

## 高速鉄道 3 号線の計画等について

1. 全体計画	……	1
2. 開業区間の現状	……	1
3. 延伸事業の進捗状況等	……	2
1) 全体スケジュール		
2) 土木本体工事および軌道工事の進捗状況		
3) その他工事・車両製作の状況		
4) 情報発信		
5) 地下鉄七隈線延伸区間開業に伴う料金制度について		
4. 今後の取り組み	……	8

### 【参考】

1. 土木本体工事および軌道工事進捗概要図
2. 中間駅(仮称)イメージ①
3. 中間駅(仮称)イメージ②
4. 博多駅(仮称)イメージ①
5. 博多駅(仮称)イメージ②
6. 博多駅(仮称)乗換えイメージパース
7. 七隈線各駅の輸送人員の推移(1日平均)

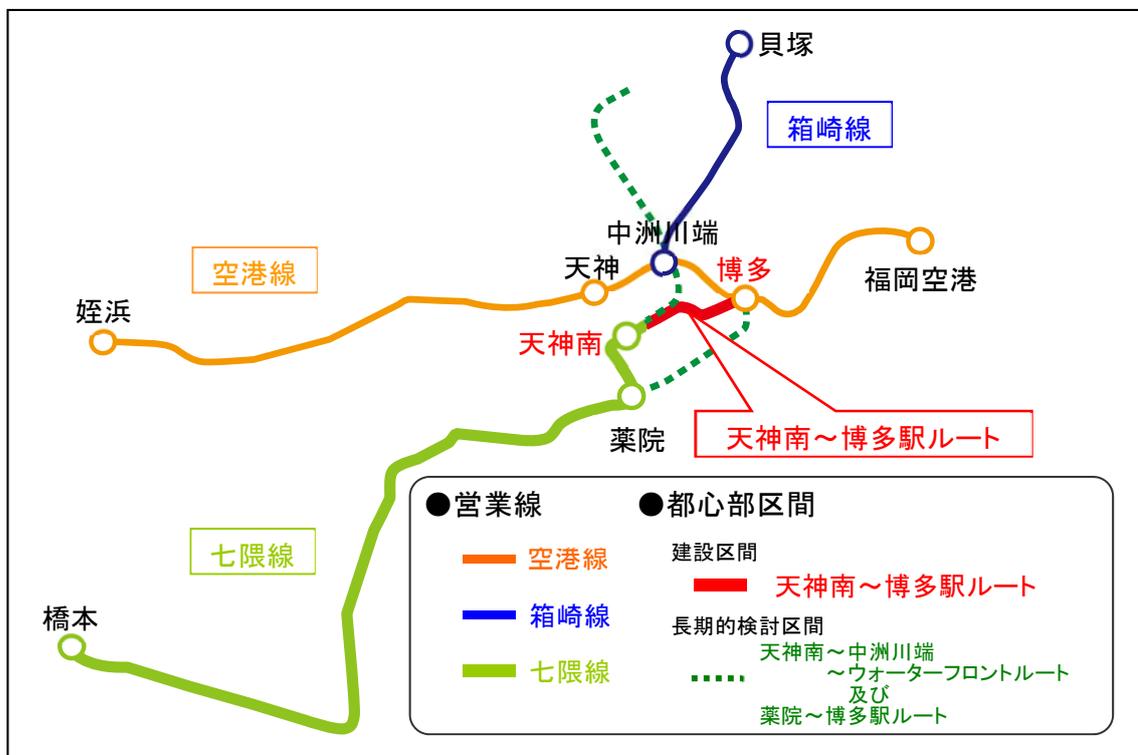
# 1. 全体計画

高速鉄道3号線(七隈線)は、西南部地域の慢性的な交通渋滞を緩和し、効率的で利便性の高い公共交通体系の確立を図るとともに、均衡あるまちづくりを推進するために計画された。

平成17年2月3日に橋本～天神南間を開業し、残る都心部区間について、交通対策特別委員会を中心に総合的な調査・検討を行い、天神南～博多駅ルートの実業化に向け取り組みを進めることとなった。

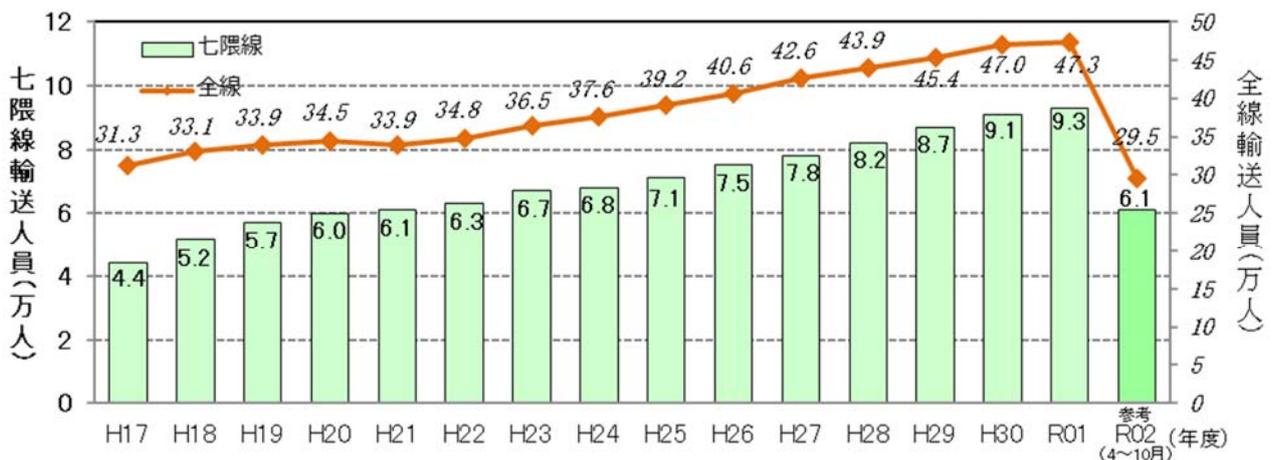
なお、天神南～中洲川端～ウォーターフロント及び薬院～博多駅の2ルートについては、将来的なまちづくりの進展などを見据えて、長期的視点に立った検討を行うこととなった。

