

< 基本情報 >

営業キロ 13.7km

駅数 11 駅(有人駅は甘木駅のみ)

運転区間、運行頻度

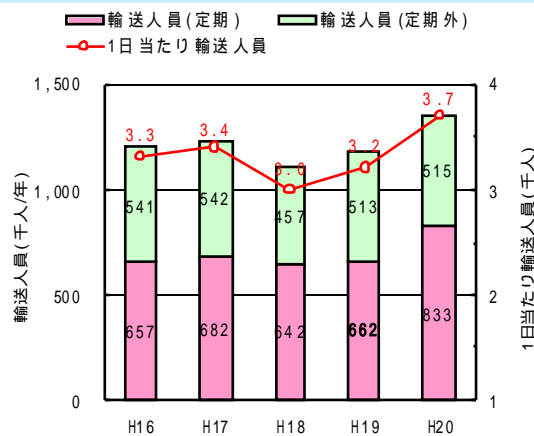
甘木～基山(15～30分間隔)



< 近年の鉄道に関連するトピック >

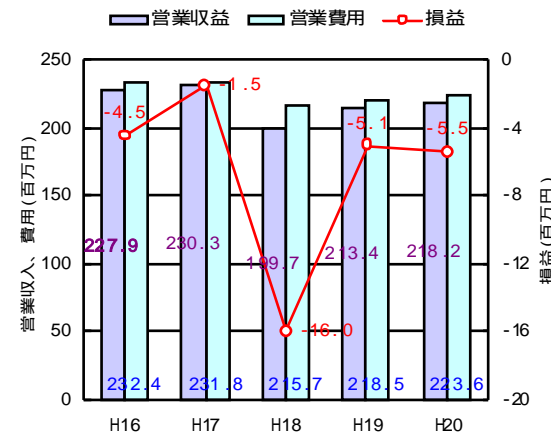
- S61.04.01 甘木鉄道、営業開始  
筑後小郡駅を 400m 移転して小郡駅に改称  
筑後松崎駅 松崎駅、筑後高田駅 高田駅に改称
- S62.11.01 立野駅、大板井駅、山隈駅新設
- H13.12.08 日本宝くじ協会の助成金を受けて AR400 形を製造
- H14.12.01 今隈駅新設
- H15.04.01 大原信号所新設
- H18.07.05 集中豪雨により、宝満川橋梁が被災。大板井～松崎間を代行バスで運行
- H18.12.20 宝満川橋梁復旧

< 近年の輸送人員 >



定期人員は、20 年度より連絡定期 (JR 九州発売分) を含む

< 近年の経営状況 (鉄道事業) >



< 基金等について >

- ・基金残高：459 百万円 (平成 20 年度末現在)
- ・補助金を活用して車両更新や施設整備を実施するにあたり、沿線自治体の協調補助分は、出資株・駅勢圏人口・定期乗車人員比率で案分して負担しており、事業者分としても基本的に基金の取り崩しは行っていないが、会社負担軽減のため基金から無利子融資を受けている。
- ・沿線 6 自治体の株式保有割合は、朝倉市が約 40% と最も多く、他の自治体は合計でも約 10% となっている。

### < 取組みの背景 >

経年による施設の劣化対策を講じ、安全運行を確保するとともに、利用者利便の向上を図りつつ持続的な経営を行うため、自治体の支援を受けた計画的な施設整備が必要であった。平成 18 年 7 月の豪雨で宝満川橋梁が被災して通行不能となり、大板井駅～松崎駅間については約 6 ヶ月間の長期にわたって代替バスによる運行を行う必要があった。この間に乗継ぎの不便さや渋滞による遅延により利用者が大幅に減少した。

### < 取組みの期間 >

甘木鉄道近代化設備整備計画 平成 13 年度～平成 21 年度 (計画実施は平成 16 年度まで)  
甘木鉄道再生計画 平成 17 年度～平成 21 年度 (近代化設備整備計画より移行)

### < 活用補助制度 >

施設整備に関しては、近代化設備整備費補助事業による支援

### < 取組みの主な関係者 >

甘木線推進協議会 (福岡県、沿線自治体)

### < 取組みの概要 >

コンクリート (PC) 枕木化 (H13 年度～H21 年度 ほぼ 100% 交換終了)  
車両の更新 (H13 年度～H18 年度 ATS-SK 型へ 7 両更新)  
行き違い設備の増設 (H14 年度 2 カ所増設工事を実施 運行時間の短縮が可能に  
H15 年 4 月 30 分間隔 15 分間隔運行にダイヤ変更)  
P & R 駐車場の整備 (H17 年度 西太刀洗駅)  
増便の実施 (平成元年 3 2 往復 現在 4 4 往復 この間 4 回増便を実施 最高は 4 6 往復)  
国、福岡県、関係市町村等の理解と協力並びに財政支援を得て、再生計画等を着実に実施してきた。  
宝満川橋梁の被災後、利用者離れの回復対策として、沿線の支援企業団体等によるイベントや催しなどを開催して、地道に集客活動を展開している。

