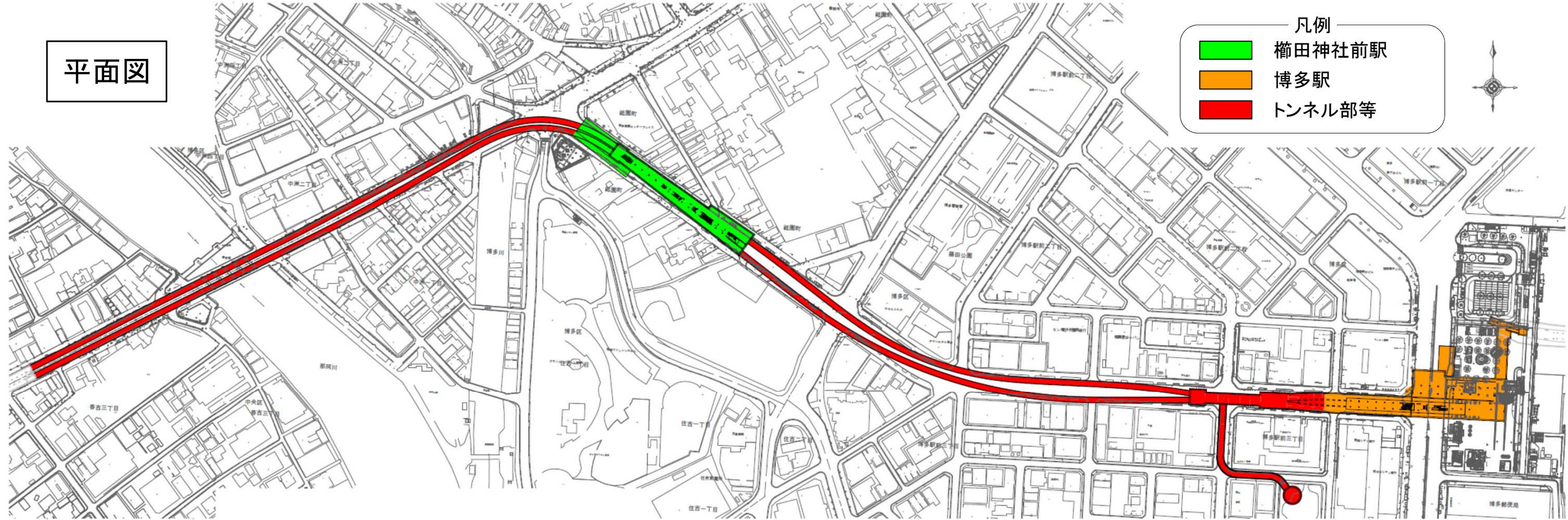


平面図



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)

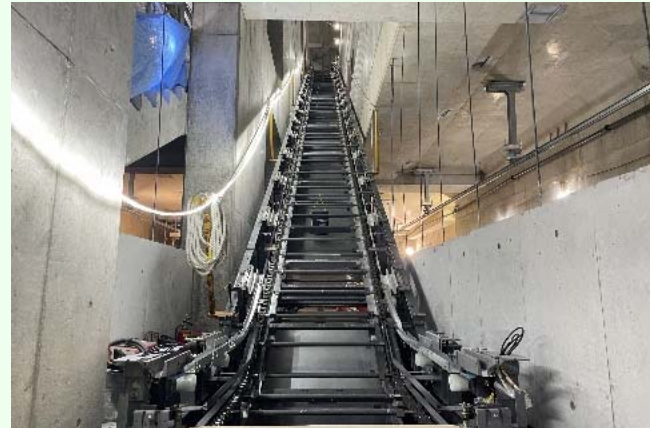


博多駅

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)

