

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) 工事		
(3) 車両製作		
(4) 情報発信		
(5) 料金制度		
4. 今後の取り組み	9

【参考】

1. 工事の進捗状況
2. 櫛田神社前駅イメージ①
3. 櫛田神社前駅イメージ②
4. 博多駅イメージ①
5. 博多駅イメージ②
6. 博多駅乗換えイメージパース
7. 料金制度にかかる直近の委員会報告内容（令和3年2月生活環境委員会資料再掲）①
8. 料金制度にかかる直近の委員会報告内容（令和3年2月生活環境委員会資料再掲）②
9. 七隈線各駅の輸送人員の推移（1日平均）

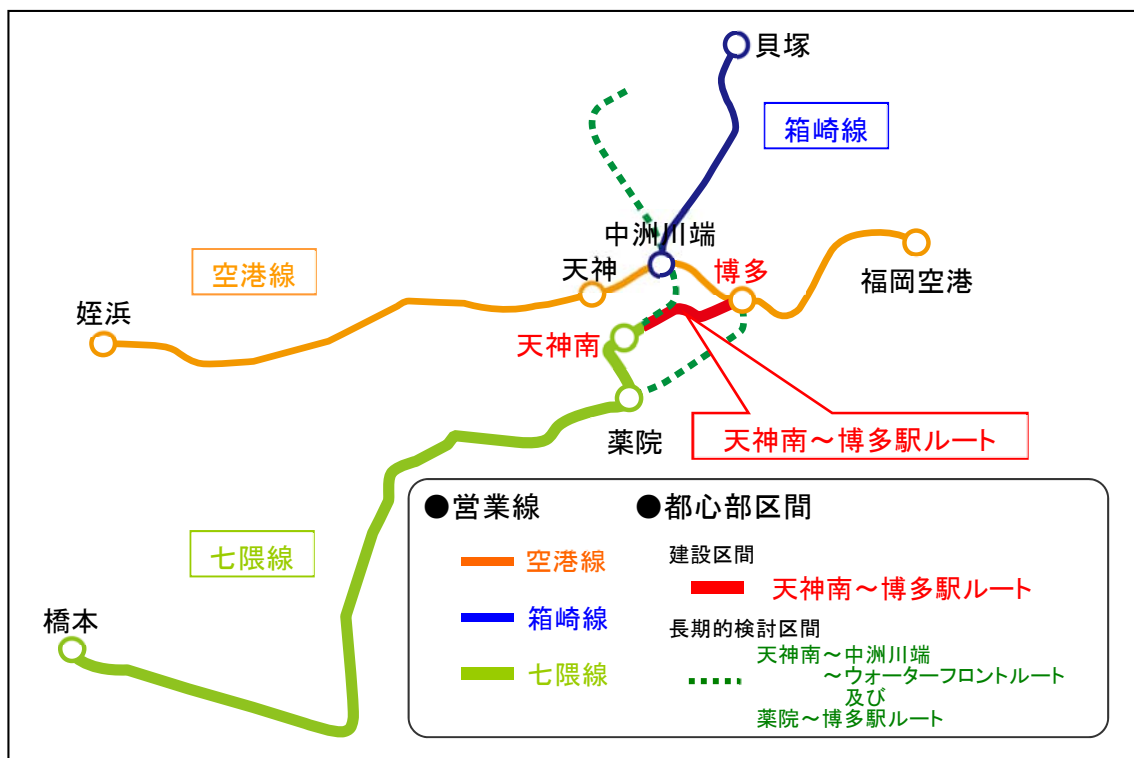
1. 全体計画

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。

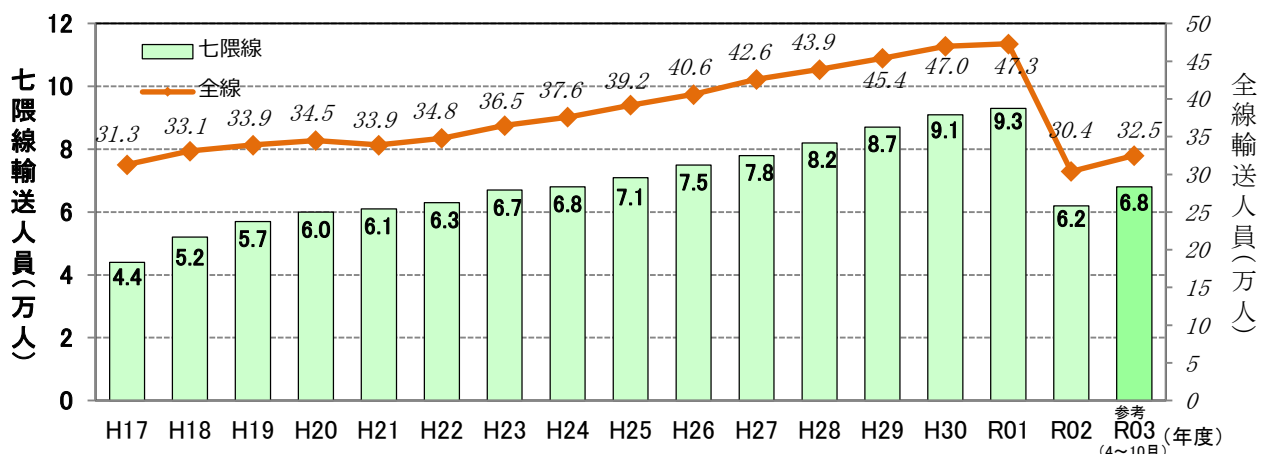
なお、天神南～中洲川端～ウォーターフロント及び薬院～博多駅の2ルートについては、将来的なまちづくりの進展などを見据えて、長期的視点に立った検討を行うこととなった。

▼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)