### < 取組みの効果と費用負担 >

- ・ PC 枕木化により、列車走行の安全性向上と騒音、振動の低減化が図られ、耐用年数の延長により枕木交換費の軽減が図られた。
- ・ 行き違い設備の増設や新型車両への更新により、安全運行の確保とともに、増便によるダイヤ設定でラッシュ時の利便性向上と小郡駅 (西鉄天神大牟田線) 及び基山駅 (JR) への乗継ぎ改善が図られ、利用者の増加に繋がった。
- ・ 費用負担は計画に基づく補助金と自社費用による。
- ・ 宝満川橋梁被災後の利用者は、回復傾向ではあるものの、完全回復には至っていない。

### < 当該取組みに係る創意工夫・知見・教訓 >

- ・ 沿線自治体にとっては、利用頻度の高い自治体と、そうでない自治体とは、路線に対する思いにも温度差があり、一律に理解を得られない部分があるので、意思疎通が重要である。
- ・ 宝満川橋梁の被災は、保全の必要性を認識していたが、結果として大きな被害となった。同年代の小石原川橋梁も古く、適切な保全対策を実施していく必要がある。将来的には改築すべきであるが、莫大な経費をどのように工面するのかが問題となる。
- ・ 地道に取り組んだ施設整備は一段落しているが、人材育成の観点から、運転士を含めて高齢化が進んでおり、今後、計画的な人材確保及び育成が新たな検討課題となっている。

# 大規模な経営改善後のサービス向上とコスト削減 (福岡県・北九州高速鉄道株式会社)

キーワード：経営改善

## < 基本情報 >

営業キロ 8.8km  
 駅数 13 駅  
 運転区間、運行頻度  
 小倉～企救丘(6～10 分間隔)

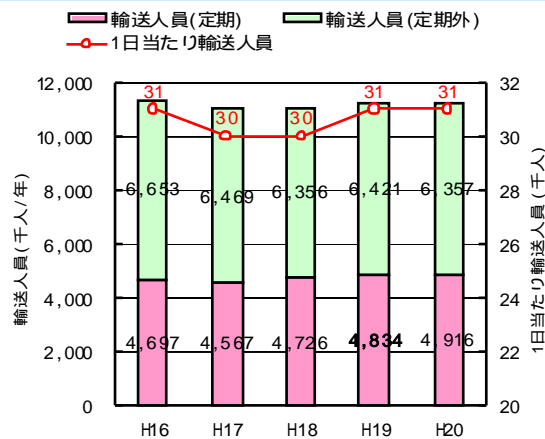


## < 近年の鉄道に関連するトピック >

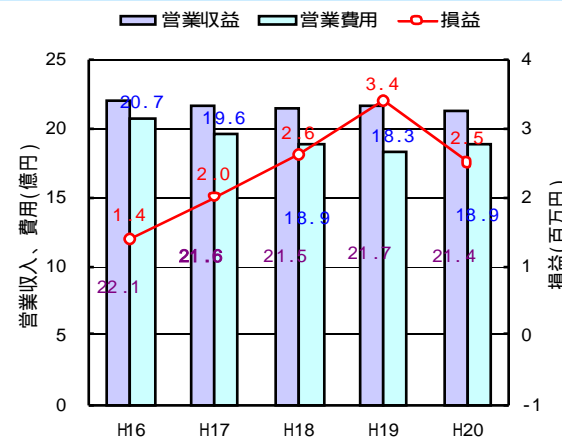
- S60.01.09 小倉駅(現平和通駅)～企救丘駅間で営業開始
- H10.04.01 小倉駅～平和通駅間の延伸区間開業
- H20.01.15 九州大学と共同で IC カード乗車券の実証実験を実施(2月29日まで)
- H22.01.09 開業 25 周年
- H22.02.08 1ヶ月間、IC カードの実証実験を再度実施



## < 近年の輸送人員 >



## < 近年の経営状況 (鉄道事業) >



### < 取組みの背景 >

開業当初、一日平均利用者は 65 千人を予測していたが、実際には予測の半数未満の利用客数で推移していた。そのため、人件費や修繕費等の削減による経営改善と JR 小倉駅まで延伸した結果、平成 10 年度には開業後初めて黒字転換しその後も黒字決算を継続した。

しかし、財務状況は、多額の累積損失と債務を抱え、多額の債務超過状態に陥っていたことから、経営状況を鑑み、経営改善計画を策定している。

### < 取組みの期間 >

平成 17 年度～平成 21 年度(5 年間)

### < 活用補助制度 >

増資に伴う登録免許税の軽減として、産業活力再生特別措置法を活用 (経済産業省)