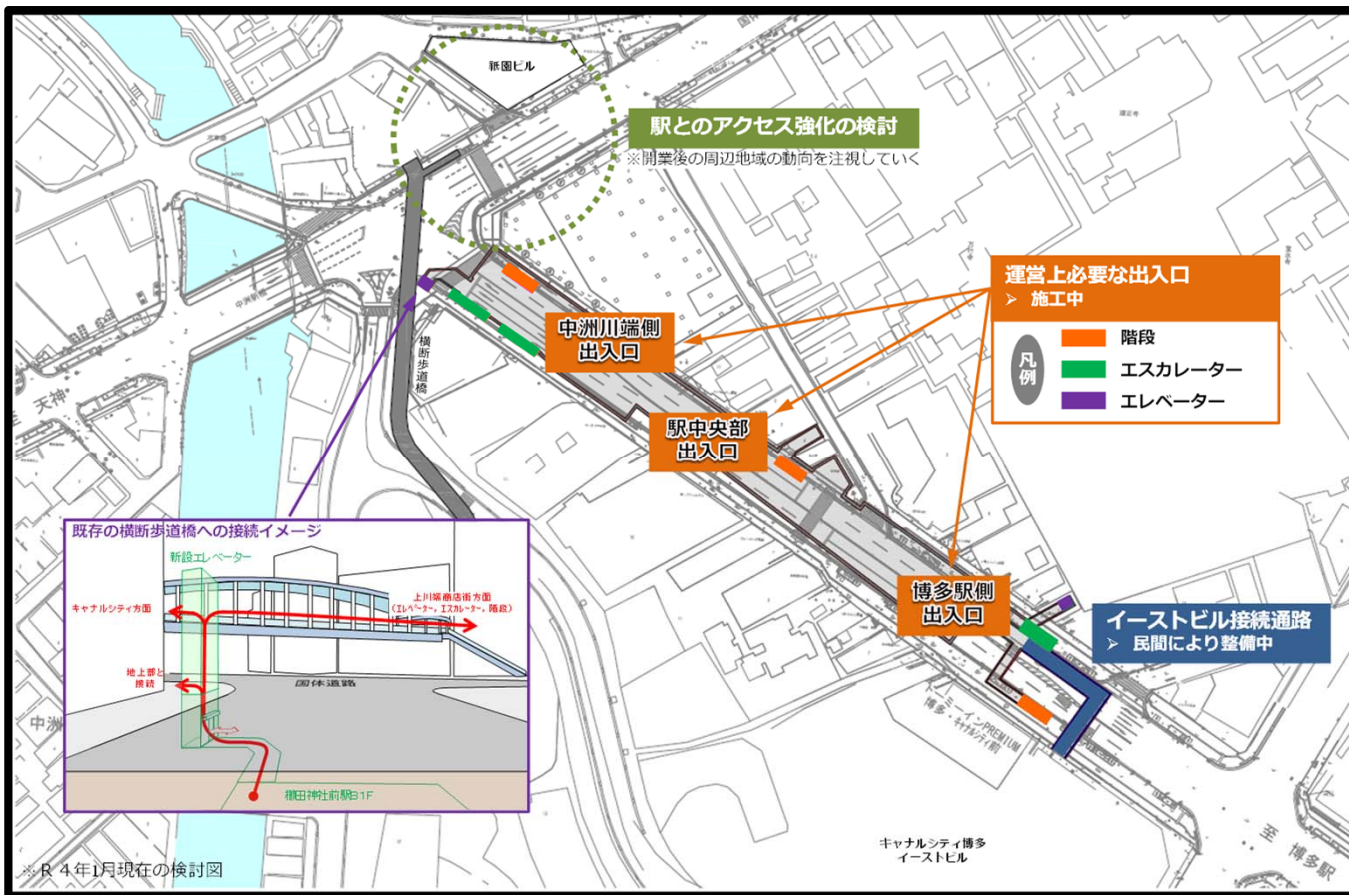


電線路工事の進捗状況 (櫛田神社前駅付近)