▼地下鉄路線図



# 2. 開業区間の現状

▼七隈線及び全線の利用状況(1日あたりの輸送人員)



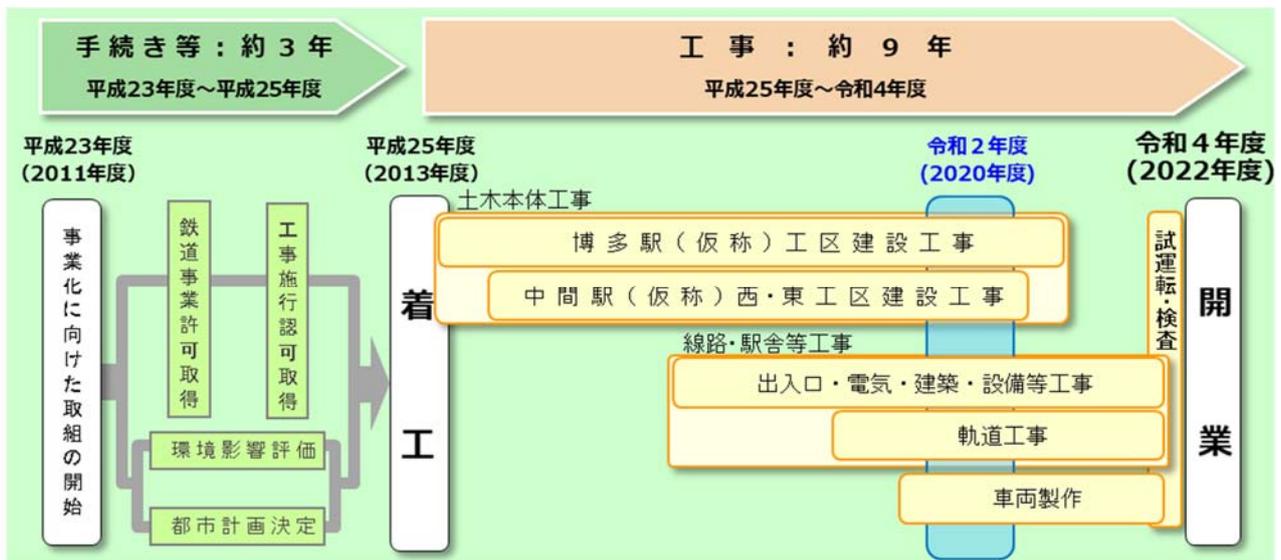
### 3. 延伸事業の進捗状況等

#### 1) 全体スケジュール

七隈線延伸事業については、平成23年度(2011年度)から事業化へ向けた取り組みを開始し、鉄道事業許可や工事施行認可を取得し、平成25年度(2013年度)に土木本体工事に着手した。

現在は、令和4年度(2022年度)の開業に向け、安全を最優先に土木本体工事および軌道工事を推進しているほか、車両製作に着手しており、また駅舎等の施設関連工事についても順次、発注・契約を行い、着手に向けた準備を進めている。

#### ◆全体スケジュール



#### (参考) 事業概要

- 延伸区間 天神南～博多
- 建設キロ 約1.4 km (営業キロ約1.6 km)
- 建設費 約587億円
- 利用人数 延伸区間で約8.2万人/日 (需要定着後)  
うち、新規利用者数※：約2.3万人/日  
※マイカーなどから乗り換えて新たに地下鉄を利用する人数
- 開業予定 令和4年度