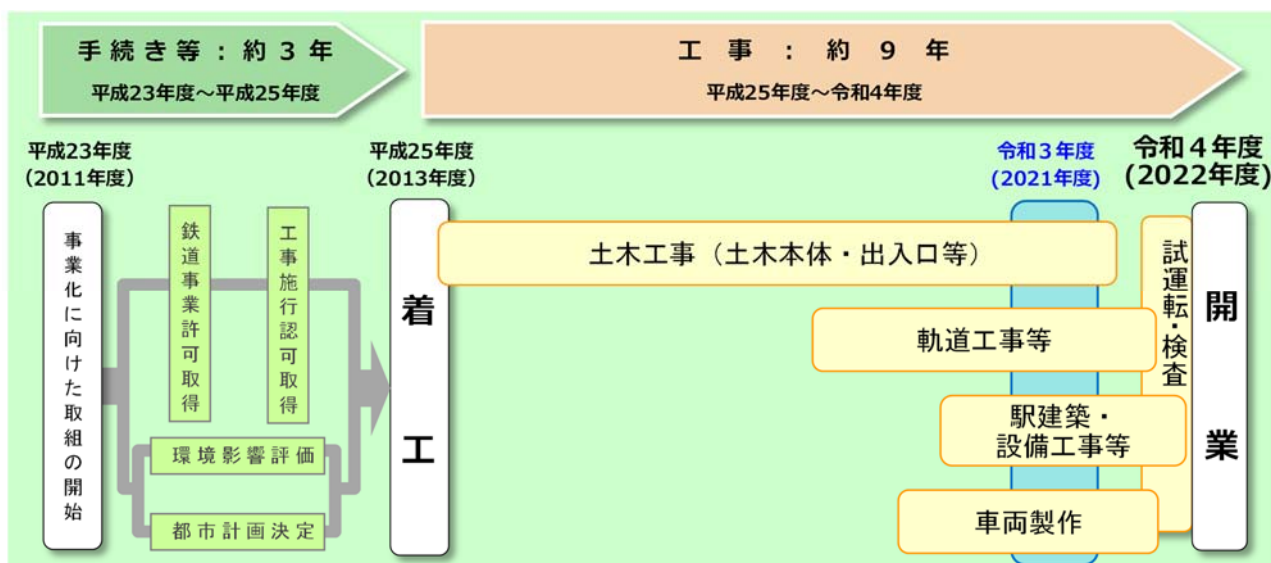
3. 延伸事業の進捗状況等

(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の取得後、平成25年度(2013年度)に土木本体工事に着手し、事業を進めてきた。

現在は、令和5年3月の開業に向け、安全を最優先に土木工事、軌道工事、駅建築・設備工事及び車両製作等を推進している。また、令和3年7月の新駅名の決定や、令和4年1月の駅シンボルマークの決定など、各種情報の発信も行った。

◆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)
- 事業費 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5年3月 (令和4年1月公表)

◆駅シンボルマーク



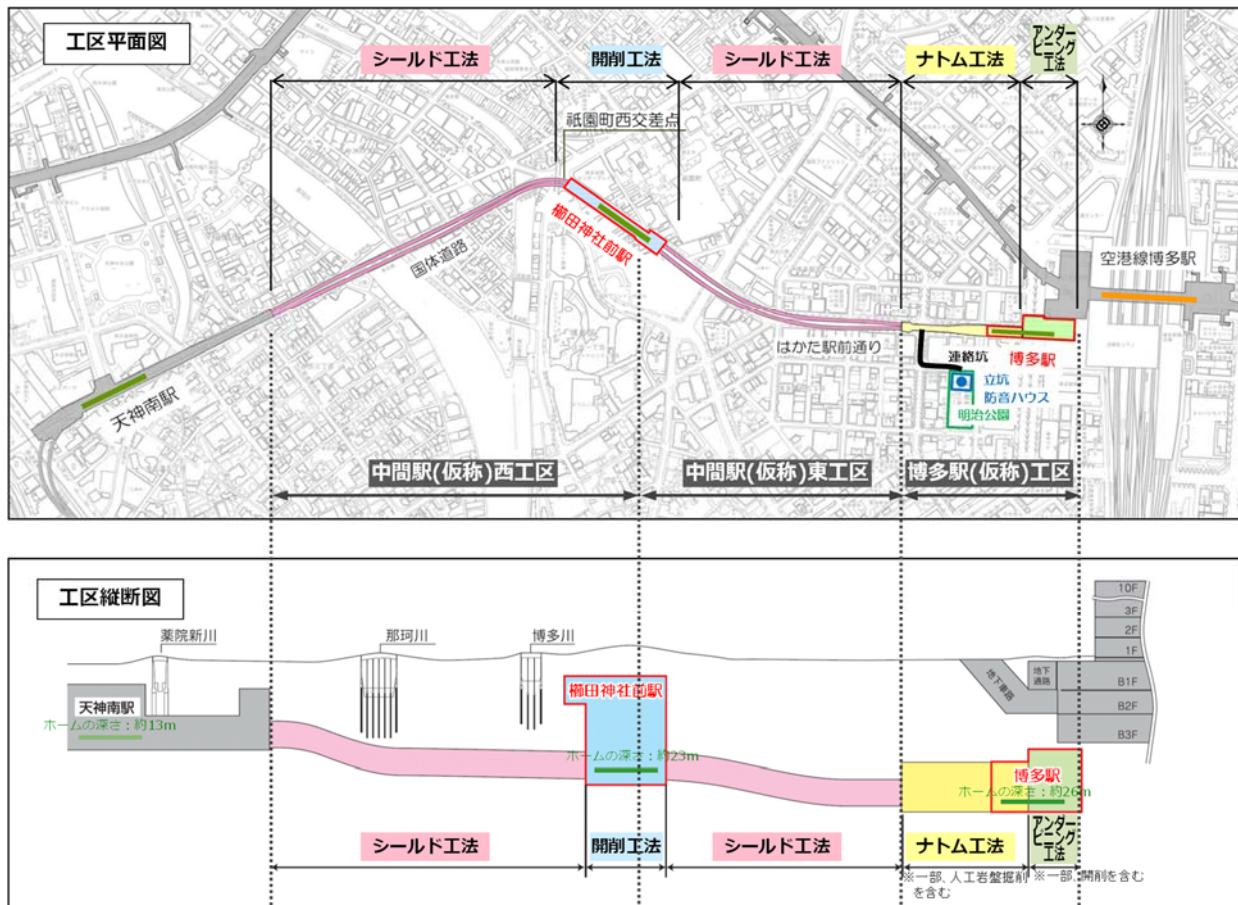
※空港線博多駅と同一

(2) 工事

①土木工事

中間駅(仮称)西工区及び東工区が令和3年7月に竣工した。また、博多駅(仮称)工区では、ナトム区間のトンネル構築やアンダーピニング区間の駅舎部構築が完了し、現在、JR博多シティ等の既存施設への接続工事などを実施している。