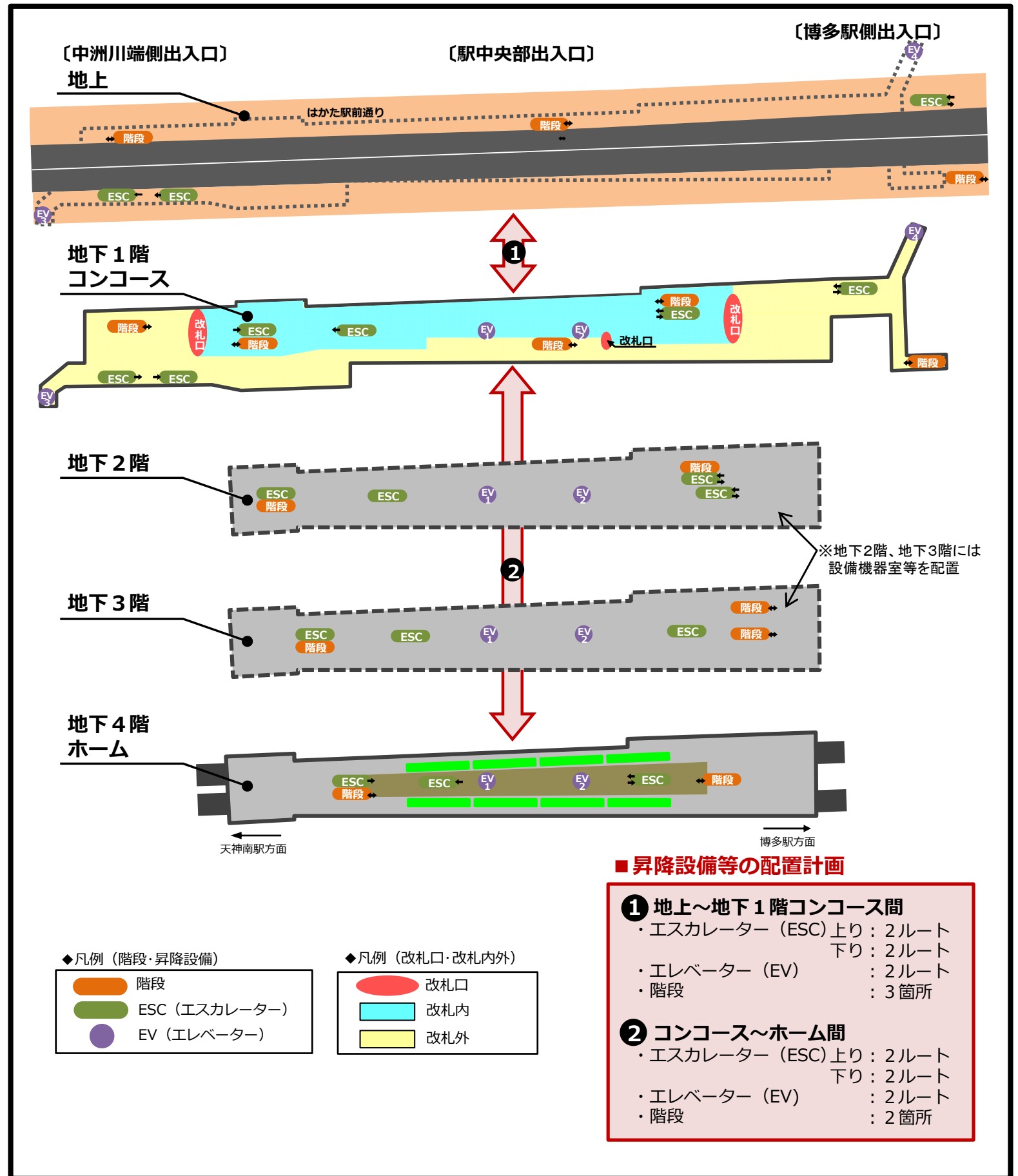


# 2. 櫛田神社前駅イメージ①

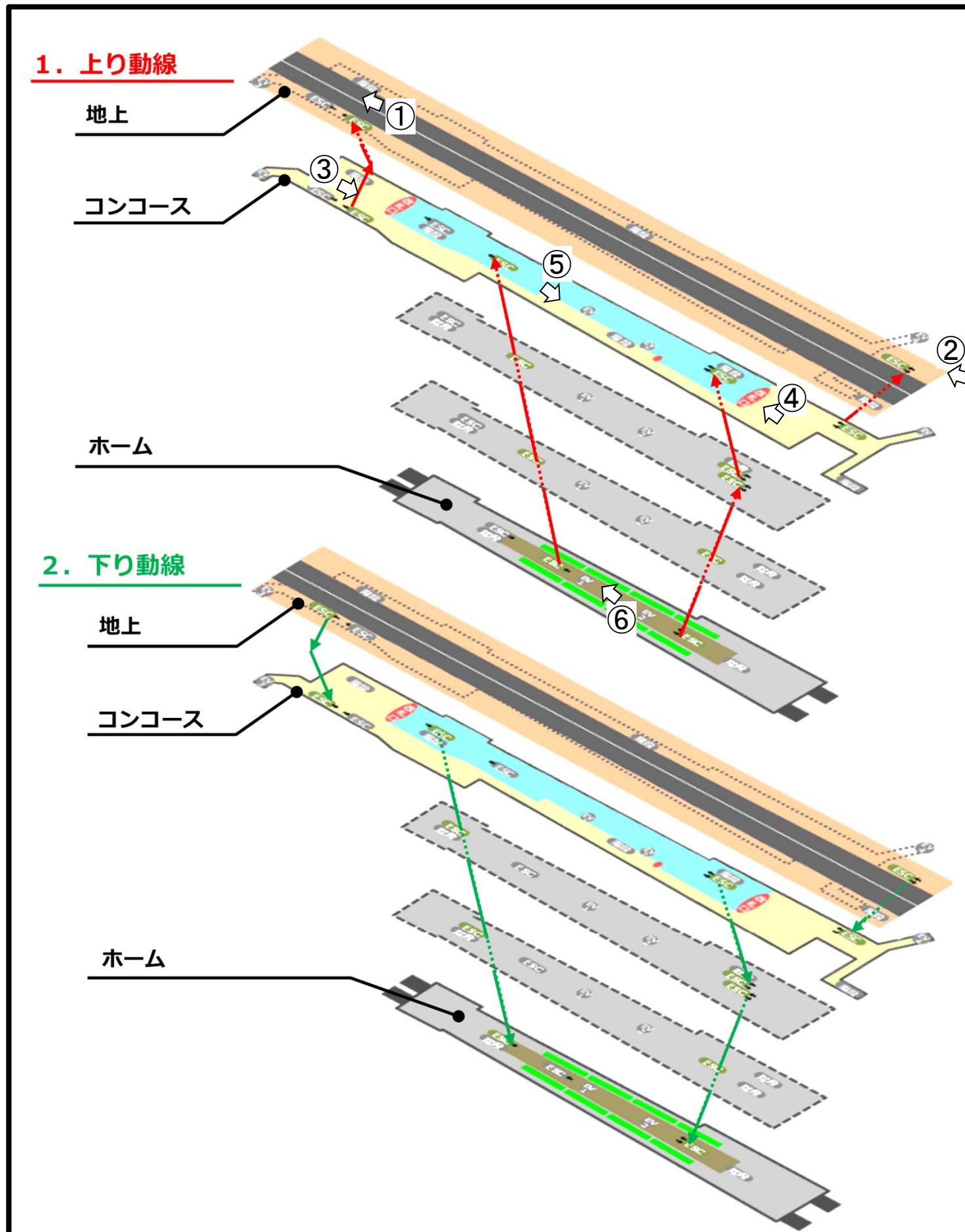
## ○櫛田神社前駅出入口



## ○櫛田神社前駅レイアウトイメージ



○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)



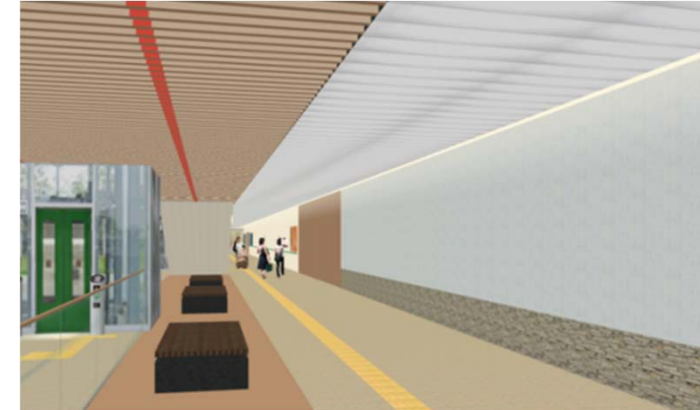
③地下1階コンコース(中洲川端側改札口)