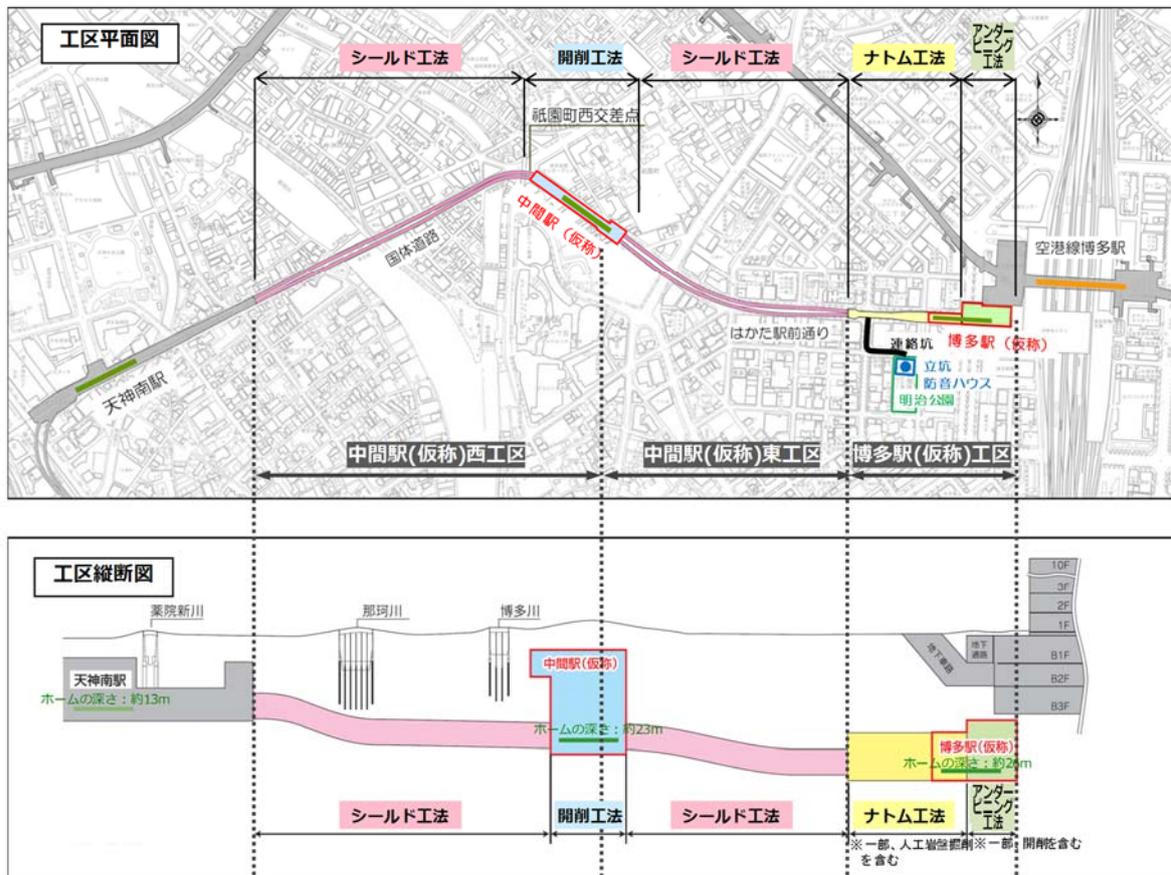
## 2) 土木本体工事および軌道工事の進捗状況

下図の全工区において土木本体工事を進めるとともに、中間駅(仮称)西工区の区間では軌道工事も併せて実施している。

また、令和2年11月17日～26日に書面にて、「福岡市地下鉄七隈線建設技術専門委員会」(以下、「技術専門委員会」という)を開催し、工事の進捗状況を報告するとともに、土木工事における技術的な意見や助言を伺いながら工事を進めている。

今後とも、適宜、「技術専門委員会」を開催するなど、安全を第一に工事に取り組んでいく。

### ▼工区概要図



### 【中間駅(仮称)西・東工区の状況】

土木本体工事については、シールド掘進や駅舎部の構築がすべて完了し、現在は、駅出入口の構築などを進めている。

また、軌道工事については、天神南駅から中間駅(仮称)の間でレール組立などを実施している。

### 【博多駅(仮称)工区の状況】

ナトム区間では、3連トンネル部(左右坑)の掘削を進めている。

また、アンダーピニング区間では、住吉通りや博多口駅前広場の地下で、駅舎部の構築(地下4～5階)工事を実施している。

### 3) その他工事・車両製作の状況

駅建築工事や設備工事などの施設関連工事については、令和2年度から順次、発注・契約しており、工事着手に向けた準備を進めるとともに、令和2年10月16日の福岡市地下鉄デザイン委員会（以下、「デザイン委員会」という）では、駅デザインの検討状況を報告した。

車両製作については、令和元年10月に台車に関する契約を、同年12月に車両本体の契約を行っており、令和2年度から製作に着手している。

また、車両の設備やデザインについては、既存の3000系車両の基本コンセプトは引き継ぎ、優れた部分を活用しつつ、お客様ニーズや社会情勢などに対応する新たな変更を加え、ユニバーサル都市・福岡にふさわしい車両を目指していくこととしており、令和2年10月16日に開催したデザイン委員会での議論も踏まえながら詳細な検討を行っている。

### 4) 情報発信

年1回発行する概要パンフレットにおいて、七隈線延伸事業の概要や工事進捗状況等を広報するとともに、空港線博多駅及び七隈線天神南駅の情報発信コーナーにおいて、壁面装飾、液晶ディスプレイ等により、駅の利用者をはじめとした多くの方に事業の効果や進捗状況などを伝えている。

また、七隈線延伸事業を広く、わかりやすく伝えるため、交通局ホームページ内に延伸事業のページを設けて様々な情報を提供しているほか、工事の進捗状況や交通規制状況等の情報についても、概ね四半期に1回発行する工事だより等を通じて、積極的に情報の発信を行っている。

今後も、これらのツールなどを活用しながら、積極的に七隈線延伸事業の効果や進捗状況などを発信していく。

## 5) 地下鉄七隈線延伸区間開業に伴う料金制度について

### (1) これまでの検討経緯

延伸区間開業後、空港・箱崎線と七隈線は、博多駅での改札内の乗継ぎと、これまで空港・箱崎線と結節点がなかったことから特例として行ってきた天神駅・天神南駅間での改札外の乗継ぎ※との2か所で結節することになる。

この天神駅・天神南駅間の改札外の乗継ぎについては、開業以来、多くの方々に利用されてきたことに加え、これを廃止し、博多駅での乗継ぎのみとすると、一部の利用者にとっては乗車距離が伸び、実質的な値上げとなるため、これを存続する方向で検討を進めることとしていた。

この場合、空港・箱崎線と七隈線が2か所で結節することで、同一駅間であっても複数の経路が生じることとなるため、実際の乗車距離に応じて設定するとの原則に則ると、乗車料金は、経由地によって異なる二重の料金となり、料金や乗継ぎの制度をいたずらに複雑化し、特に、観光客や来街者など、福岡市地下鉄に不慣れな利用者にとって、分かりにくいものになってしまう。

そこで、利用頻度が高く、固定的な利用となる定期料金については、原則どおり、利用者が選択した経由地に基づく乗車距離に応じた料金とする一方で、日頃、あまり地下鉄を利用しない方も使われる普通料金・ICカード料金については、二重料金を避け、同一駅間であれば、経由地によって乗車距離が異なる場合であっても同一料金とすることを基本とし、以下の内容で、国との協議を行ってきた。

※乗継距離約 550m、乗継時間 120 分

### 【 前回の特別委員会報告の主旨 】

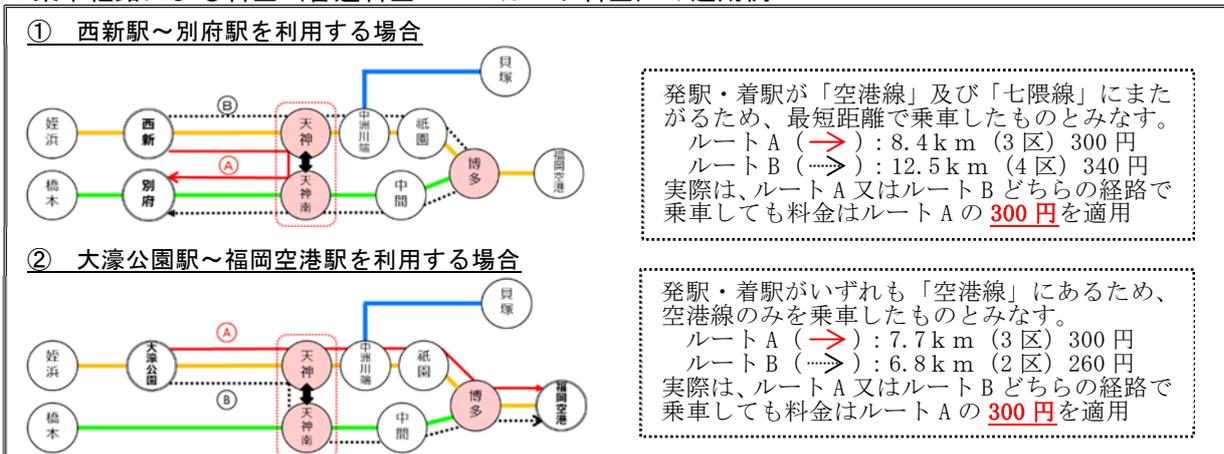
#### [ 定期料金 ]

