

高速鉄道3号線の建設計画等について

1. 全体計画	-----	1
2. 開業区間の現状	-----	1
(1) 整備状況		
(2) 利用状況（1日あたりの乗車人員）		
(3) 増客増収対策	-----	2
3. 都心部区間の検討	-----	3
(1) 都心部区間の検討の必要性		
(2) これまでの検討状況	-----	6
(3) 計画案の概要		
(4) 外部環境の変化	-----	8
(5) 事業化に向けた課題		
[資料]		
・福岡市高速鉄道路線図		

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、昭和62年度に調査を開始し、平成3年度までに車両基地のある橋本から野芥、六本松、渡辺通、天神南、中洲川端を經由してウォーターフロント方面へ至る路線及び渡辺通一丁目交差点付近から博多駅方面へ至る路線が計画された。

このうち、平成17年2月3日に橋本～天神南間を開業したが、都心部区間（天神南～中洲川端～ウォーターフロント、渡辺通一丁目交差点付近～博多駅）が未整備となっている。

2. 開業区間の現状

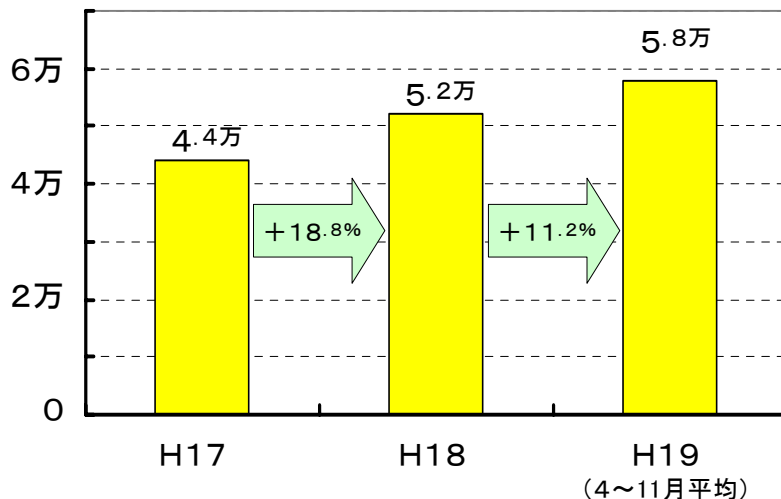
（1）整備状況

○区間	橋本～天神南
○開業日	平成17年2月3日
○建設キロ	12.7km
○営業キロ	12.0km
○駅数	16 駅
○建設費	2,811億円
○建設期間	平成8年度～平成18年度

（2）利用状況（1日あたりの乗車人員）

○七隈線の乗車人員の年度推移

（人／日）



○全線の1日あたりの利用状況（H18年度，H19年度4月～11月）

区 分	利用実績				計画人員	
	H19年度 (4～11月) (A)	H18年度 (B)	増減 (A)－(B)	前年比 (A)／(B)	H19年度 (C)	実績の 比率 (A)／(C)
七隈線 (a)	57,705	51,909	5,796	111%	114,333	50%
空港・箱崎線 (b)	295,546	290,030	5,516	102%	268,506	110%
乗継ぎ分 (c)	11,965	10,950	1,015	109%	12,953	92%
全 線 計 (d) = a + b - c	341,286	330,989	10,297	103%	369,886	92%

(3) 増客増収対策

七隈線をはじめ、地下鉄全線の利用促進や収益向上に積極的に取り組んでおり、今後とも引き続き、増客増収に努めていく。

○企画乗車券

- 「ちかパス」や「おとなりきっぷ」を主力商品に、各種乗車券の販売を促進
- 「ノーマイカーデー1日乗車券」の発売回数・枚数を増加
- イベント・映画等とのタイアップによる企画乗車券の発売

○ICカード乗車券

- お客様の利便性向上や地下鉄の利用促進のため、平成21年春を目途にICカード乗車券を導入
- 公共交通ネットワークの強化のため、他交通事業者のICカードとの相互利用を検討