▼工区概要図



②軌道工事等

延伸全区間の軌道敷設が完了し、現在は、トンネル内に手すり等の安全設備及び、距離やトンネルの勾配を示す線路諸標などの付帯施設の設置を進めている。

③駅建築・設備工事等

榑田神社前駅及び博多駅において、地上出入口上屋や間仕切り壁の建築工事、設備配管の敷設工事等を実施している。

(3) 車両製作

新車両の名称は「3000A系」に決定した。Aは「Advance」の頭文字を意味している。

エクステリアについては、七隈線が延伸により「空の玄関口」福岡空港へとつながるイメージ、また、希望の未来を示す、広く澄んだ青空をイメージした「スカイブルー」を車両側面に採用した。

インテリアについては、「感染症対策」や「ユニバーサルデザイン」を進化させた。

【感染症対策】

- ・手すりや座席に抗菌・抗ウイルス素材を使用
- ・抗菌・抗ウイルス剤をコーティング
- ・出入口付近のスペース拡大（両先頭車のみ）

【ユニバーサルデザイン】

- ・立ち座りしやすいシートの導入（両先頭車以外）
- ・優先スペースの増設／2段手すりの設置
- ・吊手の増設／形状の変更
- ・ドア開閉動作ランプの設置
- ・液晶式車内案内表示器の設置

[エクステリアイメージ]



[インテリアイメージ]



延伸事業に伴う2編成は、橋本車両基地への搬入が完了しており、現在、各種試験を実施中である。なお、残りの2編成は令和4年度に搬入予定である。

[陸揚げ作業状況]



[陸送状況]



(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。

加えて、七隈線全駅・空港線主要駅の電照広告を活用し、延伸開業の気運醸成を図っている。

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。

[博多駅 情報発信コーナー]



[電照広告 デザイン]



(5) 料金制度

① 延伸後の料金制度に係る基本的な考え方

- ア 七隈線の延伸（天神南－博多）による空港線への接続に伴い、従来、七隈線と空港線の結節点がなかったことから特例として実施してきた「天神駅－天神南駅間の改札外乗継制度」は廃止する。
- イ 空港線と七隈線の博多駅での乗り継ぎの場合も、空港線と箱崎線との中洲川端駅での乗り継ぎと同様に、通算の乗車距離に応じた料金とする。この場合において、姪浜・橋本間が 23.4 km となり、現行条例（3 km までを 1 区、それを超える区間は 4 km ごとに 1 区を加算）では、23 km を超える区間は 7 区となるため、新たな料金区を設定するところであるが、利用状況などを総合的に勘案し、7 区は新設せず、現行の 6 区を延長することで対応する。
- ウ ア・イに伴って、料金負担が増加する区間については、経過措置として、負担緩和策を実施する。
- ・ 普通料金について、増加する料金負担の 1 / 2 の「はやかけんポイント」を付与
 - ・ 定期料金について、現行と同一乗車が可能、かつ同一料金とした特別定期を販売
 - ・ 経過措置は、原則 1 年間（通学定期については特段の配慮を行い、3 年間に延長）

② 乗車料金条例の改正

ア 現行の料金制度

(単位：km、円)

営業キロ程	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
区数	1 区			2 区				3 区				4 区				5 区				← 6 区
普通料金	210			260				300				340				360				← 380
通勤定期料金	8,170			10,220				11,850				13,080				13,900				← 14,710
通学定期料金	5,040			6,290				7,300				8,050				8,550				← 9,060

イ 延伸後の料金制度

(単位：km、円)

営業キロ程	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
区数	1 区			2 区				3 区				4 区				5 区				6 区				
普通料金	210			260				300				340				360				380				
通勤定期料金	8,170			10,220				11,850				13,080				13,900				14,710				
通学定期料金	5,040			6,290				7,300				8,050				8,550				9,060				

ウ 条例施行日

規則で定める日

③新料金制度移行に伴う負担緩和策

上記料金制度の構築に伴い、乗車距離が増加し、料金負担が増加する一部の利用者に対し、以下のとおり、経過措置として、負担緩和策を実施する。

ア 普通料金に係る負担緩和策

博多駅経由で乗車する利用者のうち、「はやかけん」利用を対象として、

- ・増加する料金負担の1/2のポイントを付与する。
- ・経過措置期間は、1年間とする。

イ 定期料金に係る負担緩和策

定期料金が現行よりも増加する区間の定期乗車（通勤・通学）を対象として、

- ・天神駅と天神南駅を跨る2つの区間の定期を1枚に集約した特別定期を発売する。
- ・現行料金から増加する負担額と同額の割引額を設定することで、現行料金と同一とする。
- ・経過措置期間は、通勤定期を1年間、通学定期を3年間とする。

ウ 具体的な制度

券種		負担増	緩和策	(参考) 利用者数 (R 元)
普通料金		20 円 ~ 80 円	10 ~ 40pt 付与	2,825 人/日 [0.6%]
定期料金	通勤	810 円 ~ 2,860 円	特別定期	4,017 人/日 [0.8%]
	通学	500 円 ~ 1,760 円		1,738 人/日 [0.4%]

※[]内は地下鉄全利用者に占める割合。

※利用者数には、地下鉄終日全線乗り放題1日乗車券などの企画乗車券や地下鉄全線乗り放題定期券の「ちかパス」利用者数を含むため、実際に負担増となる利用者はさらに少ないものと想定される。

④西鉄貝塚線との乗継割引への影響等

貝塚駅からの料金区が変更となる一部区間においては、地下鉄線内の料金負担増に加えて、乗継割引適用区間の変更に伴う割引額の減少も生じるが、経過措置として、③と同様の負担緩和策を実施する。

券種	乗継割引適用区間	対象駅	負担増	緩和策	(参考) 利用者数 (R 元)
普通料金	60 円割引 ↓ 20 円割引	渡辺通 ~ 貝塚線 薬院 1・2 区	40 円	20 pt 付与	20 人/日
	20 円割引 ↓ 非適用	六本松 ~ 貝塚線 別府 1・2・3 区 茶山	20 円	10 pt 付与	21 人/日
通勤定期 料金	10%割引 ↓ 5%割引	渡辺通 ~ 貝塚線 薬院 1・2 区	730 円 ~ 850 円	特別定期	40 人/日
	5%割引 ↓ 非適用	六本松 ~ 貝塚線 別府 1・2・3 区 茶山	890 円 ~ 1,080 円		37 人/日

※通学定期については、乗継割引制度がないため、影響はない。

⑤JR 筑肥線との乗継割引への影響等

JR 筑肥線との乗継割引制度は、地下鉄2区(姪浜駅~赤坂駅)以内を対象としているため、影響はない。

【参考1】七隈線延伸に伴い料金が下がる区間

七隈線の渡辺通駅以西から空港線の博多駅や福岡空港といった博多駅以東区間の乗車の一部については、七隈線が博多駅で結節し、乗継駅として設定されることで、乗車距離が短縮し、乗車料金が減少する。