- ・利用者が選択した経由地に基づく乗車距離に応じた料金を定める。

#### [ 普通料金・ICカード料金 ]

- ①発駅・着駅が「空港線・箱崎線」及び「七隈線」にまたがる場合は、実際の乗車経路にかかわらず、最短距離で料金を定める。(下図-①)
- ②発駅・着駅がいずれも「空港線・箱崎線」のみ又は「七隈線」のみにある場合は、当該路線のみを乗車したとみなして、料金を定める。(下図-②)

#### ▼乗車経路による料金(普通料金・ICカード料金)の適用例



## (2) 前記制度（案）に対する国との協議結果

前記制度（案）について、所管する国土交通省と協議を行ったところ、左図一②の場合など経路によっては、実際の乗車距離に応じて定めている現在の認可運賃を超えるため、鉄道事業法に基づく上限運賃変更認可申請を要する可能性があるとの指摘を受けた。なお、上限運賃変更認可申請にあたっては、運輸審議会への諮問が同法に定められている。また、経路の特定ができるにも関わらず距離に応じた運賃としない点、普通券と定期券の取り扱いに差を設ける点について指摘を受けた。

このため、上記の指摘を踏まえ、料金制度の根幹となる公平性の確保との観点で、あらためて運賃制度について検討を行うこととした。

なお、前記制度（案）と同様の事例については、過去、認可を受けた事例が数例確認されたものの、古いものに限られ、かつ、その導入経緯が不明確であるほか、そのうちの一部の事業者では、これを解消する方向で取組が進められているとの事情もある。

## (3) 新たな料金制度（案）

前記制度（案）については、国が指摘する「経路の特定ができるにもかかわらず、距離に応じた運賃としない」ことにより、あえて天神駅・天神南駅間を經由し、安い料金を選択したい利用者にとって、その選択肢がないこととなり、利用者に不利益な取り扱いとなることとなる。

また、そもそも、経路が特定でき、経路により距離の異なる複数の経由地が存在するこうした事例で、同一駅間を同一料金としようとすると、どのように工夫しても、乗車料金は、実際の乗車距離に応じて設定するとの原則が徹底されず、同じ乗車距離であっても異なる料金となる場合が多数発生し、料金制度の根幹である公平性の点で課題が残り、利用者の多くに理解が得られないものになってしまう。

このため、これまで特例的に実施してきた天神駅・天神南駅間における改札外の乗継制度を見直すことで、複数の経由地を存在させず、同一距離・同一料金の実現を図ることを基本として、新たな料金制度を構築するものとする。

## 【 新たな料金制度（案） 】

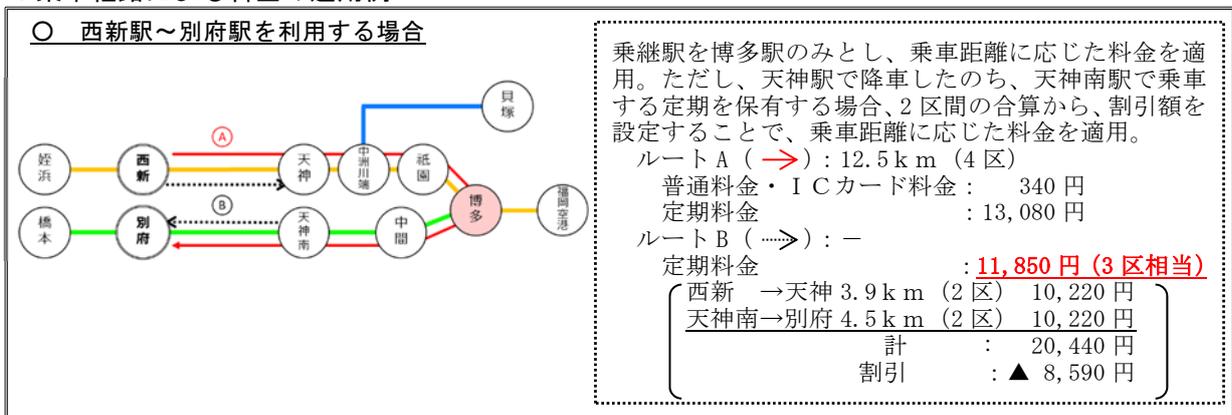
現行の天神駅・天神南駅間における改札外の乗継ぎを廃止し、空港・箱崎線と七隈線を乗り継ぐ場合の乗継駅を博多駅のみとしたうえで、原則どおり、乗車距離に応じた料金を設定するものとする。

ただし、定期料金については、博多駅経由の定期以外に、別途、天神駅・天神南駅間の乗継ぎのみを認める定期など、現行の天神駅・天神南駅間の乗継ぎと同額となる割引料金の設定について検討するものとする。

また、普通券・I Cカードについても、天神駅・天神南駅間で乗り継ぐ場合における一定の負担緩和策を検討する。

なお、現行の天神駅・天神南駅間における改札外の乗継利用者は、そのほとんどが七隈線各駅と博多駅や福岡空港との間の利用となっており、七隈線が博多駅と結節することで、この利用自体が大幅に減少するものと見込んでいる。

### ▼乗車経路による料金の適用例



## 4. 今後の取り組み

### ○安全を最優先とした着実な工事等の推進

土木本体工事および軌道工事とともに、令和3年度から本格的に工事に着手する施設関連工事についても、安全対策に万全を期しながら着実に工事を進めていく。また、車両についても、令和3年度の搬入開始を目指し、引き続き製作を行っていく。

### ○駅デザイン等の検討

駅デザインについては、引き続き検討を進め、魅力的な空間の実現をめざす。特に中間駅(仮称)においては、駅周辺の魅力あるまちづくりや賑わいづくりに資する駅になるよう検討を進めていく。