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. 博多駅イメージ①

## ○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

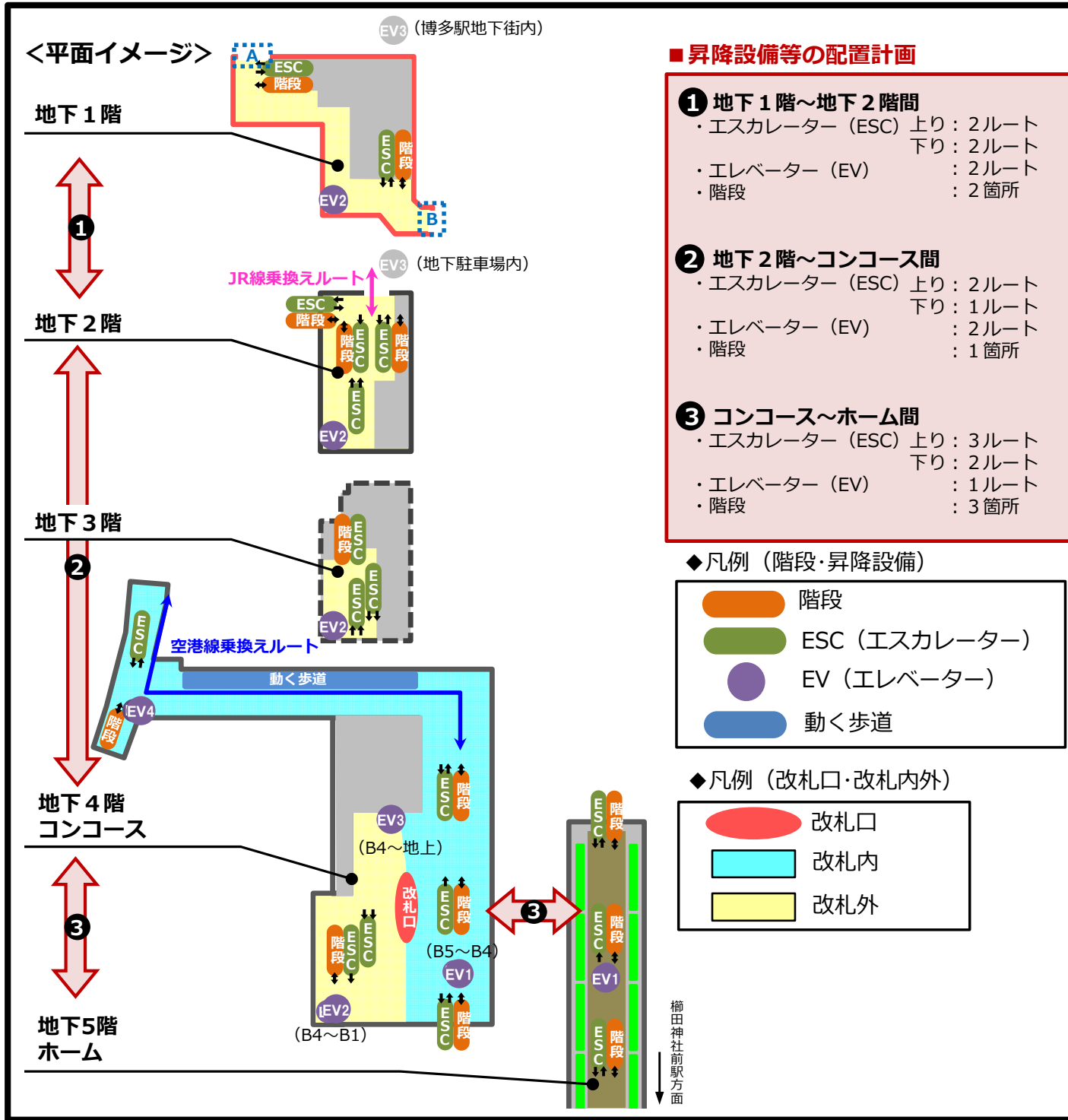


接続B はかた駅前通り地下通路との接続

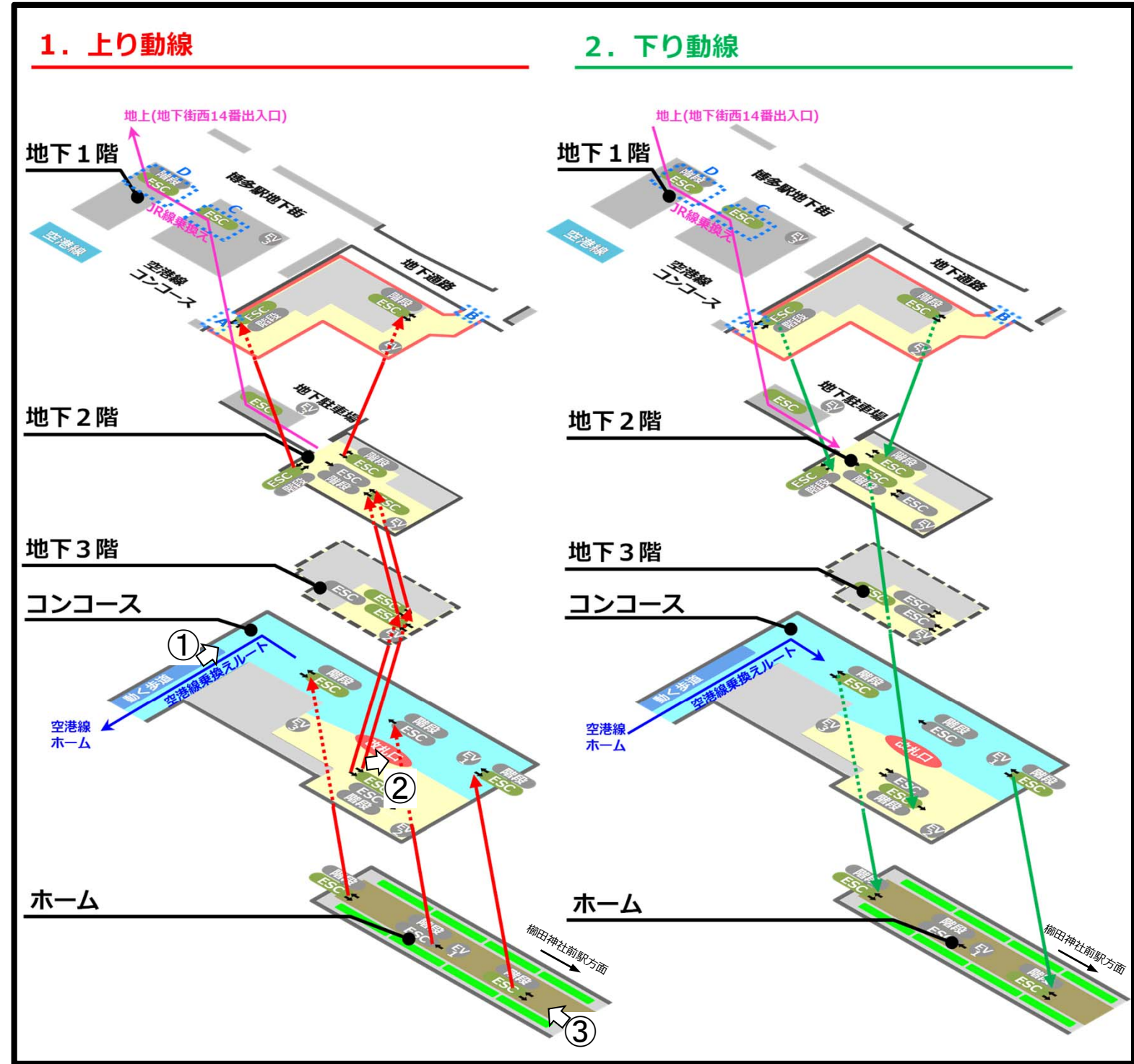


※計画段階のイメージであり、今後変更となる可能性があります。

○レイアウトイメージ



○上下移動の主動線イメージ(エスカレーター)