### < 検討体制、当該取組みの主な関係者 >

経営改善計画は、平成 15 年 10 月から開催された北九州市の第三者委員会である「北九州高速鉄道株式会社経営検討委員会」の審議を経て、出された提言に基づき策定している。

### < 取組みの概要 >

- ・顧客サービス向上(各種企画切符発売、シルバーパス導入、1 駅 100 円切符導入等)
- ・増収、利用促進(パーク & ライド拡販、駅広告増収策等)
- ・コスト改革(事業費・一般管理費の削減)
- ・設備更新費削減(車両改造方式試行等)
- ・減資、組織、人事(組織のスリム化・フラット化等)

### < 取組みの効果 >

取組みに対する効果として、以下を見込んでいる。

増収、利用促進による効果

- ・シルバーパスの導入：22 百万円の増収
- ・運賃体系の見直し：5 百万の増収
- ・自社設備の有効活用：10 百万円の増収

コスト改革による効果

- ・人件費の削減：7 億円以内に抑制、維持
- ・役員数の削減：93 万円
- ・電力会社への値下げ交渉：約 12%の値下げ
- ・債務の株式化と減資による累積損失の解消

### < プロセスと調整課題 >

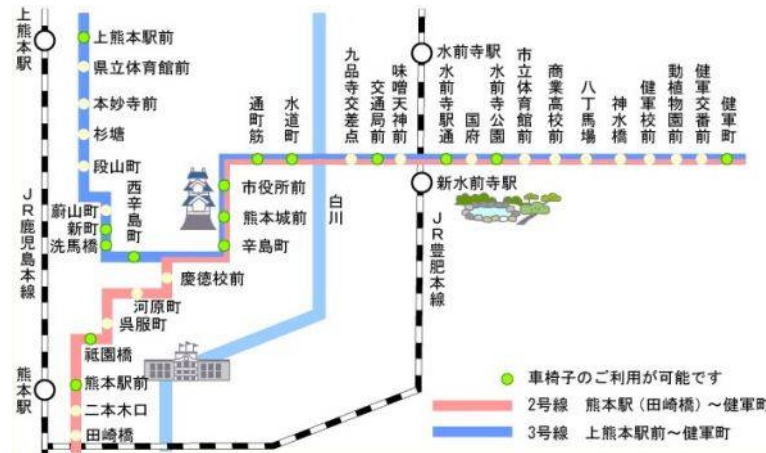
- ・経営改善は長期的に行っており、様々な変動要因や予期できない状況変化があるため、3 年程度毎に計画の補正、見直しを行っていく。
- ・経営改善の期間中は、株主である北九州市等とフォローアップ会議を随時開催し、営業状況、財務状況、経営改善の進捗状況を報告する。
- ・経営改善計画期間中に料金体系を見直し、収入の適正化を図っていく。
- ・設備投資や必要な事業リスクに対して、元本遞減リスクの少ない保険や株式の活用を行い、将来に備える。
- ・借入を拡大しないで設備投資を行うために、経営改善計画の進捗を見ながら、必要に応じて研究を行っていく。
- ・計画した施策を着実に実行し、企業価値を高めることにより、市民からも出資してもらえる企業としていく。

### < 当該取組みに係る創意工夫・知見・教訓 >

増収策や利用促進策の実施は、経営を改善し、安定的な経営を確保するという観点から重要なことではあるが、会社の PR やイメージアップには一定の効果はあったものの、収入に結びつかない施策もあったため、増収や利用促進に直結する施策の更なる検討が必要である。

< 基本情報 >

営業キロ 12.104km  
電停数 35 電停



運転区間、運行頻度

- ・ 2号線 熊本駅(田崎橋)～健軍町(5～7分間隔)
- ・ 3号線 上熊本駅前～健軍町(7～14分間隔)

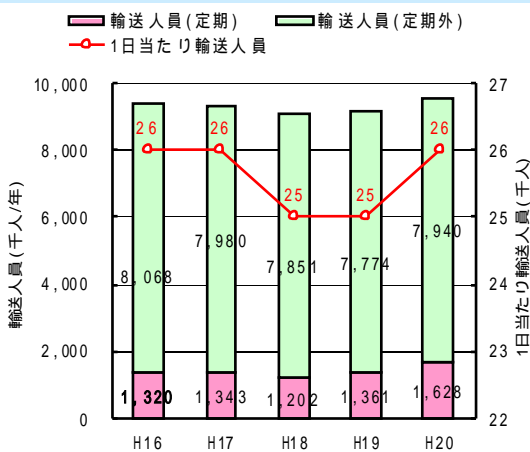
< 近年の鉄道に関連するトピック >

- H09.08.01 超低床電車 9700 型運行開始式 (8/2 より運転開始)
- H14.09.30 上熊本電車車両基地の完成
- H17.10.01 全線 130 円均一運賃の試行
- H18.07.01 ビール電車「ピアガー電」の運行
- H19.10.12 全線 150 円均一運賃の実施
- H19.12.15 大江新局舎落成
- H20.12.10 イルミネーション電車の運行