車両デザインについては、ユニバーサルデザインや利用者の使い勝手に配慮しながら、詳細な仕様やデザインの検討を行っていく。

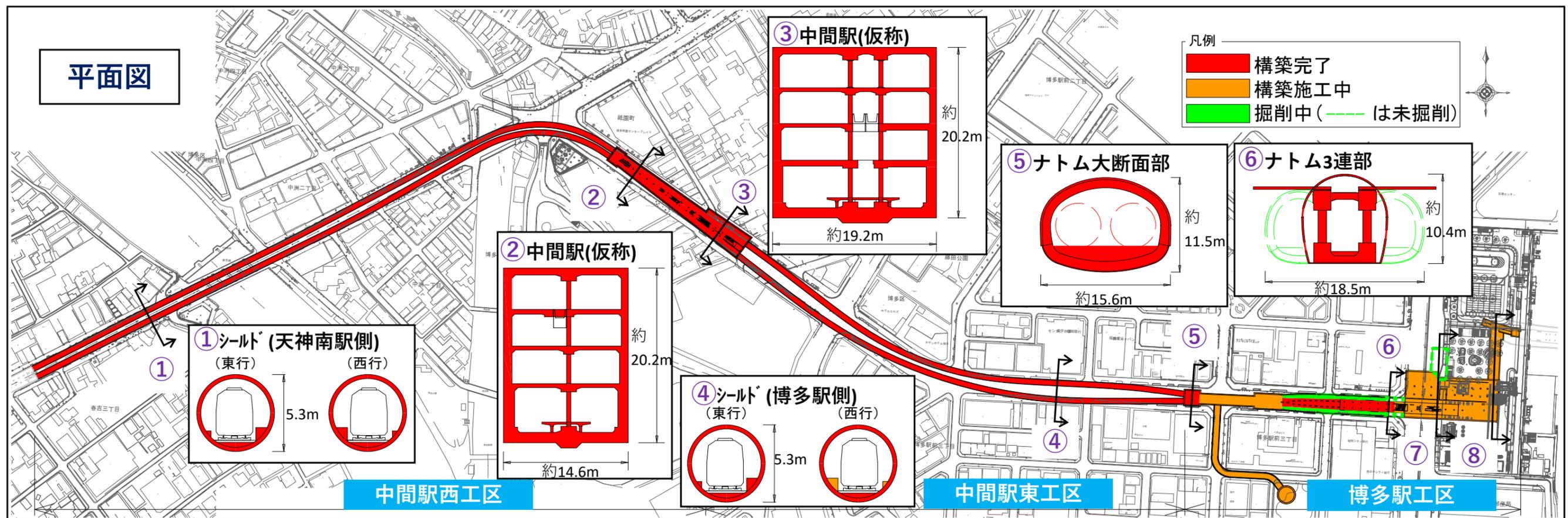
### ○駅名等の検討

市民、来街者にわかりやすく、かつ、親しみやすいものとなるよう、駅名および駅シンボルマークについて、検討を進めていく。

### ○開業に向けた取り組み

既設線区間での試運転開始を令和3年度中に予定しており、今後、調整を行っていく。また、機会をとらえ各種イベント等を開催し、開業に向けた気運醸成を図っていく。

国体道路北側と中間駅(仮称)とのアクセス強化については、地域の動向を注視しつつ、関係局と連携しながら検討を行っている。



※各断面等については、実際の縮尺と異なります。

中間駅西工区

中間駅東工区

博多駅工区 (ナトム部)

博多駅工区 (開削部)



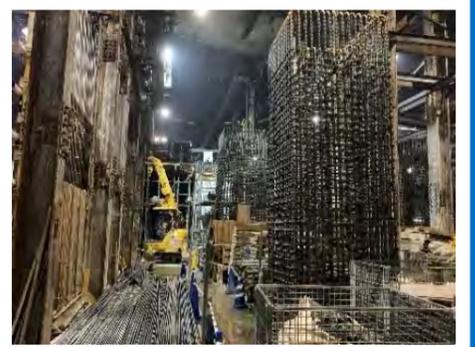
① 軌道工事・レール敷設 (東行)



③ 駅舎構築 (地下1階)



⑤ ナトム大断面部



⑦ 駅舎構築 (地下5階)



② プラットホーム



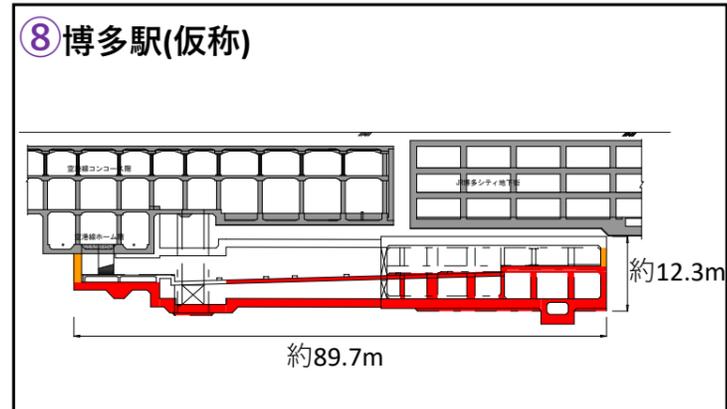
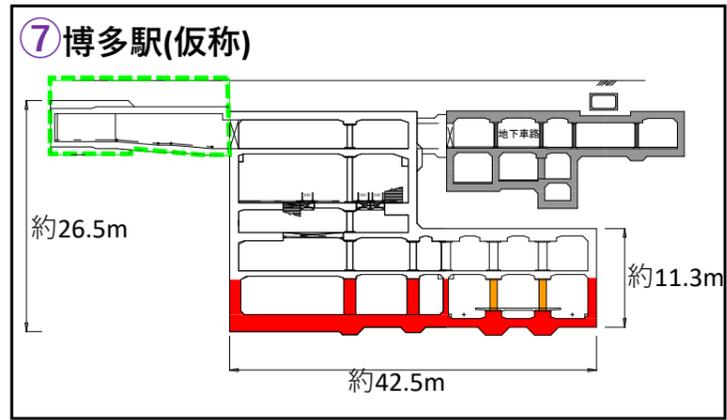
④ シールドトンネル (東行)