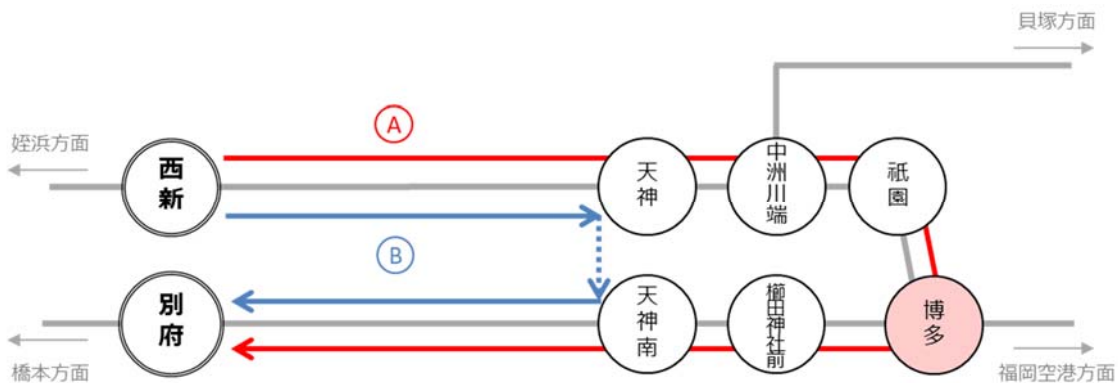
券種		減少額	(参考) 利用者数 (R 元)
普通料金		20 円～50 円	890 人／日 [0.2%]
定期料金	通勤	820 円～2,050 円	855 人／日 [0.2%]
	通学	500 円～1,250 円	202 人／日 [0.04%]

※[]内は地下鉄全利用者に占める割合。

※七隈線延伸に伴い、乗車距離および乗車時間が短縮することに加え、乗車料金も減少することから、利用者数はさらに増加することが見込まれる。

【参考2】負担緩和策のイメージ（経路による乗車料金の適用例）

▼西新駅～別府駅まで利用の場合



① 定期料金

→ : ルートA (通常の定期券)

13,080 円 < 4 区 >

→ : ルートB (天神駅・天神南駅経由定期 (仮称))

11,850 円 < 3 区相当 >

※現行定期料金と同額

※天神駅～天神南駅間乗降時は区間外乗車のため、別途料金発生

② 普通料金

→ : ルートA

340 円 < 4 区 >
(ポイント計算)

西新駅 → 別府駅

延伸区間開業後 : 12.5 km (4 区) 340 円 < 乗車経路 : 西新駅～博多駅～別府駅 >

延伸区間開業前 : 8.4 km (3 区) 300 円 < 乗車経路 : 西新駅～天神駅～天神南駅～別府駅 >

差 引 : 40 円 ← 現行の 3 区との差額の 2 分の 1 を付与

→ : ルートB

520 円 < 乗車経路 : 西新駅～天神駅 (2 区 260 円) + 天神南駅～別府駅 (2 区 260 円) >

4. 今後の取り組み

(1) 安全を最優先とした着実な工事等の推進

土木工事や軌道工事、駅建築・設備工事等について、安全対策に万全を期しながら進めていくとともに、延伸区間における試運転の実施や各種検査等、一日も早い開業に向け、着実に取り組んでいく。

(2) 駅デザイン等の取り組み

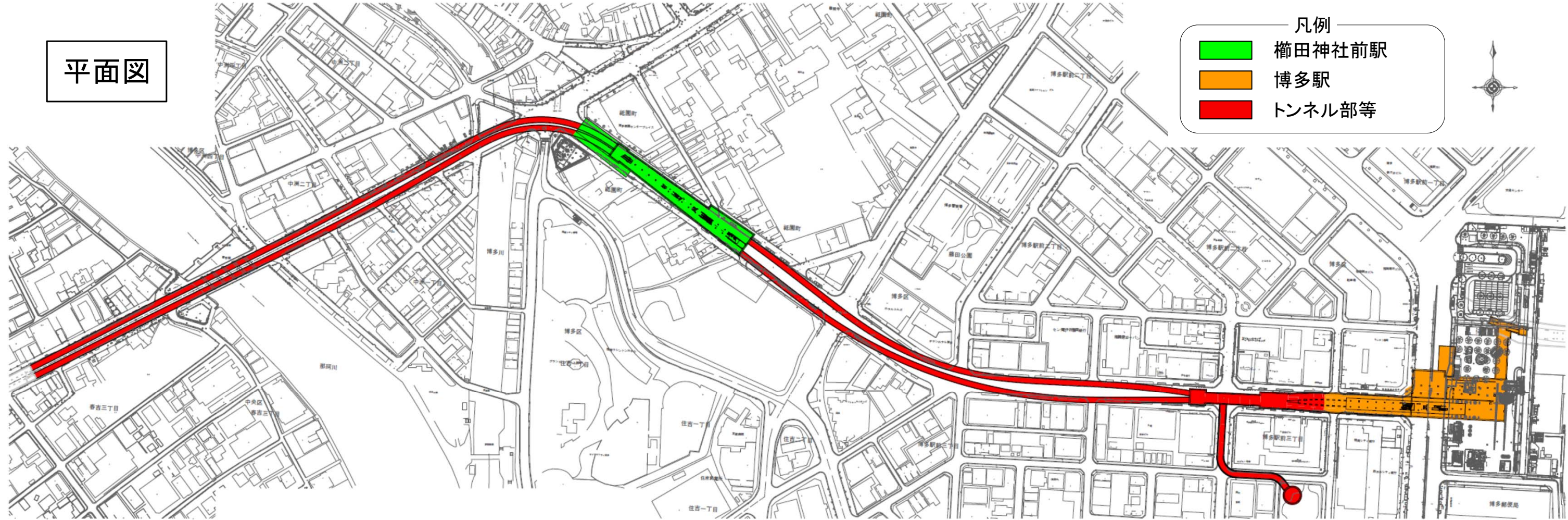
駅デザイン等については、地域の個性を駅空間に反映させ個性化を図るとともに、ユニバーサルデザインにも配慮された、使いやすい駅づくりに取り組んでいる。