○広告・構内営業

- AED広告や車内放送広告など、新規広告媒体の開発
- 駅構内への新たな店舗誘致など、資産の有効活用を推進

○乗客誘致イベント

- 「ホークス応援地下鉄DAY」や「地下鉄フェスタ」など、企業・地域と連携した乗客誘致イベントの開催

○その他

- 他交通事業者と共同で薬院駅の乗り換えサイン等を強化し、乗り換え利便性を向上

3. 都心部区間の検討

(1) 都心部区間の検討の必要性

七隈線については、橋本～天神南間が開業してから3年近くが経過したが、都心部の鉄道ネットワークが不十分なこともあり、利用者数は増加傾向にはあるものの、その機能を十分に果たすまでには至っていない。地下鉄経営の面に加え、全市的な交通課題への対応や都市戦略、あるいは環境問題へ対応するためにも、鉄道ネットワーク強化の必要性がますます高まっている。

こうした状況の中で、平成18年度に国勢調査やパーソントリップ調査の現況データが取りまとめられた。平成19年度末にはパーソントリップ調査の将来データが取りまとめられ、未整備となっている都心部区間の検討を行う環境が整う予定である。

(高まる鉄道ネットワーク強化の必要性)

～全市的な交通課題への対応～

(自動車交通への対応)

- 都心部の慢性的な交通渋滞の緩和^{※1}

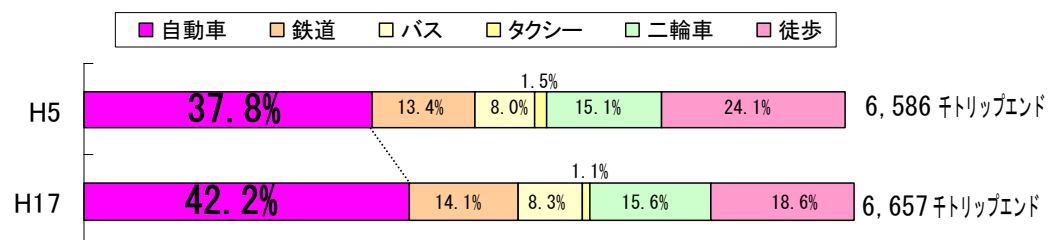
※1 福岡市新・基本計画

〔人と環境に優しい総合交通体系の推進〕

○都心部においては、道路交通混雑や大気環境などを改善するため、過度の自動車依存からの脱却を図る

- H17PT調査結果にも表れた、ますます増大する自動車交通量の抑制

(交通手段別の動きでは自動車利用が最も多く(42.2%)、伸び率も高い(1.13倍))



～九州・アジアとの交流新時代への備え～

(おもてなし都市としての受け皿づくり)

- 本市を訪れる訪問客が安心・快適・便利に利用できる公共交通ネットワークの充実の一環

(九州新幹線乗り入れへの対応)

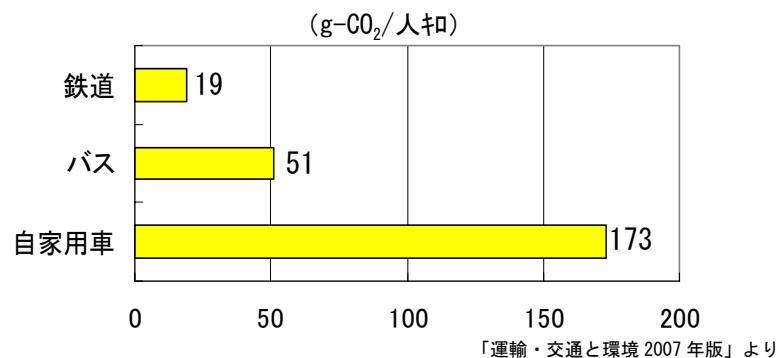
- 九州新幹線の乗り入れや博多駅及びその周辺ビルの再開発等に伴う、博多駅を中心とする人々の移動の増加に対応した、使いやすい公共交通機関の整備

～顕在化する環境問題への対応～

(環境にやさしい地下鉄を骨格とした公共交通ネットワークづくり)

- 地球規模での温暖化や都心部のヒートアイランド現象などの進行に対処するため、CO₂排出量が少ない※²など、環境にやさしい特性を有する地下鉄を骨格とした公共交通ネットワークを構築※³

※² 1人を1km運ぶのに排出するCO₂量



※³

福岡市新・基本計画

〔環境負荷の少ない交通体系の整備〕

- 環境にやさしい鉄道を中心とした公共交通ネットワークづくり（総合交通体系）を推進

福岡市環境基本計画（第二次）

〔より環境負荷の低い交通手段への転換〕

- 環境負荷の少ない鉄道やバスなどの公共交通機関への利用転換の促進

福岡市自動車交通公害防止計画（第三次）

〔鉄軌道を中心とした交通網の整備〕

- 環境にやさしい大量輸送機関である鉄道を中心とした交通体系を構築するため、地下鉄七隈線の延伸について引き続き検討

～交通局の経営の視点～

(利便性の向上による増客)