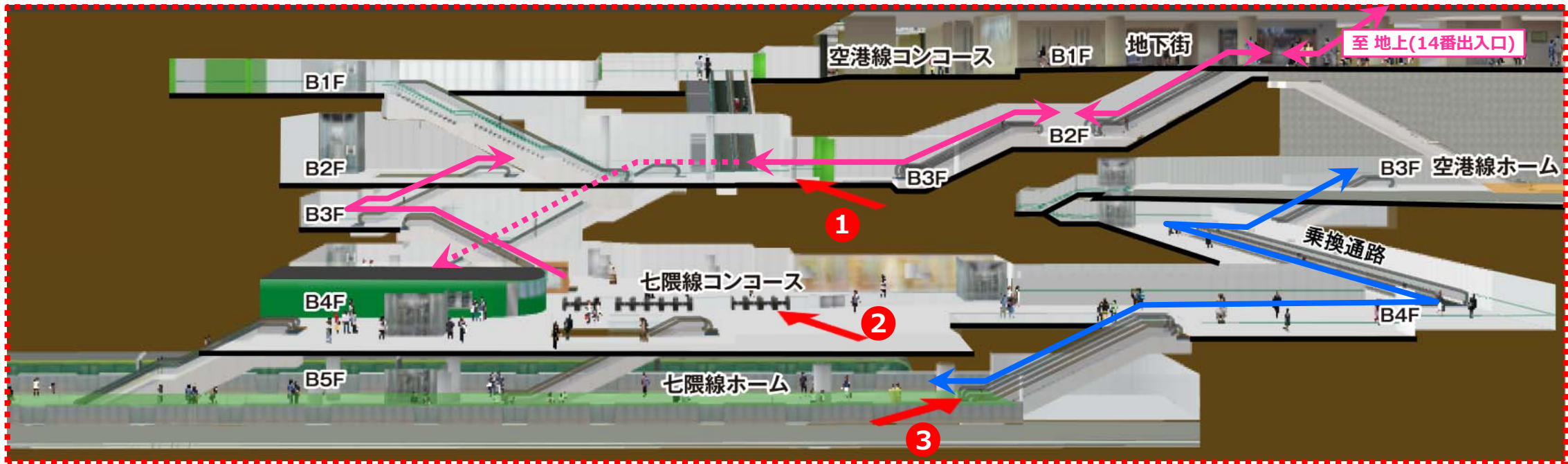
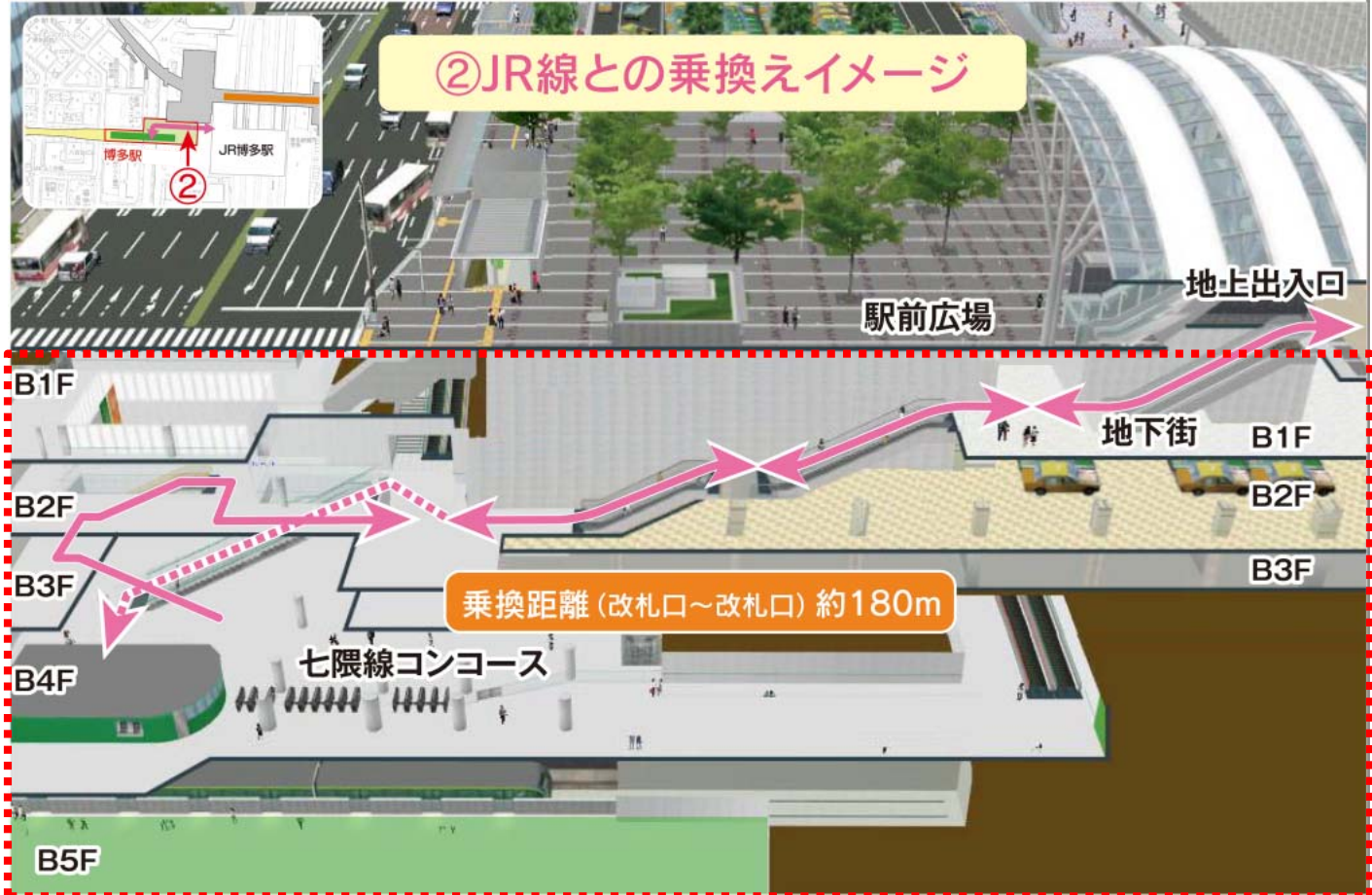
○駅施設のイメージパース(場所は右上図主動線イメージに記載)