また、地域の魅力賑わいづくりに資するよう、地上で行われているお祭りやイベントの雰囲気や駅の中から感じられるような駅空間づくりの検討を進めていく。

(3) 開業に向けた気運醸成の取り組み

令和5年3月の開業に向け、全市的なイベントなどの機会も捉えつつ、市民に親しみをもっていただけるような広報やイベント等の企画について検討するとともに、市政だよりやホームページなどの既存媒体に加え、SNSを活用した情報発信等に引き続き取り組んでいく。

平面図



凡例

- 櫛田神社前駅
- 博多駅
- トンネル部等

櫛田神社前駅

建築工事の進捗状況 (地上部・出入口)



設備工事の進捗状況 (地下駅舎部)

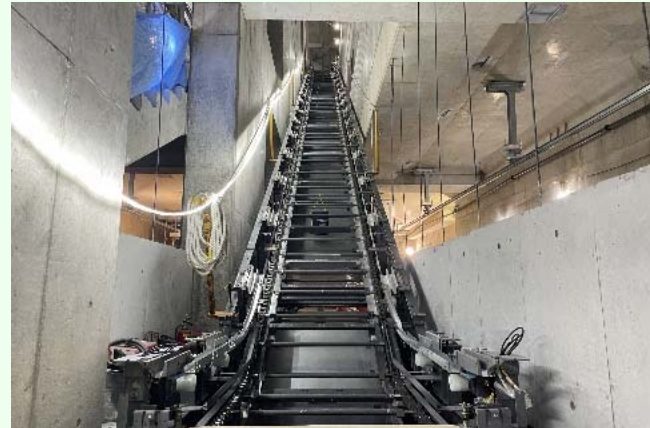


博多駅

土木工事の進捗状況 (JR博多シティ接続部：地下2階)



昇降機工事の進捗状況 (地下駅舎部)



建築工事の進捗状況 (駅舎部：地下5階)



設備工事の進捗状況 (駅舎部：地下4階)



トンネル部等

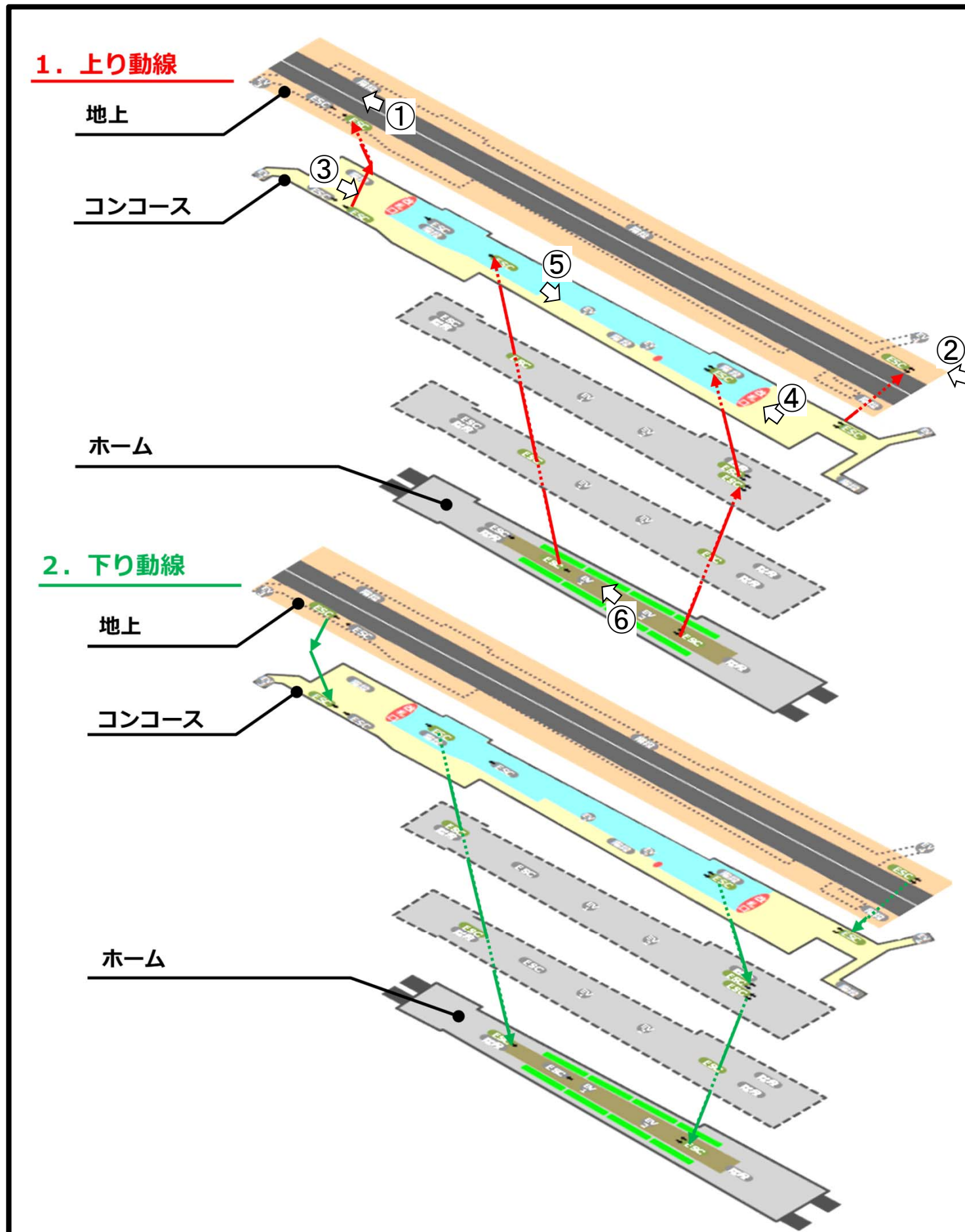
軌道工事の進捗状況 (博多駅付近)



電線路工事の進捗状況 (櫛田神社前駅付近)