- 鉄道相互のネットワークが不十分で利便性が低いことから生じている、利用者数の伸び悩みへの対応

(結節を望む声への対応)

- 沿線住民意向調査^{※4}や交通局に寄せられるご意見からもうかがえる、空港線・箱崎線や博多駅との結節に対する強いニーズへの対応

※4 七隈線沿線住民意向調査 (H17)

〔お客さまが「魅力」を感じる今後のサービス向上案〕

「博多駅(方面)へ乗りかえなしで行くことができる」 … 83.7%

「七隈線から空港線・箱崎線への乗りかえを便利にする」 … 77.7%

「中洲川端あるいは博多ふ頭方面へ乗りかえなしで行くことができる」 … 67.1%

(沿線住民 2,833 人を対象に集計)

(2) これまでの検討状況

都心部区間の検討にあたっては、線形・構造・工法など事業費に関わる検討と、需要予測に関わる検討がそれぞれ必要である。需要予測には最新のパーソントリップ調査や国勢調査のデータが必要であることから、交通局ではこれまで事業費に関わる検討を先行して進めてきている。

(3) 計画案の概要

○区 間

◇天神南～中洲川端～ウォーターフロント (WF)

⇨ **WFルート(仮称)** 天神南～中洲川端～ウォーターフロント

◇渡辺通一丁目交差点付近～博多駅

⇨ **博多駅ルート(仮称)** 薬院～博多駅

○建設予定キロ

約4.8 km

WFルート(仮称)	約2.3 km
博多駅ルート(仮称)	約2.5 km

計 画 案



計 画 案
WFルート(仮称)
博多駅ルート(仮称)
☆☆ 結節点

営 業 線
 七隈線
 空港線
 箱崎線

○都心部区間の問題点

交通量が多く、
中高層ビルが多く立ち並ぶ空間での施工



大型地下埋設物(下水道等)や
地下構造物(橋梁基礎等)への対応

