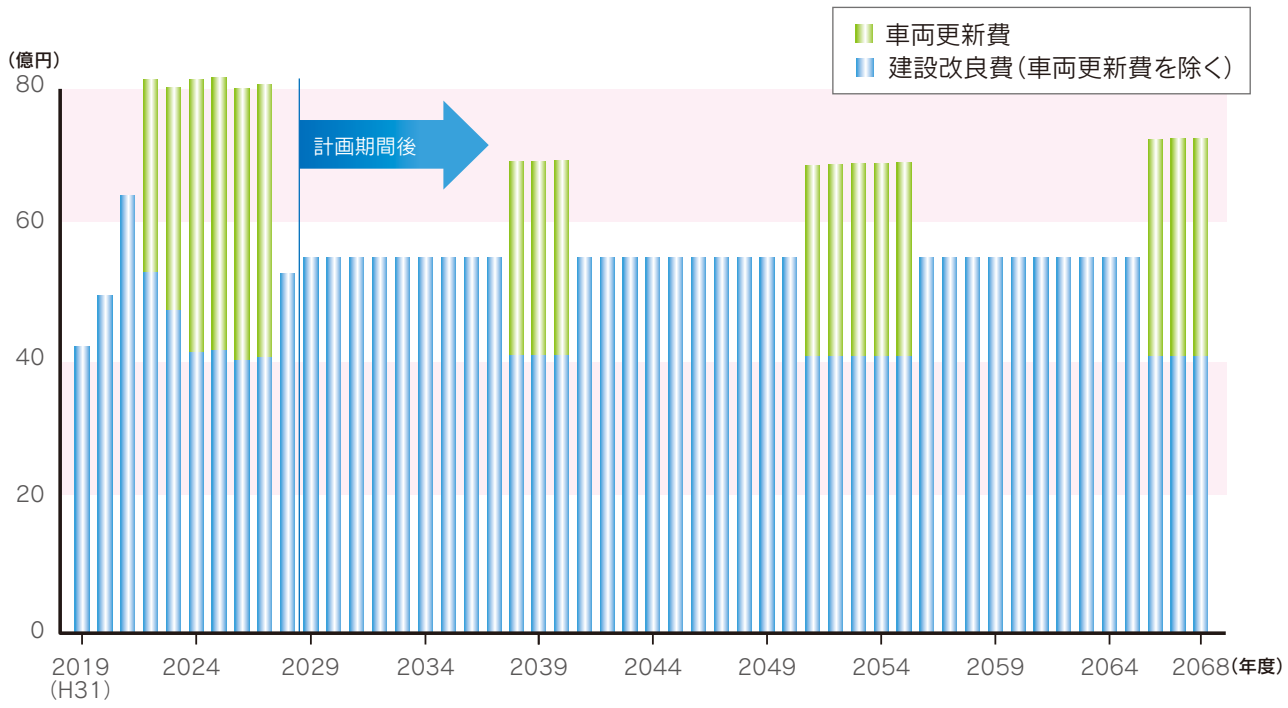
車両費
1000N系後継車両の大規模改修
2000系車両更新
3000系車両更新
3000系車両大規模改修など

建物費
エスカレーター更新
自動制御設備更新
ホームドア設備更新
橋本車両工場大規模改修など

機械装置費
変電所設備更新
出改札設備更新
運行管理システム更新など

電路設備費
自動列車制御装置（ATC）更新
電気室設備更新
自動列車運転装置（ATO）更新など

投資額の見通し



３　収支の見通し

（１）　全線収支

収益的収入の根幹である乗車料収入は，物価上昇に対応するため2029年度以降10年ごとに5％の料金改定を行うことを想定しています。全市人口がピークを迎える2035年前後には減少基調へと転換し，2039年度の368億円をピークに2068年度の286億円まで緩やかに減少していきます。このため，広告料や補助金などを含む収入全体でも，2039年度の420億円をピークに2068年度の311億円まで減少していく見通しです。

また，収益的支出は，給与費や修繕費などの経費が物価上昇などにより緩やかに増加する一方で，減価償却の進捗や企業債残高の縮減による支払利息の減により資本費負担が大幅に減少することから，2028年度の316億円から2068年度の238億円まで減少していく見通しです。

この結果，今後50年間は2019年度（平成31年度）当初予算を上回る73億円～140億円の単年度黒字を確保できる見通しであり，順調に累積欠損金を補てんし，2031年度には累積欠損金が解消する見通しです。