⑥ ナトム3連部

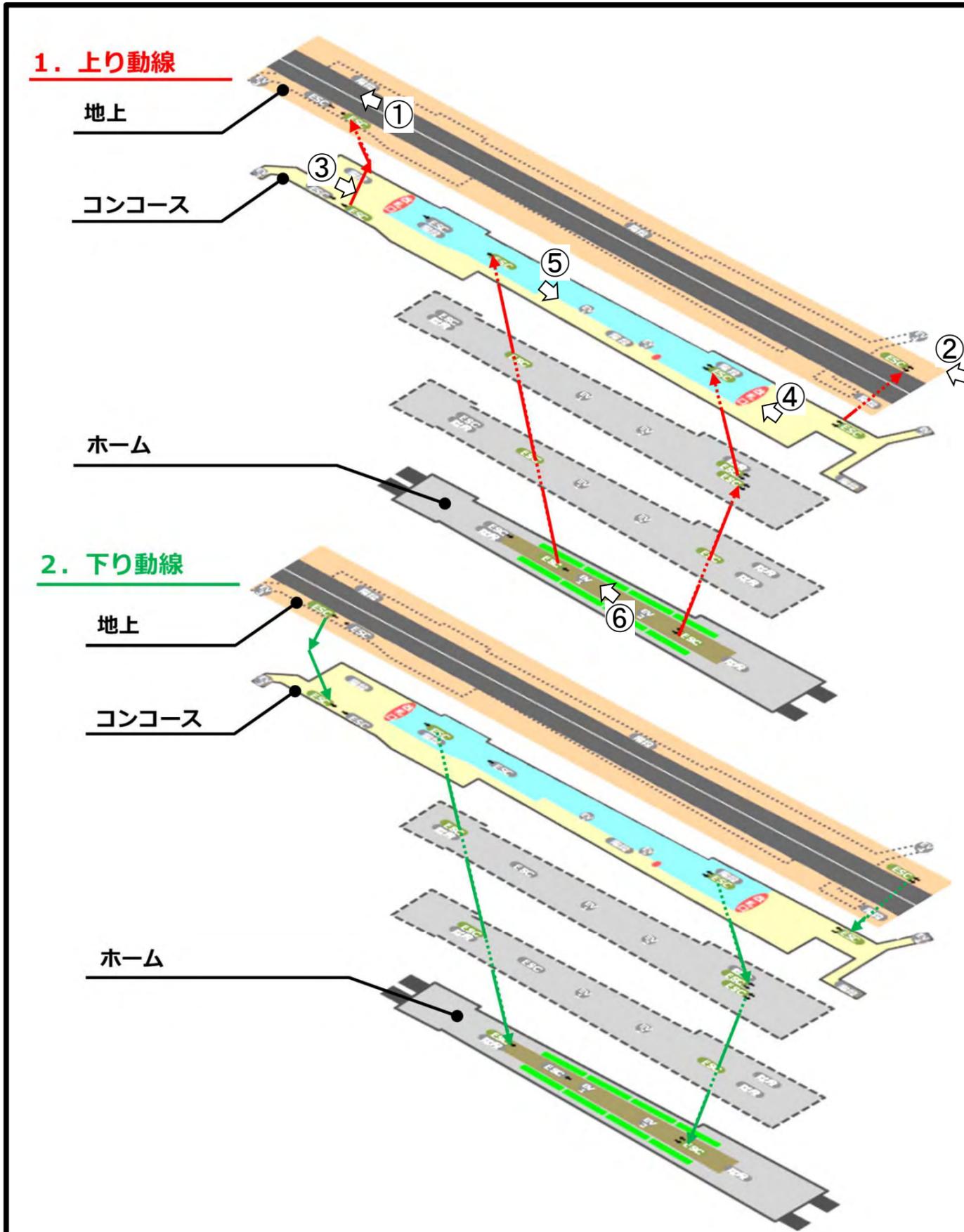


⑧ 駅舎・連絡通路構築 (地下4階)





○上下移動の主動線イメージ(エスカレーター)



○駅施設のイメージパース(場所は左図主動線イメージに記載)

①出入口(中洲川端側)



②出入口(博多駅側)



③地下1階コンコース(中洲川端側改札口)



④地下1階コンコース(博多駅側改札口)



⑤地下1階コンコース(駅中央部)