○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。

○博多駅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

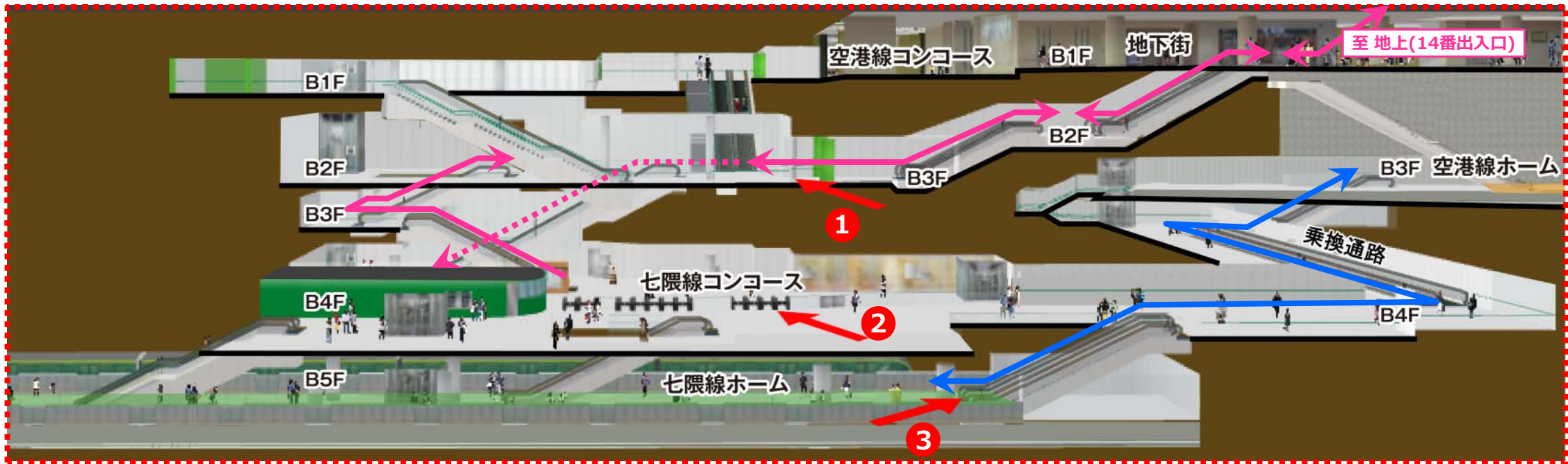
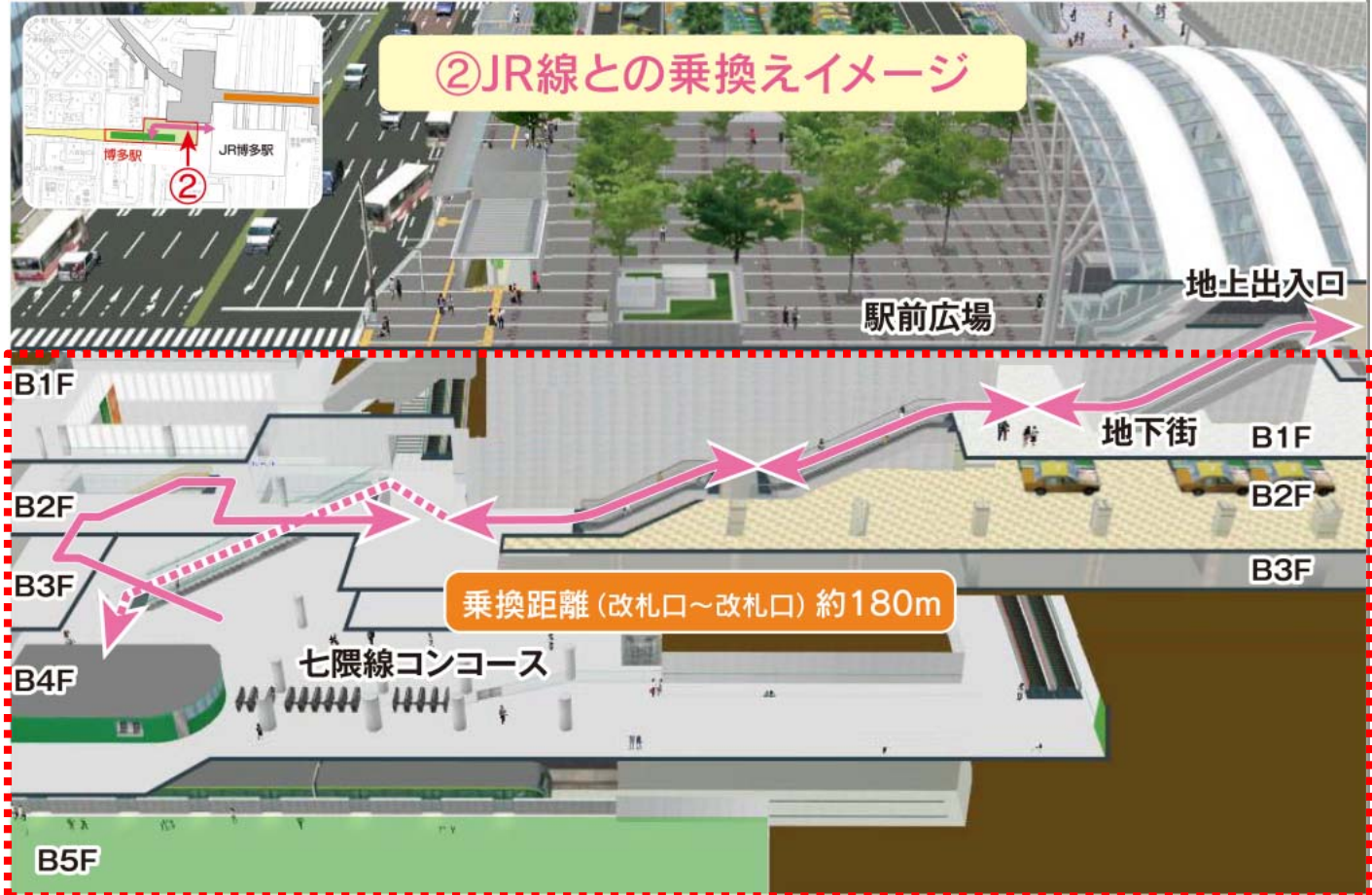