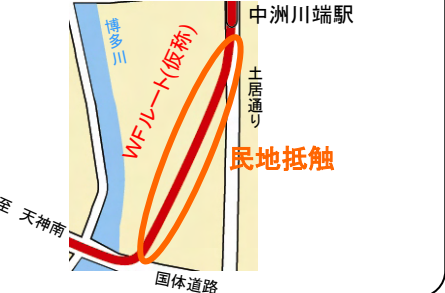
民地下での施工



○城南線の分岐部において、一部民地(ビル)下を通過するため、特殊な工事や補償などが必要となる。



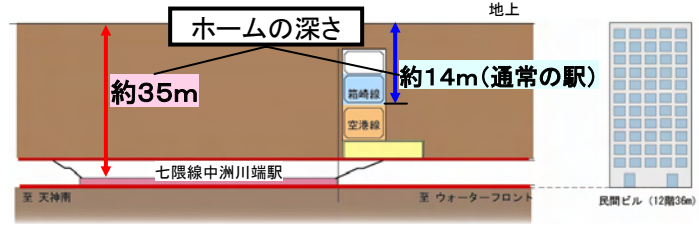
○国体道路から土居通りまでが民地下での施工となる。



多大な事業費
約1,600億円(約333億円/km)
〔既設七隈線
約2,811億円(約221億円/km)〕

利便性

○特に、中洲川端駅では、空港線・箱崎線の下をくぐるため深くなり、ホームと地上間の上下移動の負担が大きくなる。



安全性

○土居通りの地下に建設する中洲川端駅は道路幅員が狭い(15m)ため、乗り換え駅にもかかわらず、ホームが一般の駅よりも狭くなり、安全確保の上で配慮が必要となる。

機能性

○薬院駅で分岐するため、都心方面が天神行き・博多行きの2系統となり、それぞれの運行間隔が空くなど、現行のサービス水準より低下するおそれがある。

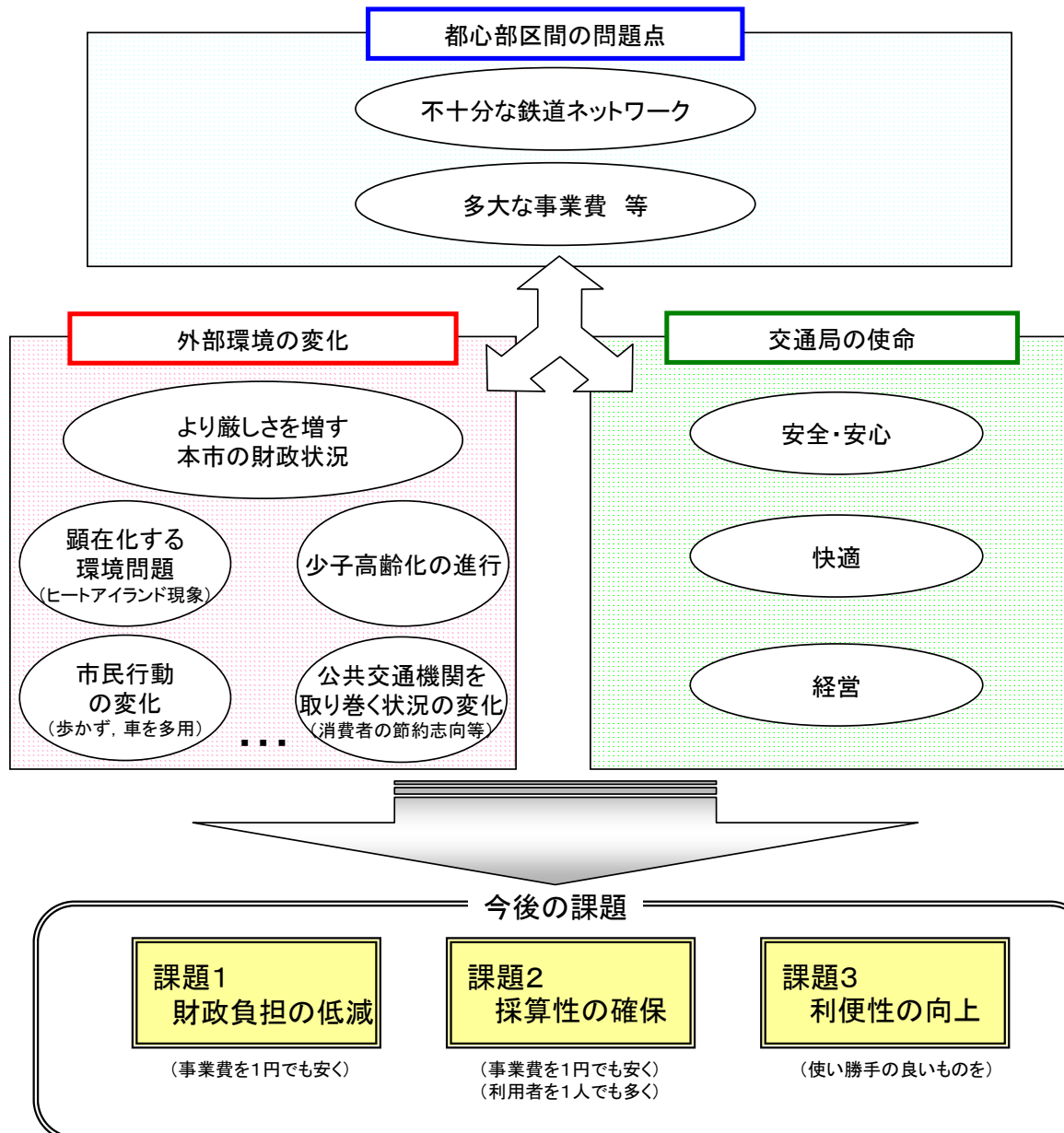
(4) 外部環境の変化

○七隈線は全体計画決定時から15年以上が経過し、その間、社会経済情勢などの外部環境に、大きな変化が生じている。

- より厳しさを増す本市の財政状況
- 顕在化する環境問題
- 公共交通機関を取り巻く状況の変化
- 少子高齢化の進行
- 車の多用など市民行動の変化
- など

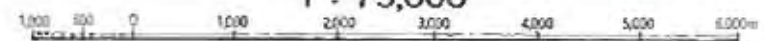
(5) 事業化に向けた課題

今後の検討にあたっては、これまでの検討により明らかになった、都心部区間の問題点や外部環境の変化等を踏まえた課題に対処していくとともに、地下鉄全体の経営に資するよう、総合的な検討を進めていく必要がある。