⑥地下4階ホーム



※計画段階のイメージであり、今後変更となる可能性があります。

# 4. 博多駅（仮称）イメージ①

## ○博多駅（仮称）における既設地下街等との接続



### ▼接続箇所のイメージパース

接続A 空港線(博多改札口)側の接続



接続B はかた駅前通り地下通路との接続



※計画段階のイメージであり、今後変更となる可能性があります。

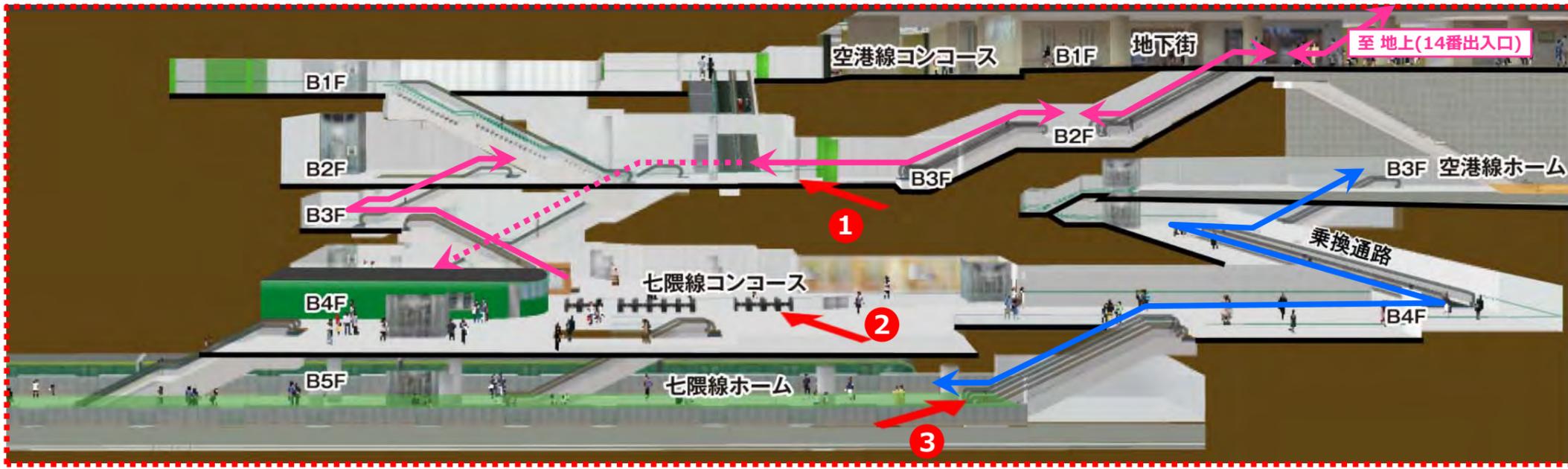


# 6. 博多駅（仮称）乗換えイメージパース

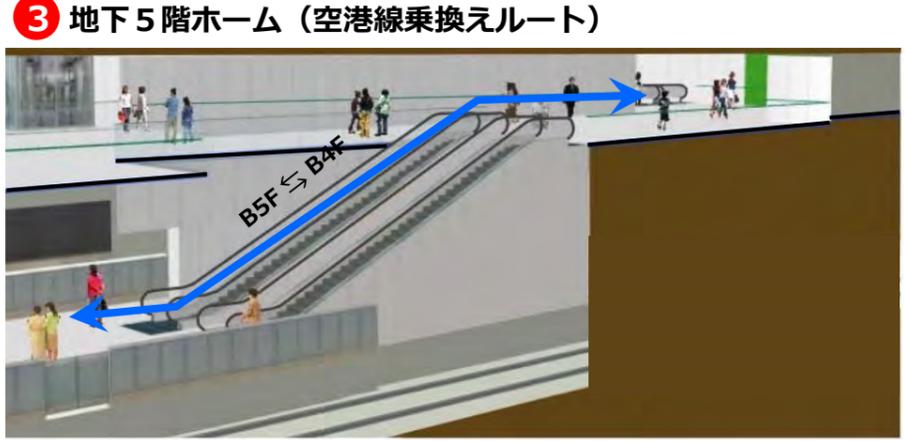
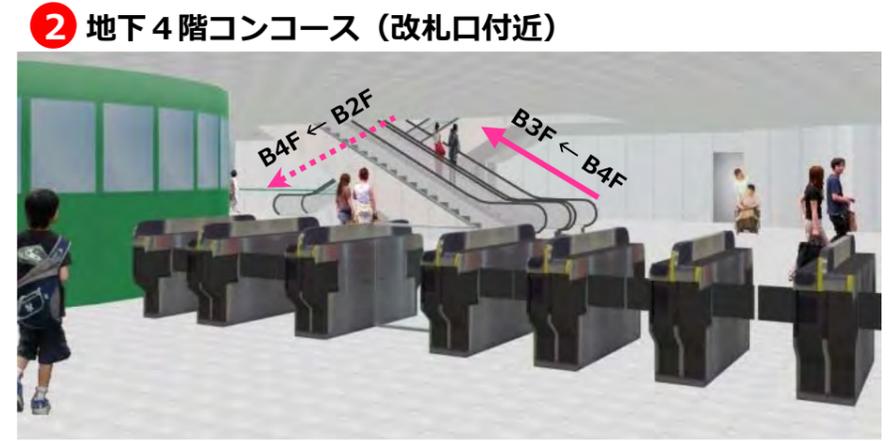
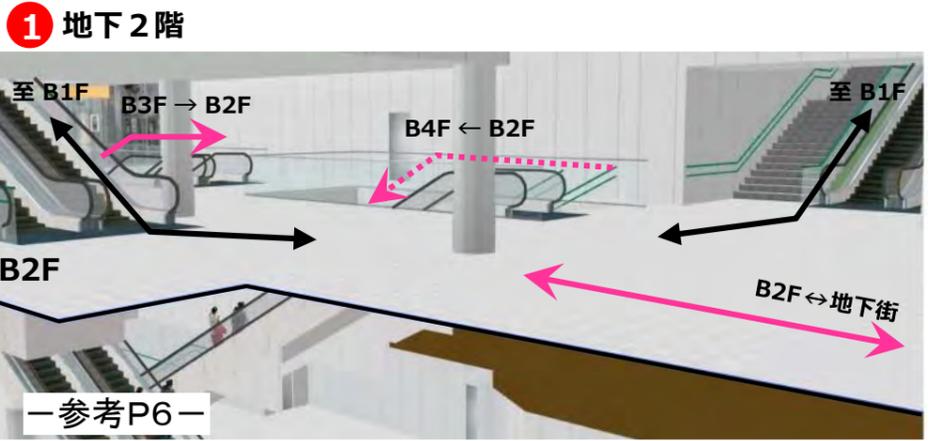
※計画段階のイメージであり、今後変更となる可能性があります。 [参考]



- 凡例
- ↔ 空港線との乗換動線
  - ↔ JRとの乗換動線



断面詳細イメージ (B1F～B5F)



# 7. 七隈線各駅の輸送人員の推移（1日平均）

[参考]

令和元年度の1日あたりの輸送人員は93,065人であり、対前年度比101.9%(1,778人/日増・H30年度91,287人/日)と着実に増加しております。引き続き、交通局一丸となって、地下鉄の利用促進に向けた取り組みを進めて参ります。

(単位:人)