※計画段階のイメージであり、今後変更となる可能性があります。

6. 博多駅乗換えイメージパース

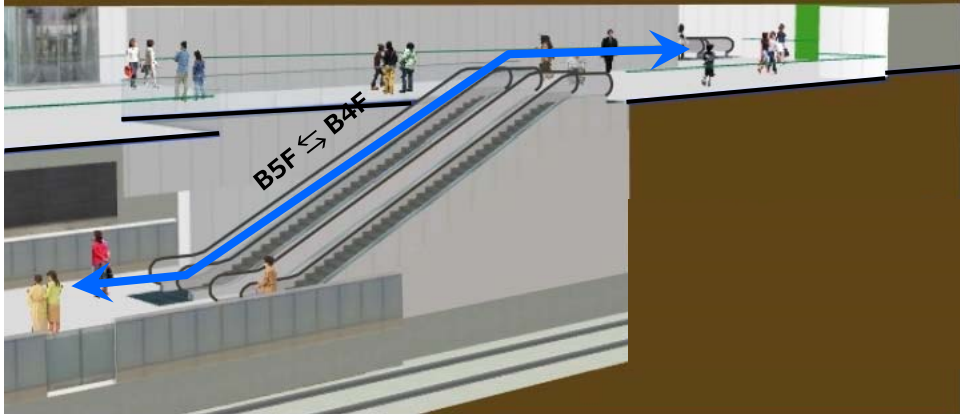
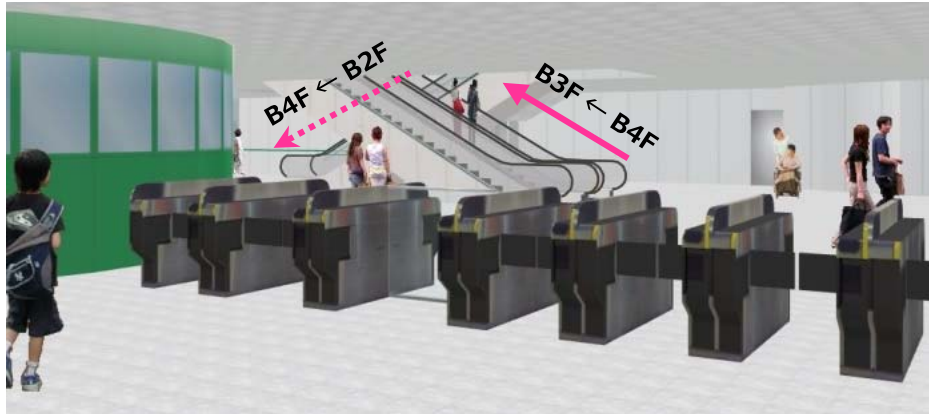
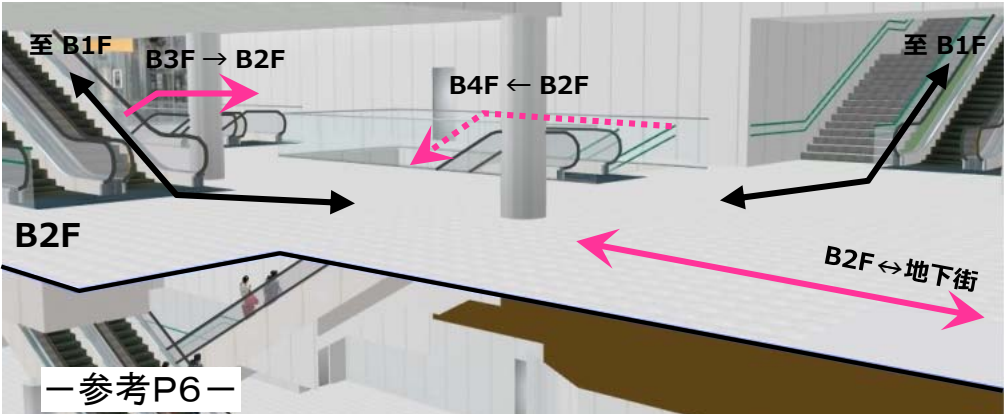
※計画段階のイメージであり、今後変更となる可能性があります。

[参考]



- 凡例
- ↔ 空港線との乗換動線
 - ↔ JRとの乗換動線

① 地下2階 ② 地下4階コンコース (改札口付近) ③ 地下5階ホーム (空港線乗換えルート)



1 これまでの検討経緯

延伸区間開業後、空港線・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、実質的な値上げになるため、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、2つの乗換駅が存在するため、経由する乗換駅によって同一駅間であっても2つの経路が生じ、異なる二重の料金となるなど、観光客や来街者などの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となってしまふ。

このため、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及び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以下の案を基本とし、国と協議を行ってきた。

【 前回委員会報告の主旨 】

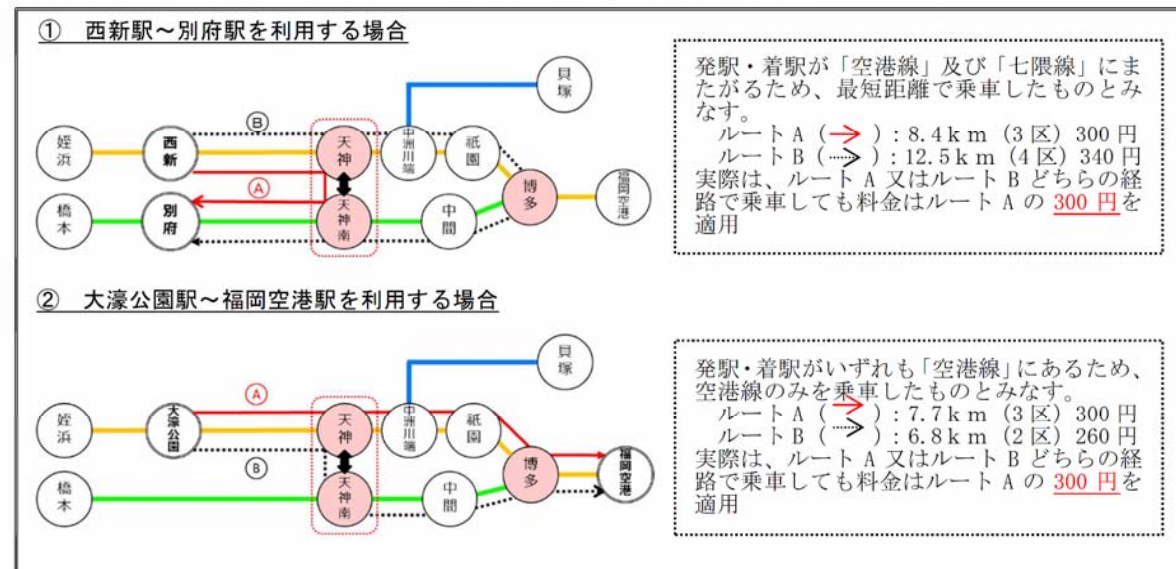
[定期料金]

- ・ 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-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ているものの、古いものに限られ、かつ、その導入経緯が不明確であることのほか、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が認められた。

3 新たな料金制度（案）

[定期料金、普通料金・ICカード料金]

- ① 天神・天神南駅間における改札外乗継ぎを廃止し、空港線・箱崎線と七隈線を跨いで乗車する場合の乗換駅を博多駅のみとする
- ② ①を前提として、実際の乗車距離に応じた料金を定める。