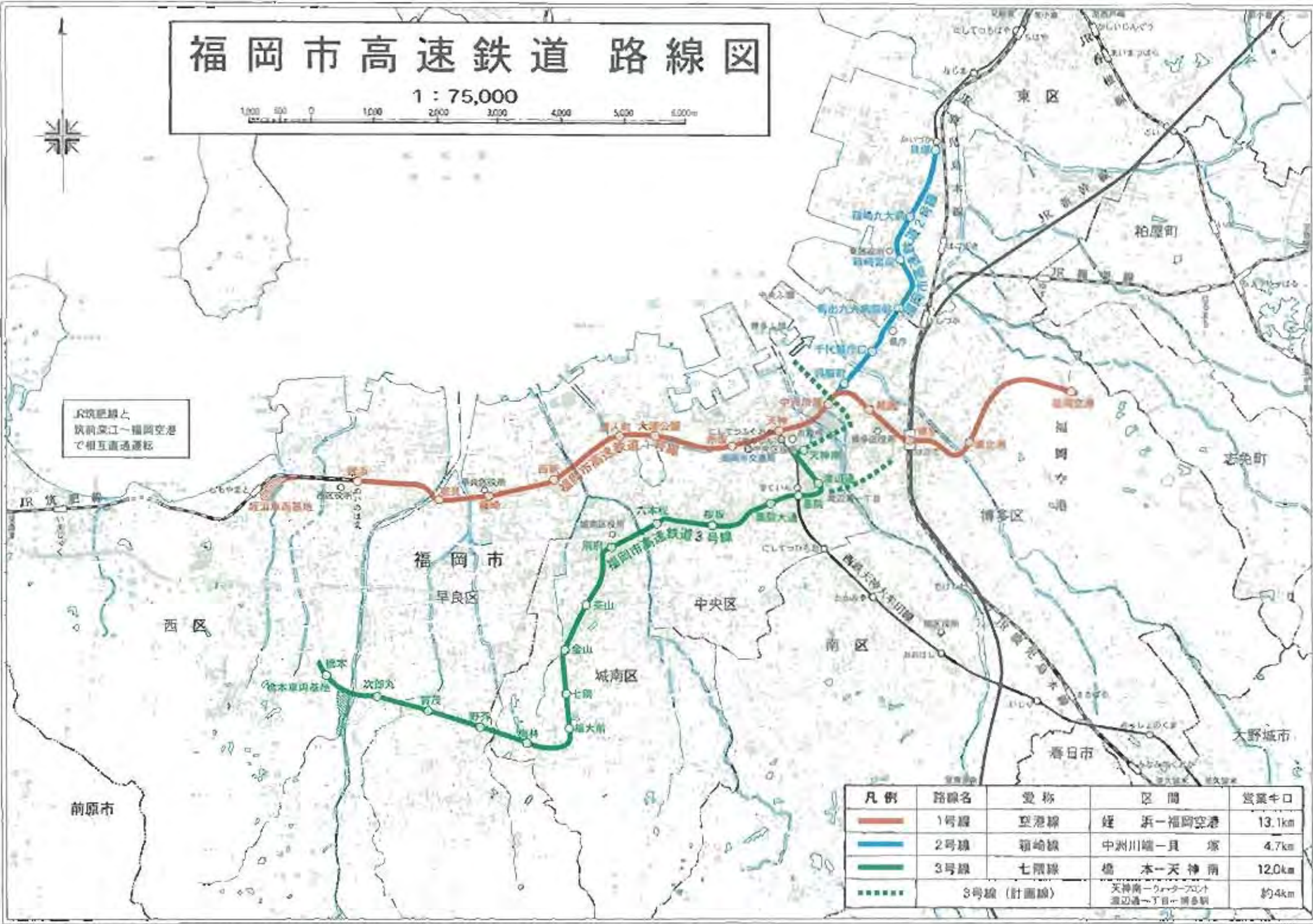


福岡市高速鉄道路線図

1 : 75,000



JR筑豊線と
筑前京江ー福岡空港
で相互直通運転



凡例	路線名	愛称	区間	営業キロ
	1号線	空港線	姪 浜ー福岡空港	13.1km
	2号線	箱崎線	中洲川端ー貝 塚	4.7km
	3号線	七隈線	橋 本ー天神南	12.0km
	3号線 (計画線)		天神南ーウエストフロント 渡辺通ー丁目ー博多駅	約4km

この地図は、国土庁国土地院の承認を得て、同院発行の5万分の1地形図を複製したものである。(承認番号 平18九地 第240号) 1