駅名	年度	H17		H18		H19		H20		H21		H22		H23		H24		H25		H26		H27		H28		H29		H30		R01		※参考 R02(4月~10月)	
		輸送人員	対前年度比	輸送人員	対前年度比																												
橋本		1,602	118.6%	1,900	118.6%	2,059	108.4%	2,110	102.5%	2,401	113.8%	2,529	105.3%	3,415	135.0%	3,497	102.4%	3,776	108.0%	3,919	103.8%	4,041	103.1%	4,182	103.5%	4,320	103.3%	4,382	101.4%	4,361	99.5%	3,043	67.3%
次郎丸		1,454	121.2%	1,762	121.2%	1,925	109.3%	2,034	105.7%	2,266	111.4%	2,282	100.7%	2,361	103.5%	2,458	104.1%	2,542	103.4%	2,690	105.8%	2,764	102.8%	2,892	104.6%	3,027	104.7%	3,119	103.0%	3,181	102.0%	2,418	74.4%
賀茂		1,406	121.9%	1,714	121.9%	1,842	107.5%	1,949	105.8%	2,099	107.7%	2,197	104.7%	2,321	105.6%	2,402	103.5%	2,541	105.8%	2,665	104.9%	2,698	101.2%	2,808	104.1%	2,954	105.2%	3,131	106.0%	3,226	103.0%	2,466	74.3%
野芥		2,075	114.2%	2,370	114.2%	2,565	108.2%	2,758	107.5%	2,961	107.4%	3,002	101.4%	3,152	105.0%	3,222	102.2%	3,301	102.5%	3,566	108.0%	3,509	98.4%	3,647	103.9%	3,787	103.8%	3,990	105.4%	4,118	103.2%	3,142	74.8%
梅林		663	122.2%	810	122.2%	919	113.5%	965	105.0%	1,058	109.6%	1,074	101.5%	1,133	105.5%	1,173	103.5%	1,251	106.6%	1,384	110.6%	1,425	103.0%	1,508	105.8%	1,567	103.9%	1,650	105.3%	1,703	103.2%	1,206	69.5%
福大前		3,766	118.5%	4,463	118.5%	5,013	112.3%	5,397	107.7%	5,581	103.4%	5,764	103.3%	6,229	108.1%	6,064	97.4%	6,095	100.5%	6,313	103.6%	6,360	100.7%	6,534	102.7%	6,769	103.6%	7,008	103.5%	7,122	101.6%	2,879	37.1%
七隈		2,181	119.4%	2,605	119.4%	2,922	112.2%	3,155	108.0%	3,368	106.8%	3,458	102.7%	3,549	102.6%	3,861	108.8%	4,099	106.2%	4,339	105.9%	4,601	106.0%	4,914	106.8%	4,926	100.2%	5,068	102.9%	5,131	101.2%	2,580	47.7%
金山		1,805	113.5%	2,049	113.5%	2,216	108.2%	2,268	102.3%	2,348	103.5%	2,386	101.6%	2,439	102.2%	2,447	100.3%	2,489	101.7%	2,570	103.3%	2,729	106.2%	2,835	103.9%	2,973	104.9%	3,075	103.4%	3,120	101.5%	2,359	74.6%
茶山		1,258	118.0%	1,485	118.0%	1,567	105.5%	1,686	107.6%	1,676	99.4%	1,756	104.8%	1,849	105.3%	1,873	101.3%	1,988	106.1%	2,056	103.4%	2,235	108.7%	2,354	105.3%	2,449	104.0%	2,520	102.9%	2,552	101.3%	1,844	70.2%
別府		2,606	123.5%	3,219	123.5%	3,589	111.5%	3,799	105.9%	3,774	99.3%	3,898	103.3%	4,156	106.6%	4,211	101.3%	4,442	105.5%	4,468	100.6%	4,949	110.8%	5,431	109.7%	5,700	105.0%	5,965	104.6%	6,106	102.4%	4,315	67.3%
六本松		2,717	122.3%	3,323	122.3%	3,578	107.7%	3,742	104.6%	3,070	82.0%	3,158	102.9%	3,348	106.0%	3,453	103.1%	3,669	106.3%	4,136	112.7%	4,006	96.9%	4,396	109.7%	5,689	129.4%	6,650	116.9%	7,156	107.6%	5,243	72.2%
桜坂		909	127.1%	1,155	127.1%	1,226	106.1%	1,295	105.6%	1,309	101.1%	1,327	101.4%	1,431	107.8%	1,473	102.9%	1,526	103.6%	1,592	104.3%	1,680	105.5%	1,861	110.8%	1,902	102.2%	1,968	103.5%	1,935	98.3%	1,359	67.4%
薬院大通		1,485	122.2%	1,815	122.2%	1,898	104.6%	1,998	105.3%	2,059	103.1%	2,106	102.3%	2,206	104.7%	2,291	103.9%	2,462	107.5%	2,482	100.8%	2,675	107.8%	2,846	106.4%	2,977	104.6%	3,059	102.8%	3,042	99.4%	2,207	70.6%
薬院		4,883	123.7%	6,040	123.7%	6,661	110.3%	7,063	106.0%	6,770	95.9%	7,068	104.4%	7,427	105.1%	7,473	100.6%	7,632	102.1%	8,083	105.9%	7,870	97.4%	8,819	112.1%	9,330	105.8%	9,797	105.0%	10,189	104.0%	6,610	61.5%
渡辺通		1,406	121.2%	1,704	121.2%	1,852	108.7%	1,937	104.6%	2,003	103.4%	2,066	103.1%	2,140	103.6%	2,317	108.3%	2,548	110.0%	2,650	104.0%	2,989	112.8%	3,123	104.5%	3,333	106.7%	3,509	105.3%	3,660	104.3%	2,785	74.7%
天神南		13,481	114.9%	15,495	114.9%	16,698	107.8%	17,527	105.0%	18,233	104.0%	18,846	103.4%	19,503	103.5%	19,968	102.4%	21,076	105.5%	21,975	104.3%	22,992	104.6%	24,236	105.4%	25,312	104.4%	26,396	104.3%	26,463	100.3%	16,099	58.4%
七隈線計		43,697	118.8%	51,909	118.8%	56,530	108.9%	59,683	105.6%	60,976	102.2%	62,917	103.2%	66,659	105.9%	68,183	102.3%	71,437	104.8%	74,888	104.8%	77,523	103.5%	82,386	106.3%	87,015	105.6%	91,287	104.9%	93,065	101.9%	60,555	62.5%
対17年度比/差		—	118.8%	8,212	118.8%	12,833	129.4%	15,986	136.6%	17,279	139.5%	19,220	144.0%	22,962	152.5%	24,486	156.0%	27,740	163.5%	31,191	171.4%	33,826	177.4%	38,689	188.5%	43,318	199.1%	47,590	208.9%	49,368	213.0%	16,858	138.6%

※輸送人員には、空港線・箱崎線と七隈線の乗継人員を含む。