8. 料金制度にかかる直近の委員会報告内容（令和3年2月生活環境委員会資料再掲）②

4 新たな料金制度（案）のポイント

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などから、仮に認可申請を行ったとしても、認可できないとの結論に至る可能性が高いものと考えられる。

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、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。（参考1参照）

なお、延伸区間開業後は、空港線・箱崎線と七隈線は、博多駅の改札内（空港線のホームと七隈線のホーム間）でつながり、改札を通らずに乗継ぎができることで、歩行距離が大幅に減少するなど、乗継ぎの利便性は大幅に向上する。（参考2参照）

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ぎを廃止し、空港線・箱崎線と七隈線を乗り継ぐ場合の乗換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、新たな料金制度を構築するものとする。

▼乗車経路による料金の適用例

○ 西新駅～別府駅を利用する場合

乗換駅を博多駅のみとし、乗車距離に応じた料金を適用。
 ルート（→）：12.5 km（4区）
 普通料金・ICカード料金：340円
 定期料金：13,080円

[参考] 現行料金 8.4 km（3区）※天神経由
 普通料金・ICカード料金：300円
 定期料金：11,850円

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、その多く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。

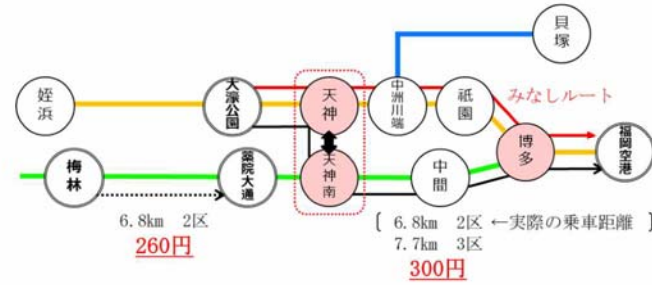
※負担緩和策の検討（案）※

天神駅・天神南駅間の改札外の乗継ぎを廃止し、博多駅の改札内での乗継ぎのみとなることで、乗車距離が伸び、料金が增加することとなる一部の利用者に対して、経過措置として、一定の期間を定め、以下の負担緩和策を実施する。

- ・はやかけん利用時に、博多駅乗継ぎとなることによって増加する料金に対する一定額のポイント還元
- ・現行の天神駅・天神南駅間の乗継ぎのみができる割引定期券の発行（博多駅での乗継ぎはできない）

【参考1】複数経由地設定時における公平性の課題

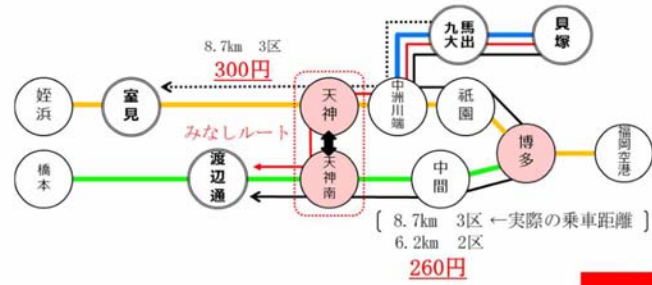
▼同じ乗車距離であって乗車料金が異なる場合①



大濠公園駅～（天神経由）～福岡空港駅まで乗車した場合、実際の乗車距離は6.8kmの2区であるが、発駅・着駅がいずれも「空港線・箱崎線」のみにあるため、空港線・箱崎線のみを乗車したものとみなし、7.7kmの3区300円を適用。

一方で、同一乗車距離の6.8kmである梅林駅～薬院大通駅を乗車した場合は、2区260円を適用。

▼同じ乗車距離であって乗車料金が異なる場合②



貝塚駅～（博多経由）～渡辺通駅まで乗車した場合、実際の乗車距離は8.7kmの3区であるが、発駅・着駅が「空港線」及び「七隈線」にまたがるため、最短距離で乗車したものとみなし、6.2kmの2区260円を適用。

一方で、同一乗車距離の8.7kmである馬出九大病院前駅～室見駅を乗車した場合は、3区300円を適用。

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、**本来同じ料金区となるべき乗車距離であるにもかかわらず、異なる料金区となる場合が多数発生**。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。

【参考2】博多駅乗継イメージ



▼乗継方法の変更点

	現 行	延 伸 後
乗 換 駅	天神駅～天神南駅	博多駅
乗 継 方 法	改札外（120分以内）	改札内
乗 継 距 離 ※ホーム～ホーム間	約620m	約150m
設 備	・エスカレーター（約20m）	・エスカレーター（約20m） ・動く歩道（約60m）
実質歩行距離	約600m	約70m

9. 七隈線各駅の輸送人員の推移（1日平均）

[参考]

令和元年度まで着実に増加していたものの、令和2年度については、新型コロナウイルス感染症拡大の影響を受け、1日あたりの輸送人員は61,822人となり、対前年度比66.4%(31,243人/日減・R1年度93,065人/日)と減少しております。

(単位:人)

駅名	H17		H18		H19		H20		H21		H22		H23		H24		H25		H26		H27		H28		H29		H30		R01		R02		※参考 R03(4月~10月)	
	輸送人員	対前年度比	輸送人員	対前年度比	輸送人員	対前年度比	輸送人員	対前年度比	輸送人員	対前年度比	輸送人員	対前年度比	輸送人員	対前年度比	輸送人員	対前年度比	輸送人員	対前年度比	輸送人員	対前年度比	輸送人員	対前年度比	輸送人員	対前年度比	輸送人員	対前年度比	輸送人員	対前年度比	輸送人員	対前年度比	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%	3,069	70.4%	3,269	107.4%
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%	2,425	76.2%	2,513	103.9%
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%	2,483	77.0%	2,559	103.8%
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%	3,168	76.9%	3,225	102.6%
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%	1,224	71.9%	1,234	102.3%
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%	3,040	42.7%	4,455	154.7%
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%	2,695	52.5%	3,527	136.7%
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%	2,386	76.5%	2,427	102.9%
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%	1,877	73.6%	2,023	109.7%
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%	4,331	70.9%	4,431	102.7%
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%	5,393	75.4%	5,792	110.5%
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%	1,388	71.7%	1,528	112.4%
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%	2,248	73.9%	2,360	106.9%
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%	6,718	65.9%	8,121	122.9%
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%	2,792	76.3%	2,866	102.9%
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%	16,585	62.7%	17,932	111.4%
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%	61,822	66.4%	68,262	112.7%
対17年度比/差	—	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%	18,125	141.5%	24,565	156.2%	

※輸送人員には、空港線・箱崎線と七隈線の乗継人員を含む。