なお，企業債残高も順調に縮減が進み，2053年度にはゼロとなる見通しです。

（２）　空港・箱崎線収支

乗車料収入が2039年度の258億円をピークに2068年度の192億円まで緩やかに減少していくことに加え，特例債などに係る補助金収入が大幅に減少することから，収入全体では，2019年度（平成31年度）当初予算の288億円から2068年度の206億円まで減少傾向で推移していく見通しです。

また，収益的支出は，2028年度の205億円をピークに2068年度の149億円まで減少していく見通しで，この結果，今後50年間の単年度損益は，57億円～114億円の単年度黒字を確保できる見通しです。

（３）　七隈線収支

乗車料収入が2039年度の110億円をピークに2068年度の94億円まで緩やかに減少していくことから，収入全体でも，2039年度の138億円から2068年度の105億円まで減少していく見通しです。

また，収益的支出は，延伸部の開業により資本費が大幅に増加する2023年度の121億円をピークに2068年度の89億円まで次第に減少していく見通しです。

以上により今後50年間の単年度損益は，2019年度（平成31年度）当初予算における29億円の単年度赤字から改善傾向で推移し，2024年度の単年度黒字化後も最大で26億円の単年度黒字を確保できる見通しであることから，順調に累積欠損金を補てんし，2061年度には累積欠損金が解消する見通しです。

全線収支

（単位：億円，収益的収支は税抜，資本的収支は税込）

区分				年度	計画期間 2019 (H31)	2024	2028	超長期的な収支の見通し 2029	2031	2039	2049	2059	2061	2068
収益的収支	収益的収入	乗車料			296	330	339	357	359	368	349	322	313	286
		補助金			22	11	6	5	3	0	0	0	0	0
		その他収入			58	58	56	57	57	52	45	40	39	25
		計			376	399	401	419	419	420	394	362	352	311
	収益的支出	経費	人件費		50	48	48	50	51	50	52	52	52	53
			修繕費		51	45	55	51	51	53	55	57	57	59
			その他経費		53	56	56	56	57	58	60	62	62	63
					154	149	159	157	159	161	167	171	171	175
		減価償却費			126	134	146	144	142	117	93	87	85	63
		支払利息			33	20	11	9	7	2	0	-	-	-
		計			313	303	316	310	308	280	260	258	256	238
	単年度損益				63	96	85	109	111	140	134	104	96	73
累積損益					△ 1,110	△ 663	△ 297	△ 188	35	969	2,298	3,400	3,595	4,174
資本的収支	資本的収入				310	148	43	33	21	13	12	12	12	13
	資本的支出				450	348	245	255	169	97	73	58	58	66
	差引				△ 140	△ 200	△ 202	△ 222	△ 148	△ 84	△ 61	△ 46	△ 46	△ 53
累積資金過不足					△ 56	90	90	92	232	1,269	2,770	4,125	4,376	5,087
企業債残高					2,339	1,773	1,065	866	622	244	31	-	-	-
乗車人員（１日当たり）					483,000人	539,451人	554,527人	556,155人	557,003人	543,280人	492,530人	431,651人	420,477人	383,774人

空港・箱崎線収支

（単位：億円）

区分	年度	計画期間 2019 (H31)	2024	2028	超長期的な収支の見通し 2029	2031	2039	2049	2059	2061	2068
収益的収入		288	277	275	287	284	282	262	236	229	206
収益的支出		196	184	205	201	198	168	154	148	149	149
単年度損益		92	93	70	86	86	114	108	88	80	57
累積損益		△ 418	79	395	481	653	1,397	2,486	3,427	3,590	4,061
乗車人員(1日当たり)※乗継ぎ含む		411,500人	411,016人	412,280人	410,906人	406,255人	392,795人	352,535人	303,771人	294,756人	264,983人

七隈線収支

（単位：億円）

区分	年度	計画期間 2019 (H31)	2024	2028	超長期的な収支の見通し 2029	2031	2039	2049	2059	2061	2068
収益的収入		88	122	126	132	135	138	132	126	123	105
収益的支出		117	119	111	109	110	112	106	110	107	89
単年度損益		△ 29	3	15	23	25	26	26	16	16	16
累積損益		△ 692	△ 742	△ 692	△ 669	△ 618	△ 428	△ 188	△ 27	5	113
乗車人員(1日当たり)※乗継ぎ含む		95,800人	151,168人	164,719人	167,535人	172,521人	171,186人	157,808人	142,282人	139,506人	130,560人

※2029年度以降，10年毎に5%の料金改定を見込む。