# 6. 博多駅乗換えイメージパース

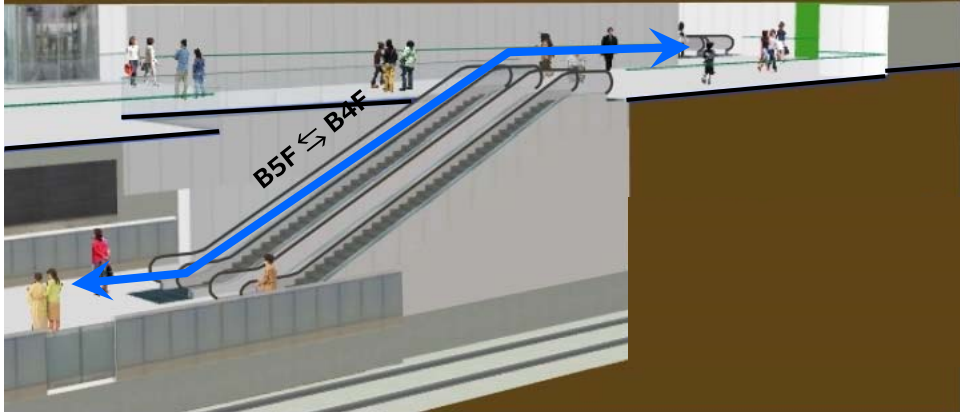
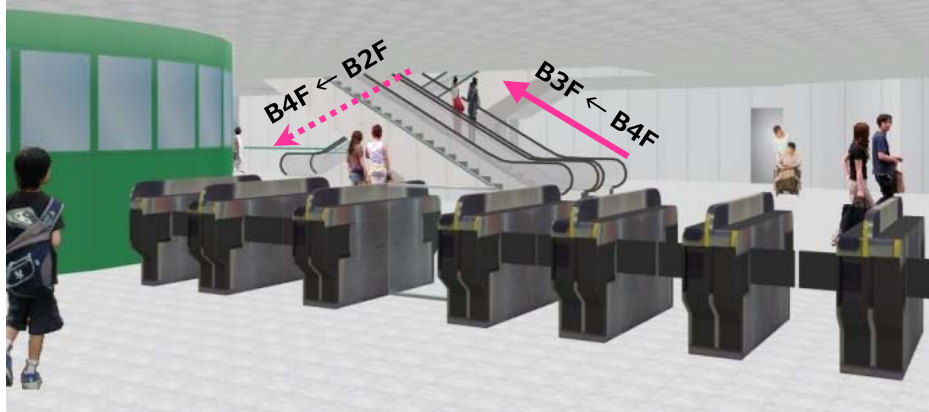
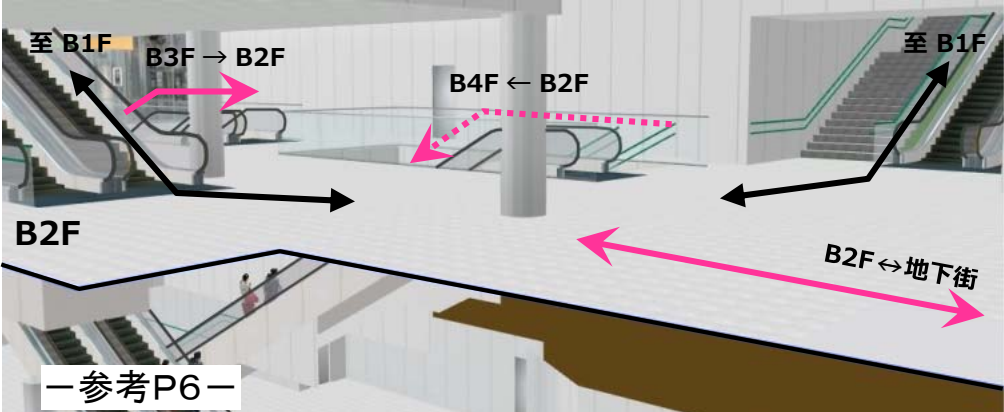
※計画段階のイメージであり、今後変更となる可能性があります。