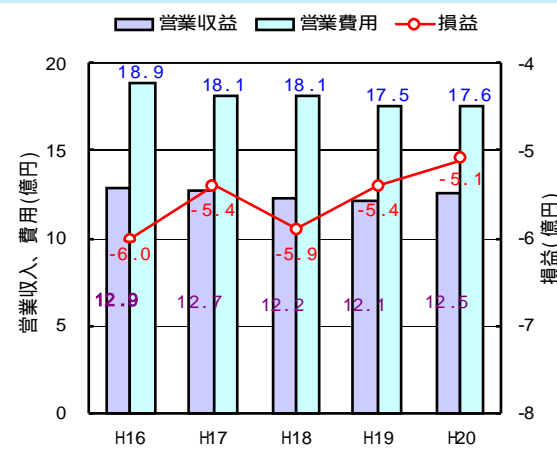
- ・九州新幹線鹿児島ルート建設、JR 鹿児島本線等鉄道高架化をはじめとする熊本駅周辺地域の整備を行うため、熊本駅周辺整備工事が実施されている。(計画目標は平成 30 年度まで)
- ・市電路線沿線では、平成 20 年 4 月に熊本城の本丸御殿復元のため熊本城の入城者数が年間 2 百万人を超え、日本一の入城者数となった。
- ・新幹線全線開業に伴う外国人観光客の増加に対応するため、平成 22 年度に電停のナンバリング、路線のカラーリング等の取組みをし、市電の移動円滑化を図る予定としている。



< 近年の輸送人員 >



< 近年の経営状況 (軌道事業) >



### < 取組みの背景 >

熊本市の軌道事業は、公営事業として市民の交通サービスを行政の責任で提供する役割を担い、市民福祉の増進に寄与してきた。しかし、度重なる経営健全化の努力にもかかわらず、経営は年々悪化している。

このような状況から、「地方公共団体の財政の健全化に関する法律」に基づき、経営健全化のため改善が必要と認められる事務の執行について、個別外部監査の結果を踏まえたうえで、「経営健全化計画」を定め、早急かつ強力に経営の健全化に取り組むとともに、公共交通サービスの維持向上を図っていく。

### < 検討体制、当該取組みの主な関係者 >

熊本県、熊本市、民間バス事業者

### < 取組みの概要 >

- ・ 嘱託運転士の採用(今後正職員の減員するとともに嘱託運転士を増員する)
- ・ ドライブレコーダーの導入(計画)
- ・ 乗り継ぎ利便性の向上( JR新水前寺駅と市電水前寺駅通の結節計画)
- ・ 1日、2日乗車券の発行及び他交通機関との共通化(計画)
- ・ 優先信号の導入
  - H21 電車車両に光りビーコン用送信機等の車載装置の設置
  - H22 電柱の道路占用許可申請。県警の光ビーコン用受信機用電柱工事を実施予定
- ・ 電停改良(バリアフリー、上屋設置)
  - H22 以降計画に沿って順次実施する。
- ・ 軌道緑化事業
  - H22 熊本駅前緑化工事の実施 H23 以降計画に沿って順次実施する。

### < 取組みの効果と費用負担 >

- ・ 人件費の削減(正職員の時間外手当を削減)
- ・ 安全性の向上
- ・ 利用者の利便性向上による乗客数の増加
- ・ 費用は熊本県、熊本市の全額補助又は一部補助となっている

### < プロセスと調整課題 >

「交通事業経営健全化計画」による施策の推進

- ・ 市民や観光客を対象とした実態調査を毎年度継続し、顧客ニーズの的確な把握に努めるとともに、民間事業者との連携、協力のもと、利用者が満足する交通サービスを提供する。
- ・ 交通結節点地区商店街等との協働により、事業の拡充を図ることで利用促進策を展開していく。

### < 当該取組みに係る創意工夫・知見・教訓 >

- ・ 計画の進行管理を行うため、各方策について実施プログラムシートを作成し、着実な実施に努めるとともに、毎年度決算の数値等を用いて検証、評価を行い、市民にわかりやすく公表していく必要がある。
- ・ 「経営健全化計画」は、平成27年度を目標としているが、中間年の平成24年度において計画の達成状況と効果等について総点検するとともに、必要な見直しを行い、経営健全化の着実な推進を図る必要がある。

### < 安全対策について >

- ・ 築50年を経過した2つの変電所を始め、車令50年以上の車両も多いことから、建て替えや更新も含めた適切な施設管理を行い、安全性の確保を図っていく。
- ・ 軌道改良については、年度計画で実施を予定している。