[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 】

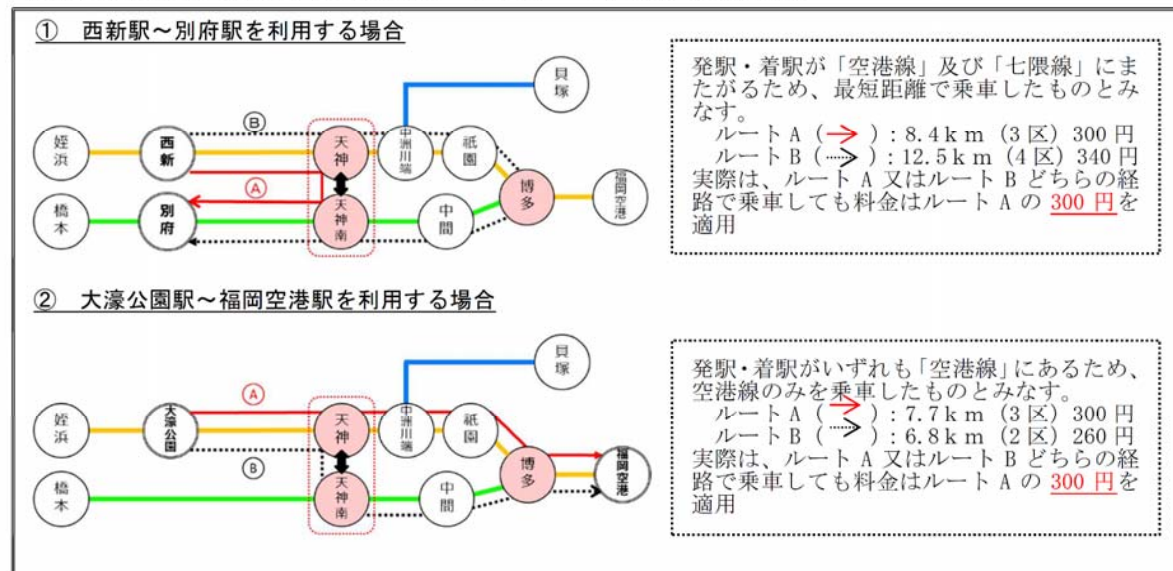
[ 定期料金 ]

- ・ 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。

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。

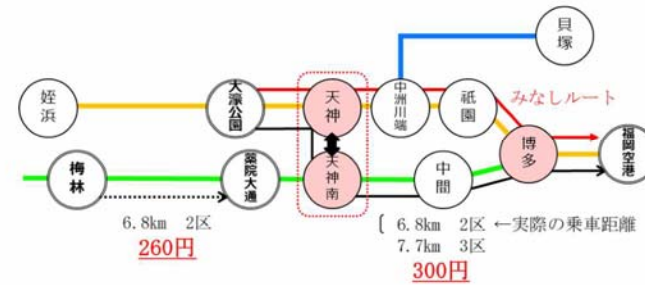
※負担緩和策の検討（案）※

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

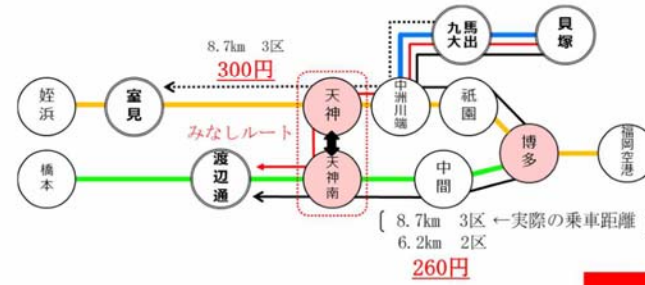
▼同じ乗車距離であって乗車料金が異なる場合①



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6.8 km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、7.7 kmの3区300円を適用。

一方で、同一乗車距離の6.8 km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8.7 km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、6.2 kmの2区260円を適用。

一方で、同一乗車距離の8.7 km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。